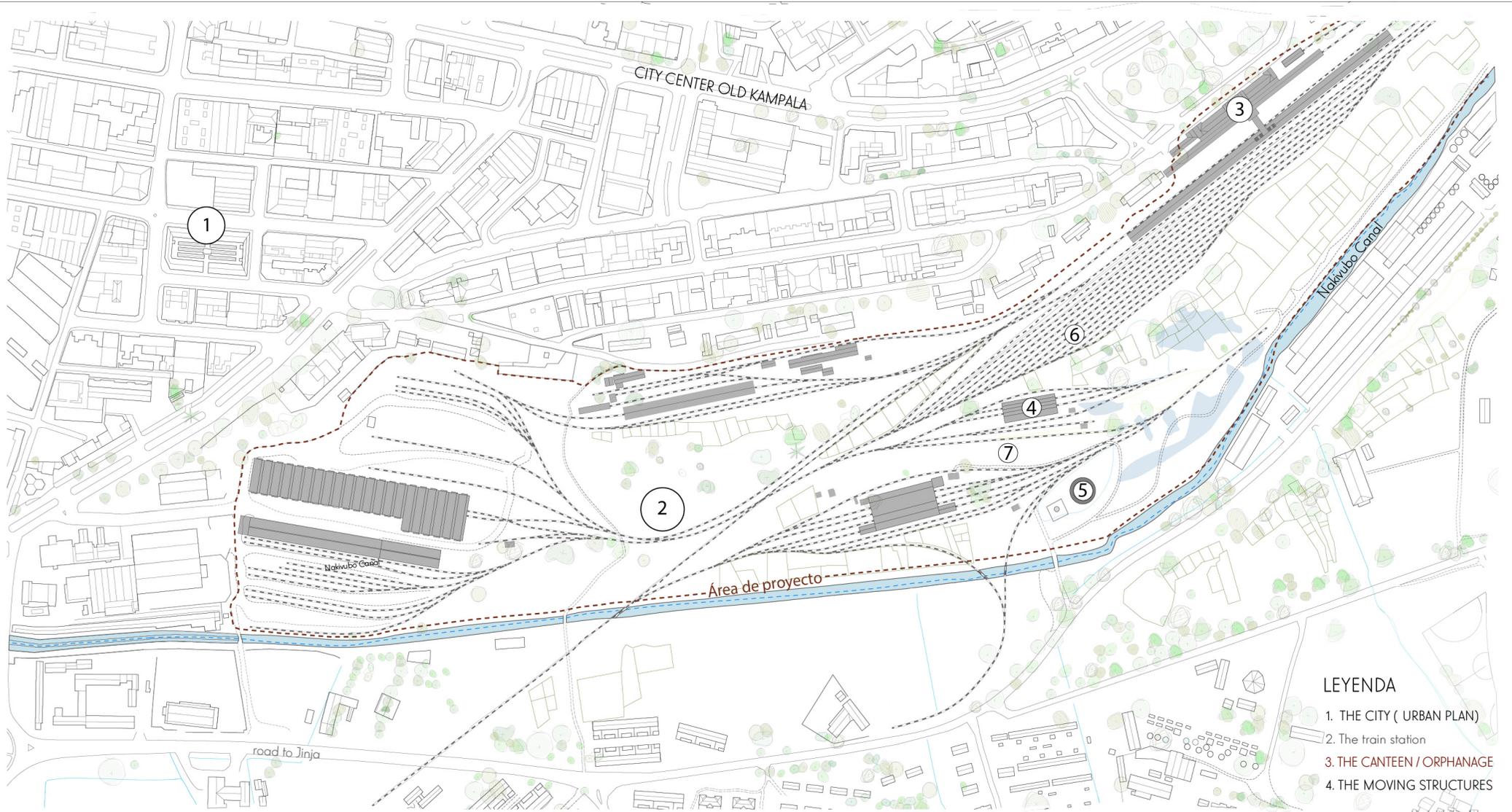


PARTE DE PROYECTO Y DISEÑO

TALLER DE ARQUITECTURA Y PENSAMIENTO CONTEMPORÁNEOS



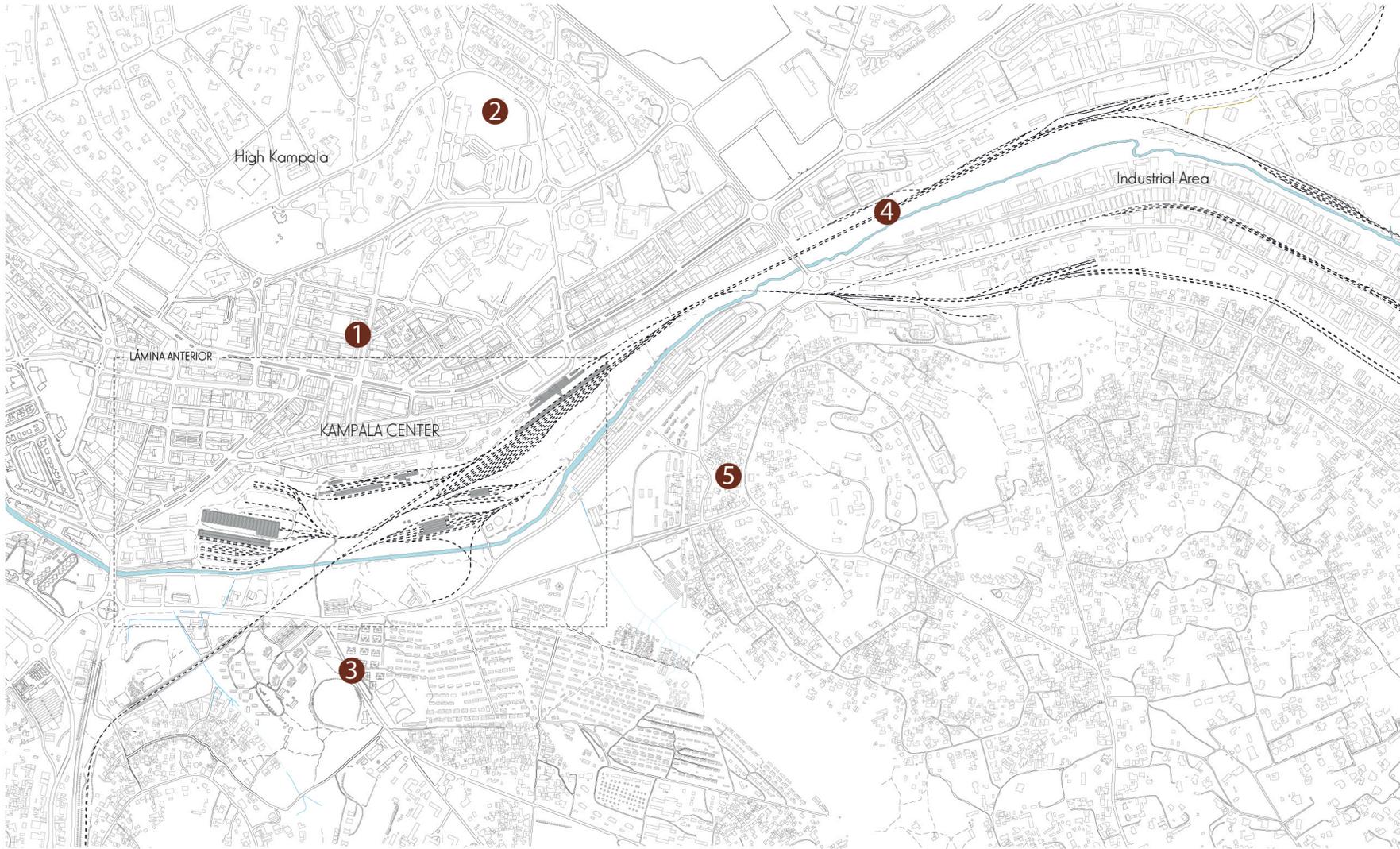
ESTACION ANTIGUA DE KAMPALA



LEYENDA

- 1. THE CITY (URBAN PLAN)
- 2. The train station
- 3. THE CANTEEN / ORPHANAGE
- 4. THE MOVING STRUCTURES

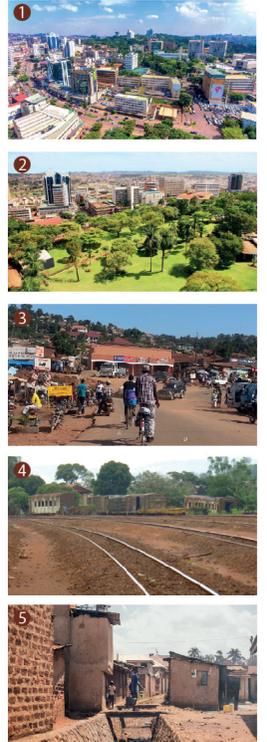
INFRAESTRUCTURAS ELEGIDAS EN EL PROYECTO (SITUACIÓN ACTUAL)



THE CITY before the MASTERPLAN PROPOSAL

El plan KKCA de la ciudad de Kampala planea retirar todas las industrias que están ubicadas en la capital para reubicarlas al norte de la ciudad. La nueva zona se usará para la ampliación de la ciudad en un intento de mejorar la ciudad y reducir el número de barrios chabolistas. Aprovechando la idea que tiene el Ayuntamiento de ampliar la zona se diseñó un nuevo y mejor plan de actuación. Mientras tanto, la idea es aprovechar el espacio abandonado en el centro de Kampala para crear un área donde se pueda acoger a niños abandonados y rehabilitar las antiguas naves para crear la infraestructura necesaria para acoger a dichos niños. Como el proyecto va a ser efímero hasta que el gobierno central decida que hacer exactamente con la zona, la idea es crear viviendas móviles para que no tengan que ser abandonadas, sino más bien, reubicadas como la harían los nómadas.

FOTOS DEL LUGAR



THE CITY (SITUACIÓN ACTUAL)

Universidad Las Palmas de Gran Canaria | E.T.S.A. Las Palmas de Gran Canaria

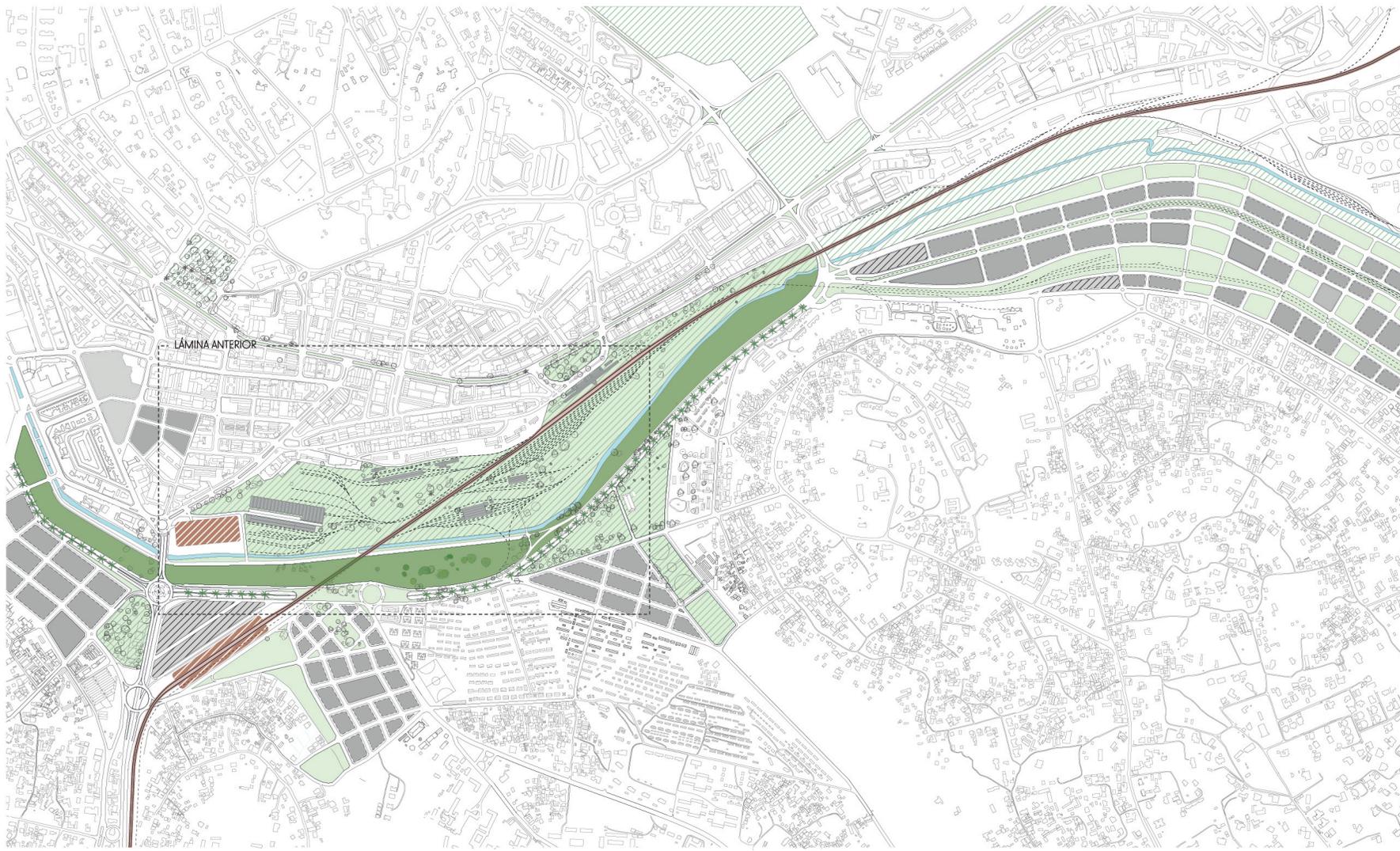
tutor de construcción, estructuras e instalaciones: Ricardo Santana Rodríguez

tutor de proyecto: José Antonio Sosa Díaz-Scaevada

alumno: Ingemar Andersson Curbelo

UNITS IN METERS 0 1 E 1:8000 02





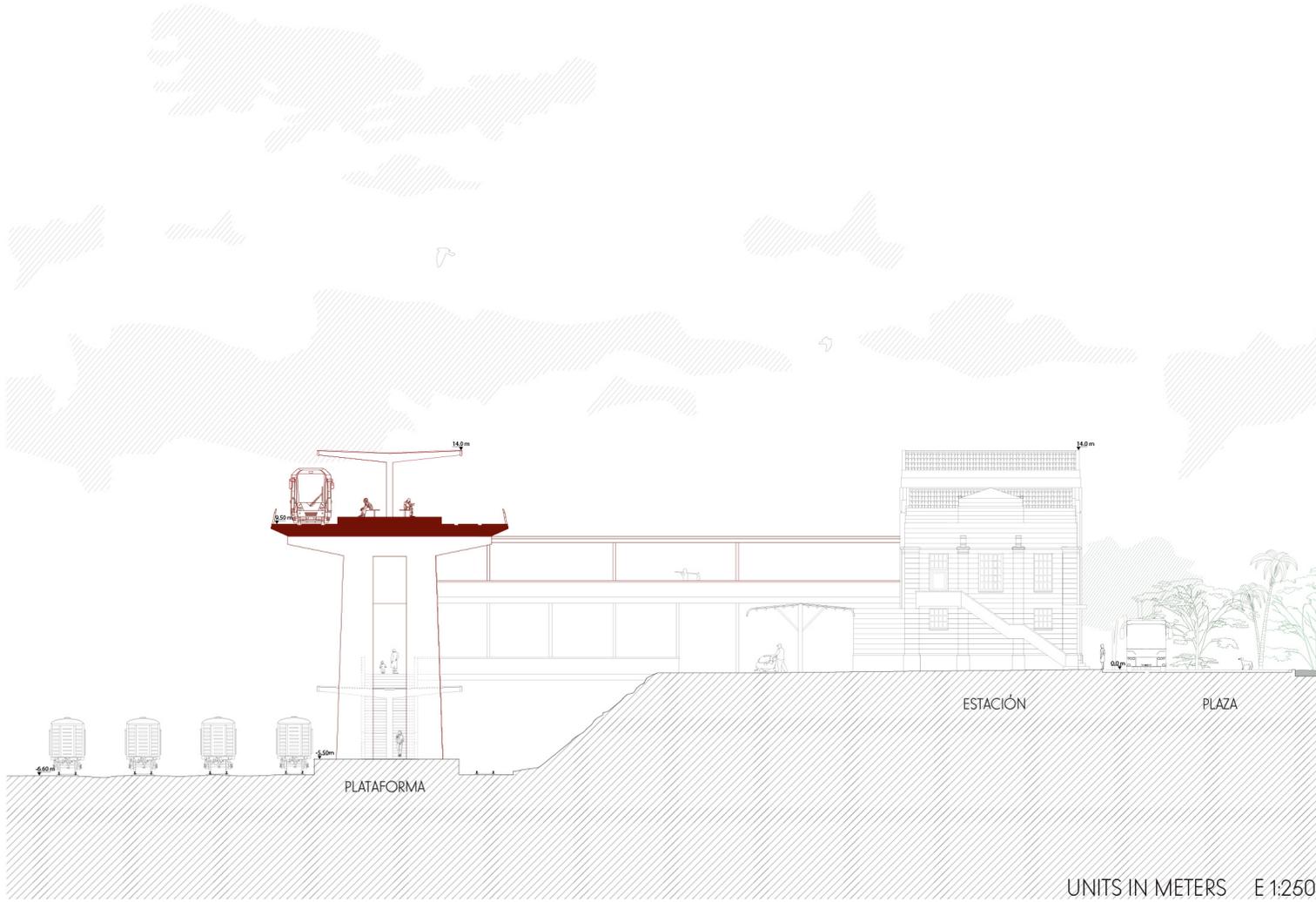
THE CITY MASTERPLAN PROPOSAL

El plan KKCA de la ciudad de Kampala planea retirar todas las industrias que están ubicadas en la capital para reubicarlas al norte de la ciudad. La nueva zona se usará para la ampliación de la ciudad en un intento de mejorar la ciudad y reducir el número de barrios chabolistas. Aprovechando las vías ferroviarias antiguas se propone franjas de zonas verdes que vayan en paralelo con dichas vías. Es de suma importancia destacar el puente elevado donde el tren de ancho estándar va a circular. Debido a lo pantanosos del terreno, el tráfico y la posibilidad de ataques terroristas, se decide que sea elevado. Se plantea una nueva estación de autobuses y una nueva estación de tren, además de dotaciones alrededor de éstas. Lo más destacado en esta lámina es el corredor verde que une todas las zonas, tanto las antiguas y edificadas como las que están por edificarse. Sirve de nexo ya sea para peatones, ciclistas y tráfico, además de aprovecharse para venta ambulante reglada.

LEYENDA

-  Estaciones de taxis, motos y autobuses para su ampliación y renovación.
-  Zonas dispuestas en el Plan de la KKCA para urbanizar con miras a vivienda y comercio.
-  Zonas con miras a urbanizar con exclusividad comercial, grandes comercios y de ocio.
-  Áreas verdes, parques y jardines nuevos que conectan la ciudad. Nueva rambla de la ciudad.
-  Nuevas áreas verdes, parques y jardines proyectados.
-  Áreas verdes existentes pero no explotadas con miras a mejorar.
-  Áreas de vegetación presentes sin planteamiento modificar en absoluto.
-  Nuevas dotaciones para el transporte: estación de tren nueva y estación de buses
-  Puente de doble rail para el nuevo ferrocarril
-  Vegetación existente

THE CITY (PROPUESTA URBANÍSTICA incluyendo vía ferroviaria elevada en proceso de construcción)



UNITS IN METERS E 1:250

ESTACIÓN DE TREN EN KAMPALA (diseñada en 1940) PROPUESTA PARA EL 2025 (financiada y diseñada por empresa china)



La estación de tren de Kampala se construyó en 1940 como parte del proyecto que unió Mombasa con Kenia y Kampala. Se financió con dinero público del Estado después de 40 años desde el inicio de la construcción del ferrocarril por parte de la Federación Británica. Aunque no forma parte del proyecto en sí, era importante recalcar su aportación e importancia en el proyecto y como el Gobierno va a mantener la estación para renovarla.



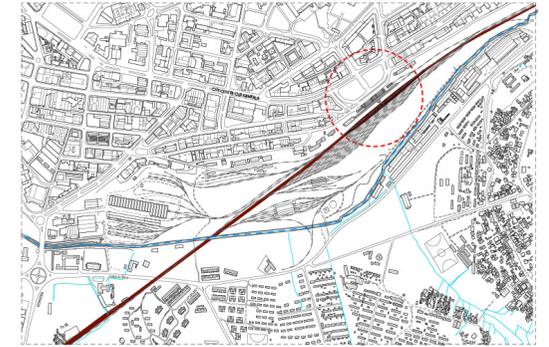
The Kampala train station was built in 1940 as part of the railway that joined the city of Kenya with Kampala. It was financed by the Government and after 40 years since the beginning of the construction of the railway. It was important to mention the train station although it is not part of the project.

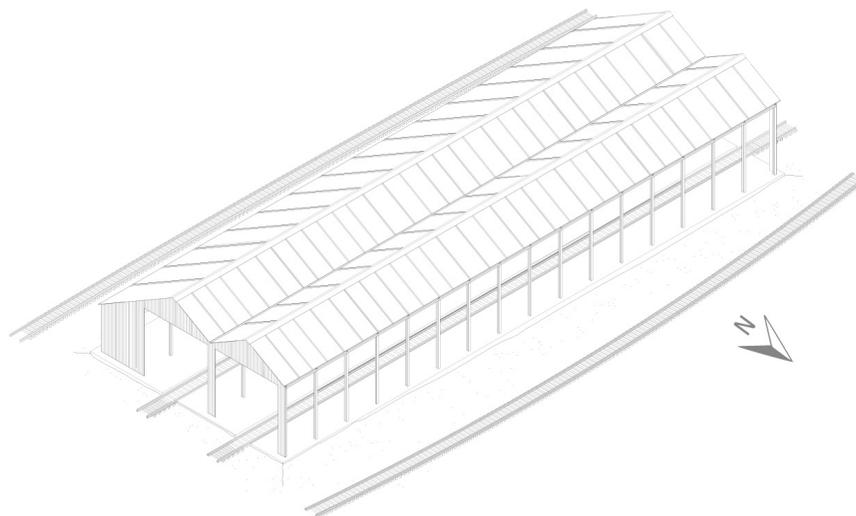
THE NEW 2025 PROPOSAL

La expansión de la estación de tren de Kampala comienza por construir una nueva edificación señalizada en la lámina 3 y una ampliación de la estación actual para poder conectar el puente elevado con la planta alta de la estación. Es de importancia informar de dicho proyecto ya que afectará en cierta medida a nuestro proyecto en lo que se refiere a sombras y ruidos. El puente elevado de dos raíles está marcado en rojo en el PLANO INFERIOR y cruzarán diagonal toda la zona de proyecto.

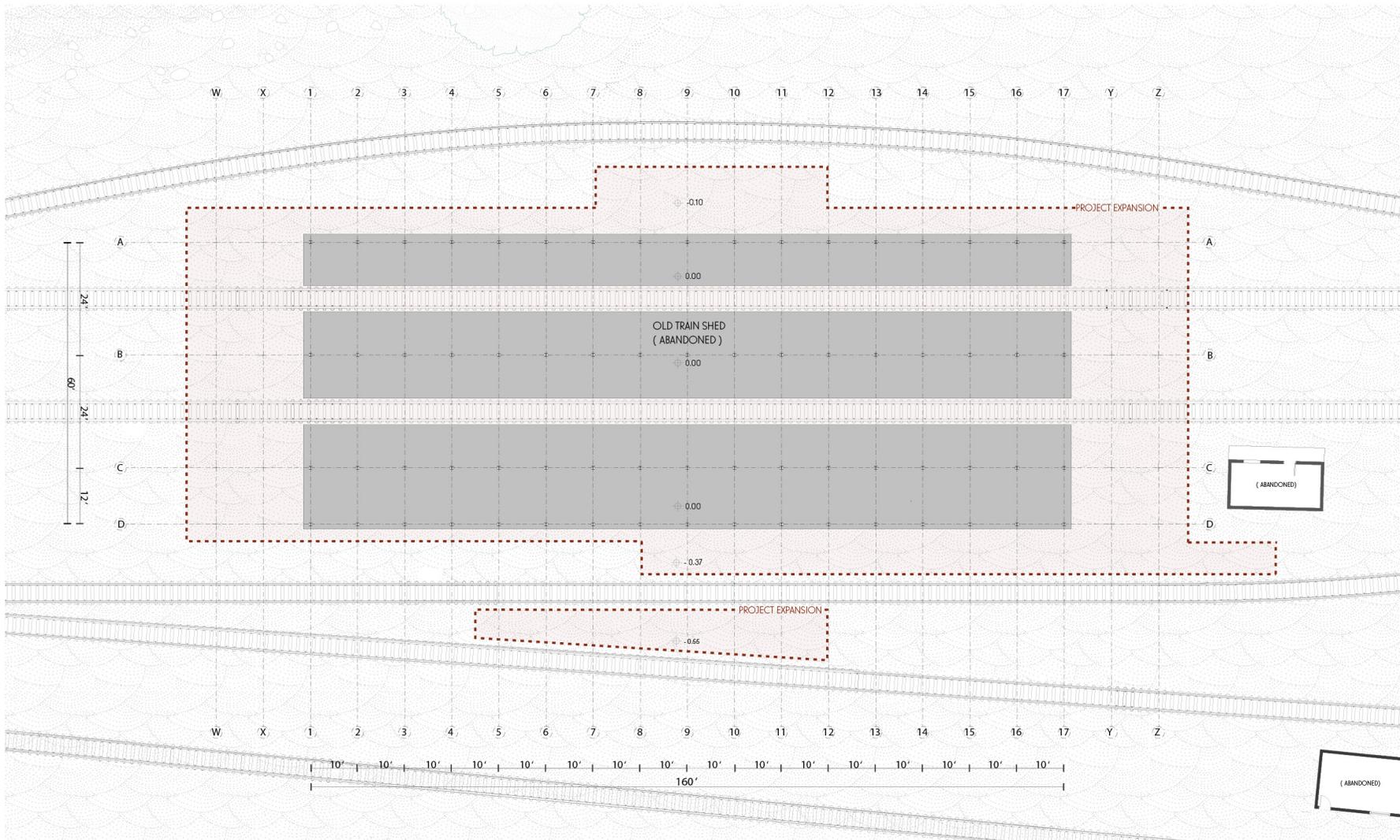


Aunque el proyecto del puente elevado no está aún confirmado, aquí se muestra una estimación de lo que se hará y por ello se menciona como parte del proyecto como propuesta alternativa. Los nuevos raíles en el puente elevado serán estandarizados de 1,6 metros de ancho por normativa para grandes mercancías y pasajeros, mientras que los antiguos raíles quedarán relegados a uso doméstico y parte de ellos abandonados, aprovechando estos últimos para colocar viviendas móviles en ellos.





TALLER DE REPARACIÓN DE MÁQUINAS Y MATERIAL RODANTE DE FERROCARRIL, FUTURO COMEDOR Y DORMITORIOS INFANTILES



La nave industrial que se encuentra dentro del área de proyecto está definida de manera concisa desde un principio con un objetivo claro: acoger a los niños vagabundos de la ciudad de Kampala. Sin embargo, la forma con la que se quiere actuar en dicho nave debiera desarrollarse indagando en factores que emergen del lugar. Diferentes elementos y situaciones conciben todos en el lugar escogido. En principio, se ha analizado la historia del país, su población, fenómenos atmosféricos y datos generales. Todo es fundamental para entender el proceso de desarrollo del proyecto. Explicar cada una de sus partes por separado nos da una idea específica pero es importante estudiarlas también de manera holística.

Es importante analizar y entender el por qué de las migraciones de las inundaciones y sus pantanos, del clima, del desarrollo económico y urbano, de los materiales y sus costumbres, del Lago Victoria y la historia del tren que comienza en Kenia y termina en Uganda, ya que todas esas partes llegan a coincidir en el lugar del proyecto creando un todo.

La nave industrial está diseñada en pies. Todo el proyecto se basa en esta medida, partiendo de 10 pies siempre, la distancia entre pilar y pilar. La nave es en realidad un almacén para el estacionamiento y reparación de trenes. Las medidas son muy concretas, 160 x 60 pies. Partiendo de esas medidas se diseñó y desarrolló el proyecto que va a acoger a los niños, facilitando una serie de dotaciones por estricta necesidad.

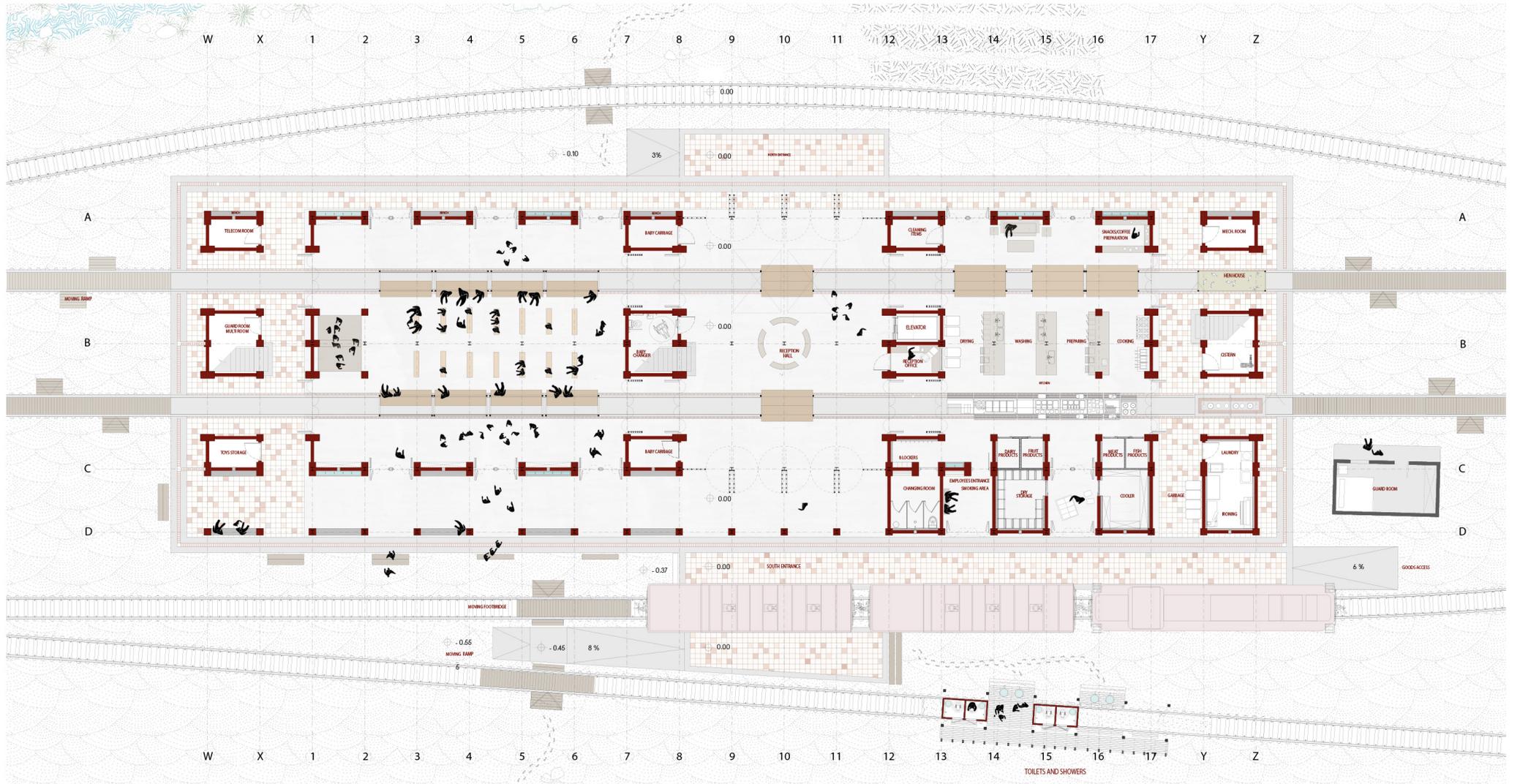


The goodshed is located inside the area designated in this project. It is carefully defined and it has a clear object to be place for street children that live as beggars in the city of Kampala. However, the way we have to act in such goodshed must be developed in a way where we analyze the surroundings, the culture and other factors that come from the place itself. Different elements and situations occur at the same time in the chosen place. At a beginning, the history of the country has been studied, their population, atmospheric elements, and general data. Everything is essential to understand the process of the project and its development. To explain each part separated offers a specific idea, but it is also important to understand the whole in an holistic way.

It is important to analyze and to understand why migration is a common thing here, to understand the floods, the swamps, the climate, the economic development, the urban development, the material used for construction, their traditions, about the Lake Victoria, and the history of the train that starts in Kenya and ends in Uganda, because everything occur at the same time in the same place making a whole.

The industrial shed is designed in feet, so the whole project is based in those measures. We start with 10 feet, the distance between the pillars. The good shed is simply a place to stationary trains, to repair and to clean them. Measurements are very specific, 160x60 feet. Having those measures in mind, we design the whole project thinking about the needs of those children, and offering a series of facilities by strict necessity.

TALLER DE REPARACIÓN DE MÁQUINAS Y MATERIAL RODANTE DE FERROCARRIL Planta baja. EXPANSIÓN PROYECTADA



EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Planta baja en horario de eventos y vagón de talleres

Universidad Las Palmas de Gran Canaria E.T.S.A. Las Palmas de Gran Canaria

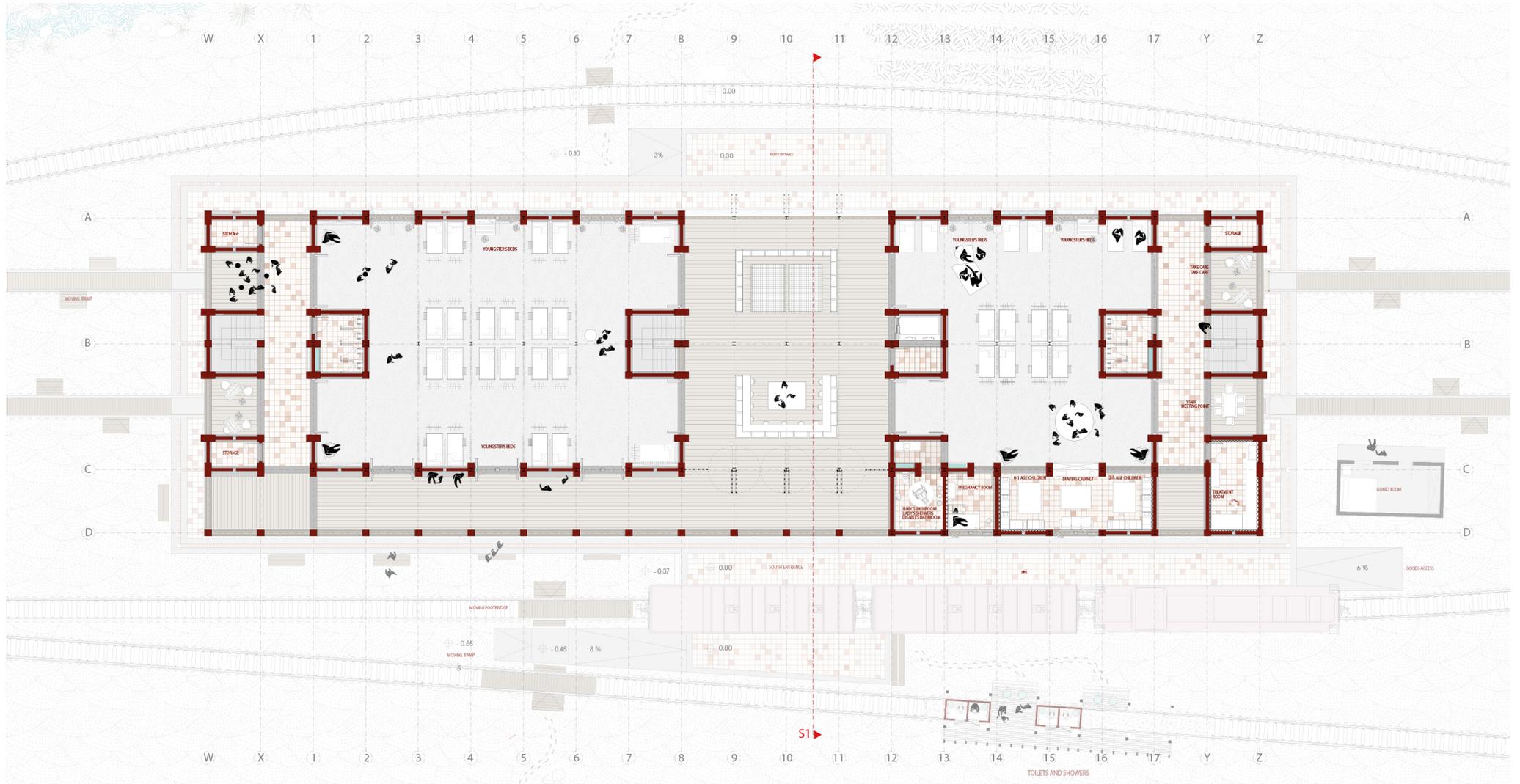
UNITS IN FEET 0 10 feet 3.048 m E 1:150

tutor de construcción, estructuras e instalaciones Ricardo Santana Rodríguez

tutor de proyecto José Antonio Sosa Díaz-Saavedra

alumno Ingemar Andersson Curbelo





EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Planta alta

Universidad Las Palmas de Gran Canaria / ETSA Las Palmas de Gran Canaria

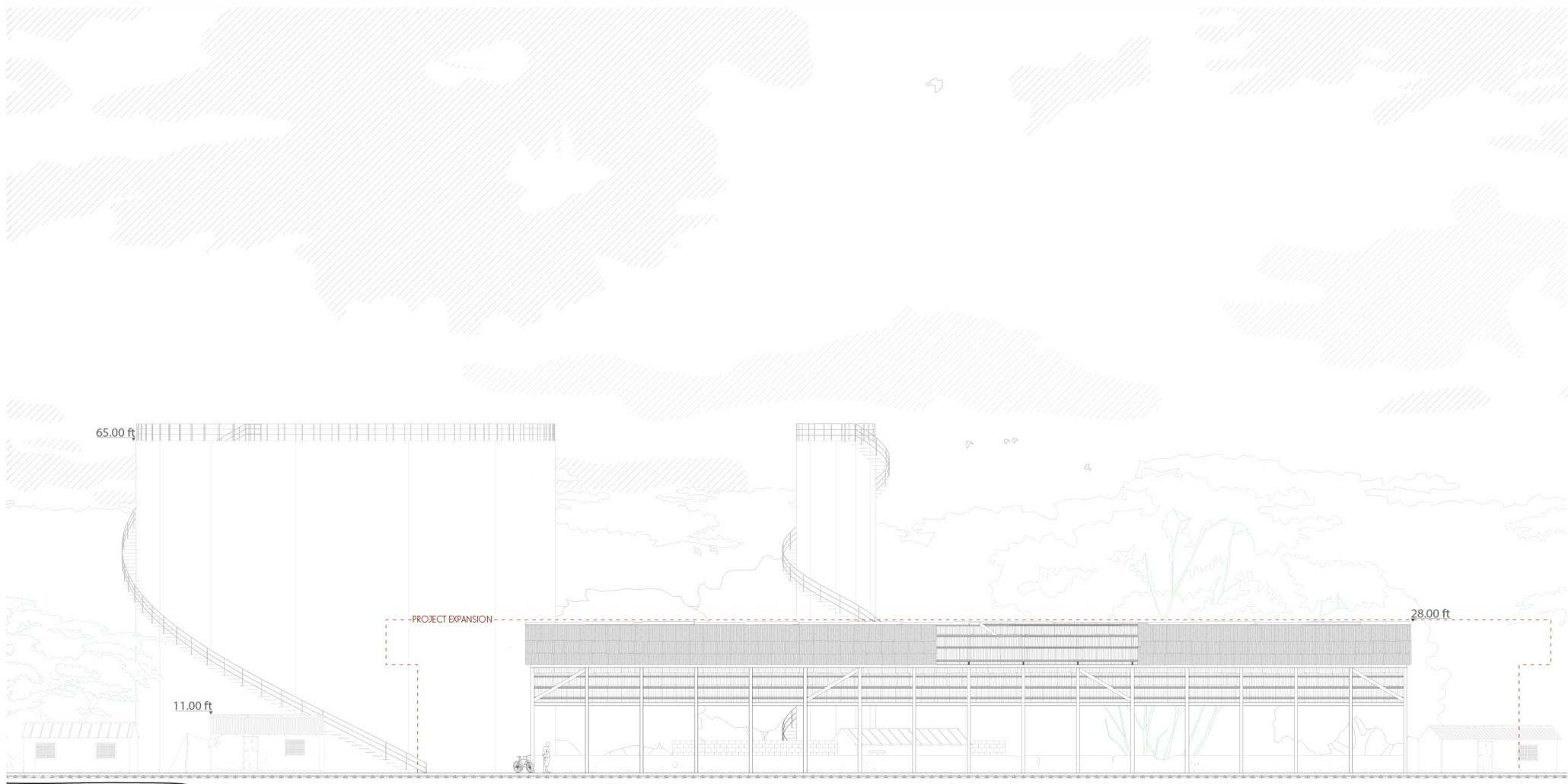
UNITS IN FEET 0 10 feet 3.048 m E 1:150

tutor de construcción, estructuras e instalaciones Ricardo Santana Rodríguez

tutor de proyecto José Antonio Sosa Díaz-Saavedra

alumno Ingemar Andersson Curbelo





TALLER DE REPARACIÓN DE MÁQUINAS Y MATERIAL RODANTE DE FERROCARRIL Alzado norte. **EXPANSIÓN PROYECTADA**



EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Alzado de fachada norte

Universidad Las Palmas de Gran Canaria  E.T.S.A. Las Palmas de Gran Canaria 

UNITS IN FEET 0 10 feet 3.048 m E 1: 150

tutor de construcción, estructuras e instalaciones Ricardo Santana Rodríguez

tutor de proyectos José Antonio Sosa Díaz-Saavedra

alumno Ingemar Andersson Curbelo



EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Alzado de fachada sur

Universidad Las Palmas de Gran Canaria  E.T.S.A. Las Palmas de Gran Canaria 

Yamasen
Uganda
Terrain architects



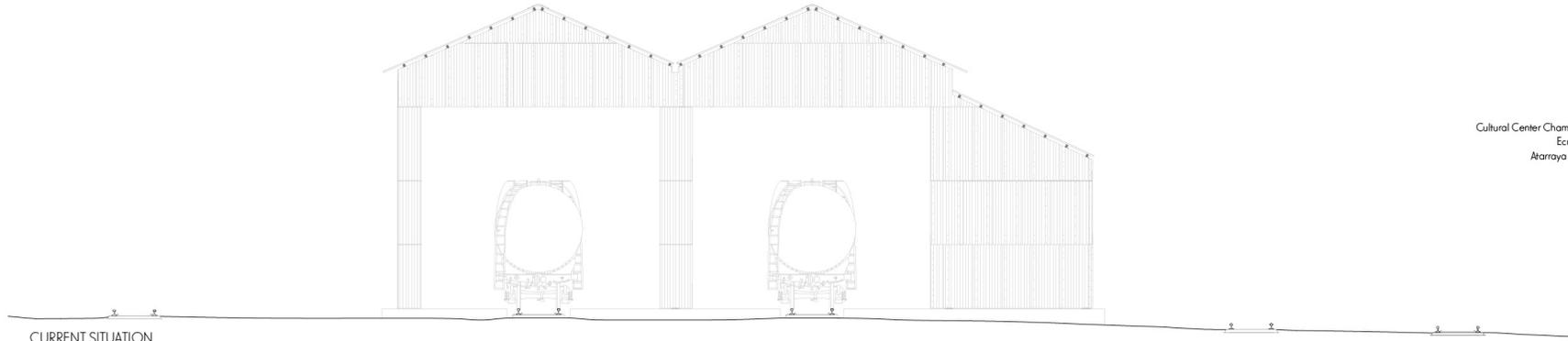
Cultural Center Chamanga
Ecuador
Atarraya Taller



Muyinga Library
Burundi
BC architects



Gando Primary School
Burkina Faso
Francis Kéré



CURRENT SITUATION



PROJECTED DESIGN

TALLER DE REPARACIÓN DE MÁQUINAS Y MATERIAL RODANTE DE FERROCARRIL Y EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Perfil oeste

E 1:75

MATERIALES

Cubierta
Hierba elefante
1



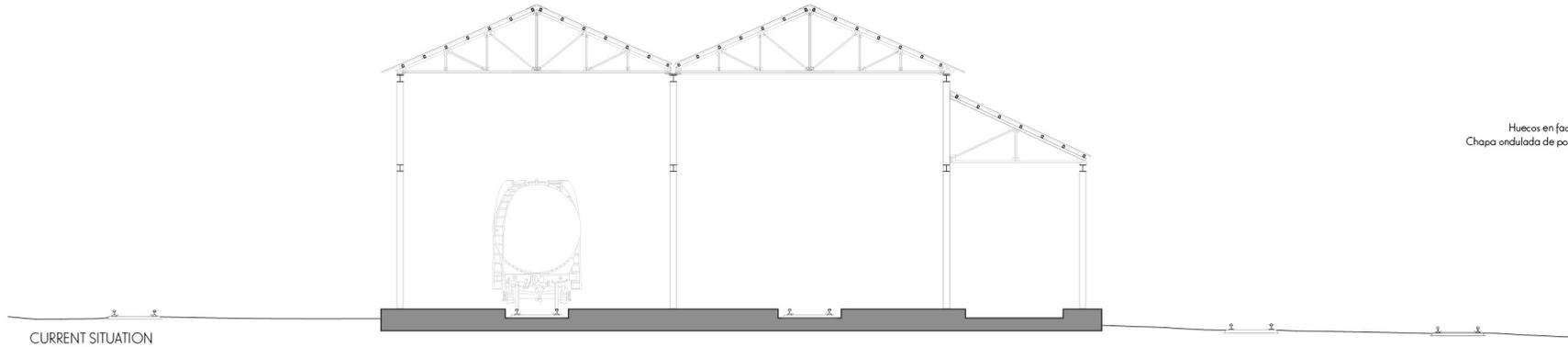
Huecos en fachada
Chapa ondulada de poliester
2



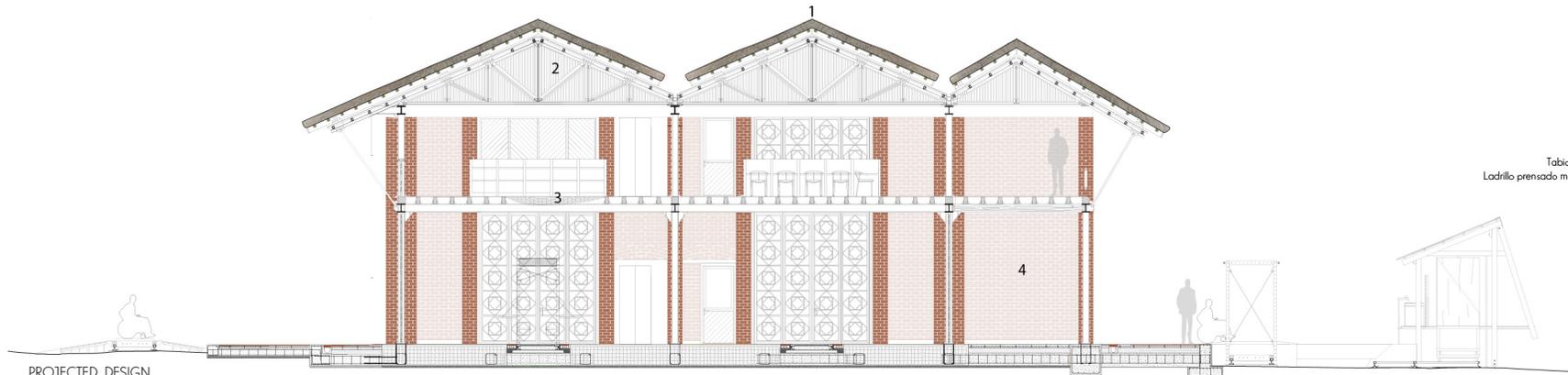
Hueco en forjado
Malla trenzada de fibras
3



Tabiquería
Ladrillo prensado manual
4



CURRENT SITUATION



PROJECTED DESIGN

TALLER DE REPARACIÓN DE MÁQUINAS Y MATERIAL RODANTE DE FERROCARRIL Y EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Sección 1





EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Perspectiva de fachada sur



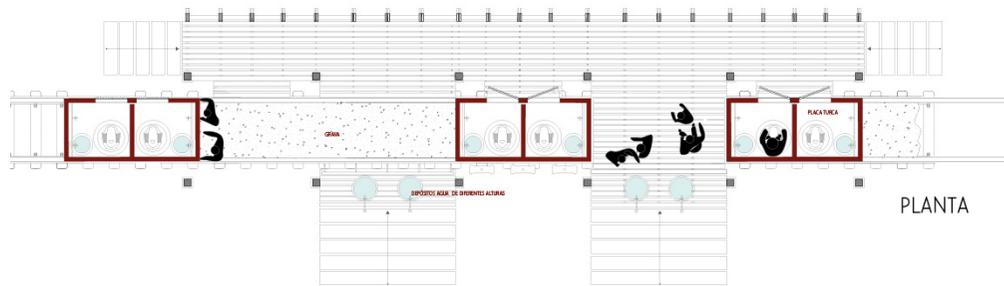
EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Perspectivas de la planta alta y patio central



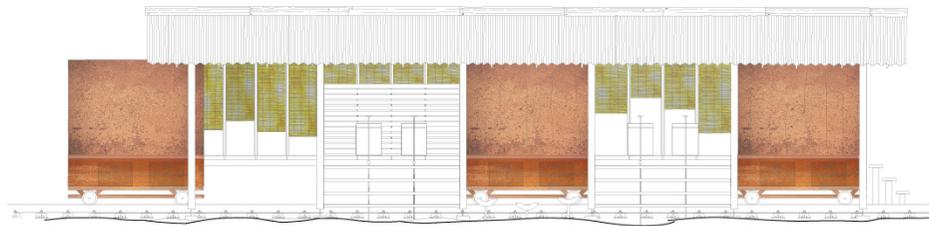
EDIFICIO PROYECTADO, COMEDOR Y DORMITORIOS Perspectivas de sección longitudinal noche y día



ESTRUCTURAS RODANTES



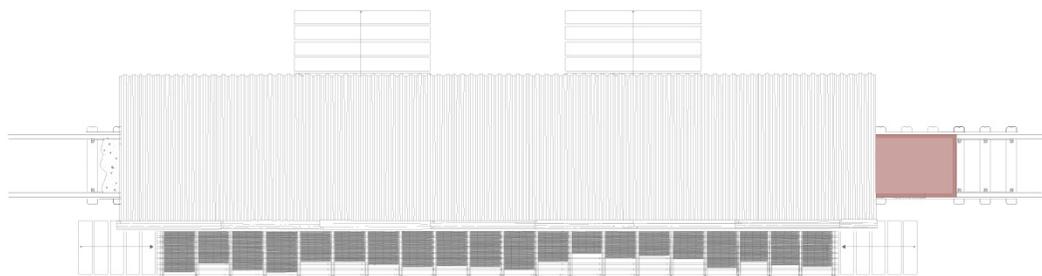
PLANTA



ALZADO NORTE



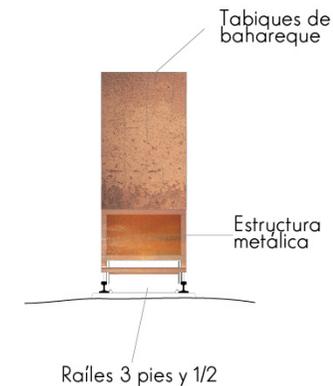
ALZADO SUR



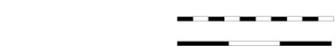
PLANTA cubierta



PERFIL



Raíles 3 pies y 1/2



UNITS IN FEET
UNITS IN METERS E 1:100

Los baños móviles son una alternativa a los baños instalados en las edificaciones de gran magnitud. Los baños móviles surgen de la necesidad inherente de los menores de realizar sus necesidades y disfrutarlas de una manera más africana, significando ello que éstas prácticas deben estar algo alejadas de los espacios habitables principales y que también se disfrutan de una manera menos pudiente. Es importante recalcar que aparte de la necesidad sociológica de diseñar el baño de esta manera, también hubo una necesidad arquitectónica importante, teniendo en cuenta que los baños no podían tener una instalación de saneamiento subterránea y que estos baños debían de tener unas características vernáculos y además móviles o rotativas.

Los deshechos de los baños podrán descargarse de dos maneras. Una de ellas es retirando los depósitos y retirar los deshechos con vehículos, carretilla o vagones por los raíles, o desplazando el baño completo hasta el punto de descarga.

Mobile bathrooms are an alternative to the bathrooms installed in buildings of great magnitude. Mobile bathrooms arise from the inherent need of minors to realize their needs and enjoy them in a more African way, meaning that these practices must be somewhat removed from the main living spaces and that they are also enjoyed in a less affluent way. It is important to emphasize that apart from the sociological need to design the bathroom in this way, there was also an important architectural need, taking into account that the bathrooms could not have an underground sanitation facility and that these bathrooms must have vernacular characteristics and also mobile or rotating.

Bathroom waste can be discharged in two ways. One of them is by removing the tanks and removing the waste with vehicles, wheelbarrows or wagons on the rails, or by moving the entire bathroom to the point of unloading.



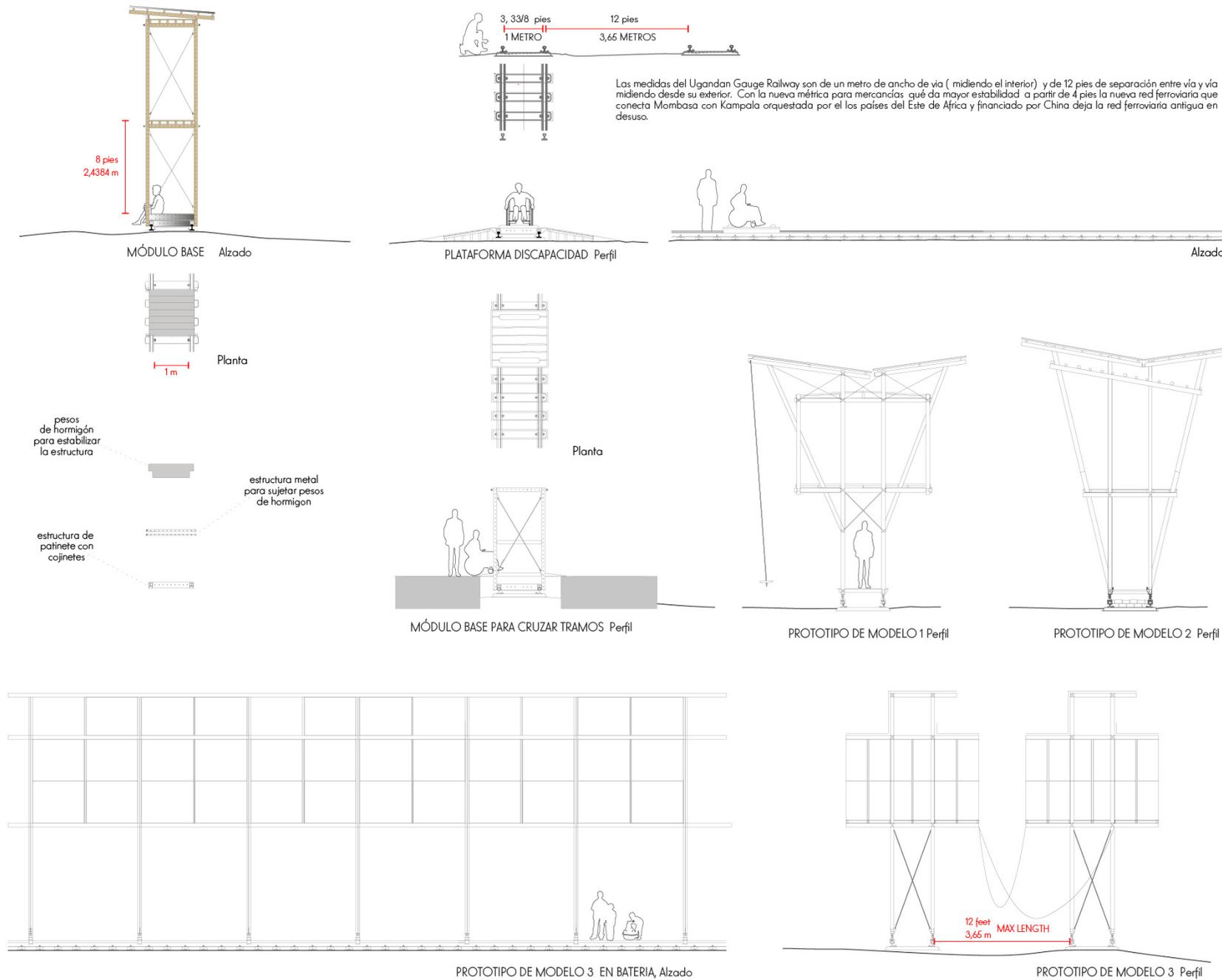
BAÑOS MÓVILES

LA ARQUITECTURA NO SE CREA NI SE DESTRUYE, SE TRANSFORMA.

Con esta idea, se diseña un módulo base que da plena cabida al usuario a crear su módulo de pernocta tal y como pueda, con los materiales que tenga al alcance y con total libertad para moverse solo o acoplarse a otros módulos, teniendo siempre como partida la estructura inicial.

Las vías del tren en desuso son la plataforma perfecta para permitir dicho movimiento, y aunque la idea no esté definida del todo, es precisamente ese el motivo por el que no se define, para poder dejarlos en manos de la imaginación de cada individuo.

Con talleres artesanos, el módulo podrá crecer con maderas, con bahareque, con metales, con plásticos, con cualquier material al alcance del individuo, teniendo siempre en cuenta, que todo aquí es efímero.



ESTRUCTURAS RODANTES