

Travesía Qom

Proyecto Final de Carrera

Bettati, Franco / Otto, Francisco

Facultad Arquitectura, Planeamiento y Diseño

Universidad Nacional de Rosario

Defensa: 15 de Agosto de 2019

Tutor: Arq. Lattanzi, Jorge

Cátedra: Arq. Barrale, Marcelo



UNR Universidad
Nacional de Rosario

FAPyD Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.

Prólogo

Arte en colaboración: ¿Cómo explicar la existencia de obras en colaboración?

Borges afirma que el resultado artístico expresa una tercera entidad.

Toda colaboración convencional entre dos artistas amigos no es sino un continuo juego de mutuas censuras. Ayudar al compañero es ayudarse a uno mismo; la piedra que le pongamos en su camino nos caerá encima en forma de montaña.

Dos recomendaciones:

_Elegir a un par. No es honesto aprovechar el talento o el prestigio de alguien mejor que uno. Y también es penoso detenerse cada tres pasos para esperar a un insolvente.

_Es conveniente, antes de empezar la obra, practicar la amistad, compartir aventuras y desventuras durante algunos años, cultivar el afecto y la compasión, generar el respeto y la comprensión tolerante.

Después, recién entonces, uno podrá decir que esta listo para empezar la obra.

Pero la obra ya estará terminada.

“Crónicas del Angel Gris”

Alejandro Dolina

La oportunidad de pensar y proyectar un nuevo barrio es un desafío que genera muchas preguntas e inquietudes. La primera de tantas es como se construye ciudad, y todo lo que esto conlleva. Las listas de objetos y elementos pueden estar dadas por el programa (Viviendas, equipamientos, comercio, espacio público), sin embargo la manera de organizarlos, distribuirlos y formalizarlos son múltiples y en ello reside parte importante de la respuesta a esta pregunta.

Si entendemos que la ciudad se define por su dimensión pública, las actividades y la gente diversa que lo utiliza, el proyecto ha de procurar garantizarlos por medio de decisiones de escala y complejidad. El objetivo principal es garantizar la heterogeneidad y la apropiación.

Zaida Muxí nos hace la siguiente pregunta que, con fundamentos estudiados en el proceso de proyecto, vamos a intentar responder. *“¿Cómo lograr la variedad real desde un proyecto único que al tiempo responda a la escala de pieza urbana adecuada y unitaria?”*

Para nosotros el desafío urbano es hacer ciudad sobre la ciudad: regenerando, rehabilitando, completando, creando nuevos centros a escala metropolitana; garantizando la movilidad, la accesibilidad y la visibilidad de cada una de las áreas de la ciudad y manteniendo

y construyendo tejidos urbanos polivalentes, mixtos por sus usos y poblaciones, donde el espacio público sea el elemento ordenador.

“Los centros urbanos son los lugares poli-sémicos por excelencia: atractivos para el exterior, integradores para el interior, multifuncionales y simbólicos. Son la “diferencia” más relevante de cada ciudad, la parte de la misma que puede proporcionar más “sentido” a la vida urbana.”

Como nos dicen Jordi Borja y Zaida Muxí, los nuevos centros deben ser atractivos para la comunidad, por ende, además de espacios públicos, es conveniente combinar actuaciones de renovación de bloques de viviendas, equipamientos culturales o educativos, promoción del comercio y la prevención de la inseguridad.

Es de suma importancia que coincida la animación urbana diurna y nocturna, en la calle y en la plaza, como lugares de estar y no vías de paso.

La heterogeneidad, la mezcla, la presencia de colectivos sociales diferentes en cada zona de la ciudad facilita tanto el funcionamiento urbano como la integración sociocultural. Esta heterogeneidad se consigue por medio de la residencia y también del uso de los espacios urbanos.

Es necesario crear espacios para todos, espa-

cios que conectan áreas, en lugar de dividir-las. Los barrios necesitan ser identificables y mantener sus cualidades naturales. Evitar la gentrificación evita que se borre la historia.

Se debe producir un mejoramiento social, cultural y económico donde los residentes no sean desplazados cuando ya no puedan pagar por la vivienda, los servicios públicos, las escuelas y otros servicios ofrecidos en el barrio debido a la creciente riqueza de la zona. La gentrificación se guía, con o sin la influencia del gobierno, por objetivos económicos, implicados en el proceso de mejora y devaluación de los espacios urbanos a lo largo del tiempo.

La clave es garantizar el placemaking, considerar la opinión de los que viven y trabajan en el área. Tomar decisiones con la auténtica contribución de la comunidad y el reconocimiento de sus necesidades y deseos es lo que define el proceso. Las transformaciones deben comenzar con la misma comunidad que utiliza el espacio.

Placemaking: proceso de planificación de espacios públicos de calidad que contribuyen al bienestar de la comunidad local.

Gentrificación: proceso de mejoramiento social, cultural y económico donde los residentes son desplazados cuando ya no puedan pagar por la vivienda, los servicios públicos, las escuelas y otros servicios ofrecidos en el barrio.

A g r a d e c i m i e n t o s

Agradecemos a la Cátedra del Arquitecto Marcelo Barrale, por darnos la oportunidad de cursar la última etapa de la carrera en su taller; a nuestro tutor Arquitecto Jorge Lattanzi por guiarnos desde el primer momento con sus conocimientos y su entrega, permitiéndonos abordar las distintas problemáticas que fueron surgiendo a lo largo del camino.

A la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario y a sus docentes por brindarnos la posibilidad de estudiar y formarnos día a día.

A nuestras familias y amigos que a lo largo de estos años nos han acompañado y sostenido en los buenos y malos momentos que nos han tocado transitar.

Franco y Francisco.

Introducción

1

Sitio

Programa

Análisis

2

Morfología

Casos

Estrategias

3

Circulación

Volumen

Proyecto

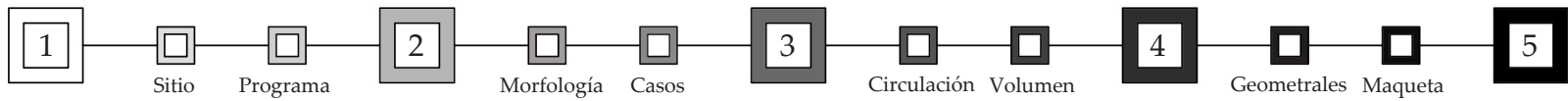
4

Geometrales

Maqueta

Conclusión

5



Índice

Capítulo I

Introducción.....Pág 10-16

Capítulo II

Análisis.....Pág 20-27

Capítulo III

Estrategias.....Pág 30-34

Capítulo IV

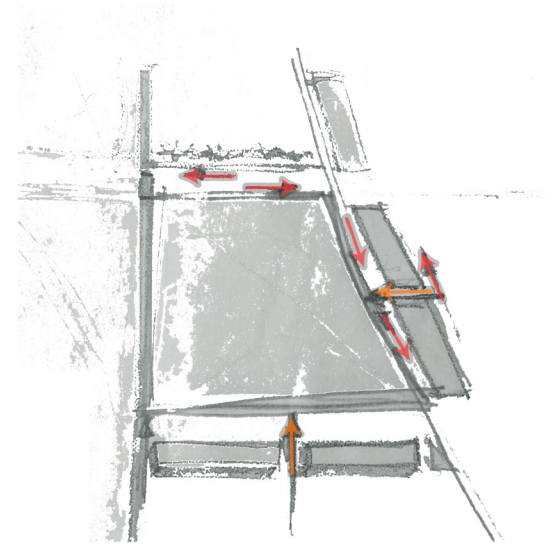
Proyecto.....Pág 39-67

Capítulo V

Conclusión.....Pág 70-71

Capítulo I

Introducción



Sitio

Rosario es una ciudad situada en el sureste de la provincia de Santa Fe, República Argentina. Está situada sobre el margen occidental del río Paraná. Sobre el mismo se encuentra el puerto, una de las fuentes económicas de esta ciudad.

La ciudad limita al este con el río Paraná, al norte con las localidades de Granadero Baez y Ibarlucea, al oeste con Funes y Pérez, y al sur completan los límites Soldini y Villa Gobernador Gálvez.

La ciudad surgió a comienzos del siglo XVII, cuando una heterogénea población comenzó a reunirse entorno de una capilla. Su crecimiento se inició a mediados del siglo XIX, cuando el puerto fluvial se convirtió en el nexo entre Buenos Aires y las provincias del interior, condición que acentuó la construcción del ferrocarril a Córdoba. Luego, la inmigración y la expansión de La Pampa fueron transformándola en una ciudad comercial residencial, burocrática e industrial.

Rosario asume su papel protagónico al convertirse en el puerto principal de la confederación. A partir de 1850, con el fenómeno de las colonias agrícolas, se empieza a producir un nuevo eje económico. El Paraná se transforma en un canal de salida de la producción del litoral y el eje económico va a ser del interior a Buenos Aires y de la confederación a

Rosario.

En 1851 la ciudad se transforma en sede de la aduana y, al separarse Buenos Aires de la Confederación, se convierte en el puerto de la Confederación. Esto trae aparejado un crecimiento de la población. La ciudad crece en sectores diferenciados.

Este período significaría el inicio de una actividad comercial que pronto consolidaría las bases de la economía de la ciudad.

En 1855 se realiza el trazado del camino de Santa Fe a Córdoba. El desarrollo del puerto generó la necesidad de mano de obra, aumentando la llegada y radicación de inmigrantes. El aporte de los inmigrantes transformó la mano de obra. Ingenieros ingleses venían para desarrollar la infraestructura ferroviaria y los puertos.

A fines de 1880, se da la llegada tardía de la revolución industrial con el ferrocarril y los frigoríficos, lo cual todo va a potenciar la actividad económica.

Desde 1866 los ferrocarriles serán la componente estructural más importante de la ciudad, consolidándose como principal puerto exportador.

Las estaciones ferroviarias dan origen a pueblos o urbanizaciones periféricas, las cuales serán la base de una organización urbana diferente a la de los períodos anteriores.

La ciudad es atravesada por ferrocarriles afectando el crecimiento de la ciudad. Llegó a contar con 15 estaciones de ferrocarril. Este florecimiento del ferrocarril que está en interacción con la ciudad va a empezar a modificar la fisionomía de la misma. La irrupción del ferrocarril, tanto en Argentina como en Rosario, y la industrialización va a aportar sobre la trama existente toda la infraestructura propia de la producción industrial. El afán de renovación urbana de la época, de renovación de las instituciones, da lugar a una serie de planteos de innovaciones en el tejido de la ciudad.



El ejercicio académico se da en el barrio Lisandro de la Torre, más conocido como Arroyito, dentro de un terreno vacante a causa de la infraestructura ferroviaria en desuso del sector.

Esto genera grandes espacios vacantes en la ciudad y por consiguiente la instalación de asentamientos irregulares en condiciones precarias.

La mayor parte del tiene el carácter de un tradicional barrio residencial, con casas adosadas de dos plantas y algunos pocos edificios bajos. El este, cercano al Parque Leandro N. Alem cuenta con un incipiente desarrollo en torres de altura. En el oeste, a la vera del Ramal F1, se encuentran algunos asentamientos informales, en proceso de urbanización.

El terreno se encuentra cercano al Eje Metropolitano Este-Oeste que abarca toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición geográfica media de la planta urbana aprovechando la reserva de suelo correspondiente a la vía del ferrocarril Nuevo Central Argentino ubicada en dirección a Córdoba. Une en su recorrido la costa y centro de la ciudad con el Aeropuerto abarcando en su extensión áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social, que se manifiestan con la localización de asentamientos irregulares. También se encolumna en proximidad con este recorrido el Centro Municipal de Distrito Noroeste instalado como potencial foco de regeneración urbana.

Además, también, se encuentra atravesado por el Eje Metropolitano Norte-Sur que abarca en sentido longitudinal toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición geográfica central de la planta urbana aprovechando la excepcional reserva de suelo correspondiente a la ex Troncal Ferroviaria. Incorpora en su recorrido áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social, que se manifiestan con la localización de asentamientos irregulares. También se encolumnan en proximidad con este recorrido tres Centros Municipales de Distrito –Norte, Noroeste y Oeste– instalados como potenciales focos de regeneración urbana.



Esta porción de tierras fue sometida a décadas de conflictos por su tenencia. El “barrio Toba” (como es conocido hoy en día) ubicado en las calles Juan José Paso y Travesía empezó a poblarse a mediados de la década del ‘70, durante la última dictadura militar.

La misma ha estado relegada durante años por parte del Estado, viéndose actualmente como consecuencias de ello situaciones de marginalidad en la población residente, precariedad, suciedad, asentamientos irregulares en espacios cercanos al terraplén de las vías del ferrocarril, falta de infraestructura, de equipamientos y obras viales, entre otros. A pesar del abandono, podemos considerar que es un punto territorial con grandes potencialidades, ya que facilita la conexión de la zona norte con el centro de la ciudad me-

dante una arteria fundamental como es Av. Sabin, por un lado y a la Av. Génova por el otro; así como también debido a las amplias dimensiones del terreno a intervenir y a su posición estratégica.

Además cuenta con una gran área de espacios verdes mediante un parque lineal que divide a la Av. Sabin en sus dos carriles, y un parque del otro lado del terraplén que marca el límite oeste del terreno.

Ya hace unos años se concretó la urbanización del barrio Travesía (aledaño al terreno en cuestión), es decir, lo que originalmente fue el Programa Sueños Compartidos o barrio de las Madres de Plaza de Mayo, en avenida Sabin (ex Travesía) y Juan José Paso. Se construyeron una escuela nueva (declarada recientemente de carácter intercultural bilin-

güe), centro de salud, comisaría y el playón deportivo, sumado a unas 500 viviendas en el lugar donde antes había una villa de emergencia.



Fue construido en el año 1891 por el ferrocarril Central Córdoba y Rosario, lo que hoy conocemos como el ferrocarril Belgrano, cuyo objetivo no era otro que permitir la vinculación con los graneros ubicados al sur de la desembocadura del arroyo Ludueña.

El barrio se fue conformando de una forma caótica, sin planificación alguna. Sus orígenes comenzaron cuando los españoles y un grupo de personas integrantes de pueblos originarios (conocidos como "Tobas") ocuparon distintos sectores barriales y zonas aledañas. Los "Tobas" pertenecen a un grupo de pueblos indígenas denominados "guaycurúes". Originalmente habitaban una extensa región del Norte Argentino. La palabra con que se autodenomina este grupo es "Qom", significa en su propia lengua "gente", en tanto "toba"

proviene del guaraní, se traduce como "frente ancha".

A partir de 1880 comenzó la ocupación sistemática de los territorios indígenas por parte del Gobierno Nacional. En pocas décadas, sus inmensos territorios de bosques se convirtieron en inmensos latifundios, debido a la explotación maderera (extracto de quebracho) para los ferrocarriles y postes para cercos.

Muy pocos tobas pudieron trabajar en la industria maderera, otros continuaron pescando, vendiendo sus artesanías, realizando tareas rurales o domésticas.

La producción algodonera en la región chaqueña, le dieron mejores posibilidades de subsistencia a este grupo de personas.

Eran atraídos por la prosperidad industrial que la ciudad tenía en ese entonces.

Las consecuencias debido a la sequía, al exceso de lluvia y la baja producción de algodón tuvieron efectos irreparables en la vida de estas comunidades.

Al no haber alternativas económicas, la única posibilidad era la emigración.

Es por este motivo, que los Tobas eligieron la ciudad de Rosario, como uno de los principales lugares de asentamiento. Se ubicaron en el barrio "San Francisquito" y otros, en terrenos baldíos en el barrio "Travesía". Aquí se instalaron el núcleo principal, siendo una de las zonas más pobres.

Los tobas pudieron acceder a algún grado de asistencia médica en los hospitales públicos, sus hijos pudieron obtener una comida diaria en los comedores escolares y asistencia social. El acceso a estos "bienes" favoreció su insta-



lación permanente en el lugar.

Un recurso de subsistencia es la venta de artesanías: cerámicas, cestería y algunos textiles. Y otro recurso es la recolección y venta de cartones, envases de vidrio y aluminio, que le posibilitan un aporte económico que reemplaza al que antiguamente proveía la cosecha de algodón.

Sin embargo, carecen de las necesidades básicas para vivir. Una de las mayores problemáticas que tienen que afrontar día a día es la falta de alimentación.

Otro factor, es la ausencia de asistencia social, muy pocos tobas pueden acceder al voto universal, ya sea por estar indocumentados o por estar asentados en terrenos de entes privados o públicos.

Otra cuestión que dificulta a los tobas es la

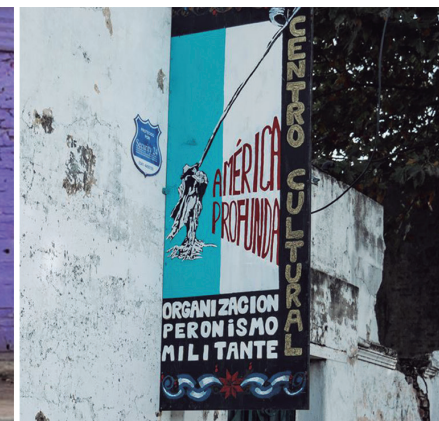
incomprensión religiosa, se realizaron los intentos para catequizar a los indios guaycurúes pero fracasaron, ya que esa asistencia es fundamentalmente para los fieles católicos y los tobas en su mayoría no son católicos.

El otro problema es la educación, los indígenas argentinos no pueden acceder una educación en su lengua materna. Esto implica una dificultad tremenda para los niños que inician su educación primaria.

Esta diversidad provoca, en el mayor de los casos, un retraso escolar y muy frecuentemente el abandono de todo intento de escolarización.

Si bien este grupo logró en gran medida integrarse al resto de la población, no perdió su identidad étnica, ni su relación con el lugar de origen.

En las primeras décadas del siglo XX, el barrio multiplicó el número de habitantes debido a la apertura de la calle Juan José Paso, ya que se desarrollaron algunos emprendimientos productivos e intentaron urbanizar el barrio.



Programa

Teniendo en cuenta las potencialidades, y haciendo un análisis de las debilidades que presenta el sector, el desafío del ejercicio académico es el de formular un proyecto que se relacione con las últimas intervenciones hechas por el estado como parte de un proceso de reconversión integral urbanístico.

El proyecto viene a contribuir en las recientes obras realizadas y a revitalizar el entorno promoviendo la aparición de sucesivas transformaciones de reconversión urbana.

El programa consiste en realizar viviendas y un mercado para potenciar el barrio, pero para ello se deben tener en cuenta determinados factores a estudiar previamente para lograr un buen resultado.

Tener en cuenta la historia y la memoria colectiva, que afronten la diversidad del presente, que enriquezcan las estructuras urbanas, que potencien la búsqueda de soluciones arquitectónicas cada vez más sostenibles y medio ambientales.

Es importante entender que las viviendas no son ni pueden ser piezas autónomas sobre un tablero de juego, hay que establecer propuestas, abordar lo urbano y lo residencial desde la complejidad. Hacer ciudad con viviendas. Un barrio que tenga paisajes, viviendas, actividades comerciales, y productivas, espacios públicos diversos y equipa-

mientos colectivos. Confiar en la capacidad articuladora y definidora del espacio público para el futuro barrio.

Los valores de las viviendas son inseparables del tejido urbano en el que se insertan. Por ellos el proyecto urbano es imprescindible y los valores de una obra solo tienen sentido en relación a su contexto.

Proveer de servicios que conjuguen el habitar con las tareas de la vida cotidiana y que estos equipamientos creen lugares de trabajo próximos al hogar. Que ofrezca diversos espacios de socialización, tanto para el mundo productivo como reproductivo, y que ayuden a configurar el barrio. Como crear un espacio urbano integrado e igualitario es una cuestión de máxima importancia cuando proyectamos un nuevo barrio.

La construcción de un mercado ayuda a potenciar la diversidad, y han de guiar los recorridos cotidianos con ofertas múltiples. Además de ayudar a reforzar las economías locales.

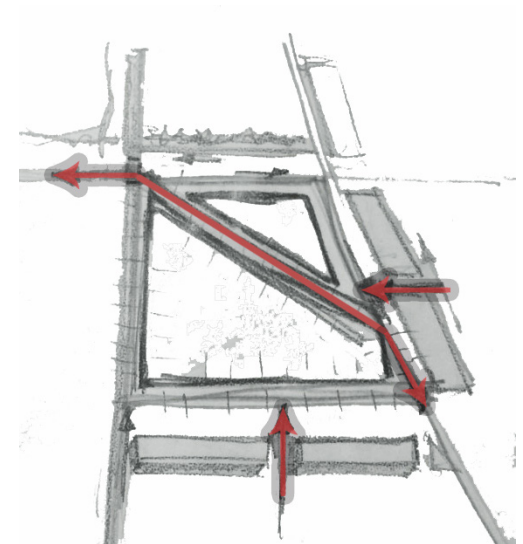
El barrio debe tener capacidad de expresión y espacialidad. Percepción estética desde el punto de vista del usuario. Si bien las cuestiones de valoración estética no son universales, hay valores más claramente relacionados con un lugar, una época y un grupo social.

Es necesario crear barrios visibles, que sean atractivos para toda la ciudad para no potenciar la creación de un gueto. Es importante para una población sentir que su barrio es reconocido por otras ciudadanas y ciudadanos, que tienen algo que enseñar y compartir (mercado, feria, biblioteca, etc).



Capítulo II

Análisis de proyecto



Morfología

La Supermanzana, como nos dice Salvador Rueda, es una nueva célula, forma de organización urbana que, con su implantación, aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, a la vez que mejora la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte.

Las Supermanzanas son células urbanas de unos 400 por 400 metros, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, y se da la máxima preferencia a los peatones en el espacio público. El tráfico motorizado circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga.

La Supermanzana se perfila, por tanto, como una solución integral que une urbanismo y planificación de la movilidad con el objetivo principal de limitar la presencia del vehículo privado en el espacio público y retornar éste al ciudadano.

Movilidad más sostenible

Fomentar los desplazamientos en bicicleta y a pie, mejorar la distribución de mercancías, y reducir los ruidos y las emisiones contaminantes.

Revitalización del espacio público

Pacificar las calles, incrementar los espacios de estancia y promocionar nuevos usos en el espacio público.

Fomento de la biodiversidad y el verde urbano

Mejorar el arbolado viario, favorecer microhábitats para atraer a los pájaros y aumentar el verde a través de nuevos espacios comunitarios.

Fomento del tejido social urbano y la cohesión social

Garantizar equipamientos de proximidad adecuados, fomentar las actividades productivas que generen empleo y velar por la inclusión social.

Fomento de la autosuficiencia en el uso de los recursos

Reducir el consumo de energía, producir energía de origen renovable in situ, reducir la demanda de agua potable y aprovechar las aguas grises y pluviales.

Integración de los procesos de gobernanza

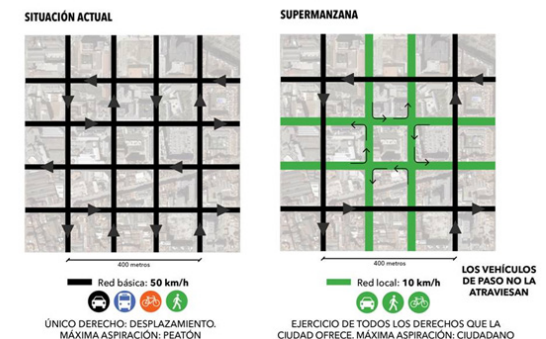
Implicar a la ciudadanía en la definición de los proyectos y en el desarrollo de acciones.

www.bcnecologia.net

www.ajuntament.barcelona.cat

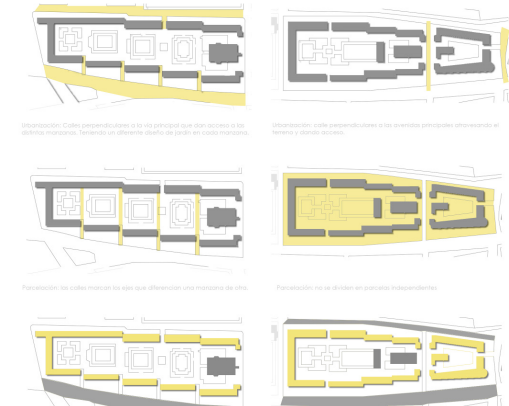
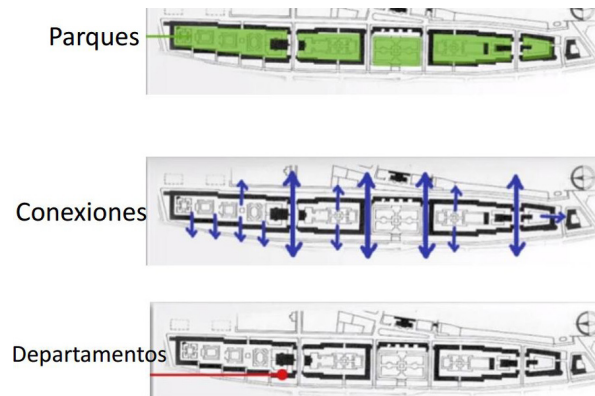


Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana



Karl Marx Hof

Karl Ehn



Karl Marx Hof, o el patio de Marx, fue el más grande entre los proyectos de construcción masiva de vivienda pública llevados a cabo por el gobierno socialista de Viena entre los años 1923 y 1933. El programa produjo unas 65.000 viviendas repartidas en grandes complejos urbanos, urbanizaciones (Siedlungen) peri-urbanos y viviendas familiares, todas de régimen de alquiler social, destinadas principalmente a la clase obrera con precios equilibrados con el nivel de ingresos.

La construcción de nuevas viviendas públicas tuvo que insertarse en el tejido existente, de manera de acupuntura urbana, creando nuevas formas y nuevos espacios públicos vinculados con su contexto inmediato. El programa de vivienda comprobaba que la reconstrucción y la nueva construcción dentro

de los límites urbanos existentes contribuyen a mejor calidad de vida y mejor conectividad tanto del tejido nuevo como del histórico.

Se extiende en una super-manzana de 1,2km de largo, con edificación perimetral que deja el espacio interior libre para el espacio verde y diferentes usos de la comunidad. Los largos bloques tienen generalmente entre 4 y 6 plantas, respondiendo con diferentes alturas a los elementos de contexto. Como precursor de los mikro-distritos socialistas, el complejo era multifuncional y contenía equipamientos y servicios en las plantas bajas o en volúmenes aislados en el espacio central. Los habitantes contaban con ambulatorio, comercios, biblioteca, guardería, baños públicos y espacios para actividades culturales y deportivas. A pesar de su gran tamaño, el complejo se

divide en diferentes partes para crear comunidades más reducidas que permitirían un vínculo más personal con el entorno.

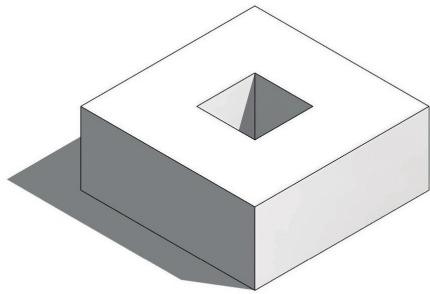
Las 1380 viviendas se construyeron con métodos tradicionales, de hecho la masiva construcción de viviendas vienesas no fue innovadora en términos de tipología o de métodos de construcción. Sí lo fue en cuanto a cantidad, manera de distribución o financiación. En Viena de los años 20 construir vivienda obrera de carácter social, incluyendo todas las instalaciones con óptima insolación, ventilación y calidad de construcción, ya se consideraba un acto revolucionario que mostraba el compromiso del gobierno con la clase obrera.

Tipologías

La noción de tipo constituye uno de los principios de clasificación derivados del conocimiento y del análisis.

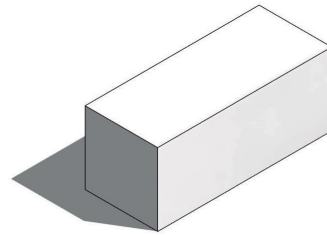
“Tipo es en arquitectura la posibilidad de generalizar por la vía ejemplar de la comparación y el contraste”

Ignacio de Solá Morales



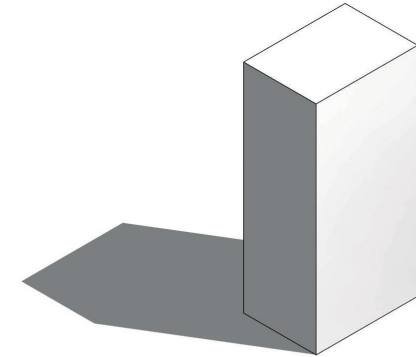
Huecos urbanos

Exigen soluciones singulares, inusuales y originales que impliquen formas heterodoxas, conexiones intrincadas y la existencia de patios que garanticen la iluminación natural.



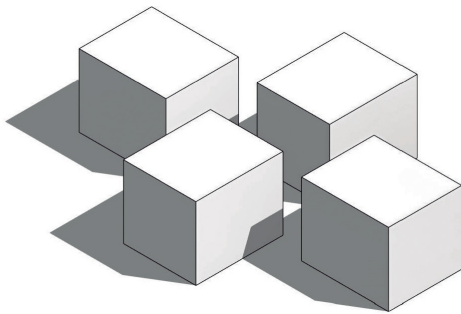
Bloques lineales.

Pueden adoptar formas lineales, anulares, serpenteantes, sinuosas, ramificadas o arracimadas.



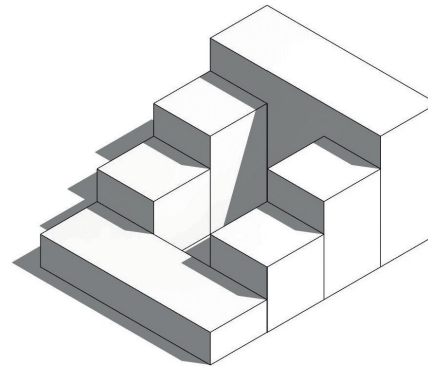
Torres.

Edificios aislados, desarrollados en altura, en los cuales sus viviendas se agrupan en torno a un núcleo circulatorio. Poseen dependencias comunes o equipamientos colectivos integrados.



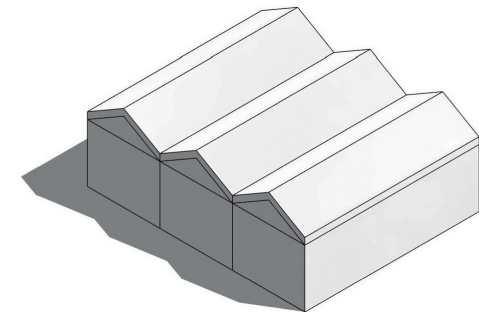
Bloques aislados.

Se disponen exentos de sus vecinos y buscan la mejor orientación e iluminación natural posible. Los espacios exteriores adoptan la forma de patio.



Aterrazadas.

La forma del edificio emula una colina y desarrolla terrazas públicas o semipúblicas entrelazadas.



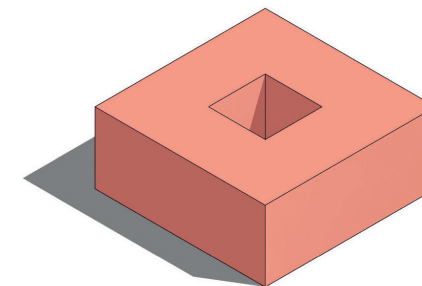
Casas en hilera.

Unidad repetitiva que se identifica por la continuidad de las fachadas de las distintas unidades de vivienda, que poseen jardín en el frente y patio individual.

Como hemos visto, el caso de las Hofe Vienesas, más precisamente el Karl Marx Hof, se han desarrollado entorno a la funcionalidad y la belleza del patio, capaz de crear un microclima introvertido, lleno de luz central y al que se orientan una parte de los ámbitos. En estos casos existe un gradiente entre lo público y lo privado. La clave es que la puerta de la vivienda no de directamente a un espacio transitado y ruidoso, además de fomentar espacios intermedios y de encuentro. Se genera una transición gradual y segura entre lo público y lo privado, desde las calles más ruidosas y transitadas, ejes de transporte público, a calles peatonales y comerciales, espacios ajardinados y plazas hasta jardines, patios y pasarelas, hasta llegar al interior

propio, pasando por espacios muy diversos en ambiente y pisando suelos distintos. Esta morfología defiende un modelo de seguridad basado en la confianza en el vecindario, en el conocimiento mutuo, donde la existencia de espacios de socialización y encuentro ayuda a la creación de vínculos entre las personas. Es este sentimiento de comunidad, de responsabilidad social, el que hace que la gente se sienta segura. El civismo o respeto mutuo y el sentimiento de comunidad no se generan entre la población a golpe de normativa, si no a través de la creación de espacios donde la gente pueda compartir su tiempo y sus pensamientos. Espacios donde aprender a mediar, a ceder, a reconocer a los demás en sus diferencias y

Hueco Urbano



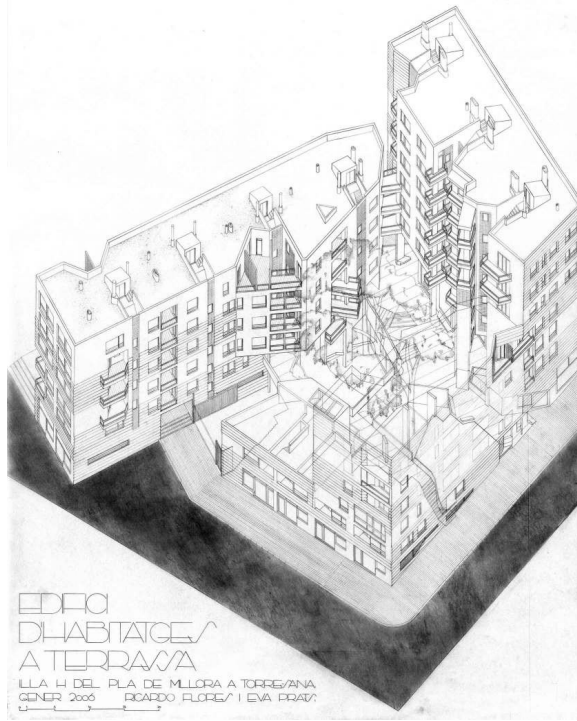
necesidades.

La red de espacios intermedios será en un futuro inmediato elemento clave para fomentar los valores de sociabilidad, solidaridad y civismo entre la comunidad.

Es necesario que el edificio cuente con espacios para la realización de actividades en convivencia vecinal.

Algunos de los principios fundamentales son la orientación y aprovechamiento pasivo, ventilación cruzada (evitar la instalación de sistemas artificiales de climatización), luz natural y el asoleamiento. Amortiguar el calor del verano y el frío del invierno de manera pasiva, es decir, sin un consumo extra de energía no renovable. Cerramientos eficientes, muros con buena inercia térmica.

Casos de estudio



Edificio 111
Flores & Prats



El edificio de 111 viviendas sociales forma el límite oriental de la ciudad de Terrassa, enfrentado a un parque natural de pinos y rieras secas. Esa situación periférica, de lugar muy abierto en el que se ubica el edificio, hizo pensar desde el principio en proveer a sus habitantes de un patio que diera una primera escala comunitaria con la que enfrentarse a ese gran vacío. El espacio interior de la manzana se convierte así en una

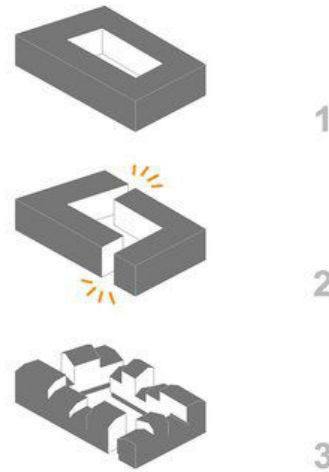
plaza semipública, fundamental para la vida del edificio: todos los habitantes acceden desde la calle por este centro de manzana, un lugar de encuentros y cruces, con juegos para niños, maceteros de flores, bancos y una fuente. Desde ahí pasan a las porterías y a sus viviendas, en una progresiva secuencia de escalas. Este acceso define la manzana como elemento intermedio entre ciudad y paisaje, y a su

vez soluciona el traspaso secuencial entre calle y vivienda, en un esfuerzo por disolver los límites entre lo público y lo privado. Tratándose de vivienda social, de dimensiones reducidas, el proyecto propone una extensión de estas viviendas en terrazas, balcones, vestíbulos de planta baja, plaza de acceso... Una serie de espacios intermedios que hacen que la vivienda no se limite solamente a su espacio interior.

Conjunto de Viviendas Sociales Vivazz Zigzag Arquitectura



Una de las características más interesantes que usted nota una vez que llega al lugar es que a pesar de estar en medio de una masa de edificios urbanos, puede encontrar una visión limitada de los campos y prados en el valle situado en la parte alta de las montañas de los alrededores. Nuestro primer objetivo era recuperar esta doble cualidad del lugar, por lo que el proyecto es urbano y rural, al mismo tiempo. Era esencial modelar el bloque urbano tradicional rígido de siete alturas diferentes, para llegar a la construcción de un nuevo volumen de alturas variables (de tres a siete pisos), que contiene el programa residencial completo requerido.



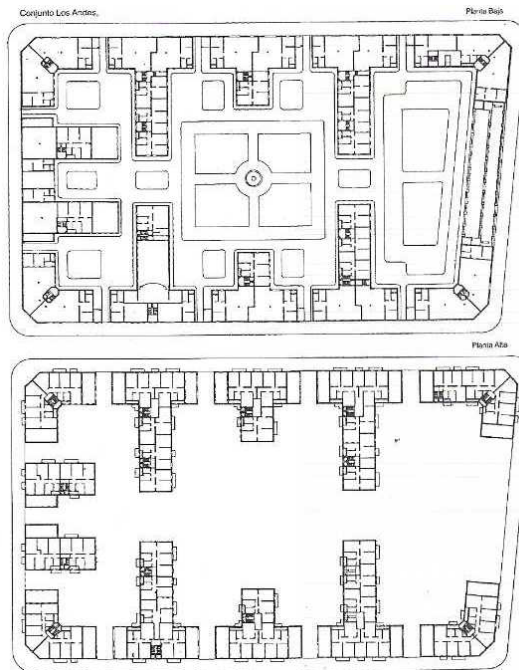
Queríamos que el edificio coincidiera con el medio ambiente, por lo que los vacíos y recortes lograron permitir la vista hacia las montañas por los espacios vacíos entre los edificios, dejando fragmentos del paisaje asturiano en la distancia. Esto ayudó a la vez al ingreso de luz y ventilación natural al interior del edificio.

Abrir el bloque fue otra de nuestras prioridades y nos las arreglamos para evitar convertir el espacio interior en una zona que da la espalda, por lo que es el principal centro de reunión social de sus habitantes, así como un lugar digno de ver. Los espacios de día de los departamentos dan a la plaza, generando



por lo tanto, actividad en sus fachadas circundantes. El acceso fue diseñado al romper el bloque en dos de sus esquinas, creando un espacio de tensión diagonal. La entrada a los departamentos sucede a través de este espacio intermedio, activando la relación de vecindad.

Barrio Parque Los Andes Fermín Bereterbide



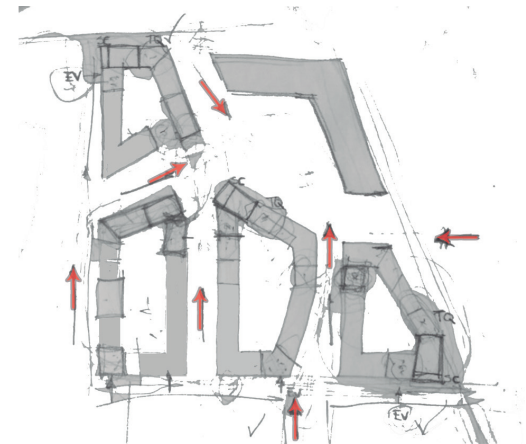
Porque es un referente que hoy continúa vigente a pesar del paso del tiempo. Porque aunque fue concebido en su momento como vivienda social para habitantes de bajos recursos, se trata de una obra de alta calidad que pone al hombre y a su ser social en el centro de las prioridades. La amplitud de cada una de sus unidades, los jardines y los espacios comunes externos y, sobre todo, los conceptos aplicados detrás de la construcción hacen del Barrio Los Andes un lugar amabilísimo para vivir.

El proyecto de Bereterbide se ajusta a los criterios higienicistas de vanguardia en Europa: hay una preocupación por el asoleamiento, la iluminación natural y la ventilación en todas las unidades, junto con una expresa variable concebida en función de la comodidad y el uso de los espacios verdes. De hecho, un 63 % de la superficie total se reparte entre veredas, plazoletas, zonas de juego, paseos arbolados y patios. Inmerso en la trama urbana moderna, el complejo Los Andes imita las variables pro-

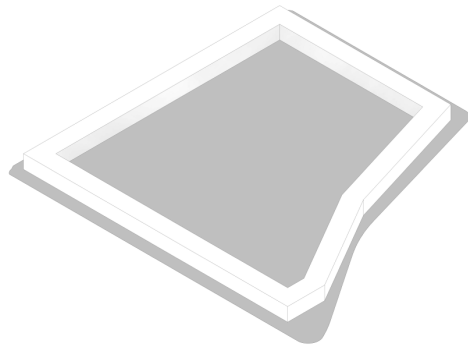
pias de una ciudad, pero en el contexto de una manzana que lo resuelve todo. Aquí se vive un espíritu de comunidad que se pone de manifiesto los fines de semana con vecinos que comparten los espacios verdes y con la organización de fiestas comunitarias como Año Nuevo y Carnaval. Hacia el exterior, el complejo respeta las ochavas y no agrega más adornos que los de adentro: ladrillo a la vista, ventanas de madera, celosías metálicas, revoque texturado y techo de tejas.

Capítulo III

Estrategias de proyecto

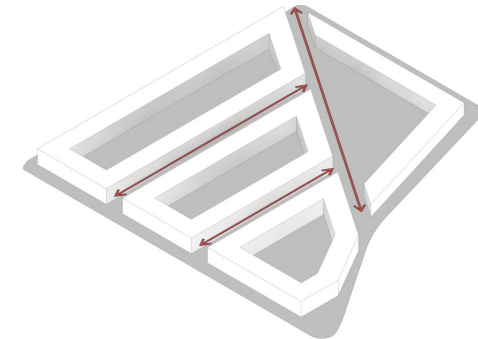
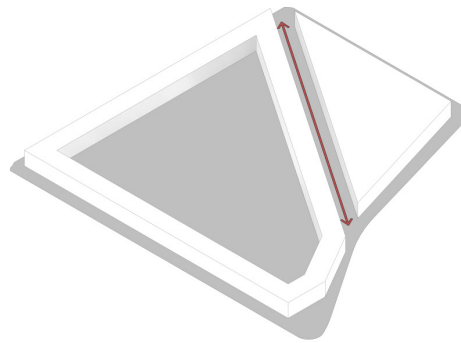


Volúmenes y circulación

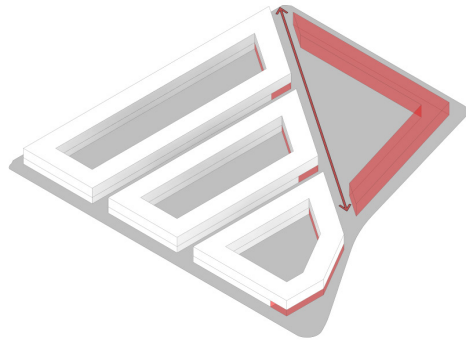


Modificación del tejido convencional a "supermanzana".
Limitar la presencia del vehículo privado en el espacio público y retornar este al ciudadano.
Mejorar la disponibilidad y la calidad del espacio público para el peatón.
Mejorar la calidad urbana mientras se reduce el impacto ambiental.
Aumentar la calidad de vida de los vecinos y visitantes e incrementar la cohesión social y la actividad económica.

Atravesamiento de manzana:
Vincular los espacios a través de un paseo comercial.
Espacios peatonales aptos para la integración de usos diversos y la sociabilidad.
Ofrecer nuevos recorridos peatonales.
Mercado en relación a los ejes principales de circulación.
Viviendas en relación al barrio.



Fragmentación de la vivienda en bloque:
Eficiencia en términos de asoleamiento y uso del espacio.
Compartir espacio público y gastos fijos, autocuidado y seguridad.
Redistribuir visuales y metros cuadrados, sol y sombra.
Protagonismo a la vida social.
Espacio interior como centro de las relaciones sociales y el lugar hacia donde mirar.



Sector comercial en planta baja en relación al mercado conformando un paseo comercial, social y dinámico.

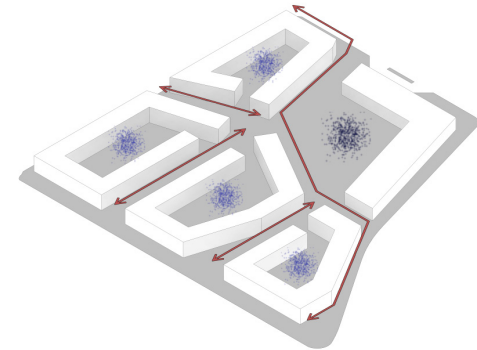
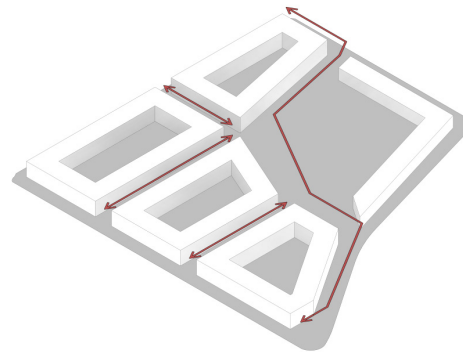
Componer un entorno urbano que ofrezca un soporte interesante para la conformación de una calle vivaz.

Instancia activa de transformación del barrio. Pieza indispensable para que la gente se sienta segura en la calle.

Incorporar espacios para el sector público donde pasajes conforman situaciones que enriquecen la ciudad.

Incorporación de nuevos espacios comunes en el interior de la manzana.

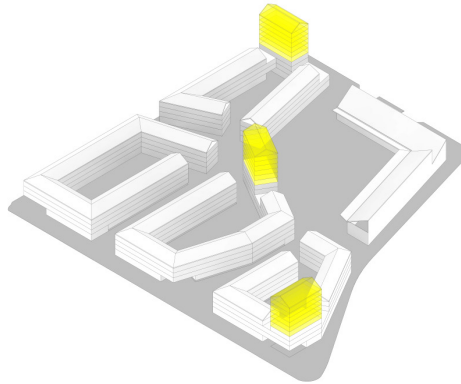
Generación de equipamientos comunitarios favoreciendo la producción de relaciones sociales.



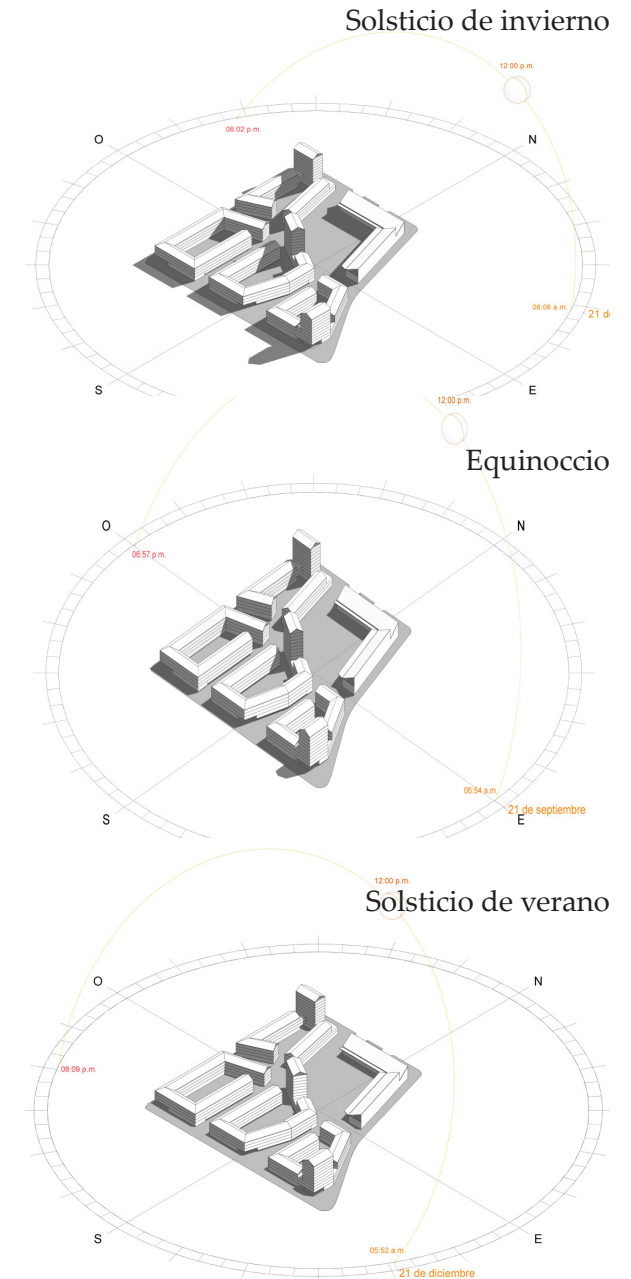
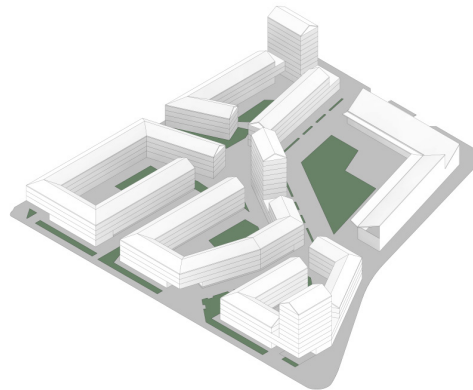
Conformación de cuatro recintos generando patios privados para los vecinos.

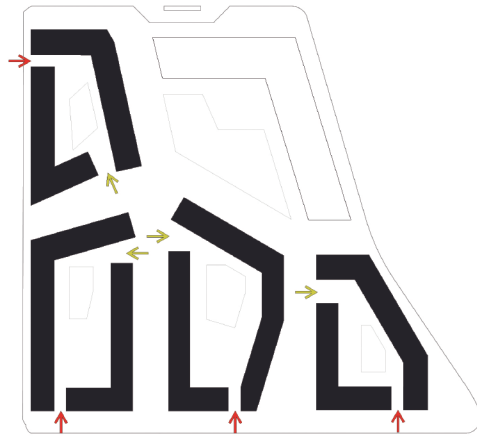
Conformación de un quinto recinto de carácter público, articulado por los cuatro recintos privados y el mercado, obteniendo un gran espacio central para la ciudad.

Elevación en altura en puntos estratégicos en relación a los ejes viales principales y a la nueva calle principal peatonal generada por el proyecto, en una posición que interfiera de la menor manera posible con la presencia del sol en el patio central, permitiendo la entrada de luz en el mismo en todas las épocas del año.



Presencia de terreno absorbente con vegetación con el fin de generar espacios de encuentro y resguardo del sol. Además la presencia de árboles actúa como protección contra los ruidos ocasionados por los automóviles y el transporte en general.





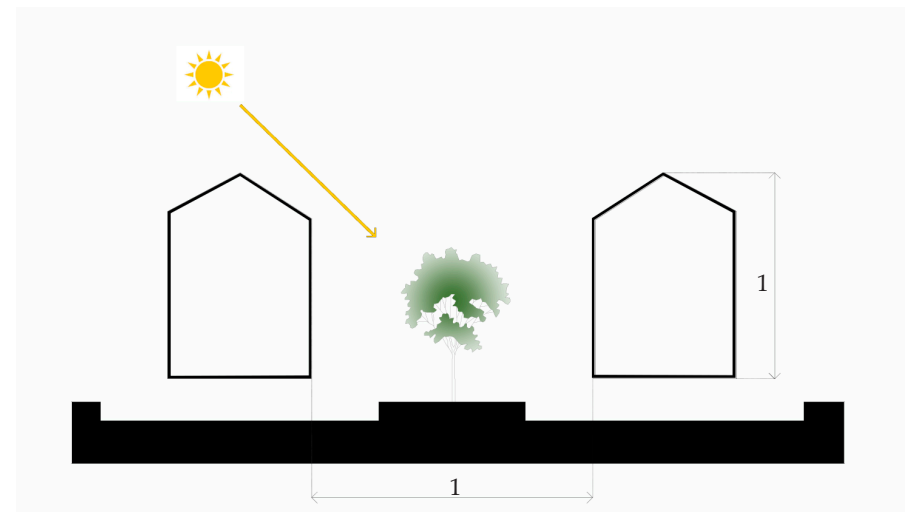
- Ingreso peatonal
- Ingreso Vehicular/peatonal

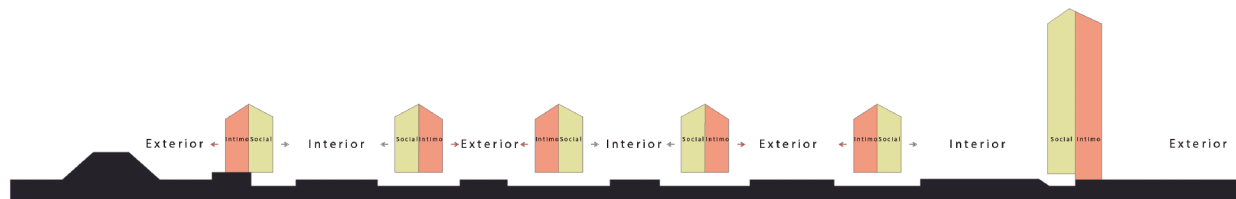
Ingresos

Los recintos cuentan con dos ingresos. Uno principal y únicamente peatonal, que se accede desde el interior de la manzana, dando prioridad al interior de la misma para el ciudadano.

El segundo ingreso, secundario, es peatonal y vehicular. Su acceso se encuentra desde las calles menos transitadas del terreno en que se ubica el proyecto.

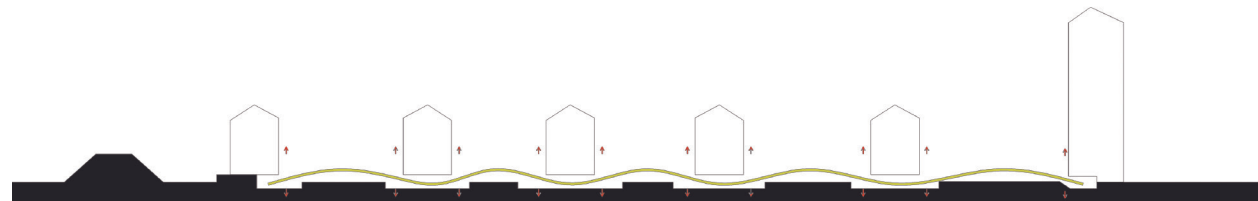
Valores de escala: proporción entre altura del edificio y ancho de la calle. Hay que tener en cuenta la adecuación volumétrica al contexto. La altura del edificio no puede ser mayor al ancho entre los mismos ya que no tendríamos un buen asoleamiento e iluminación natural. La relación de estos se da en ese orden: $\text{separación} > \text{altura}$.





El sector social es direccionado hacia el interior del recinto, esto permite darle valor al espacio central a través de un patio que es el punto principal de las relaciones sociales. El sector de descanso hacia el exterior, hacia la calle peatonal generada por los demás recintos. Al no haber vehículos dentro de la manzana se obtiene un lugar tranquilo hacia donde orientar esta parte de la vivienda.

Continuidad espacial en todo el conjunto.
 Elevar medio nivel las viviendas con respecto al nivel 0 para generar esta continuidad.
 Esto nos permite generar privacidad en las plantas bajas de las viviendas en relación a la calle peatonal, obstaculizando las visuales directas hacia el interior de las viviendas.
 Medio nivel por debajo se encuentran las cocheras, de este modo se obtiene una desvinculación de los automóviles en relación al espacio central.



Capítulo IV

El Proyecto



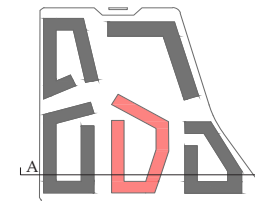


Planta de techo Esc. 1:2000





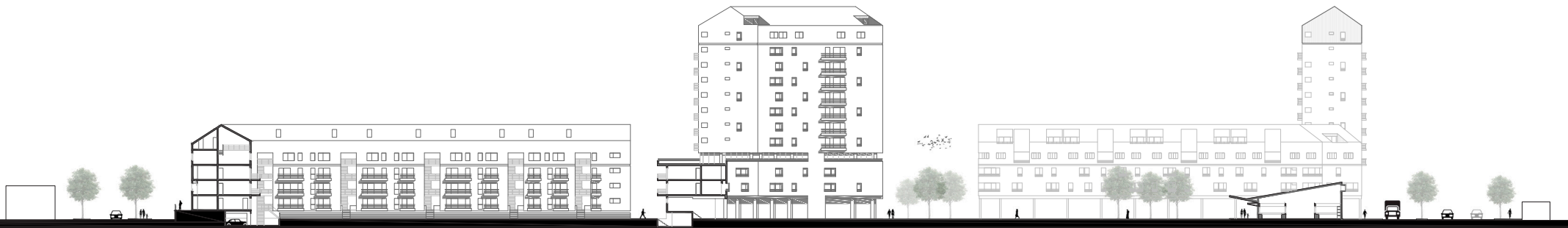
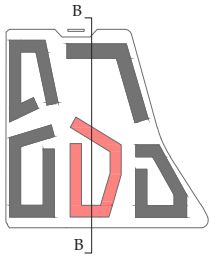




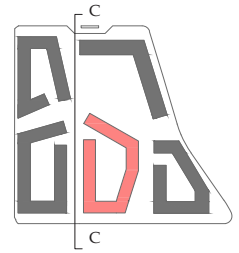
Corte A-A Esc. 1:1000



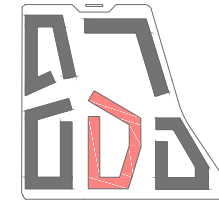
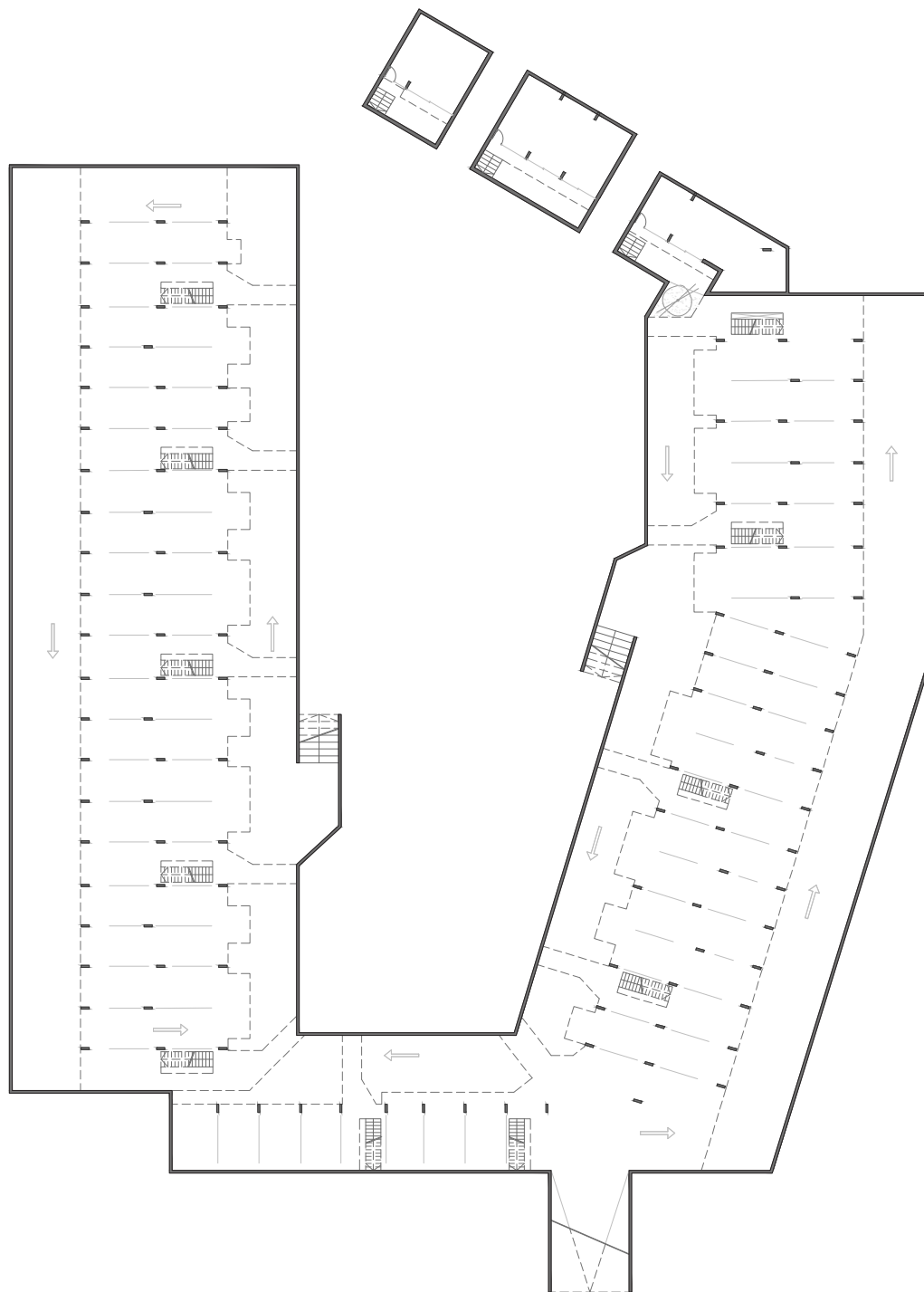




Corte B-B Esc. 1:1000



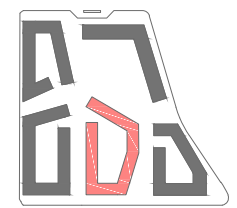
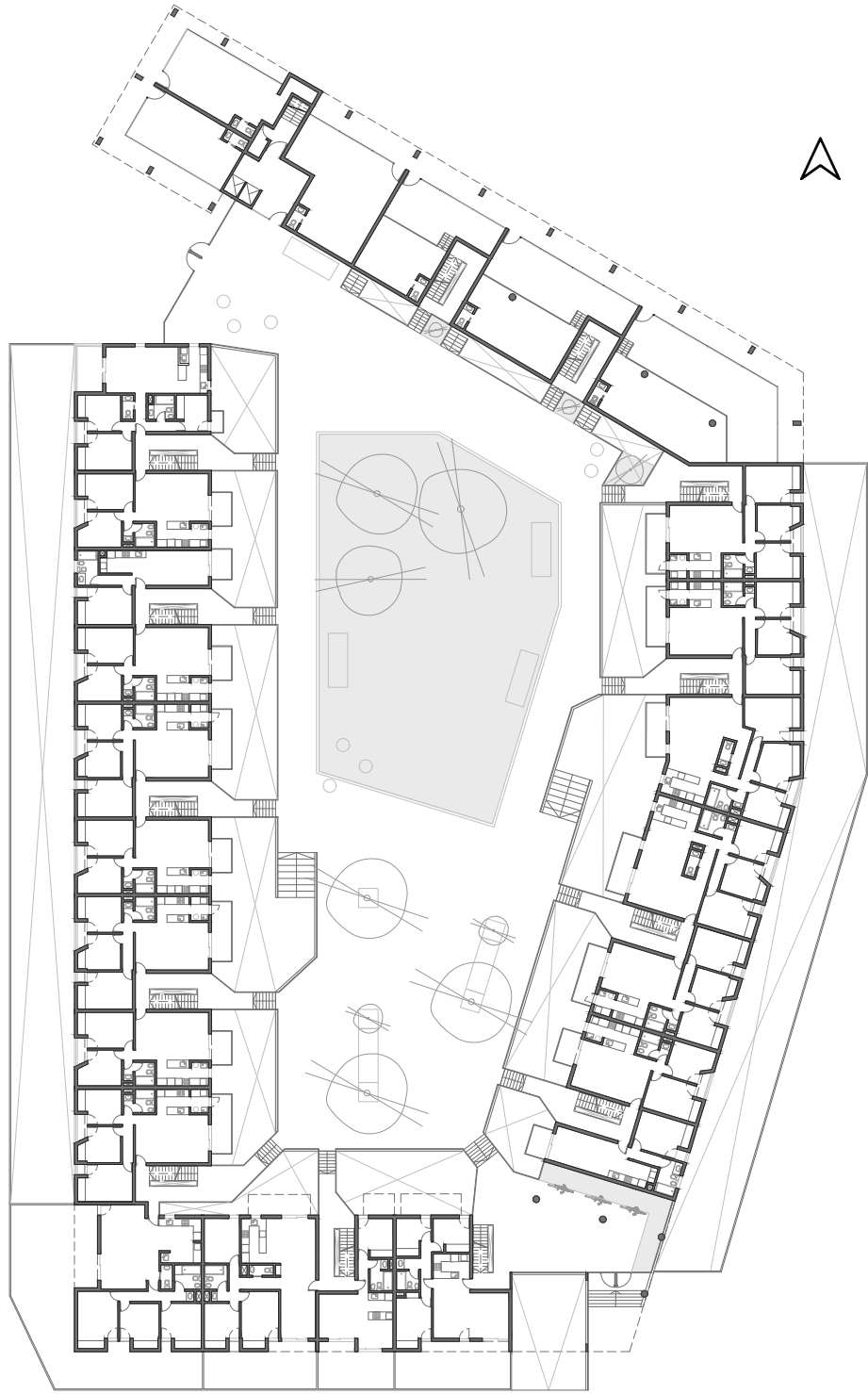
Corte C-C Esc. 1:1000



Planta subsuelo

Axonometría Sureste a vuelo de pájara recinto central

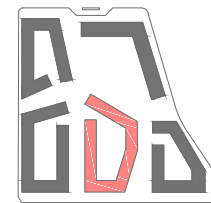




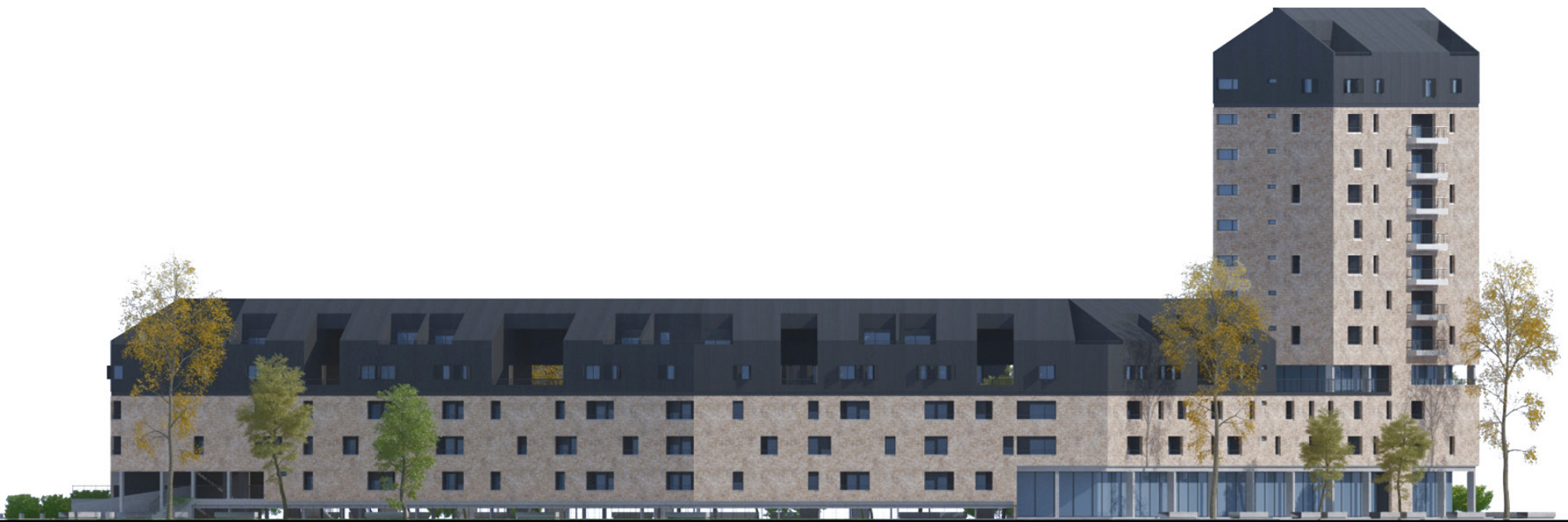
Planta baja

Axonometría Noreste a vuelo de pájara recinto central





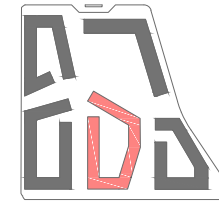
Planta alta



Alzado Este



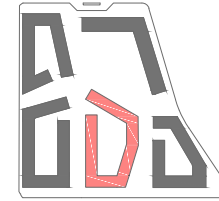
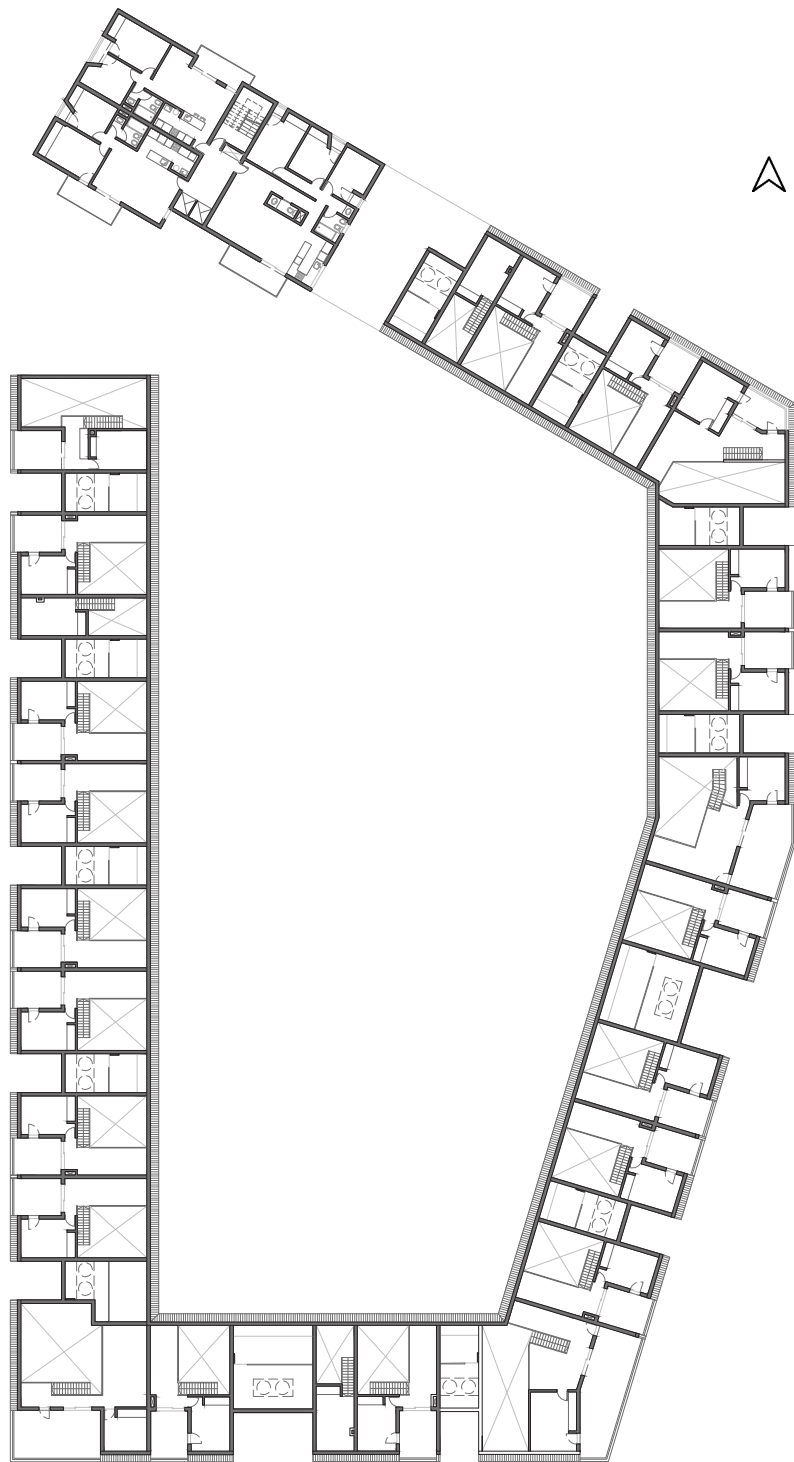




Planta duplex I



Alzado Norte



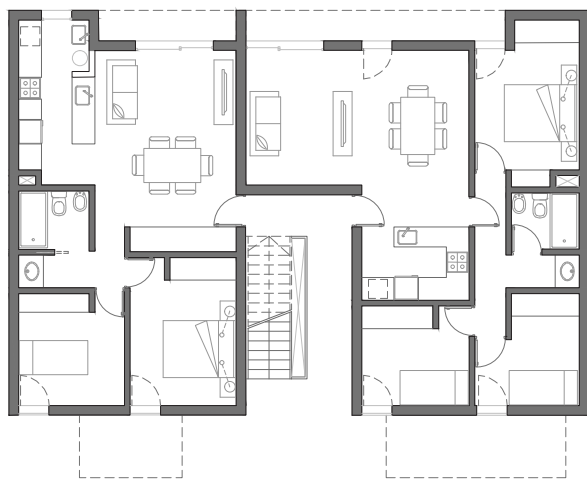
Planta duplex II







Alzado Sur recinto central

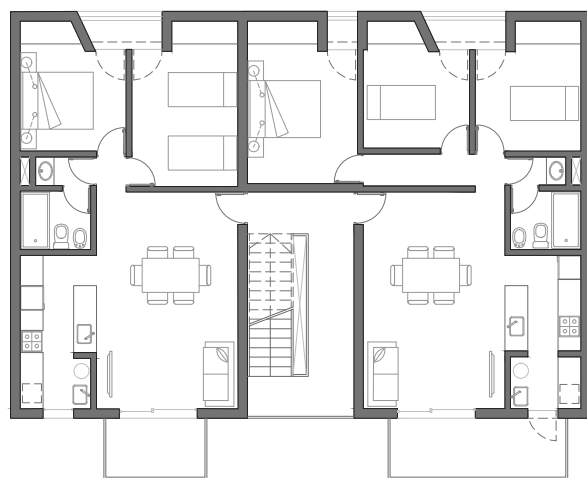
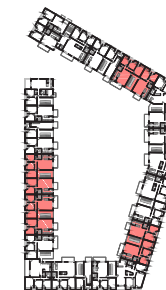


Planta baja Esc. 1:200

Viviendas tipo

Vivienda 3 dormitorios
70m²

Vivienda 2 dormitorios
57m²

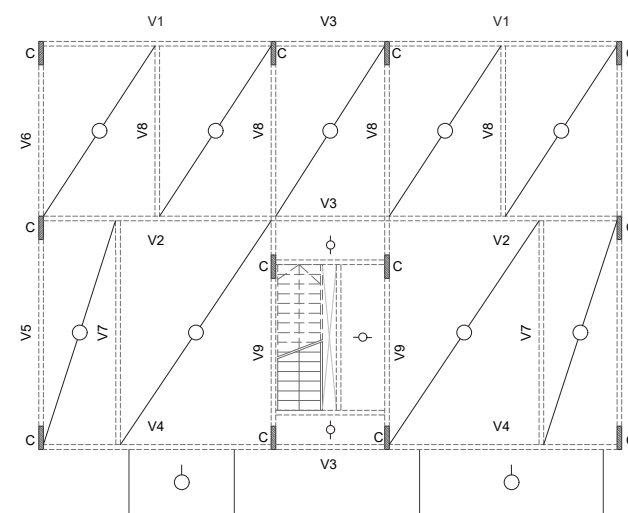


Planta alta Esc. 1:200

Viviendas tipo

Vivienda 3 dormitorios
77m²

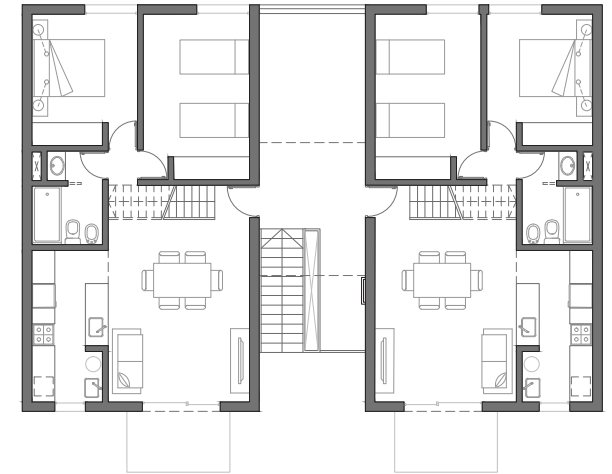
Vivienda 2 dormitorios
63m²



Planta estructura Esc. 1:200



Viviendas tipo
Duplex planta baja
57m²



Planta duplex I Esc. 1:200

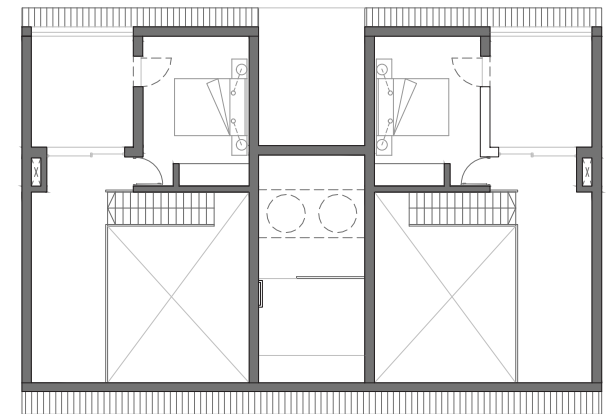
Predimensionamiento de estructura:

- V1: 15 x 52 cm
- V2: 15 x 52 cm
- V3: 12 x 30 cm
- V4: 15 x 52 cm
- V5: 12 x 40 cm
- V6: 12 x 30 cm
- V7: 15 x 42 cm
- V8: 15 x 52 cm
- V9: 12 x 35 cm

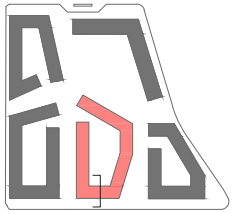
C: 12 x 60 cm

Losae: 12 cm

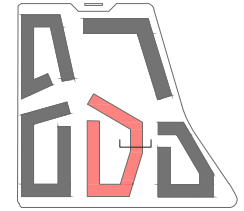
Viviendas tipo
Duplex planta alta
32m²



Planta duplex II Esc. 1:200

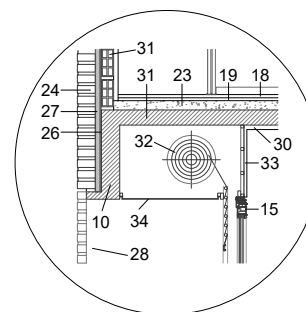
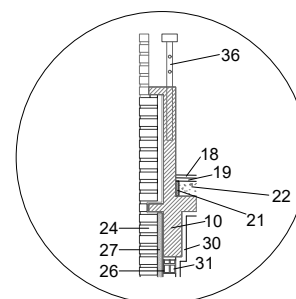
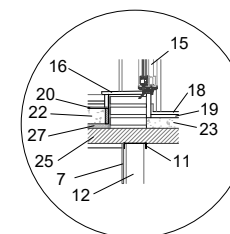
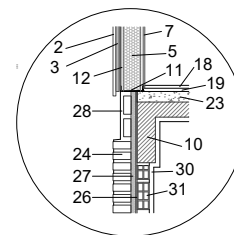


Corte D-D / Vista interior Esc. 1:200

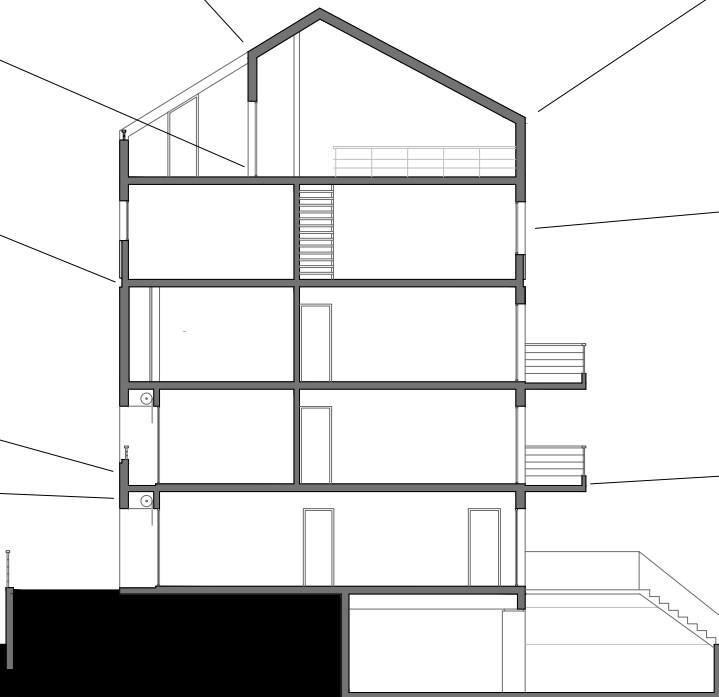
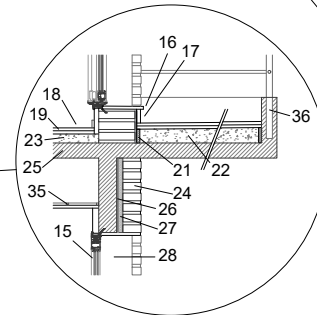
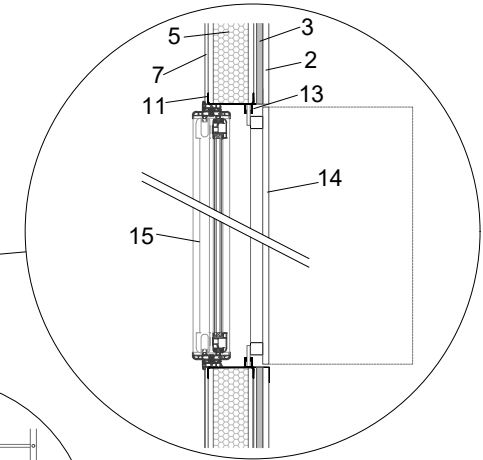
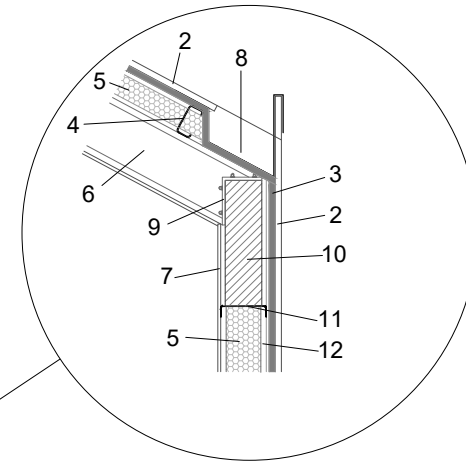
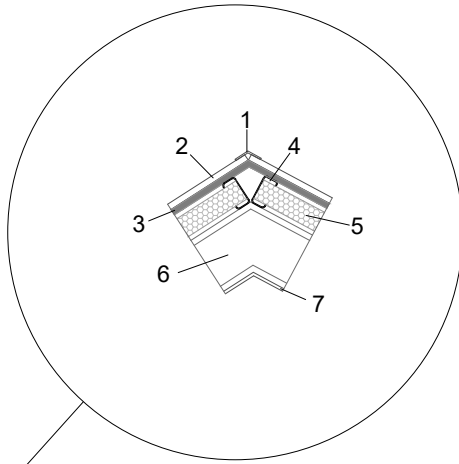
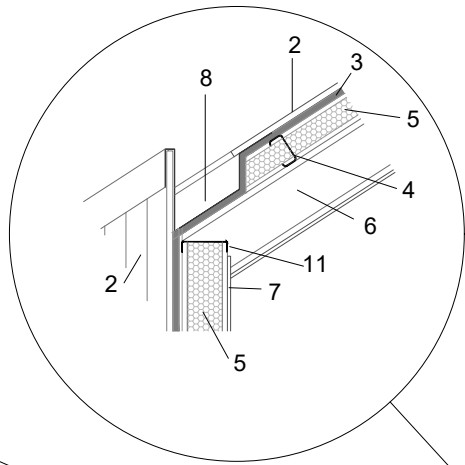


Corte E-E / Vista exterior Esc. 1:200

- 1- Cumbre de chapa prepintada negra.
- 2- Chapa acanalada prepintada negra.
- 3- Barrere de vapor.
- 4- Perfil PGC 100.
- 5- Aislación térmica: lana de vidrio e: 50mm.
- 6- Perfil PGC 200.
- 7- Placas de yeso.
- 8- Canaleta zincada color negro.
- 9- Planchuela metálica soldada a PGC 200 y abrocada a viga de h° armado.
- 10- Viga de h° armado.
- 11- Solera perfil PGU sistema Steel Framing.
- 12- Montante perfil galvanizado sistema Steel Framing.
- 13- Guía metálica para persiana corrediza
- 14- Persiana corrediza de chapa negra perforada.
- 15- Abertura DVH.
- 16- Umbral cerámica.
- 17- Zócalo cerámico.
- 18- Carpeta de nivelación.
- 19- Piso cerámico.
- 20- Aislación hidráulica: membrana asfáltica.
- 21- Junta de dilatación: EPS e: 2cm.
- 22- H° pobre de pendiente e: 8 cm.
- 23- Contrapiso h° pobre e: 6 cm.
- 24- Ladrillo común.
- 25- Losa h° armado.
- 26- Revoque hidrófugo e: 1 cm.
- 27- Aislación térmica EPS 30 kg e: 3 cm.
- 28- Revoque grueso al fieltro pintado color negro.
- 29- Tabique h° armado e: 8 cm.
- 30- Revoque grueso + yeso.
- 31- Ladrillo hueco e: 8 cm.
- 32- Persiana de enrollar.
- 33- Taparrollo yeso armado.
- 34- Tapa metálica taparrollo.
- 35- Cielorraso de yeso suspendido
- 36- Barándas metálicas embutidas en el h° armado.



Detalle constructivo



Capítulo V

C o n c l u s i ó n

“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, sólo porque, y sólo cuando, son creadas para todos”

Jane Jacobs

Al atravesar la última etapa de la carrera de Arquitectura Planeamiento y diseño surgen una serie de sentimientos y emociones difíciles de explicar. Años de continuo aprendizaje profesional y personal, que terminan por dar sus frutos.

El resultado de este libro es parte de ese proceso. No es un final, sigue siendo parte de esa enseñanza. Si bien dentro de él se encuentran aplicados muchos conocimientos adquiridos durante la carrera, también hay gran parte de las vivencias personales. Cada una de ellas fue estructurando y modelando la toma de decisiones durante el desarrollo del proyecto, y junto con la predisposición de los docentes, se logró dar un cierre a ese proceso.

Hablando del trabajo en sí, nos interesó hacer hincapié en el habitar individual y colectivo, dotar al proyecto de espacios donde la solución sea el resultado de la comprensión de las necesidades del usuario. Preguntarnos donde nos gustaría vivir, como nos gustaría que sea ese espacio, cuales son las vivencias que queremos llevar a cabo en ese lugar. Aprovechar las potencialidades del sector y buscar sus puntos más débiles para convertirlos en fortalezas.

Buscamos generar espacios que mejoren la calidad de vida del habitante, tanto en las funciones privadas, como en las colectivas;

crear espacios que den comodidad, seguridad, donde poder reunirse a compartir, donde hacer actividades resulte ameno y donde la familia y los amigos puedan disfrutar del aire libre de forma privada o compartida, siempre sintiendo como propio cada uno de ellos.

“Vivimos en tiempos de ciudades concebidas a partir de barrios cerrados, infraestructuras que promueven el uso del vehículo privado e individual, de zonas de viviendas divididas por clases sociales, de plazas y monumentos enrejados, pero, estamos convencidos, de que una tendencia por fuerte que sea no es un destino obligatorio.

Creemos que a cada una de las partes de la ciudad metropolitana le corresponde una cuota de centralidad, de actividades atrayentes, de calidad.

El derecho a la centralidad, a la movilidad, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive, a disponer de equipamientos y espacios públicos cercanos, son condiciones de ciudadanía. Sin estos derechos, la ciudad no es democrática.”

Jordi Borja

El espacio público, ciudad y ciudadanía.

Bibliografía

“Muerte y vida de las grandes ciudades”
Jane Jacobs

“Herramientas para habitar el presente”
Josep María Montaner & Zaida Muxi

“A&P N°22 Habitat popular y vivienda social”
Universidad Nacional de Rosario

“Centro y espacios públicos como oportunidades”
Jordi Borja

“Reflexiones para proyectar viviendas del siglo XXI”
Josep María Montaner & Zaida Muxi

“Revisar y repensar el habitar contemporáneo”
Zaida Muxi

Revista summa+ N°113 vivienda colectiva, vivienda social

Revista summa+ N°120 vivienda colectiva

Web: Plataforma arquitectura