

PFC

Bellezza, Anna Sofía

Impreso en Rosario, Santa Fé, Argentina.
Diciembre 2020

Autora:
Bellezza, Anna Sofia
anna.s.bellezza@gmail.com



UNR Universidad
Nacional de Rosario



Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.

CONJUNTO HABITACIONAL TRAVESÍA

PROYECTO FINAL DE CARRERA 2018

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD)
Universidad Nacional de Rosario (UNR)

Cátedra: Arq. Barrale, Marcelo
Autora: Bellezza, Anna Sofía
Tutor: Arq. Lattanzi, Jorge



| **UNR** Universidad
Nacional de Rosario

FAPyD | Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.

AGRADECIMIENTOS

Quisiera aprovechar estas líneas para expresar mi más profundo y sincero agradecimiento, a todas aquellas personas que han colaborado a lo largo de toda mi carrera.

Principalmente a Dios, a mi esposo y a familia por su constante apoyo incondicional a lo largo de estos años. También a mis amigos y compañeros que han formado parte de este camino.

Agradezco especialmente a la cátedra del Arq. Marcelo Barrale, y mi tutor el Arquitecto Jorge Lattanzi, que supo comprender mis inquietudes y encaminarlas para lograr este objetivo, compartiendo sus experiencias y conocimientos.

A la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad de Rosario por formarme como profesional y persona, preparándome para afrontar la actividad con las mejores armas. Y a los docentes que a lo largo de estos años, me han formado.

¡GRACIAS!

Anna

INDICE

Prólogo.....	Pág 8
Desafío.....	Pág 10

CAPÍTULO 1 | INTRODUCCIÓN

Análisis de sitio.....	Pág 11-15
Programa.....	Pág 16

CAPÍTULO 2 | ANÁLISIS DEL PROYECTO

Morfología.....	Pág 17-19
Casos de estudio.....	Pág 20-23

CAPÍTULO 3 | ESTRATEGIAS

Estrategias de proyecto.....	Pág 25-30
------------------------------	-----------

CAPÍTULO 4 | PROYECTO

Geometrales.....	Pág 35-69
------------------	-----------

CAPÍTULO 5 | CONCLUSIÓN.....

Pág 71

PRÓLOGO

Esta iniciativa del Taller Barrale, surge de un anteproyecto de convenio de mutua colaboración entre el Servicio Público de la Vivienda de la MR y la FAPyD.

Se pretende trabajar en lugares de gran complejidad donde no es suficiente la dilatada experiencia del SPV principalmente aplicada en los procesos sociales de reordenamiento territorial, donde el tamaño y la importancia pública urbanística amerita un intercambio de opiniones y enfoques técnicos, en este caso desde la UNR. En ese camino se incorpora esta experiencia, es decir aportar desde la Universidad y aprender del SPV y sus metodologías.

Si bien no consta de un Master Plan, el Municipio tiene una propuesta para toda el área.

Procesos de urbanizaciones, vivienda social de baja densidad, equipamiento público, infraestructura son los aportes de las políticas públicas.

El predio propuesto incluye lo que fuera en su momento el galpón de la empresa de transporte Monticas.

El desafío propone entre otros temas, los siguientes:

- Tomar una posición crítica frente al problema de la vivienda social.
- Reconocer el déficit de los conjuntos habitacionales en nuestro país y, principalmente, en su inserción urbana y calidad arquitectónica.
- Instalar la necesidad de trabajar desde una posición académica que permita un mejoramiento de los estándares de la vivienda.
- Entender mediante la propuesta, la necesidad de incorporar espacio público (Patio-plaza central), trabajo (Mercado), además de variedad y opción en la oferta de la vivienda, estacionamientos de vehículos, locales para pequeños comercios y talleres, etc.
- Estimular el ejercicio y la comprensión de las características de los contextos inmediatos, mediatos y lejanos, es decir la importancia urbanística del lugar, además del respeto por el antiguo barrio y vida suburbana, la proximidad del terraplén del F.F.C.C.
- Incentivar la importancia de la propuesta en la dimensión cualitativa por sobre la consideración cuantitativa.
- Realizar un aporte, por mínimo que fuere, a la reflexión proyectual crítica acerca de la vida doméstica, “la casa” como máquina de habitar, en su acondicionamiento ambiental, la definición de sus espacios semi-públicos o semi-privados, etc.
- Investigar o explorar, nuevas o distintas formas de agrupamiento, relaciones entre las viviendas, crecimientos de la célula familiar, flexibilidad interna, etc., Como asimismo alternativas en tecnologías constructivas, materiales para cerramientos, diseños en la economía de los accesorios o aberturas, entre otros.

DESAFÍO

Proyectar un nuevo barrio es un desafío que genera muchas inquietudes. La primera de tantas es como se construye ciudad. Los elementos pueden estar dados por el programa, sin embargo, la manera de organizarlos, distribuirlos y formalizarlos, son múltiples y en ello reside parte importante de la respuesta a esta pregunta. El objetivo principal es garantizar la heterogeneidad y la apropiación.

Para mí 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.

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. Para ello, 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, espacios que conectan áreas, en lugar de dividirlos. Los barrios necesitan ser identificables y mantener sus cualidades naturales.

La clave es 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.

CAPÍTULO 1 | INTRODUCCIÓN

ANÁLISIS DE SITIO

LA CIUDAD | ROSARIO

Rosario surgió a comienzos del siglo XVII, cuando una heterogénea población comenzó a reunirse entorno a 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. 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 potencia 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. Llega a contar con 15 estaciones de ferrocarril. Este florecimiento del ferrocarril que está en interacción con la ciudad va a empezar a modificar la fisonomía 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.

La Ciudad de Rosario se encuentra 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 Baigorria e Ibarlucea, al oeste con Funes y Pérez, y al sur completan los límites Soldini y Villa Gobernador Gálvez.



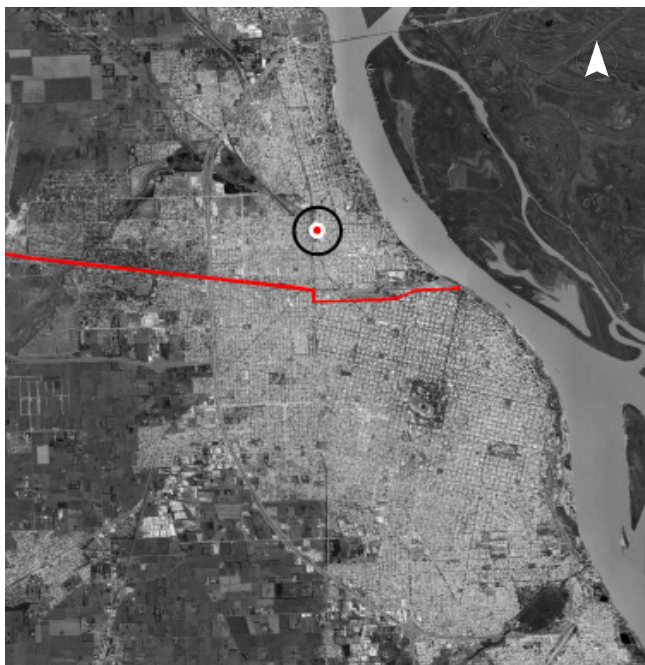
EL SITIO | TRAVESÍA

El ejercicio académico se da en el barrio Lisandro de la Torre, más conocido como Arroyito, en un terreno vacante a causa de la infraestructura ferroviaria en desuso del sector que genera por consiguiente la instalación de asentamientos irregulares en condiciones precarias. Gran parte del barrio tiene el carácter de un tradicional barrio residencial, con casas adosadas de dos plantas y algunos pocos edificios bajos.

Hacia el este, cercano al Parque Leandro N. Alem cuenta con un incipiente desarrollo de torres en 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 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. En proximidad con este recorrido se encolumna el Centro Municipal de Distrito Noroeste, como potencial foco de regeneración urbana.

Además, 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. También se encolumnan en proximidad con este recorrido tres Centros Municipales de Distrito –Norte, Noroeste y Oeste– instalados como potenciales focos de regeneración urbana.



Es un área que se encuentra en condiciones de emergencia socio-ambiental y urbana, debido a una rápida densificación y urbanización desmesurada acompañada de un déficit de infraestructura física, social y de saneamiento. Esta porción de tierras fue sometida a décadas de conflictos por su tenencia. El “barrio Toba”, 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, precariedad, asentamientos irregulares en espacios cercanos al terraplén.



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 mediante dos arterias fundamentales como son Av. Sabin y Av. Génova; así como también debido a las amplias dimensiones del terreno a intervenir. 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. En el terreno aledaño, ya hace unos años se concretó la urbanización del barrio Travesía, lo que originalmente fue el Programa Sueños



Compartidos o barrio de las Madres de Plaza de Mayo, ubicado en avenida Sabin (ex Travesía) y Juan José Paso, donde se construyeron una escuela nueva, un centro de salud, una comisaría y un playón deportivo, sumado a unas 500 viviendas en el lugar donde antes había una villa de emergencia.

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 el entorno como parte de un proceso de reconversión integral urbanístico.

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 y que potencien la búsqueda de soluciones arquitectónicas cada vez más sostenibles.

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.

Pensar en un barrio que además de casas, tenga paisajes, actividades comerciales, espacios públicos diversos y equipamientos colectivos. Confiar en la capacidad articuladora y definidora del espacio público.

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 además ofrezcan diversos espacios de socialización.

Es de máxima importancia crear un espacio urbano integrado e igualitario.

La construcción de un mercado ayuda a potenciar la diversidad, además de ayudar a reforzar las economías locales.

El barrio debe tener capacidad de expresión y espacialidad. 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 guetos, donde los residentes se puedan sentir reconocidos por otras ciudadanas y ciudadanos, que tienen algo que enseñar y compartir.

CAPÍTULO 2 | ANÁLISIS DEL PROYECTO

MORFOLOGÍA

La Supermanzana es una forma de organización urbana que, con su implantación, aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, a la vez que mejora la calidad del espacio público.

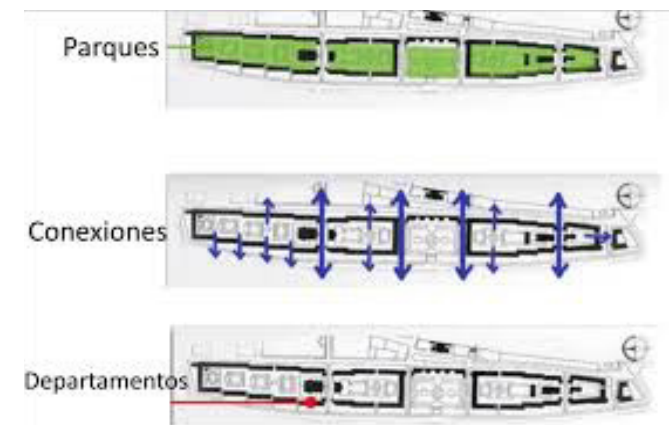
Son células urbanas, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, dando máxima preferencia a los peatones.

El objetivo principal es de limitar la presencia del vehículo privado en el espacio público y retornar éste al ciudadano, buscando incrementar espacios de estancia y promocionar nuevos usos fomentando la cohesión e interacción social.

Un ejemplo de supermanzana es el Karl Marx Hof, o el patio de Marx, 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.



TIPOLOGÍA | HUECOS URBANOS

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.

En estos casos existe un gradiente entre lo público y lo privado. Una de las claves es que la puerta de la vivienda no de directamente a un espacio transitado y ruidoso, además de fomentar espacios intermedios y de encuentro. Generar una transición gradual y segura entre lo público y lo privado, yendo desde las calles más ruidosas y transitadas, a calles peatonales, desde espacios ajardinados y plazas a jardines, patios y pasarelas, hasta llegar al interior propio, pasando por espacios muy diversos.

Esta morfología defiende un modelo de seguridad basado en la existencia de espacios de socialización y encuentro que ayudan 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.

Otros 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

TONY GIRONES | 80 VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL EN SALOU (ESPAÑA).



El proyecto propone varias escalas de intervención, con un programa de vivienda social, construyendo una arquitectura cercana a la realidad del usuario.

Diez viviendas por planta se distribuyen en cada edificio de PB+3. El bloque se fragmenta en dos partes, planteando así las esquinas y las relaciones entre los frentes interiores y exteriores del conjunto habitacional.

Un ligero talud separa las plantas bajas del terreno, permitiendo la entrada de luz y aire natural al estacionamiento.



Al mismo tiempo, los accesos y los espacios comunitarios se proyectan como lugares de relación, zonas intermedias entre las viviendas y el espacio exterior. Así se entiende la pasarela como un elemento de transición, donde una malla de acero corrugado responde con más o menos densidad a las necesidades del programa (barandillas, celosías, balcones...), recubierta de vegetación que refrescaran los espacios que por su orientación serán muy apreciados en las estaciones cálidas.

El coste de la obra se optimiza planteando un único tipo de vivienda. Ésta se articula alrededor de una pieza central donde se concentran las zonas húmedas y los pasos de instalaciones, organizándose a su vez en dos partes diferenciadas: 1) acceso, cocina, comedor, estar y 2) las dos habitaciones con el baño que incluye la zona de lavado.

Es una vivienda que disfruta de dos orientaciones opuestas y que plantea una secuencia transversal de espacios: pasarela, vivienda y terraza que la dotan de versatilidad y adaptación vinculadas al uso y a las circunstancias climáticas. La transición entre cada uno de estos espacios se plantea desde su propia condición atendiendo a los parámetros de espacio, luz y temperatura. De esta manera, se entiende la vivienda porosa y pasante como un elemento que matiza la relación entre los exteriores público y privado.

La terraza amplía el programa de la vivienda y dispone sombras y transparencias sugiriendo sistemas pasivos de control climático.

Finalmente, la propuesta se construye con materiales sencillos, económicos y de bajo mantenimiento, pero con cuidada disposición y ejecución. Materiales que se muestran tal cómo son y que, respondiendo a determinadas funciones, evolucionan en sincronía con el paso del tiempo.



**JEMS ARCHITEKCI | WILANOWSKA HOUSING
COMPLEX (POLONIA).**



El proyecto propuesto está situado en la avenida Wilanowska en Varsovia, en las inmediaciones de otros complejos de desarrollo residencial terminados en los últimos años.

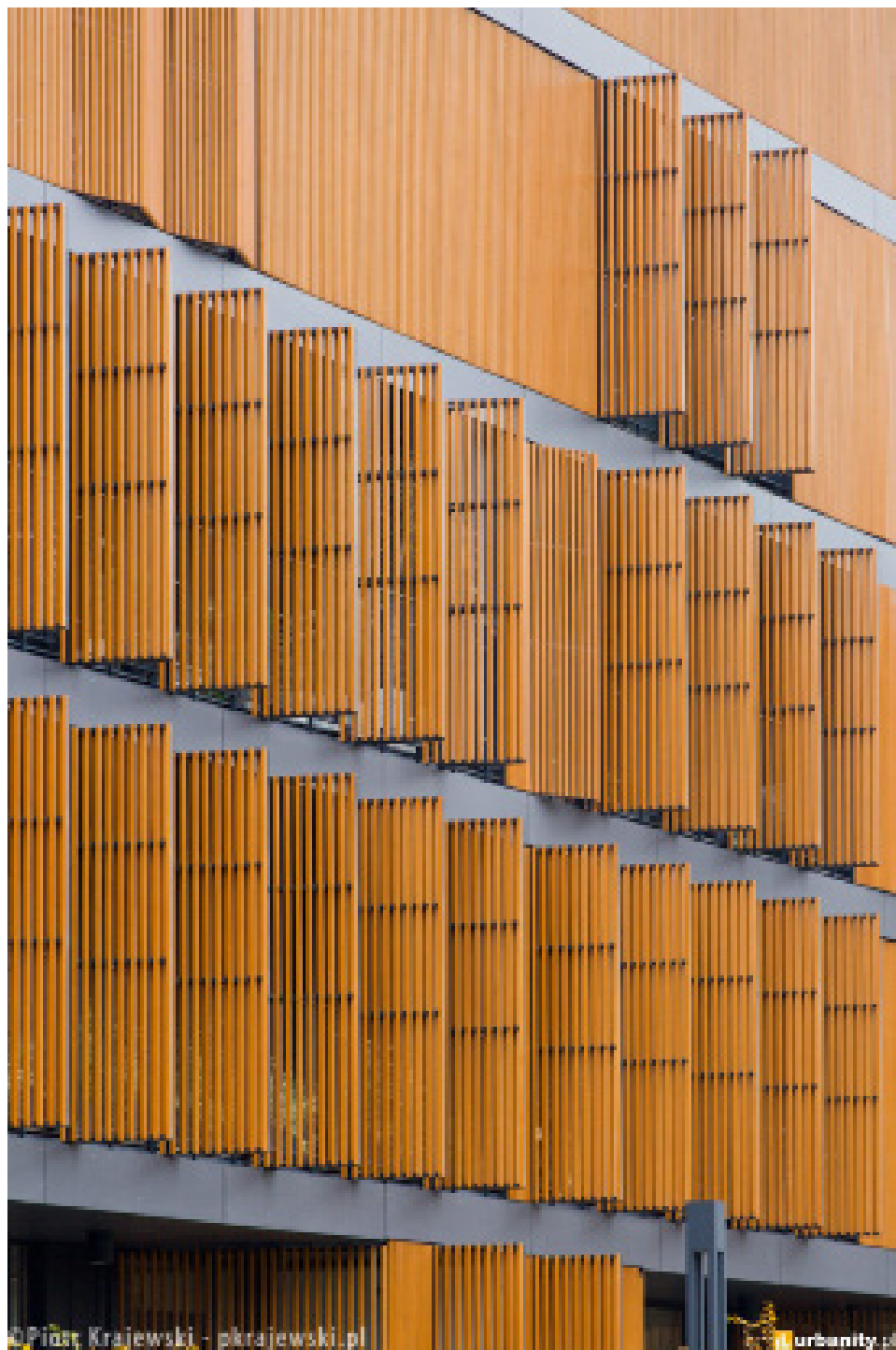
En el lado que da a la Avenida Sikorskiego, el área de desarrollo ha sufrido sucesivos cambios, estimulado por una excelente ubicación, propicia para emprender proyectos de construcción de departamentos.



Todo el complejo propuesto consta de 8 edificios de cuatro a siete pisos, con capacidad para 249 apartamentos de diferentes tamaños, así como unidades de servicio ubicadas en la planta baja, frente a la avenida Wilanowska. Se proporciona un único nivel de aparcamiento subterráneo debajo de todo el complejo.

El diseño de las circulaciones internas comienza en la entrada principal y continúa hacia el sur como una calle peatonal que serpentea entre edificios sucesivos, lle-

vando el tráfico dentro del complejo hacia áreas verdes de recreación. Con el fin de realzar el ambiente íntimo de los apartamentos, se proporcionan lamas de madera móviles, que alternativamente abiertas o cerradas, forman una delicada estructura vibrante.



© Piotr Krajewski - pkrajewski.pl

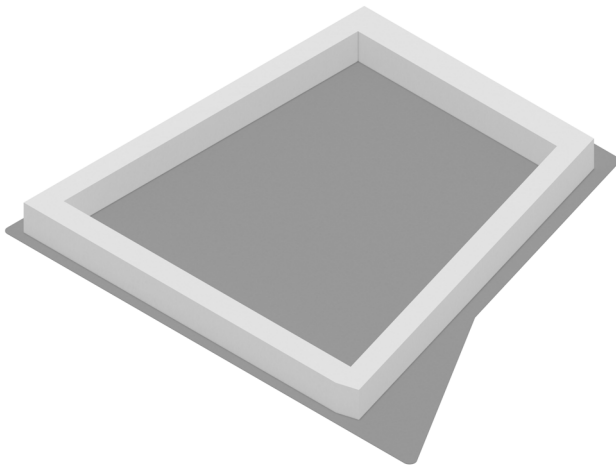
urbanity.pl



CAPÍTULO 3 | ESTRATEGIAS

ESTRATEGIAS DE PROYECTO |

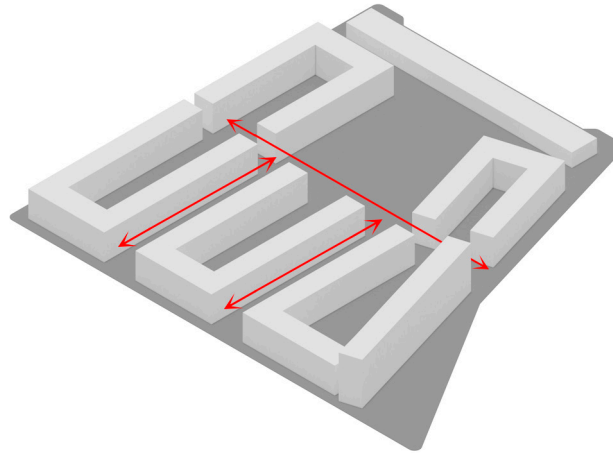
SUPERMANZANA



Modificación del tejido convencional a “supermanzana”:

- Limitar la presencia del vehículo en el espacio público.
- Mejorar la calidad del espacio público.
- Incrementar la cohesión social y la actividad económica.

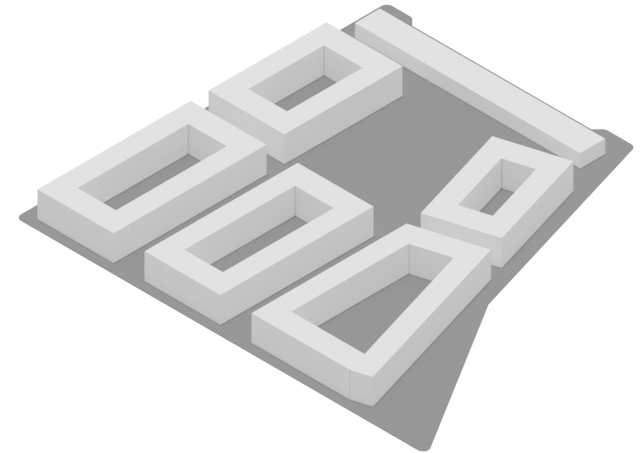
ATRAVESAMIENTOS



Atravesamiento de manzana:

- Vincular los espacios a través de un paseo comercial.
- Generar espacios peatonales aptos para la integración social.

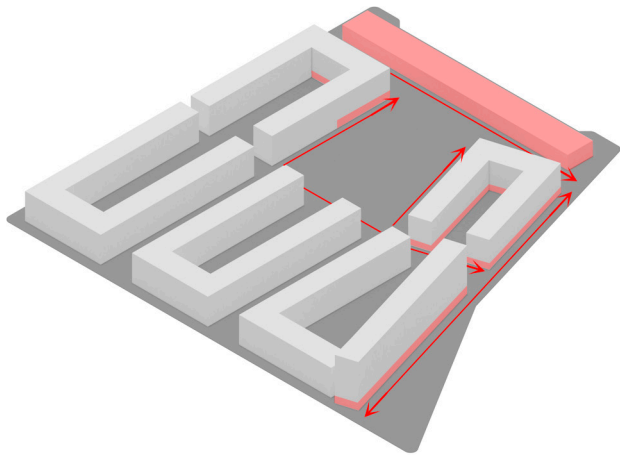
BLOQUES



Fragmentación de la vivienda en bloque:

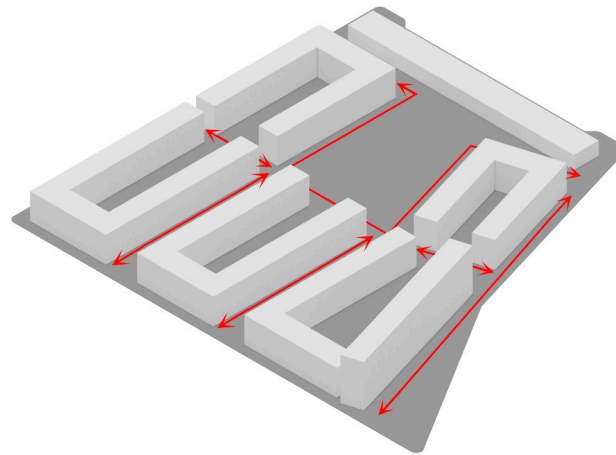
- Eficiencia en términos de asoleamiento y uso del espacio.
- Compartir espacio público, autocuidado y seguridad.
- Otorgar un espacio interior como centro de las relaciones sociales.

SECTOR COMERCIAL



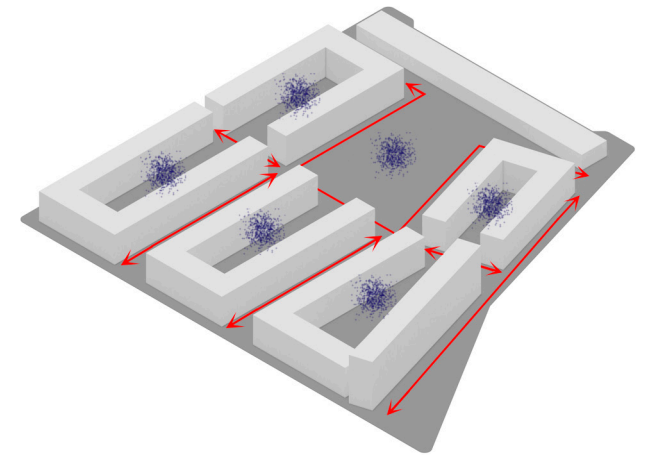
La ubicación del mercado se da en relación a uno de los ejes principales de circulación, y las viviendas en relación al barrio. El sector comercial se desarrolla en planta baja en relación al mercado conformando un paseo comercial social y dinámico. Proporcionando un entorno urbano que ofrezca un soporte interesante para la conformación de una calle vivaz.

PASAJES



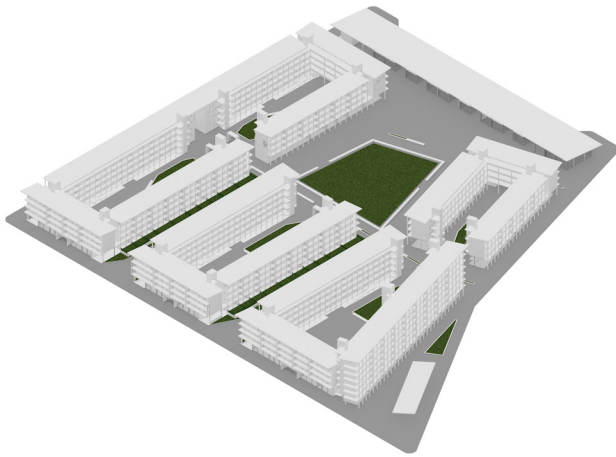
Se incorporaron espacios para el sector público donde pasajes conforman situaciones que enriquecen la ciudad, generando nuevos espacios comunes en el interior de la manzana.

RECINTOS



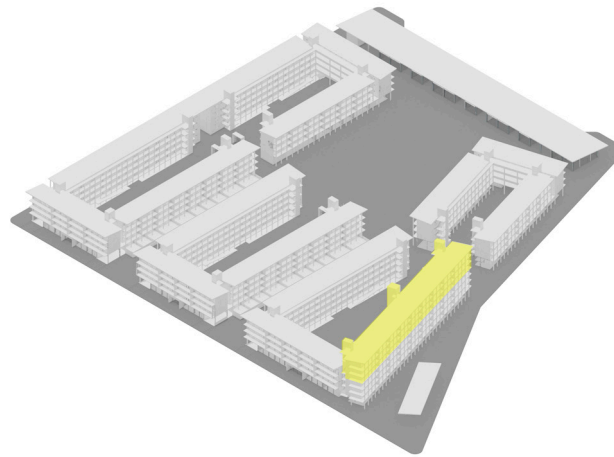
Se agrupan las viviendas en cinco recintos generando patios privados para los vecinos. Se forma un sexto recinto de carácter público, articulado por los cinco recintos privados y el mercado, obteniendo un gran espacio central para la ciudad.

TERRENO ABSORVENTE



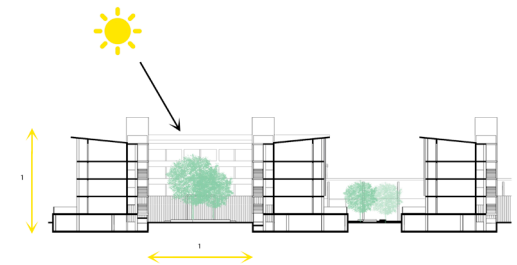
Presencia de terreno absorbente con vegetación con el fin de generar espacios de encuentro y resguardo del sol. Además la presencia de árboles actúa como protección contra los ruidos ocasionados por los automóviles y el transporte en general.

ALTURA



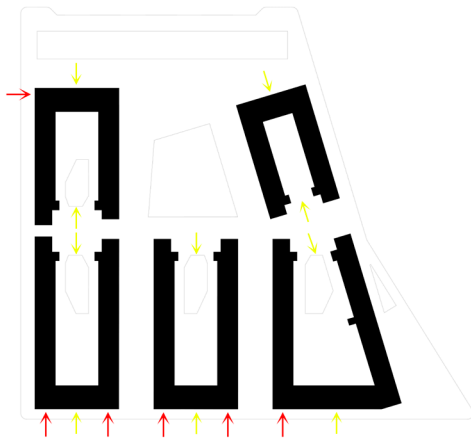
Elevación en altura en puntos estratégicos en relación a los ejes viales principales y a la nueva calle peatonal generada por el proyecto, en una posición que interfiera de la menor manera posible con la presencia del sol en el patio central, permitiendo la entrada de luz en el mismo en todas las épocas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

ESCALA

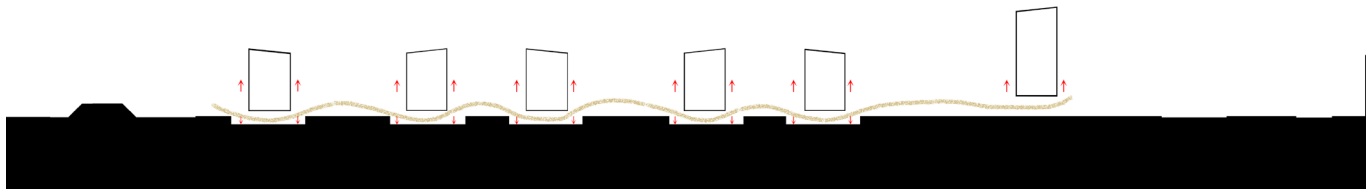


Proporción entre la altura del edificio y ancho de la calle. La altura del edificio no puede ser mayor al ancho entre los mismos ya que no tendríamos un buen asoleamiento e iluminación natural. La relación de estos se da en ese orden: separación > altura.

INGRESOS



Los recintos cuentan con dos ingresos. Uno principal y únicamente peatonal, que se accede desde el interior de la manzana. 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.



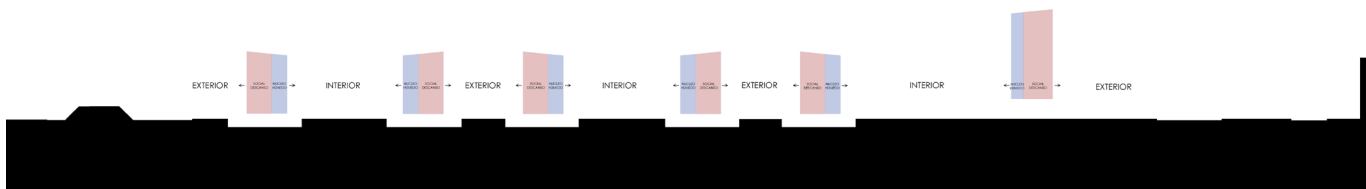
CONTINUIDAD ESPACIAL

Continuidad espacial en todo el conjunto.

Se eleva medio nivel las viviendas con respecto al nivel 0 para generar una continuidad espacial.

Ésto 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.

Las cocheras se ubican medio nivel por debajo del nivel 0, de este modo se obtiene una desvinculación de los automóviles en relación al espacio central.



SECTORES

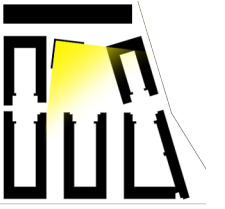
El núcleo húmedo se encuentra direccionado hacia el interior del recinto, dándole mayor privacidad a los espacios principales de la vivienda.

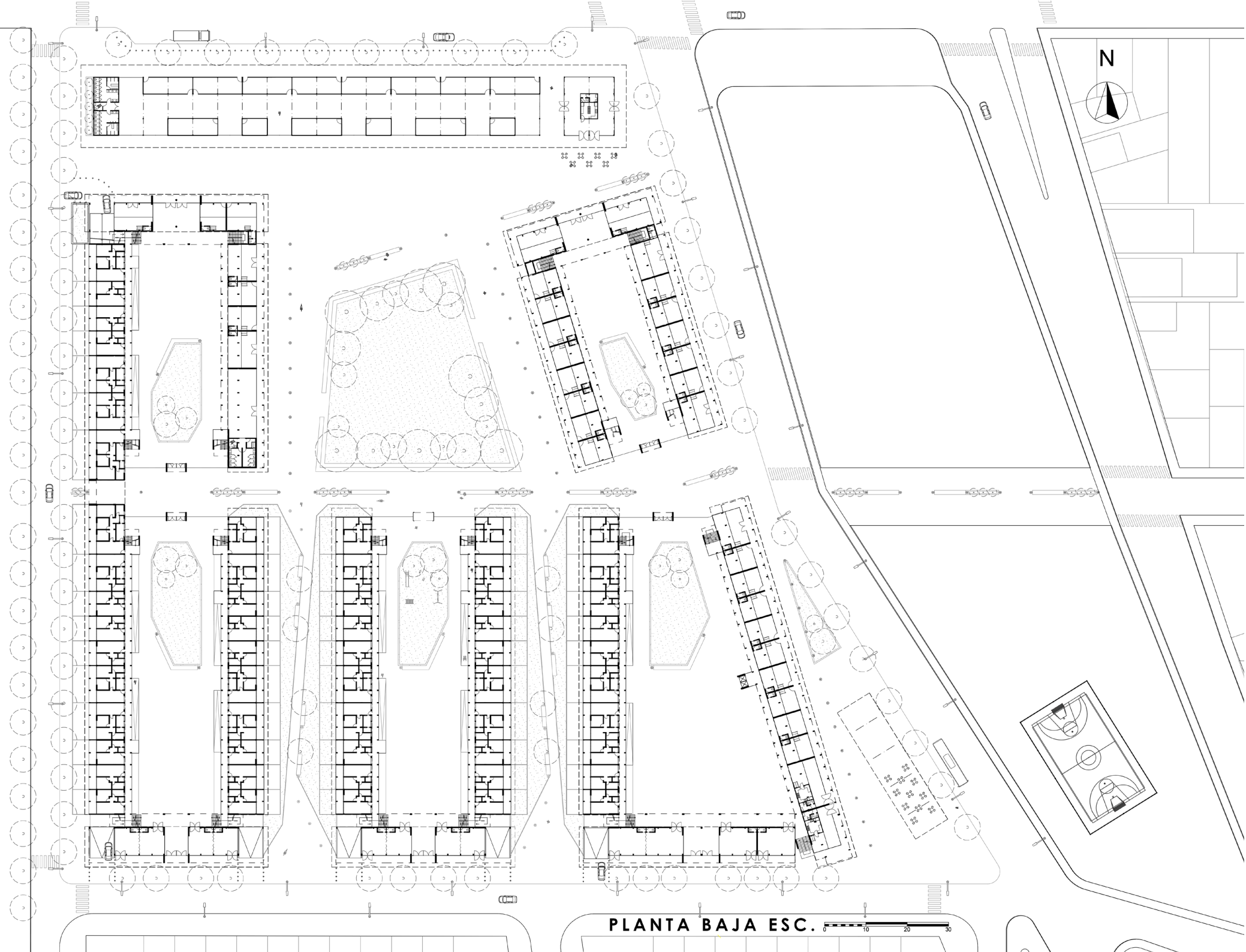
El sector social y de descanso se ubica hacia el exterior, hacia la calle peatonal generada por los demás recintos. Al no haber vehículos dentro de la manzana se obtiene un lugar tranquilo hacia donde orientar estos espacios.

CAPÍTULO 4 | EL PROYECTO









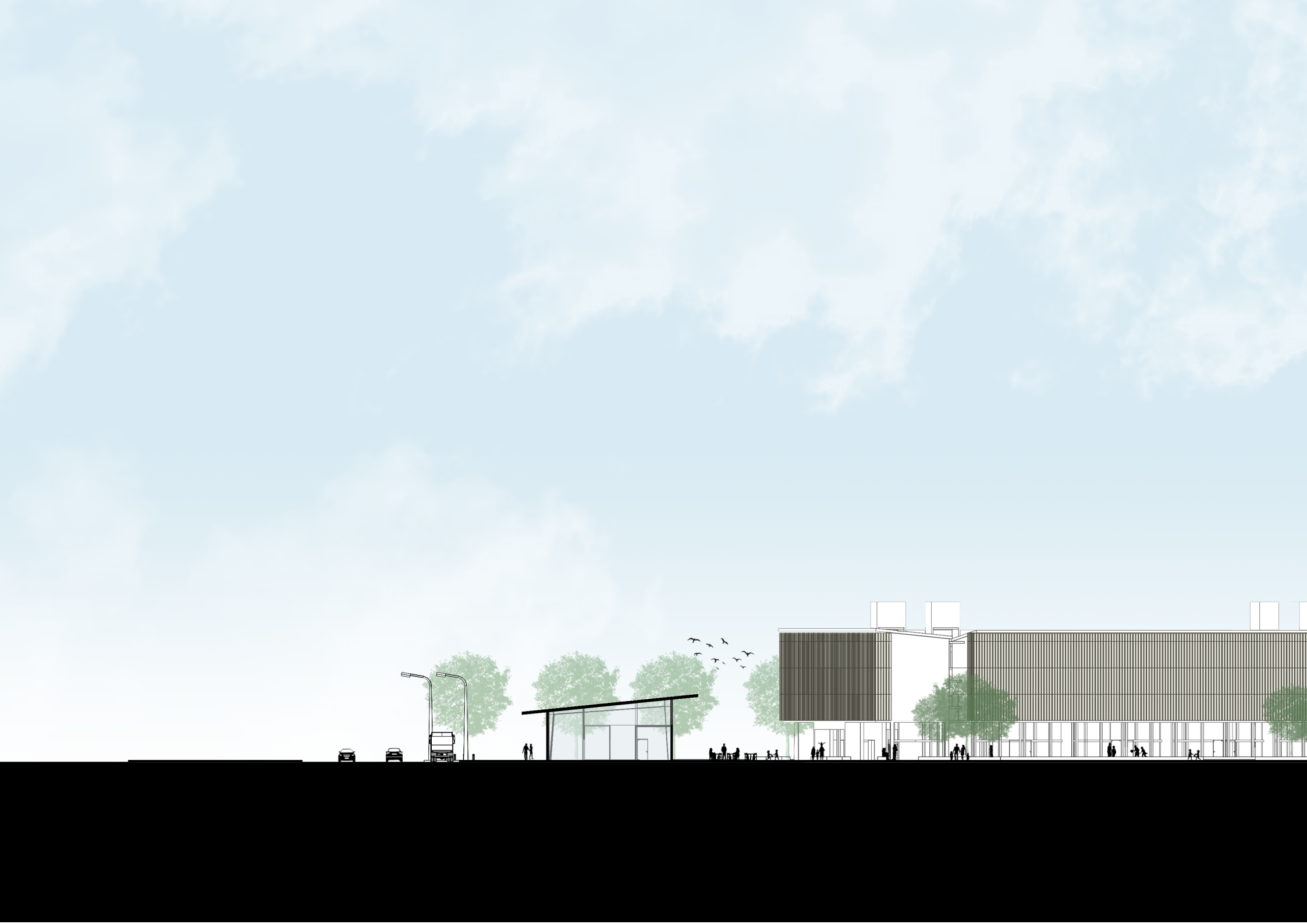
PLANTA BAJA ESC.

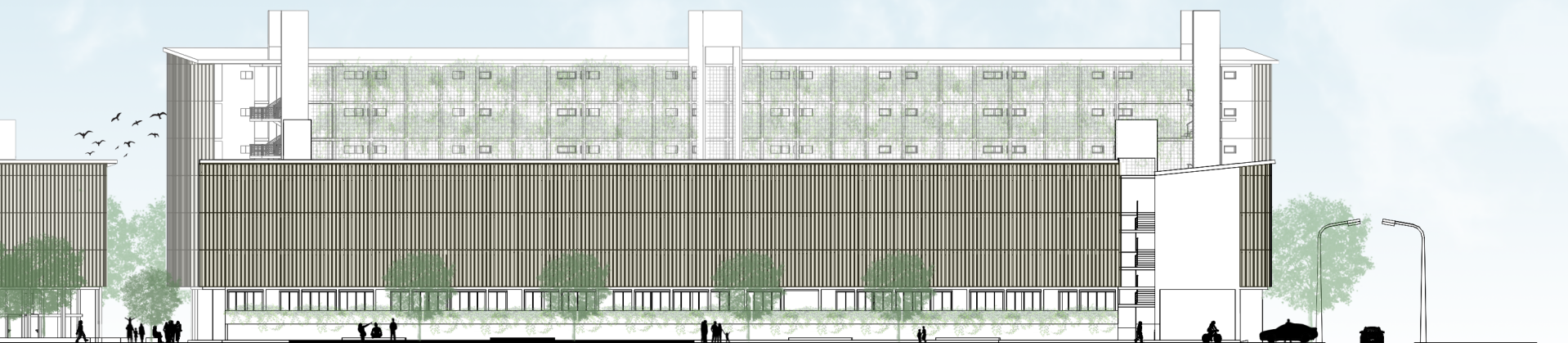
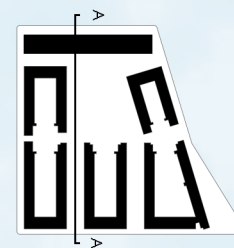
0 10 20 30



CORTE B-B

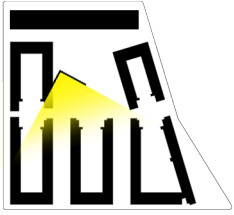
0 10 20 30



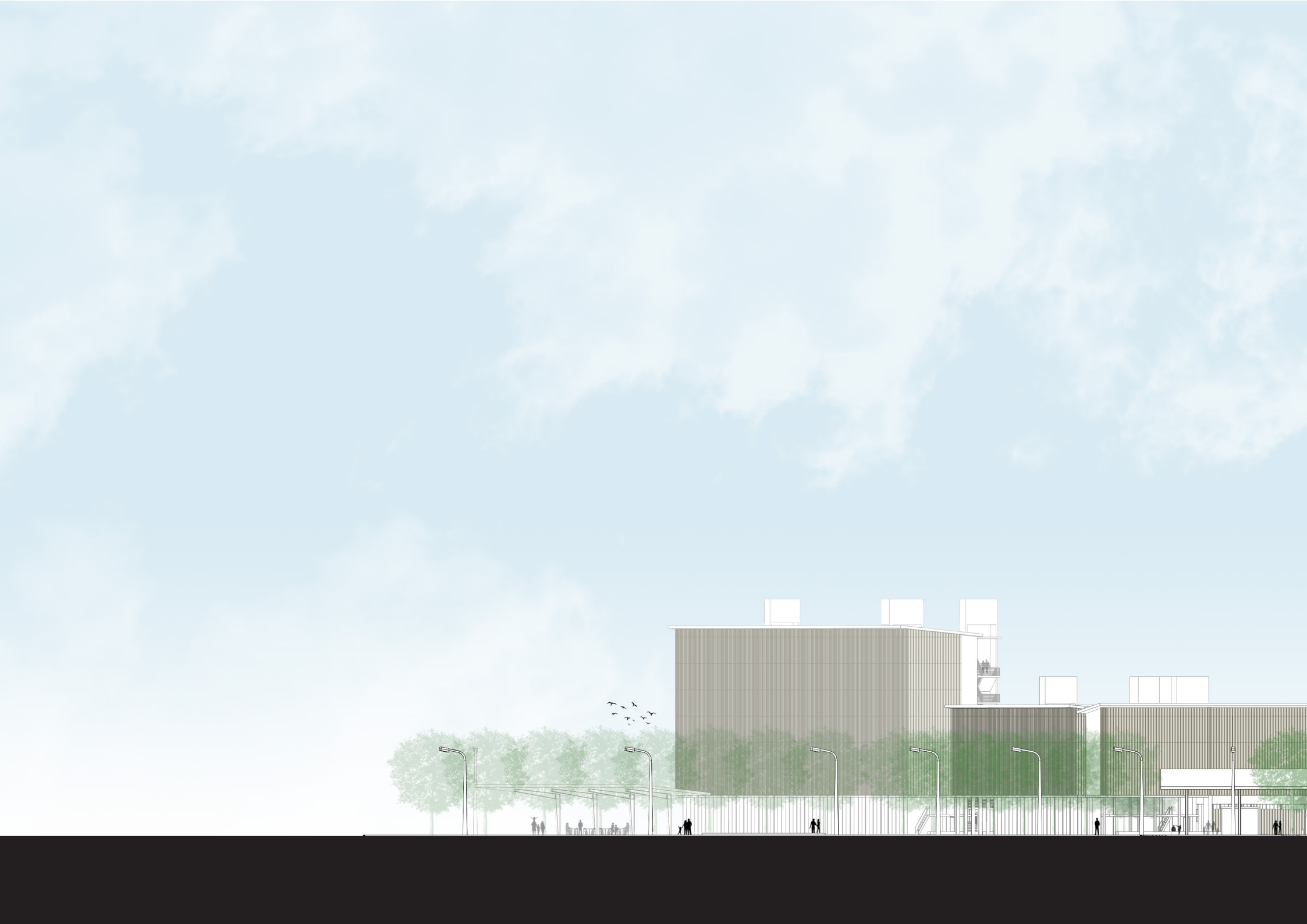


CORTE A-A



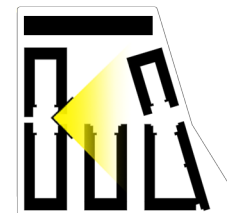


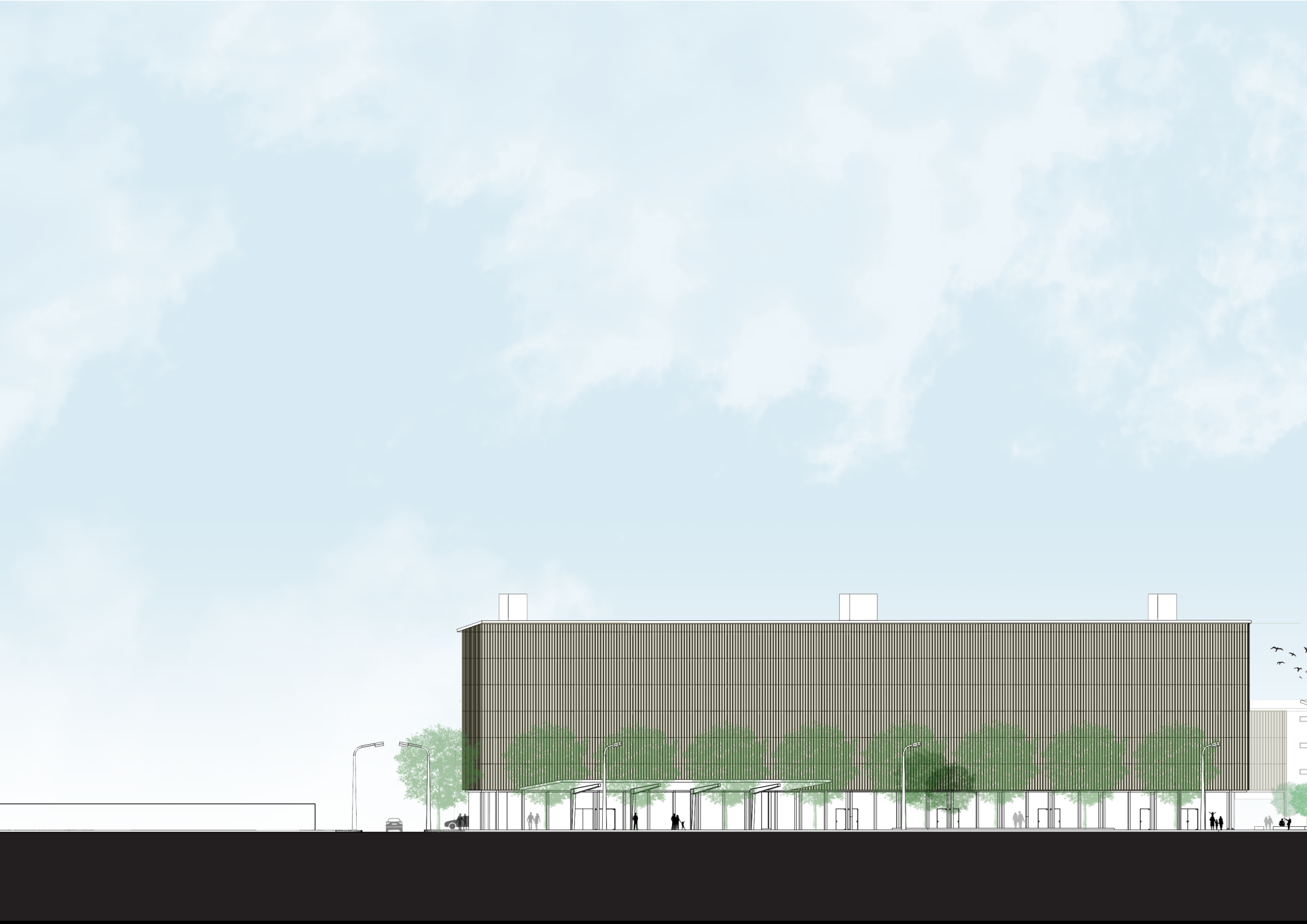


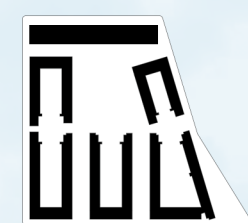


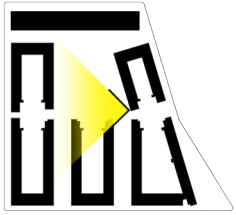




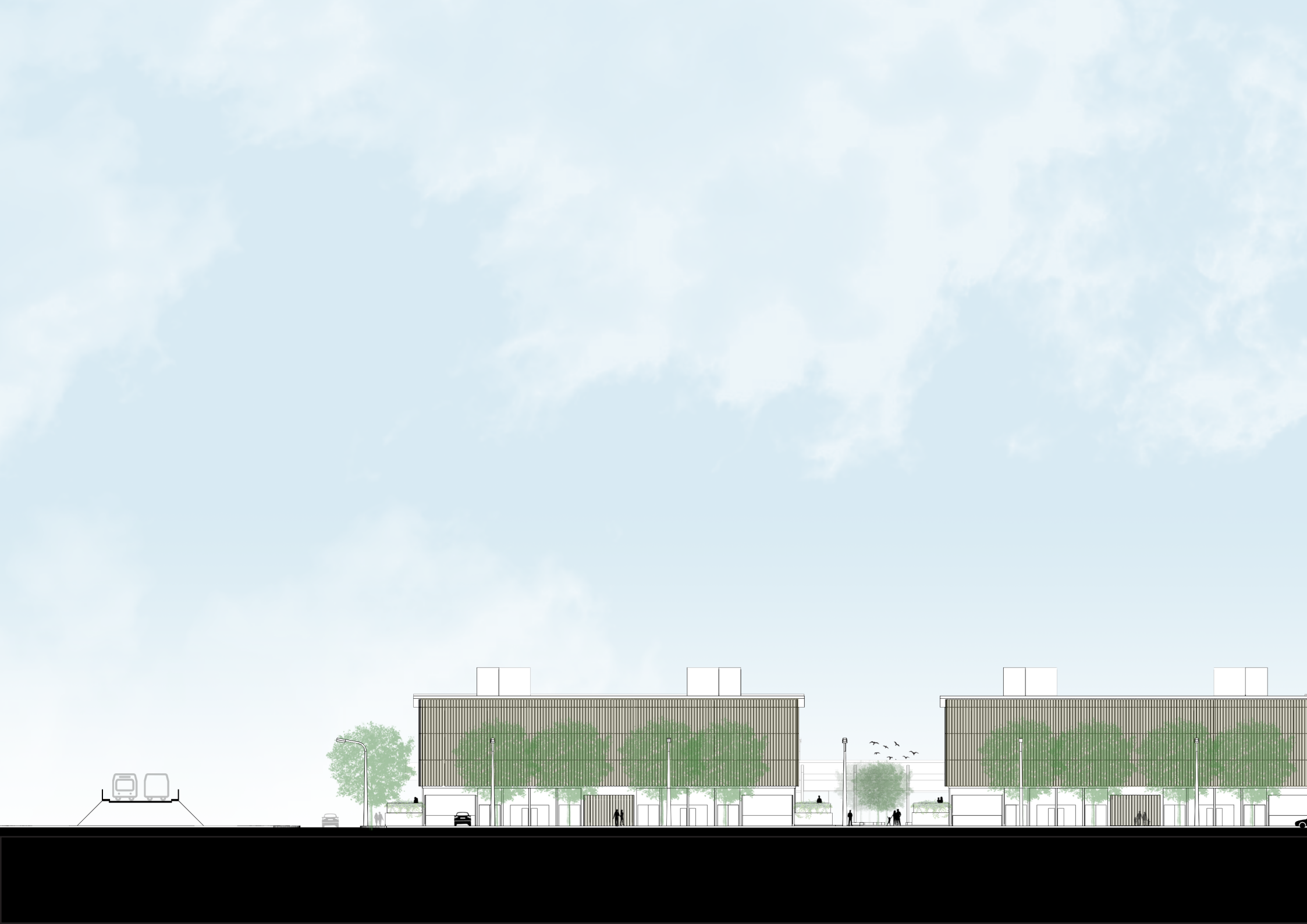


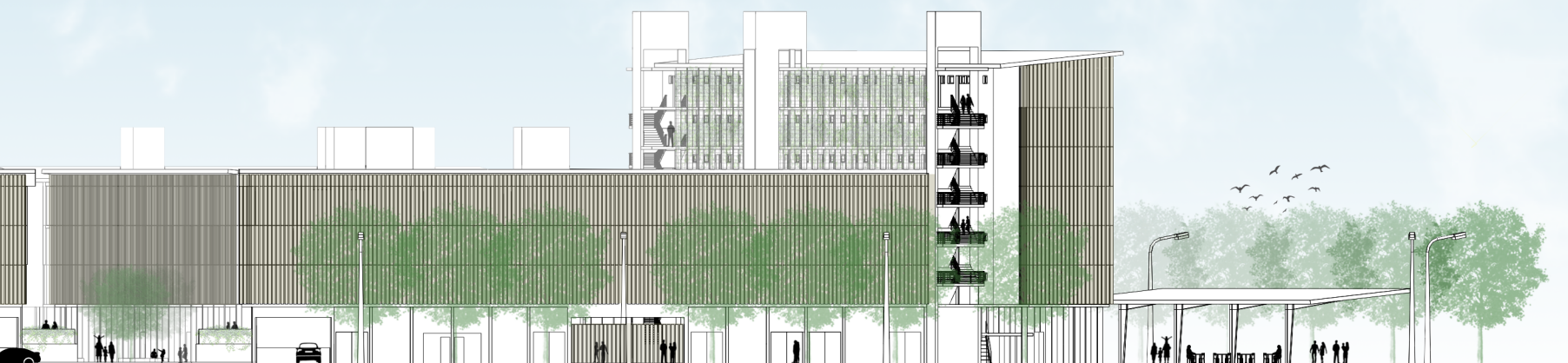
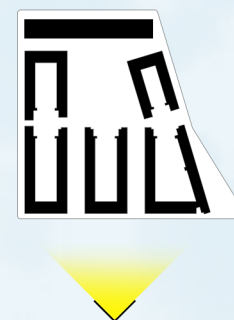






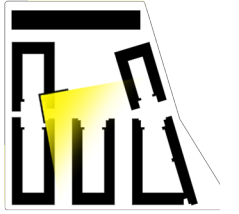


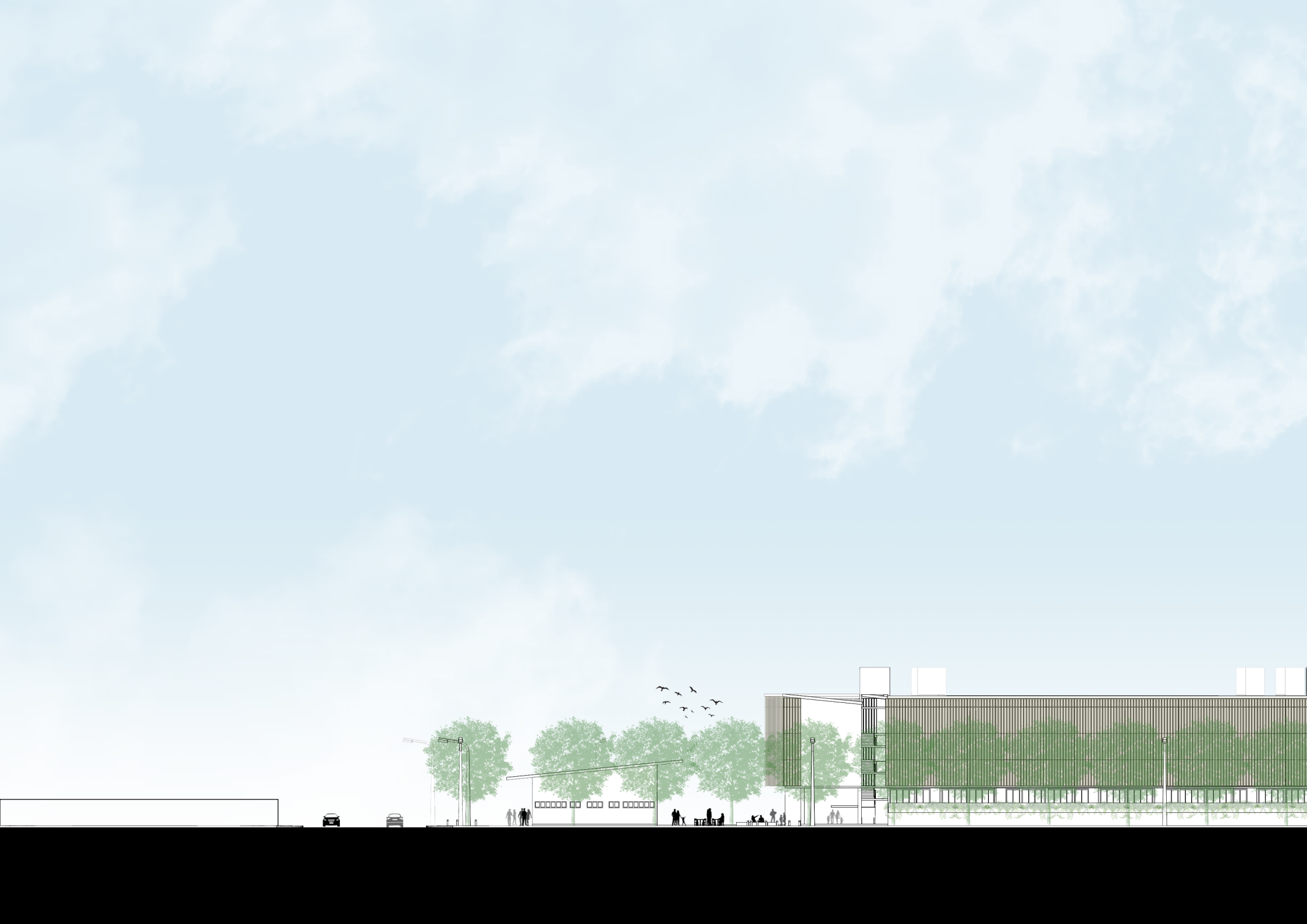




VISTA SUR

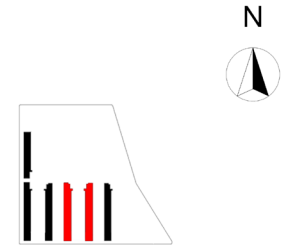
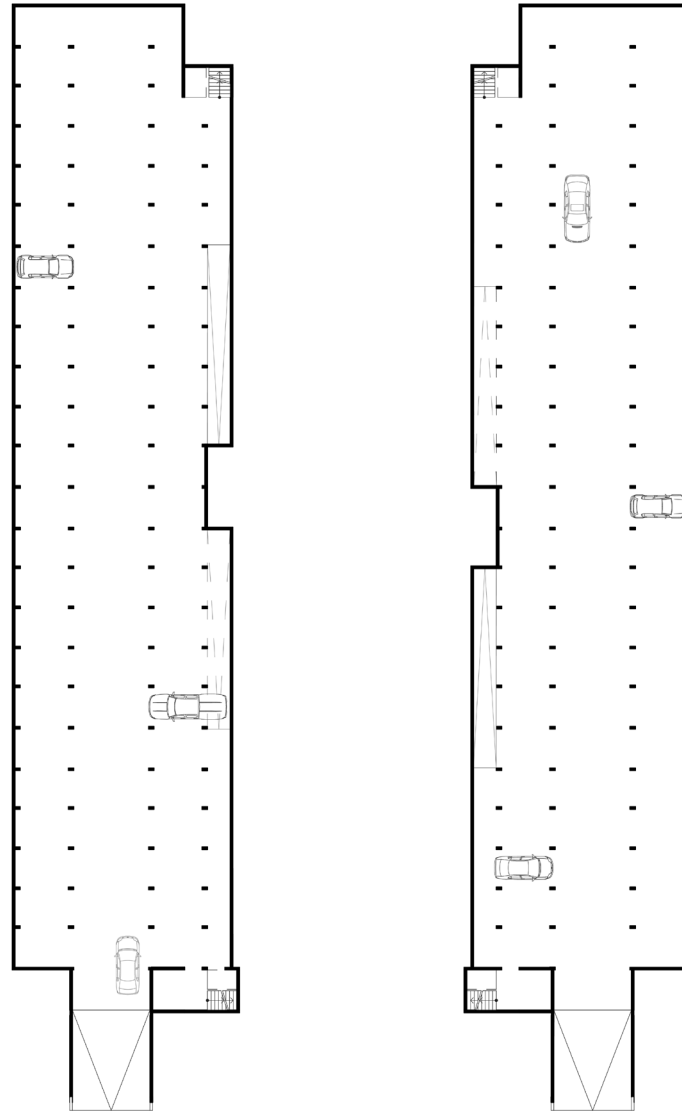






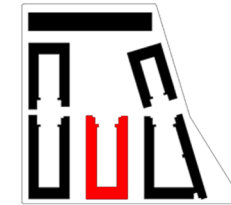
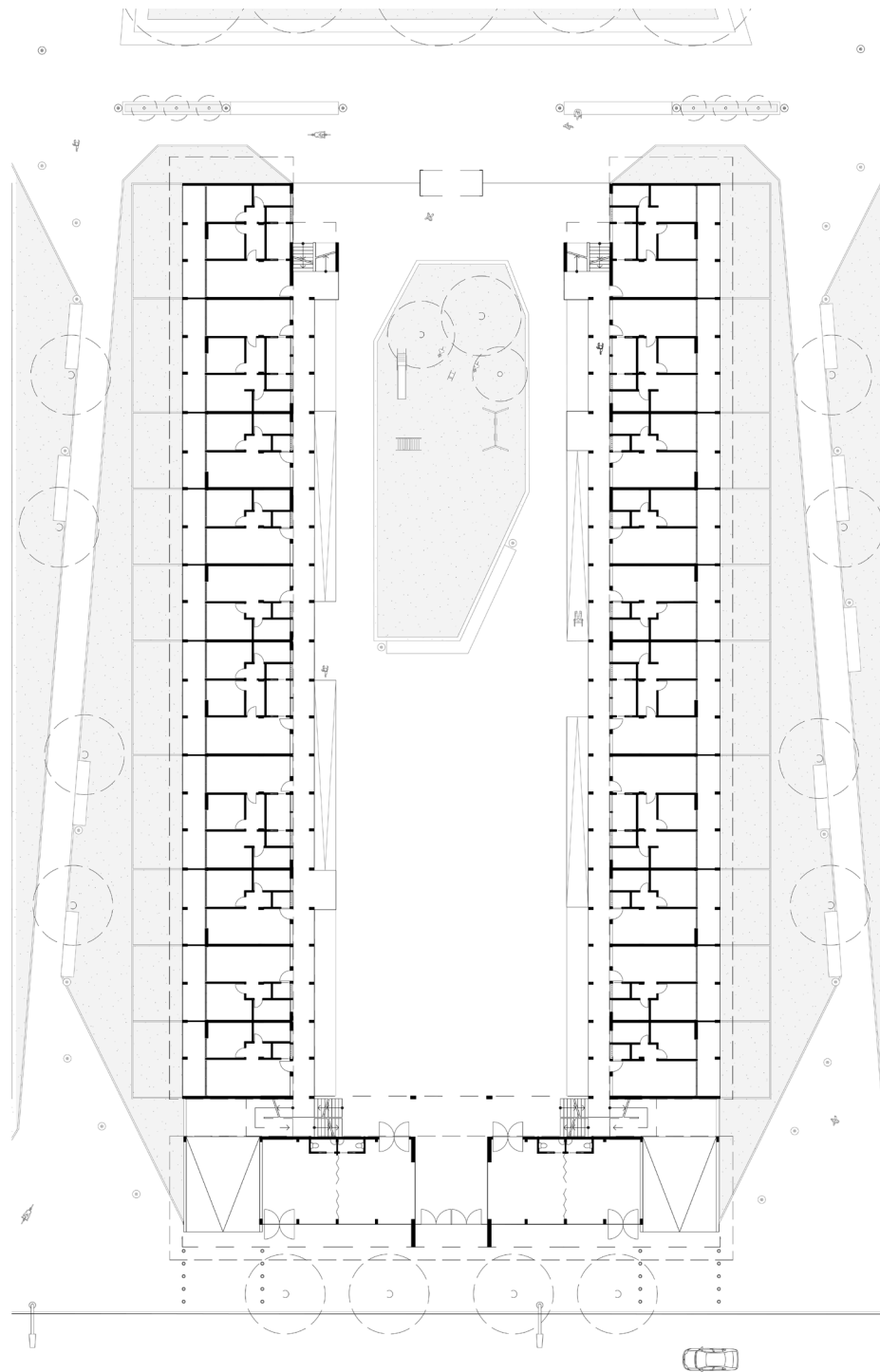


VISTA OESTE



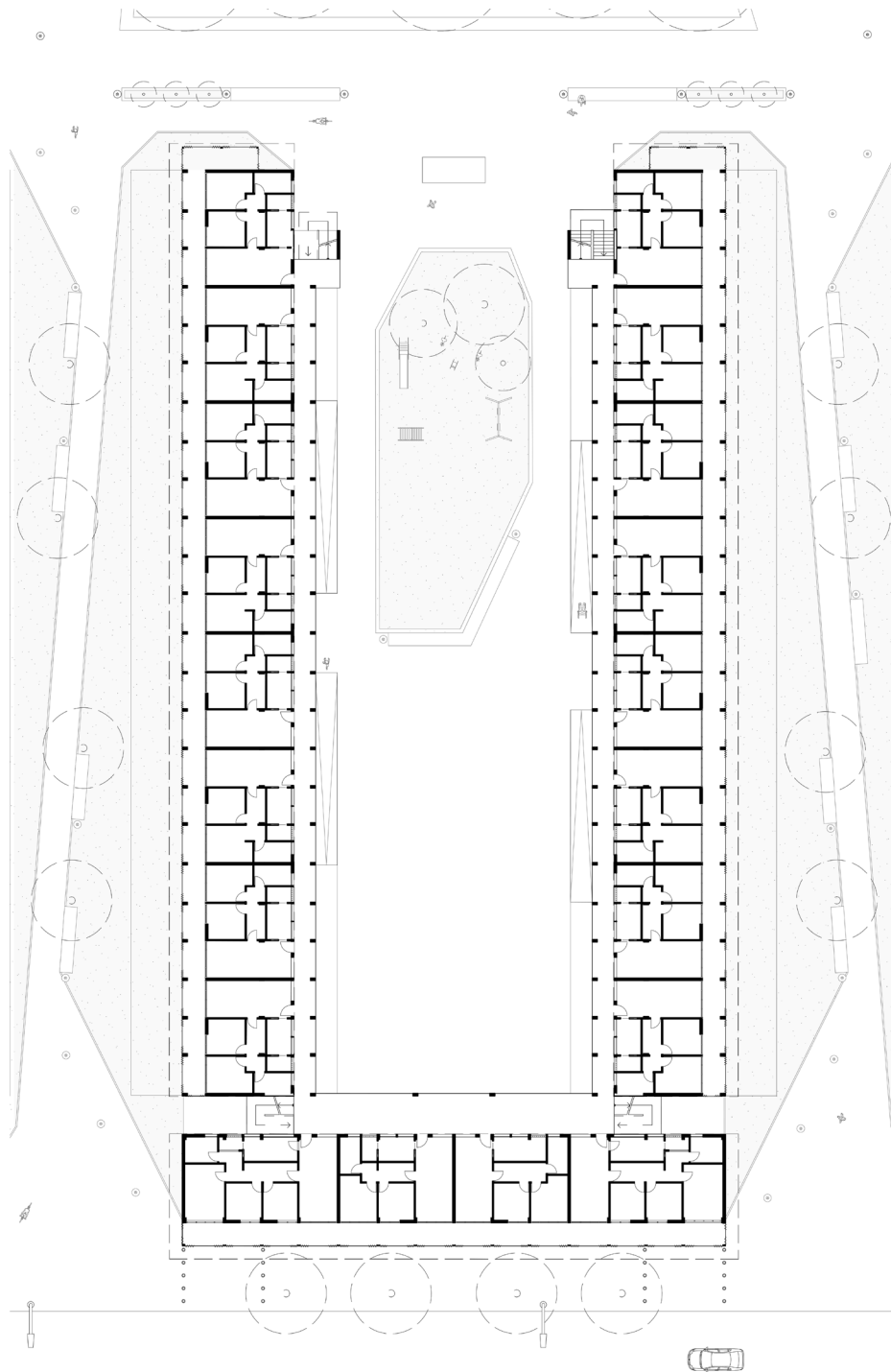
PLANTA SUBSUELO ESC.





PLANTA BAJA ESC.



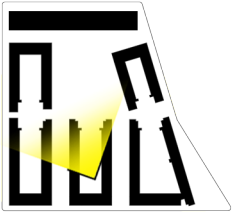


PLANTA PRIMER PISO ESC.



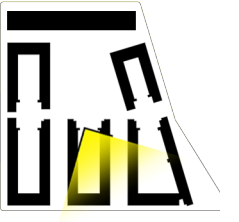


PERSPECTIVA AÉREA RECINTO CENTRAL

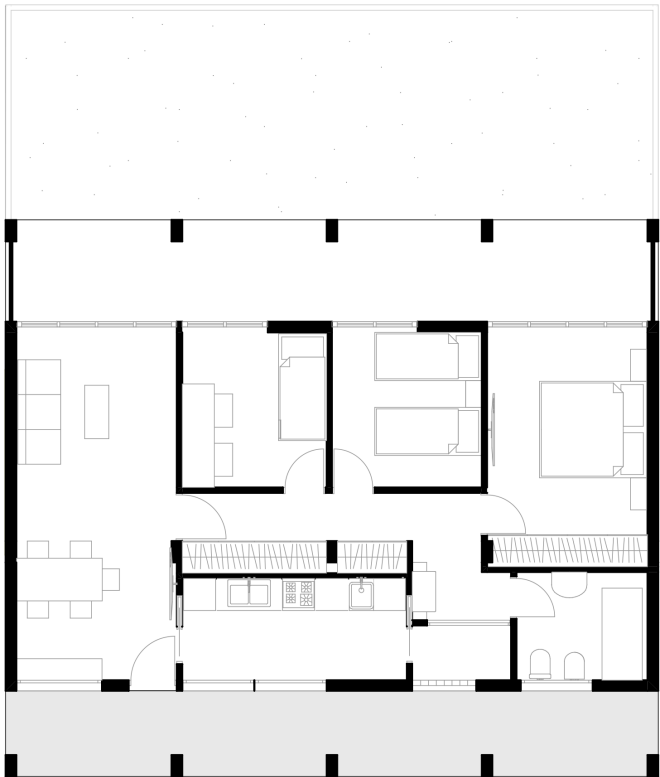




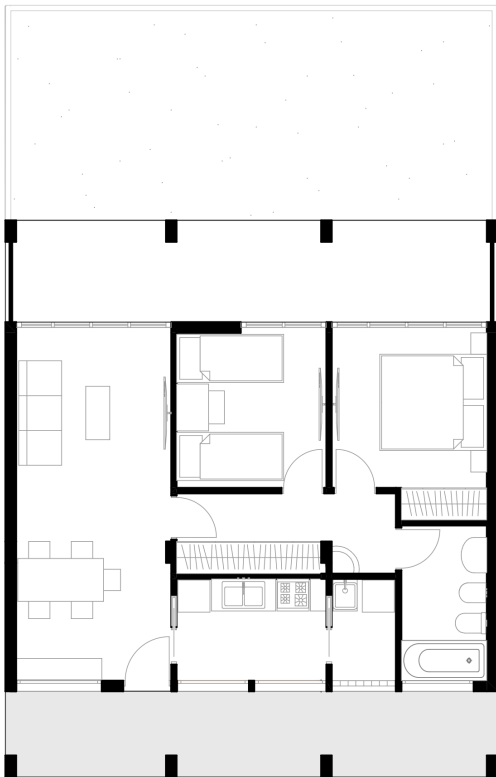




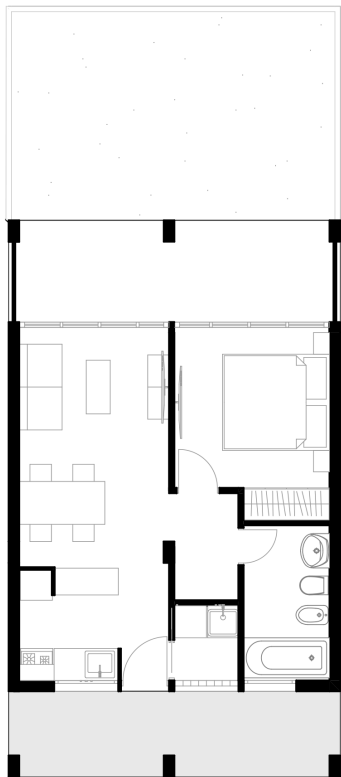
VIVIENDAS EN PLANTA BAJA CON PATIO



DEPTO. 3 HABITACIONES
82m² CUBIERTOS
12m² SEMICUBIERTOS



DEPTO. 2 HABITACIONES
62m² CUBIERTOS
18m² SEMICUBIERTOS

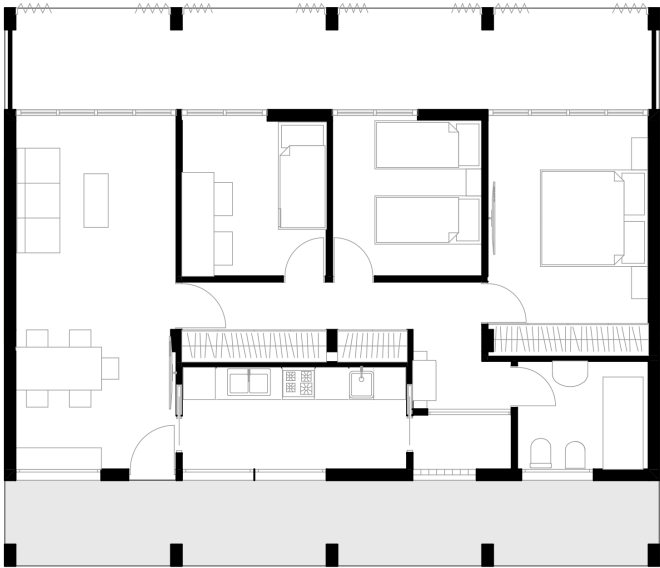


DEPTO. 1 HABITACIÓN
42m² CUBIERTOS
24m² SEMICUBIERTOS



VIVIENDA TIPO

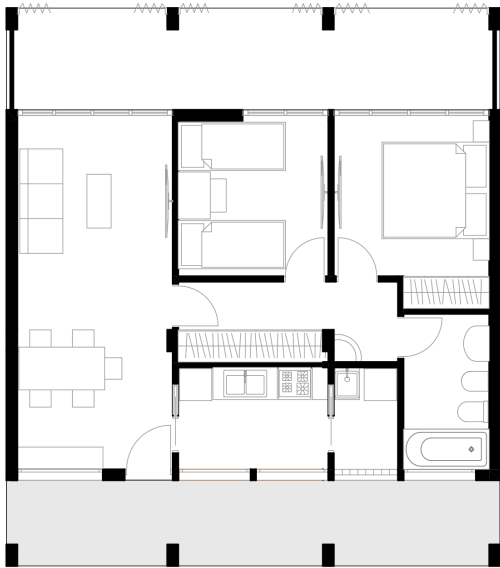
TOTAL DE UNIDADES | 360



DEPTO. 3 HABITACIONES

82 m²

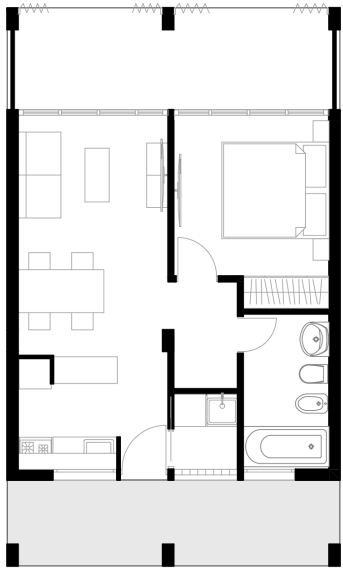
56 UNIDADES



DEPTO. 2 HABITACIONES

62 m²

265 UNIDADES



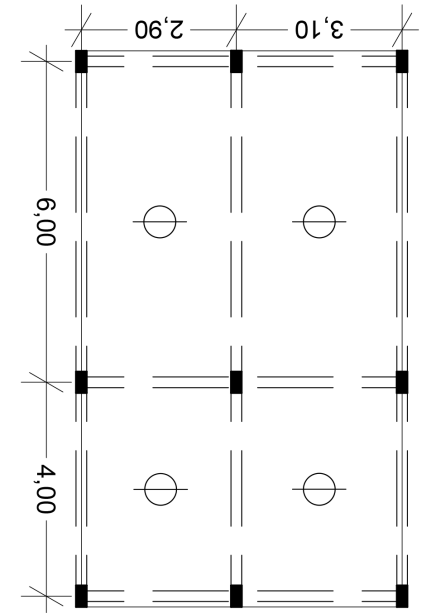
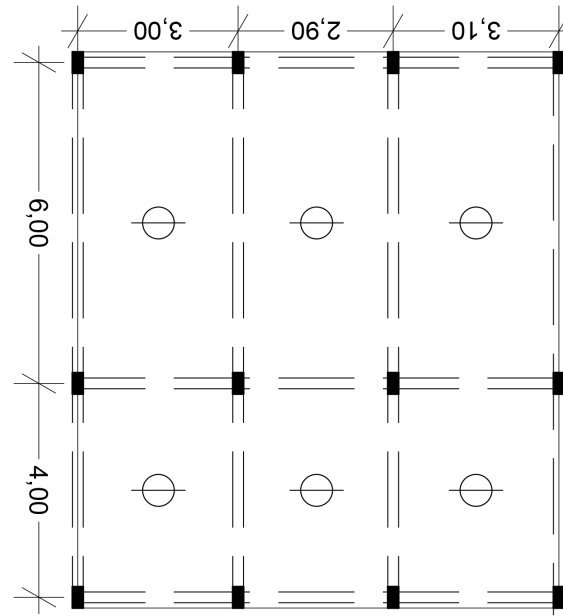
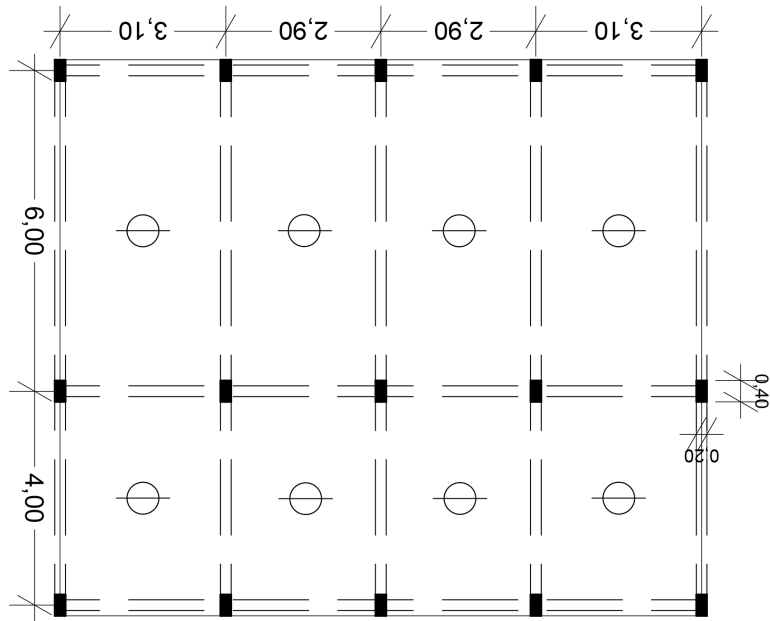
DEPTO. 1 HABITACIÓN

42 m²

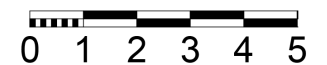
39 UNIDADES



ESTRUCTURA INDIVIDUAL DE HORMIGÓN



COLUMNAS Y VIGAS DE HORMIGÓN
LOSA DE VIGUETAS



CAPÍTULO 5 | CONCLUSIÓN

El resultado de este libro es parte de un proceso.

En él se encuentran aplicados muchos de los conocimientos adquiridos durante la carrera, así como también vivencias personales. Cada una de ellas fue estructurando y dándole forma a la toma de decisiones durante el desarrollo del proyecto.

El principal interés con el que se llevó a cabo el trabajo, está centrado en el habitar individual y colectivo, procurando dotar al proyecto de espacios donde la solución sea el resultado de la comprensión de las necesidades del usuario.

Para ello se buscó aprovechar las potencialidades del sector y encontrar sus puntos más débiles para convertirlos en fortalezas.

Generar espacios que mejoren la calidad de vida del habitante, tanto en las funciones privadas, como en las colectivas; crear espacios que den seguridad, y sentido de pertenencia.

Preguntarse de que manera me gustaría vivir los espacios, fue una de las claves fundamentales para el desarrollo de este proyecto.

De esta manera con mucha satisfacción concluyo una etapa de mucho crecimiento y aprendizaje personal y profesional.

BIBLIOGRAFÍA

“La ciudad del deseo.”

Jordi borja.

“Centros y espacios públicos como oportunidades.”

Jordi borja.

Casos de estudio. (Web)

“Toni Girones | 80 viviendas de protección social.”

Plataforma arquitectura.

“JEMS | Willanowska housing complex”

Architonic.