

EL DERECHO A LA CIUDAD

FACULTAD DE ARQUITECTURA PLANEAMIENTO Y DISEÑO

PROYECTO FINAL DE CARRERA 2018

CATEDRA: ARQ. Edgardo Bagnasco

DONATO FRANCO

DUZEVIC PAULO

TUTOR: MG ARQ. VICTOR FRANCO LOPEZ

AGRADECIMIENTOS

Dedicamos este trabajo a nuestras familias y a los amigos, en especial a Hernán, Ariel y Martín que tanto nos acompañaron, siendo el complemento de todo un recorrido.

A nuestro tutor Mg. Arq. Victor Franco Lopez que nos guió y compartió su enseñanza para llevarlo a cabo.

A nuestro Jefe de Cátedra Arq. Edgardo Bagnasco por aportarnos con su enseñanza, a través de diferentes recursos, un punto de vista que nos permitió la sensibilidad para trabajar sobre el territorio escogido.

Y a los docentes que nos han acompañado a lo largo de esta transición como formadores humanos y profesionales de la Arquitectura.

A la Universidad Pública que nos abrió, abre y nos seguirá abriendo puertas.

Paulo y Franco.

ÍNDICE

Introducción
Ciudades latinoamericanas

- Casos de segregación territorial en América latina - 10
- Deficit habitacional en Argentina-14
- Ciudad de Rosario-16

El sitio

- Barrio "El Mangrullo"- 20
- Fortalezas y debilidades- 22
- Estrategias- 31

Ejes principales

- Escala Metropolitana- 33
- Escala Urbana- 45
- Sector Asentamientos irregulares- 69
- Sector Viviendas propuestas- 74
- Sector Edificio híbrido- 96

Modelos de gestión
Bibliografía

INTEGRANDO EL MANGRULLO

Este trabajo nos introdujo la dificultad de diseñar para el barrio “El Mangrullo” de la zona sur de Rosario no solo un conjunto de viviendas sino más bien un proyecto que abarque todas las escalas territoriales de nuestra ciudad con el objetivo de mejorar tanto su condición edilicia como su estilo de vida, ya que el olvido por falta del estado ha dejado la planificación del mismo a la suerte de quienes, con pocas herramientas, lo irguieron.

Se encuentra emplazado en la desembocadura del arroyo Saladillo separado de Villa Gobernador Gálvez por el mismo, tanto su posición como la forma que fue “armado” lo dejaron en un estado de aislamiento respecto al resto de la ciudad. Esta situación se puede ver en varias de sus características como lo son su falta de infraestructura, su poca conectividad, y la precariedad de sus viviendas. El estar desconectados de la ciudad es, además de la

discriminación, complicado para realizar sus actividades, ir a sus trabajos y compartir sus actividad en espacios degradados y con problemas de contaminación entre otros.

Nuestro trabajo hace pie en distintas experiencias teóricas de modos de vida en comunidad, profundizando en el sentido urbano la importancia de la diversidad de funciones, la necesidad de espacios públicos de calidad y mejoría en los medios de transporte públicos y en el modo de vivir haciendo hincapié en los beneficios de vivir en comunidad.

Haber ido a recorrer el lugar nos pone en una situación de realidad, de ver desde cerca como viven esas familias. En dicho recorrido pudimos ver su distribución, el modo de ingreso a sus viviendas, lo precario tanto en el barrio como en sus hogares, falta de cloacas, electricidad peligrosa, veredas sin terminar, y zonas contaminadas. Pero no todo fue

malo en lo que vimos, en la mayoría de los casos compartir ingresos, patios, y zonas comunes es beneficioso desde el punto de vista de la seguridad y humano.

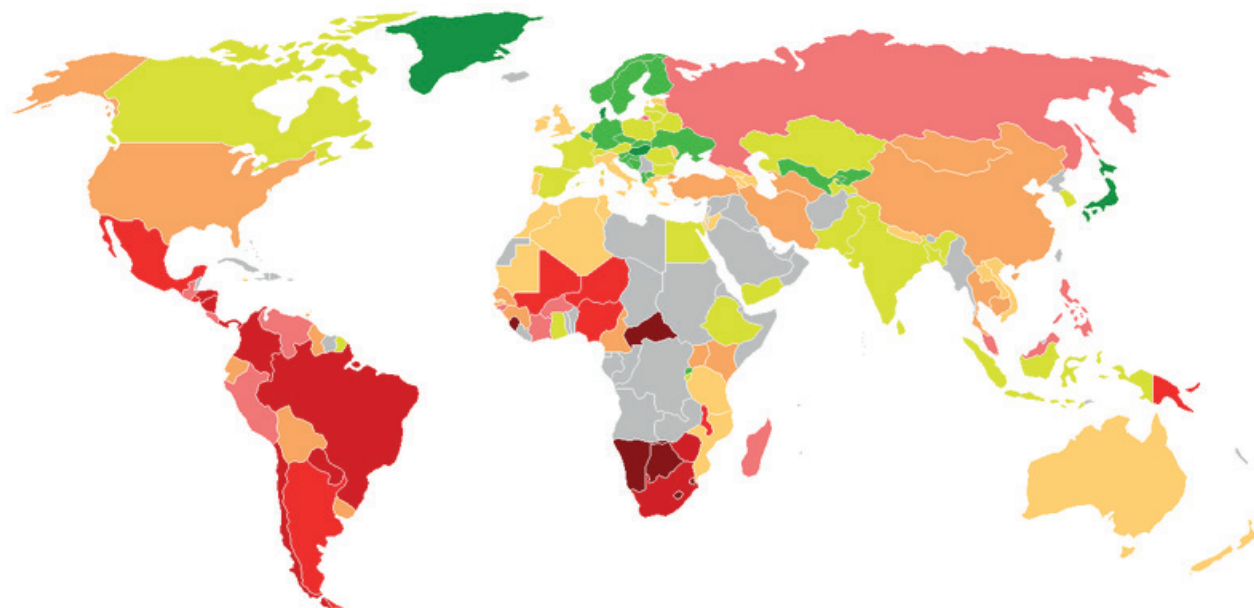
Significó responsabilidad y esfuerzo pensar en nuestra intervención con el cuidado de no arrasar con esta estructura barrial, respetando varias de sus actividades, lugares de juego y modos de vida. Pensar en espacios comunes de las mismas características, lugares de transición entre lo público y el interior de las viviendas y reforzando el espíritu del compartir de hacerse los unos a los otros compañía. Para de esta manera fomentar y propiciar su modo de interacción social, modo que no vendría mal sea pensado no solo para asentamientos irregulares sino también para el resto de la ciudad.

LATINOAMERICA

Nuestro trabajo hace foco en la inclusión de un asentamiento irregular al resto de la ciudad a donde pertenece. Ésta es una problemática que existe en todas las ciudades grandes de Latinoamérica. El núcleo del problema reside en una cuestión social que deja como resultado una segregación territorial entre los que tienen acceso a pagar su suelo y quienes no cuentan con medios políticos ni económicos para hacerlo dejando a estos últimos totalmente excluidos.

Como mostramos en los datos, nuestro continente es el más desigual, lo cual no significa precisamente que sea el más pobre sino que es donde más distante se hace la diferencia entre los que más y los que menos tienen. Esta cuestión política sumada al modelo económico que rige en la Latinoamérica, el cual determina que todo tiene un valor, el suelo es otro de más de esos valores determinado por factores como su ubicación, accesibilidad, equipamiento, infraestructura, entre otros. Lo que da como resultado que los que no tienen para pagar dicho valor, no tienen suelo donde establecerse. Pero la gente necesita un techo para vivir es por eso, que en busca de respuesta y dado que no tiene más posibilidades, recurren a la ocupación de suelos, a veces públicos y a veces privados en donde la autoconstrucción con los materiales disponibles termina siendo su única opción dando como resultado hogares con problemas edificatorios. Pero el edificio no es su único inconveniente, sino que al ser terrenos no pensados para ese uso, no cuentan con infraestructura básica como agua, luz ni desagües, además la mayoría de las veces se encuentran totalmente alejados de los centros de actividades de la ciudad disminuyendo aún mas su posibilidad de inclusión.

Todo esto da como resultado la necesidad de la vivienda para estos sectores como uno de los principales problemas a resolver por parte del estado.



Color	Gini coefficient		0,35 - 0,39		0,55 - 0,59
	< 0,25		0,40 - 0,44		> 0,60
	0,25 - 0,29		0,45 - 0,49		NA
	0,30 - 0,34		0,50 - 0,54		



CASOS DE SEGREGACIÓN TERRITORIAL EN AMÉRICA LATINA



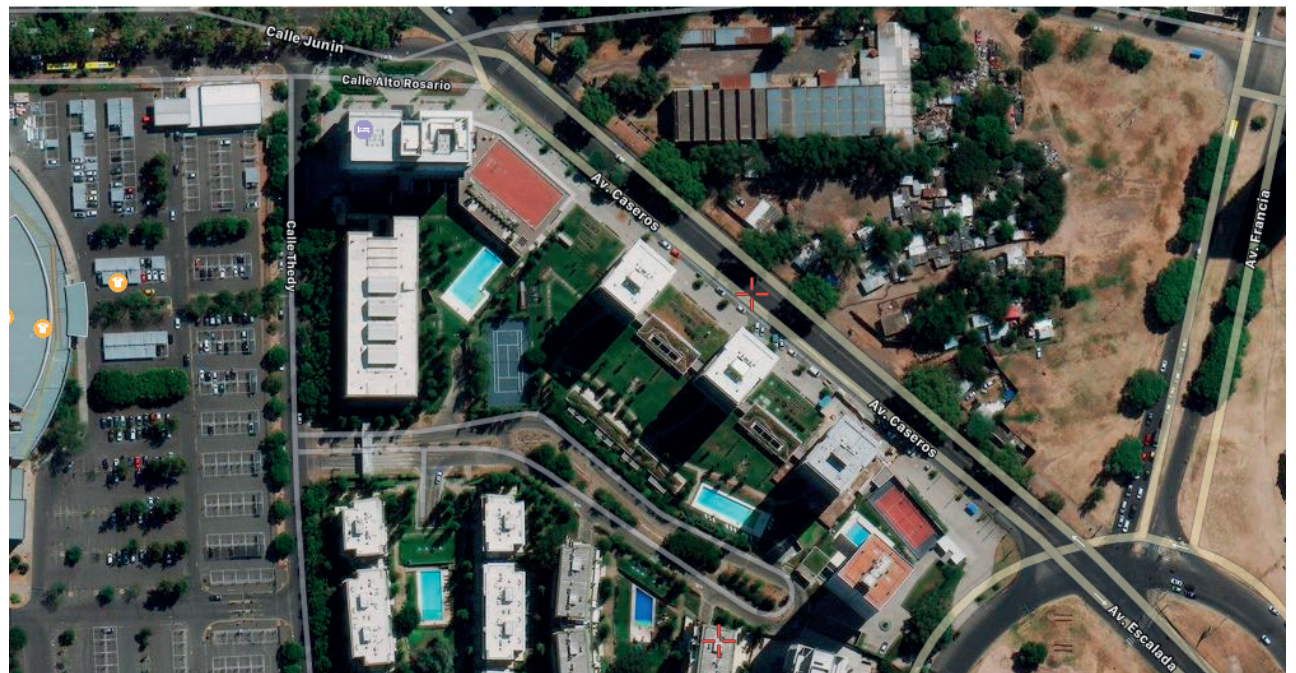
SAO PAULO, BRASIL



SANTA FE, MÉXICO



BUENOS AIRES, ARGENTINA

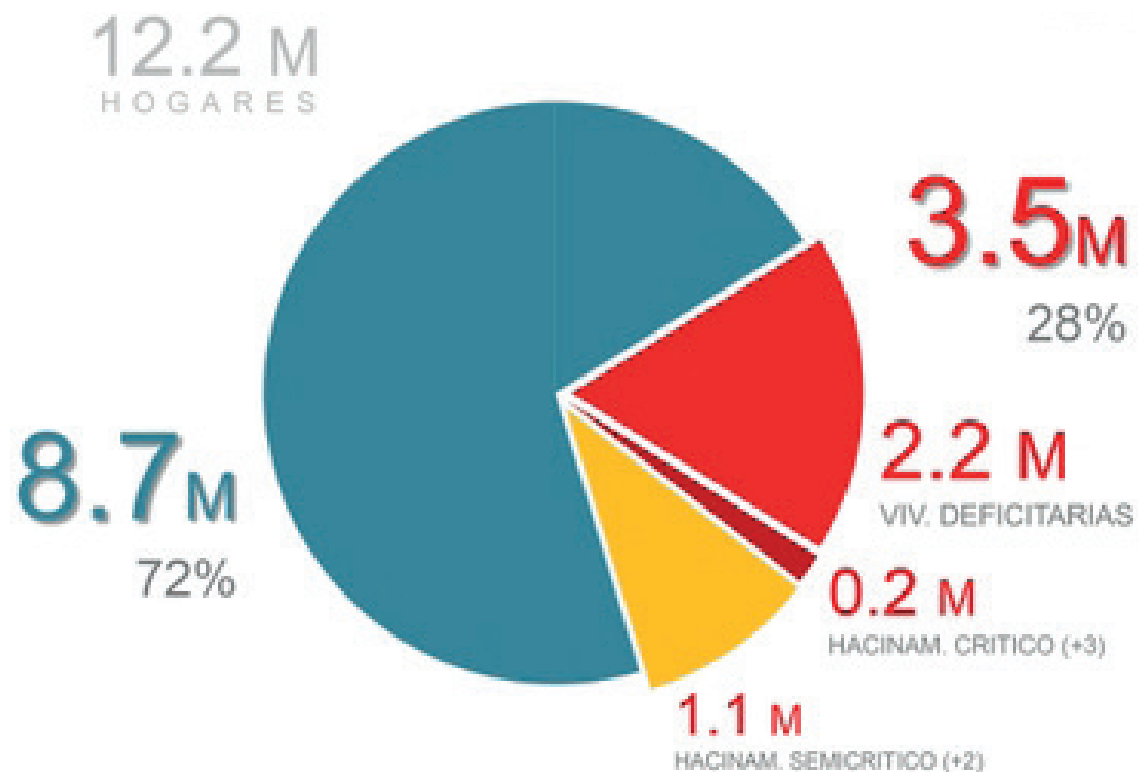


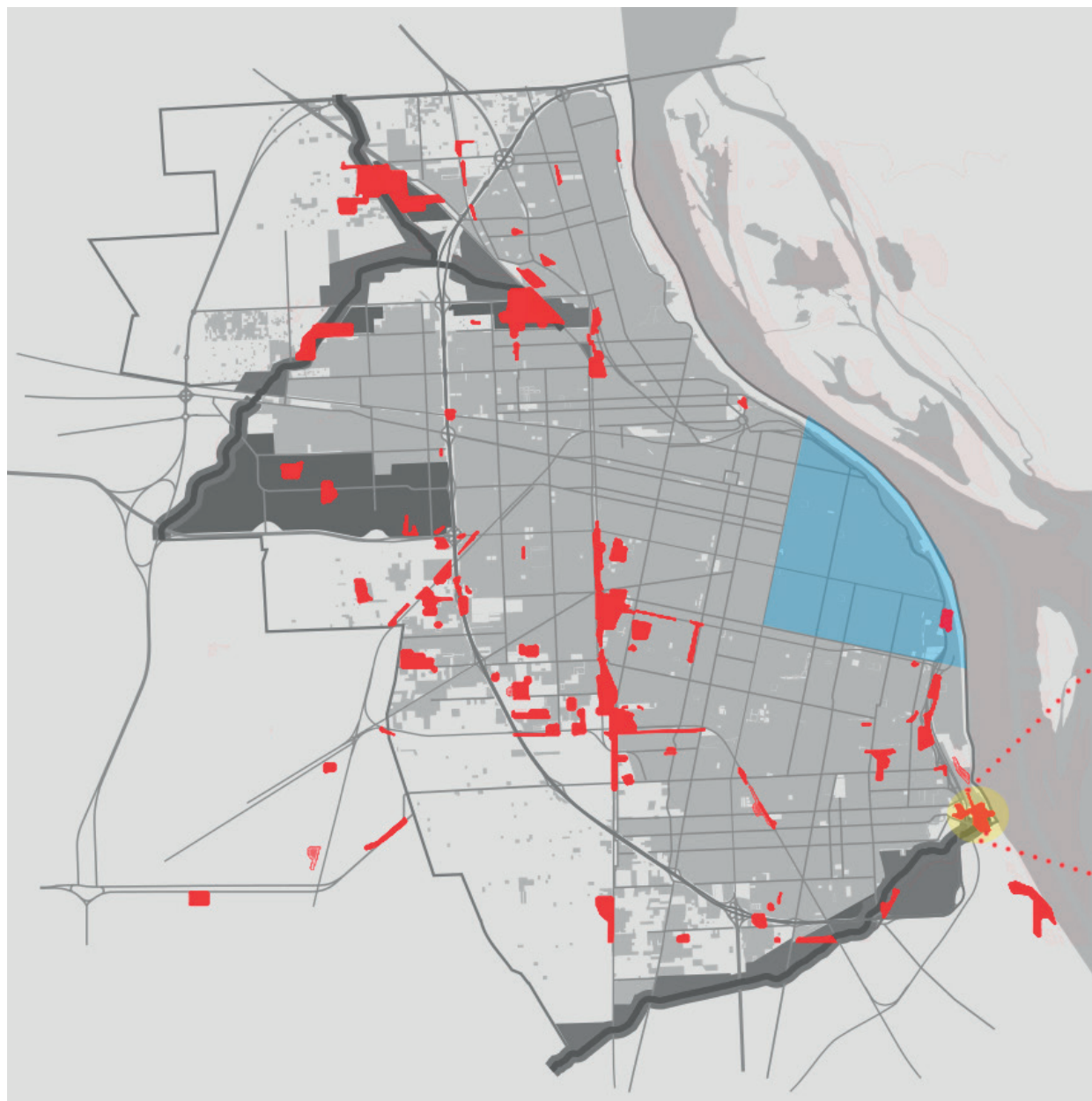
ROSARIO, ARGENTINA

DEFICIT HABITACIONAL ARGENTINA

En Argentina existen actualmente 3.500.000 de habitantes que se encuentran con problemas de vivienda, ya sea por residir en asentamientos irregulares o vivir en la calle.

Más de la mitad de las personas que habitan asentamientos informales o villas viven en la provincia de Buenos Aires. Allí se contabilizaron 397.000 familias, le sigue Capital con 82000, y Rosario con 49000 familias.





ROSARIO ES LA TERCER CIUDAD DE ARGENTINA CON MAYOR CANTIDAD DE PERSONAS VIVIENDO EN ASENTAMIENTOS IRREGULARES. ALREDEDOR DE 220.000 ROSARINOS SE ENCUENTRA EN ESTAS CONDICIONES



CIUDAD DE ROSARIO

CONTEXTO TERRITORIAL Y DEMOGRAFICO

La expansión de la ciudad de Rosario se da a un ritmo acelerado donde las necesidades de los sectores más vulnerables quedan relegadas por el estado. La condición de precariedad dentro de la periferia marca una fuerte fragmentación socio-territorial, generando un marcado contraste entre las nuevas centralidades y la periferia.

Uno de los principales problemas del uso del suelo es la especulación inmobiliaria, donde el valor del suelo se incrementa dentro de las centralidades siendo la construcción en altura solo un mecanismo de inversión del sector productivo, dejando así viviendas sin habitar a pesar del déficit actual en nuestro país. La única opción es alejarse de estas centralidades generando ciudades cada vez más extensas, dejando en una posición de mayor vul-

nerabilidad a los sectores de más bajos recursos y a su vez las políticas de viviendas social del estado nunca son suficiente para satisfacer la actual demanda.

En otros casos el sector público se hace cargo de promover obras de infraestructuras multimillonarias, dejando relegadas otras áreas de la ciudad en condiciones totalmente precarias y de emergencia socio ambiental. Los asentamientos irregulares se ubican por lo general en los límites del municipio, terrenos del estado nacional como espacios ferroviarios o intersticios que la ciudad ha dejado abandonados. Estos dos opuestos dan como resultado que en la misma ciudad se den situaciones de formalidad e informalidad.

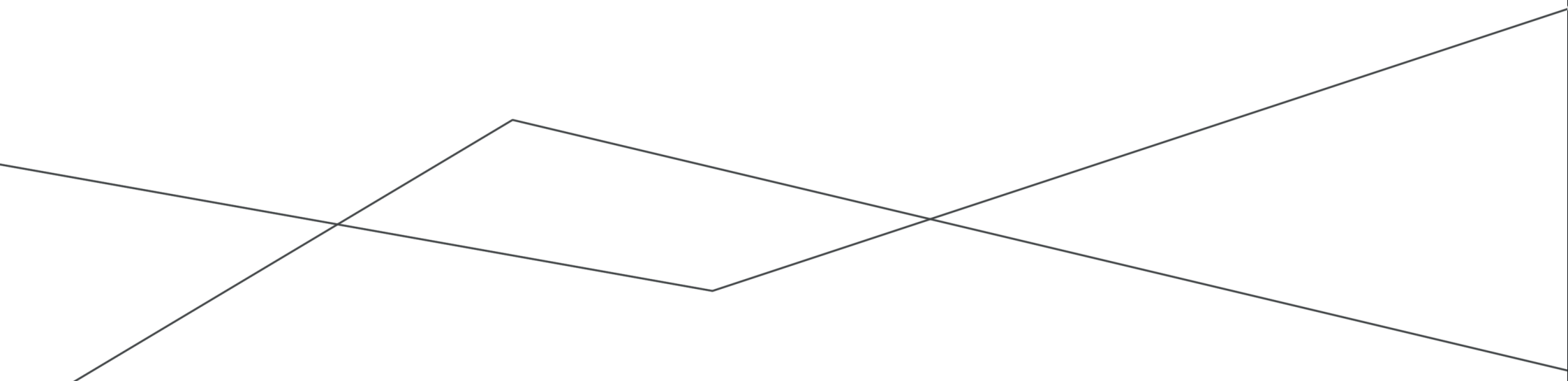
CIUDAD FORMAL



CIUDAD INFORMAL



02. EL SITIO





Borde Costero Sur de
la Ciudad de Rosario
Barrio Mangrullo



Extracto entrevista realizada a Yolanda Osma
Periodico A&P N°2
Ines Martinel

- IM: Cuéntame del Mangrullo de su historia, sus habitantes, de cómo se vive en el barrio?

- YO: El barrio del Mangrullo se formó por el (frigorífico) SWIFT. Antes esta zona era de casas de ricos que se fueron para el norte cuando se vinieron las industrias. Los trabajadores del SWIFT iban a almorzar enfrente, del otro lado del puente donde está el Mangrullo ahora. Y de puestitos se fueron construyendo casas. Con el tiempo se consolidaron las casas y ahora casi todas son de ladrillos. El Mangrullo se formó cuando un pastor hizo la Iglesia, la escuela, etcétera. Muchas promesas pero nada de proyecto de la municipalidad: ni muelle, ni lotes... Nosotros no pagamos nada de impuestos, ni la electricidad. Ahora no hay nuevos habitantes porque nadie se va. O sea que no se producen lugares vacíos o baldíos. Tengo una perra, muy buena. Está en el pequeño patio pero la libero a noche en la casa porque vivo sola. Yo vivo muy bien acá, tengo mis perros, las aves, mi patio con todas las plantas... El Mangrullo es otro mundo en comparación al centro de Rosario. Acá la gente se siente frente de su casa, en la calle a tomar mate. Es muy tranquilo.

- IM: ¿Qué le parece de los intercambios y dinámicas que existen entre ciudad formal, las villas y la isla?

- YO: Finalmente hay pocas familias de pescadores, la mayoría trabaja en las industrias: Swift, Paladini,... Muchos de los que viven en el Mangrullo van al centro de la ciudad, al monumento de la bandera... A ellos también le

gustaría tener acá lindas áreas verdes y parques para ir a tomar mates o a pasear, como hay en el centro de Rosario.

- IM: ¿Cuál es tu rol actualmente en el Mangrullo?

- YO: Me ocupo en la Copa de leche del Mangrullo. Y es una función importante del barrio: como un portavoz, un corresponsal con instituciones. Cuando hay un problema de luz u otro, a mí me vienen a pedir. Y yo arreglo. ¡Conozco a todos acá! Y todos me conocen. Más o menos 100 niños vienen a tomar la leche por día. Vienen a buscarla acá y la llevan a su casa porque quiero que la tomen con su familia y sus hermanos. Ayer hicimos arroz con leche, y queda. Los chicos iban a su casa y volvían para buscar más. Antes trabajaban seis mujeres, ahora solamente tres. Yo y dos más. Era demasiado equipo.

- IM: ¿Cómo ves el protagonismo del estado tanto municipal o provincial y de los políticos?

- YO: Hace más de 100 años que existe el asentamiento en este terreno que pertenece al ENAPRO. Pero hace mucho que pedimos a la municipalidad que lo loteen y nos dé títulos de propiedad y que canalizan el brazo seco... Casi no intervienen cuando hay inundaciones o para fumigar el lugar. Ésto es insalubre. Me gusta Rosario. Lo único que no me gusta es la gente que maneja el poder y el dinero porque lo ponen adónde quieren. Lo reparten de manera desigual en la ciudad y más particularmente en los espacios públicos y servicios públicos. Como ya lo dijimos...



DEBILIDADES

- DESCONEXIÓN CON EL RESTO DE LA CIUDAD
- FALTA DE INFRAESTRUCTURA
- PRECARIEDAD DE LA VIVIENDA
- CONTAMINACIÓN

DESCONEXIÓN



23

**EL MANGRULLO, UN BARRIO SIN AGUA POTABLE Y DONDE NO LLEGAN LAS
AMBULANCIAS**

CONTAMINACIÓN

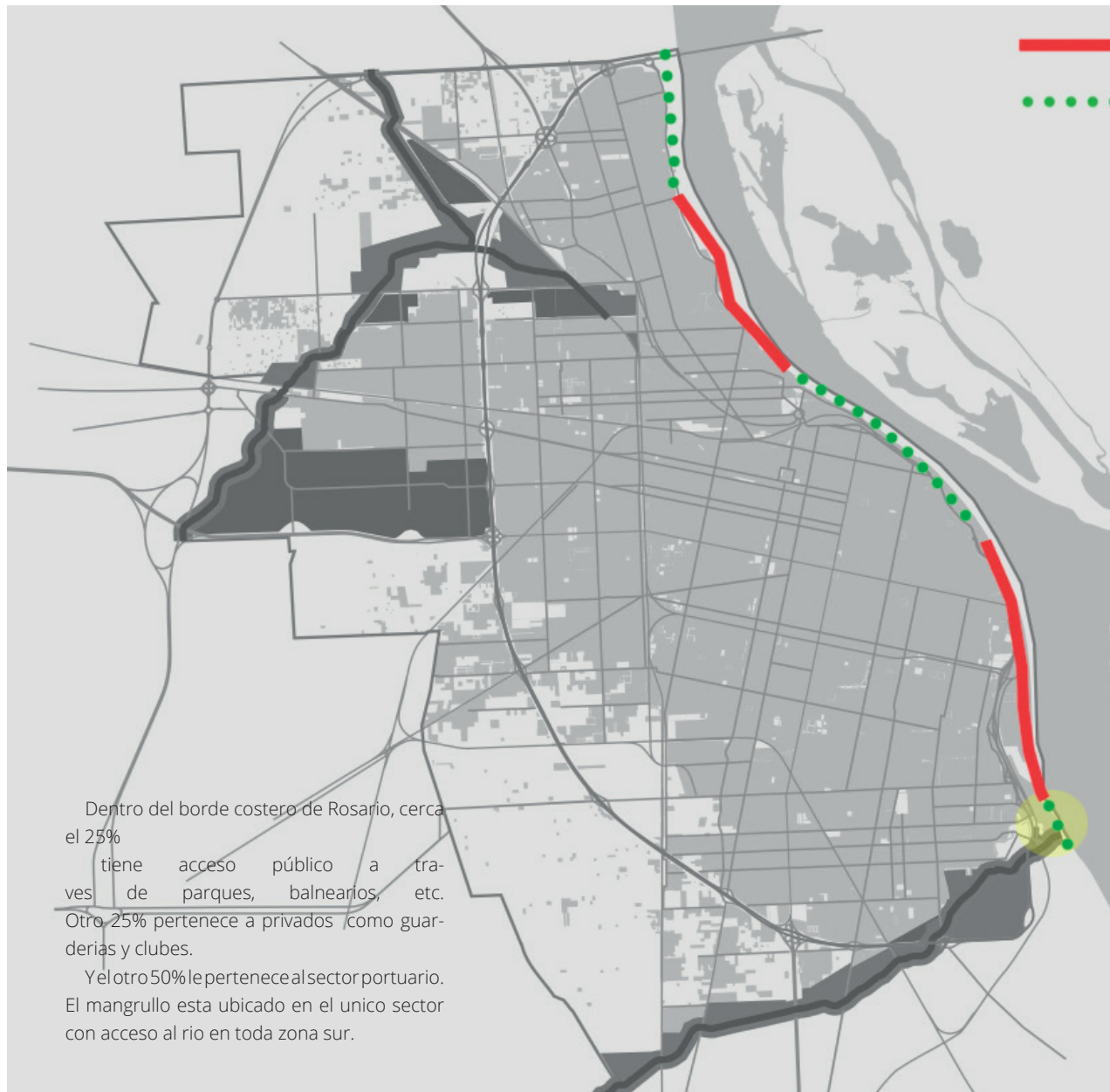


FORTALEZAS

- CONEXIÓN CON EL RÍO
- CERCANÍA A GRANDES VIAS DE TRANSPORTE (FERROVIARIAS, VÍAS)
- ACTIVIDADES BARRIALES
- VALOR PAISAJÍSTICO

ACCESIBILIDAD AL RÍO

25



RIO INACCESIBLE

RIO ACCESIBLE



FORTALEZAS

- CONEXIÓN CON EL RÍO
- CERCANÍA A GRANDES VIAS DE TRANSPORTE (FERROVIARIAS, VIARÍAS)
- ACTIVIDADES BARRIALES
- VALOR PAISAJÍSTICO

CERCANIA A REDES DE CONEXION CON ROSARIO Y ALREDEDORES



ACTIVIDADES BARRIALES PESCA



COPA DE LECHE



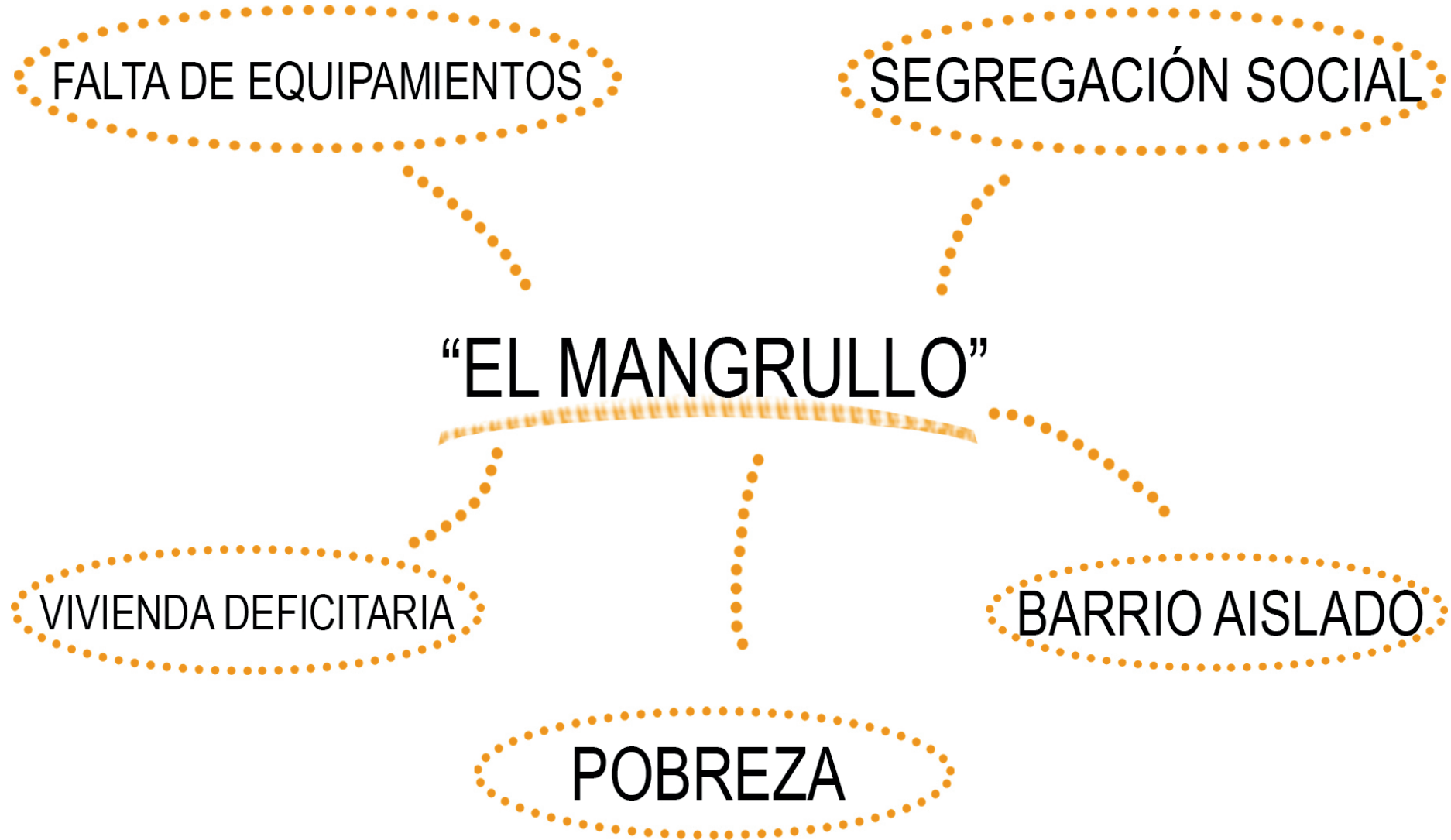
COMERCIO



29

FUTBOL Y JUEGOS





EL ADN

Luego del análisis realizado se llega a un diagnóstico mediante el cual se detectan los principales problemas a resolver del barrio estudiado. Entre ellos los más importantes son socialmente la pobreza que los sitúa en una posición de vulnerabi-

lidad y pocos recursos para resolver cierto tipo de conflictos. Y territorialmente la aislación que sufren por tener un único ingreso que además no tiene la medida suficiente para su correcto funcionamiento, la cantidad de viviendas en estado de emergencia,

la falta de equipamientos de funcionamiento barrial como por ejemplo una escuela o sitios de uso recreacional compartido, y por último la segregación territorial.

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

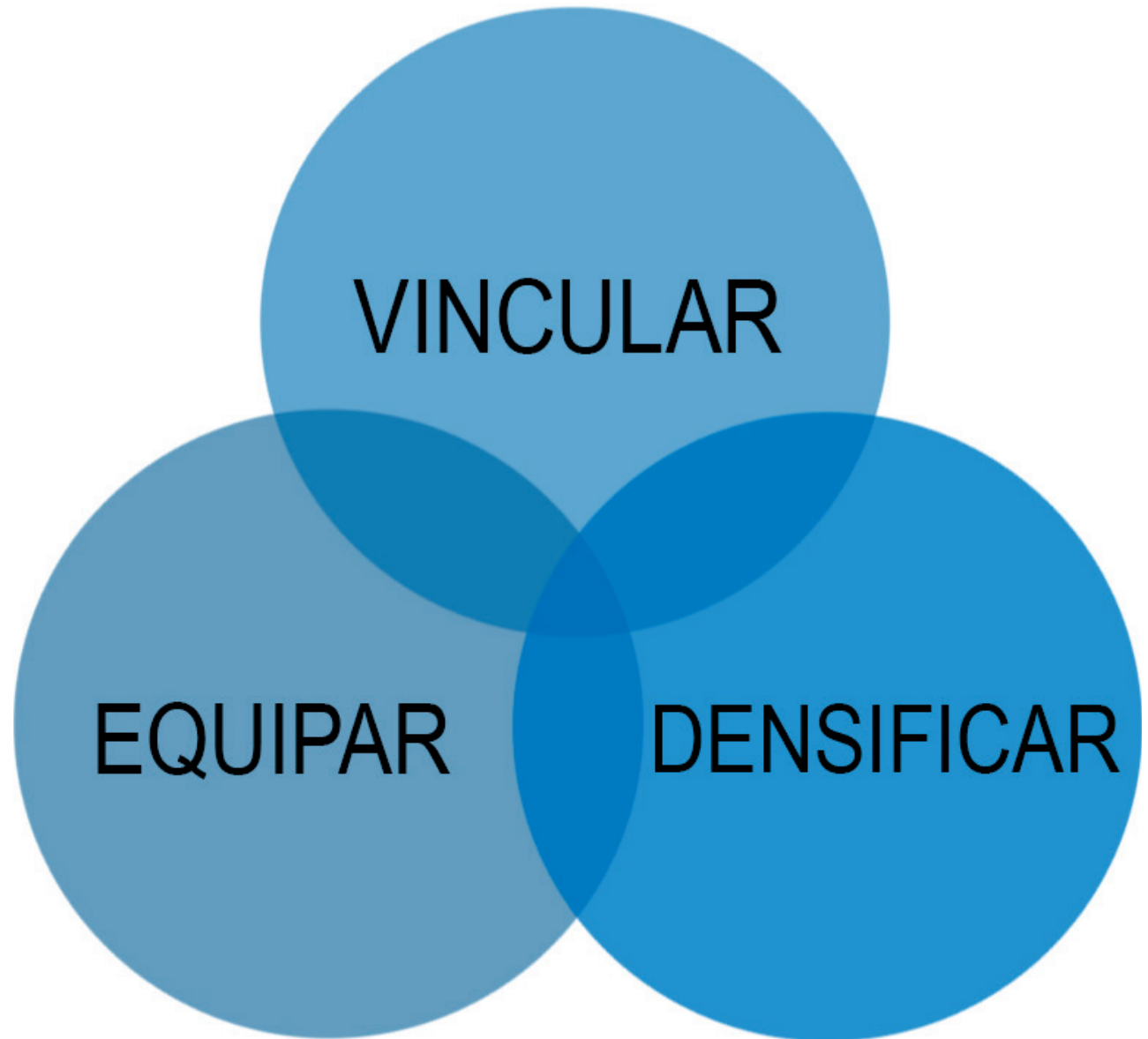
A partir de este diagnóstico decidimos intervenir siguiendo las siguientes estrategias a lo largo de todo el trabajo. Las cuales van a ir estructurando la forma del relato. Estamos convencidos de que el simple hecho de hacer viviendas -densificar- no iba a solucionar los problemas del barrio razón por la cual utilizamos además de la construcción de las mismas los otros 2 conceptos - equipar y vincular- los cuales complementan e incluyen al primero..

VINCULAR: va a ser utilizado a varias escalas, arrancando la escala metropolitana de la ciudad y terminando por las vinculaciones entre los barrios del sector.

EQUIPAR: no va a ser solo la implementación de estrategias parciales de reacomodo de los equipamientos existentes, sino que se va a utilizar este concepto en términos de reactivación urbana, dotando al sitio de equipamientos a diferentes escalas desde una estación de trenes hasta la copa de leche barrial.

DENSIFICAR: con esto profundizamos un tema que nos resulta de mucha importancia y es la necesidad de utilizar mejor el suelo dentro de la ciudad de Rosario ya que la misma si bien está prácticamente toda ocupada no lo hace de la manera mas eficiente, en casi toda su huella se encuentran sectores de viviendas bajas lejos de las centralidades públicas alargando los tiempos dentro de la misma.

También resaltar que mediante estas tres estrategias se busca generar una nueva centralidad pública aumentando las oportunidades de movimiento y usos de los habitantes, no solo de la zona sino de la ciudad en general.



EJES PRINCIPALES

ESCALA N° 1
METROPOLITANA

ESCALA N° 2
URBANA

Sector: Tejido de villa existente
Sector: tejido urbano-habitacional nuevo
Sector: Edificio bisagra

ESCALA N°1

METROPOLITANA

CIUDADES DIFUSAS.

Dentro de esta escala primero vamos a hacer mención de varios factores históricos que han influenciado en la forma de hacer ciudades. Una fueron las premisas que nos deja el Movimiento Moderno.

Desde que el movimiento moderno empezó a influir en la forma de hacer ciudades, comenzó a deteriorarse la calidad de los espacios urbanos. Cuando se popularizó el uso del automóvil se priorizaron las infraestructuras demandas por estos vehículos, las ciudades empezaron a cambiar su calidad urbana, tanto es así que se ha teorizado incluso ciudades con varios niveles de autopistas, en todas ellas el espacio pensado para el peatón estaba totalmente negado.

Como un ejemplo cercano de la aplicación de estas teorías podemos hablar de Brasilia, espacios monumentales con escalas desproporcionadas a nivel humano, separación de funciones las cuales limitan todo tipo de intercambio social, vías rápidas pensadas para la circulación del automóvil y espa-

cios sin proyectar para el humano.

A partir de ahí y aún más acelerado en los años posteriores el mercado remarcó e incentivó el uso del automóvil y las posibilidades que el mismo generaba, las velocidades y reducción de tiempos que permitía, esto llevó a abusar del mismo y aumentar su cantidad de forma exponencial, pero más autos necesitan más vías y estas comenzaron a extenderse de forma discriminada surgiendo también ciudades extensas y totalmente insostenibles como Los Angeles, donde la distancia entre sus partes llega al punto de tener que recorrer varios kilómetros para ir a escuelas u hospitales.

Este fenómeno es conocido como ciudades difusas, las cuales son monofuncionales, extensas e insostenibles, las mismas no permiten el intercambio social lo cual las hace además más excluyentes.

CIUDADES COMPACTAS

A diferencia de las anteriores una ciudad compacta es una ciudad densa, con mezcla de usos que promueven la actividad económica e incentiva re-

corridos cortos para el desarrollo de labores cotidianas de los ciudadanos, con alta dependencia del transporte público ya que el mismo es mas eficiente que el privado.

Se conoce que las mismas además de hacer un mejor uso del suelo son mas inclusivas con respecto al común de la sociedad, su mixtura de funciones las hace mas atractivas y por compactar actividades y no extenderse en infraestructuras, depende menos del transporte privado lo que disminuye la contaminación del automóvil.

Sin duda que son las ciudades del futuro, cada vez mas gente va a vivir a las grandes metrópolis razón por la cual tienen que ser pensadas para adaptarse a estos cambios y poder captar esas multitudes sin perder su calidad de vida ni su condición de ser igualitarias.

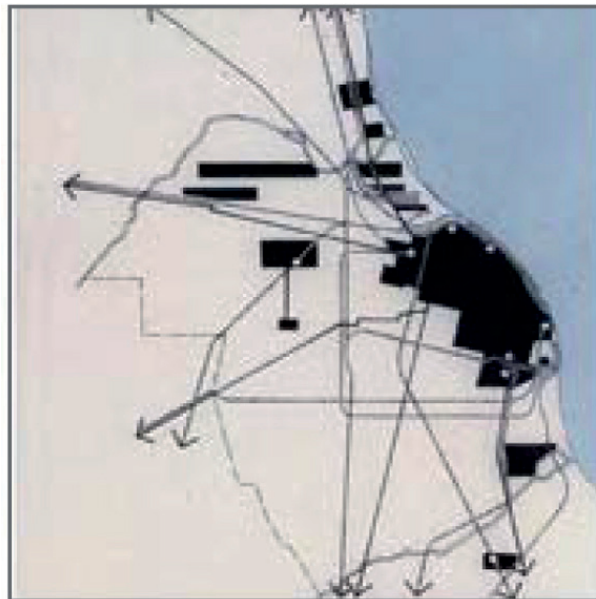
En este sentido orientamos gran parte de nuestro trabajo, hacer ciudades para mas gente, hacer ciudades para todos



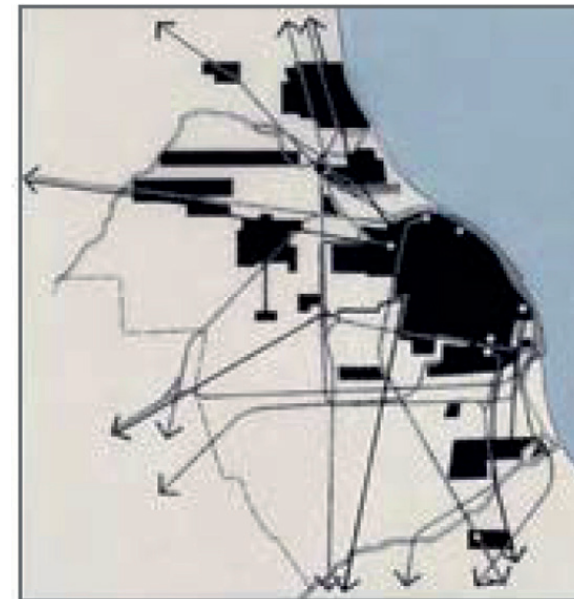
ESCALA METROPOLITANA



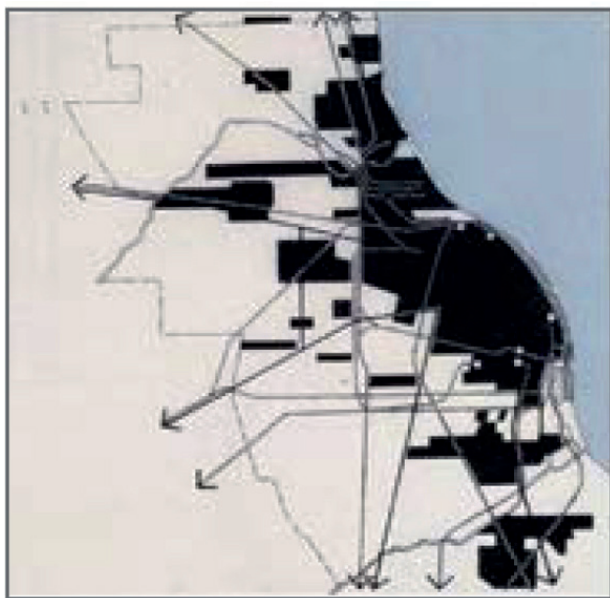
AÑO 1895 | 91 669 hab



AÑO 1909 | 176 071 hab



AÑO 1915 | 230 335 hab



AÑO 1931 | 432 295 hab



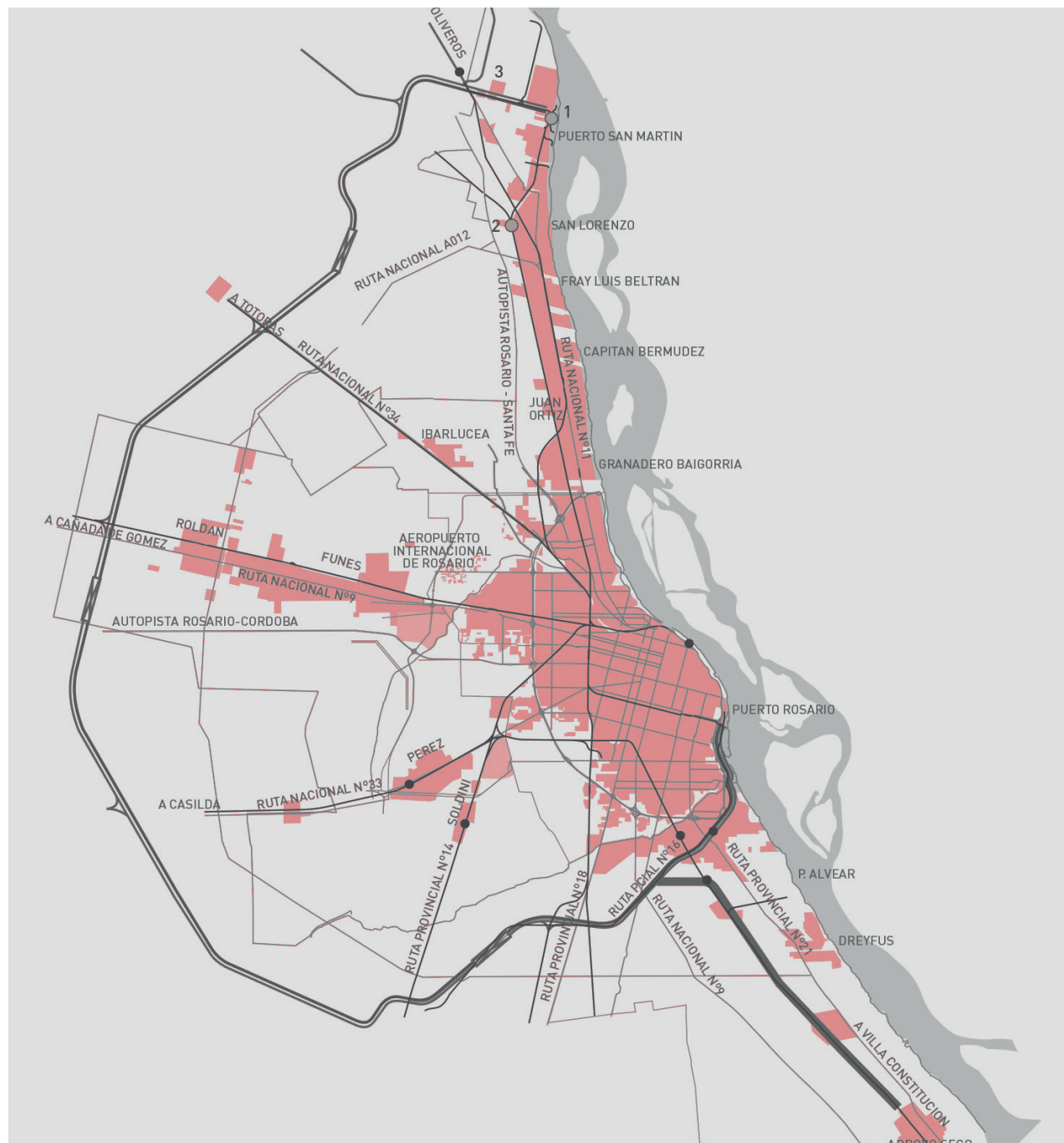
AÑO 1968 | 585 883 hab



AÑO 1985 | 850 400 hab

En los esquemas de la derecha se puede ver como fue creciendo Rosario y la manera en que fue llenando su disponibilidad del suelo. Como se puede observar para el año 1985 prácticamente ya no había suelo disponible y los pocos que quedaban eran en lugares alejados del centro o con precios elevados por cuestiones de demanda. Eso influyó directamente en el crecimiento que se fue dando en las afueras de la ciudad en busca de terrenos más baratos o en busca de seguridad, como por ejemplo en el caso de los barrios privados. Lo que muestra que ese proceso de difusión de las ciudades metropolitanas también se dio y se sigue dando en nuestra ciudad. Pero como ya dijimos anteriormente estas nuevas urbanizaciones son prácticamente monofuncionales, por su carácter residencial porque no cuentan con centros de trabajo, ocio, y en muchos casos tampoco con equipamientos de salud o educación.

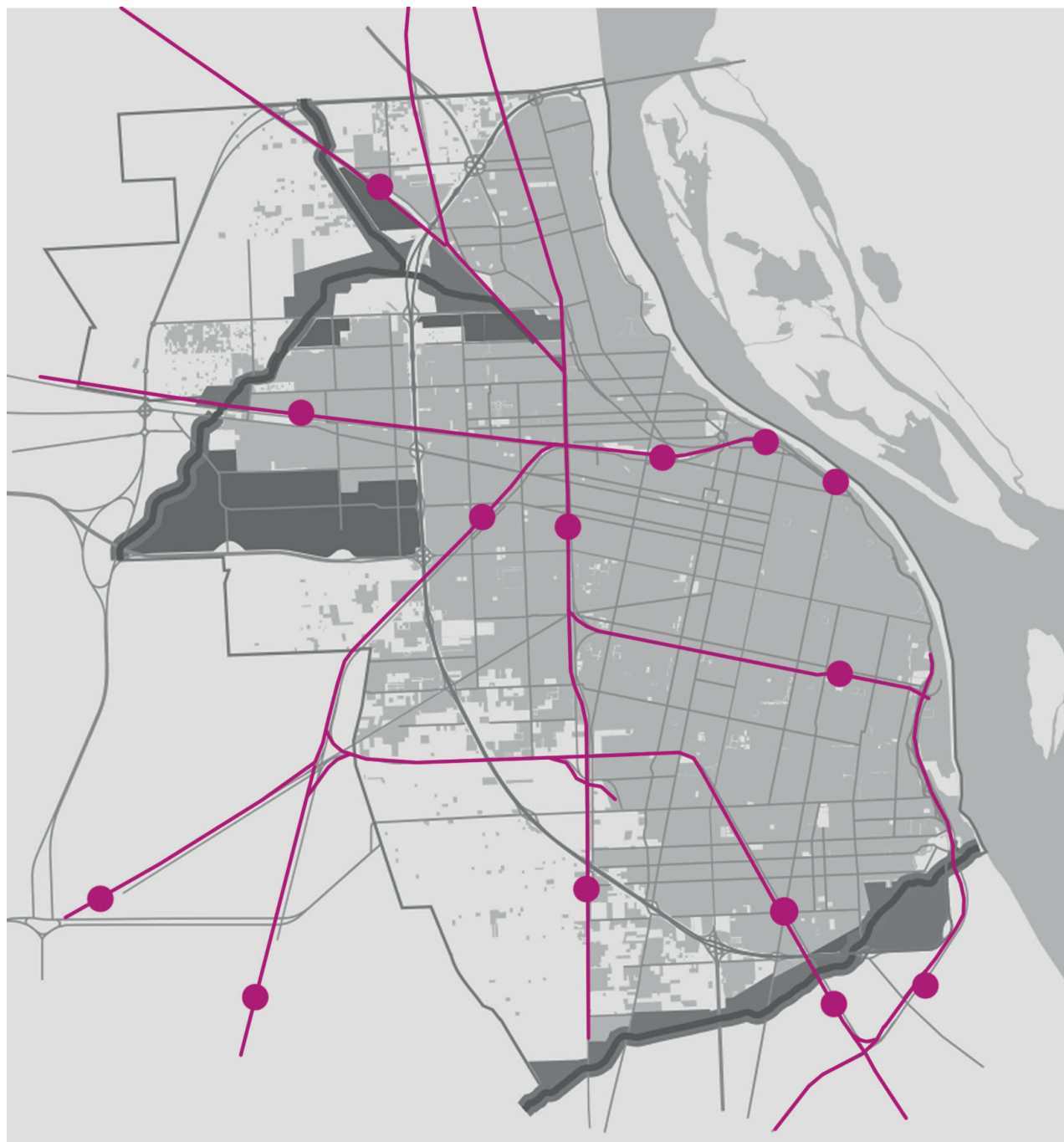
En nuestro caso se nos presenta la posibilidad de hacer un ejercicio teórico de integración de uno de los asentamientos irregulares de la ciudad. Con la excepción de que el nuestro cuenta con una serie de potencialidades de gran importancia como lo son su condición costera y sus cercanías a grandes vías, como por ejemplo la red ferroviaria. Por lo tanto : problema de la vivienda sumado al problema de la falta de suelo y la necesidad de espacios públicos de calidad, nos llevaron a la conclusión de la necesidad de aprovechar todos esos factores y mejorar el sitio pero no solo a escala barrial, sino también convertirlo en una nueva centralidad de índole pública.



RED FERROVIARIA

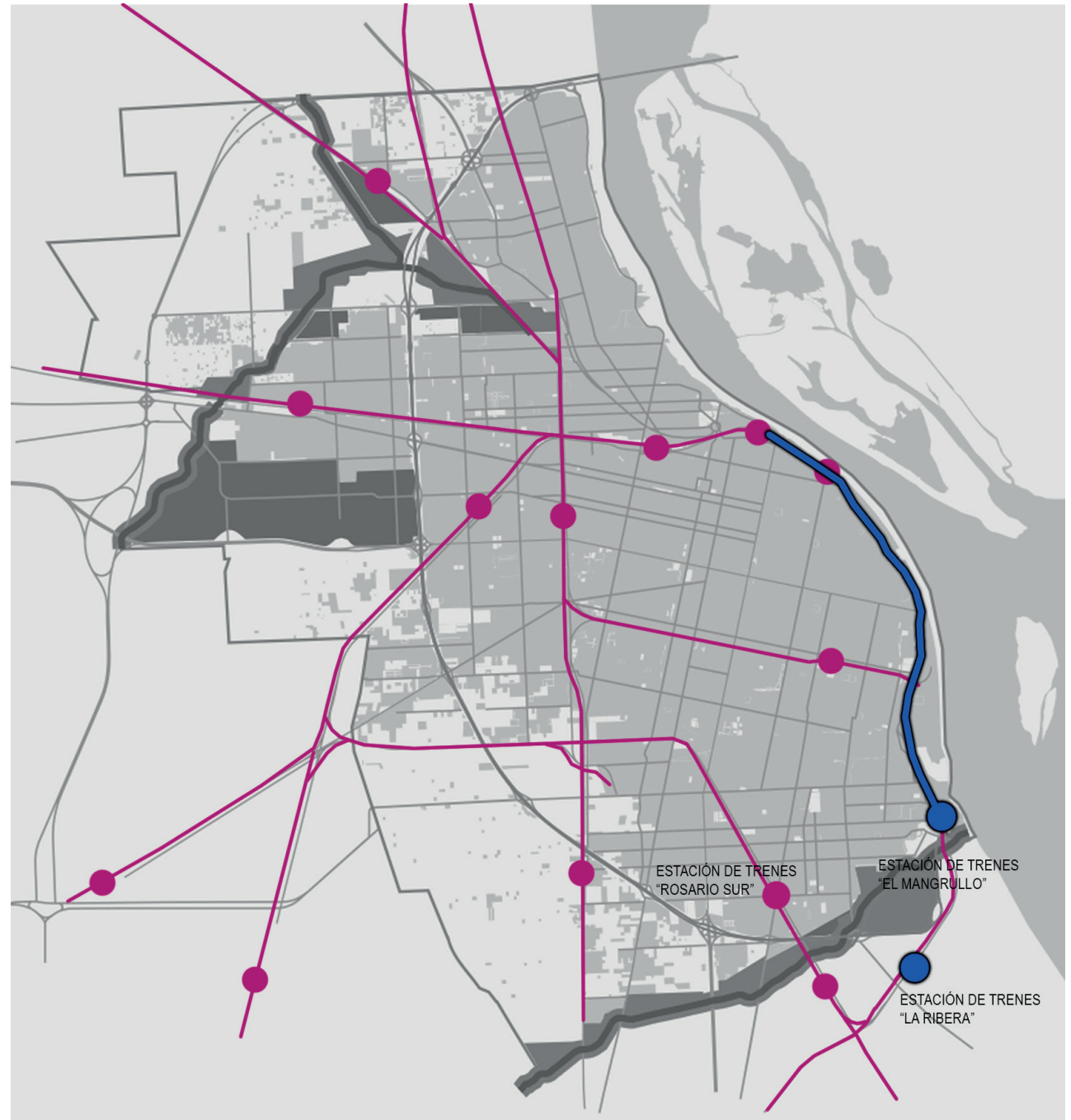
SITUACION ACTUAL

El PIM propone la implementación para el mediano y largo plazo de una red metropolitana de transporte sobre rieles, recuperando las infraestructuras ferroviarias existentes y para el corto-mediano plazo, la reactivación de los servicios ferroviarios de pasajeros para los corredores Oeste y Sudoeste utilizando la infraestructura ferroviaria existente.



PROPUESTA

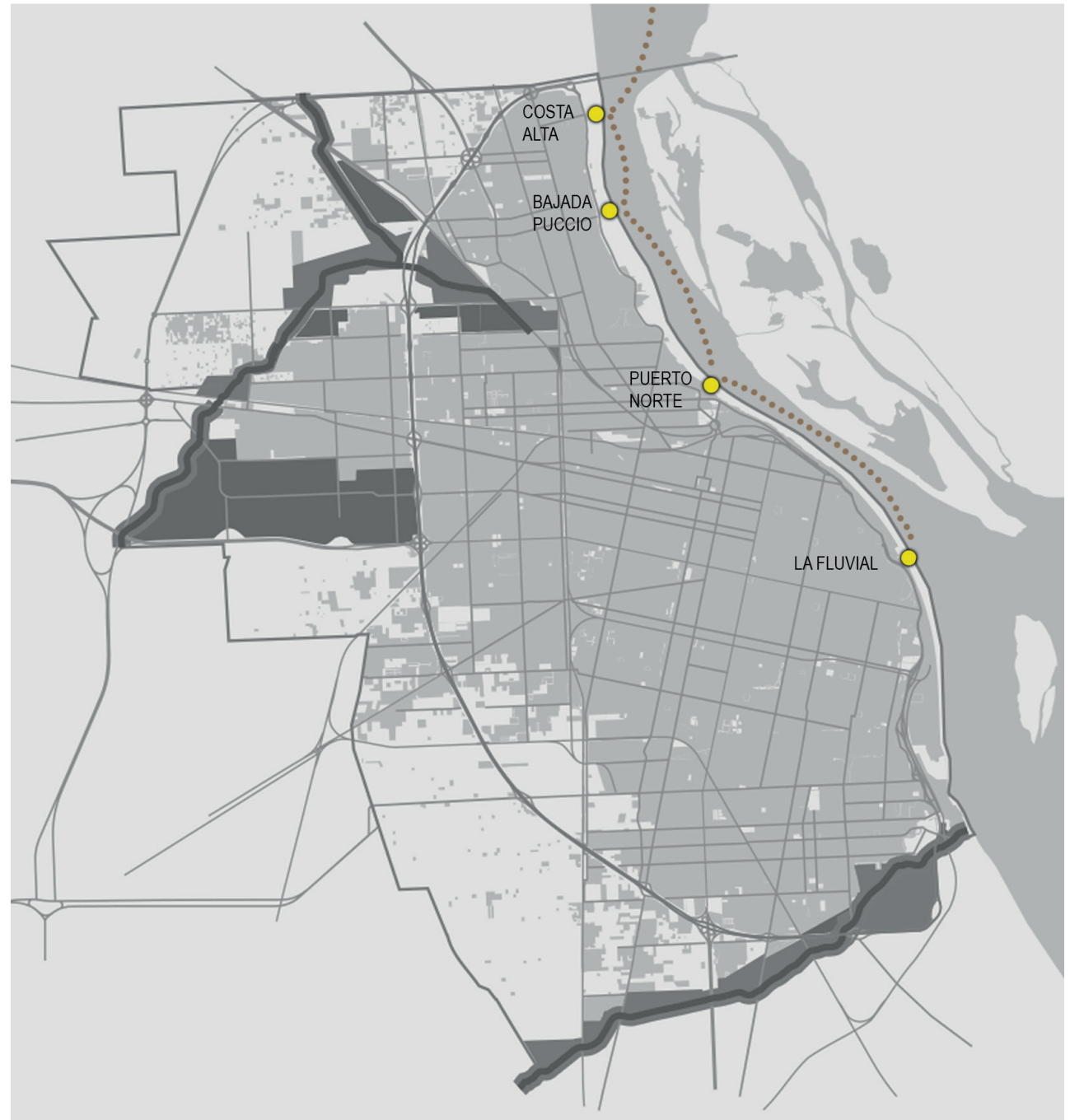
Nuestra propuesta es seguir con los lineamientos mencionados e incorporar una estación de trenes en el Mangrullo, aprovechando el trazado existente y extendiéndolo para conectarlo con la red y el resto de la ciudad.



RED FLUVIAL

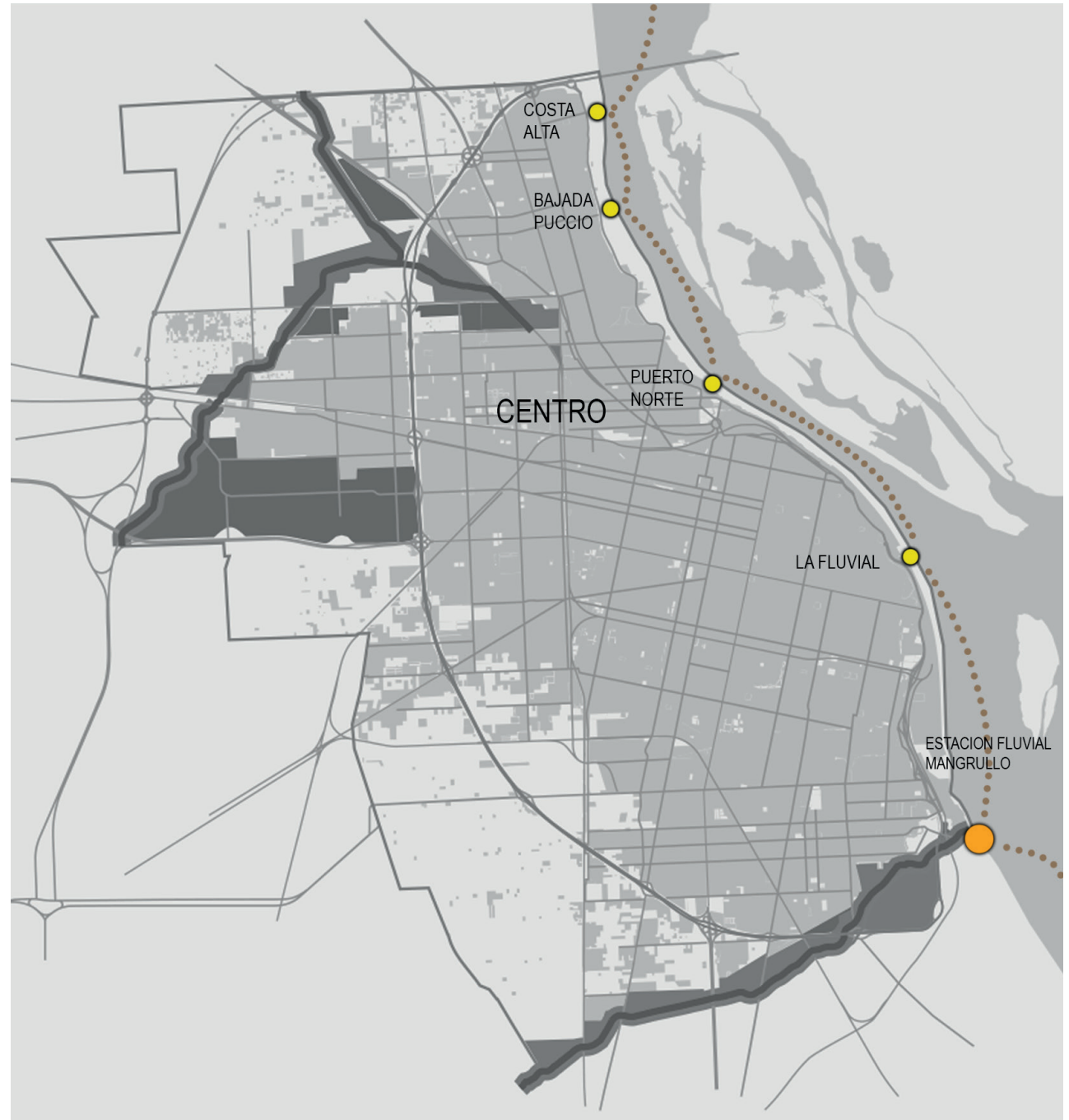
SITUACION ACTUAL

Dentro de los lineamientos del Plan integral de movilidad se encuentra la posibilidad de desarrollar un sistema de transporte fluvial de pasajeros a partir del reconocimiento de la potencialidad que tiene el río Paraná como eje de movilidad fluvial metropolitana; y de la factibilidad de incorporar equipamientos sobre la ribera.



PROPUESTA

El Mangrullo es el único punto de conexión con el río de todo el sur de la ciudad, tiene cercanía a Bañeros como la isla Vladimir. Sumando las potencialidades mencionadas y siguiendo con los lineamientos del PIM, proponemos una estación fluvial de pasajeros dentro de los terrenos del viejo Swift, como un medio de transporte alternativo para el área metropolitana.



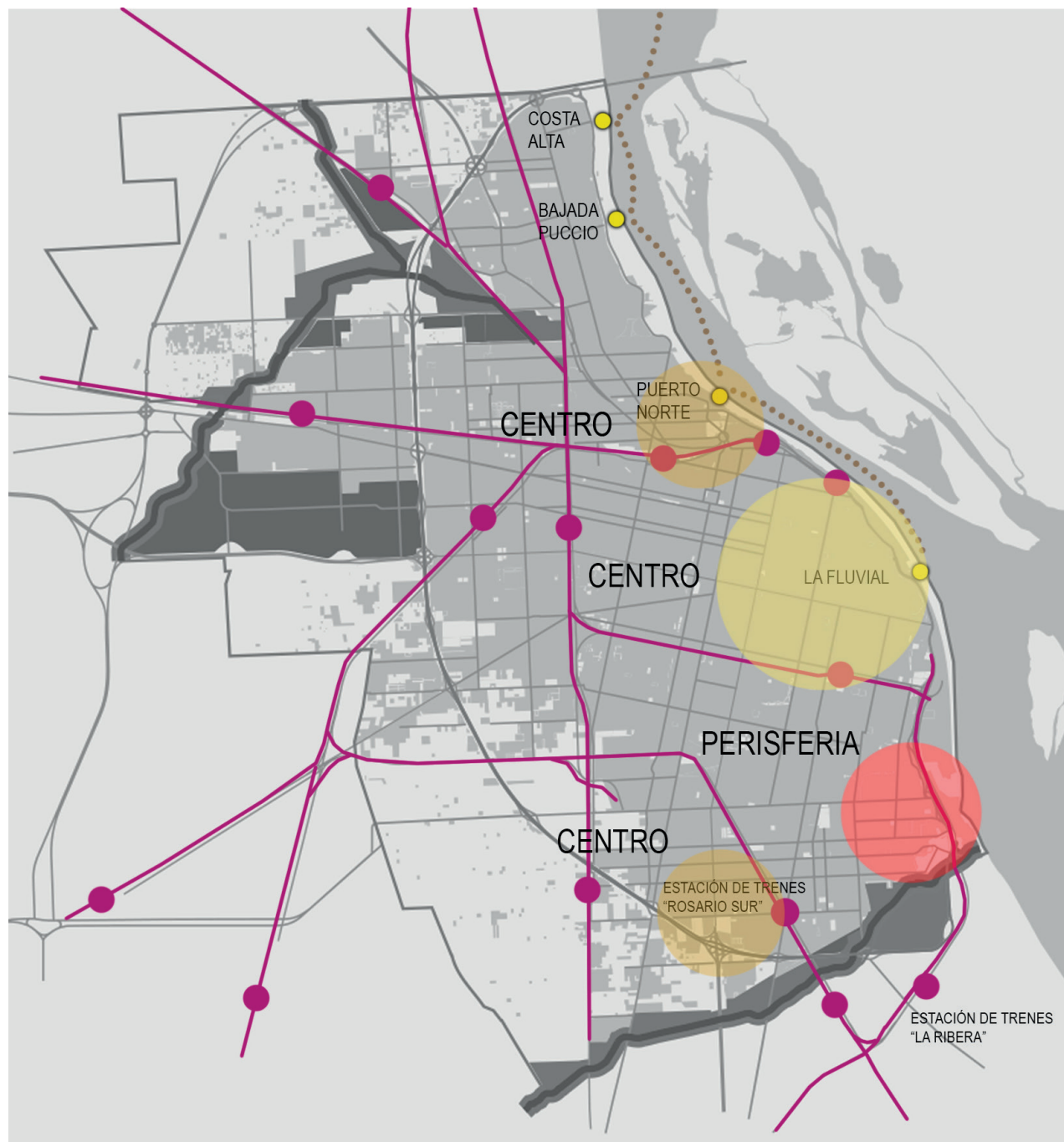
“EL MANGRULLO” COMO NUEVA CENTRALIDAD

SITUACION ACTUAL

Las centralidades están dadas por su conectividad con el resto de la ciudad y por algún tipo de actividad urbana principal ya sea salud, recreación deportiva, teatros, etc. Donde a partir de estas se van generando distintas actividades que van complementando y satisfaciendo la demanda, diversificándose las funciones de un sector en un área de influencia.

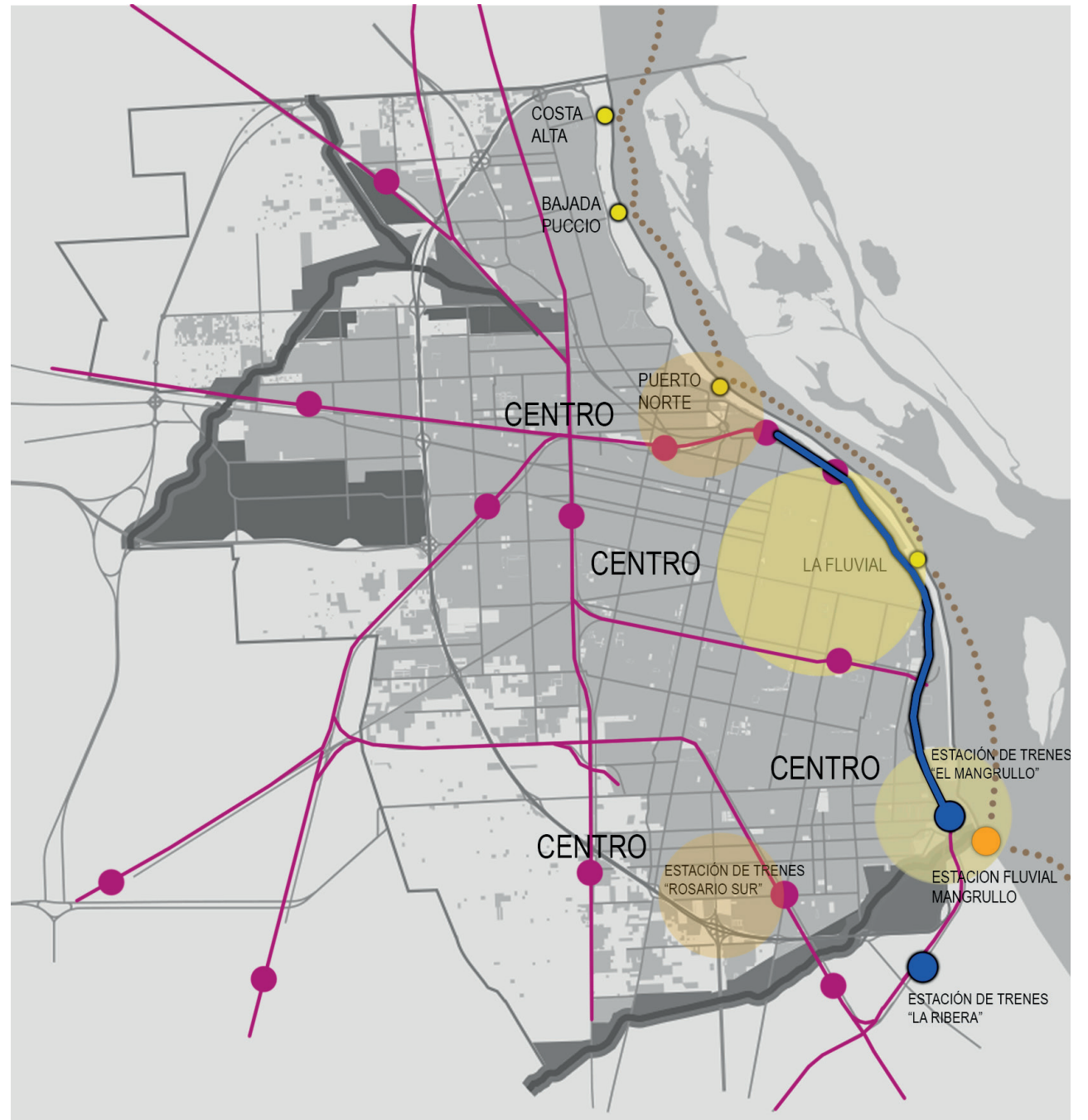
Rosario cuenta hoy con el centro histórico como centralidad pública, y una serie de nuevas centralidades de índole privada, como lo son puerto norte, shoppings o el casino.

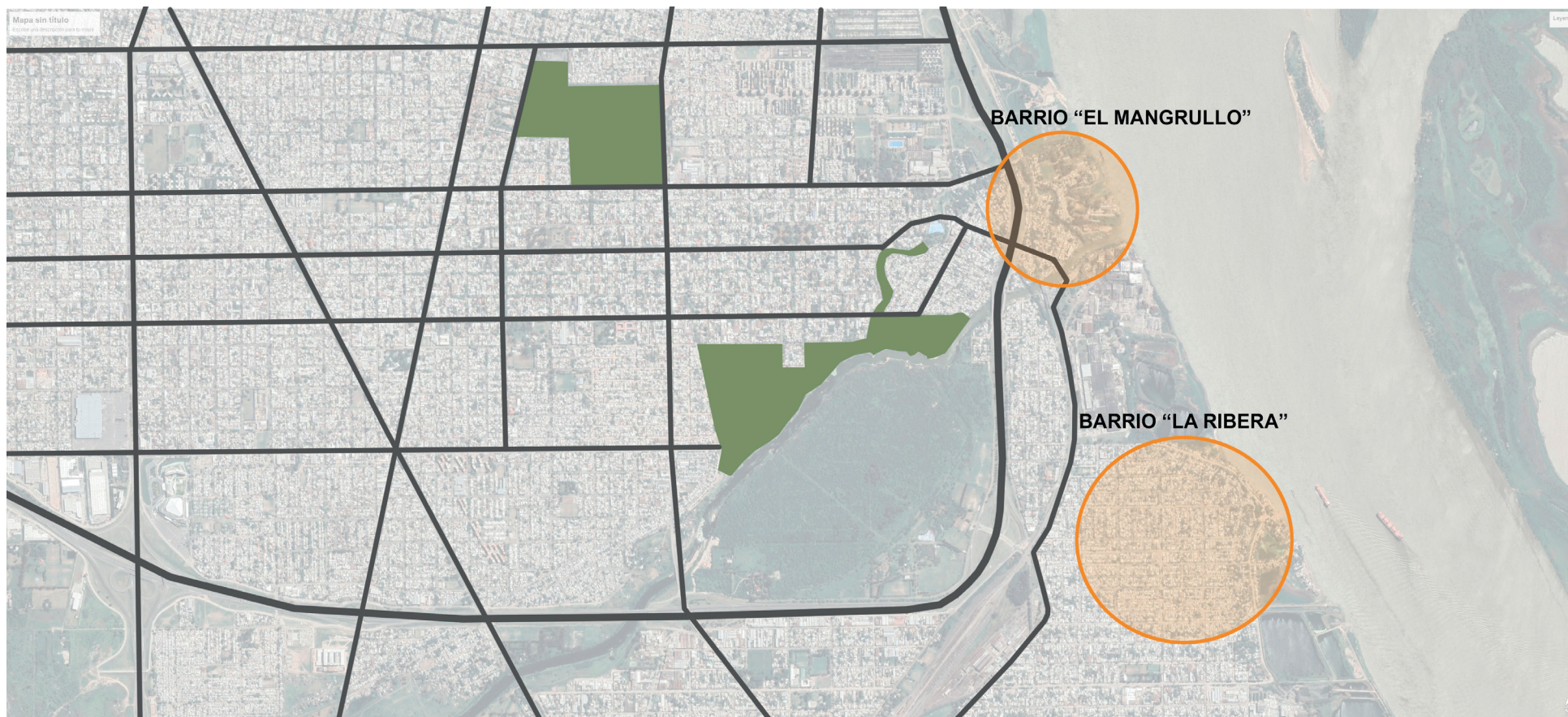
La periferia son los sectores que rodean las centralidades y se encuentran en los límites jurídicos de la ciudad, generalmente carecen de infraestructura y no cuentan con muchas funciones.



PROPUESTA

A partir de las conectividades mencionadas y un nuevo polo de actividades que desarrollaremos más adelante, nos permiten convertir al mangrullo en una nueva centralidad pública, como punto de conexión metropolitano tanto por la gran conectividad vial, ferroviaria y fluvial. Dotando a todo el sur de la ciudad de un nuevo punto de encuentro por su gran accesibilidad, y su reactivación urbana a partir de las nuevas actividades y su gran valor paisajístico.





INTEGRACIÓN MEDIANTE SISTEMA DE PARQUES Y SISTEMA VIAL

SITUACIÓN ACTUAL

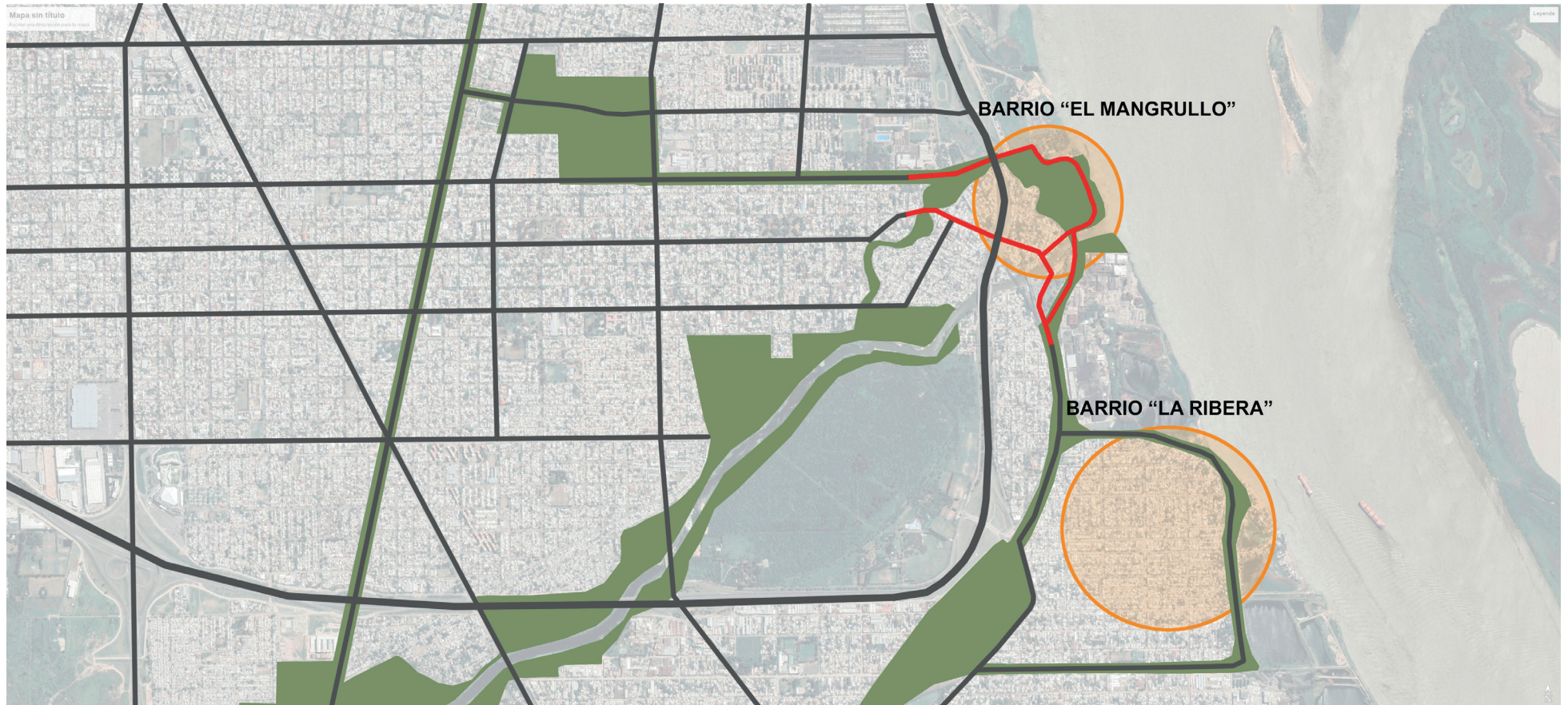
Unas de las razones por las cuales “El Mangrullo” se encuentra tan separado del resto de la ciudad es por su sistema vial, el cual es prácticamente nulo, solo una calle funciona de ingreso y egreso del mismo, la cual cruza el arroyo del brazo seco por un puente que no cuenta con las dimensiones necesarias para vehículos y peatones. Esta condición de

única calle elimina el flujo dejando todo movimiento meramente a los que ingresan por una razón en particular, como vivir allí o quizás para ir a la guardería o el club de pescadores.

En cuanto a los parques, en la actualidad, la zona sureste de Rosario cuenta con el Parque Regional Sur y el parque del Batallón 121 (recientemente inaugurado) como los espacios más importantes de recreación al aire libre, si bien el primero es extenso, se encuentra tan sobre el margen e inconexo

que solo es utilizado por la gente de los alrededores cercanos.

Nuestro barrio, teniendo una fuente paisajística tan importante como su cercanía al río, se encuentra carente de espacios de recreación al aire libre, los espacios que hay no son utilizados de la mejor manera ya que no cuentan ni con equipamientos ni con espacios para niños, ni iluminación y la barranca llega de forma natural sin baranda hasta el río lo cual lo hace hasta peligroso.



PROPUESTA

Viendo el conflicto vial decidimos abrir el sistema de calles. Para esto hacemos un puente que conecta la calle Av del Rosario con la nueva avenida que costea el río y continua su recorrido saliendo a calle La Madrid, de esta forma se genera una circulación corrida conectando el barrio mediante este sistema. En cuanto a los parques continuamos con los

lineamientos de la ciudad de abrir la misma hacia el río, de esta forma proyectamos un parque costero y lo articulamos mediante un sistema de parques que se une con el Parque Regional Sur, el parque del batallón 121, y el sistema de parques del barrio La Ribera en Villa Gobernador Galvez. De modo que los mismos formen un circuito en toda la zona. Esto aumenta el flujo de gente y las posibilidades de paseo ofreciendo variedad en todo su recorrido.

ESCALA N° 2

URBANA

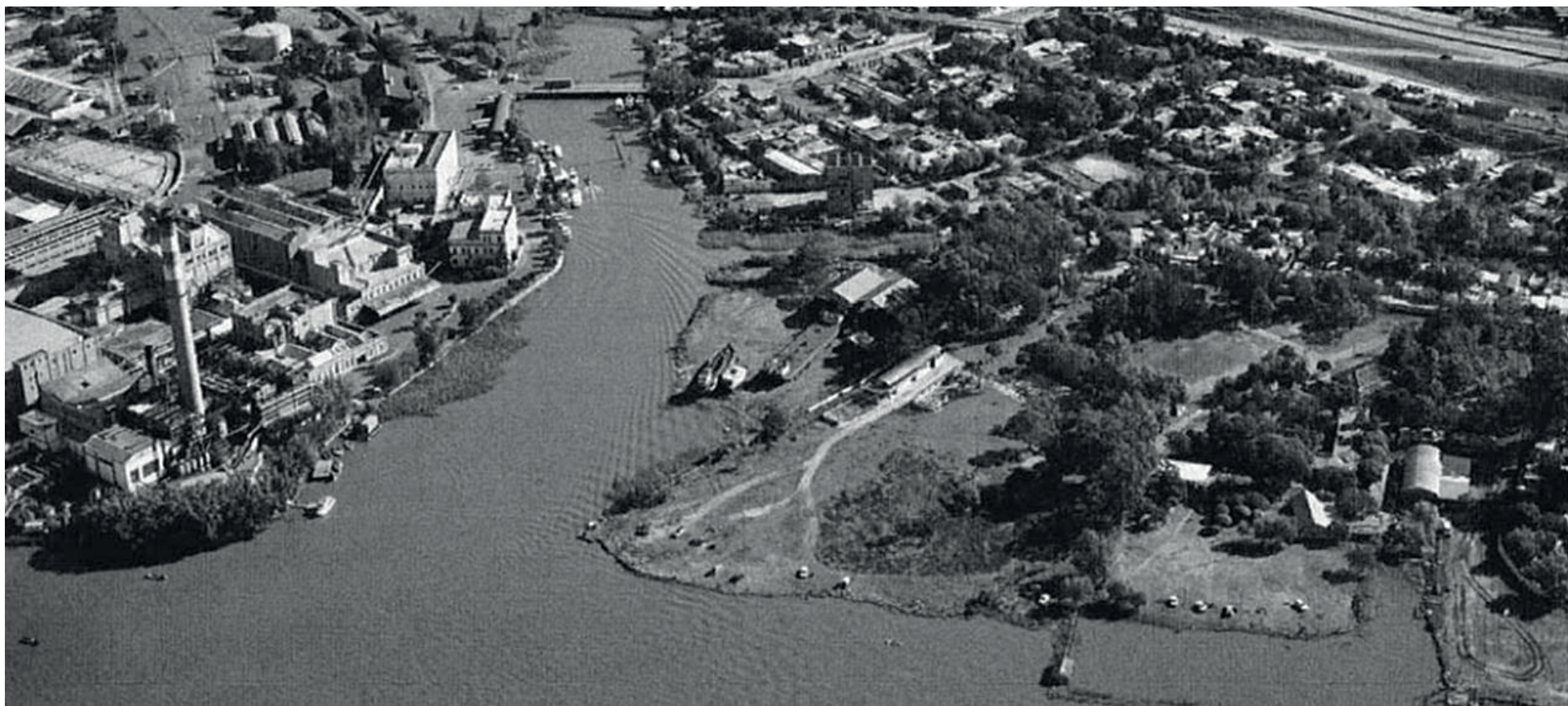
HISTORIA DEL BARRIO

La historia del barrio Saladillo se remonta desde el año 1885, años en los que Manuel Arijon, dueño de esas tierras inaugura baños curativos con aguas del arroyo con el mismo nombre. Era un barrio de recreación frecuentado por las clases mas pudientes que buscaban tranquilidad en las afueras de lo que era hasta entonces el centro de la ciudad. Grandes casonas formaban el frente de la calle que ahora tiene el nombre de Av del Rosario.

Pero todo este lujo encontró su final aproxima-

damente en el año 1924, año en el cual se instala a orillas del río, el frigorífico Swift, el mismo atrajo a muchos trabajadores extranjeros los cuales se empezaron a instalar en las casas mas precarias en la zona, los que menos tenían comenzaron a asentarse en terrenos practicamente sin uso dando lugar a la aparición del barrio "El Mangrullo", un barrio que al crearse de manera casi espontánea no contaba ni cuenta con la infraestructura mínima necesaria para la vida. Al no ser planificado hoy se encuen-

tra casi en el mismo estado que hace 100 años, sin calles, ni servicios, sin desagüe, con problemas de contaminación y sin espacios públicos para la gente que lo habita. Todo esto sin contar que hay mas de 500 familias, la mayoría de ellas, viviendo en casa muy precarias con problemas de todo tipo.



VIVENDA

SITUACIÓN ACTUAL

Tanto en el interior del barrio como en sus alrededores hay actualmente un total de 520 asentamientos irregulares, repartidos entre: "El mangrullo", "los de las vías" y sobre calle la madrid.



UNICO INGRESO AL BARRIO



FALTA DE INFRAESTRUCTURA



ANEGAMIENTO DEL RIO



DEGRADACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO



VIVENDA

CONSOLIDACION EDILICIA

Entre esas 520 se pueden encontrar casas con distintas consolidaciones edilicias. Las de mayor consolidación edilicia son de material, muchas veces incluso revocadas, suelen ser las de mayor antigüedad en el barrio, como se puede ver en la imagen estas se encuentran sobre la calle más histórica "Mangrullo". Las de media consolidación edilicia están en un estado un poco inferior a las recién nombradas pero con condiciones medianamente aceptables de habitabilidad, estas quizás no tienen revoque o tal vez presentan algún problema edilicio, se encuentran un poco más repartidas en todo el barrio. Y las de menor consolidación edilicia son las que se encuentran en peores condiciones, muchas veces son solo de chapas, con problemas de filtraciones, sin aislación de ningún tipo o hasta en situaciones de peligro como encontrarse en cercanía a las vías del ferrocarril.



- ALTA CONSOLIDACION EDILICIA
- MEDIA CONSOLIDACION EDILICIA
- BAJA CONSOLIDACION EDILICIA

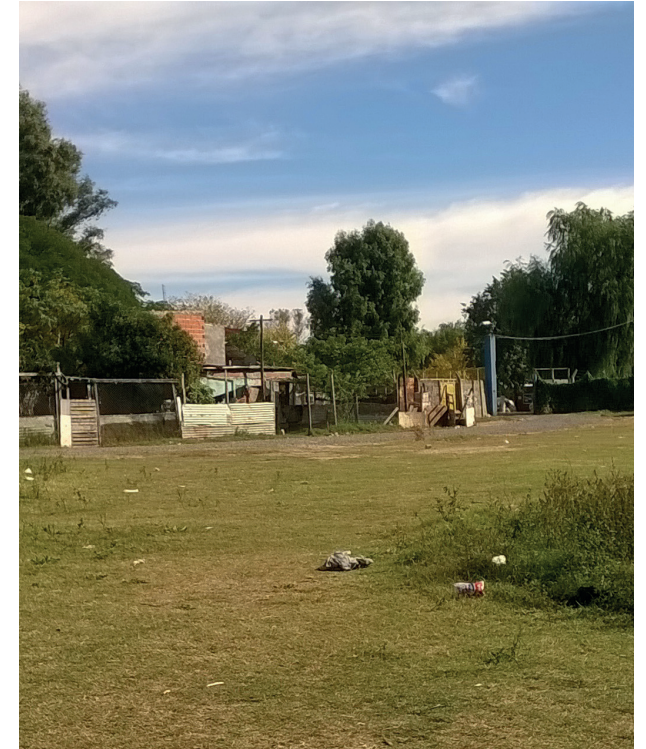




ALTA CONSOLIDACION EDILICIA



MEDIA CONSOLIDACION EDILICIA

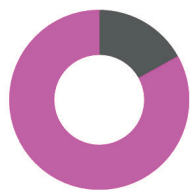


BAJA CONSOLIDACION EDILICIA

VIVENDA

VIVIENDAS A REUBICAR

De ese total de 520 viviendas en estado de irregularidad se van a reubicar 405, la mayoría por estar en malas condiciones edilicias o en situaciones de peligro como lugares contaminados, o cercanos a peligros como vías de alta velocidad. y 115 van a permanecer mediante un programa de esponjamiento y titularización otorgándoles el derecho legal sobre su tierra.



■ VIVENDA QUE PERMANECEN

■ VIVIENDAS A REUBICAR



SANEAMIENTO

Uno de los principales motivos de contaminación del barrio es el estancamiento del brazo seco, al haber perdido el flujo de agua que provenía del arroyo saladillo se comenzó a generar en el mismo un proceso de contaminación, esto significa un gran problema ya que además de estar en contacto directo con la gente, los pescadores lo utilizan como guardería pública para sus embarcaciones. Sumado a que hoy día recibe las aguas negras del barrio intensifica los problemas de contaminación, atrayendo enfermedades y plagas de todo tipo.

Para hacerle frente a este conflicto proyectamos una canalización del arroyo que va desde el tramo que ingresa al barrio hasta el río Paraná. Recuperando el movimiento del agua, la cual se encarga de limpiar la nombrada contaminación, recuperando así el atractivo natural que alguna vez tuvo, tanto para la gente del barrio y sus pescadores como para el resto de la gente de la zona.



REUBICACIÓN DE LOS PRIVADOS SITUACIÓN ACTUAL

	GUARDERÍA 13100	M2
	ENAPRO 6500	M2
	ASTILLERO 12800	M2



PROPUESTA

Para liberar el sector decidimos reubicar a los privados mediante un convenio en el cual se les entregan terrenos en la misma zona con salida al río y con mayor superficie.

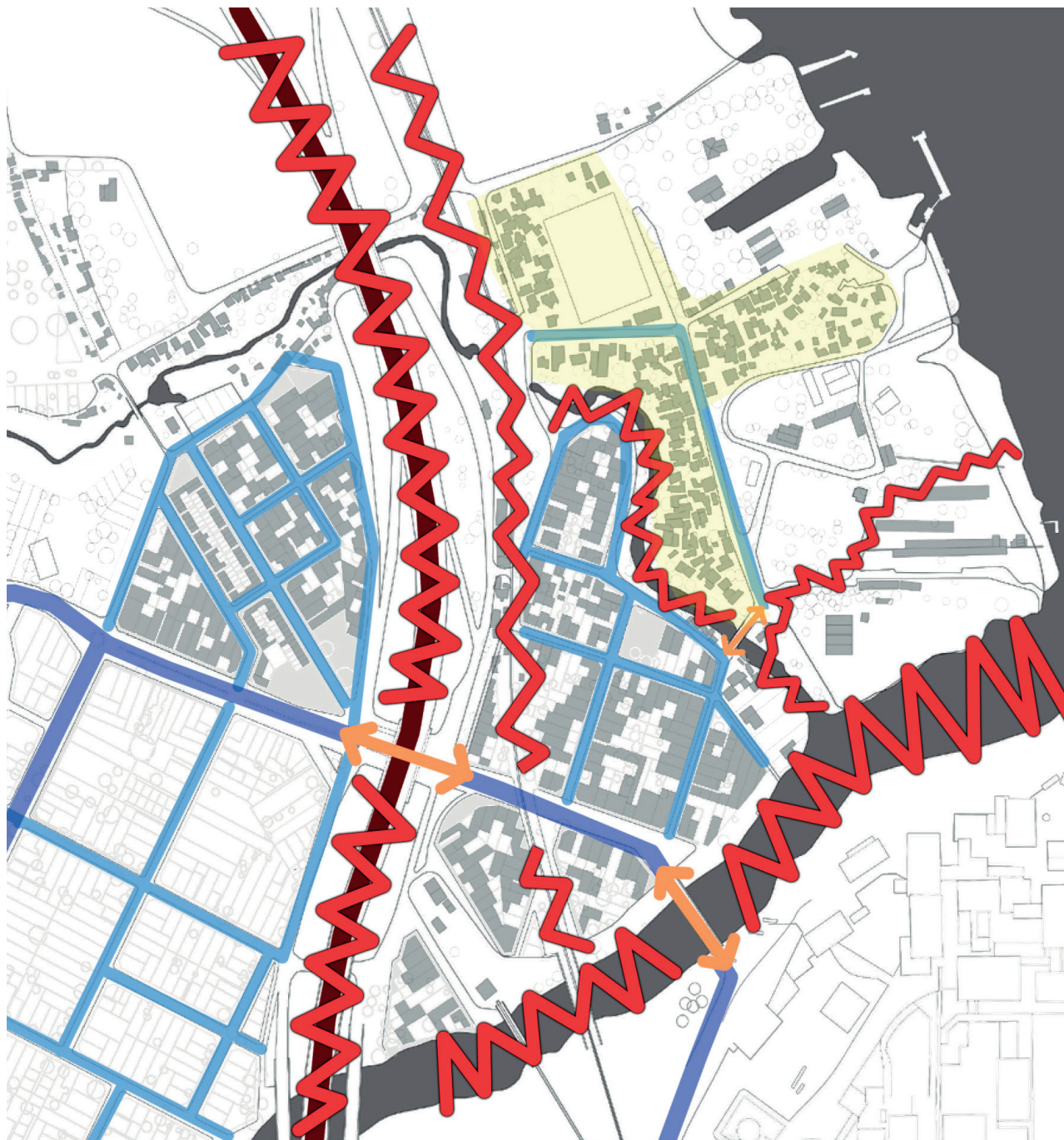
	GUARDERÍA 17400	M2
	ENAPRO 8200	M2
	ASTILLERO 16100	M2



VÍNCULOS

SITUACIÓN ACTUAL

Mediante esta gráfica se puede observar como Avenida circunvalación, las vías del ferrocarril y los arroyos funcionan como barreras dejando al barrio totalmente aislado.



PROPUESTA

Razón por la cual se decide intervenir en 3 puntos clave y realizar una costura hacia el resto de la ciudad, como también hacia Villa Gobernador Galvez.



MARCO TEÓRICO

JAN GEHL

Jan Gehl en su libro "La humanización del espacio urbano" describe 3 tipos de actividades:

- Las necesarias: Son las que tienen que ver con las obligaciones y la rutina.

- Las opcionales: Son aquellas que existe el deseo de hacerla y dependen de factores externos.

- Las sociales: Son todas las que dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos. Son una consecuencia del encuentro entre las otras 2 actividades.

Estas actividades dependen de la calidad del espacio urbano.

Cuando la calidad de los espacios exteriores son buenas, no solo las actividades necesarias se prolongan, sino que empiezan a surgir otros tipos de actividades optativas que invita a que la gente se detenga, se siente, juegue, etc. Este tipo de vida social está comprobado que genera mas movimiento de actividades, ya que la gente se siente atraída por la gente.

La calidad del espacio urbano no solo depende del número del tráfico vehicular con respecto al espacio peatonal, sino también a la escala del mismo, ya que los sentidos son limitados y solo pueden percibir una parte del espacio. La vista por ejemplo solo puede captar la espacialidad inmediata y solo hasta PB.

Cuando caminamos percibimos a una persona que viene de frente, el proceso de reconocimiento es progresivo a la distancia y al modo en que procesamos la información, cuando algo pasa muy rápido es difícil que nuestros sentidos puedan captarlo de manera correcta. Es por eso que la ciudad del automóvil y la ciudad del peatón tienen distintas dimensiones.

La propuesta de este estudio es fomentar el contacto entre las personas con una serie aspectos que combinados entre si dan distintos resultados



MARCO TEÓRICO

TEAM X

En un período en que los postulados de racionalidad, funcionalismo y estandarización promovidos por los CIAM dominaban el panorama arquitectónico internacional, fueron ellos los primeros en alzar la voz con contundencia reclamando un cambio de actitud: si la obra arquitectónica pretende responder adecuadamente a las necesidades y aspiraciones de sus usuarios, parece lógico que, en primer lugar, se atienda a los rasgos distintivos de éstos.

El rasgo fundamental de esta línea de pensamiento se basa no sólo en la mayor importancia que se le otorga a las necesidades individuales sobre las colectivas, sino a la consideración del usuario tipo como un hombre real, alejado del modelo moderno idealizado y 'tipificado'. En arquitectura, esto se traducirá en un especial interés por la componente estructural y constructiva del proyecto, por las circulaciones, y por los espacios públicos como ámbitos de relación y socialización.

Por otro lado son ellos quienes contribuyen a sustituir la concepción segregada de las funciones urbanas, por una concepción integradora, desplazando el interés urbanístico hacia los lugares y los modos en los que las relaciones sociales se producen.



EQUIPAMIENTOS

SITUACIÓN ACTUAL

Actualmente el mangrullo cuenta con una copa de leche, talleres y un centro de salud utilizados por el barrio y gente de los alrededores, funcionando de manera aislada por la falta de conectividad.



PROPUESTA

Decidimos dotar al barrio con distintos tipos de equipamientos de distintas funciones para lograr una activación urbana del sector, sumando la calidad de los espacios públicos buscamos reproducir los distintos tipos de actividades mencionadas por Jan Gehl para generar una vida social activa.

Entre los equipamientos se encuentran: Centro de salud, centro cívico, estación de trenes, copa de leche, escuela, talleres, bares, estación fluvial, centro cultural, comercio, etc..



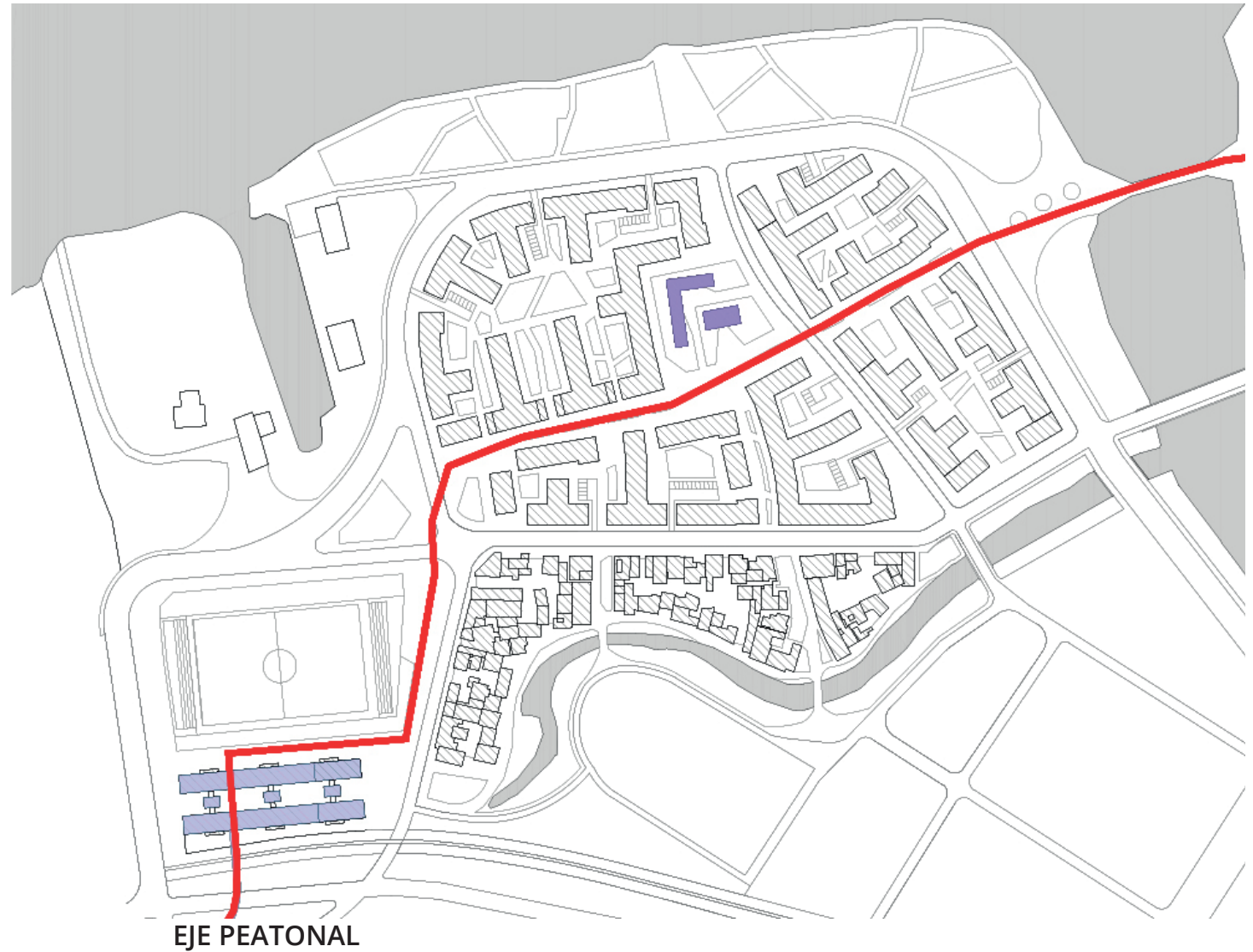
MASTERPLAN

TEJIDO
URBANO-HABITACIONAL
NUEVO

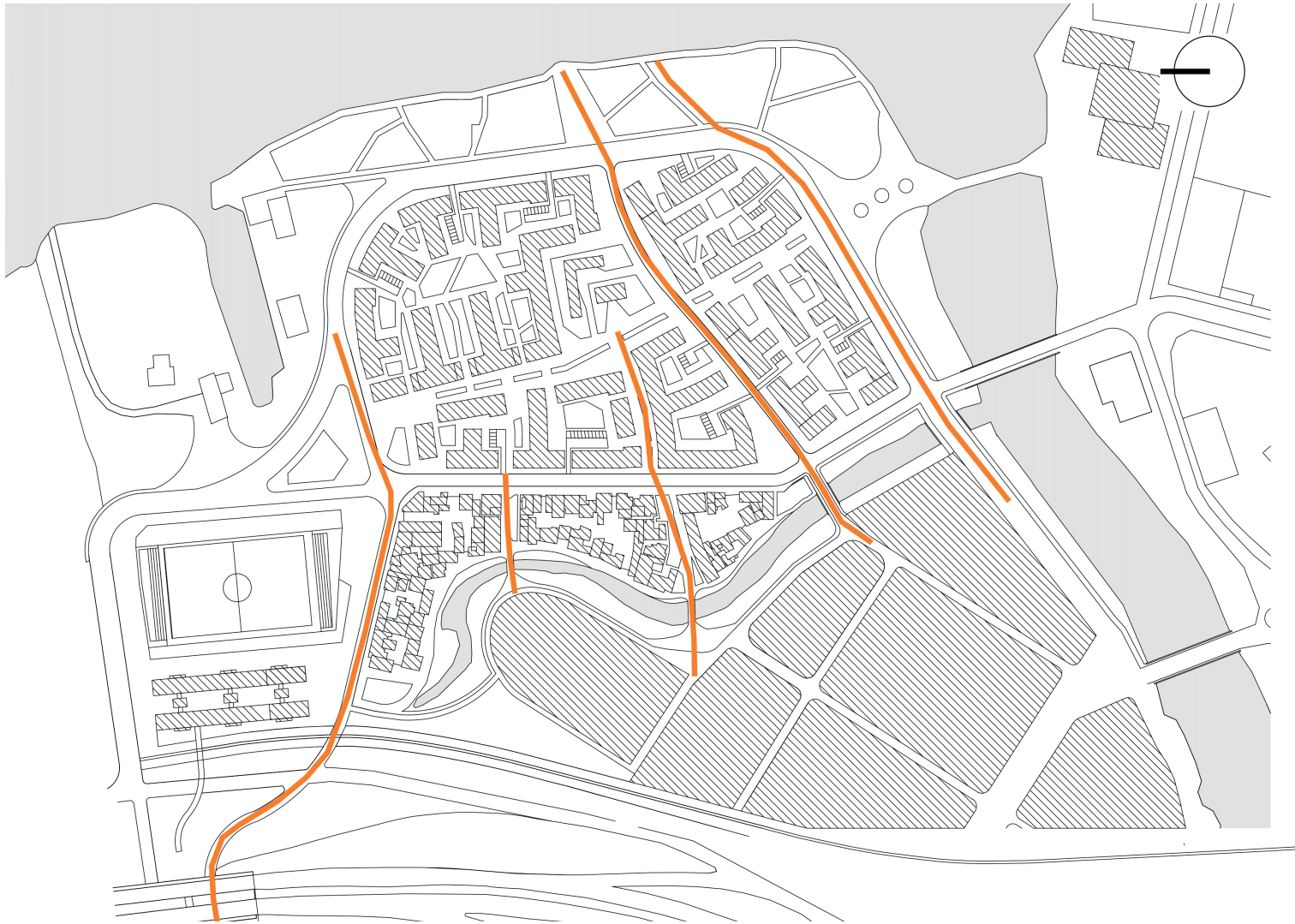
TEJIDO DE VILLA
EXISTENTE

EDIFICIO BISAGRA





Se plantea un eje peatonal como unión de los distintos equipamientos del barrio quedando en relación con el sistema de parques planteados dentro de la escala metropolitana. Estos equipamiento le darán una activación urbana al barrio



ATRAVESAMIENTO TRANSVERSAL

Notamos también el problema de comunicación entre el barrio mangrullo y su barrio adyacente justamente por el problema de única calle de ingreso al mismo, por esta razón unimos estos 2 sectores.

Con dos tipo de intervenciones, los 2 ejes a la derecha son conexiones vehiculares para mejor ingreso y flujo entre las zonas, y los restantes son conexiones peatonales, para estas ultimas se realizan

puentes por encima del arroyo del brazo seco y se conectan y atraviesan hasta el otro lado, atando el barrio de ingreso, los asentamientos irregulares y la nueva vivienda.



SISTEMA VIAL JERARQUÍA DE CALLES

En este gráfico se puede ver la nueva propuesta del sistema vial, el eje rojo principal es el que se une con Av del Rosario y Lamadrid, son las calles primarias con mayor tamaño de calzada pensadas para

un flujo de alta intensidad, el eje naranja son las calles secundarias, son de funcionamiento del barrio. Y el eje amarillo son las calles peatonales.

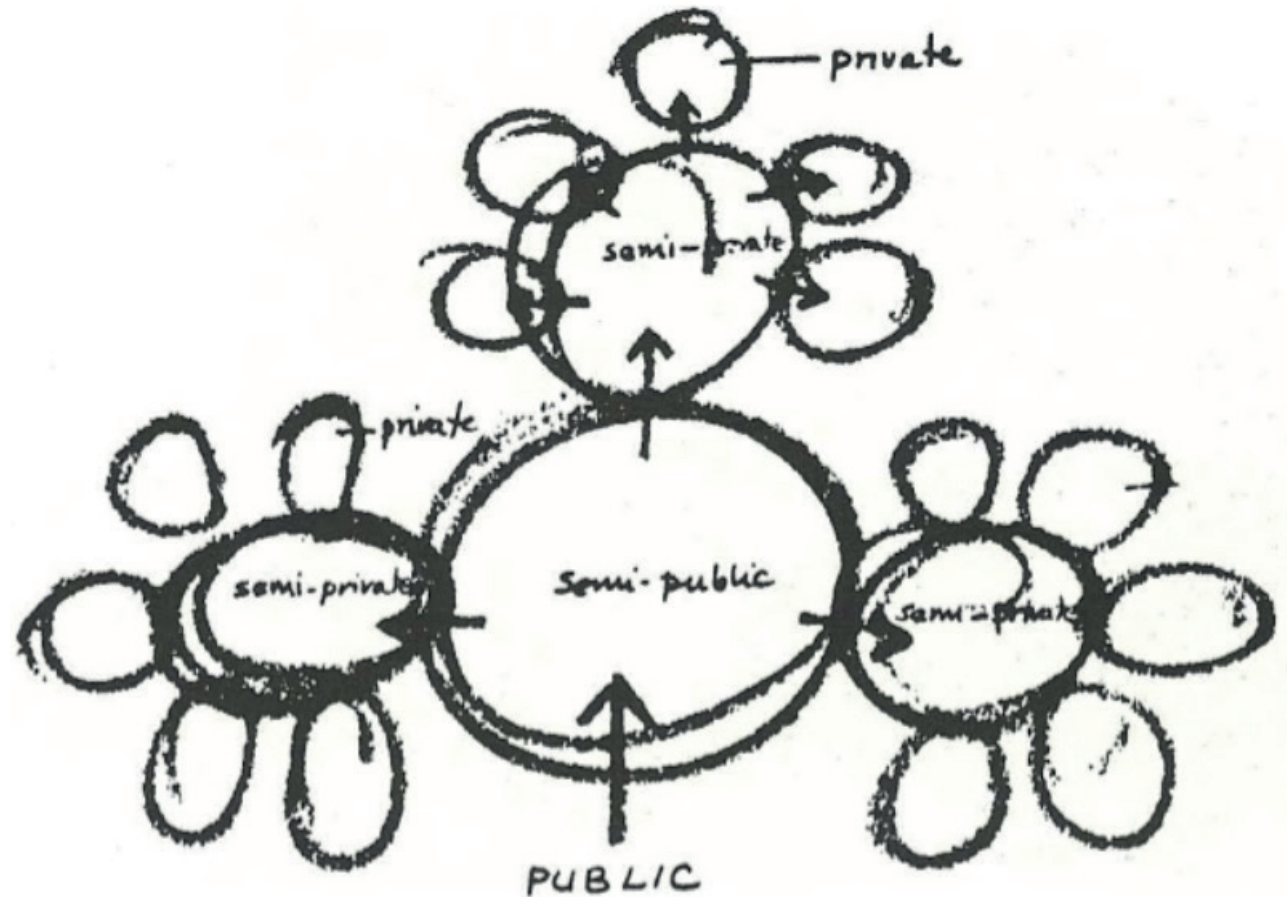
MARCO TEÓRICO

JAN GEHL

Diagrama de una zona residencial organizada jerárquicamente con espacios privados, semiprivados, semipúblicos y públicos.

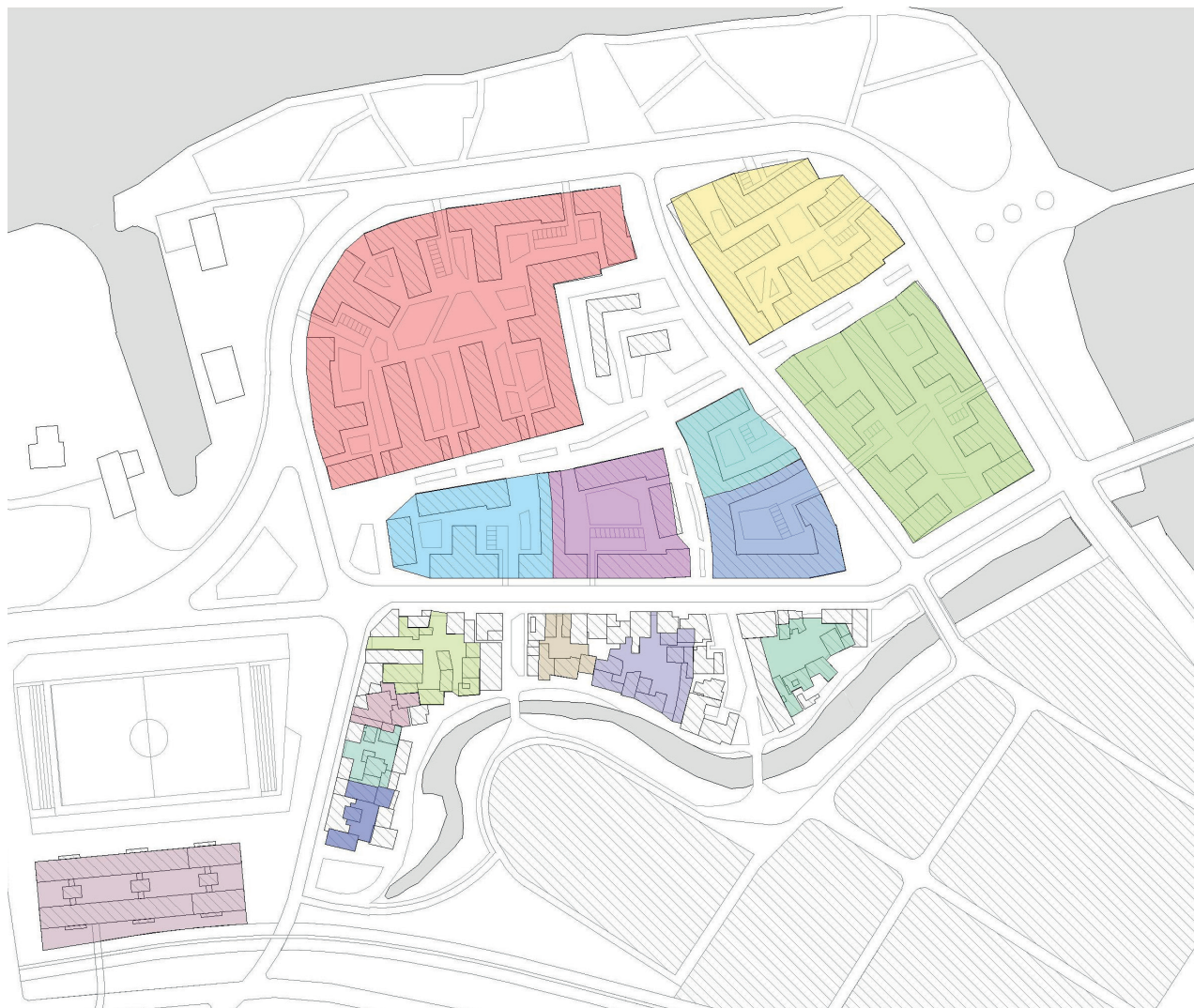
Las distintas jerarquías de transición entre lo público y privado generan un sentido de comunidad entre los habitantes en estos espacios intermedios de reunión, ya que se establece una estructura social y su correspondiente estructura física, desde los espacios privados a los gradualmente más públicos ofreciendo una sensación de mayor seguridad y sentido de pertenencia en las distintas zonas.

Establecer estas zonas hace posible conocer mejor a la gente y el sentido de pertenencia da como resultado una mayor responsabilidad colectiva sobre estos espacios mejorando las relaciones sociales entre los vecinos. La importancia de estas transiciones bien definidas muestran como por ejemplo que los habitantes de estas pequeñas unidades son capaces de organizarse más rápido y eficazmente para montar actividades en grupo y resolver problemas mutuos.



CONJUNTOS HABITACIONALES

Con las lógicas de jerarquías mencionadas anteriormente decidimos proyectar una serie de conjuntos habitacionales, compuestos en un sector por una variedad tipológica que tienen una lógica de ensamble versátil. Por otro lado el esponjamiento de los asentamientos irregulares.



SECTOR TEJIDO VILLA EXISTENTE

El sector está ocupado por viviendas en terrenos privados, razón por la cual los que las habitan están siempre en posición de incertidumbre en cuanto a su posible futuro. Exigen que se les de la propiedad de esos terrenos que ya ocupan hace casi cien años.



PROPUESTA

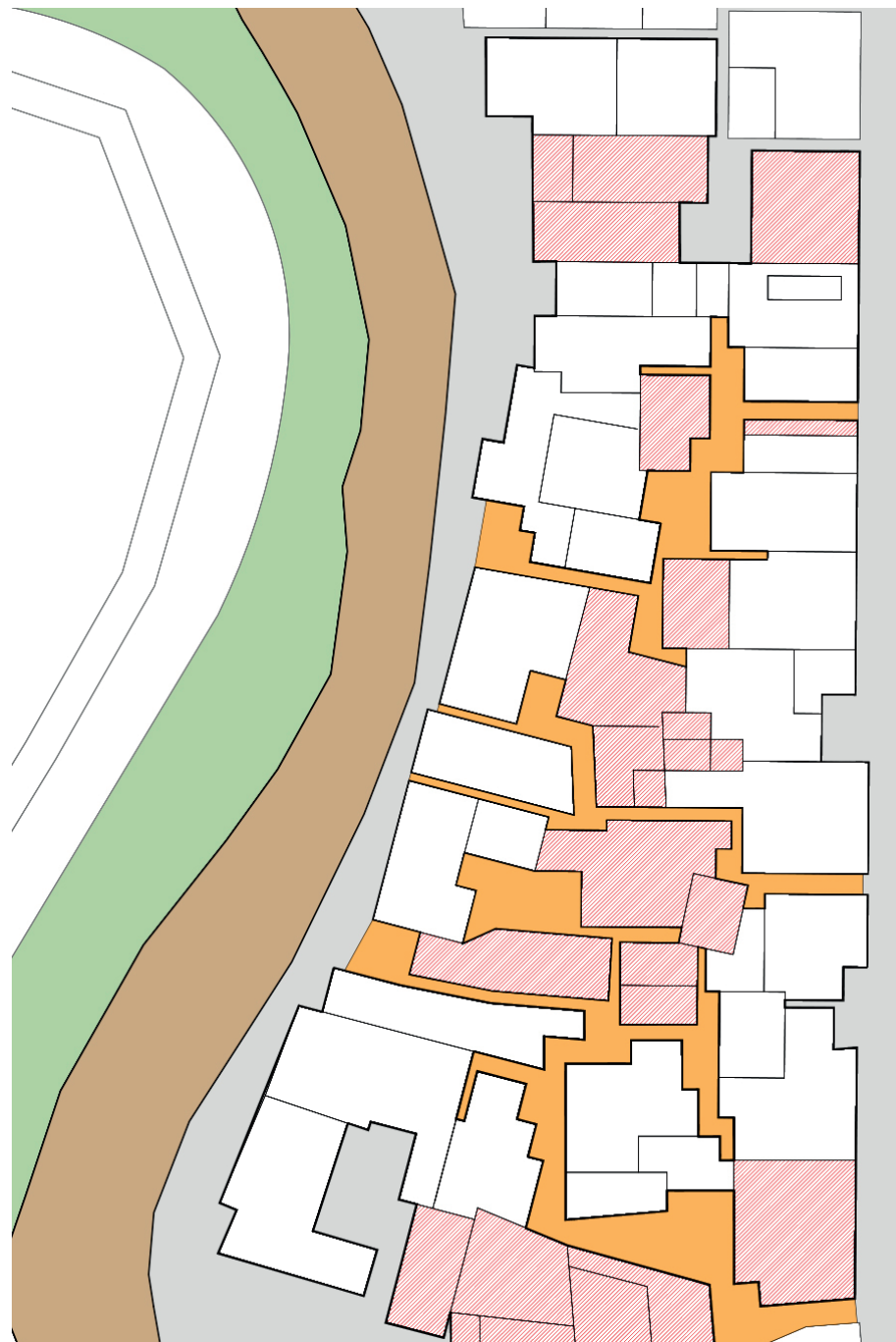
A raíz de dicha problemática planteamos como solución realizar un loteo de este sector, de ese modo se les entrega el título de propiedad privada a los frentistas y se agrupan en la parte interior 7 ph con un total de 72 viviendas. Otorgándoles el derecho legal de titularización a las familias de dicho fragmento.

43 LOTES
72 VIVIENDAS EN 7 PH
115 TOTAL



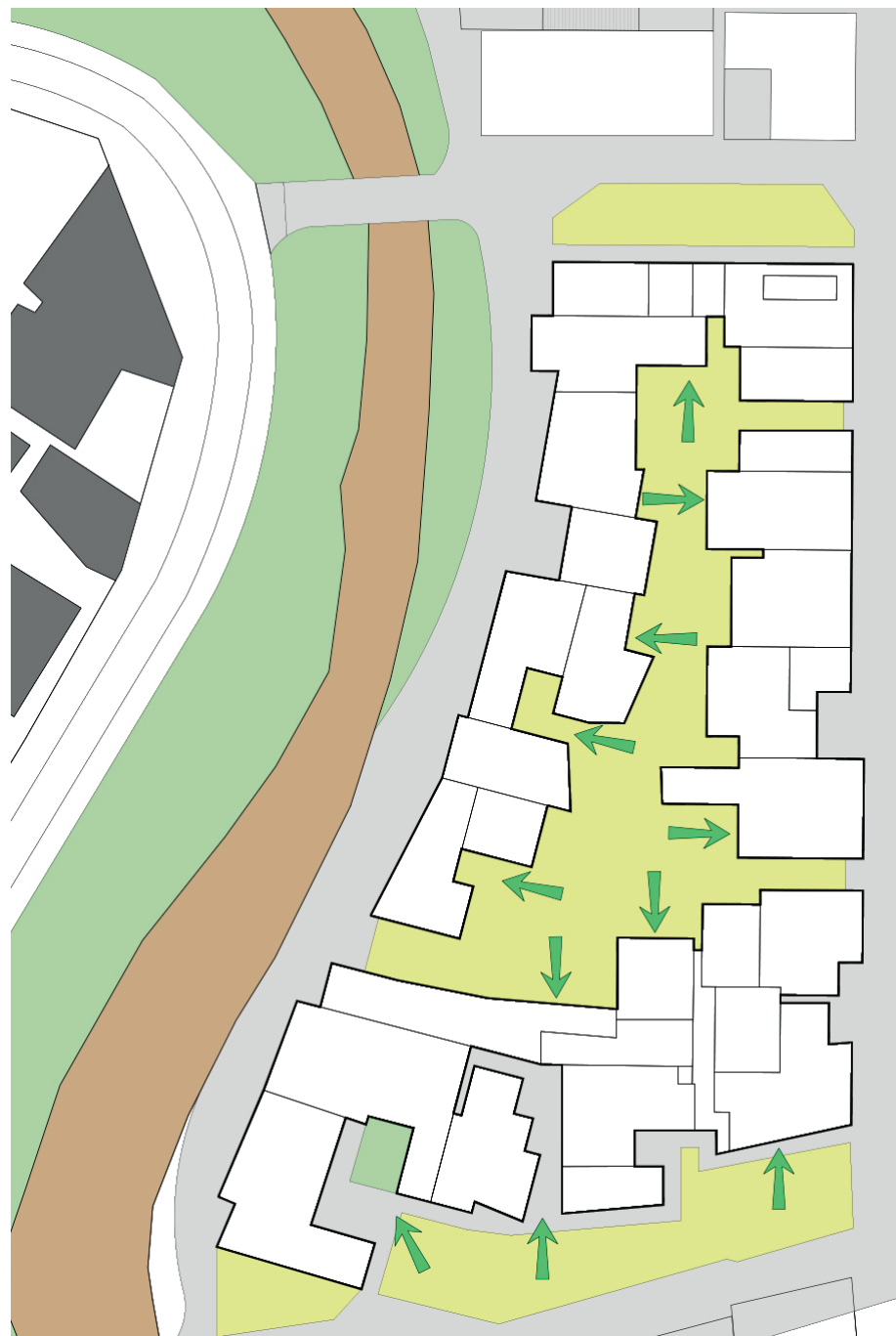
SITUACIÓN ACTUAL

El sector a intervenir se encuentra actualmente en condiciones inhumanas, la necesidad de terrenos obligó a la gente a hacinarse ocupando prácticamente todo el suelo lo cual elimina tanto la ventilación como la iluminación de las viviendas, no cuentan con espacios al aire libre e incluso algunas se establecen sobre zonas de barranca dejándolas en situaciones de peligro. Optamos por una estrategia de esponjamiento, para eso se van a reubicar las viviendas señaladas en rojo



ESPONJAMIENTO:

En esta imagen podemos ver el resultado de ese proceso de acupuntura. Se libera la zona central otorgándoles ventilación cruzada e iluminación a las viviendas que permanecen.

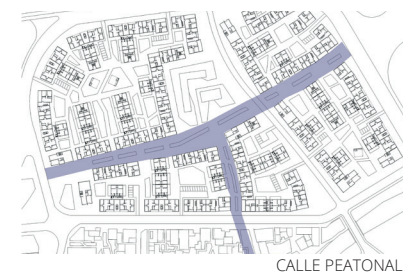


SECTOR TEJIDO URBANO-HABITACIONAL NUEVO



ESCALAS DE TRANSICIÓN BARRIO MANGRULLO

Esquema que muestra las distintas escalas de transición entre lo público y privado dentro de la propuesta de viviendas, donde el verde más intenso representa lo público y se va degradando a espacios semi públicos y privados.



CALLE PEATONAL



CALLE VEHICULAR



ESPACIOS PUBLICOS



ESPACIOS SEMIPRIVADO

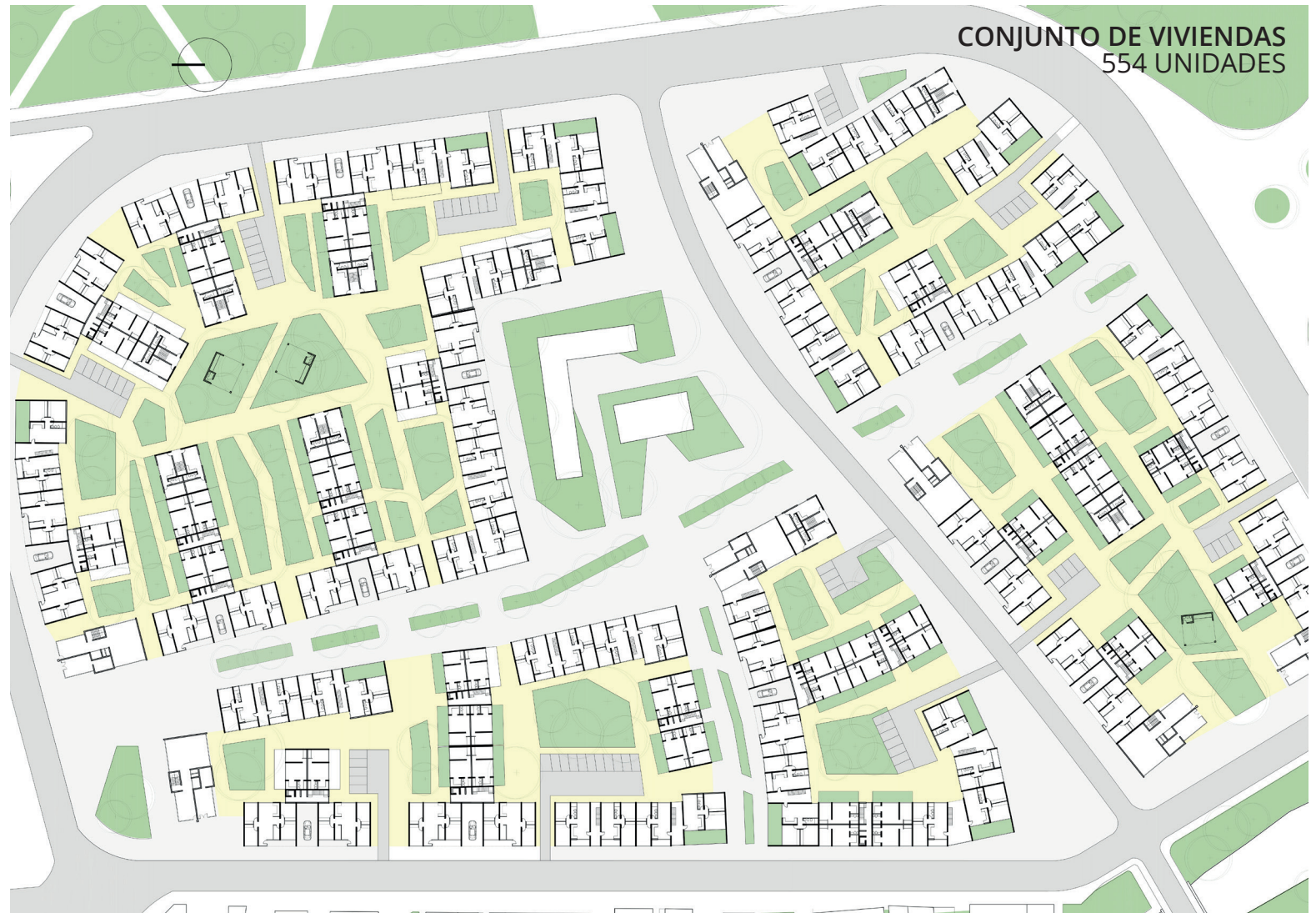


VIVIENDAS

CONFORMACIÓN DEL TEJIDO

El tejido está conformado a partir de dos ejes que lo cruzan, uno peatonal y el otro vehicular. De esta manera se forman 4 manzanas en las cuales se encuentran los distintos grupos habitacionales, cada

conjunto está conformado por viviendas ubicadas alrededor de patios de uso compartido, a su vez los mismos cuentan con un espacio de uso compartido el cual puede utilizarse como espacio cubierto o como local comercial. Como puede verse en el centro de las manzanas se ubica la escuela barrial y los talleres.

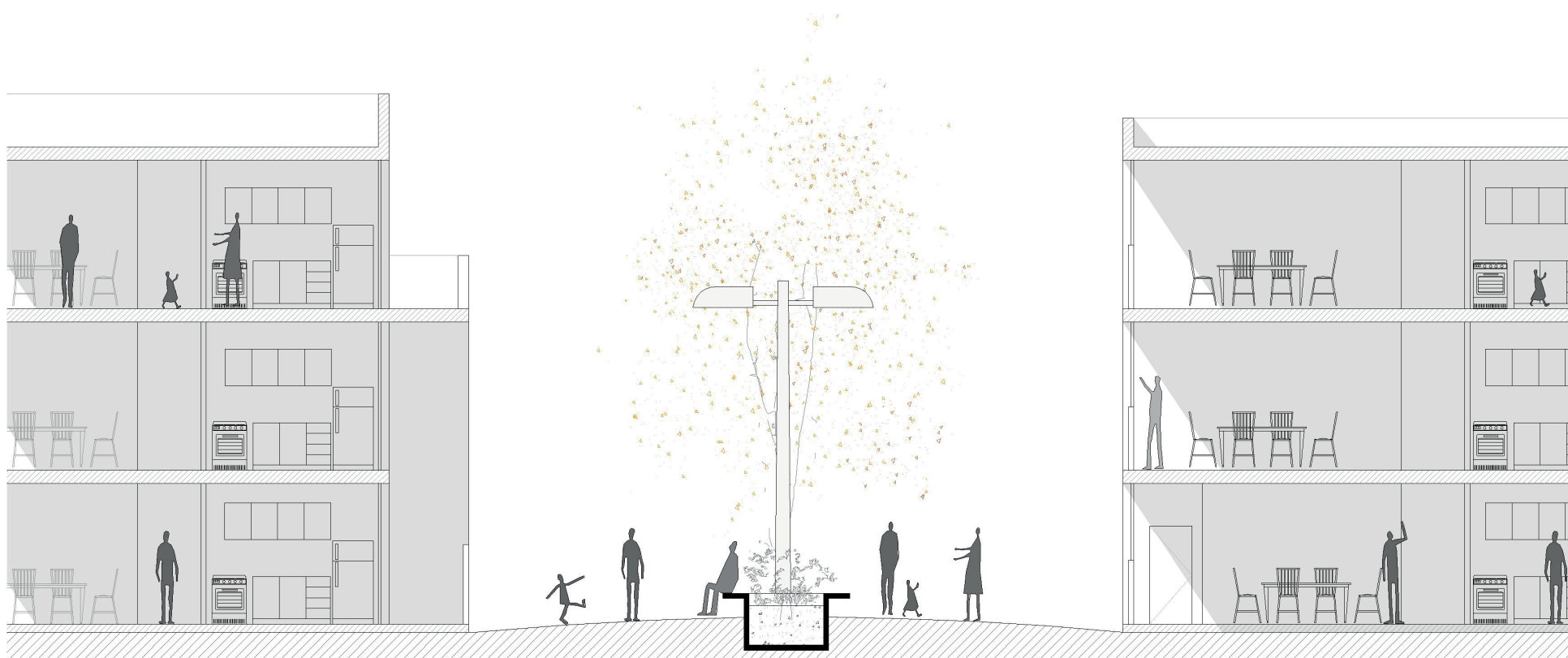


EL TEJIDO

En la resolución del conjunto, vemos como a partir de las 5 tipologías proyectadas se conforma el tejido, la variedad formal ofrece distintas espacialidades a los conjuntos en los cuales algunos cuentan con espacios recreativos de gran tamaño, otros

con equipamientos de uso compartido y otros con estacionamiento, además el conjunto varía su densidad y altura generando un tejido heterogéneo. De esta manera se proyectan un total de 554 viviendas superando el número de viviendas reubicadas.

CORTE EJE PEATONAL





PERSPECTIVA EJE PEATONAL



PERSPECTIVA EJE PEATONAL



PERSPECTIVA FACHADAS

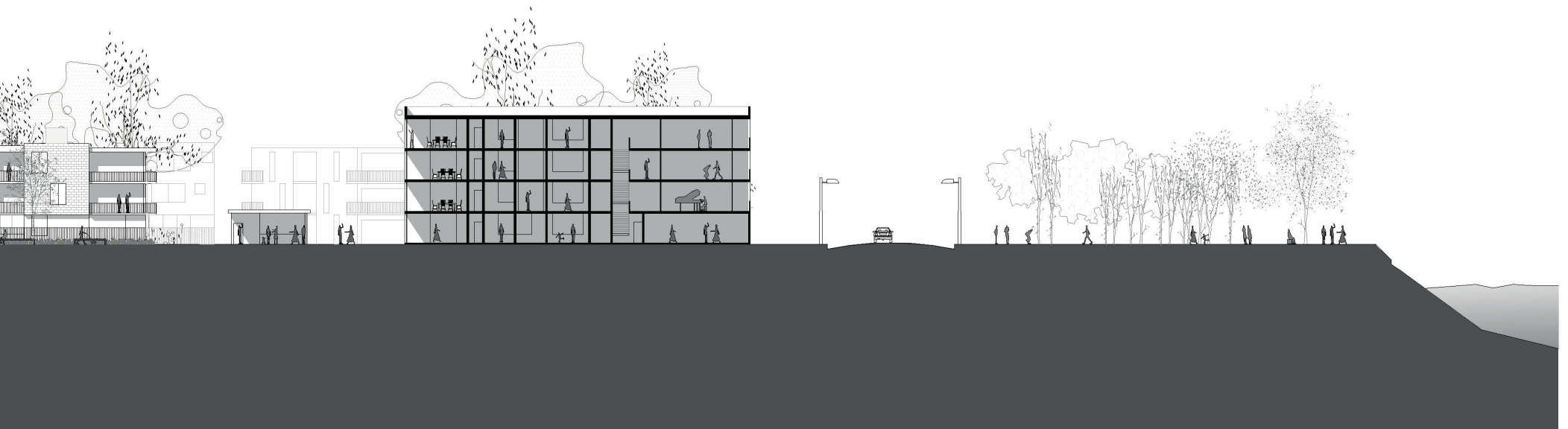
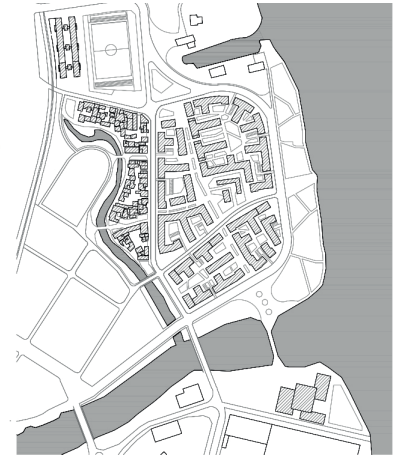
FACHADA VARIEDAD TIPOLOGICA



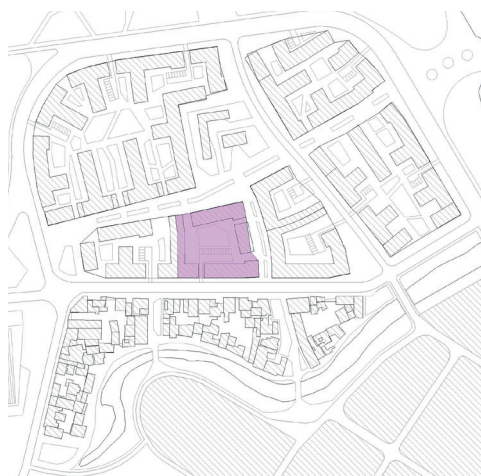


CORTE TRANSVERSAL



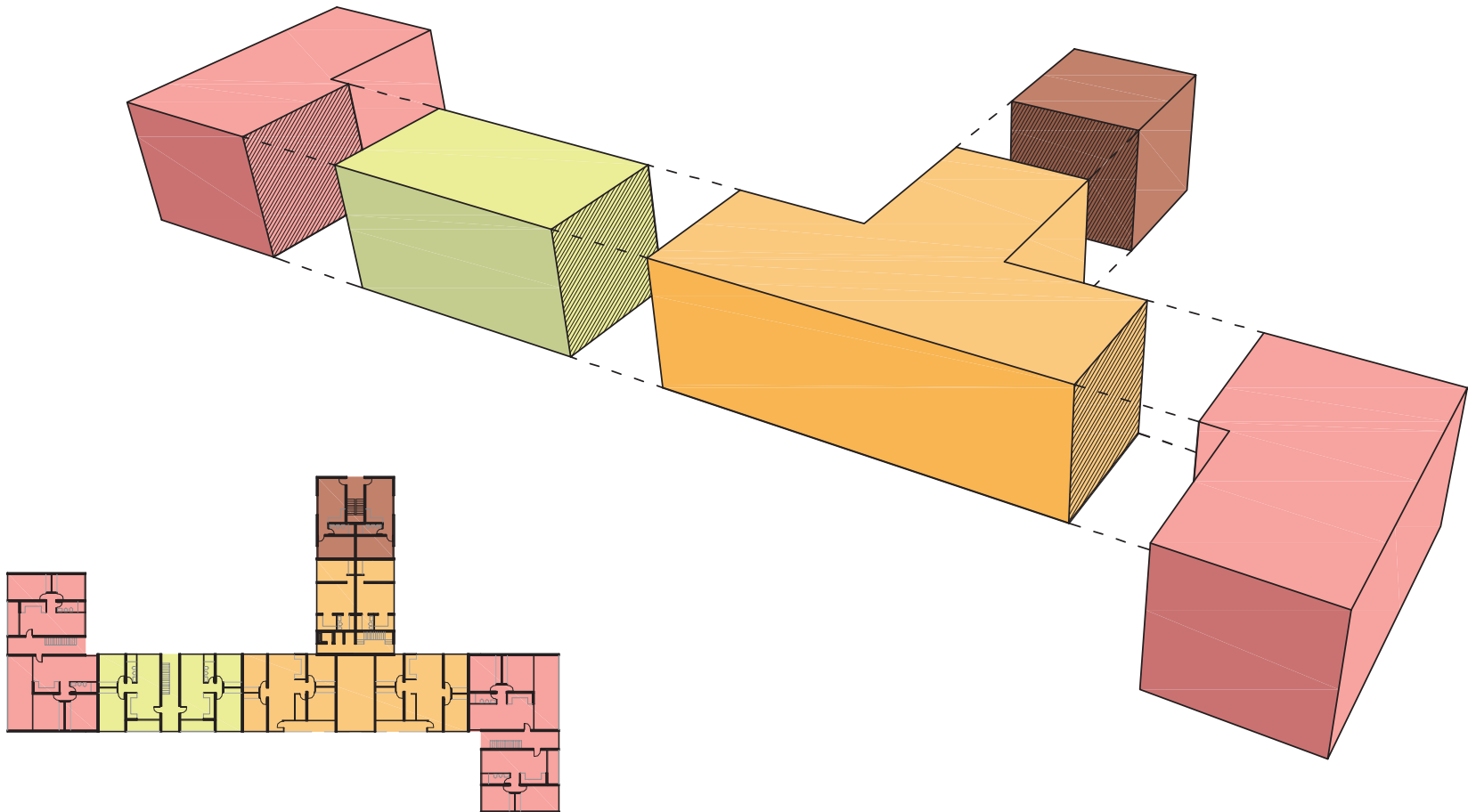


SECTOR CONJUNTO HABITACIONAL



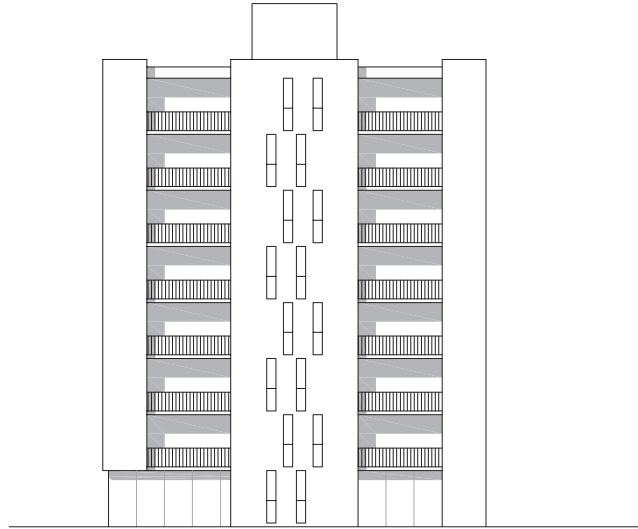
0 2.5 7.5 25







0 1 3 10 M

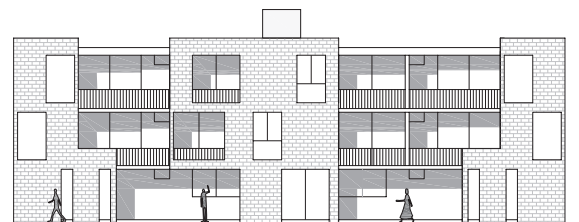


PLANTA BAJA
2 LOCALES COMERCIALES

PLANTA TIPO
2 VIVIENDAS

TOTAL
14 UNIDADES FUNCIONALES





PLANTA BAJA

VIVIENDA DE 4 DORMITORIOS: 2 UF

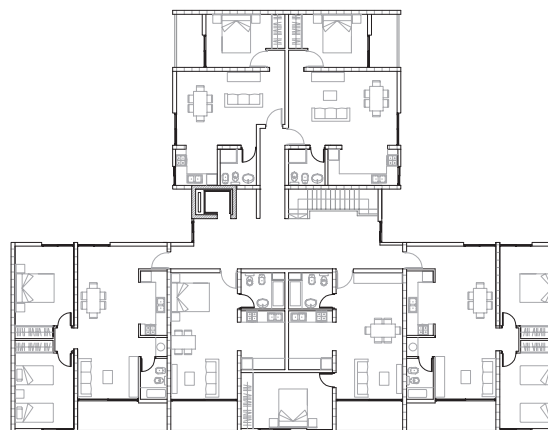
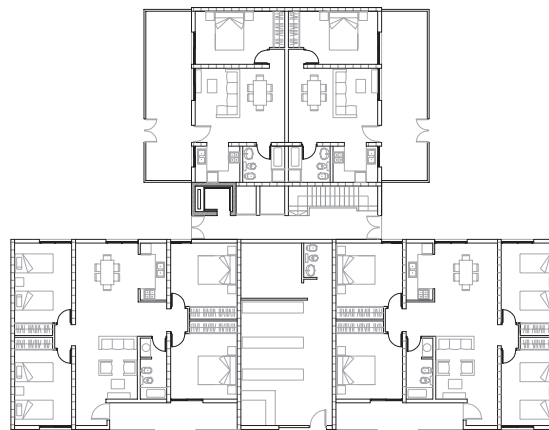
VIVIENDA DE 2 DORMITORIOS: 2 UF

PLANTA TIPO

MONOAMBIENTE: 1 UF

VIVIENDA DE 1 DORMITORIO: 3 UF

VIVIENDA DE 2 DORMITORIOS: 2 UF



0 1 3 10 M



TIPOLOGÍA 3



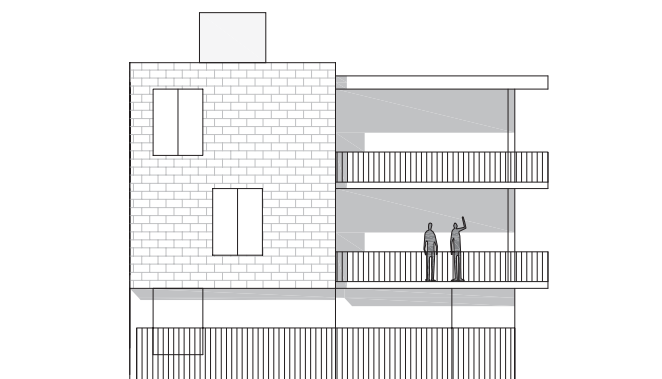
PLANTA BAJA
VIVIENDA DE 1 DORMITORIO: 4UF

PLANTA TIPO
VIVIENDA DE 1 DORMITORIO: 4UF



0 1 3 10 M



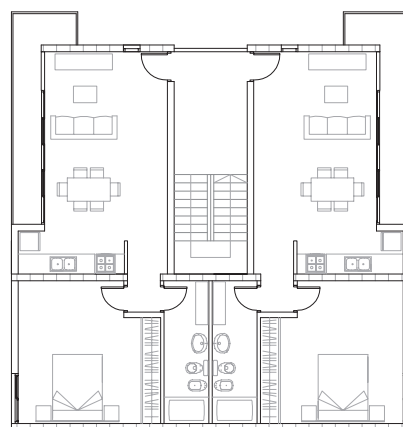
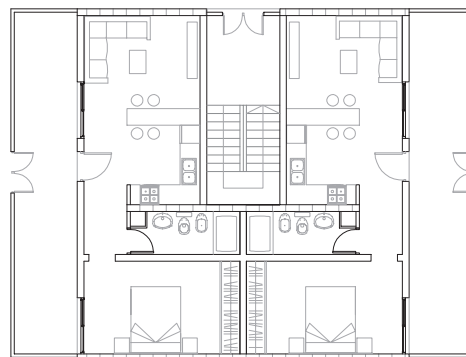


PLANTA BAJA

VIVIENDA DE 1 DORMITORIOS: 2 UF

PLANTA TIPO

VIVIENDA DE 1 DORMITORIOS: 2 UF



0 1 3 10 M



TIPOLOGÍA 5



PLANTA BAJA

VIVIENDA DE 2 DORMITORIOS: 2 UF

PLANTA PRIMER PISO

VIVIENDA DE 2 DORMITORIOS: 1 UF

VIVIENDA DE 3 DORMITORIOS: 1 UF

PLANTA SEGUNDO PISO

VIVIENDA DE 2 DORMITORIOS: 2 UF

0 1 3 10 M

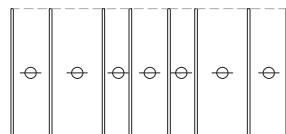


SISTEMA CONSTRUCTIVO

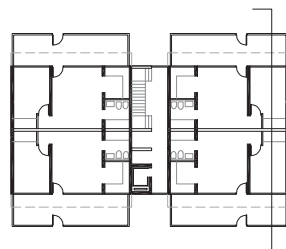
FACHADA



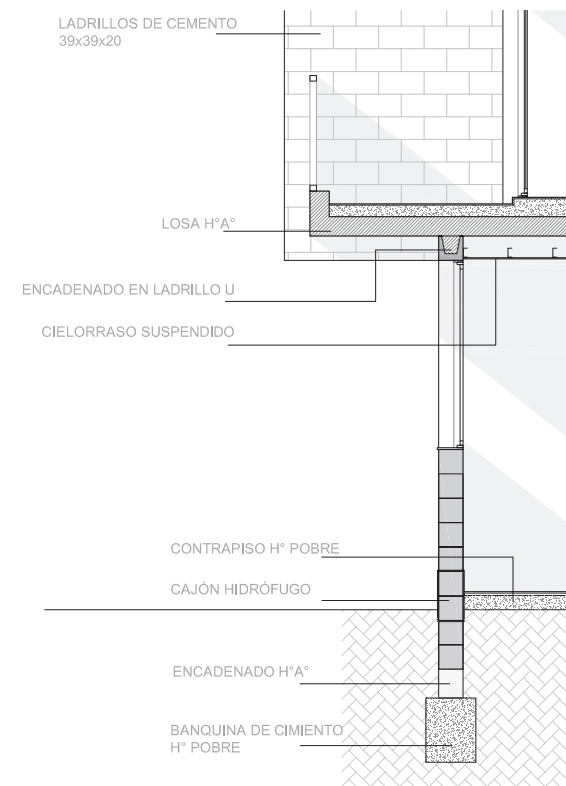
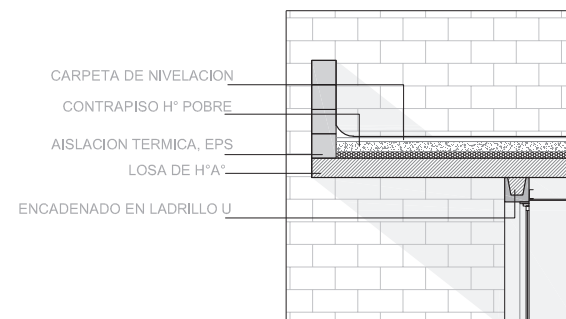
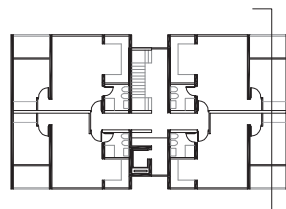
ESQUEMA ESTRUCTURAL



PLANTA BAJA



PLANTA TIPO

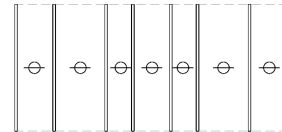


SISTEMA CONSTRUCTIVO

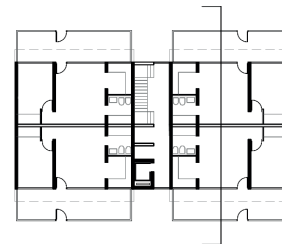
FACHADA



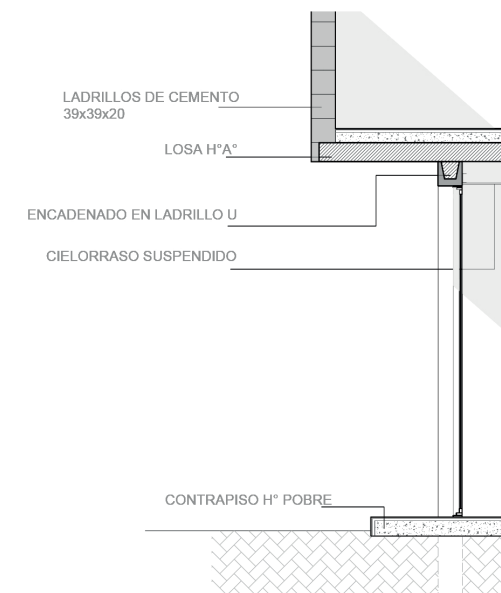
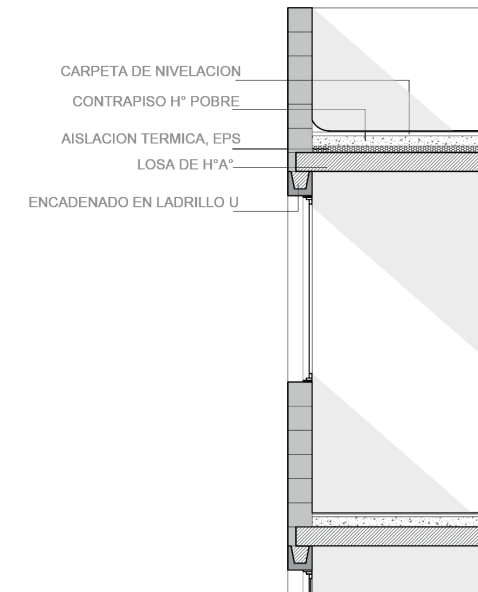
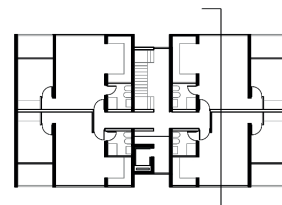
ESQUEMA ESTRUCTURAL



PLANTA BAJA



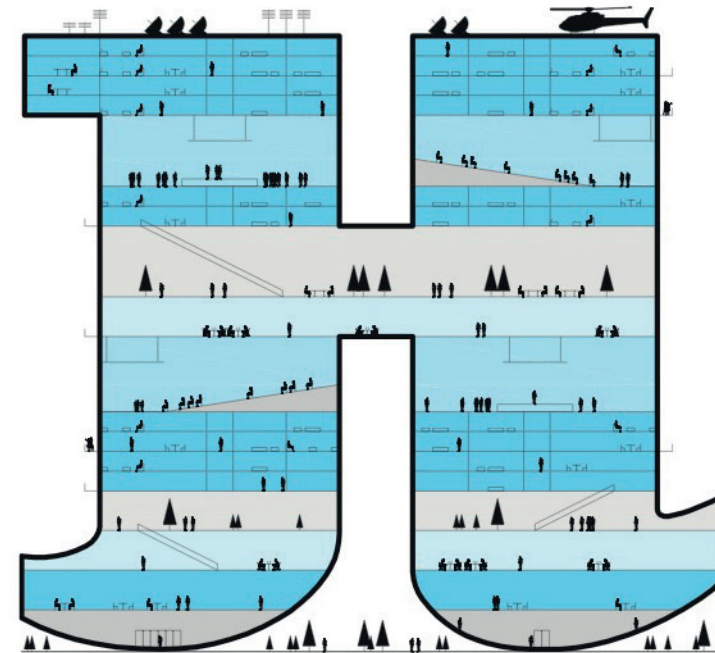
PLANTA TIPO



SECTOR EDIFICIO BISAGRA

¿POR QUÉ UN EDIFICIO HÍBRIDO?

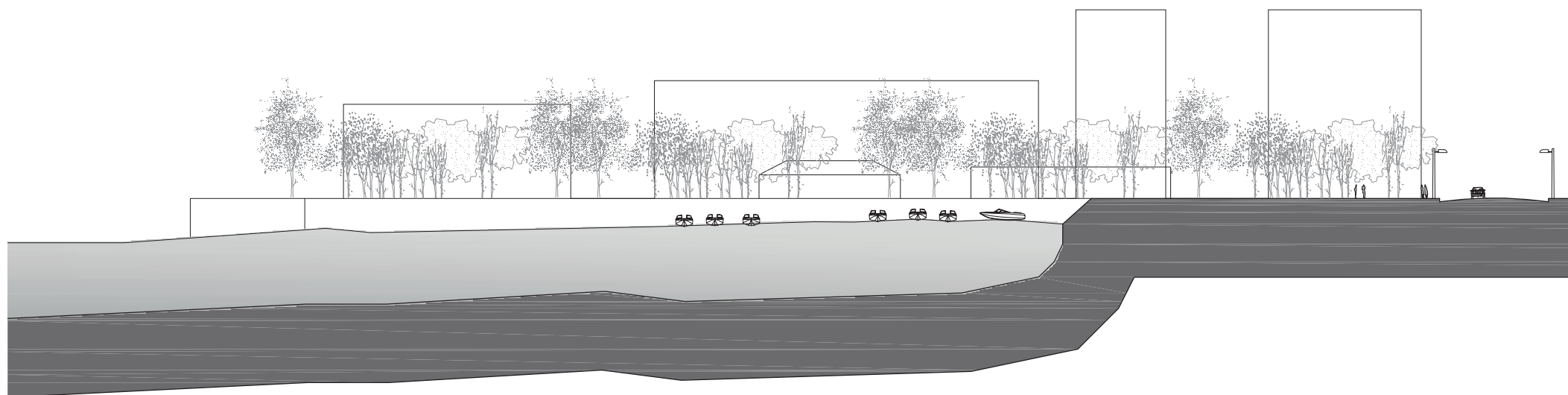
La principal característica de estos edificios es la de ser estructuras plurifuncionales pero a diferencia de otros edificios de usos mixtos aquí los programas encuentran un campo fértil para mezclarse y comenzar a compartir intensidades. Al igual que en su resolución programática, otros aspectos de su composición también se entrecruzan incorporando elementos tanto arquitectónicos como urbanos. En la nueva configuración de la ciudad contemporánea la estructura del centro tradicional pierde cada vez más la condición como principal atractor y promotor de actividad. La estructura monocéntrica ha sido remplazada por áreas de centralidad caracterizadas por la complejidad, diversidad y urbanidad. Estas áreas de centralidad pueden surgir debido a una variedad de elementos como ser construcciones icónicas, programas de gran atractivo, concentración de funciones o creación de espacios públicos calificados. Los edificios híbridos como estructuras capaces de generar complejidad, diversidad y congestión mediante la combinación de programas, potenciación de actividades y composición de espacios heterogéneos presentan un gran potencial de influencia frente a estas nuevas áreas de centralidad urbana. Gracias a su capacidad de generar urbanidad, en las últimas décadas se ha reconocido el potencial de los edificios híbridos como estructuras capaces de influenciar o potenciar áreas de centralidad urbana. Estas áreas son lugares actividad para el común de la sociedad, de gran conectividad y accesibilidad. Debido a esto presentan un gran potencial frente a la dispersión territorial generando un atractivo locativo capaz de incitar procesos de densificación. Debido a su compleja composición, diversidad programática e interacción entre espacio público y privado los edificios híbridos poseen entonces la capacidad de suscitar importantes cambios en su entorno, develando así su potencial frente a dichas centralidades.



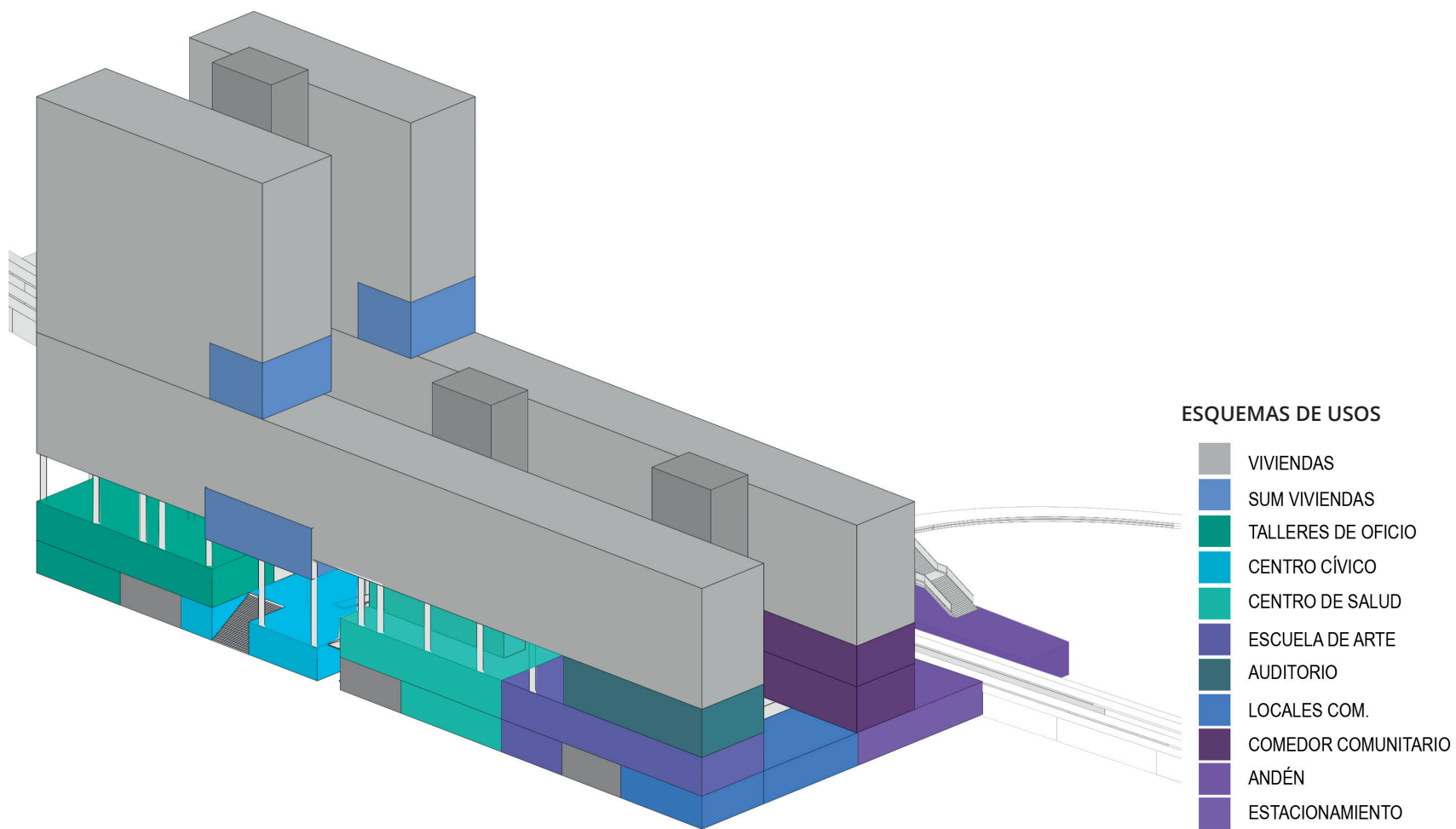
This is Hybrid

Estos nuevos tipos híbridos deben convertirse en condensadores sociales para nuevas comunidades, capaces de definir el espacio público y contener la vivienda, trabajo, ocio y actividades culturales de la población, el reto de la densidad metropolitana del siglo XXI es la consolidación de la línea vertical como nueva experiencia espacial.

Como ya hemos nombrado, desarrollamos todo el proyecto a partir de 3 estrategias principales: densificar, equipar, y vincular, estrategias que se encuentran presentes en la composición teórica de este tipo de edificios. De esta forma veremos como el edificio híbrido del presente proyecto compacta estas 3 estrategias.

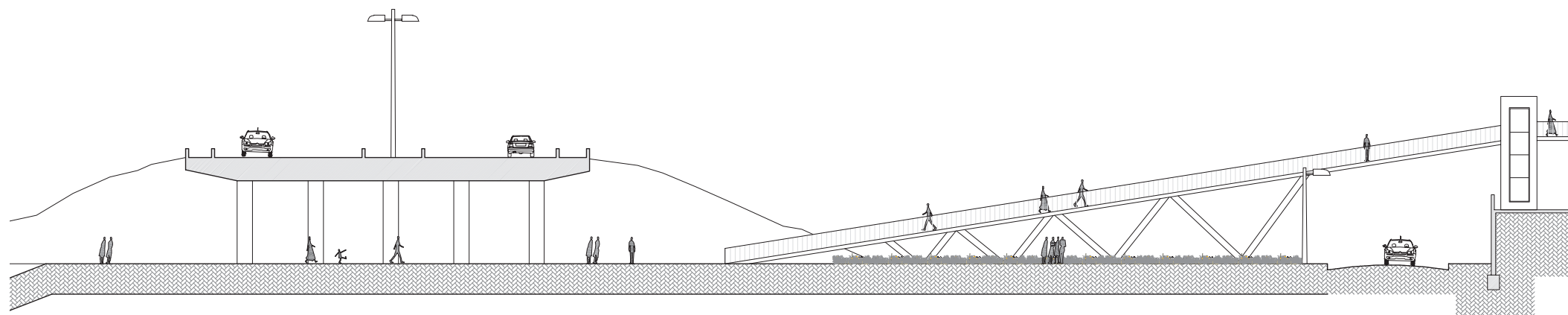


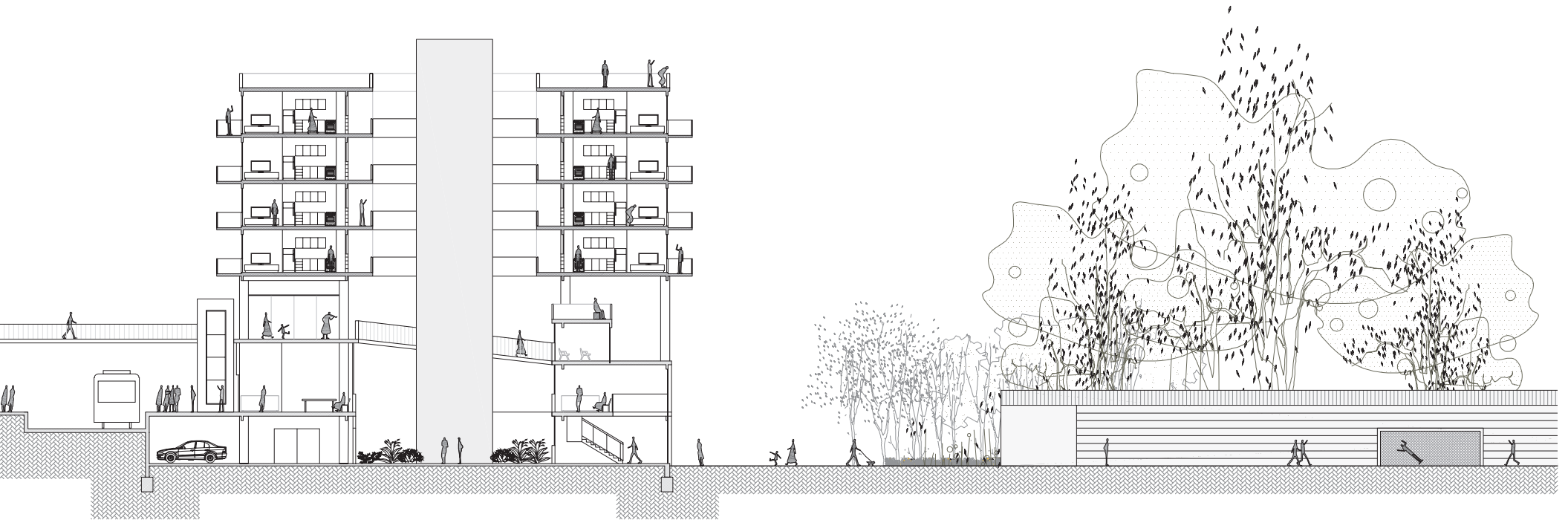
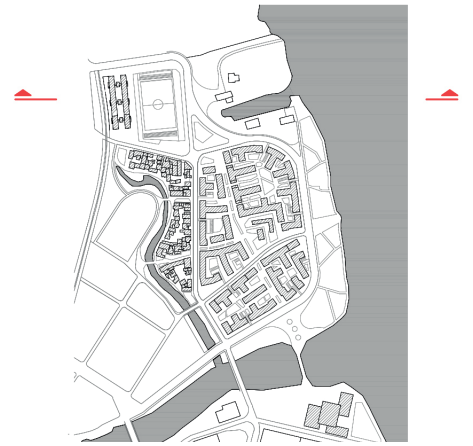


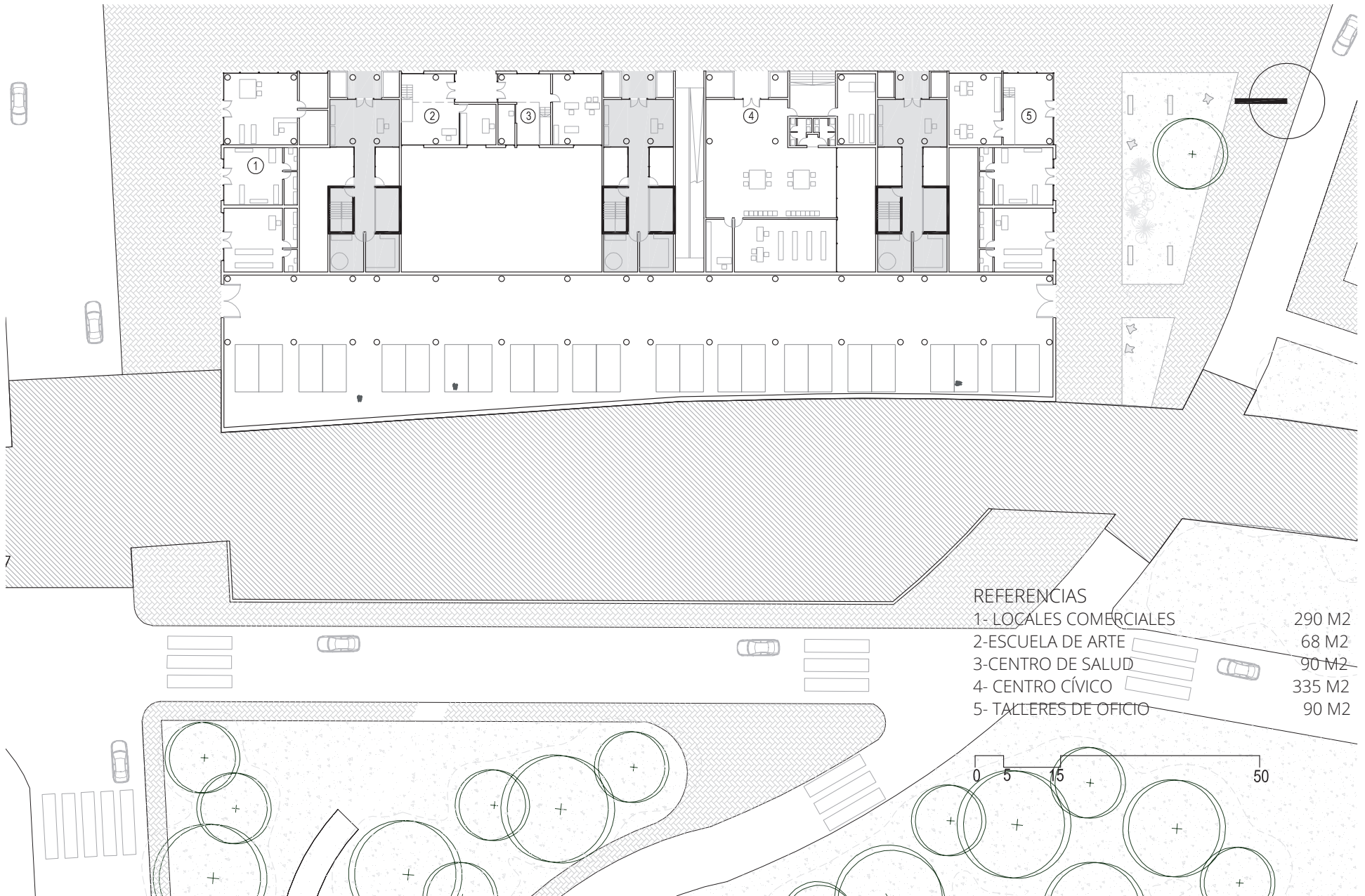


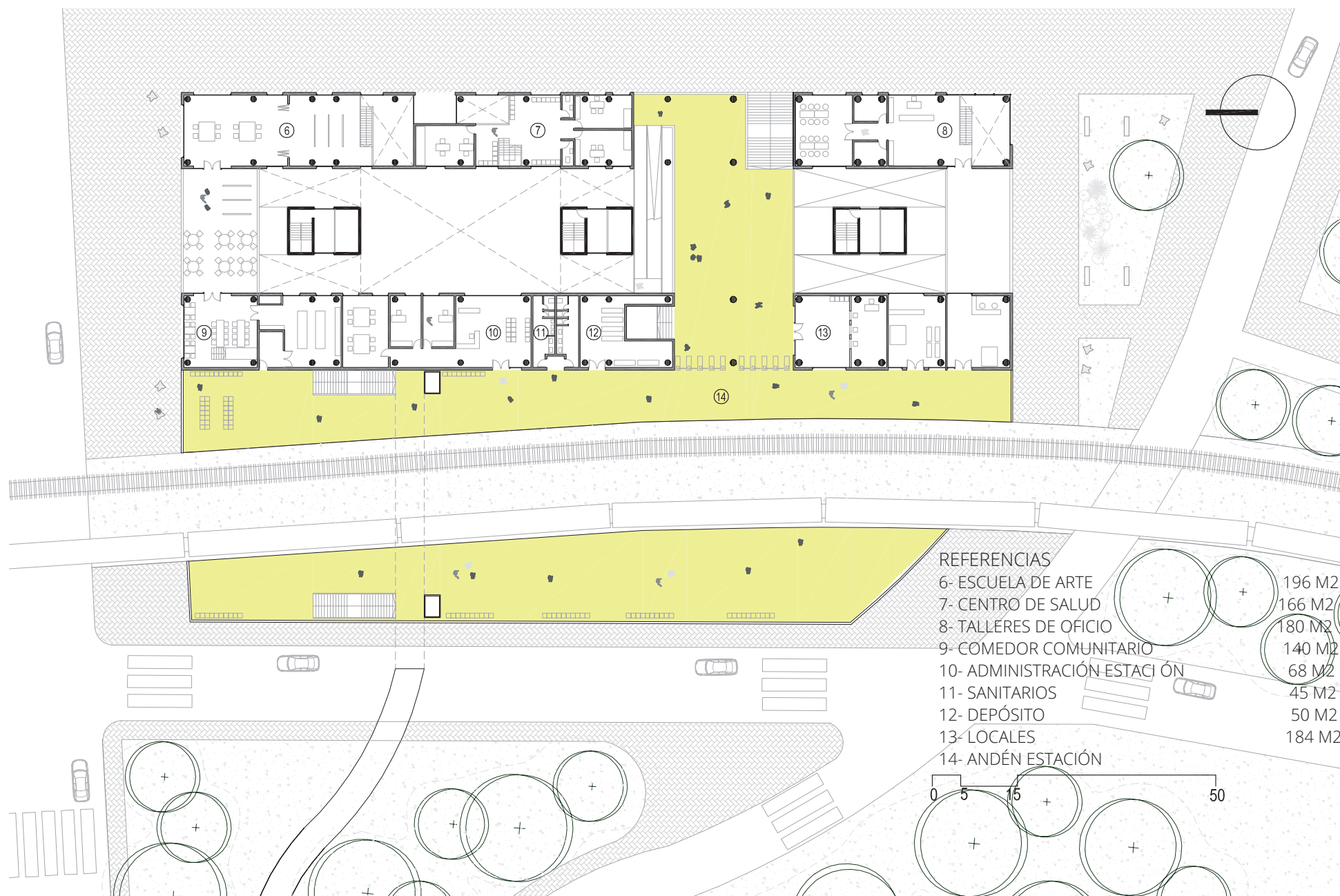


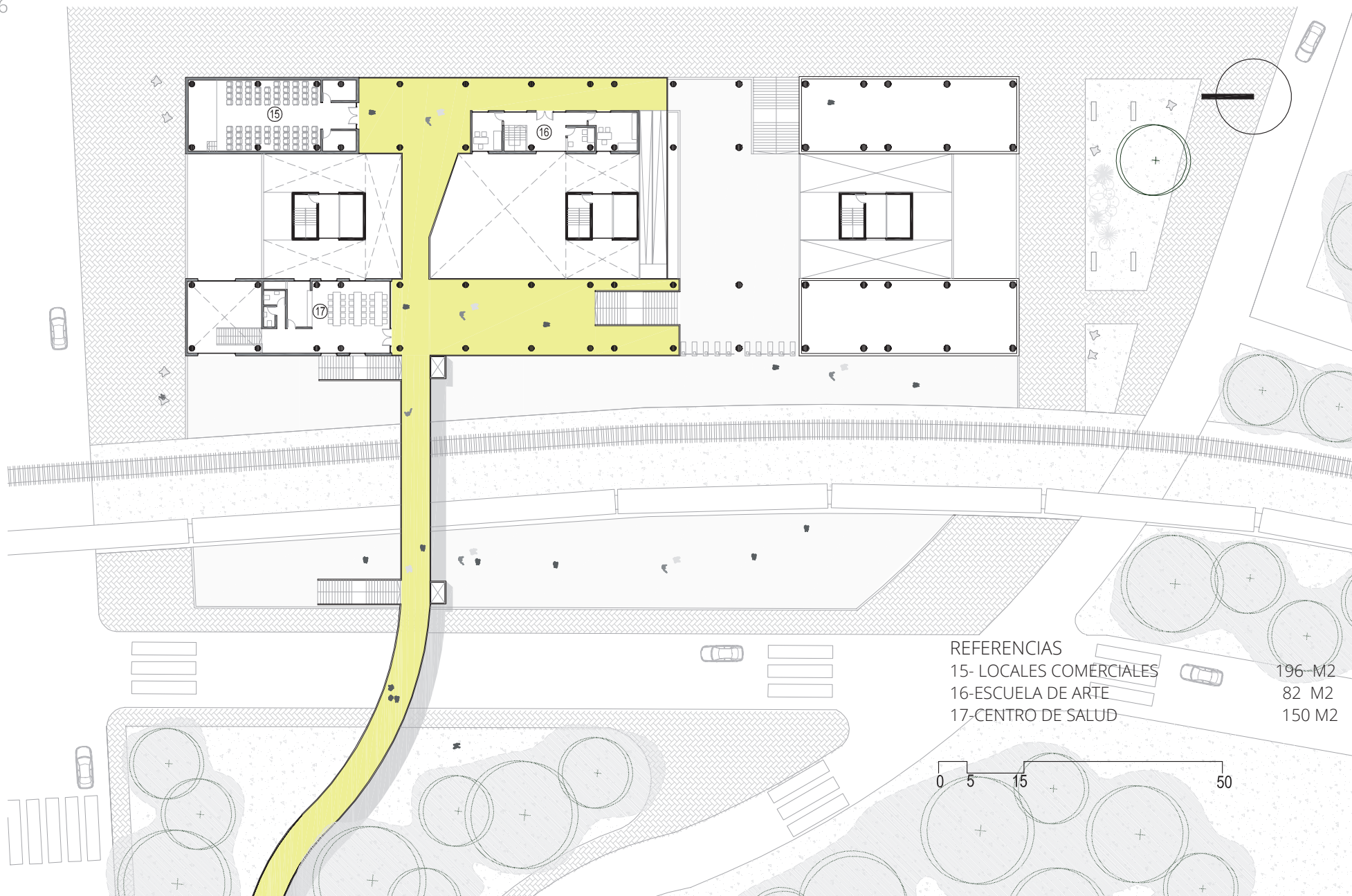
0 2.5 7.5 25

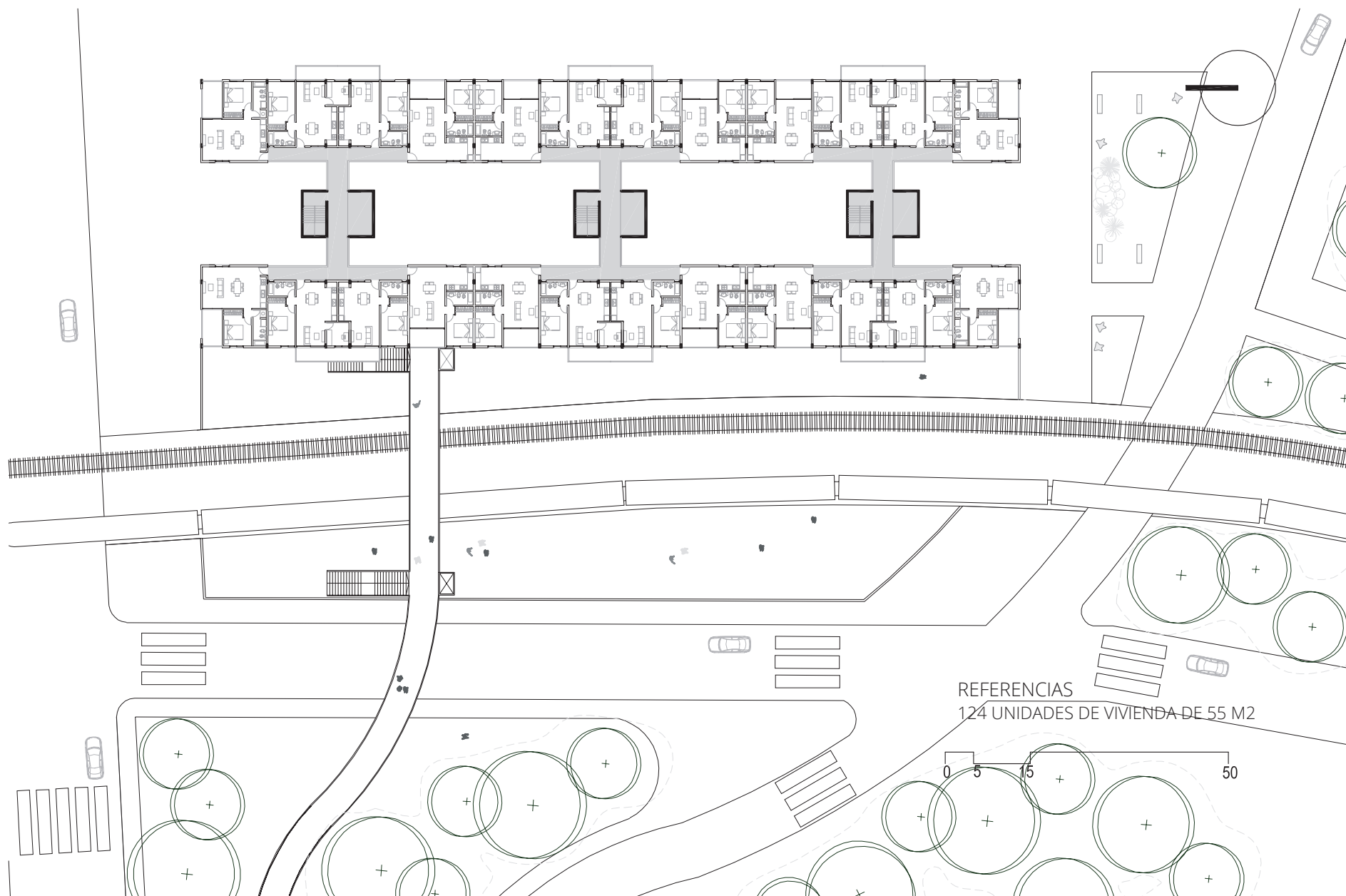


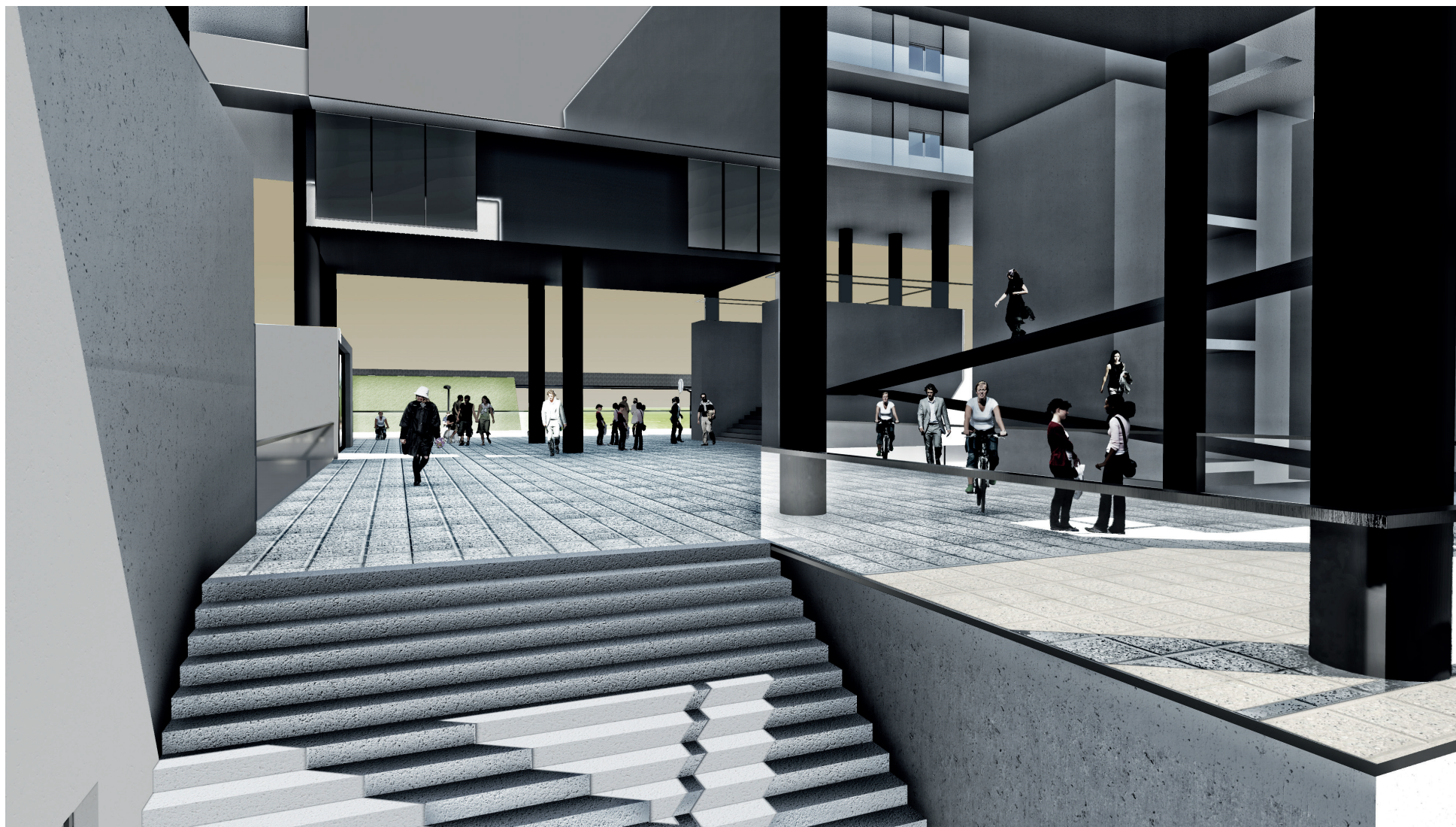














MODELO DE GESTIÓN

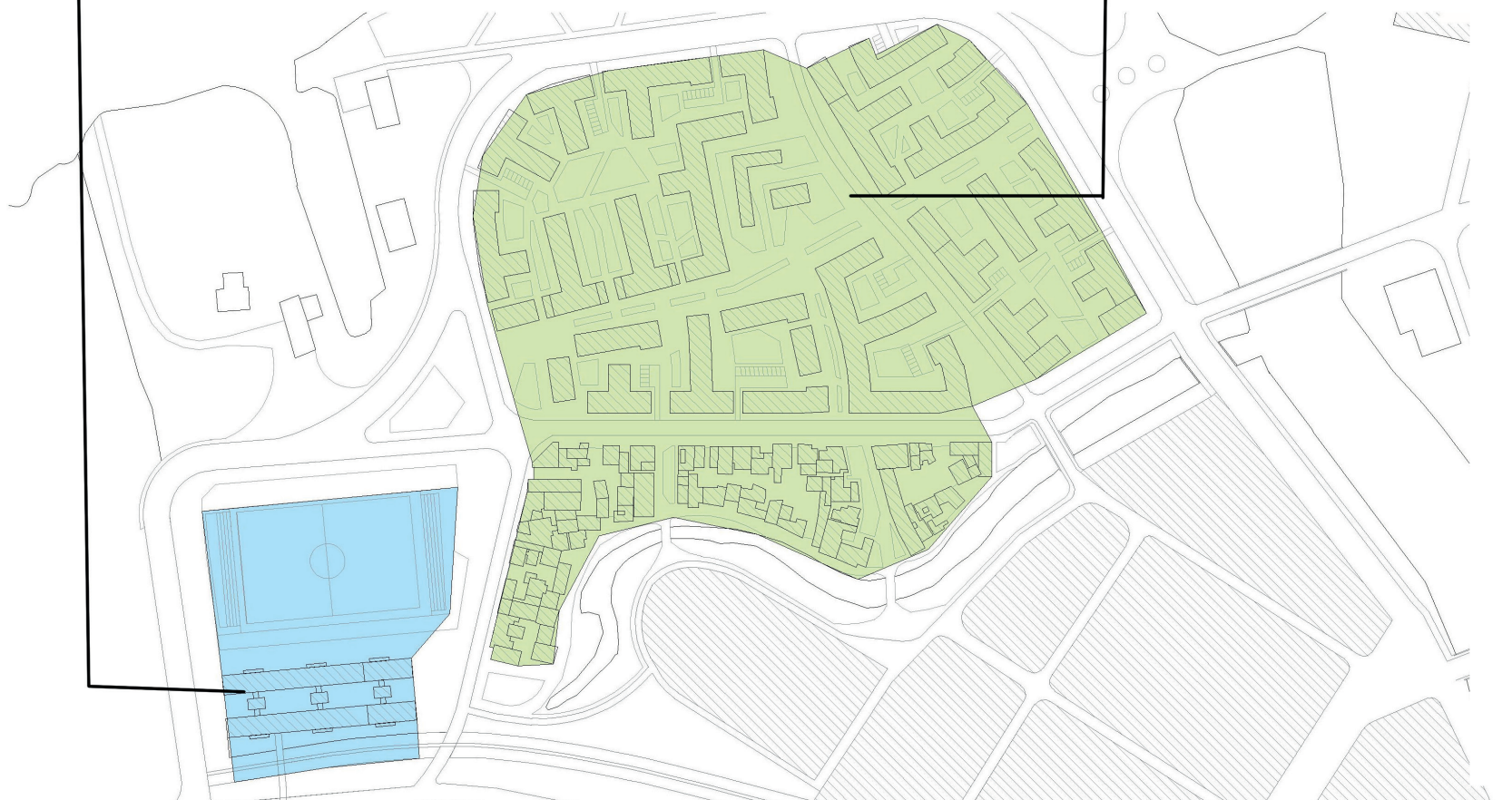
En cuanto al modelo de gestión tenemos 2 soluciones a llevar a cabo por parte del estado, el sector de usos públicos del edificio híbrido lo abordará la Secretaría de Obras Públicas de la provincia de Santa Fe, mientras que su vivienda y la vivienda en el sector propuesto lo va a realizar la Secretaría de Hábitat y Vivienda mediante el programa “Integración social y urbana de asentamientos irregulares”.

Este programa fue creado por Resolución de la Secretaría de Estado del Hábitat. Tiene por objeto contribuir a mejorar la calidad de vida de la población y la democratización del acceso a la ciudad, a partir de la urbanización de los asentamientos informales. Dentro de este programa se incluyen acciones tales como la construcción y/o mejora y ampliación de las viviendas, provisión de equipamiento social, infraestructura y espacios públicos, acceso a los servicios, eliminación de barreras urbanas, y mejoras en la accesibilidad entre otros.

Ministerio de Obras Públicas y Vivienda

HÁBITAT Y VIVIENDA

Integración social y urbana de asentamientos irregulares



"El espacio público es el espacio de la representación, en el que la sociedad se hace visible, el espacio donde se materializan las relaciones sociales. Es el espacio de expresión colectiva, de la vida comunitaria, del encuentro y del intercambio cotidiano"

BORJA, MUXI.

BIBLIOGRAFÍA

- "Ciudades para la gente": Jan Gehl
- "La humanización del espacio público": Jan Gehl
- "This is Hybrid": a+t research group (Aurora Fernández Per, Javier Mozas, Javier Arpa)
- "Manual de TEAM X " - Editado por Alison Smithson - "Urban structuring" – Alison & Peter Smithson • -"Manifiesto de Doorne" – Team X
- Nuevas hipótesis proyectuales para el hábitat popular. Fernández Castro
- Otros adjetivos para el hábitat popular. Javier Fernández Castro. Revista 30-60
- Metro-Intra-Meta. Javier Fernández Castro
- Articulaciones territoriales y el proyecto urbano inclusivo. Julián Salvarredy.
- Plan Integral de Movilidad Rosario
- Proyecto Urbano Rosario 2007/2017