Depetris, Soledad

Manzanares, Milagros

Salazar, Lucía

¿Ruinas?

Tesis para la obtención del título de grado de Arquitecta

Director: Santillán, José Ignacio

¿ruinas?

Autoras

Depetris Soledad
Manzanares Milagros
Salazar Lucía

Tutores

Santillán José
Barrera Esteban

nuestro mundo

input

1. m. Econ. insumo.

2. m. Inform. entrada (conjunto de datos introducido en un sistema informático).

3. m. Dato o información.

Cambridge Dictionary

Something such as energy, money, or information that is put into a system, organization, or machine so that it can operate.

cultura de la


modernidad

input

modernidad y crisis

El pensamiento moderno hace su aparición durante el Renacimiento (siglo XV), cuando el Hombre vuelve a pensarse como centro del mundo y se aleja de los preceptos religiosos que comandaban las formas de vida medievales.

La Modernidad que nace con pensadores como Maquiavello y artistas como Miguel Angel, afirma la voluntad humana por sobre todas las cosas, quebrando el espinazo del pensamiento mítico, mágico y religioso que había prevalecido desde los inicios de la historia humana.

Los pilares de la cultura de la modernidad eran fundamentalmente, la confianza en la razón y el progreso. Para la cultura moderna no era ni la fe ni el deseo lo que pondría al Hombre en camino de su realización, sino la férrea voluntad de la razón.

“el futuro se entiende desde el presente, el presente tiene sentido con la existencia del pasado”

“el hombre moderno persigue siempre la utopía”

La modernidad es un tiempo profundo; profundidad entendida como enraizamiento sólido, consistente en algo. Esa profundidad se manifiesta en ideas centralizadas, sentimientos enraizados, costumbres enraizadas y lo que enraíza es muy difícil de ser modificado. La modernidad si bien plantea la idea de cambio, le pone límites. Por lo tanto, aparece la idea de permanencia como un valor moderno. Lo que permanece parece bueno, parece mejor.

Uno de los grandes pensamientos filosóficos de la modernidad es la dialéctica: que se sintetiza en lo otro, en lo mismo. En cada idea, en cada fenómeno anima su contrario, toda circunstancia genera su opuesto y da forma al conflicto que le da sentido a mas partes. La idea dialéctica es una idea central para la modernidad, así el futuro se entiende desde el presente, el presente tiene sentido con la existencia del pasado, la sombra vive en la luz, el dolor requiere del placer, el inicio supone la existencia del final, el yo supone y exige la existencia del otro.

El progreso es una idea moderna que considera que la humanidad esta en un proceso de evolución, para que la historia humana nunca retroceda, siempre avance.

La humanidad tiene un sentido para la modernidad, un objetivo que busca el reino de la felicidad, el hombre mira siempre para adelante, cree que hay un destino mejor esperándolo mañana, el hombre moderno persigue la UTOPÍA. Es el ideal improbable que sin embargo es el objetivo buscado, que le da sentido a la vida moderna. El tiempo de la modernidad es el futuro, cada acción de la sociedad esta disparada hacia el futuro y tiene sentido mañana, impulsado desde el pasado, sobre el que se asienta, pero sin reparar en el presente.

No se trata del poder individual, si no de las posibilidades infinitas para el todo, para el conjunto social; y para ello el individuo "debe" cumplir su papel, disciplinarse al interés del conjunto.

La modernidad no aspira a la diferencia, ni a valorizar lo que hay de diverso en cada uno, sino a reafirmar el destino común para todos, un destino de progreso, el camino de la utopía, la visión en el futuro.

El hombre de la modernidad pospone, no se entrega a la satisfacción inmediata, se esfuerza, se sacrifica por "la causa". Y en esa búsqueda de Futuro, el hombre de la modernidad también rescata el Pasado como escalón esencial de la escalera del Progreso, porque para subir hacia el mañana es necesario asentarse firmemente en el escalón previó del ayer.

La modernidad no es una época de tranquilidad, sino un tiempo de efervescencia, de lucha, de revolución. De un ciclo alternado de cambio y conservadurismo.

¿Cuándo la crisis del paradigma de pensamiento moderno comienza a manifestarse?

Finalmente, en la primera parte del siglo XX, comienza a flaquear la fe en el futuro, la confianza y la razón moderna se degrada. Esa cultura moderna que prometía alcanzar la utopía de un mundo ideal deja en el camino un rastro de guerras, crisis, violencias y genocidios. Los sueños de la cultura moderna derivan en una verdadera pesadilla y esta visión de la vida y el universo comienza a ser abandonada por un nuevo modelo cultural que lo sucederá y comenzará a desplazarlo. Estaremos en presencia entonces de una Crisis de paradigma de cultura y la aparición de una nueva forma de vida la posmodernidad.

"el hombre de la modernidad pospone, no se entrega a la satisfacción inmediata"

cultura de la

posmodernidad

Obra "no future" Autor Bansky

input

posmodernidad / hipermodernidad

La base de la cultura posmoderna se convierte en una sucesión infinita de deseos y satisfacciones que se van encadenando sin pausa. Deseamos y buscamos la satisfacción. De este modo la vida se va acelerando, los tiempos de espera se eliminan y la búsqueda del placer se vuelve una cuestión urgente. Una urgencia que se resolverá mediante un procedimiento: El consumo acelerado.

No más ordenamiento disciplinado y racional, ahora predomina la espontaneidad flexible, la libertad personal, ya no el deber sino el poder, pero no el poder prometeico moderno del universal humano, sino el poder individual de cada persona, el de cada sujeto. En donde el centro de la vida, es uno mismo.

Al reino moderno del NO le sucederá el mundo hipermoderno del SI. El imperativo dejará de ser el deber de cumplir la norma y pasará a ser el poder de seguir los propios impulsos, y la presión de la cultura.

Estamos en una sociedad que rompe con lo convencional y considera que para un individuo todo puede ser posible.

Si hay un concepto moderno que merece un lugar particular en

“el poder individual y la libertad se unen para romper los límites de las personas”

la hipermodernidad por su extensión y ampliación es el de la libertad. Pero no el de la Libertad, como promesa universal de los modernos, sino, otra vez más, el de las libertades de cada persona. Vivimos un tiempo de libertades personales sin restricciones, sin limitaciones, sin represiones. Todos, cada uno en su condición socio-histórica, pueden conducirse según sus propios deseos y aspiraciones, nada parece importar más que la propia libertad, nadie está habilitado a reprochar ni a impugnar el accionar del otro. El poder individual y la libertad se unen para romper los límites que tenían las personas, a tal punto que en este ambiente de libertades no hay lugar para los rebeldes ni los transgresores, porque ya no hay límites para transgredir ni normas a las que rebelarse, nadie se rebela ante un SI, y la hipermodernidad es el reino del Sí.

No más una moral universal de valores sacralizados que deben ser respetados por todos, sino libre aceptación de una multiplicidad de comportamientos basados en valores todos adecuados, el reinado de la ética personal.

No más la idea dominante del progreso lineal, sostenido y en avance perpetuo, ahora desarrollos plurales que ofrecen avances y retrocesos, caídas y estancamientos, formas reticulares y sinuosas.

No más enfrentar la realidad críticamente para transformarla, ahora abordar la realidad para reconocerla y adaptarse a ella. No más ciudadanos activos en sociedades de ideales comunes, ahora una suma de consumidores hiper individuales en busca de la satisfacción infinita de deseos personales en redes de relación persiguiendo el objetivo anhelado de la felicidad, el gran imperativo hipermoderno: “tu puedes”.

“consumidores hiper individuales en busca de la satisfacción infinita de deseos personales”

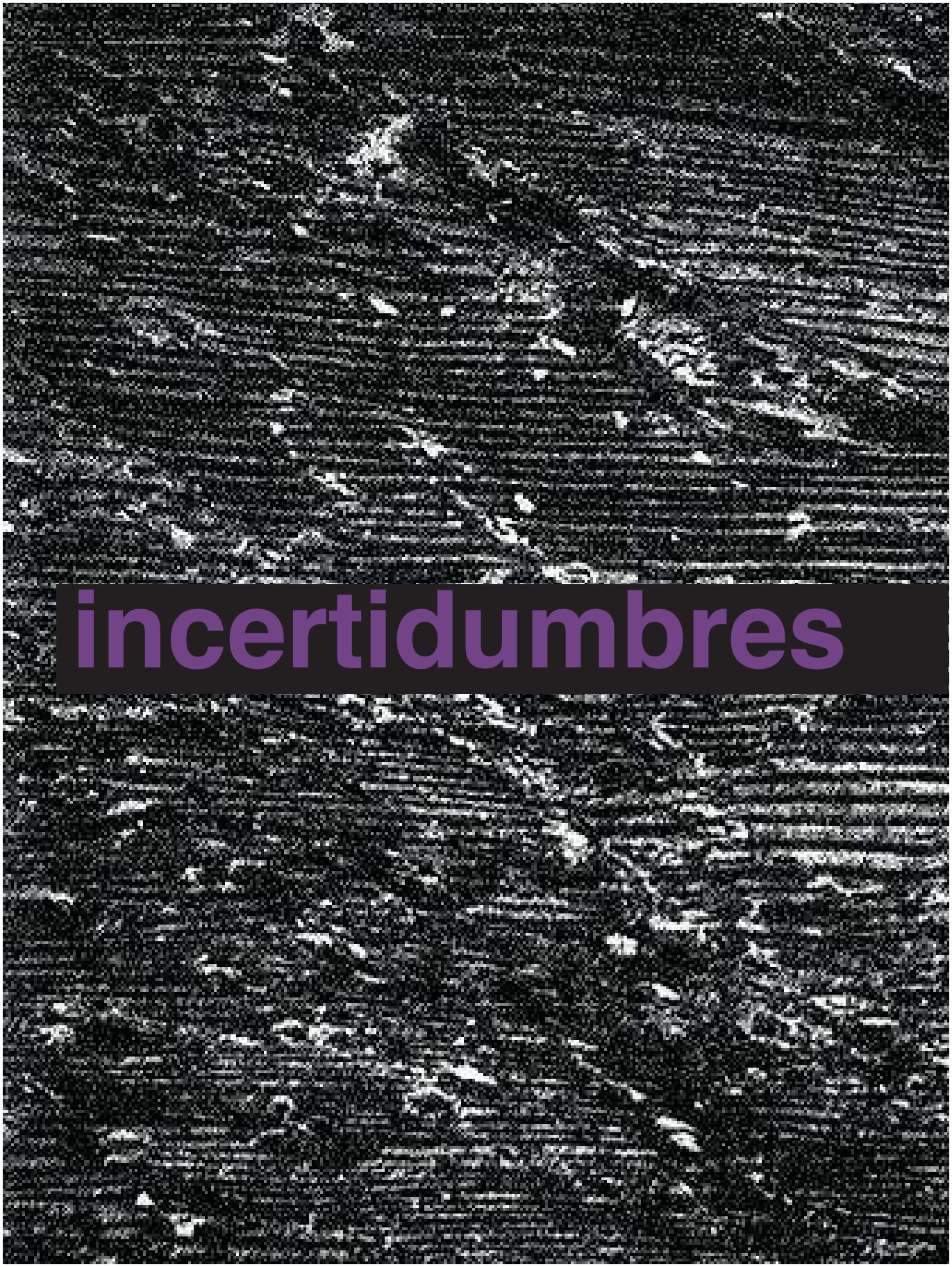
“la sociedad posmoderna, se encuentra en constante movimiento, lo permanente pierde peso, todo es breve”

Estos son algunos factores que impulsan la transformación de la vieja modernidad para dibujar un modo de vida diferente. La transformación del paradigma cultural es fundamental, porque sin él es imposible abordar las transformaciones paradigmáticas sociales, políticas y económicas producidas a partir de los años setenta.

En palabras de J. Rifkin, “la era posmoderna está ligada a un nuevo estadio del capitalismo basado en la mercantilización del tiempo, la cultura y la experiencia de vida; mientras que la era previa correspondía a un estadio anterior del capitalismo, basado en la mercantilización de la tierra y de los recursos, la mano de obra humana y la fabricación de bienes”.

Por eso es muy importante partir del cambio cultural del siglo XXI para desde él comprender las transformaciones del nuevo siglo, tal como lo afirma Fredric Jameson estableciendo a la posmodernidad como la lógica cultural que da forma al nuevo capitalismo.

La sociedad posmoderna, se encuentra en constante movimiento, lo permanente pierde peso, Todo es breve. Nuestra cultura está basada en lo efímero y todo rápidamente se torna viejo, obsoleto y debe ser reemplazado



incertidumbres

en secuencia

#conversatorio

Conversatorio con voz y vos

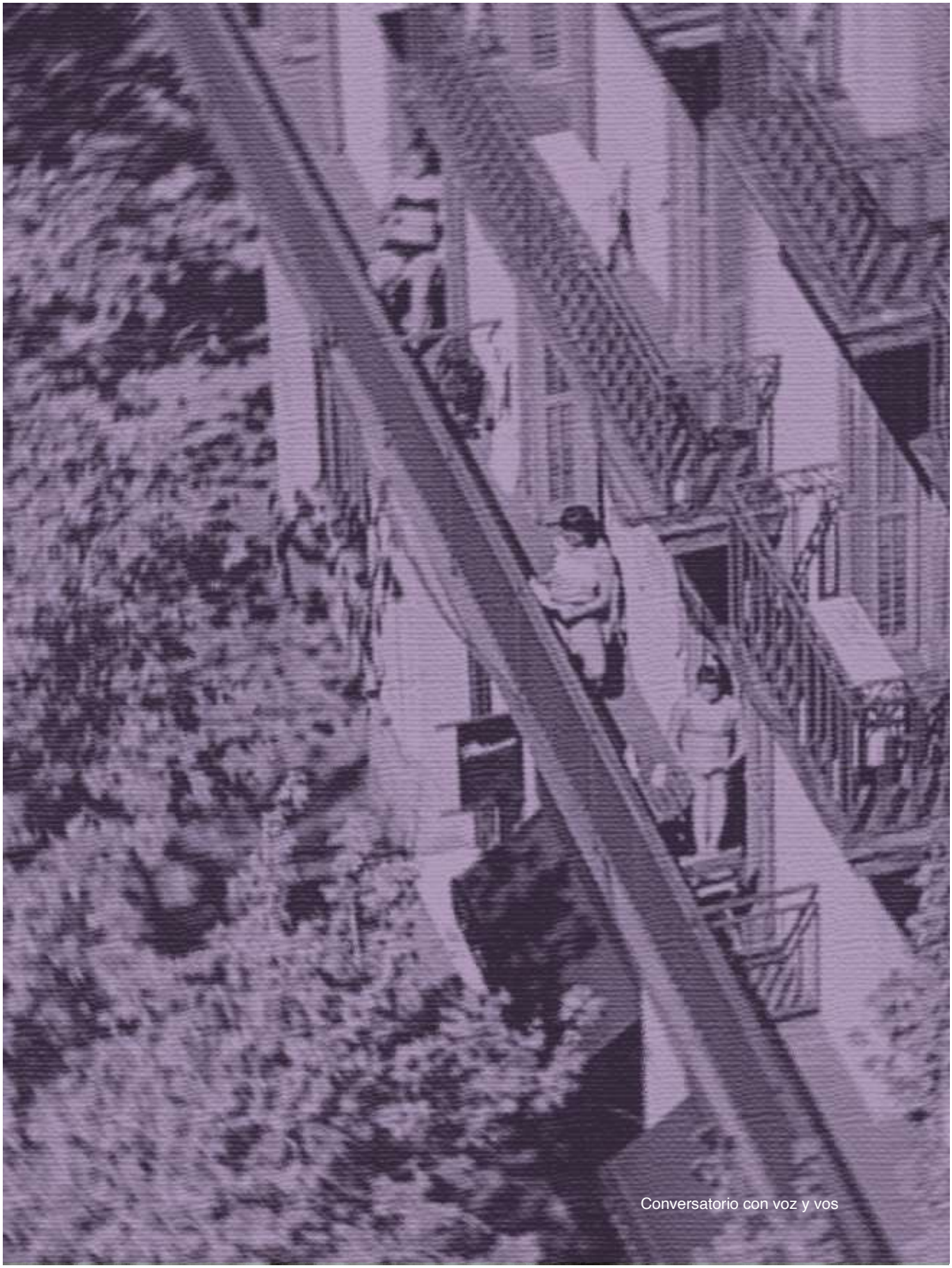
Autor, Toni Girones

input

Las sociedades y formas de vida cambian de modo vertiginoso, al menos en los últimos 30 años:

**¿crees que la arquitectura acompaña ese cambio dando nuevas respuestas?
¿o es posible que las novedades o invenciones sean únicamente nuevos materiales y tecnologías, mientras que los arquitectos diseñamos, todavía las mismas casas, oficinas y escuelas de hace 30 años?**

Toni Girones



Conversatorio con voz y vos

Toni Girones

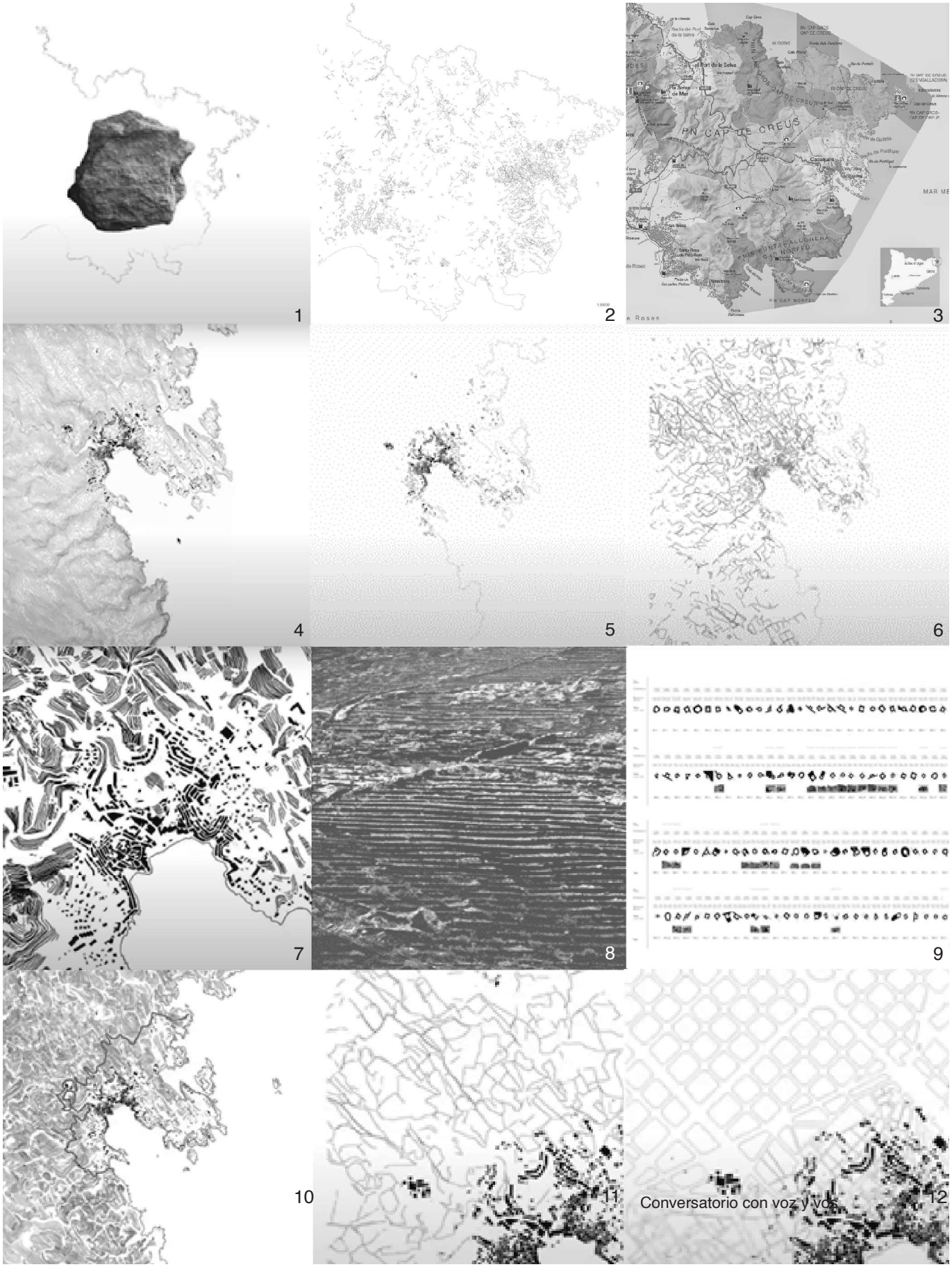
Lo que ofrece el mercado, entiendo yo, está destinado muchas veces a generar nuevas necesidades, y nuevas necesidades significa nuevos productos y nuevos productos significa vender y vender significa negocio. En el hecho de habitar, a la sociedad esta adicta a una serie de elementos de herramientas de consumo, que nos alejan, de lo que mucha gente ahora con el confinamiento está apreciando realmente. Primero a disponer tiempo, para apreciar, desde donde habitas, lo que te rodea. Y en segundo lugar, realmente te das cuenta de lo que es esencial. Tomar ese pequeño rayo de sol al día, ahora es un valor


FARMAC

preguntas

en los espacios periurbanos en ciudades intermedias, ¿que sucede con la transición entre la realidad urbana y la realidad rural?

Toni Girones



Conversatorio con voz y vos

Para responder esta pregunta Toni Girones explica su tesis doctoral

la península del Cap de Creus, una topografía en el temps

Hubo un Incendio en Cap de Creus agosto del año 86. Este incendio revelo toda la topografía que había debajo de la maleza después de 50/60 años de no cultivar esos bancales. Aparecen esas líneas hechas entre el siglo XVII Y XIX, con la propia roca del lugar que está en el suelo, y construyendo esos muros/ bancales, gestionando el plano horizontal para poder trabajar el agua.
Para que esto fuera aceptado como una tesis doctoral de arquitectura.
La península del Cap de Creus, en el noreste de la península ibérica, son 10000 hectáreas de suelo.
Yo utilice esta imagen para plantear a las comisiones de doctorado de Barcelona una pregunta: ¿imaginemos que la orogenia alpina no ha tenido lugar, y que el pliegue de las cordilleras no se ha producido, y que estamos en el momento en que esa península era visiblemente plana (antes del choque de placas), si eso hubiera llegado así a nuestros días, y hubiese aparecido la especie humana, probablemente por su posición geoestratégica en el mar mediterráneo, una ciudad se hubiera implantado ahí.
Para ver esto hago el ejercicio y pongo a 1/80000 la imagen de una ciudad maso menos conocida, en este caso Barcelona, retirando un poco la línea de costa hacia el interior, para ver la diferencia de los limites, midiendo esa península y cambiándole el programa de esa península / parque natural en este momento, por una península urbana. ¿si esa ciudad existiese,

“¿si esa ciudad existiese, y además estuviese toda ella construida con el mismo material y en seco, sería objeto de una tesis de arquitectura, si no se hubiese escrito nunca nada?”

y además estuviese toda ella construida con el mismo material y en seco, sería objeto de una tesis de arquitectura, si no se hubiese escrito nunca nada? a lo que respondieron que sí, pero ahí hay un parque natural (Imágen 1 y 2)

Ahí hay construidas todas estas líneas, que en este caso son solo las divisiones entre las parcelas agrícolas construidas con muros de pizarra, los camiones principales para llevar los animales (encarriladas), y esas trazas son construidas por la especie humana para organizar y gestionar un programa agrícola. Por lo tanto, como he estudiado arquitectura para aprender a proyectar la habitabilidad en todo el planeta y con cualquier tipo de programa, creo que esto puede ser una tesis de arquitectura (Imágen 3)

El mapa que te dan en el parque natural, que define el maritimo que son 13.000 hectareas y el terrestre que son 10.000, marcandote las zonas que son de reserva integral (naranja, la zonas urbanas (rojo) y otras zonas maso menos protegidas en gamas de verdes. El siguiente plano es el que se reparte cuandoq ueres visitar ese parque natural. En la zona verde hay curvas de nivel, y tambien algun nombre que te habla de alguna edificiacion rural o alguna barraca.

Yo lo que hago, es una abstracción de todo eso en dibujo, y represento el imaginario de la sociedad con el parque natural terrestre con curvas de nivel, el parque natural marítimo en blanco, y las construcciones humanas como manchas de tinta negra (Imágen 4) Luego otra abstraccion diciendo: blanco como natural, y macha de tinta negra construcciones humanas. (Imágen 5) En el siguiente plano, pongo las trazas agricolas construidas por los humanos, que dividen las parcelas agricolas y marcan los cmainos principales. (imágen 6) Y en el siguiente, lo que aquí esta en blanco, esta ocupado por la nueva topografia construida por los humanos. Y esos son todos los muros de pizarra, sacados desde el satelite y con comproba-

ciones andando, que existen ahí. Todo eso es construcción humana. Tanto lo urbano como su ensanche. (Imágen 7 y 8) Y esta, es la imágen de todo eso. Todo esto es construcción humana (Imágen 9) Luego tenemos parte de construcciones monolíticas, que tenemos ahí y estamos registrando, con inventarios de todos los elementos que están en el territorio (Imágen 10)

En la siguiente, vemos el límite del plan general de ese municipio que es Cadaqués. Hacia un lado urbano y hacia el otro natural. Cuando esas trazas construidas por nuestra especie, iban en continuidad desde arriba de la montaña a hacia el mar, para gestionar el agua y los cultivos. Pero hay un momento, en el siglo XX, en que aparece una línea que define: hacia un lado puedes destrozarlo todo y hacia el otro ultra protegerlo. Ese límite se tiene que diluir (Imágen 11) Y ahí viene la analogía, que nos sirve para la pregunta.

Ahí tienes solapado en negro este pueblo, en este caso Cadqués, con sus construcciones en negro, los muros debajo y en rojo el centro histórico de Barcelona a la misma escala, encima del centro histórico de Cadaqués y su ensanche (Imágen 12)

Esto nos lleva a la siguiente imagen, donde ves el ensanche, y donde los números son la cantidad de muros que hay en metros lineales, dentro de cada isla del ensanche. La analogía definitiva es la que viene ahora (Imágen 13)

Que a la izquierda tenes un pueblo en el límite entre el prepirineo y el mediterraneo, con un programa vinculado al mar, pero que tiene la necesidad de ensancharse hacia donde la tierra le permite, es decir, al interior, con programa agrícola. Y a la derecha tienes una ciudad, con centro histórico, que tiene la necesidad a partir del siglo XIX de ensancharse con un programa urbano, con el ensanche cerdá. Son dos reglas del juego distintas, pero las dos nos hablan de habitabilidad.

Entonces yo me pregunto, ¿porque la forma de habitar es solo la ciudad donde podemos

“¿por qué en el siglo XX no solo se urbaniza la ciudad, sino que se le ordena al territorio que sea otra cosa y se urbaniza al territorio?”

“volviendo a ser consientes de cuáles eran las reglas del juego, tenemos todos los instrumentos desde el proyecto para regenerarlos”

estar los humanos? ¿Por qué en el siglo XX no solo se urbaniza la ciudad, sino que se le ordena al territorio que sea otra cosa y se urbaniza al territorio? ¿porque las reglas de la ciudad, de forma indiscriminada, entienden que el territorio es un lugar, donde de forma indiscriminada, nosotros podemos actuar, y no lo entendemos como un recurso con el cual hay que interaccionar, que es lo que entienden los agrícolas? ¿Porque donde había trazas agrícolas como la estas, se súper impone la trama de una ciudad con sus reglas del juego, sin entender que lo que preexistía, ni como se gestionaba el agua, ni las trazas que había? Porque se ha urbanizado. Y ahora nos damos cuenta que esas urbanizaciones que son elementos que aterrizan sin contextos, sin ningún tipo de estructura, con una mirada 100% abstracta pero que viene de la ciudad, con sus farolas cada 10 m, con sus tomas de instalaciones en la entrada de cada parcela, sus aceras, su pavimentado, etc., vienen y se sitúan en el territorio. Aún no se han vendido las parcelas, aun no se han construido las casas, y esa trama ya marca el sello de esto será progreso, esto será una nueva población, una nueva ciudad.

Y ahora nos encontramos con que, a todo eso, con conciencia crítica lo vemos, por lo que ahora el gran proyecto está en cómo esas periferias de las ciudades, esos territorios a las afueras de las grandes ciudades que se han urbanizado, tienen que volver a mirar la antigua regla de juego que era la geografía, la gestión de una cultura que aun cerraba ciclos, y regenerar ese cuerpo y territorio que está enfermo. Volviendo a ser consientes de cuáles eran las reglas del juego, tenemos todos los instrumentos desde el proyecto para regenerarlos.

Si eres consciente de que se pueden generar nuevos hábitos, y de que ni tu solo puedes y de que evidentemente se trata de trabajar en equipo, porque mientras más personas puedan practicar esa mirada a su manera, antes optimizaremos nuestra forma de habitar el planeta.

Yo creo que el gran proyecto son dos: la regeneración de la cota 0 y el cambio de hábitos.

“¿por qué las reglas de la ciudad entienden que el territorio es un lugar, donde de forma indiscriminada, nosotros podemos actuar, y no lo entendemos como un recurso con el cual hay que interaccionar, como lo entienden los agrícolas?”

preguntas

¿estos tiempos nos van a permitir como humanos, cuestionar este modo de habitar voraz que se viene manejando?

Ricardo Sargiotti

Pensando que esa voracidad es la del mercado. Cuando uno piensa en los suburbios como los latinoamericanos, y la voracidad de esos loteos que no siguen ninguna pauta más que la imagen de un nuevo idilio para vivir con la naturaleza, cuando toda la naturaleza en realidad está
absolutamente plantada y negando lo que existía por debajo. Me gustaría creer, que sea la misma demanda de esos lugares, la que haga u obligue al mercado y al estado a que empiecen a mirar el modo de expansión de una manera o con una
sensibilidad diferente.Quiero creer que este tipo de alternativas se empiecen a abrir. No creo tampoco en las decisiones totalitarias, como las de los grandes preservacioncitas, en donde no se pude tocar ni hacer nada, convirtiendo edificios, áreas de la ciudad y áreas del paisaje en mausoleos, simplemente porque no somos capaces de poder acercarnos de la manera y con la sensibilidad con la que hay que hacerlo.

Toni Girones

“la especie ha tomado conciencia y ahora es el momento de volver a reglamentar y diluir esa línea dura que dice aquí puedes destrozar y aquí ultra proteger. Ahora es el momento”

Toni Girones

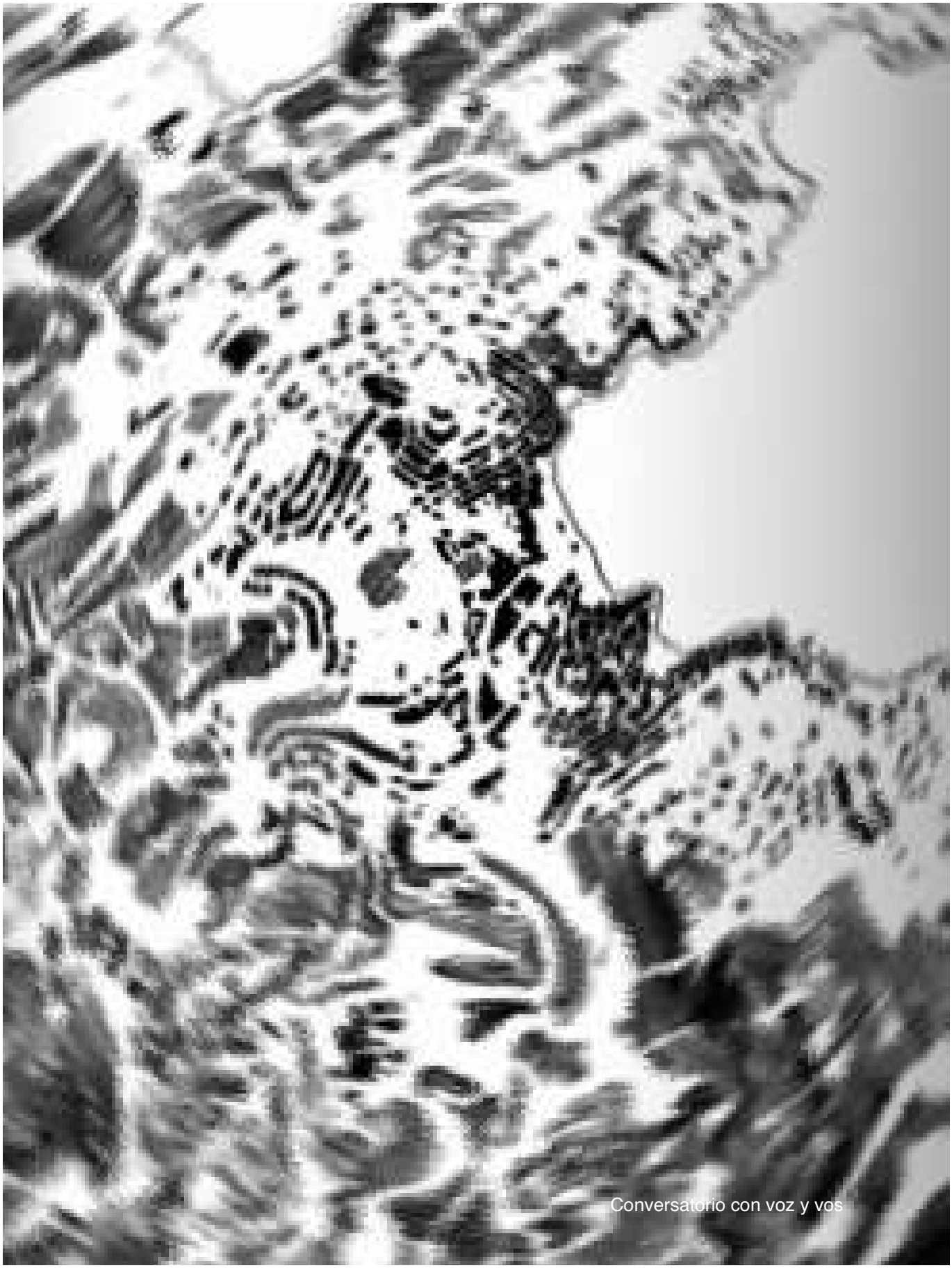
El hecho de que, en la sociedad de primer mundo, haya un momento en el que empiezan a declarar parques naturales, representa el miedo a esa cultura de finales del 20’ de la urbanización. Es decir, desde el 60 al 2000, se sigue urbanizando, por lo tanto, cuando en los 90 se empiezan a proteger determinados parques naturales, es porque se tiene miedo a la propia especie. Entonces, se declaran estos parques naturales como medida de contención. Pero 20/30 años después de ese momento, la especie ha tomado conciencia y ahora es el momento de volver a reglamentar y diluir esa línea dura que dice aquí puedes destrozar y aquí ultra proteger. Ahora es el momento.

Una expansión responsable. Hagamos un ejercicio de proyecto y de datos matemáticos. Si nosotros hacemos inventario, entendiendo que la buena gestión de la habitabilidad, siempre optimiza el excedente de material. Si nosotros valoramos que material de habitabilidad tenemos en el planeta (construcciones humanas), y agarras al mismo tiempo los 8500 millones de humanos que somos y dividís los m2 construidos en el mundo por la cantidad de humanos que lo habitamos, veremos que nos sale un montón de m2 (500/1000) por humano. La pregunta es: ¿Por qué cuando nos vamos a extender no hacemos un inventario de lo que esta construido? Si es público, si es privado, si es privado y está abandonado y no sabe cómo gestionarlo porque no tiene recursos. ¿Por qué no empezamos a

trabajar con esas leyes y ese truque de la habitabilidad?

Y como una conclusión rápida, si ese es el número que da la relación entre humanos y metros cuadrados construidos, como arquitectos deberíamos ver que la construcción de nueva planta, mas allá de lo que le interese al mercado, no tiene razón de existir. Que no ha existido nunca la nueva planta. Que, si entendemos la arquitectura como un instrumento de mediación entre las personas y el medio que hay que habitar, el lugar ya existe, por lo tanto, tu por más que creas que estás haciendo nueva planta, si entiendes la arquitectura como medio de mediación, no estas haciendo nueva planta. Porque si tú sabes leer las condiciones de un lugar vinculadas a la habitabilidad, las sabes registrar y por lo tanto tomar conciencia de ellas, la acción de proyecto es solamente activarlas. Y esa activación muchas veces es un 20, 30 o un 40% de la acción del proyecto, y eso hace que el proyecto sea muy económico. Es decir, si tenes una plantación de árboles de hoja caduca, no los tales para hacer una pérgola, por favor, ya tenes la sombra construida. Por lo tanto, mas allá de lo que necesita el mercado, desde nuestro espacio de proyecto en esencia, la nueva planta no existe. Y no debería de existir hasta que no hagamos inventario de lo que tenemos cerca y como sociedad podemos utilizar en ese nuevo ""urbanismo"" (entre muchas comillas).

"¿por qué cuando nos vamos a extender no hacemos un inventario de lo que esta construido?"



Conversatorio con voz y vos

“mas allá de lo que necesita el mercado, desde nuestro espacio de proyecto en esencia, la nueva planta no existe. Y no debería de existir hasta que no hagamos inventario de lo que tenemos cerca y como sociedad podemos utilizar en ese nuevo ““urbanismo””

preguntas

¿Qué debiera la arquitectura considerar como próximo, urgente y necesario a partir de lo que está pasando? ¿Qué papel tomaría la esfera pública de ahora en más?

“quizás la verdadera agenda debería pasar por una palabra sola que es RESPONSABILIDAD”

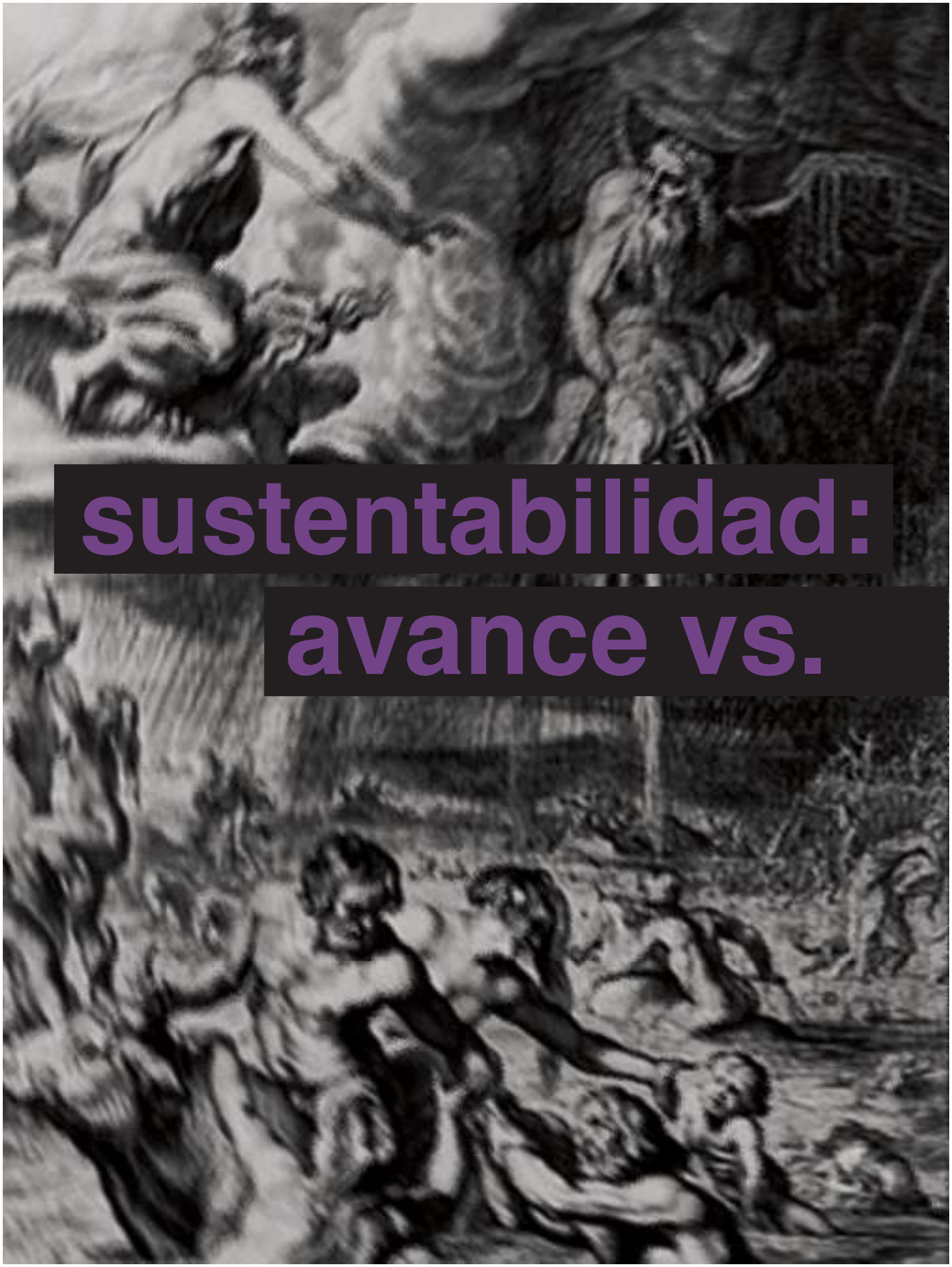
Ricardo Sargiotti

¿Cuál es la posición del proyectista teniendo una mirada global y resiliente? Quizás la verdadera agenda debería pasar solo por una palabra que es RESPONSABILIDAD. Los arquitectos venimos formados, y seguimos formando en cuanto a que el proyecto arquitectónico parece que debiera ser una cosa nueva, porque de lo contrario no es un proyecto de arquitectura, cuando en realidad resulta una contradicción. Quizás la verdadera inteligencia del proyecto radique en saber descubrir y saber ver, con todas las reglas científicas necesarias y con toda la poesía necesaria, saber ver cuánto hay, cuanto tenemos y cuanto tenemos que trabajar para proyectar en reconvertir, y no hacer de nuevo o hacer de más.

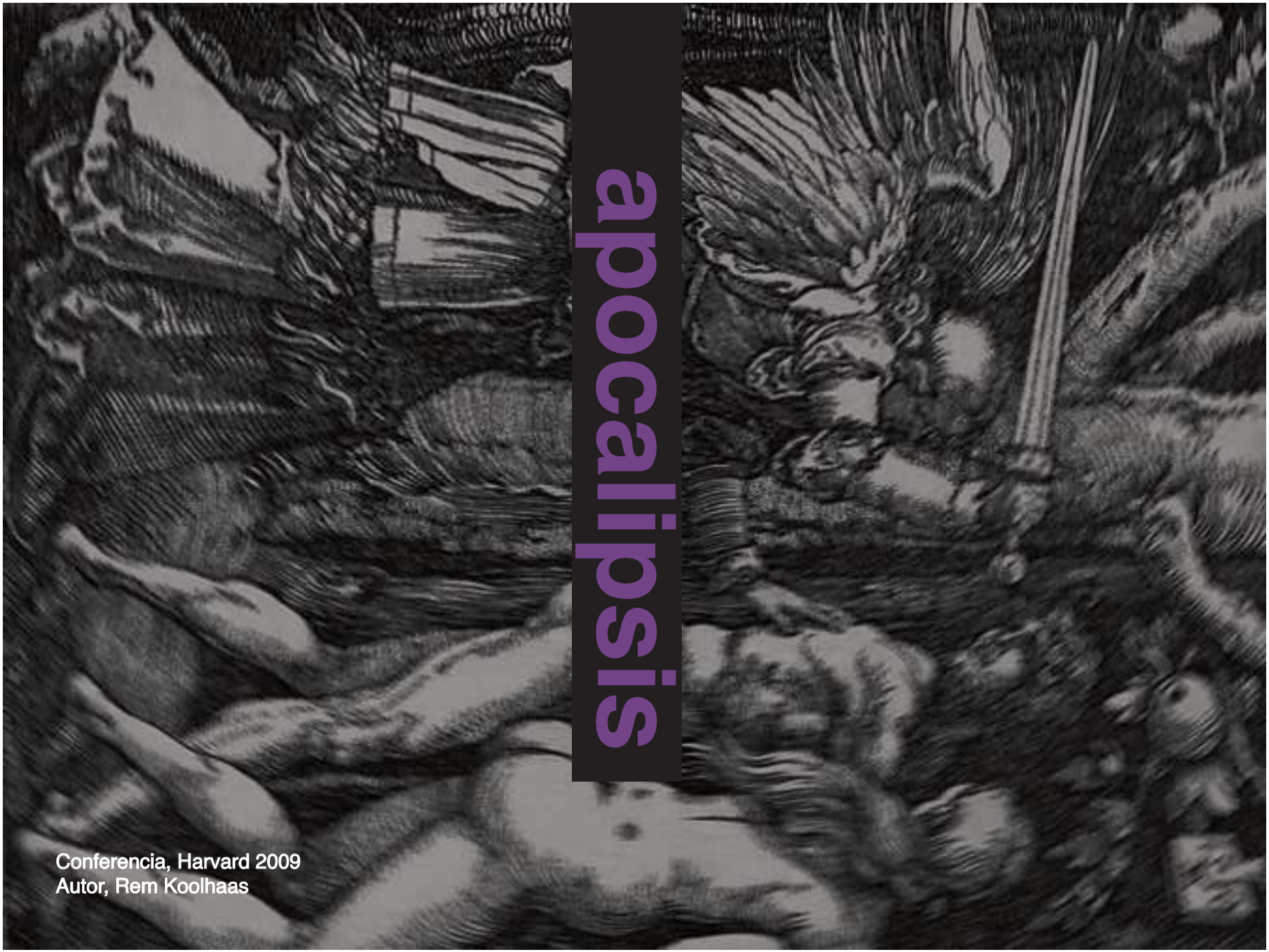
Toni Girones

Yo empezaría preguntándole a quien hace la pregunta ¿para a vos que es la arquitectura? Un elemento que se enfrenta, que de alguna manera es autónomo y que soluciona llegando al lugar todo lo que se le pide, o un elemento de mediación. Y que tú en el proyecto medias, y tienes que saber leer. Si entiendes la arquitectura como un elemento de mediación, nunca lo entenderás como un sustantivo.

Lo urgente, próximo y necesario en el que se forma en proyectar habitabilidad es aprender a leer. Aprender a leer el territorio, el lugar, las condiciones. Y si además tienes una conciencia critica como especie, sabrás de alguna manera, activar con acción de proyecto lo que has leído previamente.



sustentabilidad: avance vs.



apocalipsis

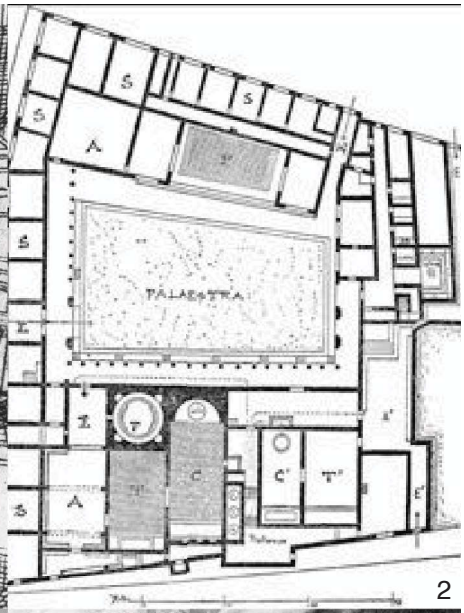
Conferencia, Harvard 2009
Autor, Rem Koolhaas

“en la antigüedad, ya existía un profundo conocimiento sobre la ecología y cómo la gente debía construir de forma económica y lógica”

En la antigüedad ya existía un profundo conocimiento sobre la ecología y cómo la gente debía construir de forma económica, lógica, y bella. Vitruvio (Imágen 1) era totalmente consciente de que el sol proyecta sombras en diferentes inclinaciones dependiendo de la orientación del sitio, y que su arquitectura debía tratar estas condiciones. Dado que el sol brillaba desde el sur, las partes más calientes de las termas romanas también debían estar en el sur (Imágen 2). Este conocimiento no se limita a los edificios individuales, sino que se extendió a la planificación de las ciudades basándose en compromisos con y la comprensión de la naturaleza.

Durante el Renacimiento, este conocimiento fue cultivado y amplificado. Un siglo más tarde, la ¨Ilustración¨ apareció, y con esta se produjo un lanzamiento formal de la modernidad. Lo que vemos es que la Ilustración tuvo un efecto extraordinario en la razón, en términos de activación del aparato de la modernidad en un tiempo sorprendentemente corto.También inscriptos en la Ilustración había personas como Goethe, quien sin esfuerzo combinó el arte y la ciencia, y la gente como Caspar David Friedrich.

1



2

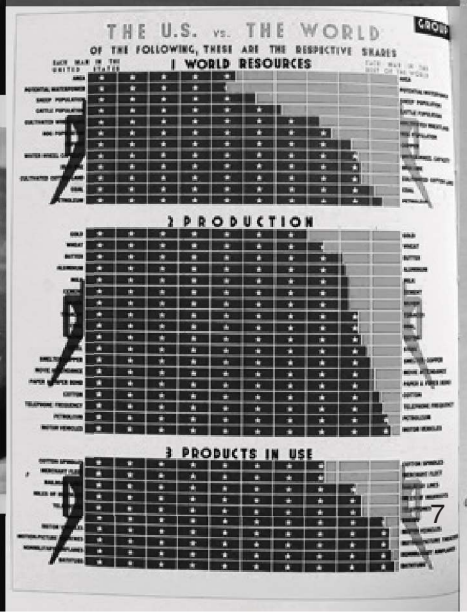
3

4

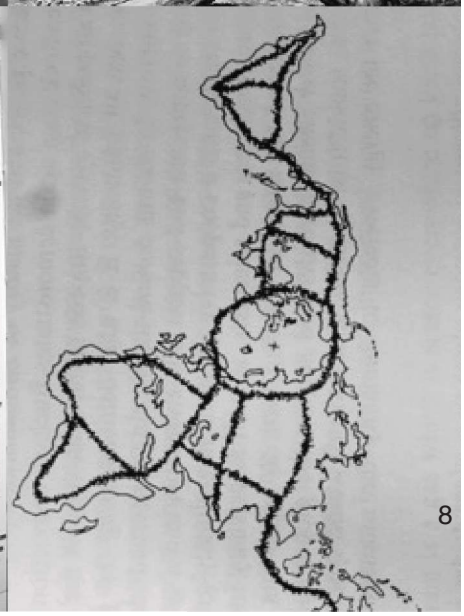
5


"Doing the most
with the least."

6


THE U.S. vs. THE WORLD
OF THE FOLLOWING, THESE ARE THE RESPECTIVE SHARES
1 WORLD RESOURCES
2 PRODUCTION
3 PRODUCTS IN USE

7



8

“la batalla para alimentar a la humanidad llegó a su fin. Cientos de millones morirán de hambre, nada puede prevenir un aumento sustancial de la tasa de mortalidad mundial…”

Sus pinturas muestran a personas altamente sofisticadas y cultivadas en la búsqueda y la interacción con la naturaleza de una manera que no muestra ninguna tensión o alienación, la interacción en realidad parece que funciona para ambos lados (Imágen 3). Tal vez el resultado más acabado de este gran racha de racionalidad de nuestra civilización es la planta generadora de energía nuclear (Imágen 4)

También hay una tendencia totalmente diferente en nuestra cultura. No es una narrativa de progreso lineal y razonable, sino una narración de los desastres y las tensiones fundamentales entre la naturaleza y la humanidad. Representa a la naturaleza como una especie de castigo de la humanidad y, en ocasiones, la humanidad como un castigo de la naturaleza (Imágen 5)

Dicha narrativa, es anti-moderna, la cual insiste en las expectativas apocalípticas. Friedrich simboliza este sentimiento en algunos de sus cuadros, lo que generó una serie de profetas. Tal vez Malthus fue el primero, con su creencia de que una muerte prematura debe visitar a la raza humana. Otros fueron Paul Ehrlich en 1968 y James Lovelock

“La batalla para alimentar a la humanidad llegó a su fin. En las décadas de 1970 y 1980 cientos de millones morirán de hambre no obstante cualquier programa de emergencia en proceso. A la fecha,nada puede prevenir un aumento sustancial de la tasa de mortalidad mundial…” The population bomb 1968 Paul Ehrlich

“Para el 2040, partes del desierto del Sahara se habran desplazado a Europa central. Estamos hablando de París - tan lejos como Berlín hacia el norte. En Gran Bretaña escaparemos gracias a nuestra posición oceánica” The revenge of Gaia 2006 James Lovelock.

Lo que tenemos son dos lineas completamente opuestas, ambas con muy elocuentes e impresionantes defensores. Ambas ideologías leen los mismos fenómenos en términos totalmente contradictorios: uno como una línea de razonabilidad y el otro

“tenemos dos lineas completamente opuestas, una de razonabilidad y la otra como una línea de manipulación desastrosa e incorrecta”

como una línea de manipulación desastrosa e incorrecta. La confusión en el momento actual se genera por la tensión entre estas dos líneas. No somos capaces de desentrañar una de otra o entender cuando habla una de las tradiciones y cuando lo hace la otra. Esta polaridad sigue operando y lo ha hecho durante mucho tiempo.

Cuando estudiaba en Londres en 1968, aprendi en una escuela donde la arquitectura tropical todavía estaba en el plan de estudios. Ahí me enseñaron un respeto increíble por el paisaje. Nos enseñaron a mirar a otras ciudades para ver cómo funcionan, y buscar en ambientes aparentemente no-arquitectónicos. Los profesores estaban interesados en los trópicos como un dominio especial, que es ahora la primera línea de las tensiones y las imposibilidades a las que nos enfrentamos. Ellos veían estas áreas en profundidad y fueron capaces de analizar en qué medida este clima requiere arquitecturas y planificación específicas. Estos buscaban generar una arquitectura que realmente se mantendrá en este clima, sin el grado de artificialidad que ahora damos por sentado.

Lo que me parece conmovedor no es sólo la honestidad de este discurso, sino también la convicción de que poseían un conocimiento relevante que amerita ser enseñado. Este tipo de conocimiento es hoy algo débil en nuestras academias.

Crearon una estética que fue capaz de renovar la arquitectura moderna, que al mismo tiempo que estaba corriendo entre cuestiones de puritanismo e impopularidad. No sólo trabajaron en arquitectura, sino también en ciudades o pueblos. En el período comprendido entre 1965 y 75 hubo una increíble habilidad para tomar las más difíciles condiciones seriamente, para tener en cuenta los diferentes climas seriamente, ocuparse de la cuestión del uso de la energía seriamente y tratar de combinar las palabras “diseño” y “ciencia”. Lamentablemente, 30 años después, estas palabras están más separadas que nunca. Esta entidad conjunta de diseño y ciencia, fue estimulada y patrocinada no sólo por los diseñadores y científicos, sino también por los intelectuales como Marshal Mac Luhan e Ian McHarg, un sociólogo que, en Diseño con la Naturaleza, escribió uno

“combinar las palabras “diseño” y “ciencia”. Lamentablemente, 30 años después, estas palabras están más separadas que nunca”

de los manifiestos más sutiles sobre cómo la cultura y la naturaleza pueden coexistir.

En una reunión en un barco en el Mediterráneo en 1965, la antropóloga Margaret Mead y otros intelectuales discutieron sobre los temas que estamos discutiendo ahora. Produjeron bocetos en los que, casi como una cosa natural, la energía humana, la energía solar, y las formas comerciales de la energía se entrelazan y se mezclan en formas que nosotros apenas sabemos como hacer ahora. Lo que me parece especialmente impresionante en el trazado a mano de estos dibujos es cuán forzado y urgente es, en comparación con nuestros actuales, más suaves y perfectos renderings. Estos dibujos muestran la inevitabilidad de la naturaleza y las redes operando juntos.

Tal vez la contribución de Buckminster Fuller a este campo fue la apoteosis de esta combinación de la naturaleza y de la red, haciendo lo máximo con menos (Imágen 6), produciendo de primera mano diagramas de una simplicidad laboriosa. Por otra parte, trabajó sobre inventarios radicales del mundo, tanto de los elementos culturales como naturales, documentando la carrera cabeza a cabeza entre ellos con una visión de futuro. Por ejemplo, este grupo estaba consternado por el predominio del consumo estadounidense. Fuller fue capaz de demostrar, en los diagramas producidos para una publicación comercial, como los problemas del mundo pueden ser resueltos intercambiando los recursos militares hacia otras áreas (Imágen 7). También hizo un diagrama de la energía en el mundo distribuida en ciertos tipos de patrones o rejillas, y como consecuencia optimizando la eficiencia total del sistema (Imágen 8) Este tipo de claridad no existe para nada en el momento actual. Es la ausencia de este tipo de claridad lo que nos vuelve tan desesperados por un grado de coherencia.

“haciendo lo máximo con lo mínimo”

Rem Koolhaas

“el enemigo común de la humanidad es el hombre, la democracia ya no está bien adecuada para las tareas por venir”

Ahora, si pones todo lo que estaba sucediendo en los últimos años de la década de 1960 y principios de los 70 en una nube o un cluster, parece haber una mezcla muy confusa de cosas buenas y malas. Pero si pones los eventos en diferentes zonas o categorías, surge un patrón. Por supuesto, hay muchas crisis, pero hay una explosión de la conciencia verde como una respuesta a esas crisis. Al mismo tiempo, una forma altamente desarrollada e imaginativo de ingeniería, teorizado por Fuller y otros puesta en práctica: el puente sobre el Bósforo, la inversión de la corriente de un río para el riego de partes enteras de Siberia, la propagación de las computadoras, el Concorde, el World Trade Center, y la primera conferencia internacional sobre cuestiones ambientales internacionales.

En este contexto tuvo lugar la primera reunión del Club de Roma, que habló sobre los límites del crecimiento. Era un argumento razonable y dramáticamente ilustrado sobre los límites de los recursos, y mostró cómo en los próximos cien años tenemos que ser más cuidadosos y más restringidos en nuestro consumo. Pero entonces la economía de mercado se desató a mediados de los años 70. La economía de mercado tuvo un efecto devastador en el conocimiento que se había acumulado hasta ese punto. Esto forzó la racha apocalíptica de la polaridad que define al principio.

“Si las tendencias actuales de crecimiento de la población, industrialización, polución, producción de alimentos y agotamiento de recursos continúa sin cambios, los límites del crecimiento de esta planeta serán alcanzados en algún momento dentro de los próximos años” The club of Roma, The limits of growth 1972

Veinte años más tarde, el Club de Roma está completamente abierto al hecho de que “En la búsqueda de un nuevo enemigo que nos una, hemos llegado a la idea de que la polución, la amenaza del calentamiento global, la escasez de agua, hambrunas y otras similares, encajaría en ese marco” The club of roma the first global revolution 1994

En el mismo año, llegó a sugerir que “parecería que los humanos necesitan una mo-

tivación común, a saber, un adversario común para organizarse y actuar juntos en el vacío.. el enemigo común de la humanidad es el hombre… la democracia ya no está bien adecuada para las tareas por venir" The club of Roma, the first global revolution 1994
Se puede ver una amplificación e intensificación perversa de los argumentos: aparentemente racional, pero en realidad del lado apocalíptico.
Así, estas dos tendencias casi se fusionan, o la evidencia que usan es la misma. Pero una sigue utilizando las pruebas para un futuro racional y razonable, tales como la aplicación de la energía atómica.
Científicos como Freeman Dyson relativizan el desastre de los niveles de CO2, diciendo que en realidad también podrían, en determinadas zonas, tener un efecto positivo. Él está, por supuesto, completamente vilipendiado por estas declaraciones. Pero este tipo de pensamiento lleva tal vez a una escuela de pensamiento en la que la ingeniería puede ofrecer por fin una serie de estrategias que podrían ayudarnos.
Luego está la visión apocalíptica, en donde la NASA retrata los trenes alimentados por carbón como un holocausto, y desarrolla más y más escenarios extremos. Por ejemplo, la fecha límite de intervención que el Club de Roma previó en su primer informe se ha revisado a cuatro años, confrontando a todos nosotros con un límite de tiempo desesperado.
Tenemos un equipo de personas con mucha energía que trabajan en el problema, pero dudamos de su seriedad y si tienen la información necesaria a su disposición. Interesantes acusaciones emergen: "La gente blanca con ojos azules lo han causado". "Estados Unidos ya no puede dictar". "El consumo de occidente ya no es necesario". "El dólar tiene que ser abandonado". Lo que se ve es un retroceso de la posición de Estados Unidos .

"estas dos tendencias casi se fusionan, o la evidencia que usan es la misma, pero una sigue utilizando las pruebas para un futuro racional y razonable"

Ahora, ¿qué pasa con la arquitectura? Creo que lo que la crisis va a significar para nosotros es el fin del régimen ¥€$ (Imágen 1). Para los que no lo reconocen, se trata de una colección de obras maestras de los arquitectos en los últimos diez años. Es un horizonte de iconos que muestran, sin piedad, que un icono puede ser individualmente plausible, pero que colectivamente forman un paisaje de tipo definitivamente contraproducente y auto-cancelatorio. Así que eso está fuera.

Por desgracia, la suma total del conocimiento arquitectónico actual no ha crecido más allá de esta oposición.

Ahí es donde la economía de mercado y la evolución de la cultura arquitectónica han sido extremadamente irres-

Colllage Rem Koolhaas

“vergonzosamente, hemos estado equiparando responsabilidad con aplicación de verde literal”

ponsables en dejar que el conocimiento simplemente desaparezca entre las diferentes preocupaciones. Sigo pensando que las dialécticas arquitectónicas están entre edificios como La Casa de la Cascada y la Casa Farnsworth (Imágen 2 y 3), y por lo tanto no son lo suficientemente profundas.

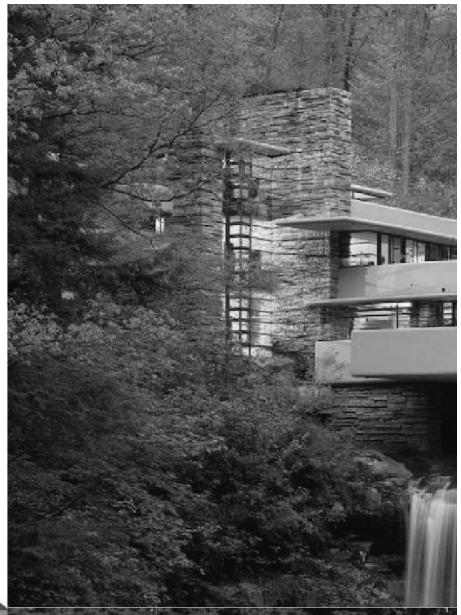
Tenemos todas estas imágenes de edificios que no se comportan correctamente, pero nuestras respuestas no necesariamente son muy profundas. Yo no me excluyo de cualquiera de estos comentarios, como espero que se den cuenta. Vergonzosamente, hemos estado equiparando responsabilidad con aplicación verde literal. La tienda de Ann Demeulemeester en Seúl, por ejemplo, está cubierta en su totalidad en verde (Imágen 4). Incluso edificios significativos de arquitectos serios, tales como la Academia de Ciencias de California en San Francisco, para mí casi caen en la misma categoría (Imágen 5). Lo que es muy difícil sobre la arquitectura de hoy es que los arquitectos mismos son los comentaristas principales, utilizando un lenguaje que es ya sea escandalosamente inocente o calculado profundamente - probablemente ambos - pero de una manera shockeante. Si usted lee la crítica en el New York Times por Nicolai Ouroussoff, el comentario del arquitecto parece funcionar muy bien, porque Ouroussoff está muy feliz con este edificio. Una pregunta que no parece que se plantea es: ¿es todo tan necesario? Y, ¿necesitamos más acuarios? (iImágen 6) Tenemos una especie de Partenón con un planetario, una plaza, y una selva tropical. Yo cortésmente diría que no es un Partenón. En Abu Dhabi, Foster hace un esfuerzo mucho más serio con su ciudad cero-carbón, Masdar, que no tendrá automóviles y será neutra en emisiones de carbono mediante el uso de tecnologías

¿es todo tan necesario?

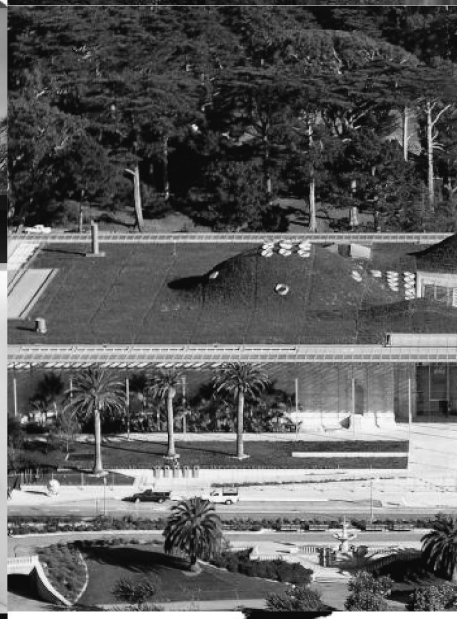
que todavía no se han revelado.
Realmente no quiero hablar de nuestro propio trabajo, pero hay un proyecto que resuena con el material aquí expuesto. También indica la dirección en la que creo que tenemos que avanzar: tenemos que salir de esta amalgama de buenas intenciones y de marca en una dirección política y una dirección de ingeniería. Estamos trabajando en un análisis de lo que Europa podría hacer con la energía recolectada del Mar del Norte. Noruega, Suecia, Dinamarca, Holanda, Bélgica e Inglaterra, todas tienen grandes territorios en el Mar del Norte. Los hemos dividido en secciones, lo que significa que Holanda podría ser concebido como teniendo una nueva forma, que se extiende en el Mar del Norte.
El proyecto se imagina que la energía eólica podría combinarse, y que la oferta y la demanda podría ser regulada (Imagen 7). Un único anillo de aerogeneradores integrados no sólo genera energía, sino que podría tener beneficios adicionales como la reutilización de algunos de los aparatos redundantes de extracción de petróleo, e incluso potencialmente generar su propio turismo. Un solo anillo podría generar más energía que lo que Medio Oriente produce actualmente cada año (Imágen 8). Mirando aún más allá, habría una potencial conexión Norte-Sur para tratar de explotar el potencial específico de cada área: eólica, mareomotriz y solar. Todas estas fuentes de energía pueden ser movilizadas en una red europea única (Imágen 9). Es simplemente a través de la combinación de la política y de la ingeniería que esto necesita ser abordado.
Al trabajar con este material, he descubierto que lo que estamos haciendo es, de manera inadvertida, exactamente lo que Fuller propuso al mirar el mapa de cuarenta años atrás.

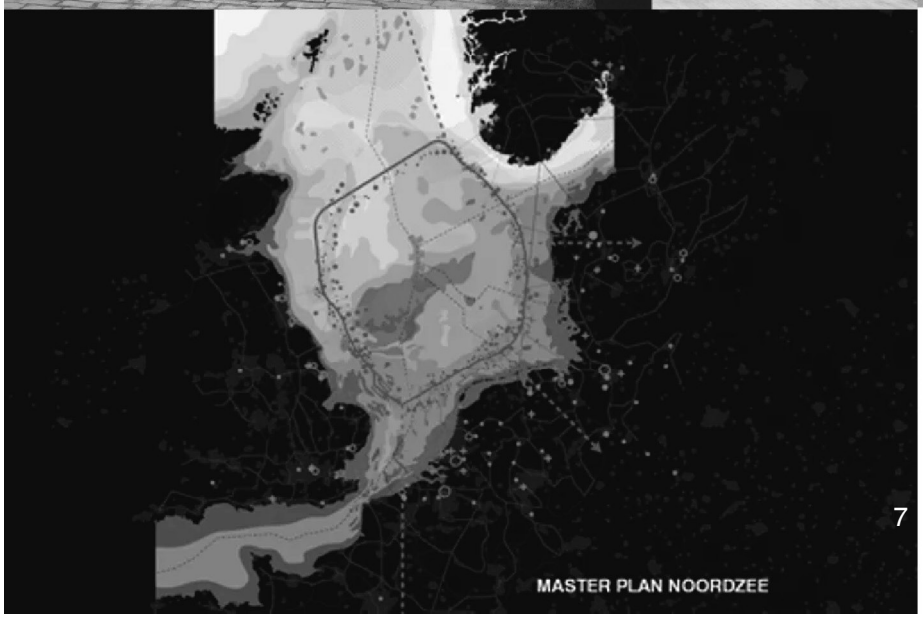
“he descubierto que lo que estamos haciendo es, de manera inadvertida, exactamente lo que Fuller propuso al mirar el mapa de cuarenta años atrás”

1

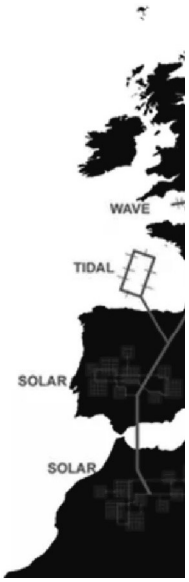


4



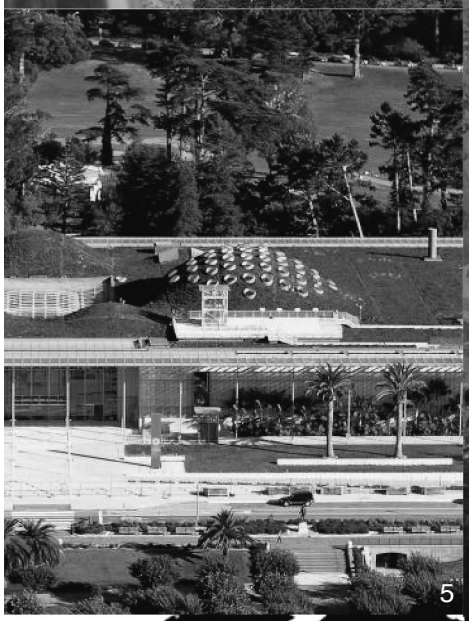


7




2


3


5


6

8

9

reflexión

¿porque nuestro mundo?

El año 2020, fue un parate para el mundo, la pandemia global nos hizo frenar, a todos, sin importar cultura, raza, país. Nos hizo identificarnos como uno, ampliar la mirada. Y en ese momento pudimos ver donde estamos parados.

Estamos en un momento crítico de la historia de la Tierra, en el cual la humanidad debe elegir su futuro. A medida que el mundo se vuelve cada vez más interdependiente y frágil, el futuro depara grandes riesgos y grandes promesas. Para seguir adelante, debemos reconocer que en medio de la magnífica diversidad de culturas y formas de vida, somos una sola familia humana y una sola comunidad terrestre con un destino común. Debemos unirnos para crear una sociedad global sostenible fundada en el respeto hacia la naturaleza, los derechos humanos universales, la justicia económica y una cultura de paz. En torno a este fin, es imperativo que nosotros, los pueblos de la Tierra, declaremos nuestra responsabilidad unos hacia otros, hacia la gran comunidad de la vida y hacia las generaciones futuras.

En los últimos años ha nacido un nuevo concepto de ética social.

Primero con la revolución industrial se etiquetó al hombre como destructor del planeta, luego se comenzó a tomar conciencia para intentar afectar al mundo lo menos posible. Y en los últimos años nos hemos dado cuenta que el daño es demasiado grande y no solo debemos dejar de dañar el planeta sino que debemos curarlo.

Ahora nos titulamos como guardianes y protectores de la tierra.

Y este cambio lo podemos lograr solo nosotros, pero apoyándonos en nuestros conocimientos, usandolos como herramientas pero de una manera consciente. Innovando nuevas formas de habitar un mejor MAÑANA.

“estamos en un momento crítico de la historia de la Tierra, en el cual la humanidad debe elegir su futuro”

nuestra ciudad

input

1. m. Econ. insumo.

2. m. Inform. entrada (conjunto de datos introducido en un sistema informático).

3. m. Dato o información.

Cambridge Dictionary

Something such as energy, money, or information that is put into a system, organization, or machine so that it can operate.

urbanized
el diseño de

las ciudades

Documental , Gary Hustwit

input

crecimiento acelerado

En la actualidad, las ciudades funcionan igual desde hace cinco mil años, son el lugar donde confluyen el flujo de personas, el dinero y los bienes. Las ciudades siempre han sido la manifestación física de las grandes fuerzas que participan de manera, económica, social y ambiental. Lo que nos atrae hacia ellas es ese encuentro fortuito de saber que puedes partir aquí, llegar hasta allí y volver. Pero que algo inesperado va a ocurrir por el camino y que vas a hacer un descubrimiento. Eso en cierto sentido es la magia de las ciudades.

El mundo actual está cambiando radicalmente para que cada vez más personas vivan en la ciudad. Las ciudades evolucionan despacio desde la época pre griega y prerromana. Tardamos siglos en alcanzar números cercanos al millón. En el siglo XX el 10% de la población del mundo vivía en la ciudad, hace 2 años era el 50% y si continuamos a este ritmo pasaremos al 75% en 40 años.

Este ritmo está invirtiendo mucha presión sobre cualquier sistema que tenga recursos limitados. Aprox. El 33% de los nuevos habitantes de la ciudad viven en barrios informales. Esto quiere decir que se trata de 1/3 de la población del mundo sin las instalaciones más básicas. Sin alcantarillados, sin agua corriente, sin servicios sanitarios.

El problema es que este crecimiento seguirá aumentando durante los próximos 20 o 30 años. Se doblará la población urbana, al mismo tiempo no se están ocupando de las personas que ya viven ahí. Si uno se fija en los números y las tendencias es profundamente deprimente.
Alejandro Aravena: “si no nos preocupamos en cómo se desarrolla el proceso de migración a las ciudades, el proceso de urbanización se dará en forma de barrios informales. Por eso es tan urgente generar condiciones adecuadas que permiten que el flujo de personas que llegan a la ciudad se encauce correctamente”

Bombay, India

#Brasilia

A finales de la década de los 50, se construye Brasilia con la decisión del presidente Getúlio Vargas de trasladar la capital desde Rio de Janeiro al interior del territorio. Su argumento principalmente tiene que ver con que rio de janeiro había alcanzado esta categoría de metrópolis, y todo parecía concentrado alrededor de ella, y las distancias del resto del territorio con Rio de janeiro hacía que la administración perdiera contacto con la realidad del territorio. Por lo que decide llevarla a un lugar que sea un punto más central dentro de la geografía de Brasil.
Allí decide fundar la ciudad de Brasilia y el proyecto urbanístico cae en manos de Lucio Costa. Luego la arquitectura más significativa va a estar a cargo de Oscar Niemeyer.

En esta ciudad se ve muy claramente las ideas propuestas en el IV CIAM de 1933: una Ciudad ordenada basada en la zonificación: trabajo, ocio, residencia y circulación.
Se Organiza en función de dos ejes principales: Uno recto y el otro perpendicular, que se curva pero que no deja de ser, según lo que muchos autores dicen, una especie de cardo y de cumano en donde uno de los ejes ha adquirido esa morfología.
El eje monumental va a nuclear los edificios de gobierno (creación de un centro cívico). La sede del poder va a estar en el extremo en la plaza de los 3 poderes, En el eje residencial se encontrarán las súper manzanas y a su vez las súper cuadras con edificios residenciales. Cada 4 manzanas se ubica

“Brasilia era la ciudad modera definitiva, construida sobre todas las ideas de los manifiestos modernistas. Parece estupenda desde el cielo, pero si te mueves a pie por la ciudad es un desastre”

“En la década de los años 50, el auto comienza a tener un impacto en las ciudades y un efecto negativo. No solo aumentaron los accesos a la urbe, el número de autos y el ruido, sino también cambió la forma de diseñar las ciudades, y esto se está convirtiendo en un problema global”

una escuela, un club, iglesia y restaurantes. La super cuadra es un cuadrado de 280mts de lado con un cinturón verde de 20mts alrededor de cada una.

Donde se crucen los dos ejes, se van a encontrar los edificios que tienen que ver con lo social: la catedral, lo recreativo y las terminales de transporte.

A Gran escala se puede ver como predomina el automóvil antes del peatón. Redes viales muy elaboradas; distintas alturas y grandes conexiones de un punto al otro.

JAN GHEL “Brasilia era la ciudad modernista definitiva, construida sobre todas las ideas de los manifiestos modernistas. Parece estupenda desde el cielo, pero si estas a pie de calle y te mueves a pie por la ciudad es un desastre. Todas las distancias son enormes, las cosas no están conectadas, debes cubrir km y km en línea recta.”

“Nadie se paró a pensar lo que sería pasear por Brasilia entre tanto monumento. Es lógico separar estas cosas, no es seguro que los autos y los peatones estén en el mismo lugar. Pero si diseñas una ciudad en la que todos los trayectos hay que hacerlos en coche, es imposible ya que siempre te encuentras en atascos”

NOAH CHASIN Architectural historian bard college. “En la década de los años 50 del siglo pasado, el automóvil comienza a tener un impacto en las ciudades y un efecto negativo. No solo aumentaron los accesos a la urbe, el número de coches y el ruido, sino también cambió radicalmente la forma de diseñar las ciudades, y esto se está convirtiendo en un problema global, sobre todo en los países en desarrollo”


Brasilia, imagen aerea

#Colombia, Bogotá

“Muchas de las cosas que ocurren en las ciudades van en contra de la lógica, por ejemplo, creemos que hacer calles más grandes o autopistas resolverán los atascos, pero nunca ha sido así ya que lo que crea el tráfico no es el número de coches sino la cantidad de viajes y la longitud de esos viajes. Cuantas más infraestructuras viales construyas más aumentará el tráfico. La única manera de limitar los atascos es de restringir el uso de coches y la forma más lógica de hacerlo es restringiendo el aparcamiento”

sistema de transporte transmilenio

Medellín ha transitado una reforma urbana en los últimos años, que ha transformado para mejor la vida de las personas de una forma increíble.

Sistema de transporte: BRT Transmilenio

El Transmilenio es un sistema de transporte masivo que se implementó en Bogotá a principios de 2001. Este funciona con buses que circulan por un carril exclusivo de algunas rutas de la ciudad y con buses alimentadores que lo conectan con varias zonas. Los buses son articulados, de alta capacidad y funcionan con un combustible menos contaminante que la gasolina. Lo cual ayudó a reducir la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero.
La meta establecida para el proyecto, en sus cuatro primeras fases es establecer un sistema de transporte urbano sostenible, basado en el sistema de buses de transporte rápido. Así, el objetivo principal fue establecer un sistema moderno de transporte masivo eficiente, seguro, rápido, conveniente, confortable que asegure un alto número de usuarios.


CARIÑOSO
TransMilenio
K133

Transmilenio, Bogotá

#High line Nueva York

El High Line fue una estructura elevada de acero de más de 2 kilómetros de largo construida en 1930 para el tránsito de trenes, la cual funcionó hasta 1980. El año 2003, 23 años después, se llamó a una competencia internacional de arquitectura para su transformación en un parque público aprovechando que esta estructura atraviesa varios barrios del lado oeste de Manhattan.

La propuesta ganadora se inspiró en las malezas verdes que crecieron tras el abandono de esta línea férrea, proponiendo, Mediante la conservación de la estructura metálica del soporte y los raíles, una plataforma verde donde se abren caminos entablados, zonas de descanso, restauración, exposición y pequeños comercios. La obra se basa en recrear los antiguos enlaces y líneas férreas, con grandes jardines florales y pequeñas pausas más acotadas.

El parque está dividido en tres secciones y posee más de una docena de puntos de acceso a lo largo de su recorrido sobre la ciudad

High line Nueva York 1980


Documental Urbanized

High line Nueva York 1980

“El aumento de las zonas postindustriales en las ciudades de todo mundo lleva dándose en los últimos 20 o 30 años y la gente no sabe que hacer con ellas, creen que deberían retirarlas o borrarlas. Lo que hemos visto los últimos 10 años es que se pueden coger estas zonas con condiciones posindustriales y mediante el diseño creativo producir algo que le guste a la gente. No se trata de borrarlo ni conservarlo, se trata de transformarlo”

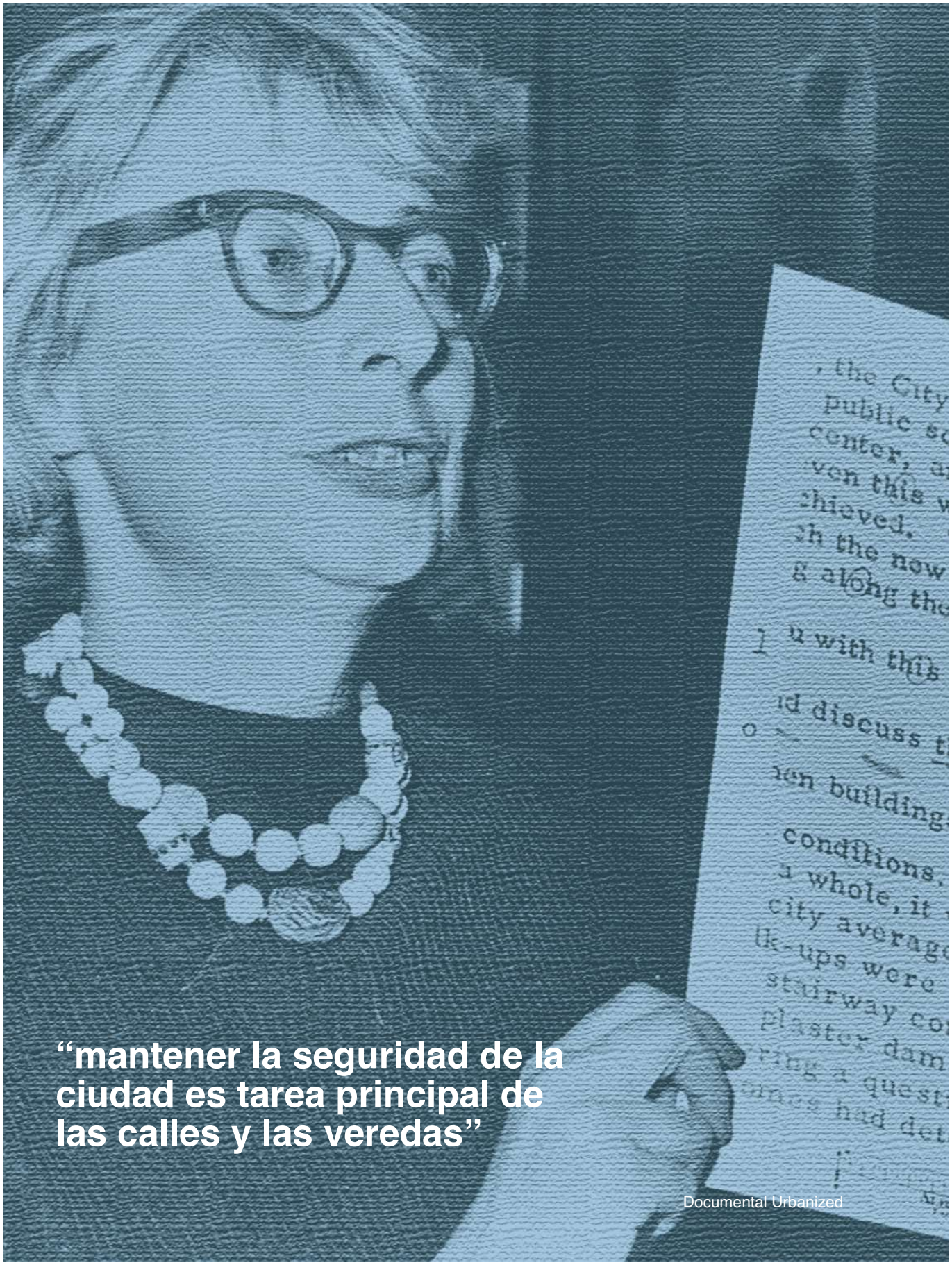
#Jane Jacobs

Fue una divulgadora científica, teórica del urbanismo y activista sociopolítica canadiense, nacida en Estados Unidos. Una ciudadana comprometida con su ciudad, comprometida con el disfrute de los espacios públicos y con el valor de la vida cotidiana de los barrios de la gran ciudad y de lugares que la vuelven posible.

"...las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todos, sólo porque, y sólo cuando, sean creadas por todos..."

Muerte y Vida de las Grandes Ciudades 1961

Jane Jacobs



“mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y las veredas”

Documental Urbanized

“ellos observaban los problemas desde 9000 metros de altura y ella los observaba con la perspectiva de alguien que vive en la calle”

A principios de los años 60 el plan de la ciudad de Nueva York era construir nuevas autopistas que derribaran gran parte de Greenwich village, barrio de Jane Jacobs. Entonces fue allí cuando empezó a escribir sobre lo que los diseñadores no veían ni comprendían.

Ellos observaban los problemas desde 9000 metros de altura y ella los observaba con la perspectiva de alguien que vive en la calle. Su voz fue la primera en surgir para rebatir que se tratara de un espacio superpoblado sino de una estructura social increíblemente rica que funciona fantásticamente bien. Las comunidades tienen múltiples usos. Hablo de la importancia de observar las calles y hacerlas más cómodas y seguras.

Lo que Jane Jacobs describió con mucho detalle, es que existe algo parecido al ADN de una ciudad y una relación entre el espacio físico y el tejido social. Ella veía que si metías a las personas en un bloque de viviendas se perderían las infraestructuras sociales fundamentales que hacen posible una comunidad. Los colegios donde la gente se conoce informalmente tenían que estar cerca de donde vive la gente. Por eso puso mucho empeño e interés en crear una unidad de vivienda, se ponía muy poca atención en lo que ocurre afuera. ¿Dónde juegan los niños? ¿Dónde están las madres vigilando a sus niños?

Es imprescindible recuperar la ciudad de 24 horas, la ciudad con vida en las calles, con edificios y casas que den vida a sus veredas, con plazas y clubes que devuelvan el orgullo a sus habitantes.

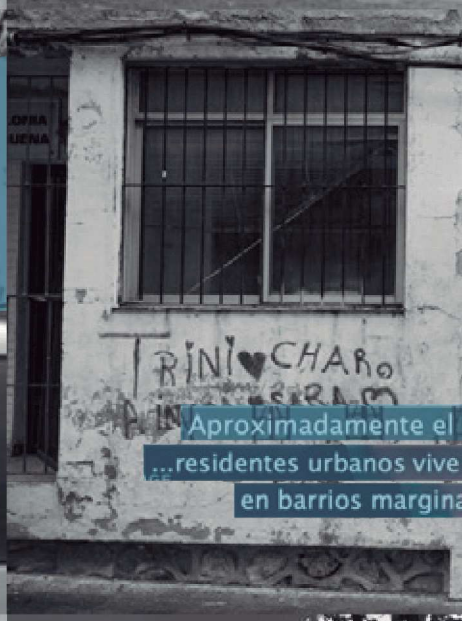
Pero para que esto suceda, es necesario aprender de lo ocurrido: Esto no sucede en las ciudades que todavía hoy apuestan a la dispersión, a la zonificación y a la especulación como instrumentos de planificación.

Jane Jacobs se dio cuenta que la unión de distintas personas y sus distintas actividades saca lo mejor de una ciudad.

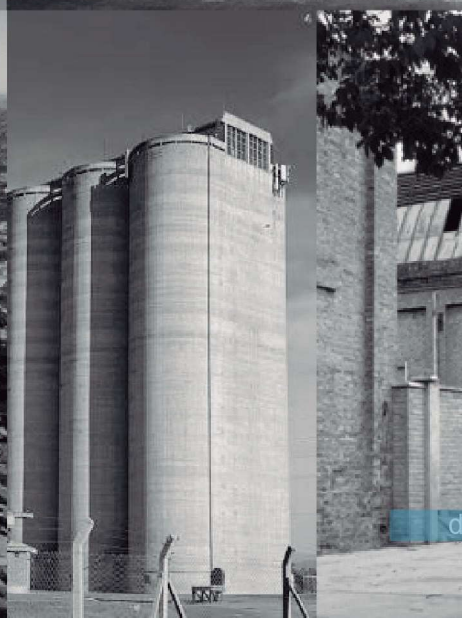

...todo lo que ves ha sido diseñado.
?


...sin los más básic


No
estr


TRINI♥CHARO
Aproximadamente el
...residentes urbanos vive
en barrios margina


Porque lo que causa el tráfico
no es el número de autos...



nuestra ciudad + urbanized

la escala

humana

Documental
Andreas M.Dalsgaard

“¿la forma en la que construimos ciudades invita a la interacción humana a la inclusión y a la intimidad?”

imaginemos que estamos en una película de ciencia ficción, estamos en un frío y distante paisaje urbano, viviendo en ese futuro, en que la ciudad es gigante y todo es distante. El ser humano no encaja en este contexto; es cálido,personal, íntimo y social. Entonces nos preguntamos ¿La forma en la que construimos ciudades invita a la interacción humana a la inclusión y a la intimidad?

Jean Gehl: Hoy en día sabemos mucho mejor como debe ser un hábitat para los tigres siberianos que unon para el ser humano.

Pero ¿Cuál es la definición de modernidad, de ser moderno? Si pensamos cómo vivíamos antes en aldeas, tribus, grupos familiares, pequeñas comunidades nos damos cuenta de que nuestro estado natural es estar con otras personas.

En 1960 se produjo un hecho muy relevante, cuando se dio el boom económico de las industrias mucha gente emigró del campo a la ciudad y se produjo una gran demanda de viviendas.

El movimiento moderno desarrollo modelos de ciudades en donde pareciese que se buscaba acabar con la vida humana.

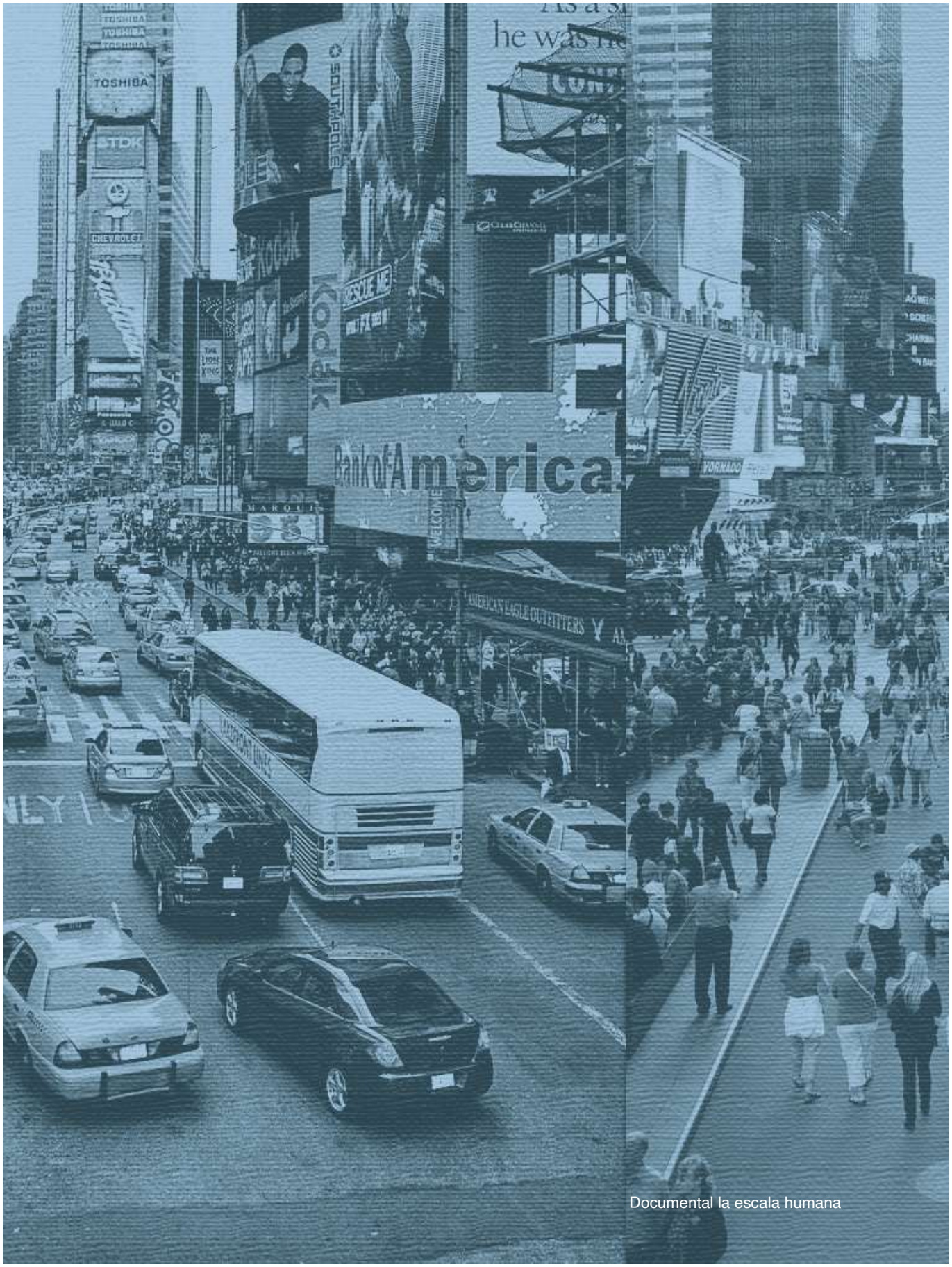
Desde los años 40 la planificación urbana se había estructurado en torno al automóvil y el flujo del tráfico se había documentado para poder mejorar la velocidad de su circulación

“Lo que mides es lo que te importa”

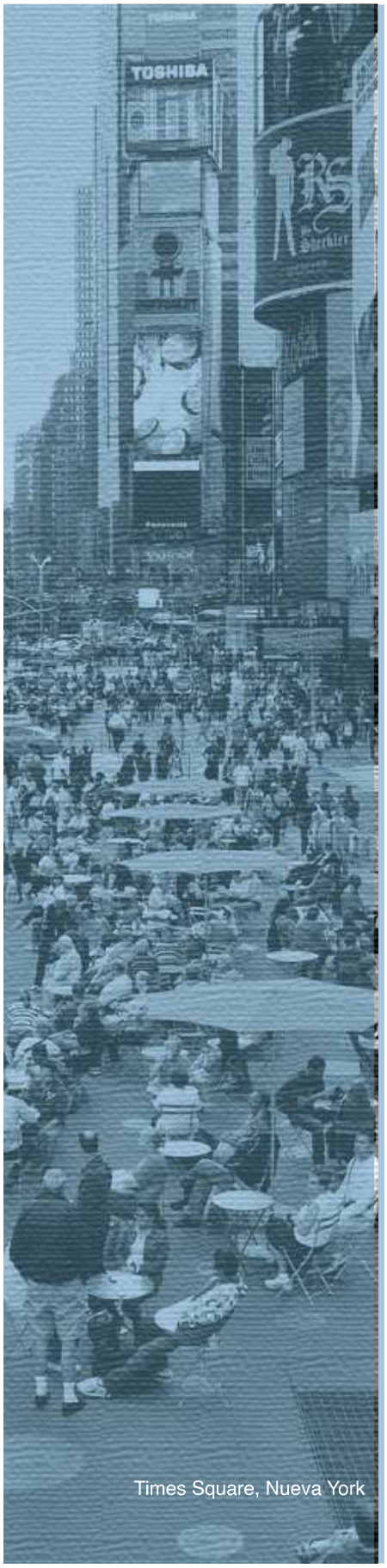
Jean Gehl desarrollo un método para estudiar a la gente y la vida pública que se aplicó en nueva york en 2007, como otras muchas ciudades norteamericanas, nueva york se había centrado por completo en conseguir un tráfico eficiente y para ello había construido una gigantesca red de autopistas que la conectaban con barrios residenciales a varias horas de distancia. En los años 50 Robert Mosses trajo un cambio extraordinario a la ciudad de Nueva York, construyó un gran número de autopistas y carreteras**.** Mark Gorton – Activista “Hace 60 años el coche era algo nuevo, era la promesa del futuro, parecía que era el motor del progreso, ahora hemos madurado, hemos visto cómo es un mundo dominado por el automóvil y vemos muchos efectos negativos. Estamos viviendo en un mundo totalmente asfixiado por el tráfico, hemos convertido nuestro entorno vital en algo mortal para la gente, lo hemos destruido con todo este tráfico y la gente lo ve y es consciente de que no se resuelve construyendo más vías. Hemos atravesado barrios con autopistas, hemos hecho autovías de dos pisos, todo lo que se nos ha ocurrido, y hemos fracasado.

“estamos viviendo en un mundo totalmente asfixiado por el tráfico, hemos convertido nuestro entorno vital en algo mortal para la gente”

Andreas M.Dalsgaard



Documental la escala humana



Times Square, Nueva York

Se estima que en la próxima década el número de autos se multiplique por 5. Cuantas más calles construyamos más autos va a haber, pero lo mismo pasa cuando construimos más espacios públicos, más personas va a haber en esos espacios. A medida que la ciudad se hace mas grande el esfuerzo del desplazamiento aumenta porque hay que cubrir distancias más largas, eso te lleva más tiempo y te aleja de socializar.

En el futuro se espera que la población se duplique, es decir que vamos a tener que duplicar la capacidad de nuestras ciudades y si queremos hacer nuestras ciudades económicamente viables debemos examinar nuestra ciudad para poder hacer más con menos.

frenemos la ex

pansión urbana
Artículo La Voz del Interior
Autor Diego Marconetti

“uno de los casos más notables de ‘deseconomía’ urbana”

Se envió al Concejo el proyecto que establece un nuevo ordenamiento territorial que tiene como objetivo frenar la expansión de la ciudad, al tiempo que impulsa la ocupación de las tierras disponibles en zonas ya urbanizadas.

“La anarquía en el desarrollo urbano favoreció a unos pocos y perjudicó a todos los cordobeses. Favoreció la expansión sin densificación, se encarecieron todos los servicios, situación que hizo que nuestra ciudad sea uno de los casos más notables de ‘deseconomía’ urbana”, diagnosticó el intendente.

El proyecto busca actualizar la normativa que data de 1985.

En el tiempo transcurrido desde 1985, la ciudad tuvo una importante expansión hacia el noroeste y hacia el sur.

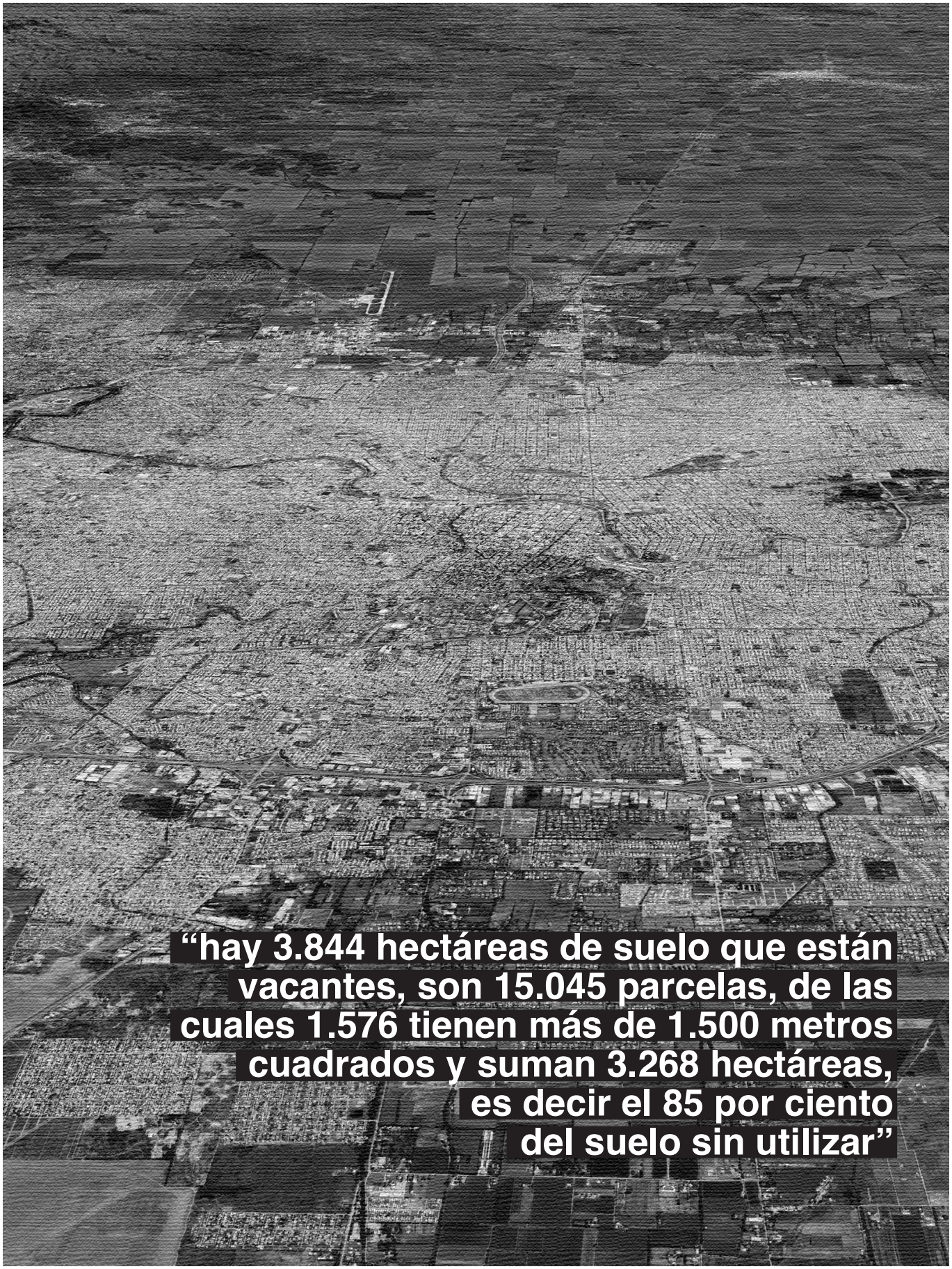
El proyecto se denomina “Plan de Ordenamiento Territorial del Área Intermedia y Periférica de la ciudad de Córdoba” y está dirigido a las zonas menos consolidadas de la ciudad: las intermedias, que se encuentran por fuera de los barrios pericentrales hasta Circunvalación; y las periféricas las que están desde Circunvalación hasta el límite del ejido municipal.

Según los datos suministrados por el secretario de Desarrollo Urbano, Daniel Rey, y la directora de Planeamiento, Andrea Tumosa, hoy hay urbanizadas 37.134 hectáreas de las 57.600 que componen el tejido municipal. Pero el dato con el que sustentan la modificación normativa es que dentro de esa área urbanizada, hay 3.844 hectáreas de suelo que están vacantes. Son 15.045 parcelas, de las cuales 1.576 tienen más de 1.500 metros cuadrados y suman 3.268 hectáreas, es decir el 85 por ciento del suelo sin utilizar.

Según los funcionarios, el objetivo es “suturar” la mancha urbana cordobesa y promover que se ocupen esos suelos, antes de que la ciudad siga sumando más superficie urbanizada.

Esa expansión desordenada provoca que se encarezca sustancialmente la provisión de servicios: hay recorridos más largos de las líneas de transporte y de los camiones recolectores de residuos.

Uno de los objetivos de la reforma, según la presentación que se realizó a los concejales, es favorecer los procesos de consolidación, densificación y extensión urbana selectiva orientada al principio rector de una ciudad compacta, policéntrica y sostenible. Eso se traduce en frenar la expansión, promover la ocupación de las tierras que van quedando vacantes en esa expansión desordenada y desarrollar nuevas centralidades con comercios y servicios que disminuyan la necesidad de traslados.



“hay 3.844 hectáreas de suelo que están vacantes, son 15.045 parcelas, de las cuales 1.576 tienen más de 1.500 metros cuadrados y suman 3.268 hectáreas, es decir el 85 por ciento del suelo sin utilizar”

una línea que

Córdoba de Antaño


atraviesa
nuestro país

“una línea que atraviesa nuestro país ¿no es lo suficientemente relevante como para ser olvidada?”

El ferrocarril, como fenómeno mundial, surgió en el siglo XIX y se desarrolló fuertemente durante el siglo XX, constituyéndose como símbolo de la modernidad y el progreso.

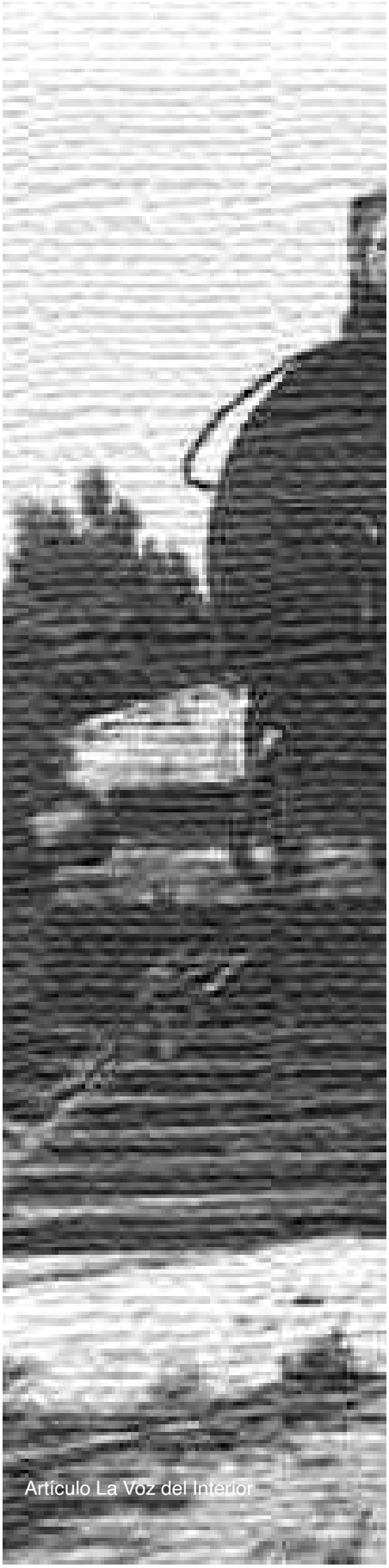
En Argentina, la primera línea férrea fue inaugurada en 1857 en la provincia de Buenos Aires fomentada por capitales argentinos, aunque rápidamente se sumaron capitales británicos y franceses. Estos dos últimos fueron tomando mayor preponderancia en la definición y desarrollo del ferrocarril en el país a lo largo del tiempo. Por su parte, el Estado argentino también participó en la expansión ferroviaria, mediante los llamados ferrocarriles de fomento; se trató de líneas que llegaban a lugares lejanos que no resultaban rentables para las inversiones privadas. El objetivo era fomentar el desarrollo económico de esas regiones apartadas y controlarlas políticamente.

En 1863 el gobierno le otorgó a la empresa Ferrocarril Central Argentino (Central Argentine Railway) una concesión para construir y explotar una línea de ferrocarril entre las ciudades de Rosario y Córdoba. Finalmente, el 13 de marzo de 1870, el trazado llegó hasta la ciudad de Córdoba, era la línea ferroviaria más larga del país en ese tiempo, y la primera en unir dos provincias. La Red Ferroviaria Argentina llegó a ser una de las más grandes del mundo durante este periodo, alcanzando cerca de 100.000 km de rieles. El desarrollo de este fenómeno estuvo muy relacionado por una parte con el contexto internacional y el hito que significaba esta nueva forma de transporte, y por el otro con el modelo económico agro-exportador, basado en la producción agrícola y la ganadería. Su instalación modificó sustancialmente la circulación de las personas, de los bienes de capital y de la tecnología. Trajo velocidad en las comunicaciones, acotó los tiempos de traslado

y modificó la concepción de las distancias.
El desarrollo del nuevo siglo traería aparejado la transformación del mercado de transporte terrestre y la decadencia del transporte ferroviario a nivel mundial.
Además, la crisis mundial de la década del '30 llevó a la red ferroviaria a enfrentar crecientes problemas de costos y de inversión al contraerse los márgenes de rentabilidad y encontrar un límite al crecimiento de las exportaciones. Hubo una caída en las cargas transportadas y de los ingresos, con un derrumbe en la crisis de las acciones de las compañías ferroviarias, resultando en una declinación progresiva pero constante de la rentabilidad y una contracción en las inversiones lo que implicó un paulatino envejecimiento del material rodante y de toda la infraestructura ferroviaria, fenómeno que se agravó como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. Para el Estado Argentino, esto significó una oportunidad de profundizar el ideario fortalecido durante las primeras décadas del siglo, lo que llevó a la nacionalización de varias líneas de ferrocarril.
En 1991 Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada por una completa concesión de la red ferroviaria, a partir de 1992. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferida a los gobiernos provinciales, formándose diferentes empresas aunque la mayoría de las concesiones no continuó los servicios.

el trazado llegó hasta la ciudad de Córdoba, era la línea ferroviaria más larga del país en ese tiempo, y la primera en unir dos provincias

“la crisis mundial de la década del ’30 llevó a la red ferroviaria a enfrentar crecientes problemas”



Artículo La Voz del Interior

Primera línea férrea, 1857

input

córdoba hoy, ferrourbano metropolitano

El tren urbano de la ciudad de Córdoba ya tiene un presupuesto asignado, este contará con 12 estaciones y permitirá conectar con el Tren de las Sierras y el Ferrocarril Mitre. Se utilizarán formaciones de dos coches y se habilitará la Red SUBE para combinar con otros medios de transporte.

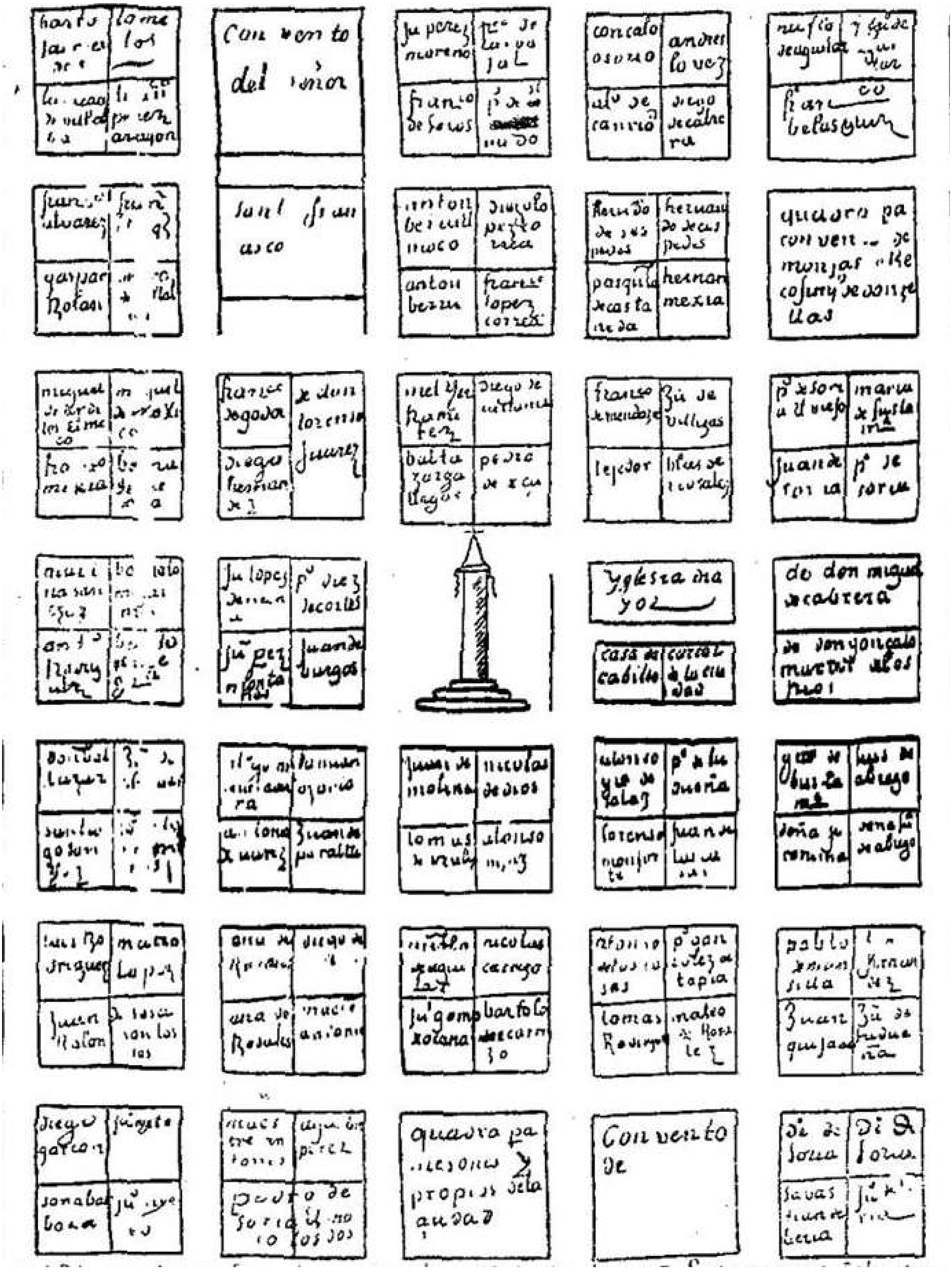
El proyecto, realizado por Martín Llaryora y el gobernador Juan Schiaretti, promete recuperar gran parte del tendido férreo que circula por dentro del tejido urbano de la capital mediterránea. Ambos funcionarios prometieron ejecutarlo durante 2020 y poseen un presupuesto asignado de 300 millones de pesos.

Durante 2019 se realizaron importantes avances para concretar dicho proyecto. Como eje principal, se recuperó el enlace ferroviario (ramal CC7) entre el Tren de las Sierras y la estación Córdoba Mitre. Por otro lado, el servicio entre Alta Córdoba y Cosquín incorporó nuevas unidades, completando un total de seis duplas de fabricación nacional que se alternan para cumplir el viaje entre cabeceras.

Esta futura red metropolitana se perfila como el proyecto más interesante a nivel ferroviario para los próximos años; en medio de un contexto socioeconómico inestable, ya son muchas las ciudades del interior que quieren recuperar sus trenes de cercanías en detrimento de servicios menos eficientes, como el del bus.

Este nuevo impulso al transporte ferroviario promete solucionar uno de los grandes problemas de las ciudades del interior, mejorando la calidad de transporte de más de 2 millones de habitantes y abriendo la puerta a una oferta de movilidad más variada que no dependa exclusivamente del ómnibus y del automóvil particular.

Ferrourbano, córdoba


tomelos
arayon
Convento del señor
ju perez moreno
franco de sosa
gonçalo osorio
andres lopez
alº de carrió
diego de cabrera
franco velasquez
juan alvarez
gaspar
san francisco
anton
anton bazan
franco lopez correa
pasqual de castañeda
hernan mexia
quadra pa convento de monjas
miguel
don lorenzo suarez
diego hernandez
baltazar
pedro
franco de mendoza
ju de villegas
texedor
blas de rosales
maria
juan de toral
pº de soria
ju lopez
ju perez
juan de burgos
yglesia mayor
casa de cabildo
carcel de la ciudad
de don miguel de cabrera
de don gonçalo
juan de molina
nicolas de dios
tomas
alonso
lorenzo
juan
doña
mateo lopez
juan
diego
nicolas
ju gomez
bartolo
pº gonzalez de tapia
tomas rodriguez
mateo
pablo
juan quijada
diego garcia
ju
maestre antonio
perez
pedro de soria
quadra pa mesones propios de la ciudad
Convento de
di de sosa
di de sosa
savas

reflexión

La imagen de la ciudad colonial eran las 70 manzanas, el río, la cañada, las barrancas del sur, y del norte, la imagen de la plaza seca donde solamente jugaba como referencia la arquitectura religiosa. Una ciudad con trama regular y una forma de vida para adentro, donde solo se salía para ir a misa, el día de mercado o alguna procesión. De eso a la ciudad del siglo XIX, hay 110 años de diferencia.

Poco a poco las barrancas comenzaron a ser dominadas en sentido este-oeste. También apareció el ferrocarril que iba o venía del norte y se iba hacia Buenos Aires, superando obstáculos para la comunicación, y el dique San Roque que regulaba el caudal del Río Suquía.

Cuando se pudieron hacer los puentes para sortear la Cañada, aparece hacia el oeste Alberdi, el primer ensanchamiento de la ciudad, con una lógica de continuidad de la grilla existente. Después, aparece un fenómeno nuevo: los barrios pueblos, llamados así porque son barrios, pero se manejan con una autonomía de servicios, entonces participan de la ciudad de una manera relativa. Estos barrios adaptan su trazado a la topografía o al ferrocarril. Son cuadrículas, pero no hay continuidad completa de la grilla.

La ciudad expandida es obra del Estado Provincial, de emprendedores privados y especuladores. Las expansiones implican nuevos loteos que se van anexando al centro histórico en el sentido este-oeste. Estas modificaciones en la traza y trama provocan desplazamiento o nuevos emplazamientos sociales.

A finales del siglo XIX, allá por 1880, se establece el tejido municipal como lo conocemos hoy, con sus 25 km x 25 km. Esto implica una gran responsabilidad por parte de las autoridades, quienes tienen que administrar y proveerle servicios a tanta tierra. Esto tiene que ver con los problemas que tenemos hoy en día.

En este, el estado no tuvo ninguna injerencia en la estructuración del territorio, sino que fueron los privados, quienes tenían esos lotes, e hicieron los loteos de manera privada. Hoy sigue estando en manos de privados el problema. Esto demuestra que, si bien hubo algunos intentos de tratar de unificar esa problemática, porque quedaban espacios vacíos entre barrios, Córdoba no tuvo nunca un ordenamiento general.

“aparece un fenómeno nuevo: los barrios pueblos, llamados así porque son barrios pero se manejan con una autonomía de servicios”

Ex carcel de San Martín

Así es como la ciudad crece a partir de negocios inmobiliarios particulares y genera una estructura de ensanches a partir de barrios pueblos de cierta autonomía y se mantienen distantes de los centros separados por una serie de barreras físicas como la barranca o artificiales como el trazado de las vías del ferrocarril central argentino.

Así es como a principios del siglo XX, la ciudad de Córdoba, con una población de 134.935 habitantes, desborda el marco territorial heredado de la ciudad colonial, y donde los nuevos enfoques de la ciudad liberal, han encontrado su materialización en las propuestas de extensión urbana: la Nueva Córdoba y los barrios–pueblos de General Paz, San Vicente, Alta Córdoba, San Martín, etc.

Este crecimiento continúa por la yuxtaposición de barrios de manera concéntrica al casco céntrico, sin otro criterio ordenador aparente que la continuidad de la cuadrícula original, con algunas variantes direccionales originadas por las características topográficas y ferroviarias.

La incipiente actividad industrial se radica en los bordes de la ciudad extendida más allá de las barrancas, beneficiándose de la producción energética del dique San Roque (construido en 1889) En el período 1991-2001, la ciudad crece fundamentalmente por extensión de la mancha urbana. Mientras el suelo urbanizable se incrementa en un 29 %, sobre lo existente en 1991 y se incorporan 5923 hectáreas de suelo urbanizado, la población se incrementa solo el 8,92 % con respecto a los habitantes censados en 1991. Es decir, se observa que la anexión de tierras y su incorporación al perímetro urbano supera en 3,2 veces el crecimiento poblacional.

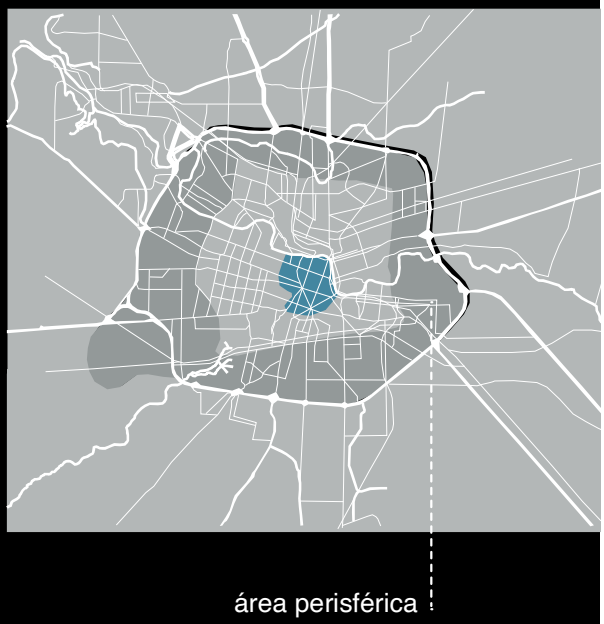
El patrón de ocupación y uso del suelo es más disperso y presenta significativos contrastes entre las nuevas áreas que se anexan, en términos de dimensiones de lotes, densidades de ocupación, valores del suelo urbano y condiciones socioeconómicas de los habitantes.

Al analizar la localización de la población en la estructura urbana se observa una tendencia a la pérdida de habitantes en las áreas más consolidadas (anillo central e intermedio) y un incremento de la localización poblacional en las zonas menos consolidadas de la periferia. Esta constatación señala la ineficiencia e inequidad en el proceso de ocupación del espacio, observándose que determinadas áreas que ofrecen mayor disponibilidad de servicios e infraestructura no retienen población en el período considera-

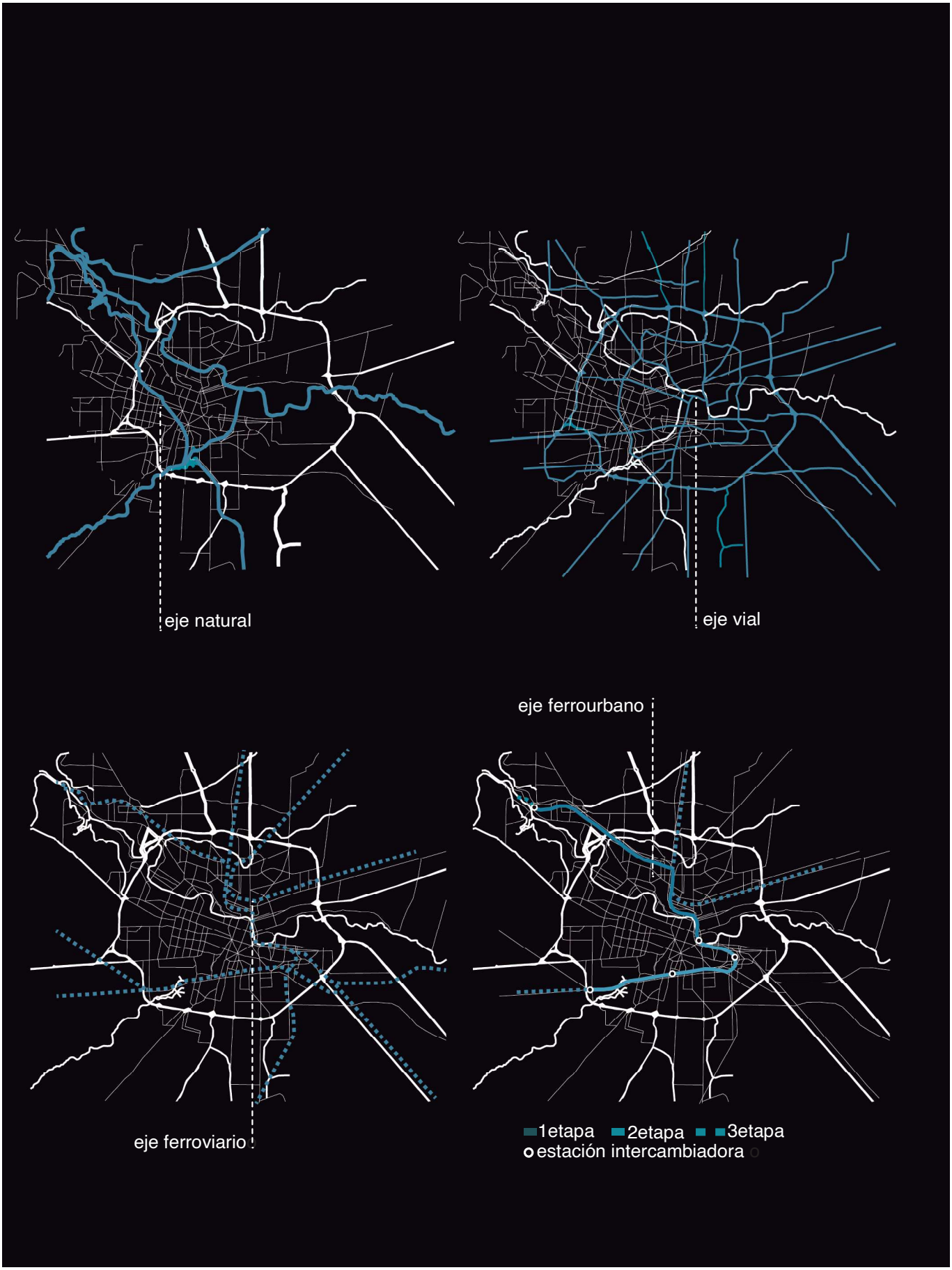
área central

área pericentral

área intermedia



área perisférica


eje natural
eje vial
eje ferrourbano
eje ferroviario
1etapa
2etapa
3etapa
estación intercambiadora

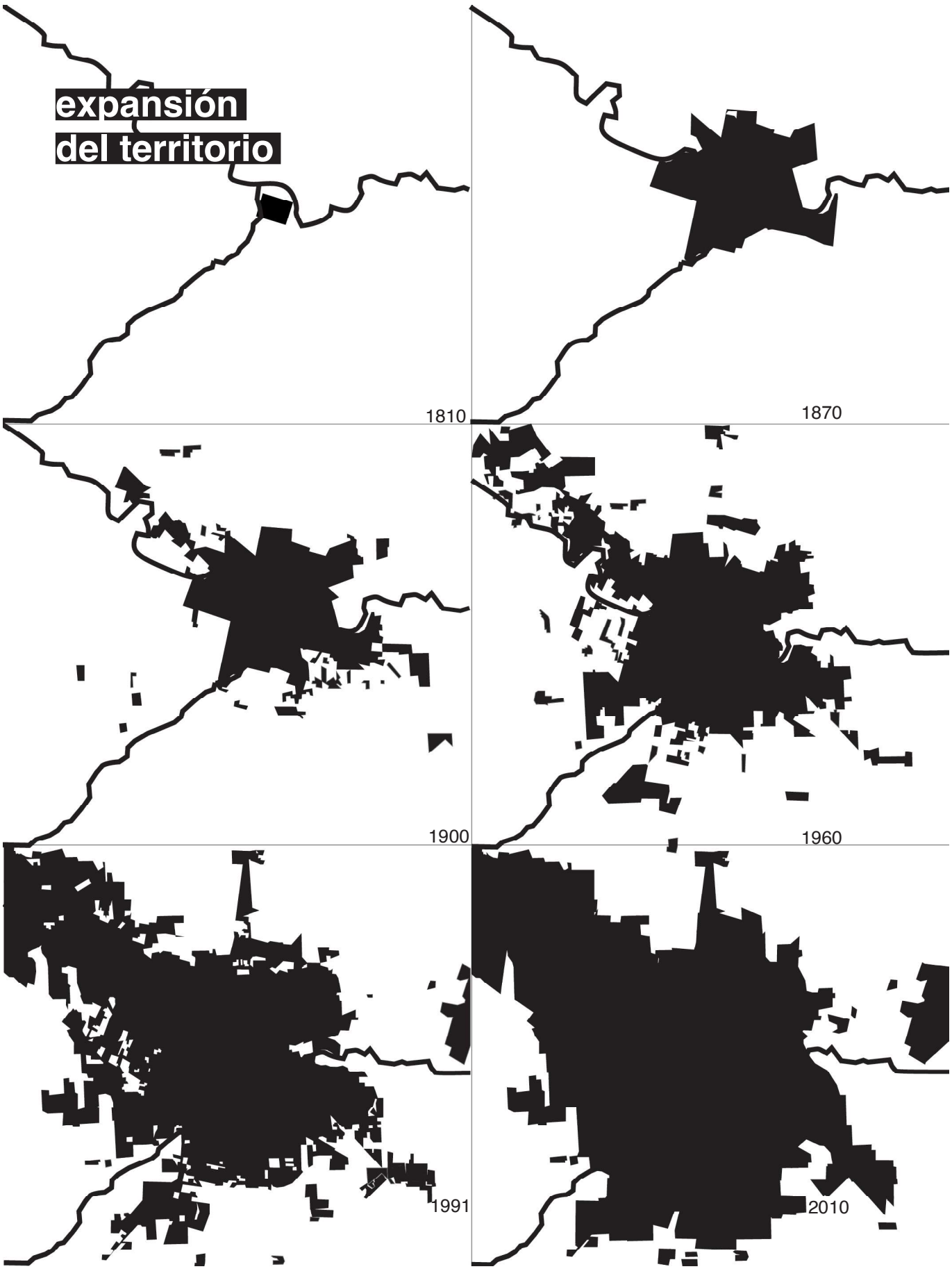
do. Se trata de áreas envejecidas, que pierden población y donde el proceso de renovación edilicia es lento. La falta de políticas urbanas que promuevan procesos de renovación/densificación urbana y la inexistencia de instrumentos que posibiliten la financiación de la compra de vivienda explican en parte la imposibilidad de acceso por parte de sectores con alguna capacidad de pago a estas localizaciones urbanas.

La distribución del crecimiento de la población en la periferia de la ciudad de Córdoba en diferentes tipos de alternativas residenciales, en función del perfil socioeconómico de la demanda. Es necesario mencionar que el área periférica de la ciudad incrementó la población alojada en 128.478 habitantes, mientras que las áreas centrales e intermedia pierden población en el período considerado; es decir, el crecimiento es acompañado por migraciones internas de población en la propia ciudad. En 2008, y tomando datos del Censo Provincial de Población y Vivienda, se observa que esta tendencia comienza a revertirse, y el área central, así como algunos barrios con localizaciones intermedias en la ciudad comienzan a densificarse, incrementando la cantidad de población alojada con respecto a lo registrado en períodos anteriores.

El proceso de expansión urbana presenta dos alternativas residenciales que dan cuenta del proceso de concentración del ingreso, la desigualdad social y su correlato en el espacio urbano. Por un lado, el desarrollo de urbanizaciones cerradas (barrios privados) promovidos por el mercado inmobiliario para sectores de alto y muy alto ingreso; y por otro, la localización de planes de promoción estatal para alojar a población de menores ingresos —en algunos casos relocalizaciones de villas de emergencia—, sumada a la presencia de situaciones de informalidad urbana. Investigaciones realizadas en la FAUD–UNC constatan que en el período 1990-2006 se habilitaron 54 nuevos barrios cerrados en la capital y el área metropolitana de Córdoba. La ciudad de Córdoba hoy presenta una relación superficie/habitante que da como resultado una densidad promedio menor a los 60 hab./ha, que pone en evidencia la excesiva extensión del área urbanizada en barrios conformados en gran medida por viviendas unifamiliares, acompañados en numerosos casos por una masa crítica de marginalidad social y territorial. El requerimiento de alojar un incremento de población de más de 200.000 habitantes en los próximos 20 años, implica asumir el control del manejo de los procesos de extensión de

“el proceso de renovación edilicia es lento”

expansión del territorio



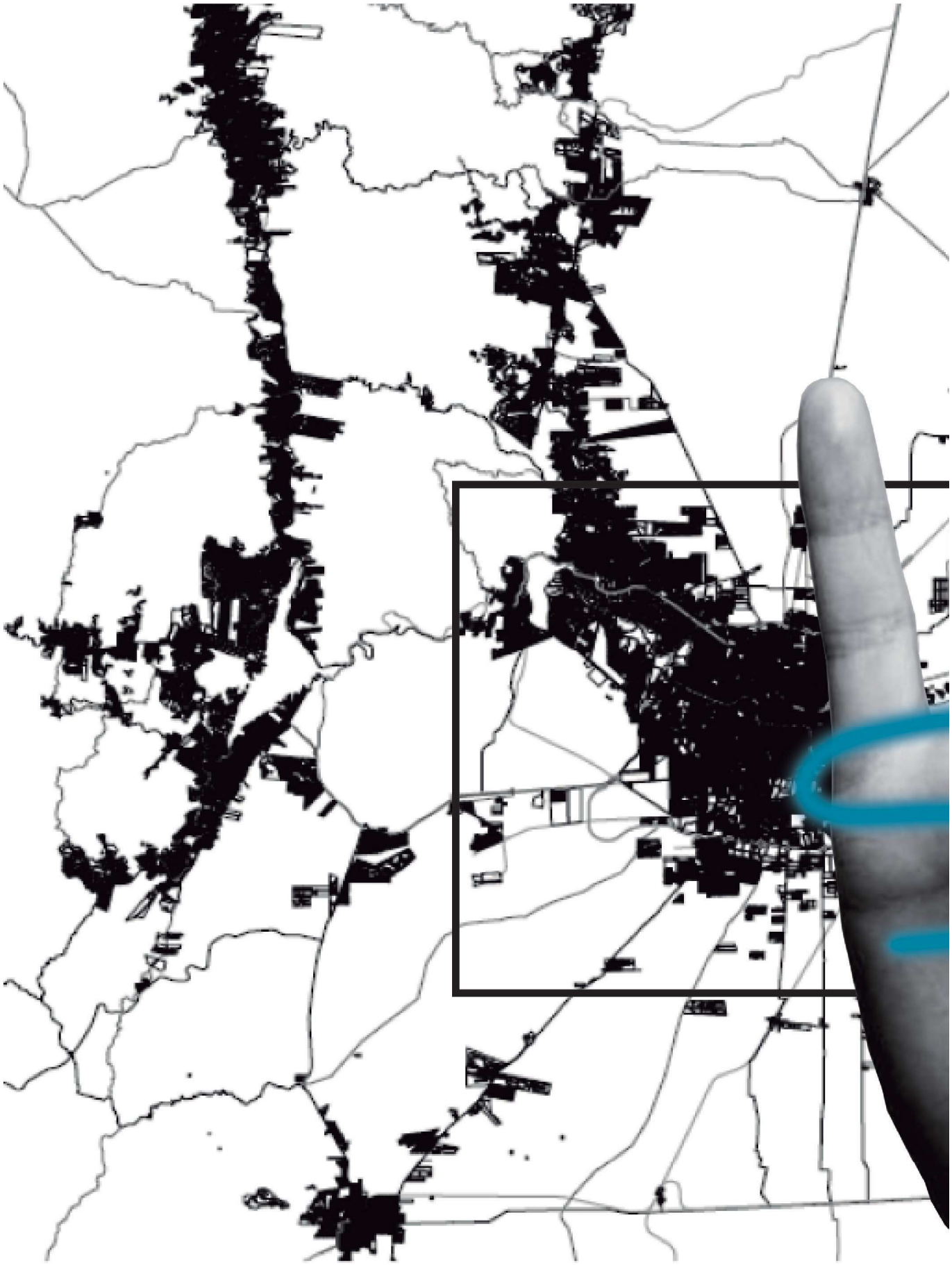
la mancha urbana y especialmente la concentración poblacional, para lo cual se hace indispensable un estudio de la oferta de suelo urbano, de extensión de infraestructura y dotación de movilidad a los fines de alojar aquella población, tendiendo a promover la densificación y delimitar la extensión.

El conjunto de regulaciones respecto del fraccionamiento, uso y ocupación del suelo, y la edificación de la ciudad de Córdoba, constituye un "sistema normativo" que no ha sido revisado (salvo modificatorias parciales). Ante los desafíos planteados por el crecimiento de la ciudad y las nuevas maneras y formas de su construcción, presenta limitaciones para responder a requerimientos funcionales, ambientales, de manejo del suelo e inserción territorial de la ciudad, pero también a aquellos vinculados a su economía, por lo que es necesaria su revisión y adecuación a los nuevos requerimientos socioeconómicos y ambientales que enfrenta la ciudad.

Pensar en la ciudad futura implica la reflexión acerca de la ciudad actual, las acciones y voluntades que la construyen y las tendencias visibles o subyacentes que deberán profundizarse o revertirse. Es sobre esta base que se deberá formular una estrategia para conducir el desarrollo urbano a la ciudad que se aspira. En ese sentido, más que un programa estático de actividades localizadas en diferentes espacios urbanos, la estrategia deberá remitir a una visión dinámica de la complejidad urbana que permitirá encontrar un cierto número de escenarios para la acción, susceptible de ser modificado ante circunstancias no previstas que obligan a revisar las acciones formuladas.

Por lo que hay que trabajar en un nuevo enfoque, con una visión de la planificación urbana fundamentada en la búsqueda del máximo aprovechamiento de las oportunidades que ofrece la ciudad actual, oportunidades que son el resultado de la acumulación histórica del accionar social sobre el medio.

Significa, entonces, apoyarse en ese capital existente e históricamente construido, para alcanzar los objetivos de una ciudad diversa en el sentido de variedad espacial, tipológica, funcional, ambiental, integradora de la diversidad social de la población; una ciudad articulada y a la vez cohesionada, con énfasis en el desarrollo de lugares y medios de inclusión social, en los espacios públicos, el transporte, la distribución y gestión del equipamiento comunitario; una ciudad policéntrica y equilibrada, con un centro tradicional potente y revalorizado y un conjunto de subcentros barriales dinámicos y representativos de las identidades particulares de los diferentes sectores urbanos.




stop

nuestras ruinas

input

1. m. Econ. insumo.

2. m. Inform. entrada (conjunto de datos introducido en un sistema informático).

3. m. Dato o información.

Cambridge Dictionary

Something such as energy, money, or information that is put into a system, organization, or machine so that it can operate.


lo aban


donado

input

“Lo único que debería ser abandonado es el continuar con este fenómeno de crear ruinas modernas, años de abandono”

“Lo abandonado” significa reconocer un nuevo rol de la arquitectura, una reconstrucción maximizando su potencial”

Lo único que debería ser abandonado es el continuar con este fenómeno de crear ruinas modernas, años de abandono, desperdicio y pérdida de dinero. Lo no terminado, tiene que ser visto no como un error a reparar, sino como una historia abierta con un final inesperado. Su potencial está en lo que sufrió, que le da un carácter único, lugares de memoria que nunca han existido en el pasado pero con esperanza a un futuro incierto.

Es necesario que le demos cierta mirada realista a estos proyectos, son inversiones ya comenzadas, recursos en suspensión que con una mínima intervención pueden ser concluidas.

El concepto de no despilfarrar quiere decir de parar con este desarrollo incontrolable, de evitar seguir malgastando dinero en crear estructuras en tierras vírgenes, intactas y centrarnos en las ya existentes, interviniendolas teniendo en cuenta su pasado, presente y futuro. Debemos ver estos proyectos con soluciones alternativas, innovativas que a su vez afectan a la economía, la sociedad y el medioambiente de manera positiva.

“Lo abandonado” significa reconocer un nuevo rol de la arquitectura, una reconstrucción maximizando su potencial, a través de acciones que generen nuevas conexiones, nuevas dinámicas y nuevos usos.

No se trata de recuperar el proyecto, de leerlo como un problema, sino de usar nuevas estrategias de reciclaje de la arquitectura, diseñar con preexistencias evoluciona en leer el proyecto en sí como un proceso. Para lograr esto, lo más importante es cambiar la estrategia de la mirada hacia la ruina.

consu

mismo

¿sabías que puedes cambiar tu consumo hacia uno más respetuoso con el medio ambiente y los derechos humanos, como manera de proteger la biodiversidad y luchar contra el cambio climático?

El consumo de productos, servicios y bienes es un hecho habitual. Pero nuestra sociedad está envuelta, más que en el consumo, en el "consumismo" o sobreconsumo que nos empuja a adquirir más y más cosas. Esta tendencia, de la que depende en gran medida el actual sistema económico, tiene graves consecuencias para la salud del planeta y la nuestra.

Cada vez son más evidentes los impactos debidos al cambio climático y la pérdida de biodiversidad y el consumo aparece como un elemento recurrente en la crisis actual. Existe la necesidad urgente de cambiar la manera en la que consumimos.

En ocasiones somos parte de la problemática ocasionada por el consumismo, porque carecemos de la información necesaria para ser capaces de sopesar los impactos que nuestro consumo tiene en el medioambiente. Plásticos, consumo de alimentos, la ropa que vestimos el uso de la tecnología o la forma en la que nos desplazamos. Todas son piezas que suman a un consumismo que está degradando el medio natural.

El resultado está a la vista. En la UE y en España casi el 40% de los plásticos que se producen son envases, en su mayoría de un solo uso: bolsas, botellas, envoltorios, vasos…, de los que solo se recicla el 30% (en los cálculos más optimistas). El resultado es que a nivel global hasta 12 millones de toneladas de plástico llegan a los océanos, y ya se han observado más de 1.300 especies marinas afectadas.

Hoy en día solo el 9% de todo el plástico que hemos producido y consumido hasta la actualidad a nivel mundial se ha reciclado, el 12% se ha incinerado, y la gran mayoría, el 79%, ha terminado en vertederos o en el medio ambiente.

Debido a que el plástico es muy persistente y se dispersa fácilmente, podemos encontrar plásticos en todos los rincones del planeta, desde el Ártico hasta la Antártida. Una vez los objetos de plástico llegan al mar pueden ser ingeridos por la fauna marina y acumularse en su interior, pueden quedarse

“somos parte de la problemática ocasionada por el consumismo”

en suspensión o flotando en la superficie, pueden finalmente hundirse y permanecer en el fondo marino, o incluso pueden quedar atrapados en el hielo del Ártico. Ya se han encontrado plásticos hasta en las zonas más profundas, a más de 10.000 metros de profundidad.

El consumo de alimentos provenientes de la agricultura y ganadería industrial también tiene graves implicaciones. La ganadería es la responsable de la emisión del 14% de los Gases de Efecto Invernadero. Además, el modelo de ganadería industrial, se rige por la obtención de beneficios rápidos, que también significa talar bosques para producir piensos y pastos para engordar rápidamente al ganado. Se prevé que el consumo mundial de carne aumente en más de un 75% en 2050, unas cifras insostenibles para el planeta. Al mismo tiempo, el consumo de pescado está creciendo a un ritmo mayor que la tasa de población mundial. Los océanos continúan siendo explotados de forma desenfrenada y los stocks pesqueros se encuentran bajo una enorme presión.

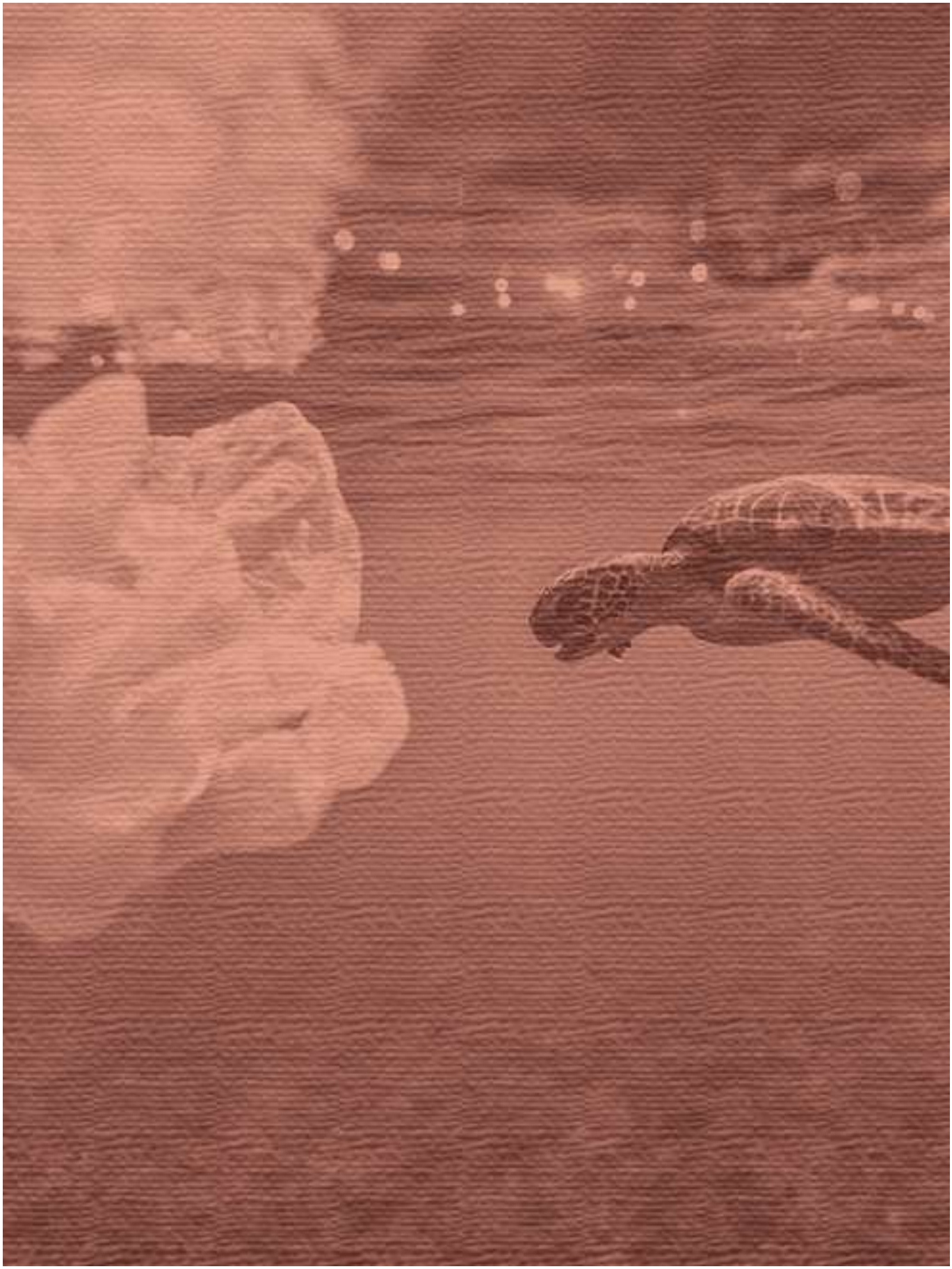
También tienen graves efectos sobre el planeta las prácticas llevadas a cabo por la industria tecnológica que, con su obsolescencia programada, promueve la sustitución frente a la reparación, ocasionando el agotamiento de los recursos naturales y toneladas de residuos peligrosos.

El impacto de la ropa con la que nos vestimos a diario es cada vez mayor en la salud del planeta. Cada año se fabrican 100 mil millones de prendas de ropa. De media, cada persona compra un 60% más de artículos de vestir que hace 15 años y los conserva la mitad de tiempo. La moda rápida o “fast fashion” ha convertido la ropa en objetos de usar y tirar, generando un grave problema de uso de materias primas y de generación de residuos.

“hoy solo el 9% de todo el plástico que hemos producido y consumido a nivel mundial se ha reciclado”

Greenpeace

El consumismo ataca a todos los entornos y sectores, desde el papel a los cosméticos pasando por la industria alimentaria, con graves consecuencias para, por ejemplo, los “pulmones” del planeta: las selvas tropicales de Indonesia, la Amazonia o los bosques boreales que están siendo arrasados para la producción papelera, de soja, aceite de palma, pañuelos o papel higiénico; de ahí que sea crucial contrarrestar esta destrucción con una mentalidad sostenible, libre del consumo de los productos procedentes de las industrias que acaban con el patrimonio natural mundial, regional y local.



Consumismo

“el ser humano necesitará tres planetas para abastecer el ritmo actual de consumo”

La solución

El ser humano necesitará tres planetas para abastecer el ritmo actual de consumo, sobre todo porque se prevé un crecimiento demográfico para 2050 que nos situará en 9.600 millones de personas. Simplemente no es posible soportar este nivel de producción, consumo y su contaminación asociada porque vivimos en un planeta con recursos finitos. Por ello, hemos de cambiar nuestros patrones de consumo para revertir hábitos inadecuados y poco sostenibles.

Las cifras hablan por sí solas. El uso medio de una bolsa de plástico es de 15 minutos mientras que tarda cientos de años en degradarse y así pasa con casi todos los productos de un solo uso, como las bolsas, las botellas o las pajitas. No sólo es cuestión de reutilizar y reciclar, sino de reducir su consumo y buscar alternativas.

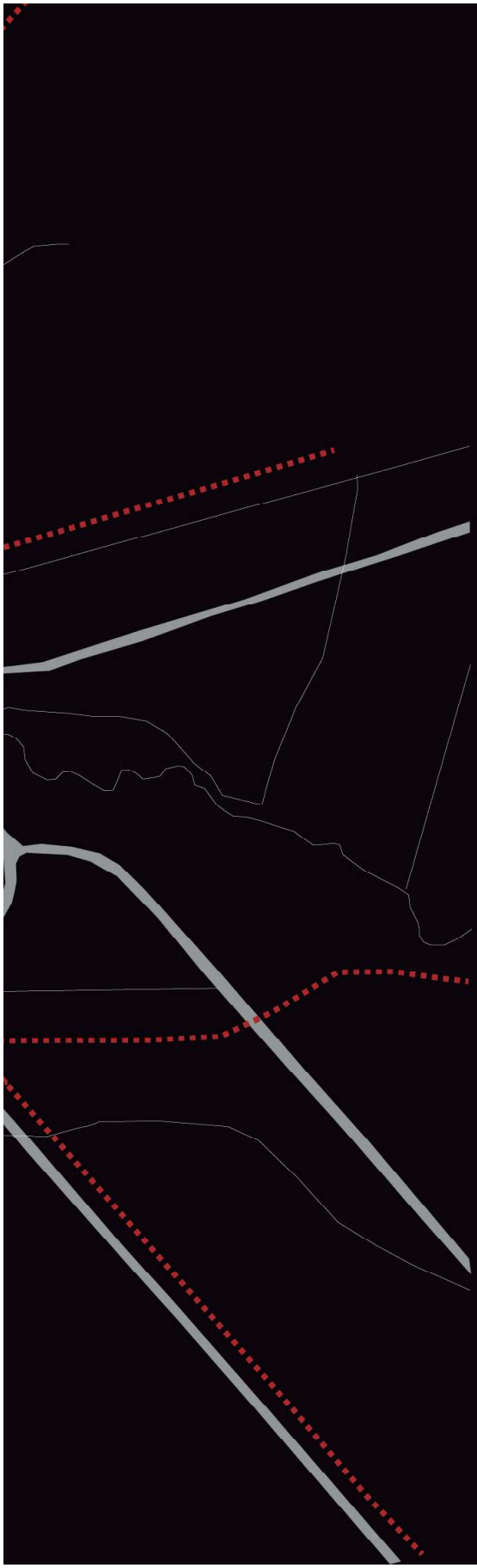
El creciente aumento de instalaciones industriales no es una buena noticia. Hay que potenciar y premiar las iniciativas ecológicas y/o locales. Tenemos que dejar de comprar compulsivamente y abandonar el modelo de ropa de usar y tirar. Si conservas tu ropa uno o dos años estarás reduciendo tus emisiones de CO2 en un 24%. No solo ahorraremos dinero, también agua y materias primas. Evitamos que los químicos y los pesticidas dañen los ríos, el suelo y la vida silvestre y estaremos recortando el uso de combustibles fósiles y la carga de la industria textil en el planeta.

Diseños alejados de la reparabilidad (la conocida obsolescencia programada), baterías no reemplazables, herramientas no estándar o incapacidad de acceder a manuales de reparación o piezas de repuesto son las dificultades que encuentra a menudo el consumidor, y las bases sobre las que se le demanda al sector de las tecnologías: el diseño de productos que puedan ser reparados o actualizados con mayor facilidad y que ofrezcan un soporte post-venta adecuado.

El consumo está al final de la cadena de muchos problemas ambientales, de modo que con pequeños cambios en nuestros hábitos podemos conseguir un gran impacto.


“una ruina que atraviesa
nuestro país”

#ruinas en córdoba



“ruinas vinculadas
a una gran ruina”


ex fábrica
Google Earth

de coca cola

#ex fábrica de coca cola

La marca comenzó a comercializarse en Argentina en 1943, y en 1945 la empresa se trasladó a la Av. Castro Barros 1502 e inauguró en las nuevas instalaciones las líneas de producción más modernas de la época.
El predio, que ocupa una manzana completa, entre las calles Mediterráneo y el Colegio de la Inmaculada tiene una superficie de 15.000 m2.
En ese entonces, la zona estaba repleta de terrenos baldíos pero poco a poco se fue poblando y con el devenir de los años, la Av. Castro Barros se convirtió en lo que es hoy: una calle comercial repleta de locales de venta de diversos productos, sobre todo automóviles y muebles, y una de las arterias más importantes de Córdoba Capital, ya que conecta el centro con la zona norte de la ciudad. A su vez, con el paso del tiempo, el tradicional edificio de la Coca Cola no solo se convirtió en un símbolo de la ciudad de Córdoba industrial y pujante, sino también en un emblema del barrio como la Cervecería Río Segundo o la penitenciaría.
La embotelladora de Coca Cola funcionó en esa manzana de la Castro Barros por más de 50 años. Durante ese tiempo el viejo edificio se fue agrandando en varias oportunidades con el fin de aumentar la producción para responder a las demandas de una socie-

el edificio de la Coca Cola no solo se convirtió en un símbolo de la ciudad de Córdoba industrial y pujante, sino también en un emblema del barrio

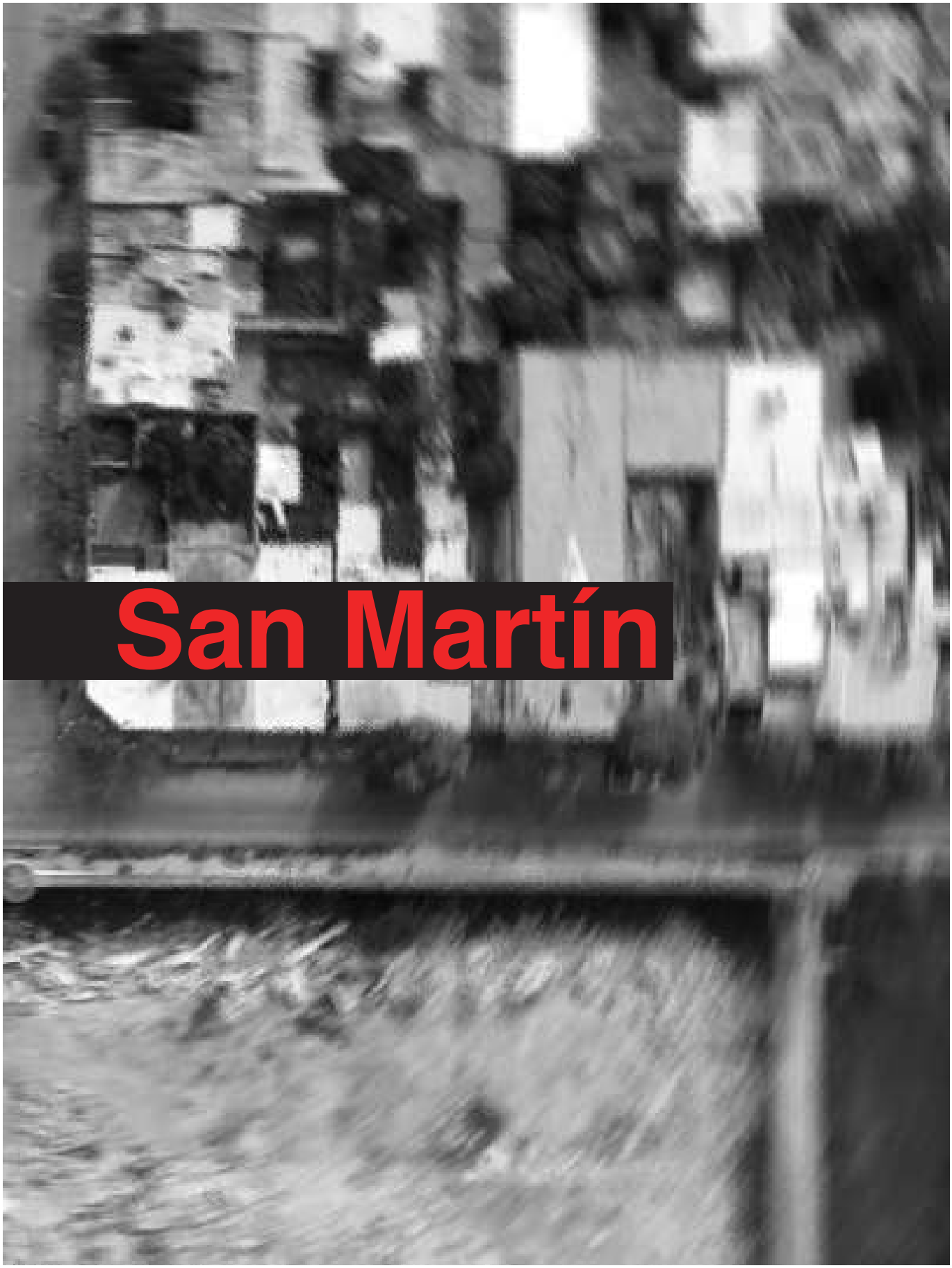
“se abandona un edificio que se había constituido como un emblema de la zona y queda una mole de cemento en desuso que brindaba y brinda una imagen de abandono”

dad que creció considerablemente en esos años. Terminó siendo un predio de 12.000 metros cuadrados.

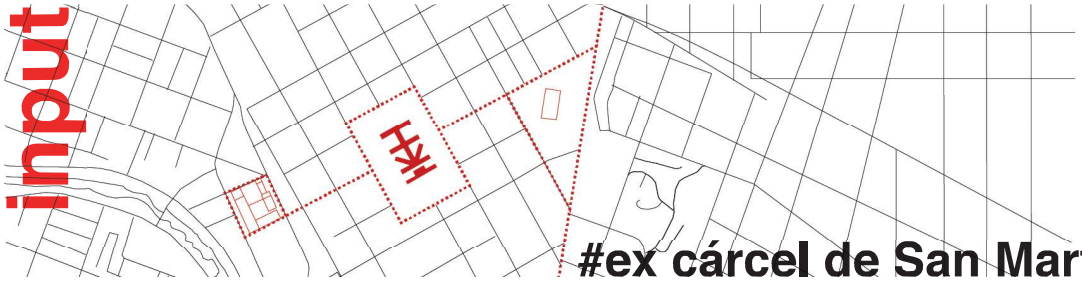
Como la ciudad también se expandió, la fábrica, que al inicio de sus actividades estaba en un barrio periférico, quedó enclavada en la zona pericentral de la ciudad. Esa circunstancia y la necesidad de aumentar la producción (para ello se necesitaba una planta de mayores dimensiones) provocaron que la empresa decidiera mudar la empresa a una nueva instalación camino a la localidad de Montecristo, en el cordón industrial de Córdoba, al mismo tiempo que abrieron oficinas comerciales en Humberto Primo. Con esto se abandonaba un edificio que se había constituido en un emblema de la zona y quedaba una mole de cemento en desuso que brindaba y brinda una imagen de abandono.

En más de 20 años, mientras el barrio y la ciudad siguieron su desarrollo, el predio de la ex fábrica de Coca Cola no ha sido utilizado, a pesar de los intereses e intentos de compra. Finalmente, grupo edisur concreto la compra de la ex planta, en donde planean construir torres residenciales y un complejo comercial.

ex cárcel de



San Martín



#ex cárcel de San Martín

En 1887 se sancionó una ley por el gobernante Ambrosio Olmos : “El establecimiento será planteado fuera del radio de la ciudad, como es debido, pero cercano a esta y en terrenos que ya han sido cedidos sin remuneración con tal objeto por particulares”..

Por entonces, la cárcel pública funcionaba en el caserón existente frente a la ex plaza Vélez Sarsfield. Ademas la construcción del puente, hoy llamado Avellaneda, que reemplazo el vado existente en ese entonces, permitió el avance en cuestión de accesibilidad. Este sector de la ciudad fue seleccionada para la instalación de la Cárcel San Martín por su posición geográfica, ya que, en ese momento, estaba alejada de la ciudad o centro neurálgico.

Se levantó en el corazón del barrio, cuando los cordobeses lo llamaban pueblo San Martín, en un predio comprendido entre las actuales calles Videla Castillo, Soldado Ruiz, Copacabana y Paso de Uspallata, ocupando un predio de 63.822,6 m2.

Hacia el exterior de su extensa parcela rectangular, se encuentra bordeada en todos sus lados por un frente urbano de casas bajas. Aunque esté cerrado por sus muros y torres de vigilancia, que hacen reconocible su tipología funcional, el edificio pareciera abrirse a su entorno construido.

El proyecto fue encargado al arquitecto Francisco Tamburini, de acuerdo a los preceptos en materia de higiene, seguridad y condiciones penitenciarias considerados modelo para su época. Expresa, en tal sentido, un reformismo penal que, en clave ilustrada o positivista, buscaba hacer de las cárceles el medio de un “castigo humanizado”, orientado a la “moralización” o “regeneración” del individuo. El esquema escuela/talleres/capilla (o educación, trabajo, religión), que acompañaba al encierro individual, expresa bien, tanto conceptual como materialmente esa orientación. Su estructura panóptica, propia de la arquitectura carcelaria ideada por el filósofo Jeremías Bentham hacia fines del siglo XVIII, lo convirtió en una pieza de arquitectura penitenciaria única en el país.

Se convirtió hoy en el único edificio penitenciario que queda en pie en la Argentina y que se encuentra dentro de una serie de instituciones modelo a escala internacional (con estilos similares a las que se levantaron en Filadelfia, París y Roma). El edificio, diseñado y utilizado como penitenciaría provincial desde su inauguración hasta su definitiva desafectación como unidad penal en 2015, es un elemento constitutivo de la Identidad

“el edificio es factor estructurante en la historia del barrio y de Córdoba”

del Barrio. Representa, junto a los establecimientos productivos y de transporte, como el entonces Molino Ducasse, la hoy antigua cervecería y los predios del Ferrocarril, un elemento fundacional de Barrio San Martín, a cuyo poblamiento y articulación con el centro contribuyó y, por su escala, uno de los edificios públicos de mayor tamaño construido en la provincia de Córdoba.

Por lo tanto, el edificio es referencia ineludible y factor estructurante en la historia del barrio y de la ciudad de Córdoba y, considerando su función como establecimiento penitenciario, su alcance es provincial y regional. Organizaciones barriales reconocen su presencia institucional, simbólica y material como soporte de la imagen del barrio.

La presencia de la cárcel como un enorme vacío en decadencia, debido a que las actividades de mantenimiento permanecieron nulas desde su definitiva desafectación como unidad penal, condenó al barrio, y a sus inmuebles a una bajísima valoración. Hoy, la situación se mantiene -casi- igual.

En un principio, el edificio iba a ser demolido, para construir un gran parque de 6 hectáreas. Numerosas organizaciones, universidades y organismos elaboraron un dictamen en el que se solicita al gobierno provincial la “conservación integral de la cárcel de San Martín”. En este mantienen que “La conservación tipológica integral del conjunto edilicio encuentra su primera justificación en el hecho capital de que se trata de una obra de autor reconocido, Francisco Tamburini”. Por el otro lado, otros grupos mantenían que “las consecuencias de su demolición son evidentemente más provechosas para el conjunto de la población” y que “muchas veces demoler es mejor para conseguir habitabilidad y buenos espacios, sin aumento significativo de costo”.

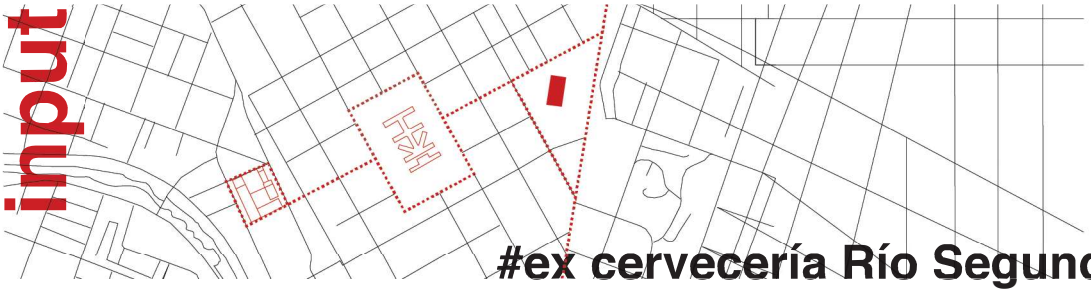
Finalmente, la ex cárcel de San Martín fue declarada monumento histórico, por lo actualmente sigue en pie. Igual.

Hoy, ya se ha terminado con la demolición del muro perimetral, que no se consideró patrimonial, que en el proyecto de revalorización se convertirá en un parque. Locales comerciales, espacios verdes, paseos, museos, plazas, todas son variables posibles en el destino final. “”””“Es necesario advertir sobre la inconveniencia de instaurar un paseo público de uso tipificado o genérico, o espacios de actividad y consumo con envolventes vidriadas discordantes, que no integre las variaciones de escala, y con un tratamiento paisajístico en base a áreas despejadas, privadas de umbrales calificados por la riqueza espacial de una parcialización del conjunto, cuya conservación defendemos como condicionante prioritaria de proyecto”””””

“““muchas veces demoler es mejor para conseguir habitabilidad y buenos espacios, sin aumento significativo de costo“““


ex cervecería

Río Segundo



#ex cervecería Río Segundo

La empresa de Cerveza “Río Segundo” se extendió a la ciudad de Córdoba en 1907, construyendo una gran planta en un amplio predio de Barrio San Martín, frente a la estación de trenes. La ex Cervecería era por entonces un jerarquizado núcleo productor con alrededor de 1.300 empleados, entre estables y temporarios, que lanzaba al mercado la importante cantidad de 20 millones de litros anuales.

La fábrica continuó produciendo por los siguientes sesenta y siete años, siendo adquirida en 1974 por los propietarios de la cervecería Bieckert, el grupo Bunge y Born, que la explotó por tres años, hasta el cese de la fabricación en 1977. Luego, el predio se convirtió en depósito de esta empresa.

Por su parte, la fábrica original, en la ciudad de Río Segundo, adquirida en 1914 por el grupo Bemberg, fue cerrada definitivamente medio siglo después de su fundación, en 1935.

En 1984, la fábrica en Córdoba fue demolida y sólo quedaron en pie los dos enormes galpones, que fueron las primeras construcciones en hormigón prefabricado, la chimenea y el tanque de agua.

“la fábrica en Córdoba fue demolida y sólo quedaron en pie los dos enormes galpones, que fueron las primeras construcciones en hormigón prefabricado, la chimenea y el tanque de agua”

“una de las principales fuentes de trabajo en el barrio era esa cervecería, que había llegado desde Río Segundo”

El predio dejó de utilizarse hasta 1998, cuando fue ocupado por la empresa Expreso Morel. Aproximadamente hasta 2004, hubo un incesante movimiento de camiones en el lugar.

Desde 2005 y hasta fines de 2010, el predio se transformó en la sede del Archivo del Banco Provincia de Córdoba. Paralelamente, en este período un sector se usó como depósito de autos desvencijados de la Policía de Córdoba.

Finalmente, el predio fue comprado al Gobierno Provincial por un particular, que durante 10 años lo tuvo en alquiler, y que proyecta construir en el terreno, 6 torres de viviendas.

Hoy el predio de la ex Cervecería Río Segundo es una de las “áreas especiales” de la ciudad, según lo define la ordenanza 8.256, reglamentada por decreto 562.

A su alrededor, el entorno aparece degradado, con basurales en los terrenos contiguos al ferrocarril, dos villas próximas (La Tribu y Los Galpones) y baldíos desaprovechados. Las veredas que rodean al predio se usan como depósito de escombros y residuos. Las quemas periódicas de basura generan un ambiente de terror.

“Esto nos obliga a recordar también que una de las principales fuentes de trabajo en el barrio era esa cervecería, que había llegado desde Río Segundo e instalado aquí su fábrica, buscando aprovechar las virtudes de la napa de agua potable de Barrio San Martín. A la mañana muy temprano resonaba la sirena avisando a sus empleados que debían despertarse para ingresar en el primero de los turnos”

manchancha padrino y Barrio San Martín hace 70 años


#esquicio landart

reflexión

En el año 1969, en la Universidad de Stanford, el Prof. Philip Zimbardo realizó un experimento de psicología social. Dejó dos autos abandonados en la calle, idénticos, la misma marca, modelo y hasta color. Uno de estos vehículos lo dejó en el Bronx, para ese entonces una zona pobre y conflictiva de Nueva York y el otro vehículo en Palo Alto, una zona rica y tranquila de California. Dos autos idénticos abandonados, dos barrios con poblaciones muy diferentes y un equipo de especialistas en psicología social estudiando las conductas de la gente en cada sitio.

Resultó que el auto abandonado en el Bronx comenzó a ser bandalizado en pocas horas. Perdió las llantas, el motor, los espejos, el radio, etcétera. En cambio, el auto abandonado en Palo Alto se mantuvo intacto.

Cuando el vehículo abandonado en el Bronx ya estaba deshecho y el de Palo Alto llevaba una semana impecable, los investigadores decidieron romper un vidrio del automóvil de Palo Alto, California. El resultado fue que se desató el mismo proceso que en el Bronx de Nueva York y el robo, la violencia y el vandalismo redujeron el vehículo a la misma condición de deterioro y destrucción que el del barrio pobre.

Un vidrio roto en un auto abandonado transmite una idea de deterioro, desinterés, despreocupación que va destruyendo los códigos de convivencia, tales como la ausencia de ley, de normas, de reglas, dejando la sensación de que todo vale nada.

En experimentos posteriores (James Q. Wilson y George Kelling) desarrollaron la «Teoría de las ventanas rotas». Si se rompe un vidrio de una ventana de una casa y nadie lo repara, pronto estarán rotos todos los demás. Si una comunidad exhibe signos de deterioro, y esto es algo que parece no importarle a nadie, entonces allí se crean las condiciones para que surja y prospere el delito.

Nuestro recorrido por la ciudad de córdoba fue a partir de las vias del tren. Luego de varios recorridos pudimos entenderla como una gran linea degradada y abandonada que atraviesa la ciudad uniendo en el camino un conjuto de edificios que como consecuencia se fueron deteriorando, produciendose el mismo efecto contagio que en la teoría de las ventanas rotas de James Q. Wilson y George Kelling.

nuestro lugar

input

1. m. Econ. insumo.

2. m. Inform. entrada (conjunto de datos introducido en un sistema informático).

3. m. Dato o información.

Cambridge Dictionary

Something such as energy, money, or information that is put into a system, organization, or machine so that it can operate.

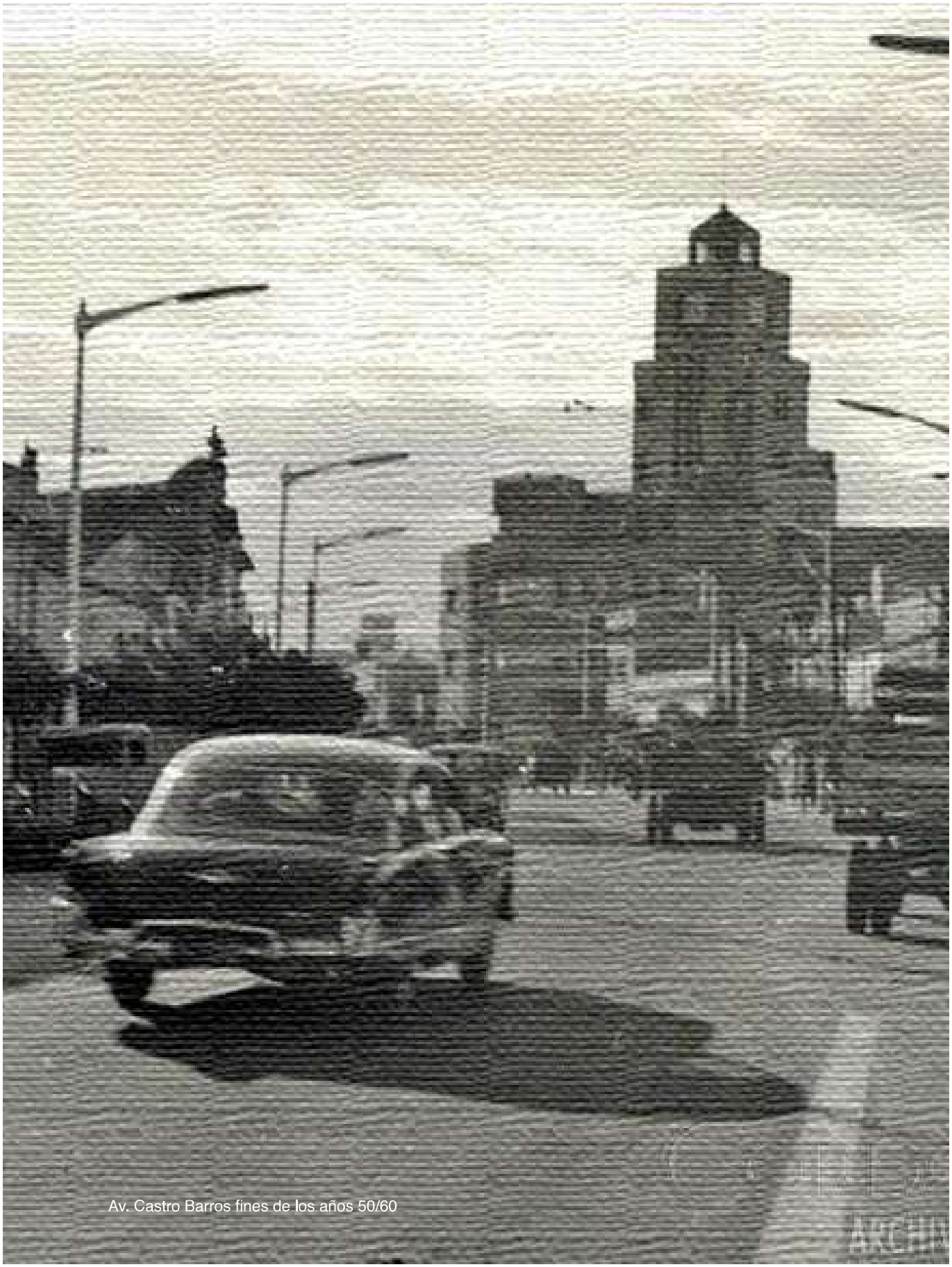
input

¿Cuál era el aspecto de Barrio San Martín hace 70 años, cuando mi familia se radicó aquí?

Casi todas las calles eran de tierra; con excepción encontrábamos Castro Barros, con adoquines prismáticos de granito, desde el puente Avellaneda hasta Obispo Ceballos, donde comenzaba un camino asfaltado, que conducía hacia Argüello, Unquillo y Río Ceballos. También tenía pavimento de adoquines la calle Brandsen y Colombres. Las calles asfaltadas eran cinco cuadras de Obispo Ceballos hasta Soldado Ruiz y la propia Soldado Ruiz, que luego de bordear la Cárcel conducía hasta lo que podríamos llamar "el fin del mundo", donde tenía su parada el ómnibus 4. Finalmente, la calle Zapiola era de "piedra bola", y por allí solían subir los aguateros que buscaban este líquido del pozo semi surgente que estaba frente a la "Plaza de los Burros", donde hoy funciona la Escuela "Esteban Echeverría", y luego salían a venderlo por toda la ciudad al precio de diez centavos los diez litros de agua, mientras que los vecinos no aprovisionamos gratuitamente de una "canilla" instalada en la vereda de calle Zapiola.

Los vecinos, casi todos de clase media baja u obreros, habían formado un "Centro de Fomento" se reunía en una casa situada en Colombres al 800, la que hoy se encuentra en manos de "ocupas". El Centro de Fomento cuidaba del mantenimiento de la "Plaza de los Burros", que había sido arbolada, embellecida con siempre verdes y rosales, y se habían colocado bancos. Además, puso en marcha en su sede algunas actividades culturales: se daban clases de asignaturas diversas, útiles para los jóvenes, dictadas gratuitamente por vecinos y se instaló el Primer Jardín de Infantes de la ciudad, que luego oficializó la Municipalidad y lo llevó al "parquecito" de la Cervecería Río Segundo.

Esto nos obliga a recordar también que una de las principales fuentes de trabajo en el barrio era esa cervecería, que había llegado desde Río Segundo e instalado aquí su fábrica, buscando aprovechar las virtudes de la napa de agua potable de Barrio San Martín. A la mañana muy temprano resonaba la sirena avisando a sus empleados que debían despertarse para ingresar en el primero de los turnos.



Av. Castro Barros fines de los años 50/60


DAMBAL
TIENDA

El obispado de Córdoba no podía descuidar la atención espiritual de este vecindario en crecimiento, y en 1934 procedió a crear la “Parroquia San José”

Mi familia había llegado a barrio San Martín a fines de 1930, alquilando primero una casa en calle Castro Barros y trasladándose luego en 1932 a Obispo Ceballos 237.

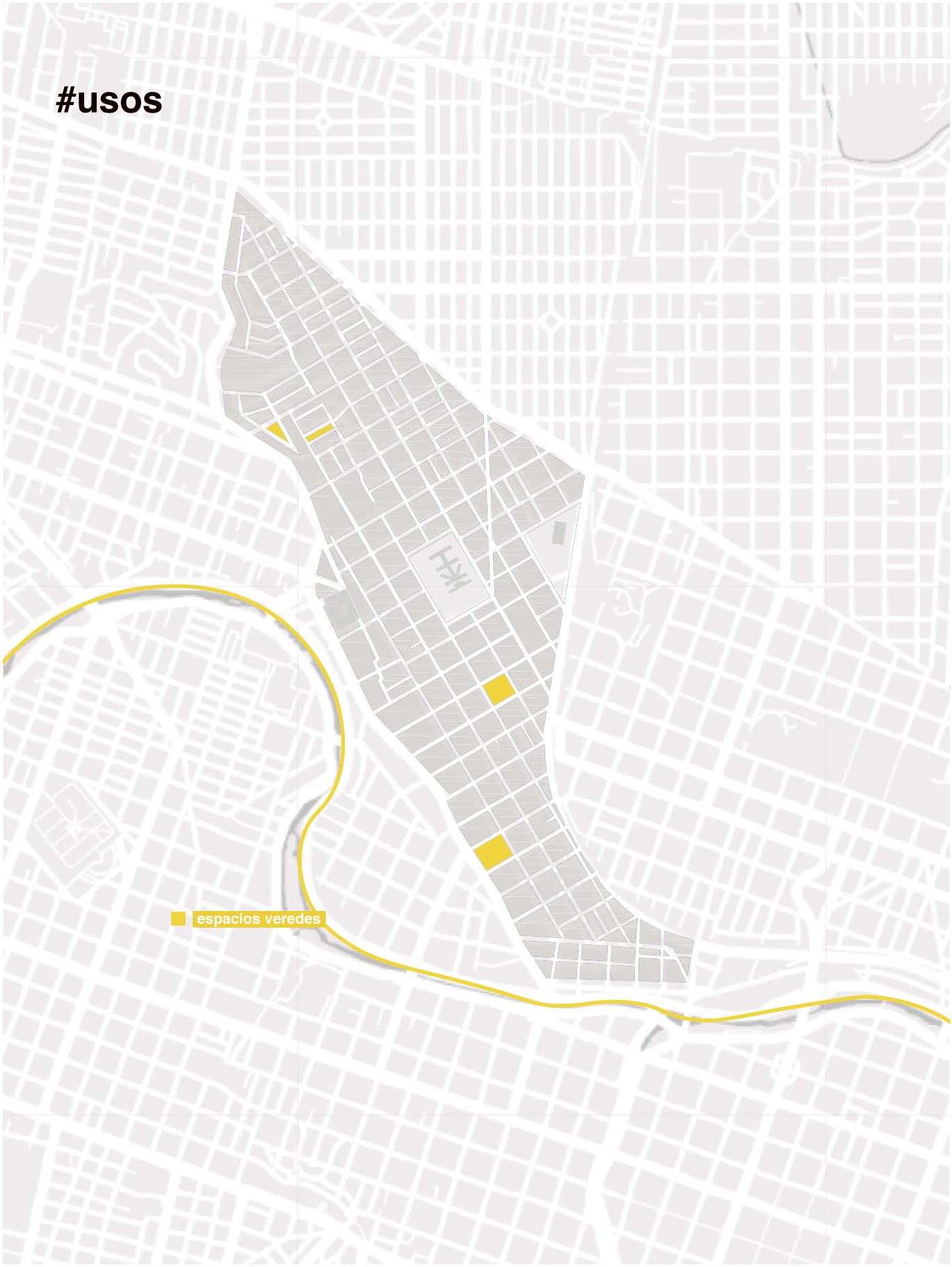
Bv. los Granaderos
Av. Cornelio Saavedra
Proyecto Ferrourbano
Suquia
Av. Emilio Caraffa
Ex cervecería Rio Segundo
Ex carcel San Martin
Ex Fabrica de Coca Cola
Villa los Galpones
Bicisenda existente
Rio Suquia
Martin Garcia
Av. Castro Barros
Nicolas Avellaneda


barrio San Martín
hoy

#usos


instituciones/ polideportivos/
hospitales/ iglesias
comercios/ galpones

#usos




POETA LUGONES
Obispo Lascano
MARQUES DE SOBREMONTE
ZONA NORTE
Av. Cornelio Saavedra
Bv. Los Granaderos
Av. Monseñor Pablo Cabrera
Isabel La Catolica
Octavio Pinto
ALTA CORDOBA
Int. Ramon Bautista Mestre
Bv. Los Andes
VILLA PAEZ
Av. Castro Barros
Av. Colon
ALTO ALBERDI
Av. General Paz
Av. Figueroa Alcorta
CENTRO
NUEVA CORDOBA

#conexiones

#movilidad


“barrio San Martín,
un barrio de paso”

#total de viviendas según tipo

7076
viviendas

4593	**2410**	**25**	**18**	**12**	**10**	**8**
viviendas	departamentos	pieza/s en inquilinato	pieza/s en hotel familiar o pension	rancho	casilla	local no construido para habitacion

#total de viviendas según régimen de tenencia

7076
viviendas

3586	**2760**	**546**	**212**	**50**	**24**
propietarios de la vivienda y el terreno	inquilinos	ocupantes por prestamo	otra situacion	propietarios solo de la vivienda	ocupante por prestamo

#cantidad de personas por vivienda

1	2	3	4	5	6	7	8+
1332	1557	1202	956	523	256	83	87

#población total por grupos de edad por barrio

0-10	11-20	21-30	31-40	41-50
2333	2358	3337	2967	1088

51-60	61-70	71-80	81-90	91+
1868	1483	1054	490	15


“ruinas de
San Matín”

reflexión

potencialidad desperdiciada

calles sin personas

¿espacios públicos?

brecha

barrio de paso

zona postindustrial

desperdicio

barrera urbana

ausencia de permanencia

ruina

perdida de memoria colectiva

migración

vacío

contagio de abandono

gigantes grises

avenida entre norte y centro

inseguridad

desinterés social

grieta

ocupación ilícita

abandono

baja densidad

master plan

#reconversión

Acción y efecto de volver a convertir o transformar.

#conexión

Acción y efecto de conectar.
Punto donde se realiza el enlace entre aparatos o sistemas.

#revertir

Volver al estado o condición que tuvo antes.

#mixtura de usos

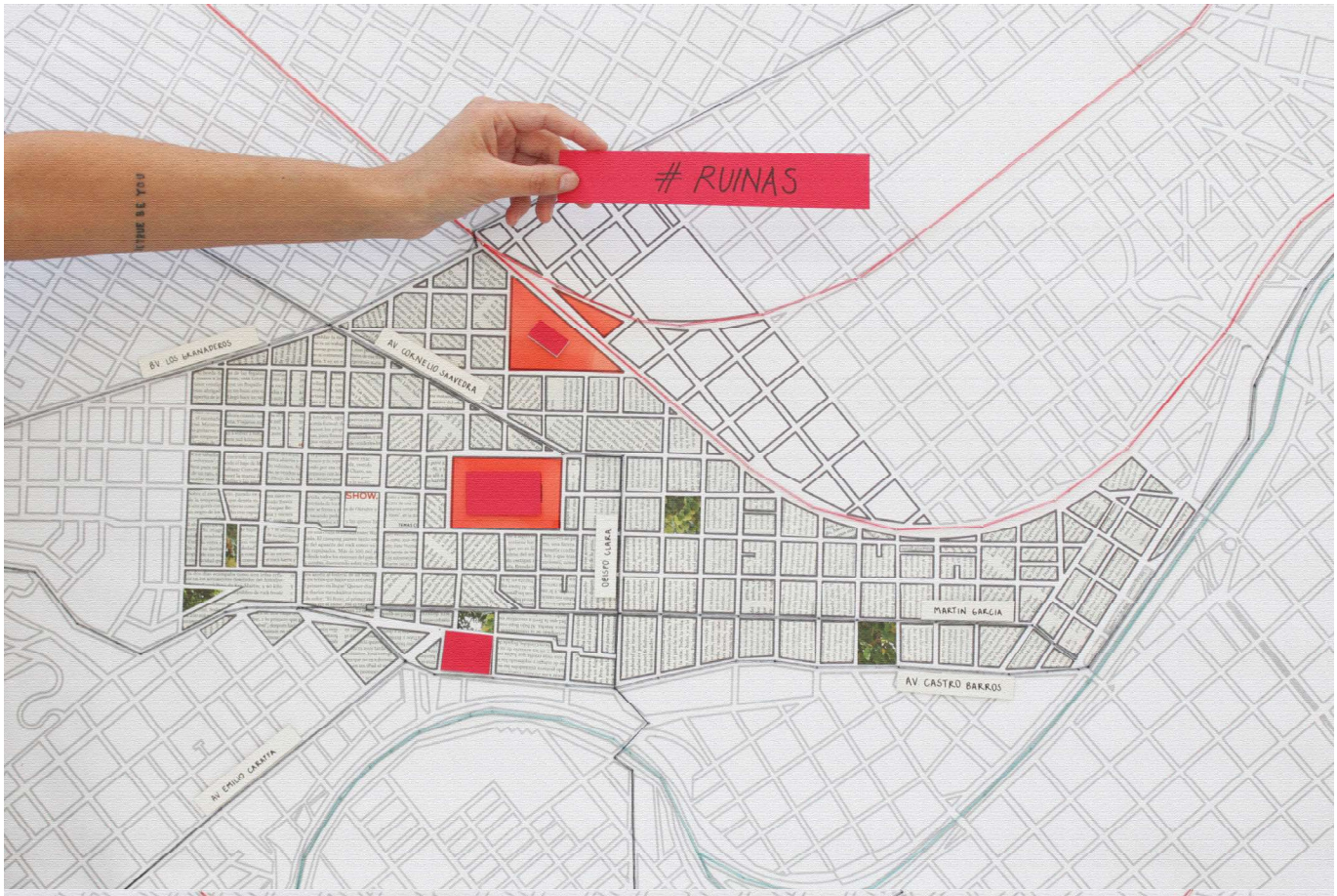
Mezcla, juntura o incorporación de varias cosas.

#contagio

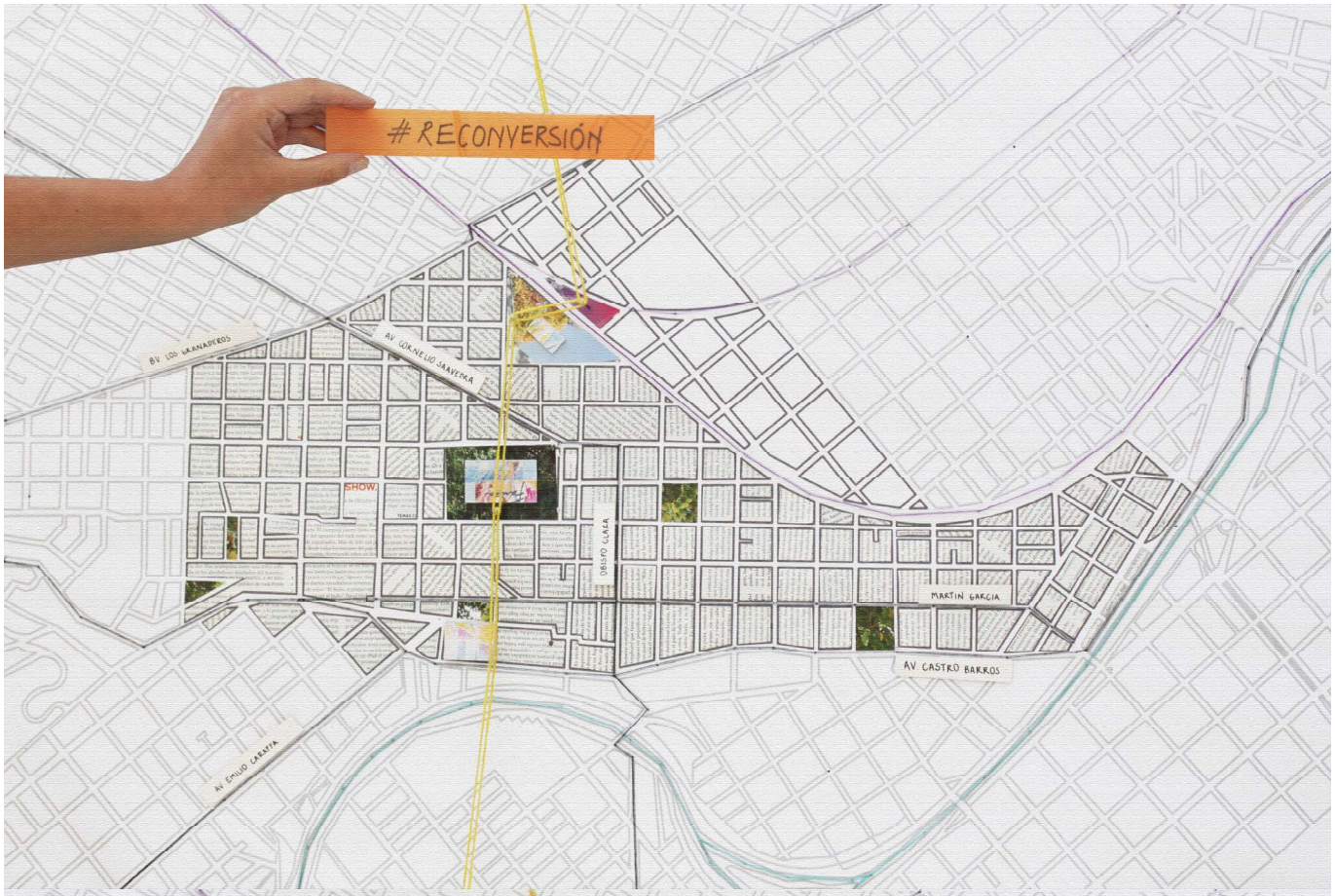
Transmisión de una idea, un sentimiento o una actitud por influencia de una persona.

#vacíos

El vacío como un espacio que puede ser ocupado por el hombre, un espacio apropiable, que puede ser llenado de acción y convertido en lugar o arquitectura viva.


RUINAS
AV. LOS GRANADEROS
AV. CORNELIO SAAVEDRA
SHOW
OBISPO CLARA
MARTIN GARCIA
AV. CASTRO BARROS
AV. EMILIO CARENTA


RUINAS
AV. LOS GRANADEROS
AV. CORNELIO SAAVEDRA
SHOW
OBISPO CLARA
MARTIN GARCIA
AV. CASTRO BARROS
AV. EMILIO CARENTA


#RECONVERSIÓN
BV. LOS GRANADEROS
AV. CORNELIO SAAVEDRA
SHOW
OBISPO CLINEA
MARTIN GARCIA
AV. CASTRO BARROS
AV. EMILIO CARANTA


#RECONVERSIÓN
#CONTAGIO
#CONEXIÓN
BV. LOS GRANADEROS
AV. CORNELIO SAAVEDRA
#MIXTURA DE USOS
SHOW
#VACÍOS
OBISPO CLINEA
MARTIN GARCIA
#REVERTIR
AV. CASTRO BARROS
AV. EMILIO CARANTA