

Bertossi, María Valentina

Rufeil, Carolina

Patio ferroviario

**Tesis para la obtención del título de grado de
Arquitecto**

Director: Santillán, José Ignacio

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



patio ferroviario

Universidad Católica de Córdoba - 2022

Libro de Tesis-Titular: Arq. Santillan Jose

Alumnas: Bertossi M. Valentina

Alumnas: Rufeil Carolina

*Esta tesis de grado va dedicada a mi familia.
A mamá, papá a mis hermanos, Franco y su familia,
a mis amigos y compañeros desde el día uno Caro y Thomi,
a mis amigos y todas esas personas que me acompañaron
y estuvieron ahí en cada momento.*

*Y gracias a todos los profesores que me brindaron su enseñanza
en todo este recorrido y dejaron una marca en mí.*

• Índice

01 • Análisis

13 • Antecedentes

17 • Patio Ferroviario (estudio macro)

25 • Sector dos (estudio micro)

39 • Sector tres (estudio micro)

51 • Patio mercado - análisis pre existencia

56 • Antecedentes

58 • Propuesta

72 • Tecnología

• Argentina, Córdoba Capital

Argentina



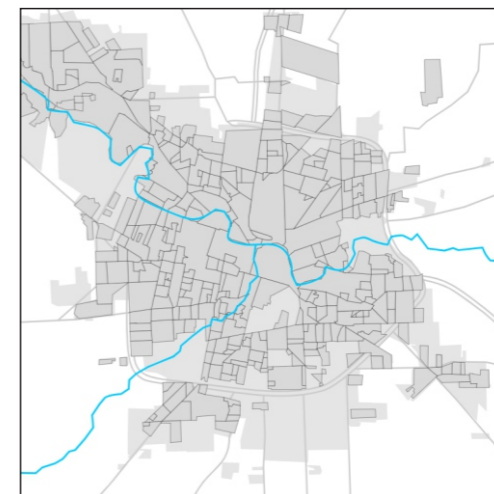
👤 44,94 millones

Córdoba



👤 1.641.626

Capital



👤 1 329 604
👤👤 165,310 hab/km²

• Córdoba y sus sectores vacantes

La ciudad de Córdoba ubicada en el centro de Argentina, se caracteriza por ser un centro cultural, educativo, económico e industrial. En relación a su densidad demográfica, posee 1.641.626 residentes y recibe un constante flujo de estudiantes provenientes de las ciudades del interior, de diferentes provincias y de países sudamericanos, debido principalmente a la Universidad Nacional de Córdoba, lo que incrementa paulatinamente el total de la población.

Gracias a esto, desde hace tiempo, la ciudad se extiende de manera horizontal y hacia sus exteriores dejando en su camino espacios completamente olvidados, en zonas que a pesar de estar rodeados por barrios reconocidos, zonas importantes y destacadas de la ciudad están totalmente desvalorizados.

El siguiente gráfico nos permitió reconocer alguno de los sectores vacantes al rededor de las vías del tren que podríamos intervenir para nuestro trabajo final de carrera. Con la intención de buscar en cada espacio vacante sus potencialidad, ventajas y desventajas, entre otras, evitando la extensión de la ciudad en horizontal y aprovechando los espacios olvidados dentro de Córdoba.

Por otro lado nos llevamos de este gráfico la interesante conexión de las vías entre si dando como resultado un recorrido por casi toda la ciudad que si en un futuro este se refuncionalizara aportaría un movimiento interesante a la ciudad.

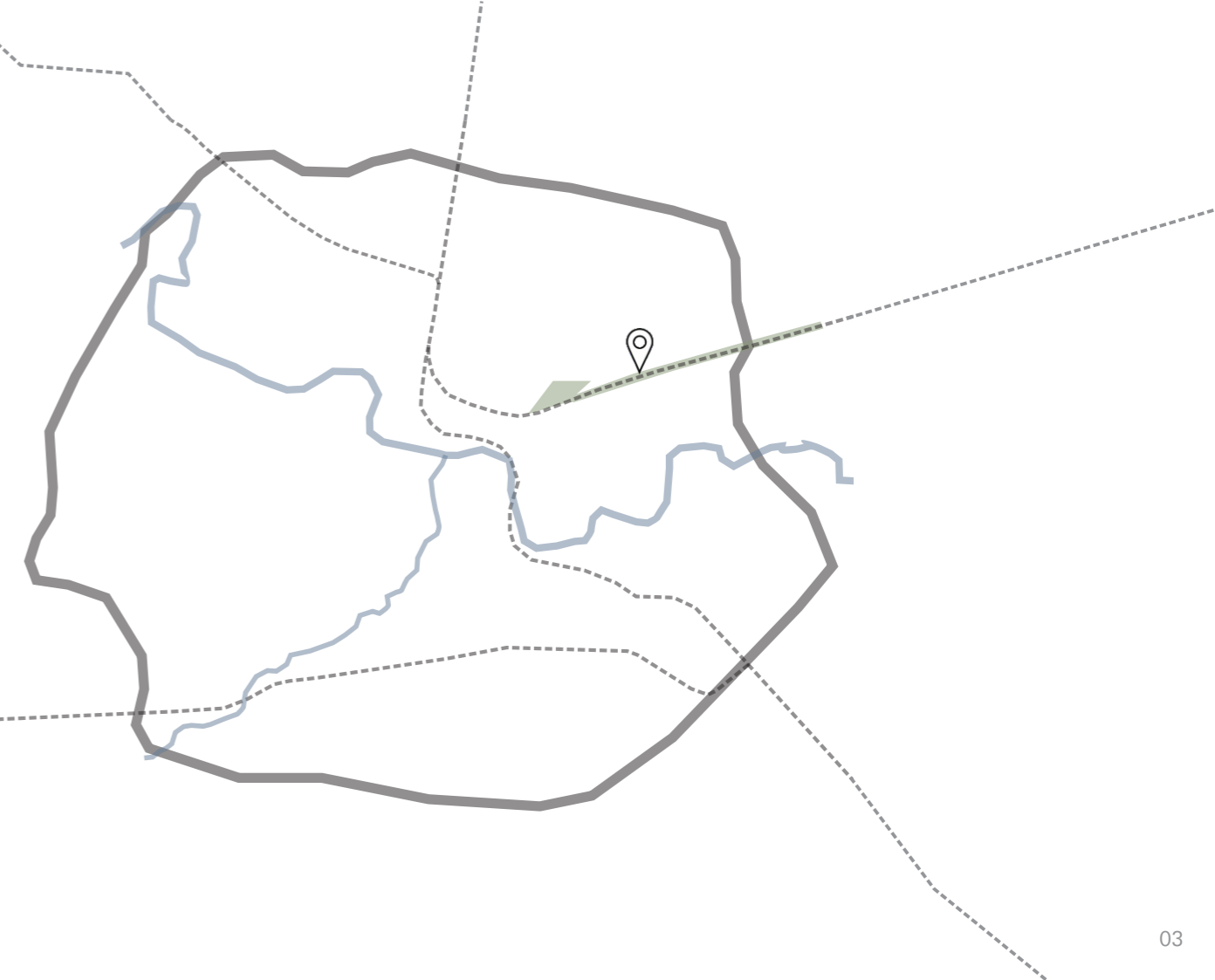


- sectores a intervenir

Llegamos a nuestro sector a intervenir a través de las vías del tren de la ciudad. Este espacio vacante se encuentra al norte de Córdoba, entre las calles Av. Malvinas Argentinas y Blvd. Bulnes siendo parte de un área con mucha historia y de gran aporte en relación a la identidad para sus barrios y ciudad. Esto se debe gracias al complejo Forja que se encuentra al lado de estas vías y su gran cercanía a la estación Belgrano. Dandonos como resultado un sector atravesado totalmente por las vías del ferrocarril, volviendolo un punto que el día de mañana podría conectarse de un modo distinto a toda la ciudad y su provincia.

Por otro lado, podemos reconocer también los diferentes barrios de esa zona como por ejemplo General Bustos, Talleres Este, Nueva Italia, Yofre Norte y Pueyrredon que le aportan a todo este sector ciertas cualidades, identidad y/o actividades que se diferencian de otras zonas o barrios.

Trabajando sobre esta zona llegaremos a mejorar un espacio de Córdoba que aportara tanto al tejido urbano como a la calidad y la forma de habitar la ciudad para las personas.





• estado actual del sector



ventajas

- Espacios y áreas con mucha potencialidad a trabajar
- Grandes espacios verdes
- Facil acceso al sector
- Cercanía al centro de la ciudad
- Exceso de movimiento diurno
- Intenciones de uso y apropiación del espacio publico

ventajas

- Cercano acceso a circunvalación
- Las vías del tren atraviesan por el medio del sector.
- Mucho uso de las bici sendas
- Posee grandes avenidas

desventajas

- Patrimonio olvidado
- Mal planificación para el movimiento vehicular.
- Inseguridad.
- Espacios y áreas descuidadas sin mantenimiento.
- Asentamientos informales al lado de las vías del tren.
- Poca iluminación publica.

desventajas

- Falta de equipamiento publico.
- Se hace muy difícil el movimiento peatonal.
- Poco movimiento nocturno (sensación de inseguridad).
- Exceso de comercios y actividades diurnas.
- Nula conexión entre barrios y área verde de vías.

● Av. Malvinas Argentinas y Blvd. Bulnes



• análisis del sector - recorrido



1
PATRIMONIO
OLVIDADO



2
DESCONECTADO
AL BARRIO



3
SECTORES URBANOS
ABANDONADOS



4
FALTA DE
ESPACIO PUBLICO



5
ESPACIOS PARA
EL PEATÓN



6
APROPIACIÓN
DEL ESPACIO

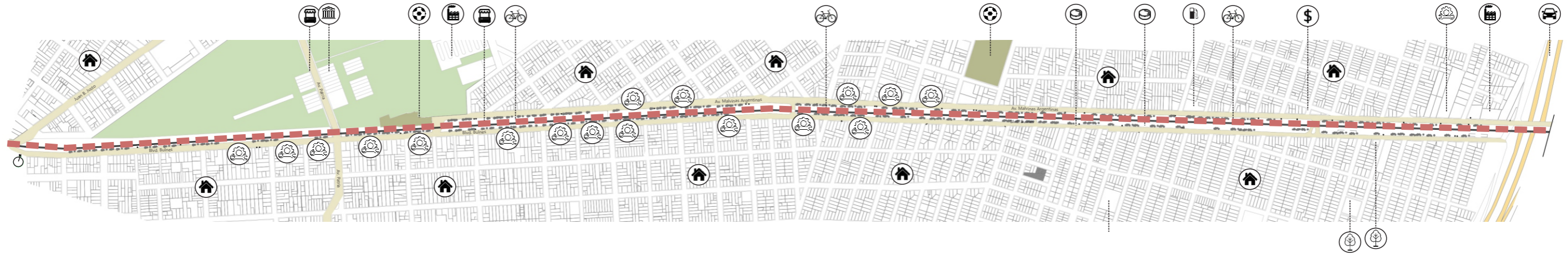


7
SECTOR
COMERCIAL



8
DESCONEXIÓN
CIRCUNVALACIÓN

• análisis del sector - actividades actuales

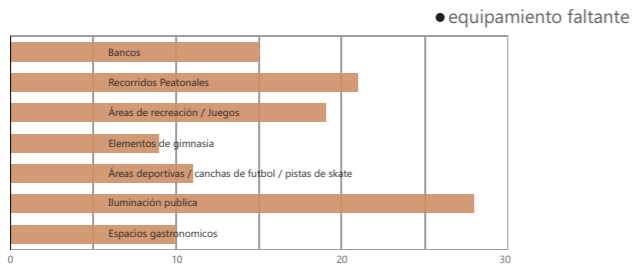
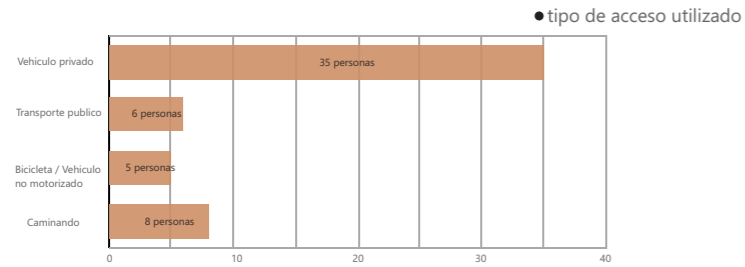
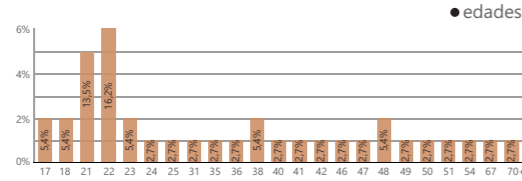


- | | | |
|-------------------|------------------------|-------------------------|
| Área residencial | Ferias Espontaneas | Plazas |
| Área mecanicos | Bici sendas | Avenidas Principales |
| Patrimonio | Canchas de tejo/bochas | Avenidas Circunvalación |
| Club/Área deporte | Estación de servicio | Vías del ferrocarril |
| Complejo Forja | Área comercial | |

Este sector se caracteriza por poseer una gran cantidad de comercios destinados a la mecánica y al mantenimiento vehicular sobre las Av Malvinas Argentina y Blvd. Bulnes, logrando así que las áreas residenciales se encuentren dentro de todos estos comercios generando un distanciamiento de las áreas verdes y volviendo estas avenidas inseguras y vacías en los horarios nocturnos. Además de esto, podemos observar que en el sector hay un mayor porcentaje de residencias en comparación al espacio verde, volviendo al sector un área muy densificada pero aun así muy insegura.

Por otro lado vemos como beneficioso los múltiples accesos (marcados en los tonos amarillos) y la gran circulación que nos brinda todo el sector ya sea vehicular o peatonal. De esta forma se haya concentrado todo el espacio público/verde de una manera horizontal atravesando el sector en su totalidad conteniendo las dos vías más importantes de esta zona. Por otro lado destacamos que más allá de las actividades incorporadas al sector de forma definida (comercios, clubs, etc) se da una apropiación en diferentes puntos del sector creando nuevas actividades y/o usos de una manera espontánea y no planificada.

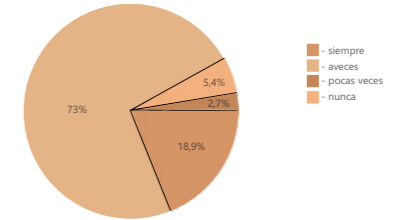
• análisis del sector - encuestas



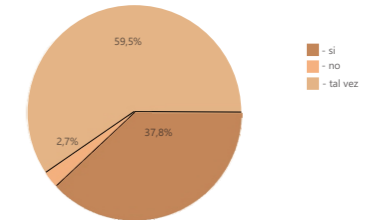
Realizamos una encuesta para acercarnos a las necesidades de los vecinos y las del sector. En los siguientes gráficos podremos encontrar las necesidades y puntos de vista de diferentes personas variando su edad. En la encuesta se tocaron los temas de accesibilidad al sector, las demandas en equipamiento que las personas creen necesarias y su punto de vista con respecto a su interacción con el espacio existente entre las vías del ferrocarril.

Junto con toda esta información pudimos ver las prioridades en relación a las necesidades de los vecinos hacia el sector. Datos que nos servirán como lluvia de ideas para solucionar este sector de una manera más realista.

• Utilizas la zona de las vías del tren?



• Aprovecharía el espacio verde si estuviera equipado?



• análisis del sector - normativa actual



APU

Áreas propicias para rehabilitación que promuevan su desarrollo, valorando sus características intrínsecas.

APU: Área de Promoción Urbana
USO DE SUELO: Área de Refuncionalización.
FRACCIONAMIENTO DE SUELO
 RF: Área de Refuncionalización.

C3

Renovación con densificación poblacional relativa. Vivienda individual y colectiva.

CENTRO DE MANZANA
 FOS: 70
 FOT: 3
 ALTURA M.: 18
 ALTURA MAXIMA
 LINEA MUNICIPAL: 12

PERFIL D

Carácter Urbanístico: Renovación con densificación poblacional relativa. Vivienda Individual o colectiva.

FOS: 70%
 FOT: 2.5
 ALTURA M.: 15
 ALTURA MAXIMA
 LINEA MUNICIPAL: 12

PERFIL G1

Periférica, Destinada a consolidarse con un uso diferencial de baja densidad. Vivienda individual y/o agrupada. Ocupación de espacios libres ya urbanizados.

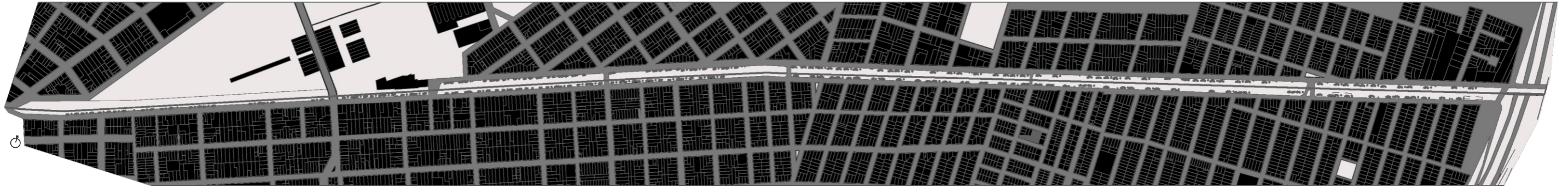
FOS: 70%
 FOT: 1
 ALTURA M.: 10.5
 ALTURA MAXIMA
 LINEA MUNICIPAL: 0

PERFIL K

Periférica, asentamientos de actividades industriales y extensión de la urbanización, a través de loteos y planes de vivienda de baja y media densidad.

FOS: 60%
 FOT: 1
 ALTURA M.: 10.5
 ALTURA MAXIMA
 LINEA MUNICIPAL: 0

• análisis del sector - llenos y vacíos



■ Calles/Avenidas

■ Llenos

□ Vacío

Completando este análisis del sector, nos centramos ahora en los llenos y vacíos dejando en evidencia la gran densidad en relación a lo construido, demostrando la falta de vacíos y lo importante que es el área de las vías del tren para esta gran masa edificada en toda la zona. Este vacío se caracteriza por ser una mancha horizontal que atraviese toda la zona a trabajar volviéndose un interesante punto ya que de alguna manera este podría funcionar como la unión o puente entre los barrios ya existentes y mejorar el tejido urbano. Es por ello que queremos trabajar sobre la misma y proponer actividades, equipamiento y programas que potencien todo el sector a lo largo de todo este vacío.

- análisis del sector - naturaleza y vacío

El esquicio de vacío y naturaleza nos permitió reconocer como podríamos empezar a vincular esta área verde a sus respectivos barrios y empezar a entablar un mejor dialogo y una nueva propuesta al tejido urbano.

Nuestro principal interés fue el de conectar la naturaleza (verde) con mas naturaleza para así en nuestra propuesta empezar a generar un sistema natural y de movilidad mediante las calles principales e internas del barrio. Este principal foco en la naturaleza nos lleva a sacar un promedio de la ausencia de esto tanto en veredas como en espacios. Reforzando así la idea de potenciar los espacios vacíos y verdes mejorando la comunicación entre todos los barrios que rodean a este gran parque longitudinal.



antecedentes

• patio ferroviario - antecedentes

Puntos fuertes de la propuesta:

- La naturaleza debía rodear a los edificios , no al revés.
- El casco histórico de la ciudad solo tendría acceso peatonal.
- Perfeccionar el sistema de transporte con el apoyo de la empresa privada.
- Los rascacielos siempre debían tener fachadas y terrazas verdes para ahorrar energía.
- Orientar a la ciudadanía para colaborar con el mantenimiento y conservación del patrimonio urbano.
- Además, se crearía un sistema de parques para optimizar el drenaje de la ciudad.

Tomamos como posible antecedente la transformación urbanística de Curitiba ya que la misma busca priorizar la forma de habitar la ciudad poniendo como prioridad al hombre, generando nuevos medios de movilidad y espacios para mejorar su calidad de vida.

incentivando a que realicen actividades como las de reciclado. Esta misma logra brindar espacios verdes y para estar, potenciando el cuidado entre los ciudadanos.



-reforma urbanística Curitiba-



-tesis Rovea Sanpietro Raffo-

Puntos fuertes de la propuesta:

- Revalorización de las vías del tren
- Reestructuración de las vías de circulación tanto peatonales como vehiculares.
- Modificación de la normativa con el fin de mejorar la calidad de vida en la zona.
- Diseño en el espacio público
- Gran peso en la forma de habitar los espacios y diseñarlos para el peatón.

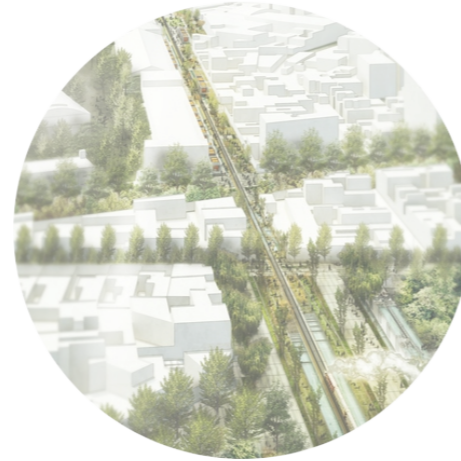
Tomamos como posible antecedente esta tesis ya que su propuesta toma forma en base a un parque lineal teniendo siempre en cuenta al peatón y los espacios necesarios para el mismo, buscando siempre calidad y diferentes formas de habitarlo. Con esto mismo se proyecta una nueva normativa y reestructuración de la movilidad con el fin de potenciar la zona, basándose en conceptos de ventilación e iluminación.

• patio ferroviario - antecedentes

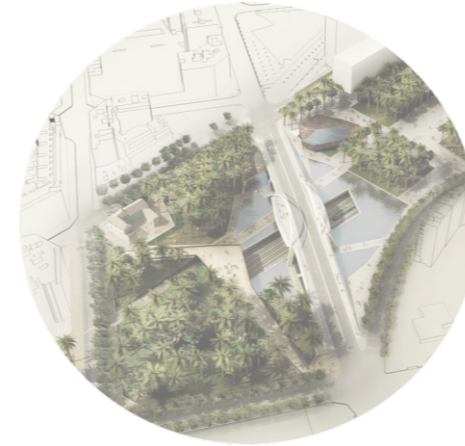
Puntos fuertes de la propuesta:

- Generan un circuito de jardines dentro de la ciudad.
- Buscan integrarse a la ciudad y al tejido urbano funcionando como un todo.
- La propuesta brinda una renovación en el tejido urbano y la forma de habitar.
- La naturaleza rodear la ciudad
- Aporta al crecimiento natural de flora y fauna dentro de la ciudad.
- El proyecto busca integrar lo abandonado a la ciudad

Nos interesa tomar como uno de nuestros antecedentes el segundo lugar del concurso para el parque lineal de Cuernavaca ya que el mismo se centra en las vías del tren. Del mismo rescatamos la forma de integrar lo natural del parque hacia la ciudad e intentar integrarla a la ciudad.



-Parque lineal Cuernavaca
segundo lugar-



- Parque lineal Sagrera-

Puntos fuertes de la propuesta:

- El parque funciona como conexión con la ciudad y una pieza para articular los alrededores.
- La escala a trabajar no es solo la barrial sino también la metropolitana.
- El verde funciona como organizador espacial.
- Utiliza un sistema de mantenimiento ecológico.

El parque lineal de Sagrera es otro buen ejemplo de antecedente ya que nuestros objetivos se identifican con las ideas y propuestas de este proyecto. En este caso rescatamos como interesante el trabajo de relacionar el parque no solo con una escala barrial sino que intentando vincularla con una escala metropolitana.

- patio ferroviario - antecedentes

Puntos fuertes de la propuesta:

- El proyecto tiene en cuenta lo existente y busca preservar el patrimonio.
- El parque lineal tiene un enfoque en el uso peatonal.
- Se da constantemente la relación contexto y naturaleza.
- Trabaja su relación con el tejido urbano.
- El proyecto tiene una visión a corto y largo plazo.
- Aportar actividades y programas para todas las edades.
- Aportar más verde a la ciudad.

Este fue el primer lugar del concurso para el parque lineal de Cuernavaca. Tomamos de aquí como punto interesante el enfoque al peatón y al espacio público diseñado y pensado para el uso del mismo. En donde a demás de esto, el proyecto no se queda solo en el presente sino que proyecta y tiene en cuenta el futuro, volviendo al trabajo mas viable aun.



-propuesta parque lineal ferrocarril Cuernavaca-



-propuesta ferrourbano Córdoba Capital-

Puntos fuertes de la propuesta:

- Conectar toda la ciudad mediante un sistema de movilidad público.
- Revalorizar los espacios en desuso.
- Aportar al mejoramiento de la ciudad.
- Realiza un análisis de las vías mas importantes para revalorizar y reutilizar.
- Aportar al mejoramiento ambiental.

Tomamos en cuenta este proyecto ya que el mismo esta pensando en intervenir en nuestro sector de tesis buscando renovar las líneas ferroviarias. El cual beneficiaria a la zona y a los espacios a intervenir por nosotras.

patio ferroviario

Parque Ferroviario es un nuevo concepto de habitar el espacio público en la ciudad de Córdoba, poniendo como prioridad al hombre y a su forma de vivir la ciudad. Este espacio refuncionalizado y puesto nuevamente en valor revitaliza tanto a sus barrios anexos como también a los más alejados. Antiguamente este se encontraba descuidado y olvidado tanto para la ciudad como en su función de área verde. Hoy en día el parque se vincula a un sistema de movilidad que hace más accesible y transcurrido toda esta área y a un sistema verde que atrae una nueva forma de vivir y disfrutar la ciudad de Córdoba.

- patio ferroviario - problematica

Según las estadísticas estipuladas en el 2016 por la O.M.S. (Organización Mundial de la Salud) establecen que en las zonas urbanas debe existir un mínimo de entre 10/15 metros cuadrados de espacio verde por habitante. Esta organización nos habla de que las diferentes áreas verdes cumplen un papel de vital importancia en el ámbito social y ambiental de las personas.

En la ciudad de Córdoba hay un total de 1200 hectáreas verdes, lo que significa que existen solamente 8 metros cuadrado de espacio verde por habitante (que aun así sin llegar al mínimo de espacio verde por persona) muchos de estos se encuentran totalmente desvalorizados y olvidados.

La problemática seleccionada para trabajar sobre el sector se basa en la revalorización y refuncionalización del espacio publico, es decir, mejorar los espacios públicos ya existentes y al mismo tiempo diseñarlos de manera tal que se puedan vincular todos los elementos de la ciudad y su entorno e identidad del barrio. Así como también, diseñar nuevos espacios que cumplan con esta misma función.

Estamos de acuerdo que buscando solucionar estas problemáticas podremos lograr espacios para no solo los habitantes de los barrios periféricos sino que el de todas las personas sumandole que con un buen manejo y control de los espacios abandonados y de poco uso se podra garantizar una mejor seguridad y espacios de calidad al sector

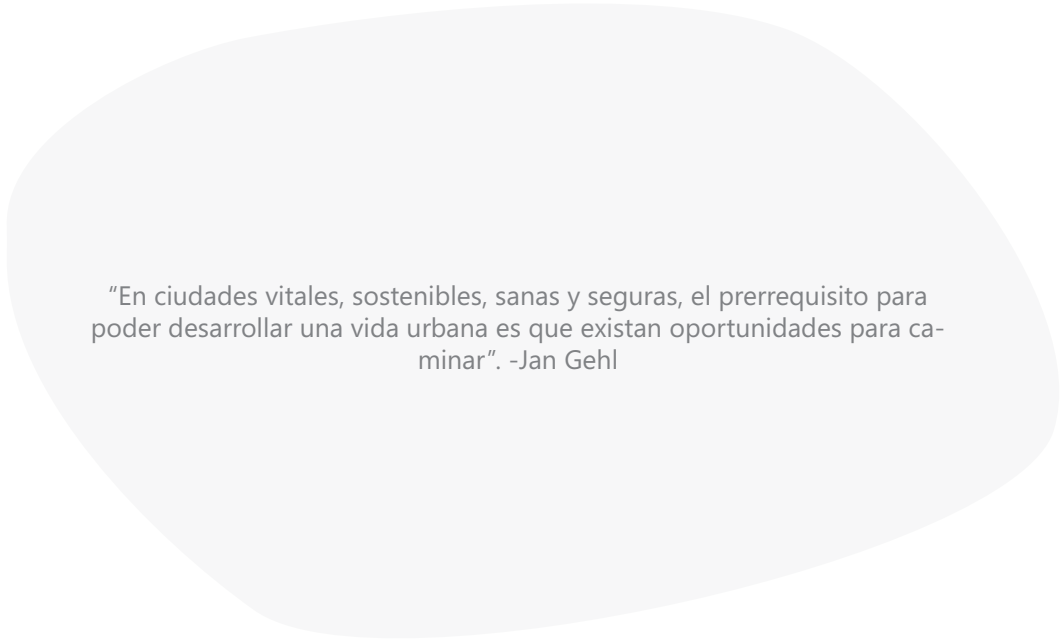


- patio ferroviario - estrategias

Sentimos que las ciudades cada vez se dejan mas de lado y en particular la nuestra abandona los espacios existentes, buscando crear nuevos edificios o lugares con la intención de tapar o intentar borrar de nuestra memoria estas areas/zonas de gran potencialidad.

Buscamos llegar al punto de que nuestra propuesta se convierta en una gran revalorización del espacio publico entre las vías utilizando como herramienta un parque lineal que se extienda de punta a punta, atravesando y dando respuesta a los diferentes barrios o zonas del sector. Este parque tendrá la intención de atraer movimiento o flujo constante en diferentes horarios gracias a las múltiples actividades que se colocaran en el mismo, dandonos como resultado el cambate con al inseguridad barrial y el uso total del mismo.

En conclusión, tomamos este sector de Córdoba con el fin de que nuestro proyecto tenga la función de potenciar un área ya existente de la ciudad con el fin de frenar el mal uso y olvido de los espacios dentro de capital, frenando con la creación de nuevos espacios barriales y poder demostra que hay muchos espacios/zonas que no están bien apreciado potenciadas como se debe.



“En ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras, el prerrequisito para poder desarrollar una vida urbana es que existan oportunidades para caminar”. -Jan Gehl

• patio ferroviario - objetivos

Nuestro objetivo general es el de producir un cambio en la forma de habitar el espacio publico y la manera de mantenerlos por medio de distintas acciones que concienticen el cuidado del mismo y sus alrededores.



identidad

Fortalecer la identidad del lugar a trabajar realizando acción que se relacionen totalmente con las costumbre y tradiciones de los habitantes. Estas acciones no aparecen con la idea de modificar sino de aportar y traer beneficios partiendo de lo existente.



social

Proyectar desde y para la gente logrando generar espacios de calidad y fluidez, los cuales incentiven la participación e interacción de quienes lo usen o habiten. Tales pueden ser pobladores locales o visitantes con el fin de que se apropien y lo utilice en base a sus necesidades y gustos. Buscamos proyectar siempre con una participación activa de todos los vecinos y gente de la zona.



sostenibilidad y calidad ambiental

Hacer del proyecto un aporte beneficioso a la ciudad de Córdoba en relación a la sostenibilidad de la misma utilizando diferentes herramientas tales como la vegetación, facilitar el uso y acceso de vehículos no motorizados, incentivar el uso del transporte publico como también aportar el uso y la reutilización de espacios verdes para los habitantes.



lectura multi escalar

Proyectar siendo concientes que el proyecto es parte de un sistema mayor que es la ciudad en donde todas las decisiones o acciones tomadas van a relacionarse con ella misma y al mismo tiempo influyendo en su entorno/contexto. Este gran sistema se subdividir en subsistemas de circuitos y recorridos.

patio ferroviario - propuesta

SISTEMA MOVILIDAD

Patio Ferroviario implementa un sistema de movilidad de cuatro categorías con el fin de adaptarse a las necesidades y formas de moverse de la cada persona.

peatonal

Se proponen circuitos peatonales a lo largo de todo el parque lineal con el fin del poder vincularse a los diferentes barrios y actividades dentro del sector. Creemos que implementar nuevos tipos de actividades en el barrio motivara a los residentes a permanecer y usar la zona.

bici sendas

El proyecto apoya la sustentabilidad implementando recorridos de bici sendas generando una sensación mas agradable y saludable para el ambiente como para el habitante.

ferro urbano

Esta categoría proporciona al parque lineal un ingreso y egreso de personas de una manera rápida y fácil uniendose al existente movimiento publico de colectivos que atraviesa el sector rodeando el parque lineal. Se propone la reutilización del ferro urbano, para que un futuro este sector pueda vincularse con toda la ciudad de Córdoba.

Por ultimo se implemento una extensión de una de las vías principales del sector (Malvinas Argentinas) con el fin de brindar un movimiento mas rápido, vinculado y descongestionado por las arterias principales de este sector.

SISTEMA VEGETACIÓN



vegetación

El sistema vegetación no es simplemente la incorporación de nueva vegetación o solo sobre el diseño paisajístico de patio ferroviario. Trata de una relación del parque con el barrio llevando los beneficios de las áreas verdes a los interiores de las manzanas, volviendo todos los elementos que rodean a este parque parte de sí y al mismo tiempo de un todo.

Podremos encontrar dos categoría de arbolado: primera y segunda categoría. La primera categoría se relaciona con un lineamiento verde y de mayor magnitud sobre el parque, mientras que los de segunda categoría se destacan por ser de menor escala y magnitud pero aportando identidad y beneficios dentro de las manzanas.

SISTEMA EDILICIO



normativa

El proyecto es conciente de que con el aporte del parque lineal el potencial que podría darse en el sector es muy grande y para ello debería prepararse para que el desarrollo y crecimiento del mismo. Es por ello que junto con esta propuesta se plantea un nuevo ordenamiento edilicio que se vincula y relaciona estrechamente a los beneficios y usos de patio ferroviario generando diferentes tipos de uso ya sea público, semi publicos o privados.

SISTEMA SOCIAL



actividades

Finalmente el parque lineal cumple con la función de proporcionar actividades diurna y nocturnas, volviendose un área segura y de constante movimiento siendo así un polo de atracción para no solo las personas de cercanía sino para toda la ciudad. Además de todas estas múltiples actividades sobre el parque se propone a lo largo del sector un sistema de edificios con programas benefactores que seran otra fuente de ingreso, movimiento y mantenimiento para la zona. Programas tales como edificios gastronómicos, mercados, clubs deportivos, clínicas, etc.

• patio ferroviario - programa



El comienzo de nuestro parque lineal busca proponer actividades tanto diurnas como nocturnas siendo el inicio y el hito principal de todo este sistema.

En este sector se propone actividad de pura interacción y contacto con la naturaleza. El principal foco aquí es el intercambiador mas importante vinculado al sistema de movilidad.

Esta área centrara y potenciara algunas de las actividades ya realizadas como las ferias ambulantes. Este punto del parque lineal es muy interesante ya que aquí se concentra gran movilidad tanto vehicular como peatonal.

Los espacios de absoluto verde, equipados e iluminados son los esenciales para la apropiación libre del sector, disfrutando del verde y las copas enormes de los arboles.

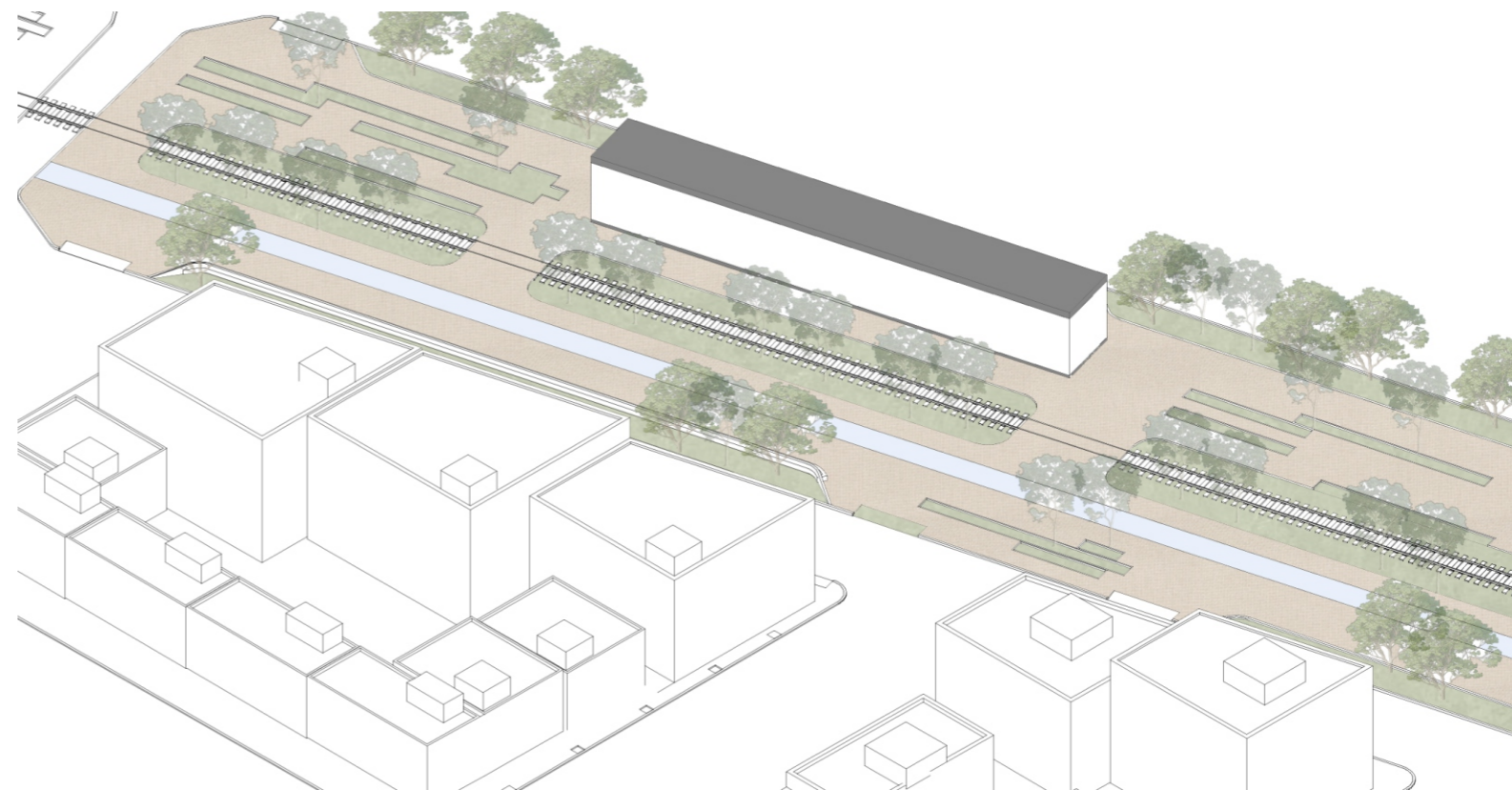
El ultimo sector del parque lineal con un programa específico es este. Aquí en la actualidad las familias y grupos de personas se reúnen para distraerse, jugar al futbol o simplemente jugar un partido de tejo. Es por ello que aquí se centraran actividades recreativas y deportivas.

• patio ferroviario -intercambiadores

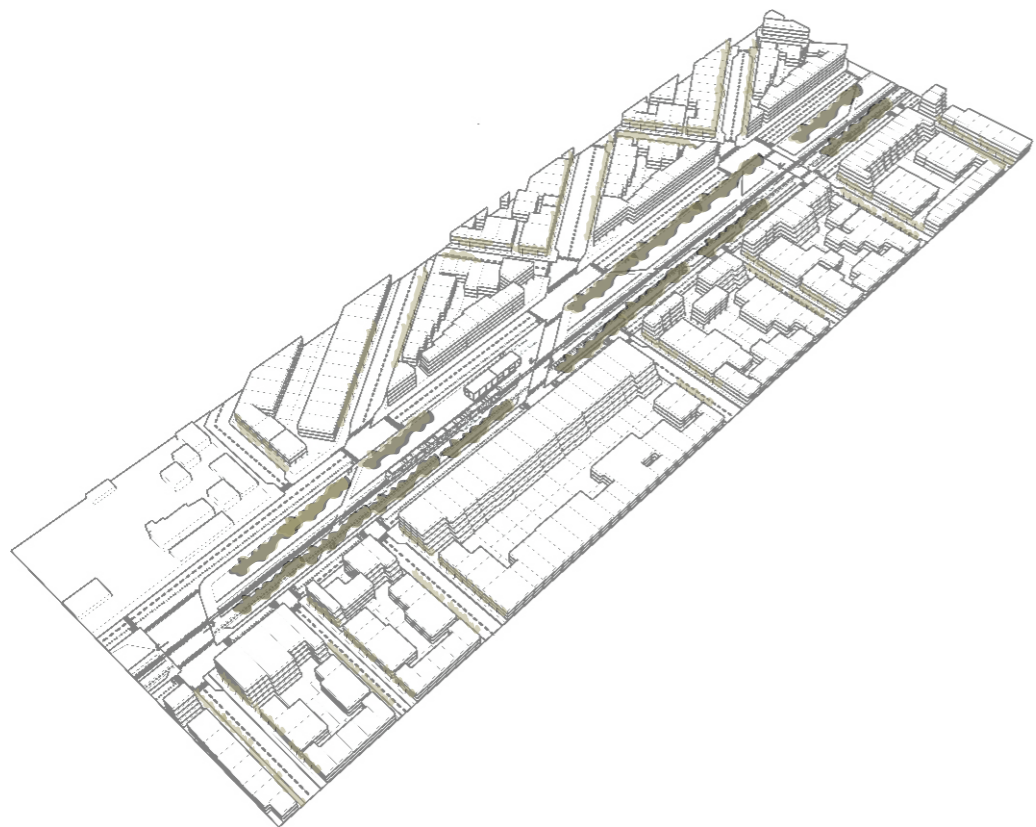
Dentro del sistema de movilidad del ferro urbano se propone generar una serie de intercambiadores en donde se realizara uno principal, ubicado en el terreno actual de Forja, mientras que el resto de los intercambiadores se encontraran en diferentes puntos del parque lineal relacionándose con otros sistemas de movilidad o calles/puntos importantes a lo largo del sector.

La idea del intercambiador es brindar un edificio de múltiples usos y actividades totalmente libre de apropiación evitando ser un limite o barrera entre los barrios. Permitiendo así una relación entre interior y exterior dando la sensación de ser un edificio flexible a cualquier situación. Gracias a esto ultimo este intercambiador puede convertirse tanto como en una parada de ferro urbano o colectivo como también en espacios de talleres, cines nocturnos, entre otros.

Este edificio se implantara en el espacio de una manera sutil realizando un tratamiento al paisaje urbano diseñandolo de manera tal que facilite su uso y al mismo tiempo equipandolo de manera tal que el uso pueda darse de una manera espontánea y sencilla.





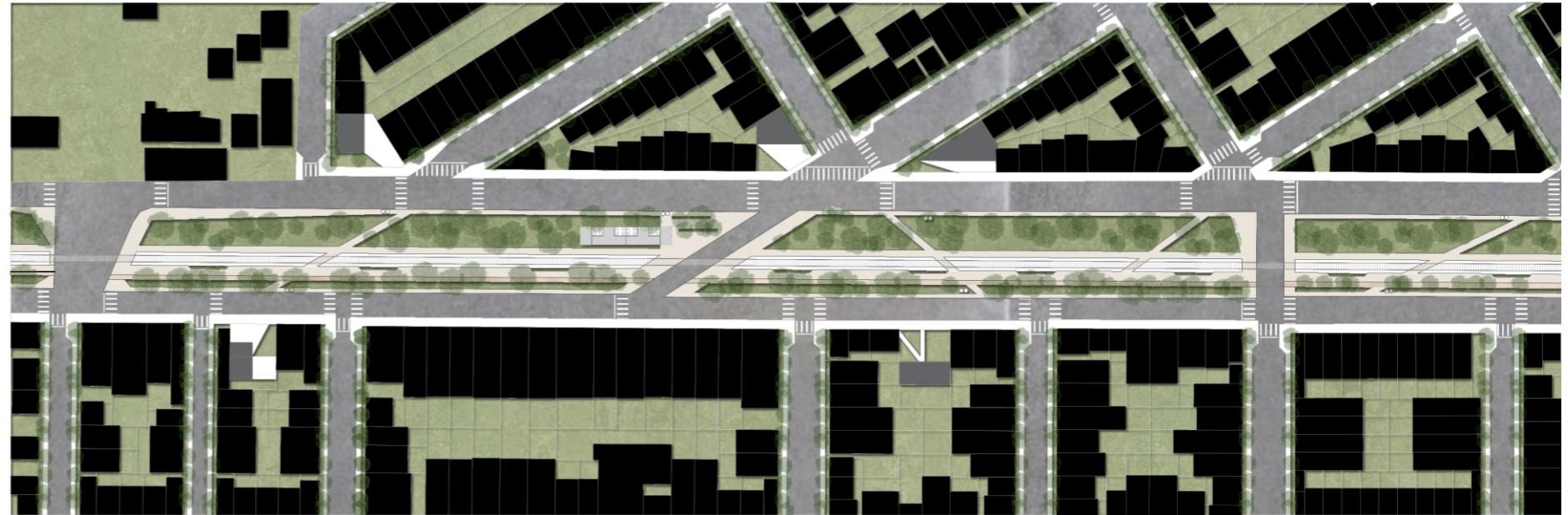


sector dos

Sector dos es una porción del futuro parque lineal con la particularidad de ser una zona que demanda mucho movimiento y nos conecta con el predio de forja aportando una apertura al verde para estos barrios periféricos. Este movimiento se debe al beneficio de contar con un gran lineamiento comercial frente las calles paralelas a las vías que sin embargo nos dan como resultado una gran densidad residencial por detrás de estos comercios dejando las calles internas desérticas y peligrosas.

• sector dos - propuesta

Aquí nos encontramos en uno de las muchas áreas que nos brinda el parque lineal. Este sector lo denominamos sector dos. En esta área se potencio la actividad cultural, comercial y de trabajo tales como espacios para talleres públicos, oficinas, co-workings, gastronomía o también áreas de ferias que siempre resaltaron en esta zona. Se hace foco en este sector con el fin de acercanos a un nuevo tipo de ordenamiento edilicio y a una de las zonas con mayor movimiento de todo el parque lineal debido a sus cercanias con la Av. Patria y las particulares actividades/programas de la zona.



- sector dos - normativa

Patio ferroviario aportara un gran crecimiento a este sector tanto económico como habitacional, es por ello que nuestro proyecto no deja de lado su contexto y junto con el parque vinculamos los barrios para que puedan beneficiarse y vincularse con el la zona de las vías del tren.

El análisis micro del sector nos permitió reconocer las ventajas y desventajas que nos brindaba la antigua normativa sin embargo esta no permitía un desarrollo que hiciera un cambio en sector dos y pudiera beneficiarse de este nuevo icono para la ciudad de Córdoba. Es por ello que creamos una nueva normativa para esta zona, en donde pudimos ver que esta no brindaba espacios verdes, convirtiendo así cada manzana en áreas muy consolidada sobre los vacíos. Por esto mismo la nueva normativa plantea un equilibrio entre llenos y vacíos permitiendo a la persona construir beneficiándose en su inversión y yendose en altura.

- Lotes frente Malvinas Argentinas / Blvd. Bulnes

- 2 lotes -
- FOS: 75%
- Retiro frente: 2m
- Altura máxima: 18m
- Pisos: PB + 5pisos

- 1 lote -
- FOS: 70%
- Retiro frente: 0m
- Altura máxima: 10m
- Pisos: PB+ 4 pisos

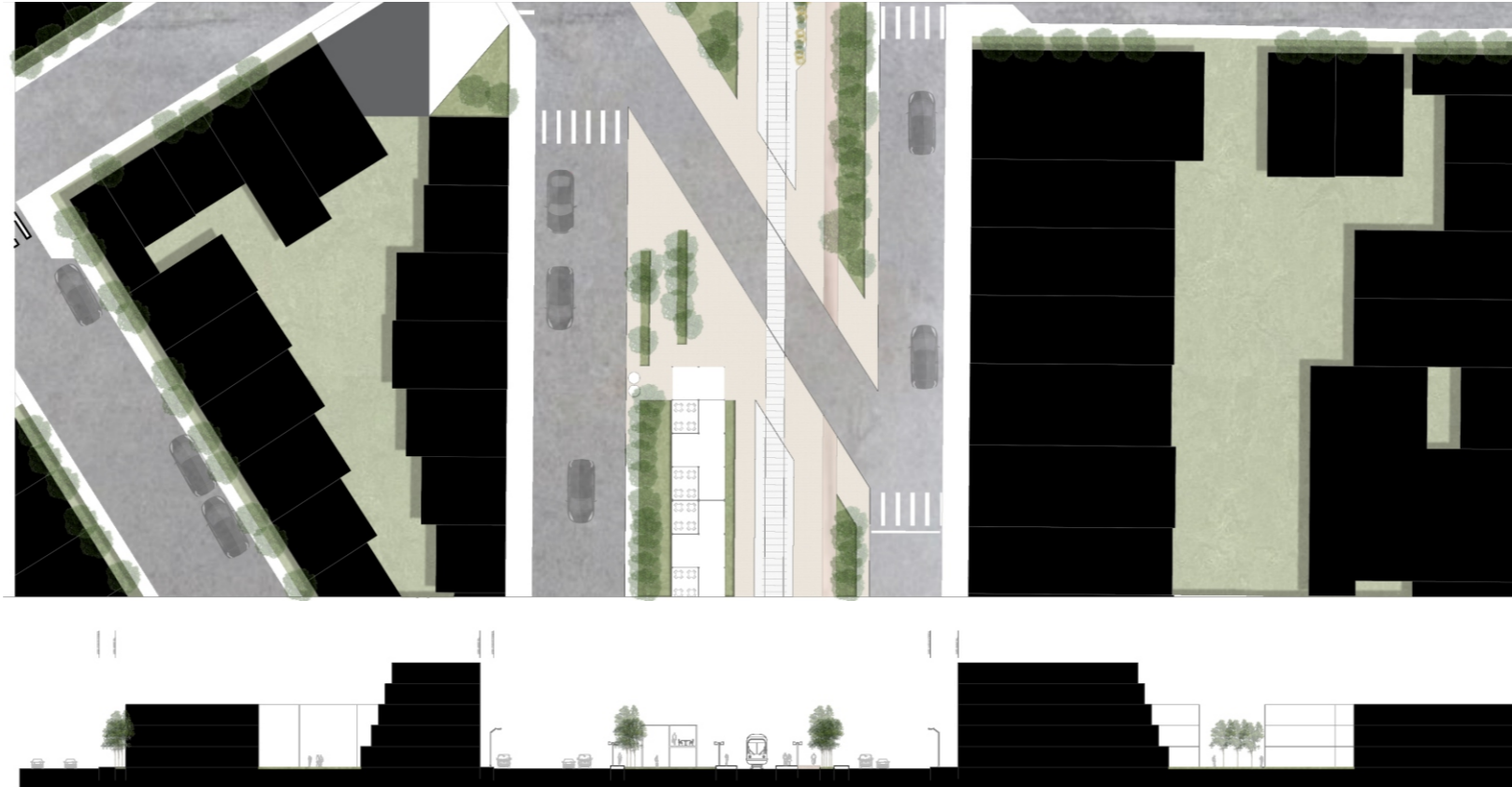
- Lotes trceros a Malvinas Argentinas/ Blvd. Bulnes

- 2 lotes -
- FOS: 65%
- Retiro frente: 2m
- Altura máxima: 10m
- Pisos: PB + 3 pisos

- 1 lote -
- FOS: 65%
- Retiro frente: 2m
- Altura máxima: 10m
- Pisos: PB+ 2 pisos



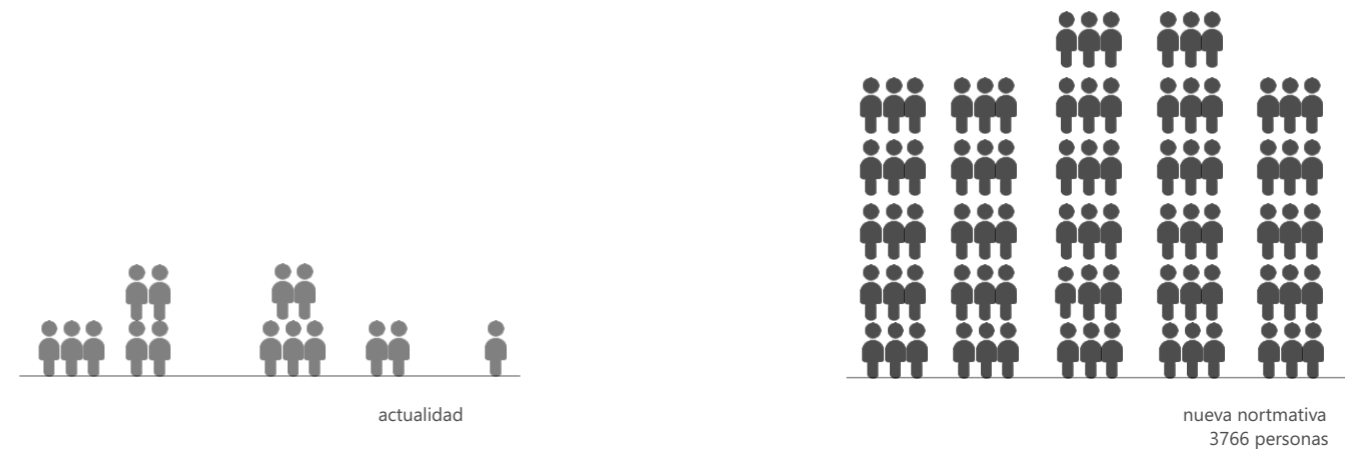
• sector dos - normativa



• sector dos - normativa personas

Teniendo en cuenta que en 90m² pueden vivir 2 personas realizamos un simulacro de la cantidad de habitantes que vivirían en el sector dos llevando la normativa a su 100% dentro de lo permitido. Este dato nos ayudaría a comprobar que tan beneficiosa sería este número para el sector y si nuestra propuesta podría brindar aquel crecimiento demográfico que estábamos buscando. Para este simulacro solo tomamos el FOS construido de un solo terreno (el 70% + PB y 4 pisos de altura en las calles frente al parque lineal y el 65% + PB y 2 pisos de altura dentro del parque lineal).

En la actualidad nos encontramos con que la densidad demográfica es de un 1027 personas y aplicando nuestra normativa llevamos al sector a un número de 3766 personas (ver gráfico). Este incremento de personas nos beneficiaría a disminuir mucha de las problemáticas, sin embargo esto funcionaría siempre y cuando se mantenga y cuide la idea de la propuesta.

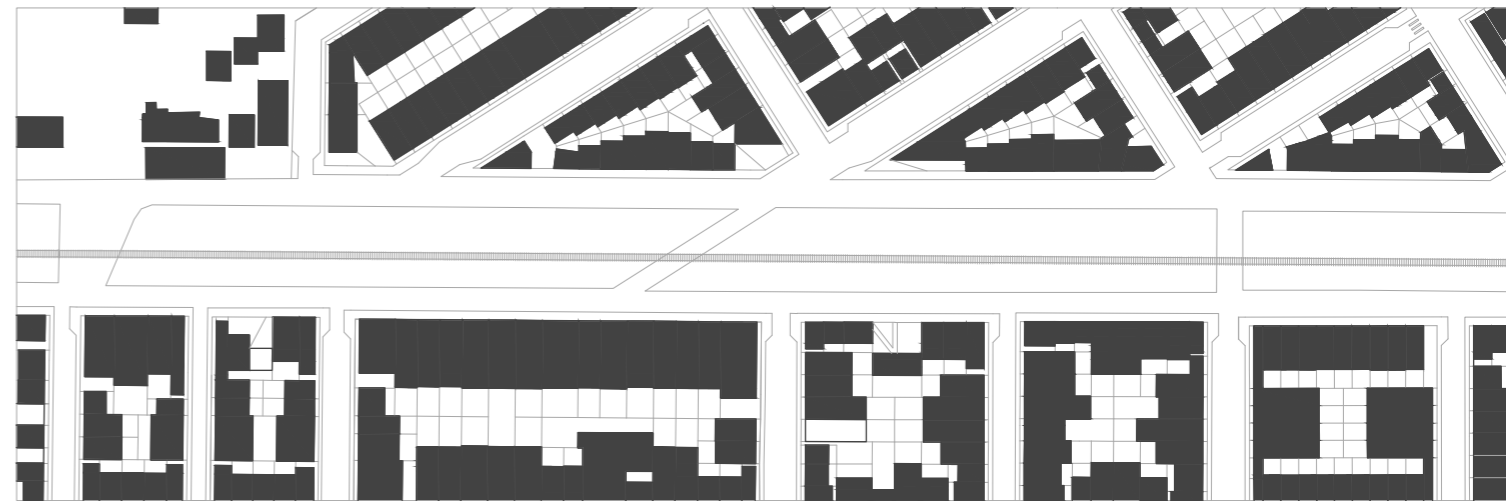


• sector dos - noli



■ Llenos ■ Vacíos

Actualidad

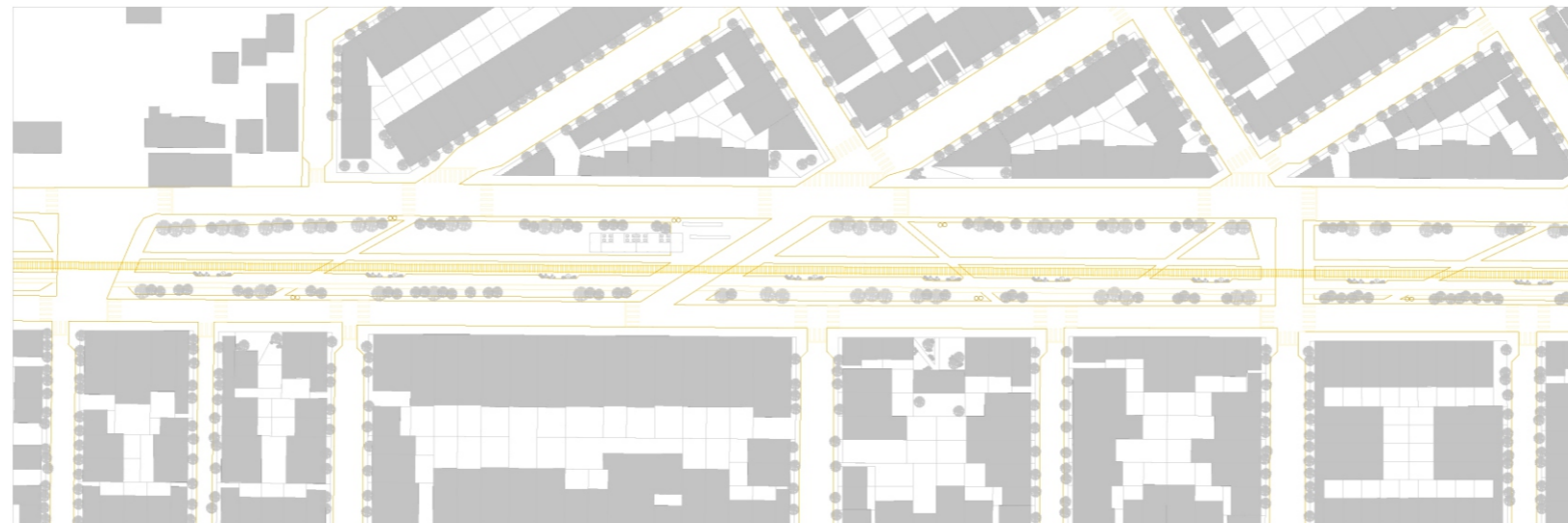


■ Llenos ■ Vacíos

Propuesta

Proponemos esta comparación de llenos y vacíos con el fin de empezar a mostrar como a través de la normativa el sector comienza a organizarse y demostrar las posibilidades de un habitar y uso del espacio de una manera distinta entre vecinos, el parque y toda la zona. Junto con este análisis también se empezaron a rescatar y tener en cuenta aquellos terrenos que proponen un gran potencial y posible beneficio para incrementar el uso del mismo. En conclusión esta nueva propuesta muestra una nueva relación y diagrama del tejido urbano.

• sector dos - circulación



La circulación es uno de los sistemas principales de no solo el sector dos sino que de todo el parque lineal. Patio Ferroviario busca resolver la problemática del sector relacionada a la desvalorización de este gran espacio. Gracias a este sistema se plantean nuevas veredas, circuitos peatonales que se vinculan con áreas importantes o simplemente con otros modos de movernos como por ejemplo el transporte público. Aun así no dejamos de lado el acceso vehicular privado y se brindan nuevos estacionamientos en las calles internas de los barrios beneficiándonos en que se reduzca la velocidad y se cuide más al peatón.

• sector dos - circulación

En el corte queremos demostrar la planificación y orden que le brindamos al sector. Con la idea de respetar el arbolado existente se plantearon unas veredas perimetrales y circuito peatonales que no los modifican y le permiten a las personas circular cercano a ellas, proponiendo a su vez una bici senda que refuncionaliza y mejora la actual permitiendo la unión con las veredas peatonales (ver gráfico) dandonos como resultado un mismo sistema de movimiento ordenado y seguro. Teniendo en cuenta que el peatón es nuestro personaje principal del proyecto, no solo se trabaja sobre el parque sino que esto se extiende hacia los barrios ensanchando veredas y convirtiendo al hombre como prioridad en el parque.



sector das Imagem peatonal



• sector dos - Imagen peatonal



• sector dos - vegetación



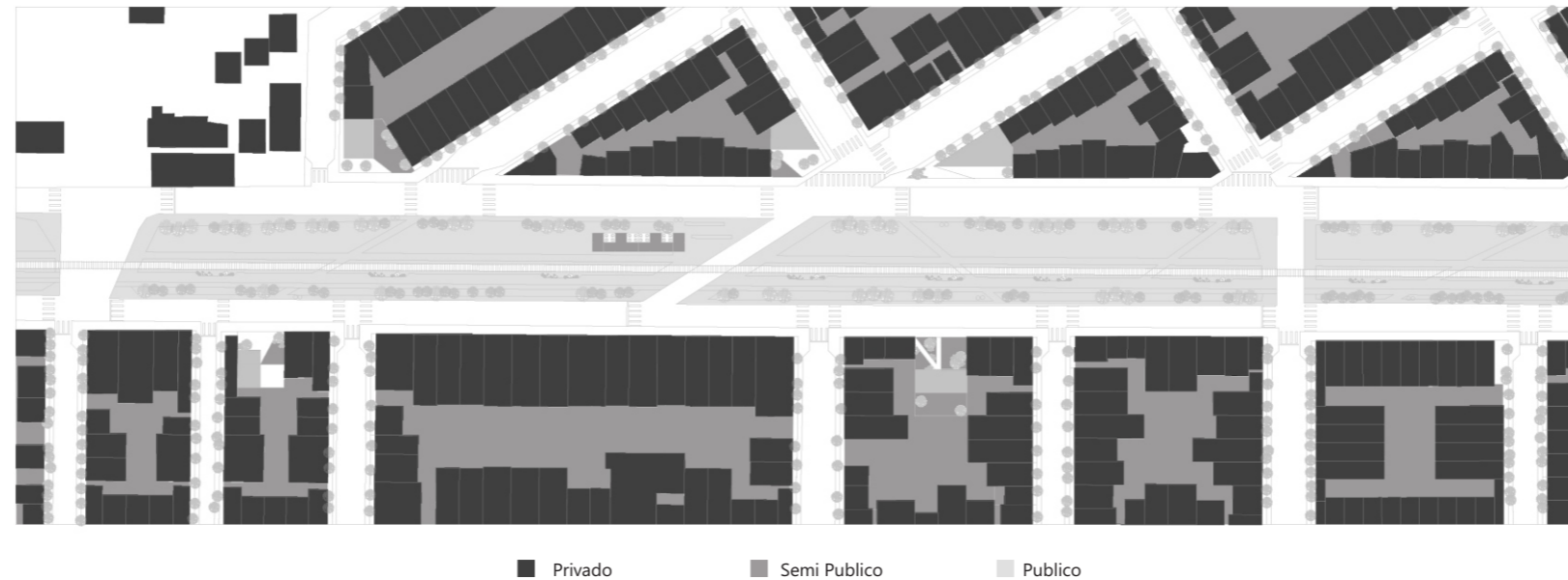
El sistema verde es otro de los puntos fuertes de nuestra propuesta, otra de nuestras herramientas para relacionarnos con el barrio. Nuestra normativa ayuda con esto en la obligación de plantar arboles (en calles internas al sector) de baja magnitud que continúen con la línea verde de los arboles existentes del parque ordenando el espacio no solo de una manera edilicia sino también natural y orgánica.

• sector dos - programa



Estamos seguras que además de todos los sistemas que venimos mencionando este es el último eslabón para concluir con una propuesta de un plan para que este sector funcione por naturaleza y el habitarlo sea una experiencia única. Luego de los estudios micro del sector comenzamos a reconocer terrenos bacantes al uso y con interesantes ubicaciones que uniendo varios de ellos generaban un sistema más. En el sector dos se ponen una relación entre edificios que cumplirán un carácter más de servicio o uso de todo el público. La particularidad de estos son la conexión y aporte al parque lineal retirándose y brindando espacio público en sus frentes. Aquí por ejemplo se potencia el uso de actividades más como clínicas, edificios de oficinas / co-working, viviendas colectivas, educativas o gastronómicas.

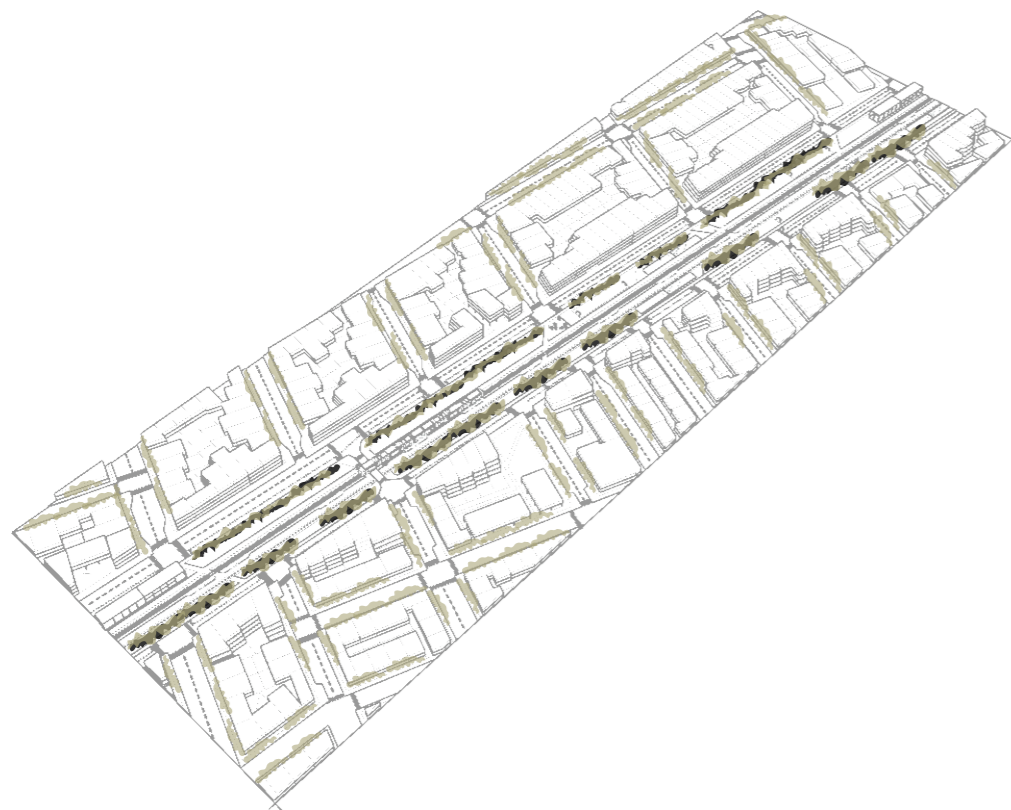
• sector dos - publico ; semi publico ; privado



Este gráfico fue un elemento más de ayuda para la comprensión de nuestros ideales y propuesta. En la escalas de grises mostramos los espacios privados, semi público y público. Tanto como para el sector dos y tres se refuerza la idea de transición un espacio publico a uno semi publico (centros de manzana) proponiendo una nueva forma de habitar y relacionarse entre vecinos, buscando un bien y beneficio en común.



● sector dos

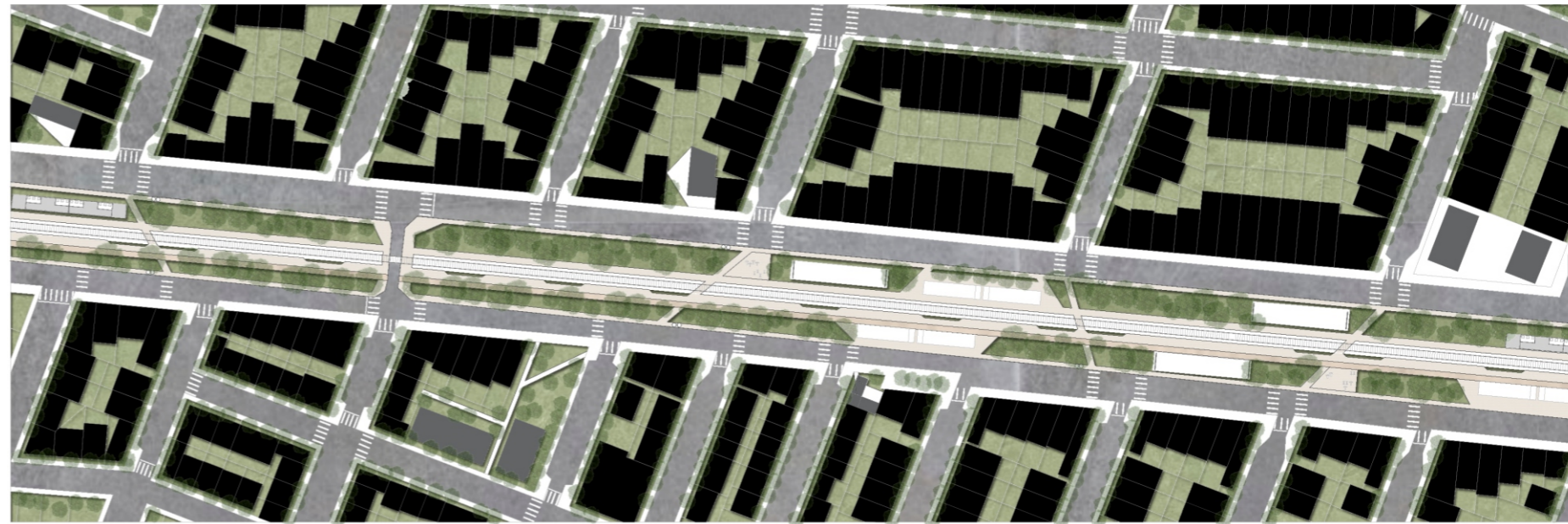


sector tres

Sector tres es otra de las parte que formara Patio Ferroviario teniendo la particularidad de encontrarse casi en el centro de la propuesta. Esta zona con su escala mas residencial y baja en altura concentra actividades mas familiares e interactivas como sus canchas de tejo o bochas que reúnen en la zona de las vías a grupos de personas para pasar el tiempo aprovechando el espacio. Esto se debe ademas que aquí el parque ensancha su espacio natural que invita a permanecer bajo el sol o sobre las grandes copas verdes de los arboles.

• sector tres - propuesta

Siguiendo el recorrido del parque nos topamos con el sector tres. En este caso se puso la lupa en el mejoramiento de las áreas deportivas y recreativas que anteriormente se hallaban por esta zona. Aquí el enfoque estratégico fue proponer actividades, servicios, espacios que atraigan y mantengan el flujo de personas constantemente, logrando así también volver todo el sector en un área de mayor seguridad e interés para la ciudad y sus residentes, cuidando la escala y lo que destaca a este sector en diferencia a los otros. Esto nos da como resultado darle a esta parte del parque lineal su impronta.



- sector tres - normativa

Utilizando la misma lógica para crear la normativa del sector dos, nuestras intenciones y objetivos se mantuvieron, sin embargo aquí el estudio de la antigua normativa nos convenció en que debíamos acceder a crear un nuevo perfil, teniendo en cuenta que aquí la densidad tanto en altura como en actividad y personas cambiaba drásticamente del sector dos. Con la intención de aportar un crecimiento demográfico, la nueva normativa incentiva a la compra de dos lotes para así lograr terrenos con una superficie mayor (que a diferencia de los lotes existentes eran de menor tamaño) y así poder incentivar a invertir en la zona y de esta forma la misma crezca.

- Lotes frente Malvinas Argentinas / Blvd. Bulnes

2 lotes -
 -FOS: 75%
 -Retiro frente: 2m
 -Altura máxima: 13m
 -Pisos: PB + 4 pisos

1 lote -
 -FOS: 70%
 -Retiro frente: 0m
 -Altura máxima: 10m
 -Pisos: PB+ 3 pisos

- Lotes tranceros a Malvinas Argentinas/ Blvd. Bulnes

2 lotes -
 -FOS: 65%
 -Retiro frente: 2m
 -Altura máxima: 7m
 -Pisos: PB + 2 pisos

1 lote -
 -FOS: 65%
 -Retiro frente: 2m
 -Altura máxima: 7m
 -Pisos: PB+ 1 pisos

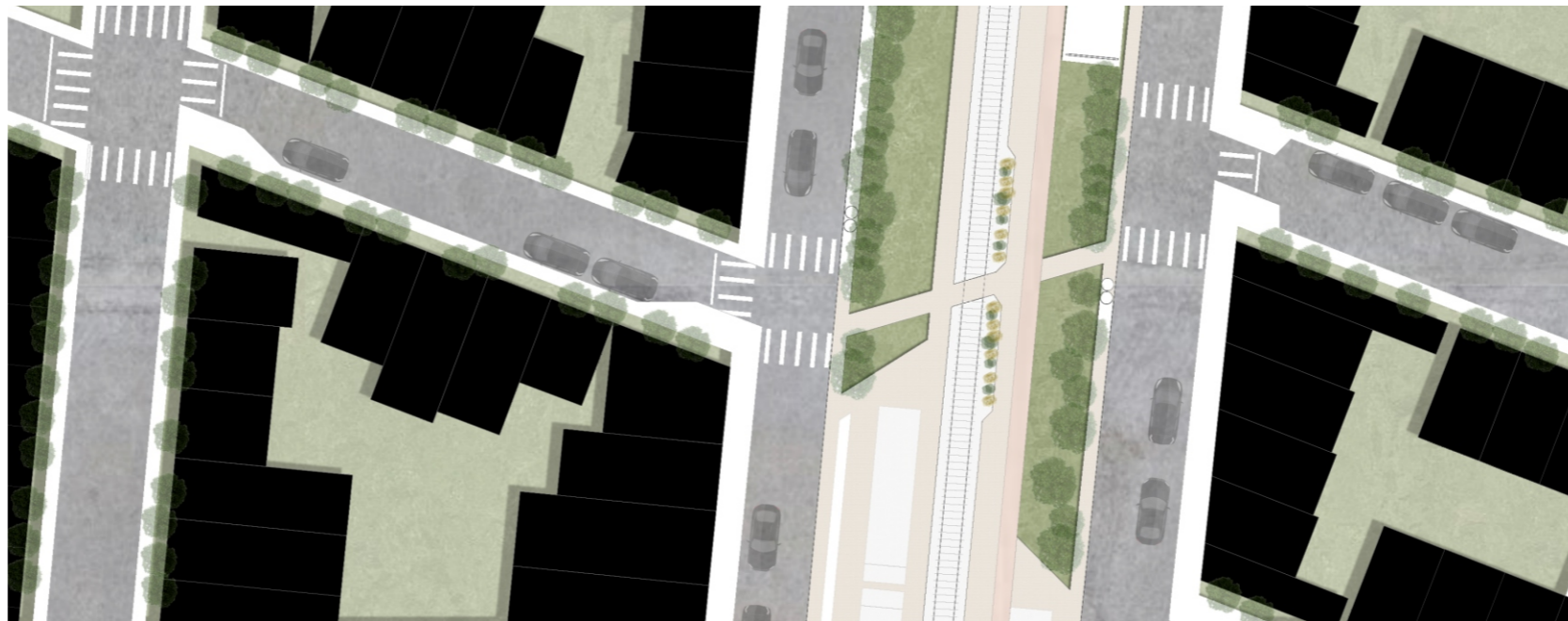


LCV 4



LCV 2

• sector tres - normativa zoom



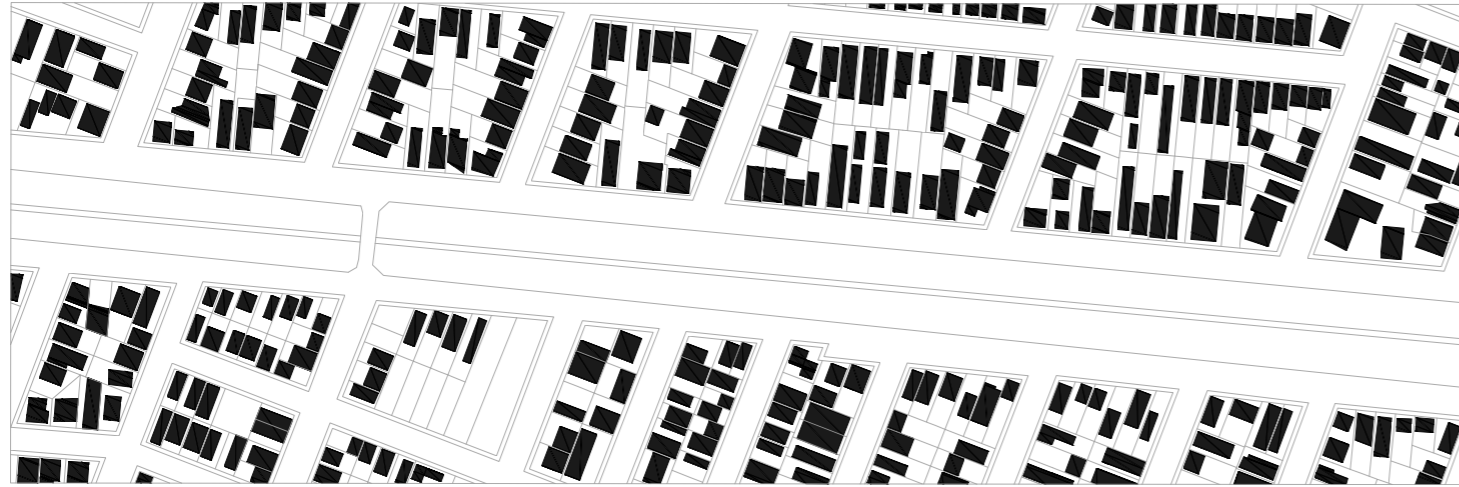
• sector tres - normativa personas

En este caso, como ya habíamos mencionado antes, en la actualidad la densidad demográfica era mucho menor al sector dos, esto era consecuencia de su normativa y la falta de actividad y movimiento en el sector. La investigación aquí fue con el mismo proposito de corroborar que el nuevo perfil propuesto cumpliera con nuestras expectativas y el incremento de personas ayudara a mejorar este sector. Como podemos ver en el gráfico, nos encontramos con 995 personas en la actualidad, (dentro de las manzanas consideradas para el desarrollo micro de esta parte del parque lineal) de la cual, aplicandole nuestra normativa incrementamos este numero a 3413 personas.

Si bien es un numero muy diferente a la actualidad, la normativa no busca sobreexplotar ni en altura ni en superficie a estos terreno, sino mas bien brindar un buen espacio y altura necesaria para crecer un barrio de una escala mas baja que pueda vincularse mejor al parque lineal y el programa/actividades que proporciona esta parte del parque lineal.



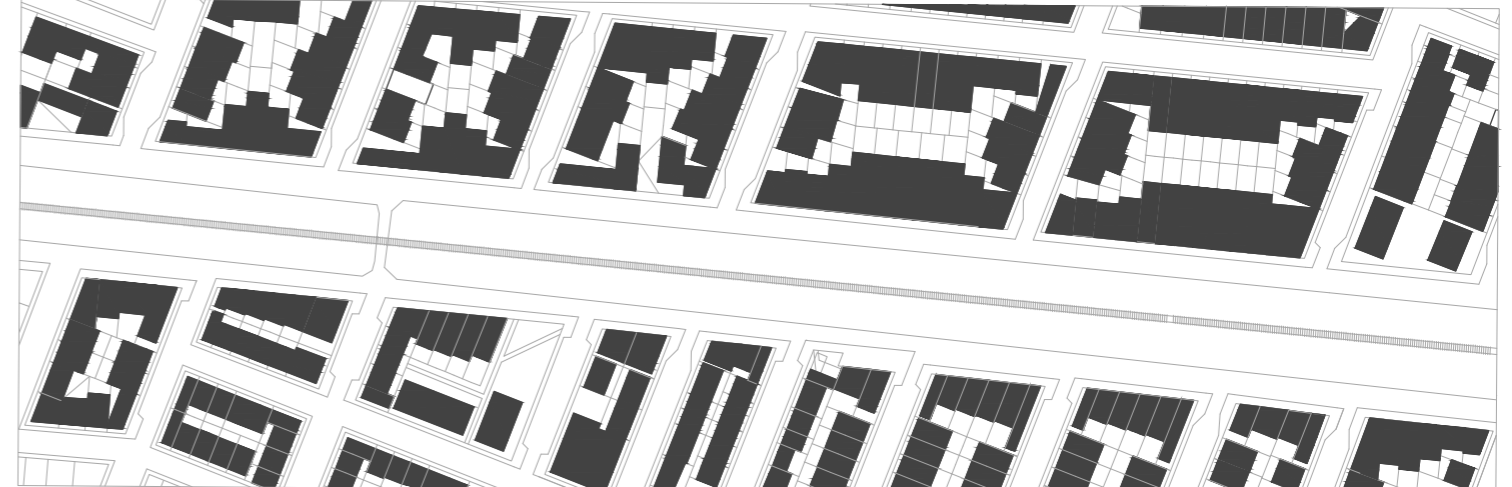
• sector tres - noli



■ Llenos

■ Vacíos

Actualidad



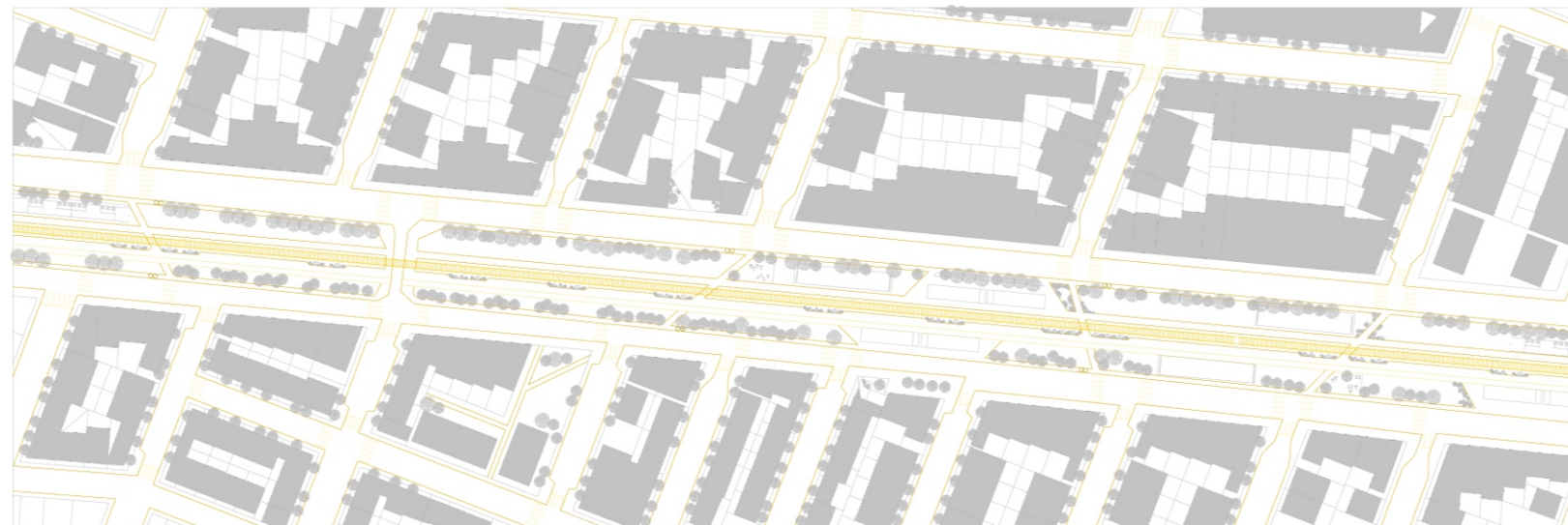
■ Llenos

■ Vacíos

Propuesta

Proponemos esta comparación de llenos y vacíos con el fin de empezar a mostrar como a través de la normativa el sector comienza a organizarse y demostrar las posibilidades de un habitar y uso del espacio de una manera distinta entre vecinos, el parque y toda la zona. Junto con este análisis también se empezaron a rescatar y tener en cuenta aquellos terrenos que proponen un gran potencial y posible beneficio para incrementar el uso del mismo. En conclusión esta nueva propuesta muestra una nueva relación y diagrama del tejido urbano.

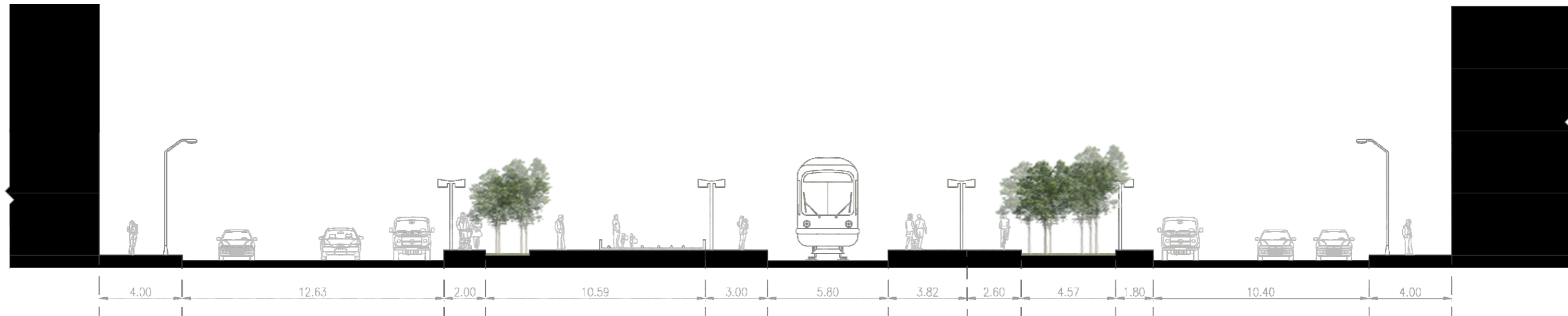
• sector tres - circulación



Para poder vincular todo el parque y recorrerlo se planifica un sistema de movilidad de carácter público para así brindar un fácil acceso en sus diferentes puntos. Uno de ellos es el ferro urbano que además de vincularnos con todo el largo del sector a intervenir, nos une con la ciudad de Córdoba empezando a comunicarnos con una escala metropolitana. Pero regresando al sector intervenido, podemos observar que los sistemas públicos de movimiento se relacionan entre sí mediante los intercambiadores y las paradas de colectivos que buscan facilitar el acceso y salida a cualquier persona que pase por aquí.

• sector tres - circulación

Si bien nuestro personaje principal es el peatón nuestro sistema de circulación también vincula y toma en cuenta el movimiento motorizado. Por esto mismo para facilitar el movimiento y hacerlo más rápido por el sector se dividieron tres carriles (dos vehiculares y uno de colectivos público) esto permitirá un orden en el movimiento haciendo más fácil el acceso del movimiento público cercano al parque.



• sector tres - vegetación



Como podran ver el sistema verde funciona en todo el parque lineal y no solo en ciertos sectores. Ademas del cuidadoso estudio de las designaciones de arbolado, el parque lleva un diseño paisajístico que aporten olores, flora autóctona y la atracción de ciertas especies propias de la ciudad de Córdoba. Es por ello que los circuitos peatonales son intervenidos por unos tipos de "canteros" con una diversidad de plantas que proporcionen sensaciones y satisfacción en las personas que recorran de manera peatonal el parque.

♦ sector dos - imagen peatonal



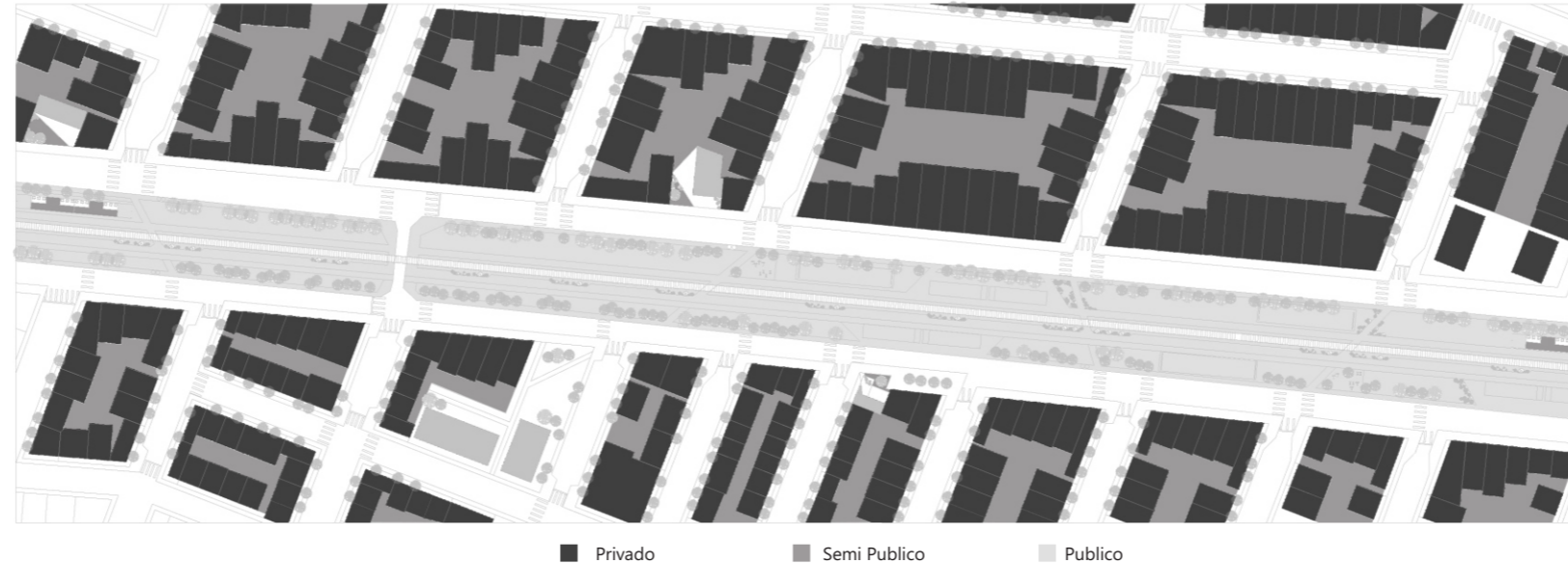
• sector tres - programa



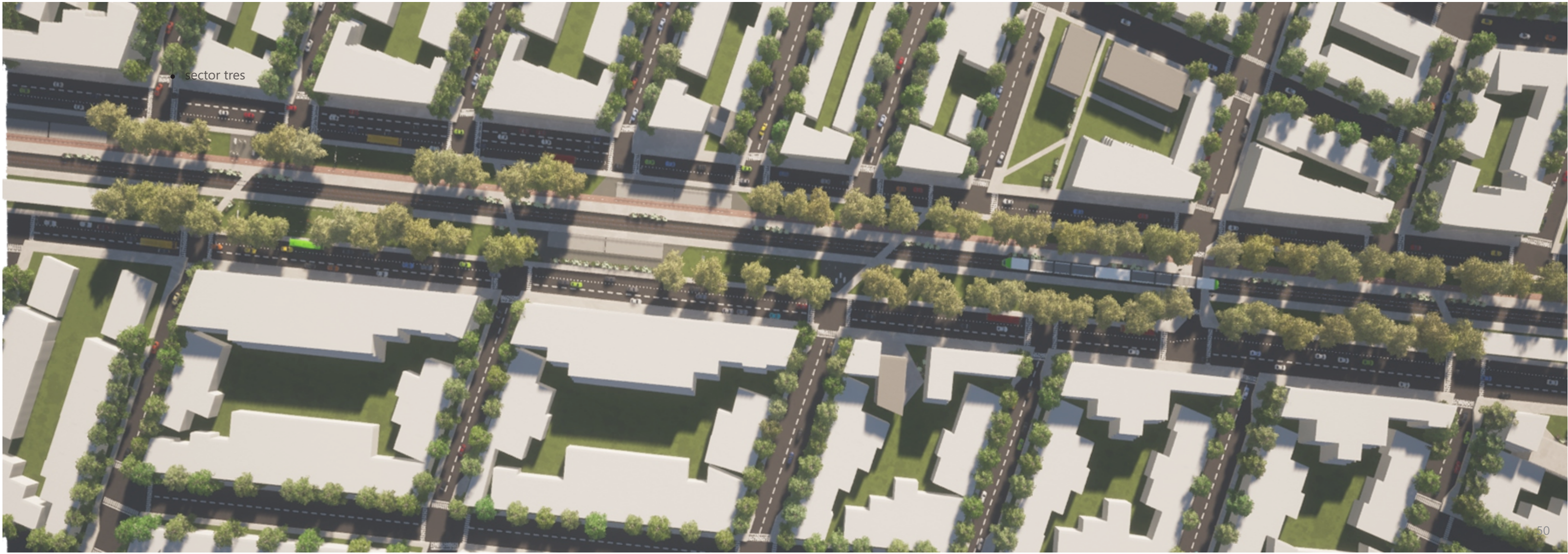
■ Edificios publicos ■ Residenciales

Aquí la estrategia en el tipo de selección de edificios benefactores para la zona se baso en la escala y tipos de actividades que se desarrollan en el sector tres. Como ya vinimos viendo, el sector tres se caracteriza por ser de densidad mas baja tanto en alturas como en persona, una zona mas residencial. Es por ello que aquí se priorizan actividades como de comercio, gastronomía, deporte o departamentos de seguridad barrial u otros, siguiendo con la misma idea de vincularse y brindar espacio publico en sus frente invitando al uso y conexión con el Patio Ferroviario.

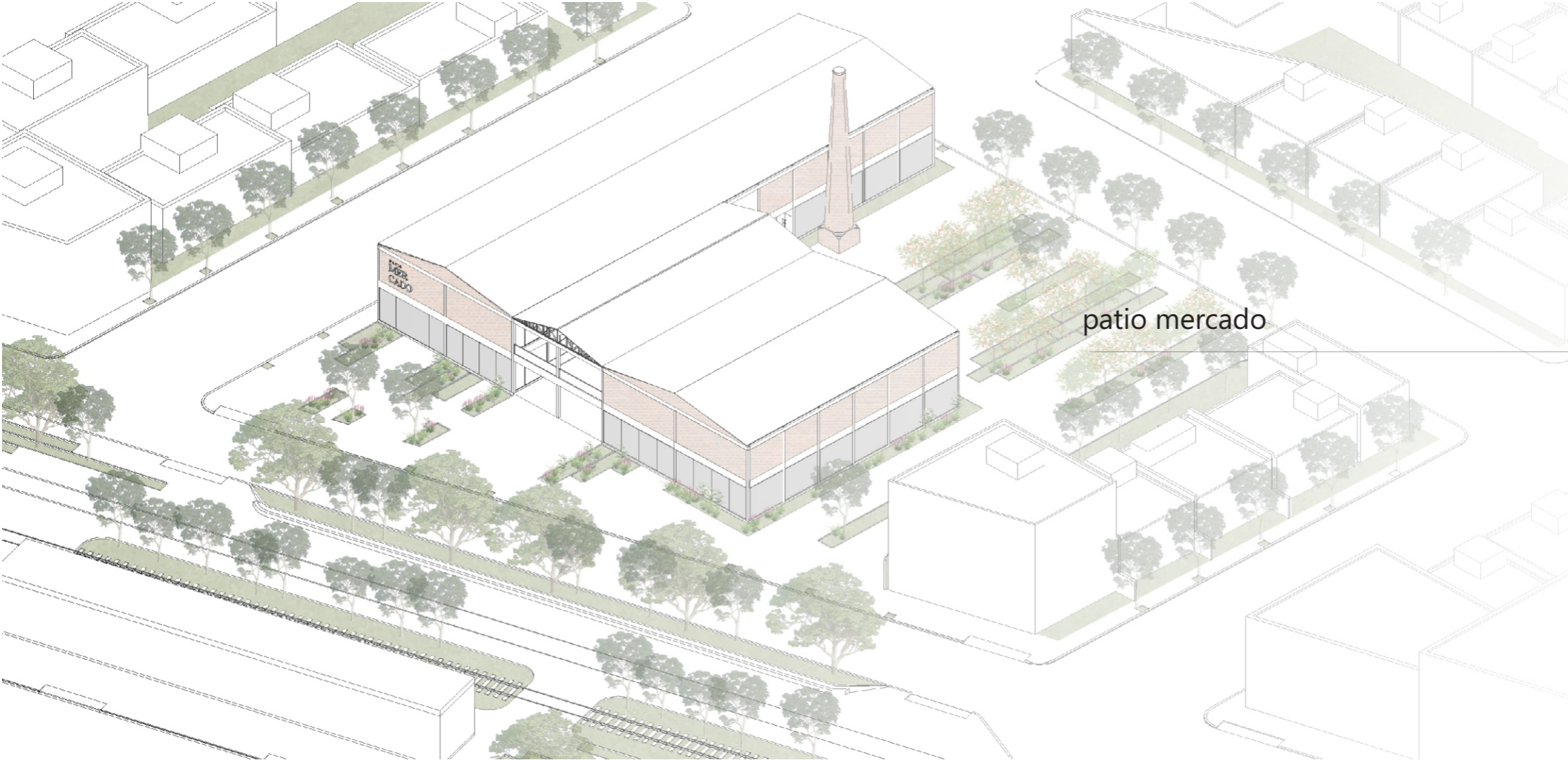
• sector tres - publico ; semi publico ; privado



Junto con el gráfico de privado/publico y semipublico, podemos reforzar el vinculo que se propone entre los sistemas de edificios y sus espacios público junto con el parque lineal, marcando un ensanchamiento de espacio publico por manzana o manzana de por medio. Como conclusión entre ambos gráficos de usos, podríamos llegar a la conclusión de la idea de publico y semi publico es mayor al privado.



• sector tres



patio mercado

- existencia - ubicación

El lote sobre Blvd Bulnes, tiene la particularidad de presentar un edificio existente abandonado en el mismo.

La finalidad es realizar una propuesta que pueda vincularse al corredor ferroviario y al barrio de manera tal de solucionar los límites que genera la fabrica y el escaso movimiento tanto comercial como de personas en diferentes momentos del día dejando de ser un edificio abandonado e inútil en relación a el gran crecimiento y aporte que brindara el masterplan al área a trabajar.



• existencia - ubicación



• existencia - implantación

Dentro de este análisis se tuvo en cuenta el gran peso y significado que posee esta obra para el barrio y sus vecinos. Volviendo así este tema el punto de partida y enfoque principal de estudio. Sin embargo, a lo largo de esta investigación, se fueron presentando nuevas problemáticas y ventajas que serían guías para llegar a una nueva propuesta tanto para el actual edificio como para el barrio y la zona. Una problemática, y de las más importantes a resolver, era el límite que generaban los muros del edificio desperdiciando espacio verde y conexión entre el barrio y el corredor.



límite entre barrio
y esp. verde



edificio abandonado
descuidado



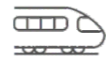
inseguridad



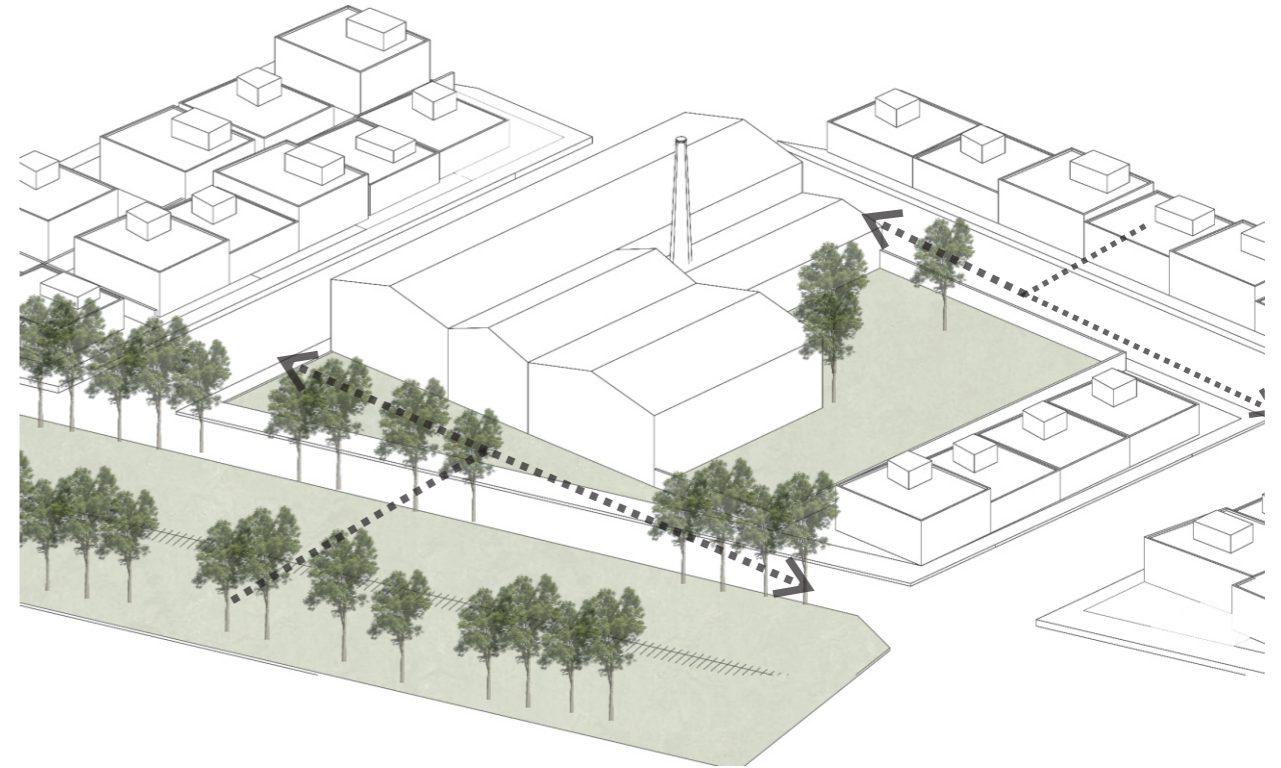
identidad
barrial



morfología
y estructura



fácil acceso



• existencia - corte

La estructura actual cuenta con una estructura principal de columnas de hormigón armado de 0,20x0,20m y vigas de hormigón armado de 0,40x0,20m. Mientras que para el cerramiento de cubierta se implemento toda una estructura metálica para alojar las chapas acanaladas. Esta estructura nos permiten liberar luces y generar espacios mas liberados en los interiores del edificio



antecedentes

• antecedentes

Puntos fuertes de la propuesta:

- Diseñado en base a una pre existencia.
- Fusiona el edificio y la ciudad a través de espacios públicos abiertos.
- La propuesta brinda una renovación en el tejido urbano y la forma de habitar.
- El proyecto busca integrar el patrimonio y la ciudad.

De este proyecto tuve en cuenta la forma de vincularse a la ciudad mediante los espacios abiertos y público para los ciudadanos, manteniendo siempre un respeto por la historia y patrimonio del lugar que lo rodeaba. Al igual que a la hora de seleccionar una materialidad, el edificio imita el detalle y tecnología propia de la zona.



Escuela europea de Copenhague
NORD Architects



Nord-Pas de Calais, Dunkerque
LACATON Y VASSAL

Puntos fuertes de la propuesta:

- Diseña en base a una pre existencia.
- Buscan refuncionalizar un espacio abandonado.
- Edificio funcional y flexible.
- Aportan modernidad entiendo la pre existencia

En el caso del Nord-Pas de Calais, me pareció importante analizar y proponer mi edificio buscando entender la pre existencia y diseñar junto a eso, aportando modernidad pero sin competir con lo existente, poniendo nuevamente en valor aquello que parecía estar en el olvido.

propuesta

Patio Mercado es un mercado de abastecimiento para los ciudadanos. El mismo se vincula tanto con el barrio como nuestro gran corredor, compartiendo actividades y funciones juntos. Dejando en el pasado un edificio abandonado, en desuso y olvidado.

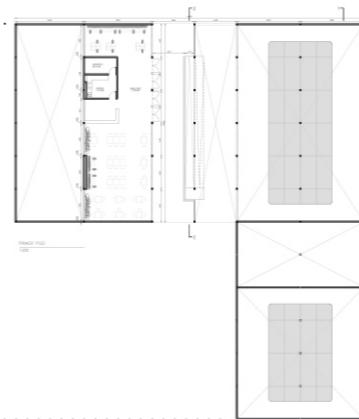
• propuesta - planimetría





MERCADO

Line 74



planta alta

Patio Mercado es un nuevo Mercado de cultivos para los ciudadanos que se vincula tanto con el barrio como también con nuestro gran corredor verde dejando en el pasado un edificio totalmente abandonado y en desuso. Este edificio nos aporta una nueva sensación y vivencia al día a día junto con sus espacios y áreas que invitaran a participar y a relacionarse con el mismo, logrando así una experiencia única.

Teniendo en cuenta que la implantación en el lote ya estaba dada, mi propuesta busca utilizar la mayor parte del mismo y solamente generar una apertura que permita empezar a vincularse al barrio por diferentes accesos.

La plaza al rededor del edificio fue diseñada con el fin de no solo conectar con el parque y el barrio sino que también brindar un espacio de nuevas interacciones y actividades.

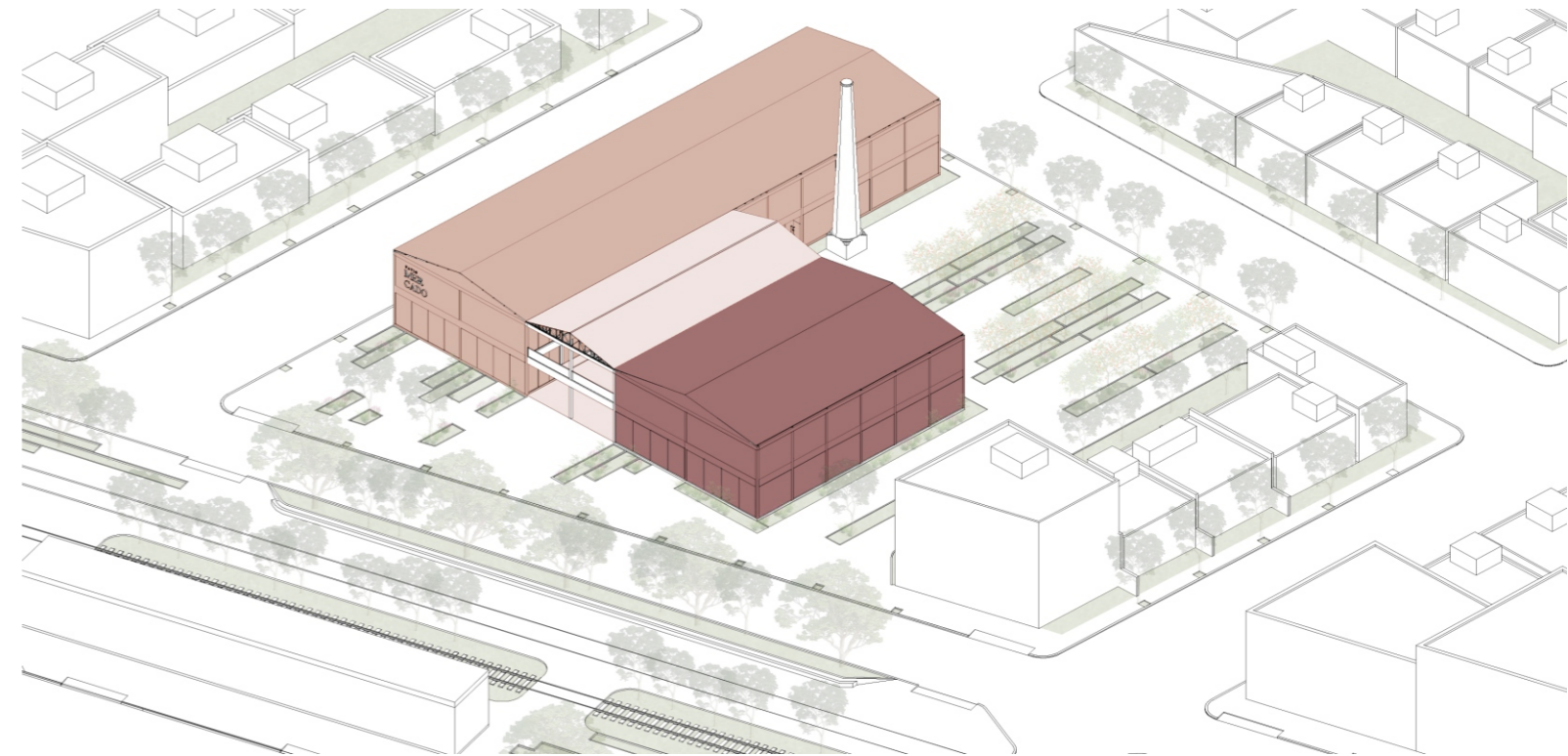
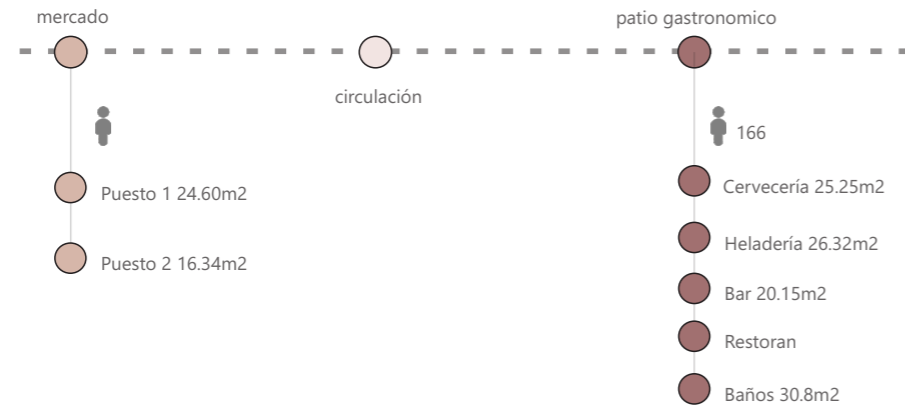
• propuesta - vista frontal



• propuesta - esquicio programa

En total el edificio cuenta con 1.432 m², alojando las funciones de un mercado y áreas gastronómicas regionales y de la zona. El área de mercado cuenta con un total de 664 junto con 14 locales ; mientras que por otro lado el área gastronómica cuenta con un total de 648m².

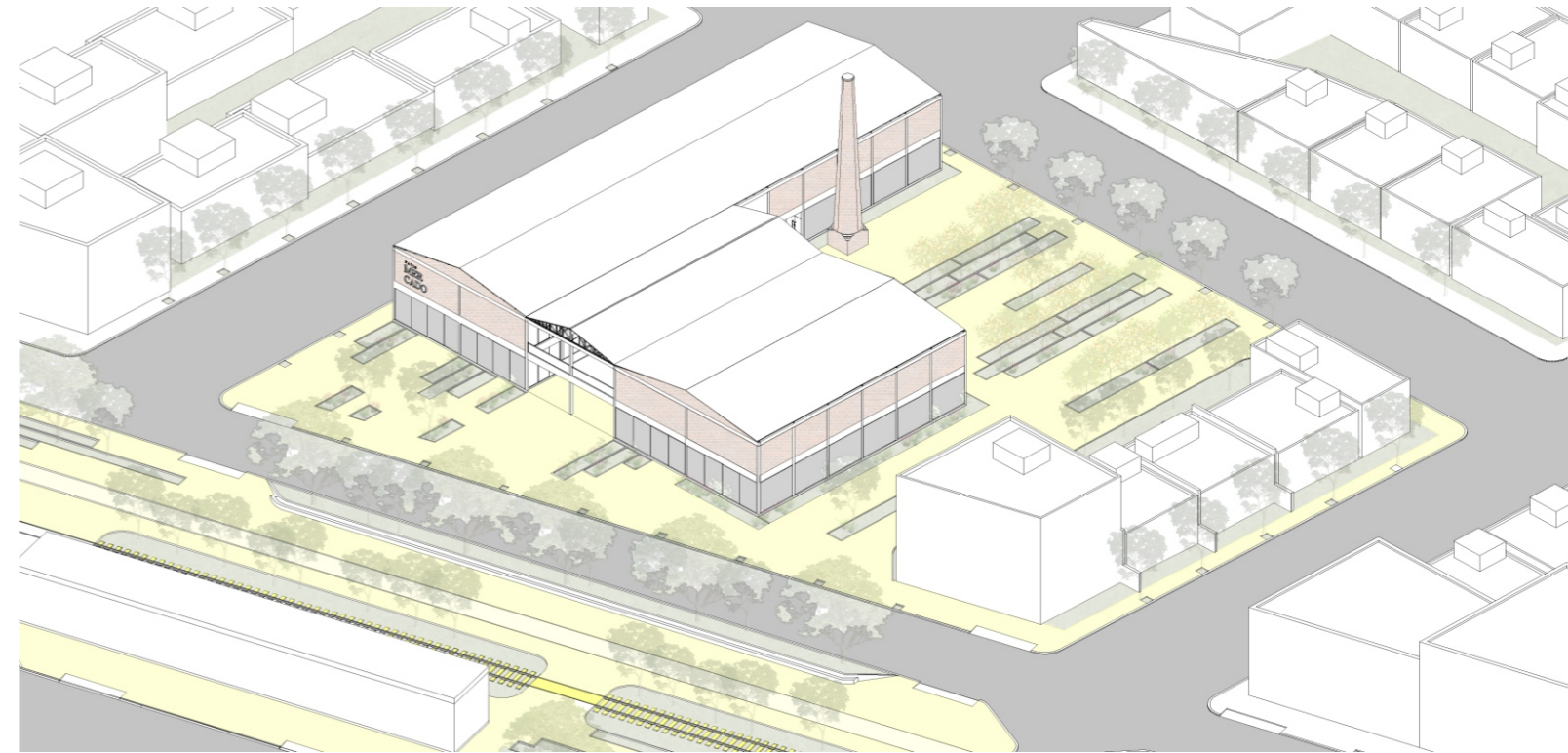
La distribución fue diseñada con la intención de mantener un constante movimiento en todo el edificio tanto interno como externo durante el día como la noche, permitiendo a su vez el fácil acceso por diferentes puntos de la manzana.



• propuesta - esquicio circulación

La propuesta busca potenciarse en base a los diferentes puntos y fáciles accesos que brindaba el lugar. Es por esto mismo que la apertura del volumen del medio del edificio invita a la interacción con el edificio, el parque que lo rodea, el barrio y el corredor de nuestro master plan. Logrando de esta manera generar ambientes mas amigables y visibles de diferentes puntos.

En el gráfico ponemos en evidencia los diferentes tipos de movilidad y accesos que podrian darse para llegar al edificio sobre Blvd. Bulnes.

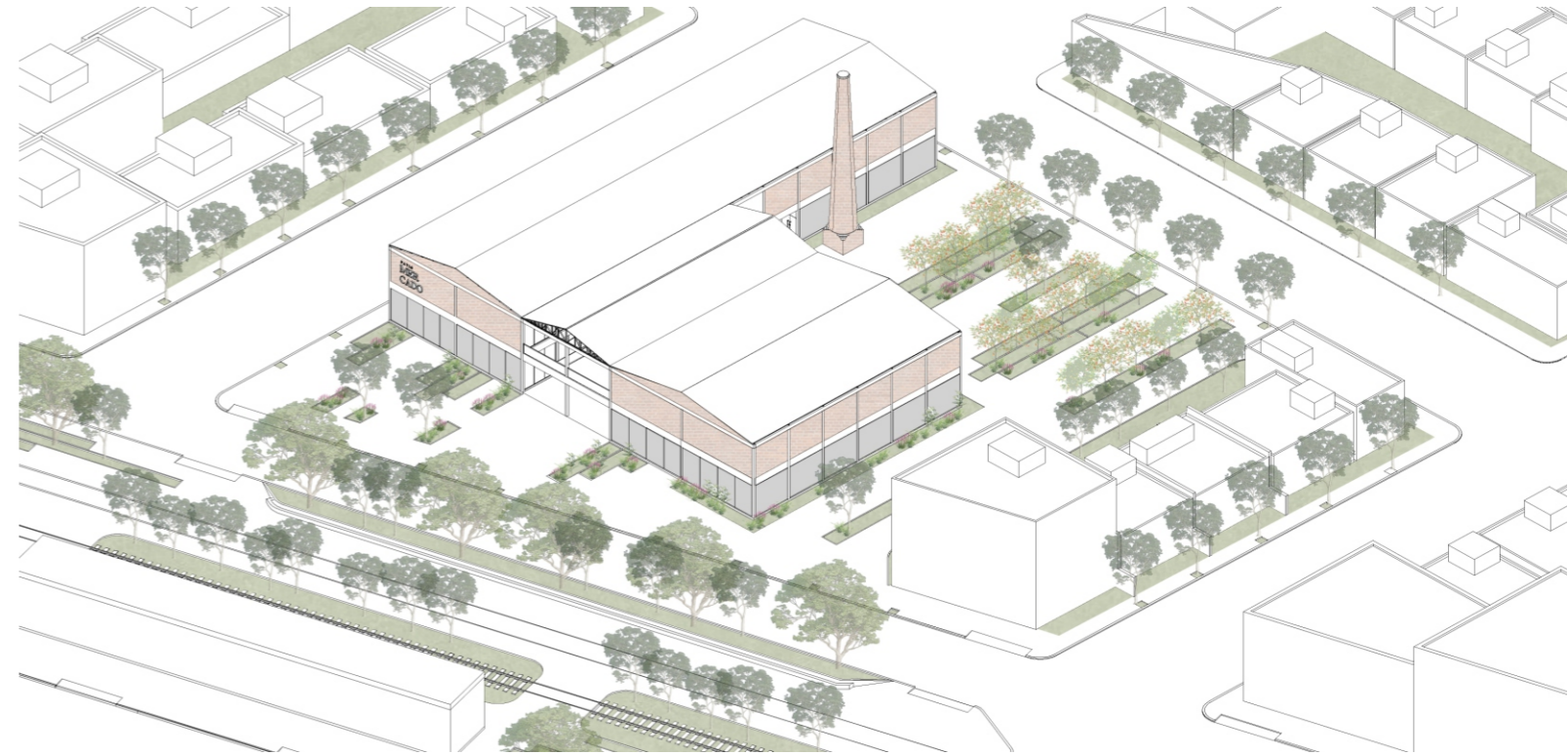


- propuesta - esquicio vegetación

En el sistema de vegetación que corresponde al edificio se diseño teniendo en cuenta el movimiento de las personas al transcurrir el lugar y del mismo modo que la vegetación acompañe esto y comience a relacionarse con el barrio y el corredor.

Para lo que respecta el parque se respeto los arboles existentes del lugar y ademas se sembraron nuevos, con una dimensión de segunda categoría, a los laterales de la vía del tren con el fin de disminuir los ruidos provocados por el tren y generar espacios de permanencia y mayor agrado sobre el mismo.

Mientras que en el terreno del mercado se plantea el uso de arcos plateados y algunos alamos exceptuando en la zona de la huerta comunitaria del mercado que poseera arboles y arbustos frutales al igual que cultivos y plantas aromáticas.



• propuesta - tipo de vegetación



Acasia
Sobre Avenidas



Olmos
Sobre Avenida



Limonero
Huerta



Duraznero
Huerta



Naranja
Huerta



Arce Plateado
Área Mercado



Alamo
Área Mercado



Huerta y canteros
Lavandas



Huerta
Moras



Huerta
Frutillas



Huerta y canteros
Ortencias



Huerta
Jazmin



Romero
Huerta



Menta
Huerta



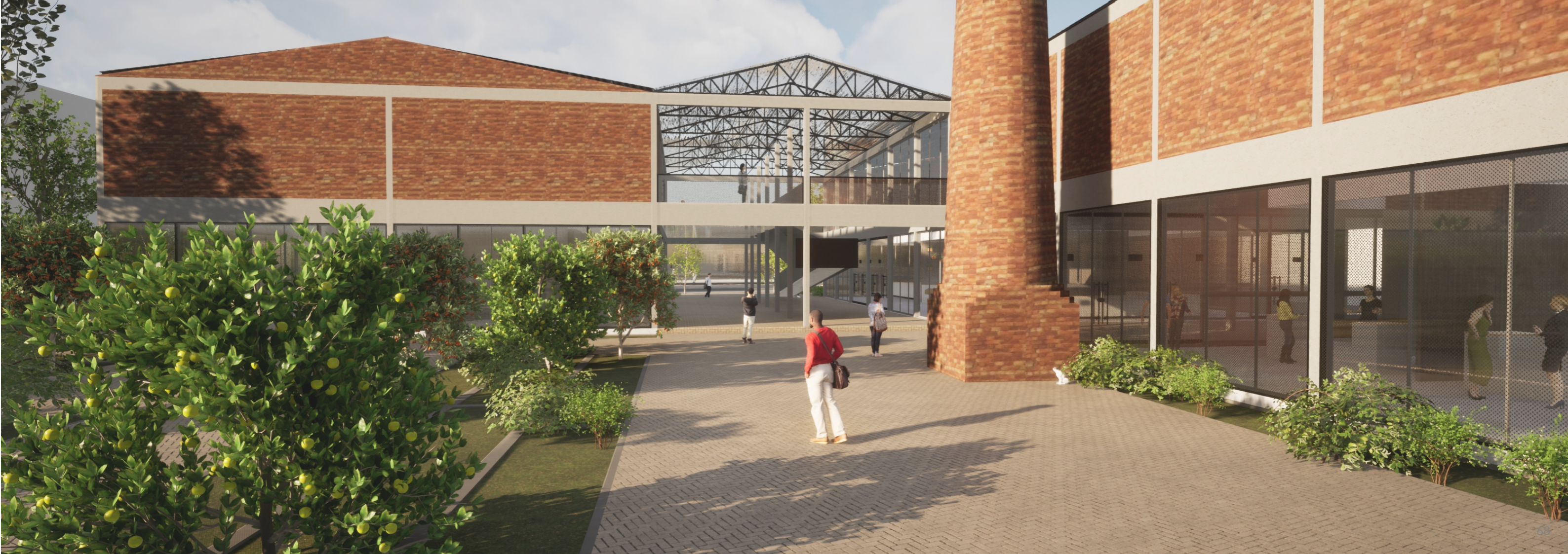
Lengua de Vaca
Huerta y canteros



Aloe Vera
Huerta y canteros

• propuesta - vista trancera





• propuesta - vista lateral derecha





tecnologia

• tecnología - despiece

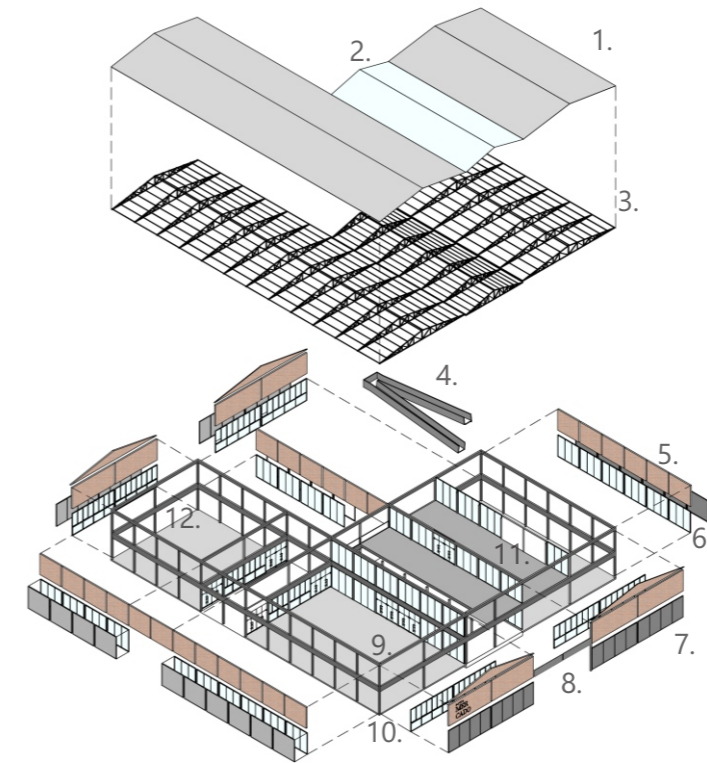
La propuesta tecnológica del mercado fue la de aprovechar y refuncionalizar las fachadas y su actual estructura para todo el edificio. De esta manera se pudo mantener un lenguaje de carácter industrial.

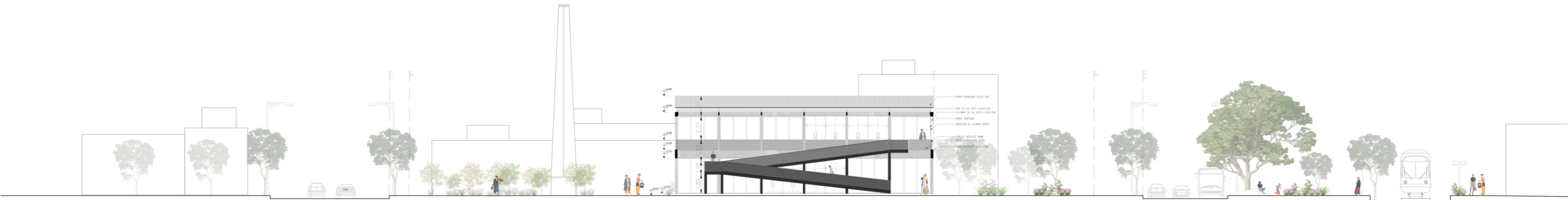
Sin embargo la apertura de vanos en planta baja nos llevo a reforzar la viga que se encontraba a las 3.60m ya que la estructura había sido calculada para que esos muros fueran portantes. Aun así con la viga reforzada de 0,80x0,20m se logra una ventilación e ingreso de luz natural a los espacios.

La luz natural es algo propio y característico de el mercado debido al pasaje que se genera entre ambas naves, esto se logra gracias a una chapa plástica acanalada que deja pasar el sol, marcando el ingreso y paso hacia el edificio.

- 1. chapa acanalada gris
- 2. chapa acanalada plastica
- 3. estructura metalica p/ cubierta
- 4. rampa metalica
- 5. muro de ladrillo visto
- 6. aberturas de aluminio

- 7. paneles de metal desplegado
- 8. barandas de metal desplegado
- 9. viga de hormigón armado
- 10. columna hormigón armado
- 11. losa de steel deck
- 12. platea de hormigón armado





tecnologia - corte

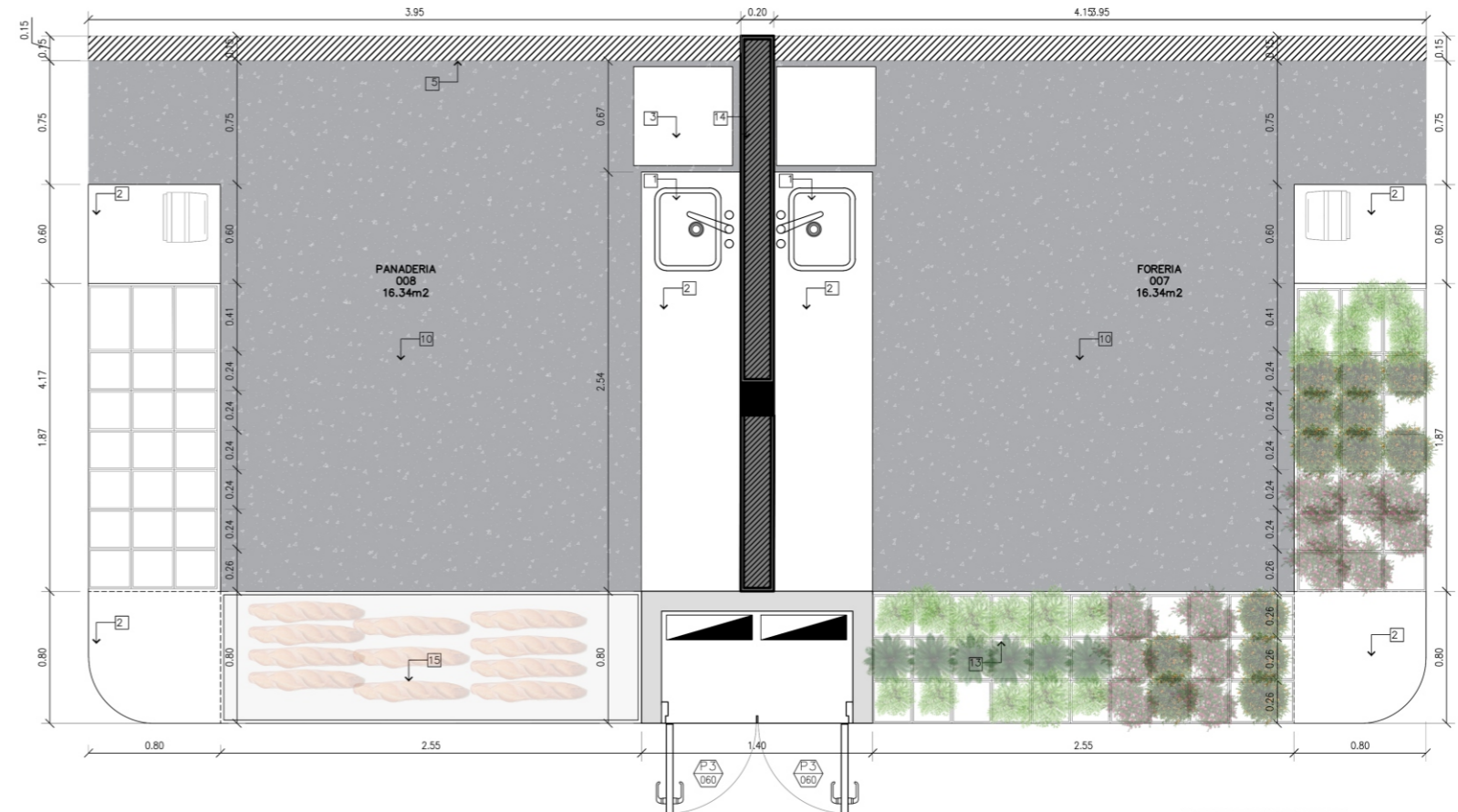


- tecnología - puesto de mercado

La construcción y materialidad de los puestos del mercado se pensaron de manera tal que acompañen al espacio y puedan cumplir con las necesidades que les exija cada tipo de comercio. En las siguientes piezas gráficas se detalla como ejemplo una panadería y un puesto de flores. Las dimensiones y distribución permite la rotación de tipo de negocio, por esto mismo los locales pueden cambiar de tipo de producto o especialidad sin la necesidad de remodelarlo.

Las instalaciones, gracias a su morfología, permiten ubicarlas fuera del ojo humano. Colocando así toda la instalación eléctrica sobre la estructura metálica que cubre cada puesto comercial y aquellas que son húmedas por piso y pared.

Por otro lado la forma curva de sus puntas fueron pensadas para acompañar el movimiento y recorrido de las personas aportando una visual mas amplia y cómoda.



propuesta - puesto de mercado

REFERENCIAS

- 1 GRIFERIA THOL ZAHA
- 2 MESADA DE MARMOL MARCA QUARELLA COLOR BLANCO PALOMA
- 3 HELADERA EXHIBIDORAA BIKET MASTER 3200/315LTS.
- 4 COLGANTE METALICO PRODUCTO COLGANTE VOSS
- 5 OSB LP ESTRUCTURAL 1220X2440X15.1Mm
- 6 ESPACIO TECNICO
- 7 ESTANTES DE MADERA 2.45X40X10.03
- 8 CARTEL DE POLYFAN
- 9 CHAPA LISA PLEGADA COLOR BLANCO
- 10 TERMINACION DE PISO CEMENTO ALISADO
- 11 TOMA CORRIENTE COLOR NEGRO
- 12 PORCELANATO GEOMETRICO BRILLANTE VITRA BLANCO 0.30X0.60 PORTOBELLO
- 13 DIVISORIOS DE MADERA DE PINO
- 14 TABIQUE DIVISORIO DE STEEL FRAME
- 15 VIDRIERA TRASLUCIDA
- 16 TUBO METALICO DE 100MM
- 17 TUBO METALICO DE 20MM
- 18 MACETAS DE HORMIGON

