

Casasnovas, Lucía

**Reconectar: construyendo
nuevos escenarios urbanos**

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

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.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.](#)

RECONECTAR
construyendo nuevos
escenarios urbanos

casasnovas, lucía

RECONECTAR

Urbanismo

casasnovas, lucía

ÍNDICE

00 análisis

00.1 ubicación y contexto

00.2 estado actual

00.3 análisis del sector

00.4 mapeos

01 master plan

01.1 antecedentes

01.2 aproximaciones

02 proyecto

02.1 antecedentes

02.2 memoria

02.3 anteproyecto

02.4 proyecto

02.5 construcción

02.6 imágenes

02.7 conclusión

INTRODUCCIÓN

¿Qué tenemos en mente cuando pensamos en las Villas? ¿Qué sensación nos genera? Inseguridad y rechazo, ¿no? Esto es claramente un sentimiento que se extiende a lo largo de todas las poblaciones circundantes de las mismas, pero, ¿nos ponemos a pensar qué sienten las personas que se encuentran inmersas en ésta marginalidad? La necesidad de crecimiento barrial y reconstrucción del sector nos llevó a pensar en un espacio que sirviera como medio de desarrollo económico y a su vez que el sitio pueda ser habitable supliendo ambas necesidades de este asentamiento informal. El desarrollo constante de las ciudades llevo a generar grandes masas urbanas de edificios y comercios, así como también llevo a la “despersonalización” (*tomando el término como personas individuales que no se relacionan) que generó un marcado individualismo en el que cada uno realiza sus tareas diarias y personales sin pararse a mirar a su alrededor. Queremos también hacer hincapié en la vida en edificios y en grandes ciudades. Sabemos que las grandes ciudades nos dan oportunidades de educación y laborales, sin embargo creemos que el planteo de la vida en sociedad y en ciudad debería enfocarse de otra manera, es decir, descartando pensamientos de desarrollismos y densidad poblacional, para enfocarse en la relación humana con la naturaleza y con otros individuos, de ahí nuestro Proyecto de Revitalización y Re Conexión barrial inherente al desarrollo social y urbano, tomando como premisas de diseño la incorporación de la naturaleza y de espacios públicos para crear lazos y relaciones entre personas que habiten el sector y quienes lo visiten, siendo el Mercado un punto atractor temporal, mientras que la vivienda es un núcleo atractor permanente. Para concluir, no queremos dejar de comentar la importancia del Ferrocarril en el Sector, y esperando que a futuro sea mejor, se plantea la distribución y desarrollo entorno al mismo, adoptando formas, estructuras y terminaciones referenciando la existencia de galpones que se utilizaban para reparar trenes, de ahí el nombre de la villa. Y de aquí el nombre de este proyecto: Mercado Los Galpones.

Urbanismo

00 análisis

casasnovas, lucía

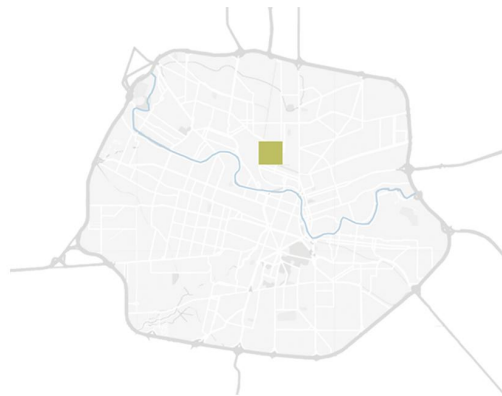
00 análisis

00.1 ubicación y contexto

casasnovas, lucía



Provincia de Córdoba



Ciudad de Córdoba



Barrio San Martín
y Alta Córdoba



Villa Los Galpones

Sobre el sector...

El sector a intervenir se encuentra ubicado en el Barrio Alta Córdoba, contiguo a Barrio San Martín, dos asentamientos emblemáticos de la ciudad de Córdoba. El área a intervenir es un predio que forma parte de la infraestructura perteneciente al ferrocarril Argentino materializado a la actualidad como un asentamiento informal denominado popularmente como Villa Los Galpones. El polígono se encuentra en una posición estratégica con respecto a la ciudad, ya que se localiza en un punto intermedio del tendido vial de las tres estaciones más importantes de Córdoba: Estación Mitre, Estación Belgrano y Estación Rodríguez del Busto, y a su vez, por su cercanía al Barrio Centro, punto neurálgico principal. En cuanto a las vías, por un lado tenemos un tramo lineal sobre el Boulevard Los Andes que actúa como límite virtual mientras que separa los dos barrios. Por otro lado un tramo curvo que rompe el trazado ortogonal de la zona permitiendo la divergencia de los sectores y la potencialidad de ocupar el área ferroviaria y alrededores.

Contexto Histórico

El Ferrocarril Argentino se instaló en Córdoba en el año 1886 y tuvo su época de mayor esplendor en los años cincuenta generando infraestructura y crecimiento económico, tanto así que su red de tendido estaba atravesando la ciudad, la provincia y el país de punta a punta. Como complemento y funcionamiento del mismo, se integró a distintos equipamientos como estaciones, paradas y talleres, destacando que uno de los sitios donde se desarrolló la actividad de reparaciones del Ferrocarril, hoy se materializa la actual Villa Los Galpones. Cabe destacar que los Barrios colindantes al Ferrocarril se fueron formando por el mismo motivo que se formaron la mayoría de los pueblos del Interior de la Provincia, ya que era un punto de intercambio y desarrollo económico sin precedentes para la época. Para ingresar en contexto sobre el funcionamiento del sector Los Galpones debemos remitirnos a los años noventa en donde, por parte del Estado Nacional, surgieron una serie de privatizaciones las cuales han afectado de forma directa al Ferrocarril Argentino pasando a ser administrado por empresas privadas, las que produjeron un vaciamiento concluyendo en el total abandono de los predios utilizados para tal fin y, ante la falta de actividad del mismo se fueron consolidado un conjunto de vacíos urbanos convirtiendo lotes en cementerios de trenes. Posterior a esto y con las crisis económicas a nivel País, crisis habitacionales y desempleo, muchas personas que no contaban con un hogar se fueron instalando en el predio abandonado, llegando para quedarse y así en la actualidad son alrededor de 150 familias las que habitan este asentamiento informal siendo relegados y provocando un ambiente barrial inseguro y descuidado. El total abandono de los habitantes y de la porción de ciudad que ocupa provoca una disgregación social inminente fomentando la ruptura y descalificación del sector.

00 análisis

00.2 estado actual

casasnovas, lucía



En el recorrido de campo pudimos tomar estas fotografías que muestran claramente la situación actual del sector, el cual se encuentra en estado de abandono y podemos notar una acumulación de residuos urbanos, ferroviarios y civiles provocando una mala imagen, no solo para el barrio sino también para la ciudad.

La consecuencia directa del asentamiento informal es la inseguridad y el descuido del sitio repeliendo a las personas que podrían habitar o visitar el Barrio.

La Villa se resguarda detrás de las construcciones abandonadas del antiguo taller de trenes y zona de maniobra, habiéndose expandido con el tiempo hacia las periferias de estos galpones, provocando así la ocupación total del área colindante a las vías, perdiendo la oportunidad de aprovechar este sector como espacio verde. En consecuencia del asentamiento, se generó un basural a cielo abierto y han mutado los usos anteriores del sector, pero de manera desordenada y abandonada. Actualmente, se renovó el ramal conocido como Tren de las Sierras cuyo recorrido culmina en Valle Hermoso, por lo que la inminente reutilización ferroviaria dará la oportunidad de una revitalización y crecimiento de las áreas circundantes, por este motivo generar un espacio de vivienda, comercio y espacios públicos parece ser el punto focal hoy, en el cual nos enfocaremos para desarrollar nuestro proyecto.

00 análisis

00.3 análisis del sector

casasnovas, lucía

A continuación, se relatan las opiniones y pedidos de organizaciones y de vecinos que participan en la gestión, desarrollo y cuidado del sector.

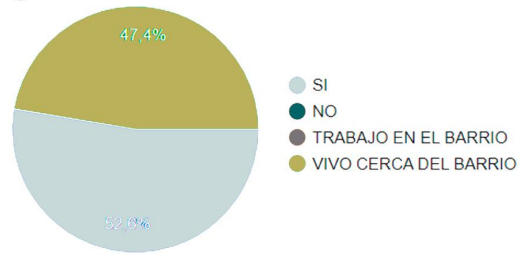
La Asociación Civil Amigos de Alta Córdoba es un comité participativo que intervienen en las cuestiones barriales. Recopilando información de los vecinos del Barrio, comunicaron que los mismos quieren la parquización de la Villa para que el barrio tenga un espacio verde similar al Parque de las Naciones. Junto a este pedido, se suma la intención por parte de los vecinos de frenar con la gran cantidad de emprendimientos inmobiliarios que invaden el barrio, de carácter residencial en principio. Además, los vecinos atribuyen a la Villa la gran cantidad de contaminación e inseguridad del sector. El crecimiento de la contaminación da inseguridad al lote.

El Movimiento Colectivo Villa Los Galpones comenta que el lugar es valorado por los nuevos residentes que llegan a la Villa por la amplitud de tierras libres que presenta el lugar a pesar de la falta de acceso a luz, agua, gas y un ambiente saludable. Lo que se pretende es que el Gobierno ceda las tierras para que se puedan crear nuevas viviendas atribuyendo la creación de viviendas informales y en mal estado a la incertidumbre que tienen a diario de poder ser desalojados del sitio.

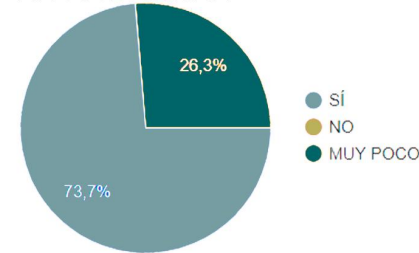
Defensoría del pueblo dio a conocer el grado de contaminación del basural de Alta Córdoba el cuál arrojó como resultado la presencia de metales pesados y contaminación en el agua. Por lo tanto se busca la erradicación y gestión del basural. El estudio fue realizado por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Químicas de la UNC. Y los detalles fueron que en el agua existen bacterias coliformes fecales humanas y animales; presencia de vectores transmisores de enfermedades como ratas, moscas, mosquitos y cucarachas; contaminación en la tierra que supera el valor normativo para el cobre en uso residencial según la ley de residuos peligrosos; existe más plomo de lo establecido; cinco puntos del sitio presentan más zinc de lo admitido y existe un punto donde hay presencia extraordinaria de cromo.

ENCUESTA BARRIAL

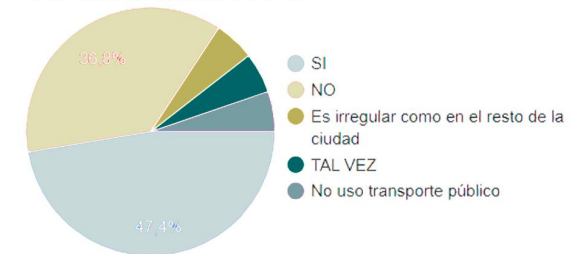
¿VIVE USTED EN EL BARRIO ALTA CÓRDOBA?



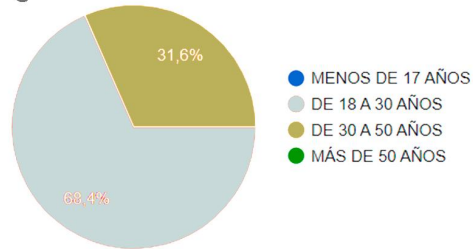
¿HAY ACTIVIDAD NOCTURNA EN EL BARRIO?



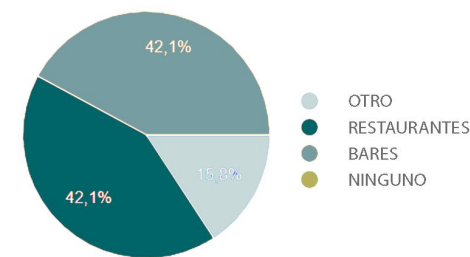
¿EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO (COLECTIVOS) FUNCIONA CORRECTAMENTE?



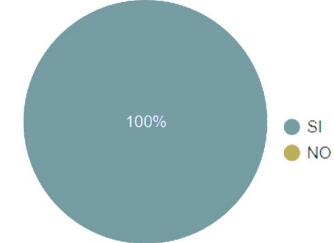
¿CUAL ES SU EDAD?



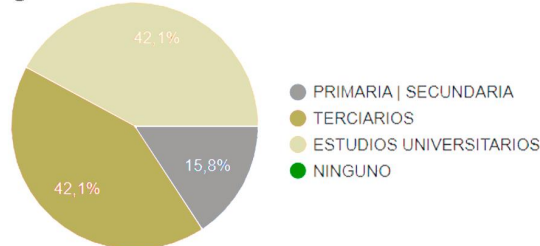
¿QUÉ TIPOS DE ACTIVIDADES NOCTURNAS DETECTA?



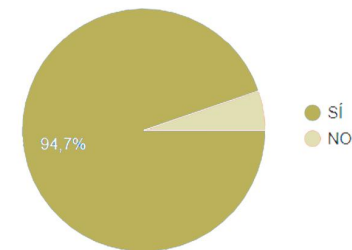
¿TIENE UNA PARADA DE COLECTIVO CERCA DE SU TRABAJO U HOGAR?



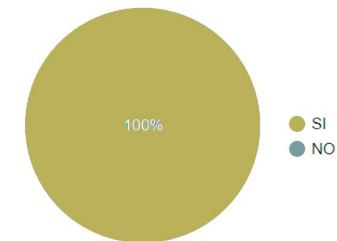
¿CUAL ES SU FORMACIÓN/EDUCACIÓN?



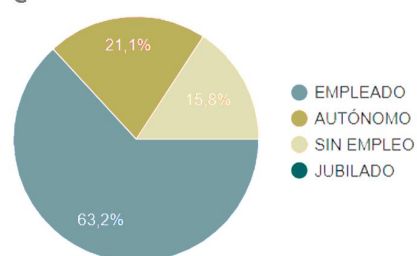
¿CREE QUE SERÍA POSITIVA LA REAPERTURA DEL FERROCARRIL?



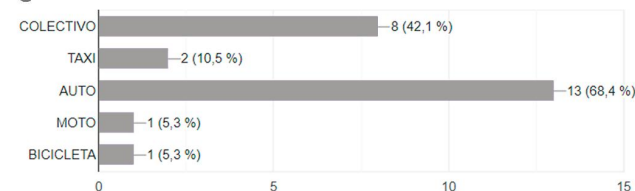
¿CREE USTED QUE LA DISTANCIA AL CENTRO ES CORTA? ¿ES FÁCIL LLEGAR AL CENTRO DE LA CIUDAD?



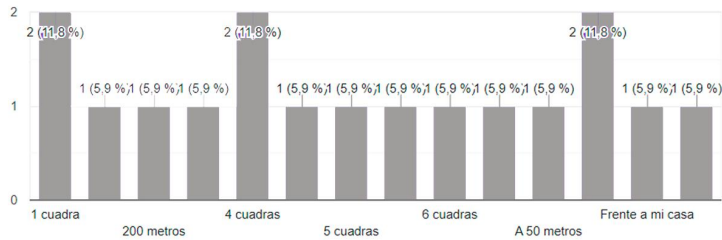
¿CUAL ES SU SITUACIÓN LABORAL?



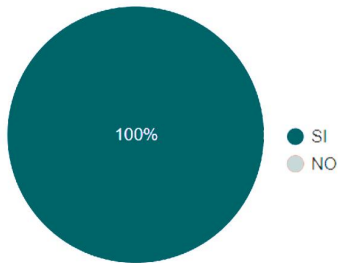
¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZA?



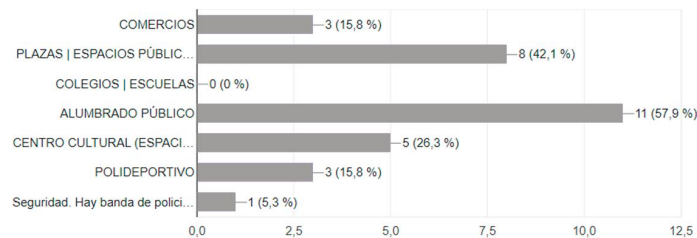
EN CASO DE QUE TENGA UNA PARADA DE COLECTIVO CERCA DE SU HOGAR, ¿A QUÉ DISTANCIA APROXIMADAMENTE SE ENCUENTRA?



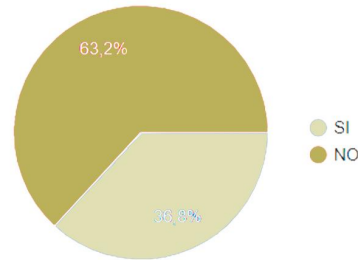
¿TIENE UN COMERCIO CERCA? KIOSCO, DESPENSA, SUPERMERCADO, LIBRERÍA, RESTAURANT, ROTISERÍA, ETC.



¿QUÉ FALTANTES DETECTA EN EL BARRIO?



¿CONSIDERA USTED QUE LA ZONA ES SEGURA?



EN CASO DE QUE CONSIDERE QUE EL BARRIO ES UN LUGAR SEGURO ¿QUE LUGAR LE PARECE QUE EL MÁS SEGURO DENTRO DEL BARRIO?

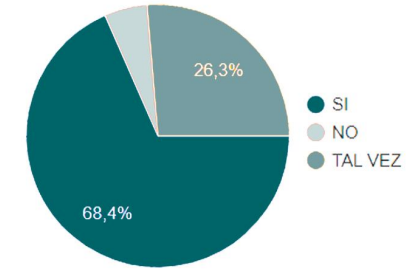
- La zona cercana a la plaza
- Cerca de la plaza
- En la zona cercana a la plaza Rivadavia
- Y los lugares mas seguros son los que generalmente estan mas concurridos
- Es mas seguro en la zonas donde hay lugares concurridos como la plaza rivadavia
- la más concurrida, zona de la plaza

EN CASO DE QUE SU OPINIÓN SEA QUE LA ZONA ES INSEGURO, ¿CUÁL ES EL SITIO MÁS INSEGURO DEL BARRIO?

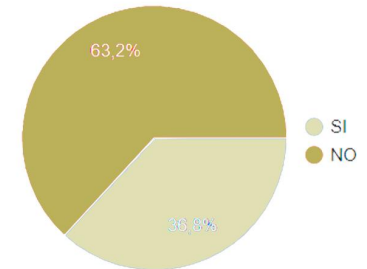
- cerca de las vías
- PASANDO LAS VIAS DEL TREN
- Las zonas cercanas a las vías
- Las calles que rodean la plaza rivadavia, la zona cerca del colegio Corazon de Maria
- Las vías del tren, las áreas periféricas del barrio, los sectores donde no hay buena iluminación o actividad comercial.
- Calle lateral al ferrocarril plazas falta de luz
- Sobre todo a los horarios de siesta o por la noche, las zonas que son solo residenciales son las mas peligrosas
- En las cercanías de la villa los galpones en la calle nicolas avellaneda, y al norte de barrio

ENCUESTA BARRIAL

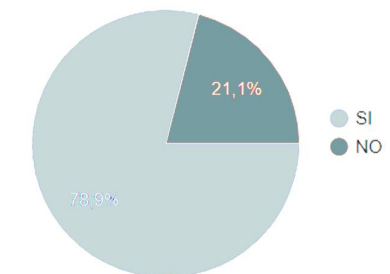
¿CREE QUE LOS ESPACIOS VACÍOS (BALDÍOS) EN EL BARRIO GENERAN INSEGURIDAD?



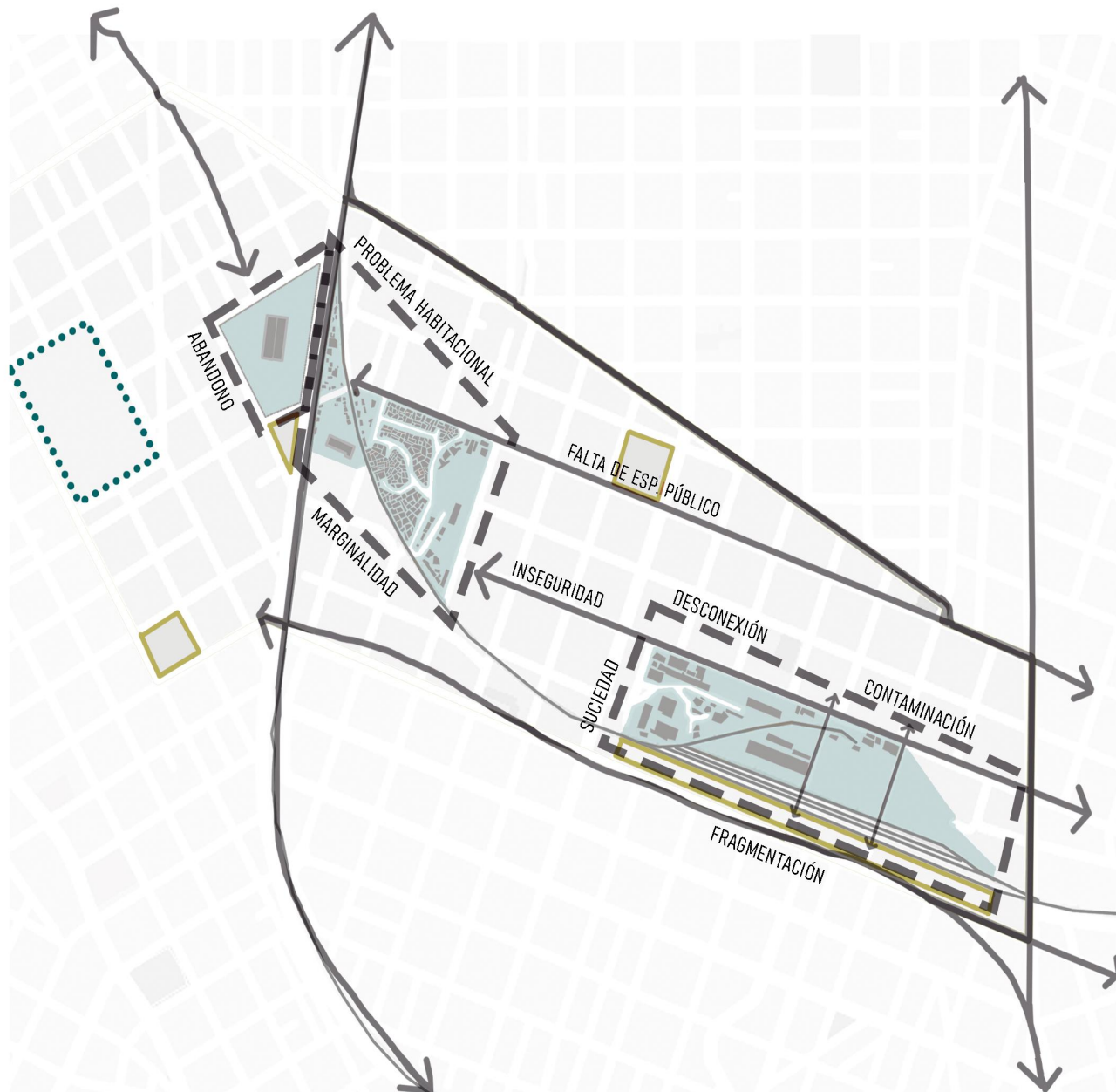
¿CONSIDERA USTED QUE LA ZONA CUENTA CON BUENA LIMPIEZA Y BAJA CONTAMINACIÓN?



¿TIENE USTED CENTROS DE SALUD CERCA?



PROBLEMÁTICA



- Preexistencias
- Espacio público
- Vías de acceso
- Área factible a renovar
- Espacio público (patrimonio cultural)

contaminación:
en áreas residuales dentro de villa los galpones, residuos de trenes falta de mantenimiento creación de pseudo basurales

inseguridad:
por cercanía a la villa, falta de seguridad social, falta de alumbrado pub., marginación

falta de espacio público:
falta de áreas para interacción social, exceso de población, falta de espacios verdes, deterioro

problema habitacional:
asentamientos informales, viviendas sociales precarias, condiciones de habitabilidad mínimas

fragmentación:
falta de identidad, contraste social, contraste cultural, contraste de infraestructura, falta de servicios

abandono:
falta de infraestructura, falta de ciudadanía, falta de espacio público, áreas residuales

marginalidad:
exclusión entre sectores, olvido, discriminación, falta de recursos, desigualdad social

desconexión:
con la ciudad, con el barrio, inaccesibilidad en ciertas zonas, trazados informales, falta de planificación

00 análisis

00.4 mapeos

casasnovas, lucía



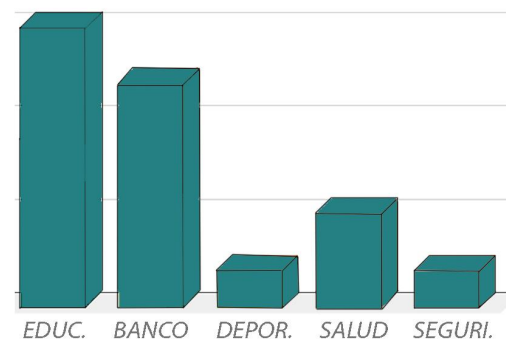
Posibles sitios de interés

- Ex Cervecería Río Segundo
es una fábrica demolida y al pie cuenta con dos galpones, chimenea y tanque de agua. El predio dejó de utilizarse en 1998. 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, el cual sigue en funcionamiento hasta el día de
- Villa los Galpones
Tiene aprox. 20 años de existencia, es un asentamiento surgido en el año 1996 en los terrenos del Depósito de Locomotoras del Ferrocarril Belgrano, ocupa más de cinco hectáreas. Debido a problemas políticos y económicos, el sector de Galpones de Ferrocarril que hoy conocemos ocupado por asentamientos informales y vacíos urbanos, dejó de ocuparse con fines empresariales.
- Estación del Ferrocarril General Belgrano.
Se terminó de construir en el año 1890. A partir de 1976 la red ferroviaria entró en una época de reducción en el cual se incrementó el levantamiento de vías y la clausura de ramales. En la actualidad, la Estación funciona como salida y de llegada de las formaciones del Tren de las Sierras.
- Vías férreas.

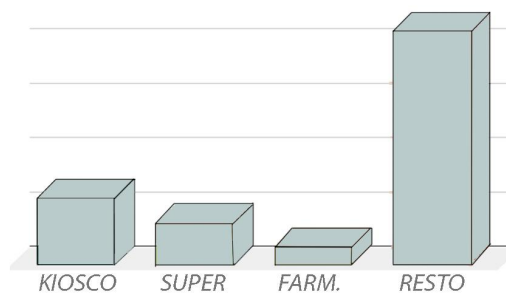


Espacios públicos

- Vías férreas.
- Espacios públicos (plazas)
- Lotes factibles a renovar
- Instituciones



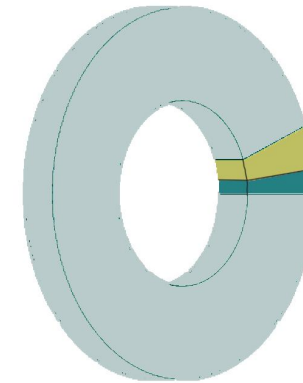
Comercios





Densidad del sector

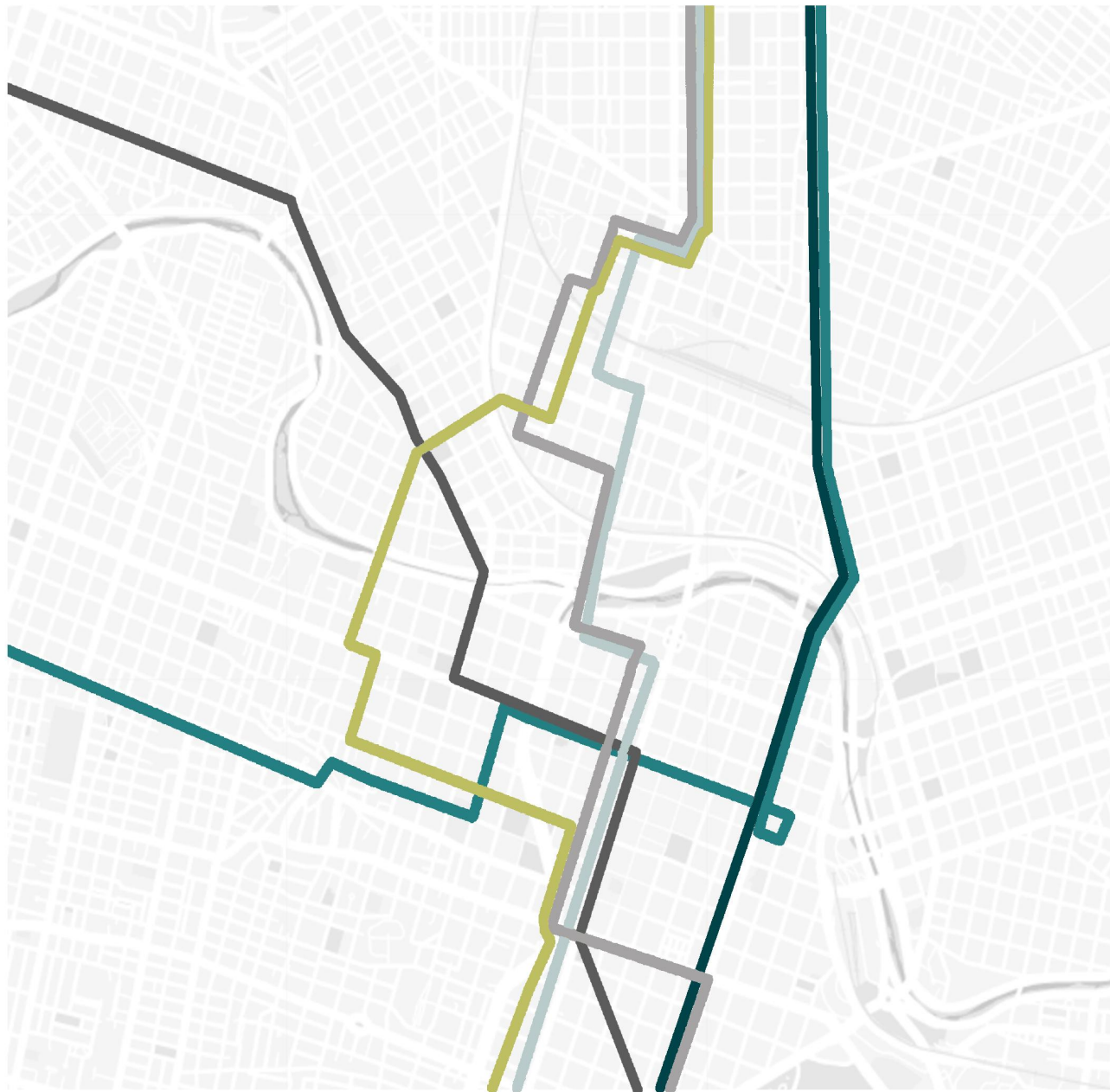
- Vías férreas.
- Construcciones de 1 a 2 niveles.
- Construcciones de 3 a 4 niveles.
- Construcciones de más de 5 niveles.



Construcciones bajas
2949 / 94,2%

Construcciones medias
116 / 3,7%

Construcciones altas
66 / 1,6%



Accesibilidad: recorrido de colectivos

- Linea 13
- Linea 30
- Linea 32
- Linea 35
- Linea 40
- Linea 41



Accesibilidad - Movilidad

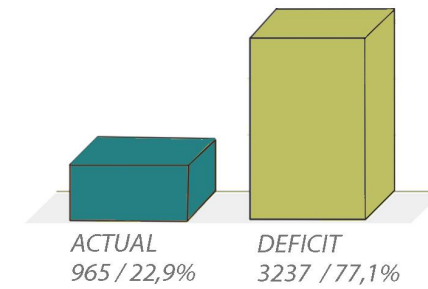
- Paradas de colectivos
- Distancia a puntos de interés
- Bicisendas
- Calles más concurridas



Arbolado

● Árboles de primera categoría
(copa de 7m de diámetro aproximadamente)

● Árboles de segunda categoría
(copa de 3m de diámetro aproximadamente)



Urbanismo

01 master plan

casasnovas, lucía

01 master plan

01.1 antecedentes

casasnovas, lucía

Parque Lineal
la Segrera



UNA RED DE CORREDORES VERDES

El territorio en el cual se implanta ha sido históricamente un territorio de fractura, que distanciaba los barrios a sus flancos. Establecer conectores urbanos que faciliten los recorridos transversales y lo articulen al entorno es la premisa de partida. El carácter de estos conectores deberá responder a la manera en que la ciudad se acerca al parque: unos enlazarán espacios públicos y equipamientos de alta frecuentación, otros tendrán carácter más íntimo y recogido.

El parque se configura así como una sucesión de episodios de dos tipos: unas plazas, vinculadas a los conectores principales y que dan respuesta al entorno inmediato, y una serie de paisajes mediterráneos, con abundante arbolado y vegetación, que establecen una secuencia ritmada de referencias que trascienden la propia ciudad. El parque alterna entonces las plazas de barrio con el palmeral, la huerta, los jardines, la dehesa y el pinar y da lugar a un corredor mediterráneo que remite al recorrido del tren que se encuentra en su subsuelo. Es un parque equipado, con señalización interactiva y autogestionable.

El parque de la Sagrera – Sant Andreu, por su dimensión y localización, se considera el futuro eje vertebrador cívico y paisajístico.

Una de las prioridades del nuevo parque será resolver esta herida abierta y dar paso a una nueva sutura en clave de conectividad creando nuevos flujos y recorridos transversales, potenciando el reconocimiento de los barrios afectados y la reformulación de un continuo urbano entre el norte y el sur.

La propuesta se apoya en los siguientes conceptos: red, malla, itinerario, todos ellos adaptándose a una topografía generada por la cobertura de una playa de vías que acogerá la nueva estación de La Sagrera que dará los servicios de: cercanías, alta velocidad y transportes metropolitanos.





Urbanismo Social
en Medellín

La ciudad de Medellín ha tenido una serie de transformaciones en los años 1994-2004, para poder afrontar la situación de varios sectores marginales. Para la realización del proyecto se tuvo como eje el Urbanismo Social, una forma de proyectar distinta a la que se venía realizando.

Se encuentra ubicada sobre la cordillera de los Andes, por lo que tiene una topografía única, con un clima muy estable a lo largo del año.

Los asentamientos informales en Medellín eran conocidos por ser algunos de los más peligrosos de América latina, con un alto índice de violencia y asesinatos por día.

Los habitantes están en condiciones de precariedad, con viviendas ilegales, sin acceso a los servicios básicos, incomunicados con la ciudad, con ingresos de dinero ilegal, con un nivel de educación muy bajo o nulo en ciertos lugares. Previo a este proyecto ya se habían intentado una serie de políticas y programas pero que fallaron. Un ejemplo es un plan de viviendas sociales, que al final terminan empeorando la condición de vida de los habitantes.

Una de las grandes intervenciones que se realizaron fue el programa Favela - Barrio, que contuvo varias etapas de trabajo. En este plan se tuvieron en cuenta varias políticas públicas que respaldan a los asentamientos informales, tanto desde la infraestructura como desde la perspectiva social. Se crearon; puestos de orientación urbanística y social, que le permiten a los habitantes estar al corriente y participar de las decisiones que se iban a tomar; Centros de capacitación para empleo y emprendimientos, donde se educaban a jóvenes y adultos en actividades productivas.

Este proyecto de transformación urbana presenta problemáticas sociales, ambientales, económicas y de infraestructura, de una mayor escala que el terreno seleccionado, pero con soluciones que pueden ser comunes. La clave para que este proyecto funcione fue el eje social, el incluir a los habitantes del sector en las tomas de decisiones, en capacitarlos para que puedan sostener estas transformaciones, y en inculcarles un sentimiento de pertenencia.

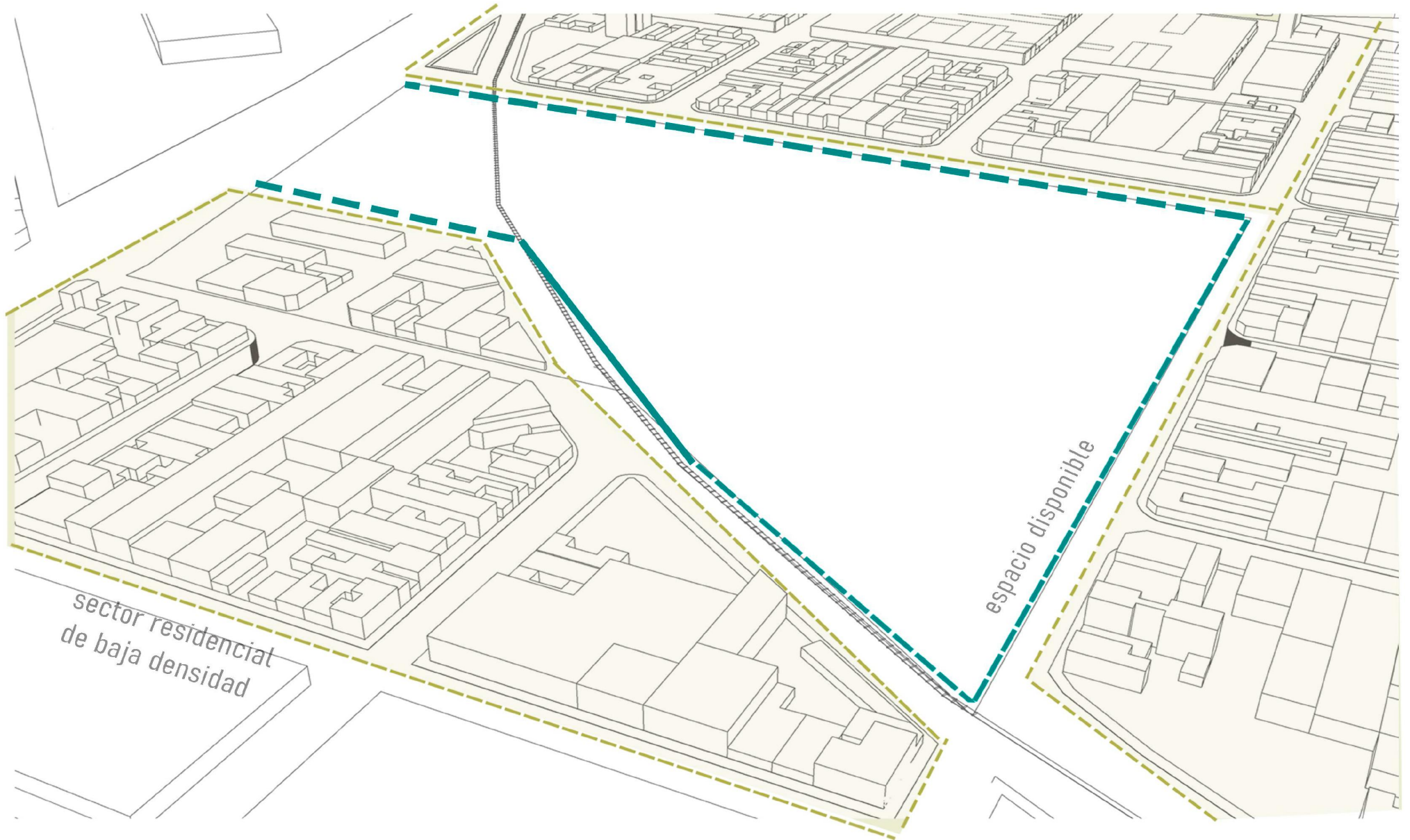


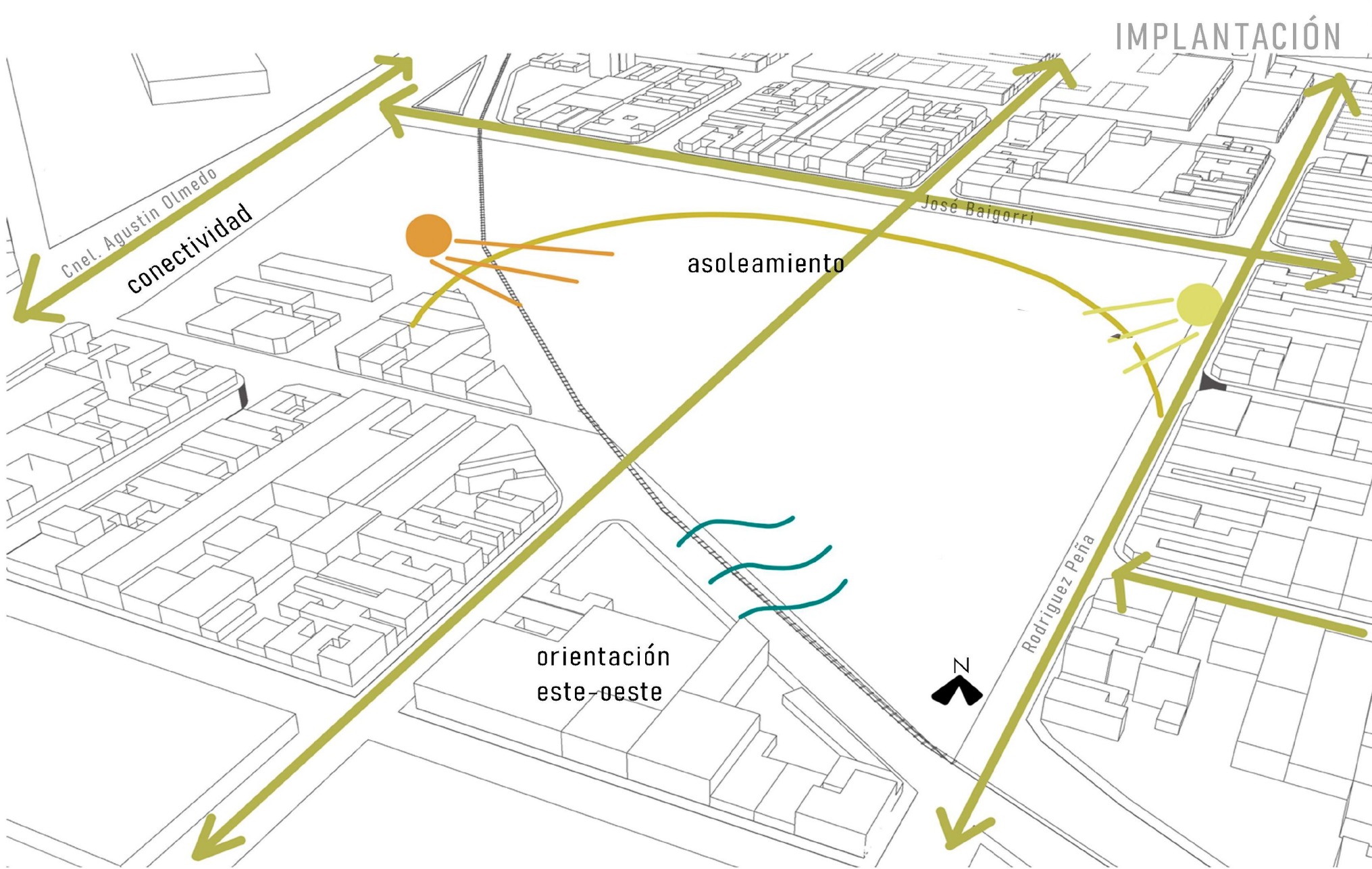
01 master plan

01.2 aproximaciones

casasnovas, lucía

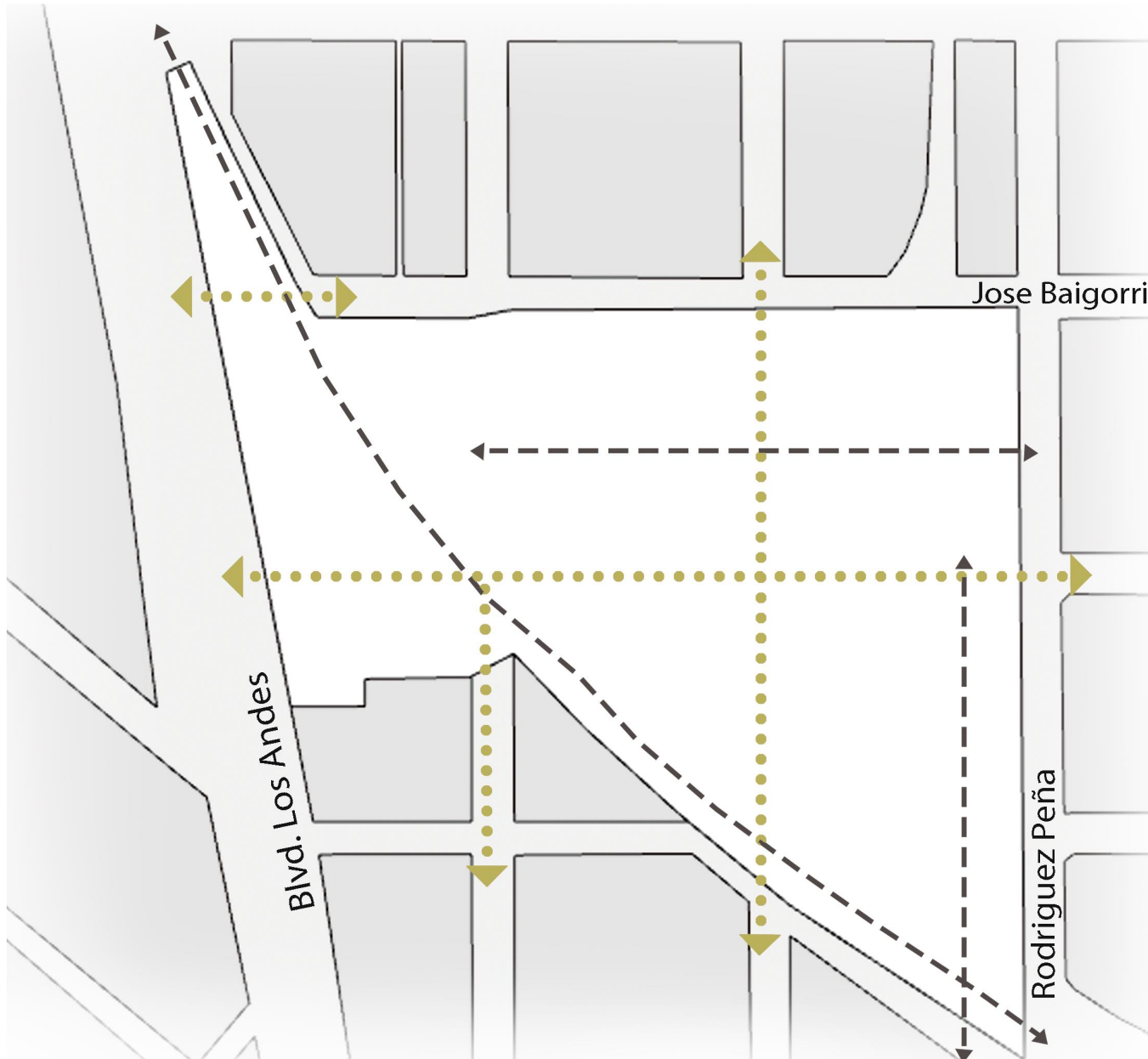
IMPLANTACIÓN





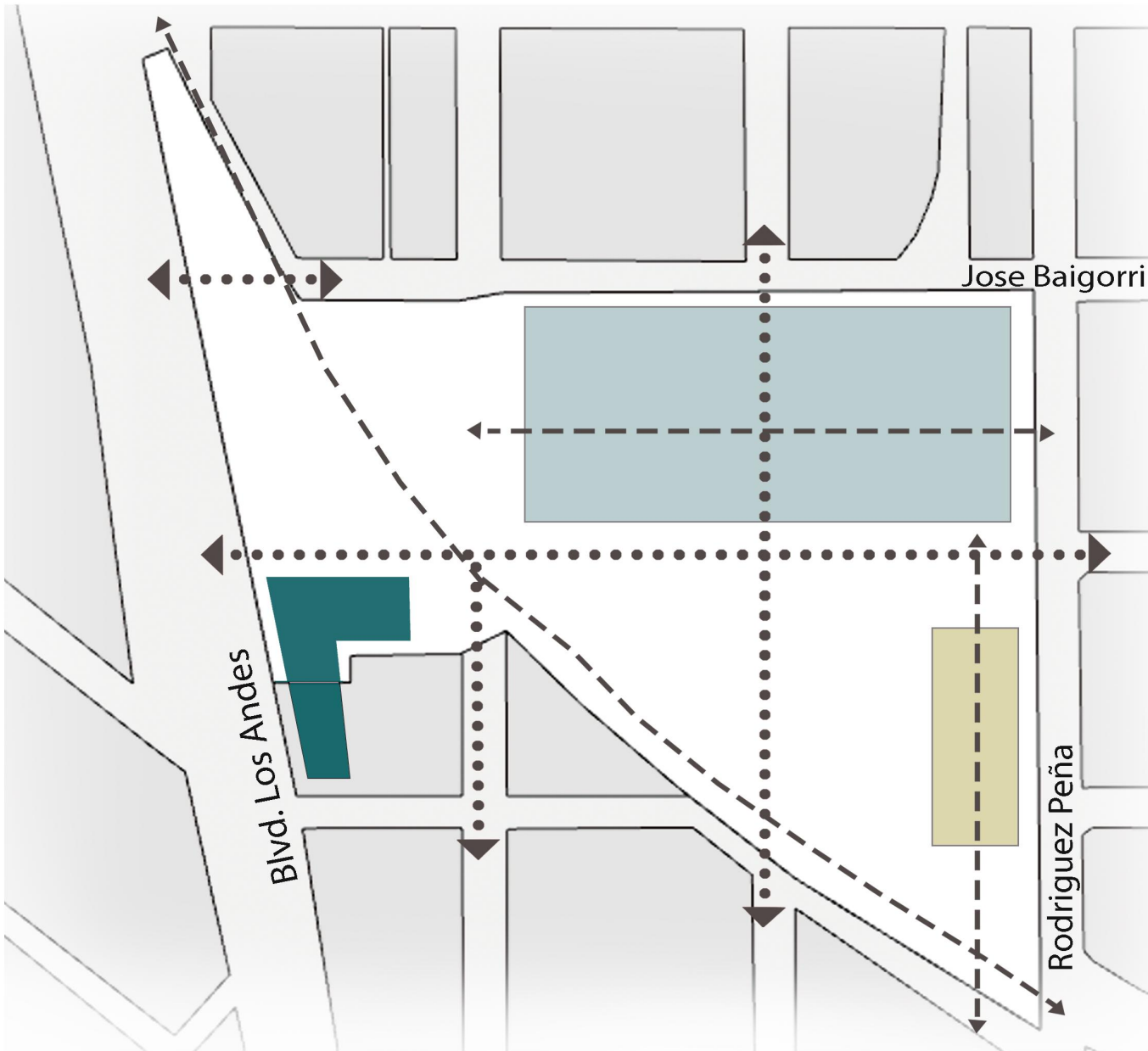
CONEXIONES

-▶ Conexiones primarias
- - -▶ Conexiones secundarias



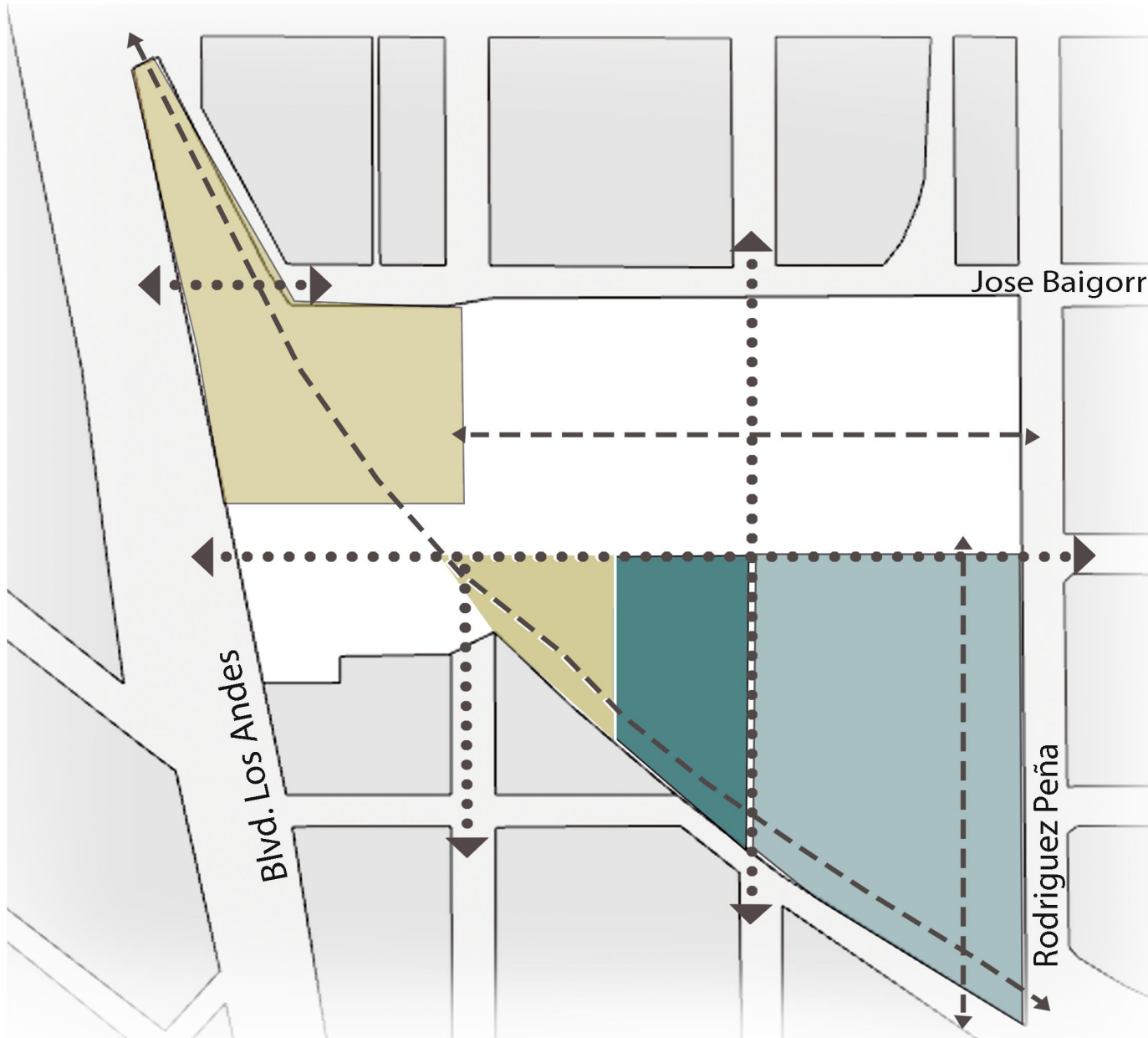
PROGRAMA

- Zona residencial
- Zona recreativa
- Zona comercial

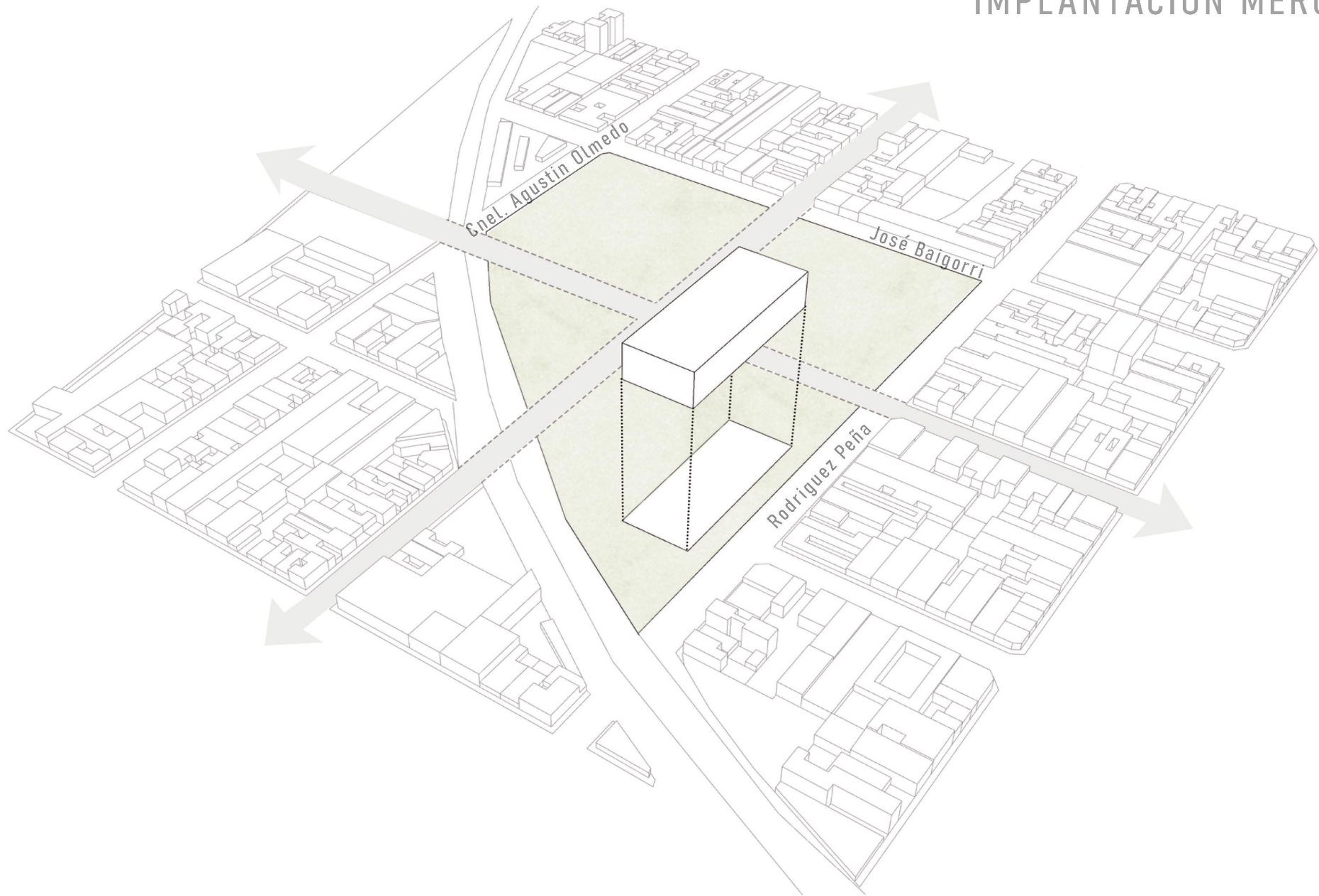


ESPACIOS PÚBLICOS

- Área de actividades emergentes
- Área de apropiación urbana
- Área de reforestación



IMPLANTACIÓN MERCADO



RECONECTAR
construyendo nuevos
escenarios urbanos

casasnovas, lucía

RECONECTAR
Mercado Los Galpones

casasnovas, lucía

Mercado Los Galpones

02 proyecto

casasnovas, lucía

INTRODUCCIÓN

En boca de los arquitectos actuales proliferan las analogías entre el hecho culinario y el hecho arquitectónico, reconociendo que construir y cocinar son dos actividades esencialmente humanas, indispensables para la supervivencia y el bienestar desde el origen; así como emparentando la sensibilidad que requiere el acto de cocinar y degustar un plato bien preparado como la de disfrutar las cualidades materiales y espaciales de un edificio. híbridos entre arte y artesanía, cocinar y construir son actividades que se basan en lograr la armonía entre proporciones, en dar forma a la combinación de los elementos, en la apreciación de las cualidades de sabor, aroma, brillo, textura y color de los componentes y un buen tratamiento que los potencie para extraer de ellos su belleza. Gradualmente se empieza a consolidar en nuestra cultura un espíritu que tiende a revalorizar el disfrute de lo que se califica comúnmente como placeres sencillos, aludiendo a un deseo por recuperar la pureza en nuestras vivencias sensoriales para intensificarlas. Sin duda, una reacción a este tiempo de experimentaciones culinarias y arquitectónicas que, persiguiendo una sofisticación extrema, resultan a menudo en desvirtuaciones que niegan o subvierten la experiencia de los sentidos y del objetivo primordial de proveer bienestar al cuerpo y alma. La cocina y la arquitectura comparten un hecho fundamental: que además de actuar sobre la creación de sensaciones -que es en sí un hecho importantísimo- están destinadas a satisfacer nuestras necesidades primarias. Y sobre este hecho es necesario reflexionar, desde el recordatorio de que están obligadas a cumplir una función fundamental y que una vez satisfechas las necesidades nutritivas y del cobijo, deben seguir actuando sobre el disfrute y el placer de todos.

02 proyecto

02.1 antecedentes

casasnovas, lucía



Mercado Cachan
Croixmariebourdon Architectures
Área: 1800m²
Año: 2014

El nuevo mercado Cachan proporciona una respuesta sencilla a demandas técnicas, comerciales, urbanísticas y arquitectónicas. Es un ejemplo elegante y dinámico de renovación urbana y del desarrollo de arquitectura que es a la vez sensible al contexto y ambiciosa.

Para garantizar la reactivación de la zona hacen de este proyecto un elemento central en la nueva organización, los arquitectos juegan en las alturas, materiales y luz. Integrado en el paisaje, el mercado está en la ladera que se inclina contra un muro de contención. Este volumen de madera dibujado y tallado se adapta a su contexto y dibuja explanada futuro.

Para asegurar el uso óptimo de las superficies de venta, utilizan puestos de venta de acero galvanizado que han recibido una atención especial. Son un elemento singular del proyecto, los arquitectos han creados "cielos puestos de venta" suspendidos en el bastidor para soportar una privacidad protegido de la agitación general.



La premisa tomada de este antecedente es la idea de un mercado cubierto que tiene un papel clave en la regeneración del barrio, por otro lado, la sencillez en cuanto a la resolución técnica y constructiva, utilizando perfiles de hierro en toda su estructura, lo cual permite crear grandes luces para liberar el espacio interior.



Mercat Ninot
Mateo Arquitectura
Àrea: 16184 m²
Año: 2015

Su estructura metálica ligera constituye el elemento preexistente más característico del edificio, por lo que se decide mantenerla. De este modo, la intervención respeta el espacio tradicional del mercado, definido por una gran cubierta y formado por tres cuerpos: dos volúmenes laterales y uno central, que se eleva con respecto a los otros dos para favorecer la ventilación y la iluminación.

No se cambió el volumen que se percibe, se modificaron las superficies que lo cierran, para mejorar las condiciones de uso y espaciales. Controlar la entrada de luz y organizar el espacio urbano adyacente, con la presencia integrada de las paradas exteriores.

El interior es como una ciudad. Sobre un trazado de dos ejes ortogonales (N-S y E-O), las paradas de venta se despliegan acentuando su individualidad. Un gran espacio - hall abierto en la Calle Mallorca recibe al visitante. En su exterior, las pieles con las que se recubre la estructura existente siempre al acercarse al suelo se abren y nos ofrecen mercancías. El mercado se relaciona con la ciudad comunicando su uso; las calles y las plazas ganadas son lugares.

De este antecedente se toma la idea de un interior que cuenta con un diseño de trazado sobre ejes desplegando paradas de venta acentuando su individualidad, en un gran espacio que recibe al visitante. También se toma la idea de conservar lo viejo o lo existente, es por eso que el material elegido para la recubrimiento exterior es la chapa lo que conservaría la identidad del sector, remitiéndose a los galpones que antes se ubicaban allí.





Mercado La Barceloneta
MiAS Arquitectes
Àrea: 5200 m²
Año: 2007

El proyecto supuso una oportunidad para volver al barrio de una manera interesada; se trataba ya no de una visita lúdica, de un descubrir su gente, sus bares, su aroma...sino más bien de una comprobación del lugar con el afán de identificar aquello que nos permitiera revelar sus cualidades y poderlo describir de una manera precisa a propósito de un proyecto. Es un intento, en definitiva, de querer explicar una realidad, de ofrecer un nuevo y más completo sentido a un proyecto de arquitectura, más allá de resolver un programa, un encargo.

El Mercado siempre ha sido un elemento de cohesión social del barrio, un referente, a veces casi secreto y solamente visible para sus habitantes. Esta condición de densidad que tiene el mercado en relación a la ciudad debía de ser una condición del proyecto, de manera que el edificio y su entorno más inmediato realmente deviniesen punto de referencia claro de esta pequeña parte de la ciudad de Barcelona.



Lo que se toma del antecedente estudiado es la generación de cohesión social con el barrio, integrando a los habitantes del mismo en un espacio común, a su vez se busca volver a activar el barrio mediante un programa capaz de incluir a personas de todas las edades, lo cual lo volvería un punto de referencia, no solo para el barrio, sino también para la ciudad.

02 proyecto

02.2 memoria

casasnovas, lucía

MEMORIA

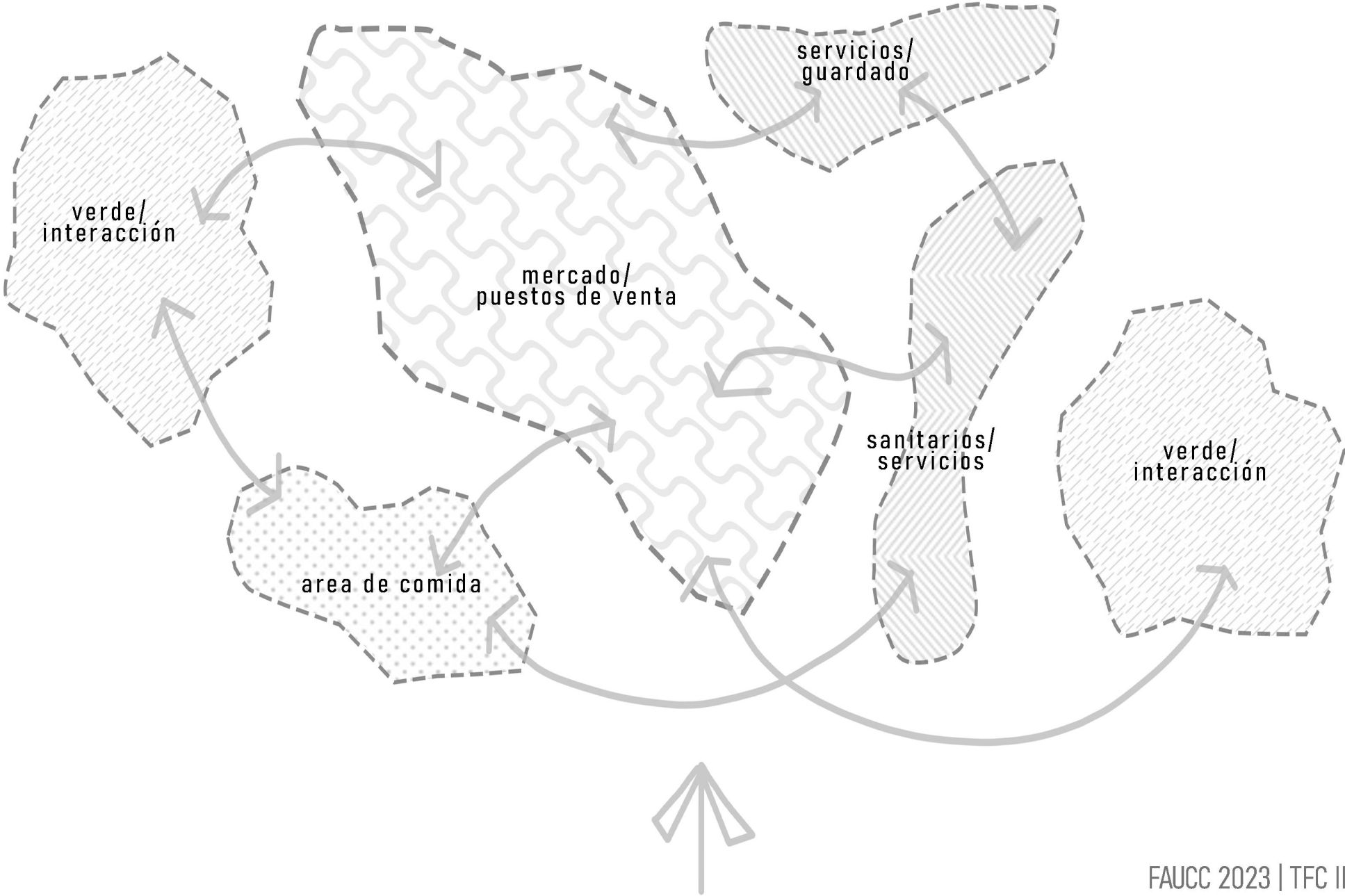
El desarrollo constante de las ciudades llevo a generar grandes masas urbanas de edificios y comercios, así como también llevo a la "despersonalización" (*tomando el término como personas individuales que no se relacionan) el cual generó un marcado individualismo en el que cada uno realiza sus tareas diarias y personales sin pararse a mirar a su alrededor.

Sabemos que las grandes ciudades nos dan oportunidades de educación y de trabajo, pero el hombre vio modificada su calidad de vida por conductas inducidas por diferentes sistemas que lo obligaron a ceder lo más valioso que tiene la vida, el tiempo. Tiempo que se pierde en acciones que no producen satisfacción y/o bienestar, como tener que trasladarse grandes distancias desde su vivienda hasta lugares donde poder satisfacer sus necesidades básicas como trabajar, abastecerse, recrearse, etc. Es por eso que a través de nuestra responsabilidad profesional debemos trabajar a conciencia para lograr un equilibrio. Sin embargo creemos que el planteo de la vida en sociedad y en ciudad debería enfocarse de otra manera, es decir, descartando pensamientos de desarrollismos y densidad poblacional, para enfocarse en la relación humana con la naturaleza y con otros individuos, de ahí nuestro Proyecto de Revitalización y Re Conexión barrial inherente al desarrollo social y urbano, tomando como premisas de diseño la incorporación de la naturaleza y de espacios públicos para crear lazos y relaciones entre personas que habiten el sector y quienes lo visiten, siendo el Mercado un punto atractor temporal, el cual generará, por un lado, puestos de trabajo y puntos de abastecimiento, tanto para la gente del sector, como para quien desee visitar y conocer este nuevo punto atractor, y por otro lado brindará espacios de recreación, en donde se encontraran incluidos espacios verdes de interacción, para crear el lazo persona/naturaleza que tanto se ha buscado durante años con la arquitectura.

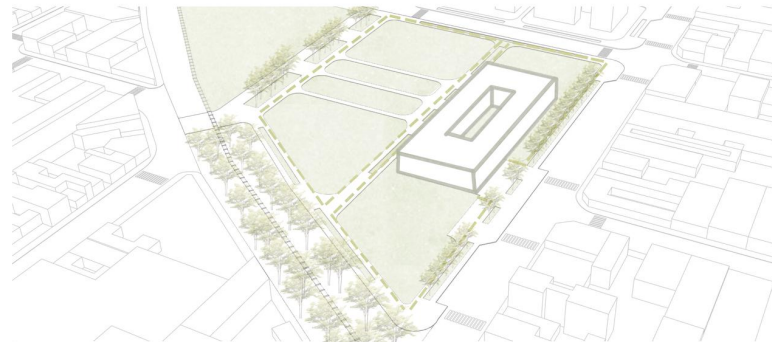
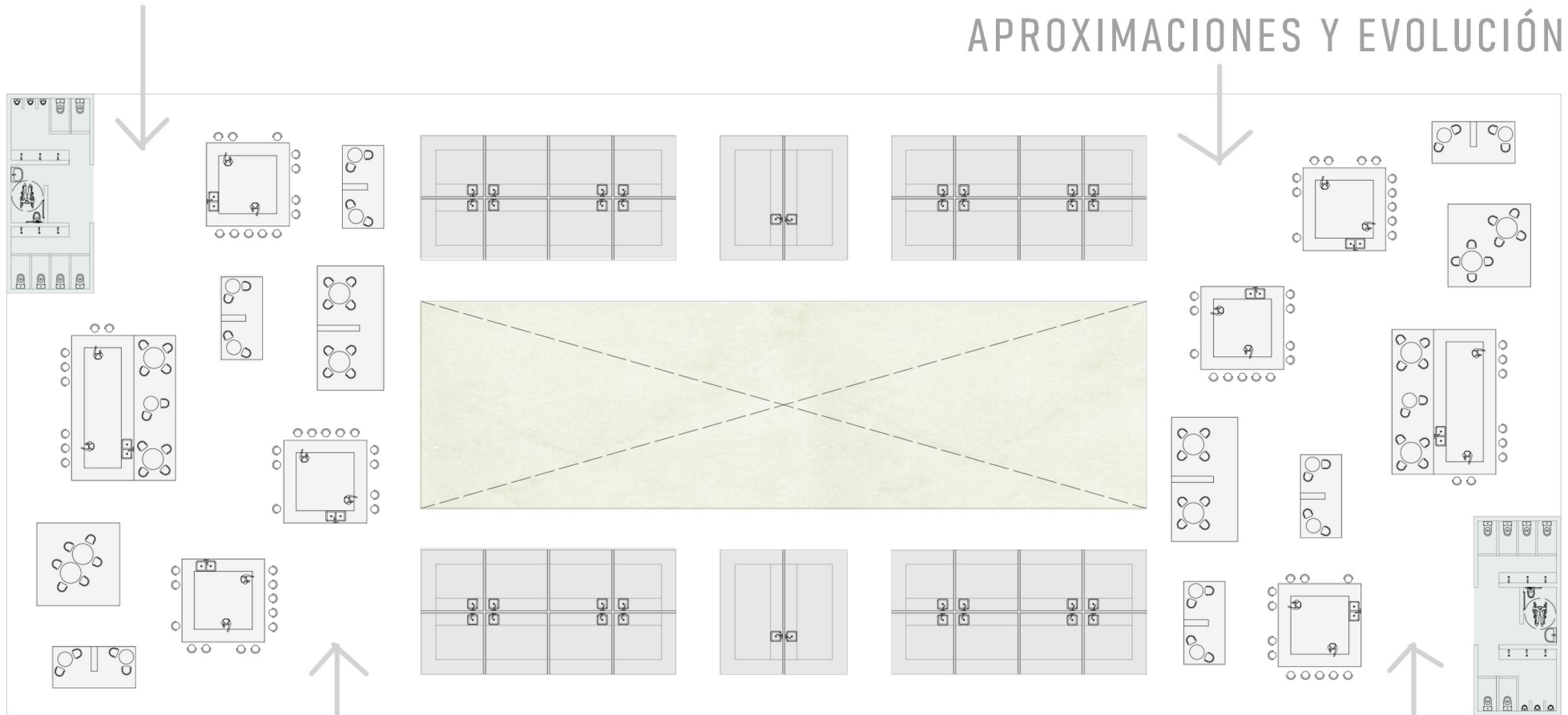
02 proyecto

02.3 anteproyecto

casasnovas, lucía



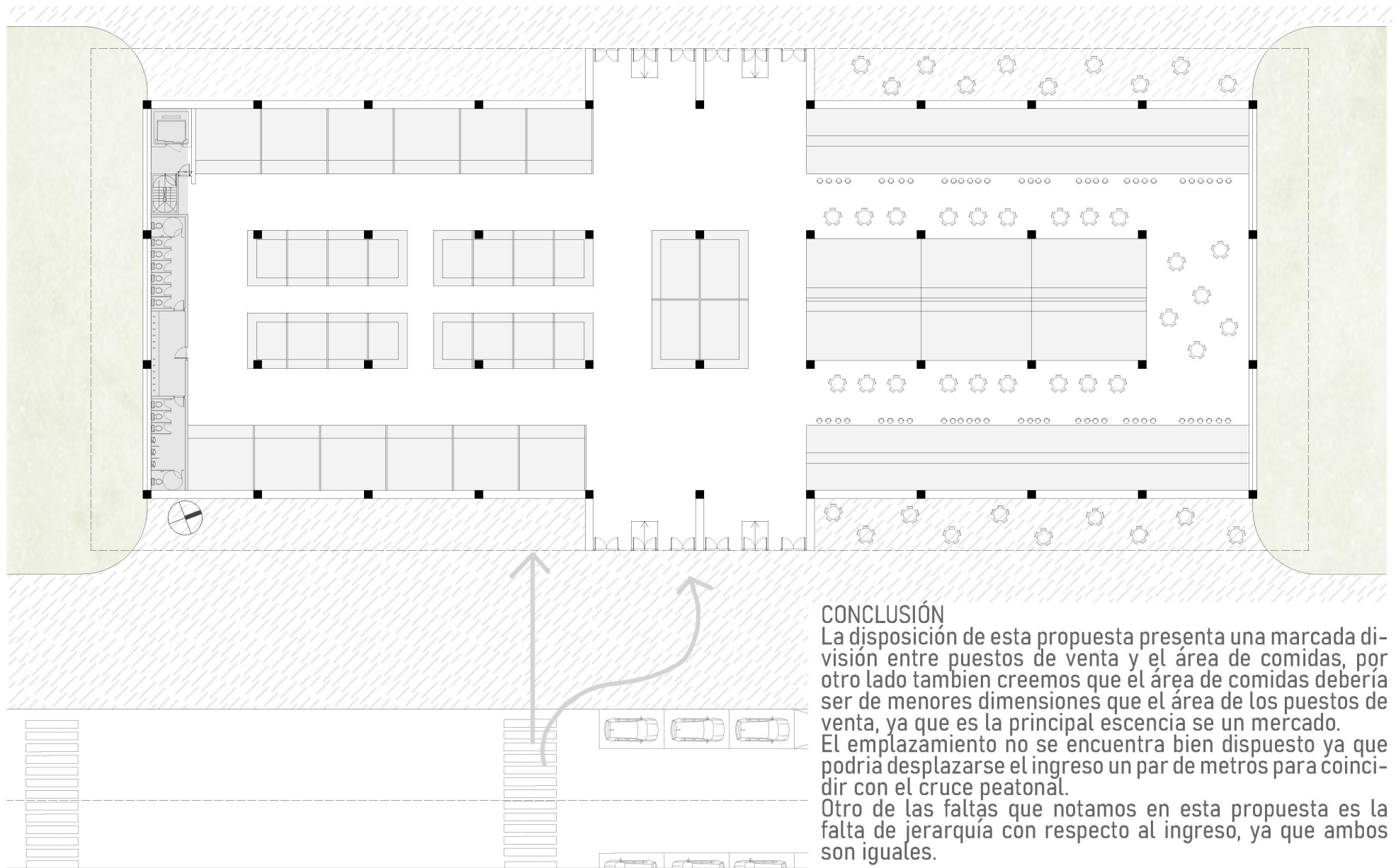
APROXIMACIONES Y EVOLUCIÓN



CONCLUSIÓN

La disposición propuesta supone demasiada división del espacio público, los sanitarios no se encuentran en la mejor ubicación, a pesar de ser una primera aproximación también notamos la falta de espacio de guardado infaltable en este tipo de edificio. Otro de los problemas detectados es la falta de puesto de venta, y como pareciera priorizar el sector de comidas. Por otro lado se conserva la orientación, y la morfología de la planta (rectangular). En cuanto a lo constructivo, en esta etapa todavía no había un sistema desarrollado.

APROXIMACIONES Y EVOLUCIÓN



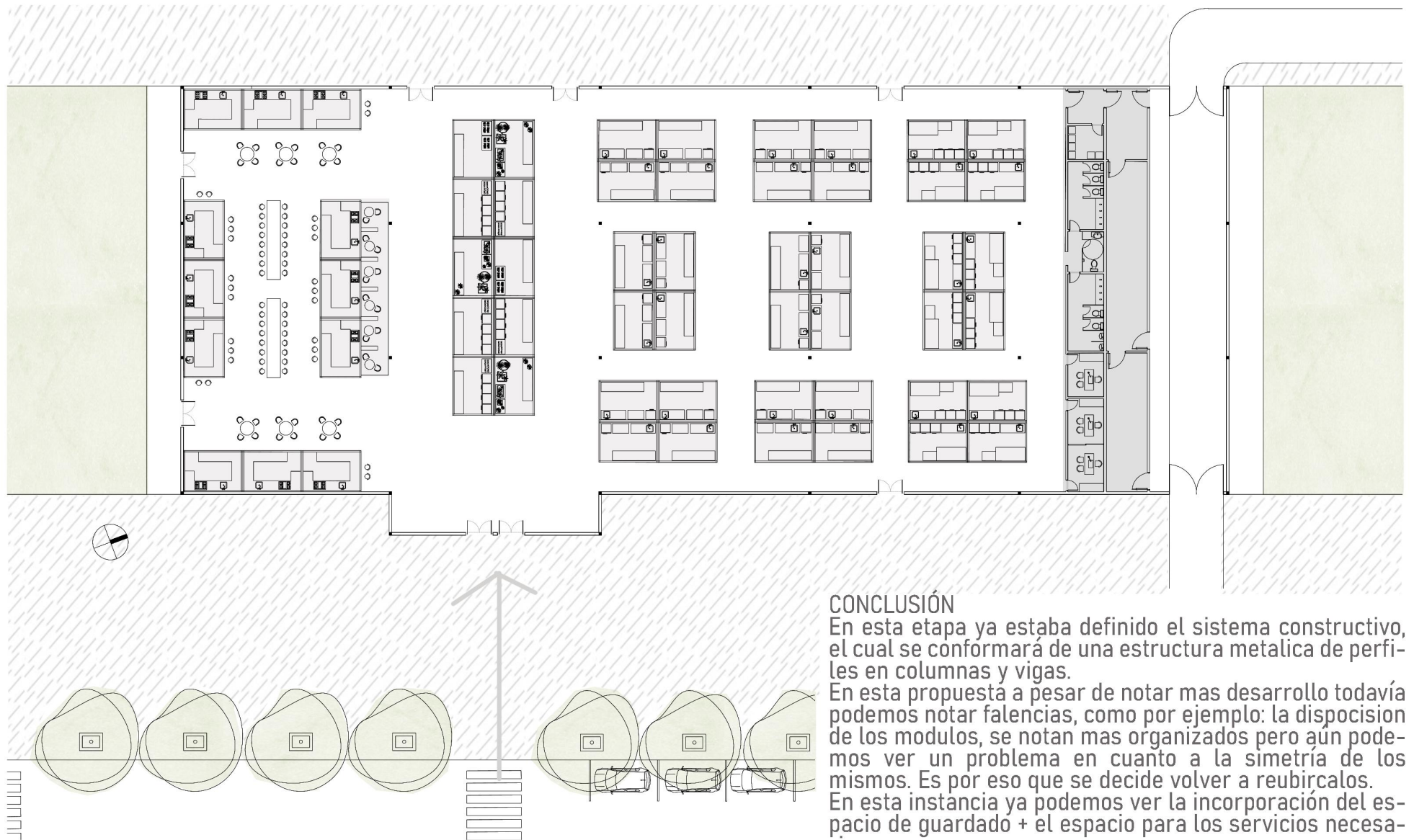
CONCLUSIÓN

La disposición de esta propuesta presenta una marcada división entre puestos de venta y el área de comidas, por otro lado también creemos que el área de comidas debería ser de menores dimensiones que el área de los puestos de venta, ya que es la principal esencia de un mercado.

El emplazamiento no se encuentra bien dispuesto ya que podría desplazarse el ingreso un par de metros para coincidir con el cruce peatonal.

Otro de las faltas que notamos en esta propuesta es la falta de jerarquía con respecto al ingreso, ya que ambos son iguales.

APROXIMACIONES Y EVOLUCIÓN



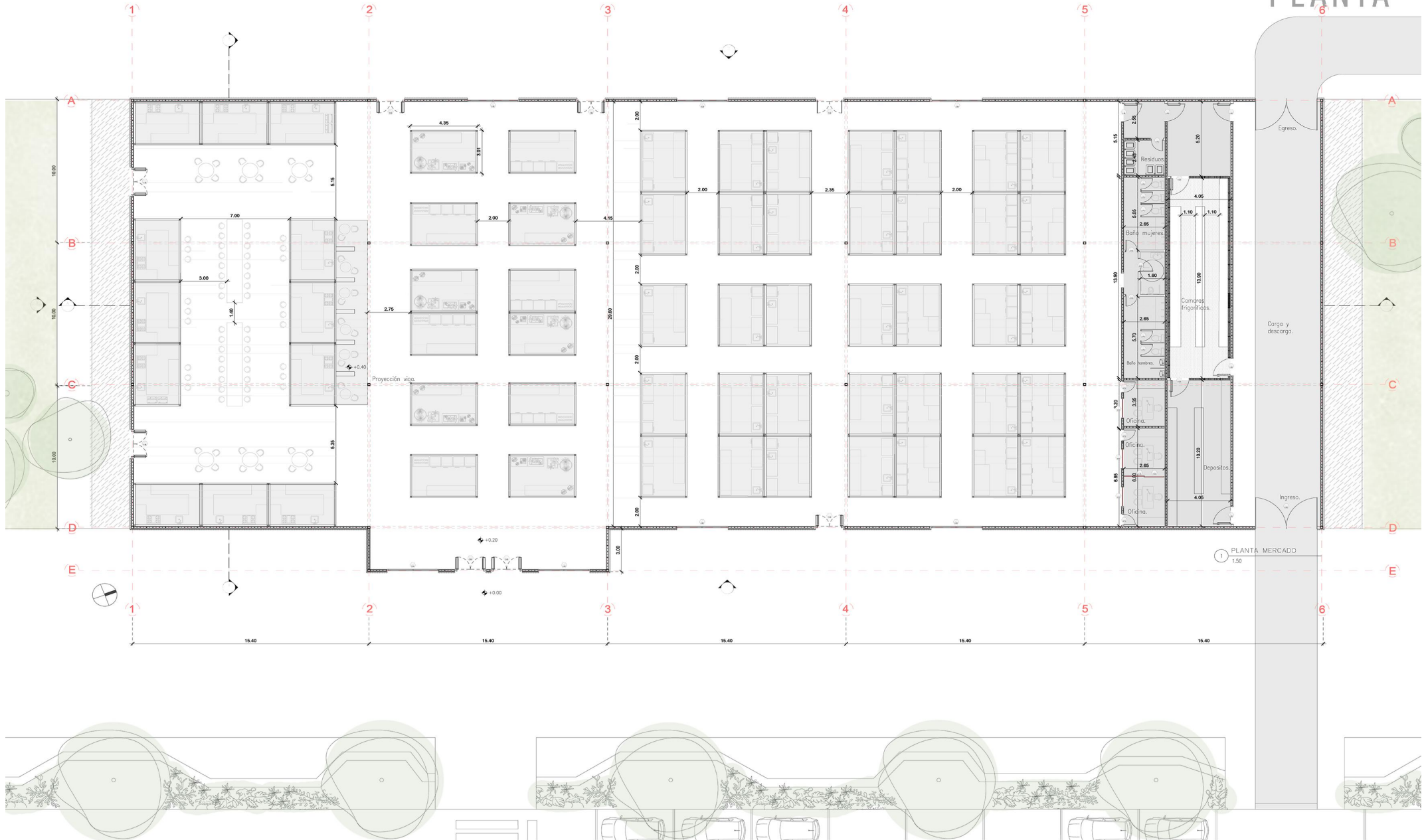
CONCLUSIÓN

En esta etapa ya estaba definido el sistema constructivo, el cual se conformará de una estructura metálica de perfiles en columnas y vigas.

En esta propuesta a pesar de notar más desarrollo todavía podemos notar falencias, como por ejemplo: la disposición de los módulos, se notan más organizados pero aún podemos ver un problema en cuanto a la simetría de los mismos. Es por eso que se decide volver a reubicarlos.

En esta instancia ya podemos ver la incorporación del espacio de guardado + el espacio para los servicios necesarios.

PLANTA

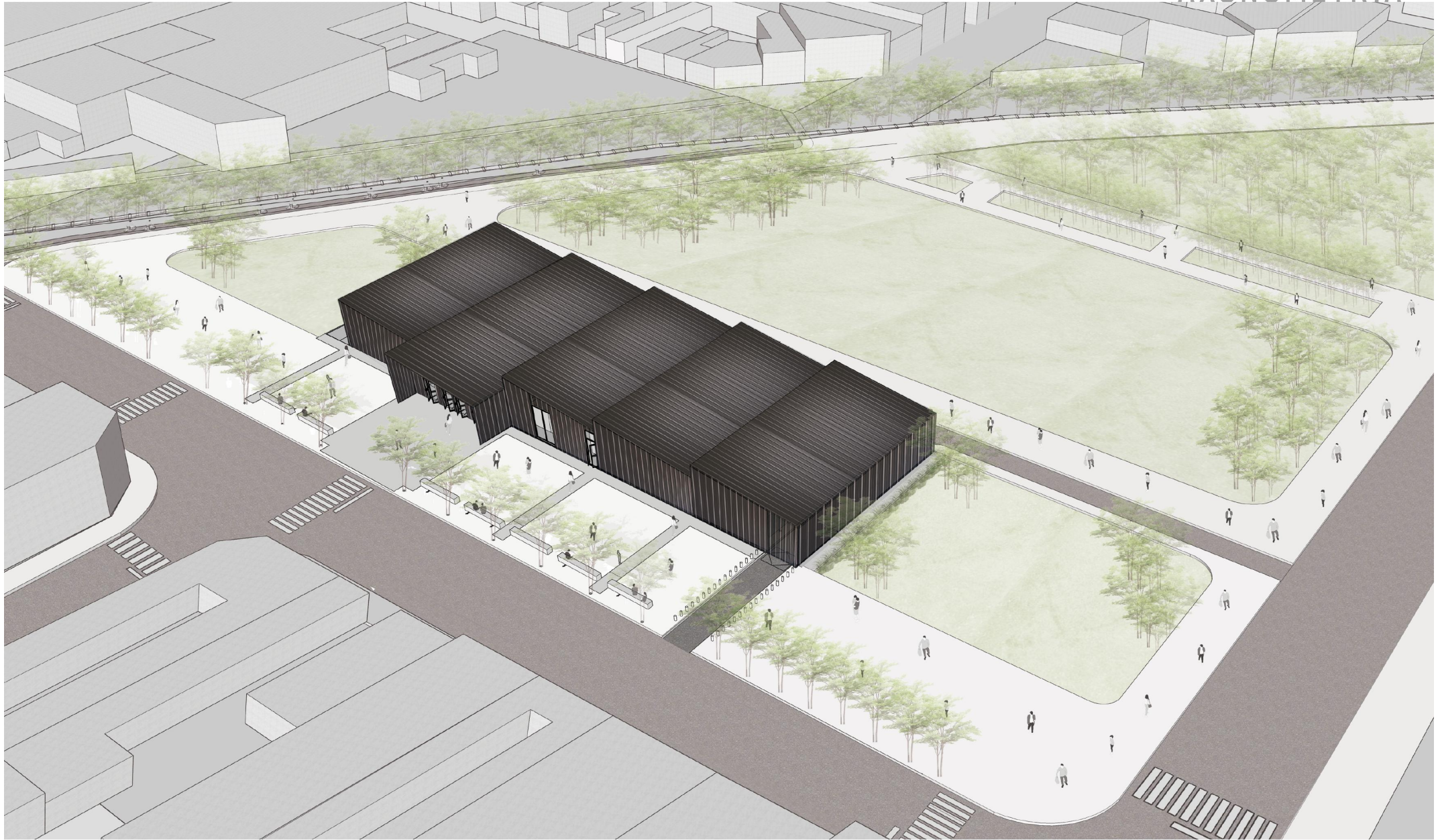


02 proyecto

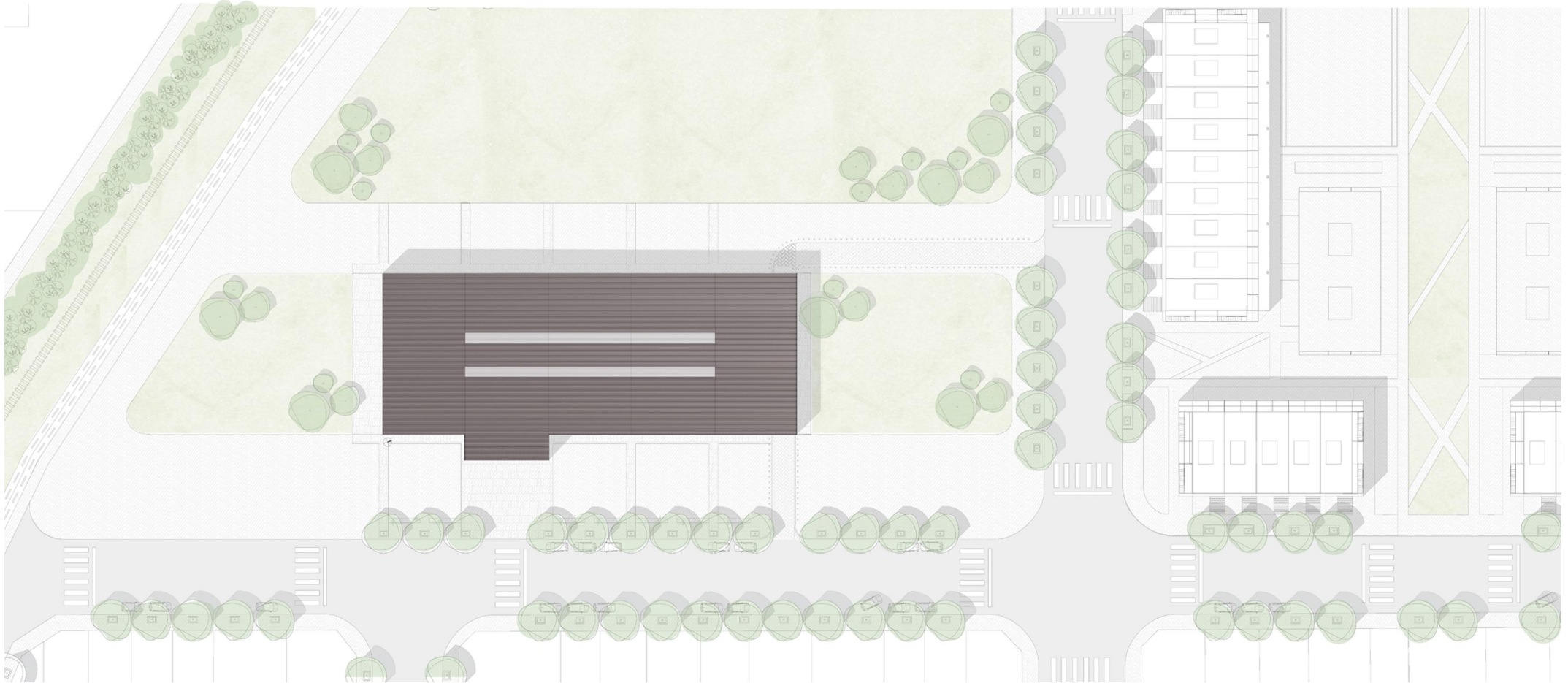
02.4 proyecto

casasnovas, lucía

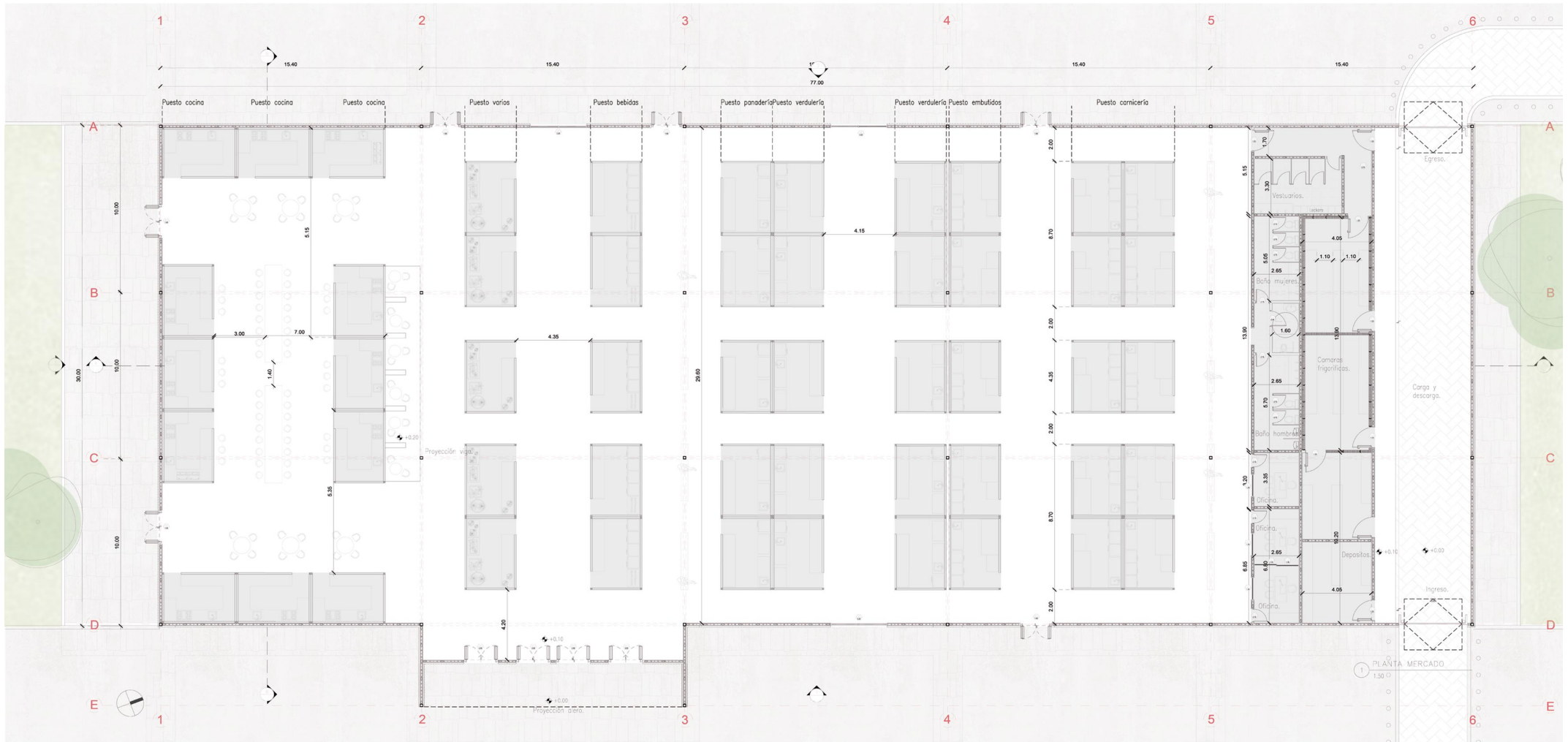
AXONOMETRÍA



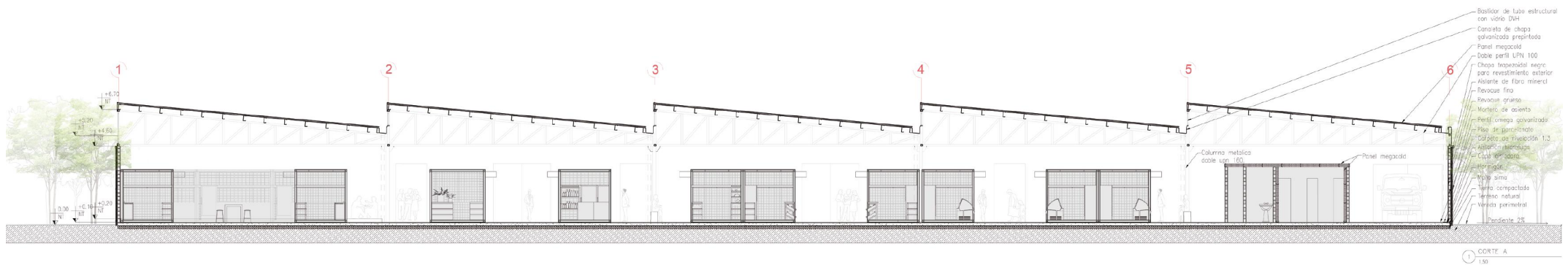
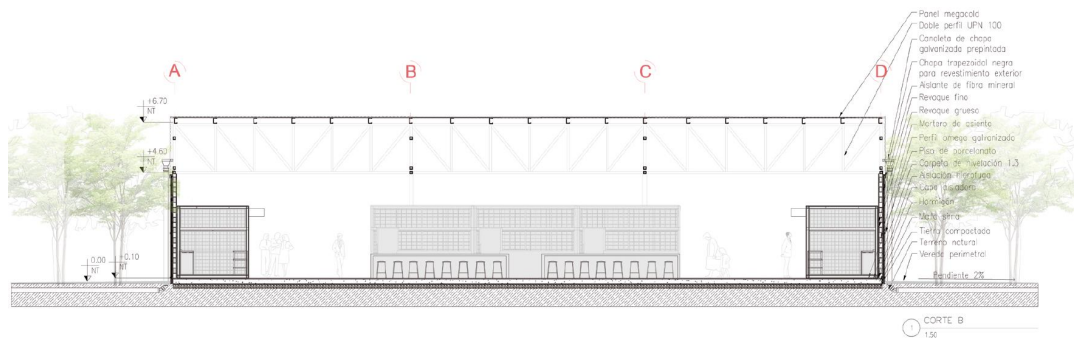
PLANIMETRÍA

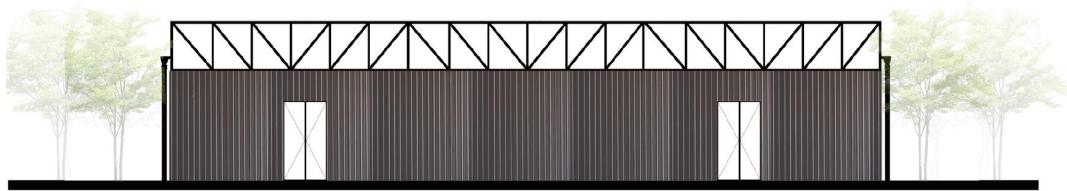


PLANTA



CORTES





VISTA 3
ESC. GRÁFICA

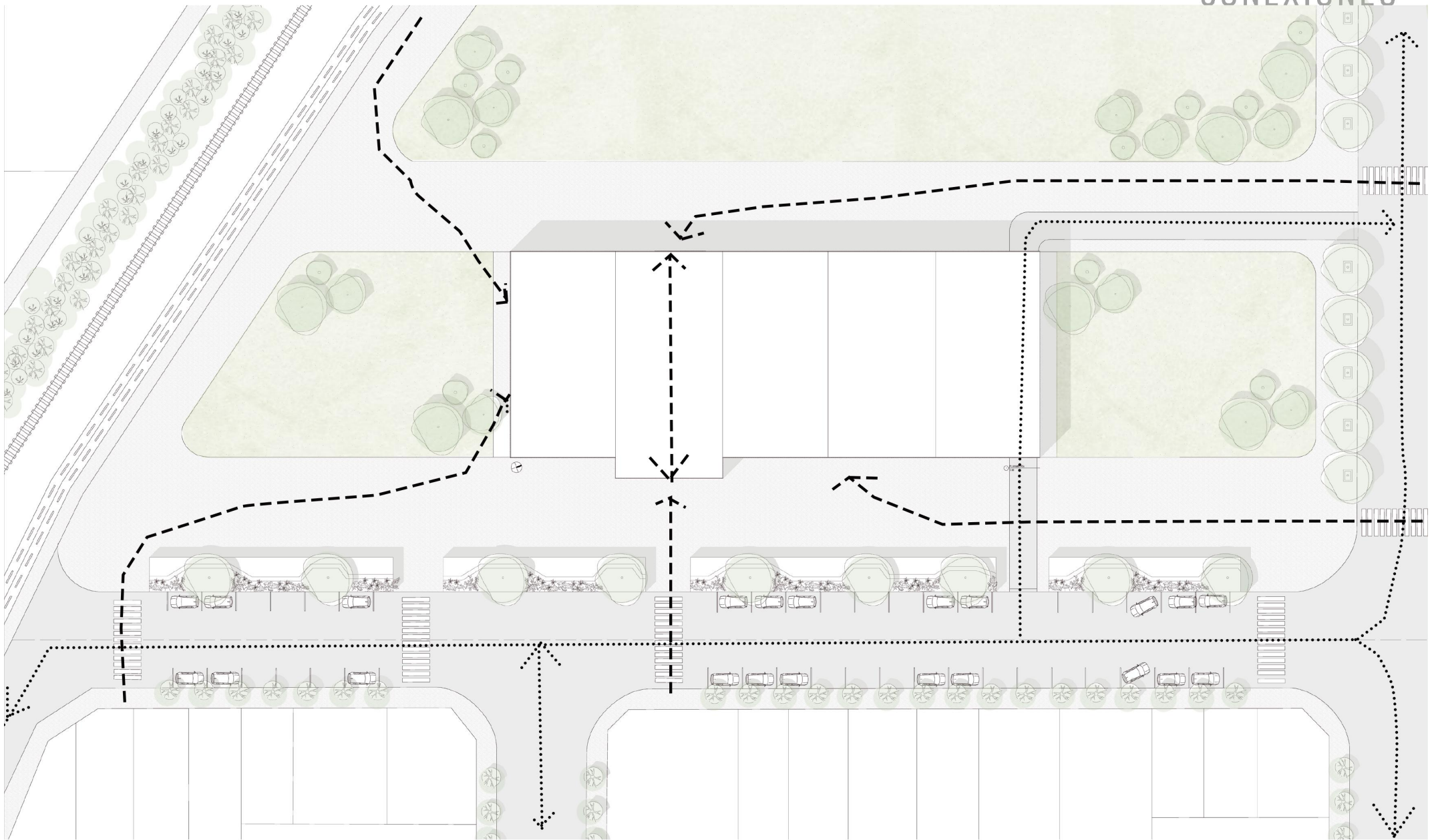


VISTA 2
ESC. GRÁFICA



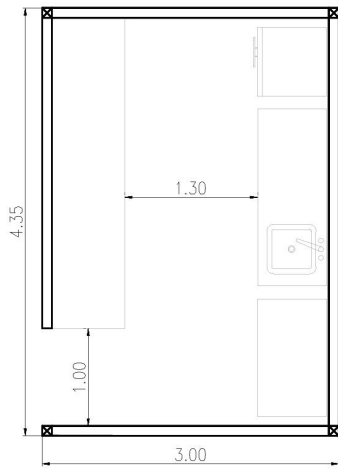
VISTA 1
ESC. GRÁFICA

CONEXIONES

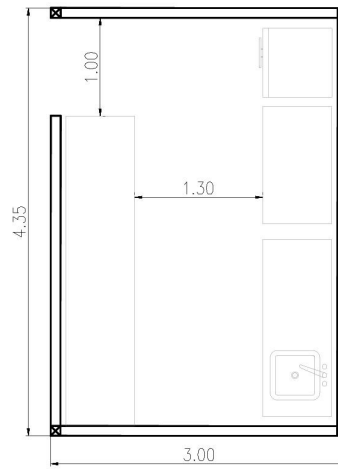




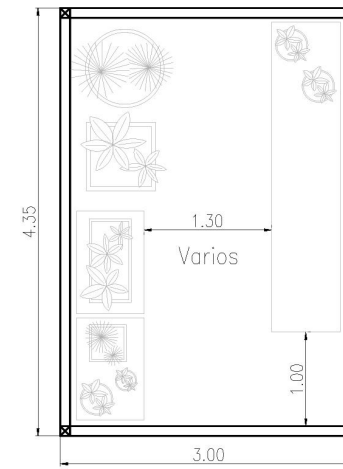
PLANTAS PUESTOS



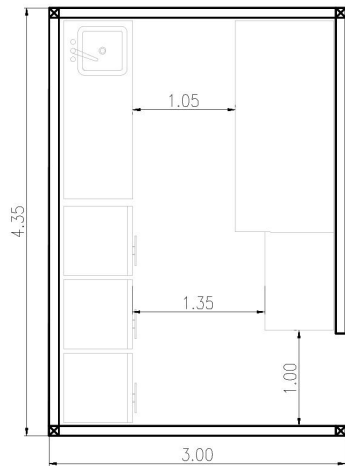
1 PLANTA
PUESTO VERDULERÍA



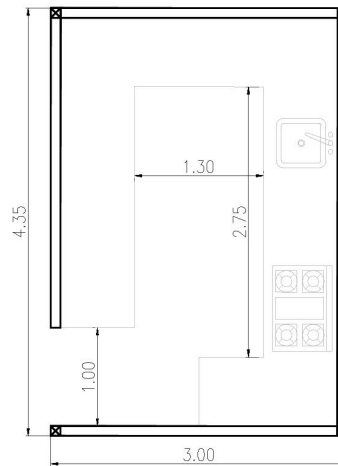
1 PLANTA
PUESTO PANADERÍA



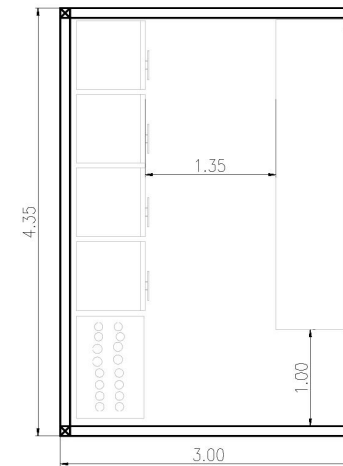
1 PLANTA
PUESTOS VARIOS



1 PLANTA
PUESTO CARNICERÍA

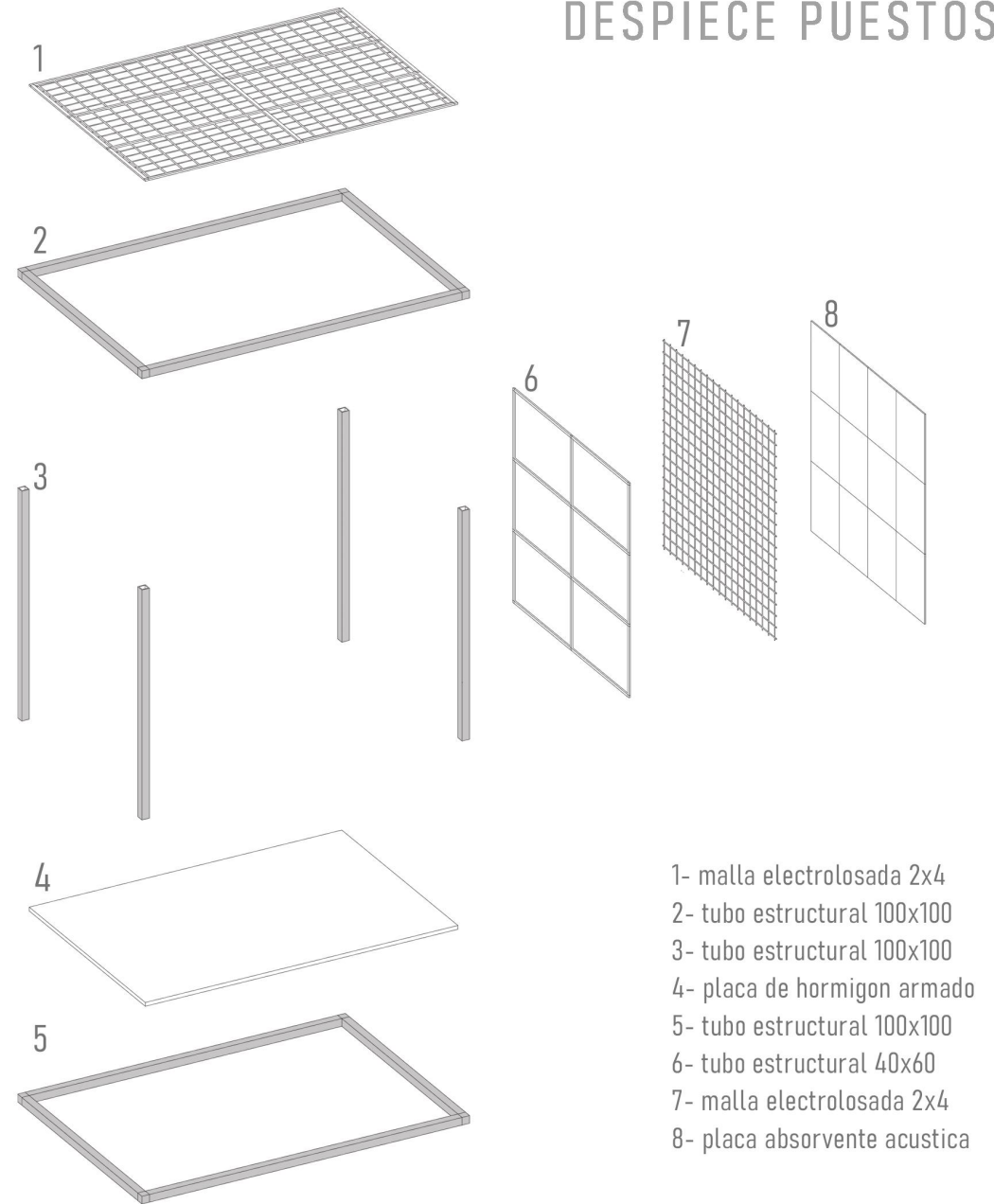


1 PLANTA
PUESTO COCINA

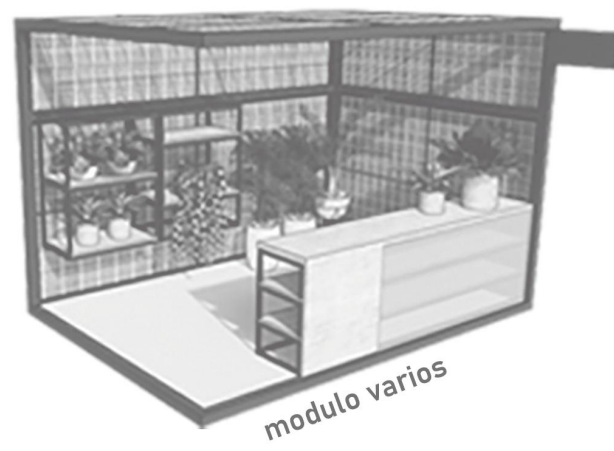
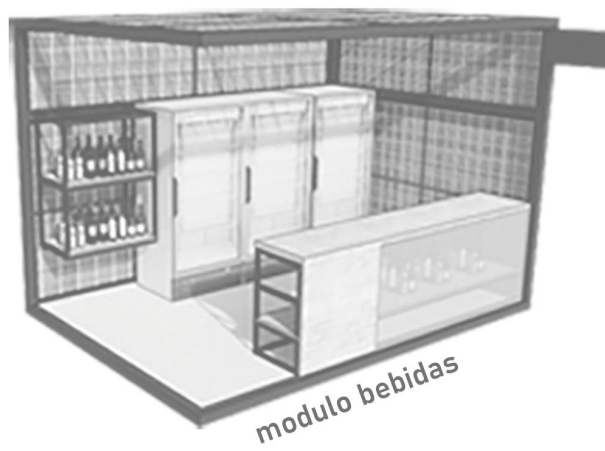
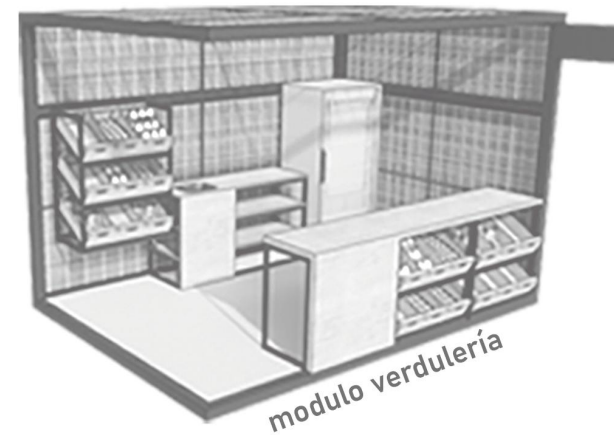
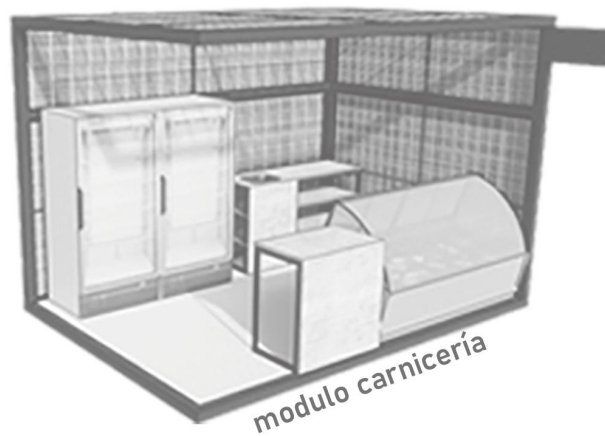


1 PLANTA
PUESTO BEBIDAS

DESPIECE PUESTOS



PUESTOS

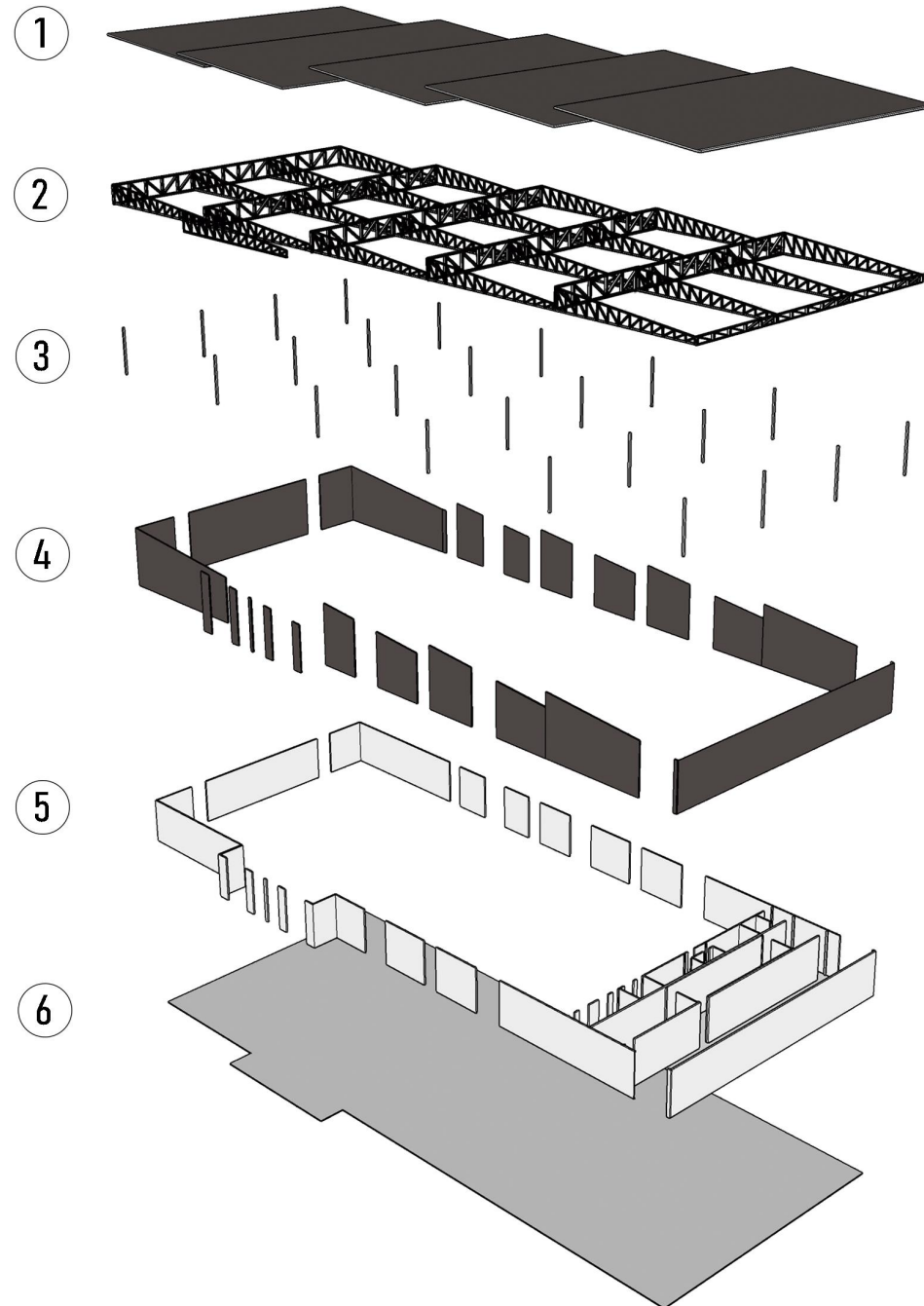


02 proyecto

02.5 construcción

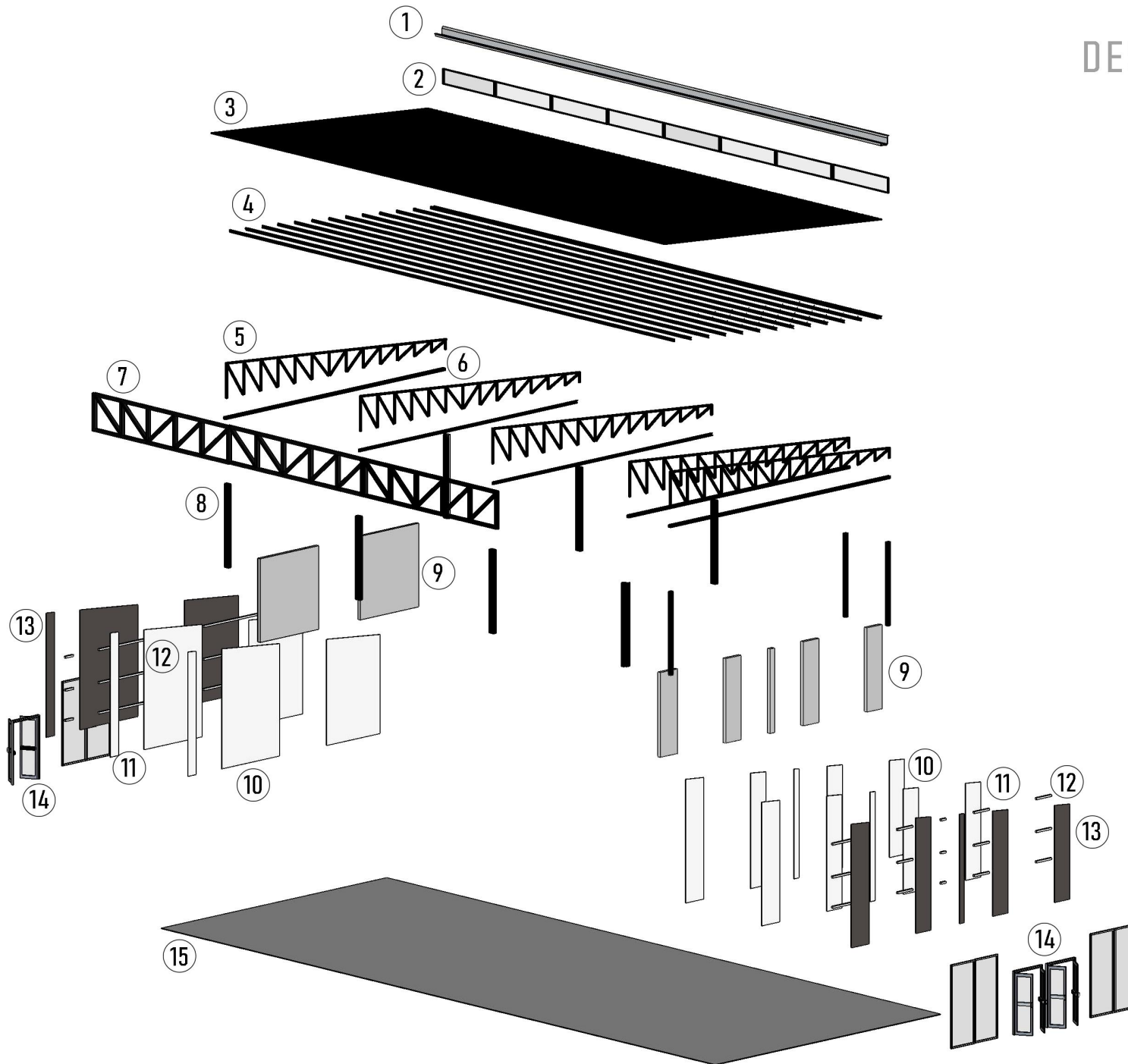
casasnovas, lucía

DESPIECE ESTRUCTURAL



- 1- cubierta: paneles megacold
- 2- vigas: cabriada doble upn 100
- 3- columnas: doble upn 160
- 4- recubrimiento exterior: chapa galvanizada prepintada negra
- 5- muros interiores: bloques de hormigón
- 6- piso: cemento micro alisado

DESPIECE CONSTRUCTIVO modulo



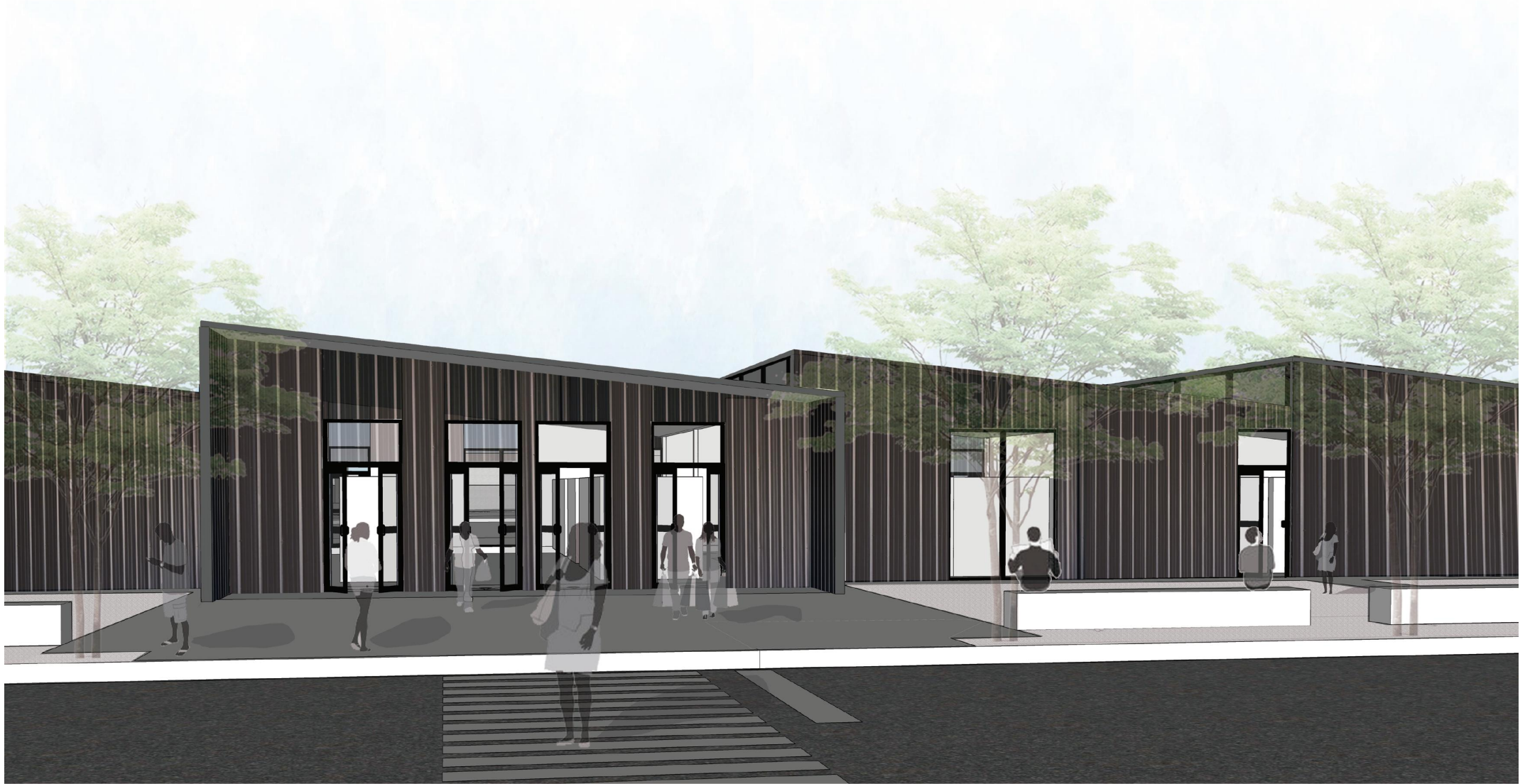
- 1- Canaleta de chapa galvanizada prepintada BDW sellada y remachada con salida pluvial en ambos extremos.
- 2- Cerramiento DVH 5mm con camara de aire 12mm con carpinteria de aluminio galvanizado.
- 3- Panel megacold.
- 4- Perfil C conformado en frio.
- 5- Cabriada metalica doble upn 100.
- 6- Viga doble upn 100.
- 7- Cabriada doble upn 100.
- 8- Columnas doble upn 160.
- 9- Muro de bloque de hormigón.
- 10- Aislante termoacustico de fibra mineral.
- 11- Tabla yeso 1/2" espesor con sellador.
- 12- Paral 2-1/2" galvanizado liviano cal.20.
- 13- Chapa trapezoidal negra para revestimiento ext.
- 14- Aberturas de aluminio prepintado negro.
- 15- Piso microcemento alisado.

02 proyecto

02.6 imágenes

casasnovas, lucía





02 proyecto

02.7 conclusión

casasnovas, lucía

CONCLUSIÓN

Es necesario comprender que las obras de Arquitectura son artefactos: una suerte de máquinas gigantes que deben insertarse y funcionar a su vez como piezas de los circuitos que conforman la gran fábrica urbana. No sólo por las relaciones con su entorno inmediato, sino también por su función como núcleos de comunicación en el conjunto de esa fábrica. Los cambios en la estructura del territorio y las ciudades deben ser tenidos en cuenta si se quiere comprender no solamente de qué manera, los nuevos artefactos, vendrán a potenciarlos o a ponerlos en crisis, sino también el modo en que los ya existentes condicionaron a su vez la dirección de esos cambios.

También debemos saber y tener en cuenta que las modificaciones en los territorios, insumos, prácticas sociales, en las instituciones, formas de vida e incluso los paradigmas culturales marcaron profundamente a la Arquitectura, las ciudades, incluso también a la gente que en ella habita.

Es por eso que aceptando nuestra responsabilidad como profesionales quisimos con nuestro proyecto mantener de alguna manera, no solo la relación con su entorno, sino también la identidad del sector, utilizando materiales que hicieran referencia a lo que antes se encontraba en lugar, Los Galpones para depósito de locomotoras del ferrocarril Belgrano, de ahí nace también el nombre del proyecto.

El desarrollo del proyecto se llevó a cabo en conjunto para que así pudiéramos mantener en funcionamiento las piezas que constituirían esa nueva suerte de fábrica urbana diseñada para resolver una problemática particular, en un sector particular, pero que a su vez formaría un conjunto con lo ya existente. Intentando dar solución a la contaminación, inseguridad y convivencia creando y diseñando espacios de calidad para volver a formar y reforzar las relaciones humanas que se fueron perdiendo a lo largo de los años con el crecimiento de este asentamiento informal, el cual fue creando inconscientemente una marcada marginalidad.

