

I *LIMITADO*

INDICE

5 PRIMERA PARTE

7	.....	<i>Inquietudes</i>
7	.....	<i>Universidad</i>
7	.....	<i>Metas/Alcance Tesis</i>

20 TERCERA PARTE

.	.....	<i>Marco Conceptual</i>
.	.....	<i>Investigación:</i>
21	.....	<i>Córdoba</i>
37	.....	<i>Reflexión</i>
39	.....	<i>Acero</i>
41	.....	<i>Tipologías</i>
54	.....	<i>Ejemplos</i>

SEGUNDA PARTE 9

<i>Introducción a la Problemática:</i>	.....	.
<i>Problema-Tema</i>	.....	10
<i>Tema-Problema</i>	.....	13
<i>Objetivos</i>	.....	15
<i>Hipótesis</i>	.....	16
<i>Entrevistas</i>	.....	17

CUARTA PARTE 57

<i>Diagnostico</i>	.....	.
<i>Córdoba</i>	.....	58
<i>Sitio</i>	.....	61

105 QUINTA PARTE

107 *Concepto*

142 SEPTIMA PARTE

PROYECTO

*Piezas Técnica*143 *Plantas 1.250*148 *Plantas 1.50*151 *Renders*

SEXTA PARTE 117

*Introducción a la propuesta:**Premisa de diseño* 118*Implantación urbana* 120

OCTAVA PARTE 155

Composicion estructural 157*Defalles constructivos* 165*Conclusion* 177*Referencias* 181

¿Y LA PERIFERIA QUÉ?

PRIMERA PARTE: REFLEXIÓN GRUPAL

Encaremos el asunto desde una perspectiva en desarrollo, pero teniendo firmes algunas conjeturas que permiten de cierto modo definir a la tal, como perspectiva.

Nuestra inquietud, o también podríamos entenderlo como aquello que nos motiva, nos asusta y nos entusiasma. Se basa en entender nuestro rol, como individuos y como grupo. Nuestro rol, a partir de un título profesional. Nuestra posición en el mundo, nuestro objetivo para con la realidad que nos rodea. Y así, poder divisar y crear otra posible. Poder lograr un cambio, un aporte, una mejora. Aun así, sea mínimo. Creemos que nuestra realización toma significado cuando logramos mediante nuestras ideas, nuestras acciones, mejorar algún ámbito de la realidad. Y por ella, entendemos tanto la propia como la ajena. Porque consideramos que como sociedad, estamos todos conectados. Y que podemos lograr un mundo mejor, si cada uno se compromete a aportar su parte.

La Universidad, funciona como un excelente canalizador de este aporte del cual hablamos. Es la Universidad, la que nos une, nos orienta, nos permite crecer. Es cierto, que hemos de haber imaginado una Universidad ideal. Es cierto, que siempre hay mucho por mejorar, y ¡qué fortuna que así sea!. Siempre habrá algo por cambiar, por crecer, por mejorar, tanto en la Universidad como institución, como en todo lo que nos imaginemos. Uno piensa que la Universidad Pública, tiene muchos puntos a favor, en cuanto a las posibilidades que brinda. En cuanto a la diversidad que genera, a la riqueza social que logra. Esta riqueza, esta mixtura de edades, culturas, países, formas de pensar, formas de vida... Todo esto da como resultado final: un conjunto de ideas, de complejas formulaciones, y teorías. Nuevas perspectivas, entender diferentes posiciones para una misma situación. Tanto en el campo disciplinario, como en la vida cotidiana. La

Universidad Pública que hoy en día tenemos, debemos cuidarla y ayudar a que aguante ante todas las circunstancias. La educación es la base y origen, de una sociedad firme ante las circunstancias del mundo. La educación que hoy podemos disfrutar, es la herramienta que tenemos hoy y mañana, para poder defendernos de las presiones gubernamentales, de las campañas de marketing, de los discursos ajenos. Y a su vez, la educación es la herramienta de ataque, a la pobreza, a la ignorancia, a la desigualdad.

Hemos desarrollado nuestra perspectiva valorando el Sistema Educativo Universitario actual. Pero también, como hemos dicho. Existe su lado por mejorar, la responsabilidad de los estudiantes. Concientizar a quienes tienen la fortuna de poder estudiar, de que valoren eso tanpreciado porque es lo que nos salvará como sociedad. Por nuestra parte, creemos que en los últimos años pudimos entender lo importante de asistir a la Universidad, pudimos notar en que nos estábamos convirtiendo y en la “ suerte “ que teníamos. Decimos “suerte “, por entenderlo de alguna manera. Pero esperamos que al finalizar la Tesina, quede explicitada nuestra ideología sobre esto a lo que llamamos “suerte”.

Debemos como sociedad, poner en crisis muchas costumbres. Debemos como sociedad, tomar conciencia de nuestro estado de dependencia hacia todo. Hacia los medios de comunicación, como hacia las grandes franquicias comerciales. Como hacia los nuevos lanzamientos de Netflix. Como hacia los periodos de “Hot Sale”.

Volviendo, debemos aceptar que nuestro rumbo tal vez, y generalizamos en cuanto a sociedad (siempre habrá excepciones a la regla). Nuestro rumbo, está tomando un camino que posiblemente no piense realmente en nuestro futuro. Que tal vez, como generación y como sociedad triple generacional, no estemos haciendo enfoque en nuestro mañana. Hoy en día, y hace tiempo. Un profesor docente, un médico, cobran lo mínimo, y a su vez un jugador de fútbol tiene un sueldo con el cual puede sustentar toda

una familia. Pausa, desde ningún punto estamos atacando hacia afuera, en realidad es un ataque hacia adentro. Hacia nosotros, hacia nuestras costumbres. Hacia darle mas importancia a un clásico de futbol, que a una campaña política. Es una crítica hacia, conocer todos los jugadores de un equipo, y no conocer a los candidatos presidenciales. Es una crítica hacia nuestra comodidad de consumismo, que solo sabemos lo que nos brinda el televisor o los medios de comunicación. Y no nos interesa profundizar o saber por nuestra cuenta, no nos interesa ir más allá del asunto.

Entonces ahí es cuando nos dominan, ahí es cuando vamos perdiendo paso a paso nuestro alcance. Y después nos quejamos, nos quejamos del que gobierna, nos quejamos de los precios, nos quejamos de muchas cosas que sin saber, porque nunca lo supimos porque nunca quisimos ir más allá, algún día hace tiempo aceptamos. Entonces, a partir de esta indirecta contextualización, creemos que por mejorar de la Universidad, deberíamos empezar por sus asistentes, por quienes hacen uso de ella. Y a partir de esa valoración interna, la valoración desde adentro, pueden surgir todas las mejoras y apoyos externos como recursos, presupuestos, y atención. Porque lo que descuidamos nosotros como sociedad, se pierde.

La Tesis, tiene como impronta para nosotros, una forma de volcar lo aprendido y lo desaprendido. Es decir, de plasmar nuestra formación hasta el día de hoy. Y no trata de una formación puramente académica, sino que tiene relación a toda nuestra mirada sobre asuntos académicos y conceptuales, como asuntos de la vida misma. Lo sentimos como un desafío, pero en el cual ya no lo tomamos como una tarea o un hacer para aprobar. Sino, como una oportunidad para tener nuestros primeros pasos hacia el camino profesional, y para consolidar nuestra postura en el mundo. Es decir, la Tesis como una concreción al aprendizaje.

Nuestras metas, en este trabajo de investigación son aquellas de acuerdo, al finalizar este trabajo. Sintamos que algo en nosotros cambió, algo aprendimos, algo nuevo entendimos. Como meta, poder

entender como funciona al menos una parte del Sistema, poder entender como fueron las circunstancias en el pasado para, así entender los “¿Por qué?” Del hoy. Mediante este trabajo, recibir un mensaje para reformularlo desde nuestra mirada, y poder así brindar una reflexión que sirva a quienes tengan el interés de introducirse en este trabajo.

Como alcance, uno siempre quisiera poder abarcar la totalidad del asunto. Pero la realidad es que el asunto resulta inabarcable en su totalidad, porque está conformado por múltiples partículas, que a su vez estas están conformadas por otras... y así sucesivamente.

Por lo que, debemos establecer o plantearnos hasta donde podemos llegar. El alcance físico, de allí al Continente Latinoamericano, de allí a nuestro país Argentina, de allí a la Ciudad de Cordoba, y de allí al sitio de proyecto en el Barrio Juan B. Justo. Es una bajada de escala global, territorial, nacional, provincial, sectorial.

Nuestro alcance teórico, es difícil de establecer honestamente. Creo que entre varios, será un desafío por cumplir en el transcurso de ésta Tesina. Por lo que, el trabajo pasa a ser un proceso de prueba-error. En el que esperamos no fallar. El campo teórico al que pretendemos alcanzar, implica una constante reflexión interna que busca respuestas, pero también crea preguntas. Es una reflexión interna del grupo, pero también pretendemos generar una reflexión externa, externa a nuestros compañeros y docentes. Externa a nuestra disciplina, externa a nuestros profesionales y no profesionales. Externa a nuestra sociedad.

SEGUNDA PARTE

PROBLEMA-TEMA:

Quizás el problema no sea el hecho que la ciudad se cree a partir de un Parque Automotor y su Industria, quizás el problema radica en que el fenómeno de la urbanización arrasó con la ideas de planeamiento urbano de la Modernidad y no se previó que en los lugares de Industria se desarrollarían ciudades o que conformarían parte de una, donde los usuarios no solo trabajarían, sino también dormirían, circularían y se recrearían.

El Urbanismo es un fenómeno que va de la mano del hombre, es decir, el hombre en su capacidad humana y racional. Tiende a la constante búsqueda de nuevos avances y experimentaciones, lo que llamamos, innovación.

La innovación es resultado de la comunicación entre las personas, la comunicación es un flujo de información, que permite crear nuevas ideas. Es decir, Urbanizar es innovar. La urbanización es un hecho creativo del hombre, una necesidad humana.

La urbanización con una buena gestión, resulta sumamente positiva. La urbanización, sin una gestión, como pasó con la ciudad de Córdoba.

La urbanización en Córdoba fue un proceso que se comenzó a gestar en la década de 1960, impulsado fuertemente con el asentamiento de Industrias Automotrices. Estas industrias se vieron favorecidas por las políticas de atracción de capital extranjero, y vieron en la ciudad de Córdoba un óptimo lugar para desarrollar su producción de mercado.

La Córdoba de aquel entonces, era una tranquila Capital

provinciana, aún así cuando en ella se desarrollaban los procesos migratorios propios de los movimientos europeos hacia América. Hasta ese entonces, todos esos acontecimientos como la llegada del ferrocarril 1870, por supuesto eran notados en la ciudad. Pero, ninguno era tan significativo como para considerar una transformación de la ciudad.

Hasta que con la instalación de las Industrias Metalmeccánicas, en 1927 la creación de la Fábrica Militar de Aviones. Luego en 1951, la Fábrica de Motores y Automotores. Todas iniciativas direccionadas a la Industria Pesada, que acabó por desplazar de su hegemonía a la Economía Cordobesa basada en alimentos, cueros, carnes,... Industria de materias primarias y terciarias.

Por lo que Córdoba, resultó ser la ciudad del prospero Desarrollo Industrial ligado al Automóvil. Las tasas aumentaron, la cantidad de vehículos aumentaron notablemente, los puestos de trabajo aumentaron. Todo parecía ser beneficioso, de hecho lo era, se estaba gestando un progreso en la ciudad.

Pero no se lo estaba encaminando. Para sacar provecho a todas esas transformaciones se debieron haber hecho planes a futuro, aunque debe haber sido muy difícil entender de todo lo que estaba pasando en aquel momento. El proceso industrial que implicaba la llegada de la Modernidad, tanto en los modos de vida como en la creación de nuevas arquitecturas y planes urbanísticos, tuvo su auge hasta 1970 aproximadamente. La década de 1970 fue muy conflictiva a nivel país, y en cuanto a ciudad si bien hubo varios intentos de intervenciones relacionadas a la actualización de la ciudad. En este nuevo ritmo capitalista... no fueron suficientes. Y Córdoba, se quedó atrás de lo que fue el fenómeno del capitalismo y no llego a acompañarlo, por lo que ese auge se vino abajo.

La ciudad sin embargo, sintió el peso del crecimiento demográfico, de la migración interna de la provincia a la ciudad capital por jóvenes en busca de trabajo. Sintió el peso del crecimiento del número de automóviles en la ciudad y la congestión de sus calles. El automóvil permitía recorrer distancias mayores por lo que la gente comenzó a tener la posibilidad de viajar y decidía irse a las periferias, escapando a esa nueva sociedad de masas.

El automóvil a su vez, trajo consigo problemas de contaminación ambiental mediante de la emisión de gases que benefician al fenómeno del efecto invernadero en el planeta. Sumado a su contaminación sonora. Otros problemas como los accidentes automovilísticos.

O beneficios, obreros altamente calificados en la ciudad, escuela Renault que acompañaba el desarrollo intelectual de generaciones de jóvenes. Permitted, por un momento ponerse en la cima del desarrollo tecnológico internacional e integrar al país a esa independencia de las potencias internacionales.

La llegada del automóvil, implicó una nueva concepción de la dinámica de ciudad, agilizando los tiempos, dando carácter de urbana, produciendo necesarias transformaciones en la estructura urbana.

Es decir, Córdoba tuvo la fortuna de que la Industria Automotriz se desarrollara en ella, gracias a gestiones políticas y una serie de iniciativas que dieron como resultado eso. Todo lo que ello implicó, tuvo sus resultados positivos y otros negativos.

Creemos que si hubiese habido una gestión pensada más a futuro, y no una gestión que fuera reparando las problemáticas que iban

surgiendo, la ciudad hoy en día sería otra. Una gestión más a futuro implicaba, saber amortiguar todo ese crecimiento demográfico y densificar la ciudad en su centro y zona peri central. En cambio, lo que paso en la ciudad fue que el espontáneo crecimiento poblacional se ubicó en las zonas intermedias y periféricas, como una posibilidad de suelos más accesibles económicamente, como una cercanía a las Industrias Automotrices ubicadas en las periferias, como un escape a la sociedad de masas del Centro de la ciudad. Una gestión más a futuro, hubiera sido pensar la ciudad como una fuente de recursos que si no se administra de manera correcta, se obtendrá un impacto negativo a la larga.

Y lo que pasó en Córdoba fue, que explotamos todo el suelo de manera difusa, sin densidad, yendo hasta las zonas más periféricas en busca de “el sueño de la casa con patio”. Y es entendible que todo aquel que quisiera y tuviera la oportunidad, se plantee aquello que era visto como la “concreción” de la familia, la casa propia con patio y verde... Es una cuestión cultural. Pero ¡cuánto! nos afectó y nos afecta hasta el día de hoy.

Córdoba, tendría que haber sido más organizada, para que el Centro nunca dejase de ser el Centro, y la Periferia se lo terminara comiendo.

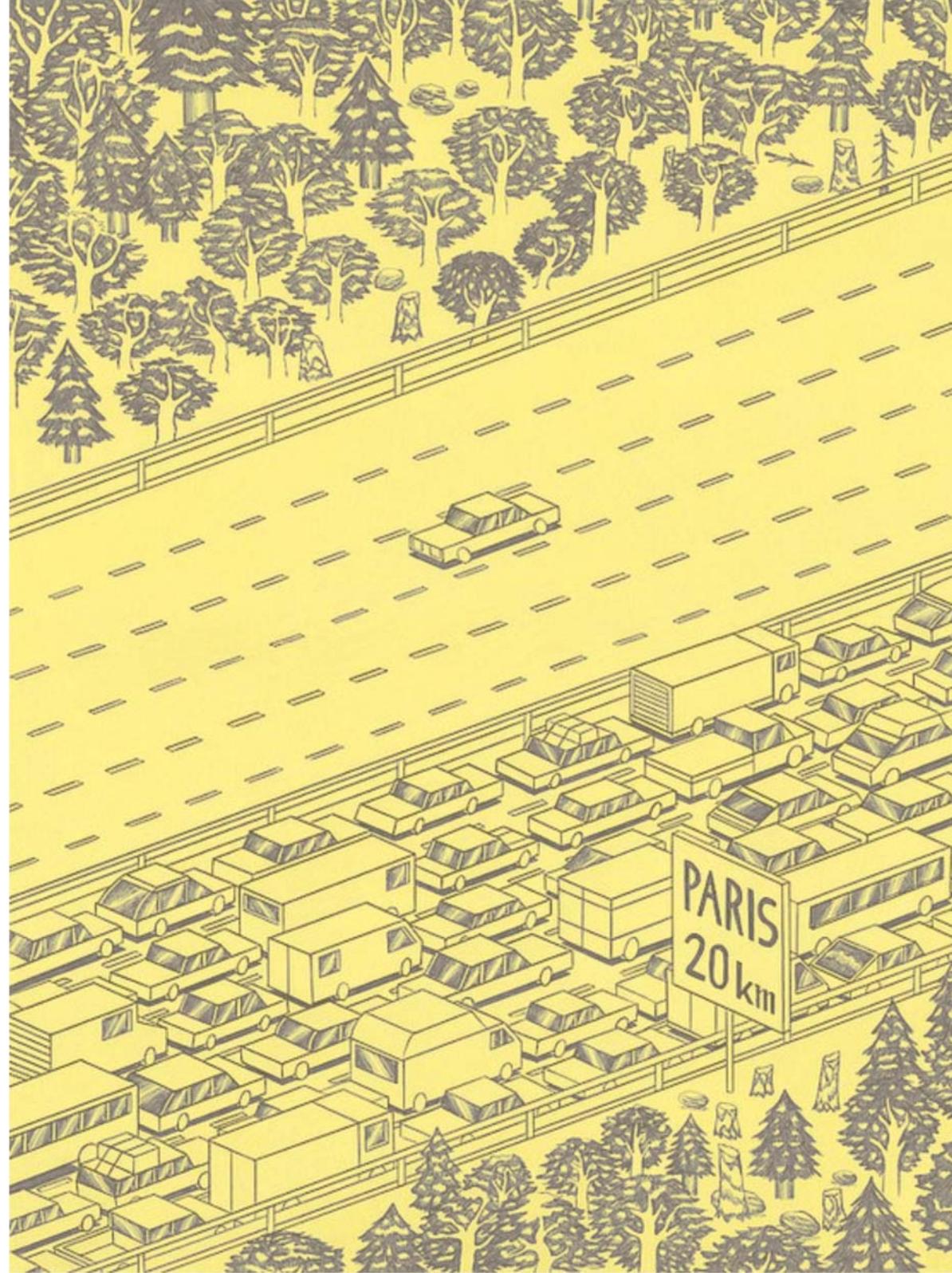
La tendencia en aquel entonces venía de Europa, con toda la Modernidad encima, y los paradigmas urbano-arquitectónicos se posicionaban desde la Carta de Atenas, con su zonificación de la ciudad (habitar, recrearse, circular, ocio), con sus máquinas, y sus ciudades para el automóvil. Luego, la cantidad de ejemplos de ciudades atascadas y colapsadas por el automóvil, dieron a entender que esa no era la fórmula de ciudad, que los tiempos habían cambiado, la población aumentado grandes cantidades, que

las necesidades eran otras, los recursos disminuido, el planeta se hizo sentir mediante catástrofes, los problemas sociales aumentaron.

En fin, el automóvil pareciera ser el mayor problema de nuestra sociedad, y en realidad, el mayor problema de nuestra sociedad es nuestra sociedad.

Es su conservadora cultura, sus costumbres de antaño, sus aspiraciones elitistas de sociedad dividida y desigual... Es decir, aún tenemos todos esos desechos que nos ha dejado la Modernidad, que nos resulta un freno a la hora de buscar soluciones a todas estas problemáticas actuales.

El automóvil, fue un impulsor, un objeto, una fuente de trabajo, que nos cambió la vida, pero nos cambió la vida y nosotros dejamos que así lo hiciera. Y terminó controlando nuestra vida y convirtiéndose en una dependencia hacia la cosa. Por lo que, el automóvil de ser una innovación benefactora para nuestra vida, terminó siendo una necesidad indispensable en nuestra ciudad de Córdoba actual. Porque, favoreció e impulsó al crecimiento de la ciudad y como no hubo una gestión, la ciudad se desbordó y resultó una Ciudad Difusa de 24km dentro del anillo de Avenida Circunvalación. Con enormes gastos de infraestructura, con largas distancias, con terrenos vacíos, poca densificación, zonas marginadas, y una tendencia al crecimiento horizontal que se come lo que alguna vez fue nuestro entorno natural tan necesario para nuestra subsistencia.



TEMA-PROBLEMA:

Como entendimiento a lo que podría resultar ser una solución a lo planteado anteriormente. Creemos que el TEMA-PARAGÜA es la CIUDAD DIFUSA.

Y proponemos abordarlo desde una Regeneración urbano-residencial, obtenida a través de la innovación tipológica.

Nuestro proyecto urbano-arquitectónico, propone abordar una derivación de escalas. Partiendo de una escala Territorial (América Latina), a una escala Nacional (Argentina), a una escala urbana (Córdoba), a una escala barrial (Barrio Juan B. Justo), a una escala arquitectónica (nuestra tipología).

Esta manera de encarar el TEMA-PROBLEMA deriva de entender que nuestro edificio por sí solo, no puede dar solución a toda una problemática de Ciudad Difusa. Pero sí, nuestro proyecto arquitectónico tiene un previo planeamiento urbano y buscamos una complementación con otros equipamientos, puede resultar siendo un centro. El centro creado mediante la complementación de nuestro proyecto arquitectónico con, la escuela I.P.E.M. 146, industrias metalmecánicas del barrio, la cercanía a la Avenida Juan B. Justo cuyo carácter es plenamente industrial, industrias de correo, resultaría beneficioso a la ciudad y daría respuesta desde nuestro TEMA-PROBLEMA abarcado, a la problemática de CIUDAD DIFUSA.

La elección del terreno, parte de un análisis de las tendencias históricas de desarrollo urbano en la ciudad. Pudimos dar cuenta y entender, que la ciudad crece acorde a planeamientos espontáneos y a veces caprichosos, derivados de gestiones gubernamentales pasajeras. Esto produjo, que la ciudad además de ser difusa e incontrolada en su expansión, resulte desigual para sus diferentes

orientaciones. Ya que la ciudad tiene barrios con mucha más infraestructura y servicios que otros.

Todo esto a su vez, viene de la mano del sistema económico capitalista, la desigualdad y la jerarquización social.

Nosotros desde nuestro alcance pretendemos darle atención a un sector de la ciudad, con mucho potencial de desarrollo que cuenta con industrias pesadas, avenidas que respaldan esta dinámica, conexiones rápidas hacia el Centro, se encuentra próximo a la Avenida Circunvalación (que es una conexión anular al resto de la ciudad). También, existe un área residencial muy consolidada con mixtura de clases económicas, desde obreros a gerentes de industrias. Es decir, en el Barrio existe una mixtura de clases lo que consideramos algo muy positivo para el desarrollo de una nueva sociedad sin fragmentaciones.

Todos estos factores positivos son muy atractivos, pero como dijimos anteriormente enfocamos la elección de nuestro terreno por su falta de atención dentro del plan urbanístico desarrollado.

Buscamos hacer hincapié en este sector en desigual desarrollo que el resto, porque creemos que equiparando la situación sectorial de la ciudad dejaran de notarse tantas fragmentaciones que contribuyen a inseguridad, desigualdad de oportunidades, marginación, y otros problemas propios de la sociedad capitalista difusa.

Nuestro lote tiene una ubicación posterior a la Avenida Juan B. Justo, interno en el Barrio Juan B. Justo, en donde ubicaremos nuestro proyecto arquitectónico. Pretendemos lograr una vinculación entre el área consolidada industrial en la Avenida Juan B. Justo y, el área residencial que se evidencia por detrás.

Porque creemos que el uso de los suelos de la ciudad, debe ser mixtos y que no favorece a un desarrollo densificatorio la sectorización de la ciudad (propias ideas de la Modernidad, derivadas de La Carta de Atenas).

Hoy en día, debemos hacer hincapié en la multiplicidad programática, evitando la separación de actividades que derivan en una necesidad de recorridos de grandes distancias, las cuales derivan en una necesidad de transporte vehicular.

EL EDIFICIO EN SÍ

A su vez, nuestro edificio desarrollado en acero reciclado, pretende junto a su programa arquitectónico representar la idea de ciudad en la cual nos gustaría vivir. Su carácter industrial busca dar apoyo al desarrollo de las industrias vigentes y posibilitar a la implantación de nuevas industrias. Ya que el crecimiento de la ciudad misma, se vió plenamente beneficiado por la industria, queremos hacer hincapié en ese patrón. Pero, con la gestión correcta de planeamiento. Es decir, motivar al desarrollo industrial pero contar con las intervenciones y herramientas adecuadas a sus consecuencias, para desarrollar una ciudad contemporánea al desarrollo, y que no ocurra un crecimiento descontrolado que acabe en problemas de ciudad.

El proyecto busca la innovación desde su programa de actividades mediante, la incorporación de nuevos paradigmas y recursos, buscando cambiar las estructuras establecidas por el Sistema Fordista de trabajo.

Un edificio que funcione las 24 horas del día, para propiciar su eficiencia y dar nuevas opciones a los usuarios directos y a su

entorno inmediato.

Que funcione como costura-vínculo entre el área industrial y el área residencial, pensándolo hacia una ciudad más integra.

Que otorgue espacio público a la ciudad entera, con una escala barrial pero con intervenciones benefactoras plenamente al Espacio Público urbano total.

Que su desempeño formal evidencie estas posturas, basado en la síntesis de urbanización dentro de la misma arquitectura. La síntesis nace desde la propia estructura como origen del edificio.

Gran estructura que comprende una escala propia de edificio multiprogramático, se derivan volumetrías contenedoras de programas. Programas tales como:

- Área de exhibición (muestra/espacio cultural).
- Oficinas de co-working, con espacios de descanso.
- Aulas y talleres multifuncionales.
- Auditorio.
- Producción de autopartes (Industria Liviana).
- Producción de autos eléctricos (Industria Pesada).
- Bodegas.
- Concesionaria.
- Gimnasio.
- Espacio de Meditación.
- Cafetería.
- Biblioteca.
- Guardería.
- Sala de electricidad, agua y climatización.
- Secretarías.
- Estacionamiento para 100 vehículos.

Regeneración urbano – residencial – innovaciones tipológicas:

La vinculación de nuestro proyecto arquitectónico al entorno inmediato, mediante una adaptación a sus escalas tanto para la zona residencial como para la zona industrial. Un retiro de frente que desarrolla un parque lineal de escala barrial, que provee de espacio público al barrio. Una implantación misma en el lote que se basa es el desligue del asentamiento físico de la arquitectura en sí. Posibilitada esta idea de proyecto, por la estructura en acero.

JUSTIFICACIÓN

¿POR QUÉ SE INVESTIGA?

Las motivaciones que llevan a nuestro grupo a focalizarnos en la investigación de la ciudad difusa, deviene principalmente, de querer conocer el origen de los problemas actuales. ¿De dónde provienen? ¿Son actuales dichos problemas? ¿Surgieron espontáneamente o son la consecuencia de malas gestiones? ¿Se podrían haber prevenido? ¿Qué solución factible podemos dar desde nuestro alcance profesional? Todas esas inquietudes nos motivaron a empezar a indagar sobre, congestión automovilística, la fuerte relación del desarrollo urbano con la aparición del automóvil, los problemas de infraestructura de la ciudad ligados al sistema capitalista, la desactualización de las leyes y normativas del código de edificación, la diferencia de poderes en la ciudad que incentivan a gestiones con mas peso hacia un sector de la ciudad que de otro. Se investiga porque, se pretende entender ¿Qué rol cumplimos como profesionales dentro de la sociedad hoy en día?

La ciudad es una consecuencia de la sociedad, y la sociedad es una consecuencia de paradigmas universales y propios que debemos poner en crisis. Pero para ponerlos en crisis, debemos entenderlos y para entenderlos investigarlos.

OBJETIVO

¿PARA QUÉ SE INVESTIGA? ¿QUÉ SE BUSCA CON LA INVESTIGACION?

Con la investigación buscamos aquello que es evidente a simple vista, como una problemática. Porque es evidente que la ciudad colapsa, es evidente que hay una sociedad jerárquica, es evidente que existe la desigualdad, la inseguridad, la propagación urbana descontrolada. Todo aquello es evidente, pero tal vez no como datos, o tal vez no para una persona que no está interiorizada en nuestra disciplina. Tal vez es evidente para alguien quien está formándose como profesional arquitecto-urbanista, pero no para un ciudadano que no lo está.

Entonces investigamos para de alguna manera bajar todos esos datos, algunos más técnicos que otros, y poder sintetizarlos para el entendimiento general. Se investiga con el fin de como futuros arquitectos y urbanistas, poder llegar a la sociedad de igual a igual, para lograr generar un entendimiento general que, con esperanzas, funcione como una “enseñanza social” para nuestro futuro.

HIPÓTESIS:**HIPÓTESIS DE PRIMER GRADO:**

Densificar el interior al anillo urbano, frenando la expansión urbana sobre las periferias.
 Salvando los espacios naturales, contribuyendo a una colaboración con el Ecosistema, y beneficiando al desarrollo sociológico.

HIPOTESIS DE SEGUNDO GRADO:

Enfocar la dinámica vehicular hacia el desarrollo de un eficiente sistema de transporte que conecte toda la ciudad, con bastas infraestructuras, servicios de 24 horas.

Alternativas ajenas al automóvil. Para así obtener, una disminución del congestionamiento automotriz en la ciudad, reducir la contaminación ambiental, evitar las demoras, evitar el discomfort personal.

Lograr crear una oportunidad comunitaria de movilidad con altos resultados positivos.

HIPOTESIS DE TERCER GRADO:

Variables como tendencias sociales hacia la individualización, hacia la competitividad de consumo propia de nuestro sistema económico.
 Variables de lógicas jerárquicas como la concreción del auge elitista, basadas en la obtención objetual como el auto propio, la casa con patio propia, etc.

Las variables evidentes de ciudad que no ofrece eficientes mixturas

sociales, porque quien tiene la posibilidad de elegir entre todas las opciones urbano-arquitectónicas del mercado, nota que el mercado no tiene opciones.

Hoy en día, resulta que nuestra Ciudad Difusa resulta de lo explicado anteriormente, pero la ciudad compacta hacia la que deberíamos dirigirnos, está condicionada por el Diseño Arquitectónico y Urbanístico de la misma.

Condicionada por la escasez de espacios públicos, pertinentes a las necesidades de la sociedad, las opciones inmobiliarias están tan perjudicadas por el “boom” hipotecario que resultaron ser un negocio para unos cuantos entes privados. Que terminaron por acabar con el posible planeamiento urbano. Y hoy, estamos pagando sus obras sin un pensamiento a futuro.

Se debe hacer una limpieza de fondo del asunto porque no es tan simple como parece, ni mucho menos es algo que pueda resolverse en su totalidad desde un edificio innovador. Si creemos poder dar iniciativa a una respuesta que tardara generaciones en gestarse.

HIPOTESIS NULA:

La hipótesis mediante la cual se trabaja hoy en día, es una hipótesis basada en que la ciudad crece y nosotros nos vamos amoldando a ella y sus demandas. Pero no funciona así, debemos nosotros ser quienes controlamos a la ciudad y decidir cómo crece, debemos educar la ciudad. Y basados en todos los procesos de prueba-error, nuestras experiencias, influencias internacionales, encontrar la salida hacia otro modelo de ciudad. Repensándola.

Porque esa metodología de ciudad para el automóvil, ya no soporta más. Es un modelo insostenible.

ENTREVISTAS

Entrevista a Adrián Zak:

¿Córdoba tiene el potencial para promover el desarrollo económico del Estado?

Córdoba tiene un prestigio Metalmeccánico por la Fabrica IAME. Luego se convirtió en la Fábrica Militar de Aviones. Dio trabajo, ayudó al crecimiento de la sociedad. Progreso económico, igualación de clases.
Córdoba como precursor del desarrollo Industrial Metalmeccánica.

¿Qué necesitamos?

Gobierno interesado por la Industria, y buenas escuelas técnicas. Estudios con oportunidades laborales. Sociedad cadena continua social.
Inversiones en maquinaria, para trabajar con productos seriados.

¿Cuál es la situación de la Argentina en la actualidad?

Hoy en día, hay mucha gente con conocimiento y oficio, pero que no tiene oportunidades laborales. Entonces la gente se va del país, y se dedica a otra cosa. Hay mucho desperdicio de potencial intelectual.

Poco desarrollo de la construcción en Acero hoy en día en Argentina, porque se necesita maquinaria, el Acero es muy caro. Entonces las obras son muy escasas o únicamente estatales.
Mano de obra calificada en Argentina existe, pero no está dispersa. Contamos con la Escuela Renault, grandes industrial. A su vez, se

cuenta con maquinarias en algunas grandes industrias.

¿Se podrá reciclar en un futuro, el Acero en Córdoba?

Deberíamos lograrlo, hoy en día hay lugares en donde se lleva el Acero para reciclar, pero a su vez en la situación económica estanca la construcción. Por lo que, las fundidoras no tienen a quien venderle ese Acero Reciclado.

¿Cómo incentivamos el uso del Acero?

Partiendo de la información sobre los beneficios del material, políticas inteligentes del reciclado del Acero para la reducción de sus costos. Material más liviano, material más limpio en obra. Accesible mediante un replanteo de las lógicas que hoy, tiran el acero bajo tierra.

Entrevista a Román Caracciolo

¿Qué opina sobre el desarrollo de viviendas unifamiliares en serie?

No es una buena alternativa, debido al consumo del suelo para desarrollar una actividad muy limitada como es una vivienda. La expansión de la ciudad va de la mano de este tipo de desarrollos. Es una cuestión cultural, la gente en nuestro contexto añora la vivienda unifamiliar como objetivo de su vida.

Pero esto va en detrimento del desarrollo de la sociedad en sí, porque está pensado para la individualidad. Y la realidad es que no hay recursos para la individualidad.

Al igual que producen los barrios cerrados “countries”. Dañan la ciudad.

¿El Código de Edificación esta actualizado?

Deberíamos hacer una reformulación del Código. Las normas urbanísticas están desactualizadas hoy, y tiene muchos errores a su vez. El modelo de ciudad está explícito en el Código.

El Código tiene problemas políticos, culturales, técnicos... El urbanismo se basa en contener el crecimiento, eso deberíamos lograr con el Código.

Existen muchos terrenos vacíos internos en la ciudad, para no ir a las periferias.

¿Cree usted que agregando equipamiento urbano a un barrio puede dinamizarlo?

El equipamiento urbano es necesario. Pero lo que realmente dinamiza y cambia la fisonomía de trabajo, son los puestos de trabajo. Público y privado.

Viviendas, trabajo, la tensión genera mixtura y movimiento. Logrado mediante piezas complementarias entre sí que permitan generar un centro.

La ciudad es un hecho político.

Entrevista a Mariela Marchisio

¿Qué es una arquitectura híbrida?

Una arquitectura híbrida a mi entendimiento es, una arquitectura que satisface muchos ámbitos de una sociedad en un solo volumen. Una estación de servicio, tiene múltiples funciones podría entenderse como una tipología de arquitectura híbrida.

¿Qué entiende por Fábrica de Innovación e Ideas?

La innovación es algo contradictorio a una fábrica. La fábrica se relaciona a la Modernidad, y el Sistema Fordista. Los horarios, la rutina, el trabajo, el estudio. Está todo establecido desde allí. Creo que deberíamos replantearnos todo eso que hoy en día es nuestro sistema organizativo, para repensar nuestros modos de vida.

¿Cuál es la situación de nuestra disciplina en la actualidad?

Nuestra disciplina está en crisis, y es bueno que así sea. Porque nos obliga a hacer un replanteo. La tecnología avanza, nuestros modos de vida cambian. Nuestras costumbres cambian. Y debemos ser más abarcativos en cuanto a la concepción de una perspectiva y hacerlo de manera multidisciplinar.

Debemos romper los paradigmas que hoy en día no funcionan, es decir, los tiempos cambian y las necesidades también. Ya no podemos seguir arrastrando los modos de vida de la sociedad Moderna. Y creo que este s. XXI es evidente de eso, y es el siglo en que se está dando una reformulación a todo.

ANALISIS CRONOLOGICO DE LA SITUACION ARGENTINA, SU INFLUENCIA SOBRE LA CIUDAD DE CORDOBA Y, EL DESARROLLO DE LA CIUDAD DE CORDOBA.

La ciudad de Córdoba, es fundada en 1573, por Jerónimo Luis de Cabrera.

1810: primeros pasos industriales: los saladeros, procesaban y exportaban carne. Instalados en las zonas más urbanas, métodos simples y rudimentarios. Revolución de 25 de mayo en Argentina, la Independencia de las Colonias españolas. Implicó el Pos-colonialismo. La sociedad desigual dividida en ricos y pobres. Nulos derechos de la mujer. Matrimonios arreglados. Racismo. Sistema patriarcal. Reuniones sociales: "tertulias". Época de muchas epidemias por falta de higiene.

1815: Córdoba se transforma en el centro geográfico entre Unitarios y Federales.

1830: reformas en los sistemas productivos + inmigrantes europeos = conocimientos técnicos. Mercado interno → fábricas de manufacturas básicas.

1870: Llega el Ferrocarril a Córdoba, y especialmente a partir de la Exposición Industrial Nacional 1871 cuyo solar fue el actual Parque Sarmiento, comenzó la modernización de la Industria Cordobesa. Se extendieron extensos ramales ferroviarios: facilitaron la gran inmigración europea, provocando un crecimiento demográfico.

El auge industrial a partir de 1870 que obtuvo la Provincia de Córdoba, hizo que en 1880 se construyera el primer gran dique con usina eléctrica de Latinoamérica: El Dique San Roque, la más importante obra de Ingeniería hasta ese momento, de América.



Además otros grandes impulsores para la Industria Cordobesa: Molinos Ducasse, Molinos Minetti... hoy ubicados en pleno centro de Córdoba.

A partir del siglo XIX, la mayor parte de la población es de origen europeo.

1876: Bagley productora de galletas + creación de la Oficina Nacional de patentes y Marcas Argentinas. Desarrollo del ferrocarril: desarrollar el transporte argentino, red de las más extensas del mundo → mejoramiento del sector agrario argentino.

Fines del XIX: El Estado argentino ingresa al Capitalismo de la mano de sus materias primas. M.A.E. (modelo agro exportador) → Julio Argentino Roca (1880-1886) y (1898-1904).

Década de 1880: Julio a. Roca, país fuerte déficit comercial → balanceado por empréstitos para que el Estado pudiera importar los bienes manufacturados. Esos empréstitos (préstamos externos) fueron uno de los motivos a la crisis 1890.

1885: expansión del rubro Textil, Bs. As. Fábrica Argentina de alpargatas, dominaba la actividad argentina.

1887: Unión Industrial Argentina, con 877 socios.

1889: nueva planta textil, La Primitiva.

1889: Se fundó la cervecería Quilmes, liderazgo en cervezas + planta de vidrio proveedora de envases.

1890: crisis: Juarez Celman presidente, renunció 2 años antes. Las

exportaciones bajaron, Argentina perdió su ventaja en la venta de granos y carnes.

1890-1892: Carlos Pellegrini asume la presidencia ante la renuncia de Juarez Celman. Carlos Pellegrini: cuestionaba el M.A.E., apuntaba a un modelo económico industrializado.

Se nacionalizaron las obras sanitarias privatizadas por J. Celman. Se creó el Banco de la Nación Argentina. Y se creó la Caja de Producción para dar requisitos a los inversores.

1892: Luis Saenz Peña (Pacto con Julio A. Roca)

1895-1898: J.E. Uriburu presidente. (Pacto con Julio a. Roca). Servicio Militar Obligatorio. **En este año se registraron en Córdoba, 48.000 habitantes.**

1898-1904: J. Argentino Roca (30 años en el poder → Partido Autonomista Nacional P.A.N.)

1908: compañía azucarera Ledesma.

1910: Córdoba tenía un proceso de urbanización menos acentuado que Buenos Aires y Rosario. Mientras en Buenos Aires había 38 edificios de 6 pisos, Córdoba no tenía edificios con más de 2 pisos. A partir de este año, en adelante, la ciudad de Córdoba incorporó un conjunto edilicio importante: Bancos, Museos, Sedes gubernamentales. Dió como resultado una ciudad en pleno proceso de expansión.

1911: Siam Di Tella, dedicada al área Metalmecánica.

*1910



" Córdoba tenía un proceso de urbanización menos acentuado que Buenos Aires y Rosario. Mientras en Buenos Aires había 38 edificios de 6 pisos, Córdoba no tenía edificios con más de 2 pisos. A partir de este año, en adelante, la ciudad de Córdoba incorporó un conjunto edilicio importante: Bancos, Museos, Sedes gubernamentales. Dió como resultado una ciudad en pleno proceso de expansión."

1912: Felfort, empresa argentina lidera en chocolate y golosinas.

1914: Primera Guerra Mundial. **En este año, se registraron en Córdoba, 122.000 habitantes.**

1916: Hipólito Yrigoyen, se creó YPF.

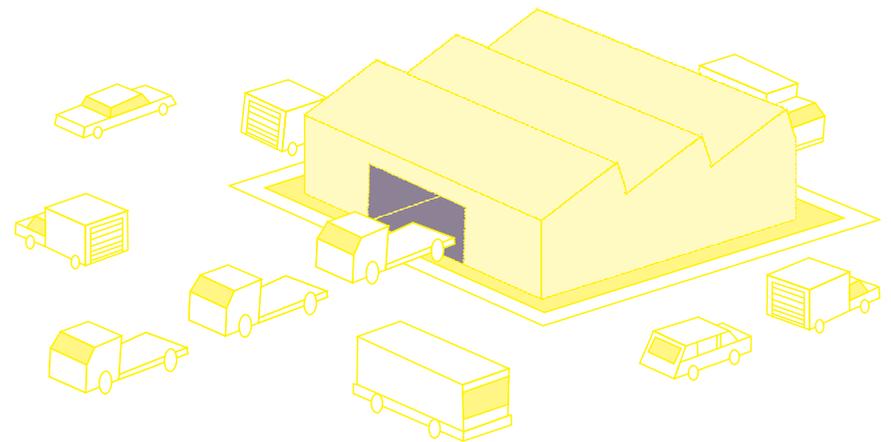
Primeros sindicatos y se radicaron las primeras grandes industrias. Voto secreto, universal y obligatorio (Ley Saenz Peña).

Política de expansión y fortalecimiento del ferrocarril estatal para controlar las poderosas empresas ferroviarias extranjeras. Tren de Las Nubes (gigantesca obra de Ingeniería). Debió enfrentar el periodo post guerra → Industria con poco desarrollo. Inflación, desempleo. Caída de las exportaciones. Caída fuerte en el sector de la construcción, paralización de obras de infraestructura. Rubro metalúrgico: empresas Tamet y la Cantábrica.

1920: Parque Automotor era de 187 habitantes cada 1 automóvil. Ferrum, CATE, Compañía Gral. de fósforos.

1922: Marcelo T. de Alvear, fin de la crisis mundial de la posguerra. Mejoras en economía y finanzas. El PBI aumentó. Situación económica más próspera hasta ese momento. Políticas agroexportadoras, en carnes y cereales → gran crecimiento en áreas sembradas. Construcción de la primera planta de producción Ford en Latinoamérica.

1923: Primer frigorífico Nacional (independencia de los frigoríficos EEUU). Necesidad de productos para Defensa Nacional, creación de conjunto de fábricas militares: abastecimiento de material de



guerra de industria propia (independencia) para caso de emergencia Nacional Bélica.

YPF instalo el primer surtidor de nafta en Bs As. Marcelo T. de Alvear: responsable de uno de los periodos más pacíficos y prósperos de la Argentina. **Nueva tipología arquitectónica, estaciones de servicios: Automóvil Club Argentino (A.C.A.).**

1925: venta del Ford T. Radica en Argentina la marca Hispano-Suiza. Planta para producción de armas automáticas. Sociedad Hispano-Argentina Fabricas de Automóviles S.A.: producción de automotores y motores, también fabricaban piezas y repuestos para esta y, otras marcas de todo tipo de automotores.

1926: crisis industrial. Azucarera tucumana → huelga → M.T. de Alvear resolvió.

1927: se construyó la Fábrica Militar de Aviones → primera empresa de alta tecnología en Córdoba.

1928: Hipólito Yrigoyen vuelve a ganar las elecciones. **El número de automóviles de Argentina era mayor al de Francia. Emilio Olmos desarrolla un Plan Regulador para Córdoba: ensanche de la Avenida Colon, que agilizaba el tránsito cada vez más nutrido, y permitía la renovación edilicia. Se crean los primeros edificios con 6 pisos. El paisaje urbano en el momento continuaba siendo de cúpulas y campanarios sobresaliendo a casas bajas y techos planos.**

1929: Caída de la bolsa de Wall Street. Crisis mundial.

1870 – 1930: La ciudad ya había experimentado un conjunto importante de transformaciones en relación a lo que fuera su núcleo colonial original. En 1870, el Ferrocarril aceleró la integración de la ciudad a la estructura económica del país. Y además, la inmigración europea. Primer impulso urbanizador: “Barrios Pueblos” Alta Córdoba, General Paz, Alberdi, Güemes, Cofico, San Vicente, que se salieron de la cuadrícula colonial. Y que s. XX, se le agregó Nueva Córdoba y el proyecto del Parque Sarmiento.

1930: Proceso de Industrialización. Década Infame: dictadura de Félix Uriburu. No ingresaban productos importados. Ausencia de créditos internacionales. Importaciones disminuyen. Sin embargo: ausencia de importaciones → demanda de ciertos productos = crecimiento de actividad industrial. Porque existía disponibilidad de mano de obra barata y de capitales (acumulados por el sector agro). Política de apoyo industrial. Creación de Escuela Superior Técnica.

En Córdoba se desarrolla el Cerro de Las Rosas, zona residencial de la elite.

1932: Firestone: fábrica de neumáticos en Argentina. Primeros motores Diesel.

1933: Fabrica Pelikan.

1935: por primera vez la producción industrial fue mayor a la agrícola. OSRAM, Phillips.

1940: expansión industrial hacia Metalmecánica → Altos Hornos Zapla desarrollo en Jujuy. **Centrales de energía hidroeléctricas,**

en la Córdoba del intendente Sabattini. Principal intervención urbana sobre la Cañada. El Arroyo, que hasta ese momento delimitaba la ciudad hacia el Este. Luego de la inundación de 1939, que tuvo grandes zonas afectadas. En 1942, la gobernación de Santiago del Castillo, dió comienzo a las obras de sistematización de la Cañada (canalización y modificación parcial del cauce del arroyo). Aunque las obras comenzaron en 1943, y finalizaron en 1946. La sociedad cordobesa, tenía una tendencia conservadora que enlentecía el progreso urbano. Se gestaba un proceso migratorio hacia Córdoba.

1941: Dirección Nacional de fabricaciones militares. Dirección General de Fabricaciones Militares. General Manuel Savio: Ley de Plan Siderúrgico Nacional. Promovió la Industria Química Pesada.

1944: Banco de Crédito Industrial → para dar créditos a los sectores industriales. La industrialización aceleró el proceso de migraciones internas: grandes masas de población rural empujadas por la crisis agrícola, se volcaron hacia centros industriales.

1945: Segunda Guerra Mundial.

1945-1948: Auge político económico. La inversión se duplicó.

1946: J.D. Perón. Se crearon varias fábricas de equipamientos militares y radicarón varias industrias pesadas como las Automotrices → subsidios del Estado.

1947: Plan Quinquenal en Argentina y Segundo Plan Quinquenal. Grandes fábricas metalúrgicas, producción de motores, locomotoras y aviones. **IAME: Fábrica Militar de aviones → Dirección Nacional de fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas. Aprueban mediante “Ley Savio” el Plan Siderúrgico Argentino +**

SOMISA. Producir Acero en el país, suministrar Acero a la Industria Nacional de transformación y terminado, asegurar la evolución y el ulterior afianzamiento de la Industria Siderúrgica Argentina para manejar parte del comercio exterior nacional.

En Córdoba, 370.000 habitantes, sin embargo cualitativamente seguía siendo una ciudad relativamente pequeña. Más allá de la materialidad de su propia ciudad, podemos apreciar que dicho crecimiento no alteró en gran medida su fisonomía.

El Casco Céntrico y Barrios Tradicionales = 48,3% de las viviendas totales de la ciudad. Las zonas intermedias y periferias= 36,7% de las viviendas totales de la ciudad.

“El Acero que se compra es el más caro”.

1950: La Industria necesitaba producción de Automotores porque no estaba logrando la política de sustitución de importaciones → Brigadier Juan Ignacio San Martín → fabricar automóviles.

Se comienza a transformar la ciudad de manera más acelerada. La instalación de fábricas Metalmecánicas supuso un impulso a crecimiento industrial, que desde principio del siglo XX había sido dominado por cueros, madera, tabaco, alimentos y bebidas. Economía basada principalmente en el sector primario y terciario.

Córdoba como centro de un nuevo tipo de desarrollo Industrial en América Latina. Caracterizado por tasas muy rápidas de crecimiento, concentradas en un solo sector industrial tecnológicamente complejo. Ubicado en la periferia, sin la gama

de intercambios políticos, económicos y sociales. Esto permitió fortalecer el proceso migratorio que se gestaba desde 1940.

Se daban en paralelo: proceso de urbanización + proceso de industrialización = cambiaron la estructura sociocultural de la ciudad.

San Martín → profesores del Politécnico de Turín → Escuela de Ingeniería de la Fuerza Aérea Argentina. Creación del Parque Industrial, que fue base del posterior desarrollo y despegue de la Industria de Córdoba.

1948: en Córdoba, se sancionó la Ley 13.512, Ley de Propiedad Horizontal. Se produjo un importante impulso a la construcción de edificios de departamentos.

1951: Córdoba → Fábrica de Motores y Automotores. Córdoba fue consolidando sus áreas intermedias.

1952: Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado. Tractor Pampa por IAME. Siam Di Tella → producción de motonetas.

1953: Ley N. 14122: atraer empresas a la producción Metalúrgica en Córdoba. Privatización de Fábrica de Tractores, a cargo de Fiat. Principal área privilegiada: la automotriz. Fiat-Kaiser- IKA.

La ubicación de las Industrias Automotrices, tenía como estrategia estar próxima a la mano de obra disponible. Es decir, los barrios marginados, cercanías de Villa el Libertador.

La iniciativa de instalar un Polo Automotriz en Córdoba provino del Brigadier Juan Ignacio San Martín, quien había sido gobernador de Córdoba 1949-1951. Y había profundizado en las políticas industriales que Córdoba venía impulsando desde 1930.

IAME: creado para promover la fabricación de aeronaves y automóviles. Fiat toma sus instalaciones.

La transformación económica de Córdoba impactó fuertemente en la composición demográfica de la ciudad y a partir de ese momento se convirtió en uno de los principales Centros Industriales del país. Y se transformó en una de las ciudades más pobladas de Argentina.

Ernesto La Padula proyecta el Plan Regulador, entre el Ministerio de Obras Públicas y la Municipalidad. Se derivaron las principales intervenciones del Sistema Vial de la ciudad, realizadas entre 1960-1970. Ensanche de la Avenida Chacabuco- Maipú, 1965- 1970: demolición de una franja de edificios en más de 6 manzanas. Eliminación de antiguos boulevares, como el 24 de septiembre. Apertura y/o ensanche de algunos puentes sobre el Río: Puente Sarmiento, Puente Avellaneda. Y sobre todo, la construcción de un anillo externo a la ciudad, la Avenida Circunvalación. Que empezó a construirse en 1960 y, aún no ha sido terminada.

Además el edificio de la Municipalidad en 1953.

El edificio del Correo Central, ubicado en esquina Avenida General Paz y Colón.



Todas estas nuevas arquitecturas, estaban ubicadas dentro de las tendencias de la Arquitectura Moderna. Y provocaron revuelo entre los sectores sociales tradicionalistas de la ciudad, esto evidenciaba un impedimento para el desarrollo de la ciudad hacia un diseño urbano- arquitectónico que tuviera relación con los avances de la época.

1954: el intendente Martin Federico, propuso una serie de normativas tendientes a resguardar el Centro histórico. Siendo uno de los antecedentes más tempranos en el país. Y llevaba adelante un trabajo de recuperación del Patrimonio Arquitectónico sobre la Catedral.

1955: Revolución Libertadora, Perón es derrocado por Uriburu.
Default/Deuda externa

1958-1962: Arturo Frondizi, política de Industrialización Nacional, política de capitales extranjeros. Leyes de inversiones extranjeras, de promoción industrial. Contratos petroleros.

1958: YPF.

1960: puesta en funcionamiento de SOMISA. Durante la presidencia de Arturo Frondizi. Altos Hornos Zapla. Producción de Acero y también se construyó un laminador continuo, gran impulso a la Petroquímica, Industria Automotriz y Siderúrgica argentina. Dimborg, Citroen, Aicre, De Carlo, AyL, Deutz, Dinarg, Isard, Peugeot, Renault, Siam Di Tella, Alto Union, Autoar, Bambi. Hugo Taboada, Intendente de Córdoba. Fue la primera ciudad que tuvo peatonales: recurso urbanístico que con el tiempo imitaron las otras grandes ciudades.

Demolición y renovación urbana en el Casco Céntrico. El 46,4% de las viviendas eran tipo departamentos.

El Edificio AMES (1957-1959): uno de los edificios más emblemáticos en esa época. De Guevara, Moyano y Zarazaga. Plantea un retranqueo de la línea de edificación. Intenta incorporar una plaza cercana, y generar su propio “espacio urbano”. Al mismo tiempo que jugaba con la volumetría del edificio, con claras propuestas referenciadas por el TEAM X, y su revalorización de la calle.

Edificio PROGRESO. De Rébora y Lange.

Fue significativa también, la construcción de edificios públicos en el centro. Se produjeron modificaciones urbanas que se vieron favorecidas, por la política que propició el asentamiento de las Industrias Automotrices.

Los principales profesionales que se encargaban de pensar la ciudad y proponer políticas sobre ella, se identificaban con la “Arquitectura Moderna”, y estaban comprometidos con algún tipo de transformación modernizadora.

El Cerro de las Rosas, se incorpora completamente a la urbe. La Avenida Rafael Nuñez se transforma en un espacio de sociabilización para la clase media-alta.

Los poblados serranos como: Villa Carlos Paz y Rio Ceballos, se incorporan al circuito de diversión y ocio como alternativas de escape a la sociedad de masas.

1946- 1961: el sector de maquinarias y vehículos, desplazó de la primera posición en la Economía Cordobesa al sector de

materias primarias y terciarias.

Se consideraban dos tipos de Industrias en Córdoba:
 “La Industria Tradicional”: alimentos, bebidas, tabaco, maderas, papel, imprenta.

“La Industria Dinámica”: químicos, metales, vehículos, maquinarias.

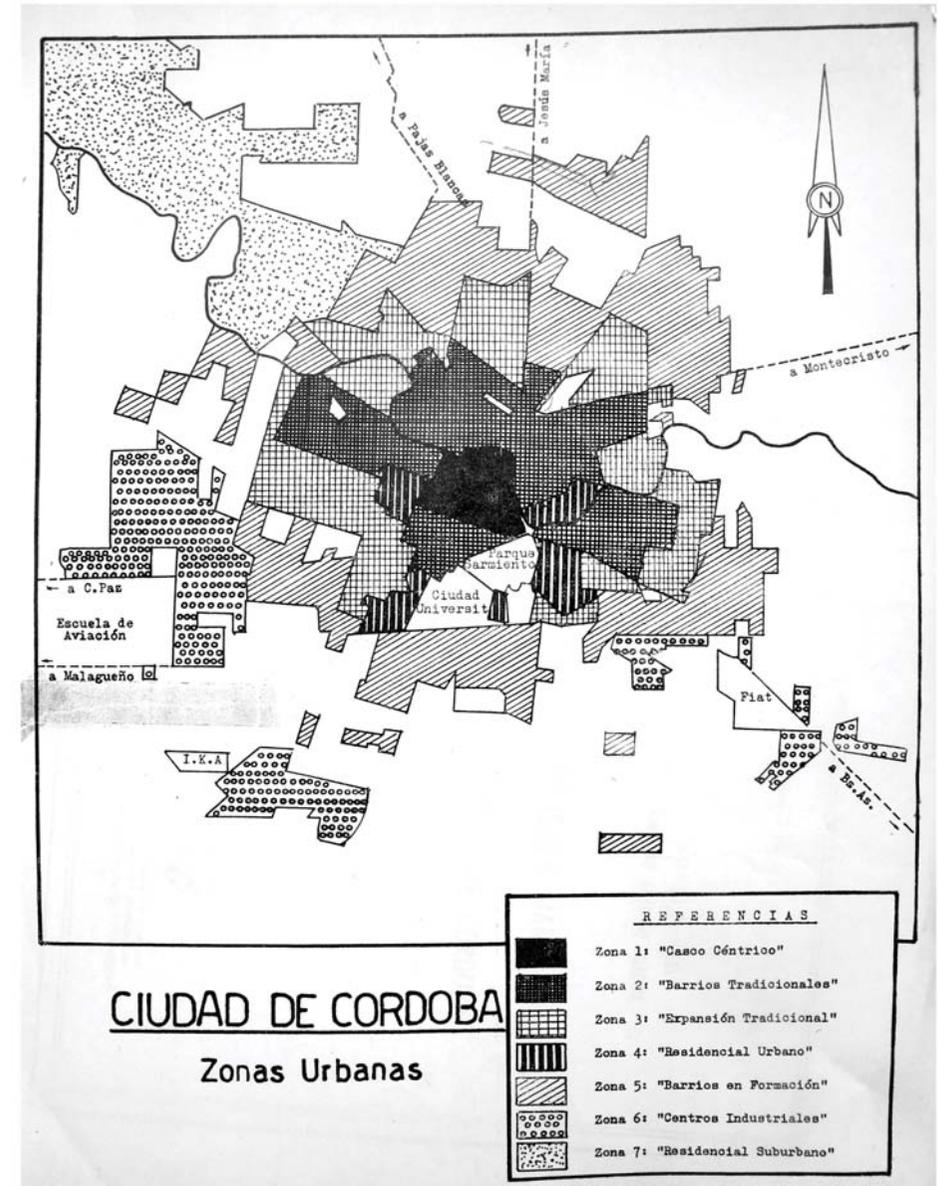
Todos estos avances industriales, consolidaron el crecimiento población gestado a partir de 1940.

Se produce un gran crecimiento de sus áreas periféricas, donde se asentaron en forma mayoritaria además, las Industrias Automotrices: cercana a la mano de obra. En zona Sur, el corredor de la Avenida Sabattini, Avenida Velez Sarsfield y la Avenida Armada Argentina.

El Casco Céntrico y barrios tradicionales= 35,5% de las viviendas totales de la ciudad. Los nuevos barrios= 47,9% de las viviendas totales de la ciudad. Se invierten los porcentajes, generándose otra dinámica de Centro- Periferia. Es decir, prácticamente todas las nuevas casas se construyeron por fuera del núcleo tradicional de la ciudad.

El n° de habitantes por vivienda= 4,62. El n° de habitantes por cuarto= 1,36.

El 86% de las viviendas eran de calidad media. El 10,9% viviendas de lujo. El 2,6% viviendas precarias. Las paredes de adobe= 0,5%, el resto eran todas viviendas de ladrillos. En estas épocas, surge el interés por la construcción de las



Viviendas Sociales, indicativas del nuevo dinamismo urbano. Todas por parte de iniciativa privada. Se genera una consolidación de las áreas periféricas e intermedias, donde se encontraban las fábricas automotrices.

Todas estas circunstancias, modificaron parcialmente el espacio social de la ciudad y ayudaron a reconfigurar los circuitos de protesta social. En las épocas de convulsión en Córdoba, era común ver “bajar” al Centro a grandes columnas de obreros que venían de los barrios y de las fábricas.

En tiempos de protesta urbana, el Centro considerado como el espacio de disputa. Y los barrios periféricos, considerados como la resistencia.

1961: El Poder Ejecutivo Nacional promueve las inversiones privadas en la actividad Siderúrgica. Acero a la industria privada. El país por primera vez logró el autoabastecimiento de petróleo y Argentina pasó de ser importador a exportador del mismo. La inversión extranjera se multiplicó por 10 y la inversión interna por 2, lográndose así un equipamiento industrial. Logró abastecer el Mercado Automotriz Interno.

1963: Arturo Illia. Salario mínimo, vital y móvil. Ley de Abastecimiento, Canasta Familiar. Las industrias se siguieron radicando y produciendo.

1964: Juan Carlos Onganía: Dictadura **1966: la Sede de E.P.E.C., por concurso. El proyecto lo gana Revol, García, Hobbs. Produjo uno de las más interesantes propuestas en la línea de la experimentación formal. Siendo un edificio que consistía en un aparato calentador construido a partir de pantallas**

colectoras de energía solar.

1969: se produjo en Córdoba un conflicto social, de huelgas y protestas contra la policía: “El Cordobazo”. Que acabó con la represión militar hacia los civiles. De todos modos esto implicó un debilitamiento del Gobierno Militar de Onganía, y un fortalecimiento de la clase obrera. Año en que se creó un sistema de semaforización en Córdoba, consecuencia del crecido tráfico vehicular.

1947- 1970: (fechas censales). Córdoba tiene un proceso de transformación, duplicaba su población y experimentaba una verdadera explosión de su mancha urbana.

Tensión entre el Centro y la Periferia. Cambió su fisonomía. En 1948, era todavía de techos bajos y cúpulas de iglesias. Se expandía su Periferia y se levantaba en altura.

MODERNIZACIÓN.

1970: se registraron en Córdoba 780.000 habitantes, se produjo una Migración Interna de la Provincia a la Ciudad. Jóvenes migraban a la ciudad en busca de trabajo. “La ciudad más joven”.

Junto a la importancia del sector industrial se le sumó el crecimiento y la consolidación de un núcleo de trabajadores altamente calificados: al Parque Automotor, talleres ferroviarios, la industria local de Energía Eléctrica. El auge de estos sectores permitió la consolidación de los tres Sindicatos del movimiento obrero organizado en Córdoba: La U.O.M., Smata, Luz y Fuerza.

A las grandes transformaciones económicas y sociales, se le agrega el proceso de urbanización.

De la Córdoba de las Campas a la Córdoba de las Avenidas. Se desarrollaba una vida moderna, sociedad de masas, carteles comerciales, calles atestadas de autos y personas, moda, juventud, diversión. La sociedad: “la nueva ola” era una nueva generación, la cual establecía nuevos modos de vida. A los bares, confiterías y comercios, se le adicionaban los recorridos nocturnos, lugares de baile. Generando cambios socio-culturales.

“El centro en aquellos tiempos, era un área de elite. El progreso, tanto en la urbanización como en los medios de transporte, lo popularizaron bastante: por lo menos en lo que a diversión se refiere. Dejó de ser un refugio de la clase alta y se transformó en el de la clase media”

El centro era: Sede de la Universidad de Córdoba, La CGT local, asentamiento de los principales sindicatos, poderes ejecutivos, legislativos provincial y municipal, mayoritariamente las actividades comerciales y bancarias. Es decir, era el único lugar multifuncional de servicios de la estructura urbana total: El Centro.

El centro de las Galerías Comerciales, se adapta al creciente modelo económico. El Capitalismo, el consumo,... Este fenómeno se complementó con la creación de las peatonales en el Centro, por la gestión del intendente Hugo Taboada en 1969-1970. “Crear una zona aislada peatonal, en el casco chico, que se una a la vez con el Centro histórico y crear para el peatón una isla de trabajo y estar. Córdoba es una ciudad que tiene algo de living-room”. Tomadas estas intervenciones, de referencias a las intervenciones urbanísticas europeas de la Posguerra.

Intervenciones que pretendían acondicionar la ciudad a su carácter de metrópolis, como la remodelación de las tradicionales plazas Velez Sarsfield y General Paz. Taboada: “coordinar la nueva Avenida Chacabuco-Maipú con la Velez Sarsfield-General Paz, de manera de crear un cinturón de circulación rápida.” Más la refuncionalización de la Plaza Velez Sarsfield y la Plaza General Paz, dieron como resultado la agilización del tráfico (que en ese momento se estimaba de unos 50.000 vehículos aproximadamente). Y una imagen de ciudad en grandes transformaciones, en donde la apertura de nuevas y anchas avenidas daba lugar al despliegue de un imaginario urbano-arquitectónico modernista.

1971: las primeras peatonales sobre la 9 de julio y la San Martín. Convirtiendo la propia calle en una serie de paseo comercial a cielo abierto. Galerías comerciales y peatonales venían a complementar el paisaje de una ciudad moderna, dinámica y bulliciosa.

Aquellos circuitos sociales de moda, juventud y diversión, tendieron a extenderse a medida que el carácter de metrópolis de la ciudad se acentuaba. Por Ruta 9, por Avenida Rafael Nuñez, y hacia Villa Allende y Saldán.

El crecimiento exaltado y desmedido de la ciudad, de la mano de la Modernidad, venía aparejada al automóvil. El Parque Automotor aumentó de 27460 vehículos en el año 1965, a 53000 en 1970 y, a 100.000 en 1975. Por lo que, impactó significativamente en la dinámica de la ciudad. Y desde la Dirección Provincial de Vialidad junto a la Asesoría de Planeamiento Urbano en 1968, realizaron un “Censo de Origen y Destino”. Que permitió obtener información de la congestión del tráfico vehicular: 20.897 vehículos hacia el Noroeste de la ciudad, que aumentaban los fines de semana. Y otro tanto hacia Villa Carlos Paz.

A través de los datos, poder plantear soluciones mediante proyectos de descongestión vehicular, nuevas vías,... Es decir, el automóvil comenzó a ser un problema en la ciudad que antes, no existía.

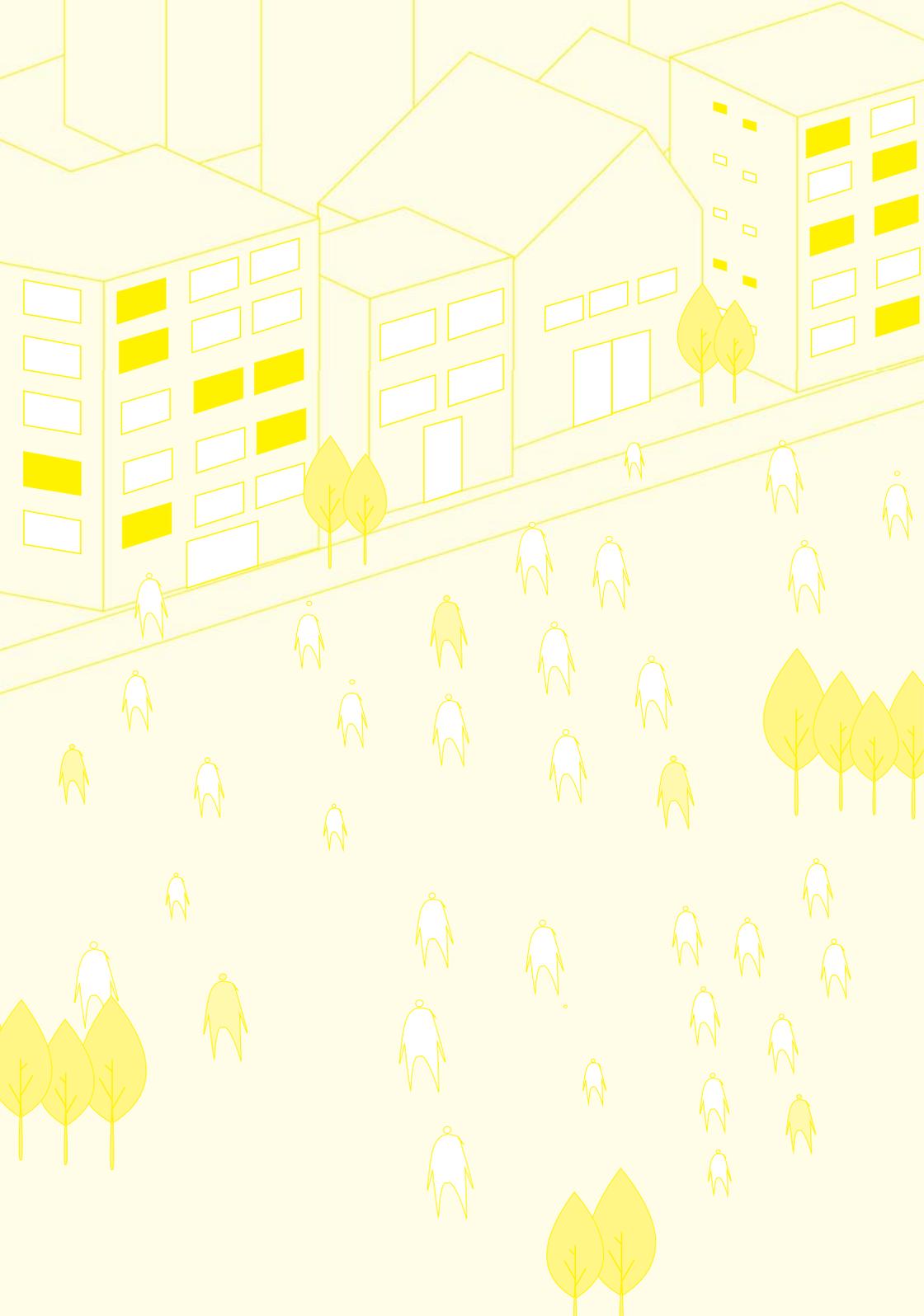
Arnaldo Arnaudo indicaba en 1970: “el empuje inicial que hizo crecer tan rápida e inesperadamente a Córdoba se agotó en menos de una década”.

1973: Tercera presidencia de Perón. Agarra una Argentina crecida industrialmente, pero muy violenta socialmente. Venta de vehículos a Cuba.

1973-1974: máxima producción histórica en el sector.

1974: fallece Perón.

1975: crisis Argentina, caída de mercados y paro de las exportaciones. Inflación insostenible.



1976: Golpe de Estado militar. Gran cambio de orientación en la Economía, que terminó con el régimen productivo anterior. Violencia política y Terrorismo de Estado. Debilitan la economía del país= destrucción de la Industria Argentina. Elevadas tasas de interés, desmedida apertura de las importaciones: cambiaron la Economía Argentina. El plan económico consistía en una reducción arancelaria que en 1978 llegó a su máximo con la finalidad de incrementar la competitividad de la Economía Argentina y promover sus ventajas naturales. El resultado fue un proceso de importaciones masivas y un efecto desastroso sobre la Industria: cerraron grandes empresas y, la reducción del 10% PBI / creciente fuga de capitales.

El ministro de Economía José Alfredo Martínez de Hoz lanzó un Plan Económico que desindustrializó al país (congelación de sueldos).

1978: En tiempos de dictadura militar, Miguel Ángel Roca desde la Secretaría de Obras Públicas. Plantea intervenciones arquitectónicas- urbanas con un estilo de Arquitectura Posmoderna, primera en Córdoba.

1980: quiebre de 23 entidades financieras. Martínez de Hoz realiza una brusca devaluación del dólar. Fue en este periodo de desindustrialización cuando apareció la soja: creció notablemente hasta ser un factor fundamental en la Industria Argentina.

1983: regreso a la Democracia: Raúl Alfonsín (UCR). Ford y Renault producen su primer millón en Argentina.

1981-1984: Miguel Ángel Roca, realiza una serie de intervenciones quirúrgicas sobre el trazado existente de la ciudad de Córdoba. Conexión mediante un eje verde que

bordea el Río Suquía, con nuevos parques. Polarización, solo Roca controla los proyectos. Creación de centros culturales en los Barrios Puestos, en búsqueda de una recuperación patrimonial. Creación de Plaza España, a modo de celebración de los 400 años de la llegada de los conquistadores. Creación de la Plaza Italia. La peatonalización de la ciudad, que es una continuación de lo iniciado a fines de los 60 en la ciudad. Alrededor de 20 cuadras del área central son completadas con pérgolas que mejoran la calidad ambiental, protegen del clima y reducen la “contaminación visual”. Los edificios históricos son protegidos de modificaciones y resaltados mediante el rebatimiento de sus fachadas. La Cañada y el Río Suquía, como parques lineales estructuradores de la imagen urbana. Jerarquización de ingresos urbanos con obras-hitos.

Monumentalización de la ciudad, Centro, Barrios Puestos. Descentralización Municipal a través de los C.P.C.: actúan como puertas urbanas-hitos. Busca recalificar barrios “sin identidad”. En una disposición radial y concéntrica de acuerdo a la evolución urbana. Intenta mantener equidistancias al Centro para beneficiar a todos los vecinos. Ya que, hasta ese entonces el 93% de los cordobeses que usaban transporte público lo hacían para llegar al Centro de la ciudad. Así podrían hacerse los trámites en su propio barrio.

1987: inflación 20% mensual, deuda exterior 45000 millones US\$, Plan Alimenticio Nacional, control de precios/ productos/ tarifas de servicios públicos, congelamientos de salarios.

1990: Menem, Neoliberalismo. Derrumbe de la economía y entierro de la Industria Argentina. Domingo Carvallo como Ministro de Economía: Ley de Convertibilidad 1 a 1, esto consistía en que el



Banco Central estaba obligado a respaldar la moneda argentina con las reservas.

El PBI industrial bajaba, cierre de muchas fábricas e industrias, productos baratos de China, deuda externa 140000 millones, desempleo y subsidios, planes sociales, asistencia social. Privatizaciones a los servicios públicos: destructivo.

2000-2010: las empresas extranjeras crecieron notablemente, las empresas extranjeras compran a las locales. Ventas a causa del riesgo del país.

2001: Presidente Fernando de La Rúa. Crisis.

2002: Eduardo Duhalde asume, logró sobrellevar la crisis. Algunas industrias comenzaron a reflorar, PBI +1%.

2003-2007: Nestor Kirchner. La Industria Argentina creció. Época postcrisis. Las fábricas recuperadas, reabiertas por los trabajadores a pulmón.

2007: Cristina Kirchner.

2008: Crisis mundial. Altos precios de materias primas, sobrevalorización del producto, crisis alimentaria, inflación, fiebre de la soja en el país.

2008-2012: avance de la producción de vehículos, de minerales no metálicos, de insumos de la construcción y de metalmecánica.

2010: el sector con mayor crecimiento fue la Industria Automotriz. La

Industria Automotriz Argentina alcanzó un nuevo récord industrial. Sexto país en mayor crecimiento de vehículos motorizados. Industria frigorífica con 4437 despidos, caen sus exportaciones, frigoríficos de carnes pampeanas cerraron. Producción industrial creció 9,7% impulsada por la expansión del 40,6% de la industria automotriz. Industria Farmacéutica: gran crecimiento.

2013: record fabricación y patentamiento de motocicletas, 80% fabricadas en Argentina. Freno a las importaciones: la Industria Argentina está en condiciones de satisfacer la demanda. Producción de autos +32%. Exportaciones +73%

2015: Mauricio Macri: nuevo modelo industrial. Nueva apertura de importaciones= alta inflación y un tipo de cambio poco competitivo.

2017: la actividad industrial +1,7%.

REFLEXION A CERCA DEL TRABAJO INVESTIGATIVO DE LA ECONOMIA ARGENTINA-INDUSTRIA-AUTOMOVIL-POLITICAS

Podemos entender luego de tantos datos y porcentajes que, Argentina tuvo su periodo de auge económico, coincidente con la prosperidad de su desarrollo industrial y el buen manejo del mercado. Coincidente esto a su vez, con la protección a la Industria Nacional, con el autoabastecimiento, y con el recorte a las importaciones.

Todo tiene relación con la situación Económica Internacional, pero aún así. Tuvo sus periodos de mínimas importaciones y, bien logrado abastecimiento a la demanda interna.

El desarrollo de la Industria, genera puestos de trabajo, avances en los estudios, inevitablemente provoca un flujo de materias primas, de manufacturas.

Establece una dinámica nivel país, que asegura un crecimiento urbano con sus necesarias modificaciones a las diferentes zonas de los centros industriales. Medios de transporte, viviendas, puestos de trabajo, servicios públicos, infraestructuras...

Resultó prácticamente la independencia a las grandes Potencias Primermundistas. Hoy en día, el país se encuentra en una situación con difícil vuelta atrás, es decir, la Deuda Externa nos tiene acorralados y a la merced de las Grandes Potencias. Difícilmente se logre un pago total de la misma, que nos permita independizarnos.

Producto de malas maniobras políticas de algunos de los pasados gobiernos de turno.

Debemos entender que la formación de un país, no corresponde a un gobierno de turno, sino que es un proceso de construcción que implica décadas. Y hay una grande complicación porque el gobierno que asume el turno, borra todo lo que comenzó el anterior. Y así sucesivamente, entonces el país nunca termina de concretar sus avances. Y también la falsa realidad de un gobierno de turno, que hace destrozos con la Economía del país con tal de generar un ambiente de prosperidad económica que no coincide con su condición real.

Entonces, como sociedad debemos entender que estamos en una situación complicada, no por el gobierno de hace 1 década o por el actual gobierno, sino que esto viene hace muchos años atrás. Con malas maniobras políticas.

Hoy en día, nuestro planteo debería ser ¿hacia dónde vamos como país?

¿Qué hicimos en nuestras épocas de mayor prosperidad económica?

¿Qué tiempos eran?

¿La Industria hacia donde apunta hoy en día?

¿Fue el automóvil nuestro mejor producto?

¿Cuál fue el rol del automóvil en la sociedad?

¿Cuál fue el rol del automóvil en la transformación urbana?

¿Cuál es el rol del automóvil hoy en día?

¿Fue el automóvil un símbolo de elitismo?

¿Fue el automóvil un símbolo de popularidad?

¿Hoy en día quien tiene un auto?

¿Cómo es la dinámica urbana actual?

¿Está preparada la ciudad para abarcar a tanta cantidad de vehículos?

¿Su infraestructura es apta?

¿Qué pasara con la ciudad en 10 años, se podrá circular en automóvil?

¿La crisis del automóvil?

¿Qué está pasando con el petróleo?

¿Cuáles son las principales petroleras en el país?

¿Cuál fue el impacto ambiental que produjo la Industria?

¿Cuál fue el impacto ambiental que produjo el automóvil?

¿Cuáles son los combustibles alternativos?

¿Existen maneras menos contaminantes motorizadas?

¿Cuál fue el modelo económico que mayor prosperidad tuvo en nuestro país, en qué contexto?

¿Cuál será la estrategia económica que nos permita progresar a nivel país?

¿Qué recursos hay en el país?

¿Cuál es el papel de la industria hoy en día?

¿Qué importancia tiene la producción de soja en Argentina?

¿Hacia dónde dirigimos la productividad del país para darle identidad?

ACERO

El tema a desarrollar es el Acero, un material.

CONCEPTO DE MATERIA.

La materia es la **sustancia básica** de la que están conformadas todas las cosas del universo, que ocupan una ubicación en el [espacio](#) y que es susceptible de sufrir transformaciones y cambios en el [tiempo](#). *La materia no se crea ni se destruye, sólo se transforma.* Y se transforma en [energía](#)

A partir de esta conceptualización, podemos entender que tenemos un origen, y que dicho origen no se pierde. Sino, que se transforma. Esa transformación, nos podría motivar hacia la razón de nuestro proyecto. Entendiendo a los residuos de este siglo XXI como energía esperando a ser transformada. Pudiendo así, contribuir a una reducción impacto ambiental. Y a una producción desde la materia en condición residual, que mediante un proceso pueda ser utilizada óptimamente.

COMPOSICION QUIMICA

La composición química de los Aceros al Carbono es compleja, además del Hierro y el Carbono (que generalmente no supera el 1%), hay en la aleación otros elementos. Necesarios para su producción, tales como Silicio y Manganeseo. Y hay otros que se consideran impurezas por la dificultad de excluirlos totalmente - Azufre, Fósforo, Oxígeno, Hidrógeno.

El aumento del contenido de Carbono en el Acero eleva su resistencia a la tracción, incrementa el índice de fragilidad en frío. Y hace que disminuya la tenacidad y la ductilidad.

Los dos componentes principales del acero se encuentran en abundancia en la naturaleza, lo que favorece su producción a gran escala. Esta variedad y disponibilidad lo hace apto para numerosos usos como la construcción de maquinaria, herramientas, edificios y obras públicas, contribuyendo al desarrollo tecnológico de las sociedades industrializadas. A pesar de su densidad (7850 kg/m³ de densidad en comparación a los 2700 kg/m³ del aluminio, por ejemplo) el acero es utilizado en todos los sectores de la industria, incluso en el aeronáutico, ya que las piezas con mayores sollicitaciones (ya sea al impacto o a la fatiga) solo pueden aguantar con un material dúctil y tenaz como es el acero, además de la ventaja de su relativo bajo costo.

El **acero al carbono**, también conocido como **Acero de Construcción**, constituye una proporción importante de los aceros producidos en las plantas siderúrgicas. Para construcción civil como para construcción mecánica.

El uso intensivo que tiene y ha tenido el acero para la construcción de estructuras metálicas ha conocido grandes éxitos y rotundos fracasos que han permitido el avance de la ciencia de materiales. En muchas regiones del mundo, el acero es de gran importancia para la dinámica de la [población](#), [industria](#) y comercio.

Construcción civil

Una parte importante del acero producido se dirige a la construcción de estructuras.

Dentro de este rubro pueden determinarse dos utilidades principales: hormigón armado y construcción en acero. La primera usa el hierro redondo como refuerzo del hormigón, trabajando el primero en general a tracción y el segundo a compresión.

En el caso de la construcción en acero se usan elementos tales como perfiles unidos mediante conexiones empernadas o soldadas. Una utilización que está teniendo crecimiento importante es la construcción mixta que combina las estructuras de acero embebidas en hormigón armado o el hormigón armado dentro de un tubo estructural.

Desgaste

Es la degradación física debido al movimiento entre la superficie de un material sólido y uno o varios elementos de contacto.

Tratamientos superficiales

Debido a la facilidad que tiene el acero para oxidarse cuando entra en contacto con la atmósfera o con el agua, es necesario y conveniente proteger la superficie de los componentes de acero para protegerles de la oxidación y corrosión. Los tratamientos superficiales más usados son los siguientes:

- **Cincado**
- **Cromado**
- **Galvanizado**
- **Niquelado**
- **Pavonado**
- **Pintura**

Tratamientos térmicos

Un proceso de tratamiento térmico adecuado permite aumentar significativamente las propiedades mecánicas de dureza, tenacidad y resistencia mecánica del acero. Los tratamientos térmicos que pueden aplicarse al acero sin cambiar en su composición química son:

- **Templado**

- **Revenido**
- **Recocido**
- **Normalizado**

Tratamientos termoquímicos

Son tratamientos térmicos en los que, además de los cambios en la estructura del acero, también se producen cambios en la composición química de la capa superficial, añadiendo diferentes productos químicos hasta una profundidad determinada. Está aumentar la dureza superficial de las piezas dejando el núcleo más blando y tenaz, disminuir el rozamiento aumentando el poder lubricante, aumentar la resistencia al desgaste, aumentar la resistencia a fatiga o aumentar la resistencia a la corrosión.

- **Cementación**
- **Nitruración**
- **Cianuración**
- **Carbonitruración**
- **Sulfinización**

Acero laminado

El acero que se utiliza para la construcción de estructuras metálicas, se obtiene a través de la laminación de acero en una serie de perfiles normalizados..

Perfiles de acero

Para su uso en construcción, el acero se distribuye en perfiles metálicos, siendo éstos de diferentes características según su forma y dimensiones y debiéndose usar específicamente para una función concreta, ya sean vigas o pilares.

TIPOLOGIAS

“Una cosa que sirve para alguna cosa”. “...los platos en que comemos también tienen un sentido y, cuando no lo tienen, cuando fingen no tenerlo, pues bien, entonces terminan precisamente teniendo el sentido de no tener ningún sentido.” Roland Barthes
La arquitectura está cambiando. De alguna manera estamos viviendo en la arquitectura actual a nivel internacional, una etapa ecléctica, como suele pasar en los momentos de grandes transformaciones.

Si entendemos al eclecticismo como un enfoque conceptual que no se atiene rígidamente a un paradigma, sino que se sostiene a partir de múltiples teorías, estilos e ideas, podríamos decir que asistimos al debilitamiento o al cambio de los enfoques tipologistas.

Las tipologías arquitectónicas son una clasificación, que propende al estudio de las similitudes de los espacios arquitectónicos, usos, funciones, formas, métodos constructivos, épocas, etc. Similitudes que se hacen cada vez más ambiguas, con menos puntos en común. O bien, se vuelve esquemáticas empobreciéndose.

La tipología para la salud, por ejemplo, sigue siendo una tipología desde la función o desde el uso, pero no desde la forma, ni desde la espacialidad, ni desde los sistemas constructivos, o por lo menos no lo es rígida o hegemónicamente.

En un mundo tan diverso, con tantas búsquedas simultáneas, con tanta carga de pensamiento conceptual, se produce el eclecticismo

del que hablamos antes, no como la mezcla sin sentido de formas o estilos, sino como la complementariedad de diversas propuestas.

El valor hegemónico de los modelos Promovido por la burguesía urbana de mediados del siglo XVIII: nuevas actividades civiles requerían de una arquitectura inédita, lo que obligó a los arquitectos a proponer nuevas estructuras morfo-funcionales. Esos prototipos apuntaban a una nueva organización formalizada en el lenguaje académico: en muchos de esos casos aparecía un nuevo tema arquitectónico. Los prototipos debían originar modelos que se contraían o se ofertaban a través de manuales para, más tarde, cuando eran asumidos por la sociedad, convertirse en tipos

¿Qué es un tipo? Un tipo arquitectónico es un concepto, que describe a una estructura formal basándose en la siguiente triada:

-Abarca objetos con la misma condición esencial pero sin corresponderse con ninguno de ellos.

-Es un enunciado lógico que no se identifica con la forma general de dichos objetos.

-Presta su interés a similitudes estructurales, existentes entre objetos arquitectónicos, al margen de sus diferencias epiteliales o aparentes: es indiferente al estilo de los mismos. El tipo es amorfo, con un enunciado lógico aplicado a una característica básica

El principio motor en el tipo

-Tipo implica la idea de cambio o de transformación, los cambios van actualizando los tipos hasta que por lo general estos agoten su capacidad trasformativa pero siempre podrán ser reinventados.

¿Qué es el tipo arquitectónico?

-Los Tipos arquitectónicos son posteriores a las obras de Arquitectura.

-Los Tipos son abstracciones académicas de clasificación que facilitan las explicaciones de determinados grupos de obras.

MORFOLOGÍA: Es la conformación que adquiere determinado modelo, traducida en una apariencia real y concreta. Ningún tipo se identifica con una forma, si bien todas las formas arquitectónicas son remitibles a algún tipo. Cuando hablamos de morfología nos referimos a la forma independiente de su contenido.

ALGUNOS TIPOS HISTORICOS:

A) Ideológicos

Plantas de ciudades ideales y plantas de ciudades reales

Martiria

Monumentos

Arquitectura efímera

Etc.

B) Simbólicos El valor y la función de los tipos son las que explican las formas arquitectónicas en relación a un simbolismo.

Iglesias con plantas en cruz latina

Iglesia con plantas en cruz griega: Quincunx

Exágono de Salomón: Sant' Ivo

Triangulares: Iglesia de la Santísima Trinità de Turín (A. Vitozzi)

JHS (=Jhesus) de San Bernardino (Jesús, Hombre, Salvador)

C) Funcionales

Iglesias postridentinas: jesuíticas, San Fedele, el Gesù de G. Valeriano.

Villas: (Palladio): Distintas organizaciones (elementos básicos), Villas dobles, Case del piacere, Villas agrarias.

Palacios: Reggie, Palacios dobles, Barrocos.

Teatros: cuadrado, alla antica, italianos, cajas acústicas, etc.

Aeropuertos

Hospitales

Campos de

Estaciones de ferrocarril

Terminales de Aeropuertos

D) Organizativos

Plantas

Patios

Casas con patio

Torres

Condominios

Etc.

E) Estructurales

De muros de carga

De acero

De hormigón

Mixtas

Colgadas

Etc.

La Escuela de Chicago y el Funcionalismo

Louis Sullivan: “La función de un edificio debe determinar su forma del mismo modo que una preñada expresa su función de mujer encinta”.

“La forma sigue a la función” (Horacio Greenough), es un binomio de no equivalentes y no siempre considerados con el mismo peso, ya que a veces la función se ha utilizado como pretexto para justificar la forma y otras veces, como en el racionalismo de Gropius, la forma era consecuencia rigurosa de la función. Mientras que para los funcionalistas acudían a interpretaciones subjetivas simbólicas, es decir a la función simbólica como nuevo valor, antes que a la función mecánica, como decía Le Corbusier.

3.3. Equipamientos administrativos El concepto global “edificio administrativo” caracteriza más las funciones de un grupo casi inabarcable de edificios que una tipología clara. La actividad administrativa va en aumento en todos los sectores de la vida pública y económica y responde a la disminución del trabajo corporal en la producción directa, por un lado, y al incremento de la labor organizativa y de control y de la prestación de los servicios, por otro. Los despachos oficiales y municipales se encontraban alojados en época medieval junto al ayuntamiento. Será en las ciudades-estado de Florencia y Venecia en el Renacimiento donde se construyan edificios administrativos independientes. Como ejemplo paradigmático destaca los Uffizi, oficinas donde se encuentra el museo actualmente. Los primeros edificios modernos de oficinas surgen en Estados Unidos. Entre 1880 y 1900, los arquitectos de la primera Escuela de Chicago comienzan a construir rascacielos del

tipo de casa-torre. Uno de los ejemplos más característicos del equipamiento administrativo es el ayuntamiento. Desde época medieval están presentes en las ciudades. Se realizan en los estilos predominantes de cada época y de cada lugar. Son destacados los realizados en Flandes (Bruselas, Brujas, etc...) en estilo gótico y renacentistas, en Italia. En el siglo XX destacan el ayuntamiento de Barl en Westfalia por Van der Broek y Bakema en 1958, en estilo funcionalista. En cuanto a las sedes del poder público, mientras que los edificios gubernamentales plantean en general un tipo arquitectónico rutinario y polifuncional de espacios claustrales, los tribunales de justicia y los parlamentos se conciben con voluntad de ser emblemas urbanos y símbolos del poder civil. Entendido como templo de la democracia, el parlamento de Londres (1837- 1843) es un claro ejemplo de edificio historicista. Las sedes parlamentarias cuentan con ejemplos señeros en toda Europa y en toda América (el Reichstag de Berlín es uno de ellos).

Otro tipo de equipamientos serán por ejemplo, los referentes a la edificación penitenciaria, un buen ejemplo también de la diferenciación tipológica decimonónica. Englobados inicialmente en edificios de servicios múltiples, ya que la concreción de los programas edilicios hace que se desgaje en diferentes funciones (a la vez consistorial, juzgado y cárcel). Respondiendo siempre a criterios funcionales y nunca ornamentales. Será en la actualidad cuando se encargue el diseño de estos edificios a arquitectos de renombre. Otros edificios como los de las cajas postales también se construyen con diseños de arquitectos de reconocido prestigio como Otto Wagner y su Caja Postal de Ahorros de Viena, realizada en 1904 en estilo secesion, el estilo modernista austriaco. En Málaga es significativa la tipología

del Ayuntamiento, realizado en 1919 por Guerrero Strachan, de estilo ecléctico, con elementos neobarrocos y también modernistas.

3.5. Equipamientos educativos Durante siglos el monopolio de la enseñanza había recaído sobre la Iglesia. Los representantes de la sociedad reciben su educación en las escuelas monacales y catedralicias. Las primeras universidades coinciden con la fusión de las escuelas libres y corporaciones de estudiantes en Bolonia, París, y Oxford. Los colegios constituyen el primer tipo especializado entre las edificaciones universitarias. Surgen sin una forma definida, como internados para estudiantes pobres, y siguen en su organización el modelo del monasterio. El Collegio di Spagna de Bolonia, construido entre 1364-1369 puede servir de ejemplo del tipo plenamente desarrollado. Oxford y Cambridge determinarán pronto el carácter de la imagen urbana. El predominante es el tipo oxoniano de colegio: los grupos de recintos se ordenan en una disposición en cuatro alas alrededor de un patio interior, al igual que en Bolonia. Un muro circunda todo el conjunto de edificios, incluido el cementerio. En España, la universidad de Salamanca será uno de los máximos exponentes. Creada en 1218, no será hasta principios del siglo XV cuando se realice alguno de sus más característicos edificios: las escuelas mayores. En la actualidad muchas de estas universidades creadas en siglos anteriores conservan su arquitectura y perviven junto a otras (la mayoría), que a lo largo del siglo XX y principios del XXI se han realizado. Se encuentran numerosos ejemplos de facultades y escuelas universitarias diseñadas por arquitectos representantes de las principales corrientes arquitectónicas de cada época: Piacentini realiza en 1932 la nueva Ciudad Universitaria de Roma con diseño muy monumental. También bajo una concepción monumentalista fueron creados, en 1948, los edificios de la universidad de Lomonosov en Moscú, de Rudnev. En 1960, James Sterling construye la Escuela de Ingeniería

de Leicester, la Facultad de Historia de Cambridge y los Colleges de Saint Andrews y Oxford con la presencia de muros cortina de cristal y con un tratamiento a modo de nave industrial. Hasta llegar al presente, cuando la alta tecnología predomina en los diseños de los espacios universitarios.

Málaga cuenta con una universidad localizada en dos campus, El Ejido y Teatinos, en ambos se pueden encontrar representaciones de distinta tipología arquitectónica desde funcionalistas como por ejemplo el pabellón de gobierno situado en el Campus El Ejido hasta tipologías postfuncionalistas en el Campus de Teatinos como la Facultad de Psicología.

3.6. Equipamientos culturales-ocio Por equipamientos culturales puede entenderse un buen número de edificios que se encuentran en las ciudades pero aquellos de grandes dimensiones son fundamentalmente bibliotecas centrales, teatros y museos. Son muchas y emblemáticas las bibliotecas conocidas desde la Antigüedad (Biblioteca de Alejandría por ejemplo) o diseñadas por arquitectos prestigiosos como Sansovino que en 1537 realiza la biblioteca de Venecia en la plaza del Dux, siendo la primera vez que en una plaza se levantara un edificio dedicado a la ciencia y a la educación como edificio representativo oficial (Müller 1999).

Pero lo cierto es que con anterioridad al siglo XIX, las bibliotecas estaban estrechamente relacionadas con los monasterios y universidades. Ya, a partir del siglo XIX, destaca la Biblioteca de Ste. Genevieve en París diseñada por Henri Labroueste y construida en 1842-50 siendo uno de los edificios culturales del siglo XIX que utilizó el hierro de una forma prominente y visible. En cuanto a los Teatros, el teatro olímpico de Vicenza, inaugurado en 1584 y construido por Andrea Palladio, es considerado como el primer

teatro fijo y exento desde la antigüedad. En Inglaterra, los teatros generalmente edificados en madera tienen su máximo exponente en esta época, como el teatro del Globo de Londres. El teatro con palcos a partir de entonces se impone en todas partes, ya que se adapta de esta manera a la sociedad cortesana del barroco. Esta entiende la visita al teatro como una prolongación de las fiestas cortesanas, en las cuales, ante todo, uno se pone en escena a sí mismo. En la segunda mitad del siglo XVIII, la construcción de teatros cobra gran impulso, sobre todo en las grandes ciudades francesas. Serán entonces los templos de ocio, teatros, escaparates de la burguesía y centros neurálgicos de la vida social. Si bien su introducción urbana pertenece a periodos anteriores, su desarrollo y apogeo comprende las últimas decenas del siglo XIX, conformando en las capitales burguesas un rico conjunto de arquitectura teatral. La ópera de París realizada por Garnier entre 1861 y 1875 es paradigma del eclecticismo decimonónico y emplazamiento como foco perspectivo en una avenida especialmente abierta, haciendo que el edificio se conciba como un gran objeto monumental (Alonso 2005). El teatro Cervantes, en Málaga, es un claro ejemplo de estilo ecléctico, realizado a finales de 1870 por Jerónimo Cuervo que presenta fachadas con diversos lenguajes estéticos. Ya en el siglo XX, la ópera de Sidney del danés Utzon se convierte, con su estilo expresionista a modo de grandes conchas que cubren el espacio, en referente no solo de la ciudad sino de un país. A partir de 1851, un nuevo tipo de equipamiento cultural cobra gran importancia: los pabellones de las exposiciones universales. Es en esa fecha cuando se celebra en Londres la primera exposición universal. Para ello se crea el Palacio de Cristal (ver fig.5). Fue el primer gran edificio público en el que no aparece ninguna referencia a estilos anteriores (Norberg Schulz 2004). Creado por Joseph Paxton en hierro y cristal, la obra tuvo un gran éxito y fue referente de futuras construcciones.

Desde entonces en cada exposición universal celebrada se han realizado numerosos edificios emblemáticos realizados por arquitectos de reconocido prestigio en donde han plasmado nuevas formas de construcción en la mayoría de los casos (El pabellón de Alemania en Barcelona realizado por Mies Van der Rohe). Estas construcciones son intrínsecamente temporales y en la mayoría de los casos con posterioridad reciben una función y suelen transformarse en equipamientos.

Aparecen también en el siglo XX, y relacionado en parte con estos grandes pabellones anteriormente descritos, los palacios de ferias y congresos. Se trata de edificios que se utilizan para albergar tanto eventos con marcado carácter comercial como cultural (congresos científicos, exposiciones o conciertos). En Málaga se contruye durante los años 2000-2003 el Palacio de Ferias y Congresos con un claro estilo deconstructivista cercano a las propuestas de Frank Gehry (ver fig.6). Un tipo de equipamiento que cobra gran importancia a partir del siglo XIX es el museo, ya que la ciudad del siglo XIX es una ciudad con afán cultural, las capitales de Europa y América rivalizan en crear museos para la historia, la arqueología, el arte o la ciencia. El museo en el siglo XIX fue concebido como un templo de la estética (Norberg Schulz 2004) donde se reunían todas las obras del hombre, como manifestación de un nuevo panteísmo del arte. Existen en la actualidad dos tipos fundamentalmente: – Rehabilitados. Edificios de anterior uso. Es el caso del Museo del Louvre en París (antiguo palacio del Louvre) o también en París, el Museo d'Orsay (anterior estación d'Orsay). En el caso de Málaga, el Museo Picasso (antiguo palacio de Villalón), el museo Carmen Thyssen (antiguo Palacio de Villalón) o el Centro de Arte Contemporáneo, más conocido como CAC (antiguo mercado mayoristas de la ciudad). – Ex profeso para albergar colecciones (

Guggenheim en Nueva York de Frank Lloyd Wright, Guggenheim de Bilbao obra emblemática de Gehry), Centro Pompidou (en París y, ejemplo de la antimonumentalidad en donde la tecnología sale polémicamente al exterior).

Otro equipamiento cultural y de ocio fundamental en el siglo XX sobre todo son las salas de proyecciones o Cines. A partir de la invención del cine, los lugares de proyección han sido muy diversos (al aire libre, en teatros, etc..) en el siglo XX se realizan numerosos edificios en todo el mundo dedicados a la proyección única y exclusiva de películas. Se trata, por lo general, de grandes edificios proyectados para albergar a un gran número de asistentes. En España son numerosos los ejemplos y concretamente en Málaga destacaba el Málaga Cinema (con capacidad para 2000 asistentes) construido en 1934 en estilo expresionista-racionalista (Lara-García 1999). Con posterioridad, en líneas generales se fueron creando multicines y en la actualidad se encuentran integrados en espacios comerciales fundamentalmente.

El proceso de globalización contemporánea ha establecido un sistema mundial de libre circulación (capitales, bienes y personas) dando pie a aumentar el fenómeno de la movilidad urbana. Estos cambios han potenciado las migraciones hacia las principales zonas de atracción económicas dando lugar a un proceso de densificación urbana y, por tanto, actuando como fertilizante en el desarrollo de nuevas tipologías como son los edificios híbridos: estructuras capaces de aglutinar muchos usos diversos y combinarlos entre sí.

¿Cuál es el potencial de estos edificios en el siglo XXI?

Sin duda alguna, debido a la hiperurbanización de las principales regiones económicas, pueden actuar como incubadores de los

nuevos tipos arquitectónicos. Estos nuevos tipos híbridos deben convertirse en condensadores sociales para nuevas comunidades, capaces de definir el espacio público y contener la vivienda, trabajo, ocio y actividades culturales de la población. Las secciones tienen prioridad sobre la planta; el reto de la densidad metropolitana del siglo XXI es la consolidación de la línea vertical como nueva experiencia espacial. La libertad de invención es un potencial específico de los edificios híbridos.

¿Podemos definir las principales características de esta nueva tipología?

la forma

La concentración de muchas actividades sociales dilatan y alabean el tipo edificatorio puro, la correspondencia entre la forma del edificio y su función ya no funciona. En los híbridos, la relación forma-función puede ser explícita o implícita. En el primer caso se tiende a la fragmentación y en el segundo a la integración. El edificio híbrido no tendrá una morfología de algún uso concreto, tratará de mantener una forma-contenedor creando un hábitat indiferenciado donde todos los usos estén unidos (dentro de un área de influencia).

Sin embargo, atendiendo a esa forma-contenedor podemos clasificarlos en tres tipologías distintas:

los programas

La mezcla de usos es un sistema de retroalimentación que favorece a aquellas actividades más débiles para que todas las partes salgan beneficiadas. Los edificios híbridos son organismos con múltiples programas interconectados, preparados para acoger, tanto a las actividades previstas, como a las imprevistas de una ciudad.

la densidad

Los edificios híbridos deben encontrarse en entornos densos y con limitaciones para la ocupación de suelo. El esquema híbrido propone entornos donde se mezclan gran cantidad de actividades permitiendo mejorar las condiciones de vida y revitalizar los entornos en los que se encuentran.

Los centros comerciales o complejos multiusos de las periferias urbanas no son sistemas híbridos ya que en estos casos la presión del valor del suelo no existe, ni tampoco aparece por ningún lado la rigidez de la trama o del parcelario que obliguen a definir de alguna manera su forma.

la escala

Los edificios híbridos suelen ser superedificios, megaestructuras situadas en supermanzanas o edificios-ciudad. La superposición de programas reclama la altura y la apropiación de superficie. La escala de un híbrido y su relación con el entorno se mide por la yuxtaposición de las secciones programáticas. En los híbridos verticales, las funciones se unen por superposición, en los horizontales por adición en planta.

la sociabilidad

Los edificios híbridos están pensados para que, gracias a las actividades que se desarrollan en su interior, se produzca una retroalimentación entre la vida privada y la vida pública. La permeabilidad del híbrido respecto a la ciudad lo hace accesible y la utilización privada de sus equipamientos amplía su horario de uso a las veinticuatro horas, esto quiere decir que se produce una actividad constante sin verse sometida por los ritmos privados, ni por los públicos. La idea de los usos compartidos nos puede llevar a la confusión con otra tipología de edificios: las Unites. Sin embargo, si analizamos ambos modelos a partir de las principales

características que estamos utilizando, podemos ver ciertas diferencias:

– Mientras que el condensador social concentra toda su capacidad de transformación sobre los integrantes de una comunidad cerrada, el híbrido se abre a la ciudad y favorece el contacto entre desconocidos, intensifica el uso del suelo, densificando a la vez las relaciones, y deja margen para la indeterminación, frente al control que impone el condensador.

– En cuanto al programa podemos ver que los híbridos se caracterizan por la mezcla de usos dentro de un mismo proyecto pero con diferentes programas, que a su vez tienen diferentes promotores, diferentes gestiones y, por supuesto, diferentes usuarios. Un híbrido puede ser igual de diverso que un barrio o que una ciudad, a nivel de usuarios, tiempos de uso y en programa. Por su parte, los condensadores sociales son en su mayoría edificios de vivienda mínima en donde, por cuestiones económicas e ideológicas, se segregan una serie de funciones de la vida privada y se convierten en públicas.

conclusión

En el híbrido ideal la correspondencia entre la forma del edificio y su función ya no funciona, se limita a ser un edificio-contenedor que procura un hábitat indiferenciado a la diversidad de funciones que se agrupan en su interior, usos que dependen de diferentes iniciativas, tanto públicas como privadas. Cada híbrido es una creación única, sin modelos previos.

Es un edificio oportunista, busca relaciones inesperadas e impredecibles, fomenta la utilización pública de sus usos sin limitarlos exclusivamente a los residentes.

El híbrido ideal se desarrolla en entornos densos, adaptándose a la trama urbana e interrelacionándose con el espacio público circundante. El híbrido supera los dominios de la arquitectura y se introduce en el campo del urbanismo.

Extracto del artículo de Javier Mozas “Usos mezclados, un recorrido histórico”, incluido en a+t 32. Hybrids II. Híbridos Horizontales.

Esto sí es un híbrido

Richard Sennett ha escrito que un cosmopolita es un hombre que se mueve cómodamente en la diversidad, que se encuentra como en casa en situaciones que no tienen ningún vínculo o paralelo con aquello que le es familiar¹⁴. Pues así son los edificios híbridos, son edificios cosmopolitas, asentados en formas fragmentarias que no les corresponden, en volúmenes montados a base de retales de anteriores tipologías mezcladas, en los que su cuerpo encaja con más o menos fortuna y que producen un ser nuevo con una personalidad aglutinadora.

Los siguientes párrafos definen las características y la personalidad de los híbridos. Son, conscientemente, sentencias absolutas, agrupadas por temas, que apuntan a lo categórico y a lo definitorio, para que los rasgos de su personalidad sean lo más acusados posible.

Personalidad: La personalidad del híbrido es una celebración de la complejidad, de la diversidad y de la variedad de programas. Es el crisol para una mixtura de diferentes actividades interdependientes.

El edificio híbrido es un auto-homenaje a la creación individual del

arquitecto. Cada híbrido es una creación única, sin modelos previos. El propio edificio parte de una idea innovadora, que se revuelve contra la combinación establecida de los programas habituales y que basa su propia razón de existir en la novedad del planteamiento y en la inesperada mezcla de funciones.

El híbrido es un edificio oportunista, que saca partido a sus múltiples habilidades.

El edificio híbrido busca relaciones íntimas, inesperadas e impredecibles, fomenta la coexistencia de unas con otras, y es consciente de que las situaciones no programadas son claves para su propio futuro. El híbrido muestra sus muchas facetas y su personalidad propia. Como depende de la naturaleza individual de su proceso de creación, puede adoptar múltiples representaciones, incluso contradictorias en su apariencia: hito urbano, escultura, paisaje o volumen anónimo. El híbrido-hito no está sujeto a la indiferencia, su sentido es producir impacto en el observador. No pasa desapercibido, sino que manifiesta sus habilidades en público, su carácter extravertido y sus dotes de atracción. El edificio híbrido con carácter de hito es un actor con un papel destacado en la escena urbana. El híbrido-anónimo, por el contrario, obliga a que cada parte del programa pierda su originalidad. En caso de contener programa público, lo colectivo tendrá que disolver su carácter y conformarse con ser uno más dentro de la escena cotidiana de la ciudad.

Sociabilidad: La hibridación ideal se retroalimenta del encuentro entre la esfera privada y la esfera pública. La intimidad de la vida privada y la sociabilidad de la vida pública encuentran en el edificio híbrido anclajes para desarrollarse. La permeabilidad del híbrido respecto a la ciudad lo hace accesible y la utilización privada de sus equipamientos amplía su horario de utilización a las veinticuatro horas. Esto implica que la actividad es constante y no está regida ni por los ritmos privados, ni por los públicos. Se crea otra categoría de uso, el edificio de jornada continua.

Forma: La moderna insistencia en la correspondencia entre la forma del edificio y su función ya no funciona. La relación forma-función en un híbrido puede ser explícita o implícita. En el primer caso se tiende a la fragmentación, en el segundo a la integración. Un híbrido genérico es un edificio-contenedor que procura un hábitat indiferenciado a la diversidad de funciones que se agrupan en su interior. El edificio híbrido luchará siempre contra las morfologías segregacionistas que permiten la huida de algún uso y tratará de mantener unidas, dentro de su área de influencia, a todas las actividades que le puedan proporcionar algo de vida.

Tipología: El híbrido primitivo, o protohíbrido, no ha alcanzado el máximo grado de integración entre sus funciones y se muestra como un conjunto de tipologías todavía sin fusionar. No se puede clasificar a los edificios híbridos por tipologías, porque en la esencia misma del híbrido está la de huir de las categorías. El híbrido es la consecuencia de un rebote con la tradición, de un corte de mangas a la tipología.

Procesos: La mezcla de usos es una parte de los procesos generales de hibridación. También se puede hibridar la propiedad y el desarrollo del suelo, mediante una combinación de promoción

pública y privada. Se puede hibridar la estructura, a base de soluciones mixtas de hormigón, acero... Se puede hibridar la construcción con elementos ensamblados en seco y con juntas húmedas, o lo mismo se puede conseguir a partir de la prefabricación y del montaje tradicional. Se puede hibridar la gestión, con multipropiedades individuales y comunitarias...

Programas: La mezcla de usos es una potencia motora que actúa como un sistema de vasos comunicantes, favoreciendo a aquellas actividades más débiles para que todas las partes salgan beneficiadas. Los edificios híbridos son organismos con múltiples programas interconectados, preparados para acoger, tanto a las actividades previstas, como a las imprevistas de una ciudad.

Densidad: Entornos densos y con limitaciones para la ocupación de suelo son un buen campo de cultivo para situaciones híbridas. El esquema híbrido propone intensos entornos de fecundación cruzados, que mezclan los genotipos conocidos y crean alianzas genéticas para mejorar las condiciones de vida y revitalizar los entornos en los que se encuentran.

Escala: Los híbridos tienen el carácter de superedificios, de supermanzanas, de megaestructuras, de edificios-ciudad. Como sugiere alguno de los proyectos que integran este número: son “monstruos urbanos de una raza nueva y generosa”¹⁵.

La hibridación se asocia con una cierta forma de grandeur, de esplendor, de gigantismo, porque la mezcla impone la talla, a su vez, la superposición reclama altura y la apropiación de superficie por la ampliación del programa consume terreno. También necesita impulso creador y confianza económica, porque produce situaciones nuevas, inadecuadas para tiempos de indecisión. La escala de un

híbrido y su relación con el entorno se mide por la yuxtaposición de las secciones programáticas. En los híbridos verticales, las funciones se unen por superposición, en los horizontales por adición en planta.

Ciudad A un híbrido, por su escala, se le pueden aplicar estrategias propias de la composición urbana. En la definición de un híbrido interviene la perspectiva, la inserción en la trama, el diálogo con otros hitos urbanos, la interrelación con el espacio público circundante... En ocasiones, lo que es híbrida es la actuación urbana, compuesta por una serie de edificios monofuncionales, reunidos en torno a una escena común, que representa a la mayor parte del teatro-mundo ciudadano. El híbrido supera los dominios de la arquitectura y se introduce en el campo del urbanismo.

Aclarar el término híbrido relacionada con la intervención arquitectónica

Transferiendo el concepto original de la hibridización al campo de la arquitectura definimos la hibridación arquitectónica como un proceso que, a través del acto unificador de diversa naturaleza o elementos arquitectónicos, genera una nueva realidad - una realidad con su propia identidad y nuevas cualidades arquitectónicas que no existen si los elementos hibridizados se conciben separadamente.

La arquitectura híbrida definida en esta investigación es el resultado de la hibridación de tres diversas naturalezas en una misma intervención: naturaleza objetual, naturaleza paisajística, naturaleza infraestructural. Como consecuencia, se **reconoce como híbrida toda arquitectura que es simultáneamente objeto, paisaje e**

infraestructura., una intervención arquitectónica que reúne simultáneamente tres condiciones:

_Ser una intervención física que, como resultado de un proyecto, proponga un espacio arquitectónico generado a partir de la propia intervención humana. _Ser una intervención arquitectónica que sea simultáneamente paisaje, más allá de lo que sería el propio objeto colocado en el paisaje: a través de diferentes posibles mecanismos (fusión, transformación, reconfiguración ...), la intervención arquitectónica se integra de forma indisoluble en el paisaje. _Ser una intervención arquitectónica que sea simultáneamente infraestructura, más allá de lo que sería la vinculación directa con la infraestructura: convirtiéndose en un tramo de infraestructura, el objeto arquitectónico se convierte en parte de la infraestructura e incorpora sus leyes y mecanismos de funcionamiento.

En el valor del híbrido está implícito el valor de una práctica arquitectónica que quiere acortar la distancia disciplinaria entre [proyecto arquitectónico, urbanismo y paisajismo.

En el valor del híbrido está implícito el valor de una práctica arquitectónica que es consciente de su incidencia inevitable en la realidad física —más allá del límite de su ámbito de actuación—, y extrema su compromiso con ésta.

En el valor del híbrido está implícito el valor de una práctica arquitectónica que asume toda su responsabilidad en la configuración de las cualidades del espacio común y todo su potencial de transformación urbana y de reconfiguración del paisaje.

LIBRO DOMESTIALIDADES

Tipo-logicas. Paradojas de la relación tipo-historia-proyecto – Edith Strahman

Quatremere de Quincy (siglo XIX) hace una distinción entre el tipo (una regla ideal) y el modelo (una imagen a imitar): Todo es preciso y esta dado en el modelo, todo es mas o menos vago en el tipo. Esta vaguedad del tipo posibilita concebir obras diferenciadas entre si, mientras que hay singularidad y ejemplaridad en el modelo (obras paradigmáticas, que ameritan imitaciones). Así, el tipo se constituye en un instrumento abstracto y al mismo tiempo, clasificadorio: sirve para proyectar y también para analizar obras.

(...) Quiza, en este insistir de lo tipológico, se intenta re-unir a través de formas simbólicas provenientes de historias pretéritas- esplendores de un pasado remoto, en un acto cuasi mágico de acceso y restitución- via tipológica- de una suerte de perfeccion verdadera (neo-platonica) que reanude un habitar hospitalario. Se juega así, una especie de utopia redentora de lo histórico perdido en el magma de la arquitectura que re-niega por mucho tiempo de aquellos rasgos provenientes de la historia.

Podemos leer estos procesos en términos de una paradoja en la relación Tipo/historia: el tipo introduce la historia y al mismo tiempo la niega.

Al operar con invariantes estructurales (los tipos) que atraviesan las diversas temporalidades, como rasgos que se re-toman (proviene de la historia) y al mismo tiempo se descontextualizan (des-historizan) para re-contextualizarse en situaciones disimiles: así, se realiza una operación trans-historica.

Hibridaciones Fértiles – Liliana Rost

Es sugestivo como espectadores y actores sensibles y críticos del complejo mundo contemporáneo situar la mirada en singularidades emergentes del habitar domestico contemporáneo en Latinoamérica, e identificar mixturas, mimesis y vigencias en arquitecturas que aportan respuestas innovadoras de calidad a la humanización del espacio domestico y al intercambio social. El termino emergente proviene del verbo latino emergeré, que define lo que brote o sale a la superficie, lo que nace de la tierra. Este concepto, desde una perspectiva socio-cultural, explica la totalidad cualitativa de cambios que son generados espontáneamente por un sistema. En consecuencia, hablar de emergentes en arquitectura implica identificar nuevas concepciones y conocimientos que irrumpen en el contexto disciplinar, junto a las mecánicas y procesos que los determinan y diferencian y reconocer los modos de habitar que estos posibilitan o propician.

Garcia Canclini define: entiendo por hibridación procesos socioculturales en los que estructuras o practicas discretas, que existían en forma separada, se combinan para generar nuevas estructuras, objetos y practicas.

Tecno-logicas: derivas contemporáneas – Edith Strahman

Los procesos de proyecto arquitectónico se reorientan desde estas tecno-logicas (lógicas de la técnica) ya que las herramientas técnicas no son neutras, conllevan imaginarios, valores, ideologías y operatorias que se instalan en el mundo alterando las posibilidades de hacer, pensar, e imaginar las nuevas formas de habitar.

Vale precisar algunas cuestiones epocales ya que estas transformaciones están situadas espacial y temporalmente, transformando nuestras percepciones del mundo.

Siguiendo a Lyotard, la posmodernidad no es una nueva época, sino la reescritura de algunos rasgos reivindicados por la modernidad, y en primer lugar de su pretensión de fundar su legitimidad en el proyecto de emancipación de toda la humanidad a través de la ciencia y de la técnica.

Ante el panorama de las teorías vanguardistas de los '60 (lógicas espectaculares de los mercados globalizados), por cierto es trabajo de la teoría precisar y construir nuevas categorías que nos permitan lograr algún grado de integridad para interpretar estos procesos y su incidencia en los modos de habitar, construir, pensar y proyectar arquitecturas que asuman las condiciones y desafíos en un mundo de flujos, intensidades y multiplicidades.

Derivas del Habitar colectivo en Latinoamérica – Mariana Inardi

La validación de las tradiciones locales que la modernidad había excluido o buscado superar es entendida por García Canclini desde su teoría de la hibridez cultural en una heterogeneidad multitemporal. Surgen entonces categorías propias de las derivas posmodernas, y más que de identidad, podemos pensar en múltiples identidades. Lo híbrido logra enlazar lo culto, lo popular y lo masivo y es contrario al concepto de síntesis. Implica mezcla y coexistencia de culturas, de etnias, de nuevas tecnologías, de la producción artesanal y de producción industrial. Pero lo híbrido no es sinónimo de lo multicultural: la multiculturalidad, expresión cultural del capitalismo tardío, implica la falsa homogenización del

mundo actual, con un sujeto desenraizado, habitando en el vacío de la universalidad (Ibid). Según Appadurai Arjun, la característica principal de la cultura global actual es la política de un esfuerzo simultáneo por parte de la identidad y la diferencia por comerse una a otra, para poder luego proclamar y secuestrar las dos ideas gemelas de la ilustración: la del triunfo de lo universal y de la resistencia y la fuerza de lo particular.

Habitar la contemporaneidad – María Marta Mariconde, Verónica Cuadrado

En general, las teorías del habitar se fundamentan en la noción de la permanencia, continuidad, estabilidad y anclaje que provoca el sedentarismo en el hombre, la apropiación de un lugar en la tierra para echar raíces...características de un hábitat perdurable en el tiempo, noción que se presenta un tanto relativizada en épocas contemporáneas, donde los procesos de urbanización, las ciudades y sus habitantes no son ajenos a los cambios estructurales que se están desarrollando en el mundo, ejerciendo impactos transformadores en el espacio y en el habitar del hombre urbano.

Cultura, habitantes, estratificación social, prácticas sociales, producción, consumo, constituyen algunas de las variables de análisis que aportan a la comprensión de las maneras de vivir la urbanidad y su dinámica de cambio, representando cada uno de ellos campos de estudio específicos. La creciente internalización de la vida económica, política, social y cultural ha afectado a las ciudades, las que participan activamente en estos procesos, agudizando las tendencias a la des-urbanización, al des-centramiento que deriva en la fragmentación urbana. En la actualidad, dos dinámicas interrelacionadas han adquirido

visibilidad en la ciudad: la exclusión-inclusión y la globalización. Ellas atraviesan la estructura social y están en la base de nuevas formas de segmentación.

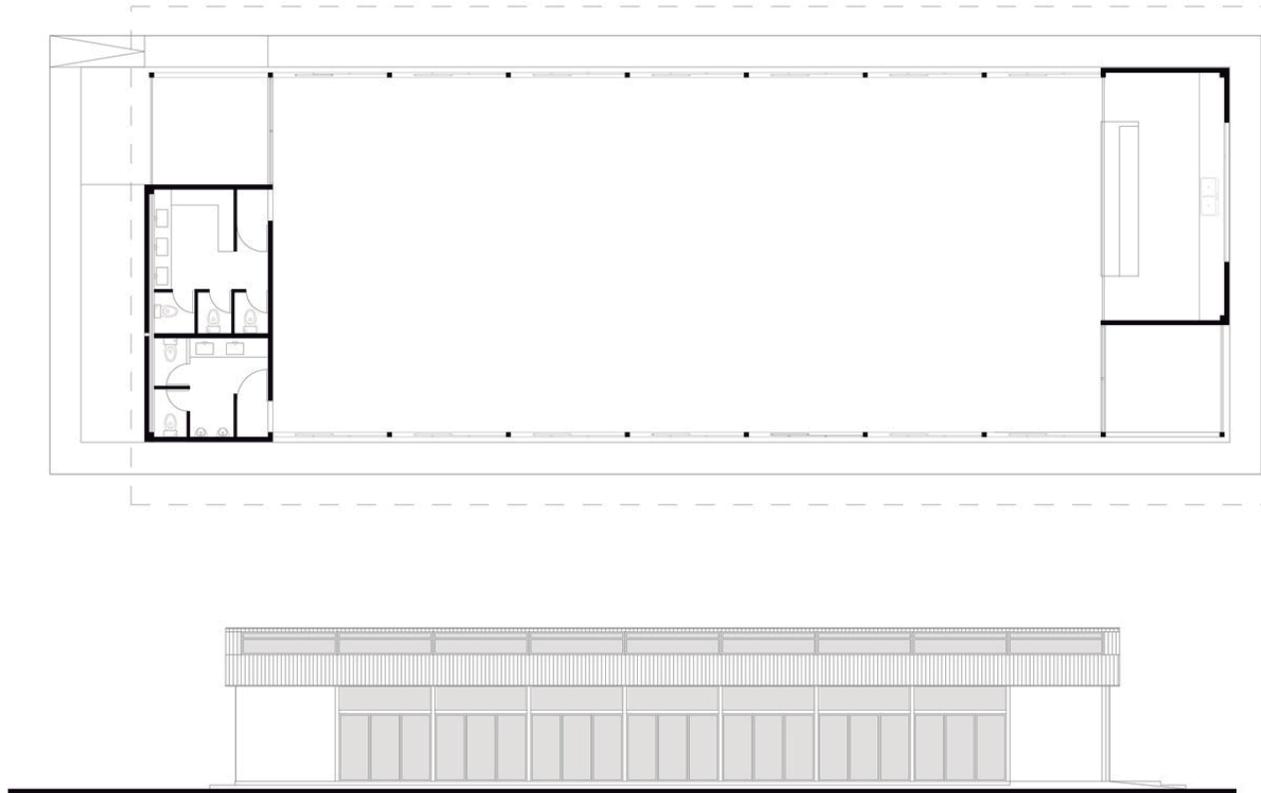
Las políticas urbanas practicadas hasta ahora, parecen desfasadas también ante los desafíos y la dinámica generados por la globalización de la economía y la tecnología, la expansión de las redes sociales y el internet móvil frente a la localización de la sociedad y la cultura. En este aspecto se está experimentando un cambio importante en la forma de vivir los espacios urbanos afectados por el uso de las TICs. Cambia el ritmo de vida de las personas y transforman los lugares donde se habita; se modifica la dimensión afectiva, espacial y temporal en la que se vive y trabaja alterando la manera de mostrar la identidad pública y privada de los habitantes urbanos. Las relaciones de socialización en el espacio público se desarrollan cada vez más mediadas por el uso de herramientas de comunicación desvinculándose del espacio físico.

Al decir de Domenico Di Siena, se está creando una condición glocal, que implica vivir en un espacio local, pero conectado con un entorno global, donde la cotidianeidad y las relaciones se desvinculan del espacio físico. El uso de estas nuevas tecnologías y la web 2.0 definen una nueva condición espacio-tiempo posibilitando habitar en una dimensión local y global al mismo tiempo. La integración de tecnologías digitales en el espacio físico puede ser un medio para desarrollar nuevas dinámicas de comunicación y relación entre vecinos, capaces de aportar a las nuevas maneras de habitar localmente. En ese aspecto, internet es hoy el lugar donde con más éxito se están experimentando modelos de gestión urbana colectivos y participativos. Las ciudades y sus habitantes son protagonistas de un importante proceso de

digitalización del paisaje cultural. Por ello es necesario comprender el alcance y el potencial de las herramientas que operan en esa dimensión digital. Las redes sociales suscitan una intensificación en la interacción entre la dimensión digital y la dimensión física. Cada vez más se utiliza la comunicación digital para conectar y hacer algo útil o interesante que genere y potencie las interacciones entre las personas.

*EJEMPLOS DE
REFERENCIA*

PABELLON AVILA
Cotaparedes Arquitectos
El Zapote, Jalisco, México



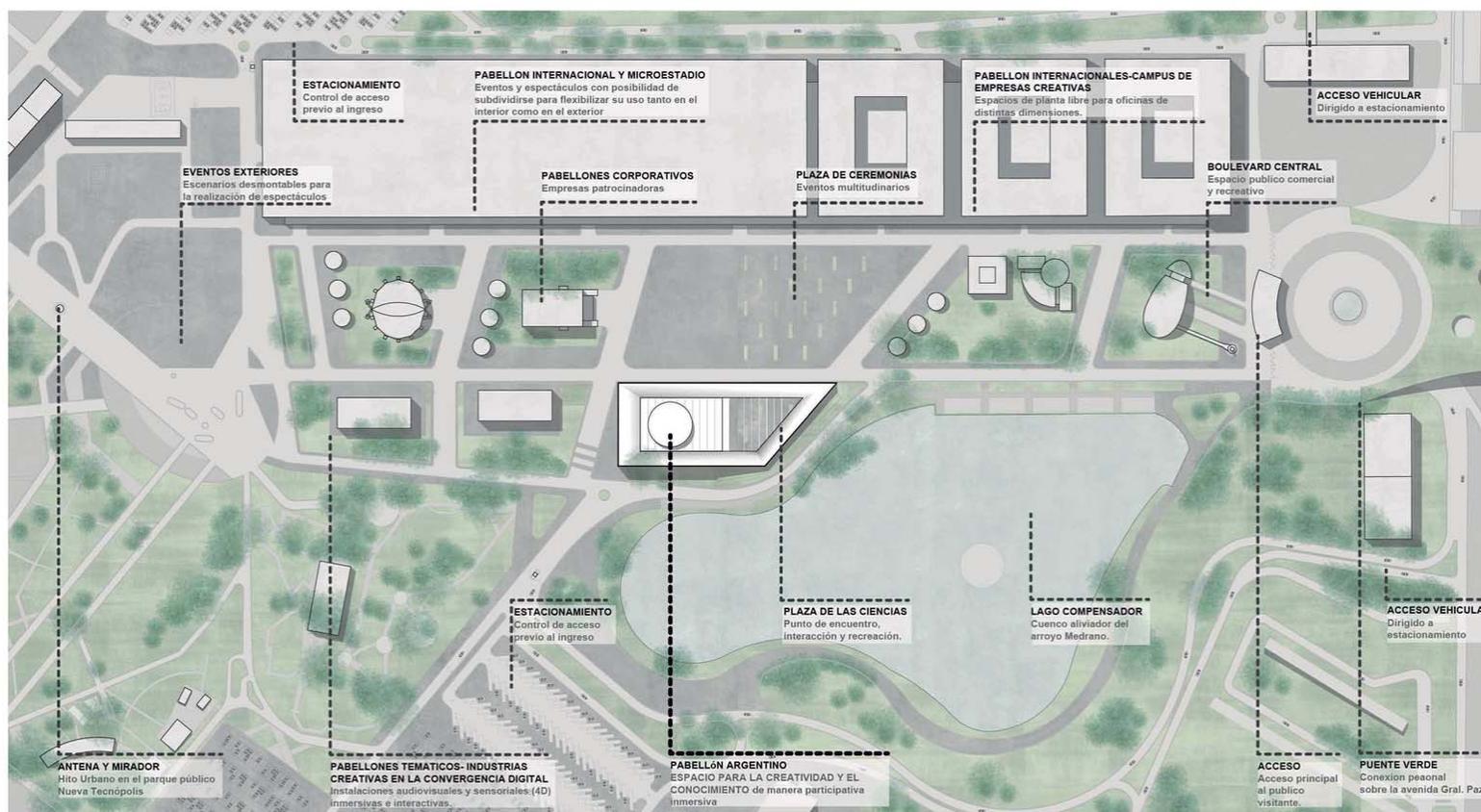
FACHADA SUR | SOUTH FACADE

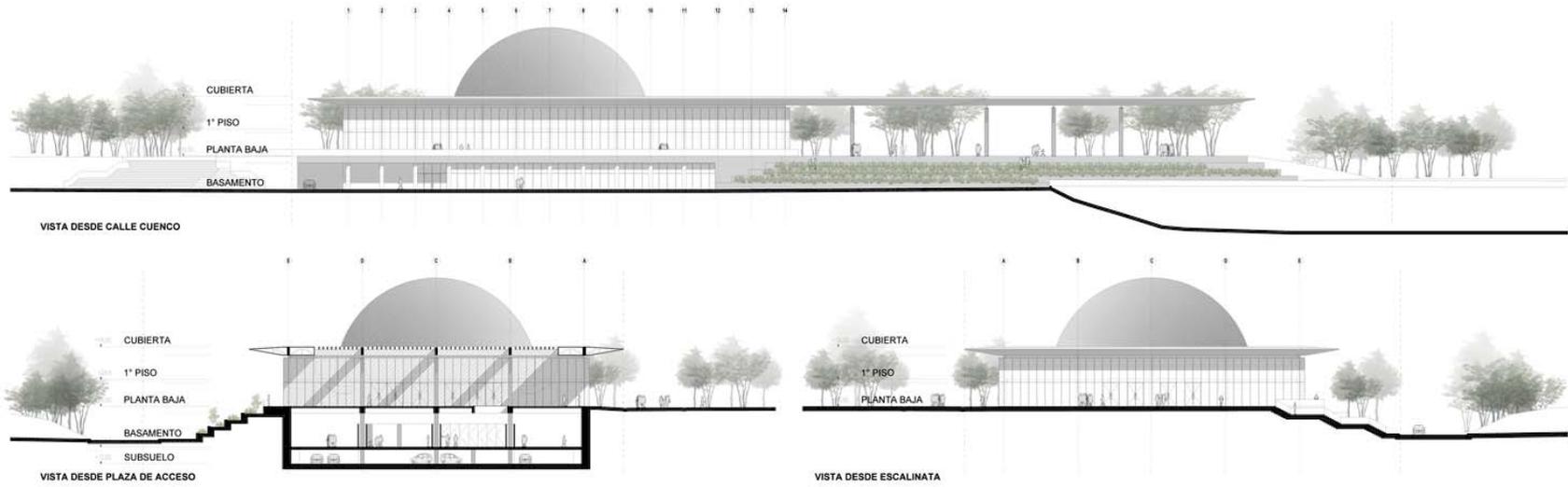


Ganadores del concurso Pabellón Argentino - Expo 2023

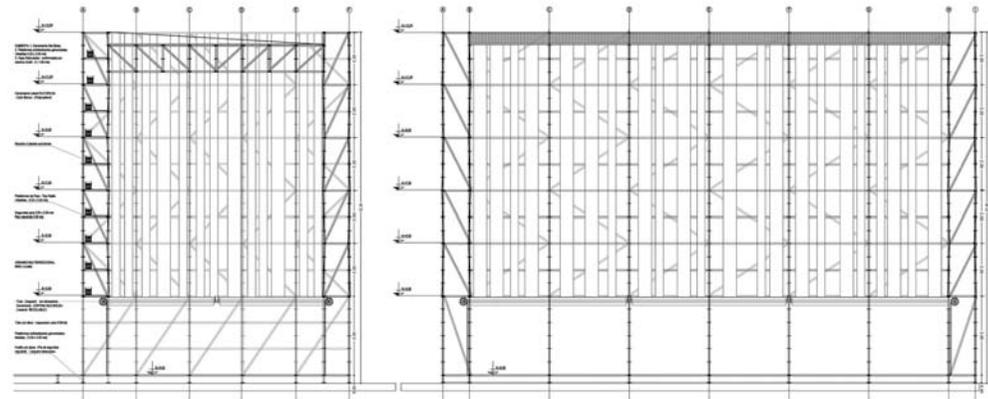
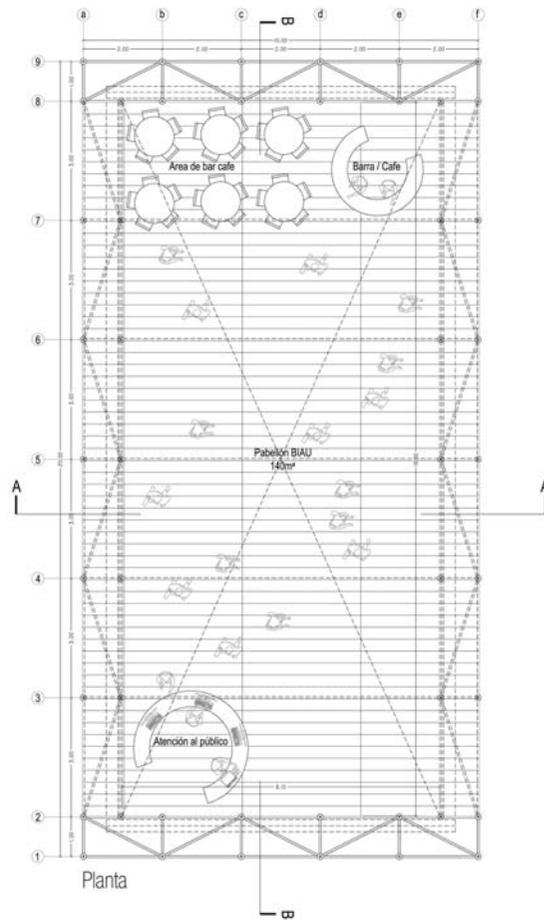
Primer Premio

Autores: Arq. Federico Canavese (CRF Arquitectos), Arq. Martin Rodriguez Frank (CRF Arquitectos), Arq. Fernando Vignoni



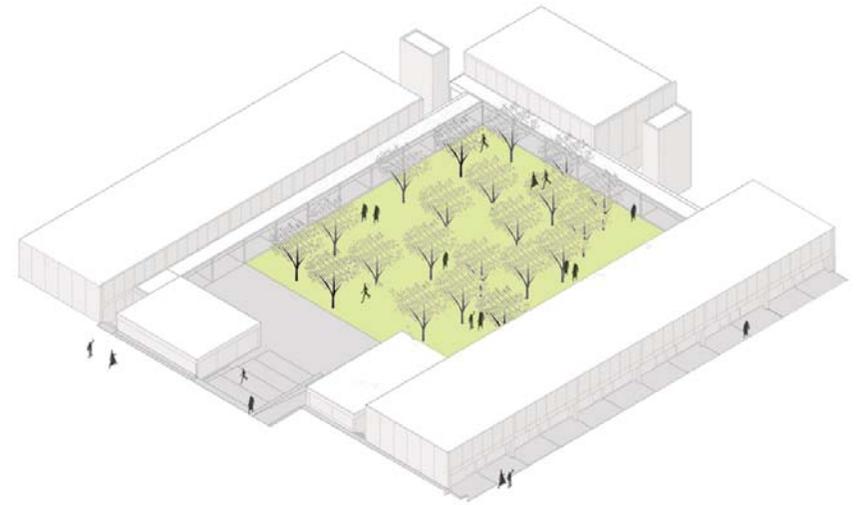
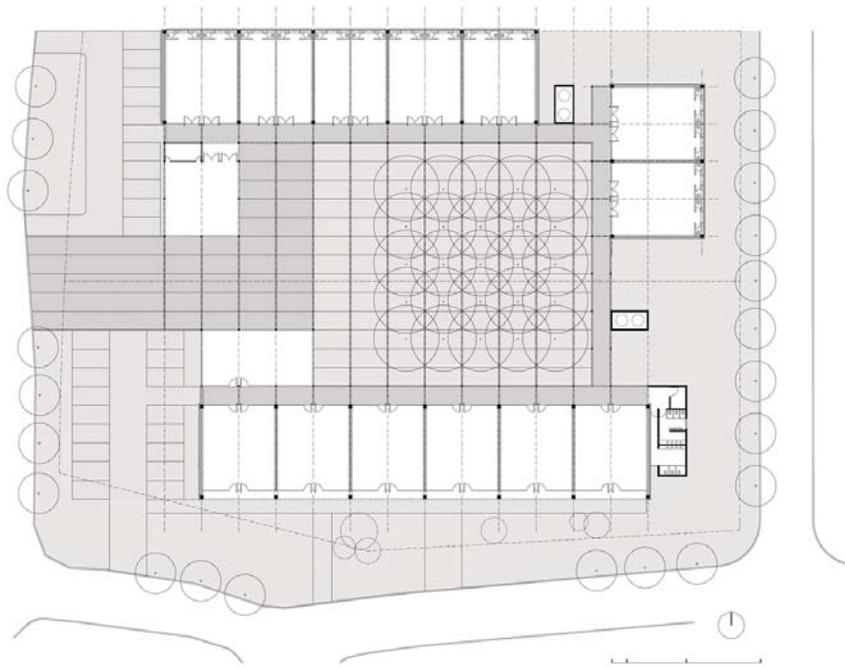


Primer Lugar en concurso de diseño del pabellón temporal IX BIAU / Argentina
Diego Avendaño, Juan Manuel Balsa, David Sebastián Coo, Francisco Figueroa Astrain
Rosario, Santa Fe, Argentina



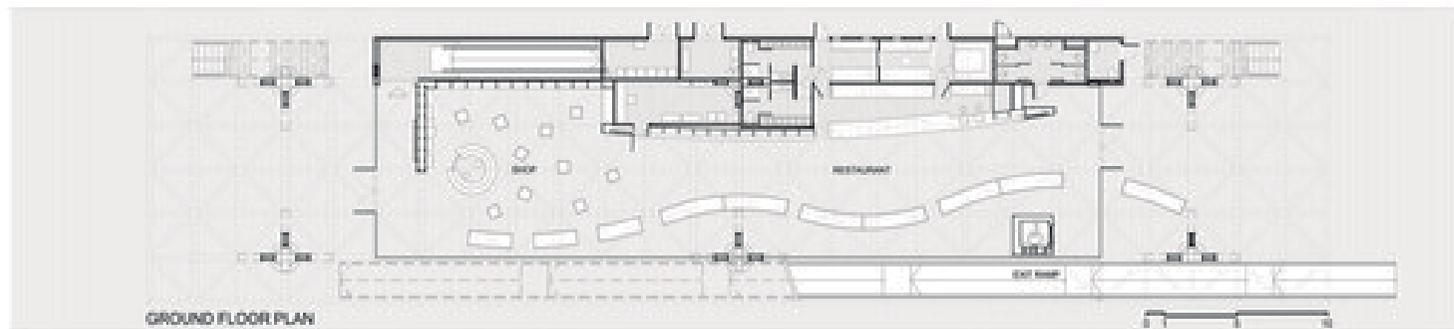
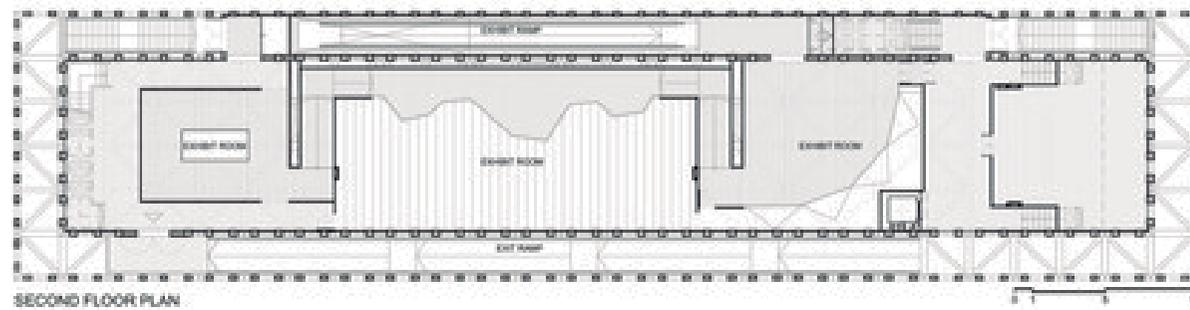
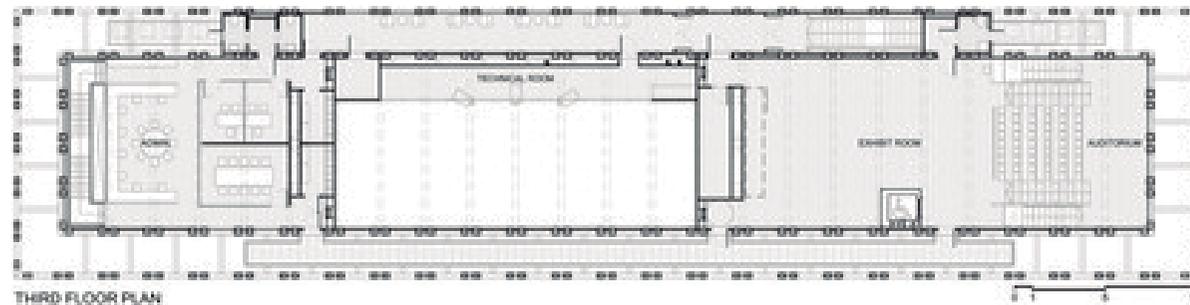


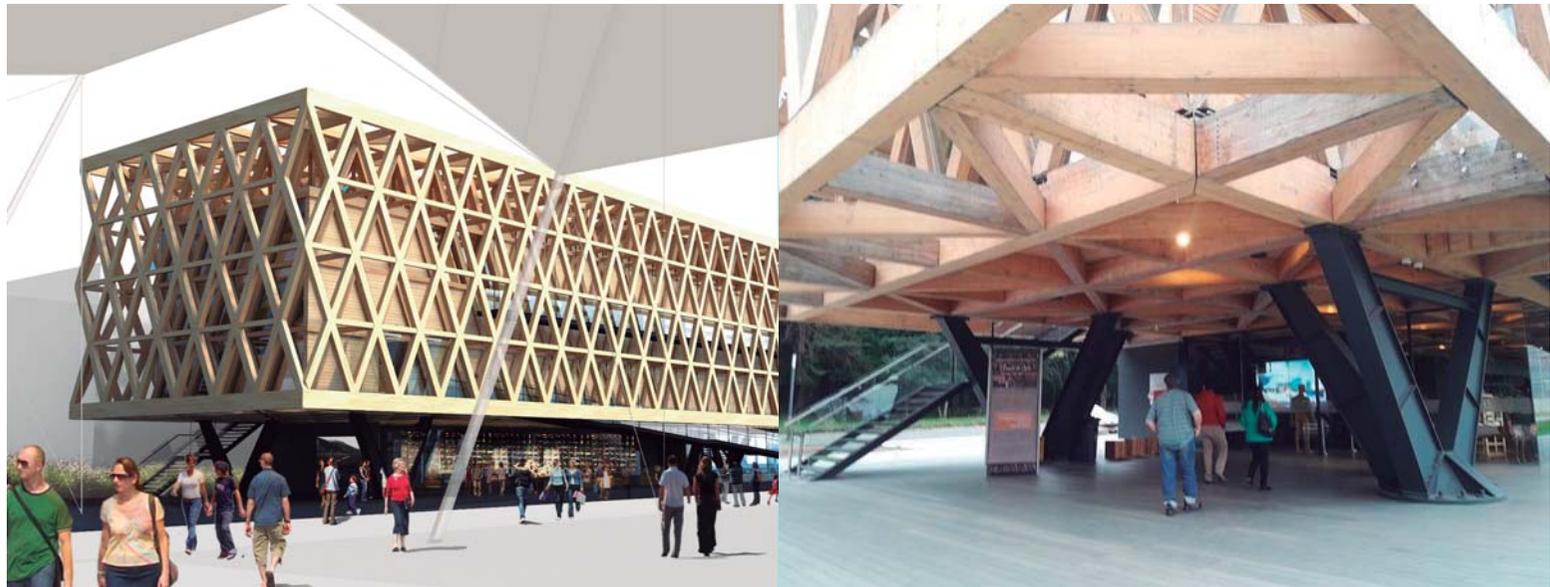
Centro comercial y plaza pública ACAECE
BLT arquitectos
Valle Escondido, Cordoba, Argentina





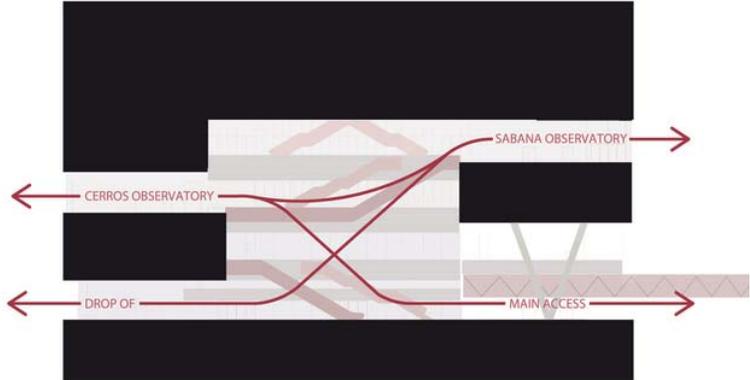
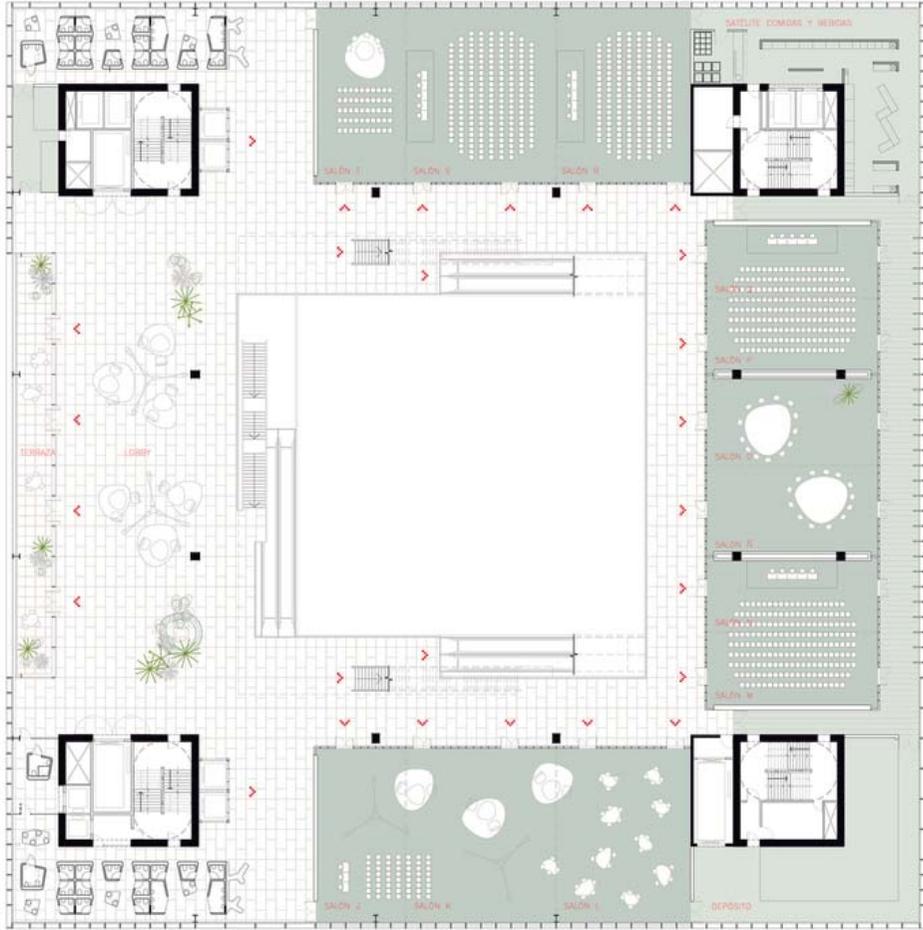
Pabellon de Madera “El Amor de Chile”
Undurraga Deves Arquitectos
Expo Milan 2015





Agora-Bogota
Estudio Herreros + Consorcio Bermúdez Arquitectos
Bogota, Colombia



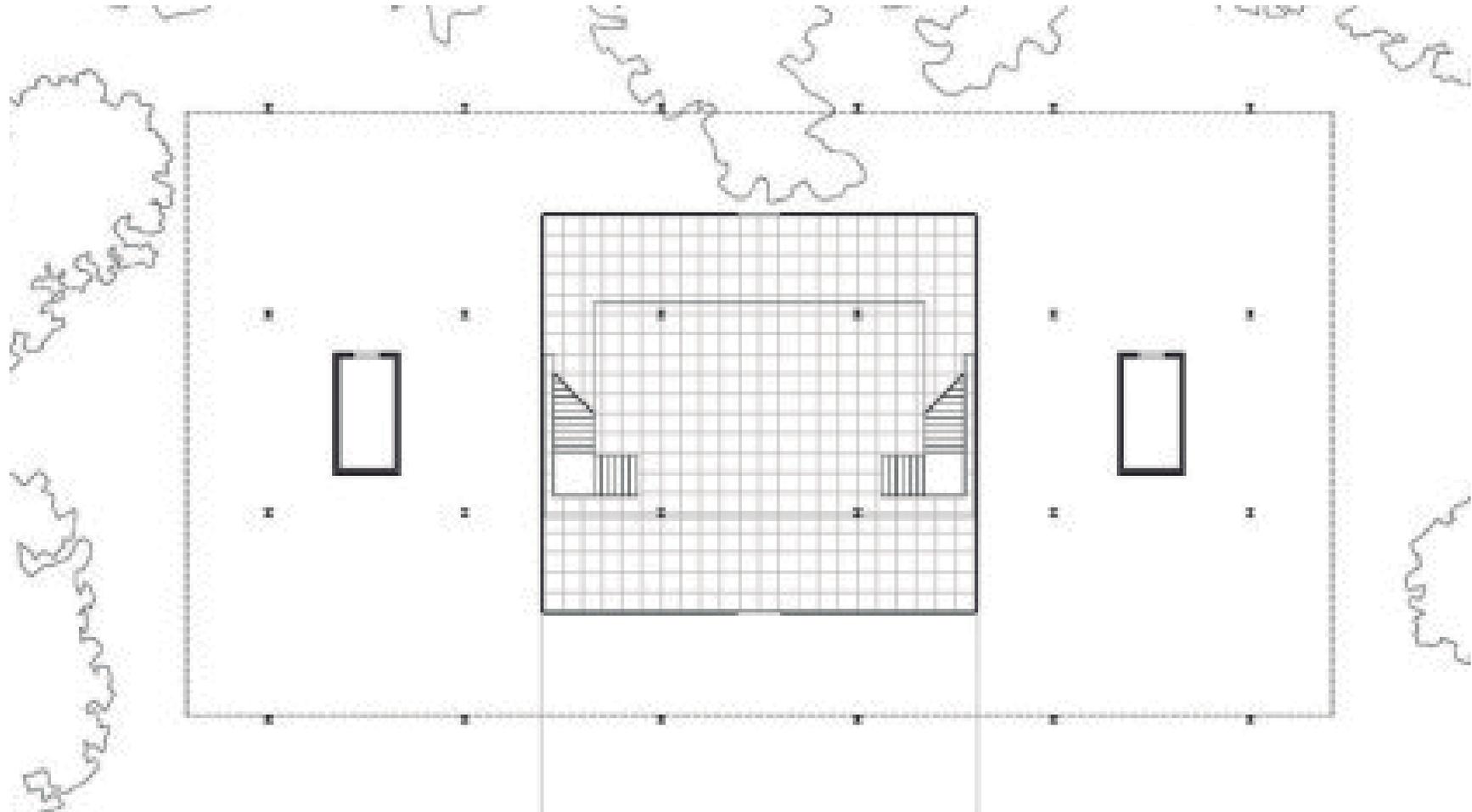


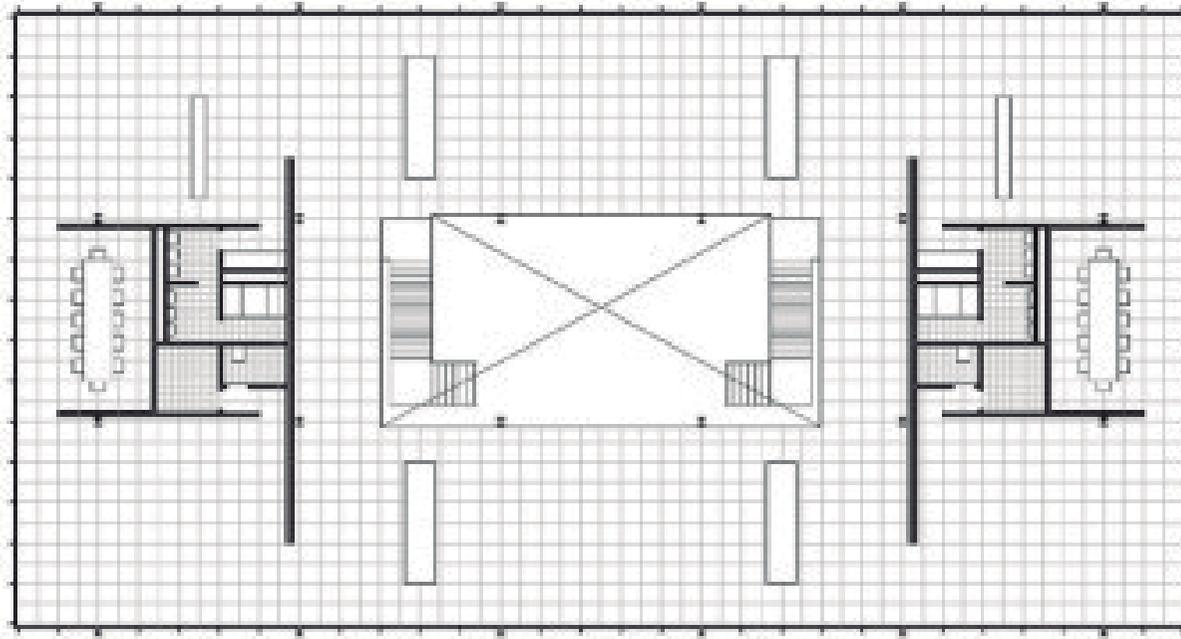
Centro Comercial Distrito Arcos
Cora Magdalena Burgin, Sebastian Mouzo
Ciudad Autonoma de Buenos Aires, Argentina





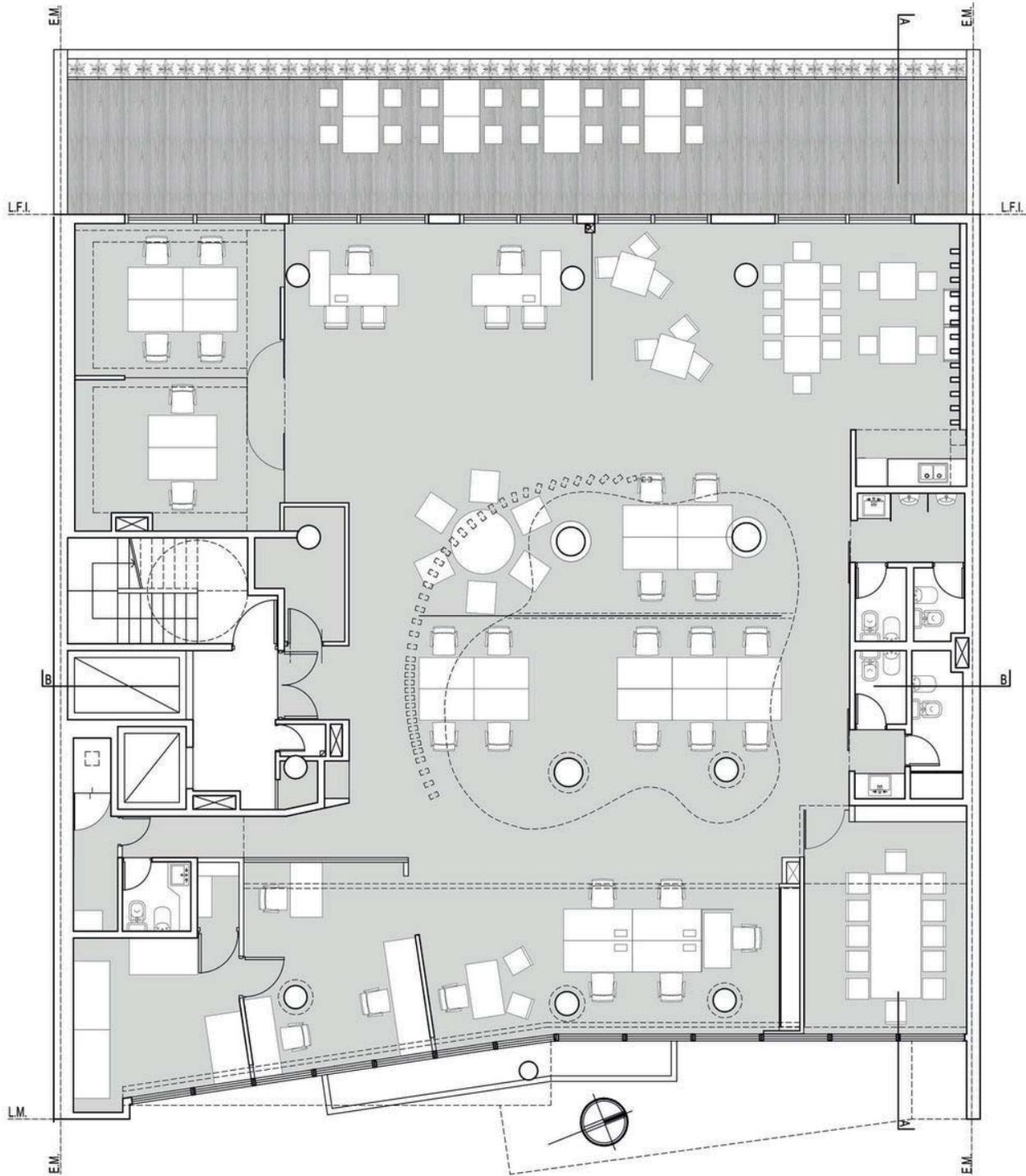
OFICINAS BACARDÍ
Mies van der Rohe
México.



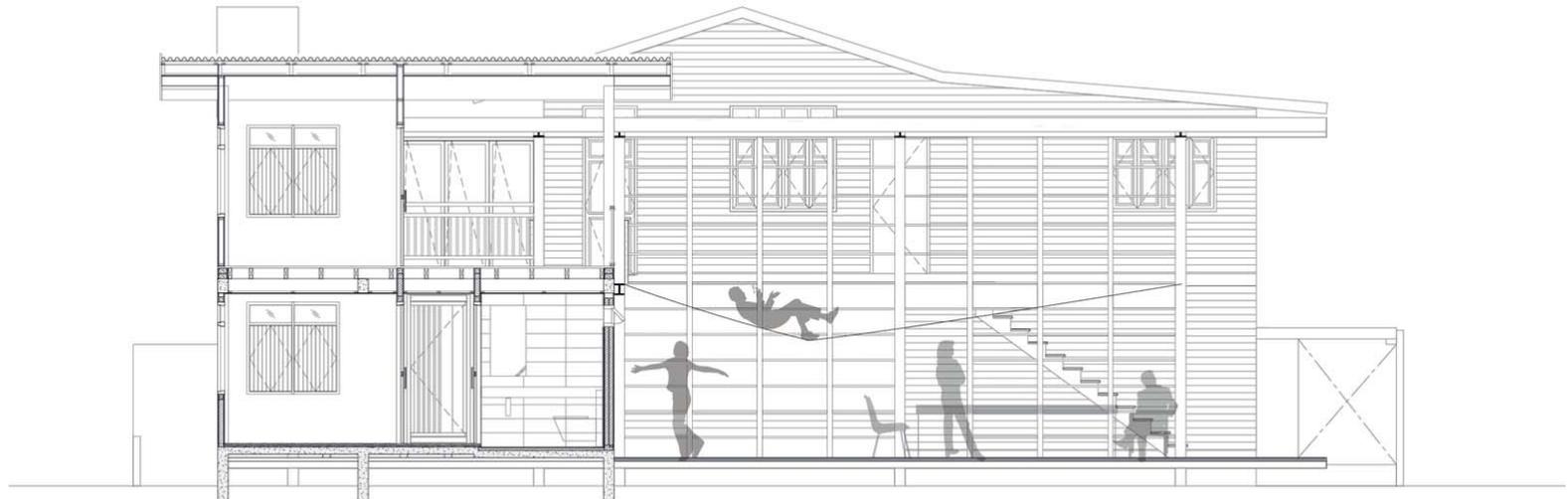
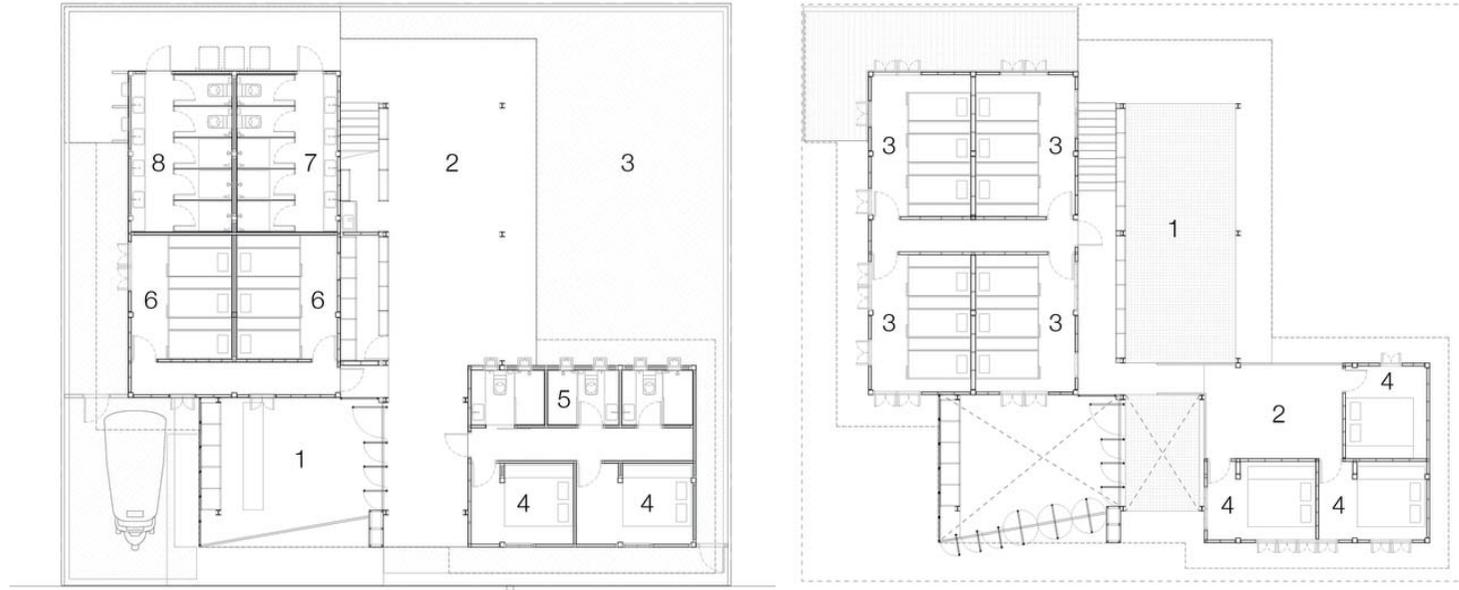


Ocinas Deam
Estudio Baremberg Bass
Cordoba, Cordoba, Argentina





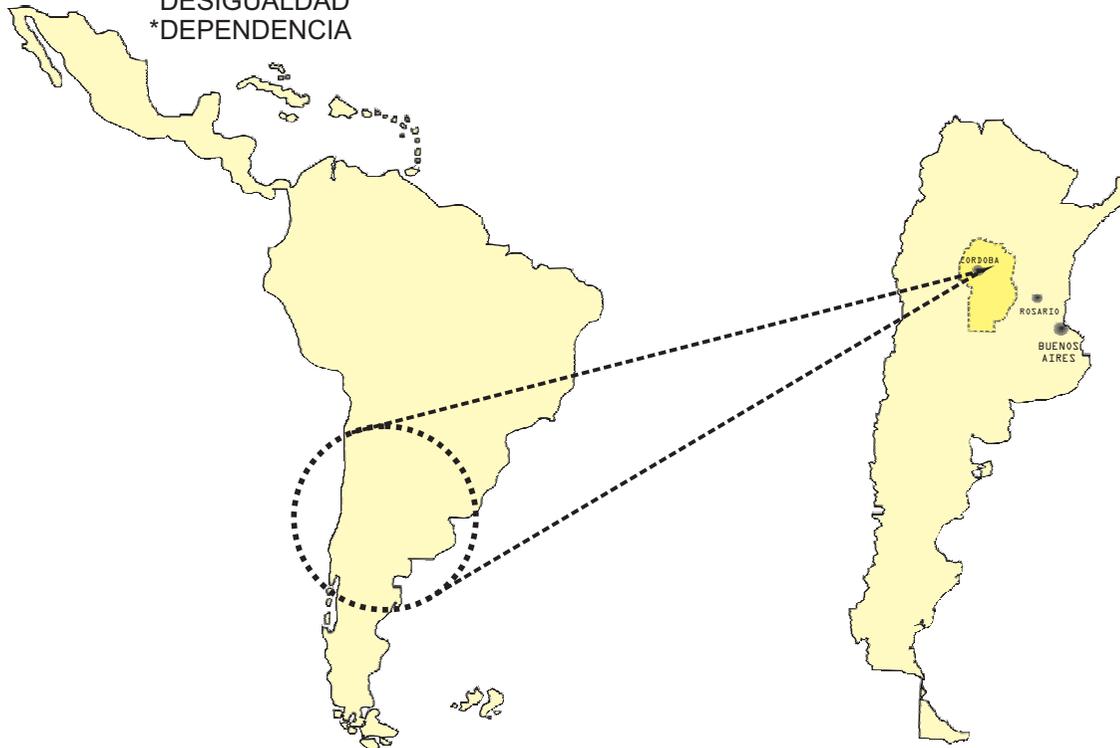
Hostal KLOEM
IF (Integrated Field)
Bangkok, Thailand





.ESCALA TERRITORIAL**CIUDADES LATINOAMERICANAS****PATRÓN CARACTERÍSTICO
LATINOAMERICANO:**

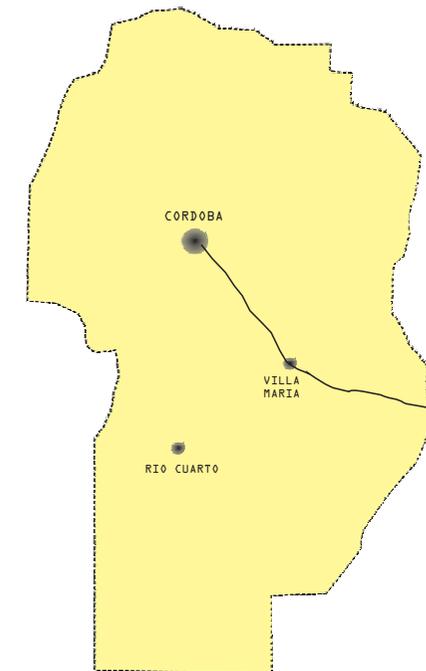
- *DISPAREJO
- *PROGRESO INTERRUMPIDO
- *CULTURA VIVA MUY FUERTE
- *DIVERSIDAD
- *MULTIPLICIDAD DE ESCENARIOS GEOGRÁFICAS
- *RECURSOS
- *MANO DE OBRA
- *INTELECTO
- *POBREZA
- *DESIGUALDAD
- *DEPENDENCIA

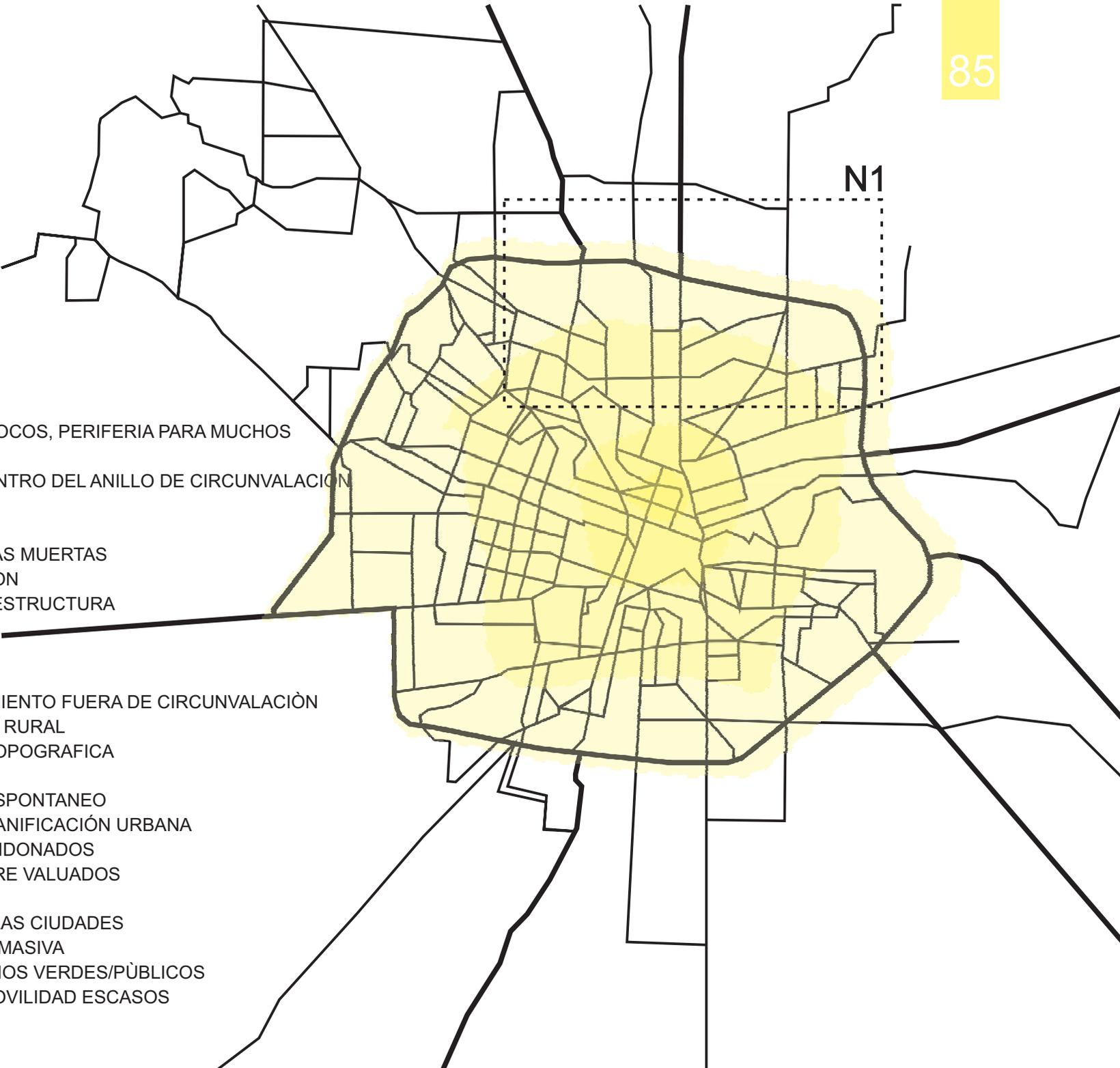
**TERCER CIUDAD MAS POBLADA DEL PAIS**

- *CIUDAD HORIZONTAL
- *FALTA DE CONTROL DE CRECIMIENTO
- *DISTANCIAS LARGAS
- *TRANSITO COLAPSADO
- *INFRAESTRUCTURA INSUFICIENTE
- *SECTORES SOBREALORADOS
- *SECTORES ABANDONADOS

CORDOBA

- *CENTRO DEL PAIS
- *CONEXIÓN
- *ADUANA SECA
- *DIVERSIDAD GEOGRAFICA
- *CLIMA TEMPLADO
- *CRECIMIENTO EXPANSIVO HORIZONTAL
- *LÍMITES NATURALES SOBREEXPLOTADOS





CIUDAD PARA UNOS POCOS, PERIFERIA PARA MUCHOS

AREA NORTE DENTRO DEL ANILLO DE CIRCUNVALACION

PERIFERIA

OPORTUNIDAD

DINAMIZAR AREAS MUERTAS

DARLES ATENCION

BRINDAR INFRAESTRUCTURA

RECURSOS

CONEXION

LIMITE

FRENAR CRECIMIENTO FUERA DE CIRCUNVALACION

SECTORIZACION RURAL

EXPLOTACION TOPOGRAFICA

(SIERRAS N-O)

CRECIMIENTO ESPONTANEO

CARENTE DE PLANIFICACION URBANA

SECTORES ABANDONADOS

SECTORES SOBRE VALUADOS

PERIFERIA

EXPANCIION DE LAS CIUDADES

DENSIFICACION MASIVA

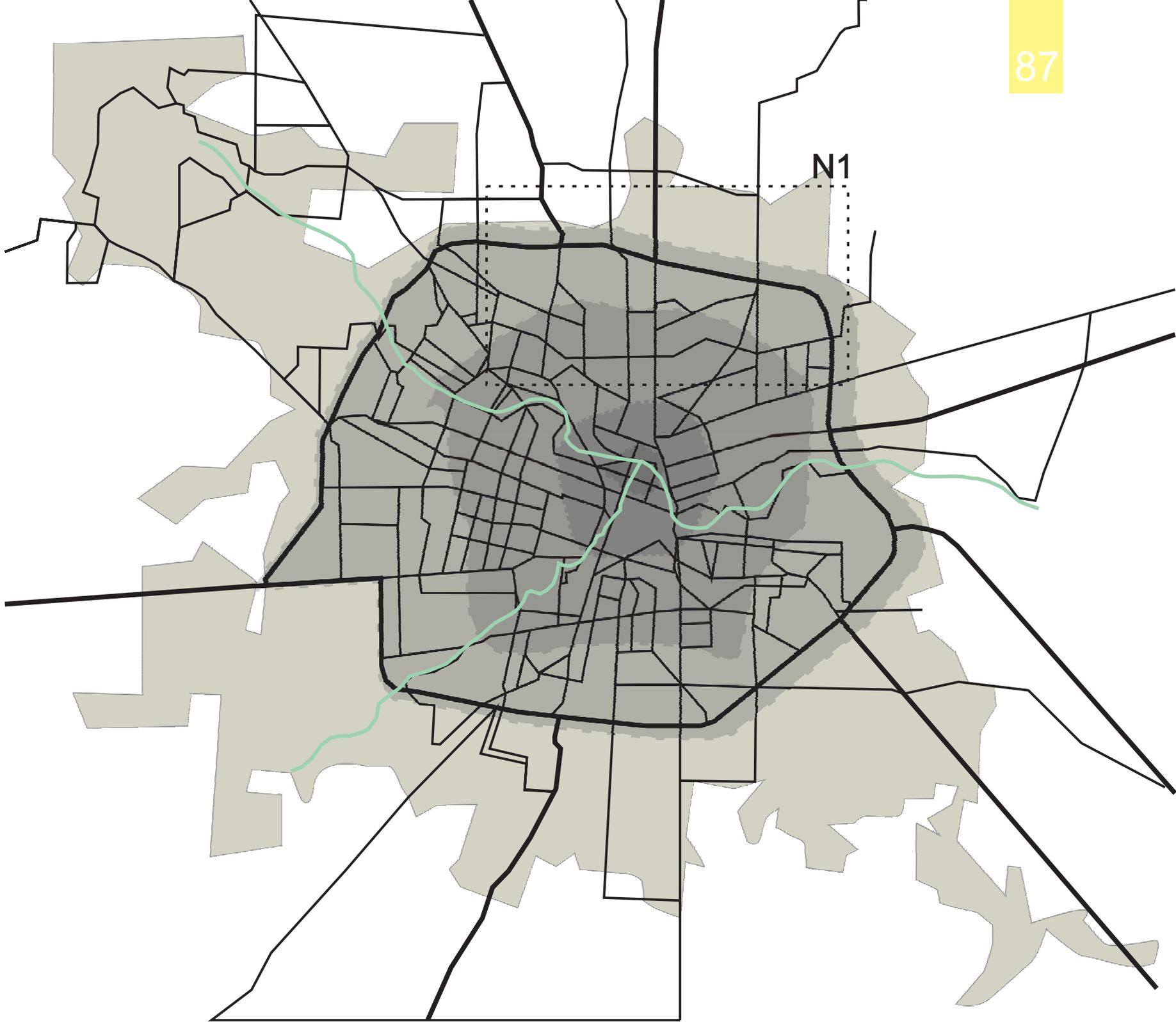
FALTA DE ESPACIOS VERDES/PUBLICOS

SISTEMAS DE MOVILIDAD ESCASOS

[CRECIMIENTO DE LA CIUDAD HORIZONTAL, + AL NOROESTE]

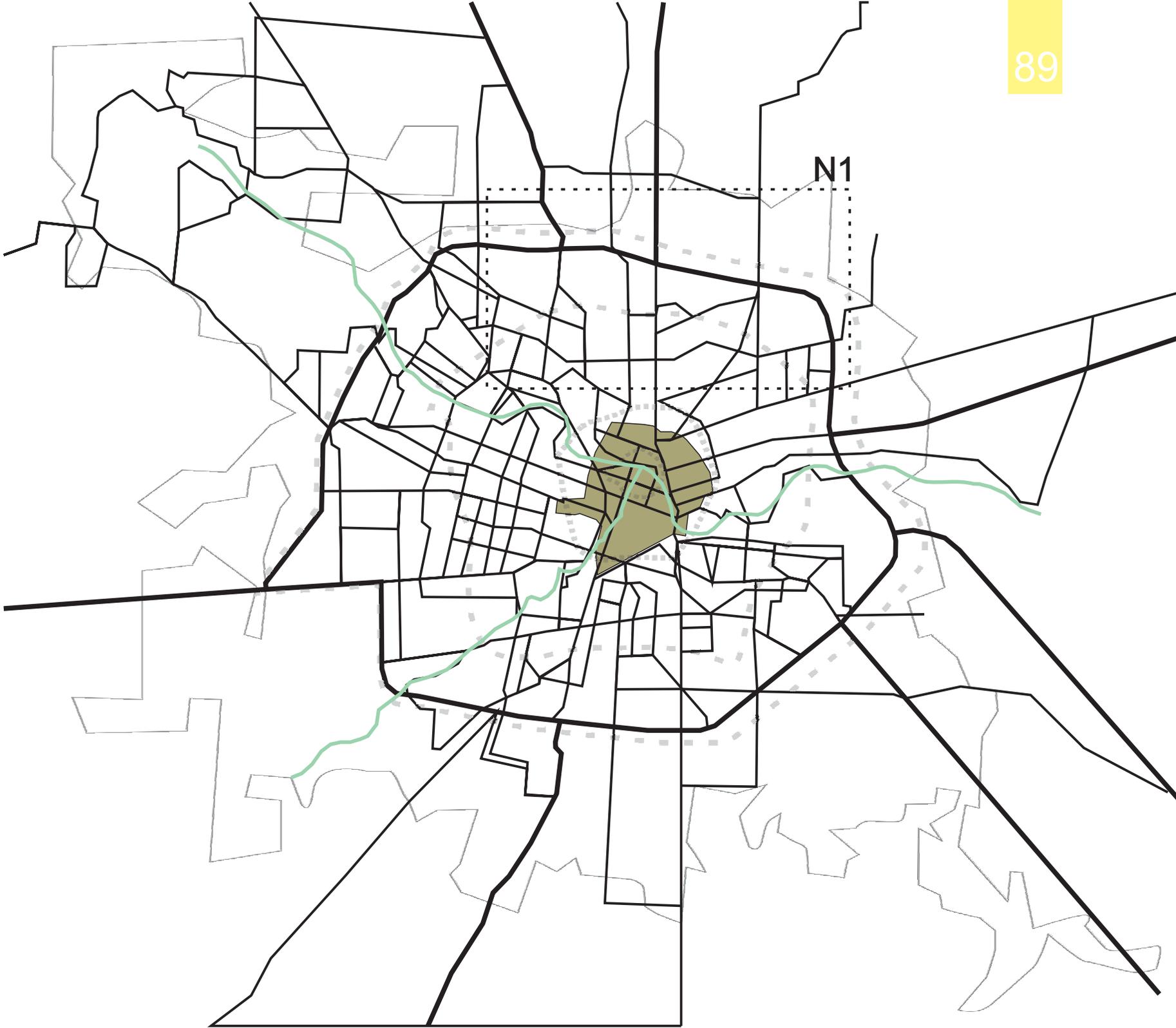
SU "CIUDAD CENTRAL",
CÓRDOBA...
DE MOVIMIENTOS
REVOLUCIONARIOS Y
ESTRUCTURA URBANA A
PARTIR DE UN
"CENTRO". "LA DOCTA"
DE LAS REVUELTAS
OBRERAS, DEL
DESARROLLO
INDUSTRIAL
METALMECANICO. DE LA
EXPANSIÓN
HORIZONTAL. DE
MARGINACIÓN Y
SECTORIZACIÓN. DE
CENTRO A PERICENTRO
Y A PERIFERIA.
CÓRDOBA, LA CIUDAD
RETROGRADA. LA
PERIFERIA Y EL
PERICENTRO, MAS ALLA
DE SU NOMBRE, ¿QUE
SON? ¿CUALES SON
SUS LIMITES? ¿A DONDE
ESTÁN? ¿QUIEN PIENSA
EN ELLOS?

■ DENSIFICACIÓN ACTUAL DE CÓRDOBA



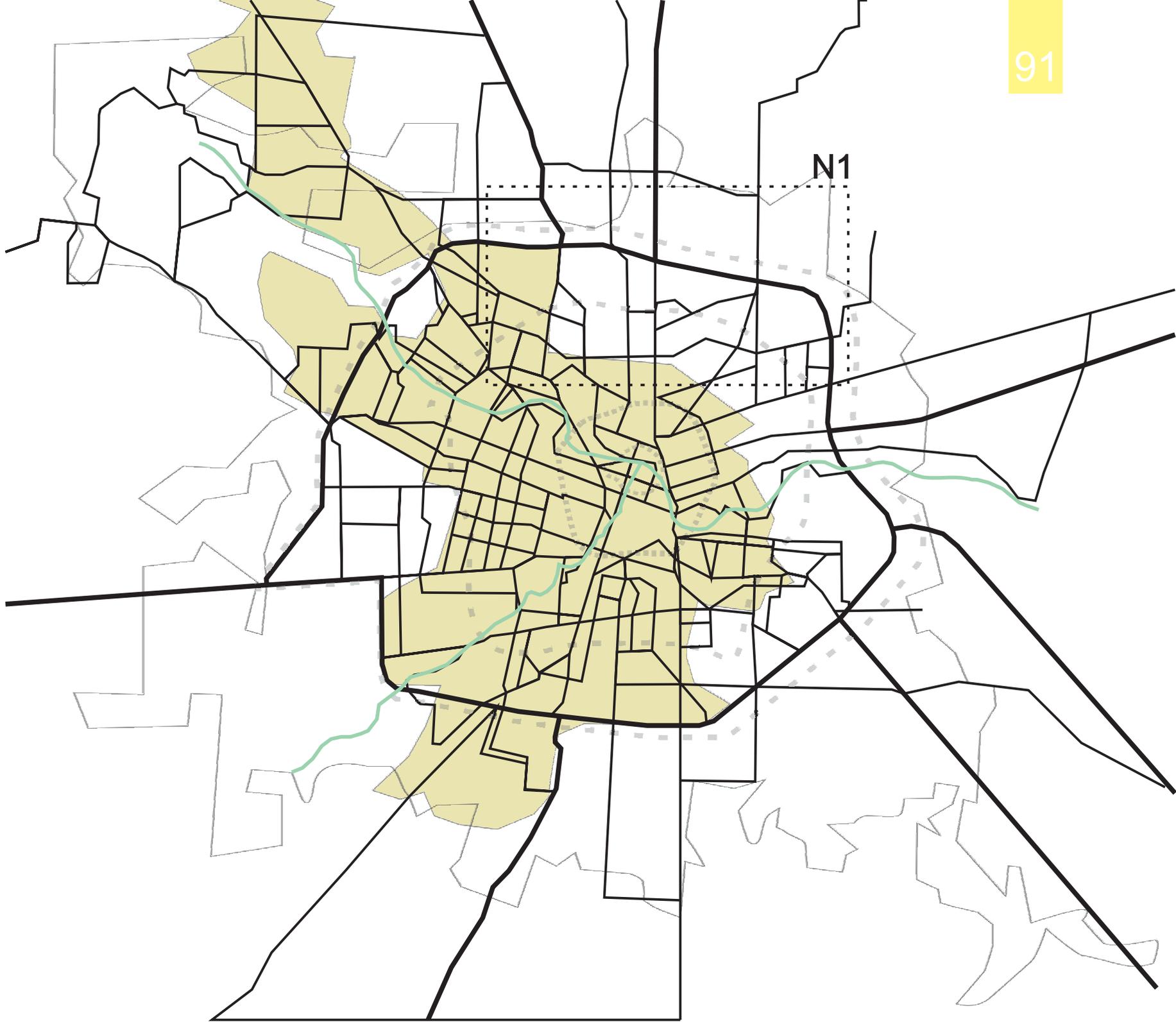
TIENE UN ÁREA
PRINCIPAL QUE
CONCENTRA
ACTIVIDADES, CON
DENSIDAD POBLACIONAL
ALTA Y SIENDO MAYOR
AUN LA CANTIDAD DE
USUARIOS EN HORARIOS
DE TRABAJO, QUE
ADEMAS AUMENTAN
CONSIDERABLEMENTE EL
TRAFICO DE AUTOS EN
HORARIOS PICO.

■ AREA CONCENTRADA DE ACTIVIDADES DENSIDAD ALTA



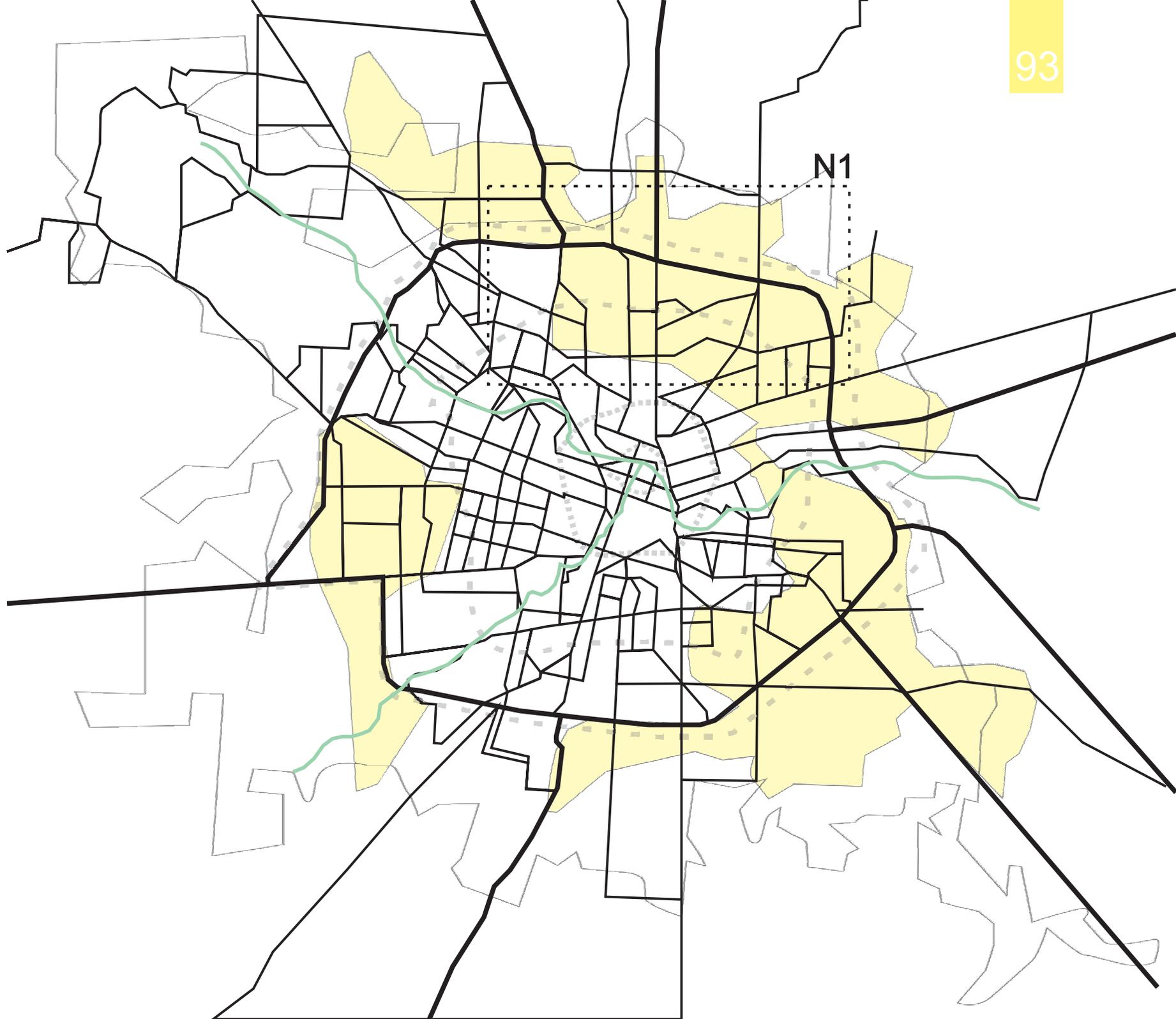
TIENE SUS BARRIOS
CON DENSIDAD MEDIA,
QUE CUENTAN CON LOS
SERVICIOS URBANOS
BÁSICOS, MIXTURA DE
ACTIVIDADES Y
POBLACIÓN MEDIA-
BAJA, CON LA
PROBLEMÁTICA DE
EXTENDERSE
HORIZONTALMENTE
POR FUERA DEL ANILLO
DE CIRCUNVALACIÓN.

■ ÁREAS CON DESARROLLO URBANO EQUILIBRADO
SERVICIOS Y ACTIVIDADES BASICAS
DEPENDEN DEL CENTRO PARA CIERTAS ACTIVIDADES
DENSIDAD MEDIA



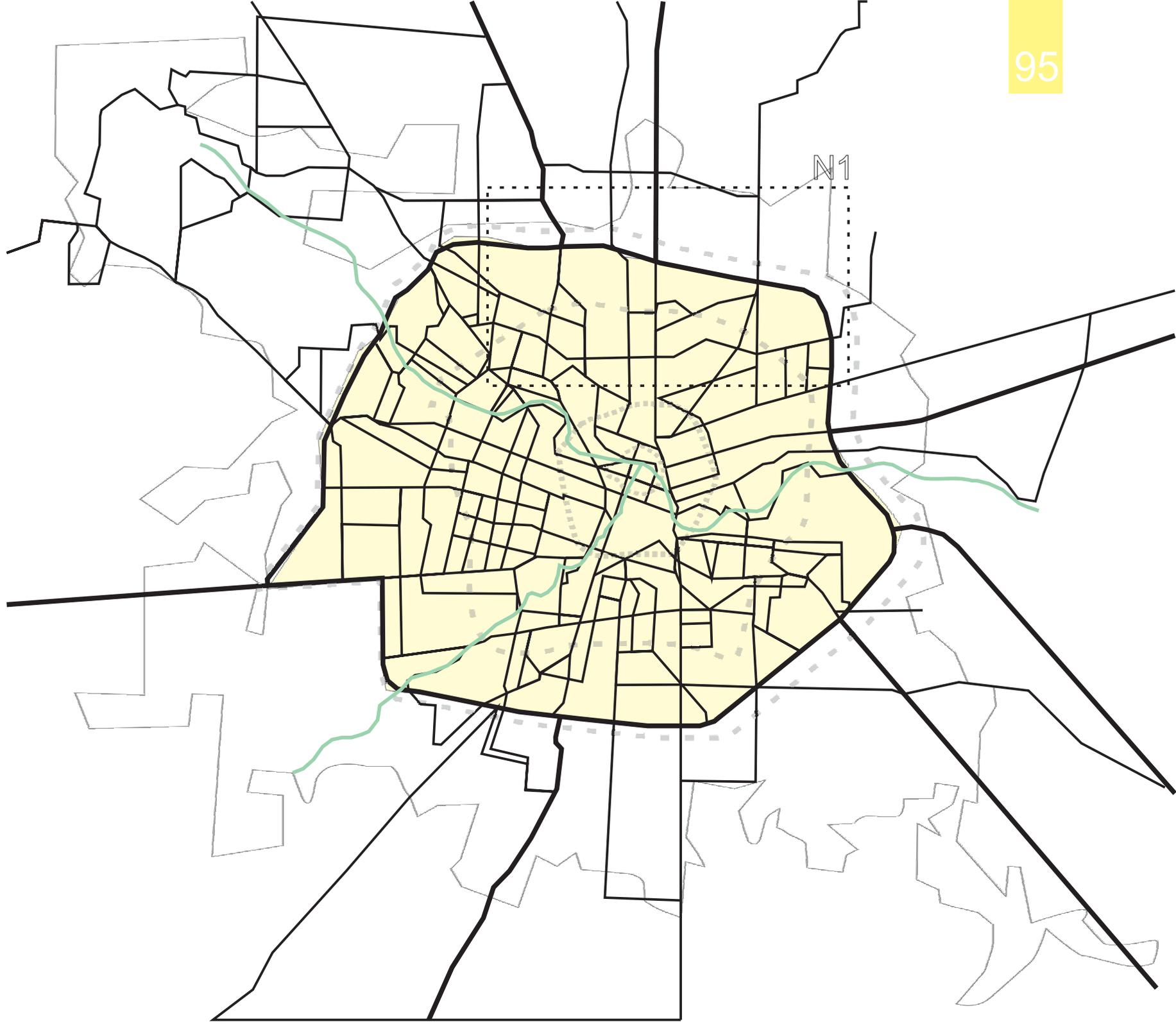
TAMBIÉN ESTÁN LOS BARRIOS POR DENTRO DEL ÁREA PERICENTRAL QUE CARECEN DE SERVICIOS PÚBLICO, SANITARIOS Y TAMBIÉN DE USOS Y ACTIVIDADES MAS ALLA DE LA VIVIENDA. SON BARRIOS CON CARÁCTER DORMITORIO Y ESCASOS DE INFRAESTRUCTURA.

■ ÁREAS CON VIVIENDAS E INDUSTRIAS
NO CUENTAN CON TODOS LOS SERVICIOS URBANOS
DENSIDAD BAJA PERO A GRAN ESCALA HORIZONTAL

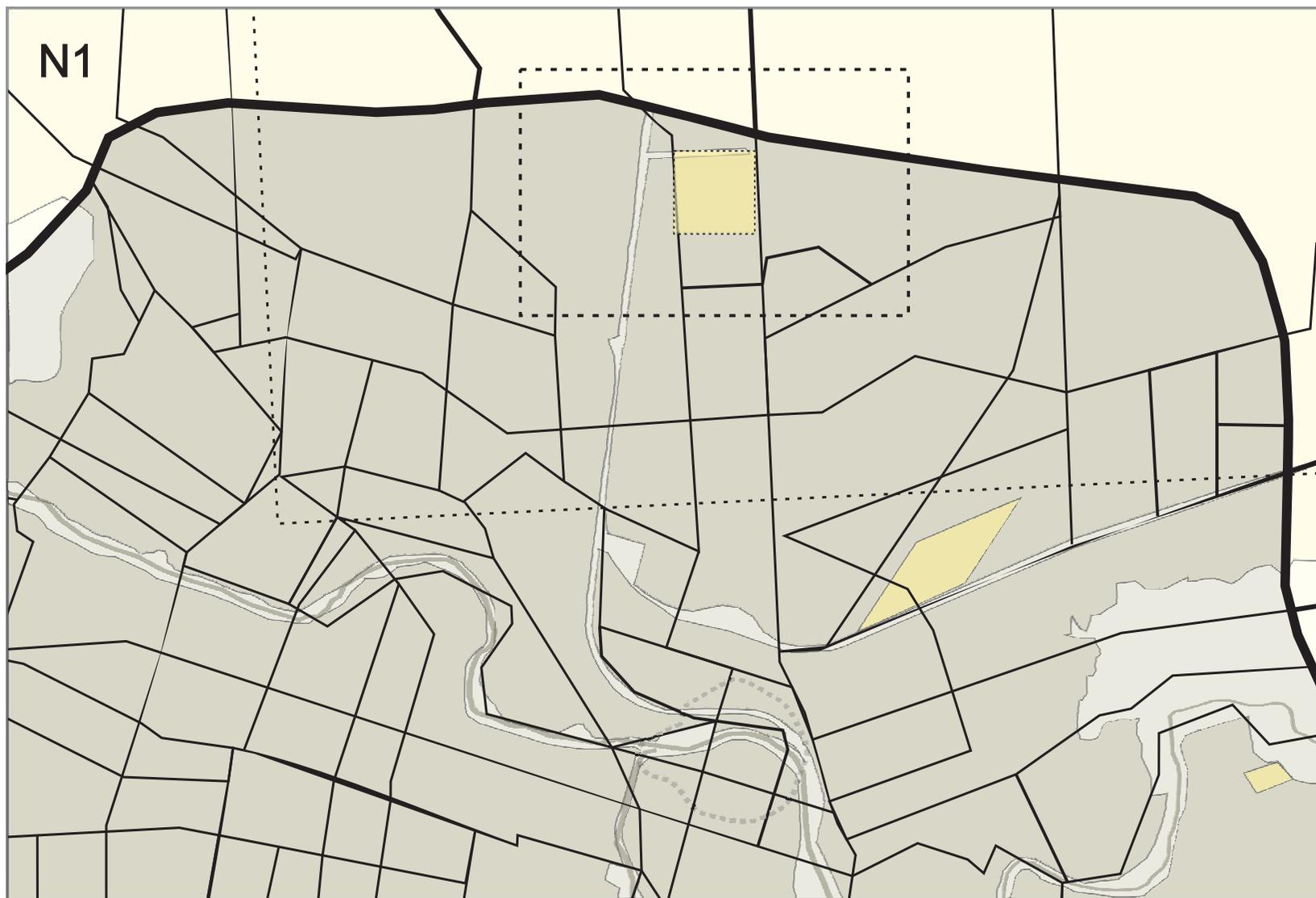


LO IDEAL SERIA QUE LA CIUDAD NO SE LIMITE A ÁREAS QUE DEPENDAN DE UN CENTRO PARA QUE SUS HABITANTES REALICEN LAS ACTIVIDADES DIARIAS, MANTENIENDO UNA DENSIDAD EQUILIBRADA A LO LARGO DE UN ÁREA DELIMITADA PARA NO AVANZAR POR SOBRE LA NATURALEZA Y TERRITORIOS DE PRODUCCIÓN AGRARIA. TODOS LOS BARRIOS DEBIERAN CONTAR CON EQUIPAMIENTOS QUE PERMITAN TRABAJAR, RECREAR, HABITAR Y CIRCULAR, SIN ZONIFICARLOS.

 ENFOQUE IDEAL

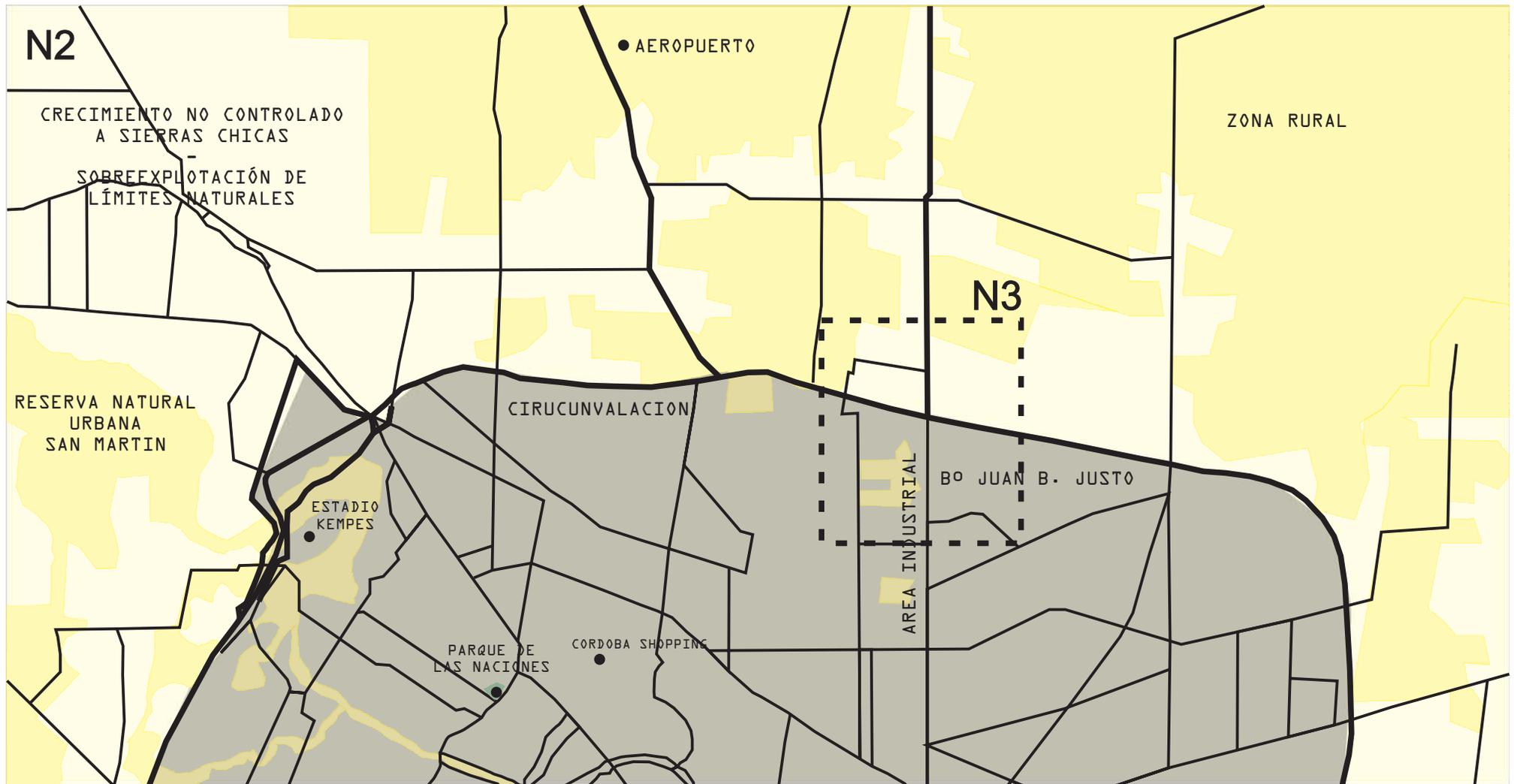


PERIFERIA OPORTUNIDAD Y LÌMITE
CIUDAD PARA UNOS POCOS, PERIFERIA PARA MUCHOS



DECIDIMOS HACER HINCAPIE EN EL SECTOR NORTE PERICENTRAL, PERO CREEMOS QUE LAS INTERVENCIONES URBANAS EN SECTORES DE LA CIUDAD (REMARCADOS EN N1) A ESCALA BARRIAL, LOGRAN MEJORES RESULTADOS EN CONJUNTO, MAS BENEFICIOSOS PARA TODOS LOS AMBITOS DE LA MISMA, DESDE SOCIALES HASTA IMAGINARIOS URBANOS

PERIFERIA OPORTUNIDAD Y LÍMITE



EL TERRENO FUNCIONA COMO ENGRANAJE DE LAS ACTIVIDADES EXISTENTES EN EL BARRIO: INDUSTRIA Y RESIDENCIA ADEMÁS DE SER CONECTOR E INCENTIVADOR DEL ESPACIO VERDE LE OTORGA UNA PROPUESTA TOTALMENTE DIFERENTE E IMPULSORA DE NUEVAS ACTIVIDADES PARA LOS HABITANTES DEL SECTOR Y ALREDEDORES .

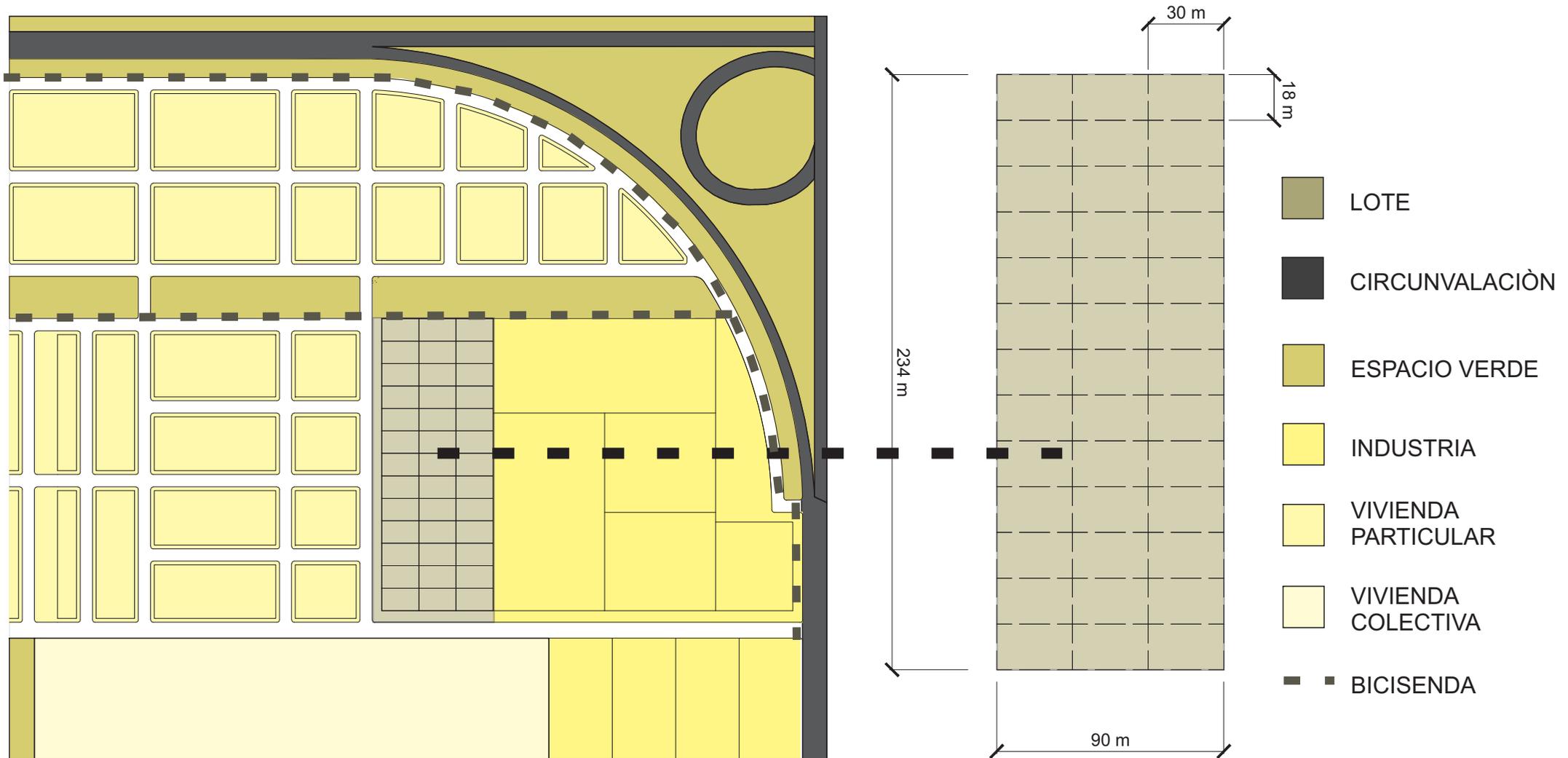
DE LO INDUSTRIAL
A LO RESIDENCIAL

+ CONECCION A TRAVEZ
DE LA BICISENDA DESDE
EL CENTRO A
SECTORES EN
DESARROLLO

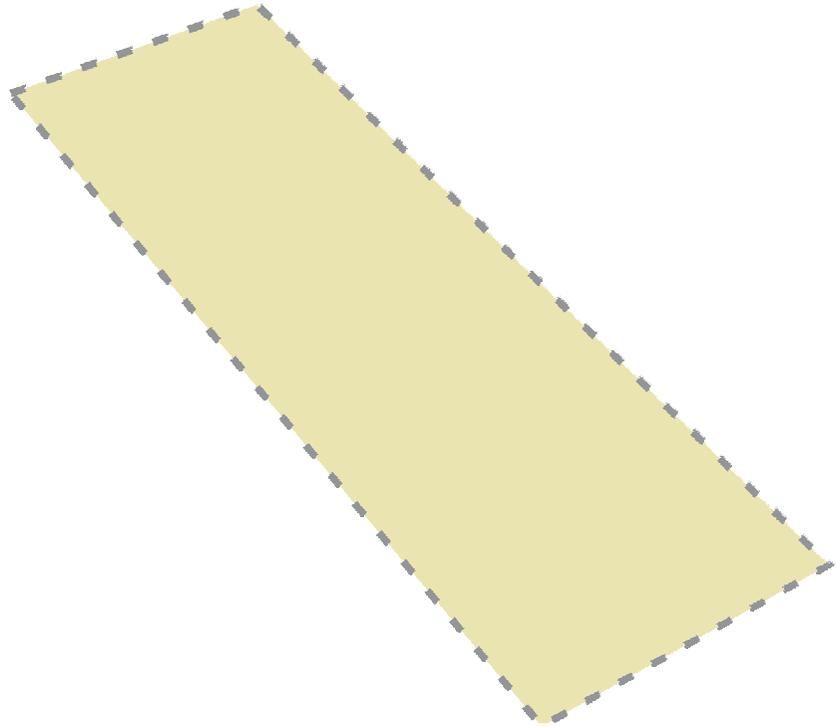


LOTE INTERMEDIARIO ENTRE LA FRANJA INDUSTRIAL Y EL BARRIO A SU ALREDEDOR

LOTE: 234 m (Largo) x 90 m (Ancho).
 MÓDULO ESTRUCTURAL: 30 m (Largo) x 18 m (Ancho).



APROXIMACION AL ENTORNO

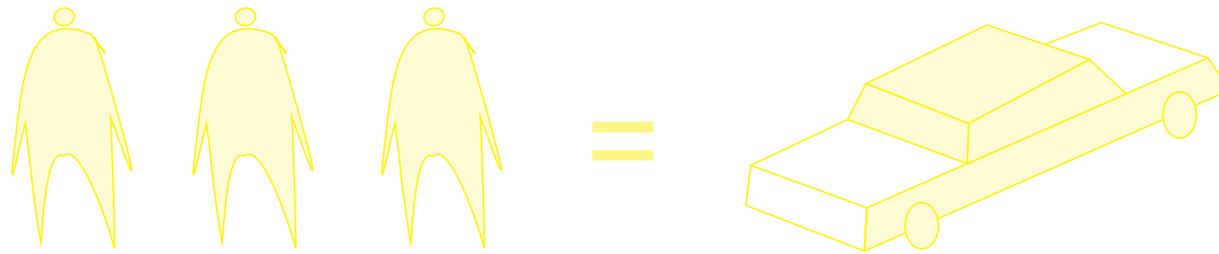


*TERRENO INTERMEDIARIO
ENTRE INDUSTRIA
Y BARRIO



ESCALA BARRIAL

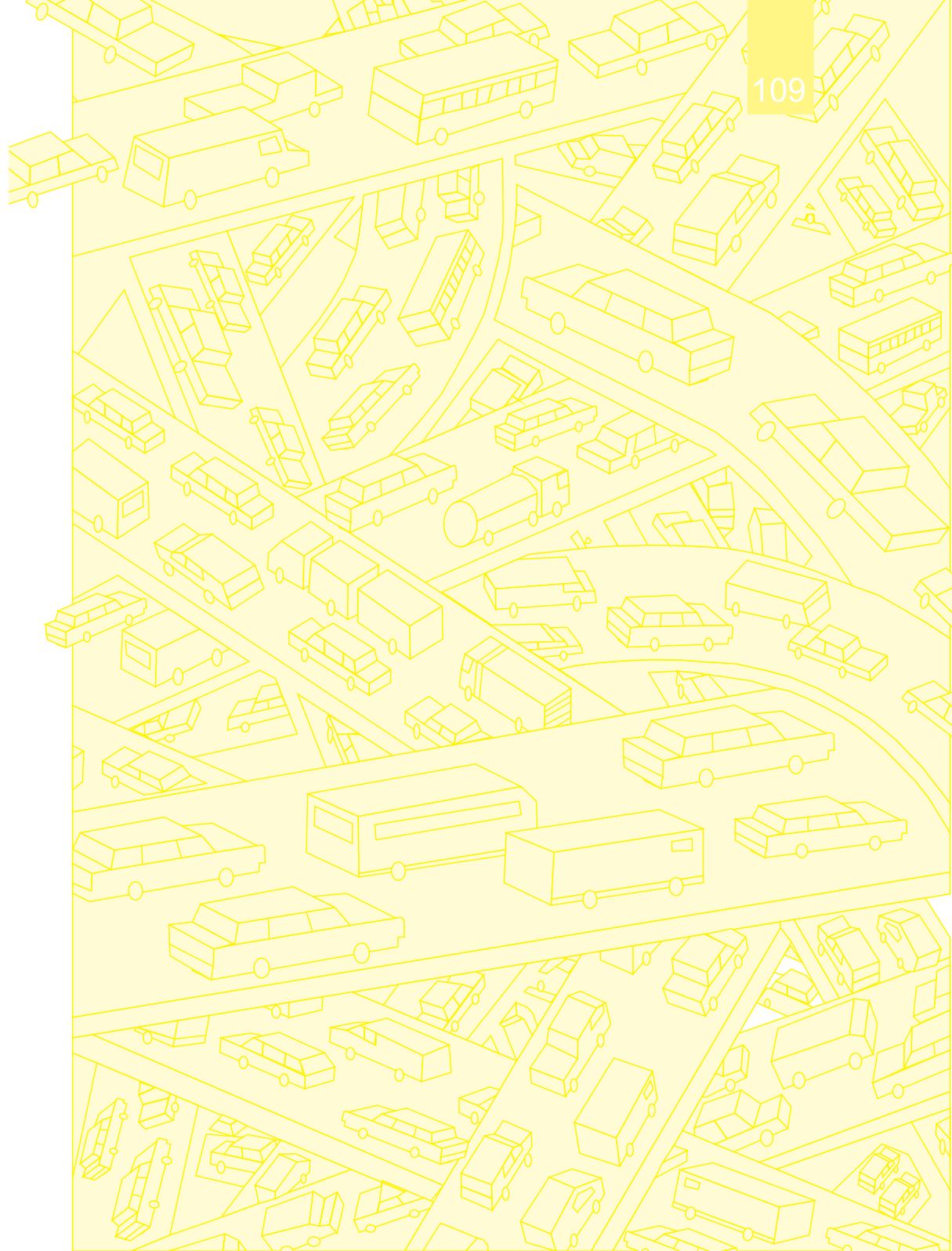
CONCEPTO

 1m^2 10m^2

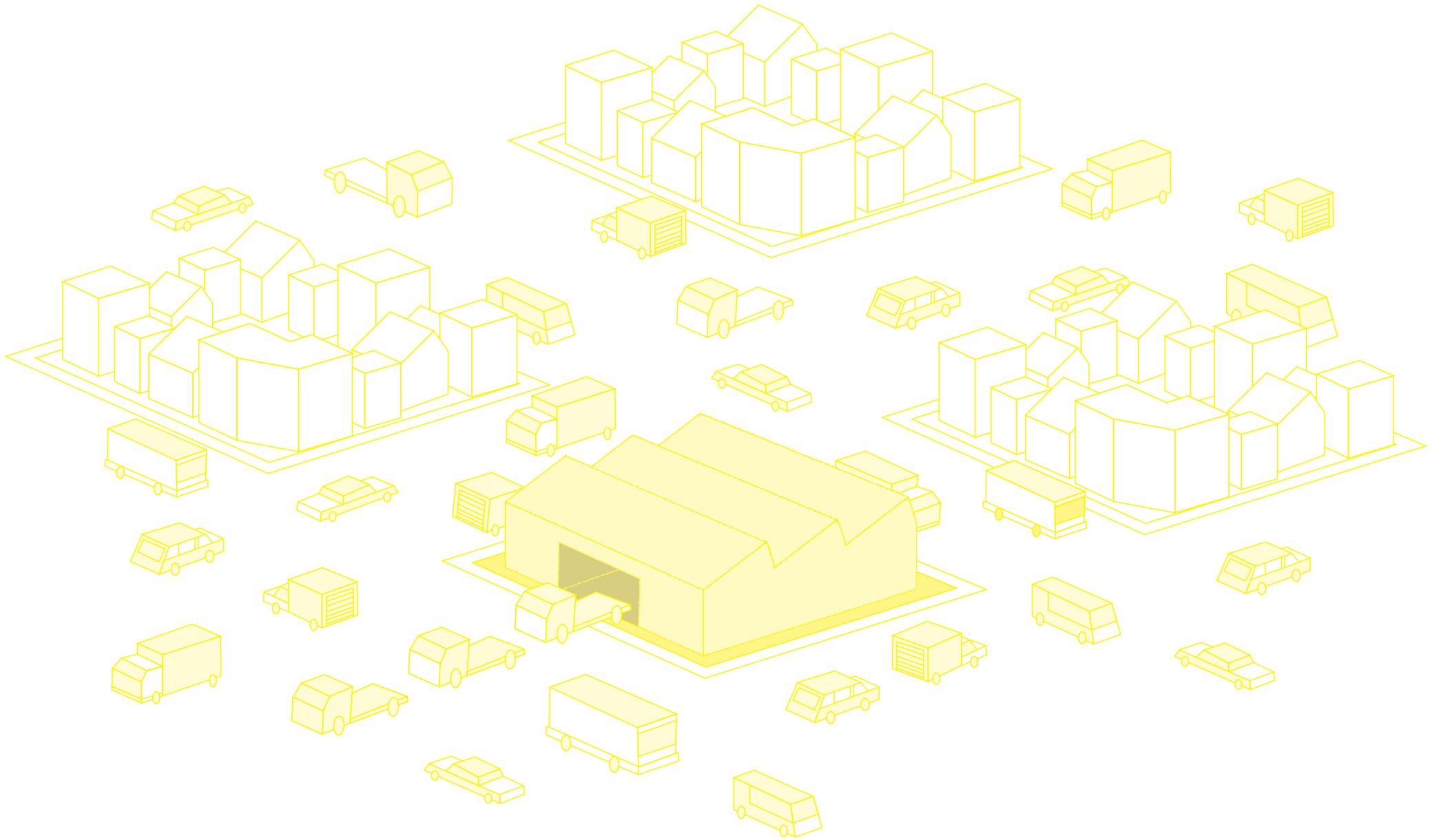
PROBLEMATICA

CRECIENTE ABRUPTA DE
MOVILIDAD PARTICULAR

EN ARGENTINA
CADA 3.15 PERSONAS HAY
UN VEHICULO Y ESTAMOS HABLANDO DE
1.391 MILLONES DE HABITANTES
EN CORDOBA CAPITAL NADA MAS,
NOS DA UN PROMEDIO DE 463.666 VEHICULOS



INDUSTRIA COMO IMPULSOR



CARENCIA DE ESPACIO PUBLICO
GRAN CANTIDAD DE LOTES SIN USO

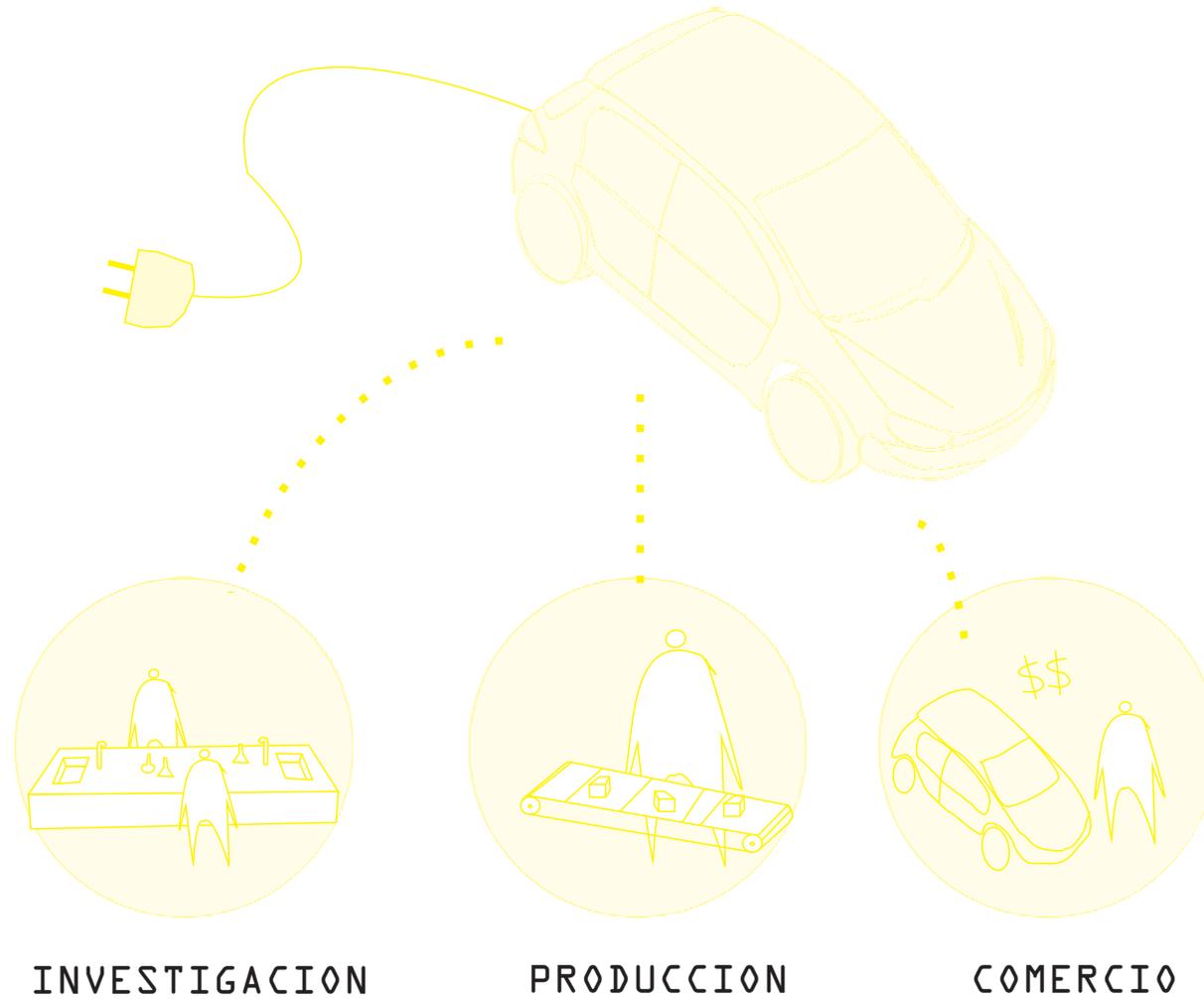
 ESPACIO VACANTE



POSIBLE SOLUCION + SUSTENTABLE
A TRAVEZ DE
LA FABRICA DE INNOVACION E IDEAS.

ACTUALMENTE EL AUTO ES UNA NECESIDAD PARA
DESARROLLAR LA VIDA COTIDIANA.
DESDE LA FABRICA DE INNOVACION E IDEAS BRIDAMOS
EQUIPAMIENTO PARA EL BARRIO
LO QUE NOS DISMINUYE LA NECESIDAD DE MOVILIDAD
DE LOS HABITANTES DE LA ZONA HACIA EL CENTRO

AUTO ELECTRICO
5m²



INVESTIGACION

PRODUCCION

COMERCIO

+ EQUIPAMIENTO - MOVILIDAD

*PREMISA DE
DISEÑO*

Mediante nuestro proyecto, se busca el desarrollo de una arquitectura contenedora de institucion educativa, intelectual, que posibilite puestos de trabajo, desarrollo economico, activacion del sector.

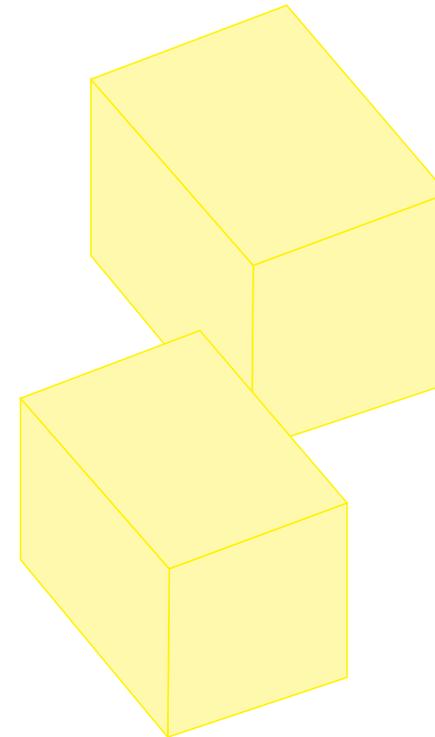
Sabiendo de todas maneras, que nuestro edificio por si solo no podra llegar a funcionar como centro, pero si lo lograra si se complementa con otros.

Como por ejemplo el colegio IPEM XXX que esta en el barrio. Las estaciones de servicio que lo abastecen, las industrias que lo apoyan.

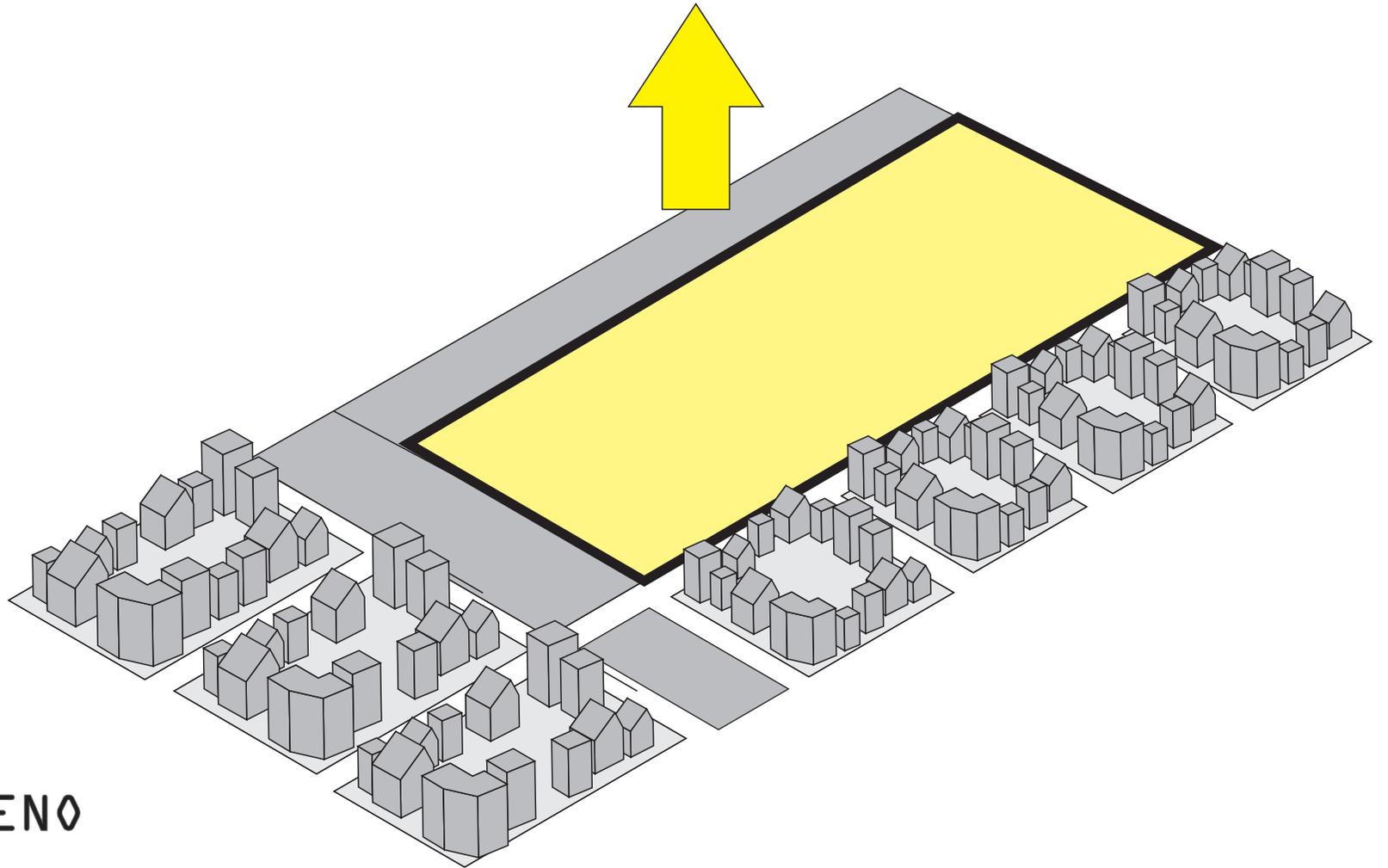
El planteo proyectual, junto con el desarrollo programatico-formal, busca la creacion de una Fabrica de Innovacion e ideas. Siendo esta una tipologia a descubrir por nosotros.

Tenemos como idea generadora la unificacion a la industria existente, y su desarrollo. Teniendo en cuenta que la ciudad de Cordoba, fue en su momento muy importante para el desarrollo economico del pais, mediante la implantacion de industria automotriz y equipos educativos que acompañen esos avances, proponemos volver al origen de aquel avance nacional, tanto intelectual como economico-social- politico, aportando necesidades contemporaneas como la importancia del automovil, las dificultades de movilidad en la ciudad horizontal, la escasez del petroleo, las condiciones medioambientales a las que hemos llegado culpa del forcejeo del ecosistema, la desigualdad de oportunidades de nuestra posicion tercermundista.

Buscamos el desarrollo de una industria en el sector, que se alie de todo lo que existe en la zona norte de la ciudad proxima al aeropuerto y crear, un area potencial y limite de la ciudad. Limite para que tope el crecimiento de la ciudad hacia las areas naturales escasas hoy en dia. Limite para el crecimiento horizontal de la ciudad, limite para las problematicas consecuentes de estas decisiones, limite para unificar la periferia a la ciudad. O tal vez mejor, que la periferia tome protagonismo en la ciudad.

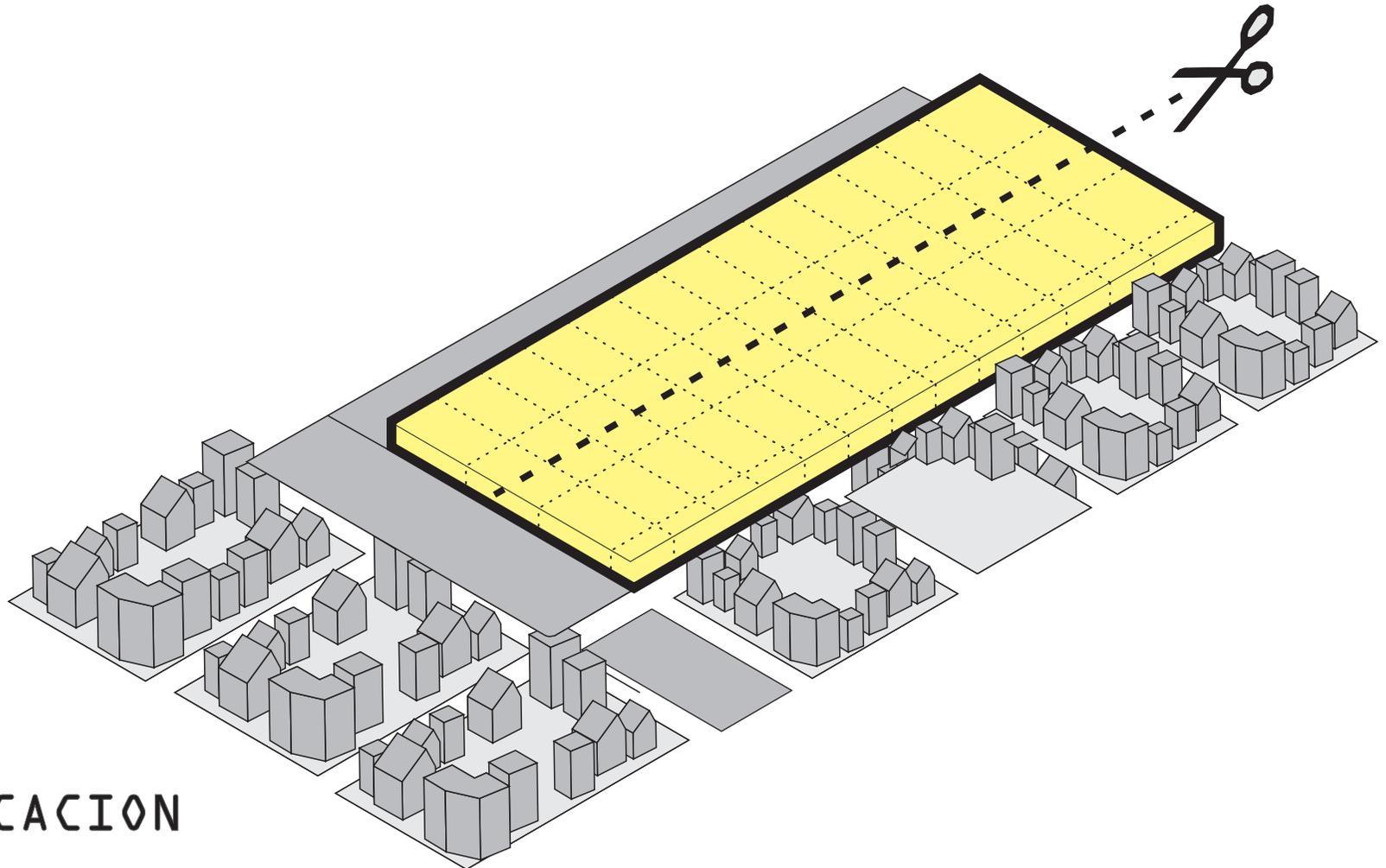


IMPLANTACION URBANA



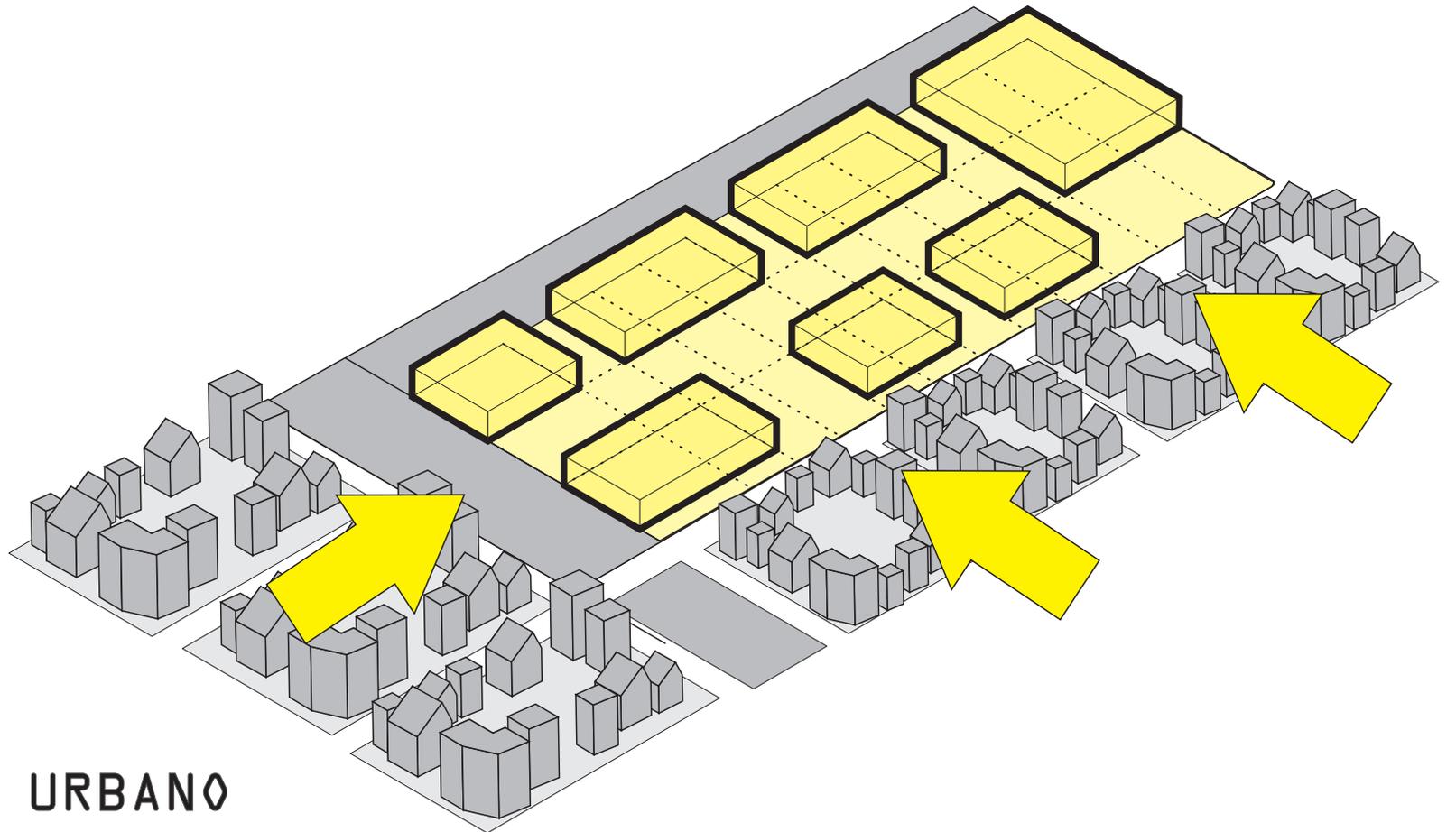
TERRENO

ALTURA MAXIMA 9mts
RESPETANDO EL ENTORNO DEL BARRIO



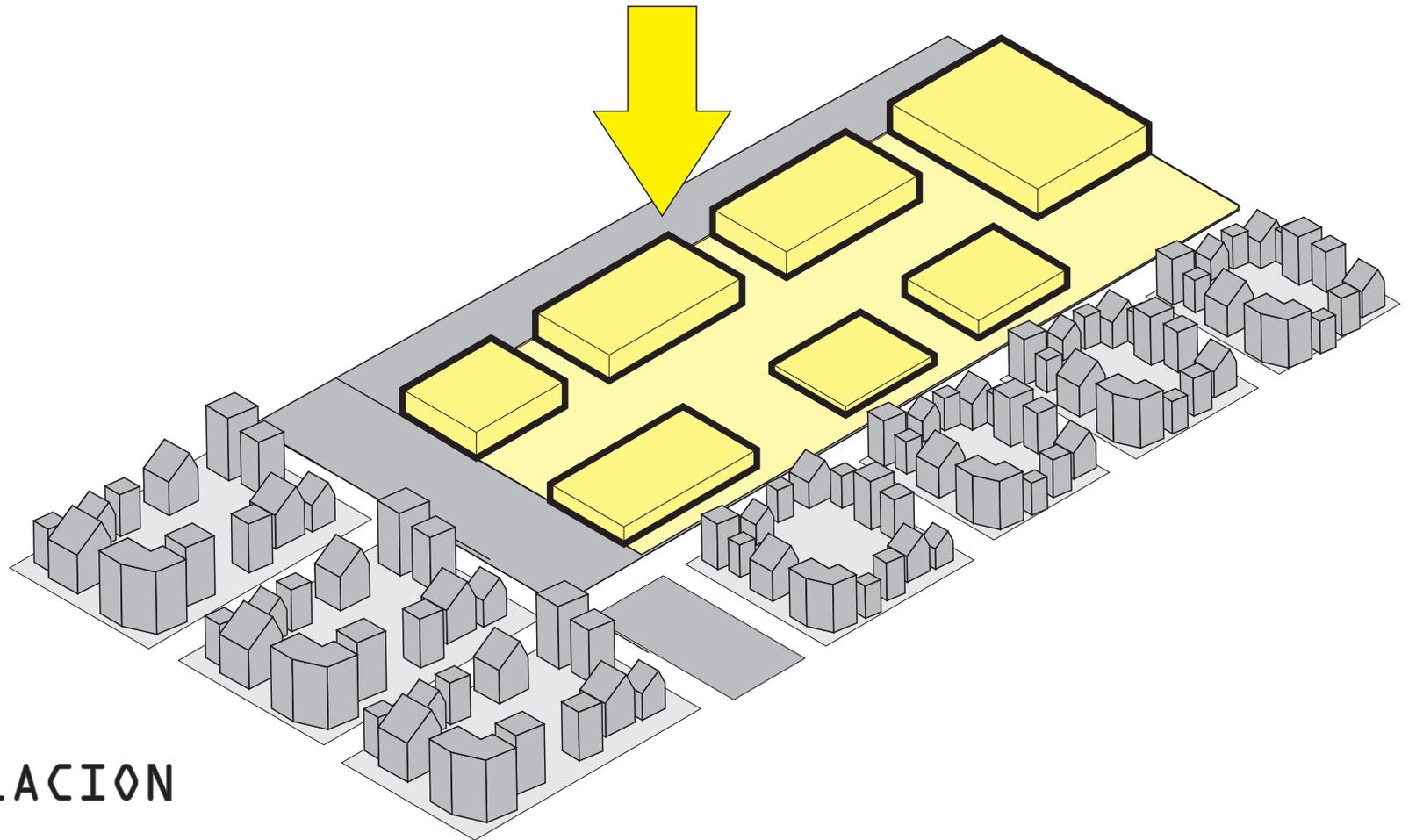
DENSIFICACION

DIVISION DE BLOQUES SIGUIENDO LAS LINEAS
MUNICIPALES DEL BARRIO Y A SU VEZ
OTORGANDO NUEVOS ESPACIOS DE MOVILIDAD
TANTO PARA EL AUTOMOVIL COMO PARA EL PEATON



ENLACE URBANO

DADO QUE ES UN LOTE INTERMEDIARIO ENTRE
LA INDUSTRIA Y EL BARRIO, DECIDIMOS RESPETAR
LAS ALTURAS DE CADA UNO.
DEL LADO DE LA INDUSTRIA SE MANTIENE A 9m
Y DEL LADO DE LA VIVIENDA SE BAJA A 6m



REGULACION

BLOQUE 1: TALLER AUTOMOTRIZ

BLOQUE 2: SALA DE EXPOSICION

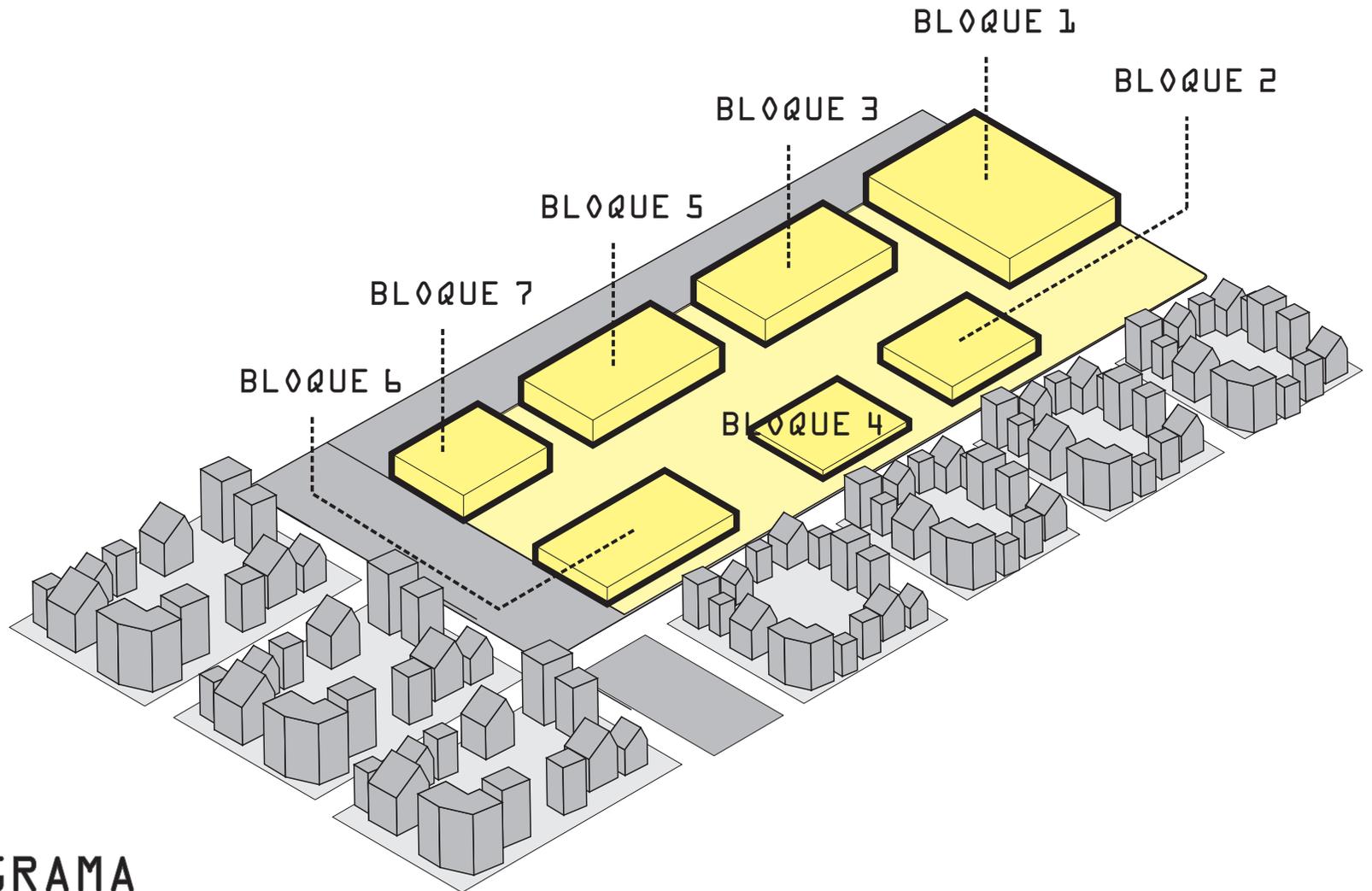
BLOQUE 3: SECTOR DE INVESTIGACION

BLOQUE 4: BIBLIOTECA + CAFETERIA

BLOQUE 5: CO-WORK

BLOQUE 6: AUDITORIO

BLOQUE 7: AREA DE DESCANZO



PROGRAMA

EL EJE PRINCIPAL DEL PROYECTO ES LA CALLE CENTRAL, ESTA OTORGA UN GRAN ESPACIO PUBLICO PARA EL MISMO DONDE SE PROPONEN DIFERENTES TIPOS DE ACTIVIDADES DESDE UN AUDITORIO AL AIRE LIBRE HASTA ESPACIOS FERIALES. ADEMAS EL FLUJO DE MOVILIDAD ABARCA TODO EL TERRENO YA QUE LAS PLANTAS LIBRES Y ABIERTAS ROMPEN CON LA RELACION INTERIOR/EXTERIOR NORMALMENTE CONOCIDA.

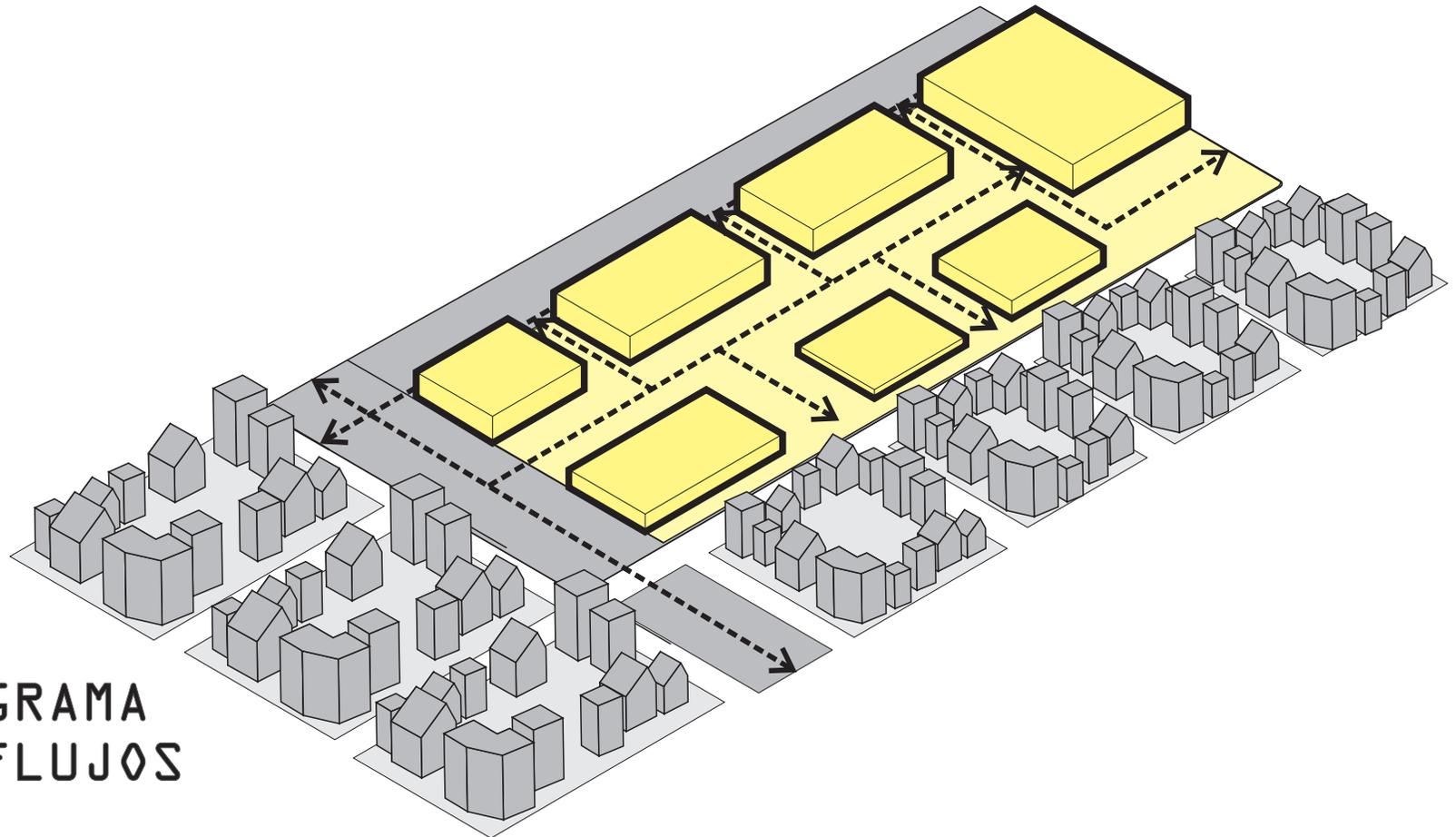


DIAGRAMA
DE FLUJOS



FRESNO AMERICANO

ESPECIE DE MEDIANA ENVERGADURA, AUQUE PUEDE LLEGAR A ALCANZAR LOS 20 METROS. JUEGA CON SUS COLORES EN LAS HOJAS EN OTOÑO, TORNANDOSE DE UN COLOR AMARILLO INTENSO, ACOMPAÑANDO A NUESTRA INTENCION PAISAJISTICA A LO LARGO DE LA CALLE PRINCIPAL DEL PROYECTO.



JACARANDA

EL JACARANDA ES UNA ESPECIE QUE SE VE MUCHO EN CORDOBA, ELEGIMOS ESTA YA QUE ADEMAS DE CUMPLIR CON LA ALTURA NECESARIA PARA LA PROTECCION DE LAS ENVOLVENTES, JUEGA CON LA IMAGEN PAISAJISTICA DEL LUGAR PRINCIPALMENTE EN PRIMAVERA. CONSIDERADO DE MEDIANA ENVERGADURA PUEDE LLEGAR A CRECER HASTA LOS 15 METROS DE ALTURA.

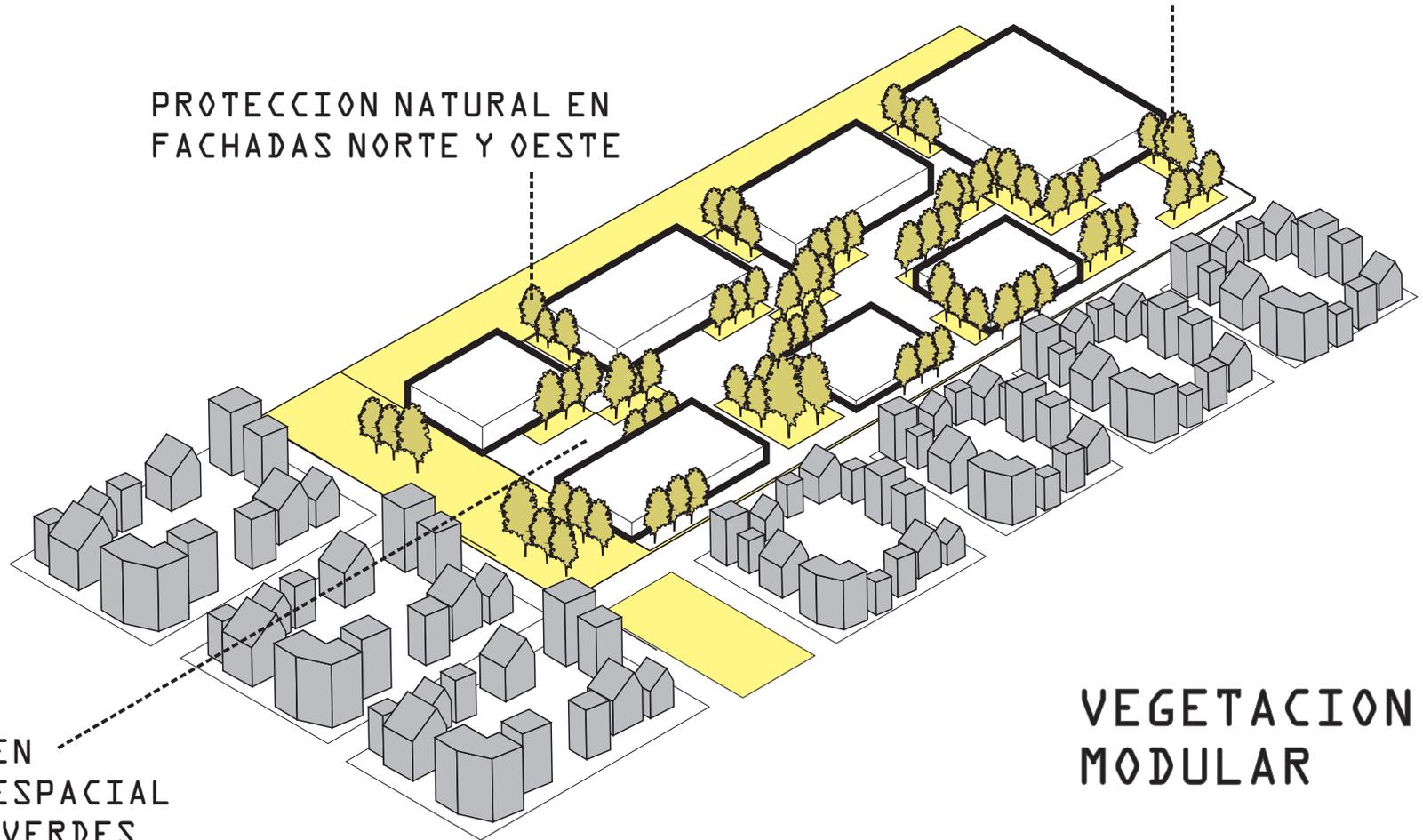


ALGARROBO

ARBOL DE GRAN ENVERGADURA, DISPUESTO EN LOS INGRESOS PARA OTORGARLES MAYOR JERARQUIA A LOS MISMOS, PUEDE ALCANZAR HASTA HASTA 30 METROS, DE TRONCO GRUESO Y COPA AMPLIA BRINDANDO GRANDES ESPACIOS DE SOMBRA.

GERARQUIZACION DE INGRESOS
CON VEGETACION DE MAYOR ENVERGADURA

PROTECCION NATURAL EN
FACHADAS NORTE Y OESTE



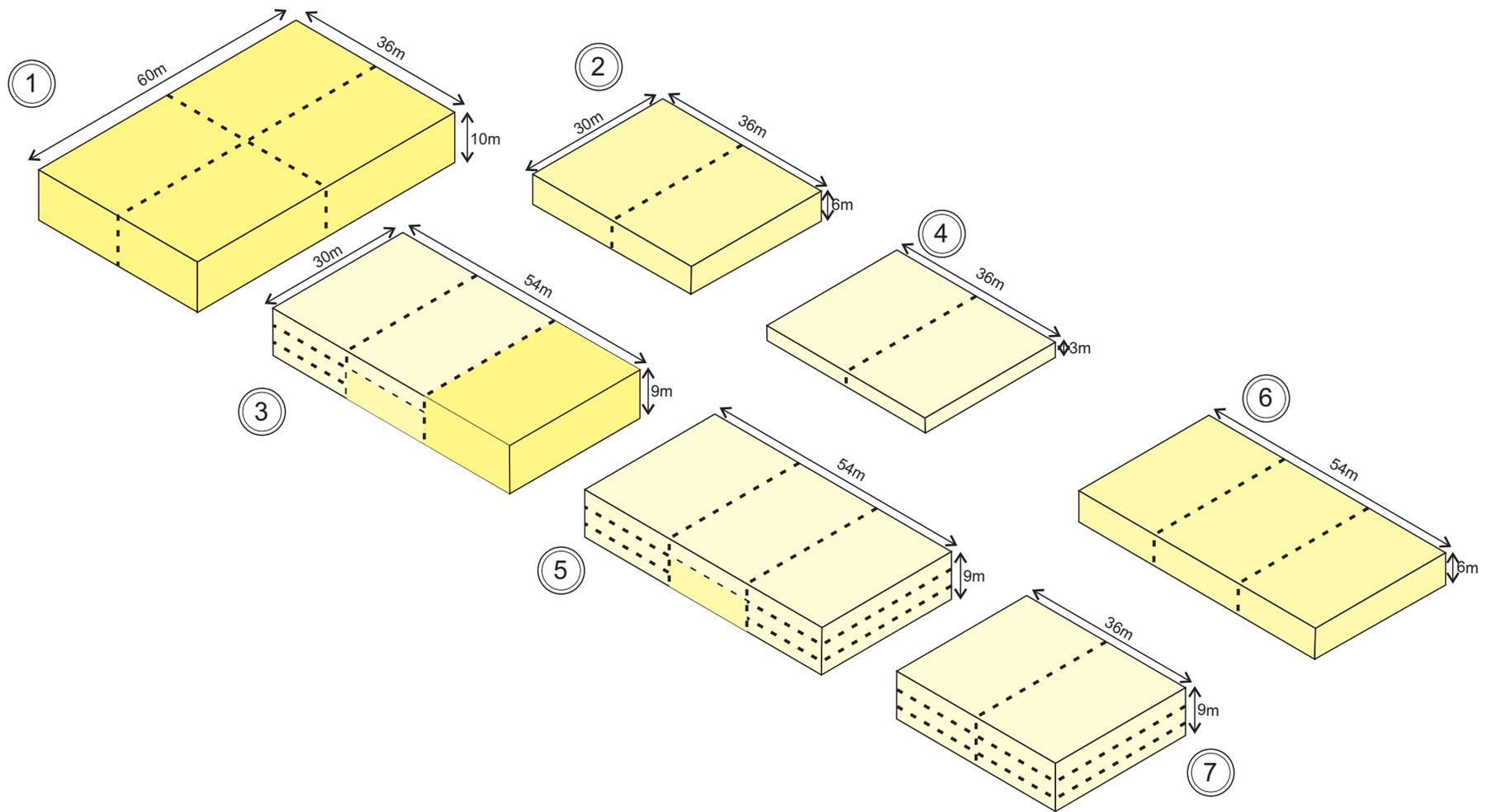
DINAMISMO EN
RECORRIDO ESPACIAL
+ ESPACIOS VERDES
MODULADOS EN BASE A
MODULO ESTRUCTURAL

VEGETACION
MODULAR

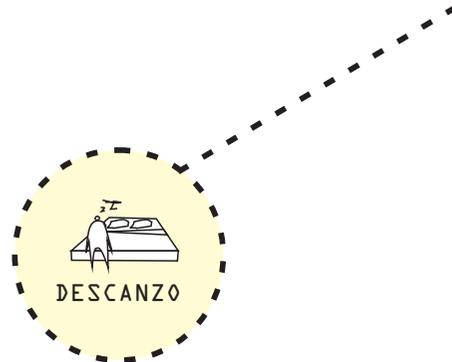
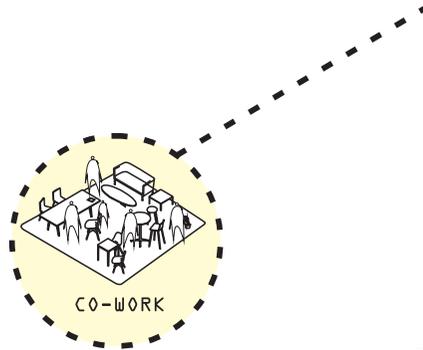
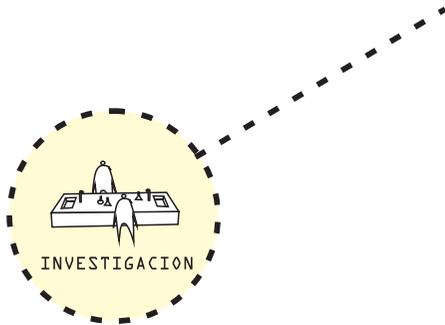
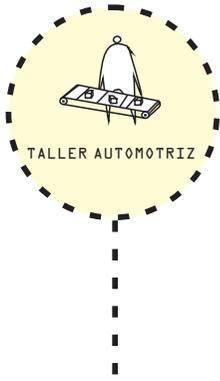
LOS 7 BLOQUES PABELLONALES ESTAN CONFORMADOS A TRAVES DE LA DISPOSICION DE MODULOS DE 18m x 30m, LOS CUALES SURGEN DE LA DIVISION DEL TERRENO ELEGIDO Y TENIENDO EN CUENTA LA COMERCIALIZACION DEL ACERO (MEDIDAS ESTANDAR DE 6m PARA UNA REDUCCION DE COSTOS).

CADA BLOQUE CUENTA CON NUCLEOS HUMEDOS PENSADOS PARA LAS FUNCIONES PROPUESTAS, A SU VEZ DA FLEXIBILIDAD PARA FUTURAS ACTIVIDADES POSIBLES.

ADEMAS EL ESPACIO PUBLICO ESTA PENSADO COMO CONECTOR Y VINCULADOR DEL BARRIO Y EL PROYECTO, OTORGANDO AREAS DE ESPARCIMIENTO A LOS HABITANTES DE ESTE SECTOR.



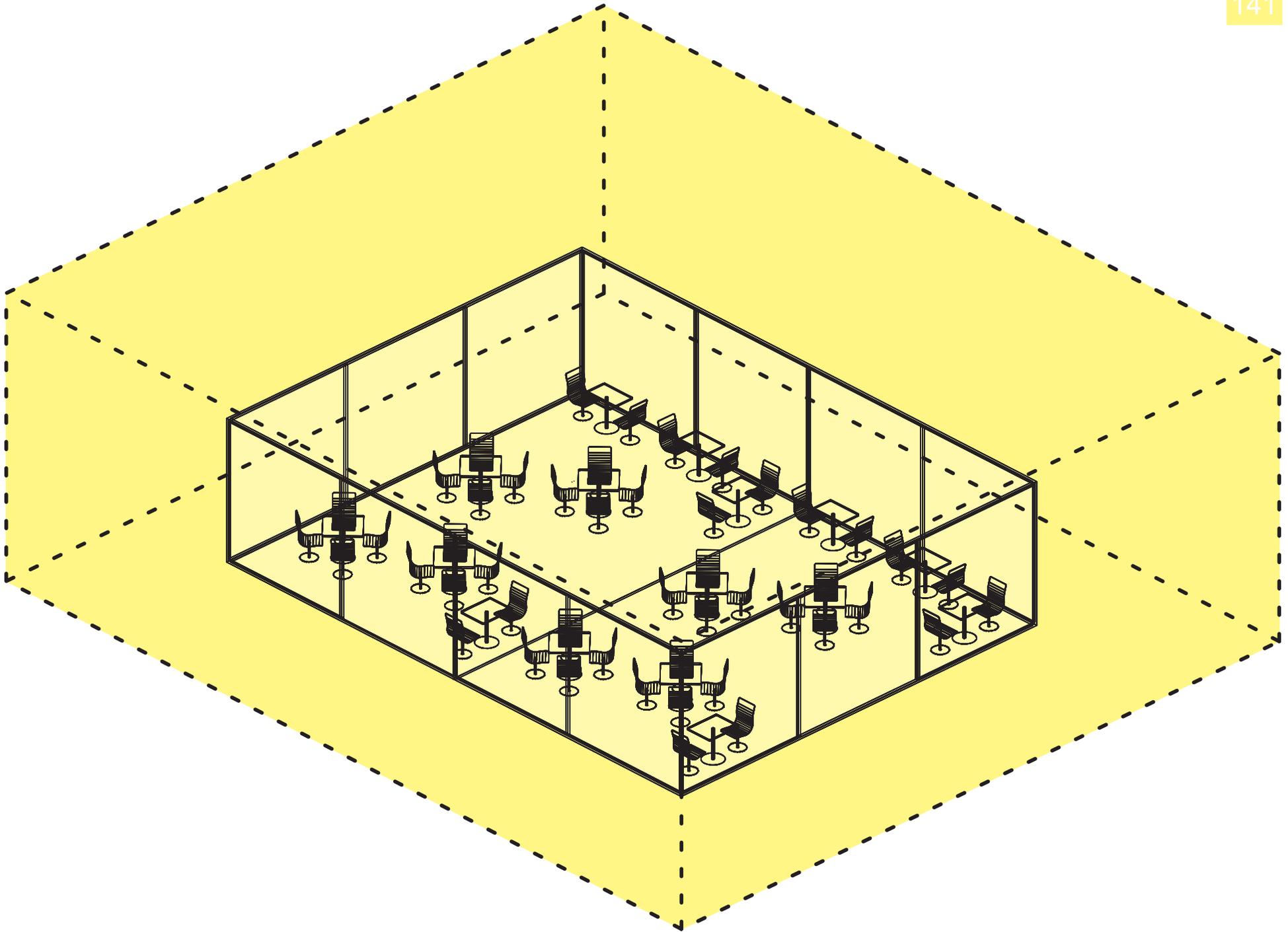
BLOQUES MODULADOS



PROGRAMA



AL SER UNA ARQUITECTURA PABELLONAL, CON ESPACIOS INTERIORES LIBRES Y DE GRAN ESCALA, DECIDIMOS UTILIZAR LA IDEA DE CAPSULA PARA CONTENER LAS ACTIVIDADES ESPECIFICAS QUE NO REQUIEREN TANTA EXPANSION AL MOMENTO DE SU USO Y A SU VEZ NOS PERMITE SEGUIR CON EL VINCULO CONTINUO EXTERIOR/INTERIOR. ESTAS CAPSULAS ESTAN CONFORMADAS POR PERFILES DE ACERO DE 5cm Y PAÑOS VIDRIADOS, ESTAS PERMITEN UN EQUIPAMIENTO FLEXIBLE, BARIANDO ASI SUS ACTIVIDADES SEGUN LAS NECESIDADES DEL MOMENTO Y HABILITAN LA OPCION DE SER DESMONTABLES Y FLEXIBLES EN CUANTO A LA MODULACION PUDIENDO AGRANDAR O ACHICAR LOS ESPACIOS.







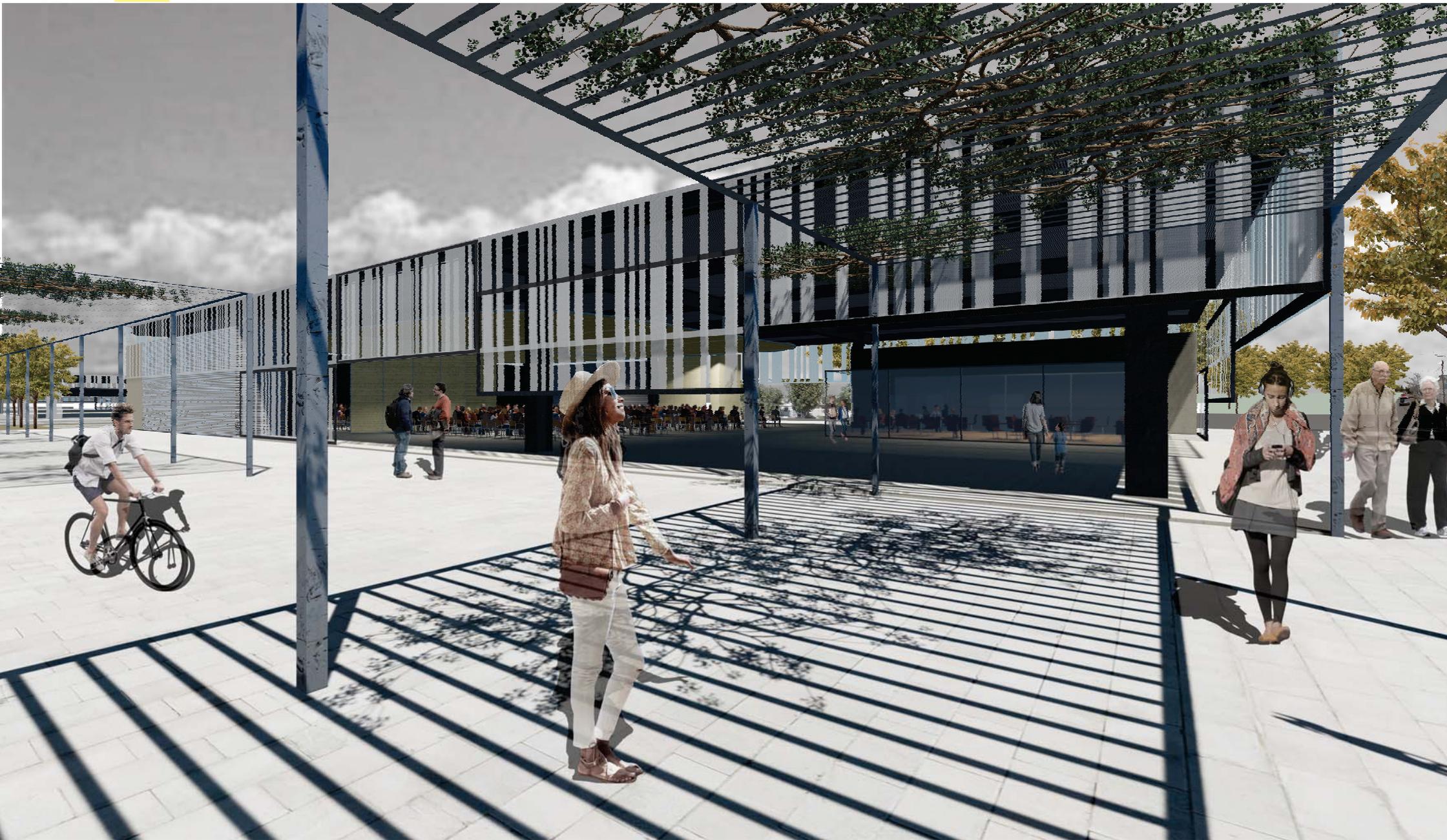








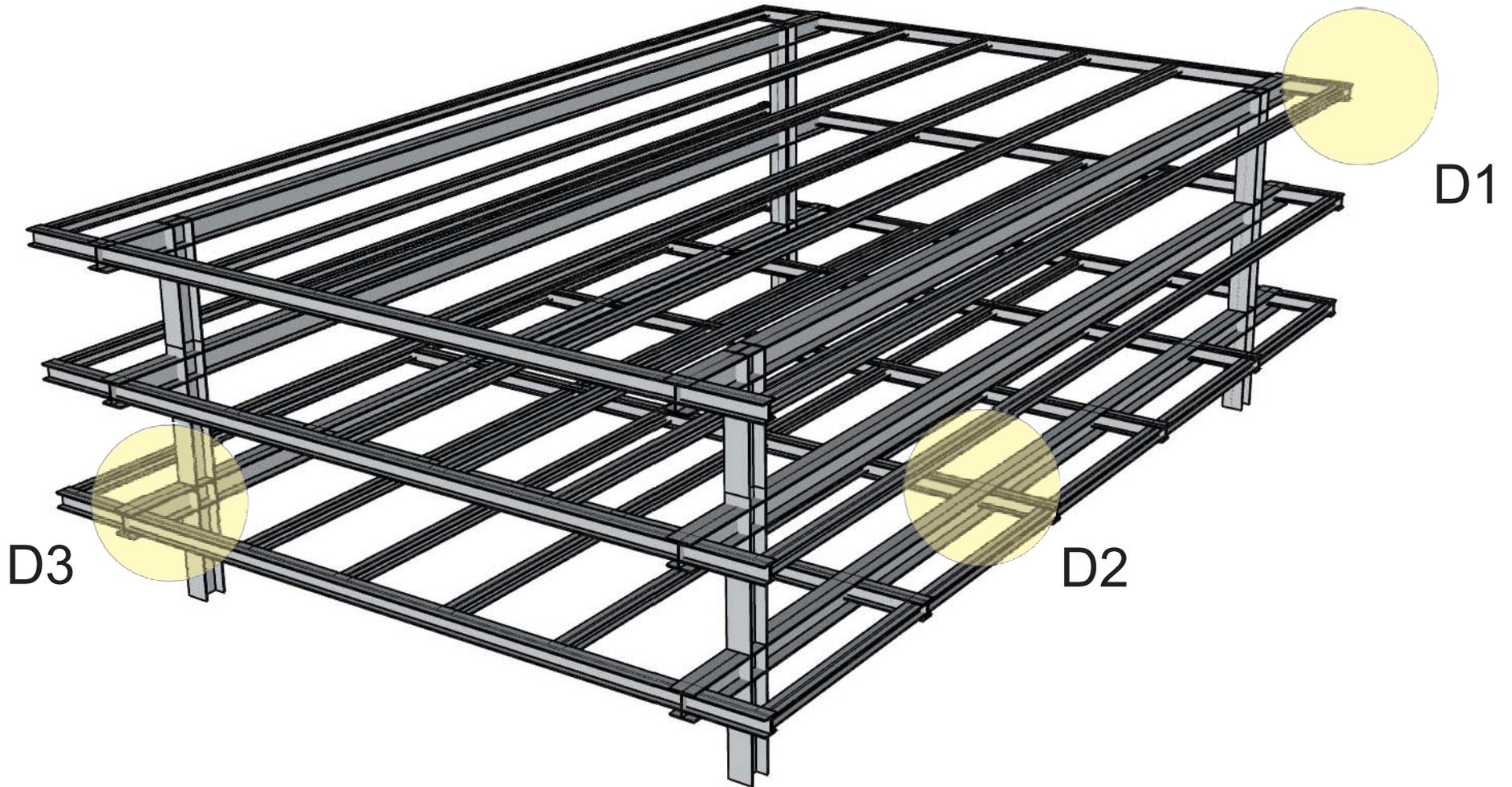




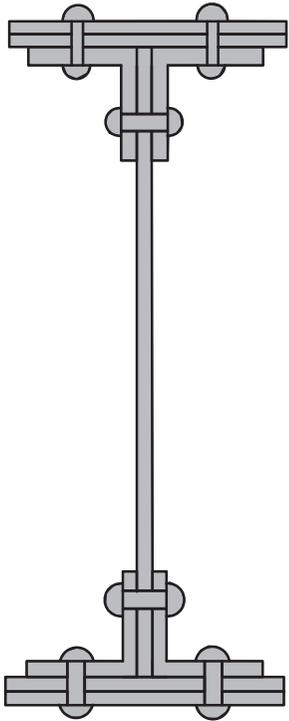


COMPOSICIÓN ESTRUCTURAL

EL SISTEMA ESTRUCTURAL SE BASA EN PORTICOS DE VIGAS ARMADAS Y COLUMNAS IPN, QUE CUBREN GRANDES LUCES Y HASTA 3 NIVELES. CON ALTURA MAXIMA DE 9 METROS, Y LUCES DE HASTA 30 METROS. ESTA METODOLOGIA CONSTRUCTIVA ES POSIBLE Y CONVENIENTE EN CORDOBA, APROVECHANDO SUS INDUSTRIAS SIDERURGICAS POTENTES. FUNCIONA DE MANERA TRILICA, SIENDO SU MAYOR POTENCIAL: LA SIMPLEZA.



D1 COMPOSICIÓN VIGA



VIGA ARMADA

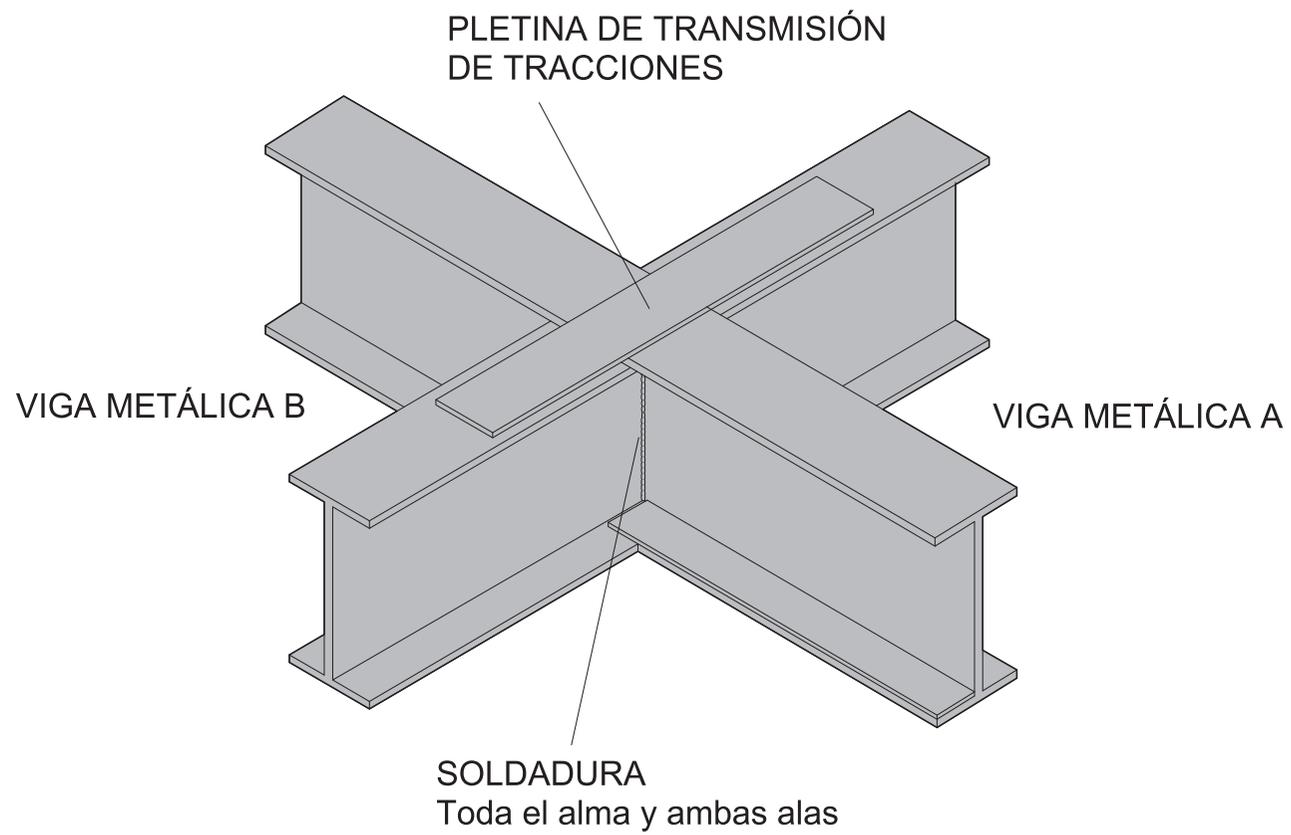
La viga armada esta formada por varias pletinas o chapas, unidas con cualquiera de los medios de unión: roblones, angulares, tornillos.

Condiciones de la VIGA ARMADA

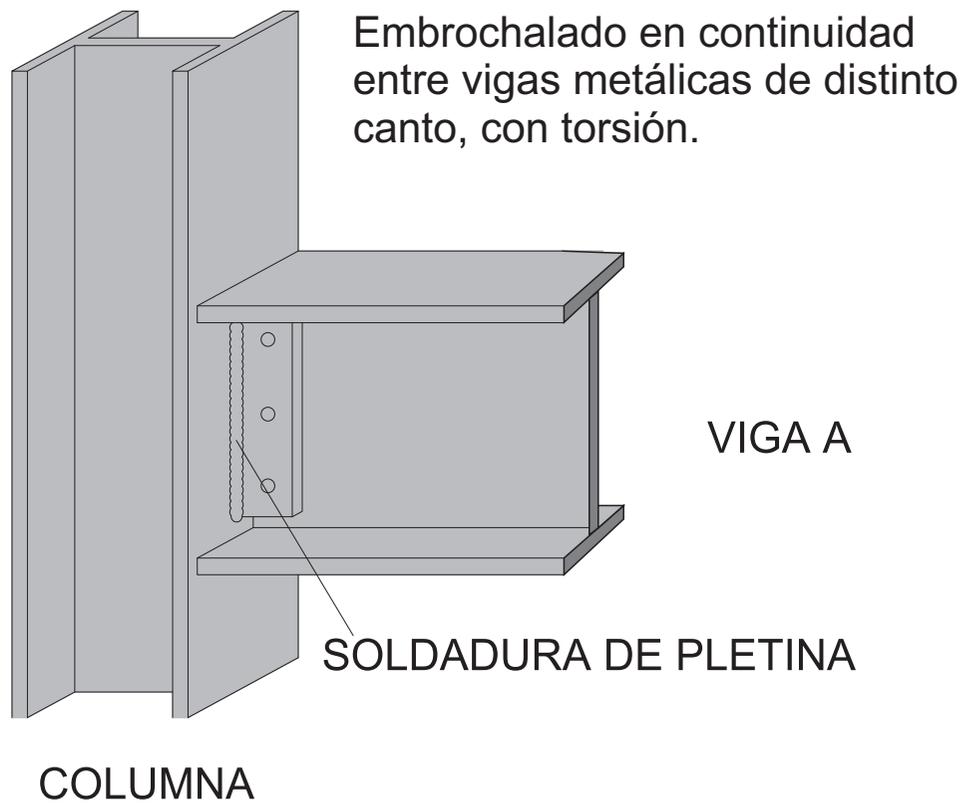
La sección de una viga armada debe reunir diversas condiciones:

- Suficiente resistencia a la flexión, determinada por su modulo resistente.
- Suficiente rigidez a la deformación, determinada por su momento de inercia.
- Capacidad de resistencia a las tensiones cortantes, determinada por el área de su alma.
- Dimensionamiento adecuado para evitar el abollamiento del alma, determinado por la relación: espesor/altura del alma.

D2 ENCUENTRO VIGA - VIGA

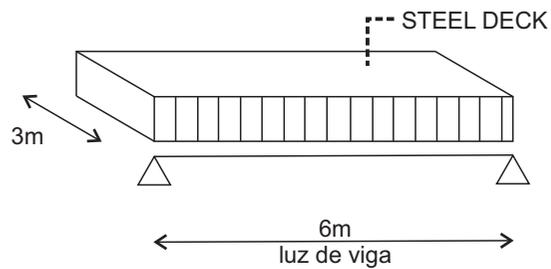


D3 ENCUENTRO VIGA - COLUMNA



CALCULOS ESTRUCTURALES

VIGA IPN 10



$$Q = (1,2 \times 200 \text{ kg/m}^2) + (1,6 \times 326 \text{ kg/m}^2)$$

$$Q = 761,6 \text{ kg}$$

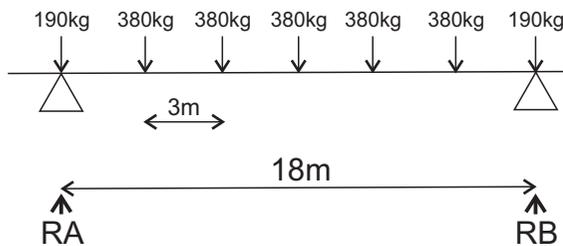
$$M_{\max} = \frac{716,6 \text{ kg/m}^2 \times (3\text{m})^2}{8}$$

$$M_{\max} = 285,6 \text{ kgm}$$

$$T_{\max} = \frac{28560 \text{ kgcm}}{39,8} = 717 < 1600 \quad \text{verifica}$$

↑
IPN 10

VIGA IPN 40



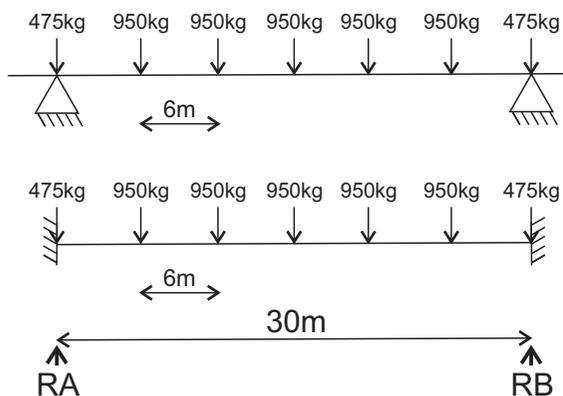
$$MA = (380\text{kg} \times 15\text{m}) + (380\text{kg} \times 12\text{m}) + (380\text{kg} \times 6\text{m}) + (380\text{kg} \times 3\text{m})$$

$$MA = 20520 \text{ kgm}$$

$$T_{\max} = \frac{2052000 \text{ kgcm}}{1714} = 1197,19 < 1500 \quad \text{verifica}$$

↑
IPN 40

VIGA IPN 60



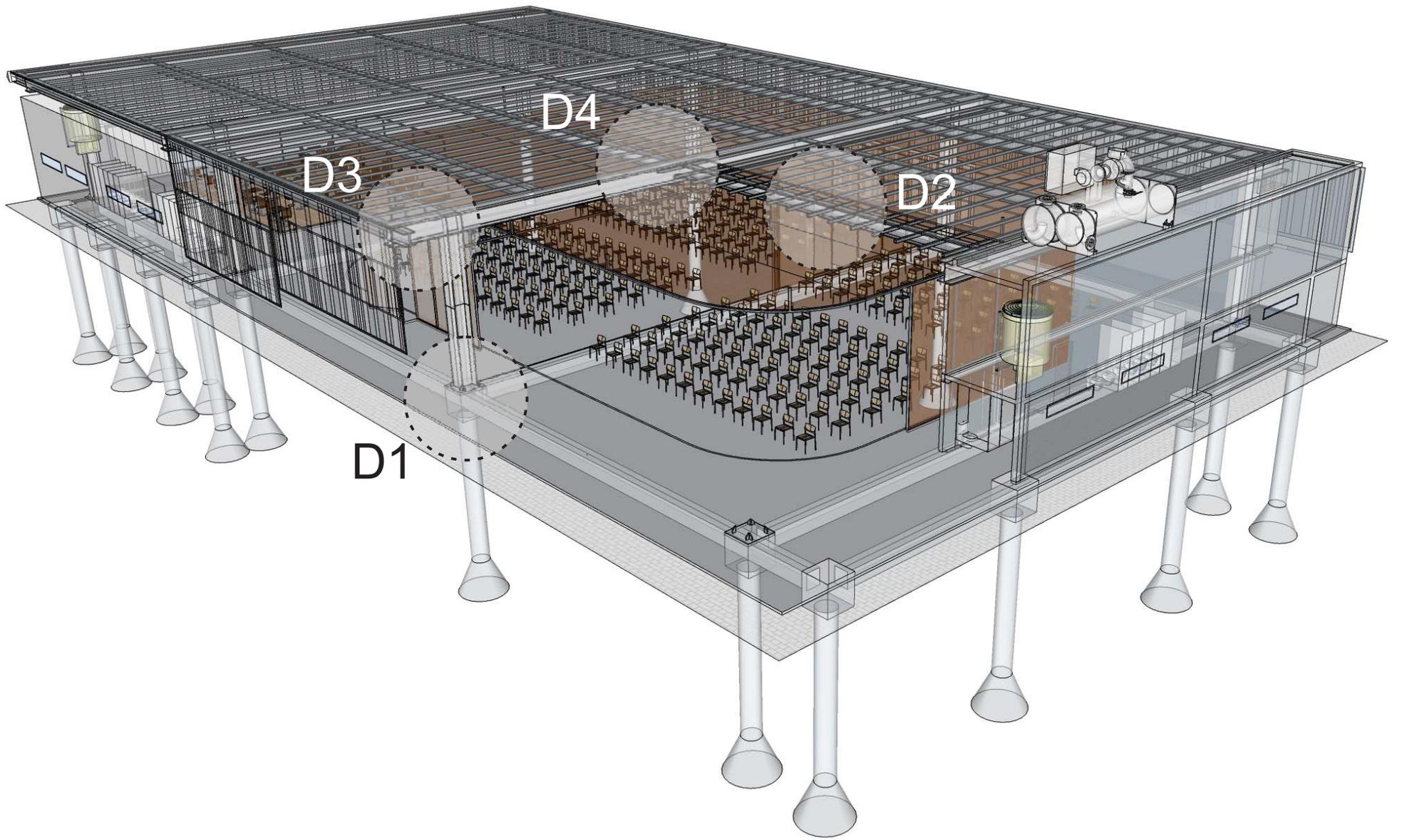
$$MA = (950\text{kg} \times 24\text{m}) + (950\text{kg} \times 18\text{m}) + (950\text{kg} \times 12\text{m}) + (950\text{kg} \times 6\text{m})$$

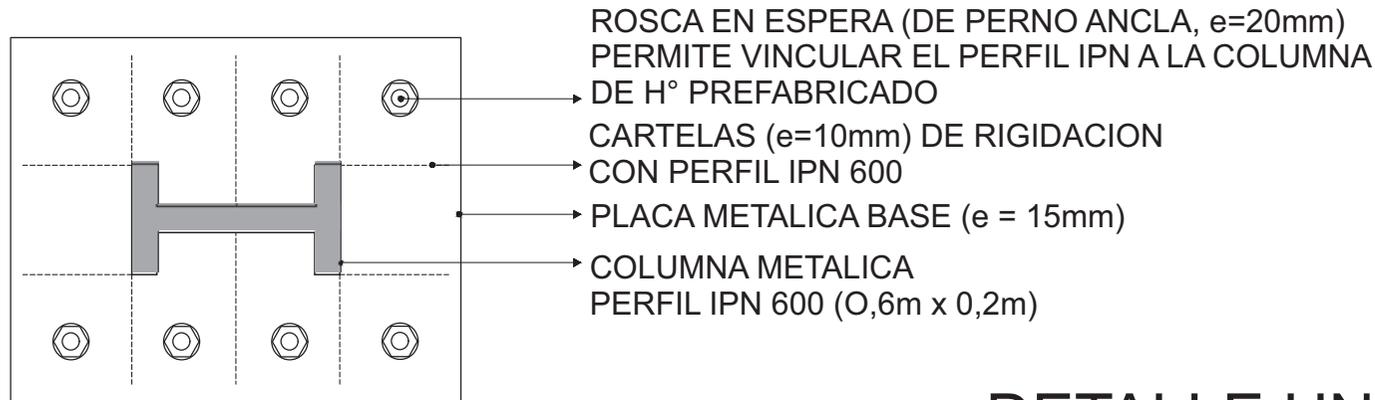
$$MA = 57000 \text{ kgm}$$

$$T_{\max} = \frac{5700000 \text{ kgcm}}{5480} = 1040 < 1500 \quad \text{verifica}$$

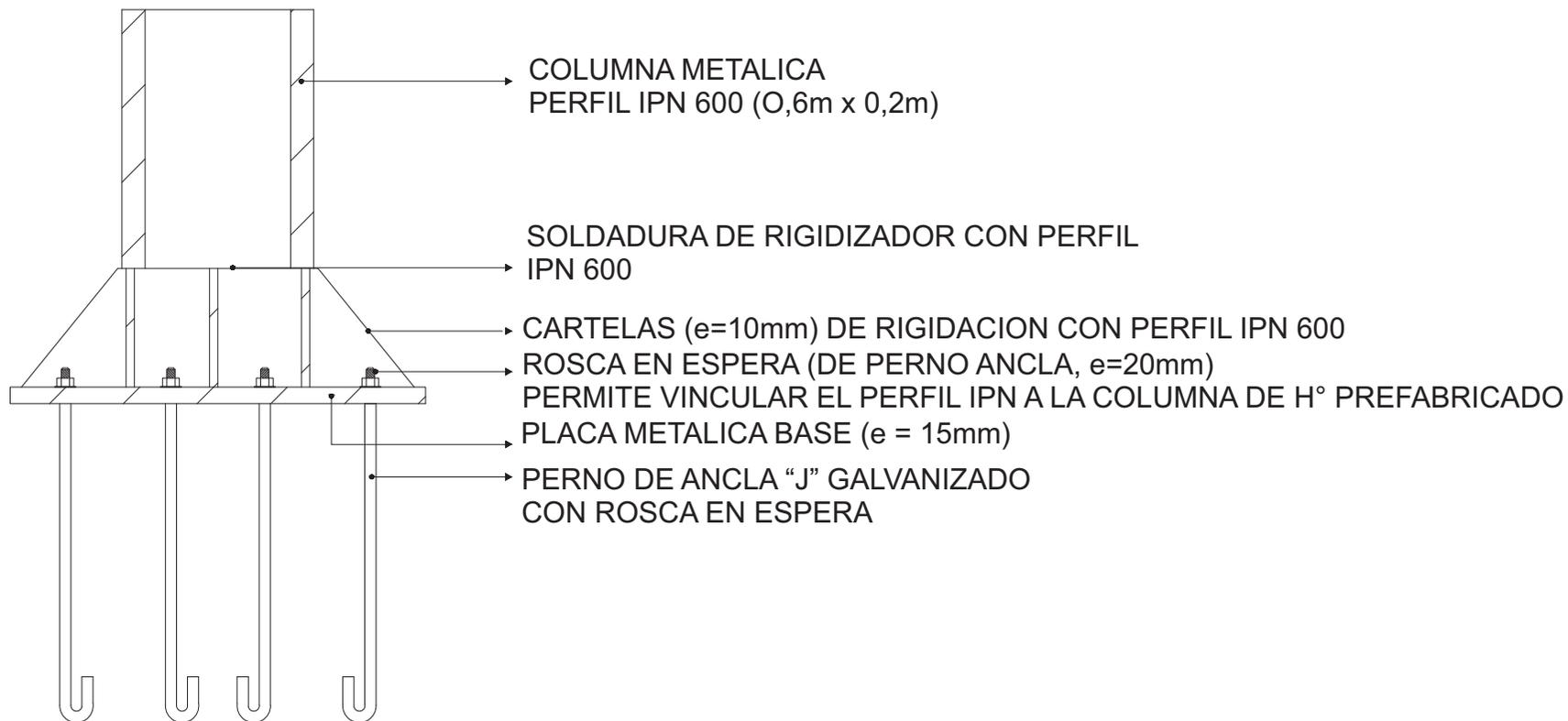
↑
IPN 60

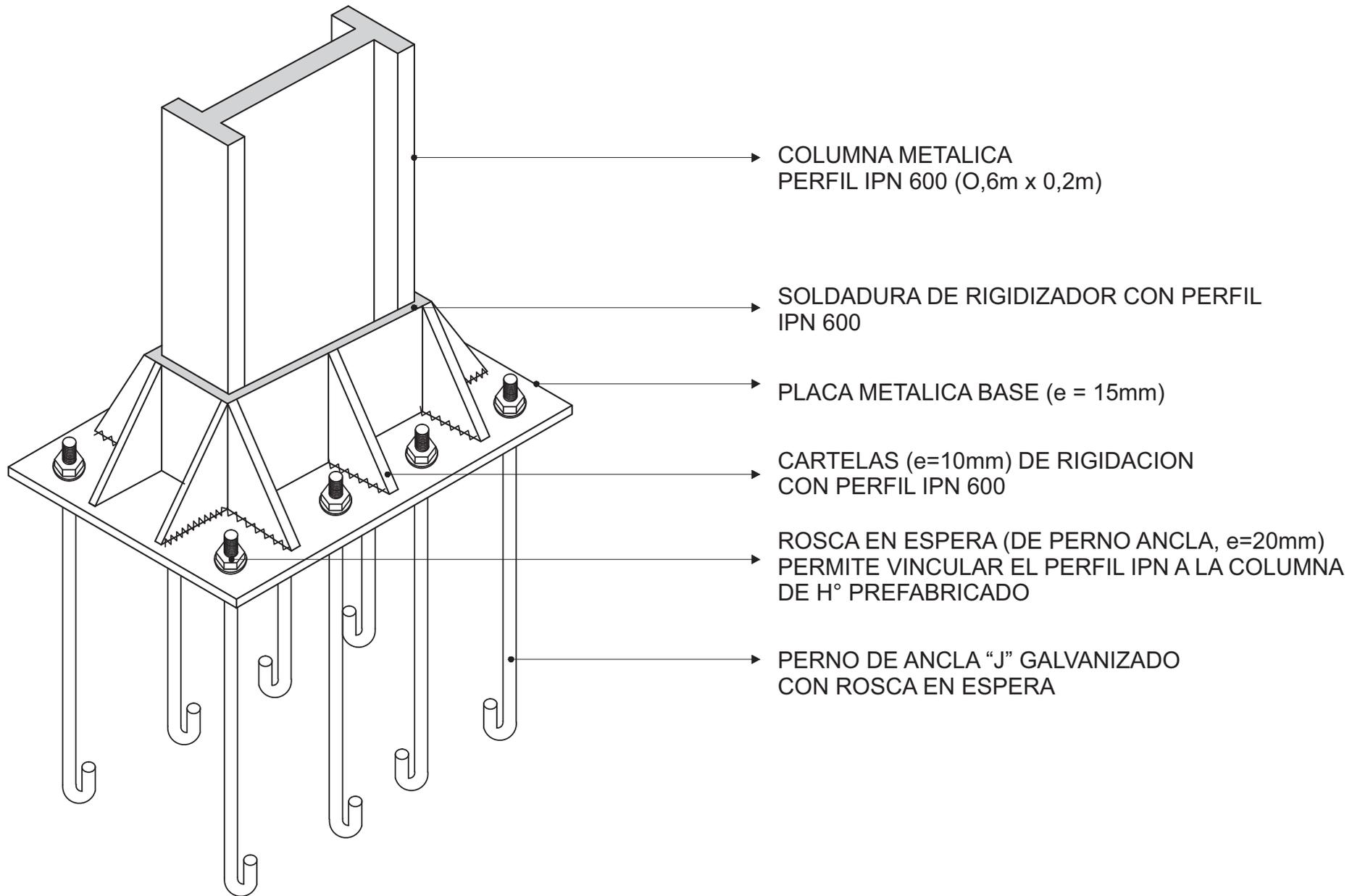
*DETALLES
CONSTRUCTIVOS*



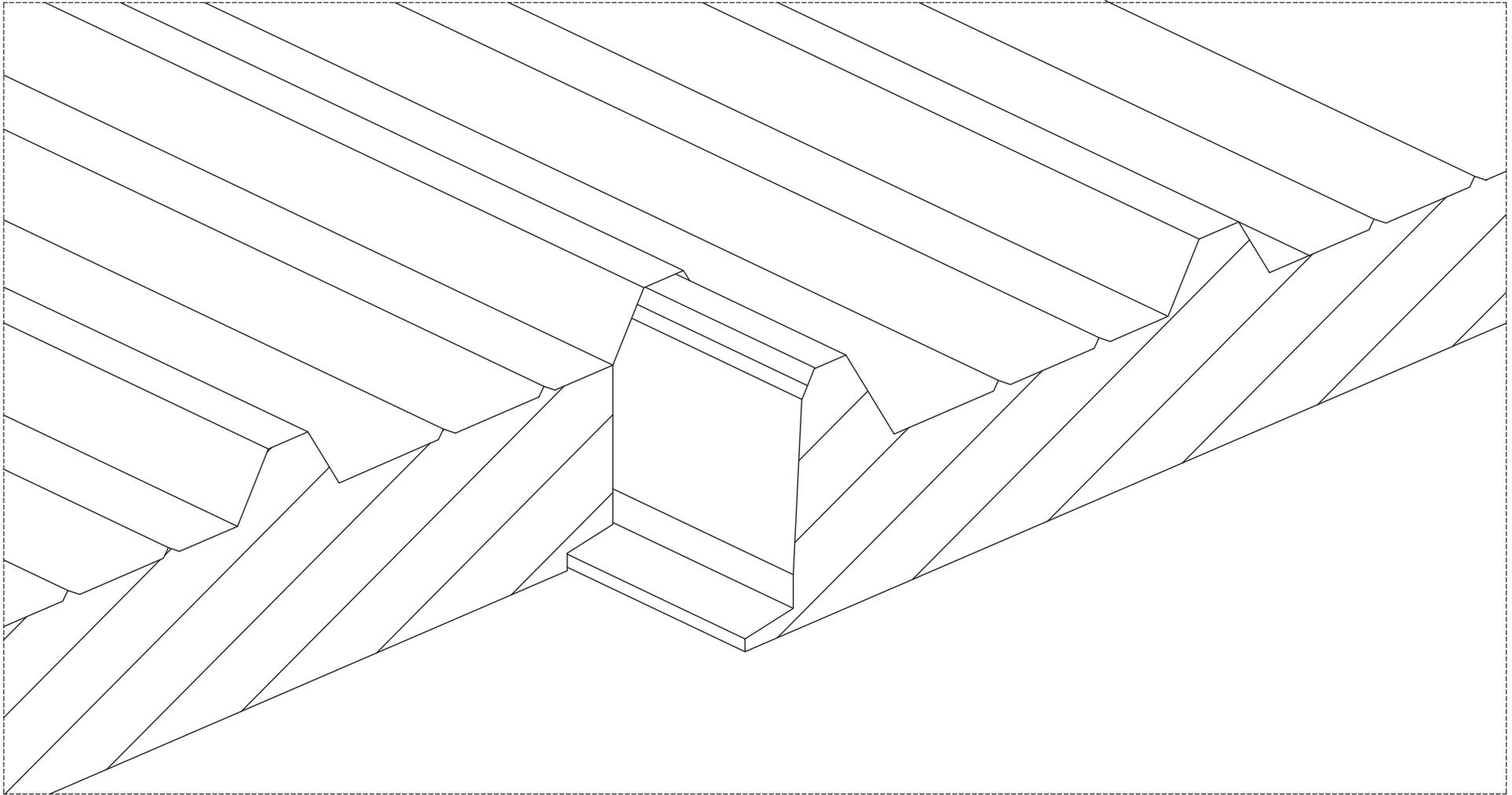


DETALLE UNION COLUMNA D1

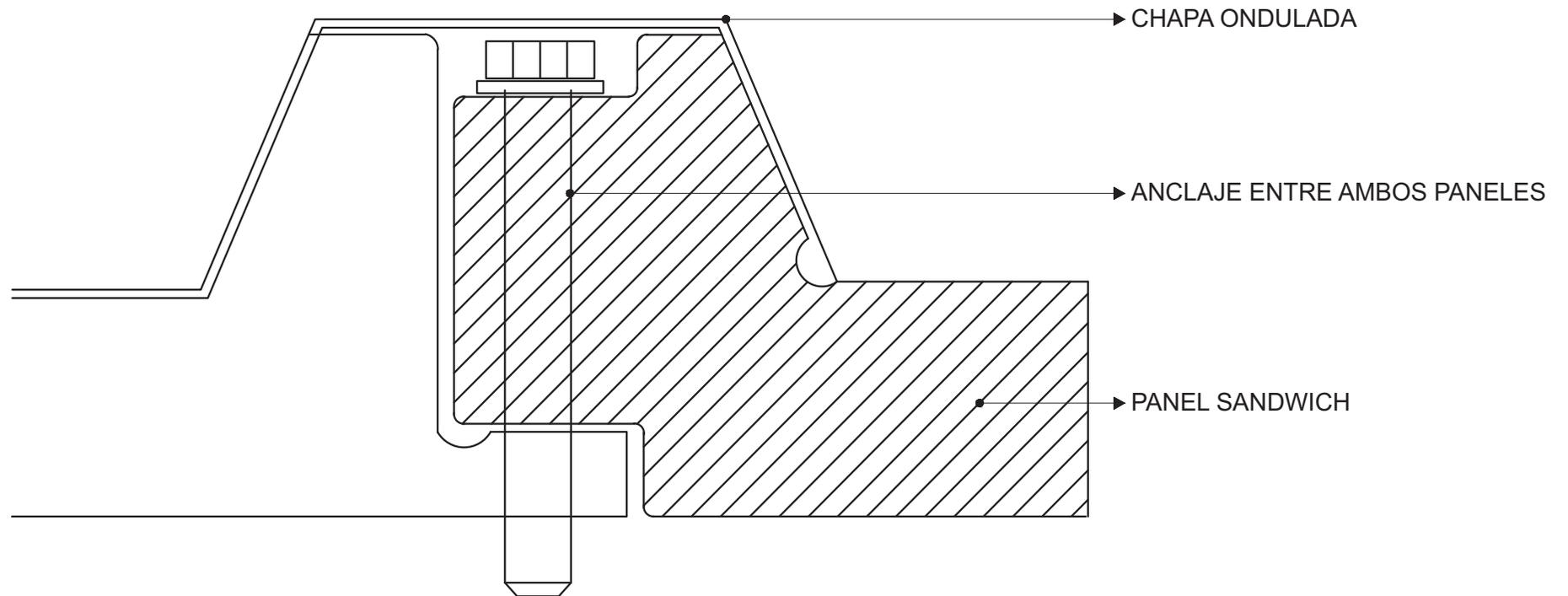




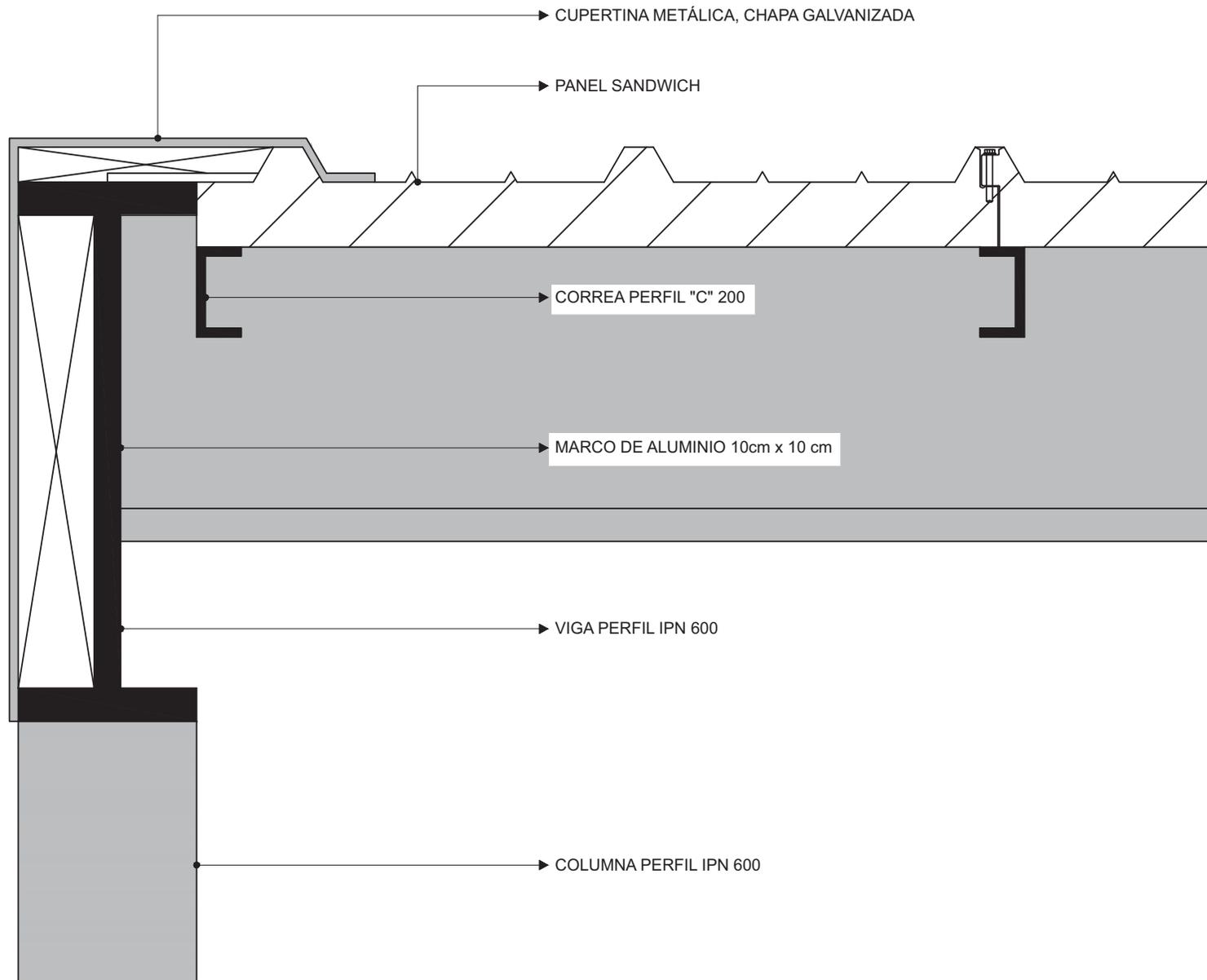
D2 VINCULO DE PANELES SANDWICHES



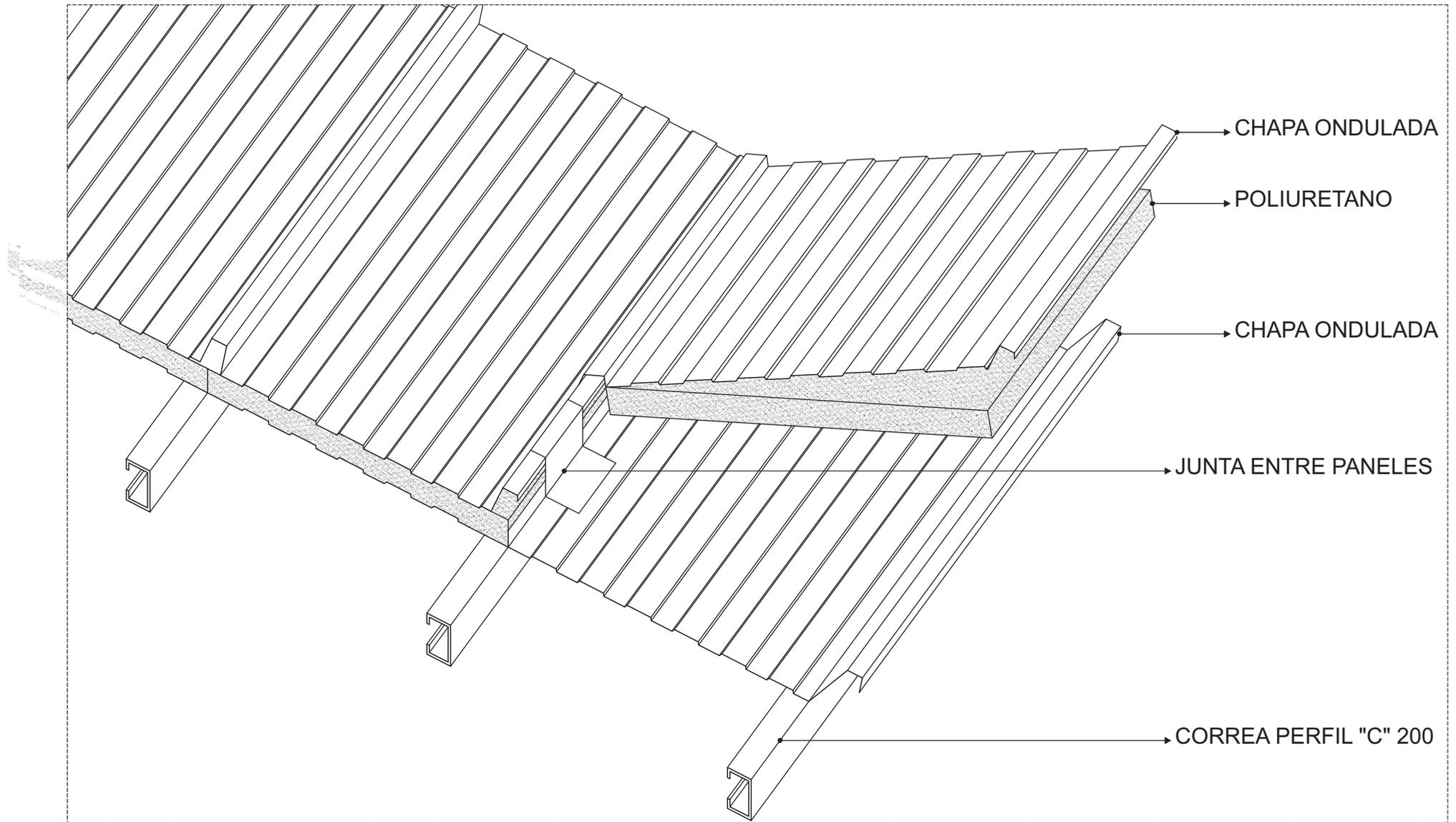
VINCULO DE PANELES SANDWICHES



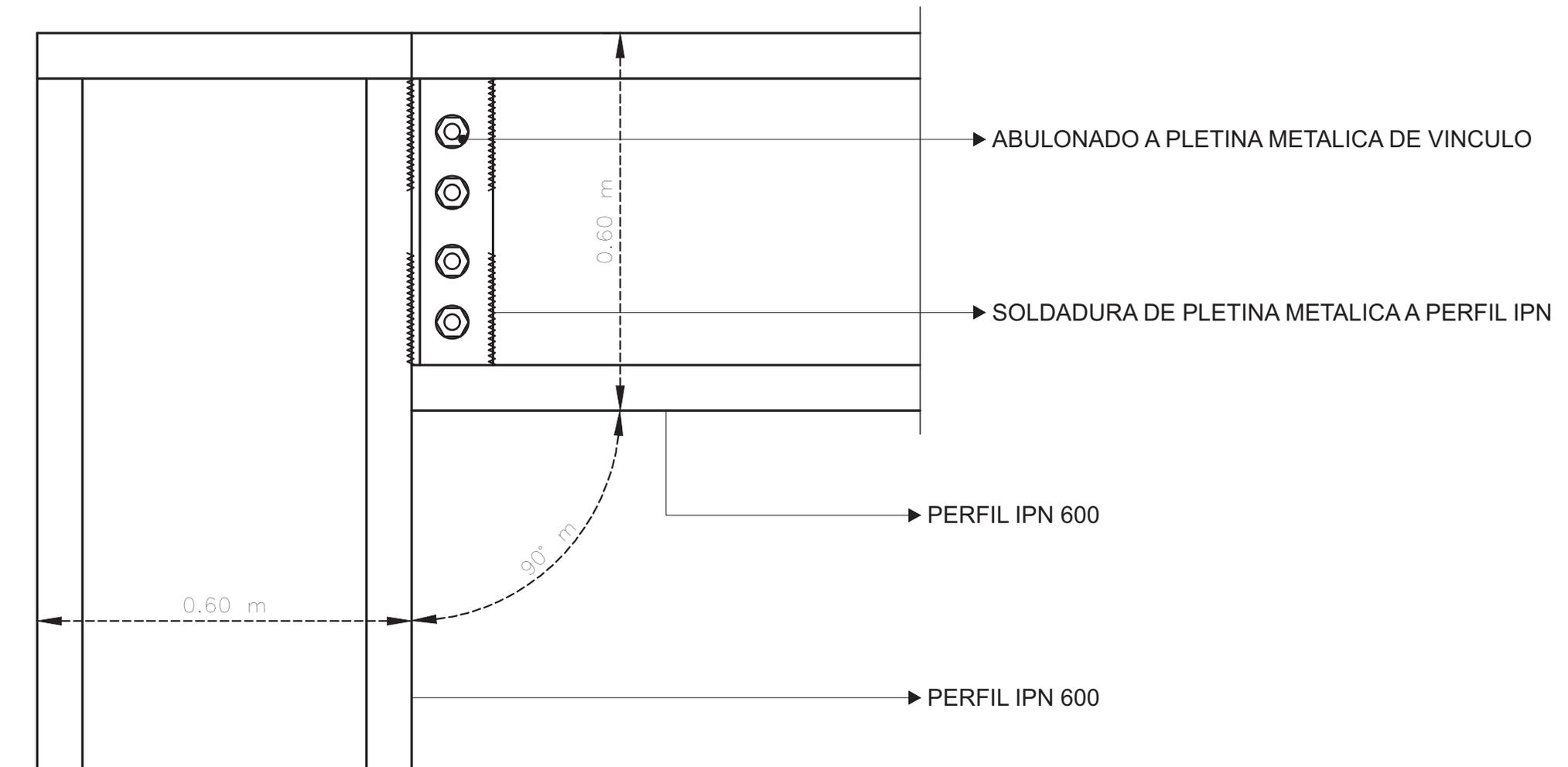
D3 VINCULO DE CUBIERTA



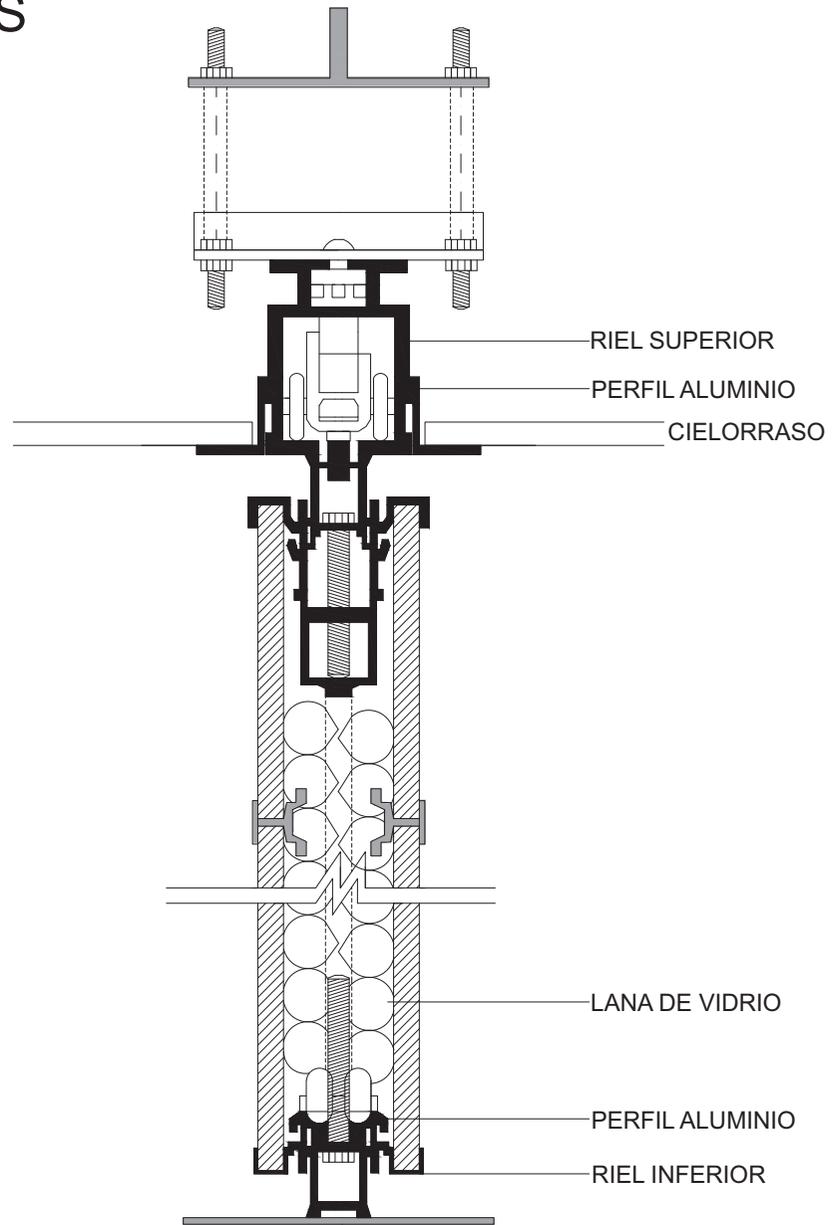
COMPOSICION DE PANEL SANDWICH



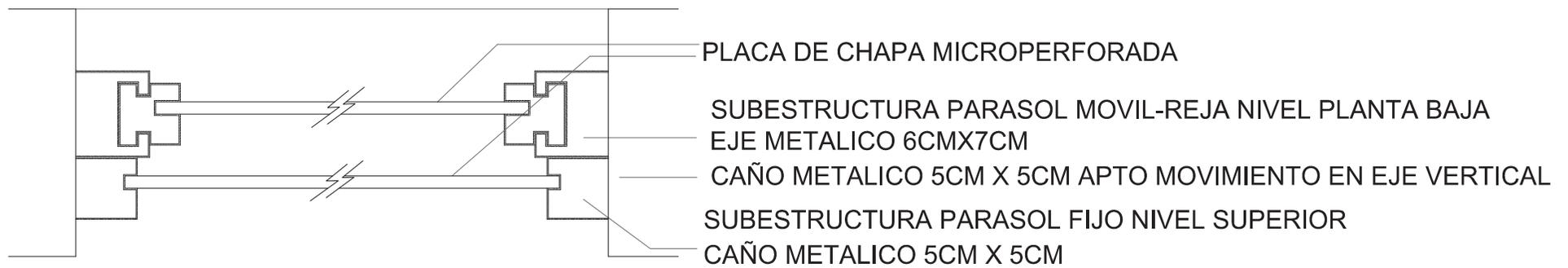
D4 VINCULO DE PERFILES



D5 VINCULO PANELES ACUSTICOS



D6 VINCULO PARASOLES



CONCLUSIÓN

CONCLUSION:

Mediante el proyecto, buscamos la gestación de una sociedad democrática. Cuyo Sistema económico sea promovido por las Industrias como en sus momentos más prósperos. Y en los cuales, se erigía como una ciudad independiente y autónoma.

Y al Sistema Neoliberal contemporáneo de paradigmas capitalistas, poder ir mejorando para lograr una adaptación a las necesidades contemporáneas. Y para, no repetir las fallas que dicho Sistema tiene.

Por ello, pretendemos lograr una sociedad basada en la educación, con igualdad de oportunidades, y preparada para momentos de crisis internacionales o de país. Que, según lo investigado siempre tiene consecuencias sobre la ciudad.

Evitar los procesos de gobiernos dictatoriales, que también según sabemos no han sido beneficiosos para el país, ni para el progreso de la sociedad.

REFERENCIAS

MARCO DE REFERENCIA:**1- AUTORES QUE HAYAN ESCRITO A CERCA DEL TEMA O TEMAS RELACIONADOS:**

El tema relacionado es un tema vigente en todos los ámbitos profesionales hoy en día a nivel mundial, debido a que lo que vivimos en nuestras ciudades es un patrón derivado de paradigmas propios de una fase de la humanidad: La Modernidad. Su progreso, de fase humana, sirvió para avanzar y a su vez trajo consigo muchas problemáticas a nuestra condición humana no preparada en aquel entonces. Pues se entiende que hoy en día estamos formados, y ya habiendo entendido nuestro error mediante la experiencia podemos trabajar sobre ello. Por lo que existen muchos artículos, muchas investigaciones, muchos enfoques a cerca de lo que sería la ciudad difusa.

BIBLIOGRAFIA:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/913002/el-paisaje-rural-metropolitano-de-la-ciudad-de-cordoba>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/917039/activan-contingencia-extraordinaria-por-contaminacion-en-la-ciudad-de-mexico>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/914451/estas-son-las-20-mejores-ciudades-del-mundo-donde-vivir-este-2019>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/911172/transporte-publico-sostenible-un-objetivo-necesario-de-cumplir-en-la-ciudad-de-cordoba>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/908093/la-obra-paisajistica-en-cordoba-una-necesidad-ciudadana-que-perdura-en-el-tiempo>

<https://www.cesla.com/noticias-economia-argentina.php>

https://www.directhit.com/web?qo=semQuery&ad=semA&q=noticias%20economicas%20de%20argentina&o=777014&ag=fw4&an=msn_s&rch=intl902&rtb=29357

<https://elpais.com/tag/c/47f26f55c557055ec93f5d32f7b17582>

https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_econ%C3%B3mica_de_Argentina

https://cehsegreti.org.ar/descargas/FILE_00000000_1471546430.pdf?fbclid=IwAR14Ctcjk3atRKzIPqV5Hq90EJODU2QQ7rYobhnOwl4b_t9XFcaR9gKlfsQ

https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_la_industria_en_la_Argentina?fbclid=IwAR3tP406a3A0A09SAEh_OynXmrjxWE

cD4h0s_B8LfnW9_DKDLWICdEZWJbg

<https://arqa.com/actualidad/colaboraciones/tipologias-arquitectonicas-en-permanente-transformacion.html>

http://composicion.aq.upm.es/Master/Modulo%20B/Maure/3.1._Modelos,%20tipos%20y%20tipologia.pdf

<file:///C:/Users/Admin/Downloads/Dialnet-EvolucionDeLaTipologiaArquitectonicaYCaracterizaci-4172737.pdf>

<https://habitatgecollectiu.wordpress.com/2014/01/16/edificios-hibridos-nuevas-formas-de-habitar-en-el-siglo-xxi/>

