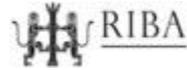


Universidad de Belgrano  
Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Carrera acreditada por:

UNIVERSIDAD DE  
**Belgrano**  
BUENOS AIRES - ARGENTINA

**CONEAU**  
*Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria*  
MINISTERIO DE EDUCACION REPUBLICA ARGENTINA



---

**“Los vacíos urbanos como respuesta arquitectónica”**

Corredor de Palermo

---

**Lucía Juncosa Cornejo**  
Marzo de 2020  
Buenos Aires – Argentina  
**Matrícula:**  
(201) 21970

**Tutoras:**  
Arq. Liliana Bonvecchi  
Arq. Haydée Bustos  
Arq. Julieta López Chaos

**Asesora Técnica:**  
Arq. Teresa Egozcue

## **“Los vacíos urbanos como respuesta arquitectónica”**

## **ABSTRACT**

El presente Trabajo Final de Carrera se focaliza en el estudio de los vacíos urbanos en las ciudades contemporáneas. El vínculo existente entre los mismos y el espacio que los rodea. Se plantean diferentes tipos de vacíos; los vacíos residuales, los vacíos entre edificios y vacíos como conectores o integradores. Así también las distintas soluciones que se proyectan para su reintegración y reactivación.

Los conceptos desarrollados se aplican al proyecto *Corredor de Palermo* realizado en el Taller [en] clave, en la materia Trabajo Final de Carrera, bajo la supervisión de la cátedra Bonvecchi. Este proyecto fue realizado en el barrio Palermo, Buenos Aires, año 2018.

1. Introducción .....	5
2. El proyecto .....	8
a) Láminas A1 .....	9
b) Análisis de sitio .....	12
c) Programa .....	15
d) Memoria Descriptiva .....	18
3. Marco Teórico .....	20
4. Capítulo I – vacíos residuales .....	30
a. High Line - James Corner Field Operations a Diller Scofidio + Renfro .....	36
b. La primavera de Tainan – MVRDV .....	37
c. Distrito arcos - IRSA Departamento de Arquitectura y Seggiaro Arq. ....	38
d. Aplicación al proyecto cap. I .....	39
e. Lámina de aplicación cap. I .....	40
5. Capítulo II – vacíos entre edificios .....	41
a. Teardrop Park - Michael Van Valkenburgh Associates .....	46
b. Täby Torg – Polyform. ....	47
c. Museo de suculentas - Magicarch + Enrique Nieto + Antonio Abellán + Verbestudio .....	48
d. Aplicación al proyecto cap. II .....	49
e. Lámina de aplicación cap. II .....	50
6. Capítulo III – vacíos como conectores o integradores .....	51
a. Parque de bolsillo de Sao Paulo - Zoom Urbanismo Arq. y diseño .....	55
b. Superkilen Park – Bjarke Ingels Group (BIG) .....	56
a. Estrategias de urbanización reversible en Barcelona – Leku Studio .....	57
b. Aplicación al proyecto cap. III .....	59
c. Lámina de aplicación cap. III .....	60
7. Conclusiones .....	61
8. Bibliografía .....	63
9. Carpeta Técnica .....	66

## INTRODUCCIÓN

La arquitectura es una de las grandes expresiones culturales que definen la identidad de un lugar ¿Cómo vemos las ciudades del mundo en la actualidad? La respuesta se reduce a tres diferentes factores, las personas, el entorno natural y la cultura. La arquitectura busca su integración constantemente.

Con el paso del tiempo y el crecimiento poblacional, se han producido diferentes tipos de transformaciones urbanas. Se dejó de lado algunos espacios, lo que trae consigo la necesidad de repensar los ya existentes.

Los vacíos urbanos por su lado son espacios exponenciales de oportunidades para el enriquecimiento de la ciudad. ¿Sobre qué lugares se opera cuando se interviene en la ciudad? ¿Se busca el desarrollo solo de los inmuebles en sí?

La formación de nuevos espacios, a partir de vacíos existentes y vinculados a la infraestructura de la ciudad, conduce a nuevos escenarios de integración y / o conexión, y promueve la arquitectura.

En la primera parte del trabajo, se presenta el análisis de sitio, programa y memoria descriptiva del proyecto Corredor de Palermo, realizado en el Taller [en] clave, en la materia Trabajo Final de Carrera, en la Universidad de Belgrano, durante el año 2018.

A continuación, se definen distintos conceptos en el marco teórico, tanto una introducción de la evolución histórica de la ciudad, como el espacio público, los vacíos residuales y su relación con los espacios de transición. A su vez, se introduce diferentes conceptos tales como el término *passage* desarrollado por Marcel Smets, *no lugares* de Marc Augé y *Terrain vague* De Solá Morales, trayéndolos a tiempos contemporáneos y a la problemática particular del área de estudio, el barrio de Palermo.

En los capítulos a desarrollar, se van analizar diferentes metodologías para vincular los vacíos urbanos con las diferentes áreas de la ciudad. Cada una va a cumplir una función diferente pero enriquecedora de experiencias a escala humana, principalmente.

El primer capítulo, busca resolver los vacíos residuales por medio del desarrollo de un corredor urbano. Se analizan diferentes referentes de arquitectura que incorporan esta metodología a sus obras y la relación de las mismas con su entorno. Así también como estos tipos de vacíos favorecen la circulación peatonal, ciclística y vehiculares.

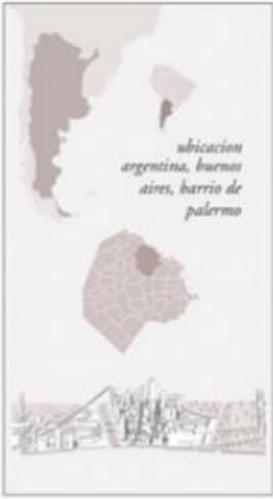
En el segundo capítulo, los vacíos entre edificios, se observa como a través de infraestructura urbana se puede vincular el entorno con el proyecto en sí. Se estudian diferentes referentes que implementan esta metodología para luego aplicarla a los edificios de coliving y coworking.

En última instancia, el tercer capítulo se enfoca en los vacíos conectores o integradores. Analiza cómo mediante la acupuntura urbana, se puede crear diferentes espacios que potencian toda el área que las circunscribe.

Al final de cada capítulo se encuentra la sección de Aplicación al Proyecto, donde según el tema planteado en cada caso se realiza una intervención sobre el Trabajo Final de Carrera 2018, con la finalidad de mejorar el proyecto mediante la utilización de los conocimientos incorporados a lo largo de todo el análisis. Por consiguiente, se van a producir cambios dentro de sectores específicos del Corredor de Palermo: en el trazo conector del mismo, en los locales comerciales planteados para el proyecto y en el vacío urbano entre el coliving y coworking.

Finalmente, se concluye con una reflexión a futuro sobre posibles intervenciones en este ámbito, a partir de los puntos estratégicos desarrollados en el siguiente trabajo. Se adjunta la carpeta técnica del proyecto original, junto con la bibliografía utilizada para la investigación.

## EL PROYECTO



perspectiva axonométrica del sitio barrio de palermo, buenos aires, argentina

Palermo es uno de los cuarenta y ocho barrios que divide a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ubicado al norte de la ciudad, se conforma como un sector urbano fundamentalmente residencial y de esparcimiento.

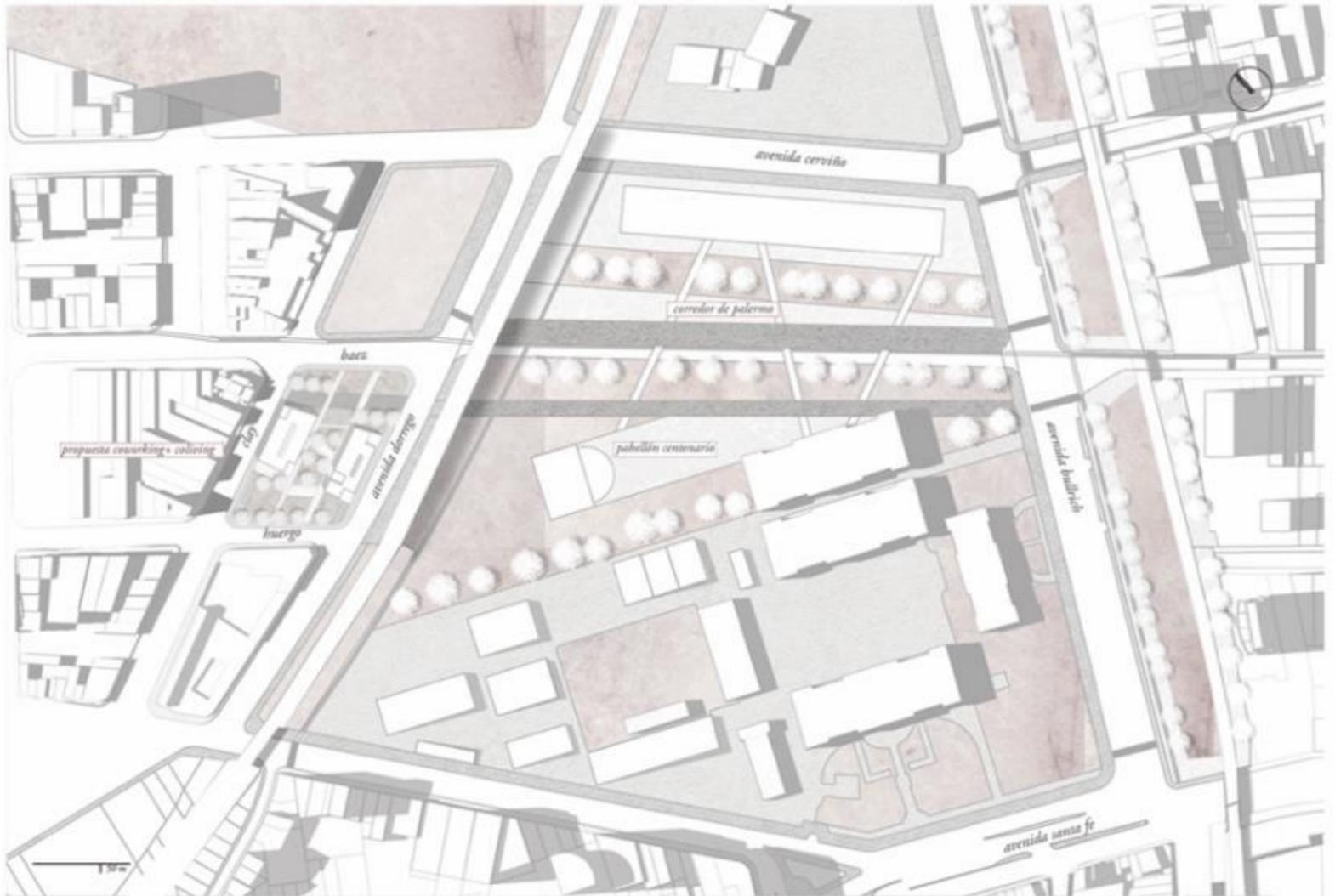
Además de ser un importante polo gastronómico, cultural y audiovisual, posee en un importante nodo de transporte en Puente Pacífico.



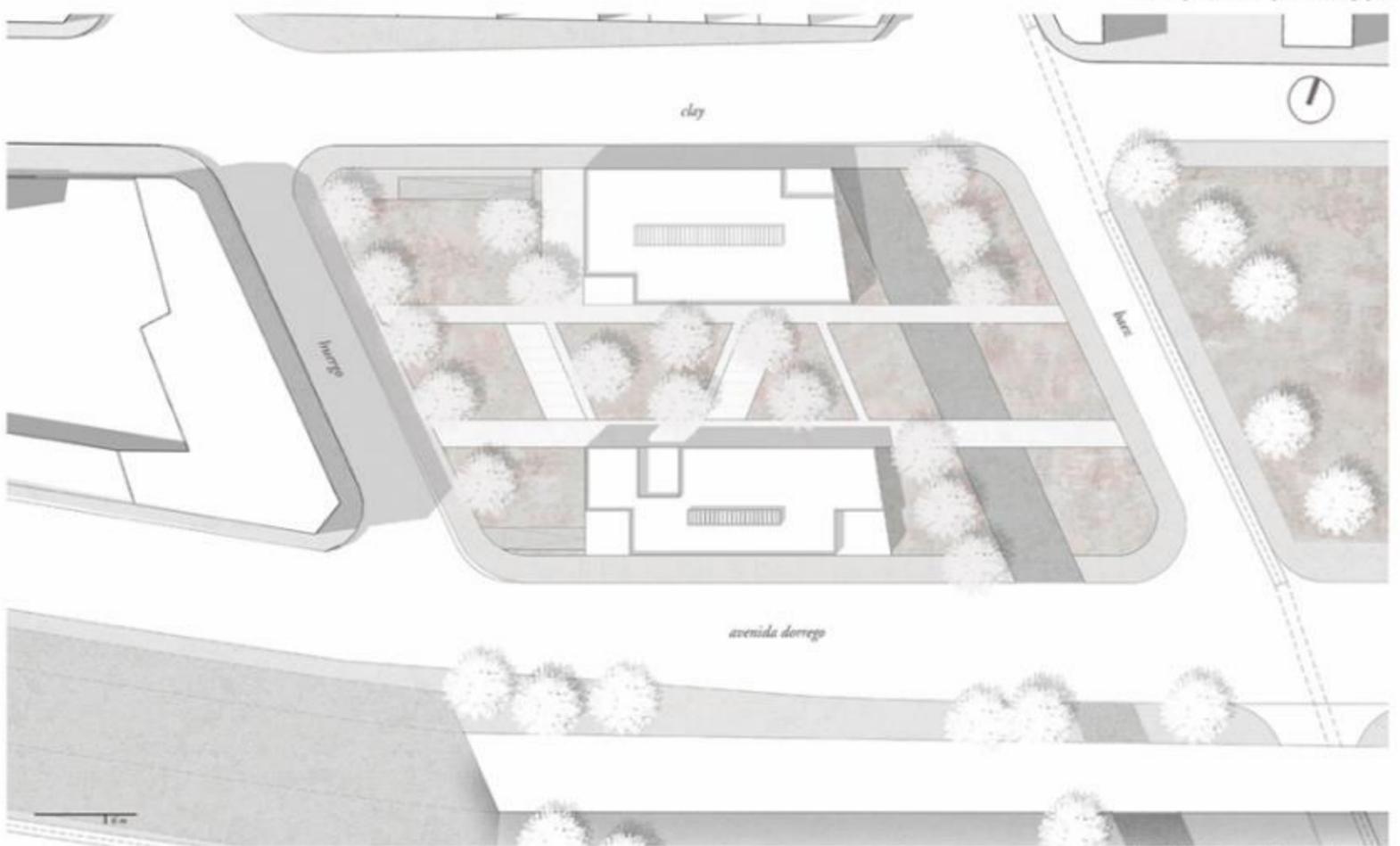
A partir del análisis y los lineamientos del masterplan, potenciamos los usos urbanos del sector, incorporando un edificio de oficinas con carácter colaborativo, que de comienza a un nuevo polo administrativo y logre articularse con los usos ya existentes.



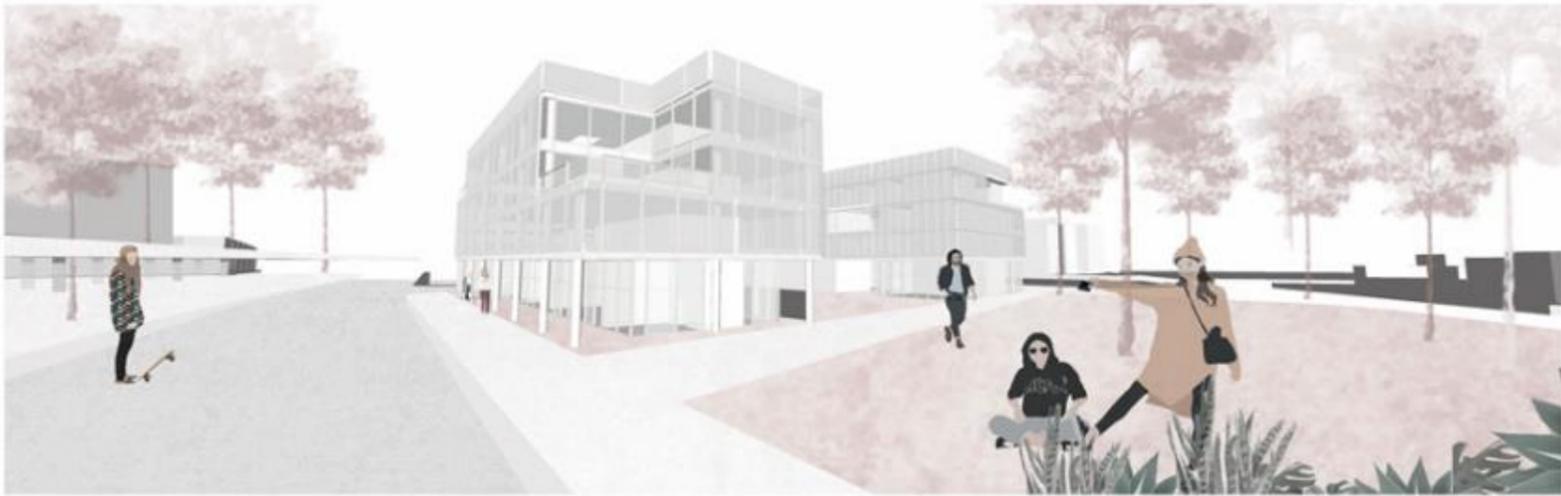
En complemento a esto proponemos un edificio de carácter co-living que logre adaptarse a las necesidades actuales a través de un nuevo modelo residencial.



masterplan corredor de palermo escala gráfica



implementación del proyecto en el terreno escala gráfica

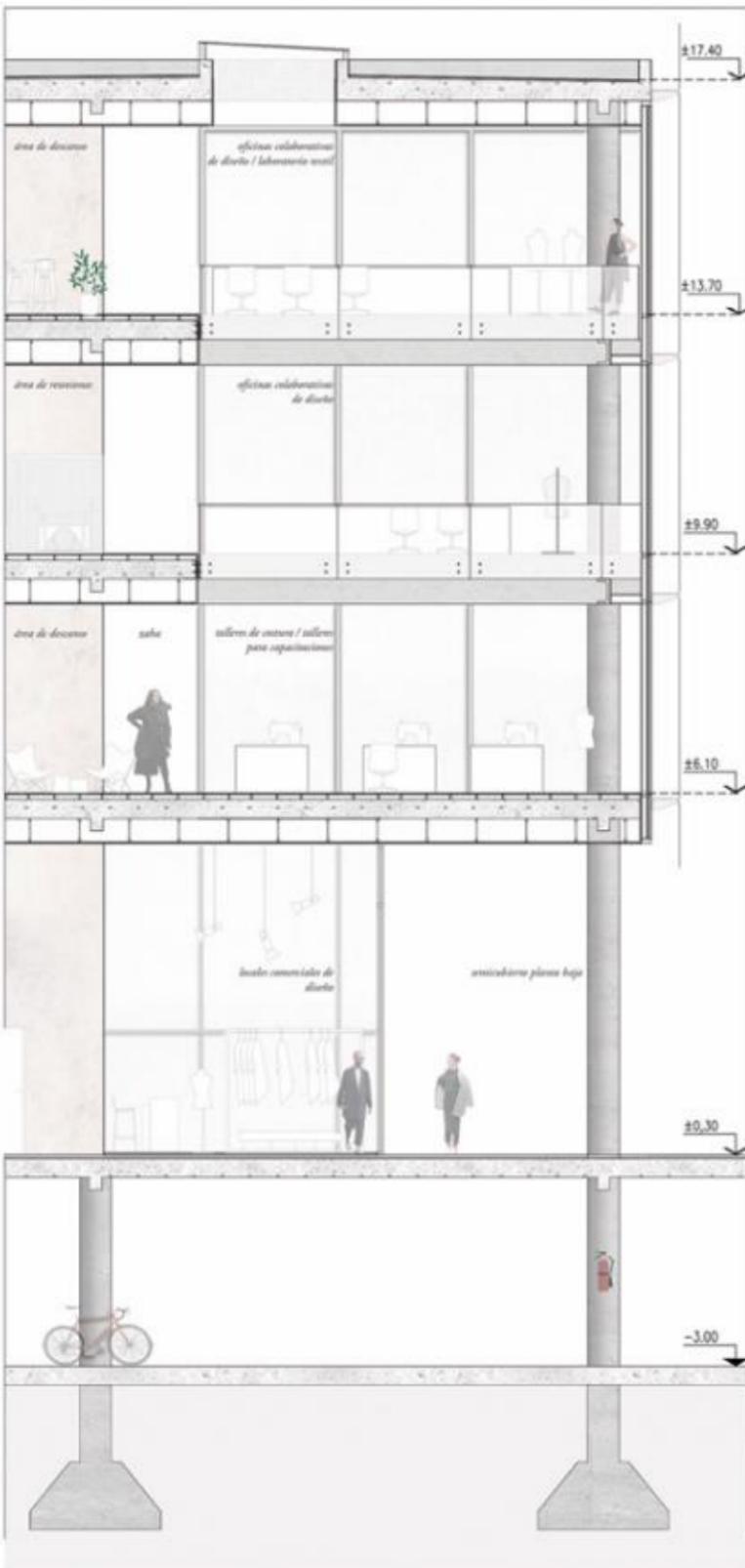


**coworking**

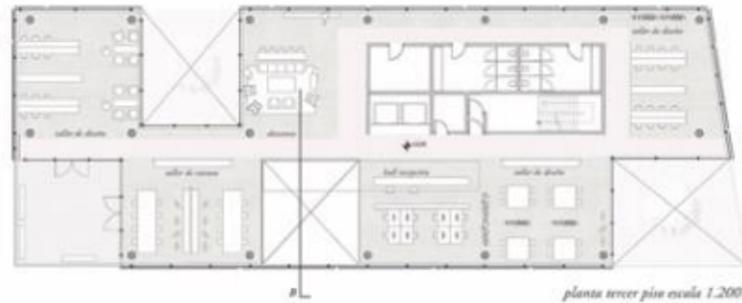
El edificio de coworking esta proyectado a través de espacios integrados y sinérgicos que fomenten e impulsen la co-creación.

En este caso el programa está orientado a la moda, proponemos talleres de costura, de diseño, oficinas de administración y capacitaciones/talleres.

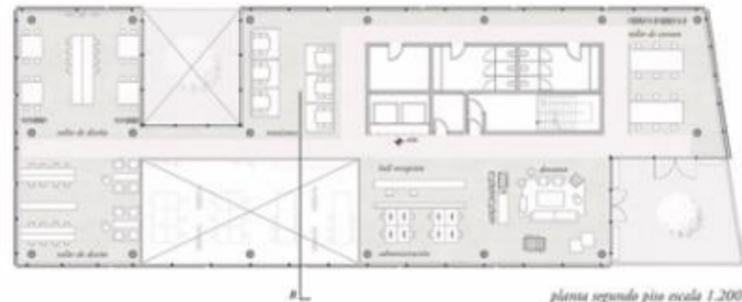
Por otro lado la planta baja del edificio funciona como dispositivo de conexión entre el corredor de Palermo y la zona de Palermo nuevo, atribuyéndole en ese nivel un carácter comercial al edificio.



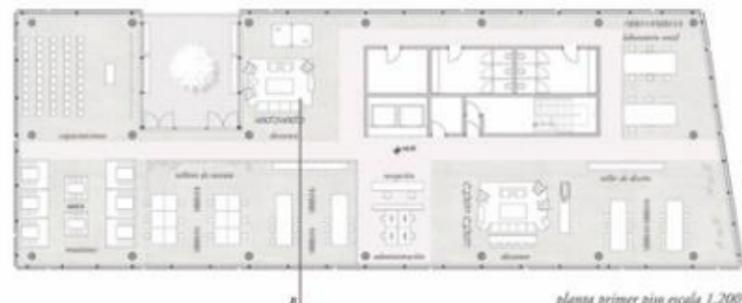
corte B escala 1:50 edificio de coworking



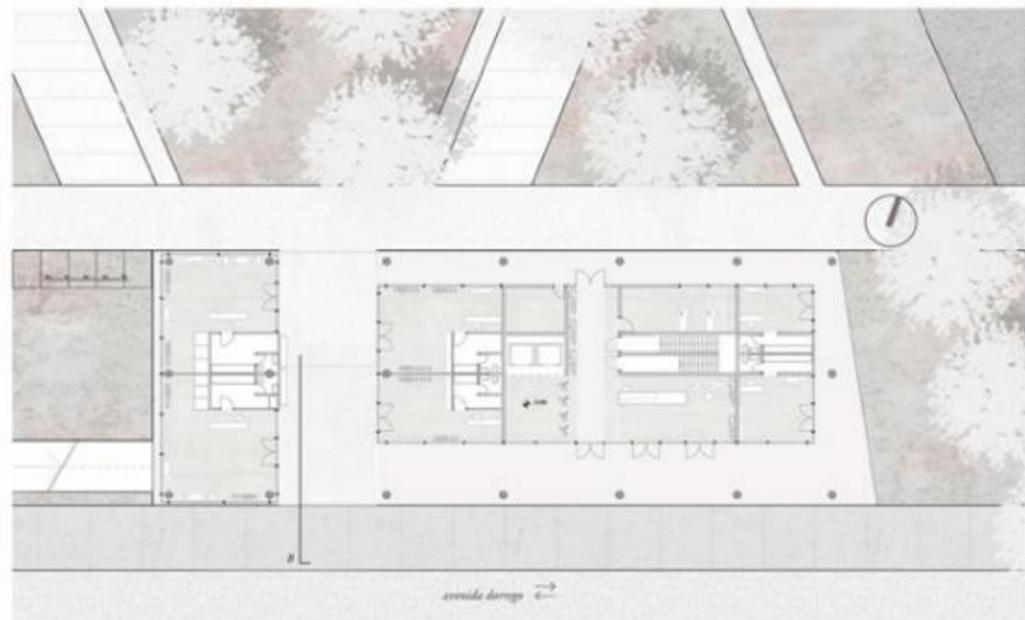
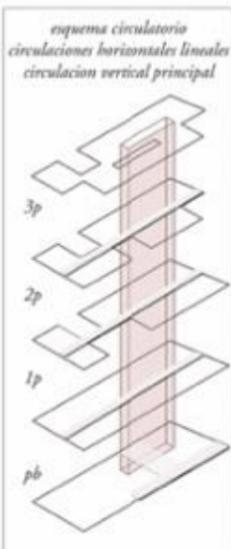
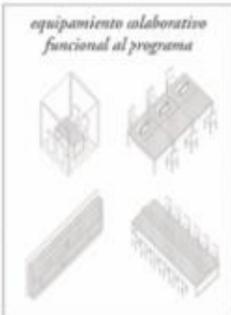
planta tercer piso escala 1:200



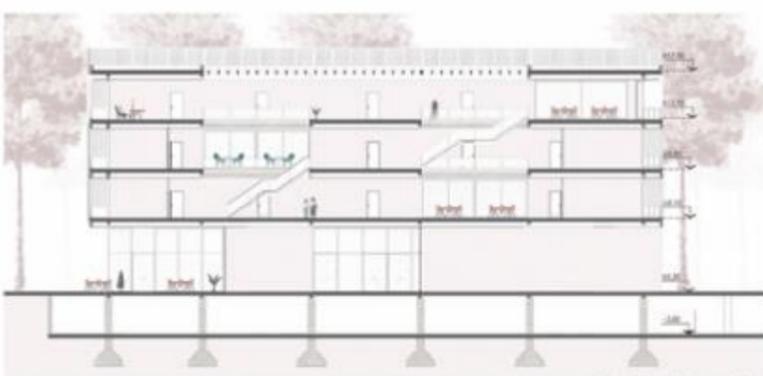
planta segundo piso escala 1:200



planta primer piso escala 1:200



planta baja escala 1:200



corte escala 1:200 edificio coworking



vista escala 1:200 edificio coworking

coliving

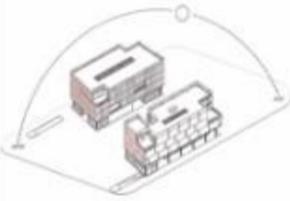
El edificio de coliving está pensado para vivir en espacios reducidos de privacidad, maximizando las áreas comunes, fomentando la convivencia y la interacción entre las personas que lo habitan.

Buscamos a través del diseño generar espacios resilientes, de manera de poder recibir a los usuarios por días, semanas o incluso años, permitiendo a este programa dinámico funcionar de manera adaptable.

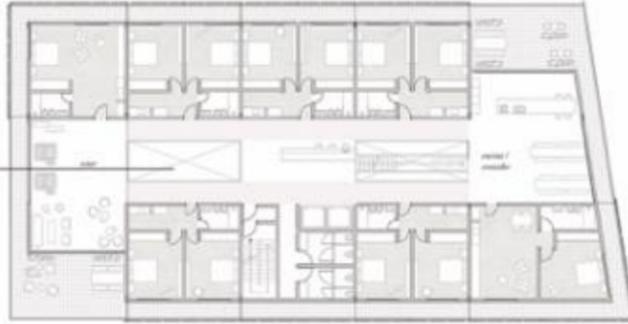
Por otro lado la planta baja del edificio funciona como dispositivo de conexión entre el corredor de Palermo y la zona de castillos, atribuyéndole en ese nivel un carácter gastronómico y comercial al edificio.



análisis de asentamiento

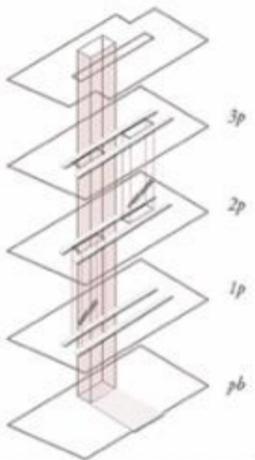


al tener una configuración de edificios rectos se permite el control solar mediante una segunda piel compuesta por paneles de metal display



planta tercer piso escala 1.200

esquema circulatorio  
circulaciones horizontales lineales  
circulación vertical principal y secundaria



planta segundo piso escala 1.200



planta primer piso escala 1.200

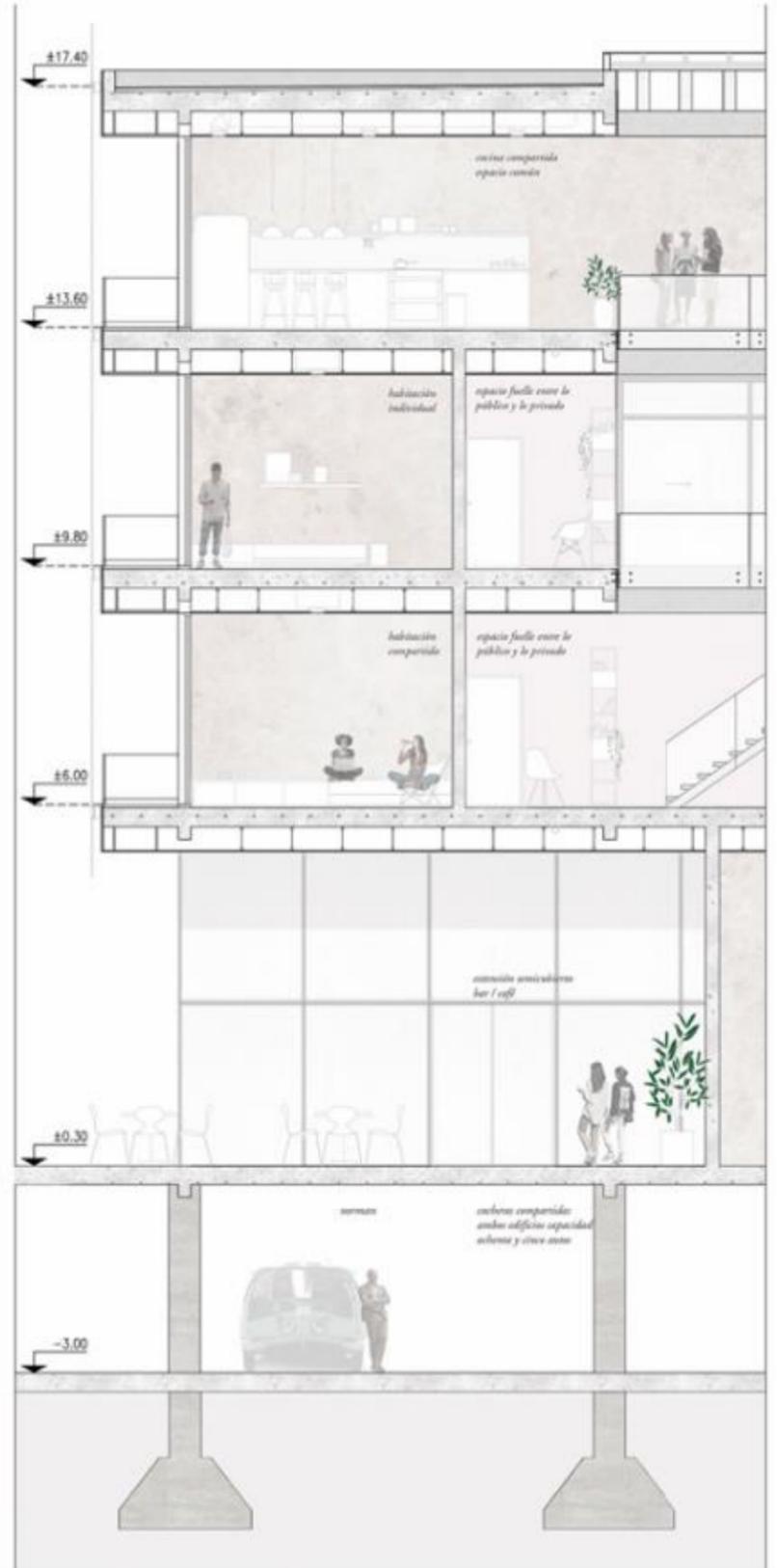
equipamiento colaborativo funcional al programa



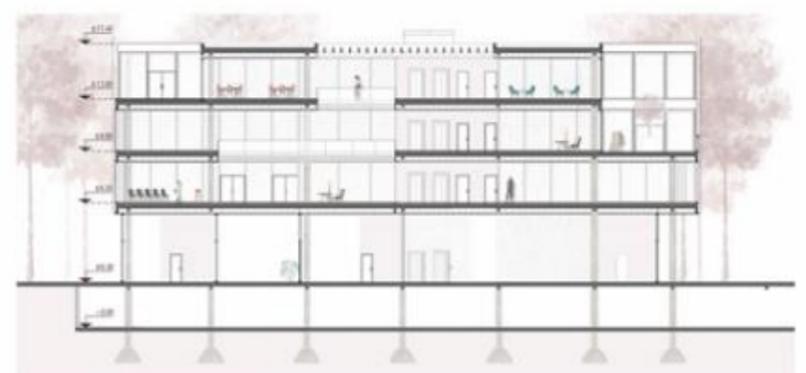
planta baja escala 1.200



vista escala 1.200 edificio de coliving



corte A escala 1.50 edificio de coliving



corte escala 1.200 edificio de coliving

## ANÁLISIS DEL SITIO

El proyecto está ubicado en el barrio de Palermo, uno de los cuarenta y ocho barrios que divide la ciudad Autónoma de Buenos Aires. Situado al norte de la ciudad, se conforma como un sector urbano fundamentalmente residencial y de esparcimiento. Gran parte de su extensión está ocupada por los denominados Bosques de Palermo, que incluyen una sumatoria de varios parques y espacios verdes. Además de ser un importante polo gastronómico, cultural y audiovisual posee un importante nodo de transporte, Puente Pacífico, por el cual diariamente atraviesan numerosas líneas de colectivos, arranca el Metrobús Juan B. Justo, pasa la línea del subterráneo D y la estación del ferrocarril San Martín.



En el barrio se encuentran fuertes puntos de interés, destacándose entre ellos el Hipódromo, Campo Argentino de Polo, Mezquita, La rural, Plaza Italia, EcoParque, el Rosedal y el Jardín Botánico entre otros.

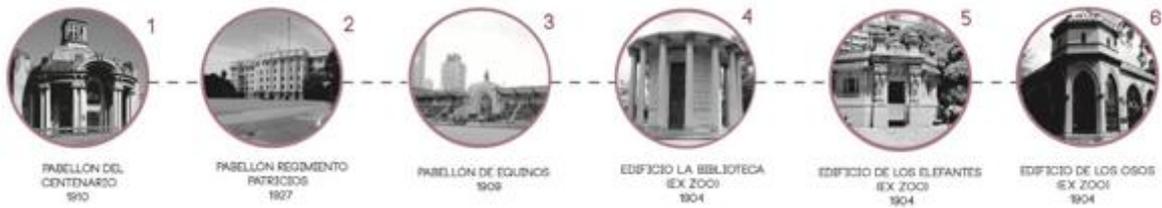


*perspectiva asimétrica del sitio, barrio de Palermo, Buenos Aires*

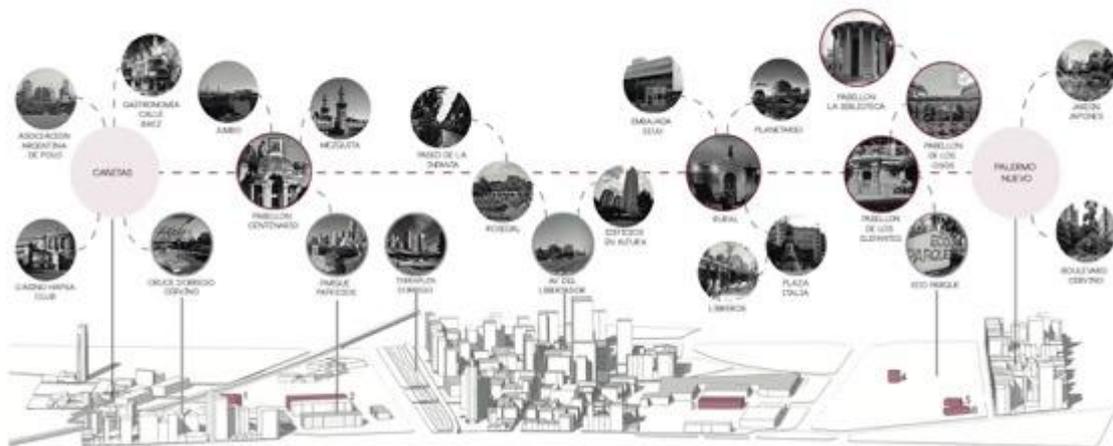
Palermo limita con los barrios de Recoleta al sudeste, Almagro al sur, Villa Crespo al sudoeste, Chacarita y Colegiales al oeste y Belgrano al noroeste, y con el Río de la Plata al noreste.



Palermo cuenta con una gran presencia patrimonial, aunque en el presente se encuentra con falta de mantenimiento, abandonado y deteriorado.



Identificamos los polos gastronómicos de Las Cañitas y Palermo Nuevo. En la transición de un polo al otro se encuentra la Sociedad Rural que convoca a todo tipo de personas de manera muy variable en el tiempo.

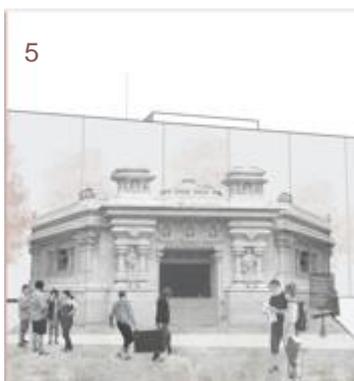


*Esquema con imágenes de puntos importantes del área de estudio.*

## PROGRAMA

Se propone la recuperación, puesta en valor y re-funcionalización del barrio mediante diferentes operaciones arquitectónicas. Se seleccionaron edificios patrimoniales existentes, que se encuentran ubicados de manera aislada en el recorrido del nuevo eje planteado. En estado de desuso y deterioro.

- 1) Pabellón centenario – centro de capacitación y formación.
- 2) Pabellón regimiento – oficinas de gestión pública y privada.
- 3) Pabellones equinos – recorrido peatonal.
- 4) Edificio la biblioteca (ex. Zoo) – café | Biblioteca.
- 5) Edificio los elefantes – teatro.
- 6) Edificio los oso – experiencia gastronómica.



Así mismo también se plantea la articulación espacio verde con redes de infraestructura, buscando la integración de los distintos elementos de la ciudad para mejorar principalmente la experiencia peatonal a través de la conexión de edificios patrimoniales.



*Planta general del área de estudio*

El corredor se articula con un parque verde que cuenta con varios ejes de transición para el peatón, las bicicletas y también la movilidad vehicular. Se encuentra en un único nivel permitiendo la igualdad de jerarquía y una experiencia urbana positiva vinculante con distintos edificios de carácter patrimonial, residencial, comercial y administrativo.



*Imágenes ilustrativas de distintos sectores del corredor*

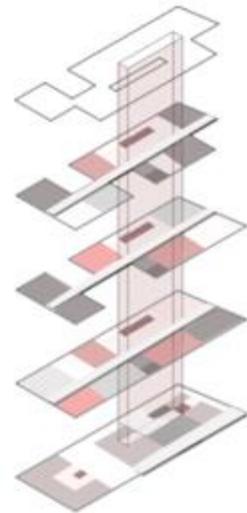
Los edificios tienen un programa de carácter colaborativo, distinguiéndose uno de otro por ser el *coliving* de uso residencial mientras que el *coworking* de uso laboral. En ambos casos la planta baja es de carácter público para lograr una mejor integración con El Corredor, planteado en el máster plan y a su vez lograr una conexión deseada con el barrio de Cañitas y Palermo nuevo. Dos polos gastronómicos que en la actualidad se encuentran desvinculados.

### EDIFICIO DE COWORKING



Superficie: 1874 M<sup>2</sup>

Locales comerciales	219 m <sup>2</sup>
hall / recepción (todos los pisos)	131 m <sup>2</sup>
administración	71 m <sup>2</sup>
talleres de costura	197 m <sup>2</sup>
talleres de diseño	406 m <sup>2</sup>
laboratorio textil	72 m <sup>2</sup>
espacios para capacitaciones	62 m <sup>2</sup>
espacios para reuniones	124 m <sup>2</sup>
espacios de descanso	243 m <sup>2</sup>
extensiones exteriores	160 m <sup>2</sup>
baños	114 m <sup>2</sup>
depósitos	75 m <sup>2</sup>

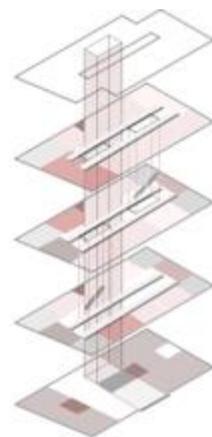


### EDIFICIO DE COLIVING



Superficie: 2010 M<sup>2</sup>

Locales gastronómicos	356 m <sup>2</sup>
hall / recepción	43 m <sup>2</sup>
11 unidades tipo A 48,7m <sup>2</sup> (dos cuartos 17m <sup>2</sup> c/u + baño compartido + kitchenette compartida)	534 m <sup>2</sup>
unidades tipo B 58m <sup>2</sup> (departamento tipo dos ambientes)	174 m <sup>2</sup>
5 unidades tipo C 42m <sup>2</sup> (monoambientes)	210 m <sup>2</sup>
2 unidades tipo D 25m <sup>2</sup> (monoambiente)	50 m <sup>2</sup>
2 unidades tipo E 33m <sup>2</sup> (monoambiente)	66 m <sup>2</sup>
<i>sectores compartidos</i>	
cocinas / comedores	172 m <sup>2</sup>
extensiones exteriores compartidas	188 m <sup>2</sup>
sectores de esparcimiento (uno por planta)	112 m <sup>2</sup>
baños públicos	105 m <sup>2</sup>



**SUPERFICIE TOTAL PROYECTADA: 3884 M<sup>2</sup>**

## MEMORIA DESCRIPTIVA



Esquema axonómico, recorrido del corredor de Palermo

El proyecto, corredor de Palermo, está conformado por un máster plan que busca conectar el barrio de Cañitas con el de Palermo Nuevo. Modificando la traza de manera que se conforme un nuevo eje en la ciudad, se propone generar un corredor que conecte las calles Báez, Juncal y Gutiérrez.



Planta con puntos importantes a conectar

Se tomó en cuenta la movilidad vehicular, la circulación en bicicletas y la experiencia peatonal. Se tuvo en cuenta lugares significativos tales como aquellos que le dan identidad al barrio. Incorporamos al proyecto del *máster plan*, el *corredor de Palermo* que comienza a integrar la trama urbana y a maximizar la experiencia peatonal de los habitantes de la ciudad.

A partir del análisis y los lineamientos del máster plan, se potencian los usos urbanos del sector, incorporando un edificio de oficinas con carácter colaborativo, que da comienzo a un nuevo polo administrativo y logra articularse con los usos ya existentes, y a su vez genera un mejoramiento integral de la ciudad. En complemento a esto se propone un edificio de carácter co-living que logra adaptarse a las necesidades actuales a través de un nuevo modelo residencial.

El edificio de co-working está proyectado a través de espacios integradores y sinérgicos que fomentan e impulsan la co-creación. En este caso el programa está orientado a la moda. Se proponen talleres de costura, de diseño, oficinas de administración y además capacitaciones. Por otro lado, El edificio de coliving está pensado para vivir en espacios reducidos de privacidad, maximizando las áreas comunes, fomentando la convivencia y la interacción entre las personas que lo habitan.

Se busca, a través del diseño generar espacios resilientes de tal manera de poder recibir a las personas durante diferentes periodos de tiempo, ya sean días, semanas o incluso años. Permitiendo a este programa dinámico funcionar de manera adaptable.

Actuando como dispositivos de conexión entre el corredor de Palermo, la zona de Palermo nuevo (en el caso del co-working) y de Cañitas (en el caso del co-living) la planta baja de los edificios le atribuye en ese nivel un carácter comercial.



*Imagen ilustrativa de los edificios de coworking y coliving.*

## MARCO TEÓRICO

A lo largo de la historia, el desarrollo de la ciudad se ha visto afectado por diversos factores, tales como elementos físicos, la topografía, las redes fluviales y vegetación, también la calidad del suelo y su valor o conexión con los ejes de comunicación.

La ciudad es el espacio por excelencia en el que la sociedad puede replicarse, experimentar asentamientos humanos y reconocer todas las etapas de su desarrollo.



Se puede ver cómo las áreas urbanas se expanden y forman ubicaciones al alcance, destacando así la direccionalidad de la expansión.

Imagen extraída del artículo como crece la ciudad, lógicas de un acuerdo social, Guillermo Tella.

Como primera etapa se produce la expansión. Las ciudades se desarrollan a partir de la conversión de terrenos rurales en las mismas. En la segunda etapa se da la fusión, donde se ocupan algunos lugares, se abren algunas calles, se construyen viviendas y se colocan redes. En la tercera etapa, se puede separar la zona de densificación y la altura del área fusionada comienza a aumentar. Estas fases coexisten en la ciudad, al mismo tiempo un extremo está creciendo, el otro extremo se está consolidando y haciéndose más denso en el centro de la ciudad.

Desde el principio de los tiempos, los habitantes de la ciudad no suelen sentirla como propia, tienden a huir de ella a lugares suburbanos. Se debe pensar en la ciudad y la arquitectura como algo que va de la mano, pensar en lo que existe en la actualidad en la ciudad, pero también en cómo afrontar nuevos cambios.

Tanto en las ciudades históricas como en las ciudades modernas, se consideraron los recursos de planificación, más que el diseño arquitectónico, como la característica principal.

Los diseños urbanos de los miembros del *TEAM X*, se superponen en términos de fragmentación a gran escala. Además, la mayor atención se presta a la escala intermedia. La estructura urbana debe descomponerse en unidades más pequeñas, en las que la vida social, la creatividad individual y las capacidades de participación se pueden incorporar al edificio.

Tras la superación de la Segunda Guerra Mundial, llegó la alta tasa de consumo y surgió en ese momento histórico la posibilidad de hacer grandes estructuras para grandes edificios. La gente comenzó a prestar atención a los espacios de ocio y cultura, lo que hizo que la ciudad imaginada por el grupo *ARCHIGRAM* se volviera una ciudad denominada la del tiempo libre.

En la actualidad, con el desarrollo de la globalización, se ha concentrado una variedad de servicios complejos proporcionados por la mano de obra barata.

Desde una perspectiva espacial, la llamada metrópoli, es un ejemplo de dispersión. No hay centro, sino múltiples centros, los mismos tienen una combinación permanente de actividades tales como espacios de conexión, vías de transporte, puntos de intercambio.

En tiempos actuales, se le ha ido dando cada vez más la importancia a la red del auto móvil, olvidando al peatón.



Proyecto de transformación de la avenida Corrientes en C.A.B.A donde se ve como de a poco se va creando en la ciudad una escala más humana, priorizando al peatón.

*Esto se refleja en el pensamiento de J Gehl, que advierte el posible conflicto espacial y de uso, y la necesidad de tratamiento arquitectónico, debido a la importancia de la temática “Si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público peatonal. Los seres humanos no pueden estar en el espacio de los automotores, ni en los espacios privados que no les pertenecen. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbanística de una ciudad.”<sup>1</sup>*

La organización mundial de la salud (OMS) recomienda que las ciudades sean transitables. La falta de ejercicio es uno de los mayores problemas de salud en el mundo. Caminar es sostenible en todos los sentidos.

La ciudad se divide en espacio público y espacio privado. Además, entre ellos se establece una relación. El espacio público constituye un sistema abierto que permite comprender su estructura y proporciona conexiones con los alrededores de la ciudad, conectando las diferentes partes de esta y nos proporciona los servicios, la infraestructura y las parcelas de red necesarias para cada espacio privado. Este es también el elemento que da sentido, memoria e identidad y también es el elemento que da la forma del lugar.

El fenómeno de la expansión urbana de manera discontinua se sumerge en una serie de lugares intermedios que fragmentan el espacio. La eliminación del límite virtual que separa la ciudad del campo ha producido una serie de nuevos territorios denominados *vacíos urbanos* que deben ser tratados en un paradigma diferente al de las ciudades tradicionales.



Fotografías del antes y después en la zona de Figueroa Alcorta, terreno en desuso donde actualmente podemos encontrar el centro de convenciones y exposiciones de la ciudad. Un paseo peatonal público como terraza verde.

<sup>1</sup> Gehl, J (2009). “La humanización del espacio urbano”. Barcelona: Reverté, P. 44

Los vacíos urbanos se refieren a los espacios conectados a las áreas periféricas de la ciudad, que se separan o pierden función debido a la dinámica urbana. Los vacíos urbanos son aquellos espacios que no están familiarizados con la urbanización, están esperando su desarrollo o el espacio restante restringido por elementos naturales y/o infraestructura. Son lugares abandonados que pueden convertirse en espacios transformadores.

Se introduce el término *passage* propuesto por el arquitecto Marcel Smets. El concepto implica múltiples desafíos espaciales y sociales relacionados con la movilidad urbana. Un *passage* es un espacio de transición, ya sea un atajo entre un lugar y otro o un intermediario entre diferentes ambientes. Es el vínculo entre un medio de desplazamiento y otro, el cual es fundamental para lograr la diversificación y darle la versatilidad para ingresar a la ciudad. Además, es un vínculo que puede ayudar a superar los obstáculos y barreras causados por una sola función e infraestructura de transporte, se encarga de conectar comunidades aisladas. Es el articulador entre lo lleno y lo vacío, la velocidad y la lentitud, lo móvil y lo fijo, lo estético y lo funcional, la seguridad, entre otros.

Marcel Smets comenta que el *passage* se convierte en un lugar emblemático, un lugar que se da cuenta del recorrido completo porque tiene una incidencia que supera inevitablemente la pequeña intervención. Intervenir en la resolución de un *passage* permite perfeccionar el sistema de la movilidad general y la calidad urbana en particular.



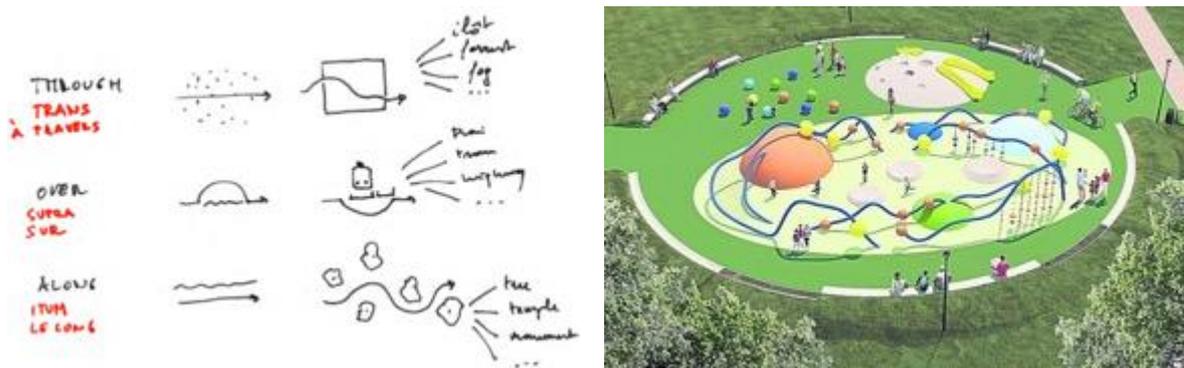
Túnel existente y propuesta de intervención en Barcelona. Se busca lograr la transición sobre la vía del ferrocarril en un espacio público que facilite el acceso de sus habitantes a la costa litoral. Renovar el vínculo y transformar el paisaje.

“Considerando que los espacios del movimiento se han convertido a día de hoy en los principales lugares de encuentro público, el impacto del paisaje bien concebido resuena sobre la calidad de la vida urbana como tal”.<sup>2</sup>

Formando parte de la ciudad, es necesario crear espacios principales de encuentro público que otorguen a los ciudadanos una cierta calidad de vida.

Se entiende por espacio de transición a aquellos lugares que permiten traspasar de un lugar a otro. El espacio es la extensión que contiene toda la materia existente. La transición es la acción y efecto de pasar de un modo de ser o estar a otro distinto.

Se refiere a un espacio entre uno y otro, generando que exista una organicidad entre ellos, que sea sensorialmente atractivo, conduciendo al individuo sin que necesariamente perciba el cambio.



A la izquierda se ve diferentes maneras de resolver los espacios de transición propuestos por el arquitecto Marcel Smets. A la derecha, Parque Centenario, los juegos permiten crear distintos recorridos por el espacio.

Partiendo del concepto *no - lugar* propuesto por Marc Augé, el cual se usa para referirse a los lugares de transición que no tienen tanta importancia como para ser considerados lugares propiamente dichos, un *no - lugar*, es una autopista, una habitación de hotel, un aeropuerto o un supermercado. Los mismos carecen de configuración espacial, casi totalmente definidos por su uso.

<sup>2</sup> AMB y diversos autores (2015). “Passages metropolitan”. Barcelona: AMB P.

No se personalizan ni contribuyen a la identidad, porque no es fácil interiorizar sus diversos aspectos o componentes. Entre ellos, la relación o comunicación es más artificial. Los identificamos con un DNI o tarjeta de crédito entre otros.

Reforzando el término de los *no - lugares* propuesto por Marc Augé, De sola Morales remarca que para ser un lugar el mismo debe disponer de identidad propia.



A la izquierda el aeropuerto de Beijín, China. A la derecha múltiples cruces de autopista en Bangkok. Ejemplos de no - lugares.

*“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico, definirá un no lugar. La sobre modernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos... no integran los lugares antiguos: estos, catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de lugares de memoria”<sup>3</sup>*

Desde su origen el concepto de límite, refiere al hábitat del ser humano delimitado por elementos que los protegían. La transformación entre una figura y otra ha aparecido en todo tipo de edificios, como problema secundario en su diseño. Su resolución debe ser necesariamente ajustada a la lógica de los sistemas constructivos propios de la arquitectura.

---

<sup>3</sup> Augé, M. (2008) “los no lugares. Espacio del anonimato” Barcelona: Gedisa, P. 83

Pasar de lo urbano a lo rural, de lo antiguo a lo moderno, de lo urbano a lo marítimo, de lo público a lo privado, de lo construido a lo no construido, del equipamiento a la vivienda, de zonas industriales a urbanas, de la circulación vehicular a lo peatonal. Ordenan la ciudad con elementos de continuidad eliminando el impacto negativo que tiene su ausencia en determinados espacios.

*Como parte de otra visión, Solá Morales propone el término de Terrain vague, "tierras del desecho, terrenos baldíos a pesar de que estos términos no captan los matices del término francés."<sup>4</sup>*

Lugares dejados por el ferrocarril, fábricas o puertos abandonados por la economía, edificios abandonados, lugares residuales cerca de ríos y vertederos, áreas infrautilizadas vecinas a enclaves protegidos. Los Terrain vagues constituyen un modo diverso de problematizar la arquitectura a través de la ausencia, la infrautilización y el abandono. Pero como Solá Morales describe la arquitectura siempre ha dado forma, ha establecido los límites, colonizado, ordenado, en definitiva, ha introducido la organización y la racionalización en los Terrain vague, la transformación efectiva de lo baldío en cultivado y del vacío en espacio construido. A partir de que la arquitectura confrontada con un Terrain vague no puede hacer otra cosa que introducir cambios radicales para hacer que ese Terrain forme parte de la efectividad de la ciudad.



Propuesta para el tratamiento del límite que forma el tren Mitre Ciudad Autónoma De Buenos Aires

<sup>4</sup> Solá Morales, I.2002) "Territorios". Barcelona: Ed. G. Gili, SA, P.16

La intervención en estos espacios residuales no puede seguir las líneas de la arquitectura moderna. Según Solá Morales se necesita atender a las continuidades, pero no a las de las ciudades planificadas efectivas y legitimadas, sino a los flujos de energía y ritmos establecidos por el paso del tiempo, el desdibujamiento de los límites.

El autor, observa que se ven esfuerzos hacia arquitecturas cuyo animo fundamental no consiste más que en facilitar el tránsito y el intercambio entre diferentes redes, son estas yuxtaposiciones las que deben facilitarse, constituirse o hacerse visibles a través de estructuras arquitectónicas.

La arquitectura consiste en tener la capacidad de dar forma a estos lugares de manera que sean sobre todo receptivos a cualquier tipo de intercambio.



Antes y después del proyecto reactivación paseo de la infanta, Rosedal de Palermo.

Para concluir, se puede decir que en las ciudades contemporáneas existen diferentes tipos de vacíos que han ido siendo determinados por distintos factores tales como la evolución no planificada, la fragmentación, la ausencia y abandono a través del tiempo. A medida que se pueda ir articulando estos espacios, vacíos, con los flujos de energías, estos espacios podrán humanamente sentirse más propios y reintegrarse a la ciudad.



Imagen ilustrativa de cómo diferentes tipos de situaciones pueden convivir, integrarse en la ciudad de Barcelona Enric Batlle  
Architect and Professor UPC

En el presente trabajo se plantean tres diferentes ejes categóricos referidos a los vacíos residuales, los vacíos entre edificios y los vacíos como conectores o integradores. Son aspectos que califican a los espacios e inciden directamente a la hora de proyectar en la ciudad, pensando en transformarla en o mejorarla para la ciudadanía.

A través de un profundo análisis y tomando como base proyectos arquitectónicos ya existentes, como referentes, para ir tratando un tema por capítulo. En primer lugar, los vacíos residuales como parte del paisaje urbano, abarcando la idea de un corredor conector de diferentes situaciones. En segundo lugar, los vacíos entre edificios, en relación a las intervenciones de menor escala, usando recursos tales como el equipamiento urbano. En tercer y último lugar, los vacíos como conectores o integradores, como tratar estos espacios a partir desde la estrategia de la acupuntura y así poder reflejar estos cambios de paradigmas en el proyecto corredor Palermo.

**CAPITULO I  
VACÍOS RESIDUALES**

## VACÍOS RESIDUALES | CORREDOR URBANO

Un corredor es un tipo de circulación horizontal, de carácter lineal al cual se conectan diferentes espacios. A través de un corredor, el espacio se determina e implica con varias actividades y diferentes individuos pudiendo funcionar juntos.

La ciudad es la encargada de generar dialogo. Integrar significa que se puede componer en gran escala, haciendo un esfuerzo considerable para mezclar todas las funciones y que las mismas, no se interfieran o se opongan unas a otras.

*“Los usos únicos masivos en las ciudades tienen una cualidad en común, forman fronteras y, en las ciudades, las fronteras normalmente hacen vecinos destructivos. [...]Aquí no importan las connotaciones sociales de áreas delimitadas por fronteras sino los efectos físicos y funcionales de las fronteras sobre su entorno urbano inmediato”.<sup>5</sup>*

Según explica la autora Jane Jacobs, una frontera es el perímetro de un único o prolongado territorio. La misma conforma un borde de un área de ciudad. En ciertas ocasiones se toma como referencia, al otro lado de la vía, marcando una gran separación entre un territorio y otro, por lo que la vía se convierte en una frontera social.

Un corredor se refiere a la ruta de personas, automóviles o transporte público, y su naturaleza es lineal. Tiene un punto de partida, una secuencia espacial, y finalmente conduce a la etapa final. La relación de trayectoria espacial se produce a través de nodos o centros. El límite configura el punto inicial o final. Por el contrario, los recorridos se pueden realizar a diferentes niveles o escalas; y se relacionan directamente con los espacios, pudiendo pasar, atravesar o terminar en los mismos. Al recorrerlos se conserva su integridad, siendo el recorrido flexible. Al atravesarlos, se genera una división de los espacios, estos cortes pueden generar circulaciones interiores y espacios residuales, como resultado se afectan sus funciones. La realización del recorrido se realiza en diferentes

---

<sup>5</sup> Jacobs, J (2011). “Muerte y vida de las grandes ciudades”. Madrid: Capitán swing, P.293

espacios, y el mismo, los posiciona como elementos importantes, cuya consideración puede ser funcional o simbólica.

Las circulaciones, como los recorridos, son el nexo o vínculo existente entre los espacios, ya sean en igual o diferentes niveles, como finalidad, permiten la accesibilidad e integración, así también la movilidad y el flujo de personas entre estos espacios. La circulación, por su parte actúa como hilo conductor entre espacios exteriores o interiores, abiertos o cerrados.

Por otro lado, se observa que se vio un esfuerzo en arquitecturas cuyo propósito fundamental era simplemente facilitar la transmisión y el intercambio entre diferentes redes, resueltas mediante yuxtaposiciones que promueven, constituyen y hacen visibles la estructura del edificio. La capacidad de la arquitectura radica en dar forma a estos lugares, de esta manera pueden aceptar cualquier tipo de comunicación. La arquitectura consiste en tener la capacidad de dar forma a estos lugares de manera que sean, sobre todo, receptivos a cualquier tipo de intercambio.

El proyecto New York High Line, obra que fue resultado de la propuesta ganadora de una competencia internacional en Mayo del 2003 por el equipo compuesto por James Corner Field Operations junto a Diller Scofidio + Renfro. Tiene como objetivo entregar a los ciudadanos un recorrido longitudinal en altura, lo que ofrece privilegiadas vistas sobre la ciudad.



Proyecto High Line, recorrido longitudinal en altura. Contraste de velocidades entre lo que pasa en la calle inferior y las vías del tren en desuso, nivel superior, que forman el nuevo proyecto.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico>

Inspirado por la belleza melancólica y rebelde del High Line, donde la naturaleza ha recuperado una pieza vital de la infraestructura urbana, el equipo reconvierte este vehículo industrial en un instrumento posindustrial del ocio, la vida y el crecimiento.

En marcado contraste con la velocidad de Hudson River Park, esta experiencia lineal paralela se caracteriza por la lentitud, la distracción y la otra perspectiva que preserva el carácter extraño del recorrido. Aporta flexibilidad y capacidad de respuesta a las necesidades cambiantes, las oportunidades y los deseos del contexto dinámico, la propuesta está destinada a permanecer eternamente inconclusa, sostener el crecimiento emergente y cambiar con el tiempo.

Por otro lado, el proyecto la primavera de Tainan, una solución desarrollada por los arquitectos del estudio MVRDV encontraron inspiración en el pasado de Tainan, rescatando la relación histórica de la ciudad con sus antiguos canales. El proyecto demostró que, incluso sin gran esfuerzo, viejas estructuras en desuso se pueden salvar y devolver a la vida. Al rescatar el pasado de los antiguos canales que cruzaban el centro de la ciudad, se incorporó un pequeño curso de agua al proyecto, que serpenteaba por la plaza en medio de una serie de pequeños jardines.



*Proyecto la primavera de Tainain. Introducción de escala humana, nuevos recorridos y programas en lugares existentes.<sup>7</sup>*

El nuevo espacio público tiene una serie de parques infantiles, salas de reuniones y un pequeño escenario para eventos comunitarios. Por otro lado, se mantuvieron algunos

<sup>7</sup> <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/942088/la-primavera-de-tainan-mvrdv>

elementos estructurales del antiguo edificio, transformándose en esculturas urbanas que los visitantes pueden apropiarse de las formas más diversas. Este enfoque, en lugar de negar parte del pasado, busca respetar las decisiones, no siempre correctas, que son parte del proceso continuo de transformación de nuestras ciudades.

El tráfico de vehículos en la región estaba restringido a un solo carril en cada dirección. Mientras tanto, el asfalto ha sido reemplazado por un nuevo pavimento semipermeable marcado por una serie de pequeños jardines y bolsillos verdes. Además, el proyecto también propuso una solución para los pozos de ventilación que surgen de vez en cuando a nivel de la calle. Aunque estos elementos de la infraestructura pública no pudieron eliminarse, su presencia en el espacio público se redujo al mínimo, los arquitectos invitaron a una serie de artistas locales a transformar estas estructuras en tótems y paneles de arte urbano.

Finalmente, el último caso de estudio está relacionado directamente con el proyecto, el Corredor de Palermo ya que solo se encuentra a unas cuadras y se conforma a través muchas situaciones similares.



Distrito Arcos, primer centro comercial al aire libre. Vacío lineal como conector de actividades.<sup>8</sup>

Distrito de Arcos es el primer centro comercial al aire libre de Buenos Aires. Este terreno fue diseñado por el grupo IRSA Departamento de Arquitectura y Seggiaro Arquitectos en 2015 y perteneció a una de las empresas ferroviarias más importantes de Argentina.

<sup>8</sup> <https://arqa.com/arqa-comunidad/distrito-arcos.html>

A excepción de los edificios que albergan la estación, los edificios restantes se reciclan como locales comerciales y se abren a la calle peatonal central.

El espacio lineal, es el núcleo del proyecto de paisaje y representa un centro comercial, es decir, un área pública donde los turistas caminan, pasean y se reúnen antes o después de las compras. Para fomentar la reutilización de estructuras existentes, el equipo del proyecto introdujo algunos tanques de almacenamiento subterráneos existentes para recolectar agua de lluvia y reutilizarla en el sistema de riego.

**HIGH LINE**  
**James Corner Field Operations junto a Diller Scofidio + Renfro**  
**Lugar: Nueva York, EE. UU. – Año: 2003**



LA PRIMAVERA DE TAINAN  
MVRDV  
Lugar: West Central District, Taiwán– Año: 2020

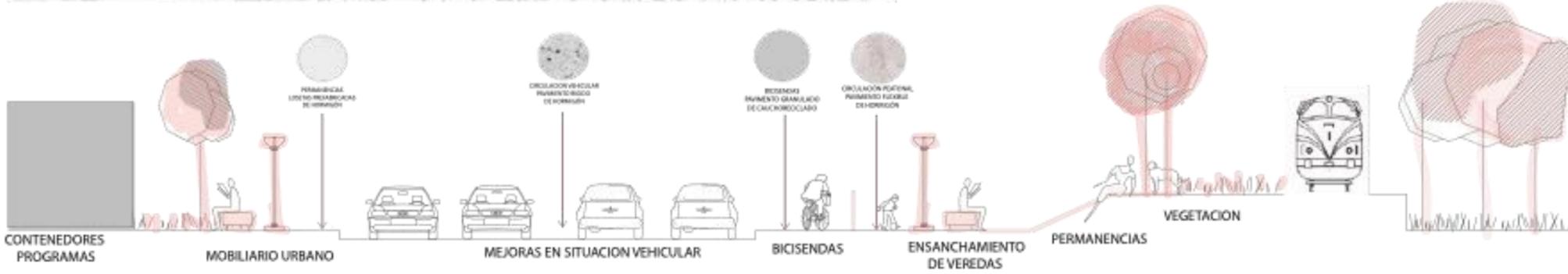
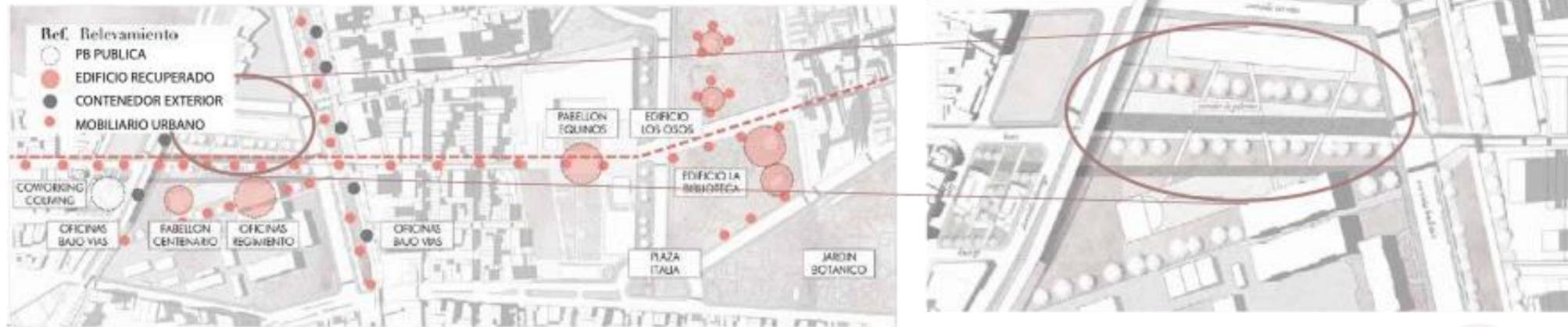


**DISTRITO ARCOS**  
**IRSA Departamento de Arquitectura y Seggiaro Arquitectos**  
**Lugar: Palermo, Ciudad de Buenos Aires – Año: 2015**

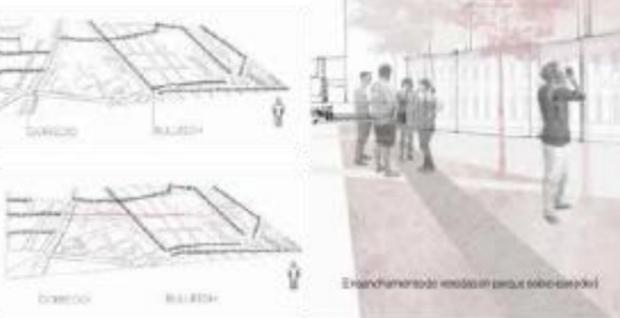


# 1. VACIOS RESIDUALES - CORREDOR

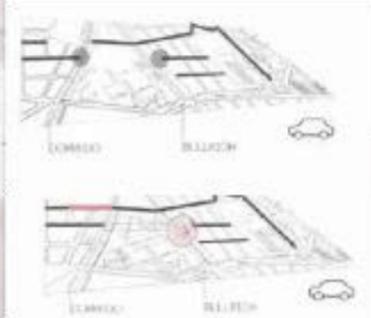
## APLICACIÓN MACRO ESCALA - ARTICULACIÓN URBANA



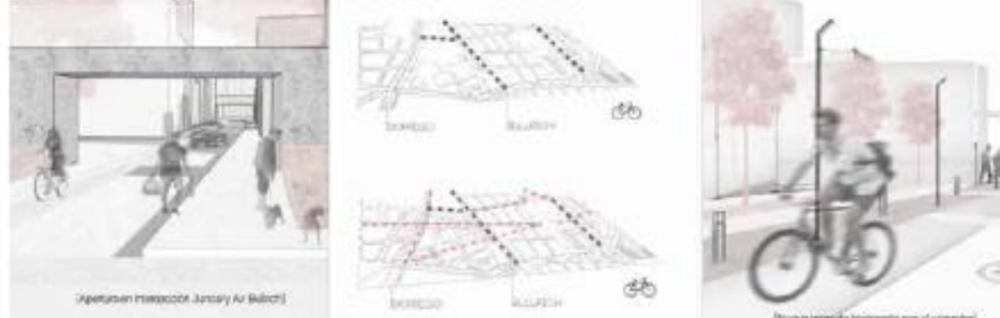
### Situación peatonal



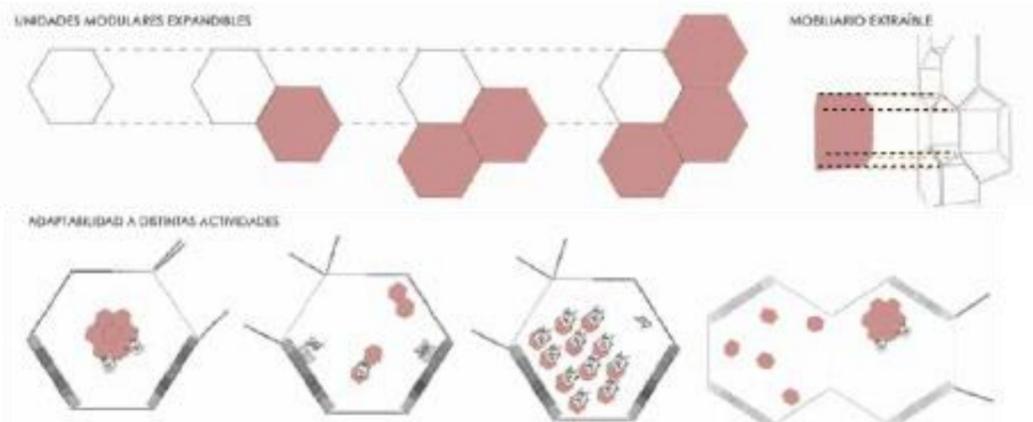
### Situación automóvil



### Situación bicicletas



### PROGRAMA



## **APLICACIÓN ESCRITA CAPÍTULO I**

En el proyecto se plantea un corredor lineal de manera tal que se empieza a integrar la trama urbana en la zona. Potenciando los usos ya existentes y creando nuevos para su funcionamiento. Se busca en diferentes niveles, tales como el peatonal, el ciclístico y el automotor, conectar mediante diversas actividades. Se da inicio a este nuevo corredor mediante el nodo creado con la apertura de la calle juncal a la altura de la av. intendente Bullrich. Se crea una secuencia espacial a partir del diseño de infraestructura urbana, se incorporan actividades en la zona, y se hace una planificación en los distintos niveles de circulación.

Por un lado, se plantean dos extensas áreas verdes como pulmón de esta gran nueva área, las mismas cuentan con vegetación, infraestructura, iluminación, recorridos y programa de actividades.

Por otro lado, se plantean vías de circulación. Se ordena el tráfico de manera que la zona se vuelva más accesible en los diferentes niveles, sobre todo se prioriza la experiencia peatonal. Se incluye el uso de materiales permeables para mejor drenaje de la zona y así también poder recolectar el agua de lluvias.

Como escala intermedia entre los edificios existentes que lo bordean ( el regimiento de infantería, el pabellón centenario, que tienen 20 mts de altura aproximadamente) se pensó en módulos contenedores ( propuestos en el workshop espacios de trabajos efímeros) de baja escala, encargados de brindar diferentes funciones tales como la de puestos de salud, puestos de negocio, puestos de comidas y puestos sin funciones asignadas para que el individuo pueda apropiarse de ellos, convirtiéndolos en su propia experiencia según necesidad, ya sean talleres para dar clases, lugares de estudio, de meditación, entre otros.

**CAPITULO II**  
**VACÍOS ENTRE EDIFICIOS**

## VACÍOS ENTRE EDIFICIOS | INFRAESTRUCTURA URBANA

Se sabe que un edificio está compuesto por espacio, el cual se puede distinguir entre el interior y el exterior, y lo que sucede en el espacio intermedio entre ellos. El encuentro entre los dos se ve como una limitación, no una limitación en sí misma, sino un espacio que puede caracterizarse por las operaciones del proyecto.

La palabra límite, significa línea real o imaginaria que separa dos terrenos, dos países, dos territorios, por ejemplo, mientras que según el diccionario del uso del español María Moliner, límite es la línea, punto o momento que señala la separación entre dos cosas en sentido físico o inmaterial. En arquitectura, no se limita a ser ese concepto definido, sino que también puede ser un espacio.

La arquitectura de límite difuso se refiere a la arquitectura de límite suave que puede reaccionar al entorno natural. A modo de ejemplificar, los prefabricados tienen componentes móviles que pueden vincular una serie de elementos a un lugar determinado, sin necesariamente tener un programa, así también responder a elementos de la naturaleza: luz, agua, viento, etc.

Según Toyo Ito se confunden interior y exterior, volviéndose los *límites difusos* o *límites blandos*, para una arquitectura dotada de un carácter flotante a fin de responder a las necesidades efímeras de las comunicaciones y permitir cambios temporales en espacios donde se puedan llevar a cabo simultáneamente distintas actividades.

Para Jan Gehl la relación entre la vida en la calle, el número de personas y acontecimientos y el tiempo que se pasa en el exterior, proporciona una de las claves más importantes para entender cómo se pueden mejorar las condiciones para la vida entre los edificios en las zonas residenciales existentes y en las nuevas, mejorando las condiciones para las estancias en el exterior.

Jane Jacobs por otra parte considera que los parques o espacios verdes son bendiciones que caen sobre las encarecidas sociedades. La gente puede dar un uso a los parques o bien retraerse de usarlos y rechazarlos, llevarlos al fracaso. Los parques son lugares volubles. Su comportamiento no es en absoluto simple. Pueden ser espacios favorecedores de un lugar urbano, así como también darle valor a los lugares que lo rodean. Con el tiempo pueden llegar a ser más queridos y apreciados por las personas.

*“Por cada Ritten house Square en Filadelfia, Rockefeller Plaza o Washington Square en New York o Boston common, por cada feliz equivalente de otras muchas ciudades hay docenas de vacíos y desvaídos espacios urbanos llamados parques, carcomidos por la decadencia, el poco uso y el nulo cariño”.*<sup>9</sup> La autora Jacobs expresa que las ciudades tienen mucho potencial, pero para que el mismo sea llevado a cabo con éxito las personas deben participar de ellas.

Un parque encerrado en un esquema limitado de funciones es inevitablemente un espacio vacío en una gran parte del día. Se produce un círculo vicioso, el hecho es que su atractivo es muy reducido debido a su limitada atracción de potenciales individuos.

De Solá Morales define los edificios públicos y privados como transformadores de contenedores, lo que significa que no se comunican con el mundo exterior, no tienen programas limpios, ni mezcla de procedimientos, pero toda la arquitectura tiende *a ser de container*, carece de relación con el sitio, de la investigación del límite y los espacios continuos.

Para comenzar, analizaremos el proyecto del *Teardrop Park*. El parque diseñado por Michael Van Valkenburgh Associates, está ubicado entre edificios residenciales. Antes de la construcción, el sitio estaba vacío y plano. El parque está diseñado sobre la base de cuatro edificios residenciales de gran altura que se espera que definan sus límites. Se han integrado elementos de diversión en el paisaje urbano para permitir que los niños

---

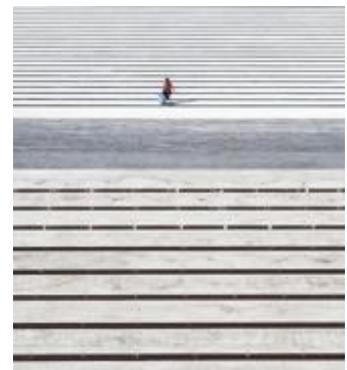
<sup>9</sup> Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán swing, P.119

interactúen con materiales naturales como agua, plantas, piedras y arena, y se da prioridad a las plantaciones naturales.



*Teardrop Park, mixtura de actividades en un mismo lugar, se puede tener una experiencia con los distintos elementos tales como agua, tierra, aire. Se intenta traer una experiencia de campo a la ciudad.<sup>10</sup>*

Como segundo referente analizaremos el proyecto del estudio Polyform *centro Täby Torg*, el mismo forma parte del *Programa Million* sueco, llevado a cabo en la década de 1960. El cual tenía como objetivo construir un millón de departamentos para resolver una escasez masiva de viviendas, lamentablemente resultó en suburbios sin un centro o lugar para reunirse. Recientemente, el municipio de Täby decidió llevar a cabo una estrategia de densificación urbana para fomentar la misma. Esta estrategia condujo a la idea de transformar el estacionamiento en el centro comercial a una plaza donde los ciudadanos podrían reunirse para eventos, actividades y disfrutar de la vida urbana. Un espacio de oportunidades, multifuncional donde la vida de la ciudad puede desarrollarse.



*Täby Torg center, uso de infraestructura urbana. diferentes tipos de solados, iluminarias y elementos para generar espacios<sup>11</sup>.*

<sup>10</sup> <https://jardinessinfronteras.com/2017/11/04/disenos-modernos-arquitectura-y-paisaje-d/>

<sup>11</sup> <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/782474/taby-torg-polyform>

Como último referente se tomó por ejemplo al *museo de cactus y suculentas* en Murcia proyecto del estudio de Arquitectura MAGICARCH + Enrique Nieto + Antonio Abellán + Verbestudio. Se propone un nuevo jardín que surge de un espacio residual de la ciudad donde se almacenaba basura, conectando una obsoleta isla, se obtiene un nuevo jardín con un enfoque pedagógico, en particular una pedagogía botánica, un museo de suculentas al aire libre que contribuye al descenso del electro smog y el electro polución a la vez que permite a los niños descubrir las especies suculentas de todo el planeta, por su forma de mapa mundo.



Museo de suculentas al aire libre en Murcia, se busca lograr un espacio de aprendizaje, escala peatonal. Mediante el diseño de mobiliario se logra reducir el ruido, el smog del ambiente. <sup>12</sup>

El tráfico vehicular circundante incomoda el uso de este nuevo espacio encontrado y es por ello por lo que se diseñan dos colchones ecológicos por medio de dos canteros rectangulares fucsia y turquesa, que absorben el ruido y aíslan parcialmente el museo al aire libre con enredaderas.

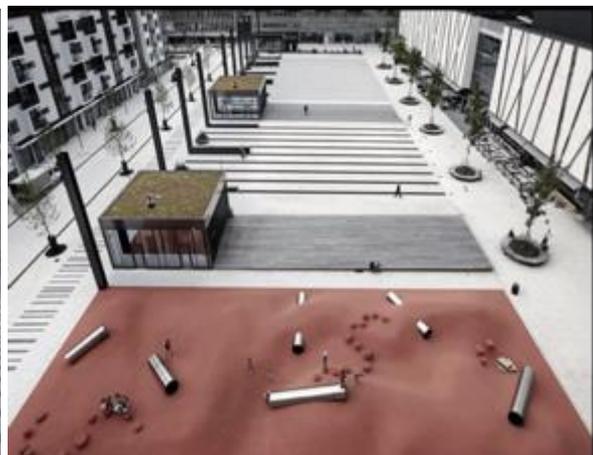
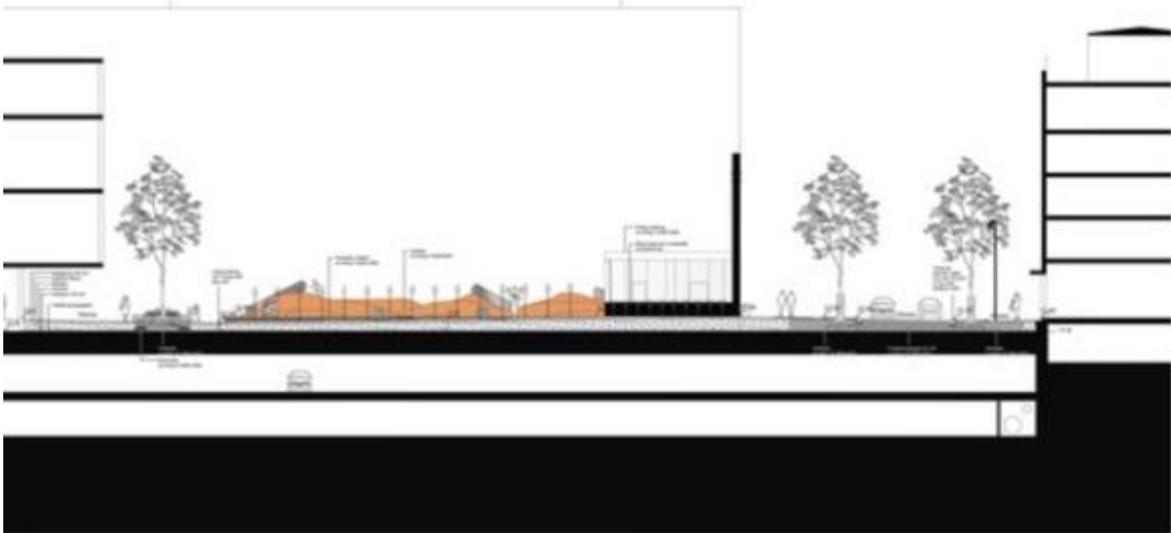
---

<sup>12</sup> <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/947862/espacio-publico-museo-de-suculentas-estudio-de-arquitectura-magicarch-plus-enrique-nieto-plus-antonio-abellan>

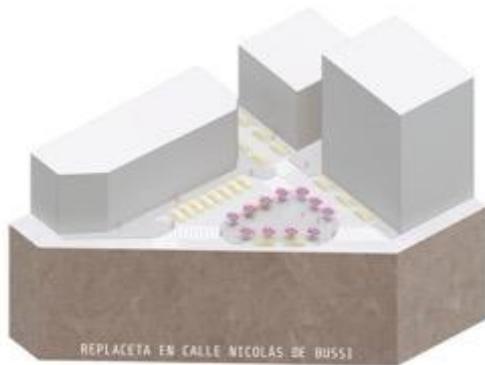
**TEARDROP PARK**  
**Michael Van Valkenburgh Associates**  
**Lugar: Nueva York, EE. UU. – Año 2004**



TÄBY TORG  
Polyform  
Lugar: Täby, Suecia – Año 2015



**ESPACIO PÚBLICO MUSEO DE SUCULENTAS**  
**MAGICARCH + Enrique Nieto + Antonio Abellán + Verbestudio**  
**Lugar: Murcia, España– Año 2019**

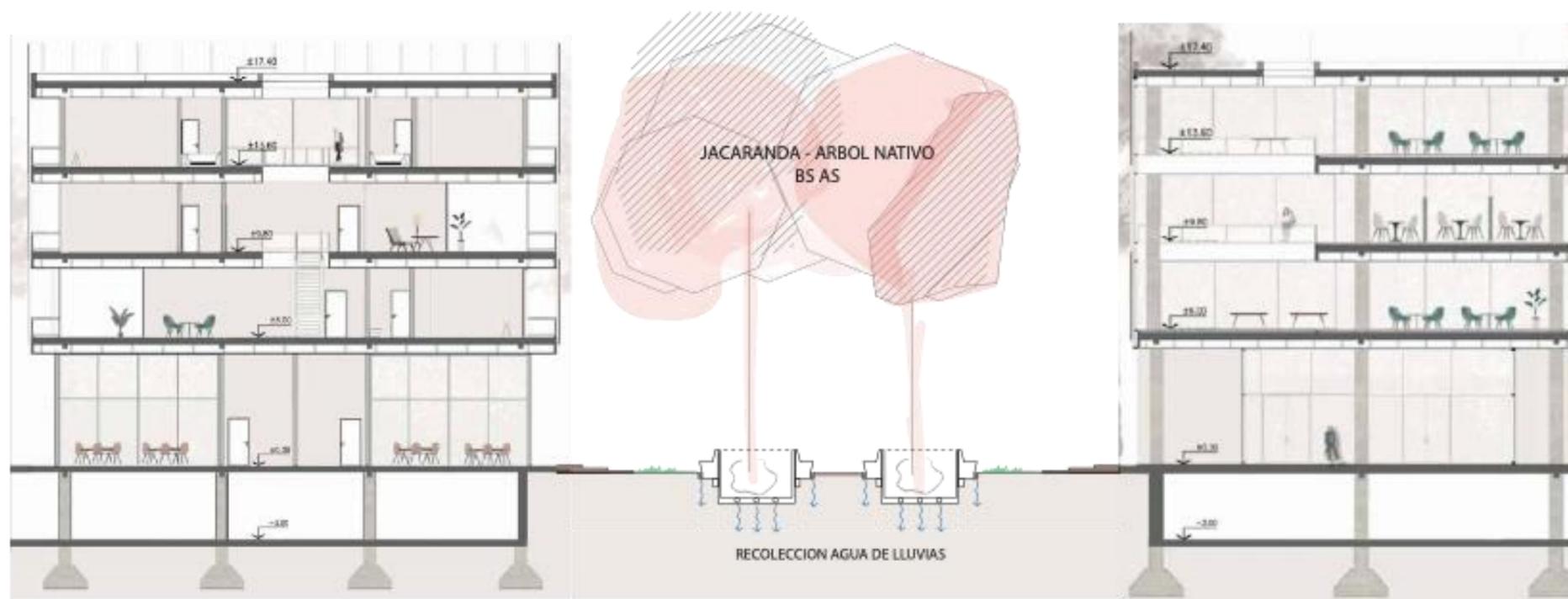


## 2.VACIOS ENTRE EDIFICIOS - EQUIPAMIENTO URBANO

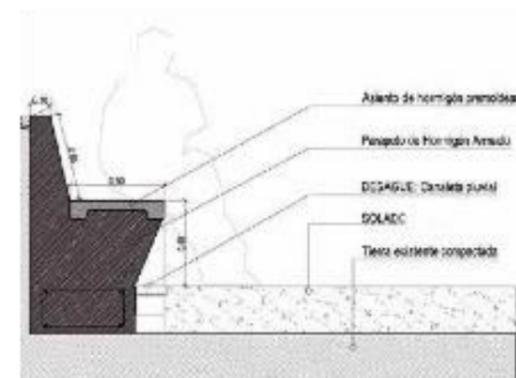
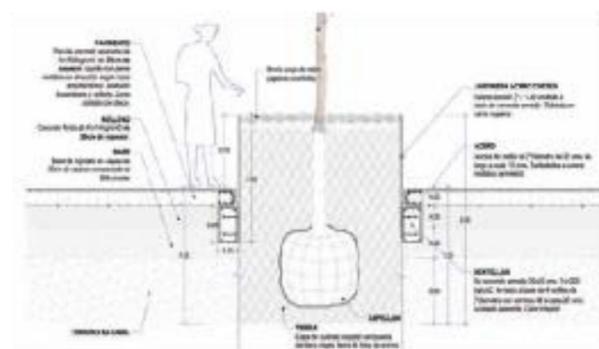
EDIFICIOS COLIVING Y COWORKING - PATIO INTERMEDIO - INTEGRACION AL CORREDOR



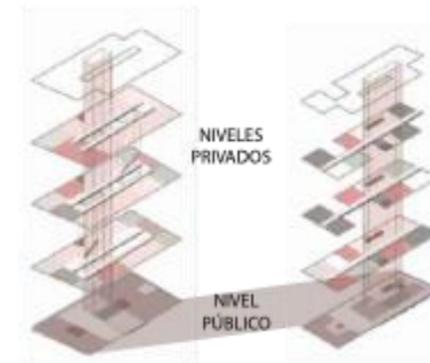
### VACIO ENTRE EDIFICIOS - VERDE INTEGRADOR



### SOLADOS URBANOS



### NIVELES DE PRIVACIDAD

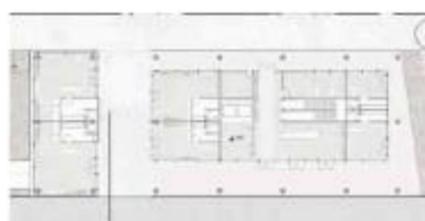
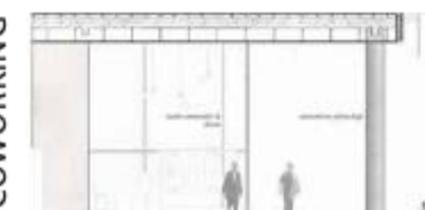


### PLANTA BAJA LIBRE - PÚBLICA

COLIVING



COWORKING



## **APLICACIÓN ESCRITA CAPITULO II**

El proyecto propone un plan para un edificio de oficinas y otro para residencias de tipo colaborativo. Ambos edificios presentan plantas bajas libres flexibles para la comunicación de los habitantes. Se diseñan con la infraestructura necesaria, espacios intermedios entre los edificios. Las plantas superiores sobre la planta baja semipública son de uso privado.

El desafío de interpretar los límites es diferente en cada caso, ya que la escala de privacidad requerida en un espacio de trabajo es menor que en un proyecto residencial. En estos dos edificios, la dualidad de lo público y lo privado se une para generar espacios de descanso o servicios dinámicos, cambiantes y totalmente accesibles, que se relacionan con espacios estancos, silenciosos y casi inmutables, como los de las zonas residenciales.

La planta baja libre se utiliza como hoja en blanco para ir dando carácter y sensibilidad al espacio, actúa como un gran equipamiento público-privado que proporciona un espacio abierto para el trabajo y el descanso, la planta aquí no tiene ningún tipo de restricciones ya que todos los programas se desarrollan en un solo lugar.

La infraestructura urbana se utiliza para crear un centro de manzana integrado y un conector ambiental dentro del ámbito público. El objetivo era conseguir un espacio flexible y de carácter tranquilo de manera que las personas puedan relajarse, descansar, comer entre reuniones, descansos de la oficina u otras situaciones similares.

Se trata entonces mediante la planta baja libre de los edificios del coliving y coworking, diseñar un centro de manzana que a su vez se integra directamente con el corredor de Palermo, también en relación directa con los barrios de cañitas mediante el coliving y con el barrio de Palermo nuevo en el caso del coworking.

**CAPITULO III**  
**VACÍOS CONECTORES O INTEGRADORES**

## VACÍOS COMO CONECTORES O INTEGRADORES | ACUPUNTURA URBANA

La acupuntura urbana es una estrategia de diseño que promueve la regeneración urbana a nivel local y apoya la visión de que las intervenciones en los espacios públicos no necesitan ser extensas y costosas para tener un impacto transformador. La misma, es una alternativa al proceso de desarrollo tradicional. Representa un marco para la renovación urbana, en el que en medidas altamente concentradas y focalizadas ayudan a regenerar espacios abandonados, implementar gradualmente estrategias urbanas o consolidar la infraestructura social urbana. Se fomenta la participación ciudadana no solo para mejorar la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos en un determinado sector local, sino también para promover un correcto desarrollo, atrayendo así nuevo público ya sea de inversiones, como de residentes, turismo, entre otros.

Se introduce el término parque de bolsillo o pocket park en inglés. Se refiere a pequeños parques accesibles al público. Los parques de bolsillo generalmente se crean en terrenos urbanos vacíos o pequeños terrenos irregulares.

Como primer referente se toma el primer parque de bolsillo de Sao Pablo, los parques con este tipo de características forman espacios nuevos alternativos para las ciudades. La idea principal es actuar para crear una plaza temporal, activar el espacio mientras se da lugar a un emprendimiento futuro.



*Pracina Oscar Freire, primer parque de bolsillo de Sao Pablo, busca mediante actividades itinerantes o temporales cambiar el uso y programa de espacios vacíos de la ciudad<sup>13</sup>.*

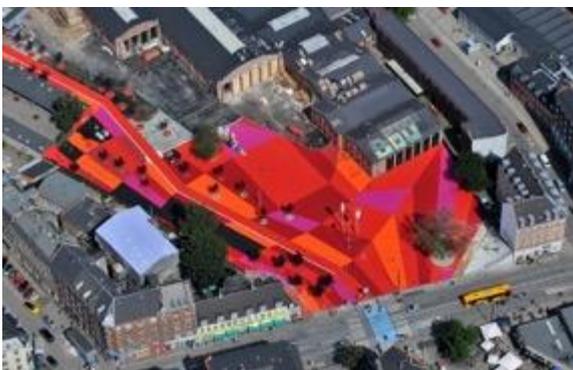
<sup>13</sup> <https://www.archdaily.com.br/br/877993/pocket-parks-novo-e-compacto-modelo-aos-espacos-publicos>

En este caso, se propone un programa variado con food trucks, shows, talleres, entre otros. Lo que buscan principalmente los parques de bolsillo es convertir un espacio residual en un punto de apropiación para el ciudadano a través de elementos que le dan continuidad al espacio. Se vuelve más humano, cambiando su uso y función.

¿Cómo se crea un espacio sólido y abierto que pueda satisfacer los deseos y necesidades de las 57 culturas y miles de personas? como respuesta a esta pregunta nace el proyecto Superkilen Park en Copenhague, Dinamarca de la mano del estudio BIGG.

El parque se estructura mediante tres áreas bien diferenciadas, funcional y visualmente. La superficie y color de los pavimentos se integran de forma que se establecen diferentes áreas de uso donde se sitúan los objetos. Además, se reorganizan y se refuerzan las vías ciclistas y, como parte de un plan infraestructural más ambicioso, se reordena todo el tráfico de modo que circule en el exterior del barrio.

El Área Roja se concibe como una extensión de las actividades deportivas y culturales del polideportivo Nørrebrohall. Mimmers Plads, la plaza negra, es el verdadero corazón del proyecto. Mesas permanentes, hacen de ella una gran sala de estar al aire libre. El parque verde, sus lomadas y superficies blandas son un lugar de atracción para familias con niños. Superkilen es, un espacio pensado por y para los vecinos que de manera indirecta participan en la toma de decisiones durante todo el proceso de diseño.



*Superkillen Park, un ejemplo de integración a nivel socio cultural.<sup>14</sup>*

<sup>14</sup> [https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-103745/centro-de-estudio-sebastian-mariscal-studio/512b616fb3fc4b11a700b6aa-centro-de-estudio-sebastian-mariscal-studio-foto?ad\\_medium=widget&ad\\_name=navigation-next&next\\_project=yes](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-103745/centro-de-estudio-sebastian-mariscal-studio/512b616fb3fc4b11a700b6aa-centro-de-estudio-sebastian-mariscal-studio-foto?ad_medium=widget&ad_name=navigation-next&next_project=yes)

Para finalizar, tomamos como ultimo referente al estudio Leku con sus estrategias de urbanización reversible en colegios de Barcelona. El estudio propone nuevos usos y distribuciones que favorecen el espacio, se vuelve más humano y amable y acerca la escala urbana a los niños.

El Eixample de Barcelona trabaja por revertir esta realidad, definiendo un modelo que priorice a las personas, potenciando una movilidad sostenible y construyendo un espacio público saludable; diverso, a velocidad humana prestando especial atención hacia los niños y la tercera edad. Dentro una ciudad donde las condiciones topográficas facilitan una cómoda movilidad ya sea caminando o en bicicleta.



*Leku en Barcelona, propuestas de urbanización reversibles. Pensar lugares flexibles con una calidez humana sobre todo pensando en los niños.<sup>15</sup>*

En este sentido, los entornos de las escuelas reclaman ser redefinidos como espacios amables; como lugares habitables; como espacios comunitarios; como territorio de extensión de la escuela; como espacio para el juego, para el verde, la historia y la vida local de los barrios. Testear, medir y definir: La intervención táctica o flexible es una herramienta de planificación que permite testear sobre el terreno las ideas y propuestas que acabarán formalizando el proyecto definitivo. La intervención *del mientras-tanto*, permite adaptar y ajustar las propuestas para finalmente definir un proyecto de consenso que responda a las necesidades caso a caso.

<sup>15</sup> <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/899688/leku-studio-testea-estrategias-de-urbanizacion-reversible-en-colegios-de-barcelona/5b68ba67f197cc8232000012-leku-studio-testea-estrategias-de-urbanizacion-reversible-en-colegios-de-barcelona-imagen>

**PRIMER PARQUE DE BOLSILLO DE SAO PAULO**  
Zoom Urbanismo Arquitectura y diseño  
Lugar: Sao Paulo, Brasil – Año 2014

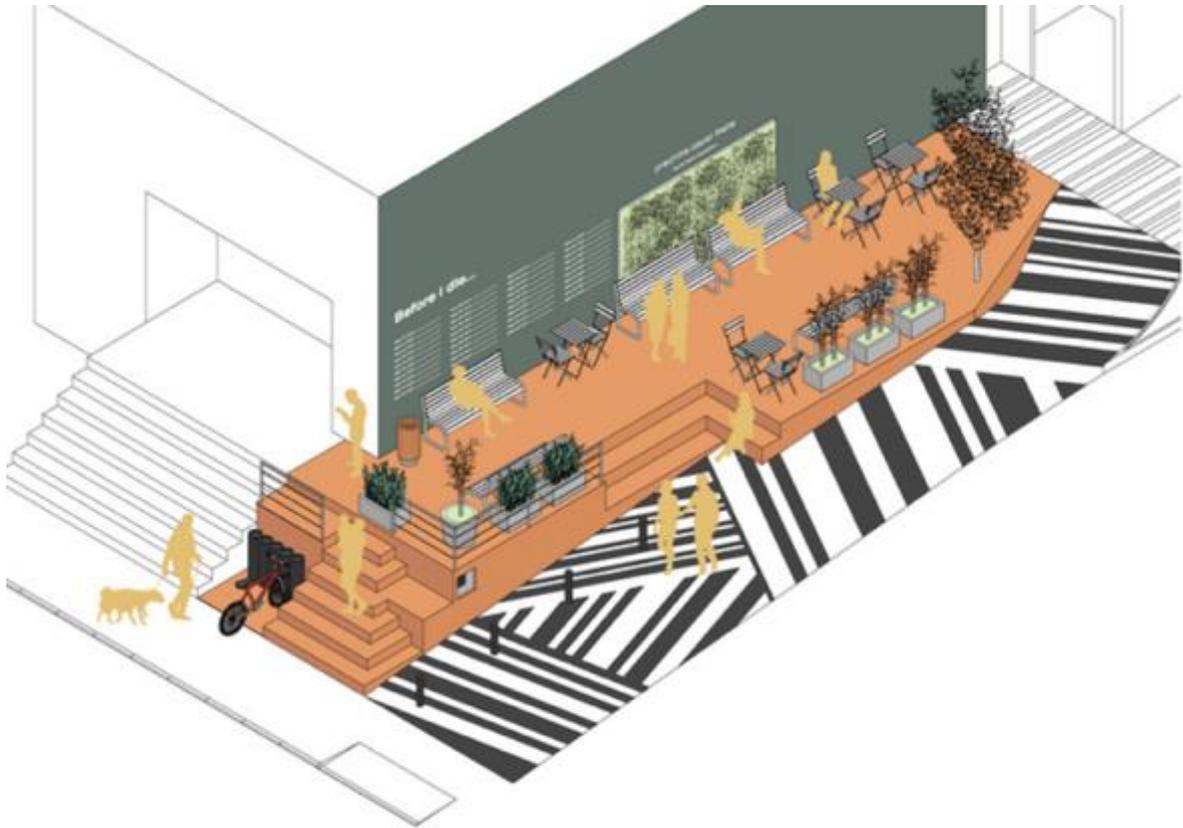


Fig. 23. Imaginación y...

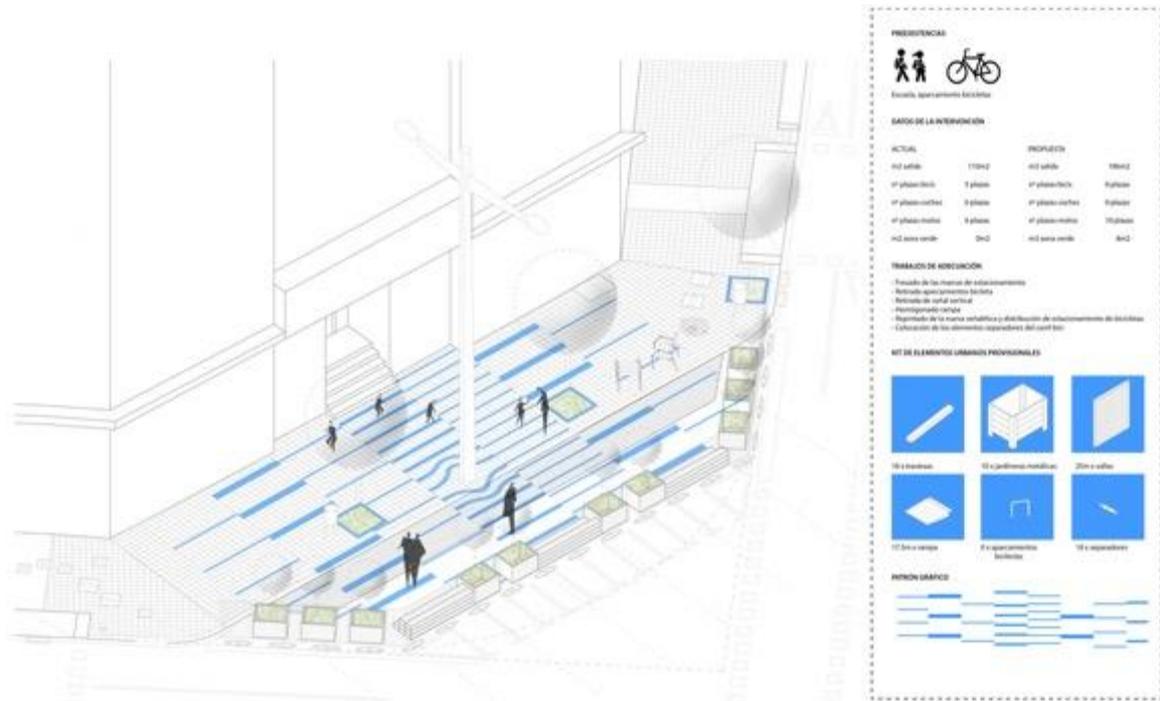
**SUPERKILEN PARK**  
Bjarke Ingels Group (BIG)  
Lugar: Copenhague Dinamarca – Año: 2012



# ESTRATEGIAS DE URBANIZACIÓN REVERSIBLE EN COLEGIOS DE BARCELONA

## LEKU STUDIO

lugar: Barcelona, España – Año: 2018



Lavandula Angustifolia (3 litros)  
38 unidades\*



Hebe sp (3 litros)  
38 unidades\*



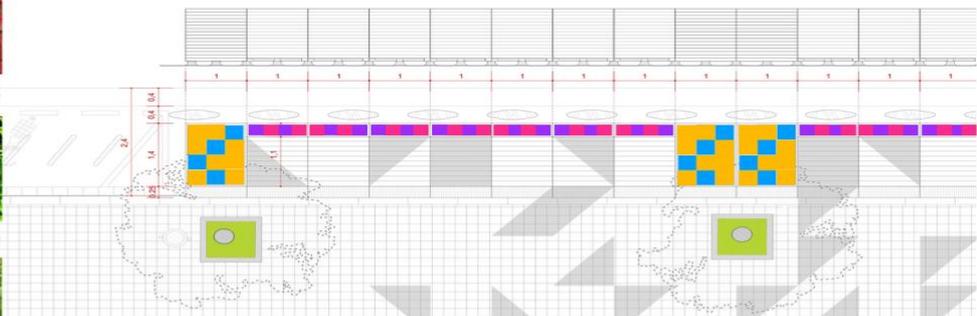
Photinia fraseri (5litros)  
24 unidades\*



Viburnum Lucidum (5litros)  
48 unidades\*



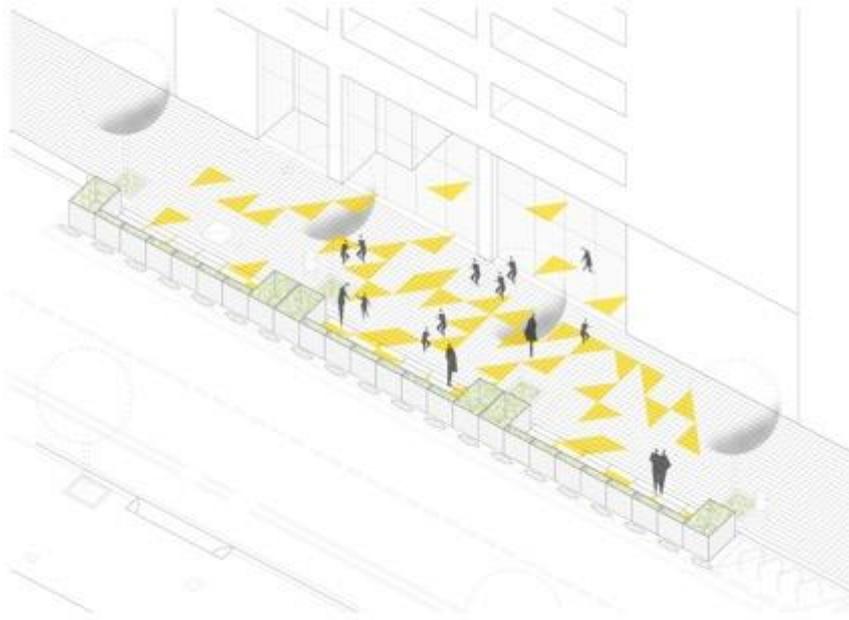
Pittosporum tobira nana (3litros)  
32 unidades\*



\*Número de plantas correspondientes a toda plantación en este emplazamiento



**ESTRATEGIAS DE URBANIZACIÓN REVERSIBLE EN COLEGIOS DE BARCELONA**  
**LEKU STUDIO**  
 lugar: Barcelona, España – Año: 2018



**PRESENCIAS**

Escuela, apartamento de alquiler

**DATOS DE LA INTERVENCIÓN**

ACTUAL	PROPUESTA		
m <sup>2</sup> verde	11.3m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> verde	16.9m <sup>2</sup>
nº plazas bici	7 plazas	nº plazas bici	9 plazas
nº plazas coches	9 plazas	nº plazas coches	9 plazas
nº plazas motos	11 plazas	nº plazas motos	25 plazas
m <sup>2</sup> zona verde	8m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> zona verde	11.9m <sup>2</sup>

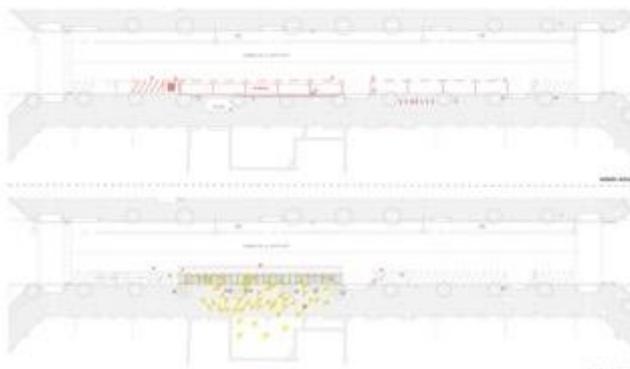
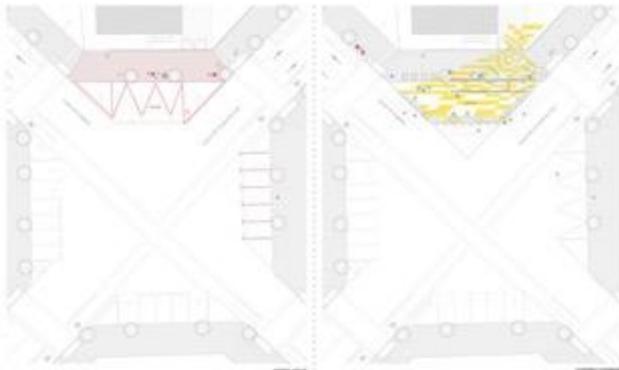
**TAMAÑO DE AIREACIÓN**

- Reducción de ruido
- Desplazamiento de aire
- Reducción de calor y efecto túnel
- Prevención de la lluvia de contaminación
- Regulación de la temperatura y el viento de los apartamentos de alquiler
- Calentamiento de los elementos exteriores del Land Use

**LISTA DE ELEMENTOS URBANOS**

10 x jardines pequeños	5 x jardines grandes	10 x plazas
8 x aparcamiento bicicletas	6 x aparcamiento coches	20 x aparcamiento motos

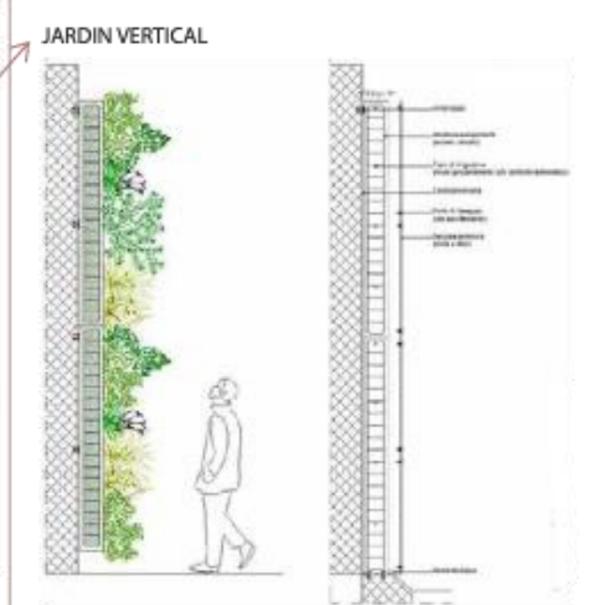
**PAISAJE URBANO**



### 3. VACIOS COMO CONECTORES O INTEGRADORES - ACUPUNTURA



MIXTURA DE USOS: RESIDENCIAL - TIENDAS - GASTRONOMIA- OFICINAS- CULTURAL - EDUCACIÓN - RELIGIOSAS



PATRON GRAFICO EN SOLADO



MAXIMIZACION DE LA EXPERIENCIA URBANA MEDIANTE ACTIVIDADES Y MOVILIARIO

LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMIGOS	FERIADOS
20:00 HRS	20:00 HRS	20:00 HRS	20:00 HRS	17:00 HRS 21:00 HRS	17:00 HRS 21:00 HRS		

EDIFICIO DE LOS OSOS | GASTRONOMIA



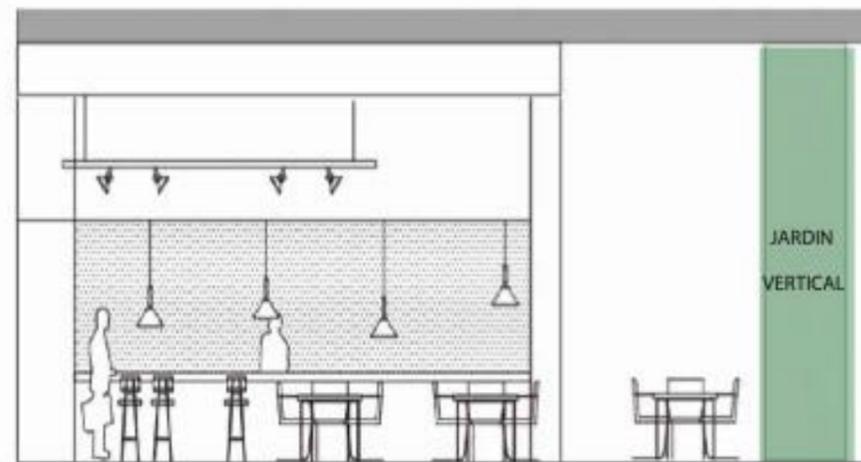
OFICINAS | PABELLON REGIMIENTO



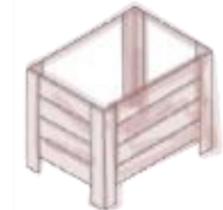
ED. LOS ELEFANTES | TEATRO



SITUCION PEATONAL BAJO TREN

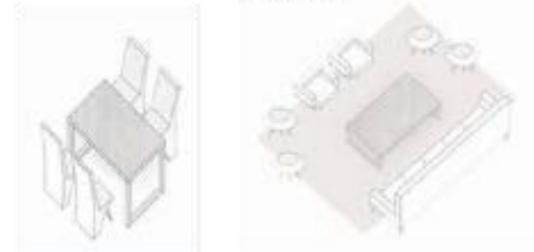


JARDINERAS METALICAS CON VEGETACIÓN



Guaco (Mikania cordifolia)  
enredadera autoctona  
Bs As  
perenne

MOVILIARIO GASTRONOMICO



### **APLICACIÓN ESCRITA CAPITULO III**

En el proyecto se utiliza la acupuntura como estrategia fundamental para transformar diferentes puntos de interés que han sido abandonados y se encuentran en un estado de deterioro. Se tomaron en cuenta los siguientes edificios: Edificio ex. Zoo o Nuevo ecoparque de la ciudad, Edificio pabellón regimiento y pabellón Centenario.

Se propone un plan de restauración patrimonial sobre el eje del nuevo corredor de Palermo, formando un recorrido cultural; creando programas y permanencias. Con las mejoras se logra un flujo de personas durante todo el día, humanizando el proyecto. Se plantean diferentes propuestas tales como: para el edificios los osos, una propuesta gastronómica a lo largo de todo el día; para el edificio los elefantes un teatro que funcione diariamente con obras nocturnas y los feriados y fines de semanas también con obras durante el día para los más chicos; por ultimo para el pabellón centenario se proponen oficinas de alquiler temporario ya sea por día, semana, mes u año. De carácter colaborativo para que su precio sea más accesible y fomentar la interacción de diferentes rubros.

De esta manera, también se crean nuevos puntos necesarios, dando sentido al proyecto y fortaleciendo el recorrido. Se propone la apertura bajo el tren Mitre, generando permanencias con programas de usos gastronómicos y espacios de trabajo al aire libre, promover la integración con el carácter de los barrios de Palermo, Cañitas y con la vía pública, ubicándose junto a un eje de circulación vehicular y de bicisendas.

Se logra en el área la mixtura de usos, la cual es una estrategia muy favorecedora, ya que al haber distintos tipos de programas que se dan a lo largo de todo el día, la área se vuelve más transitable, lo cual la hace más humana y más segura especialmente el peatón.

## CONCLUSIONES

Para concluir, es imprescindible que la funcionalidad que se le imponga respondan a la realidad de cada sitio, que los proyectos sean pasados por la visión del cumplimiento programático, porque los espacios responden a esos parámetros, y los vacíos a consecuencia de ello también; parecieran resolverse solos y la realidad es que necesitan de la intervención espacial mediante un proyecto integral, que dirija las circulaciones y las intenciones. Lo que no puede suceder es que los arquitectos propongamos a nuestras ciudades problemas y no soluciones, por lo que suele pasar que las propuestas edilicias que contienen espacio público, suelen identificarse diversos puntos débiles en cuanto a la integración del sector con la traza de infraestructura de la ciudad. La falta de conectividad deja el área abandonada a un nivel peatonal principalmente, sobre todo cuando el área elegida es muy extensa y no se la está explotando en su totalidad.

Luego de estudiar los autores expuestos, se pueden aplicar diferentes conceptos para mejorar el espacio, integrando mediante el corredor de Palermo el área de Palermo chico con las cañitas. Se debe pensar el espacio en su totalidad, en todas las diferentes escalas, peatonal, en bicicleta, en automóvil y en transporte público, para que verdaderamente coexistan y puedan trabajar juntas, y no ser una resolución superpuesta, que no integra los componentes bajo una idea integral, porque entonces el espacio se fractura, y el peatón percibe espacialmente, esa falta de tratamiento y deja de usar el lugar.

Los autores estudiados coinciden que un vacío urbano debe ser tratado de una manera particular, se le debe dar calidez humana, debe ser un lugar en donde pasen cosas, por lo cual debe haber una mixtura de usos, un programa amplio, con muchas ofertas para poder integrar a los diferentes sectores de la sociedad. También son fundamentales los puntos de inicio y fin de este corredor, debemos llegar a lograr una buena accesibilidad, seguridad y confort para que los habitantes de la ciudad puedan tener una buena calidad de vida. El proyecto busca reivindicar los espacios vacantes de la ciudad, buscando no solo proponer proyectos inmobiliarios, la ciudad es mucho más que sus espacios privados. Necesitamos de más espacios públicos, situaciones urbanas de calidad, generar una conciencia sobre los distintos medios de transportes, apoyar al peatón, favorecerlo con situaciones a su escala,

*"Hacer más humana la arquitectura significa hacer mejor arquitectura y conseguir un funcionalismo mucho más amplio que el puramente técnico" Alvar Aalto*

## BIBLIOGRAFÍA

- Auge, M. (2000) *los no lugares. Espacio del anonimato*. Barcelona: Gedisa
- Gehl, J. (2009). *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Reverté
- Ito, T. (2006). *Arquitectura de límites difusos*. Barcelona: Gustavo Gili
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán swing
- Koolhaas, Rem (2006) *OMA, Croquis*
- Livesey, G. (2004) *Passages: explorations of the contemporary city*. University of Calgary Press, Calgary, Alberta
- Mateo, J. (2007). *Textos instrumentales*. Barcelona: Gustavo Gili
- Muntañola Thornberg, J. (1995) Barcelona.
- Solá Morales, I. (2002) *Territorios*. Barcelona: Ed. G. Gili, SA
- Zumthor, P. (2006). *Atmosferas*. Barcelona: Gustavo Gili

#### **SITIOS WEB**

[https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14879/78\\_83\\_Ainara\\_Cuenca\\_Juan.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14879/78_83_Ainara_Cuenca_Juan.pdf)

<https://ciudadenmovimiento.org/wp-content/uploads/2014/07/Passages.pdf>

[http://arquitectura.uc.cl/images/AULA\\_DE\\_TITULO\\_RF.pdf](http://arquitectura.uc.cl/images/AULA_DE_TITULO_RF.pdf)

<https://ciudadenmovimiento.org/wp-content/uploads/2014/07/Passages.pdf>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/876584/la-avenida-corrientes-de-buenos-aires-sera-peatonal-de-noche>

[https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/899688/leku-studio-testea-estrategias-de-urbanizacion-reversible-en-colegios-de-barcelona/5b68ba51f197ccc6e2000051-leku-studio-testea-estrategias-de-urbanizacion-reversible-en-colegios-de-barcelona-imagen?next\\_project=no](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/899688/leku-studio-testea-estrategias-de-urbanizacion-reversible-en-colegios-de-barcelona/5b68ba51f197ccc6e2000051-leku-studio-testea-estrategias-de-urbanizacion-reversible-en-colegios-de-barcelona-imagen?next_project=no)

<https://www.guillermotella.com/articulos/como-crece-la-ciudad-logicas-de-un-acuerdo-social/>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/891268/comienzan-las-obras-para-convertir-en-peatonal-nocturna-la-avenida-corrientes-de-buenos-aires>

<https://www.buenosaires.gob.ar/baobras/viaducto-mitre>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/942088/la-primavera-de-tainan-mvrdv>

<https://arqa.com/arqa-comunidad/distrito-arcos.html>

## **VIDEOS**

### **why are Architects needed?**

<https://www.youtube.com/watch?v=kn5Gq1l8UmE>

### **Video Marcel Smets**

<https://www.cccb.org/es/multimedia/videos/los-pasajes-contemporaneos-en-las-ciudades/210479>

## CARPETA TÉCNICA