

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



Nuevo Mercado Central del Callao

PROYECTO DE FIN DE CARRERA

**TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTA**

AUTORA

Domenica Antonietta Lecca Razeto

CÓDIGO

20122296

ASESOR:

Luis Elías Rodríguez Rivero

Lima, noviembre, 2018

RESUMEN

Los mercados son desde el comienzo de nuestra vida en comunidad el punto central para el intercambio comercial y social. En estos términos el mercado más allá de un equipamiento de servicio público, es el corazón social de la comunidad. Después de 80 años de modificaciones, cambios administrativos y sociales el Mercado Central del Callao ha quedado relegado a estado de ruina, ha quedado obsoleto.

El proyecto nace de una serie de preguntas abstractas respecto a esto ¿Como crear una infraestructura que sirva específicamente a esta zona del Callao pero que este abierta a poder cambiar con las personas que la habitan? ¿Como se crea arquitectura desde cómo se usa un espacio? ¿Como se borra esta línea entre la arquitectura de lo aparente y lo estético?

A través de un proceso de experimentación se crea un proyecto que explora el límite entre espacio público y edificio, donde de la investigación y creación de reglas abstractas de definición se crea arquitectura compleja. Que permite como resultado tener un mercado específico a este espacio en el Callao, pero que busca por encima de todo la flexibilidad y la ligereza, para poder adaptarse a los intereses cambiantes de las personas. El nuevo mercado central del callao crea una nueva especialidad, explorando más allá de las limitaciones técnicas en las que muchas veces se queda la arquitectura hoy en día. Usando elementos tradicionales de la arquitectura de manera poética, usando la complejidad del mundo que lo rodea como un componente arquitectónico adicional. Borrando la frontera entre diseño, arquitectura, urbanismo y geografía humana.

Pontificie Universidad Católica del Perú
Facultad de Arquitectura y Urbanismo



Nuevo Mercado Central del Callao

Proyecto de Fin de Carrera

Mención: TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL PARA OPTAR POR EL TÍTULO PROFESIONAL EN
ARQUITECTURA Y URBANISMO

Autor:

Domenica Antonietta Lecca Razeto

Asesor:

Luis Elías Rodríguez Rivero

Lima, Noviembre, 2018

20122296

30 de Noviembre de 2018

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....10

PARTE 1 / MARCO HISTÓRICO

2. MARCO HISTÓRICO.....14
2.1. CALLAO.....15
2.2. SÁENZ PEÑA.....19
2.3. MERCADO CENTRAL DEL CALLAO.....19

3. MARCO TEÓRICO.....24
3.1. MERCADOS.....25
3.2. LA PLAZA MERCADO.....26
3.3. ATMÓSFERAS.....26

PARTE 2 / ANÁLISIS

4. ANÁLISIS URBANO.....33

5. ANÁLISIS MERCADO.....50
5.1. MERCADO DE ABASTOS.....51
5.2. OBSOLESENCIA.....66

PARTE 3 / EXPLORACIÓN

6. EXPLORACIÓN FORMAL.....70
6.1. GRILLA.....71
6.2. EXPERIMENTACIÓN.....92

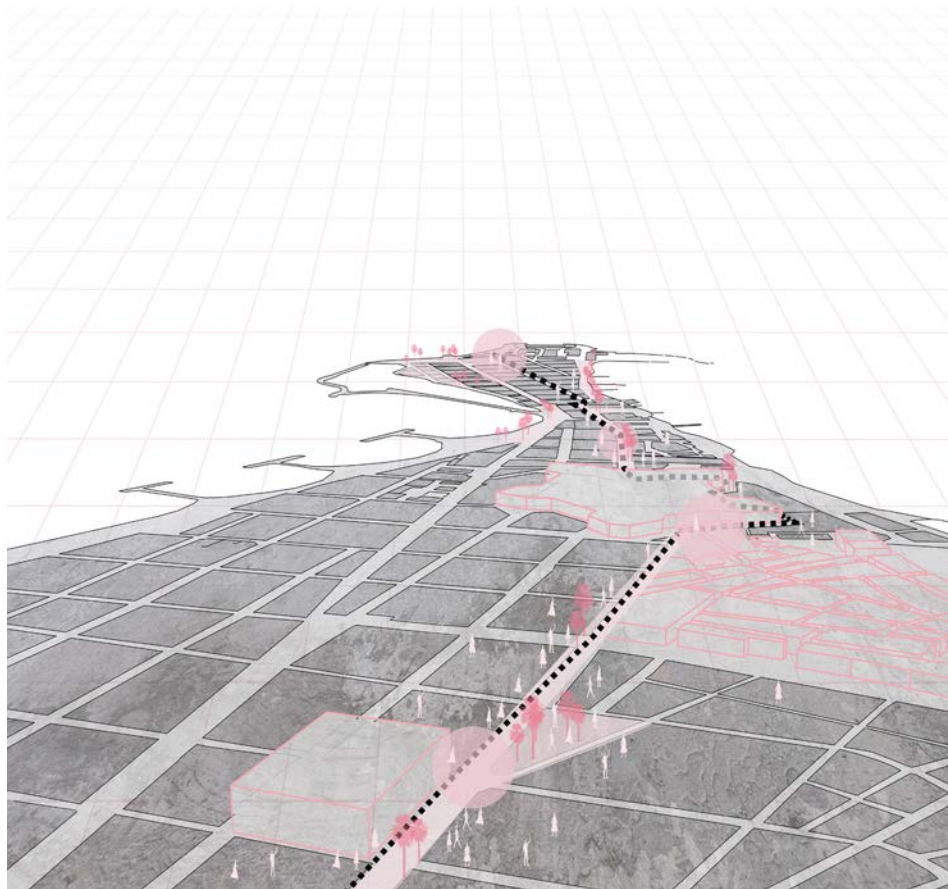
PARTE 4 / PROYECTO

7. ARQUITECTURA.....124
7.1. MATERIALIDAD.....125
7.2. PROGRAMA.....130
7.3. FORMA.....135

8. CONCLUSIÓN.....193

BIBLIOGRAFÍA.....195

1. INTRODUCCIÓN



UTOPIA URBANA

El Mercado Central del Callao ha sido el nodo comercial de la ciudad puerto desde su construcción en 1876. Ubicado en la Avenida Sanz Peña, es el punto de actividad comercial mas alta del centro del Callao, y es hasta hoy uno de los lugares donde se mantiene el carácter de pueblo chalaco que se ha perdido al estigma de peligro de la zona.

El Callao como Lima, ha sufrido en los últimos años debido al crecimiento de la población un deterioro de la calidad de vida en su centro histórico. Problemas de transporte, escasez de servicios y violencia urbana. Perdiendo en buena parte el carácter y valor arquitectónico que podía tener en el pasado.

El mercado del Callao, como muchos de los mercados de Lima, se encuentra hoy en día en un estado de deterioro e insalubridad. Este problema, poco conveniente para la ciudad, es en realidad una oportunidad para reconsiderar que valor tiene este en función a la mejora de la zona. Manteniendo los espacios comerciales y su función de mercado la pregunta real es como optimizar lo que significa un mercado hoy en día, integrando nuevos programas y funciones que realcen el valor zonal.

La búsqueda central de este proyecto es como mantener la función comercial del proyecto, realzar su carácter como eje de intercambio social, y generar un

atractivo a nivel metropolitano. Además como idear un espacio que puede contener la especificidad del lugar pero la flexibilidad para adaptarse a las cambiantes necesidades de la sociedad. La exploración y la experimentación priman entonces como líneas guía para generar una arquitectura nueva, que utilice los elementos formales para un entendimiento narrativo del lugar.

PARTE 1 /
TEORÍA

2. MARCO HISTÓRICO

2.1. El Callao

El Callao es el principal puerto del Perú y se encuentra anexo a Lima en su propia Provincia Constitucional, la cual forma un enclave con un área de 146, 98 km². La crónica respecto a habitantes prehispánicos en el Callao es limitada, aunque se podría inferir su presencia, por su cercanía al mar, y a las fortificaciones de Maranga, la cual generaba un camino de conexión entre El Callao con la red vial Incaica, y por extensión, con otras culturas costeñas del Horizonte Tardío. Sus primeros habitantes se dedicaron a la recolección y a la caza, con el mismo patrón que el resto de la costa central del Perú. Por crónicas posteriores españolas, se sabe que esta área de ocupación prehispánica, donde actualmente se encuentran Chucuito y La Punta, era conocida como Piti-Piti.

Por referencia a cronistas españoles, ya en 1555, se pide una autorización oficial al cabildo para la formación de una iglesia en tierras de El Callao. Por deducción, se puede entender que en esos años ya existían habitantes en la zona, por lo menos de origen español. A mediados del siglo XVI, el cabildo de Lima comienza a otorgar solares para vivir en la zona. Ese mismo año (1955), el cabildo de Lima nombra a Cristóbal Garzón como alguacil de El Callao, con el propósito de controlar los embarcos y desembarcos del puerto.

En el siglo XVII vivían, en el puerto, cerca de mil españoles, con la respectiva carga de esclavos negros y nativos. Es en esta época en la que se le da su nombre, sin embargo, no se logra definir exactamente de dónde viene. Algunos indican que viene del quechua challa o challua (que significa costa), o de su derivado “chalaco” o challauco (que significa pescador). Sin embargo, ninguna de estas referencias son definitivas o conclusivas.

El Callao sufrió, en su etapa colonial, diferentes invasiones. Ya en 1579, Francis Drake, aprovechó la oscuridad para registrar los buques que se encontraban en el puerto; de igual manera, en 1615, sufrió el ataque del pirata holandés George Spilbergen, quien zarpó a los ocho días sin aprovechar la oportunidad de saquear Lima (que era una posibilidad). Es por esta razón que el virrey Pedro de Toledo y Leiva decide levantar una gran muralla (al haber encontrado que las obras de defensa de El Callao se encontraban en muy mal estado). El proyecto constaba de diez baluartes en una extensión de 4, 284 m y sus muros alcanzaban los 4 metros de alto. Más que a manera de defensa, la muralla funcionó como un punto de control para las mercancías que entraban y salían del puerto, a manera de evitar el contrabando.



PLAZA MERCADO (1920)

Es así que El Callao tiene su nacimiento oficial en el año de 1671, cuando el Virrey Fernando de Castro y Andrade, otorga al pueblo de El Callao el título de ciudad.

El 28 de octubre de 1746 El Callao (y Lima) sufren un fuerte movimiento sísmico seguido por un maremoto, que lo destruyó; lo mismo sucedió con las ciudades circundantes y en consecuencia, a sus habitantes. El Callao se deslomó por completo; solo quedaron algunos restos de la muralla, y las bases de alguno de los edificios. De sus cinco mil habitantes, solo sobrevivieron doscientos.

Posteriormente, se comienza la edificación del Real Felipe, en el gobierno del Virrey Manso de Velasco. Ocurrió el primero de agosto de 1747 y se utilizó piedra extraída de la isla San Lorenzo. El proyecto fue encargado a Luis Godin, Cosmógrafo Mayor del Reino, a quien también se le encargó la reconstrucción de Lima. Proyectó un pueblo alternativo a El Callao que llamó San Fernando de Bellavista, a un nivel más alto, alejándolo del peligro inmediato del mar, lo que permitió mayor control visual, pero con las mismas condiciones ideales climáticas. Sin embargo, naturalmente se pobló el área circundante a la Fortaleza del Real Felipe, lo que generó un área nueva llamada Nuevo Callao.

Dentro de este nuevo trazo urbano, se

generó el Camino Real, que tenía su inicio en la portada de El Callao (en la ciudad de Lima), y atravesaba el pueblo de La Legua y llegaba finalmente al puerto. Este se construyó en 1802 en lo que había sido el antiguo camino de Lima y Callao. En estas primeras décadas, se construye la zona ahora llamada el centro histórico de El Callao (o área monumental), con la construcción de la plaza Matriz y la plaza Gálvez, el jirón Castilla y la Calle Libertad.

Se puede marcar el comienzo de la época republicana en El Callao, cuando el 20 de agosto de 1836 se le otorga la categoría de provincia litoral, en el rango de Departamento; sin embargo, recién en 1839, El Callao queda independizado totalmente de la ciudad de Lima. En 1857, se le comienza a denominar Provincia Constitucional, durante el gobierno de Ramón Castilla.

En este mismo Gobierno se comienza con la construcción del primer ferrocarril de Sudamérica, el cual uniría Lima con El Callao. Este se inauguró en 1851, y se extendió hasta La Punta en 1894. Así se inició su desarrollo como un balneario aristocrático. En 1875, se construye el muelle y dársena lo que incrementó y benefició el comercio portuario.

Este desarrollo mercantil se detuvo durante la Guerra con Chile (1879-1883), y no se recuperó hasta ya entrado al siglo



High Road from Callao to Lima.

G 130542

CALLE LIMA (AHORA SAENZ PEÑA)



ANTIGUO MERCADO



CALLE LIMA (AHORA SAENZ PEÑA)

XX. El puerto sufrió un bloqueo desde abril de 1880, se permitió solo el ingreso de lanchas modestas que no tenían capacidad de fuego. (Zanutelli, 1994). En 1930, El Callao termina por abarcar desde la avenida Guardia Chalaca por el norte, hasta la avenida Costanera por el sur, y posterior a 1940, con el ingreso de migrantes de las zonas andinas del Perú (conocida como la migración interna), se sigue expandiendo informalmente, sobre todo con el asentamiento humano conocido como Pachacútec, que se mantuvo ocupada hasta los años noventa.

En 1960, se inaugura el aeropuerto internacional Jorge Chávez, transformando a El Callao no solo en el eje principal de comunicación marítima del país (por el puerto), sino también en el mayor eje de comunicaciones aéreas.

A mediados del siglo XX, El Callao se conecta con Lima por las avenidas Oscar R. Benavides (o la avenida Colonial, la cual se encuentra sobre el camino virreinal que unía Lima y Callao) y la avenida Venezuela, trazada en 1923, y que llega hasta Bellavista. En 1927, se construye la avenida Costanera que conecta a El Callao con los balnearios del sur.

2.2. Av. Sáenz Peña

La Avenida Sáenz Peña, hoy considerada un acceso secundario al Callao,

fue en algún momento el punto de acceso principal y la única conexión entre Lima y Callao.

Llamada la carretera o camino de Lima, esta conectaba desde el balneario, o en algún momento caleta de pescadores de La Punta con la Ciudad de Lima.

Se escribe en el Suplemento Conmemorativo del IV Centenario de Lima (1935), "La carretera del Callao que fue la primera vía de comunicación que estableció contacto entre el puerto y la capital y cuyo trazo recto acortó la distancia que separaba a la "Lima de los Virreyes" y el "Puerto de Lima". Se nota en la foto la hermosa arboleda que daba sombra al caminante y a sus lados los matorrales y tapiales que sirvieron de escondite a los asaltantes de "diligencias", "calezas" y arrieros."

Al dar de cara con el Puerto del Callao y el Real Felipe, se volvió un punto importante de intercambio vial. La actual locación de la Plaza Bolognesi en el centro histórico del Callao, era conocido como el "ovalito", un importante nodo urbano que se convertiría en el centro comercial de la zona. Posteriormente colocándose aquí el primer mercado central del Callao.

2.3. Mercado Central del Callao

El primer Mercado Central del Callao o la antigua Plaza Mercado del Callao se

construye en 1876 en el nodo de la antigua Carretera de Lima, hoy la Av. Sáenz Peña. Se ubicaba en el actual lote del mercado, sin embargo no tomaba toda la cuadra como lo hace hoy en día.

Luego de sufrir daños irreparables a su estructura durante el terremoto del 24 de Mayo de 1940, este se reconstruyó por completo, ampliando su tamaño y tomando un diseño, y siendo renombrado el Nuevo mercado de Abastos del Callao. En el Diario La Crónica (19 de julio de 1945), se escribe sobre su inauguración,

“El moderno local del Mercado de Abastos, que se encontraba totalmente embanderado, ha sido edificado en el mismo terreno que ocupara el anterior, o sea entre las calles, Avenida Sáenz Peña, Cochrane, Colón y Saloom. Como se sabe, el antiguo Mercado, fue destruido por el terremoto del año 1940. Ocupa un área de 12 mil metros cuadrados. Cuenta con 630 puestos interiores para expendio de comestibles, debidamente clasificados; 60 tiendas, con acceso directo a la calle; 7 cámaras frigoríficas; y todos sus servicios complementarios. Los puestos son de tipo moderno, con techo voladizo y suficiente ventilación.”

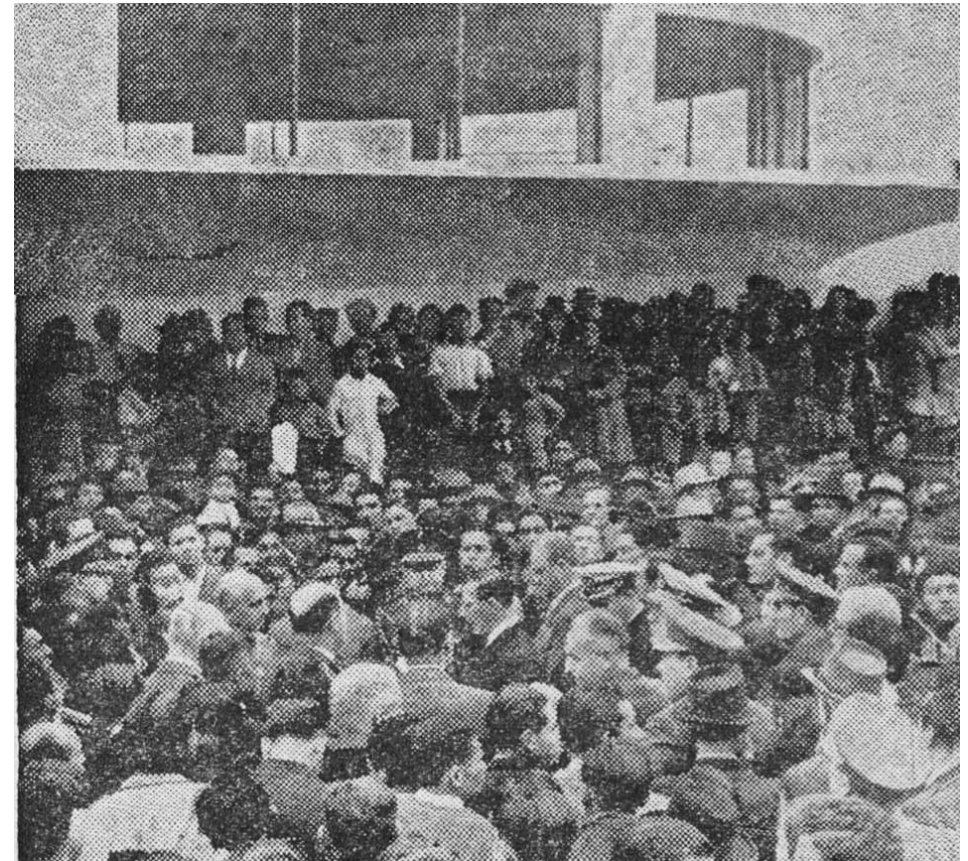
Se utilizó el mismo lugar que la antigua Plaza Mercado a manera de no acabar con la actividad comercial que se había creado en las últimas cuadras de la Avenida Sáenz Peña. Durante las re-

construcciones del año 1945, también se mejoró la Plaza Bolognesi, ubicada al lado del mercado, además de presentarse un plan nuevo para la urbanización del Callao.

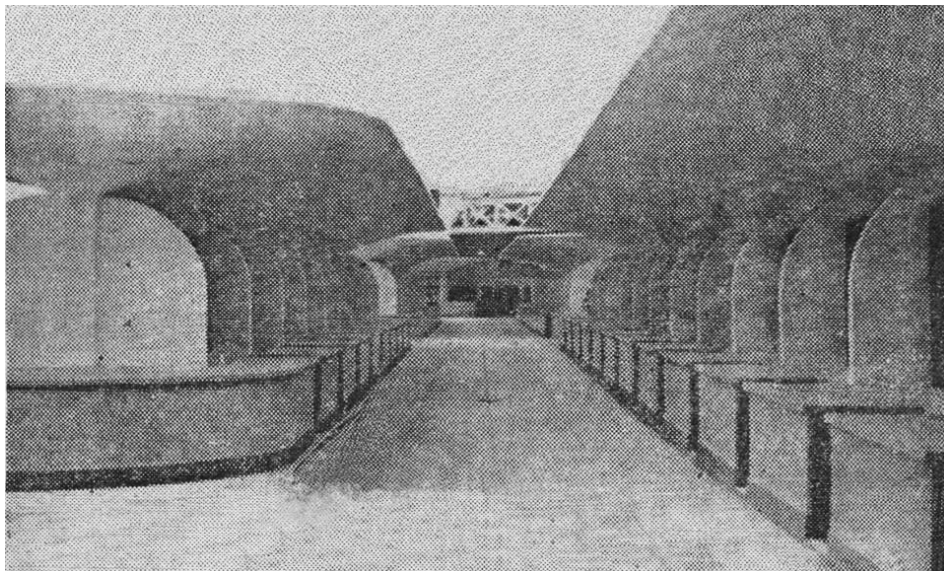
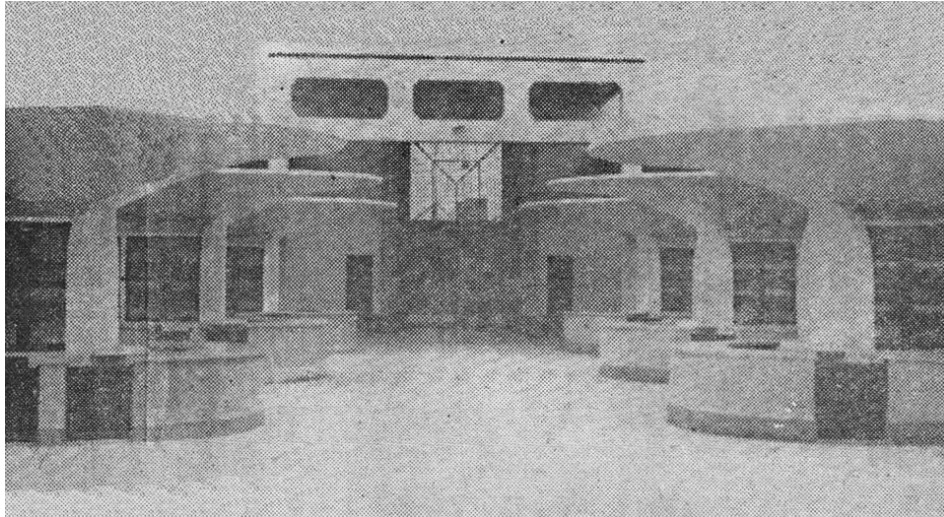
El nuevo mercado de abastos se ubicaba rodeado de negocios antiguos, que en el momento estaban controlado para no interferir con las actividades del comercio de mercaderías de abastos. El perímetro exterior de 155 metros lineales en las cuatro fachadas, contenía 53 almacenes destinados al comercio de artículos diversos, mientras que el Mercado propiamente dicho ocupaba el interior de la manzana, al cual se ingresaba por 8 diferentes portones. Este perímetro, aunque modificado se mantiene hasta el día de hoy.

La distribución interior respetaba en el momento el sistema y la clasificación existente desde el Mercado anterior, a manera que la municipalidad pudiera adjudicarle los puestos a los arrendatarios que trabajaban en los puestos durante 1940. Agregaron sin embargo un porcentaje para atender el desarrollo futuro del mercado, incluso planificando la posible expansión de puestos hacia la zona central o plaza central de la edificación (lo cual sucedió, hoy en día la zona central cuenta con puestos más allá de las naves originales).

Uno de los principales problemas con los que se encontraron fue el Techar el área completa del mercado. Dada la



INAGURACIÓN DE NUEVO MERCADO DE ABASTOS



"NAVES" O AGRUPACIONES DE PUESTOS ORIGINALES

gran superficie construida, no consideraron emplear una cobertura continua, por otro lado consideraron que el techado individual por grupos de puestos resultaría antiestético. La solución escogida fue la de techar en grupos de puestos pero optar por una forma estética, con las terminaciones redondeadas, considerados extremadamente modernos e higiénicos para la época.

Desde su construcción momento fue administrado por el municipio del Callao, hasta el 31 de octubre de 1991, cuando los comerciantes fundaron la Asociación de Comerciantes con la finalidad de comprar el mercado a la entidad municipal. En el año 2004, el entonces alcalde Alex Kouri accedió a venderles el suelo de la propiedad. En los últimos 15 años, el mercado a pasado por una serie de problemas debido al caos interno y la tugurización. Esto ha llevado a 6 clausuras, y un desalojo de los ambulantes en marzo de 2018. A pesar de esto la capacidad del mercado se ha ido disminuyendo al perder a el mercado ubicado a dos cuadras llamada "La Parada del Callao", además de la inserción de supermercados modernos en la zona.

3. MARCO TEÓRICO

3.1. Mercados

Los mercados son uno de los equipamientos urbanos esenciales para la vida cotidiana. A pesar de considerarse como espacios de servicio público, muchos de los mercados de la ciudad se encuentran en condiciones precarias, tanto en sus interiores como en los exteriores de la infraestructura que los soporta.

En el imaginario colectivo la idea de mercado siempre ha sido el núcleo del barrio, el punto de encuentro de la vida social (de ahí el término “hacer mercado” para referirse a el socializar). Sin embargo se ha encontrado en conflicto con el cambio del tiempo, haciendo que hoy en día se asocie más con el caos.

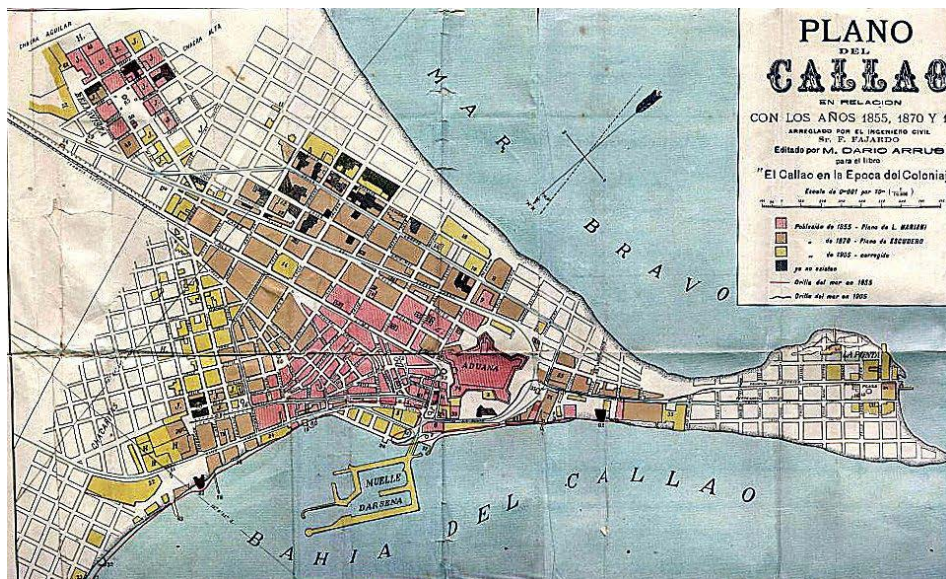
calles y quienes la recorren.

La idea es entonces mantener los espacios comerciales, incrementando su capacidad funcional y conteniendo y considerando a los comerciantes informales que en un lugar como el Callao son una importante parte del tejido social.

Un nuevo mercado debe considerar y añadir a este programa comercial tradicional, ampliando las posibilidades de la estructura social, manteniéndolo activo durante la mayor cantidad de horas posibles. Esto proporcionaría un concepto nuevo y más completo de que es un nuevo establecimiento público o colectivo.

Queda entonces como pregunta esencial del proyecto como repensar este contenedor social. Como proyectarlo al futuro, aprovechando la oportunidad de generar un nuevo espacio para la colectividad. Este elemento es algo que la competencia, establecimientos de supermercados modernos, jamás podrá reemplazar o proveer porque no cuentan con el elemento público y la asociación general al espacio público. Formalmente esto implica que el mercado moderno debe luchar contra la forma tradicional de estas tiendas también conocidas como el “black box”, grandes contenedores totalmente cerrados, que se mantienen desentendidos de las

El principal propósito es entonces que el mercado sea una nueva infraestructura pública que no solo cumpla con la función comercial preexistente sino como un nuevo soporte para eso que es esencial en lo urbano, el intercambio social. Reincorporando diferentes escalas desde lo barrial a lo metropolitano, creando un nuevo hito para el Callao. Todo esto sin ignorar la condición cambiante y dinámica de la ciudad, donde prima el espacio público pero se considere la densificación futura. Debe entonces tener elementos sumamente específicos a servir a su barrio, pero con suficiente flexibilidad para crecer y adaptarse con el mismo.



PLANO DEL CALLAO (1870)

3.2. La plaza mercado

Desde el ágora griega al forum romano, las plazas centrales siempre han sido el corazón del intercambio comercial e intelectual de las ciudades. Si consideramos el mercado como el núcleo social, la plaza mercado es el fundamento de porque se da así.

La plaza de mercado es en esencia una destilación de la ciudad, un microcosmos, que se rige por sus propias reglas pero esta contenida dentro de la ciudad, y se inspira en sus reglas básicas urbanas. Es el gran unificador así como en la calle donde todos son iguales permitiendo la interacción y el discurso de quienes en otras situaciones de la ciudad no llegarían a interactuar.

Nuestra herencia particular, la que encontramos en el Callao es la de el damero tradicional español, con la plaza al centro. Este permite que no solo tenga una proporción ideal para los barrios de sus alrededores (en el caso chalaco, más grande que los de Lima centro), sino que se encuentra entre la red principal de vías de acceso.

El caso específico de este proyecto es que el lote es el de la antigua plaza de mercado durante la formación del entonces pueblo de pescadores. El recuperar su capacidad pública es no solo lógica sino necesitada, ya que la privat-

ización y cierre del mercado en los años cuarenta solo ha llevado a la constante invasión de la calle.

3.3. Atmósferas

El poder ambientar entonces este mercado de la manera correcta, va más allá de lo que indica la arquitectura. El repensar algo nuevo, para la gente, implica el entender como reaccionamos a estos elementos tectónicos. Como los experimentamos sensorialmente hablando.

El primer paso es entender que la arquitectura involucra movimiento. Es un arte temporal, efímero, en cuanto a la experiencia supone. Esto significa que es esencial entender como las personas se mueven en este espacio específico. Es esencial introducir una sensación de libertad de movimiento, el edificio se vuelve un medio para la deambulación. Tiene menos que ver con indicaciones de dirección que con sugerencia.

Para poder lograr ese nivel de libertad y flexibilidad es entonces importante el borrar la definición entre lugares de paso y lugares de estar. Que estos solo se sugieran usando elementos. Ver como cambia la luz, como se agrupan las columnas, como cambia la altura de un techo.

Además es importante diferenciar la tensión entre un interior y un exterior. Como los elementos tectónicos pueden

en conjunto crear situaciones entendidas como adentro y afuera. Lo más interesante es cuando de nuevo estos elementos se entienden entre su y como su peso y materialidad definen el lugar.

La importancia de la escala, la dimensión, la masa, como el tamaño de un elemento se compara con el humano que lo recorre. Como hacer que lo monumental se sienta ligero, o como hacer que algo ligero se sienta importante.



DIAGRAMAS DE ATMOSFERAS IDEALES



PARTE 2 /
ANÁLISIS

4. ANÁLISIS URBANO



Se analiza y considera los problemas y oportunidades en un nivel distrital (En el caso del Callao regional). No considero Lima, ya que las conexiones actuales no se dan de esa manera. Además se analiza la percepción de riesgo, ya que es una de las consideraciones más importantes cuando se habla del Callao, un lugar con un alto estigma de ser peligroso.

Se hace un énfasis importante en la conectividad de la Calle Sáenz Peña, y el futuro de la línea 2 del Metro de Lima. Es una consideración particular a la zona, los dos puntos atractores más fuertes, el Puerto de Callao y el Aeropuerto Jorge Chávez, como puntos de ingreso a la ciudad.

El análisis zonal considera 9 calles a la redonda del local del mercado, viendo el grano particular de la zona, además de los usos y funciones de transporte como rutas de buses, paraderos y la actividad de comerciantes ambulantes. Este nivel de entendimiento, ayuda a considerar cuál podría ser la posible repercusión en la ciudad (inmediata) ante la mejora del mercado.

LECTURA DEL LUGAR

MERCADO

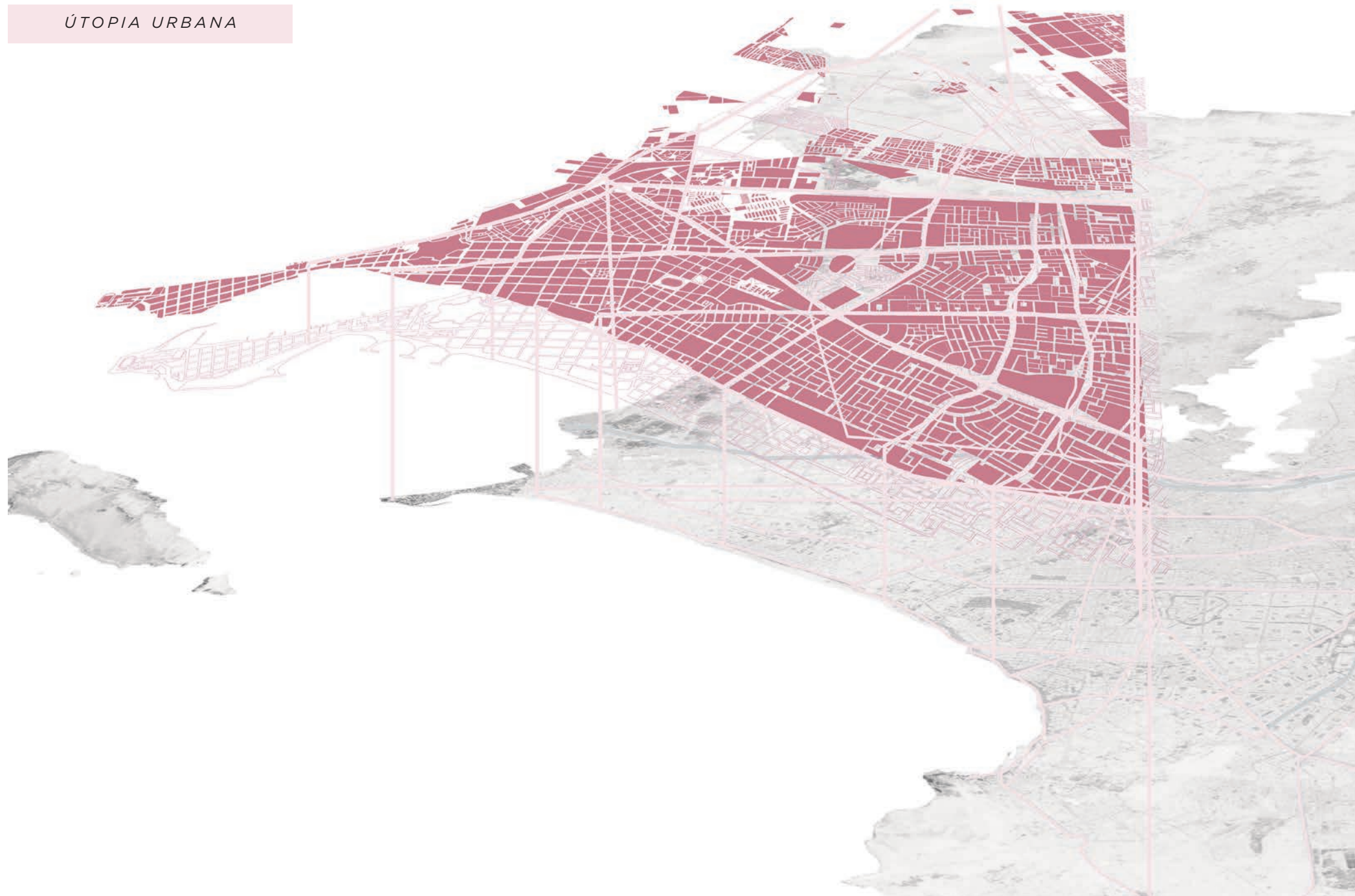
MUNICIPALIDAD

REAL FELIPE

CENTRO HISTORICO



ÚTOPIA URBANA



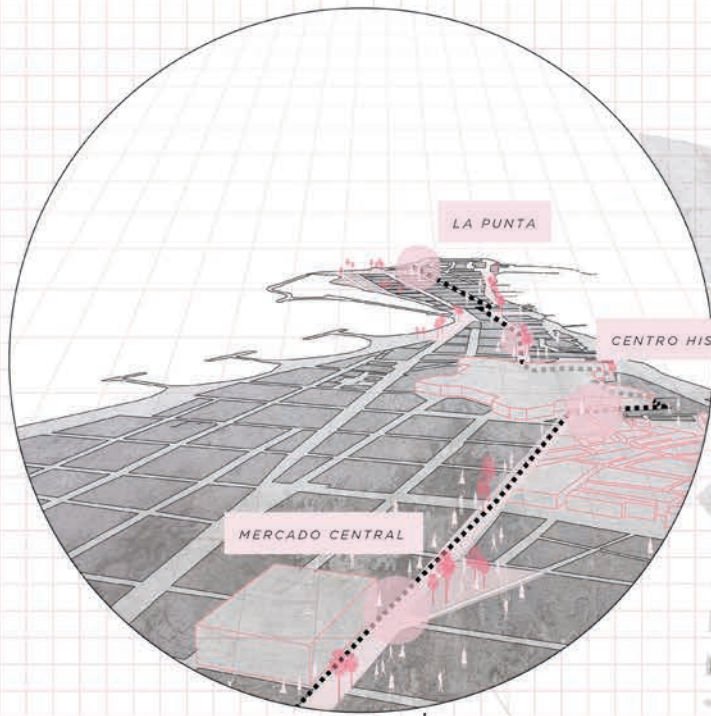
ANÁLISIS DISTRICTAL



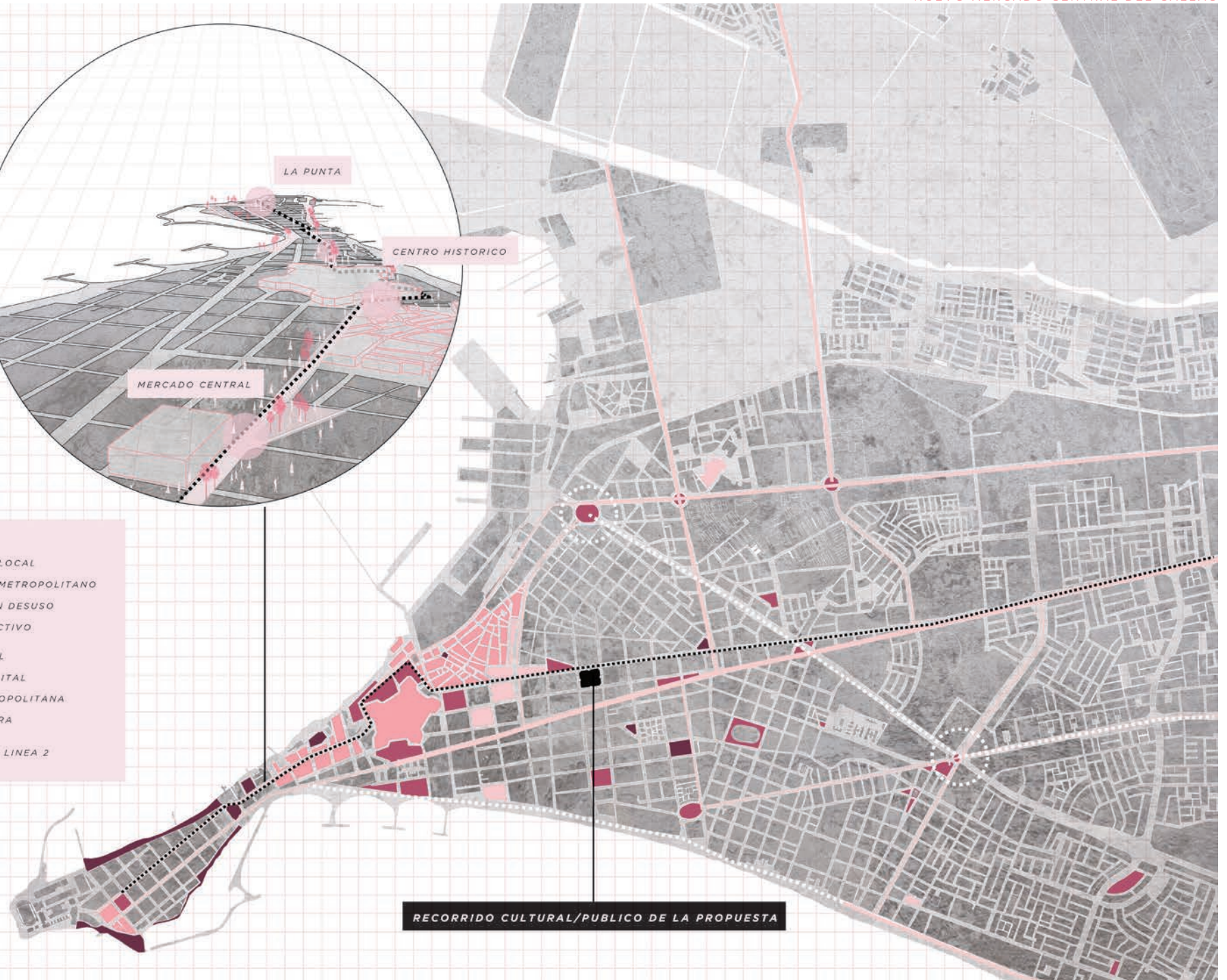
OPORTUNIDADES A NIVEL DISTRICTAL



PROBLEMAS A NIVEL DISTRICTAL



- MERCADO CENTRAL
- ESPACIO CULTURAL LOCAL
- ESPACIO CULTURAL METROPOLITANO
- ESPACIO PUBLICO EN DESUSO
- ESPACIO PUBLICO ACTIVO
- CONEXIÓN LOCAL
- CONEXIÓN DISTRITAL
- CONEXIÓN METROPOLITANA
- CONEXIÓN FUTURA
- FUTURA PARADA LINEA 2



RECORRIDO CULTURAL/PUBLICO DE LA PROPUESTA

0m 500m

ANÁLISIS ZONAL

AREA DE MERCADO:
12,000 m²

10,0060 m²
DE ESPACIO
PUBLICO DESPERDICIAO

USOS

- RESIDENCIAL
- COMERCIAL
- MIXTO
- INSTITUCIONAL
- EDUCATIVO
- RELIGIOSO

DINAMICA COMERCIAL

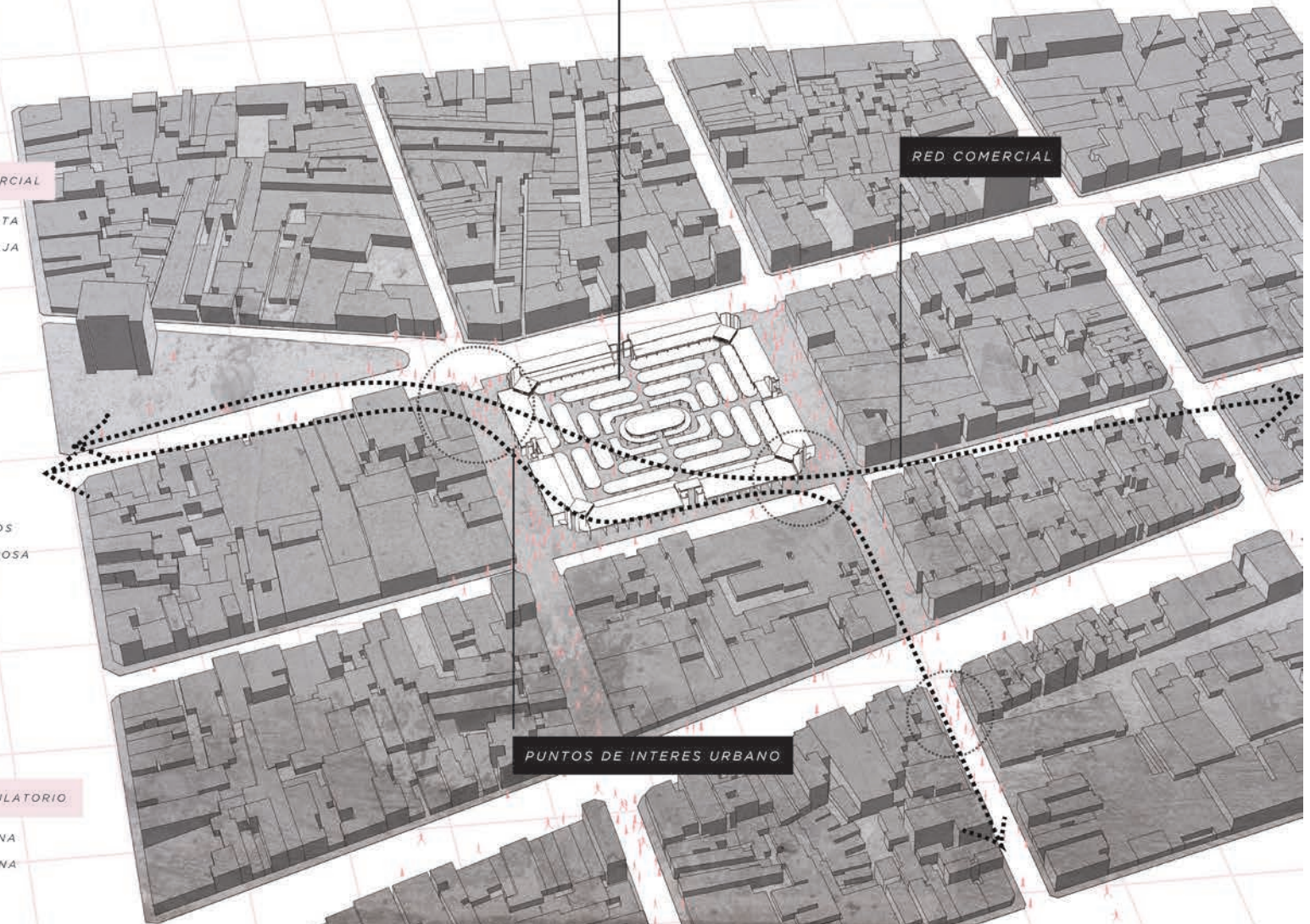
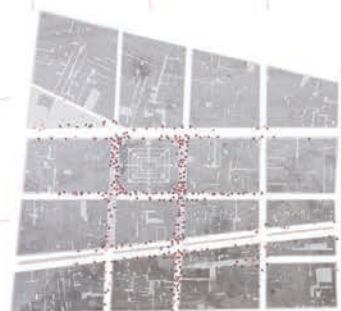
- DENSIDAD ALTA
- DENSIDAD BAJA
- RUTAS

RIESGO

- MUROS CIEGOS
- ZONA PELIGROSA

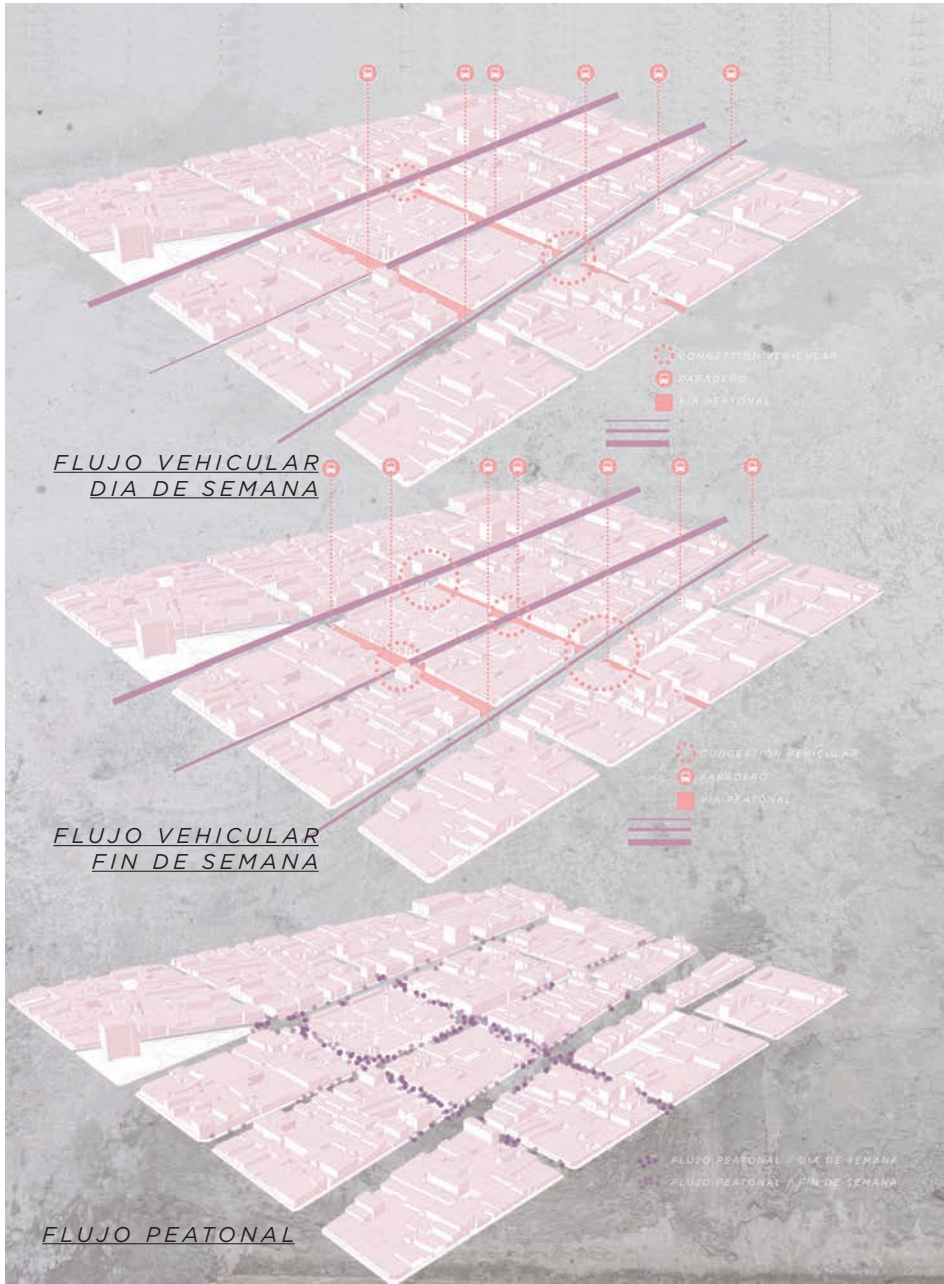
COMERCIO AMBULATORIO

- FIN DE SEMANA
- DIA DE SEMANA

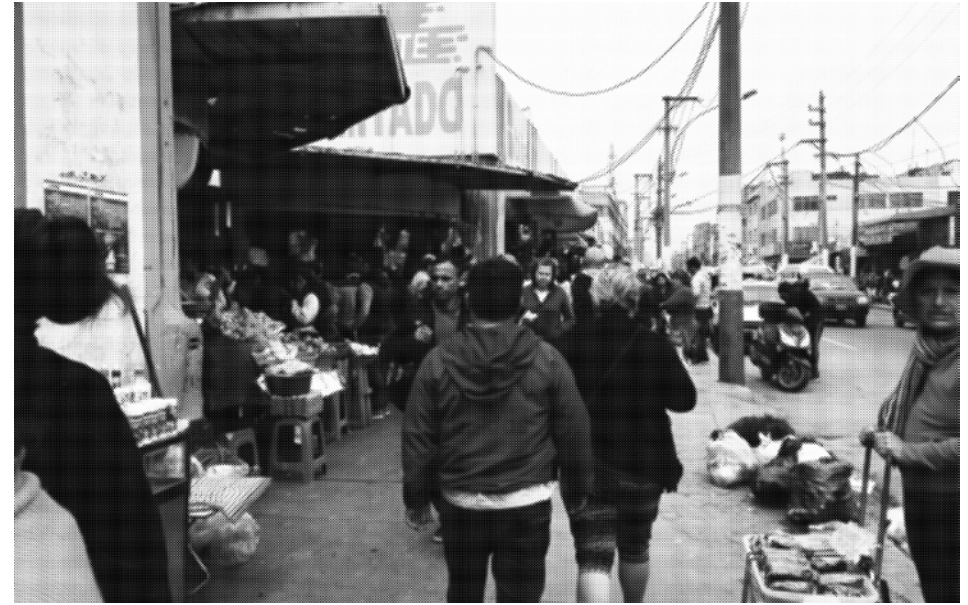


RED COMERCIAL

PUNTOS DE INTERES URBANO



MAPEOS ZONALES / FLUJOS



COMERCIO AMBULATORIO Y CIRCULACION EN LOS ALREDEDORES DEL MERCADO

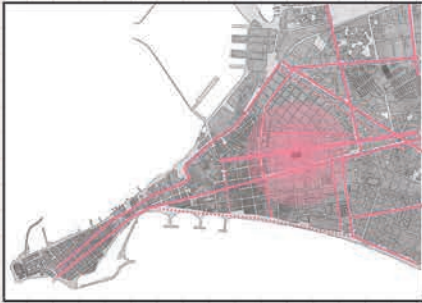




COMERCIO AMBULATORIO Y CIRCULACION EN LOS ALREDEDORES DEL MERCADO

F

PUNTO INTERMEDIO DE CONEXIÓN LIMA / CALLAO



NODO SOCIAL EN ESCALA BARRIAL



DINÁMICA COMERCIAL ESTABLECIDA

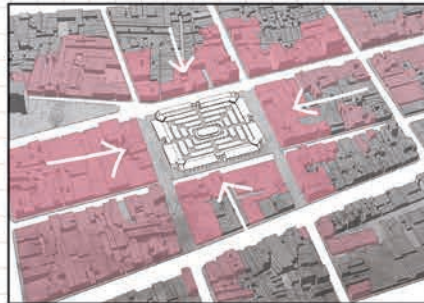


O

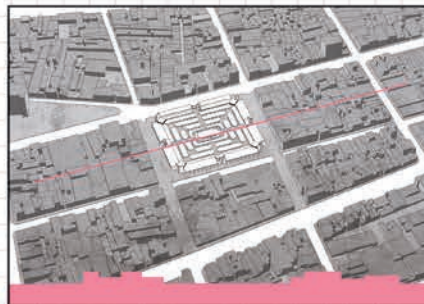
PUNTO DE CONEXION EN LA RED CULTURAL DEL CALLAO



COMERCIO LOCALIZADO / DE BAJA ESCALA

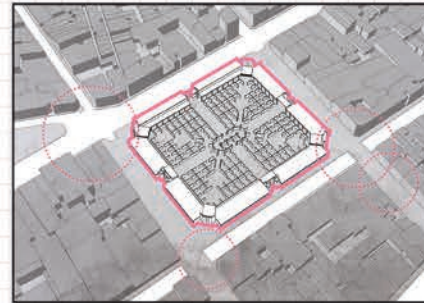


ZONA DE BAJA DENSIDAD (POTENCIAL CRECIMIENTO)



D

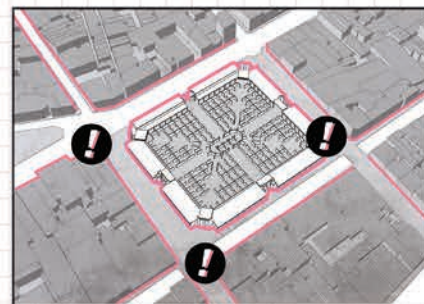
ESPACIO PUBLICO DESCONECTADO



FALTA DE ACCESO / BLOQUEOS LIMITAN ACCESIBILIDAD



AREA COMERCIAL CREA PUNTOS DE RIESGO NOCTURNO

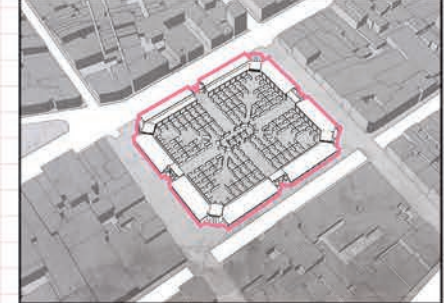


A

SISTEMA DE CARGA IMPROVISADO



INFRAESTRUCTURA DETERIORADA



FALTA DE SISTEMAS INTERNOS DE LUZ Y AGUA



5. ANÁLISIS MERCADO



5.1. Mercado de abastos

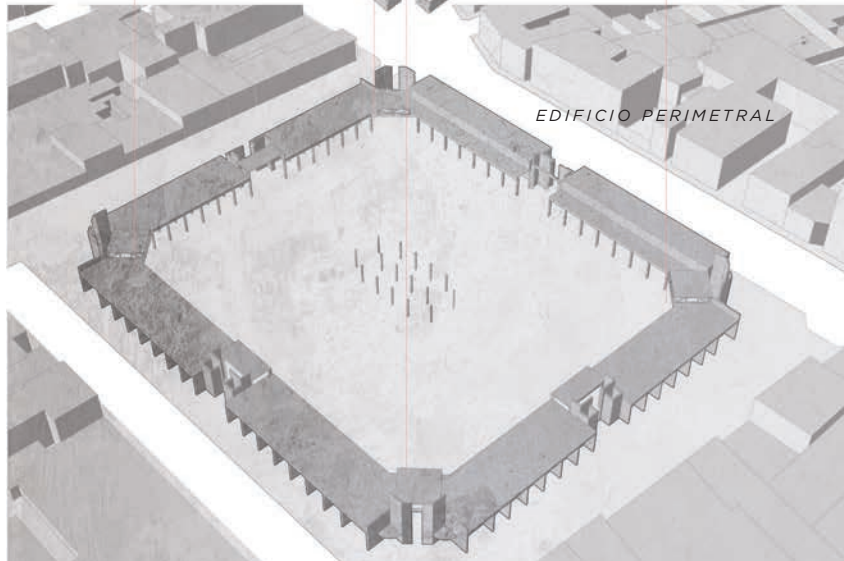
En el marco histórico se resalta la historia y el origen de la forma del mercado. Sabiendo esto, es fácil solo tratar de mantener el mercado tal cual, por razones sentimentales o de memoria, sin embargo el análisis formal ayudaría a desplegar cuales son los elementos arquitectónicos que se conjugan para darle forma al edificio.

Este análisis formal mas que a raíz de algo histórico, busca no solo contabilizar los usos el los puesto en la actualidad (ya que estos han variado mucho desde la construcción original), si no también ver el estado de deterioro, y los elementos arquitectónicos de valor que conforman el mercado. Al desglosar los elementos, se puede generar una arquitectura que en vez de solo “rememorar la preexistencia” genera algo nuevo.

Además se determinaran las estrategias puntuales para atacar los problemas que presenta este edificio a la ciudad, para no repetirlas, y poder repensar la estrategia de diseño, desde mas allá de solo su función comercial.



"NAVES" DE PUESTOS



EDIFICIO PERIMETRAL

AXONOMETRIA EXPLOTADA (MERCADO ACTUAL)



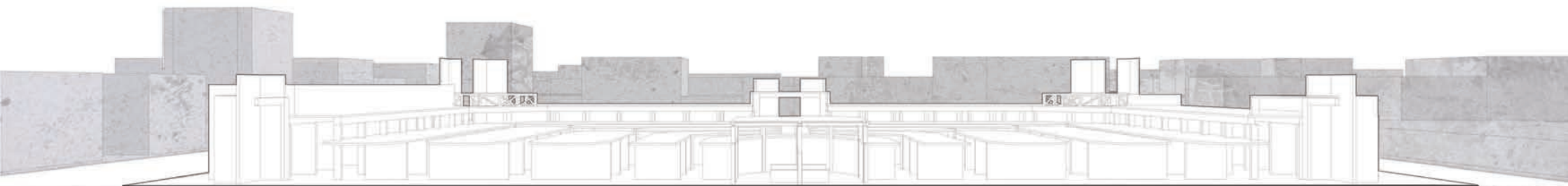
ESTRUCTURA

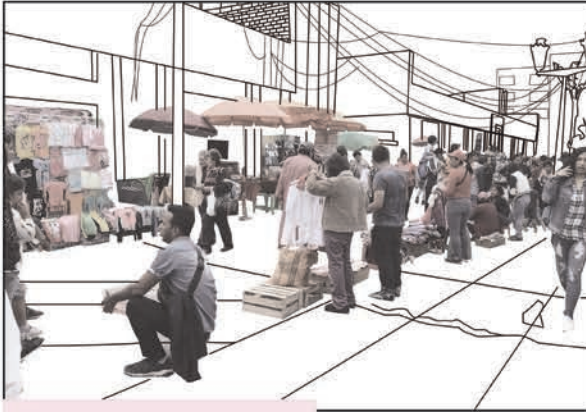
COLUMNATA PERIMETRAL



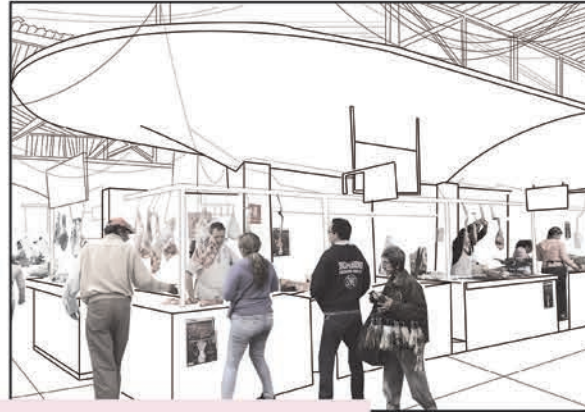
"NAVES" MODIFICADAS







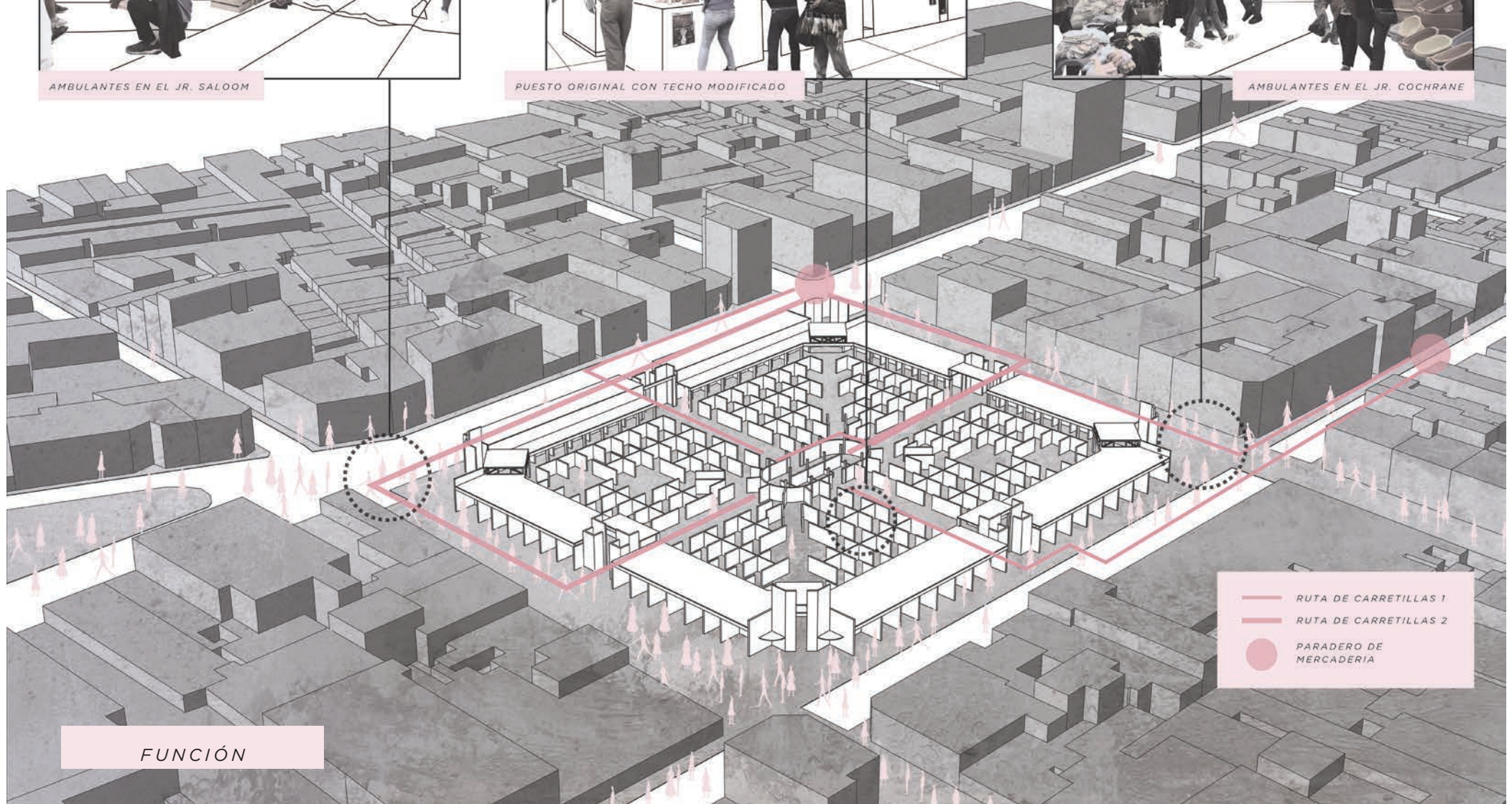
AMBULANTES EN EL JR. SALOOM



PUESTO ORIGINAL CON TECHO MODIFICADO



AMBULANTES EN EL JR. COCHRANE



- RUTA DE CARRETILLAS 1
- RUTA DE CARRETILLAS 2
- PARADERO DE MERCADERIA

FUNCIÓN

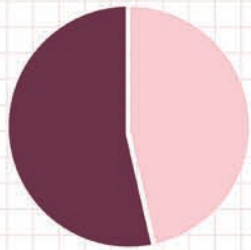


VENDEDORES EN SUS PUESTOS DE LAS "NAVES"



VENDEDORES EN SUS PUESTOS DE LAS "NAVES"

PUESTOS CON LUZ

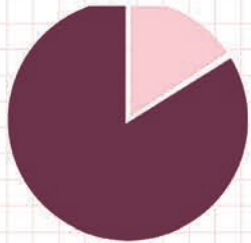


CONEXIÓN A RED DE LUZ
SIN CONEXIÓN



EJEMPLO DE PUESTO CLAUSURADO

PUESTOS CON AGUA



CONEXIÓN A RED DE AGUA
SIN CONEXIÓN



EJEMPLO DE PUESTO MODIFICADO DISFUNCIONAL

PUESTOS MODIFICADOS

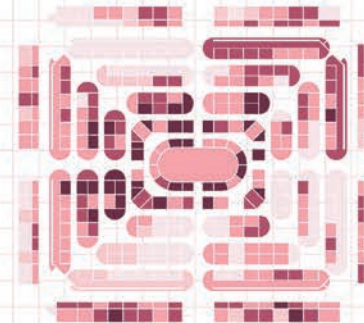


MODIFICADO FUNCIONAL
MODIFICADO DISFUNCIONAL
MODIFICADO INSALUBRE
MODIFICADO EN RIESGO
CLAUSURADO / CERRADO

70 %
O 277 PUESTOS
HOY EN DIA ESRAN POR DEBAJO
DEL NIVEL HABITABLE

LOS PUESTOS POR ENCIMA DE
NIVEL ESTÁN CONECTADOS A
UNA RED ELECTICA INFORMAL.

SIN MODIFICAR
MODIFICADO FUNCIONAL
MODIFICADO DISFUNCIONAL
MODIFICADO INSALUBRE
MODIFICADO EN RIESGO
CLAUSURADO / CERRADO



ESTADO DE MERCADO

DESDE SU
APERTURA EN 1945
SE HA INTENTADO
CLAUSURAR
6 VECES POR
PROBLEMAS DE
SALUBRIDAD.

1983

1985

SE INSTALN LAS
LINEAS ELECTRICAS
INFORMALES

1990

1997

ADEMAS DE
PROBLEMAS DE
SALUBRIDAD EN EL
2006 COMIENZAN
LOS PROBLEMAS
LEGALES CON LA
PROPIEDAD.

2006

DESALOJO DE
AMBULANTES

(2018)

5.2. Obsolescencia

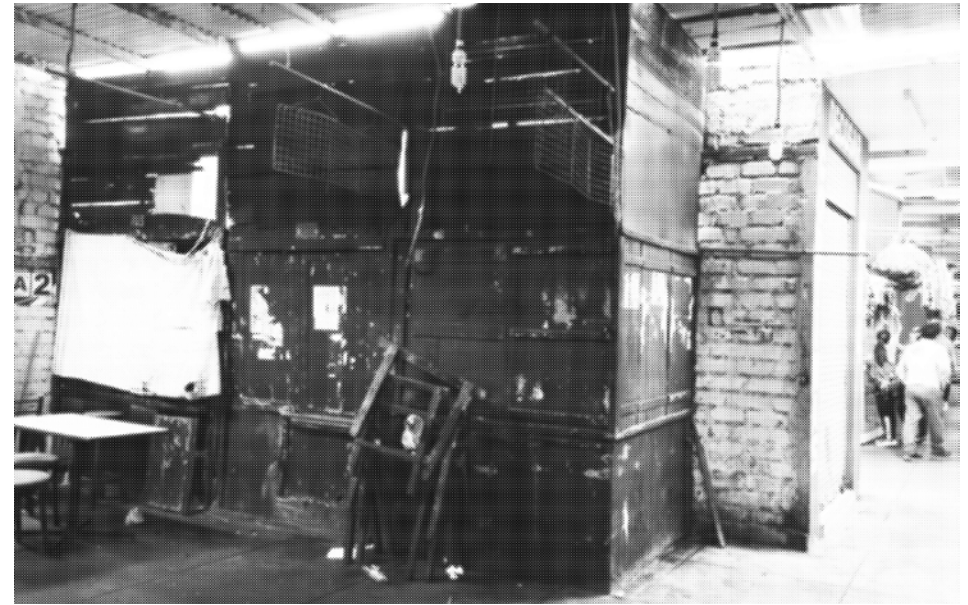
La conclusión final al observar el mercado de hoy en día es que en una estructura obsoleta. Modificado más allá de lo rescatable, el diseño de 1940, ya carente de valor arquitectónico particular, ahora sufre de problemas técnicos y estructurales que solo podrían empeorar con los años.

La obsolescencia aparece cuando un artefacto o tecnología pierde su valor, muchas veces por un deterioro físico pero otras como consecuencia de nuevas y mejores alternativas. En el caso del mercado, ha sufrido de ambas. Su estructura no cuenta con las condiciones de sanidad y luz necesarias, su circulación esta saturada por la carga y descarga de productos, y la subdivisión ha llevado a que el 70% del mercado función bajo condiciones por debajo del nivel habitable. Además la competencia con establecimientos modernos y mercados callejeros ha llevado a la clausura de muchos puestos generando aun mas insalubridad.

Desde el punto de vista urbano, el mercado genera un muro ciego que solo aumenta la inseguridad en un área ya reconocida por la violencia y la delincuencia, además de limitar cualquier posibilidad de espacio público. Esto ha causado a que los usuarios invadan la calle a manera de maximizar la venta, bloqueando las calles y avenidas para

el acceso de autos y transporte público.

Con esto se puede concluir que el mercado debe comenzar desde cero, reiniciar con nuevas ideas, que realmente puedan servir a las personas que lo necesitan.



PUESTOS CLAUSURADOS

PARTE 3 /
EXPLORACIÓN

6. EXPLORACIÓN FORMAL

6.1. Grilla

La plaza del mercado tradicional es un microcosmos de la ciudad, se rige por reglas comerciales pero estas dentro de las reglas de la ciudad donde se encuentran. Es un lugar de encuentro, el corazón social, el lugar de intercambio de ideas y opiniones. El ideal nuevo mercado tiene entonces una nueva idea de ciudad, una en la que el orden responde al entorno pero construye una posibilidad mas grande de adaptarse al cambio.

Nace entonces como guía del proyecto la idea de una grilla. Las grillas reticulares, son elementos de orden urbano, que en un sentido básico permiten un orden rígido, pero al añadir nuevos elementos de mayor complejidad subjetiva se adaptan creando un set de reglas en teoría ideal para el lugar. En otras palabras crean una instrucciones para construir en el lugar de trabajo.

La grilla inicial definida para el proyecto es una de 5x5m, redondeando elementos de dos escalas principales, la escala humana y funcional del mercado, y la escala del barrio, el cual considera la densidad, las areas libres y las calles.

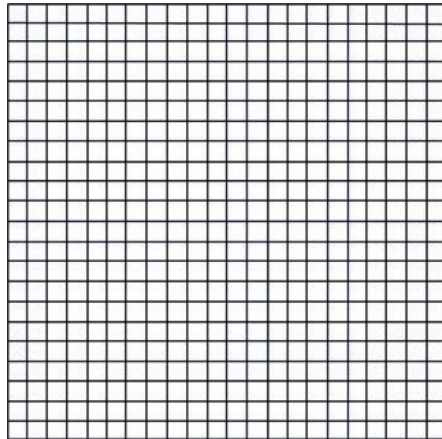
Este entonces sirve como una línea guía, un elemento tanto de diseño como de concepto ya que se añaden nuevos elementos en búsqueda de una

atmósfera ideal del proyecto, donde la memoria original del mercado esta en las actividades que comparte con el entorno inmediato y el de su programa proyectado.

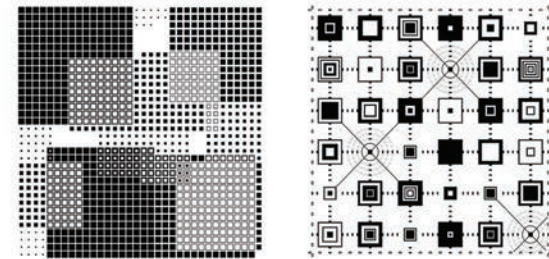
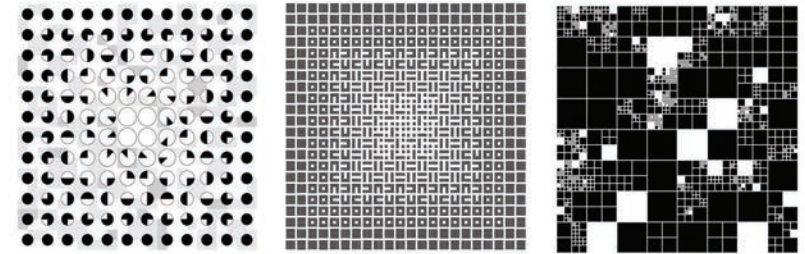
La grilla se proyecta entonces considerando estudios de movimiento, actividad social y actividad comercial, tres de los elementos principales que componen la vida en la plaza mercado. Luego entendiendo esa plataforma se inicia un proceso de exploración de especialidad a través de la experimentación material, buscando la proporción ideal para el nuevo mercado.



TIPOLOGIAS DE GRILLAS

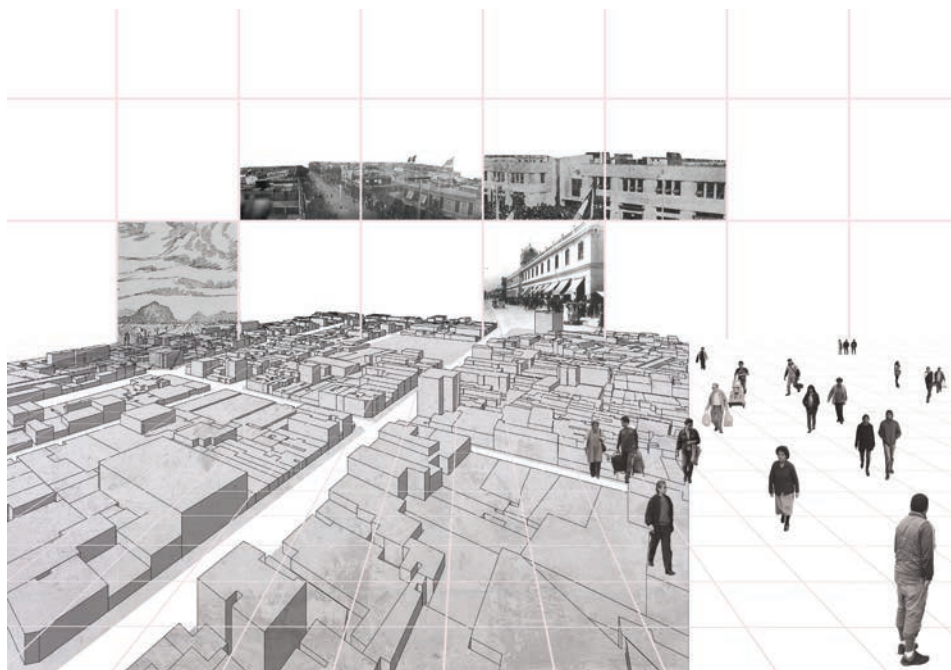


GRILLA SIMPLE

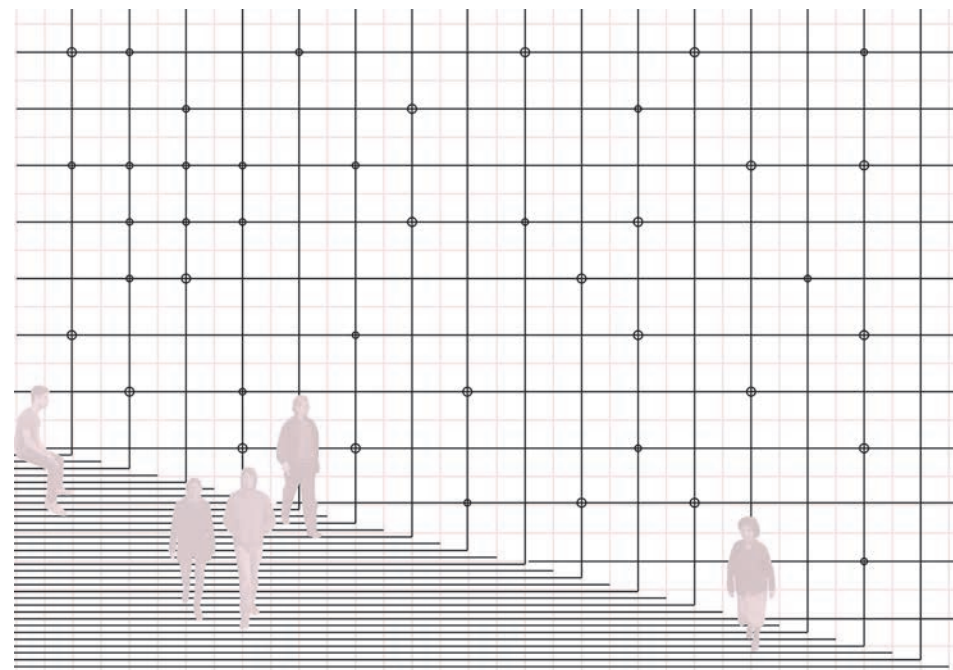


COMPLEJIZACION DE GRILLA SIMPLE

DIBUJOS CONCEPTUALES

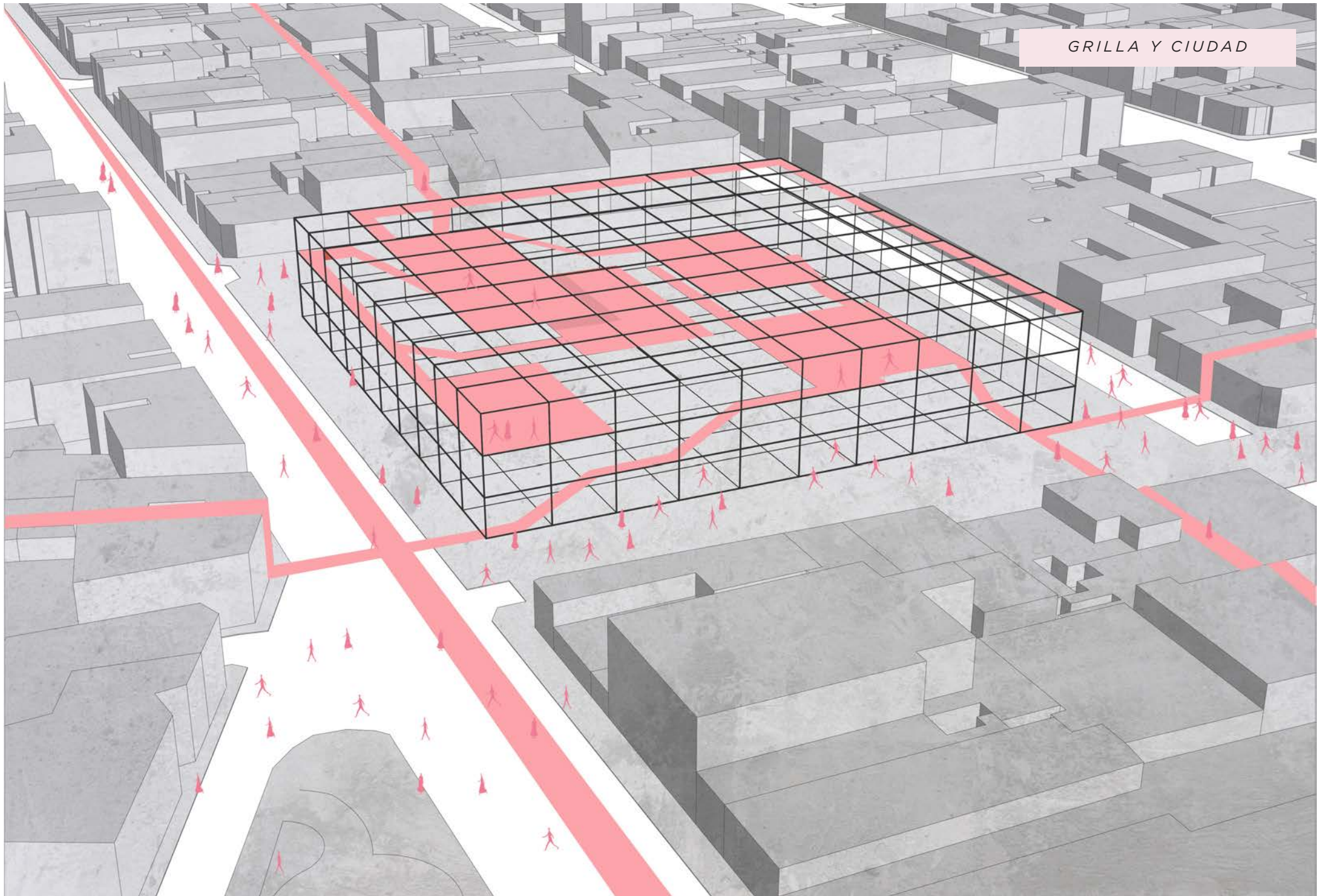


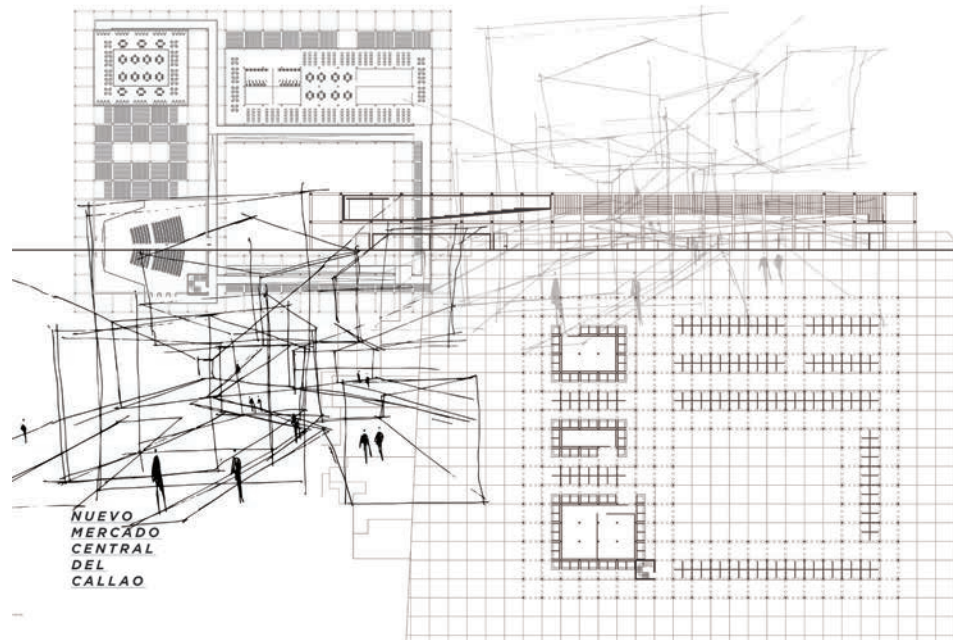
ÚTOPIA



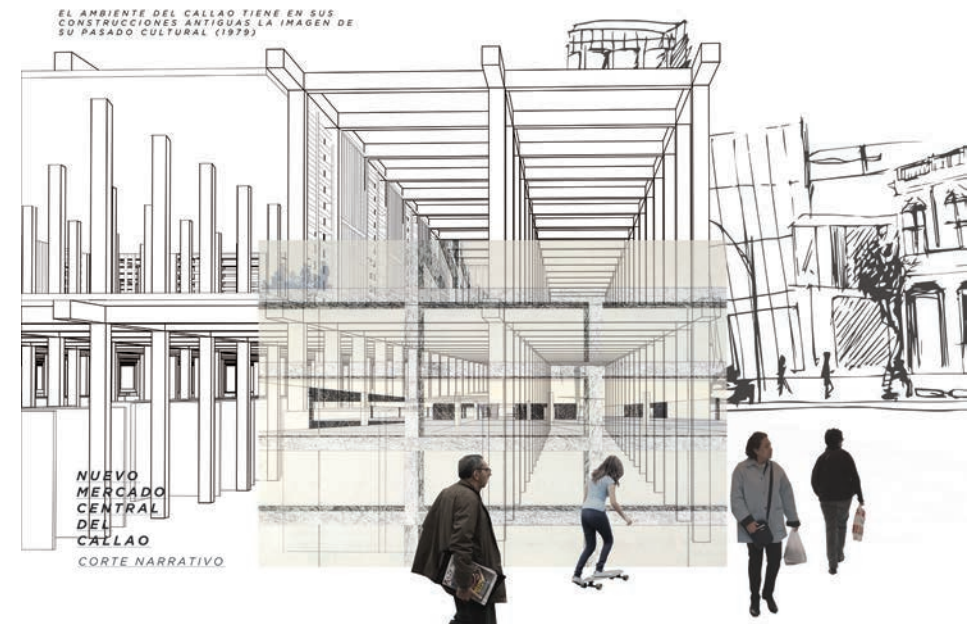
GRILLA Y ESPACIALIDAD

GRILLA Y CIUDAD



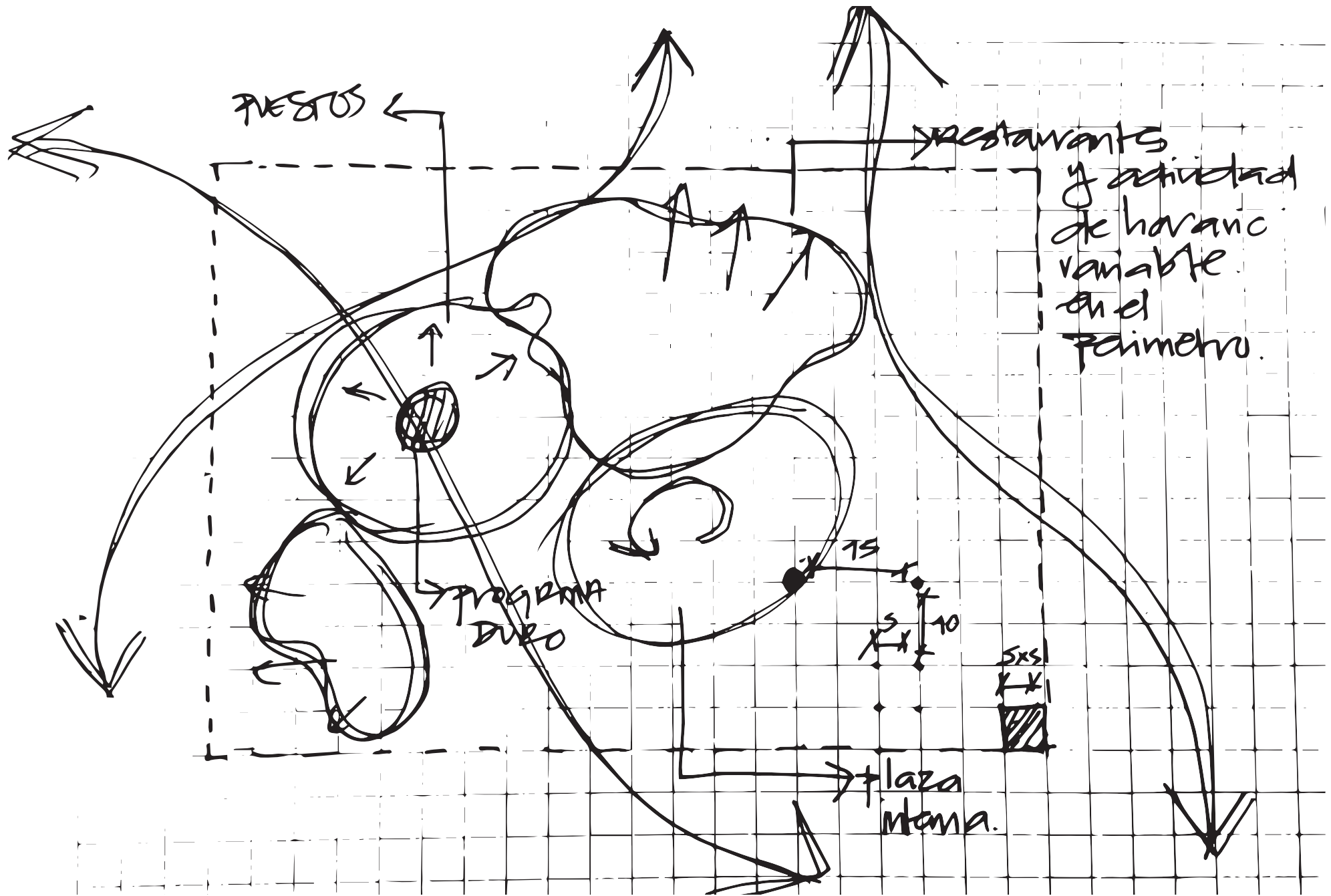


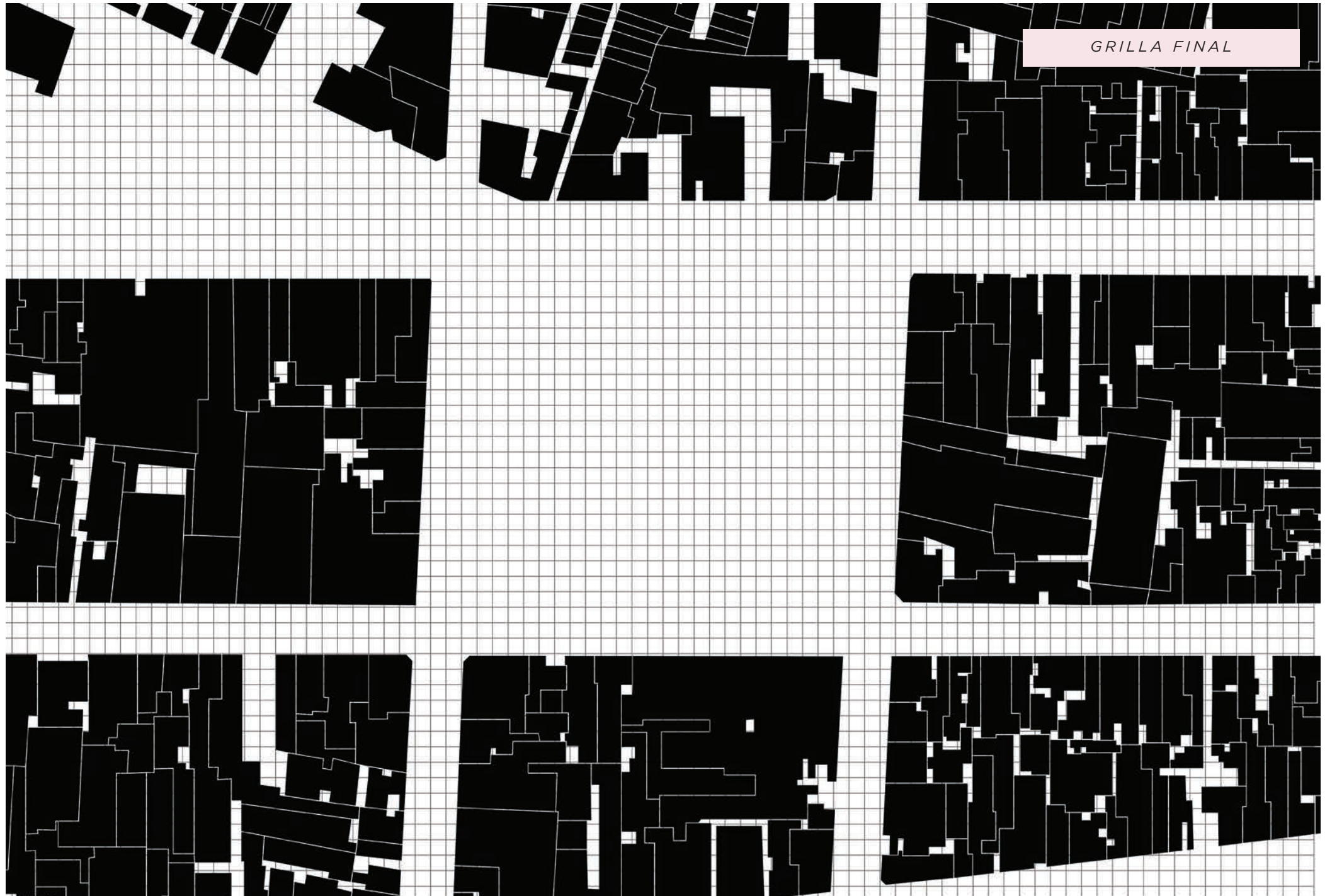
CALIGRAFÍA



ATMÓSFERA GRILLA



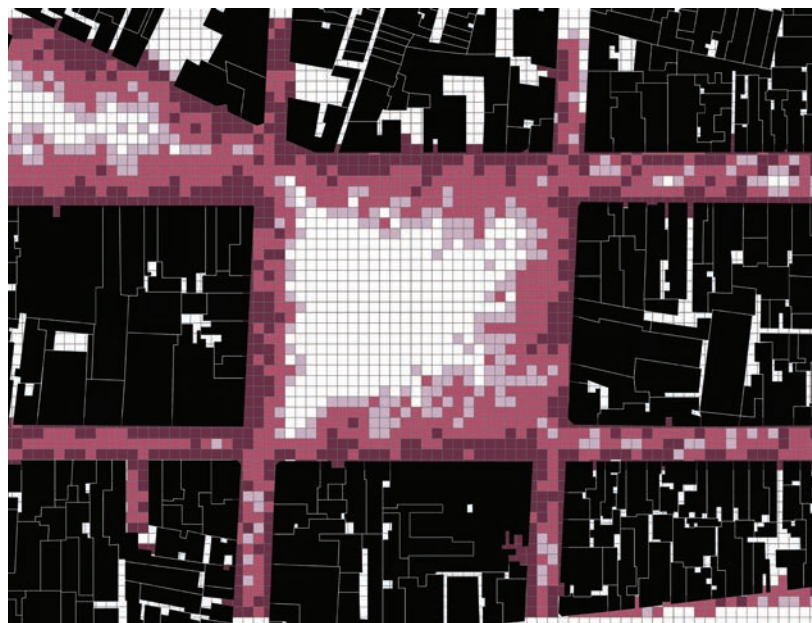




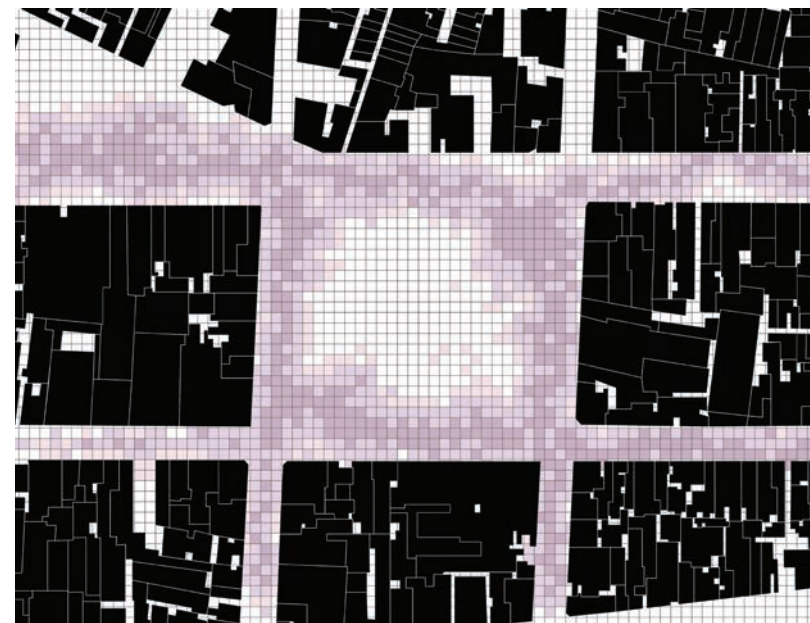
GRILLA FINAL



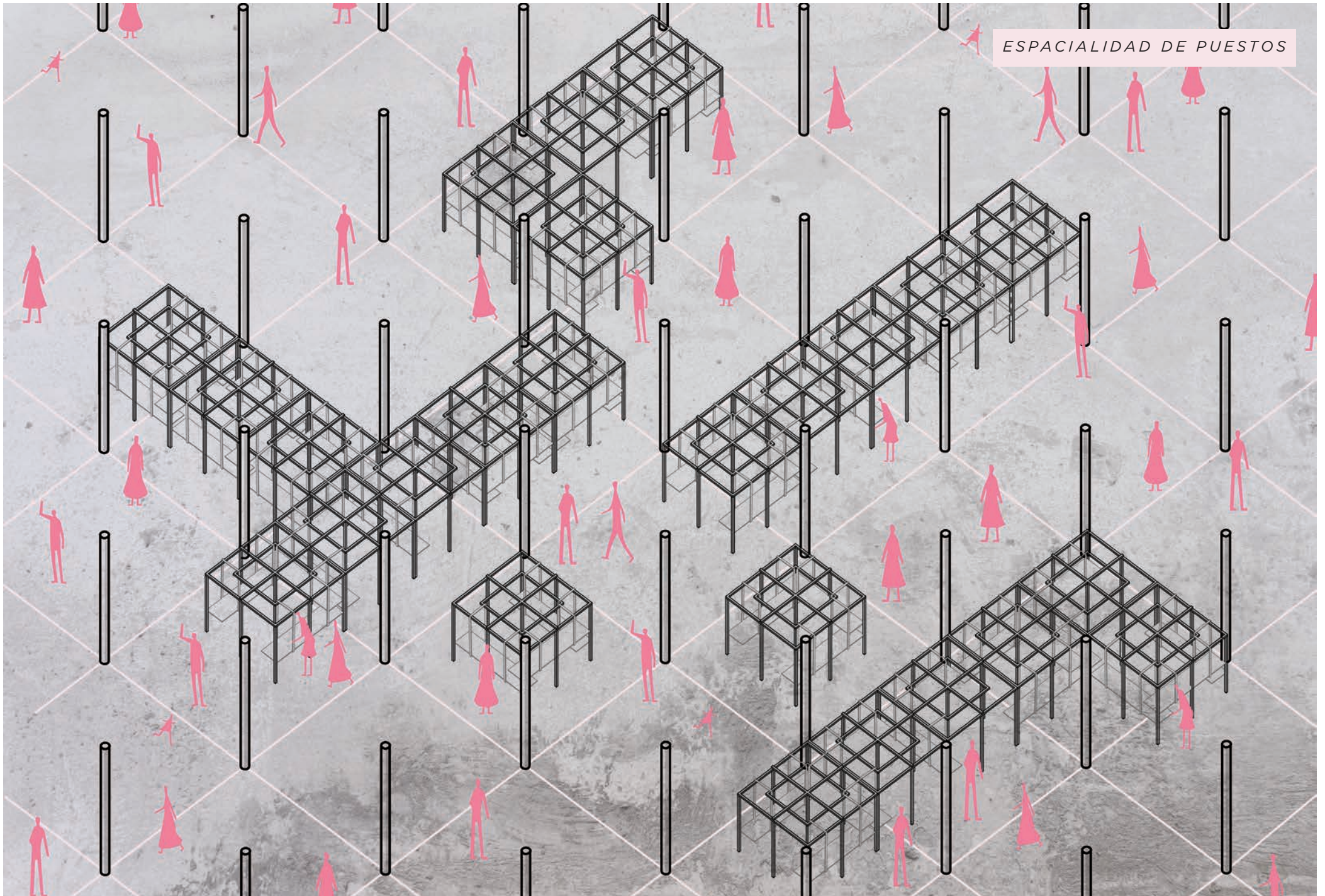
MOVIMIENTO COMERCIAL



FUERZA COMERCIAL

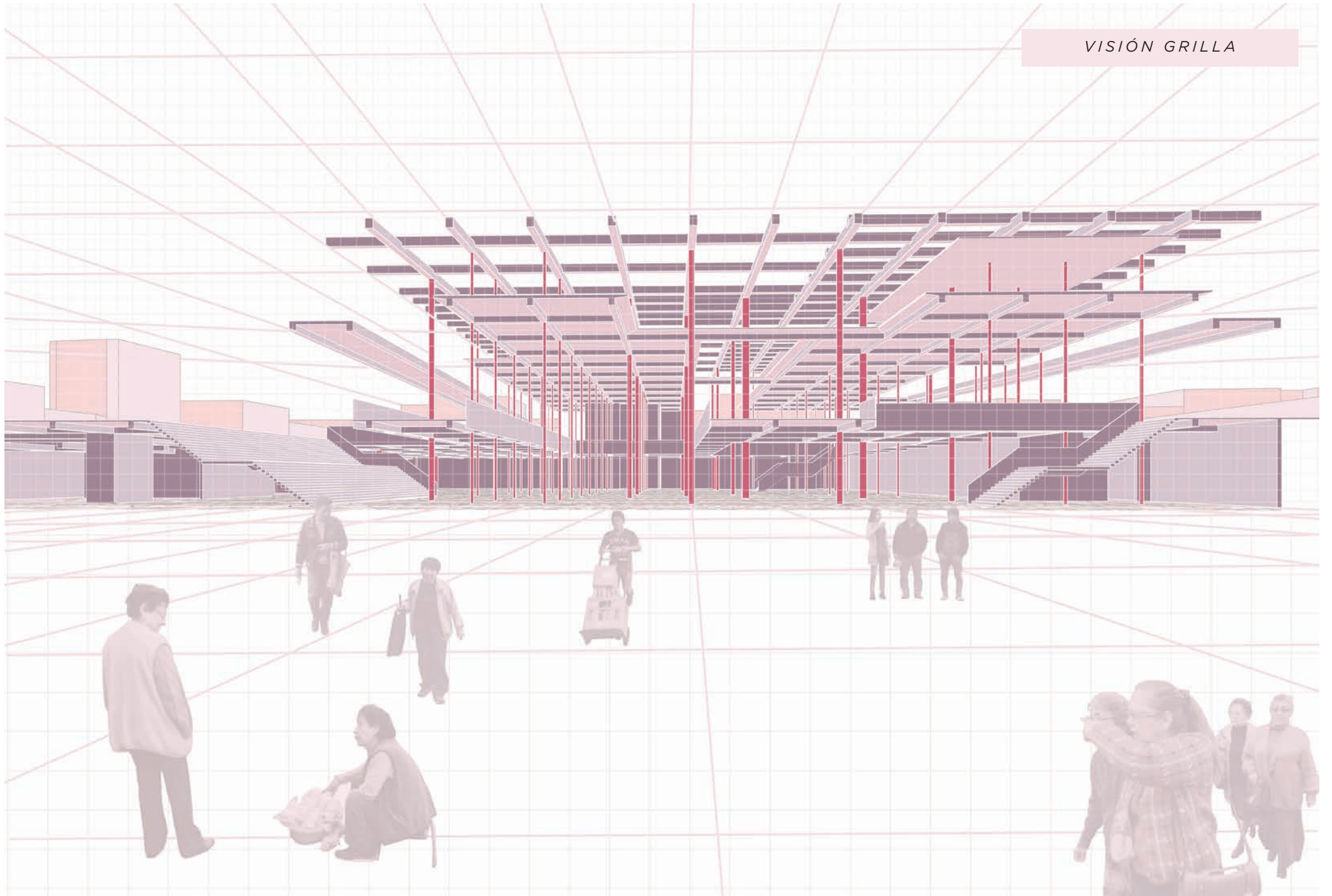


MOVIMIENTO DE COMERCIO AMBULATORIO



ESPACIALIDAD DE PUESTOS

VISIÓN GRILLA



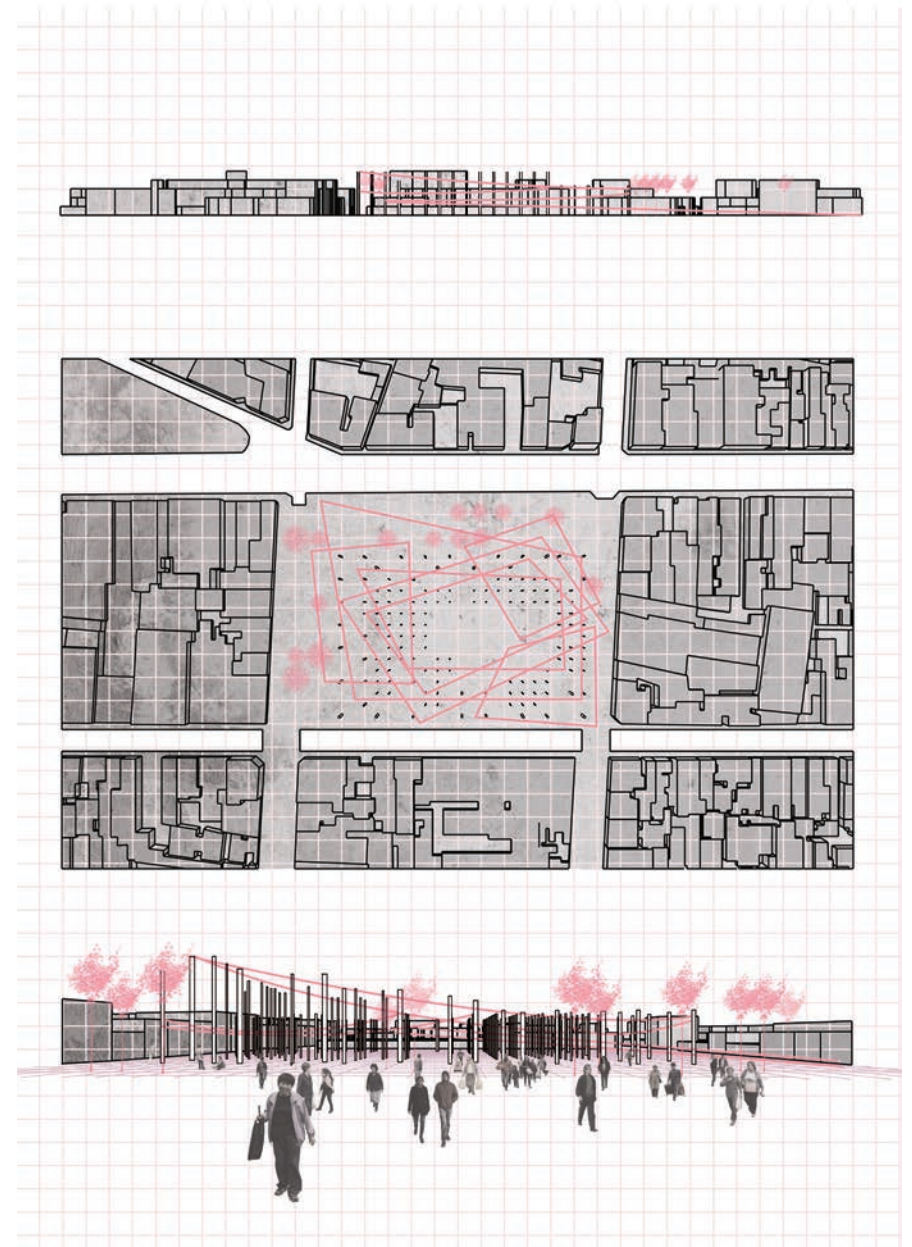
6.2. Experimentación

Se vuelven entonces esenciales las maquetas para la exploración física de las posibilidades de la nueva grilla, estas permiten hacer, deshacer y considerar además los cambios de escala y distancias, añadiendo aun mas variables a la grilla guía inicial.

Se utiliza primero una experimentación considerando todo el lote como mercado, sin embargo este se modifica creando un área que deja una plaza principal hacia el lado de Saenz Peña, diferenciando dos elementos de espacio público y semi público, una plaza, y una plaza mercado. Se añade además la exploración con medios de maquetas digitales y dibujo, acercándose mas al modelo final.

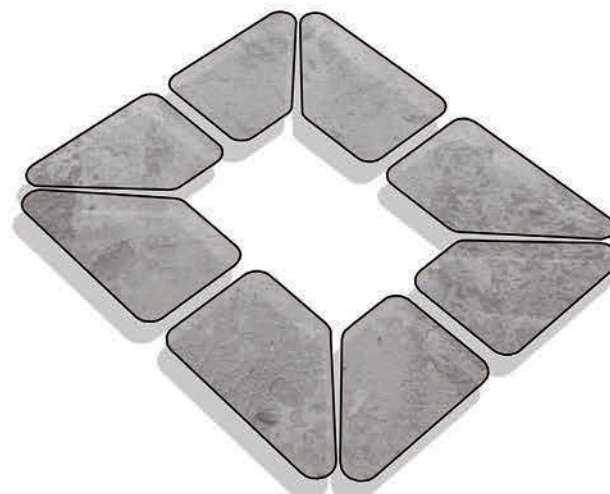
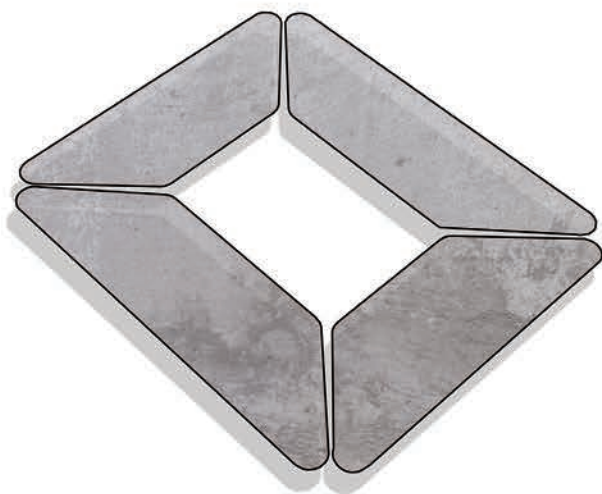
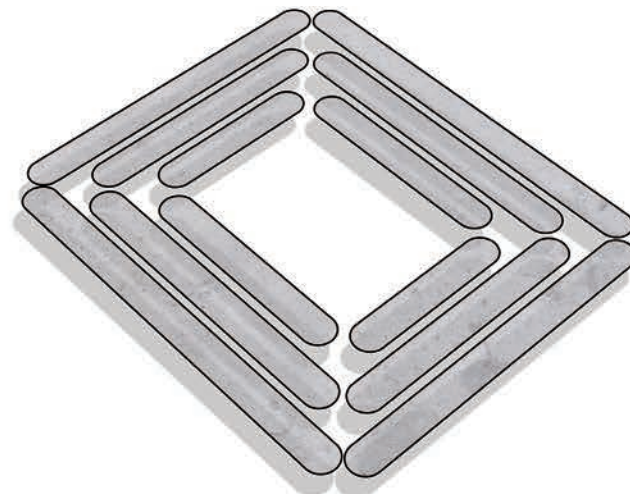
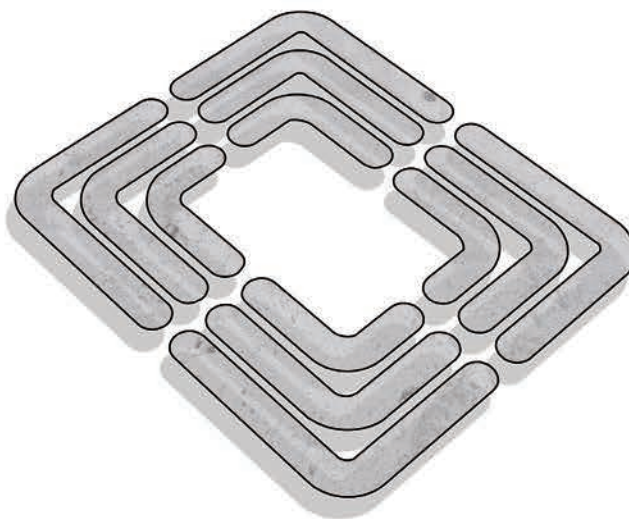
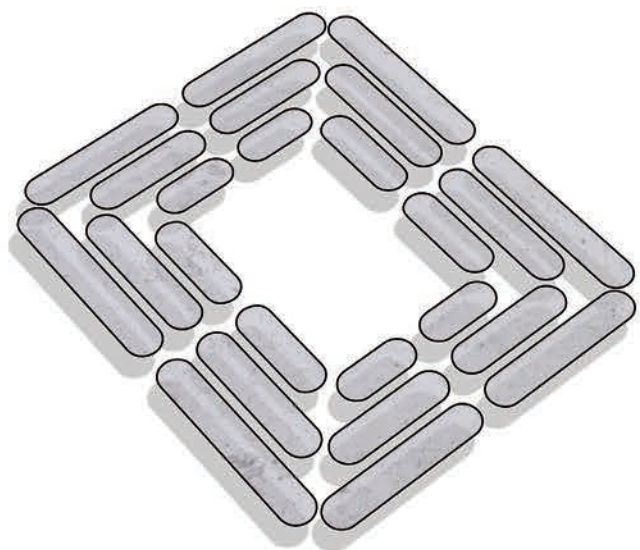
Inicialmente se usa la estructura del edificio antiguo como memoria, pero al entender sus proporciones se explora mas en la escala urbana, usando la grilla como una nueva red estructural, que a su vez ayude a distribuir la especialidad guiando el movimiento de las personas por el edificio.

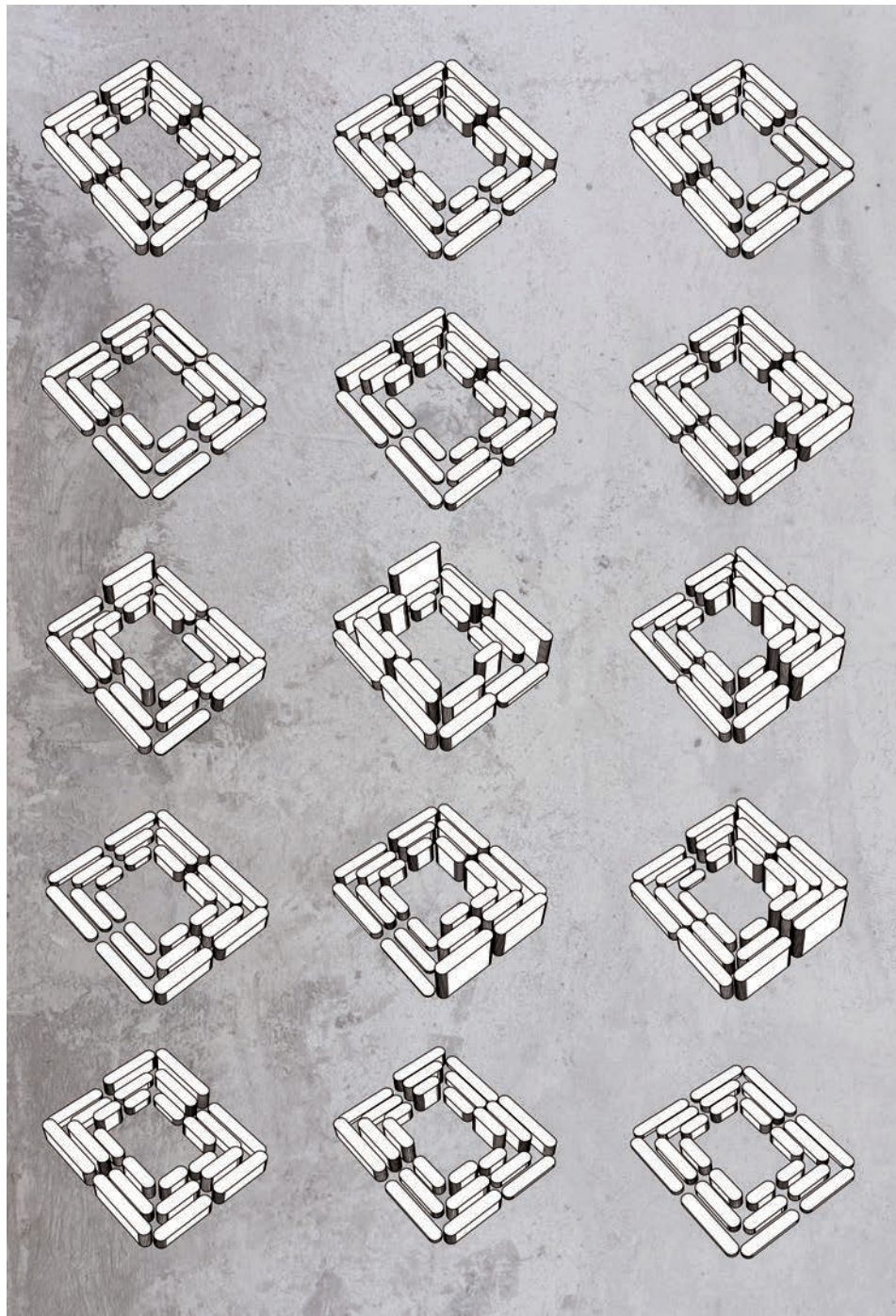
El resultado es una grilla estructural que responde al uso del espacio.

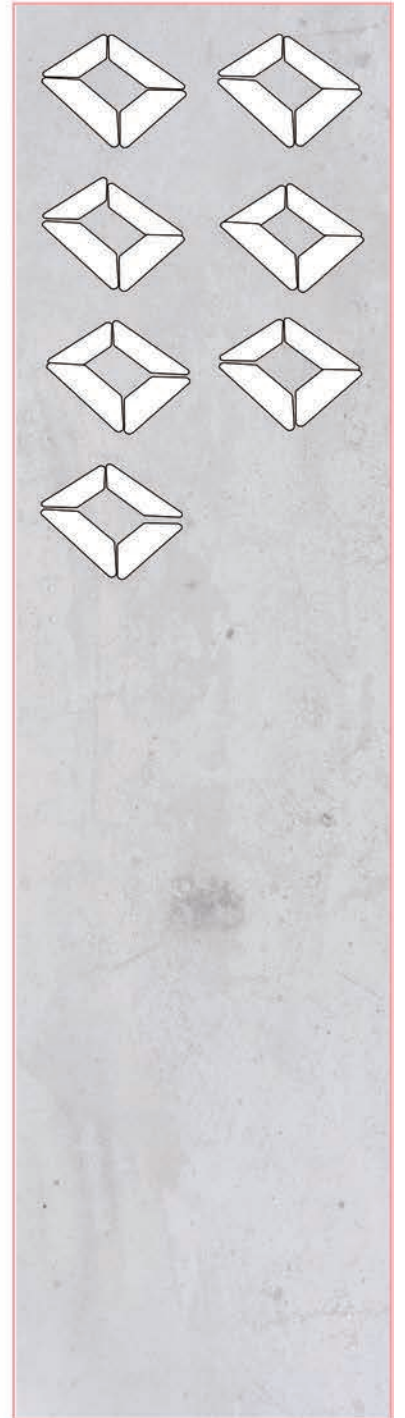
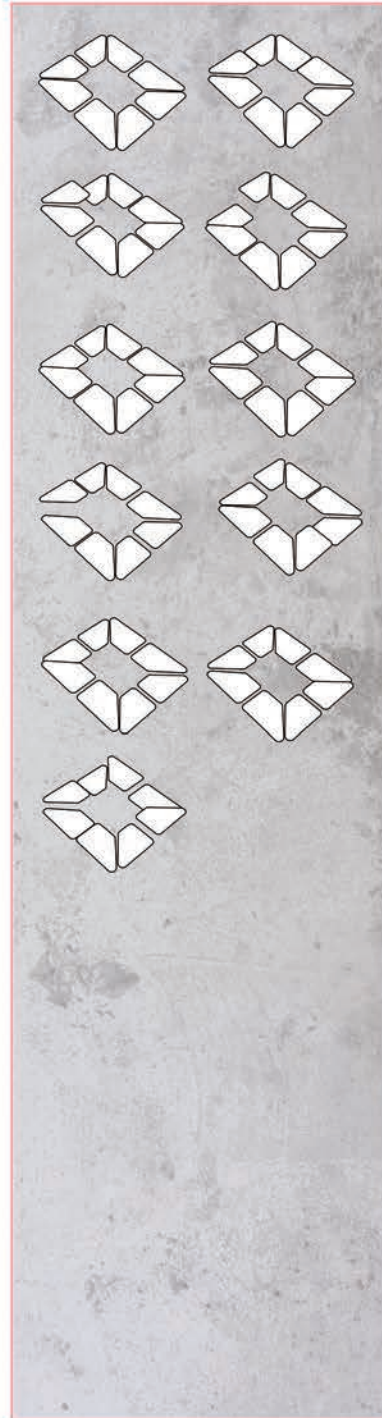
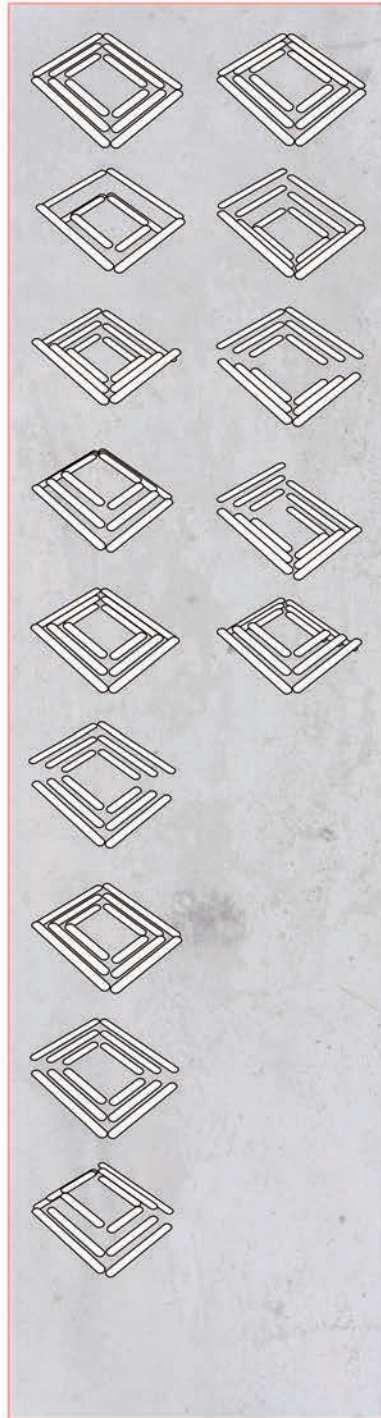
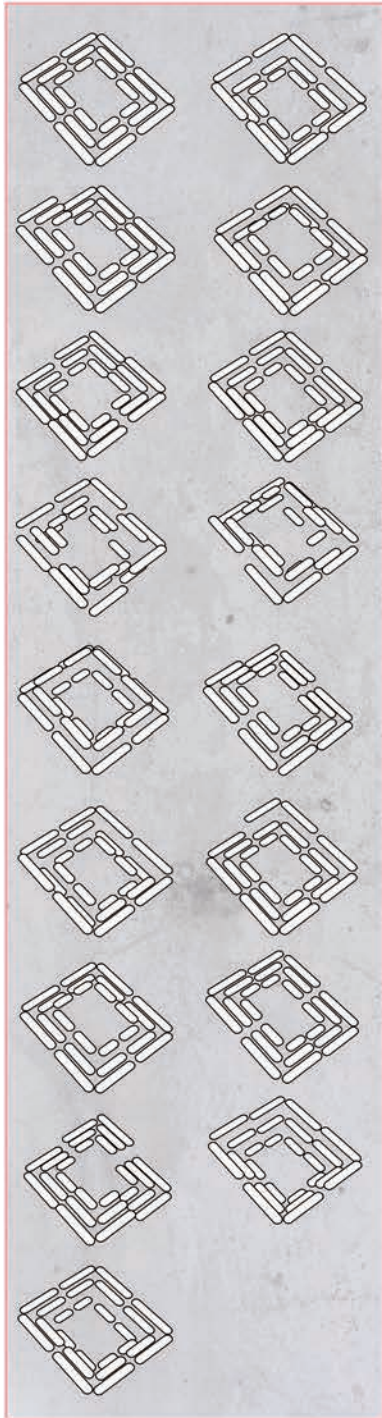


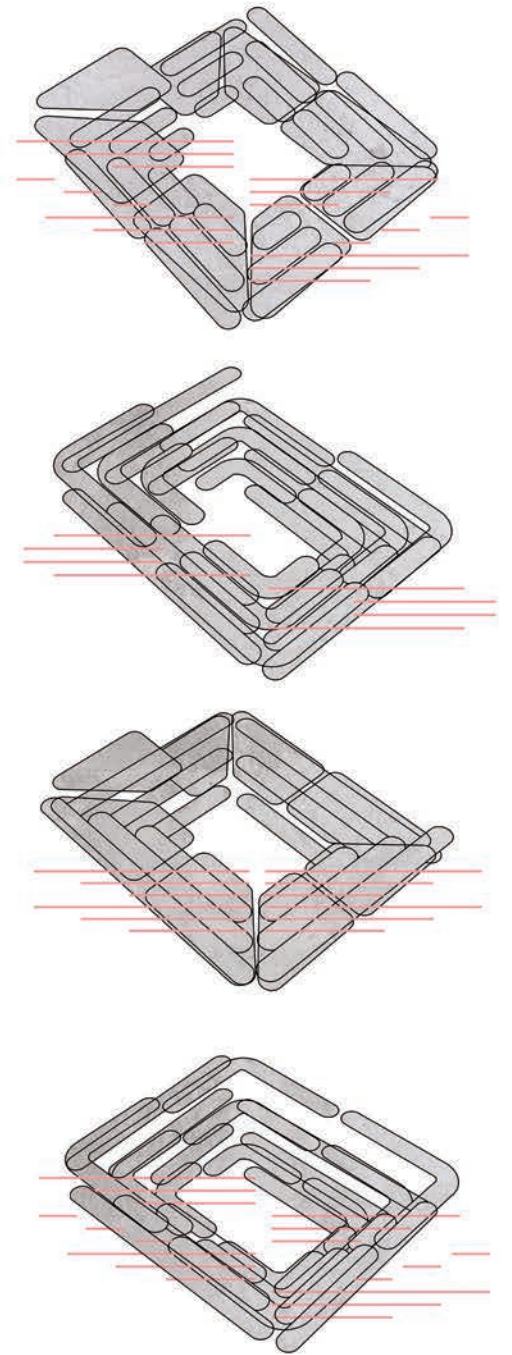
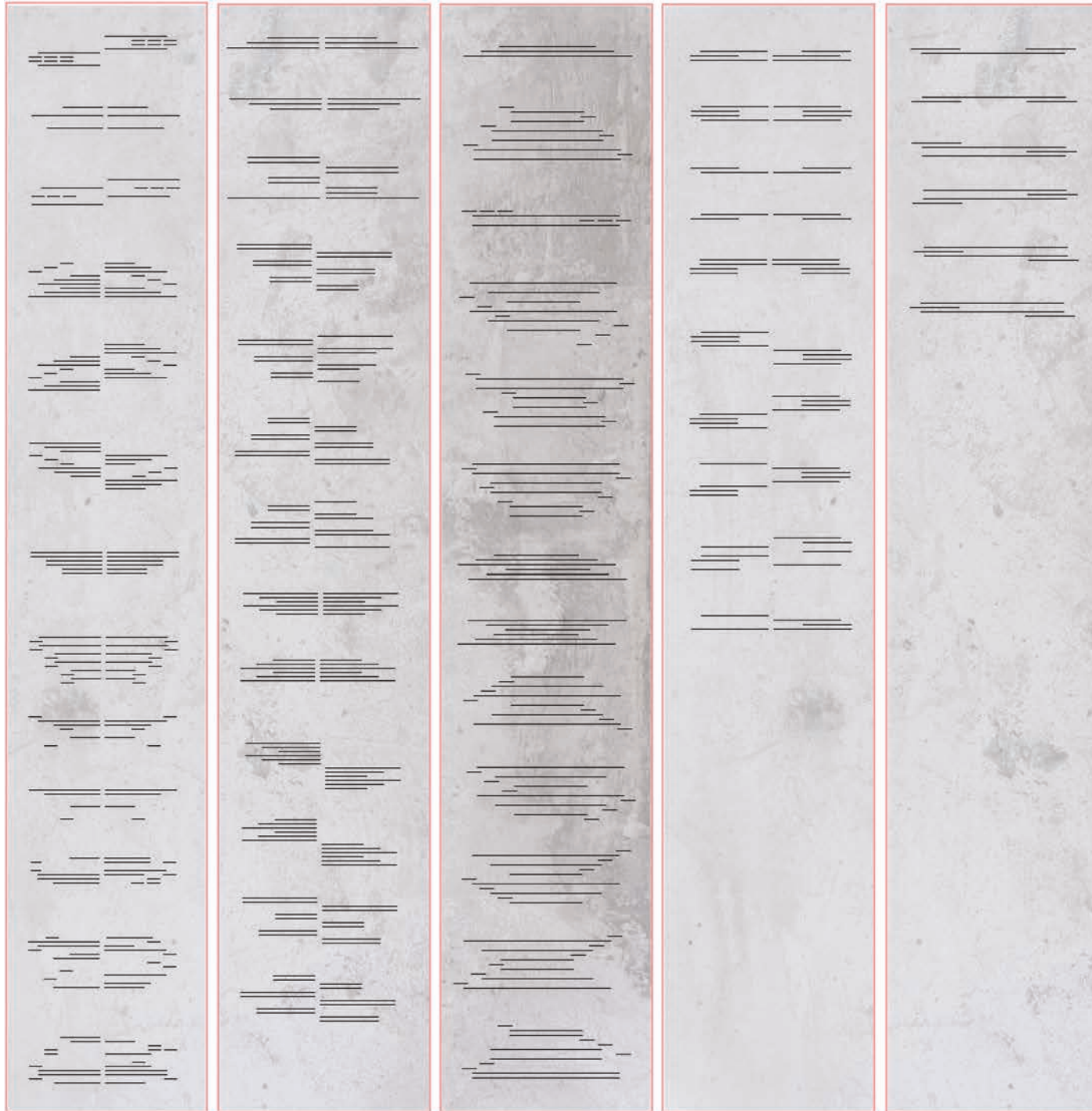
COLLAGE FUNCIONAL

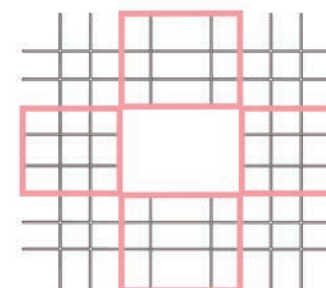
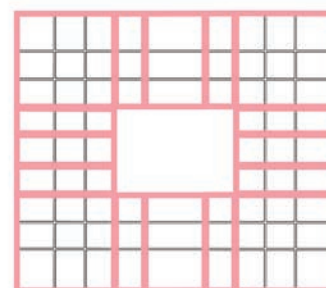
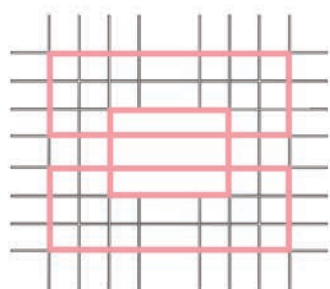
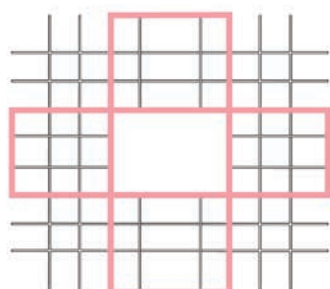
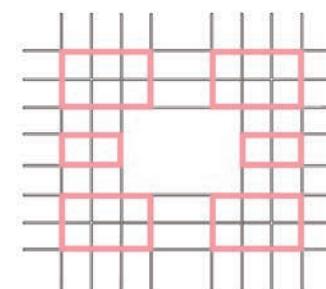
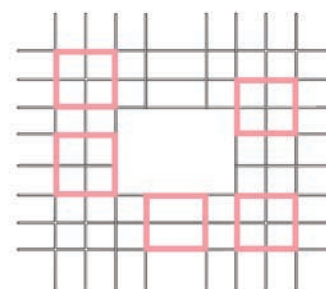
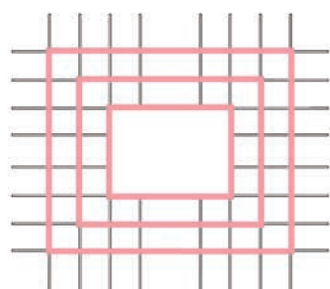
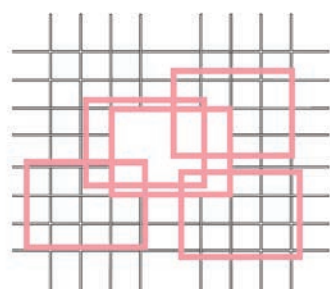
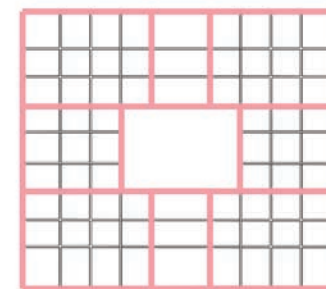
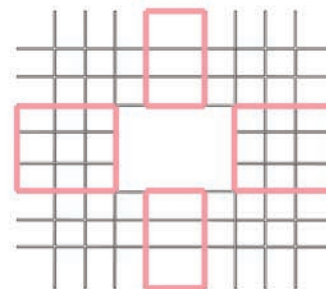
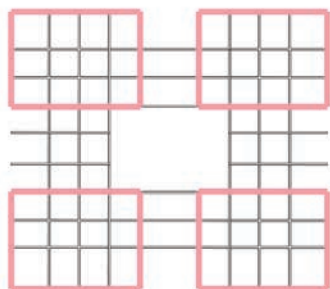
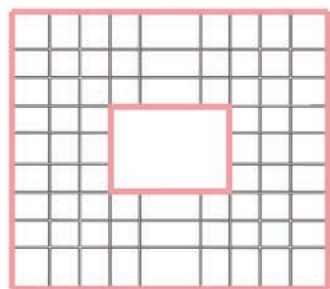
TIPOLOGIAS DE MERCADO



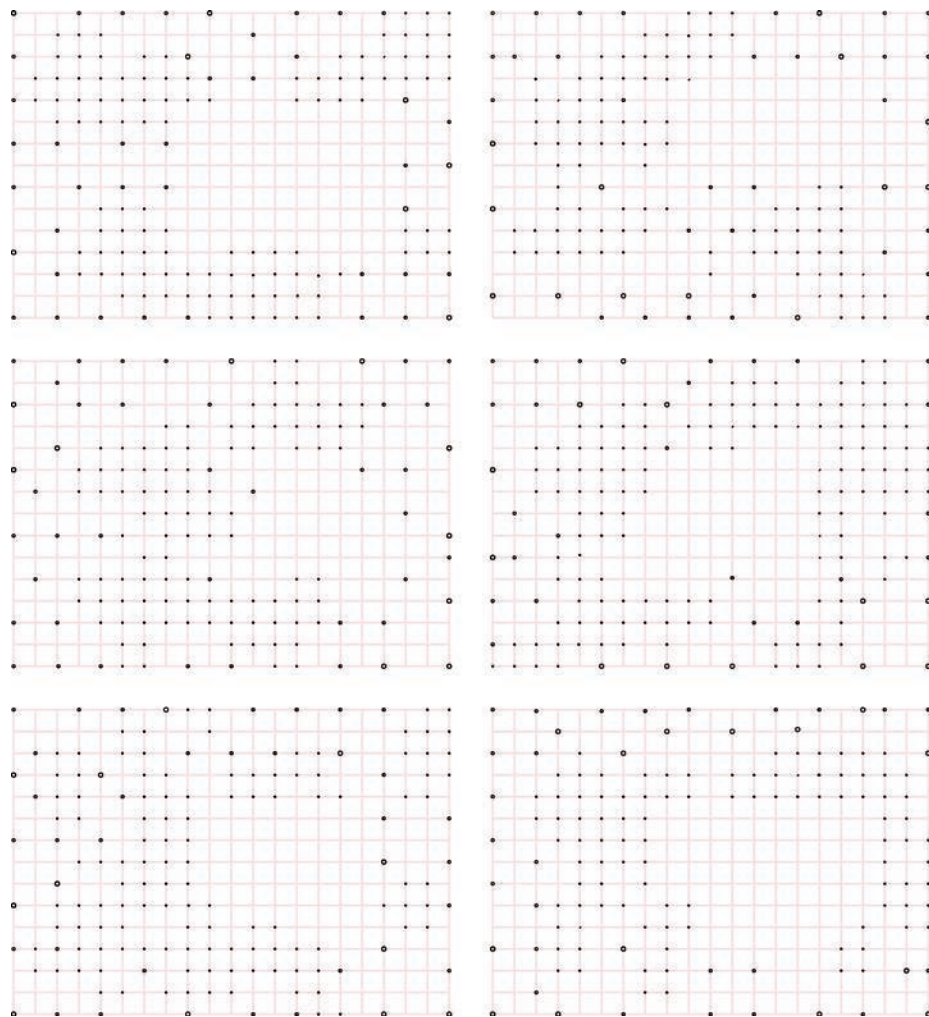




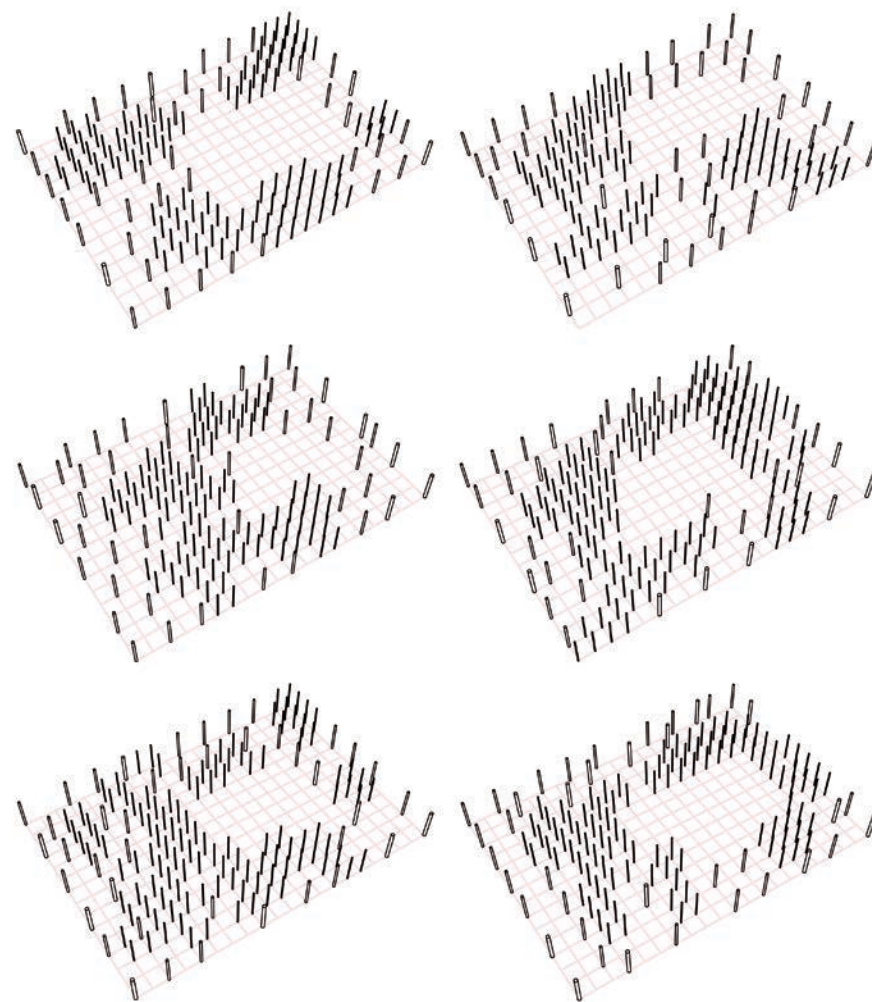




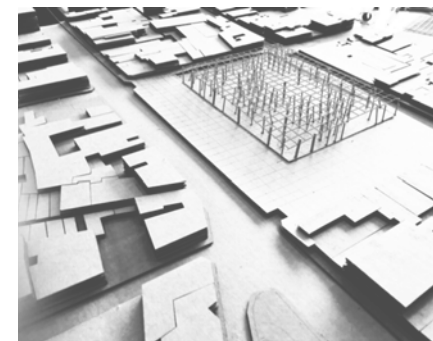
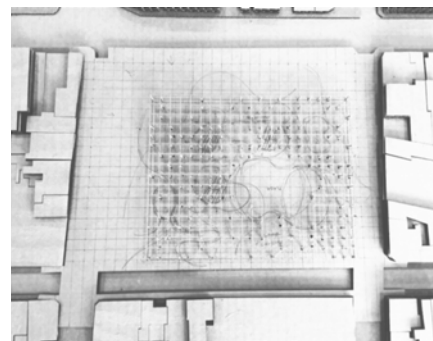
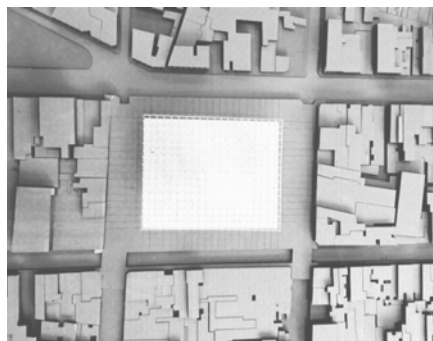
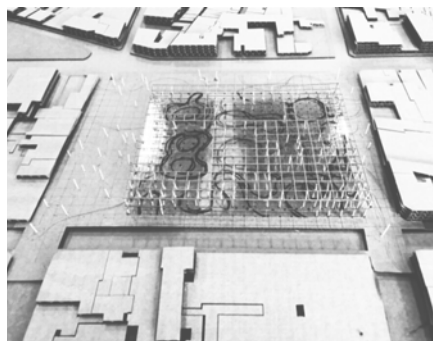
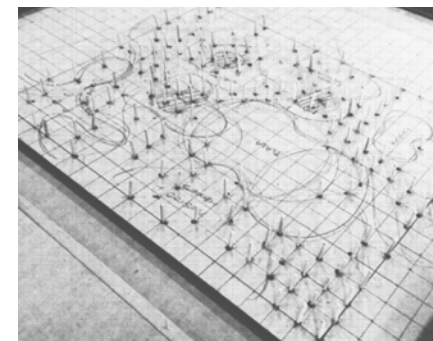
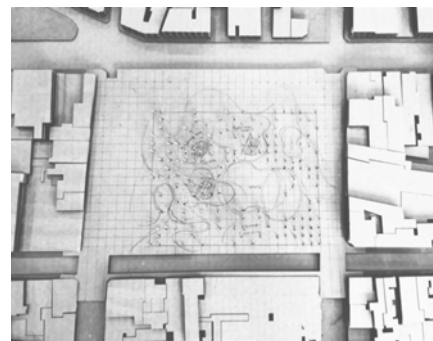
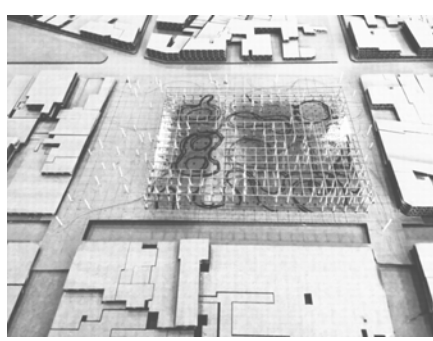
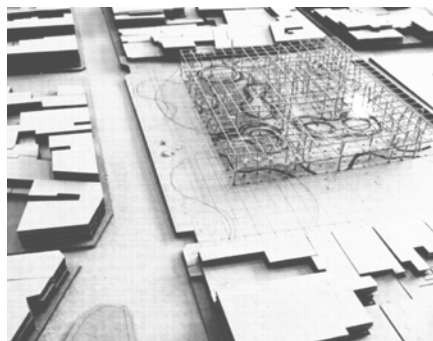
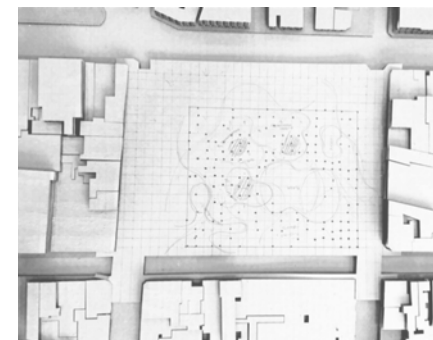
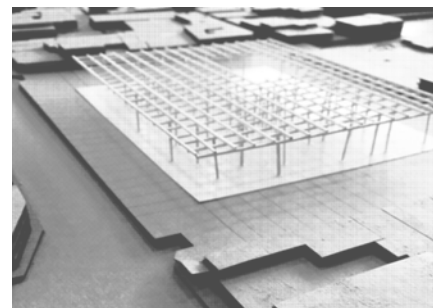
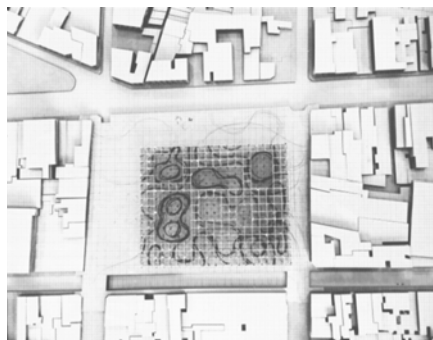
EXPLORACIÓN COLUMNAS



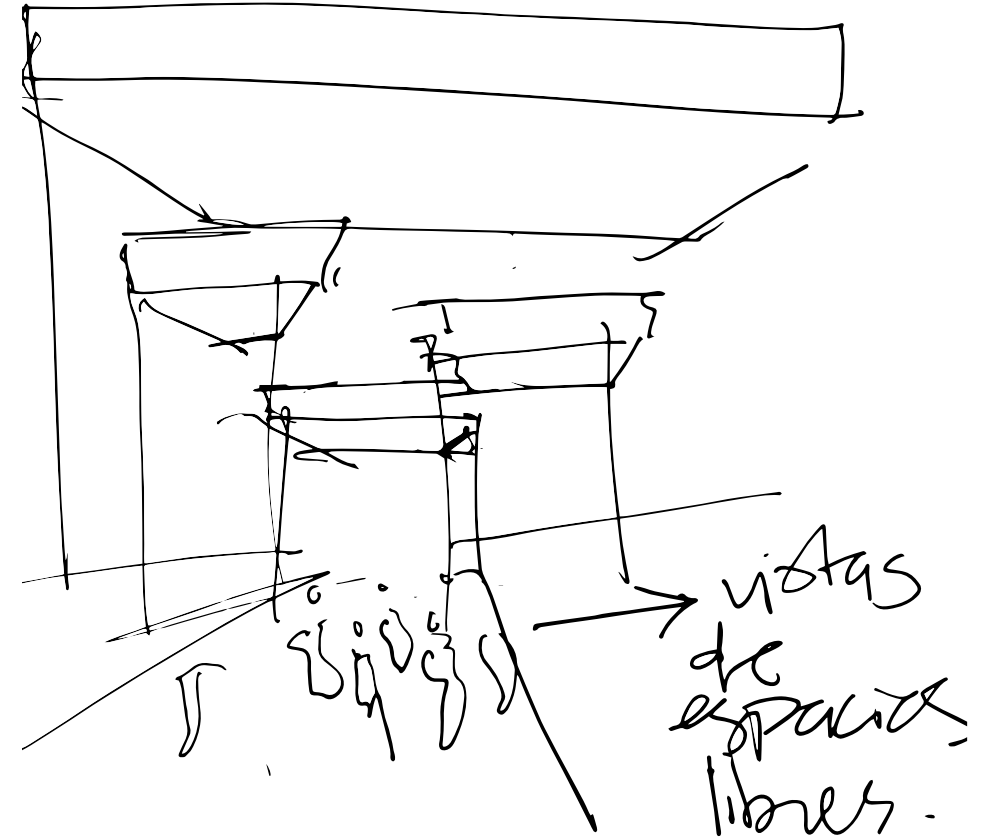
INTENTO DE ESPACIALIDAD DE COLUMNAS



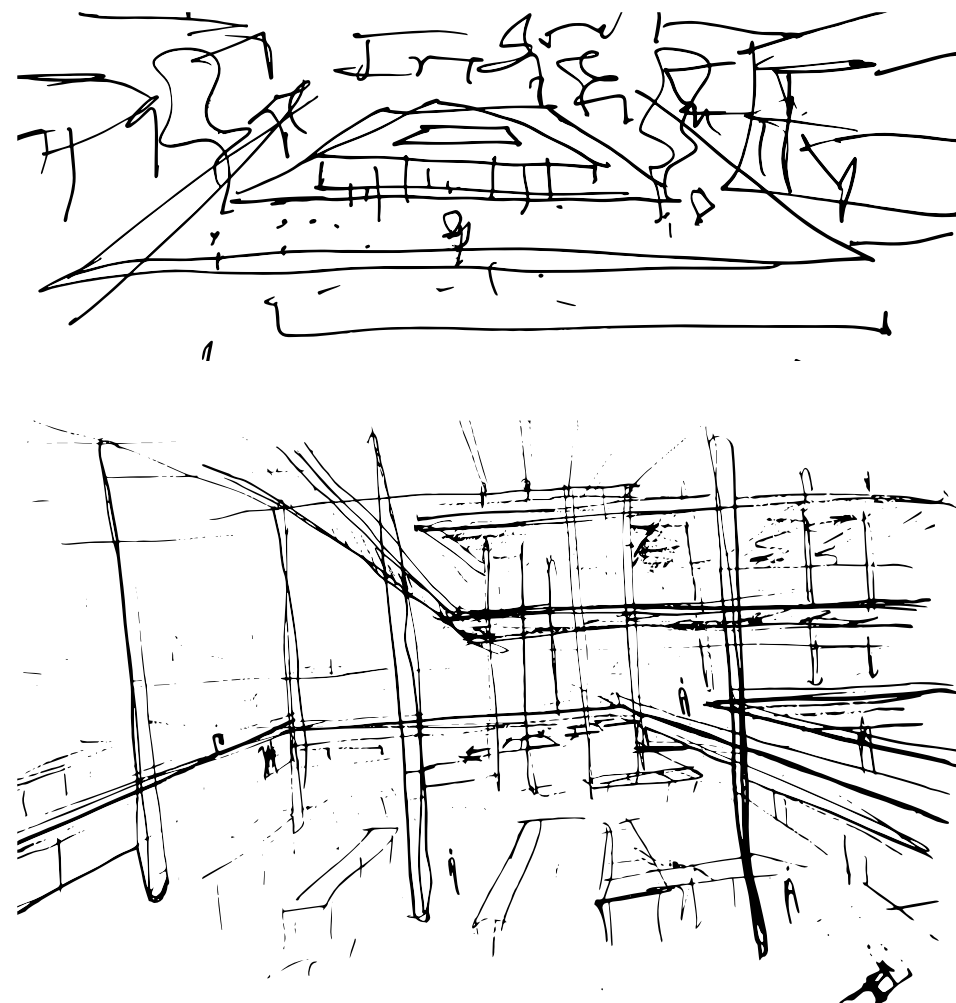
PROCESO MAQUETAS



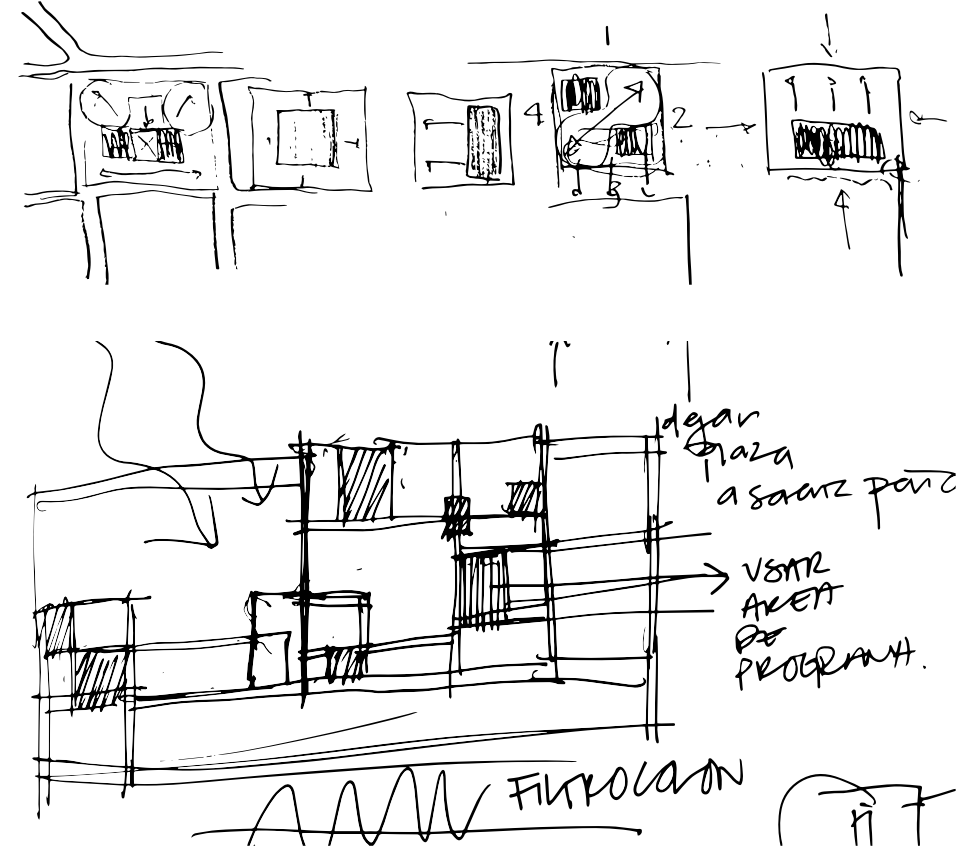
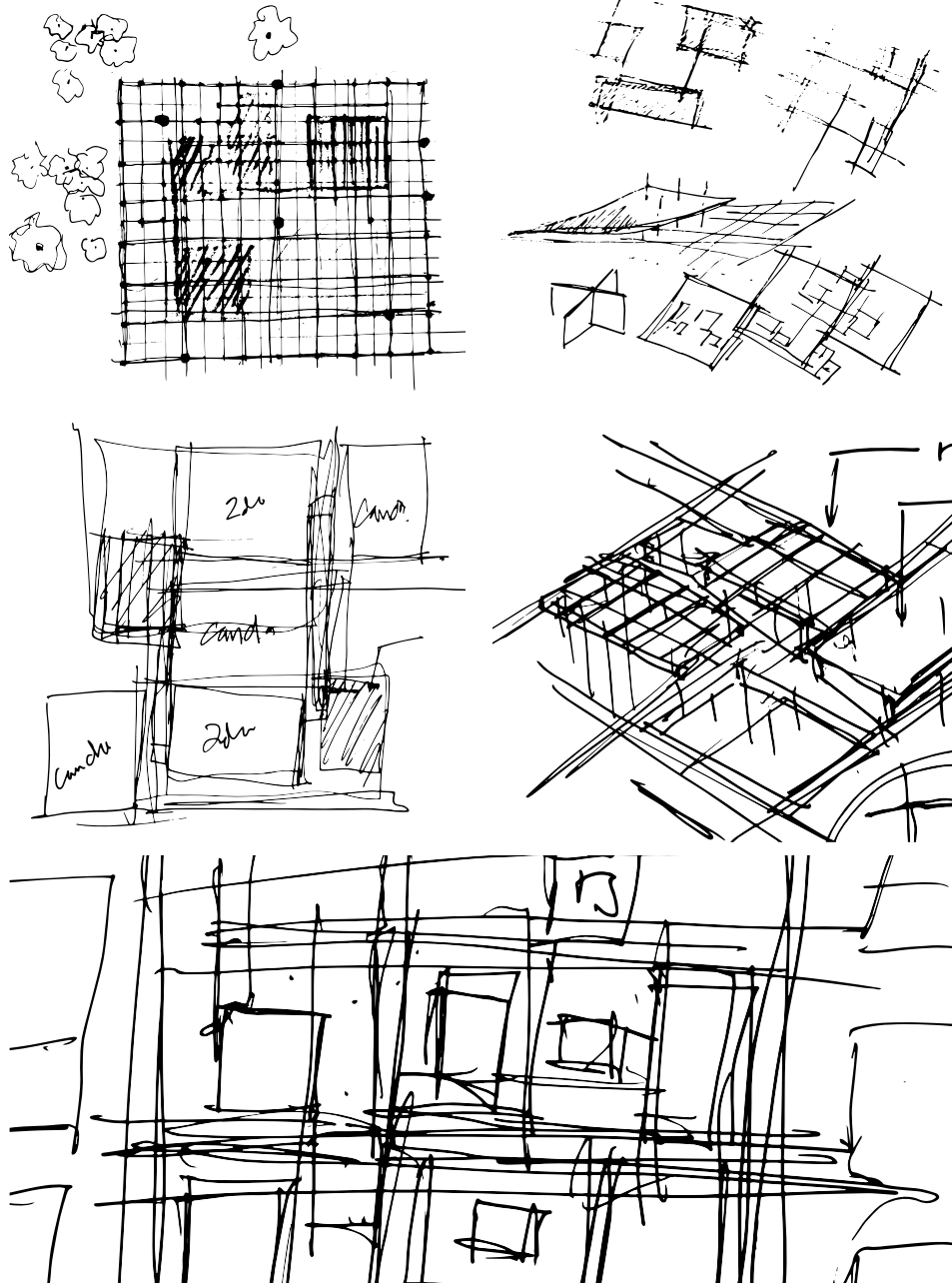
PROCESO DIBUJO



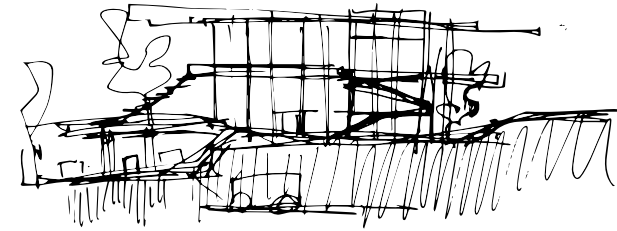
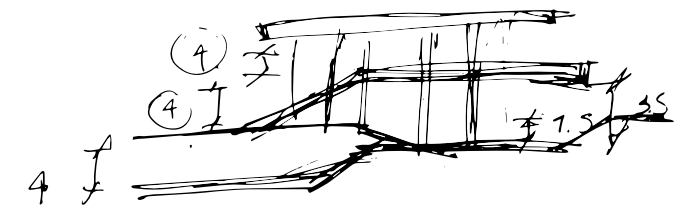
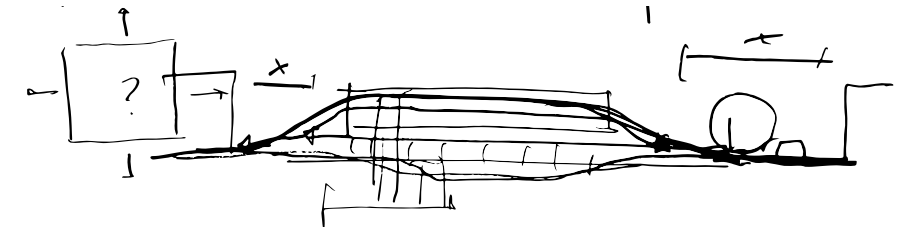
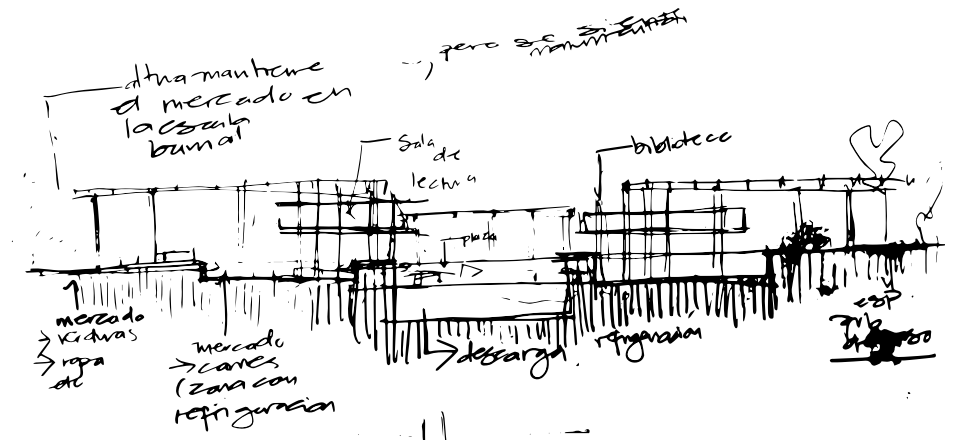
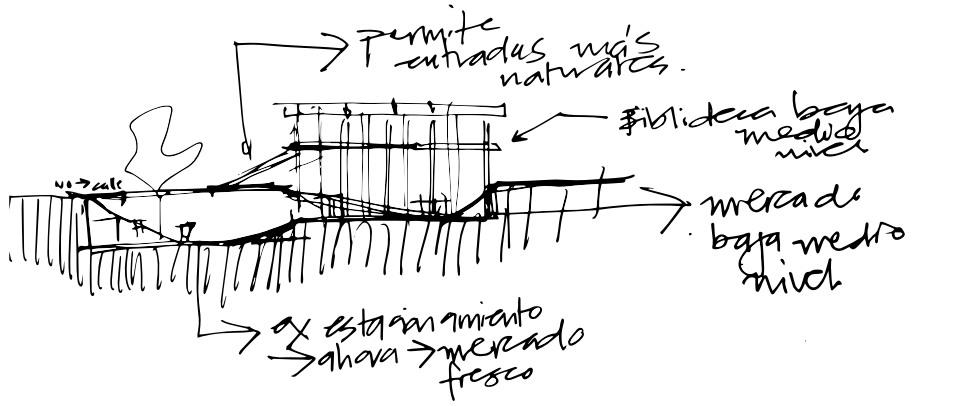
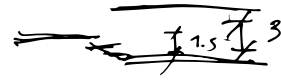
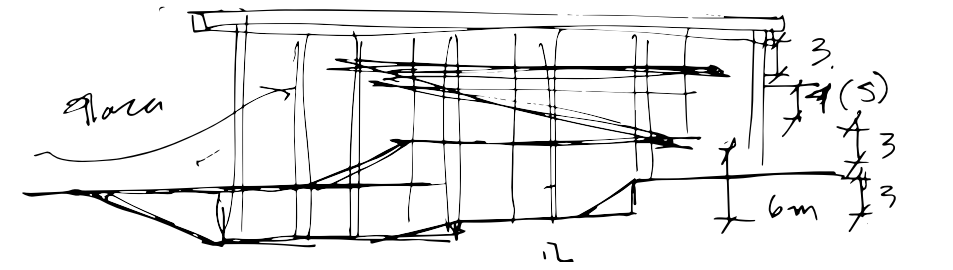
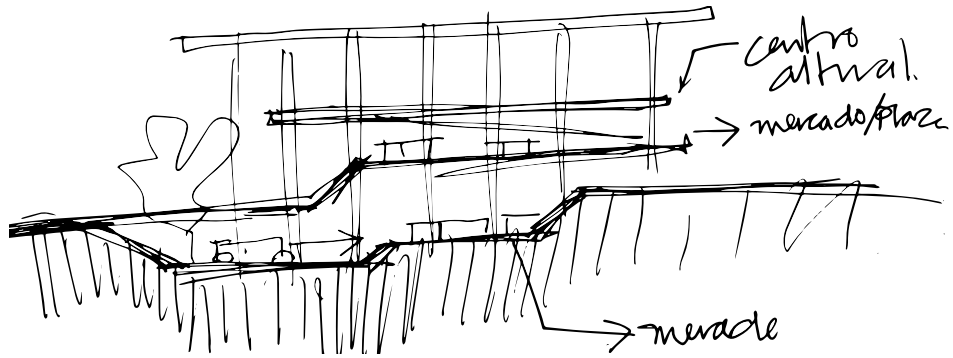
PROCESO DIBUJO



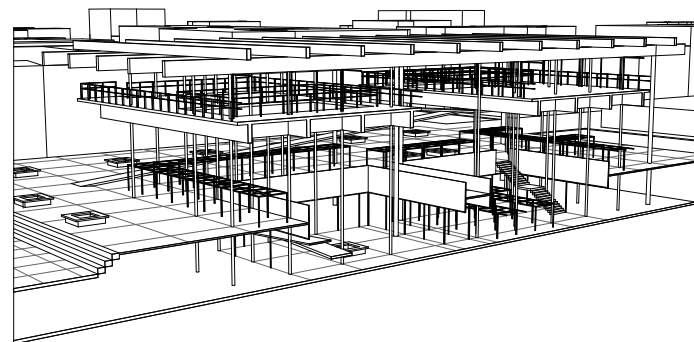
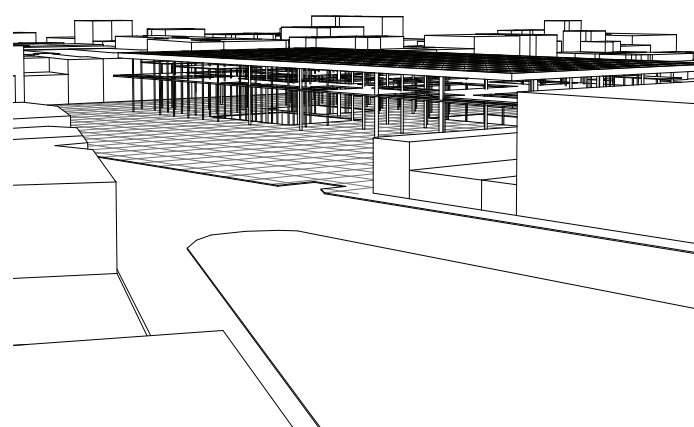
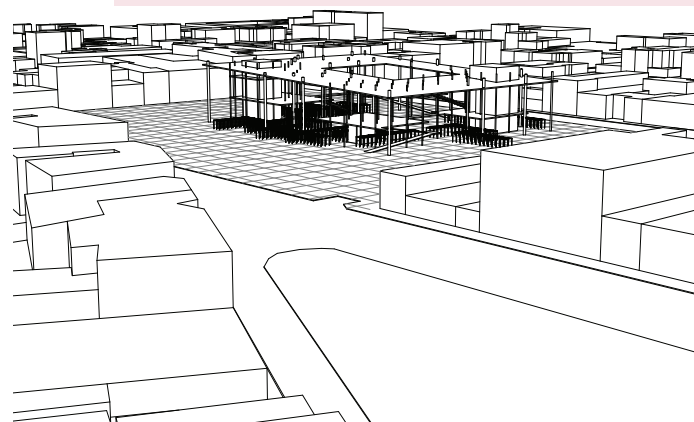
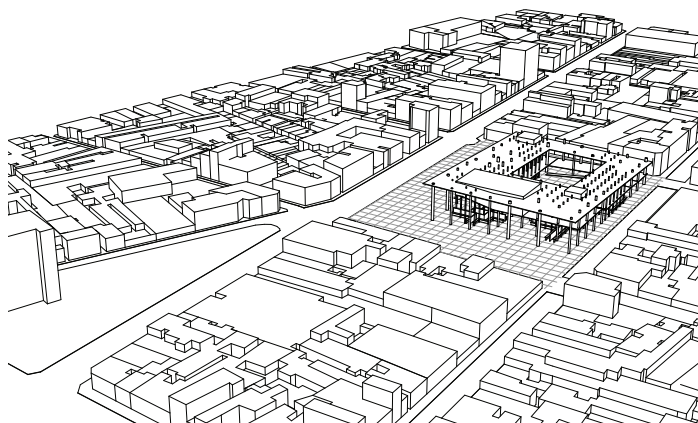
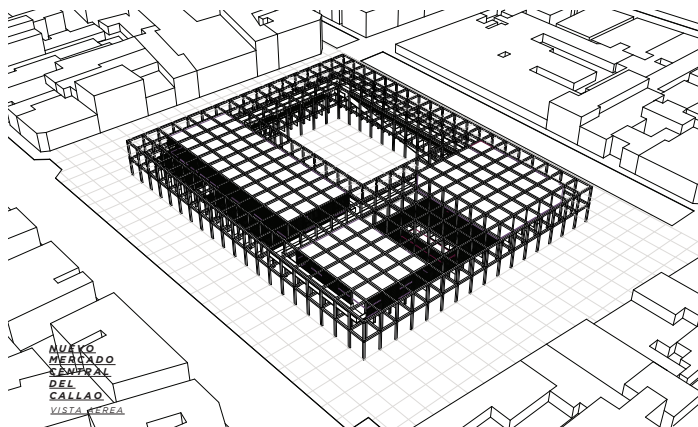
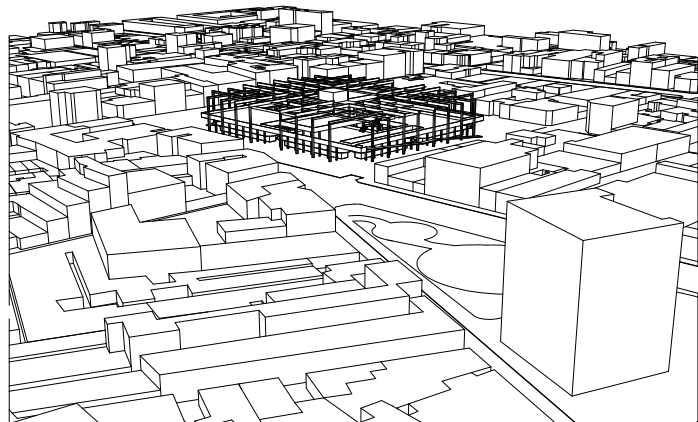
PROCESO EN PLANTA



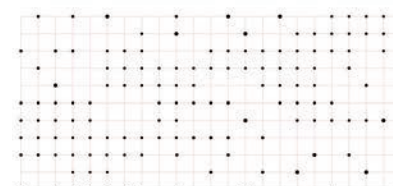
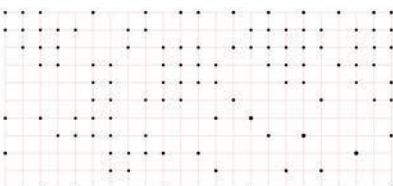
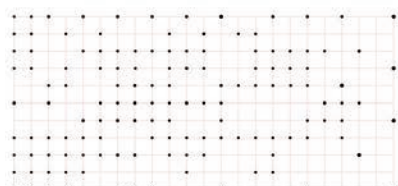
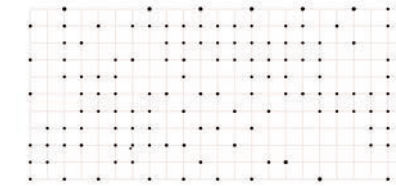
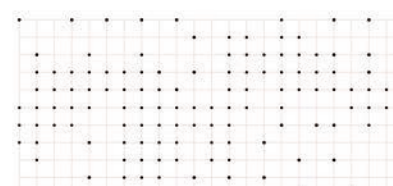
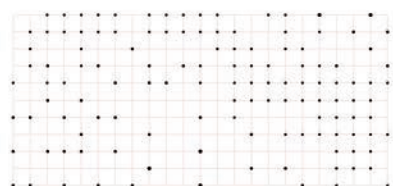
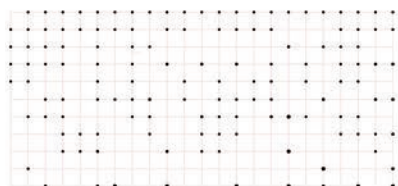
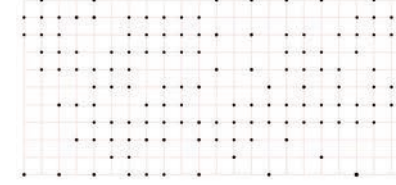
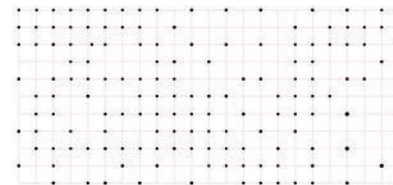
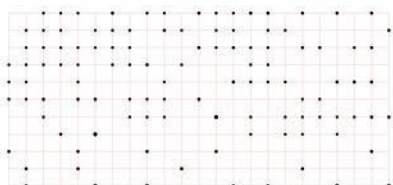
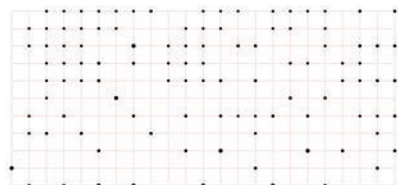
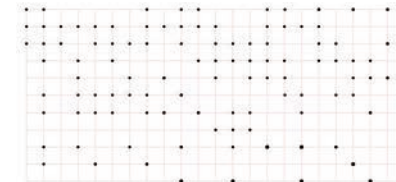
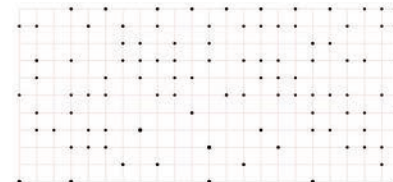
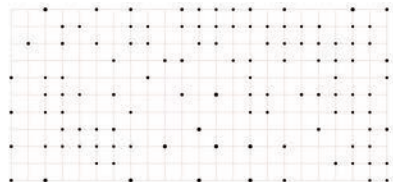
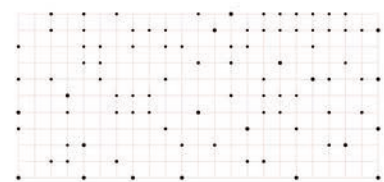
PROCESO EN CORTE

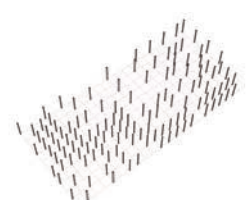
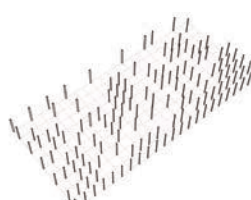


PROCESO MAQUETAS DIGITALES



EXPLORACION FINAL



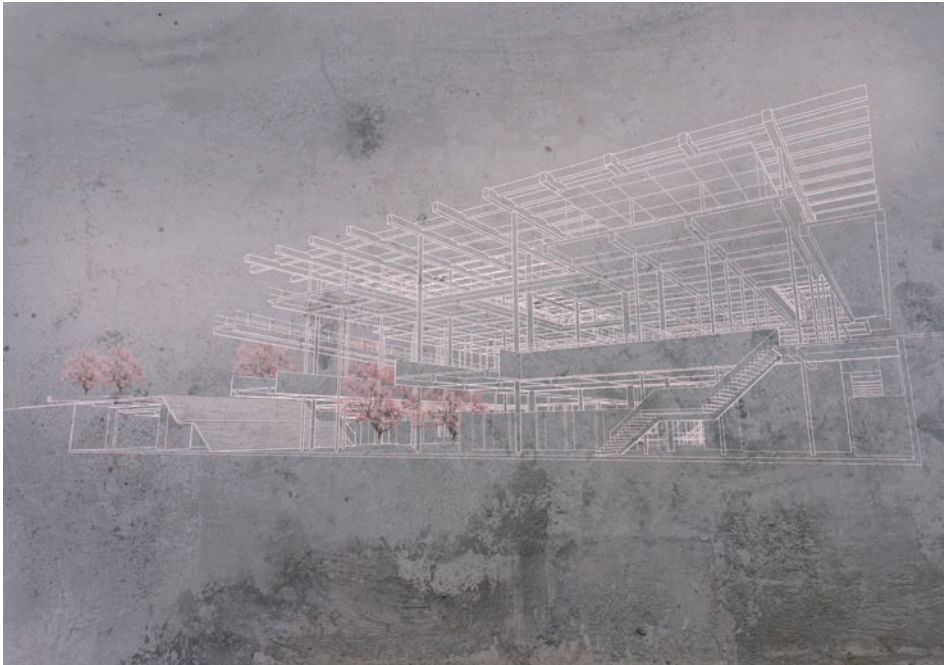


PARTE 4 /
PROYECTO

7. ARQUITECTURA

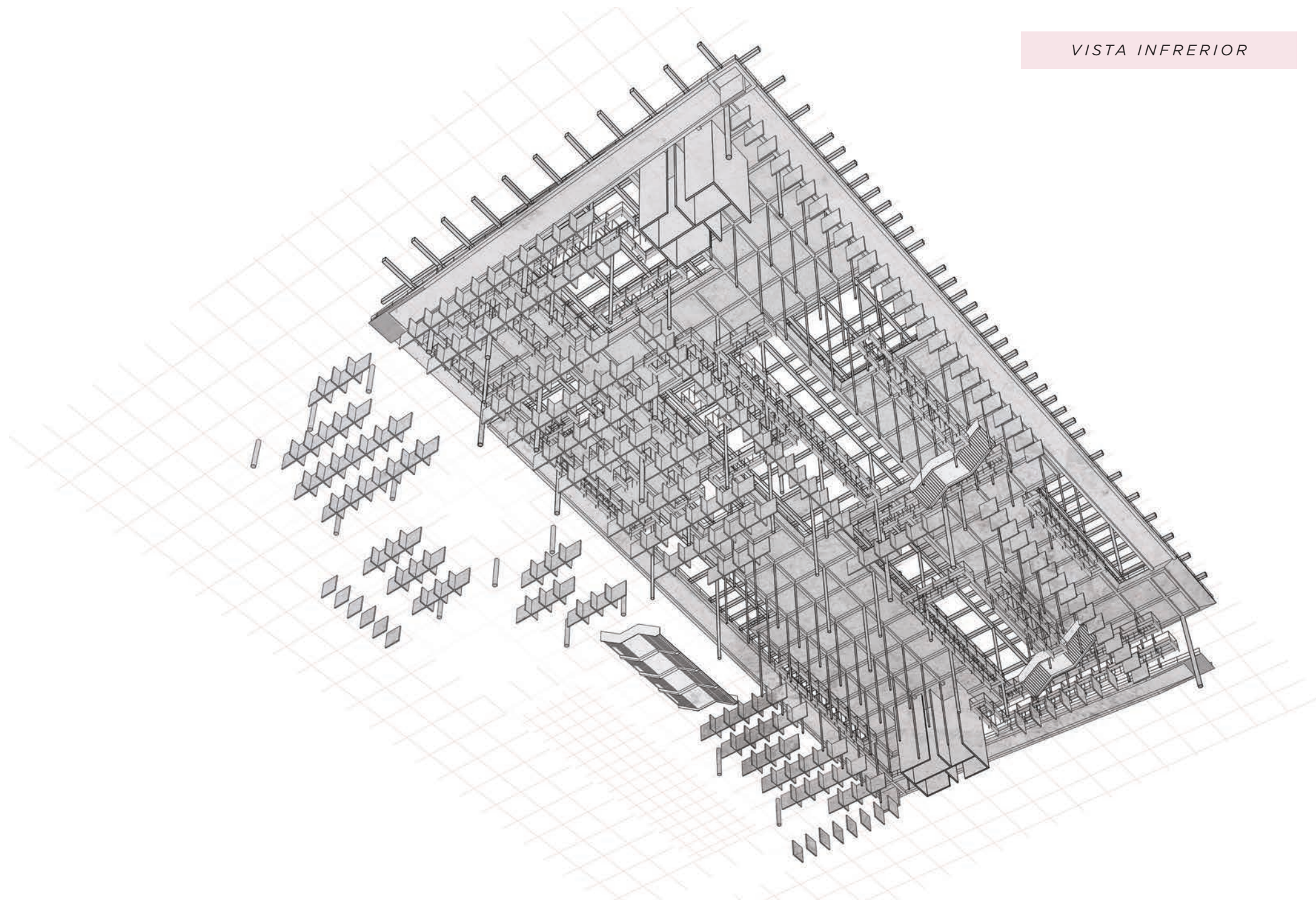
7.1. Materialidad

La materialidad del proyecto ayuda también a entender esa tensión entre interior y exterior, donde el interior no está definido por cuatro paredes sino por como se siente el estar afuera y como se siente estar adentro. Es el contraste entre pesado y ligero, donde los elementos definen la ligereza y la materialidad, el concreto, define su peso. Este peso sugiere su monumentalidad, e importancia, pero su forma sugiere algo más informal, algo para ser apropiado, que en contraste con la vegetación crea una tensión entre lo constructivo y lo natural.

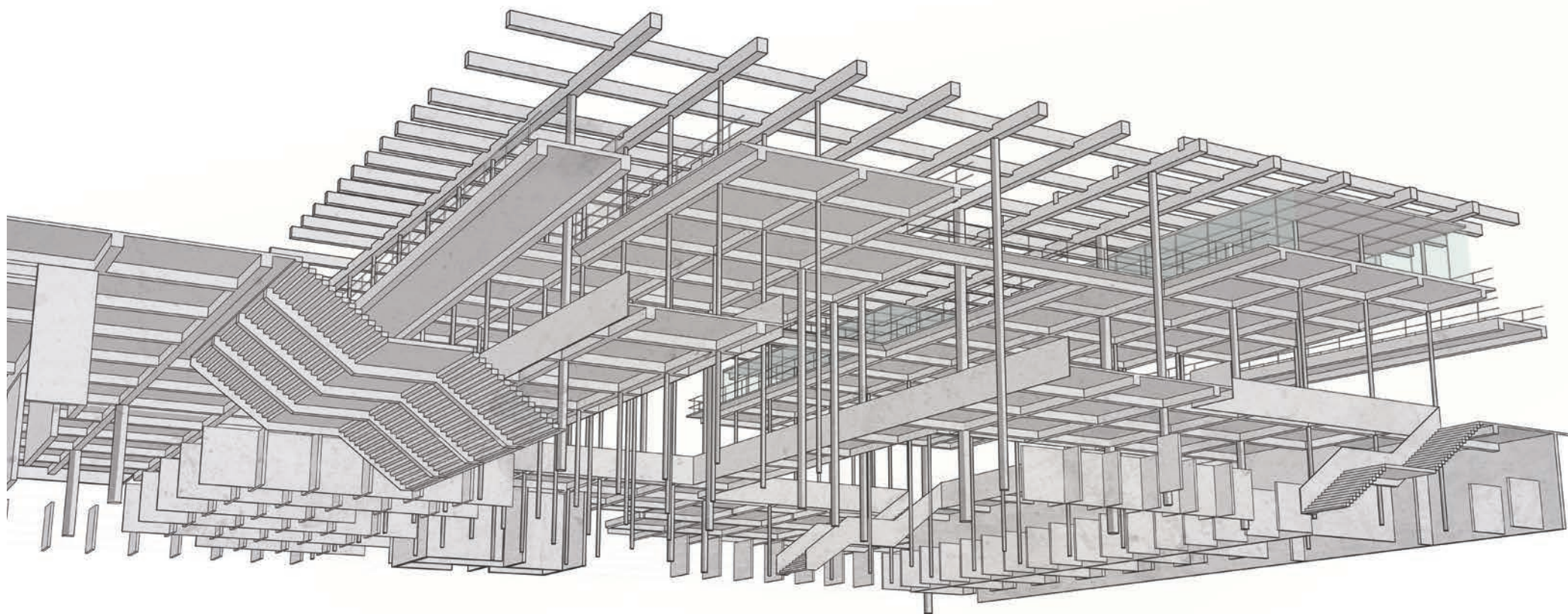


MATERIALIDAD

VISTA INFRERIOR



ESTRUCTURA



7.2. Programa

La forma final se genera a través de la superposición de la función del edificio y la guía creada por la grilla. El nuevo mercado debe mantener sus espacios comerciales incrementando la capacidad para incluir a comerciantes informales que son parte esencial del tejido social.

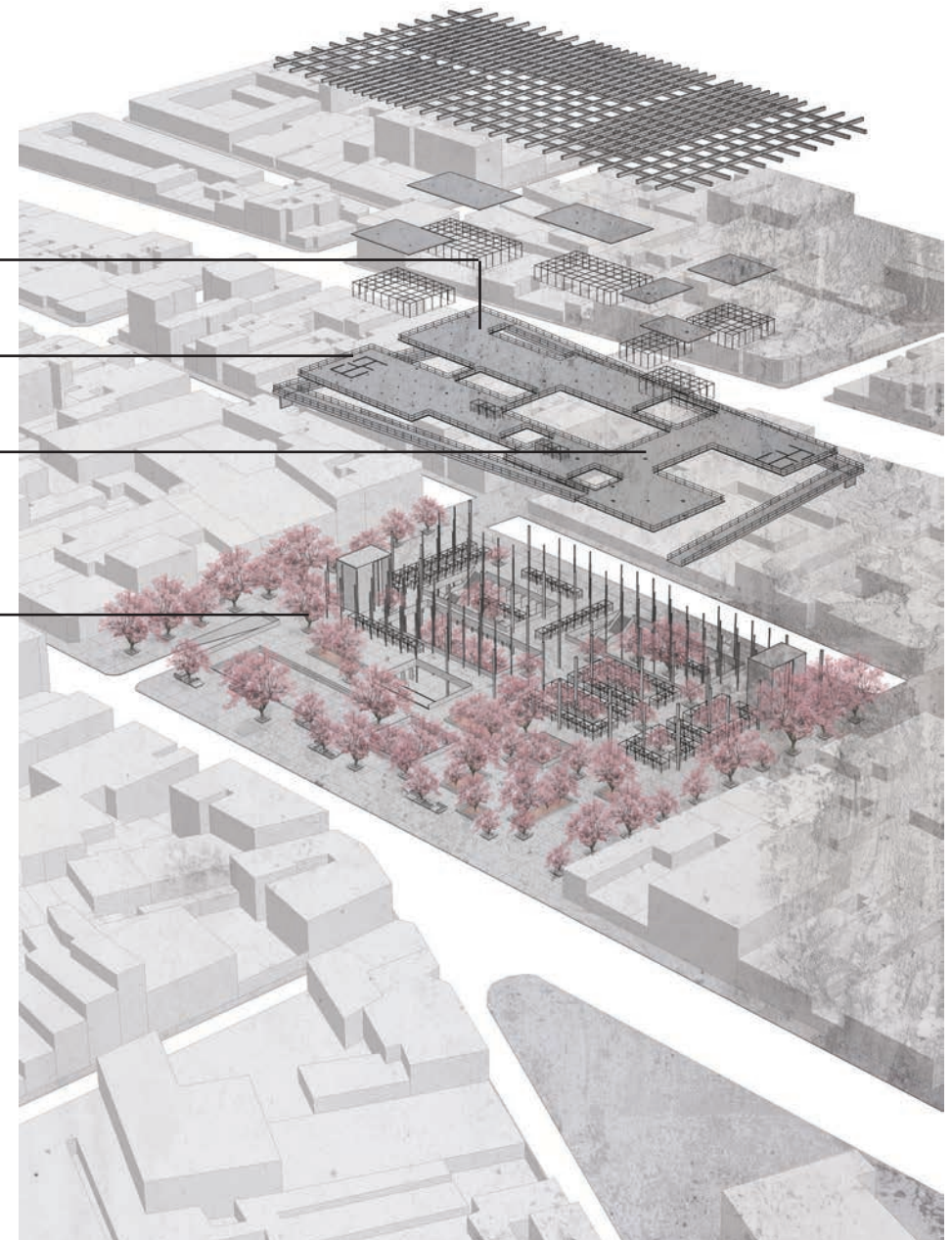
De igual manera el añadir un programa complementario ayuda a prolongar las horas de trabajo del mercado, manteniéndolo lleno de vida la mayor cantidad de horas del día. Se añade así, un centro cultural al programa de mercado, con una biblioteca y talleres que proporcionan un servicio a las personas del barrio, en su mayoría adultos mayores y jóvenes. Se crea entonces un nuevo soporte para la esencia de la vida urbana, el intercambio social.

BIBLIOTECA (900m²)

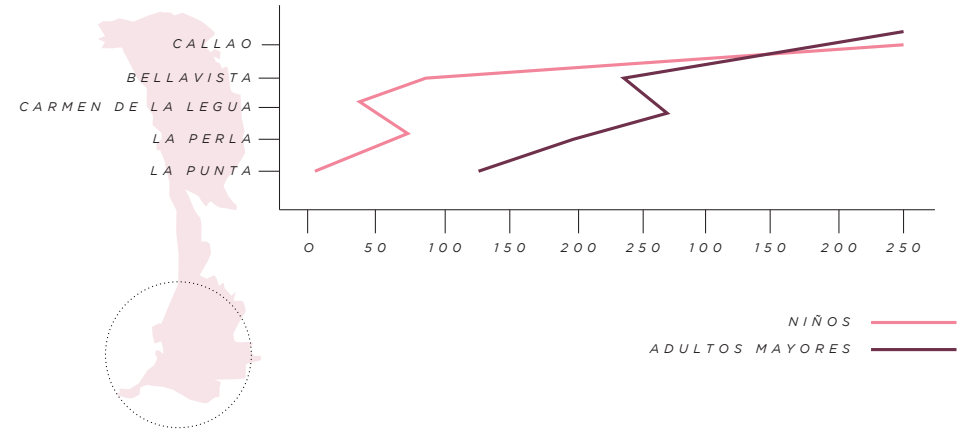
SALA DE LECTURA (900m²)

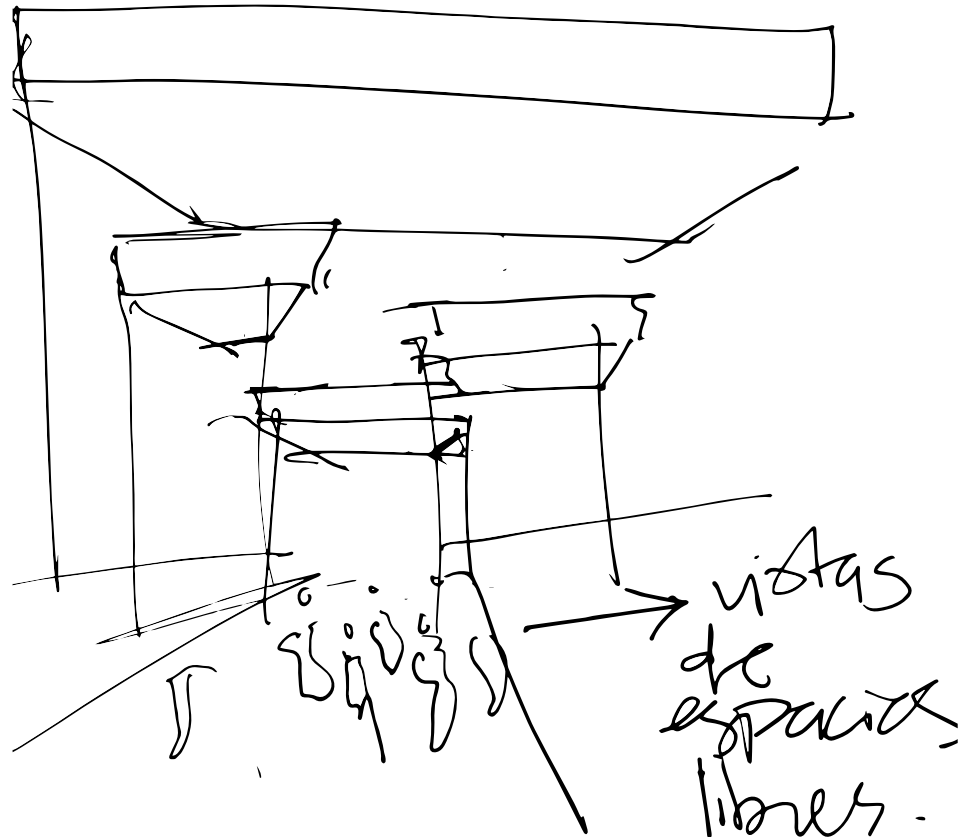
TALLERES (800m²)

MERCADO (2,200m²)



USUARIOS





7.3. Forma

Esta forma se divide en tres niveles. El nivel inferior queda como el mercado de abastos, contando con modelos sonidos con conexiones salubres, un sistema de maquinas de acuerdo a los conceptos modernos de mercado con una carga y descarga interna. Este funciona primordialmente en la mañana. El nivel superior, contiene el centro cultural, funciona como una extension básica del espacio publico, complementando con espacios carentes en la zona. Este funciona principalmente en la tarde.

Finalmente el nivel calle, con la plaza y la plaza mercado es el nivel mas importante del proyecto. Funciona durante la mañana y la tarde, con puestos de mercado ferial, que añaden programa al mercado preexistente. Estos puestos son ligeros, creando sugerencias mas que estructuras de división, y permiten ser transformados. La plaza recibe no solo a los usuarios del mercado sino proporciona un espacio fijo para el comercio ambulatorio y para la dilatación del mismo durante los fines de semana.

Estos niveles se conectan por una serie de escaleras y rampas que generan una transición generosa entre niveles los cuales también se conectan por elementos verticales complementarios como las columnas y la vegetación. Fi-

nalmente se corona con un techo de sol y sombra, que define el espacio de mercado, distinguiéndolo de la plaza mercado usando la guía de la grilla para definir las áreas de espacio publico a manera de sugerencia de la luz.

VISTA AEREA



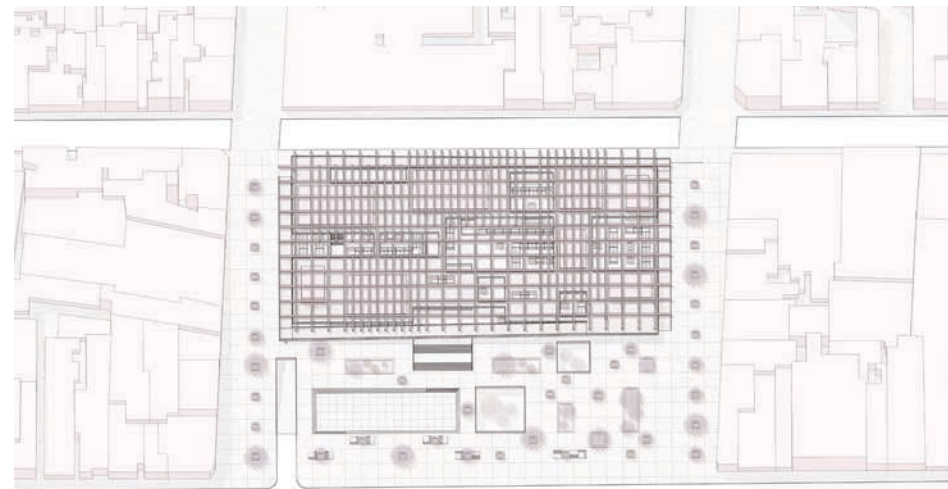
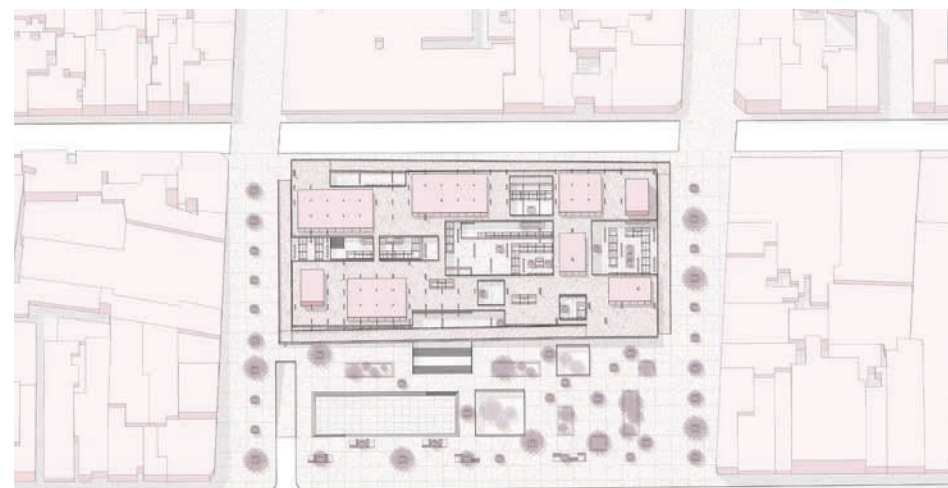
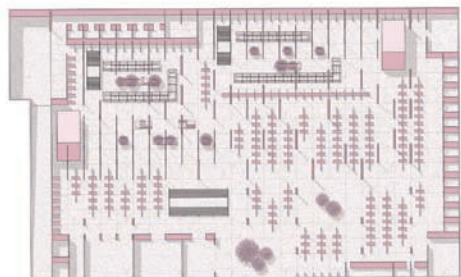
ELEVACIÓN URBANA SAENZ PEÑA



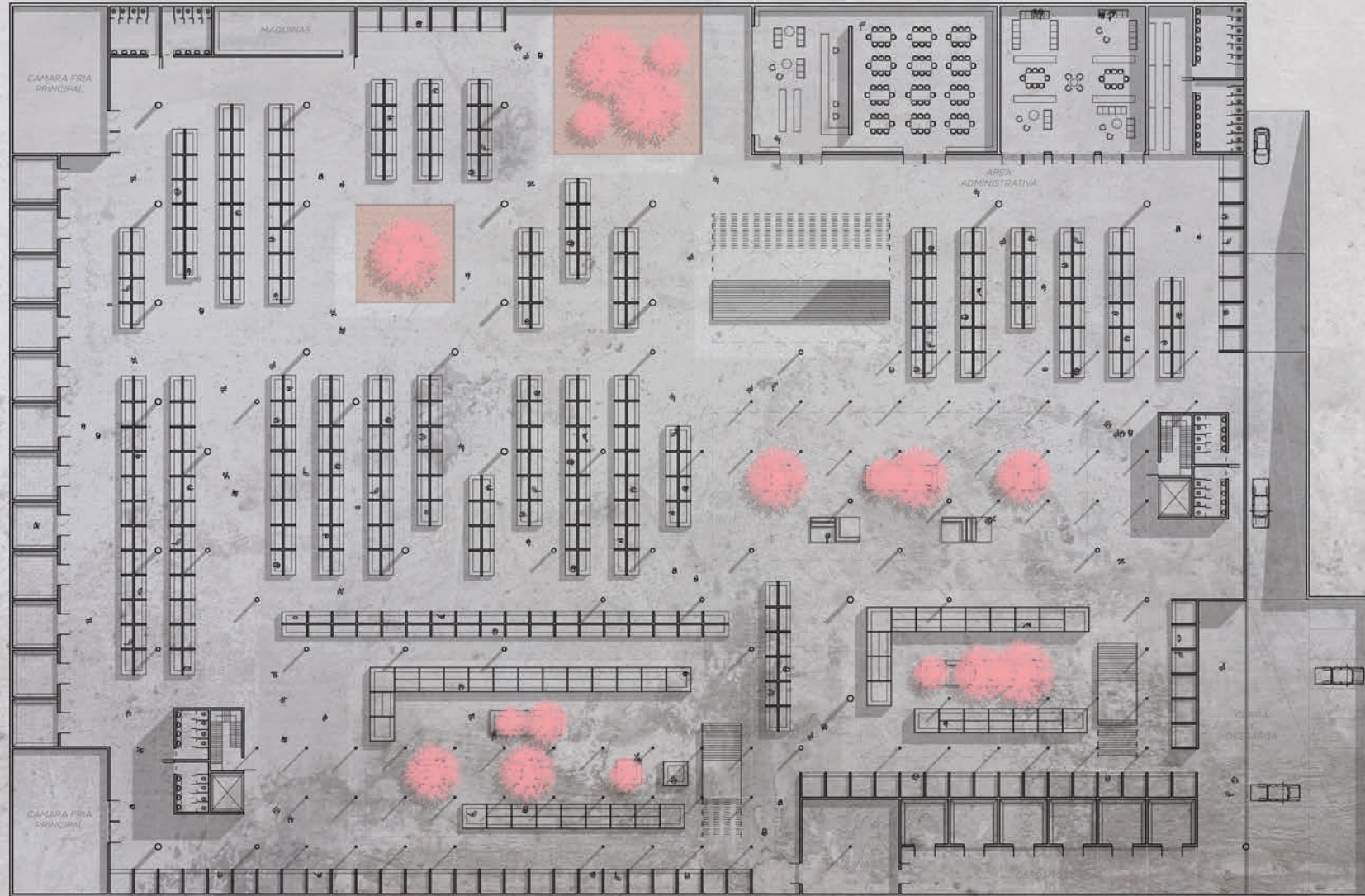
VISTA ENTRADA

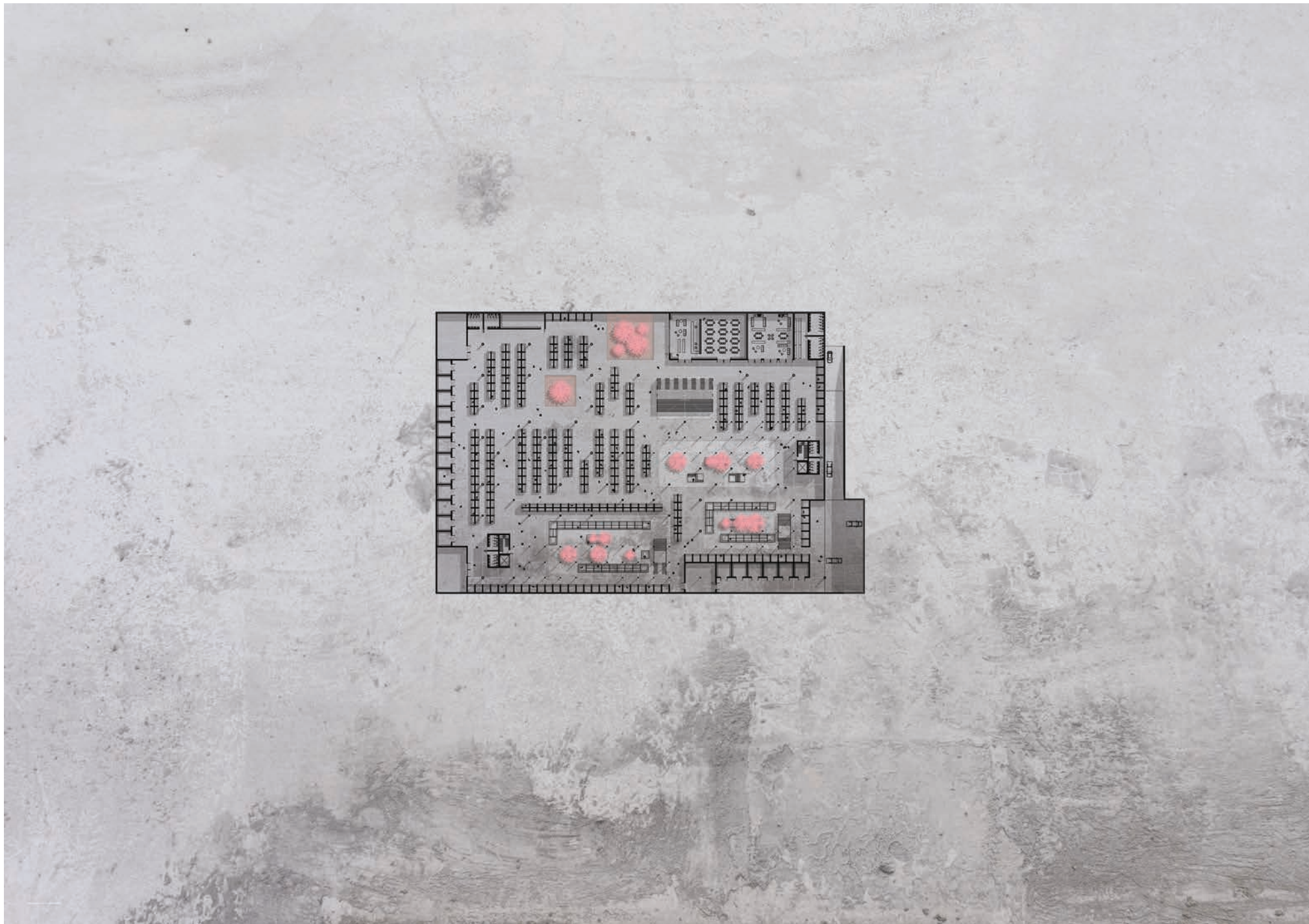


FORMA



NIVEL -1





VISTA NIVEL -1

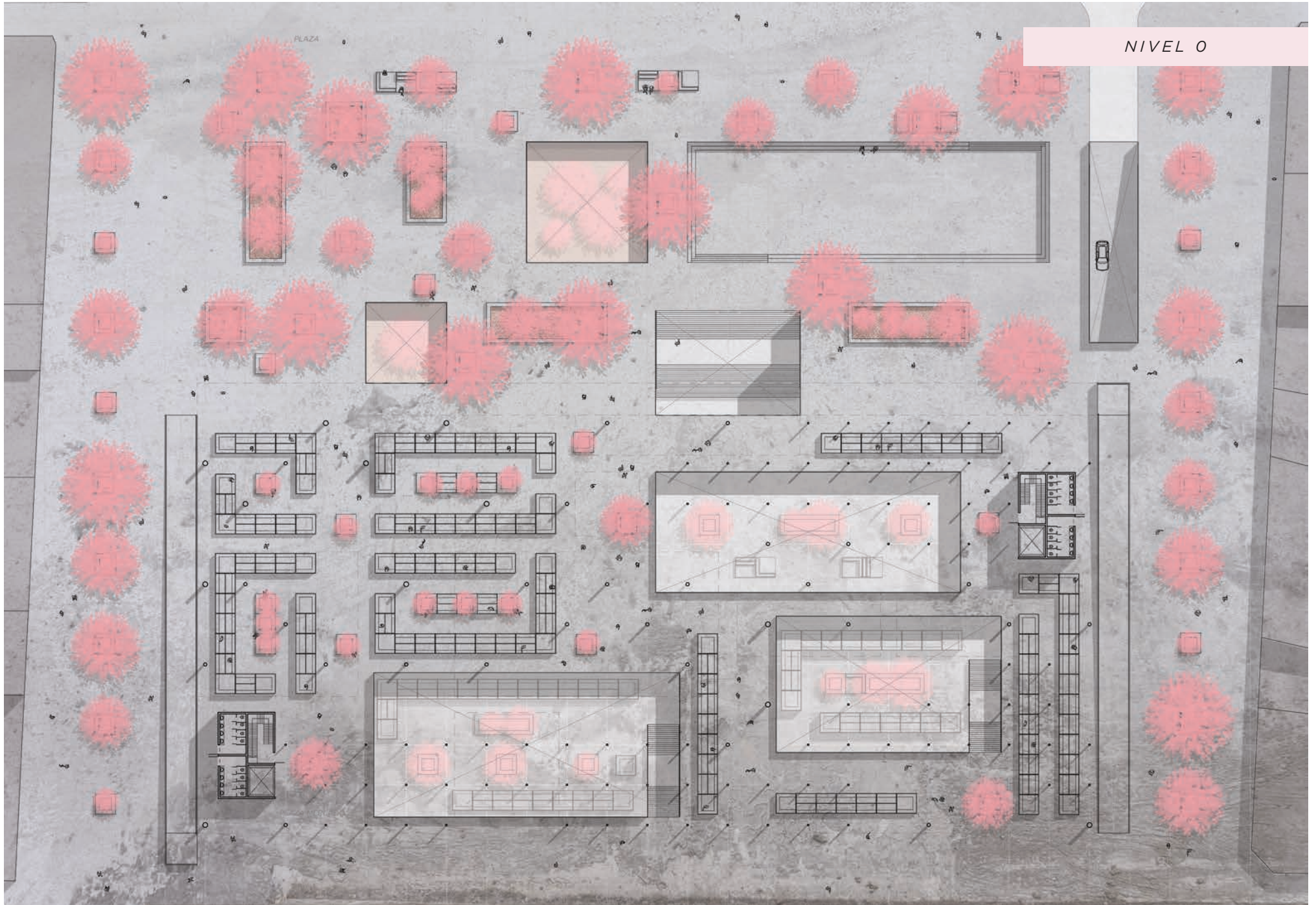


CORTE A-A



VISTA PLAZA





NIVEL 0



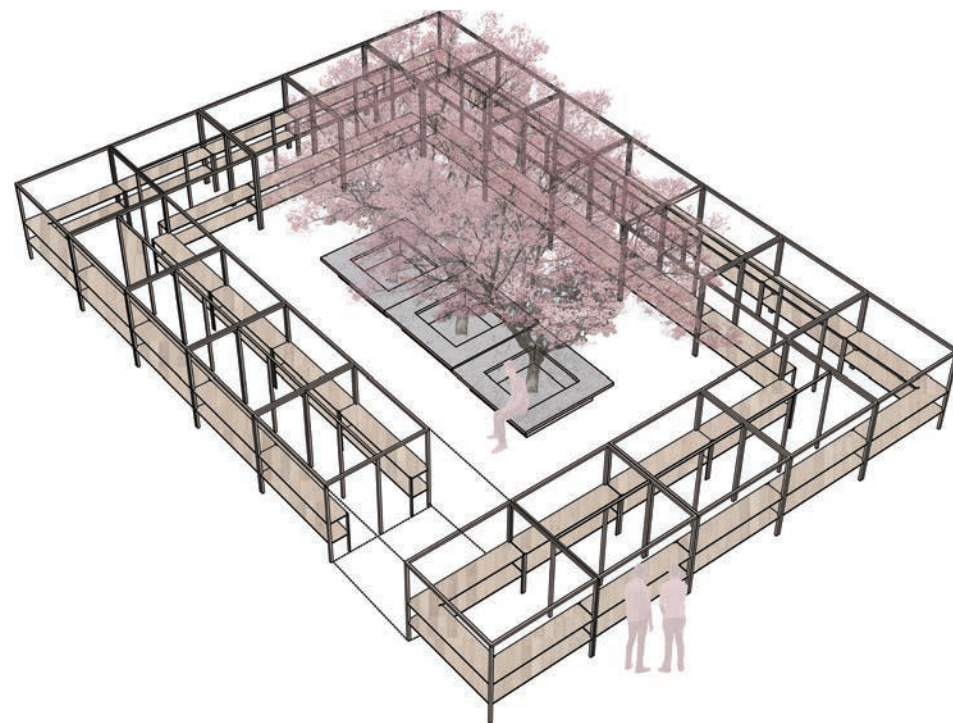
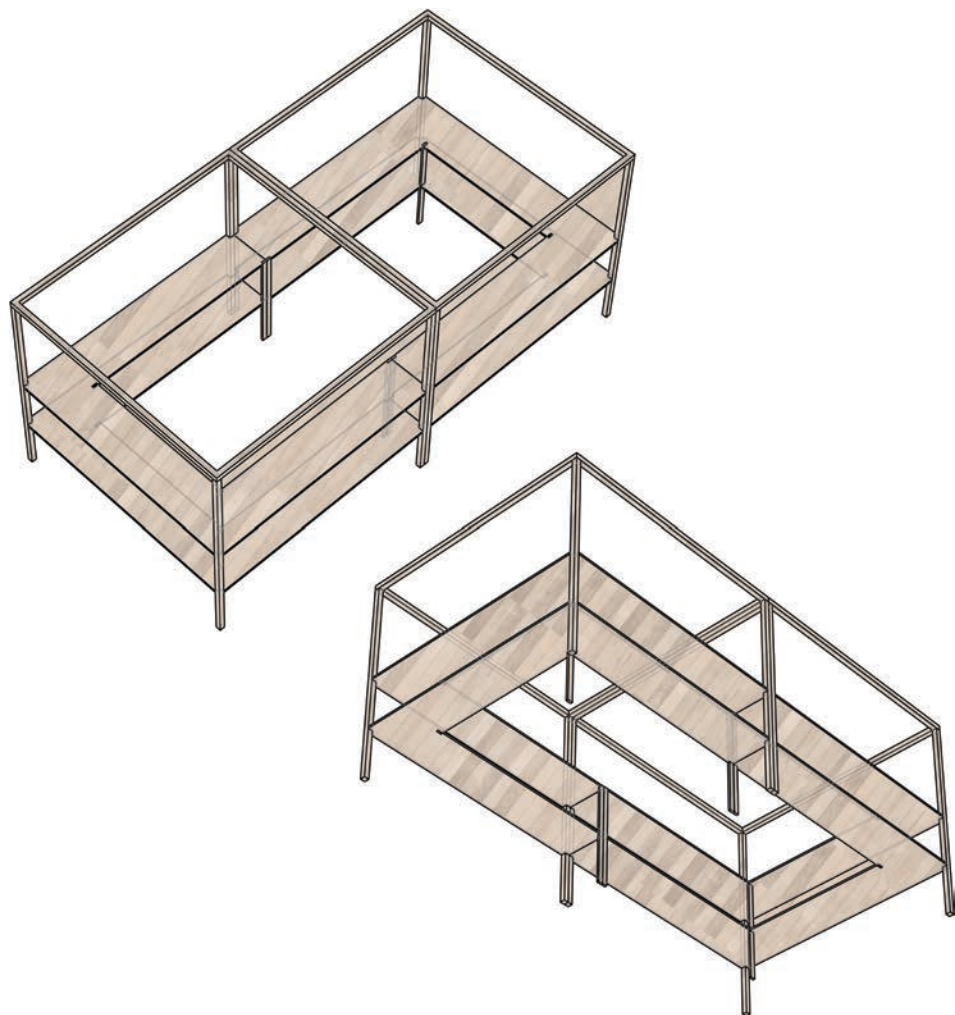
VISTA NIVEL 0



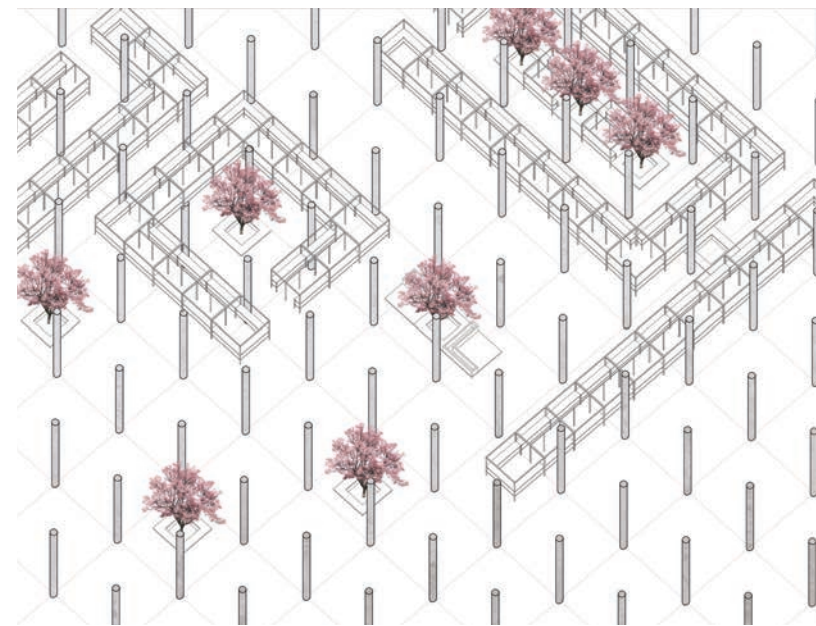
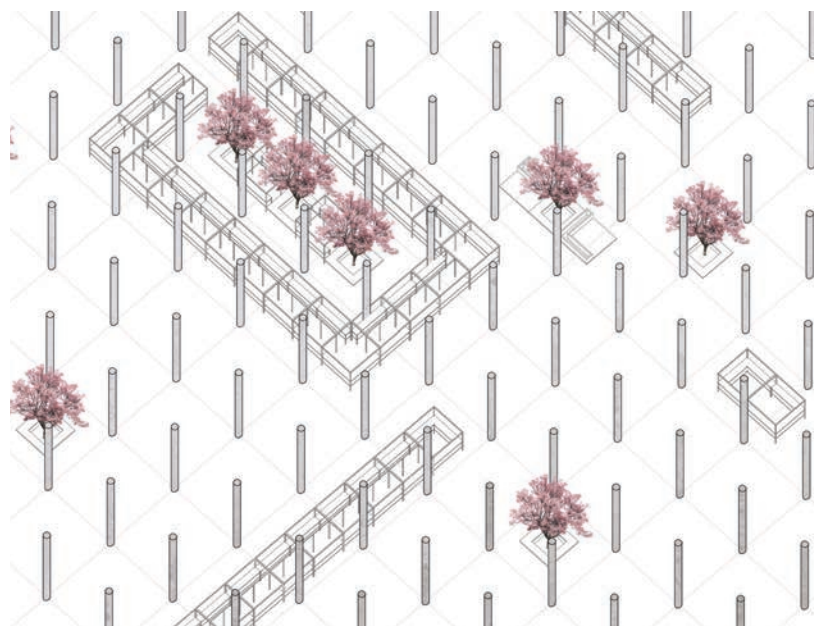
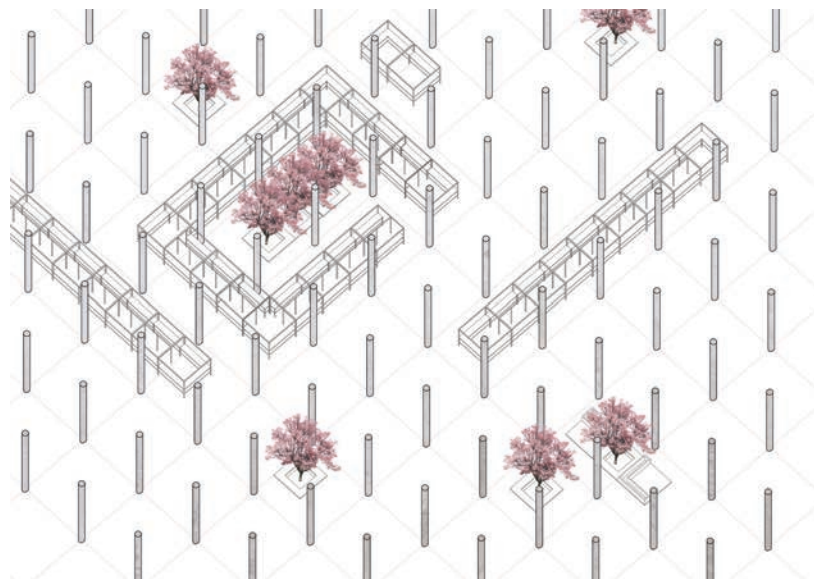
VISTA JIRON SALOOM



MODULOS



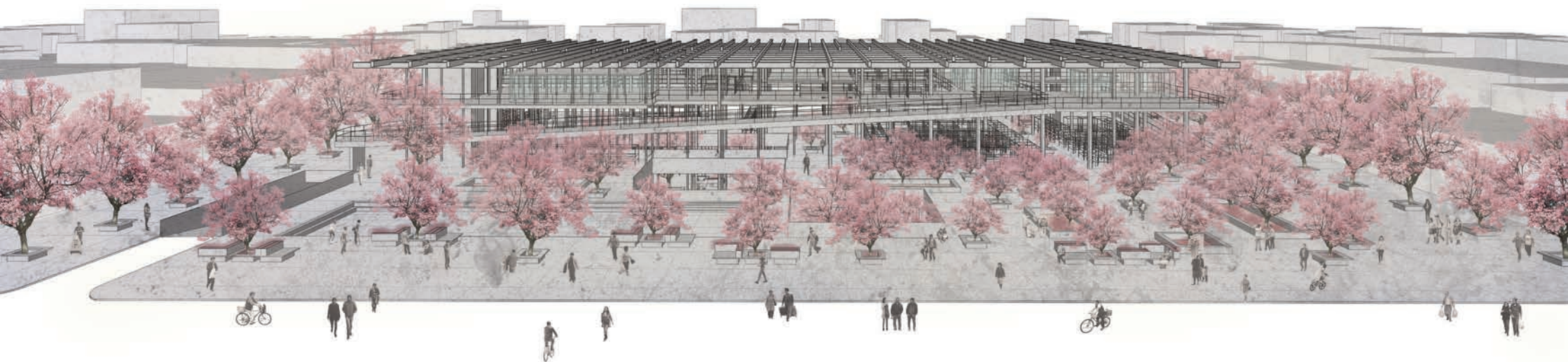
ESPACIALIDAD MODULOS



CORTE B-B



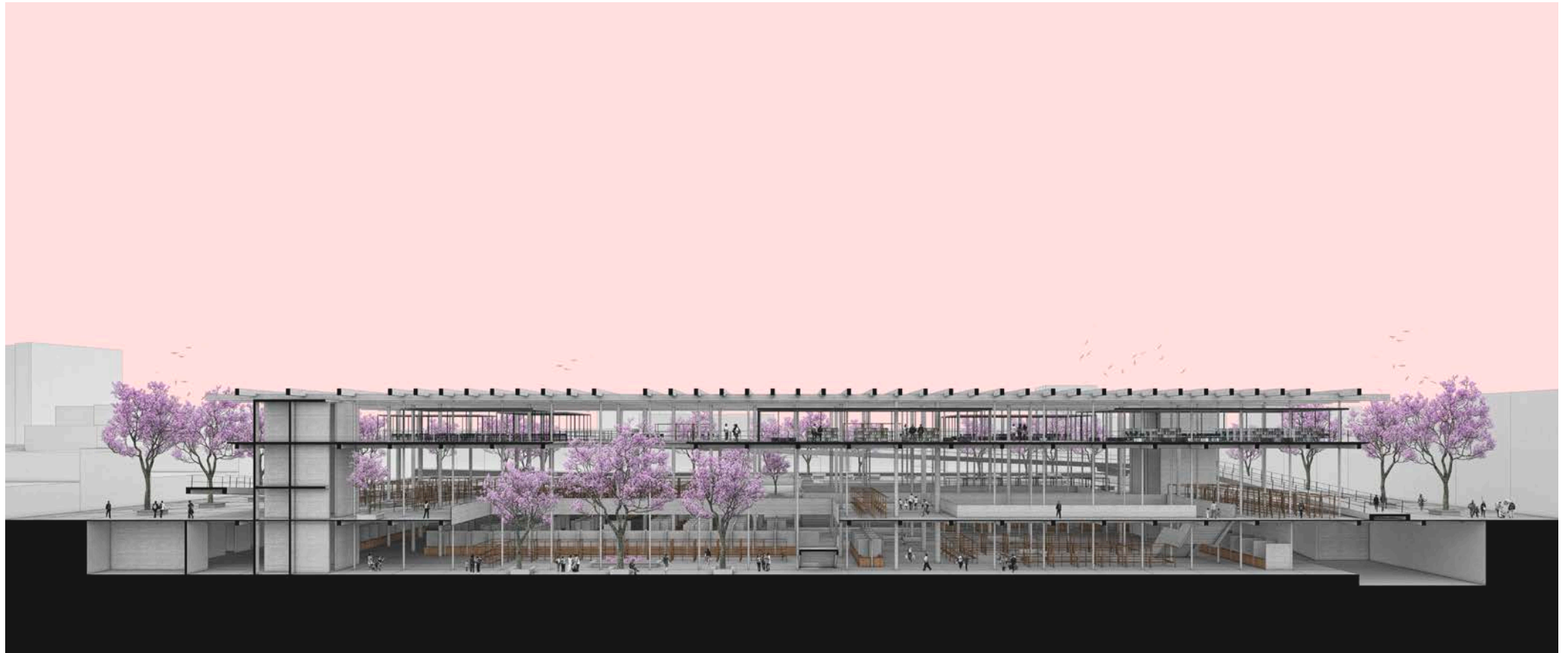
ELEVACIÓN SAENZ PEÑA



CORTE C-C



CORTE FUGADO LONGITUDINAL



VISTA RAMPA



CORTE FUGADO TRANSVERSAL



NIVEL 1





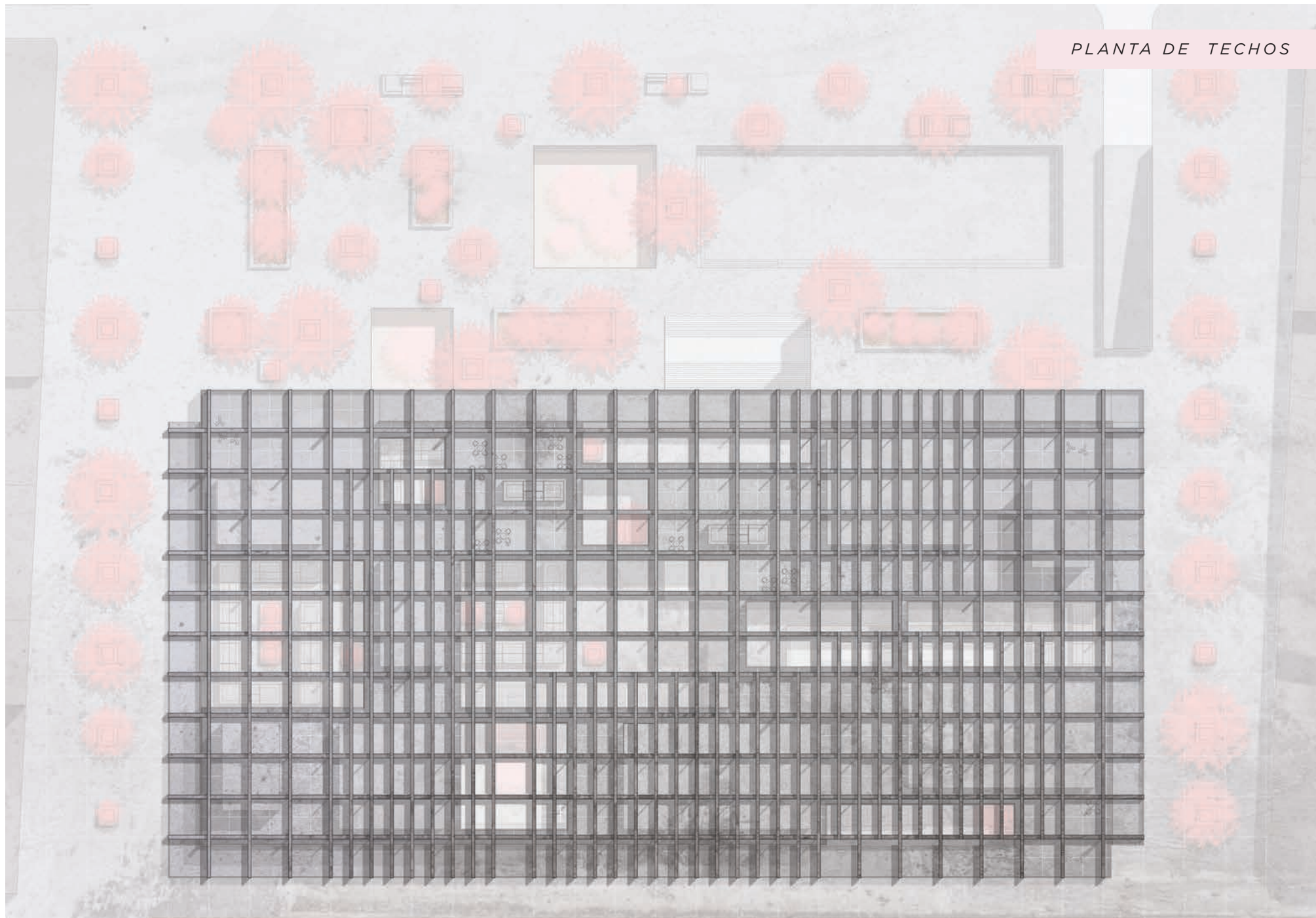
VISTA NIVEL 1

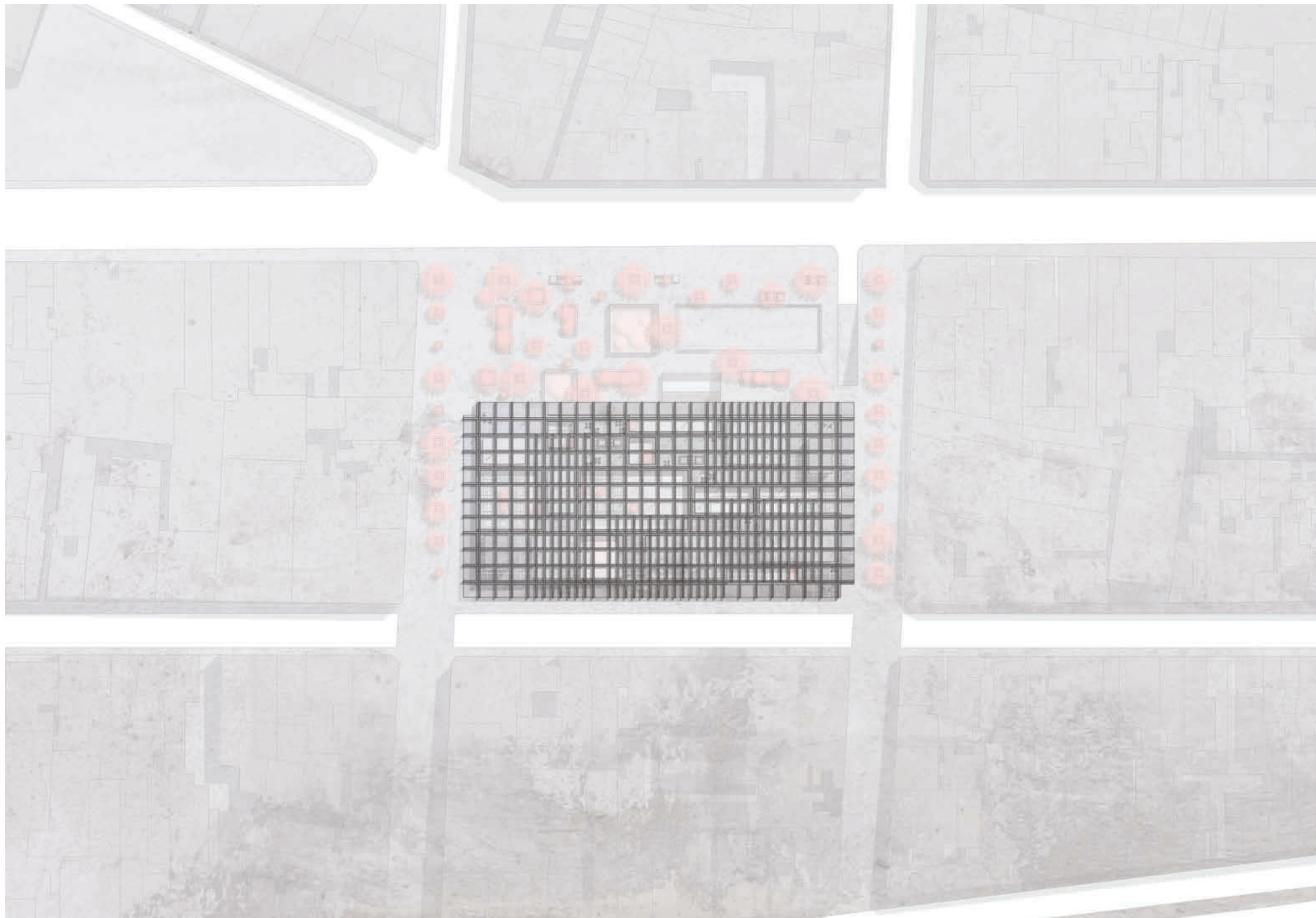


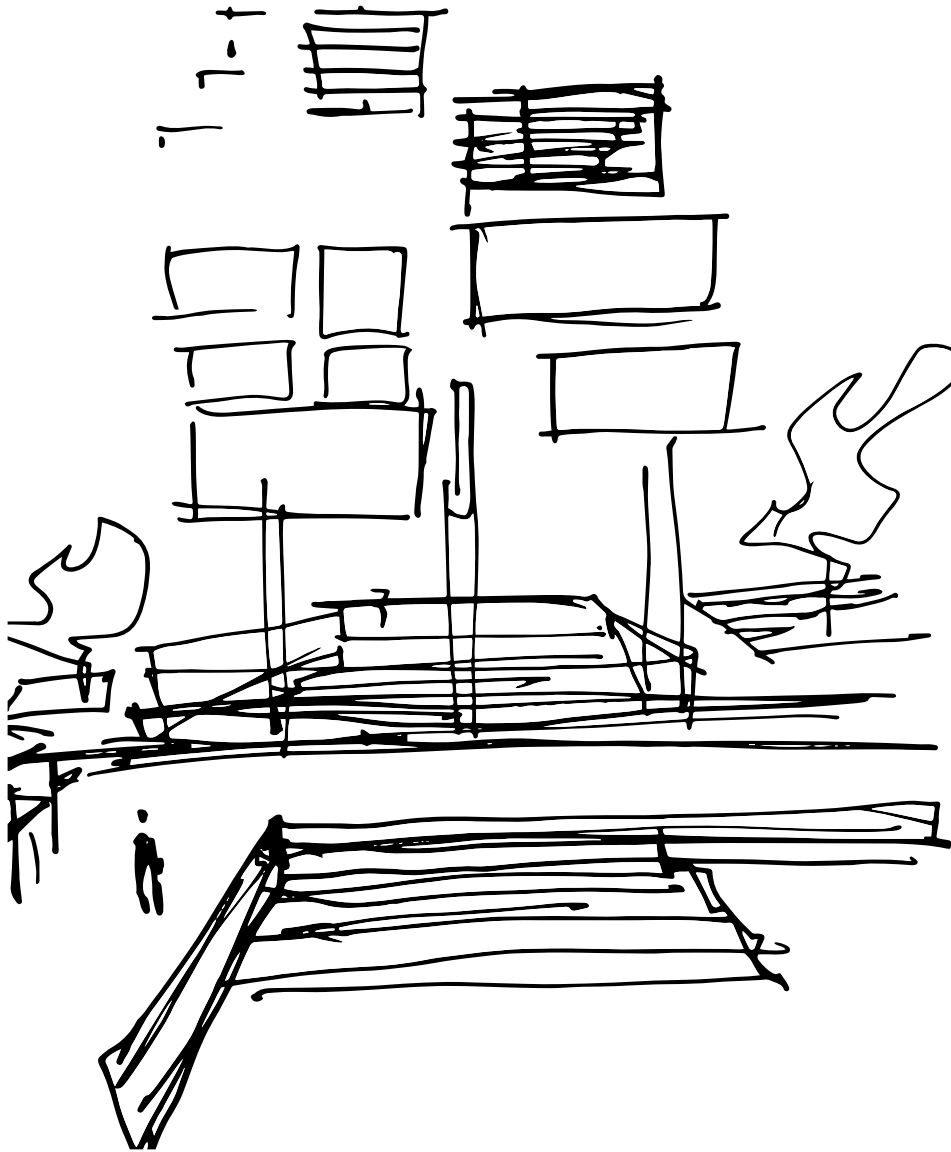
CORTE D-D



PLANTA DE TECHOS







8. CONCLUSION

A través de un proceso de experimentación se crea un proyecto que explora el límite entre espacio público y edificio, donde de la investigación y creación de reglas abstractas de definición se crea arquitectura compleja. Que permite como resultado tener un mercado específico a este espacio en el Callao, pero que busca por encima de todo la flexibilidad y la ligereza, para poder adaptarse a los intereses cambiantes de las personas. El nuevo mercado central del Callao crea una nueva especialidad, explorando más allá de las limitaciones técnicas en las que muchas veces se queda la arquitectura hoy en día. Usando elementos tradicionales de la arquitectura de manera poética, usando la complejidad del mundo que lo rodea como un componente arquitectónico adicional. Borrando la frontera entre diseño, arquitectura, urbanismo y geografía humana.

BIBLIOGRAFÍA

Bonilla, E. (2009). *Lima y El Callao. Guía de arquitectura y paisaje*. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma.

Bronwnell, B. (2011). *Matter in the Floating World*. Nueva York, EEUUAA. Princeton Architectural Press.

Gianuzzi, F. (2009). *Plan de Desarrollo Concentrado de la Región Callao 2011-2021 (Informe)*. Callao, Perú: Gerencia Regional de planeamiento, región Callao.

Jacobs, J., Carins, S. (2014). *Buildings must die*. Cambridge, Massachusetts. MIT Press.

Munari, B. (1966). *Design as Art*. Londres, Reino Unido. Penguin Books

Paulet, P. (1910). *Directorio Anual del Perú*. Lima, Perú.

Sanchez, F. (1979). *Pasado, Presente y Futuro de El Callao. Realidad cultural, social, política y económica*. Lima, Perú: Imprenta del Ministerio de Guerra

Zanutelli, M. (1994). *El Callao. Su historia en imágenes*. Lima, Perú: Marina de Guerra del Perú.

Zumthor, P. (2006). *Atmósferas*. Basel, Suiza. Birkhäuser Verlag.
