



PROYECTO FINAL DE CARRERA

MARÍA BELÉN
ASEGUINOLAZA



AUTOR
MARÍA BELÉN ASEGUINOLAZA

PROYECTO FINAL DE CARRERA
CÁTEDRA ARQ. MIGUEL GARAFFA
TUTOR ARQ. GUILLERMO BANCHINI

ASESORES
ING. YOLANDA GALASSI
ARQ. SILVINA PONTONI

FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

12 AGOSTO 2016



ÍNDICE



PREFACIO PFC

6



PARTE I - MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

LA CIUDAD	10
ROSARIO METROPOLITANA	12
HISTORIA DEL SECTOR	14
PROCESO DE RENOVACIÓN URBANA	16
PLAN ESPECIAL PUERTO NORTE	18
UNIDAD DE GESTIÓN N°7 - PATIO CADENAS	20
CONSIGNA DE LA CÁTEDRA	20



PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ANÁLISIS URBANO DEL SECTOR	24
SITUACIONES A DESTACAR	26
ACERCAMIENTO AL SITIO DE INTERVENCIÓN	28
ANÁLISIS FODA + OBJETIVO + LINEAMIENTOS	30
HIPÓTESIS. APROXIMACIÓN A CONCEPTOS	32
ANÁLISIS CIUDAD RIBERA	36
CONCEPTO MANZANA ABIERTA	38
ESTUDIO DE REFERENTES	40
ESTADO DE SITUACIÓN DE LA MANZANA URBANA DE ROSARIO	60



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLAN MAESTRO	66
PROPUESTA ARQUITECTÓNICA 2015 VS 2016	68
COMPARACIÓN CON PROPUESTA MUNICIPAL	70
ESCALA ARQUITECTÓNICA	72
UNIDADES DE VIVIENDAS	124
PROTECCIÓN DE FACHADA	154
OFICINAS	156
ETAPABILIDAD CONSTRUCTIVA	164
ESTACIONAMIENTOS	166
ESTRUCTURA	168
INSTALACIONES SANITARIAS	170



CONCLUSIÓN

172



PROCESO

174



BIBLIOGRAFÍA

184



AGRADECIMIENTOS

187

EL PROYECTO FINAL DE CARRERA TIENE POR OBJETIVO ESTABLECER UN ESPACIO Y UN TIEMPO EN EL QUE SE INTEGREN Y CONSOLIDEN TODOS LOS CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS A LO LARGO DE LA CARRERA. EL PROYECTO, COMO EJE DE LA ENSEÑANZA EN ARQUITECTURA, ES LA INSTANCIA OPERATIVA Y PROPOSITIVA EN LA QUE TIENE LUGAR LA SÍNTESIS DE LAS COMPETENCIAS ADQUIRIDAS EN LAS DIFERENTES ÁREAS, MANIFESTADA EN EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y EN LA DEFENSA PÚBLICA DEL MISMO, COMO INSTANCIA FINAL DE LA CARRERA.

EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA FAPyD HA DEFINIDO EL ARCO TEMÁTICO DEL PFC A PARTIR DE TRES TEMAS DE INTERÉS SOCIAL PRIORITARIOS EN EL DESARROLLO NACIONAL: VIVIENDA, EDUCACIÓN Y SALUD. PARA EL CURSADO DEL AÑO 2015, LA CÁTEDRA DEL ARQ. MIGUEL GARAFFA ACORDÓ DESARROLLAR EL TEMA: VIVIENDAS COMO CASO DE ESTUDIO GENERAL EN RELACIÓN A LAS DEMANDAS DEL HÁBITAT CONTEMPORÁNEO.

SE DESIGNÓ COMO SITIO DE INTERVENCIÓN EL TERRENO QUE FORMA PARTE DE LA UNIDAD DE GESTIÓN 7 DEL PLAN ESPECIAL PUERTO NORTE CON EL OBJETIVO DE RECONVERTIR LOS TERRENOS DE PROPIEDAD NACIONAL -ADMINISTRADOS POR ADIF- DESAFECTADOS DEL USO FERROVIARIO QUE HOY EN DÍA CONSTITUYEN UNA BARRERA URBANA FRAGMENTANDO EL ÁREA DE LA CIUDAD.

EL PROCESO PROYECTUAL SE FRACCIONÓ EN 2 INSTANCIAS: UNA PRIMERA GRUPAL EN LA QUE SE DESARROLLÓ UN PLAN DE MASAS RESULTANTE DEL ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE PROYECTOS DE ÍNDOLE SIMILAR Y UNA SEGUNDA INSTANCIA INDIVIDUAL O EN PAREJA DE DESARROLLO DEL PROYECTO ABORDANDO YA LA ESCALA ARQUITECTÓNICA DEL MISMO.



FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO





PARTE I - MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

LA CIUDAD

“CUANDO HABLAMOS DE CIUDAD, NOS REFERIMOS AL CONJUNTO DE FACTORES QUE LA CONFIGURAN. EN EL MARCO DE ESTE CONJUNTO COMPLEJO Y ALTAMENTE INTERRELACIONADO, HACE FALTA SUBRAYAR LA INFLUENCIA ESPECÍFICA DE LA FORMA URBANA COMO CONTENEDOR INDISPENSABLE –Y DEFINIDOR– DE LAS DIVERSAS FUNCIONES SOCIALES. SIN UN ESPACIO ORDENADOR NO SE PUEDE ALCANZAR NI EL ORDEN DE LAS FUNCIONES SOCIALES NI SU ESTÍMULO.”¹

LAS CIUDADES SON DINÁMICAS, ESTÁN EN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN CONTINUO, SOMETIDAS A LOS IMPACTOS GLOBALES QUE IMPONEN NUEVOS PARADIGMAS Y MODOS DE DESARROLLO. LAS CIUDADES ACTUALES ESTÁN ATRAVESADAS POR PROCESOS DE FRAGMENTACIÓN Y DISOLUCIÓN DE LA TRAMA SOCIAL, PROCESOS QUE SE REFUERZAN MUTUAMENTE PARA CONTRIBUIR A LA CUASI DESAPARICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO COMO ESPACIO DE CIUDADANÍA. LOS PROBLEMAS Y LOS DESAFÍOS QUE ENFRENTAN LOS GOBIERNOS LOCALES SON ARDUOS, COMPLEJOS, PERSISTENTES Y MUCHAS VECES DESCONCERTANTES. SE TRATA DE SITUACIONES QUE PONEN EN JUEGO OPCIONES Y DECISIONES POLÍTICAS Y EN LAS CUALES INTERVIENEN MULTIPLICIDAD DE ACTORES E INSTITUCIONES EN SUS DISTINTOS NIVELES DE ACTUACIÓN.

EL ÁREA EN CUESTIÓN A TRABAJAR, SE ENCUENTRA EN LA CIUDAD DE ROSARIO, UNA URBANIZACIÓN UBICADA EN EL SUR-ESTE DE LA PROVINCIA DE SANTA FE. ESTÁ SITUADA SOBRE LA MARGEN OCCIDENTAL DEL RÍO PARANÁ Y CUENTA CON UNA POBLACIÓN CERCANA AL MILLÓN DE HABITANTES. EL TEJIDO URBANO CUBRE 178,69 KM², DE LOS CUALES ESTÁN URBANIZADOS 120,37 KM².

A MEDIADOS DEL SIGLO XIX, MÁS PRECISAMENTE EN EL AÑO 1852, ROSARIO FUE DECLARADA CIUDAD. PARA ESE ENTONCES, EL ASENTAMIENTO INICIAL –QUE HABÍA SURGIDO DE SU VINCULACIÓN CON EL PUERTO NATURAL SOBRE EL CAUCE DEL RÍO PARANÁ, Y DE LA EXISTENCIA DEL CAMINO REAL SOBRE LA COSTA– ASUME UNA POSICIÓN DE PRIVILEGIO. ROSARIO SE CONSOLIDÓ ENTRE 1850 Y 1860 COMO “PUERTO DE LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA”.

LAS LÍNEAS DE LOS FERROCARRILES SE SUPERPUSIERON A LA TRAMA PRIMARIA DE SUBDIVISIÓN DE LA TIERRA (PARCELAS O LONJAS PERPENDICULARES A LA COSTA) RESPONDIENDO A UN CRITERIO FUNCIONAL Y DE ACUERDO A LOS INTERESES PLANTEADOS EN CUANTO A CONECTIVIDAD TERRITORIAL; LO QUE PRODUJO COMO RESULTADO LIBERTAD EN LOS TRAZADOS SOBRE LAS ÁREAS NO URBANIZADAS. PERO AL ENCONTRARSE ESTAS LÍNEAS CON LA CUADRÍCULA DE BASE –AL CRECER Y EXTENDERSE LA CIUDAD –, INTERRUPIERON LA GEOMETRÍA ORTOGONAL DE LA TRAMA URBANA, GENERANDO DISCONTINUIDADES Y ÁREAS DE CARACTERÍSTICAS PECULIARES.

NUMEROSAS HAN SIDO LAS PROPUESTAS Y DEBATES A LO LARGO DEL TIEMPO SOBRE EL SECTOR DE PUERTO NORTE, EN DONDE SE PLANTEARON FUNDAMENTALMENTE, LAS FORMAS DE CRUCE HACIA EL NORTE DE LA CIUDAD, PARA SOLUCIONAR LA ACCESIBILIDAD Y ASÍ INTEGRAR LOS BARRIOS MARGINADOS POR LAS GRANDES EXTENSIONES FÉRREAS E INDUSTRIALES CON EL RESTO DEL TEJIDO DE ROSARIO, A LO CUAL SE LE AGREGA LA NECESIDAD DE LIBERAR LAS ÁREAS EN CONTACTO CON EL RÍO, DE LOS USOS PORTUARIOS.

COMO PRIMER ANTECEDENTE EN EL INTENTO DE MEJORAR LA CONEXIÓN DEL ÁREA ESTUDIADA CON EL CENTRO DE LA CIUDAD, APARECIÓ LA PROPUESTA DEL PLAN REGULADOR DE 1935, QUE PROPUSO LA FINALIZACIÓN DE UN SUBSISTEMA VIAL PRIMARIO QUE COMENZARÍA EN AVENIDA DEL VALLE Y TERMINARÍA EN AVELLANEDA. SIN EMBARGO, LOS PROYECTOS URBANOS CONTENIDOS EN ESTE PLAN NO SE MATERIALIZARON.

PASARON MÁS DE TREINTA AÑOS HASTA QUE APARECE EL SEGUNDO INTENTO DE DOTAR DE UNA NUEVA CARACTERIZACIÓN Y DESTINO AL SECTOR NORTE: EL PLAN REGULADOR DE 1968, QUE PLANTEÓ UNA SERIE DE OBJETIVOS Y DE TRANSFORMACIONES PARA TODA LA CIUDAD Y QUE CONSIDERÓ ESPECÍFICAMENTE EN SUS LÍNEAS AL SITIO EN CUESTIÓN. ESTE PLAN PROPONE: “EL DESMANTELAMIENTO DE TODAS LAS INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES EN EL ÁREA DE PUERTO NORTE, QUE INCLUYEN SECTORES DE PROPIEDAD PRIVADA TAMBIÉN DESTINADAS AL USO PORTUARIO, REEMPLAZÁNDOLAS POR NUEVAS INSTALACIONES, A CONSTRUIR, EN EL PUERTO SUR” –FINALMENTE TRASLADADO EN ESA MISMA DÉCADA–; COMO ASÍ TAMBIÉN LA LIBERACIÓN

DE LAS INSTALACIONES PARA RECUPERAR “UN AMPLIO FRENTE URBANO QUE POSIBILITE LA PARQUIZACIÓN DE ESPACIOS LIBRES” PERO, TAL COMO INDICA I. MARTÍNEZ DE SAN VICENTE: “DESAFORTUNADAMENTE, NINGUNO DE ESTOS DOCUMENTOS CONTIENEN EN SUS TEXTOS MECANISMOS CLAROS DE ACTUACIÓN Y PREVISIONES FINANCIERAS QUE CONTEMPLAN LA DUALIDAD MÁS CONFLICTIVA DEL ÁREA, ES DECIR, LAS PARTICULARES CONDICIONES DE TENENCIA DE LA TIERRA Y DE LAS INSTALACIONES EN CUESTIÓN”

LAS POLÍTICAS DEL PLAN DIRECTOR DE 1991 PARA PUERTO NORTE, CONSIDERARON LA NECESIDAD DE REESTRUCTURACIÓN URBANÍSTICA DE LA COSTA, PLANTEANDO COMO ESTRATEGIA URBANA LA DEFINICIÓN DE “UNA NUEVA POLÍTICA DE USO COLECTIVO DE LA COSTA NORTE; (...)LA CONCENTRACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS MASIVAS EN PUERTO SUR (AV. PELLEGRINI – ARROYO SALADILLO); (...) LA NECESIDAD DE TRANSFORMACIÓN DEL USO DE LA COSTA EN EL SECTOR DE PUERTO NORTE, POR SUSTITUCIÓN PROGRESIVA DE LOS ACTUALES USOS INDUSTRIALES Y PORTUARIOS Y LA REESTRUCTURACIÓN URBANÍSTICA DE LA COSTA”.

CON LA RECUPERACIÓN DE LA DEMOCRACIA EN LA ARGENTINA, SE ABRIÓ UN NUEVO CAPÍTULO EN LA HISTORIA DEL PLANEAMIENTO EN ROSARIO: EN ESTE CONTEXTO LAS OPERACIONES PREVISTAS EN LAS ÚLTIMAS DOS DÉCADAS POR LA OFICINA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL PLAN DIRECTOR, QUE FUNCIONA DESDE 1985 COMO UN VERDADERO “LABORATORIO URBANÍSTICO”, ABREN UN OPTIMISTA ABANICO DE ACTUACIONES BIEN ENCAMINADAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTRUCTURA CAPAZ DE GENERAR TRANSFORMACIONES REALES PARA LA CIUDAD; REALIZANDO UNA TAREA CONTINUA DE INDAGACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LOS PROCESOS DE DESARROLLO URBANO, Y PLANTEANDO DEFINICIONES PRECISAS EN CUANTO A ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN Y PROYECTOS SE REFIERE.

PARALELAMENTE, HA SURGIDO EN LOS GESTORES DE LA CIUDAD UNA INCIPIENTE CONCIENCIA DE LA IMPORTANCIA DE ESTAS ÁREAS URBANAS, NO SÓLO COMO ÁREAS DE SUELO CON POTENCIAL DE RENOVACIÓN, SINO TAMBIÉN, POR EL PATRIMONIO EDILICIO QUE ÉSTAS ALBERGAN.²



1 Bohigas, Oriol. Monográfico AICE Ciudad, Urbanismo y Educación. Asociación Internacional de Ciudades Educadoras. 2009 disponible en: http://www.edcities.org/wp-content/uploads/2013/10/monografico_2009_cas.pdf

2 Adaptación del texto “La evolución urbana de Puerto Norte.” Disponible en: <http://www.ciudadribera.com/home.html>

PARTE I - MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

ROSARIO METROPOLITANA

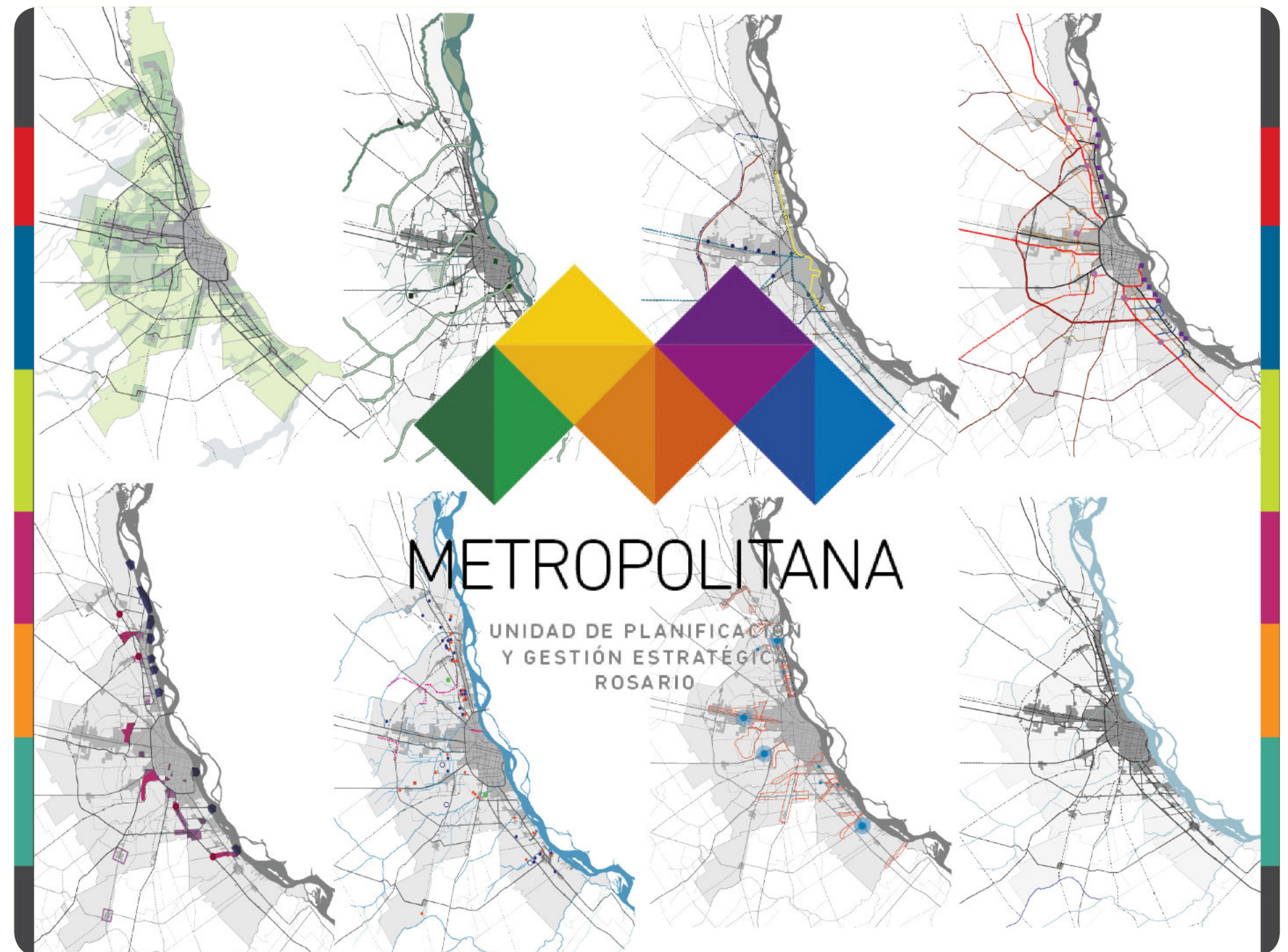
ROSARIO ES LA CIUDAD CABECERA DE UN CONJUNTO DE COMUNAS Y MUNICIPIOS QUE CONFORMAN EL AGLOMERADO QUE SE CONOCE COMO ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN ROSARIO, CUYA POBLACIÓN TOTAL APROXIMADA OSCILA ENTRE 1.300.000 Y 1.400.000 HABITANTES. LA PERIMETRACIÓN DE LA MISMA ABARCA 47 LOCALIDADES EN UN ARCO QUE SE EXTIENDE ESTIMATIVAMENTE DE 50 A 60 KM DE LA CIUDAD DE ROSARIO.

LA ACTUAL CONFORMACIÓN DE ESTE TERRITORIO TIENE SU ORIGEN EN DOS ELEMENTOS QUE HAN INCIDIDO DESDE EL INICIO DEL DESARROLLO DEL PROCESO DE METROPOLIZACIÓN:

1. CIUDAD-PUERTO: ROSARIO HA DADO IMPULSO A UNA PROLIFERACIÓN DE PUNTOS DE EMBARQUE QUE SE ESTABLECIERON EN SU ÁREA CIRCUNDANTE Y QUE GENERARON PROCESOS DE URBANIZACIÓN A PARTIR DE LOS CUALES SE CONFORMARON CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DE CARGAS ENTRE EL FERROCARRIL Y EL MEDIO FLUVIAL.

2. RED FERROVIARIA: PRÁCTICAMENTE DESDE LOS INICIOS DE LA CIUDAD, LA IMPORTANTE RED FERROVIARIA QUE CONVERGE EN ROSARIO OFICIÓ DE FACTOR ESTRUCTURANTE EN SU CONFIGURACIÓN URBANA. EL FERROCARRIL SE INSTALÓ HACIA FINES DEL SIGLO XIX Y, YA TRANSCURRIDA LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XX, SE CONSOLIDÓ UNA DENSA MALLA FERROVIARIA CON TERMINALES DE LÍNEAS QUE CONFLUÍAN EN EL CENTRO DE LA CIUDAD. ESTA RED FERROVIARIA EXTENDIÓ SU TRAZADO EN FORMA RADIOCÉNTRICA EN TORNO A LA CIUDAD DE ROSARIO, EL GRAN PUERTO AGROEXPORTADOR DE LA PAMPA HÚMEDA. EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS Y PERSONAS GENERÓ, A LO LARGO DE SU RECORRIDO, EL SURGIMIENTO DE NÚCLEOS URBANOS QUE FUERON CONFIGURÁNDOSE ALREDEDOR DE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS, Y QUE ADQUIRIERON UNA FUERTE VINCULACIÓN CON LA CIUDAD CENTRAL. DE ESTA MANERA, SE RADICARON INDUSTRIAS QUE, EN UN PRINCIPIO, SE RELACIONABAN BÁSICAMENTE CON LA ACTIVIDAD AGROPECUARIA.

HACIA 1930, SE CONCRETÓ LA PAVIMENTACIÓN DE DISTINTAS RUTAS, LO QUE RESULTÓ DETERMINANTE EN LA ESTRUCTURACIÓN DE LA REGIÓN. ESTE INCIPIENTE SISTEMA VIAL SE CONSOLIDÓ CON TRAZADOS PARALELOS A LAS VÍAS DEL FERROCARRIL, A LA VEZ QUE ACRECENTÓ EL RADIOCENTRISMO CONVERGENTE EN LA CIUDAD DE ROSARIO. A PARTIR DEL PROCESO DE DESARROLLO INDUSTRIAL INICIADO EN LA DÉCADA DE 1930 Y CRISTALIZADO EN LA DÉCADA DE 1960, SE ESTABLECIERON UNA GRAN CANTIDAD DE INDUSTRIAS (QUÍMICAS, METALÚRGICAS, PETROQUÍMICAS, ENTRE OTRAS) QUE CONSOLIDARON EL EJE NORTE-SUR DEL ÁREA METROPOLITANA. ESTE ESPACIO METROPOLITANO URBANO-RURAL SE HA CARACTERIZADO HISTÓRICAMENTE POR SU CONDICIÓN POLICÉNTRICA, YA QUE DESDE EL ORIGEN DE LA OCUPACIÓN DE ROSARIO SE RECONOCE LA CONVIVENCIA CON UN ENTORNO TERRITORIAL INTENSAMENTE URBANIZADO, REGISTRÁNDOSE EN LOS COMIENZOS DEL SIGLO XX DIECISIETE CENTROS URBANOS Y SIETE INSTALACIONES PORTUARIAS.¹



LA VOCACIÓN DE INTEGRACIÓN EN EL DESARROLLO DE LA CIUDAD CON SU ÁREA METROPOLITANA SE EVIDENCIA EN LA CONFECCIÓN DE SUCESIVOS PLANES COMO LO ES HOY EL PLAN ROSARIO METROPOLITANA ESTRATEGIAS 2018 EN EL CUAL SE CONTEMPLAN LOS INTERESES Y NECESIDADES EN COMÚN

CON LOS MUNICIPIOS Y COMUNAS QUE INTEGRAN LA ZONA. ASÍ, EL DOCUMENTO SE ENFOCA EN UNA MIRADA DE MAYOR PROYECCIÓN GEOGRÁFICA, EN AQUELLAS TEMÁTICAS COMO MOVILIDAD, RESIDUOS, USO DE LOS RECURSOS NATURALES, E INTERVENCIONES URBANAS DE GRAN MAGNITUD.

1 Adaptación del texto Rosario Metropolitana disponible en: <http://www.rosario.gov.ar/sitio/verArchivo?id=4715&tipo=objetoMultimedia>

PARTE I – MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

HISTORIA DEL SECTOR

EL ÁREA DE PUERTO NORTE SE DESTACA POR SER ESTRUCTURADORA DE LA CONFIGURACIÓN DEL SECTOR NORTE DE LA CIUDAD DE ROSARIO, CONSTITUYENDO DESDE SUS INICIOS, UNO DE LOS ENCLAVES INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS MÁS COMPLEJOS Y EXTENSOS DE LA CIUDAD.

HACIA 1850, ROSARIO, CON SU PUERTO Y SU COMERCIO, SE CONVERTIRÍA EN UNO DE LOS MAYORES CENTROS DE RECEPCIÓN DE INMIGRACIÓN MASIVA, NUMEROSAS COLONIAS, BARRIOS OBREROS Y PUEBLOS EN LOS ALREDEDORES QUE, JUNTO CON LA INSTALACIÓN DE LOS FERROCARRILES A PARTIR DE 1866, SERÁN ELEMENTOS CLAVES EN LA CONSTITUCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS DE LA ZONA.

EL AFIANZAMIENTO DE LA COLONIZACIÓN EN LA PROVINCIA Y LA EXPANSIÓN DE LA AGRICULTURA EN EL TERRITORIO SE RELACIONARON DIRECTAMENTE CON EL DESENVOLVIMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO. LOS PROYECTOS FERROCARRILEROS SE INICIARON EN 1854. EN 1890, LA CIUDAD DE ROSARIO CONTABA YA CON CINCO ESTACIONES FERROVIARIAS QUE AL ENCONTRARSE CON LA CUADRÍCULA DE BASE DE LA CIUDAD -AL CRECER Y EXTENDERSE LA CIUDAD -, INTERRUMPIERON LA GEOMETRÍA ORTOGONAL DE LA TRAMA URBANA, GENERANDO DISCONTINUIDADES Y ÁREAS DE CARACTERÍSTICAS PECULIARES. DE HECHO, CUANDO EL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO SE INTRODUJO EN LA CIUDAD, TAL COMO SEÑALA I. MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, “PLANTEÓ AL LLEGAR A ROSARIO LA NECESIDAD DE UNA CURVA DESTINADA A ACCEDER A LA COSTA Y AL PUERTO, SORTEANDO LA CIUDAD CONSTRUIDA DE LA ÉPOCA: ESTO SE CONSTITUYÓ EN EL GESTO FUNDACIONAL DE UN VERDADERO LÍMITE AL NORTE DE LA CIUDAD, YA QUE DE ALLÍ EN MÁS, TODA EXPANSIÓN URBANA HACIA EL NORTE SURGIÓ DEL OTRO LADO DE LOS TERRENOS FERROVIARIOS”.

LA INSTALACIÓN EN EL SECTOR DE LA PRIMERA INDUSTRIA PRODUCTIVA PROVOCÓ UN DESARROLLO SINGULAR. LA MISMA ORGANIZACIÓN DEL TEJIDO URBANO SE ENCUENTRA AFECTADA POR LAS DECISIONES Y LAS ESTRATEGIAS DE LOS PROPIETARIOS DE LOS MEDIOS DE PRODUCCIÓN Y, EN GENERAL, DE LAS GRANDES EMPRESAS INDUSTRIALES Y DE SERVICIO. LA INSTALACIÓN EN LA ZONA DE ESTUDIO DEL SALADERO “11 DE SEPTIEMBRE” CONSTITUYE UN EJEMPLO DE DICHA SITUACIÓN. MÁS TARDE SE LOCALIZÓ EN EL SECTOR LA REFINERÍA ARGENTINA DE AZÚCAR, INSTALACIÓN DONDE SE REFINABA TODO EL AZÚCAR QUE LLEGABA DESDE TUCUMÁN POR EL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO, PARA LUEGO SER CARGADA EN LOS BARCOS QUE LA EXPORTABAN. LAS ACTIVIDADES DE REFINADO Y LAS INSTALACIONES Y TALLERES FERROVIARIOS SE CONVIRTIERON EN LAS PRINCIPALES FUENTES DE TRABAJO DE LA CIUDAD, PROVOCANDO EN EL SECTOR EL SURGIMIENTO DEL “BARRIO REFINERÍA” (1890): NÚCLEO INICIAL DE LO QUE POSTERIORMENTE SE CONFORMARÁ -JUNTO CON ARROYITO (1905)- COMO LA PRINCIPAL BARRIADA OBRERA DE LA CIUDAD.

EL SECTOR REFINERÍA, QUE NACIÓ Y SE DESARROLLÓ AL NORTE DE LAS

INSTALACIONES FERROVIARIAS, FUE SURGIENDO COMO UN “FENÓMENO ESPONTÁNEO, SIN UNA GESTIÓN URBANIZADORA”, COMO CONSECUENCIA DE LA INTERVENCIÓN DE AUTORES ANÓNIMOS. PAULATINAMENTE, FUERON INCORPORÁNDOSE AL MISMO EN FORMA ALTERNADA, LOTEOS Y URBANIZACIONES, RESULTADO DE OPERACIONES Y ESPECULACIONES INMOBILIARIAS DE LOS PROPIETARIOS DE TERRENOS EN LA ZONA, INCENTIVADOS POR LA RED FIJA DE TRANSPORTE -EL TRANVÍA- Y LA FUENTE DE TRABAJO.

LA PRESENCIA FÍSICA DE LAS ÁREAS DE MANIOBRAS DEL PUERTO Y LAS CONEXIONES FERROVIARIAS, CONSTITUYERON UNA FISURA EN LA COMPOSICIÓN DEL TEJIDO, QUE AISLÓ Y MARGINÓ LOS BARRIOS DEL NORTE. ANTE ESTA SITUACIÓN, SE ORDENÓ A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS LA CONSTRUCCIÓN DE UN “PASO A NIVEL” SOBRE EL CRUCE ALBERDI; Y, EN 1908, UN “PASO BAJO LAS VÍAS” FUE HABILITADO CON EL NOMBRE DE CELEDONIO ESCALADA, EN RESPUESTA A LOS INSISTENTES RECLAMOS POPULARES. ESTOS PASOS, CONSTITUYERON LOS ÚNICOS -Y ESCASOS- PUNTOS DE CRUCE DEL ÁREA FERROVIARIA POR LARGO TIEMPO. (SOLAMENTE RECIÉN EN LA DÉCADA DEL 70 SE CONSTRUYÓ EL VIADUCTO AVELLANEDA.)

LA INDUSTRIALIZACIÓN CONTINUÓ EN EL SECTOR, TAL COMO LO INDICA LA ARQUITECTA B. CICUTTI, “EL PERFIL OBRERO Y LA DOMINANCIA DE RADICACIÓN INDUSTRIAL-RESIDENCIAL SE IRÁ AFIANZANDO CON LA INSTALACIÓN DE OTROS ESTABLECIMIENTOS: LA CERVECERÍA QUILMES Y LA ARROCERA ARGENTINA SOBRE AV. ALBERDI; MÁS AL NOROESTE LA ACEITERA SANTA CLARA, LA ALGODONERA ARGENTINA SOBRE VÉLEZ SARSFIELD Y MÁS TARDE LA MALTERÍA SAFAC Y LAS BODEGAS GIOL SE DESTACARÁN ENTRE OTRAS MENORES. ÉSTOS SERÁN LOS QUE GENEREN Y ORIENTEN EL DESARROLLO INDUSTRIAL POSTERIOR, QUE VA A RESULTAR EL DE MAYOR ENVERGADURA, ESTIMULADO POR LAS POLÍTICAS PROTECCIONISTAS APLICADAS DESPUÉS DE LA CRISIS DEL ‘30”.

EN EL PERÍODO QUE VA DE 1930 A 1945 SE PRODUJO UN CAMBIO SIGNIFICATIVO EN LAS ESTRUCTURAS POLÍTICAS DEL PAÍS, QUE AFECTARON DURAMENTE A ROSARIO, COMO CONSECUENCIA DE LOS PROCESOS QUE A CONTINUACIÓN SE DETALLAN: COMENZÓ A PONERSE DE MANIFIESTO LA DEPENDENCIA COMERCIAL Y PORTUARIA CON BUENOS AIRES; LA INTRODUCCIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR SUPUSO EL PRINCIPIO DE LA DECADENCIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO; SE ACENTUÓ EL PROCESO DE CENTRALIZACIÓN NACIONAL Y COMENZÓ A DECLINAR EL PUERTO; SE PRODUJO LA NACIONALIZACIÓN Y MUNICIPALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS; Y CON EL ESTALLIDO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, QUEDARON CERRADOS MERCADOS EUROPEOS PARA LA EXPORTACIÓN ARGENTINA. DENTRO DE ESTE CONTEXTO, EN 1930, LA REFINERÍA DEJÓ DE FUNCIONAR. LUEGO, POR UN BREVE PERÍODO, SE DESTINÓ A LA ELABORACIÓN DE TANNINO, QUEDANDO DESOCUPADAS LAS INSTALACIONES HASTA QUE EN 1947 FUERON ADQUIRIDAS POR LA EMPRESA SAFAC, -INVERSIÓN DE CAPITAL

ALEMANES- INSTALANDO LA MALTERÍA ARGENTINA, PARA LA ELABORACIÓN DE MALTA Y CEBADA GERMINADA EMPLEADA EN LA ELABORACIÓN DE CERVEZA. EL NUEVO USO INDUSTRIAL DE LA ANTIGUA REFINERÍA SE INSERTÓ EN LAS ESTRUCTURAS EDILICIAS DE LAS EDIFICACIONES EXISTENTES PERO ADECUANDO LA TIPOLOGÍA A LOS NUEVOS REQUERIMIENTOS DEL PROCESO PRODUCTIVO. PARA ESE ENTONCES SE MODIFICÓ EL PASAJE INDUSTRIAL Y SE COMPLEMENTÓ CON LAS GRANDES INSTALACIONES DE SILOS EN SU ENTORNO INMEDIATO.

ESTE CONJUNTO INDUSTRIAL DE SINGULAR IMPORTANCIA, CONSTITUYÓ EL DENOMINADO “PUERTO NORTE”; CON UNA SUPERFICIE ESTIMADA EN 145.000 M2, EXTENDIDA EN SENTIDO TRANSVERSAL ESTE-OESTE, DISPUESTOS LOS EDIFICIOS DE MANERA PERPENDICULAR A LA COSTA DE ROSARIO.

SUMADO A LAS PROPUESTAS DE LOS PLANES REGULADORES DEL ’35 Y ’68 Y EL PLAN DIRECTOR DE 1991, EN UN ÁMBITO ABIERTO DE DEBATE, SE DESARROLLÓ EN ABRIL DE 1991, EL “SEMINARIO INTERNACIONAL DE PROYECTOS URBANOS SOBRE EL ÁREA DE PUERTO NORTE”, PLANTEÁNDOSE LA REFLEXIÓN ACERCA DEL DESTINO URBANÍSTICO DEL SECTOR Y DE LA VALORACIÓN DE LAS COMPONENTES DEL PROYECTO URBANO EN SUS DISTINTAS ESCALAS.

EN EL CASO ESPECÍFICO DEL ÁREA DE PUERTO NORTE Y SUS ALREDEDORES, LAS OPERACIONES VIARIAS QUE SE HAN LLEVADO A CABO DESDE LA MUNICIPALIDAD, NO SÓLO HAN RESUELTO EN PARTE EL SISTEMA VIAL, SINO QUE TAMBIÉN HAN PUESTO EN CONTACTO CON LA POBLACIÓN TODA, UN FRAGMENTO DE CIUDAD QUE, POR LARGO TIEMPO, HA SUFRIDO EL ABANDONO Y LA DEGRADACIÓN DEL OLVIDO.

EN CUANTO A LA ACCESIBILIDAD, LA APERTURA DE LA AVENIDA TRES VÍAS EN EL AÑO 1999 SE HA CONVERTIDO EN UNA SUTURA CLARA Y EFECTIVA, LA APERTURA DE ESTAS NUEVAS VÍAS HA DEVUELTO UNA VISUAL ALTAMENTE SIGNIFICATIVA PARA LA CIUDAD, SE HA DEVELADO UNA SERIE DE CONJUNTOS EDILICIOS CON UN ALTO VALOR ESCENOGRÁFICO SOBRE LA COSTA DEL PARANÁ, Y QUE SON PARTE DE LA MEMORIA DE ROSARIO (TORRE DE LA IGLESIA, INSTALACIONES EX-REFINERÍA.) SE HA PERMITIDO CON ESTAS OPERACIONES VINCULAR FORMAS Y CONTORNOS CLARAMENTE ORIENTATIVOS, Y EL BARRIO REFINERÍA HA PUESTO DE MANIFIESTO -AL SER FÁCILMENTE ATRAVESADO- MÁS DE CIENTO AÑOS DE IMPRONTA EN LA CIUDAD.

EN CUANTO A LA DESVINCULACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS EN EL ÁREA, SE HAN DADO PASOS MUY IMPORTANTES; TRAS LARGO TIEMPO DE PROCESOS JUDICIALES Y BATALLAS LEGALES, LAS EMPRESAS CEREALERAS QUE ACTUABAN EN EL SECTOR HAN CESADO DE FUNCIONAR. FINALMENTE, LA COSTA VA A PODER SER UN ELEMENTO DE USO MASIVO PARA LA CIUDAD, DESPOJADA DE CONTAMINACIÓN. SIN LUGAR A DUDAS, SE ABRE UN NUEVO CAPÍTULO EN LA HISTORIA DE PUERTO NORTE.

EN CUANTO A LA INTEGRACIÓN DE ESTOS VACÍOS INDUSTRIALES CON LA TRAMA URBANA, ES ALENTADOR VER LA EFICACIA DE CIERTAS OPERACIONES

QUE AÚN SE INICIAN COMO FOCOS DE NUEVOS DESARROLLOS. LA APERTURA DEL PARQUE SCALABRINI ORTIZ EN LOS ANTIGUOS TALLERES DEL FERROCARRIL CENTRAL, ACOMPAÑADO POR EL PROYECTO FUTURO DE RECONVERTIR ESTA LONJA EN UNA NUEVA ÁREA DE CENTRALIDAD CÍVICA, RECREATIVA Y COMERCIAL, SURGE COMO OPORTUNIDAD DE EQUILIBRAR A ROSARIO, ADOPTANDO UNA POLÍTICA DE DESCENTRALIZACIÓN Y CONFIGURANDO UNA ESTRUCTURA POLICÉNTRICA. EL RECICLADO DEL EDIFICIO REFINERÍA, CONVIRTIÉNDOLO EN UN ESPACIO TURÍSTICO CON EXPOSICIONES HISTÓRICAS Y ARQUITECTÓNICAS, ES OTRO EJEMPLO DE INTERVENCIÓN EN EL SECTOR NORTE QUE HA TENIDO GRAN ACEPTACIÓN EN LA POBLACIÓN. TANTO EL ÁREA DE PUERTO NORTE COMO LA DE SCALABRINI ORTIZ ANTICIPAN UNA NUEVA ETAPA DE SIGNIFICATIVOS CAMBIOS Y SE CONVIERTEN EN OPERACIONES ESTRATÉGICAS PARA EL REORDENAMIENTO Y LA RECUALIFICACIÓN DEL TEJIDO.

EL DESARROLLO FUTURO DE ROSARIO -DESDE LA PERSPECTIVA DE CONVERTIRSE EN UN CENTRO METROPOLITANO, DOTARLO DE SERVICIOS E IMPULSAR SU CRECIMIENTO- SÓLO TIENE RAZÓN DE SER EN UNA ESTRUCTURA MAYOR DE ACTUACIÓN. EL ÁREA DE PUERTO NORTE NO DEBE PROYECTARSE COMO UNA REGIÓN MARGINAL EN DONDE SE ACTÚE AISLADAMENTE, SINO QUE DEBE INTERVENIRSE SIENDO CONSCIENTES DE QUE ES UNA PEQUEÑA PIEZA DE UN ROMPECABEZAS DE GRAN ESCALA; DEBE, POR TANTO, CONCEBIRSE EN EL MARCO DE UNA VISIÓN MÁS AMPLIA. ANTE ESTA SITUACIÓN, UNA ACERTADA PROPUESTA DE LA OFICINA DE PLANEAMIENTO HA SIDO LA DE INSERTAR ESTE ÁREA COMO PARTE DEL PROGRAMA DE RECONSTRUCCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD RIBEREÑA Y DEL SISTEMA CIUDAD-RÍO QUE, A LO LARGO DE TODO EL FRENTE FLUVIAL, GENERA UN ESPACIO LINEAL DE INTERCAMBIOS Y SERVICIOS REGIONALES, CONTENIENDO EN EL SECTOR COSTERO CENTRAL, EL CENTRO CÍVICO Y TURÍSTICO DE LA CIUDAD; EN EL SECTOR NORTE, LOS VALORES RECREATIVOS, DEPORTIVOS Y AMBIENTALES Y EN EL SECTOR SUR, LA OPERATORIA DE LOS INTERCAMBIOS PORTUARIOS Y MULTIMODALES.

INTERESA RESALTAR PRINCIPALMENTE, MÁS ALLÁ DE LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS QUE ESTA ACTIVIDAD PUEDA GENERAR, “LA UTILIZACIÓN DE LOS MONUMENTOS COMO ELEMENTOS DE IDENTIDAD, COMO REFERENCIA HISTÓRICA INDISPENSABLE O COMO ELEMENTO MATERIAL QUE PERMITE ENCONTRAR SIGNOS DE IDENTIDAD COLECTIVA”.¹

“TANTO EL ÁREA DE PUERTO NORTE COMO LOS PROYECTOS URBANOS EN LOS QUE SE ENCUENTRA INVOLUCRADO, CONSTITUYEN LA OPORTUNIDAD DE TRANSFORMAR LA IMAGEN DE ROSARIO Y PROPULSARLO A UN FUTURO DE PROGRESO. AL MISMO TIEMPO CONTRIBUYEN A DEVOLVER A LA CIUDAD LA OCASIÓN DE CONFRONTARSE CONTEMPLATIVAMENTE CON SU HISTORIA Y REFLEXIONAR SOBRE SU IDENTIDAD; DISFRUTANDO ACTIVAMENTE DE SU INIGUALABLE RÍO MARRÓN Y APROXIMÁNDOSE -SIN BARRERAS- AL HORIZONTE VERDE DE LAS ISLAS DEL RÍO PARANÁ”.²



PUERTO DE ROSARIO.



ANTIGUO PREDIO DE SERVICIOS PORTUARIOS.



ANTIGUO PREDIO DE LA MALTERIA SAFAC.

1 Adaptación del texto Rosario Metropolitana disponible en: <http://www.rosario.gov.ar/sitio/verArchivo?id=4715&tipo=objetoMultimedia>

2 Marina Sánchez-Pombo disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-290.htm>

PARTE I - MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

PROCESO DE RENOVACIÓN URBANA

ROSARIO DESARROLLA UNA INTENSA Y CONSTANTE PLANIFICACIÓN DEL SUELO MEDIANTE INSTRUMENTOS NORMATIVOS INNOVADORES, QUE PERMITEN DESARROLLAR PLANES-PROGRAMAS DESDE EL MUNICIPIO Y EN CONJUNTO CON EL SECTOR PRIVADO PARA LLEVAR A CABO PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA.

LA RECONVERSIÓN DE ESTE SECTOR DE LA CIUDAD OCUPADO POR EL ANTIGUO PUERTO PROPUSO UN NOVEDOSO ENFOQUE DE PLANIFICACIÓN URBANA, AL RECUPERAR EL PATRIMONIO PRODUCTIVO, INDUSTRIAL Y FERROVIARIO, INCORPORAR LAS ÁREAS DESAFECTADAS COMO ESPACIOS VITALES DEL SUELO URBANO Y AL MISMO TIEMPO GARANTIZANDO NUEVOS ACCESO AL ESPACIO PÚBLICO RIBEREÑO. EL CENTRO DE RENOVACIÓN URBANA SCALABRINI ORTIZ ES UNA INTERVENCIÓN DE GRAN ESCALA, EN UNA EXTENSIÓN DE 150 HA DIVIDIDAS EN 2 FASES OPERATIVAS. ACTUALMENTE SE ENCUENTRA EN PROCESO DE DESARROLLO LA SEGUNDA FASE DE RENOVACIÓN.



PRIMERA FASE: ÁREA TALLERES. 52HA.

SE INICIA EN EL AÑO 2001 CON LA EJECUCIÓN DE NUEVOS ENLACES VIALES COMO LA CONTINUACIÓN DE AV. FRANCIA, AV. MONGSFELD Y AV. CENTRAL ARGENTINO Y LA APERTURA DEL PARQUE SCALABRINI ORTIZ. LA INSTALACIÓN DEL SHOPPING ALTO ROSARIO PERMITIÓ LA RECUPERACIÓN DE EDIFICIOS PATRIMONIALES Y LA REMODELACIÓN INTEGRAL DE CALLE JUNÍN.



SEGUNDA FASE: PUERTO NORTE. 98HA.

SE PUSO EN MARCHA EN 2005 CON LA ORD. N° 7892/05 CORRESPONDIENTE AL “PLAN ESPECIAL DE PUERTO NORTE” EL CUAL DEFINIÓ LA VIALIDAD ESTRUCTURAL DEL SECTOR, EL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS, LA POLÍTICA DE PRESERVACIÓN DE LA EDIFICACIÓN CONSTRUIDA Y LA DIVISIÓN DEL SECTOR EN 8 UNIDADES DE EJECUCIÓN, PARA INCORPORAR LA ACCIÓN CONJUNTA DE ACTORES PÚBLICOS Y PRIVADOS Y RESOLVER PASO A PASO CADA UNO DE LOS CONFLICTOS LEGALES QUE RETRASABAN DESDE HACÍA 40 AÑOS EL DESARROLLO DEL ÁREA.

PARTE I – MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

PLAN ESPECIAL PUERTO NORTE

EL MODELO DE GESTIÓN DESPLEGADO IMPULSA UNA SOSTENIDA APROPIACIÓN PÚBLICA DE LOS TERRENOS PORTUARIOS GARANTIZANDO NUEVAS INSTANCIAS DE ACCESO PÚBLICO AL ÁREA. SE FIRMAN 6 CONVENIOS CON LOS PROPIETARIOS DE SUELO QUE CONVALIDAN LOS PLANES DE DETALLE ELABORADOS POR EL MUNICIPIO Y APROBADOS MEDIANTE SU CORRESPONDIENTE ORDENANZA COMPLEMENTARIA A LA NORMA BÁSICA.

A PESAR DE TRATARSE EN SU MAYOR PARTE DE TERRENOS PRIVADOS SE RECUPERAN PARA EL USO PÚBLICO 42 DE LAS 100 HA QUE INTEGRAN EL ÁREA. TAMBIÉN SE GARANTIZA LA LIBRE CIRCULACIÓN Y USO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS UBICADOS EN EL BORDE DE LA BARRANCA GENERANDO UN RECORRIDO CONTINUO DE 1.900 M, CONFORMADO POR PASEOS Y PEQUEÑAS PLAZAS QUE VINCULAN PUERTO NORTE CON PARQUE SUNCHALES.

GRANDES PARQUES, GENEROSAS RAMBLAS, IMPORTANTE PASEOS, NUEVAS CALLES (2.500 M LINEALES) Y AVENIDAS DISTINGUEN ESPECIALMENTE A ESTE PROYECTO.

LA ACTUACIÓN EN PUERTO NORTE APORTA ADEMÁS DE LA INVERSIÓN EN EL LUGAR, OTRA INVERSIÓN IMPORTANTE PARA LA ADQUISICIÓN DE TIERRA Y/O CONCRECIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA VIVIENDA SOCIAL EN OTROS SITIOS DE LA CIUDAD.

UNIDADES DE GESTIÓN

PARA LA ACTUACIÓN EN CADA UNO DE LOS POLÍGONOS EN QUE SE DIVIDIÓ EL SECTOR, SE ELABORARON PLANES DE DETALLE QUE FUERON REMITIDOS AL CONCEJO MUNICIPAL PARA SU APROBACIÓN COMO UNA ORDENANZA PARTICULAR-, Y SE CONVALIDARON MEDIANTE LA FIRMA DE UN CONVENIO URBANÍSTICO CON CADA PROPIETARIO.

EN CADA PLAN DE DETALLE -CON ACUERDO PREVIO FIRMADO EN LOS CONVENIOS- SE ESTABLECEN LOS INDICADORES DE CONSTRUCCIÓN PARA CADA UNO DE LOS PREDIOS, LOS USOS, LAS AFECTACIONES PÚBLICAS, LAS RESTRICCIONES REFERIDAS A PRESERVACIÓN DE INMUEBLES DE VALOR PATRIMONIAL Y ADEMÁS, LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y PRIVADAS, QUE ESTARÁN A CARGO DE CADA EMPRENDEDOR. LA APROBACIÓN DE ESTOS INSTRUMENTOS NORMATIVOS PERMITIÓ EL INICIO DE VARIAS DE LAS OBRAS EN LAS UNIDADES DE GESTIÓN, EN FORMA SECUENCIAL.

UG 1 METRA

PROPIEDAD: PRIVADA, SERVICIOS PORTUARIOS S.A.
PROGRAMA: RESIDENCIAL Y COMERCIAL.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 84.040 M².
SUPERFICIE A EDIFICAR: 117.000 M².
SUPERFICIE DESTINADA A ESPACIO PÚBLICO: 37.000 M² DE NUEVOS PARQUES Y RAMBLAS.

UG 2.1 FORUM

PROPIEDAD: PRIVADA, TGLT REAL ESTATE.
PROGRAMA: NETAMENTE RESIDENCIAL, POCAS OFICINAS Y COMERCIOS, UNA GUARDERÍA NÁUTICA E INSTITUCIONES CULTURALES.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 21.030 M².
SUPERFICIE A EDIFICAR: 68.800 M².

UG 2.2 CIUDAD RIBERA

PROPIEDAD: PRIVADA, NGECONSER S.A.
PROGRAMA: RESIDENCIAL, UN HOTEL, OFICINAS, LOCALES COMERCIALES
CENTRO DE CONVENCIONES Y GUARDERÍA NÁUTICA.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 21.592 M².
SUPERFICIE A EDIFICAR: 49.253 M².
LOS ESPACIOS EXTERIORES SON DE USO PÚBLICO.

UG 3 ONABE

PROPIEDAD: NACIONAL. ACTUALMENTE NO ESTÁN CONCESIONADAS POR LA NACIÓN Y SE ENCUENTRAN EN PARTE OCUPADAS DE MANERA IRREGULAR.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 36,25 HA (362.500M²) DISTRIBUIDAS EN 3 PARCELAS.
SE ENCUENTRA EN PROCESO DE ELABORACIÓN EL MARCO NORMATIVO PARA DESARROLLAR PROPUESTAS RESIDENCIALES, COMERCIALES Y DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

UG 4 CONDOMINIOS DEL ALTO

PROPIEDAD MANZANA 407: PRIVADO, DIFERENTES TITULARES DOMINIALES
PROGRAMA: NETAMENTE RESIDENCIAL, UN EDIFICIO HOTELERO Y COMERCIAL.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 50.500 M².
SUPERFICIE A EDIFICAR: 47.400 M².

UG 4 TORREÓN DEL RÍO

PROPIEDAD MANZANA 279: PRIVADO, GUILLERMO GARCÍA.
PROGRAMA: VIVIENDA COLECTIVA E INDIVIDUAL.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 18.205 M².

UG 5 DOLFINES GUARANI, NORDLINK, EMBARCADERO

PROPIEDAD: PRIVADA, INVERSIONES Y MANDATOS S.A.
PROGRAMA: RESIDENCIAL Y DE OFICINAS.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 16.834 M².
SUPERFICIE A EDIFICAR: 76.000 M².

UG 7 PATIO CADENAS

PROPIEDAD: NACIONAL, ADIF. TERRENOS CONCESIONADOS A NUEVO CENTRAL ARGENTINO (NCA). SE ENCUENTRA EN PROCESO DE ELABORACIÓN EL MARCO NORMATIVO PARA DESARROLLAR LAS PROPUESTAS EDILICIAS Y DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.
PROGRAMA: RESIDENCIAL Y COMERCIAL.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 165.000M².

UG 6 MAUI

PROPIEDAD: PRIVADA, SERVICIOS PORTUARIOS S.A.
PROGRAMA: RESIDENCIAL, UN HOTEL, GASTRONOMÍA Y GUARDERÍAS NÁUTICAS.
SUPERFICIE DEL PREDIO: 25.000 M².
SUPERFICIE A EDIFICAR: 81.000 M².



PARTE I - MARCO HISTÓRICO ESPACIAL

UNIDAD DE GESTIÓN N°7 - PATIO CADENAS

LA UNIDAD PRESENTA EL PROGRAMA RESIDENCIAL EN 5 MANZANAS QUE EN CONJUNTO DESARROLLAN UNA EXTENSIÓN DE 55.900M². PROPONE PARA CADA MANZANA LA SUBDIVISIÓN EN PARCELAS CON UN DESLINDE PARCELARIO DE 4.50M ENTRE ELLAS CON EL OBJETIVO DE PROMOVER LA ACCIÓN DE PEQUEÑAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS. PRESENTA EN CADA UNA, UNA TORRE DE 66 METROS DE ALTO O UNA PLACA DE 19 METROS. DEFINE LOS USOS EN LAS MISMAS: RESIDENCIAL, COMERCIAL E INSTITUCIONAL. PROPO-NE, EN PROMEDIO, UN FOS DE 0.35 Y FOT DE 2.40 (135.000M² CONSTRUI- DOS EN TOTAL).

HOY EN DÍA LOS TERRENOS SE ENCUENTRAN ADMINISTRADOS POR ADIF Y AFECTADOS AL USO FERROVIARIO. EL MARCO NORMATIVO PARA LA RE-CONVERSIÓN DE ESTOS TERRENOS SE ENCUENTRA AÚN EN PROCESO DE ELABORACIÓN.

CONSIGNA PROPUESTA POR LA CÁTEDRA

LA ACTIVIDAD PROPUESTA POR EL CURSO DE PROYECTO FINAL DE CA-RRERA NOS ENFRENTA CON EL DESAFÍO DE FORMAR PARTE DE ESTE PRO-CESO CONTINUO DE EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD, INTERVINIENDO A ESCALA URBANÍSTICA EN LA UNIDAD DE GESTIÓN ANTERIORMENTE CITADA CON UNA PROPUESTA, EN LO POSIBLE, SUPERADORA A LA PRESENTADA POR LA MUNICIPALIDAD LLEVANDO ADELANTE, ADEMÁS, UNA HIPÓTESIS DE TRABA- JO QUE TENGA LA POSIBILIDAD DE SER VERIFICABLE CON EL DESARROLLO PROYECTUAL.

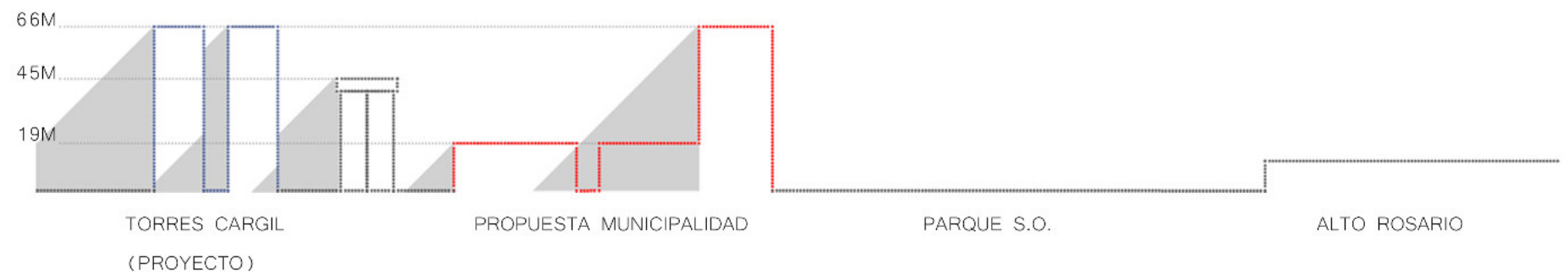


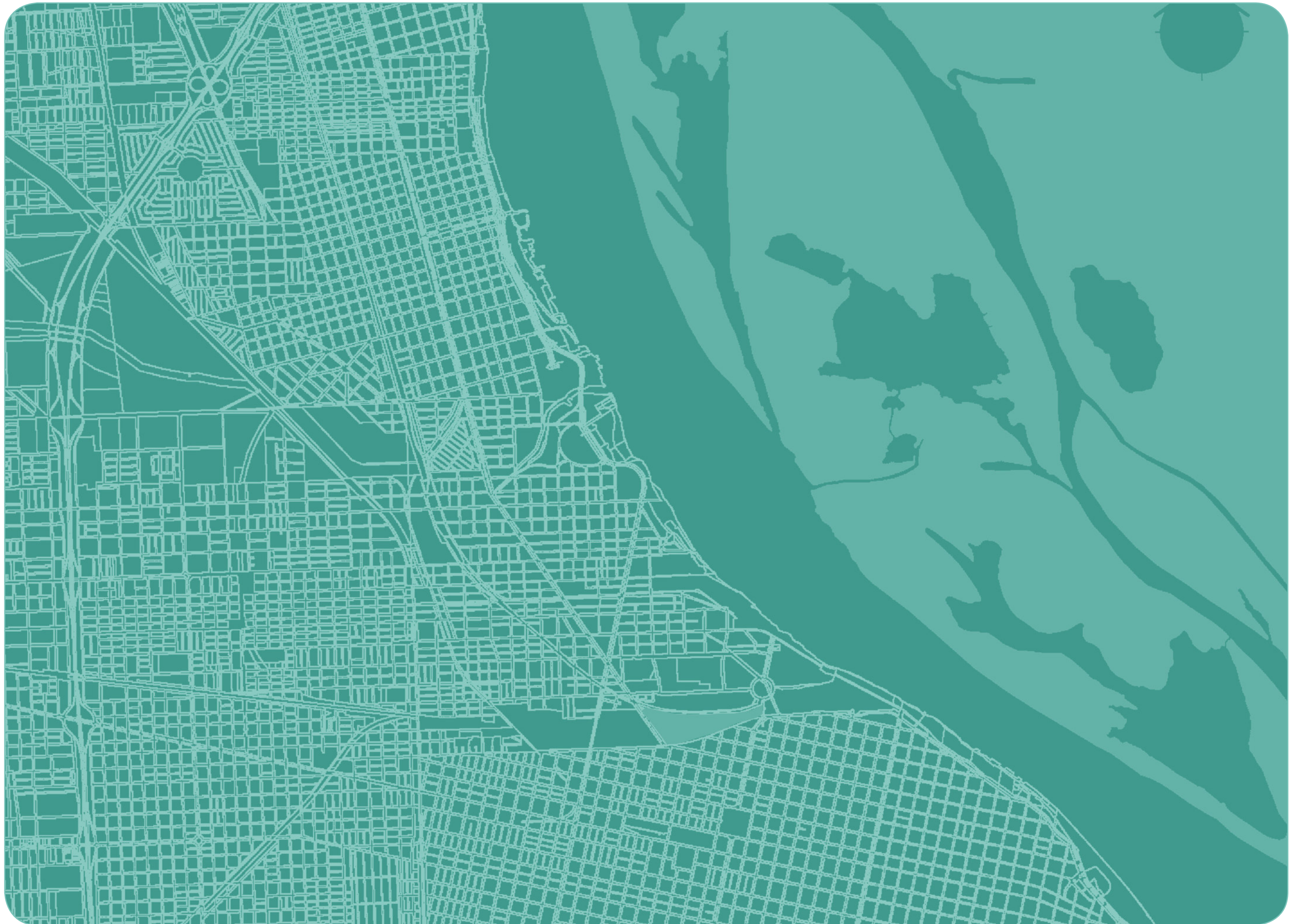
EQUIPAMIENTO

RESIDENCIAL - COMERCIAL
SUPERFICIE: 55.900 m²
FOT: 2.84
FOS: 0.37

EQUIPAMIENTO

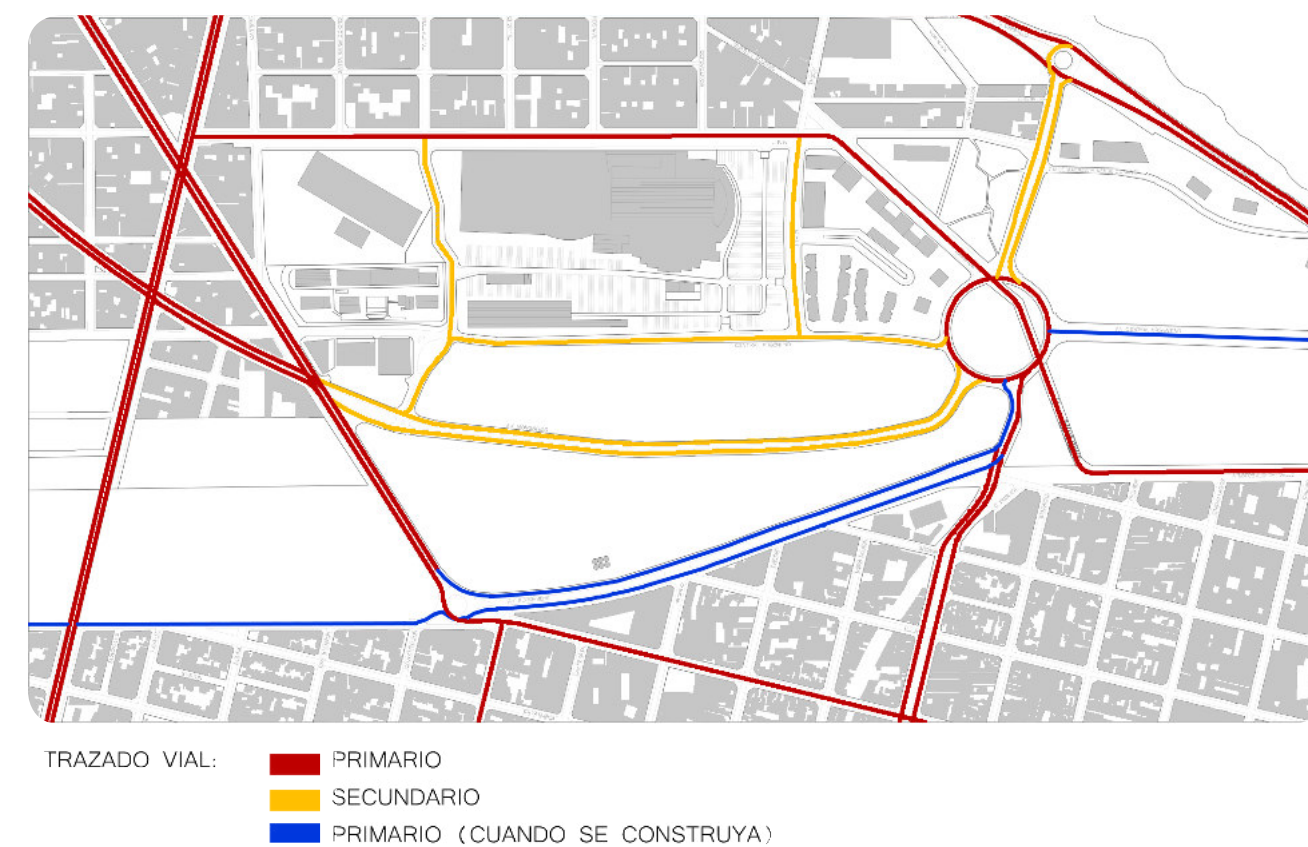
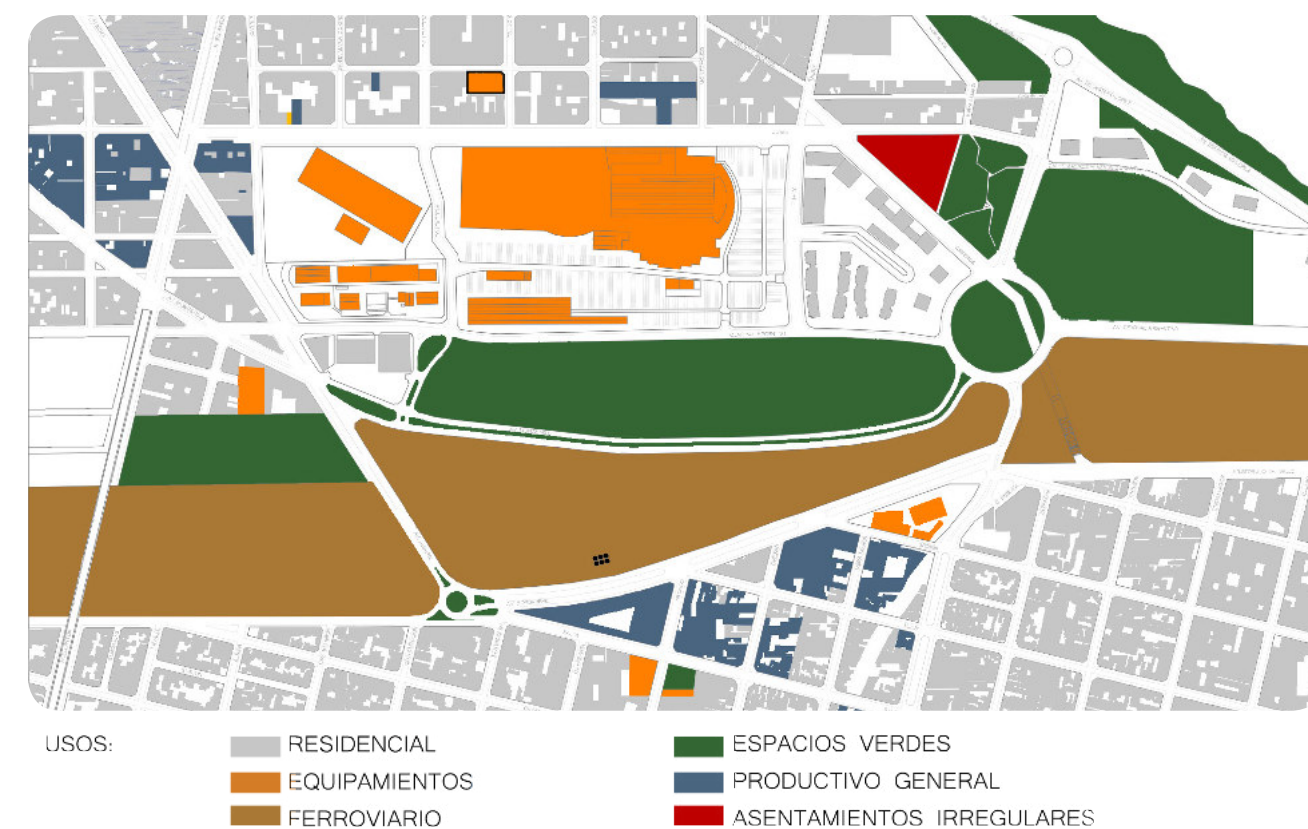
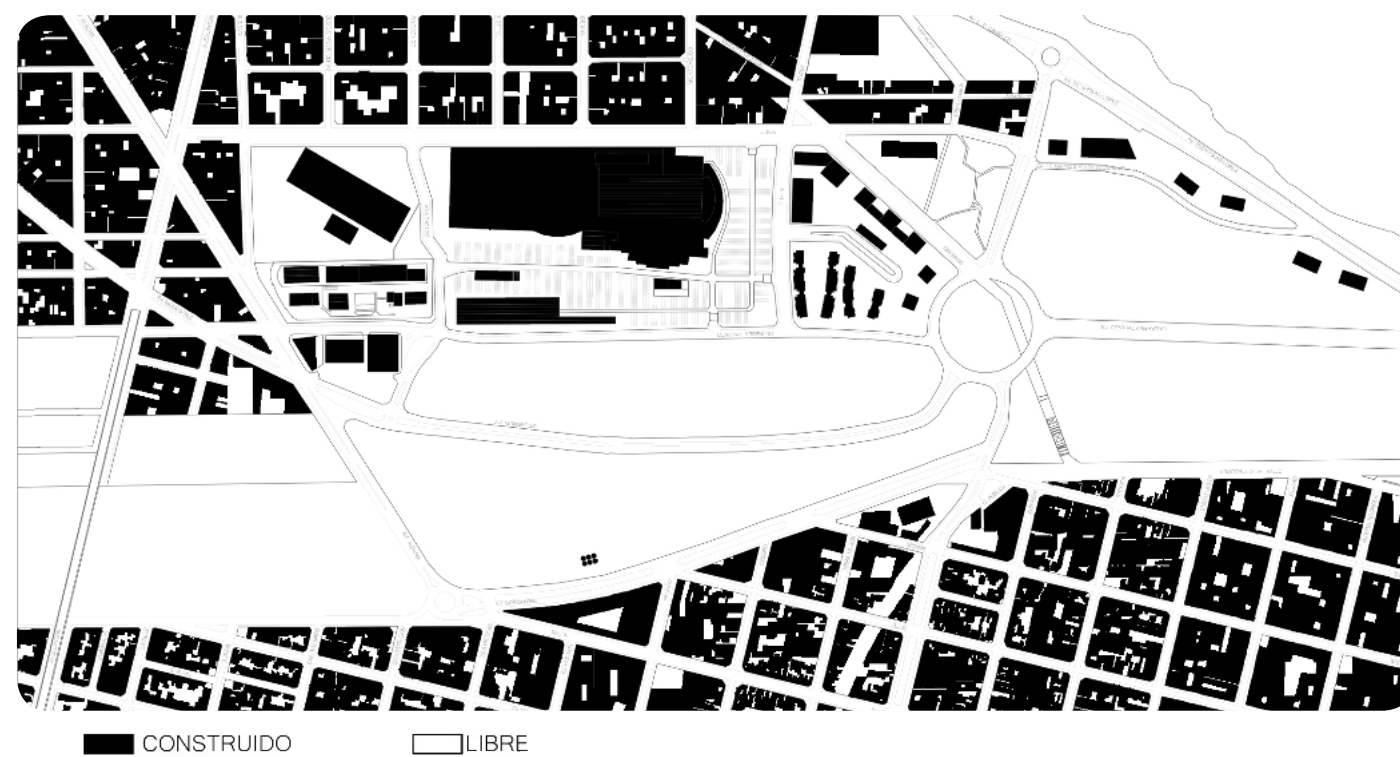
PERFIL URBANO





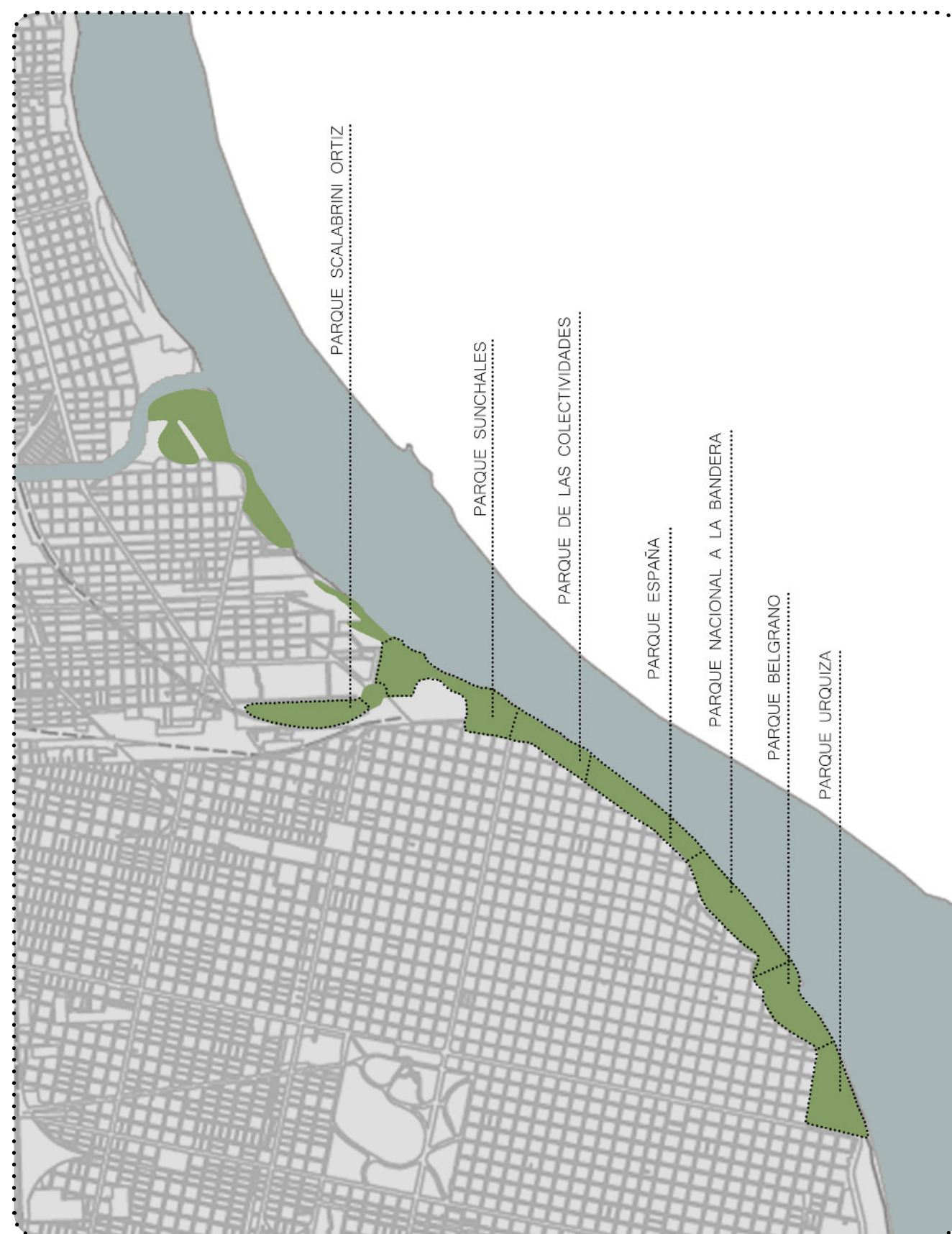
PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ANÁLISIS URBANO DEL SECTOR

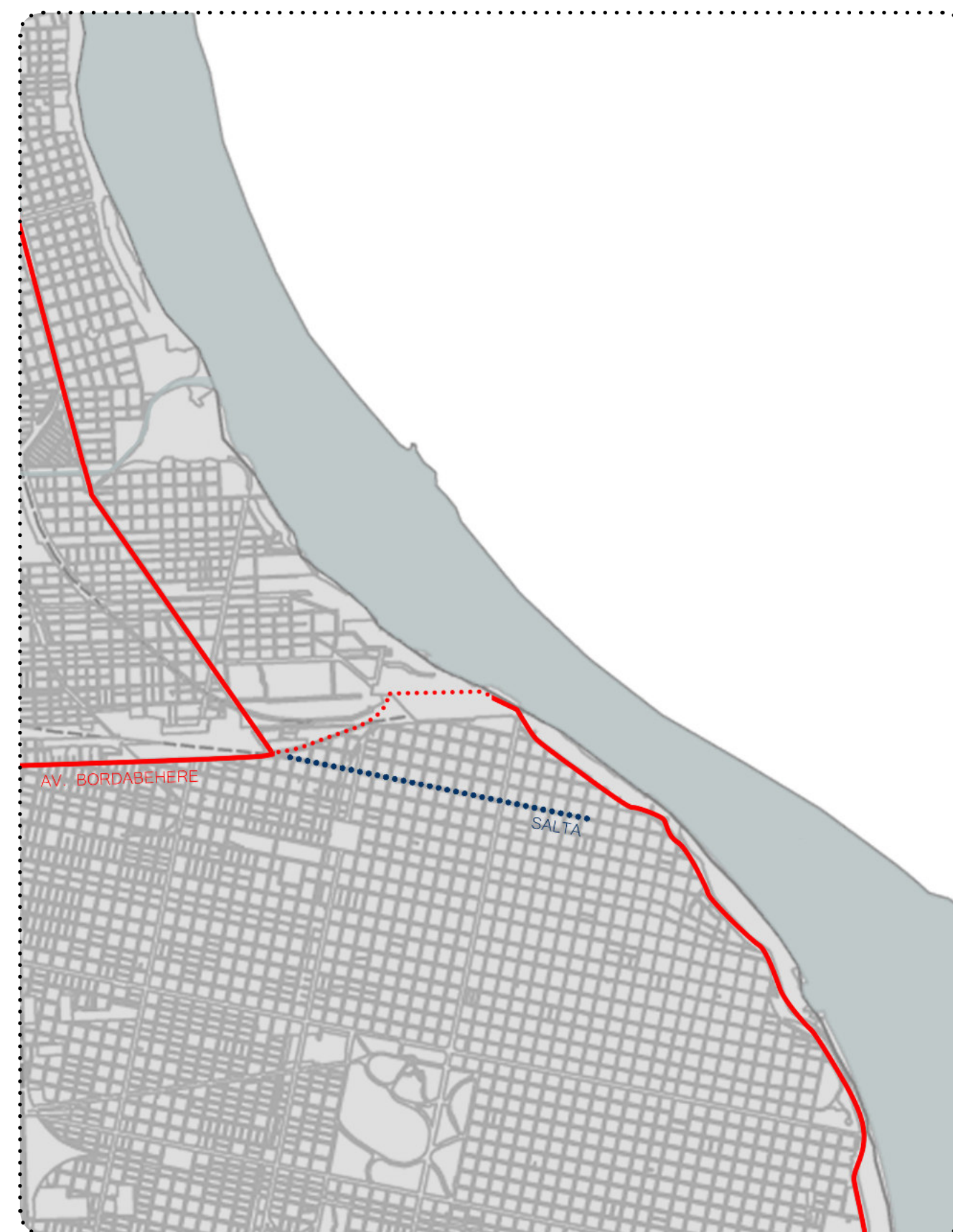


PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

SITUACIONES A DESTACAR



PARQUE SALABRINI ORTIZ COMO CONTINUACIÓN DEL SISTEMA DE PARQUES COSTEROS DE LA CIUDAD

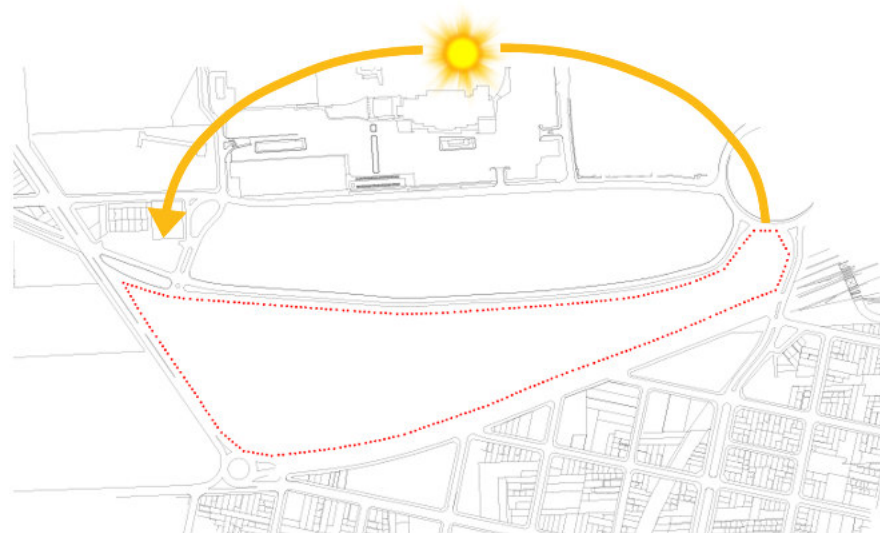


EXTENSIÓN DE AVENDINA BORDABEHERE COMO VÍA QUE CANALIZARÁ LA MAYOR PARTE DEL FLUJO VIAL PROVENIENTE DEL NORTE Y OESTE

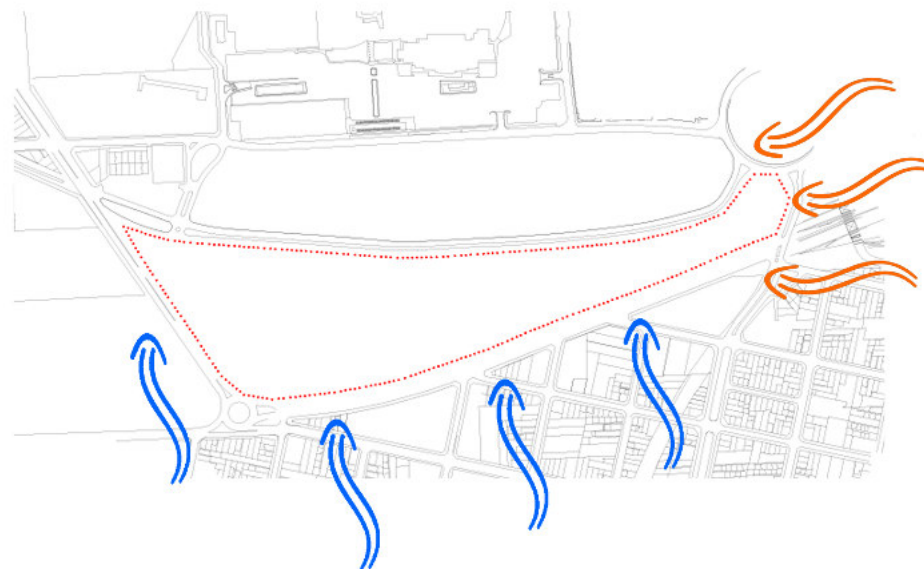
PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ACERCAMIENTO AL SITIO DE INTERVENCIÓN

AMPLIA EXPOSICIÓN SOLAR



DOBLE CONDICIÓN DE VIENTOS FRÍOS DEL SUR EN INVIERNO Y UNA BRISA FRESCA DEL ESTE EN VERANO.



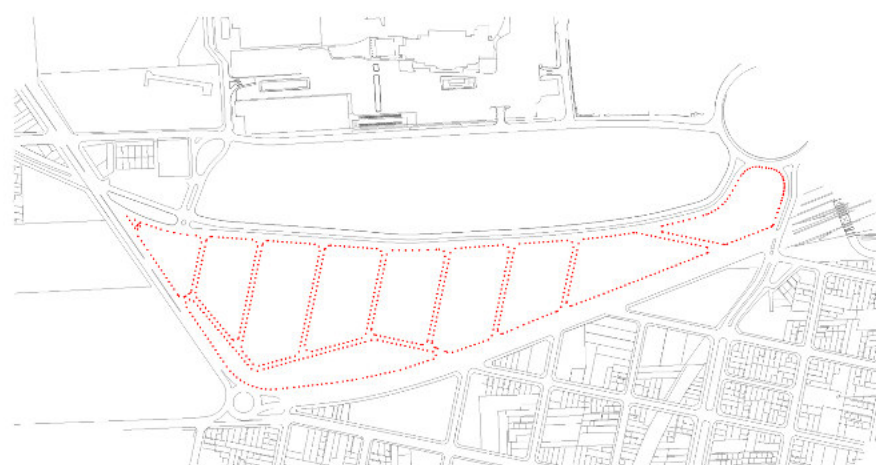
VISTAS AL RÍO PARANÁ



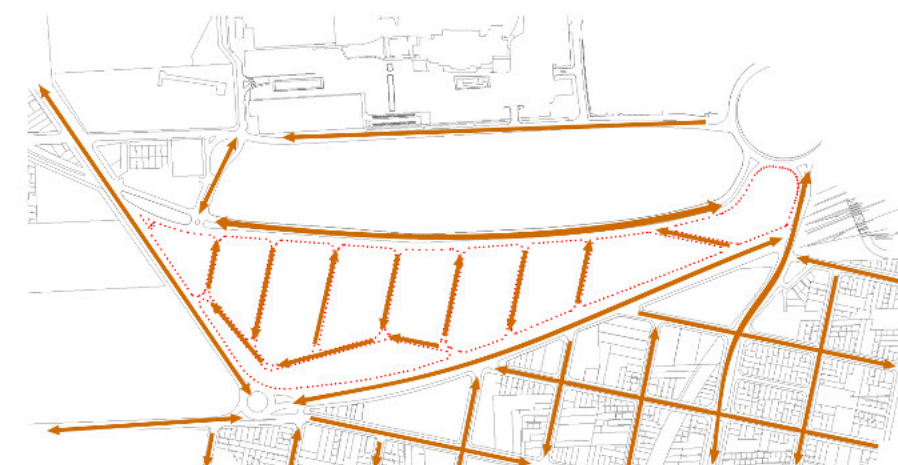
CONDICIÓN DE BORDE EN LA TRAMA URBANA



TRAMA URBANA PROPUESTA POR LA MUNICIPALIDAD PARA EL SITIO



CONEXIONES VEHICULARES



PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ANÁLISIS FODA + OBJETIVO + LINEAMIENTOS

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS:

- _SITIO CON **ÓPTIMA CONECTIVIDAD** CON EL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD Y CON SU ÁREA METROPOLITANA.
- _PRIVILEGIADA UBICACIÓN SOBRE BV. BORDABEHERE Y AV. ALBERDI.
- _PROXIMIDAD AL SISTEMA DE PARQUES COSTEROS Y RÍO: APROPIACIÓN DE VISTAS Y COMO ESPACIO DE RECREACIÓN E INTERACCIÓN SOCIAL.
- _SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE ACTIVO QUE CONECTA EL SITIO CON EL RESTO DE LA CIUDAD.
- _EXISTENCIA DE **PATRIMONIO HISTÓRICO** QUE PUEDE VALORIZARSE.
- _INVERSIÓN PRIVADA INCENTIVADA POR CONDICIONES PROPIAS DEL SITIO: ESPACIO VERDE PÚBLICO DE CALIDAD ADYACENTE, CERCANO AL RÍO.
- _ÁREA ESTRATÉGICA PARA LA CIUDAD, DEBIDO A SU POTENCIAL COMO NUEVO FOCO DE CENTRALIDAD.

OPORTUNIDADES:

- _IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA ZONA (GENERAR INGRESOS).
- _SUTURAR EL TEJIDO AL NORTE Y SUR DEL SITIO QUE HOY SE ENCUENTRAN SEPARADOS POR LA PLAYA DE MANIOBRAS DEL FERROCARRIL.
- _VISTAS PRIVILEGIADAS HACIA EL **RÍO PARANÁ** A PARTIR DE LOS 15 METROS DE ALTURA.
- _GENERAR UN PUNTO DE ENCUENTRO DONDE SE GENERE APROPIACIÓN E IDENTIDAD.
- _CREAR UN **NUEVO PUNTO DE REFERENCIA EN LA CIUDAD**.
- _FORMAR PARTE DE UN SISTEMA DE INTERCAMBIOS REGIONALES.
- _VALORIZACIÓN DEL SUELO EN QUE SE LLEVAN A CABO A PARTIR DE LA ALTA CALIDAD EDILICIA Y SIMBÓLICA DE LO QUE SE CONSTRUYE ALLÍ, SUMADO A LA ALTA ACCESIBILIDAD QUE DE POR SÍ YA TIENE EL LUGAR POR LA PROXIMIDAD AL ÁREA CENTRAL.

OBJETIVO

EL PROYECTO BUSCA UNA ALTERNATIVA DE INTERVENCIÓN URBANA QUE ESTABLEZCA UNA **INTENSA RELACIÓN CON LA CIUDAD**, ESTRUCTURADO MEDIANTE UN **ESPACIO PÚBLICO INTEGRADOR** Y **LLENO DE ACTIVIDAD** EN LOS MÁS VARIADOS HORARIOS DEL DÍA QUE **FOMENTE ENCUENTROS SOCIALES ESPONTÁNEOS** Y PERMITA EL DESCANSO Y CONTEMPLACIÓN EN UN TIEMPO PROLONGADO, PARA ASÍ REORIENTAR EL PROCESO DE **RENOVACIÓN URBANA** DEL QUE FORMA PARTE EL SITIO EN CUESTIÓN.

BUSCO RESPONDER CON MI PROYECTO A UNA CONDICIÓN DE **EDIFICACIÓN EMBLEMÁTICA** QUE SITÚE A LA PROPUESTA EN LA CIUDAD Y EL **IMAGINARIO ROSARINO**, FOMENTANDO, ADEMÁS, EL **SENTIDO DE PERTENENCIA** AL PROVEER AL ESPACIO DE **IDENTIDAD PROPIA**. SIEMPRE CONSCIENTE DE QUE ESTOY ACTUANDO EN UN **ÁREA DE NUEVA CENTRALIDAD** Y OPERANDO EN LA **CIUDAD** -COMO UN ORGANISMO VIVO- EN **CONSTANTE TRANSFORMACIÓN**. CON EL OBJETIVO, ADEMÁS, DE **DOTAR AL ESPACIO PÚBLICO DE RIQUEZA VISUAL Y PERCEPTIVA** CONSECUENTE DE LA CONSIDERACIÓN DEL **PEATÓN COMO PROTAGONISTA DEL ESPACIO URBANO**.

EL TERRITORIO DE CARÁCTER INTEGRAL Y SOSTENIBLE.

DEBILIDADES:

- _**CONTAMINACIÓN SONORA** (PARA LAS RESIDENCIAS) PRODUCTO DEL FLUJO VIAL SOBRE AV. ALBERDI.
- _**PRESENCIA DE TEJIDO ADYACENTE DETERIORADO** POR DESAFECTACIÓN DE USO FERROVIARIO QUE SUPONE UNA FRAGMENTACIÓN DE LA TRAMA URBANA.
- _CONEXIÓN NORTE-SUR QUE RESUME LA FUNCIÓN DEL SITIO EN CRUCE VIAL GENERANDO Poca ACTIVIDAD COMERCIAL O DE CUALQUIER OTRO TIPO Y QUE DEVIENE EN CONDICIONES DE INSEGURIDAD SOCIAL.
- _ZONA CARENTE DE INFRAESTRUCTURA.

AMENAZAS:

- _**ELEVADO COSTO DE INVERSIÓN** QUE DIFICULTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA TOTALIDAD DEL CONJUNTO.
- _DIFICULTADES INMOBILIARIAS POR COSTO DE VIVIENDAS.

MI PROYECTO NO PRETENDE SER UNA SOLUCIÓN. NO EN EL SENTIDO ESTRICTO. SE CONFORMA CON SER UNO DE LOS MUCHOS POSIBLES FINALES, LE BASTA CON CONVERTIRSE EN UN APOORTE A LA CONSTRUCCIÓN DEL PENSAMIENTO CRÍTICO A TRAVÉS DEL PROYECTO, AL CUESTIONAMIENTO DE UNA DETERMINADA MANERA DE HACER. MANERA DE HACER QUE ESTÁ CIERTAMENTE CONDICIONADA POR MÚLTIPLES FACTORES, QUE LEJOS DE PRESENTAR UNA OPORTUNIDAD PARA IMAGINAR NUEVOS CAMINOS, PARECEN ANCLAR NUESTRA CAPACIDAD PROPOSITIVA Y LIMITAR NUESTRO MARGEN DE MANIOBRA A LA REPRODUCCIÓN DE MODELOS QUE REPRESENTAN ATAJOS HACIA UNA PUESTA EN PRÁCTICA HOMOLOGADA Y MÁS O MENOS CONSENSUADA, A PARTIR DE LA REPETICIÓN Y HOMOGENEIZACIÓN.

ES A PARTIR DE LA CONCEPCIÓN DE LA **MANZANA** COMO **ELEMENTO VITAL QUE DETERMINA EL TEJIDO URBANO**, QUE ENFOCO LA HIPÓTESIS DESDE ESTA "UNIDAD" PARA CREAR LA PROPUESTA DE ACTUACIÓN SOBRE EL TERRITORIO DE CARÁCTER INTEGRAL Y SOSTENIBLE.

PARA CONCRETAR LOS OBJETIVOS ANTERIORMENTE APUNTADOS SE DETERMINAN CIERTOS **LINEAMIENTOS** PROPOSITIVOS:

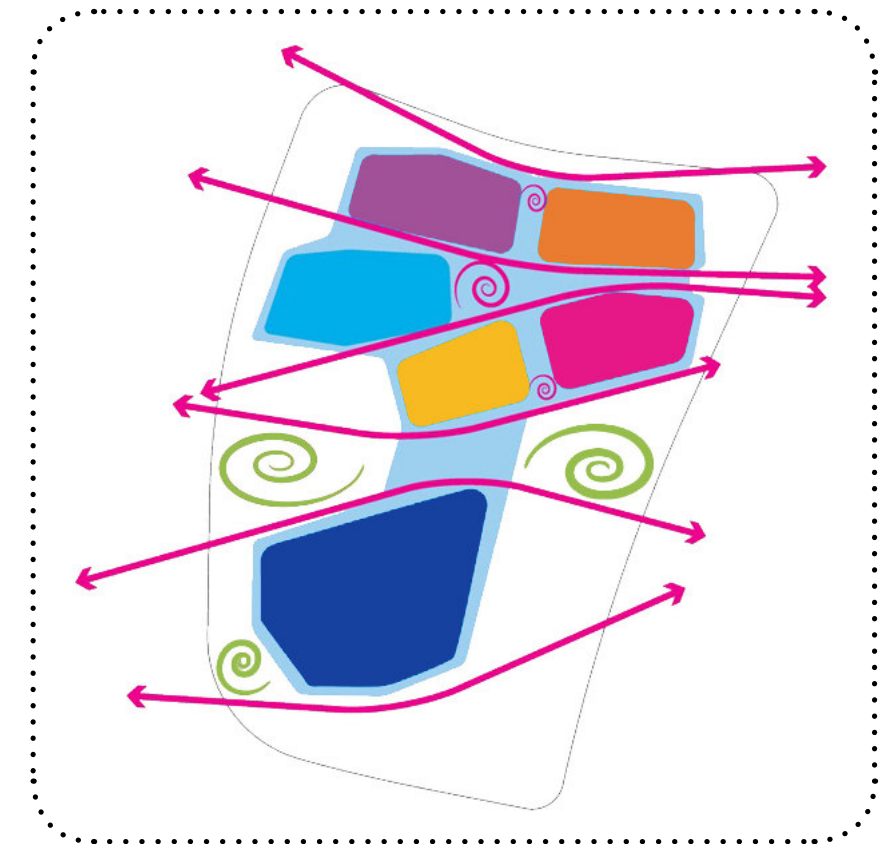
- _ASEGURAR UN **ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD ARQUITECTÓNICA** PROVEYENDO AL MISMO DE MEDIDAS ADECUADAS, MOBILIARIO URBANO, CREANDO PUNTOS DE SERVICIOS QUE CONTENGAN EQUIPAMIENTOS DE PEQUEÑA ESCALA E INCORPORANDO LA VEGETACIÓN AL MISMO.
- _CUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO INTERIOR DE LA MANZANA COMO DE **SERVIDUMBRE ADMINISTRATIVA DE USO PÚBLICO** QUEDANDO LIBERADO AL USO PÚBLICO LA TOTALIDAD DE LOS ESPACIOS ENTRE LAS EDIFICACIONES, A FIN DE GARANTIZAR EL LIBRE RECORRIDO DEL PREDIO, Y SU VINCULACIÓN CON EL RESTO DE LAS MANZANAS DEL MASTER PLAN Y DEMÁS MANZANAS ADYACENTES.
- _**REPLANTEANDO LA ALTA DENSIDAD** EN UN DIMENSIONAMIENTO DE LA MASA CRÍTICA SUFICIENTE PARA CREAR CIUDAD PERO QUE TAMBIÉN RESPONDA A LA EXIGENCIA DE LIBERAR SUELO, DE ESTABLECER FRUCTÍFERAS RELACIONES ENTRE EL ESPACIO PRIVADO Y EL SOCIAL EN POS DE UN **DESARROLLO SOSTENIBLE**.
- _**REFORZAR LA VIDA COMUNITARIA** MEDIANTE LA CREACIÓN DE PUNTOS DE ENCUENTRO ENTRE LOS USUARIOS DEL PROYECTO DONDE SE BUSCA GENERAR UN LUGAR DE ESTANCIA QUE PROVOQUE TRANQUILIDAD E INTEGRACIÓN. UN ESPACIO DONDE SE PUEDA CAMBIAR DE AMBIENTE Y COMPARTIR EXPERIENCIAS, EN RELACIÓN A SU USO INMEDIATO.
- _PROPONER ORGANIZACIONES ESPACIALES QUE SUPONGAN UN **ENRIQUECIMIENTO DE LOS INTERCAMBIOS Y LAS RELACIONES** ENTRE LOS INDIVIDUOS QUE JUNTO A UNA ARQUITECTURA DE MORFOLOGÍA CURVA PERMITA AL PEATÓN LA FLUIDEZ NECESARIA AL RECORRER LA OBRA.
- _DOTANDO AL NIVEL CERO DE **DIVERSIDAD PROGRAMÁTICA** QUE RESPONDA A LAS DEMANDAS DE DISTINTO CARÁCTER DE LA MANZANA Y EL SECTOR.
- _PROPONIENDO UNA **VARIEDAD TIPOLOGICA RESIDENCIAL** QUE RESPONDA A UN AMPLIO RANGO DE USUARIOS.
- _DISPONER VIVIENDAS CON AL MENOS 2 DE SUS LADOS LIBRES PARA ASEGURAR UNA ADECUADA **ILUMINACIÓN Y VENTILACIÓN NATURAL** QUE ACTÚEN EN CONJUNTO CON LOS **ESPACIOS EXTERIORES** PLANTEADOS DE MANERA QUE SOBRESALGAN DEL PERÍMETRO DEFINIDO INTERIOR Y LAS **PROTECCIONES SOLARES** ADECUADAS EXPRESANDO UNA CONCIENCIA AMBIENTAL Y TRADUCIDA EN UN POSTERIOR AHORRO ENERGÉTICO.
- _OFRECER A LAS VIVIENDAS COMODIDADES Y GENEROSOS **ESPACIOS EXTERIORES** QUE HACEN A LA **CUALIFICACIÓN ARQUITECTÓNICA** DE LAS MISMAS.
- _DOTANDO LOS PROGRAMAS COMERCIALES Y DE OFICINAS DE LA **FLEXIBILIDAD** NECESARIA COMO PARA RESPONDER A LAS NECESIDADES A LO LARGO DEL TIEMPO: CON POSIBILIDADES DE ALBERGAR 2 NIVELES O SIENDO SUSCEPTIBLES DE DIVISIÓN POR EJEMPLO.
- _**ETAPABILIDAD**: LA PROPUESTA RESPONDERÁ A LA DELIMITACIÓN DE GRANDES BLOQUES CONSTRUCTIVOS, INDEPENDIENTES FUNCIONALMENTE, QUE PERMITAN LA CONFORMACIÓN DE MÁS DE UN CONSORCIO DE PROPIETARIOS DE MODO DE VIABILIZAR UNA EFICIENTE CONSTRUCCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL CONJUNTO.

PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

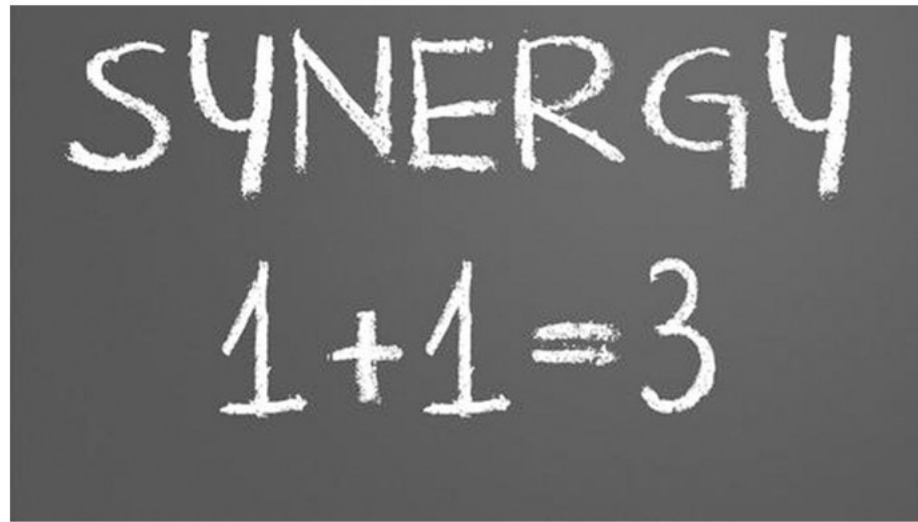
HIPÓTESIS. APROXIMACIÓN A CONCEPTOS

HIPÓTESIS DE TRABAJO

LA **MANZANA ABIERTA** COMO CONFIGURADORA DE CIUDAD. MEDIANTE LA APLICACIÓN DE LOS CONCEPTOS DE **SINERGIA PROGRAMÁTICA** Y **PERMEABILIDAD** LOGRAR UNA PROPUESTA FORMAL QUE IMPACTE POSITIVAMENTE EN LA CIUDAD.



LA **SINERGIA** COMÚNMENTE REFLEJA UN FENÓMENO POR EL CUAL ACTÚAN EN CONJUNTO, VARIOS FACTORES, O VARIAS INFLUENCIAS, OBSERVÁNDOSE ASÍ UN EFECTO ADEMÁS DEL QUE HUBIERA PODIDO ESPERARSE OPERANDO INDEPENDIENTEMENTE, DADO POR LA CONCAUSALIDAD A LOS EFECTOS EN CADA UNO. EN ESTAS SITUACIONES, **SE CREA UN EFECTO EXTRA DEBIDO A LA ACCIÓN CONJUNTA O SOLAPADA**, QUE NINGUNO DE LOS SISTEMAS HUBIERA PODIDO GENERAR EN CASO DE ACCIONAR AISLADAMENTE.



LA **MEZCLA DE USOS** COMO ESTRATEGIA PARA CREAR UNA CIUDAD ACTIVA, DIVERSA Y POR ENDE SEGURA Y ATRACTIVA, ES UN FACTOR CLAVE, YA QUE DE ESTO DEPENDE EL USO PERMANENTE DEL LUGAR.

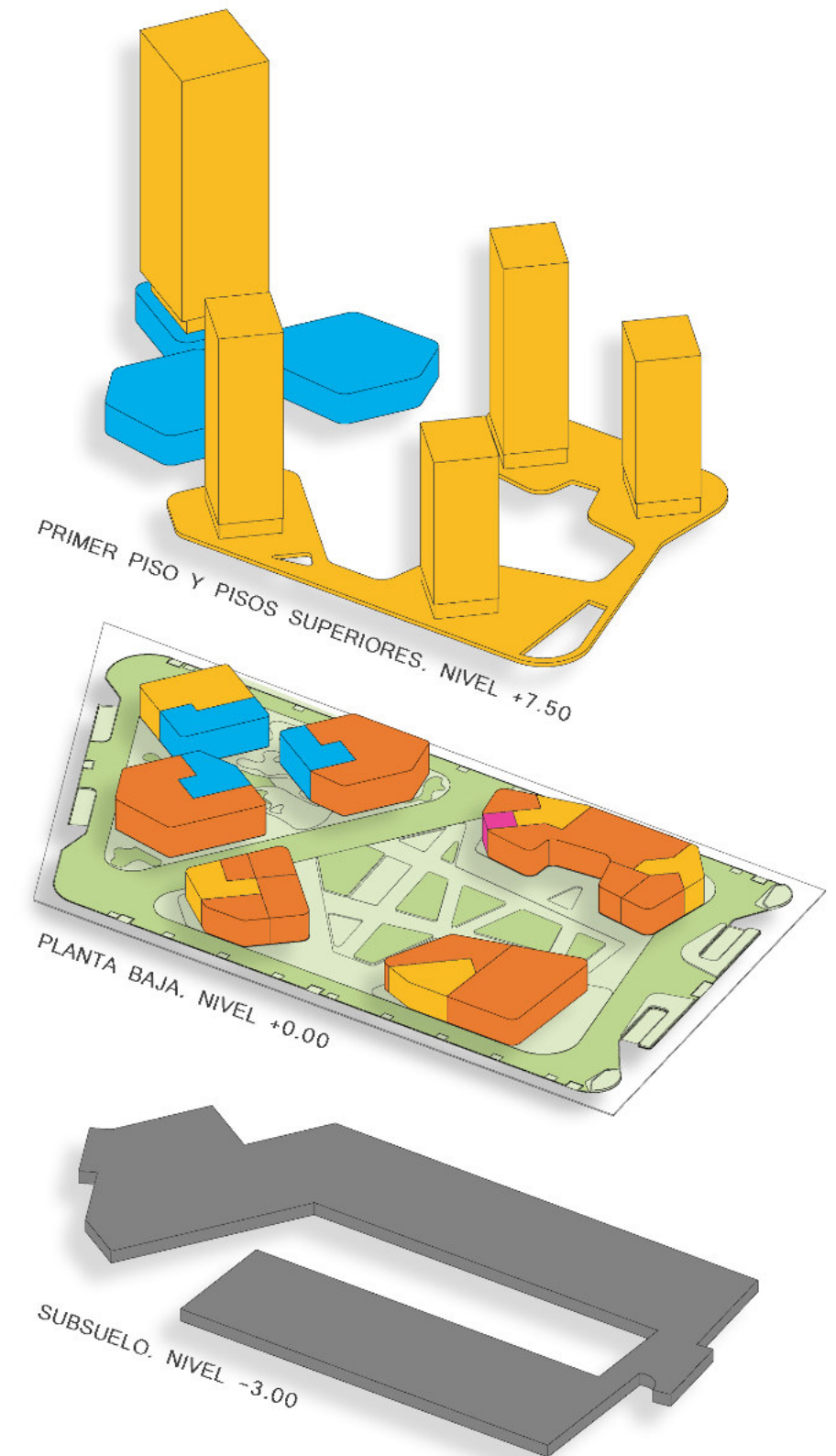
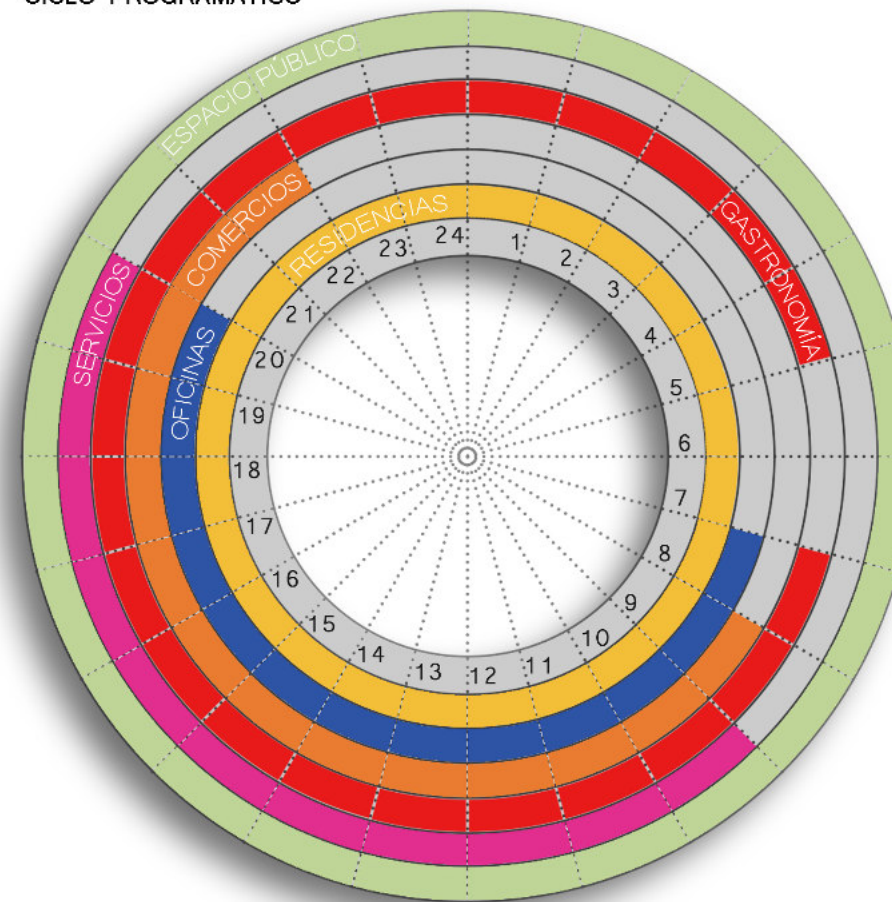
EN MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES, JANE JACOBS, DEFINE A: LOS **USOS PRIMARIOS** COMO AQUELLOS QUE, POR SÍ MISMOS, LLEVAN LA GENTE A UN SITIO DETERMINADO; SON COMO ANCLAS. SON USOS PRIMARIOS LAS OFICINAS Y LAS FÁBRICAS. TAMBIÉN LAS VIVIENDAS. (...) CUANDO SE COMBINA EFICAZMENTE UN USO PRIMARIO CON OTRO CAPAZ DE SACAR GENTE A DIFERENTES HORAS A LA CALLE, ENTONCES EL RESULTADO PUEDE SER ESTIMULANTE DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO: UN AMBIENTE FÉRTIL PARA LA DIVERSIDAD SECUNDARIA.

LA **DIVERSIDAD SECUNDARIA** ES UNA EXPRESIÓN, QUE UTILIZA JACOBS PARA DEFINIR LAS EMPRESAS QUE SURGEN COMO RESPUESTA A LA PREVIA PRESENCIA DE USOS PRIMARIOS, PARA ATENDER A LA GENTE A LA QUE ATRAEN LOS USOS PRIMARIOS. (JACOBS, 1961, P. 194 Y 195).

EN EL **BALANCE** DE LA **MULTIPLICIDAD FUNCIONAL** RESIDE LA INTELIGENCIA DE APLICACIÓN DE ESTE RECURSO. DE ESTA MANERA, SI UN LOCAL NO FUNCIONA, NO ES EL CONJUNTO EL QUE SE APAGA, SINO LOS DEMÁS PROGRAMAS LOS QUE SIGUEN ACTIVANDO EL ESPACIO PÚBLICO **COOPERANDO** PARA QUE ESE LOCAL ADQUIERA UN NUEVO USO RÁPIDAMENTE.

ES ASÍ, QUE MEDIANTE LA DEFINICIÓN DE USOS PRIMARIOS (JACOBS, 1961): VIVIENDAS, OFICINAS Y COMERCIOS, CONSIDERANDO EL APOORTE DEL PARQUE SCALABRINI ORTIZ COMO EQUIPAMIENTO RELEVANTE CONSIDERO AL CONJUNTO EFICAZ, DINÁMICO Y ATRACTOR, POR NATURALEZA -RECORDANDO EL EFECTO EXTRA DEL CUAL HABLÉ ANTERIORMENTE-, DE USOS SECUNDARIOS (JACOBS, 1961) QUE A SU VEZ INCENTIVEN LA POBLACIÓN FLOTANTE, LA CUAL LE DA LA VIDA AL PROYECTO Y LE GENERA MOVIMIENTO.

CICLO PROGRAMÁTICO



PARTE II – METODOLOGÍA DE TRABAJO

HIPÓTESIS. APROXIMACIÓN A CONCEPTOS

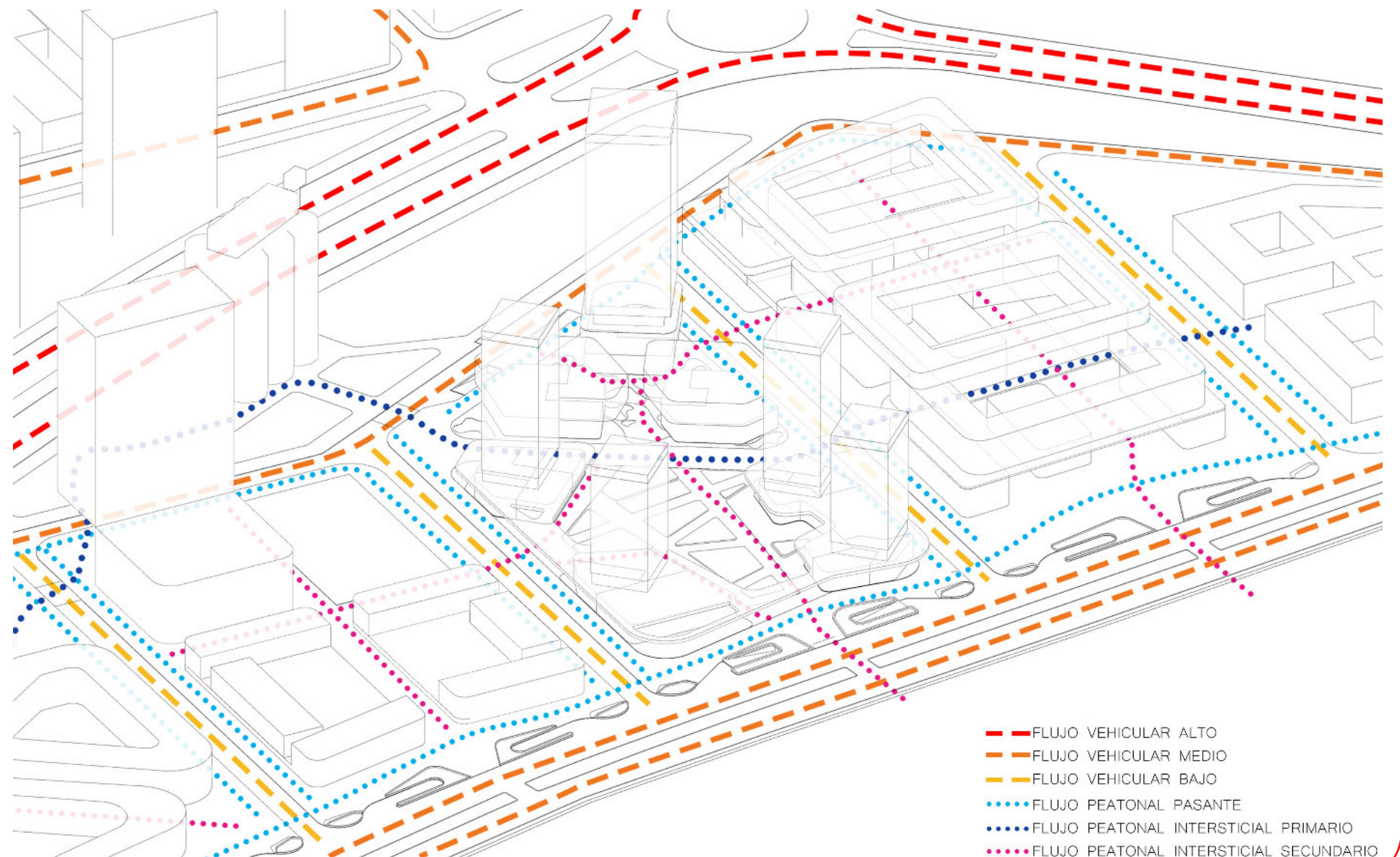
LA **PERMEABILIDAD** ES LA CAPACIDAD QUE TIENE UN MATERIAL DE PERMITIRLE A UN FLUJO QUE LO ATRAVIESE SIN ALTERAR SU ESTRUCTURA INTERNA. SE AFIRMA QUE UN MATERIAL ES PERMEABLE SI DEJA PASAR A TRAVÉS DE ÉL UNA CANTIDAD APRECIABLE DE FLUIDO EN UN TIEMPO DADO, E IMPERMEABLE SI LA CANTIDAD DE FLUIDO ES DESPRECIABLE.

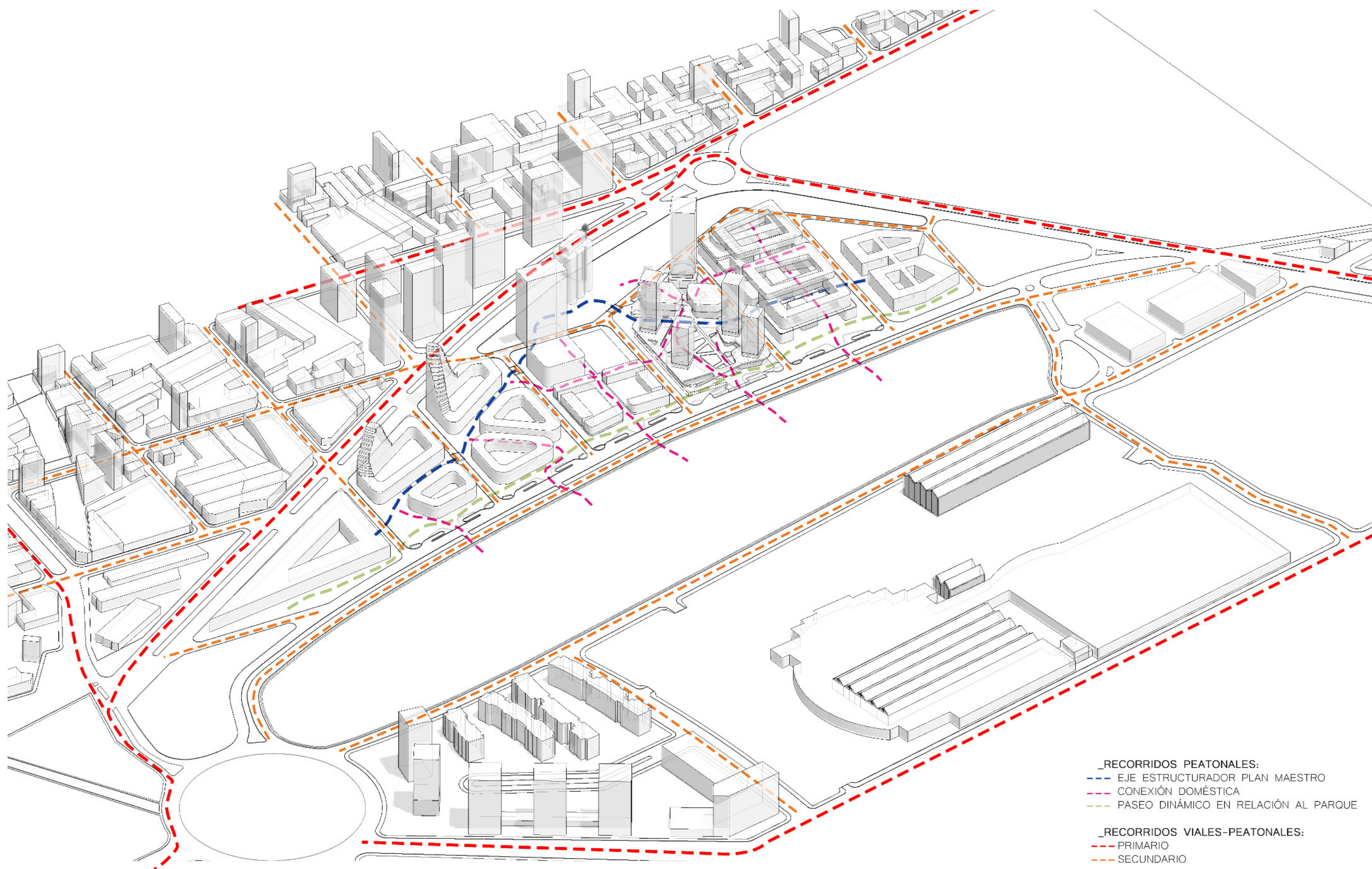
LA **APERTURA DE LA MANZANA** COMO ESTRATEGIA, ME PERMITE DOTAR AL ESPACIO URBANO DE **ACCESIBILIDAD**. DE ESTA MANERA, LAS MANZANAS SE TRANSFORMAN EN ESPACIOS INTERCONECTADOS QUE PARTICIPAN DE LA VIDA URBANA APORTANDO AL FLUJO LINEAL DE LA CALLE POSIBLES ALTERNATIVAS QUE PENETRAN EN LA MISMA. ACTUALMENTE LAS MANZANAS SON MASAS OPACAS AL FLUJO URBANO. EL OBJETO ES TRATAR DE ROMPER EL CONCEPTO DE MANZANA COMO ELEMENTO AJENO AL CIUDADANO.

EL HECHO DE PODER GENERAR UNA CONEXIÓN DIRECTA PERO DISCRETA ENTRE EL ADENTRO Y EL AFUERA, EL MOVIMIENTO SIN RESTRICCIONES Y LA POSIBILIDAD DE TENER CONTACTO CON EL INTERIOR, MÁS ALLÁ DE LO PRÓXIMO DEFINIDO COMO FACHADA ME PERMITE REUNIR Y NO SEGREGAR LO PÚBLICO DE LO PRIVADO. DE ÉSTA MANERA, EL PROYECTO MANEJA UNA PERMEABILIDAD DEFINIDA A PARTIR DEL RECORRIDO PROPUESTO POR EL MASTER PLAN A NIVEL URBANO Y, RESPONDIENDO A MÁS RECORRIDOS PROPUESTOS A NIVEL DOMÉSTICO TENIENDO EN CUENTA EL CONTEXTO URBANO ADYACENTE, DOTANDO, ADEMÁS, AL ESPACIO DE **COHESIÓN URBANA**.

"NUESTRAS CÉLULAS SE AUTOCONSTRUYEN FABRICANDO DE MANERA SIMULTÁNEA UNA MEMBRANA POROSA Y UN INTERIOR PROTEGIDO: SIN MEMBRANA NO HAY PROCESOS BIOQUÍMICOS DE INTERCAMBIO EN RELACIÓN CON EL MEDIO, Y SIN ELLOS NO HAY MEMBRANA POROSA. LAS COMUNIDADES HUMANAS AISLADAS GENÉTICAMENTE, SIN INTERCAMBIOS COMERCIALES, SIN DIVERSIDAD ALIMENTARIA O CULTURAL SUELEN LIMITARSE Y PONEN EN RIESGO SU CONTINUIDAD. PERMEABLE ES AQUELLO QUE SE DEJA INFLUIR O AFECTAR, POR LO TANTO EL CONCEPTO INCLUYE TAMBIÉN UN CAMBIO DE ESTADO MODERADO A PARTIR DE INFLUENCIAS DETERMINADAS, YA SEAN METEOROLÓGICAS, ORGÁNICAS O SOCIALES."

PERMEABILIDAD – PLAN: B. FELIPE MESA + FEDERICO MESA.





- _RECORRIDOS PEATONALES:**
- EJE ESTRUCTURADOR PLAN MAESTRO
 - CONEXIÓN DOMÉSTICA
 - PASEO DINÁMICO EN RELACIÓN AL PARQUE
- _RECORRIDOS VIALES-PEATONALES:**
- PRIMARIO
 - SECUNDARIO

PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ANÁLISIS CIUDAD RIBERA

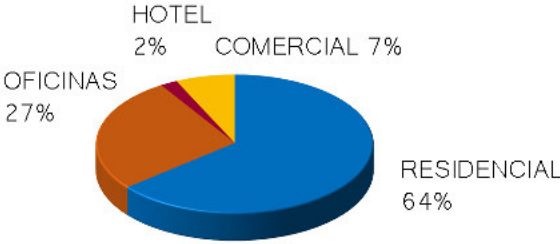
CIUDAD RIBERA PROPONE UN COMPLEJO DE USOS MIXTOS BAJO LA MODALIDAD DE "MANZANA ABIERTA". PRESENTA UN PASEO PEATONAL PÚBLICO DE DIMENSIONES METROPOLITANAS CON LOCALES COMERCIALES, INGRESO A VIVIENDAS, UN HOTEL Y OFICINAS QUE SE VUELCAN HACIA ESTE ESPACIO Y EN CONJUNTO ARTICULAN LA RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL RÍO.

ESTE ESPACIO PÚBLICO QUE BRINDA SE DENOMINA DE "SERVIDUMBRE ADMINISTRATIVA DE USO PÚBLICO" Y SU MANTENIMIENTO ESTÁ A CARGO DE LOS PRIVADOS DEL CONJUNTO.

SUPERFICIE DEL
TERRENO: 21.130M2
FOT: 2.74
FOS: 0.27

PROGRAMA:

RESIDENCIAL	37.290M2
OFICINAS	15.830M2
HOTEL	1.000M2
COMERCIAL	3.825M2
TOTAL:	57.945M2



SERVIDUMBRE
ADMINISTRATIVA
DE USO PÚBLICO
14.770M2



PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

CONCEPTO MANZANA ABIERTA

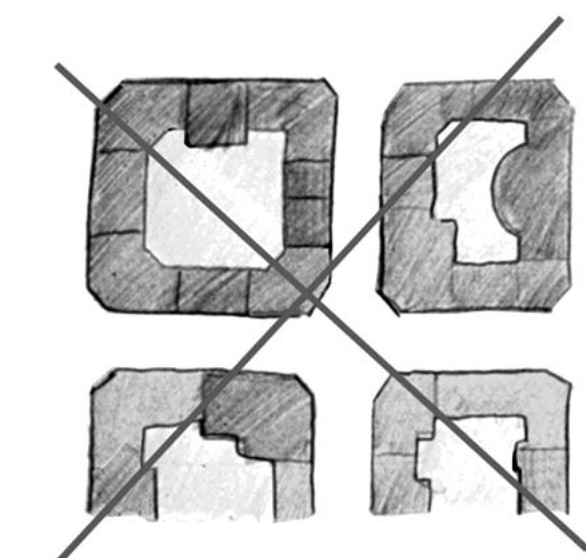
EL CONCEPTO DE MANZANA ABIERTA QUE PROPONE EL ARQUITECTO FRANCÉS CHRISTIAN DE PORTZAMPARC YA EN LOS AÑOS 80, VIENE ACOMPAÑADO DE UNA SERIE DE REGLAS INTERNAS PERO FLEXIBLES PARA CADA MANZANA. SE BUSCA QUE LAS EDIFICACIONES SEAN INDEPENDIENTES Y ESTÉN SEPARADOS EVITANDO UNA EDIFICACIÓN "DEMASIADO MASIVA" Y FAVORECIENDO LA VARIEDAD DE ALTURAS NECESARIA PARA UN PAISAJE URBANO CON CONTRASTES Y UNA PENETRACIÓN IDÓNEA DE LA LUZ SOLAR. DIVERSIDAD PROGRAMÁTICA REFLEJADA EN LA DIVERSIDAD EDILICIA. ALTURAS LIMITADAS PERO NO GENERALIZADAS.

HAY UN RECHAZO IMPLÍCITO A LAS ORDENANZAS TRADICIONALES QUE DEFINEN UN "VOLUMEN CAPAZ" DONDE HA DE INSCRIBIRSE EL VOLUMEN A EDIFICAR. SE PRETENDE UN SISTEMA DINÁMICO EN EL ESPACIO Y EN EL TIEMPO. SE TRATA DE DEMOSTRAR QUE SE PUEDE SEGUIR "HACIENDO CIUDAD" SIN LIMITAR LA EXPRESIVIDAD DE LA ARQUITECTURA.

PORTZAMPARC CRITICA LA MANZANA DE LA CIUDAD DE LA QUE ÉL LLAMA LA EDAD I; ES DECIR, LA MANZANA CERRADA, QUE CREA CALLES QUE SON PASILLOS, EN LA QUE LOS EDIFICIOS SÓLO RECIBEN LUZ POR DOS DE SUS CARAS, Y ESO, SI LOS DE ENFRENTA NO LES HACEN SOMBRA; EN LA QUE REINA EL MODELO; EN LA QUE LA BELLEZA SE EQUIPARA A HOMOGENEIDAD. LA EDAD II SUPONE LA DESAPARICIÓN DE LA MANZANA Y EL REINO DEL BLOQUE, QUE SE ALEJA DE LA CALLE PARA PODER GANAR ALTURA Y SIGNIFICA LA APOTEOSIS DE LA LÓGICA TRABAJO-TRANSPORTE-DORMITORIO. LA NUEVA MANZANA, LA QUE SIMBOLIZA LA EDAD III DE LA CIUDAD, ES LA MANZANA ABIERTA, CON UNA VOLUMETRÍA FRAGMENTADA QUE RESPETA EL CONCEPTO DE BARRIO Y DE CALLE, PERO QUE EVITA QUE ÉSTA SE TRANSFORME EN PASILLO UNIFORME". LA "MANZANA ABIERTA" PERMITE LA COEXISTENCIA DEL ESPACIO PÚBLICO -CALLE- Y EL PRIVADO -VIVIENDA Y JARDINES INTERIORES- SIN MEZCLARLOS; QUE LOS EDIFICIOS TENGAN CUATRO FACHADAS; QUE EL VOLUMEN DE EDIFICABILIDAD NO SE ESTABLEZCA EN FUNCIÓN DEL SOLAR, SINO DE LA MANZANA; QUE HAYA SOL PARA TODOS, PERO QUE CADA BLOQUE SEA DISTINTO.



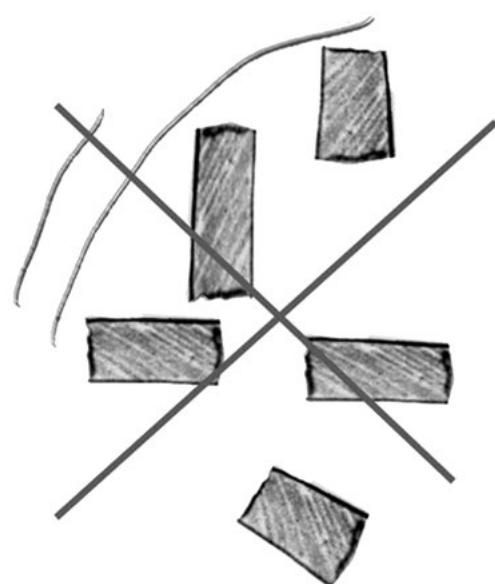
Christian de Portzamparc



CLOSED STREET
STUCKED BUILDINGS

EDAD I

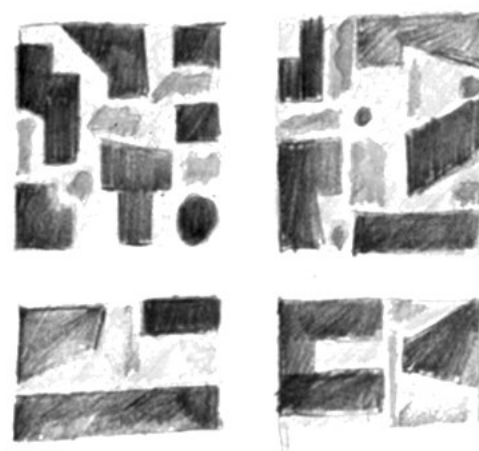
MANZANA CERRADA



No Street

EDAD II

BLOQUE ABIERTO

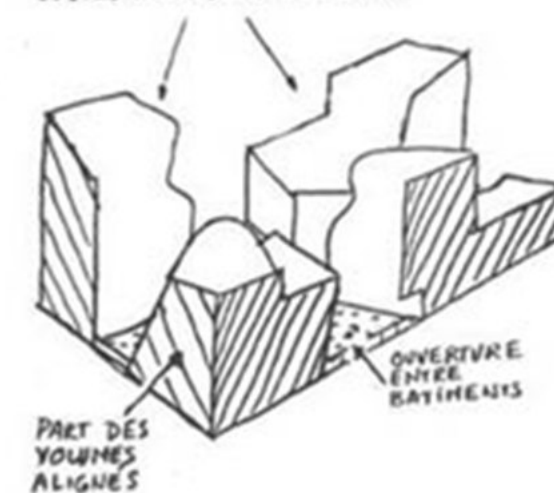


OPEN STREET
SEMI-FREE BUILDINGS

EDAD III

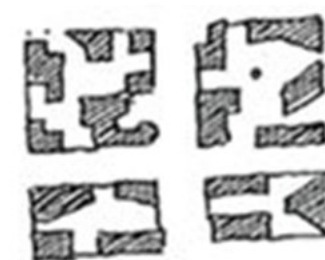
MANZANA ABIERTA

AUTONOMIE DES BATIMENTS
VOLUMES LIBRES DANS L'ÎLOT
COUPÉS AU CORDEAU SUR LARVE



PART DES
VOLUMES
ALIGNÉS

Ouverture
entre
batiments



ilot ouvert
immeubles
presque libres



rue ouverte

PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

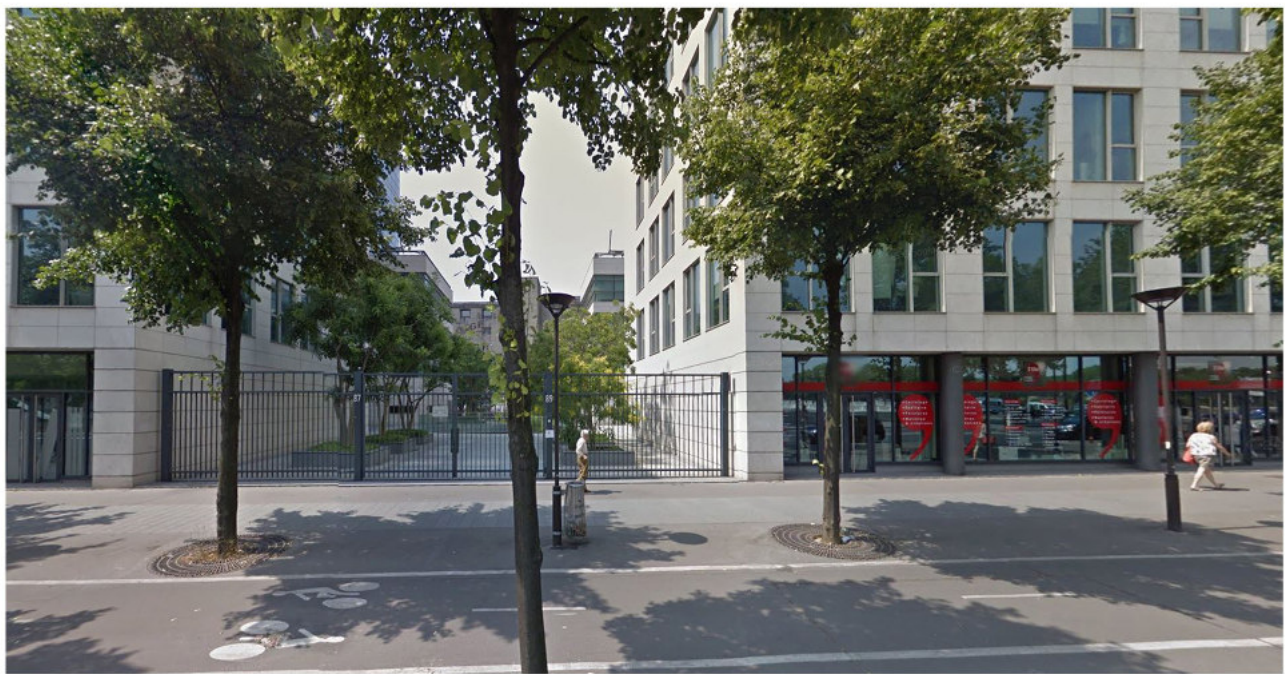
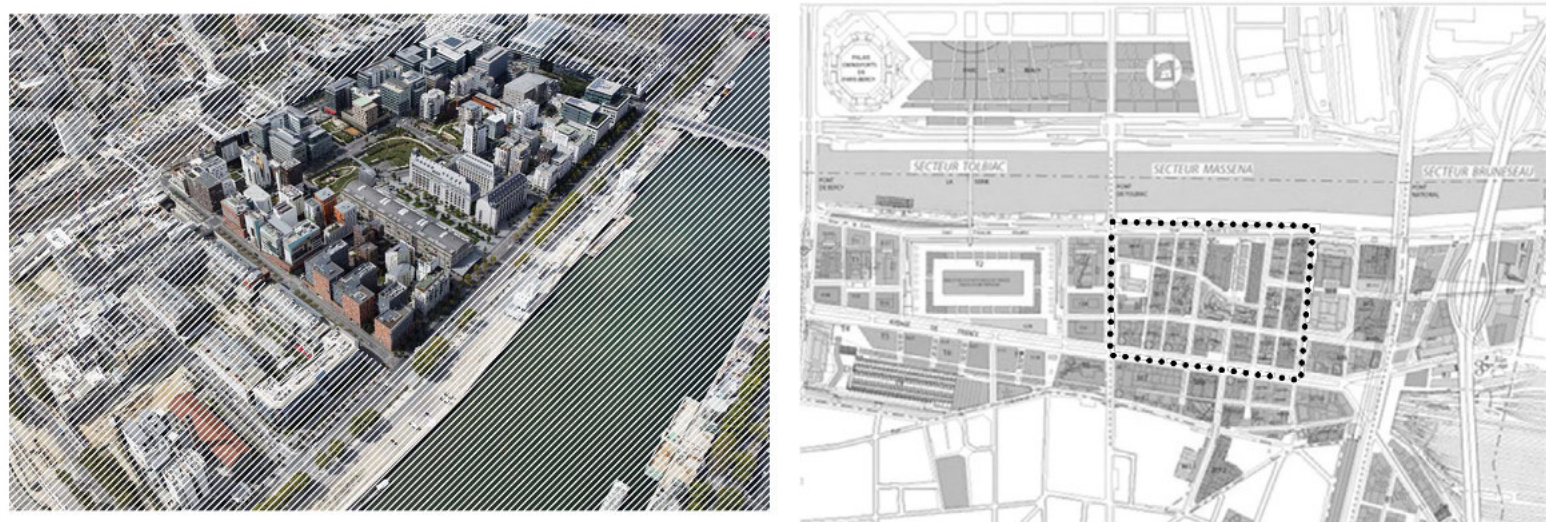
ESTUDIO DE REFERENTES

MASSENA NORD
PARÍS, FRANCIA.
CHRISTIAN DE PORTZAMPARC.
AÑO: 1995-2010
SUPERFICIE: 13HA
FOT:2.81



A LO LARGO DE LA HISTORIA, MÚLTIPLES INTERVENCIONES URBANAS APELARON AL RECURSO DE MANZANA ABIERTA.

EL MISMO **PORTZAMPARC** DESARROLLÓ EL PLAN MAESTRO DE LA ZAC “MASSENA NORD” DENTRO DE PARIS-RIVE-GAUCHE, ÚLTIMO GPU DE LA CIUDAD DE PARÍS. SE TRATA DE CREAR UN NUEVO POLO DE EMPLEO Y EQUIPAMIENTOS EN LA ZONA PERIFÉRICA EN LA CIUDAD PERO DE UNA POSICIÓN DE GRAN CENTRALIDAD ESTRATÉGICA EN EL CONJUNTO DEL ÁREA METROPOLITANA.



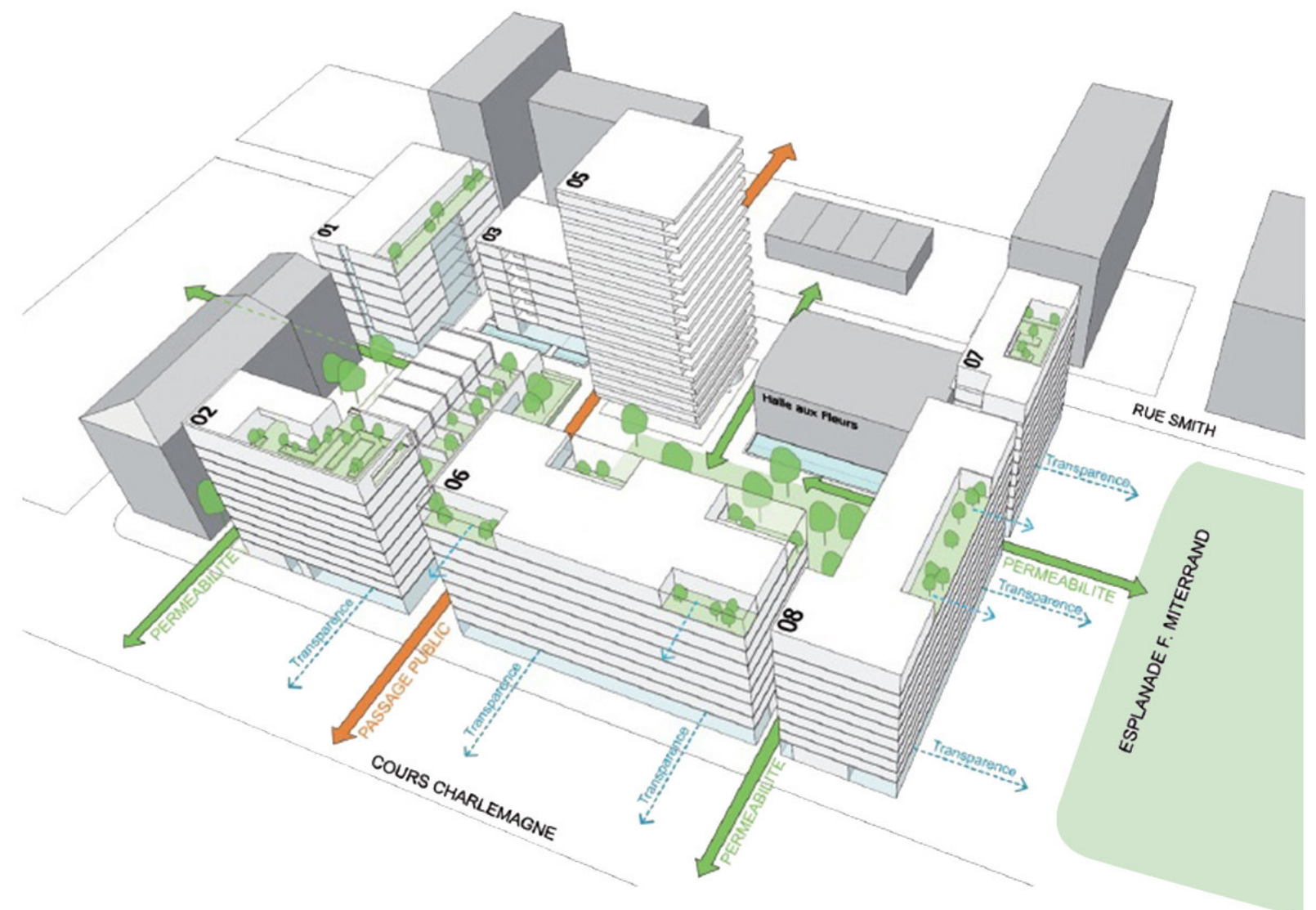
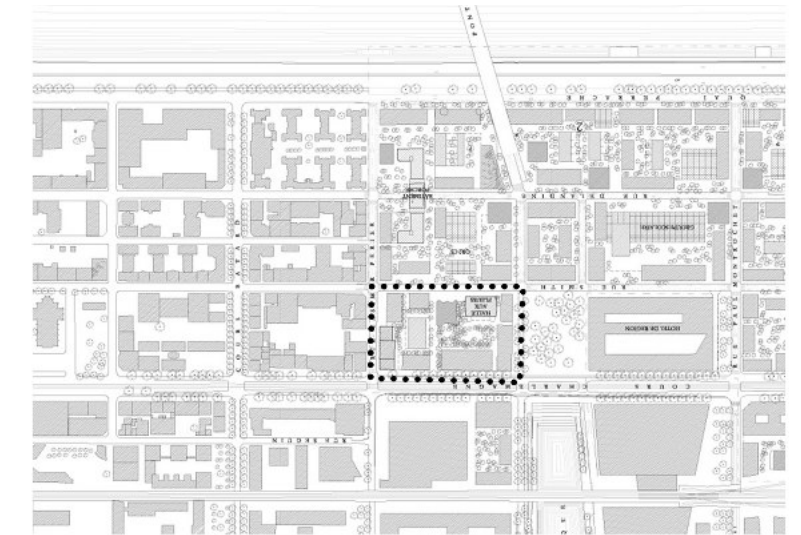
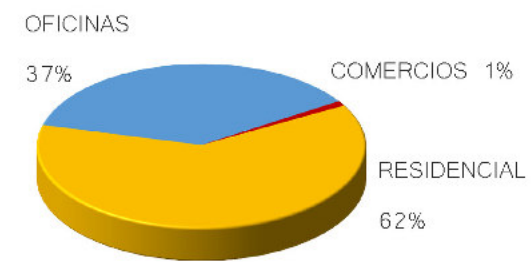
PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

LYON CONFLUENCE
 LYON, FRANCIA.
 ARQ. HERZOG & DE MEURON.
 AÑO: 2009
 SUPERFICIE: 7700M2
 FOT: 3.65
 FOS: 0.16

EL EQUIPO DE **HERZOG & DE MEURON** ES SELECCIONADO PARA DISEÑAR EL PROYECTO URBANO DE LA SEGUNDA FASE DEL GRAN PROYECTO DE REHABILITACIÓN QUE SE ESTÁ LLEVANDO A CABO EN LA CIUDAD FRANCESA DE LYON.

PROGRAMA:

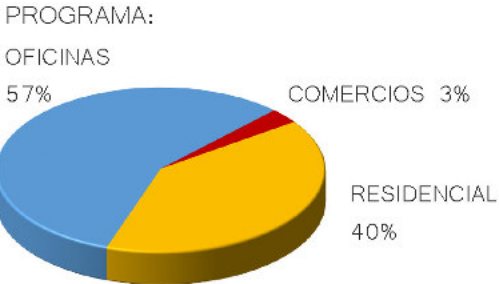


- ➡ PASAJE PÚBLICO
- ➡ PERMEABILIDAD DE PASO
- ➡ PERMEABILIDAD VISUAL

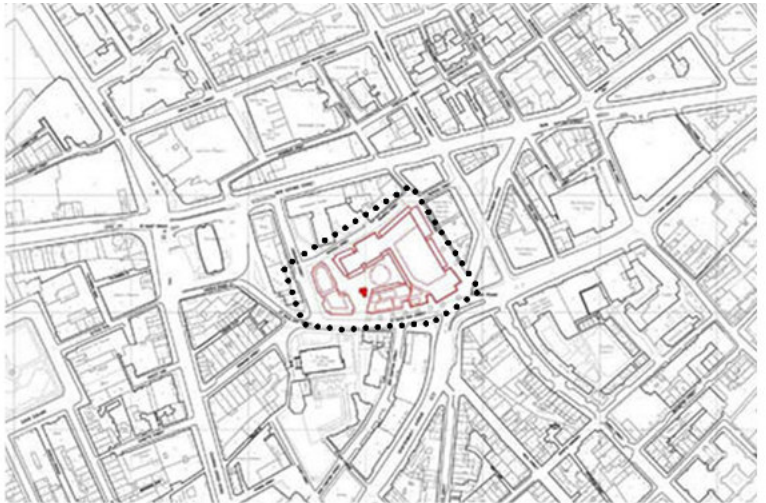
PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

ST. GILES CENTRAL
LONDRES, INGLATERRA.
ARQ. RENZO PIANO.
AÑO: 2010
FOT: 6
FOS: 0.61



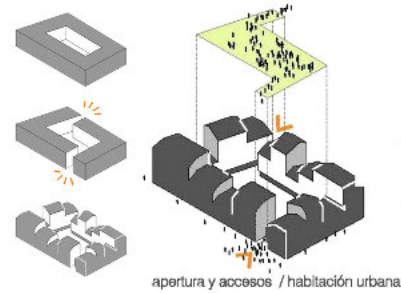
EL EQUIPO DE RENZO PIANO DISEÑA EL EDIFICIO CENTRAL SAINT GILES EN LONDRES CON EL OBJETIVO DE REIMPULSAR UN ÁREA DE LA CIUDAD QUE HABÍA CAÍDO EN LA DECADENCIA DE LAS DÉCADAS ANTERIORES. UN COMPLEJO DE USO MIXTO QUE REEMPLAZA UNA PROPUESTA ANTERIOR QUE CONTEMPLABA ÚNICAMENTE OFICINAS.



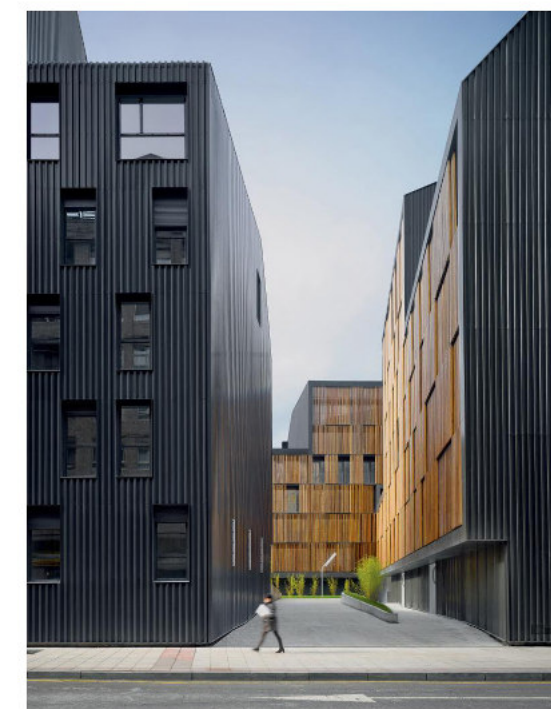
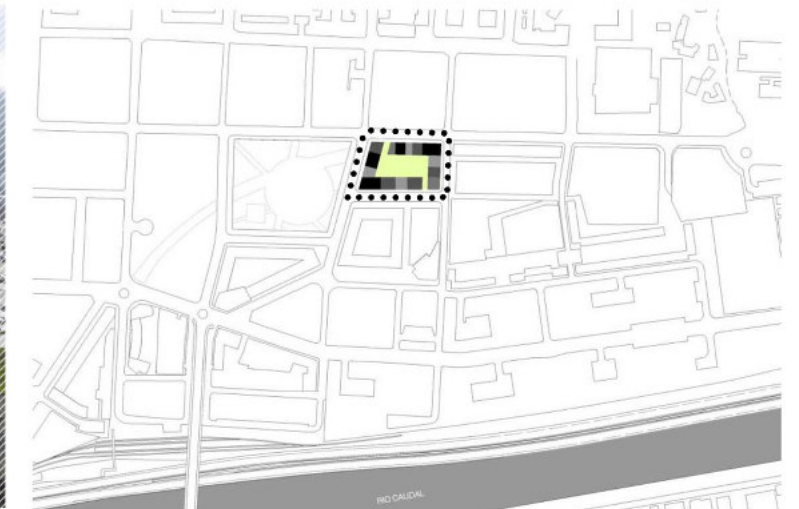
PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

RESIDENCIAS MIERES
 ASTURIAS, ESPAÑA.
 ZIGZAG ARQUITECTURA
 AÑO: 2010
 SUPERFICIE DEL
 TERRENO: 17.840M2
 131 VIVIENDAS



OTROS PROYECTOS APELARON AL RECURSO DE LA PERMEABILIDAD. EN EL CASO DEL CONJUNTO DE RESIDENCIAS DEL ESTUDIO **ZIGZAG**, EL ACCESO AL ESPACIO PÚBLICO INTERIOR FUE DISEÑADO AL ROMPER EL BLOQUE EN DOS DE SUS ESQUINAS, CREANDO UN ESPACIO DE TENSIÓN DIAGONAL. LA ENTRADA A LOS DEPARTAMENTOS SUCEDE A TRAVÉS DE ESTE ESPACIO INTERMEDIO, ACTIVANDO LA RELACIÓN DE VECINDAD Y CONVIRTIÉNDOLO EN EL PRINCIPAL CENTRO DE REUNIÓN SOCIAL DE SUS HABITANTES. LAS ZONAS VERDES AJARDINADAS SON LIGERAMENTE SUPERIORES, CON ESPACIOS DE USO EXCLUSIVO DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA PLANTA BAJA, SEPARÁNDOLOS DE LAS ZONAS DE CIRCULACIÓN PÚBLICA. LOS LOCALES DE ESTANCIA DE LOS DEPARTAMENTOS DAN A LA PLAZA, GENERANDO POR LO TANTO, ACTIVIDAD EN SUS FACHADAS CIRCUNDANTES.

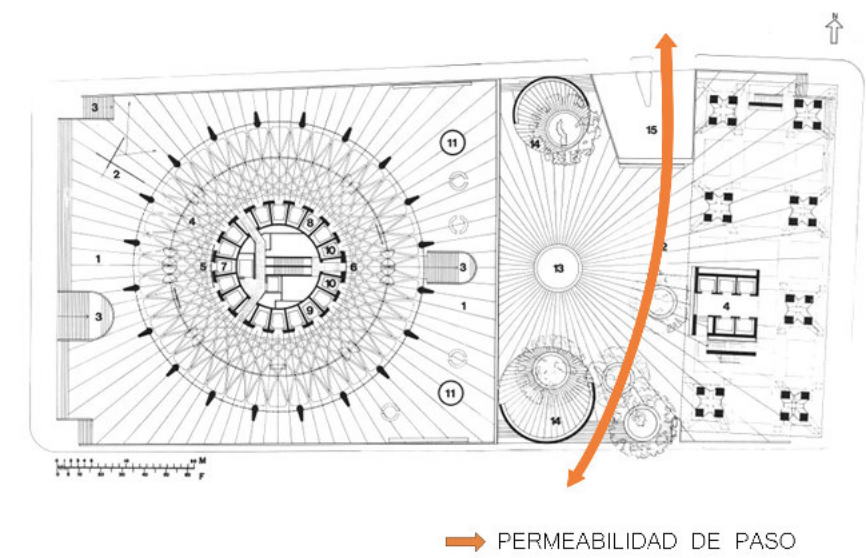


PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

AUSTRALIA SQUARE
SINDEY, AUSTRALIA.
HARRY SEIDLER
AÑO: 1962

EN EL DISTRITO FINANCIERO DE LA CIUDAD DE SIDNEY, UNA PLAZA PÚBLICA DE PROGRAMA GASTRONÓMICO PRINCIPALMENTE ATRAVIESA LA MANZANA CONECTANDO PEATONALMENTE LA CALLE HAMILTON AL SUR CON MÁS EDIFICIOS DE OFICINAS Y GASTRONÓMICOS AL NORTE. DESDE LA MISMA SE PUEDE INGRESAR A LOS DOS EDIFICIOS QUE LA CONTIENEN.



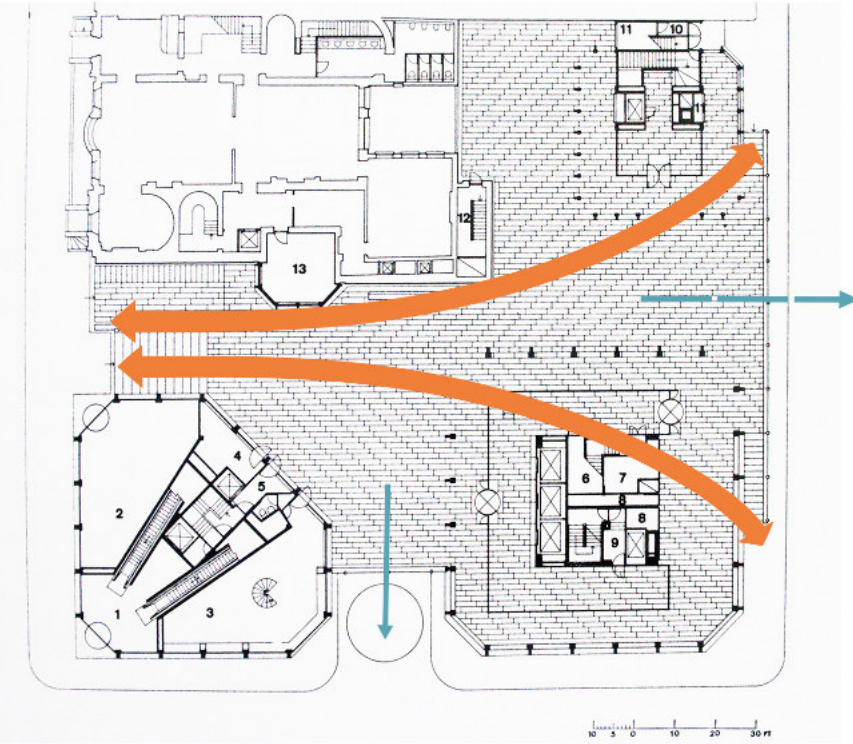
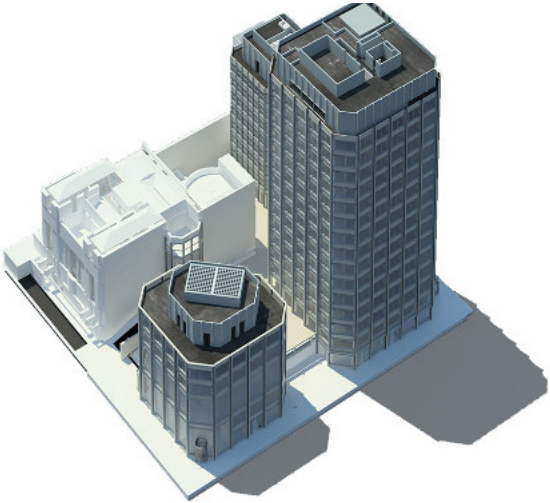
PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

THE ECONOMIST

LONDRES, INGLATERRA.
ARQ. ALISON & PETER SMITHSON
AÑO: 1964

EN LA DÉCADA DEL '60, LOS ARQUITECTOS ALISON Y PETER SMITHSON RECURREN A LA MANZANA PERMEABLE PARA RESOLVER EL PROGRAMA DE VIVIENDAS, OFICINAS Y BANCO, TODOS EDIFICIOS EXENTOS EN RELACIÓN AL CLUB EXISTENTE, OFRECIENDO UN ESPACIO PEATONAL PREVIO A LAS ENTRADAS DE LOS EDIFICIOS.



→ PERMEABILIDAD DE PASO
→ PERMEABILIDAD VISUAL

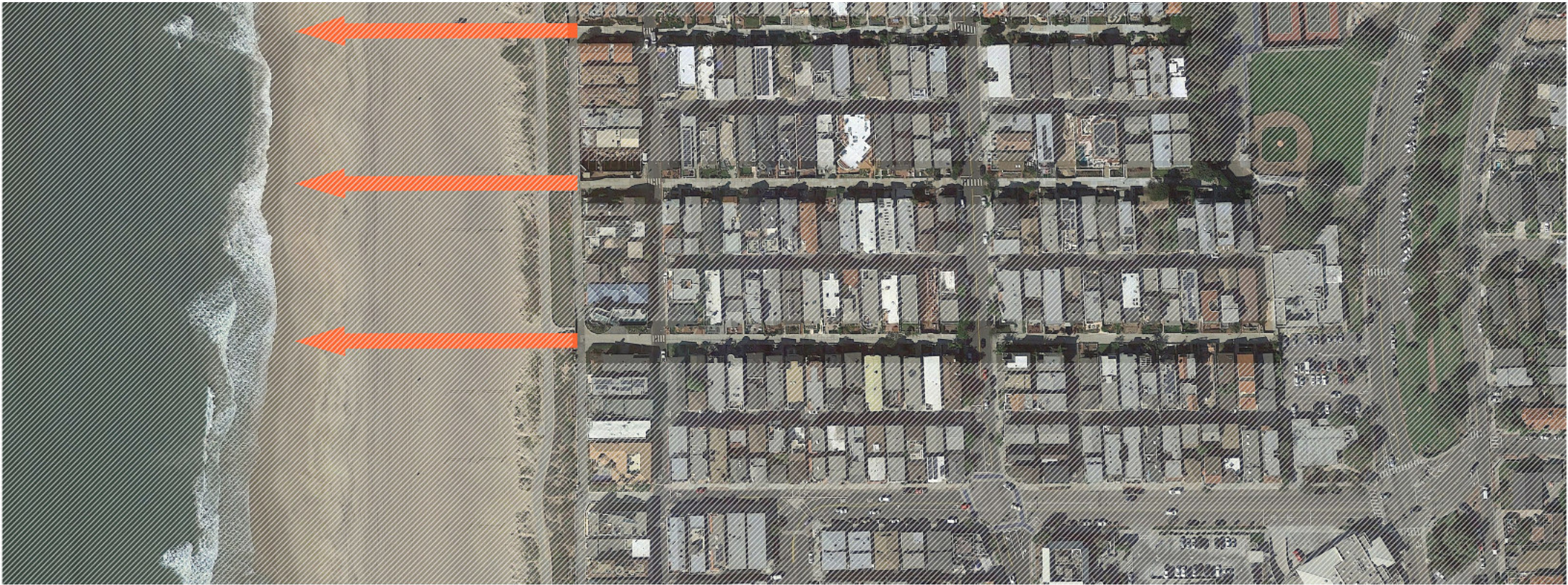


PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

MANHATTAN BEACH
LOS ÁNGELES, ESTADOS UNIDOS.

EN LOS ÁNGELES, EN EL BARRIO COSTERO DE MANHATTAN BEACH, LAS RESIDENCIAS SE UBICAN SOBRE LAS CALLES, LIBERANDO EL ESPACIO CENTRAL Y UBICANDO SUS PATIOS CON SALIDA A ESTE PASEO PEATONAL. LOS NIÑOS PUEDEN SALIR A JUGAR EN ESTE ESPACIO PROTEGIDO DEL TRÁNSITO VEHICULAR.



CIRCULACIÓN VEHICULAR.



CIRCULACIÓN PEATONAL: ACCESOS CAPILARES A LA PLAYA

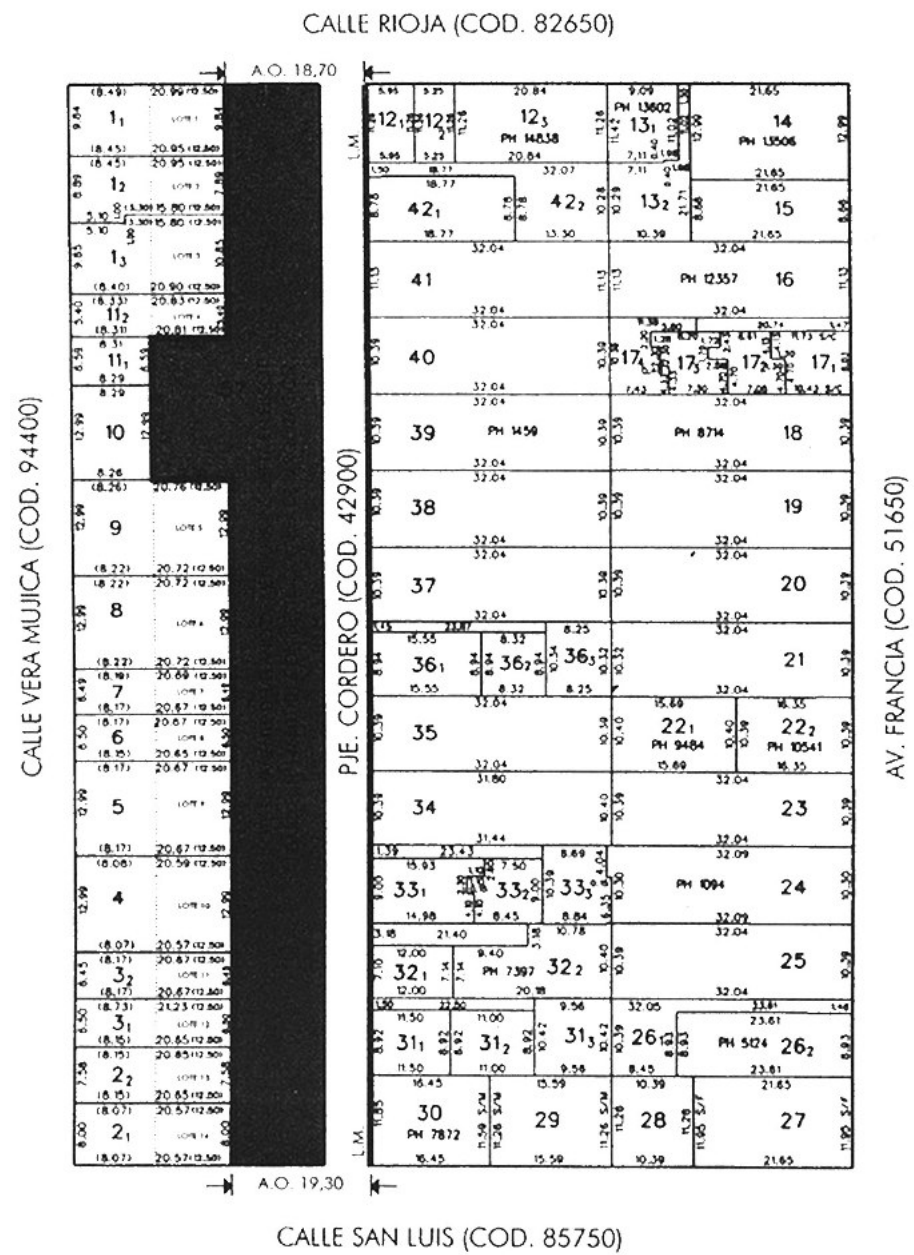


PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

PASAJE CORDERO
ROSARIO, ARGENTINA.

EN ROSARIO, DE MANERA SIMILAR Y ACCIDENTAL, POR ASÍ DECIRLO, EL DESPOJO DE VÍAS QUE SE ENCONTRABAN EN DESUSO LIBERÓ EL ATRAVESAMIENTO EN LA MANZANA QUE SUFRIÓ, EN PARTE, LA APROPIACIÓN DE LOS VECINOS. ÉSTOS EXTENDIERON SUS PATIOS Y LOS CONECTARON MEDIANTE PUERTAS O PORTONES A ESPACIO VERDE ADYACENTE PARA HACER USO DIRECTO DE ESTA ÁREA DOTADA DE VEGETACIÓN. POSTERIORMENTE, LA ACCIÓN SE FORMALIZÓ CON UNA ORDENANZA EN EL AÑO 2004.



PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTUDIO DE REFERENTES

REHABILITACIÓN DEL ÁREA CENTRAL
PASEO DE LAS ARTES
ROSARIO, ARGENTINA.

EL PLAN URBANO DE ROSARIO 2007-2017 CONTEMPLA EN SU SECCIÓN DE REHABILITACIÓN DEL ÁREA CENTRAL PLANES ESPECIALES Y DE DETALLE QUE PROPONEN ATRAVESAMIENTOS DENTRO DE LA TRAMA URBANA.

SE CONTEMPLA UN PASEO DE LAS ARTES Y PARA SU CONSOLIDACIÓN SE ARTICULAN OPERACIONES DE INNOVACIÓN CON OPERACIONES DE REHABILITACIÓN DE INMUEBLES DE VALOR PATRIMONIAL. SE PROPONEN NUEVOS RECORRIDOS PEATONALES Y APERTURAS DE MANZANAS CON LA CREACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS. SE INTENTA CON ESTA IMPLEMENTACIÓN VINCULAR EL SISTEMA DE GALERÍAS EXISTENTE EN EL ÁREA CENTRAL CON LAS ACTUACIONES LOCALIZADAS EN TORNO A LA BAJADA SARGENTO CABRAL Y CON LA RAMBLA PEATONAL CONSTRUIDA RECIENTEMENTE FRENTE AL RÍO. VARIAS ACCIONES DE REHABILITACIÓN EDILICIA YA EFECTUADAS HAN DESENCADENADO UNA IMPORTANTE RENOVACIÓN DEL SECTOR.



PARTE II – METODOLOGÍA DE TRABAJO

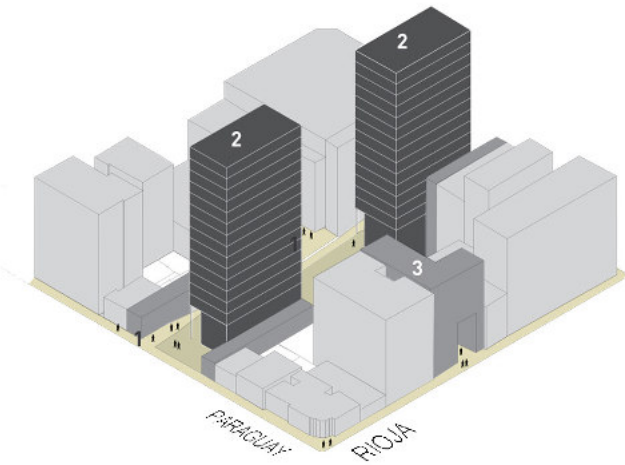
ESTUDIO DE REFERENTES

CONSISTE EN UNA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN UNA MANZANA QUE PRESENTA UN VALOR SINGULAR, SU VINCULACIÓN CON LA PEATONAL CÓRDOBA Y LA PRESENCIA DE EDIFICIOS DE GRAN VALOR PATRIMONIAL QUE JUNTO CON LA VINCULACIÓN CON LAS CALLES CORRIENTES, RIOJA Y PARAGUAY Y LA DIMENSIÓN DEL TERRENO, HACEN QUE ESTA PARCELA ADQUIERA UN VALOR ESPECIAL. SE PROPONE LA CONSOLIDACIÓN DE UN PROYECTO UNITARIO QUE INCLUYE VOLÚMENES DE DIFERENTES ALTURAS TENIENDO EN CUENTA LAS CARACTERÍSTICAS DE CONSOLIDACIÓN DEL ENTORNO. SE PLANTEAN DOS TORRES EXENTAS DE 66 M DE ALTURA, CUYAS PLANTAS BAJAS ALOJARÁN USOS COMERCIALES Y EDIFICIOS DESTINADOS A RESIDENCIAS O USOS COMPATIBLES CON LA MISMA; TAMBIÉN SE DEFINEN OTROS EDIFICIOS DE MENOR ALTURA QUE REVISTEN LAS MEDIANERAS DE LOS LINDEROS. LOS SUBSUELOS SE DESTINAN A COCHERAS. CON LA DISPOSICIÓN DE LOS VOLÚMENES EDIFICADOS SE LOGRA UNA APERTURA DEL CENTRO DE MANZANA PARA EL USO PÚBLICO CON SALIDA A LAS CUATRO CALLES QUE DELIMITAN LA MANZANA.

SE INTENTA GENERAR UN PROYECTO UNITARIO QUE INCORPORE DOS ESPACIOS PÚBLICOS, UNO SOBRE CALLE SANTA FE Y OTRO SOBRE SAN LORENZO. SE ABRE LA MANZANA CON UN ATRAVESAMIENTO, QUE PERMITA CONECTAR LAS PEATONALES Y GALERÍAS COMERCIALES TRADICIONALES DE LA CIUDAD CON EL BORDE COSTERO Y EL PARQUE A LA BANDERA. RECORRIDOS COMO EL PROPUESTO PODRÁN CONVERTIRSE EN UN PASEO DE INTERÉS TURÍSTICO RENOVANDO SUELO VACANTE, DESTINADO HASTA EL MOMENTO A USOS SECUNDARIOS. SE ARTICULAN CON EL PROYECTO, UNA SERIE DE EDIFICIOS QUE TOMAN LA ALTURA DE CONTACTO DE LAS EDIFICACIONES LINDERAS, APARTÁNDOSE DE LAS MEDIANERAS PARA ALCANZAR LA MAYOR ALTURA ADMITIDA EN EL ÁREA CENTRAL. LOS SUBSUELOS SE DESTINAN A COCHERAS. SE LOGRA DE ESTA FORMA RECUPERAR UN TERRENO SUBUTILIZADO UBICADO EN PLENO CENTRO DE LA CIUDAD, SIN PERDER LA CAPACIDAD DE ESTACIONAMIENTO Y CREANDO UN NUEVO ESPACIO PÚBLICO.

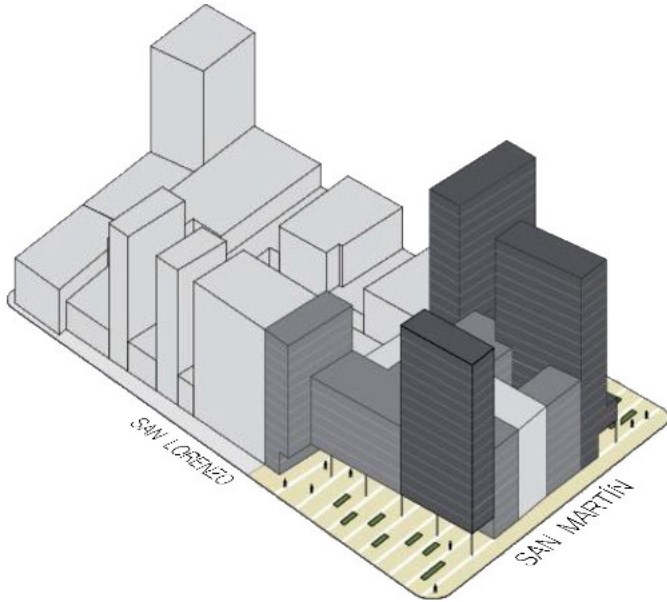
CONSISTE EN LA ELABORACIÓN DE UN PROYECTO DE CARÁCTER UNITARIO, INNOVADOR EN LO REFERIDO AL TRATAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN EL INTERIOR DE LA MANZANA Y A LA DETERMINACIÓN DE UNA MORFOLOGÍA DE CONJUNTO A DESARROLLAR. SE PREVÉ EN EL CONJUNTO, LA CONSTRUCCIÓN DE DOS TORRES EXENTAS SOBRE CALLE JUAN MANUEL DE ROSAS, QUE ENMARCARÁN UNA “PUERTA DE INGRESO” HACIA EL PATIO INTERIOR. SE PROPONE EL COMPLETAMIENTO DEL FRENTE EDIFICADO QUE MIRA A LA PLAZA Y AL PARQUE Y LA APERTURA DEL CENTRO DE MANZANA PARA ALOJAR UNA PLAZA PÚBLICA.

MANZANA 125

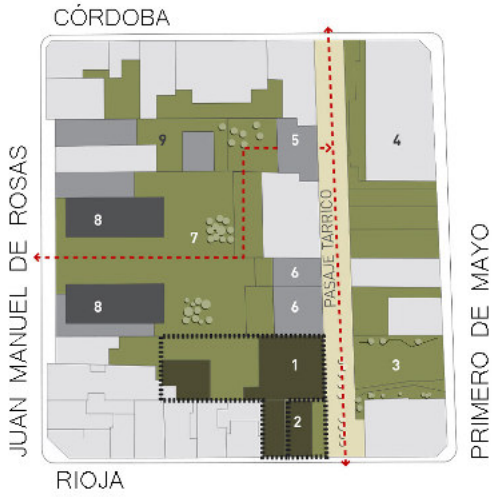


- 1. ATRAVESAMIENTO PÚBLICO
- 2. EDIFICIOS EXENTOS
- 3. EDIFICIOS CUYA ALTURA SE HOMOLOGA A PARCELAS LINDERAS.

MANZANA 96



PASAJE DR. J. TARRICO



PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTADO DE SITUACIÓN DE LA MANZANA URBANA DE ROSARIO

LA CIUDAD EN LA QUE ME ENCUENTRO TRABAJANDO PRESENTA MANZANAS SUPEDITADAS A LA MALLA ORTOGONAL HEREDADA DE LAS LEYES INDIAS. RESPONDE A LA TIPOLOGÍA DE MANZANA CERRADA, EDAD I DE LAS CIUDADES SEGÚN PORTZAMPARC. LA ESTRUCTURA PARCELARIA ES MIXTA PERO RECURRENTE EN LA MEDIDA DE 8.66M DE FRENTE, MEDIDA QUE SURGE DE LA FRACCIÓN DE LAS ORIGINARIAS LONJAS DE ROSARIO. LA CALLE SE ENCUENTRA LIMITADA AL BORDE DE LA MANZANA. EL INTERIOR DE LAS MANZANAS ES DE CARÁCTER PRIVADO Y SE ENCUENTRA DELIMITADO POR LAS EDIFICACIONES. ROSARIO CUENTA CON CENTROS DE MANZANA CON ALTURA MÁXIMA LIMITADA. ÉSTOS SE MANIFIESTAN COMO UNA SUMATORIA DE FRAGMENTOS INDIVIDUALES CON UN ROL QUE NO SUPERA LAS AMBICIONES DE PROVEER DE ILUMINACIÓN Y VENTILACIÓN A LA EDIFICACIÓN QUE HACE FRENTE A LA CALLE.

PARTE II - METODOLOGÍA DE TRABAJO

ESTADO DE SITUACIÓN DE LA MANZANA URBANA DE ROSARIO

JUNTO A LOS ELEMENTOS URBANOS ANTES MENCIONADOS, LA ARQUITECTURA OTORGA FORMA A LA CIUDAD. ES LA ENVOLVENTE NECESARIA PARA LA DEFINICIÓN DEL ESPACIO.

EN ROSARIO, ENCUENTRO EN LAS EDIFICACIONES, DIVERSIDAD EN CUANTO A LAS TIPOLOGÍAS EDILICIAS PERO CON PLANTAS BAJAS QUE RESUELVEN ÚNICAMENTE UN PROBLEMA LOCAL, SIN PROMULGAR UNA ESTRUCTURACIÓN A NIVEL URBANO. ESTA CUALIDAD NO ESTRUCTURADORA PUEDE SER CONSECUENCIA DE LA IMPRONTA COMERCIAL QUE DESARROLLAN EN GENERAL, POR LA DIMENSIÓN MÁS RECURRENTE DEL LOTE MENCIONADO ANTERIORMENTE O AMBOS.



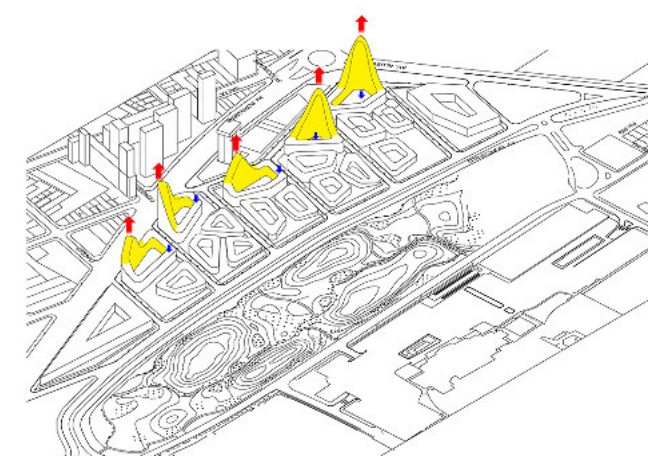
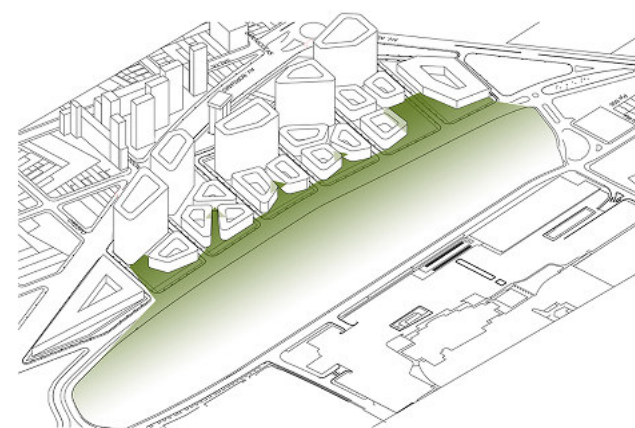
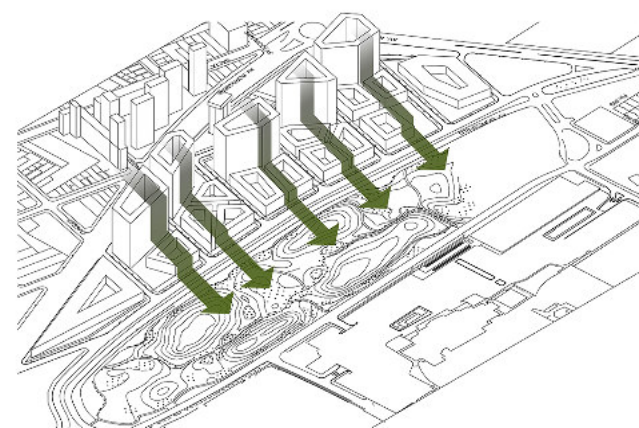
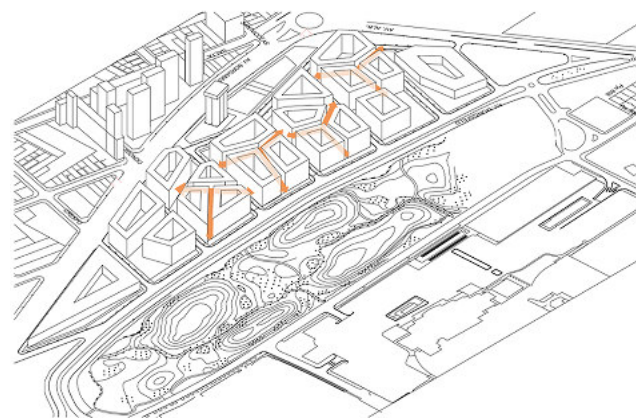
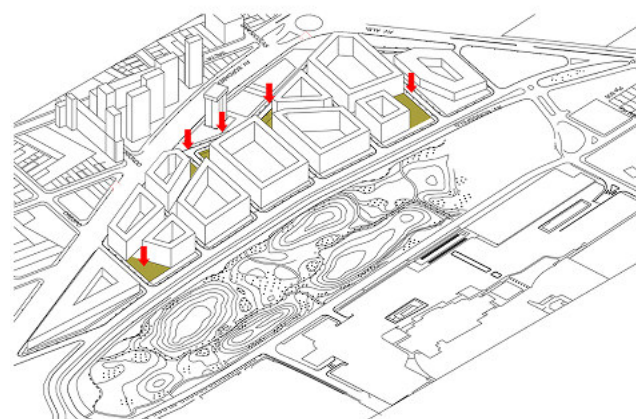
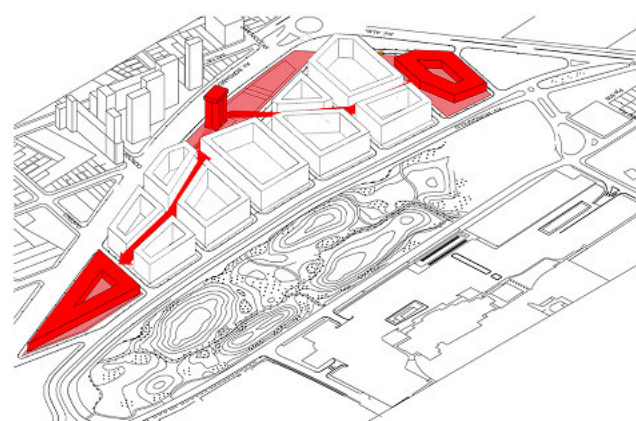
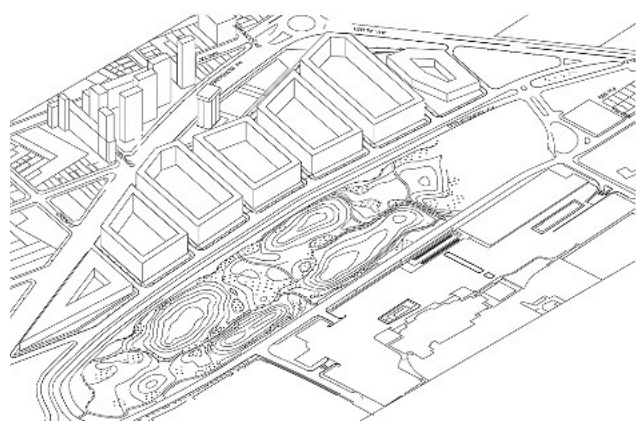


PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLAN MAESTRO

EN UNA PRIMERA INSTANCIA DE TRABAJO GRUPAL SE PLANTEÓ UN MASTERPLAN QUE ADOPTÓ AL CLAUSTRO COMO MORFOLOGÍA PRINCIPAL A DESARROLLAR. UNA CONEXIÓN VITAL ENTRE LOS EQUIPAMIENTOS Y LOS SILOS ATRAVESABA TODA LA PROPUESTA ADQUIRIENDO UNA GRAN IMPORTANCIA A NIVEL DE CONEXIÓN URBANA QUE INTERRUMPÍA LOS CLAUSTROS DIVIDIÉNDOLOS. LA MASA EDILICIA SE RECEDÍA FRENTE A ESTOS EQUIPAMIENTOS A DESTACAR CREANDO ESPACIOS CONTENIDOS DE DIMENSIONES ACORDES AL CAUDAL DE PERSONAS QUE PODÍAN SUPONER SIMULTÁNEAMENTE.

RESPONDIENDO DE MANERA AMIGABLE A LA PRESENCIA DEL PARQUE DEL PROYECTO, LOS CLAUSTROS EN RELACIÓN DIRECTA AL MISMO SE SUBDIVIDÍAN, DISMINUÍAN SU ALTURA Y CONFORMABAN UN FRENTE MÁS PERMEABLE HACIA ÉSTE; EN CONTRAPOSICIÓN AL FRENTE URBANO CONSOLIDADO PROPUESTO EN LA FACHADA SUR DEL MASTERPLAN. COMO ÚLTIMA ACCIÓN, LA FACHADA NORTE DE LOS CLAUSTROS ADYACENTES A LA CIUDAD SE DISMINUYÓ PARA PERMITIR UNA ADECUADA ILUMINACIÓN Y VENTILACIÓN A TODO EL PROYECTO.



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PROPUESTA ARQUITECTÓNICA 2015 VS 2016

EN UNA SEGUNDA INSTANCIA INDIVIDUAL DE DESARROLLO ARQUITECTÓNICO DE LAS PIEZAS, ME ENCONTRÉ CON UNA MORFOLOGÍA QUE PRESENTABA MUCHAS DIFICULTADES PARA RESOLVER EL PROGRAMA RESIDENCIAL DE MANERA EFICIENTE Y SOSTENIBLE.

LUEGO DE UN REPLANTEO DE SITUACIONES DECIDÍ RESCATAR LO POSITIVO DEL PROCESO DEL AÑO LECTIVO Y CONSIDERAR LAS SITUACIONES ADVERSAS PARA EVITARLAS EN UN NUEVO SISTEMA FORMAL EN LA MANZANA. ES POR ELLO QUE RESCATÉ LOS LINEAMIENTOS TEÓRICOS Y CONEXIONES PROPUESTAS POR EL MASTERPLAN.

FOT: 2.41

FOS: 0.45

CANTIDAD DE VIVIENDAS EN LA MANZANA: 150.



CONDICIONES ADVERSAS A MODIFICAR:

_BAJA DENSIDAD DE UNIDADES DE VIVIENDAS EN LA MANZANA CONSECUENTE DE LA MORFOLOGÍA ADOPTADA PARA EL CONJUNTO, QUE DIFICULTABA UNA EFICIENTE RESOLUCIÓN PARA LAS RESIDENCIAS.
_LA DENSIDAD EDILICIA EN UN MISMO NIVEL GENERABA **VIVIENDAS ENFRENTADAS A UNOS 15-20 METROS**. Poca privacidad.
_PARA CUMPLIR CON LA CONDICIÓN DE VENTILACIÓN CRUZADA SE COLOCÓ UNA CIRCULACIÓN VERTICAL CADA 2 UNIDADES. LA **RELACIÓN ENTRE SUPERFICIE DESTINADA A CIRCULACIÓN Y SUPERFICIE DE VIVIENDAS** TENÍA MUCHO POR MEJORAR.
_UN **PEQUEÑO PORCENTAJE DE VIVIENDAS** CONTABA CON VISTAS AL PARQUE Y UNO **MENOR AÚN AL RÍO Y CIUDAD** (SÓLO LAS VIVIENDAS UBICADAS EN LA TORRE).
_LAS VIVIENDAS DE LOS CLAUSTROS BAJOS NO CONTABAN CON CIRCULACIÓN VERTICAL MOTORIZADA.
ARQUITECTURA DE CARÁCTER **EXCLUYENTE** DE CIERTAS CONDICIONES SOCIALES.

FOT: 3

FOS: 0.55

CANTIDAD DE VIVIENDAS EN LA MANZANA: 259.



CONDICIONES FAVORABLES A REPETIR:

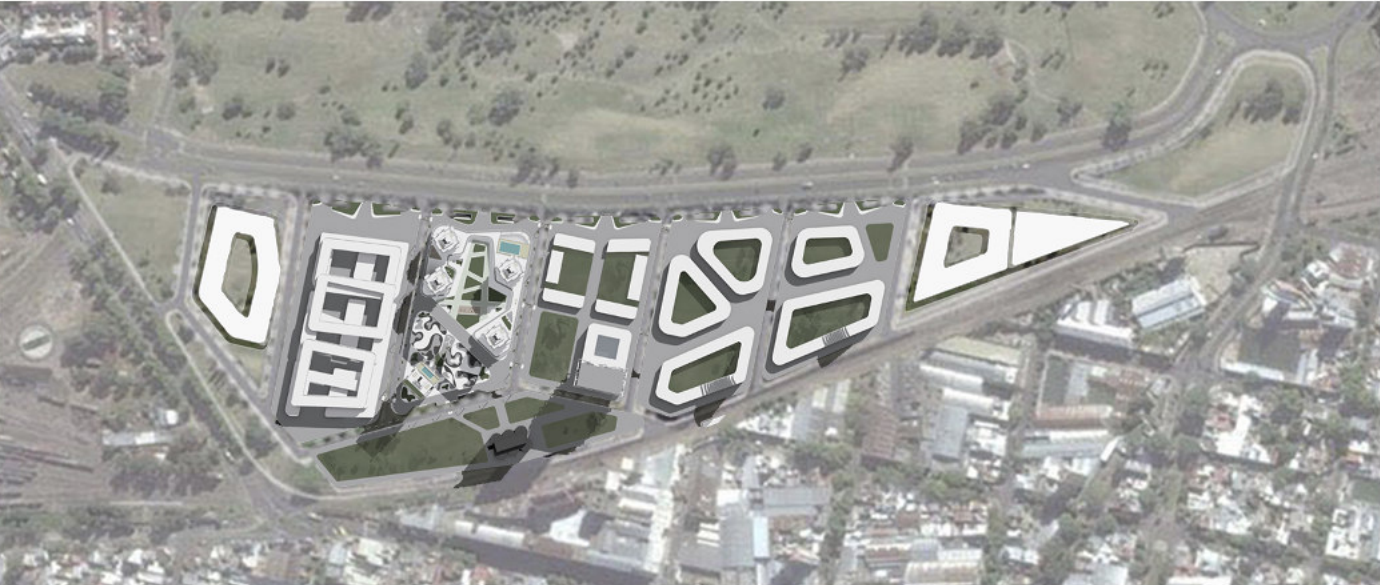
_LA **APERTURA DE LA MANZANA** CON LAS CONEXIONES URBANAS Y DOMÉSTICAS PLANTEADAS EN EL MASTERPLAN.
_LAS **FORMAS ORGÁNICAS EN EL NIVEL CERO** QUE CREAN UN ENTORNO AMIGABLE AL PEATÓN.
_EL **FRENTE DINÁMICO Y VERDE** HACIA EL PARQUE.
_LA DISPOSICIÓN DE LA PIEZA DE **OFICINAS EN RELACIÓN A LA CIUDAD** Y EN 2 NIVELES.
_LA CONDICIÓN DE **ATERRAZAMIENTO** DEL PROYECTO EN GENERAL HACIA EL NORTE.
_**TERRAZAS VERDES** PARA EL GOCE DE **VIVIENDAS** Y UN ESPACIO VERDE EXTERIOR PRIVADO DE USO COMÚN PARA LAS MISMAS QUE **FOMENTE RELACIONES VECINALES**.

PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

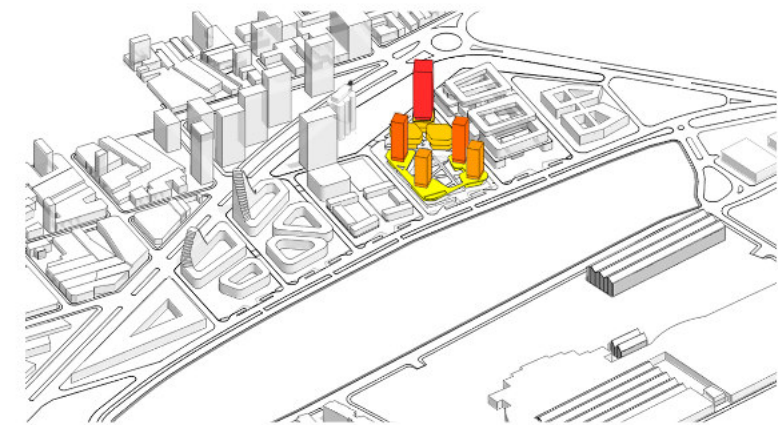
COMPARACIÓN CON PROPUESTA MUNICIPAL

FOS: 0.55
FOT: 3.00

PROPUESTA PFC



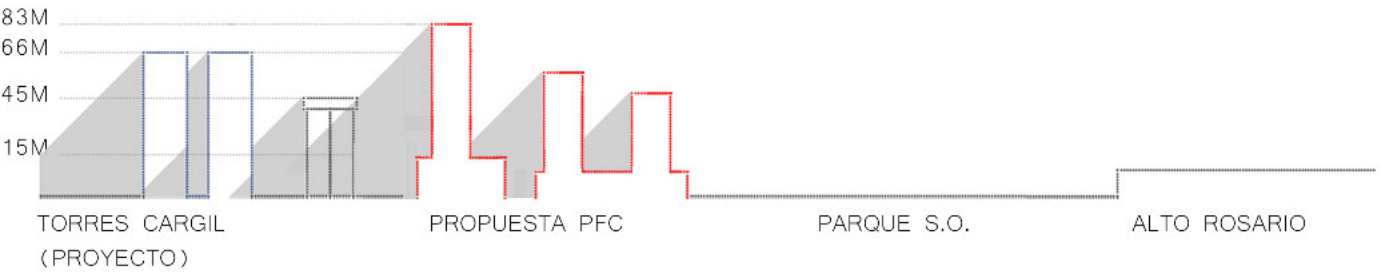
ALTURAS
7 METROS
15 METROS
50 METROS
61 METROS
83 METROS



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS EXTERIORES
100% USO PÚBLICO



PERFIL URBANO

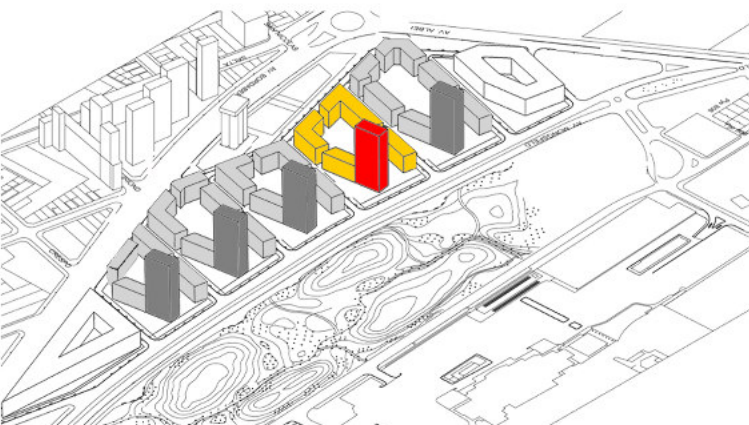


FOS: 0.37
FOT: 2.84

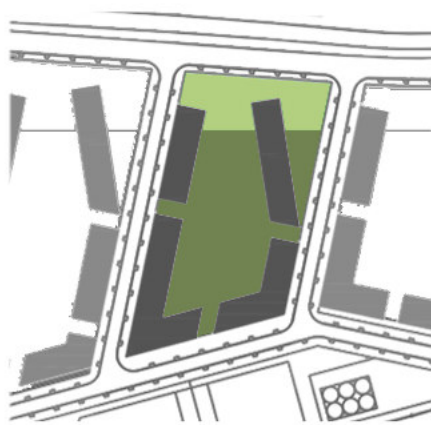
PROPUESTA MUNICIPALIDAD



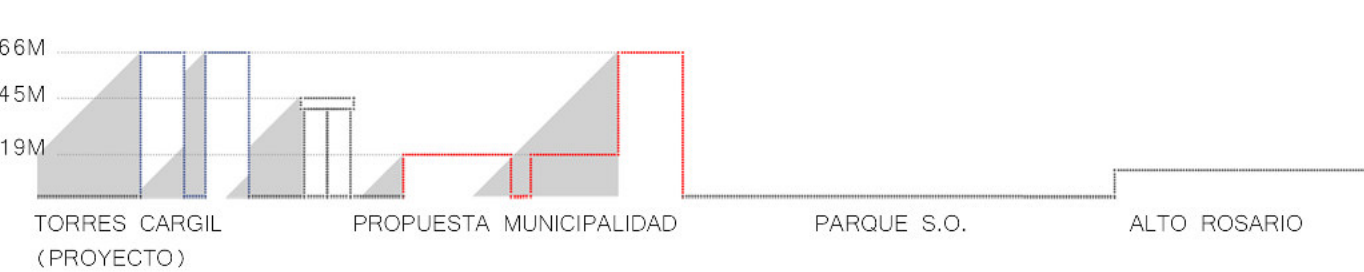
ALTURAS:
19 METROS
66 METROS



DELIMITACIÓN DE ESPACIOS EXTERIORES
20% USO PÚBLICO
80% PRIVADOS DE USO COMÚN



PERFIL URBANO



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA DE UBICACIÓN



IMAGEN CORTESÍA DE FOSTER + PARTNERS DEL MASTERPLAN PROPUESTO PARA PUERTO NORTE (2012) INTERVENIDA.

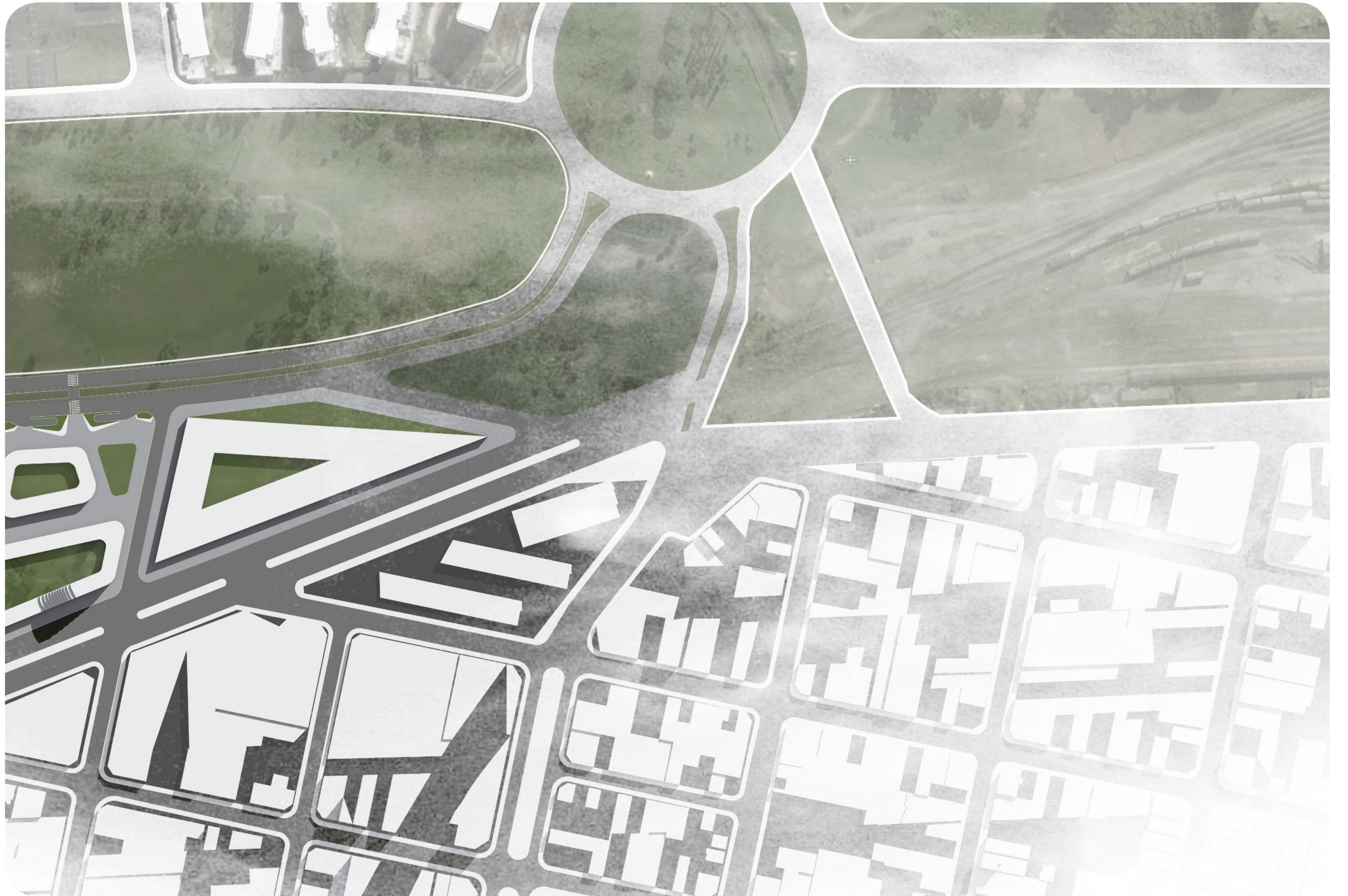
• ESCALA 1:10.000

0 100 250 500 750 1000



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO
PLANTA DE TECHOS

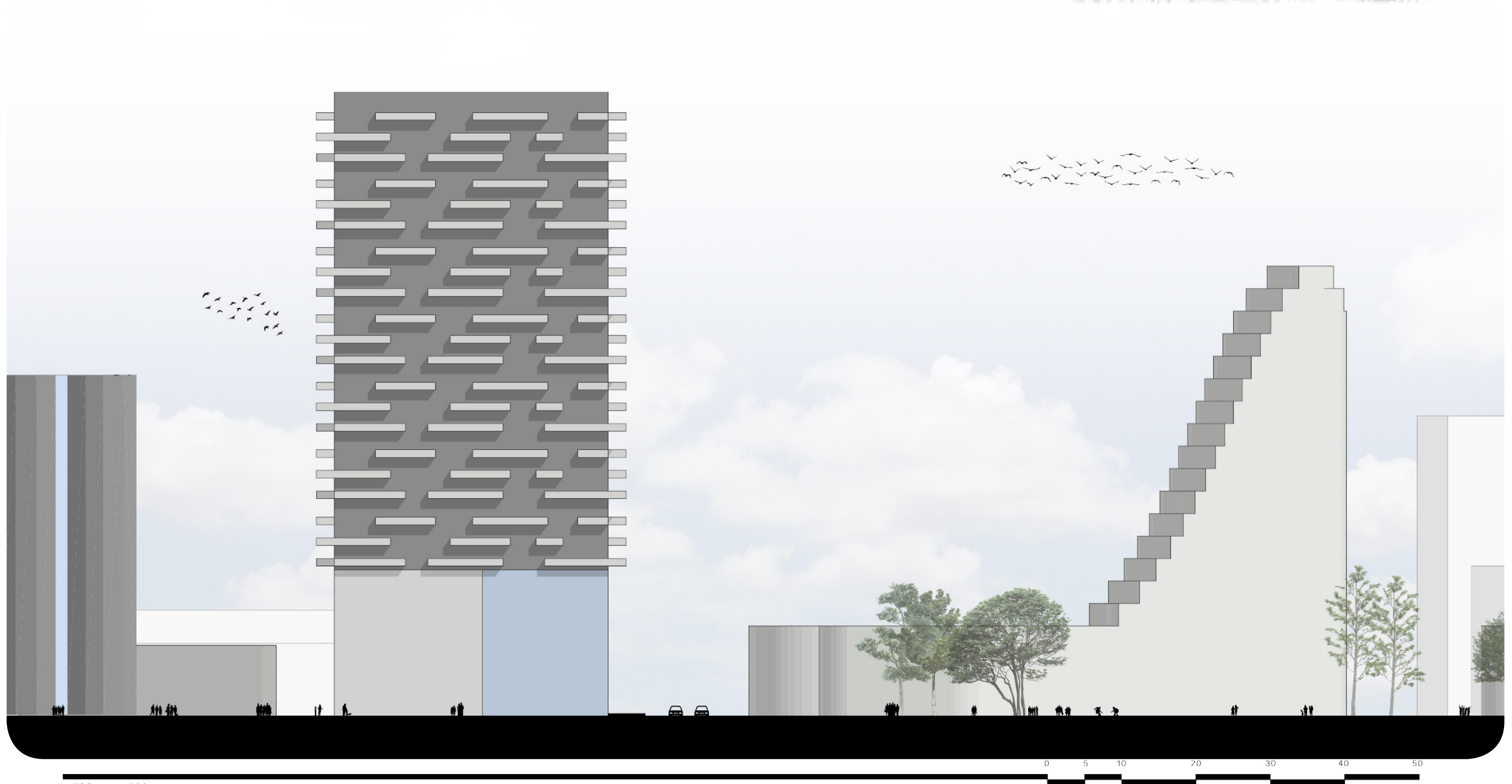




PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

VISTA SUR

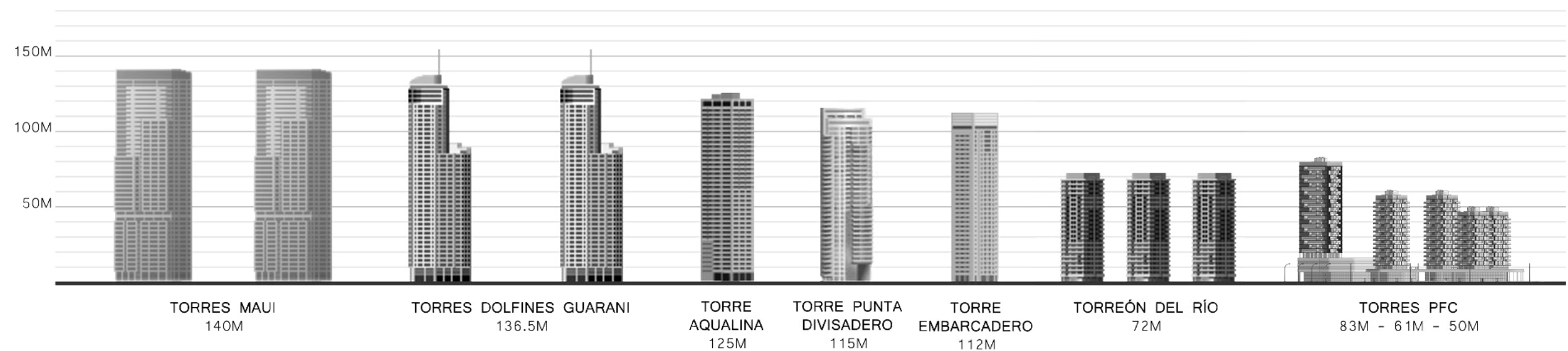


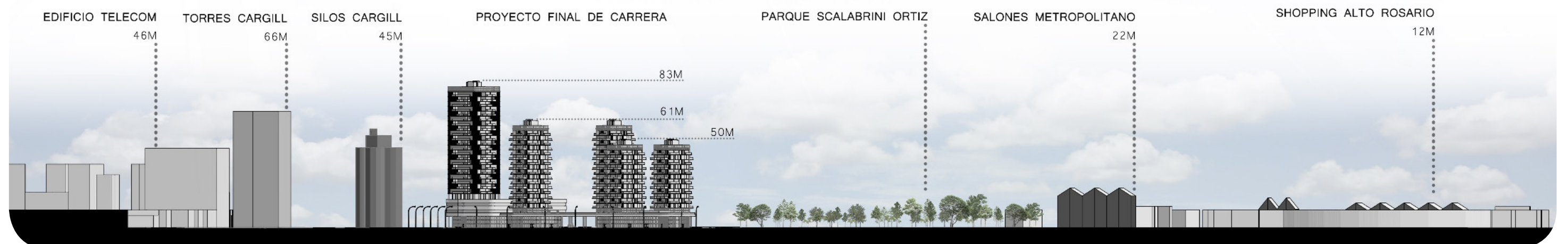
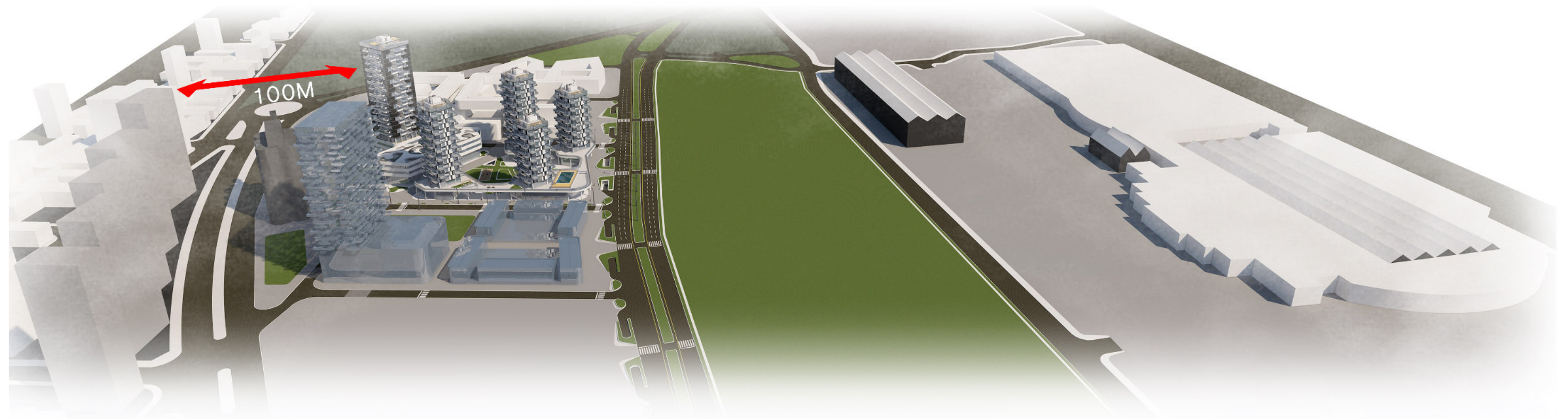


PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

RELACIÓN CON LA CIUDAD

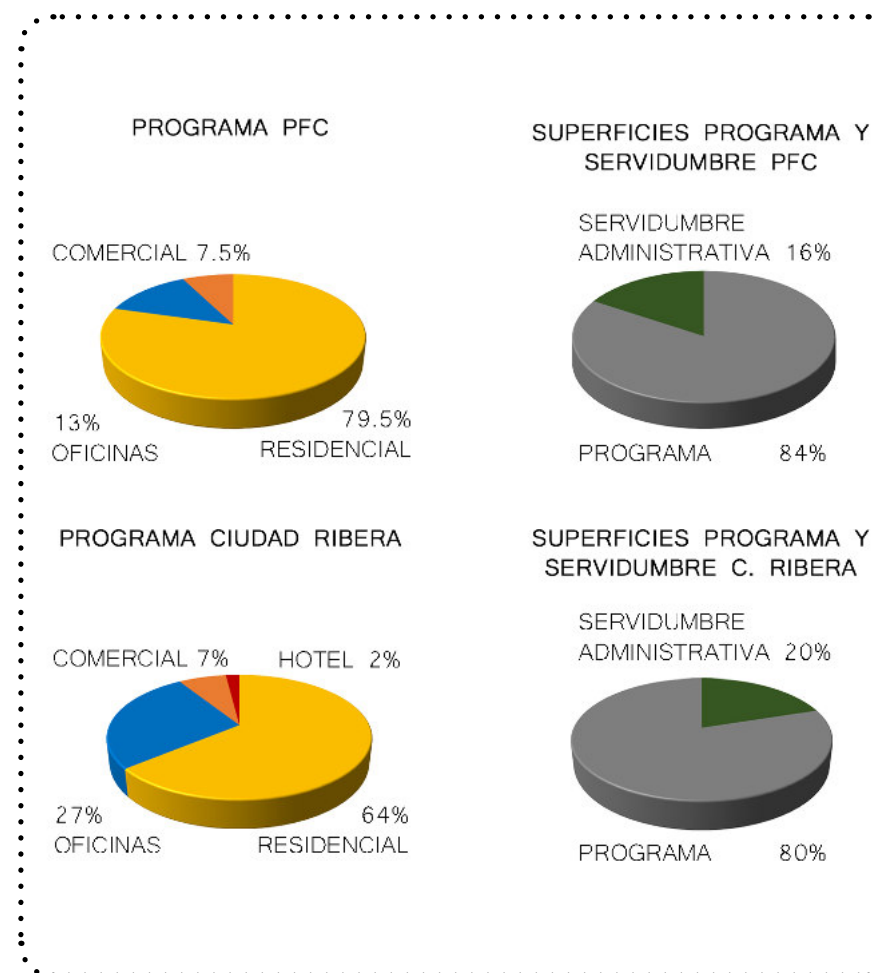
EL PROYECTO PROPONE TORRES QUE DESARROLLAN ALTURAS MAYORES EN RELACIÓN A LA CIUDAD, CONFORMANDO EL FRENTE URBANO Y ACORDE A LAS DIMENSIONES EXISTENTES LIBRES QUE PERMITEN VER Y SER VISTO SIN DAR SOMBRA A LA URBANIZACIÓN. ESTAS ALTURAS VAN DISMINUYENDO TANTO EN LAS TORRES COMO EN SUS RESPECTIVOS BASAMENTOS PRO- PUESTOS, EN FUNCIÓN DE LA ORIENTACIÓN SOLAR Y LA PRESENCIA DEL PARQUE Y VISTAS AL RÍO EN LA MISMA DIRECCIÓN. EL RELEVAMIENTO DE TORRES DEL SECTOR Y LA CIUDAD DEMUESTRA QUE LAS ALTURAS ADOP- TADAS SON UNA DE LAS MENORES QUE EXISTEN EN EL SECTOR Y EN LA CIUDAD.

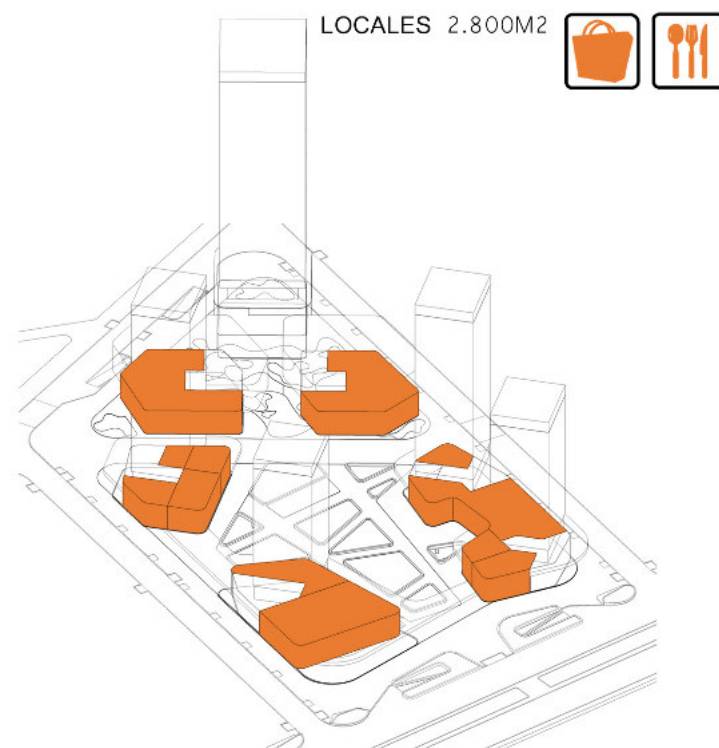
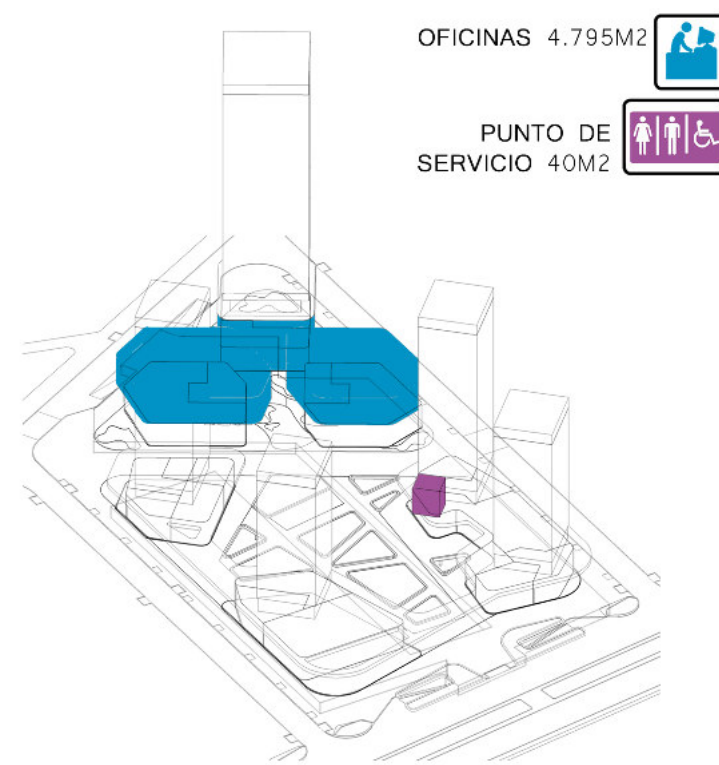
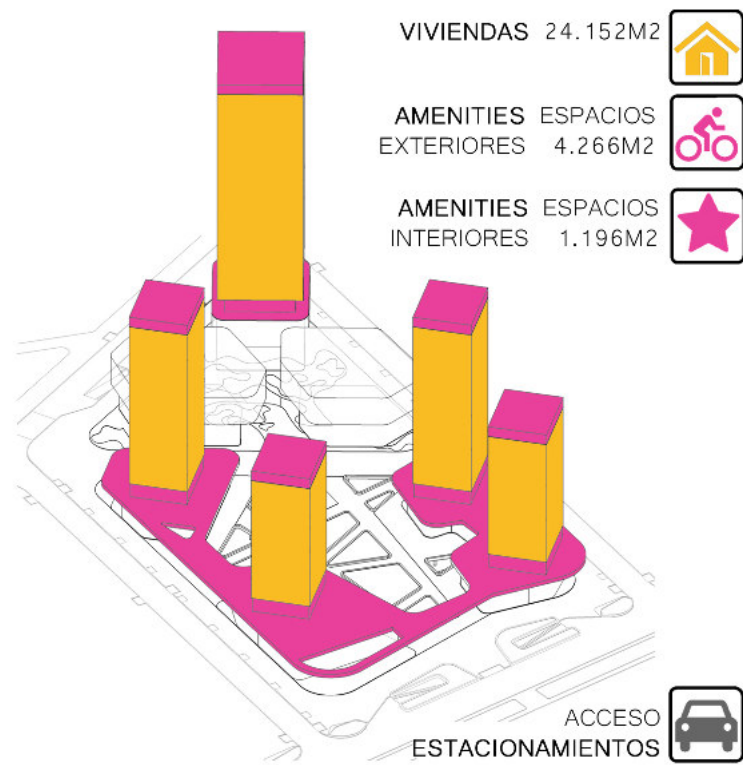




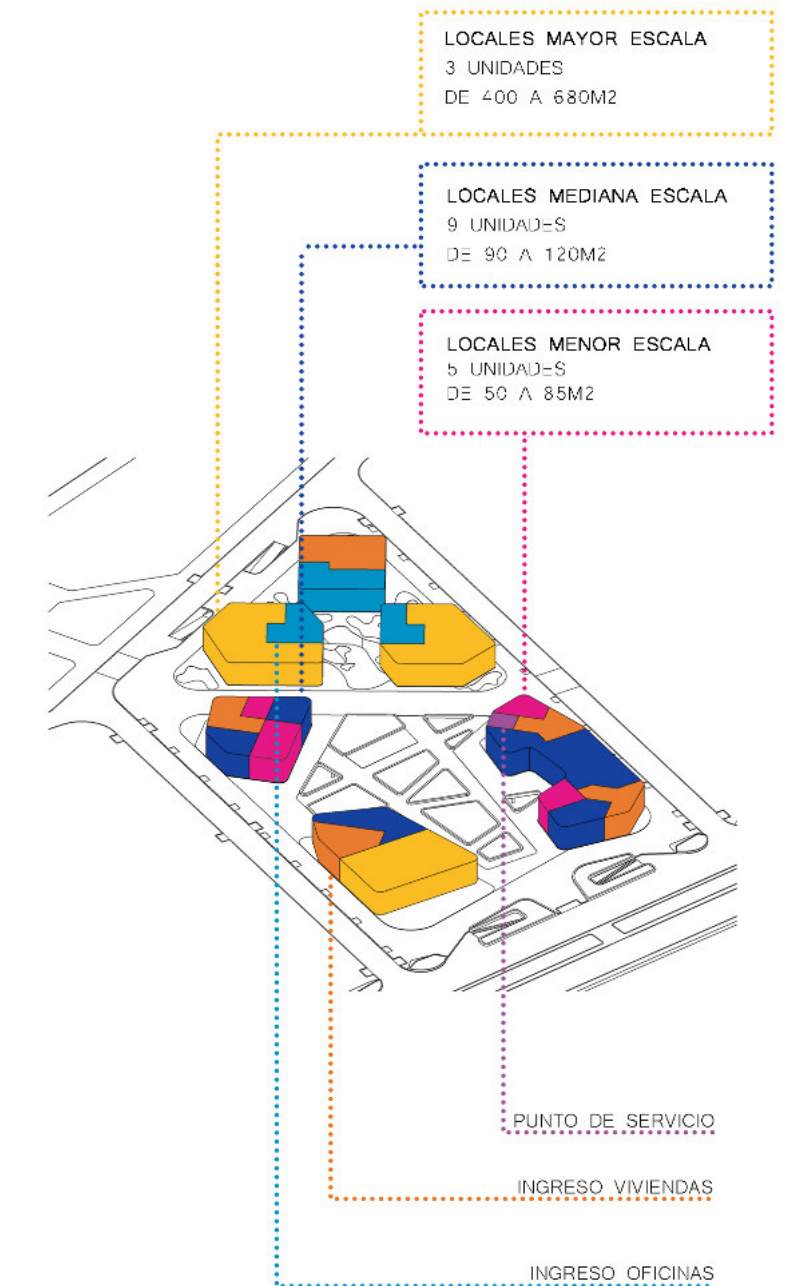
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PROGRAMA





PARA LOS LOCALES EN PLANTA BAJA, SE DETERMINÓ UNA AMPLIA DIVERSIDAD ESCALAR QUE DEPENDE DEL ESPACIO HACIA EL CUAL SE VUELCAN Y DESARROLLAN. SE DETERMINARON LOCALES DE GRAN PORTE EN RELACIÓN A LAS VÍAS RÁPIDAS Y LA CONEXIÓN URBANA DEL MASTERPLAN, DE MEDIANO PORTE EN RELACIÓN A LA CALLE Y ALTERNADOS A SU VEZ CON OTROS DE MENOR PORTE EN RELACIÓN A INTERIOR DE MANZANA MAYORMENTE PARA PROMOVER SU DIVERSIDAD EN USOS COMERCIALES, CULTURALES, GASTRONÓMICOS Ó DE OFICINAS.



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

VEGETACIÓN PROPUESTA + PLANTA DE TECHOS

“LOS ÁRBOLES, EL PAISAJISMO Y LAS PLANTAS SON ELEMENTOS ESENCIALES DENTRO DEL ENTORNO URBANO. LOS ÁRBOLES PROVEEN SOMBRA EN VERANO, REFRESCAN Y PURIFICAN EL AIRE, DEFINEN EL ESPACIO DE LA CIUDAD Y AYUDAN A ACENTUAR SITIOS IMPORTANTES. UN GRAN ÁRBOL, UBICADO EN UNA ESQUINA, INVARIABLEMENTE PARECE SEÑALAR: “ESTE ES EL LUGAR”. LA PRESENCIA DE ÁRBOLES A LO LARGO DE UN BULEVAR ENFATIZA UNA SECUENCIA LINEAL, MIENTRAS QUE LAS COPAS QUE SE EXPANDEN Y CUBREN UNA CALLE LE ADVIERTEN A QUIEN OBSERVA SOBRE LA EXISTENCIA DE VEGETACIÓN EN EL ESPACIO PÚBLICO. ADEMÁS DE SUS CUALIDADES ESTÉTICAS, LOS ELEMENTOS VERDES CUMPLEN UNA **FUNCIÓN SIMBÓLICA** DENTRO DE LA CIUDAD. EL COLOR VERDE TRANSMITE UNA SENSACIÓN DE INTROSPECCIÓN Y **ALIENTA A LA RECREACIÓN**; SIMBOLIZA LO BELLO, LO **SOSTENIBLE** Y LA **DIVERSIDAD** DE LA NATURALEZA.”

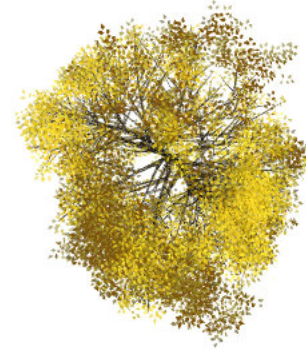
CIUDADES PARA LA GENTE, JAN GEHL, P.180, 2010

DESDE HACE APROXIMADAMENTE 3 AÑOS, SE LLEVA A CABO EN ROSARIO EL **PLAN FORESTAL**. EL MISMO INCLUYE, ENTRE OTRAS ACCIONES, LA PLANTACIÓN DE NUEVOS EJEMPLARES CON EL OBJETIVO DE ORNAMENTAR RONDAS, PARQUES, PLAZAS Y OTROS ESPACIOS URBANOS. PARA LLEVAR A CABO EL PLAN, SE OPTÓ POR VARIAS ESPECIES EN UN RESCATE DE LA FLORA NATIVA, SACANDO PROVECHO DE SU CAPACIDAD PARA ADAPTARSE A LAS CONDICIONES ECOLÓGICAS IMPERANTES EN LOS MEDIOS MODIFICADOS. RECONOCIENDO LA ACTUACIÓN MUNICIPAL Y CON DESEOS DE EXTENDERLA, EL PROYECTO PROPONE LAS SIGUIENTES ESPECIES DE ÁRBOLES ELEGIDOS EN FUNCIÓN DE SUS DOTES ORNAMENTALES, DIMENSIONES Y SOMBRAS ARROJADAS.

ALTURA: HASTA 8M



Ø= HASTA 10M



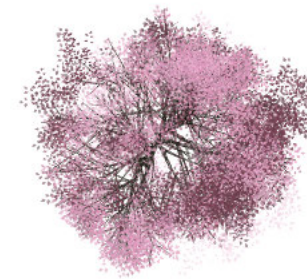
LAPACHO AMARILLO

FLORECE EN PRIMAVERA. ES DE FOLLAJE CADUCO HACIA EL FINAL DEL INVIERNO. LAS FLORES AMARILLENTAS APARECEN ANTES DE SURGIR LAS HOJAS PERMITIENDO SU IDENTIFICACIÓN A DISTANCIA.

ALTURA: HASTA 30M



Ø= HASTA 8M



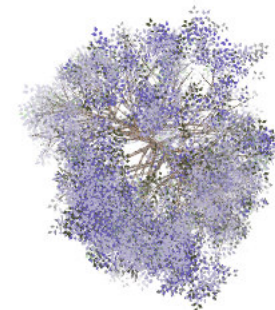
LAPACHO ROSADO

SUMAMENTE DISTINTIVO POR SUS VISTOSAS FLORES ROSADAS, QUE APARECEN CUANDO AÚN SE ENCUENTRA DESPROVISTO DE FOLLAJE, A FINALES DEL INVIERNO. LA COPA ES SEMIGLOBOSA, CON EL FOLLAJE CONCENTRADO EN SU PARTE MÁS ALTA. ES CADUCIFOLIO. LAS FLORES APARECEN ENTRE JULIO Y SEPTIEMBRE, ANTES DEL REBROTE.

ALTURA: HASTA 35M



Ø= HASTA 8M



JACARANDÁ

ES UN ÁRBOL RESISTENTE A LAS CONDICIONES URBANAS POR LO QUE ESTÁ INDICADO EN PLANTACIONES DE ALINEACIÓN. NO NECESITA PODARSE PARA CONTRIBUIR A SU FLORACIÓN. ES UN ÁRBOL CADUCIFOLIO, DE RÁPIDO CRECIMIENTO Y COPA ESFÉRICA PERO POCO DENSA, PERMITIENDO COLOREAR EL ESPACIO SIN QUITAR LA ILUMINACIÓN. LAS FLORES, DE UN COLOR AZUL VIOLÁCEO, SE PRESENTAN 2 VECES POR AÑO: EN OTOÑO Y PRIMAVERA Y PERMANECEN LARGAMENTE EN EL ÁRBOL. EL JACARANDÁ ES UNA DE LAS ESPECIES QUE MÁS CO₂ CONSUME; UNOS 1832 KG POR AÑO SIENDO UNA BENDICIÓN EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.

ALTURA: HASTA 35M



Ø= HASTA 10M



LIQUIDÁMBAR

SE CULTIVAN POR SU ELEGANTE PORTE PIRAMIDAL Y POR SUS ATRACTIVOS Y ESPECTACULARES COLORES OTOÑALES. ES MUY CONVENIENTE PARA ARBOLADO URBANO YA QUE ES DE CRECIMIENTO RÁPIDO, RESISTE LAS HELADAS Y FRÍOS Y NO REQUIERE DE MANTENIMIENTO. ES CADUCIFOLIO.



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

MOBILIARIO URBANO

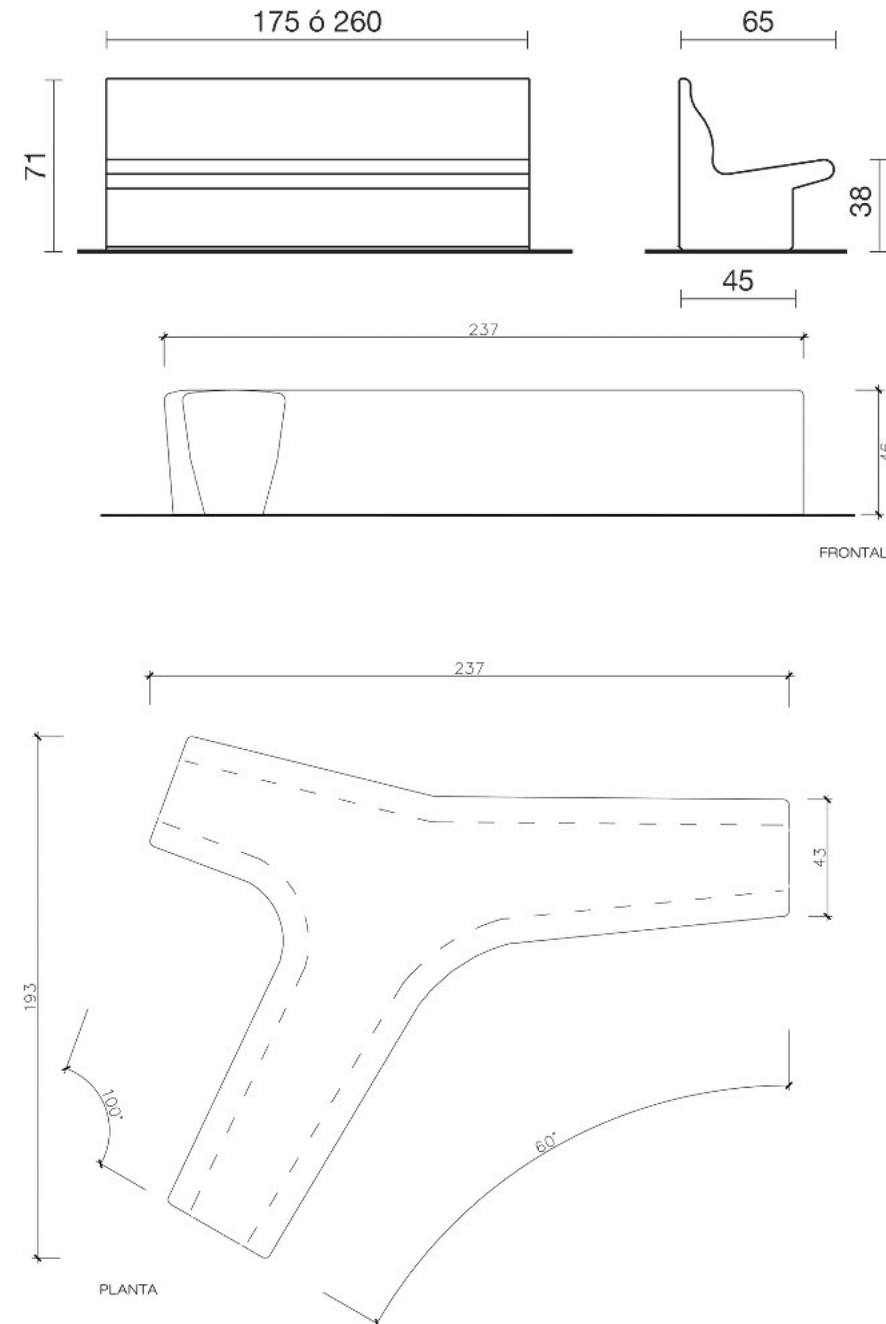
LOS CANTEROS CENTRALES QUE CONTIENEN LA VEGETACIÓN SE ENCUENTRAN DELIMITADOS POR ASIENTOS, ALTERNANDO EL USO DE RESPALDARES EN ZONAS DE MAYOR PROBABILIDAD DE ELECCIÓN PARA PERMANECER EN EL SITIO Y CONTEMPLAR EL ENTORNO. COMPLETANDO EL PERÍMETRO CON LO QUE PODRÍAN SER ASIENTOS SECUNDARIOS.

“EL **GRADO DE CONFORT** QUE OFRECE UN ASIENTO JUEGA UN PAPEL TANTO EN NUESTRA ELECCIÓN COMO EN LA **CANTIDAD DE TIEMPO QUE PERMANECEREMOS EN ÉL**. PROVEER UNA **CANTIDAD ÓPTIMA Y VARIADA DE UBICACIONES PÚBLICAS** EN LA CIUDAD ES UNA TAREA QUE REQUIERE **COMBINAR ASIENTOS PRIMARIOS Y SECUNDARIOS**. LOS DEL TIPO PRIMARIO SON ESENCIALMENTE MUEBLES, **CON RESPALDO Y APOYABRAZOS** (...) ADEMÁS DE ESTOS PUESTOS PRIMARIOS, MÁS CÓMODOS Y MEJOR UBICADOS, TAMBIÉN HACE FALTA UNA OPCIÓN DE ASIENTOS SECUNDARIOS, LUGARES DONDE LA GENTE **PUEDA DETENERSE Y DESCANSAR DE MODO MÁS ESPONTÁNEO**.”

CIUDADES PARA LA GENTE, JAN GEHL, P.141-142, 2010

MODULAR RECTO © ESCOFET.

EL MÓDULO PRE-CONSTRUIDO EN HORMIGÓN VIENE DECAPADO E HIDROFUGADO Y CON COLOR DE TERMINACIÓN GRIS GRANÍTICO.



PARA EL ATRIO DE LAS OFICINAS, SE OPTÓ POR UN MOBILIARIO FLEXIBLE, MODULADO TAMBIÉN QUE SIMPLEMENTE SE APOYA DONDE SE LO DESEA, APORTANDO AL ESPACIO INMEDIATAMENTE EXTERIOR DE LAS OFICINAS COMODIDAD Y POSIBILIDADES DE DESCANSO Y ENCUENTRO.

MODULAR TWIG © ESCOFET.

EL MÓDULO PRE-CONSTRUIDO EN HORMIGÓN VIENE DECAPADO E HIDROFUGADO Y CON COLOR DE TERMINACIÓN GRIS GRANÍTICO.



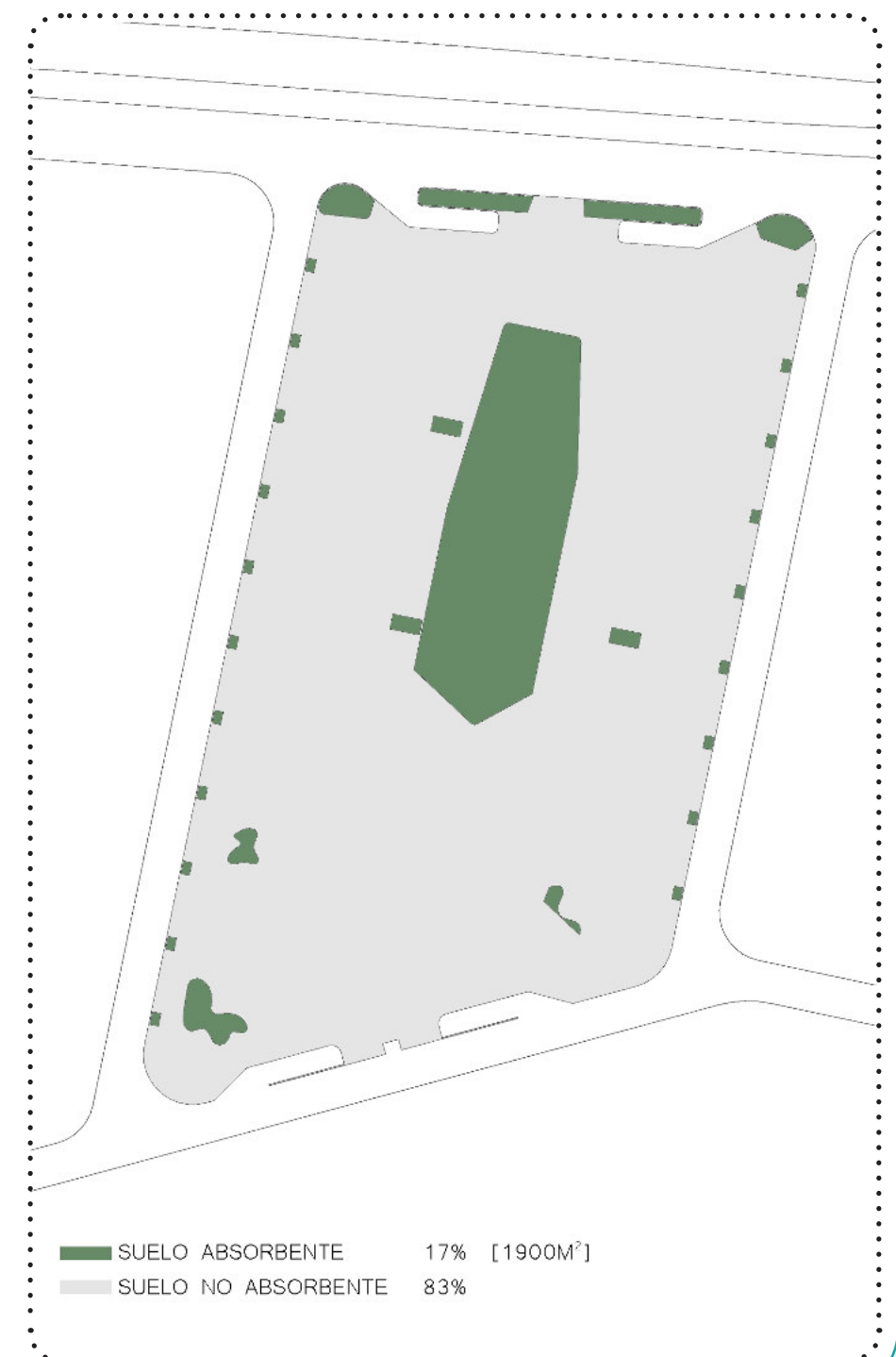
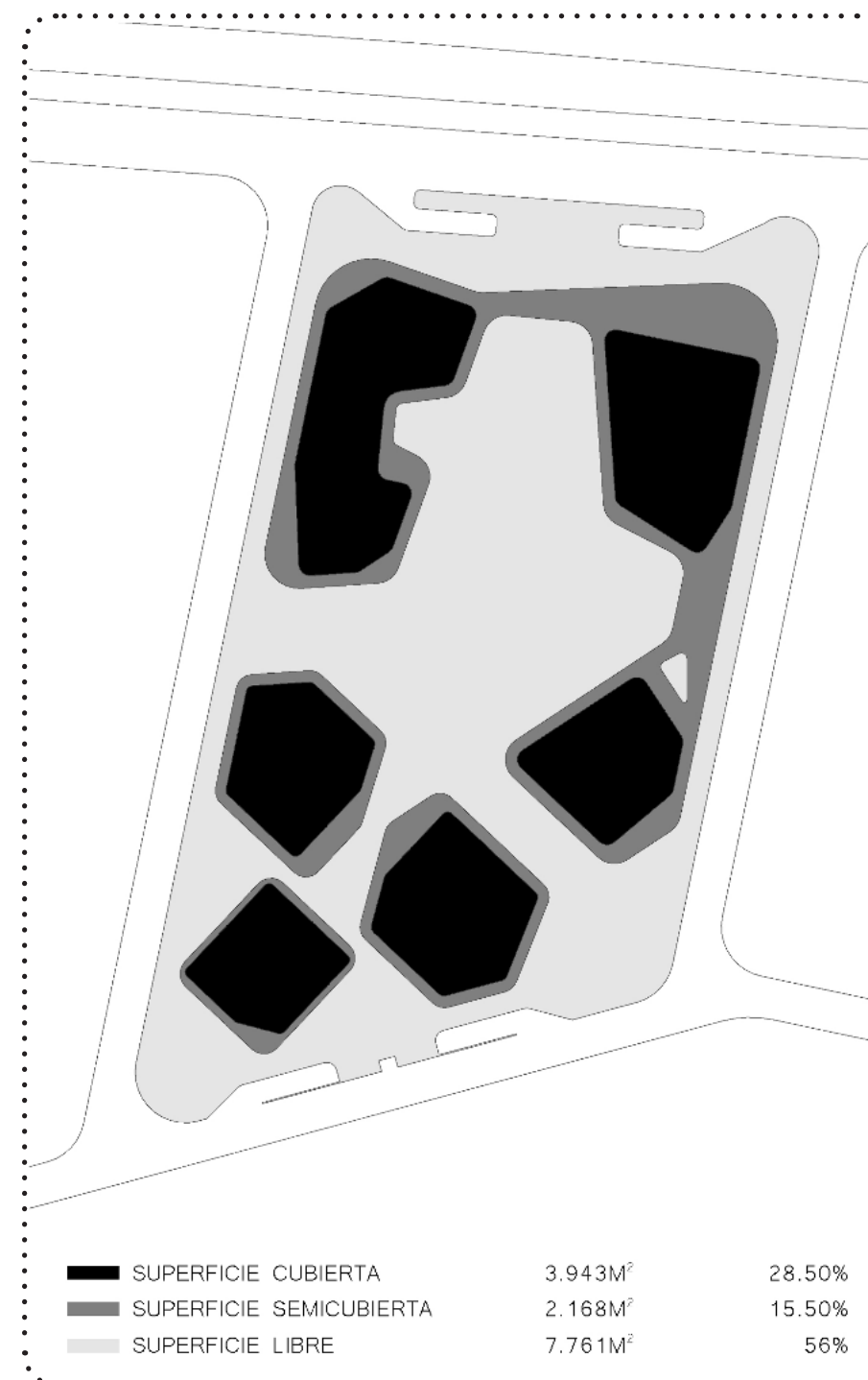
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN PEATONAL



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA BAJA





PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CORTE LONGITUDINAL





• ESCALA 1:500

PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN PEATONAL DESDE EL PARQUE SCALABRINI ORTIZ



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

VISTA OESTE





PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA 1º PISO



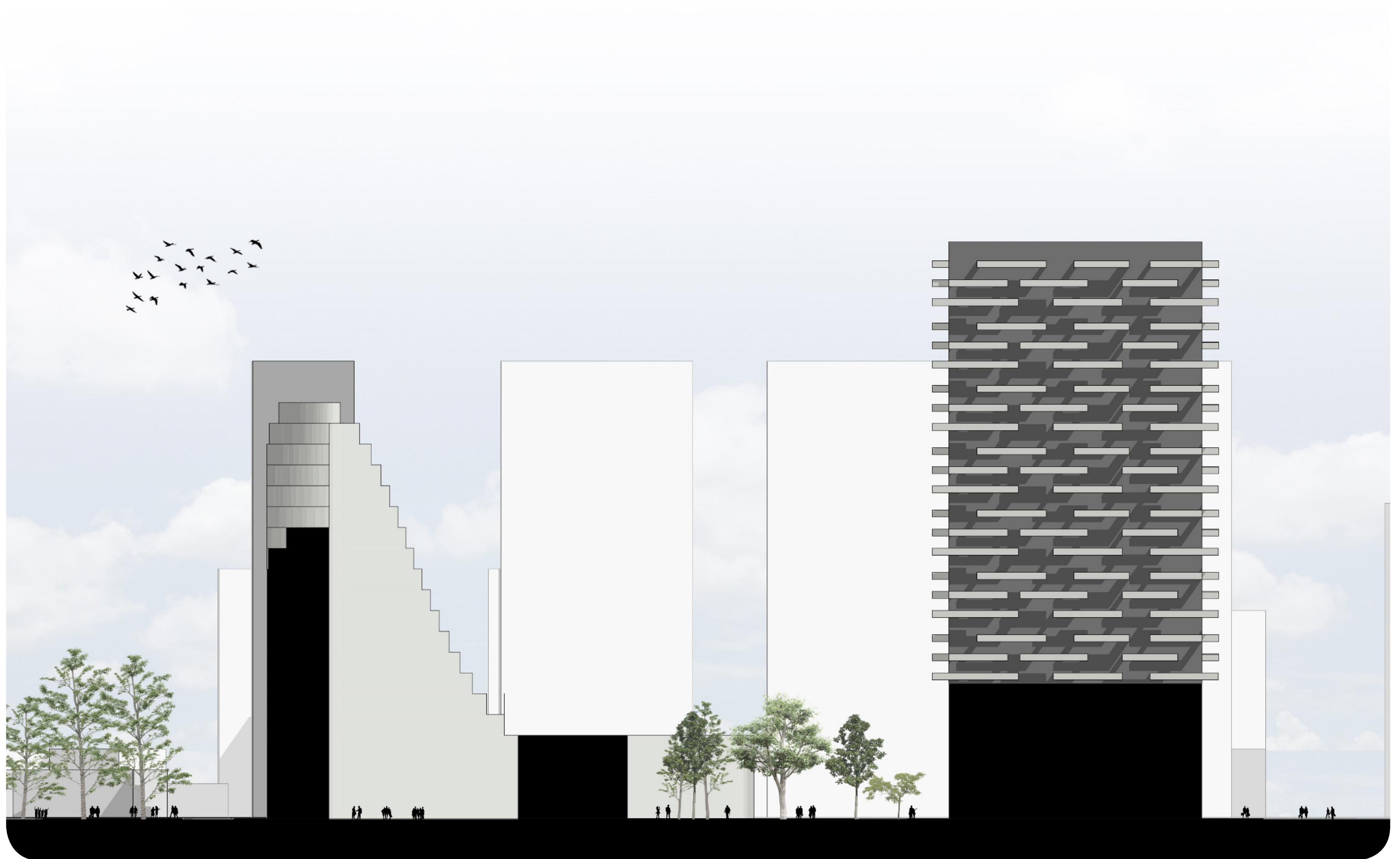
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN 1º PISO AMENITIES



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CORTE TRANSVERSAL





PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN 1º PISO AMENITIES



PARTE III – PROYECTO ARQUITECTÓNICO

VISTA ESTE





PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA 5º PISO



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CORTE TRANSVERSAL





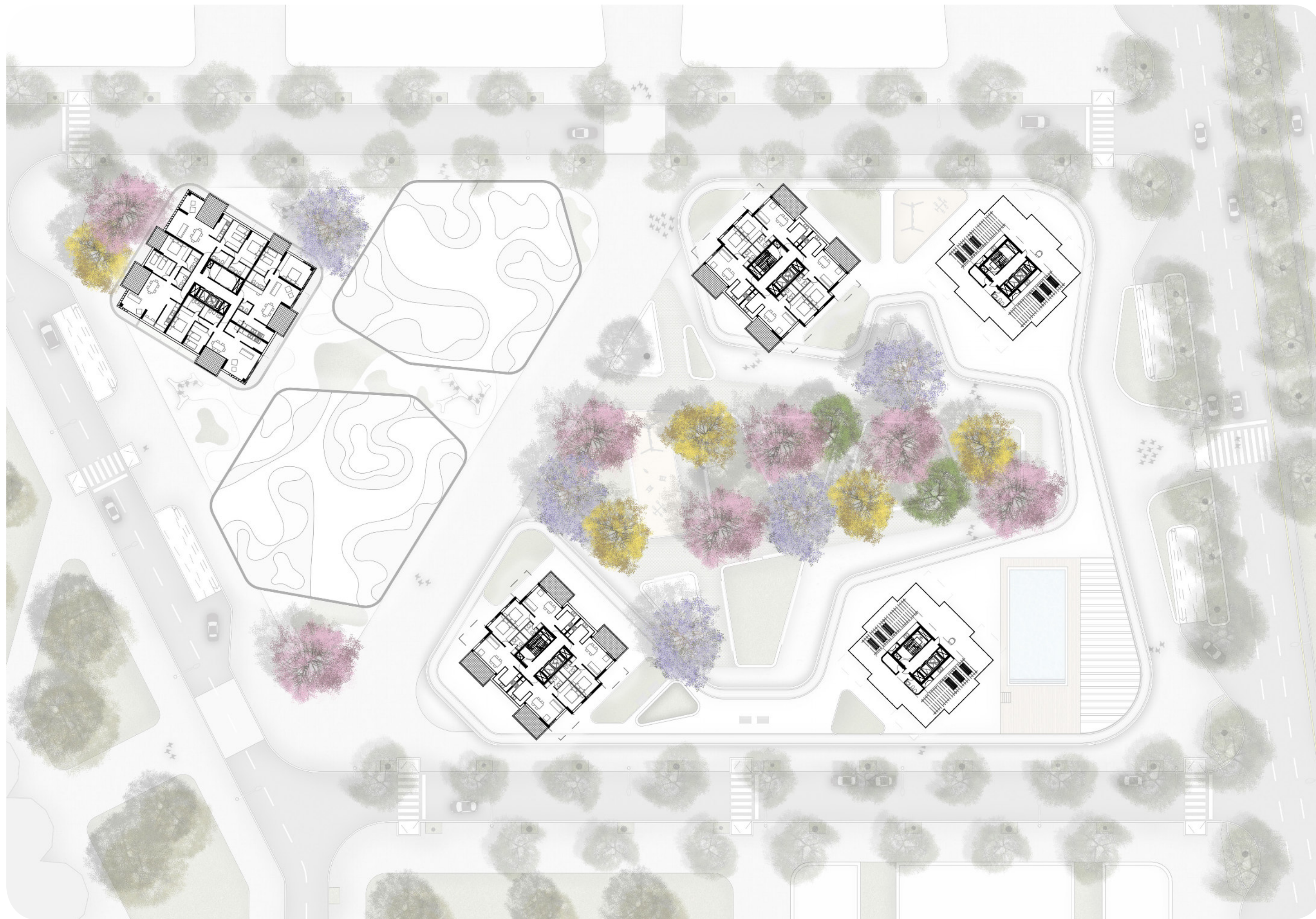
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN PEATONAL PERMEABILIDAD NIVEL URBANO DESDE LOS SILOS



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA 14º PISO



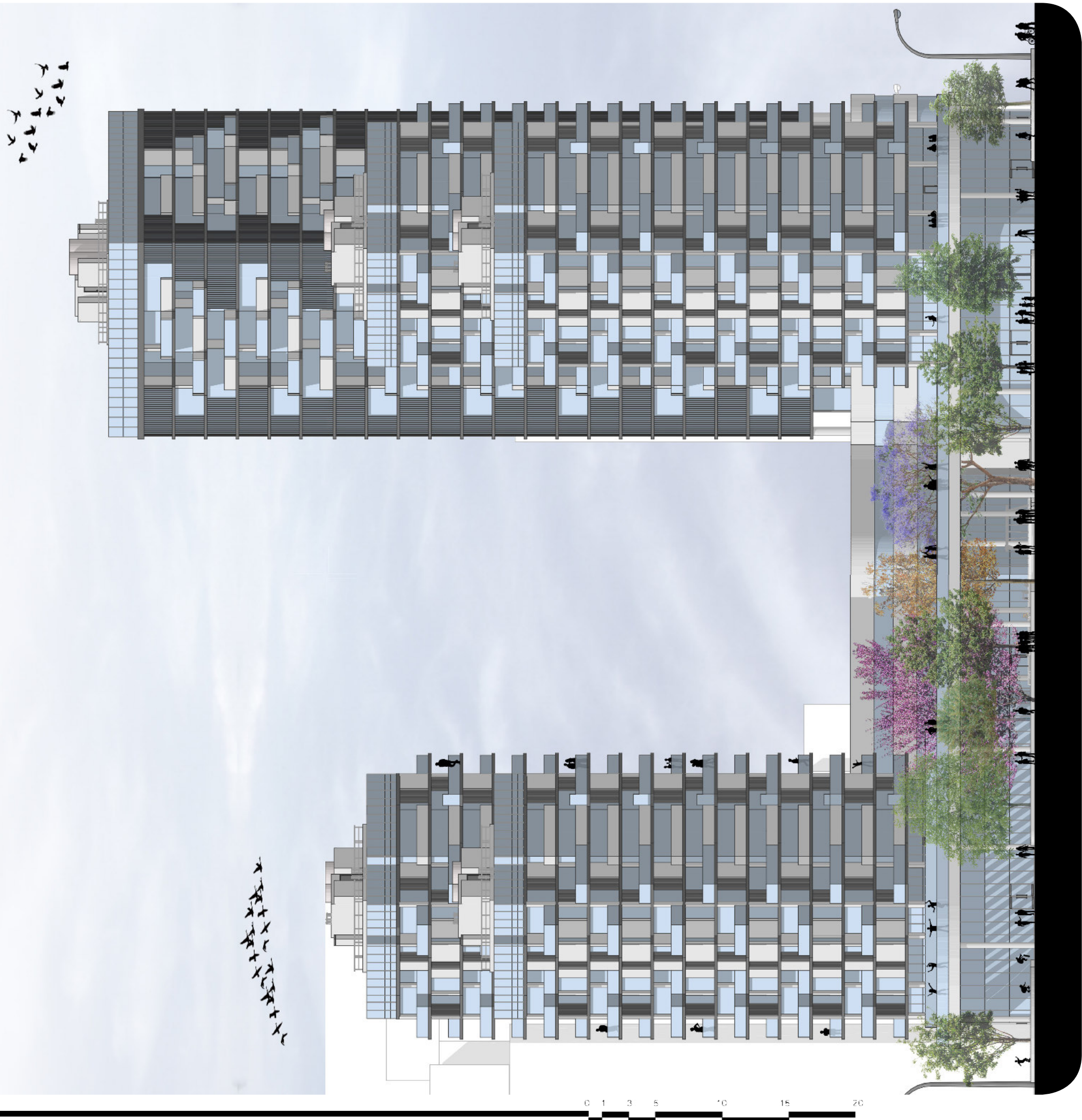
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN PEATONAL PERMEABILIDAD NIVEL DOMÉSTICO



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

VISTA NORTE



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN PEATONAL DEL FRENTE HACIA EL PARQUE

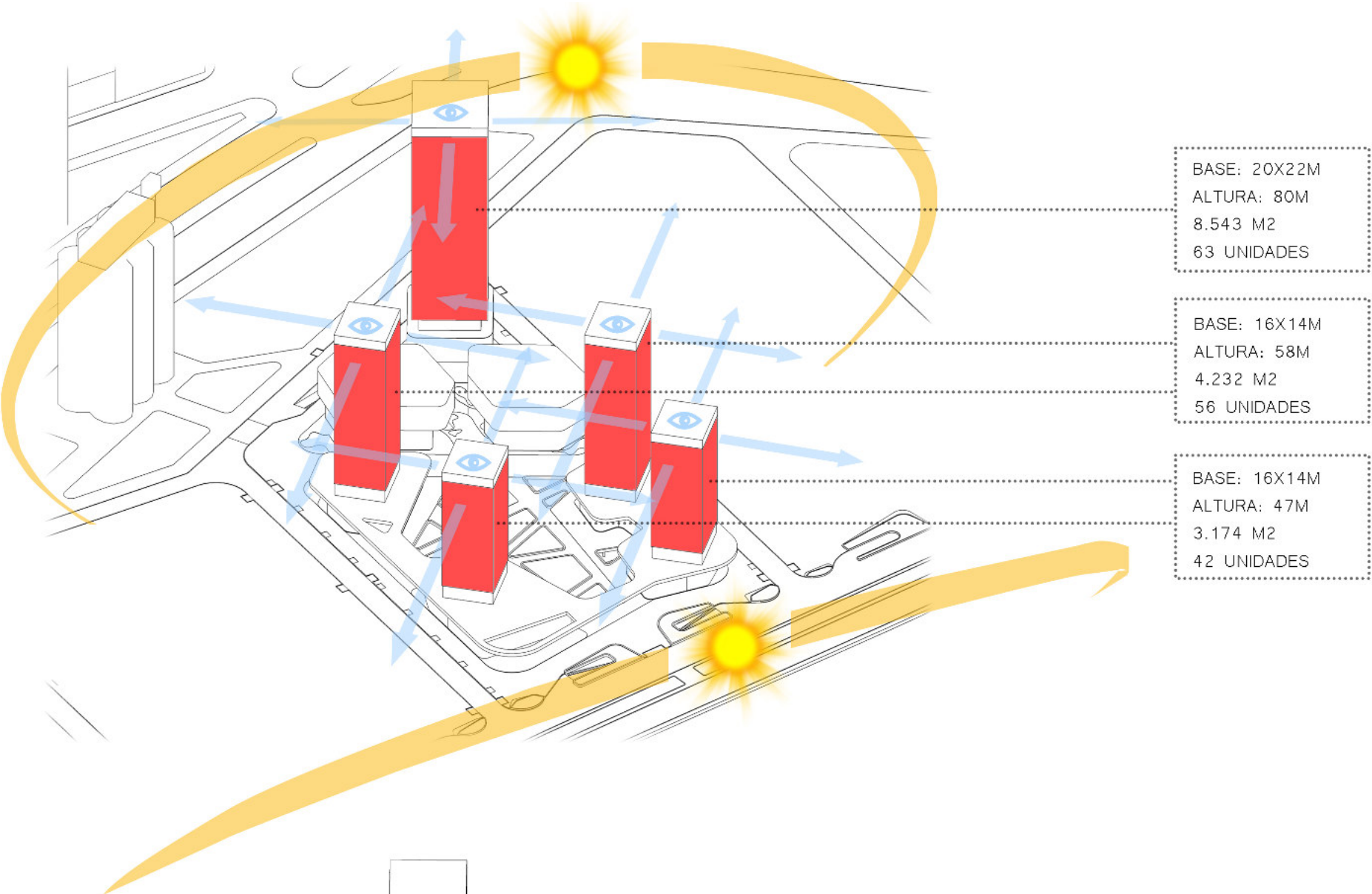


PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

LAS VIVIENDAS

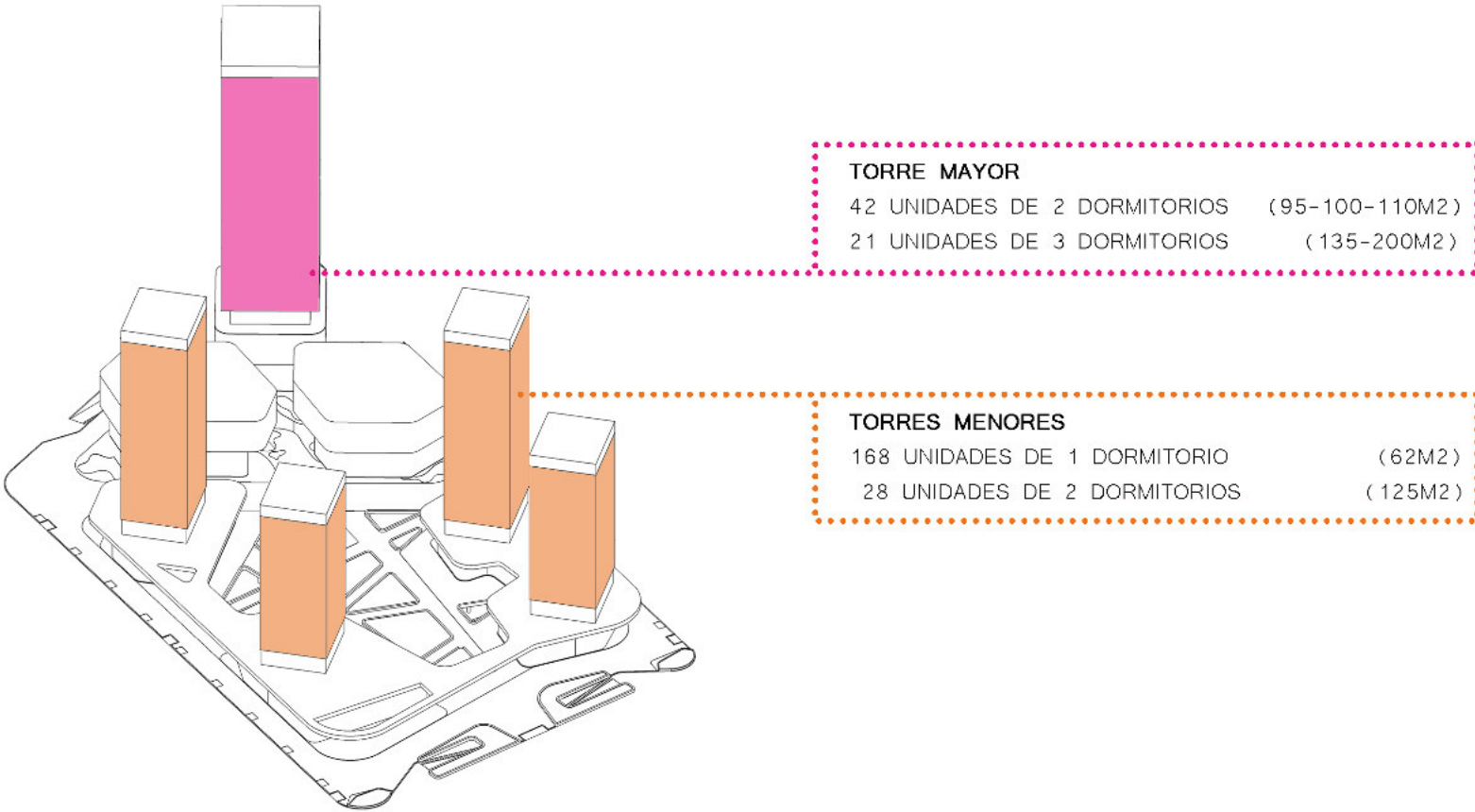
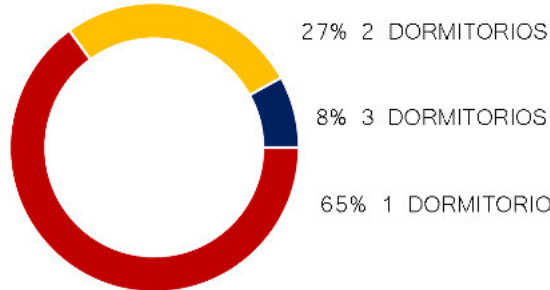
EL PROYECTO PROPONE LA MORFOLOGÍA DE TORRE PARA RESOLVER EL PROGRAMA RESIDENCIAL POR LA VENTAJA QUE SUPONE TENER 4 FRENTEROS EN ALTURA EN EL SITIO, SACANDO EL MÁXIMO PROVECHO DE LAS VISUALES HACIA EL PARQUE, RÍO Y CIUDAD, CONSIDERANDO ADEMÁS LAS DIMENSIONES DEL PERÍMETRO LIBRE QUE RODEA AL TERRENO QUE ADMITEN LA CONSTRUCCIÓN EN ALTURA PERMITIENDO VER Y SER VISTO.

TODAS LAS TORRES SE ENCUENTRAN ROTADAS PARA ASEGURAR LA EXPOSICIÓN DIRECTA DEL SOL EN TODAS LAS FACHADAS EN ALGÚN MOMENTO DEL DÍA. LA DISPOSICIÓN DE LAS MISMAS EN LA MANZANA PERSIGUIÓ EL OBJETIVO DE EVITAR LA INTERRUPCIÓN DE VISUALES LO MÁS POSIBLE ENTRE LAS TORRES Y MANTENIENDO UNA DISTANCIA RAZONABLE ENTRE ELLAS.



TOTAL PROYECTO: 259 UNIDADES

168 DE 1 DORMITORIO
70 DE 2 DORMITORIOS
21 DE 3 DORMITORIOS



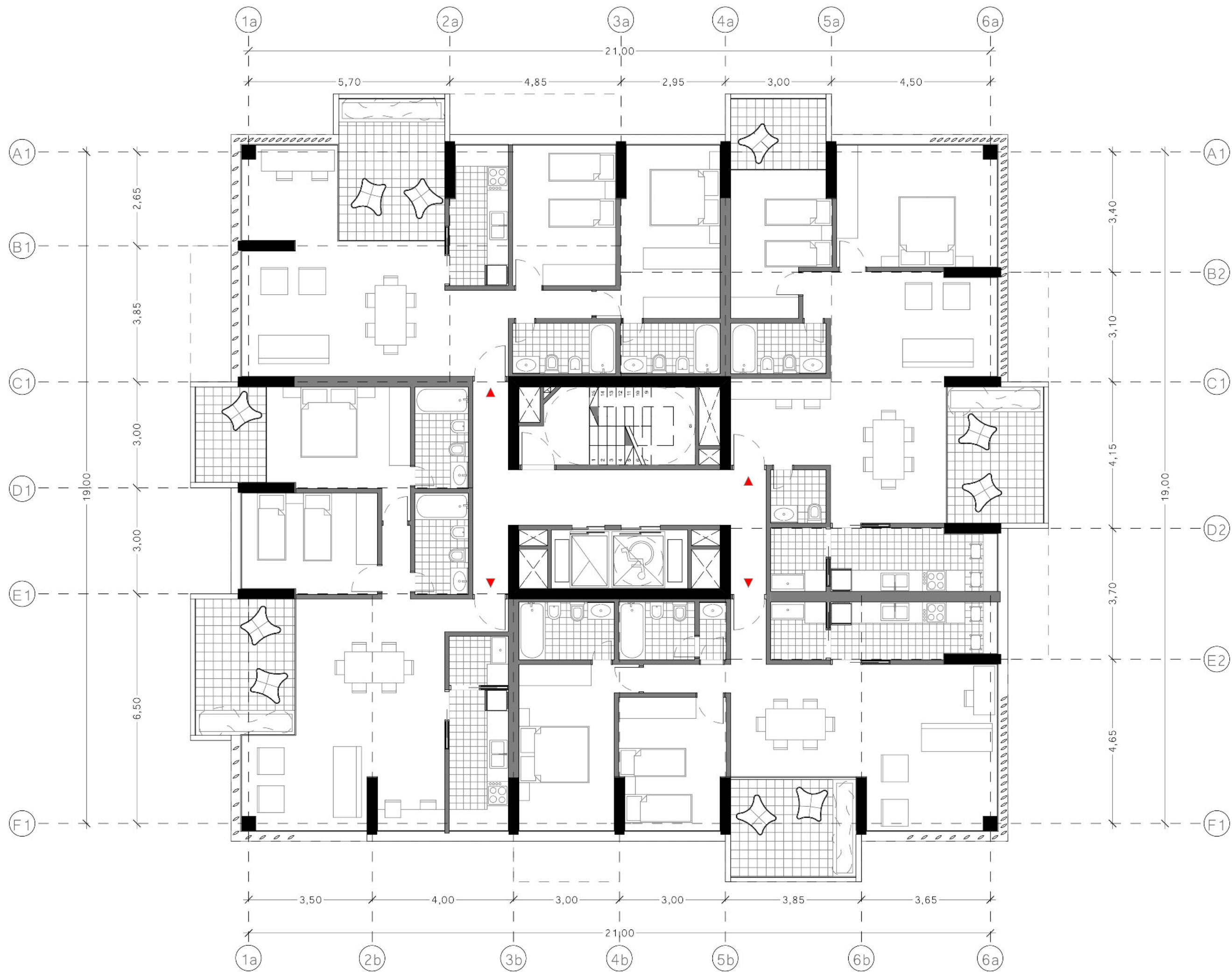
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

VISTA DESDE LAS VIVIENDAS HACIA EL PARQUE SCALABRINI ORTIZ Y EL RÍO PARANÁ



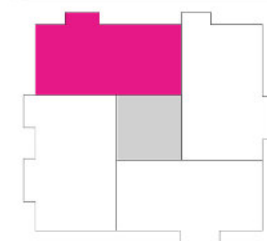
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

UNIDADES DE VIVIENDAS



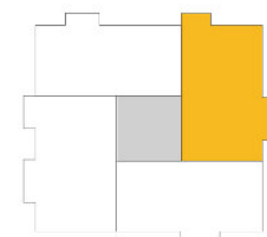
VIVIENDA 1

SUP. INTERIOR: 81M²
 SUP. EXTERIOR: 12.50M²
 SUP. COMODIDADES: 10.50M²



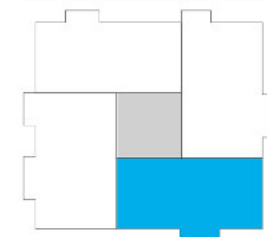
VIVIENDA 2

SUP. INTERIOR: 90.50M²
 SUP. EXTERIOR: 17M²
 SUP. COMODIDADES: 12.25M²



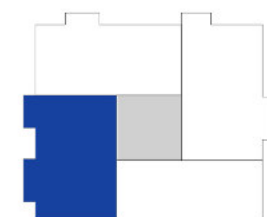
VIVIENDA 3

SUP. INTERIOR: 91M²
 SUP. EXTERIOR: 10.50M²
 SUP. COMODIDADES: 11.50M²

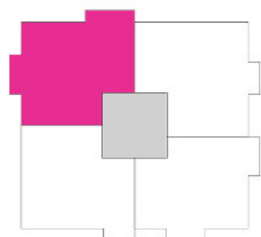


VIVIENDA 4

SUP. INTERIOR: 87M²
 SUP. EXTERIOR: 17M²
 SUP. COMODIDADES: 12M²



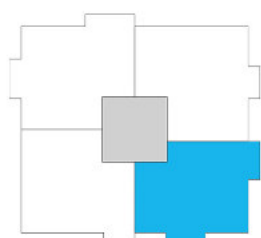
VIVIENDA 5 
 SUP. INTERIOR: 162M²
 SUP. EXTERIOR: 43.50M²
 SUP. COMODIDADES: 23.50M²



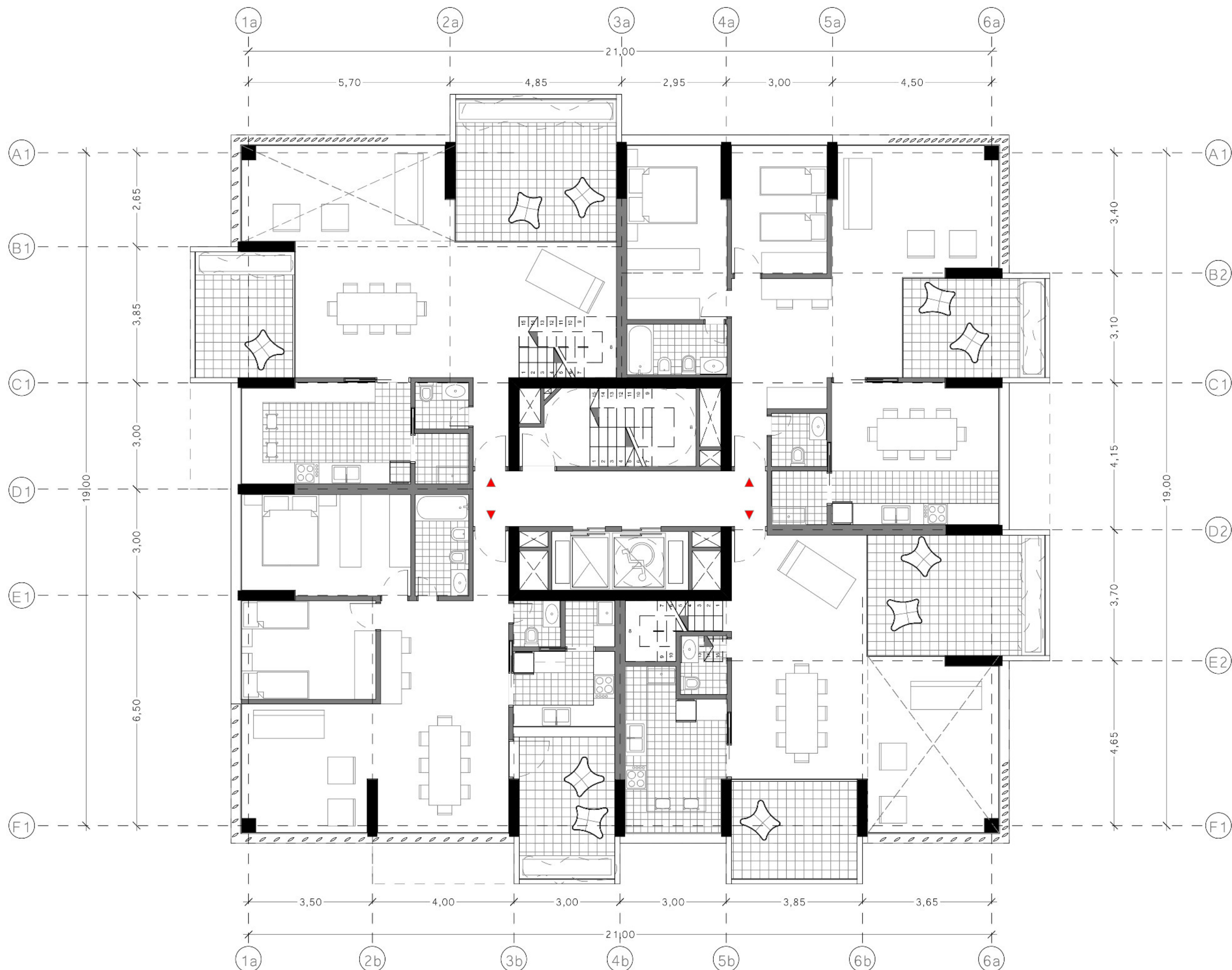
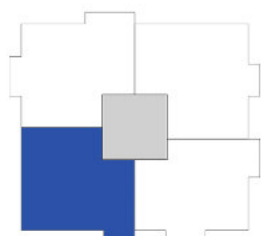
VIVIENDA 6 
 SUP. INTERIOR: 96.50M²
 SUP. EXTERIOR: 11.50M²
 SUP. COMODIDADES: 12.50M²

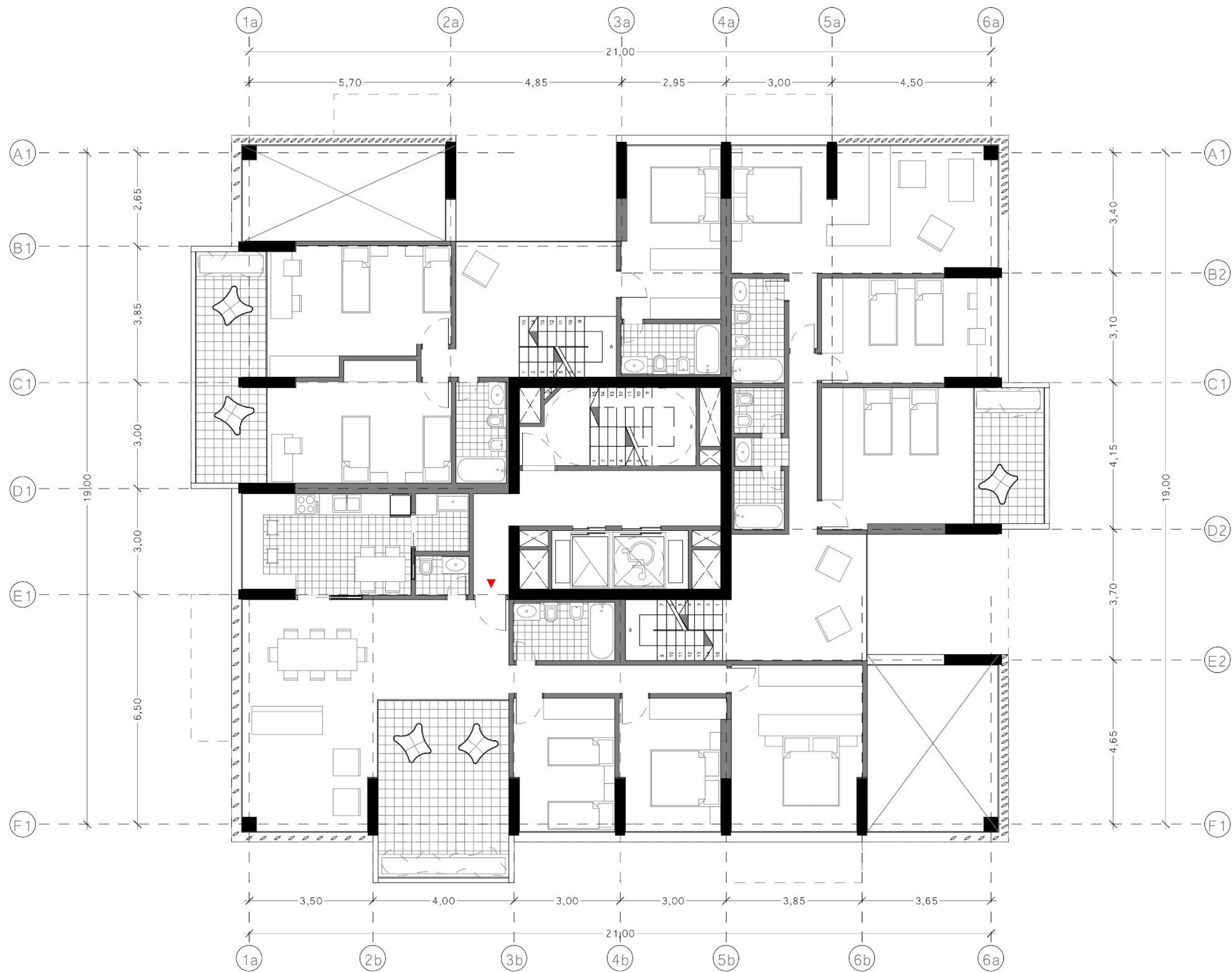


VIVIENDA 7 
 SUP. INTERIOR: 177M²
 SUP. EXTERIOR: 36.50M²
 SUP. COMODIDADES: 24.50M²

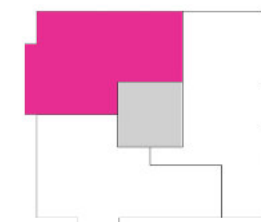


VIVIENDA 8 
 SUP. INTERIOR: 91M²
 SUP. EXTERIOR: 11.50M²
 SUP. COMODIDADES: 12M²

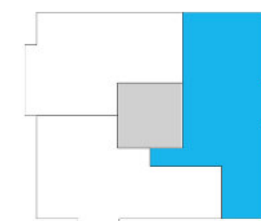




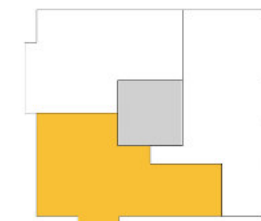
VIVIENDA 5 
 SUP. INTERIOR: 162M²
 SUP. EXTERIOR: 43.50M²
 SUP. COMODIDADES: 23.50M²



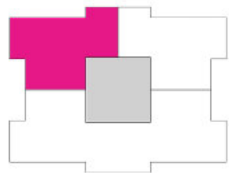
VIVIENDA 7 
 SUP. INTERIOR: 177M²
 SUP. EXTERIOR: 36.50M²
 SUP. COMODIDADES: 24.50M²



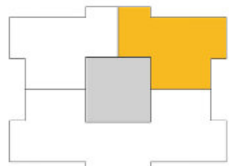
VIVIENDA 9 
 SUP. INTERIOR: 117.50M²
 SUP. EXTERIOR: 19M²
 SUP. COMODIDADES: 15.50M²



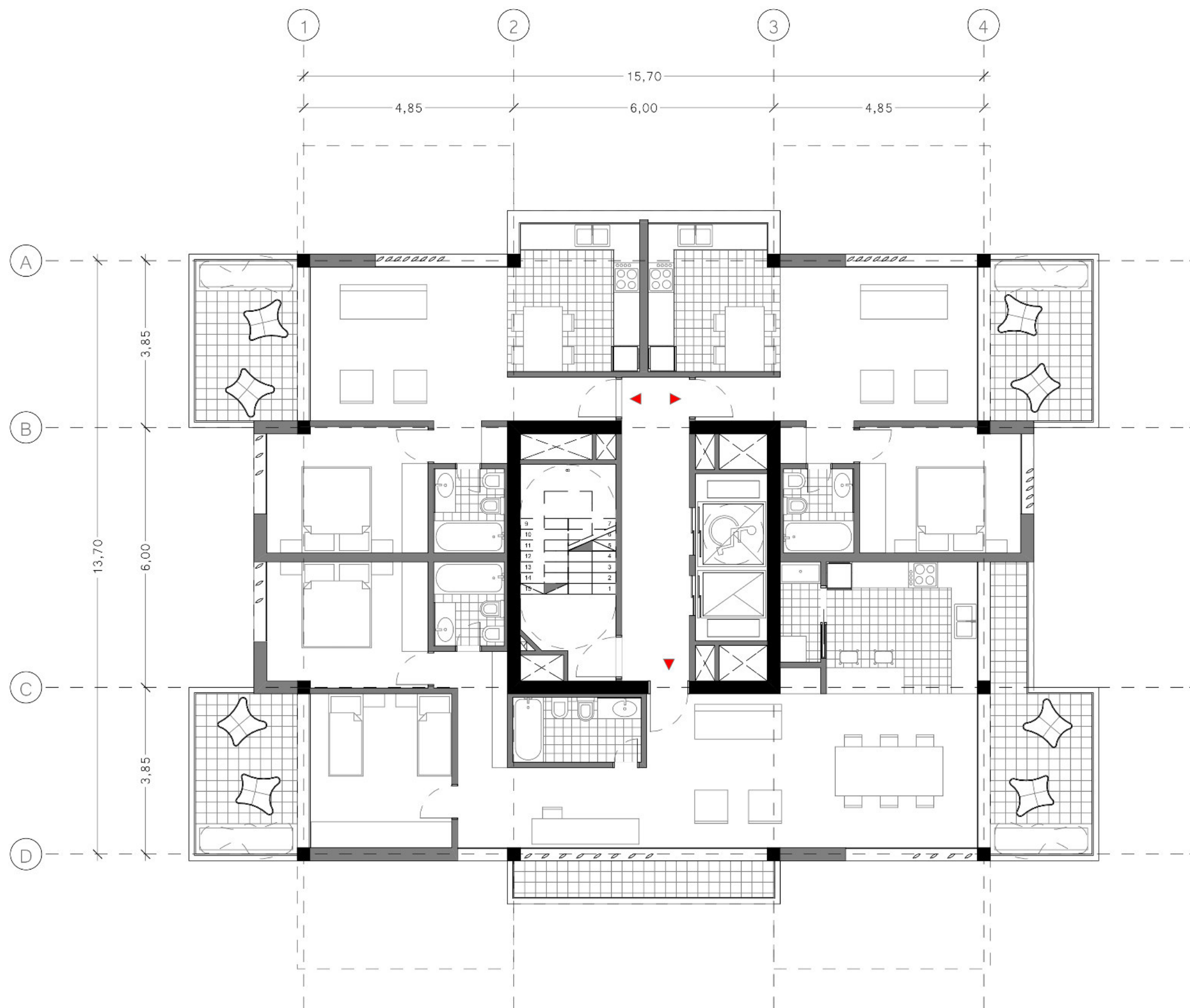
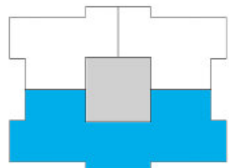
VIVIENDA 10 
 SUP. INTERIOR: 52.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²

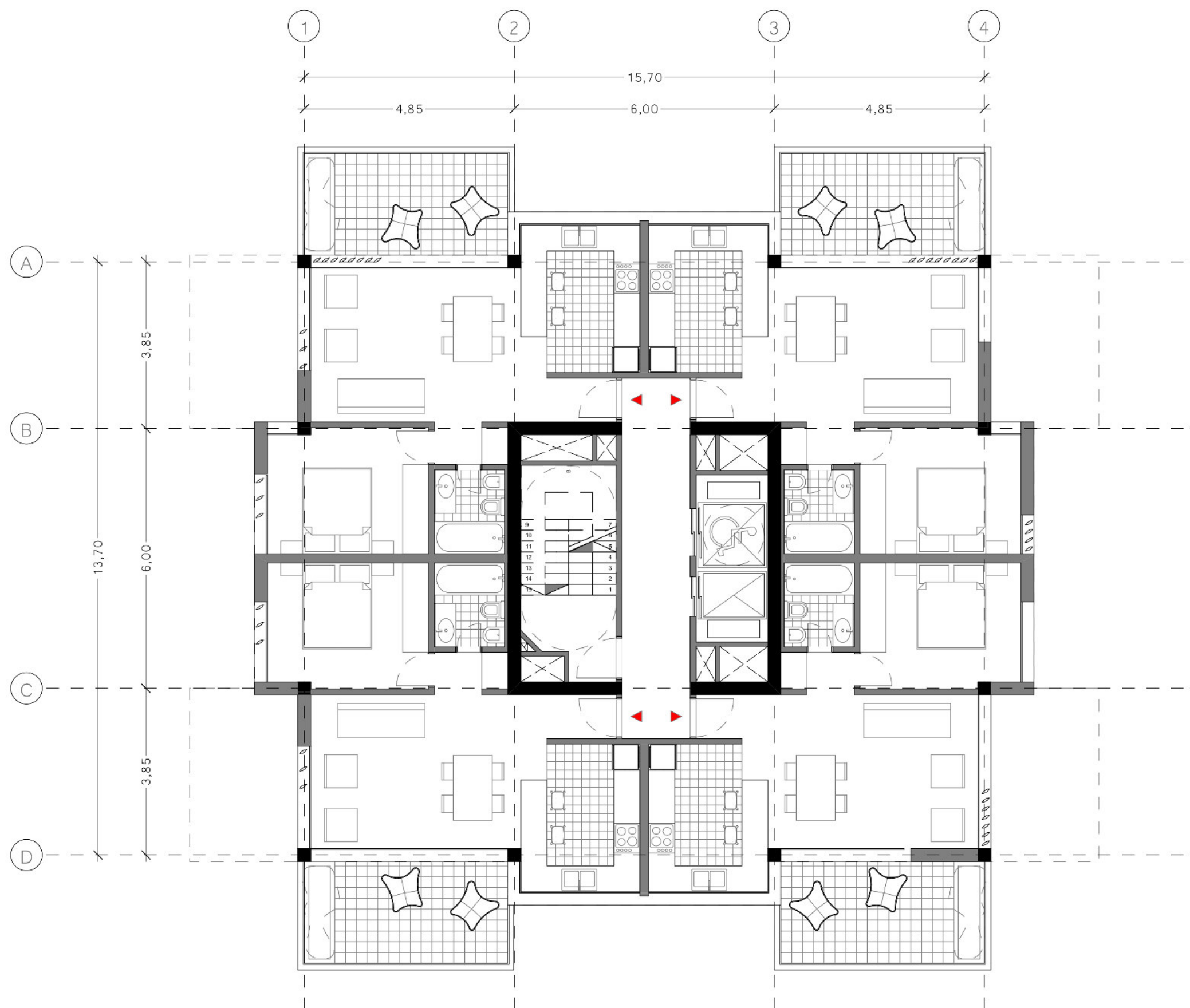


VIVIENDA 11 
 SUP. INTERIOR: 52.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²

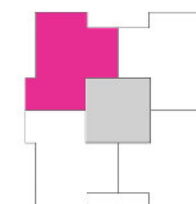


VIVIENDA 12 
 SUP. INTERIOR: 95.50M²
 SUP. EXTERIOR: 29.50M²
 SUP. COMODIDADES: 32M²

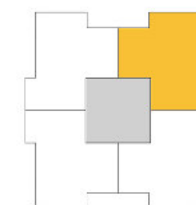




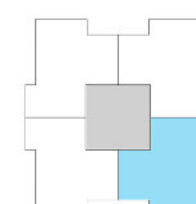
VIVIENDA 13 
 SUP. INTERIOR: 51.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²



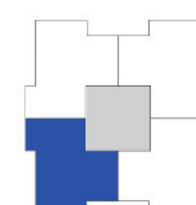
VIVIENDA 14 
 SUP. INTERIOR: 51.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²



VIVIENDA 15 
 SUP. INTERIOR: 51.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²

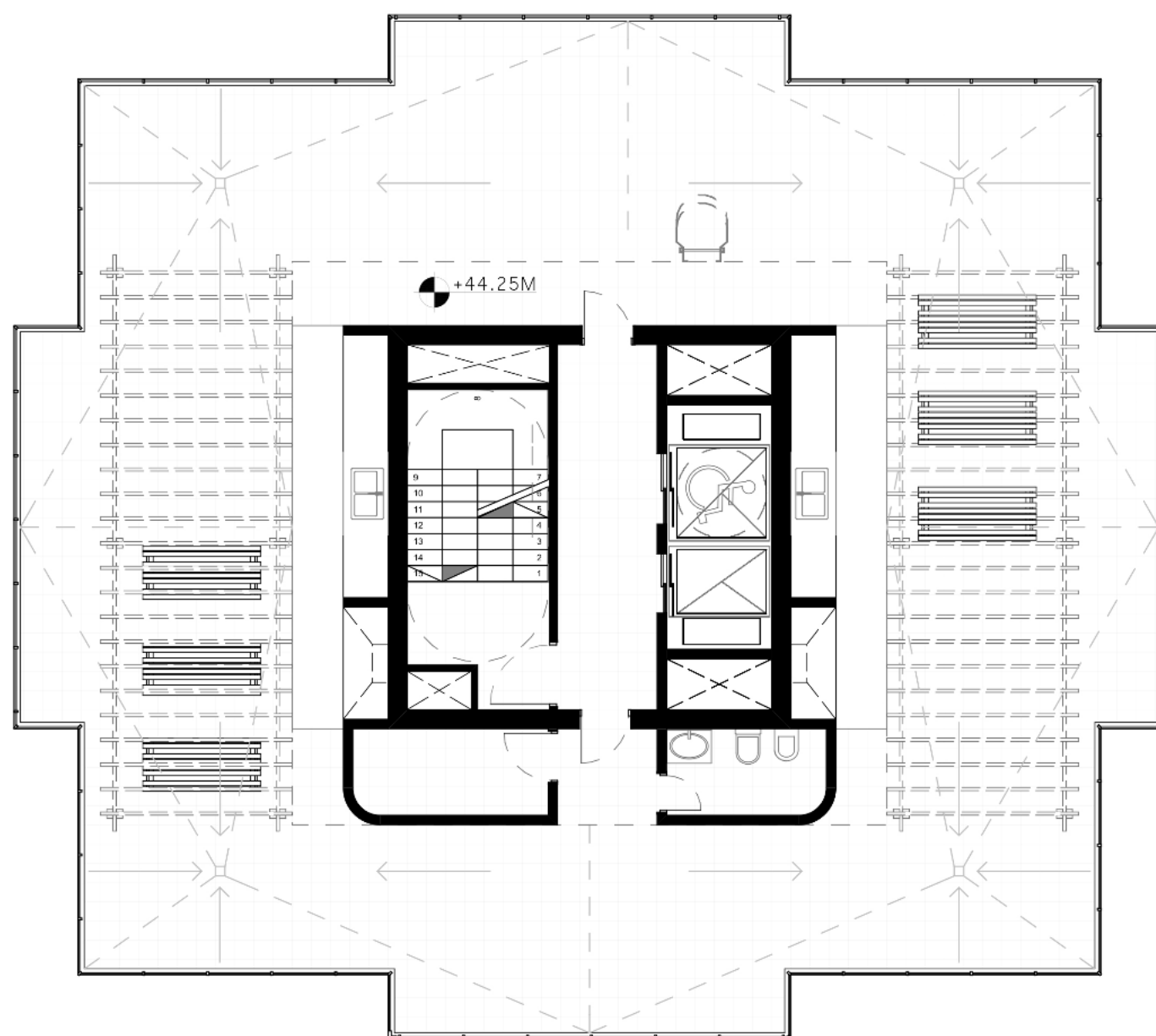


VIVIENDA 16 
 SUP. INTERIOR: 51.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²

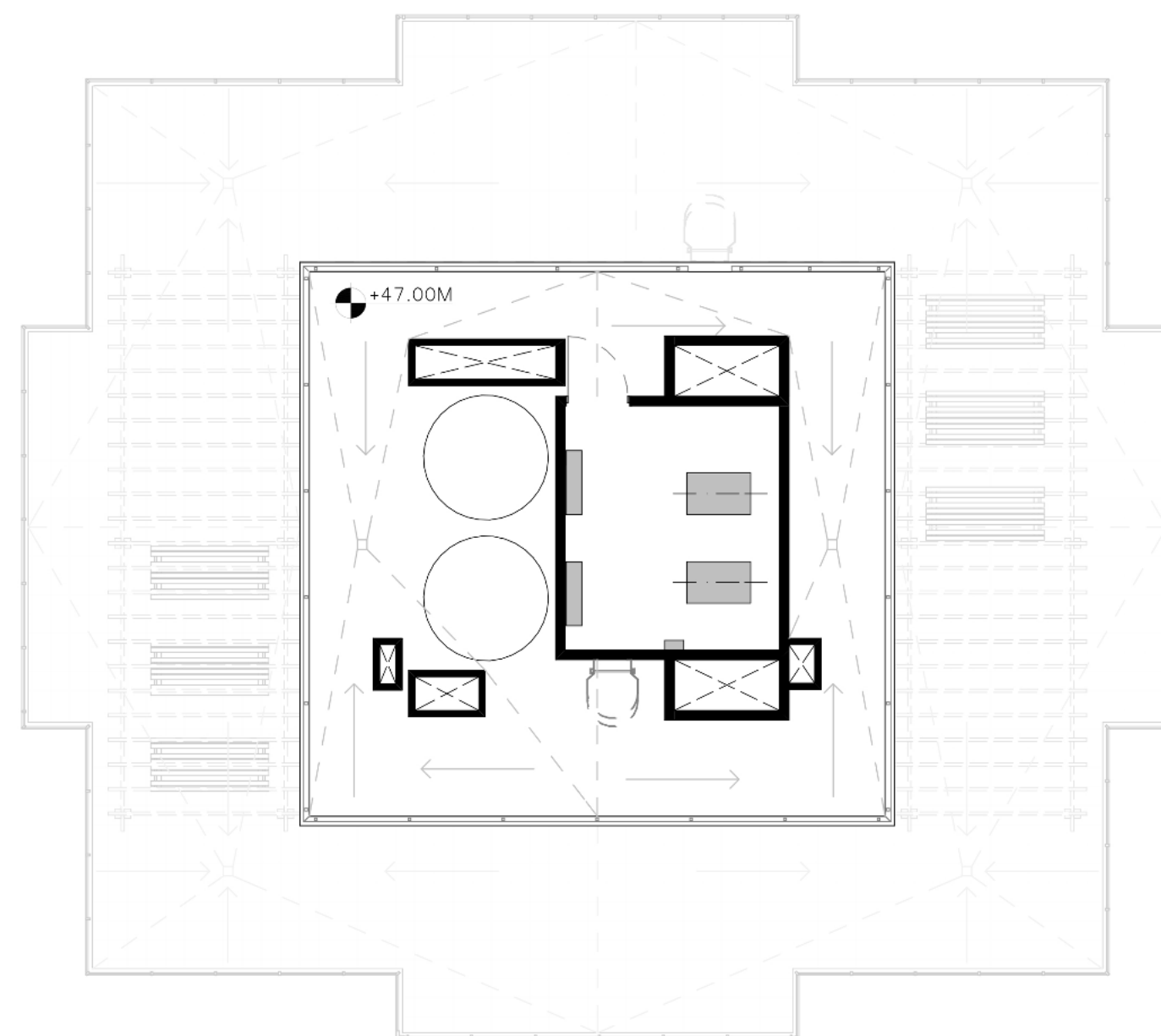


PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

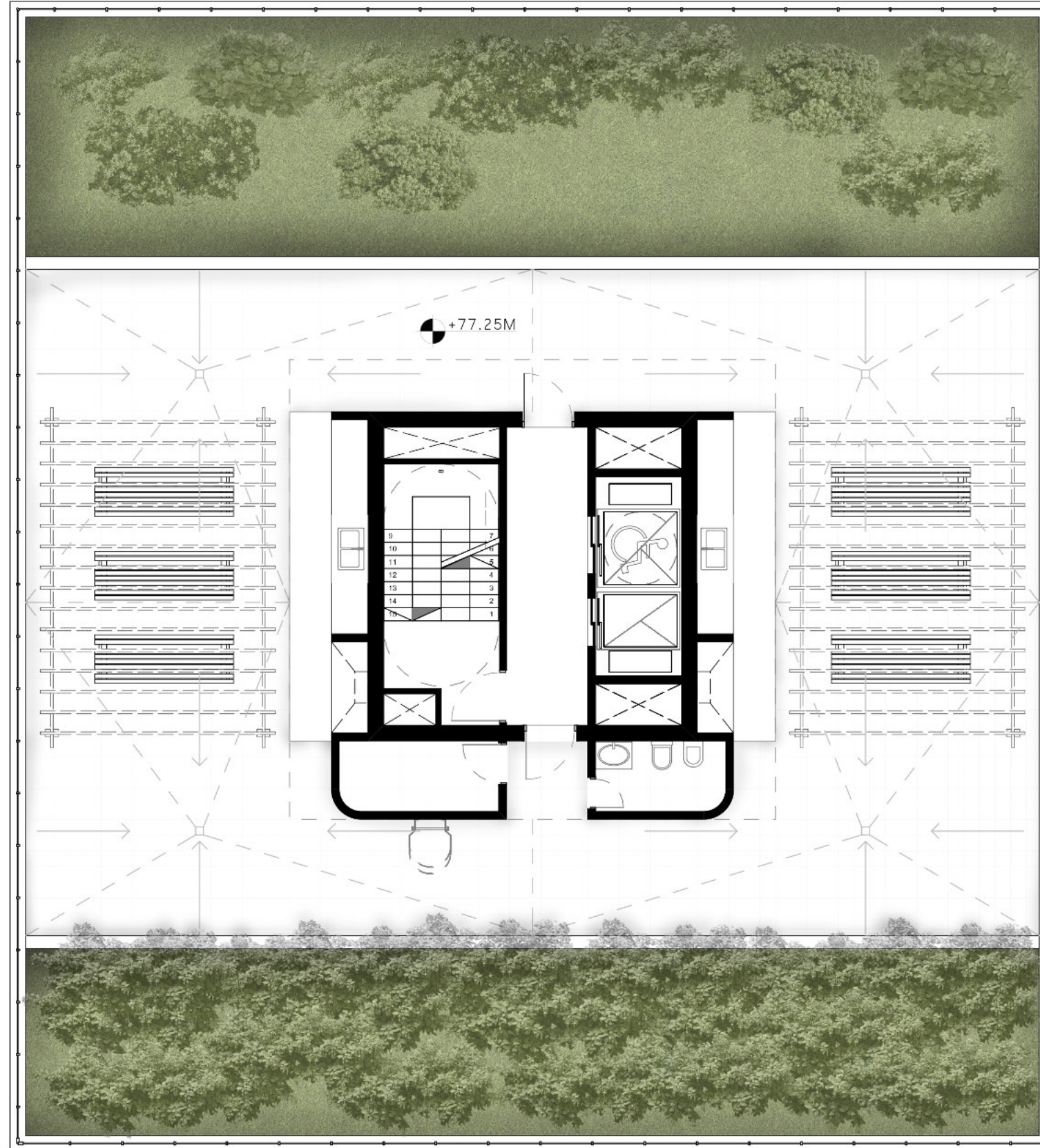
PLANTA TERRAZA VIVIENDAS



PLANTA TERRAZA TORRES MENORES

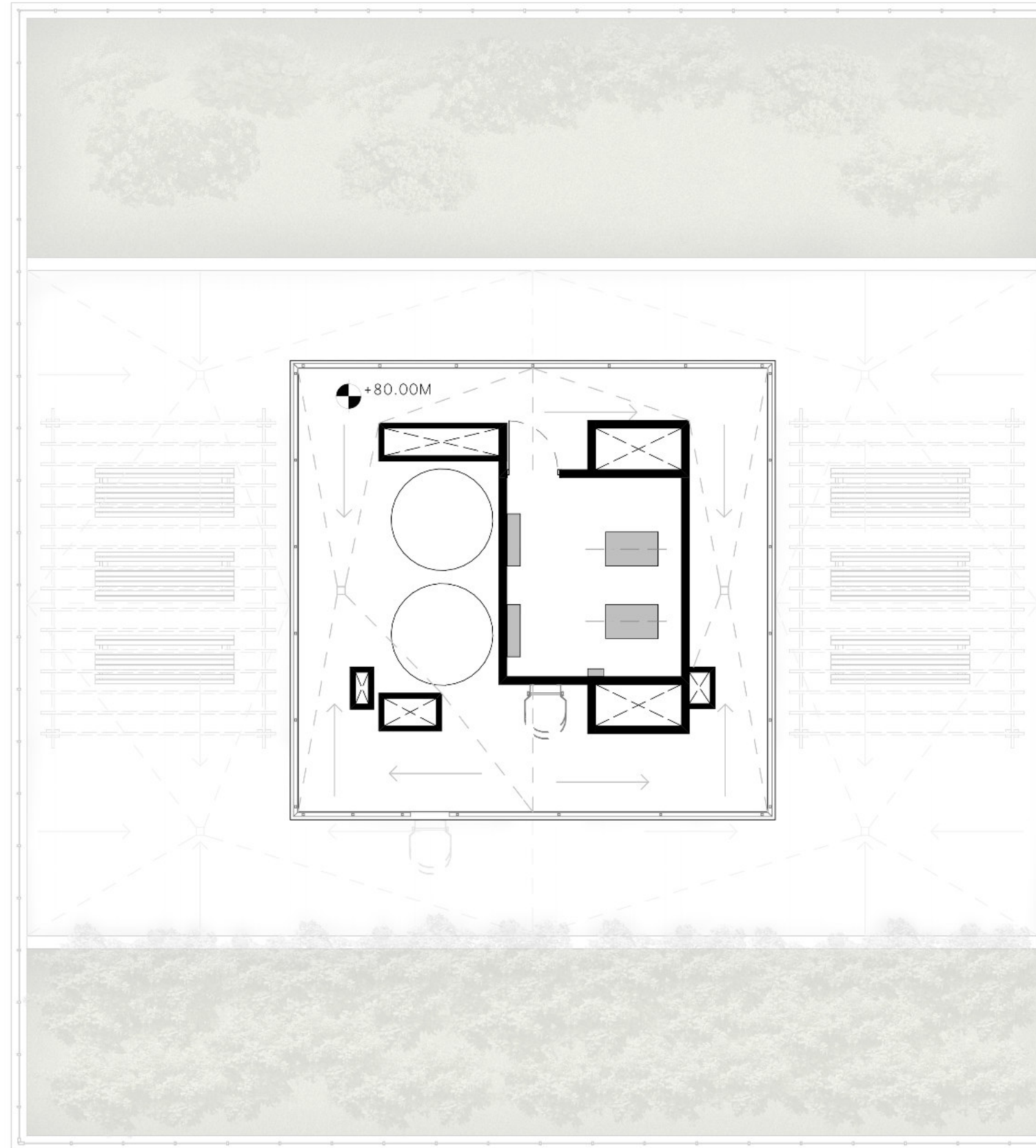


PLANTA SALA DE MÁQUINAS TORRES MENORES



PLANTA TERRAZA TORRE MAYOR





PLANTA SALA DE MÁQUINAS TORRE MAYOR

PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

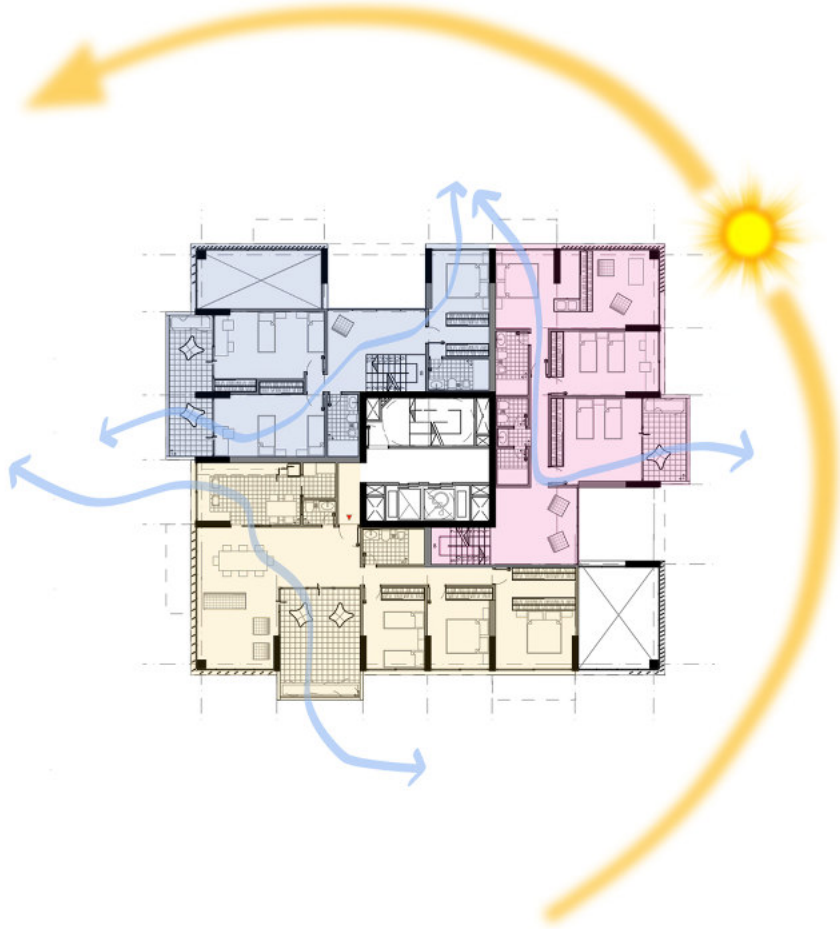
INTENCIÓN VIVIENDAS

SE BUSCA GENERAR VIVIENDAS LUMINOSAS Y VENTILADAS, ALEJADAS DEL RUIDO Y LA CONTAMINACIÓN. ESPACIOS CONFORTABLES CON LAS MEJORES VISTAS PERO MANTENIENDO LA PRIVACIDAD ENTRE UNIDADES.

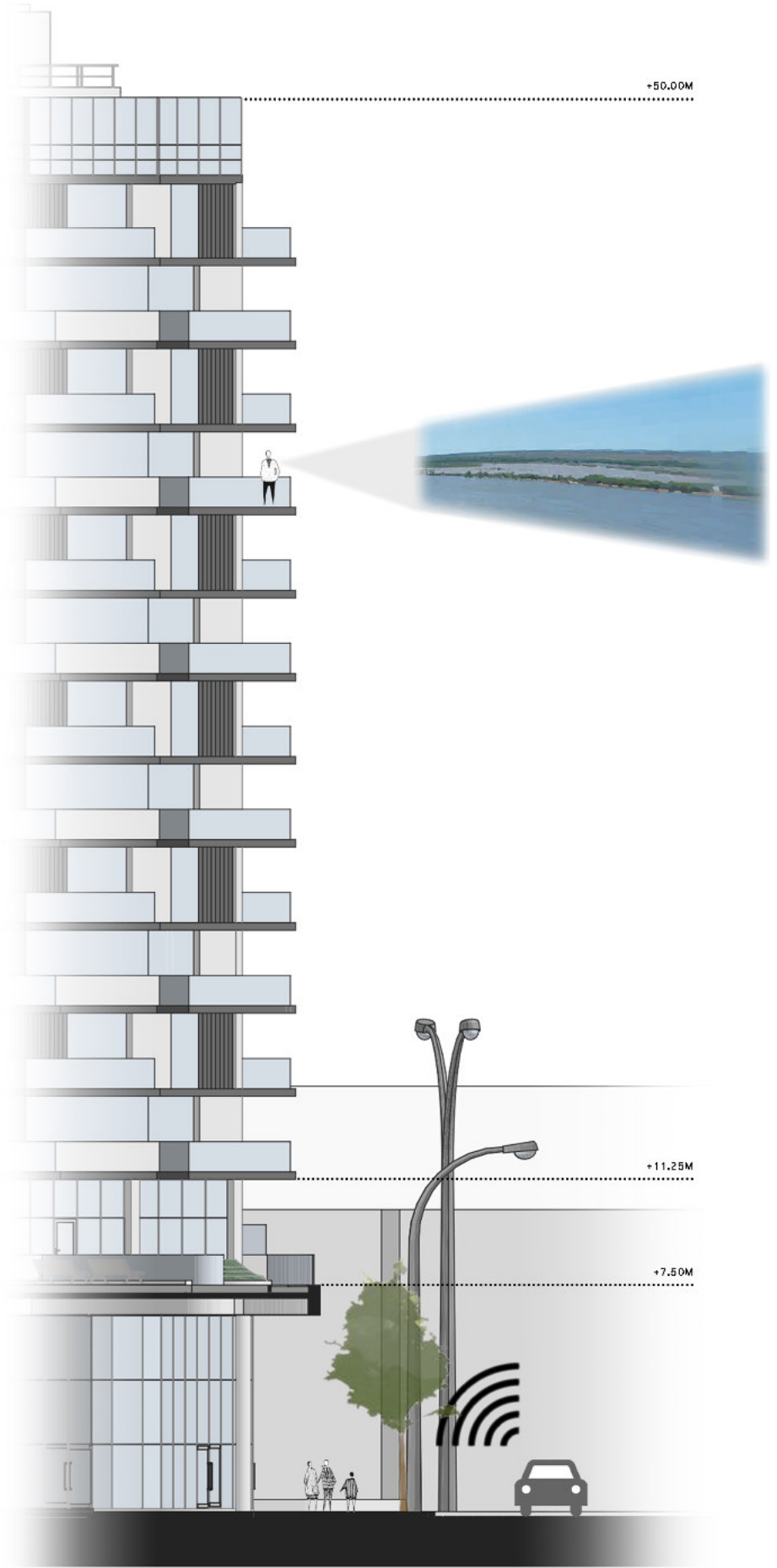
PARA ELLO, SE ACOMODAN LAS UNIDADES EN TORNO A UN NÚCLEO CENTRAL DE CIRCULACIÓN. SE UBICAN LOS SERVICIOS RODEANDO AL MISMO PARA AMORTIGUAR RUIDOS QUE PROVENGAN DE ÉSTE, CONCENTRAR CIELORRASOS Y REDUCIR LONGITUDES DE CAÑERÍAS A LA VEZ QUE SE PERMITE UN PERÍMETRO COMPLETAMENTE VIDRIADO PARA LOS ESPACIOS HABITABLES QUE SE APROPIAN DE LAS MEJORES VISTAS.



SE DEFINE UN MÍNIMO DE 2 FRENTE LIBRES PARA CADA UNIDAD PARA ASEGURAR UNA ADECUADA ILUMINACIÓN Y VENTILACIÓN NATURAL, QUE JUNTO CON LOS ESPACIOS EXTERIORES QUE SOBRESALEN DEL PERÍMETRO DEFINIDO A MODO DE MIRADORES Y LAS PROTECCIONES SOLARES ADECUADAS AYUDAN AL CONTROL TÉRMICO DE LAS VIVIENDAS A LA VEZ QUE PROPORCIONAN EXCELENTES VISTAS SIN PERDER LA PRIVACIDAD NECESARIA PARA SUS HABITANTES. EL PERÍMETRO EXTERIOR DE VIDRIO EN TODAS LAS PLANTAS PROVOCA UNA RELACIÓN EXTERIOR-INTERIOR QUE ENRIQUECE SUSTANCIALMENTE LA EXPERIENCIA VISUAL.



SE PERSIGUIÓ LA IDEA DE PATIOS EN ALTURA MÁS QUE BALCONES, Y LA CREACIÓN DE AMBIENTES AMIGABLES TENIENDO EN CUENTA LAS CORRIENTES DE AIRE A DISTINTAS ALTURAS EN EL DISEÑO DE ESTOS ESPACIOS PARA ASÍ ALENTAR LAS ACTIVIDADES AL AIRE LIBRE.

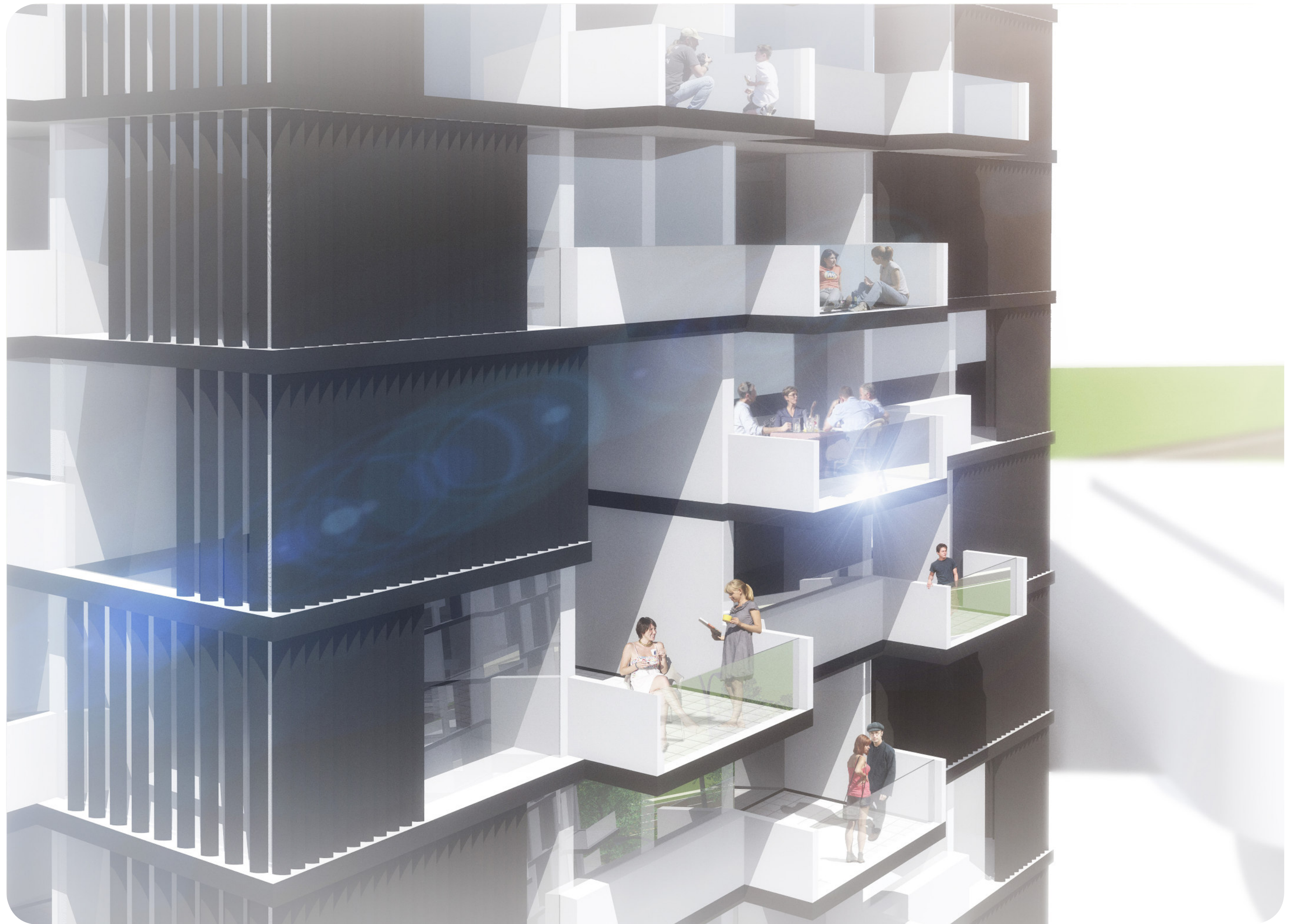


PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

INTENCIÓN VIVIENDAS

LA EXPRESIÓN FORMAL DE LAS TORRES CREA UNA FACHADA DE TRANSICIONES, DONDE EL LÍMITE ENTRE EL EXTERIOR Y EL INTERIOR TIENE ESPESOR Y ES ALLÍ DONDE SE ALOJAN LOS ESPACIOS MÁS INTERESANTES QUE APORTAN SINGULARIDAD AL CONJUNTO. RESPONDIENDO, ADEMÁS, AL DESEO DE IDENTIDAD PROPIA POR EL CUAL EL USUARIO SE INCLINA AL MOMENTO DE ELEGIR UN LUGAR PARA VIVIR.

LA DIVERSIDAD ENTRE UNIDADES SE EVIDENCIA EN LA FACHADA MEDIANTE LA DISPOSICIÓN ALEATORIA DE TERRAZAS QUE SUPONEN SUSTRACCIONES DE LA MASA CERRADA Y SOBRESALEN A MODO DE MIRADORES JUNTO CON LA PROTECCIÓN SOLAR MIENTRAS QUE LA DISTINCIÓN DE LA LOSA UNIFICA EL ORDEN ALEATORIO DE LAS ADICIONES Y SUSTRACCIONES DE ESTOS ESPACIOS HABITABLES.

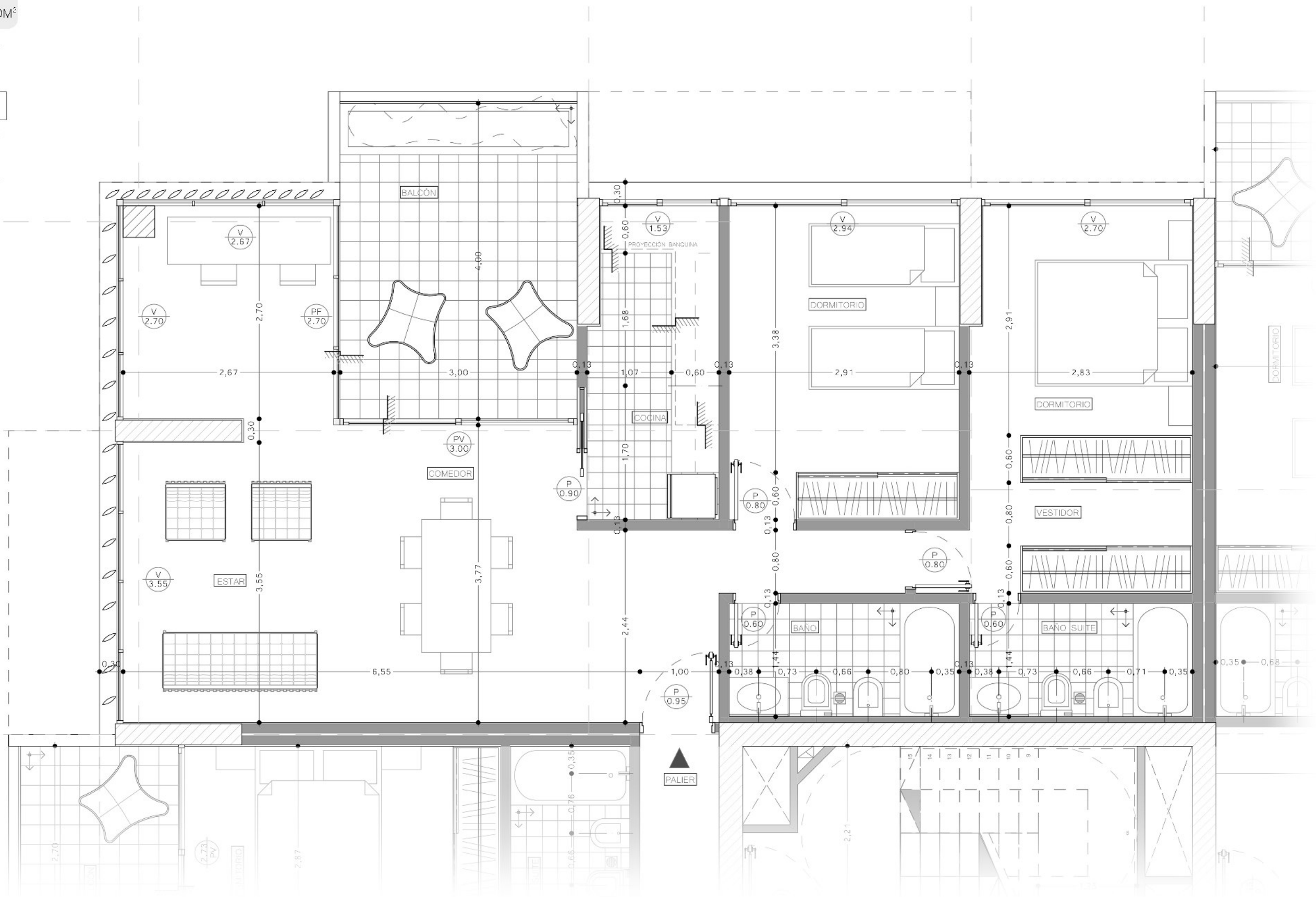
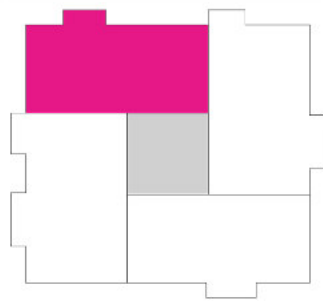


VIVIENDA 1

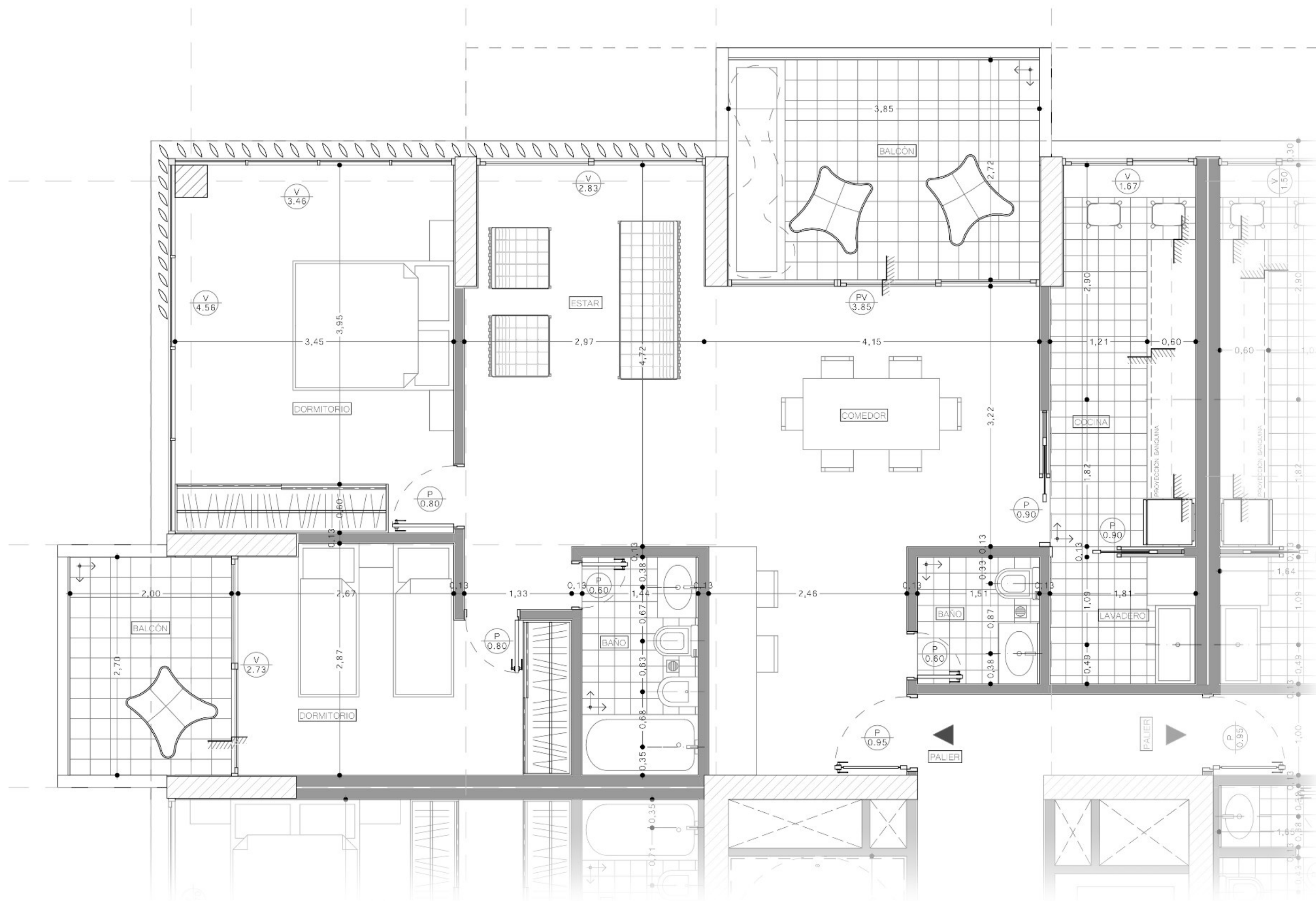
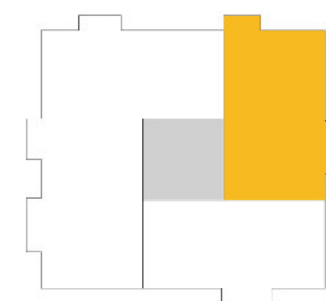
SUP. INTERIOR: 81M²

SUP. EXTERIOR: 12.50M²

SUP. COMODIDADES: 10.50M²



VIVIENDA 2 
 SUP. INTERIOR: 90.50M²
 SUP. EXTERIOR: 17M²
 SUP. COMODIDADES: 12.25M²

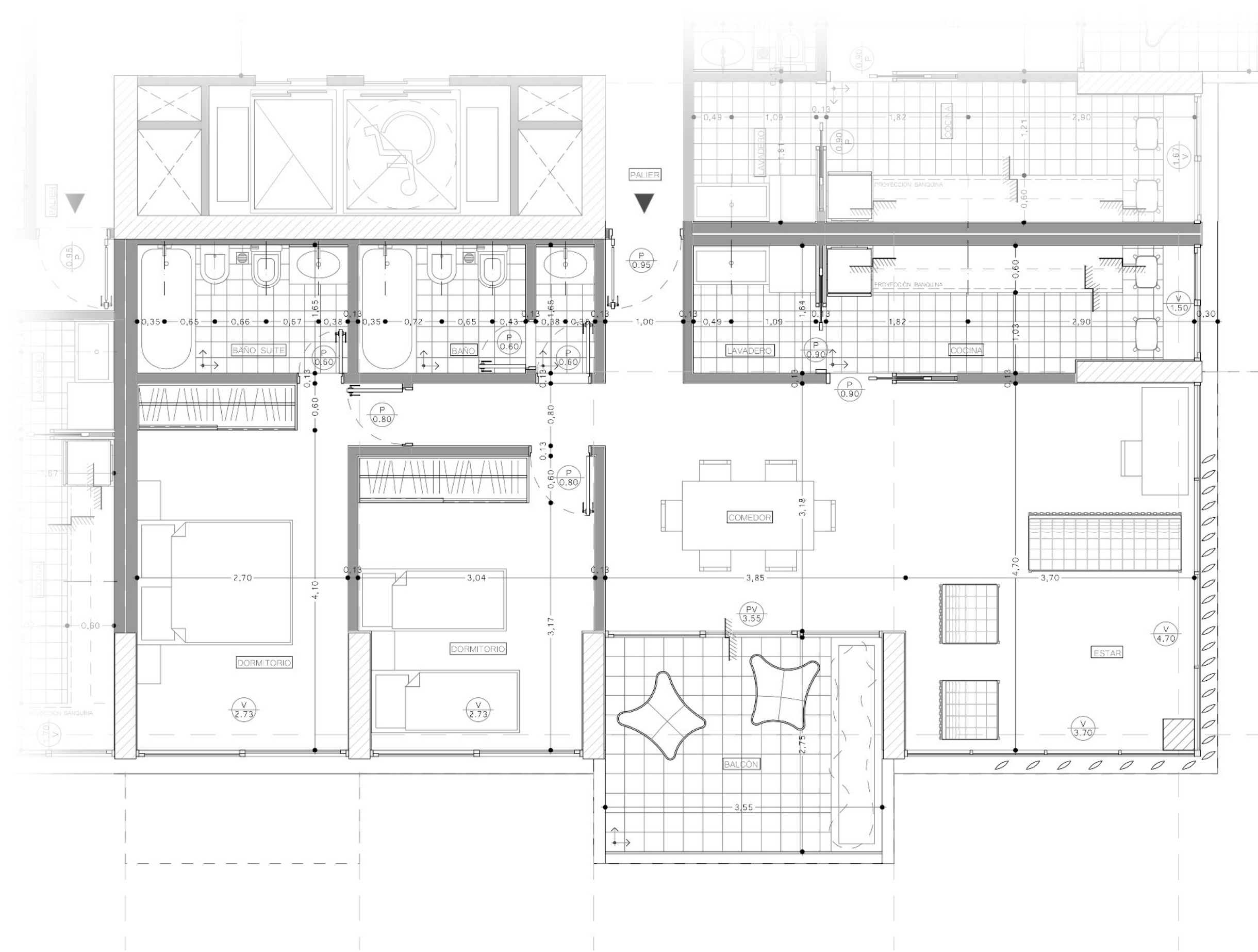
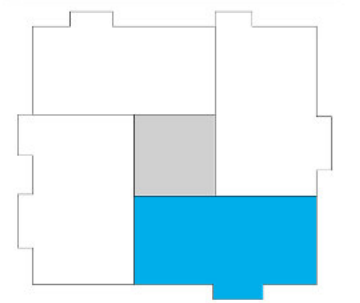


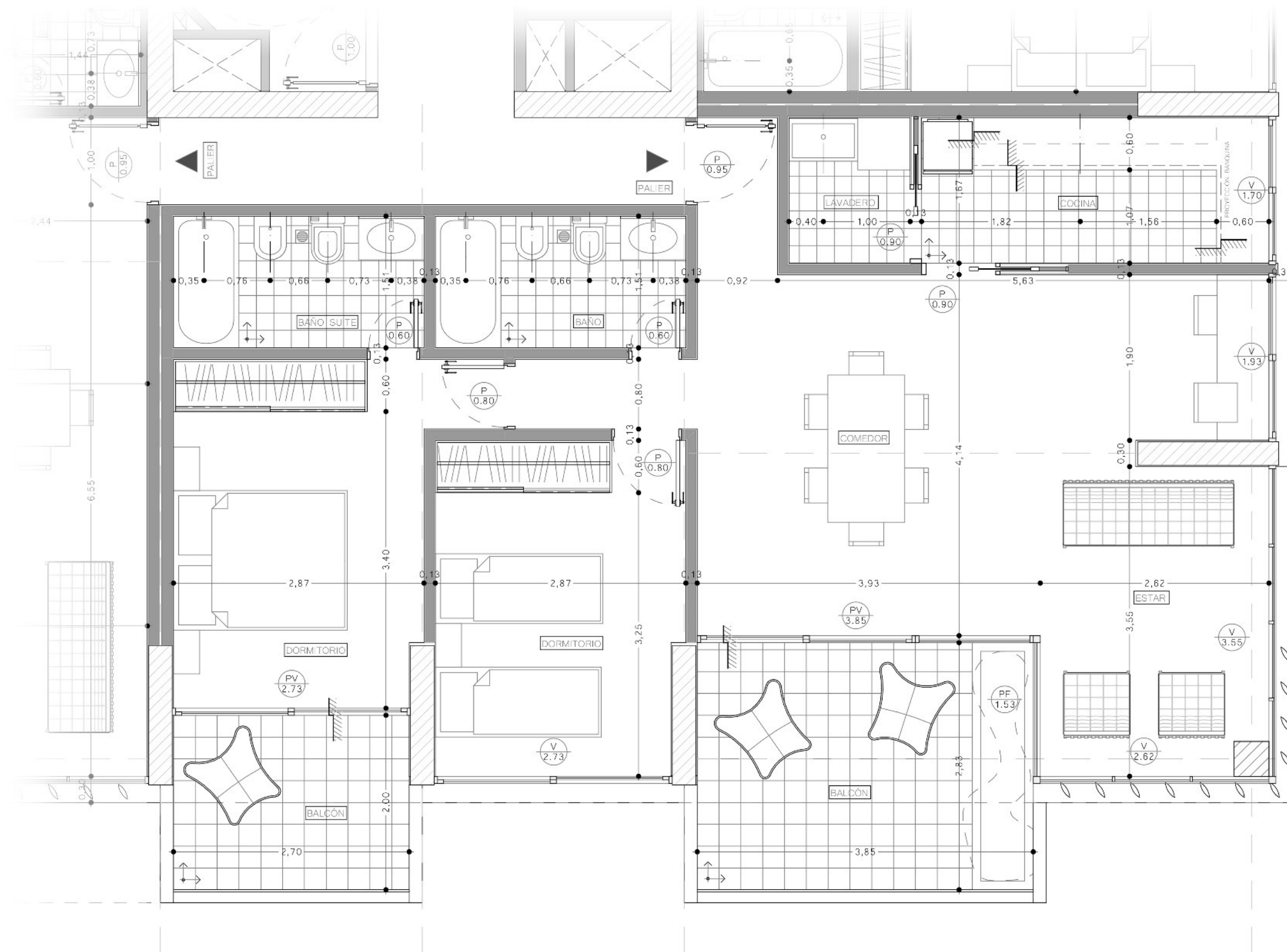
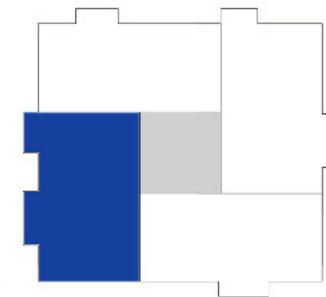
VIVIENDA 3

SUP. INTERIOR: 91M²

SUP. EXTERIOR: 10.50M²

SUP. COMODIDADES: 11.50M²





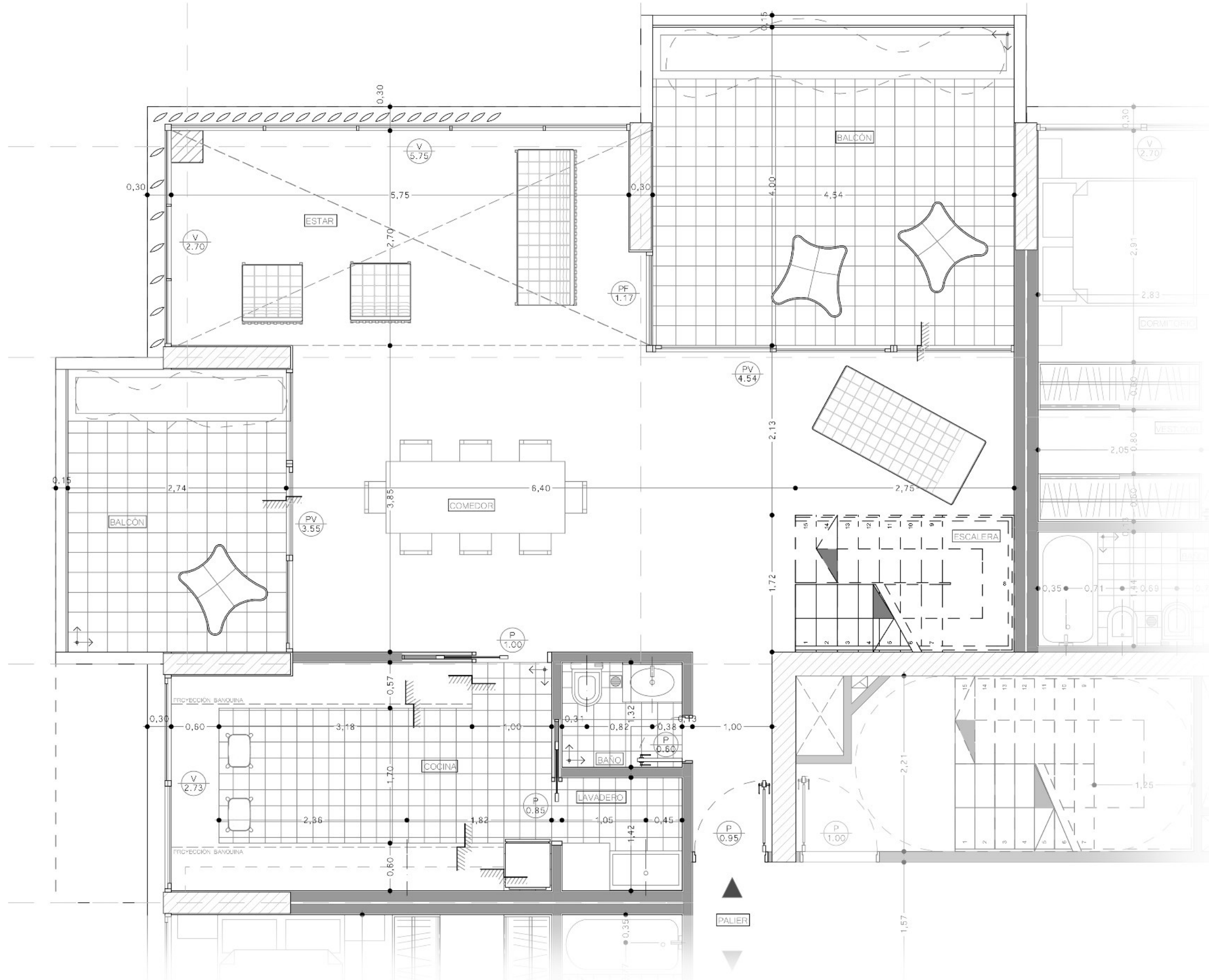
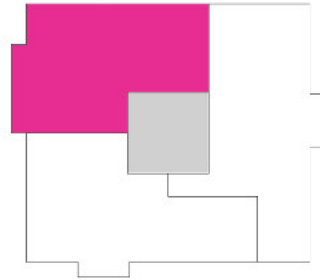
VIVIENDA 5



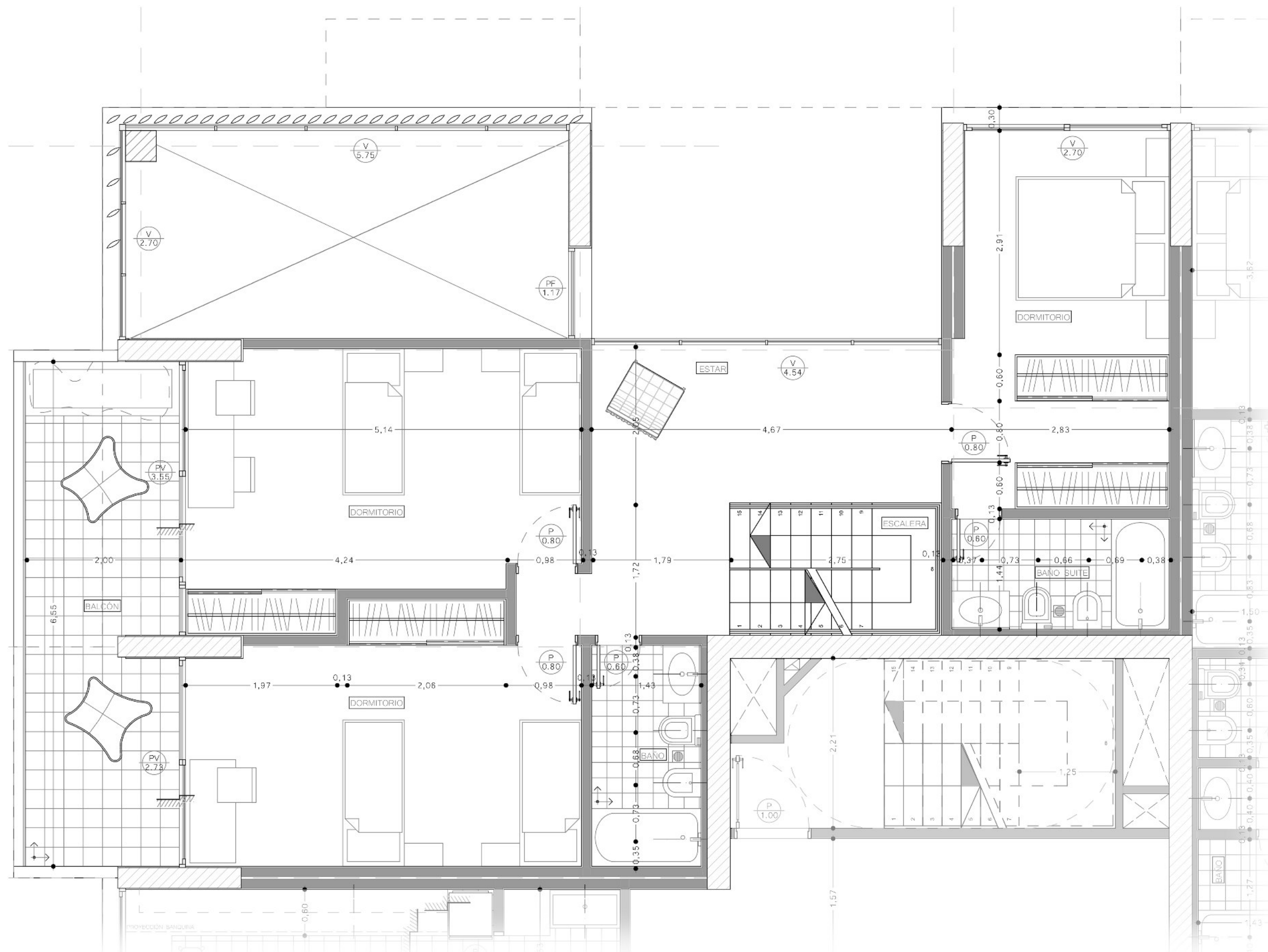
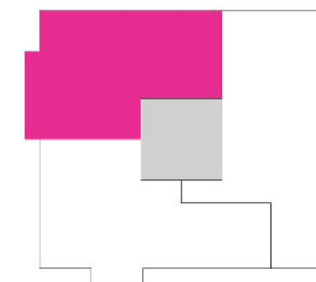
SUP. INTERIOR: 162M²

SUP. EXTERIOR: 43.50M²

SUP. COMODIDADES: 23.50M²



VIVIENDA 5 
 SUP. INTERIOR: 162M²
 SUP. EXTERIOR: 43.50M²
 SUP. COMODIDADES: 23.50M²

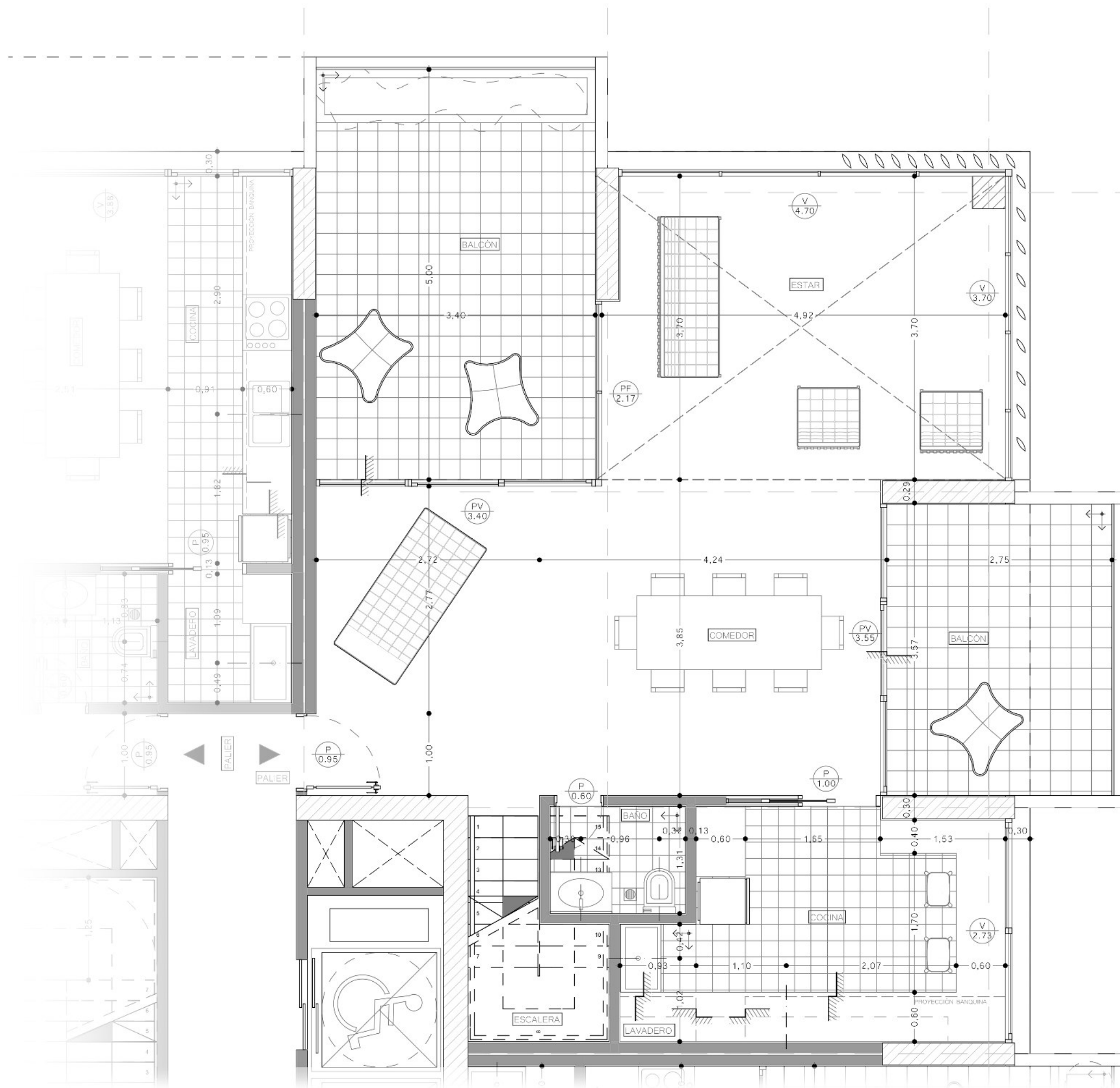
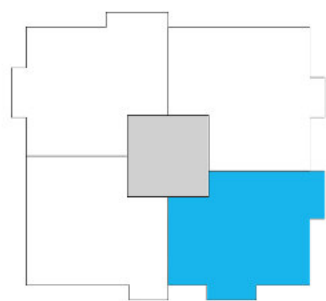


VIVIENDA 7 

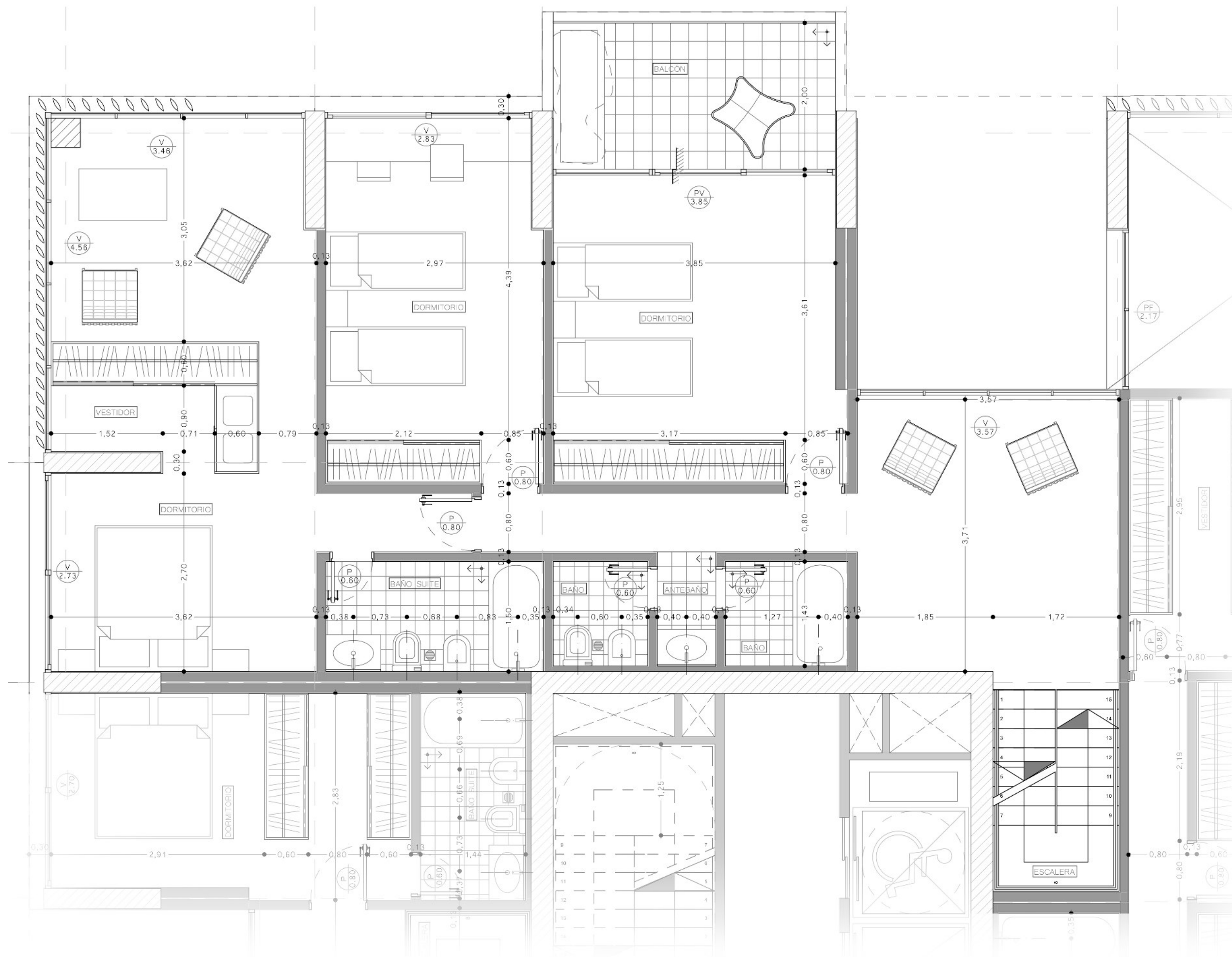
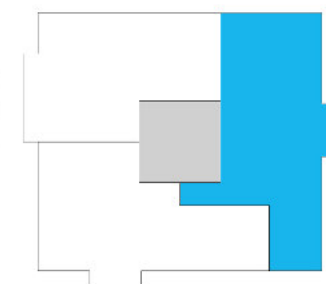
SUP. INTERIOR: 177M²

SUP. EXTERIOR: 36.50M²

SUP. COMODIDADES: 24.50M²



VIVIENDA 7 
 SUP. INTERIOR: 177M²
 SUP. EXTERIOR: 36.50M²
 SUP. COMODIDADES: 24.50M²

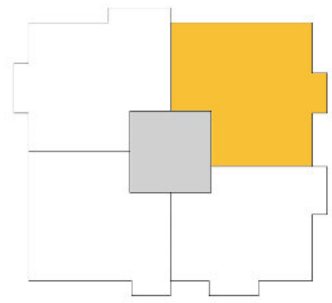


VIVIENDA 6

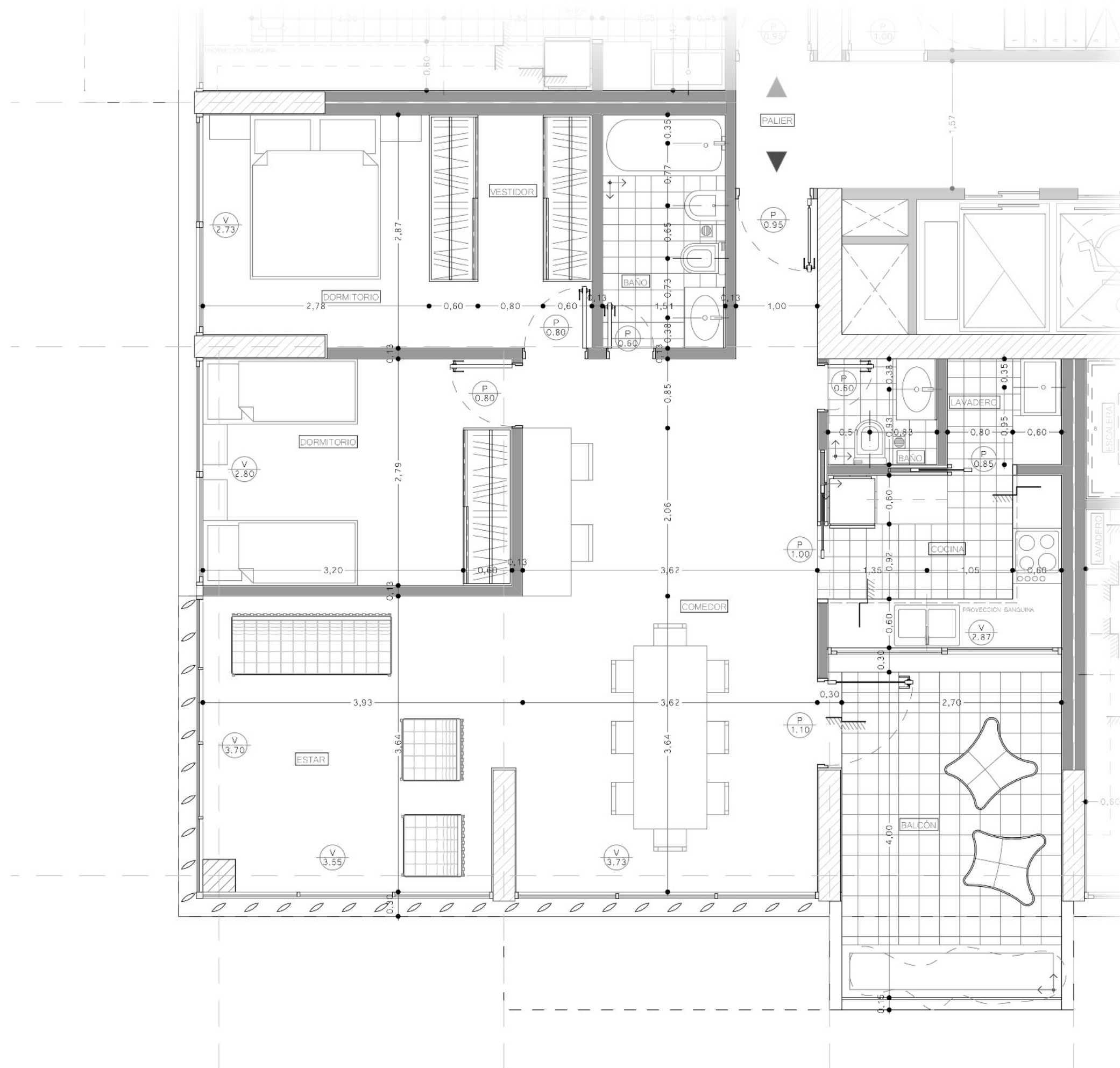
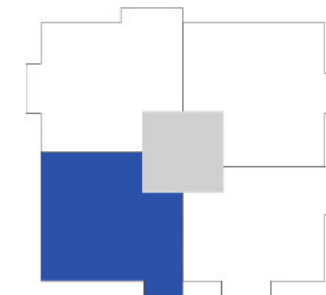
SUP. INTERIOR: 96.50M²

SUP. EXTERIOR: 11.50M²

SUP. COMODIDADES: 12.50M²



VIVIENDA 8 
 SUP. INTERIOR: 91M²
 SUP. EXTERIOR: 11.50M²
 SUP. COMODIDADES: 12M²

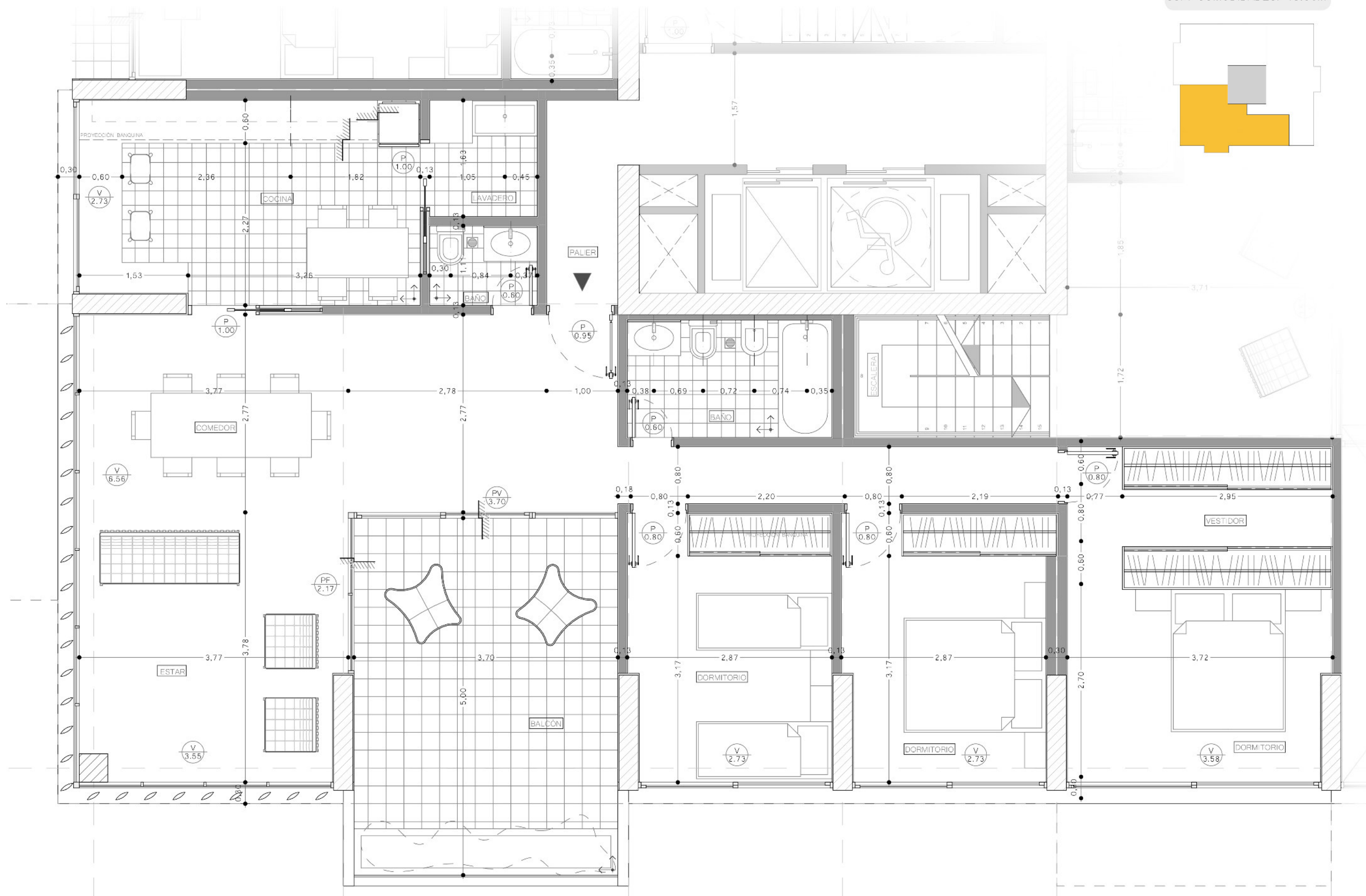
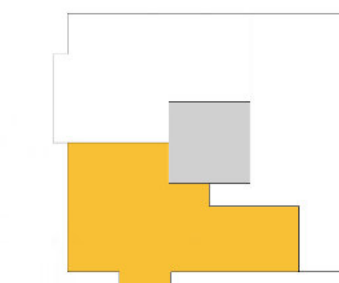


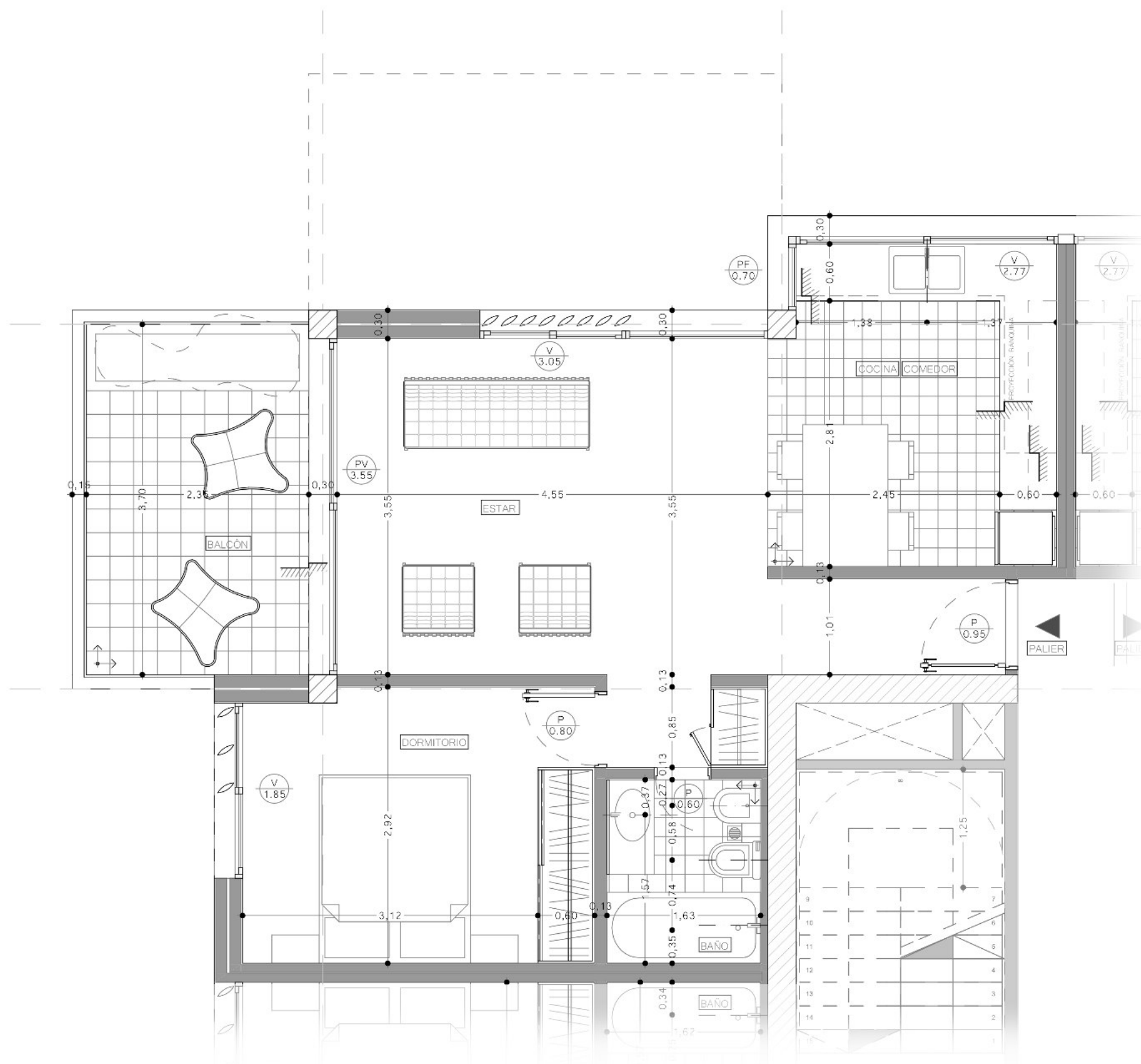
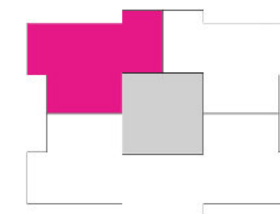
VIVIENDA 9 

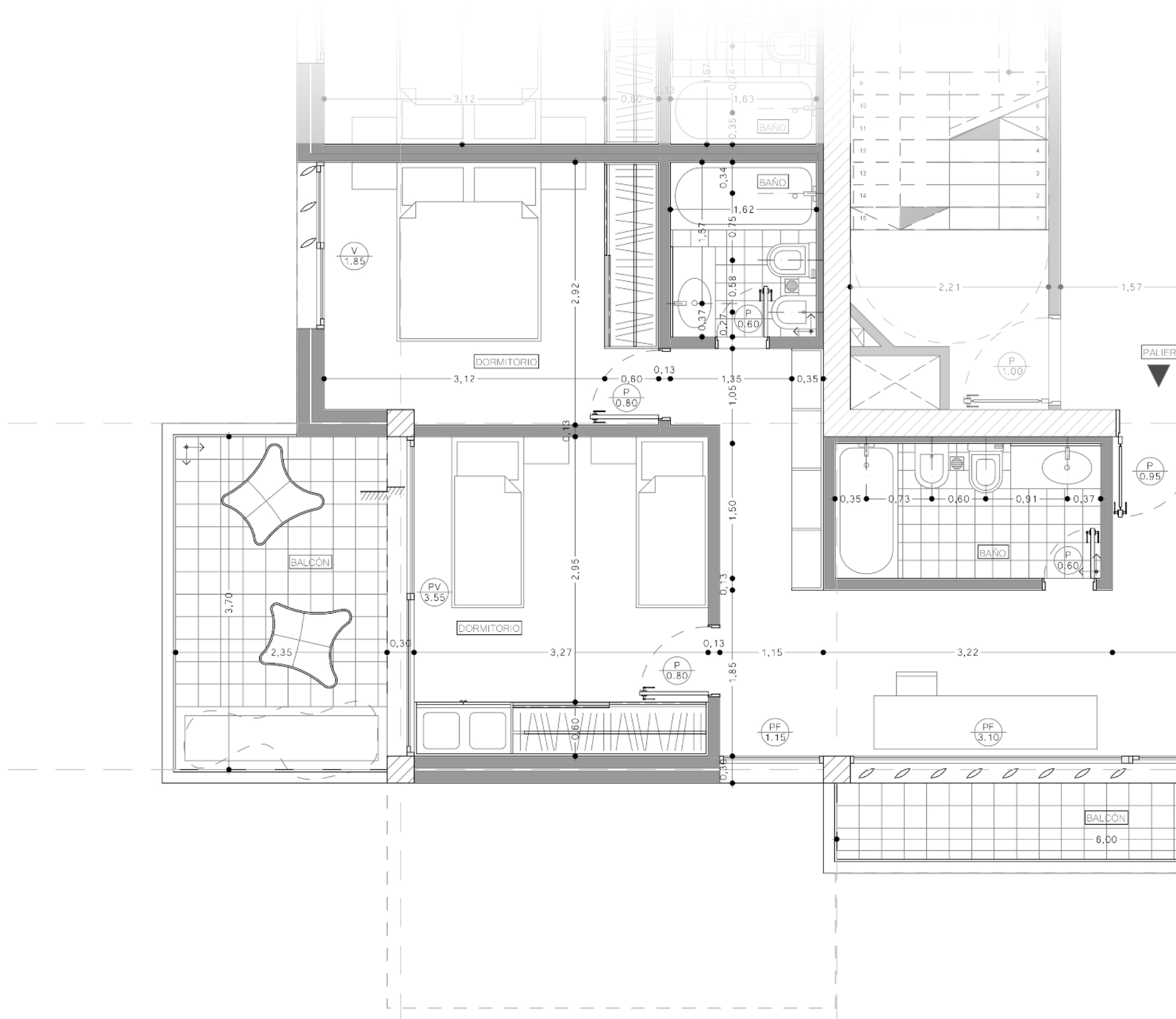
SUP. INTERIOR: 117.50M²

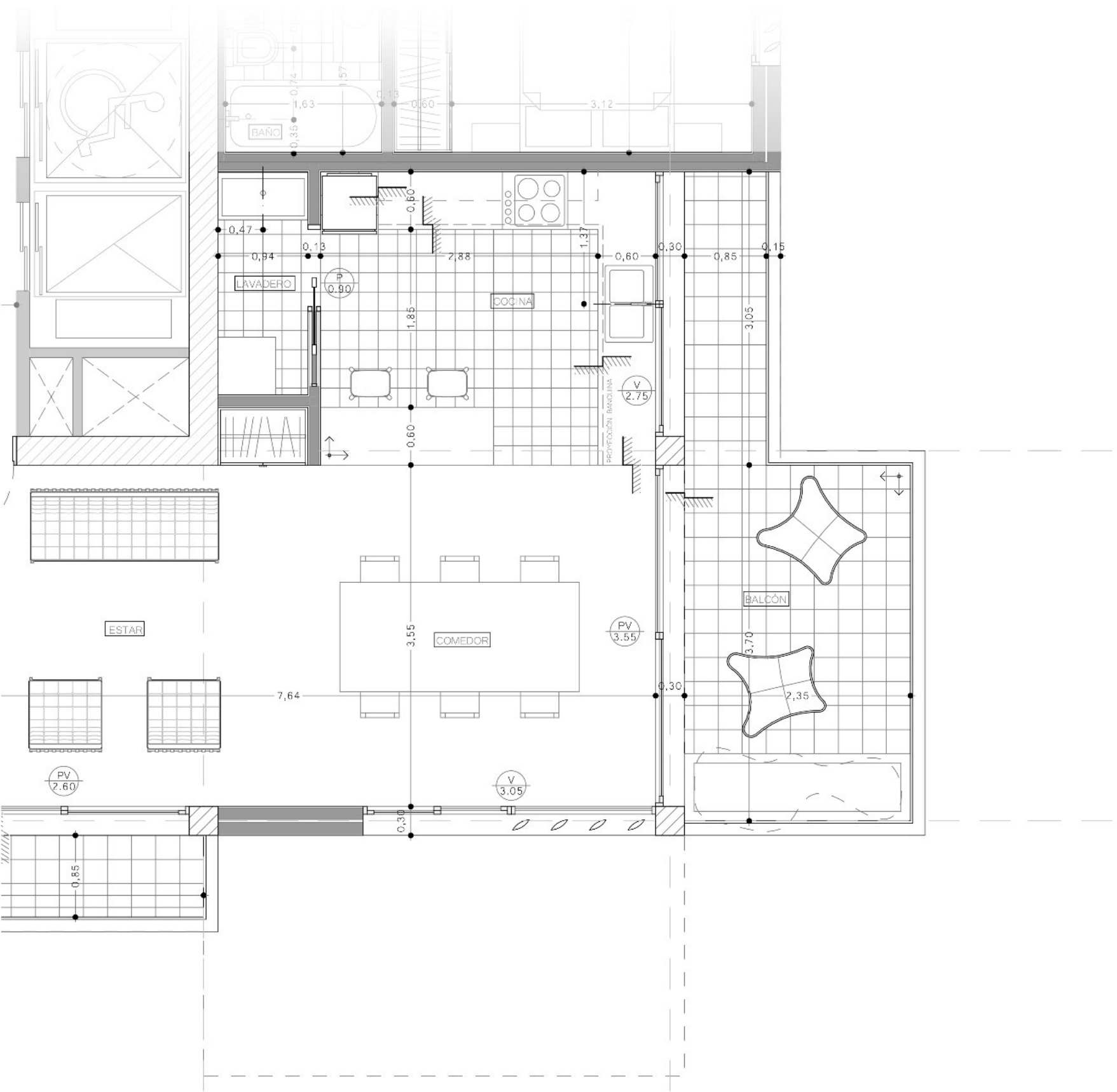
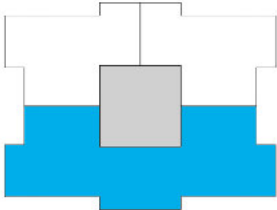
SUP. EXTERIOR: 19M²

SUP. COMODIDADES: 15.50M²







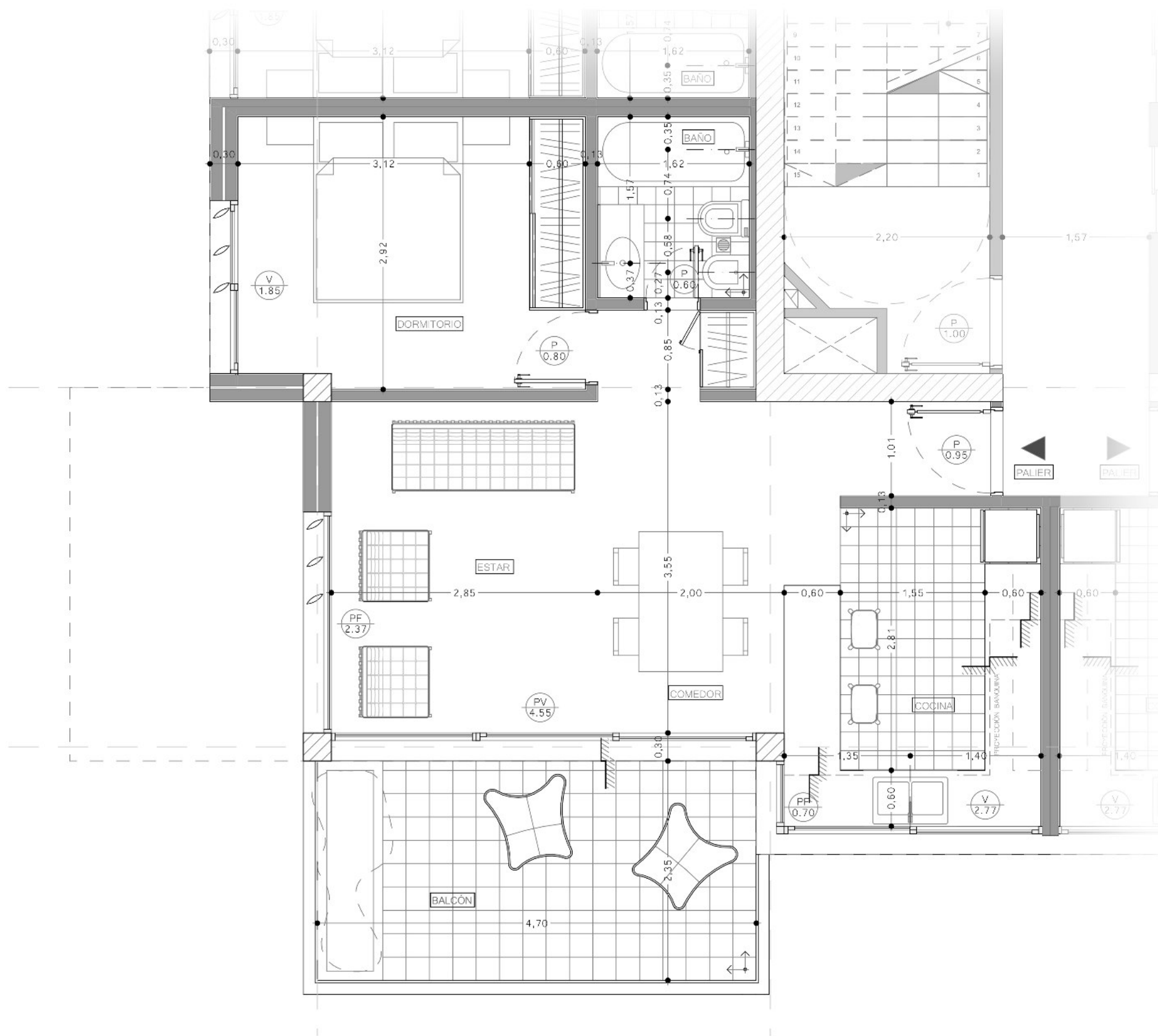
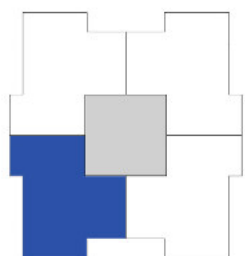


VIVIENDA 16

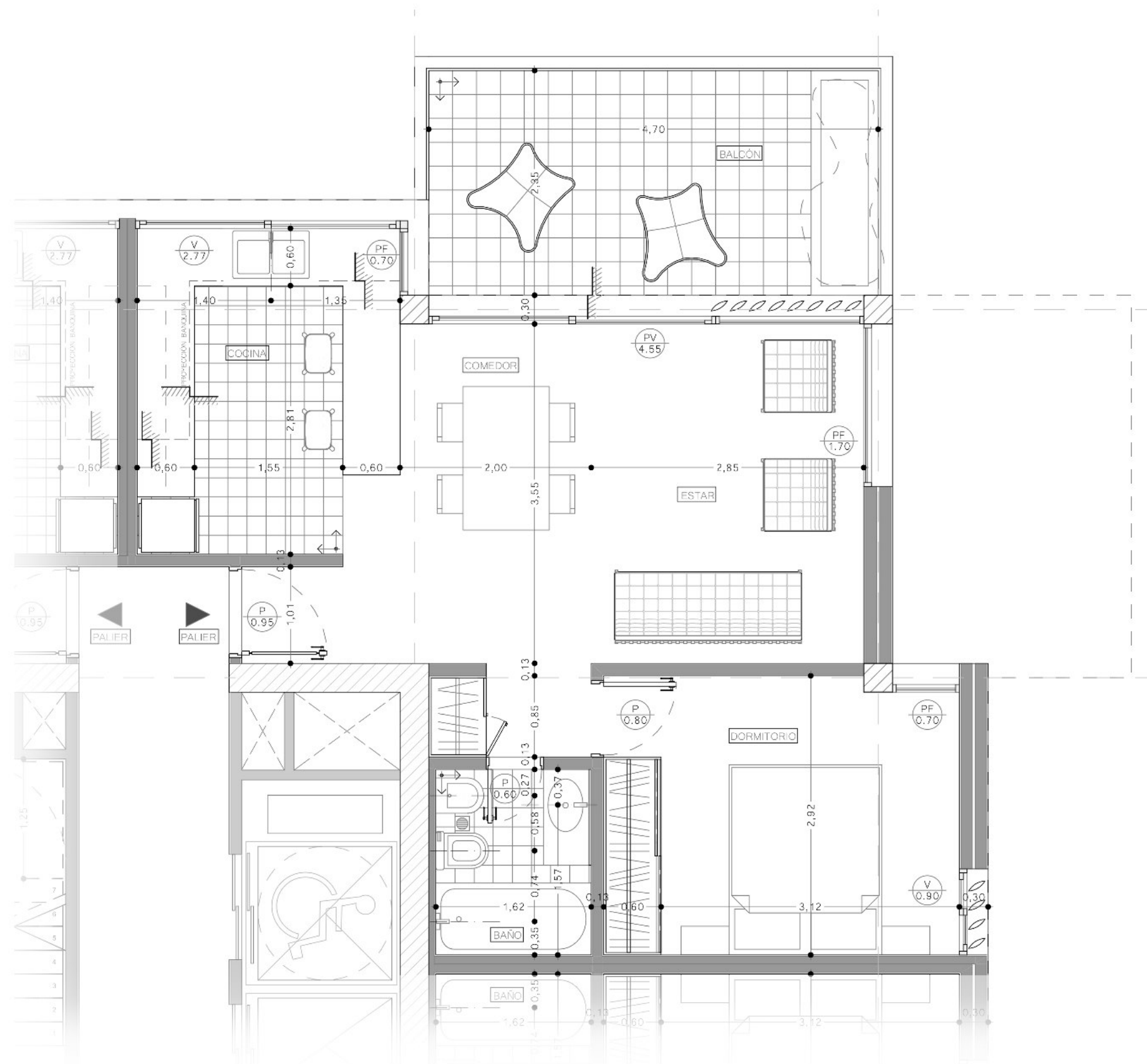
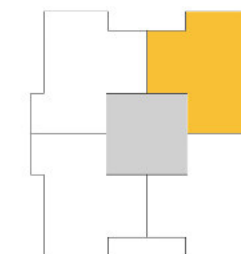
SUP. INTERIOR: 51.50M²

SUP. EXTERIOR: 10M²

SUP. COMODIDADES: 16M²



VIVIENDA 14 
 SUP. INTERIOR: 51.50M²
 SUP. EXTERIOR: 10M²
 SUP. COMODIDADES: 16M²



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PROTECCIÓN DE FACHADA

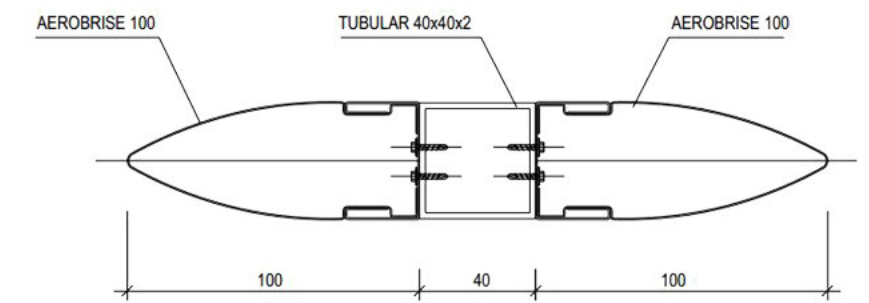
SE DETERMINÓ PARA LAS VIVIENDAS LA PROTECCIÓN SOLAR MÓVIL DE LAMAS VERTICALES POR LA VENTAJA QUE SUPONE AL INTERRUMPIR LO MENOR POSIBLE LAS VISTAS Y QUE CADA USUARIO PUEDA DISPONERLAS EN FUNCIÓN DE SUS COSTUMBRES Y PRIVACIDAD DESEADA.

LAS MISMAS SE DISPUSIERON MÁS CERCANAS EN LAS FACHADAS QUE MAYOR EXPOSICIÓN SOLAR RECIBEN Y MÁS DISTANCIADAS PARA LAS DEMÁS, FAVORECIENDO DE ESTA MANERA, A DISMINUIR EL CONSUMO POR ACONDICIONAMIENTO ENERGÉTICO DE LAS VIVIENDAS.



PARASOLES MÓVILES HUNTER DOUGLAS

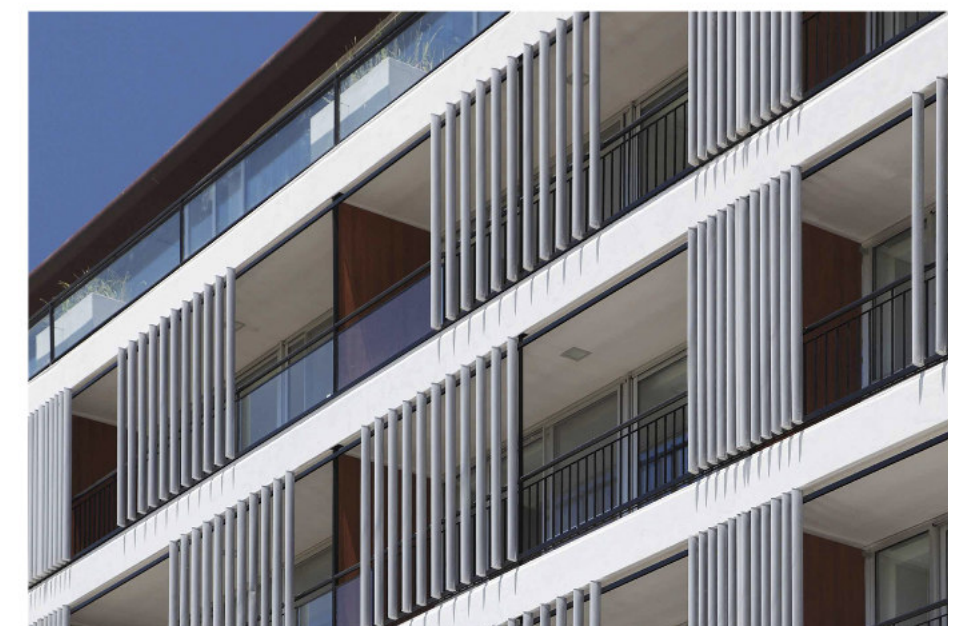
MODELO AEROBRISÉ 100



SISTEMA OPERATIVO DE DOBLE AEROBRISÉ

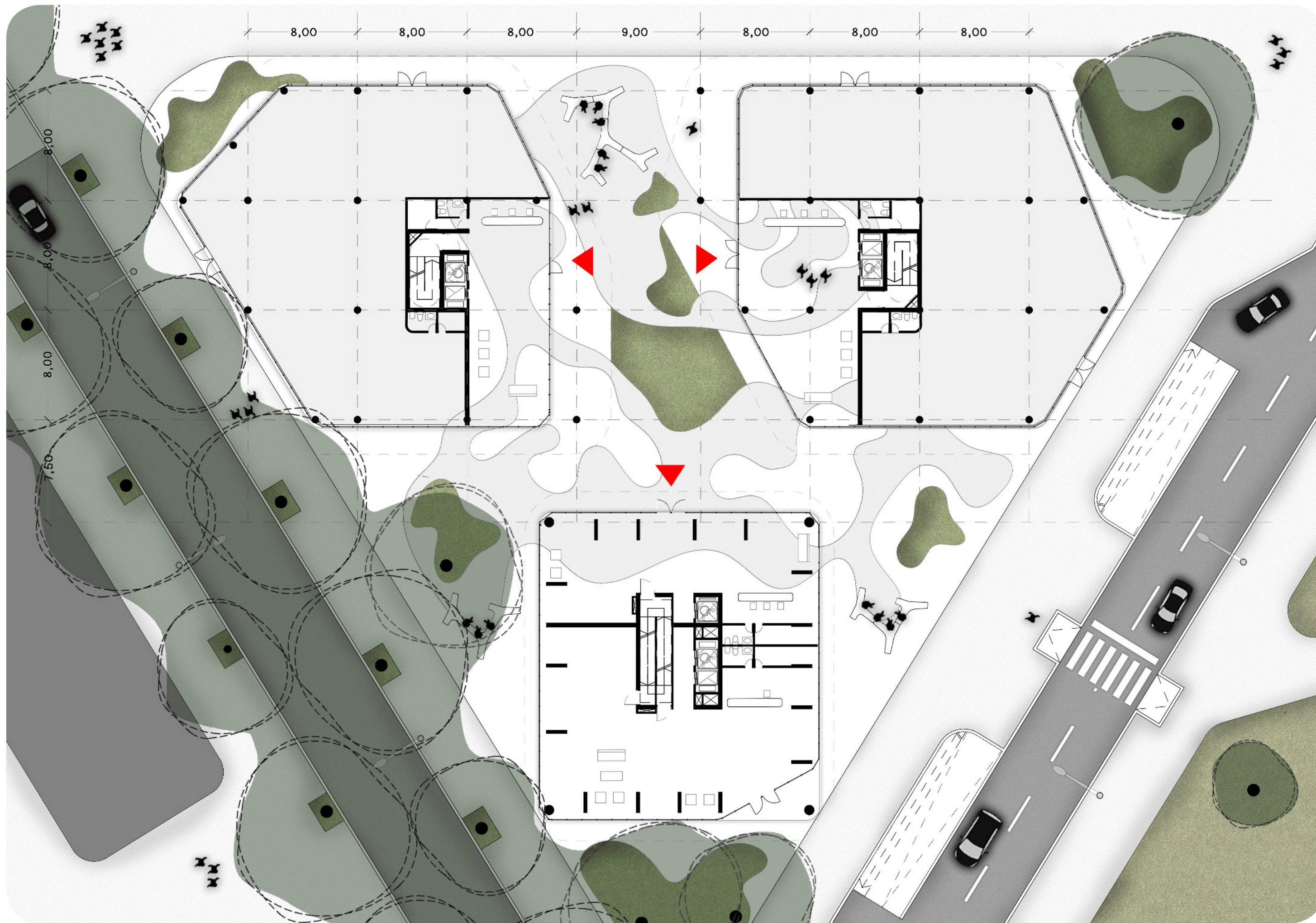


EDIFICIO PUERTA NORTE
TIGRE, BUENOS AIRES
ARQ. JAVIER FLEIDER



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA BAJA OFICINAS



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

IMAGEN PEATONAL OFICINAS



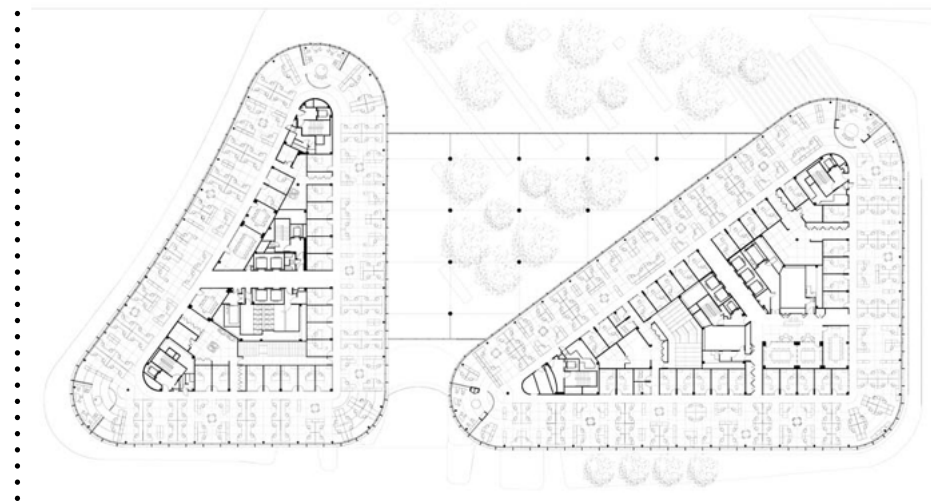
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

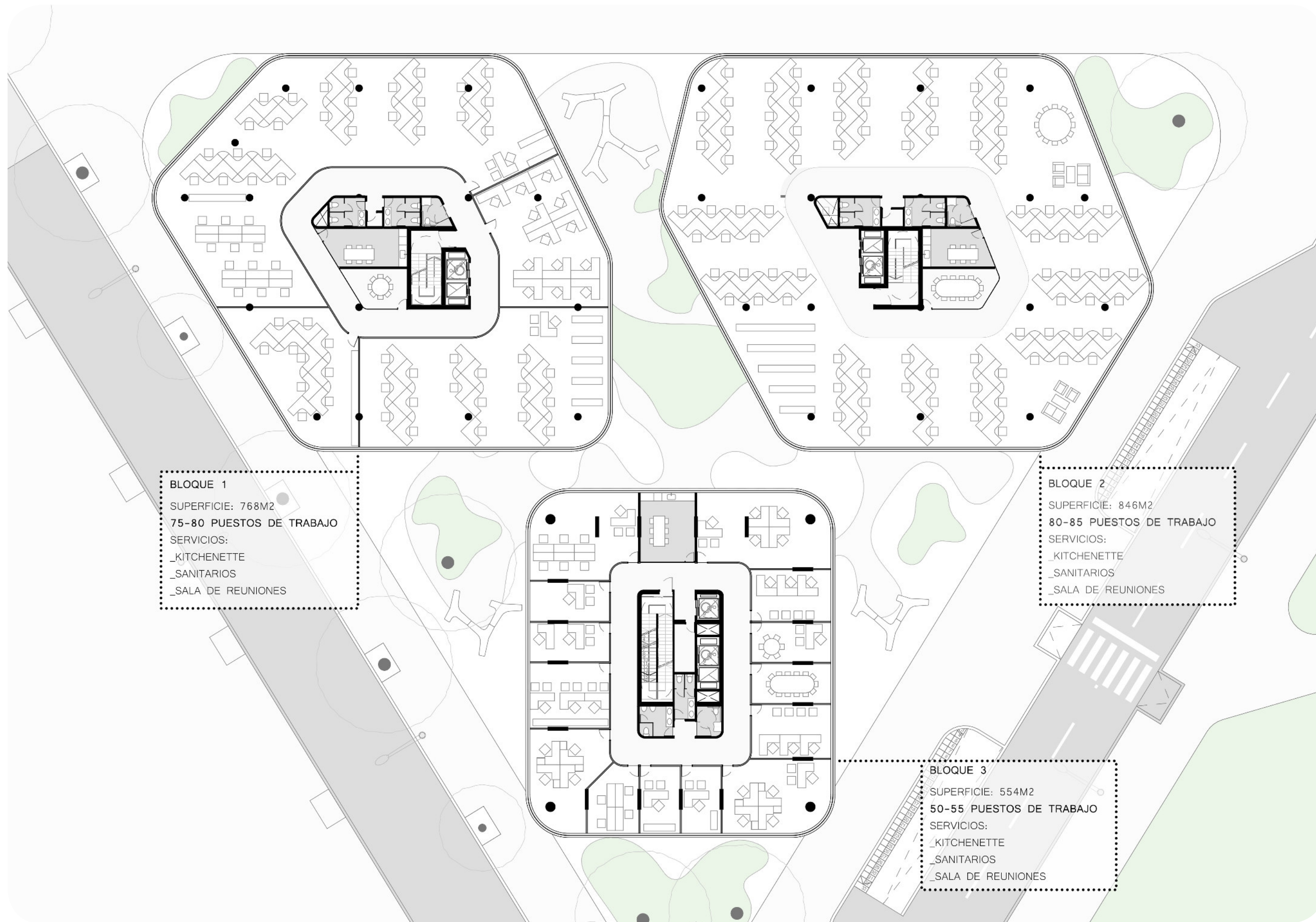
PLANTA 1º PISO OFICINAS

EL EDIFICIO DEL EQUIPO DE FOSTER RESUELVE SUS AMBICIONES DE EFICIENCIA ENERGÉTICA MEDIANTE LA PROPUESTA DE UNA PLANTA PROFUNDA Y DE BAJA ALTURA QUE INCORPORA PLANTAS FLEXIBLES PLENAMENTE ACCESIBLES Y UNA CIRCULACIÓN MEJORADA. EL SISTEMA DE REVESTIMIENTO DE PIEDRA Y VIDRIO ESTÁ CONCEBIDO PARA PERMITIR LA MÁXIMA ENTRADA DE LUZ NATURAL EN EL EDIFICIO.

CON EL OBJETIVO DE OTORGAR AL PROYECTO LA MÁXIMA FLEXIBILIDAD POSIBLE, SEGUÍ EL CRITERIO DE DISTRIBUCIÓN DE ZONAS DE SERVICIO Y ESPACIOS SERVIDOS CON LA INCORPORACIÓN, ADEMÁS, DE UN PISO TÉCNICO Y CIELORRASO SUSPENDIDO EN TODA LA SUPERFICIE. DE ESTA MANERA, UTILIZAR LA PLANTA POR UNA SOLA COMPAÑÍA O SUBDIVIDIRLA PARA PEQUEÑAS OFICINAS NO REPRESENTARÁ INCONVENIENTE ALGUNO.

OFICINAS TOWER PLACE
LONDRES, INGLATERRA
ARQ. NORMAN FOSTER
AÑO: 2002





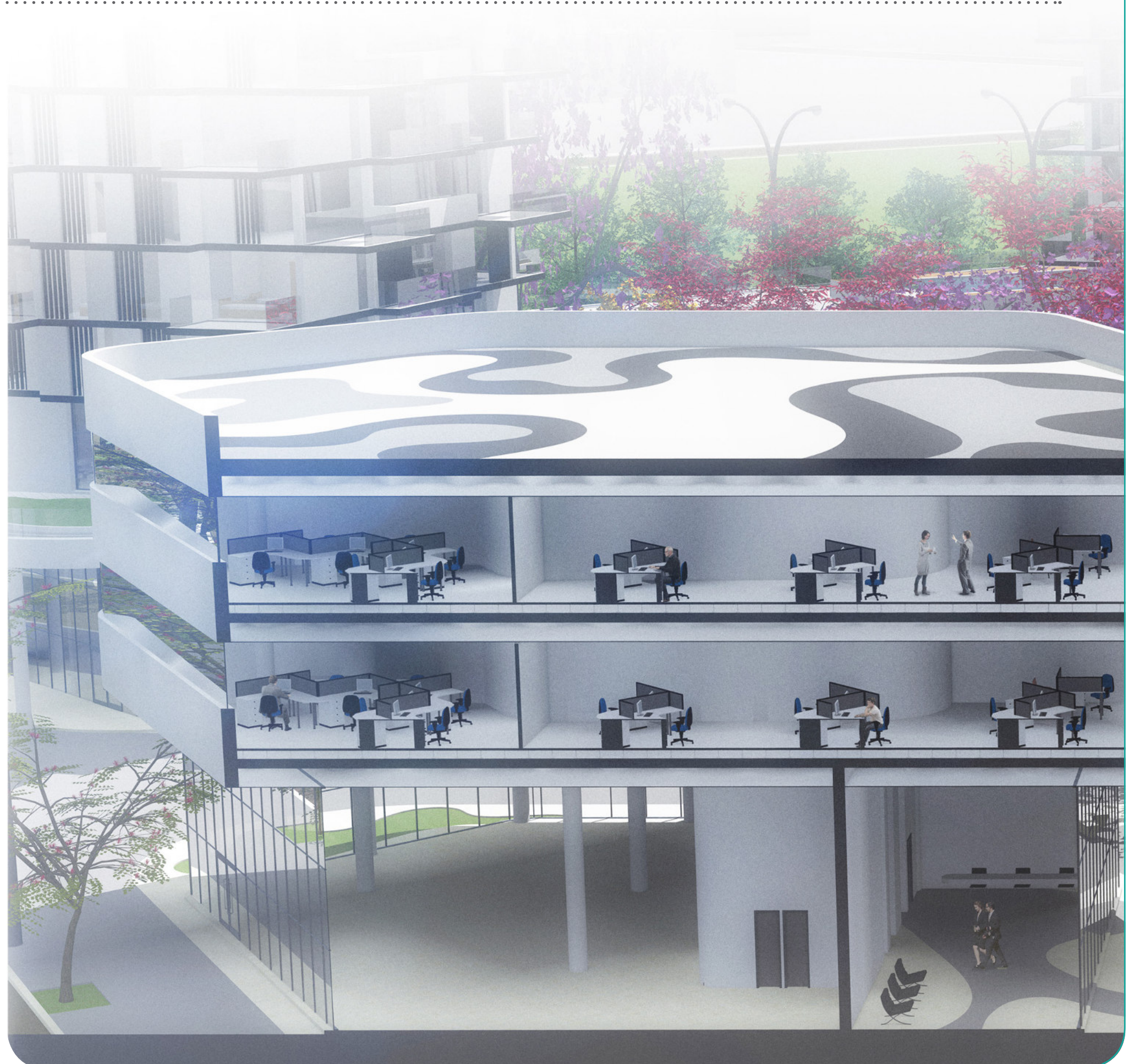
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

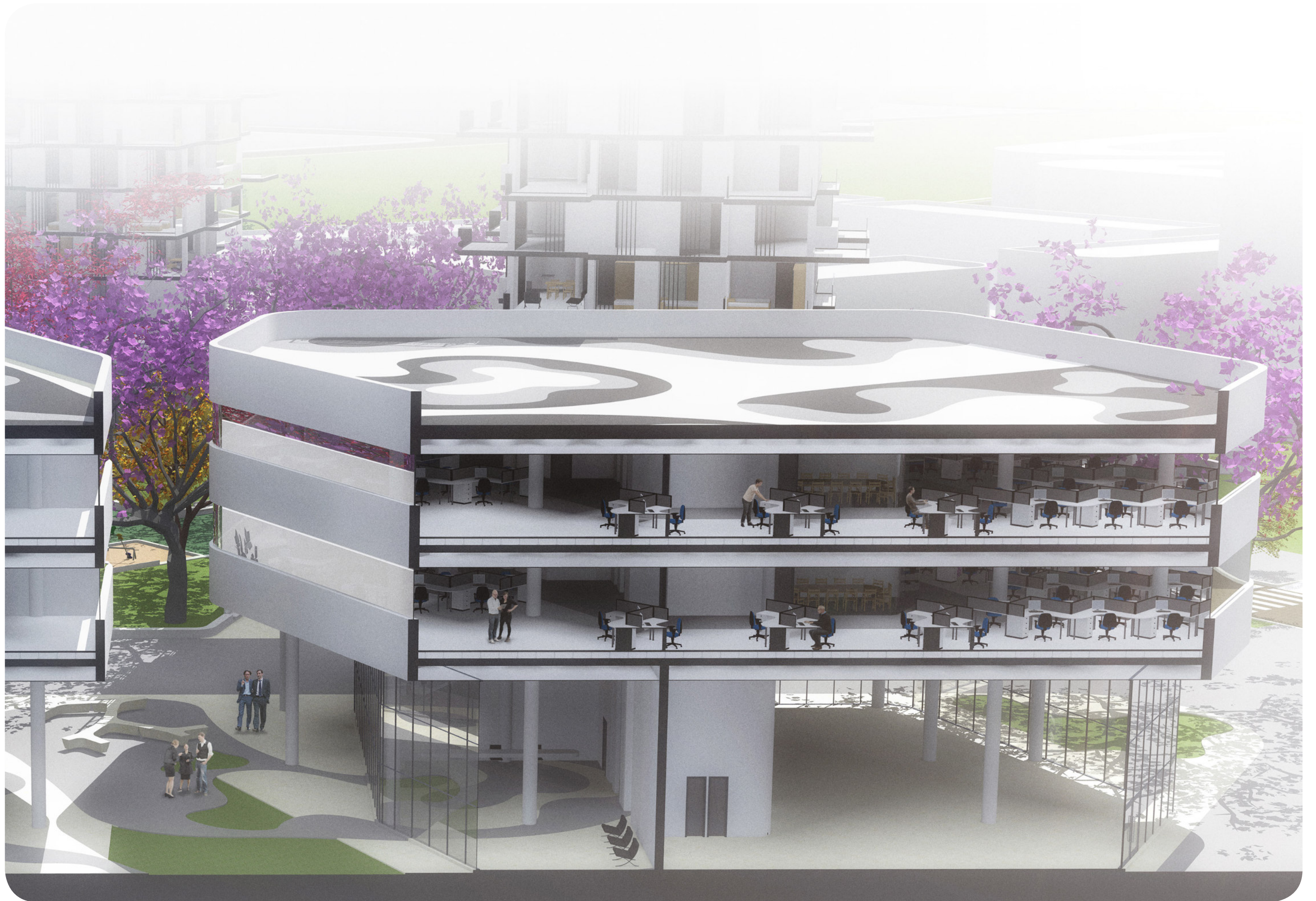
IMAGEN OFICINAS

LO QUE MI PROYECTO BUSCA ES CREAR UN ENTORNO DE TRABAJO DE GRAN CALIDAD ARQUITECTÓNICA TANTO PARA MEDIANOS EMPRENDEDORES COMO PARA GRANDES EMPRESAS OFRECIENDO, ADEMÁS, UN VIBRANTE ESPACIO PÚBLICO DE OCIO Y UN ATRACTIVO PUNTO DE ENCUENTRO PARA LOS TRABAJADORES.

LAS 3 PIEZAS SE ELEVAN POR SOBRE EL NIVEL DEL BASAMENTO DE VIVIENDAS BUSCANDO LAS VISTAS HACIA EL PARQUE Y MANIFESTANDO SU IMAGEN CORPORATIVA HACIA LA CIUDAD. LA FACHADA BUSCA EL EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN A LA RADIACIÓN SOLAR EXCESIVA A LA VEZ QUE PERMITE EL INGRESO DE UNA GENEROSA CANTIDAD DE ILUMINACIÓN NATURAL Y LAS VISTAS HACIA EL ENTORNO PARA LOS TRABAJADORES.

LA CUBIERTA PRESENTA UNA TERMINACIÓN CON DISEÑO DE GRAVAS PARA MEJORAR SU PERCEPCIÓN DESDE LOS EDIFICIOS EN ALTURA A LA VEZ QUE MEJORA EL AISLAMIENTO TÉRMICO DE LA PIEZA SIN INCLUIR ELEVADOS GASTOS DE MANTENIMIENTO.

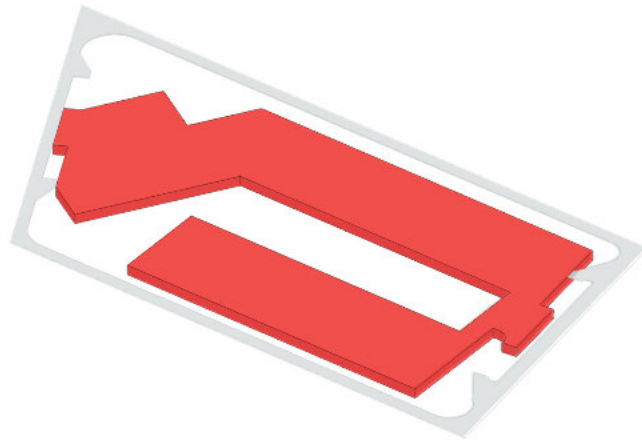




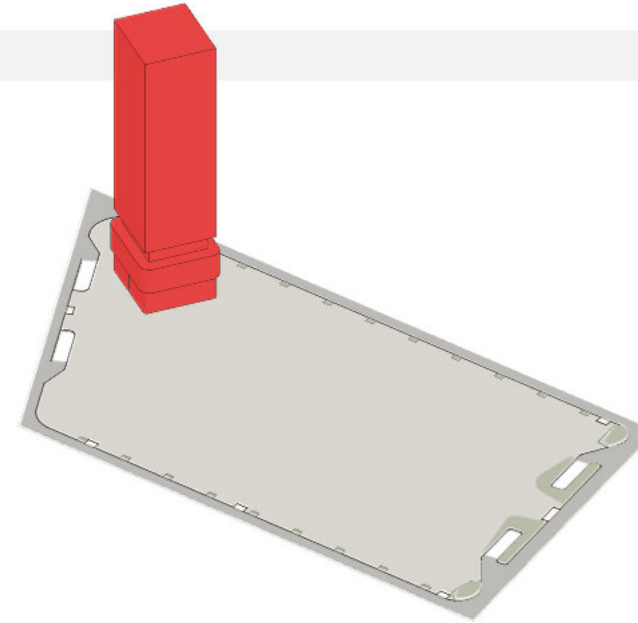
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

ETAPABILIDAD CONSTRUCTIVA

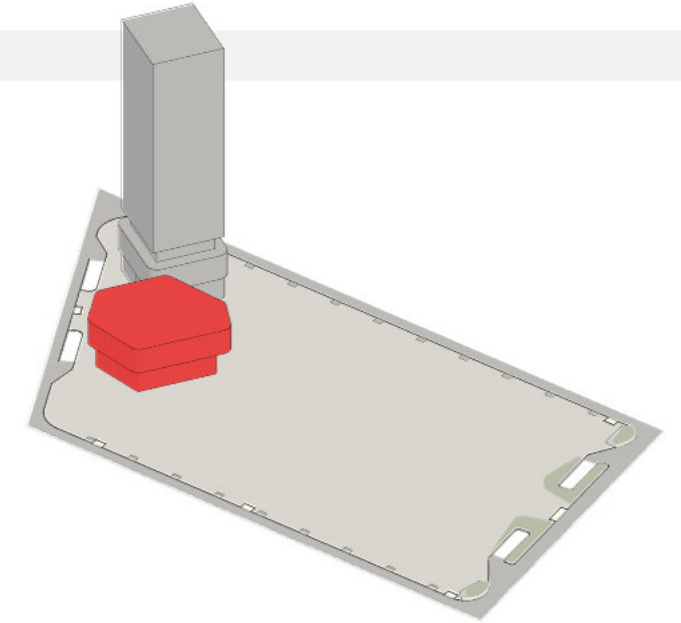
1



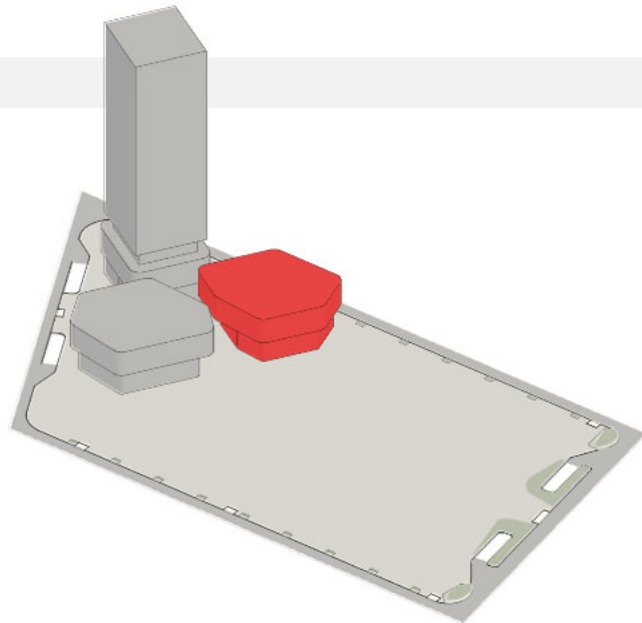
2



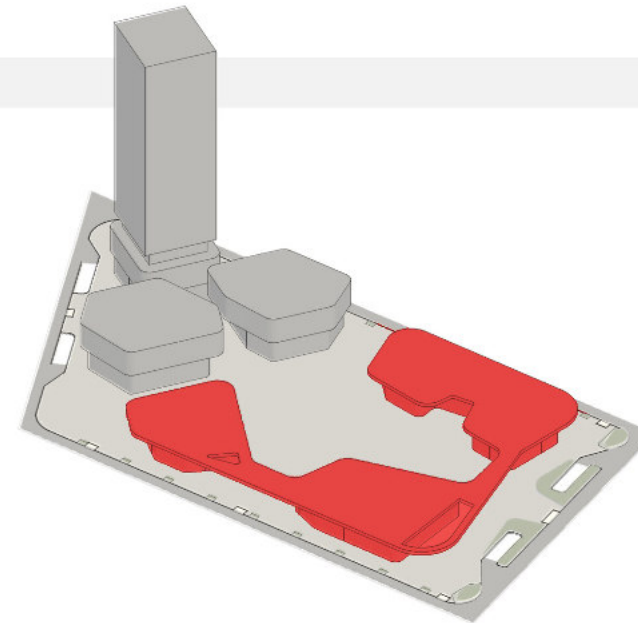
3



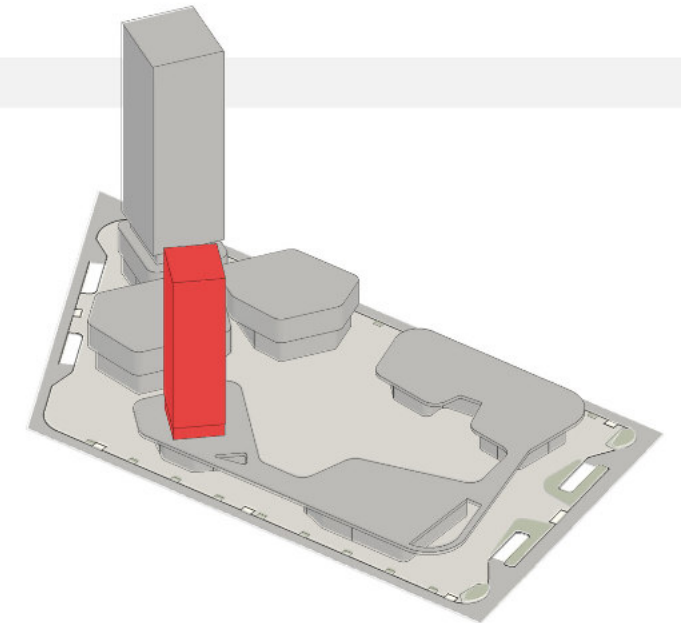
4



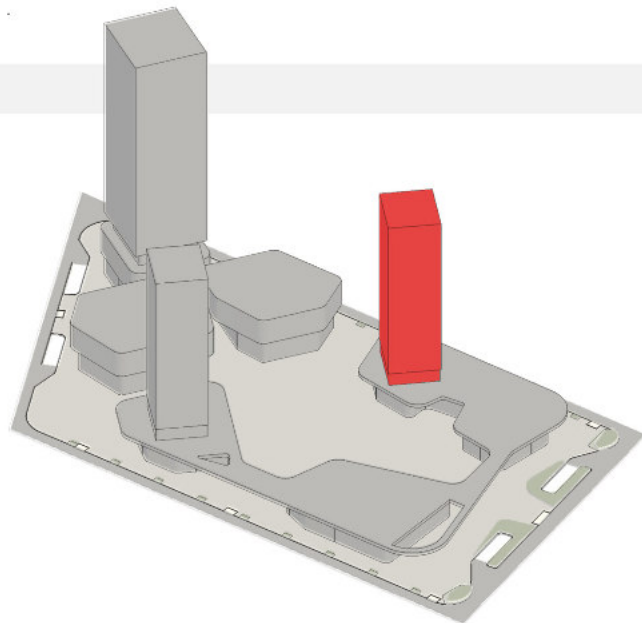
5



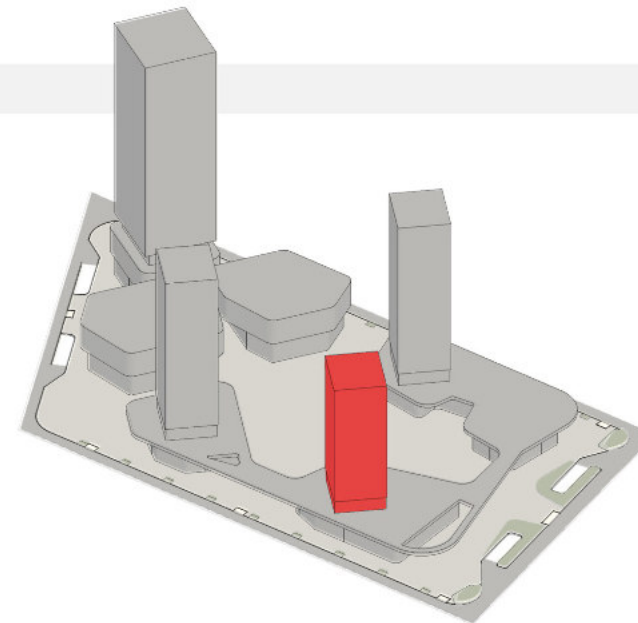
6



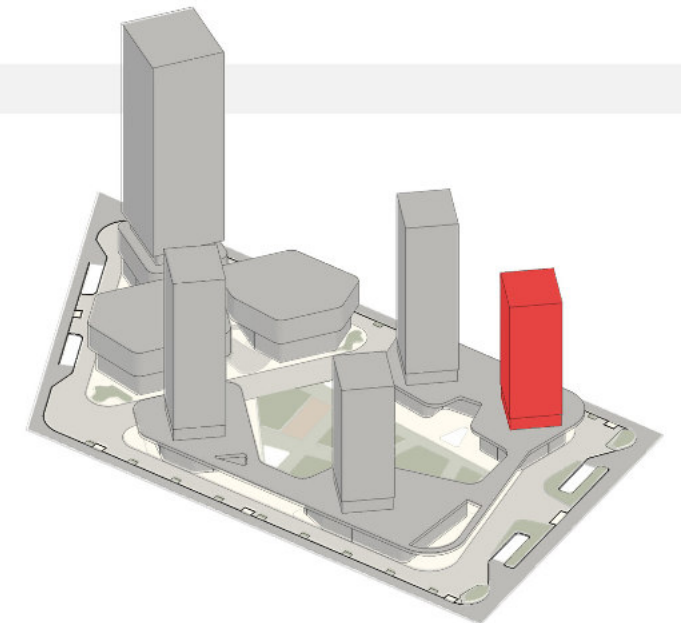
7



8

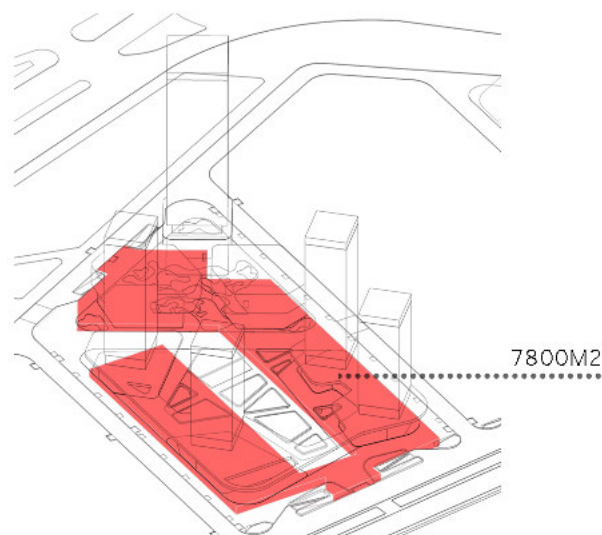


9



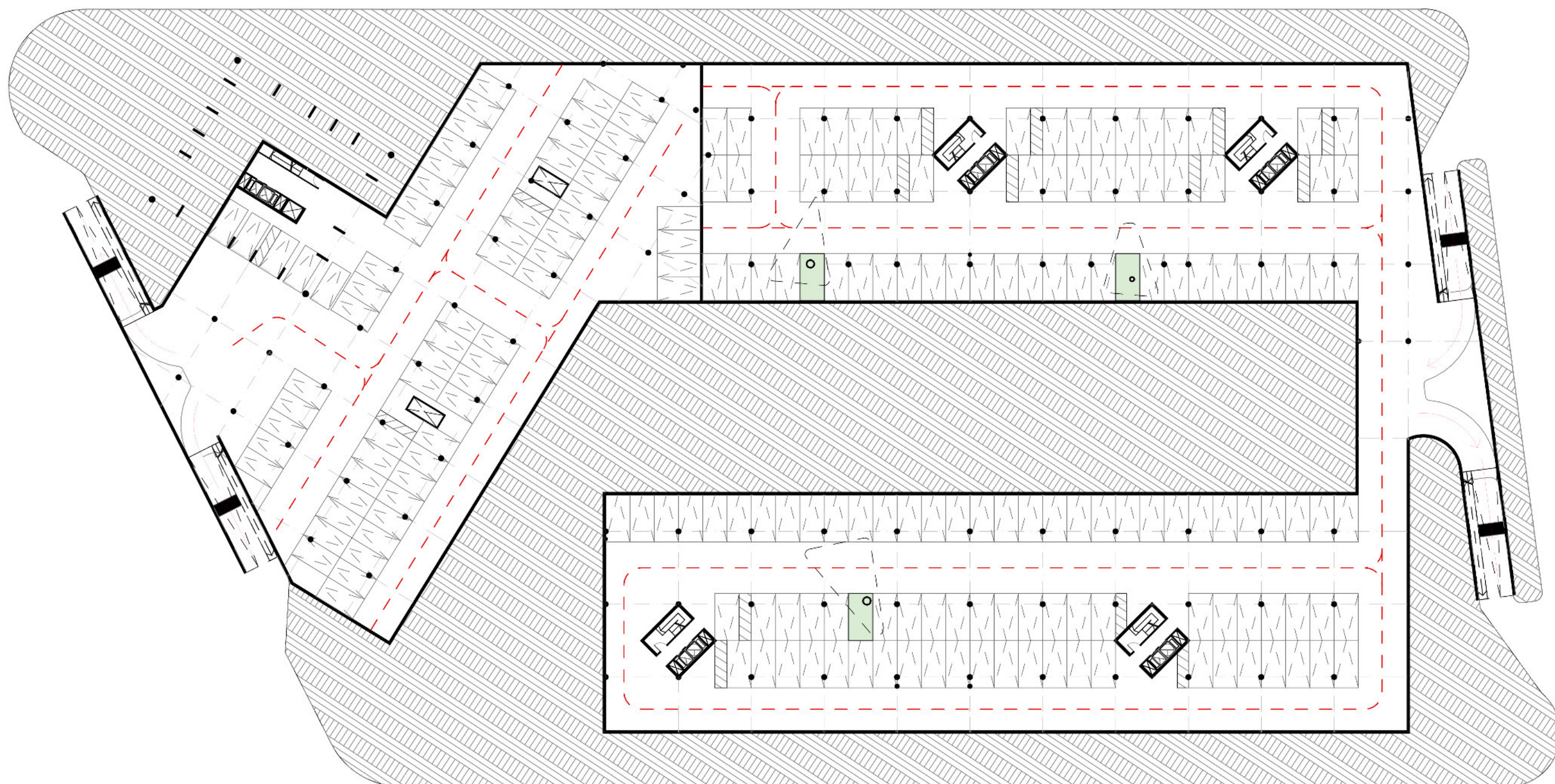
PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

PLANTA SUBSUELO ESTACIONAMIENTOS



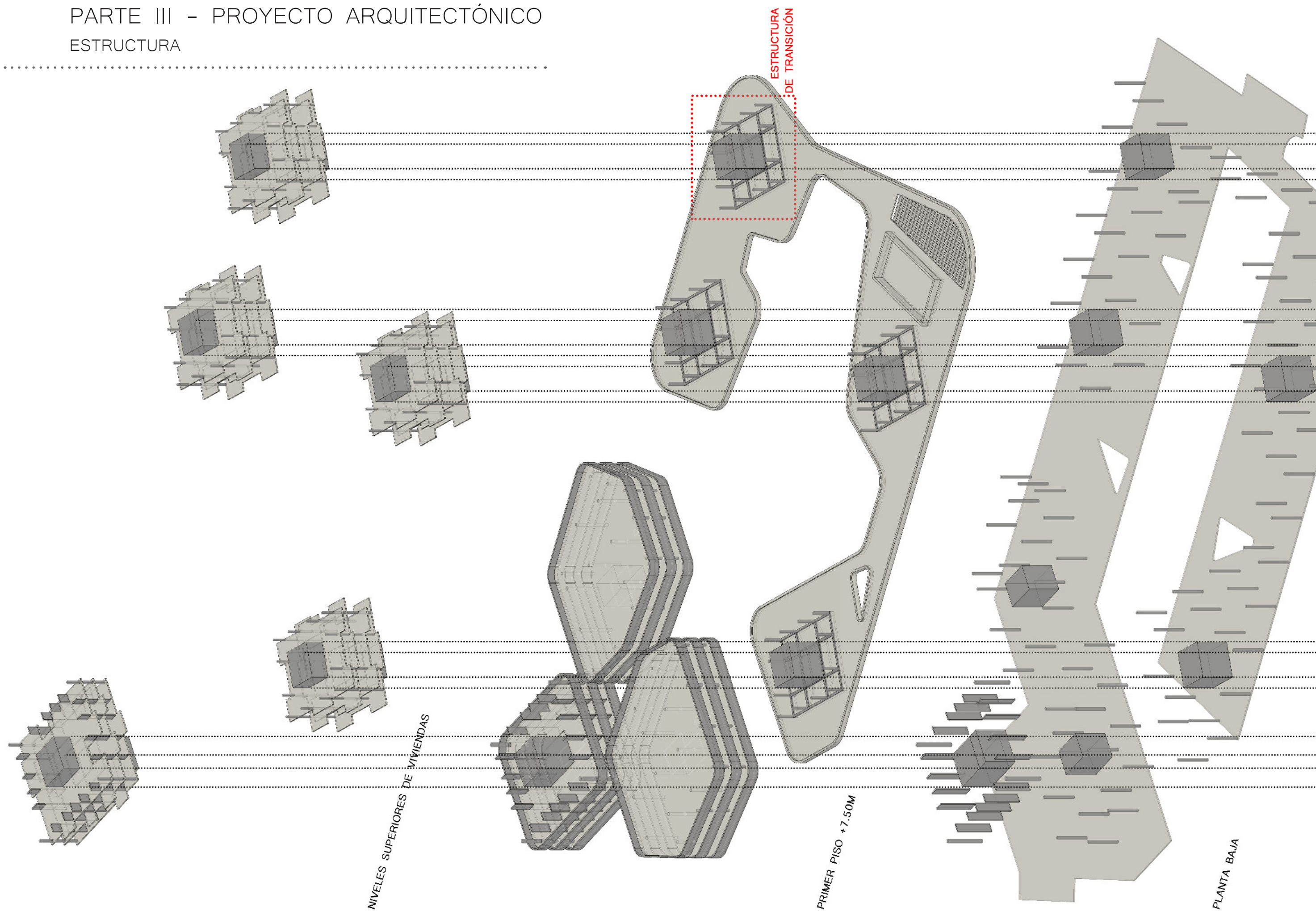
CANTIDAD DE COCHERAS NECESARIAS SEGÚN REGLAMENTO DE LA CIUDAD:

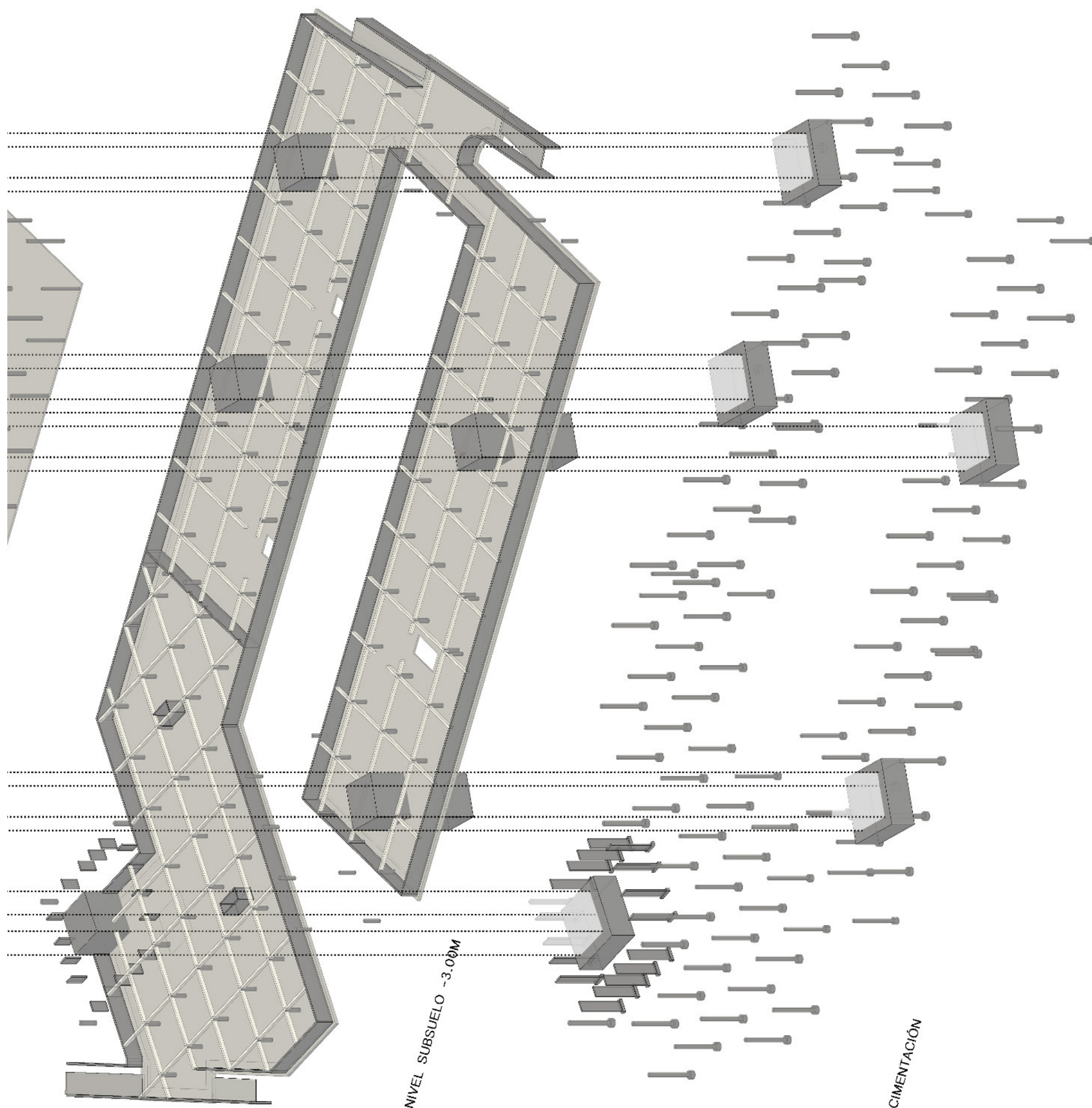
UNIDAD DE 40-60M2 - 1 COCHERA CADA 2 UNIDADES	168U = 84 COCHERAS.
UNIDAD DE 60-90M2 - 2 COCHERAS CADA 3 UNIDADES	14U = 10 COCHERAS.
UNIDAD DE 90-120M2 - 1 COCHERA POR CADA UNIDAD	63U = 63 COCHERAS.
UNIDAD DE +DE120M2 - 1.5 COCHERA POR UNIDAD	14U = 21 COCHERAS.
TOTAL	178 COCHERAS.



PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

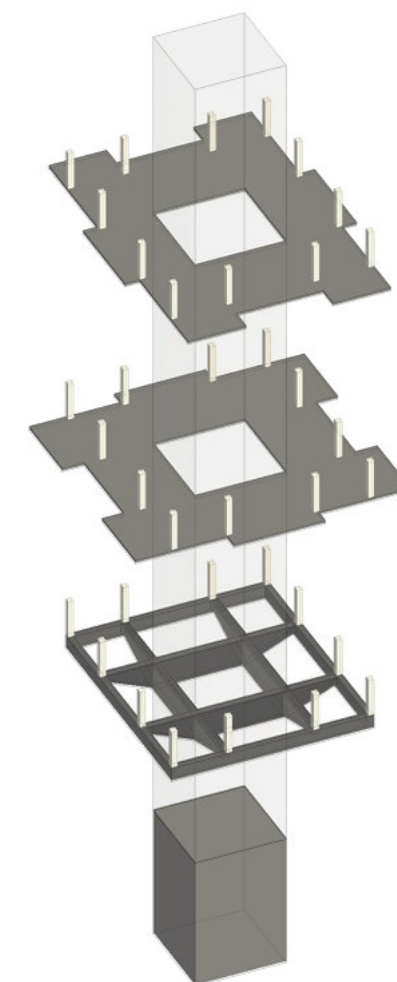
ESTRUCTURA





EN CUANTO A LA ESTRUCTURA, SE OPTÓ POR TRABAJAR LA LOSA ARMADA SIN VIGAS, COMO ESTRATEGIA QUE PERMITE LA FLEXIBILIDAD NECESARIA PARA LA DIVERSIDAD TIPOLÓGICA DESEADA ENTRE VIVIENDAS. LA ESTRUCTURA SE REFORZÓ EN LA TORRE DE MAYORES DIMENSIONES Y ALTURA PARA OBTENER UNA MAYOR RIGIDEZ AL ESFUERZO DE FLEXIÓN DEL VIENTO. ESTO SE LOGRÓ REEMPLAZANDO LAS COLUMNAS POR TABIQUES DE 0.25M DE ANCHO POR 1.50M DE LARGO EN SENTIDO PERPENDICULAR A LA CARA EN LA QUE SE UBICAN. SE TRABAJÓ TODA LA ESTRUCTURA CON HORMIGÓN H-30 CON UNA CUANTÍA DE HIERROS DE 120KG/M3 PARA LAS LOSAS DE LAS VIVIENDAS.

ES EN LA LOSA DEL PRIMER PISO DONDE SUCEDE LA TRANSICIÓN DE CARGAS MÁS IMPORTANTE DEL PROYECTO. LA CARGA DE LAS VIVIENDAS DE LAS 4 TORRES MÁS BAJAS, ES TRANSFERIDA AL NÚCLEO CENTRAL MEDIANTE MÉNSULAS Y UNA VIGA PERIMETRAL QUE RIGIDIZA LA TRANSICIÓN. EL RESTO DE LOSA SE TRABAJA ARMADA Y SIN VIGAS NUEVAMENTE PERO CON UNA ARMADURA DE DIÁMETRO 12MM CADA 15 CM.



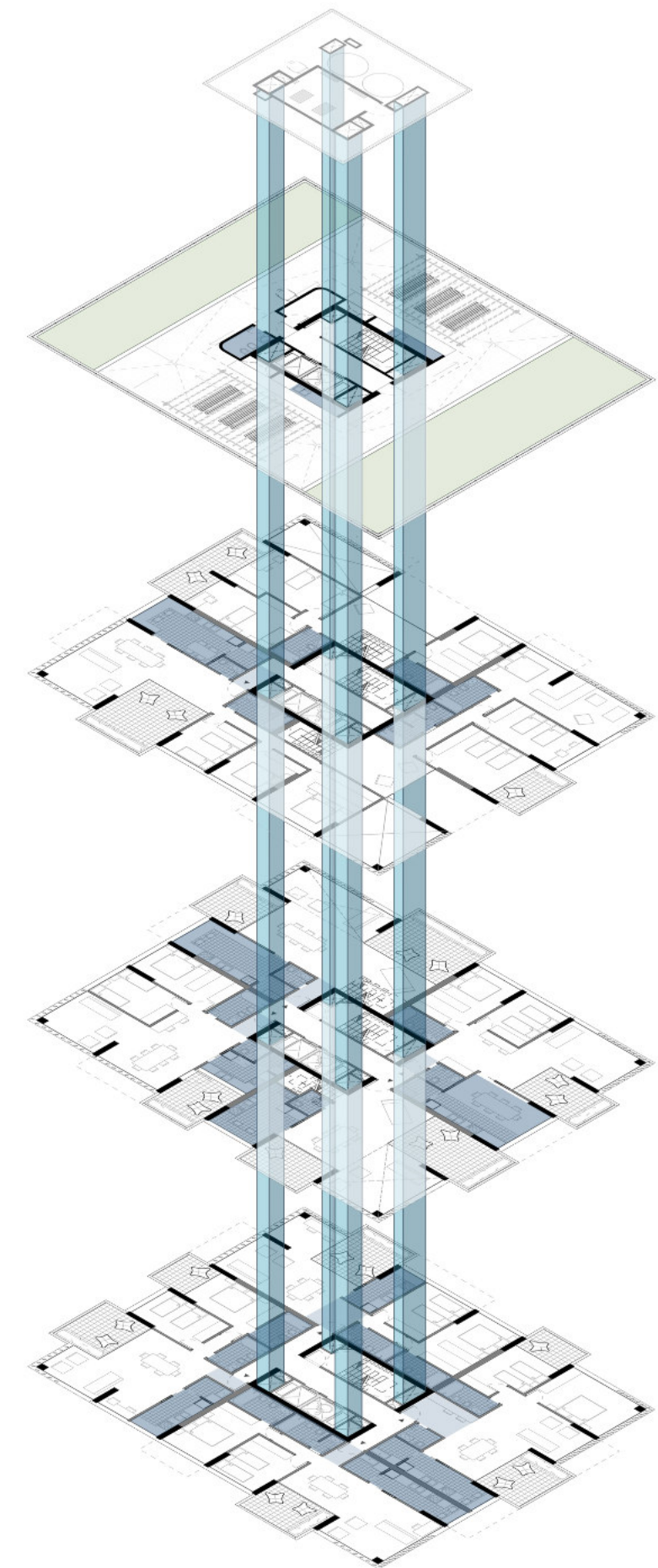
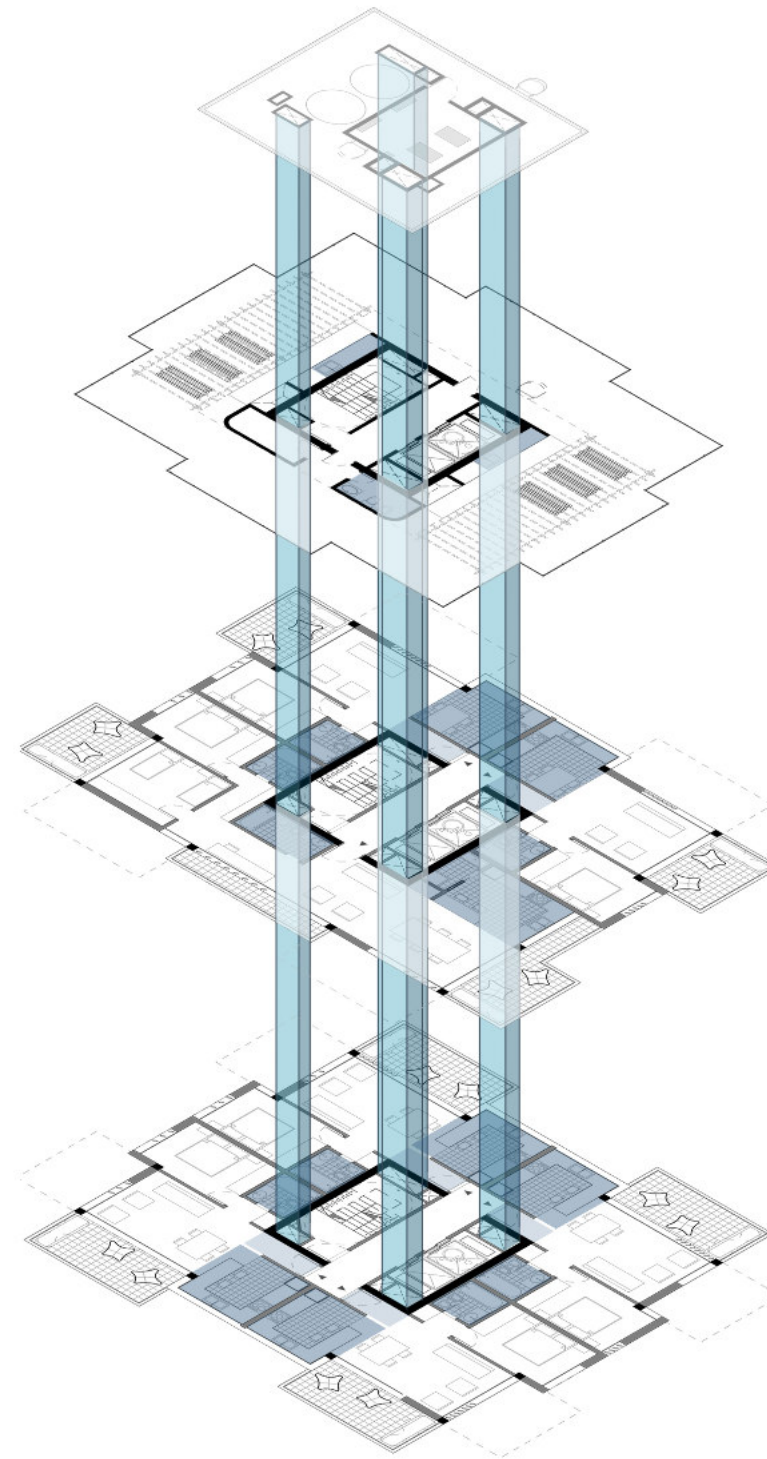
DESDE EL NIVEL DE LOS DE PRIMER PISO HACIA ABAJO, SÓLO CONTINÚAN LOS NÚCLEOS DE LAS VIVIENDAS Y UNA MALLA ORTOGONAL DE COLUMNAS CIRCULARES CONDICIONADAS POR LOS ESTACIONAMIENTOS. LO MISMO SUCEDE EN LAS ESTRUCTURAS DE LAS OFICINAS.

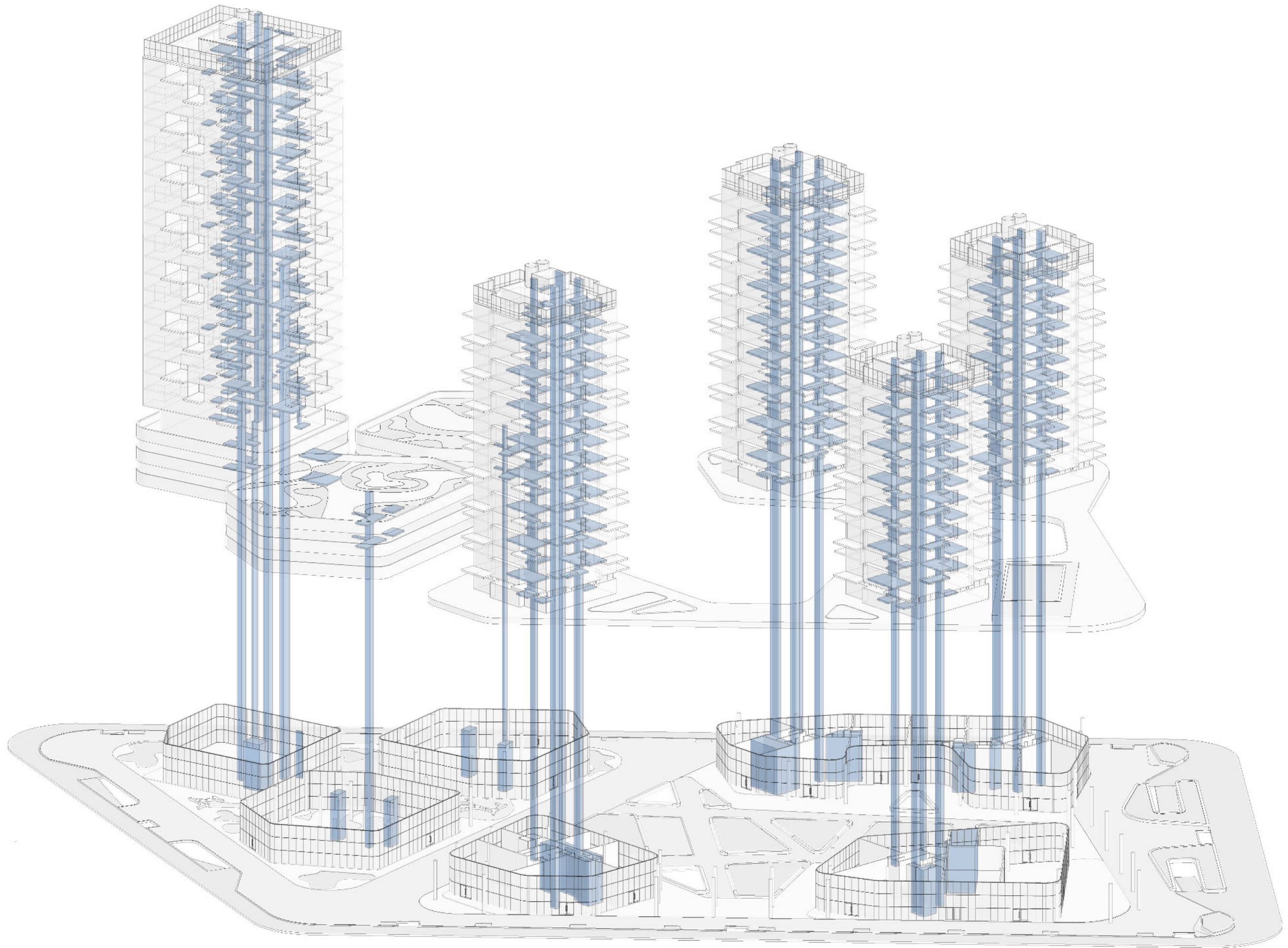
LA LOSA SOBRE LOS ESTACIONAMIENTOS, POR EL OTRO LADO, RESPONDE A UN ESQUEMA CON VIGAS A LA VISTA. TANTO EN LA LOSA SUPERIOR COMO INFERIOR SE CONSTRUYE UNA BUÑA ESTRUCTURAL EN EL PERÍMETRO DEL NÚCLEO DE CIRCULACIÓN PARA QUE TODO EL PESO DE LAS VIVIENDAS NO COMPROMETA ESTAS LOSAS A UN GRAN ESFUERZO HACIA ABAJO.

PARTE III - PROYECTO ARQUITECTÓNICO

INSTALACIONES SANITARIAS

CON EL OBJETIVO DE DOTAR A LAS PLANTAS DE GRAN FLEXIBILIDAD COMO MENCIONÉ ANTERIORMENTE, SE UBICARON LOS ESPACIOS TÉCNICOS EN LAS ESQUINAS DEL NÚCLEO CENTRAL DE CIRCULACIÓN PARA ASÍ SITUAR LOS LOCALES HÚMEDOS DE MANERA ADYACENTE AL MISMO PERO SIN UNA UBICACIÓN FIJA. SE SIGUIÓ EL MISMO CRITERIO PARA LOS LOCALES HÚMEDOS DE LAS OFICINAS Y LOCALES PROPUESTOS.





CONCLUSIÓN

A MODO DE CONCLUSIÓN PROPIA QUISIERA RECORDAR QUE DESDE LA MÁS REMOTA ANTIGÜEDAD LOS HOMBRES SE APROPIARON DEL ESPACIO PÚBLICO PARA ESTABLECER ALLÍ SU VIDA DE RELACIÓN. EN ROSARIO, AL MENOS, Y EN DIVERSAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS, EL CARÁCTER SOCIAL QUE TUVO HISTÓRICAMENTE EL ESPACIO URBANO QUEDÓ RELEGADO A LAS VEREDAS, ANGOSTAS FAJAS PEATONALES SUBORDINADAS A LA AUTORIZACIÓN DEL SEMÁFORO. CON LA REDUCCIÓN DE LOS ÁMBITOS DEL ENCUENTRO, DONDE LA POBLACIÓN SE CONVOCABA PARA ESTRECHAR VÍNCULOS, Y COMO CONSECUENCIA SE HAN DEBILITADO LA PERTENENCIA COMUNITARIA Y LA ASOCIACIÓN ESPONTÁNEA.

EL EJERCICIO PROYECTUAL DE FINAL DE CARRERA ME PERMITIÓ ENTENDER CÓMO FUNCIONAN LAS CIUDADES, NUESTRO ROL EN ELLAS Y TOMAR CONCIENCIA DEL ENORME VALOR QUE REPRESENTA LA INTEGRACIÓN SOCIAL PARA LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN.

MEDIANTE EL ESTUDIO Y APLICACIÓN DEL RECURSO DE MANZANA URBANA, PUDE PROYECTAR UN ESPACIO DE CALIDAD ARQUITECTÓNICA TANTO PARA SUS USUARIOS: LOS RESIDENTES, TRABAJADORES, ES DECIR, LA POBLACIÓN LOCAL COMO PARA EL RESTO DE LOS HABITANTES: EL PEATÓN ACCIDENTAL O FLOTANTE. REVITALIZAR LA VIDA COLECTIVA A TRAVÉS DE UNA ORGANIZACIÓN INTENCIONADA DE LOS ÁMBITOS URBANOS. OTORGÁNDOLE UN NUEVO ROL AL CENTRO DE MANZANA SE LOGRÓ UNA COOPERACIÓN ENTRE ESTE ESPACIO Y LA VEREDA, EXTENDIENDO EL DOMINIO DE NADA MAS Y NADA MENOS QUE EL LUGAR SOCIAL POR EXCELENCIA, LA CALLE. Y ACLARAR QUE ES MEDIANTE LA ACCIÓN CONJUNTA DE LA INTERACCIÓN PROGRAMÁTICA ENTRE EDIFICACIONES, ESPACIOS DE RECREACIÓN CON VEGETACIÓN Y MOBILIARIO URBANO QUE SE DA LA ACTIVACIÓN DE ESTE ESPACIO Y SE LO ESTRUCTURA, Y NO ÚNICAMENTE POR EL PRIMER FACTOR. CUANDO HAY APROPIACIÓN EL ESPACIO ESTÁ VIVO.



PROCESO

INSTANCIA GRUPAL: LINEAMIENTOS + PROPUESTAS

1

Vivienda



Satisfacer la necesidad de vivienda para distintos tipos de familias (tipologías)

2

Programas atractores



Diferentes tipos de programas que atraigan público interno y externo. Se insertan en los flujos de vivienda para crear flujos de personas.

3

Pasillos



De los pasillos oscuros a las galerías con dimensiones generosas y entrada de luz.

4

Paseo Público



Paseo público peatonal que proponga visuales

5

Conexión Peatonal



Crear conexiones con el parque Scalabrini Ortis y de esta manera crear un flujo de personas tanto internas como externas.

6

Hotelerías



Siendo un proyecto de tal magnitud prestar este tipo de servicio.

7

Paseo Gastronómico



Crear un flujo de personas constante a lo largo del día.

8

Comercios



Crear comercios para satisfacer necesidades diarias tales como: lavandería, supermercado, negocios, etc.

9

Esparcimiento



Generar espacios en donde las personas cuenten con el contacto con la naturaleza en sus momentos de ocio.

10

Centro de Convenciones



Contar con un SUM para realizar exposiciones, charlas o uso privado.

11

Estacionamiento



Buscar que el complejo cuente con estacionamientos tanto públicos como privados para solucionar el problema de movilidad de la ciudad

12

Preexistencias



Conservar la identidad del terreno valorizando silos y ferrocarril.

13

Oficinas



Siendo un proyecto de tal magnitud prestar este tipo de servicio.

14

Amenities



Aportarle a las viviendas mayor comodidad y calidad de vida.

15

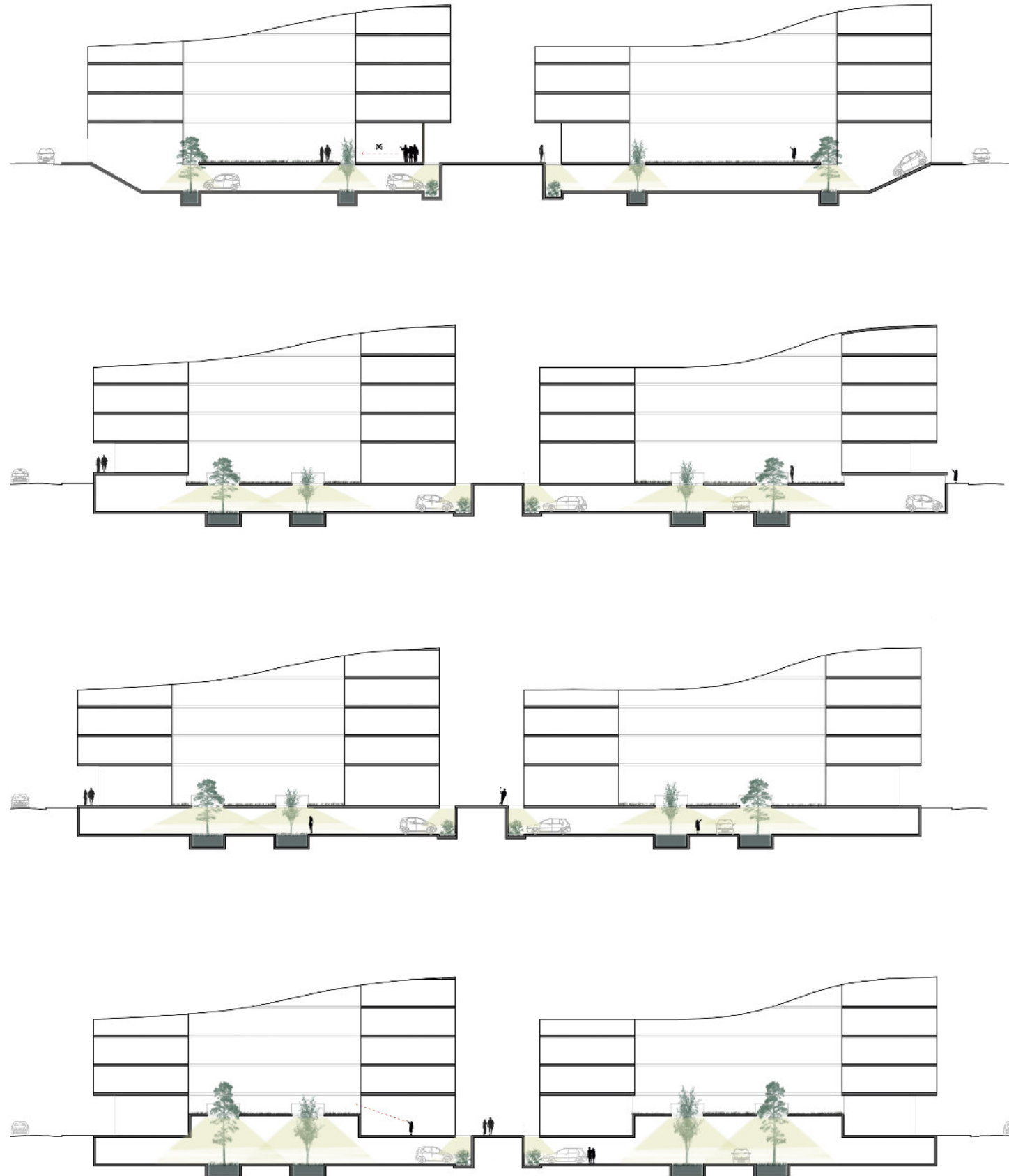
Sustentabilidad



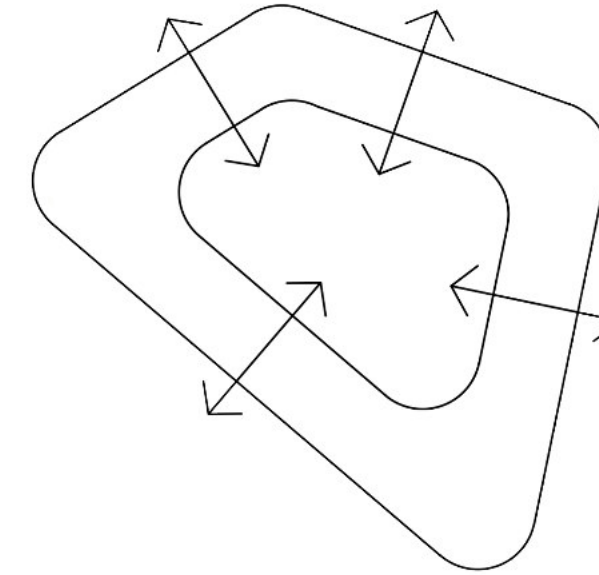
Creación de un edificio sustentable que cumpla con las exigencias a nivel internacional.



OPCIONES DE APROPIACION DE PLANTA BAJA



CONDICION DE DOBLE FRENTE Y VENTILACION
CRUZADA PARA TODAS LAS UNIDADES



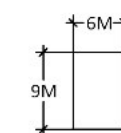
150.000M² TOTALES CONSTRUIDOS

_ 105.000M² VIVIENDAS (70%)

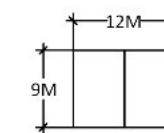
_ 45.000M² ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS (30%)

FOS: 0.45
FOT: 2.72

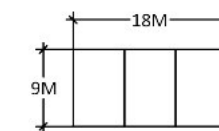
DISTRIBUCION DE UNIDADES



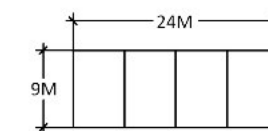
50M² 1 DORMITORIO 35% 735 UNIDADES



100M² 2 DORMITORIOS 30% 315 UNIDADES

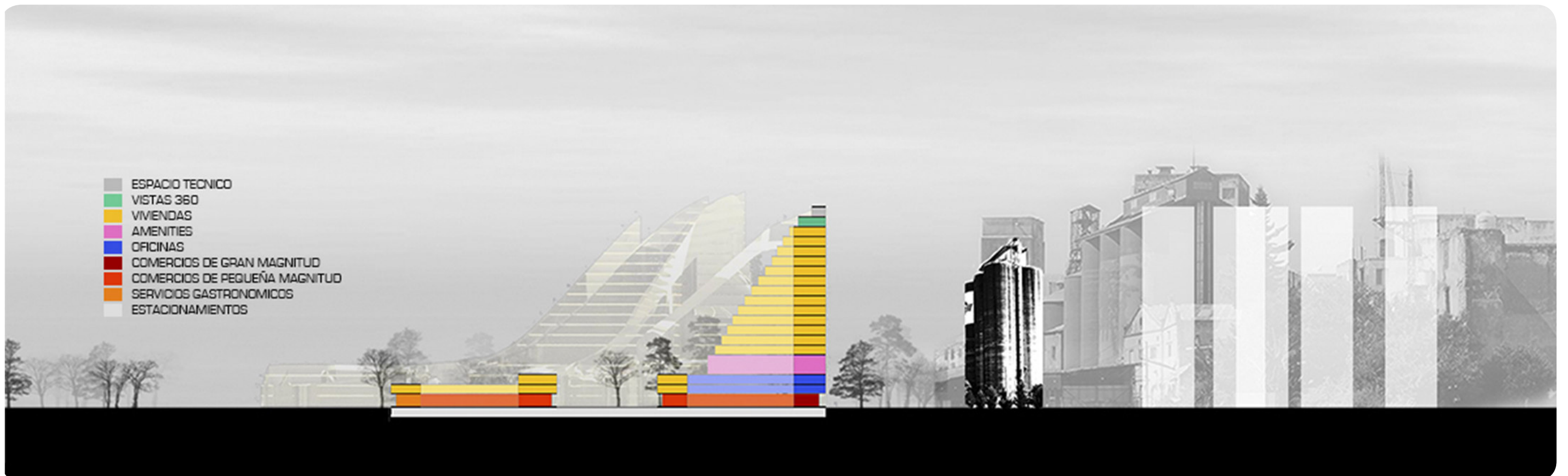
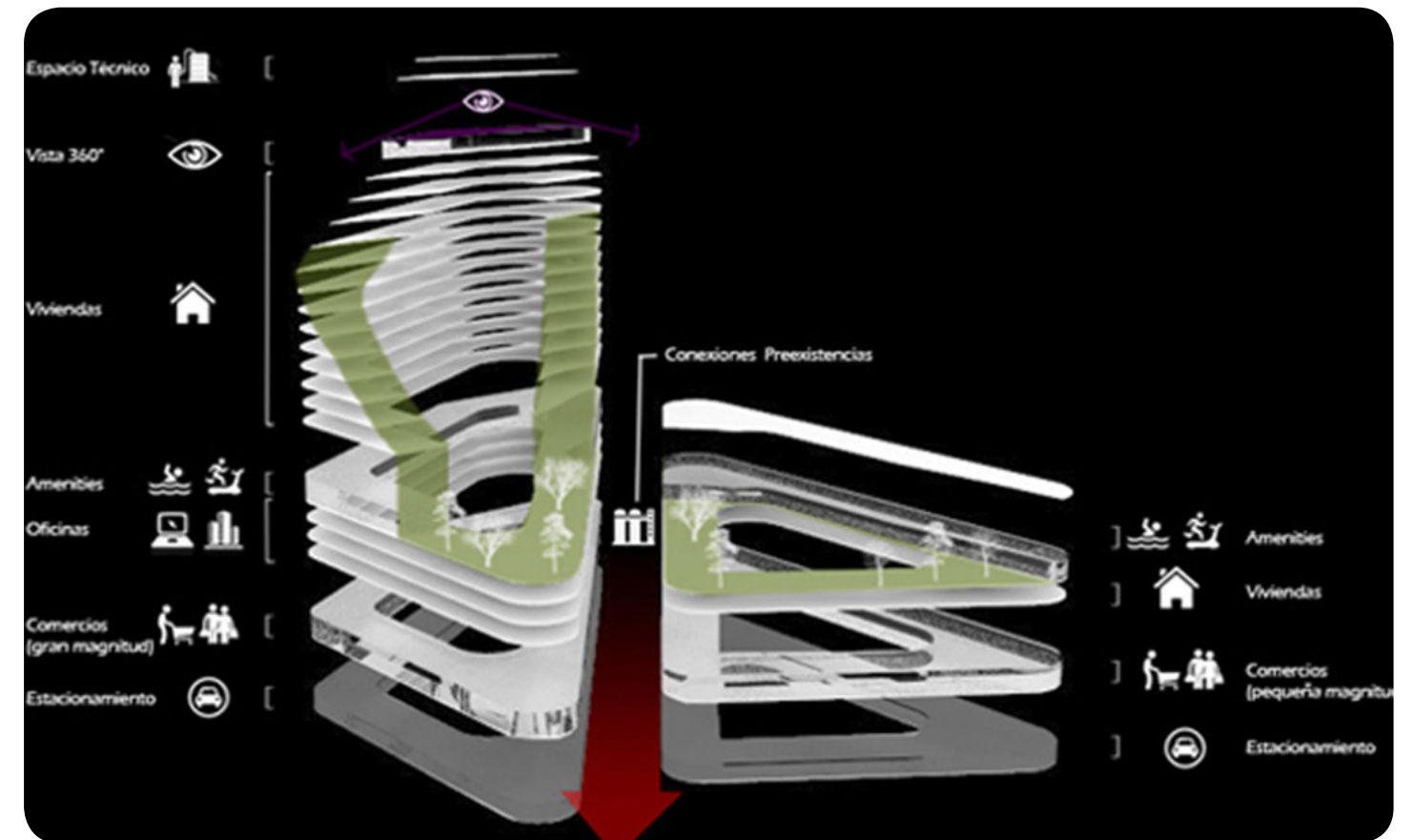
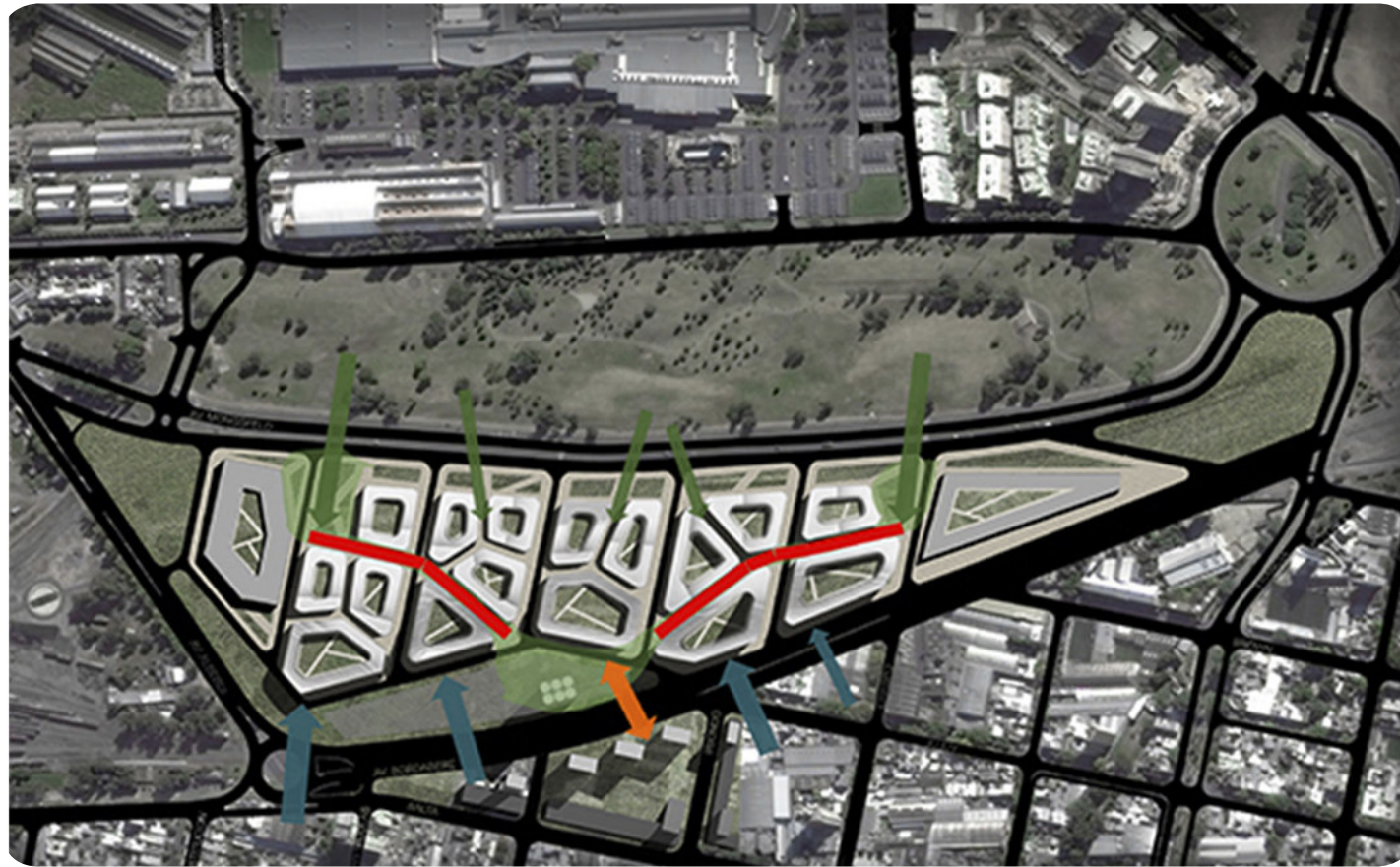


150M² 3 DORMITORIOS 20% 140 UNIDADES

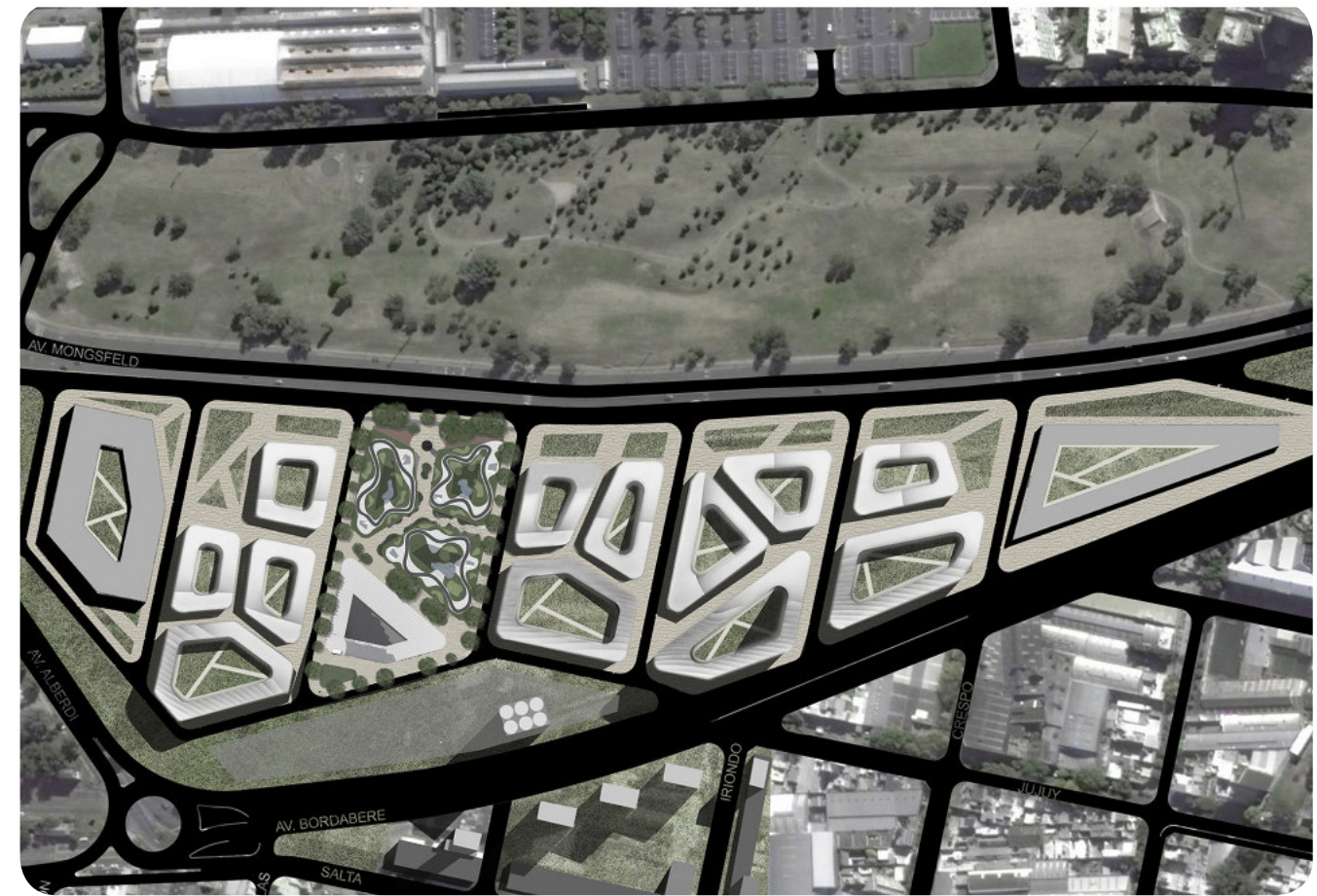
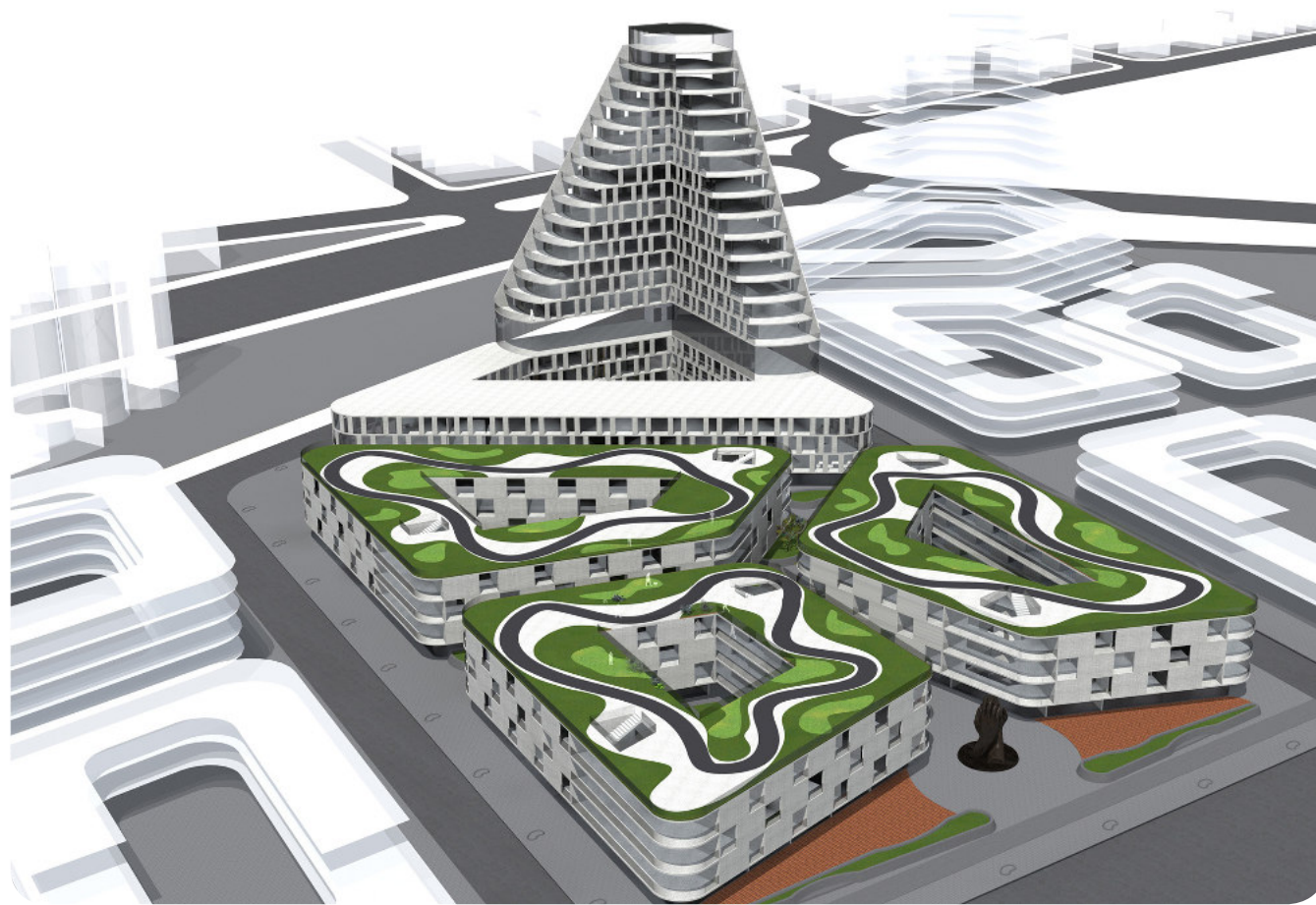


200M² 4 DORMITORIOS 15% 78 UNIDADES

105.000M² PARA VIVIENDAS TOTAL 1268 UNIDADES

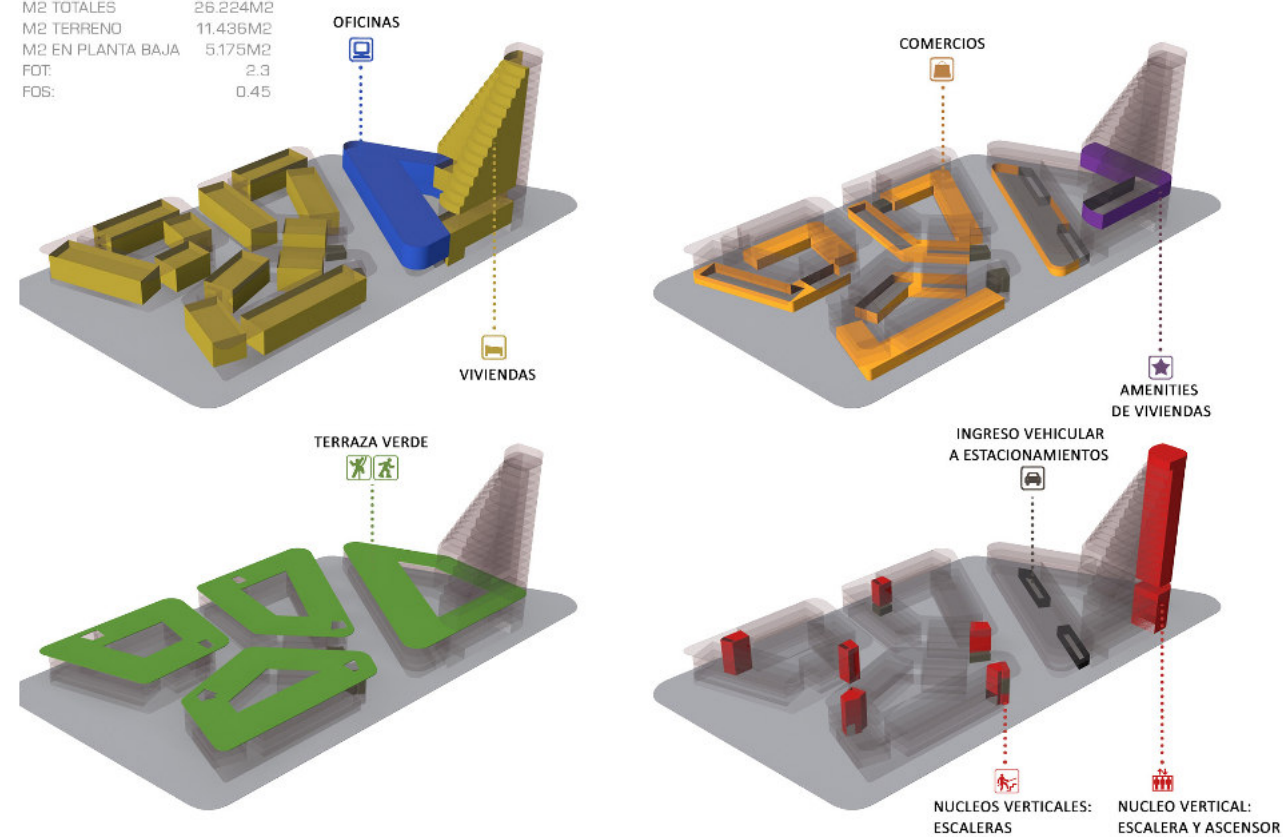


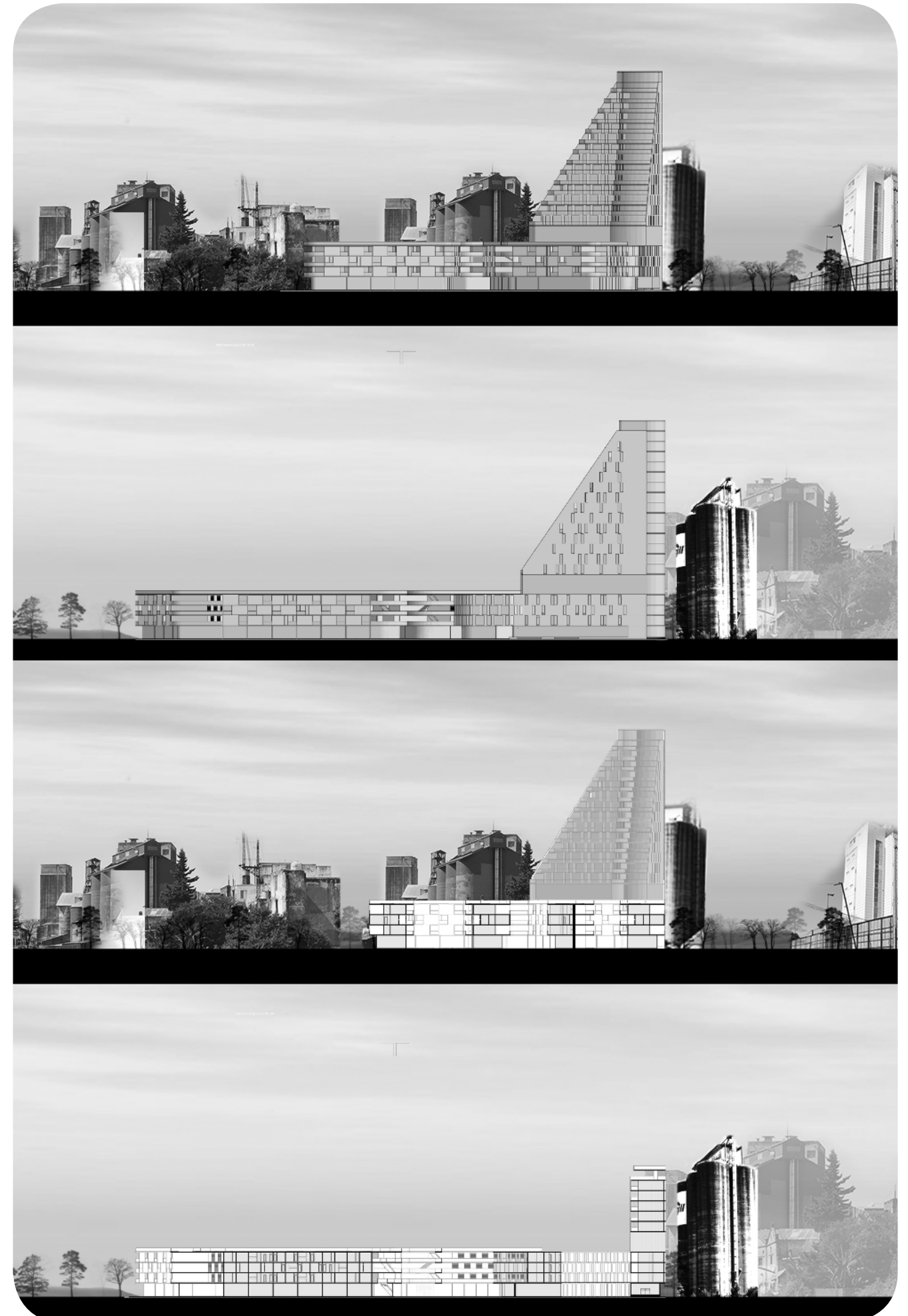
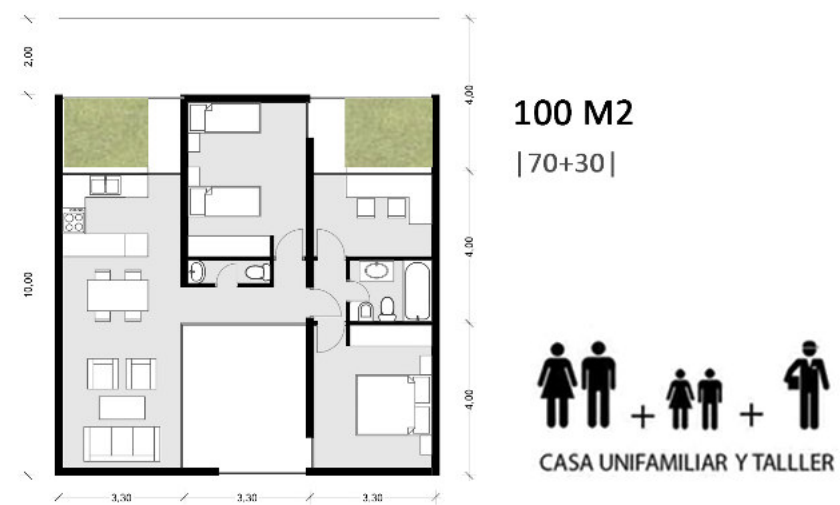
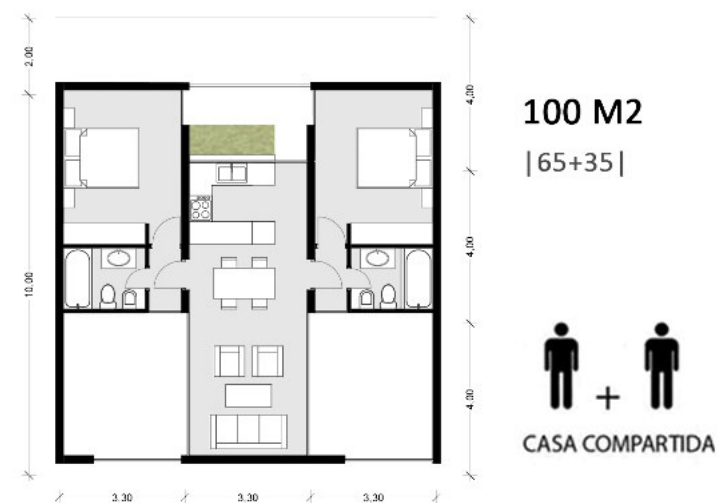
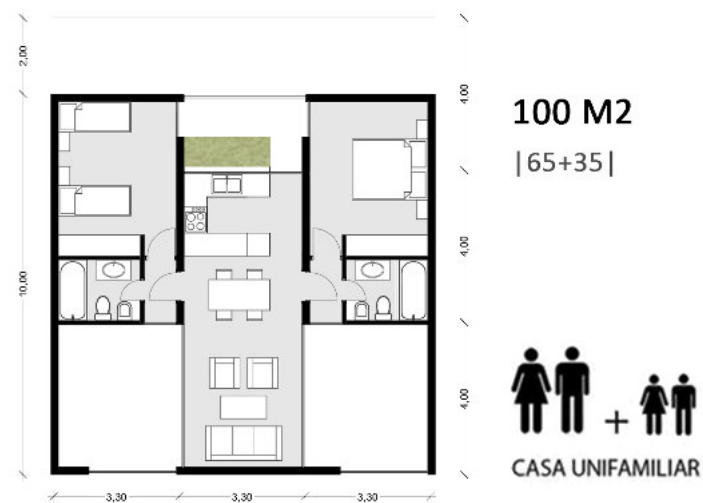
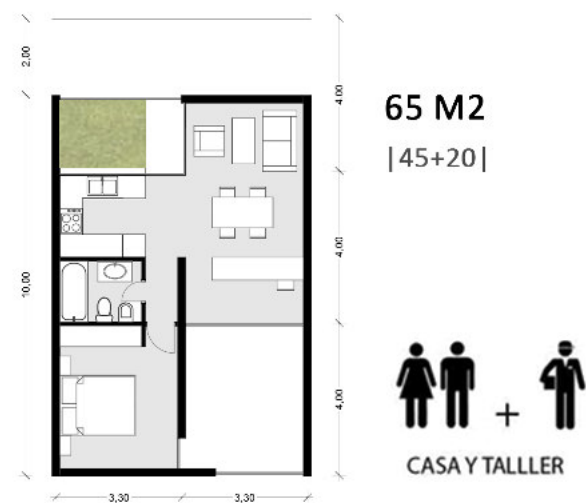
PROCESO ENREGA MITAD DE AÑO



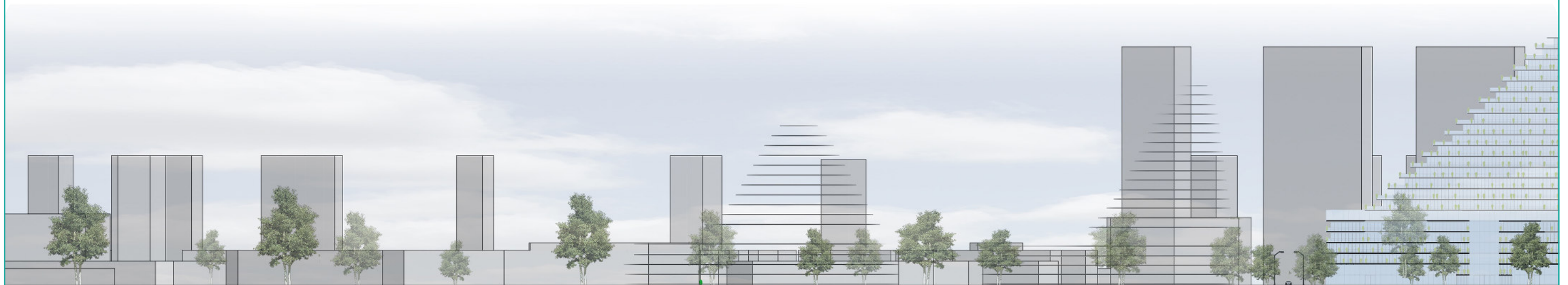
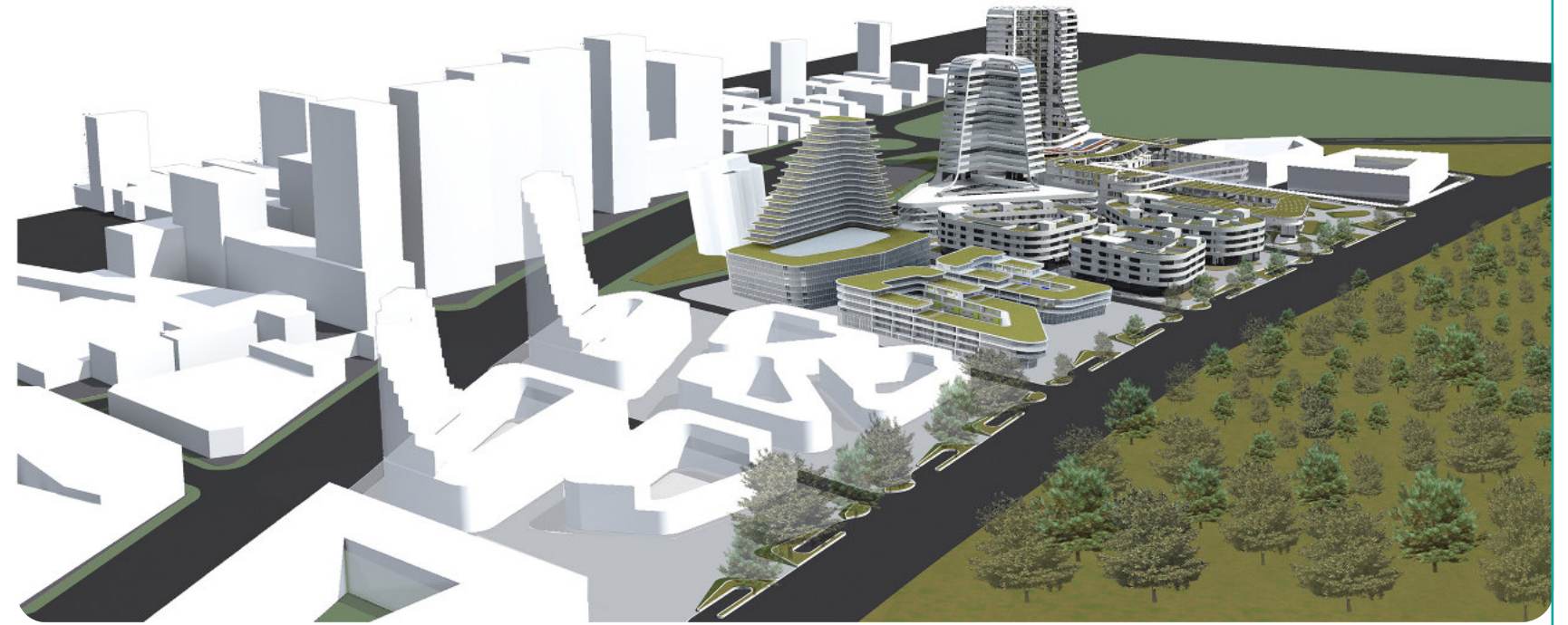
ESTRATEGIA PROGRAMATICA

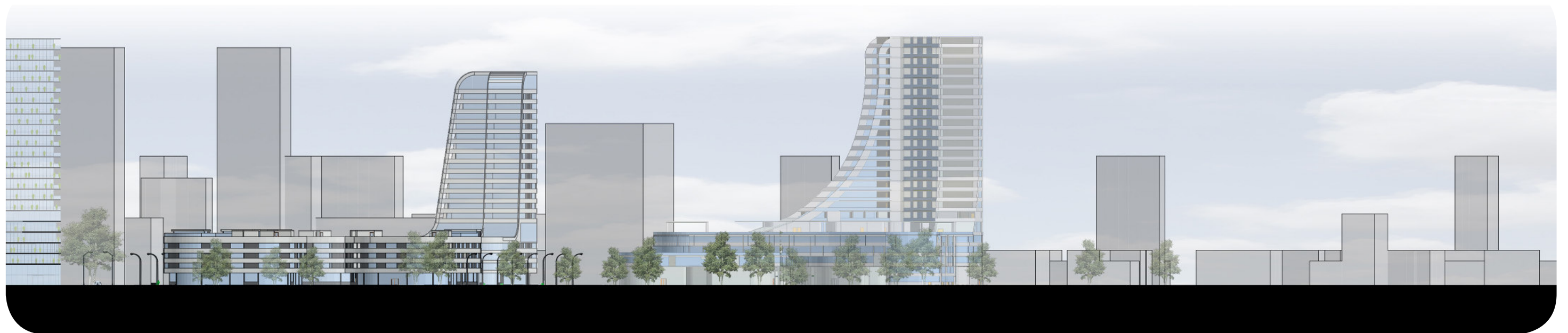
M2 TOTALES 26.224M2
M2 TERRENO 11.436M2
M2 EN PLANTA BAJA 5.175M2
FOT: 2.3
FOS: 0.45





PROCESO
ENTREGA FIN DE AÑO





PROCESO

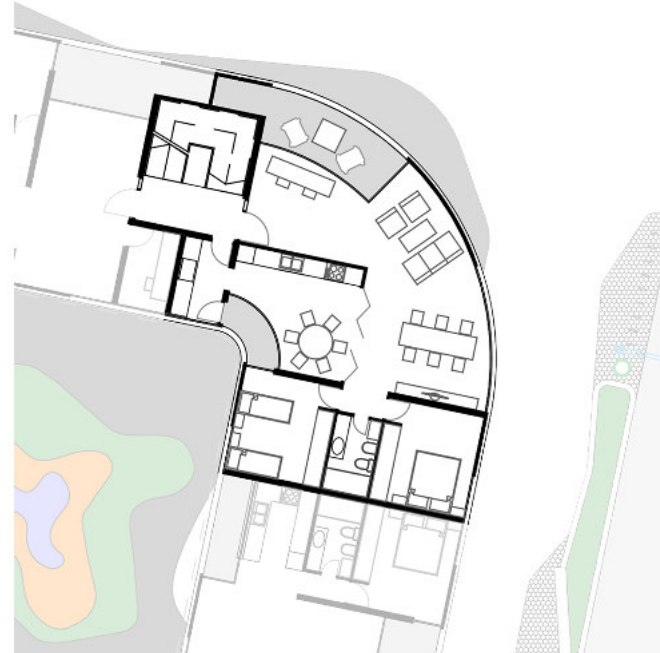
ENTREGA FIN DE AÑO



2 DORMITORIOS

VIVIENDA 

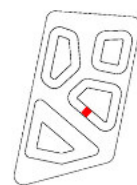
_SUPERFICIE EXCLUSIVA: 114M2
 _SUPERFICIE COMÚN: 375M2
 AMENIDADES AL AIRE LIBRE 1195M2



1 DORMITORIO

VIVIENDA + TALLER 

_SUPERFICIE EXCLUSIVA: 57M2
 _SUPERFICIE COMÚN: 375M2
 AMENIDADES AL AIRE LIBRE 1195M2



3 DORMITORIOS

VIVIENDA 

_SUPERFICIE EXCLUSIVA: 120M2
 _SUPERFICIE COMÚN: 310M2
 AMENIDADES AL AIRE LIBRE 1104M2



1 DORMITORIO

VIVIENDA + TALLER 

_SUPERFICIE EXCLUSIVA: 73M2
 _SUPERFICIE COMÚN: 250M2
 AMENIDADES AL AIRE LIBRE 920M2



BIBLIOGRAFÍA

- _ JACOBS, JANE (1961). MUERTE Y VIDA EN LAS GRANDES CIUDADES.
- _ GEHL, JAN (2014). CIUDADES PARA LA GENTE. CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES: INFINITO.
- _ MUXI MARTÍNEZ, XAIDA (2010). VIVIENDA RECUPERADA, REVISTA IBEROAMERICANA DE URBANISMO.
- _ PÉREZ IGUALADA, JAVIER. DEL BLOQUE A LA MANZANA. TEXTO EXTRAÍDO DEL LIBRO: MANZANAS, BLOQUES Y CASAS DEL MISMO AUTOR. EDITORIAL: UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA.
- _ FISCH, SARA; PAGANI, GUSTAVO Y ETULAIN, JUAN CARLOS (2014). VIVIENDA CONTEMPORÁNEA, ESTRATEGIAS DE PROYECTO. EDITORIAL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA.
- _ MUXI MARTÍNEZ, XAIDA Y MONTANER, JOSEP MARÍA (2010). REFLEXIONES PARA PROYECTAR VIVIENDAS DEL SIGLO XXI. EDITORIAL DE LA UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, BOGOTÁ, COLOMBIA.
- _ DE PORTZAMPARC, CRISTIAN. LA MANZANA ABIERTA DE PORTZAMPARC COMO TIPOLOGÍA PARA EL PAISAJE URBANO CONTEMPORÁNEO. APLICACIÓN EN LA ZAC DE MASSÉNA-NORD, PARÍS.
- _ BOHIGAS, ORIOL. MONOGRÁFICO AICE CIUDAD, URBANISMO Y EDUCACIÓN. ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CIUDADES EDUCADORAS. 2009 DISPONIBLE EN: [HTTP://WWW.EDCITIES.ORG/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/10/MONOGRAFIC_2009_CAS.PDF](http://www.edcities.org/wp-content/uploads/2013/10/MONOGRAFIC_2009_CAS.PDF)
- _ PLAN URBANO ROSARIO 2007-2017. LA REHABILITACIÓN DEL ÁREA CENTRAL.
- _ DICCINARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.

GRACIAS, DE CORAZÓN, A TODOS AQUELLOS PROFESIONALES QUE APORTARON A MI FORMACIÓN EN ESTOS SEIS AÑOS Y MEDIO, QUE DEDICARON SU TIEMPO A TRANSMITIRME SUS CONOCIMIENTOS Y MOTIVACIONES. A LOS QUE INCLUSO FUERA DE SUS HORARIOS DE CLASE ATENDIERON MIS INQUIETUDES Y SE PREOCUPARON POR DARME UNA RESPUESTA.

GRACIAS A LA UNIVERSIDAD POR EL ESPACIO BRINDADO Y LAS INFINITAS OPORTUNIDADES DE INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS EN LOS ÁMBITOS MÁS VARIADOS.

GRACIAS A MIS COMPAÑEROS DE LA UNIVERSIDAD, POR EL APOYO INCONDICIONAL Y EL INTERCAMBIO DE OPINIONES. CON ELLOS SE ME PRESENTARON LOS MOMENTOS DE REFLEXIÓN MÁS CONSTRUCTIVOS DEL PROCESO EDUCATIVO.

A MIS AMIGOS, QUE SE MANTUVIERON A MI LADO APOYÁNDOME SIEMPRE CON MIS HORARIOS LOCOS.

Y POR ÚLTIMO, EXPRESAR QUE ESTOY PROFUNDAMENTE AGRADECIDA POR EL AGUANTE, CARÍÑO Y TANTO AMOR QUE RECIBÍ POR PARTE DE MI FAMILIA TODOS ESTOS AÑOS Y EN ESPECIAL ESTE ÚLTIMO TIEMPO. NADA DE ESTO HUBIESE SIDO POSIBLE SIN ELLOS.

BELÉN.

