

PFC
2016
Marzo

TRANSICIONES
VERTICALES

BRÓSIO
SCHNYDER

城市建筑

TRANSICIONES

VERTICALES



Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.

Transiciones verticales

Brósilo, Yamila

Schnyder, Giulia



PROYECTO FINAL DE CARRERA

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario

Defensa: 11 marzo de 2016

Tutor: Arq. Guillermo Banchini

Cátedra: Arq. Miguel Garaffa

Jurado: Arq. Miguel Garaffa, Arq. Alejandro
Beltramone, Arq. Nicolás Campodónico

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

AUTORES

BRÓSILO YAMILA

SCHNYDER GIULIA

PROYECTO FINAL DE CARRERA

CÁTEDRA ARQ. MIGUEL GARAFFA

TUTOR ARQ. GUILLERMO BANCHINI

COLABORADORES

ARQ. ANA MARIA RIGOTTI

ARQ. DAMIAN VILLAR

ARQ. ALEJANDRO BELTRAMONE

FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

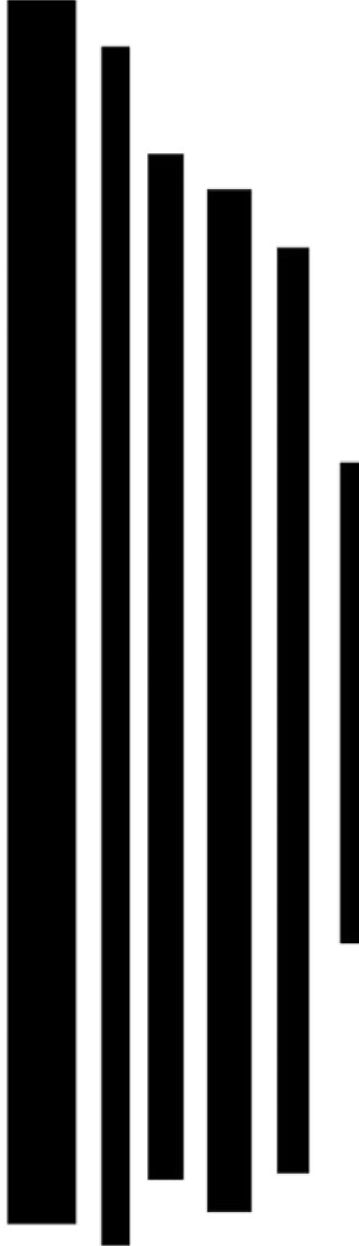
MARZO 2016

חלקה

TRANSICIONES

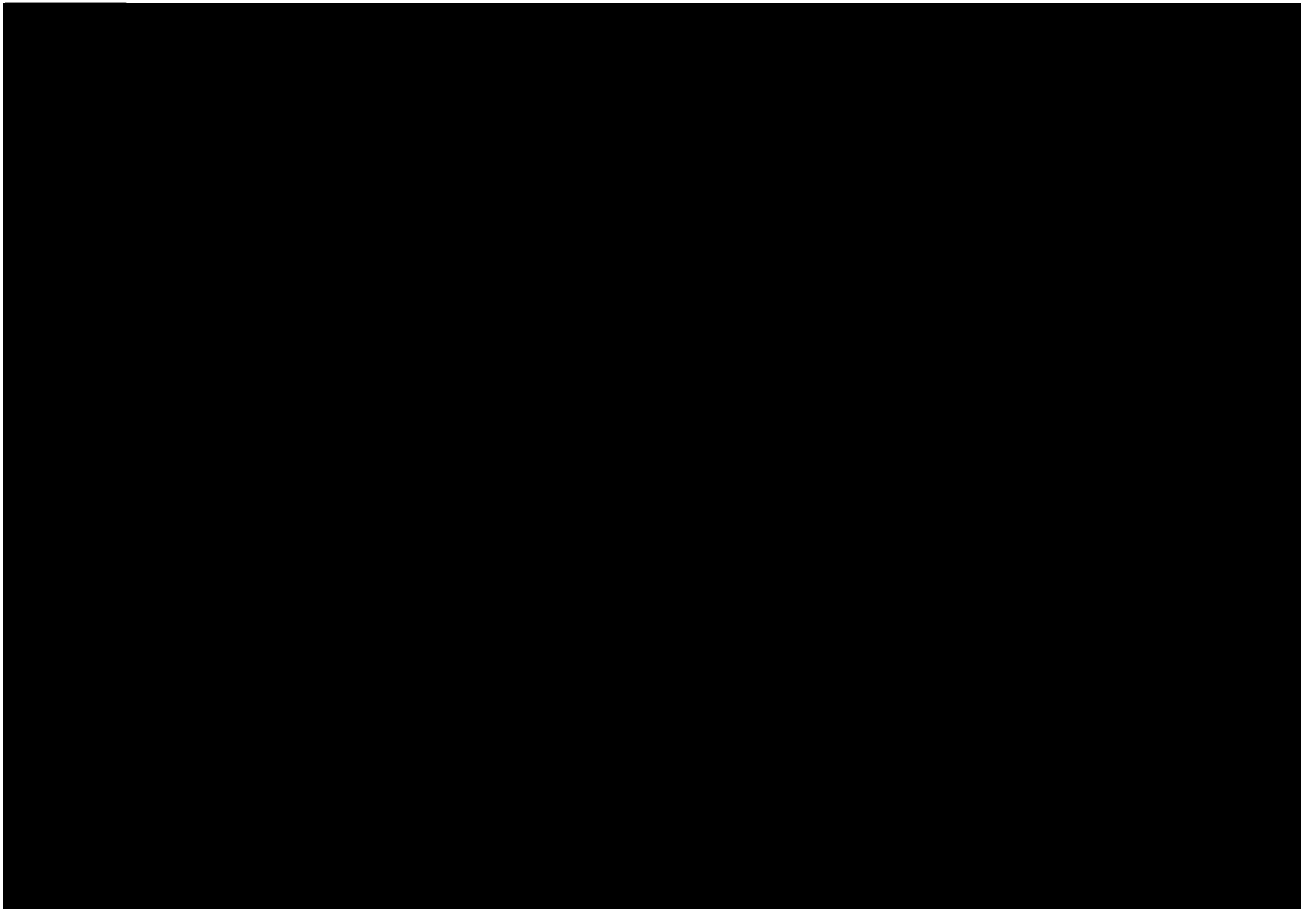
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



Indice
PFC
Transiciones Verticales

	TEMÁTICA	11	CAPITULO I
	MATRIZ DE TRABAJO	13	
	MARCO CONTEXTUAL	15	
	LA CIUDAD, TRANSFORMACIONES GENERALES	15	
	ROSARIO, TRANSFORMACIONES LOCALES	17	
	ÁREA METROPOLITANA	19	
	HISTORIA DEL SECTOR	21	
	RENOVACIÓN PUERTO NORTE	23	
	PLANTEO DE HIPÓTESIS	27	CAPITULO II
	CUADRO DE SÍNTESIS	35	
	OBJETIVOS GENERALES Y PARTICULARES	37	
	MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL	37	
	MARCO METODOLÓGICO	37	
	MARCO OPERATIVO	38	
	FASES DEL PROYECTO	38	
	CRONOGRAMA	39	
	ROSARIO - SECTOR NORTE	43	CAPITULO III
	ANÁLISIS DEL SECTOR	47	
	GENERALIDADES MASTERPLAN	48	
	ESTUDIO DE MASAS	53	
	RELACIONES CON ENTORNO	54	
	ESCALA MASTERPLAN	57	
	DATOS PATIO-CADENA VS. PFC	65	
	PROGRAMA	71	CAPITULO IV
	ESCALAS ARQUITECTÓNICAS	70	
	DESARROLLO DE PROTOTIPOS	133	
	TECNOLOGÍAS DE FACHADAS	176	
	MATERIALIDAD	183	
	ESTACIONAMIENTOS	184	
	ESTRUCTURA	186	
	INSTALACIONES	188	
	ESTUDIO DE REFERENTES	194	CAPITULO V
	ESTUDIOS TEÓRICOS Y CONCEPTUALES	207	
	PROCESO	209	
	CONCLUSIONES	209	
	BIBLIOGRAFÍA	211	
	CÓDIGO QR ANIMACIÓN PROYECTO	212	
	AGRADECIMIENTOS	213	





TRANSICIONES VERTICALES 

CAPITULO I

Temática
Matriz de Trabajo
Marco Contextual
La Ciudad, Transformaciones generales
Rosario, Transformaciones locales
Área Metropolitana
Historia del Sector
Renovación Puerto Norte

Proyecto Final de Carrera
2016

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

TEMATICA

TRANSICIONES

La Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, convocó al Proyecto final de carrera 2015 a abordar temas relacionados al hábitat, salud y/o educación, como temas de prioridad e interés públicos. En el caso de nuestra cátedra de proyecto arquitectónica, cátedra Arq. Miguel Garaffa, se acordó desarrollar el tema de “Viviendas” como caso de estudio general en relación a las demandas del hábitat contemporáneo. La cátedra decidió trabajar en un sector de la ciudad de Rosario, específicamente en el cruce Alberdi. El lugar físico de la intervención está determinado por el triángulo que forman las vías del ferrocarril, la calle Salta y la calle Crespo, sitio localmente conocido como cruce Alberdi. Particularmente la intervención se llevara a cabo sobre el área de las viejas instalaciones de “Molinos”. El programa forma parte de la unidad de gestión N° 7, PATIO-CADENAS, del gran masterplan Puerto Norte en ejecución, planteado por la municipalidad para la ciudad de Rosario. Junto con esta unidad de gestión, Patios -cadena, que se desarrolló próximo al río Paraná, se busca la reconversión de los terrenos administrados por ADIF y afectados por el uso ferroviario que hoy en día es una barrera urbana que aumenta la fragmentación del área.

A partir de realizar reflexiones analíticas y análisis sobre obras específicas de diversos índoles relacionados a la temática a trabajar, se formaron equipos de 7 a 10 integrantes para desarrollar un masterplan en el sector, formado por 5 manzanas. En esta etapa los alumnos definieron planes de masas edilicias y lineamientos generales para ser luego cumplido por cada equipo de 2 alumnos. La segunda etapa tenía como objetivo la evolución por parte de cada equipo de una propuesta a escala arquitectónica mediante la interrelación de los conocimientos adquiridos durante toda la carrera y llevando a cabo consultas con profesionales de distintas áreas.



TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

MATRIZ DE TRABAJO

La diferencia entre generar algo “nuevo” y algo “innovativo” es que en el desarrollo innovativo se evalúa el contexto mirando mas allá y dentro de la propia disciplina tratando de calcular las maneras de alcanzar un próximo nivel de evolución. Es decir, es necesario evaluar el pasado para poder contribuir y desarrollar algo innovativo, algo ligado a la idea de evolución. El ejercicio se desarrolló en dos etapas, una analítica y otra de producción de inteligencia a través de propuestas que buscaron ser disciplinares y, por sobre todas las cosas, INNOVATIVAS. De acuerdo a nuestra naturaleza operativa creemos que el proceso es la base de la producción por lo tanto creemos que el proceso esta también mancomunado con un marco evolutivo a través de etapas de gestación. Dentro de esta cadena evolutiva, el análisis juega un rol importante en el proceso por lo cual en la primera etapa se analizaron de manera inteligente precedentes históricos de un amplio espectro, tratando de generar una plataforma operativa a través de la inserción de muchas estrategias bajo nuevos contextos. Estos actos operativos de “la re-apropiación”, “la investigación”, “la eficiencia” y por consecuencia, la “innovación” son operaciones contemporáneas mas realistas respecto al arte y la cultura. Durante la etapa de análisis, se trato de desarrollar una manera de entender y clarificar la interrelación entre los procesos tecnológicos y “la singularidades” sensitivas devenidas de los procesos culturales, de diseño y de “contexto”. Por otro lado, las técnicas sugieren un set de cualidades formales y configuraciones mientras que las singularidades están siempre co-alineadas a los códigos existentes, el estudio de mercado y posibilidades, sitio y programa, precedentes, inmersión cultural, etc. Basado en los antecedentes se trataron de establecer un set de “familias” tratando de entender la relación entre lote, orientación, programa y masa en su relación con la estrategia de ubicación del “núcleo” como espacio de uso común respecto al espacio que sirve [unidades de vivienda]. Se tuvieron en cuenta factores básicos tales como la introducción de luz natural, la posibilidad de extensión de uso como patio, terraza o balcones y por ultimo la relación de eficiencia entre núcleo y perímetro. Se exploraron las posibilidades de generar una misma cuantificación de mas utilizando la premisa básica de alta intensidad de uso de suelo y bajo versus esbelto y de baja intensidad de uso de suelo, siempre basado bajo las normas básicas de codificación existente respecto a: iluminación y ventilación, recursos de medio vertical, uso del espacio publico, integración e interacción entre dominio publico y privado, forma, espacio, habitabilidad.

Entre el legado urbano Europeo y la modernidad Americana, nuestras ciudades son escenarios fragmentados, abiertos a intervenciones especulativas y a desarrollos inmobiliarios. En este sentido nuestras ciudades no son de aquí ni de allá. Este ejercicio proyectual ofreció una oportunidad para explorar, evaluar y establecer una plataforma especulativa como material de diseño y estrategia enmarcado en la riqueza, diversidad y contradicción de las planificaciones de las ciudades argentinas.

En el plano de Rosario se percibe un territorio heterogéneo, sugiere rápidamente un territorio desarrollado a través de la repetición de una nueva trama urbana después del Siglo XX y de una desorganizada, autónoma y organizada por si misma alterada por intervenciones y artefactos aleatorios tales como el puerto, las vías del tren, etc. Una foto de cualquier parte de la trama en realidad revela una condición urbana diferente y mucho mas compleja. La trama urbana, o las tramas urbanas, de esta ciudad deja espacio para una contrastante variedad de edificios, usos y significados, muchas veces yuxtapuestos de la manera menos ortodoxa. El diseñar en ella puede convertirse en un ejercicio de posibilidades entre diferencia y contraste como un tentativa de “llenar” la necesidad de completamiento de un fragmento urbano aparentemente incompleto y homogéneo. Entender esta tensión que se produce permite condensar en el diseño de uno de sus edificios la riqueza que existe en toda la ciudad. La ubicación geográfica del ejercicio nos permitió abordar una serie de particularidades especiales tales como las infraestructuras ferro-portuarias en ya un casi desuso, las conexiones vehiculares entre el sector centro y norte de la ciudad y por lo tanto todas las dicotomías entre lo “viejo” o preexistente y lo “nuevo”, lo “abierto” y lo “cerrado”, lo “liviano” y lo “pesado” lo “suave” y lo “duro”. Mas allá de ello, el ejercicio brindó la oportunidad de percepción en el reto de abordar la cultura y el diseño HOY en Rosario. De que esta hecho y cuales son las características el espacio entre edificios? Como operamos entre la grilla regular de la ciudad y las irregularidades infraestructurales [vías, calles, etc]? Como se manifiesta de manera física?. Cuales son los recursos locales que informan sobre nuestras decisiones proyectuales y estratégicas?. Como generamos guías básicas o estrategias para otorgar de “forma” y darle “lugar” a nuestras intervenciones?. Estas son algunos de los conceptos que se trataron de abordar durante el desarrollo del año y se trataron de establecer durante el proceso.

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

MARCO CONTEXTUAL

LA CIUDAD, TRANSFORMACIONES GENERALES

*"Las ciudades son conformaciones que se re-encuentran sobre el camino del devenir humano. Es cierto que los hombres no existen en razón de las ciudades, sino las ciudades en razón de los hombres. ¿No son entonces las ciudades el fruto de un paisaje y los hombres los ejecutores de su destino? Sin estas fuerzas demoníacas, que están ligadas a un cierto paisaje, ninguna cosa puede entenderse, ninguna ciudad. Se observan las ciudades de esta tierra, tanto las pasadas como las actuales, para comprender cómo las ciudades y los paisajes están ligados entre sí, cómo el destino de una es también el destino de la otra, cómo las ciudades conducen a cumplir el destino de un paisaje."*¹

*"La arquitectura es la escena fija de las vicisitudes del hombre; con toda la carga de los sentimientos de las generaciones, de los acontecimientos públicos, de las tragedias privadas, de los hechos nuevos y antiguos. El elemento colectivo y el privado, sociedad e individuo, se contraponen y se confunden en la ciudad, constituida por tantos pequeños seres que buscan una sistematización y, al mismo tiempo, juntamente con ella, un ambiente para ellos, más adecuado al ambiente general."*²

Desde la Revolución Industrial en los años 1750 hasta mediados del Siglo XX, las estructuras económicas estaban determinadas por la capacidad de producción de un país.

Desde la última década del Siglo XX en adelante esta situación se ha complejizado debido principalmente a una serie de transformaciones tecnológicas y económicas que se han caracterizado por la disolución de las fronteras a favor de la autonomía de las empresas multinacionales, cuyas estrategias incidirán fuertemente en las realidades urbanas y enfrentándonos a la globalización.

Así, la ciudad, considerada ya como un objeto complejo, se ha ido complejizando aun más a causa de dichas transformaciones tanto tecnológicas, económicas, políticas, sociales y culturales, generando una crisis en el planeamiento urbanístico y afectando nocivamente a las sociedades. Esto trae una serie de consecuencias, tales como la desvalorización de todo proyecto colectivo y el refugio en el individualismo, reacción en contra de la ciudad, que es vista como espacio de inseguridad, temor a lo diferente, fragmentación y aislamiento.

Surgen así nuevas formas de consumo, aumentando la oferta y la demanda, nuevos modos de habitar, de trabajo y de ocio, nuevos tipos de espacios públicos, ahora controlados, que ya no reflejan la idea de los espacios públicos tradiciones.

En el caso de Rosario, hoy en día una de las principales problemáticas y consecuencia de los procesos dados son las altas densidades habitacionales, lo cual debido también a las nuevas modalidades de residencia y actividades comerciales, ha llevado a un proceso novedoso de ocupación del territorio en las periferias con grandes barrios cerrados. Sumado a esta situación de altas densidades, la búsqueda por obtener el mayor aprovechamiento del capital inmobiliario ha llevado a la desaparición de las tradicionales plazas o espacios públicos tan importantes para la sociedad dentro de la trama urbana, los cuales en gran parte han sido privatizados. En los últimos 10 años se construyeron 6 millones de metros cuadrados y se otorgaron mas de 10 mil permisos de edificación en la ciudad. Sin embargo, 50 mil familias siguen con la necesidad de una vivienda y habitación digna, a pesar de la existencia de aproximadamente 80 mil departamentos vacíos.



¹ HÄRING, Hugo (1927) *Zwei Städte: eine physiognomische Studie zugleich ein Beitrag zur Problematik des Städtebaus*. (Dos ciudades: un estudio fisiognómico junto a una contribución sobre la problemática del urbanismo). En: Secchi, Roberto (2001) *Architettura e vitalismo*. Scritti di architettura della modernità tradotti e commentati. Roma: Officina Edizioni. p 301.

² Rossi, A., 1966, *"La arquitectura de la ciudad"*, 1992 octava edición, editorial Gustavo Gili, España, p. 62

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

ROSARIO, TRANSFORMACIONES LOCALES

En el caso de Rosario, hoy en día una de las principales problemáticas y consecuencia de los procesos dados son las altas densidades habitacionales, lo cual debido también a las nuevas modalidades de residencia y actividades comerciales, ha llevado a un proceso novedoso de ocupación del territorio en las periferias con grandes barrios cerrados, alejado de los servicios y localizaciones centrales. Sumado a esta situación, la fuerte financierización de la economía global ha impulsado una incontenible movilidad y autonomizarían de los capitales, donde se intensifico a escala mundial una oferta de capital inmobiliario que considera la tierra como un medio privilegiado para su valorización y para su reciclaje. Es así que en Rosario estas situaciones contribuyeron a expandir un mercado inmobiliario donde la demanda de espacios se circunscribe a localizaciones centrales, lo cual llevo a la rehabilitación de áreas poco atractivas, debido a las densificaciones, en donde se busca la reconstrucción de los mismos como complejos de oficinas y residencias. Estos grandes proyectos urbanos como es el caso de **Puerto Norte** en Rosario permitieron destacar la singularidad de la ciudad y elevar aun más el valor del suelo generando una plusvalía urbana. Estas áreas de intervención, se transforman en áreas estratégicas o áreas de oportunidad. Son porciones de suelo en el perímetro urbano que quedaron relegadas por el declive o por las cercanías a asentamientos precarios, pero poseen infraestructura, coeficientes urbanísticos bajos y considerable capacidad ocioso para el desarrollo de nuevos usos.¹ El área en cuestión en el caso de Rosario se destaca por ser estructuradora de la configuración del Sector Norte de la ciudad, constituyendo desde sus inicios, uno de los enclaves industriales y de servicios más complejos y extensos de la ciudad. Se trata de la re-conversión del antiguo puerto de la ciudad, luego de su traslado en la década del '60 hacia el sur de la ciudad, como operación apuntalada en recuperar el patrimonio productivo, industrial o ferroviario, que incorpora a la ciudad áreas e instalaciones desafectadas de su uso original y transformadas en espacios vitales. Este sector de la ciudad se presenta como un área de oportunidad la cual se localiza en el interior de la planta urbana consolidada, por sus atributos paisajísticos y su posicionamiento, brindándole la posibilidad de generar una continuidad del acceso público a la costa del río Paraná, uniendo el norte con el centro y el sur de la ciudad y lograr una efectiva recuperación y sustentación de un patrimonio ex – industrial altamente significativo. Este antiguo puerto fue el motivo por el cual Rosario fue declarada ciudad en sus inicios, en el año 1852. Entre 1850 y 1860 Rosario se consolido como “*Puerto de la Confederación Argentina*”, por el cual entraban mercaderías que se distribuían por toda la confederación e incluso se exportaban. En el año 1852 con la sanción del “*Reglamento de Aduanas*” el río Paraná se abrió a la navegación extranjera. Con su puerto y sus comercios, Rosario se convertía en uno de los mayores centros de recepción de inmigración masiva conformándose numerosas colonias, barrios obreros y pueblos en los alrededores, y junto con la llegada del

ferrocarril en 1866, se fueron constituyendo las características morfológicas de la zona. El sector norte de la ciudad se comenzó entonces a consolidar, donde se asentaban las mayores actividades industriales y productivas.¹ Las construcciones de los ferrocarriles fueron aumentando extraordinariamente, las líneas de los ferrocarriles se superponían a la trama primaria de subdivisión de tierras respondiendo a criterios funcionales y según los intereses de las conectividades territoriales. La ciudad, al crecer y expandirse, fue interrumpida por estas líneas, generando en la geometría ortogonal de la trama urbana discontinuidades y transformándose en verdaderas barreras urbanas.² Con la llegada del Ferrocarril Central Argentino a la ciudad se comenzó a plantear la necesidad de un acceso a la costa y al puerto, y es por eso que en este sector se concentraran la mayoría de las vías del ferrocarril. La presencia física de las áreas de maniobras del puerto y las conexiones ferroviarias, constituyeron una fisura en la composición del tejido, aislando y marginando los barrios del norte. Este conjunto de singular importancia constituyo el denominado “**Puerto Norte**”, con una superficie estimada de 145.000 m2, extendida en sentido transversal este-oeste, dispuestos de manera perpendicular a la costa de Rosario.³ A partir de esta situación surgen numerosos intentos de mejorar la conexión del área con el centro de la ciudad como el Plan regulador de 1935, el Plan Regulador de 1968, el Plan de Puertos de Rosario hasta que en 1991 se llevo a cabo el Seminario Internacional de Proyectos Urbanos sobre el Área de Puerto Norte en donde se planteo una reflexión acerca del destino urbanístico de dicho sector y de la valoración de componentes del proyecto urbano en las distintas escalas.⁴



Si bien estos procesos han permitido llevar a cabo ciertos proyectos públicos, aun siguen presentes cuestiones que han ido transformándose con los años. Por un lado en cuanto al mantenimiento de los usos productivos del área y su capacidad de adaptarse a las innovaciones técnicas y a las demandas actuales de una ciudad en continua mutación y desarrollo, la toma de conciencia de ganar espacios verdes como pulmones de una mejor calidad de vida y por ultimo una zona costera con potencial para explotar el turismo. Estas grandes operaciones llevadas a cabo en el área de Puerto Norte, no solo han resuelto en parte el sistema vial, sino que también se ha buscado unificar toda la población, resolviendo el problema que presentaba este fragmento de la ciudad, que por largo tiempo, ha sufrido el abandono y la degradación.¹ La reutilización de estos establecimientos productivos y de esta arquitectura propia de las industrias han llevado a “*la utilización de los monumentos como elementos de identidad, como referencia histórica indispensable o como elemento material que permite encontrar signos de identidad colectiva.*”² “*Los países iberoamericano fueron durante los siglos XIX y XX receptores de las influencias europeas o norteamericanas. Pero no fueron solamente eso, como a veces se piensa, sino que constituyeron también un espacio creador, un crisol en el que cristalizaron a veces formas que, luego se difundieron por todo el globo., (...) la revolución industrial supone generalización de los intercambios, incluyendo los de carácter tecnológico y en ese espacio están desde muy pronto incluidos también los países iberoamericanos. Y la escasez relativa de los restos de ese patrimonio hace más urgente que en otros países su protección, catalogación, conservación y eventualmente reutilización.*”³ Se puede decir que si no se encuentra una manera concreta de gestionar el proceso de transformación, con una propuesta de actuación rigurosa y completa, los fracasos de las operaciones de renovación pueden ser grandes. Se necesita un programa de actuación conjunto, con una coordinación de gestión mixta, con acuerdos entre lo público y privado para promover inversiones en estas áreas, antes que el tiempo vuelva a degradar las infraestructuras nuevas. El área de Puerto Norte como los proyectos urbano en los que se encuentra involucrado, constituyen una oportunidad de transformar la imagen de Rosario y propulsar un futuro de progreso y le permite devolver a la ciudad la posibilidad de enfrentarse contemplativamente con su historia y su identidad, disfrutando y aproximándose al río sin barrera y apreciar el horizonte verde de las islas de Entre Ríos.

1 CUENYA, Beatriz: “Grandes proyectos urbanos latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local”. Disponible en http://ara.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_8/archivos/articulos_en_html/cuenya.htm

1 “La evolución urbana de Puerto Norte. Desarrollo de un área industrial de la ciudad de Rosario, Argentina.” Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-290.htm> Fecha de consulta (10/09/16)

2 Ibid.

3 Ibid.

4 Ibid.

1 Ibid.

2 CAPEL, H. La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial, Documents d' Análisis Geográficos n° 29, 1996, p. 41

3 Ibid.

TRANSICIONES

VERTICALES

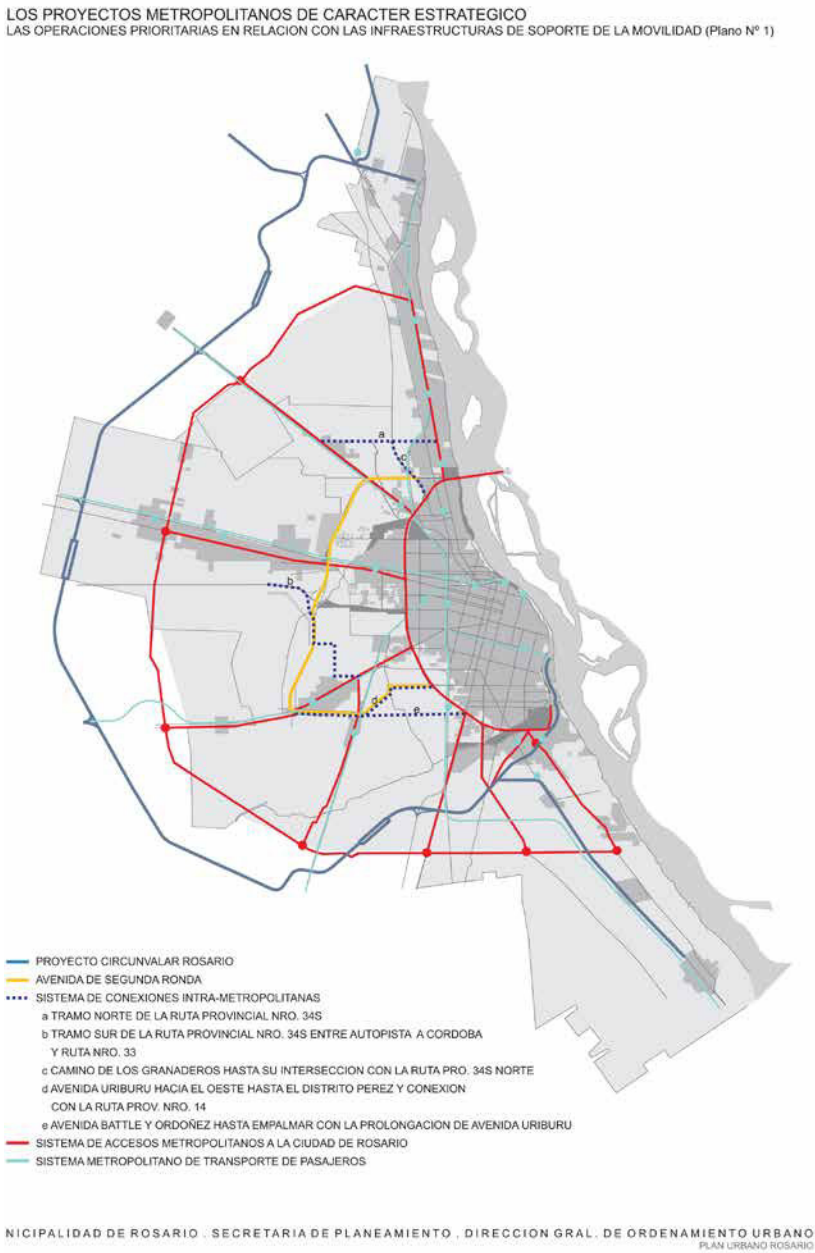
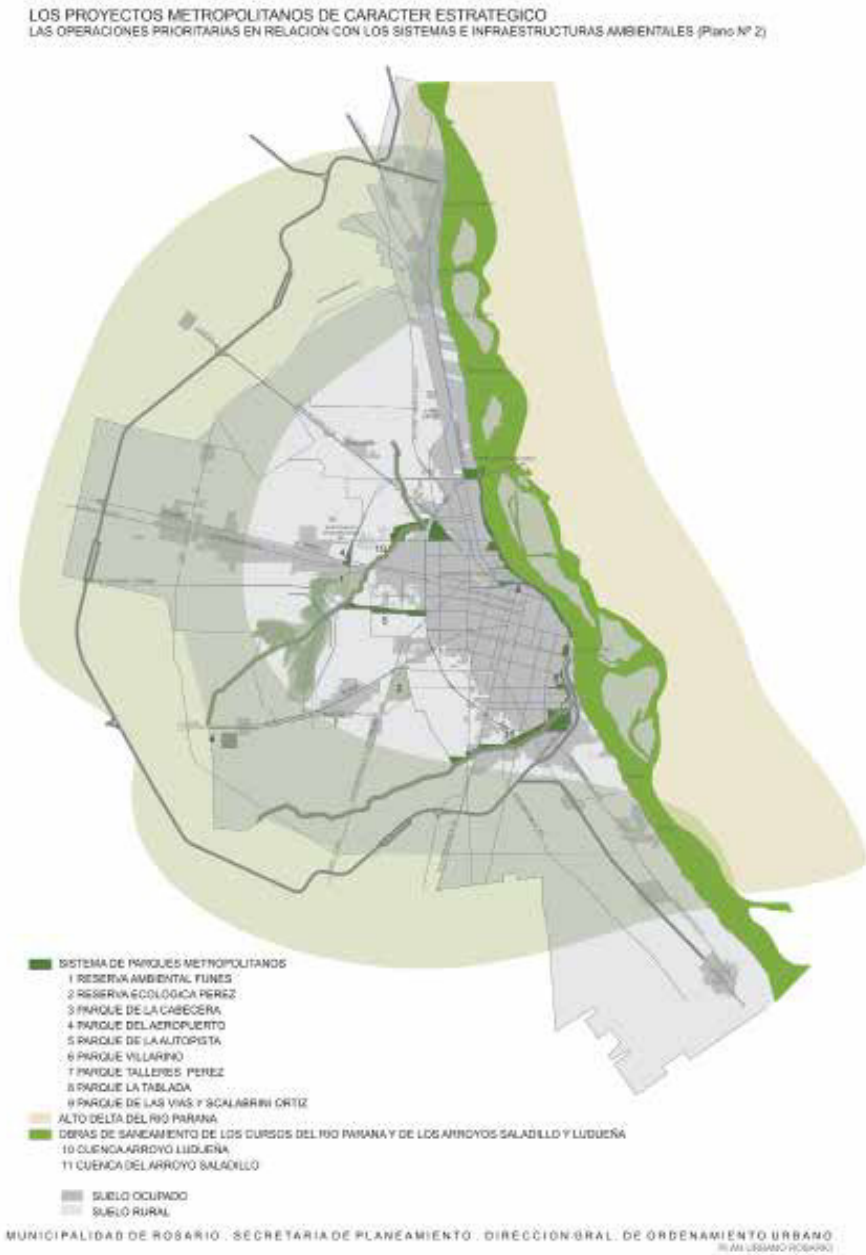
Proyecto Final de Carrera 2015

AREA METROPOLITANA

La ciudad de Rosario es la tercer ciudad más poblada de Argentina y constituye un importante centro cultural, económico (cerca del 70% de la producción del país de cereales se exportan del puerto de Rosario), educativo, financiero y de entretenimiento, formando parte del denominado Triángulo Agrario.

El departamento de Rosario cuenta con una población de 1.246.081 personas, según datos proporcionados por el INDEC, mientras el municipio de Rosario actualmente cuenta con 985.624 habitantes.

El municipio de Rosario tiene una superficie total de 178,69 km², de los cuales 117 km² corresponden a la superficie urbanizada. La ciudad se organiza en un damero de 6306 manzanas con 16657 cuadradas, de las cuales el 85% se encuentran pavimentadas. Se caracteriza por ser una urbe muy extendida en relación con la población que dispone, sobre un territorio con una situación de gran heterogeneidad de usos y servicios, cuya distribución no es pareja en toda su extensión, identificándose importantes carencias en algunos sectores localizados en áreas más periféricas. El espacio verde urbano se distribuye en 24 parques, 124 plazas, 51 plazoletas, 24 paseos y otros 228 espacios verdes, con una superficie total de 11.264.550 m², equivalente al 6,3% de la superficie total de la ciudad. Se calcula que son aproximadamente 11,68 m² de espacio verde urbano por habitante. Con la elaboración del nuevo “Plan Urbano Rosario 2007-2017” el municipio de Rosario reafirma su vocación de integración con el área metropolitana. Si bien se definen normas y proyectos dentro de los límites formales de la ciudad, se hace teniendo en cuenta su continuidad con el Aglomerado Urbano del Gran Rosario su interacción a nivel de la Región Metropolitana de Rosario.



TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

HISTORIA DEL SECOTOR

El origen de la ciudad de Rosario se remonta a mediados del siglo XVIII. La aldea era denominada Pago de los Arroyos, ubicada sobre la costa del Paraná y constituía una posta que la comunicaba con el resto de los centros poblados del país. Ya en el año 1814, el Municipio propone la urbanización, mensura y división de las tierras respetando el inicio de la traza en cuadrícula que luego dominara el resto de la ciudad.¹ A partir de 1852, el asentamiento es declarado Villa del Rosario. Esta adquiere un rol definitivo en la estructura productiva del país, con la sanción del Reglamento de Aduana y posteriormente la Ley de Derechos Diferenciales para la Exportación, abriendo el Paraná a la navegación mundial y convirtiendo a Rosario en el puerto de ultramar (conectando con el Atlántico, a través del río de la Plata) de la Confederación Argentina. La población en este momento es de 9.785 habitantes sobre una superficie urbanizada de 1 km² dando como resultado una densidad urbana de 9.785 hab/km².² El crecimiento por expansión del núcleo original sumado al trazado de las líneas ferroviarias, la construcción de nuevos caminos, las transformaciones del puerto y el trazado de los primeros bulevares de ronda (hoy Oroño y Pellegrini) fijan la estructura física y socio- funcional (Martínez de San Vicente, 1985). En este momento, la superficie urbanizada alcanza los 3,5 km² con una población de 23.000 habitantes (ibídem, 2010). La densidad urbana se reduce a 6.571 hab/km². En la primera década del siglo XX, la organización del territorio está parcialmente concluida. Se instalan las últimas líneas del ferrocarril. También, se abren nuevas arterias hacia el río y costanera central y se fundan los demás poblados cercanos ampliando la localidad. Aparecen los primeros proyectos de ensanche y embellecimiento.³ A partir de 1915, se producen los primeros cambios en la estructura productiva regional. Aunque se instalan numerosas industrias vinculadas con la producción agropecuaria, comienza a declinar la hegemonía del puerto cerealero de Rosario. Comienzan así a desarrollarse una gran cantidad de loteos sobre los ejes radiales iniciando la tendencia a unificar la ciudad central con los terrenos autónomos del período anterior. La población es de 222.592 habitantes en una superficie de 35 km² dando como resultado una densidad urbana de 6.359 hab/km² (ibídem, 2010). Desde 1930 se producen transformaciones importantes por la decadencia del sistema ferroviario a favor del transporte automotor. Al mismo tiempo, este período se caracteriza por el crecimiento de la industria manufacturera, la disminución de las importaciones y la nacionalización de los servicios públicos (ferrocarril, puerto, etc.). El surgimiento del transporte colectivo automotor produce una relativa homogeneización de las accesibilidades dando lugar al comienzo de los loteos de relleno en áreas vacantes de la ciudad, ampliando la superficie urbanizada a 63 km². Empiezan a insinuarse fenómenos de periferización tanto dentro del municipio como en los distintos poblados y de sustitución edilicia en el área central de Rosario.

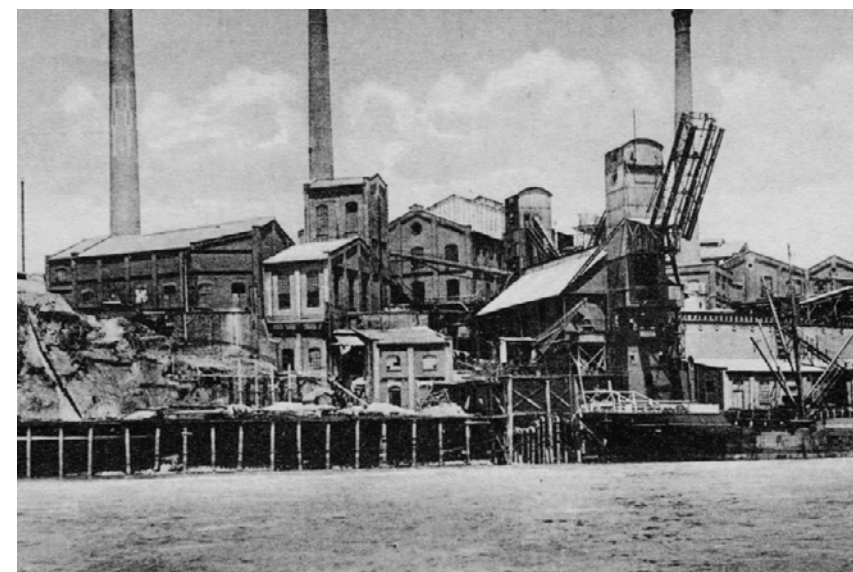
La densidad urbana es de 6.460 hab/km² con un total de 407.000 habitantes (ibídem, 2010). por la situación favorable tanto a nivel geográfico como económico. A partir de 1950, decae la industrialización basada en la sustitución de importaciones y aumenta el estancamiento de la actividad portuaria. Comienza el proceso de radicación de industrias multinacionales en los centros urbanos del norte, muchas de las cuales se ubican sobre las costas del Paraná. Además, el proceso de extensión incontrolado registra un nuevo y fuerte impulso iniciándose la conurbación de la ciudad. La población asciende a 671.852 habitantes y la densidad urbana es de 5.791 hab/km² (ibídem, 2010). Hacia fines de la década del sesenta y durante la del setenta, la sustitución edilicia alentada por normativas urbanas, incentivos económicos, créditos de la banca oficial y el incremento de los precios internacionales de los productos agropecuarios acentúan notoriamente la densificación del área central. La superficie no varía pero si la población llegando a 697.257 habitantes (ibídem, 2010). Por otro lado, surge el fenómeno de los asentamientos irregulares ligados a tierras ferroviarias desafectadas de su uso original, dentro del Municipio.¹ Hacia mediados de la década del setenta y principios del ochenta, se produce una etapa de crisis económica coincidente con la dictadura militar. La ciudad central va perdiendo el perfil productivo tradicional originando un retraimiento de la actividad industrial y del comercio textil. A pesar del aumento de la actividad portuaria, comienza a vislumbrarse una mayor competencia entre los servicios públicos tradicionales y los privados en surgimiento. Se inicia la conformación de una franja portuaria privada a todo lo largo de la costa sobre el Paraná, hacia el norte y hacia el sur de Rosario.² Conjuntamente, se produce la relocalización de distintos sectores sociales: por un lado, la construcción de edificios en altura en zonas privilegiadas con vista al río, para una clase económica media o alta y por otro, la radicación de las villas miserias en la periferia. La profundización de la crisis económica a comienzos de la década del ochenta y el advenimiento de la democracia significaron una profunda transformación en la organización territorial, en el inicio de un proceso modernizador del accionar de sus instituciones y en el modo de entender un plan urbano. En este período, se continúan los procesos de crecimiento y paralelamente, se produce un sostenido proceso de transformación de la organización del área y de recualificación del espacio urbano; materializándose en sitios existentes de la ciudad a través de la constitución de la costa recreativa, ampliación de la traza vial primaria, construcción de nuevas instalaciones industriales, rehabilitación y refuncionalización de espacios obsoletos.³ Podemos ver como la ciudad de Rosario no tiene fundador ni fecha de fundación, sino un proceso de formación espontánea dado por la situación favorable tanto a nivel geográfico como económico.⁴



ANTIGUO PREDIO DE LA MALTERIA FUENTE: [HTTP://WWW.ROSARIO.GOV.AR](http://www.rosario.gov.ar)



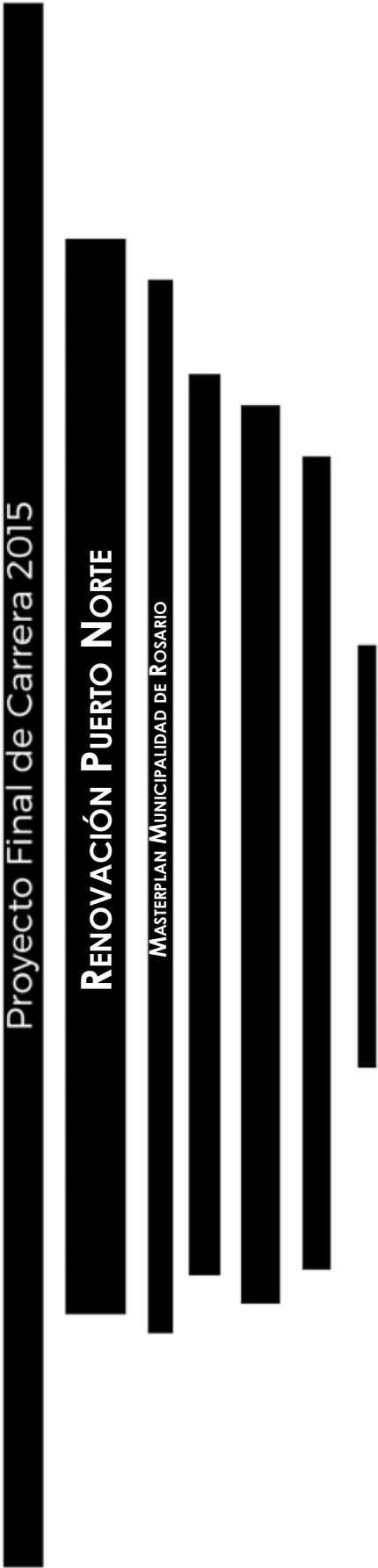
ANTIGUO PREDIO SERVICIOS PORTUARIOS. FUENTE: [HTTP://WWW.ROSARIO.GOV.AR](http://www.rosario.gov.ar)



EMBARCADERO REFINERIA ARGENTINA FUENTE: [HTTP://WWW.ROSARIO.GOV.AR](http://www.rosario.gov.ar)

¹ ALVAREZ, J. (1943). "Historia de Rosario: (1689-1939)". Buenos Aires: Editorial Imprenta López.
² Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010). Indicadores Demográficos de Rosario Censos: 1895, 1914, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010. Fecha de consulta 10/12/2015 de: http://www.rosario.gov.ar/sitio/caracteristicas/indicadores_evolucion.jsp?nivel=Ciudad&ult=Ciudad
³ BARENBOIM, Cintia Ariana: "Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario"; disponible en <https://www.uai.edu.ar/investigacion>. Fecha de consulta 14/02/2016

¹ Ibid.
² Ibid.
³ Ibid.
⁴ "Origen de la Ciudad" disponible en <http://www.rosario.gov.ar>



La re conversión 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 proyecto Puerto Norte es una intervención de gran escala, en una extensión de casi de 100 ha.

PRIMERA FASE

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

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.

PLANIFICACIÓN

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. En cada plan de detalle no sólo se establecen los indicadores de construcción, los usos, las afectaciones públicas, las restricciones referidas a preservación de inmuebles de valor patrimonial, sino además, la programación y ejecución de obras públicas y privadas, que se asignan a cada emprendedor. La aprobación de estos instrumentos normativos y de gestión permite el inicio de las obras en forma secuencial transformando de este modo cada plan en un plan-programa. 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.



ACCESIBILIDAD



- VIAL PRIMARIO
- VIAL SECUNDARIO
- BICISENDA

ESPACIO PUBLICO



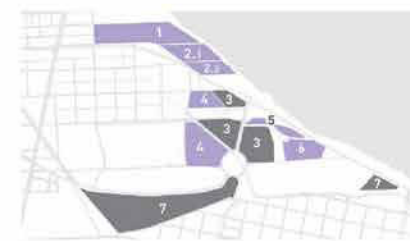
- SISTEMA DE PARQUES Y PLAZAS SOBRE BARRANCA
- RAMBLAS SOBRE PRINCIPALES AVENIDAS

MORFOLOGIA



- TORRES DE 100m / 66m
- EDIFICIOS RELACIONADOS A LA ALTURA A PRESERVAR
- EDIFICIOS RELACIONADOS A LA ALTURA DEL TEJIDO

UNIDADES DE GESTION



- 1. UG1 / Ex FACA AFA
- 2.1 UG2 Sector 1 / Forum Puerto Norte
- 2.2 UG2 Sector 2 / Ciudad Ribera
- 3. UG3 / Terrenos ADIF
- 4. UG4 / Manzana 279 - Manzana 407
- 5. UG5 / Dolines Guarani - Nordlink - Torre Embarcadero
- 6. UG6 / Ex Unidad III - Maui
- 7. UG7 / Terrenos ADIF - Patio Cadenas

1

UNIDAD DE GESTION 1 Ex FACA AFA

PRECIO DE UNA SUPERFICIE DE 80.000m² DONDE SE PLANTAN DIFERENTES TIPOLOGIAS EDUCATIVAS: A) TRES EDIFICIOS DE 22 PLANTAS (66M DE ALTI- RA) COMBINADOS CON UNA TIPOLOGIA LINEAL BAJA, LOCALIZADOS FRENTE A LA PARCELA CALIFICADA COMO REA DE RECONVERSION URBANA (OCUPADA HOY POR LA PLANTA DE AGUAS SANITARIAS) Y ENMARCANDO UN PASEO PEATONAL CENTRAL DE USO PUBLICO; B) OTROS CUATRO DE IGUAL ALTURA, INSTALADOS AL FINAL DEL PASEO Y DISTRIBUIDOS EN TORNO A UNA PLAZA QUE CONFORMA UN BALCON SOBRE LA BARRANCA; Y, C) TRES TRILAS EN ELA UBICADAS SOBRE LA AV. DE TRES VAS, CON 7 PLANTAS EDIFICADAS QUE PUAN UN MA- TE A LOS JARDINES DE USO PRIVADO.



2.1

UNIDAD DE GESTION 2, SECTOR 1 / FORMUN PUERTO NORTE

ESTE PRECIO DE UNA SUPERFICIE DE CASI CUATRO HECTAREAS FUE ADQUIRIDO POR LA EMPRESA TGLT, LA CUAL DESARROLLA UN EMPRENDIMIENTO RE- TAMENTE RESIDENCIAL LLAMADO FORMUN PUERTO NORTE. EN LA PARCELA LOCALIZADA SOBRE LA BARRANCA DEL RIO PARAN SE CONSTRUYERAN MAS DE 300 DEPARTAMENTOS, DISTRIBUIDOS EN TORRES DE 10 PLANTAS Y EN EDIFICIOS DE ALTO VALOR PATRIMONIAL, RECUPERADOS PARA ALOJAR LOS NUEVOS USOS PROPUSTOS. EL PROYECTO URBANISTICO SE ORIENTA EN TORNO A UN GRAN PASEO PEATONAL DE USO PRIVADO DISTRIBUIDO POR PLAZAS DE USO PUBLICO, QUE GARANTIZAN LA LIBRE CIRCULACION SOBRE EL BORDE DEL AGUA. SE COMBINA LA ARQUITECTURA HISTORICA DEL LUGAR CON LAS NUEVAS EDIFICACIONES.



2.2

UNIDAD DE GESTION 2, SECTOR 2 / CIUDAD RIBERA

EN ESTA PARCELA SE DESARROLLA EL EMPRENDIMIENTO DENOMINADO CIUDAD RIBERA DONDE SE CONSTRUYERON CERCA DE 400 UNIDADES DE VIVIENDA, OFICINAS Y LOCALS COMERCIALES EN LA PLANTA BAJA DE LOS EDIFICIOS. SE INCORPORO TAMBIEN UN HOTEL BOUTIQUE (QUE SE INSTALA UTILIZANDO LA ESTRUCTURA DE LOS SUELOS), UN CENTRO DE CONVENCIONES DE 1500 m² Y UN ESPACIO PARA 1000 COCHEROS Y GUARDERIAS NAUTICAS LOCALIZADOS EN EL SUBSUELO. TODA LA EDIFICACION SE ASENTA EN TORNO AL DESARROLLO DE UNA IMPORTANTE PLAZA PUBLICA DE 170 M DE LARGO POR 100 M DE ANCHO, LA CUAL REMATA EN LA BARRANCA FRENTE AL RIO.



3

UNIDAD DE GESTION 3 / ADIF

ESTE SECTOR QUE PERTENECE AL EX ONABE -HOY ADIF S.E.- COMPRENDE UNA SUPERFICIE DE 36,25 HA DISTRIBUIDA EN TRES PARCELAS ESTRATEGICAMENTE DISTRIBUIDAS A LO LARGO DE AVENIDA FRANCIA, Y OTRA, LOCALIZADA EN EL EXTREMO DEL PARQUE SCALABRIN ORTEL. LA PROPUESTA PARA EL AREA FUE ENTREGADA A ESTE ORGANISMO DEPENDIENTE DEL MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS DE LA NACION Y SERA CONVALIDADA A TRAVES DE LA FIRMA DE UN CONVENIO URBANISTICO CON EL MUNICIPIO.



4

UNIDAD DE GESTION 4 / MANZANA 279 UNIDAD DE GESTION 4 / MANZANA 407

PROPUESTA URBANISTICA LOCALIZADA EN CALLE THEBY EN SU ENCUENTRO CON LA AVENIDA IN- TENDENTE LAMAS, DONDE LAS EMPRESAS SOLARIAS -FUNDAR Y ROSENAL INVERSIONES- DESARROLLAN UN EMPRENDIMIENTO DENOMINADO CONDOMINIO DEL ALTO. EL PROYECTO URBANISTICO PLANTEADO SE CONFORMA A PARTIR DE LA COMBINACION DE EDIFICIOS EXISTENTES (LOCALIZADOS SOBRE LA AV. CAJEROS Y EN TORNO A LA ROTONDA) Y CONJUNTOS RESIDENCIALES DE- RINADOS EN TIRAS DE MAS BAJA ALTURA Y EN ESTRECHA RELACION CON LOS ESPACIOS VERDES CIRCUN- DANTES, QUE INCORPORAN UNA VARIEDAD DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS A LA VIVIENDA. EN LAS PLANTAS BAJAS DE LAS TORRES SE IMPONEN USOS COMERCIALES, A LOS CUALES SE INGRESA A TRAVES DE UNA AMPLIA RAMBLA QUE PERMITE AGLAR LOS INGRESOS, SEPARANDOS DE LA CIRCULACION VEHICULAR REDUSA QUE SE VERIFICA SOBRE LA AVENIDA Y GENERANDO UN NUEVO PASEO PUBLICO REVITALIZADO POR LA DISPOSICION DE LOS INGRESOS A LOS COMER- CIOS.



5

UNIDAD DE GESTION 5 / DOLINES GUARANI, TORRE EMBARCADERO, NORDLINK

SE CONSTRUYERON TRES UNIDADES EDUCATIVAS DIFERENTES: LOS CONJUNTOS RESIDENCIALES DENOMINADOS COMERCIALMENTE DOLINES GUARANI Y TORRE EMBARCADERO DE 45 PISOS CADA UNO, Y EL EDIFICIO IN- ORDLINK, DESTINADO A OFICINAS PREMIUM ELEGIDAS BAJO PROTOCOLO INTERNACIONAL (APTAS PARA INSTITUCIONES CORPORATIVAS), CONSTRUIDO UTILIZANDO UNA TIPOLOGIA EXCEPCIONAL QUE COMBINA DISTINTAS ALTU- RAS DE EDIFICACION REMEMORANDO LA CONFORMACION ARQUITECTONICA DE LOS SUELOS. EN FORMA CONJUNTA CON LA CONSTRUCCION DE LAS EDIFICACIONES PRIVADAS SE EJECUTA LA SEGUNDA MANO DE LA AVENIDA Y UN ESPACIO PUBLICO QUE SE EXTIENDE EN TODO SU RINDE, Y SE ABRE UNA NUEVA CALLE EN LA PARTE POSTERIOR DE LA PARCELA: LA CALLE MADRES DE PUJA DE MAIO. EN FORMA LATERAL A ESTA ULTIMA ARTERIA, TAMBIEN SE DESARROLLA UN IMPORTANTE ESTACIONAMIENTO PUBLICO QUE FACILITARA EL IN- GRESO Y EGRESO A LOS EDIFICIOS.

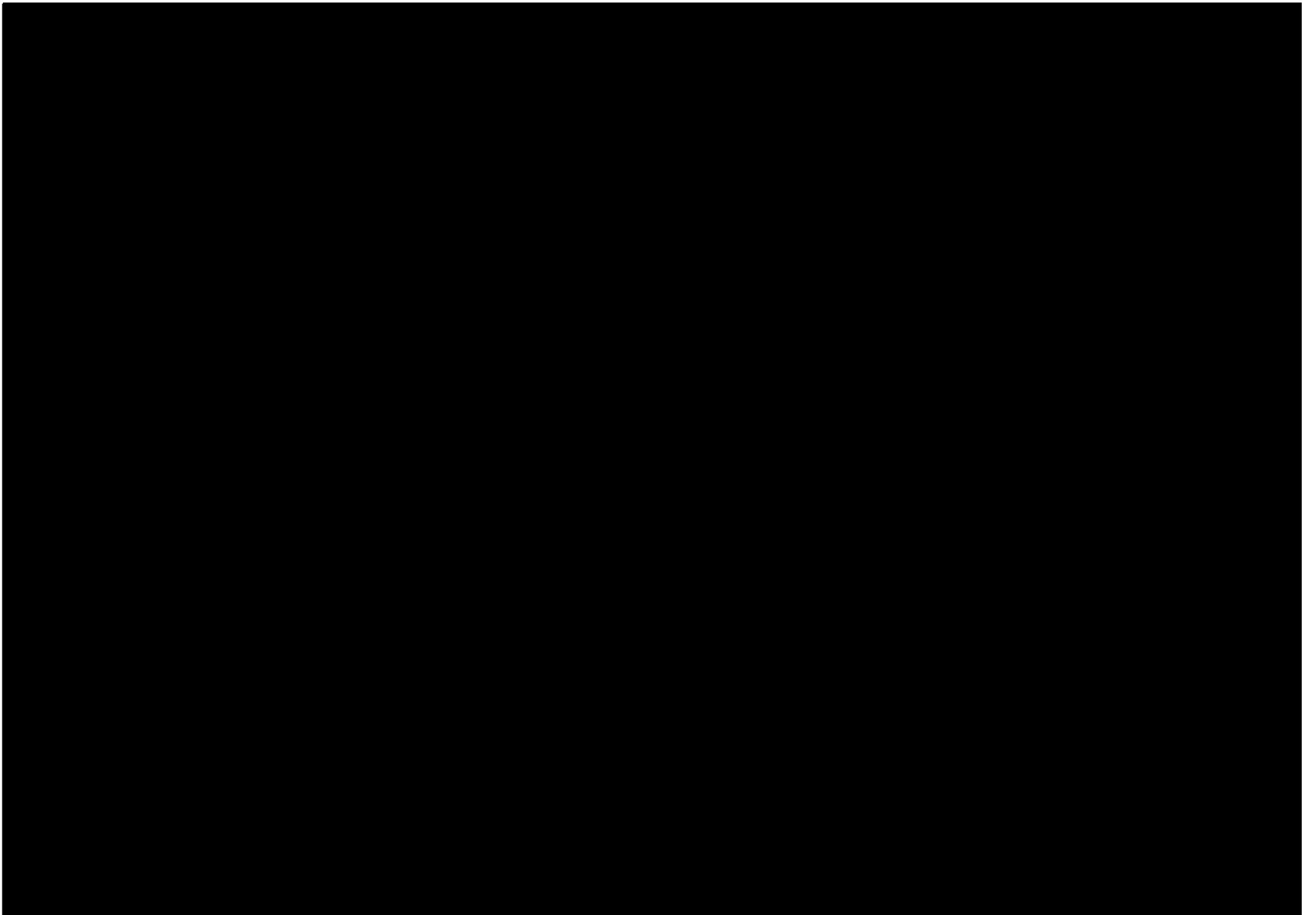


6

UNIDAD DE GESTION 6

EN UN PRECIO DE ALREDEDOR DE 25.000 m² SE IMPULSA UN PROYECTO URBANISTICO QUE PROPONE REVALORIZAR LA TORRE ELEVADORA Y LOS SUELOS EXISTENTES, INCORPORANDO A SU VIEL, UNA NUEVA CONSTRUCCION PARA ALOJAR UN HOTEL INTERNACIONAL. SE SUMAN AL VOLUMEN DERIVADO POR EL SUELO, DOS TORRES DE 40 PISOS DE ALTO DESTINADAS A INCORPORAR RESIDENCIA. ADICION, LA INTERVENCCION COMPLEMENTA LA CONSTRUCCION DE UN EDIFICIO BAJO LA BARRANCA PARA INSTALAR USOS GASTRONOMICOS, ACOMPAÑADO DE UN NUEVO RECORRIDO PUBLICO QUE LLEGA CASI SOBRE EL NIVEL DEL PELO DE AGUA Y ESTABLECE UNA RELACION ENTRE LA BARRANCA ALTA Y LA BARRANCA BAJA.







TRANSICIONES VERTICALES 垂直过渡

CAPITULO II

Planteo de Hipótesis
Cuadro de síntesis
Objetivos Generales y Particulares
Marco Teórico-Conceptual
Marco Metodológico
Marco Operativo
Fases del Proyecto
Cronograma

Proyecto Final de Carrera
2016

TRANSICIONES

VERTICALES

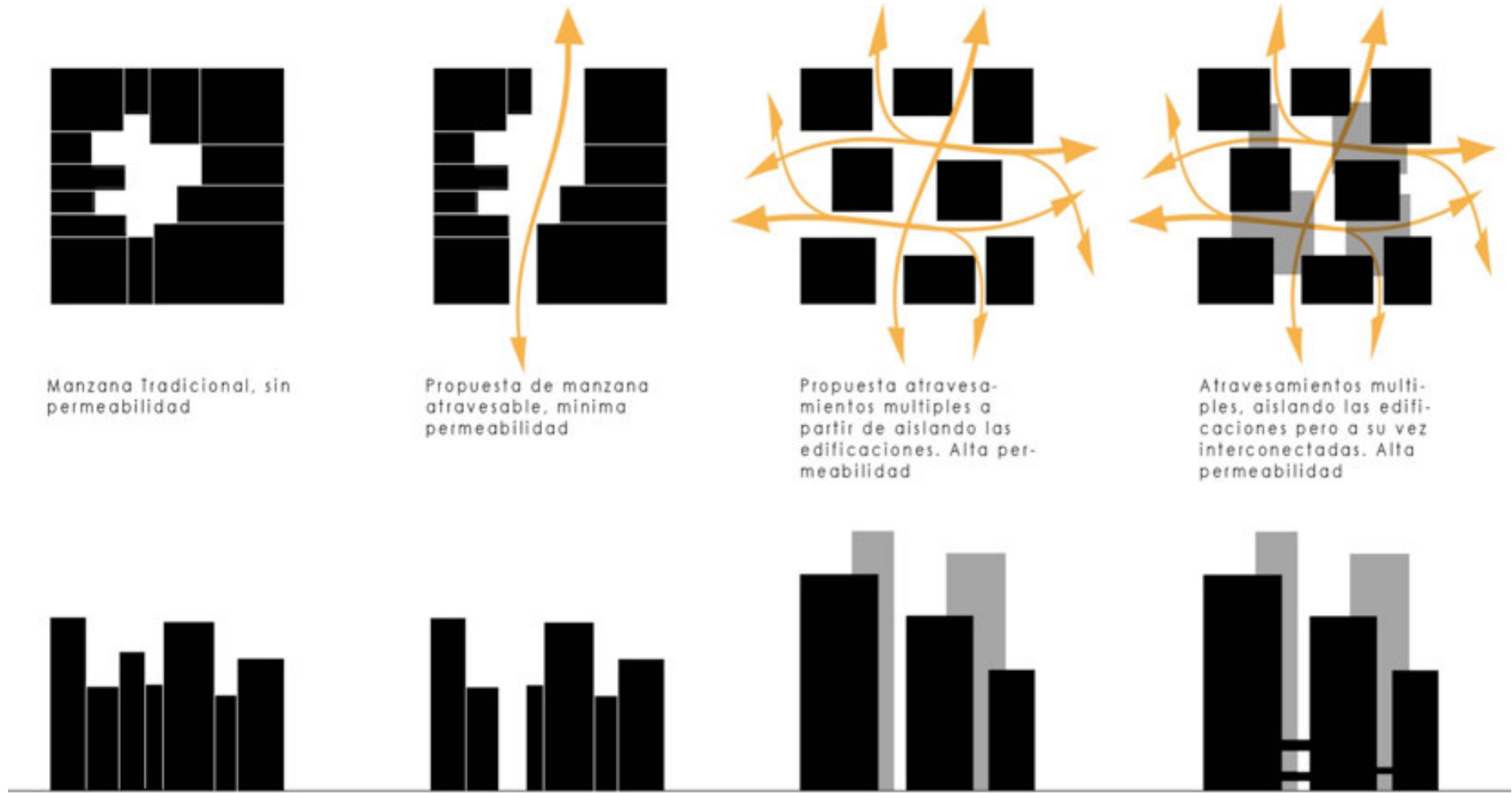
Proyecto Final de Carrera 2015

HIPÓTESIS

Se plantea una teoría general en la cual las palabras **TRANSICIÓN** y **PERMEABILIDAD** fueron introducidas a nuestro pensamiento arquitectónico. Esta investigación no pretende ser un catálogo sino un set de ideas sobre la arquitectura y la forma de abordar estas teorías. El proyecto hace una especulación sobre la posibilidad de considerar una manzana totalmente permeable. En cuanto a los indicadores regulados desde la propuesta del área de planeamiento de la municipalidad de Rosario, estos solo fueron tomados como parámetros base, en donde se modificaron en pro de balancear el área de servicio y el área servida => un balance entre el espacio considerado para la renta y el espacio privado de uso público. El FOT se aumento ya que al programa de vivienda se le anexo una multiplicidad programática (comercios menores y mayores, servicios, oficinas, hotel y apart hotel). En cuanto al alcance de nuestra hipótesis tratamos de maximizar las posibilidades que se le pueden otorgar al espacio público (referentes extranjeros) y la idea de una plataforma permeable que está sustentada por la generación de diferentes calidades y cualidades espaciales.

De esta manera se busca brindar al ciudadano las comodidades y las necesidades que hoy en día son buscadas en la periferia pero en contacto y estrecha relación con el céntrico histórico permitiendo la transición en diversas direcciones de la manzana acercando al vecino los servicios necesarios.

El proyecto no busca ser una utopía ya que hay antecedentes, ni tampoco busca ser una ciudad análoga, solamente busca considerar los alcances aquí expuestos.



TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

RECONOCIMIENTO DE SITUACIONES EN LA TRAMA URBANA ROSARIO

CASOS DE MANZANAS "PERMEABLES"

Reconocemos atravesamientos dentro de la trama urbana, por un lado el sistema de galerías y por otro lado penetraciones unilaterales y bilaterales que son planes especiales y de detalle planteados por la municipalidad dentro de la sección rehabilitación del área central del plan 2007-2017.

- **Plan Especial Pasaje Cordero**

Posibilitado a través de una ordenanza en el año 2004, se trata de un atravesamiento unilateral el cual es mantenido por los vecinos que hacen uso directo con ese espacio, el cual está dotado de vegetación, como resultado del despojo de vías ferroviarias que se encontraban en desuso.

- **Plan de detalle pasaje peatonal Dr. J. Tarrico** : tratamiento de espacios públicos en el interior de la manzana y a la determinación de una morfología de conjunto a desarrollar involucrando varias parcelas rentistas a calle Juan Manuel de Rosas y Pje. Tarrico, incluida una parcela de propiedad del Concejo municipal. 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. Los ingresos a esta plaza se plantean desde Juan M. de Rosas y desde distintos puntos del pasaje Tarrico. La Municipalidad determinó como mecanismo de compensación por el mayor aprovechamiento urbanístico otorgado, la ejecución de obras en el Pasaje y la construcción de la Plaza Árabe.

- **Plan de detalle Manzana 125:** 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. Se ubica entre importantes vías del micro centro de la ciudad y la dimensión del terreno, hacen que esta parcela adquiera un valor especial. Se plantean dos torres exentas de 66 m de altura, cuyas plantas bajas alojarán usos comerciales y edificios destinados a residencia 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, las cuales deberán cumplir con las plazas requeridas para los usos propuestos, además de la cantidad de plazas con que cuenta actualmente la playa de estacionamiento existente. 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.

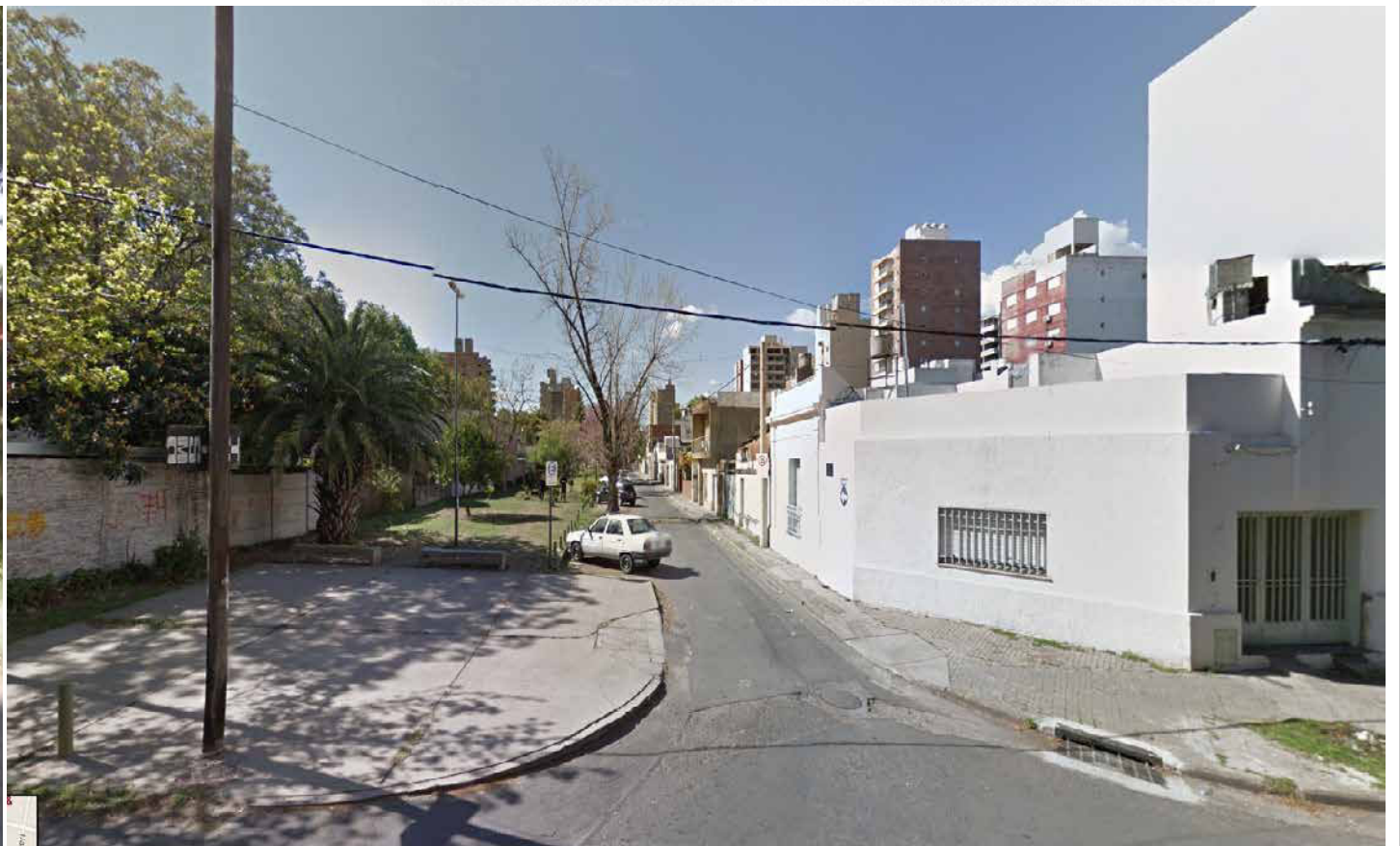
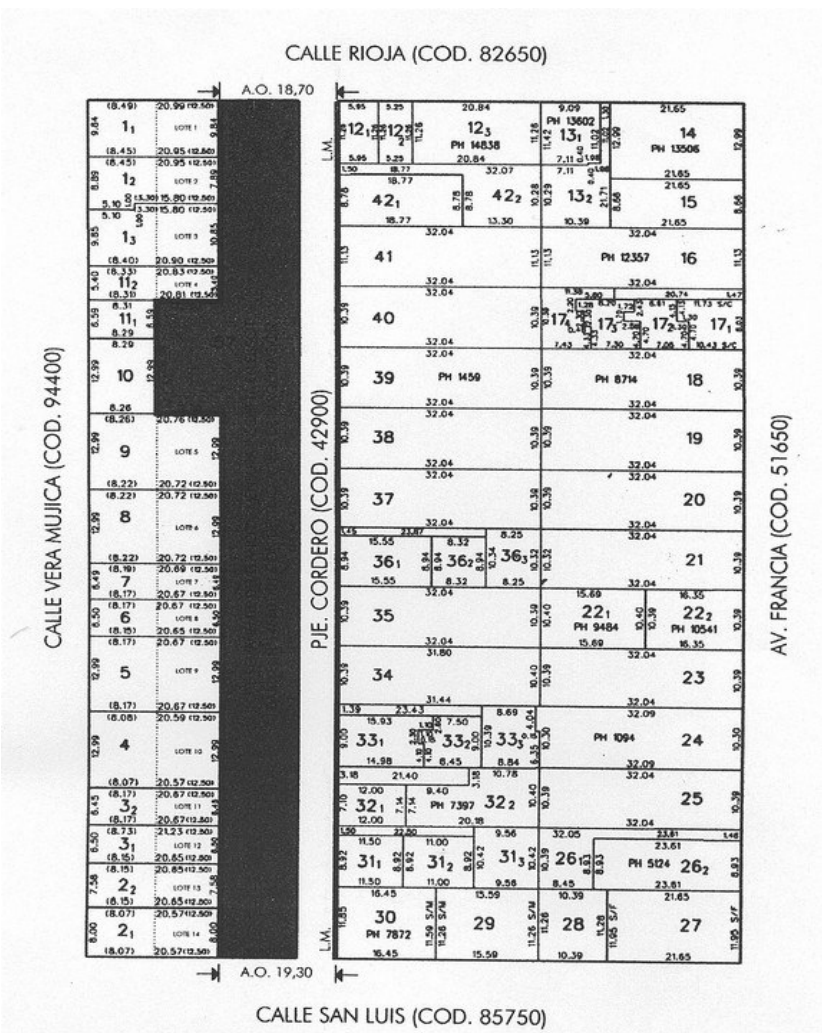


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



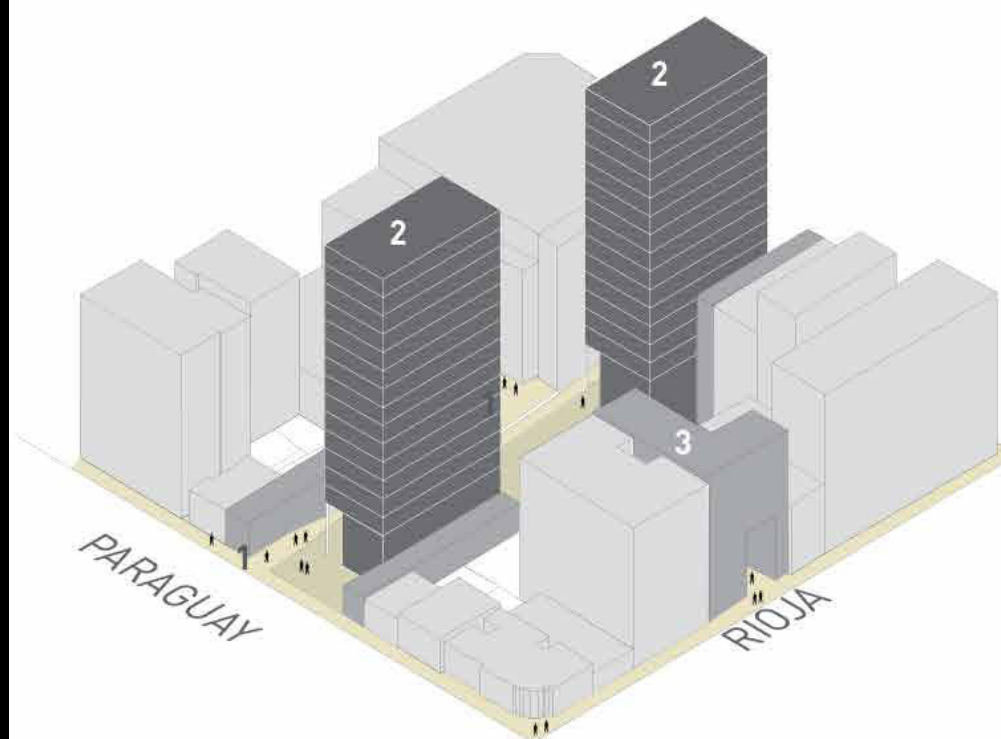
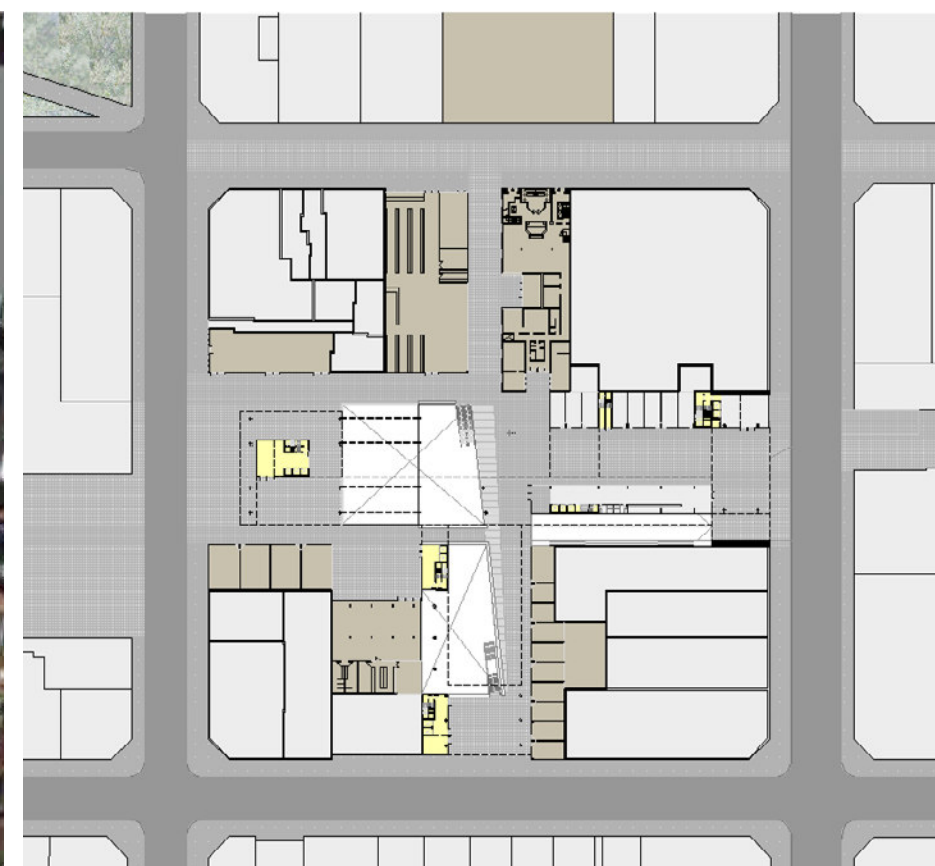


PLAN ESPECIAL PASAJE CORDERO AÑO 2014

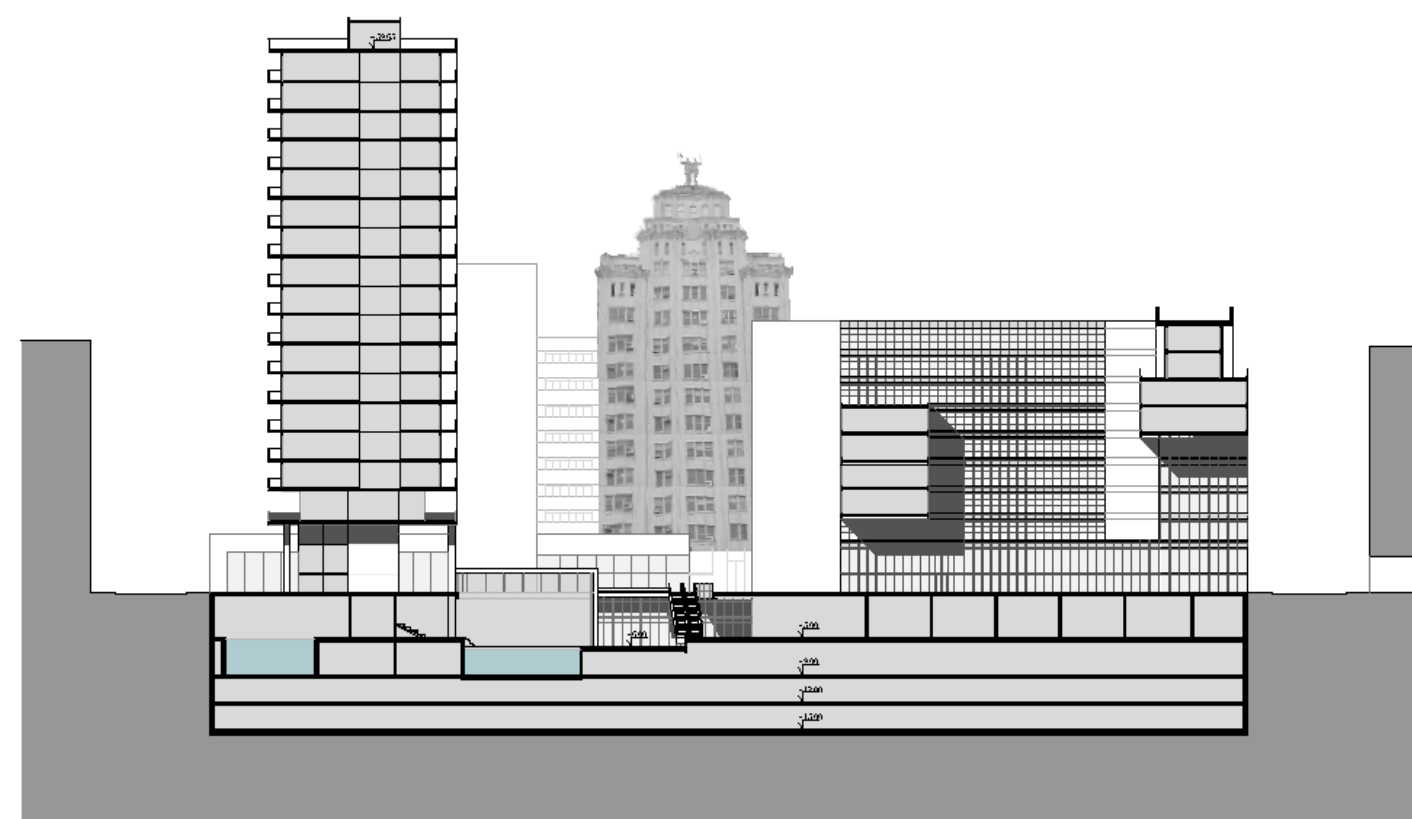
TRANSICIONES

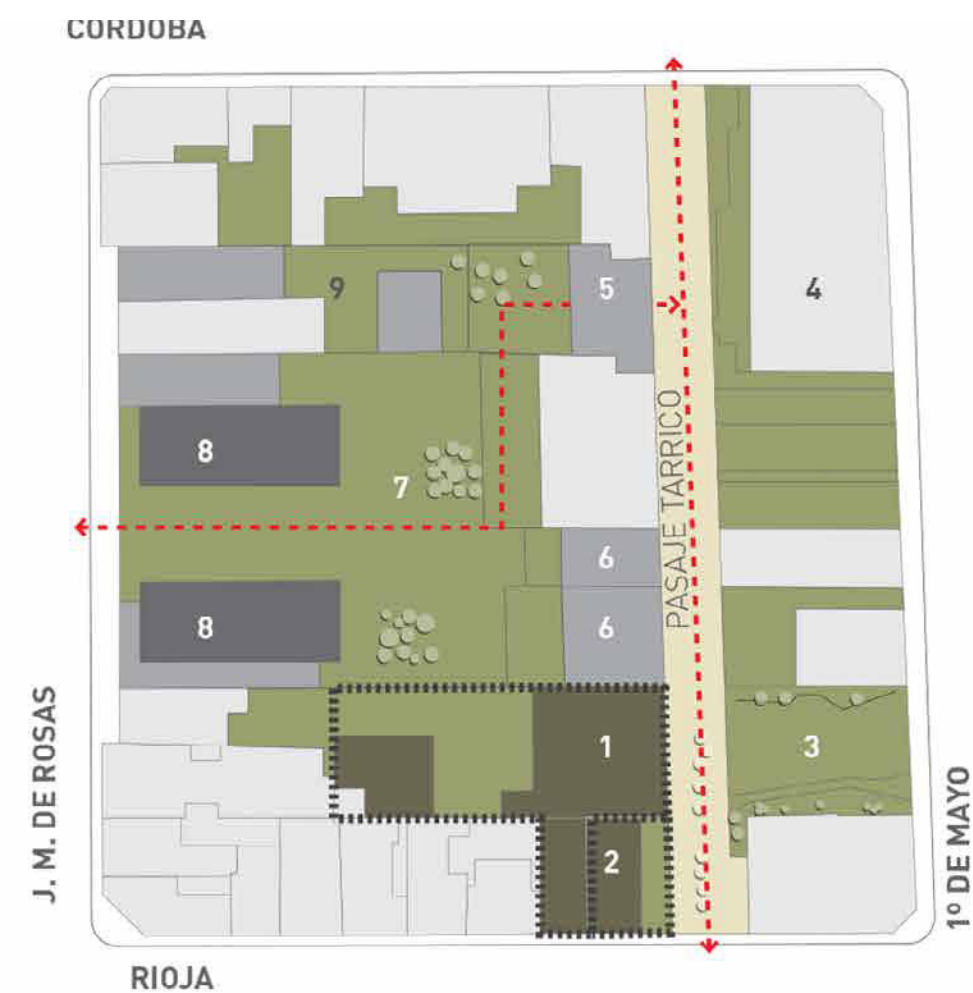
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



1. ATRAVESAMIENTO PUBLICO
2. EDIFICIOS EXENTOS
3. EDIFICIOS CUYA ALTURA SE HOMOLOGA A LA DE LOS EDIFICIOS DE PARCELAS LINDERAS





PLAN DE DETALLE PASAJE PEATONAL DR. J. TARRICO

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

SÍNTESIS

TRANSICIONES

CUADRO DE SÍNTESIS DE TÓPICOS GENERATIVOS				
TÓPICO	DEFINICIÓN	FUNCIÓN	IMPLICANCIAS	IMAGEN SÍNTESIS
QUE?	Como desafío se propone una tipología en altura para Rosario trasladando los valores tradicionales y los modos de habitar a la verticalidad, a partir de generar una tensión de transición en vertical entre lo público y lo privado respondiendo a los diversos niveles de intimidad, permeabilidad y jerarquización. La horizontalidad, en cambio, se convierte en un espacio público continuo y permeable dado a partir de los vacíos urbanos (lo natural) que se generan de los mismos llenos construidos (lo artificial) y es en este vacío donde los habitantes, la urbanidad y la naturaleza confluyen para construir la vida y llenar los vacíos de protagonismo, del cual la arquitectura se convierte en paisaje.			
PORQUE?	Las altas densidades habitacionales de la ciudad de Rosario han llevado a una densificación masiva de la manzana tradicional, dejando sin aire y posible permeabilidad a la misma. Los espacios públicos intersticiales fueron desapareciendo, los edificios son aislados de la vida social, los cuales fueron reemplazados por nuevas edificaciones. La propuesta plantea una alternativa a estas altas densidades pero permitiendo una alta permeabilidad de la manzana con espacios intersticiales destinados a espacios públicos.			
COMO?	Reducir el FOS permite liberar y posibilitar la aparición de los espacios públicos. Sin embargo, para brindar las mismas necesidades es necesario construir en altura. Este nuevo espacio resultante con autonomía propia y que funciona como un subsistema que garantice y permite interactuar, el catalizador , articula y consolida el vínculo entre los diferentes espacios superpuestos para que funcionen y se entiendan como una sola entidad generando un equilibrio unificador que permitan el balance y la fluidez a través del espacio público. La yuxtaposición programática permite generar esta tensión y disyunción vertical entre lo público y lo privado, pero el ensamblaje simbiótico permite integrar las actividades y espacialidades, permitiendo que se mezclen y se enriquezcan las relaciones humanas y arquitectónicas.			
DISYUNCIÓN ESPACIAL	Disyunción: "Acción y efecto de separar y desunir". Espacio: "Extensión que contiene toda la materia existente".	El principal elemento que caracteriza un espacio es la acción, es decir, el desarrollo de una función ligada a la actividad del hombre. Integrar los espacios supone, entonces, una vinculación de las actividades que allí tienen lugar para promover su desarrollo y complementariedad. En este sentido, para lograr que la arquitectura se apropie de un lugar, es necesario una gradación del límite entre lo construido y lo vacío. Esta gradación se puede interpretar como un espacio con características específicas que funcione como elemento integrador y evite las barreras, tanto tangibles como intangibles, que puedan afectar o deteriorar el intercambio entre lo natural y lo artificial. De esta manera, se entiende la estrecha relación como una extensión de las actividades entre ambos opuestos, teniendo en cuenta la jerarquía y los grados de intimidad de cada una de éstos.	Estas disyunción se da a partir de la presencia de lo natural (vacío) y lo artificial (lleno), lo que se propone es justamente la articulación de estos para lograr así una articulación de diferentes espacios opuestos que se relacionan entre sí para complementar sus actividades.	
YUXTAPOSICIÓN PROGRAMÁTICA	Programa: "Proyecto ordenado de actividades". Yuxtaposición: "Poner algo junto a otra cosa o inmediata a ella".	Las edificaciones contemporáneas deben ser flexibles y polivalentes, debiendo poseer la capacidad de adaptarse y responder a las múltiples necesidades y actividades que requieran las personas. Por lo tanto, es necesario un proyecto arquitectónico que funcione como integrador de actividades y espacialidades, permitiendo que se mezclen y se enriquezcan las relaciones humanas y arquitectónicas. Finalmente, es fundamental que cada una de las actividades tenga una respuesta coherente con respecto al grado de intimidad, nivel de permeabilidad o jerarquización, ya que la arquitectura debe responder a las necesidades y al estilo de vida de quién la habita y no viceversa.		
ENSAMBLAJE SIMBIÓTICO	Simbiosis: "Asociación de individuos animales o vegetales de diferentes especies, sobre todo si los simbiosis sacan provecho de la vida en común". Ensamblaje: "Unir, juntar, ajustar".	Se encarga de crear un adecuado diálogo entre las actividades, en donde dichas actividades responden de forma asociativa entre ellas. Esta simbiosis, se entiende entonces como el proceso mediante el cual la arquitectura (lleno) y el lugar (vacío) sacan provecho de la vida en común logrando obtener efectos beneficiosos individualmente. Pero para que estas actividades se lean como una unidad arquitectónica es necesaria la presencia de un nuevo elemento mediador entre lo natural y lo artificial: el catalizador.	El ensamblaje de actividades debe estar determinado por una relación de beneficio o mutualismo en donde estas se complementen y puedan configurar una forma o espacialidad.	
EL CATALIZADOR	"Dicho de una sustancia: Que, en pequeña cantidad, altera la velocidad de una reacción química, por lo general aumentándola, y se recupera sin cambios esenciales al final de la reacción".	Se encarga de ligar lo natural (vacío) con lo artificial (lleno), para permitir la integración de las actividades en la ciudad. Aparece en el proceso como el subsistema que permite el desarrollo y el correcto funcionamiento en el tiempo de sus actividades. Su objetivo es garantizar que estas se complementen las unas con las otras y se generen lazos de acuerdo a sus grados de intimidad. Este proceso no es aleatorio o sin control, sino que es a partir de las diferencias perceptibles y los conflictos espaciales y temporales, que genera la superposición de actividades que resulta del catalizador. Es decir, es la mezcla entre lo construido y lo vacío lo que permite la definición y la expresión de cada una de las actividades. En conclusión, el catalizador se presenta como aquella espacialidad, en algunas ocasiones construida y en otras sin construir, que define los bordes de las actividades.	Actúa como un subsistema integrador y diluye los límites entre lo construido y lo no construido, para promover el desarrollo y complementariedad de las actividades, permitiendo la continuidad espacial. No solamente busca ligar la disyunción espacial del sector sino también con el entorno.	
EQUILIBRIO UNIFICADOR	Unificar: "Hacer que cosas diferentes o separadas formen una organización, produzcan un determinado efecto, tengan una misma finalidad". Equilibrio: "Estado de un cuerpo cuando fuerzas encontradas que obran en él se compensan destruyéndose mutuamente".	Se encarga del correcto funcionamiento o armonía de las actividades (o partes) del proyecto con sus respectivos contextos. Este último, aparece cuando uno de los espacios autónomos (construido o vacío) que lo compone se comunica, interactúa y se beneficia de los otros a partir de la misma arquitectura que los organiza, define o delimita. Este equilibrio también tiene que existir desde la edificación hacia el exterior para asegurar permeabilidad y fluidez espacial que conecta e integra los diferentes intereses arquitectónicos, sociales y culturales.	Esta definido por la fluidez, la conectividad y la simbiosis entre las partes y su contexto, esto hace necesario definir todos estos conceptos para que la edificación funcione dentro de un contexto determinado.	

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

OBJETIVOS

OBJETIVOS GENERALES

Se prevé desarrollar un proyecto que funcione como una nueva centralidad que descentraliza y complementa las actividades existentes y reactiva el sector, actualmente segregado. En este sentido, el proyecto busca relacionar las diversas escalas que coexisten por medio de nuevas actividades que suplen las necesidades de los habitantes. Para garantizar esta coexistencia de diversas actividades se plantea la creación de un sistema que garantice y que permita interactuar: **el catalizador**. Se busca convertir este en un espacio con autonomía propia que articula y consolida el vínculo entre los diferentes espacios superpuestos para que funcionen y se entiendan como una sola entidad generando un **equilibrio unificador** y que permitan el balance y la fluidez a través del espacio público, visto como un catalizador urbano que estructura y evita la desconexión en la conformación de la ciudad, es decir se busca una mediación entre la escala metropolitana y la escala zonal. Para garantizar adecuadas condiciones de habitabilidad, se buscan crear vacíos urbanos que se comunican, interactúan y se benefician de los otros a partir de la misma arquitectura que los organiza, define o delimita, facilitando el ensamblaje de las actividades y convirtiéndose en el corazón del proyecto donde se desarrolla la vida y la escala humana se convierte en protagonista.

OBJETIVOS PARTICULARES

Se plantea una mezcla de usos para evitar la zonificación mediante una **yuxtaposición programática**, con edificaciones contemporáneas flexibles y polivalentes, es decir, que posean la capacidad de adaptarse y responder a las múltiples necesidades y actividades que requieren las personas. Esta superposición se da tanto a nivel formal como programático, las técnicas propuestas y las propiedades espaciales. En este sentido se plantea un proyecto arquitectónico que funcione como integrador de actividades y espacialidades, permitiendo que se mezclen y se enriquezcan las relaciones humanas y arquitectónicas, es decir un **ensamblaje simbiótico**. Finalmente, se prioriza de que cada actividad tenga una respuesta coherente con respecto al grado de intimidad, nivel de permeabilidad o jerarquización, respondiendo a las necesidades y al estilo de vida de quien lo habita, por lo tanto las células habitables buscaran contener calidad espacial, orientaciones adecuadas y óptimas condiciones de ventilación cruzada e iluminación natural formalizado en elementos arquitectónicos como torres, las cuales responden de manera amigable al entorno y se ajustan a sus condiciones particulares, ya sea la escala metropolitana como zonal, con espacios de expansión por unidad del cual cada usuario se apropiara.



Atravesamiento Continuo Bordes Duros-Blando Relacion Torres-Zocalo Activacion Sitio

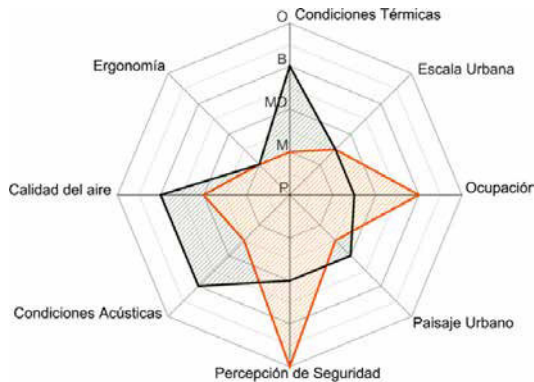
MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL

Para llevar a cabo la propuesta, este trabajo busca retomar momentos de la historia de la arquitectura introduciendo y ampliando conocimientos acerca de la problemática planteada y que sirva de soporte y verificación a lo planteado. Se estudio la propuesta del gran proyecto urbano Puerto Norte de Rosario y la evolución del mismo a través de los años como las implicaciones en el mismo. Por otro lado, se llevaron a cabo investigaciones buscando situaciones similares a lo planteado y que han marcado un momento decisivo en cuanto a propuestas arquitectónicas sobre como se define un espacio público y las características que han llevado al espacio a ser funcional y adecuado para el uso de los ciudadanos y cumpliéndose lo que hoy en día un verdadero espacio público requiere para evitar caer en el desuso y ser víctima de la inseguridad. Se indago acerca de la evolución y las problemáticas que han sufrido los espacios públicos a lo largo de la historia, se hizo hincapié en las decisiones adoptadas en *The Economist building* de los Smithson como espacialidad entre lo lleno y lo vacío, la *Ciudad Vertical* de Hilberseimer para verificar el desarrollo de las propuesta en vertical, el estudio de Christian de Portzamparc acerca del concepto de *manzana abierta* y por último se estudiaron los planteamientos del urbanista y arquitecto Jan Gehl para “humanizar el espacio urbano” y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

MARCO METODOLÓGICO

Para alcanzar los objetivos planteados se proponen una serie de lineamientos para el desarrollo del proyecto:

- Satisfacer las necesidades habitacionales para distintos tipos de familias, planteando variedad de tipologías que ofrezcan los valores tradicionales de vivienda y mediante amenities aportar en las comodidades y calidad de vida.
- Adaptar las dimensiones, morfología y distribución de la masa edificada a las preexistencias, tanto al frente urbano como al parque Scalabrini Ortiz y teniendo en cuenta las futuras edificaciones planteadas para el sector.
- Viviendas que cuenten con calidad arquitectónica, liberando visuales en sus cuatro frentes, permitiendo tener departamentos de doble o triple frente y proporcionando iluminación y ventilación cruzada.
- Espacios públicos que cuenten con recorridos peatonales proponiendo visuales, servicios, infraestructuras, lugares de ocio y recreación, áreas de sociabilización, de contemplación y de descanso en contacto con la naturaleza para el bien estar del habitante y revitalizando el desequilibrio existente del sector y mejorando las situaciones de deterioro o abandono, cumpliéndose las condiciones de confort.



Esquema de Confort para un Espacio Público. Superposición día/noche. Imagen de Enrique Mínguez Martínez, Pablo Martí Ciriquian, María Vera Moure.

- Conexiones visuales y peatonales con el entorno, como con el parque Scalabrini Ortiz, con la escuela, el teatro y el frente urbano como también con el silo donde se genera una centralidad espacial.
- Yuxtaposición programáticas, con un basamento público y con la altura las funciones se van privatizando permitiendo la separación público-co-privado.
- Ofrecer diferentes tipo de programas que atraigan al público tanto interno como externo y completen las necesidades del área:
- Paseos gastronómicos creando flujo de personas constantes.
- Comercios para satisfacer las necesidades diarias tanto para los habitantes del complejo y del barrio.
- Sector de oficinas, brindando nuevos puestos de trabajo y cerca del hogar.
- Servicios turísticos como hotel con su centro de convenciones.
- Conservar la identidad y la historia del sector valorizando los silos y transformarlo en icono. Reutilizar las vías de ferrocarril.
- Preservar y reforzar las características naturales del sitio con valores paisajísticos.
- Brindar una diversidad y complejidad de equipamientos.
- Otorgar al complejo un sistema de infraestructuras y servicios básicos.
- Nueva centralidad en donde coexistan distintas actividades dando respuesta a las demandas de distinto carácter del sector.
- En cuanto a políticas públicas, se prevé generar diversas unidades de gestión, cada torre representa una unidad de gestión, para facilitar el desarrollo del proyecto y permitiendo la construcción en etapas.



TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

MARCO OPERATIVO

MARCO OPERATIVO

Para el desarrollo de este ejercicio primero se planteo una investigación tanto empírica como teórica y una recolección de datos acerca de temáticas y problemáticas de las diversas áreas en cuestión relacionadas con el ejercicio que permitieron desarrollar el trabajo y comprobar la hipótesis planteada. Para tal fin, se acudieron a variadas fuentes de información documental (revisando bibliografías referente al tema) y se consulto con profesionales responsables de las diferentes áreas. Pero además, se llevaron a cabo operaciones como encuestas y relevamientos sobre las situaciones actuales de los problemas planteados, tanto en el sector como en la ciudad y sobre los requerimientos y necesidades para dar una respuesta positiva. A partir de las investigaciones, se planto dicha problemática a la cual se busco dar respuesta con el desarrollo del proyecto y donde los enfoques tanto teóricos como conceptuales presentados de manera lógica y coherente sirvieron como fundamento y sustento.

Se busco crear un proyecto que funcione como “catalizador urbano”, un proyecto conector, unificador y mediador de actividades y articulado con la actividad pública que de respuesta a los incrementos de densidad en la ciudad pero a la vez brindando al usuario comodidad, flexibilidad, vida social y un ambiente que suscite bien estar y que refleje los valores tradicionales.

Para tal fin se llevaron a cabo trabajos en taller como enchinchadas y presentaciones grupales, trabajos individuales, reflexiones críticas por instancia, se presenciaron seminarios relacionados al tema, clases teóricas y prácticas, el desarrollo de modelos digitales y físicos, ensayos conceptuales y el análisis de casos particulares y obras referentes.

FASES DEL PROYECTO

1. Visita y reconocimiento del sector a intervenir desde puntos peatonales-urbanos, aéreos y ribereños, relevando mediante fotografías y encuestas tanto el área como el barrio. Recolección de material gráfico, estadístico, normativas y situación actual del área. La vinculación e importancia del terreno en relación al barrio y a la ciudad. La interpretación y el análisis de dicha información permitió descubrir el estado de situación del sector, tanto las problemáticas como las potencialidades. Los ramales ferroviarios generan un borde impenetrable privando el acceso directo del barrio Pichincha con el parque Scalabrini Ortiz, existe una carencia de equipamientos públicos y servicios, falta de urbanización del sector, discontinuidad espacial, pero a su vez la presencia del parque y el rio próximo le adjudica un enorme potencial paisajístico, lo cual le permite tener un frente totalmente libre hacia el norte.

2. Plantear los primeros lineamientos de la propuesta del masterplan a desarrollar en un grupo de 7 integrantes, plantear datos estadísticos, definir el usuario, el programa, los trazados públicos necesarios, una estructura de espacios verdes y un esquema de densidades que permita la división del sector en diversas unidades de ejecución, para incorporar y articular la acción conjunta de importantes actores públicos y privados. Esta etapa finaliza con la formalización de un plan de masas y un esquema preliminar llevado a cabo en forma grupal en donde se priorizo la conexión del barrio con el sector y el parque y llevar el parque y la vida pública de la calle al interior de las manzanas. Esto permitió generar un equilibrio unificador entre las diferentes escalas asegurando una fluidez espacial y una constancia de actividades tanto en la calle como en el centro de manzana completando el sector con los usos necesarios y faltantes y acercando al hogar el lugar de trabajo, los servicios, las actividades recreativas como también los esparcimientos.

3. Desarrollo de un anteproyecto en forma individual, retomando y verificando las ideas planteadas anteriormente en el masterplan, de manera gráfica (anteproyecto) y escrita (expediente documentado).

4. Plantear una hipótesis pertinente respondiendo a las problemáticas y a las necesidades obtenidas a partir de las primeras 3 fases. Definir el que, porque y como. Recopilación de bibliografía y documentación que sirvan de sustento y permitan verificar la hipótesis.

5. Retomar y hacer los ajustes necesarios al esquema preliminar del masterplan y anteproyecto.

6. Desarrollar un proyecto de calidad arquitectónica que permita confirmar la hipótesis planteada, desarrollando a su vez temas paisajísticos, infraestructura, equipamientos y servicios para asegurar buena calidad de vida a los habitantes y asegurar su permanencia a través de las generaciones y que el tiempo no vuelva a degradar las infraestructuras nuevas. Asesorías de diversas áreas en cuestión.

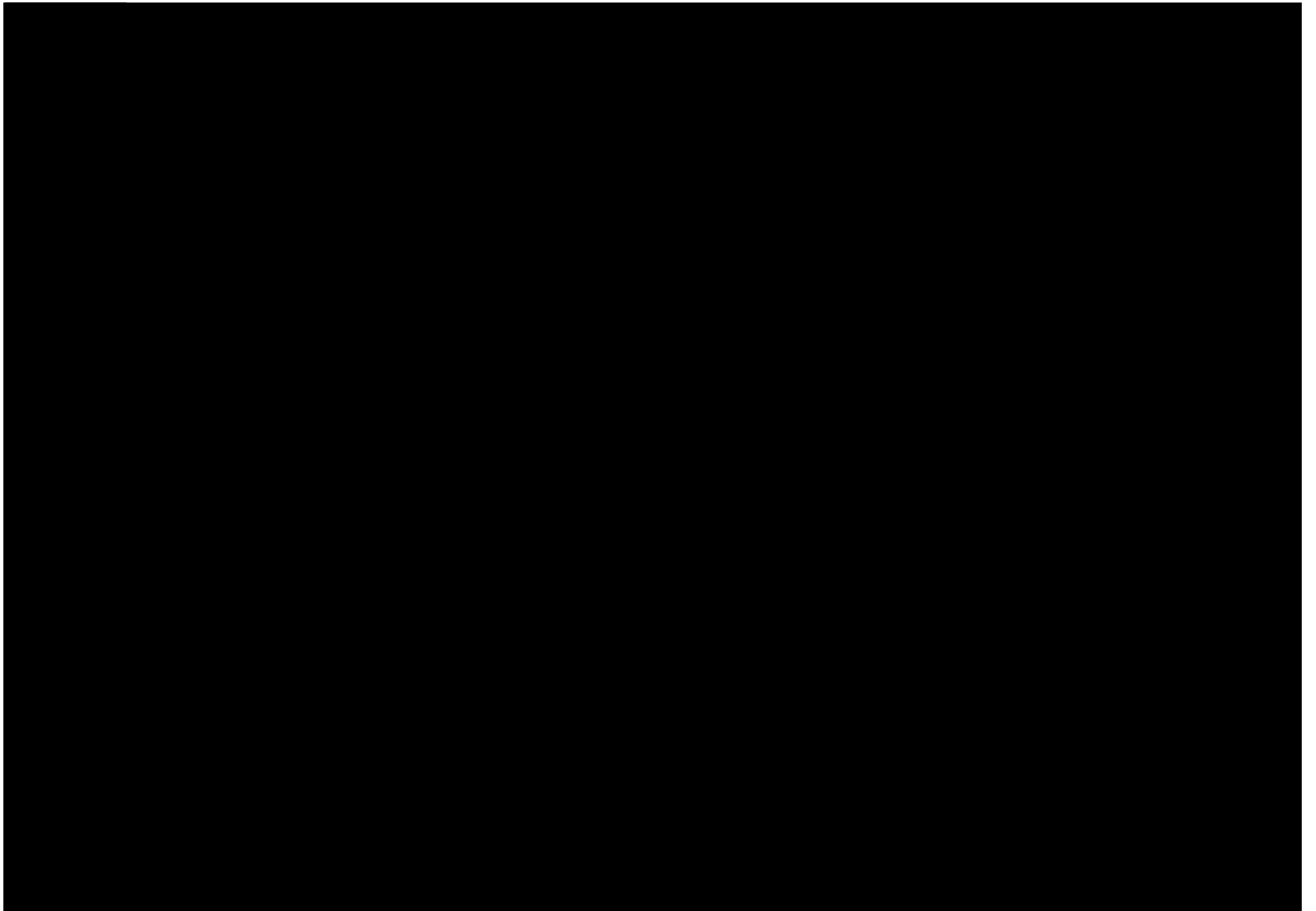
7. Construcción de documentación a presentar, reflexiones críticas y ensayos de presentación. Verificación de temas.

8. Presentación y defensa del Proyecto Final de Carrera con una entrega documentada y sustentada.

CRONOGRAMA

Establecer un cronograma a partir de las diversas actividades que se plantean permite determinar que actividades son necesarias para hacer realidad los objetivos planteados. Permite establecer prioridades determinando un orden lógico, establecer tiempos y asignar responsabilidades en el equipo. Otra variable importante que se da a partir de crear un cronograma es estar seguro de que se esta avanzando en la consecución de metas y de esta manera lograr el objetivo planteado, tanto proyectualmente como temporalmente.

Actividades	Meses																																															
	Abril				Mayo				Junio				Julio				Agosto				Septiembre				Octubre				Noviembre				Diciembre				Enero				Febrero				Marzo			
	Semanas																																															
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4								
Fase 1																																																
Visita y reconocimiento del sitio																																																
Relevamiento estado de situacion																																																
Problematicas y potencialidades																																																
Busqueda de Propuesta																																																
Fase 2																																																
Planteamiento de lineamientos generales																																																
Esquema preliminar																																																
Plan de masas																																																
Fase 3																																																
Desarrollo Teorico y Anteproyecto																																																
Fase 4																																																
Planteamiento de Hipotesis																																																
Recopilacion documental																																																
Fase 5																																																
Ajustes del master plan y anteproyecto																																																
Fase 6																																																
Desarrollo proyecto arquitectonico																																																
Planteamiento de metodologia																																																
Verificacion fuentes de consulta																																																
estructura del Proyecto																																																
Asesorias																																																
Fase 7																																																
Construccion de documentacion a presentar																																																
Correccion y verificacion de temas																																																
Ensayo de Presentacion																																																
Fase 8																																																
Presentacion y defensa del Proyecto																																																



TRANSICIONES VERTICALES



CAPITULO III

Rosario - Sector Norte
Análisis del Sector
Generalidades Masterplan
Estudio de masas
Relaciones con Entorno
Escala Masterplan
Datos Patio-Cadena vs. PFC



Proyecto Final de Carrera
2016

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

ROSARIO - SECTOR NORTE

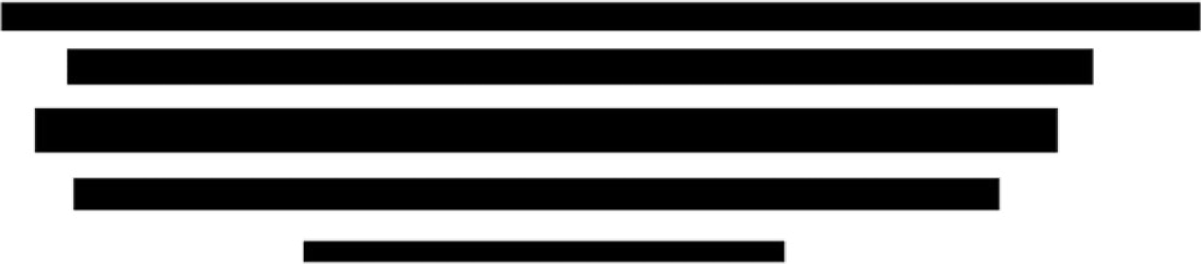


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN AEREA RENOVACION PUERTO NORTE + MASTERPLAN





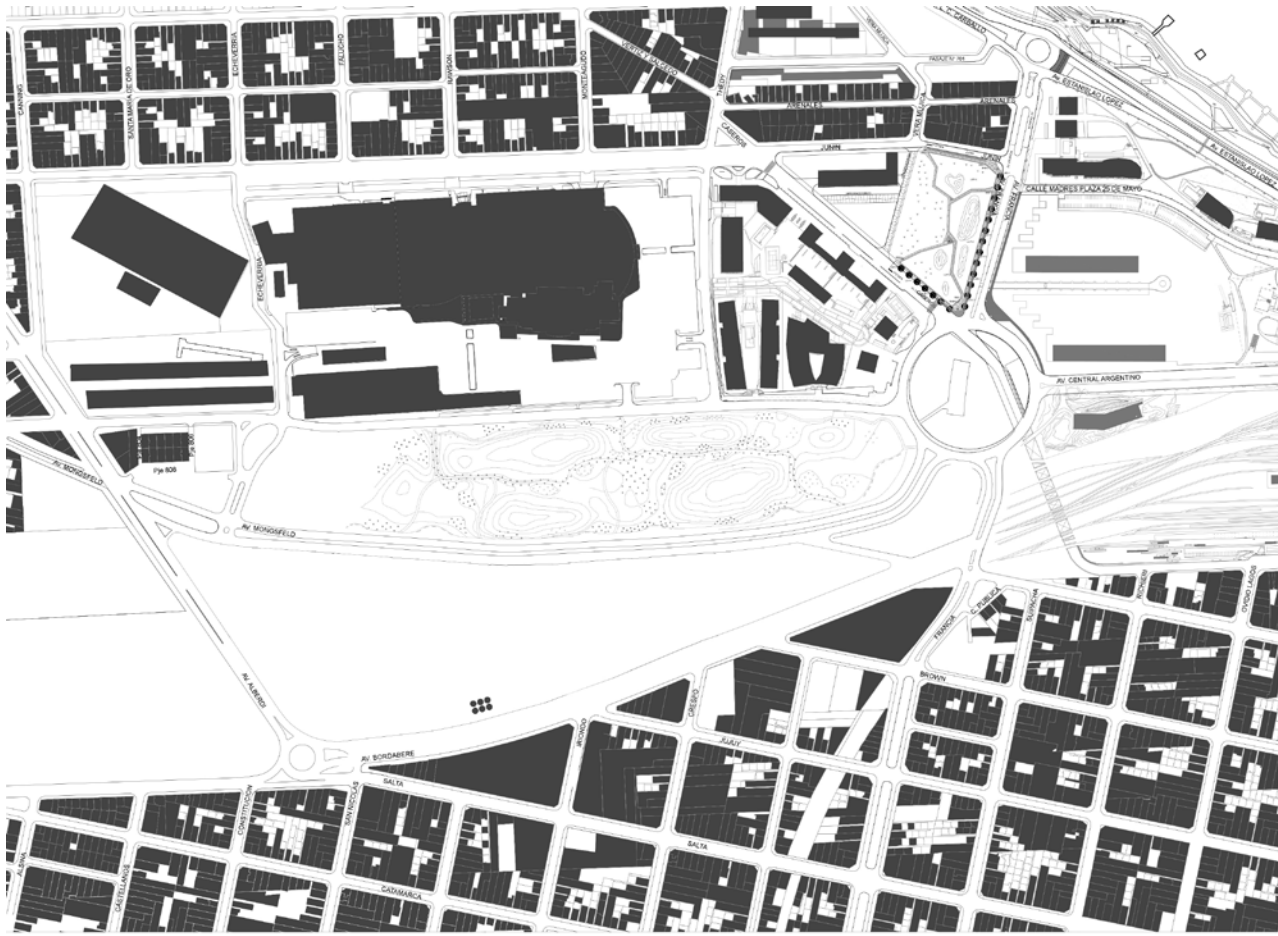
TRANSICIONES

VERTICALES

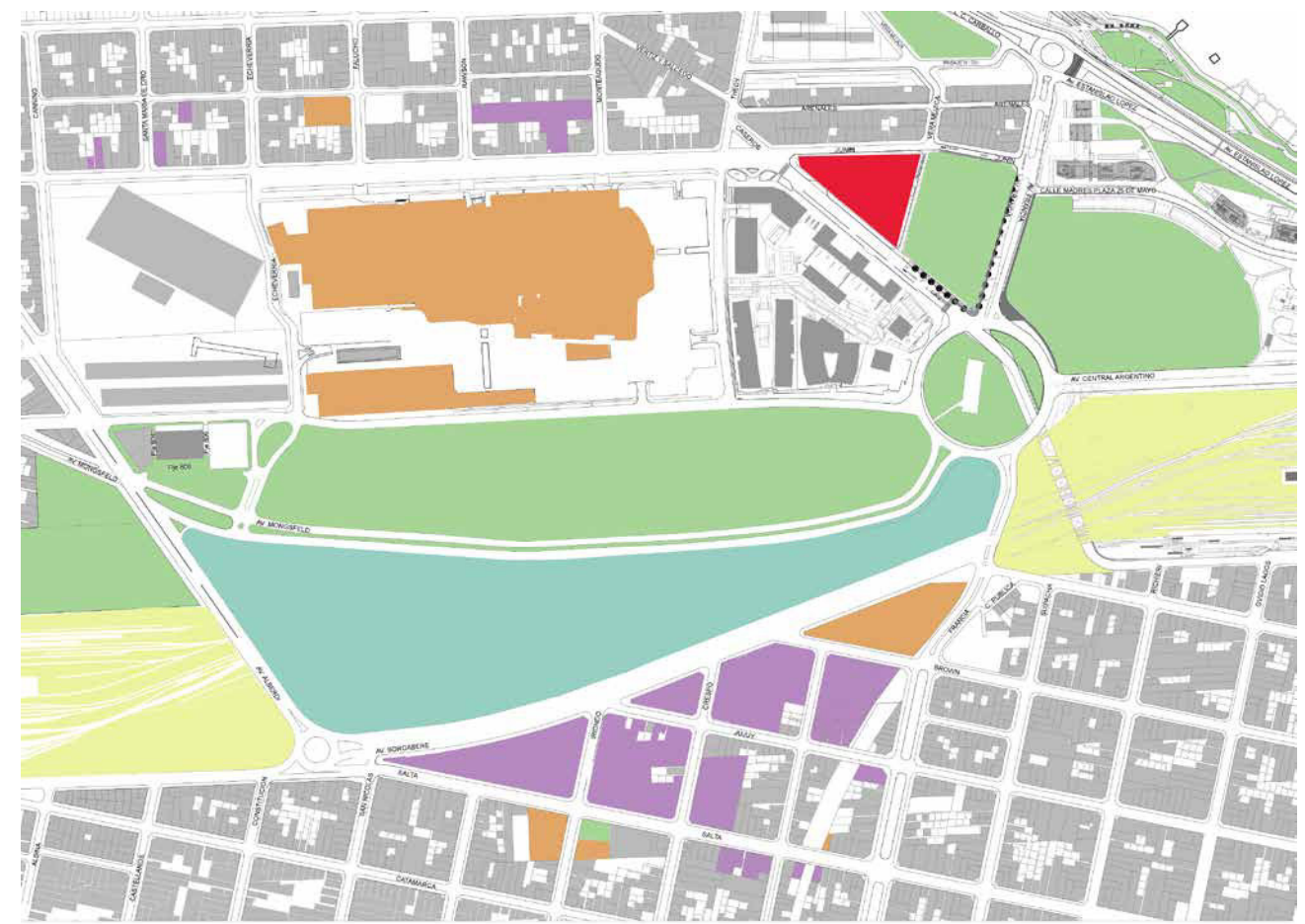
Proyecto Final de Carrera 2015

ANALISIS DEL SITIO

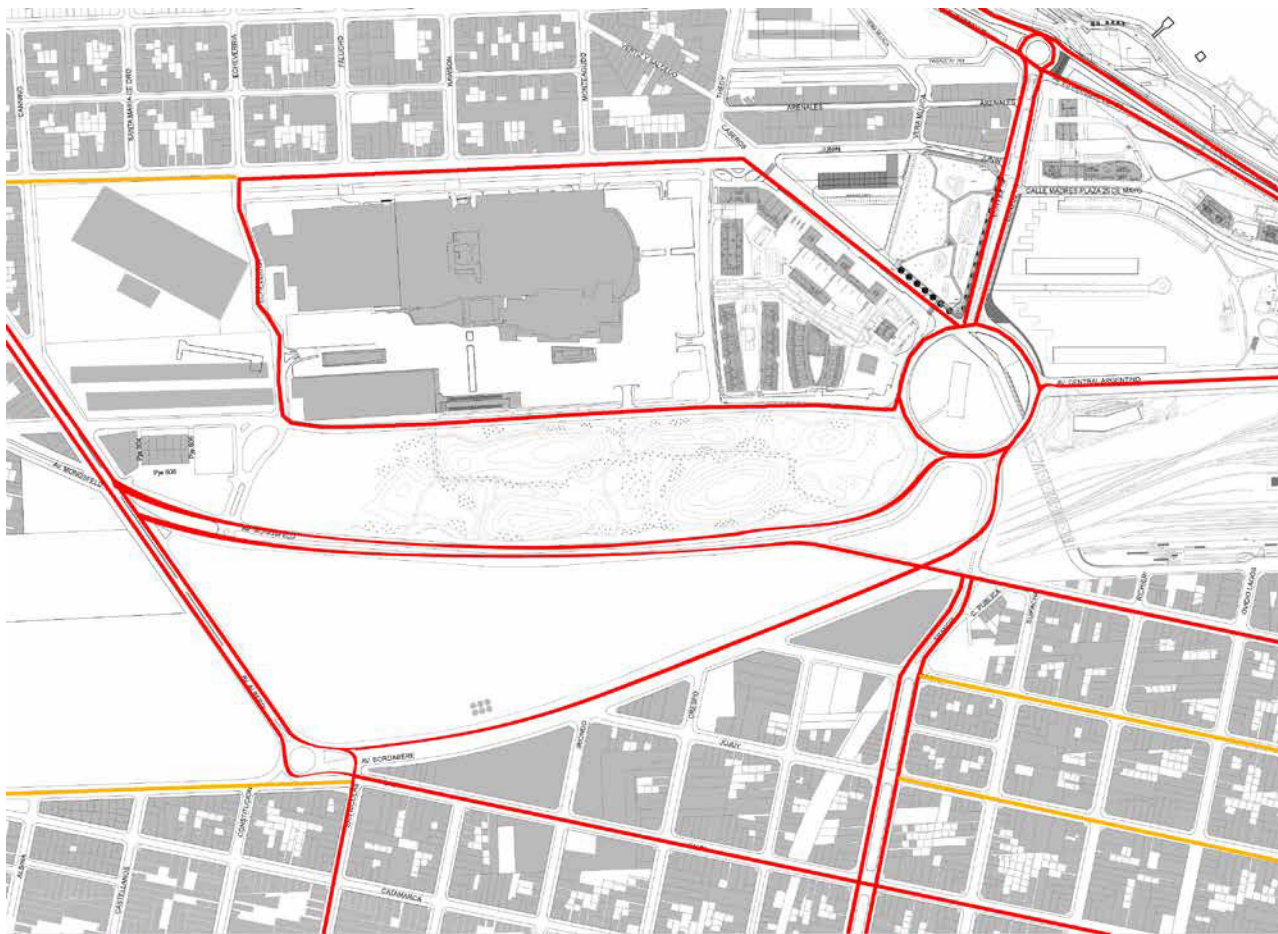
TRANSICIONES



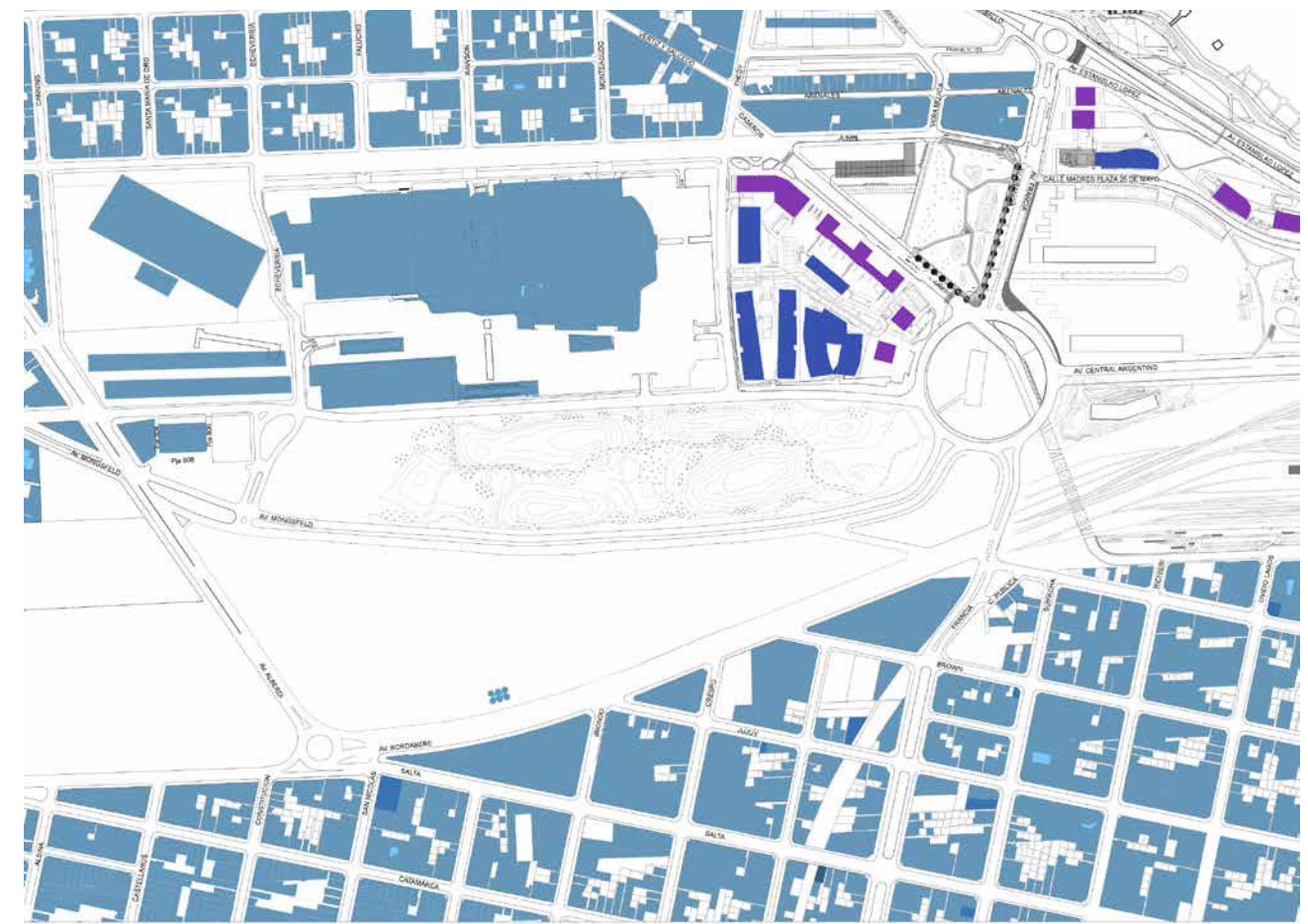
LLENOS Y VACIOS



Usos: • ESPACIOS VERDES • PRODUCTIVO GENERAL • INSTALACIONES FERROVIARIAS • ASENTAMIENTOS IRREGULARES
• EQUIPAMIENTOS VARIOS • VACIO URBANO A INTERVENIR • RESIDENCIAL



TRAZADO VIAL PRIMARIO Y SECUNDARIO

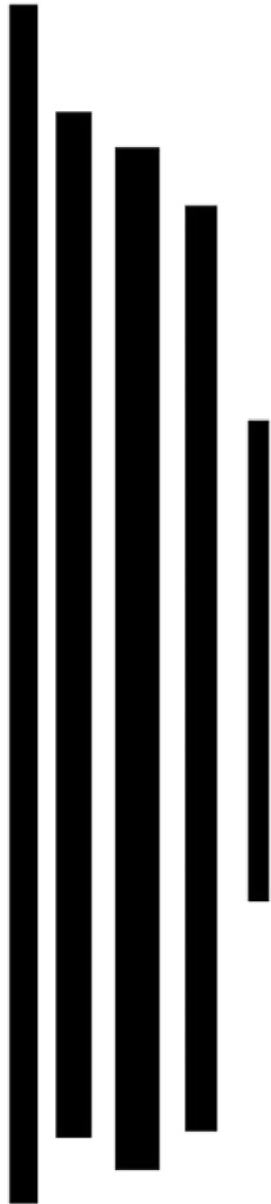


ALTURAS: • BAJAS HASTA 10 M • MEDIAS HASTA 30 M • MAYORES HASTA 150 M

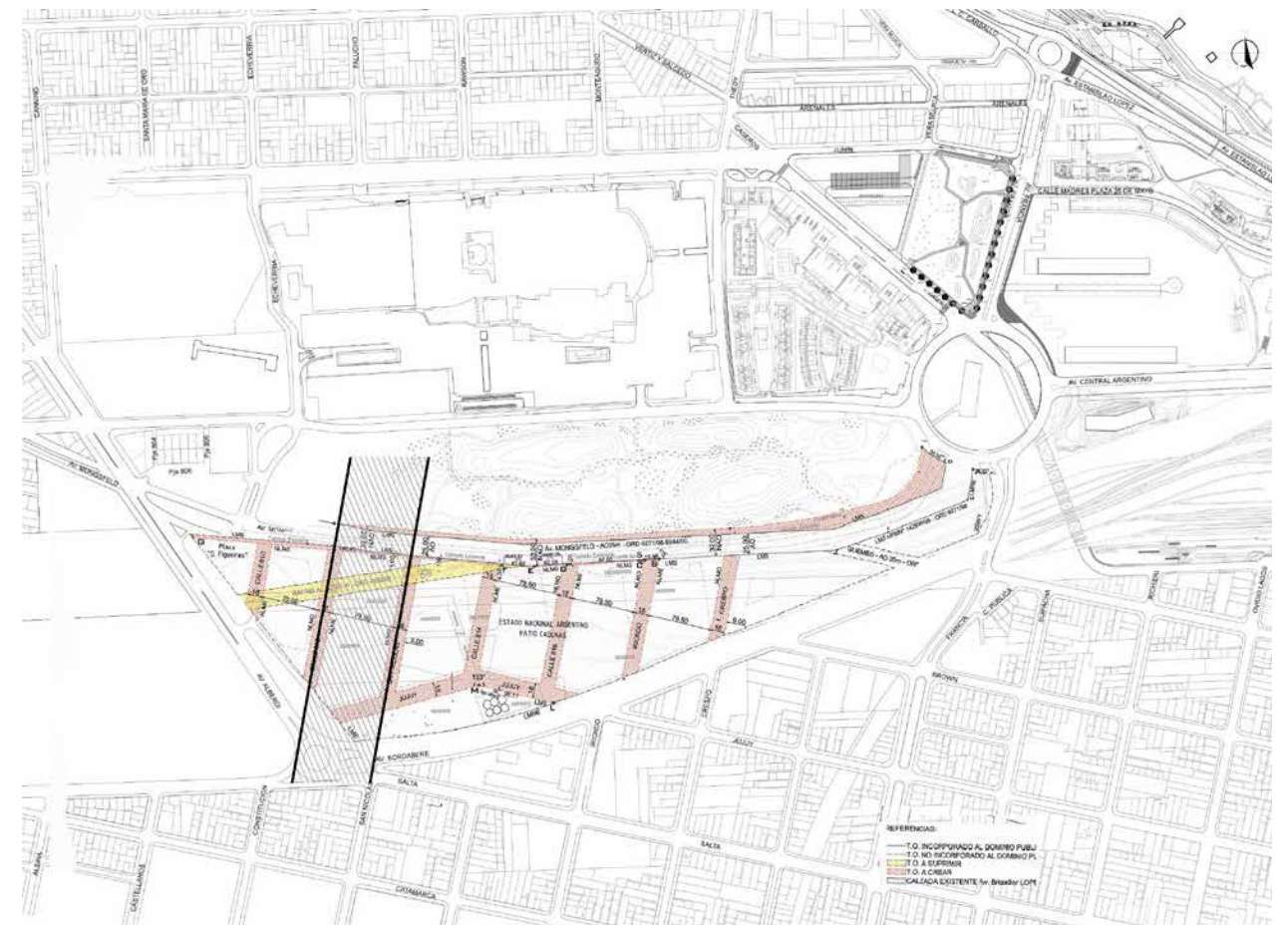
TRANSICIONES VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

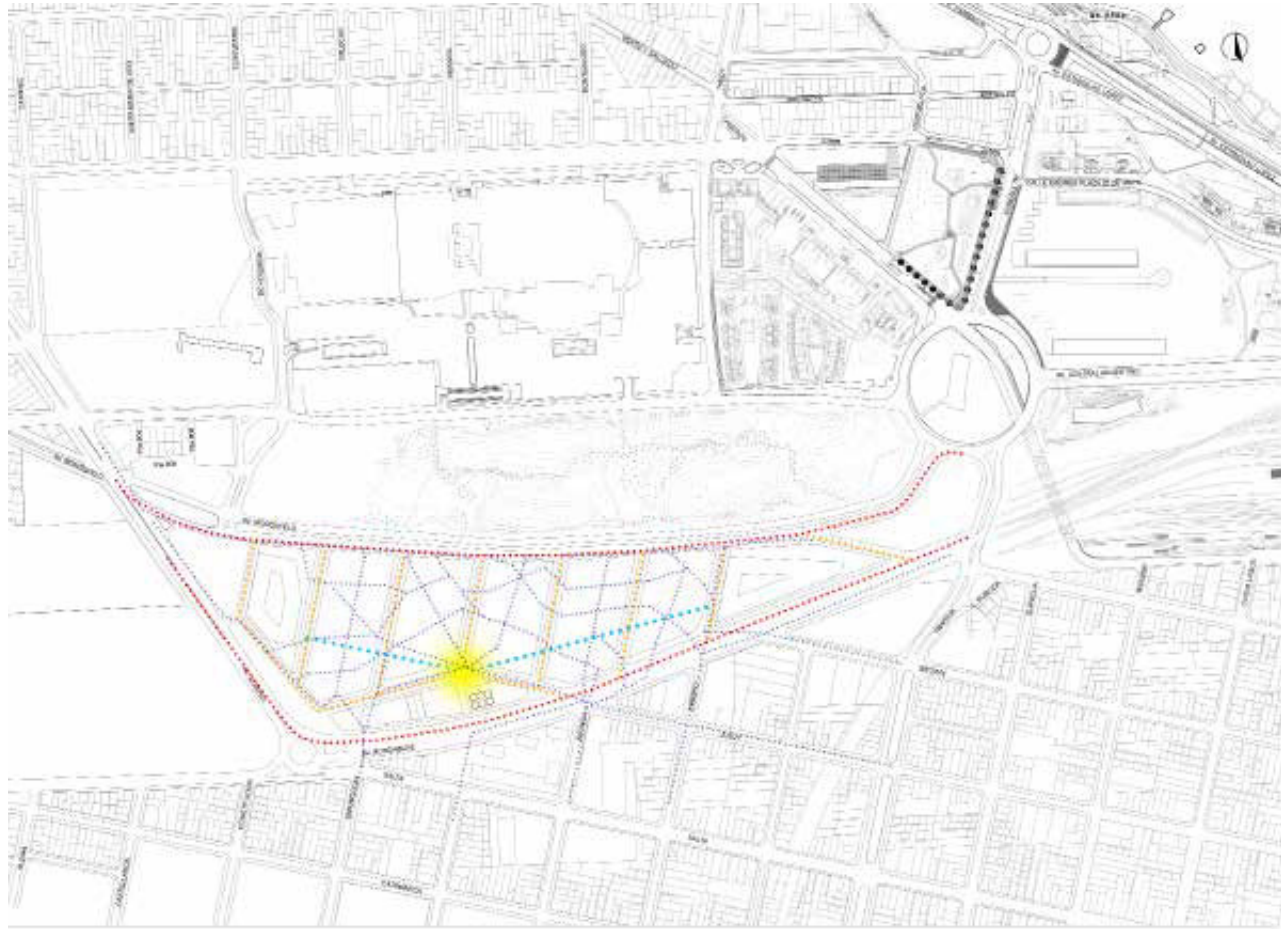
GENERALIDADES MASTERPLAN



TERRENO A INTERVENIR



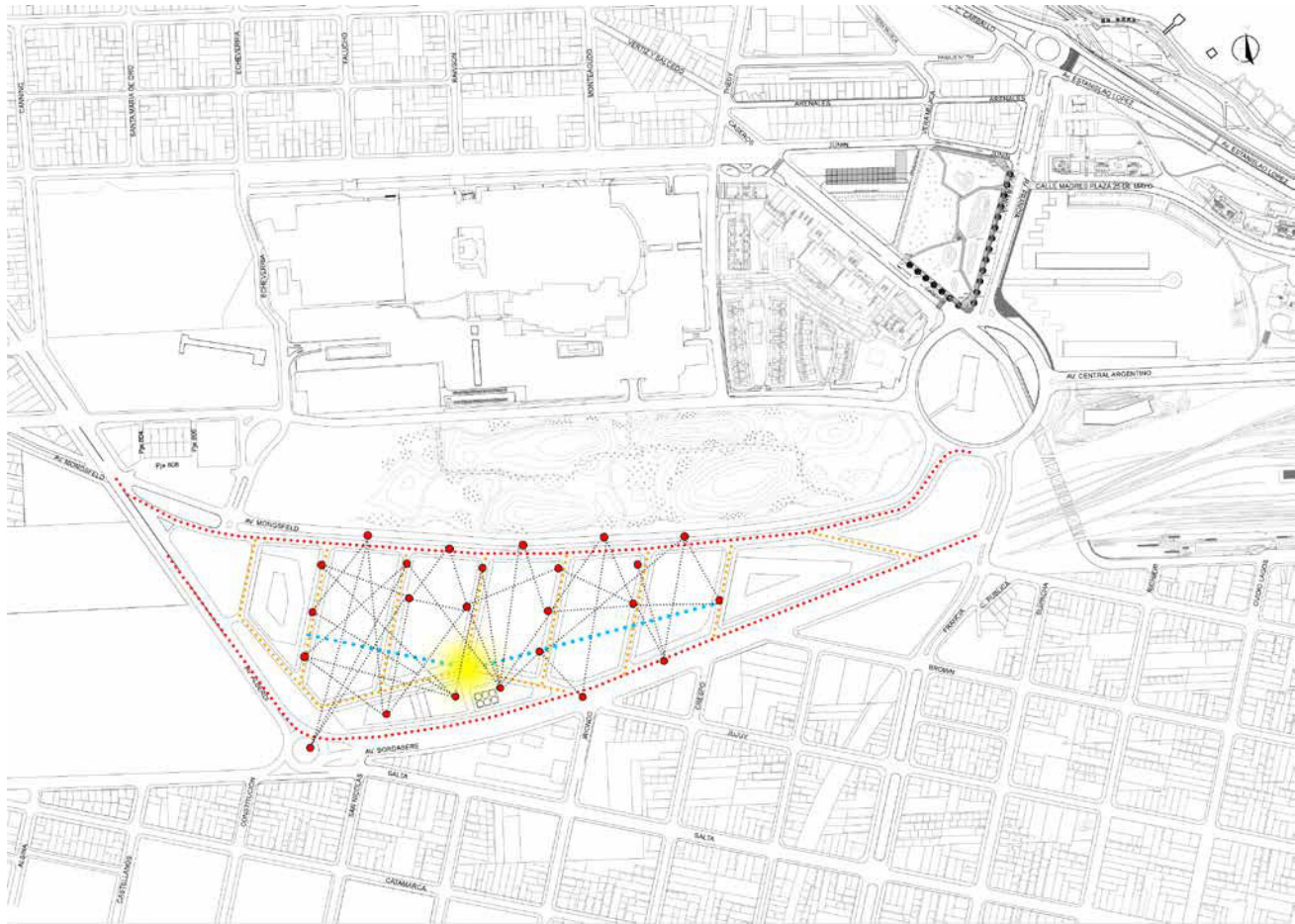
TRAZADOS PROPUESTOS POR LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO



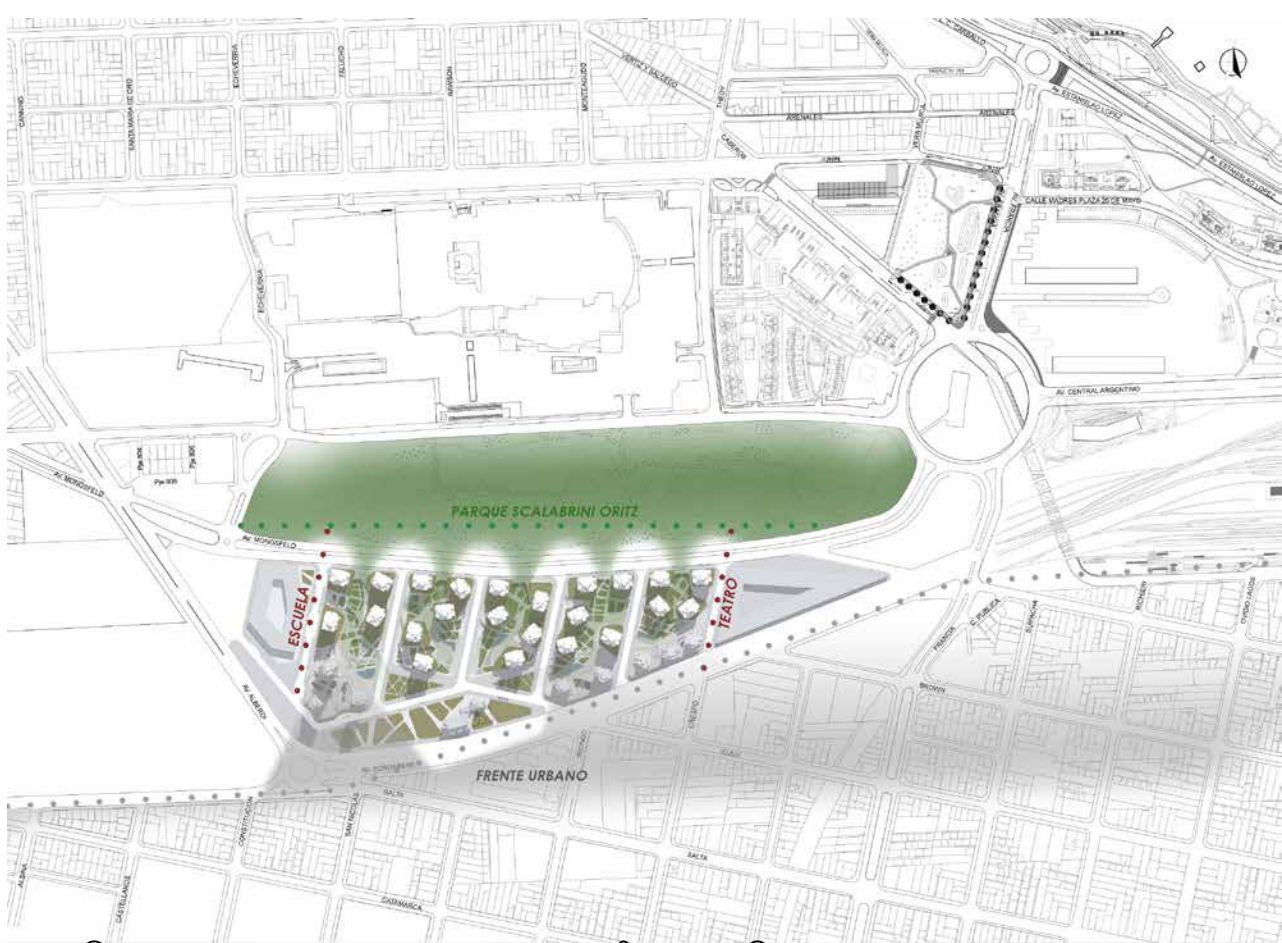
ESPACIO CENTRAL VS. PERMEABILIDAD Y ATRAVESAMIENTOS



RELACIONES



PUNTOS ESTRATEGICOS DE VINCULACION VISUAL Y ESPACIAL



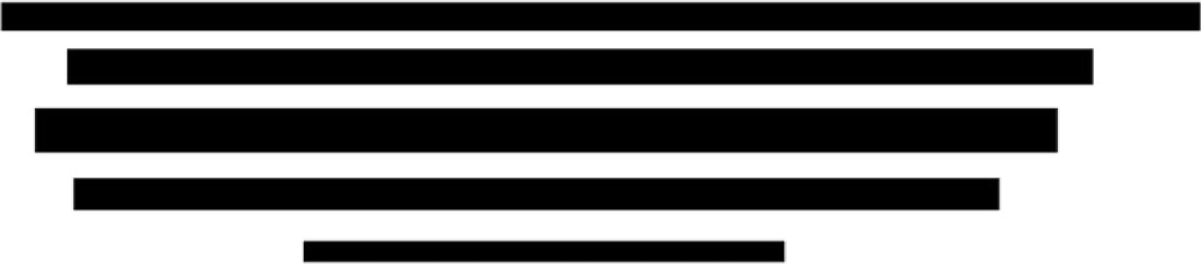
FRENTES. CONFLUENCIA DE LA TRAMA URBANA Y EL PARQUE SCALABRINI ORTIZ

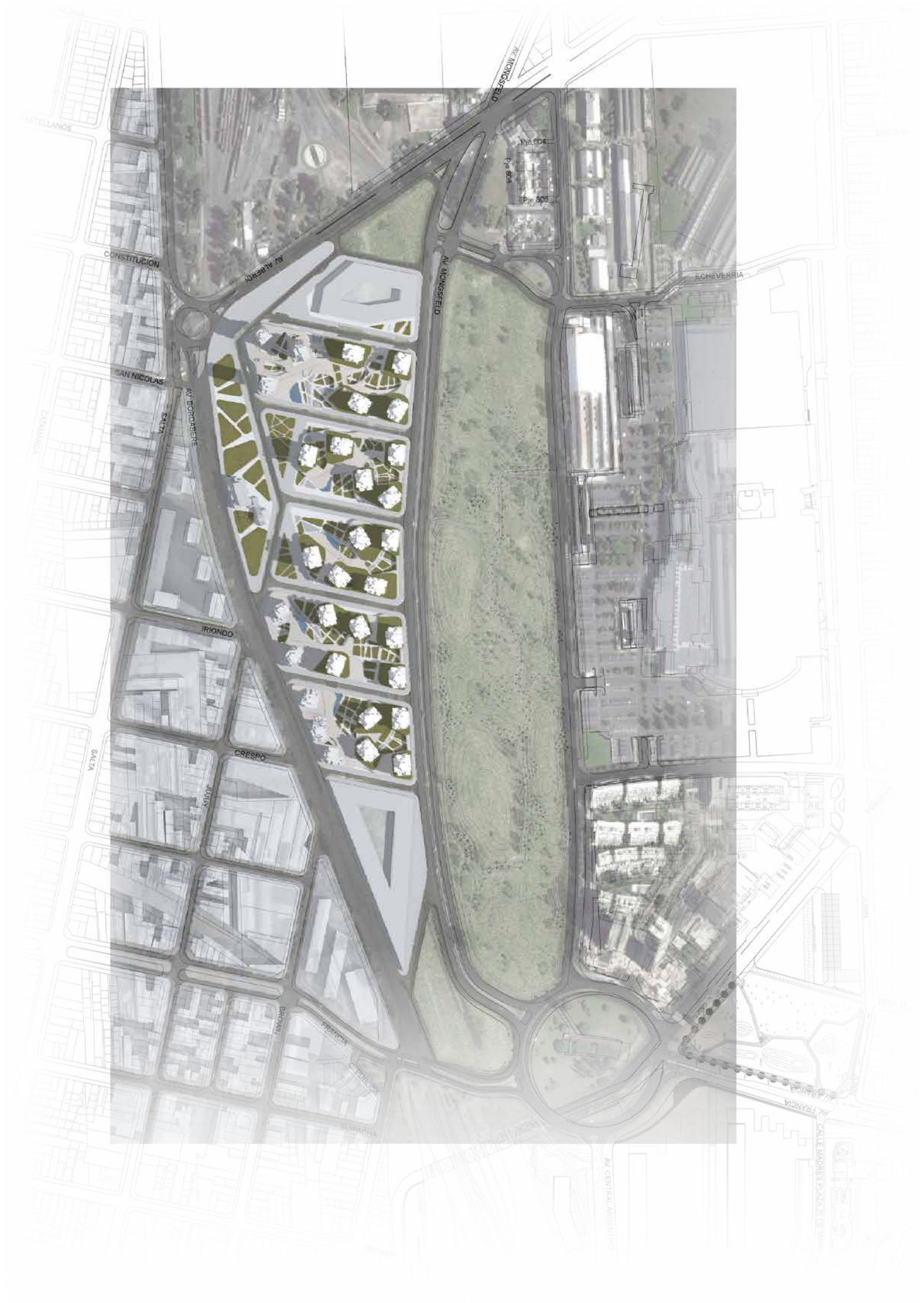
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA DE TECHO MASTERPLAN





TRANSICIONES

VERTICALES

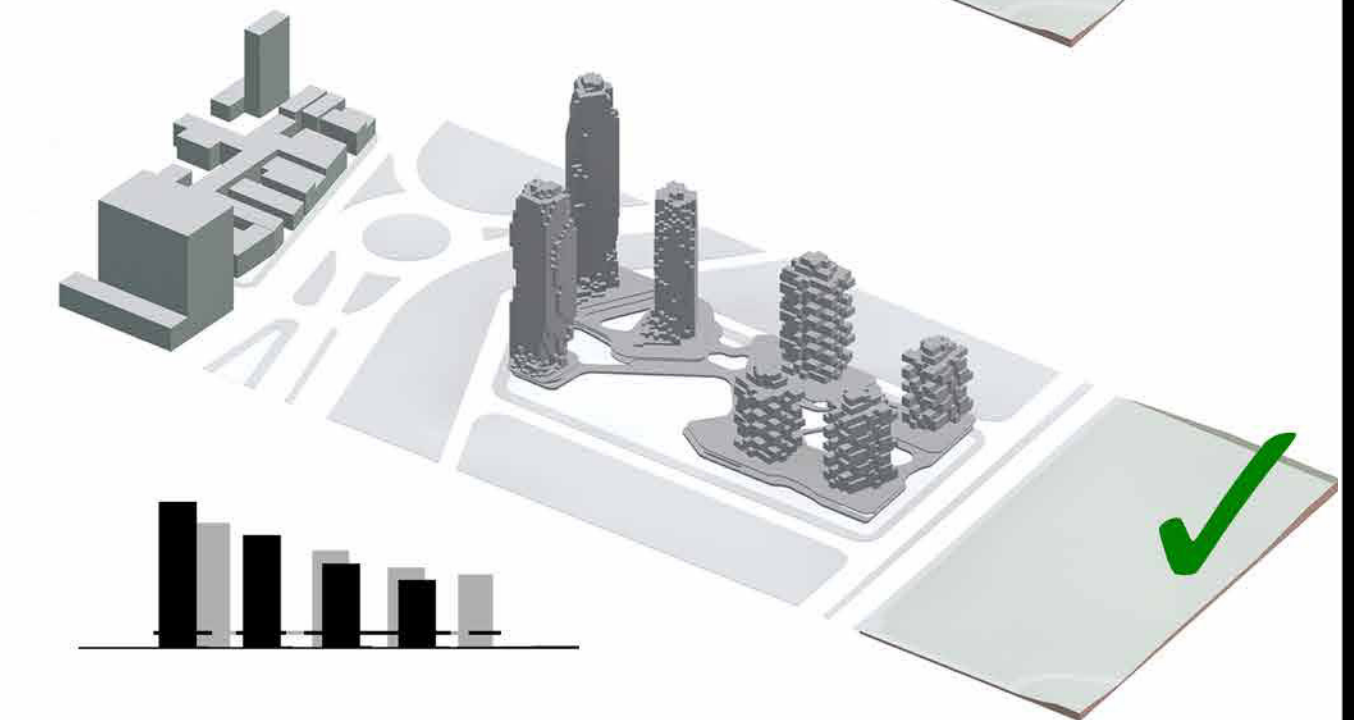
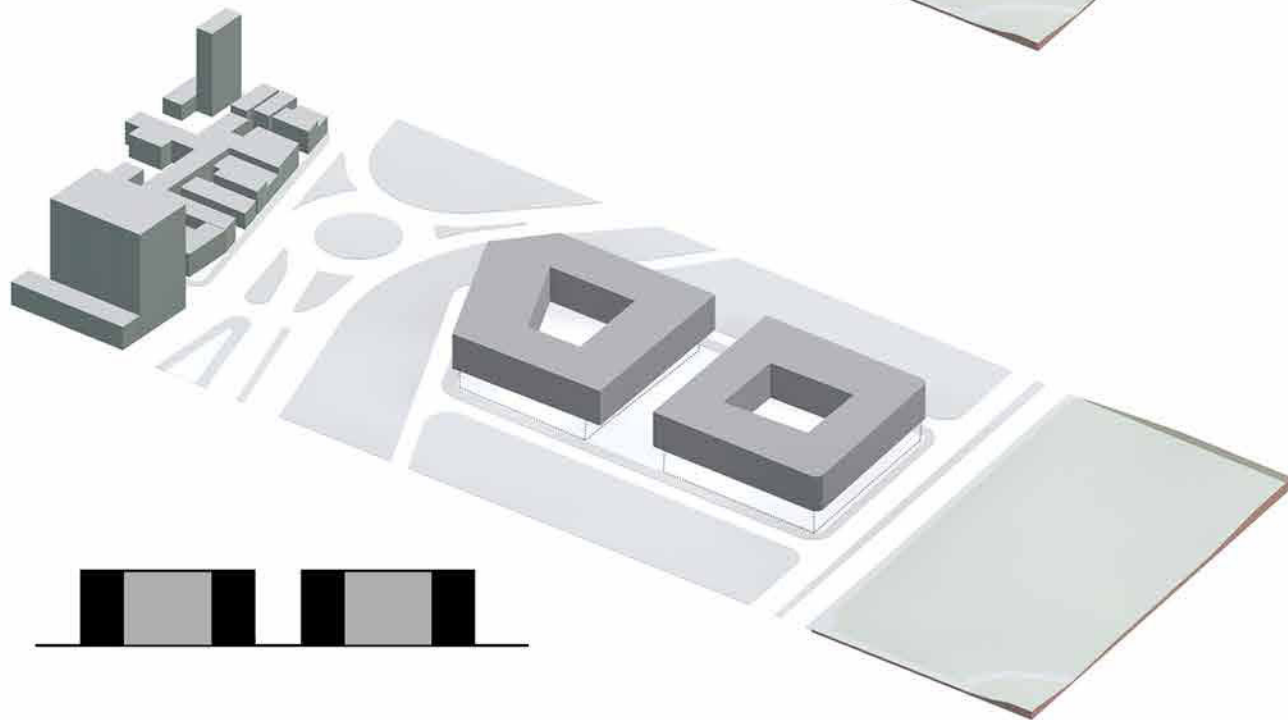
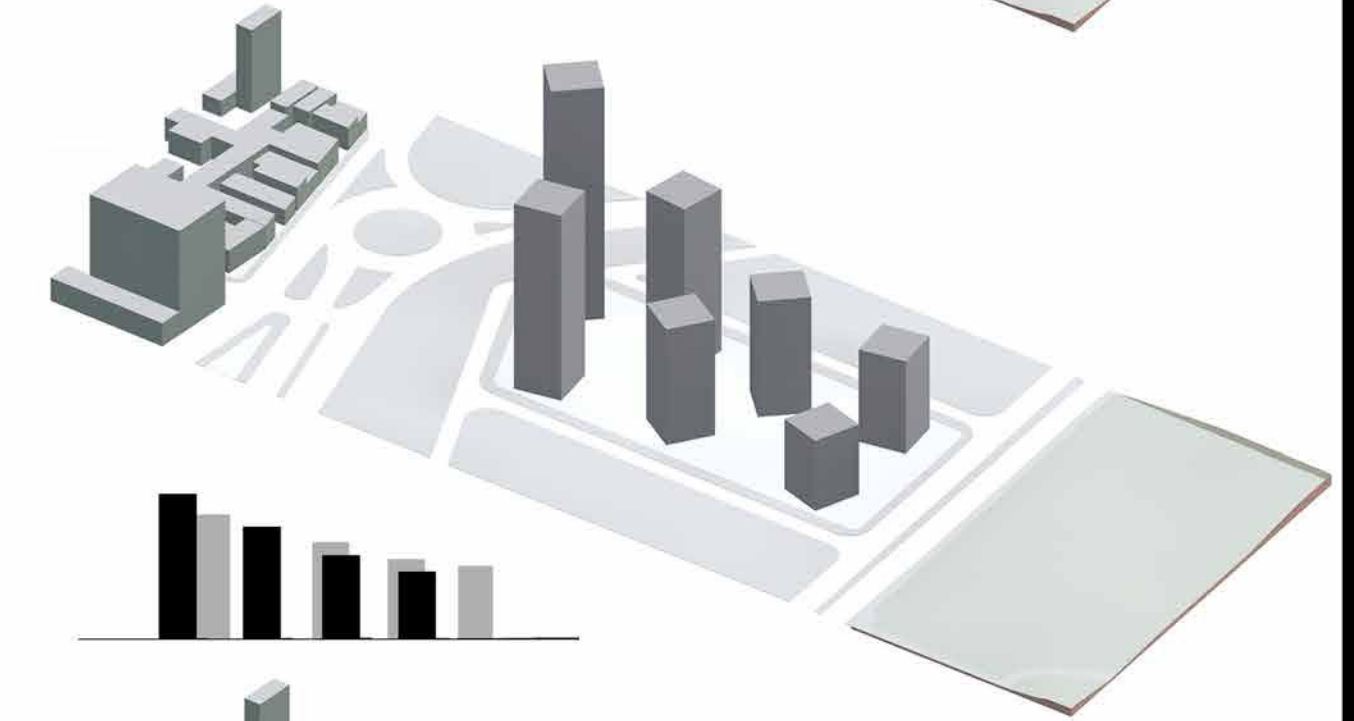
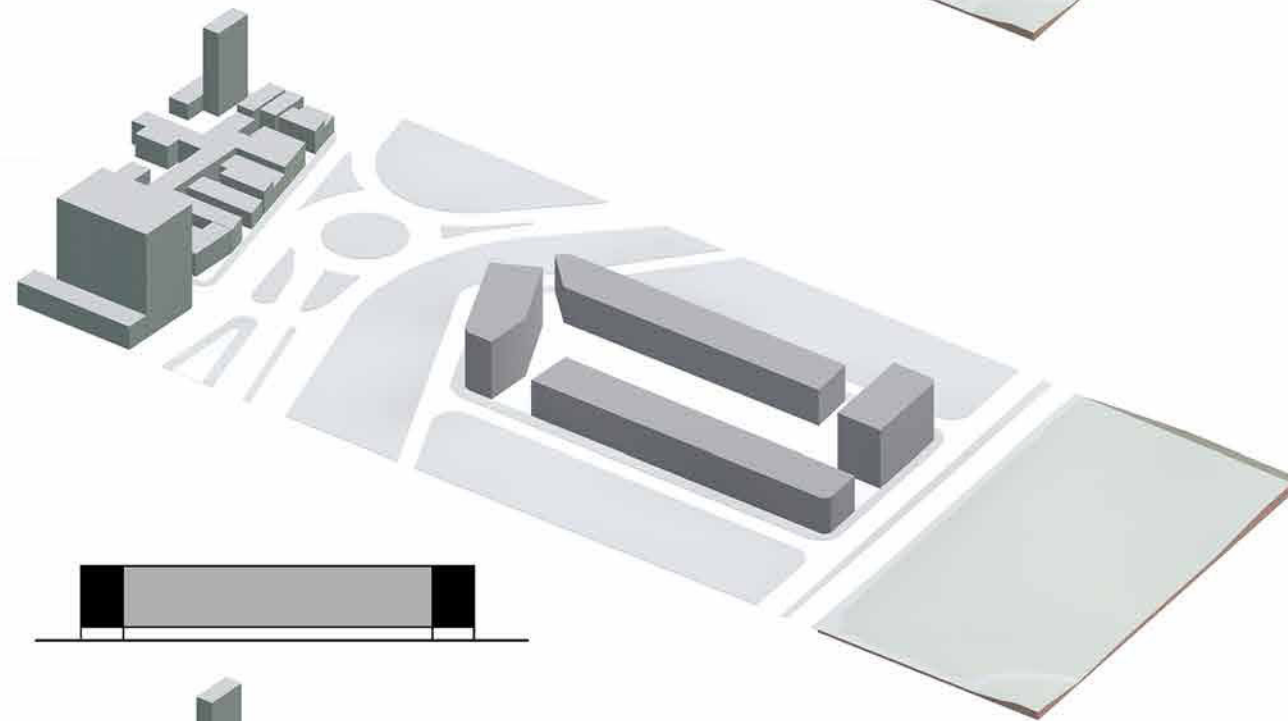
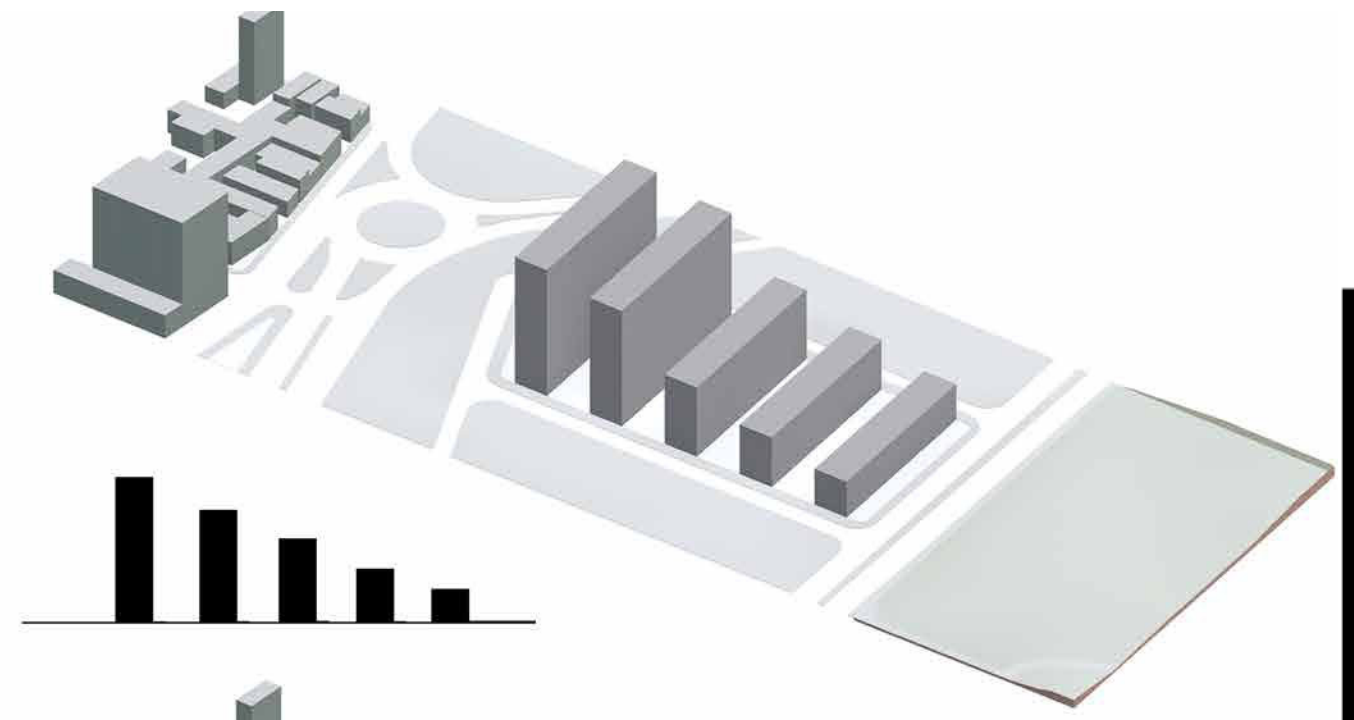
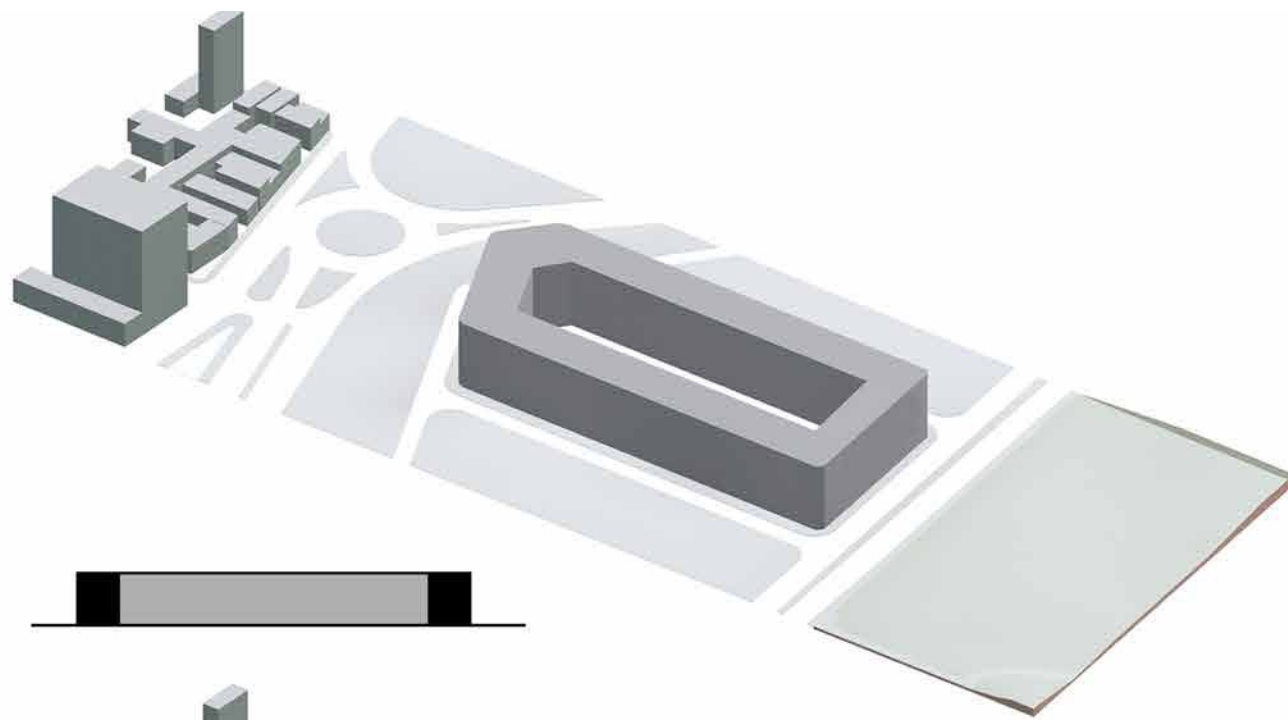
Proyecto Final de Carrera 2015

ESTUDIO DE MASA

Para llegar a un plan de masas analizamos diferentes tipologías para la disposición de la misma, partiendo de una masa compacta en la totalidad de la manzana a definir, las resultantes obtenidas fueron adoptadas o no, basado en un balance de potencialidades y dificultades que podríamos evidenciar con respecto al entorno, programa y calidad espacial.

La complejidad formal adoptada creemos que responde a los siguientes planteos:

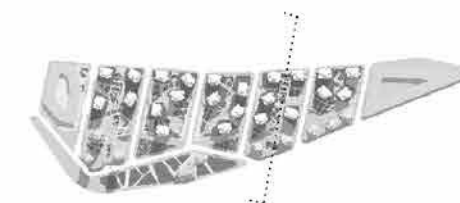
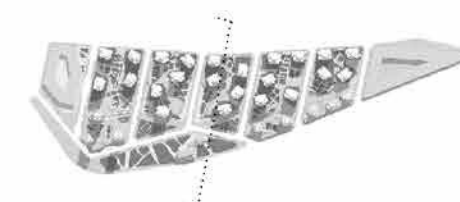
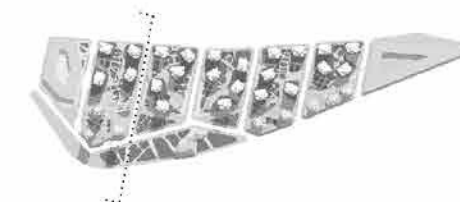
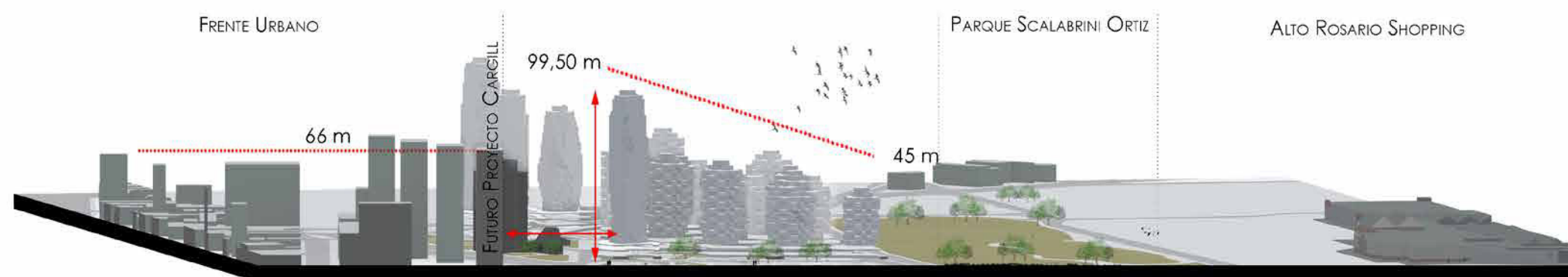
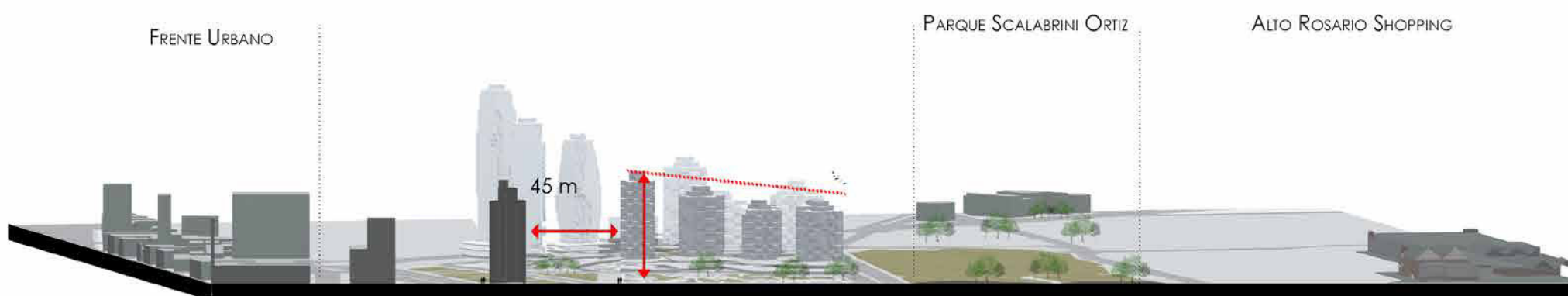
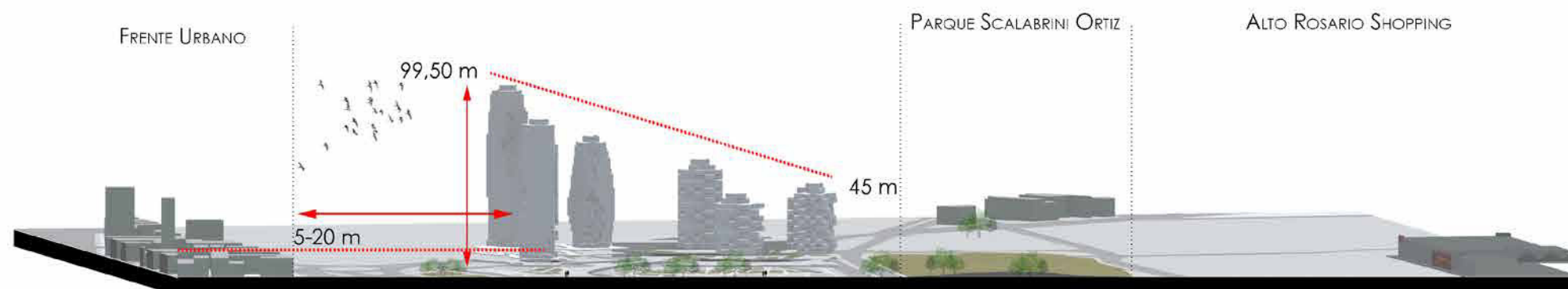
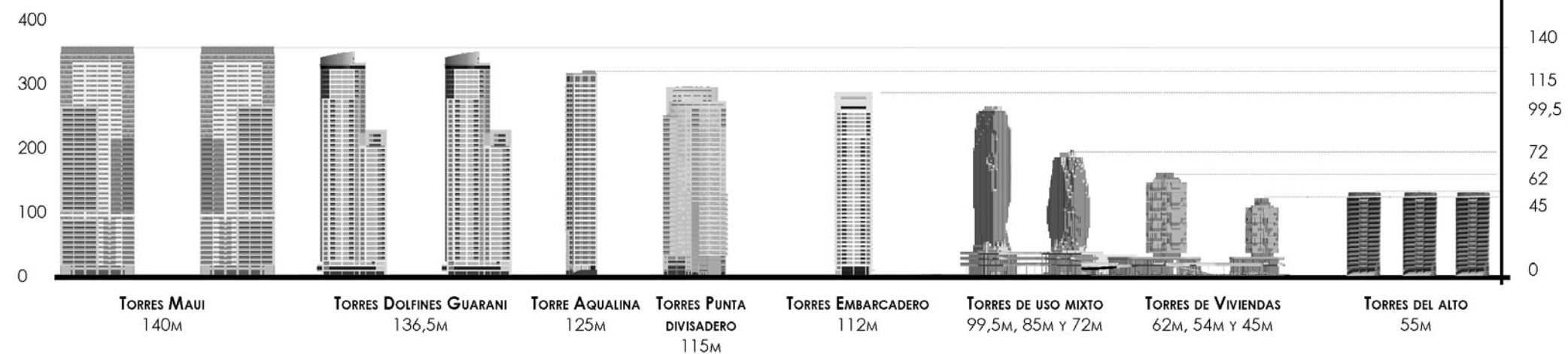
- Aprovechamiento del paisaje natural : parque - río.
- Respeto y revalorización del patrimonio histórico: silo.
- Adaptación a la escala: dialoga en la escala urbana, metropolitana, zonal y barrial.
- Legado de áreas con nuevos usos: ocio, trabajo, hogar, esparcimiento .
- Atracción del turismo
- Calidades espaciales para todas las unidades habitacionales.
- Núcleo vertical único para la distribución de unidades, evitando pasillos.
- Posibilidad de 4 frentes para una buena ventilación y asoleamiento y visuales tanto cercanas como a un horizonte lejano.
- Dotación de mas infraestructuras y servicios al sector.



TRANSICIONES

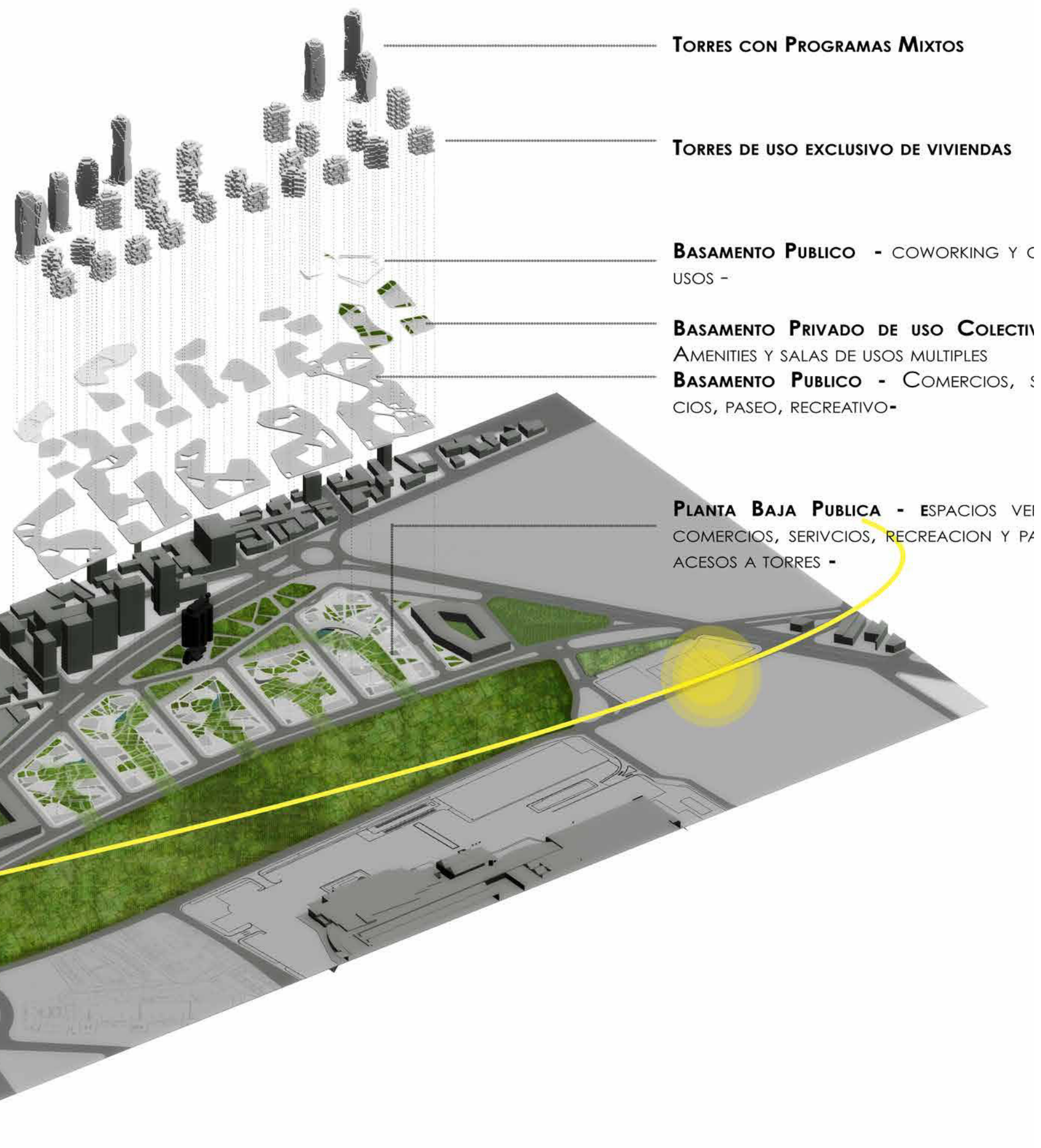
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



Las alturas totales del conjunto pueden suponer que son de alto impacto para el sector, pero la realidad es que con respecto al resto de las torres que ya fueron materializadas en la ciudad, mayormente en el sector de puerto norte, las alturas consideradas para nuestro desarrollo son de las menores entre estas opciones. Las alturas adoptadas fueron consideradas por las condiciones del entorno, haciendo un balance particular en cada manzana, ya que cada una de estas se relaciona de manera diferente frente a su entorno inmediato. Los criterios principales fueron:

- Aumento de la altura si la relación distancia/altura es mayor en el frente urbano
- Nivelación de altura si la distancia al silo o construcciones linderas es considerable
- Disminución de alturas hacia el parque Scalabrini Ortiz.

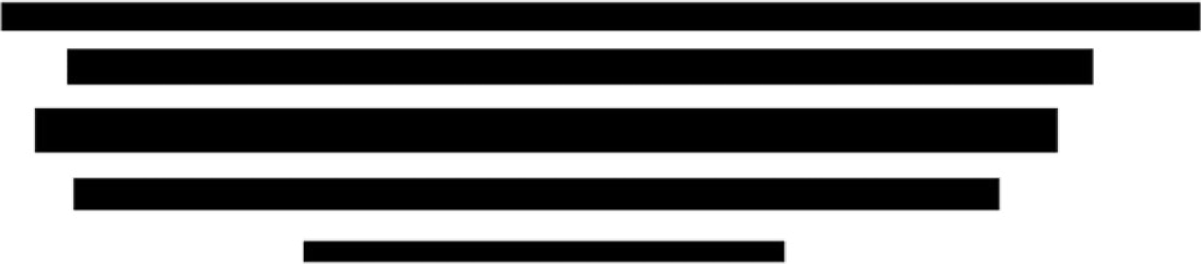


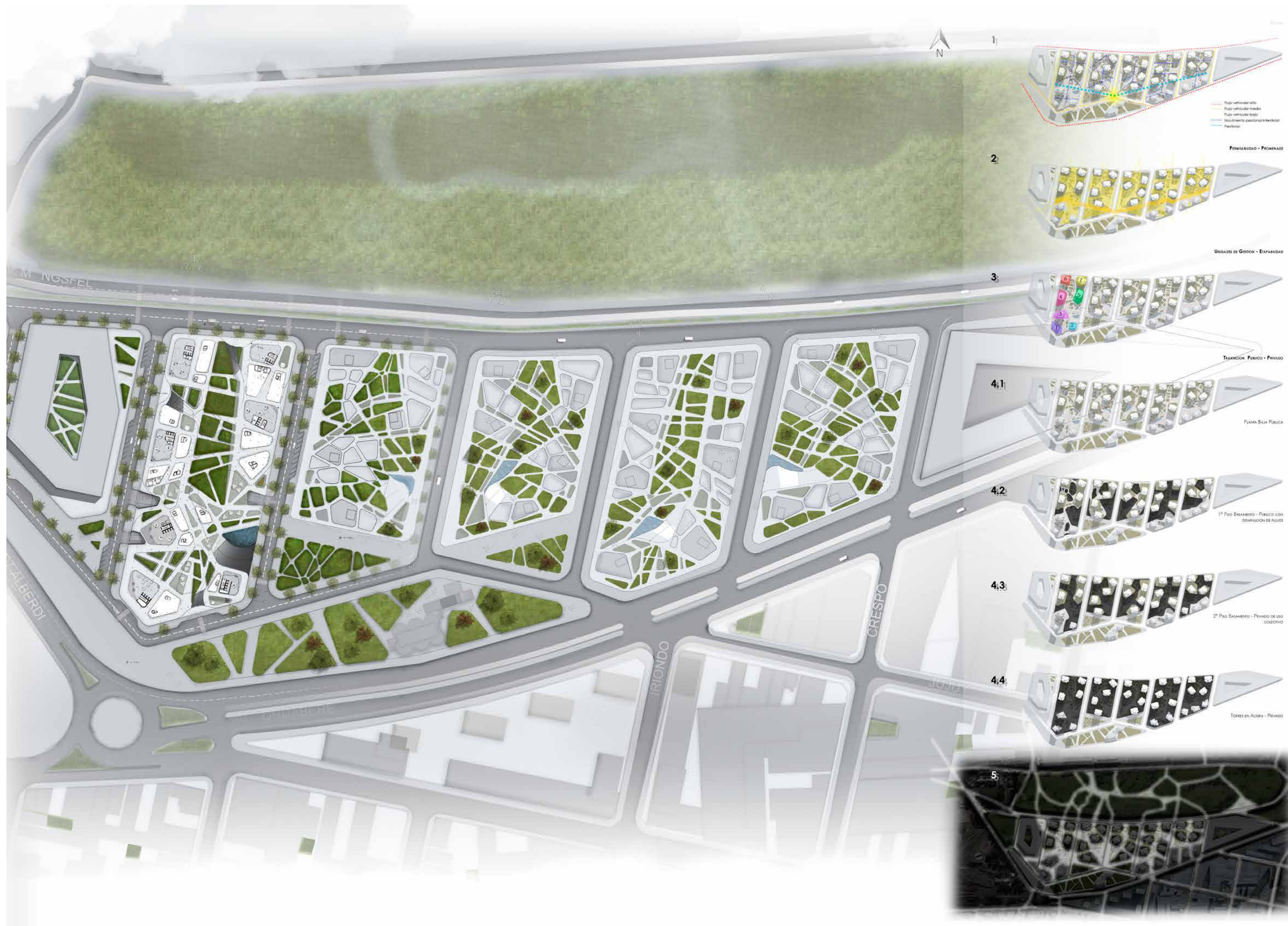
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA BAJA MASTERPLAN



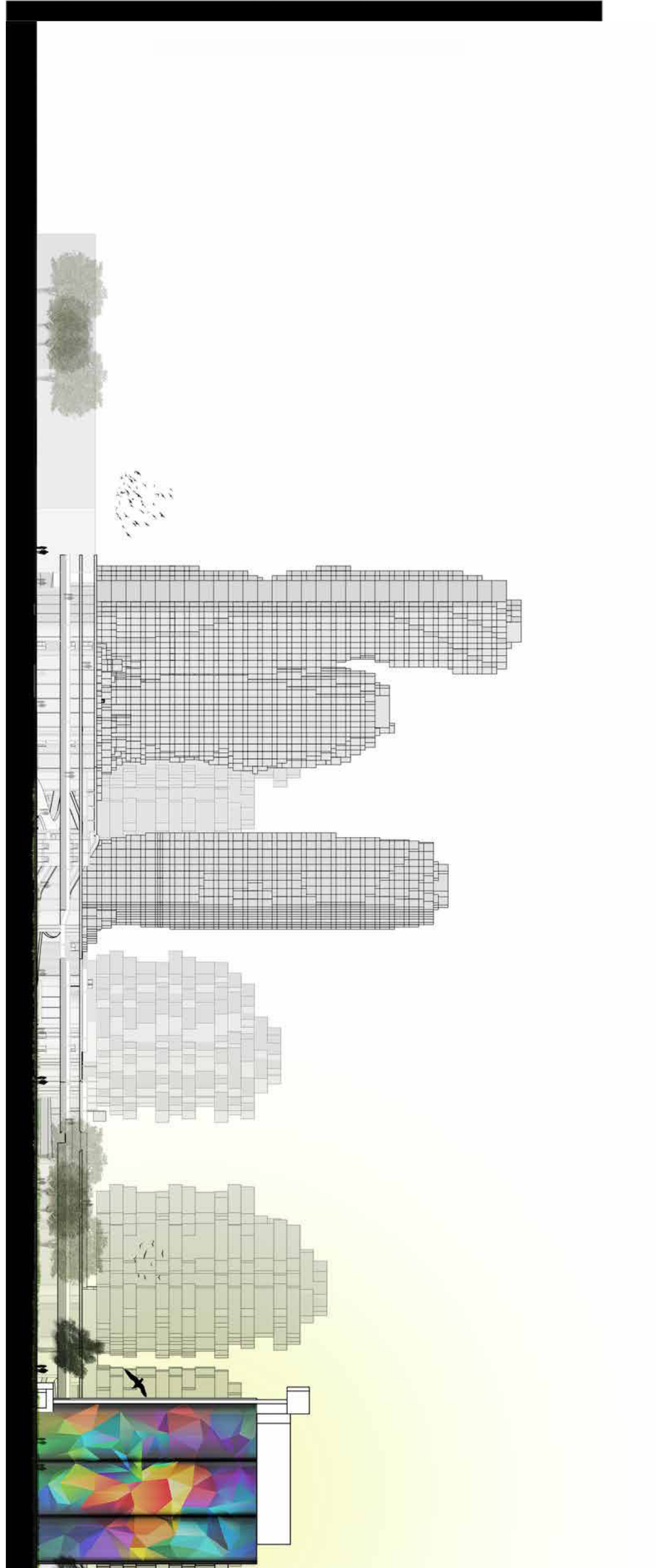


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

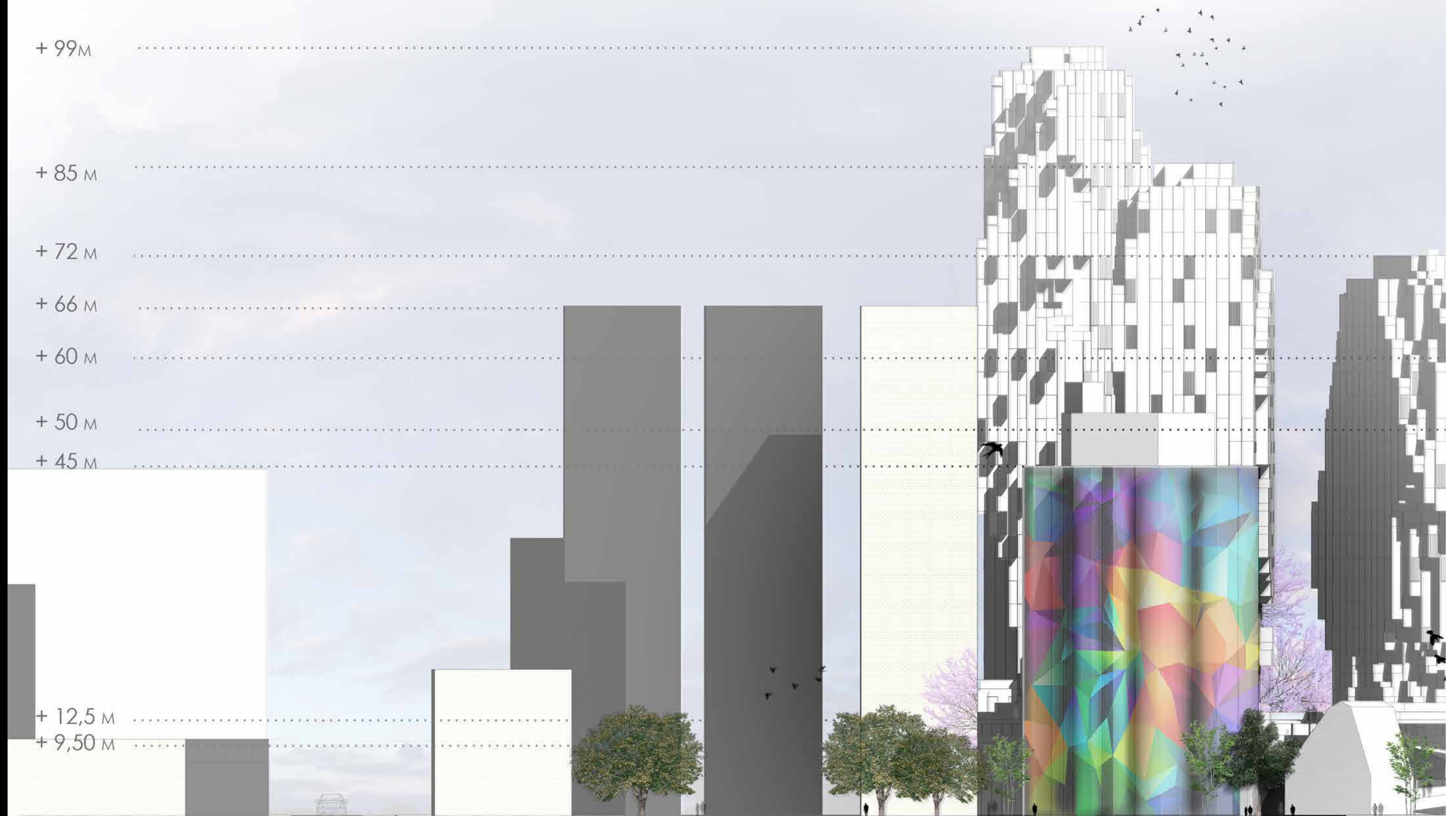
CORTE VISTA PLAZA CENTRAL LOS SILOS





TRANSICIONES

VERTICALES





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN DESDE PLAZA CENTRAL LOS SILOS







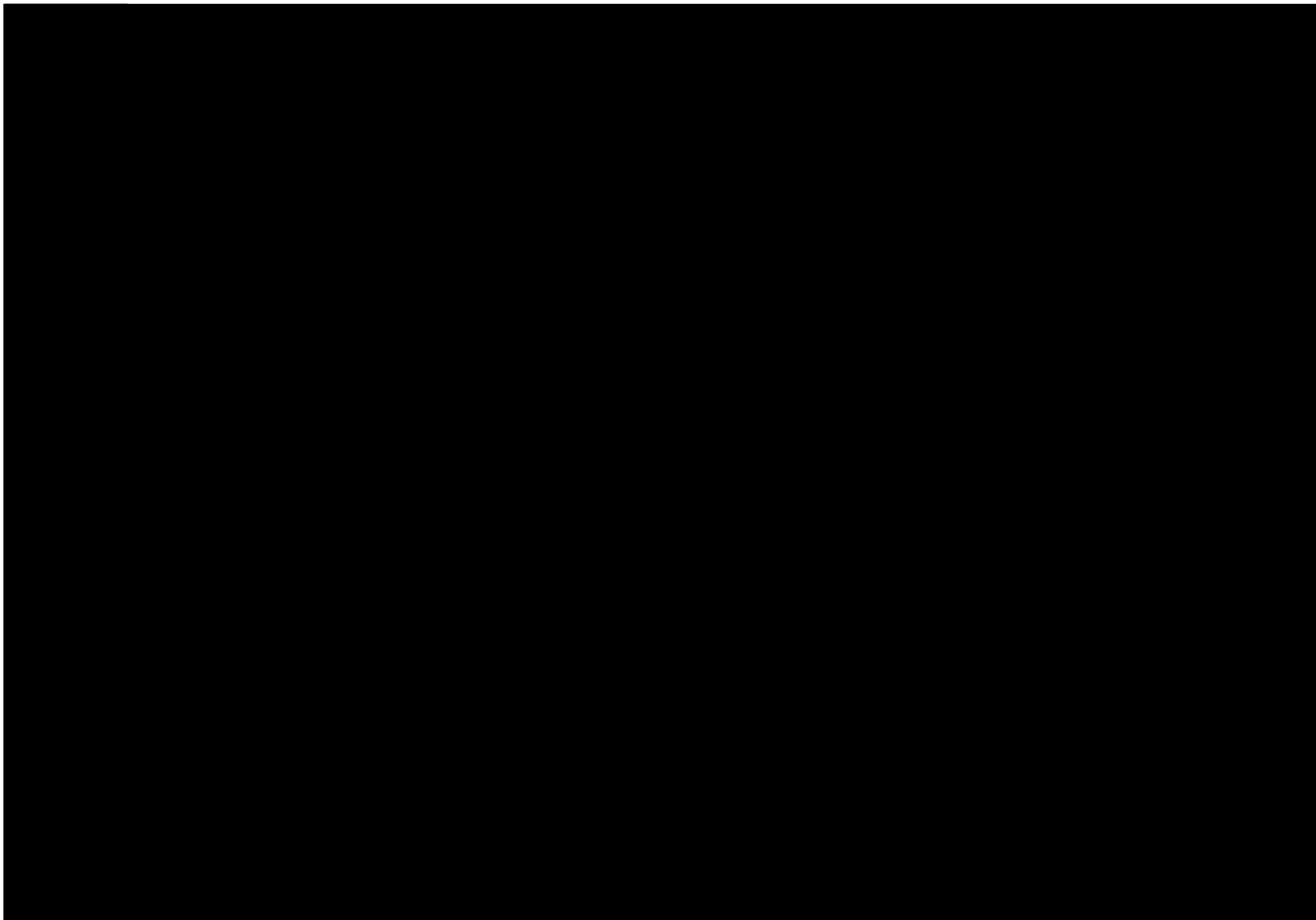
PATIO-CADENAS

	FOS	FOT
MANZANA N°1	0,34	2,18
MASTERPLAN	0,35	2,84



TRANSICIONES VERTICALES

	FOS	FOT
MANZANA N°1	0,65	2,18
MASTERPLAN	0,31	4,25





TRANSICIONES VERTICALES 垂直转换

CAPITULO IV

Programa
Escalas Arquitectónicas
Desarrollo de Prototipos
Tecnologías de Fachadas
Materialidad
Estacionamientos
Estructura
Instalaciones

Proyecto Final de Carrera
2016

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



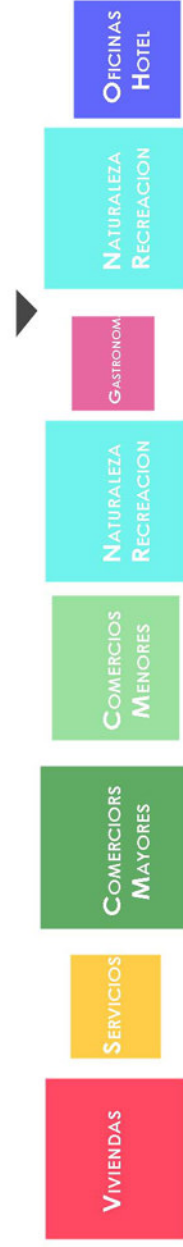


TRANSICIONES

VERTICALES

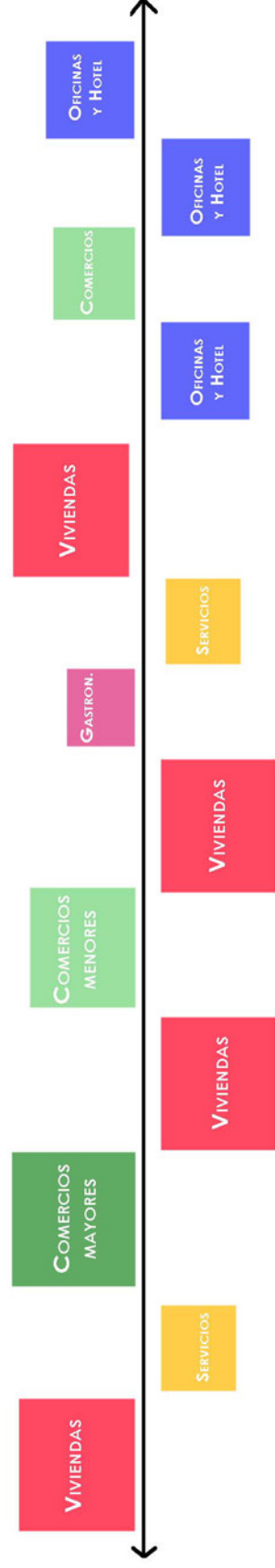
Proyecto Final de Carrera 2015

PROGRAMA



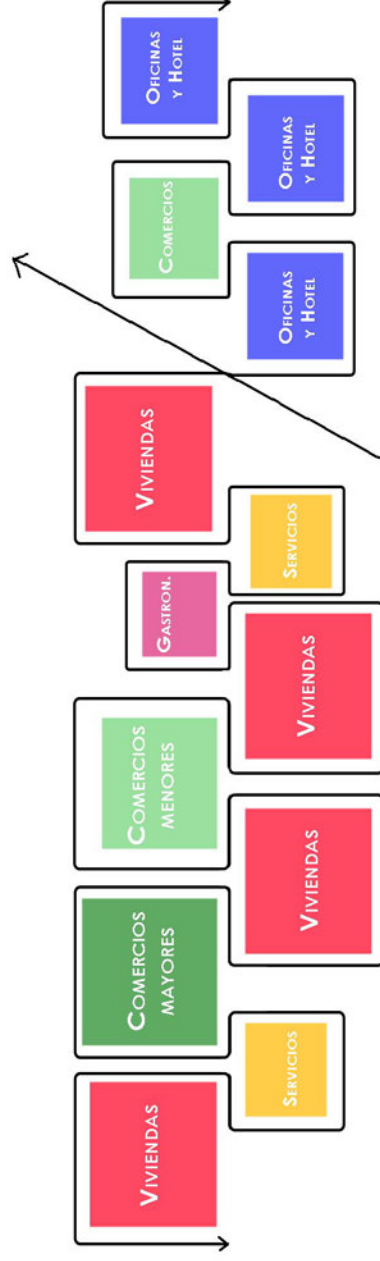
PROGRAMA

LOS PROGRAMAS SE ESTABLECEN A PARTIR DE 3 PRINCIPALES USOS PLANTEADOS PARA EL SECTOR: VIVIENDAS, OFICINAS Y HOTEL. SE ESTABLECEN RELACIONES DE ESTOS USOS CON DEMAS PROGRAMAS PARA ORGANIZAR LOS MISMOS Y OBTENER MAYOR FUNCIONAMIENTO Y PERMITIR LA ACTIVACION DE TODO EL SECTOR DISTRIBUYENDO EQUITATIVAMENTE LAS FUNCIONES.



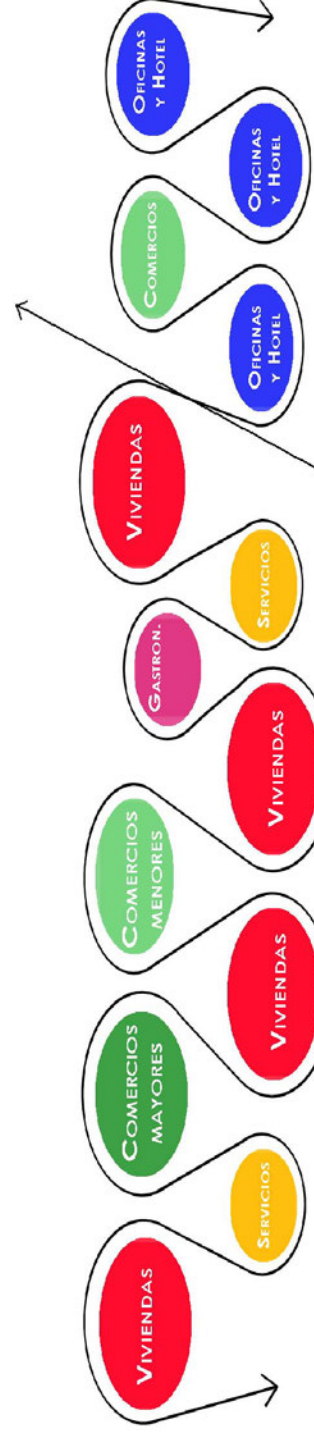
ORGANIZACION LINEAR

LAS FUNCIONES SON ORGANIZADAS A LO LARGO DE UN EJE PRINCIPAL, PERMITIENDO PENETRAR EN SU ENTORNO, CREANDO VISUALES Y RELACIONANDOSE CON EL PARQUE, OPTIMIZANDO LA LUZ Y LAS CONEXIONES INTERNAS.



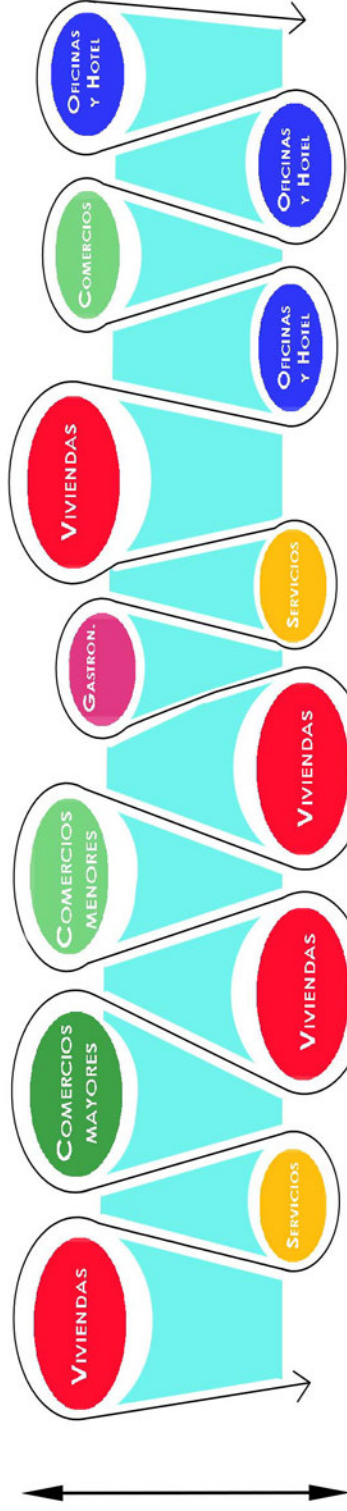
COMPRESION DEL PROGRAMA

SE COMPRIME LA ORGANIZACION DE LOS PROGRAMAS CREANDO CONEXIONES Y VINCULOS ENTRE LAS FUNCIONES.



GEOMETRIA ORGANICA

MULTIPLICANDO LAS INTERFACES ENTRE LOS ESPACIOS, LA FORMA SE VUELVE MAS FUNCIONAL, ATENDIENDO LAS NECESIDADES DEL CONJUNTO, UNA ADAPTACION QUE PERMITE MAYOR FLUIDEZ ESPACIAL Y ACTIVACION DE LOS DIVERSOS SECTORES. ESTA FLUIDEZ Y ORGANICIDAD ENTRA EN OSMOSIS CON SU ENTORNO.



ESTIRAMIENTO

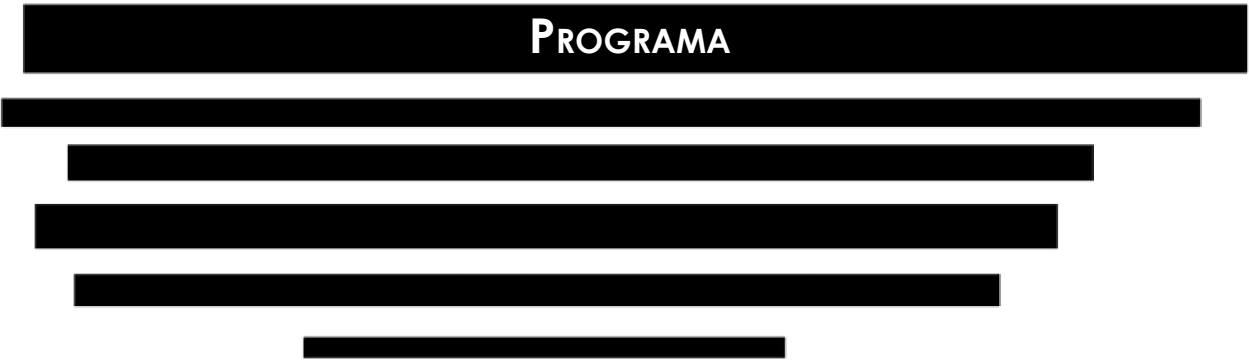
SE SEPARAN Y ESTIRAN LOS PROGRAMAS PARA GENERAR UN CORREDOR CENTRAL DONDE SE DE LUGAR A LA RECREACION Y PERMITIR QUE TODOS LOS USOS ESTEN EN CONTACTO CON LA NATURALEZA Y ES DONDE SE DAN LAS CONEXIONES INTERNAS. EL PARQUE COMIENZA A PENETRAR DELTRO DEL COMPLEJO PARA FUSIONARSE CON LA CIUDAD.

TRANSICIONES

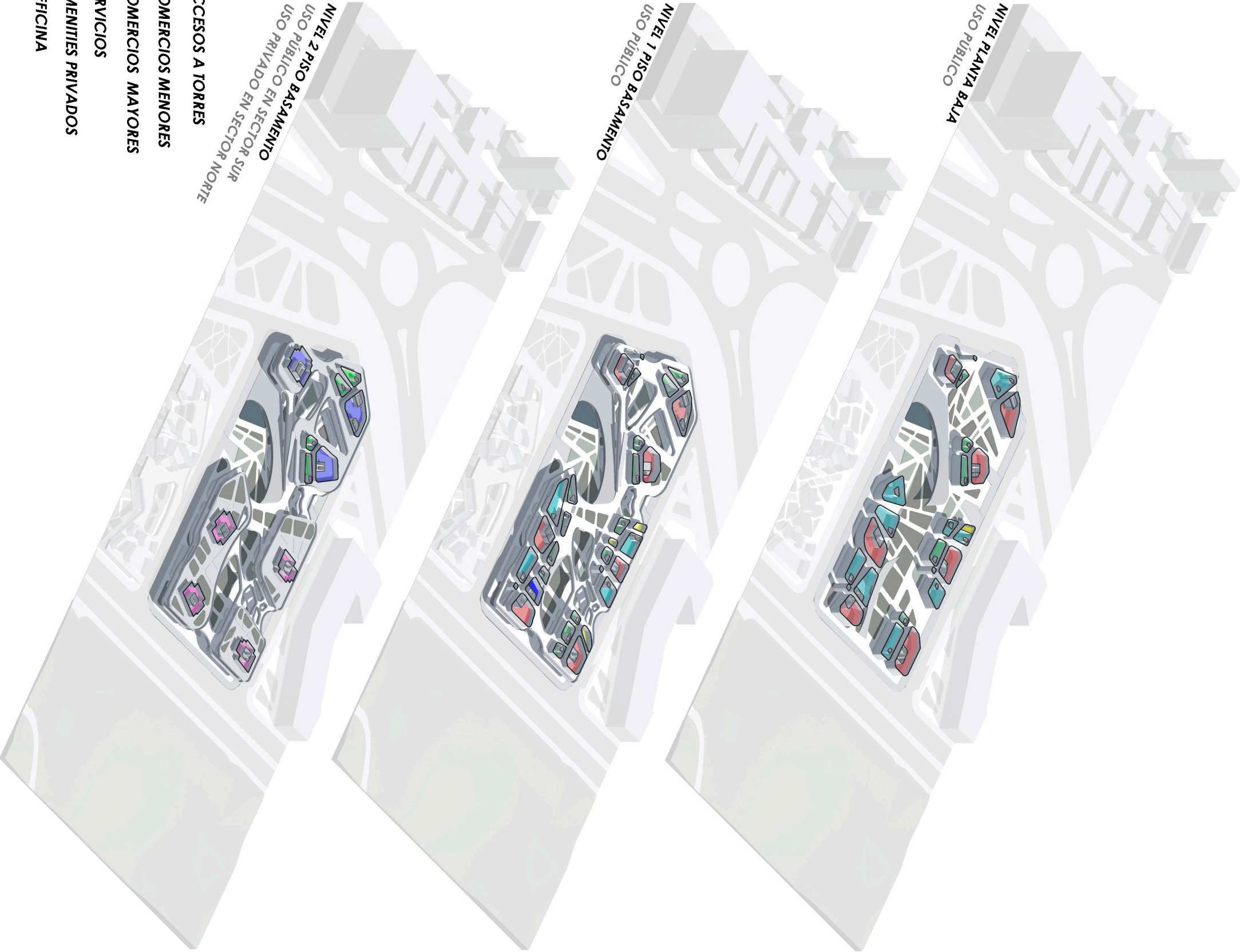
VERTICALES

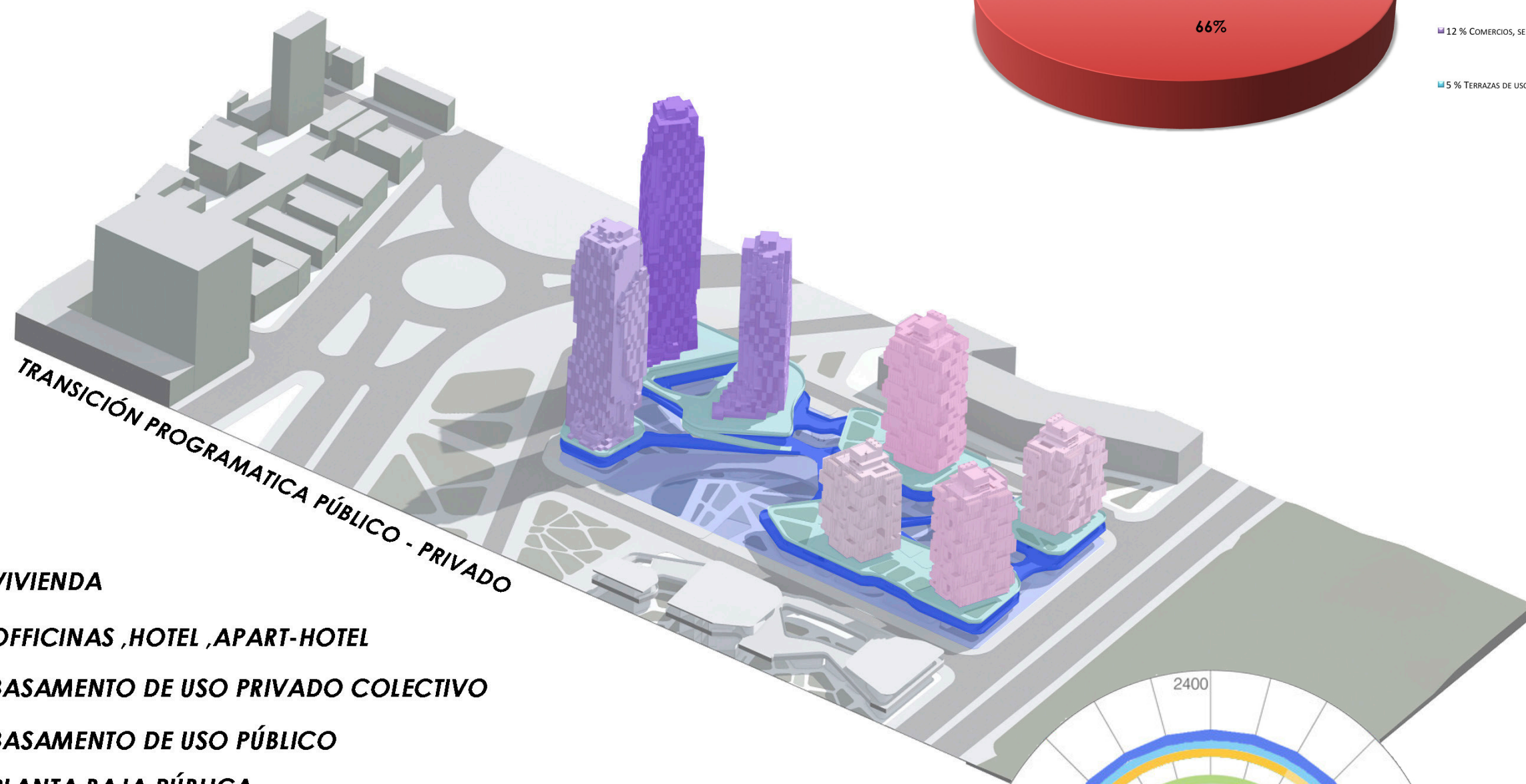
Proyecto Final de Carrera 2015

PROGRAMA



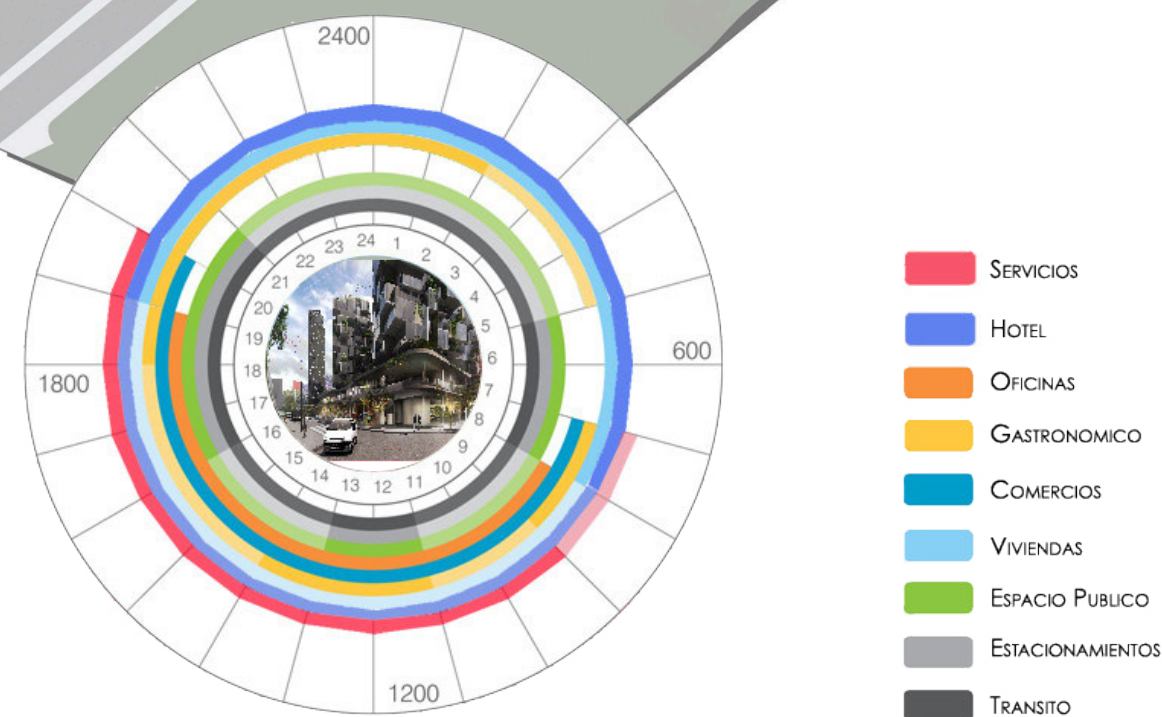
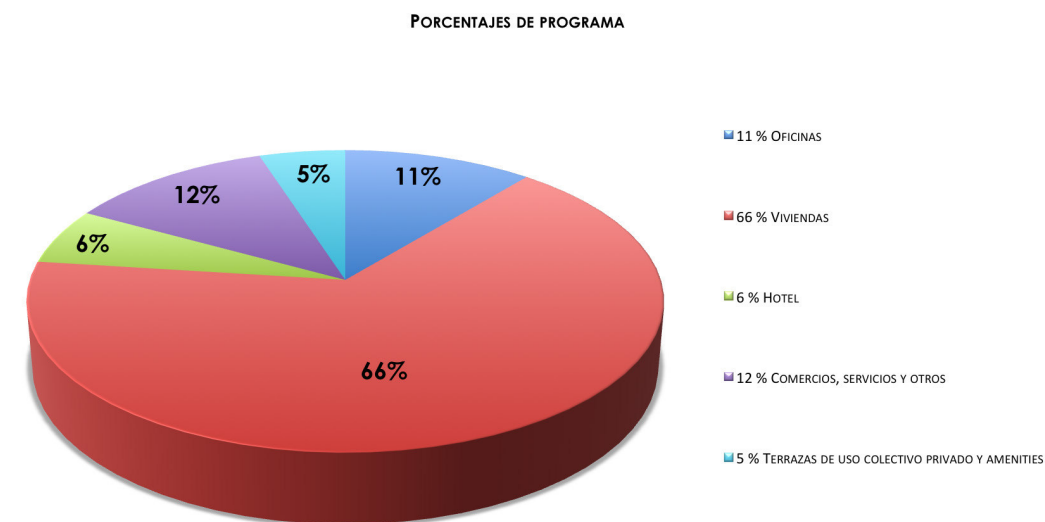
- ACCESOS A TORRES
- COMERCIOS MENORES
- COMERCIOS MAYORES
- SERVICIOS
- AMENITIES PRIVADOS
- OFICINA





A partir de la disposición programática, que dispuesta de forma estratégica mejora el funcionamiento y activación de todos los sectores planteamos de una manera, que no es lineal, sino que se manifiesta en lugares particulares comprimiendo el programa y potencializandose, además las formas orgánicas, la fluidez y la naturalidad del vínculo que las entrelaza.

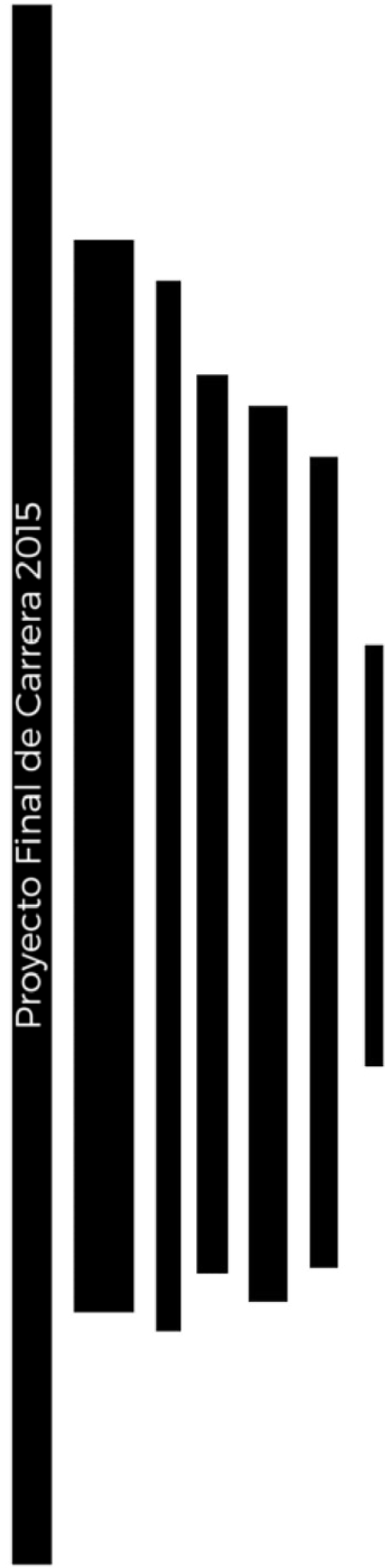
Estos programas se pueden diferenciar en : accesos - comercios menores y mayores - servicios - amenities - oficinas coworking .



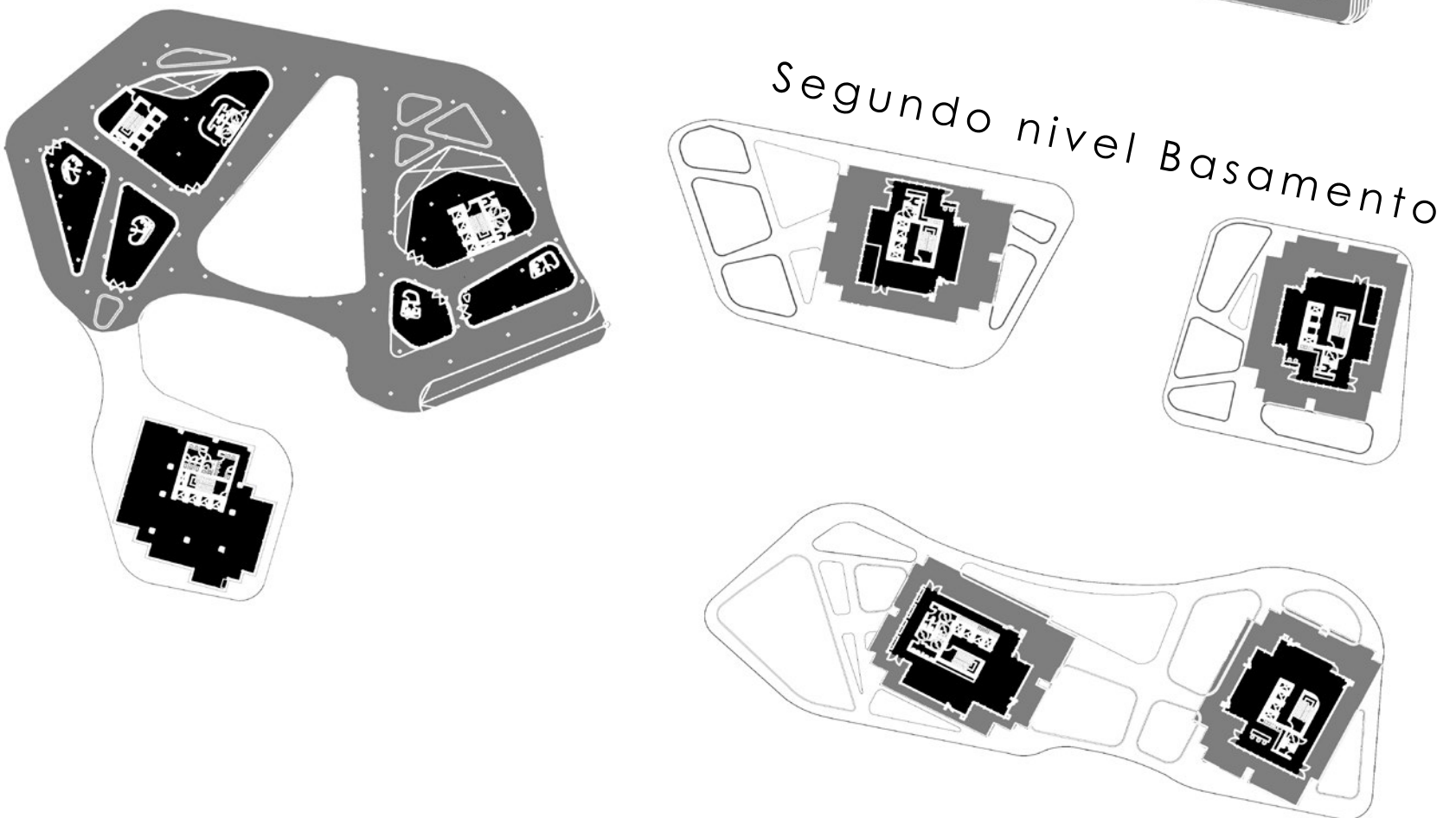
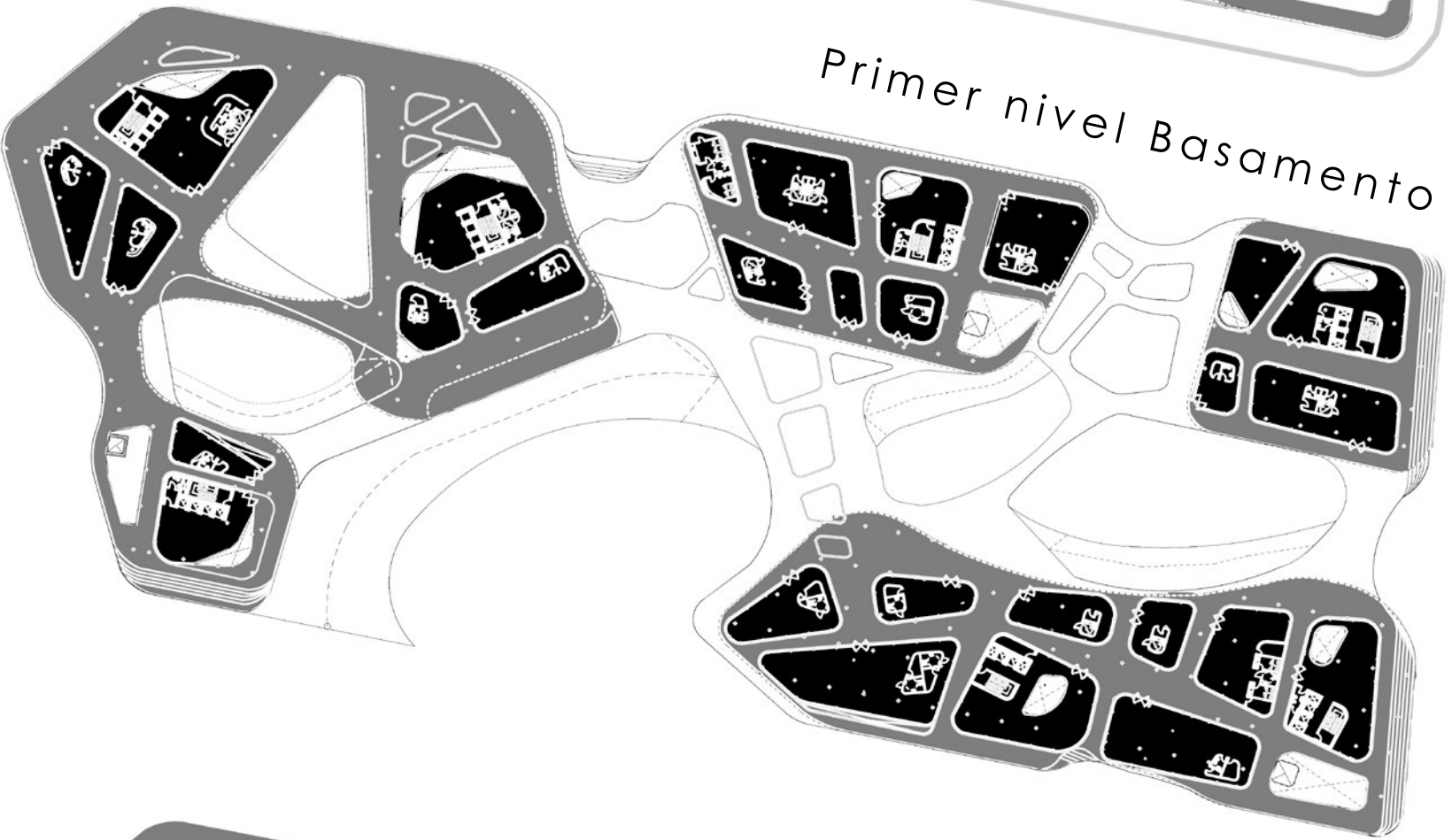
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



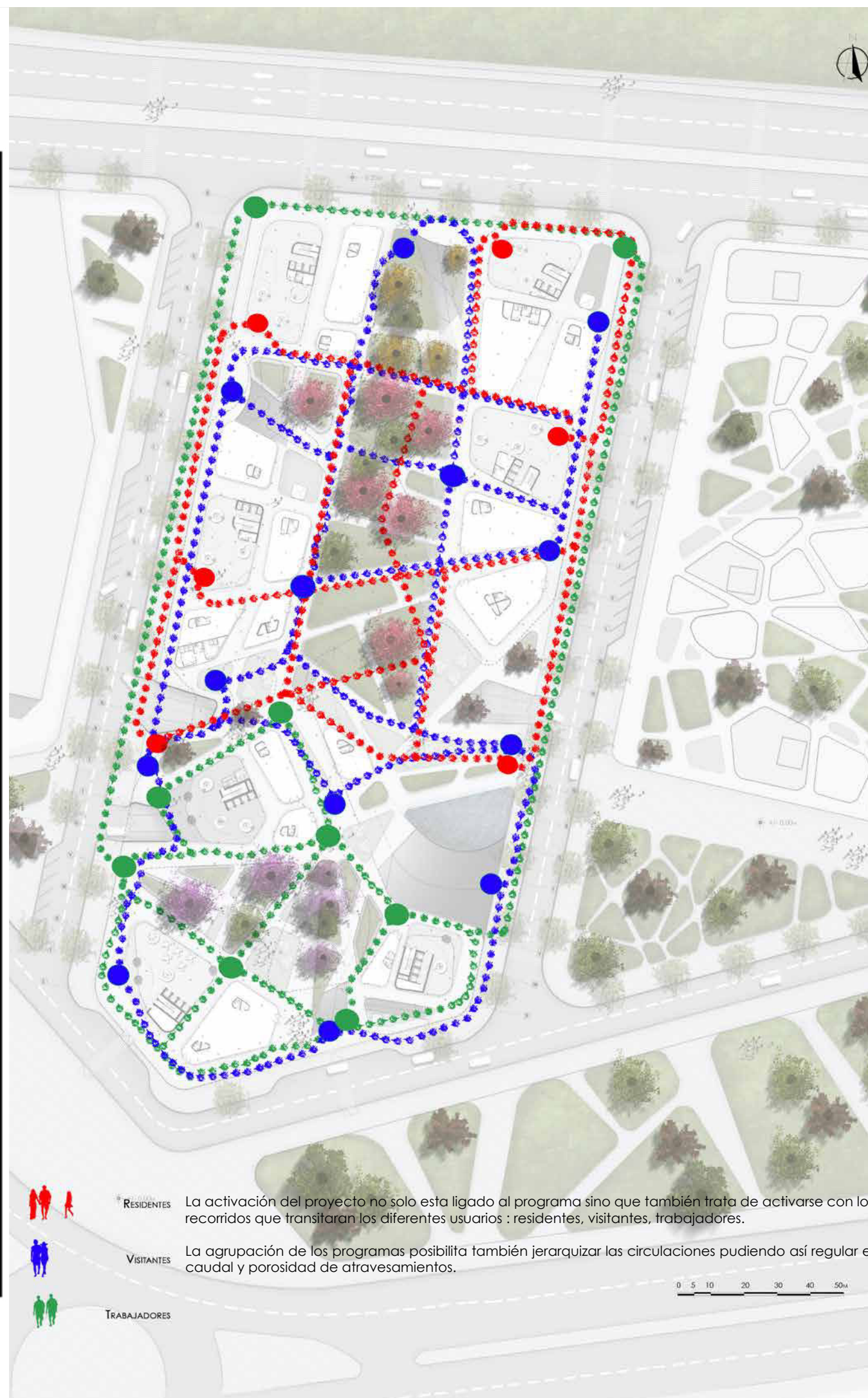
-  Construido
-  Semicubierto
-  Libre



TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



VEGETACIÓN UTILIZADA



JACARANDÁ

Hay variedades que llegan a 15 m de altura. Florece dos veces por año, en primavera y otoño produciendo inflorescencia racimosas de flores color azul violáceo, variando su color hacia el rosado. La copa es poco densa esto permite dar color al espacio público sin quitar la iluminación. No requiere de poda.



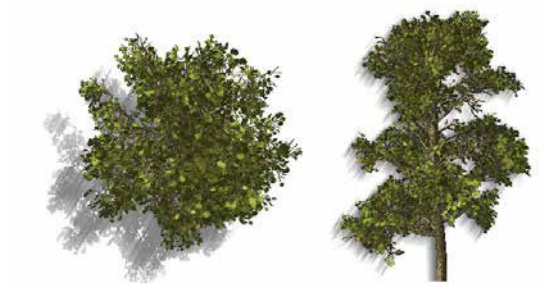
LAPACHO ROSADO

Sumamente distintivo por sus vistosas flores rosadas, que aparecen cuando aun se encuentra desprovisto de follaje, a finales del invierno. Puede alcanzar de 15- 20 m de altura. La copa es semiglobosa, con el follaje concentrado en su parte más alta. Es caducifolio.



LAPACHO AMARILLO

Alcanza una altura alrededor de 8 m con copa redonda. Flores amarillentas que aparecen antes de surgir las hojas, permitiendo su identificación a distancia. Es muy conveniente para arbolado urbano y para cuestiones paisajísticas.



PARAÍSO

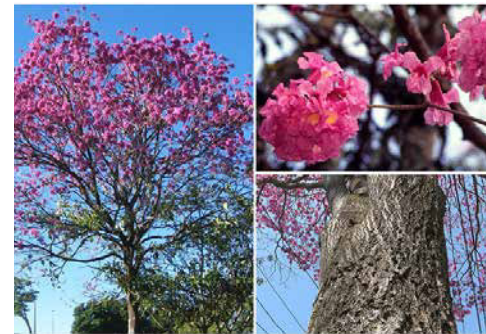
Es un árbol caducifolio de tamaño medio, de 8 a 12 m de altura, con el tronco recto y corto; la copa alcanza los 4 a 8 m de diámetro, en forma de sombrilla. Florece a mediados o finales de la primavera y tiene pequeñas flores de color púrpura o lila.

Se utiliza en jardinería como árbol de sombra y por su abundante y aromática floración.



LIQUIDÁMBAR

Cuenta con una copa en forma triangular y un árbol adulto puede llegar hasta los 15m de altura. Tiene un follaje caduco de color verde oscuro que en otoño se torna en rojo o amarillo. No requiere de mantenimiento.



Los espacios verdes públicos constituyen uno de los principales articuladores de la vida social. Son lugares de encuentro, de integración y de intercambio; promueven la diversidad cultural y generacional de una sociedad; y generan valor simbólico, identidad y pertenencia. Debido a sus cualidades intrínsecas, los espacios verdes públicos cumplen en la ciudad tanto funciones estéticas, enriquecen el paisaje urbano y asumen un papel central de oxigenación, como también contribuyen en la regulación hídrica y en la reducción del impacto de la ciudad construida sobre el medio ambiente. Pero a su vez, los espacios verdes desde su forma urbana también juegan un rol importante en la estructuración de la ciudad como ordenadores de la trama, cualificando el tejido, orientando el crecimiento y vinculando espacios.

Es así que, para lograr una nueva forma de vida urbana con calidad, supone hacer ciudad desde una ciudadanía activa que impulse la reconquista humanizada y compartida del espacio público. Bajo este parámetro, la Organización Mundial de la Salud considera a la superficie de las ciudades destinadas a espacios verdes por habitante como un indicador de calidad de vida urbana. Como valor medio de este indicador se deben considerar de 10 a 15 m² de espacios verdes por habitante.

Ciudades como Nueva York, Viena y Bruselas superan ampliamente estos valores. Sin embargo, las ciudades argentinas se encuentran por debajo de este umbral mínimo recomendado.

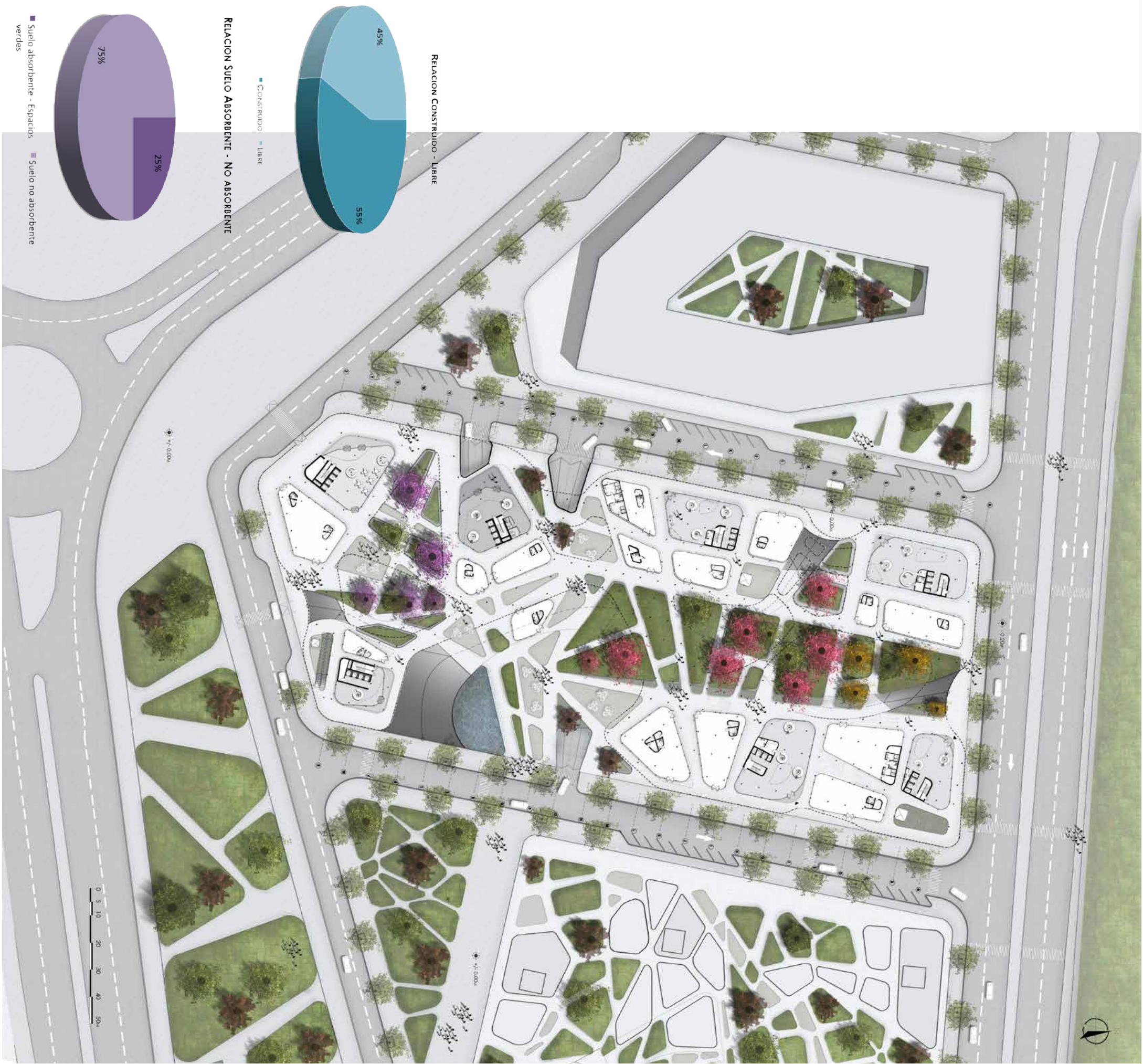
Rosario, por ejemplo es una de las ciudades argentinas con más verde urbano por habitante, pero sigue estando en un nivel mínimo con 10,4m² de espacios verdes por habitante, distribuidos en parques (15%), plazas (12%), cancheros y bulevares (4%), y otros espacios (3%).

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA BAJA



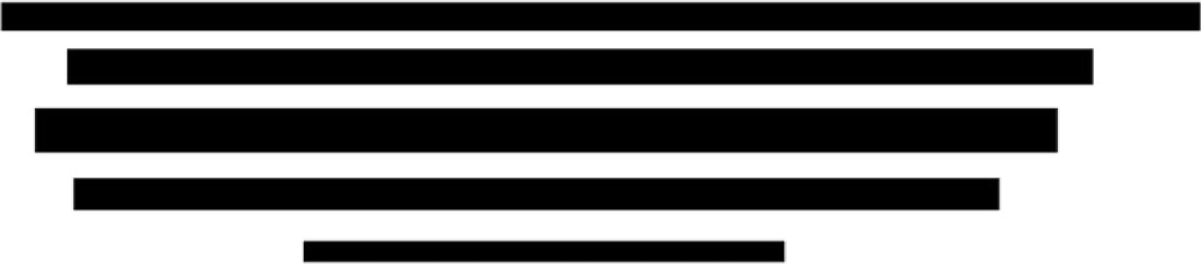


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN PEATONAL PLANTA BAJA



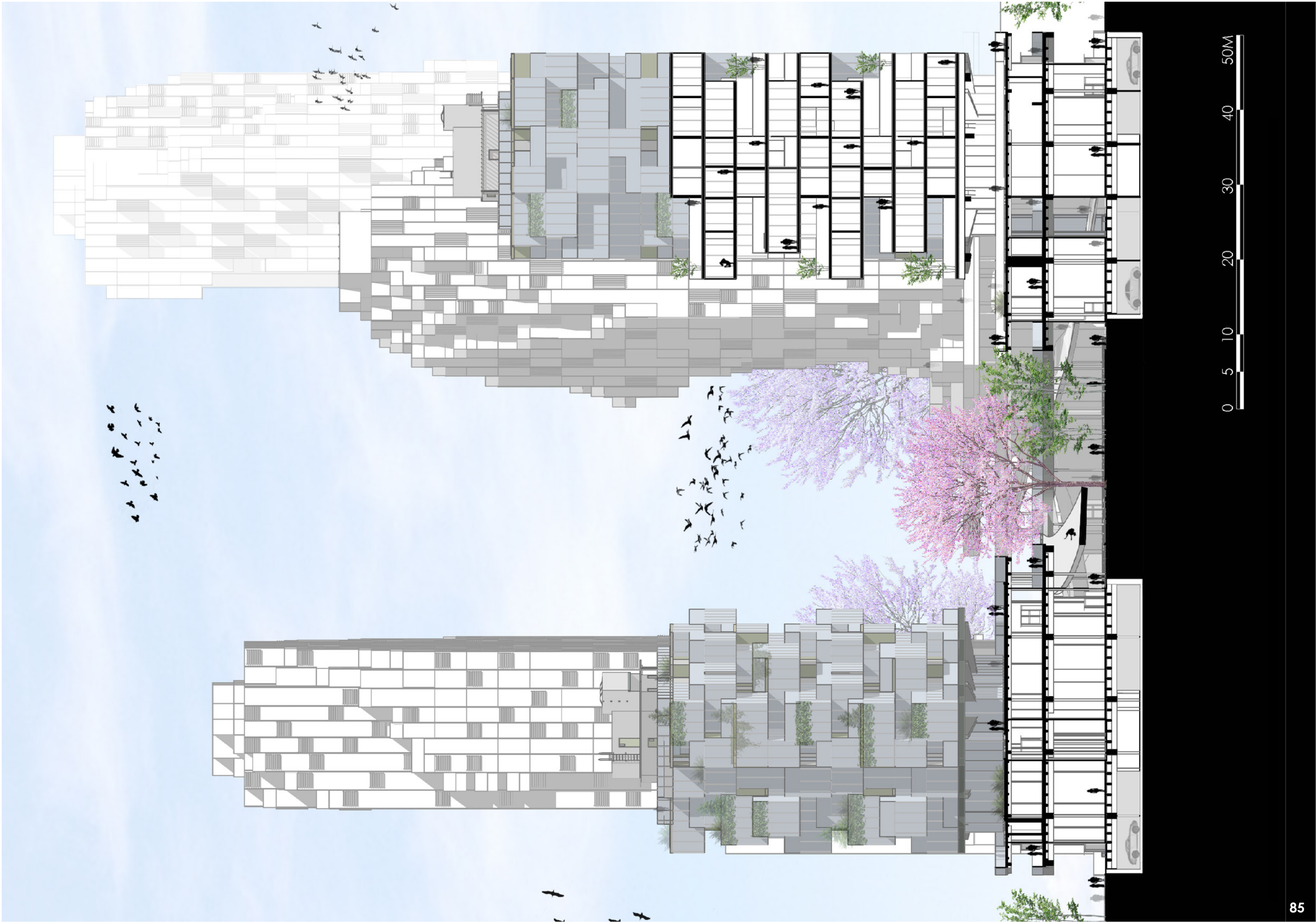


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015



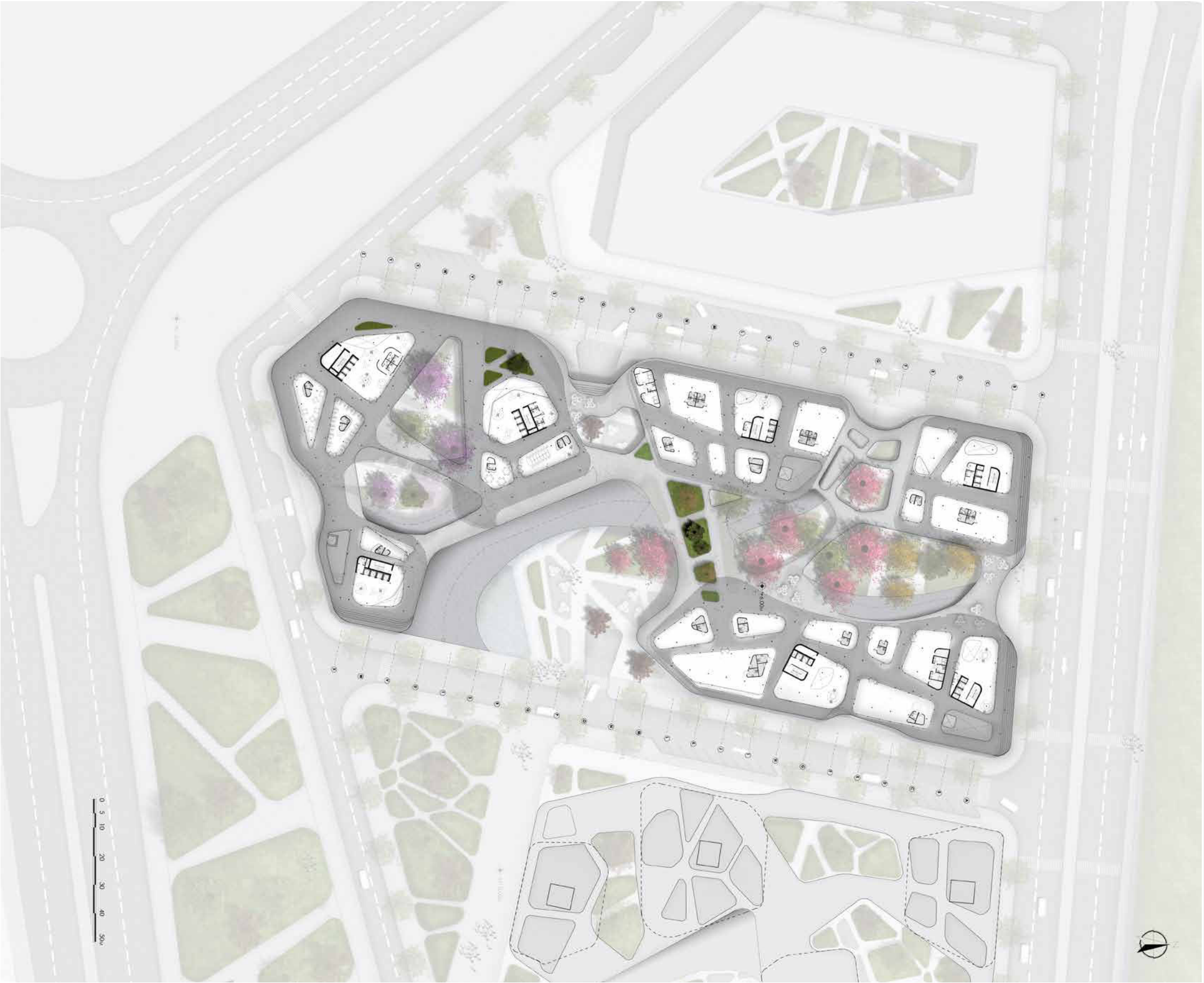


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA PRIMER NIVEL





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN PEATONAL PRIMER NIVEL





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA SEGUNDO NIVEL





TRANSICIONES

VERTICALES





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGENES HACIA PLAZA CENTRAL LOS SILOS





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA TERCER NIVEL BASAMENTO. UBICACION VIVIENDAS





TRANSICIONES

VERTICALES





0 5 10 20 30 40 50M

TRANSICIONES

VERTICALES





TRANSICIONES

VERTICALES





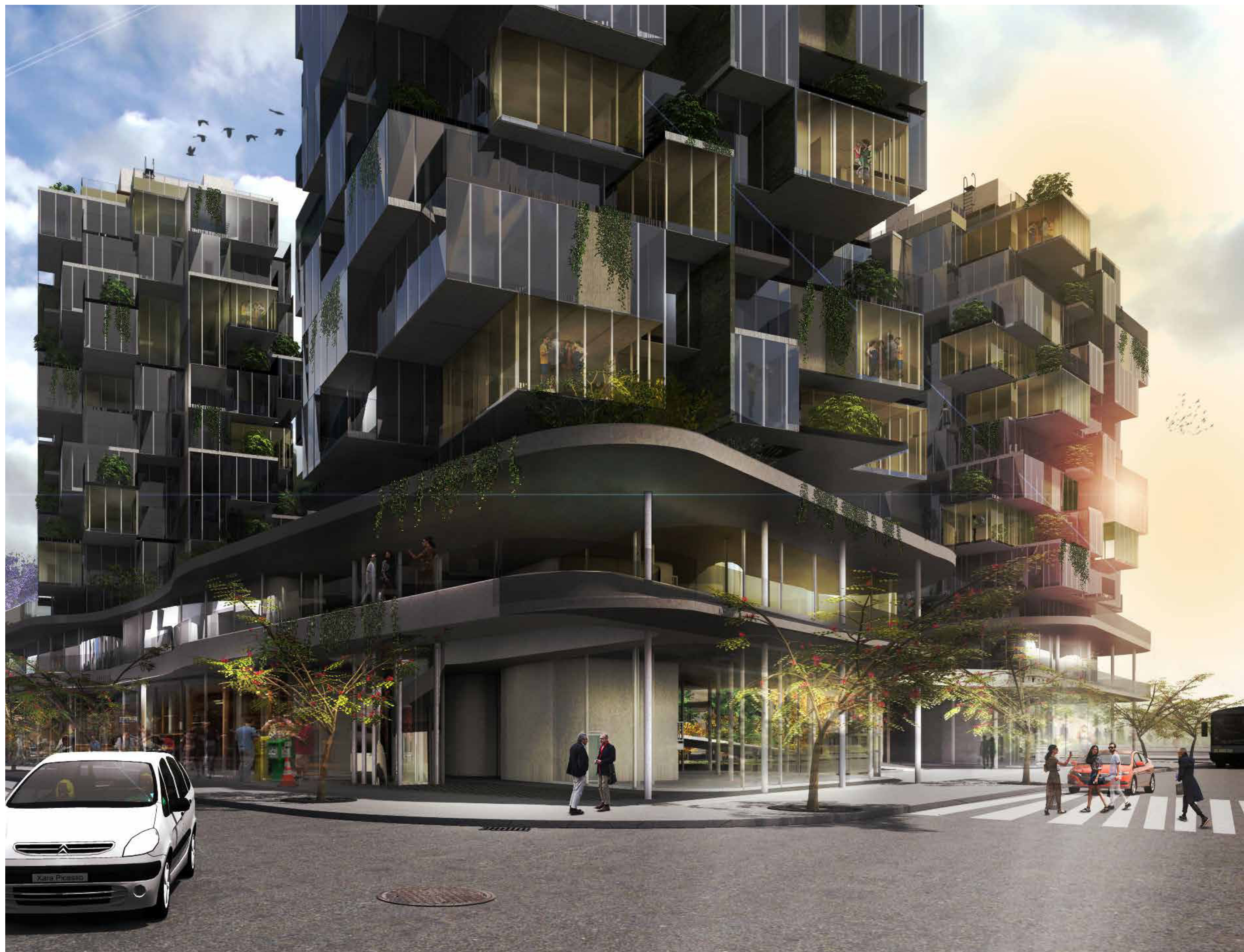
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

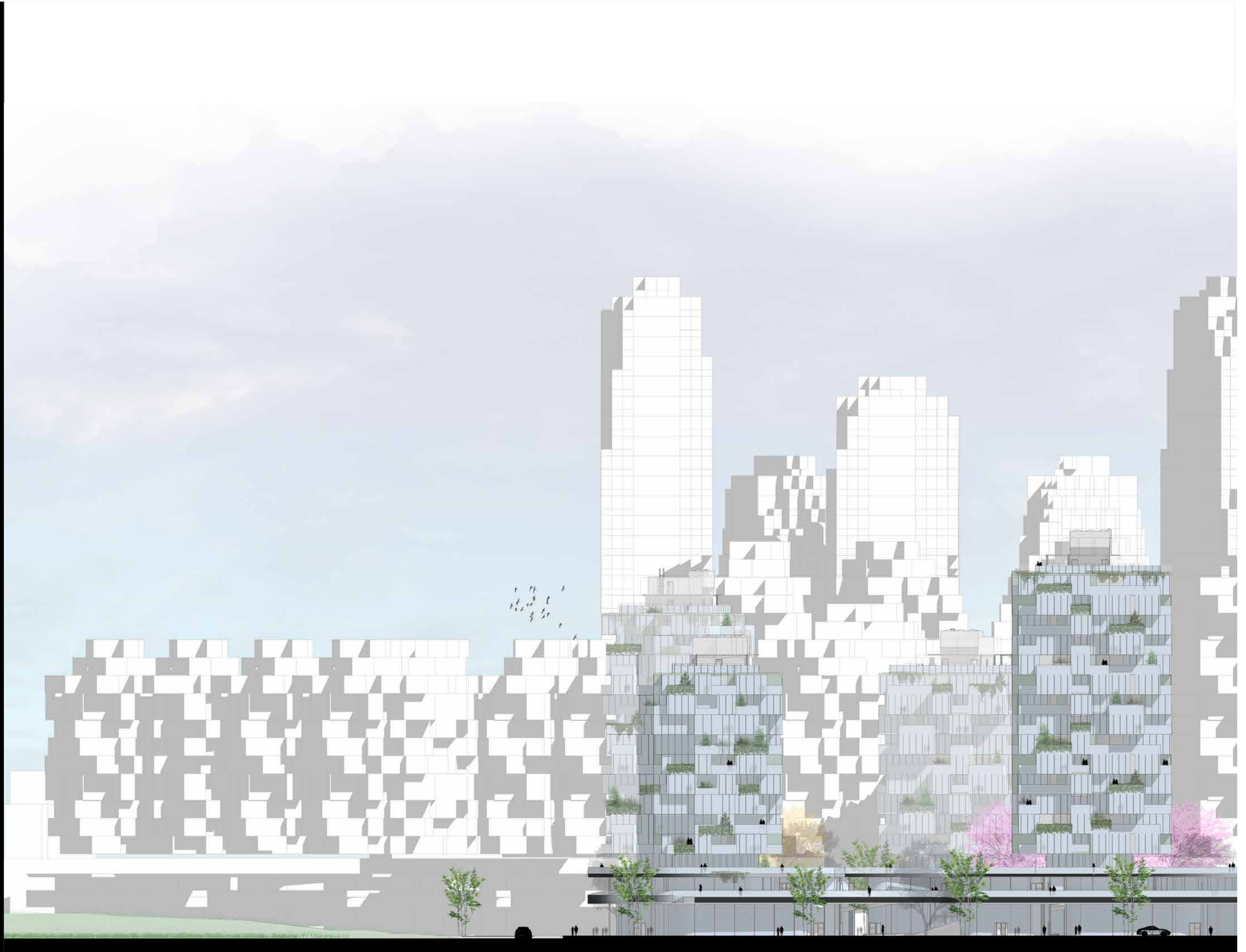
IMAGEN PEATONAL

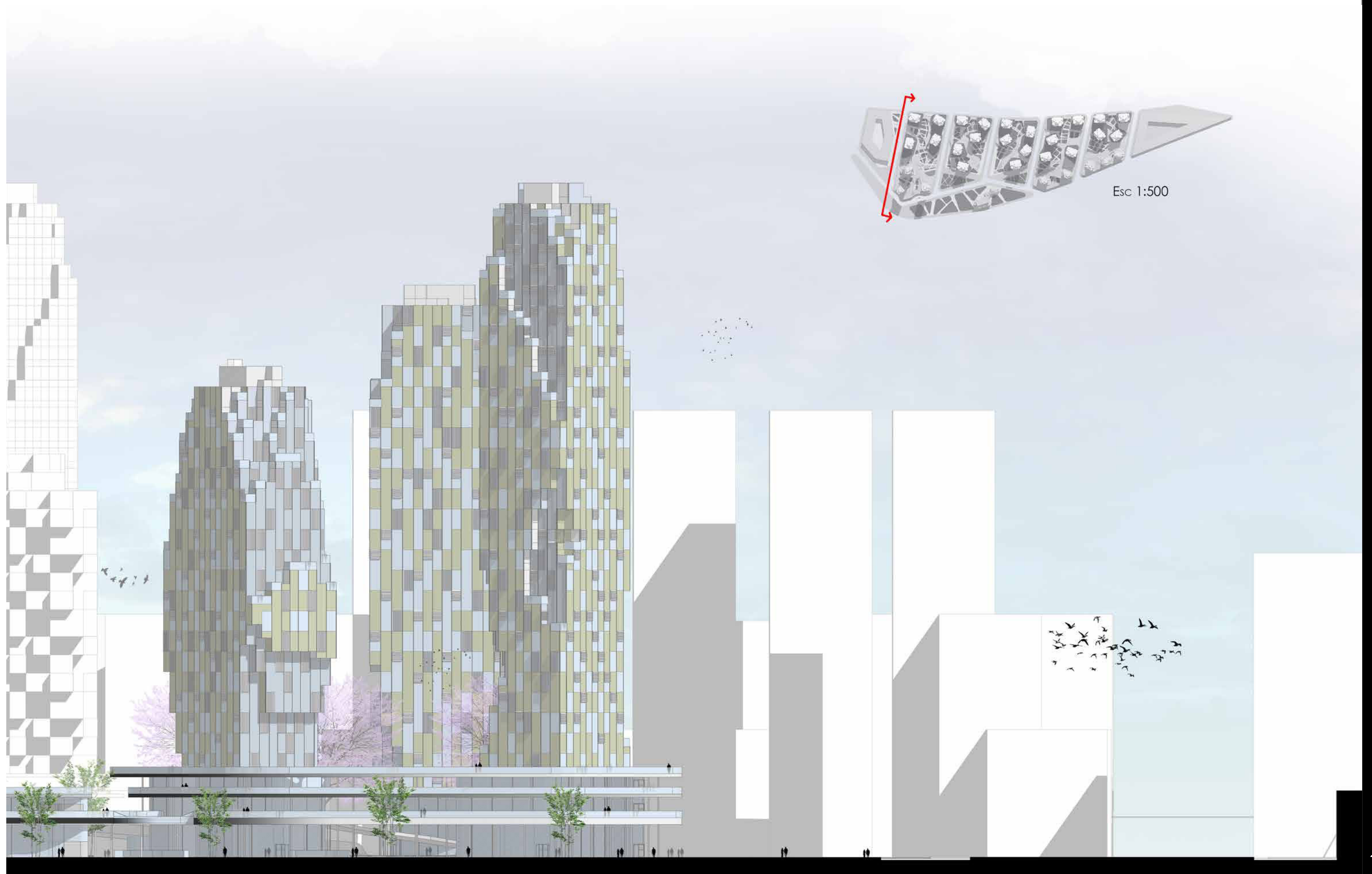




TRANSICIONES

VERTICALES





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN PEATONAL



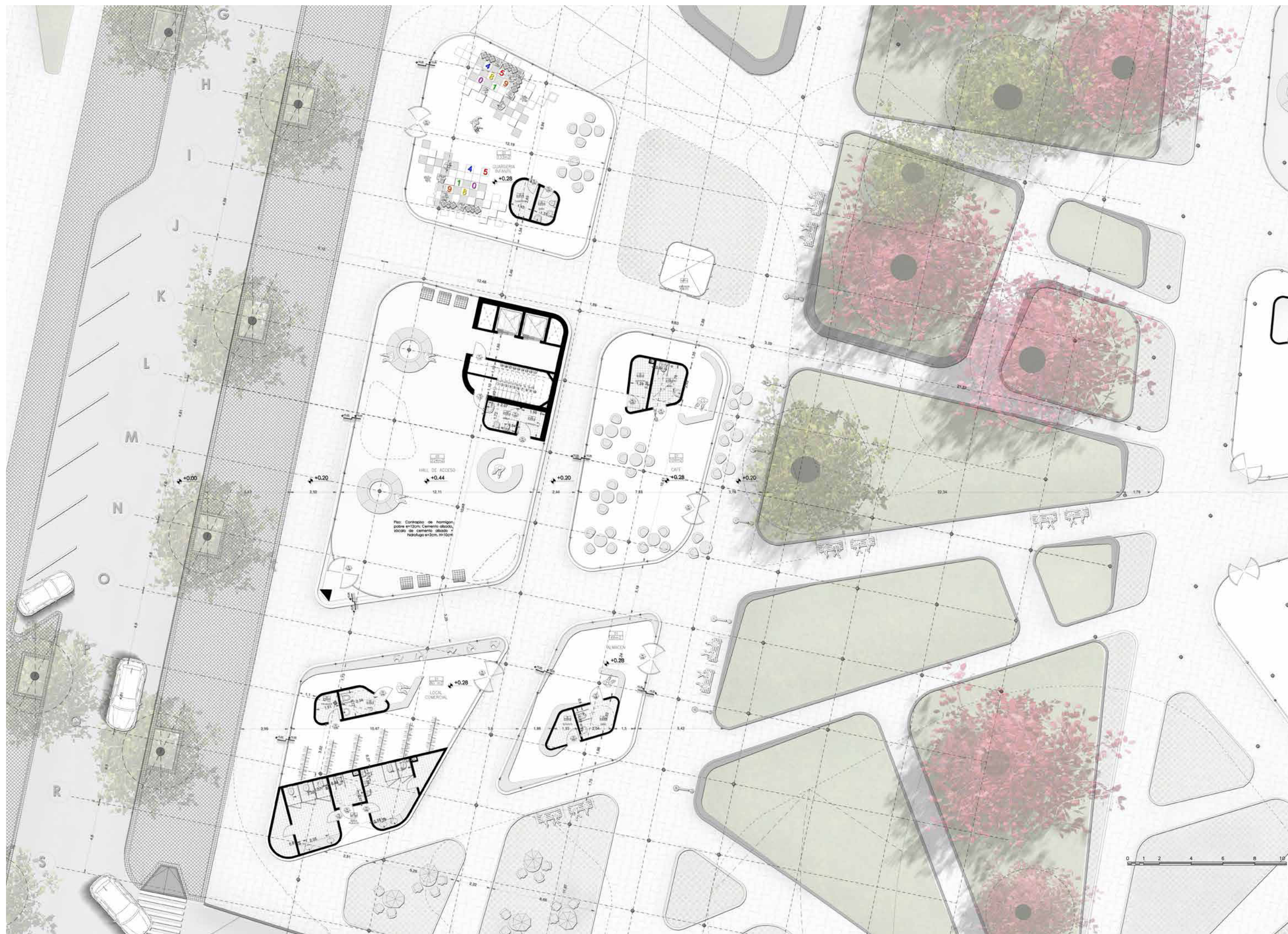


TRANSICIONES

VERTICALES

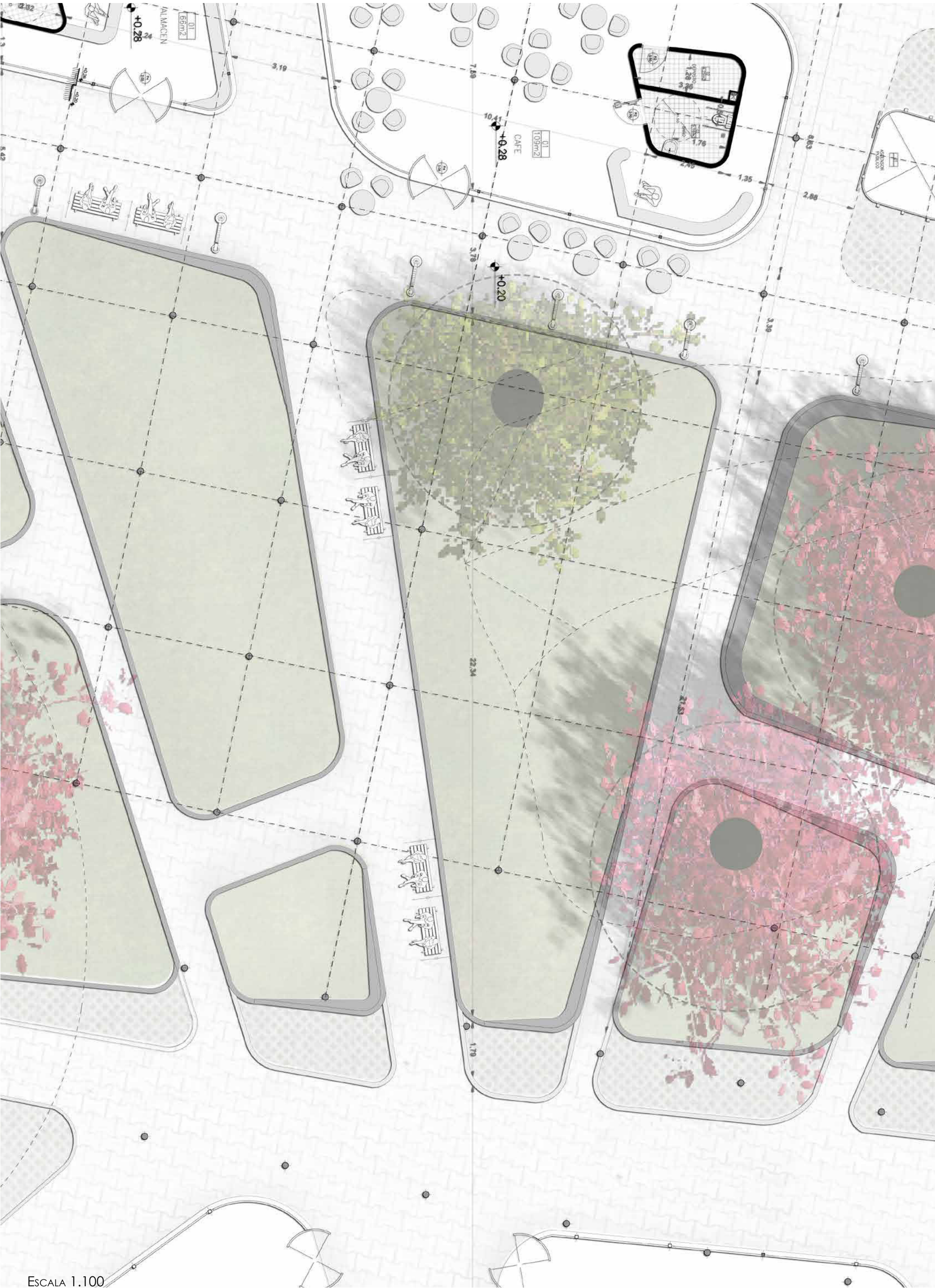
Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA BAJA



PLANTA BAJA





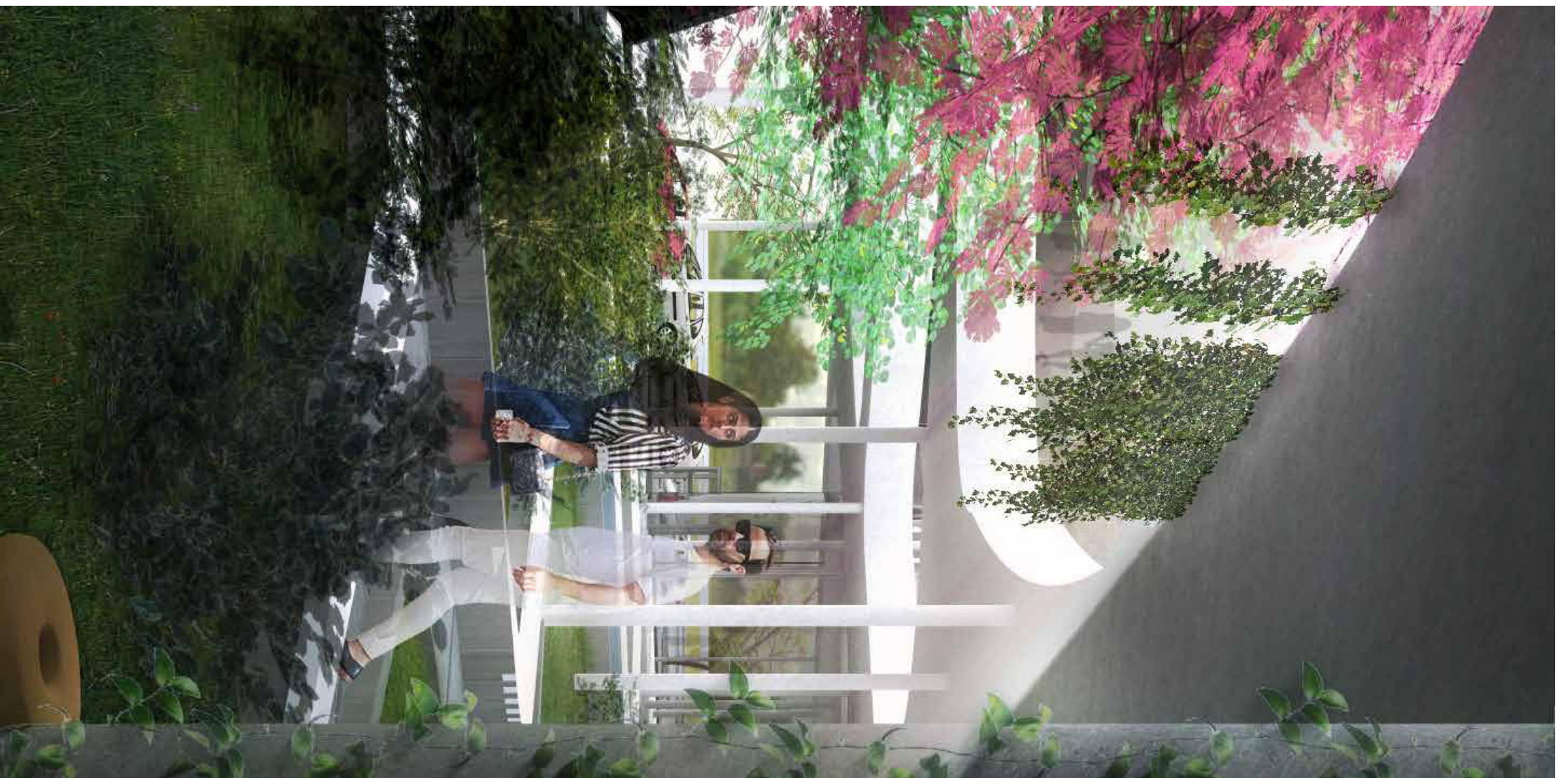
ESCALA 1.100

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN PEATONAL DE PLANTA BAJA





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

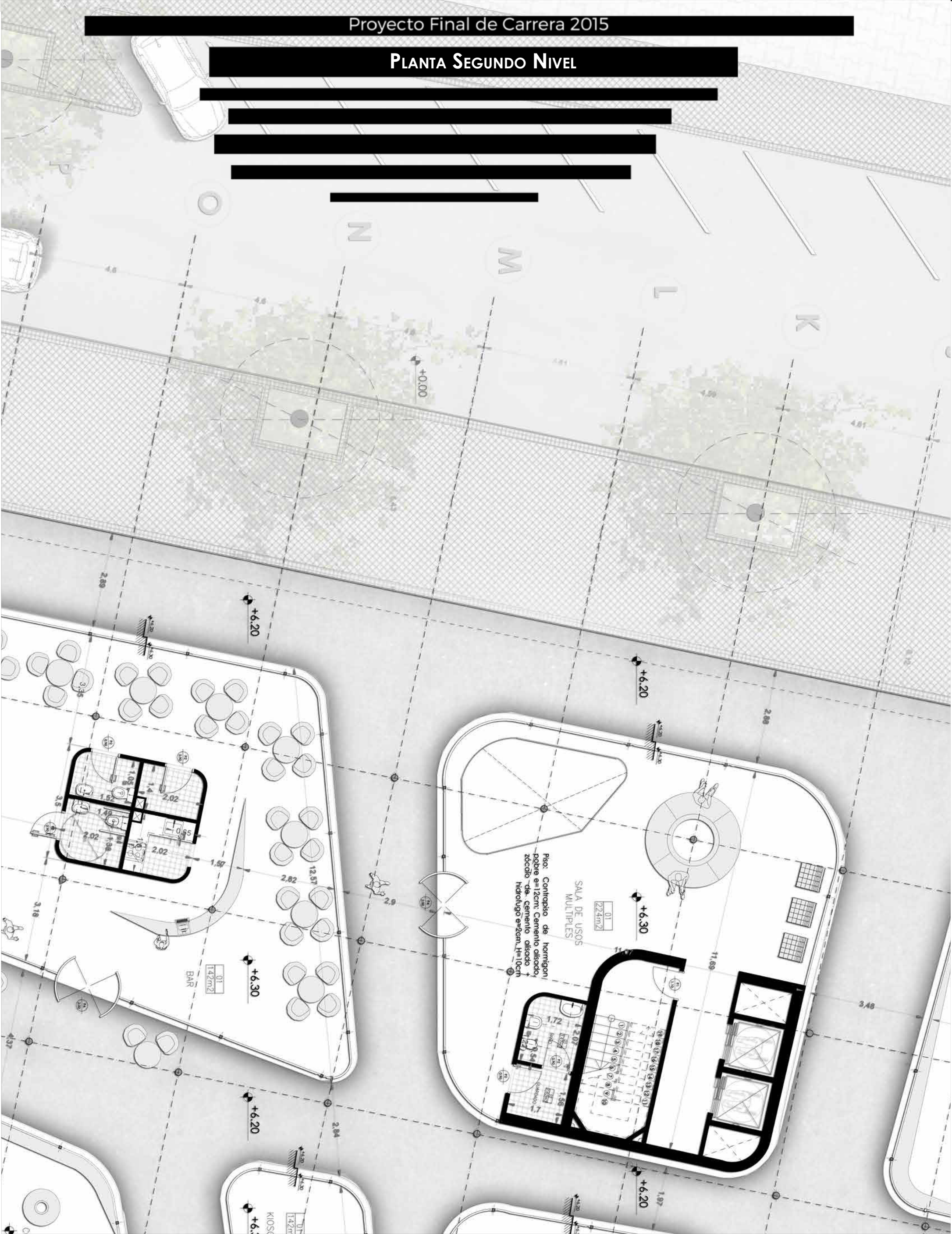
PLANTA PRIMER NIVEL

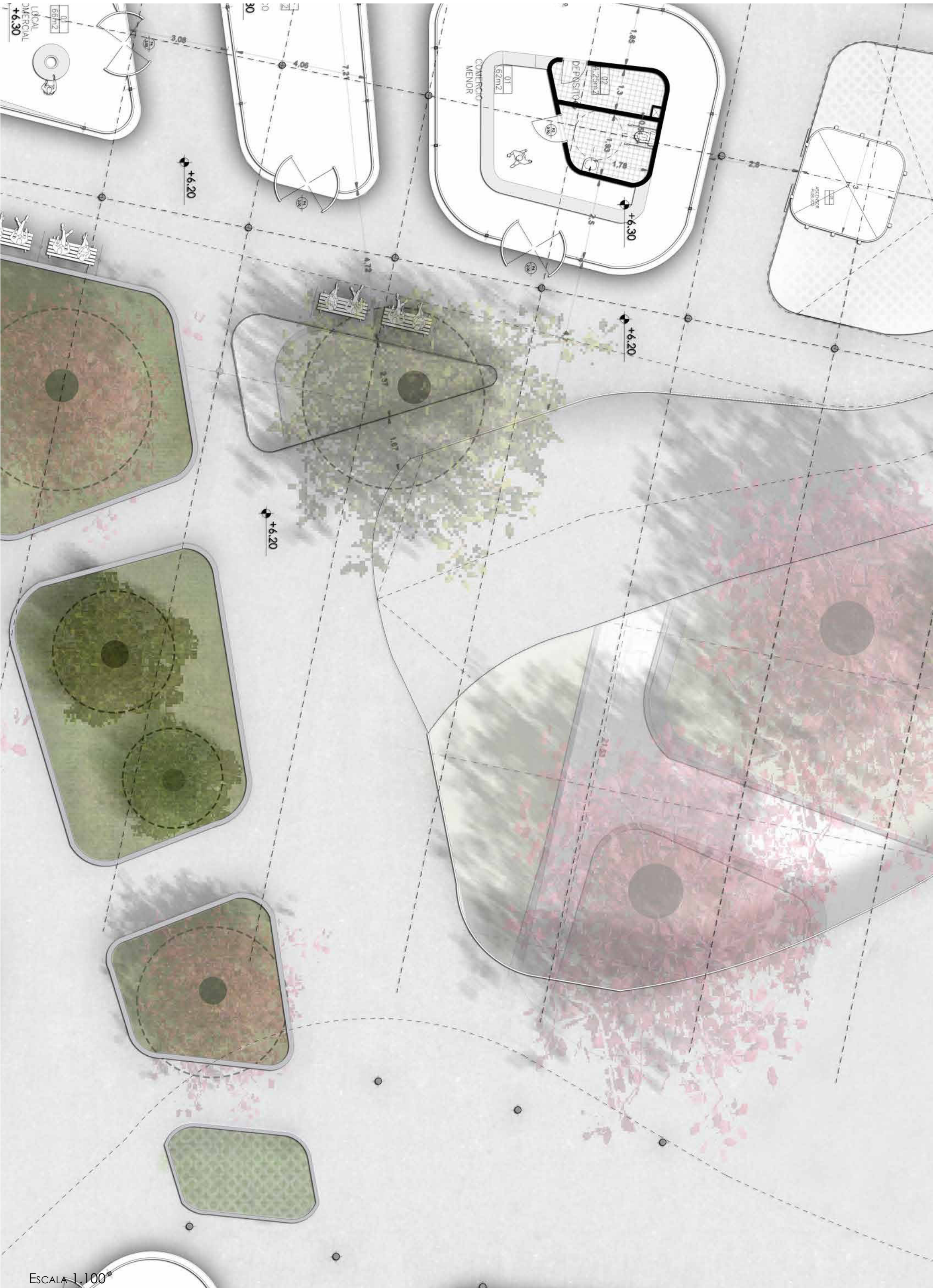
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA SEGUNDO NIVEL



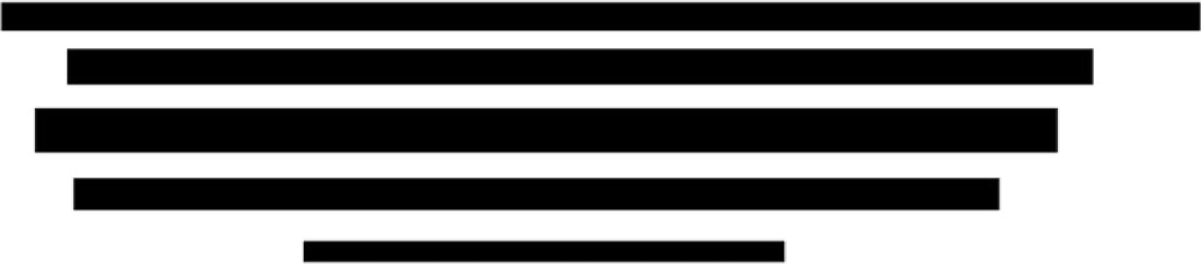


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN PEATONAL PLANTA PRIMER NIVEL



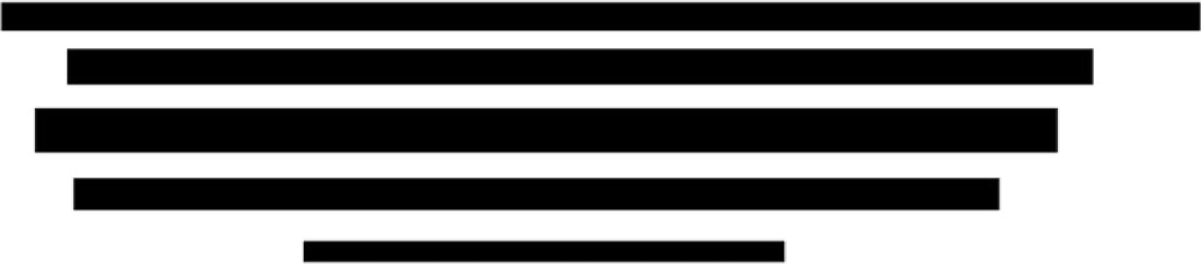


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA SEGUNDO NIVEL - AMENITIES VVIENDAS



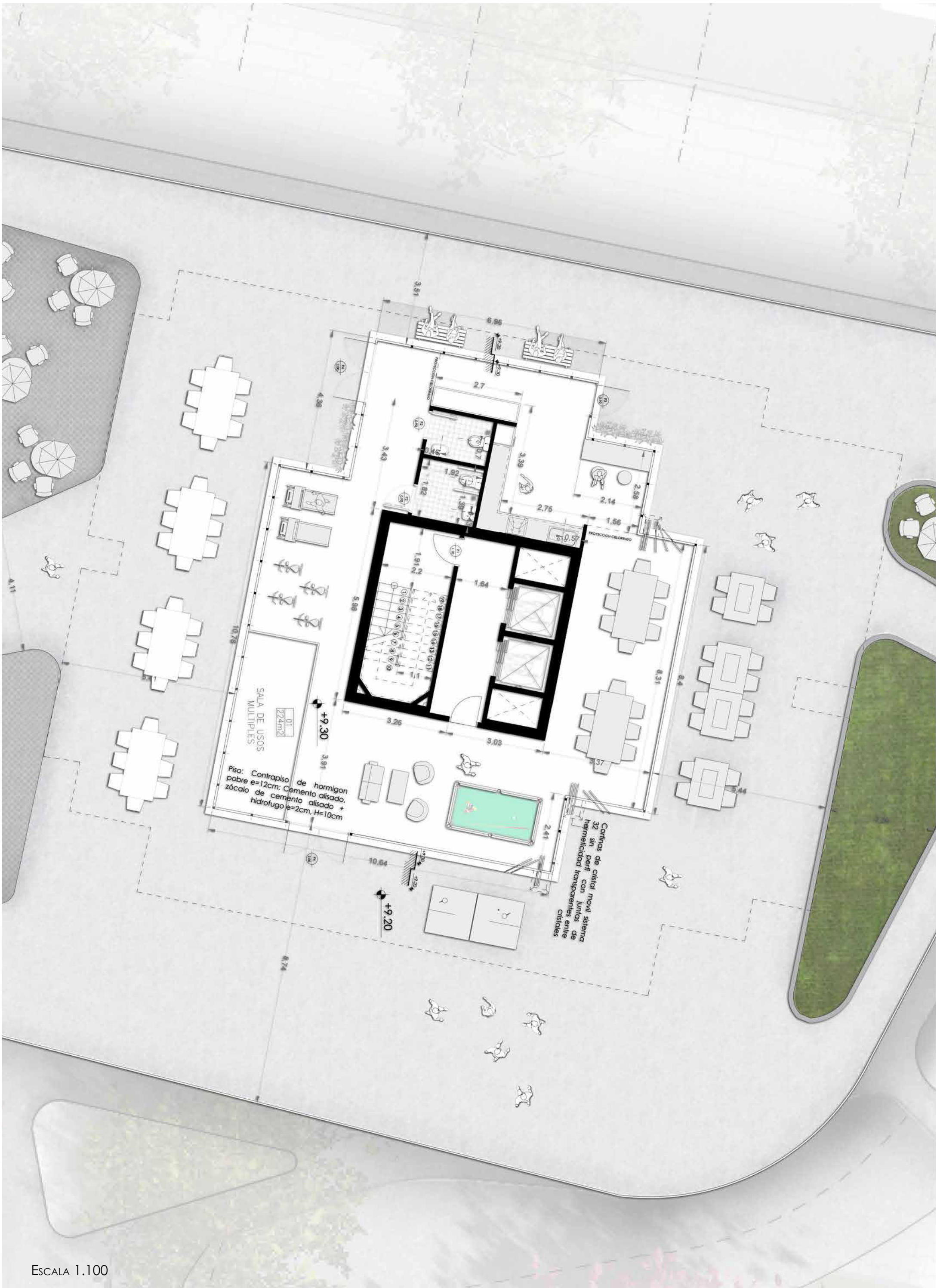


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTA PRIMER NIVEL



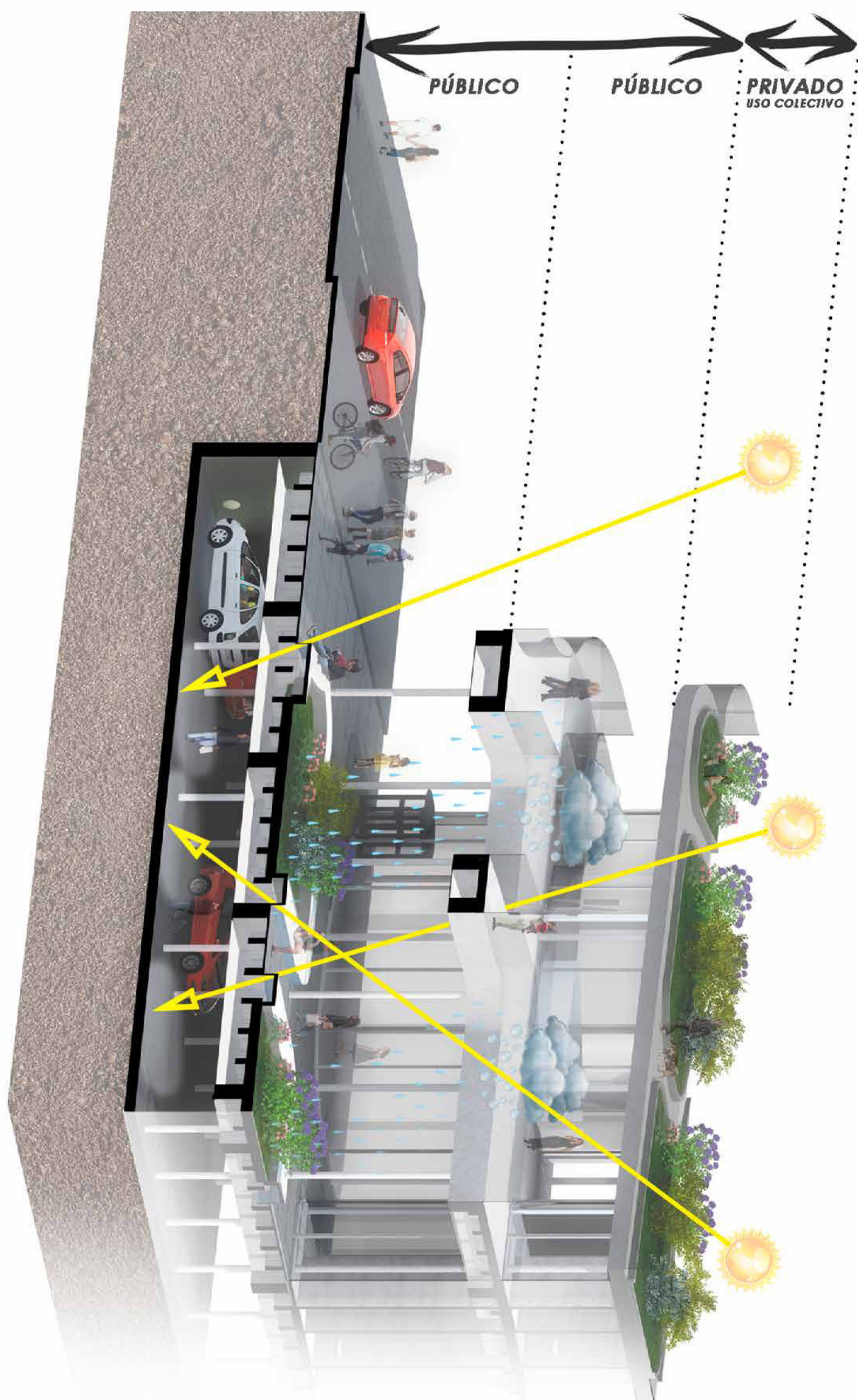
ESCALA 1.100

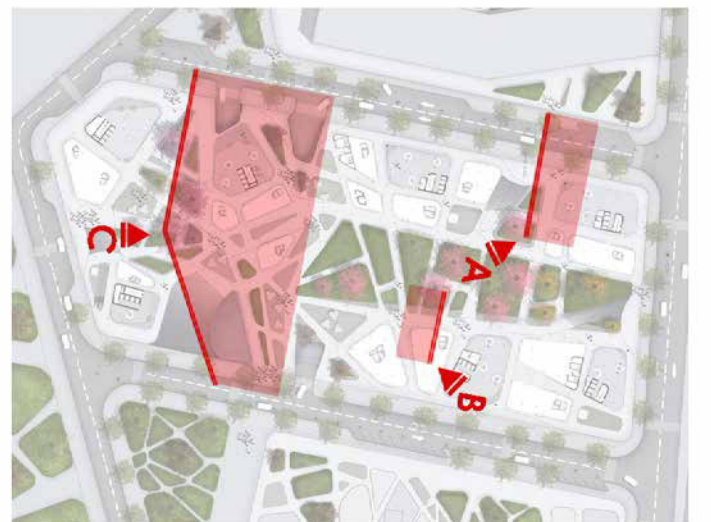
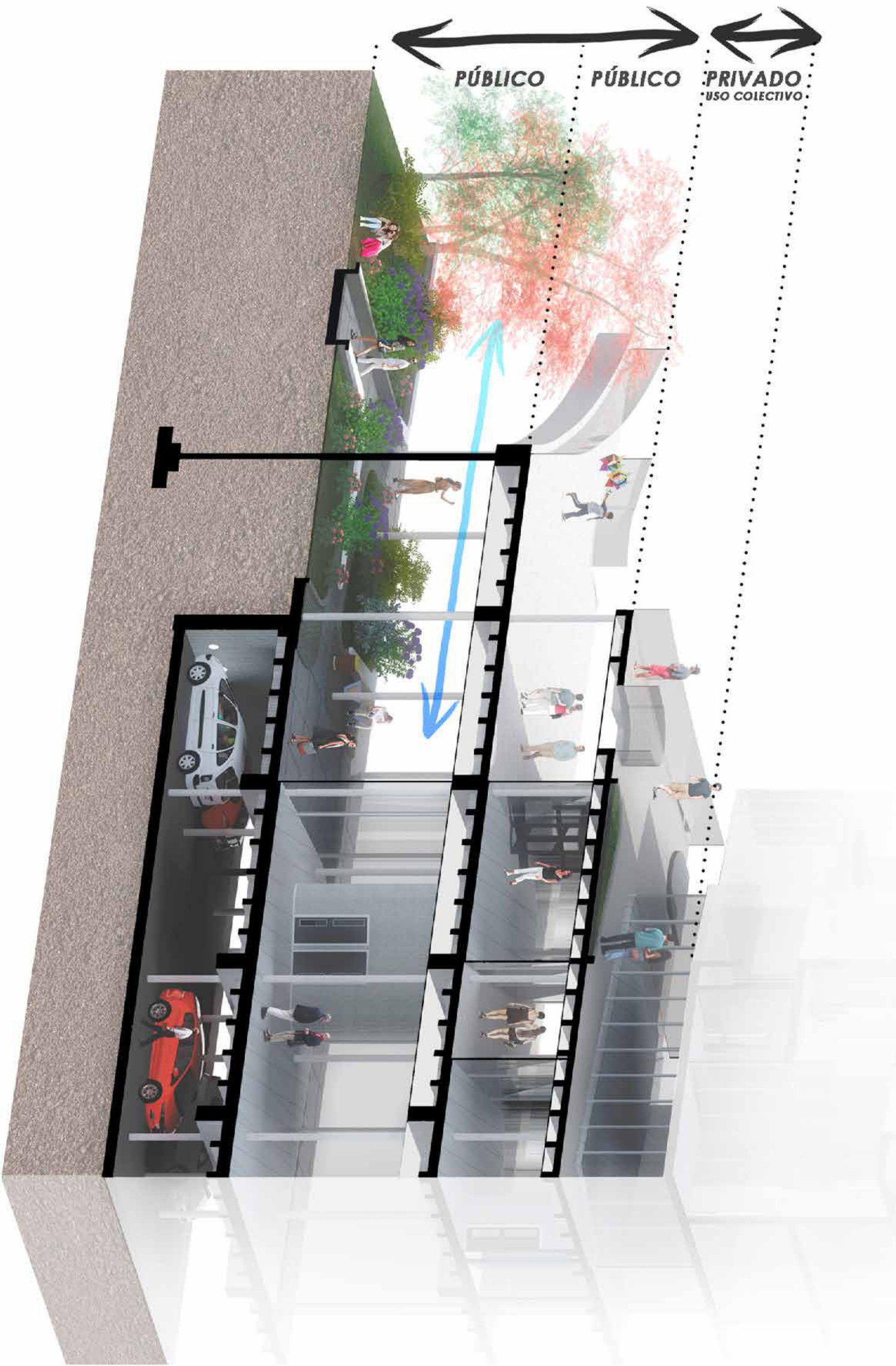
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

SITUACIONES DE RELACIONES ESPACIALES





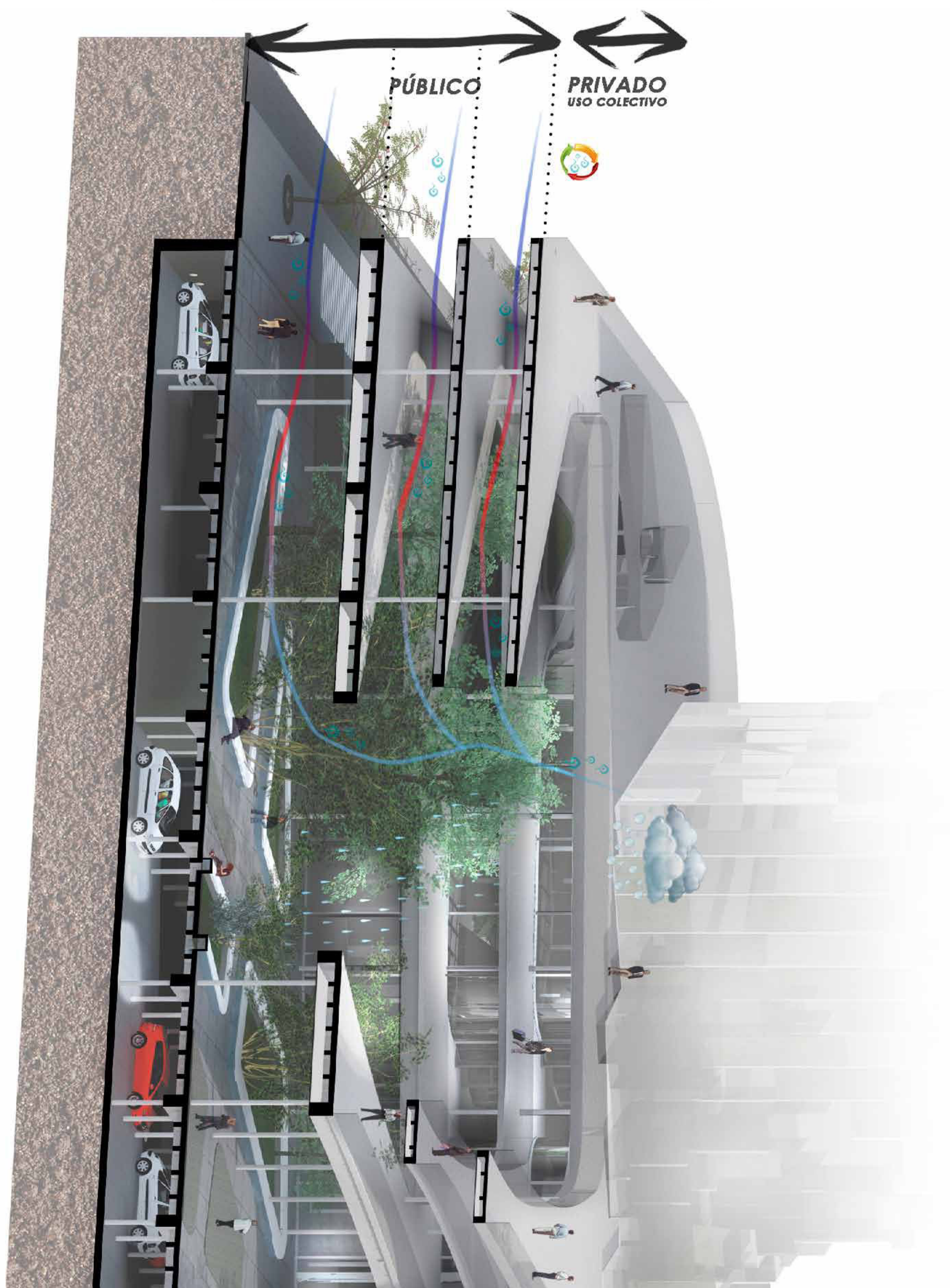
SITUACIONES A Y B

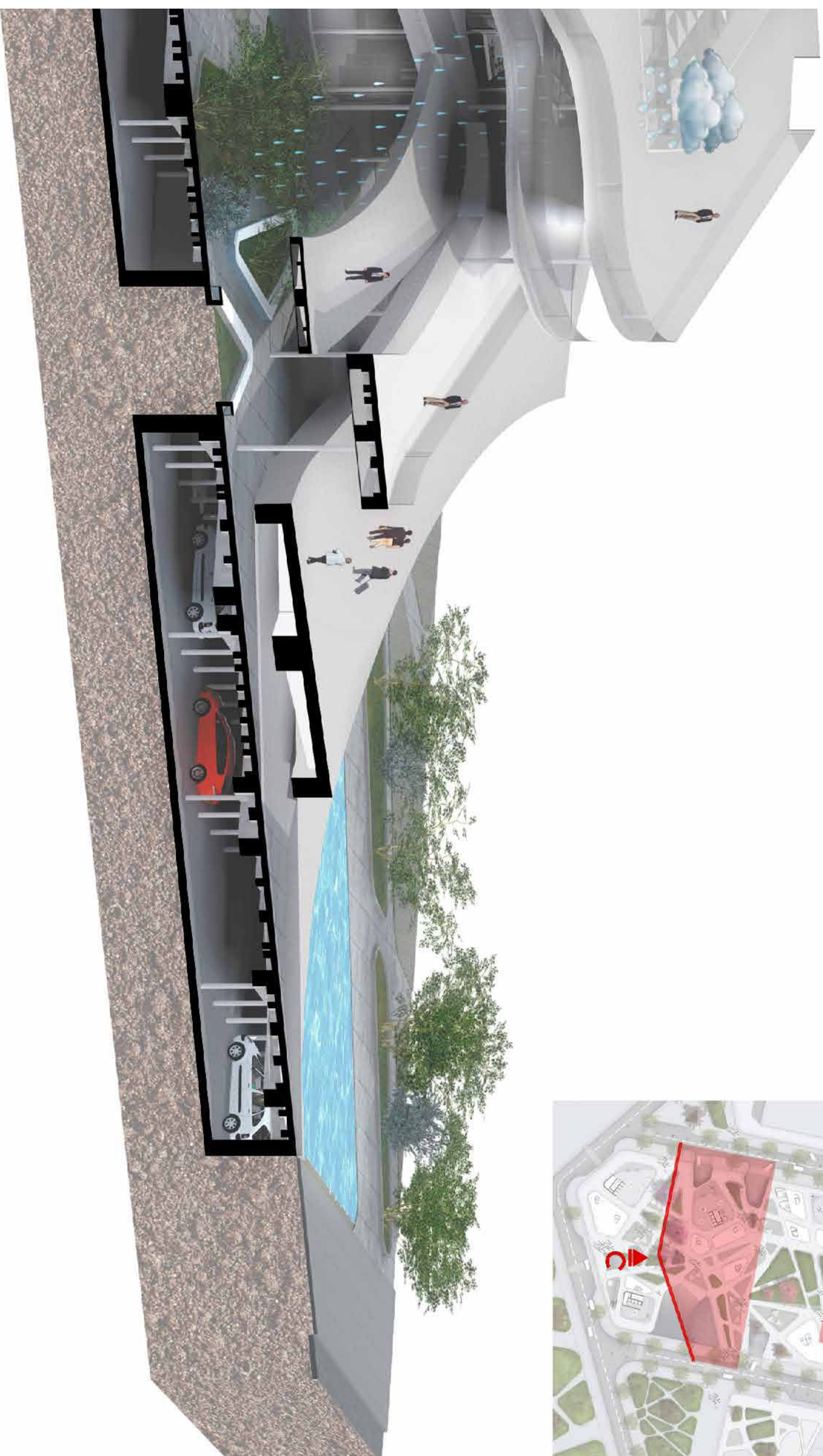
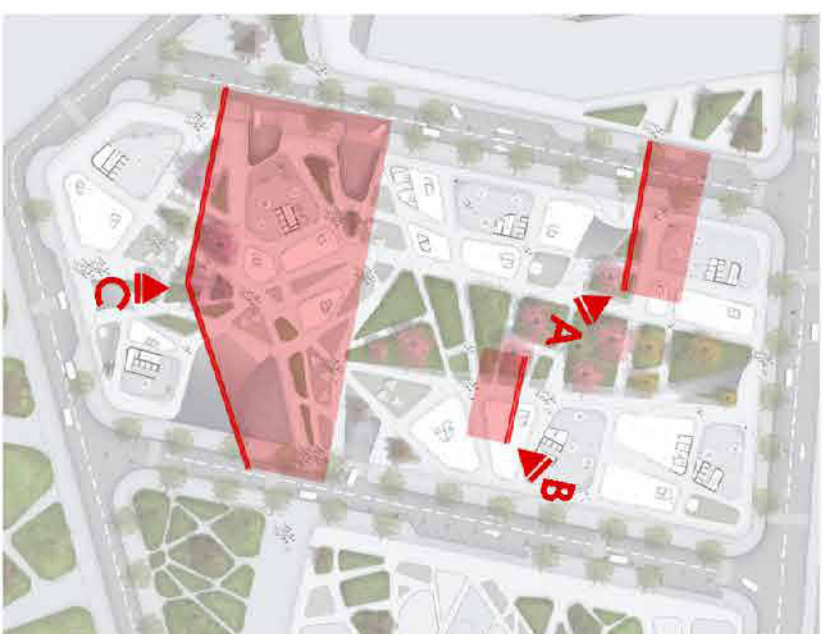
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

SITUACIONES DE RELACIONES ESPACIALES



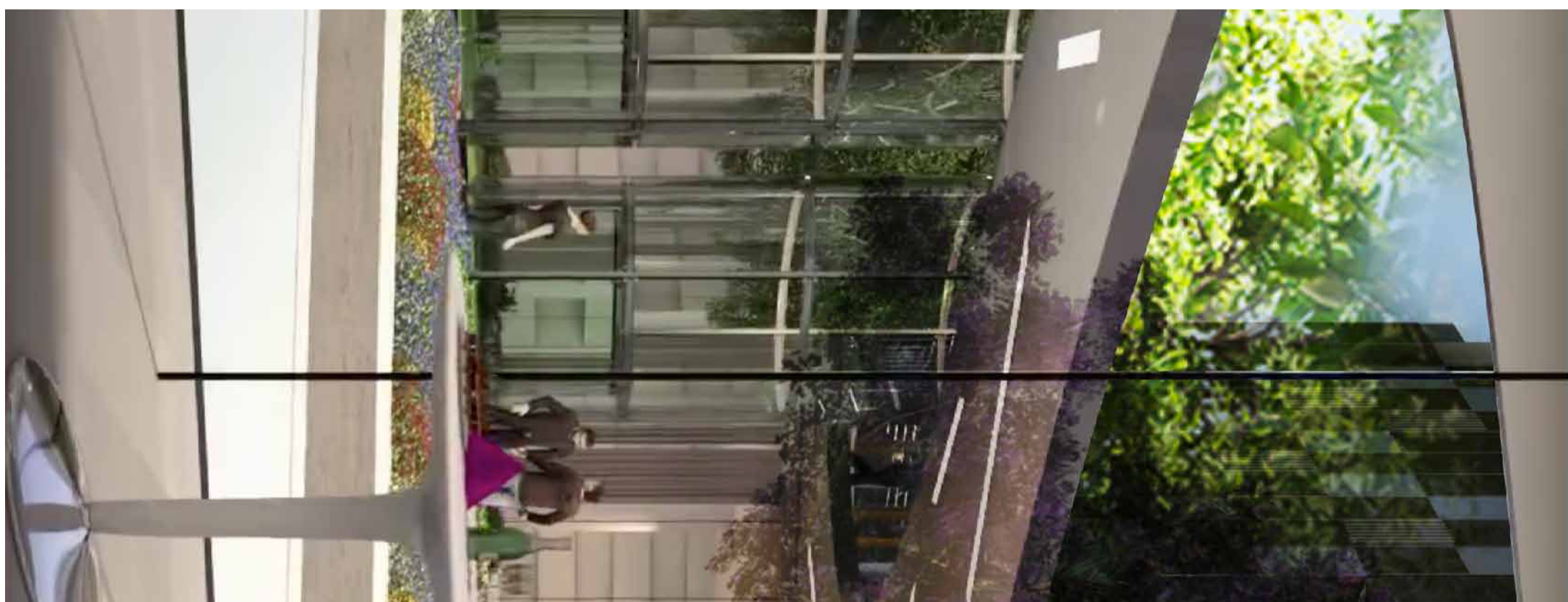


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN HALL DE ACCESO TORRES OFICINAS





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN **HALL DE ACCESO TORRES VIVIENDAS**





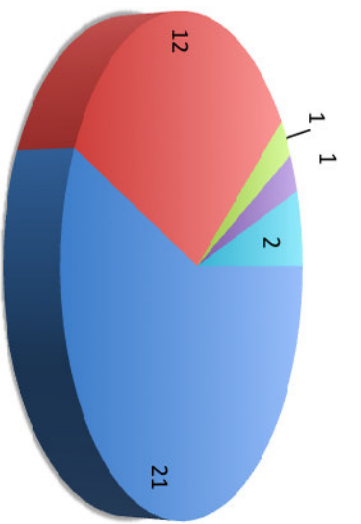
TRANSICIONES

VERTICALES

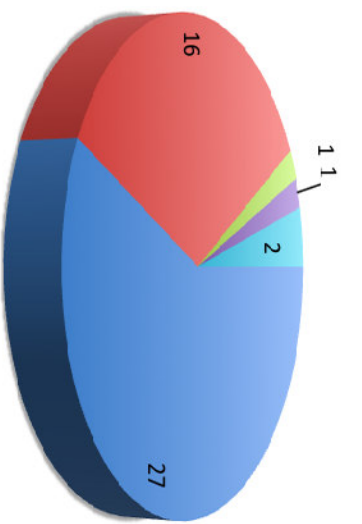
Proyecto Final de Carrera 2015

TORRES VIVIENDAS

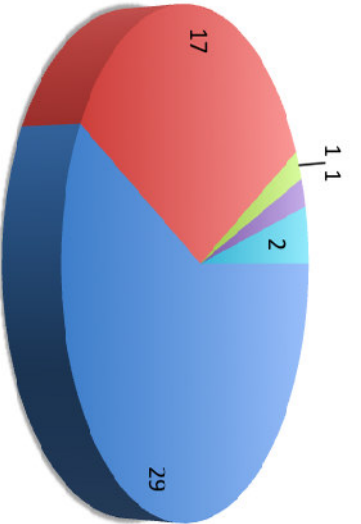
Torre 1 Viviendas



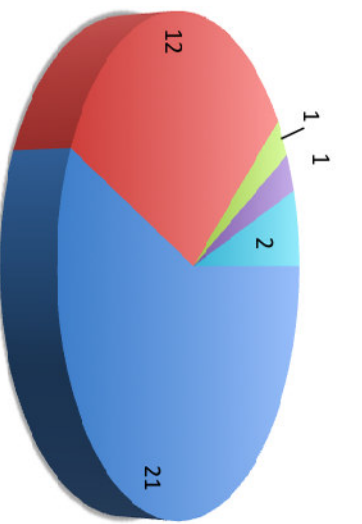
Torre 2 Viviendas

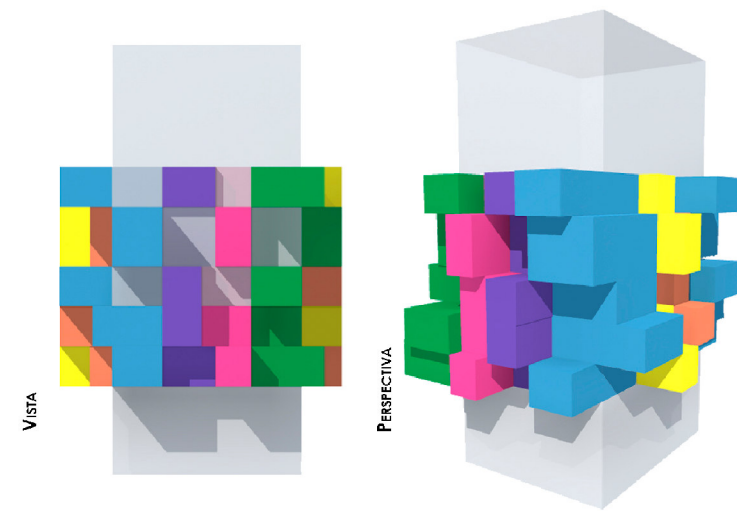


Torre 3 Viviendas

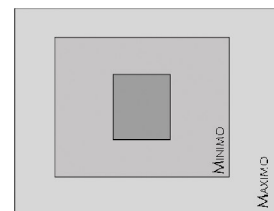


Torre 4 Viviendas

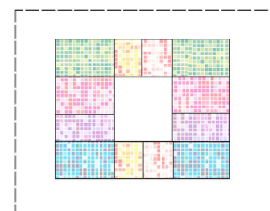




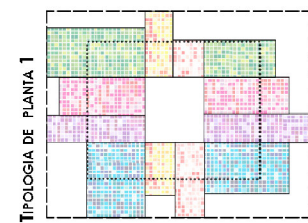
PUNTO DE PARTIDA PARA LA EXTRUCCION



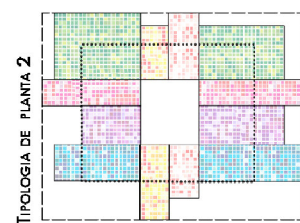
SUBDIVISION DE PLANTA EN MODULOS PROGRAMATICOS



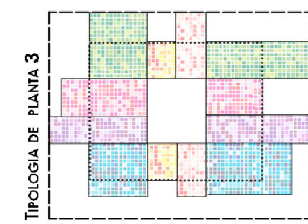
- NUCLEO VERTICAL
- VOLUMEN ORIGINAL
- LIMITE DE EXTRUCCIONES MAXIMAS



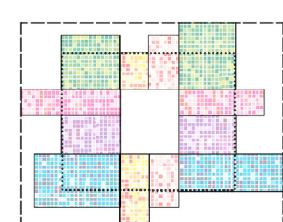
2 Departamentos de 2 dormitorios cada uno.



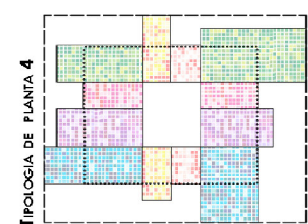
3 Departamentos de 2 dormitorios cada uno.



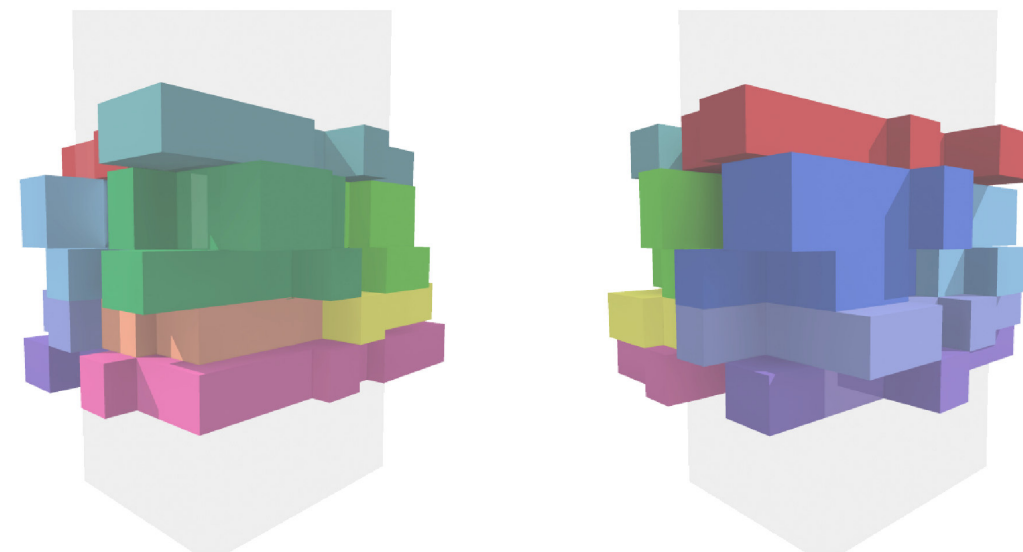
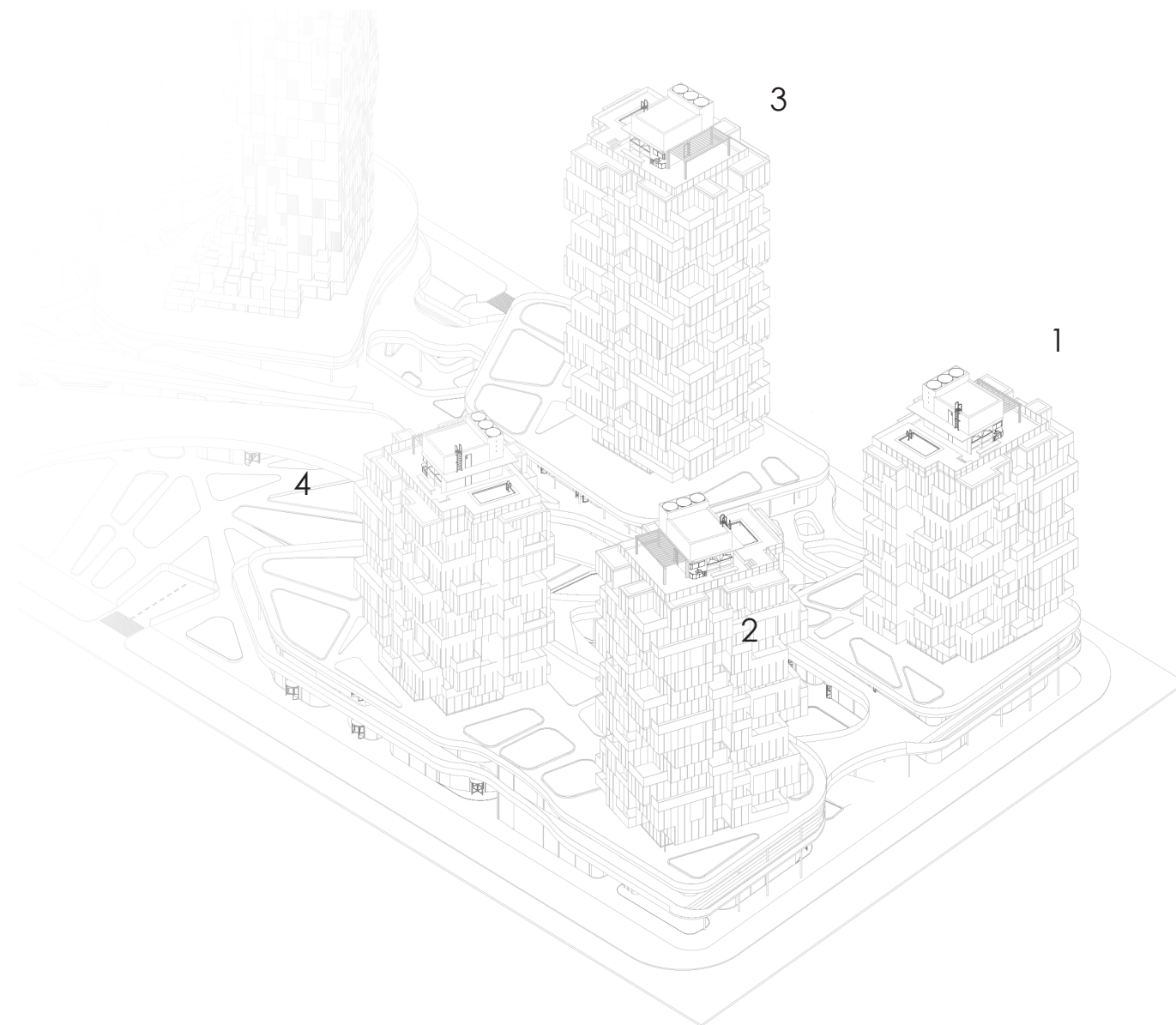
4 Departamentos Duplex de 2 dormitorios cada uno. Planta Baja



Planta Alta Departamentos Duplex



2 Departamentos de 2 dormitorios cada uno.

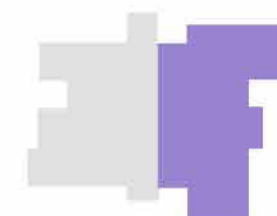
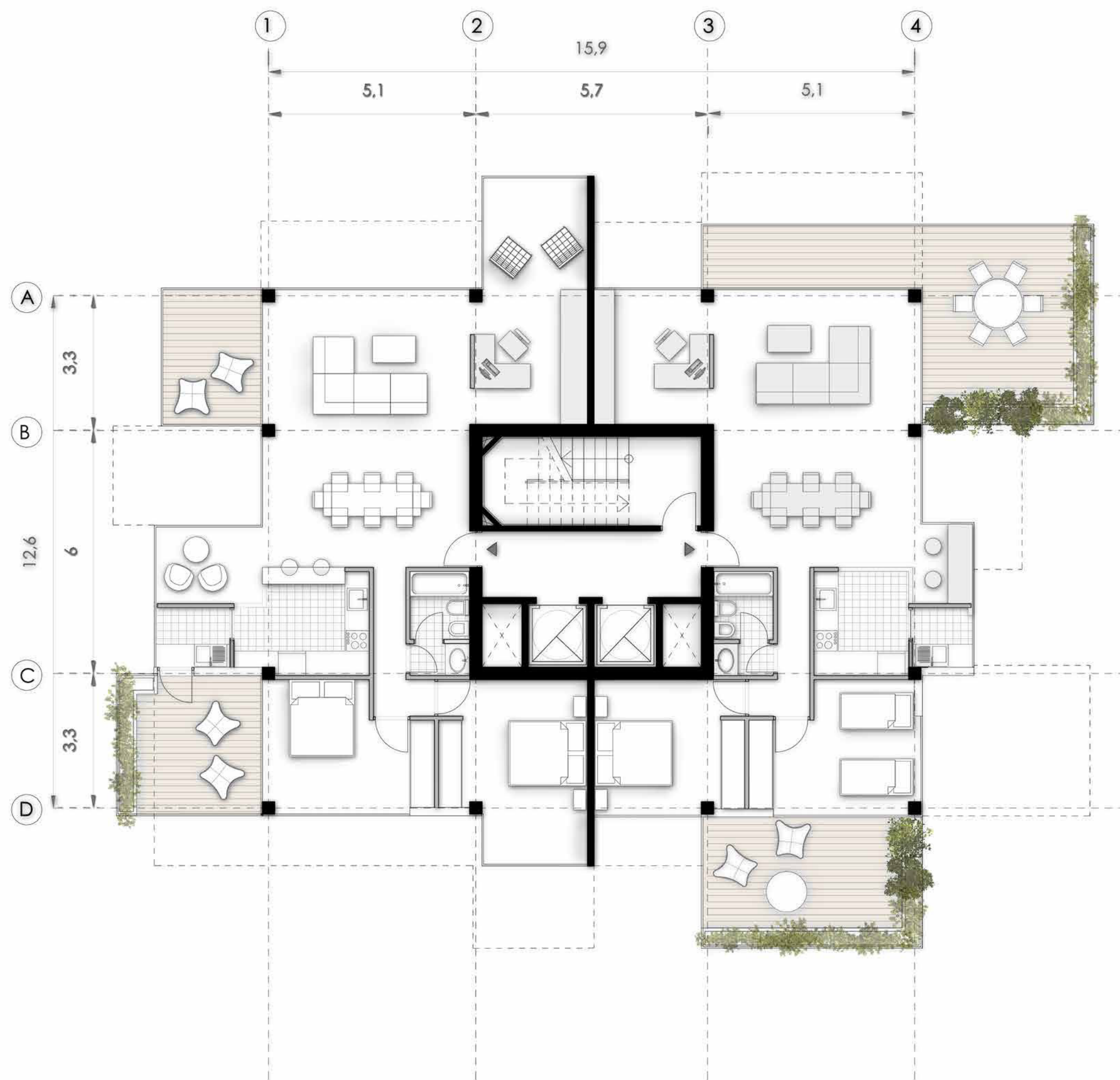


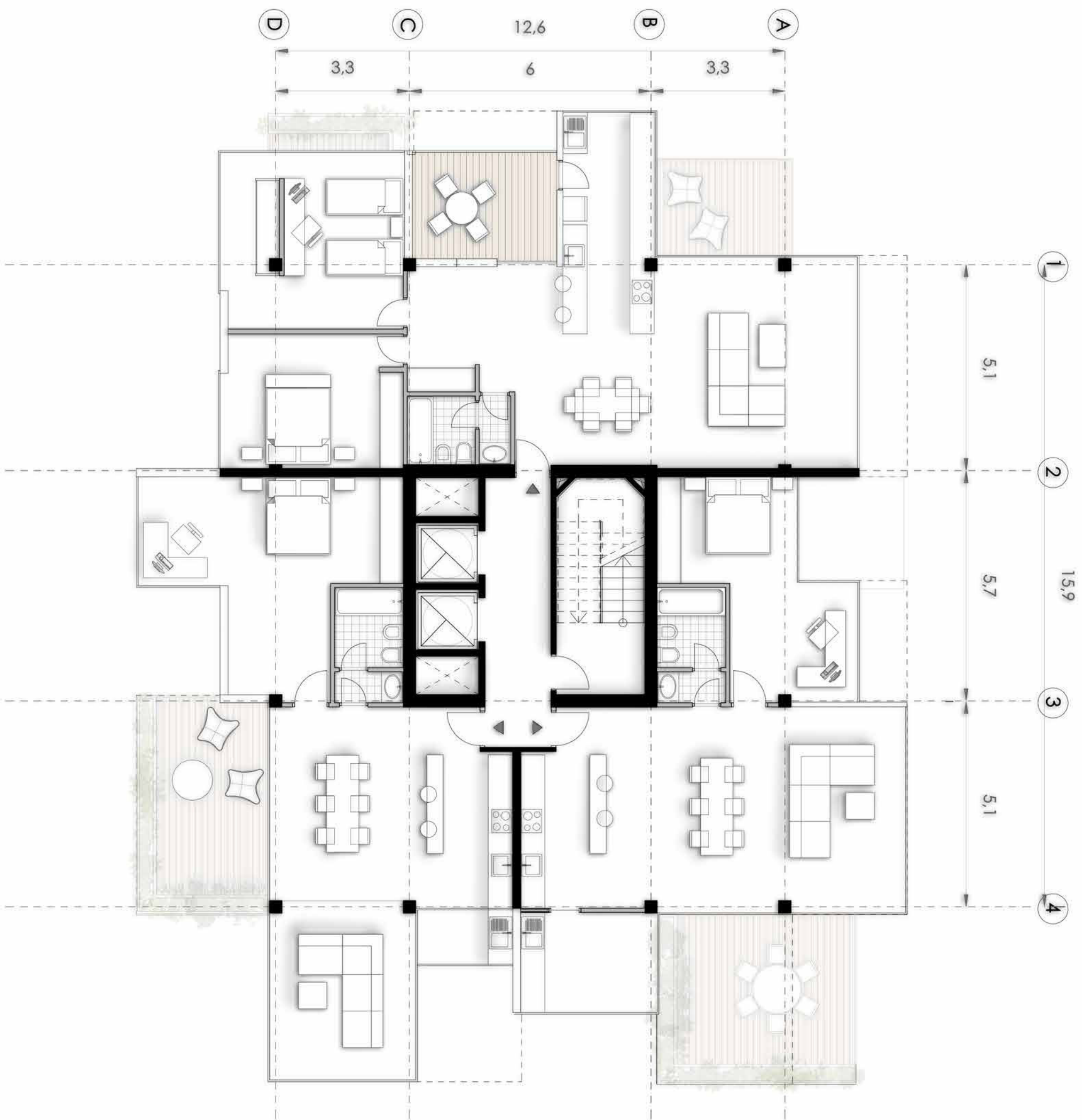
REFERENCIAS DE TIPOLOGIAS DE VIVIENDAS

- | | | | |
|---|------------|---|-------------|
| ■ | VIVIENDA 1 | ■ | VIVIENDA 7 |
| ■ | VIVIENDA 2 | ■ | VIVIENDA 8 |
| ■ | VIVIENDA 3 | ■ | VIVIENDA 9 |
| ■ | VIVIENDA 4 | ■ | VIVIENDA 10 |
| ■ | VIVIENDA 5 | ■ | VIVIENDA 11 |
| ■ | VIVIENDA 6 | | |

TRANSICIONES

VERTICALES





V3

103.2 m²
 9.61 m²

+

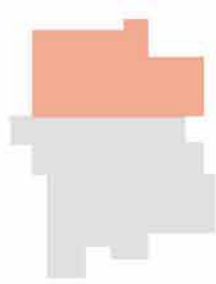
78.2 m²
 3.30 m²

103.2 m²
 9.61 m²

78.2 m²
 3.30 m²

103.2 m²
 9.61 m²

78.2 m²
 3.30 m²



V4

81.57 m²
 0 m²

+

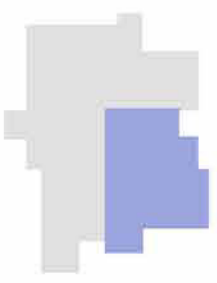
78.2 m²
 3.30 m²

81.57 m²
 0 m²

78.2 m²
 3.30 m²

81.57 m²
 0 m²

78.2 m²
 3.30 m²



V5

78.2 m²
 3.30 m²

+

78.2 m²
 3.30 m²

78.2 m²
 3.30 m²

78.2 m²
 3.30 m²

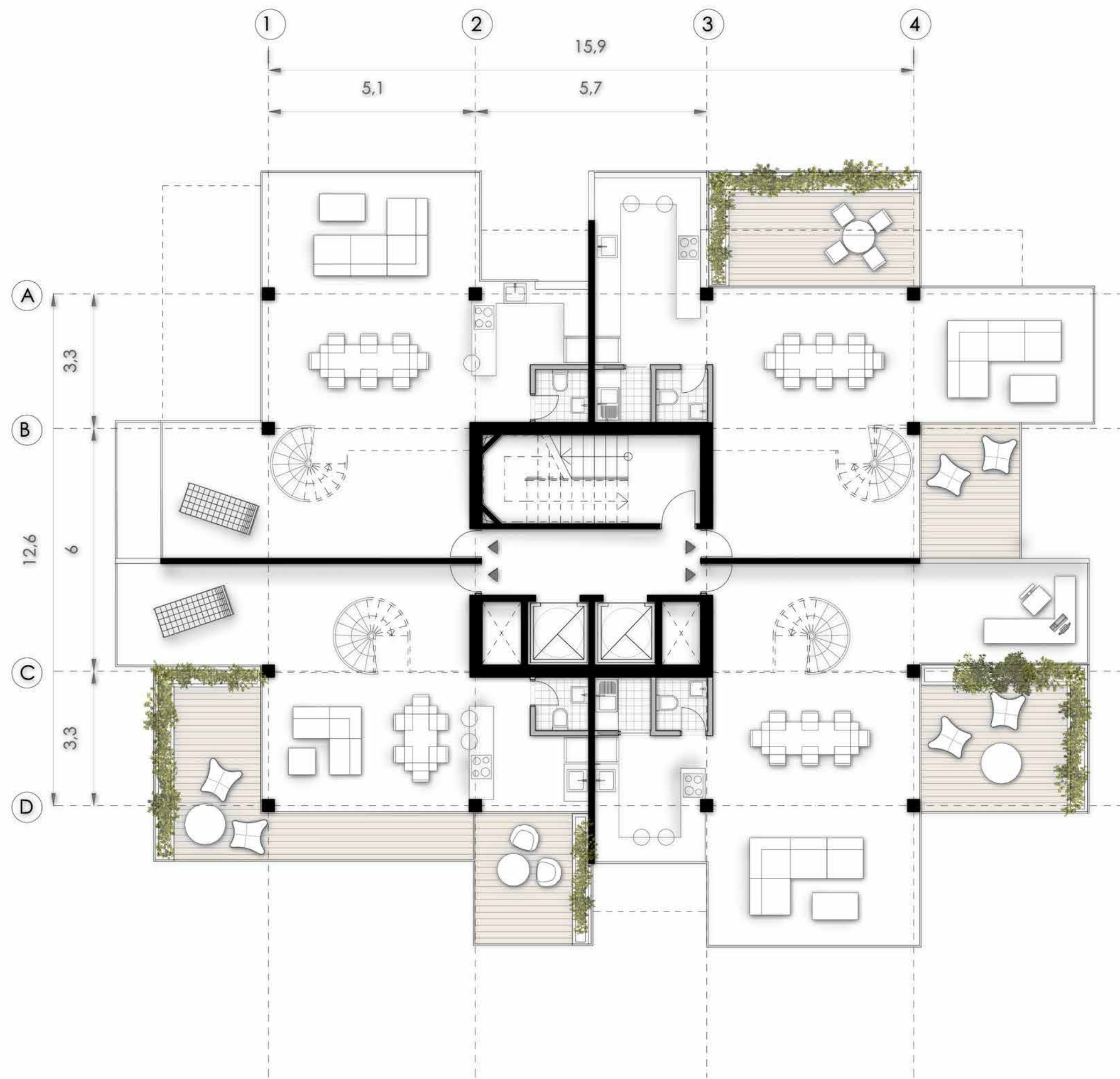
78.2 m²
 3.30 m²



ESCALA 1.100

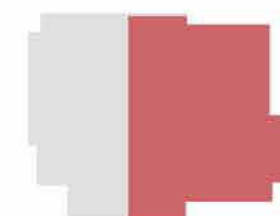
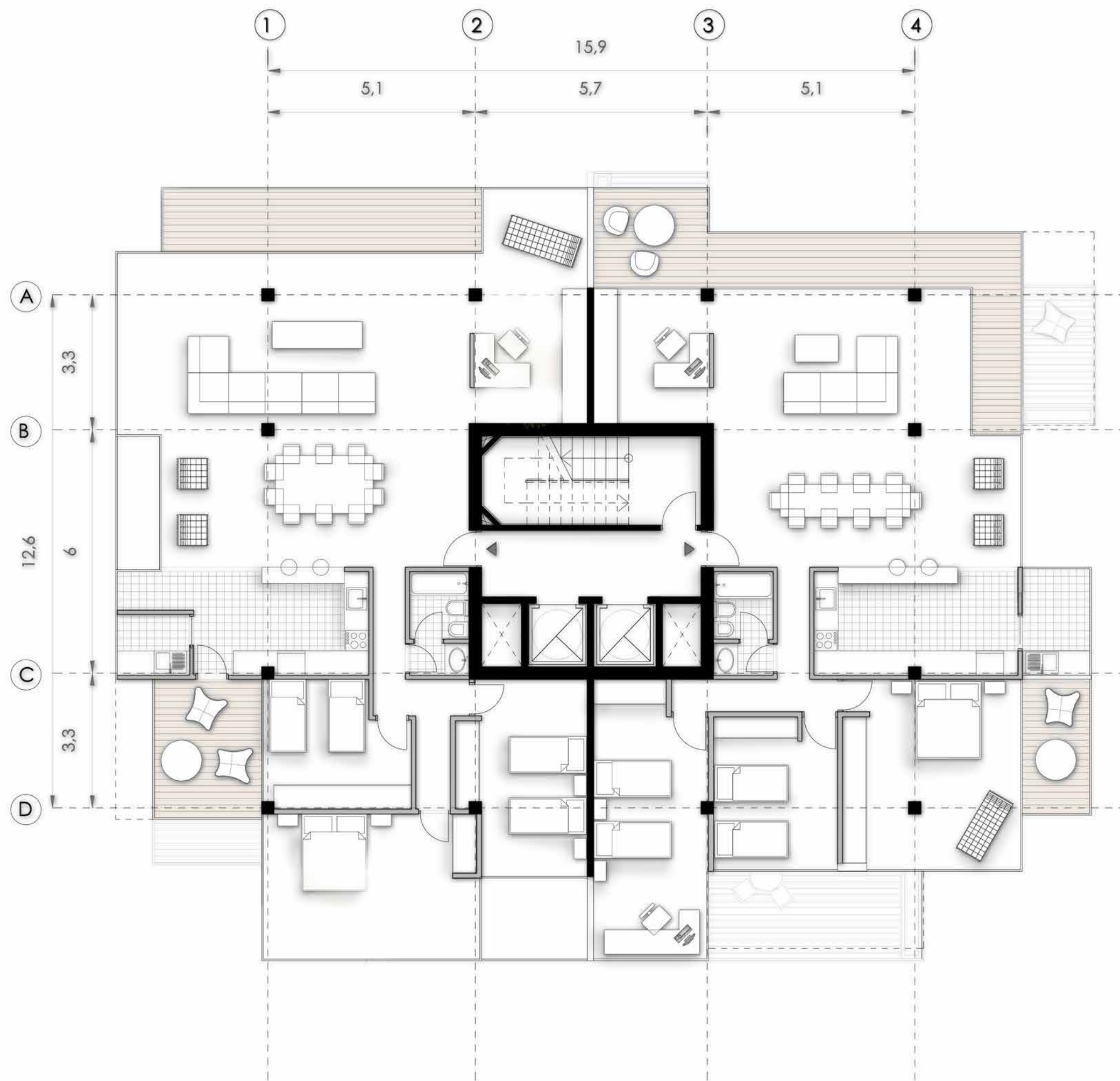
TRANSICIONES

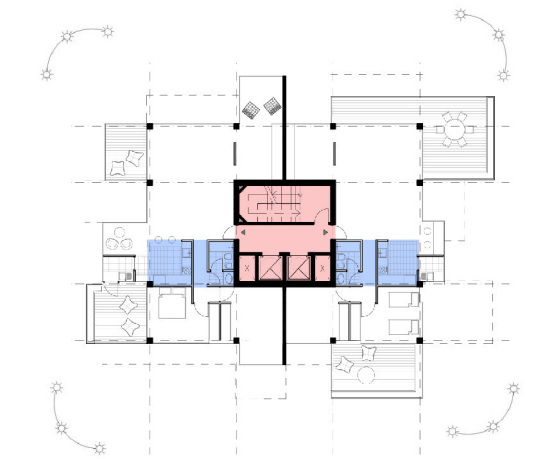
VERTICALES



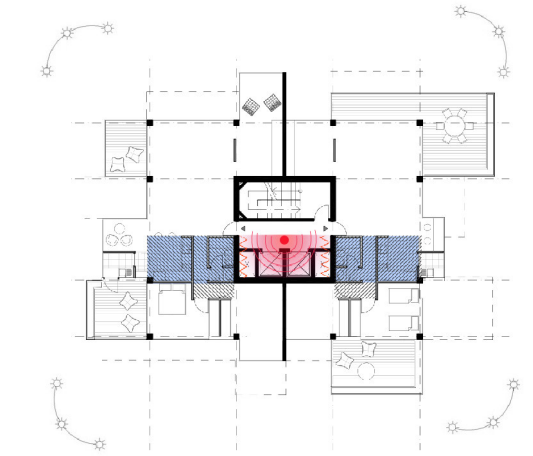
TRANSICIONES

VERTICALES

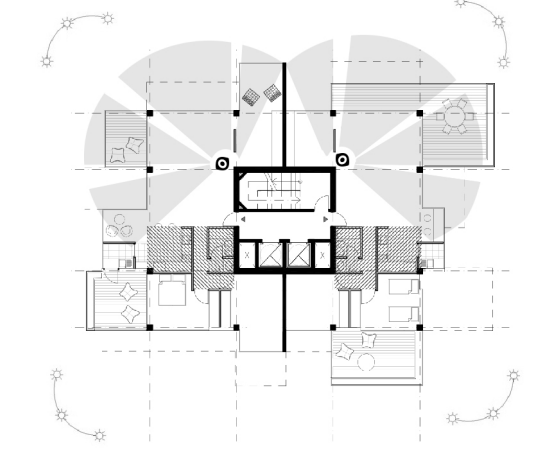




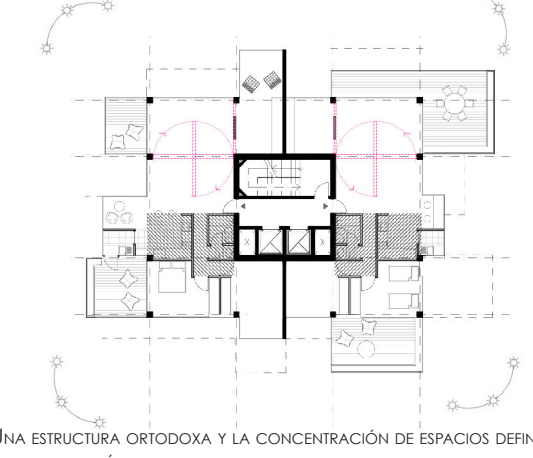
NÚCLEOS HÚMEDOS CONCENTRADOS ENTORNO AL NÚCLEO VERTICAL.



PERMITE ABSORBER VIBRACIONES Y RUIDOS PRODUCIDOS POR EL NÚCLEO VERTICAL Y PERMITE CONCENTRAR CIELORRASOS SUSPENDIDOS.



CONCENTRAR LOS CIELORRASOS Y NÚCLEOS EN EL CENTRO ABRE LAS VISUALES HACIA EL EXTERIOR Y LIBERA 360° DE OBSTÁCULOS.



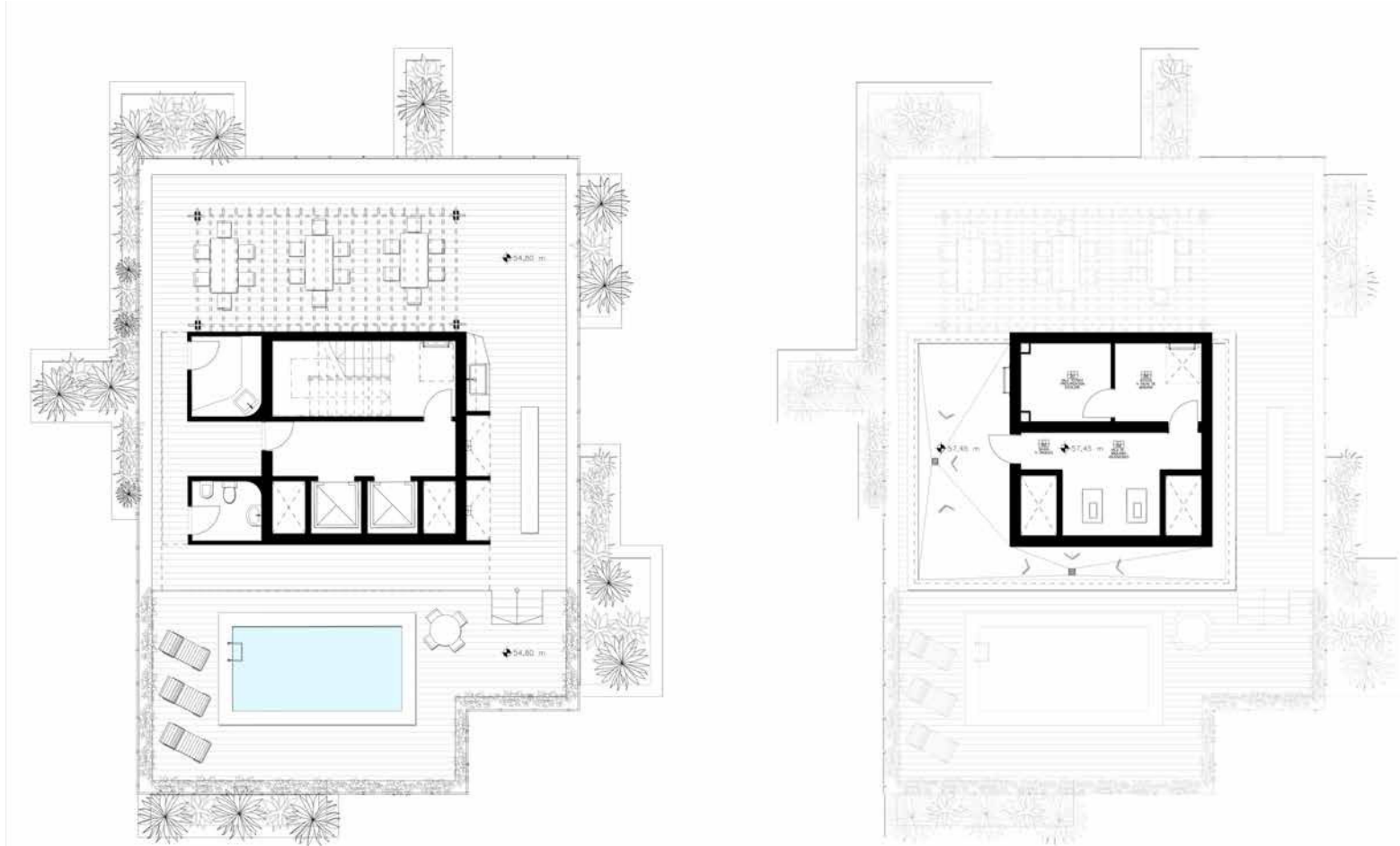
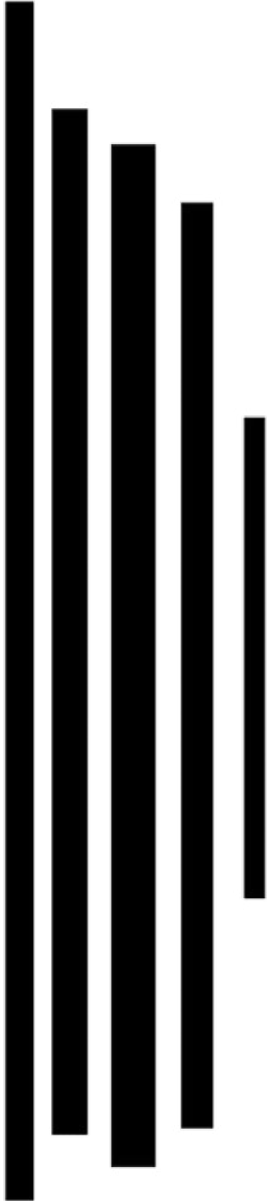
UNA ESTRUCTURA ORTODOXA Y LA CONCENTRACIÓN DE ESPACIOS DEFINIDOS ENTORNO AL NÚCLEO VERTICAL PERMITE LIBERAR CIERTOS ESPACIOS CON LA POSIBILIDAD DE SUBDIVIDIRLOS CON MUEBLES DIVISORIOS O TABIQUERÍA LIVIANA.

TRANSICIONES

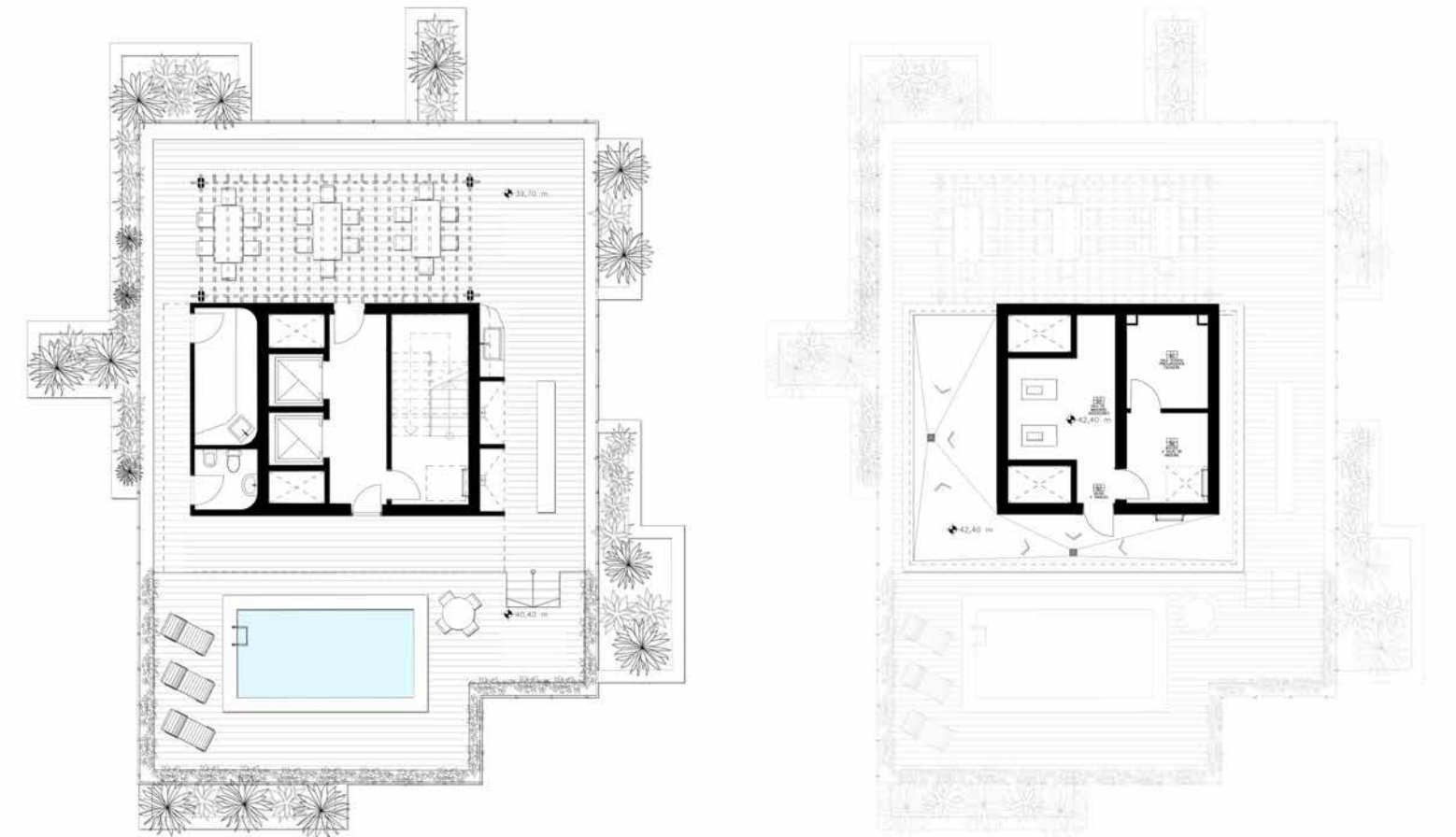
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

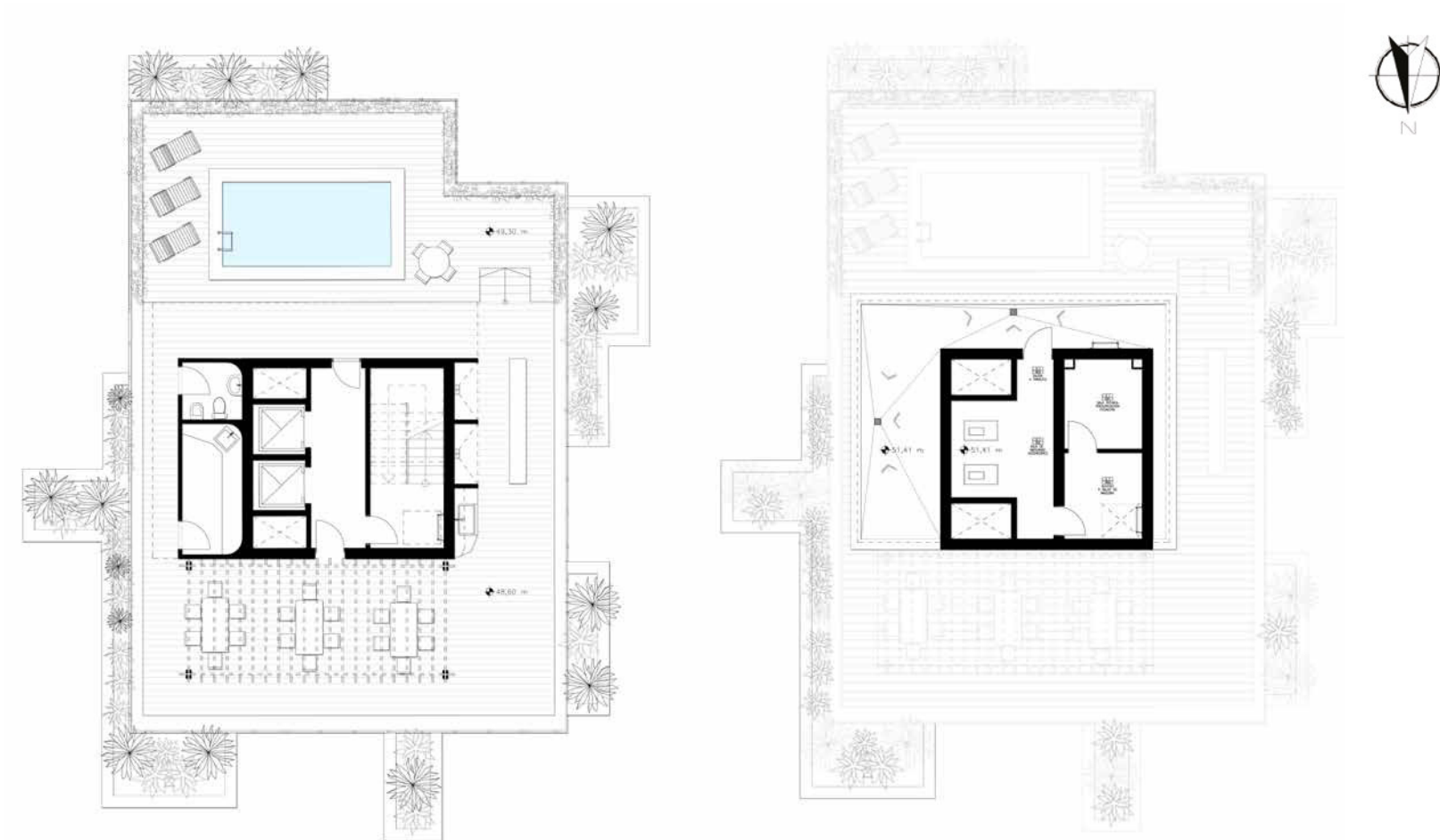
PLANTAS TERRAZAS Y SALA DE MAQUINAS



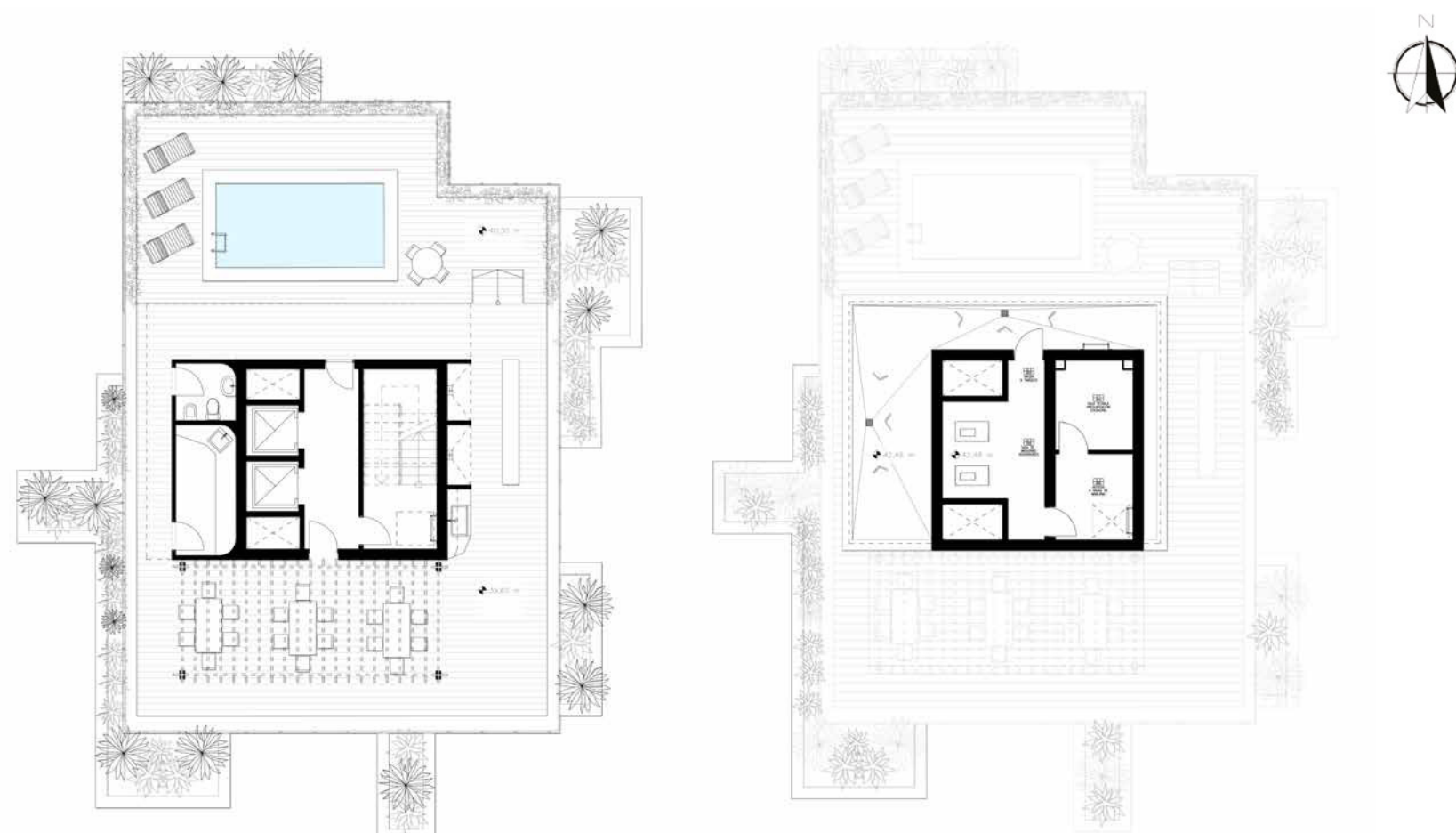
PLANTA TERRAZA Y SALA DE MAQUINAS TORRE 2 Esc 1.100



PLANTA TERRAZA Y SALA DE MAQUINAS TORRE 1 Esc 1.100

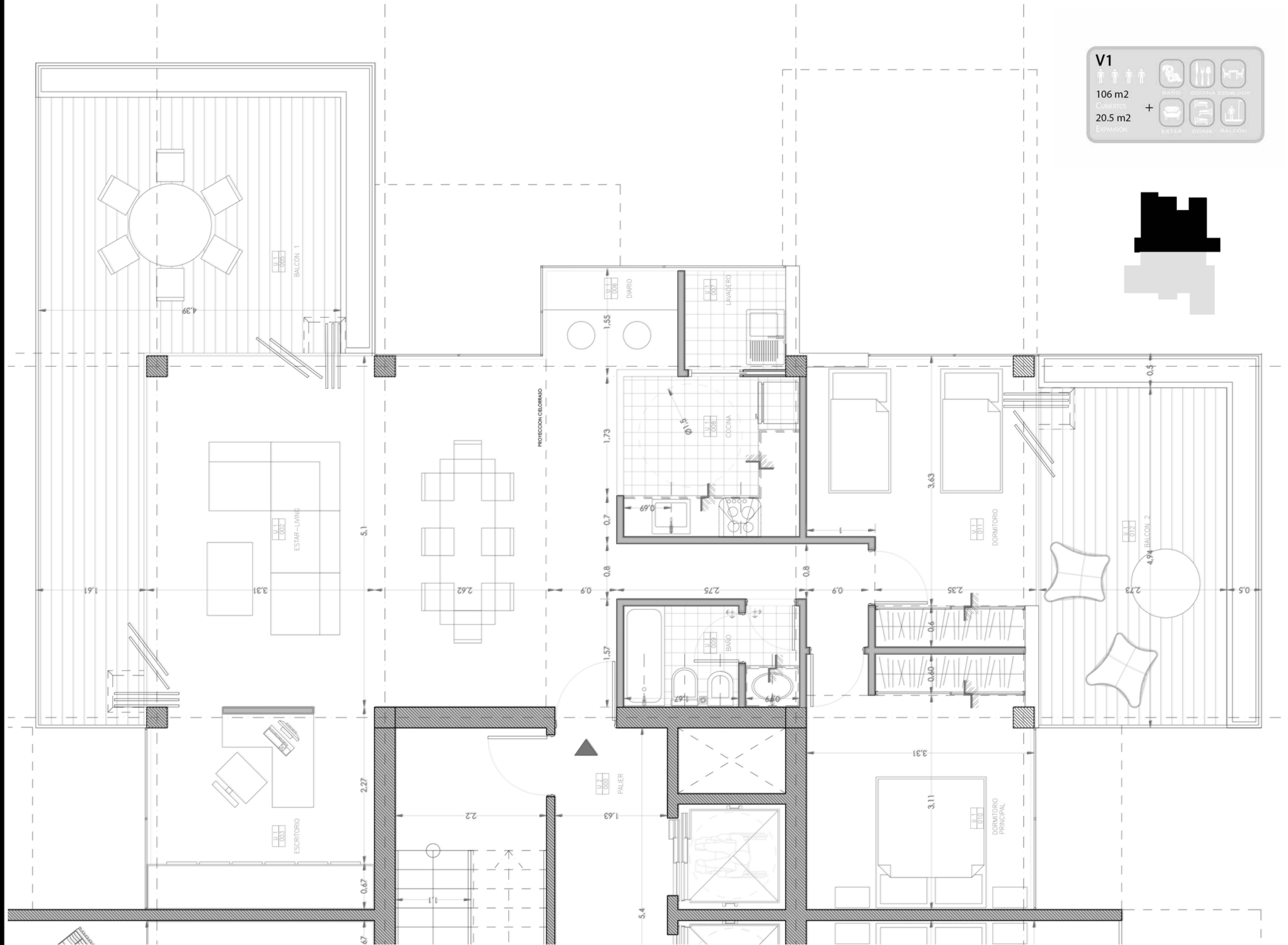


PLANTA TERRAZA Y SALA DE MAQUINAS TORRE 3 Esc 1.100



PLANTA TERRAZA Y SALA DE MAQUINAS TORRE 1 Esc 1.100

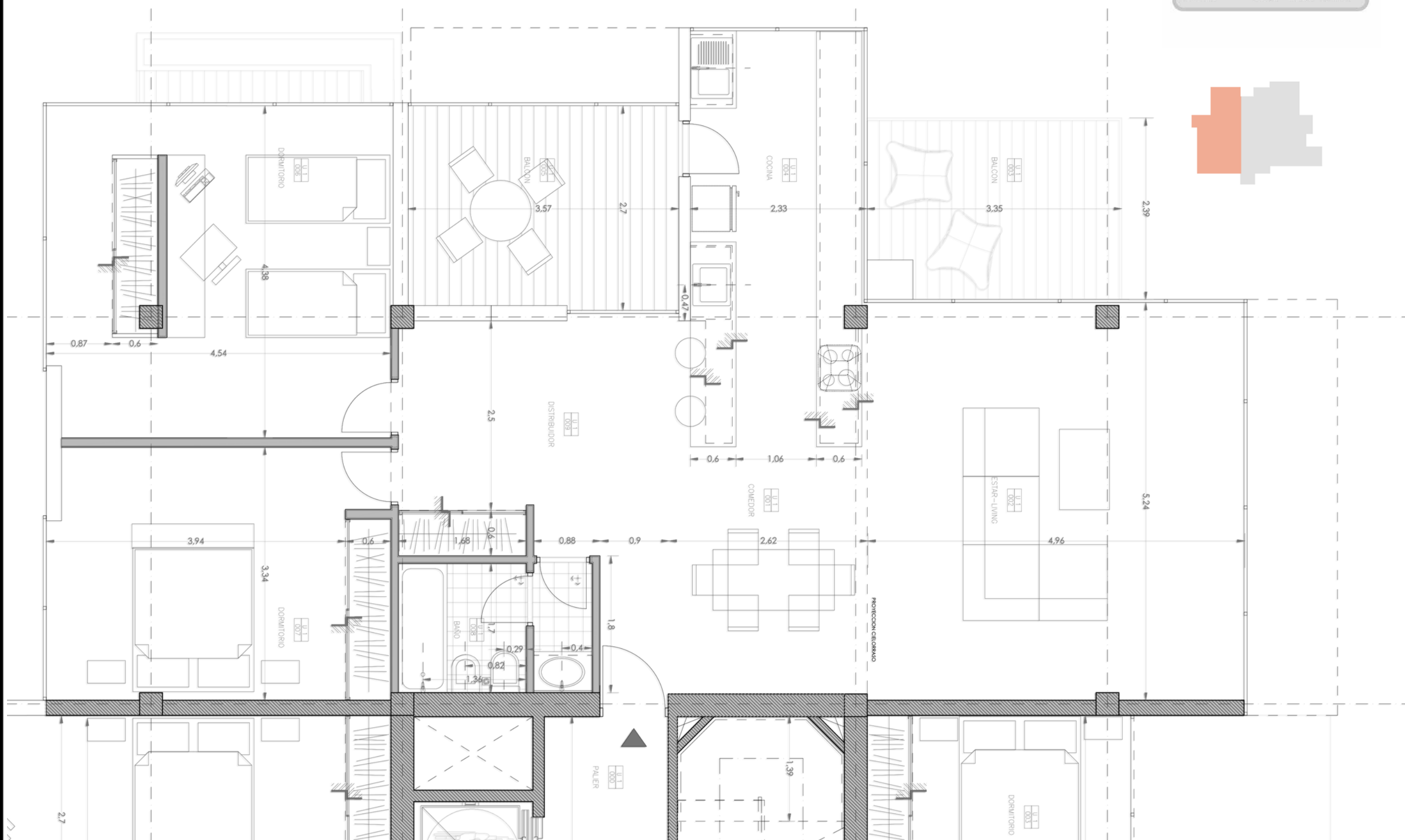
144

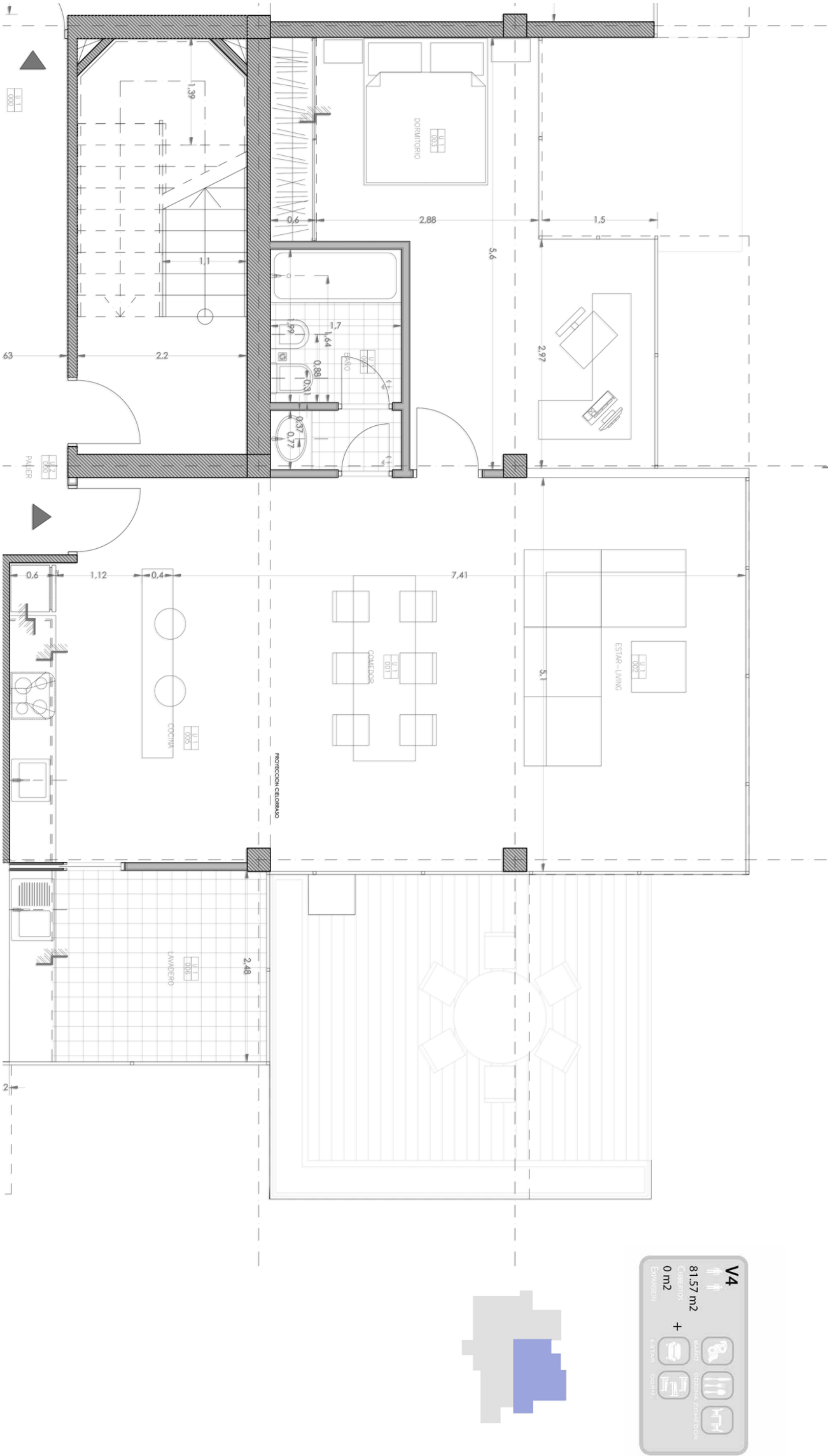




TRANSICIONES

VERTICALES





ESCALA 1.50

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

PLANTAS TIPOLOGIAS VIVIENDAS



TRANSICIONES

VERTICALES

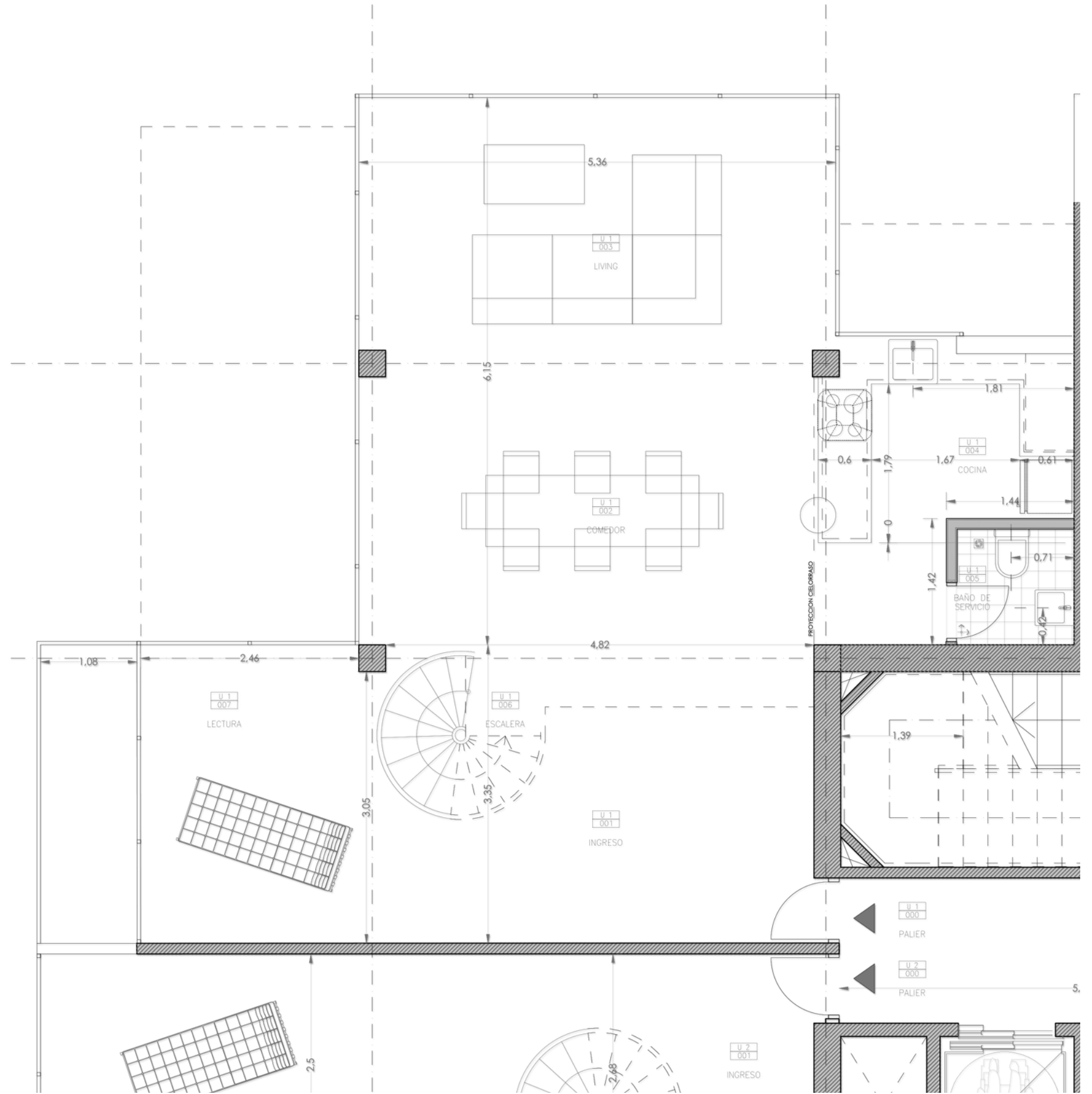
Proyecto Final de Carrera 2015

V7

130 m2
CUBIERTOS
3.90 m2
EXPANSION

+

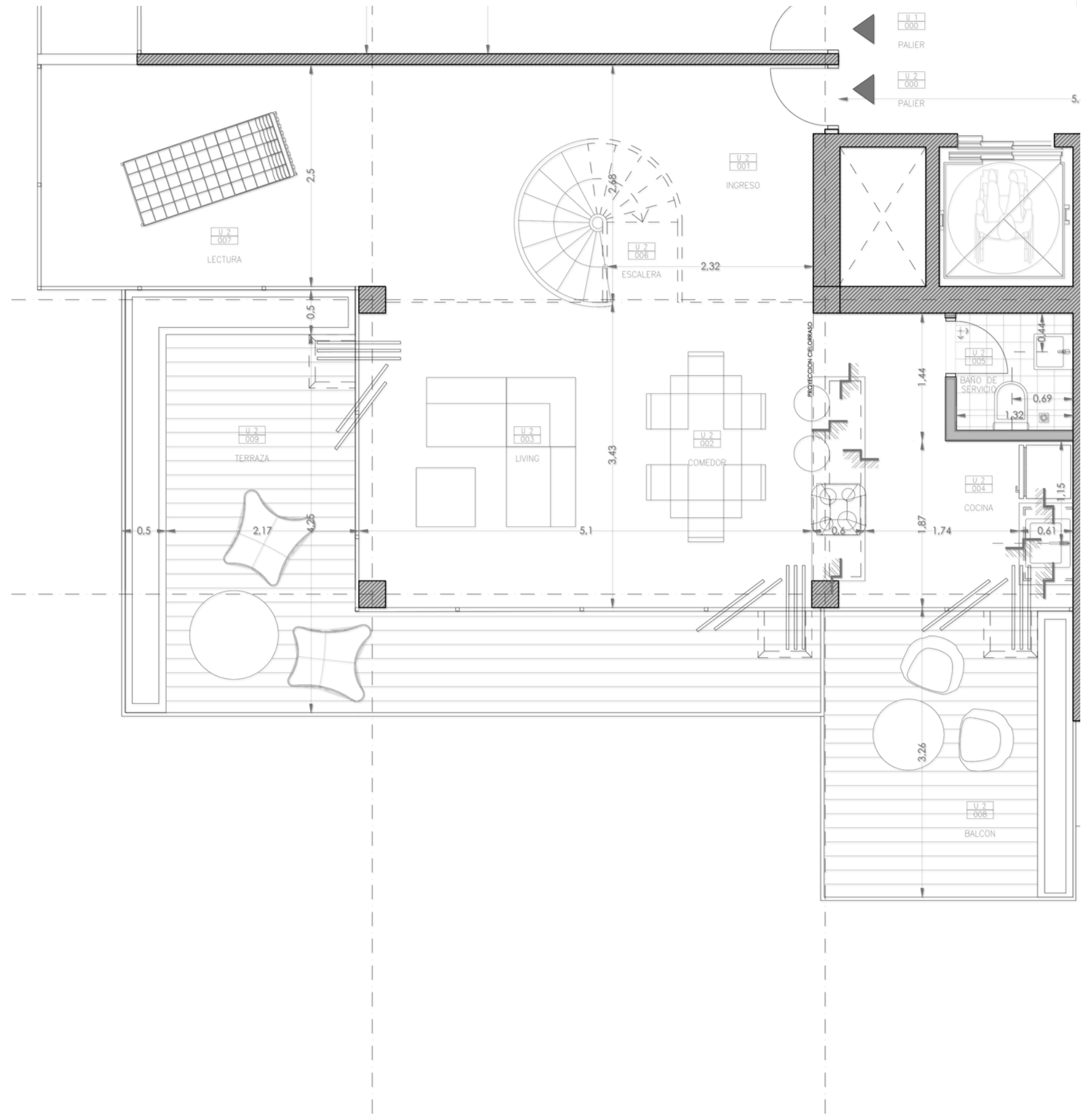
BANO COCINA COMEDOR
ESTAR DORMI BALCON



TRANSICIONES

VERTICALES

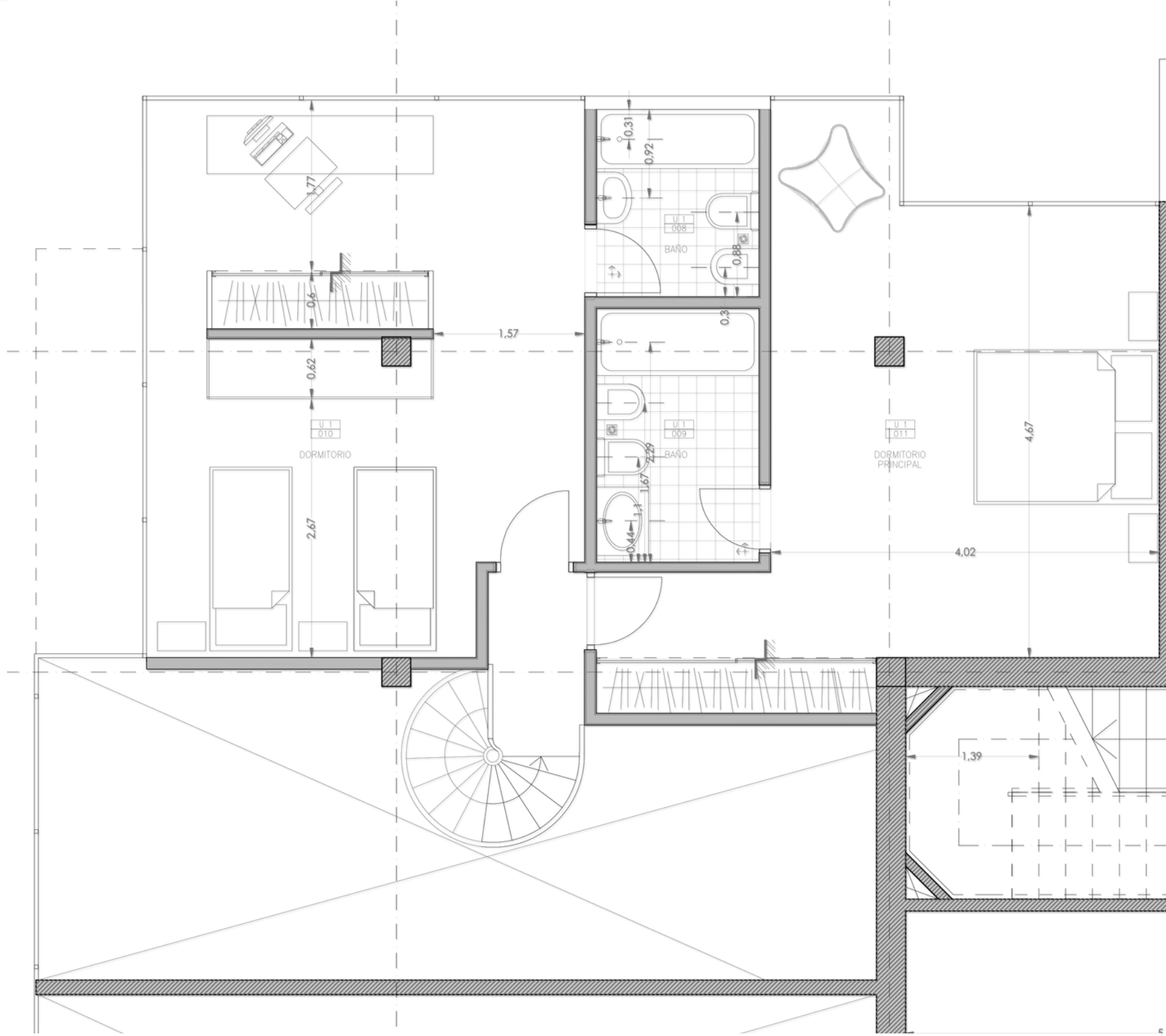
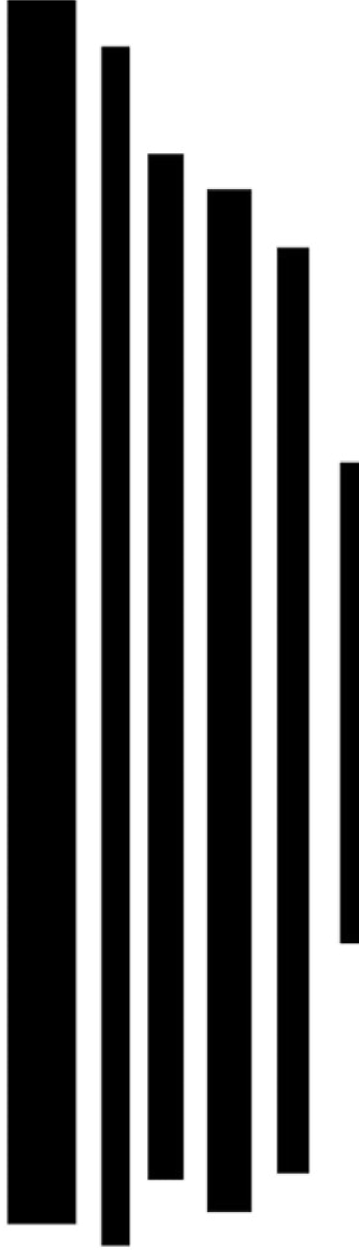
Proyecto Final de Carrera 2015

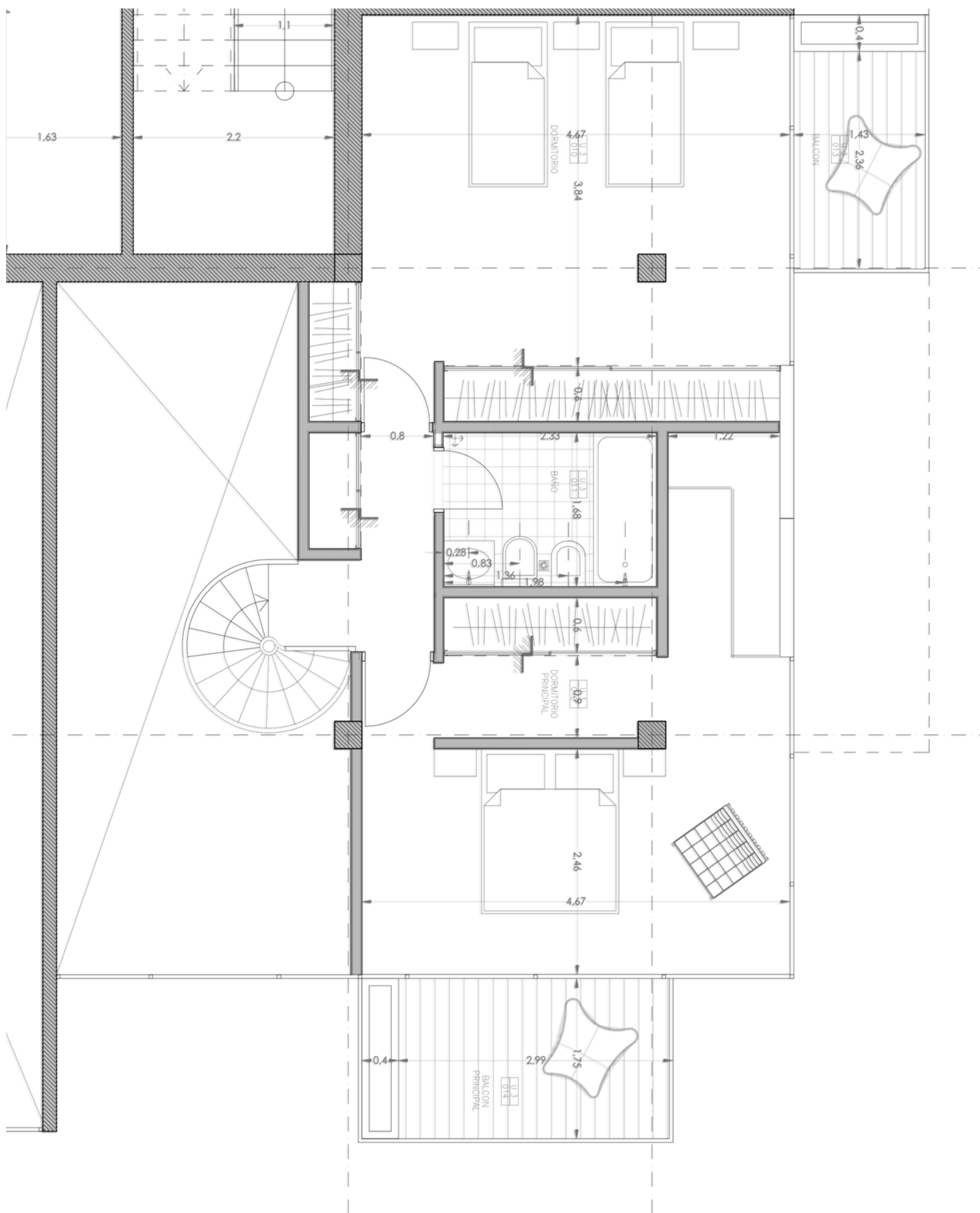


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

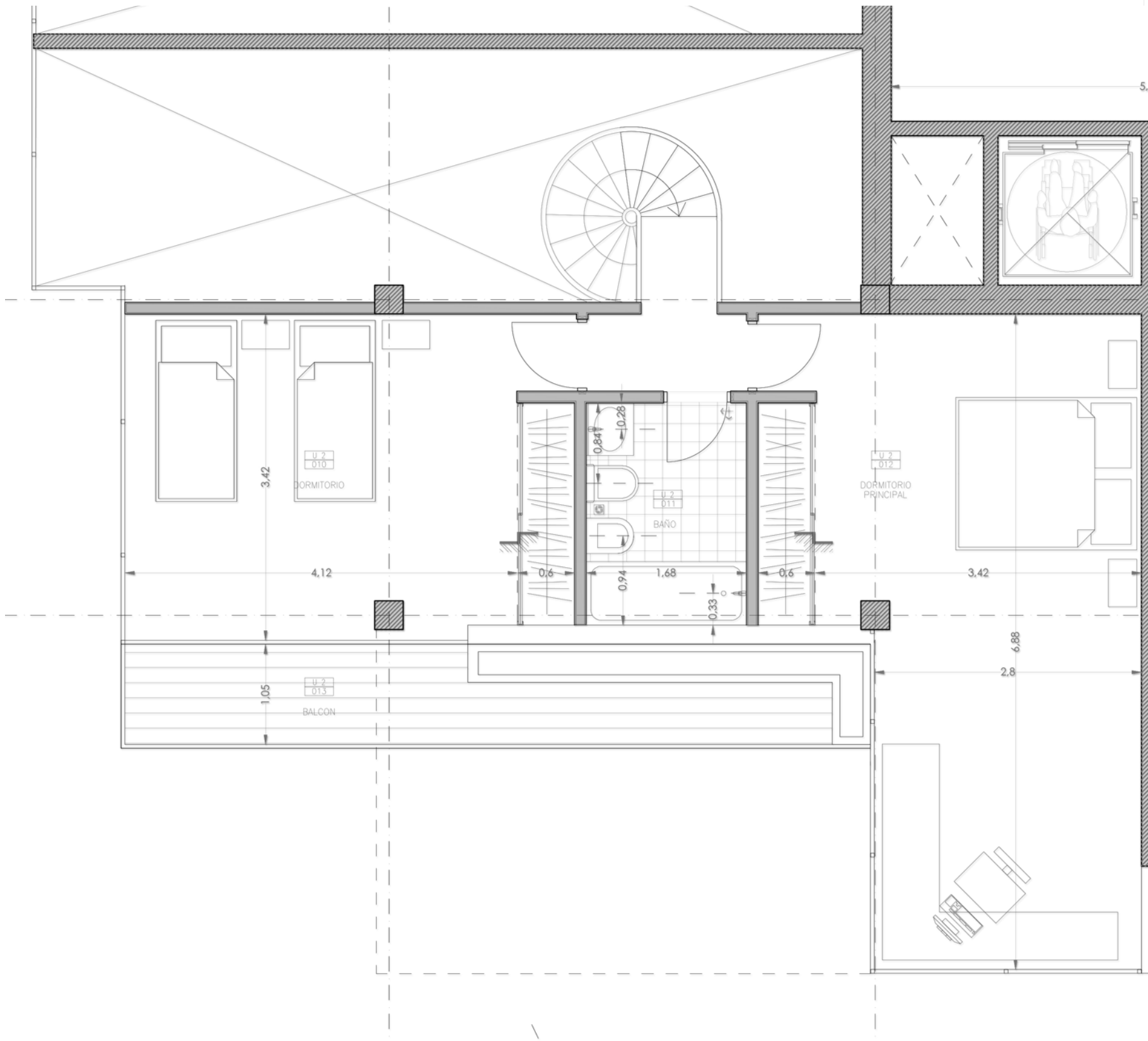
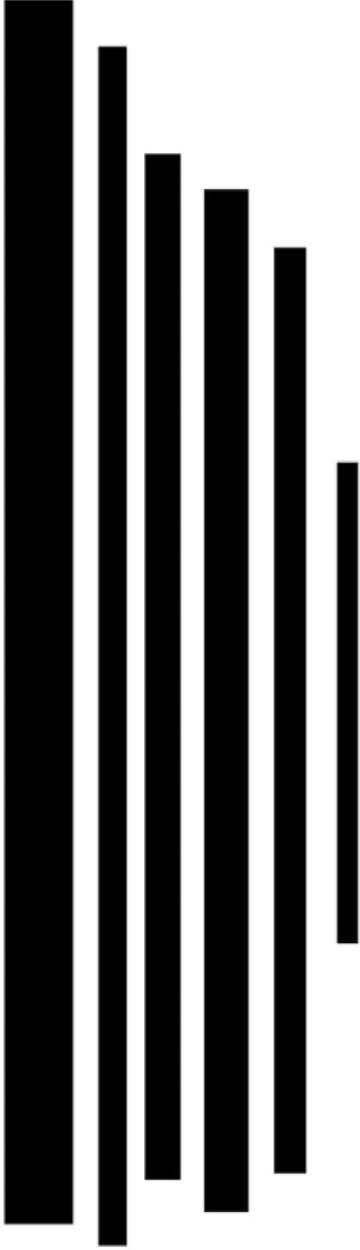


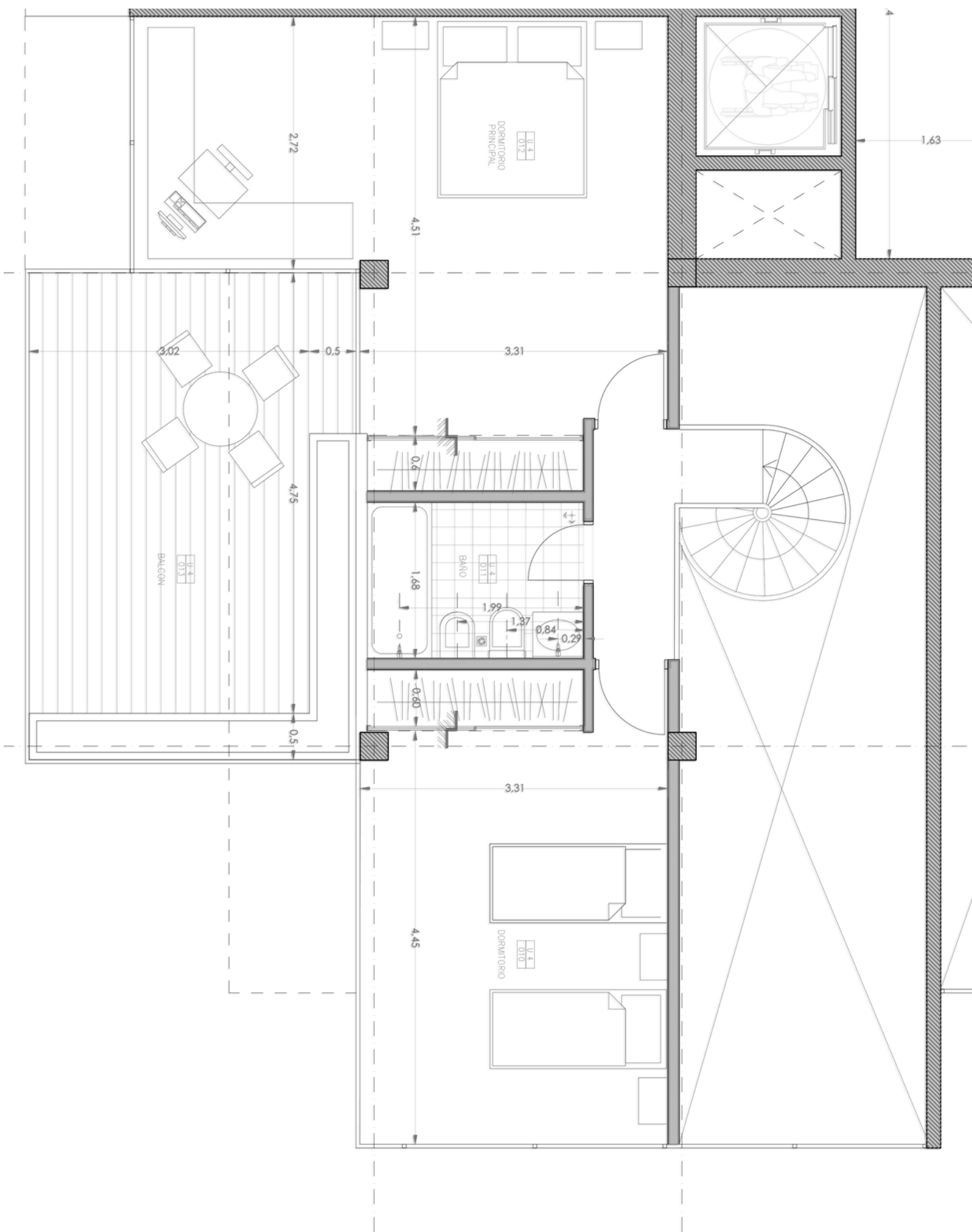


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015





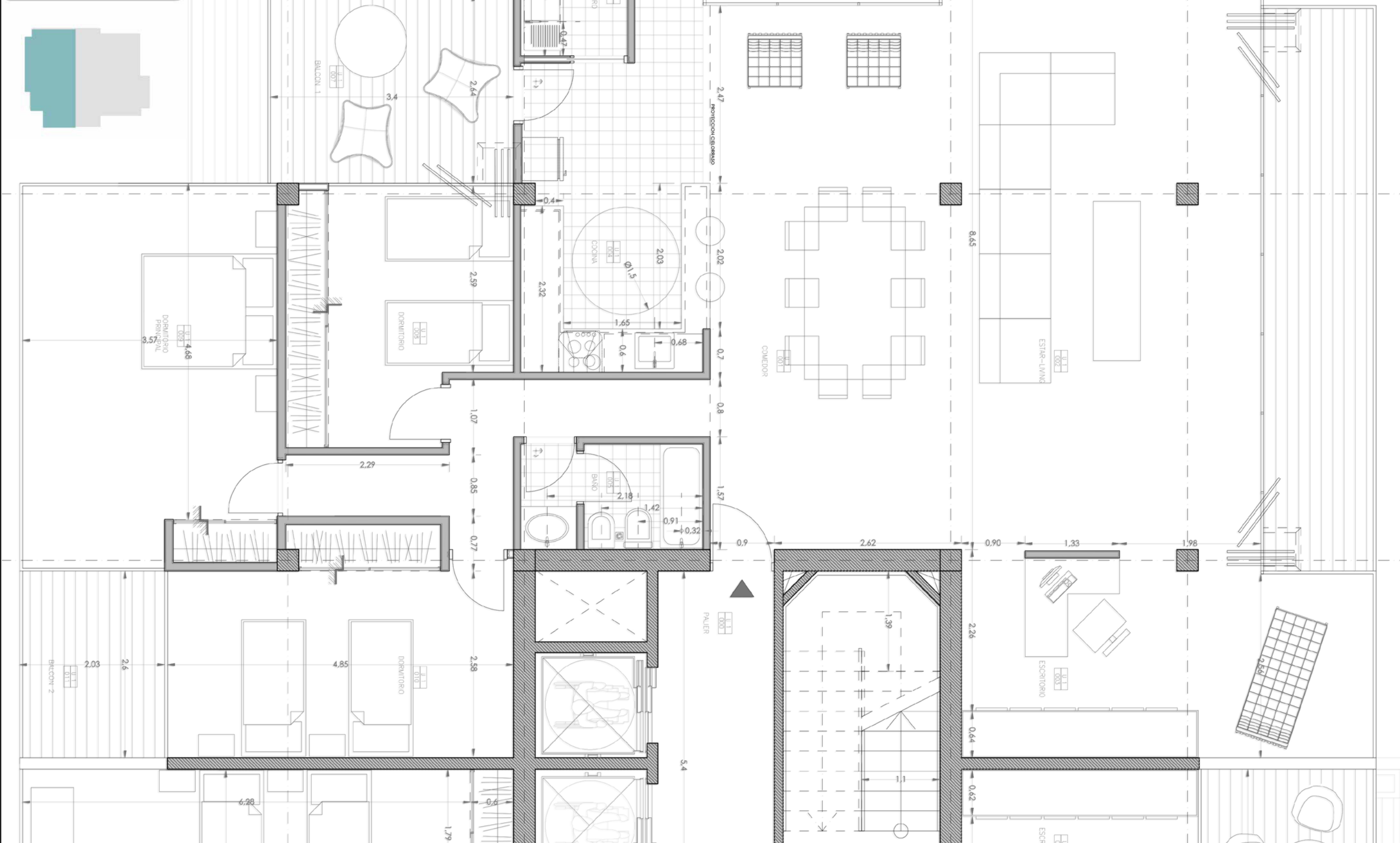
TRANSICIONES

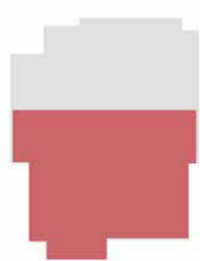
VERTICALES

V10

161.3 m²
CUBIERTOS +
31.17 m²
EXPANSES

BAÑO COCINA COMEDOR
ESTAR QUIN. SALICÓN





159

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

IMAGEN PEATONAL



TRANSICIONES

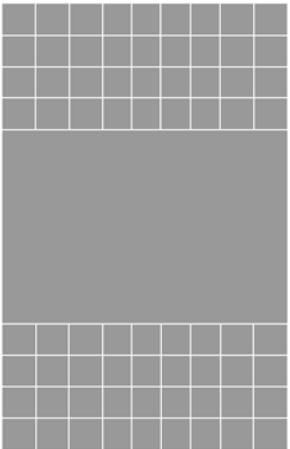
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

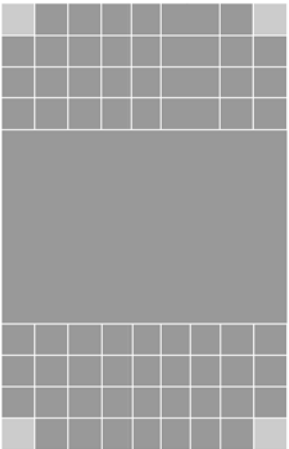
TORRES OFICINAS, HOTEL, APART



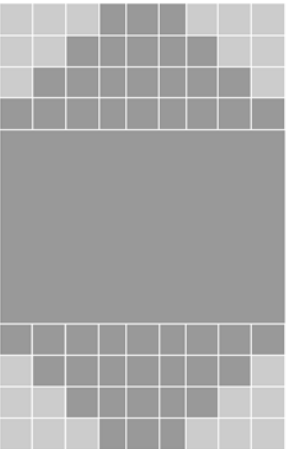
VOLUMEN DE PARTIDA



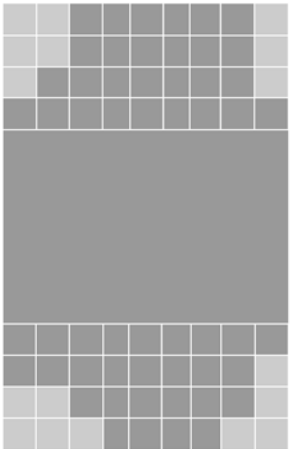
4 VERTICES



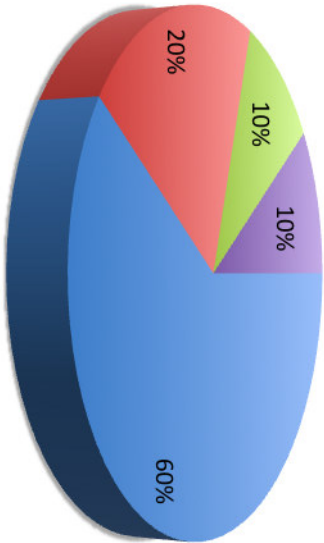
MÁS VERTICES



COMBINACIONES
SEGUN ORIENTACIONES



PORCENTAJE DE USOS



- VIVIENDAS APART
- OFICINAS
- HOTEL
- VARIOS (EN BASAMENTO)



TRANSICIONES VERTICALES

V1

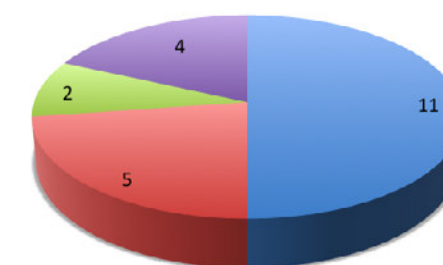
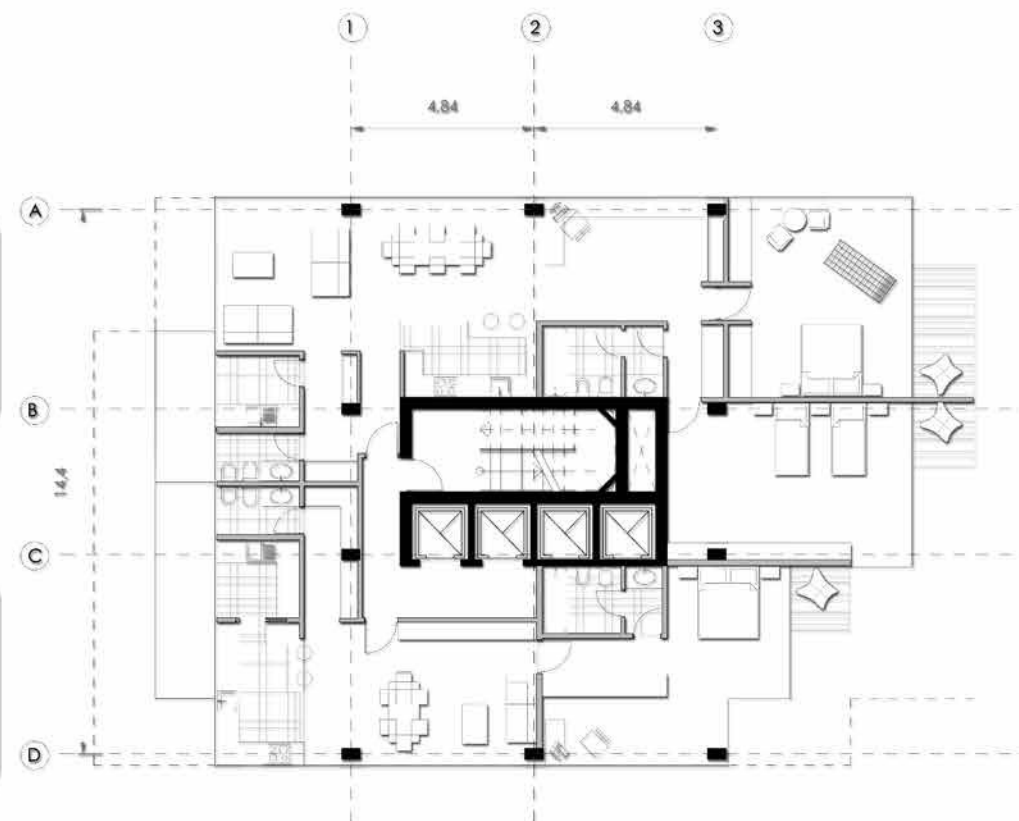
135.90 m²
CUBIERTOS
11.8 m² +
EXPANSION

Baño, Cocina, Habitación, Vestíbulo, Dormitorio, Terraza

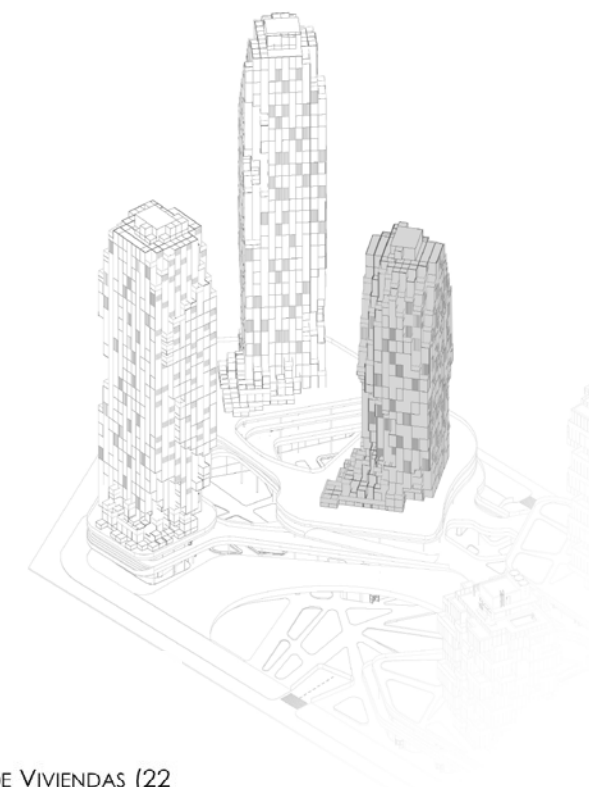
V2

77.90 m²
CUBIERTOS
12.13 m² +
EXPANSION

Baño, Cocina, Habitación, Vestíbulo, Dormitorio, Terraza



- PISOS DE VIVIENDAS (22 UNIDADES)
- PISOS DE OFICINAS
- PISOS DE HOTEL (20 HABITACIONES)
- PISOS DE BASAMENTO



APART

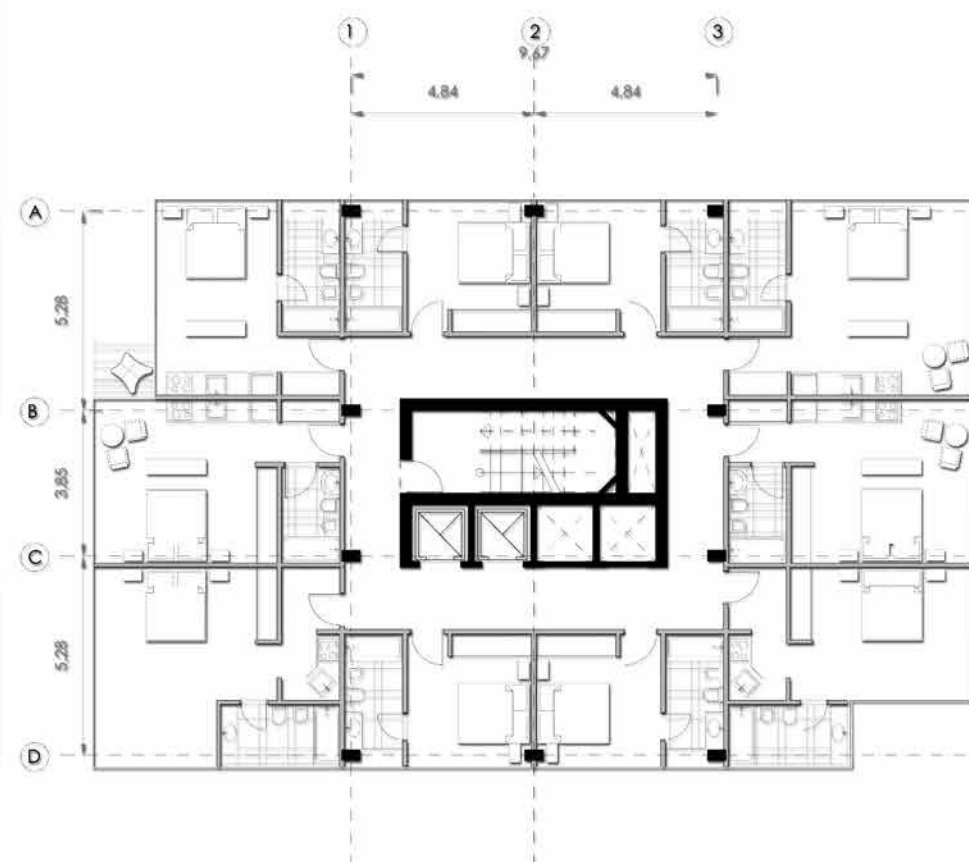
25-35 m²
CUBIERTOS
4 UNIDADES POR NIVEL

Baño, Cocina, Habitación, Vestíbulo, Dormitorio, Terraza

HOTEL HAB.

18.40 m²
CUBIERTOS
4 UNIDADES POR NIVEL

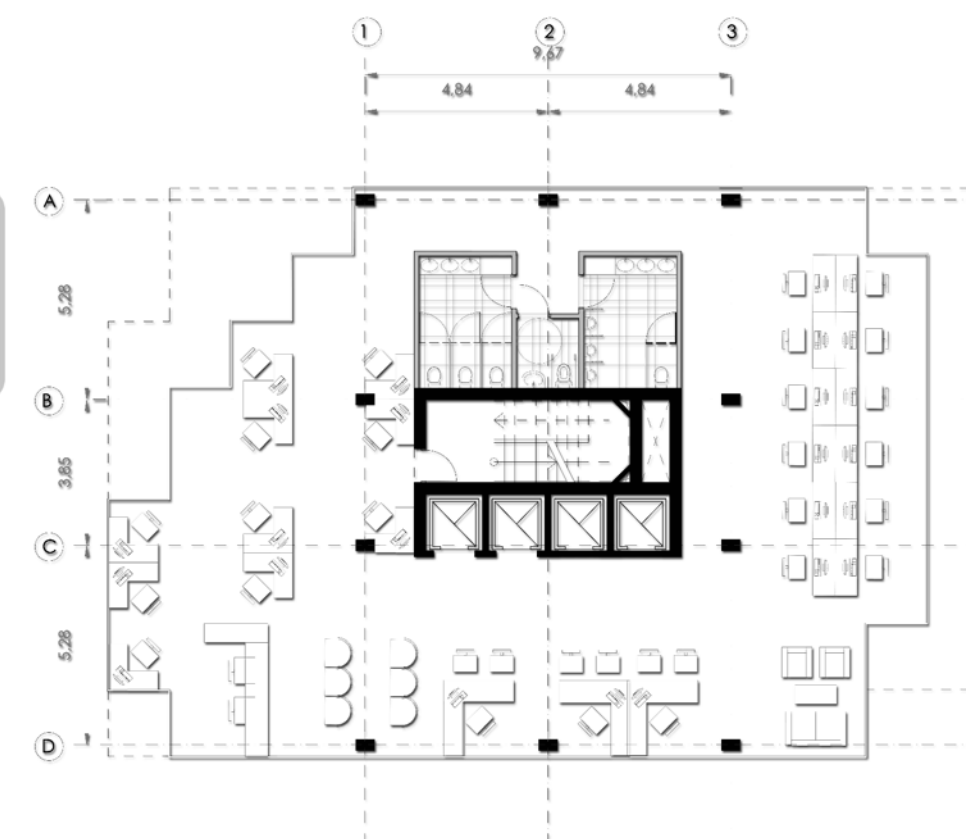
Baño, Cocina, Habitación, Vestíbulo, Dormitorio, Terraza



OFICINAS

282.50 m²
CUBIERTOS
11.53 m²
EXPANSION

25-30
PUESTOS DE TRABAJO
OFICINAS ADMIN.
ESPERA
SANITARIOS



V3

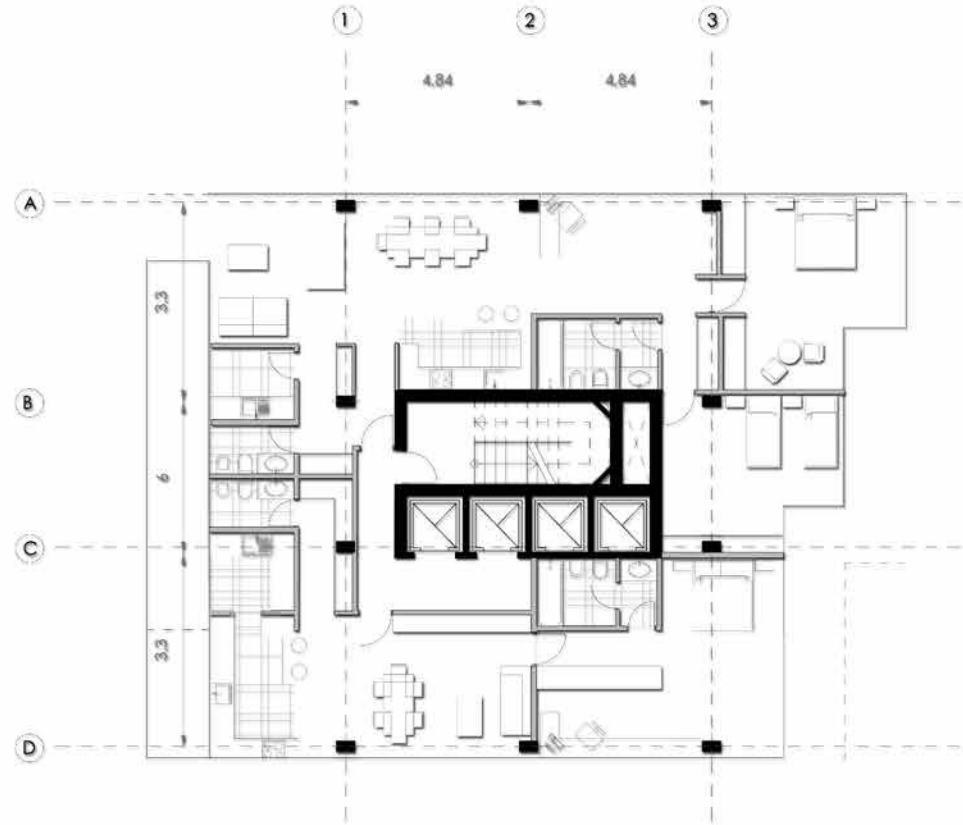
123.90 m²
CUBIERTOS
9.36 m² +
EXPANSION

BATH COOKING DINING ROOM LIVING ROOM

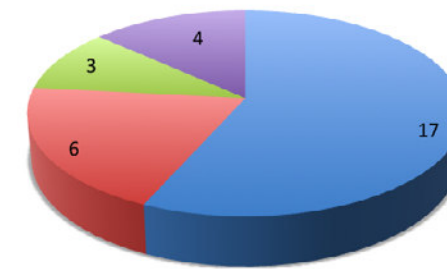
V4

80 m²
CUBIERTOS
11.80 m² +
EXPANSION

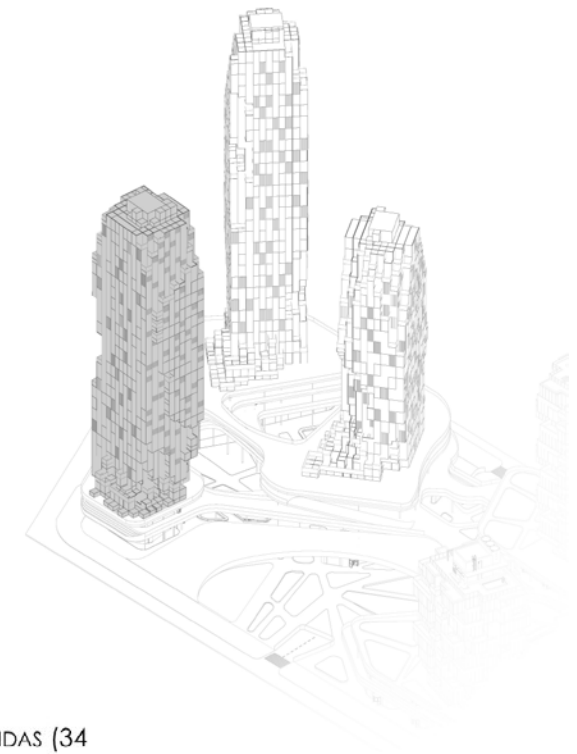
BATH COOKING DINING ROOM LIVING ROOM



TORRE 2



- PISOS DE VIVIENDAS (34 UNIDADES)
- PISOS DE OFICINAS
- PISOS DE HOTEL (18 HABITACIONES)
- PISOS DE BASAMENTO



APART

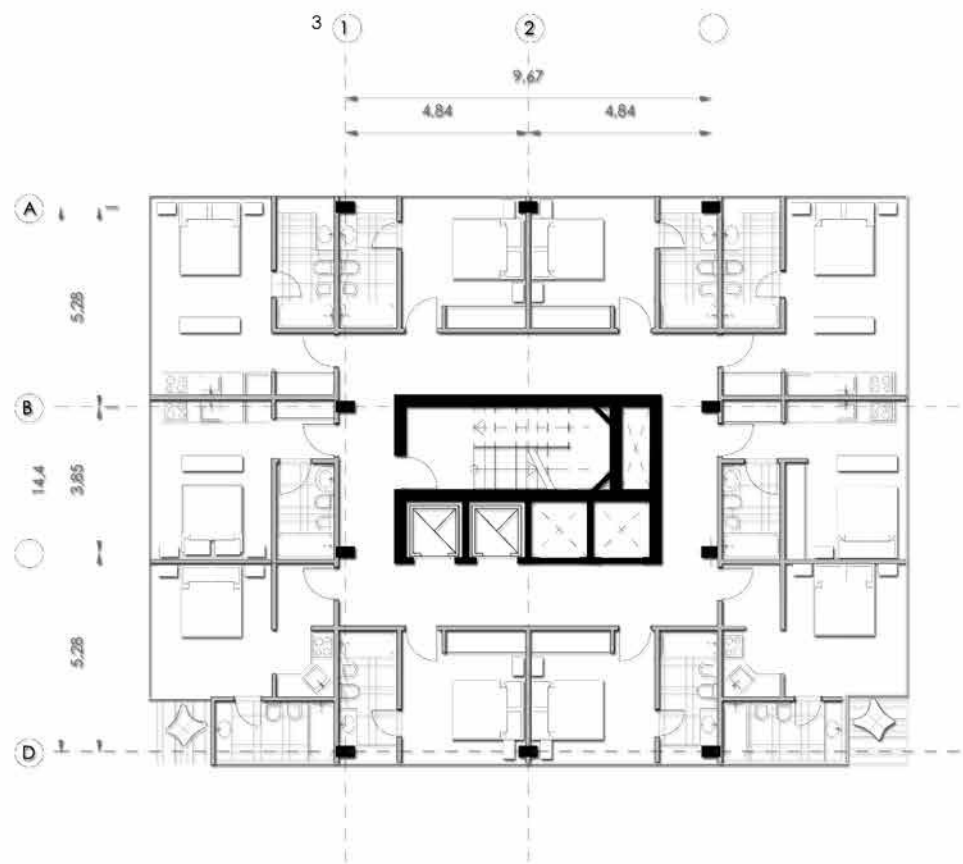
30-38 m²
CUBIERTOS
4 UNIDADES POR PISO

BATH COOKING DINING ROOM LIVING ROOM

HOTEL HAB.

18.40 m²
CUBIERTOS
4 UNIDADES POR PISO

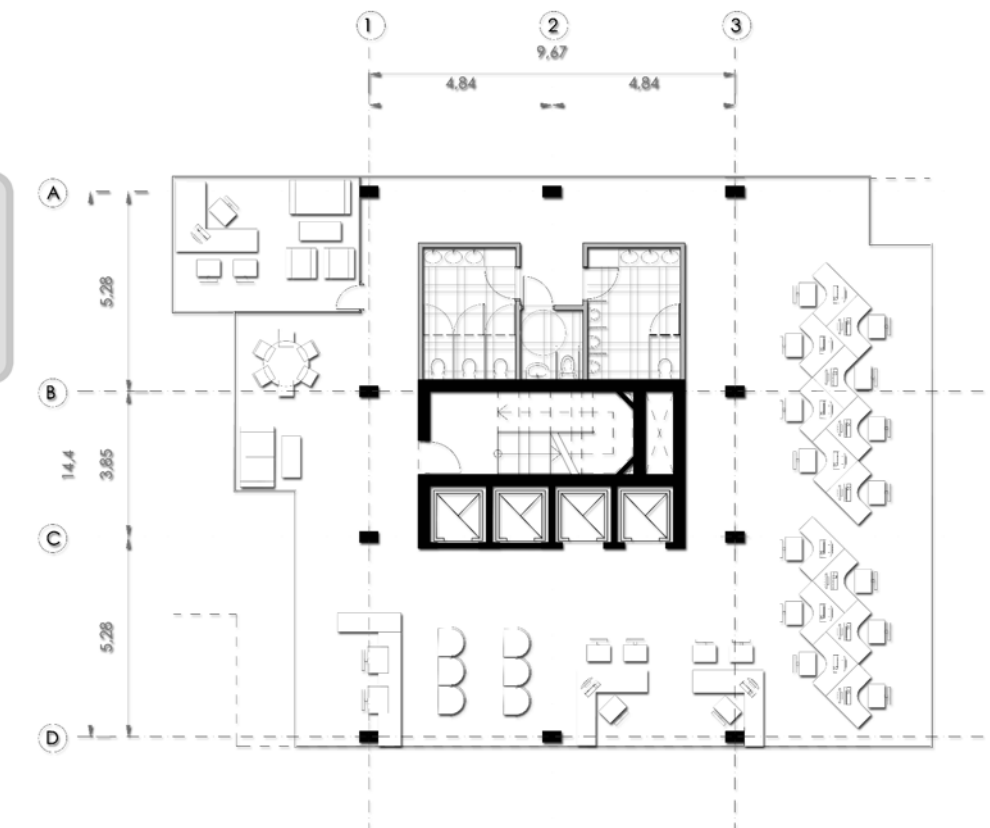
BATH COOKING DINING ROOM LIVING ROOM



OFICINAS

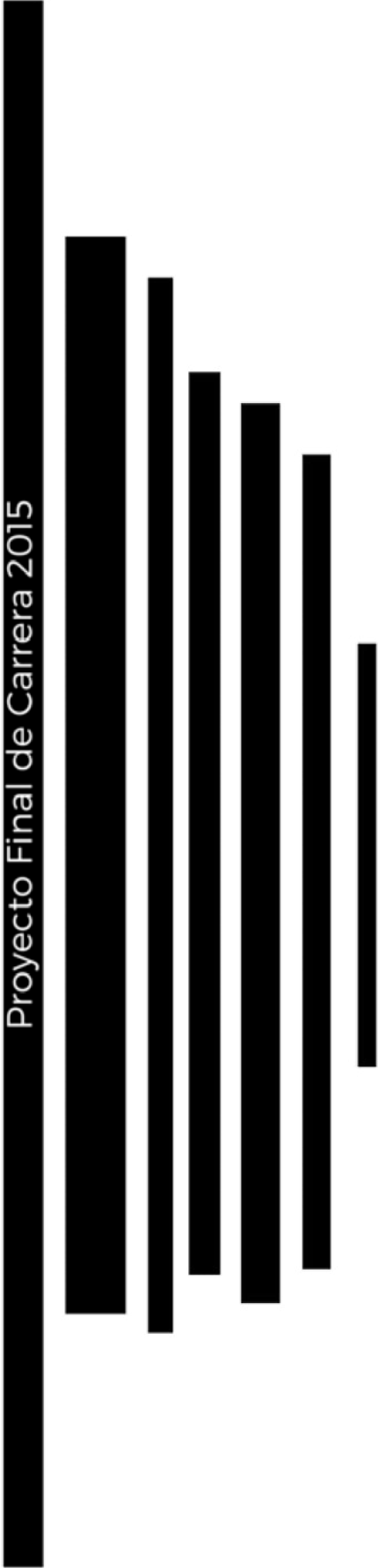
267.80 m²
CUBIERTOS
10.60 m²
EXPANSION

15-20
PUESTOS DE TRABAJO
OFICINAS ADMIN.
SECTOR DE REUNIONES
ESPERA
SANITARIOS



TRANSICIONES

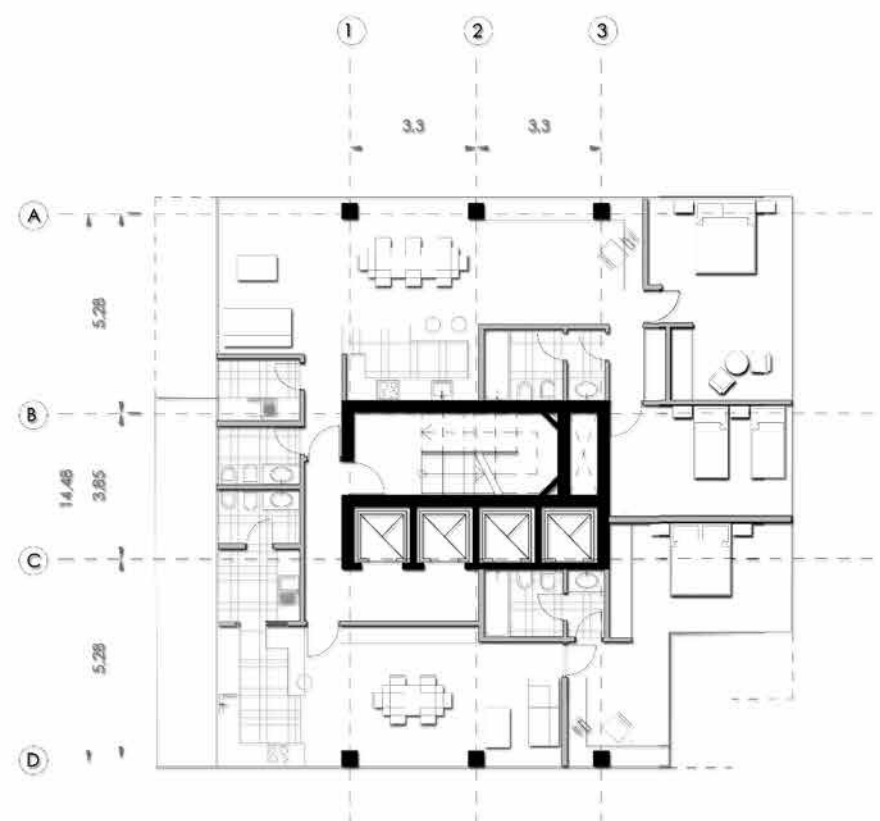
VERTICALES



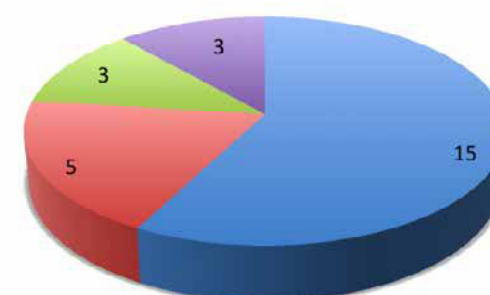
3

V5
103.90 m2
CUBIERTOS
BARRIO COCINA ALMACEN
SUEÑO ALMACEN

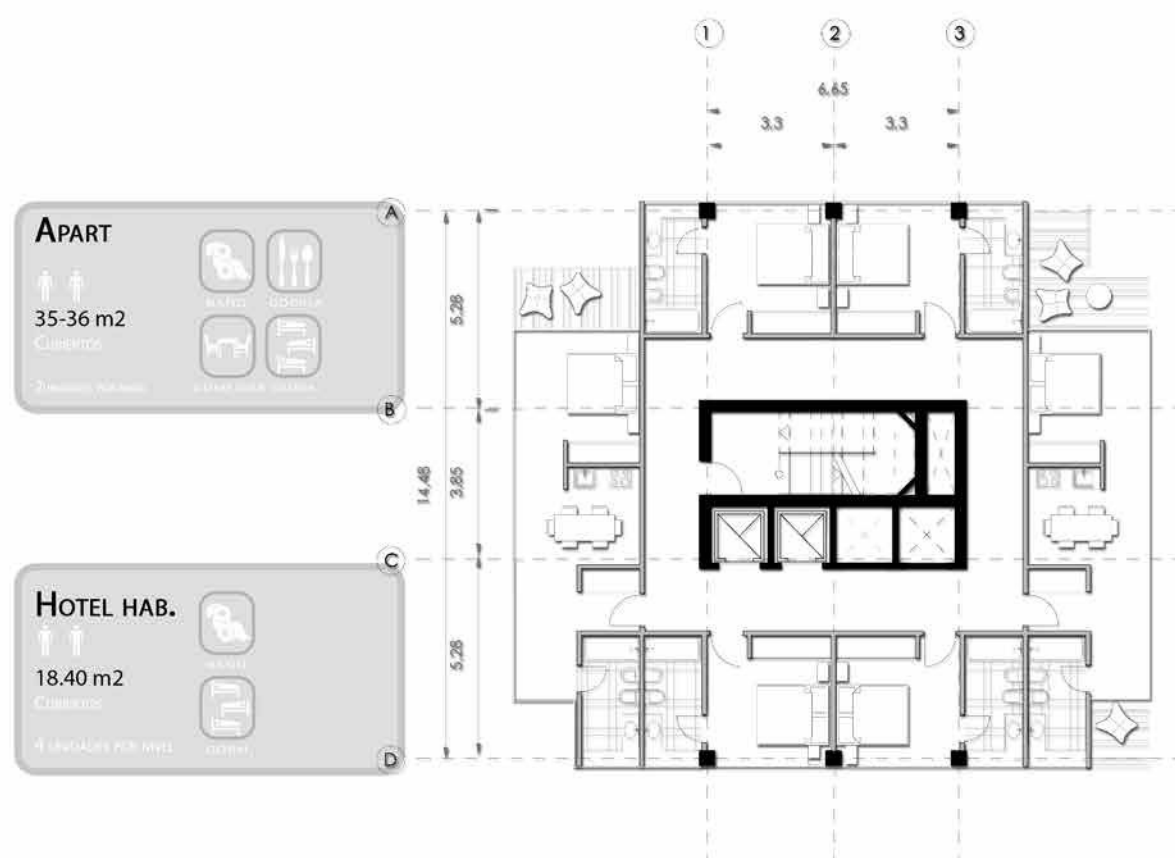
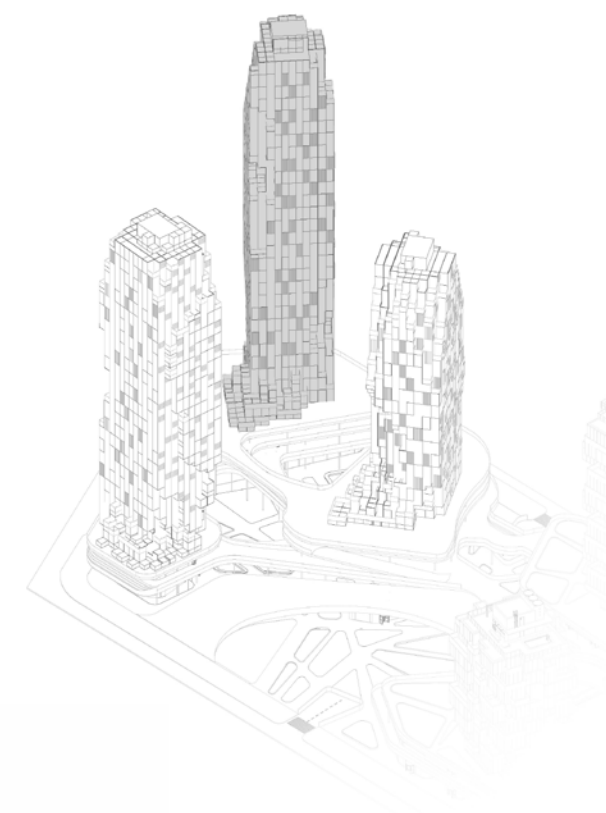
V6
74.50 m2
CUBIERTOS
9.55 m2 +
EXPANSION
BARRIO COCINA ALMACEN
SUEÑO ALMACEN



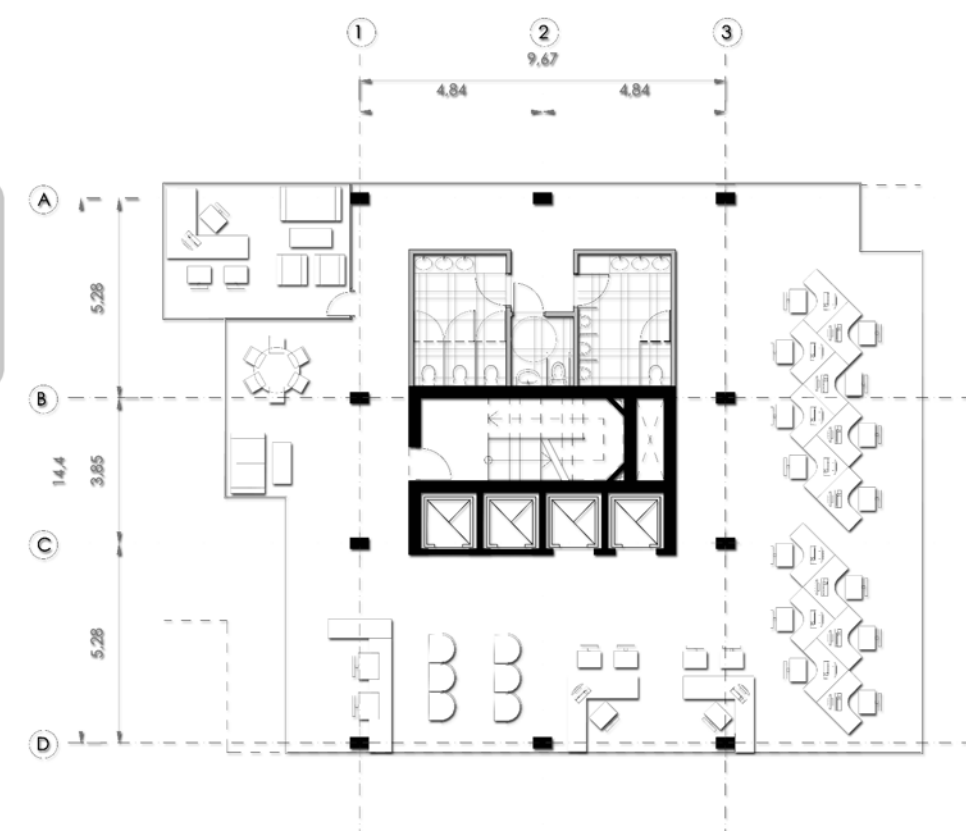
TORRE 3



- PISOS DE VIVIENDAS (30 UNIDADES)
- PISOS DE OFICINAS
- PISOS DE HOTEL (30 HABITACIONES)
- PISOS DE BASAMENTO



OFICINAS
267.80 m2
CUBIERTOS
10.60 m2
EXPANSION
15-20
PUESTOS DE TRABAJO
OFICINAS ADMIN.
SECTOR DE REUNIONES
ESPERA
SANITARIOS



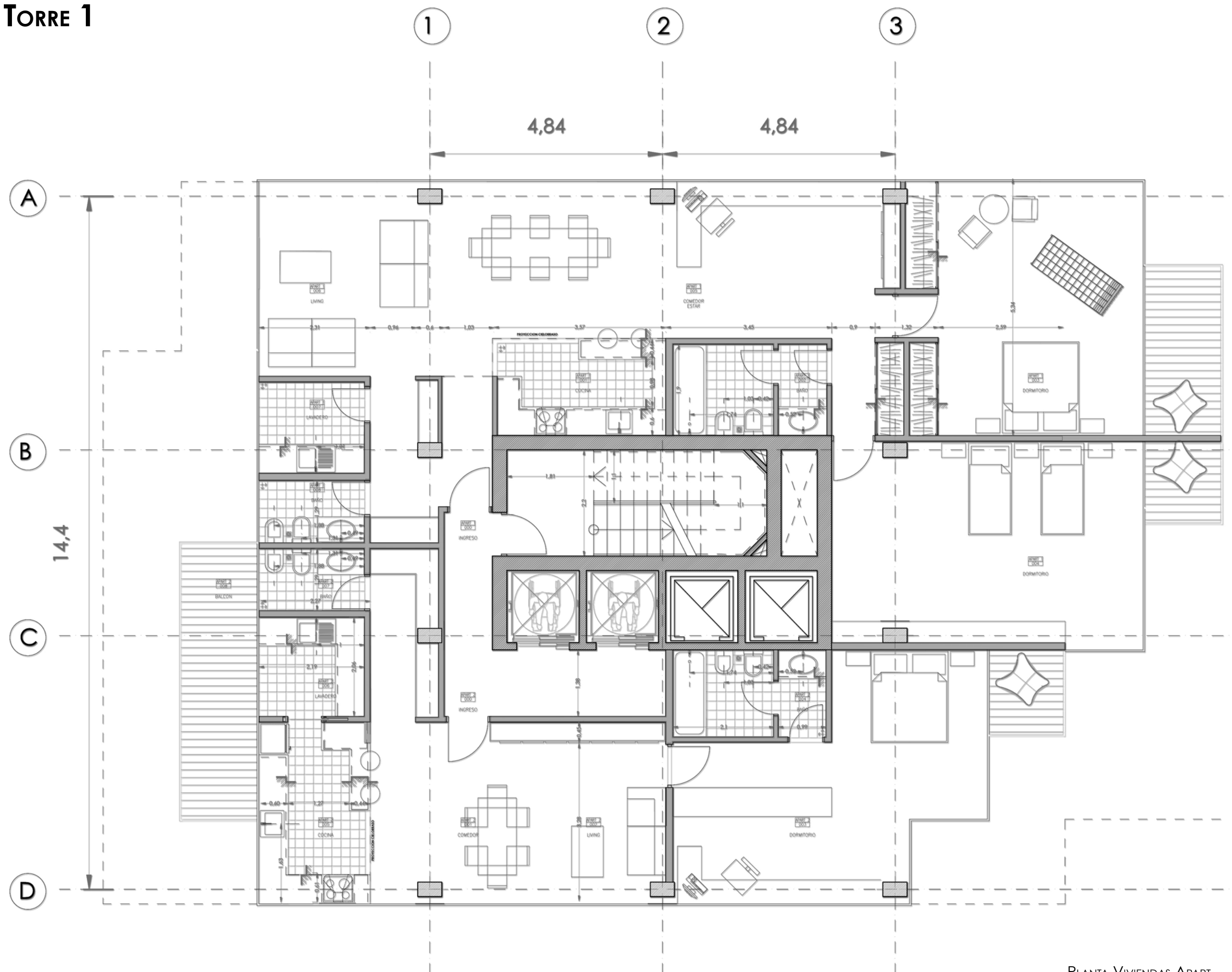
TRANSICIONES

VERTICALES

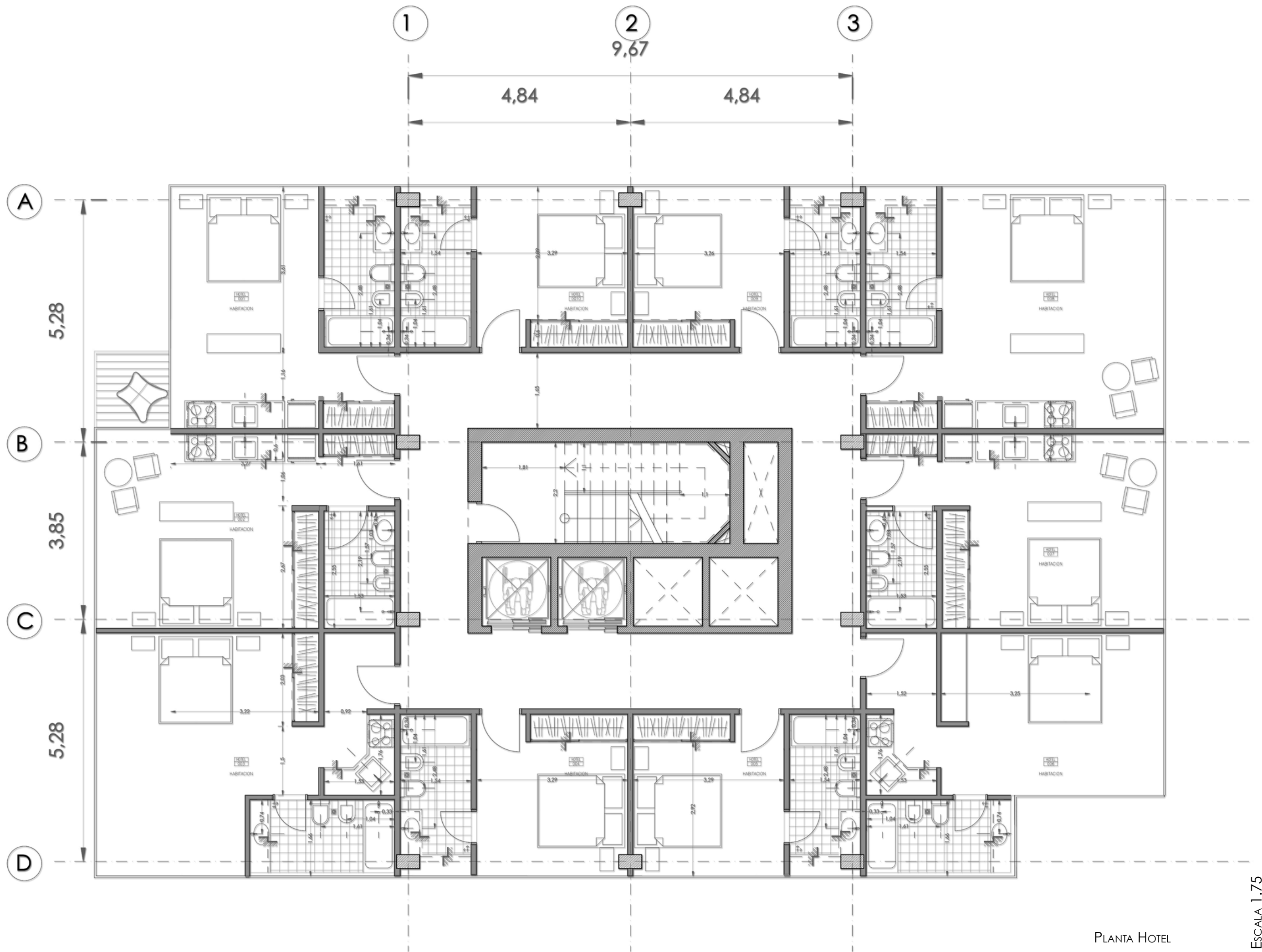
Proyecto Final de Carrera 2015

TIPOLOGIA DE PLANTAS

Torre 1



PLANTA VIVIENDAS APART



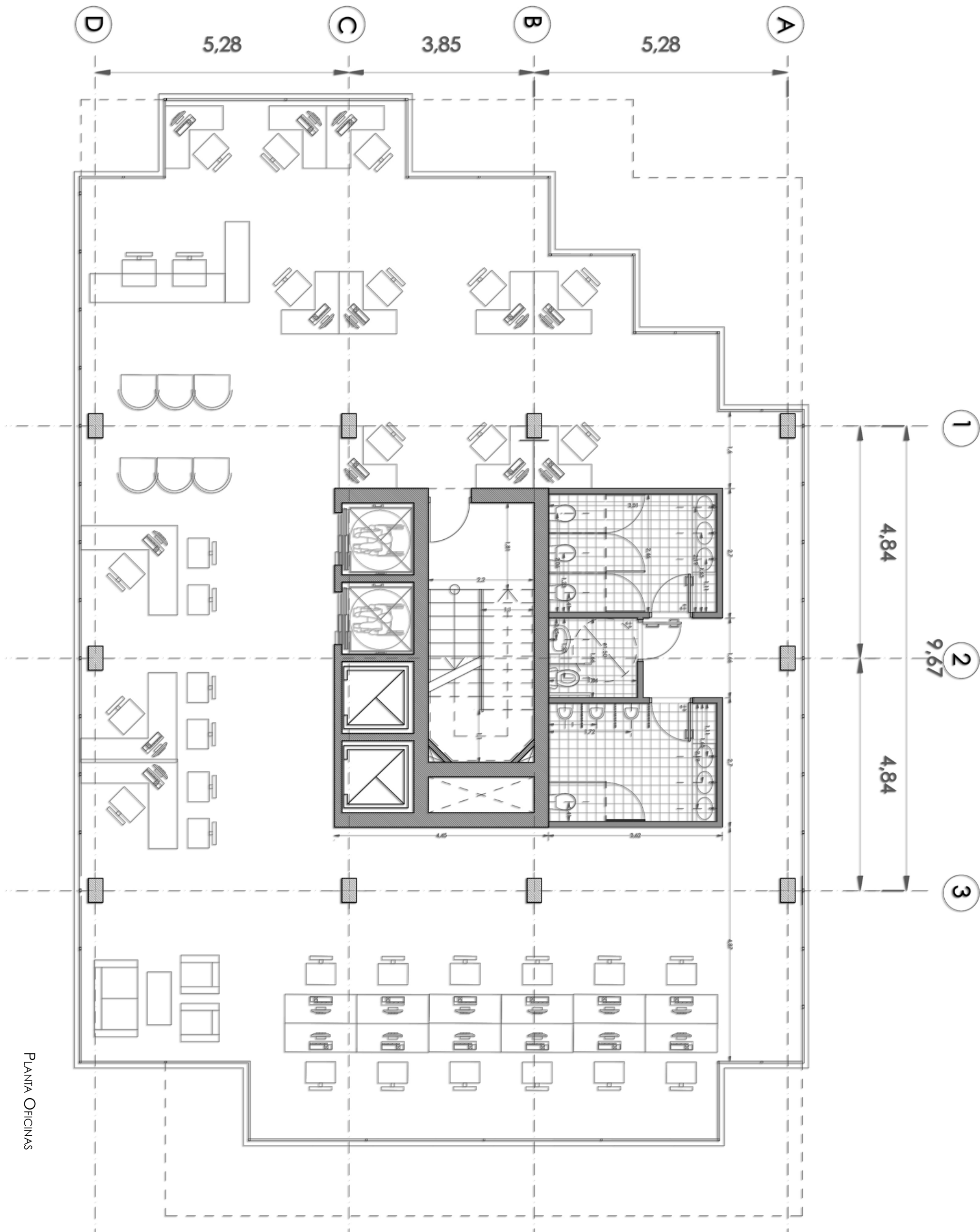
PLANTA HOTEL

TRANSICIONES

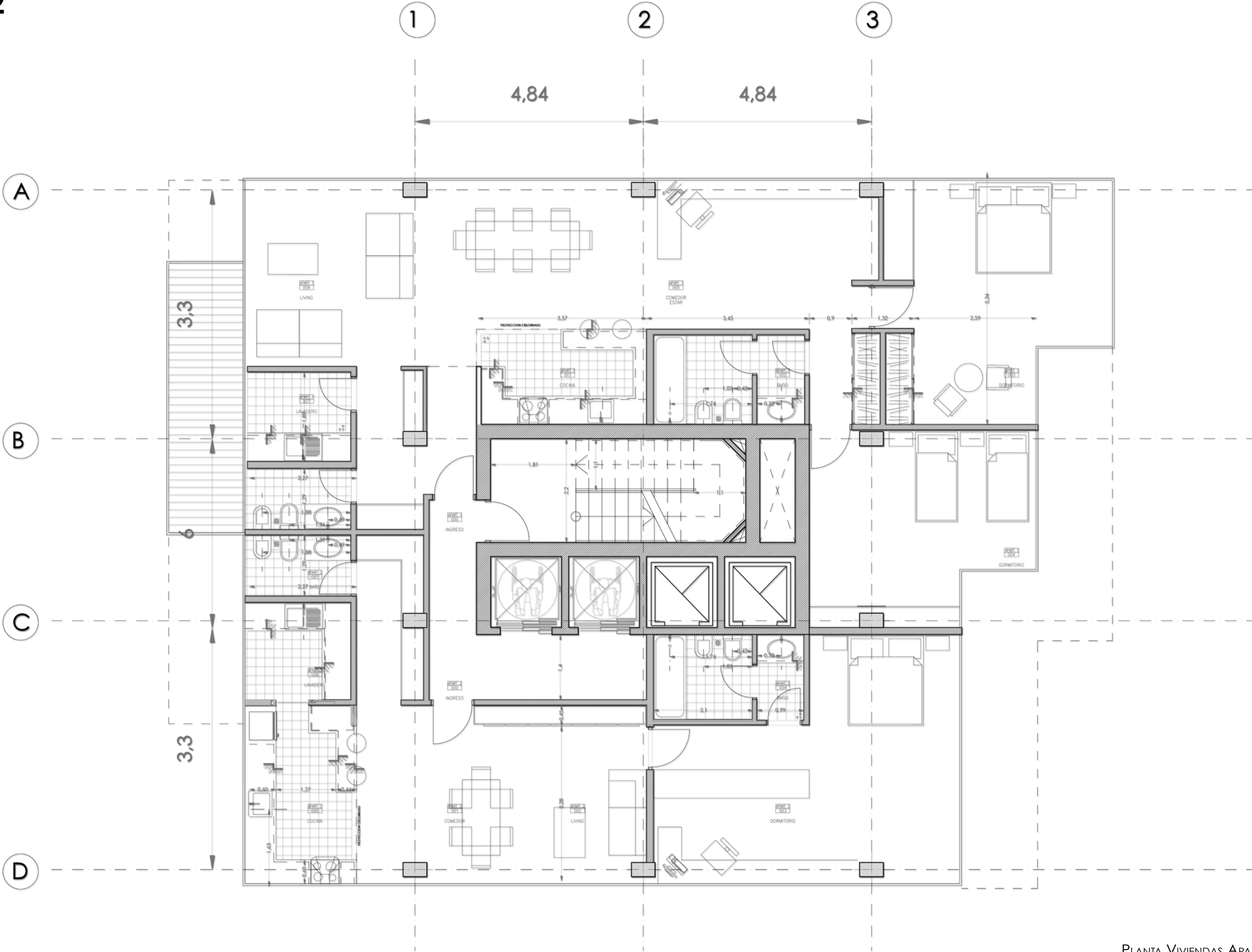
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

TIPOLOGIA DE PLANTAS



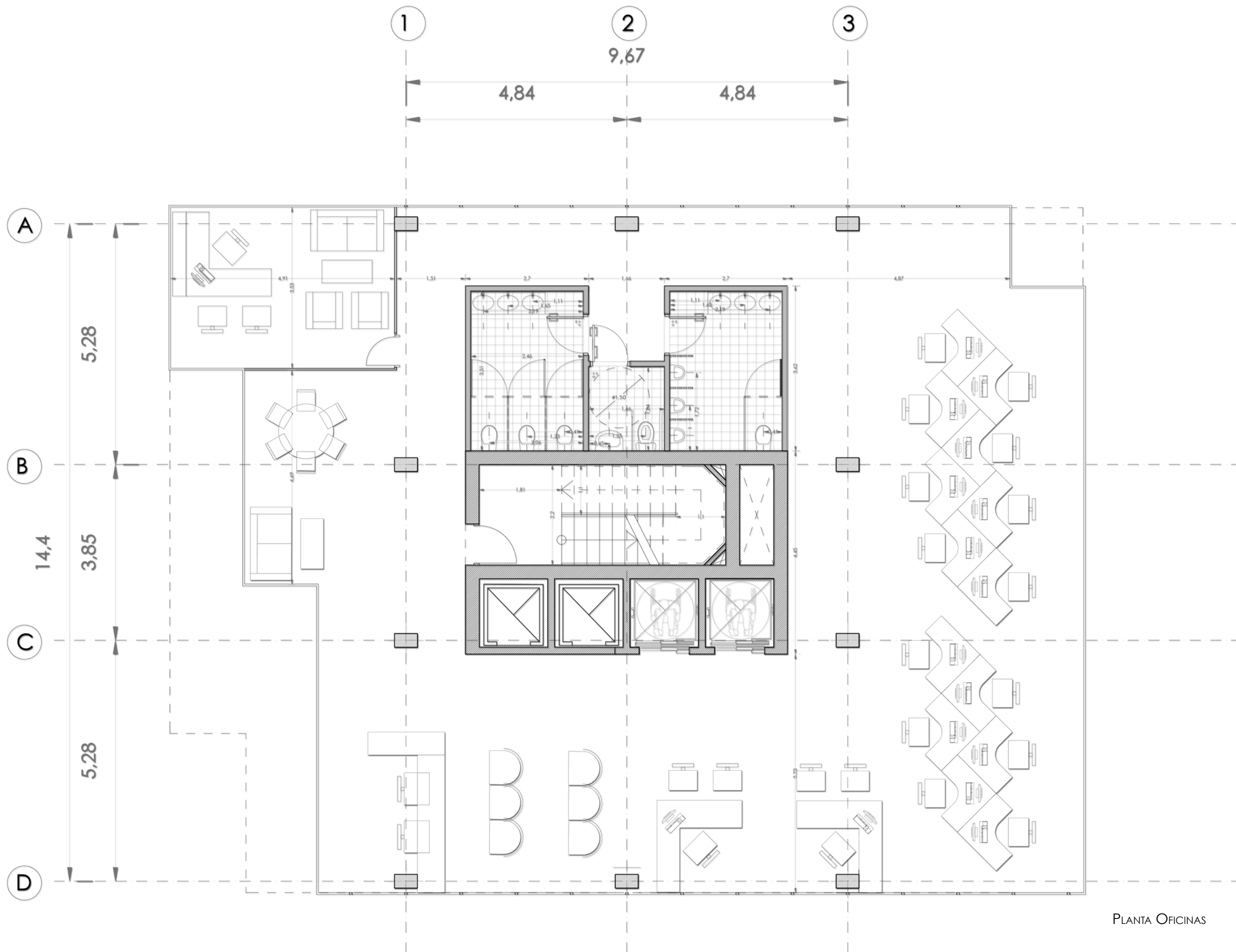
PLANTA OFICINAS



PLANTA VIVIENDAS APART

ESCALA 1.75





PLANTA OFICINAS

ESCALA 1.75

TRANSICIONES

VERTICALES

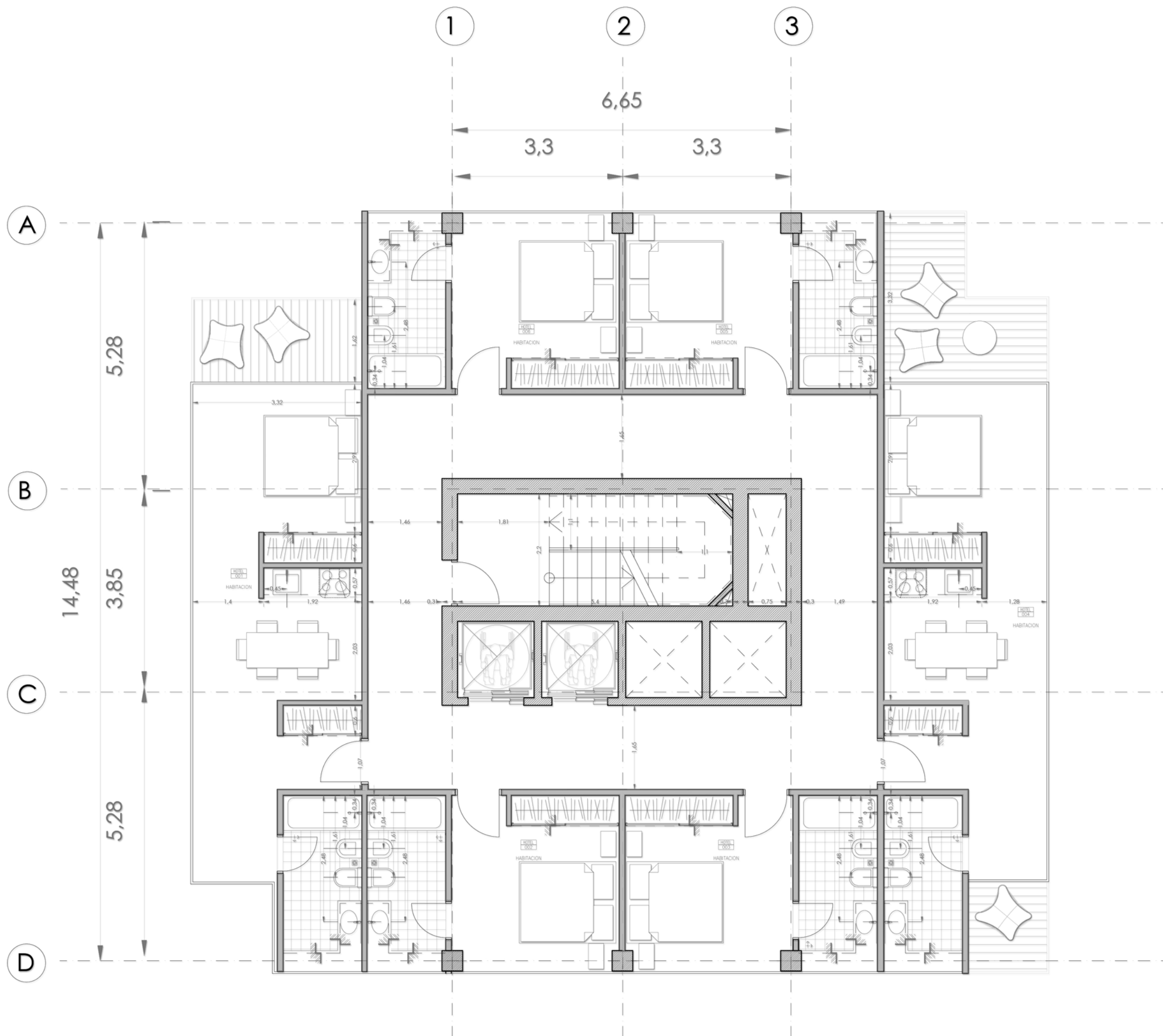
Proyecto Final de Carrera 2015

TIPOLOGIA DE PLANTAS

TORRE 3



PLANTA VIVIENDAS APART



PLANTA HOTEL

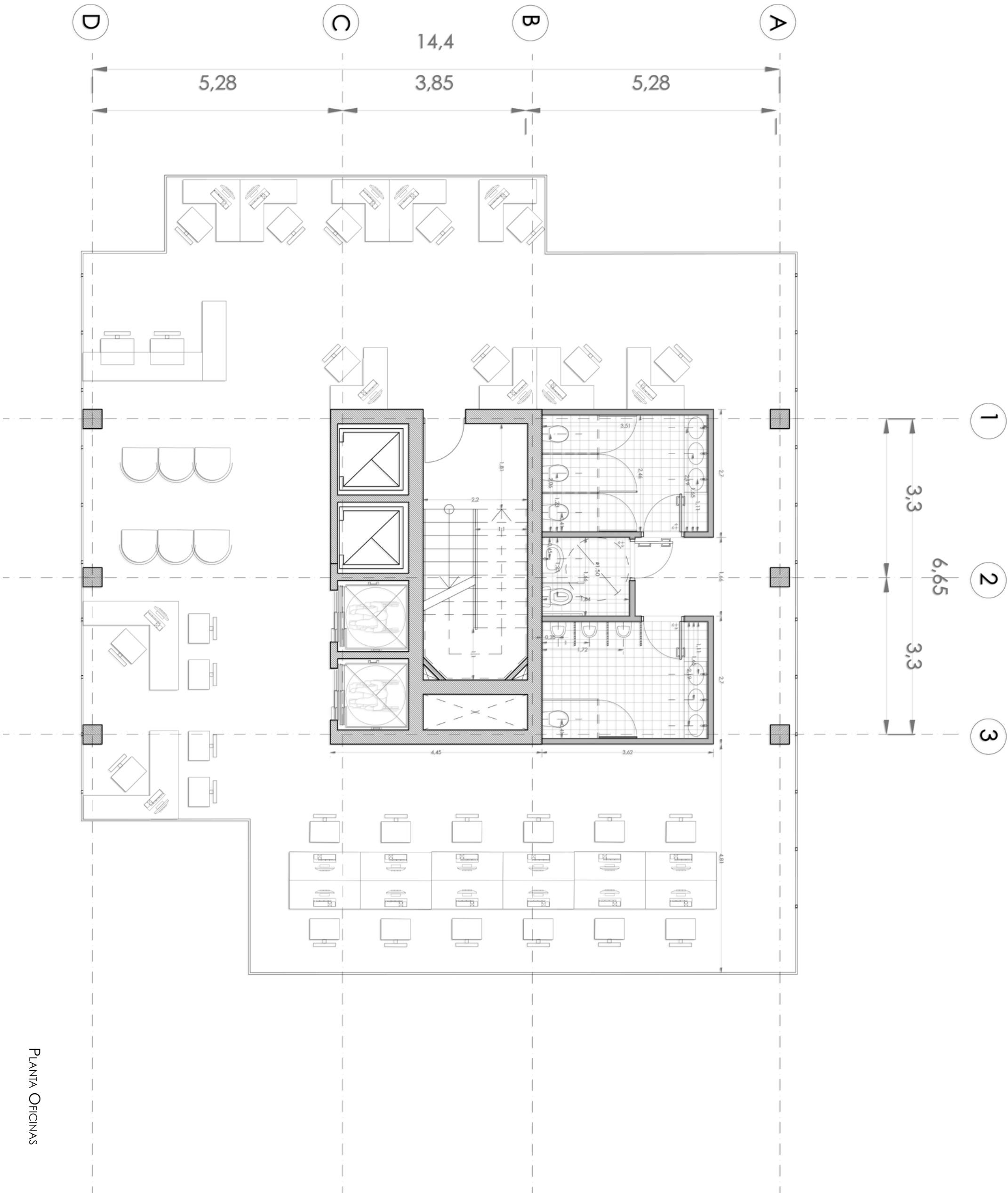
ESCALA 1.75

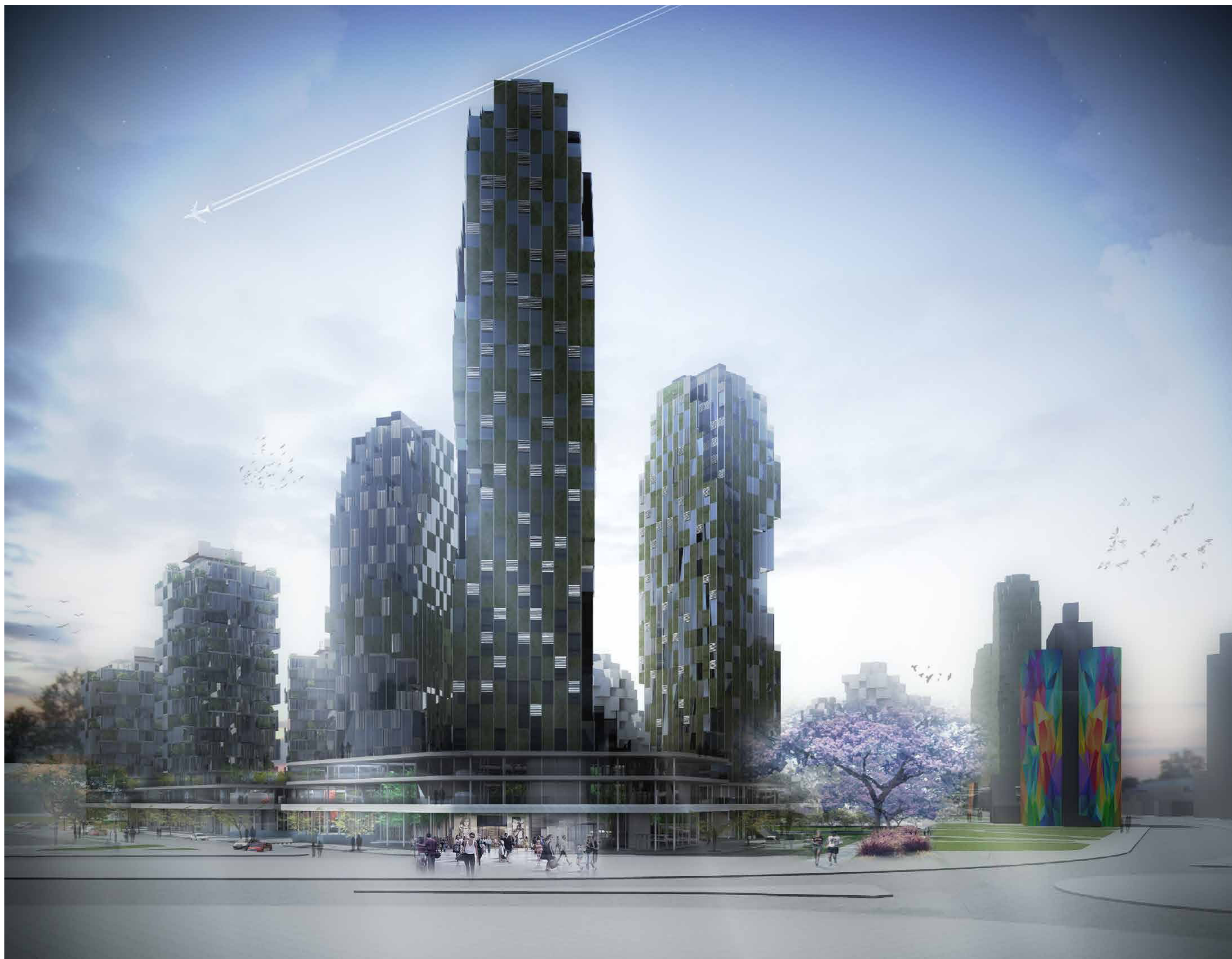
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

TIPOLOGIA DE PLANTAS



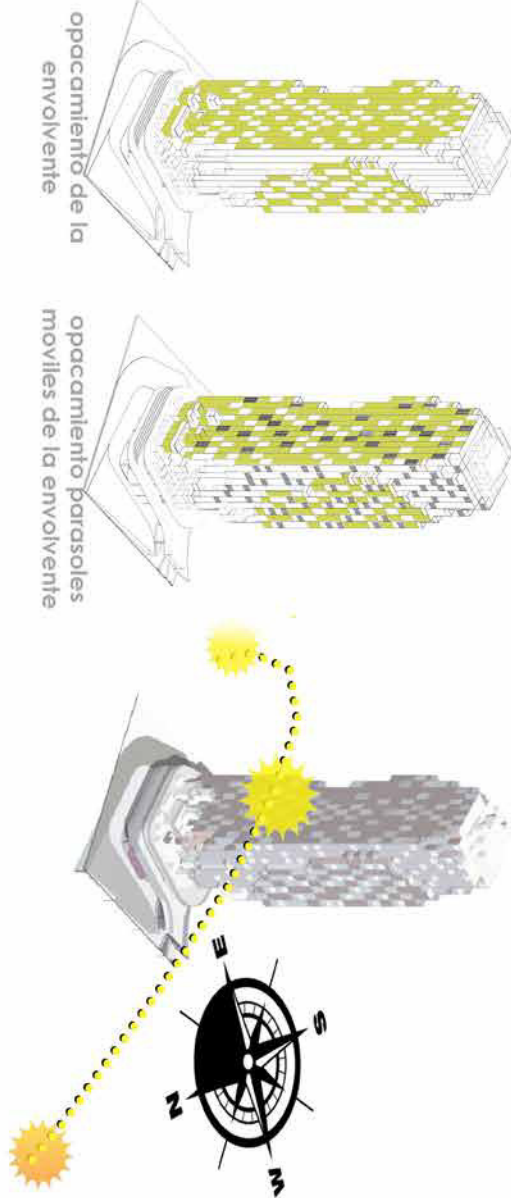
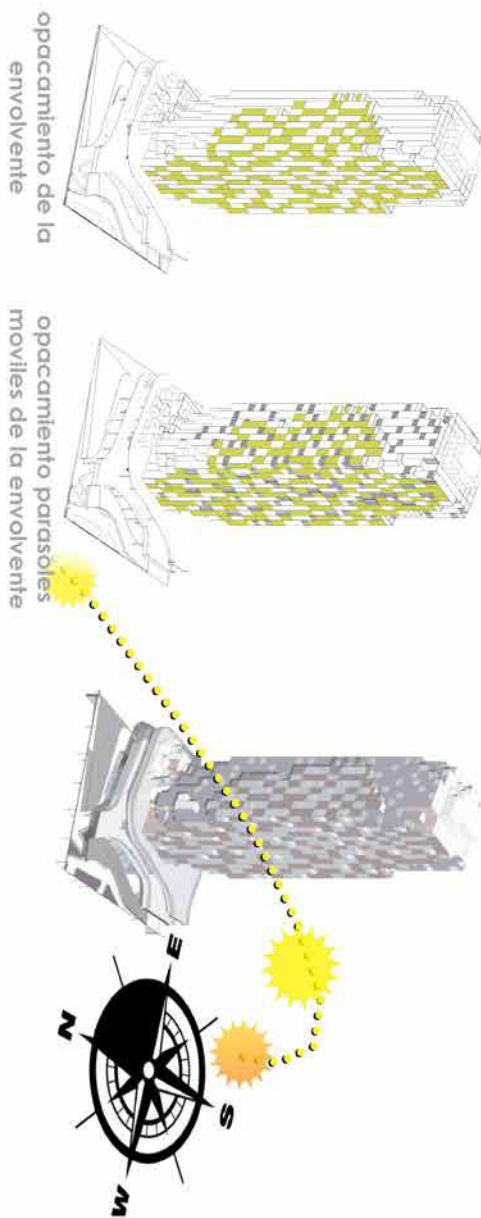
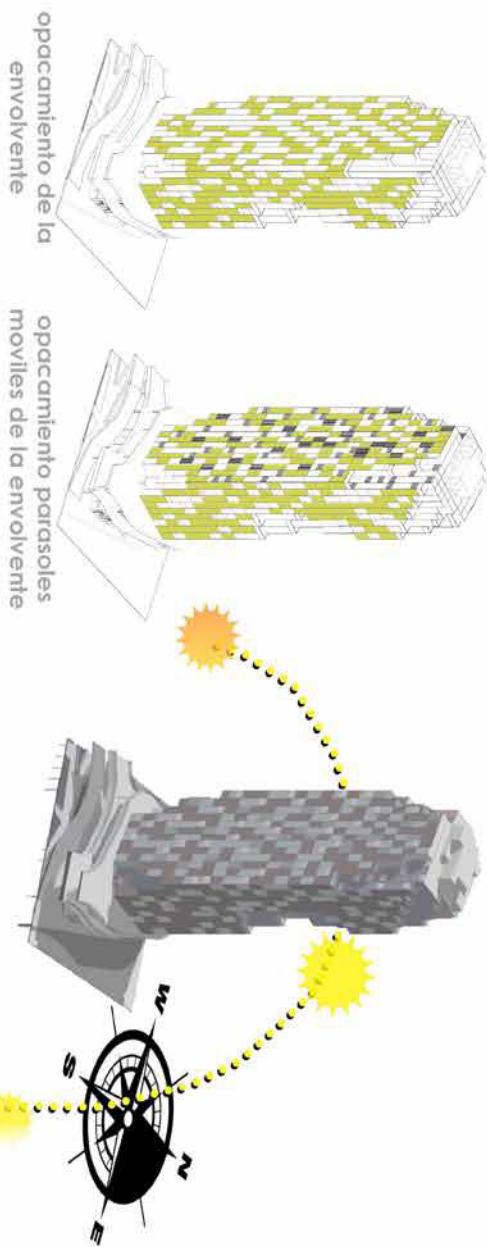
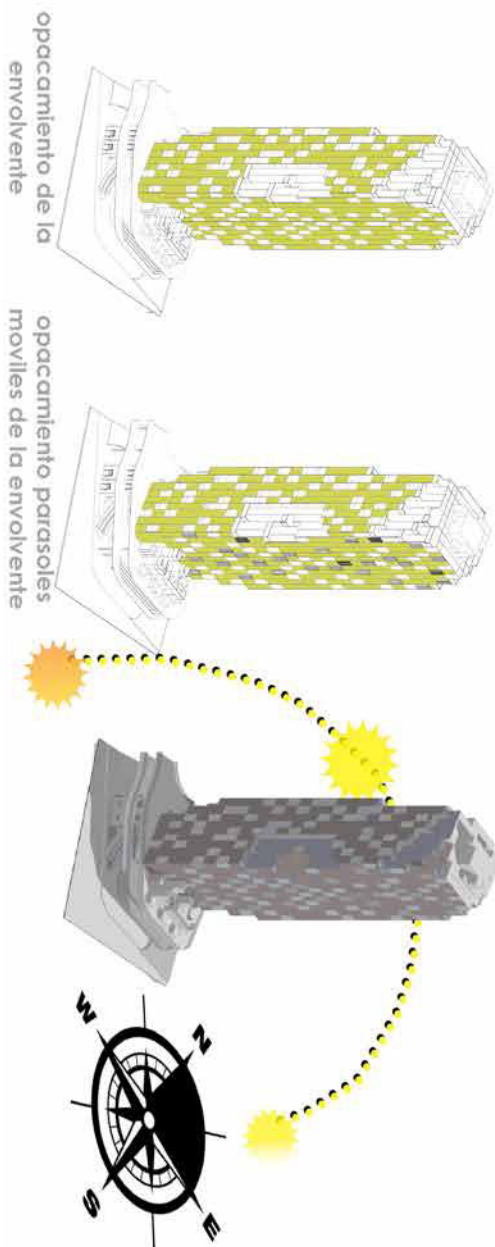


TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

COMPOSICION DE FACHADA



PRINCIPIO BIOCLIMATICO DE LA FACHADA VENTILADA

La física de la Fachada Ventilada basa su funcionamiento en el principio del efecto chimenea. La incidencia de radiación solar en la delgada envolvente produce un calentamiento del material que, por conducción, llega a la superficie interior del mismo. Entonces el aire de la cámara comienza a elevar su temperatura por medio de mecanismos convectivos de transmisión de energía.

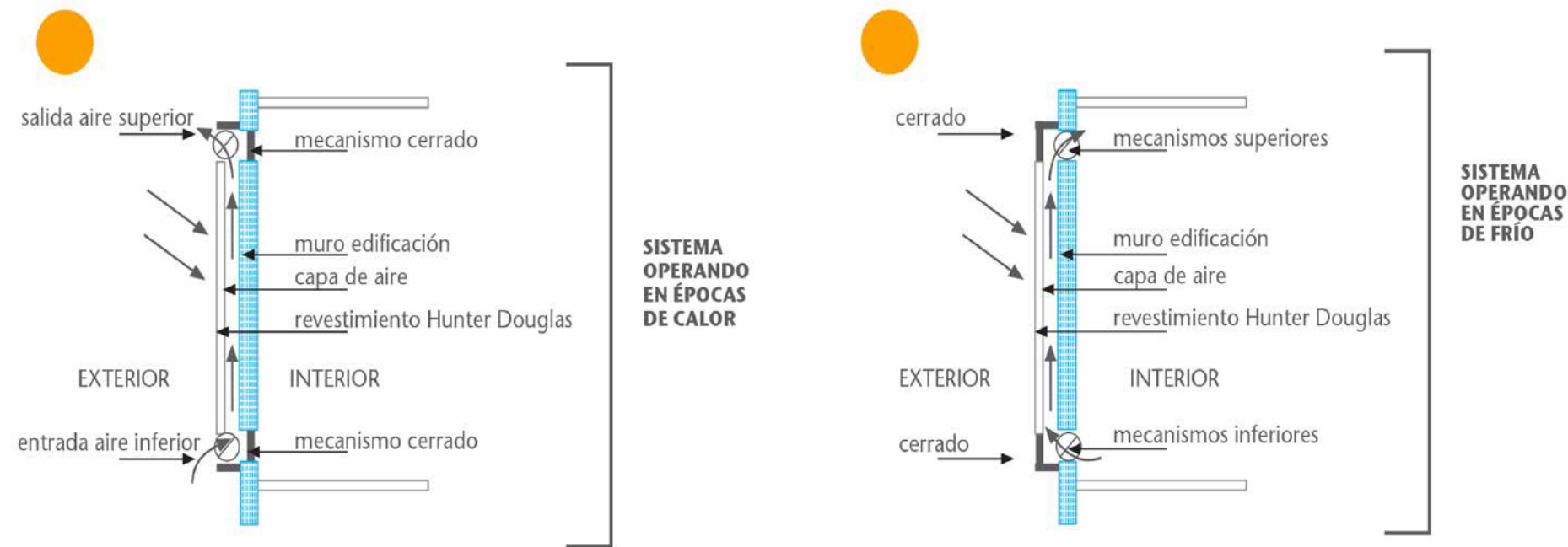
A medida que la cámara de aire sigue aumentando su temperatura, la diferencia de presión aumenta, el aire comienza a elevarse al interior de la cámara ejerciendo en la parte baja de la cámara una succión de aire fresco exterior, al mismo tiempo que en la parte superior de la cámara se evacua el aire del interior.

conveccion del aire se convierte entonces en el motor de la fachada ventilada y la ventilación en el medio de evacuación de humedad. La velocidad del flujo de aire es de suma importancia ya que definirá la cantidad de renovaciones que se efectúan en la cámara de aire.

La fachada ventilada puede usarse en climas cálidos donde cumple una función de pantalla protectora solar y la ventilación actúa como regulador térmico enfriando la piel exterior e impidiendo que el calor exterior entre al interior del edificio.

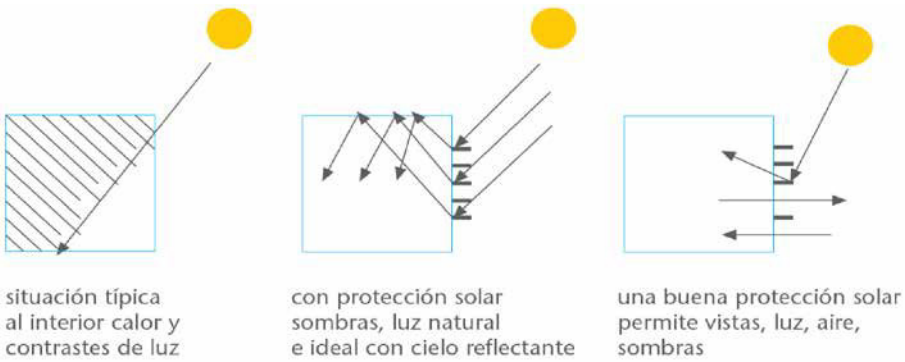
En climas fríos la fachada actúa como un aislante térmico y como un acumulador de calor que puede contribuir a la calefacción interior.

De todas formas toda la envolvente de la edificación aprovecha las distintas épocas del año para crear ambientes confortables, gratos y reducir el gasto de energía no renovable, convirtiéndose esta, en una herramienta que opera a favor de la economía y medioambiente, aspectos a considerar en el mundo actual.



NORTE	ESTE	OESTE	SUR
COSTE ENERGÉTICO	COSTE ENERGÉTICO	COSTE ENERGÉTICO	COSTE ENERGÉTICO
Aire acondicionado	Mínimo. Podemos ahorrar en calefacción en invierno	Aire acondicionado en verano, incluso noches	Calefacción en invierno
SOLUCIÓN	SOLUCIÓN	SOLUCIÓN	SOLUCIÓN
Toldo en las habitaciones para evitar calor y reducir gasto en refrigeración	Protegernos del sol matinal con cortinas o estores horizontales	En climas fríos no es tan grave	Ventanas de calidad y un buen aislamiento

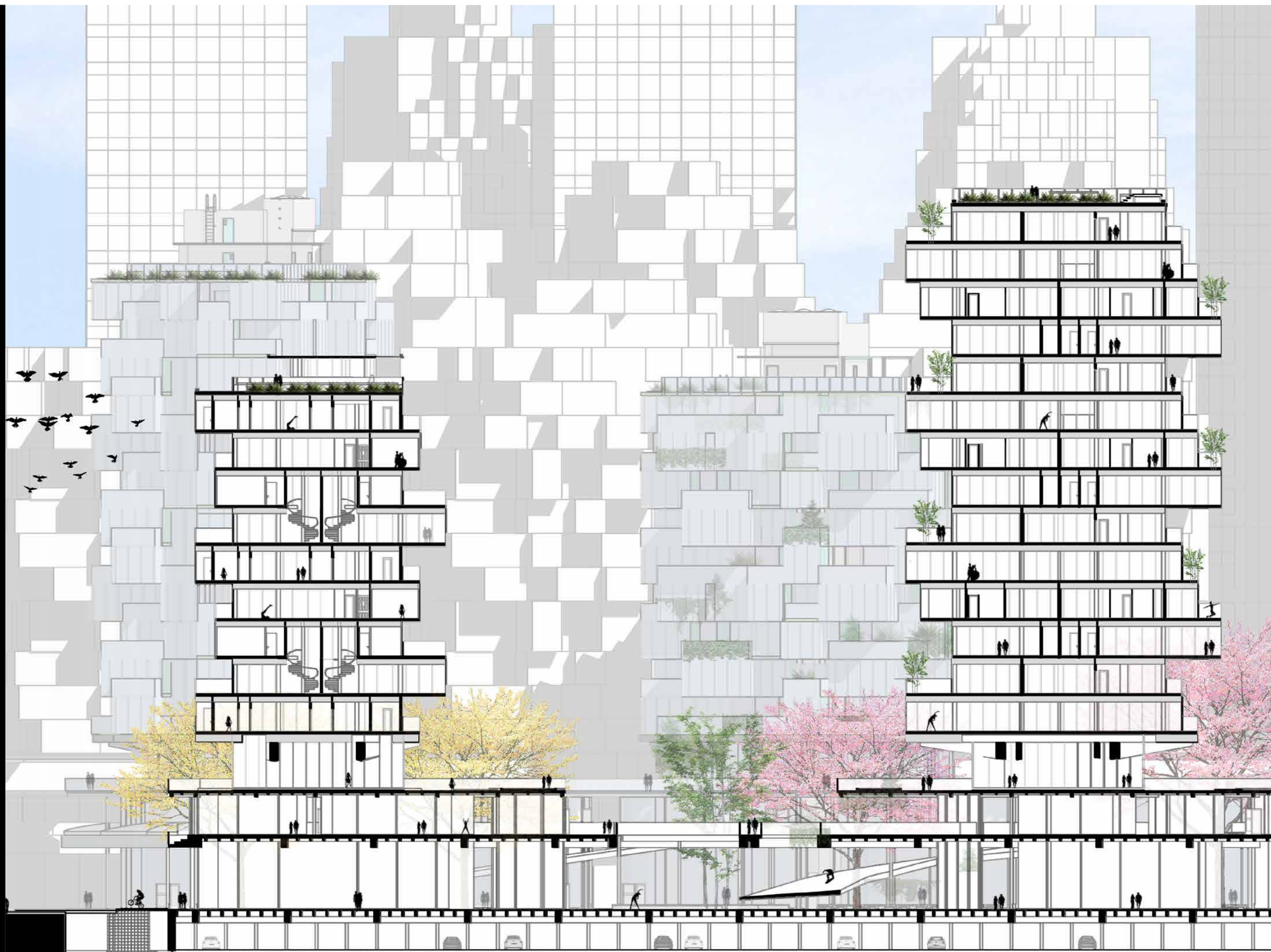
Soluciones Hunter Douglas para la protección solar



Producto	Dibujo	Gráfica de sombra	
Metalbrise (móvil)			Orientacion Norte y este
Aerobrise 100 200			
Termobrise 150 335 (móvil)			Orientacion este

TRANSICIONES

VERTICALES





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

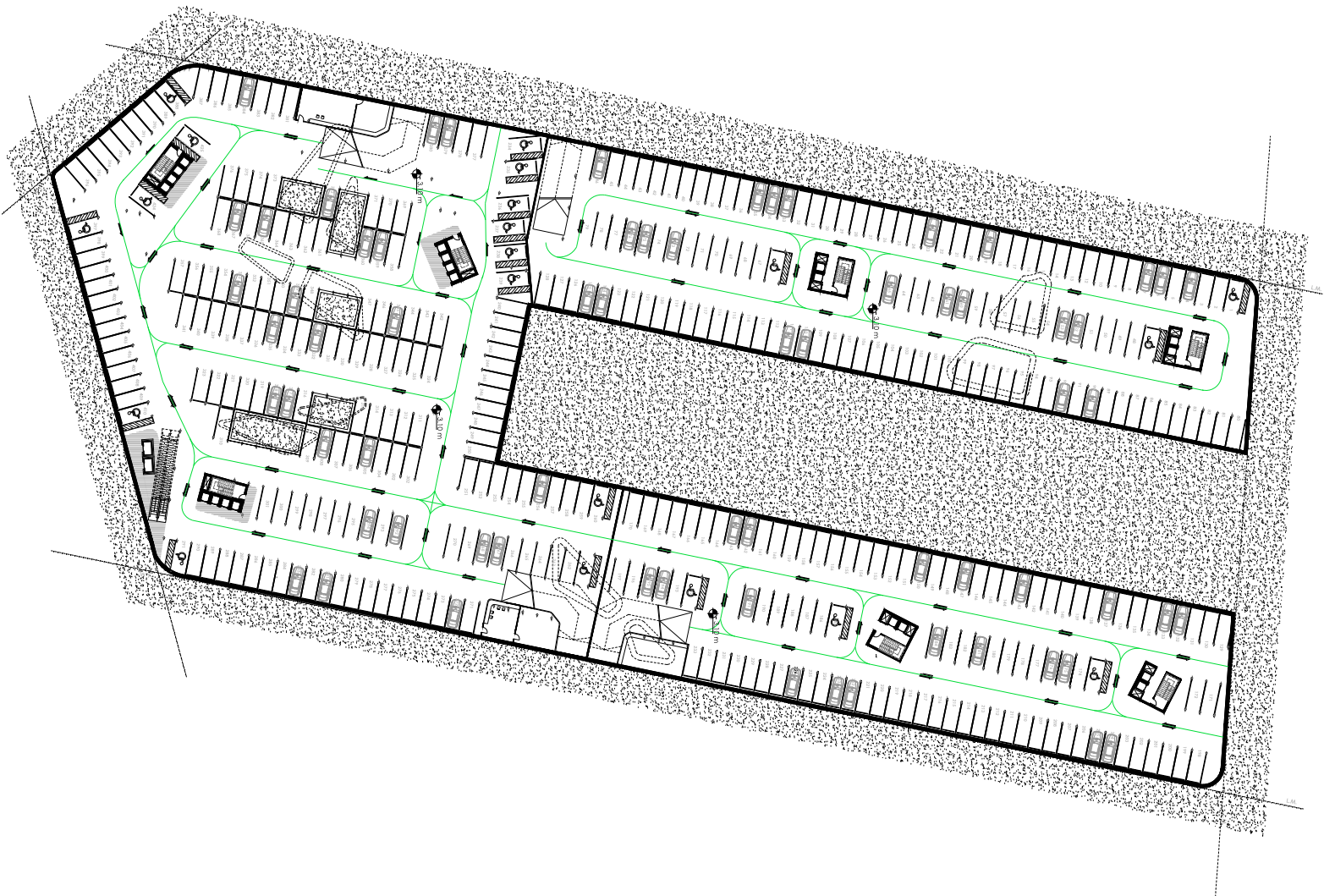
HORMIGON BIOLOGICO

TRANSICIONES

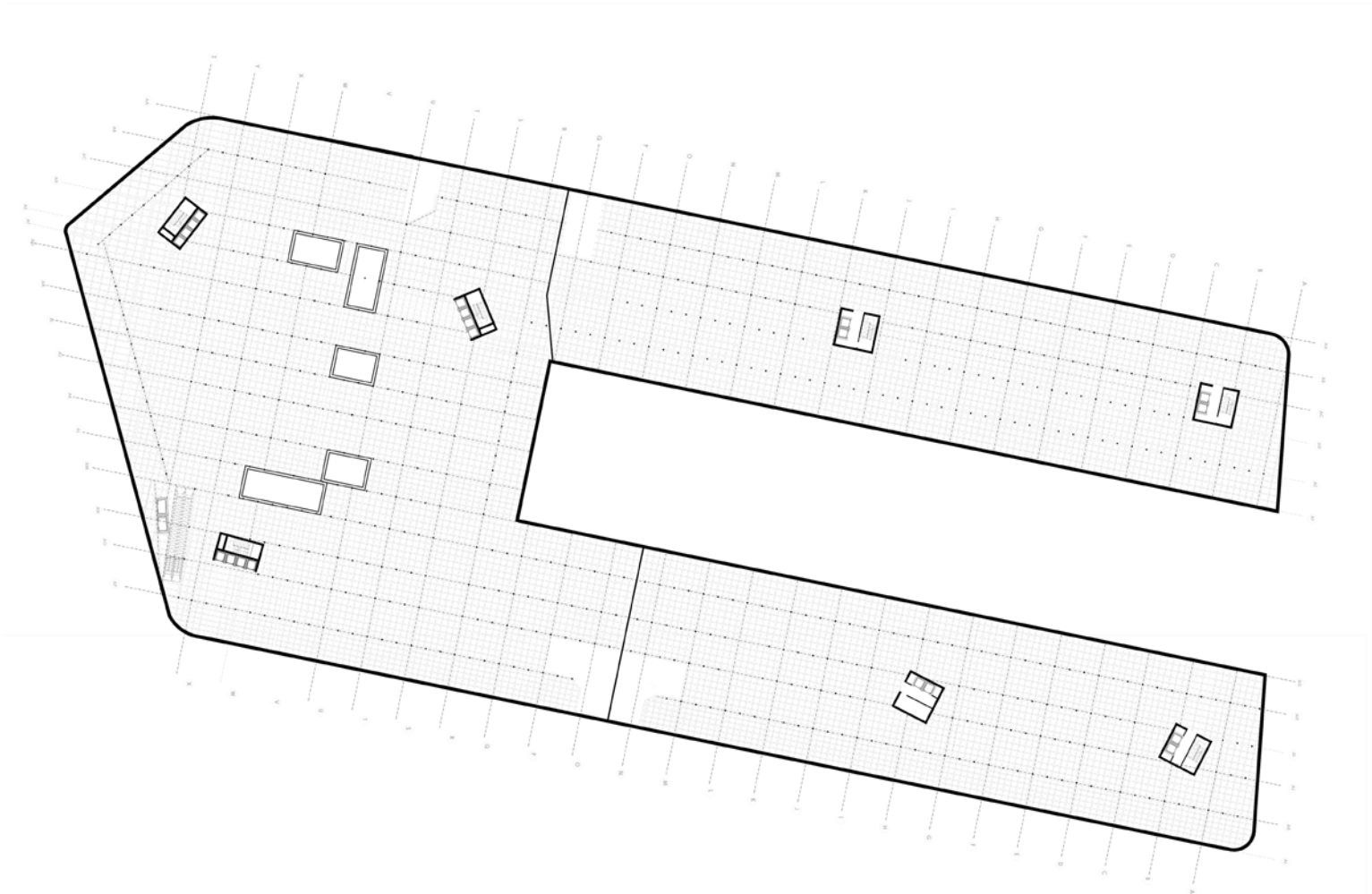
VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

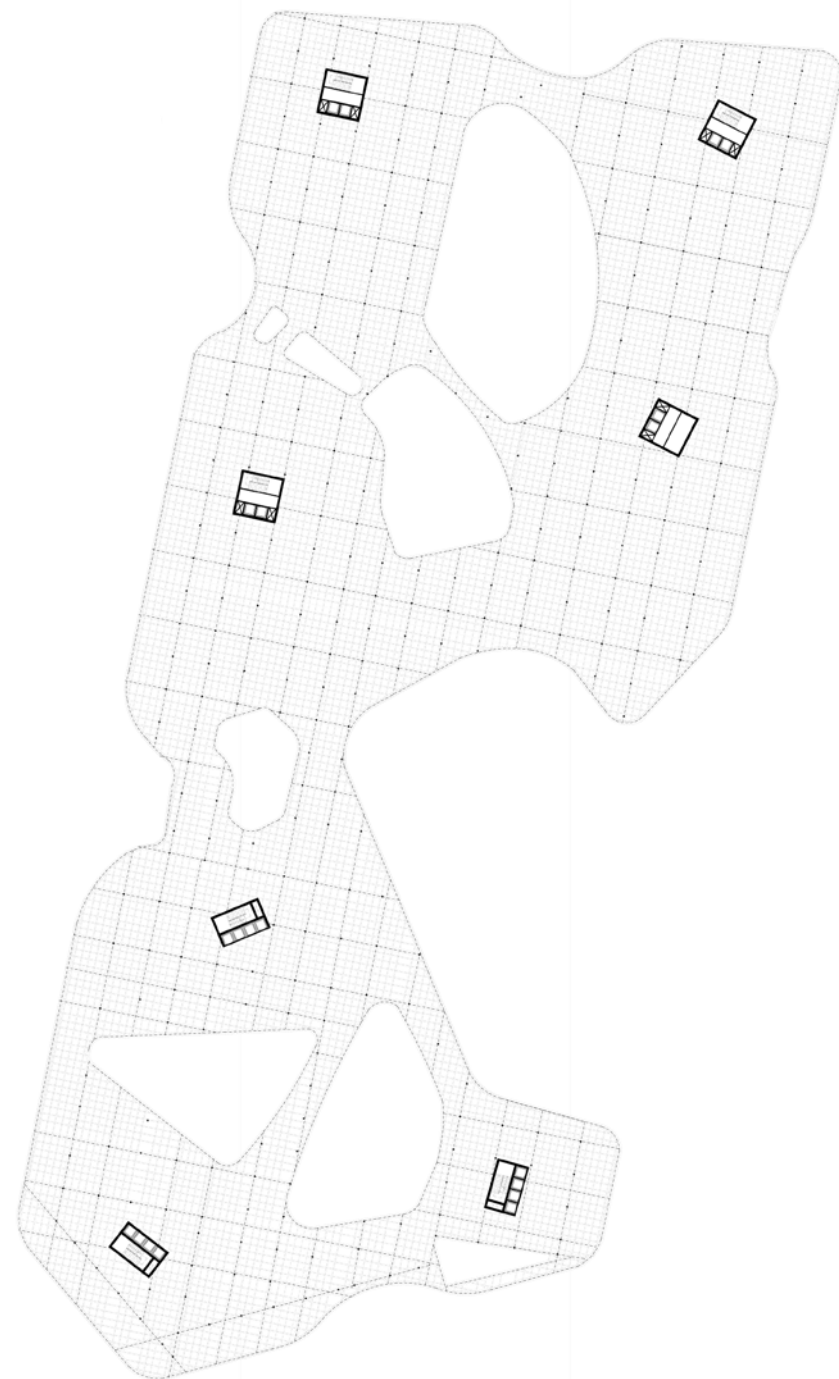
ESTACIONAMIENTO Y ESTRUCTURA



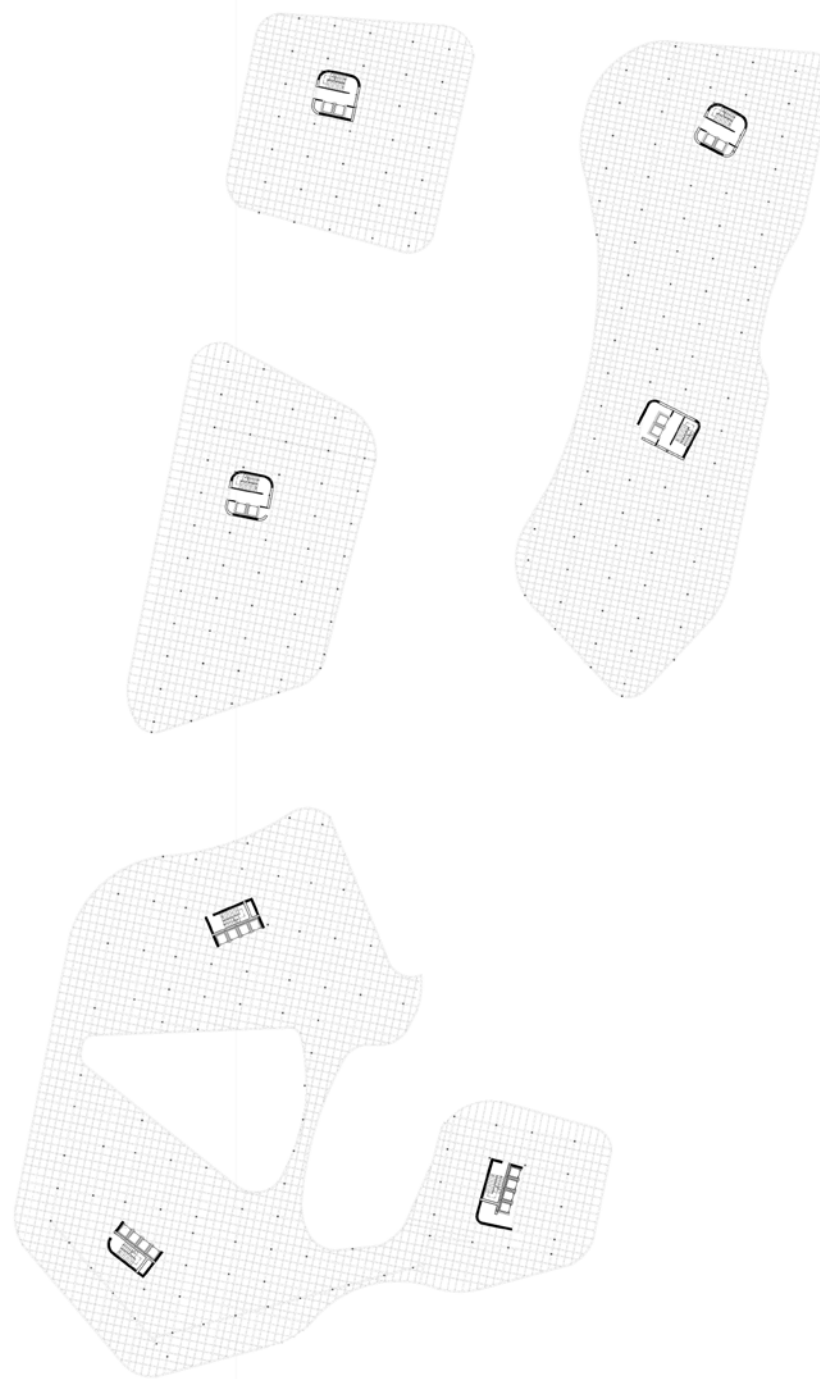
PLANTA ESTACIONAMIENTO Esc 1:1,000



ESQUEMA DE ESTRUCTURA SOBRE PLANTA ESTACIONAMIENTO Esc 1:1,000



ESQUEMA DE ESTRUCTURA SOBRE PLANTA BAJA Esc 1.1000



ESQUEMA DE ESTRUCTURA SOBRE PLANTA 1º Piso BASAMENTO Esc 1.1000

1

TUBE PAVILION / MEGABUDA

EL OBJETIVO PRINCIPAL DEL PABELLÓN DE TUBOS ES DEMOSTRAR COMO UN ESPACIO PUEDE SER COMPLETAMENTE TRANSFORMADO A PARTIR DE ELEMENTOS SENCILLOS. FUE CREADO CON UN CENTENAR DE TUBOS, ESPEJOS E ILUMINACIONES. CON UNA DENSIDAD DE SOPORTES TALES QUE LA ESTRUCTURA DEL TECHO SE TERMINA REDUCIENDO A UN MÍNIMO. EL ESPESOR DE LOS SOPORTES SE REDUJO, MIENTRAS QUE AUMENTO EL NÚMERO DE LOS MISMO. LA SECCIÓN TRANSVERSAL DE LOS SOPORTES RESULTA SER DE 30 MM DANDO COMO RESULTADO CENTROS DE FUERZA DELGADOS NORMANDO EL INTERIOR DEL PABELLÓN.



2

PABELLÓN VIEUX PORT / FOSTER + PARTNERS

"EL NUEVO PABELLÓN ES LITERALMENTE, UN REFLEJO DE SU ENTORNO -SU ESTRUCTURA DE ACERO LOGRO ES UNA INTERVENCIÓN MINIMA Y APARECE COMO UNA LÍNEA DE PLATA SENCILLA EN EL HORIZONTE. PERO TRAE UN NUEVO ESQUEJO, OFRECE UN REFUGIO SENCILLO Y CREA UN ESPACIO PARA EVENTOS MUY IMPORTANTE PARA LA CIUDAD". MIMADO, PERO EFICAZ, ESTA "DISCRETA" INTERVENCIÓN OFRECE UN NUEVO ESPACIO PROTEGIDO PARA EVENTOS EN EL EXTREMO ESTE DEL PUERTO. SES ESQUELOS PILARES QUE APOYAN SU PNA CUBIERTA DE ACERO INMOVILIZABLE PULIDO, DE 46 POR 22 METROS, QUE AMPLIFICA Y REFLEJA EL MOVIMIENTO DE LOS TRANSURBES, CREANDO UN ESPECTÁCULO QUE ANIMA A LOS PEATONES A GUARDARSE.



2

CENTRO DE DISEÑO SHARP-ONTARIO COLLEGE OF ART & DESIGN

LA GRAN CAJA DE ACERO DEL BRAGUERO QUE FORMA LA NOTABLE SUPERESTRUCTURA "TABLE TOP", CON FORMA DE UN PARALELEPÍPEDO DE 7m DE ALTURA, 31m DE ANCHO Y 85m DE LARGO, SE ENCUENTRA 26 METROS SOBRE EL SUELO. EL TABLERO DE LA MESA ESTÁ APOYADO EN UNA ESCALERA DE HORNO CONVENCIONAL. EN EL NÚCLEO DEL ASCENSOR Y EN SUS PARES DE PASAJES FORMADAS POR COLUMNAS CONECTAS DE ACERO, DE APROXIMADAMENTE 26m DE ALTURA, QUE TOCAN EL TERRENO DE UNA MANERA APARENTEMENTE ALIENADA. CADA UNO DE LOS SES PARES DE PASAJES SE ABREYER CADA UNO CON 2.44 m DE DIÁMETRO, UNIDOS POR DIBUJO CON ACERO REFORZADO PARA ABSORBER Y PREVENIR EL DESPLAZAMIENTO O LOS MOVIMIENTOS LATERALES TRASFERIDOS DESDE EL SUELO HASTA LA BASE.



3

CENTRO DE ALUMINIO / MICHA DE HAAS

SE TRATA DE UNA ESTRUCTURA POSADA SOBRE UN BOSQUE DE DELGADOS TALLOS, AMBOS DE ALUMINIO. ENFUNDADO EN UN LAGO, EL CENTRO DEL CONDOMINIO E INFORMACIÓN SOBRE EL ALUMINIO SE ESTRUCTURA SOBRE 365 PARES DE COLUMNAS DE DIFERENTE ESPESOR Y DISPOSICIÓN A TRAVÉS DE LAS CUALES SE FILTRAN LAS LUCES CAMBIANTES DEL PAISAJE HOLANDÉS.



4

ABRE SERPENTINE GALLERY 2009 / KAZUYO SEJIMA & RYUJI NISHIGAWA DE SANAA

NO DE LOS ASPECTOS INTERESANTES DE DESFACAR, ADemás DEL RÍOR EN LA ELEVACIÓN, ES LA SENCILLA DE LOS DETALLES. EL ENCUENTRO DE PARALELOS VERTICALES Y CUBIERTA CADA UNO ENVIÉ, POR UN LADO LOS TABLONES DE ACHILCO NO LLEGAN AL CIELO, Y POR OTRO LOS PILARES DE ACERO PERDEN DERIVACIÓN AL RESUMIRSE EN LA SUPERFICIE HORIZONTAL SINTIENDO A UN PASEAJE DE ALÓN.



5

A STEP UP - BROOKLYN BRIDGE PARK VIEWING PLATFORM / BIG

LA PLATAFORMA DE OBSERVACIÓN PIER 6 ES UNA ESTRUCTURA TRIANGULAR EN LA ESQUINA NOROCCIDENTE DEL PIER 6 EN EL BROOKLYN BRIDGE PARK. EL PABELLÓN, UNA ESTRUCTURA LAMINADA EN CRUZ DE MADERA SOSTENIDA POR DELGADAS COLUMNAS DE ACERO, ES MUY LAMINADO. CON LUCES ALTAS QUE INCREMENTAN SOBRE, REFUGIO Y ESPACIO PARA ACTIVIDADES BAJO TECHO. SE DECIDIO CONVERTIR LOS REQUISITOS PRÁCTICOS EN CONDUCTORES DE DISEÑO Y BUSCAR LA BELLEZA EN LA BUROCRACIA ENCONTRANDO LA ABSTRACCIÓN EN EL HORNO.



6

NEW TAIPEI CITY MUSEUM OF ART/DCPPARQUITECTOS

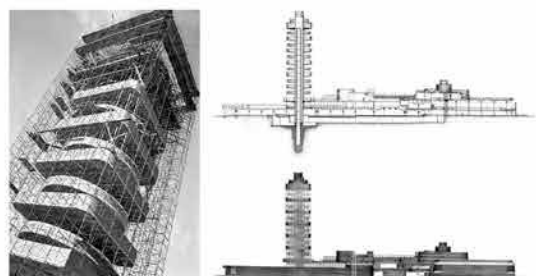
LA ARQUITECTURA DEL MUSEO BUSCA LA ELIMINACIÓN DE LOS LÍMITES TRADICIONALES ENTRE ESPACIO DE EXHIBICIÓN Y CIRCULACIÓN, ASÍ COMO DE INTERIOR Y EXTERIOR. CADA PARTE DEL MUSEO ESTÁ REPRESENTADA POR UN ESPACIO SIN LÍMITES QUE PUEDE CONTER CUALQUIER TIPO DE EXHIBICIÓN. CADA ESPACIO ES PARTE DE UN GRAN ORGANISMO CONECTADO EL CUAL SE EXPANDE Y EXTENDE A LO LARGO DEL SITIO, ACTUANDO COMO UN FILTRO Y COMO UN ESPACIO DE TRANSICIÓN ENTRE LO PÚBLICO Y EL ARTE. SE CREA UN BOSQUE DE COLUMNAS QUE SE EXTIENDE EN LA TOPOGRAFÍA TANTO EN EL EXTERIOR COMO EN LOS ESPACIOS INTERIORES Y ACTUA COMO EL DISPOSITIVO QUE DELINEA EL ESPACIO. CADA PARTE DEL PROGRAMA TIENE UNA DISTANCIA ESPECÍFICA Y UNIFORME ENTRE COLUMNAS. ESTO CREA UNA ATMÓSFERA ÚNICA A TRAVÉS DEL MUSEO DONDE LOS ESPACIOS SÓLO ESTÁN DEFINIDOS A GRANDES RASGOS. LOS PRIMEROS TRES NIVELES DEL MUSEO ESTÁN EN MEDIO DEL BOSQUE DE COLUMNAS QUE RODEAN AL EDIFICIO. COMENZAN EL VISITANTE SE MUEVE HACIA LOS DOS NIVELES SUPERIORES LOS CUALES CONTIENEN LAS GALERÍAS PRINCIPALES. ESTE BOSQUE DE COLUMNAS COMIENZA A DESAPARECER. AL LLEGAR, EL VISITANTE PUEDE DISFRUTAR DE UN ESPACIO QUE FLOTA SOBRE TODO EL RESTO.



TRANSICIONES

VERTICALES

Edificio Johnson Wax - Wisconsin, EEUU
Frank Lloyd Wright - 1935



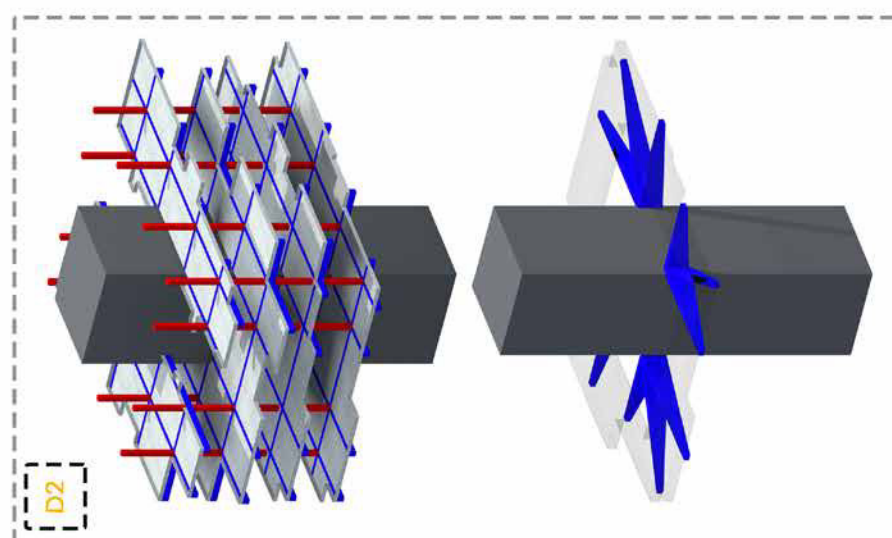
Edificio IBM - BS. AS.
Mario Roberto Alvarez - 1979



Sede del banco nacional - Rio de Janeiro

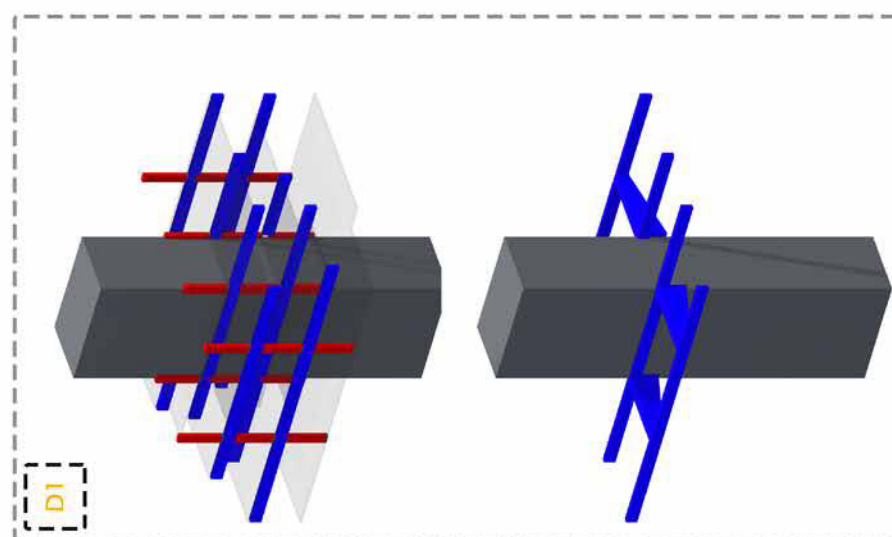
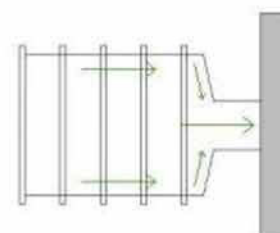


Edificio Cruz del sur- Santiago Chile
Luis Izquierdo W., Antonia Lehmann S.B
-2009

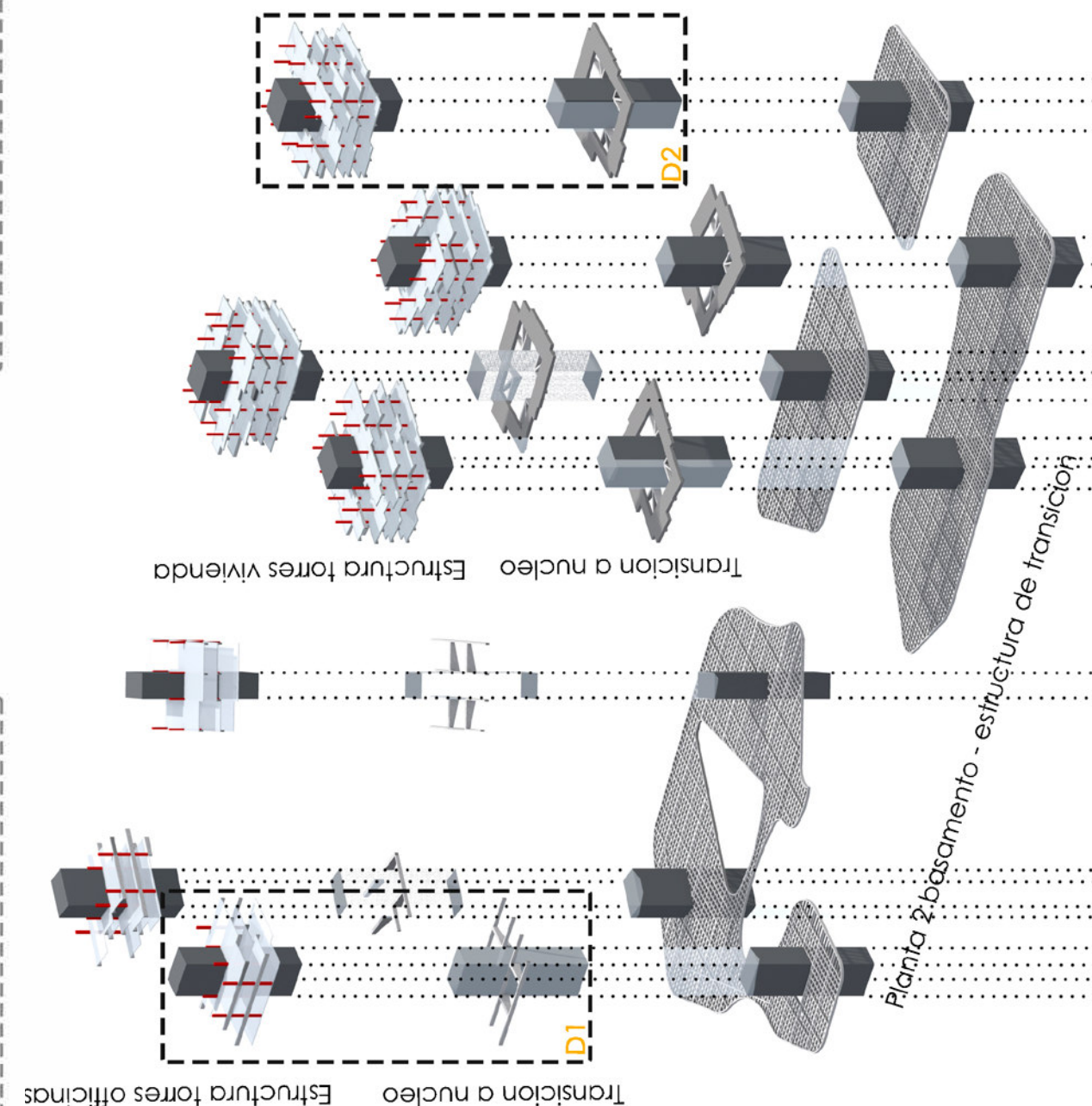


TRANSICION VERTICAL

Ambas tipologías están subordinadas al núcleo vertical de circulación, el cual no solo aloja espacios técnicos sino que también recibe las cargas de los pisos superiores



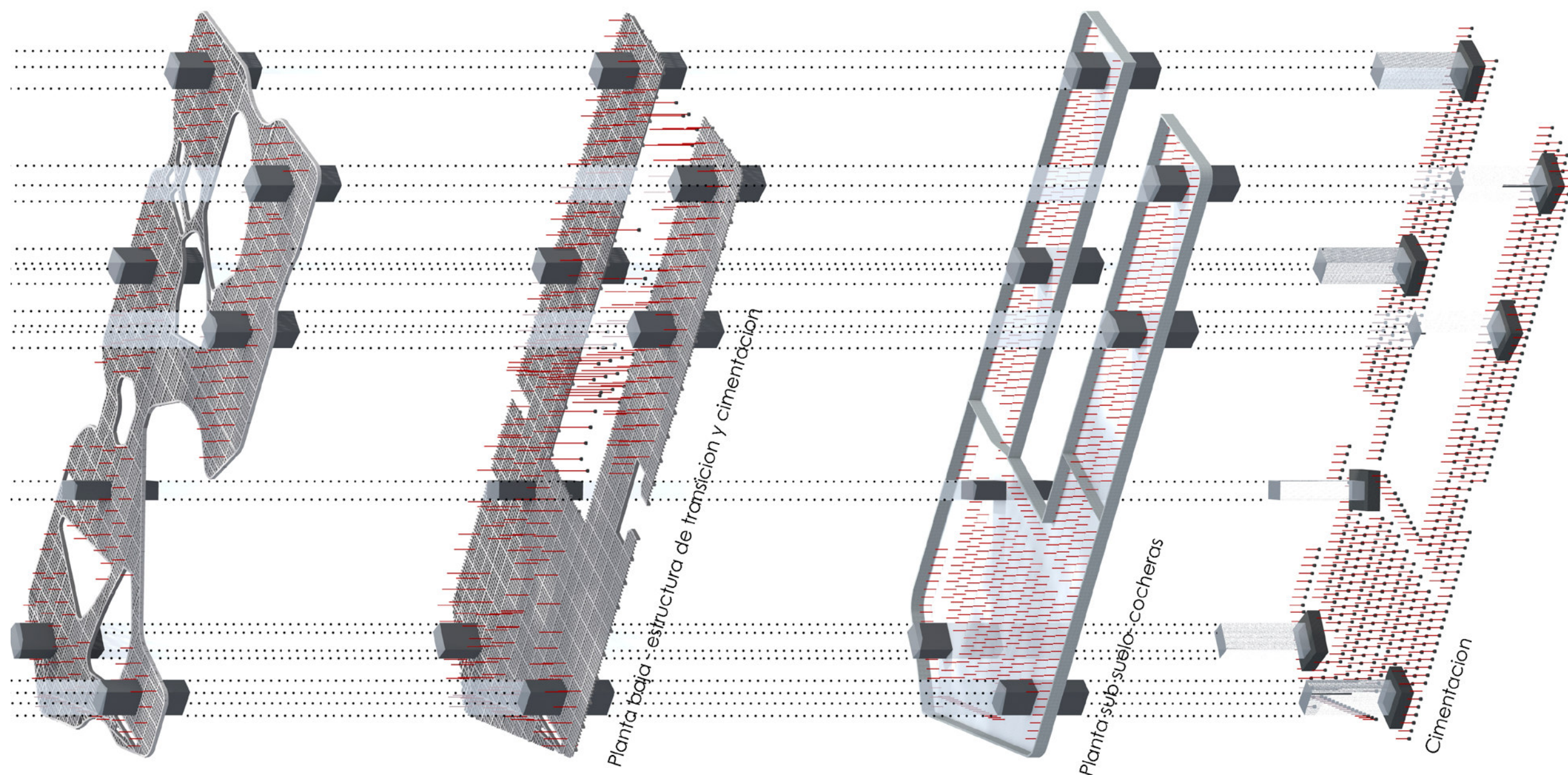
D1



Transición a núcleo Estructura torres oficinas

Transición a núcleo Estructura torres vivienda

Planta 2: basamento - estructura de transición



Por una cuestión de etapabilidad y optimización de la construcción del conjunto, el basamento se resuelve con una población de columnas esbeltas las cuales están condicionadas por el modulo de cocheras en el subsuelo, y las losas casetonadas apoyan sobre estas columnas disminuyendo sus dimensiones a medida que las cargas ascienden hacia pisos superiores, estamos también hablando de una "TRANSICIÓN DE CARGAS"

Por otro lado las resoluciones del partido estructural de las torres se efectuaron en casos con vigas y columnas las cuales trasladan sus cargas en el piso de transición, el piso de amenities con vigas de mayor portes, y trianguladas hacia el nucleo de circulación quien es el responsable de llevar todas las cargas hacia el suelo

Se aclara que en situaciones de voladizos superiores a los que puedan resolver las vigas se optaron tensores con patrón multitoron soportados por cuñas de acero aleado en el soporte inferior

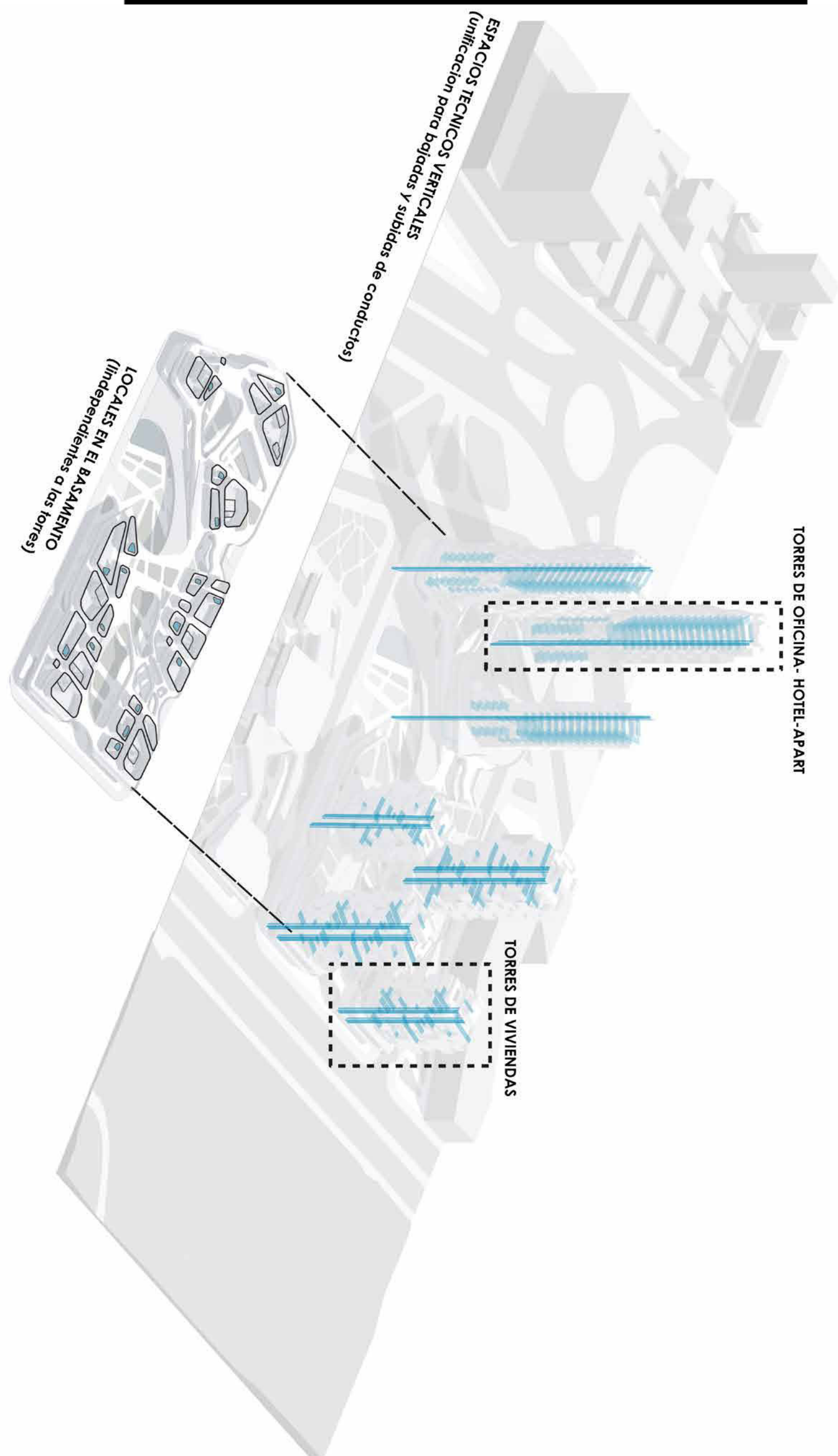
(piezas en forma de cono truncado con agujero central de superficie dentada, que se encarga de ajustar los Torones para bloquear el cable y sostener la tensión del mismo) y por un anclaje de hierro fundido que aloja el otro sistema de cuñas, este ultimo esta adaptado a la parte superior de la viga.

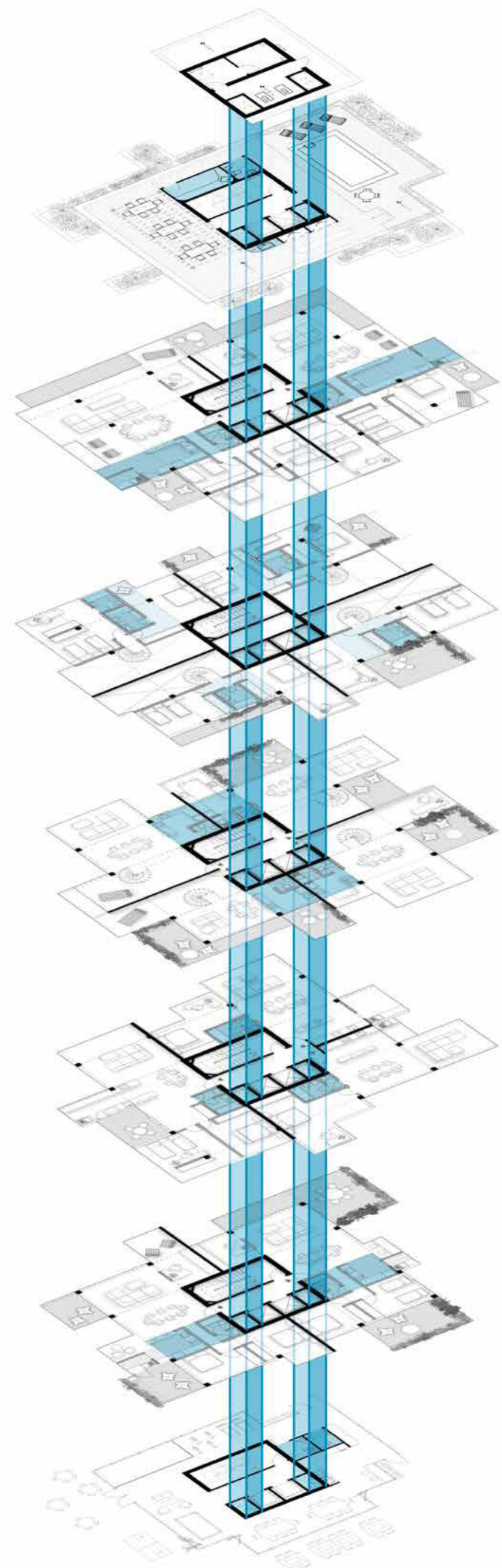
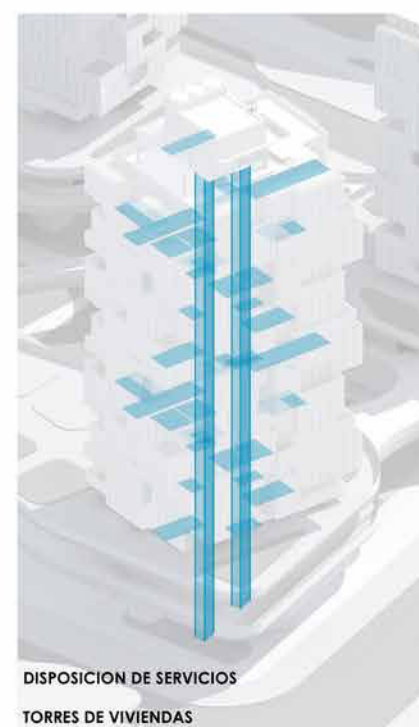
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

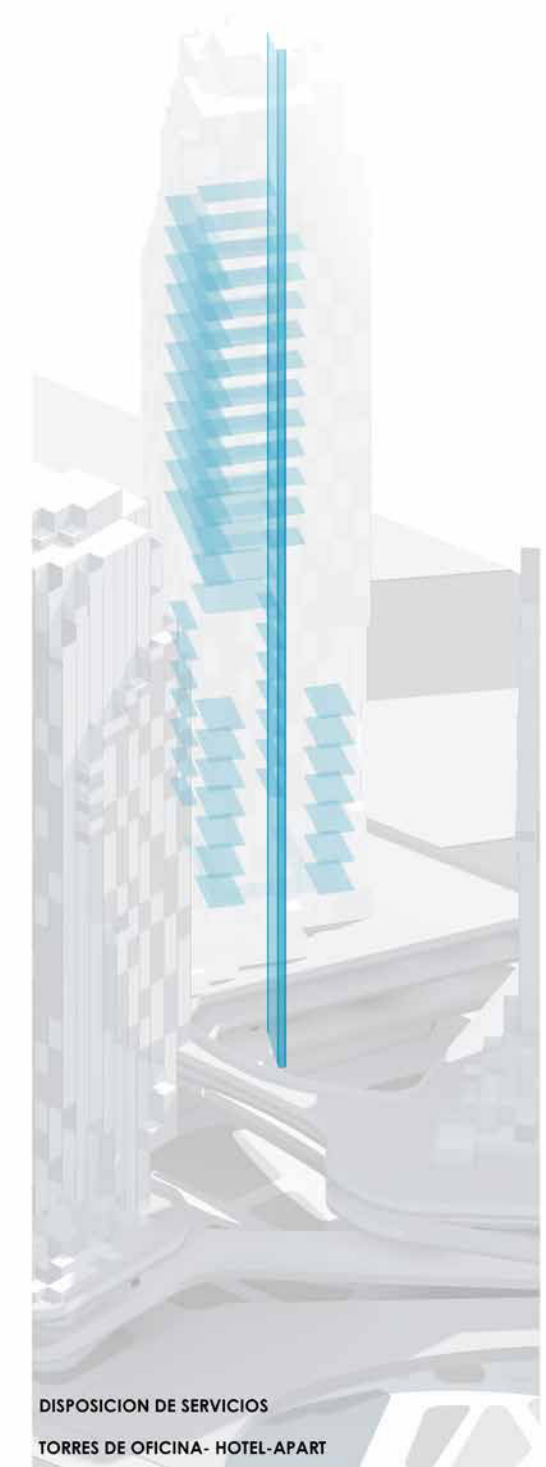
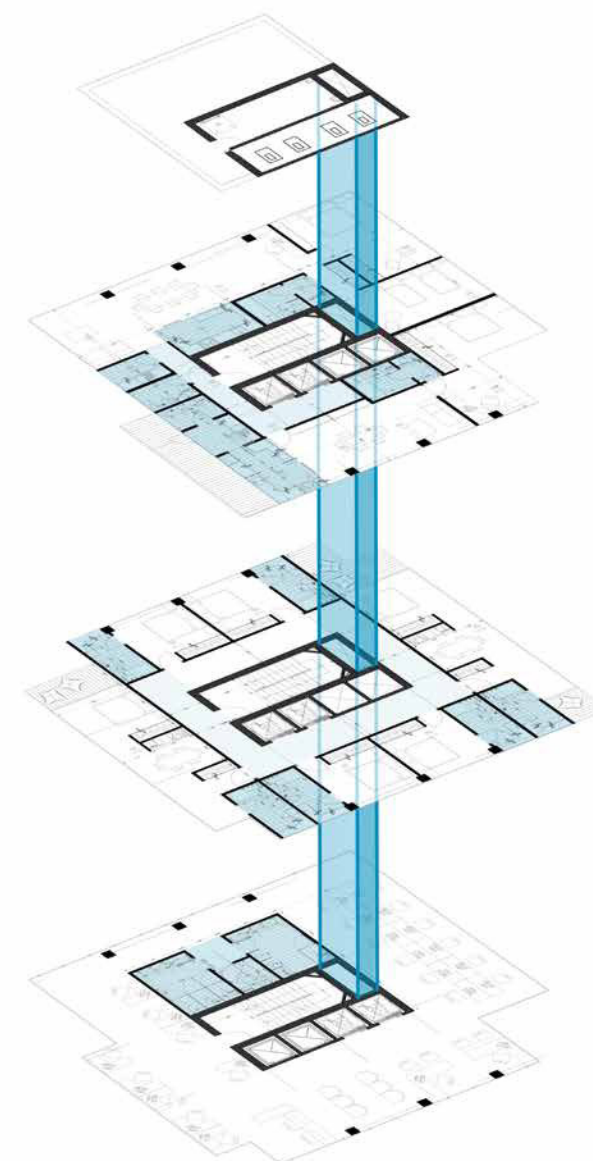
INSTALACIONES





Las decisiones fueron tomadas en virtud de varias tipologías diferentes de plantas que se superponían sin repetir, por ende, todos los locales húmedos se resolvieron en proximidad al núcleo vertical de circulación, el cual alberga en el caso de las torres de viviendas, 2 espacios técnicos, y en el caso de las torres de oficina un único espacio pero de mayores dimensiones.

Independientemente a las torres, los locales húmedos de los locales en el basamento, se solucionaron teniendo en cuenta el encolumnamiento de los mismos en pisos superpuestos para su óptima provisión y desagüe.



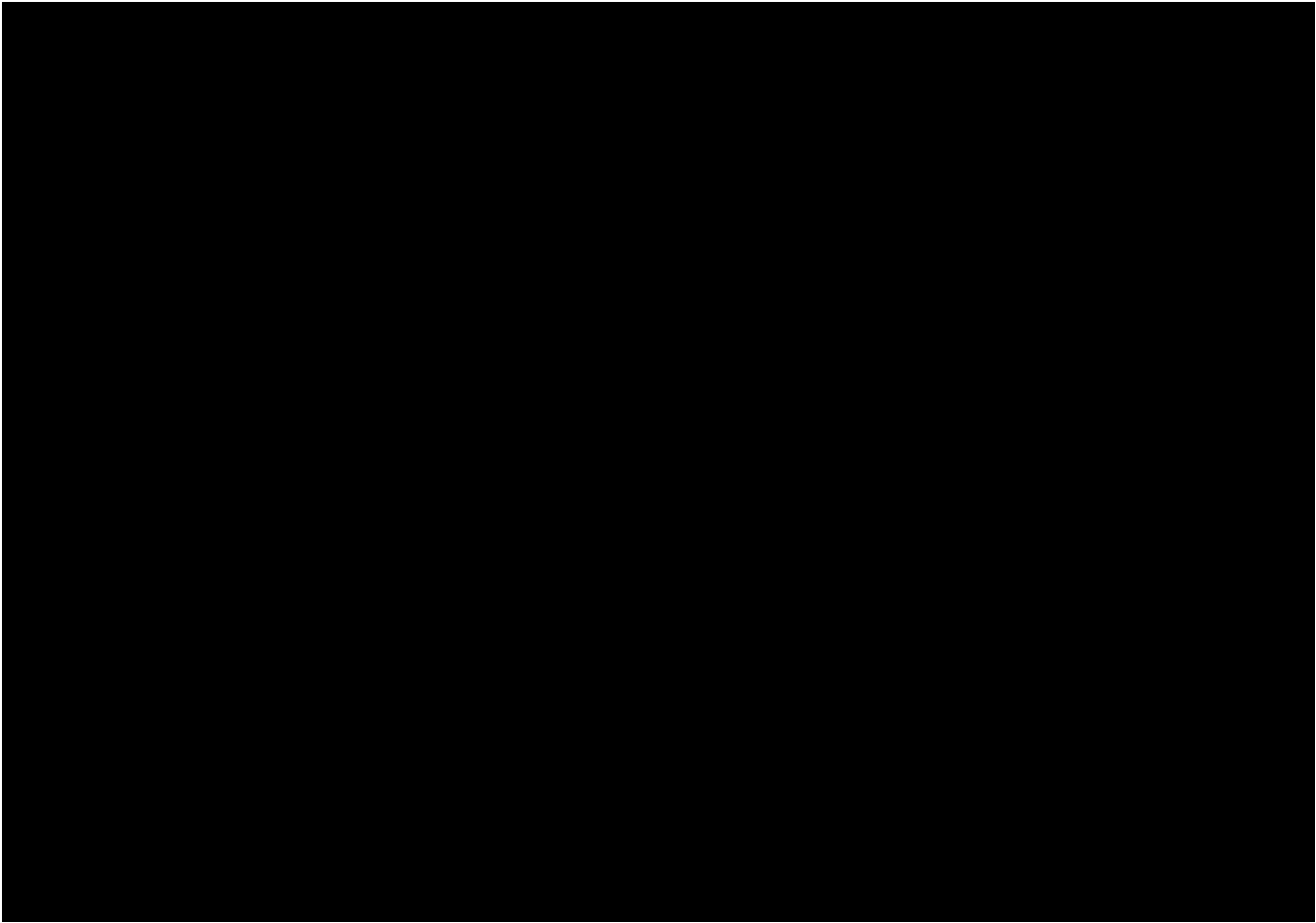
TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015









TRANSICIONES VERTICALES 

CAPITULO V

Estudio de Referentes
Estudios Teóricos y Conceptuales
Proceso
Conclusiones
Bibliografía

Proyecto Final de Carrera
2016

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

ESTUDIO DE REFERENTES

EL CASO DE ALISON & PETER SMITHSON

Durante la década del 50, las ideas del filósofo Martin Heidegger llaman la atención de los arquitectos tras presentares en la conferencia celebrada en Darmstadt, con su artículo “Construir, Habitar, Pensar”, en esa conferencia Heidegger hará referencia al espacio, pero como sucesión de lugares, que adquiere su ser a partir de las cosas y las construcciones, utilizando el termino THING, para referir a algunos de ellos. Ya en su artículo anterior, Heidegger se centra en el concepto de “thing” (cosa), y toma como ejemplo la profesión del alfarero para explicar esa “cosa que define a las cosas”.

“El vacío es lo que acoge del recipiente. El vacío, ésta nada de la jarra, es lo que la jarra es como recipiente que acoge (...) La pared de los que consta la jarra y gracias a los cuales la jarra se mantiene en pie no son propiamente lo que acoge. Pero si esto último descansa en el vacío de la jarra, entonces el alfarero, que con el torno da forma a la pared y al fondo, lo que hace no es propiamente la jarra. Lo único que hace es moldear la arcilla. No... moldea el vacío.”¹

De la misma manera que el vacío es aquella cosa que define a la jarra en su ser, como se verá a continuación, será el vacío el que defina “el lugar” en el complejo de los Smithson.

El edificio que el matrimonio Smithson diseñó para la nueva sede del diario “The Economist” propone la existencia de un nuevo espacio público con torres de escala menor, organizadas en relación a la escala de las calles y la avenida.



“La calle no sólo significa acceso, sino que también es un lugar para expresarse socialmente. En estas calles es donde encontramos la relación casa-calle”.

A. Smithson. Urban Structuring, 1967

La imagen en el Economist, como puede verse en las fotografías tomadas por Nigel Henderson, es trabajada particularmente desde los recorridos peatonales que se generan al atravesar el espacio público propuesto y que muestran la vida real en calles de los barrios populares de Londres. Es así como en The Economist como en otros proyectos, se empieza a contemplar la ciudad desde otra perspectiva, ya no desde una mirada arquitectónica sino desde una visión más humanista, donde se consideran el movimiento y los flujos, las personas, sus necesidades particulares y actividades, etc. Este espacio es afectado por los edificio que lo rodean, por los cambios en la escala, y la distancia entre ellos y entre sus elementos compositivos. Las columnas que en cada bloque varían su tamaño y separación, entre si y respecto a las carpinterías de planta baja, será un componente muy importante en la configuración de este espacio y en la imagen general del conjunto.



La idea de vacío en la obra de los Smithson, y particularmente en esta obra, es asociada a la capacidad de la arquitectura para contener diferentes vidas posibles, dependiendo del momento y las personas que lo habiten; cualidad otorgada principalmente al espacio público.

“Golden Lane [...] es notable por su determinación a crear una imagen visual coherente sin recurrir a recursos formalistas, validando la presencia de los seres humanos como parte del conjunto al pegar en las perspectivas fotos de gente de manera que inundaran la arquitectura”

“El nuevo Brutalismo”, 1955, R.Banham



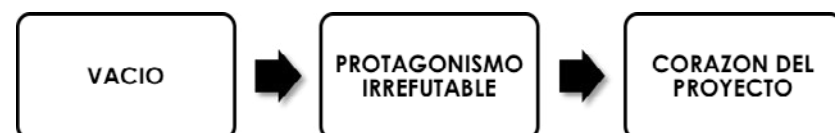
¹ HEIDEGGER, Martin; “La Cosa”; 1950

Para los Smithson, la vida al aire libre se había convertido en la reivindicación de esa generación de arquitectos, immortalizada en la serie de fotografías que tomaron con el "Independent Group", donde aparece sentado en una calle típica de los suburbios londinenses. El espacio público que ellos buscaron era el aparato para el desarrollo de las relaciones sociales y actividades políticas, diferente a las concepciones de los CIAM de un espacio zonificado, apartado del tráfico y las convenciones de uso, con la posibilidad de ser habitado de infinidad de maneras y con diferentes formas de actuar en él. En esas imágenes, la calle se revela como un espacio para habitar, como un vacío resultante de los llenos edificados, en el que lo construido pasa a un segundo plano, y el habitante se hace presente.

En el libro *"The Shift"* el matrimonio Smithson, hablando de las ruinas del conjunto de viviendas Robin Hood Gardens dice que *"El sentido de la identidad podría ser ayudado al darle a la construcción una pieza de territorio sin tocar"*, en esa operación queda en evidencia la importancia que estos arquitectos daban a la ciudad heredada y esta misma afirmación podría trasladarse al Economist y a la decisión de los arquitectos de ceder al espacio público una parte de ese territorio, vacío, como espacio no construido.

Por otro lado, Roberto Lombardi hace referencia a esto en su artículo "El Despliegue", sosteniendo que "A pesar de la evidente "arquitecturización" de la plaza de The Economist Building, aún podemos preguntar por la constitución de la figura del Territorio intacto, localizado ahora en el corazón (seco) de la ciudad de Londres. (...) ese territorio puede estar despojado de los procedimientos de naturalización, para llegar a ser una base abstracta configurada y delimitada como singular, pero insistentemente neutra y universal."

Es así como en esta obra, el vacío adquiere un protagonismo irrefutable, pasando a ser el corazón del proyecto.



En relación a la coherencia urbana, también es posible encontrar un punto de contacto con las teorías urbanísticas de Cullen, en base a que cualquier hecho arquitectónico no podía analizarse en sí mismo, sino que el panorama debía ser ampliado, tomando en cuenta el conjunto de vinculaciones que se establecen con las edificaciones circundantes inmediatas, conformando un sistema de relaciones complejo y recíproco, donde las actividades se encuentran superpuestas.

El complejo The Economist fue proyectado en 1959, siendo construido recién en 1960 en el centro de la ciudad de Londres. Se emplaza sobre la calle St. James, lo cual le proporciona una directa conexión con el palacio de Buckingham.

Su emplazamiento supone una secuencia perspectivita a nivel urbano, desde distintas distancias con respecto a la torre del conjunto, lo cual provoca una constante situación de relación respecto al espectador.



En un primer momento, la torre del conjunto, cuya función es la de albergar oficinas, se hace visible desde el parque St. James, y continua siendo un punto de referencia en el perfil de la ciudad de manera intermitente, ya que la misma se esconde o se hace visible a medida que nos movemos por las calles de la ciudad. A medida que nos acercamos al mismo, el proyecto se hace presente a través de vacíos que interrumpen la fachada urbana construida sobre calle. El primer volumen que aparece sobre la vereda es el edificio del banco, el cual por su lenguaje, materialidad y orden, podemos referenciar rápidamente con aquel retrato visual que nos había proporcionado la torre desde la distancia.

Cabe destacar la intención de los proyectistas de que el impacto urbano del conjunto se vea reducido, al encontrarse re cedida la torre de oficinas de la línea de edificación, y ubicando en su lugar el edificio del banco, de menor altura. Esta voluntad también es evidente en decisiones proyectuales como los chanfles de las esquinas, con el fin de suavizar los volúmenes, o en la mantención las líneas y alturas de remates y niveles de piso., manteniendo una serie de relaciones dentro de la escala urbana que contribuyen al efecto perspectivo de la calle, que intenta generar una continuidad arquitectónica. Hay una preocupación por armonizar la arquitectura con el paisaje al igual que lo realizaban los griegos para revalorizar el emplazamiento. De esta forma, se supone una previa contemplación del fragmento de ciudad preexistente, manteniendo la identidad del sector.

"Es muy importante mostrar la fuerza expresiva de la plataforma y no destruirla con las formas que se construyen sobre ella"

"Plataformas y mesetas", 1962. Jörn Utzon

A medida que nos acercamos a la esquina y recorremos la calle en pendiente, descubrimos un espacio vacío que se nivela sobre una plataforma. El plano de la plaza que se extiende bajo el edificio Economist, un poco elevado en relación a las calles que lo rodean, ofrece un espacio de preparación al hecho de acceder al edificio.

La ciudad queda afuera de los límites del terreno; la edificación del Economist ofrece un espacio intermedio al hombre de la calle. Esta elevación respecto al nivel peatonal, supone una separación del mundo terrenal funcionando como una connotación que tenían los griegos con sus templos. El ascenso ceremonial propone una separación de escalas entre el automóvil y el hombre y simultáneamente como umbral entre el espacio público y privado.

En sí, la plaza no es un mero negativo residual de los edificios sino que está proyectada intencionalmente para "vivirse", y esto puede asegurarse debido a la aparición de mobiliario urbano. Los edificios están ubicados en la parte superior de la plataforma y se relacionan los unos con los otros dentro de una composición que no resulta perturbada por su tránsito peatonal. Al encontrarse ubicados sobre esta plataforma, se logra una unificación formal.



En The Economist, la organización de los edificios propone una serie de relaciones visuales que van variando a medida que el sujeto recorre la plaza, al igual que el planteamiento de Martienssen. Los planos de las fachadas internas de los edificios van delimitando las visuales generando recorridos que no evidencian su fin, distorsionándolo al amplificar sus dimensiones reales. Los edificios recortan visualmente la ciudad, mostrando así fragmentos que evocan diferentes sensaciones en las personas, al igual que lo hacía el pintoresquismo. Desde el ingreso, la experiencia visual es el desencadenante de las emociones que produce sobre los peatones. La forma perceptual que se nos propone al afrontar el conjunto tiene una fuerte relación con el modo en que la arquitectura griega planteaba el recorrido espacial en los santuarios griegos. Los Smithson utilizan elementos arquitectónicos que direccionan la mirada y el movimiento dentro del conjunto. Ya desde el ingreso la persona se ve obligada a ascender a la plataforma por una escalera o una rampa, donde la baranda genera una obstrucción que nos desvía del eje de la entrada, sugiriendo la elección de la escalera al otorgarle una gran pendiente a la rampa y ubicando, además, el ingreso al Boodle's Club en su culminación.

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

ESTUDIO DE REFERENTES

CIUDAD VERTICAL – LUDWIG HILBERSEIMER (1927)

Hilberseimer, en la ciudad vertical, propone eliminar la necesidad del desplazamiento. Había que disminuir el tráfico al mínimo poniendo en contacto directo la vivienda con el trabajo y el comercio.



En su proyecto de ciudad vertical proponía romper radicalmente con el modelo actual, que seguía representado en la ciudad para tres millones de habitantes de Le Corbusier, en tanto que este seguía basándose en una zonificación horizontal. Partiendo de la existencia de una nueva industria de construcción prefabricada, del uso contrastado de los eficaces ascensores y del reconocimiento de que Le Corbusier tenía razón en cuanto a la necesidad de elevar la densidad de nuestras ciudades, Hilberseimer propuso la zonificación vertical.

Asumiendo como premisas la alta densidad y el uso de la vivienda colectiva como tipología básica para construir la gran ciudad, Hilberseimer desarrolló un esquema en planta y dos célebres perspectivas. El modelo, en realidad, consta de dos ciudades superpuestas: debajo se encuentra la ciudad comercial y la circulación rodada: arriba, la ciudad residencial y la circulación peatonal. Además, bajo tierra discurren los servicios de transporte urbano e interurbano.

Dos niveles urbanos superpuestos:

- 1.- Superior peatonal
- 2.- Inferior vehicular

Sectorización en altura:

Niveles inferiores (5 plantas): destinadas para fines comerciales. Planta baja (elevada debido a la calle): accesos a viviendas, comercios, talleres, varios

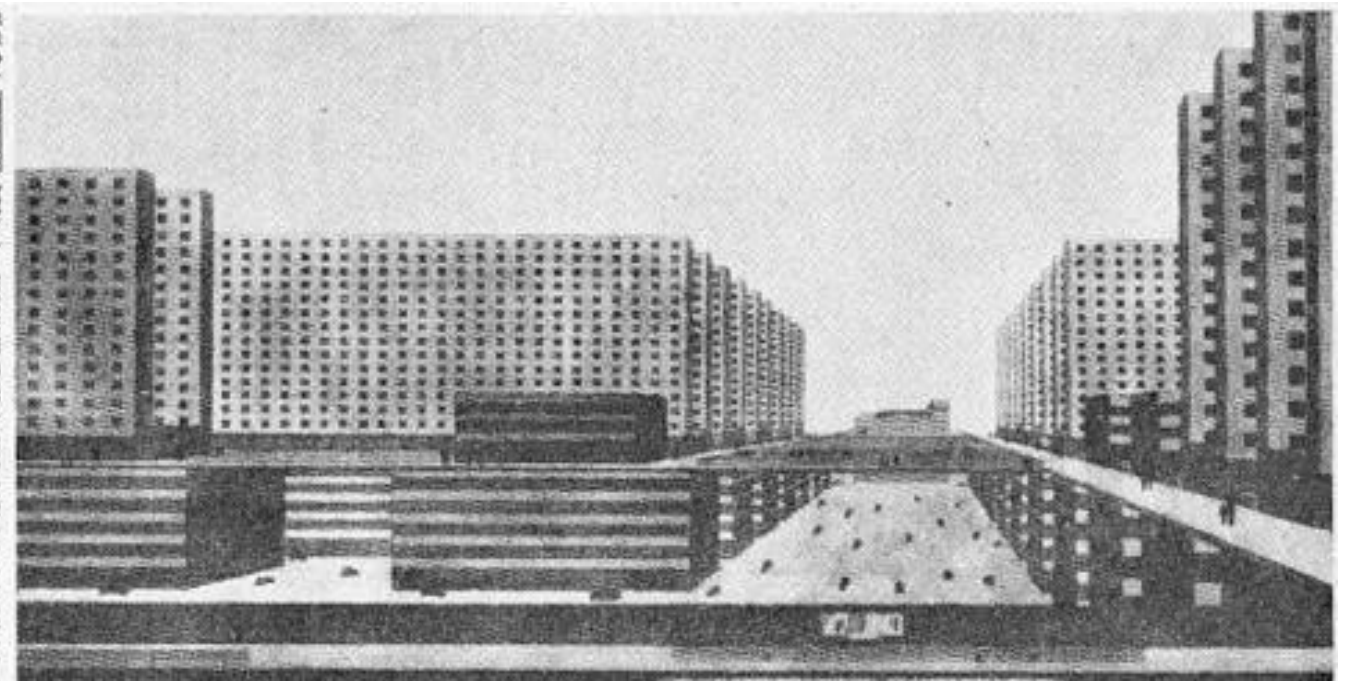
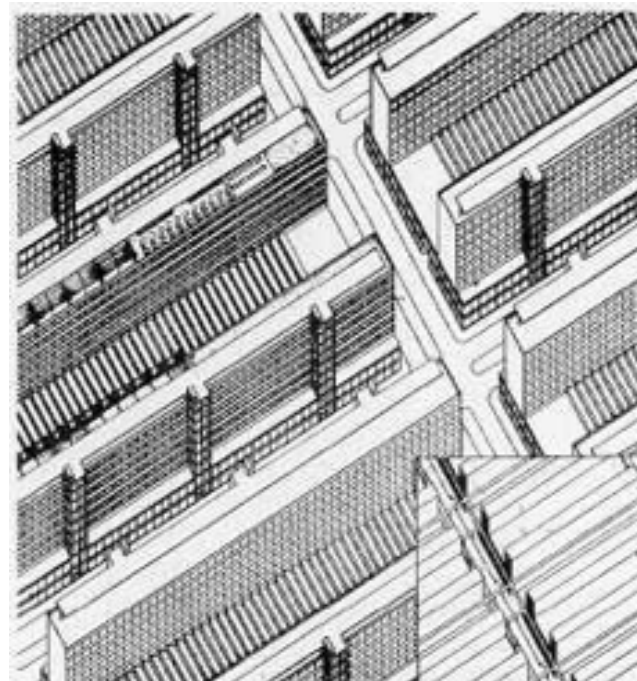
Niveles superiores: destinados a viviendas. Entre torres se respeta una distancia mínima según su altura para permitir iluminación y ventilación.

Nivel acera: circulación vehicular con la construcción de puentes para la circulación peatonal, se eleva la vía peatonal.

Objetivo: procurar una mayor concentración -aglomeración poblacional para liberar el llano, consiguiendo una ciudad de edificación en altura reconociendo cada uno de los elementos urbanos y separándolos funcionalmente. Surge la vivienda colectiva, conteniendo la vivienda, comercio y trabajo y todo lo necesario para la vida. Se trabaja la orientación del sol para tener iluminación constantemente.

Los dos bloques de cada manzana se unen en los lados cortos de la misma, en la planta sexta, por un cuerpo de edificación transversal acristalado de una planta. Esta planta sexta contiene tanto los accesos a los comercios y talleres como a las viviendas.

Como la ciudad residencial se encuentra sobre la comercial, cada uno vivirá sobre su lugar de trabajo. En este punto la ciudad moderna se toca con la ciudad del pasado. En una casa particular de una ciudad medieval, las habitaciones se hallaban encima de las tiendas y talleres. Lo que se traducía individualmente, acorde con la artesanía, se manifestará en el futuro colectivamente como corresponde a la industria.

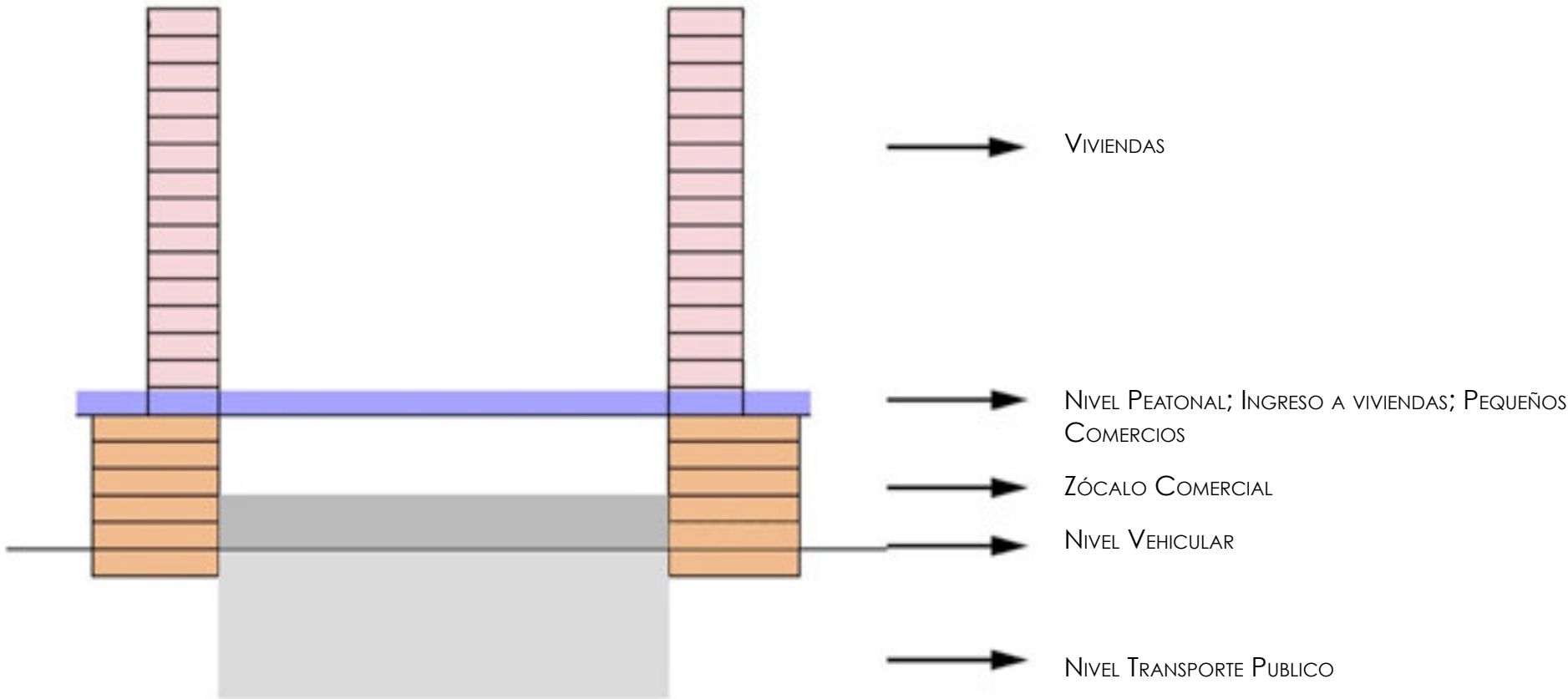


Hilberseimer apura la concentración e incrementa la densidad, superponiendo usos unos encima de otros. Los comercios y la industria se encuentran en las primeras cinco plantas y por encima proyecta los edificios de 15 plantas de uso residencial. La unión entre negocios y residencia queda garantizada por la extraordinaria rapidez con la que ya contaban los nuevos ascensores.

Los críticos de por aquel entonces calificaron el modelo como de hormiguero, con una excesiva superpoblación. Fue el propio Hilberseimer quien años más tarde, en 1963, renegó de su proyecto:

La repetición de los bloques tuvo como resultado demasiada uniformidad. Cualquier elemento de origen natural fue excluido: ningún árbol o zona con césped rompía la monotonía. Considerado en conjunto, el concepto de esta ciudad vertical estaba basado en una idea falsa. El resultado fue más una necrópolis que una metrópolis, un paisaje estéril de asfalto y cemento, inhumano en cualquiera de sus aspectos.

A pesar de todo, su idea de zonificación vertical parece que todavía está presente en algunos grandes proyectos. Podríamos decir que los grandes rascacielos que construimos en el siglo XXI, ciudades verticales con residencias, oficinas y hoteles que pueden llegar a albergar hasta 30.000 usuarios; son los herederos de la idea de Hilberseimer.



ESTUDIOS DE JAN GEHL

Arquitecto y urbanista danés que a lo largo de su vida ha combinado una intensa labor académica y muy amplia tarea como consultor para ciudades y autoridades urbanísticas. Ha dedicado gran parte de su vida al estudio del comportamiento humano en las ciudades. Su trabajo aspira a mejorar la calidad de vida urbana a través del establecimiento de los seres humanos como eje central del planeamiento urbano. "Ciudades a escala humana", "Ciudades para las personas" son las que él y su equipo pregonan por el mundo. Las exitosas intervenciones del estudio Gehl en ciudades como Copenhague, Melbourne, Londres y hasta en la mismísima Nueva York son su carta de presentación más efectiva.

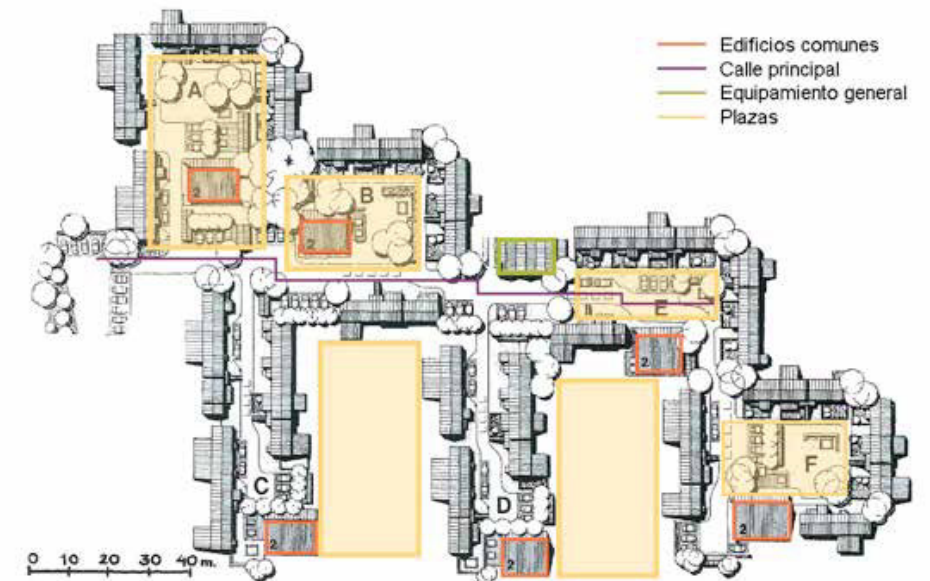
• "LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO"

El libro trata de la interacción entre el entorno físico y las actividades desarrolladas en los espacios públicos exteriores. Sostiene que la vida social entre edificios es una dimensión de la arquitectura. Es el lugar donde la interacción social y sus percepciones, la recreación urbana y lo sensorial de la vida cotidiana toman lugar. La vida social entre edificios, comprende el abanico completo de las actividades humanas en el espacio público; lo necesario, lo opcional y los tipos de comportamientos sociales. Por lo tanto estas son áreas vitales y los procesos de proyección, planeamiento y diseño deben iniciar con la comprensión de estos espacios y situaciones que se dan entre edificios.

Por otro lado, Jan Gehl plantea en su texto una jerarquización de los espacios públicos. Sostiene que la estructura física del espacio debe corresponder con la estructura social. Es así que, el espacio urbano debe organizarse a partir de la célula mínima hasta llegar, mediante sucesivas agrupaciones, al conjunto total.



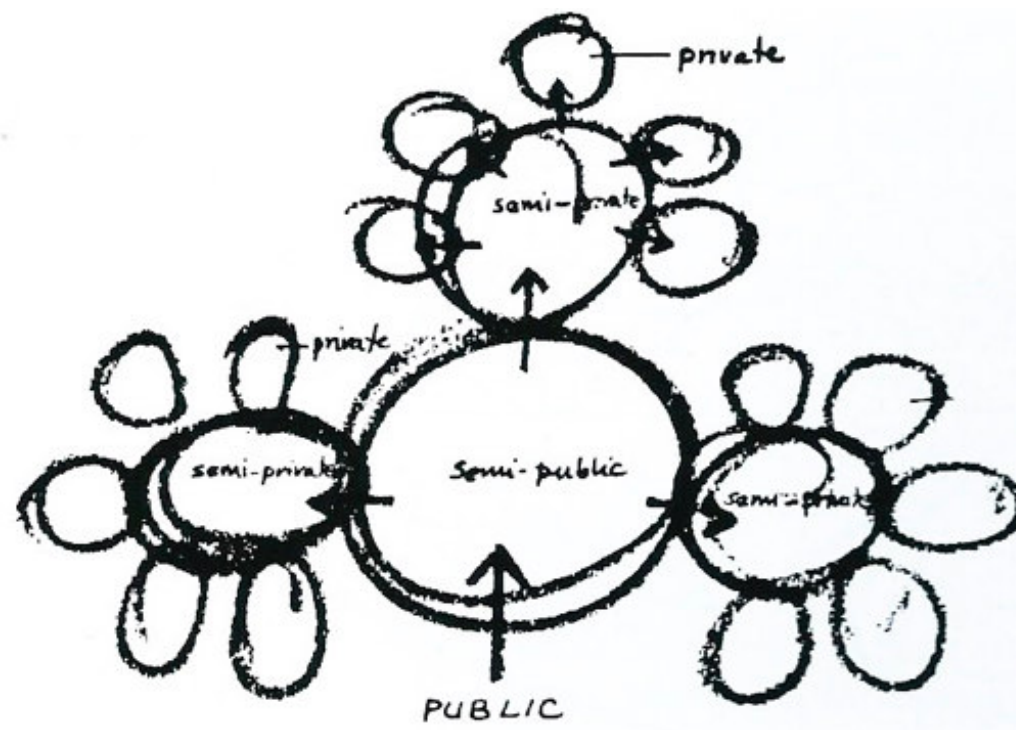
Como ejemplo expone el caso de la cooperativa de viviendas Tinggarden, en Copenhague. El conjunto consta de ochenta viviendas de alquiler organizadas en seis grupo de quince residencias en torno a una plaza con un edificio colectivo cada uno, y estos seis, dispuestos en relación a un eje longitudinal a modo de calle principal, con un equipamiento general. Así, "los miembros de la familia se reúnen en el cuarto de estar; los habitantes del grupo de viviendas, en la plaza del grupo; y los residentes de todo el barrio, en la calle principal"¹



Gehl explica que una estructura clara ayuda a la vigilancia natural, el sentimiento de responsabilidad y pertenencia sobre los espacios y ayuda a la organización social del conjunto. De este modo, obtenemos un núcleo seguro y con un ambiente adecuado para las actividades y la toma conjunta de decisiones.

"Encontramos que el comportamiento de las personas dependerá de lo que se les invita a hacer", dice Gehl. "A mayor cantidad de calles, mayor cantidad de tráfico. Mientras más atractivo sea un espacio público una mayor cantidad de personas querrá usarlo".

JanGehl propone una nueva forma de habitar: Cohabitar para facilitar los intercambios humanos dentro de un grupo que participa a la concepción, realización y planificación de un conjunto de habitación de las que son individualmente y colectivamente propietarios.



¹ GEHL, Jan; "La humanización del espacio urbano", cap.6, La estructura física en el contexto residencial

• **“NEW CITY LIFE”**

Jan Gehl junto con su equipo escribieron un libro “New City Life” (2006) en donde se resume la historia de la vida urbana, desde la sociedad industrial hasta la de consumo. Entre los principales puntos tratados se encuentra la evolución que tuvo la idea de la calidad de los espacios públicos, ya que para algunos antes solo cumplía un rol secundario, pero hoy en día son cruciales para el desarrollo de las ciudades y su integración con los habitantes. A partir de esto, sus autores resumieron sus principios en 12 puntos que ayudan a evaluar si un lugar clasifica o no como un buen espacio público.

12 CRITERIOS PLANTEADOS EN NEW CITY LIFE:

1.- PROTECCIÓN CONTRA EL TRAFICO.

El primer principio de los autores daneses considera que las ciudades deben brindar seguridad a los peatones, para que se puedan desplazar con total confianza por las calles y espacios públicos.

2.- SEGURIDAD EN LOS ESPACIOS PUBLICO.

Para que los espacios públicos sean seguros y permitan la circulación de las personas, es importante que exista la posibilidad de realizar actividades durante el día y la noche en estos lugares. En caso que se fomente la oferta de actividades nocturnas, un requisito esencial para que las personas se sientan seguras es contar con buena iluminación.

3.- PROTECCIÓN CONTRA EXPERIENCIAS SENSORIALES DESAGRADABLES.

Cuando se realizan actividades al aire libre, no siempre se dan las mejores condiciones climáticas. Por esto, los lugares públicos deberían incluir áreas adecuadas para protegerse del calor, la lluvia y el viento, y evitar así una experiencia sensorial incómoda. Si se tiene presente que las áreas verdes ayudan a aplacar la sensación que se genera al exponerse a altas temperaturas, contaminación y ruido, su multiplicación en las zonas urbanas debiera ser una medida impulsada por los organismos pertinentes.

4.- ESPACIOS PARA CAMINAR.

Con el fin de que los espacios públicos sean apreciados como lugares atractivos para caminar, es importante que cuenten con ciertos requisitos en toda su extensión. En este sentido, si existen fachadas interesantes de edificios y superficies regulares que garanticen el acceso de todos, éste criterio se cumplirá en su totalidad. Asimismo, si las superficies y los accesos son los adecuados, las personas con movilidad reducida también podrán desplazarse.

5.- ESPACIOS DE PERMANENCIA.

El quinto criterio presente en el libro considera que los lugares públicos deben ser agradables para que las personas puedan permanecer durante un largo tiempo y aprecien fachadas y paisajes interesantes dignas de ser contempladas.

6.- UN LUGAR DONDE SENTARSE.

Al recorrer espacios públicos que reciben numerosas visitas, uno de los aspectos más comunes es que la disponibilidad de asientos no de abasto. Para que esto no siga ocurriendo, los urbanistas daneses postulan que se debe aumentar el mobiliario urbano que se destina a los lugares públicos, como grandes avenidas, parques y plazas. De esta forma, no sólo se ordena la circulación de las personas, sino que se establecen las funciones de los lugares. Como producto de esto se pueden destinar lugares para descansar, lo que se condice con el incremento de mobiliario urbano.

7.- POSIBILIDAD DE OBSERVAR.

Si bien no siempre los espacios públicos son lugares al aire libre, el libro expone que deben asegurar vistas de paisajes para que los ciudadanos tengan la posibilidad de observar.

8.- OPORTUNIDAD DE CONSERVAR.

Los espacios públicos, entendidos como lugares de esparcimiento y encuentro, deben contar con un mobiliario urbano que invite y fomente a la interacción entre las personas. Para que esto sea posible, deben existir bajos niveles de ruido que permitan que las personas puedan conversar sin interrupciones.

9.- LUGARES PARA EJERCITARSE.

Los lugares públicos deben contar con espacios o equipamiento al que todos puedan acceder para practicar deportes. Para que la práctica del ejercicio sea frecuente, los espacios públicos deben contar con condiciones (como iluminación adecuada) que permitan garantizar actividades de entretenimiento durante el día y la noche, independiente de la estación del año.

10.- ESCALA HUMANA.

Cuando se construyen grandes obras, lo ideal es que se asegure que los ciudadanos se puedan relacionar con esta nueva infraestructura en una escala humana, es decir, que las dimensiones no superen con creces lo que está al alcance del promedio de las personas. Por ejemplo, la ciudad y sus espacios públicos deberían ser construidos desde una escala humana teniendo en cuenta la perspectiva de los ojos de las personas.

11.- POSIBILIDAD DE APROVECHAR EL CLIMA.

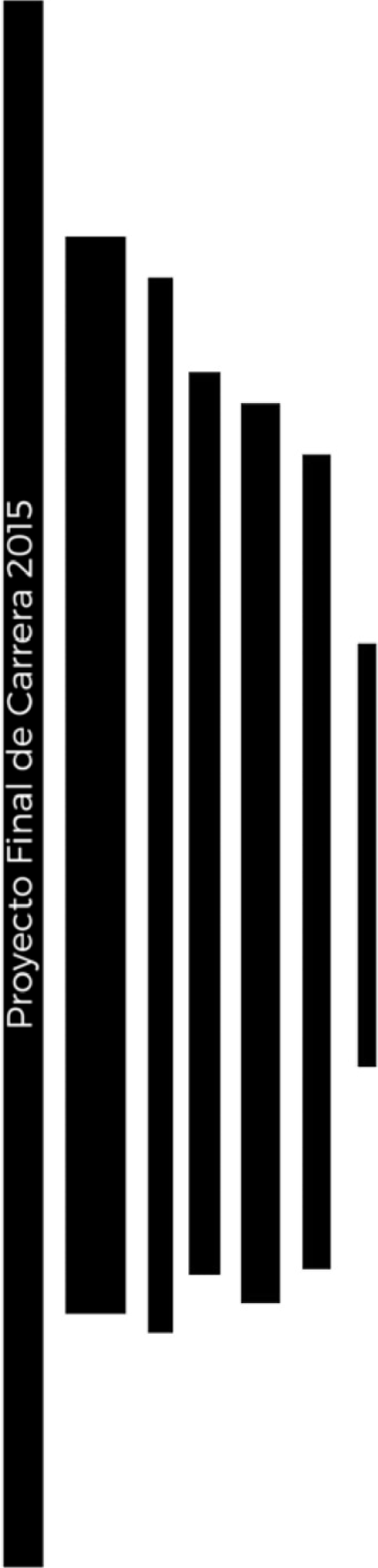
En las regiones con clima más extremo se tienden a limitar las posibilidad de realizar actividades al aire libre. Para abrir este espectro, se deben crear espacios públicos que se correlacionen con el clima y la topografía de la ciudad en donde se van a erigir.

12.- BUENA EXPERIENCIA SENSORIAL.

Los parques tienden a conectar a las personas con sus sentidos en un nivel que comúnmente no se logra en otros espacios urbanos. Para fomentar este vínculo, los espacios públicos deben contar con buenos accesos y puntos de encuentro con la naturaleza, a través de animales, árboles, cursos de agua y plantas. De igual forma, para asegurar que los visitantes permanezcan más tiempo en el lugar, deben contar con un mobiliario urbano cómodo, que tenga un diseño y acabado de calidad y que esté hecho con buenos materiales.

TRANSICIONES

VERTICALES



ESTUDIO DE CHRISTIAN DE PORTZAMPARC - CONCEPTO

¿Cómo se puede abrir la ciudad experimentando y reuniendo múltiples actividades, como viviendas, oficinas y una universidad, en la evolución de una ciudad densa?

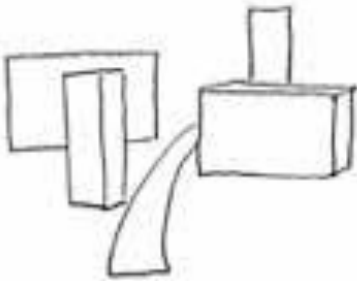
En lugar de un estricto plan de masas, Christian de Portzamparc concibe un conjunto de normas que permiten variaciones. En una escala de distrito, Christian de Portzamparc hace uso de un concepto que desarrolló durante la década de los 80, la del **“bloque abierto”** y su corolario de luminosa y diversificada **“calle abierta”**. Los edificios son independientes y separados, lo que permite a la calle abrirse en el lado interno de los bloques abiertos donde ubican grandes jardines. Los edificios circundantes se benefician de esta manera de la exposición a la luz solar. La amplia variedad de programas, volúmenes y materiales se lleva a cabo a lo largo de la entidad de la calle.

Hoy en día, la ciudad debe ser capaz de combinar la gran escala con la mediana, lo común con lo excepcional, ser vivo y evolutivo.¹

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 enfrente 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; reivindica que cada apartamento tenga derecho a vistas próximas, pero también a un horizonte lejano; 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.

“Apertura entre los edificios, apertura a la luz, apertura a la vista, pero, sobre todo, apertura a el aleatorio”

“La idea consiste en decir que el urbanismo da a luz el vacío.”



¹ París – Quartier Massena; Disponible en <http://www.portzamparc.com/en/projects/quartier-massena/>

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

ESTUDIO DE REFERENTES



CENTRAL ST GILES DE RENZO PIANO. LONDRES

El edificio Central St Giles es un complejo de uso mixto situado en el centro de Londres y sirvió para reimpulsar un área de la ciudad que había caído en la decadencia en décadas anteriores. El concepto del proyecto surge de una respuesta directa a lugar y al entorno. Casi como si de un juego de opuestos se tratase el nuevo proyecto toma decisiones opuestas a su antecesor en casi todos los aspectos.

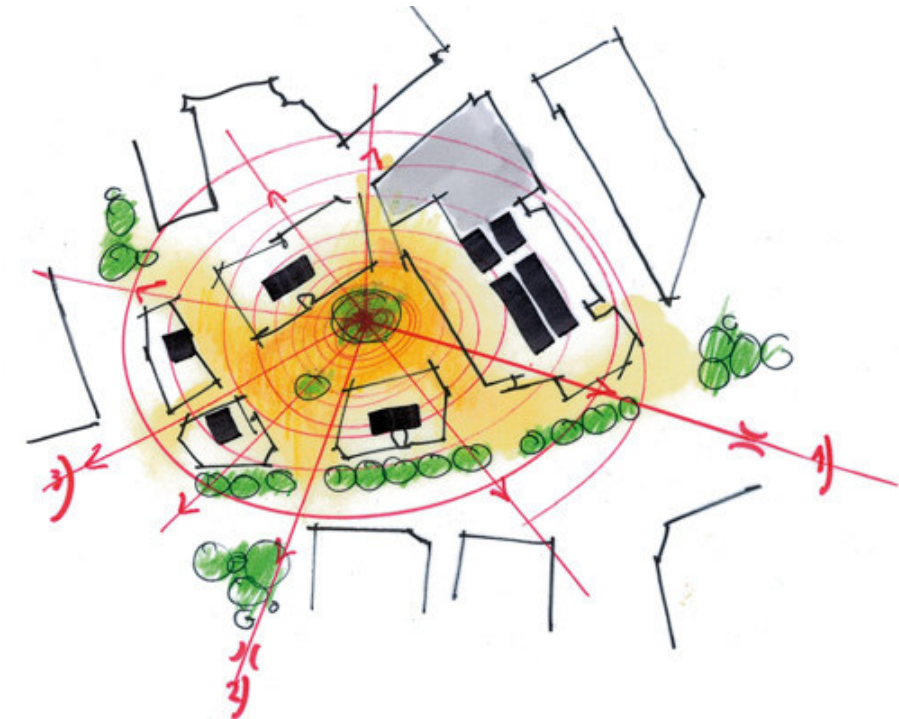
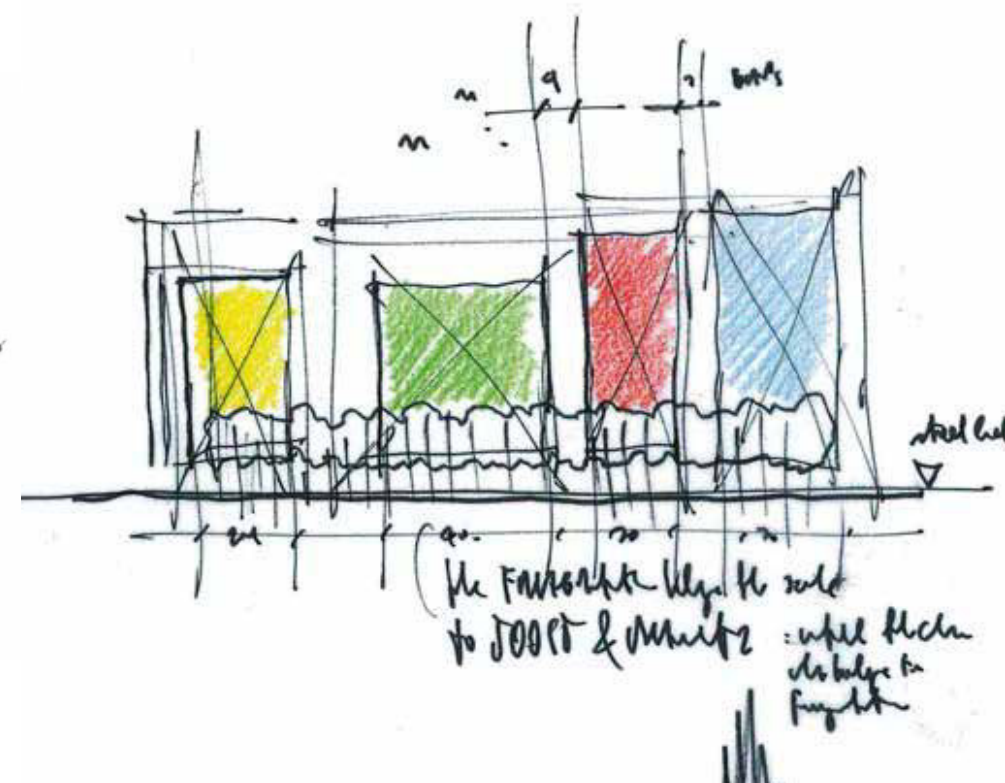
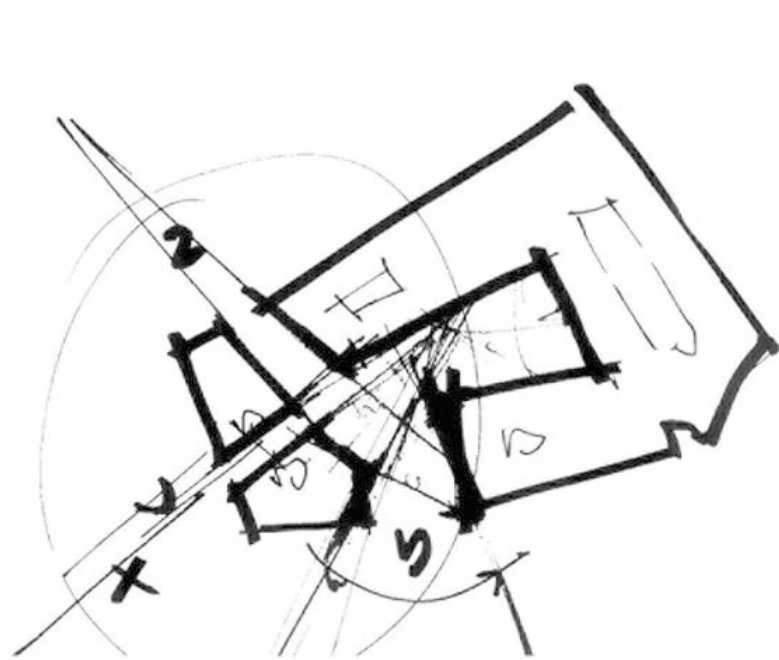
El objetivo del nuevo proyecto era no sólo dinamizar la el barrio en el que se encuentra a nivel económico atrayendo a grandes marcas y empresas, sino también “sanar” la zona a nivel urbanístico y arquitectónico, dejando respirar a los espacios públicos y trayendo la arquitectura a una escala más humana y amigable que hiciese de las calles lugares agradables en lugar de inhóspitos.

Estrategias

Plaza interior pública - Por un lado el edificio gubernamental que antes ocupaba su lugar era una suerte de fortaleza con un gran patio interior que quedaba oculto a la calle y al que sólo podía acceder el personal que allí trabajase. El nuevo proyecto mantiene el concepto de desarrollo en torno a una plaza interior, pero muy al contrario que en el anterior caso la abre al público en numerosos puntos en planta baja convirtiéndola en parte del espacio público. Las construcciones de uso mixto con una estratificación programática miran tanto a un lado del espacio central como al otro, ubicando en planta baja locales comerciales de acceso público. Se plantean pocos estacionamientos en planta baja para promover el transporte público.

Relaciones y escalas - En segundo lugar se tuvieron muy en cuenta las escalas del proyecto y la relación con las estructuras vecinas, tanto en planta como en altura.

Así pues el complejo cambia de altura constantemente generando una cornisa escalonada que hace que visualmente se confunda con una serie de construcciones menores colocadas una al lado de la otra en lugar de una gran mole uniforme.



PARQUE IBIRAPUERA, SAO PABLO. OSCAR NIEMEYER

El Parque de Ibirapuera se encuentra dentro de la ciudad de São Paulo en Brasil en los terrenos que ocupaba el viejo parque municipal, y fue diseñado por el arquitecto Oscar Niemeyer (1907-), junto al paisajista Burle Marx (1909-1994) en el año 1951. En el parque se iban a ubicar diversos edificios que debían albergar ferias y grandes exposiciones, además de convertirse en el soporte para diversas actividades culturales. El parque se inauguró en 1954 con la celebración del IV centenario de la fundación de la ciudad de São Paulo. Tiene una extensión de 180 hectáreas, y es un gran espacio público de vegetación donde los edificios se ubican en continuidad con las zonas libres. Se trata de una cubierta continua de carácter sinuoso confiriéndole un carácter unitario al conjunto, a partir de unificar todos los edificios y pabellones del parque, convirtiéndose a su vez en paisaje proyecto para albergar en su desarrollo distintos servicios, bares, áreas de descanso, etc. Este hecho permite a su vez la posibilidad de obtener un paisaje proyectado sin tener que esperar a que la vegetación crezca. Pero cuando esta se hace presente, se convierte en elemento estructurador formando parte del paisaje proyectado.





TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

ESTUDIO CONCEPTUAL

ADICIÓN
TIPOLOGÍA:



RELACIONADO CON:

EXTRUDE

VOLUMEN:



SUSTRACCIÓN
TIPOLOGÍA:



RELACIONADO CON:

CUT OUT

VOLUMEN:

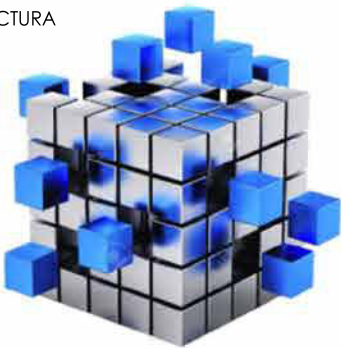


Acción

1. ACCIÓN Y EFECTO DE AÑADIR.
2. AÑADIDURA QUE SE HACE, O PARTE QUE SE AUMENTA EN ALGUNA OBRA O ESCRITO.
3. OPERACIÓN DE SUMAR.
4. PROCESO DE ANEXAR O AGREGAR Y DE SEGREGAR FORMAS CONSTRUIDAS PARA CREAR UNA ARQUITECTURA O COMPOSICIÓN.

ATRIBUTOS

- SE PERCIBE LA COMPOSICIÓN COMO UNA AGREGACIÓN DE UNIDADES O PARTES IDENTIFICABLES.
- ES LA YUXTAPOSICIÓN DE DOS O MÁS FIGURAS QUE PUEDEN MANTENERSE DISCERNIBLES CON ATRIBUTOS DE LÍNEA VISIBLES O RELLENOS DIFERENTES, O BIEN FUNDIRSE CON EL MISMO RELLENO Y SIN ATRIBUTOS DE LÍNEA.



OBJETIVO

- PERMITE DESARROLLAR UN VOLUMEN O ESPACIO DESDE EL INTERIOR HACIA EL EXTERIOR.
- CONFORMACIÓN DE UNA NUEVA FACHADA
- HETEROGENEIDAD Y MULTIPLICIDAD DE OPCIONES ESPACIALES ADAPTABLES A LAS NECESIDADES.



Acción

1. ACCIÓN Y EFECTO DE SUSTRAR O SUSTRARSE.
2. OPERACIÓN DE RESTAR.

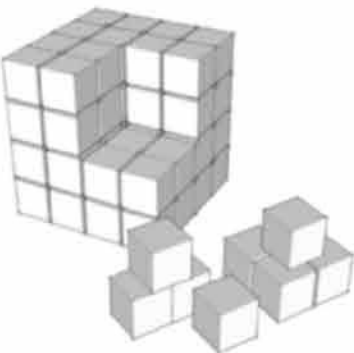
ATRIBUTOS

LA SUBSTRACCIÓN SE PUEDE CONCEPTUALIZAR COMO EL DOMINIO DEL CONJUNTO SEGÚN EL CUAL UN OBSERVADOR CAPTA LA COMPOSICIÓN COMO UN TODO IDENTIFICABLE DEL QUE SE HA EXTRAÍDO ALGUNAS PARTES.
DIVISIÓN DEL VOLUMEN EN MÓDULOS Y QUITAR ALGUNOS DE ELLOS.



OBJETIVO

- MEJOR ILUMINACIÓN NATURAL
- CONFORMACIÓN DE NUEVOS VOLÚMENES



1.



2.



3.

PARA EL DESARROLLO DE LAS PIEZAS ARQUITECTÓNICAS SE OPTÓ POR TOMAR DOS CONCEPTOS COMPLEMENTARIOS: ADICIÓN Y SUSTRACCIÓN. ESTOS CONCEPTOS PERMITIERON DESARROLLAR Y DISEÑAR LAS PIEZAS SEGÚN NECESIDADES Y EFICIENCIAS.
EN LAS TORRES DE VIVIENDAS SE IMPLEMENTÓ LA ADICIÓN, PERMITIENDO CREAR CALIDAD ESPACIAL Y ESPACIOS INTERIORES INTERESANTES GENERANDO UNA FACHADA TOTALMENTE HETEROGÉNEA LO CUAL A SU VEZ PERMITIÓ TRABAJAR CON PROTECCIONES SOLARES IMPLÍCITAS EN LA MORFOLOGÍA Y GENERANDO MAYOR ILUMINACIÓN NATURAL, MEJORANDO EL BIEN ESTAR DE SUS HABITANTES.
POR OTRO LADO, EN LAS TORRES DE OFICINAS Y HOTEL, CON ALGUNOS DEPARTAMENTOS DE ALQUILER TEMPORAL SE IMPLEMENTÓ EL CONCEPTO DE SUSTRACCIÓN, BRINDANDO UNA FACHADA MÁS SOBRIA Y HOMOGÉNEA ACORDE A LAS NECESIDADES DE OFICINAS Y HOTEL BUSCANDO LA VARIEDAD ESPACIAL EN EL INTERIOR MEDIANTE LA SUSTRACCIÓN, VOLCANDO LAS ÁREAS DE EXPANSIÓN SOBRE "SI MISMO".

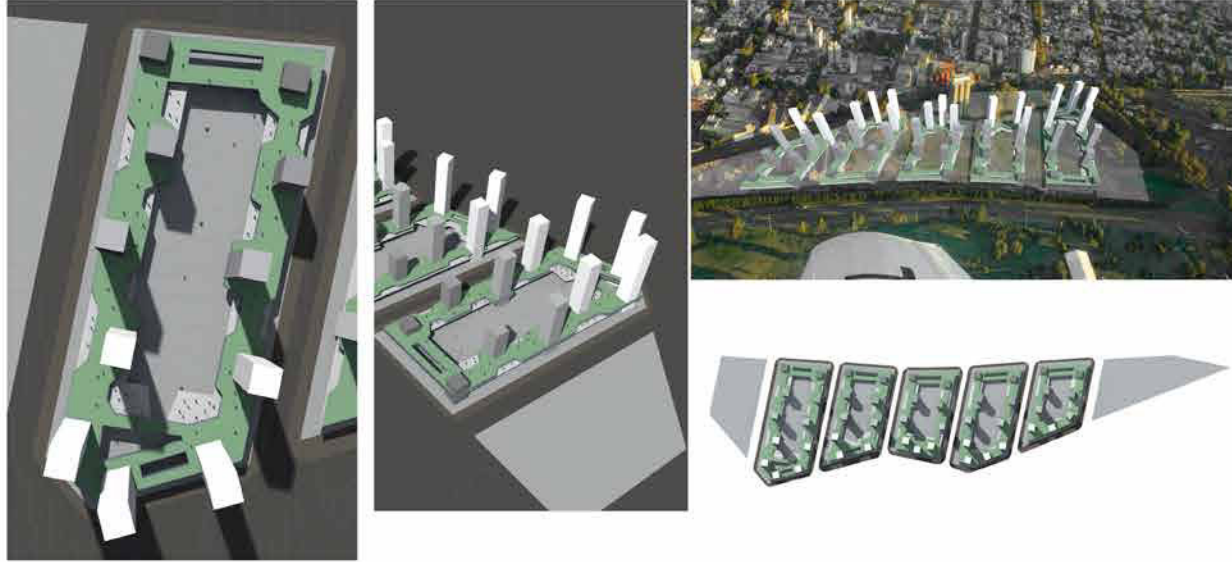
TRANSICIONES

VERTICALES

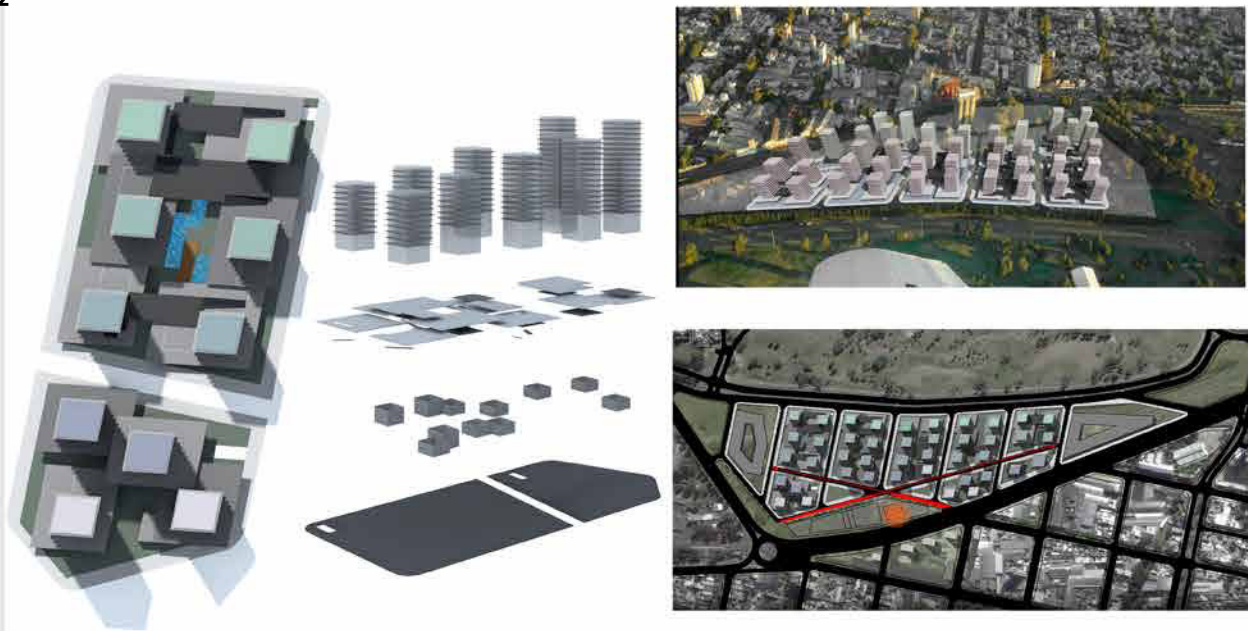
Proyecto Final de Carrera 2015

PROCESO

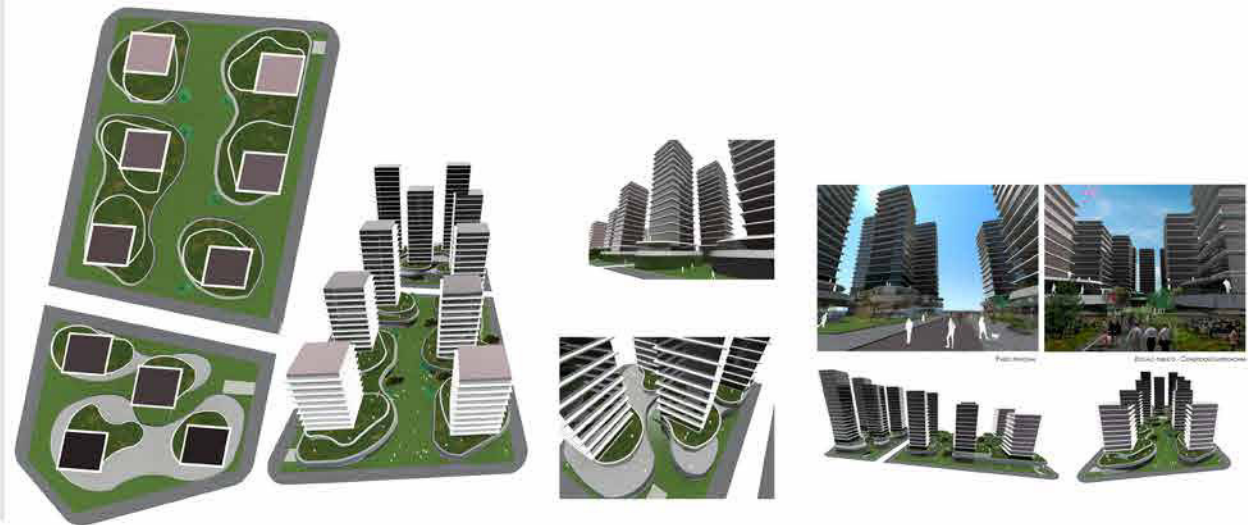
1



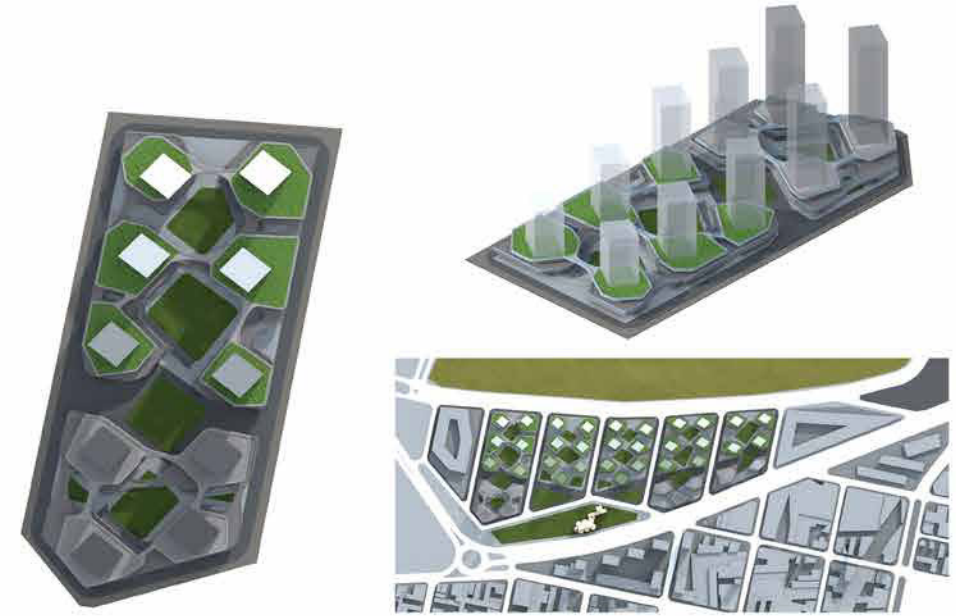
2



3



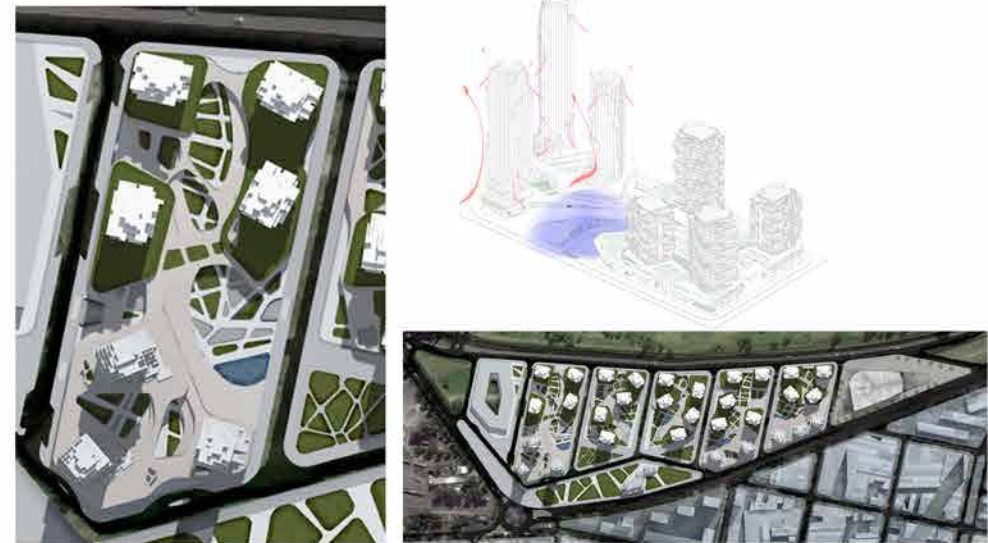
4



5



6



TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Diccionario de la Real Academia Española (DRAE).
- SMITHSON, Alison & Peter; *"Urban Structuring: Studies of Alison & Peter Smithson"*; Ed. Studio Vista; 1967
- HEIDEGGER, Martin; *"La Cosa"*; 1950
- GEHL, Jan; *"La humanización del espacio urbano"*, cap.6, La estructura física en el contexto residencial
- LANG P. Menking, W. (2003) *Superstudio: Life without Objects*. Nueva York, Skira.
- TSCHUMI, B. (1998) *Architecture and Disjunction*. Cambridge, MA. The MIT press.
- VENTURI, R. (1974) *Complejidad y Contradicción en la arquitectura*. Barcelona, Gustavo Gili.
- CAPEL, H.; *"La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial, Documents d' Análisis Geográficos"* n ° 29
- SANCHEZ-POMBO, Marina; *"La evolución urbana de Puerto Norte. Desarrollo de un área industrial de la ciudad de Rosario, Argentina."* Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-290.htm>
- CUENYA, Beatriz; *"Grandes proyectos urbanos latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local"*. Disponible en http://arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_8/archivos/articulos_en_html/cuenya.htm
- MONCLUS, Javier; *"Paradigmas urbanísticos y proyectos integrados. Entre el urbanismo arquitectónico y el eco urbanismo paisajístico"* Disponible en <http://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/31/76/04monclus.pdf>
- ZARATE MARTINEZ, Rafael; *"Manual de tesis. Metodología especial de investigación aplicada a trabajos terminales en arquitectura."* Año 2006
- Documental *"Ciudad del boom, Ciudad del Bang"*; Club de investigaciones Urbanas y revista Crisis; 2013
- Paris – Quartier Massena; Disponible en <http://www.portzamparc.com/en/projects/quartier-massena/>
- NEUFERT, Ernst; *"Arte de Proyectar en Arquitectura"*; 16ª edición; Ed. GG; España, Barcelona. Año 2015.
- SCHRÖPFER, Thomas; *"Dense+Green"*; Ed. Birkhäuser; Suiza, Basilea. Año 2015
- *"HOT TO COLD"*; Ed. Taschen; Alemania. Año 2015
- HEIDEGGER, Martin; *"Construir, Habitar y Pensar"*; Ed. Oficina de arte y ediciones, 2015
- SECCHI, Roberto (2001) *Architettura e vitalismo. Scritti di architettura della modernità tradotti e commentati*. Roma: Officina Edizioni. p 301
- ROSSI, A., 1966, *"La arquitectura de la ciudad"*, 1992 octava edición, editorial Gustavo Gili, España, p. 62

TRANSICIONES

VERTICALES

Proyecto Final de Carrera 2015

AGRADECIMIENTOS



QR Animación PFC

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar a nuestros padres y familia quienes nos acompañaron y apoyaron desde el inicio. Y a las personas queridas por sus ánimos y ratos libres que les hemos robado. A todas las personas que se comprometieron con nuestra enseñanza y nos contagiaron la pasión por la arquitectura. A la institución, por darnos no solo un espacio físico, sino diversas oportunidades para ampliar nuestros conocimientos. A nuestro tutor y docente, Arq. Guillermo Banchini, por su generosa dedicación y confianza para seguir abordando nuestras ideas, quien supo guiarnos siempre con un gran empeño.

Giulia y Yamila



PFC
2016
Marzo

TRANSICIONES
VERTICALES

BRÖSILO
SCHNYDER

城市峡谷