



UNR Universidad
Nacional de Rosario

PROYECTO FINAL DE CARRERA

Diciembre 2025

Autores. **Cribb**, Tomás / **Pignani**, Ignacio

Cátedra. Arq. Alejandro Beltramone

Tutor. Arq. Leonardo Losada

Facultad de Arquitectura, planeamiento y diseño - UNR



ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL ROSARIO

ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL ROSARIO	ÍNDICE.
/ Introducción	08
/ Tema y posicionamiento	08
ESCALA TERRITORIAL	
/ Rosario: su posición estratégica	10
ESCALA METROPOLITANA	
/ El área metropolitana Rosario	12
PRESENTACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	
/ Situación actual	14
/ Problemática: la saturación del sistema vial	16
PROYECTO PARA UN MONORRIEL	
/ Un tipo de movilidad alternativa	18
LAS POLÍTICAS URBANAS DE RECUPERACIÓN DE LA COSTA	
/ Rosario y el puerto	24
/ La costa sur	26
/ Proyecto para la transformación urbana Av. de la Universidad	28
/ Proyecto de reestructuración del Parque Hipólito Yrigoyen	30
/ Masterplan de la Terminal Puerto Rosario S.A. (TPR)	31
¿POR QUÉ UNA ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL EN ROSARIO?	
/ Nuestra propuesta	32
/ Sistema de lanchas interurbanas	34
/ Sistema de ferrys locales e internacionales	36
EL PROYECTO URBANO	
/ Área de intervención	40
/ Análisis del sitio: problemáticas	44
/ Las decisiones estructurales	48
/ Un nuevo parque de escala metropolitana	50
/ La Estación fluvial internacional: implantación	52
EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO	
/ Casos de estudio	64
/ La estrategia proyectual	78
/ Análisis de flujos y circulaciones internas	84
/ El diseño de la estructura	132
/ Estrategia de desagües pluviales	140
/ Estrategia de acondicionamiento	142

INTRODUCCIÓN.

La presente publicación constituye la instancia final de un proceso formativo de ocho años en la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario. La misma se desarrolla en la cátedra del Arq. Alejandro Beltramone, en el marco de la asignatura Proyecto Final de Carrera.

En esta edición, la cátedra orientó el trabajo hacia la problemática de las infraestructuras de movilidad para la ciudad de Rosario, ofreciendo tres alternativas programáticas: un aeropuerto, una estación intermodal y una estación fluvial. La propuesta invita a reflexionar sobre la incidencia de estas infraestructuras en la transformación territorial, su articulación con políticas públicas y su capacidad para operar como piezas estratégicas dentro del sistema urbano.

Optamos por desarrollar la temática de la Estación Fluvial debido a nuestro interés por profundizar en la relación histórica y contemporánea entre la ciudad y el río. El Paraná, elemento estructurante del paisaje regional, constituye un recurso ambiental y cultural que ha configurado la identidad rosarina y sus dinámicas urbanas. Abordar esta infraestructura nos permitió explorar cómo la arquitectura puede actuar como mediadora entre el tejido urbano y el frente ribereño, integrando movilidad, espacio público y paisaje en una propuesta capaz de potenciar la interacción entre ciudad y río.

El trabajo se llevó adelante bajo el acompañamiento del equipo docente y del tutor asignado, en nuestro caso a cargo del Arq. Leonardo Losada, instancia que permitió consolidar criterios proyectuales, generar interrogantes propios y fundamentar decisiones con una mirada crítica y profesional, dando cierre a esta etapa formativa.

TEMA Y POSICIONAMIENTO.

La movilidad constituye un componente estructural en la organización y transformación del territorio. Las infraestructuras viales, ferroviarias y portuarias configuran los flujos que sostienen la vida urbana, articulan actividades económicas y determinan la accesibilidad a bienes y servicios. Su presencia y capacidad operativa inciden en la competitividad regional, en la integración metropolitana y en la distribución equilibrada del desarrollo, por lo que proyectarlas implica reconocer su rol como motores y reguladores de los procesos urbanos contemporáneos.

La planificación de estas infraestructuras requiere una visión que trascienda la respuesta inmediata a las demandas actuales. Debe incorporar escenarios futuros asociados al crecimiento de la movilidad, a la evolución tecnológica, a la diversificación logística y productiva, y a la necesidad de consolidar sistemas más sostenibles y resilientes.

En este marco, tomamos como referencia los lineamientos del Plan Integral de Movilidad de Rosario (PIM), que propone reorganizar el sistema de movilidad bajo criterios de equidad, sustentabilidad y diversificación modal. El PIM impulsa la articulación entre transporte vial, ferroviario y portuario, la priorización del transporte público y los modos activos, y el fortalecimiento de la integración regional para mejorar la competitividad y reducir impactos ambientales.

Desde este posicionamiento, orientamos nuestro interés al estudio de la movilidad fluvial como parte del sistema integrado de transporte. La Estación Fluvial, concebida como nodo articulador entre ciudad y río, representa una oportunidad para incorporar la dimensión paisajística y ambiental a la movilidad, reforzar la intermodalidad y recuperar un vínculo histórico capaz de aportar a la transformación urbana y territorial futura.



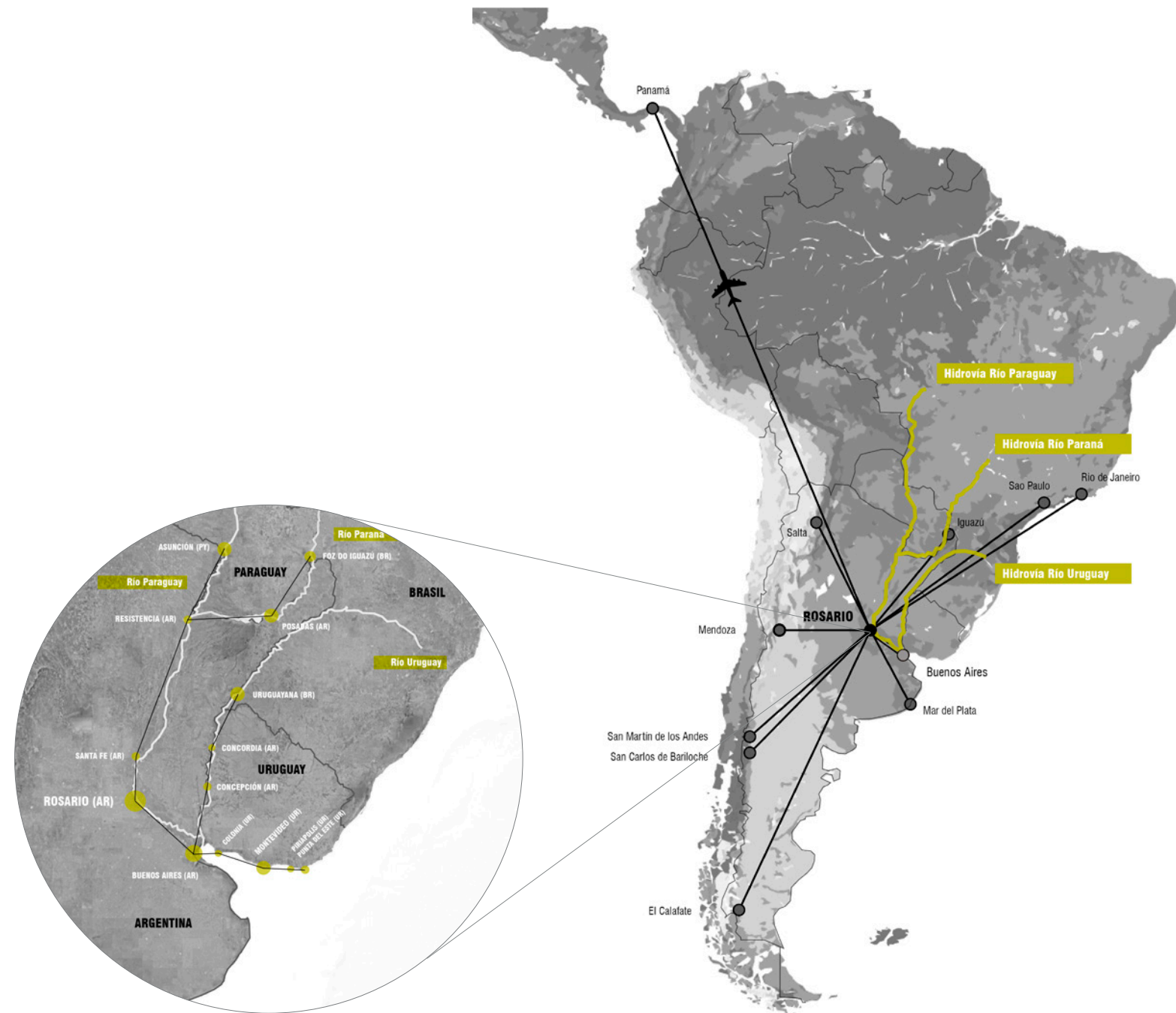
ESCALA TERRITORIAL.

Rosario: su posición estratégica.

La Región Rosario, ubicada al sur de la provincia de Santa Fe, se inscribe en un enclave territorial amplio donde su localización estratégica sobre el río Paraná la posiciona como un nodo clave del corredor bioceánico sudamericano. Situada en el corazón del Mercosur, la ciudad articula flujos productivos y logísticos que conectan el noroeste argentino, el litoral y la región pampeana con los puertos de ultramar, consolidando un papel central en la matriz exportadora regional.

Esta posición privilegiada se materializa en un sistema de conectividades multimodales que estructuran su funcionamiento metropolitano. A nivel vial, Rosario se integra mediante las autopistas Rosario–Buenos Aires, Rosario–Córdoba y Rosario–Santa Fe, además de la red de rutas nacionales que convergen en su área. El sistema ferroviario, históricamente determinante en su crecimiento, mantiene corredores activos para cargas que enlazan los puertos con los principales centros productivos del país. Sobre el frente fluvial, la ciudad forma parte de la Hidrovía Paraná–Paraguay, eje troncal de navegación que vincula cinco países y sostiene el principal corredor agroexportador de Sudamérica.

En conjunto, estas infraestructuras posicionan a Rosario como un territorio articulador, donde la escala local se proyecta sobre dinámicas regionales y continentales, y donde la relación con el río —como recurso, frontera, infraestructura y paisaje— continúa definiendo su identidad y su potencial estratégico.





ESCALA METROPOLITANA.

Contexto histórico y actual de la ciudad de Rosario.

La ciudad de Rosario se constituye como cabecera de una extensa región metropolitana integrada por municipios y comunas que mantienen fuertes vínculos funcionales, productivos y territoriales. Su posición estratégica dentro del corredor fluvial del Paraná y su histórica vocación ferro-portuaria la han configurado como el principal centro de servicios, intercambios y actividades productivas de la región.

Desde sus orígenes, la ciudad se apoyó en la infraestructura ferroviaria y vial como soporte físico para orientar la expansión territorial y ordenar la renovación interna de la trama consolidada. Estas infraestructuras no sólo canalizaron los flujos económicos y logísticos, sino que también estructuraron la ocupación del suelo y permitieron definir nuevos nodos de centralidad complementarios a la ciudad central.

Localizada sobre la vera del río Paraná, Rosario nació como ciudad puerto, articulando el hinterland agropecuario con un sistema portuario de escala nacional e internacional. A lo largo del siglo XX, la ciudad experimentó un proceso de expansión hacia el norte y el sur, estructurando la región en forma lineal y concéntrica, acompañado por la diversificación de actividades industriales y logísticas asociadas al histórico cordón productivo regional. Sin embargo, hacia la década de 1930, las transformaciones económicas y políticas redujeron el protagonismo del puerto, dejando en la costa central grandes superficies en desuso, equipadas con infraestructura obsoleta pero ubicadas en una posición estratégica frente al río. La recuperación reciente de estos terrenos impulsó proyectos urbanos que buscan recomponer la relación histórica entre Rosario y el río, integrando espacios públicos, áreas recreativas, equipamientos culturales y nuevas centralidades.





La evolución demográfica también expresa el carácter metropolitano adquirido por Rosario:

Declarada ciudad en 1852, experimentó un crecimiento acelerado alimentado por sucesivas oleadas inmigratorias, que consolidaron su densidad urbana y su dinamismo económico. No obstante, desde la década de 1960 se observan transformaciones significativas en la distribución espacial de la población: mientras el área metropolitana continuó incrementando su número de habitantes, especialmente hacia el oeste, la ciudad central estabilizó su crecimiento, siguiendo tendencias ya registradas en otras metrópolis del mundo.

Este proceso evidenció un corrimiento de la residencia hacia la periferia y hacia localidades próximas, como Funes, cuyo aumento intercensal cercano al 65% ilustra el impacto de nuevas modalidades de urbanización y de la reactivación económica asociada.

En la actualidad, el rol de Rosario dentro de la Región Metropolitana se sostiene principalmente por dos factores. Por un lado, constituye el centro urbano más relevante dentro del principal territorio exportador de la Argentina; por otro, funciona como proveedor de servicios especializados —educativos, sanitarios, culturales y administrativos— para una amplia zona de influencia.

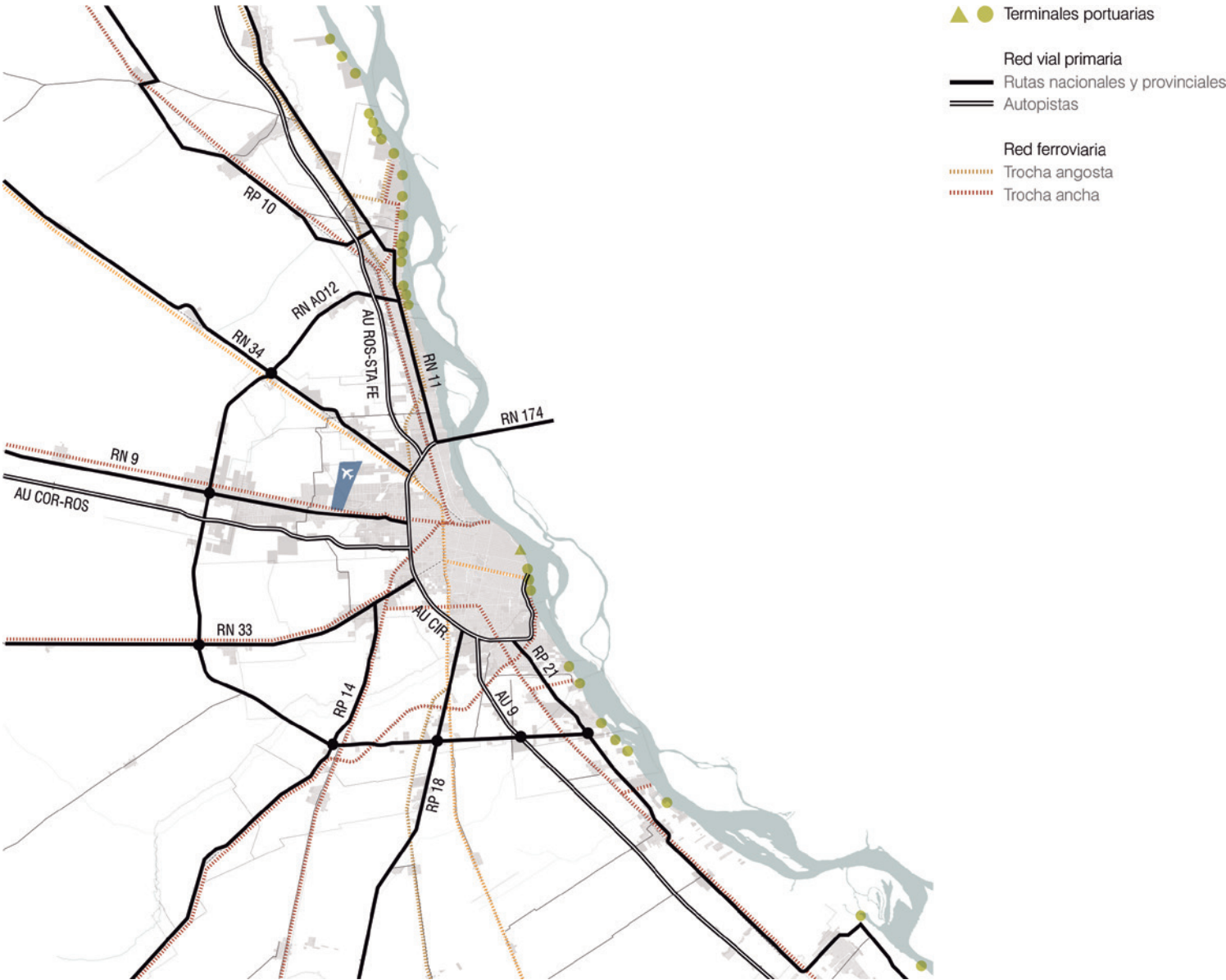
Su centralidad se potencia mediante procesos recientes que profundizan la extensión metropolitana: la modernización de infraestructuras portuarias, aeroportuarias e industriales; el fortalecimiento de los corredores viales; la diversificación del comercio y la recreación; la proliferación de nuevas tipologías residenciales; y la consolidación de actividades turísticas regionales. Estos cambios, si bien amplían la capacidad funcional del sistema urbano, también intensifican desequilibrios sociales y territoriales que requieren nuevas estrategias de planificación a escala metropolitana.

PRESENTACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

Situación actual.

Consideramos que la ciudad de Rosario atraviesa hoy un escenario de desarticulación en términos de transporte y movilidad. El crecimiento sostenido de la mancha urbana en las últimas décadas demuestra que ya no es posible pensarla como una entidad limitada, sino como el núcleo de un área metropolitana que que engloba ya a las localidades vecinas. Este fenómeno se evidencia en los problemas de tránsito y congestionamientos que se viven día a día en los principales accesos a la ciudad (las autopistas Rosario- Córdoba, Rosario-Santa Fe y Rosario-Buenos Aires), puesto que el mayor flujo de movimiento se canaliza por medios terrestres, principalmente automóviles particulares y servicios de colectivos interurbanos provenientes de dichas localidades.

El uso predominante del vehículo particular -motorizado principalmente por la expansión periférica, la falta de opciones de transporte público confiables y la percepción social del auto como medio más cómodo- profundiza la saturación del sistema. El incremento año a año del parque automotor, sumado a la fragmentación urbana y a la dificultad de conectar de manera eficiente los distintos municipios metropolitanos, debilita la demanda del transporte público, que a su vez ve reducida su eficiencia y frecuencia. Este círculo vicioso afecta especialmente a quienes más dependen del servicio, ya que se vuelve menos competitivo ante el auto y, en consecuencia, menos utilizado. Paralelamente, la movilidad activa -caminata y bicicleta-, aunque ha crecido en la última década, todavía enfrenta limitaciones vinculadas a la discontinuidad de las ciclovías, la falta de infraestructura en zonas alejadas del centro y la prevalencia de calles diseñadas históricamente para el automóvil.



En este contexto, resulta necesario comprender los distintos subsistemas que intervienen en la movilidad regional para poder diagnosticar su funcionamiento y su capacidad de integración:

Sistema vial. El sistema vial del Gran Rosario combina trazas urbanas tradicionales con accesos metropolitanos de alta demanda. Las avenidas radiales que conectan Rosario con Baigorria, Pérez, Funes, V. G. Gálvez y el Cordón Industrial concentran gran parte de los flujos diarios, generando saturación en horas pico. La Circunvalación —corredor estratégico— sigue siendo el principal soporte para el tránsito metropolitano y logístico, pero sufre altos niveles de carga, especialmente por camiones, y presenta puntos críticos en intersecciones y accesos. En la trama interna, la coexistencia de autos, motos, transporte público, bicicletas y peatones genera tensiones crecientes, acentuadas por la falta de infraestructura jerarquizada para cada modo. El resultado es un sistema vial exigido, sensible a incidentes y con escasa capacidad de absorber nuevos incrementos en la circulación.

Red ferroviaria. El sistema ferroviario metropolitano se caracteriza por su fragmentación y por un uso dominante orientado al transporte de cargas. Las trazas ferroviarias -tanto activas como en desuso- atraviesan áreas centrales y periféricas, generando barreras urbanas y puntos de conflicto en pasos a nivel. El transporte de pasajeros prácticamente no existe como alternativa real de movilidad metropolitana, desaprovechando corredores estratégicos que podrían absorber parte de la demanda actual de viajes interurbanos. En cuanto a cargas, la infraestructura opera con limitaciones de capacidad, lo que empuja a que gran parte del flujo logístico se vuelque a las rutas.

Sistema portuario. El sistema portuario del Área Metropolitana de Rosario es un componente estratégico tanto para la logística nacional como para la movilidad regional. En términos de cargas, el complejo portuario -uno de los más importantes del mundo en materia agroexportadora- genera un flujo permanente y de gran escala de camiones y trenes que se dirigen a las terminales ubicadas principalmente en el norte del Gran Rosario. Sin embargo,

el sistema portuario no se limita al transporte de cargas. En Rosario también existe un transporte de pasajeros por vía fluvial, cuya escala es menor, pero con un potencial significativo para la movilidad regional. Actualmente opera principalmente de manera recreativa -viajes a las islas, paseos por el río, servicios estacionales- y carece de un sistema regular, frecuente y confiable que lo convierta en un modo alternativo de transporte metropolitano.

Sistema aeroportuario. El Aeropuerto Internacional Rosario “Islas Malvinas” funciona como principal nodo aéreo del sur santafesino y punto de conexión regional para viajes nacionales e internacionales. Sus conexiones aéreas se concentran en rutas que lo vinculan con Buenos Aires, Córdoba y otros destinos domésticos, complementadas por vuelos internacionales que, según la temporada y las compañías operativas, conectan con ciudades de países limítrofes o destinos turísticos de alta demanda. Sin embargo, su oferta de vuelos ha sido históricamente oscilante, afectada por dinámicas económicas, decisiones de las aerolíneas y variaciones en la demanda regional.



PRESENTACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

Problemática: la saturación del sistema vial.

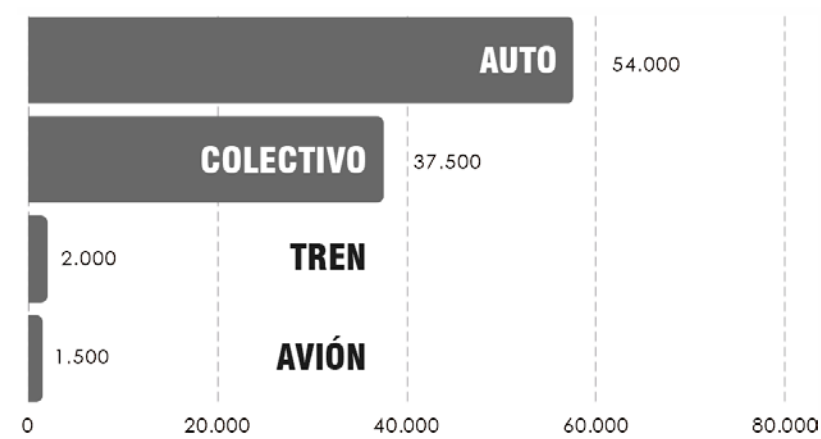
La estructura vial del Gran Rosario mantiene rasgos heredados de décadas anteriores. Su organización “radio-concéntrica”, basada en accesos que convergen al centro de la ciudad y anillos de circunvalación que buscan redistribuir los flujos, resulta insuficiente frente al crecimiento del parque automotor y al aumento sostenido del tránsito interurbano. A ello se suman calles internas que deben absorber una convivencia cada vez más conflictiva entre autos particulares, transporte público, motos, bicicletas, peatones y vehículos de carga. En este contexto, la infraestructura disponible no logra responder de manera eficiente a la simultaneidad y complejidad de todos estos modos de circulación, generando demoras, congestión, deterioro ambiental y reducción de la calidad de vida urbana.

A esta complejidad se suma un componente estructural clave: el transporte de cargas y la logística regional. Rosario ocupa una posición estratégica en el sistema portuario del país, y el movimiento constante de camiones, trenes y vehículos de abastecimiento genera una fuerte presión sobre la infraestructura urbana y periurbana. La convivencia de usos residenciales con corredores logísticos provoca congestión, ruidos, conflictos de uso del suelo y mayores riesgos de siniestralidad vial. Las insuficiencias del sistema ferroviario y la dependencia del transporte de cargas por camión amplifican estos impactos, especialmente en los accesos al área portuaria y en las rutas que conectan con las localidades vecinas. Catorce años después de la implementación del Plan Integral de Movilidad, la percepción ciudadana revela que gran parte de estos problemas persisten.



La problemática requiere ser abordada con una perspectiva metropolitana, que tome como criterios rectores la accesibilidad, la calidad de vida y el cuidado del medioambiente. Las situaciones críticas que presenta la movilidad contemporánea evidencian la necesidad de abandonar el paradigma basado en el vehículo privado, y avanzar hacia un modelo más amplio y enriquecido, basado en la movilidad de las personas a través de una extensa variedad de modos coordinados.

Este cambio de enfoque permitirá construir un sistema de accesibilidad más equitativo y seguro, promoviendo una relación más equilibrada entre transporte y usos urbanos. Al mismo tiempo, contribuirá a reducir problemas largamente heredados del paradigma en retroceso: la elevada tasa de siniestros viales, el uso irracional de los modos y de los recursos energéticos, y la fricción persistente entre las infraestructuras de movilidad y el espacio público.



INFORMACIÓN GENERAL

16 DE OCTUBRE DE 2025

Un choque generó fuerte congestión y demoras en la autopista Rosario-Buenos Aires

El siniestro vial ocurrió en la mano hacia la ciudad, a la altura de Villa Gobernador Gálvez. Como resultado de la colisión una persona resultó lesionada levemente. Hubo corte parcial de tránsito

Por ROSARIO3

Escuchar



1 de 1 | El choque en la autopista provocó una importante congestión vehicular. (Imagen El Tres)

PROYECTO PARA UN MONORRIEL.

Un tipo de movilidad alternativa.

La propuesta de un monorriel para Rosario surge como una respuesta innovadora frente a las crecientes demandas de movilidad en una ciudad que funciona como nodo logístico, productivo y académico dentro de su área metropolitana. La expansión urbana hacia el oeste, el incremento sostenido de viajes interjurisdiccionales y las dificultades estructurales para absorber este flujo mediante los sistemas tradicionales de movilidad justifican la necesidad de incorporar un modo de transporte de alta capacidad, rápido, sustentable y segregado del tráfico vehicular. En este escenario, se plantea la creación de una línea de monorriel que atraviese la planta urbana de la ciudad en sentido este-oeste, articulando infraestructuras clave y consolidando un corredor estratégico que complemente y potencie los modos existentes.

Se plantean al Aeropuerto y a la nueva Estación fluvial internacional como las dos puntas de línea de un recorrido en forma de circuito cerrado (loop) con cinco paradas intermedias: la nueva Estación Intermodal, el Parque Industrial Metropolitano de Funes y tres estaciones de intercambio ubicadas en Av. Pellegrini y Provincias Unidas, Av. Pellegrini y Ovidio Lagos, y en la ex Estación Central Córdoba, en Bv. 27 de Febrero y J.M. Rosas. Todas las anteriores contemplan una superficie destinada a estacionamiento público para vehículos particulares y terminales de bicicletas públicas. De esta manera, la ciudad contará con una nueva alternativa de movilidad que logrará no sólo descongestionar el tránsito en una de sus arterias principales, sino también permitirá generar un sistema integral de movilidad junto con los demás corredores norte-sur y las avenidas Costanera y Circunvalación, aumentando la conectividad y mejorando la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Foto histórica del Monorriel de Seattle.



REFERENCIAS.

PLANTA RECORRIDO LÍNEA ÚNICA DE MONORRIEL.

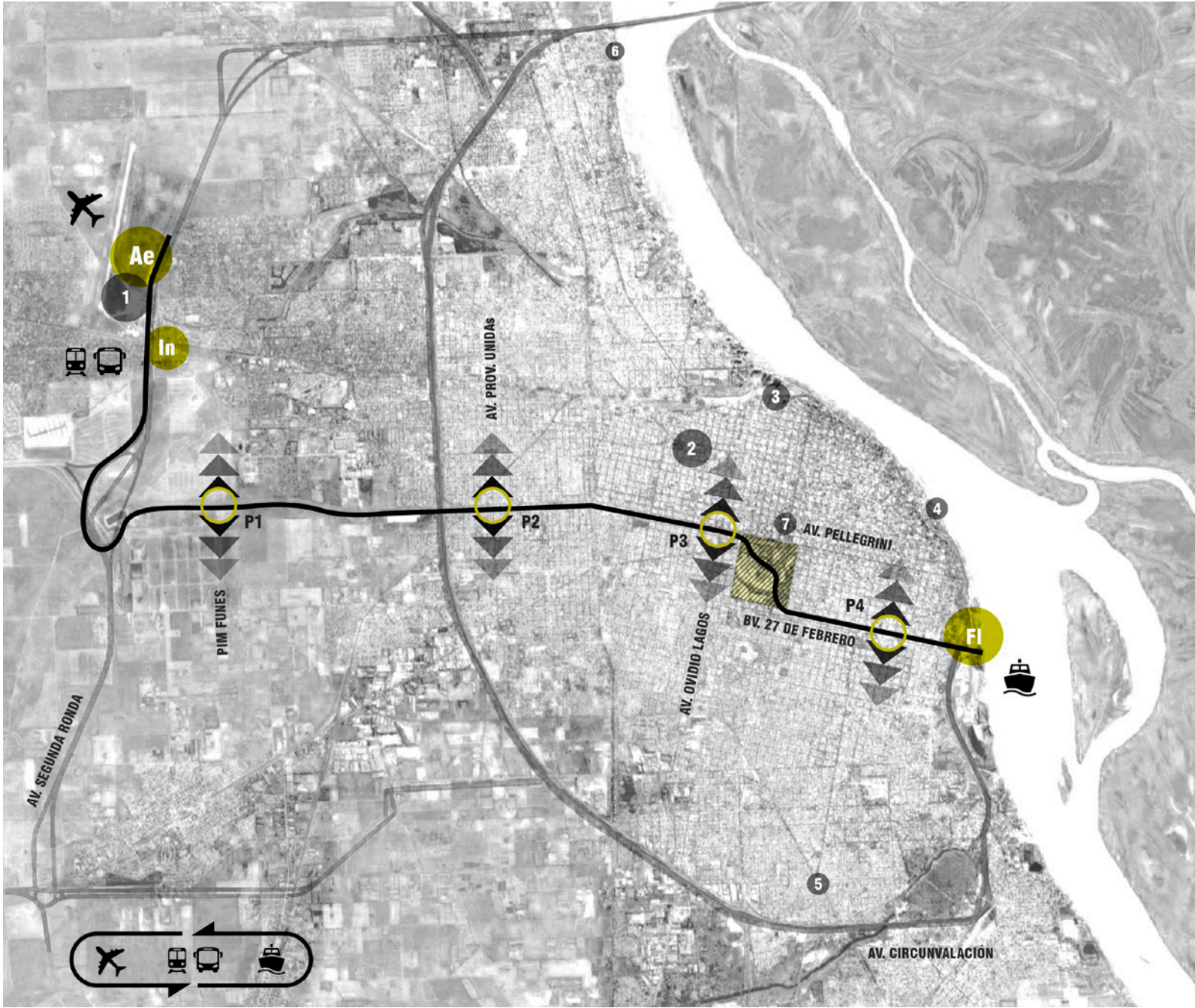
PRE-EXISTENCIAS.

- 1/ AIR. Aeropuerto Internacional Rosario "Islas Malvinas"
Av. Jorge Newbery s/n
- 2/ Terminal de ómnibus Rosario "Mariano Moreno"
Cafferata 702
- 3/ Estación Rosario Norte
Av. del Valle 2750
- 4/ Terminal fluvial Rosario
Los Inmigrantes 410
- 5/ Estación Rosario Sur
Av. San Martín 6230
- 6/ Parada de lanchas en Costa Alta
Sobre el Paseo del caminante
- 7/ Parque Independencia
Av. Pellegrini y Bv. Nicasio Oroño

PARADAS PROPUESTAS.

- Ae/ Nueva Terminal anexa al Aeropuerto Internacional Rosario
(Mayor capacidad, tanto para cargas como para pasajeros)
- In/ Nueva Terminal intermodal
(Tren de pasajeros + Ómnibus de larga distancia)
- Fl/ Nueva Terminal fluvial
(Lanchas interurbanas + Cruceros fluviales internacionales)
- P1/ Parada intermedia n° 1. Parque Industrial Metropolitano de Funes
(Autopista Rosario - Córdoba, km. 302)
- P2/ Parada intermedia n° 2. Av. Pellegrini y Av. Provincias Unidas
(A proximidades del puente "Che Guevara")
- P3/ Parada intermedia n° 3. Av. Pellegrini y Av. Ovidio Lagos
(A proximidades del Parque Independencia)
- P4/ Parada intermedia n° 4. Bv. 27 de febrero y J. M. Rosas
(Ex estación Central - Córdoba)

RECORRIDO PROPUESTO DE MONORRIEL.



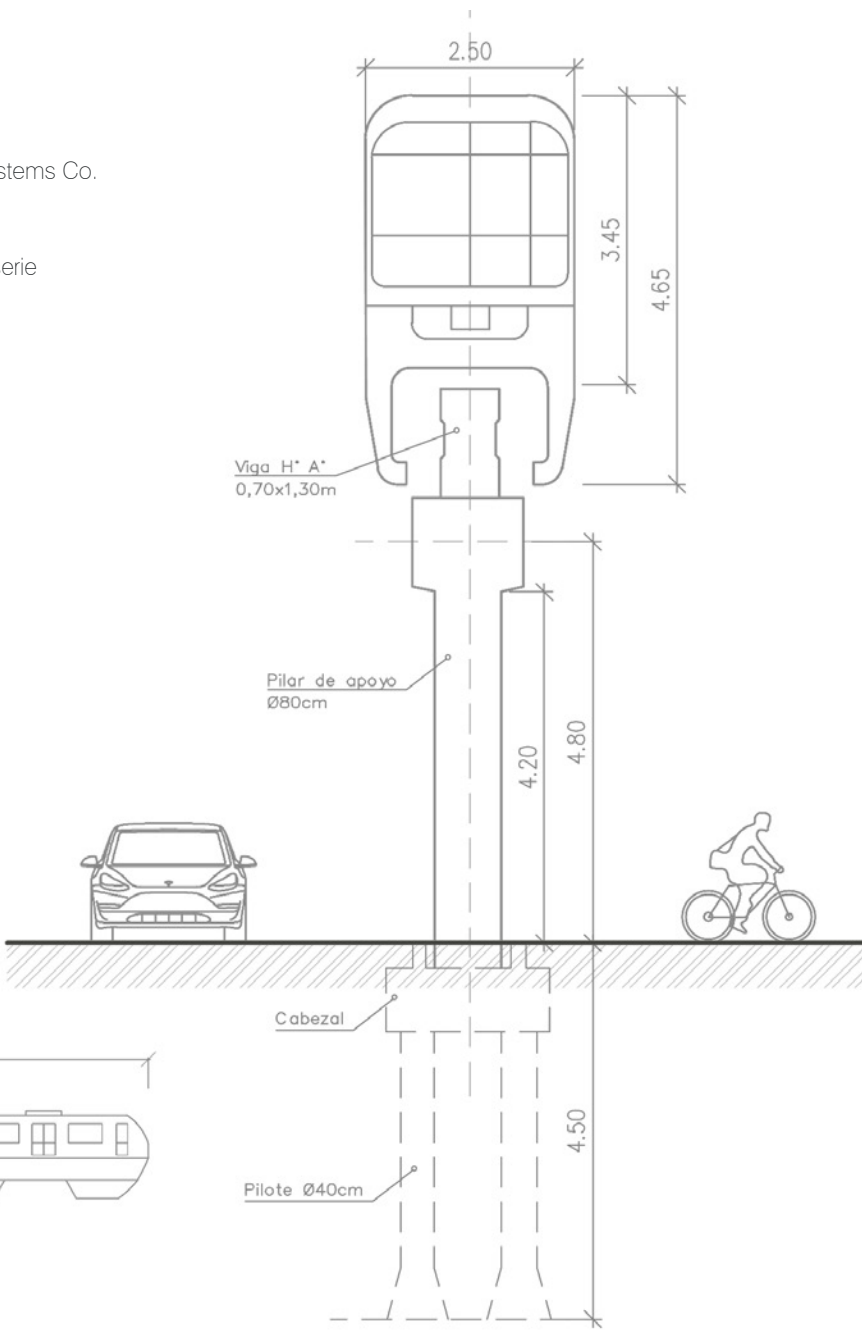
ASPECTOS TÉCNICOS

MONORRIEL

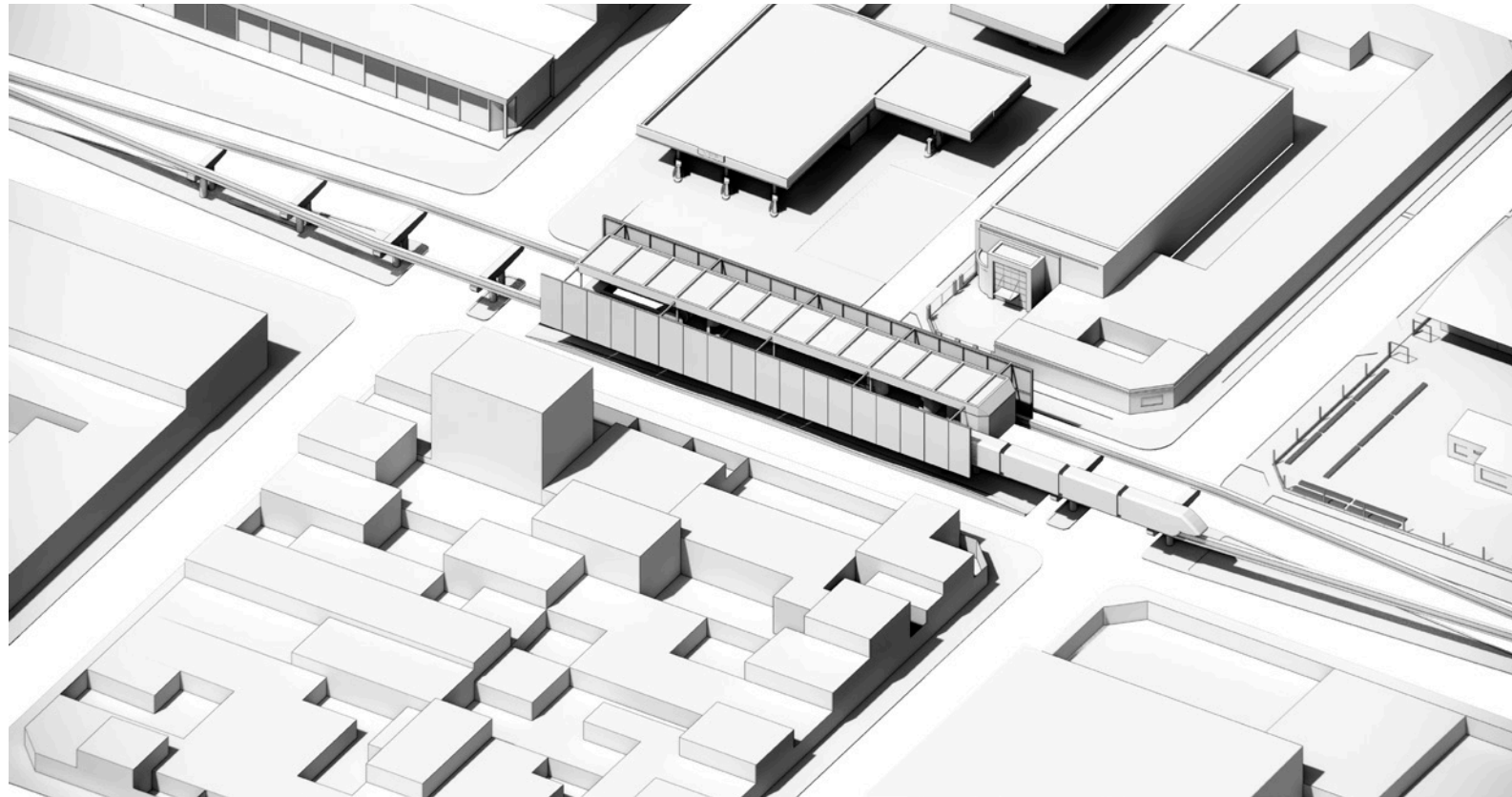
Empresa:	Hitachi Rail Systems Co.
Modelo:	Hitachi Small
Configuración:	4 Coches en serie
Velocidad máxima:	60 km/h
Velocidad comercial aproximada:	36 km/h
Aceleración máxima:	0.90 m/seg ²
Desaceleración máxima:	1.00 m/seg ²
Radio de curva mínimo:	40 metros
Pendiente máxima admitida:	6 cm/m
Capacidad máxima:	316 pasajeros
Dimensiones de viga:	70 x 130 cm
Longitud de estación aproximada:	35 metros



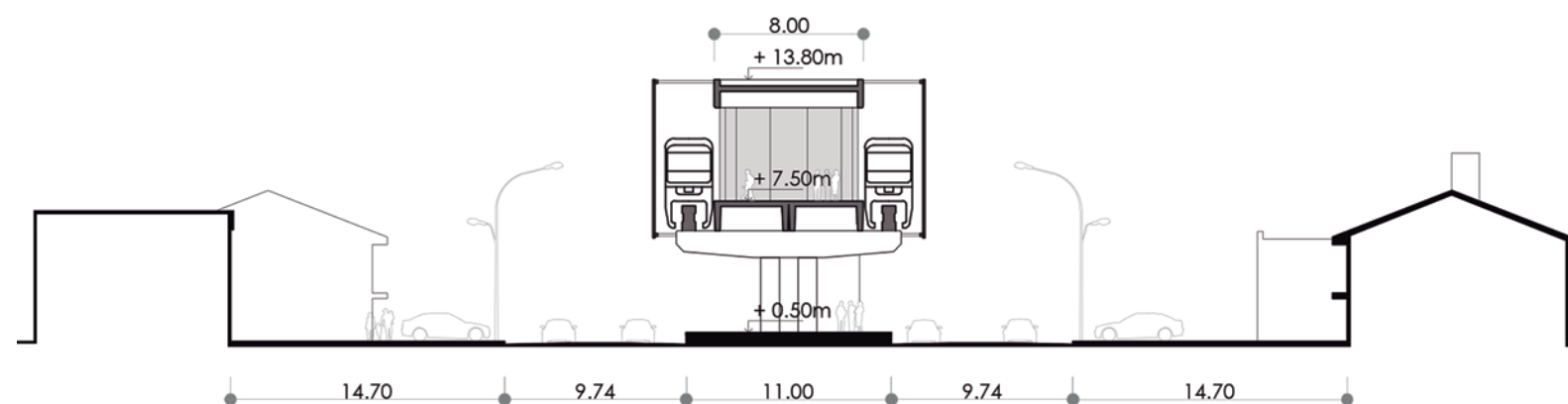
Longitud total:	36.8 m
Configuración:	4 Coches
Capacidad máxima:	316 pasajeros







Prototipo de estación de monorriel. Av. Pellegrini y Av. Provincias Unidas





LAS POLÍTICAS URBANAS DE RECUPERACIÓN DE LA COSTA

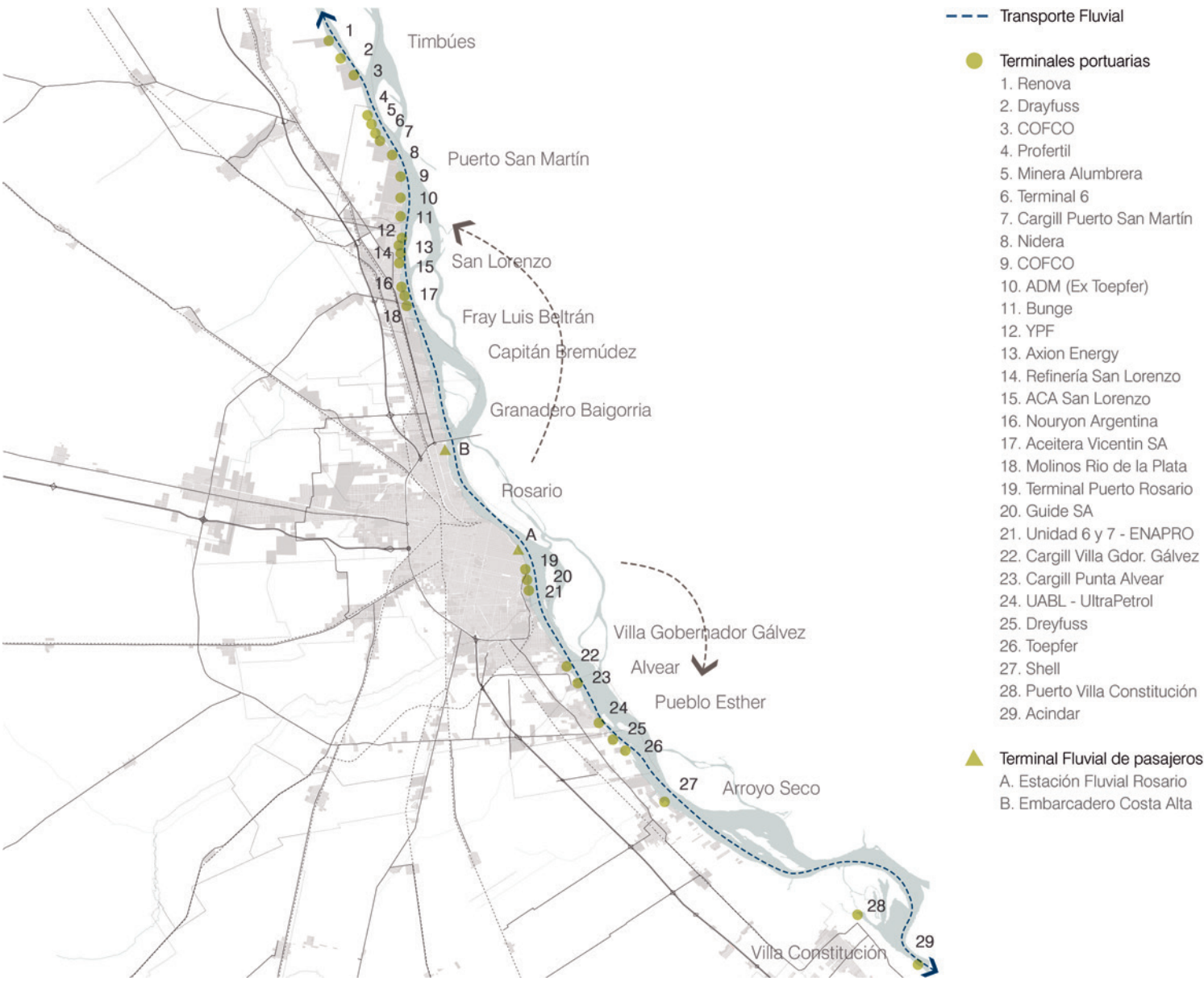
Rosario y el puerto.

El puerto de Rosario ha dejado de ser el centro de embarque granelero que le valiera el reconocimiento por el tonelaje exportado a nivel mundial. Las actividades de exportación de materias primas agrícolas y sus derivados se han desplazado, en los últimos años, hacia su área metropolitana.

Actualmente, las principales salidas de las exportaciones de la región se registran en los puertos situados al norte de la ciudad, en particular en las localidades de San Lorenzo y Puerto General San Martín, acaparando un 72% del total de las mismas. Los puertos del sur, dígase, Villa Gobernador Gálvez, Alvear, General Lagos y Arroyo Seco, llegan a exportar un 23%, dejando a la ciudad central solo un 5% de la actividad exportadora de los puertos de la región, consolidándose como puerto multipropósito de contenedores.

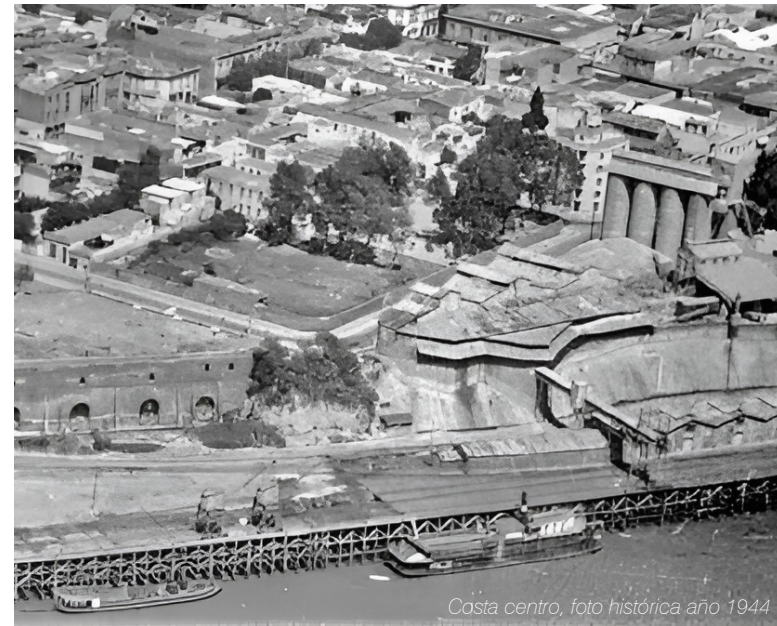
El tramo central del frente fluvial de la ciudad de Rosario ha sido objeto de sucesivas políticas de recuperación de tierras e infraestructuras ferroviarias y portuarias con un acentuado destino al uso público de la costa. Por Ley, en 1985 se desafectaron del uso portuario los terrenos ubicados entre calles Sarmiento y Entre Ríos, transfiriéndose a título gratuito a la Municipalidad de Rosario para destinarse a la realización del Parque España.

Misma suerte siguió el tramo norte a partir de los numerosos procesos de privatización acontecidos en las últimas décadas en nuestro país. La desafectación del uso portuario del sector denominado Puerto Norte, planteada desde 1968 por el Plan Regulador, fue retomada por las distintas administraciones municipales lográndose finalmente la realización de obras viales que permitieron dar continuidad al sistema costero (Av. De la Costa y Tres Vías) entre el norte y el centro de la ciudad, involucrando a su vez dicho sector en los planes especiales del Centro “Raúl Scalabrini Ortiz”.



Plan Maestro de la Costa

Este proceso de desafectación y reconversión se encuadra dentro del denominado **Plan Maestro de la Costa**. Dentro de las transformaciones estructurales propuestas por el Plan Urbano Rosario, se plantea esta intervención que comprende toda la extensión de la ciudad sobre el río Paraná y en relación con el territorio metropolitano. Esta serie de proyectos apunta a continuar con el reordenamiento urbanístico del sector de la ribera y a la incorporación de nuevos espacios públicos, generando así una **continuidad** en cuanto a su uso, definiendo un recorrido esencialmente público dotado de espacios culturales, recreativos, deportivos, gastronómicos y de servicios. Dentro este plan maestro quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de toda la ribera, definiendo tres ejes de intervención: la Costa Norte; la Costa Centro y la Costa Sur.



Para la **Costa Norte** –entre otras iniciativas– se apunta a la construcción del Parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, la renovación y mejora de los balnearios, el reordenamiento y renovación del Parque Alem (Complejo de Piletas, Camping Municipal y Acuario) y la organización del Parque Náutico del Ludueña en la desembocadura del arroyo.

En la **Costa Central**, el enfoque se pone en el completamiento del Centro de Renovación Urbana Scalabrini Ortiz en Puerto Norte continuando con el sistema de parques de la costa central, la rehabilitación del barrio Refinería, la consolidación del Corredor Gastronómico y Cultural de la Costa Central y el completamiento y reestructuración del Parque Nacional a la Bandera incluyendo el sector denominado Franja Joven, el Entorno de la Estación Fluvial y el Puerto Central.



LAS POLÍTICAS URBANAS DE RECUPERACIÓN DE LA COSTA

La costa Sur.

A día de hoy, el **tramo Sur** de la Costa -desde la Estación Fluvial hasta la desembocadura del arroyo Saladillo- es donde la ciudad mantiene su actividad portuaria, de la mano de la Terminal Puerto Rosario (TPR), puerto multipropósito responsable de operar cargas generales y contenedores. Es notable como dentro de la planta urbana, la presencia de esta entidad portuaria genera una **barrera** dentro del nuevo sistema de espacios públicos que han sido conquistados e incorporados a la ciudad. (agregar que no llego) En respuesta a esta situación, se prevé para este sector el desarrollo del **Plan Especial de Integración Ciudad-Puerto**, pautado por un convenio establecido entre la Municipalidad de Rosario y el Ente Administrador del Puerto Rosario (Enapro). Dentro de su plan de acción incluye:

- La reubicación de la zona franca de Bolivia.
- La inclusión del Palacio de la Música, junto a un área de estacionamiento masivo en sus inmediaciones.
- El desarrollo urbanístico del sector en la intersección de Bv. 27 de Febrero.

Algunas de estas actuaciones tienen un desarrollo específico en la ordenanza 8424/09 para la «Creación del Área de Renovación Urbana Puerto Central y Reordenamiento del Ingreso al área portuaria Palacio de la Música», que plantea la refuncionalización de una amplia franja costera de la ciudad, al sur de la dársena de la Estación Fluvial, con tres componentes estructurales:

1. el Parque Público: Destinado al desarrollo de un parque con la incorporación de servicios mínimos (gastronómicos y culturales), los que podrán ser concesionados.
2. el Área de Renovación Urbana: Destinado al desarrollo de una plaza pública, con la incorporación del Palacio de la Música como complejo edilicio que incluirá nuevas funciones sociales, culturales, recreativas, gastronómicas, turísticas, áreas de estacionamiento masivo y servicios.
3. el Área de Integración Ciudad-Puerto: Destinado al desarrollo de actividades de servicio vinculadas al uso portuario y afines.





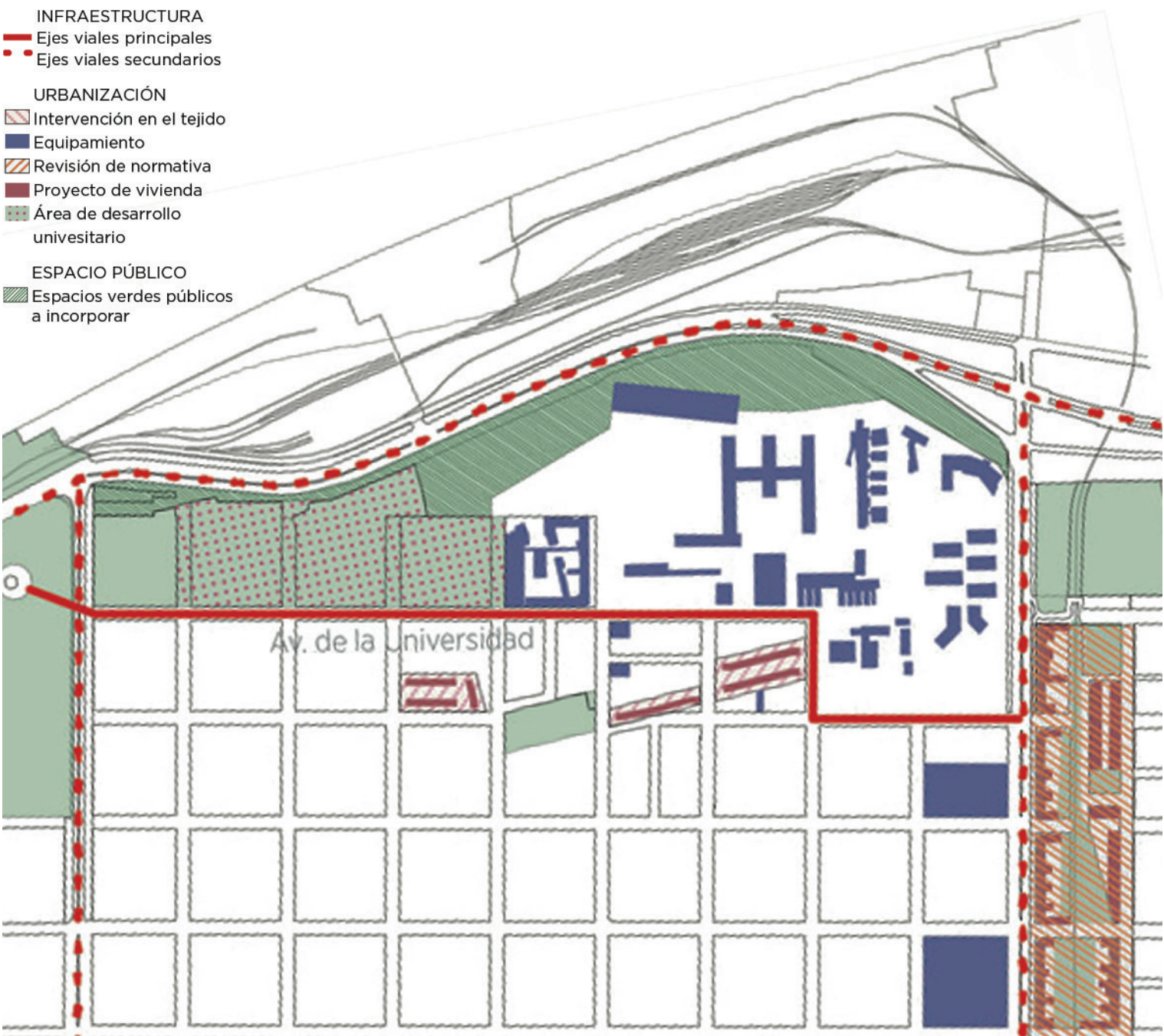
LAS POLÍTICAS URBANAS DE RECUPERACIÓN DE LA COSTA

Proyecto para la transformación urbana Av. de la Universidad

Este sector no destaca únicamente por la presencia del puerto productivo, otra entidad de gran peso para la zona es la Ciudad Universitaria Rosario -CUR-. La Ciudad Universitaria es una pieza importante de la estructura urbana por las dimensiones y localización del suelo que ocupa, el flujo de movimiento de personas y las actividades académicas y científicas que aloja con un gran valor productivo y simbólico para la ciudad. Actualmente parte del suelo, de propiedad de la Universidad y el Conicet, se encuentra ocupado con viviendas en situación irregular y precariedad habitacional.

En respuesta a esta situación es que se redactó el «Proyecto para la transformación urbana Av. de la Universidad». Este plan -todavía en ejecución- consiste en el ordenamiento del área en un conjunto urbano a partir de dos operaciones centrales: la solución habitacional, con la construcción de nuevas viviendas ubicadas dentro del barrio; y el trazado de una nueva avenida, la “Av. de la Universidad”, sobre las actuales trazas de calles Berutti y Esmeralda.

Esta nueva vía viene a definir un nuevo sistema de movilidad y accesibilidad. Su trazado conecta desde el Parque Urquiza hasta el Bv. 27 de febrero, readecuando los equipamientos de transporte público y vinculando las nuevas viviendas con las residencias existentes, a la vez que funciona como elemento que delimita el campus universitario ordenando así su articulación al tejido urbano. Todo ello es concebido como una transformación integral, favoreciendo no solo el área ocupada por la Universidad sino también el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad del Barrio República de la Sexta.





Fotomontaje propuesta Masterplan Ciudad universitaria Rosario.
PFC "Elementos diversos". Autores: Julián Kalbermatten y Martín Masciotti. Año 2022

LAS POLÍTICAS URBANAS DE RECUPERACIÓN DE LA COSTA

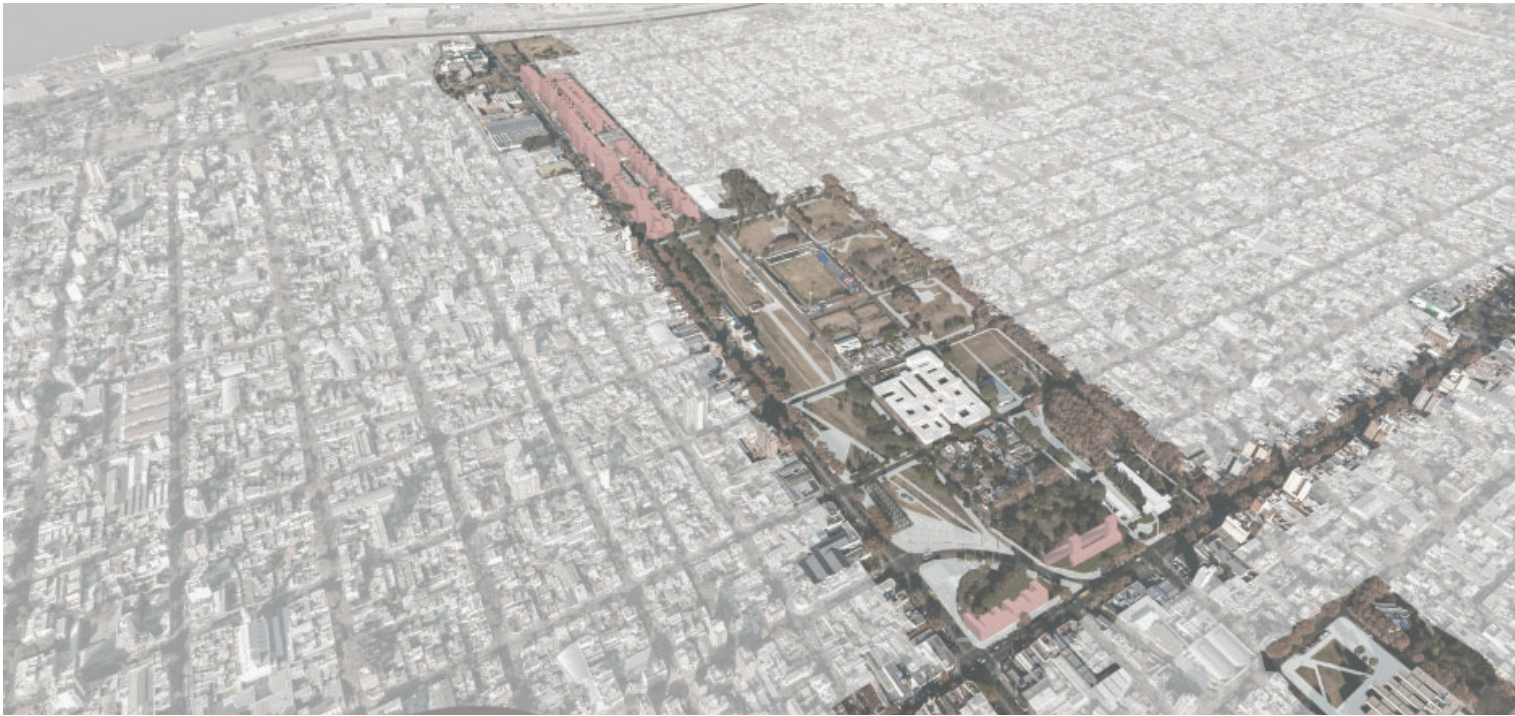
Proyecto de reestructuración del Parque Hipólito Yrigoyen

La traza del Bv. 27 de febrero genera un contacto y una posible continuidad entre la Ciudad Universitaria Rosario, la Plaza Italia y el Parque Hipólito Yrigoyen. Este último cuenta con el denominado «Proyecto de reestructuración del Parque Hipólito Yrigoyen», que consiste en una intervención urbana integral orientada a revalorizar este gran espacio verde y a su entorno inmediato, con el objetivo de transformarlo en un ámbito público moderno, accesible y plenamente integrado a la estructura urbana del sur de Rosario.

La propuesta busca recuperar y poner en valor el parque existente mediante la incorporación de nuevo equipamiento urbano -mobiliario, luminarias, forestación y áreas de descanso-, así como la creación de espacios deportivos y recreativos, entre ellos un Centro de Iniciación Deportiva con canchas, vestuarios y salas de uso múltiple.

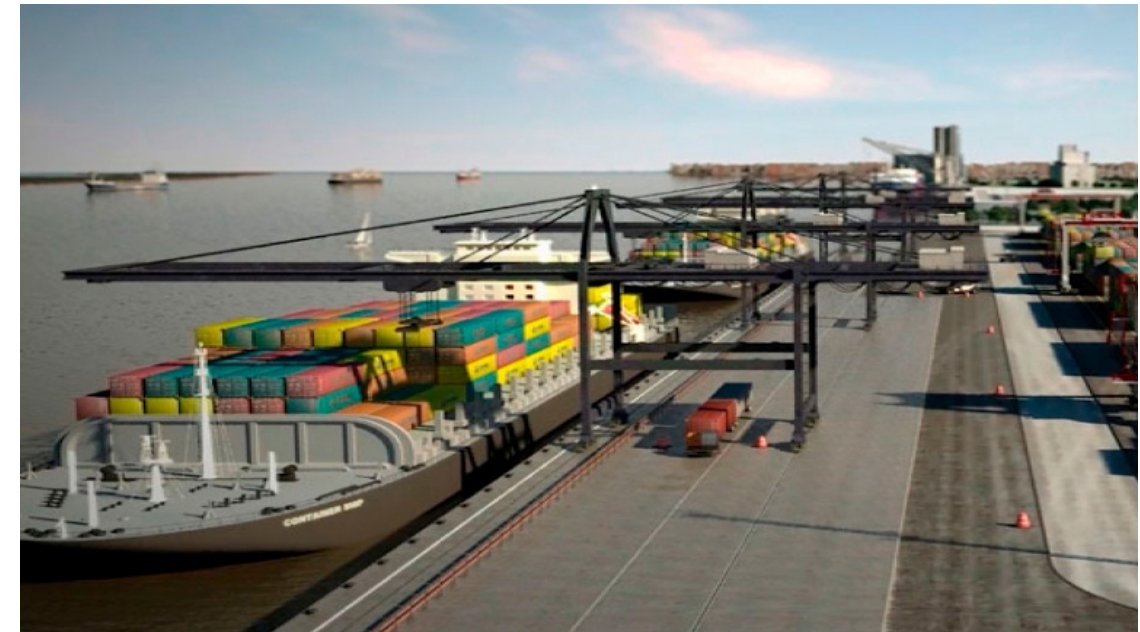
A su vez, el proyecto plantea el reordenamiento de los bordes urbanos que rodean al parque, en especial sobre el Bv. 27 de Febrero y la Av. San Martín, con el fin de sustituir usos degradados o incongruentes y fomentar la consolidación de un entorno residencial y comercial coherente con su carácter público. Uno de los ejes más significativos de la intervención es la recuperación de la antigua Estación Central Córdoba y su integración al sistema de espacios verdes y culturales, generando continuidad peatonal y visual entre el parque y el tejido urbano circundante.

En conjunto, la iniciativa apunta a transformar un área subutilizada y fragmentada en un parque urbano de escala metropolitana. De este modo, el proyecto se inscribe dentro de la estrategia de renovación del frente sur de la ciudad y contribuye a la conformación de un sistema de espacios públicos interconectados, en coherencia con las políticas de desarrollo urbano sostenible que promueve el Plan Urbano Rosario.



Master Plan de la Terminal Puerto Rosario S.A. (TPR)

La Terminal Puerto Rosario (TPR) funciona hoy como puerto multipropósito integrado a la logística regional, nacional e internacional. Su privilegiada ubicación en el corazón del centro productivo más importante del país representa fuertes ventajas logísticas para la gran cantidad de empresas agro-exportadoras ubicadas en el Centro y Norte Argentino. El proyecto de ordenamiento y modernización del TPR tiene por finalidad el acondicionamiento del área y la ampliación de las instalaciones y de sus accesos, para atender a la demanda creciente de contenedores y a la captación de nuevos tráficos. Este proyecto se concibe con el objetivo de convertir al puerto de Rosario en el segundo operador de contenedores del país, -luego del de Buenos Aires- además del más importante de la hidrovía Paraná-Paraguay.



¿POR QUÉ UNA ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL EN ROSARIO?

Nuestra propuesta.

En las últimas décadas, gracias a estas políticas de recuperación urbana de los puertos, el frente ribereño fue reconvertido en un corredor público continuo dotado de espacios verdes, paseos, parques y equipamientos culturales, consolidando una **fachada urbana** orientada hacia el río. El Paraná dejó de ser un límite geográfico para convertirse en un componente activo de la identidad urbana rosarina y en un soporte para nuevas prácticas recreativas y sociales. Este proceso de reconversión es notable en la costanera de la zona centro y norte de la ciudad, no así en la costa sur, donde la actividad portuaria sigue siendo la protagonista, evidenciando la necesidad de fomentar la diversidad de usos y dar continuidad al sistema de espacios públicos.

En la actualidad, el uso del río se encuentra orientado casi en su totalidad hacia la actividad productiva, particularmente al transporte de cargas y operaciones vinculadas al complejo agroexportador. En relación al transporte de pasajeros, no existe una red que permita conectar a una escala considerable más allá del servicio de lanchas de uso recreativo para cruzar a las islas. Este servicio opera únicamente desde dos embarcaderos habilitados: la Estación Fluvial, ubicada a metros del monumento a la bandera, en el área central, y el embarcadero “Costa Alta”, en la zona norte de la ciudad.

Aún así, su infraestructura es limitada para recibir otro tipo de embarcaciones de mayor calibre, y el flujo de pasajeros que ello implica, y es necesario una inversión adicional y sostenida en el tiempo para su refuncionalización.



Toma fuerza el proyecto de unir con un crucero Rosario y Uruguay

Será una travesía de cuatro días con escalas en las ciudades de Colonia, Montevideo y Piriápolis. Buscan interesar a las navieras que hacen los viajes desde Tierra del Fuego a la Antártida

Por Carina Bazzoni 23 de agosto 2023 · 06:14hs



Los cruceros Rosario-Uruguay suman nuevas navieras interesadas

Son dos compañías francesas que operan en diversos países. La idea es unir la terminal fluvial local y la de Buenos Aires con los puertos de Colonia, Montevideo y Piriápolis

10 de noviembre 2023 · 05:46hs



09 DE SEPTIEMBRE DE 2025

Reconstrucción del muelle de La Fluvial: “Va a permitir disfrutar de este espacio que vincula al río con la ciudad”

Once empresas presentaron ofertas para los trabajos en la Terminal Fluvial de Rosario, con un presupuesto oficial de casi 4 mil millones de pesos y un plazo de ejecución de 270 días. Desde el Enapro destacaron que la obra permitirá recuperar 2 mil metros cuadrados y proyectar la llegada de cruceros fluviales



Sin embargo, en el último tiempo, surgieron nuevas políticas urbanas con una mirada distinta del río. El Plan Integral de Movilidad del 2011 concibe al río Paraná como un eje estructural de conectividad metropolitana. En el mismo, se propone la implementación de un sistema de transporte fluvial capaz de vincular Rosario con las localidades ribereñas del área metropolitana, incorporando al río como una infraestructura de movilidad sustentable y complementaria al sistema terrestre.

Este enfoque ve el uso del Río como una oportunidad estratégica para diversificar la movilidad urbana y regional, contribuyendo a la descongestión del sistema vial y fortaleciendo la integración territorial. La posibilidad de incorporar nuevos equipamientos públicos en la ribera -tales como embarcaderos, paradas públicas y muelles- refuerza esta visión de un frente costero activo, funcional y conectado con la dinámica metropolitana.

Desde una perspectiva territorial, Rosario ocupa una posición estratégica dentro del sistema hidrográfico del Cono sur, al localizarse a la vera del Río Paraná y en la intersección de tres hidrovías de relevancia regional (río Paraná, río Uruguay y la del río Paraguay). Esta condición geográfica refuerza su potencial como nodo logístico y de intercambio productivo, pero también le confiere la posibilidad de vincularse con otras ciudades ribereñas de Argentina y de países limítrofes mediante embarcaciones de alcance internacional.

En este sentido, vemos factible el desarrollo de un proyecto para una nueva **Terminal Fluvial Internacional en la Costa sur de Rosario**, concebida como un nodo articulador del transporte de la ciudad, con tres sistemas de funcionamiento que responden a las diferentes escalas, flujos y distancias:

1. Un sistema de lanchas interurbano, para la conexión cotidiana con las localidades ribereñas del área metropolitana, además del servicio existente de conexión con las islas y sus paradores;
2. Un sistema de cruceros fluviales, orientado al turismo y la recreación;
3. Un sistema de ferrys con destinos nacionales e internacionales, con capacidad para transportar vehículos particulares.



PROYECTO PARA UN MONORRIEL EN ROSARIO.

Sistema de lanchas interurbano.

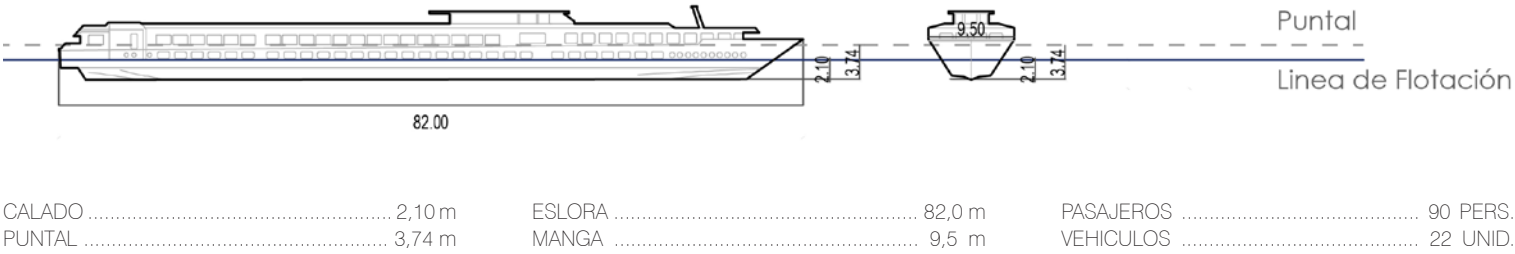
El **primer sistema** quedaría constituido por un circuito fluvial, dotado de varias embarcaciones, que conectan la siguiente red de estaciones:

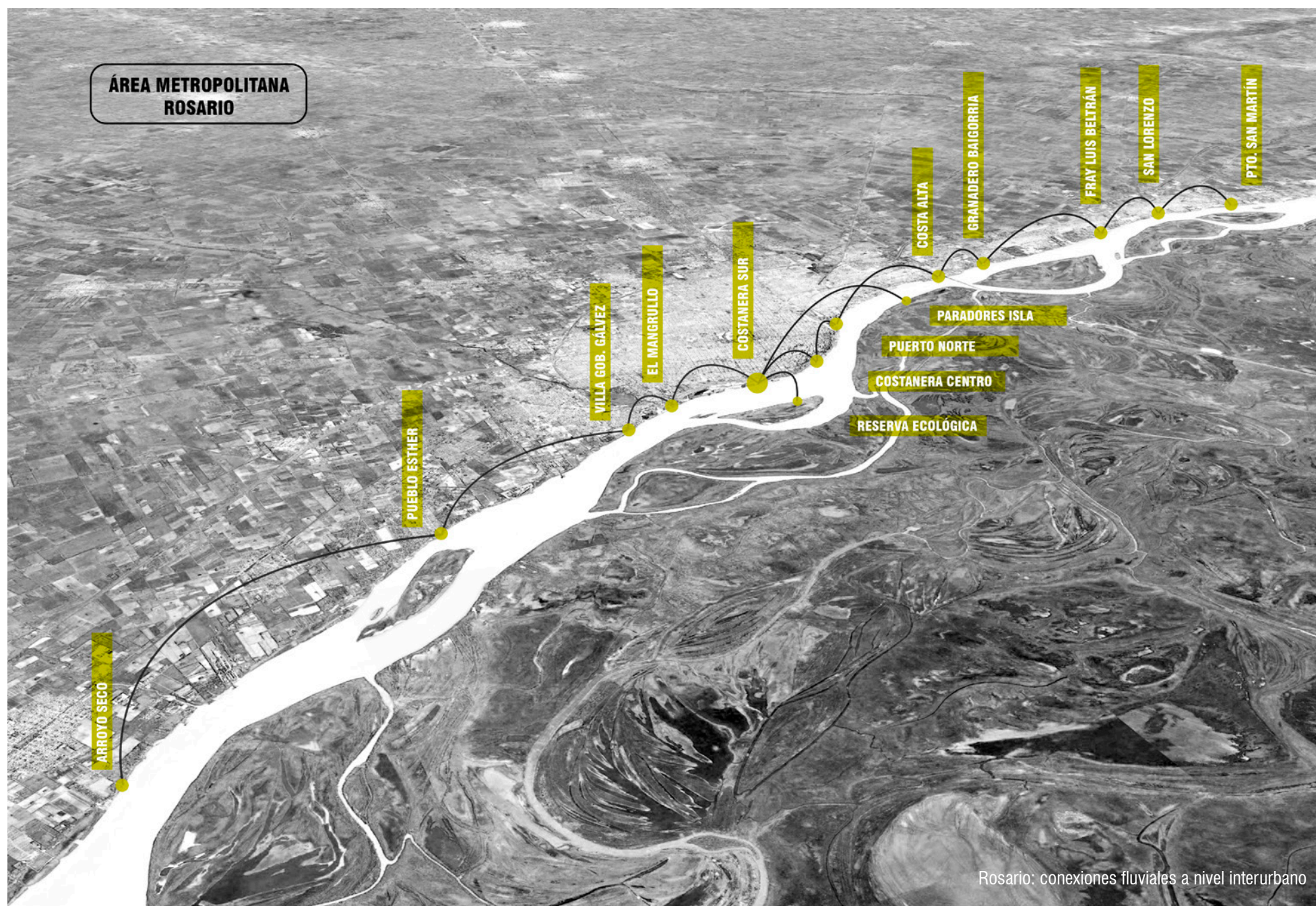
- Dentro de la Ciudad de Rosario, las estaciones de Costa Alta, Bajada Puccio y Puerto Norte, ubicadas sobre la ribera norte; la Estación Fluvial existente, a metros del centro cívico de la ciudad; y la nueva **Estación Fluvial Internacional** que se posicionará en el puerto Sur, próxima a la ciudad Universitaria y que funcionará como nodo intercambiador mediante su conexión con el sistema de monorriel.

- En las localidades del área metropolitana, sobre el cordón Norte: una estación en el paseo “Campo de la Gloria” en San Lorenzo; otra en la desembocadura del arroyo en Puerto Gral. San Martín; y por último una en el muelle público “Boating” en Granadero Baigorria. Mientras que sobre el cordón Sur, se formalizarían paradas públicas en la desembocadura del arroyo Saladillo, en la zona de “El Mangrullo”, y otras dos en las localidades de Pueblo Esther y Arroyo Seco.

El **segundo sistema** retoma la experiencia del «Barco Ciudad de Rosario 1º» como primer embarcación destinada al servicio turístico. Habiendo pasado ya tres años desde su última excursión, nuestra propuesta plantea la creación de un servicio regular de embarcaciones que tenga su punto de partida en la nueva **Estación Fluvial Internacional**, ubicada en el puerto del sur de la ciudad, un área con fuerte identidad portuaria que hoy busca reconvertirse. Desde allí, los barcos podrán recorrer el borde costero rosarino, conectando con la Estación Fluvial y otros puntos estratégicos del paseo ribereño. De esta manera, se restablecería un medio de movilidad fluvial que permite experimentar la ciudad desde una perspectiva distinta: la del río como vía de acceso, encuentro y contemplación.

CRUCERO FLUVIAL DE ESCALA NACIONAL
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS





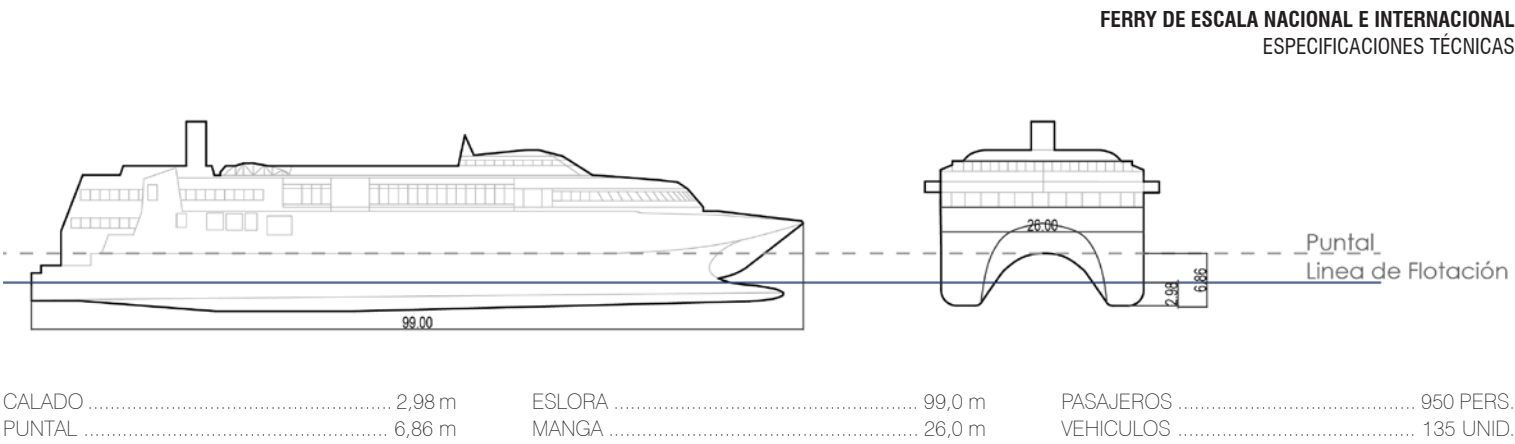
PROYECTO PARA UN MONORRIEL EN ROSARIO.

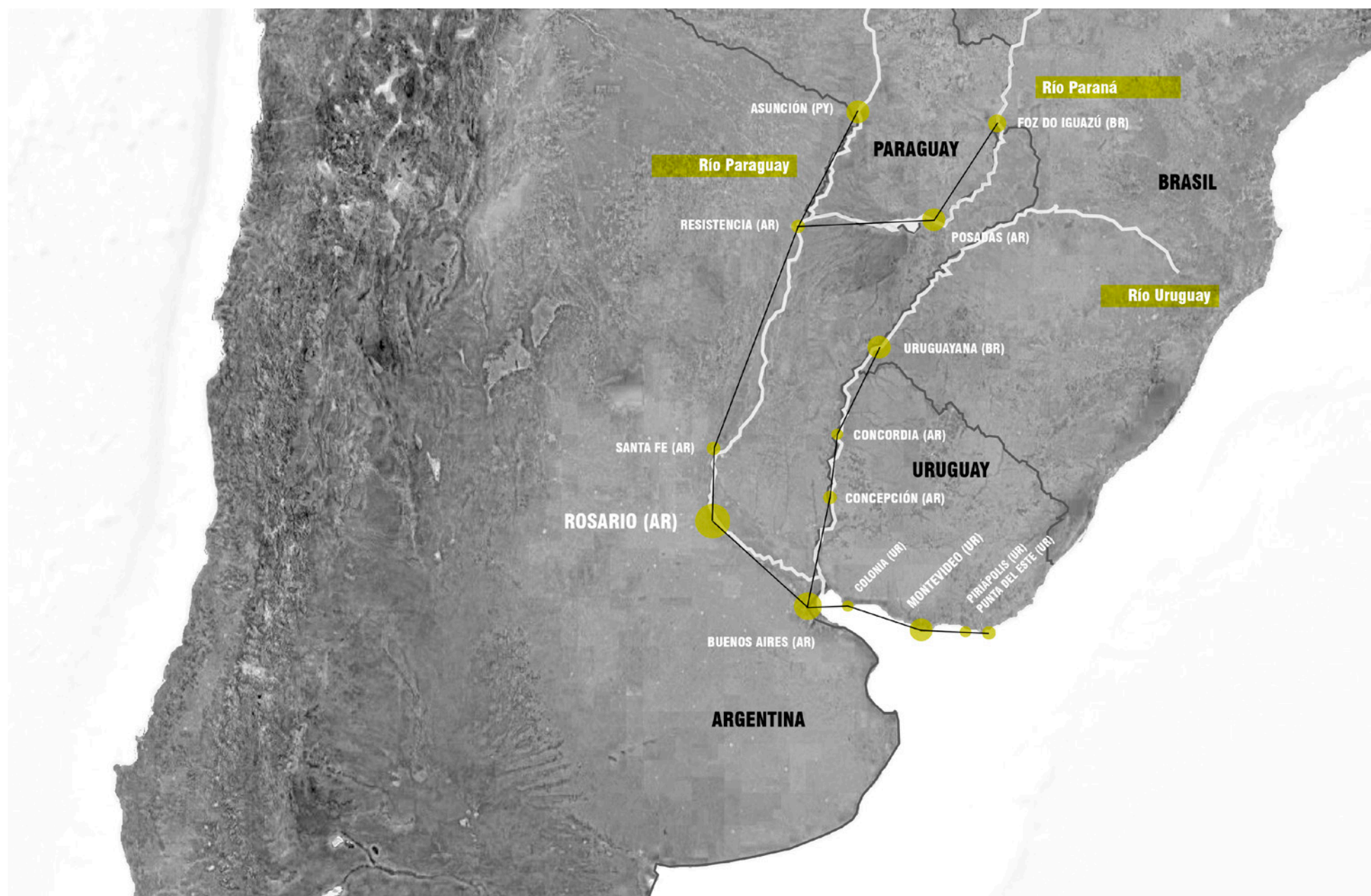
Sistema de Ferrys locales e internacionales.

El tercer sistema, inspirado en el servicio de ferrys que une Buenos Aires con las ciudades de la costa uruguaya, estaría enfocado en la creación de un nuevo sistema de transporte fluvial internacional, capaz de conectar a Rosario y su puerto con las ciudades que conforman la red de hidrovías del río Paraná y, eventualmente, con las de la desembocadura del Río de la Plata. Esta propuesta busca posicionar a Rosario no solo como un nodo portuario de carga, sino también como una puerta de movilidad y encuentro entre el interior fluvial y el litoral marítimo.

El sistema podría tener su punto de partida en el puerto del sur de la ciudad, un área con fuerte identidad productiva e histórica que hoy se encuentra en proceso de transformación. Desde allí, las embarcaciones podrían vincular a Rosario con destinos estratégicos, como por ejemplo Santa Fe, Concordia, Posadas, Asunción, hacia el norte, y con Buenos Aires, Colonia, Montevideo o Punta del Este hacia el sur, trazando un corredor navegable de escala regional e internacional. Este servicio integraría el uso turístico y el traslado de pasajeros, permitiendo articular circuitos de navegación de mediana y larga distancia, en los que el viaje no solo sea un medio de transporte, sino también una experiencia cultural y paisajística.

Más que un simple servicio de transporte, este sistema representaría un gesto estratégico de integración territorial. Al unir las hidrovías del Paraná con la red de ferrys del Río de la Plata, Rosario se consolidaría como un punto intermedio clave entre el litoral argentino y el sistema portuario internacional del Atlántico Sur.





Rosario: conexiones fluviales a nivel internacional



EL PROYECTO URBANO

EL PROYECTO URBANO.

Área de intervención.

El sector de la costa sur de Rosario condensa una historia de transformaciones urbanas y productivas que reflejan la evolución de la ciudad en su vínculo con el río. La Av. Belgrano actúa como un eje estructurador que articula el borde portuario con el tejido urbano consolidado, marcando la transición entre la ciudad interior y su frente fluvial. Lo que hoy se percibe como un corredor industrial y ferroviario fue, en sus orígenes, un ámbito de expansión portuaria y de infraestructuras vinculadas al transporte y a la producción.

Durante gran parte del siglo XX, la costa sur estuvo dominada por instalaciones industriales, depósitos y vías férreas que servían a las terminales portuarias. La construcción de la Av. de Circunvalación, iniciada en la década del sesenta y completada por tramos en los años posteriores, redefinió la relación de Rosario con su entorno metropolitano. Su presencia, junto con las líneas férreas y los muelles del puerto, configuró un paisaje de infraestructura donde el río se vinculó más al trabajo y a lo productivo. En paralelo, el puerto comenzó a desarrollarse con mayor intensidad en este sector. La instalación de terminales de granos, depósitos y áreas de carga general consolidó el perfil productivo de la ribera sur. La proximidad con las vías del ferrocarril y con la red vial metropolitana la volvieron estratégica para el transporte multimodal.

En este contexto, la creación de la Ciudad Universitaria sobre las antiguas tierras portuarias marcó un punto de inflexión. La implantación del campus de la Universidad Nacional de Rosario introdujo un uso público y educativo en un territorio hasta entonces reservado a la actividad industrial. Su llegada revalorizó la costa sur como espacio de encuentro entre la ciudad, el saber y el paisaje fluvial, abriendo el debate sobre la integración del sistema portuario con los espacios urbanos y ambientales.





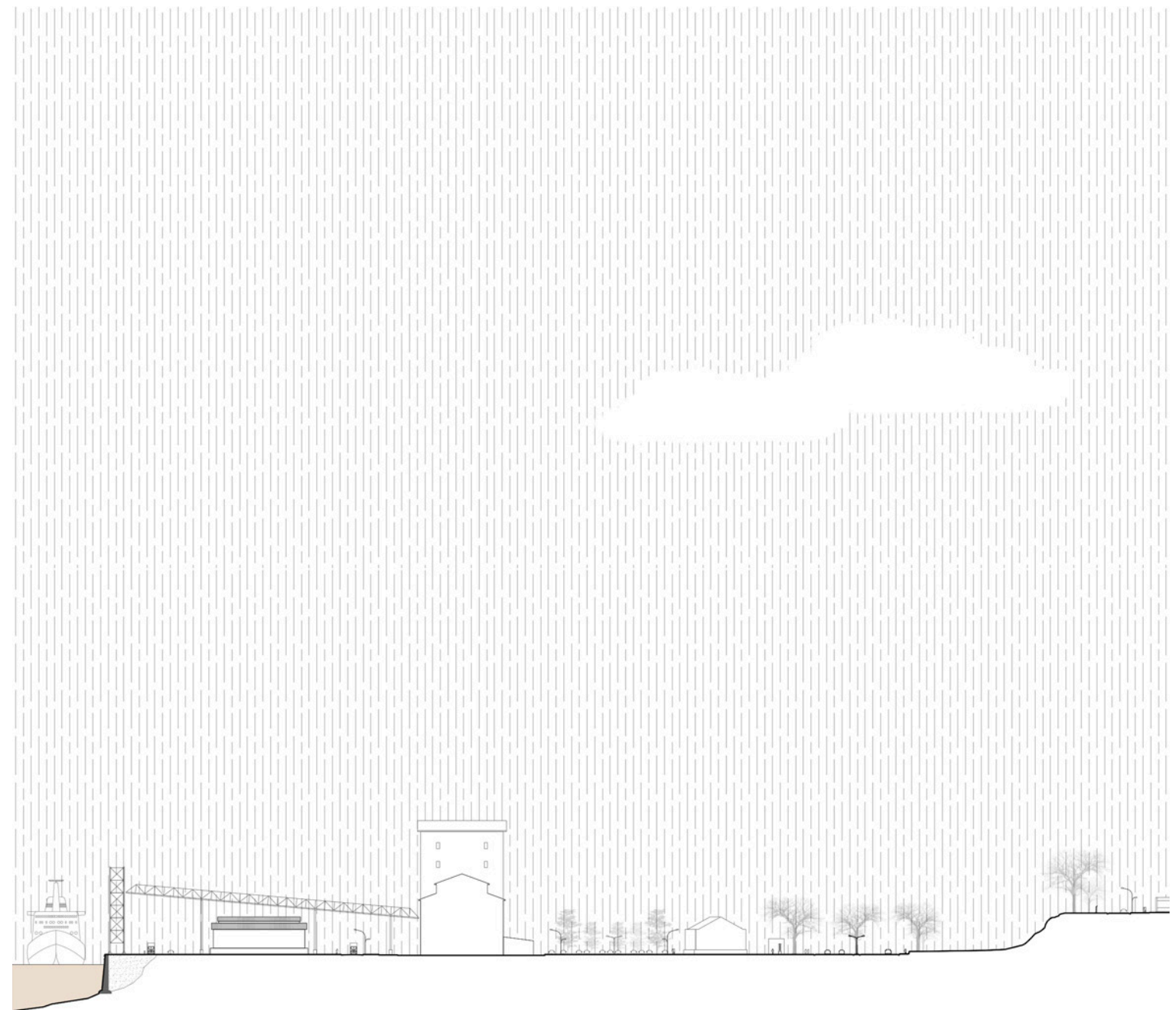
EL PROYECTO URBANO.

Área de intervención.

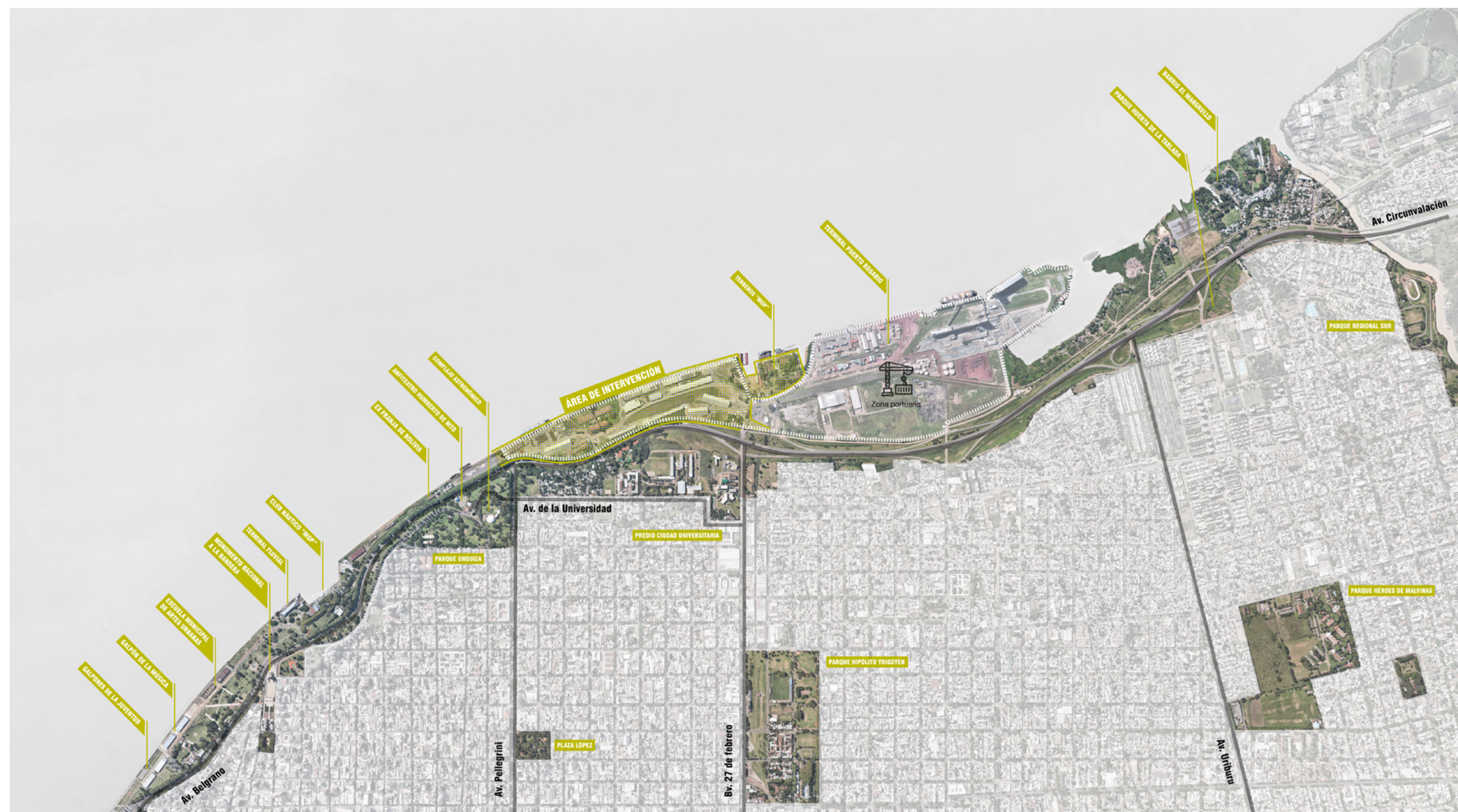
A nivel de proyecto urbano, se aborda el desarrollo de una intervención de carácter estratégica, ubicada en una posición singular del territorio metropolitano en términos de localización y vinculación con el río y la barranca. El sector a intervenir se encuentra delimitado en primera instancia por el curso del río Paraná, condición que le proporciona un estrecho vínculo con el agua y el paisaje; y luego por la traza de Av. Belgrano, en su prolongación desde Av. Pellegrini hasta Bv. 27 de febrero, paralela a la barranca del CUR.

Durante las décadas en que las infraestructuras del puerto dominaron la ribera, la zona se configuró como un territorio de borde, funcionalmente vinculado a la economía regional pero socialmente segregado del resto de la ciudad. Las vías férreas y los muros portuarios actuaron como barreras físicas, limitando la continuidad del tejido urbano y el acceso público al río. Esta condición no parece haber cambiado pues es en esta superficie de terreno funciona a día de hoy la Terminal Puerto Rosario (TPR), entidad que genera una fractura o un obstáculo en la continuidad de los espacios públicos que se han incorporado en el transcurso de los últimos años.

La llegada de la Ciudad Universitaria introdujo un cambio de escala y de dinámica. A partir de ese momento, el barrio comenzó a recibir un flujo constante de estudiantes, docentes y actividades culturales y académicas que revitalizaron el entorno. No obstante, este proceso también trajo consigo tensiones: el aumento del tránsito, los cambios en el uso del suelo y el alza de su valor, además del surgimiento de asentamientos irregulares sobre los terrenos pertenecientes a la Universidad y al Estado nacional. Estos comenzaron a consolidarse a partir de las décadas de los 80' y 90' y surgieron en un contexto de desindustrialización, pérdida de empleo portuario y abandono de amplios predios fiscales y ferroviarios.



CORTE URBANO EXISTENTE. ESC 1:2000



EL PROYECTO URBANO.

Análisis del sitio: problemáticas.

La topografía de la barranca, que históricamente actuó como un límite natural entre la meseta urbana y el borde fluvial, sigue funcionando hoy como una barrera física y perceptiva que fragmenta los espacios, interrumpe recorridos y condiciona la relación cotidiana con el río.

En el caso de la Ciudad Universitaria, esta situación se vuelve especialmente evidente: el campus se desarrolla sobre la cota alta, donde se localizan los principales edificios académicos y los accesos desde Av. Belgrano, mientras que hacia el río, la pendiente desciende abruptamente hacia la zona portuaria y los terrenos bajos, donde predominan usos productivos y galpones. Este desnivel, que en algunos puntos supera los diez metros, no solo dificulta la conexión física sino que también reproduce una desconexión simbólica: la universidad —como espacio público de conocimiento— queda separada del río, su principal recurso paisajístico y ambiental.

Históricamente, esta división fue reforzada por la infraestructura portuaria y ferroviaria, que ocupó la franja baja con usos exclusivos y de acceso restringido. Aún hoy, las trazas del ferrocarril y los cerramientos portuarios impiden la continuidad de los recorridos y limitan las posibilidades de integrar visual y funcionalmente ambas cotas. La consecuencia es una fragmentación territorial que reduce el potencial urbano y ambiental del área, impidiendo que el tejido urbano de la cota alta se abra plenamente hacia el frente fluvial.

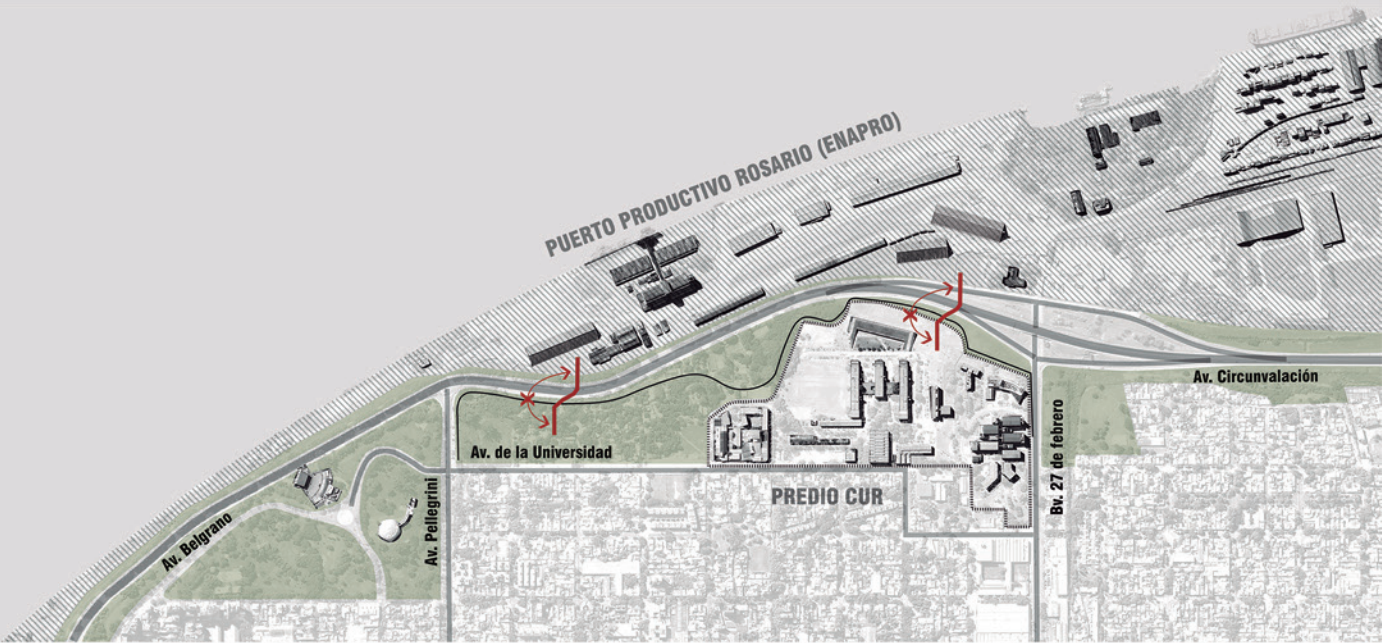
Hoy, esta desconexión se percibe tanto en la falta de accesos como en la discontinuidad de usos: la cota superior, con su carácter académico y abierto, contrasta con la porción inferior, aún vinculada a actividades logísticas o áreas en desuso. En ese contraste se evidencia el enorme potencial de reconexión paisajística y social que presenta este sector a intervenir, aún dominado por la herencia fragmentada de su pasado industrial.



DESCONEXIÓN ENTRE COTA ALTA Y COTA BAJA.

REFERENCIAS.

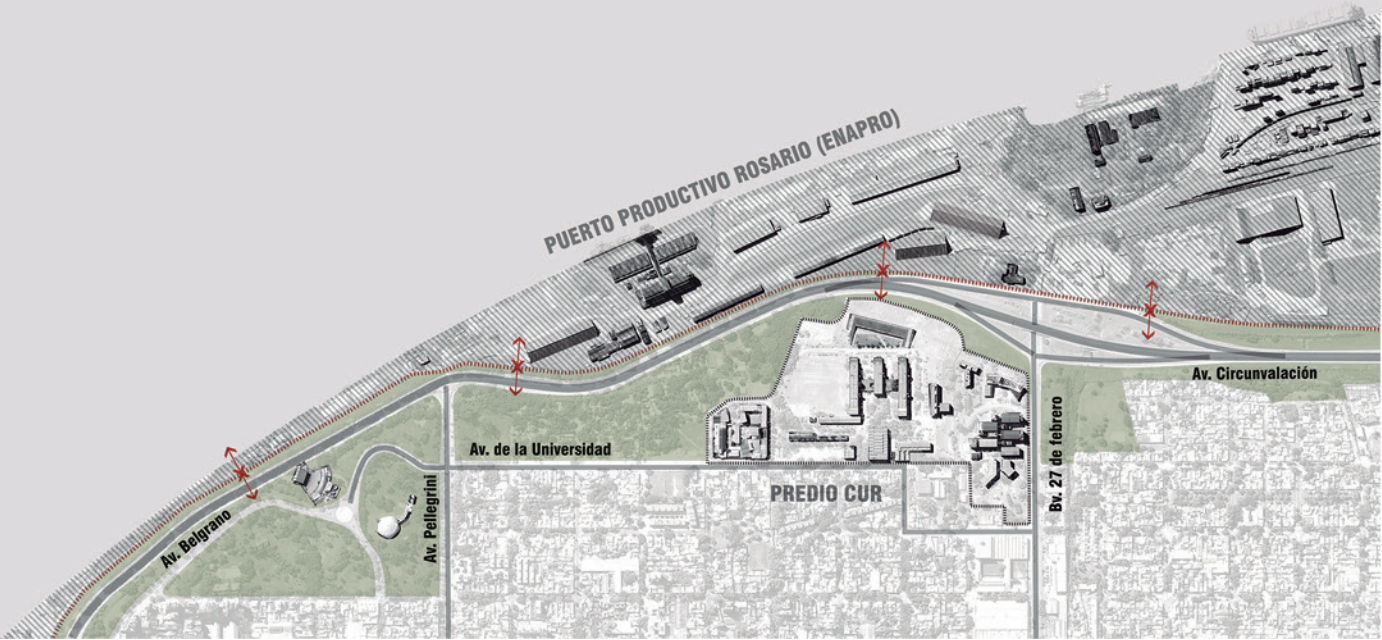
-  Barranca existente
-  Terminal Puerto Rosario (TPR)
-  Sistema de espacios verdes existente

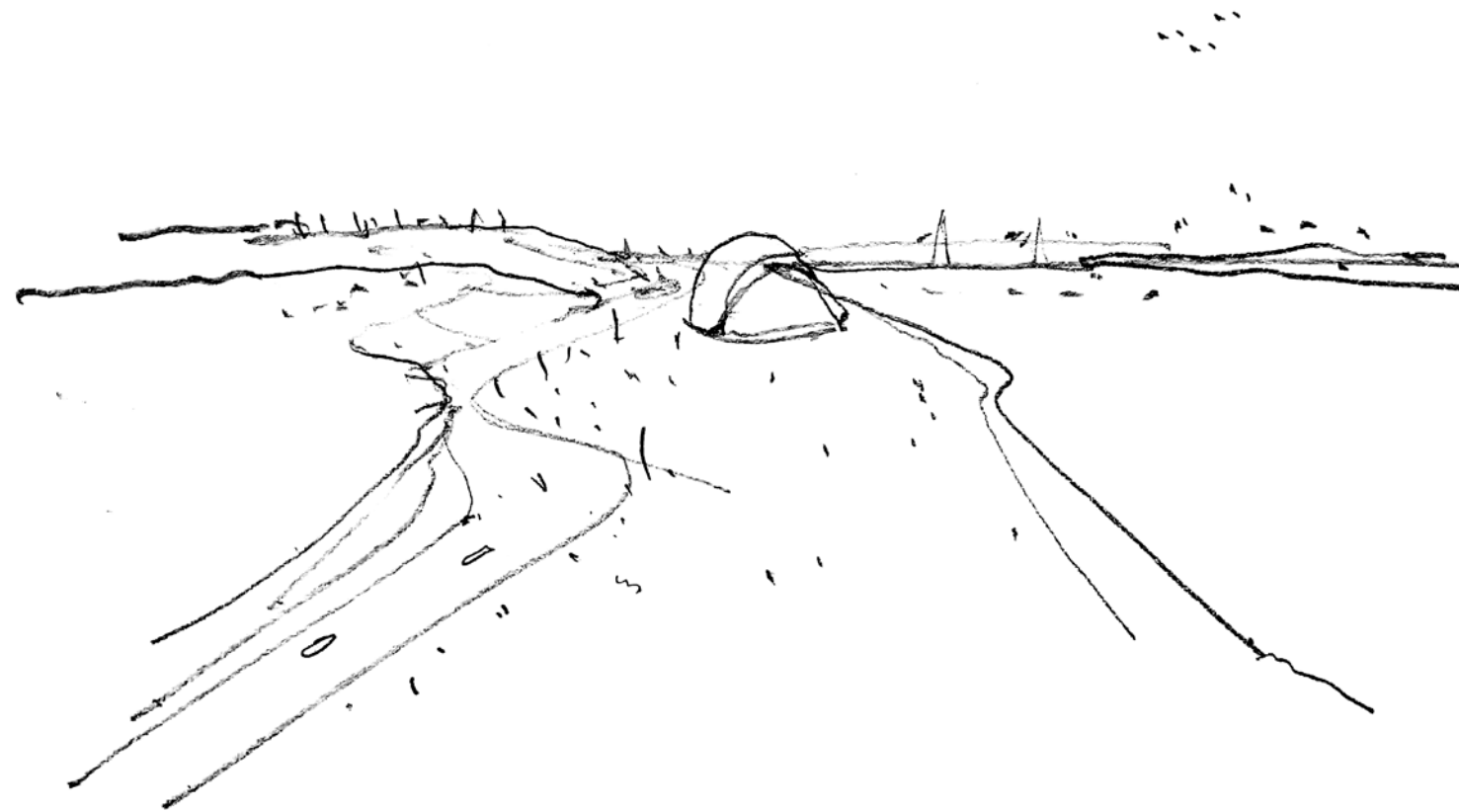


PUERTO PRODUCTIVO: BARRERA URBANA AL RÍO.

REFERENCIAS.

-  Barrera arquitectónica: Cerco perimetral
-  Terminal Puerto Rosario (TPR)
-  Sistema de espacios verdes existente





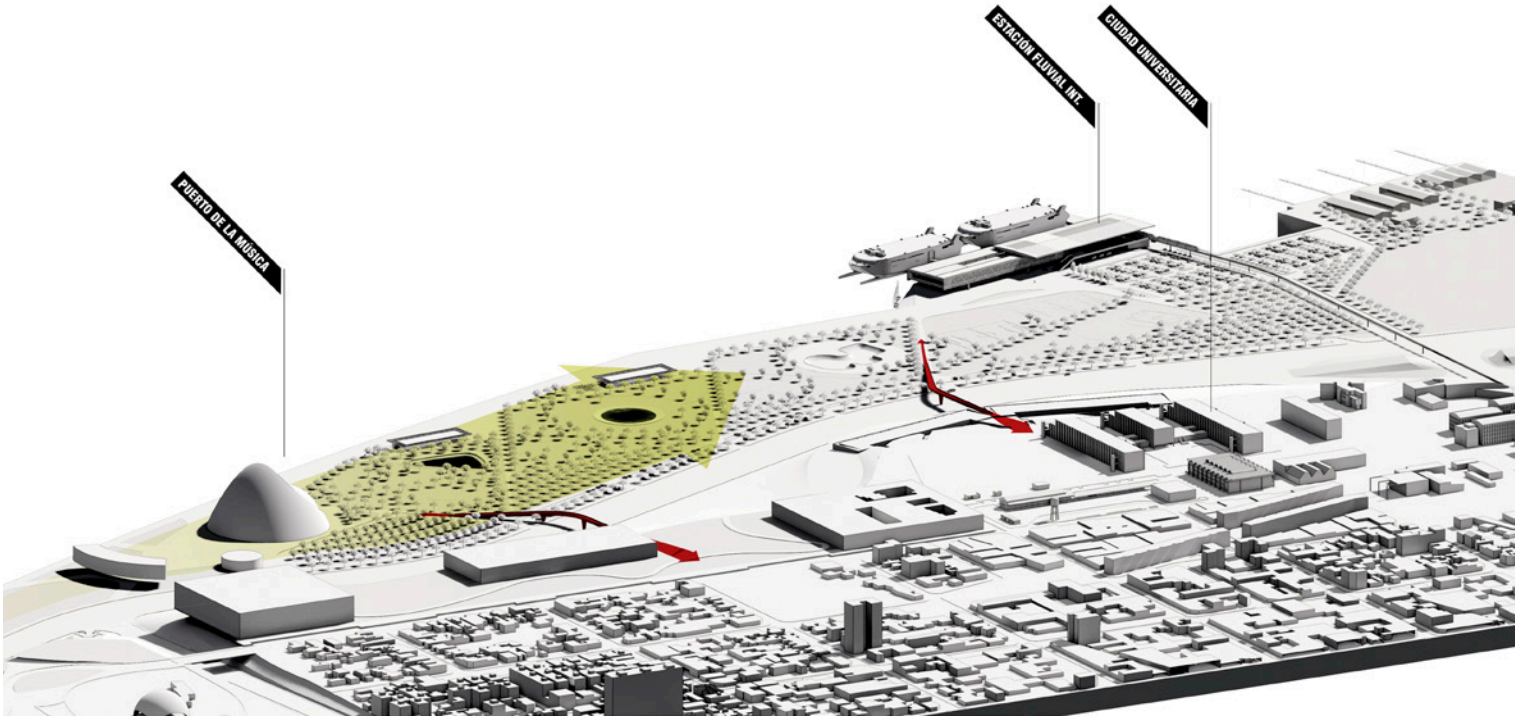


EL PROYECTO URBANO.

Las decisiones estructurales.

Nuestra propuesta para el proyecto urbano de este sector comienza con la reubicación del puerto productivo, en correspondencia con parte del masterplan presentado por el TPR en los últimos años. En su lugar es que planteamos la prolongación de la costanera pública -que se extiende desde el norte de la ciudad- en la forma de un amplio pulmón verde, parquizado y dotado de equipamientos de índole deportiva, gastronómica y cultural, en estrecha relación con la barranca y el paisaje característico de las costas del río Paraná. Para generar una conexión física de este nuevo espacio público con la cota alta de la barranca, es que planteamos dos puentes peatonales, que cruzan sobre Av. Belgrano, y conectan con el predio universitario y sus nuevos equipamientos.

Siguiendo esta impronta proyectual, y bajo la condición misma del programa de generar un nuevo muelle y playa de maniobras, de fácil acceso y en estrecha relación con el río, es que decidimos posicionar el edificio de la nueva Estación Fluvial Internacional sobre una de las cabeceras del nuevo gran parque, siendo la cabecera opuesta el emblemático proyecto de Oscar Niemeyer para el “Puerto de la música”.



CORTE URBANO TRANSVERSAL.
ESCALA 1.1500



EL PROYECTO URBANO.

Un nuevo parque de escala metropolitana.

Este nuevo parque se concibe como un territorio de transición. Su estructura se organiza en torno a una rambla continua que bordea el río, pensada como paseo principal y mirador natural, acompañada por una secuencia de “umbrales” que marcan diferentes formas de encuentro y de uso del espacio público.

Desde el norte hacia el sur, el primer ámbito es el Umbral Cultural, donde se propone integrar el “Puerto de la Música”, un anfiteatro natural a cielo abierto y un espejo de agua. Este sector se presenta como un espacio de celebración y expresión colectiva, vinculado a la producción artística y a la identidad cultural de la ciudad. A través de su disposición topográfica y su apertura visual, actúa como puerta simbólica de acceso al parque, formalizando la llegada a este nuevo paisaje ribereño.

A continuación se desarrolla el Umbral Comercial y Recreativo, concebido como un espacio flexible de encuentro urbano. En él se proyectan ferias a cielo abierto, áreas de descanso y equipamientos livianos que permiten la apropiación espontánea por parte de vecinos, estudiantes y visitantes. Este umbral refuerza la vida pública del sector y articula la relación con los productores, comerciantes y artesanos de la zona.

El recorrido continúa hacia el Umbral Deportivo, un ámbito destinado a la práctica libre y social del deporte, con skatepark, canchas de básquet, fútbol y áreas de entrenamiento al aire libre. Este sector incorpora un carácter más activo, juvenil y urbano, funcionando como contrapeso del frente cultural y contribuyendo a la diversidad de usos del parque.

Finalmente, el recorrido culmina en el Umbral de la Movilidad, donde se proyecta la nueva Estación fluvial internacional integrada a una guardería náutica pública. Con su incorporación, la costa sur se abre definitivamente al río como infraestructura de conexión y proyección regional, complementando los usos culturales y recreativos con un nuevo rol en la movilidad fluvial. Su emplazamiento en el extremo sur de la rambla no es casual: allí el parque se encuentra con el borde operativo del puerto, zonas históricamente cerradas al uso público. La incorporación de una estación fluvial internacional en este punto convierte al sector en un verdadero portal metropolitano, donde el parque se transforma en antesala de la movilidad regional.





EL PROYECTO URBANO.

La Estación fluvial internacional: implantación.

En cuanto a la Estación Fluvial, al ser un edificio destinado al transporte, tanto local como internacional, es de suma importancia el análisis y el correcto funcionamiento en términos de flujos que significa el tránsito de pasajeros, en sus distintas escalas y modalidades. Es así que nuestro proyecto aborda esta necesidad facilitando el intercambio de flujos peatonales a través del parque y el tráfico vehicular (transporte público y particular) mediante la extensión del Bv. 27 de Febrero, una arteria jerárquica este-oeste. Además, se integra la llegada de personas mediante una parada de monorriel ubicada en el primer piso.

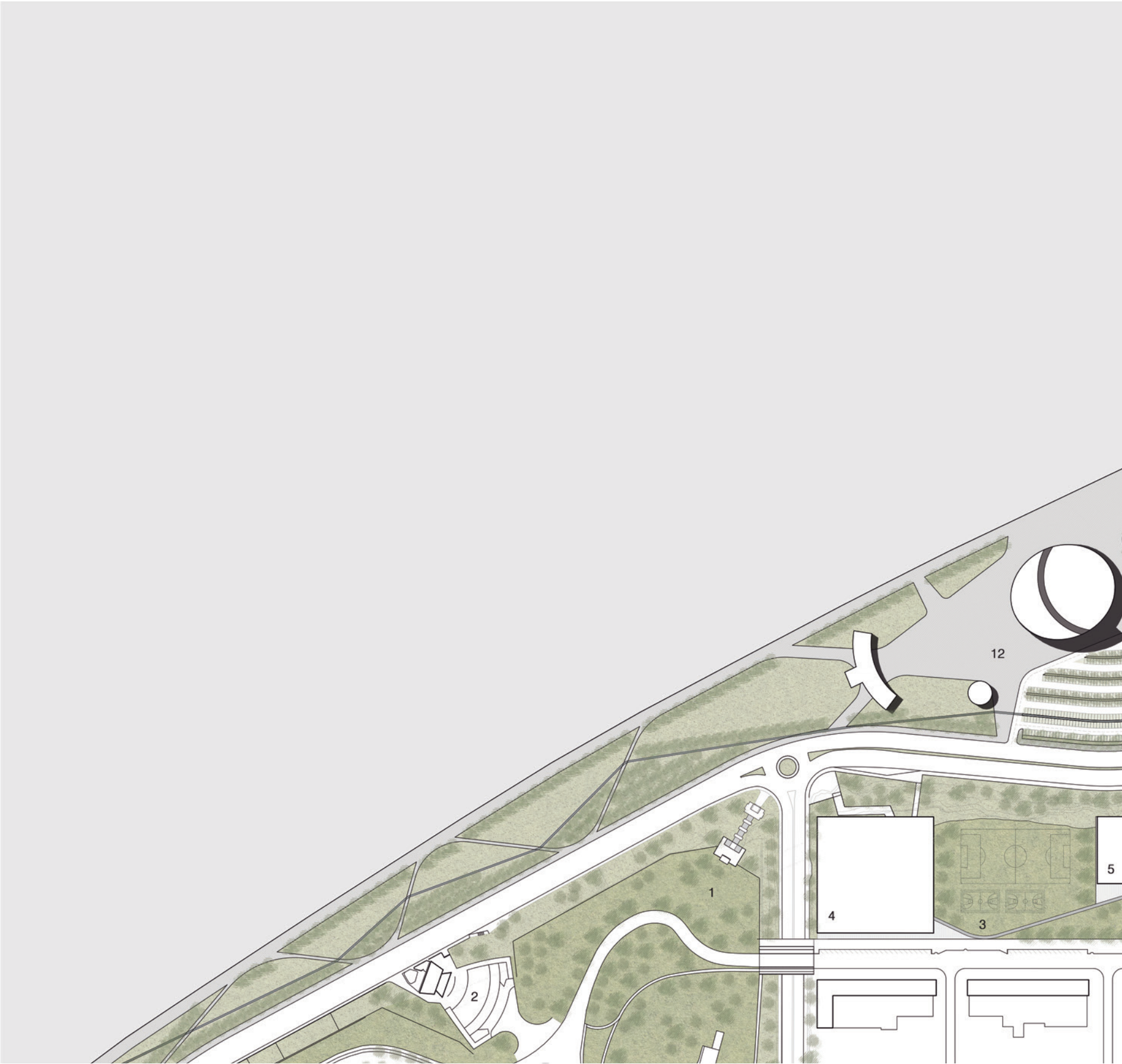
Dada la magnitud urbana de la propuesta, el nuevo parque incluye dos estacionamientos públicos masivos a cielo abierto, estratégicamente ubicados en las cabeceras para dar servicio a los edificios principales. Estos se complementan con un corredor de estacionamientos paralelo a la Av. Belgrano. Adicionalmente, la Estación cuenta con dos niveles de estacionamiento cubierto dentro del edificio.

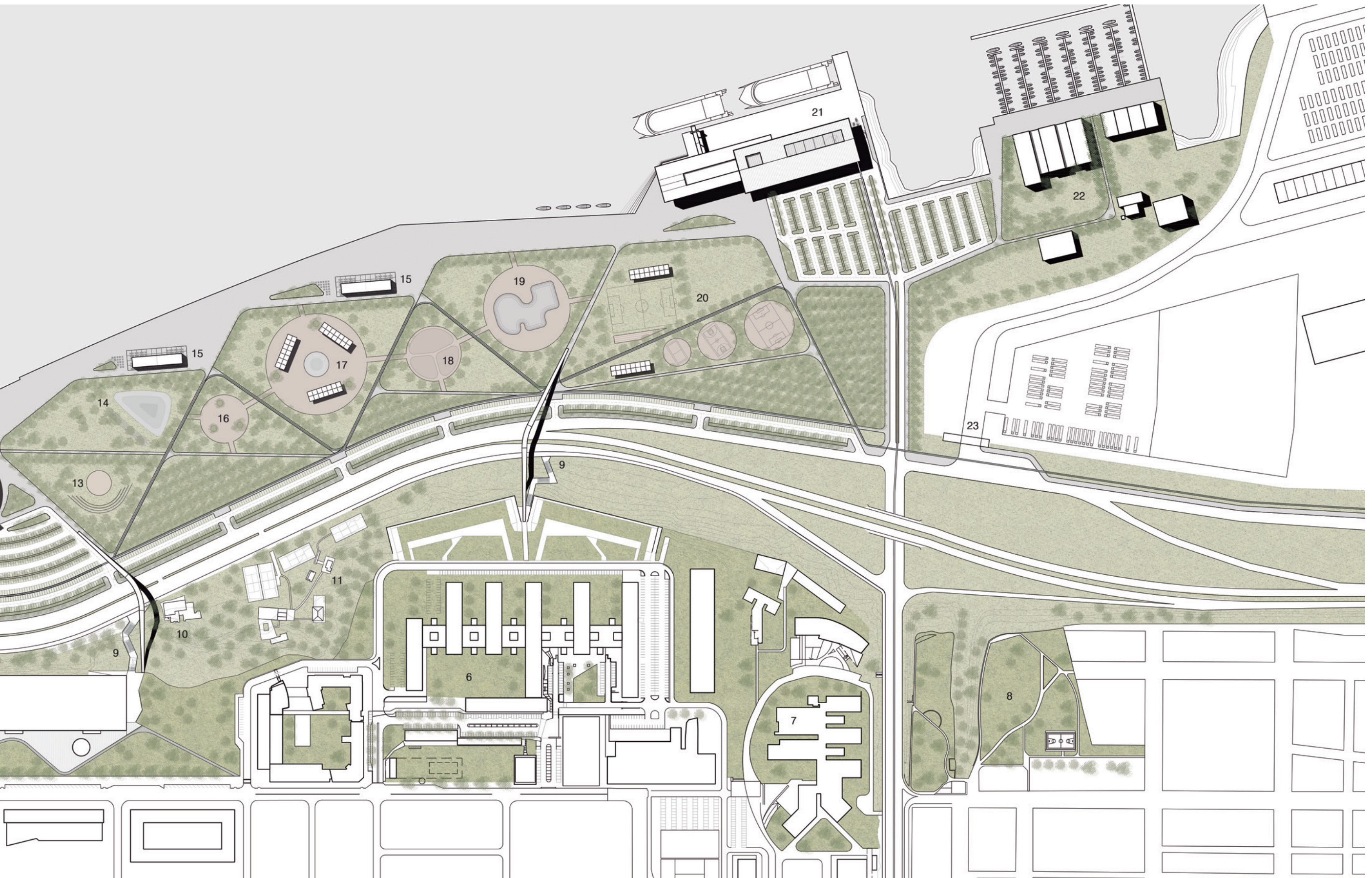
PLANTA MASTERPLAN.
ESCALA 1:3500



REFERENCIAS EQUIPAMIENTOS.

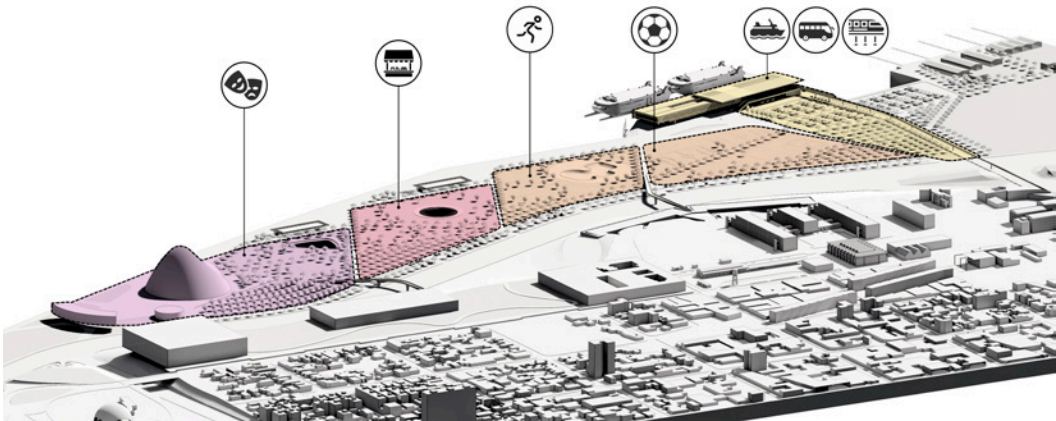
- 1. Parque Urquiza
- 2. Anfiteatro Humberto de Nito
- 3. Predios CUR abierto
- 4. Centro de convenciones CUR
- 5. Centro deportivo CUR
- 6. Predios CUR cerrado con infraestructura nueva
- 7. CONICET Rosario CUR
- 8. Parque Italia
- 9. Conexiones con la cota baja. Escaleras y puente peatonal
- 10. Local gastronómico "Wembley"
- 11. Canchas de tenis de la UNR
- 12. Puerto de la Música
- 13. Anfiteatro natural
- 14. Espejo de agua
- 15. Locales gastronómicos
- 16. Área de descanso y de ocio
- 17. Feria a cielo abierto
- 18. Juegos infantiles y Calistenia
- 19. Skatepark
- 20. Canchas deportivas
- 21. Estación Fluvial internacional
- 22. Nueva guardería
- 23. Terminal Puerto Rosario





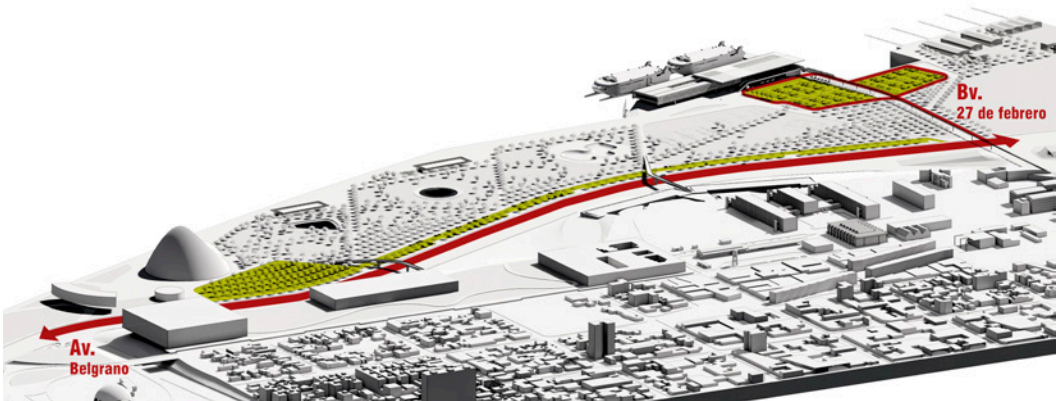
SECTORIZACIÓN DEL PARQUE

- REFERENCIAS.
- Umbral Cultural
 - Umbral Comercial y recreativo
 - Umbral Deportivo
 - Umbral de la Movilidad



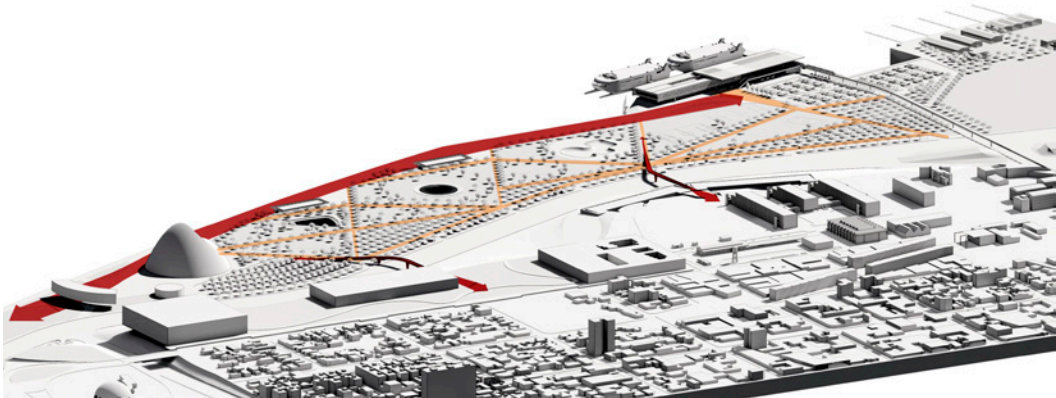
CIRCULACIONES A NIVEL VEHICULAR

- REFERENCIAS.
- Principales trazados vehiculares
 - Estacionamiento público



CIRCULACIONES A NIVEL PEATONAL

- REFERENCIAS.
- Rambla-Costanera pública
 - Senderos secundarios

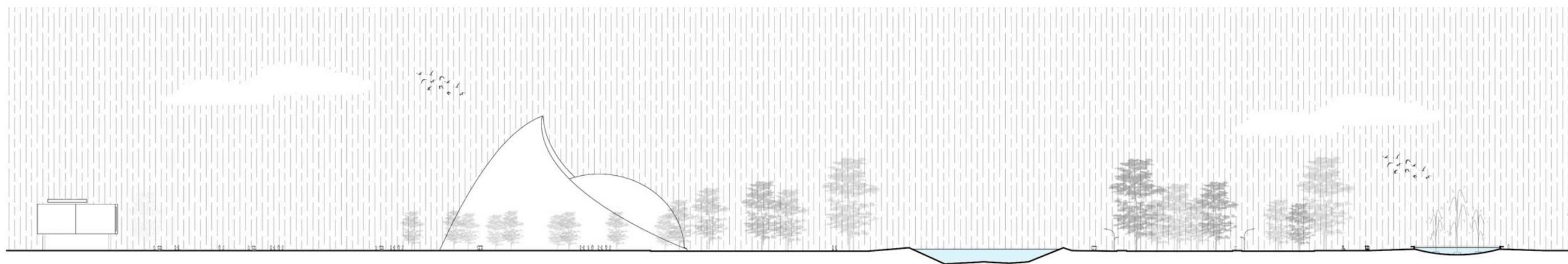


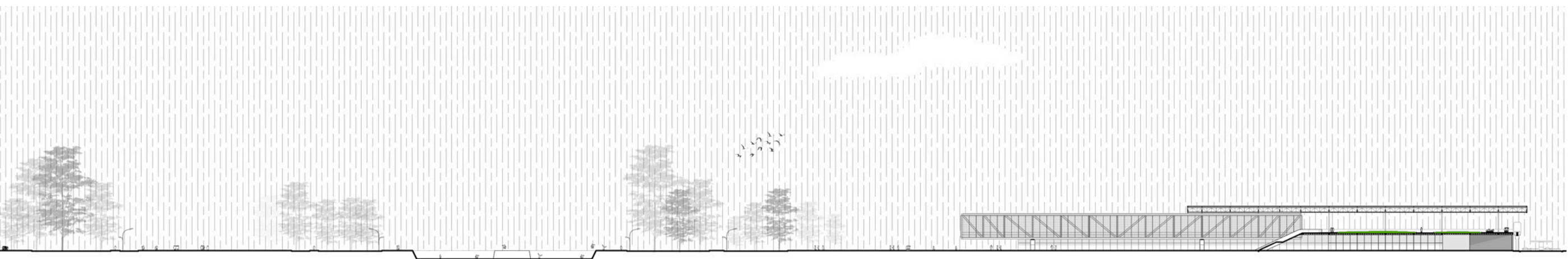


EL PROYECTO URBANO.

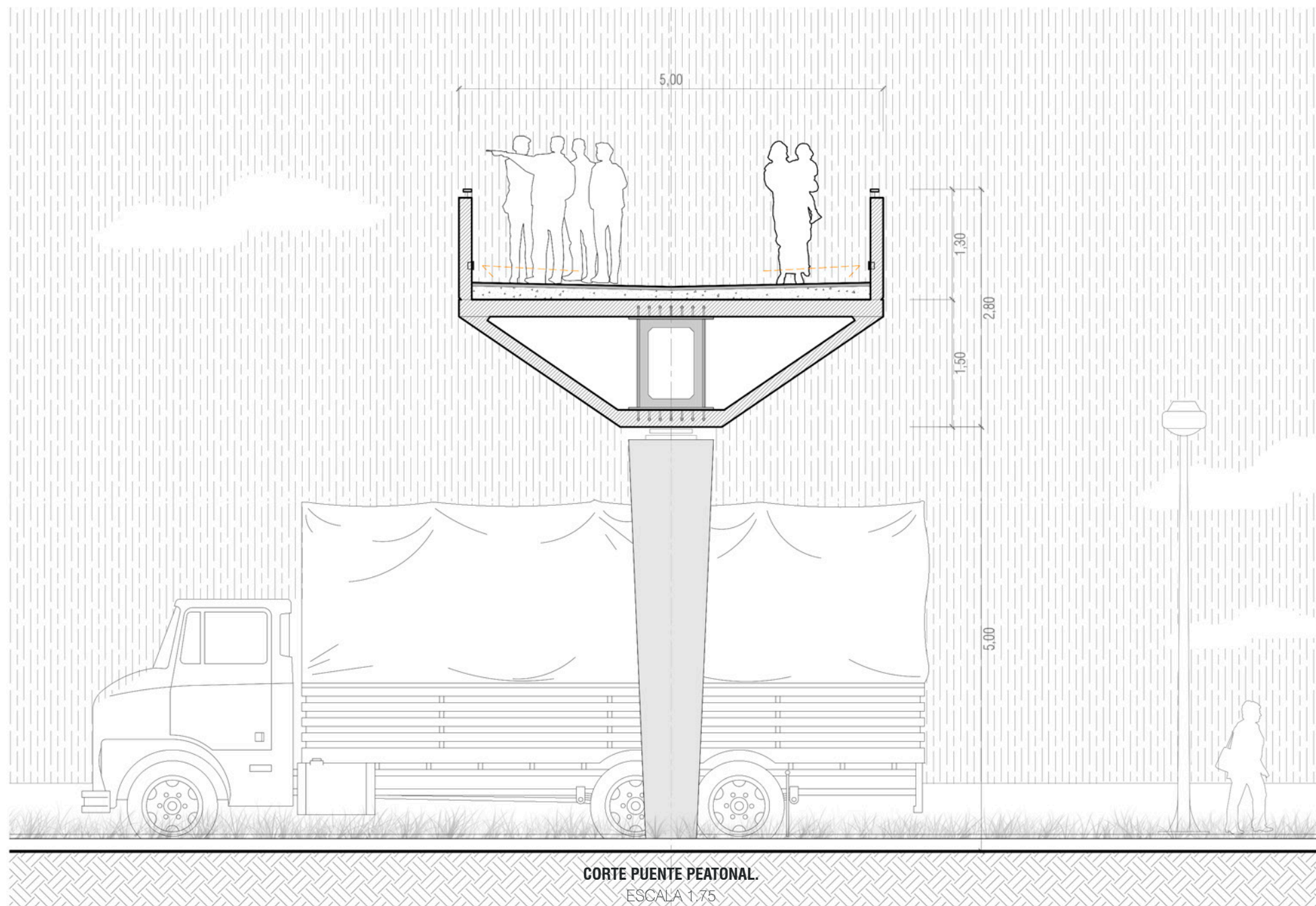
La Estación fluvial internacional: implantación.

En la estructura general del parque, la nueva estación fluvial internacional se ubica estratégicamente en una de sus cabeceras, constituyendo el punto donde el recorrido costero encuentra su cierre y, al mismo tiempo, su apertura hacia el territorio regional. Su localización en el extremo sur no solo responde a razones operativas vinculadas al vínculo con el puerto y la navegación, sino que también adquiere un rol urbanístico y simbólico: marcar el final de la rambla y transformar la llegada al borde ribereño en un gesto arquitectónico que celebra la presencia del río. El edificio de la estación se concibe como una pieza liviana y permeable, que no interrumpe la continuidad del parque, sino que la prolonga. Su cubierta ajardinada y accesible se proyecta como una gran terraza pública, un mirador elevado que actúa como remate del paseo costero, y que permite al visitante experimentar una apertura visual amplia del Paraná y sus islas.

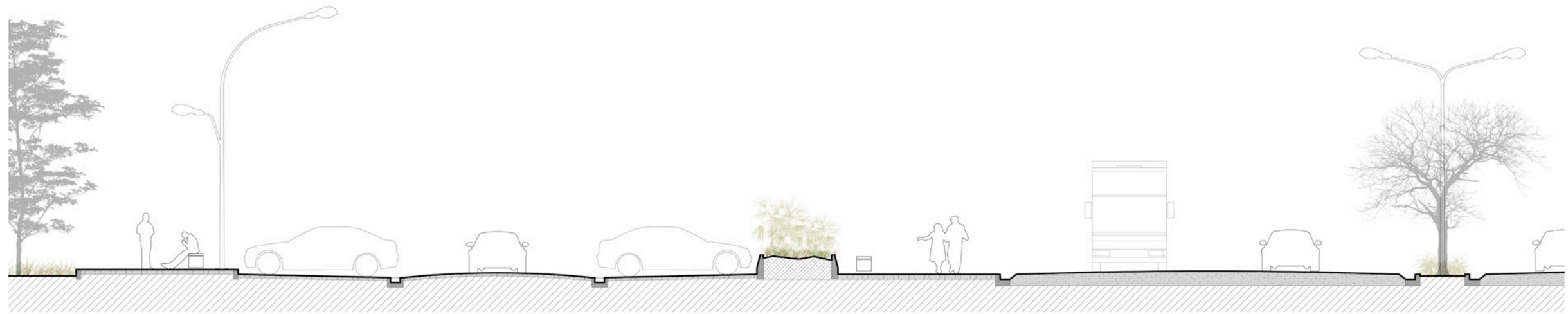




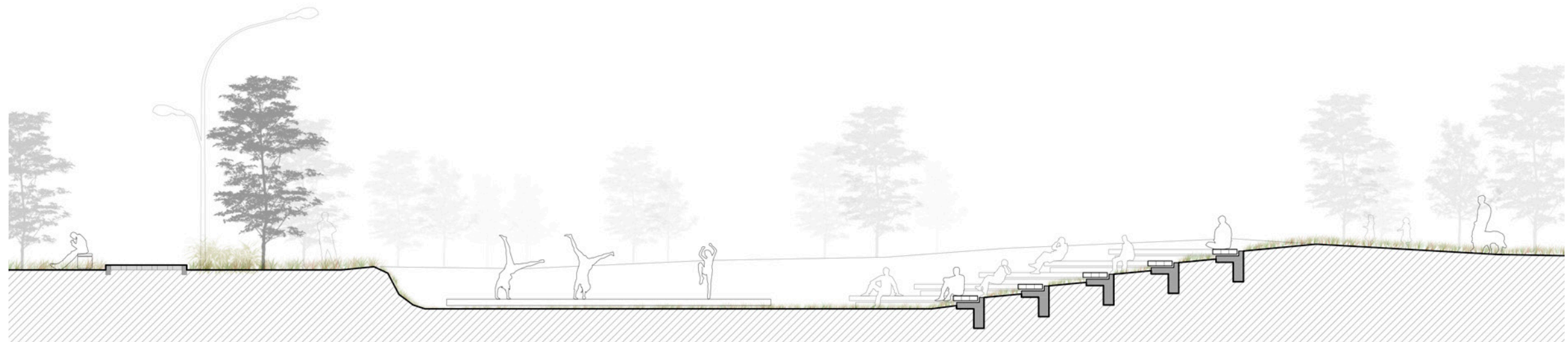
CORTE URBANO LONGITUDINAL. ESCALA 1:2500



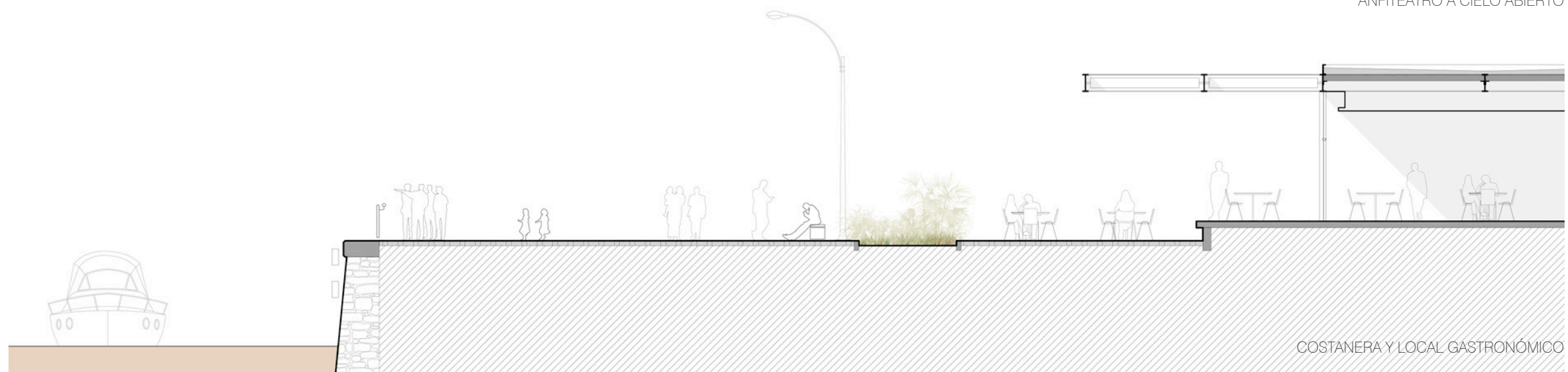




ESTACIONAMIENTO SOBRE AV. BELGRANO



ANFITEATRO A CIELO ABIERTO



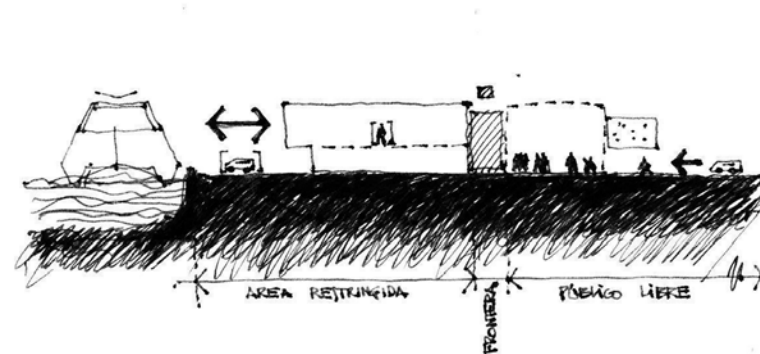
COSTANERA Y LOCAL GASTRONÓMICO





EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO

CASOS DE ESTUDIO.



TERMINAL MARÍTIMA DE COLONIA.

Leonardo García Dovat Arquitectos

Colonia del sacramento, Uruguay

Estación fluvial internacional

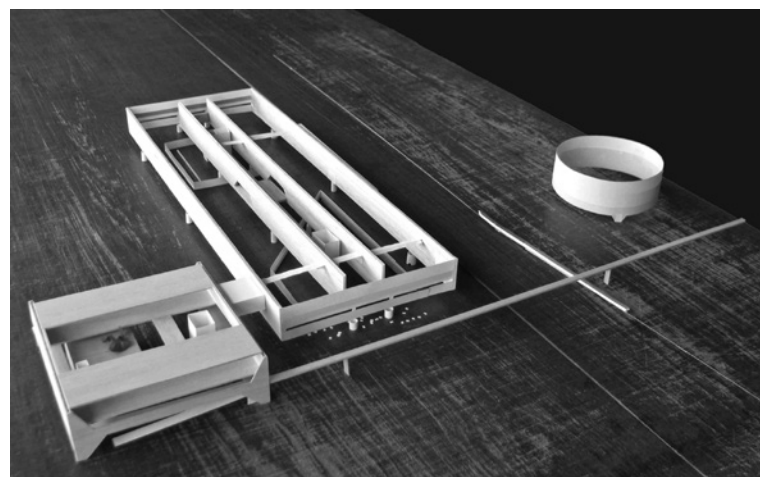
Superficie. 10.300 m²

Año 2008

La Terminal Marítima del Puerto de Colonia, Uruguay, posee un gran valor como referente tipológico dentro del contexto latinoamericano en el diseño de estaciones fluviales. Este proyecto permitió comprender con mayor claridad la escala edilicia propia de una terminal de transporte fluvial, así como la organización funcional del programa arquitectónico que articula el flujo de pasajeros, servicios y embarcaciones.



CASOS DE ESTUDIO.



MUSEU DOS COCHES.

Paulo Mendes da Rocha + MMBB Arquitetos

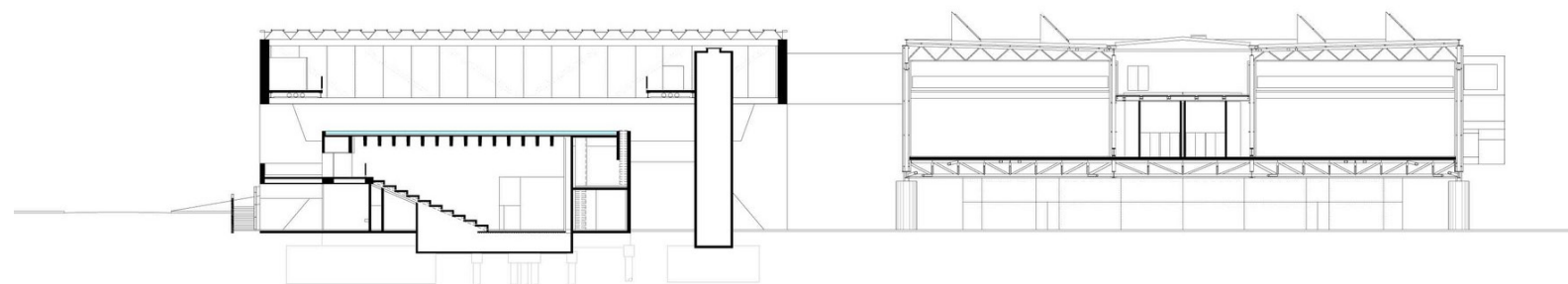
Lisboa, Portugal

Equipamiento público. Museo

Superficie. 15.630 m²

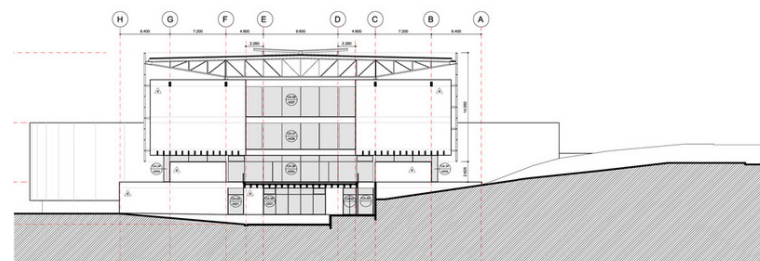
Año 2009-2015

Del Museu dos Coches, proyectado por Paulo Mendes da Rocha, nos interesa especialmente su lógica estructural, entendida como el principio organizador que define tanto la forma arquitectónica como la espacialidad del conjunto. La obra manifiesta una claridad constructiva y una expresividad estructural que trascienden la mera función técnica, configurando un espacio abierto, flexible y de gran escala que responde a criterios de racionalidad y economía material. Esta concepción permite comprender cómo la estructura puede convertirse en el elemento fundamental del proyecto, articulando las relaciones entre suelo, cubierta y vacío, y otorgando identidad arquitectónica al edificio.





CASOS DE ESTUDIO.



BIBLIOTECA BRASILIANA.

Eduardo de Almeida, Mindlin Loeb + Dotto Arquitetos

São Paulo, Brasil

Equipamiento público. Biblioteca

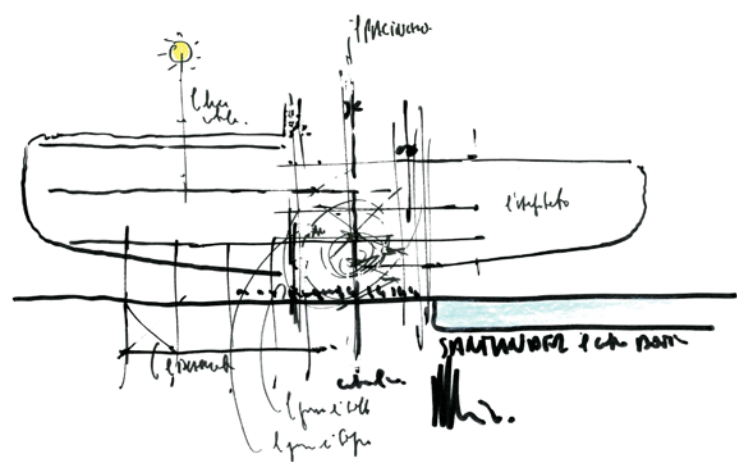
Superficie. 21.950 m²

Año 2013

De la Biblioteca Brasileira destacamos, en primer lugar, la cubierta metálica que tamiza la luz natural, creando una atmósfera interior confortable e introspectiva, y que a su vez le confiere unidad a todo el conjunto. Dicha cubierta se extiende y posa sobre el hall principal de los bloques punteros, dotándolos de luz cenital, confiriéndole jerarquía y un carácter más institucional. También el tratamiento de la piel metálica, que funciona como filtro visual y climático, a la vez que mejora el desempeño térmico de los espacios interiores.



CASOS DE ESTUDIO.



CENTRO BOTÍN.

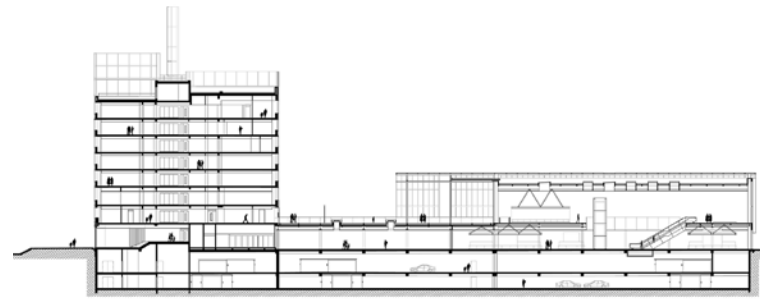
Renzo Piano Building Workshop + Luis Vidal Arquitectos
Santander, España
Centro de artes visuales
Superficie: 6.825 m²
Año 2017

Del Centro Botín nos interesa especialmente la resolución volumétrica del edificio, que se eleva sobre el nivel del suelo con el propósito de no obstruir las visuales desde el parque hacia el mar, generando al mismo tiempo un espacio público semicubierto que amplía y enriquece la continuidad del paseo costero. Esta operación arquitectónica permite una integración respetuosa entre la obra y su entorno, potenciando la relación entre la ciudad, el paisaje y el ámbito marítimo. Además, los volúmenes orientados hacia el agua enmarcan en su interior las vistas privilegiadas del paisaje marino y costero, configurando una experiencia espacial donde la arquitectura actúa como mediadora entre el territorio natural y el espacio cultural.





CASOS DE ESTUDIO.



RENOVACIÓN DEL COMPLEJO “*RÉPUBLIQUE DE PAU*”.

Ameller Dubois Architectes

Paris, Francia

Complejo de Oficinas + Mercado público

Superficie. 16.400 m²

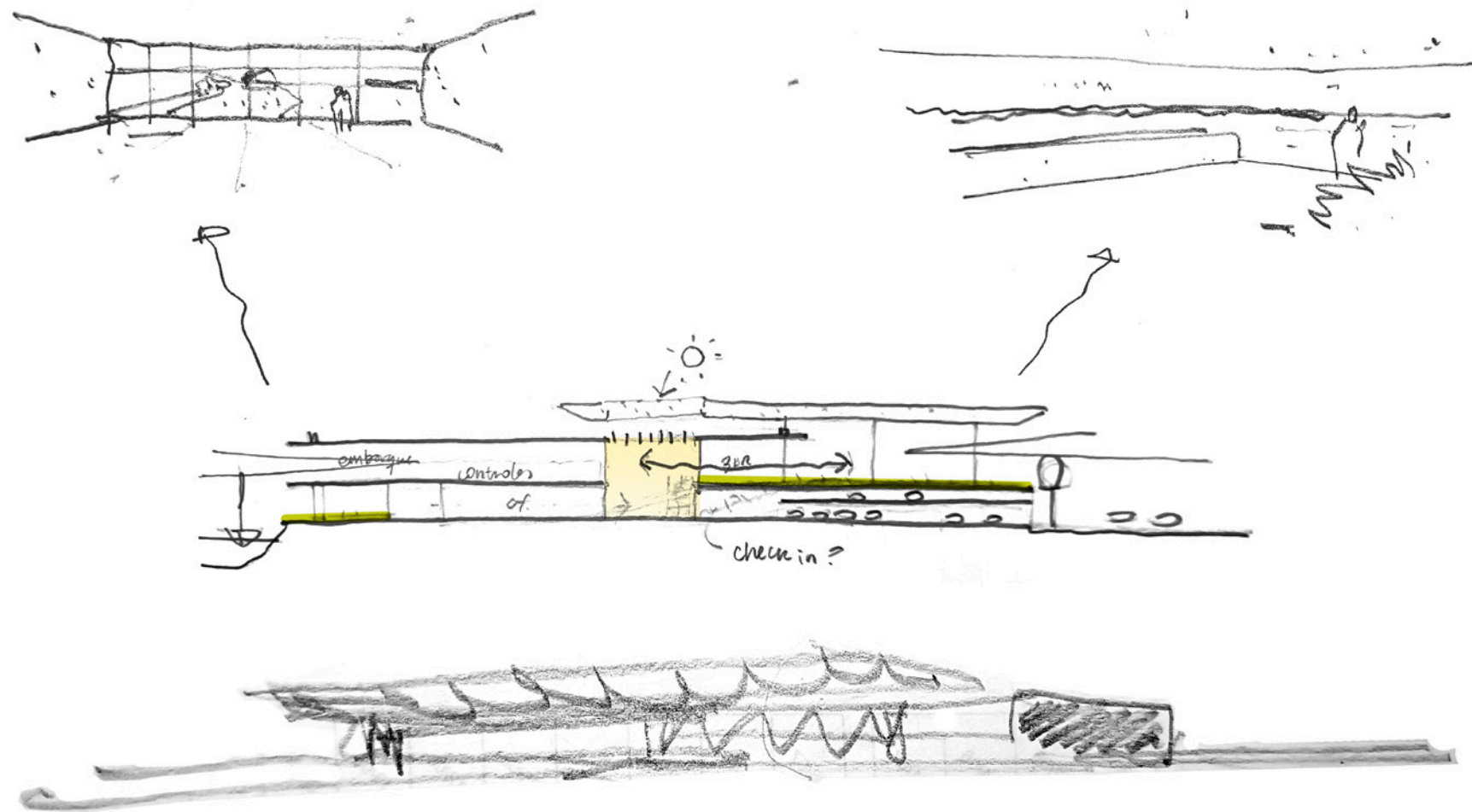
Año 2021

Del Pau Republic Complex, destacamos especialmente la configuración del espacio público elevado, materializado en una terraza situada sobre un basamento que establece una relación visual y funcional con los stands comerciales interiores. Asimismo, la estructura/morfología de la envolvente enmarca la terraza pública y definir claramente su acceso, otorgando identidad al conjunto y reforzando la continuidad entre interior y exterior.





EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO.









EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO.

La estrategia proyectual.

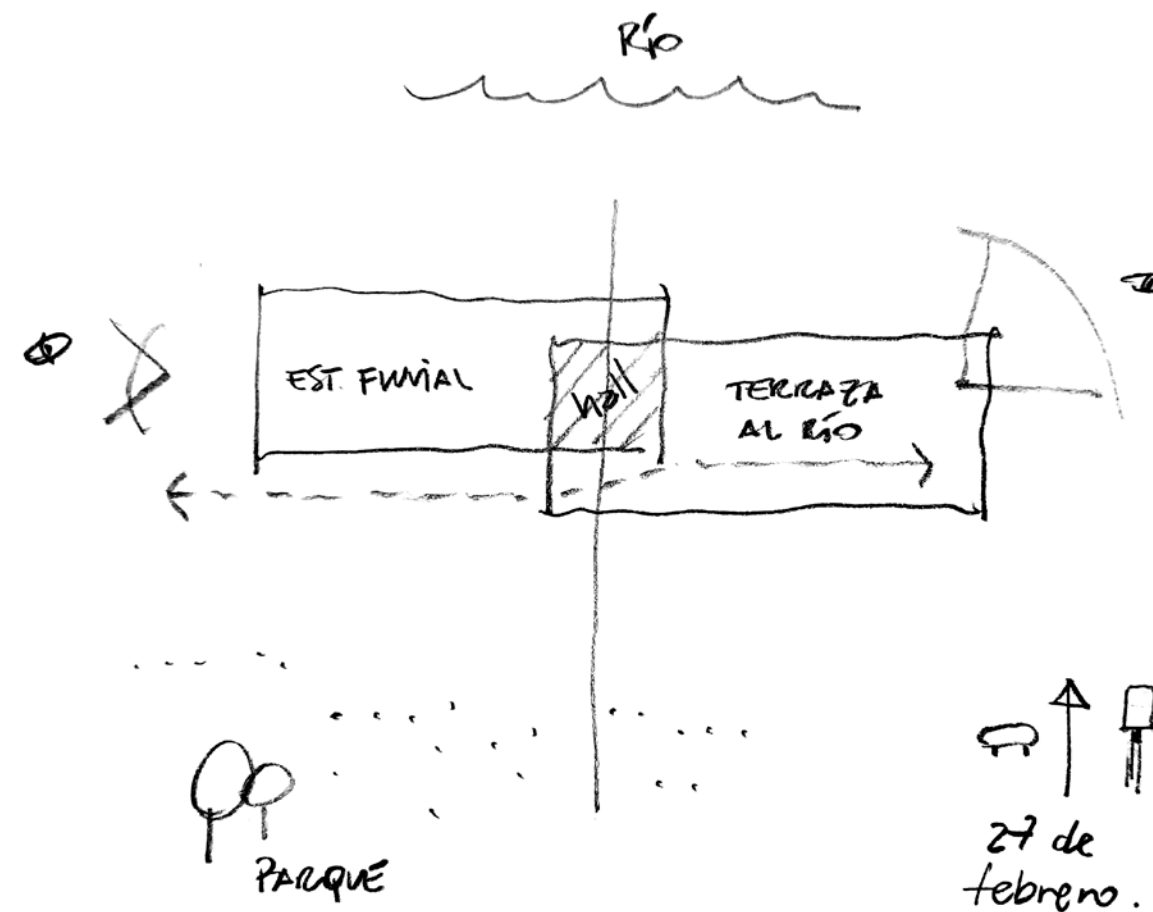
El edificio de la estación fluvial se posiciona paralelo al río, y se organiza a partir de la lógica de dos cuerpos desfasados y diferenciados en su expresión formal, que se unifican bajo una gran cubierta liviana.

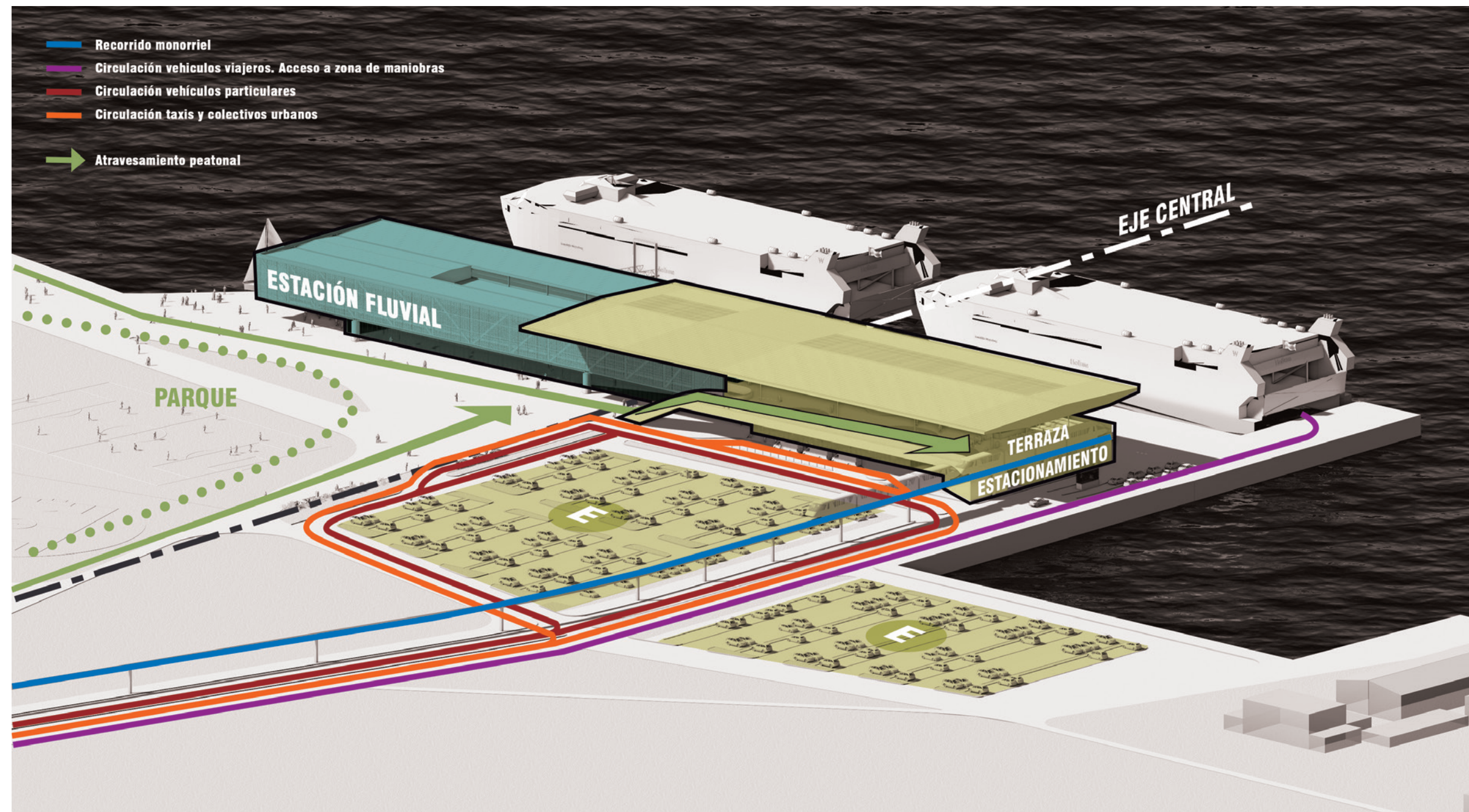
El primero de ellos es un volumen compacto que aloja los programas específicos vinculados a la operación de la terminal. Actúa como el núcleo técnico que concentra los flujos vinculados al uso estrictamente fluvial y el intercambio de pasajeros, resolviendo de manera eficiente los desplazamientos y las conexiones internas.

El segundo cuerpo se concibe como un plano edilicio de mayor extensión, diseñado para alojar el estacionamiento cubierto y una parada de colectivos dotada de locales comerciales, articulando de manera directa la movilidad fluvial con los modos terrestres. Sobre la cubierta de este edificio se desarrolla una amplia terraza pública ajardinada, concebida como un mirador urbano que prolonga el recorrido de la costanera, y que culmina en un espacio dedicado a la última parada de la línea de monorriel.

El desfase entre los dos cuerpos del edificio no es casual: resuelve la llegada del flujo peatonal proveniente del parque, marca el ingreso principal a la terminal y aloja la escalinata pública que articula la transición entre el nivel de la costanera y la nueva terraza elevada hacia el río.

Por último, las cabeceras del conjunto enfatizan la vocación paisajística del proyecto: hacia el norte, las visuales se abren al nuevo parque y al río; hacia el sur, los planos horizontales de la terraza y la cubierta enmarcan una vista panorámica del Paraná y las islas.

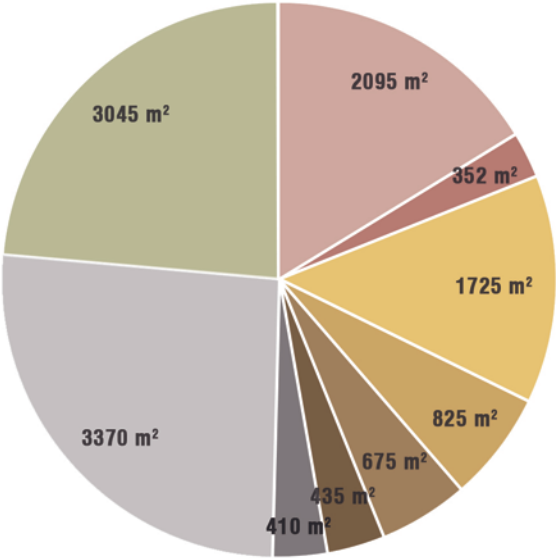




DIMENSIONAMIENTO DE LOS PAQUETES PROGRAMÁTICOS.

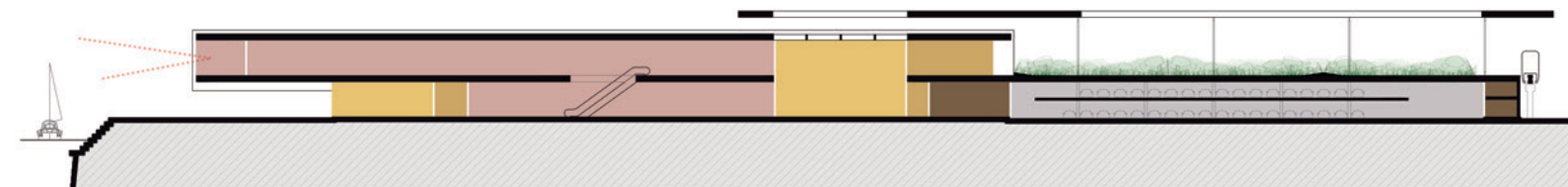
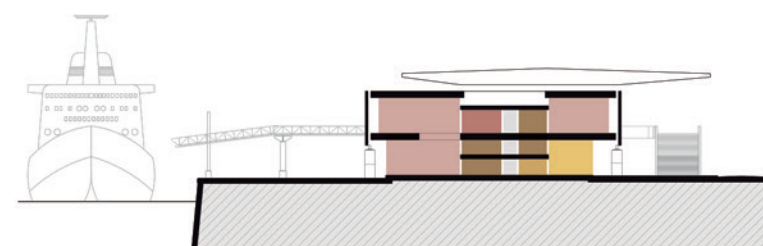
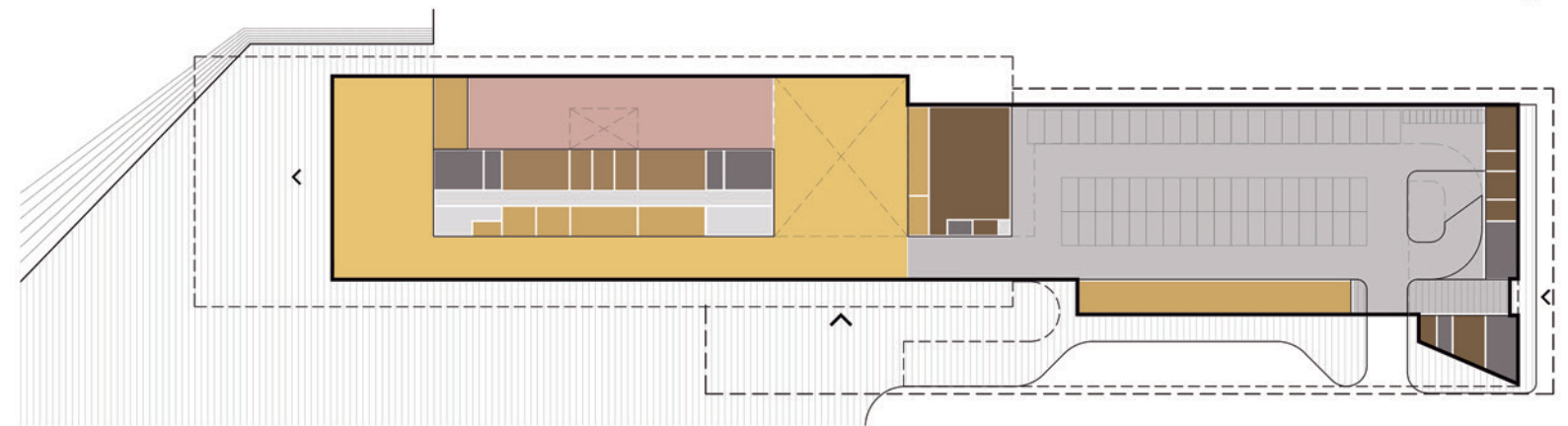
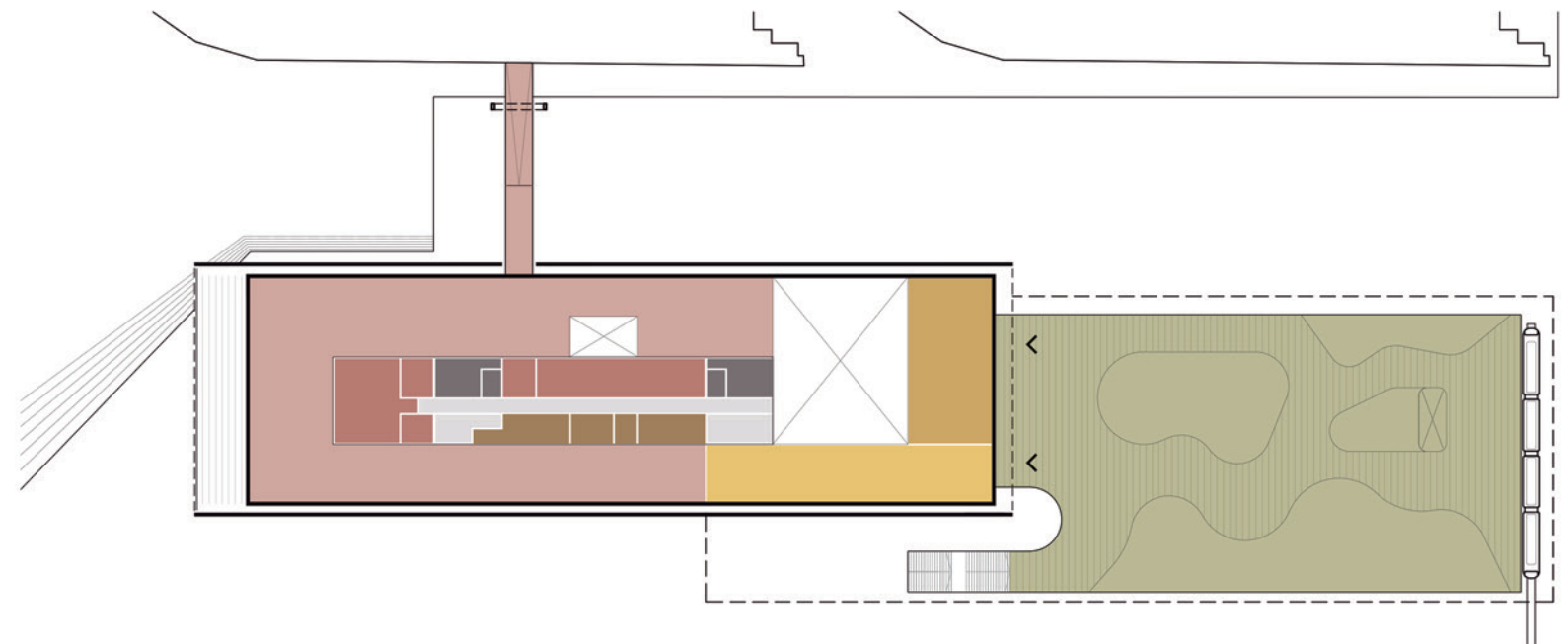
LOCAL		SUP. TOTAL
1	Ingresos y Transporte	
1.1	Ingreso Público	
1.2	Ingreso Personal	
1.3	Ingreso Estacionamiento	
1.4	Parada colectivos urbanos	
1.5	Parada de taxis y autos particulares	
1.6	Parada de monorriel	
2	Hall	1725
2.1	Hall principal planta baja	590
2.2	Hall servicio lanchas interurbanas	445
2.3	Hall espera atención al publico	320
2.4	Hall primer piso	370
3	Atención al público	167
3.1	Boleterías	71
3.2	Informes (turístico y gral.)	10
3.3	Renaper	43
3.4	Alquileres de servicios y transporte	43
4	Enfermería	21
5	Vigilancia	135
5.1	Policía aeroportuaria (PSA)	21
5.2	Jefe de vigilancia	20
5.3	Reservado	18
5.4	Centro de control de seguridad	58
5.5	Sala de racks	18
6	Comercios	507
6.1	Local comercial	200
6.2	Bar	307
7	Check-In	130
7.1	Check-in Manual	40
7.2	Check-in Automático	0
7.3	Logística equipajes	90
8	Oficinas administrativas	219
8.1	Gerencia	30
8.2	Administrativas	70
8.3	Sala de reuniones	27
8.4	Comedor	75
8.5	Archivo y Biblioteca	17
9	Tripulación	114
9.1	Sala de Uso Exclusivo	57
9.2	Área de descanso	57
10	Sanitarios	411
10.1	Baños publicos	175

LOCAL		SUP. TOTAL
10.2	Baños privados	73
10.3	Vestuarios personal administrativas y seguridad	80
10.3	Vestuarios personal de maniobras	83
11	Embarque	1450
11.1	Control senguridad de equipaje de mano	175
11.2	Migraciones	175
11.3	Sala de embarque	965
11.4	Oficinas de seguridad	70
11.5	Oficinas de migraciones	65
12	Área de servicio al pasajero	352
12.1	Free-shop	145
12.2	Local comercial	77
12.3	Bar	130
13	Desembarque	851
13.1	Sala de desembarque	178
13.2	Migraciones	117
13.3	Reclamo de equipaje	215
13.4	Control de Aduana	268
13.5	Oficinas de Aduana	73
14	Estacionamientos	3369
14.1	Control de acceso	24
14.2	Estacionamiento techado (108 plazas)	3345
14.3	Estacionamiento exterior (252 plazas)	
15	Espacios técnicos	185
15.1	Bombeo agua sanitaria	72
15.2	Sistema de protección contra incendios	48
15.3	Subestacion eléctrica	35
15.4	Generadores	30
16	Almacenamiento y servicios	251
16.1	Carga y descarga de insumos	112
16.2	Depósito y mantenimiento	84
16.3	Sala de residuos	12
16.4	Mayordomía	43
17	Zona de maniobras	6925
17.1	Playa de maniobras	4965
17.2	Área de tránsito embarque-desembarque vehículos	1960
18	Parque	3042
18.1	Muelle servicio de lanchas	
18.2	Terraza jardín	3042
19	Circulaciones	575



Planta Baja	5290 m2
Entrepiso	2260 m2
Planta Alta	6420 m2
TERMINAL DE CRUCEROS	13970 m2

- REFERENCIAS
- Transporte
 - Servicio al pasajero
 - Hall y Espera
 - Atención al público y Comercios
 - Administración y Vigilancia
 - Operarios de maniobras
 - Estacionamiento
 - Sanitarios y Vestuarios
 - Terraza jardín







EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO.

Análisis de flujos y circulaciones internas.

Programáticamente, la estación fluvial se organiza a partir de una estructura clara que diferencia las áreas públicas de los circuitos operativos y de las zonas de control de pasajeros.

Dispuesta en dos niveles, la planta baja reúne todos los programas accesibles al público general: el hall principal, oficinas de atención, boleterías, check-in, además del estacionamiento cubierto y el gran semicubierto destinado al servicio de lanchas interurbanas. Este sector funciona de manera independiente respecto de los embarques internacionales, garantizando la coexistencia de ambas escalas de movilidad.

La planta alta cuenta con un acceso alternativo que vincula la terraza ajardinada con el bar y el hall de preembarque. Desde allí, los pasajeros que continúen su viaje hacia destinos nacionales o internacionales atraviesan los controles correspondientes —equipaje, migraciones— y finalmente acceden a la sala de embarque, un espacio paralelo al río que se caracteriza por su fuerte vínculo con el paisaje ribereño y que además cuenta con locales comerciales, gastronómicos y un free-shop. En el caso de los arribos, la llegada también se produce en planta alta, donde se realizan los controles migratorios de los servicios internacionales. A continuación, los pasajeros acceden al reclamo de equipaje y al control de aduanas, para finalmente desembocar en el hall principal de la terminal.

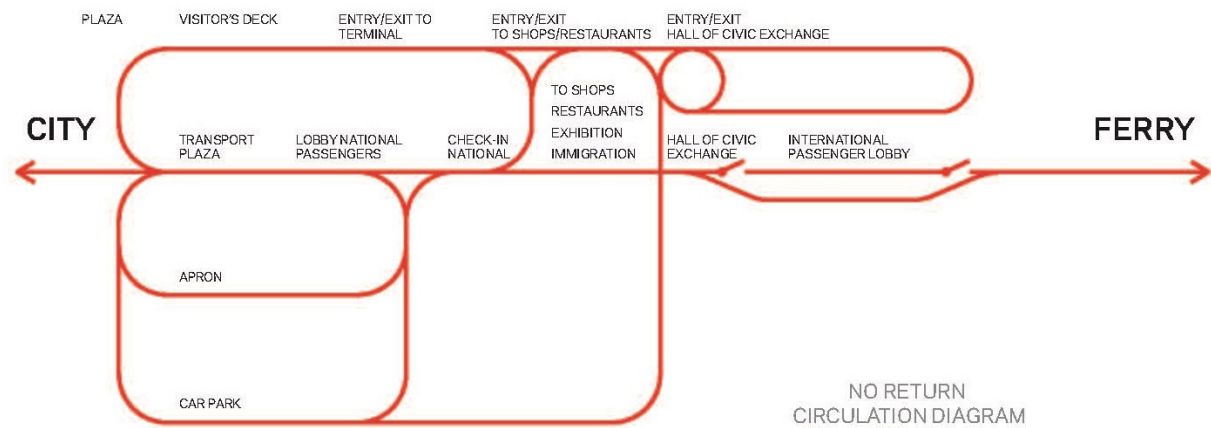
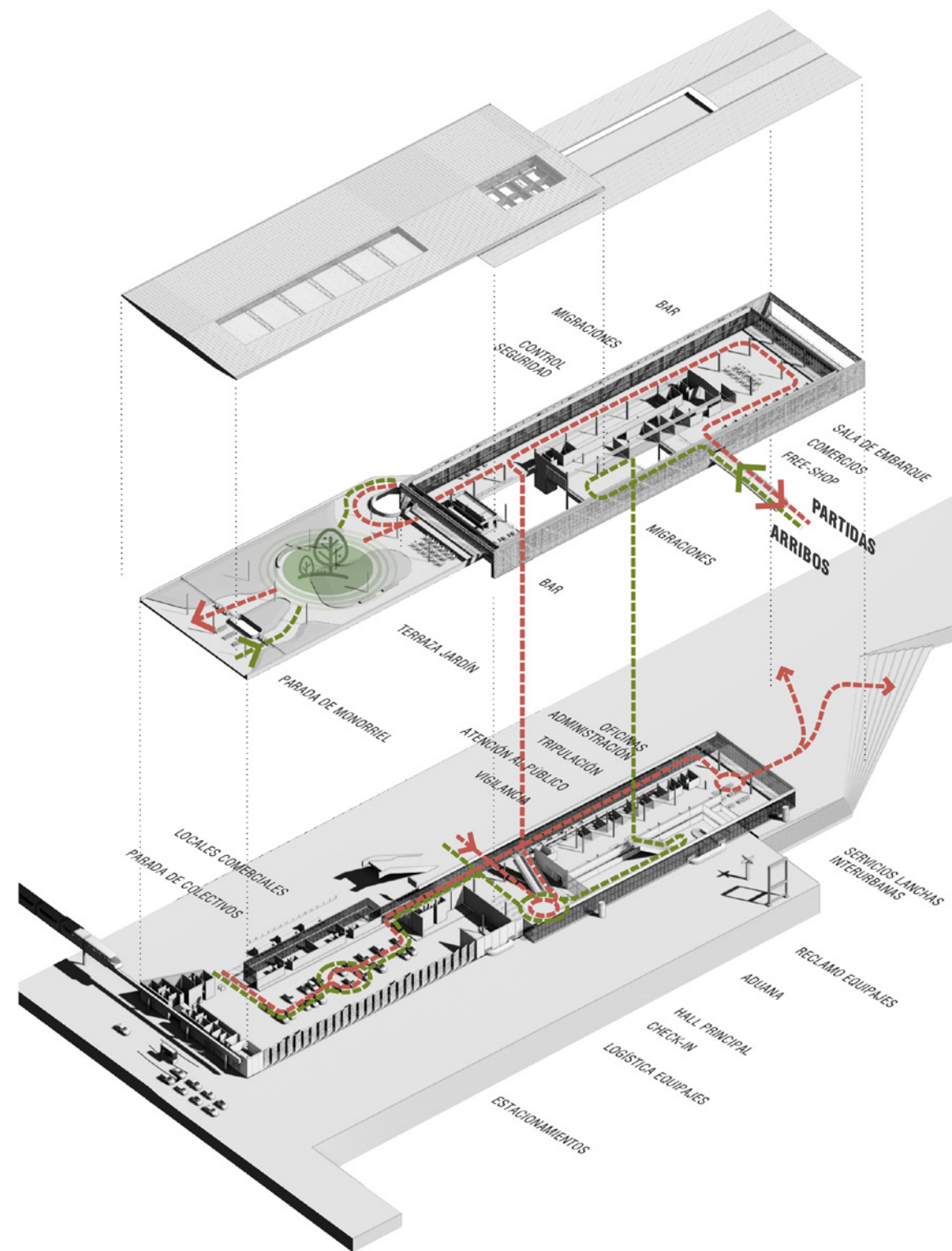


Diagrama de circulación. Terminal Internacional de Pasajeros de Yokohama (Foreign Office Architects)



ANÁLISIS DE FLUJOS Y CIRCULACIONES.

REFERENCIAS.

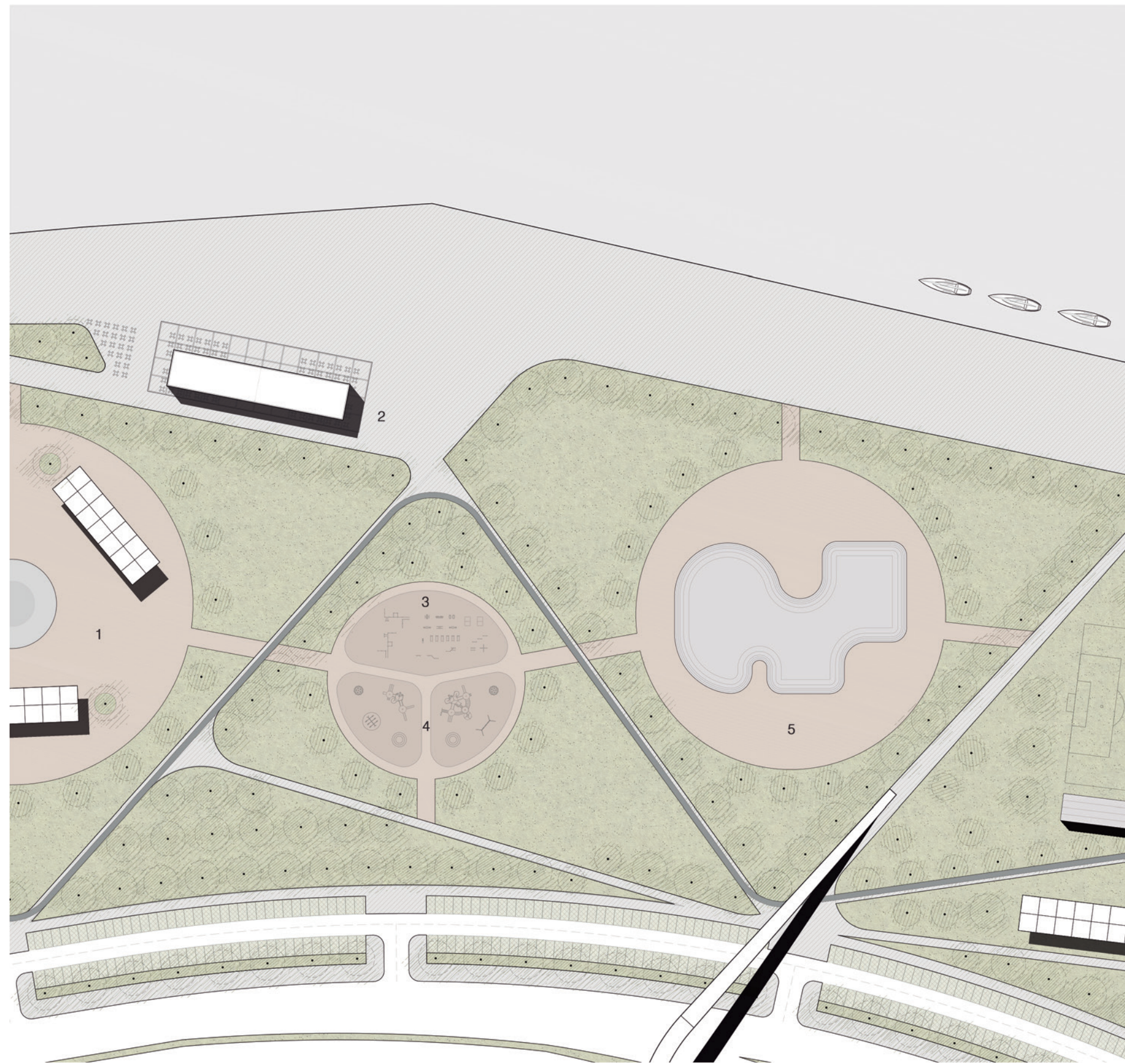
- Partidas
- Arribos

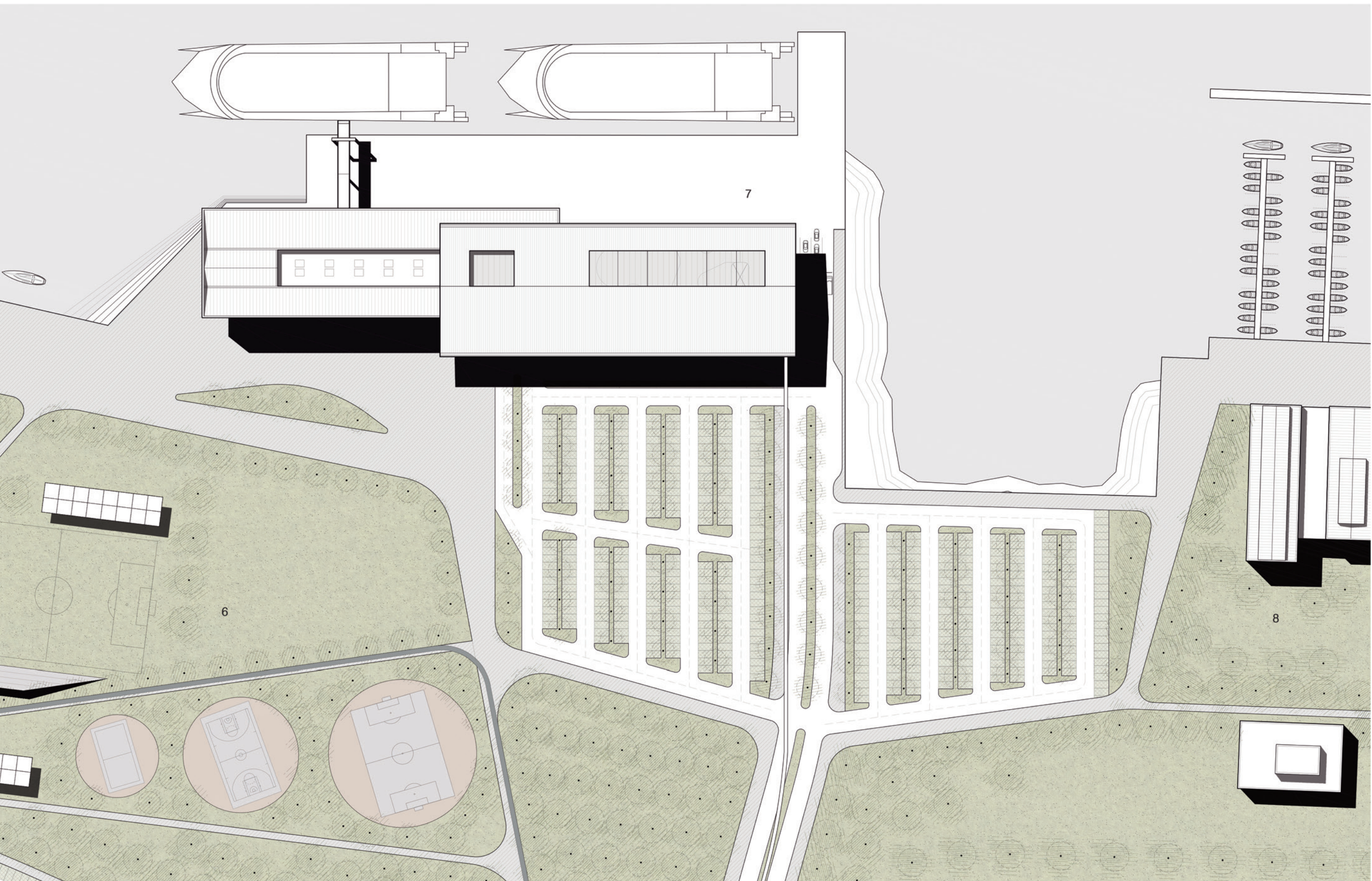
PLANTA DE TECHOS.

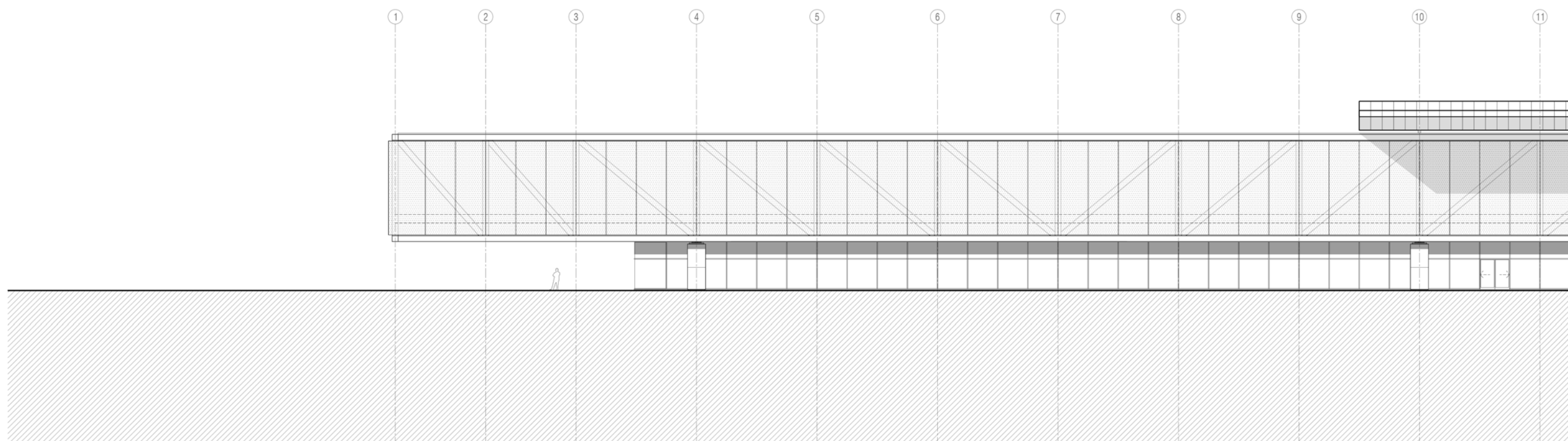
ESCALA 1.1000

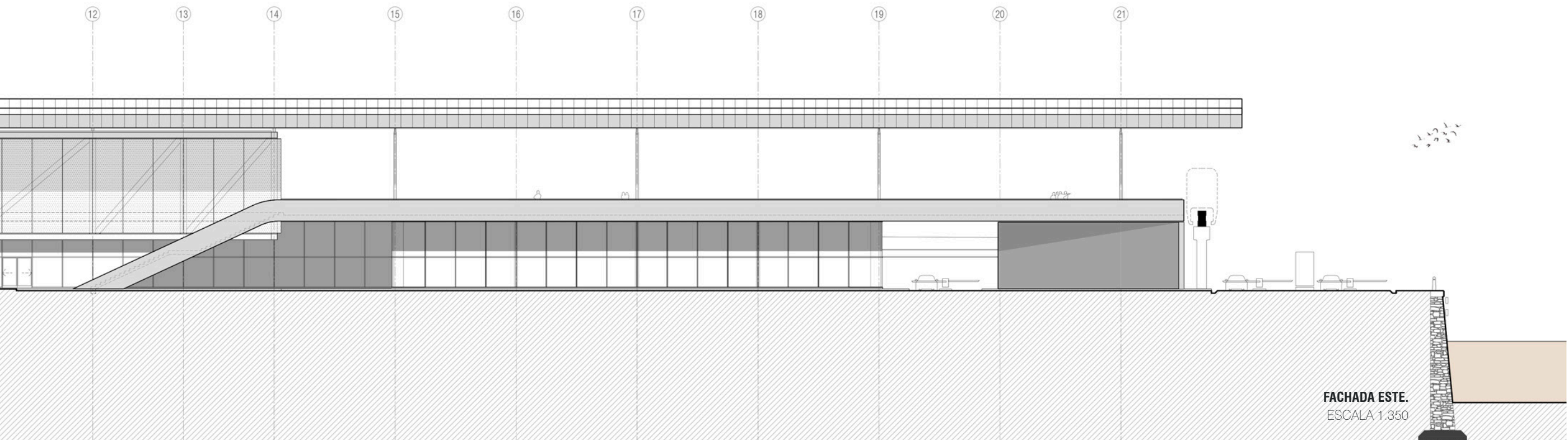
REFERENCIAS EQUIPAMIENTOS.

1. Feria a cielo abierto
2. Locales gastronómicos
3. Calisteria
4. Juegos infantiles
5. Skatepark
6. Canchas deportivas
7. Estación Fluvial internacional
8. Nueva guardería



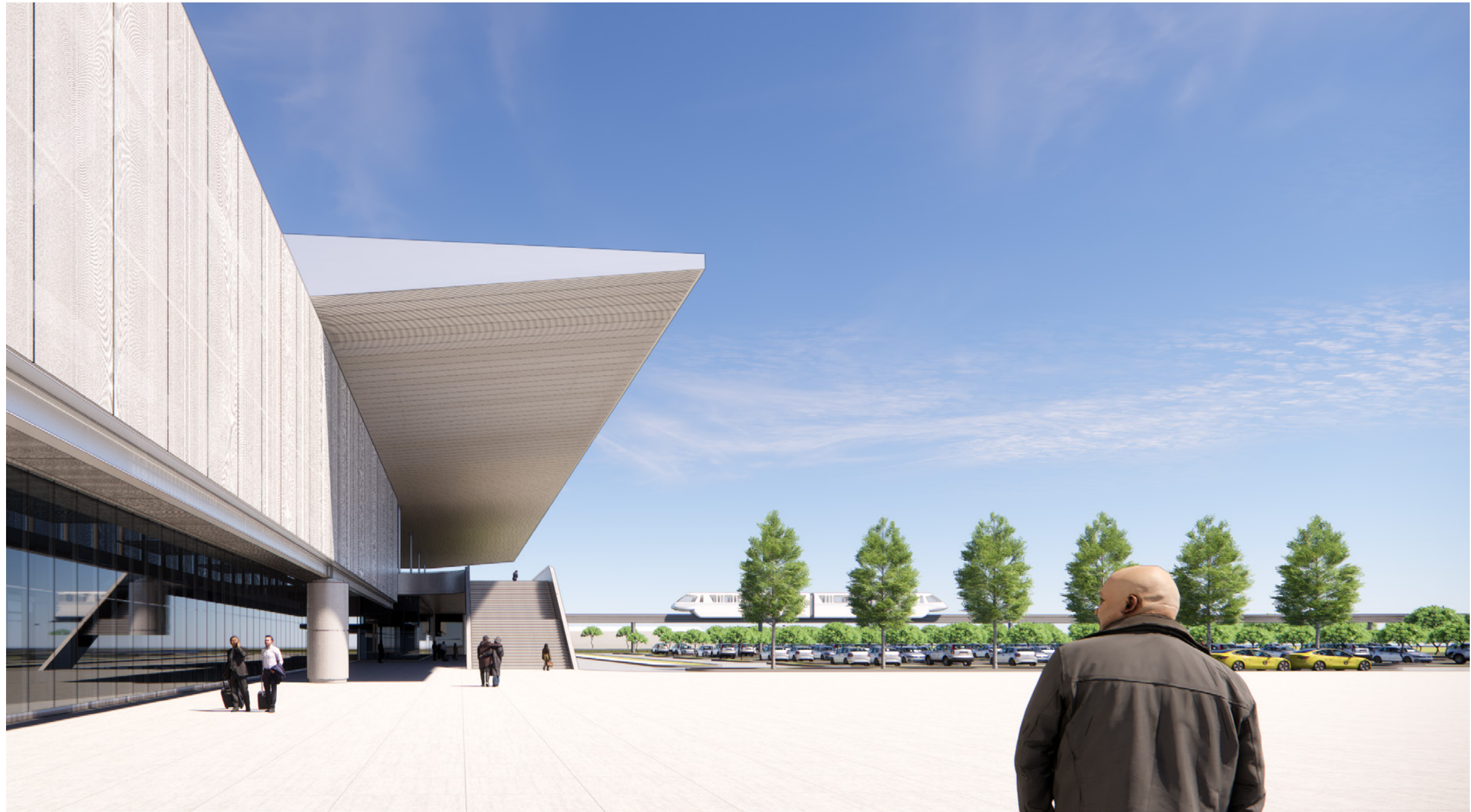






“Tal vez la puerta sea esencialmente un escenario localizado y montado para un maravilloso gesto humano: la entrada y la partida conscientes.”

Aldo van Eyck, conferencia CIAM 59 en Otterlo (1959)





REFERENCIAS PROGRAMA.

1. Ingresos y Transporte

- 1.1 Ingreso Público
- 1.2 Ingreso Personal
- 1.3 Ingreso Estacionamiento
- 1.4 Parada colectivos urbanos
- 1.5 Parada de taxis y autos particulares
- 1.6 Parada de monorriel

2. Hall

- 2.1 Hall principal planta baja
- 2.2 Hall servicio lanchas interurbanas
- 2.3 Hall espera atención al público
- 2.4 Hall primer piso

3. Atención al público

- 3.1 Boleterías
- 3.2 Informes (turístico y gral.)
- 3.3 Renaper
- 3.4 Alquileres de servicios y transporte

4. Enfermería

5. Vigilancia

- 5.1 Policía aeroportuaria (PSA)
- 5.2 Jefe de vigilancia
- 5.3 Reservado
- 5.4 Centro de control de seguridad
- 5.5 Sala de racks

6. Comercios

- 6.1 Local comercial
- 6.2 Bar

7. Check-In

- 7.1 Check-in Manual
- 7.2 Check-in Automático
- 7.3 Logística equipajes

8. Oficinas administrativas

- 8.1 Gerencia
- 8.2 Administrativas
- 8.3 Sala de reuniones
- 8.4 Comedor
- 8.5 Archivo y Biblioteca

9. Tripulación

- 9.1 Sala de Uso Exclusivo
- 9.2 Área de descanso

10. Sanitarios

- 10.1 Baños públicos
- 10.2 Baños privados
- 10.3 Vestuarios personal administrativas y seguridad
- 10.4 Vestuarios personal de maniobras

11. Embarque

- 11.1 Control seguridad de equipaje de mano
- 11.2 Migraciones
- 11.3 Sala de embarque
- 11.4 Oficinas de seguridad
- 11.5 Oficinas de migraciones

12. Área de servicio al pasajero

- 12.1 Free-shop
- 12.2 Local comercial
- 12.3 Bar

13. Desembarque

- 13.1 Sala de desembarque
- 13.2 Migraciones
- 13.3 Reclamo de equipaje
- 13.4 Control de Aduana
- 13.5 Oficinas de Aduana

14. Estacionamientos

- 14.1 Control de acceso
- 14.2 Estacionamiento techado (108 plazas)
- 14.3 Estacionamiento exterior (252 plazas)

15. Espacios técnicos

- 15.1 Bombeo agua sanitaria
- 15.2 Sistema de protección contra incendios
- 15.3 Subestación eléctrica
- 15.4 Generadores

16. Almacenamiento y servicios

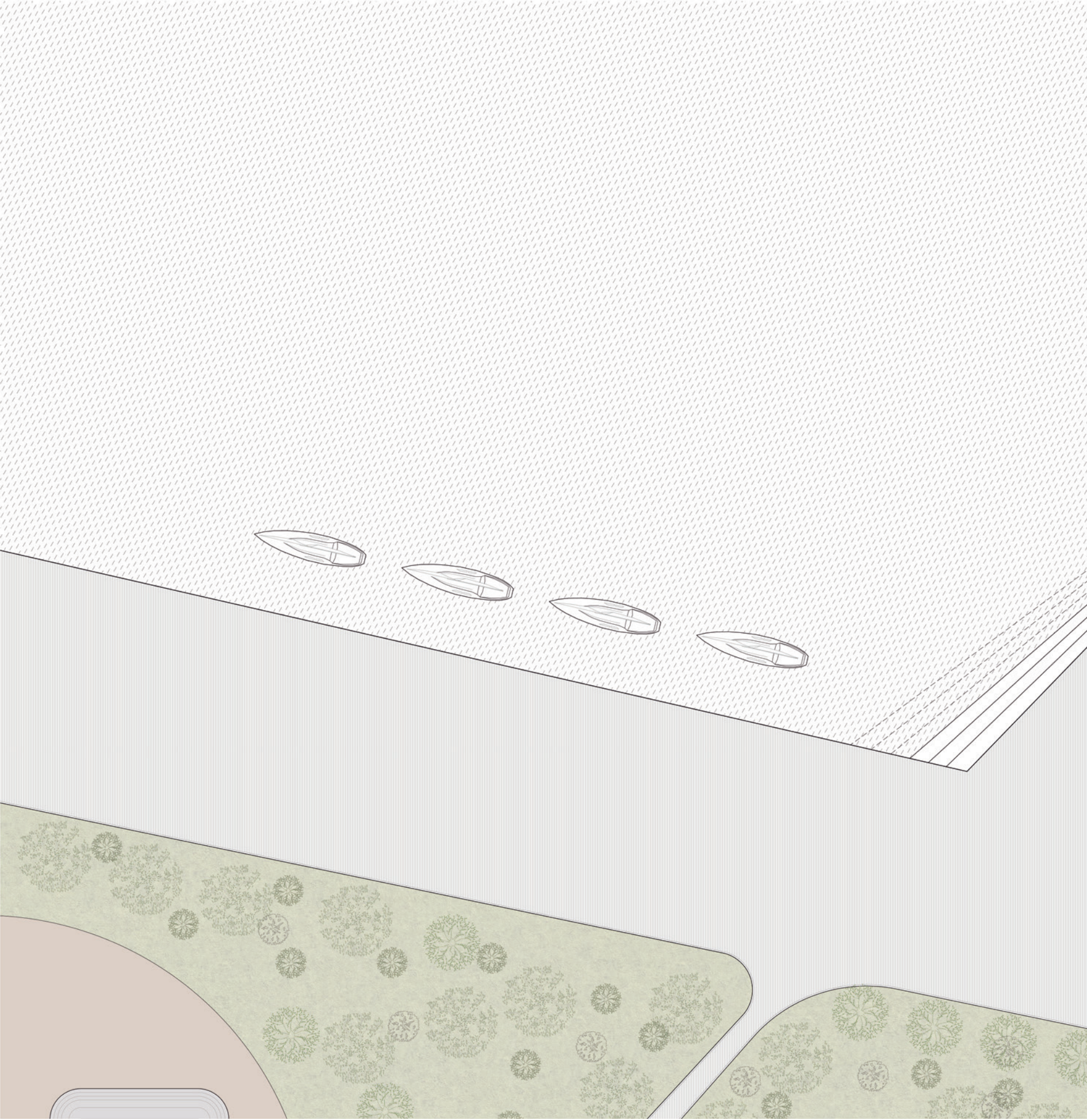
- 16.1 Carga y descarga de insumos
- 16.2 Depósito y mantenimiento
- 16.3 Sala de residuos
- 16.4 Mayordomía

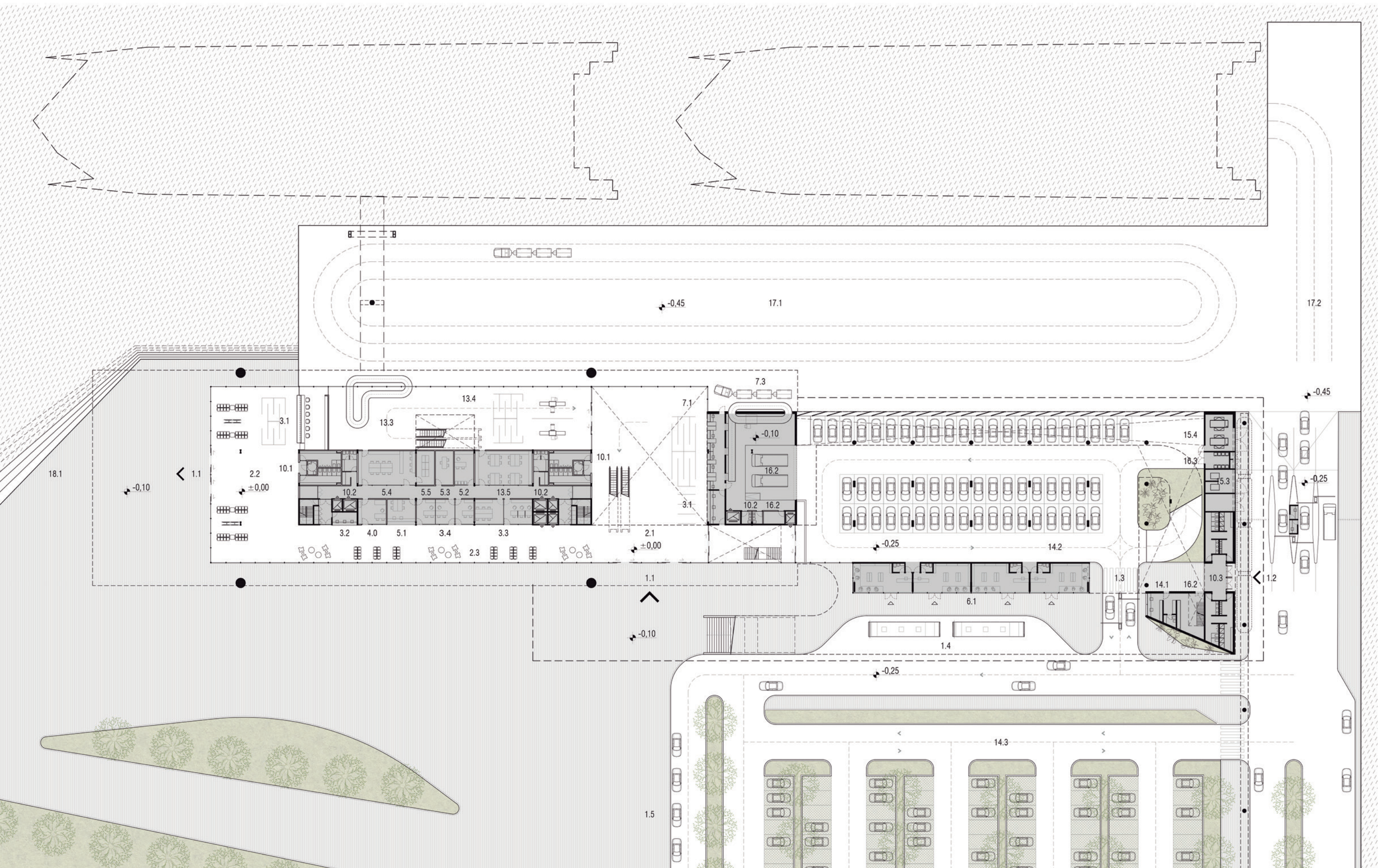
17. Zona de maniobras

- 17.1 Playa de maniobras
- 17.2 Área de tránsito embarque-desembarque vehículos

19. Parque

- 19.1 Muelle servicio de lanchas
- 19.2 Terraza jardín

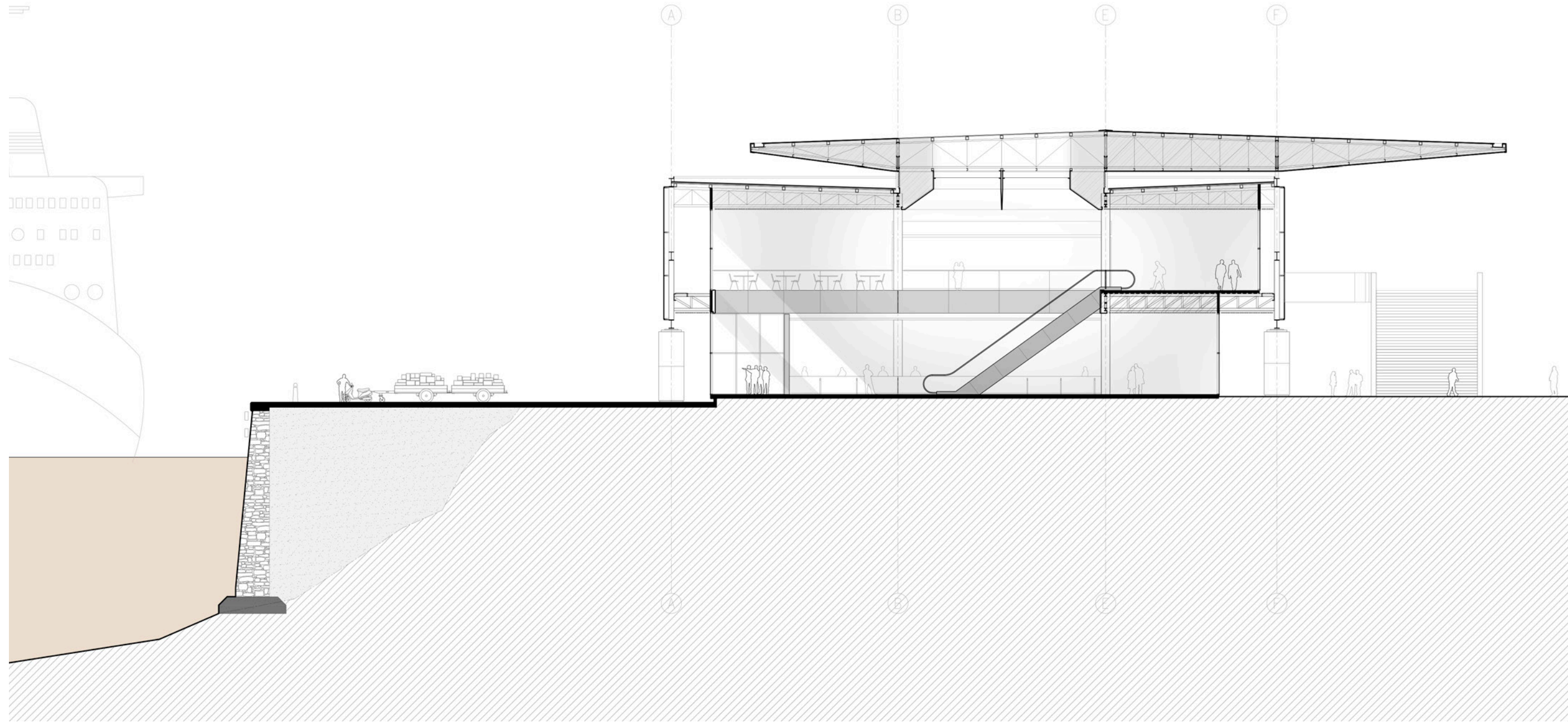


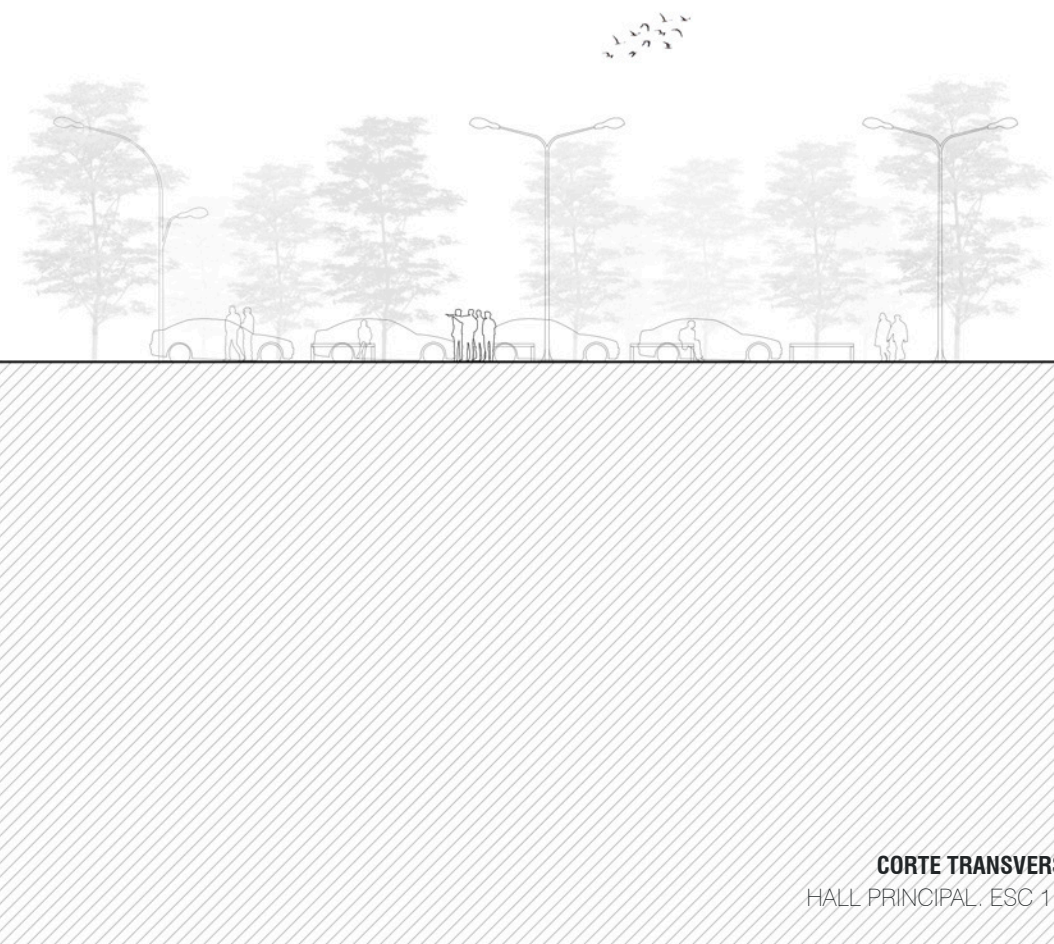


“El agua está en todo. Al hablar de la vida, estamos hablando de agua. Da la impresión de que no se puede habitar en ella. Y el ser humano siempre ha combatido esa aparente contradicción.”

Paulo Mendes da Rocha, entrevista en O Globo (2018)







CORTE TRANSVERSAL.
HALL PRINCIPAL. ESC 1:250









REFERENCIAS PROGRAMA.

1. Ingresos y Transporte

- 1.1 Ingreso Público
- 1.2 Ingreso Personal
- 1.3 Ingreso Estacionamiento
- 1.4 Parada colectivos urbanos
- 1.5 Parada de taxis y autos particulares
- 1.6 Parada de monorriel

2. Hall

- 2.1 Hall principal planta baja
- 2.2 Hall servicio lanchas interurbanas
- 2.3 Hall espera atención al público
- 2.4 Hall primer piso

3. Atención al público

- 3.1 Boleterías
- 3.2 Informes (turístico y gral.)
- 3.3 Renaper
- 3.4 Alquileres de servicios y transporte

4. Enfermería

5. Vigilancia

- 5.1 Policía aeroportuaria (PSA)
- 5.2 Jefe de vigilancia
- 5.3 Reservado
- 5.4 Centro de control de seguridad
- 5.5 Sala de racks

6. Comercios

- 6.1 Local comercial
- 6.2 Bar

7. Check-In

- 7.1 Check-in Manual
- 7.2 Check-in Automático
- 7.3 Logística equipajes

8. Oficinas administrativas

- 8.1 Gerencia
- 8.2 Administrativas
- 8.3 Sala de reuniones
- 8.4 Comedor
- 8.5 Archivo y Biblioteca

9. Tripulación

- 9.1 Sala de Uso Exclusivo
- 9.2 Área de descanso

10. Sanitarios

- 10.1 Baños públicos
- 10.2 Baños privados
- 10.3 Vestuarios personal administrativas y seguridad
- 10.4 Vestuarios personal de maniobras

11. Embarque

- 11.1 Control seguridad de equipaje de mano
- 11.2 Migraciones
- 11.3 Sala de embarque
- 11.4 Oficinas de seguridad
- 11.5 Oficinas de migraciones

12. Área de servicio al pasajero

- 12.1 Free-shop
- 12.2 Local comercial
- 12.3 Bar

13. Desembarque

- 13.1 Sala de desembarque
- 13.2 Migraciones
- 13.3 Reclamo de equipaje
- 13.4 Control de Aduana
- 13.5 Oficinas de Aduana

14. Estacionamientos

- 14.1 Control de acceso
- 14.2 Estacionamiento techado (108 plazas)
- 14.3 Estacionamiento exterior (252 plazas)

15. Espacios técnicos

- 15.1 Bombeo agua sanitaria
- 15.2 Sistema de protección contra incendios
- 15.3 Subestación eléctrica
- 15.4 Generadores

16. Almacenamiento y servicios

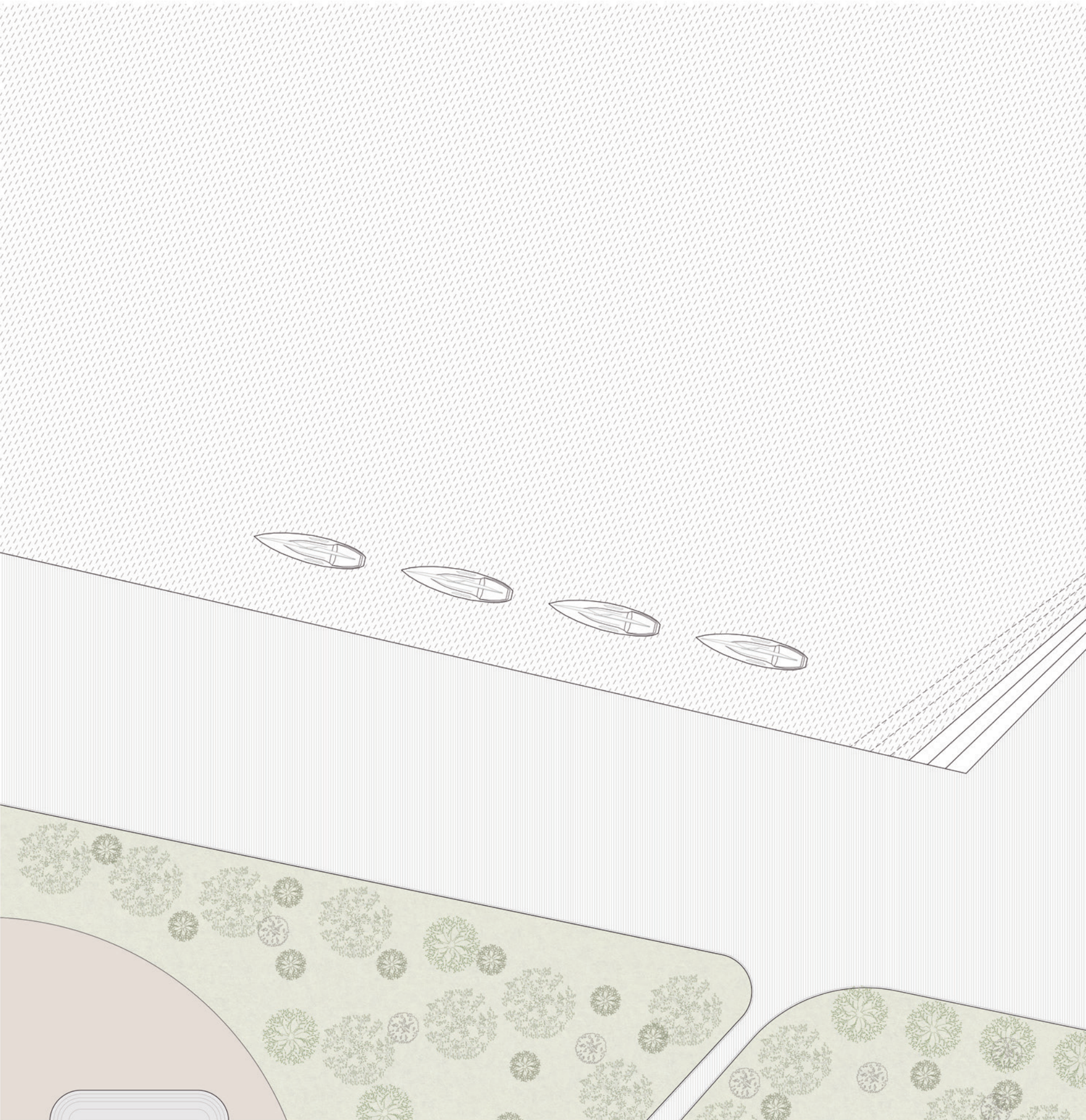
- 16.1 Carga y descarga de insumos
- 16.2 Depósito y mantenimiento
- 16.3 Sala de residuos
- 16.4 Mayordomía

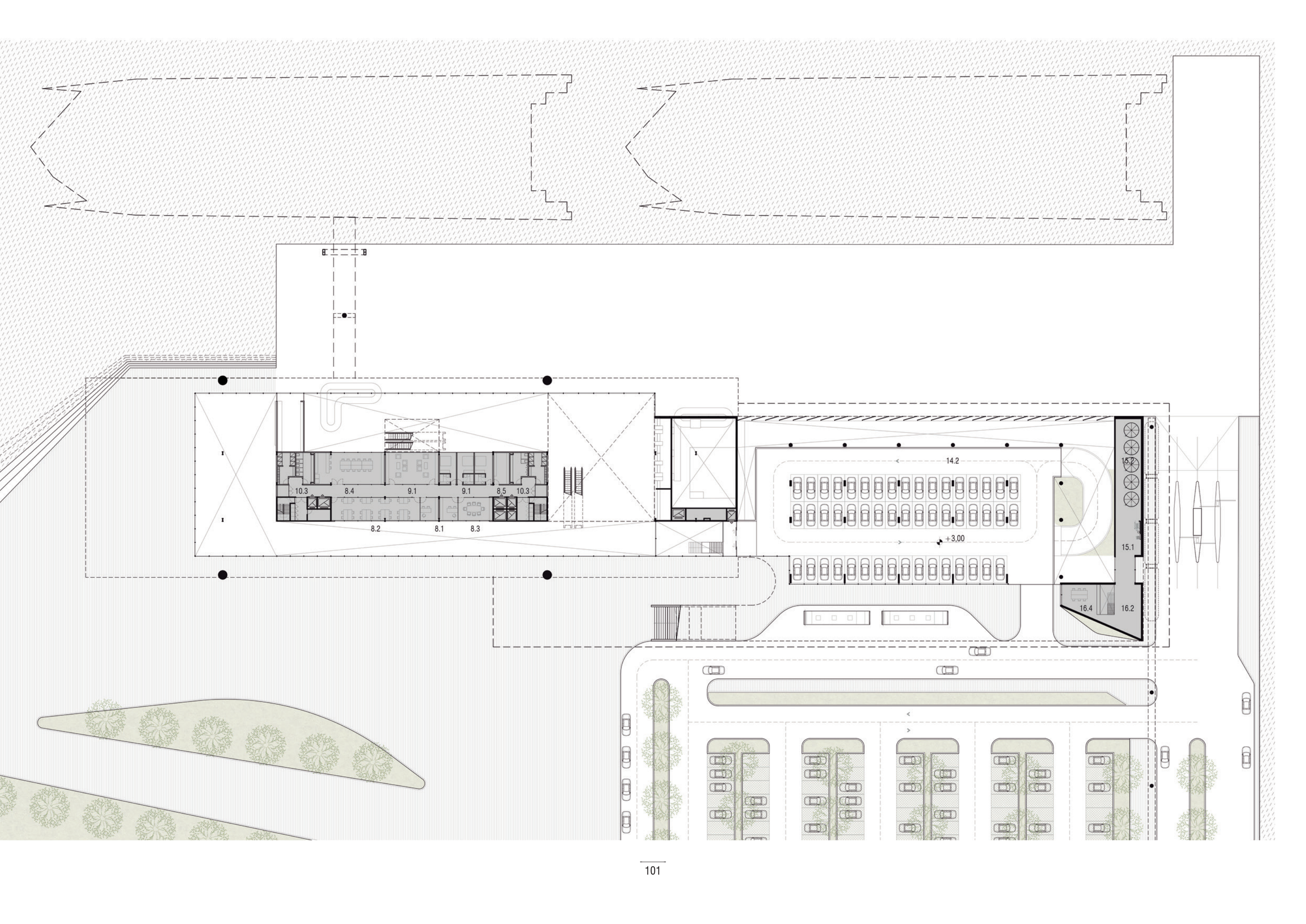
17. Zona de maniobras

- 17.1 Playa de maniobras
- 17.2 Área de tránsito embarque-desembarque vehículos

19. Parque

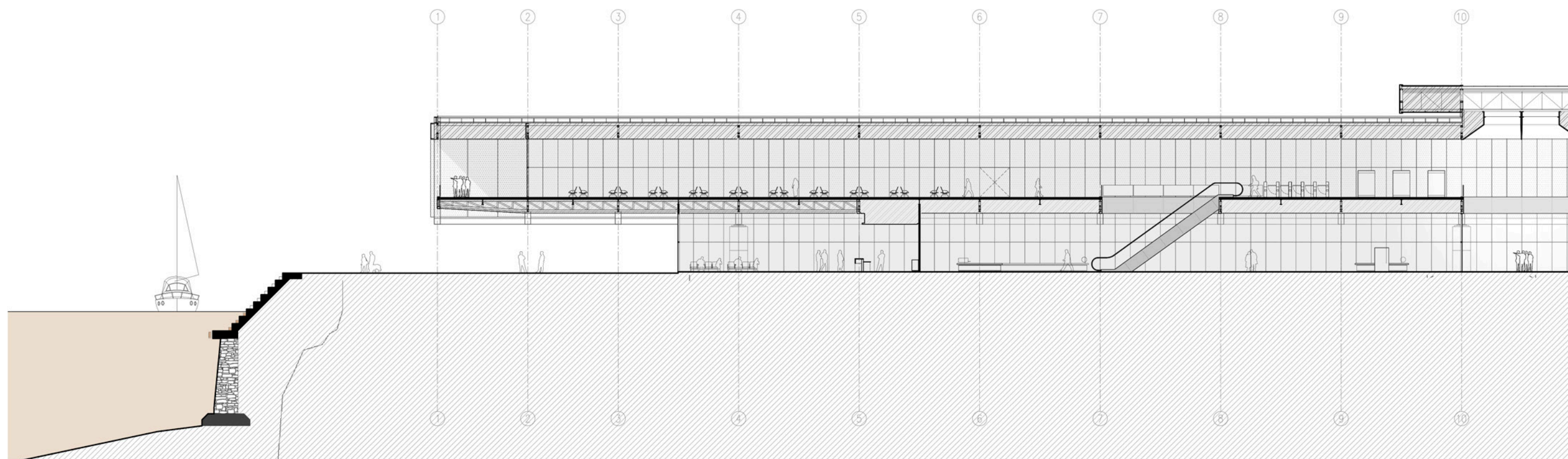
- 19.1 Muelle servicio de lanchas
- 19.2 Terraza jardín

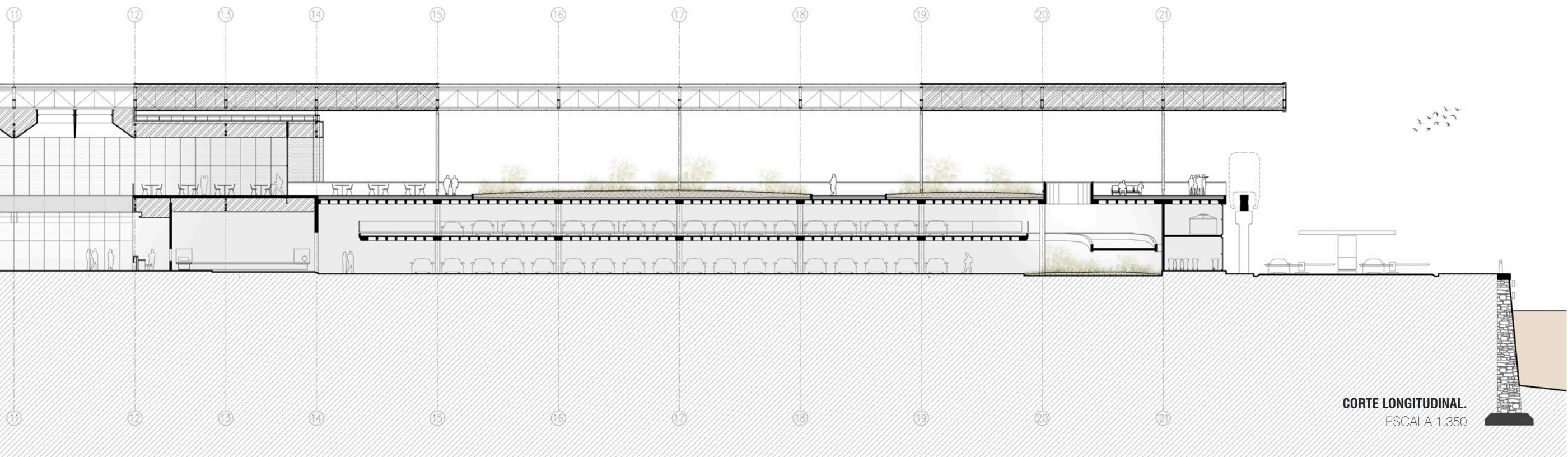












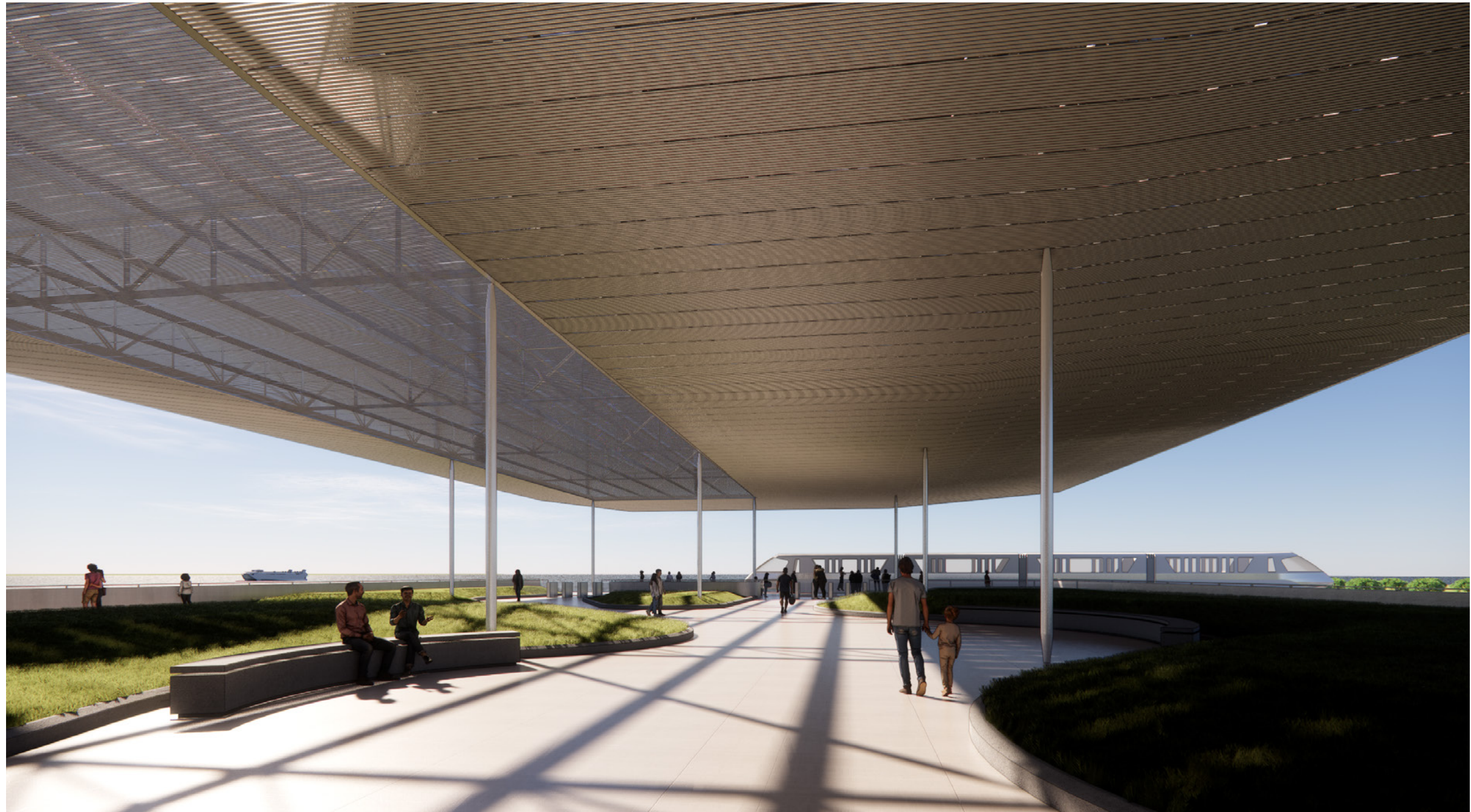


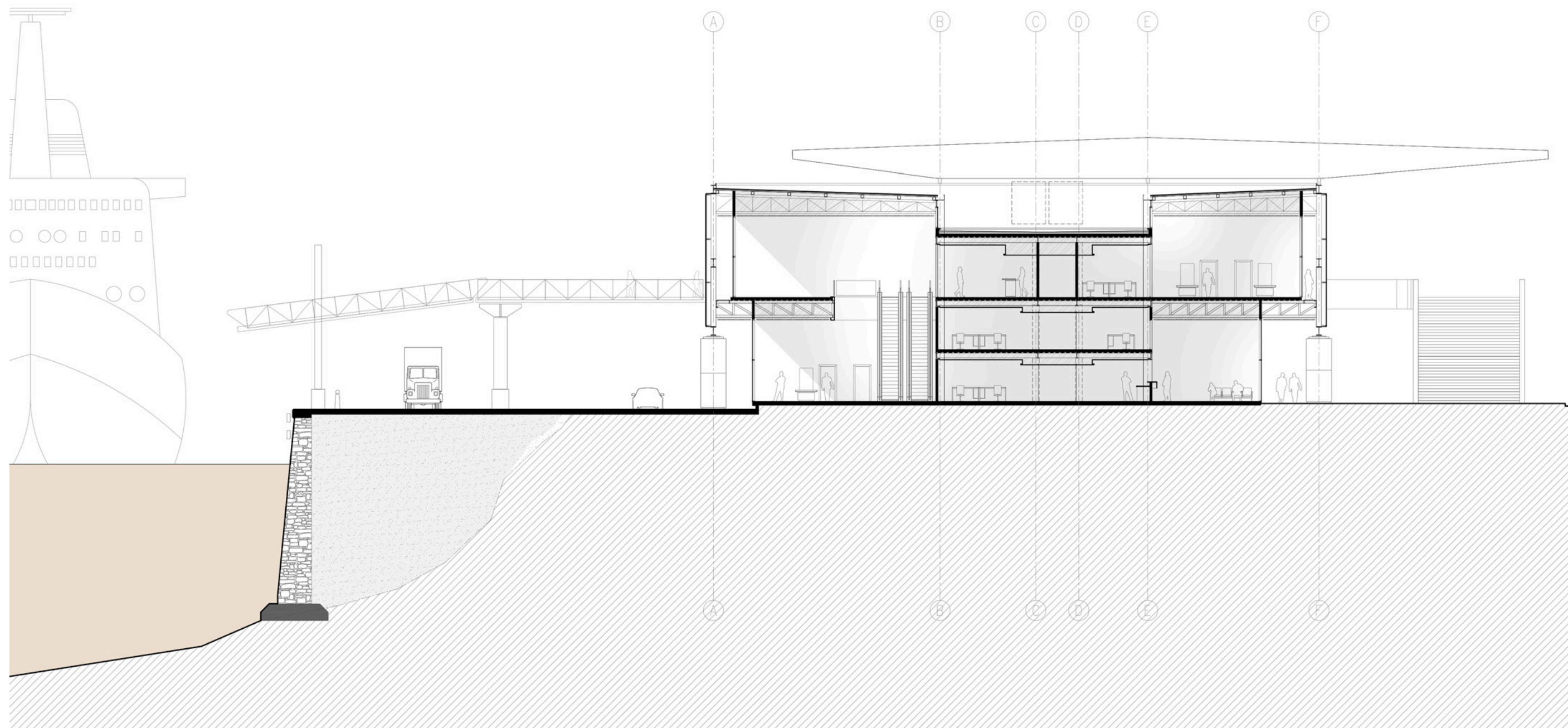


- 1.1 Ingreso Público
- 1.2 Ingreso Personal
- 1.3 Ingreso Estacionamiento
- 1.4 Parada colectivos urbanos
- 1.5 Parada de taxis y autos particulares
- 1.6 Parada de monorriel
- 2. Hall**
 - 2.1 Hall principal planta baja
 - 2.2 Hall servicio lanchas interurbanas
 - 2.3 Hall espera atención al público
 - 2.4 Hall primer piso
- 3. Atención al público**
 - 3.1 Boleterías
 - 3.2 Informes (turístico y gral.)
 - 3.3 Renaper
 - 3.4 Alquileres de servicios y transporte
- 4. Enfermería**
- 5. Vigilancia**
 - 5.1 Policía aeroportuaria (PSA)
 - 5.2 Jefe de vigilancia
 - 5.3 Reservado
 - 5.4 Centro de control de seguridad
 - 5.5 Sala de racks
- 6. Comercios**
 - 6.1 Local comercial
 - 6.2 Bar
- 7. Check-In**
 - 7.1 Check-in Manual
 - 7.2 Check-in Automático
 - 7.3 Logística equipajes
- 8. Oficinas administrativas**
 - 8.1 Gerencia
 - 8.2 Administrativas
 - 8.3 Sala de reuniones
 - 8.4 Comedor
 - 8.5 Archivo y Biblioteca
- 9. Tripulación**
 - 9.1 Sala de Uso Exclusivo
 - 9.2 Área de descanso
- 10. Sanitarios**
 - 10.1 Baños públicos
 - 10.2 Baños privados
 - 10.3 Vestuarios personal administrativas y seguridad
 - 10.4 Vestuarios personal de maniobras
- 11. Embarque**
 - 11.1 Control seguridad de equipaje de mano
 - 11.2 Migraciones
 - 11.3 Sala de embarque
 - 11.4 Oficinas de seguridad
 - 11.5 Oficinas de migraciones
- 12. Área de servicio al pasajero**
 - 12.1 Free-shop
 - 12.2 Local comercial
 - 12.3 Bar
- 13. Desembarque**
 - 13.1 Sala de desembarque
 - 13.2 Migraciones
 - 13.3 Reclamo de equipaje
 - 13.4 Control de Aduana
 - 13.5 Oficinas de Aduana
- 14. Estacionamientos**
 - 14.1 Control de acceso
 - 14.2 Estacionamiento techado (108 plazas)
 - 14.3 Estacionamiento exterior (252 plazas)
- 15. Espacios técnicos**
 - 15.1 Bombeo agua sanitaria
 - 15.2 Sistema de protección contra incendios
 - 15.3 Subestación eléctrica
 - 15.4 Generadores
- 16. Almacenamiento y servicios**
 - 16.1 Carga y descarga de insumos
 - 16.2 Depósito y mantenimiento
 - 16.3 Sala de residuos
 - 16.4 Mayordomía
- 17. Zona de maniobras**
 - 17.1 Playa de maniobras
 - 17.2 Área de tránsito embarque-desembarque vehículos
- 19. Parque**
 - 19.1 Muelle servicio de lanchas
 - 19.2 Terraza jardín

















LA NACION > Sociedad

Santa Fe, en vilo: el río Paraná llegó a sus niveles más bajos en 77 años

A la altura de Rosario, se registró una marca de -0,43 metros, cuando lo habitual es de 3,5 metros

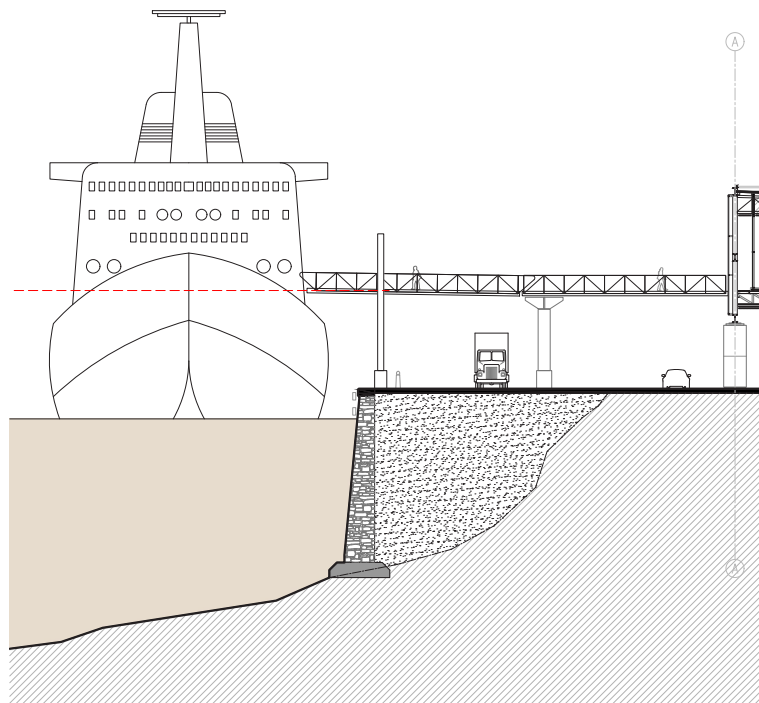
11 de enero de 2022 • 16:25

🕒 4'

Jorgelina Hiba

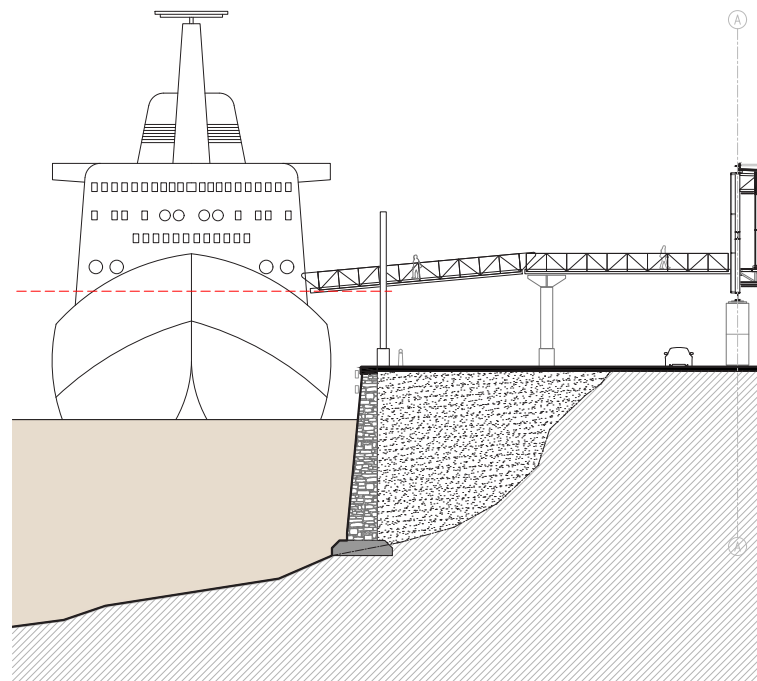


El río Paraná tuvo un descenso importante en la zona de Rosario
Marcelo Manera - LA NACION



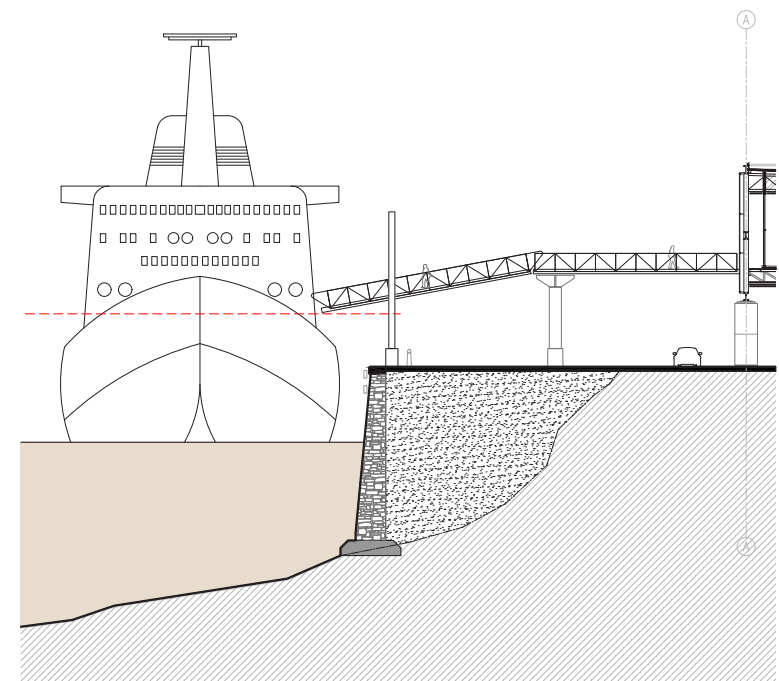
CRECIDAS HABITUALES. RÍO PARANÁ

NIVEL PELO DE AGUA: +17 / +17.5 IGN



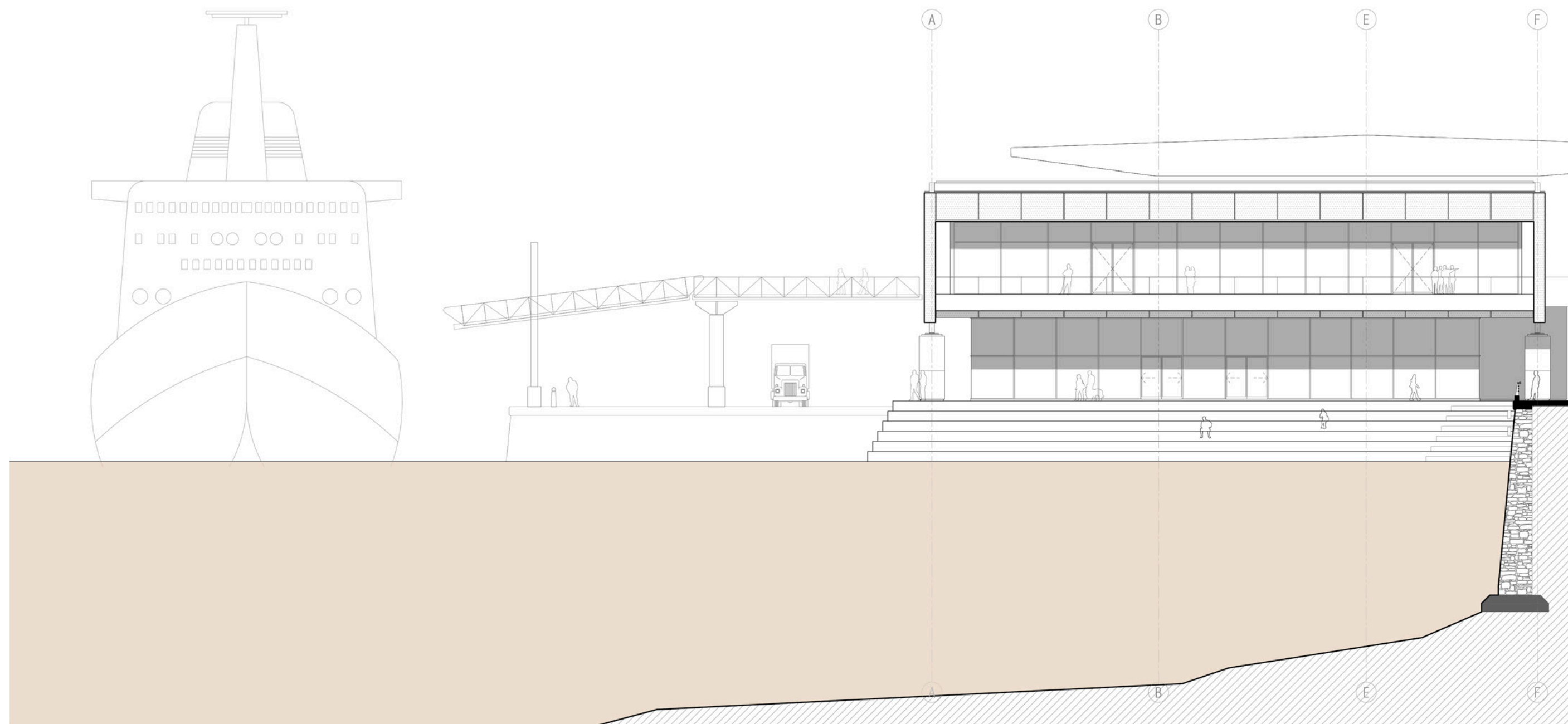
NIVEL PROMEDIO. RÍO PARANÁ

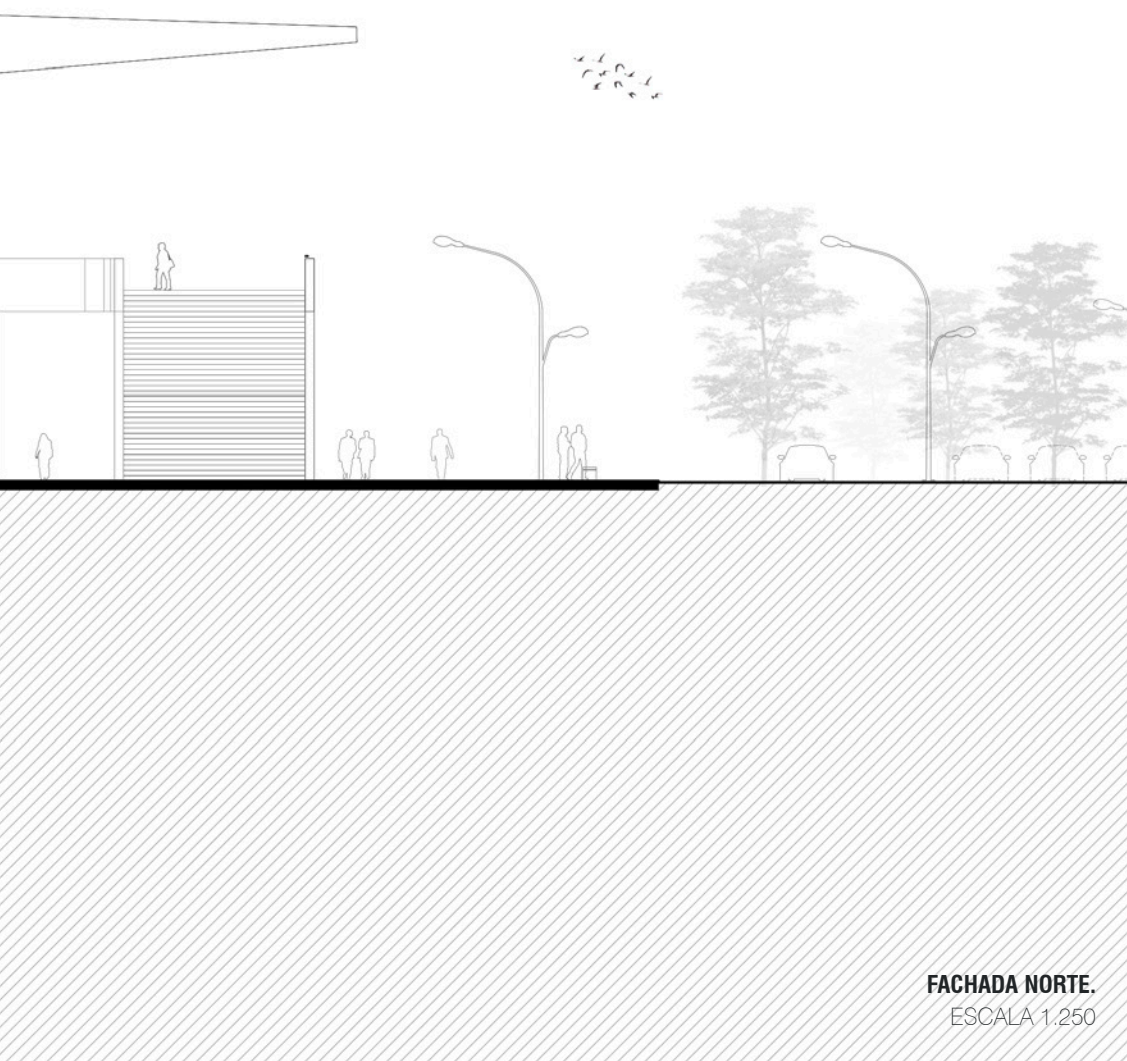
NIVEL PELO DE AGUA: +16.5 IGN



BAJANTES HABITUALES. RÍO PARANÁ

NIVEL PELO DE AGUA: +14.3 / +14.5 IGN

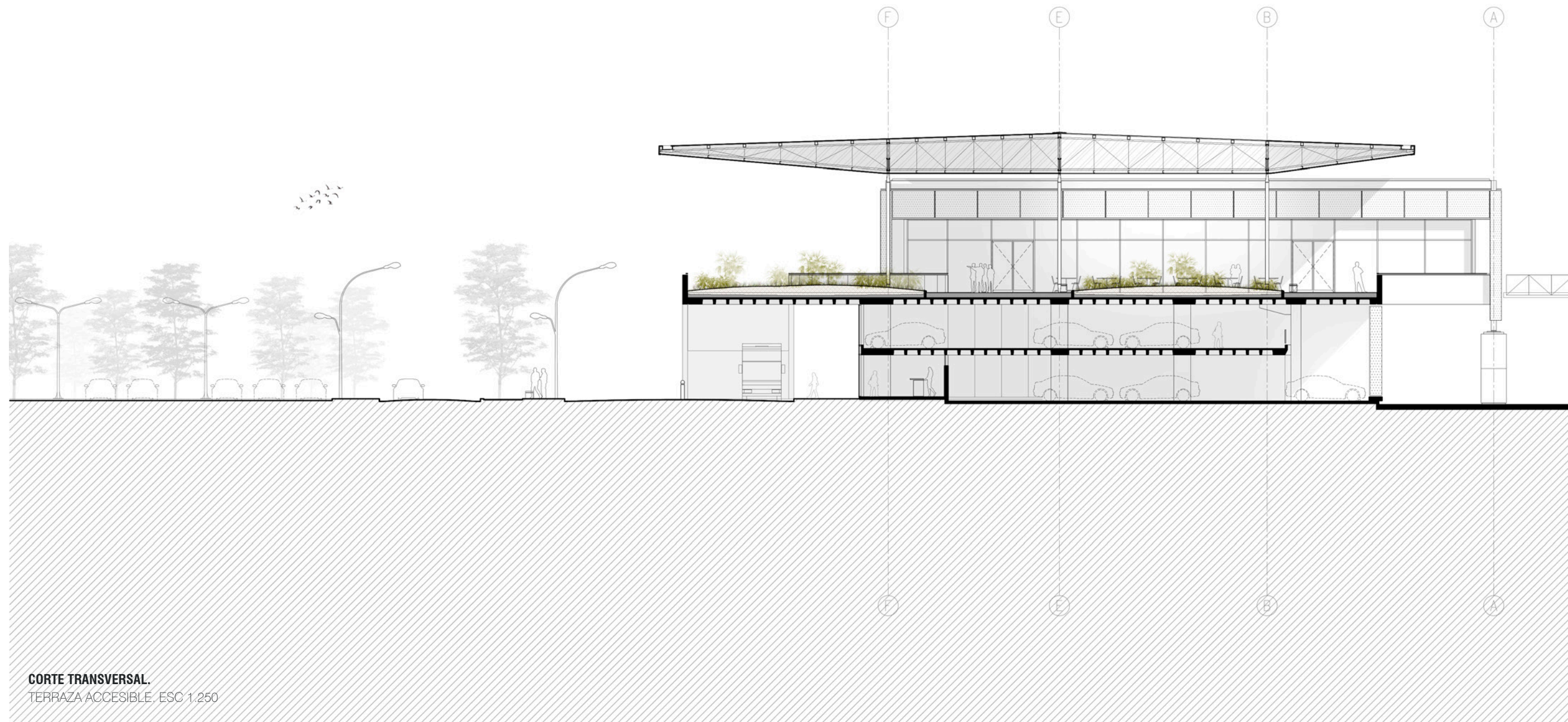


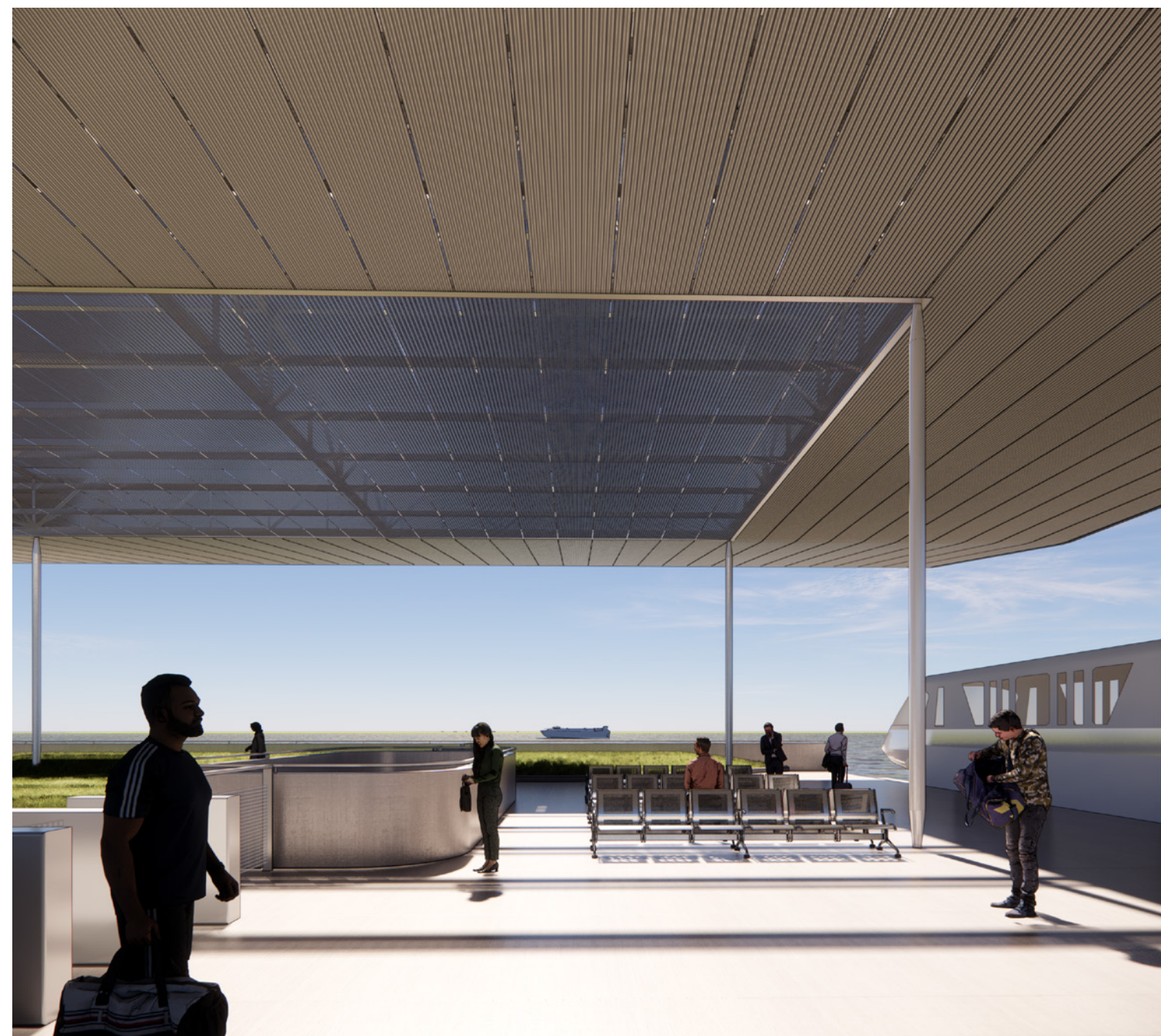
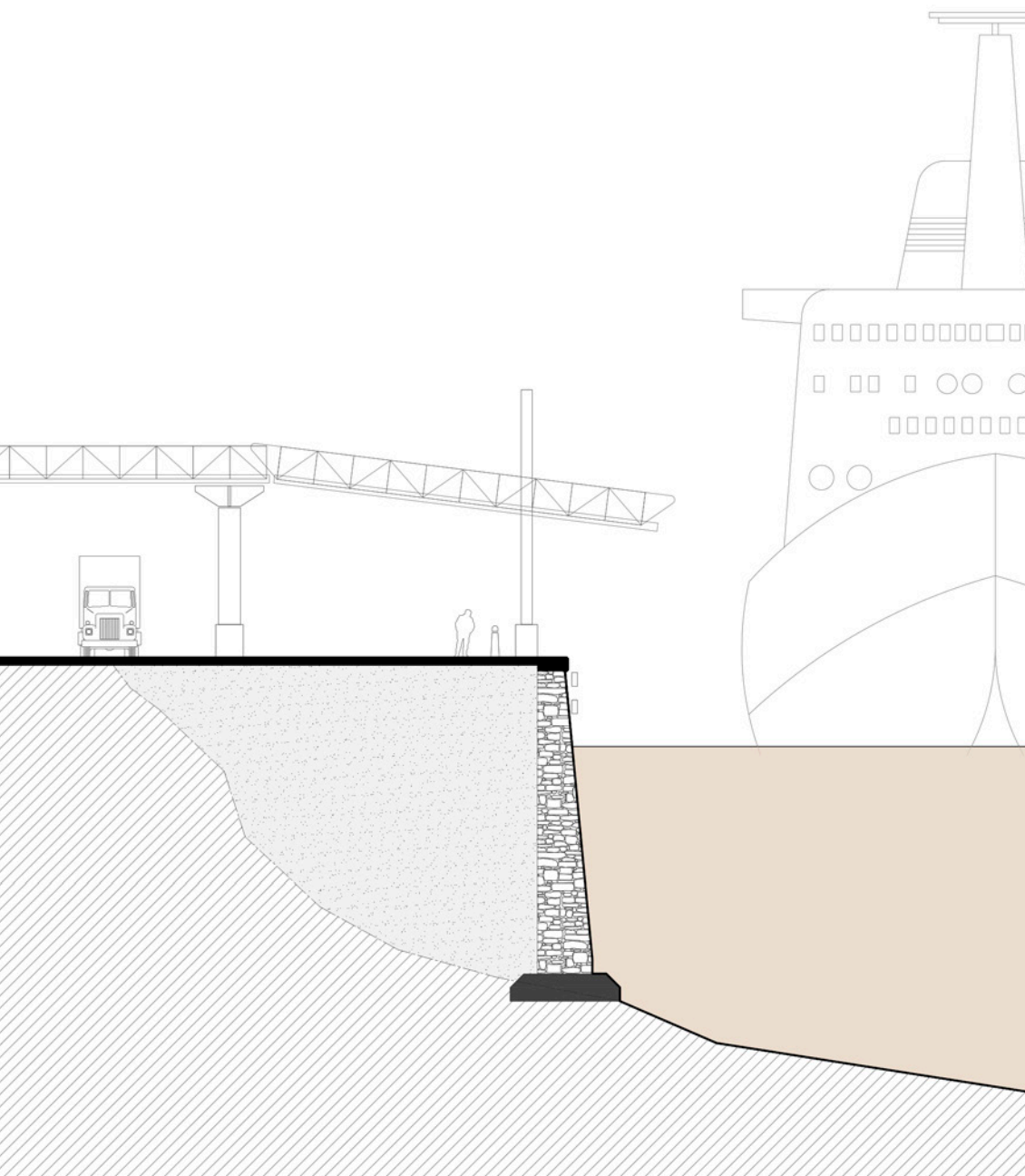


"La arquitectura nace de la sombra... sólo después aparecen los muros, el
techo, la materia."

Paulo Mendes da Rocha, entrevistas en *Maquetas, proyectos y obras* (2003)



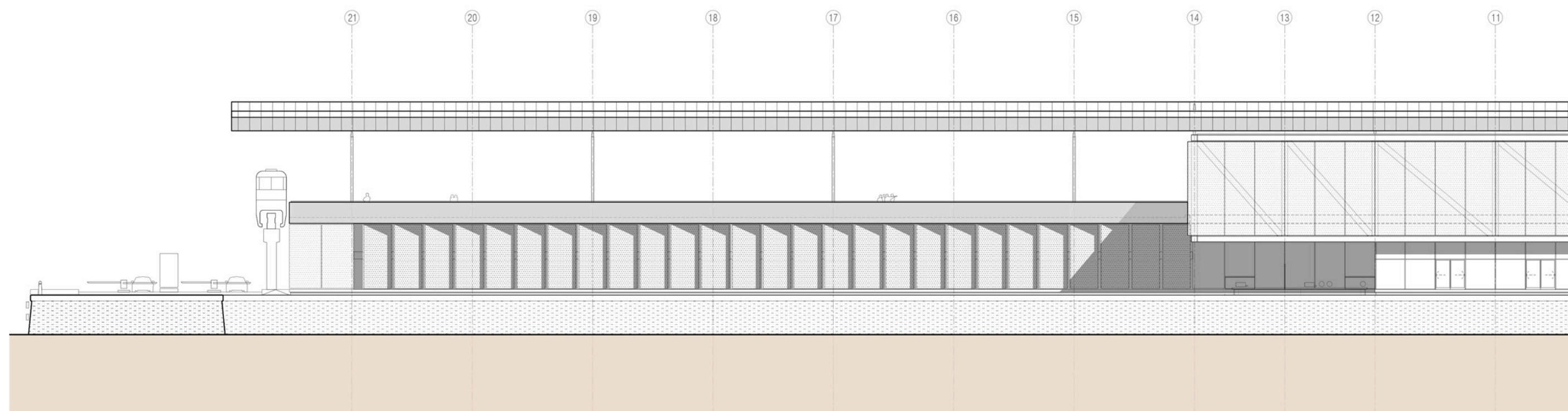


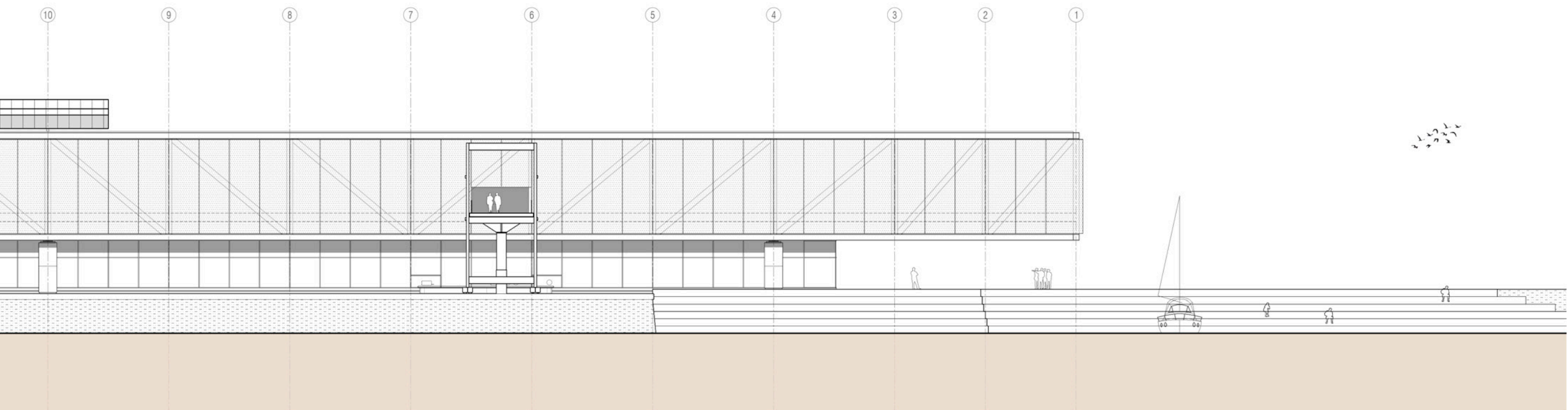


“Los arquitectos no inventan nada; transforman la realidad. Pero la realidad ya es maravillosa.”

Álvaro Siza, Conferencia en la Universidad de Oporto (2003)

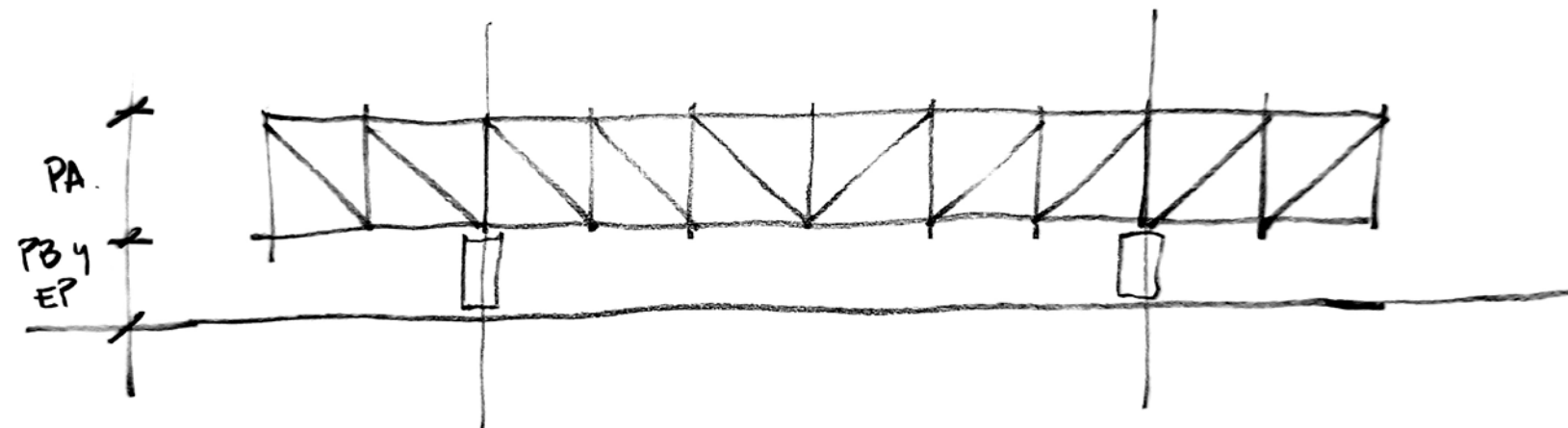
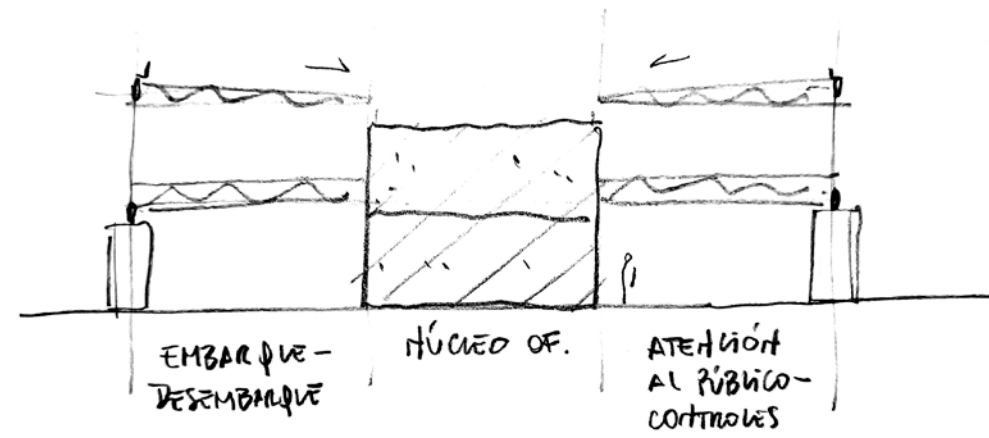














EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO.

El diseño de la estructura.

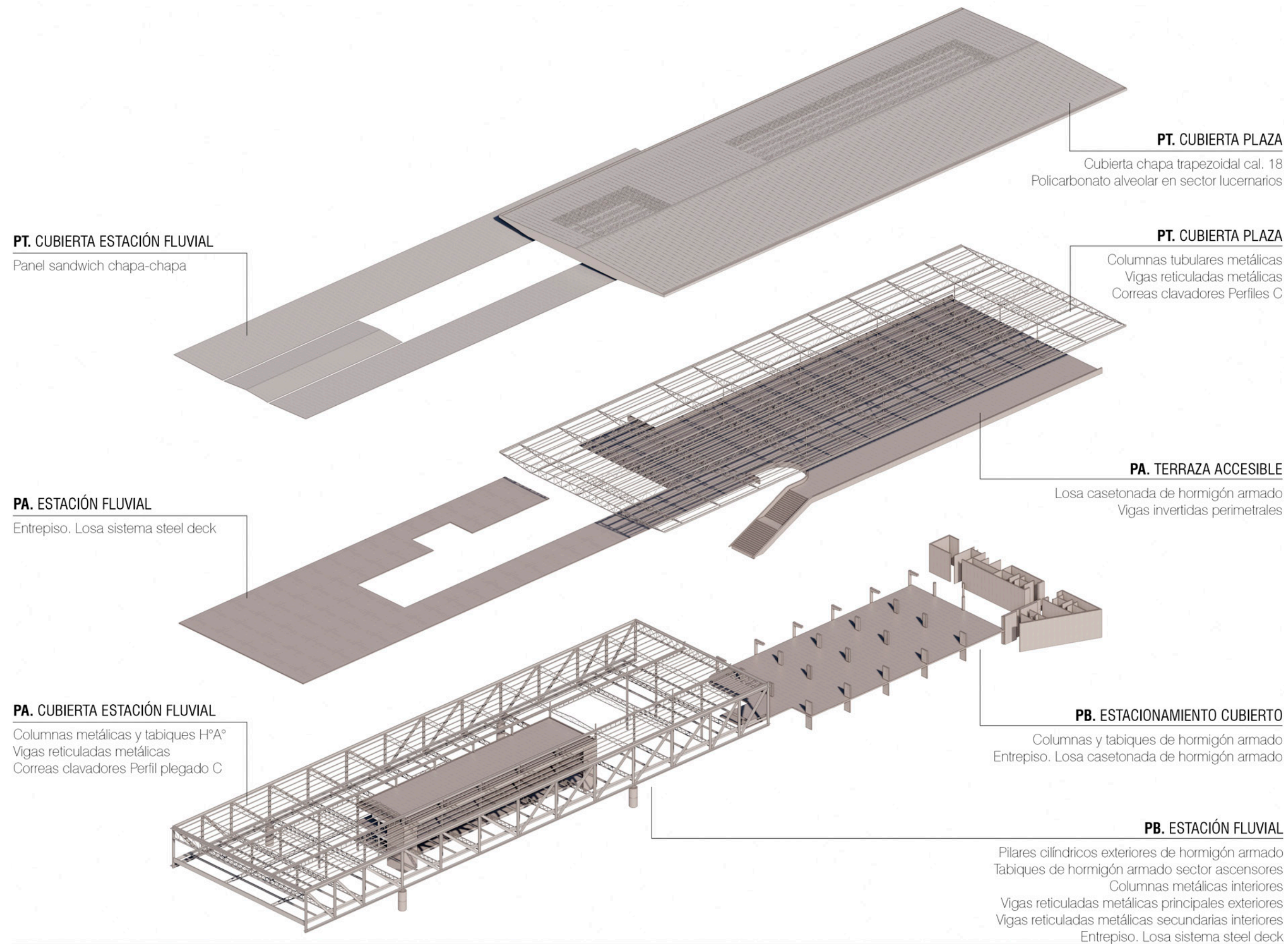
La estructura de la estación fluvial parte de una lógica similar a la desarrollada por Paulo Mendes da Rocha en el Museu Nacional dos Coches: elevar el programa principal y liberar el nivel del suelo, haciendo de la estructura no solo un soporte técnico sino un gesto urbano. En nuestro proyecto, esta idea se traduce en un sistema portante que concentra los esfuerzos en grandes vigas reticuladas longitudinales, y un núcleo masivo en el centro de estructura mixta, permitiendo que la planta baja funcione como un espacio público continuo y permeable.

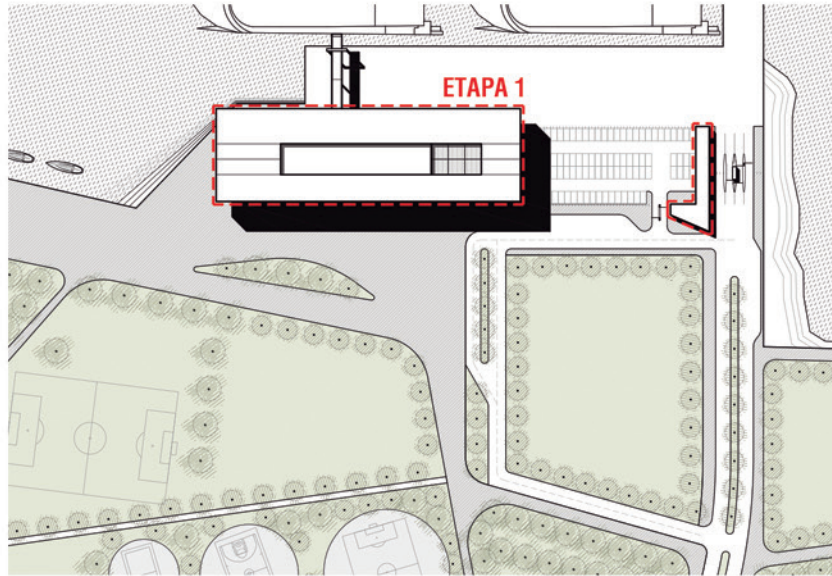
La planta alta —donde se ubican las salas de embarque y los controles— se concibe como un volumen suspendido, un plano técnico elevado sostenido por un conjunto de vigas reticuladas de gran altura. Los laterales están compuestos por dos grandes cerchas metálicas que trabajan como auténticas “paredes estructurales”, además de dar fachada al edificio. Estas son capaces de absorber el peso propio, las cargas de uso y las solicitaciones horizontales propias de las cargas de viento, más aún en un edificio situado en una ribera abierta. La triangulación y la rigidez de este conjunto de cerchas permiten resolver grandes luces con pocas columnas interiores, otorgando a la planta alta flexibilidad operativa para reorganizar los distintos flujos de uso.

En el centro del edificio se ubica un núcleo rígido de estructura mixta compuesta por hormigón armado y elementos metálicos. Dentro de este volumen se concentran estratégicamente escaleras, ascensores, instalaciones y programas seriados como oficinas. Este núcleo funciona como estabilizador del conjunto, anclando la estructura al terreno y absorbiendo las acciones laterales. Como en Mendes da Rocha, la estructura no se dispersa; se concentra, se hace legible.

Museu dos coches, Lisboa. Paulo Mendes da Rocha.
Fotografía del proyecto durante el montaje de la estructura metálica

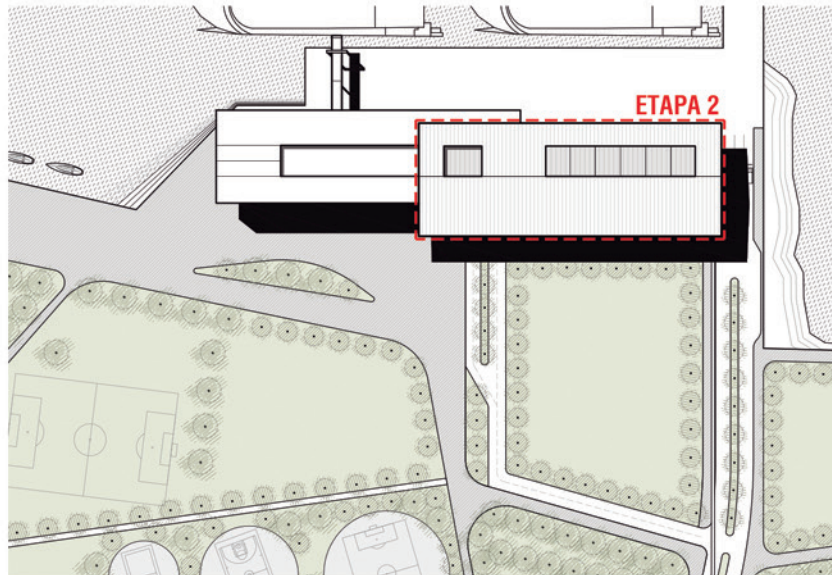






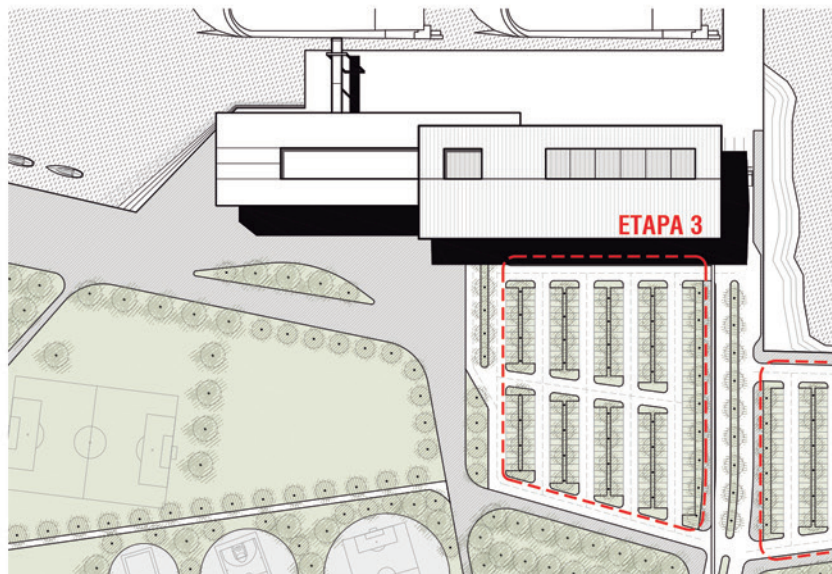
PLAN DE ETAPABILIDAD: 1RA ETAPA.

- EDIFICIO PRINCIPAL DE LA ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL
- PLAYA DE MANIOBRAS Y ACCESO VEHICULAR
- ESTACIONAMIENTO DESCUBIERTO
- EDIFICIO DE APOYO E INFRAESTRUCTURAS (SERVICIOS)



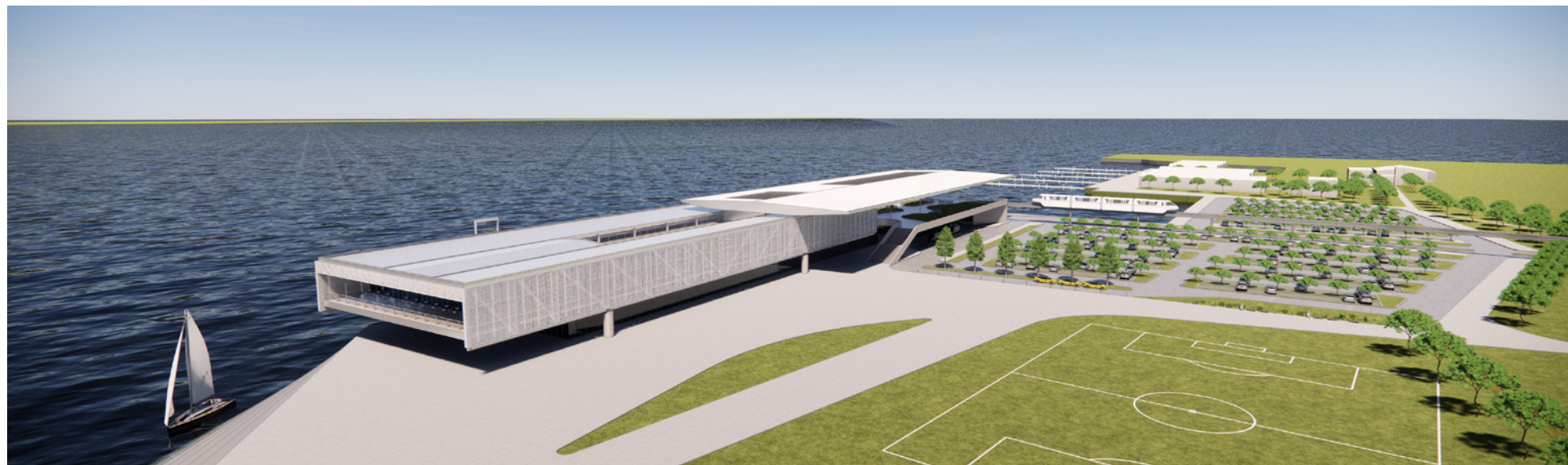
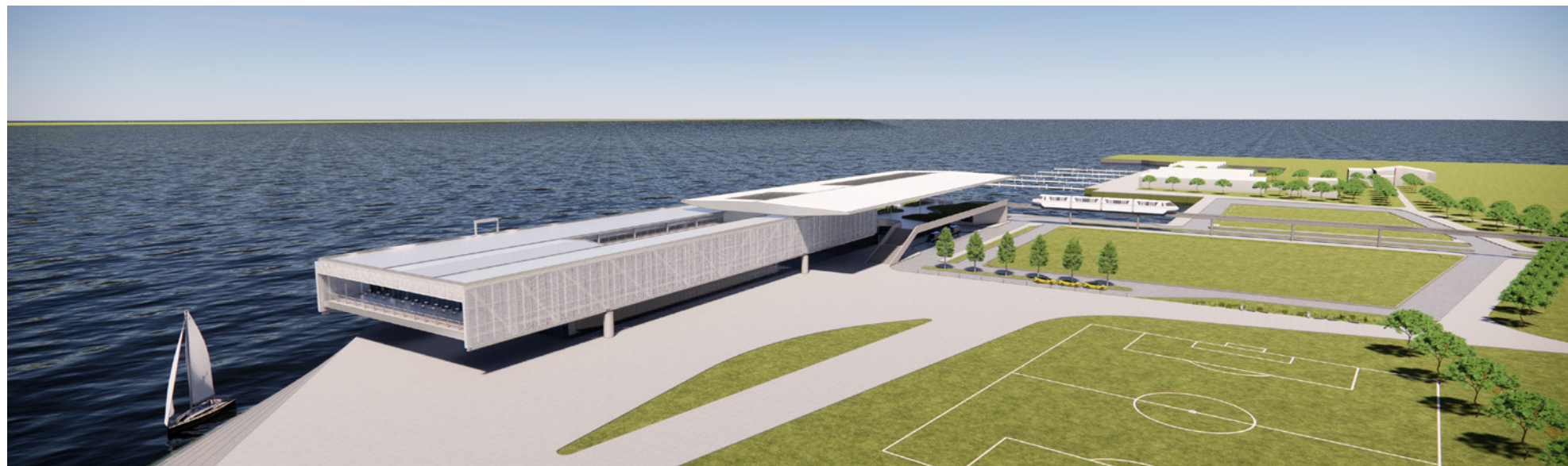
PLAN DE ETAPABILIDAD: 2RA ETAPA.

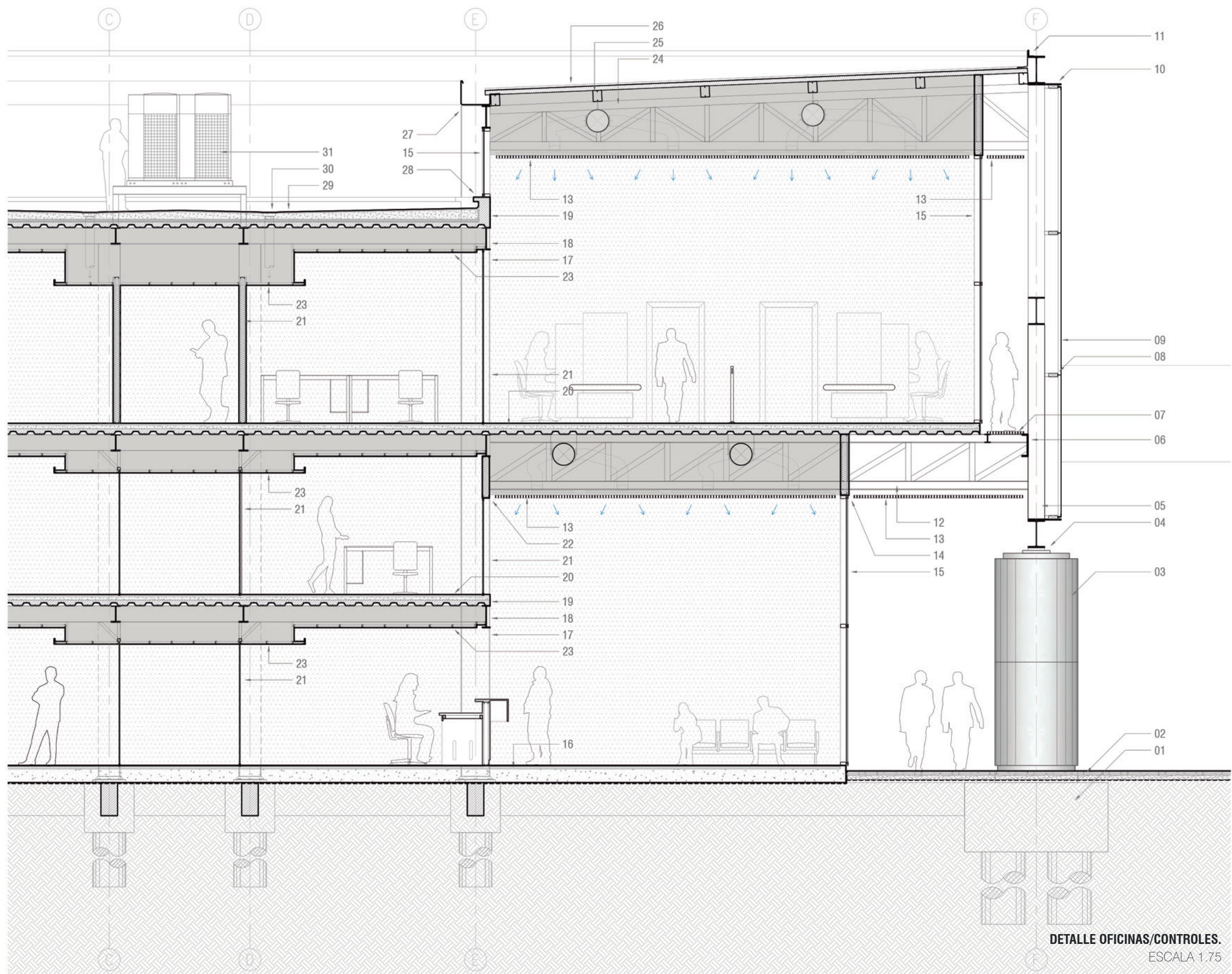
- EDIFICIO PRINCIPAL DE LA ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL
- PLAYA DE MANIOBRAS Y ACCESO VEHICULAR
- EDIFICIO DE APOYO E INFRAESTRUCTURAS (SERVICIOS)
- *ESTACIONAMIENTO CUBIERTO*
- *TERRAZA ACCESIBLE Y PARADA DE MONORRIEL*



PLAN DE ETAPABILIDAD: 3RA ETAPA.

- EDIFICIO PRINCIPAL DE LA ESTACIÓN FLUVIAL INTERNACIONAL
- PLAYA DE MANIOBRAS Y ACCESO VEHICULAR
- EDIFICIO DE APOYO E INFRAESTRUCTURAS (SERVICIOS)
- ESTACIONAMIENTO CUBIERTO
- TERRAZA ACCESIBLE Y PARADA DE MONORRIEL
- *ESTACIONAMIENTO DESCUBIERTO Y ESPACIOS PARQUIZADOS*

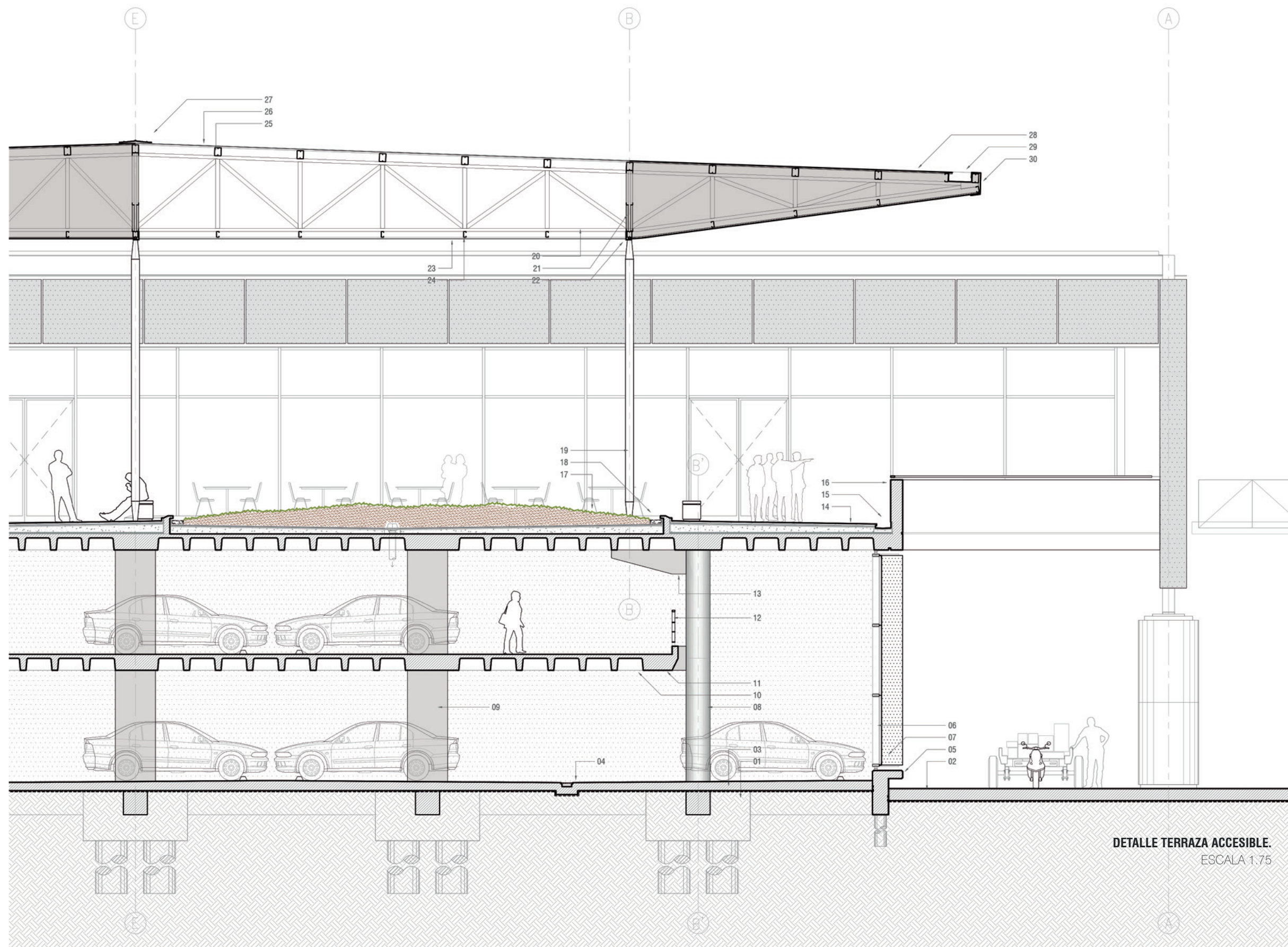


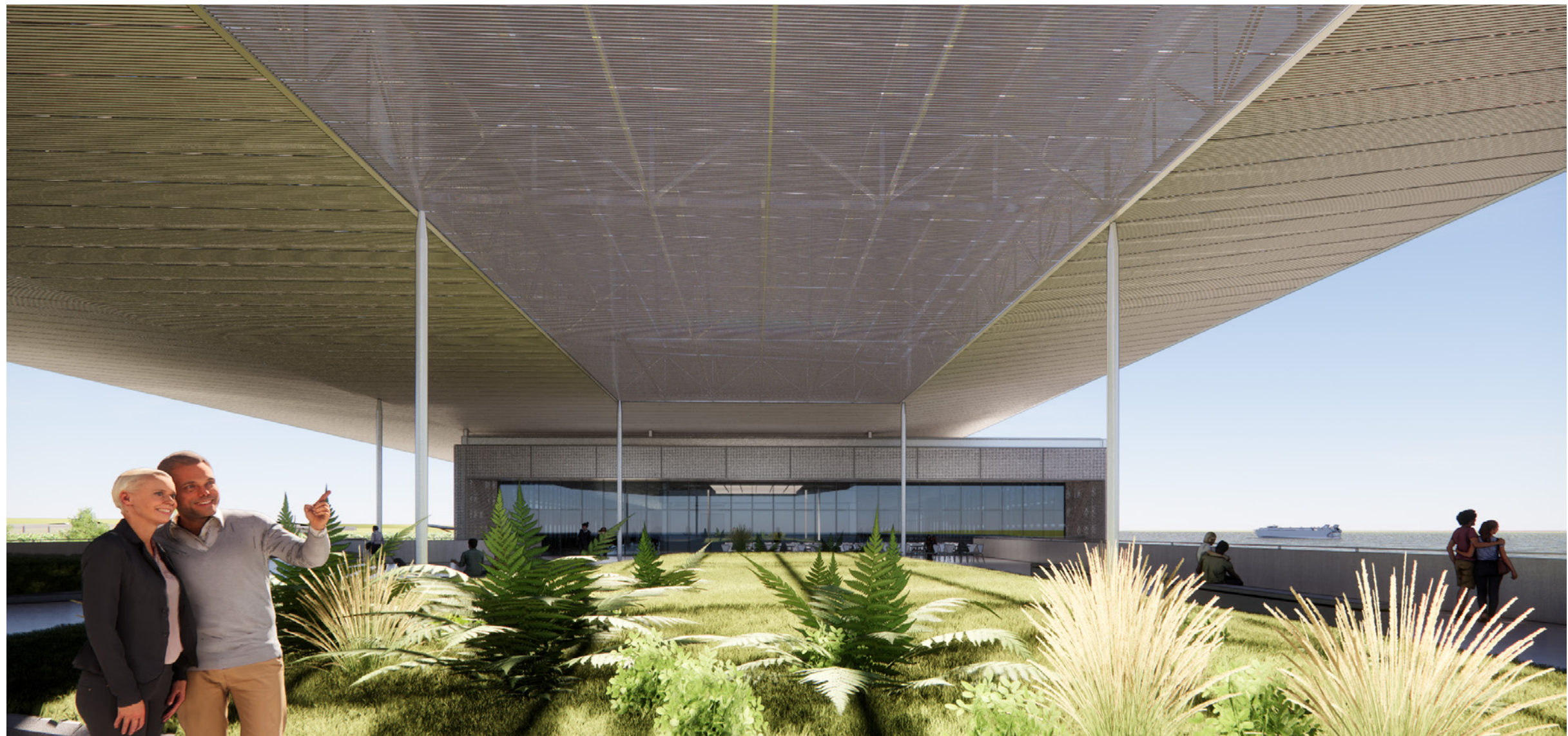




REFERENCIAS.

/1. Fundaciones. cabezales, pilotes y vigas de fundación de h°a°. dimensiones según cálculo /2. Paquete de piso exterior. film polietileno 200 mic. + cama de arena, e:8cm+adoquin intertrabado, e:8cm, patrón tipo espina de pescado a 90° /3. Columna de h°a°, diám.: 1,50m. term. horm. visto de encofrado metálico /4. Apoyo articulado. soporte tipo pot, disco de neoprene confinado en bastidor de acero Ø500mm /5. Viga reticulada metálica principal. cordón inferior, superior, puntales y diagonales perfil hea 500 /6. Viga de vinculación de reticuladas secundarias a principal. perfil upn 400 /7. Pasarela metálica de mantenimiento. rejilla metálica tipo TDL /8. Ménsula y clavadores p/ sistema de fachada. tubo 160x60x3.2mm vinculados a viga reticulada ppal. /9. Sistema de control solar. chapa microperforada al 30% sobre bastidor metálico de perfiles ángulo 2x1/4" y rigidizadores tee 2x1/4" /10. Bastidor para sistema de fachada. chapa laminada en caliente f-26, e: 3/4" /11. Babetas de borde. plegado de chapa galvanizada cal. 18 vinculada a perfil ángulo 4x1/4" de terminación /12. Viga reticulada secundaria p/entrepiso. cordón inferior y superior perfil w 6x15. puntales tubo 100x100x3.2mm. diagonales tubo 100x60x3.2mm /13. Cielorraso metálico modular registrable. /14. Tabiquería liviana exterior. sistema eifs s/bastidor steel framing 100mm /15. Carpintería de aluminio. sistema frente integral pb. vidriado dvh 4+4mm int. + cámara aire 12mm+ 4+4mm exterior con control solar /16. Paquete de piso interior. film polietileno 200mic. +contrapiso s/terreno natural, e: 25cm+carpeta de cem. y arena, e: 3cm+porcelanato alto tránsito, e: 2cm columna metálica. perfil w 16x26 /17. Estructura metálica de entrepiso. viga de borde: perfil w 16x26. vigas interiores perfil w 12x26. /18. Plegado de chapa de terminación cal. 22 /19. Paquete de piso entrepiso. steel deck cal. 20+capa de compresión h°a°, e: 5cm +contrapiso s/losa, e: 6cm+carpeta de cem. y arena, e: 2cm+porcelanato alto tránsito, e: 2cm /20. Paño fijo interior. vidrio laminado s/bastidor "u" de aluminio /21. Tabiquería liviana interior. doble emplacado de placa de yeso, e: 12,5mm s/bastidor steel framing 100mm /22. cielorraso suspendido. placa de yeso, e: 15mm s/bastidor de perfiles galvanizados /23. Viga reticulada de cubierta. cordón inferior y superior tubo 150x70x3.2mm. puntales y diagonales tubo 80x80x2mm /24. correa de cubierta tipo cajón. perfil c 200x80x20x2mm /25. Panel tipo sandwich de cubierta. e: 80mm, material aislante pur. terminación chapa-chapa /26. Canaleta conformada. plegado de chapa galvanizada cal. 18 /27. Mojinete h°a° colado junto a la capa de compresión. terminación plegado de chapa interior cal. 22 /28. Paquete de cubierta húmeda. steel deck cal. 20+capa de compresión h°a°, e: 5cm +film. polietileno 200mic. +plancha de eps, e:4cm+horm. alivianado de pte. 2cm/m, emín: 8cm+carpeta niveladora, e: 2cm+impermeabilización /29. Embudo vertical 30x30 de polipropileno rígido. rejilla de hierro fundido. salida diám. 160mm /30. unidad modular exterior de aire acondicionado, sistema vrv. montada sobre pasarela técnica metálica



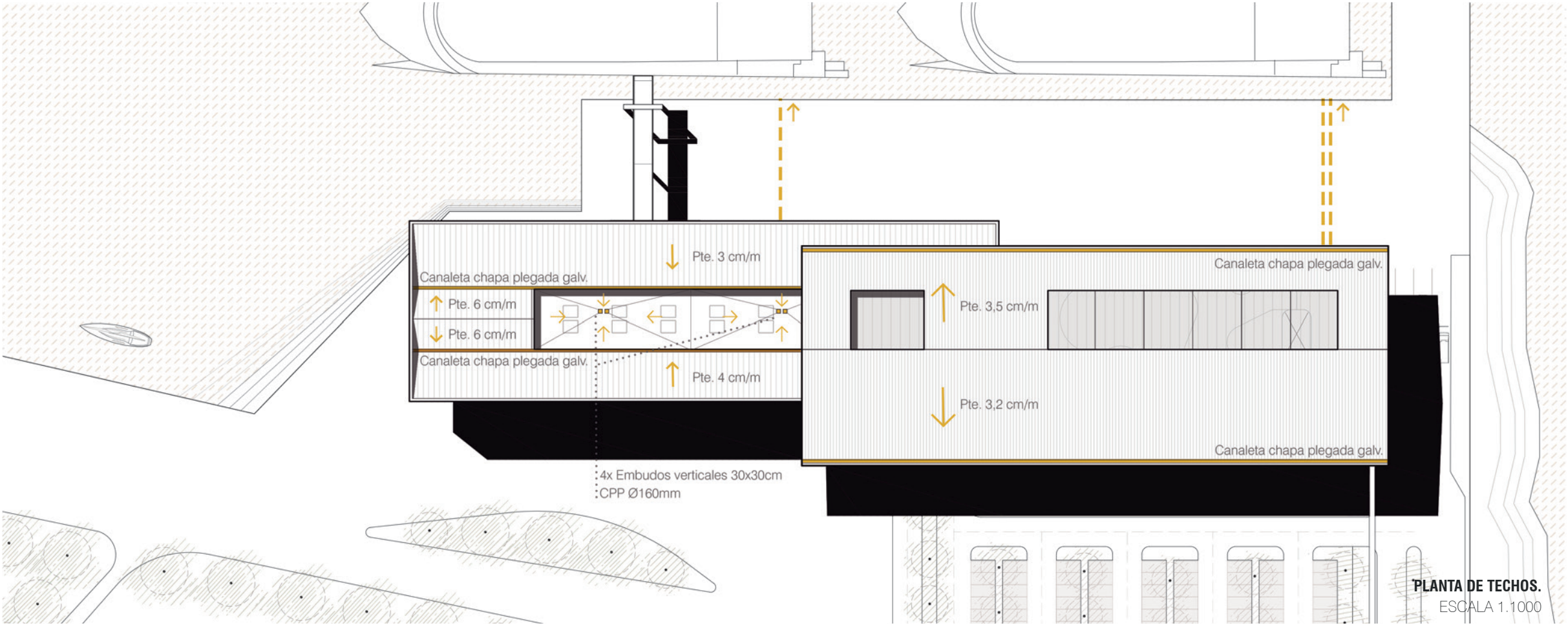


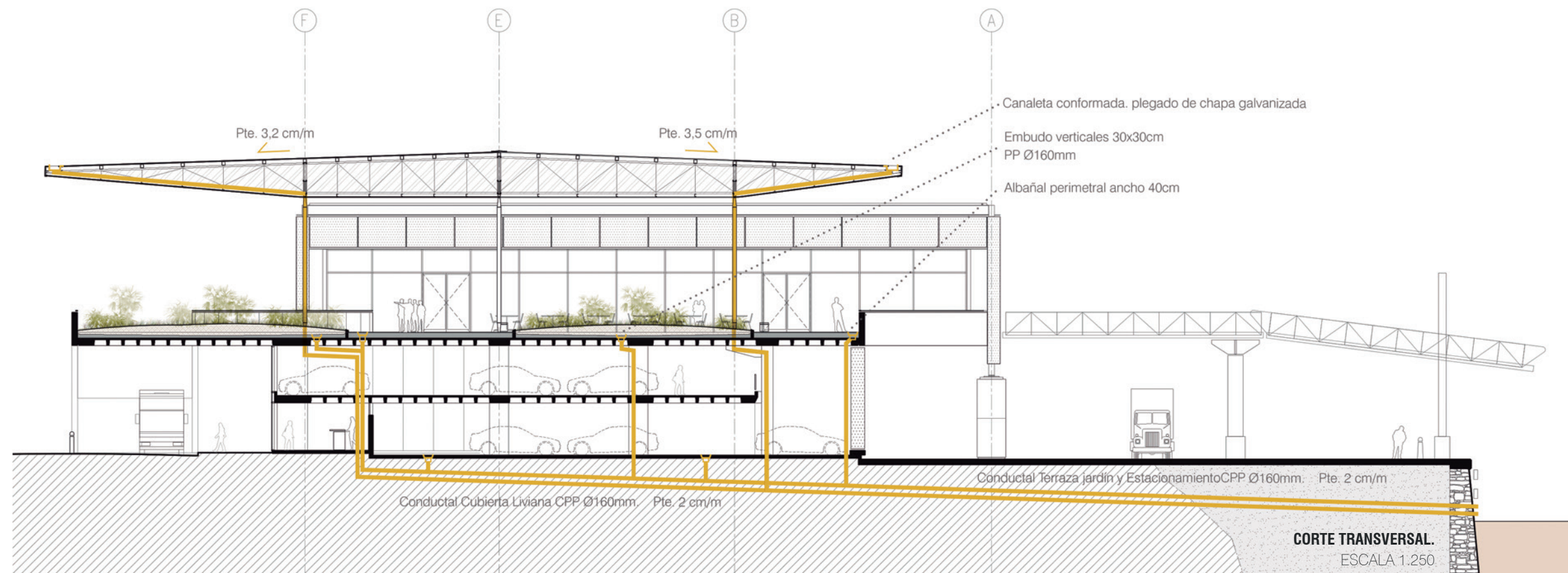
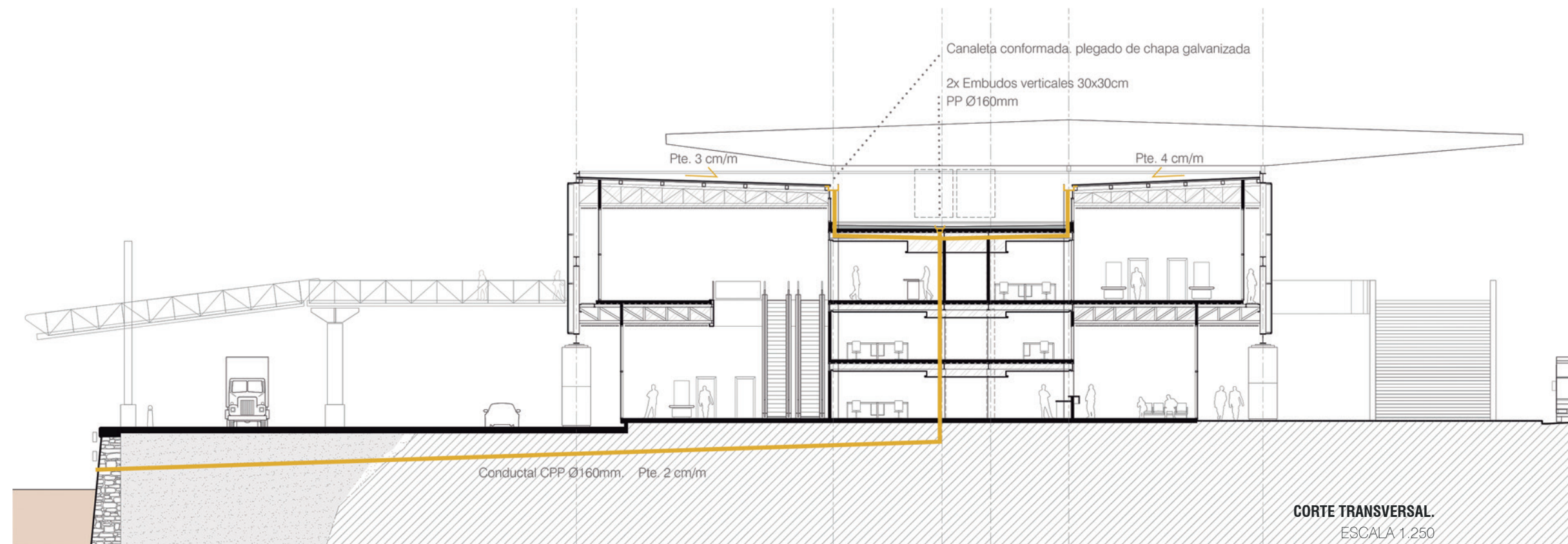
REFERENCIAS.

/1. Fundaciones. cabezales, pilotes y vigas de fundación de h°a°. dimensiones según cálculo /2. Paquete de piso exterior. film polietileno 200 mic.+ losa de h°a°, e: 30cm. terminación hormigón lavado /3. Paquete de piso interior. film polietileno 200 mic.+ losa de h°a°, e: 20cm. terminación llaneado industrial /4. Albañal central moldeado en losa de piso. rejilla metálica de planchuelas metálicas /5. Viga de borde h°a°, para contención de sistema de fachada /6. Estructura p/ sistema de fachada. tubo 160x60x3,2mm vinculados a estructura de h°a° /7. Sistema de control solar. chapa microperforada al 30% sobre bastidor metálico de perfiles ángulo 2x1/4" y rigidizadores tee 2x1/4" /8. Columna de h°a°, diám.: 0,60m. term. horm. visto de encofrado metálico /9. Tabique de h°a°, 1,00x0,40m. term. horm. visto /10. Losa de entrepiso. losa casetonada de h°a°, e: 40/10cm. casetón reutilizable 65x65x30cm /11. Viga chata de h°a°, h: 40cm. ancho según eje estructural /12. Baranda metálica. parante planchuela 3x1/4". pasamanos tubo 80x40x1.6mm /13. Ménsula de h°a°. viga de transferencia para desfase de ejes estructurales /14. Paquete de piso terraza accesible. losa casetonada de h°a°, e: 40/10cm+film polietileno 200 mic.+plancha eps, e:4cm+horm. pobre de pte. 1cm/m, emín: 6cm+carpeta niveladora, e: 2cm+impermeabilización+carpeta, e:2cm+loseta piedra lavada de alto tránsito, e:3,50cm /15. Albañal perimetral, ancho: 40cm /16. Baranda terraza accesible h°a°, term. horm. visto + pasamanos tubo 100x40x2mm /17. Paquete de piso cantero vegetado. losa casetonada de h°a°, e: 40/10cm+film polietileno 200 mic.+horm. pobre de pte. 1cm/m, emín: 6cm+carpeta niveladora, e: 2cm+impermeabilización+lámina protectora antirraíces+placa de drenaje encastrable+manto filtrante geotextil+sustrato natural, emín: 15cm+material vegetal /18. Cordón de contención moldeado en h°a°+canto rodado perimetral bajo mojinetes /19. Columna metálica tubular, diám: 25cm /20. Viga reticulada principal, cordón inferior y superior perfil u galvanizado 160x60x3,2mm; montantes y diagonales tubo estructural 160x100x3,2mm /21. Viga reticulada secundaria, cordón inferior y superior perfil u galvanizado 160x60x3,2mm; montantes y diagonales perfil ángulo 1x1/4" /22. Zinguería perimetral, plegado de chapa cal. 22 /23. Chapa microperforada al 30%, vinculada a correas interiores /24. Correas de cielorraso, perfil c 140x60x20x2mm /25. Correa de cubierta tipo cajón. perfil c 200x80x20x2mm /26. Chapa de policarbonato perfil sinusoidal con tratamiento UV, e: 1,2mm /27. Cupertina en cumbrera, plegado de chapa cal. 22 /28. Cubierta de chapa sinusoidal cal. 18, prepintada color blanco /29. Canaleta conformada. plegado de chapa galvanizada cal. 18 /30. Cenefa de borde, plegado de chapa cal. 18

ESTRATEGIA DE DESAGÜES PLUVIALES.

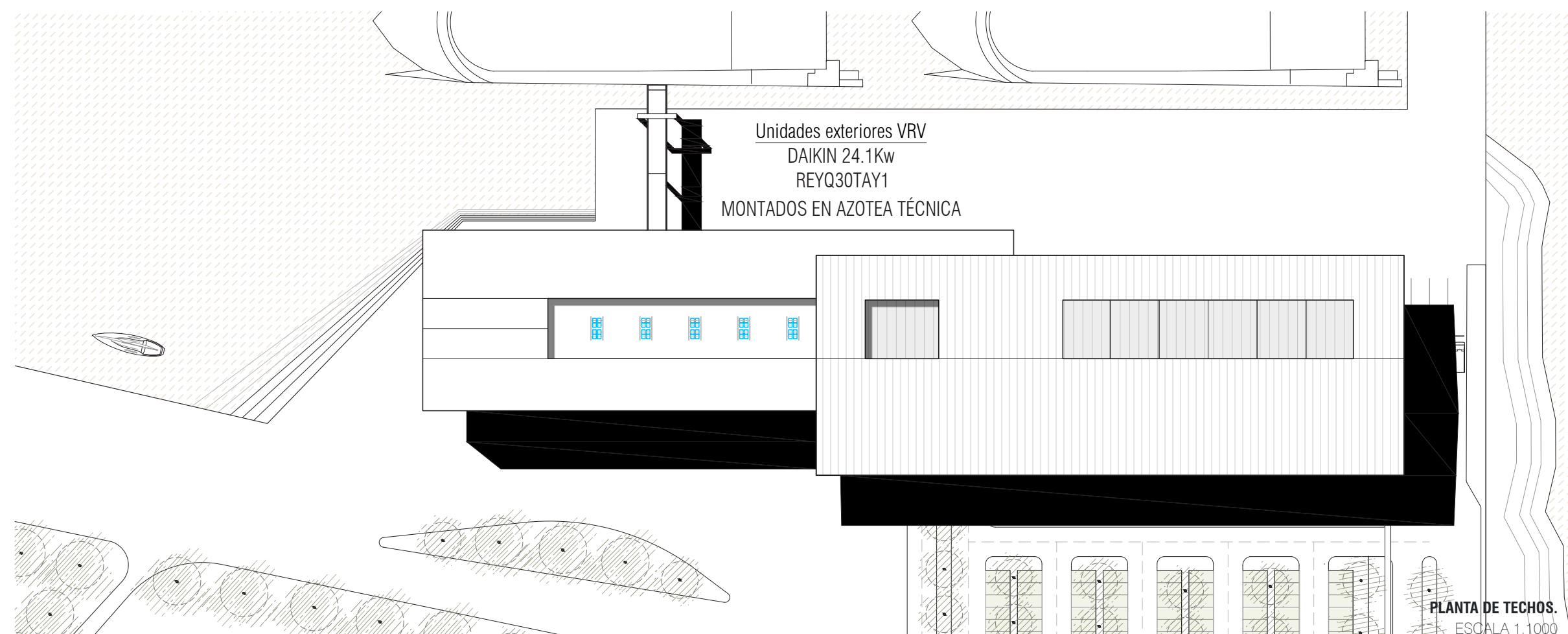
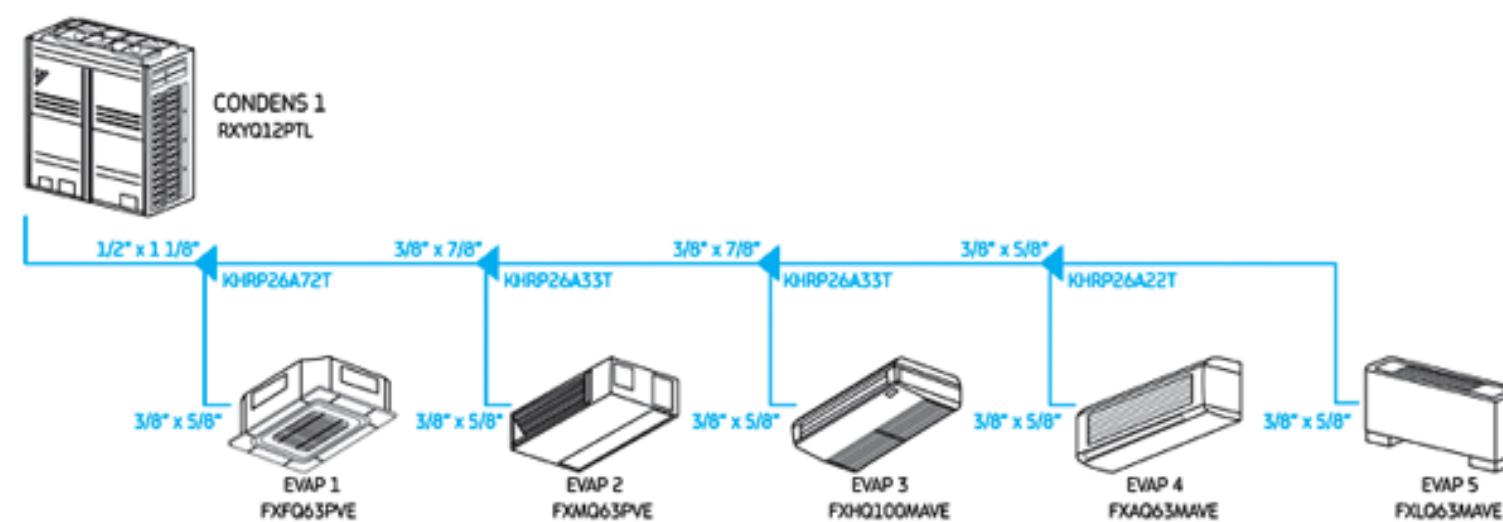
La estrategia de desagües pluviales del edificio se basa en un sistema directo de recolección y descarga hacia el río, aprovechando su proximidad a la costa para evacuar de manera eficiente los caudales generados durante las precipitaciones. El edificio cuenta con cubiertas inclinadas que favorecen el escurrimiento natural del agua hacia canaletas perimetrales, las cuales conducen el caudal hacia las bajadas verticales. En el sector de la terminal, estas bajadas se ubican dentro de espacios técnicos, lo que permite ocultar la infraestructura, facilitar su mantenimiento y preservar la limpieza formal de los espacios públicos. En la terraza accesible, las bajadas se resuelven adosadas a las columnas, integrándolas a la estructura sin interferir con el uso peatonal ni con los recorridos exteriores. Todo el sistema se dimensiona para garantizar un desagüe rápido y seguro, evitando acumulaciones y asegurando que las aguas de lluvia se conduzcan de manera controlada hasta su vertido final en el río Paraná.

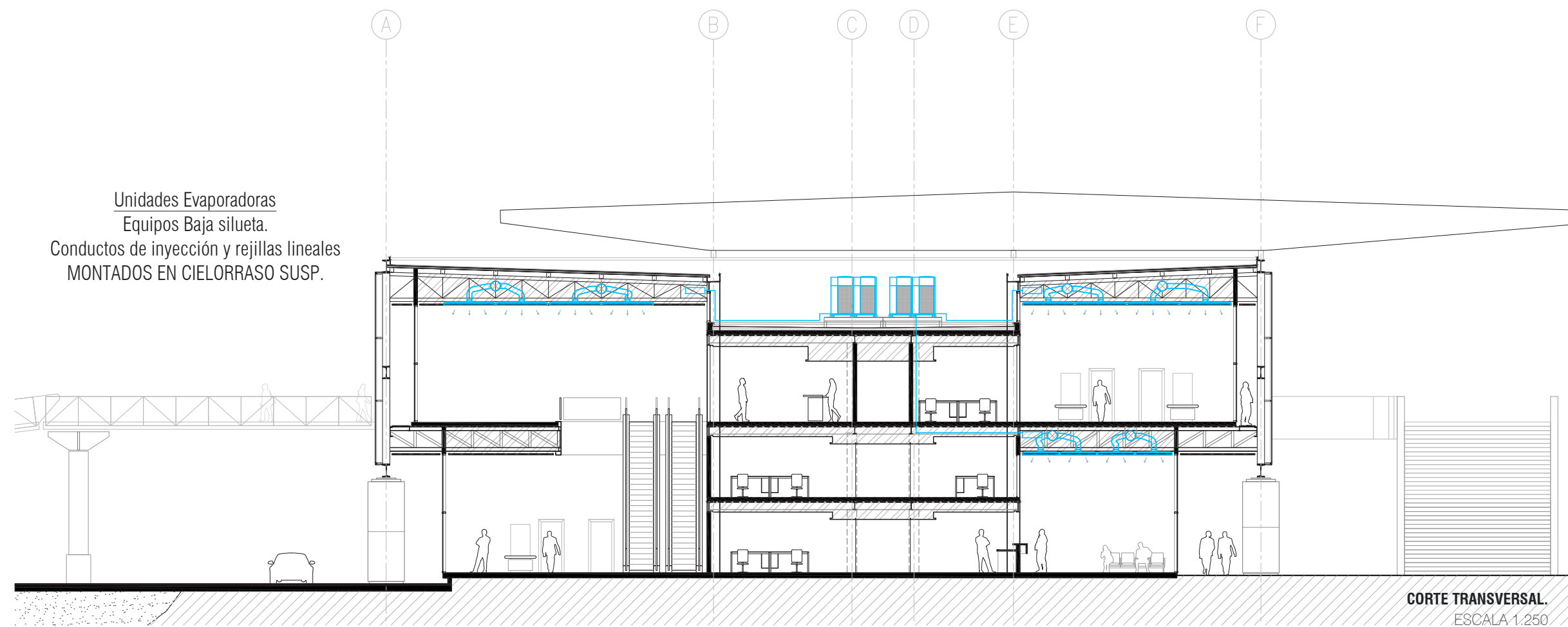




ESTRATEGIA DE ACONDICIONAMIENTO.

La estrategia de climatización de la estación fluvial se resuelve mediante un **sistema VRV** que prioriza eficiencia energética y control preciso por sectores. Las unidades exteriores se ubican en una terraza técnica diseñada para garantizar correcto acceso, ventilación y aislamiento sonoro sin afectar la imagen arquitectónica del edificio. En el interior, la distribución se realiza con equipos de baja silueta instalados sobre cielorrasos técnicos, desde donde nace la conductería principal. El aire se impulsa a través de difusores lineales que aseguran una distribución uniforme en salas de embarque, áreas de espera, circulaciones y espacios administrativos. La sectorización del sistema permite adaptar el funcionamiento a las variaciones de ocupación, optimizando consumos y manteniendo condiciones de confort estables.





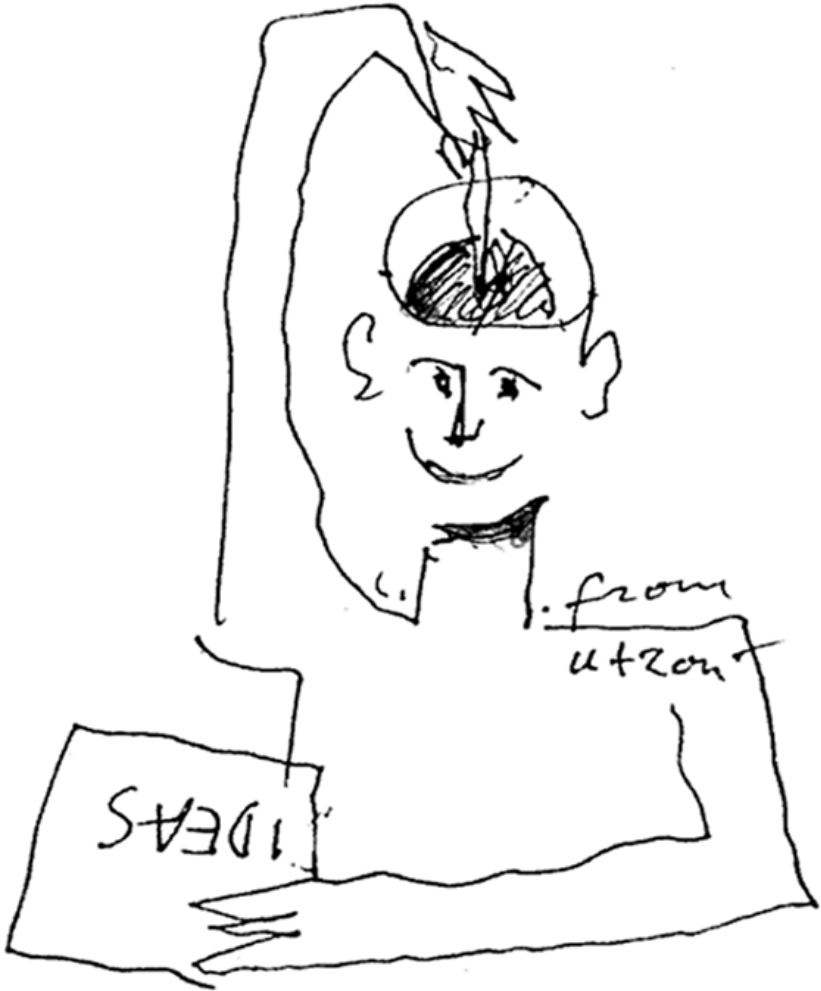
“El agua es el espejo que tiene la arquitectura para verse a sí misma.”

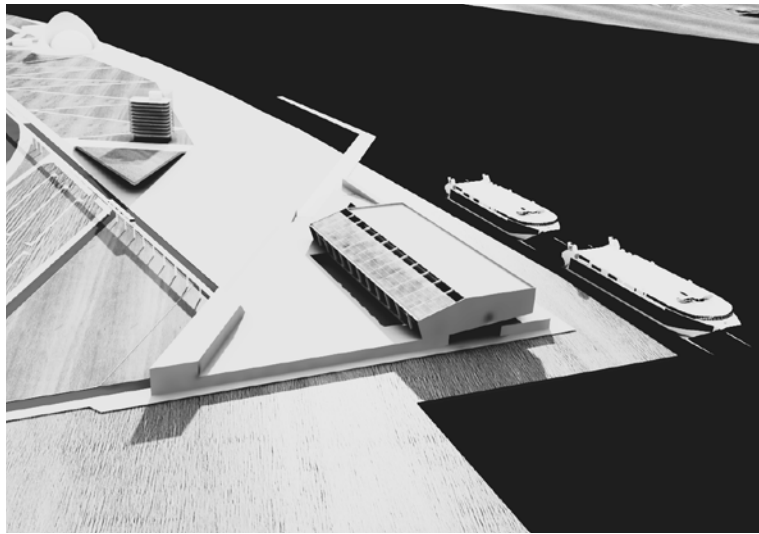
Louis Kahn, Entrevista en *Between Silence and Light* (1985)



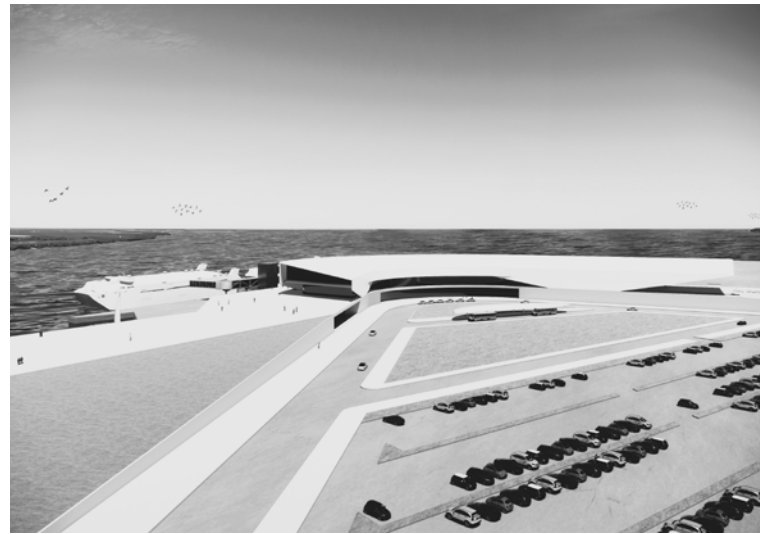
REFLEXIÓN FINAL.

Iquae vendictotae nestis sintia prati dolent aut occum que dunditam, core
est debis volore non cuptatisinus dolupta ectur?
Leseque debis numetur? Quiducitias eos dicaeperem que sit, tenim etur?
Occulparume consequiatum as mo id utem eum fugia dolorehendit am non-
sedi gnihitas que eum il mod evernat atecab ium erum nos exerspeleces
demquiduciis preribus debis excepel magnis adit etus arunt ressequatis am
nonsernam in et ea peruptati illesero et faccatem eum, sunt, nem delestis
iliquid et apienih illupta temoditae. Hil invelest, ut doloruptibus rere dolesto
tatati cume pa volupta temquid elluptatem. Dolorio dicte voluptatur aut mo
iderum vella qui odis rerferorem simus, con eaquiae solut omnihiciasi doloris-
tiis ressum voluptur? Ugiat.
Officim faciunt. Tati alis vellibusae sa as ea qui tectem nectotatios evererum re
erumentis esti tem harcium fugitas sitiberiaspe ma vent perero beatemquossi
cupa il moloreptat.
Sundusc iligent. Mendanda di doluptatem fuga. Ed ea pore, serum ipsapel
itaqui totas aut aut excerum enim rest, con nosa deliber spedion sequas pra-
te non consequamus dolut labor maiorep erspero eictibus rem dolori res vent
officto quisi idionse quossin pa id mo voluptas aperspicid et volupti tentium
inveliam dolestibus.
Ugia volori derspere nit, od et rero que nis archili quossimus magnati de
cum reruntur?Cae soluptam, sita sume cus aut vitoribusam qui blaut vidigen
totatiatur sitatiis dit anditiscimi, si ium nonsequide volorias erisciis maio. Tur
magnistis quisseq uiducidel incta est am, venest, odis dolor serchil mos do-
loreium quid et in cullit ulparum, veliqui quam asi simaximpore molorem elit
ommo occulla ndipientio. Nam iduciis ciliquatur aut plignim uscimus ant la
con cone derovid ma del eatus ut rendaectibus eliquamus.





Junio 2023



Agosto 2023



Noviembre 2023



Julio 2025



Agosto 2025



Octubre 2025



BIBLIOGRAFÍA.

/ **Neufert, Ernst.** El arte de proyectar en arquitectura, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1995.

/ **Galimbreti, Cecilia.** A orillas del río. La relación puerto-ciudad en la transformación urbana de Rosario. Ed. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía “Dr. R. Ardissonne”, 2015

/ **Arquitectura Viva.** “Geografías construidas de Mendes da Rocha”, 2023

/ **Arquitectura Viva.** “Nuevo Museo Nacional de Coches, Lisboa”, 2018

/ **Municipalidad de Rosario.** PIM. Plan Integral de Movilidad Rosario.

/ **Municipalidad de Rosario.** PUR. Plan Urbano Rosario 2007 - 2017.

/ **Municipalidad de Rosario.** PUR 5+5. Actualización Plan Urbano Rosario 5+5.

/ **Municipalidad de Rosario.** Normas urbanísticas de la ciudad de Rosario.



FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO