

# DELTA URBANO

La Arquitectura como espacio de Transición

PFC





**FAPyD** | Facultad de Arquitectura,  
Planeamiento y Diseño.

Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño  
Universidad Nacional de Rosario  
Catedra: Arquitecto Eduardo Chajchir

Tutora: Arquitecta Susana Paganini  
Co-Tutora: Arquitecta Soledad Chamorro

Alumnos: Yacuzzi Miguel - Zibecchi Marco  
2015/2017

Impreso en Rosario, Argentina  
Marzo 2017

PROYECTO FINAL DE CARRERA

**YACUZZI MIGUEL**  
*miguelyacuzzi@gmail.com*



**ZIBECCHI MARCO**  
*zibecchimarco@gmail.com*



LA NORMATIVA COMO RESULTADO DE UN PROYECTO URBANO

**PFC 2015**  
**DELTA URBANO**



De la Ciudad al Bosque

**YACUZZI** Miguel  
**ZIBECCHI** Marco

INTRODUCCIÓN  
P.F.C.  
p.1

1 UBICACIÓN  
Rosario  
p.3

2 PLAN ESPECIAL  
Estudio de Casos  
Movilidad  
Centralidad  
Espacio Publico  
Monografía Urbanismo  
p.7

3 MARCO  
P.U.R. 2007-2017  
p.35

4 OBJETIVOS  
Generales  
Particulares  
p.45

5 PROYECTO URBANO  
Propuesta Plan Especial  
p.47

6 CASOS DE ESTUDIO  
Proyecto Municipalidad  
Barrio Aldea del Lago  
p.57

7 PLAN DE DETALLE  
Plantas  
Cortes Urbanos  
Imágenes  
p.67

8 ETAPAS  
p.83

9 PROYECTO  
ARQUITECTONICO  
Plantas/Cortes  
Estructura  
p.87

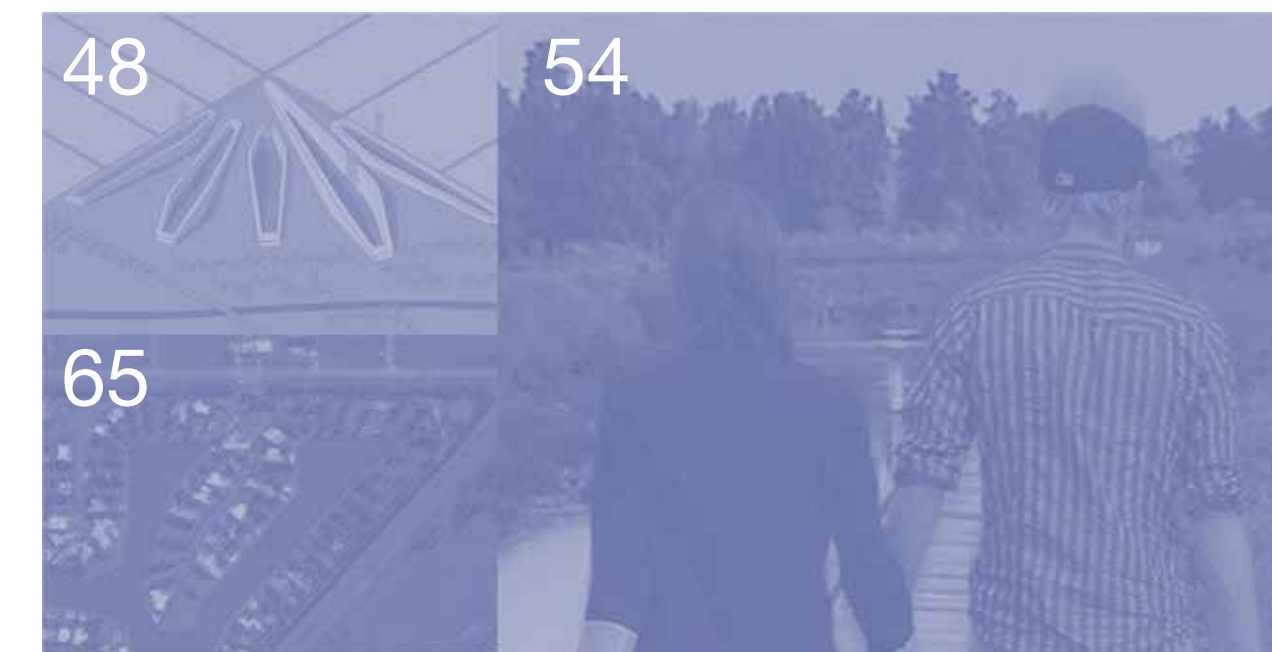
10 UNIDADES VIVIENDA  
Tipologías  
p.99

11 GESTION  
Políticas Públicas  
Créditos  
p.117

12 REFERENTES  
p.119

13 CONCLUSIONES  
Agradecimientos  
p.123

BIBLIOGRAFÍA  
p.127



# Introducción

Nosotros somos Marco Zibecchi y Miguel Yacuzzi, cursamos Proyecto Final de Carrera durante el año 2015, en la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño (FAPyD) de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), en la cátedra del Arquitecto Eduardo Chajchir.

Les queremos presentar nuestro trabajo realizado durante este periodo (2015-2017) de Proyecto Final de Carrera, que fue el trabajo final para lograr culminar la carrera de Arquitectura. Esta última instancia consistió en una presentación oral ante un jurado y abierta al público, junto con la entrega de paneles gráficos y este libro en cuestión.

La metodología utilizada para el armado del libro fue la siguiente:

En una primera lugar se integra el trabajo realizado por Miguel Yacuzzi para el examen final de la materia de Intervención Urbanística en la Cátedra de Kauano, en la cual se trabaja urbanísticamente el proyecto que desarrollamos en la cátedra de Proyecto Final de Carrera, brindándole una mirada más global e integrativa.

Luego, en una segunda instancia, comenzamos a narrar nuestro proyecto y su desarrollo, más a una escala propia de proyecto arquitectónico, con las hipótesis proyectuales que nos planteamos durante el cursado de la materia.

El equipo docente estuvo formado por:

Arq. Susana Paganini,  
Arq. Mariela Szpac,  
Arq. Constanza Galati,  
Arq. Soledad Chamorro,  
Las ayudantes de la cátedra.

Nos ayudaron y guiaron durante todo este proceso.



## PROYECTO FINAL DE CARRERA

### ► ¿Qué es el Proyecto Final de Carrera?

Es el espacio-tiempo de síntesis de todos los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos a lo largo de la carrera.

El Consejo Directivo de la FAPyD definió el arco temático del PFC a partir de tres temas de interés social prioritarios en el desarrollo nacional: vivienda, educación y salud.

Las cinco cátedras de PFC acordaron concentrar el trabajo en el tema **VIVIENDA** durante la convocatoria 2015.

Aparece la figura del tutor, quien es el encargado de curso del PFC. La función del tutor es el seguimiento del proyecto del alumno, asesorándolo en todos los temas relativos al proyecto.

La documentación del PFC deben incluir todos los aspectos urbanísticos, proyectuales, y tecnológicos, resueltos y expuestos en las escalas requeridas.

### ► Modalidad de Trabajo

La modalidad desarrollada en la cátedra fue la siguiente:

Una primera instancia de análisis de los terrenos ofrecidos por el grupo docente, de manera grupal en el taller.

En una segunda instancia, en grupos de 2 personas se elegía uno de los terrenos y se comenzaba un análisis más pormenorizado del mismo, y una búsqueda inicial de ideas proyectuales generadoras.

Ya en una última instancia, se asignaron los tutores correspondientes a cada grupo de trabajo, y las correcciones se realizaron específicamente sobre cada sitio de intervención de manera más específica.

El énfasis siempre estuvo puesto en el trabajo grupal, con correcciones en las cuales todos en el taller escuchaban, opinaban y ayudaban, generando así un colectivo en donde todos se beneficiaban mutuamente.

## Capítulo 1



# UBICACIÓN

# UBICACIÓN

El sitio de intervención se encuentra en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, Argentina.

Rosario esta ubica en el sur-este de la provincia de Santa Fe, República Argentina. Es la ciudad más poblada de la provincia de Santa Fe y la tercera ciudad más poblada del país, solo detrás de Buenos Aires y Córdoba. Constituye un importante centro cultural, económico, educativo, financiero y de entretenimiento.

Está situada sobre la margen occidental del río Paraná, en la Hidrovía Paraná-Paraguay. Sobre dicho río está enclavado un puerto de 140 hectáreas que maneja tanto cargas generales como a granel.

Junto a varias localidades de la zona conforma el área metropolitana del Gran Rosario que es el tercer conglomerado urbano del país. En el año 2010 se proyectó una población para el departamento Rosario (compuesto por la ciudad de Rosario y otros 23 municipios más) de 1.236.089 personas, según datos proporcionados por el INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). Según la misma proyección, el municipio de Rosario contaba con 948.312 habitantes.

La metrópolis forma parte de una región de gran importancia económica. Cerca del 70 % de la producción del país de cereales se exporta por su puerto. Genera el segundo PGB urbano per cápita de Argentina después de Buenos Aires.

Rosario es conocida como la Cuna de la Bandera Argentina, siendo su edificación más conocida el Monumento a la Bandera. Foco educativo y cultural, cuenta además con importantes museos y bibliotecas, y su infraestructura turística incluye circuitos arquitectónicos, paseos, bulevares y parques.

El municipio de Rosario ocupa una superficie total de 178,69 km<sup>2</sup>, de la cual la superficie urbanizada es de 120,37 km<sup>2</sup>. La ciudad está integrada por 8.271 manzanas y 16.607 cuadras

En cuanto a los espacios verdes urbanos se distribuyen en: 24 parques, 124 plazas, 51 plazoletas, 24 paseos y otros 228 espacios verdes.

Superficie total de espacios verdes:  
11.264.550 m<sup>2</sup> (11,265 km<sup>2</sup>), 6,3% de la superficie total de la ciudad.

Espacio verde urbano por habitante año 2014: 11,68 m<sup>2</sup>.

La ciudad está organizada en 5 Distritos, y nuestro sitio de intervención se ubica específicamente en el Distrito Noroeste de la ciudad, sobre la Avenida Jorge Newbery y el Arroyo Ludueña.

Cuenta con 24 hectáreas y sus condiciones son únicas en la zona, ya que se presenta como un espacio vacío que se encuentra entre los límites de la ciudad consolidada y el Bosque de los Constituyentes. Es un lugar en donde está proyectado realizar un Plan para urbanizar. Se encuentra adyacente a su parte Este, lo que es uno de los espacios públicos verdes más grande de la ciudad como ya mencionamos, el Bosque de los Constituyentes, de 300 hectáreas de extensión.

Asimismo, en su parte Norte, sobre la Av. Jorge Newbery, uno de los ejes de circulación Este-Oeste más importantes del sector, conectando Zona Norte con Zona Noroeste, la Av. de la Circunvalación, el Autódromo Municipal, y el Aeropuerto de Rosario, entre otros. La zona en donde se ubica el sitio es una zona netamente residencial, de baja densidad (no más de PB+2), con algunos equipamientos deportivos, educativos y de servicios básicos.

## DETALLE:

**Sitio:** Ciudad de Rosario, Santa Fe, Argentina.

**Sección:** 14, Distrito Noroeste.

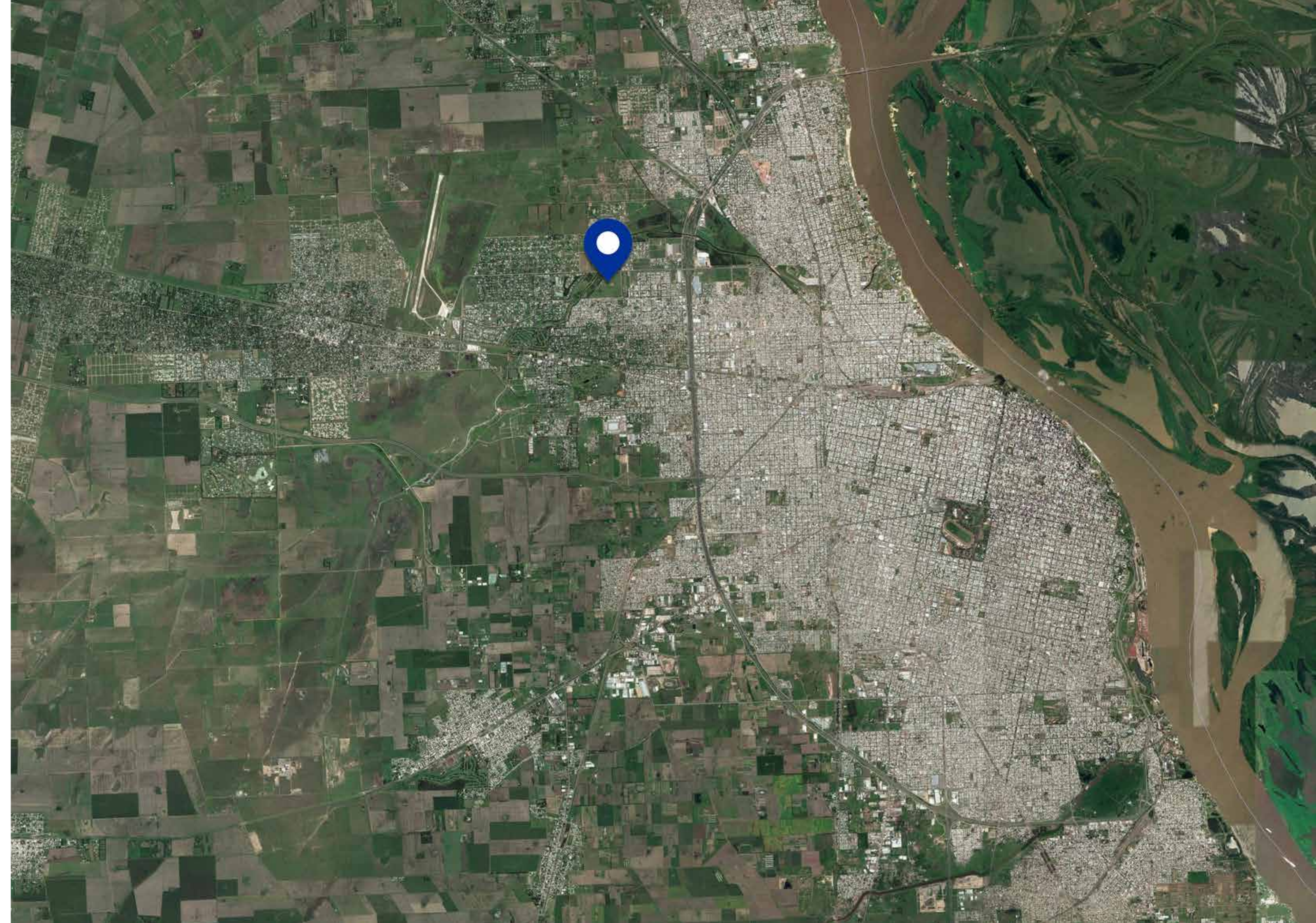
**Calles:** Entre avenida Jorge, Newbery, Schweitzer, Wilde y el Arroyo Ludueña.

**Latitud:** 32° 54' 42"

**Longitud:** 60° 44' 33"

**Altitud:** min. 19m - máx. 22m

**Superficie:** 24 ha



## Capítulo 2



# PLAN ESPECIAL

ANÁLISIS DE CASOS DE REFERENCIA

# INTERVENCIÓN URBANÍSTICA

## TRABAJO FINAL

Catedra: Dr. Arq. Héctor Floriani

### UNA NUEVA DINÁMICA METROPOLITANA

Movilidad, Centralidad y Espacio Público

#### INDICE

##### PARTE 1 | INICIO

##### 1. INTRODUCCIÓN

- 1.a. Prólogo
- 1.b. Problemática e hipótesis
- 1.c. Objetivos y estrategias

##### PARTE 2 | DESARROLLO

##### 2.1. FASE INICIAL | Análisis

##### 2.1.A. Estructuración urbana a partir del espacio público

- 2.1.A.1. La ciudad
- 2.1.A.2. ¿Qué es y qué comprende el espacio público urbano?
- 2.1.A.3. El espacio público urbano en la tercera modernidad
- 2.1.A.4. El espacio público urbano por excelencia en la ciudad contemporánea: la calle

##### 2.1.B. Estructuración urbana a partir de la organización de las actividades en el espacio

- 2.1.B.1. Centralidad urbana
- 2.1.B.2. Organización del tejido según usos y densidades
- 2.1.B.3. Apropiación del espacio público
- 2.1.B.3.1. Las diferentes escalas del espacio público

##### 2.1.C. Estructuración urbana a partir de la movilidad

- 2.1.C.1. Cuando la movilidad no logra su cometido: "los espacios fuera de". Marginalidad

##### 2.2. FASE INTERMEDIA | Interacción: del dicho al hecho

- 2.2.1. Ejemplificaciones y referencias urbanas
- 2.2.1.A. El caso Córdoba
- 2.2.1.B. El caso Buenos Aires
- 2.2.1.C. El caso Rosario

##### 2.3. FASE FINAL | Producción y propuestas gráficas



Fotografía: collage de la Fundación Enric Miralles. "Aportaciones del arquitecto a la ciudad".

#### 1.a. Prólogo

Este trabajo se desarrolla en el marco de la materia Intervención Urbanística (IU), de la Cátedra Floriani; perteneciente a la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (Universidad Nacional de Rosario).

#### 1.b. Problemática e hipótesis

Hay 3 preguntas o planteos que pueden funcionar como disparadoras de este trabajo.

- La primera es si realmente las nuevas centralidades emergentes constituyen una nueva forma de diseño del espacio público.
- La segunda implica entender cómo se estructuran e interconectan dichas áreas con el espacio urbano pre – existente.
- Y la tercera, que reúne muchas preguntas, abarca descubrir los factores que potencian o imposibilitan el valor de estas nuevas centralidades: movilidad, espacios verdes, zonas vulnerables y aisladas; normativas, reglamentos, lineamientos; entre otros.

#### 1.c. Objetivos y estrategias

Trabajar con el espacio urbano es una operación conjunta entre las autoridades municipales/provinciales/nacionales y las locaciones privadas.

Y desde otro punto de análisis, también se opera en conjunto entre las dichas autoridades y las instituciones educativas.

Esta monografía va a destacar entonces, la coexistencia y coacción de la ciudad (la gente), los proyectos urbanos (el autor de este trabajo en este caso) y las posibilidades 'legales' que permiten acceder al sitio (los proyectos planteados por las autoridades gubernamentales).

Para plantear los objetivos y las estrategias, se pensó en criterios de intervención. Claramente se le debe dar respuesta a una estructuración urbana; y esto se hará a partir de tres puntos:

#### 1. A partir del espacio público

Esto implica proyectar el conjunto de espacios públicos entendiéndolos como un sistema integrado e integrador, para articular los procesos de crecimiento y desarrollo urbano en pos de un aumento en la calidad de vida de los habitantes. Se trata de asumir el rol del espacio público como estructurador y cualificador del paisaje urbano.

#### 2. A partir de la organización de las actividades en el espacio

Aquí se trata de organizar las actividades existentes, nuevas y potenciales en el área, definiendo pautas para sus posibles configuraciones espaciales. Esto implica considerar problemas como:

- La conformación de centralidades, con sus niveles de conflictividad y potencialidad.
- La organización global del tejido en cuanto a usos y densidades; en relación a los componentes de la estructura urbana.
- Las apropiaciones de los espacios públicos.

#### 3. A partir de la movilidad

La movilidad comprende los modos de desplazamientos con que cuenta una ciudad y un territorio: tráfico motorizado particular, transportes públicos, bicicletas y peatones. Es un factor de integración e inclusión ya que facilita la accesibilidad a los servicios urbanos propios y a otras ciudades, promoviendo el desarrollo de sectores urbanos a partir del impulso de actividades.

Hay un elemento central que articula las relaciones entre movilidad, espacio público, actividades y densidades; y ese elemento es la calle.

La movilidad da lugar a dos aspectos más a considerar: conectividad y accesibilidad; mediante 3 modos diferentes: motorizado (público/privado), peatonal y ciclista. Y, además, despieza las escalas en 3 grados: regional, urbana y barrial.

#### 2.1. FASE INICIAL | Análisis

#### 2.1.A. ESTRUCTURACIÓN URBANA A PARTIR DEL ESPACIO PÚBLICO

##### 2.1.A.1. ¿Qué es y qué comprende el espacio público urbano?

"El espacio público es ante todo un concepto urbano, es decir que está y ha estado relacionado con la ciudad, pues es allí donde surgió. Es en la ciudad, lugar de la civilización y la cultura, aquel 'dispositivo topográfico y social capaz de hacer eficaz al máximo el encuentro y el intercambio entre los hombres' donde aparecen, puesto que es precisamente el espacio que posibilita el encuentro y el intercambio, actividades que están en el seno mismo de la definición de una colectividad, de una sociedad. Podemos deducir entonces que el espacio público, o de una manera más amplia y articulada, el espacio colectivo, es o debe ser el espacio más importante en la ciudad, puesto que allí se realiza la actividad fundamental para la colectividad que la habita. De otra manera podríamos decir que es el espacio público el que hace la ciudad, y la diferencia de una simple agrupación de casas y edificios."<sup>1</sup>

##### 2.1.A.2. El espacio público urbano en la tercera modernidad

Esta monografía, como se enuncia en la Introducción, apunta a demostrar que una nueva faceta de la ciudad puede exponerse y desarrollarse con las herramientas que poseemos como ciudadanos y como arquitectos urbanistas. Es un largo proceso que tiene como base la historia pasada, pero que apunta a desterrar nuevos conceptos y metodologías aplicables a los nuevos modos de vivir.

Considero que el espacio público, y su tratamiento coherente y equilibrado, dejó de ser un tema aparte, o un tema más para analizar y diagnosticar; para convertirse en la esencia misma de la ciudad. La ciudad es el espacio público, es la relación de este para con el resto; es cómo la gente lo toma para sí, cómo las actividades se apropian y sacan partida de él; es cómo las diferentes edades y los diferentes géneros pueden sumergirse en sus posibilidades y construir realidad. Además, los eslabones que conforman la ciudad, también dejan de ser meros elementos.

1.Gamboa Samper, Pablo, El sentido urbano del espacio público. Revista Bitácora Urbano Territorial [en línea] 2003. 1 (enero-diciembre).

Disponble en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74810703>> ISSN 0124-7913

El trazado responde a los nuevos modos de habitar, a la concepción de vivienda que traen por añadidura las familias modernas; la privacidad es pura y estricta, a semejanza con un panóptico organizado y delimitado; la calle dejó de ser una línea que divide, separa y dirige el movimiento vehicular/peatonal, para mimetizarse y darle vida a las ciudades; dejó de ser un divisor para ser un conector, un fuelle o nexo de situaciones (y ya no de elementos), de circunstancias y de momentos.

Como bien explica François Ascher<sup>2</sup> en “Los nuevos principios del urbanismo”, “la sociedad contemporánea se transforma deprisa y, desbordados por esta evolución, a veces medimos mal cómo han cambiado en poco tiempo los objetos que utilizamos, nuestra forma de actuar, de trabajar, las relaciones familiares, las diversiones, los desplazamientos, las ciudades en las que vivimos, el mundo que nos rodea, nuestros conocimientos, esperanzas y temores.

En el ámbito del urbanismo percibimos con mucha dificultad los cambios, puesto que el espacio edificado evoluciona con relativa lentitud y las construcciones nuevas representan al año menos de un uno por ciento del parque existente. Además, nos sentimos vinculados de un modo especial a los lugares más antiguos y a menudo tenemos la impresión de que representan mejor la urbanidad que los que la sociedad produce hoy en día. De hecho, nos mostramos inquietos ante las formas que adoptan las ciudades y ante los peligros de todo tipo que parecen generar para la sociedad y el medio ambiente.

Sin embargo, numerosos indicios y análisis nos llevan a pensar que las transformaciones de nuestra sociedad y, especialmente de las ciudades, no han hecho más que empezar. Las sociedades occidentales están cambiando y entran en una nueva fase de la modernidad que ve evolucionar profundamente las formas de pensar y actuar, la ciencia y la técnica, las relaciones sociales, la economía, las desigualdades sociales, los modelos de democracia. Estas mutaciones suponen y hacen necesarios cambios importantes en el concepto, la producción y la gestión de las ciudades y de los territorios, y ponen de actualidad una nueva revolución urbana moderna, la tercera después de la revolución de la ciudad clásica y de la ciudad industrial. La sociedad debe, por tanto, dotarse de nuevos instrumentos para intentar dominar esta revolución urbana, sacar partido de ella y limitar sus posibles perjuicios. Para ello, hace falta un nuevo urbanismo que se corresponda con las formas de pensar y actuar de esta tercera modernidad.

Esta tercera modernidad y su revolución urbana están dando lugar a nuevas actitudes frente al futuro, nuevos proyectos, formas de pensar y de actuar diferentes: es lo que puede llamarse como neourbanismo o ‘nuevo urbanismo’.<sup>3</sup>



Proyecto Ganador del Premio Europeo del espacio público urbano 2014:  
Plan Maestro para el Viejo Puerto de Marsella / Foster + Partners

2. François Ascher: Urbanista y sociólogo francés graduado en economía, Doctor en estudios urbanos y humanidades. Especializado en el estudio de los fenómenos municipales y la planificación urbana, ha explorado los conceptos de “metápolis” e “hipermoderna”.

3. “Los nuevos principios del urbanismo”. Título original: Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas a l'ordre du jour. | Primera edición: 2004, Segunda reimpresión: 2007 © Éditions de l'Aube, 2001 | © de la traducción: María Hernández Díaz, 2004 | © del prólogo: Jordi Borja, 2004 | © Ed. cast.: Alianza Editorial, S. A. Madrid, 2004, 2005, 2007.

### 2.1.A.3. El espacio público urbano por excelencia en la ciudad contemporánea: la calle

“(…) Hay un elemento que es la sustancia en la vida de los barrios y de la ciudad: es la piel de los barrios; no son obras aisladas. Lo más importante y a lo que le dábamos más prioridad, es lo más sencillo: la calle. La vida de las ciudades, de los conflictos urbanos, se dan en la calle con intervenciones muy sencillas. (…) Ese circuito del sistema nervioso de los barrios es lo que termina pegando y dándole calidad de vida al día a día. En ese sentido, el tema del espacio público es un tema central. Lo más importante es que estamos trabajando para y por las personas, cómo hacer procesos de participación, cómo incluir en el proceso de construcción de estos proyectos procesos de reconciliación. (…)

Hay un aspecto que es fundamental que es el tema de la comunicación pública; el tema de la empatía tiene que ver fundamentalmente con las expresiones culturales locales: cuál es la vida de los barrios, qué papel juega la cultura. Para poderse comunicar uno horizontalmente, hemos venido descubriendo porque no tenemos claridad sobre eso, que las expresiones culturales: la música, el arte, son los espacios donde nos ponemos iguales, donde podemos comunicarnos para definir proyectos, para definir compromisos.

Cuando un niño pueda tomar el bus público, atravesar la calle, caminar el centro con seguridad, ir a su escuela y regresar a la casa, estamos logrando la ciudad que deseamos.”<sup>4</sup>

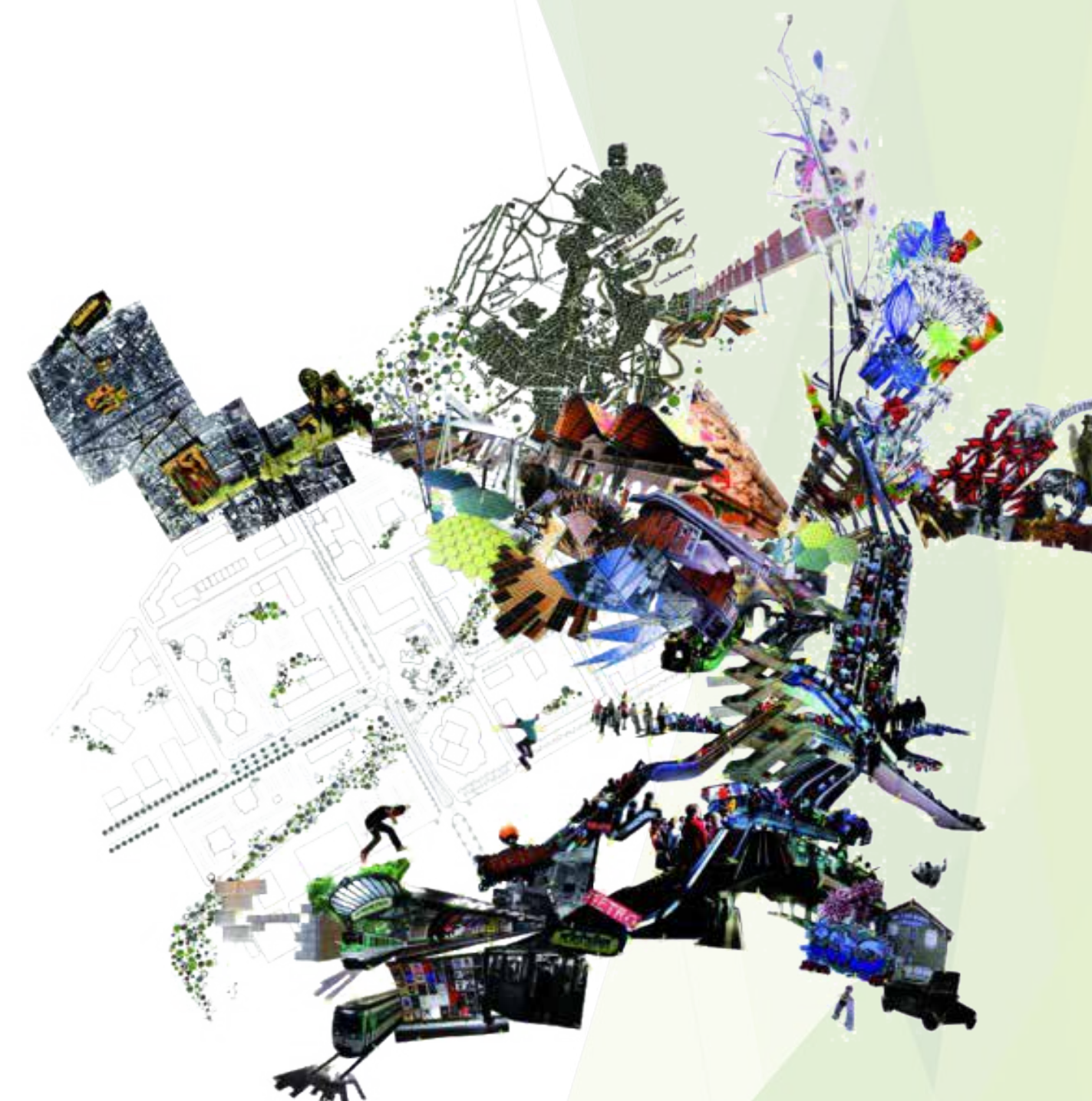
Mi intención de evidenciar la importancia de la calle tiene que ver con la necesidad de encontrar lineamientos que unan, que cosan, que tejan la ciudad. Ser un arquitecto urbanista implica, desde mi perspectiva, considerar todos los puntos y atarlos unos con otros: hitos, calles, trazado, proyectos antiguos, proyectos nuevos, proyectos vanguardistas, obras patrimoniales, veredas, frentes y contrafrentes, parques y vacíos urbanos, centros de manzana y centros distritales, río y barranca, autopistas y puentes.

Creo que el fuerte principal está en aprender a tocar las piezas que hagan de la ciudad un programa más humano, más unido; donde el ciudadano no sea un mero habitante sino un partícipe de los cambios y las permanencias.

La calle particularmente, línea completa y compleja, es una herramienta viable para armar esta gran red a la que pertenecemos. Permite llegar e irse, conectar y desvincular, caminar o correr y transitar en vehículos de gran o pequeño porte; permite ver, cruzar, recorrer, permanecer, esquivar, atravesar y permeabilizarse con el resto.

Es en esa permeabilidad en donde tenemos que hacer hincapié. Pensar cómo, desde nuestro lugar, podemos activar los sectores que no llegan a incluirse del todo, o que tienen muy poco desarrollo, o bien, que nos interese iniciar de cero.

4. Arq. Alejandro Echeverri. Urbanismo social Medellín - Transcripción TEDx Colombia. Publicado en fecha 02/04/12



Fotografía: Fundación Enric Miralles. “Regeneración urbana”

Hay un arquitecto urbanista brasileño llamado Jaime Lerner, que nos habla de “acupuntura urbana”<sup>5</sup>. En sus publicaciones, explica que siempre tuvo la ilusión y la esperanza de que con un pinchazo de aguja sería posible curar las enfermedades. El principio de recuperar la energía de un punto enfermo o cansado por medio de un simple pinchazo tiene que ver con la revitalización de ese punto y del área que hay a su alrededor. Cree que podemos y debemos aplicar algunas “magias” de la medicina a las ciudades, pues muchas están enfermas, algunas casi en estado terminal. Del mismo modo en que la medicina necesita la interacción entre el médico y el paciente, en el urbanismo también cree necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas y en cadena. Para Lerner, es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo.



Esquema de acupuntura urbana, Taipei

Este tipo de ideas deben estar regladas y estipuladas desde los organismos gubernamentales. Es necesario que se creen proyectos pensados por y para la gente; que se fomenten las leyes que alivien la ciudad y le den vida y espacios gratos. Sin ideas no hay proyectos, y sin proyectos no hay ciudad.

Creo fielmente que hay que ser conscientes de lo que queremos que la gente habite. Tratar las ideas urbanas desde la calidad humana, y haciendo énfasis en los siguientes aspectos; como bien lo enuncia Alberto Clementi en su publicación sobre “Estrategias para la calidad urbana”:<sup>6</sup>

5. Lerner, Jaime, Acupuntura urbana. Barcelona: Institut d’Arquitectura Avançada de Catalunya, 2005  
 6. Clementi, Alberto. “Strategie per la qualitat urbana”, en Clementi, Alberto y Mascarrucci, Roberto (eds.), Zhongshan Programme, Barcelona, LISt Lab, 2010, pp. 18-24. | Transcripción de Kawano, Roberto. Materia académica Intervención Urbanística Cátedra Floriani, FAPyD – UNR, año 2015.

- La adhesión crítica al contexto, o sea, lo apropiado de las relaciones insaturadas desde el proyecto con las características identitarias y con los valores reconocidos en el contexto de la intervención.
- La sostenibilidad ambiental y paisajística de las intervenciones.
- La adhesión programática a las exigencias funcionales a satisfacer y a los objetivos de desarrollo a promover; así como la participación comprometida de los actores interesados –todas condiciones necesarias para conseguir una elevada ‘habitabilidad’ urbana en los espacios previstos y el fortalecimiento de la cohesión social local-.
- La representabilidad de los espacios y la creación de nuevos valores espaciales y formales ligados a los valores estéticos, simbólicos y morfogenéticos del proyecto.
- La capacidad de innovación, o sea, la contribución creativa a la reinterpretación de lo existente, abriéndolo a los valores que caracterizan la cultura y la economía contemporáneas.
- La factibilidad técnica, económica, social y administrativa de los procesos involucrados en la concreción del proyecto, en aras de minimizar los costos en la medida de lo posible, así como de precisar los tiempos de realización, de manera compatible con los objetivos trazados.

Concretamente, en la dimensión de la sostenibilidad, se incluyen los valores del contexto, de la sostenibilidad paisajístico – ambiental, de la representabilidad del espacio; en la dimensión de la inclusividad social, la adhesión programática y el protagonismo de la población; y en la dimensión de la competitividad económica, los valores de innovación y de factibilidad de las intervenciones.



Proyecto de regeneración urbana mediante el arte público en la ciudad de Pachuca (México) dentro del barrio de Palmistas. La implementación de este programa unió a los habitantes de la zona y creó una identidad común, disminuyendo la violencia involucrando a los jóvenes en actividades comunitarias.

## 2.1.B. ESTRUCTURACIÓN URBANA A PARTIR DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL ESPACIO

Pareciera redundante plantearse la ‘estructuración urbana’ a partir de las actividades en el espacio, ya que podrían significar lo mismo. Es decir, tanto la subdivisión con respecto al espacio público y su desarrollo o intensificación, como pensar en la organización espacial de las actividades, son la esencia misma de la estructuración; o más aún, son la estructuración misma. De todas maneras, es interesante poder identificar tres grandes ramas de una misma cosa para poder reflexionar y actuar según sus potencias y debilidades particulares.

En este caso, hablar de organización de las actividades en el espacio nos va a llevar a puntos clave como son la conformación de centralidades y su valor urbano; cómo se dispone el tejido global posteriormente y como efecto también de esa organización primaria; y finalmente cómo (nuevamente surge el tema porque es imposible de aislar) se logra la apropiación de los espacios públicos.

### 2.1.B.1. Centralidad urbana

Para iniciar el tema, me gustaría compartir un fragmento de una entrevista de Alfonso Valenzuela-Aguilera<sup>7</sup> a François Ascher:

“A.V.: Usted propone la creación de territorios Metropolitanos articulados bajo la dicotomía centro-periferia. Aun cuando se optara por fortalecer una estructura multipolar, ¿no siguen existiendo zonas periféricas o residuales, es decir, las que quedan segregadas de los polos estratégicos?”

F.A.: Hoy en día la cuestión es que las grandes metrópolis no se crean más alrededor de una sola centralidad sino mediante polaridades múltiples y cada vez más disociadas: el polo administrativo no es el mismo que el polo de negocios, éste no es igual al polo comercial, etc. De modo que los polos se multiplican, evolucionan y la ciudad transita hacia un modelo multipolar, creándose una red territorial mucho más compleja que las centralidades únicas.”  
 La movilidad y la construcción de infraestructuras de sostén, van a ser factores claves para convertir lo policéntrico en funcional; o sea, en conectar las múltiples centralidades de manera productiva y eficiente.

Por otro lado, la correcta función de cada centralidad traerá como consecuencia (ya trajo, es un hecho) regiones urbanizadas en diferentes puntos; y la anulación del concepto ‘centro-periferia’. Hoy la ciudad es una malla casi infinita de interacciones.

En una sociedad tan flexible, dinámica, nómada y fluctuante, “la centralidad es más bien la capacidad de polarizar los espacios próximos, atraer flujos y llamar a las personas. Es donde existe una intensidad urbana y se produce como tal una percepción objetiva (física) y subjetiva (psicológica).”

Imagen de la derecha: Ciudad de Rosario. Mario Corea. “Rosario. Nuevas centralidades”  
 Localización: Rosario, Santa Fe, Argentina | Tipología: Diseño Urbano | Finalización: 1998

7. Alfonso Valenzuela-Aguilera. es arquitecto, teórico crítico y urbanista. Profesor de Planificación Urbana de la Universidad Estatal de Morelos, México





### 2.1.B.2. Organización del tejido según usos y densidades

Partiendo de lo que se denomina 'estado de situación', es decir, de lo que objetivamente es parte de la ciudad en cuestión, quisiera dividir o separar algunos conceptos que ayuden a comprender el 'leitmotiv' de la organización espacial según usos y densidades.

Me parece apropiado hacer la siguiente apreciación, siguiendo diferentes grados de análisis:

- Por un lado, creo necesario identificar los niveles de ocupación: la relación entre el total de parcelas y las que se encuentran ocupadas, independientemente del uso y tipo edilicio ubicado en la parcela y de las dimensiones de las mismas.

- Por otro lado, los niveles de infraestructuración: la relación entre el total de parcelas y las que cuentan con servicios, también independientemente del uso y tipo edilicio ubicado en la parcela y de las dimensiones de las mismas.

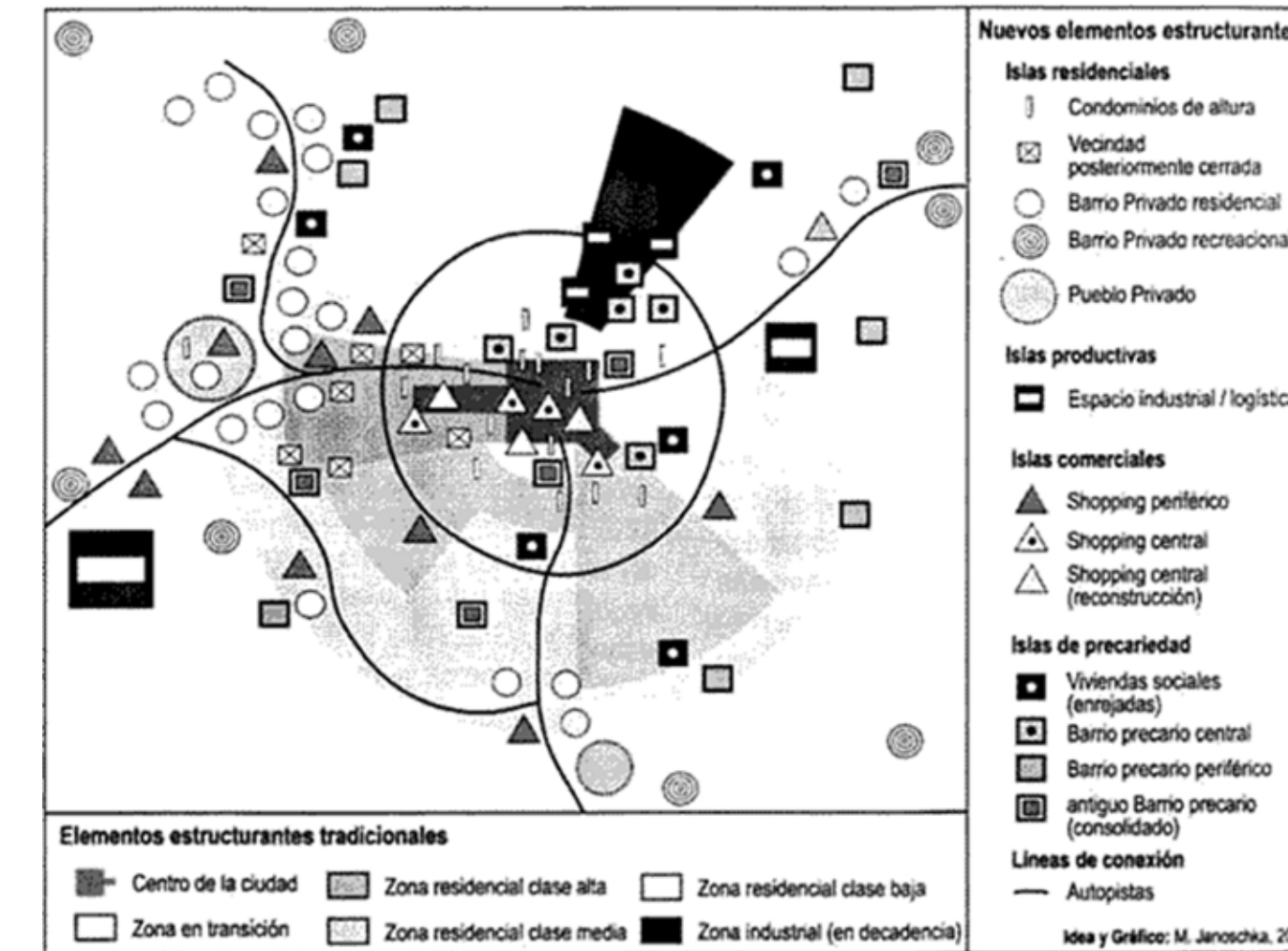
- En un tercer apartado, considerar los niveles de consolidación: la relación entre el total de parcelas y las ocupadas más los servicios con los que cuentan; nuevamente con independencia del uso y tipo edilicio ubicado en la parcela y de las dimensiones de las mismas.

A partir de la identificación de los niveles que califican y cualifican la estructuración urbana, creo preciso crear los procesos de transformación y crecimiento organizado de la ciudad. Esto, partiendo de los elementos primarios y estructuradores del espacio urbano, y luego actuando sobre sus entornos próximos y lejanos; considerando siempre, las preexistencias y en paralelo, las futuras intervenciones. Paulatinamente, producto de la cotidianeidad y de los estudios constantes de los organismos gubernamentales, se dará un crecimiento lo más organizado y limpio posible.

El tejido es la sumatoria de todos los elementos constitutivos y su coexistencia y cohesión interna. Uno reconoce a la ciudad a partir de la relación estrecha (o no) que existe entre el trazado, lo edilicio y los usos del suelo; por lo tanto, analizar la metrópoli de adentro hacia afuera y exponer las falencias y potencias de sus componentes, será tarea fundacional del arquitecto urbanista.

Para poder llevar adelante las tareas que organicen -de manera cautelosa y preventiva-, el tejido urbano, se aplican las diversas normativas y ordenamientos planteados desde las instituciones oficiales que nos gobiernan en las diferentes escalas.

Imagen de la izquierda: Ciudad de Rosario. Mario Corea. "Rosario. Nuevas centralidades" Localización: Rosario, Santa Fe, Argentina | Tipología: Diseño Urbano | Finalización: 1998



El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. Michael Janoschka Fuente: <http://bit.ly/2lQclUG>

### 2.1.B.3. Apropiación del espacio público

"De las ciudades, lo que más me gusta son los calles, las plazas, la gente que pasa delante de mí y que probablemente no veré nunca más, aventura breve y maravillosa como un fuego de virutas, los restaurantes, los cafés y las librerías. En una palabra: todo lo que es dispersión, juego intuitivo, antasía y realidad".  
Josep Pla<sup>8</sup>

#### 2.1.B.3.1. Las diferentes escalas del espacio público

##### A. Espacio público - Vivienda

"La vivienda es más que un objeto para la supervivencia humana. Hablar de vivienda implica ineludiblemente hablar de quienes viven en ella, de las relaciones sociales y espaciales que establecen en su proceso de habitar, las cuales se extienden fuera de los límites de la edificación a la cual suele circunscribirse este concepto. "La vivienda no es sólo un «topos» material; tiene un sentido relacional con la sociedad".

8. Josep Pla fue un escritor y periodista español en lenguas catalana y castellana. Artículo extraído de "Cartas de lejos". Prólogo de 1927

Desde esta perspectiva, puede entenderse a la vivienda como unidad físico espacial de urbanización y de servicios, y el equipamiento social-comunitario, dentro de un contexto cultural, socio económico, político y físico ambiental". Así mismo, como un proceso cuyas fases -prospección, planificación, diseño, producción, provisión, alojamiento y administración- se desarrollan en el tiempo de forma no necesariamente secuencial. Todo ello considerando que, a la vez, es el espacio en el que habita un grupo familiar que lleva a cabo en su interior comunicaciones con sentido entre sus integrantes, a partir de las cuales dicho grupo puede ser reconocido como sistema de comunicación. Según Sepúlveda y otros, los sistemas de comunicación establecen fronteras de sentido, dentro de las cuales ciertas acciones resultan significativas para el grupo. Dichas fronteras tienen un correlato físico que hace posible situar la comunicación simbólica, un referente espacial que en el caso del sistema familiar, está constituido por la casa, la cual como objeto específico puede variar a lo largo del tiempo sin afectar fundamentalmente al sistema, pues éste existe previo e independiente al espacio que ocupe en un momento dado. Al respecto estos autores indican que en el hábitat residencial pueden identificarse al menos otros dos sistemas de comunicación: el vecindario y la comunidad.<sup>9</sup>



Slogan del III Taller Proyectual Vivienda Colectiva y Espacio Público, FADU/UBA, año 2012.

9. Revista invi N° 62, Mayo 2008, Volumen 23: 75 a 97 La calidad del espacio público en la construcción del paisaje urbano. En busca de un hábitat equitativo".

## B. Espacio público - Barrio

“El barrio aparece como el dominio en el cual la relación espacio/tiempo es la más favorable para un usuario que ahí se desplaza a pie a partir de su hábitat. Por consiguiente, es ese trozo de ciudad que atraviesa un límite que distingue el espacio privado del espacio público: es lo que resulta de un andar, de la sucesión de pasos sobre una calle, poco a poco expresada por su vínculo orgánico con la vivienda. (...) Frente al conjunto de la ciudad (...), frente a las desnivelaciones sociales intrínsecas al espacio urbano, el usuario consigue siempre crearse lugares de repliegue, itinerarios para su uso o su placer que son las marcas que ha sabido, por sí mismo, imponer al espacio urbano. (...) Debido a su uso habitual, el barrio puede considerarse como privatización progresiva del espacio público. Es un dispositivo práctico cuya función es asegurar una solución de continuidad entre lo más íntimo (el espacio privado de la vivienda) y el más desconocido (el conjunto de la ciudad o hasta, por extensión, el mundo): "existe una relación entre la comprensión de la vivienda (un 'dentro') y la comprensión del espacio urbano al que se la vincula (un 'fuera'). El barrio es el término medio de una dialéctica existencial (en el nivel personal) y social (en el nivel de grupo de usuarios) entre el dentro y el fuera. El barrio puede señalarse, por eso, como una prolongación del habitáculo; para el usuario, se resume en la suma de trayectorias iniciadas a partir de su hábitat. (...) El barrio es la posibilidad ofrecida a cada uno de inscribir en la ciudad una multitud de trayectorias cuyo núcleo permanece en la esfera de lo privado. (...) El barrio impone un saber hacer de la coexistencia que no puede decidirse ni evitarse al mismo tiempo: (...) hay que encontrar un equilibrio entre la proximidad impuesta por la configuración pública de los lugares, y la distancia necesaria para salvaguardar su vida privada (...)”.<sup>10</sup>

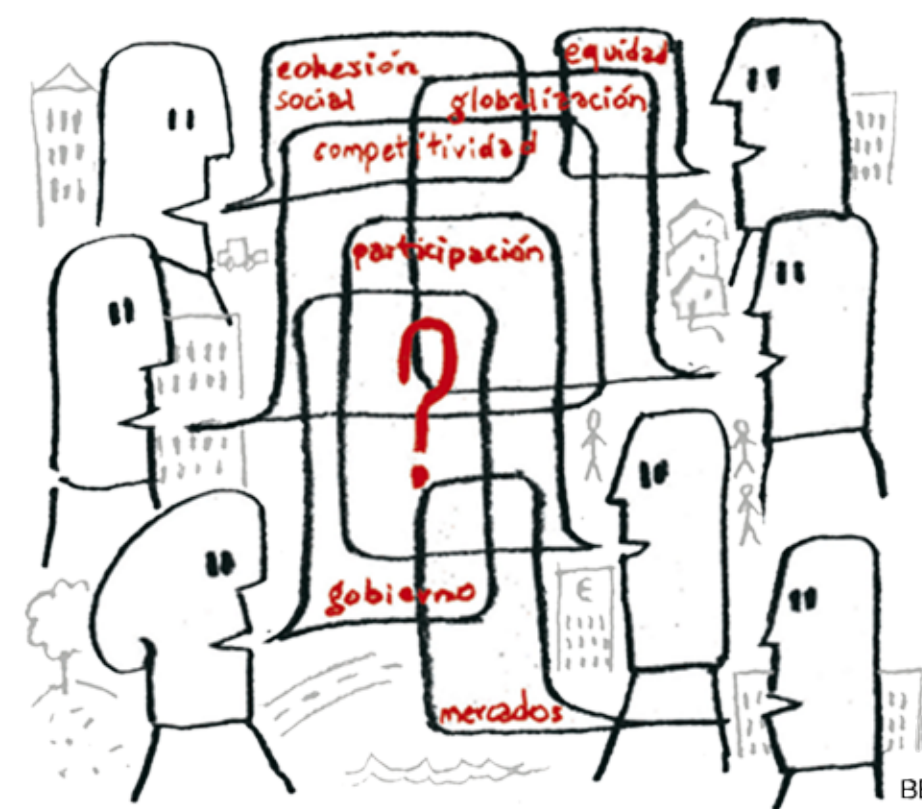


Imagen: Tapa del libro "Ciudades, una ecuación imposible" BELIL, Mireia; BORJA, Jordi; CORTI, Marcelo Barcelona: Icaria, 2012, 307 págs.

## C. Espacio público - Ciudad

“Cuando una experiencia espacial significativa es compartida por un número de personas, es la génesis de un espacio público”  
Fumihiko Maki.

El espacio público es la ciudad

“La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

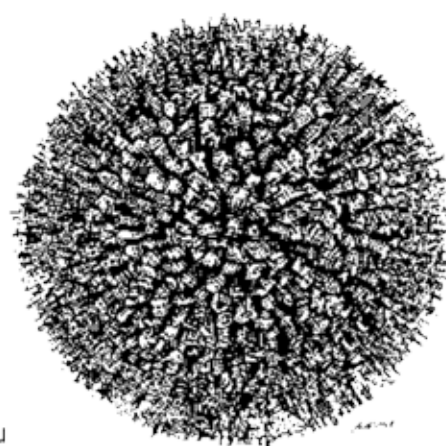


Imagen extraída del texto "El derecho a la ciudad y la reconquista del espacio público". Fuente: <http://bit.ly/2mhVXTu>

Decir que la ciudad es la gente es ya un tópico, una expresión atribuida entre otros a Sófocles, Shakespeare y Goethe. Y en este caso gente no sólo quiere decir tamaño y densidad, es decir una concentración más o menos grande de personas, sino que también diversidad, heterogeneidad, relación entre individuos y colectivos diferentes. Desde Aristóteles, que en su texto "La Política" defendía que la ciudad debe estar compuesta por diferentes clases de personas, que no existe la ciudad si la población se asemeja mucho. Hasta Louis Wirth que en su texto clásico "Urbanismo como forma de vida", decía: "la ciudad se caracteriza por la heterogeneidad social". La filosofía y la sociología urbana coinciden en enfatizar la ciudad como lugar donde se concentran y conviven las diferencias de origen, de aptitudes, de actividades... admitiendo también que esta diversidad favorece lo imprevisible, introduce desorden y hace más posible la innovación".<sup>11</sup>

11. El espacio público, ciudad y ciudadanía. Autores: Jordi Borja – Zaida Muxí Publicado en catalán por diputación de Barcelona, 2001. En castellano Ed. Electa, 2003

## 2.1.C. ESTRUCTURACIÓN URBANA A PARTIR DE LA MOVILIDAD

“Optimizar la movilidad de todos los ciudadanos y la accesibilidad de cada una de las áreas de las ciudades metropolitanas es una de las condiciones para que la ciudad democrática sea real. Si existe una tendencia a la diferenciación social horizontal, los in y los out, y si la diversidad de funciones y de ofertas está distribuida desigualmente por un territorio extenso, las diferentes clases de movilidad y la accesibilidad de cada punto es una condición de ciudadanía. El derecho a la movilidad se ha de complementar con el derecho a la visibilidad. (...)”

Hoy, el funcionamiento eficaz y democrático de la ciudad se mide por la dialéctica entre movilidades y centralidades. La ciudadanía de todos dependerá de la universalidad de los dos componentes del sistema urbano.

Movilidad y centralidad tienen un componente de espacio público en tanto que factor de ciudadanía. Una ciudad que funciona exclusivamente con el automóvil privado y con centralidades especializadas y cerradas como centros administrativos o de negocios, áreas turístico-culturales exclusivas, shoppings, centros de lujo, edificios símbolo de grandes empresas, etc. no facilita el progreso de la ciudadanía. Al contrario, acentúa las tendencias a la segmentación, al individualismo y a la exclusión.<sup>12</sup>

Como en la mayoría de los proyectos de arquitectura (incluyendo aquí al Urbanismo), la concreción de microdecisiones desembocan en macrodecisiones. Es decir que el efecto para lograr un resultado prolijo y eficaz consiste en resolver una cadena de eslabones previa, que reúna las condiciones para –en este caso– mejorar la habitabilidad, superar las barreras que excluyen partes de la sociedad, reforzar los puntos estratégicos de la ciudad, crear nuevos hitos o focos de convergencia social, redistribuir los espacios de manera equitativa, fomentar el desarrollo humano en espacios públicos, definir las jerarquías espaciales mediante elementos o espacios prácticos y concretos, impulsar la actividad económica y cultural, descentralizar la ciudad para crear una red mayor de servicios y equipamientos en toda la urbe, y principalmente planificar estrategias de co-participación de actividades, edades y especialidades diversas. Estas son algunas de las múltiples decisiones que podemos tomar para hacer ciudad; siempre entendiendo que el eje principal estará compuesto por hacer habitable el espacio público, y que se convierta en un transformador clave de la realidad humana y urbana:

- El espacio público como infraestructura de integración y redistribución social.
- El espacio público como espacio polivalente y de intercambio.
- El espacio público como resultado de políticas para producir ciudad.

12. El espacio público, ciudad y ciudadanía. Autores: Jordi Borja – Zaida Muxí Publicado en catalán por diputación de Barcelona, 2001. En castellano Ed. Electa, 2003



Imagen tomada de la "Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y Caribe", diseñada por el estudio danés Gehl Architects en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

### 2.1.C.1. CUANDO LA MOVILIDAD NO LOGRA SU COMETIDO: "LOS ESPACIOS FUERA DE"

Según la RAE, marginalidad significa:

1. f. Situación de marginación o exclusión social de una persona o de un colectivo.
2. f. Falta de relación de algo con la materia de que se trata.

Bajo estas definiciones es que me parece que debemos actuar. Cuando existe la "falta de relación de algo con la materia de que se trata", hay una clara evidencia de que lo que falta, en realidad, es el conector que haga de eso una situación diferente. Incluir no se trata sólo en ambientes vulnerables, humildes, inhabitables muchas veces. Para mí, el término incluir tiene que ver también con la manera en que se involucran todos los anillos a la ciudad: es decir, la correcta integración e integridad de todos los puntos de la metrópoli.

Hay inclusión cuando se dejó de lado –de manera intencional o no– algún sector en particular por los motivos que fueran (intencionalmente, por ejemplo, sucede cuando se presentan lugares inhóspitos, o por demás de vulnerables. En estos puntos es muy difícil acceder, y más aún, si los terrenos no son fiscales o lo son pero han sido invadidos u ocupados. Sin intención puede verse cuando se construyen grandes vecindarios posteriores a las infraestructuras e, indefectiblemente, quedan afuera del sistema).

“La crisis del espacio público es resultado de las actuales pautas urbanizadoras, extensivas, difusas, excluyentes y privatizadoras. La fuerza de las actuales pautas urbanizadoras producen espacios fragmentados, lugares (o nolugares) mudos o lacónicos, tierras de nadie, guetos clasistas, zonas marcadas por el miedo o la marginación. El espacio público en estas extensas zonas de urbanización discontinua y de baja densidad prácticamente desaparece, los ciudadanos quedan reducidos a habitantes atomizados y a clientes dependientes de múltiples servicios con tendencia a privatizarse. La disolución de la ciudad en las periferias se complementa con la especialización (social y funcional) de los centros urbanos y de gran parte de la ciudad compacta.”

Los espacios públicos pierden sus cualidades ciudadanas para convertirse en espacios viarios, o en áreas turísticas y de ocio o museificadas, o centros administrativos vacíos y temidos al anochecer, o en calles o barrios cerrados (que no solo existen en las periferias de baja densidad), o en plazas vigiladas (video-vigiladas) en las que se suprimen los elementos que favorecen el estar (los bancos) o se crean obstáculos físicos para evitar la concentración de personas. Las calles comerciales animadas y abiertas se substituyen progresivamente por centros comerciales en los que se aplica “el derecho de admisión”. Y los centros y barrios que no se transforman siguiendo estas pautas devienen espacios de exclusión olvidados y a veces criminalizados. O, en sentido contrario, se gentrifican y excluyen a los sectores populares, primero como residentes y luego como usuarios.<sup>13</sup>



Esquema representativo de la ciudad compacta (negro) y la marginación urbana (rojo). Estudiar el límites nuestra labor (gris).

## 2.2. FASE INTERMEDIA | Interacción: del dicho al hecho

### 2.2.1. Ejemplificaciones y referencias urbanas

#### 2.2.1.A. El caso Córdoba

La centralidad en Córdoba

13. “Crisis urbana y derecho a la ciudad. Jordi Borja - Espacio público y derecho a la ciudad. Revista VIENTO SUR Número 116/Mayo 2011

“Repasando el proceso de urbanización de la ciudad es posible identificar tres grandes momentos o cortes temporales que definieron saltos en la conformación urbana, tanto de escala como de rol, lógicas de ocupación diferenciadas tanto de surgimiento de centralidades como de resignificación de las existentes pero que en conjunto componen actualmente las distintas capas, “layers” que estructuran la ciudad presente: Momento 1, la cuadrícula, la centralidad histórica, la lógica de la centralidad de la ciudad colonial de origen; Momento 2, la ciudad decimonónica, los centros tradicionales, la lógica de las centralidades de los asentamientos barriales del siglo XIX y un Momento 3, de la expansión, la conformación periférica, la lógica de la expansión urbana propia de los procesos del Siglo XX.”

Hacia mediados del siglo XX, el modelo de crecimiento expansivo a baja densidad propio de los procesos de industrialización definirá el período y la ciudad, como consecuencia, se expande de manera abrupta sobre el territorio a partir de la red conectiva de origen. Como resultado se producirán una asociación de procesos ligados al crecimiento:

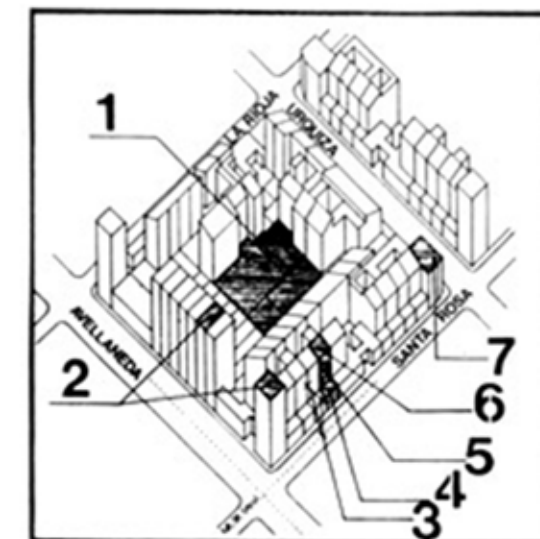
- Densificación y sustitución tipológica en el Área Central -residencias y oficinas en altura-, ruptura definitiva con la ciudad colonial.
- Consolidación de los barrios tradicionales con asentamiento de población obrera y debilitamiento progresivo de los atributos de centralidad de los centros tradicionales.
- Expansión a baja densidad de la mancha urbana, conformación de los barrios periféricos a bajos estándares de urbanización, sin centros referenciales, con escaso equipamiento.

Sobre esta ciudad es la que se desplegarán las transformaciones posteriores. El origen de estos cambios se pueden atribuir de manera sintética a dos tipos de intervenciones: por un lado, las dirigidas por el Estado a través de la obra pública, en intervenciones de escala programadas y, por otro, los procesos de descentralización y metropolización iniciados a fines del siglo XX, procesos que irán adquiriendo lentamente un carácter cada vez más autónomo y menos regulado por el estado y que en conjunto nos sitúa tal vez en un cuarto momento signado por los nuevos cambios socio-territoriales que caracterizan este siglo y definirán para Córdoba un nuevo perfil de Ciudad Metropolitana.

Entre las décadas del ‘80 y ‘90, una importantísima serie de obras públicas de infraestructura, articuladas con otros programas promovidos desde la gestión municipal, intentaban revertir parte de los importantes déficits que dejaba el crecimiento acelerado del periodo anterior a la par de modernizar la estructura urbana:

- En el Área Central se concluye la casi completa peatonalización del casco histórico en conjunto con la revalorización de los edificios más significativos de valor patrimonial de la época colonial, y una red de espacios públicos entre calles, peatonal y nuevas plazas y el comercio en galería generará una segunda trama reforzando el carácter mixto institucional / comercial / patrimonial y de servicios. Estas acciones serán acompañadas de una normativa especial a modo de Plan de Sector o Plan de Detalle, que no solo hará un importantísimo aporte de relevamiento y estudio, sino que aportará una nueva “imagen” manzana por manzana a través de una normativa de fuerte sesgo morfológico. Para la misma época el centro histórico irá perdiendo población residente (según el Censo 2001, el 28% del total de habitantes de la ciudad reside en el Área Central e intermedia, y el 72% restante, lo hace en la llamada área periférica; en 1970, estas cifras representaban el 48% y 52 %, respectivamente -La nueva dimensión de la centralidad, Plan Director, Informe Preliminar 2) en coincidencia con la peatonalidad y la definición del perfil.

- En el área central se concluye la casi completa peatonalización del casco histórico en conjunto con la revalorización de los edificios más significativos de valor patrimonial de la época colonial, y una red de espacios públicos entre calles, peatonal y nuevas plazas y el comercio en galería generará una segunda trama reforzando el carácter mixto institucional/comercial/patrimonial y de servicios. (...)



Propuestas morfológicas de configuración del Área Central. Normativa 1985. Fuente: Documento sobre el Área Central de la Ciudad de Córdoba, Ordenanza de ocupación de suelo y preservación del ámbito Histórico. (Municipalidad de Córdoba, 1988)

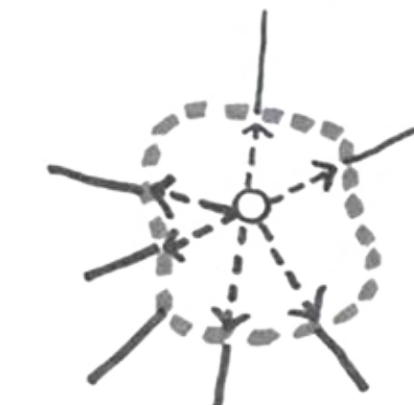
- En el área intermedia se realiza una serie de obras refuncionalizando los antiguos mercados tradicionales, como Centros Culturales y de Participación Comunal. La falta de políticas sectoriales conjuntas de espacio público y residencia no alcanzó a reforzar las debilitadas centralidades barriales. La pérdida de población residente, con una fuerte emigración hacia las áreas periféricas, irá definiendo un tejido envejecido. (...)

Por otra parte, si revisamos la planificación urbana de Córdoba encontramos que la asociación entre crecimiento urbano y centralidad no solo es temprana sino que cumplió un papel principal en los distintos modelos e ideas para la ciudad.

En el origen de la planificación de la Ciudad de Córdoba es posible evidenciar tanto la preocupación sostenida por el rol del Área Central y su definición como ámbito fundacional y de origen simbólico, como la búsqueda de “atributos de centralidad” en las distintas propuestas en diversas escalas: barriales (plan de Olmos 1927/ La Padula, 1958); sectoriales, sub-polos de desarrollo (Plandemet, 1981), etc.). A modo de síntesis podríamos inferir tres esquemas-modelos con respecto a la centralidad, aún parciales y superpuestos, pero subyacentes a la planificación y que fueron la base de determinadas decisiones políticas a la hora de intervenir sobre el espacio urbano:

- El esquema mono-céntrico determinado por la posición de origen y el rol conectivo en una estructura marcadamente radio-céntrica. Este esquema, que es visto permanentemente como un problema, tanto por la concentración de funciones en el área fundacional como por las crecientes disfuncionalidades desde el punto de vista conectivo, determinó también el refuerzo a través de la obra pública del Área central, consolidando su rol de “centro”, con pérdida de las centralidades barriales originarias.

- El esquema de ejes preferenciales de desarrollo, de la planificación del ‘70, devenía de una lógica sencilla: asumiendo el sistema radial característico de la ciudad, se proponía derivar y favorecer la concentración de funciones centrales sobre los corredores viales, alentando la media y alta densidad. Con cumplimientos parciales, estas funciones se concentraron principalmente en las cercanías del centro, aun cuando este tipo de concentración lineal será característico al tipo de crecimiento tentacular sobre los ejes de penetración.



Modelo radio céntrico concentrado



Ejes preferenciales de desarrollo

- Por último, el esquema de ciudad poli-céntrica, modelo deseado de la planificación estratégica, en la práctica se hacía eco de los cambios socio-espaciales de los ‘90 y de las nuevas prácticas sociales de la población, (la administración municipal para esta década incorporará en sus planos los nuevos equipamientos comerciales, dados como hechos en un intento de mapa de nuevas centralidades). La descentralización administrativa (C.P.C) del gobierno municipal. sin embargo, no reprodujo tal como se esperaba la centralidad en los sectores periféricos, tal vez por no constituir operativos integrales tanto en programa como en movilidad.<sup>14</sup>



Plan de La Padula 1959, los anillos concéntricos

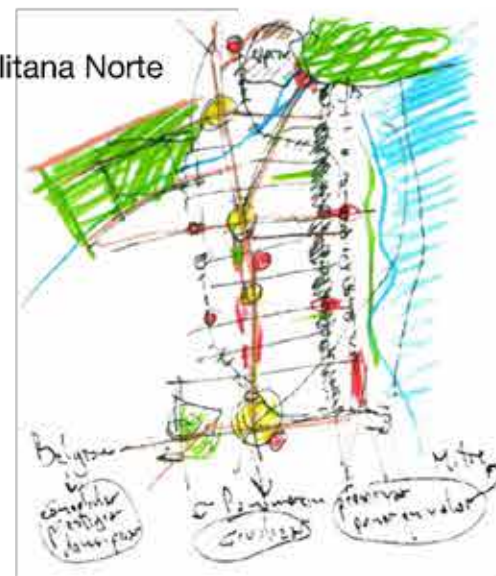


14. “La centralidad en Córdoba. Cambios y permanencias”, por Celina Caporossi. Editorial Café de las ciudades. ISSN 2346-9080. Director: Marcelo Corti

## 2.2.1.B. El caso Buenos Aires

Civilizar, recuperar y conectar  
Hacia un sistema integrado de movilidad en la Región Metropolitana Norte de Buenos Aires

“El siguiente proyecto obtuvo el Primer Premio en el Concurso de Ideas-Proyecto Soluciones para el Transporte en el Corredor Norte del AMBA, organizado por la Fundación Metropolitana y el Consorcio Región Metropolitana Norte (Municipios de San Fernando, San Isidro, Tigre y Vicente López).”



La propuesta tiene como principales atributos los siguientes aspectos:

a. Ofrece un sistema de transporte público muy eficiente y competitivo sin necesidad de invertir en la realización de nuevas infraestructuras sino en la recuperación, optimización e integración de las infraestructuras existentes, las mismas que han conformado históricamente el territorio.

b. Varios aspectos de su concreción pueden ser realizados por los propios municipios en forma autónoma o asociados en el Consorcio RMN (...).

c. Aprovecha la relativa cercanía en el tiempo de la renovación de la concesión de la Autopista Panamericana, la particular situación de las concesiones ferroviarias y la creación de la Agencia Metropolitana de Transporte, como condiciones de carácter político-administrativo-institucional favorables a la implementación de los cambios propuestos.

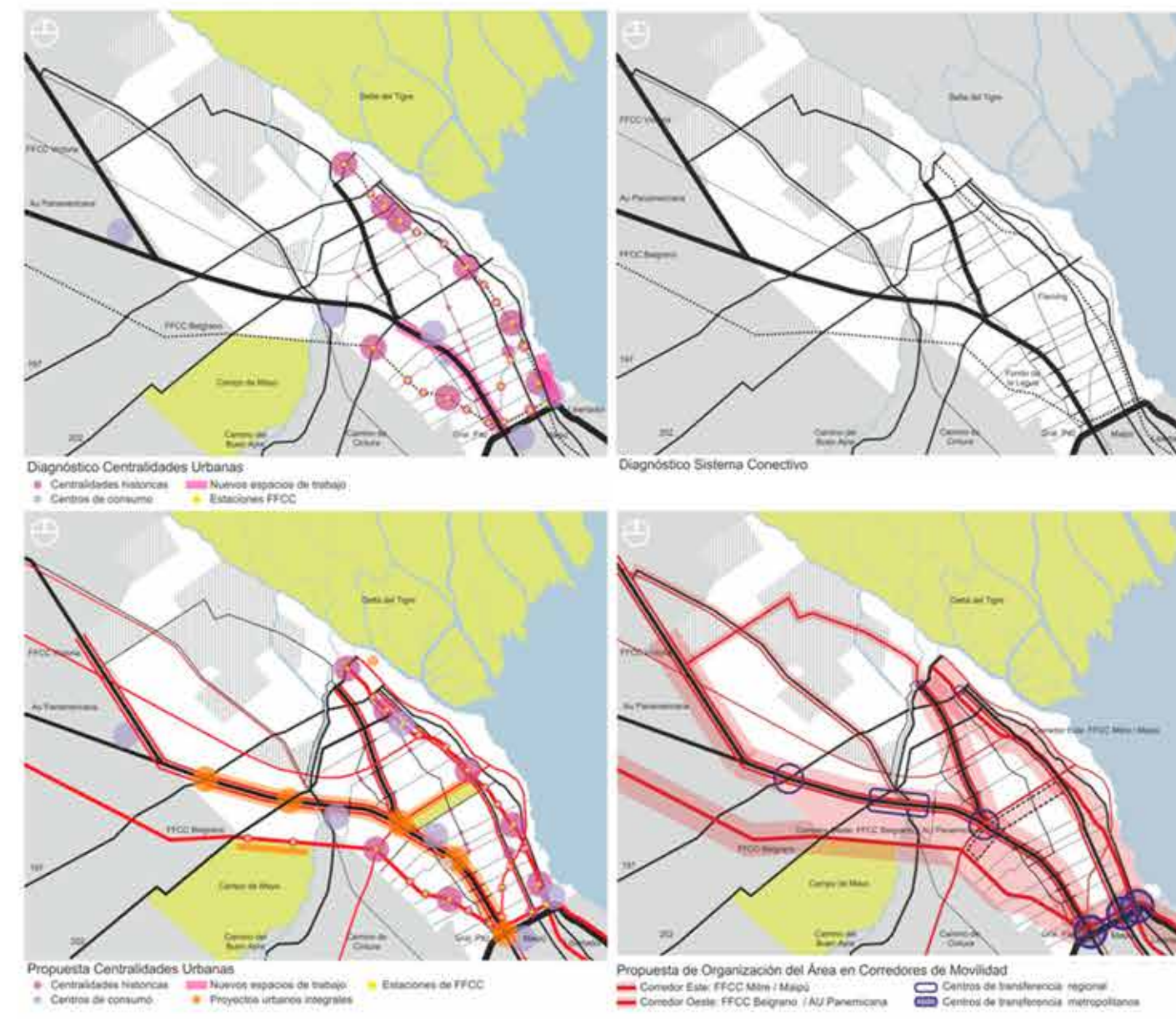
d. Asocia movilidad a planeamiento y gestión del suelo urbano -lo que posibilita trabajar sobre la demanda antes que sobre la oferta de transporte- y vincula la factibilidad económica de la movilidad al desarrollo urbano, alternativa al modelo del automóvil privado como paradigma de transporte e indicador de bienestar económico. (...)

Marco conceptual. Lineamientos que orientan la propuesta para el Corredor Norte del AMBA

La propuesta parte de las siguientes premisas técnicas e ideológicas fundadas en el paradigma de un medioambiente saludable y en los principios del Derecho a la Ciudad. (...)

- La movilidad urbana está ligada a los usos del suelo y su distribución en el territorio.
- El acceso universal a una movilidad eficiente es consustancial a la idea de ciudad democrática.
- La movilidad urbana está en la base del desarrollo económico de las ciudades.

- El futuro de la movilidad urbana se encuentra en la intermodalidad del transporte.
- La movilidad requiere de la diferenciación, jerarquización y especialización del tipo de redes.
- Racionalizar y limitar el uso del automóvil privado es una opción acertada.
- La movilidad urbana constituye una oportunidad para generar y/o cualificar el espacio público.
- Una movilidad urbana eficiente y equitativa exige una gestión integral.



Síntesis de diagnóstico. El Corredor Norte del AMBA

Con relación a los aspectos socio-territoriales de la movilidad:

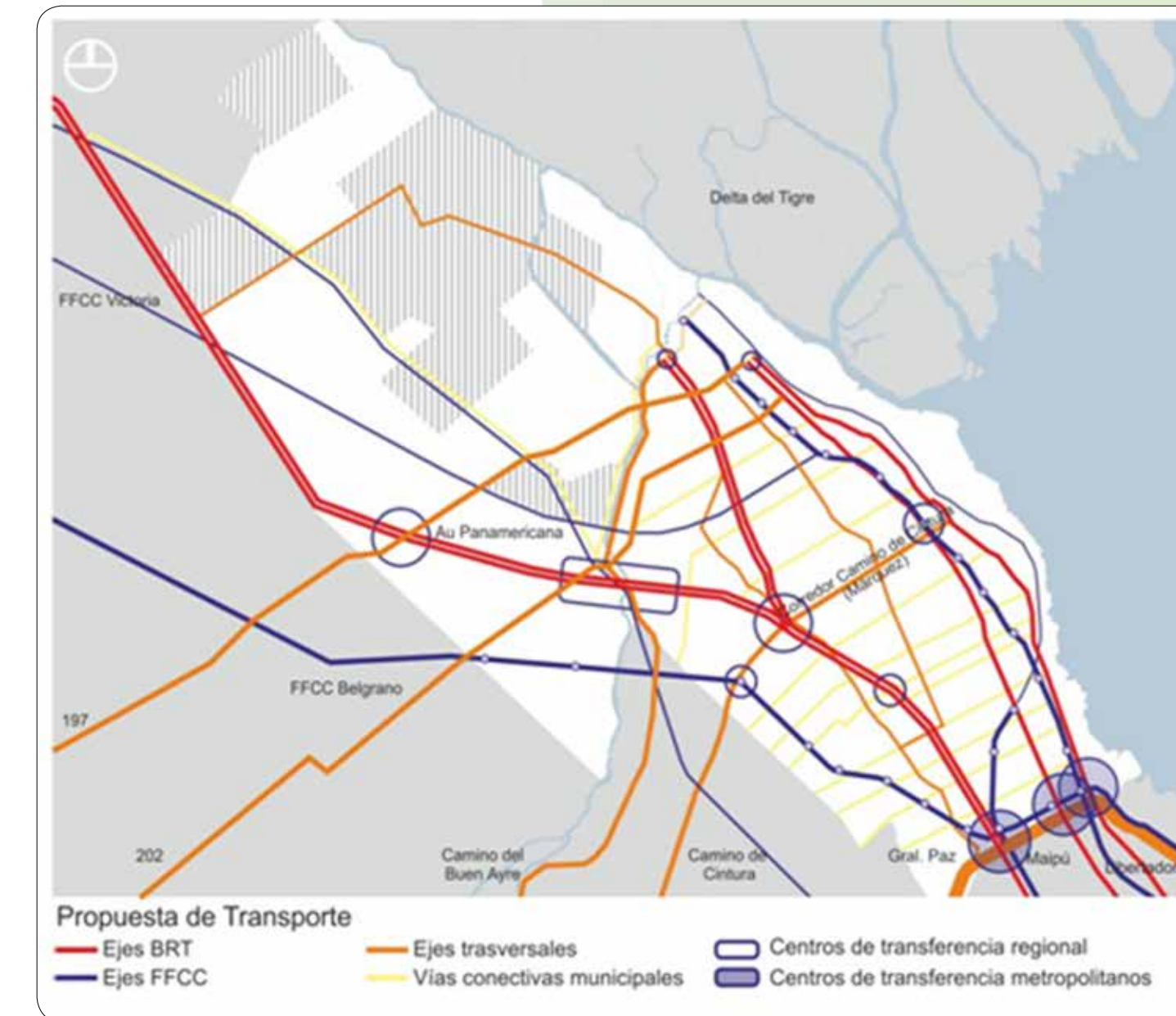
- Los ejes de movilidad masiva: ferrocarril, vías conectivas y autopista, si bien organizan y estructuran el área en sí misma y con la CABA, presentan una importante autonomía, desvinculados entre sí y con baja transversalidad del sistema.

Por otra parte no existe una gestión integrada de los ferrocarriles ni de las vías de penetración.

- La Autopista Panamericana se presenta como una de las barreras de integración más complejas, presentando conflicto de escalas, con una buena dinámica de desarrollo de sus bordes y muy baja relación con el entorno circundante. Por otra parte, divide a los municipios en dos, con pocas y malas vinculaciones peatonales.

- Dos realidades socio-territoriales conviven: la de los municipios de la primera corona, que presentan un tejido denso y compacto que necesita ordenar y readecuar el sistema de transporte para eficientizar su desarrollo valorizando y potenciando su infraestructura existente; y los municipios de la segunda y tercera corona, atractoras de población, pero que deben definir un desarrollo más integrado y equilibrado en donde el sistema conectivo juega un rol clave.

- La situación medioambiental es delicada a medida que la población puebla la cuenca. Los sistemas de movilidad se presentan como grandes infraestructuras de alto impacto sin articulación con el soporte natural y antropizado.

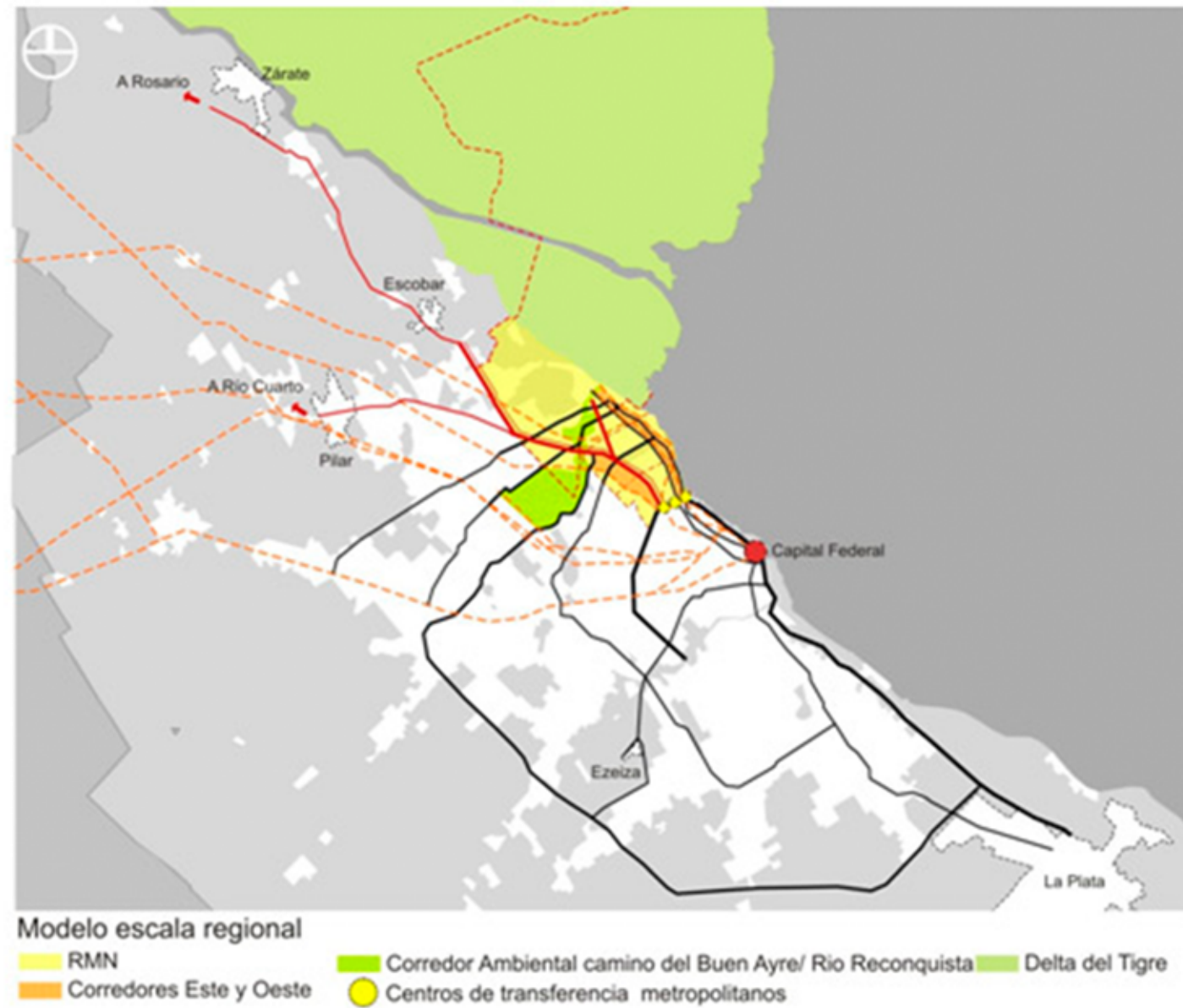


Con relación a la movilidad y el transporte:

- Modelo de movilidad sustentado en el automóvil particular y en los vehículos motorizados por sobre otro tipo de movilidades, en correspondencia con un esquema conectivo basado en las infraestructuras viales de alta velocidad. A su vez, el sistema vial en su conjunto presenta baja jerarquización de vías y sin especialización.

- Desarticulación entre modos y muy baja participación del ferrocarril con respecto al sistema de autotransporte (en una relación 7 a 1). Desinversión y falta de modernización de la infraestructura ferroviaria.

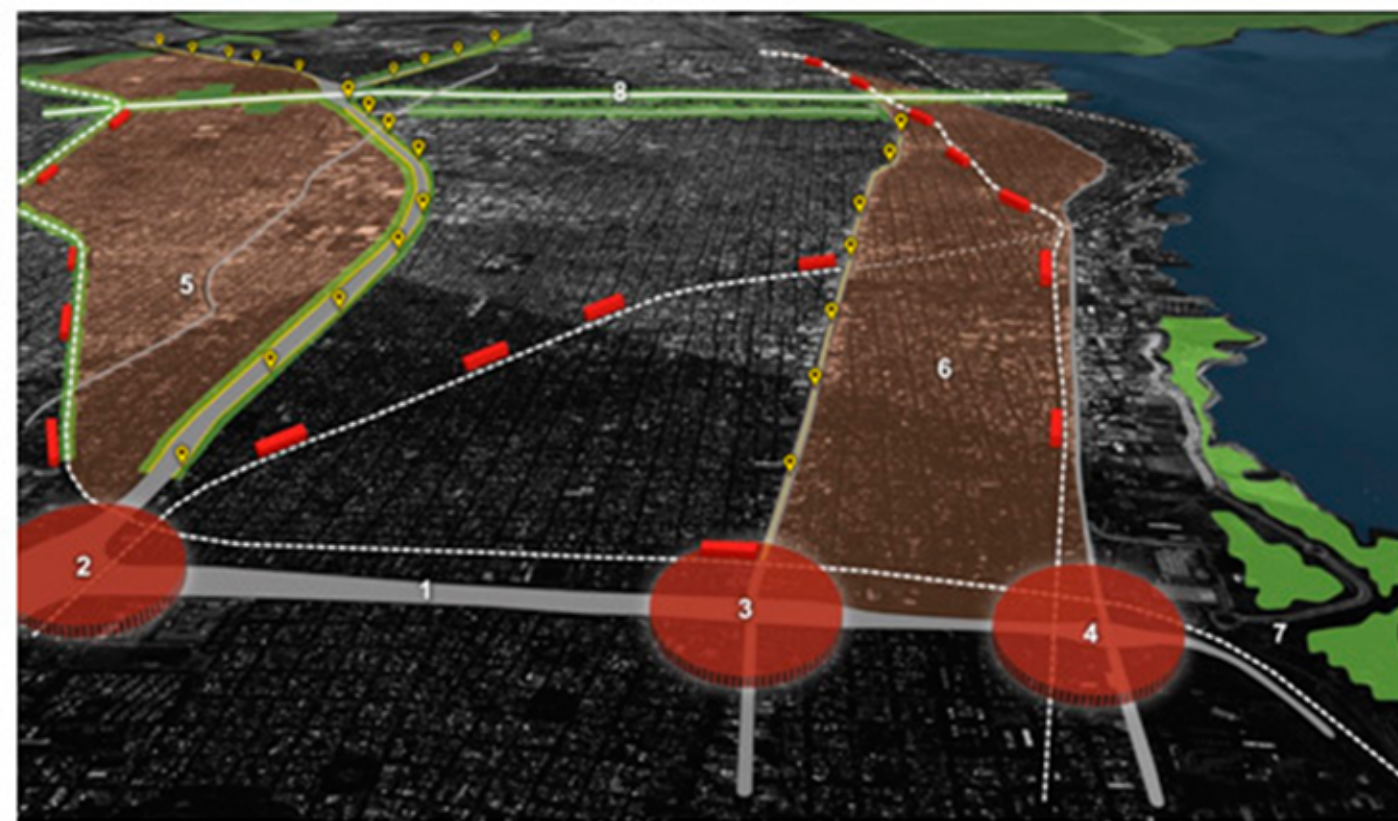
- Sistema de colectivos en redes complejas de tipo “punto a punto” que producen un gran impacto territorial. Complejidad administrativa y jurisdiccional.



La propuesta.  
Hacia un sistema de movilidad integrado para el Corredor Norte del AMBA

La concreción de un nuevo modelo territorial (como resultado de reinvertir las tendencias actuales de un sistema de movilidad fragmentado, tanto desde su gestión como desde su expresión territorial, a otro ordenado e integrado con distintas políticas de desarrollo para el área), implica un cambio paulatino en el tiempo que involucre en sucesivas aproximaciones a todos los estamentos de la ciudadanía.

En este sentido, requiere de la realización de una serie de proyectos de distinta envergadura (cuya descripción forma parte de la propuesta), que deberán ser concretados por distintos actores, en particular estatales. Considerando este supuesto se promueve además un rol integrador del Consorcio de Municipios (promotor de esta convocatoria), distinguiendo aquellos aspectos para los cuales se requiere el ejercicio de su capacidad de negociación política con respecto a otros niveles del Estado, y aquellos en los cuales puede ejercer una gestión integrada y sinérgica de la movilidad y el ordenamiento territorial, con sus propios recursos económicos, técnicos, humanos y políticos.



Vista aérea corredores desde Gral. Paz  
 Paradas BRT 1- Av. Gral. Paz 2- Centro Metropolitano de Transferencia Gral. Paz - Panamericana 3- Centro Metropolitano de Transferencia Gral. Paz - Puente Saavedra 4- Centro Metropolitano de Transferencia Gral. Paz - Libertador 5- Corredor Oeste 6- Corredor Este 7- Acceso a costanera 8- Corredor Transversal Camino de Cintura (Márquez - Rolón)

Modelo deseado y bases del modelo propuesto

Se contempla un cambio radical en el modelo de movilidad y desarrollo urbano. Su actual expresión está centrada en el automóvil privado, la segregación de actividades y población en el territorio, la competencia entre centralidades y espacios públicos y la fragmentación modal y/o territorial de los instrumentos que deberían orientar las políticas metropolitanas de transporte. Por ello se organiza una propuesta sobre tres conceptos-metas:

- CIVILIZAR la Autopista Panamericana, gran infraestructura vial y de transporte, poniendo en relación movilidad, nuevas centralidades y actividades urbanas.
- RECUPERAR y poner en valor el espacio ferroviario (líneas Mitre y Belgrano) y sus estaciones, en su articulación con los Centros Tradicionales.
- CONECTAR, creando un nuevo soporte conectivo integrado en base a un sistema de transporte multimodal.<sup>15</sup>

15. "Civilizar, recuperar y conectar. Hacia un sistema integrado de movilidad en la Región Metropolitana Norte de Buenos Aires", por Celina Caporossi y Fernando Díaz Terreno (Estudio Estrategias). Editorial Café de las ciudades. ISSN 2346-9080. Director: Marcelo Corti

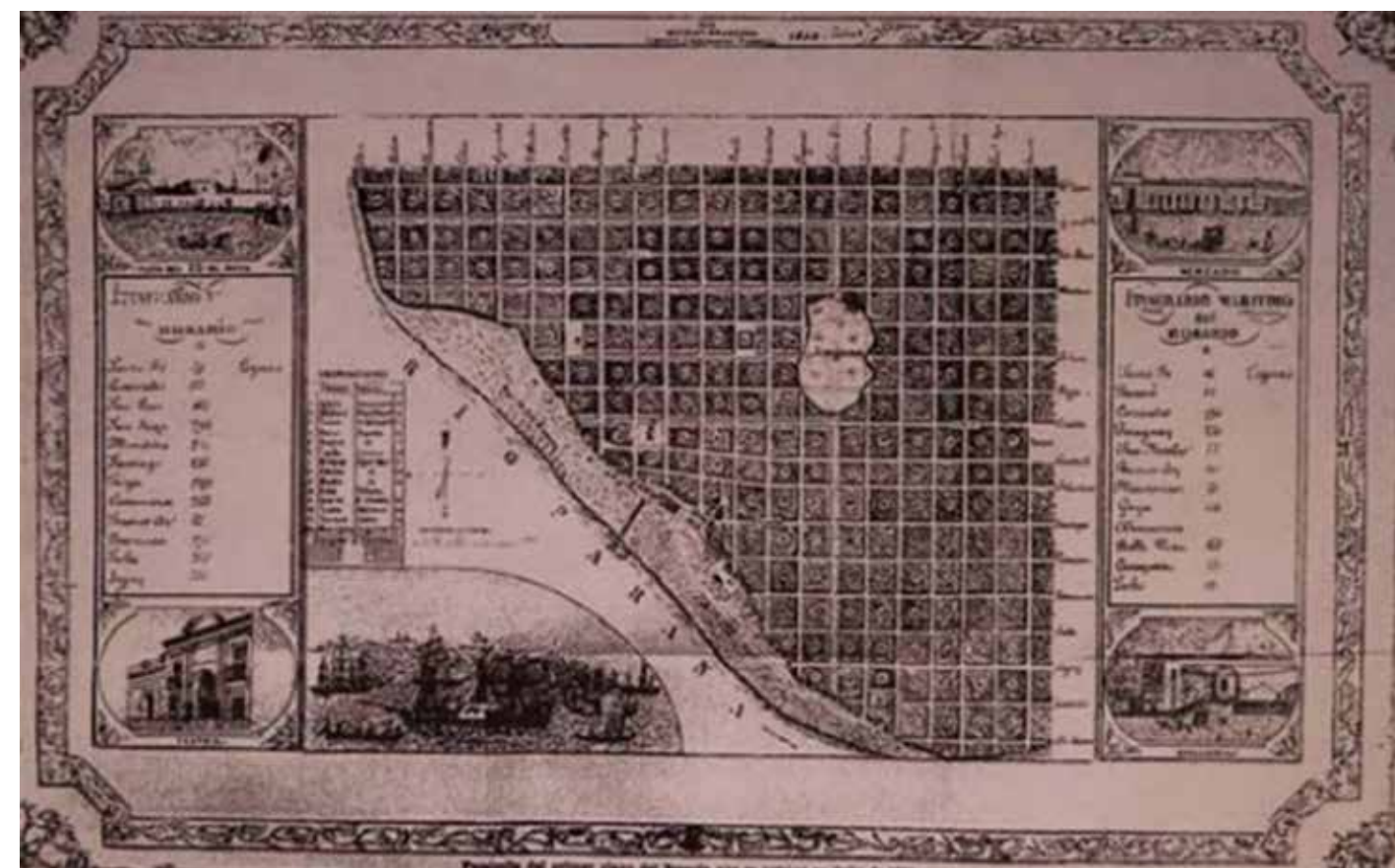
### 2.2.1.C. El caso Rosario Origen, desarrollo y políticas urbanas

"El origen de la ciudad de Rosario se remonta a mediados del siglo XVIII. La aldea era denominada Pago de los Arroyos, ubicada sobre la costa del Paraná y constituía una posta que la comunicaba con el resto de los centros poblados del país.

Ya en el año 1814, el Municipio propone la urbanización, mensura y división de las tierras respetando el inicio de la traza en cuadrícula que luego dominara el resto de la ciudad (Álvarez, 1943).

A partir de 1852, el asentamiento es declarado Villa del Rosario. Esta adquiere un rol definitivo en la estructura productiva del país.

El crecimiento por expansión del núcleo original sumado al trazado de las líneas ferroviarias, la construcción de nuevos caminos, las transformaciones del puerto y el trazado de los primeros bulevares de ronda (hoy Oroño y Pellegrini) fijan la estructura física y sociofuncional (Martínez de San Vicente, 1985). La localidad se integra en el nuevo sistema territorial como un centro de intensa actividad comercial, industrial y portuaria. Asimismo, aparece la mayor parte de los poblados próximos que hoy forman parte del área urbana. Estos se constituyen en centros relativamente autónomos. Sumado a lo antedicho, la llegada de los inmigrantes produce un gran incremento de la población.



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1858. Fuente: Archivo Museo de la Ciudad de Rosario.



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1871



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1873



Plano de Rosario de Nicolás Grondona, 1875

16. "Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario" Cintia Ariana Barenboim

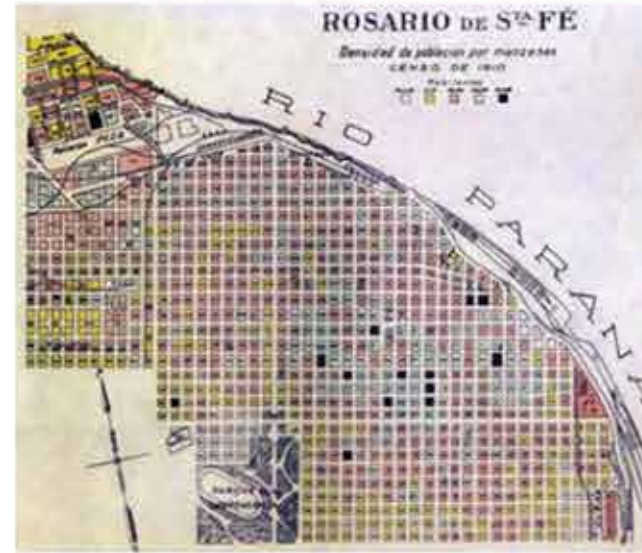
En la primera década del siglo XX, la organización del territorio está parcialmente concluida. Se instalan las últimas líneas del ferrocarril y sus respectivas estaciones, completándose con el sistema tranviario, la red de transporte. También, se abren nuevas arterias hacia el río y costanera central, el oeste y sur. Se fundan los demás poblados cercanos, ampliando la localidad. Aparecen los primeros proyectos de ensanche y embellecimiento.

A partir de 1915, se producen los primeros cambios en la estructura productiva regional. Aunque se instalan numerosas industrias vinculadas con la producción agropecuaria, comienza a declinar la hegemonía del puerto cerealero de Rosario. Surgen las primeras y escasas expansiones de los poblados anteriores y se desarrolla una gran cantidad de loteos sobre los ejes radiales (líneas de tranvía y nuevas avenidas) iniciando la tendencia a unificar la ciudad central con los terrenos autónomos del período anterior.

Desde 1930 se producen transformaciones importantes por la decadencia del sistema ferroviario a favor del transporte automotor. También hay crecimiento de la industria manufacturera, la disminución de las importaciones (como consecuencia del proceso de sustitución) y la nacionalización de los servicios públicos (ferrocarril, puerto, etc.). El surgimiento del transporte colectivo automotor produce una relativa homogeneización de las accesibilidades dando lugar al comienzo de los loteos de relleno en áreas vacantes de la ciudad. Empiezan a insinuarse fenómenos de periferización dentro del municipio como en los distintos poblados y de sustitución edilicia en el área central de Rosario.<sup>16</sup>

“A partir de 1950, decae la industrialización basada en la sustitución de importaciones y aumenta el estancamiento de la actividad portuaria. Comienza el proceso de radicación de industrias multinacionales en los centros urbanos del norte, muchas de las cuales se ubican sobre las costas del Paraná. Por otro lado, los créditos otorgados por los bancos oficiales permiten a la población acceder a la vivienda unifamiliar; promoviendo la rápida urbanización de nuevas áreas sin servicios y con condiciones de accesibilidad deficientes. Además, el proceso de extensión incontrolado registra un nuevo y fuerte impulso iniciándose la conurbación de la ciudad.

Hacia fines de la década del sesenta y durante la del setenta, la sustitución edilicia alentada por normativas urbanas, incentivos económicos, créditos de la banca oficial y el incremento de los precios internacionales de los productos agropecuarios (derivación del capital de un rubro a otro) acentúan notoriamente la densificación del área central. Por otro lado, surge el fenómeno de los asentamientos irregulares ligados a tierras ferroviarias desafectadas de su uso original, dentro del Municipio. El sistema de espacios colectivos se renueva y planifica, conformándose varios de los grandes parques sobre el río (Alem, Norte, de la Bandera y Urquiza) y muchas de las avenidas adquieren su carácter actual. Conjuntamente, se desacelera el ritmo de densificación de las áreas centrales al tiempo que aumenta el desarrollo de expansiones en torno a la mayoría de las localidades vecinas de la región. Se produce la relocalización de distintos sectores sociales: por un lado, la construcción de edificios en altura en zonas privilegiadas con vista al río, para una clase económica media o alta y por otro, la radicación de las villas miserias en la periferia.



Plano de Rosario de densidad de población por manzana, 1910  
Fuente: Tercer Censo Municipal de Rosario, 1910.



Plan Regulador de Rosario 1935.  
Alfredo Farengo, Ángel Guido,  
Carlos María Della Paolera.

La profundización de la crisis económica a comienzos de la década del ochenta y el advenimiento de la democracia significaron una profunda transformación en la organización Territorial, en el inicio de un proceso modernizador del accionar de sus instituciones y en el modo de entender un plan urbano. En este período, se continúan los procesos de crecimiento y paralelamente, se produce un sostenido proceso de transformación de la organización del área y de recualificación del espacio urbano; materializándose en sitios existentes de la ciudad a través de la constitución de la costa recreativa, ampliación de la traza vial primaria, construcción de nuevas instalaciones industriales, rehabilitación y refuncionalización de espacios obsoletos.<sup>17</sup>

“Desde fines de la década del 80, Rosario viene llevando adelante experiencias participativas impulsadas desde diversas áreas de la gestión municipal. Éstas fueron la base para desarrollar una propuesta integral. A escala de cada distrito, tanto la experiencia de las Jornadas de Desarrollo Urbano como la del Presupuesto Participativo, posibilitaron la discusión de los proyectos urbanos más importantes con vecinos e instituciones de carácter local. A una escala más general, la experiencia del Plan Estratégico Rosario ha permitido la participación de actores involucrados en problemáticas de interés para toda la ciudad.”<sup>18</sup>

17. “Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario”  
Cintia Ariana Barenboim  
18. PUR 2007-2017 | Municipalidad de Rosario



1991 - Estructura general del Plan Director.  
Secretaría de Planeamiento. MR



Destino funcional del territorio  
Plan Director 1991

“Hacia el año 1995, la ciudad de Rosario inició un proceso de descentralización de su estructura de gestión, que involucró aspectos administrativos, funcionales y territoriales, entre otras cuestiones.

La política se fundamentó e inspiró en el objetivo de generar un gobierno más eficaz, eficiente y cercano a los vecinos, capaz de generar intervenciones públicas más relevantes de acuerdo con las necesidades concretas de cada porción territorial promoviendo un desarrollo más armónico y democrático de la ciudad.

El proceso de descentralización supuso toda una intencionalidad en pos de contribuir a la reversión de los fuertes desequilibrios territoriales que habían caracterizado a las intervenciones públicas locales. Con ella se pretendió gestar las pautas del cambio necesario y avanzar en el camino de reformar el Estado, para acercar las oficinas municipales a los vecinos, abrir instancias de participación concretas en la priorización de problemáticas a resolver, de evaluación y control de las políticas públicas municipales.

Cambió sustancialmente la forma de mirar y analizar la ciudad. Surgió en relación con el proceso de descentralización implementado, la planificación distrital como herramienta que, de acuerdo con las directrices generales del Plan Urbano Rosario referidas a la estructura de la ciudad y a la clasificación urbanística del suelo, deberá especificar los contenidos de la transformación urbanística para cada uno de los distritos: Centro, Sur, Sudoeste, Oeste, Noroeste y Norte.

En el año 2004, la Municipalidad de Rosario a través de la Secretaría de Planeamiento encaró el proceso de concertación del Plan Urbano. Los principales objetivos que guiaron ese proceso fueron la construcción de acuerdos en torno a las estrategias definidas en el documento de base y la recepción de recomendaciones y planteos alternativos, con el fin de impulsar el nuevo Plan Urbano de Rosario.

En el año 2008, el nuevo Plan Urbano reemplazará al plan vigente del año 1967. Esta iniciativa se basa en el convencimiento de que el logro de un desarrollo urbano sustentable exige una adecuada planificación territorial, que incluya un conjunto complejo de variables: la gestión de los grandes temas de escala metropolitana y el ordenamiento del suelo en términos de accesibilidad y movilidad, la provisión de infraestructura, la construcción de vivienda, el desarrollo de usos productivos y de servicios y la preservación del patrimonio urbano y ambiental.



Sistema Ciudad-Río  
Plan Director de Rosario



Nuevo Frente Territorial  
Plan Director de Rosario



Proyecto Ciudad-Aeropuerto  
Plan Director de Rosario



Nuevo Eje Metropolitano  
Plan Director de Rosario

Para ello establece las políticas generales a aplicar en todo el territorio municipal, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano, como: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales vinculadas a problemáticas más específicas: vivienda, movilidad, patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, industria y servicios y medio ambiente.<sup>19</sup>

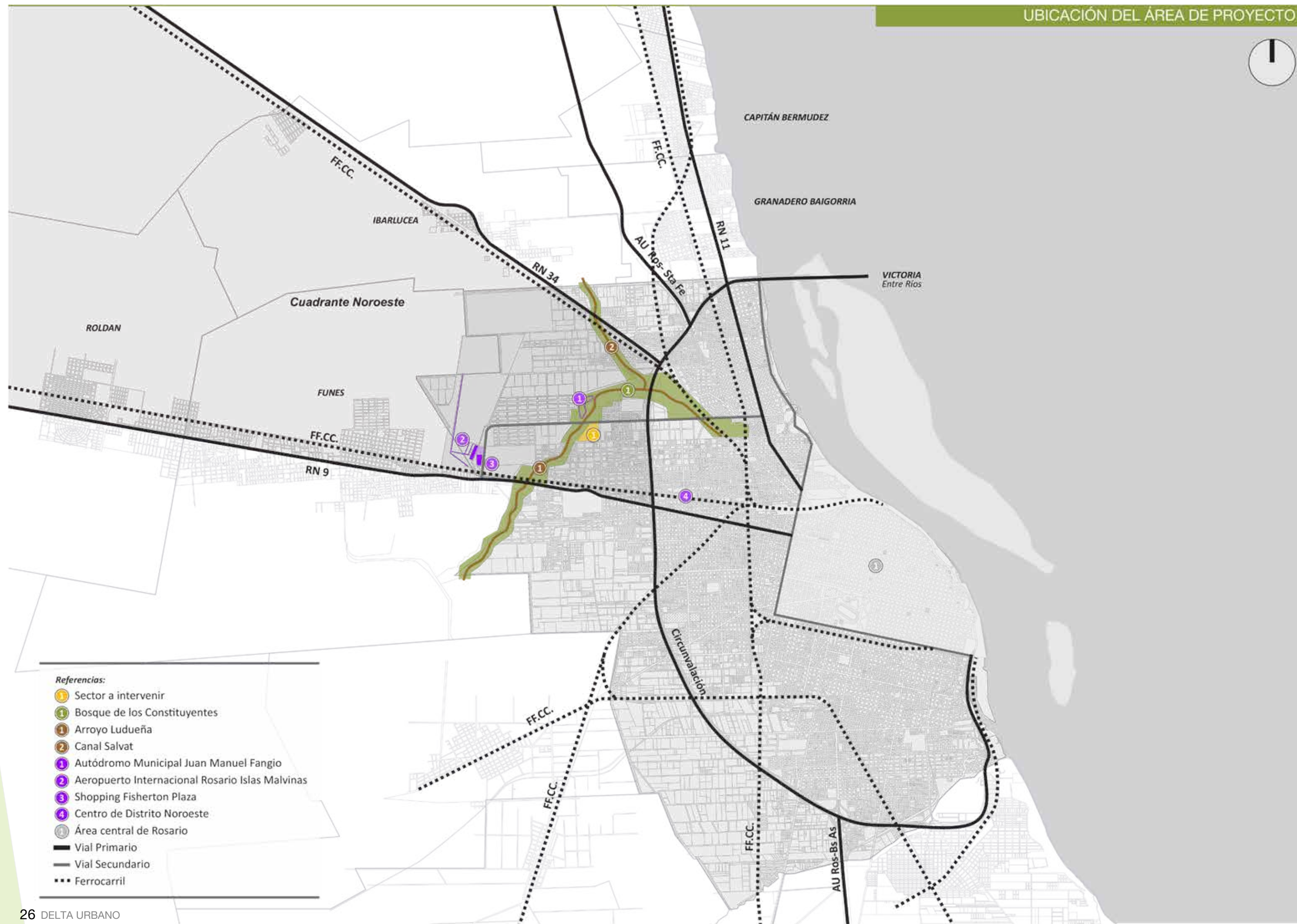


A continuación, se presenta un proyecto de intervención urbanística en un punto de la ciudad que pretende ser una nueva centralidad, basado en los factores recién descritos.

Fue desarrollado dentro de un marco de estudio más amplio y general, y que tiene que ver con los lineamientos y visión integral del Plan Urbano Rosario y Plan Estratégico Rosario Metropolitana.

El terreno de intervención se encuentra en el Distrito Noroeste de la ciudad de Rosario, sobre la Av. Jorge Newbery y el Arroyo Ludueña.

19. PUR 2007-2017 | Municipalidad de Rosario



Imágenes: Arquitectura de la periferia Nuevas estrategias proyectuales, alcances y significados en una perspectiva interdisciplinaria. El caso Rosario. | Carlos Leo Galli

### 2.2.2. Problemáticas del sector

La problemática más grande que identifiqué es que el terreno en sí es un terreno baldío que está negando el acceso libre de la ciudad hacia el bosque. Se presenta como un barrio cerrado; en realidad comparte las problemáticas con él: uno lo puede recorrer perimetralmente pero no lo puede atravesar. Además, al ser un terreno baldío, se presentan asentamientos irregulares; expropiaciones fuera de la ley, propias de 'terrain vague', absueltos de toda política urbanística.

Estos asentamientos, a su vez, tienen sus propios problemas: uno de los dos grandes espacios donde se asientan, es una zona inundable; y el otro sector está apoyado sobre la traza urbana y sobre terrenos privados.

Otro problema evidente es la traza discontinua de las calles, lo que provoca una ausente conexión con la trama urbana restante e interrupciones concretas en las Avenidas principales; y además, múltiples situaciones nodales que obstaculizan la cotidianeidad: paso a niveles difíciles de sobrepasar.

Hay también escenarios positivos, pero que presentan problemas de otro tipo: por ejemplo, la Avenida J. Newbery -que es la línea de mayor intensidad y velocidad vehicular-, tiene déficits de escalas. Es decir, sufre una superposición gradual escalonada que opaca su potencial.

Otro claro ejemplo de desequilibrio entre lo positivo y lo negativo, es la retroalimentación del área con el espacio público, y aún más, con el Parque de los Constituyentes. Por diferentes motivos que luego se expondrán-, plasman más que una conexión y un frente, una bruta espalda y obstáculo para con él. No logran permeabilizarse con la explanada verde que los contiene; y de manera opuesta, se contradicen y se enfrentan. Por último, si bien la zona está provista de equipamientos urbanos; si la Municipalidad lo plantea como un Nuevo Parque Habitacional, debería haber una mayor cantidad de los mismos, proveyendo y satisfaciendo las diversas necesidades de la población.

El sector, es en sí, una situación aislada y marginal dentro de la urbe rosarina. No marginal como vulnerable, sino como "apartado de". Se encuentra casi al margen del último anillo perimetral, y es necesario aliarlo con el resto.

Si bien existen las políticas de descentralización, aún es real que la ciudad no se encuentra consolidada en su totalidad, y que quedan grandes manchas urbanas que no logran pertenecer ni ser atendidas. Es nuestra labor, ya que pudimos identificarlas, buscar y encontrar las estrategias puntuales para revertir la situación.

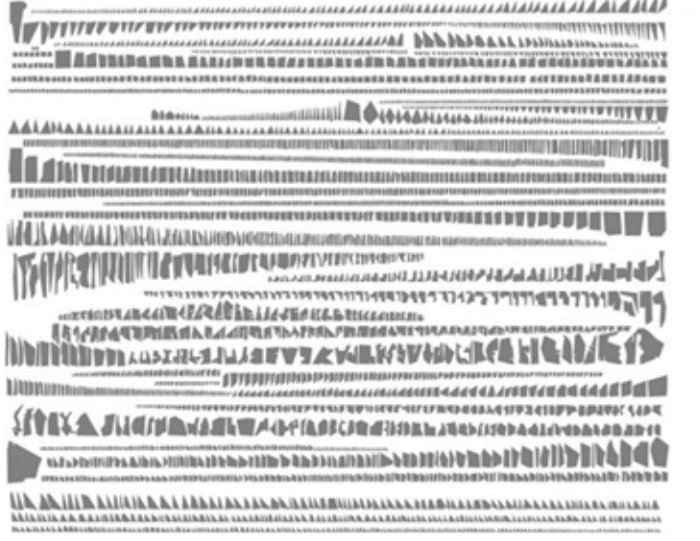
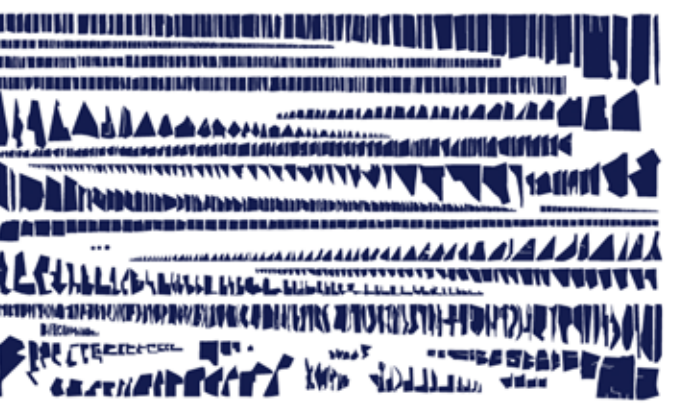
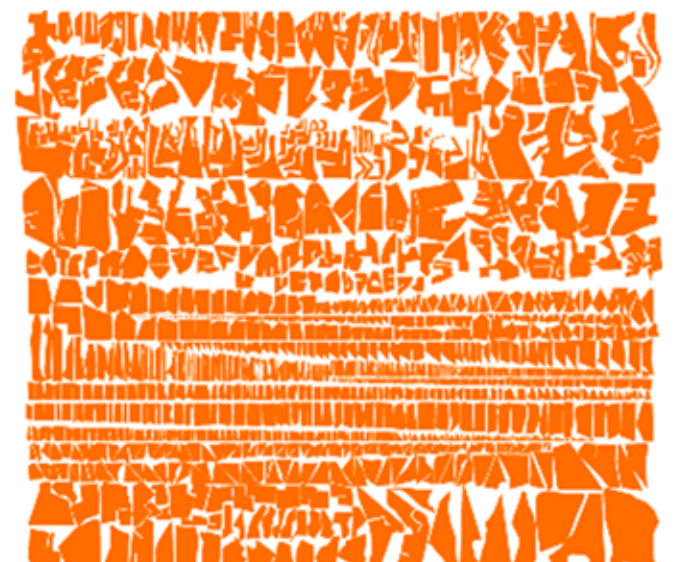
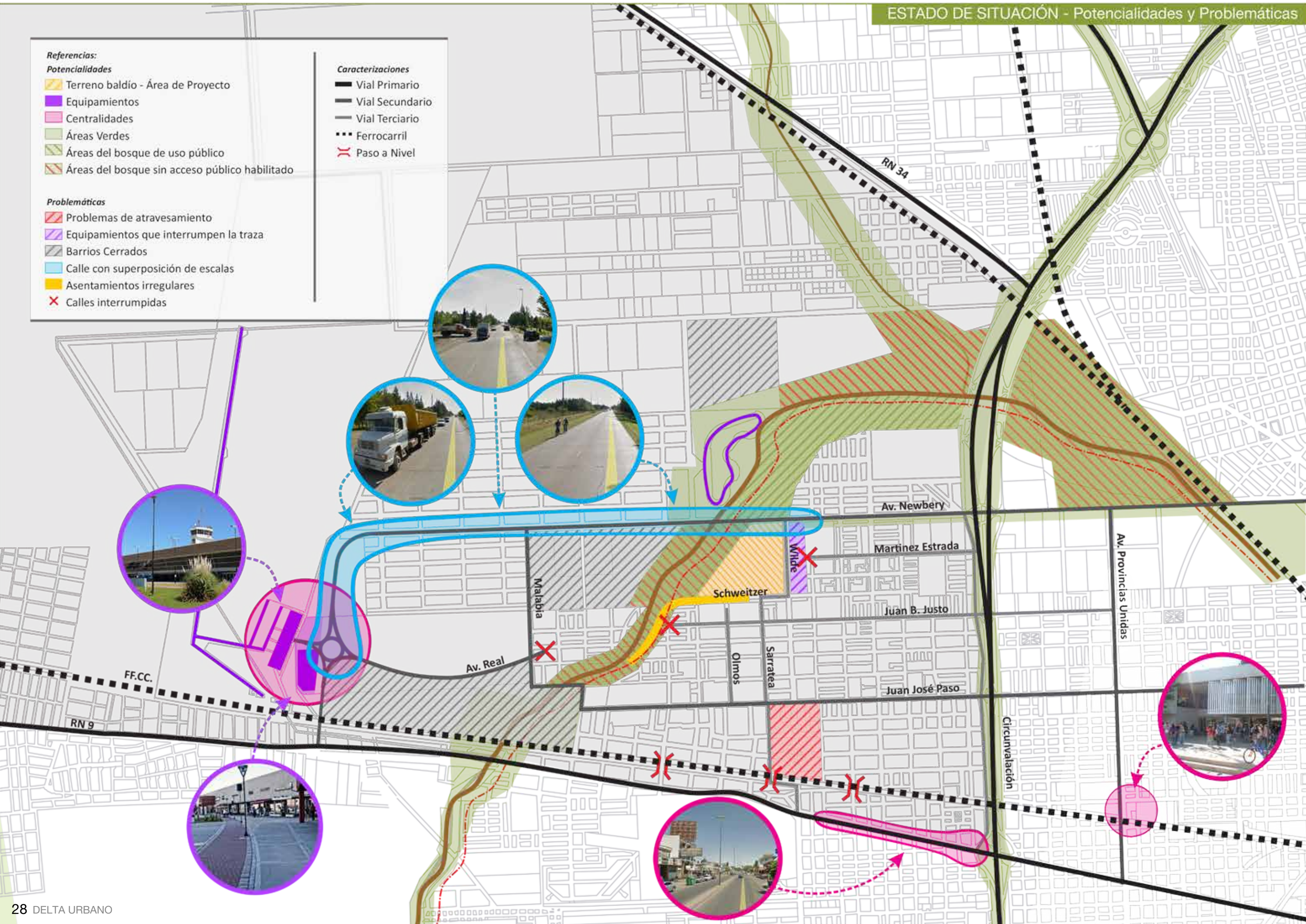
Antes que eso, es meramente relevante partir de la base de las Normativas urbanas que se proponen desde la Municipalidad. Es un camino que va dejando huellas, y siguiendo esos lineamientos debemos actuar. O, al menos, incluirlos en el proyecto urbano.

Es también parte del proceso identificar cuáles son las afectaciones de ellas sobre las ideas que tenemos: si afectan directa o indirectamente nuestras caras a intervenir.

Será nuestra tarea estudiarlas, modificarlas si es necesario, y potenciarlas en lo posible.

Referencias:	
<b>Potencialidades</b>	
	Terreno baldío - Área de Proyecto
	Equipamientos
	Centralidades
	Áreas Verdes
	Áreas del bosque de uso público
	Áreas del bosque sin acceso público habilitado
<b>Problemáticas</b>	
	Problemas de atravesamiento
	Equipamientos que interrumpen la traza
	Barrios Cerrados
	Calle con superposición de escalas
	Asentamientos irregulares
	Calles interrumpidas

Caracterizaciones	
	Vial Primario
	Vial Secundario
	Vial Terciario
	Ferrocarril
	Paso a Nivel



2.2.3. Estrategias para resolver las problemáticas del sector

“El abordaje y resolución de propuestas en áreas importantes que se encuentran subutilizadas ó abandonadas debiera considerarse una acción proactiva del Estado para promover la evolución y el recambio urbano en un escenario contemporáneo, mediante una reestructuración espacial que otorgue nuevo significado a dichas áreas, posibilitando inversiones que generen crecimiento económico y atiendan los intereses de todos los actores involucrados. Y esta acción podrá ser favorable en la medida que su desarrollo aporte a: la construcción de grandes sistemas colectivos, la reconstrucción de tejidos degradados, la incorporación de nuevos usos e importantes espacios públicos (muchos de ellos ubicados en contextos privilegiados), la visualización y disfrute por parte de todos los ciudadanos de situaciones paisajísticas y naturales antes vedadas, la rehabilitación del patrimonio histórico y cultural, la superación de problemáticas sociales significativas, la revalorización de entornos deteriorados y la recomposición de una trama urbana segregada”, opina Mirta Levin (Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario).

Las estrategias, entonces, darán respuesta a las problemáticas planteadas.

Por un lado, recategorizar las calles y sus respectivas escalas. Esto resolverá más de una dificultad: dará importancia urbana a las tramas viales que lo ameriten según su valor y su uso; disminuirá el uso de aquellas de grado más barrial, y les dará identidad y pertenencia a los habitantes. Además, unirá los frentes en lugar de excluirlos entre sí. Fomentará la libertad circulatoria y reordenará el sector intervenido.

Consecuentemente a eso, encontrará el camino para unirse con el resto de la ciudad una vez que haya podido desenredar sus conflictos internos.

Por otro lado, como efecto de ese ordenamiento, será de suma importancia planificar la movilidad del área como elemento central de la intervención.

Enmarcar los lineamientos y atravesamientos posibles, ofrecerá nuevas características y valorización al espacio público. Lo incluirá como parte de un todo, y le dará fuerza y carácter urbano. La gente podrá tomarlo como propio, y eso genera cambios estructurales de índole social y cultural.

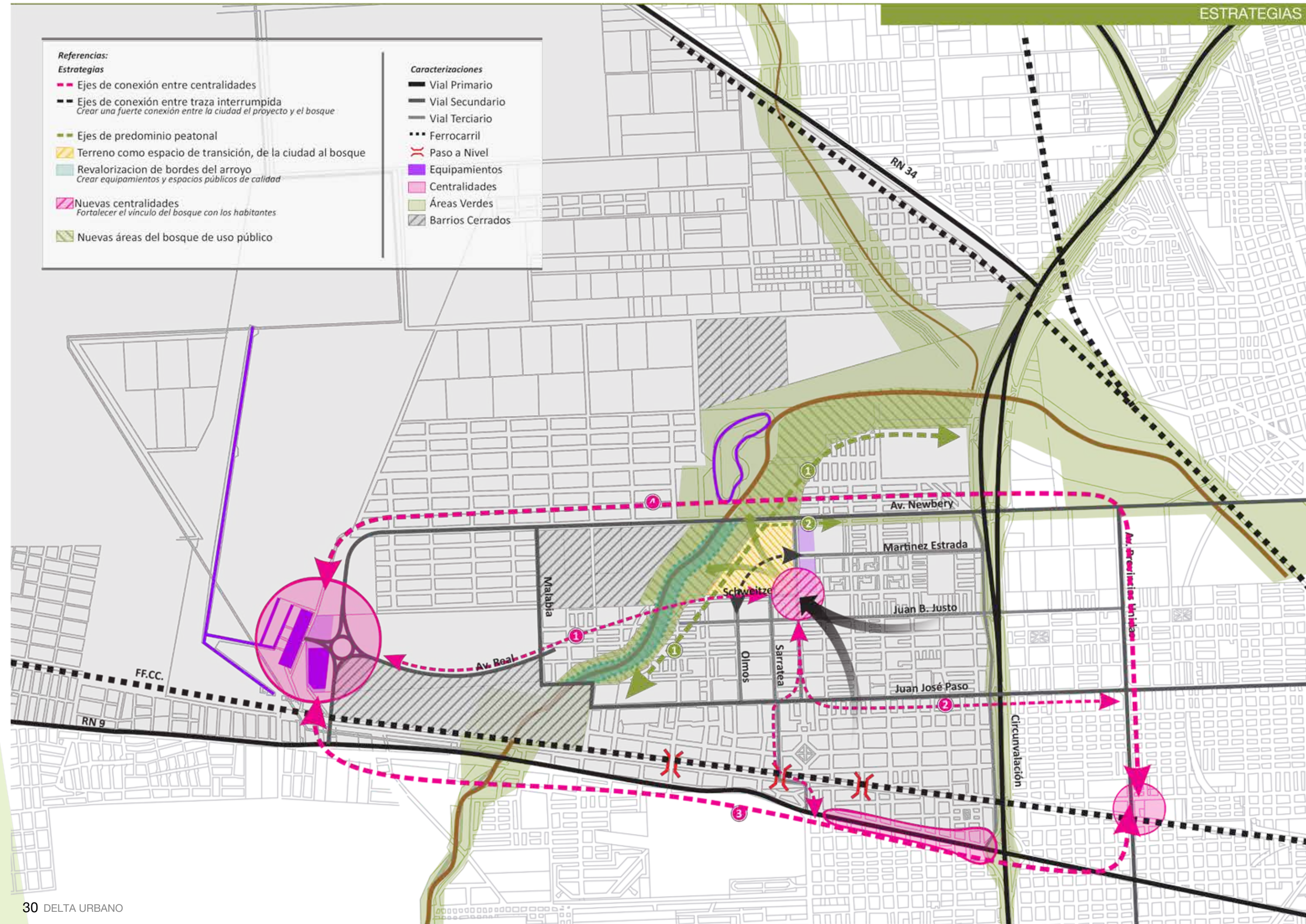
Dentro de las políticas municipales, intento desde mi lugar de arquitecto urbanista, ofrecer una propuesta alternativa a la relación de espacios públicos y privados, haciendo más énfasis en la estización de lo privado, y reforzando el degradé entre un espacio y el otro.

Más allá de las estrategias planteadas, creo que es parte de cualquier proyecto, convencer a las inversiones privadas y sumarlas como base de los financiamientos. Esto facilitará y asegurará la participación de los usuarios.

En síntesis, está claro que las estrategias son hilos conductores formados por una cantidad amplia de factores y soportes que darán resultados positivos si se los logra trabajar en conjunto, pero entendiendo la fortaleza de cada uno como agente de cambio. Las partes constitutivas de un todo.

Imágenes: Armelle Caron propone la fragmentación de la ciudad y descomposición urbana generando una nueva mirada sobre el espacio de las ciudades.

Referencias:	
<b>Estrategias</b>	
— Ejes de conexión entre centralidades	— Caracterizaciones
— Ejes de conexión entre traza interrumpida <i>Crear una fuerte conexión entre la ciudad el proyecto y el bosque</i>	— Vial Primario
— Ejes de predominio peatonal	— Vial Secundario
— Terreno como espacio de transición, de la ciudad al bosque	— Vial Terciario
— Revalorización de bordes del arroyo <i>Crear equipamientos y espacios públicos de calidad</i>	— Ferrocarril
— Nuevas centralidades <i>Fortalecer el vínculo del bosque con los habitantes</i>	— Paso a Nivel
— Nuevas áreas del bosque de uso público	— Equipamientos
	— Centralidades
	— Áreas Verdes
	— Barrios Cerrados



#### 2.2.4. INTENCIONES URBANAS

Las intenciones son concatenadas entre sí, pues la concreción de un movimiento, alterará el/los siguientes.

En primera instancia, la más fuerte, es lograr una fuerte conexión con el bosque de los constituyentes, y así retroalimentar el proyecto con uno de los pulmones más grandes de Rosario. De esa forma, ganar mayor espacio público sobre privado, más allá de que sea un proyecto de inversión privada. Y darle a este espacio público, el necesario equipamiento para fortalecer su funcionamiento y permanencia.

Estas acciones conectarán de forma más activa, el tramo intervenido con el entorno.

De forma más particular, brindar diversidad de unidades habitacionales; para darle lugar a la mayor cantidad de usuarios posibles, y de distintas índoles y costumbres.

Creo que hay 3 grandes ítems a resolver, y esos están desmembrados de manera individual, pero dejando en claro que ninguno funciona sin el otro:

- Centralidad: nuevos focos de atención, de abastecimiento y esparcimiento que acercará a la población a sitios que no tenían la suficiente fuerza;

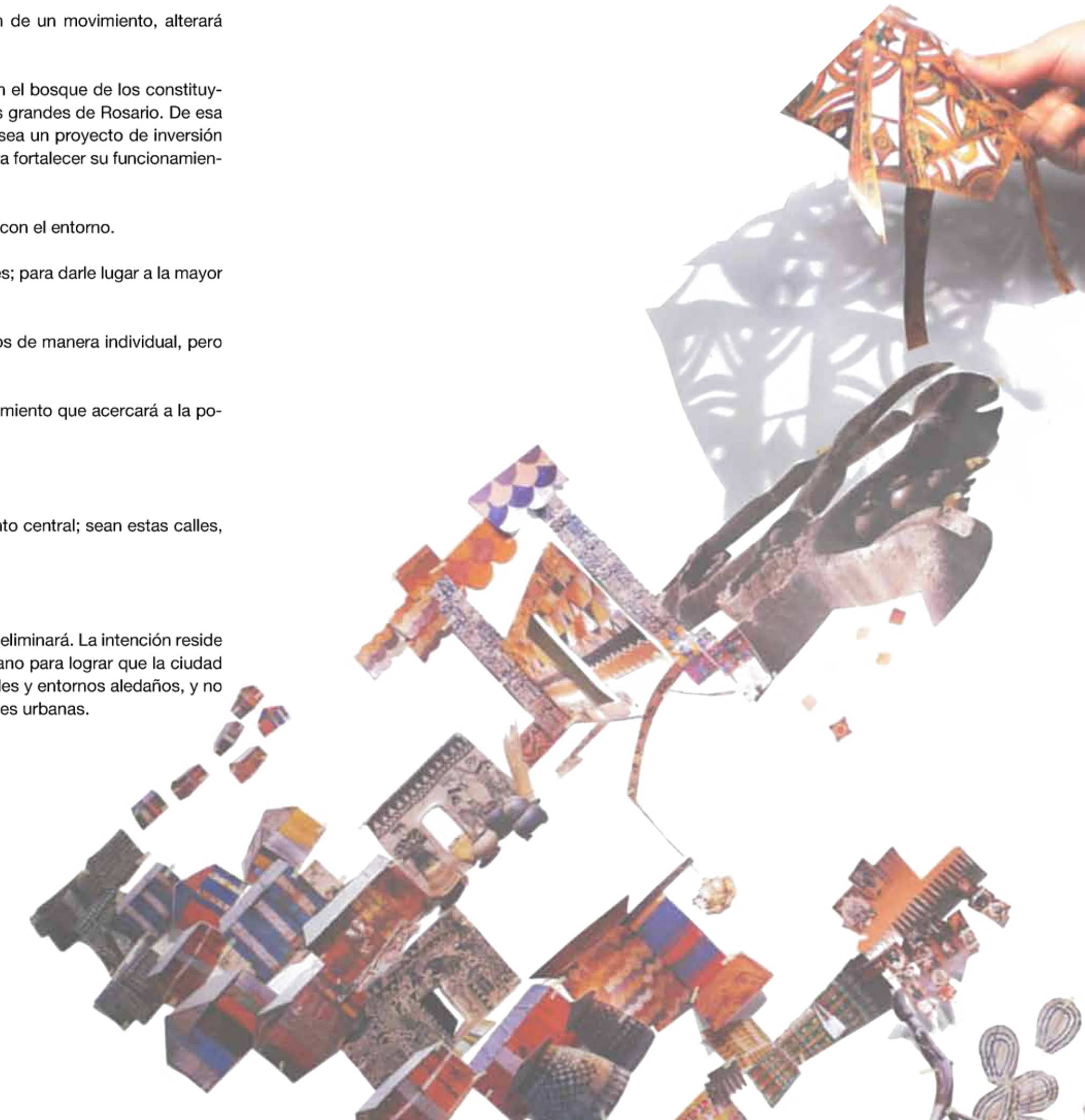
Esto lo hará mediante:

- Movilidad: la acción en sí de crear líneas que convergen en ese punto central; sean estas calles, avenidas o gestos urbanos de direccionamiento.

De esta forma, se resolverá el tercer punto:

- Marginalidad: estar al margen de, ya no será un problema porque se eliminará. La intención reside en incluir, en sumar, en unir a lo existente y en fortalecer lo más cercano para lograr que la ciudad realmente funcione como un equipo formado por diversas centralidades y entornos aledaños, y no como un 'centro - periferia', dando lugar a segregaciones y distorsiones urbanas.

Imagen de fondo: Postgrado "Regeneración urbana"  
Fundación Enric Miralles, año 2015





## Capítulo 3



# MARCO NORMATIVO

# MARCO NORMATIVO

- **Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PER+10)**  
(Vision integral, horizonte de desarrollo)
- **Plan Urbano Rosario (PUR) – Instrumento Urbanístico**  
(Define su transformación física y funcional)

Antes de comenzar a hablar sobre el proyecto en sí, tenemos que ubicarnos dentro del Marco Normativo en el que se encuadra y se sustenta nuestro proyecto.

Para empezar, hacemos mención de lo que es el Plan Estratégico Rosario Metropolitana, un plan que fija el horizonte de desarrollo al que apunta la ciudad y sus actores, es la visión integral a futuro de la ciudad.

Estos lineamientos se materializan luego físicamente en la ciudad mediante la implementación del Plan Urbano, un instrumento urbanístico que interpreta los cambios de la ciudad y define las formas de actuación para su transformación física y funcional.

Es tomando este Plan Urbano como marco de acción en donde se desarrolla nuestro Proyecto. En él se encuentran directrices estructurales que nos afectan tanto directa como indirectamente.

## Afectaciones Indirectas:

- El nuevo eje Metropolitano Norte-Sur
- El nuevo eje Metropolitano Este-Oeste
- La Avenida de la 2da Ronda.

## Afectaciones Directas:

- Los bordes de los arroyos
- El nuevo frente territorial
- Las grandes transformaciones

Nuestro proyecto en pocas palabras, trabaja sobre estos dos puntos del Plan Urbano: el borde del Arroyo Ludueña, y el proyecto del Parque Habitacional Integrado Wilde-Newbery.

## PER+10 METROPOLITANA

El Plan Estratégico Rosario Metropolitana es un espacio en el que instituciones representativas de los sectores público y privado intercambian ideas para la formulación de proyectos estratégicos que guíen a la ciudad hacia un horizonte de desarrollo. El documento 2008-2018 resume las propuestas que se encuentran articuladas en el plan, constituyendo una red estratégica, un mapa de acción.

La Planificación Estratégica es aquella que permite establecer un horizonte de desarrollo definido en términos de orientaciones estratégicas y proyectos de cambio basados en la generación de consensos entre actores públicos, privados y sociales. Esta forma de abordar el territorio ha contribuido a la transformación y al desarrollo equilibrado de Rosario y de su área metropolitana en los últimos 15 años. La planificación estratégica constituye asimismo una herramienta útil para optimizar la toma de decisiones.



El Plan Urbano es un instrumento urbanístico que nace como plataforma normativa y de gestión urbana del Plan Estratégico. Es la figura de planeamiento en la que se define el proyecto urbanístico deseado de transformación física y funcional a futuro de la ciudad, para abordarlo de un modo eficiente y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Esta iniciativa se basa en el convencimiento de que el logro de un desarrollo urbano sustentable exige una adecuada planificación territorial, que incluya un conjunto complejo de variables: la gestión de los grandes temas de escala metropolitana y el ordenamiento del suelo en términos de accesibilidad y movilidad, la provisión de infraestructura, la construcción de vivienda, el desarrollo de usos productivos y de servicios y la preservación del patrimonio urbano y ambiental.

Con su puesta en marcha se pretende preparar el territorio, para incorporar los cambios y modificaciones que se intentan lograr, evitar las consecuencias negativas de las decisiones aisladas, reforzar la iniciativa de construcción pública y colectiva, incorporar la inversión privada a una estrategia integral de desarrollo urbano y pensar la ciudad por proyectos, muchos de ellos de alto impacto para su transformación.

En él se indican las directrices generales de ordenamiento integral del territorio municipal, los proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo y los procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión municipal del territorio.

## NUEVO EJE METROPOLITANO NORTE-SUR

Este eje abarca en sentido longitudinal toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición geográfica central de la planta urbana aprovechando la excepcional reserva de suelo correspondiente a la ex Troncal Ferroviaria. Incorpora en su recorrido áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social, que se manifiestan con la localización de asentamientos irregulares. También se encolumnan en proximidad con este recorrido tres Centros Municipales de Distrito –Norte, Noroeste y Oeste– instalados como potenciales focos de regeneración urbana.

La intervención encuadrada en el Plan Maestro del Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur comprenderá los terrenos ferroviarios correspondientes a las vías del Ferrocarril General Belgrano y a importantes sectores aledaños que estarán sujetos a procesos de reconversión. Su finalidad será constituir la columna vertebral central de la transformación urbanística –la gran avenida– fundamentalmente vinculada a la conformación de un sistema de conectividad troncal, a través de la concreción de una actuación de gran escala capaz de generar un corredor de movilidad norte-sur, que sirva para conectar con un sistema de movilidad alternativo a la ciudad de Rosario con las localidades del área metropolitana y para ordenar e integrar espacial y socialmente a un conjunto de barrios conexos.

## EL NUEVO EJE METROPOLITANO ESTE-OESTE

Este eje abarca en sentido este-oeste toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición geográfica media de la planta urbana aprovechando la reserva de suelo correspondiente a la vía del ferrocarril Nuevo Central Argentino ubicada en dirección a Córdoba. Une en su recorrido la costa y centro de la ciudad con el Aeropuerto abarcando en su extensión áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social, que se manifiestan con la localización de asentamientos irregulares. También se encolumnan en proximidad con este recorrido el Centro Municipal de Distrito Noroeste instalado como potencial foco de regeneración urbana.

La intervención encuadrada en el Plan Maestro del Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste englobará la articulación de todas las intervenciones a desarrollar en la franja este-oeste de la ciudad en torno al trazado ferroviario. Complementa esta actuación la resolución de un par de corredores viales, el par Túpac Amaru-Rafaela. Su finalidad será funcionar como corredor de movilidad este-oeste para optimizar la accesibilidad a los barrios ubicados en sus bordes, para establecer una relación más fluida con las localidades del Área Metropolitana ubicadas sobre este eje y una conexión directa al Aeropuerto, al Parque Scalabrini Ortiz, al sector de Puerto Norte, la costa y el Área Central. Se intenta la conformación de un conector principal que tenga llegada al Aeropuerto desde el centro de la ciudad y que sirva de canal de acceso a la nueva Estación Intermodal de Pasajeros. Con esta actuación de gran escala se pretenderá además, promover la renovación urbana de los sectores degradados ubicados en forma contigua al trazado ferroviario y a los trazados viales.

## LA AVENIDA DE LA SEGUNDA RONDA

Si bien actualmente existe un conjunto de proyectos estratégicos que vinculan a Rosario con las localidades de la Región Metropolitana, a través de los cuales la Municipalidad promueve la concertación y el desarrollo de acciones mancomunadas con los municipios y comunas, como también con los organismos provinciales y nacionales competentes, está claro que es menester desde la perspectiva del plan, optimizar el sistema de accesos metropolitanos a Rosario, para lograr una vinculación más ágil y ordenada entre la ciudad y las demás zonas de la región. Entre los proyectos vinculados a la movilidad se destacan el Plan Circunvalar y la avenida de Segunda Ronda, ya que ambos responden a una necesidad de carácter económica productiva, porque con ellos se resuelve en parte el traslado de cargas.

La avenida de Segunda Ronda se define como una segunda avenida de circunvalación cuyo recorrido involucra a los municipios de Rosario, Granadero Baigorria, Funes y Pérez. Esta segunda circunvalación, estimada en una extensión de 32 kilómetros, actuará como una herramienta ideal para reestructurar el borde de la ciudad y organizar su relación con el conurbano, y permitirá descongestionar a la avenida de Circunvalación 25 de Mayo en el arco noroeste, ya que funcionará como un derivador constante del tránsito de cargas.



## LOS BORDES DE LOS ARROYOS

Las cuencas de los arroyos han sido motivo de preocupación a lo largo de la historia de la ciudad. La actuación sobre sus bordes ya se encontraba enunciada en los planes históricos. El Plan Regulador de 1935 proponía la ejecución de parques regionales a fin de preservar el suelo aledaño al curso de los arroyos libre de ocupación. Sin embargo, a través de los años estos territorios se han ido degradando y se han concentrado en sus bordes algunas situaciones de pobreza y abandono.

No obstante los cursos de agua del Ludueña y del Saladillo aún hoy pueden actuar como disparadores para encauzar el desarrollo de intervenciones que promuevan la transformación de los territorios localizados en el área circundante.

Las intervenciones encuadradas en los Planes Maestros de los arroyos Ludueña y Saladillo, comprenderán dentro del ámbito municipal actuaciones de diferente carácter que involucrarán a los sectores localizados sobre las dos cuencas, ubicados en forma contigua a sus márgenes.

Su finalidad será la preservación paisajística y ambiental de las cuencas mediante el control y reordenamiento de los procesos de urbanización. Se establece para ello, la consideración de los bordes de los arroyos como Áreas de Protección Ecológica y Ambiental (APEA), el saneamiento de los cursos de agua, la reserva de suelo para futuras transformaciones urbanas, la atención a la presencia de los asentamientos irregulares, la conformación de un corredor verde formado por una sucesión de parques de carácter metropolitano, el control y ordenamiento de los programas de vivienda y la definición de un sistema de avenidas localizadas en forma paralela a los arroyos.

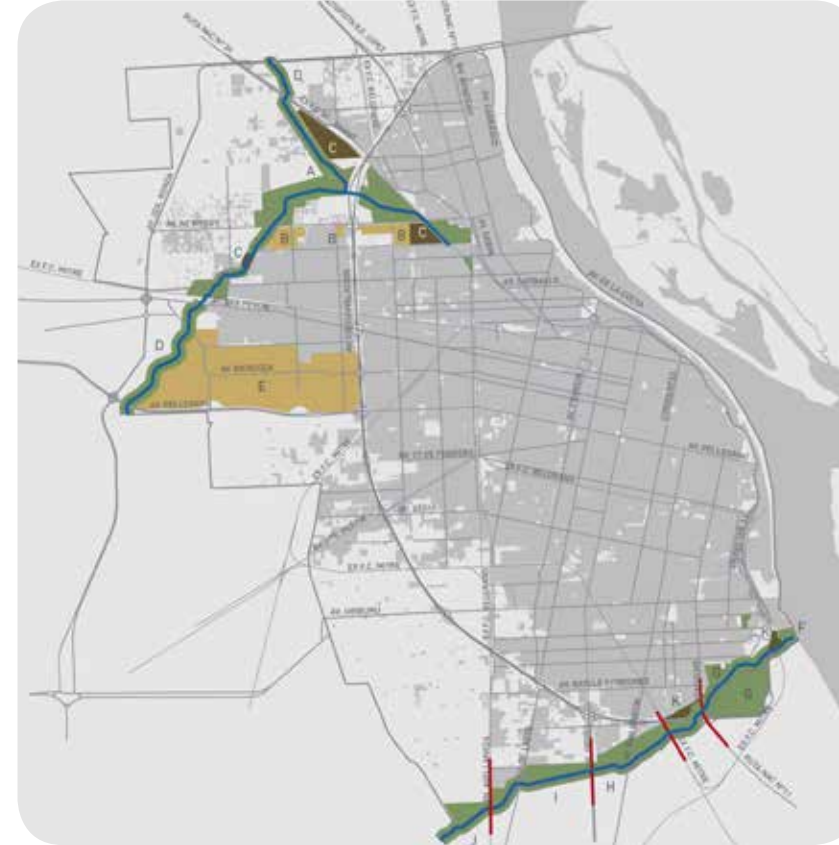
Se promueve a tal fin, una concertación con los propietarios del suelo, actores institucionales y pobladores del área, que permita impulsar un reordenamiento y desarrollo planificado y programado. En los dos planes quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de cada eje incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos.

## EL NUEVO FRENTE TERRITORIAL

Los territorios localizados en los bordes de la ciudad constituyen la reserva de suelo futura que puede garantizar un desarrollo equilibrado y sustentable.

Rosario dispone aún de una importante superficie de suelo ya urbanizado y que no ha alcanzado un estado de consolidación total. Estos intersticios requieren ser completados con la provisión de la infraestructura y la construcción de los equipamientos necesarios. El cuidado y protección de estos sectores de la ciudad, con una adecuada planificación y programación, se transforma en una acción prioritaria a la hora de definir un proyecto sustentable en el tiempo.

El Plan Maestro del Frente Territorial tendrá como finalidad priorizar el completamiento de la ciudad por sobre la extensión; controlar y ordenar los procesos de urbanización limitando el crecimiento indiscriminado de la planta urbana y regulando los usos en los distintos sectores que involucra. Abarcará para ello, todo el arco oeste de la ciudad de Rosario localizado sobre el límite del municipio, encolumnado en torno a la avenida de Circunvalación. En este plan quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de todo el frente incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos. En este marco quedarán inscriptas intervenciones vinculadas al crecimiento de zonas de actividades logísticas, sistemas de parques metropolitanos, suelos no urbanizables y zonas residenciales.



## LOS PARQUES HABITACIONELS INTEGRADOS

En la gestión de los últimos años se ha introducido un nuevo concepto en el desarrollo de proyectos de urbanización, el de los «Parques Habitacionales Integrados» (PHI), que dio lugar a la concreción de emprendimientos de carácter emblemático para el progreso de la ciudad.

Se trata de actuaciones de gran escala, planificadas por el municipio y realizadas por el sector privado o por otras reparticiones públicas (nacionales y/o provinciales), que tienen por objeto:

- controlar el crecimiento urbano con intervenciones estratégicas que incrementen la densidad en la periferia;
- crear grandes parques, muchos de ellos de índole metropolitana, que contribuyan a acrecentar la superficie de verde en áreas periféricas para cumplir con los estándares definidos en el plan de la ciudad;
- planificar en forma integrada la construcción de vivienda, el espacio público, los equipamientos comunitarios y las infraestructuras de comunicación y servicio;
- incluir programas habitacionales diversificados orientados a satisfacer la demanda de distintos sectores sociales, con la incorporación inclusive, en cada emprendimiento, de un porcentaje de unidades de vivienda de carácter social.

Se tienen como importantes los conceptos de multifuncionalidad y de integración social.



# ARROYO LUDUEÑA

Este Plan Maestro tiene por objetivo la reconstrucción del borde del Ludueña., apuntando a preservar la continuidad de la estructura natural y biológica desde la presa de contención hasta su entubamiento y volviendo a establecer políticas en la desembocadura en el río Paraná. Asimismo ordena y regla un sector más amplio del territorio articulando acciones de desarrollo en enclaves urbanos particulares.

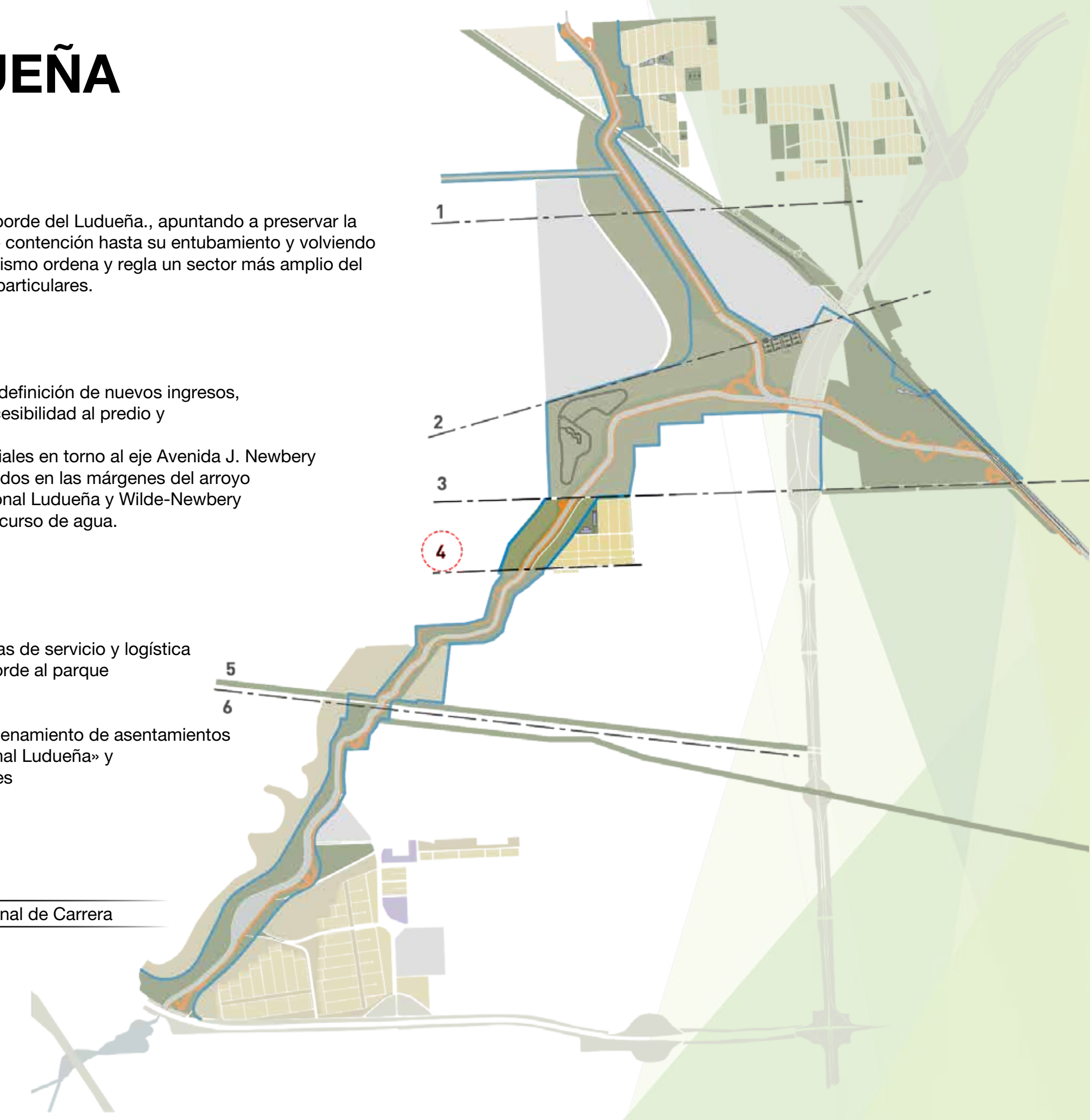
Incluye las siguientes intervenciones:

- la rehabilitación del Parque Bosque de los Constituyentes (definición de nuevos ingresos, construcción de una avenida de borde que garantice la accesibilidad al predio y su vinculación con los barrios linderos)
- la planificación de los nuevos desarrollos urbanos residenciales en torno al eje Avenida J. Newbery
- el reordenamiento de los asentamientos irregulares localizados en las márgenes del arroyo
- la ejecución del proyecto de urbanización Parque Habitacional Ludueña y Wilde-Newbery
- la creación de nuevos espacios públicos en los bordes del curso de agua.

Está dividido en 6 tramos de intervención:

- Creación de nuevos espacios públicos y promoción de áreas de servicio y logística
- Reordenamiento de asentamientos, creación avenida de borde al parque
- Rehabilitación del Bosque de los Constituyentes
- Ejecución del proyecto de urbanización Wilde-Newbery
- Integración urbano-paisajística del borde del arroyo y reordenamiento de asentamientos
- Ejecución del proyecto de urbanización «Parque Habitacional Ludueña» y convenio de protección ambiental con el municipio de Funes

Es en el tramo **Nro° 4**, en donde se desarrolla nuestro Proyecto Final de Carrera



# EL BOSQUE

## **Bosque de los Constituyentes**

Como ya mencionamos anteriormente, el sitio de intervención se encuentra adyacente al espacio verde de conservación natural más grande de la ciudad, el Bosque de los Constituyentes. Este abarca un total de 300 hectáreas, de las cuales 20 están disponibles para el acceso público con servicios como baños, agua potable, electricidad, juegos para niños y un Salón de Usos Múltiples que puede utilizarse para distintos eventos. Esta atravesado en casi toda su longitud por el Arroyo Ludueña.

Pensado para la protección de la flora y la fauna, brinda a los visitantes un lugar de esparcimiento y descanso. Su existencia compensa los efectos de la degradación ambiental, convirtiéndose en una herramienta indispensable para un plan de desarrollo urbano con visión sostenible. Este espacio armoniza urbanización, desarrollo y respeto por la naturaleza. Es una reserva de uso comunitario y forma parte del patrimonio colectivo. Tiene un enorme significado democrático e inclusivo, su acceso irrestricto y gratuito constituye un valor indispensable para todos los ciudadanos. Su actuación en relación a los espacios públicos en la ciudad de Rosario ha representado uno de los ejes de mayor trascendencia para impulsar y sostener la transformación urbana.

Bordeado por el arroyo Ludueña, el bosque invita a un especial encuentro con la naturaleza. Hay más de 40.000 árboles de diversas especies, y una pequeña laguna artificial con plantas acuáticas, ranas y caracoles. También hay caballos, llamas -que fueron llevadas al bosque cuando cerró el antiguo zoológico de la ciudad-, tortugas, patos, gansos, garzas y otras aves silvestres. Provisto por gran cantidad de senderos entre arboledas para caminatas, paseos en bicicleta y excursiones dedicadas al avistaje de aves, además de juegos para chicos, quienes encuentran un lugar privilegiado en este extenso predio ubicado en el distrito Noroeste.

Las especies vegetales abarcan: casuarina, ciprés, álamo, fresno, araucaria, acacia, plátano, ceibo, sauce, roble, ombú, liquidámbar, morera, pecan, yatay, paraíso, palo borracho, eucalipto, aguaribay, olmo, jacarandá, aramo y distintas especies de palmeras (butiá, washingtonia, fénix, pindó).







### Días y horarios

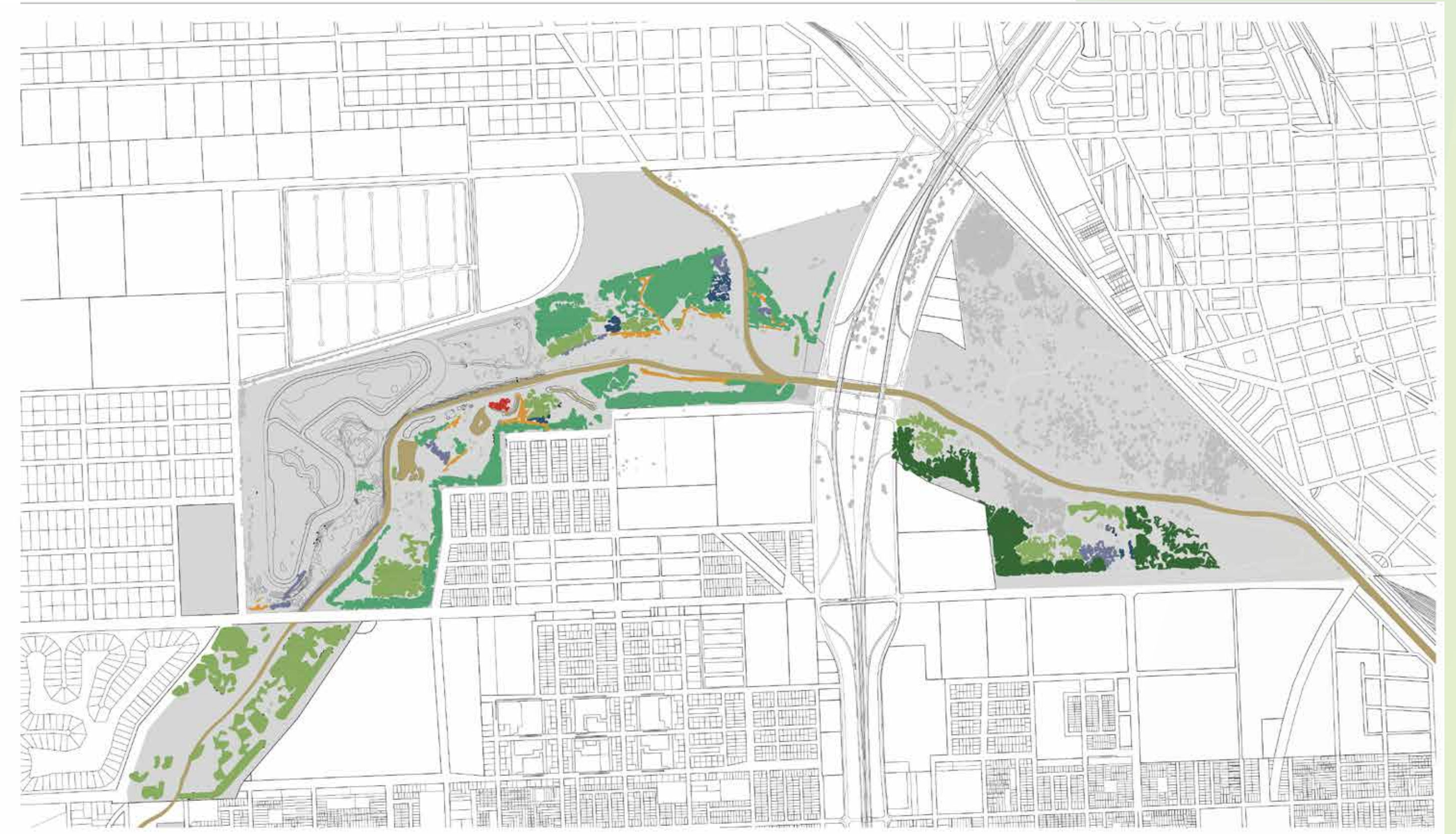
Abierto sábados y domingos de 8 a 18 hs. Acceso gratuito.





**BOSQUE DE LOS CONSTITUYENTES | USOS DEL SUELO ACTUALES**

- |   |   |  |
|---|---|--|
|  Autódromo                                 |  Agricultura intensiva- hortícola  |  SUM                      |
|  Área Bosque recreativo de uso público     |  Sector Bosque con usurpación      |  Ingresos                 |
|  Área Bosque sin acceso público habilitado |  Reserva de suelo IMUSA            |  Puente vehicular interno |
|  Asentamientos irregulares                 |  Reserva de suelo equinoterapia    |  |
|  Clubes                                    |  Instalaciones Parques y Paseos MR |  |



**BOSQUE DE LOS CONSTITUYENTES | RELEVAMIENTO FORESTACIÓN EXISTENTE**

- |  |
|--|
|  ALAMOS PLATEADOS   |
|  CASUARINAS   |
|  CEIBOS   |
|  EUCALIPTUS   |
|  PALMERAS   |
|  PINOS  |
|  VARIOS: ALAMO, CASUARINA, ACACIA, CIPRES, PLATANOS, PARAISO, EUCALIPTUS, AGUARIBAY, GLOBULUS |

# OBJETIVOS

## OBJETIVOS

A continuación, presentaremos los objetivos que proponemos el proyecto, es decir qué apuntamos con nuestra intervención.

### GENERALES

- Transformar este gran **vacío urbano** en una oportunidad para la ciudad
- Mejorar/Aumentar la **conectividad** y **movilidad** hacia y desde el sector
- Mejorar cuantitativa y cualitativamente la relación entre el **espacio público** y el **espacio privado**
- Realizar un proyecto que sirva como punto de partida para la confección de una **normativa** del sector
- Utilizar esta normativa como **herramienta de negociación** entre intereses públicos e intereses privados

### PARTICULARES

- Lograr una fuerte **conexión** con el Bosque de los Constituyentes
- Proponer una nueva **conectividad** con el entorno
- Generar mayor espacio público en **relación** al espacio privado
- Potenciar el espacio público con **equipamiento** de calidad
- Brindar **diversidad** de unidades de vivienda, para abarcar los diferentes tipos de usuarios posibles
- Brindar diferentes tipos de **financiación** para los diferentes usuarios

## Capítulo 5



# PROYECTO URBANO

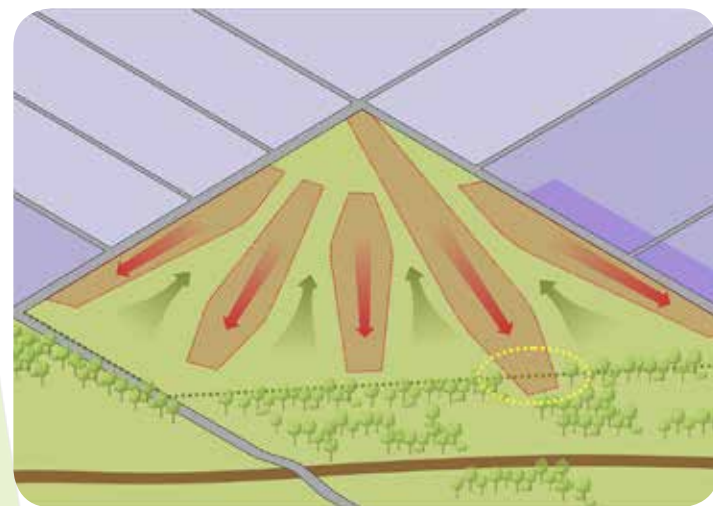
# PROYECTO URBANO

Actualmente el sitio de intervención se presenta como un gran vacío urbano, que actúa en forma de barrera impidiendo que la ciudad y los equipamientos pre-existentes tengan una conexión directa y fluida con el bosque de los Constituyentes y el arroyo. El bosque es uno de los grandes espacios públicos verdes de la ciudad como ya mencionamos. Encontramos así dos situaciones urbanas diferentes, por un lado la ciudad consolidada, y por el otro, este gran espacio público inconexo. A lo largo de toda la extensión del bosque, la relación entre éste y la ciudad se materializó como un límite rígido y homogéneo.

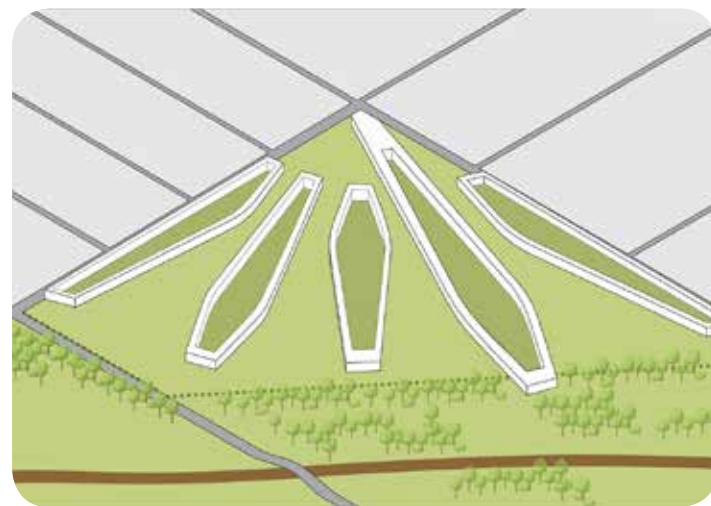
El proyecto surge de la idea de utilizar el terreno como nexo entre el bosque y la trama urbana consolidada. La idea es que el bosque atraviese, desborde sobre el terreno como agua, para de esta manera lograr conectar estas dos situaciones urbanas diferentes. Este desborde es controlado luego por los claustros de viviendas y los equipamientos, que estructuran esta conexión y actúan como límites físicos. La masa edificada evita conformarse como una barrera urbana y contiene estos nuevos espacios verdes de importantes dimensiones. Se generan de esta manera diferentes parques urbanos, tanto de recorrido como de descanso, y se busca que funcionen como espacios de transición que conectan progresivamente la ciudad con el parque y el parque con la ciudad.

Es en esta instancia en donde nosotros tomamos la postura más fuerte y característica principal de nuestro proyecto, la cual es la forma en la cual este ingreso de lo público moldea lo privado, y le da una forma radial a la intervención, al tomar como límites paralelos la calle y la ciudad. Luego se materializa la propuesta en distintos bloques socavados por patios interiores, es decir en claustros, cuyo patio interno es de carácter privado de uso común.

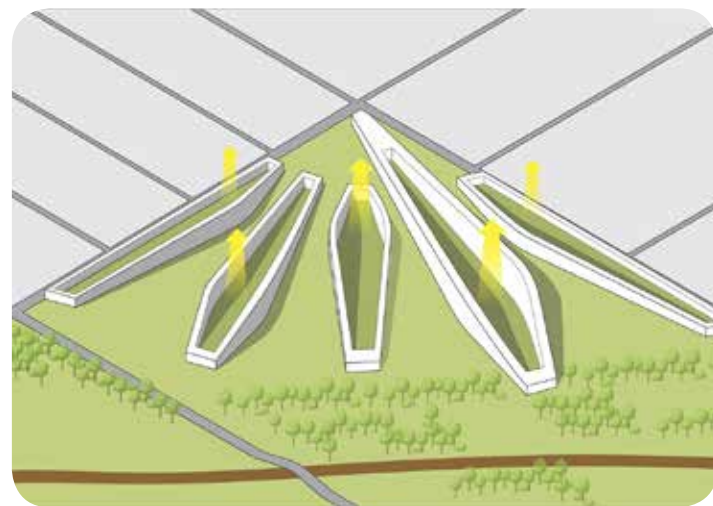
Una de las grandes razones de esta forma de intervenir el terreno, surge de querer lograr un proyecto que no corte ni dificulte el atravesamiento hacia el Bosque, tanto visual como físicamente. Es por ello, que se dejan claros para poder apreciar el bosque, y se crean calles que cruzan directamente el proyecto, dándole importancia a la movilidad y conectividad interna del conjunto.



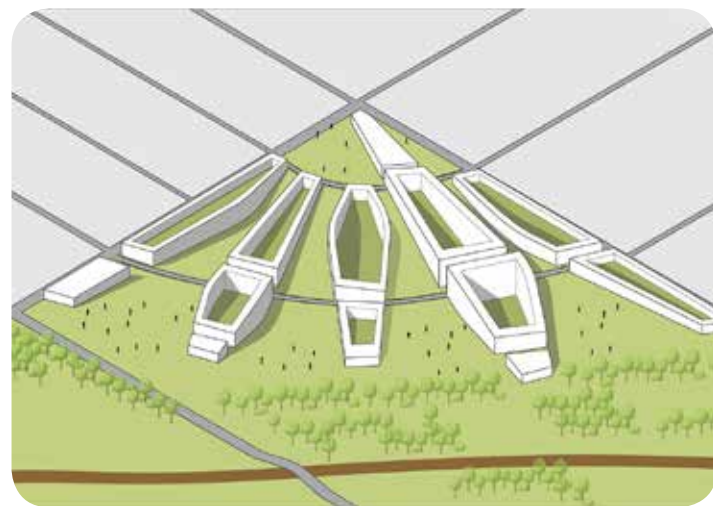
División de la propiedad del suelo



Volumenes de los claustros



Densidad en altura



Conectividad con el sector

Pensamos que es importante potenciar/vitalizar el espacio público, generando grandes parques urbanos con mobiliario y servicios, para que actúen como espacios de transición hacia el Bosque de los Constituyentes, que es de carácter más silvestre. Proponemos soluciones más eficientes, que respondan tanto a los problemas pre-existentes, como a los nuevos y futuros del sector. La macro forma del proyecto y del conjunto edificado, posibilita tanto espacios de conexión y recorrido, como espacios de uso masivo, reunión y ocio. Es en estos últimos donde vemos la posibilidad de caracterizarlos mediante la implementación de equipamientos públicos diversos, y/o de obras singulares y simbólicas que definan los diferentes parques dentro del sistema.

Tenemos como premisa incorporar el espacio público como eje de proyecto, en sus diversas formas y escalas de usos, y en su relación con el espacio privado. Proponemos grandes espacios públicos abiertos, con una gran cantidad y variedad de árboles autóctonos, mobiliario urbano de calidad, sendas peatonales y bicisendas, lagunas contenedoras de aguas pluviales, y equipamientos deportivos y públicos de distinta índole. Es por eso que los parques tienen una intervención urbana y paisajística, que invitan a los residentes de los edificios a salir de sus viviendas, vivir estos espacios y relacionarse con los vecinos.

Elegimos darle prioridad a la extensión de estos espacios públicos, inclinándonos por edificios que tienen poca superficie de apoyo sobre el terreno y que se desarrollan en altura, siempre considerando alturas respetables con respecto al entorno inmediato construido. Estas diferentes alturas van variando a medida que se alejan de los límites de la ciudad existente, teniendo la menor altura cerca a estos márgenes, y logrando su máxima cota en el punto medio del terreno. Se plantearon claustros de vivienda colectiva de entre 3 a 12 pisos, que se van organizando en el terreno teniendo en cuenta los parques públicos y la conectividad vial.

Utilizando esta disposición, logramos alojar a una gran cantidad de población sin tener los inconvenientes del crecimiento disperso de la ciudad y la pérdida de suelo absorbente, tan importante en un terreno ubicado a metros del arroyo. Creamos a su vez espacios privados abiertos de uso común dentro de estos claustros donde se incentiva el encuentro con el vecino, la vida en sociedad, y la inclusión.

El proyecto es también ambientalmente consciente. Apuntamos hacia un equilibrio social, ambiental y económico, que se puede apreciar en: la relación proyectada entre los volúmenes construidos/no construidos; las superficies absorbentes/no absorbentes (preservando lo natural); los espacios públicos/privados de uso individual y colectivo; y las tecnologías y estrategias adoptadas en la estructura y la fachada.

Frente a la problemática del terreno como espacio generador de una barrera urbana, que desconecta el bosque de la ciudad, innovamos en la forma de implantación de lo edificado, en la disposición de los conjuntos de vivienda, logrando una continuidad de la ciudad hacia este espacio público, dándole así mayor accesibilidad a las personas.

Este Master Plan propone que el proyecto sea una pieza de encastre, que genere una conexión entre la ciudad y el bosque de forma más permeable y atravesable. A su vez, se busca aumentar la cantidad de viviendas que tienen el privilegio de ser frentistas a los parques públicos, mejorando así las visuales desde las unidades habitables.

Este proyecto tomaría el rol de un Plan Especial para el terreno, proponiendo las directrices y lineamientos generales: los usos de suelo, el modo de ocupación y disposición de las edificaciones, las alturas mínimas/máximas, los anchos oficiales de calles, entre otras.

El Plan se divide luego en diferentes Unidades de Gestión, que se desarrollaran en sus Planes de Detalle específicos, donde se definen detalladamente cuestiones edilicias, de materialidad, de tiempos de ejecución, y de coordinación entre actores públicos y privados.

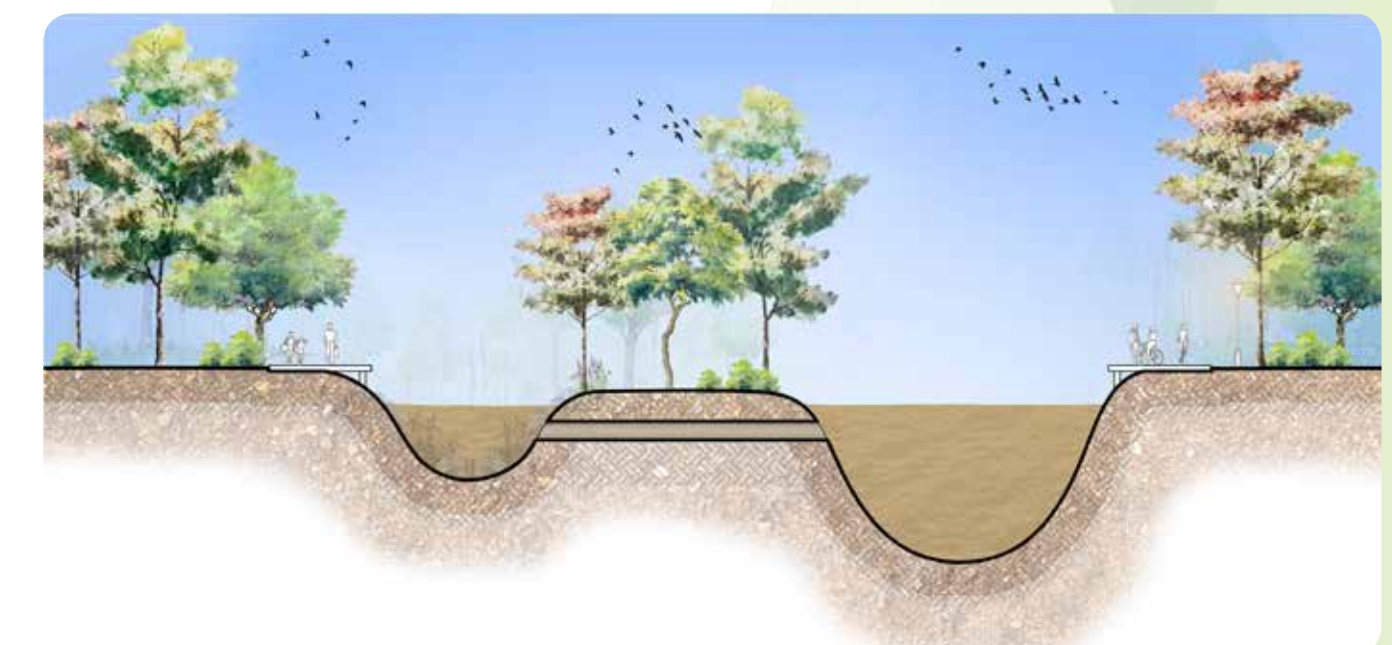
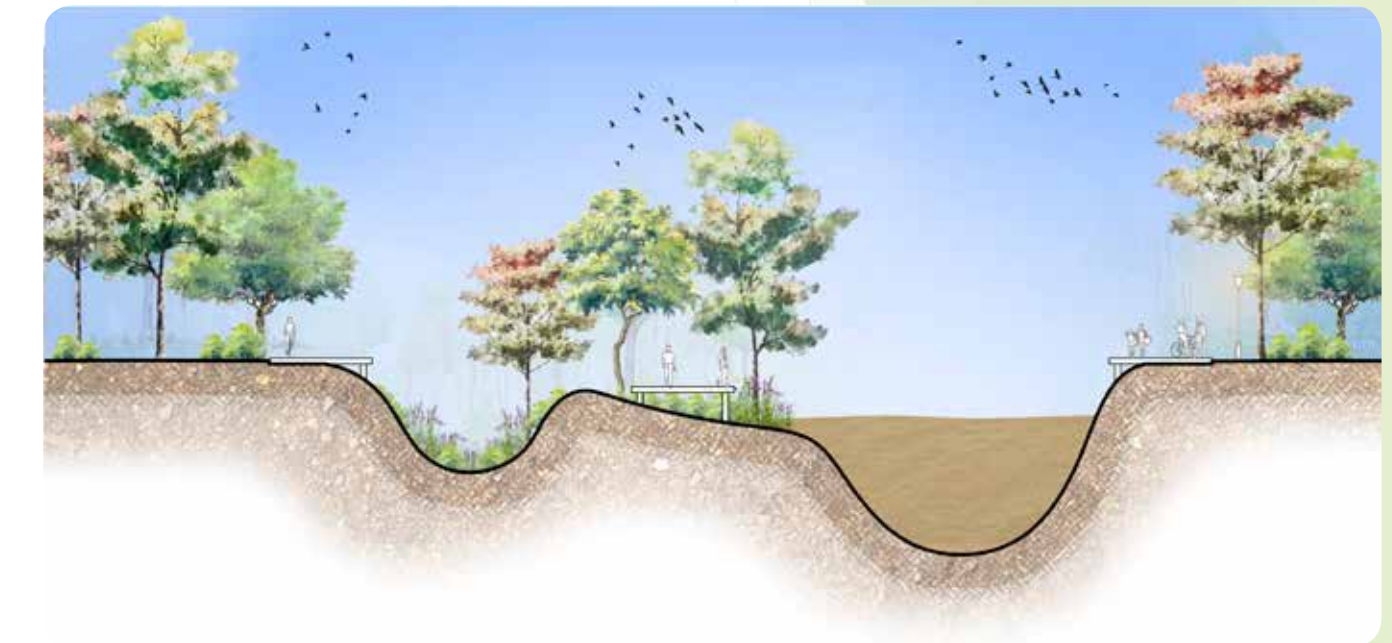
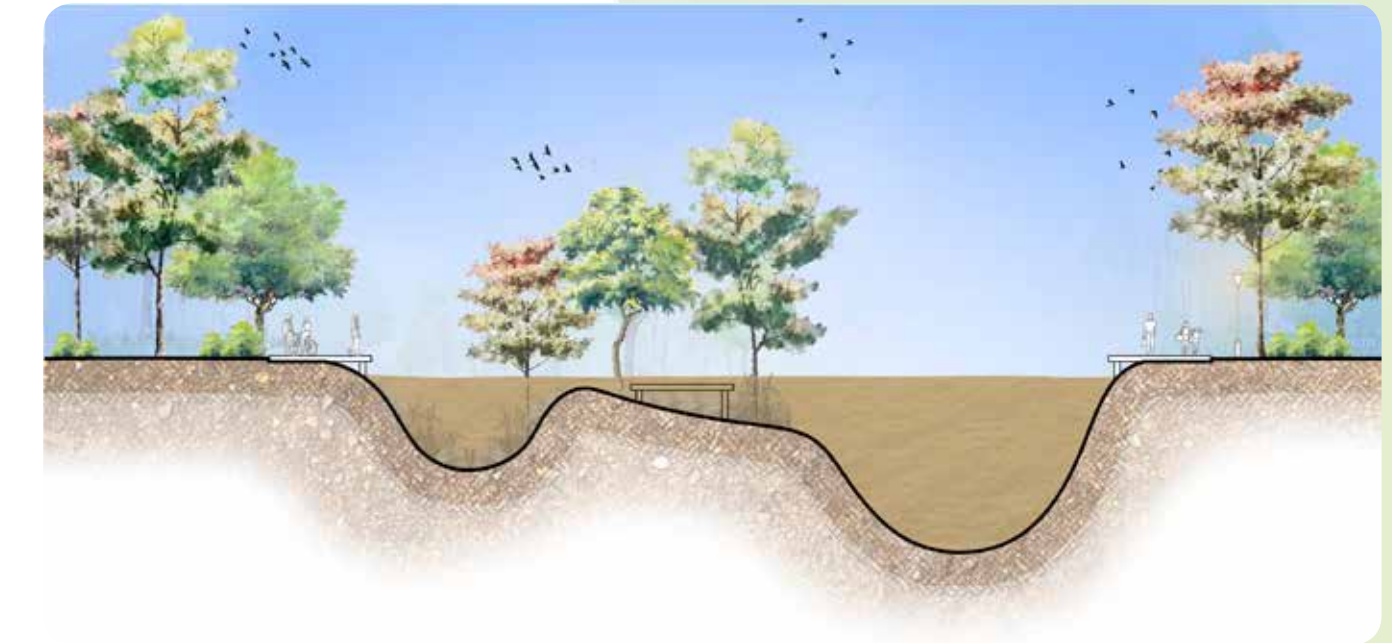
Esto permite darle una etapabilidad al proyecto general, permitiendo manejar tiempos aceptables tanto para la ejecución de los conjuntos de viviendas privadas como para la de los parques públicos y equipamientos proyectados.

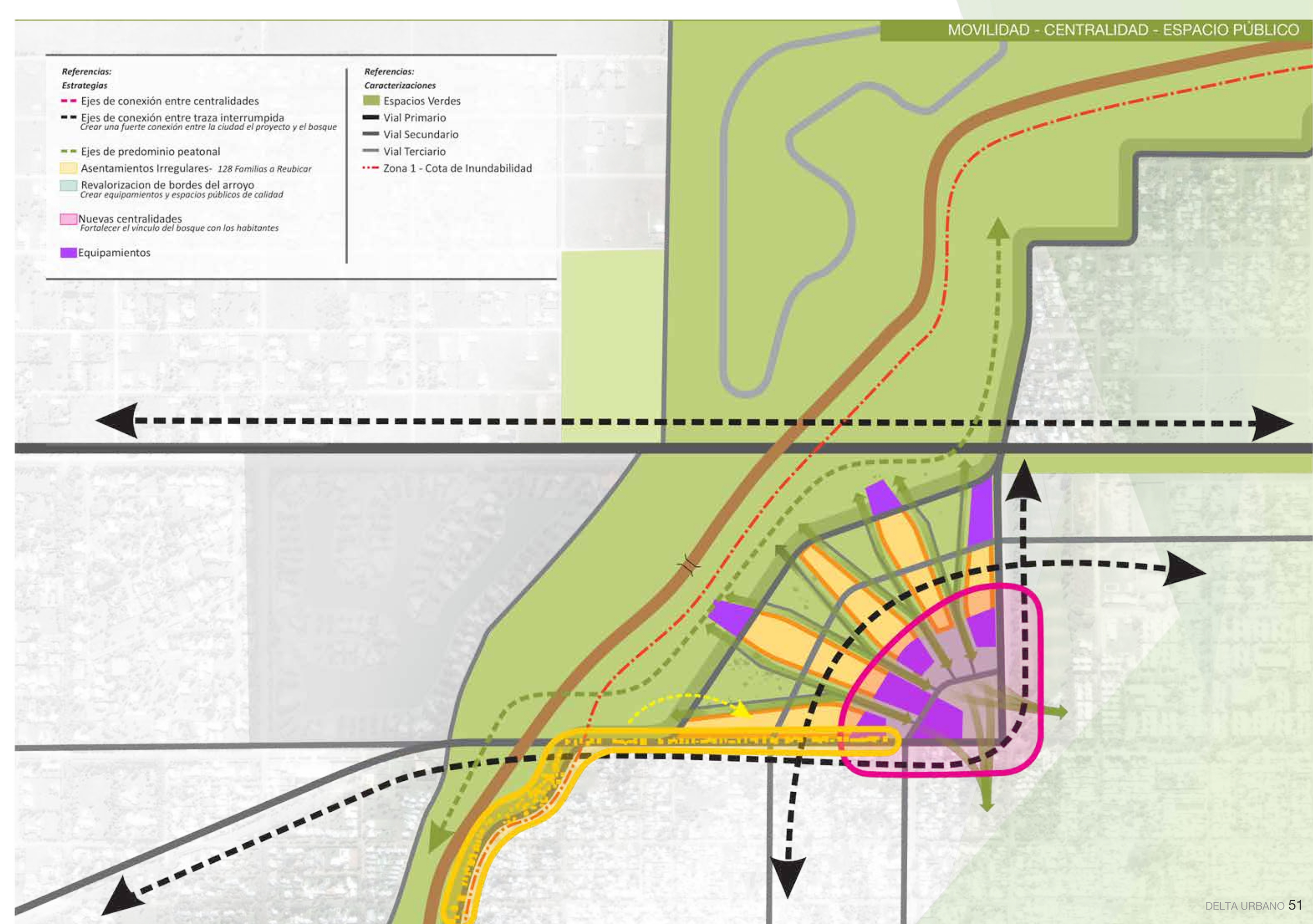
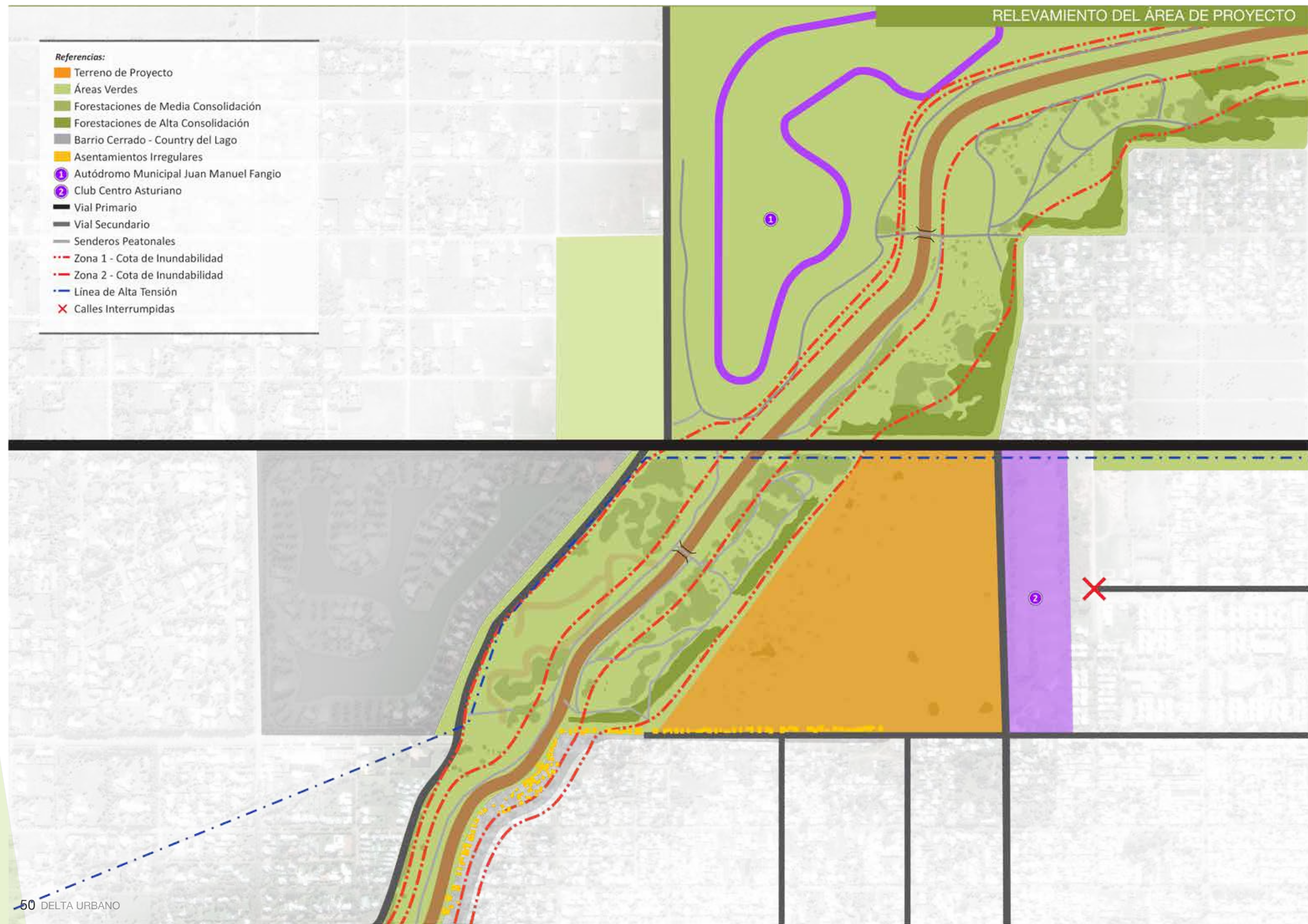
En cuanto a la intervención en el bosque, intentamos un acercamiento en el cual la indecencia material dentro del mismo sea mínima, evitando así alterar los sistemas naturales y la biodiversidad autóctona de la zona. El proyecto general incorpora el comportamiento natural del arroyo como concepto de diseño y al bosque mismo como parte del proyecto.

Se proyectan más que nada caminos de recreación y paseo, y la realización de unos piletones naturales que trabajan con el nivel del Arroyo. Estos piletones van cambiando de función según la cota de nivel del agua, a partir del uso de vasos comunicantes y por los desniveles naturales de terreno, las piletas se van llenando o vaciando y cambiando su calidad de uso. En momentos son caminos y senderos, y en otros son espejos de agua. Estos piletones se proyectan en donde se localizan naturalmente acumulaciones de agua.

Aprovechamos así este recurso natural tan importante, y brindamos además una mayor accesibilidad a este para disfrute de todos habitantes de la ciudad mediante la ubicación de un nuevo ingreso al bosque, donde se proyecta además un museo de la historia y flora/fauna del mismo.

El proyecto busca en pocas palabras, optimizar los recursos naturales del sector e implementar sistemas constructivos que minimicen el impacto ambiental de los edificios sobre el medio ambiente y sus habitantes.









## Capítulo 6



## CASOS DE ESTUDIO

# CASOS DE ESTUDIO

Para la realización de nuestro proyecto, analizamos y estudiamos diferentes conjuntos habitacionales y obras de arquitectura, tomándolos como puntos de apoyo para lograr el mejor resultado posible.

Realizamos un análisis de dos casos en particular, para tomarlos como una guía referencia.

**1. Propuesta de la Municipalidad**  
Plan de Detalle, Ordenanza Municipal - Año 2013

**2. Barrio Country del Lago**  
Barrio Cerrado, Emprendimiento Privado - Año 2004

**Metodología:** COMPARACIÓN

- Metros cuadrados (m<sup>2</sup>) de superficie construida
- Número de viviendas y de habitantes
- Relación entre superficies públicas y superficies privadas
- Densidad de población

El caso de la Municipalidad se tomó porque la propuesta se implanta en el mismo sitio de intervención, por lo que es posible realizar una comparación directa. Esto nos permite ir analizando algunas cuestiones que tienen que ver con las superficies, cantidades de espacios públicos/privados, densidades, disposición de equipamientos, modos de habitar, entre otros. No lo queremos tomarlo como competencia, una valoración de cual propuesta es mejor, sino presentar nuestra propuesta como una manera alternativa de conformación del proyecto para el Plan de Detalle para el sector, centrándonos en premisas que nos parecían importantes a partir de un análisis pormenorizado del sitio.

Por otro lado, tomamos el caso del Country del Lago, porque nos permite hacer una diferenciación clara entre cantidades de superficies públicas/privadas, al ser este un barrio cerrado con poca conexión con su entorno inmediato. Esta comparación permite de la misma manera, potenciar nuestras decisiones, servir como contrapeso al momento de presentar nuestra propuesta, en cuanto a lo que nuestro proyecto brinda a la ciudad y a su entorno circundante, tanto en vivienda como en equipamiento y servicios.

**1. Propuesta de la Municipalidad**  
Plan de Detalle, Ordenanza Municipal - Año 2013

Es un proyecto de urbanización aprobado por la Ord. N° 8431/09, que se planificó para sostener y dar continuidad a la política integral de actuación sobre la cuenca del Arroyo "Ludueña", incorpora a los propietarios de suelo a que impulsen diferentes operaciones de urbanización en el marco de la concertación pública-privada. Es una de las intervenciones en las márgenes de los arroyos previstas por el PUR.

Las premisas estructurales de este Plan de Detalle son:

- el completamiento interior de una trama consolidada
- intensificar la densidad en un área periférica de la ciudad
- el aporte de las infraestructuras faltantes en el sector
- la incorporación del equipamiento comunitario necesario

Integra en su desarrollo tres programas habitacionales diferentes, en una disposición que da continuidad a la conformación de la trama urbana del área. Incorpora 120 lotes para vivienda social cedidos por el desarrollador equivalentes a 1,60 ha, para dar respuesta a la demanda de algunas de las familias que hoy están asentadas informalmente sobre la calle Schweitzer; viviendas para sectores medios y sectores de altos recursos; 11 ha destinadas al desarrollo de loteos de carácter individual y 6 ha destinadas a la construcción de vivienda colectiva de densidad intermedia.

Con la construcción de este variado programa de viviendas se pretende aumentar la densidad en la periferia, mediante el completamiento intersticial de la trama e integrar de este modo a sectores sociales diferentes en un mismo emprendimiento.

Incluye también la apertura de nuevas calles y la construcción de un centro comercial e institucional en torno a una plaza pública de 2,35 ha, para brindar el abastecimiento requerido a escala barrial.

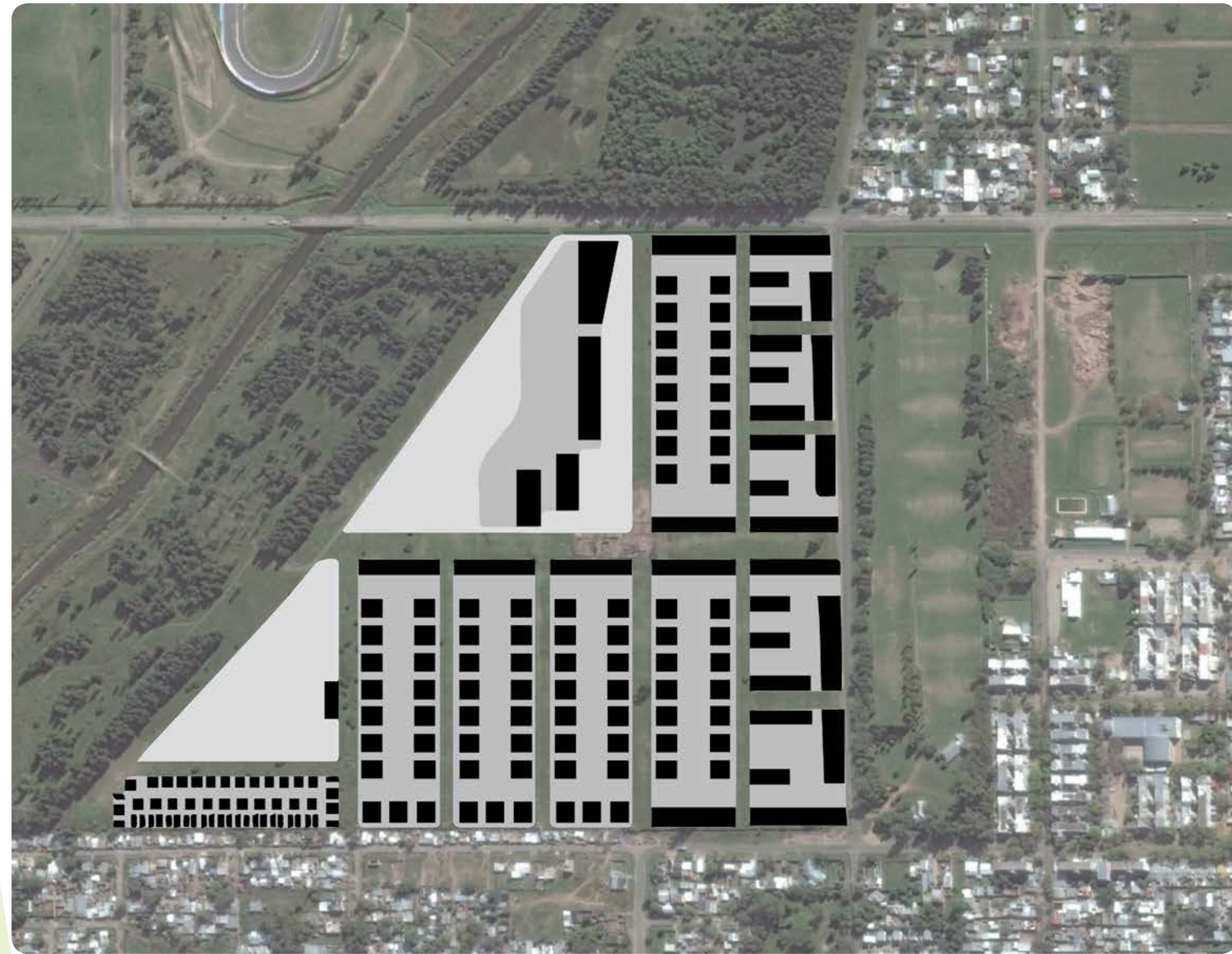
La ejecución de vivienda social por parte del urbanizador constituye una iniciativa innovadora, ya que las mismas se ejecutarán dentro del ámbito de aplicación de este Plan de Detalle determinando la etapa inaugural de una serie de soluciones habitacionales que se extenderá, gestión de por medio, a los asentamientos irregulares próximos. El sector privado financiará en su totalidad el desarrollo del plan.

Contribuye a resolver la liberación de la cuenca del arroyo para la generación progresiva de un parque público y para dar continuidad a la Avenida de la Costa sobre el arroyo, en sintonía con lo implementado en Parque Habitacional Ludueña.

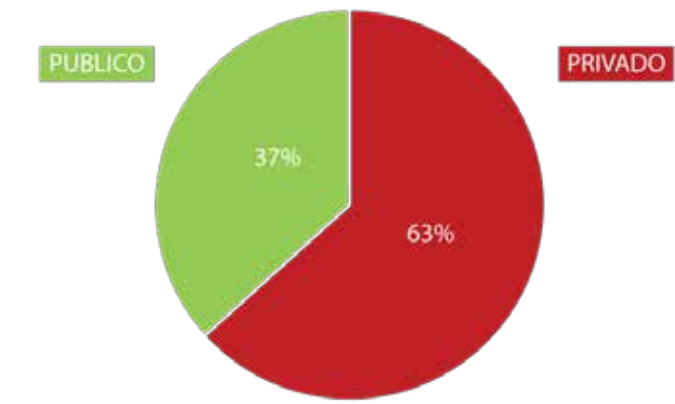
Esta urbanización posibilitará entonces, la recuperación de espacios públicos, respetando un borde parquizado y localizado al margen del arroyo y la construcción de la avenida a lo largo del parque, trazada en forma paralela al curso de agua.

Además, dotará de infraestructuras necesarias en el área, tales como tendidos cloacales, de agua, gas, pavimentos, veredas y luminarias y se incorporarán un centro de abastecimiento barrial, construido en torno a una plaza y nuevos usos institucionales.

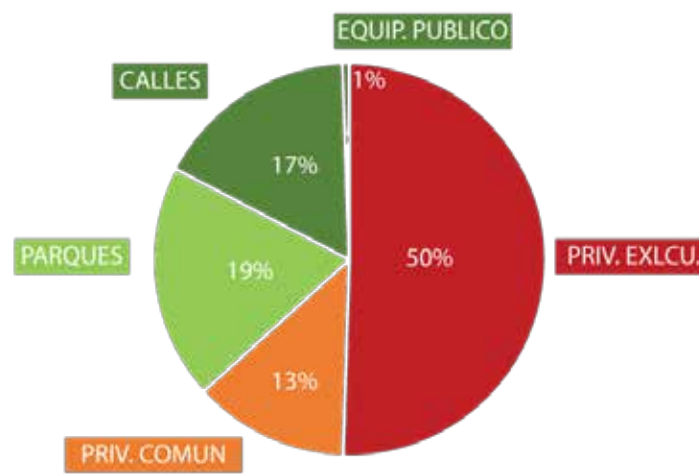




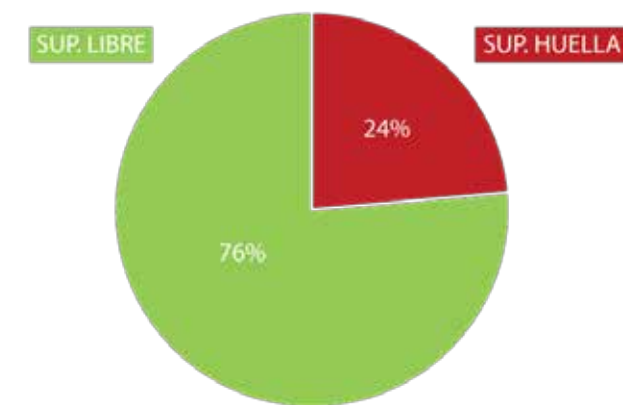
PROPUESTA MUNICIPALIDAD  
Barrio Abierto



Propiedad del Suelo

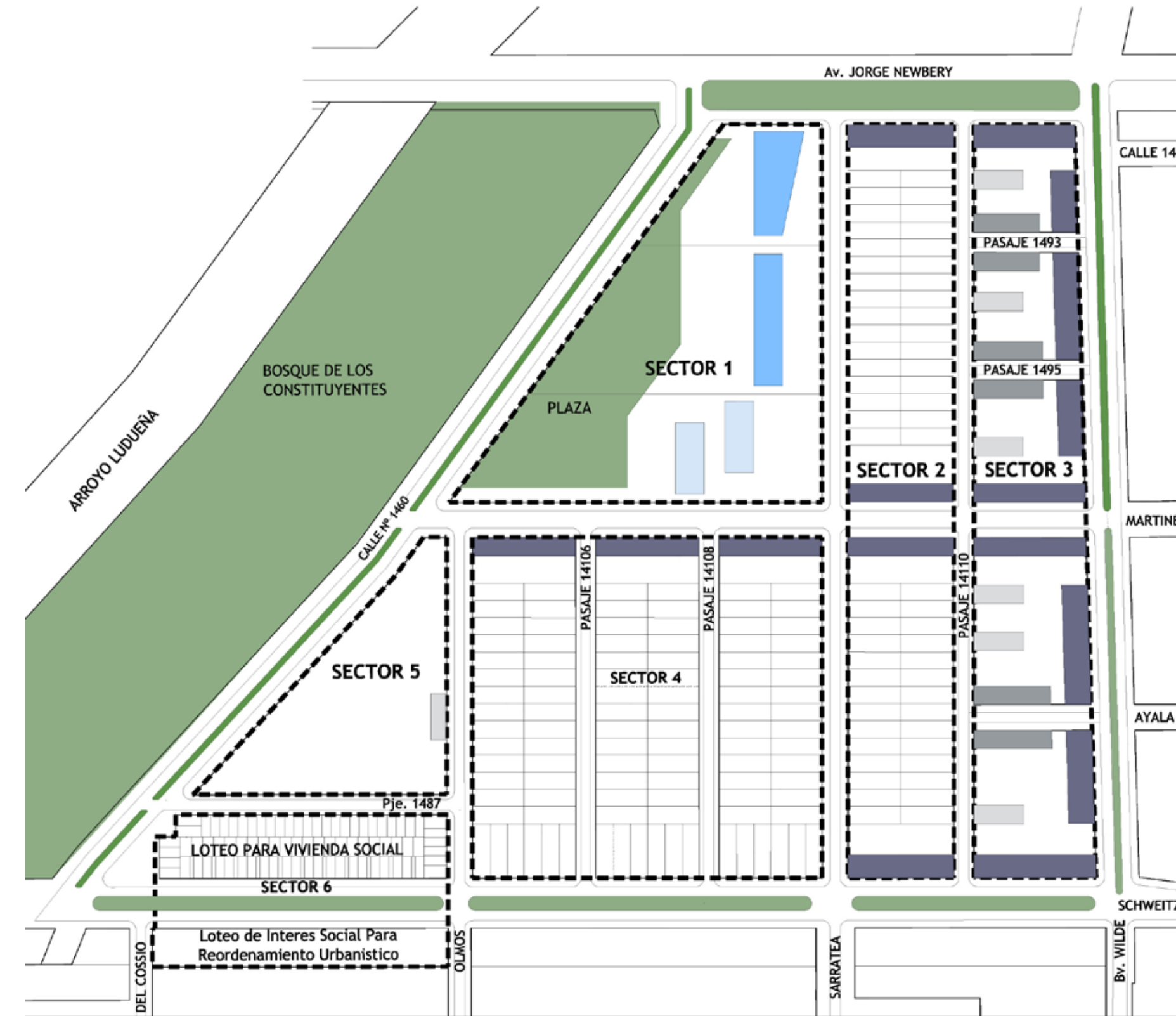


Detalle



Ocupación del Suelo

# PLAN ESPECIAL MUNICIPALIDAD



## ORDENANZA MUNICIPAL

Dividido en 6 Sectores destinados a diferentes usos y ocupación del suelo.

Superficie del Terreno: 24 hectareas

56.000 m<sup>2</sup> Huella PB (FOS = 0.23)  
239.000 m<sup>2</sup> Construidos (FOT = 0.99)

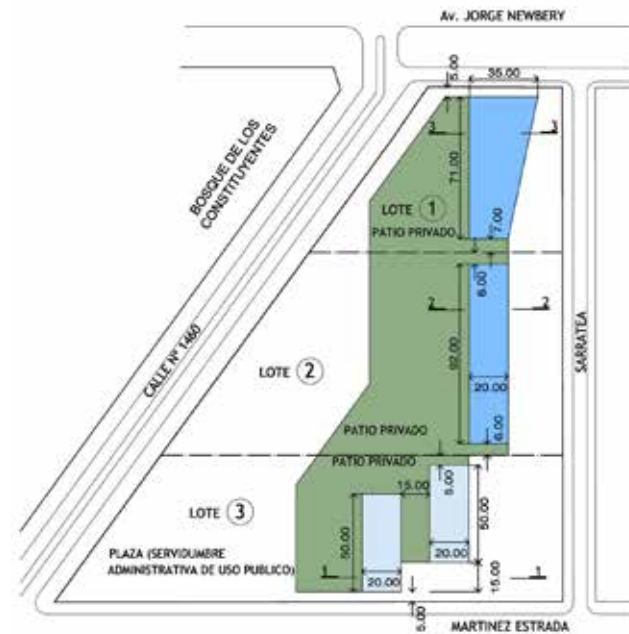


3.500 viviendas



7.000 personas (4.500 a 9.500)

DENSIDAD: 290 x ha



### SECTOR 1

Sector destinado a uso residencial permanente o transitorio. Actividades comerciales, recreativas, deportivas y de servicios complementarios a la residencia. Los usos a desarrollar en este sector están referidos a locales comerciales minoristas, locales destinados a la gastronomía, actividades bancarias, edificios educativos, consultorios médicos y despachos profesionales.

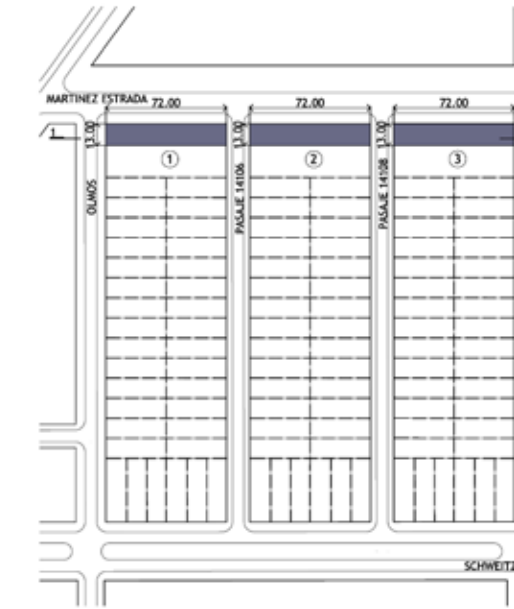
VIVIENDA COLECTIVA 2 DOR.



630 VIVIENDAS



1.260 a 2.250 PERSONAS



### SECTOR 4

Sector Viviendas Individuales: Destinado al uso residencial Sector Viviendas Colectivas: Destinado al uso residencial, permanente o transitorio.

VIVIENDA INDIVIDUAL



102 VIVIENDAS



204 a 510 PERSONAS

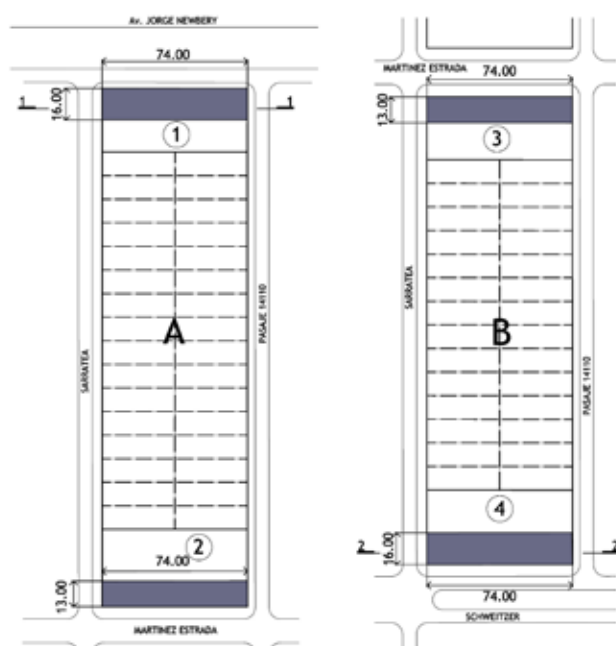
VIVIENDA COLECTIVA



324 VIVIENDAS



324 a 648 PERSONAS



### SECTOR 2

Lotes Individuales: Destinado al uso residencial Lotes Edificios Colectivos: Destinado al uso residencial, permanente o transitorio. Se admite en Planta Baja el desarrollo de comercios minoristas complementarios al uso residencial.

VIVIENDA INDIVIDUAL



60 VIVIENDAS



120 a 300 PERSONAS

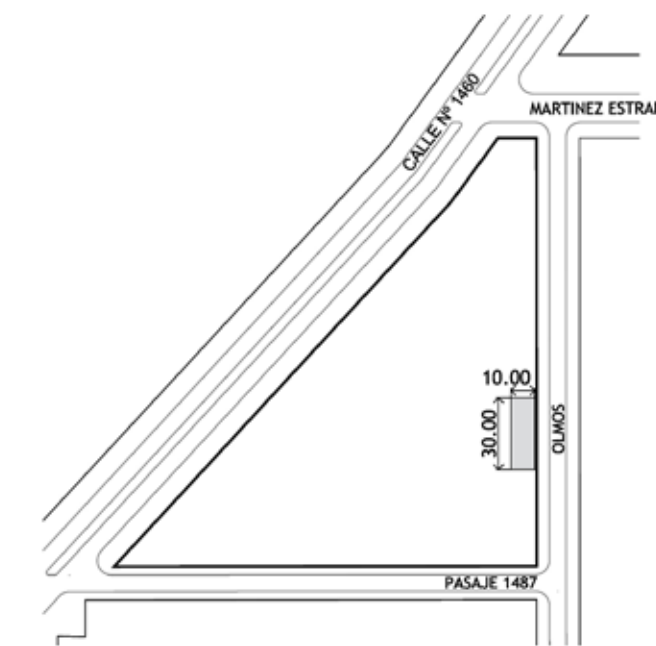
VIVIENDA COLECTIVA



888 VIVIENDAS



888 a 1.776 PERSONAS



### SECTOR 5

Destinado únicamente a actividades recreativas, comerciales y deportivas.



- VIVIENDAS



- PERSONAS



### SECTOR 3

Lotes Edificios Colectivos: Destinado al uso residencial, permanente o transitorio. Se admite en Planta Baja el desarrollo de comercios minoristas complementarios al uso residencial.

VIVIENDA COLECTIVA 1 DOR.



1.094 VIVIENDAS



1.618 a 2.188 PERSONAS

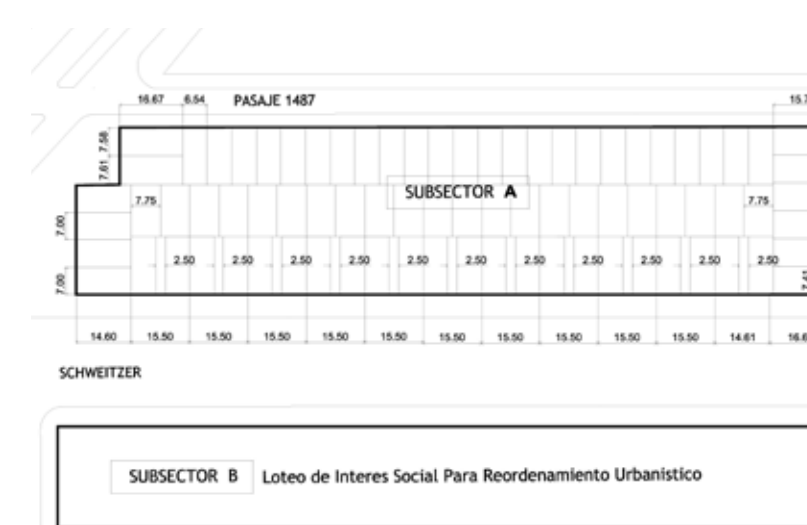
VIVIENDA COLECTIVA 2 DOR.



262 VIVIENDAS



524 a 1.048 PERSONAS



### SECTOR 6

Destinado a lotes individuales para el desarrollo de viviendas de interés social.

VIVIENDA INDIVIDUAL



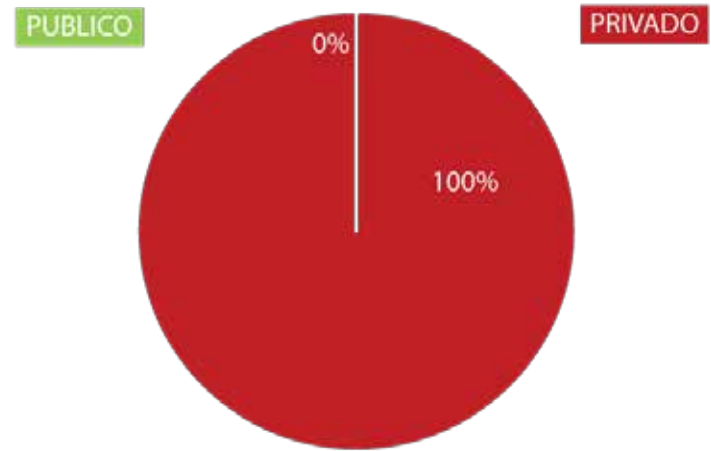
78 VIVIENDAS



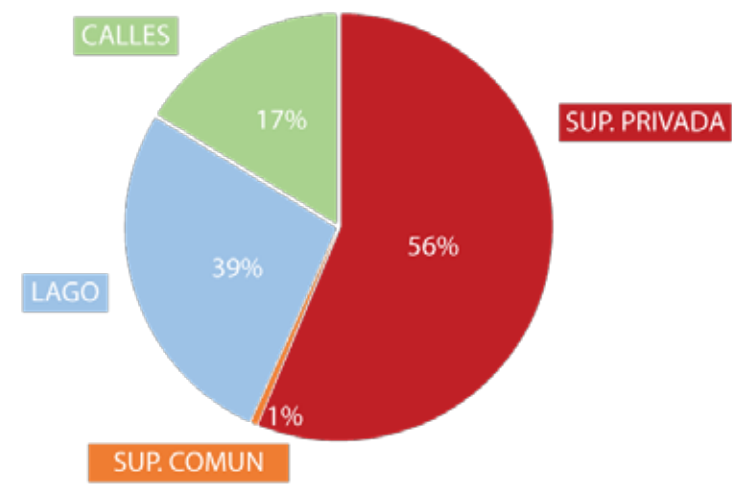
156 a 390 PERSONAS



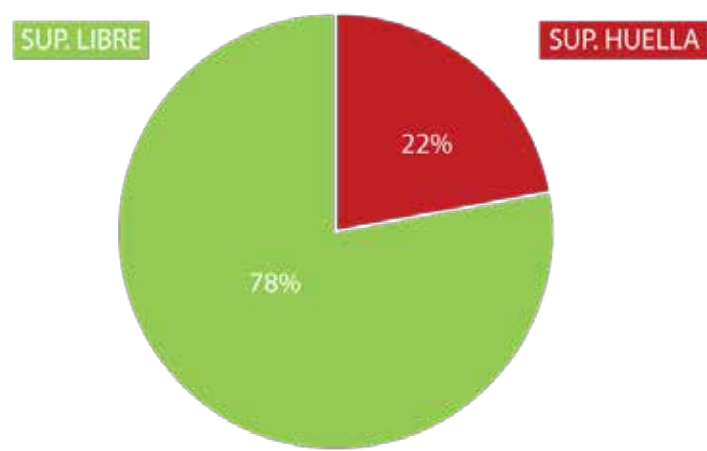
COUNTRY DEL LAGO  
Barrio Cerrado



Propiedad del Suelo

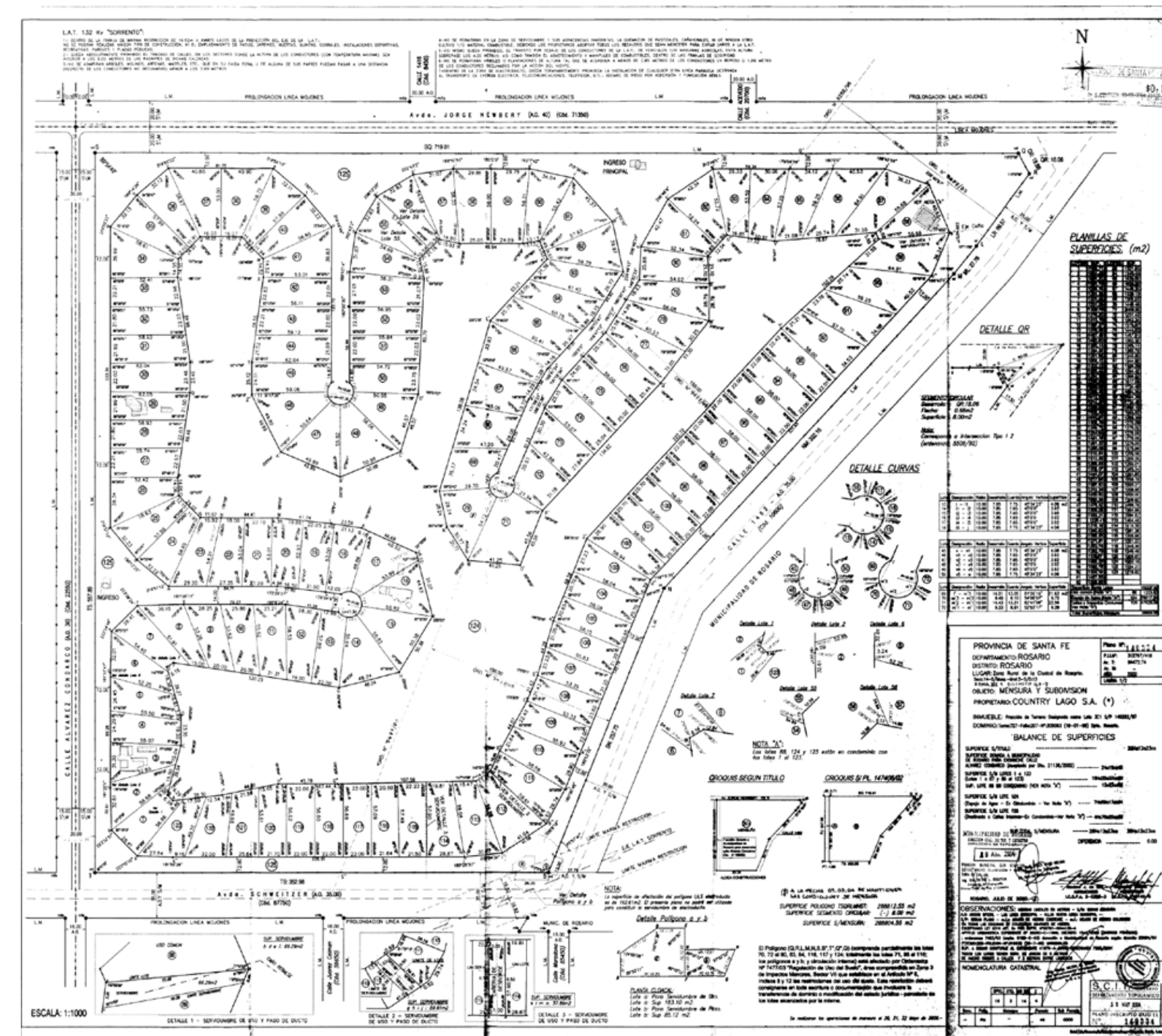


Detalle



Ocupación del Suelo

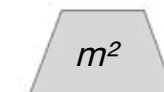
# BARRIO CERRADO ALDEA DEL LAGO



## EMPRENIDMIENTO PRIVADO

Dividido en 122 lotes individuales con 1 lote destinado a Equipamiento Colectivo, y un gran lago en el medio del proyecto.

Superficie del Terreno: 29 hectareas



33.000 m<sup>2</sup> Huella PB  
(FOS = 0.14)

65.500 m<sup>2</sup> Construidos  
(FOT = 0.23)



122 VIVIENDAS



430 PERSONAS  
(245 a 610)

DENSIDAD: 15 x ha

## Capítulo 7



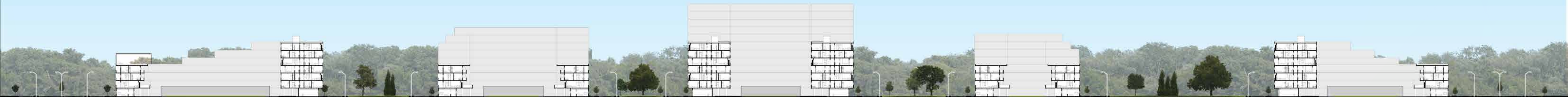
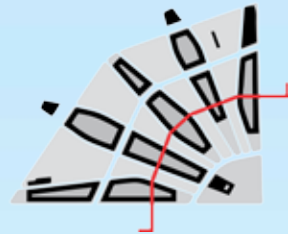
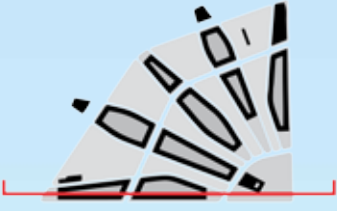
## PLAN DE DETALLE



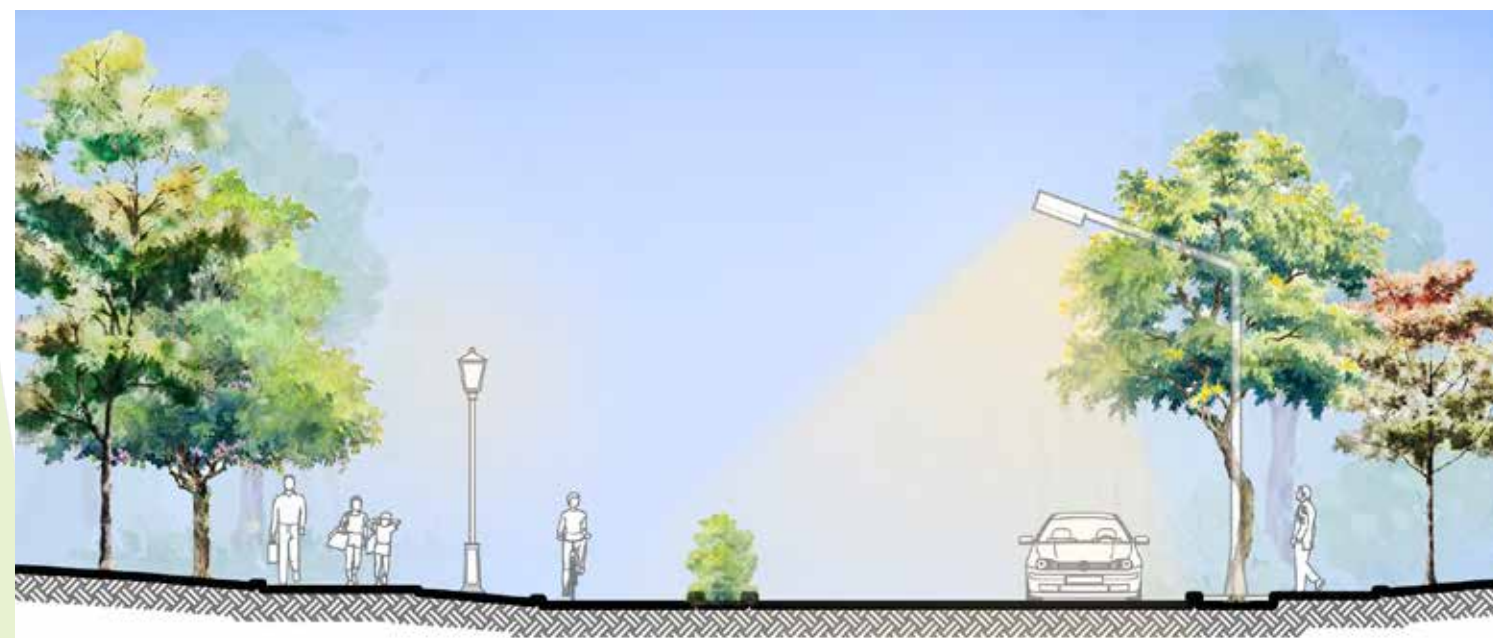
PLANTA BAJA



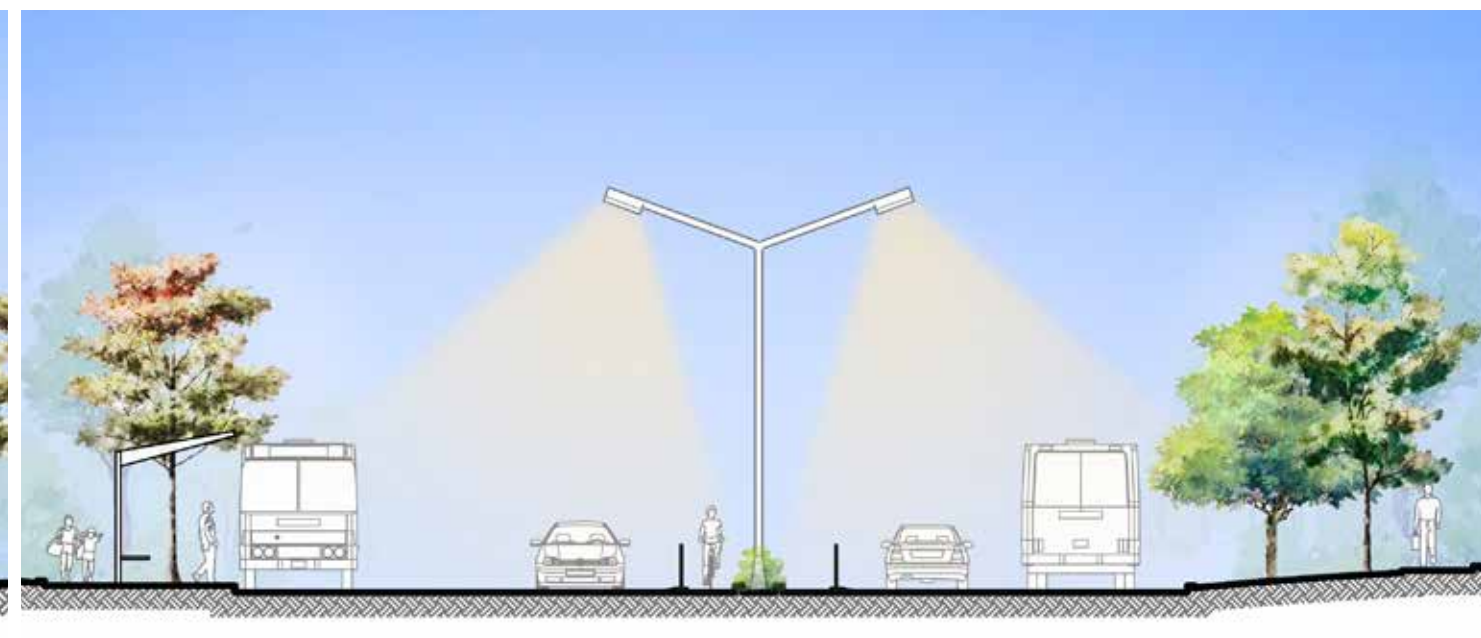
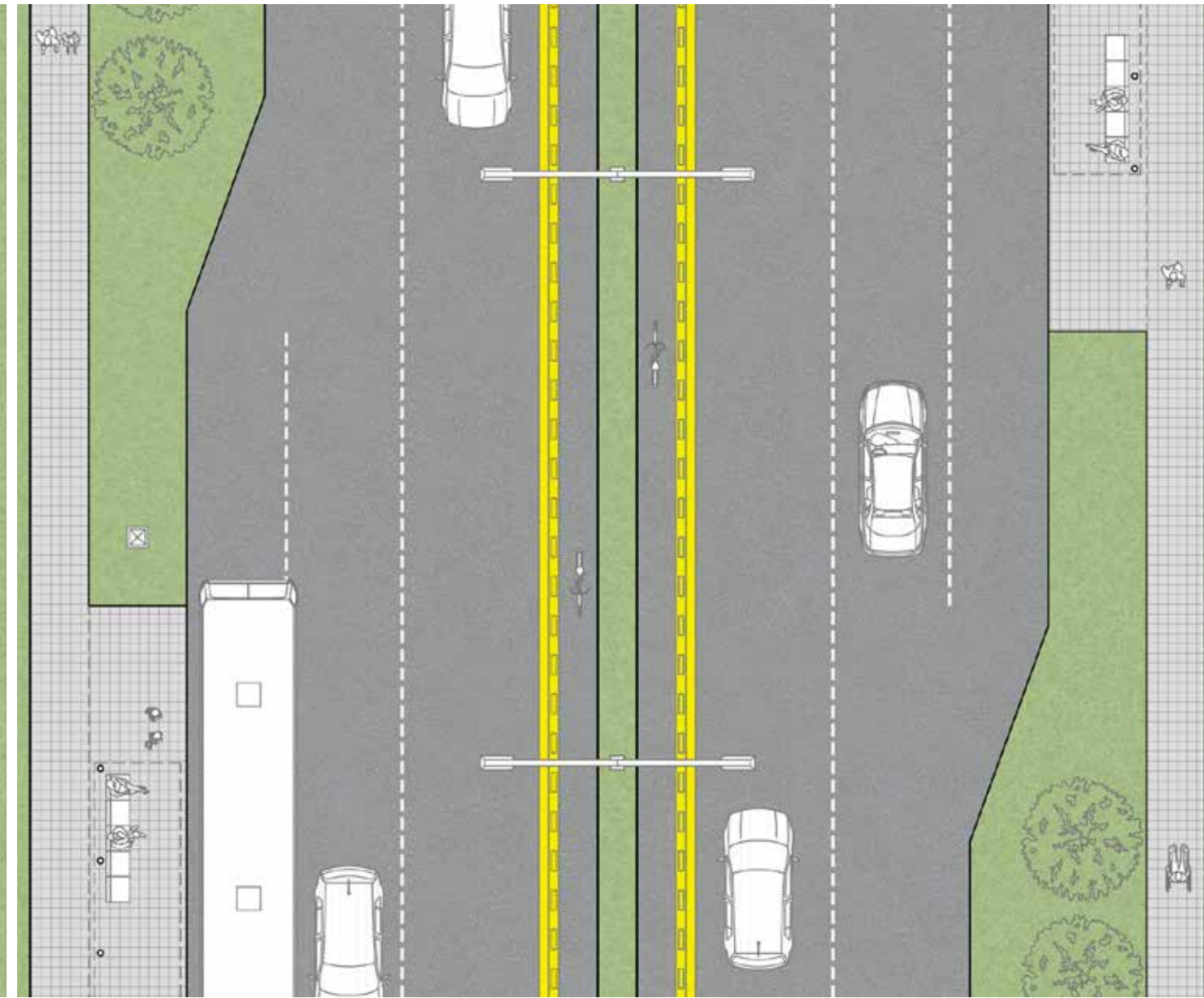
PLANTA TIPO



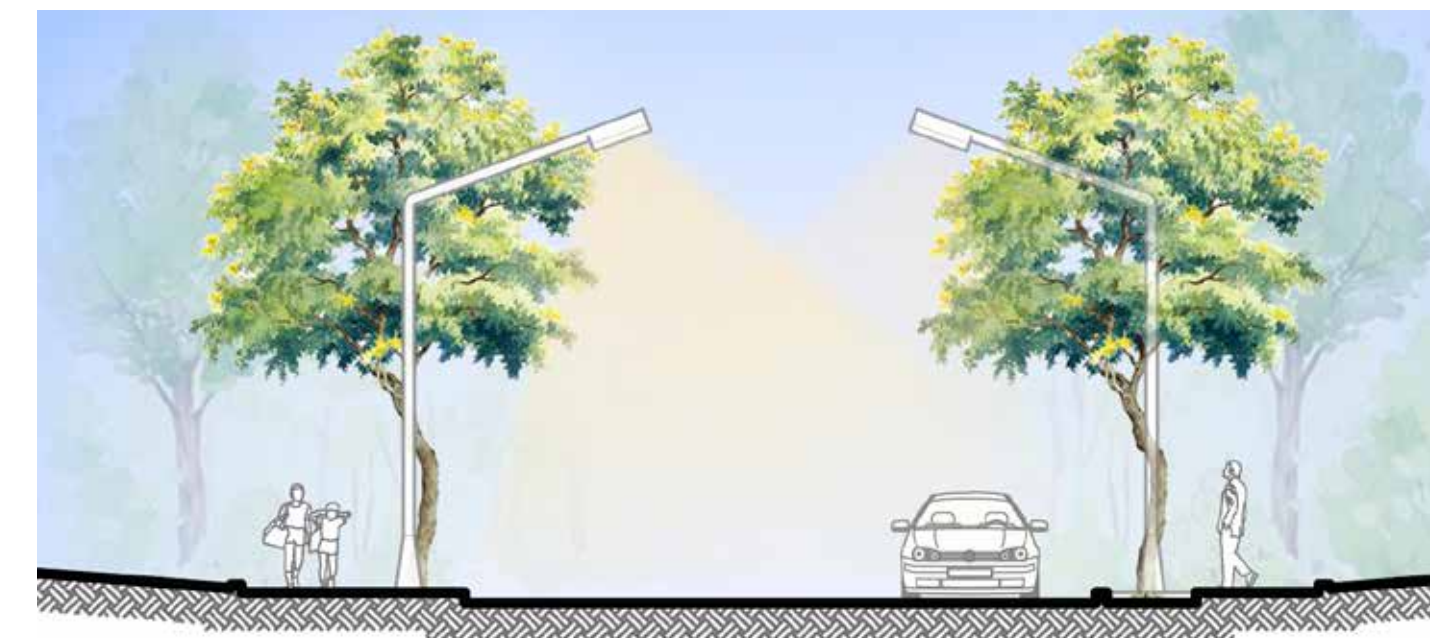
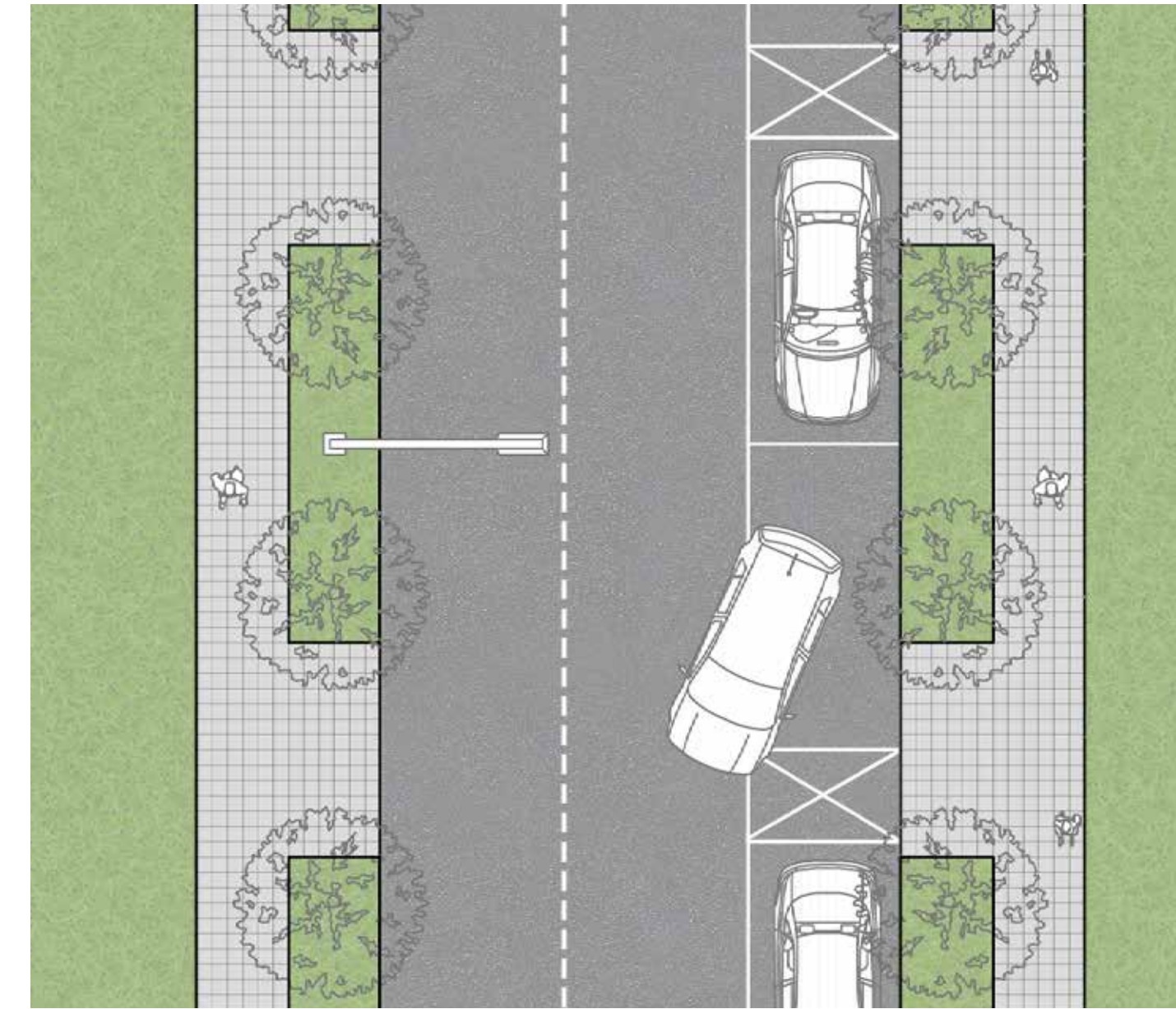
**Vial Primario - Revalorización de trazado existente**  
Calles: Av. Newbery - Wilde - Schweitzer



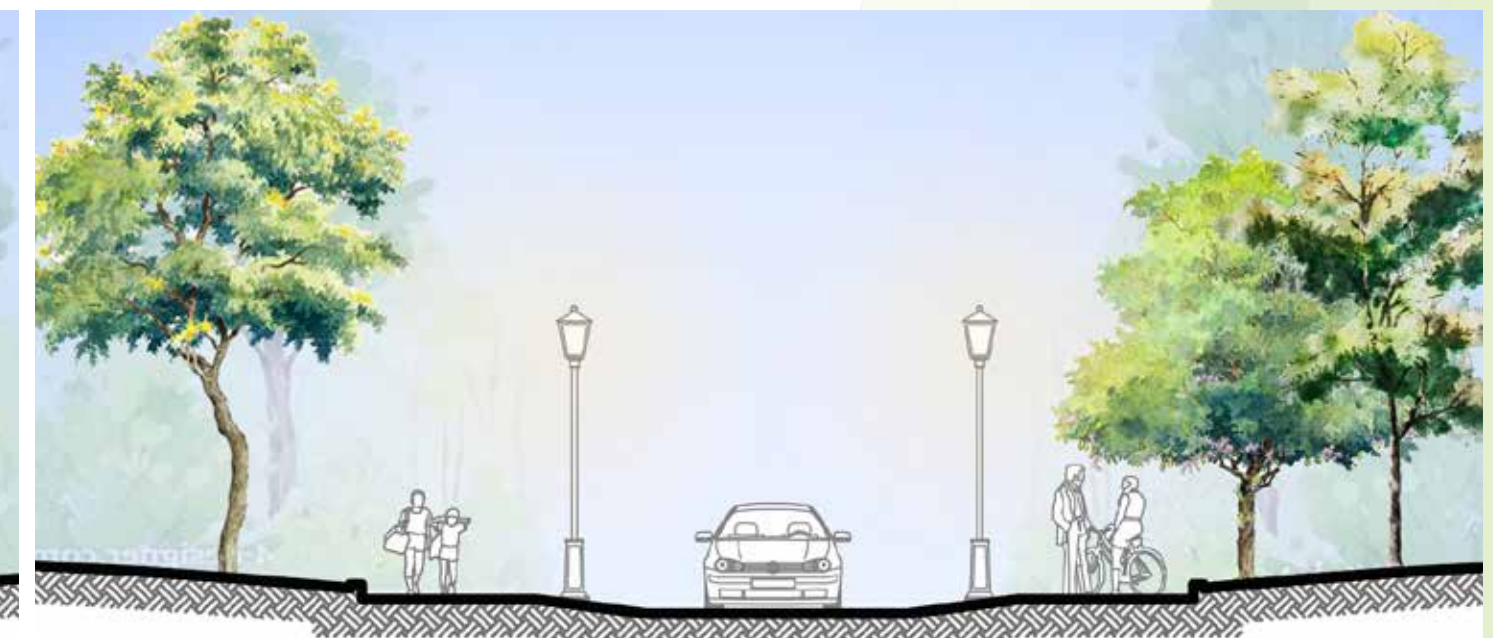
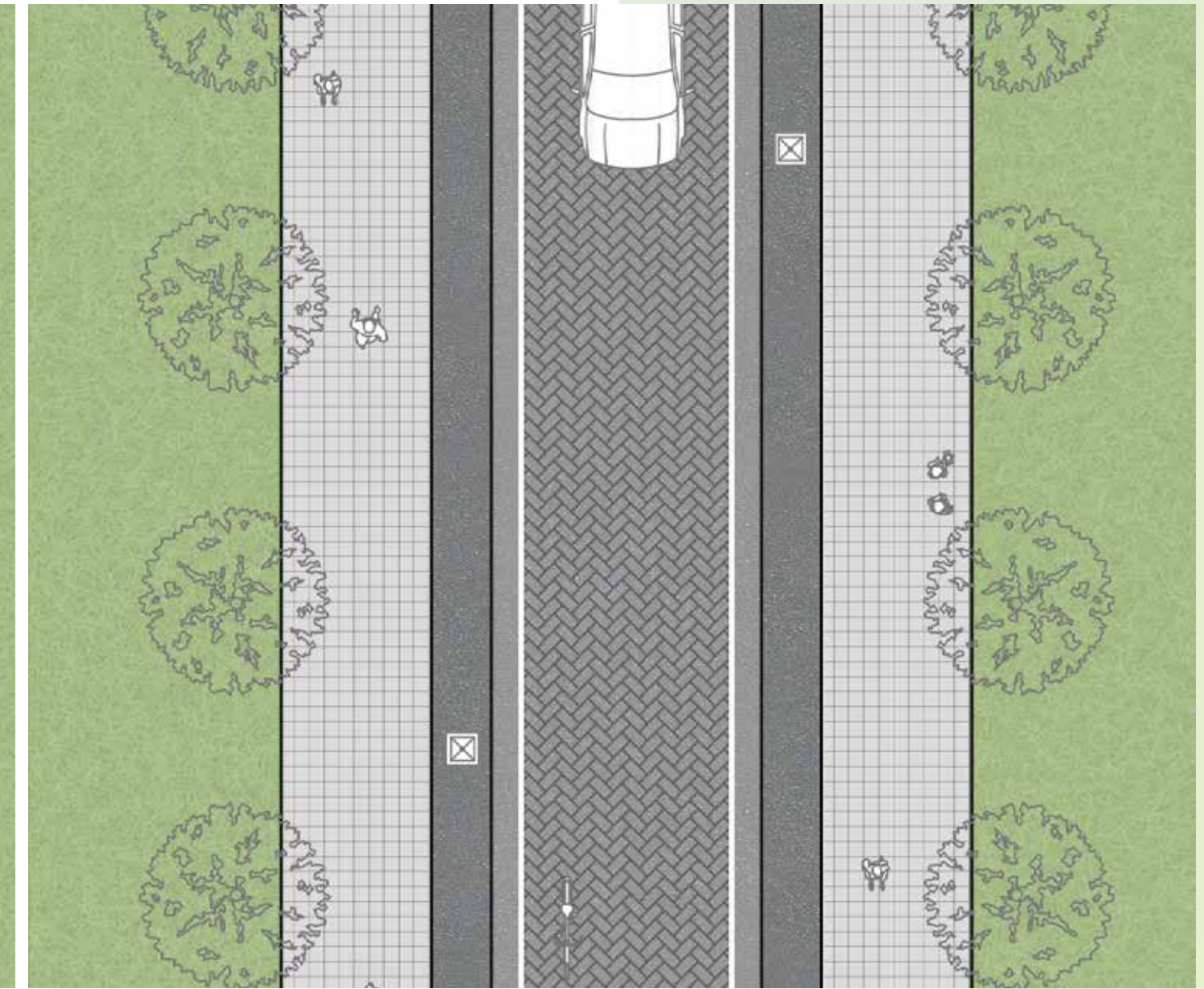
**Eje de predominio peatonal**  
Calles: Paseo busque de los Constituyentes



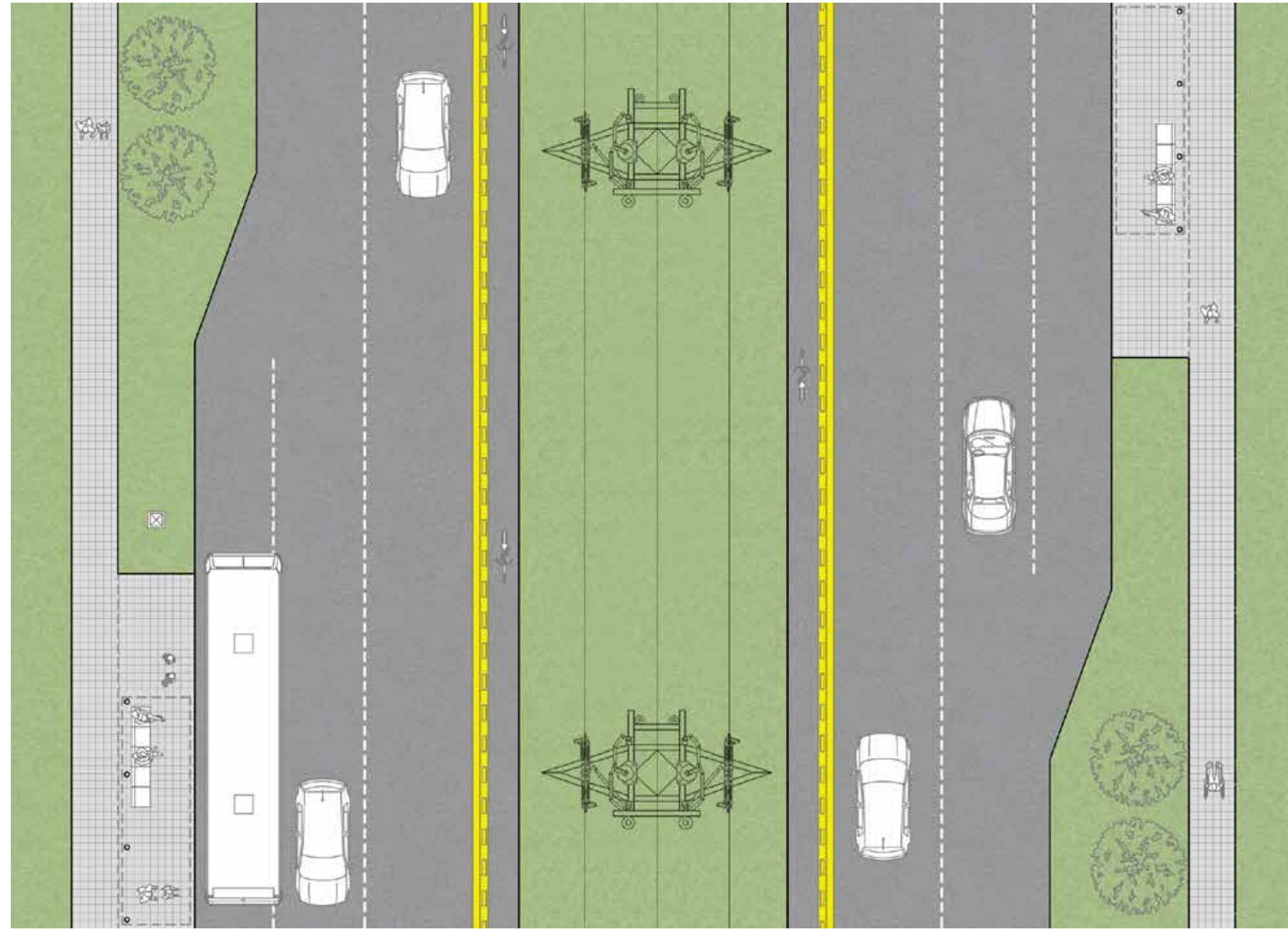
**Vial Secundario - Nuevo trazado**  
Calles: Olmos - Sarratea - Martinez Estrada



**Calles Internas**  
Calles prioridad peatón



Vial Primario - Revalorización de trazado existente  
Calles: Av. Real



Paseo Peatonal



Avenida Pricipal

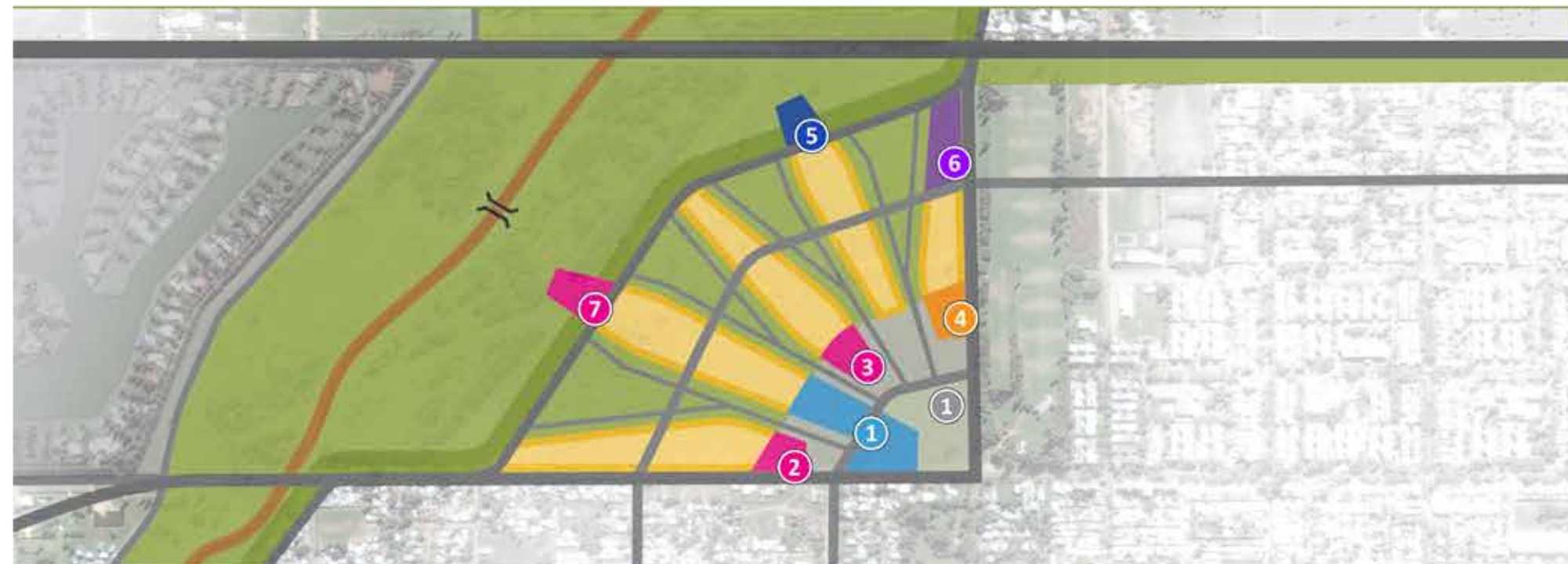
RELACIÓN ENTRE TRAZADO Y MARGINALIDAD

“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, sólo poruq, y sólo cuando, son creadas para todos”.  
JANE JACOBS



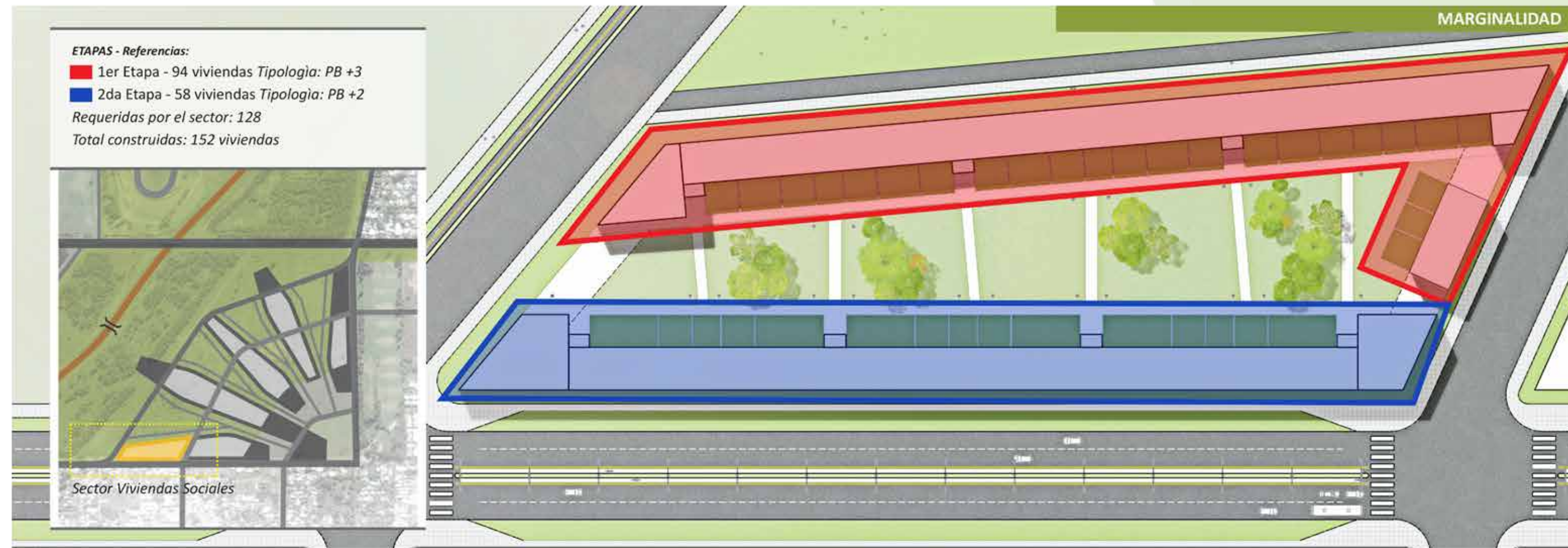
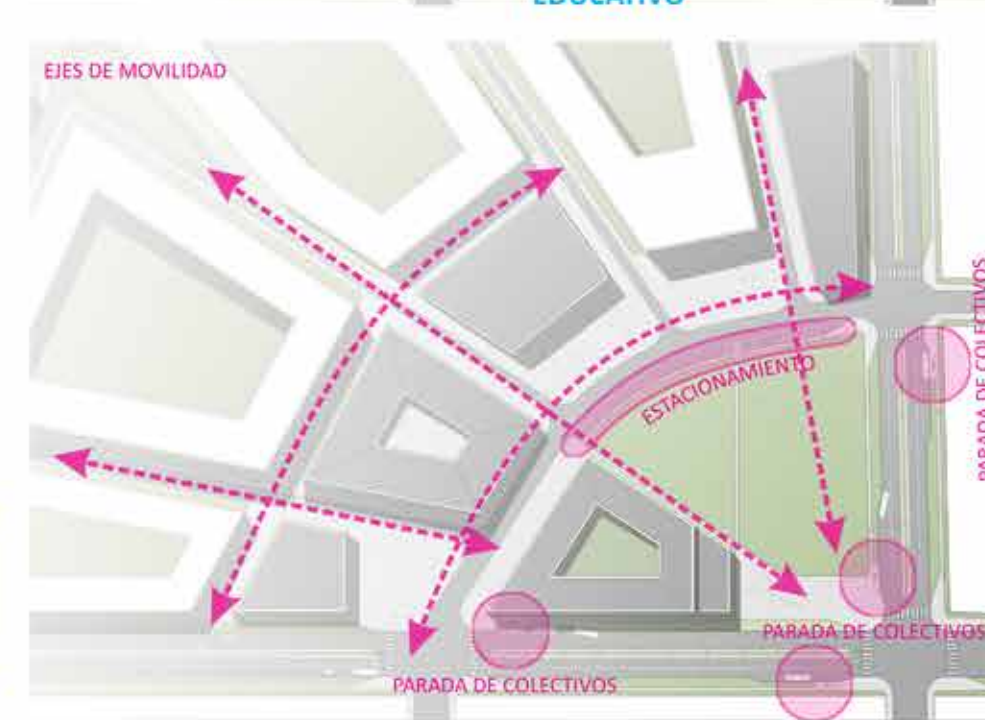
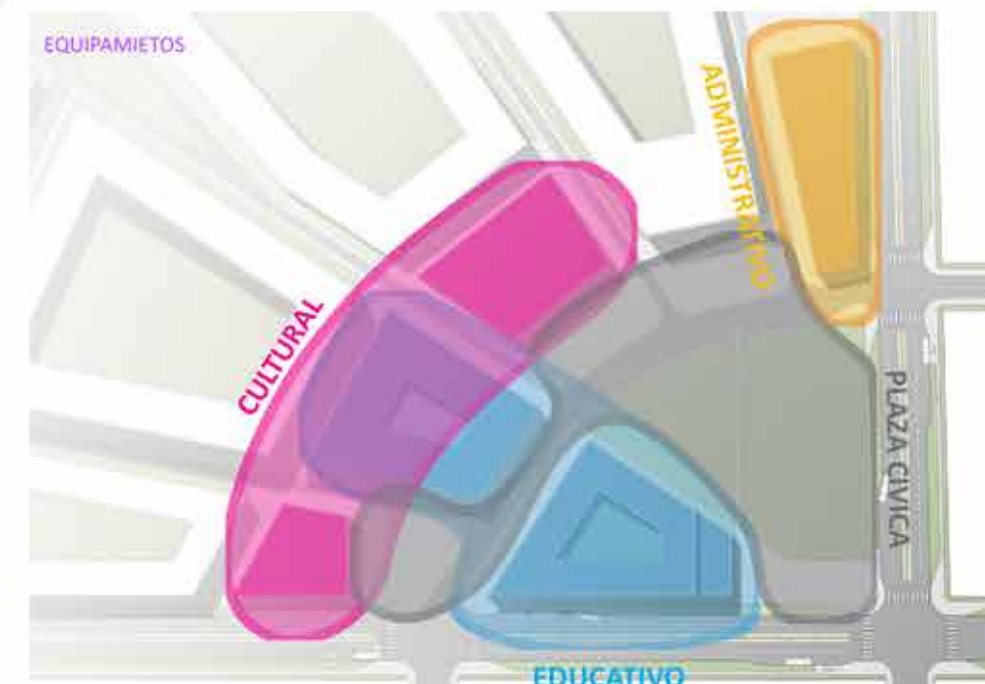
RELACIÓN ENTRE MARGINALIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

“Tenemos que recuperar la arquitectura como rol social, no como forma”.  
RAFAEL IGLESIA



CENTRALIDAD - ESPACIO PÚBLICO

- Referencias:
- 1 Plaza Cívica
  - 2 Escuela Primaria y Secundaria
  - 3 Auditorio
  - 4 Centro Cultural - Biblioteca
  - 5 Ente Administrativo Descentralizado
  - 6 Polideportivo Cubierto
  - 7 Hotel
  - 8 Museo Bosque de los Constituyentes



MARGINALIDAD

- ETAPAS - Referencias:
- 1er Etapa - 94 viviendas Tipología: PB +3
  - 2da Etapa - 58 viviendas Tipología: PB +2
- Requeridas por el sector: 128  
Total construidas: 152 viviendas



- PLATA BAJA / USOS - Referencias:
- Comercios
  - Ingresos y núcleos verticales
  - Tipología de vivienda A
  - Tipología de vivienda B
  - Tipología de vivienda C
  - Espacio verde de uso Privado
  - Espacio verde de uso Semi Público

## Capítulo 8

# ETAPAS

# ETAPAS DEL PLAN

Entendemos y ponemos en consideración que debido a la magnitud del terreno en cuestión, sería irreal pensar en la finalización de todo el proyecto en un lapso de corto tiempo. Es por eso que se propone que el Plan de Detalle sea realizado en cinco etapas, para facilitar su gestión y garantizar su materialización. El objetivo es poder fijar tiempos de construcción coherentes, poder coordinar de la mejor manera posible los actores involucrados, y poder ir priorizando las necesidades del sector.

En cada etapa del desarrollo, se construyen tanto edificios de vivienda como parques públicos de manera obligatoria, así como también diferentes tipos de equipamientos públicos. De esta manera se busca garantizar una correcta distribución de los beneficios, tanto para los constructores como para la ciudad y sus habitantes (coordinación público-privado).



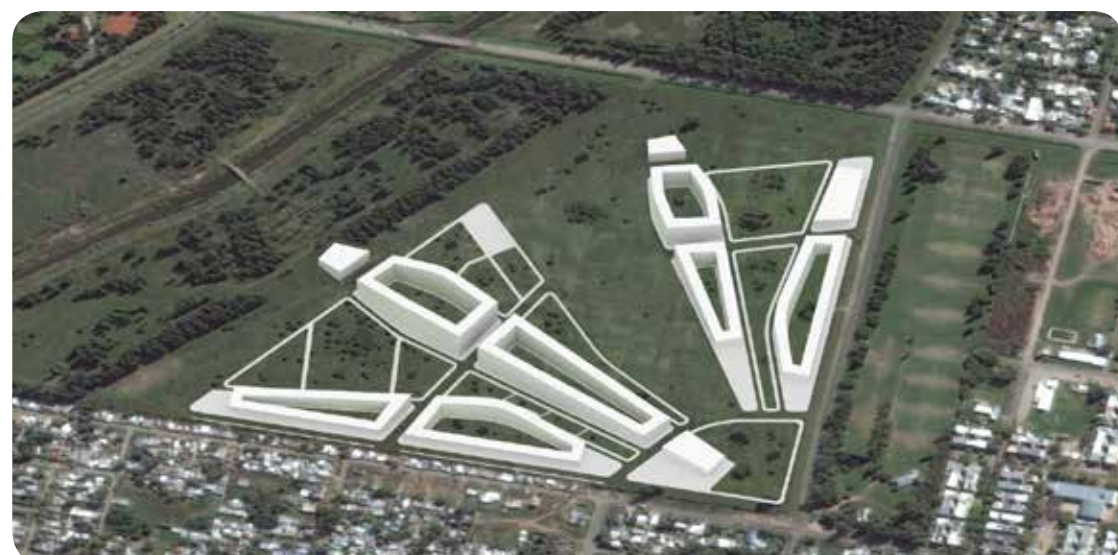
**Etapa Nro. 1:**  
Se inicia construyendo el límite con la ciudad, y la avenida Schwitzer, y se reubican viviendas precarias. Se crea un parque público lineal, junto con el Club barrial de Fútbol y sus canchas.



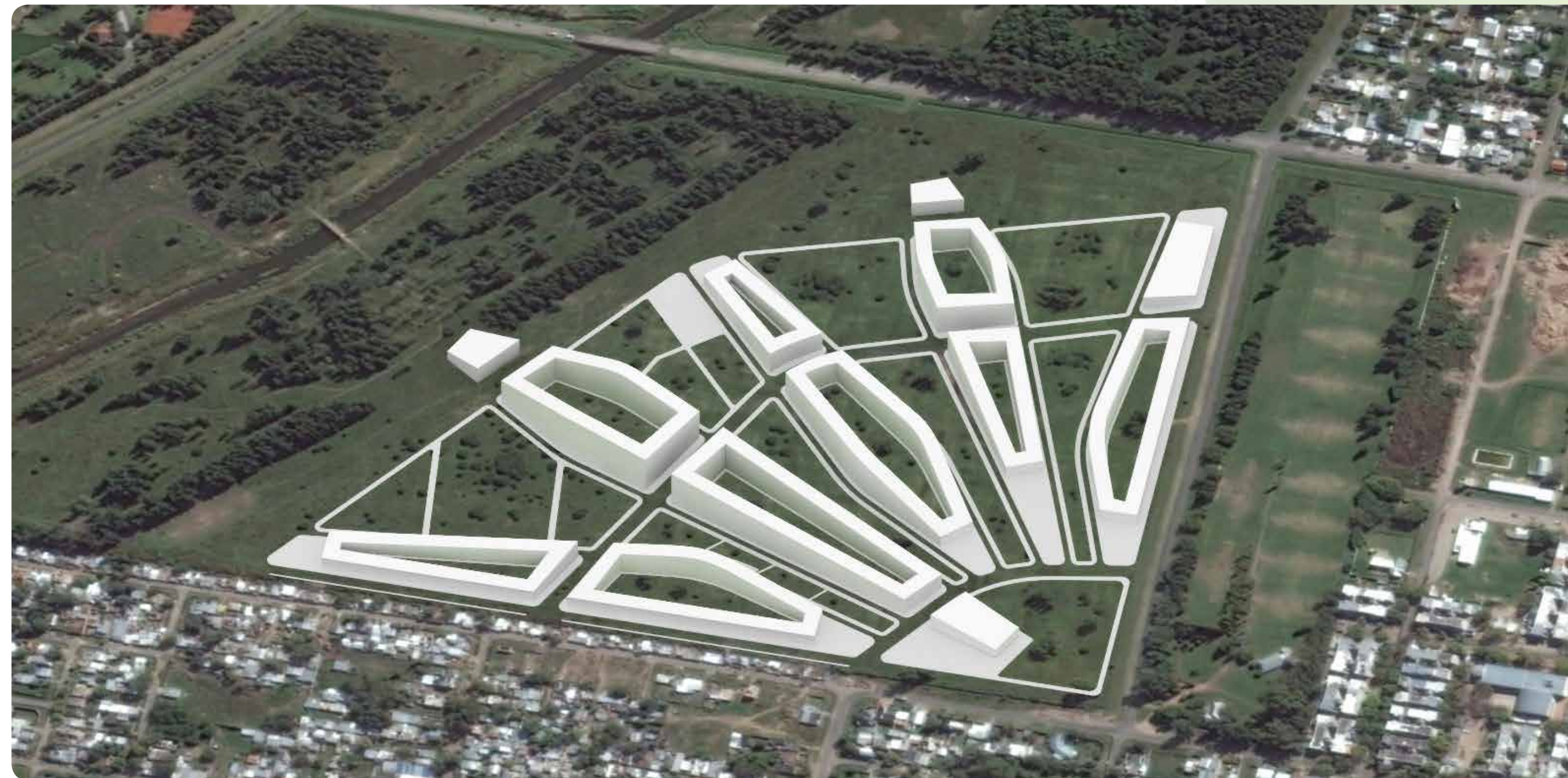
**Etapa Nro. 2:**  
Se completa el otro límite con la ciudad, sobre la calle Wilde, y el Hotel en la cabecera. Se construye la plaza principal, junto con la nueva Escuela Secundaria.



**Etapa Nro. 3 :**  
Se realiza el primer bloque interno, junto con un parque lineal, el playon deportivo, y el Museo del Boqse de los Constituyentes.



**Etapa Nro. 4:**  
Se construyen los bloques espejando la totalidad del conjunto, junto con un parque lineal y el polideportivo techado



**Etapa Nro. 5:**  
Se completa el espaci restante, con conjuntos de vivienda y el ultimo parque lineal. Se finaliza en su totalidad el Plan Especial Wilde-Nebery.

## Capítulo 9

# PROYECTO ARQUITECTÓNICO

# PROYECTO ARQUITECTÓNICO

## Estrategia general:

Se trata de conjuntos de vivienda en forma de claustro, con un patio interno en donde se desarrollan las actividades privadas de uso común, los amenities (quincho pileta y parrilleros), espacios verdes de recreación con arboleda autóctona.

Alrededor de este núcleo central, se disponen los estacionamientos en la misma planta, (con seguridad de entrar al claustro), por donde pueden acceder los usuarios de las viviendas, y sirve como zona de carga y descarga de mercaderías de los locales comerciales.

En Planta Baja, por lo tanto, encontramos como programa: unidades de viviendas, locales comerciales, y oficinas. Siempre buscando una heterogeneidad en la oferta, para garantizar movimiento en las veredas a toda hora del día.

La mayor diversidad de usos se encuentra en la Planta Baja, en donde ubicamos unidades de vivienda, comercios, oficinas, equipamientos de uso común, lugares de acceso vehicular y zonas de estacionamientos. Brindamos así una heterogeneidad en la oferta, y la meta es permitir que diversas formas de habitar puedan coexistir dentro de una misma área. Los diferentes usos en planta dan como resultado que haya gente y movimiento durante todo el transcurso del día, ayudando de esta manera a lo que concierne en materia de seguridad.

En cuanto a las alturas de los edificios, nuestra propuesta se basa en el principio de adecuarse a las alturas promedio del tejido consolidado del sector, para luego ir escalando en nivel hacia el interior del terreno. Es por eso que en los límites con la ciudad comenzamos con una altura de Planta Baja más cuatro pisos (PB+4), mientras que llegamos a una altura máxima de PB+12 en el centro del terreno. Esta estrategia en la disposición de los bloques de viviendas, nos permiten otorgar a la gran mayoría de las unidades vista hacia los parques públicos que se generan entre los edificios. Esto aumenta el nivel de calidad del espacio, en cuanto a la iluminación y a la ventilación, así como también a la salud psicológica de los usuarios.

Los núcleos de circulación verticales están dispuestos con una separación entre sí de 50 metros como máximo, por ser una distancia aceptable para el fácil acceso a las viviendas. Los mismos están provistos de ascensores en las alas en donde hay alturas considerables, a diferencia de las que son de baja altura, que no cuentan con ascensor y lo que permite hacer más barata la inversión y los gastos de mantenimiento generales.

La circulación horizontal por otro lado, se encuentra en la cara exterior del conjunto, hacia donde dan los ambientes de servicios de las viviendas, mientras que del lado sobre el parque interno, dan los locales privados y sociales, que se sirven de las visuales al gran patio central. Esta disposición permite a su vez obtener una correcta ventilación cruzada e iluminación.

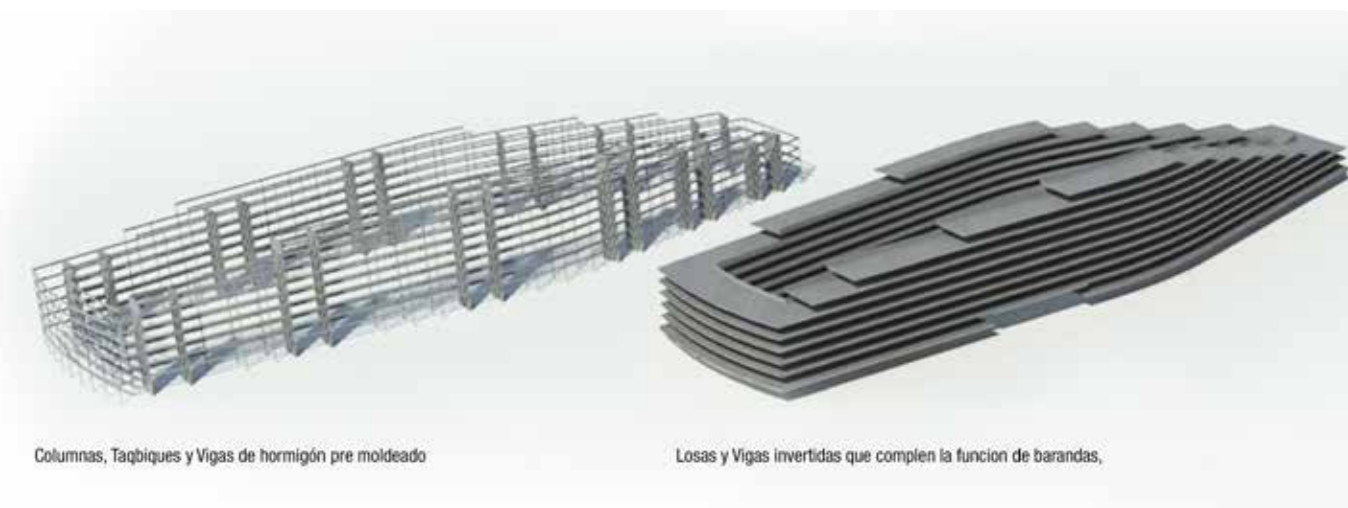
La estructura por su parte consta de estos núcleos verticales de hormigón premoldeado, que junto a las columnas, vigas invertidas perimetrales, losas y cubiertas de hormigón, conforman la totalidad de los edificios.

Las vigas perimetrales de hormigón funcionan como barandas, y sobre las mismas corre un sistema de piel de paneles móviles sobre guías. Estos paneles están desarrollados en estructura metálica y son livianos, lo que permite a los usuarios una gran libertad en el manejo y en la posibilidad de hacer frente al asoleamiento en los distintos momentos del día.

Los elementos serían entonces: estructura en hormigón independiente; fachada ventilada materializada con parasoles metálicos móviles; y cubierta que contiene y canaliza el agua de lluvia, la cual también se utiliza como espacio de expansión de algunas unidades.

Los materiales utilizados son: el hormigón, el ladrillo revocado, el vidrio, el aluminio, la piedra, entre otros.

Asimismo se prevé, la creación de lagunas de captación de agua de lluvia, que actúan como tanques retardadores del agua proveniente de las cubiertas, y que desaguan luego en el arroyo Ludueña mediante un sistema de cloacas independiente. Se evita así posibles problemas de sobrecarga en los sistemas de servicios de desagüe de la ciudad.



Si bien los conjuntos son de grandes dimensiones, los núcleos verticales y las unidades de vivienda se disponen de manera tal en la cual se puede subdividir el consorcio general en sub-consorcios, que resuelven temas más acotados. Se facilita de esta manera a la administración y organización de las propiedades, así como también para lograr una mejor resolución en los conflictos que puedan suscitarse. Como punto a mencionar, estos subconsorcios logran un mayor control y mantenimiento sobre los espacios comunes, asignando a cada núcleo vertical una sección del patio central.

Encontramos unidades en dúplex que van actuando como estos divisores de consorcios, así como también departamentos que con cuya disposición se consigue el mismo efecto en el ala en donde tenemos viviendas al frente y al contra frente.

Se puede observar en este bloque de viviendas que desarrollamos con mayor detalle, la disposición general de las unidades de vivienda. En este bloque en particular, tenemos viviendas que dan al frente y al contra frente en su lado Sur, Este y Oeste; mientras que en su cara Norte, en donde la edificación realiza la curva, encontramos viviendas al frente y viviendas al contra frente.

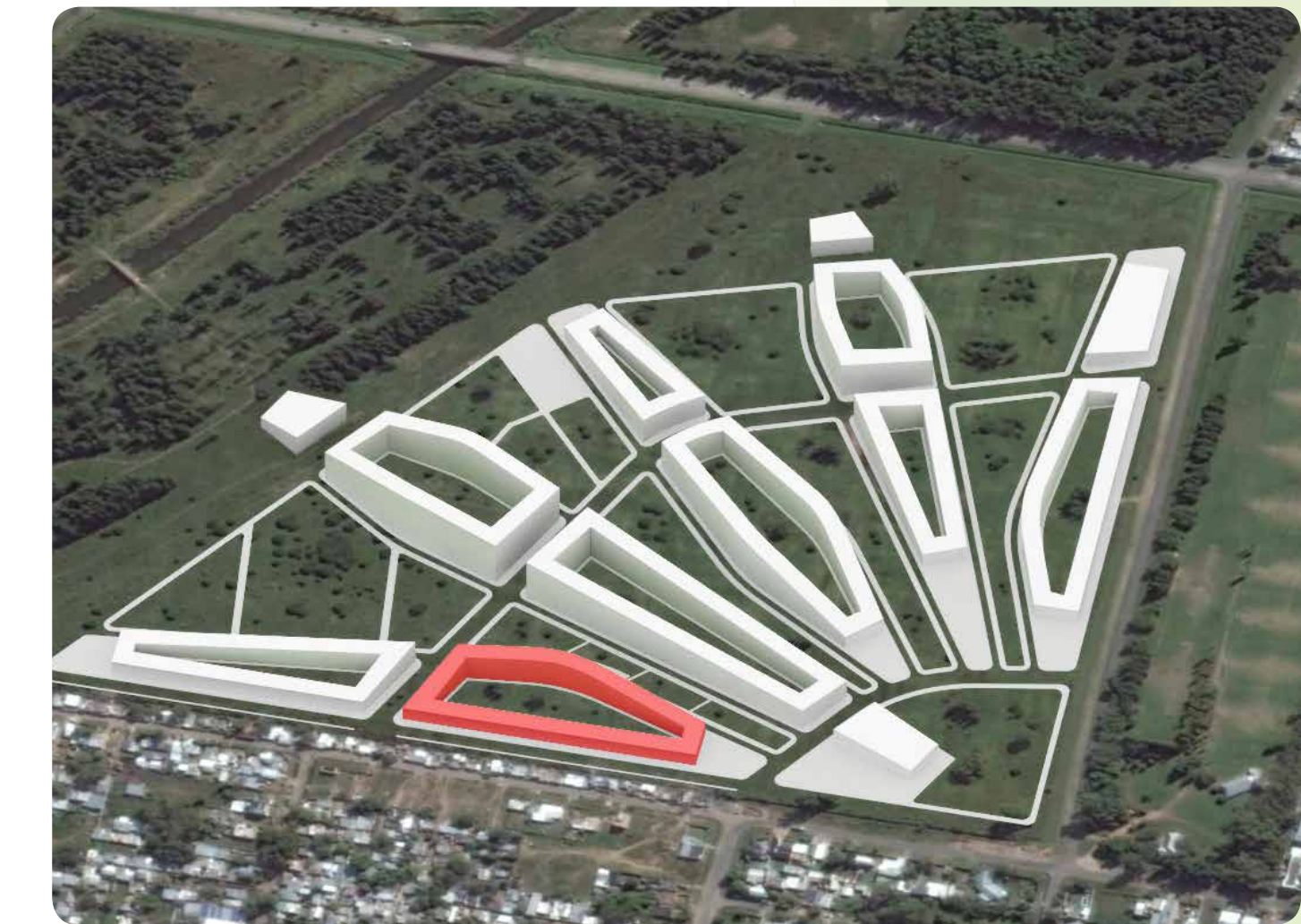
Planteamos diversidad tanto en planta como en corte, proyectando distintas tipologías de vivienda para los distintos tipos de usuarios posibles. Generamos así una variedad en la oferta de departamentos con diferentes características y dimensiones, pero siempre respetando un módulo constructivo, al que se le van agregando o sacando dependiendo la cantidad de locales necesarios para habitar. Con esto se consigue tanto heterogeneidad como eficiencia constructiva.

Si bien proponemos una heterogeneidad y gran disponibilidad de diferentes unidades de vivienda, nos concentramos en lograr una relación adecuada al estado actual del mercado inmobiliario, en donde hay una clara demanda muy grande por las unidades pequeñas, de 1 dormitorio. Es por esta razón por la cual priorizamos esta tipología por sobre las demás, logrando un mayor porcentaje del total. De igual manera, pensamos en diferentes tipologías para cada una de estas posibilidades, logrando abarcar así el mayor número de usuarios posibles.

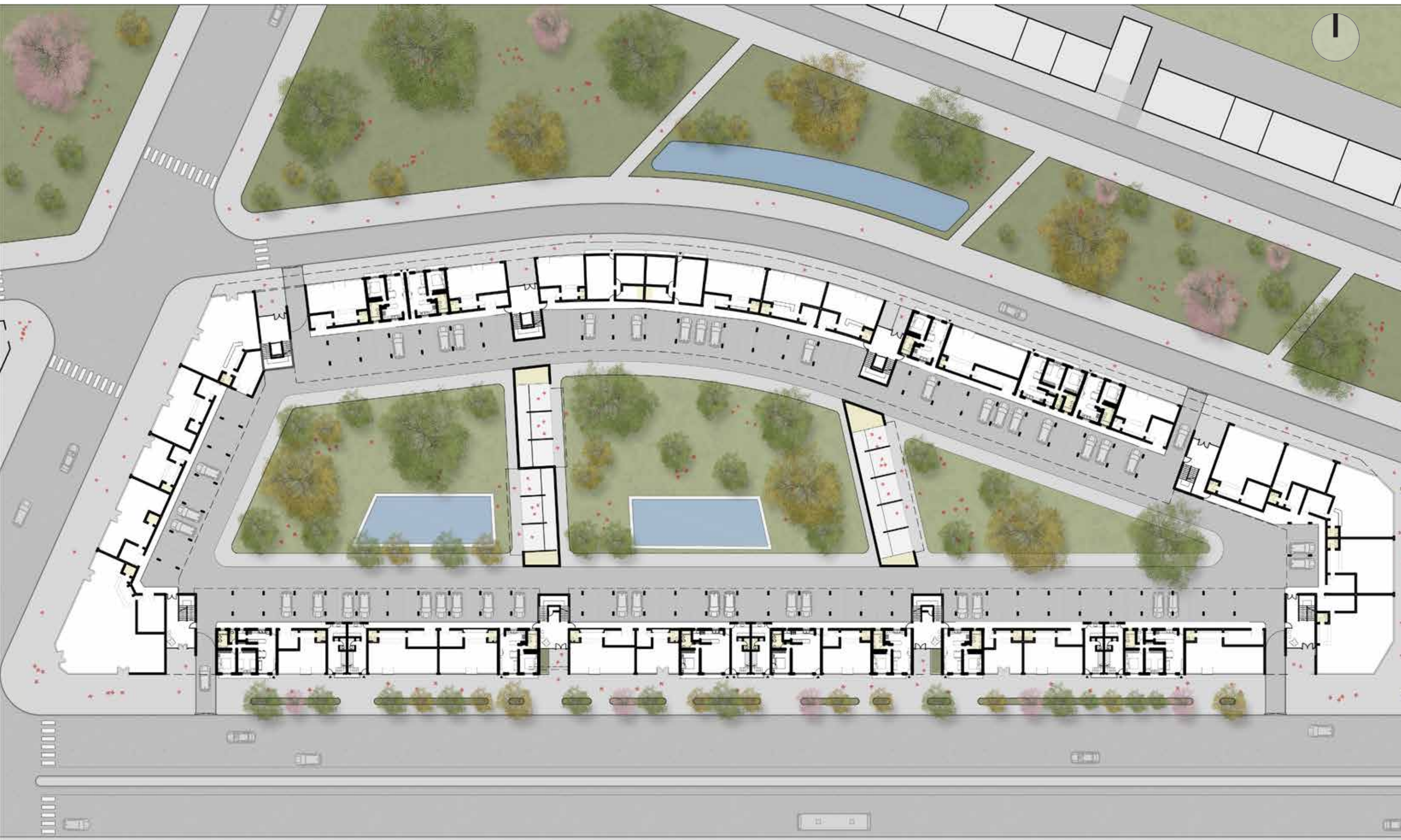
## Porcentajes:

- 1 Dormitorio, tipología A-B-Dúplex (un 50% del total)
- 2 Dormitorios, tipología A-B-C (un 30%)
- 3 Dormitorios (un 15% del total)

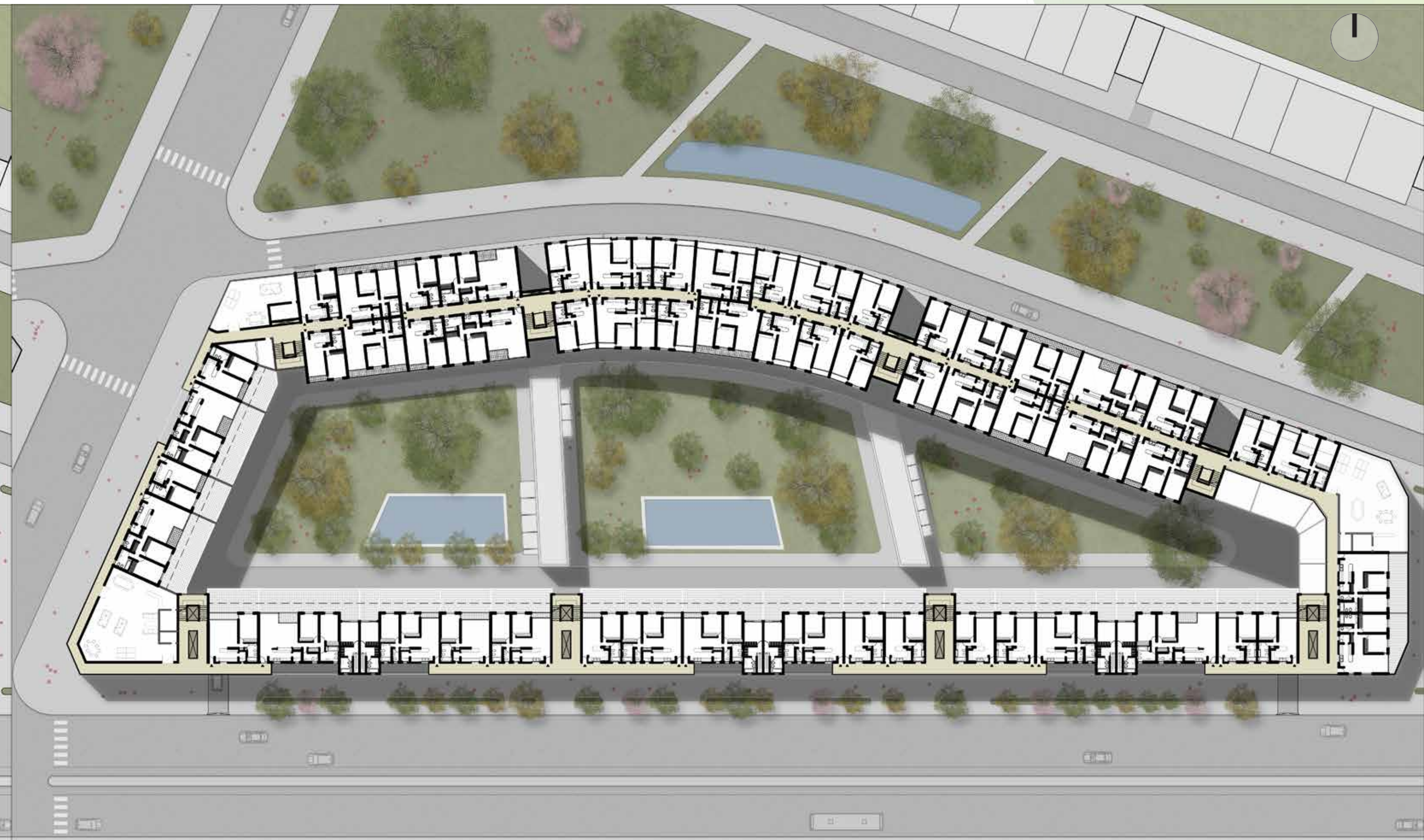
Tenemos en los pisos superiores junto con las viviendas, salas de uso común, en donde encontramos por ejemplo, un gimnasio, una sala de juegos con wi-fi, una sala de estudio con escritorios y enchufes para las computadoras personales, salas de reunión con mesas y sillones, etc.



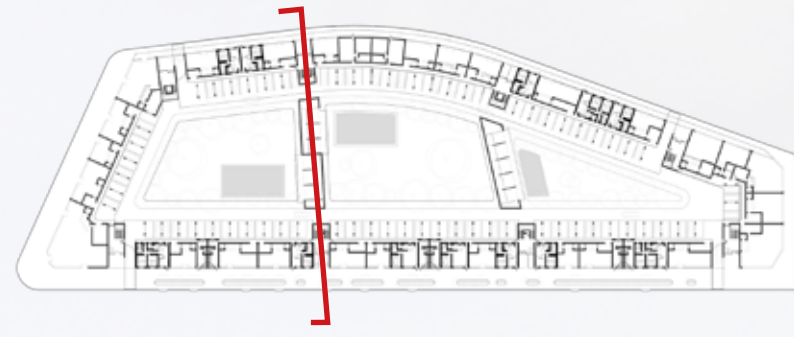




PLANTA BAJA



PLANTA TIPO  
DELTA URBANO 89



+12.00

+9.80

+8.80

+7.00

+6.00

+4.20

+3.20

+0.00

3.00

2.60

2.60

2.60

+4.00

3.40

+22.50

+20.40

+17.20

+14.40

+11.60

+8.80

+6.00

+3.20

+0.00

2.60

2.60

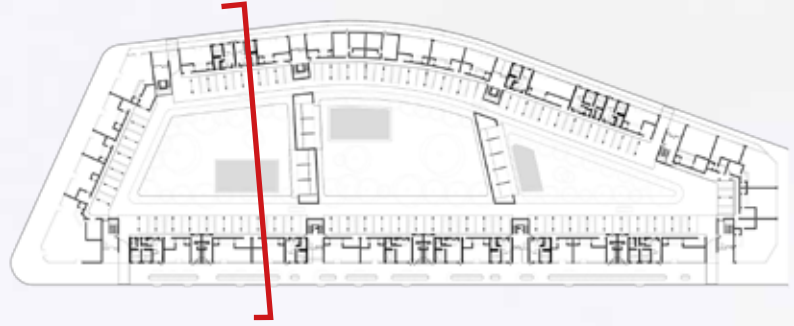
2.60

2.60

2.60

2.60

3.00



+12.00

+9.80

+8.80

+7.00

+6.00

+4.20

+3.20

+0.00

+22.50

+20.40

+17.20

+14.40

+11.60

+8.80

+6.00

+3.20

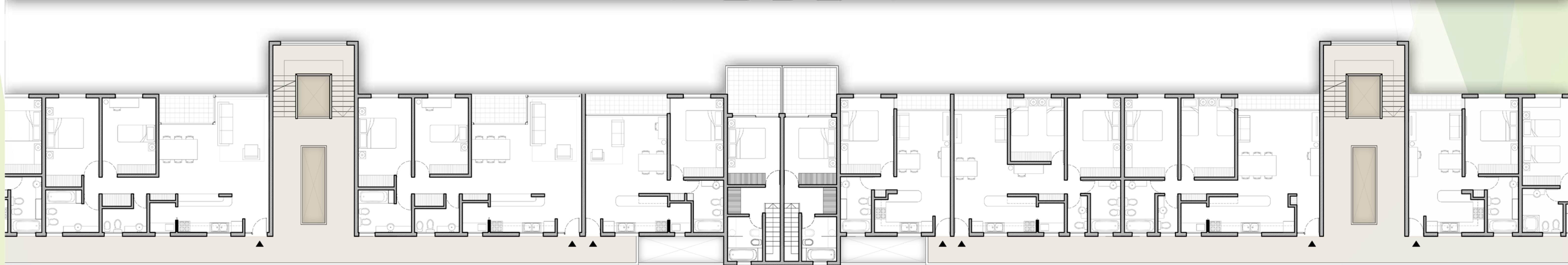
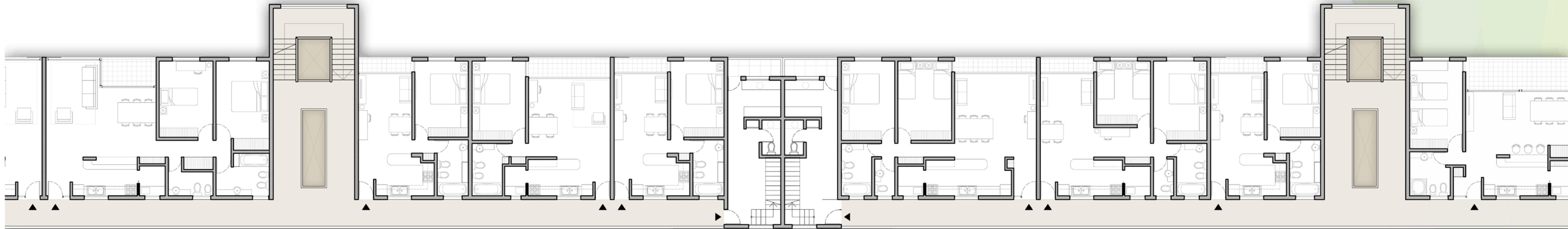
+0.00



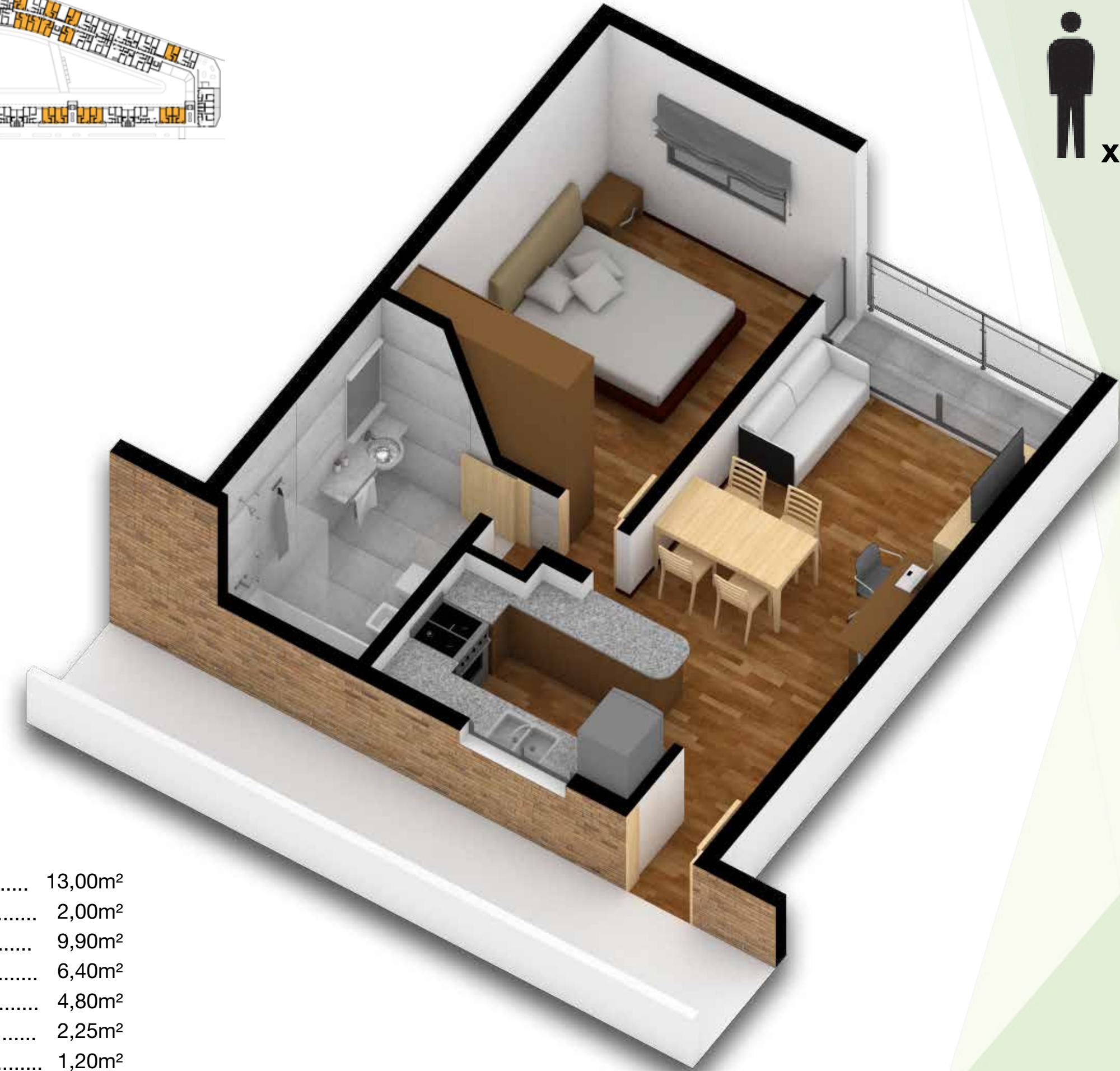
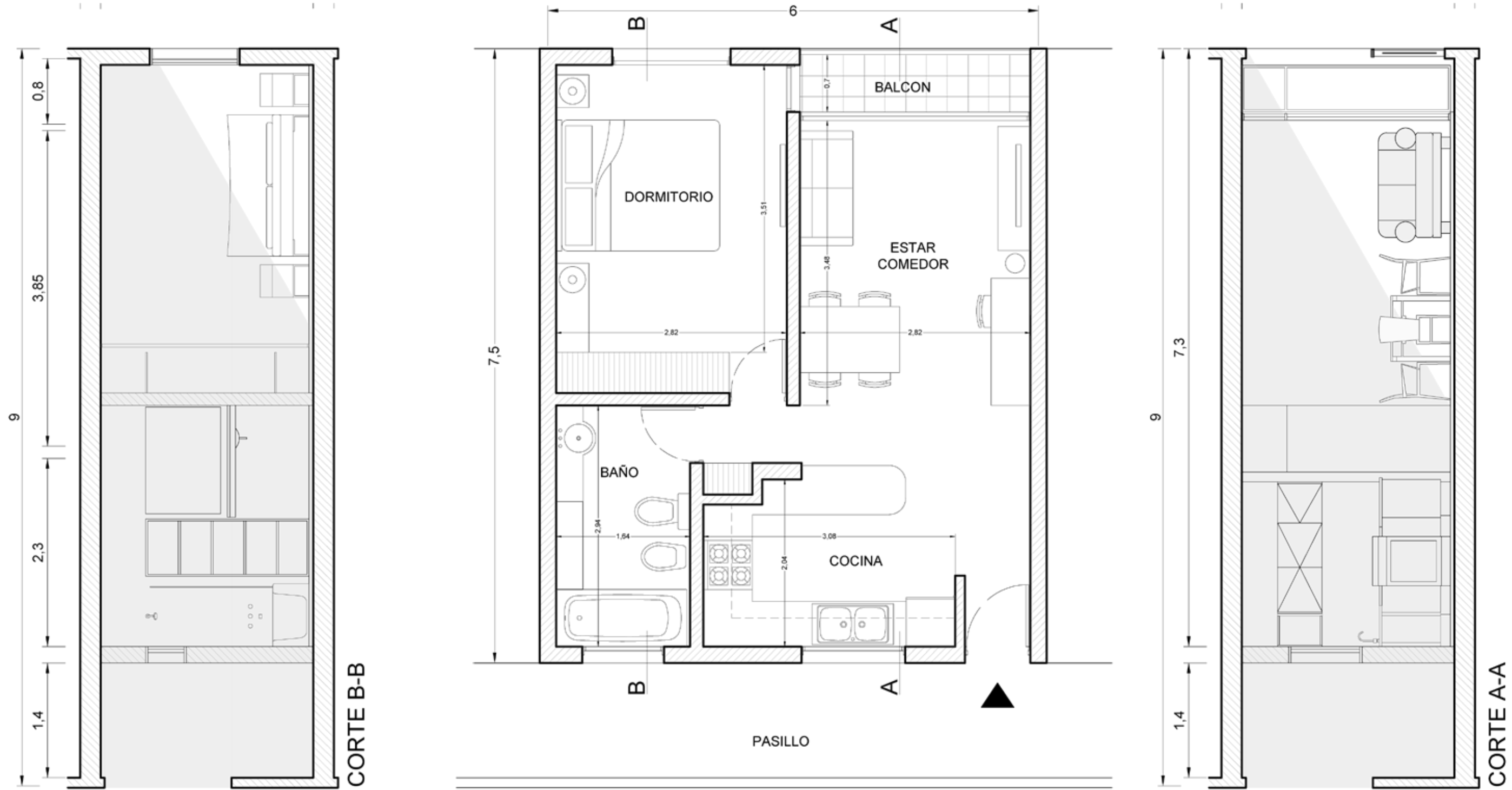


## Capítulo 10

# UNIDADES DE VIVIENDA



# 1 DORMITORIO - A



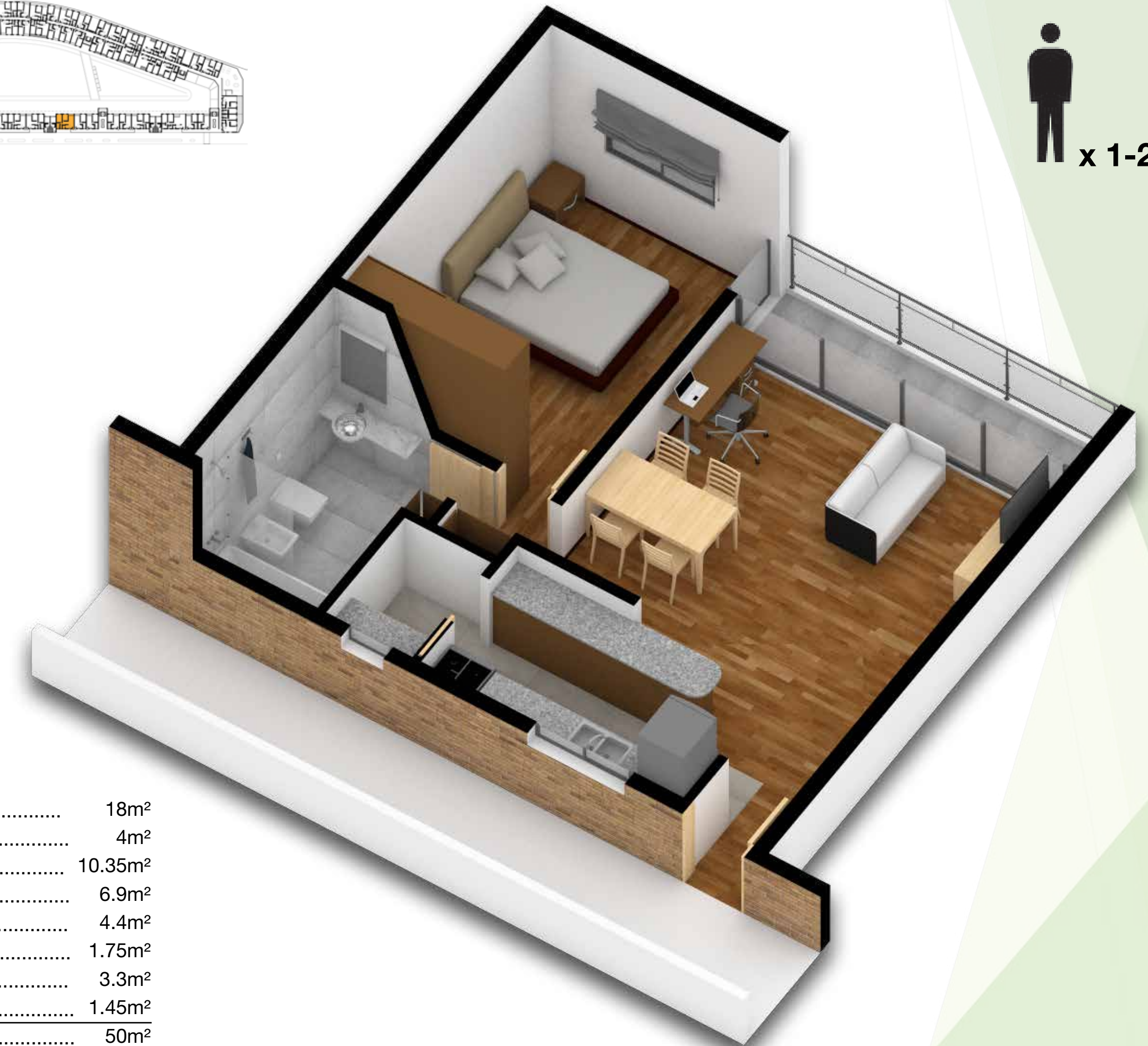
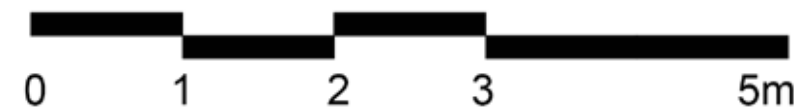
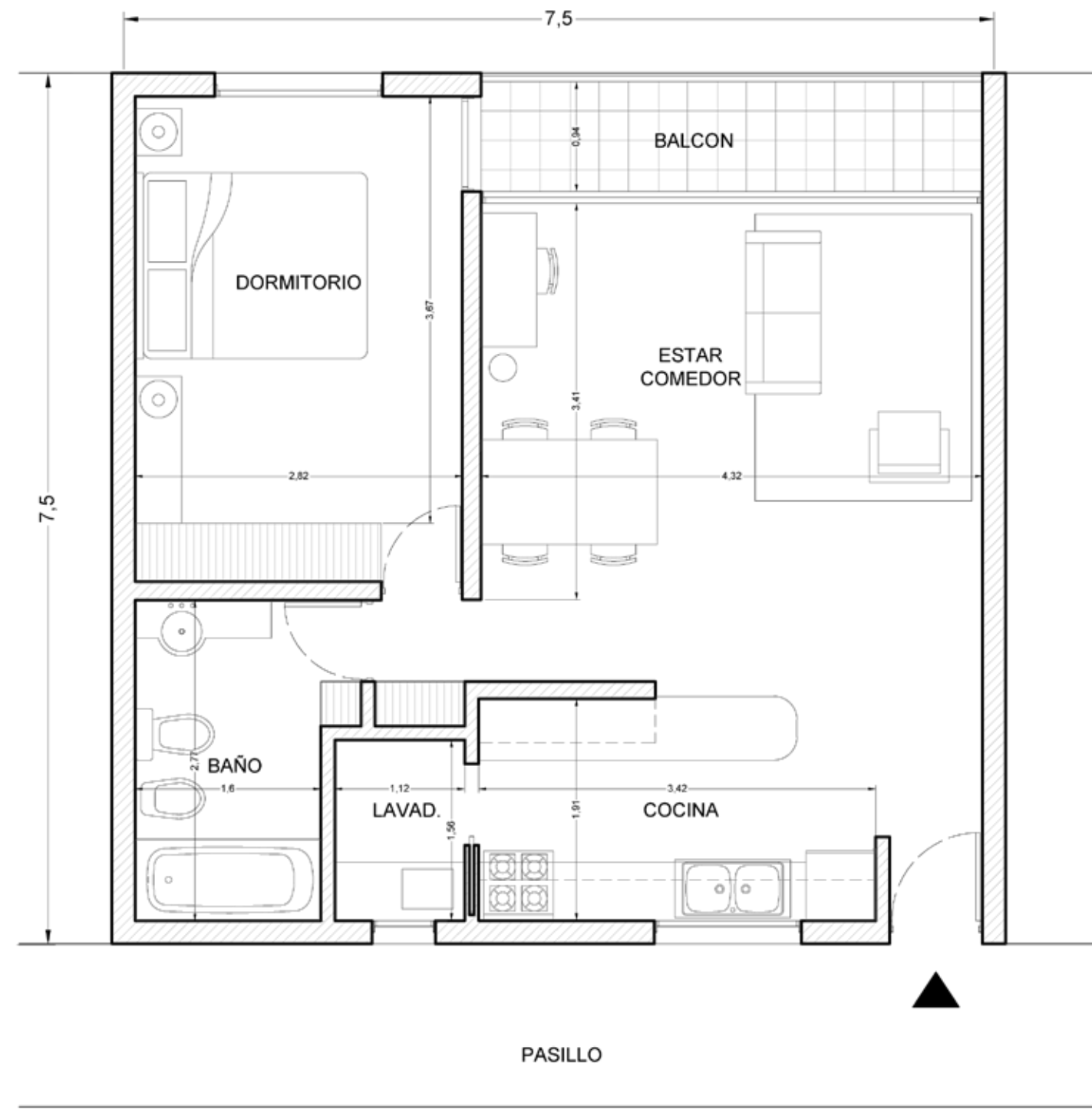
x 1-2

40m<sup>2</sup>

## Superficies:

Estar-Comedor .....	13,00m <sup>2</sup>
Balcon .....	2,00m <sup>2</sup>
Habitacion .....	9,90m <sup>2</sup>
Cocina .....	6,40m <sup>2</sup>
Baño .....	4,80m <sup>2</sup>
Circulacion .....	2,25m <sup>2</sup>
Guardado .....	1,20m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>40m<sup>2</sup></b>

# 1 DORMITORIO - B



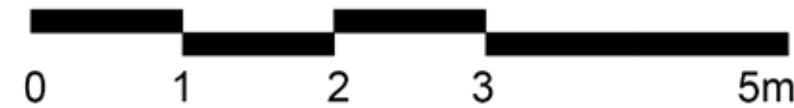
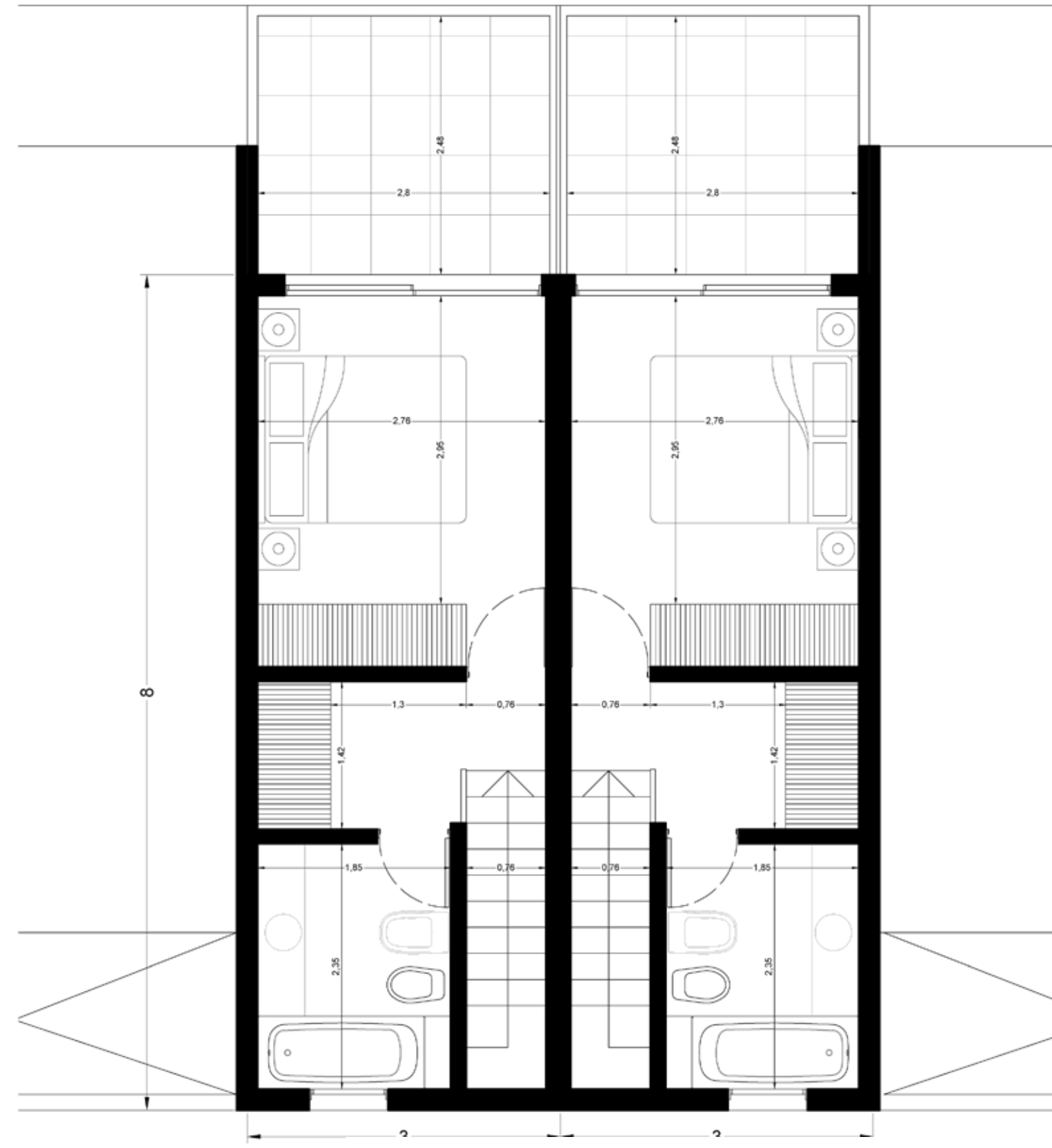
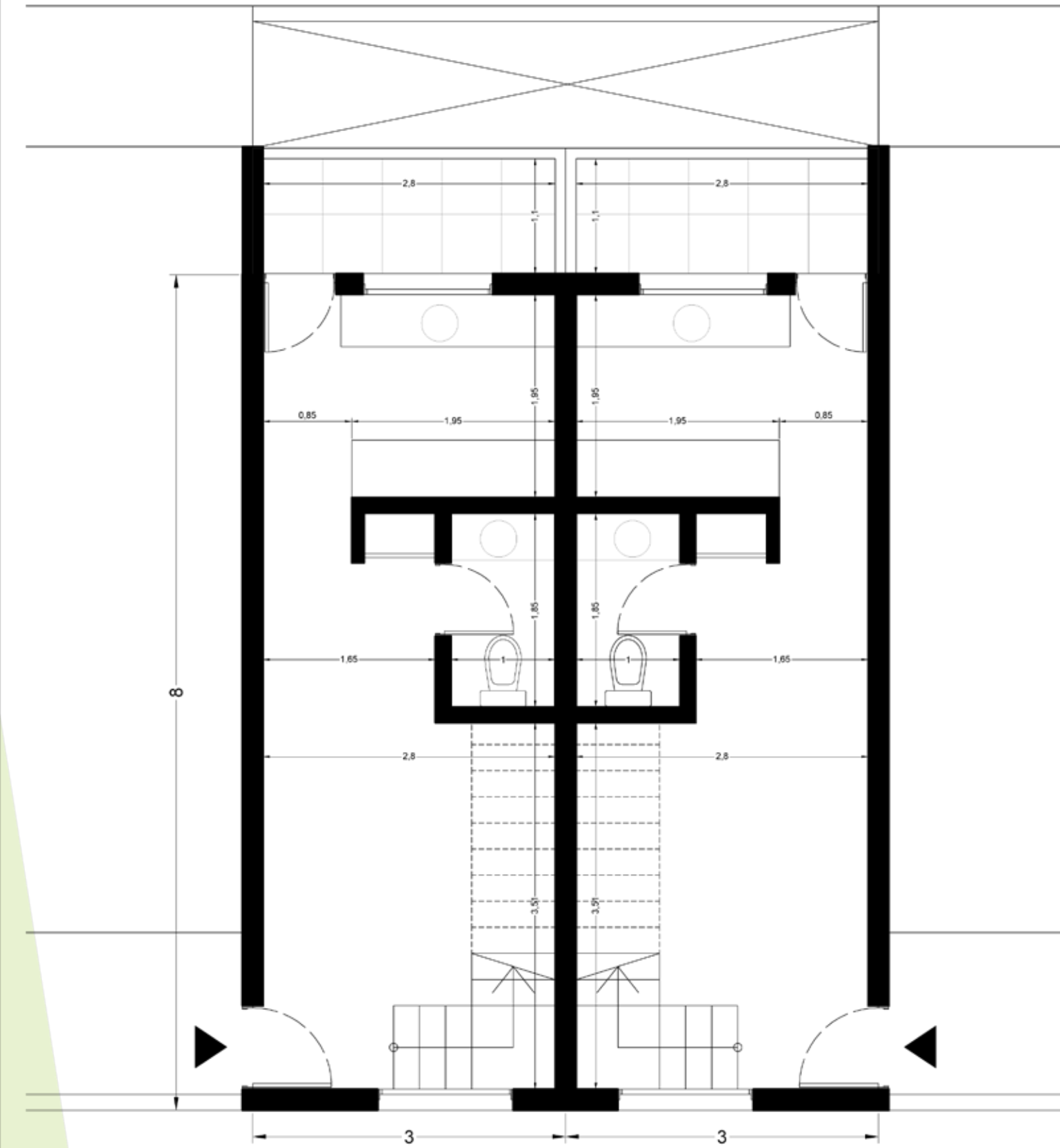
x 1-2

50m<sup>2</sup>

## Superficies:

Estar-Comedor .....	18m <sup>2</sup>
Balcon .....	4m <sup>2</sup>
Habitacion .....	10.35m <sup>2</sup>
Cocina .....	6.9m <sup>2</sup>
Lavadero .....	4.4m <sup>2</sup>
Baño .....	1.75m <sup>2</sup>
Circulacion .....	3.3m <sup>2</sup>
Guardado .....	1.45m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>50m<sup>2</sup></b>

# 1 DORMITORIO - C (DUPLEX)



## Superficies:

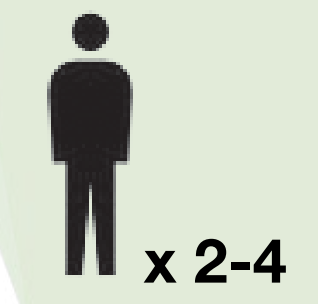
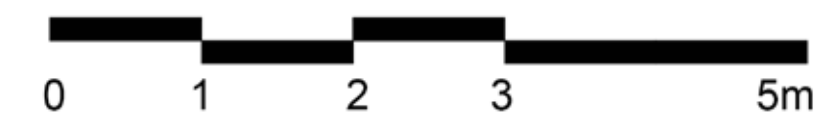
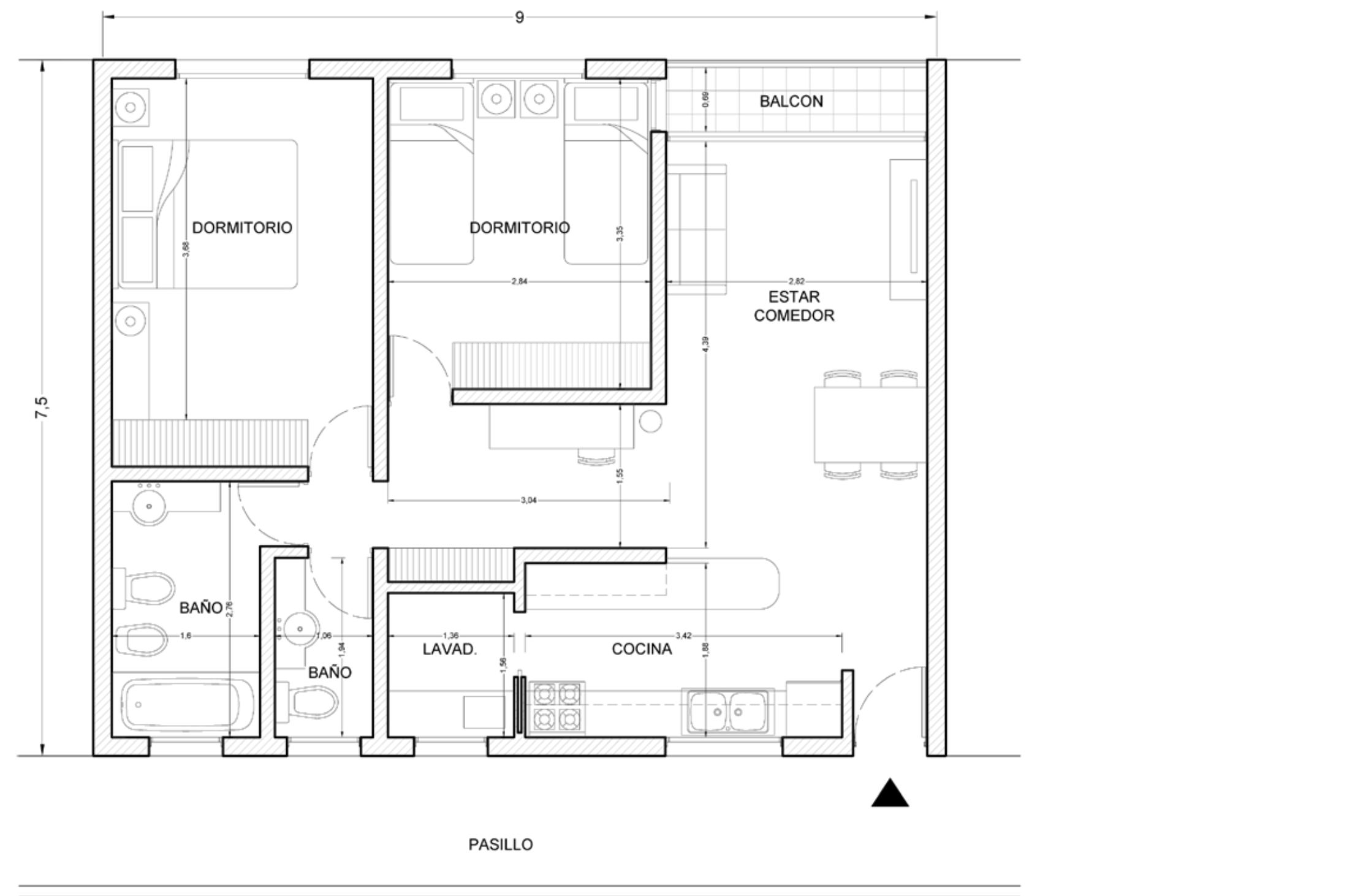
Estar-Comedor .....	7.6m <sup>2</sup>
Balcon .....	6.95m <sup>2</sup>
Habitacion .....	8.16m <sup>2</sup>
Vestidor .....	1.85m <sup>2</sup>
Cocina .....	4.1m <sup>2</sup>
Lavadero .....	6.2m <sup>2</sup>
Baño .....	3m <sup>2</sup>
Circulacion .....	7m <sup>2</sup>
Guardado .....	2.5m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>47m<sup>2</sup></b>



47m<sup>2</sup>



# 2 DORMITORIOS - A



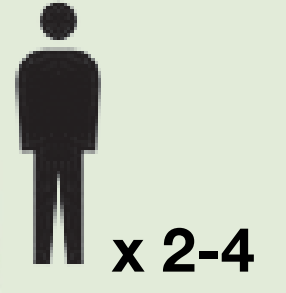
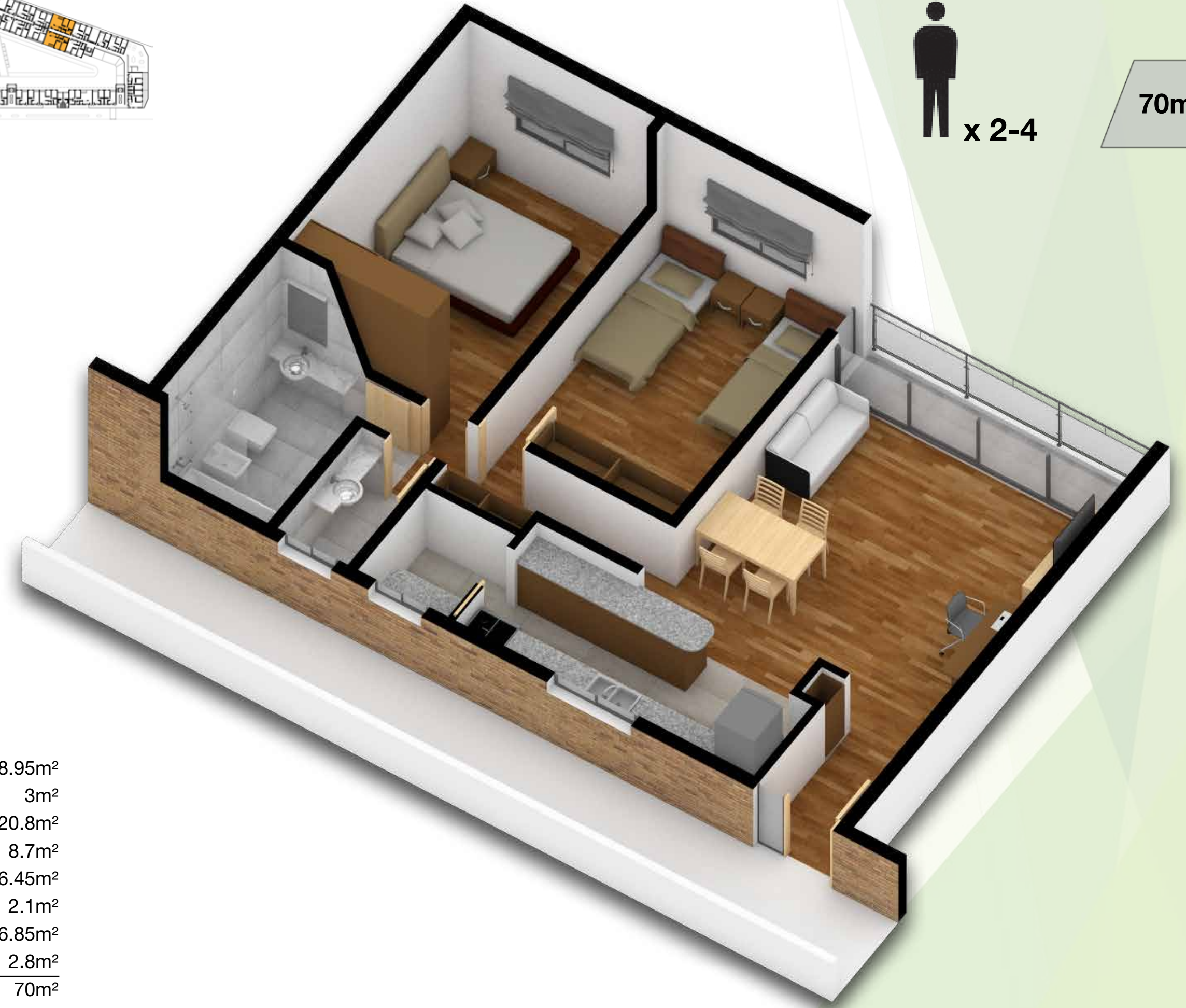
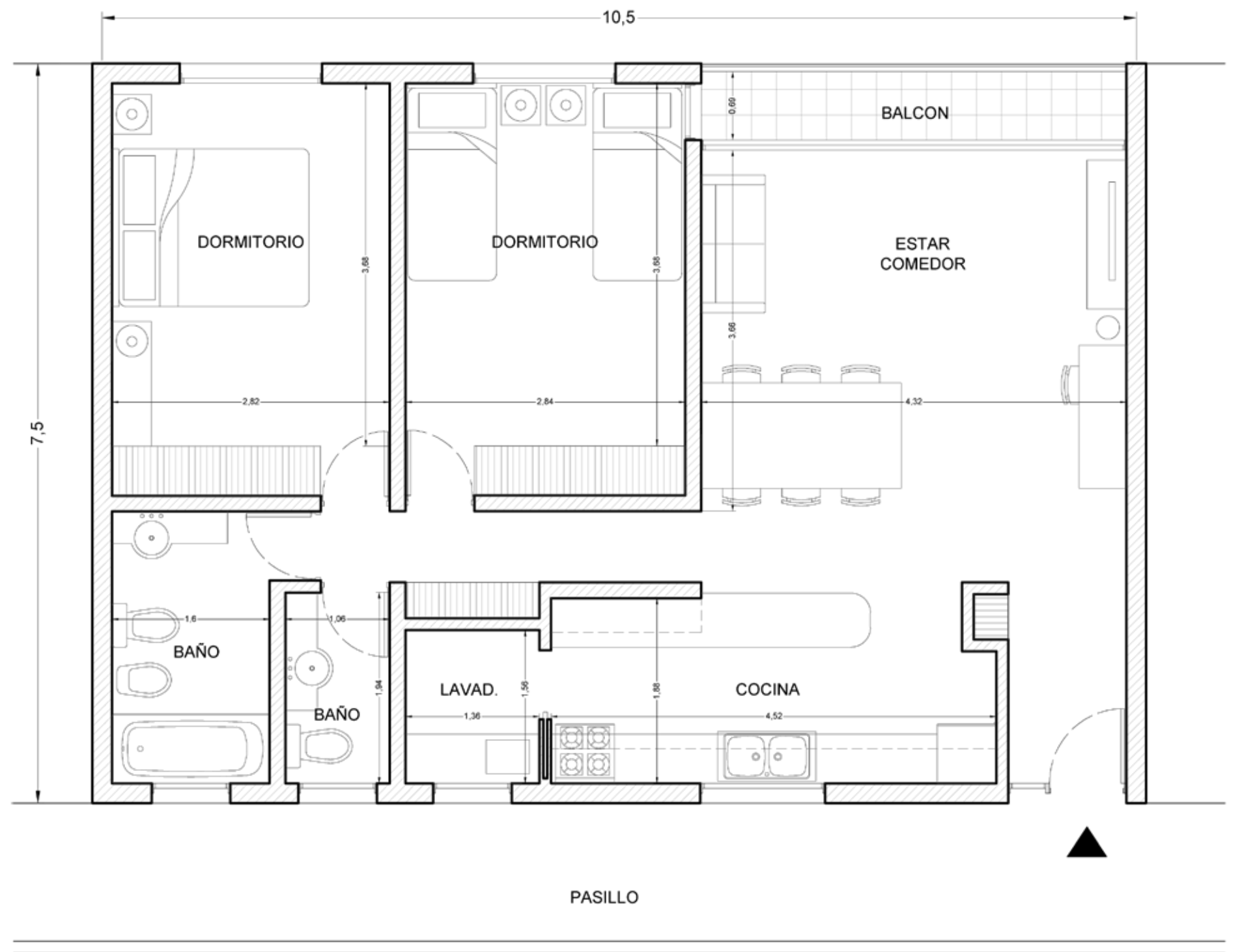
59m<sup>2</sup>



### Superficies:

Estar-Comedor .....	14.5m <sup>2</sup>
Balcon .....	2m <sup>2</sup>
Habitacion .....	18.5m <sup>2</sup>
Cocina .....	6.8m <sup>2</sup>
Lavadero .....	6.45m <sup>2</sup>
Baño .....	2.1m <sup>2</sup>
Circulacion .....	6.4m <sup>2</sup>
Guardado .....	2.6m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>59m<sup>2</sup></b>

# 2 DORMITORIOS - B

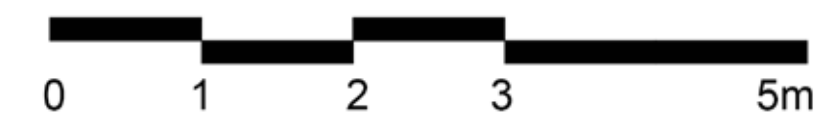
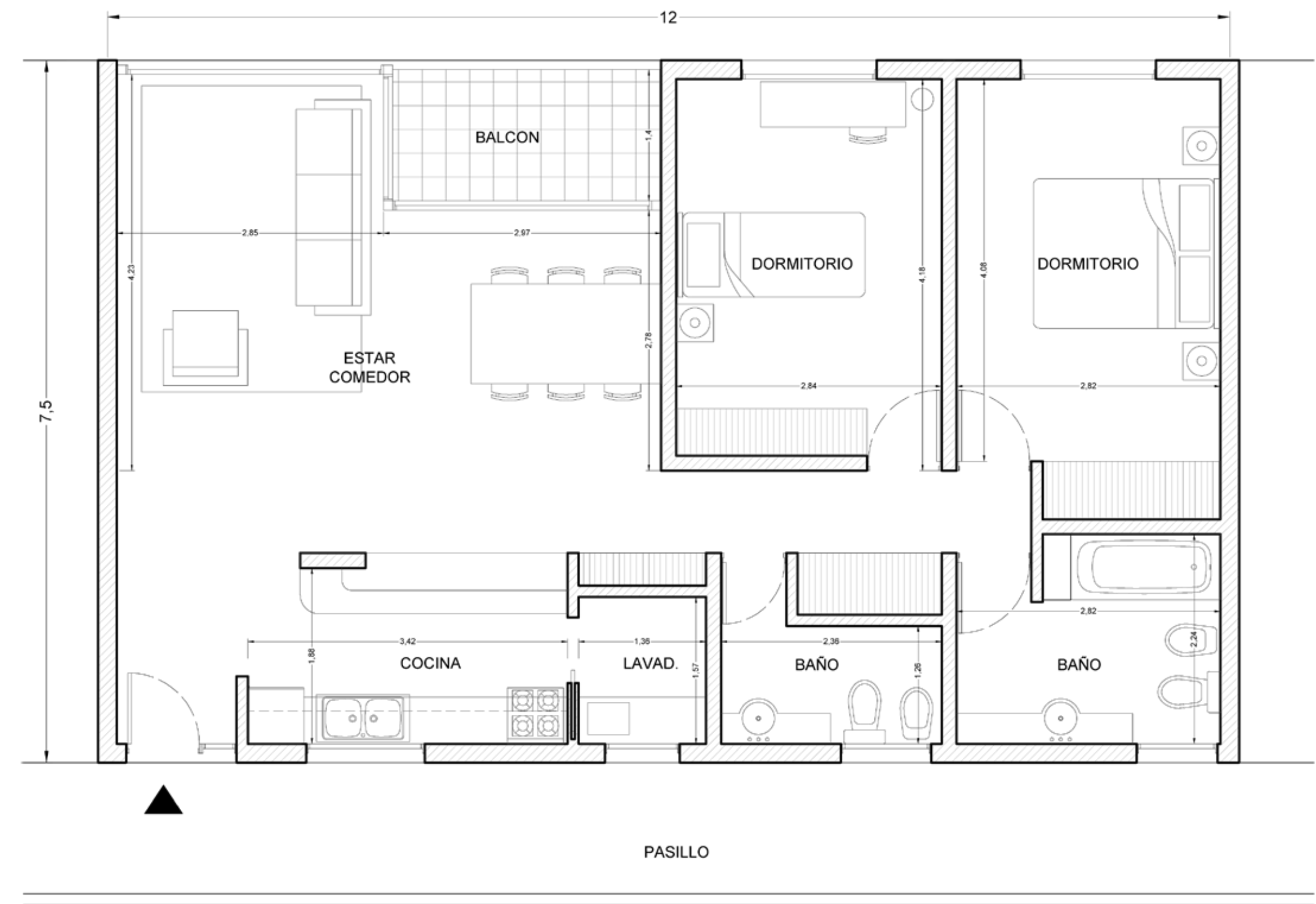


70m<sup>2</sup>

### Superficies:

Estar-Comedor .....	18.95m <sup>2</sup>
Balcon .....	3m <sup>2</sup>
Habitacion .....	20.8m <sup>2</sup>
Cocina .....	8.7m <sup>2</sup>
Lavadero .....	6.45m <sup>2</sup>
Baño .....	2.1m <sup>2</sup>
Circulacion .....	6.85m <sup>2</sup>
Guardado .....	2.8m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>70m<sup>2</sup></b>

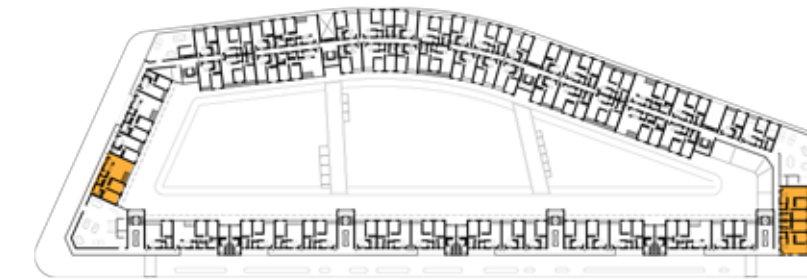
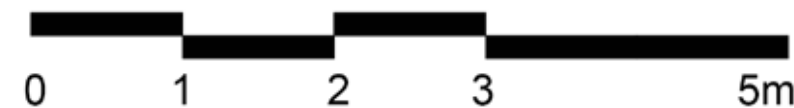
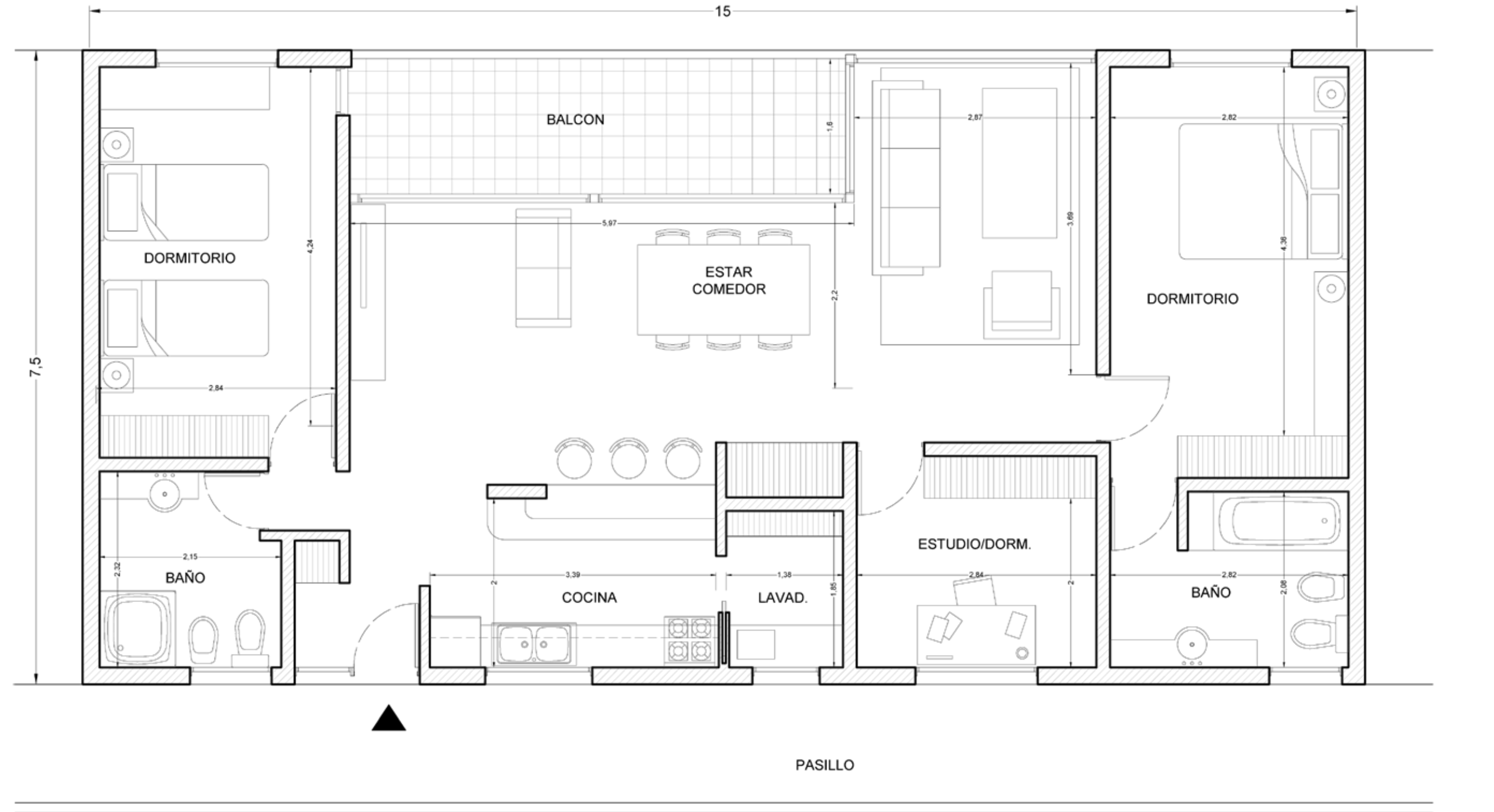
# 2 DORMITORIOS - C



### Superficies:

Estar-Comedor .....	24.75m <sup>2</sup>
Balcon .....	4m <sup>2</sup>
Habitacion .....	21.5m <sup>2</sup>
Cocina .....	7.2m <sup>2</sup>
Lavadero .....	8.6m <sup>2</sup>
Baño .....	2.15m <sup>2</sup>
Circulacion .....	8.4m <sup>2</sup>
Guardado .....	3.7m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>80m<sup>2</sup></b>

# 3 DORMITORIOS



## Superficies:






Estar-Comedor .....	29.6m <sup>2</sup>
Balcon .....	9.4m <sup>2</sup>
Habitacion .....	29m <sup>2</sup>
Cocina .....	7.6m <sup>2</sup>
Lavadero .....	10m <sup>2</sup>
Baño .....	2.15m <sup>2</sup>
Circulacion .....	8.7m <sup>2</sup>
Guardado .....	4.6m <sup>2</sup>
<b>TOTAL .....</b>	<b>101m<sup>2</sup></b>

## GESTION

## GESTION

En cuanto a la Gestión y a las posibilidades de de financiamiento, además de lo que las empresas constructoras puedan ofrecer a los futuros usuarios, proponemos los planes estatales y las oportunidades de financiamiento por parte de los bancos para todos aquellos que lo necesiten.

A Saber:

- Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) - Organismo Estatal, República Argentina 
- Créditos hipotecarios del programa ProCreAr - Política pública federal 
- Acceso a la Vivienda, políticas desde la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO (DPVyU) Ente Provincial 
- Créditos hipotecarios - Unidad de Valor Adquisitivo (UVA) Banco Centra de la República Argentina (BCRA) 
- Préstamos Hipotecarios - Nación Tu Casa. Del Banco de la Nación Argentina (BNA) 



## REFERENTES

# REFERENTES

Para la realización de nuestro proyecto, observamos diferentes obras de arquitectura, tomándolos como inspiración a la hora de proyectar y generar ideas propias.



Espacio público con agua

Parque Fluvial Renato Poblete  
Quinta Normal, Santiago, Chile



Curvatura de la edificación

Unidades de vivienda

Conjunto Residencial Pedregulho  
San Cristóbal, en Río de Janeiro (1947)  
Affonso Eduardo Reidy



Claustros con equipamientos internos

Tres Manzanas en la Villa Olímpica  
Villa Olímpica de Barcelona (1989-1992)  
Carlos Ferrater



Diversidad de unidades en fachada

82 Viviendas en Carabanchel  
Madrid, España (2009)  
ACM Arquitectos



Modulación de las unidades

Zonas de Estacionamiento

Edificio apartamentos Gifu Kitagata  
Motosu, Japon (1994-1998)  
Kazujo Zejima y Yamasei Sekkei



Parque lineal y equipamientos

Tres museos, una plaza  
Guangzhou, China (2013)  
Unstudio



Piletones que se llenan naturalmente

Complejo de Piletas Publias  
Leça de Palmeira, Portugal (1966)  
Alvaro Siza



Idea base sobre ocultación solar

Viviendas en Carabanchel  
Madrid, España (2007)  
Foreign Office Architects (FOA)



Fluides en las formas edilicas

Plaza internacional de inversiones  
Beijing, China (2009)  
Unstudio



Escalonamientos en la cubierta

Concurso Ex-Batallon 121  
Rosario, Argentina (2011)  
I. Sanchez, M. Aroza, V. Vecchio



Fluidez en planta

Cementerio de Igualada  
Barcelona, España (1994)  
Enric Miralles



Parque lineal entre edificaciones

Parque Lineal Sagrera  
Barcelona, España (2011)  
West8

# CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES

Creemos que llegamos a cumplir de la mejor manera posible los objetivos planteados al inicio de este libro, logrando llegar a una correcta interrelación entre la temática de Vivienda, Conectividad y Espacio Público.

Encontramos un equilibrio razonable entre espacios/superficies públicas y privadas, ofreciendo nuevos parques públicos de grandes dimensiones junto con nuevos equipamientos para los ciudadanos; logramos una buena estrategia de conectividad al tomar nuestro terreno desde escalas proyectuales más amplias que la del Proyecto Arquitectónico, lo que nos permitió una mayor integración con el entorno y la ciudad en general; y presentamos un Plan Especial para el sector que plantea los lineamientos generales para la concreción de edificios de vivienda con un número de densidad razonable, y sin detrimento de la flora y fauna del lugar, logrando potenciar la zona y recuperar la conexión con el espacio verde de conservación natural más grande de la ciudad, el Bosque de los Constituyentes.

En cuanto al tema Vivienda:

- alrededor de 6.000 unidades de vivienda, para albergar un promedio de 10.500 personas
- una oferta variada en cuanto a las unidades en sí mismas
- heterogeneidad en la Planta Baja, alternando las viviendas con comercios y oficinas

En cuanto a la Movilidad:

- la apertura de la nueva Avenida Scheitzer que cruza el Arroyo Ludueña.
- la apertura de nuevas calles que atraviesan el proyecto
- una conexión más fluida y directa con el Bosque de los Constituyentes

En cuanto a Espacio Público:

- cuatro nuevos parques lineales públicos, con mobiliario urbano
- una plaza central de carácter barrial
- mayor cantidad de recorridos en el Bosque de los Constituyentes

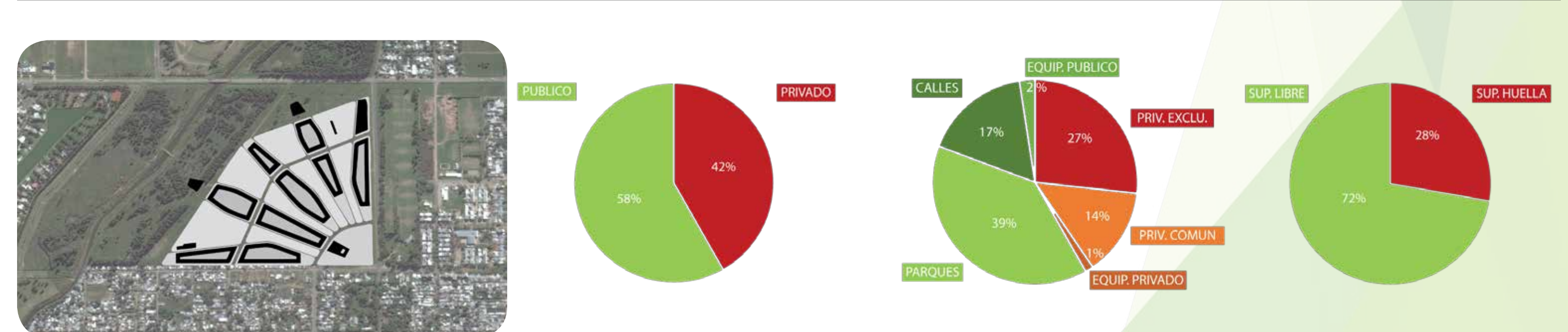
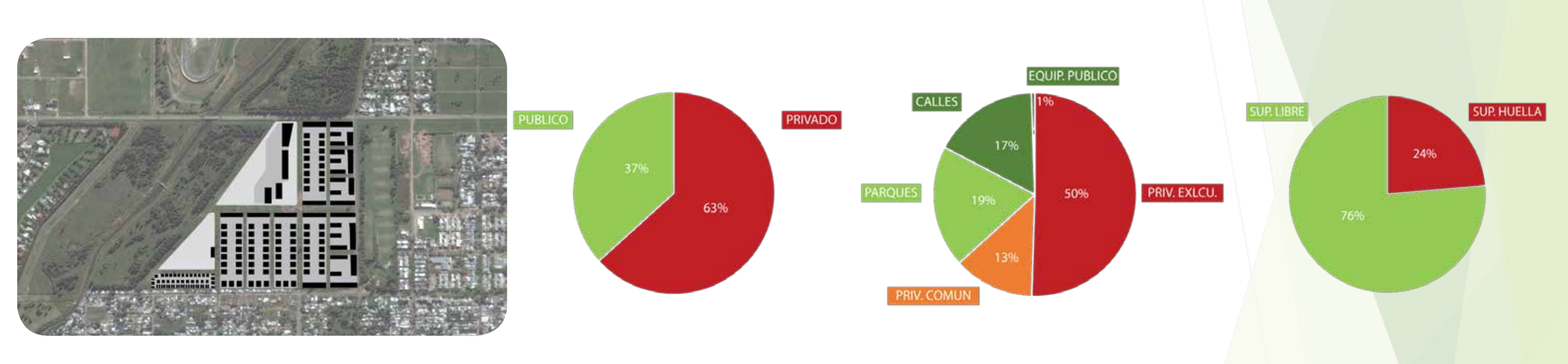
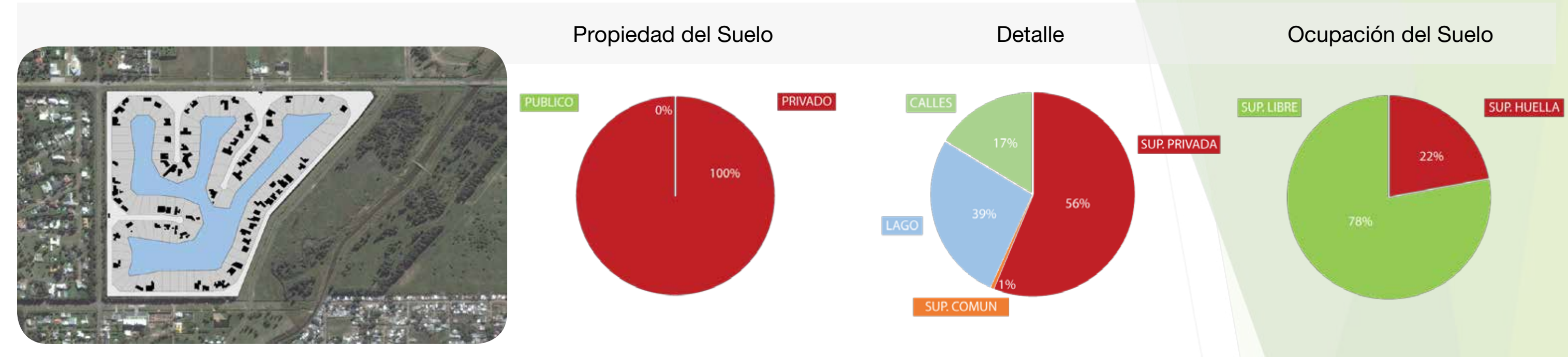
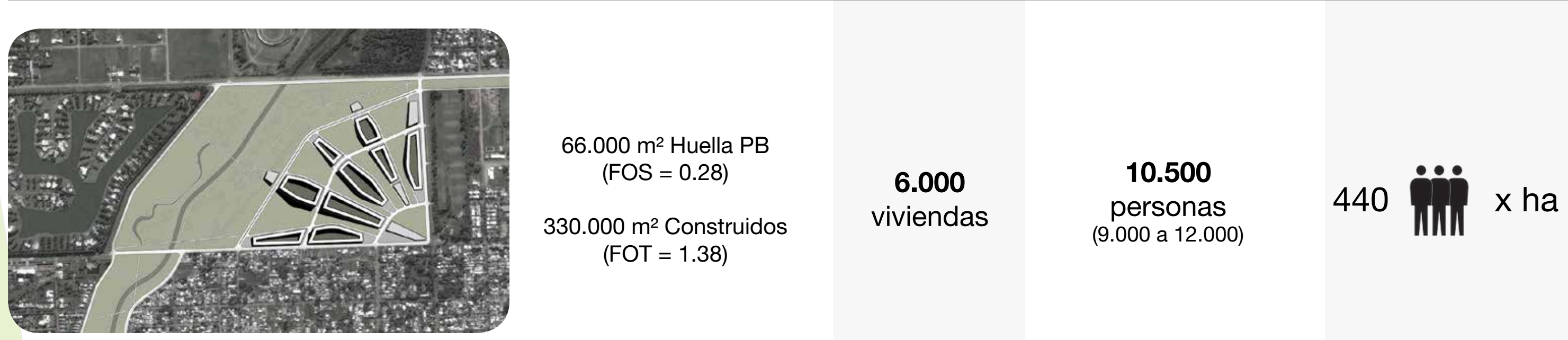
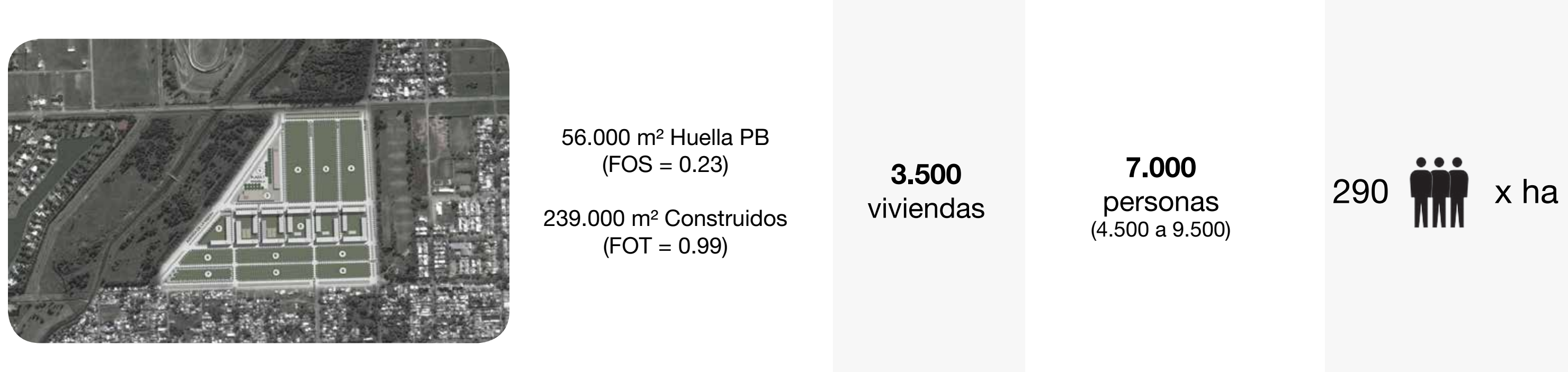
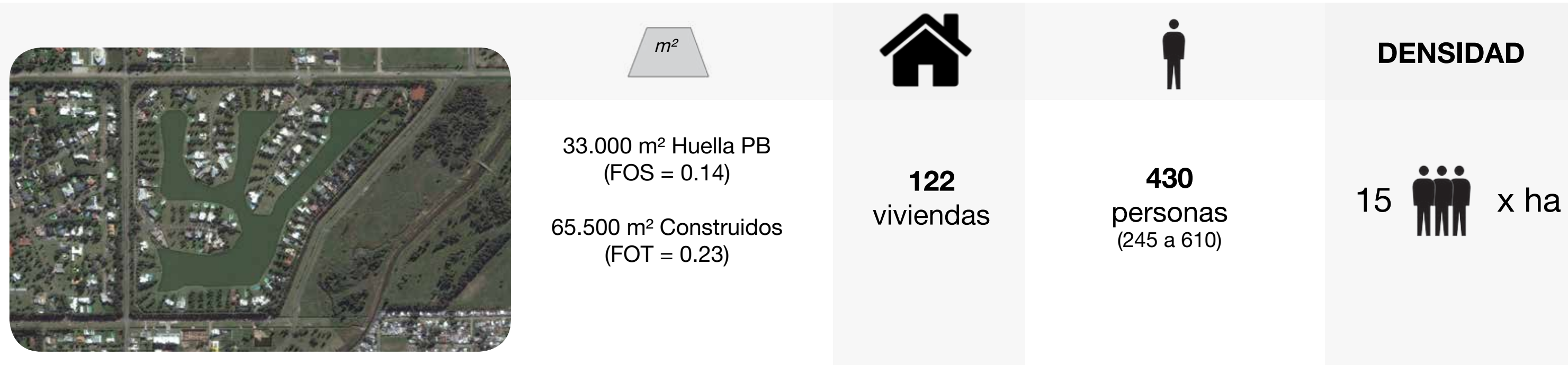
En cuanto a Equipamiento para el sector:

- un club barrial de fútbol; un Hotel; el Museo del Bosque de los Constituyentes; una escuela secundaria en la plaza central; un playón deportivo; nuevas paradas de Transporte Público Urbano.

Si bien el proyecto tiene una ocupación en planta (Factor de Ocupación del Suelo) un poco superior a los casos de estudio analizados, logramos obtener una mayor densidad de personas por hectárea, superando ampliamente el número calculado para los demás casos. De esta manera generamos mayor densidad, con mayor cantidad de espacios públicos brindados a la ciudad, una mayor conectividad hacia el Bosque de los Constituyentes y con la ciudad.

Creemos en nuestro Proyecto Final de Carrera como una culminación a todo el arduo proceso de trabajo realizado, siempre contemplándolo como una propuesta alternativa de urbanización, que puede seguir siendo desarrollada y mejorada en el futuro, abierta al cambio y a diferentes situaciones, nunca como un proyecto cerrado.

En las páginas siguientes exponemos unas tablas comparativas con los casos de estudio analizados.



# BIBLIOGRAFIA

## BIBLIOGRAFIA

- YACUZZI, Miguel; Intervencion Urbanistica - Taller Fioriani; "Trabajo Final - Proyecto Urbano para P.F.C."; Rosario, Argentina; Año 2017
- Municipalidad de Rosario, Información de Rosario  
Obtenido desde: [www.rosario.gov.ar](http://www.rosario.gov.ar)
- Secretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Plan Urbano Rosario 2007-2017. Rosario, Argentina: Editorial Municipalidad de Rosario.  
Obtenido desde: [www.rosario.gov.ar](http://www.rosario.gov.ar)
- Secretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Bosque de los Constituyentes.  
Obtenido desde: <https://www.rosario.gov.ar/web/ciudad/deportes-y-recreacion/parques-plazas-y-paseos/bosque-de-los-constituyentes>
- Secretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario. Parques habitacionales integrales.  
Obtenido desde: <http://www.rosario.gov.ar/web/ciudad/planeamiento-urbano/plan-urbano-rosario/parques-habitacionales-integrales>
- Municipalidad de Rosario; Normativa; "Ordenanza Nro.° 7.932/05 - Plan Habitacional Ludueña"; Rosario, Argentina; Año 2005  
Obtenido desde: <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa>
- Municipalidad de Rosario; Normativa; "Ordenanza Nro.° 8.431/09 - Plan de Detalle Wilde y Newbery"; Rosario, Argentina; Año 2009  
Obtenido desde: <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa>
- Municipalidad de Rosario; Normativa; "Ordenanza Nro.° 8.876/11 - Areas de Riesgo de Inundacion"; Rosario, Argentina; Año 2011  
Obtenido desde: <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa>
- Municipalidad de Rosario; Normativa; "Ordenanza Nro.° 9.061/13 - Plan de Detalle Wilde y Newbery", Rosario, Argentina; Año 2013  
Obtenido desde: <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa>
- Municipalidad de Rosario; Normativa; "Ordenanza Nro.° 9.093/13 - Areas de Riesgo de Inundacion"; Rosario, Argentina; Año 2013  
Obtenido desde: <https://www.rosario.gov.ar/mr/normativa>
- NEUFERT, Ernst; "Arte de Proyectar en Arquitectura"; 16ª edición; Ed. GG; España, Barcelona. Año 2015
- GEHL, Jan; "Ciudades para la Gente"; Ed. Infinito; Buenos Aires, Argentina. Año 2014
- MOZAS, Javier; "Densidad: Nueva Vivienda Colectiva", Ed. a+t; Avala, España. Año 2004
- Plataforma Arquitectura; "Vivienda Colectiva"  
Obtenido desde: [www.plataformaarquitectura.cl](http://www.plataformaarquitectura.cl)

## AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer a Susana y a Soledad que fueron nuestras tutoras durante todo el 2016, a todo el cuerpo docente de la cátedra, al Arq. Chajchir, a nuestros compañeros de taller por el aporte colectivo, y a nuestras familias y amigos que nos apoyaron a lo largo de todo este proceso de trabajo que culmina hoy en este libro. Queremos agradecer también al Arq. Sebastian Ruani, al Ing. Carlos Huhn, al Arq. Marcelo Grazziani, al Arq. Marcelo Bella, a la Arq. Cecilia Bancora y a la Arq. Ana Dalla Valle, quienes fueron una pieza importante en nuestro desarrollo. Por último a la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño de la UNR, por permitirnos cursar esta carrera y prepararnos para el futuro de la profesión.

