



CONECTAR - HABITAR

CASO : TIRO FEDERAL - ROSARIO

ASIGNATURA:

Proyecto Final de Carrera

AUTORES:

Mariano Martinez - Ludmila Villalba

CATEDRA:

Arq. Eduardo Chajchir

TUTORA:

Mg.Arq Susana Paganini

CO-TUTORA: Arq Soledad Chamorro

2017



UNR Universidad
Nacional de Rosario

INDICE

RESUMEN	7
01 LA CIUDAD	11
Rosario	14
Sitio de intervención	15
• Predio Ex Tiro Federal	
02 OBJETIVOS GENERALES	23
03 METODOLOGIA	27
Recopilación de antecedentes	29
• Plan Urbano Rosario 2007 - 2017	
• Plan Circunvalar	
Casos de estudio	31
Marco conceptual	32
• Sistema en Red	
Escalas de actuación	35
04 PROPUESTA	37
• PLAN GENERAL	39
Objetivos	41
Propuesta	42
• PLAN MAESTRO	53
Objetivos	55
Propuesta	56

• PLAN ESPECIAL	63
Objetivos	65
Propuesta	66
• PROYECTO ARQUITECTONICO	75
Objetivos	15
La cuestión de la vivienda	
Planta de accesos	78
• Usos	80
• Frente Bv. Rondeau	82
Parques Lineales	88
Espacios intermedios	96
• Lo público y lo comunitario	98
• Calle vertical	99
Morfología	109
Tipologías	114
Tecnología	125
• Estructura	126
• Materialidad	129
• Sostenibilidad	130
06 CONCLUSIONES	137
Antes y despues	139
A modo de reflexión	145
Objetivos alcanzados	148
07 BIBLIOGRAFIA	151
08 AGRADECIMIENTOS	157



Fig 1: Collage, Espacios públicos, Movilidad y Viviendas Colectivas de diferentes ciudades del mundo.

RESUMEN

La presente publicación, denominada "Conectar-Habitar", es el resultado del trabajo realizado durante el cursado de la última asignatura de la carrera de Arquitectura: Proyecto Final de Carrera. El nombre indica las temáticas elegidas: Movilidad, por un lado y la relación Espacio Público y Vivienda Colectiva por otro, articulados como unidad de proyecto.

Se analiza el rol urbanístico y arquitectónico de cada uno de estos conceptos que tanto impactan desde distintos puntos de vista en la calidad de vida de los ciudadanos.

El trabajo se desarrolla en diferentes escalas de actuación: Plan General, Plan Maestro, Plan Especial y Proyecto Arquitectónico, definiendo al predio "Ex Tiro Federal Argentino" como sitio de intervención ubicado en el Distrito Norte de la ciudad de Rosario.

Ante la problemática que presenta el sistema de Movilidad actual y la desarticulación de los distintos medios de transportes públicos, aísla a las personas, condiciona sus decisiones y limita la posibilidad de integrarse socialmente, dicho esto pensar un sistema de transporte accesible y sustentable es una poderosa herramienta de inclusión social. Por otra parte el espacio público tiende fundamentalmente a la mezcla social, hace de su uso un derecho ciudadano de primer orden, así los parques, plazas, calles deben garantizar en términos de igualdad la apropiación por parte de diferentes colectivos sociales y culturales, de género y de edad, propiciando el fortalecimiento de la vida social y el esparcimiento. Estos espacios definen la calidad de la ciudad, porque indican la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes, es una pieza fundamental para la creación y la

recuperación de la ciudad, y a la vez un elemento articulador del tejido urbano y elemento de cohesión, tanto física como simbólicamente, de las áreas densas.

Ante la fuerte demanda que produce el crecimiento poblacional, sumado a la poca oferta de viviendas, la misma se ha convertido en un bien difícil de acceder por parte de algunos sectores de la sociedad, siendo la vivienda un derecho constitucional.

En el S. XXI es notorio el cambio que la sociedad está presentando respecto a sus relaciones interpersonales y también con el entorno inmediato, éstos cambios repercuten directamente en el modo de diseñar los espacios todos. La familia tipo en la cual nos basábamos para construir y diseñar los espacios está cambiando y dando lugar a nuevos agrupamientos sociales, estas razones alteran también el modo de concebir la vivienda, entendiendo las nuevas necesidades y creando espacios capaces de atender no solo las demandas del presente sino también sus variaciones a lo largo del ciclo de vida.

Por otra parte, el mercado inmobiliario es tan homogéneo que no permite crear alternativas arquitectónicas adecuadas a las necesidades de la sociedad actual, buscando su beneficio económico, crean uniformidad en los espacios y minimizando cualquier contacto vecinal, dando lugar a una sociedad cada vez más individualista.

Este es nuestro disparador para ensayar sobre las problemáticas mencionadas, analizando, investigando y presentando posibles alternativas de diseño, teniendo como punto de partida a la ciudad y al ciudadano.

01 LA CIUDAD



Fig. 2: foto aérea, Rosario, (2017), Google Maps

ROSARIO

La ciudad de Rosario se ubica en el sur de la provincia de Santa Fe y cuenta con una población cercana al millón de habitantes en una superficie que abarca 178.69 km². Rosario surgió sin fecha de fundación sobre el margen del río Paraná, expandiendo su planta urbana para conectarse con el mundo. Cuando en 1852 fue declarada ciudad, Rosario inició una etapa de imparable desarrollo que la llevó a ser, en pocas décadas, la tercera ciudad más poblada de la República Argentina y una de las ciudades más pujantes de Sudamérica.

Su crecimiento importante se inició a mediados del siglo XIX, cuando el puerto fluvial se convirtió en el nexo entre Buenos Aires y las provincias del interior, condición que acentuó la construcción del ferrocarril a Córdoba. Luego, la inmigración y la expansión fueron transformándola en una ciudad comercial, residencial, burocrática e industrial. A fines del siglo, cuando comenzaban a definirse sus peculiares rasgos urbanísticos, Rosario se acercaba a su apogeo y era para comienzos del siglo XX una ciudad moderna.

En el año 1900 la población era de 112.461 habitantes; en 1947 puede verse el impacto de las corrientes inmigratorias posteriores a las guerras mundiales: la población pasó a ser de 467.937 habitantes.

A través de los años la ciudad se fue desarrollando fuertemente con el aumento de la producción agrícola y la intensificación de las actividades portuarias.

Sin embargo, Rosario se ha ido transformado en los últimos años en un centro de captación cada vez más creciente de exposiciones y eventos, muchos de ellos de

alcance internacional, convirtiéndose paulatinamente en una ciudad que amplía y diversifica su oferta de actividades y servicios para una extensa región.

Hoy, la ciudad tiene acceso a las nuevas tecnologías de la información, comunicación, y la adopción de energías alternativas que hacen al desarrollo de la ciudad.

Hoy Rosario cuenta con herramientas urbanísticas que pueden abordar de un modo eficiente la transformación física y funcional de la ciudad

En cuanto a la experiencia local se pueden registrar momentos singulares que tienen que ver con la formulación de distintas herramientas para el ordenamiento del territorio municipal; desde los primeros intentos efectuados plasmados en los planes de ensanche, hasta las elaboraciones más completas volcadas en la redacción de los últimos planes urbanos.

Esos primeros intentos de planificación en la ciudad, fueron prácticas que tuvieron por objeto establecer ciertos criterios de alineación y de expansión de la trama urbanizada. Las experiencias más completas de planificación han sido variadas. Todas ellas dejaron su impronta que pueden ser reconocidas aún hoy en el espacio urbano.

Los sucesivos planes interpretaron, las corrientes del pensamiento urbanístico en cada período histórico, hasta llegar a nuevos instrumentos como el "Plan Urbano Rosario 2007-2017" y el "Plan Circunvalar Rosario", los cuales son parte de la planificación concurrente, y tomados como base para este trabajo, en pos de lograr un mismo objetivo: contribuir a la transformación positiva e integral de la ciudad.

SITIO DE INTERVENCION

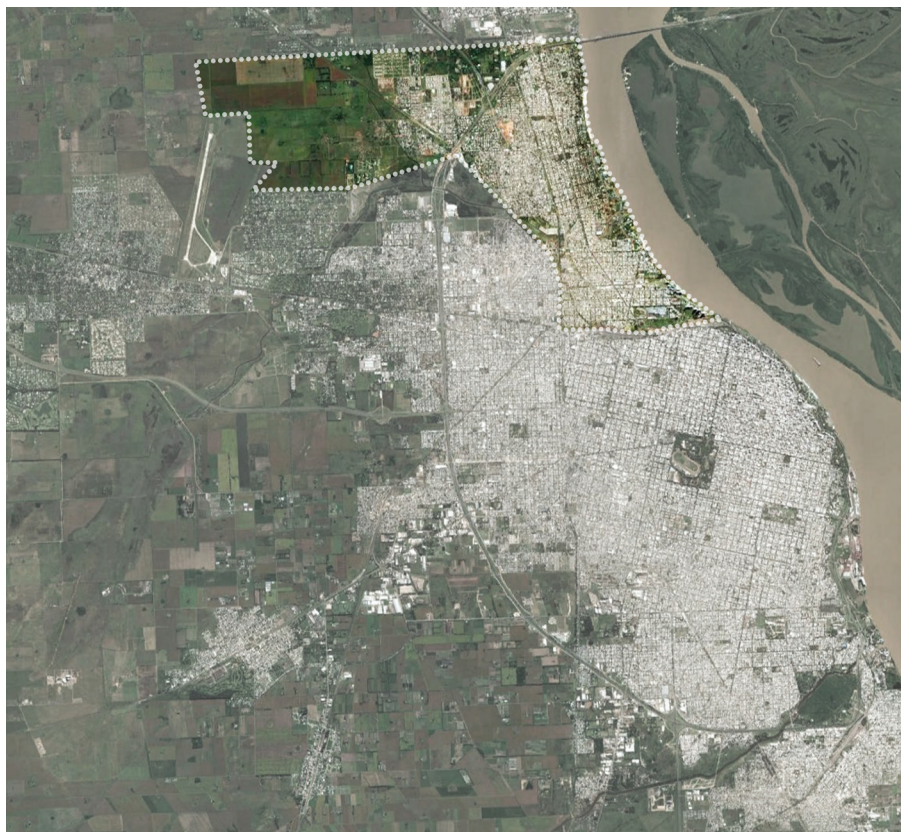


Fig 3: Foto aerea. Distrito Norte. Rosario. 2017. Google Maps

DISTRITO NORTE

Delimitación

Superficie: 34,88 km².

Límites: al este, el Río Paraná; al norte el límite del Municipio; al sur las vías del ex - Ferrocarril Mitre; al oeste las vías del ex - Ferrocarril Belgrano, el límite norte del Parque de los Constituyentes, la calle 1409, el límite del Aeropuerto y el límite oeste del Municipio.

Población: 137.883 habitantes.

REFERENCIAS:

- 1 DISTRITO NORTE "VILLA HORTENSIA"
- 2 PLAZA ALBERDI
- 3 PLAZA ALMIRANTE BROWN
- 4 HOSPITAL "DR. J.B. ALBERDI"
- 5 IGLESIA DE LAVIRGEN DE LA MED MILAGROSA
- 6 ESCUELA MEDALLA MILAGROSA
- 7 SUPERMERCADO
- 8 ESTACION FERROVIARIA SARRATEA
- 9 ESTACION DE SERVICIOS
- 10 INSATITUTO EDUCATIVO
- 11 COMERCIO GASTRONOMICO
- 12 DESTACAMENTO POLICIAL
- 13 CUARTEL DE BOMBEROS
- 14 CLUB BANCO NACION
- 15 ESCUELA PRIMARIA SAN RAMON
- 16 ESCUELA SECUNDARIA SAN RAMON
- 17 PARROQUIA SAN RAMON
- 18 CLUB EMPLEADOS DE COMERCIO
- 19 CLUB TELEFONOS ROSARIO
- 20 PLAZA OVIDIO LAGOS
- 21 ESCUELA OVIDIO LAGOS
- 22 ESCUELA R. O. DEL URUGUAY
- 23 FRIGORIFICO SUGAROSA
- 24 ESCUELA S.J. DE CALASANZ
- 25 COMERCIO
- 26 BALNEARIO LA FLORIDA
- 27 RAMBLA CATALUNYA
- 28 PARQUE DE LA CABECERA
- 29 PREDIO EX TIRO FEDERAL ARGENTINO

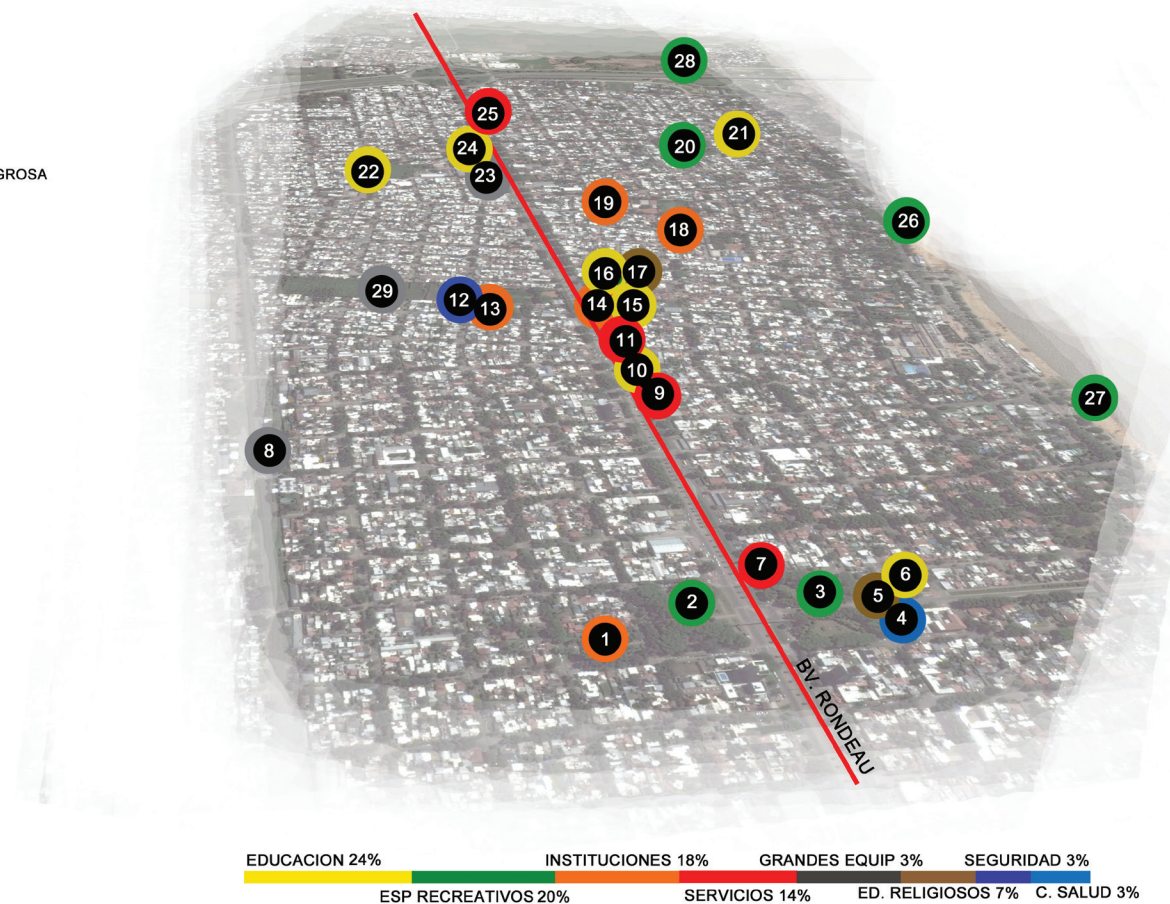


Fig 4. : Análisis de usos y equipamientos del área en torno al sitio de intervención. Rosario.

Se ha llevado a cabo un relevamiento sobre el área en torno al sitio de intervención, detectando los equipamientos existentes a escala barrial, obteniendo un panorama sobre los usos más preponderantes del sector y de la carencia de otros.

Espacios públicos y equipamientos del sector



Fig 5. :Análisis. equipamientos y espacios públicos a escala barrialRosario

1- Parque de la Cabecera. 2-Cruce de Avenida Circunvalación y el Boulevard Rondeau 3-Estación Sarratea 4-Edificio Villa Hortensia, CMD. 5-Paseo de la Costa ribereña.

PREDIO EX "TIRO FEDERAL"



Fig 6. : Análisis. Sitio de intervención, Vial primario

Delimitación

El sitio de intervención toma dos sectores. El primero comprendido entre Valle Hermoso, Boulevard Rondeau, Vieytes y las Vías NCA (ex F.C.B Mitre), con una superficie de 4.70 ha. El segundo sector se dispone de norte a sur como área de borde sobre las vías del Ferrocarril Mitre entre las calles República Irak y Baigorria, con una superficie de 5.30 ha.

Estado de Situación

Corresponde a una parcela ubicada en una posición geográfica estratégica perteneciente al Ministerio de Defensa de la Nación, donde funcionaba hasta hace un tiempo el Tiro Federal Argentino de Rosario. Tras un período de negociaciones con los vecinos y la Municipalidad, las instalaciones fueron clausuradas por su incompatibilidad de uso con el entorno residencial, y propiciando el traslado del club a un nuevo polígono en la ciudad de Capitán Bermúdez.



SITIO DE INTERVENCIÓN



Fig. 7: Análisis. Relevamiento fotográfico del área en torno al sitio de intervención.

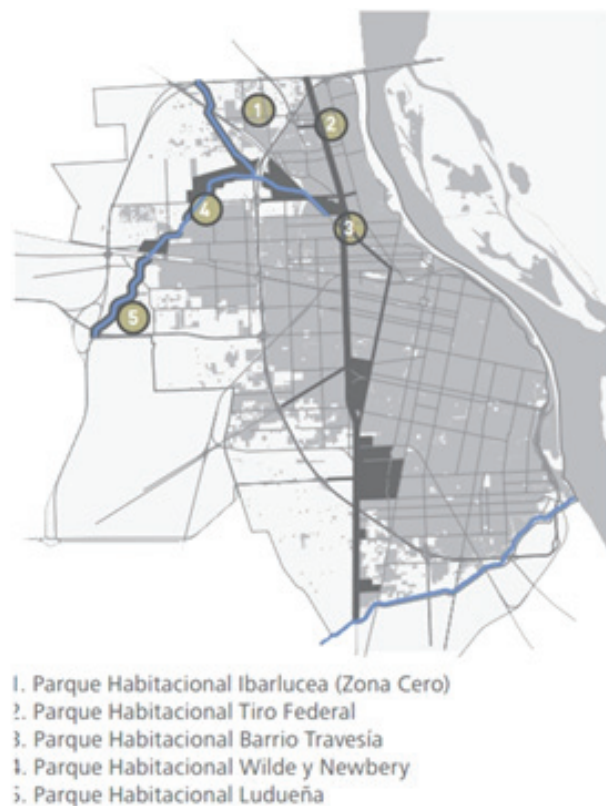


Fig. 8 : Municipalidad de Rosario. [2008].Parques habitacionales. [Fig]. Plan Urbano Rosario 2007-2017

El gobierno de la Nación dispuso que el predio en donde se emplaza el club Tiro Federal Rosario, sea el primer lugar donde se construyan viviendas colectivas con los créditos Pro.Cre.Ar para personas que no cuenten con terrenos propios para edificar. Por otra parte el Consejo Municipal sancionó la Ordenanza No 9.068/13 para el Reordenamiento Urbanístico del Cordón Perimetral de la ciudad de Rosario, en la que se incluye el Área de Reserva para el Proyecto Urbanístico: Plan especial "Parque Habitacional Tiro Federal".



Fig.9 : Municipalidad de Rosario. [2013]. Area Plan Especial Tiro Federal. [Fig]. Recuperado de: www.rosario.gov.ar

Pro.Cre.Ar es un Programa de Crédito Nacional, iniciado en el año 2013 por el gobierno argentino, en el cual se proyectaron créditos hipotecarios para la construcción, ampliación, terminación y refacción de viviendas, como así también para adquirir viviendas. Se busca a través de este plan atender las necesidades habitacionales de acuerdo a las diferentes condiciones socioeconómicas de los ciudadanos y contribuir a las problemáticas relacionadas a la multiplicidad de factores que afectan al ámbito familiar de los sectores sociales más vulnerables.

Polémica por el destino al Procrear de sólo 42 viviendas de un total de 352 en zona norte

Se construirán en el amplio predio que el club Tiro Federal ocupaba en Rondeau y Valle Hermoso. El plan incluye la apertura de calles

por Eugenia Lengone



lo que viene. El proyecto contempla una amplia transformación urbana.

Poco y nada quedó del Programa de Crédito Argentino (Procrear) tras el convenio que la Municipalidad firmó con el gobierno nacional para la construcción en la zona norte, en tierras que ocupaba el Club Tiro Federal, de un complejo de viviendas. Es que la obra anunciada en

GESTION ACTUAL

El concurso gestionado por el estado nacional en el año 2015, se ha llevado a cabo con sus respectivos ganadores. Sin embargo, a principios del año en curso, los resultados del mismo quedan invalidados. Por lo cual se vuelve a realizar una nueva negociación entre el municipio, el estado nacional y el sector privado, para la operación de 350 viviendas, de las que sólo un 11% serán accesibles a través de éstos créditos. El convenio firmado entre el Gobierno y la Municipalidad de Rosario permitirá comenzar la construcción de 352 viviendas en los terrenos que ocupaban el club Tiro Federal y Banco Nación. Pero desde entonces y hasta la firma del convenio el proyecto mutó, hoy por hoy la gran mayoría de las viviendas serán comercializadas en el mercado por los privados.

POSICIONAMIENTO

Actualmente el Ministerio de Defensa de la Nación es propietario de los terrenos públicos del Ex predio Tiro Federal y Club Banco Nación. Desde el proyecto proponemos que la gestión adopte políticas públicas de desarrollo.

La ejecución de los Desarrollos Urbanísticos serán generados a través de un convenio urbanístico entre organismos públicos: Gobierno de la Nación, y Municipalidad de Rosario, instrumentado a través del Fondo Fiduciario Público Pro.Cre.Ar, en donde intervienen la Subsecretaría de la Vivienda y Desarrollo Urbano de la Nación, el Ansés, el Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas y el Banco Hipotecario en su carácter de fiduciario del fideicomiso, estableciendo una licitación pública para adjudicar a una empresa privada la construcción del proyecto. La finalidad es construir un 100% de viviendas subvencionadas por créditos nacionales.

Fig.10 : Artículo periodístico, [2017]. "Polémica por el destino al Procrear de sólo 42 viviendas de un total de 352 en zona norte". Rosario. [Fig]. Diario La Capital. Recuperado de: <http://www.lacapital.com.ar>

02 OBJETIVOS GENERALES

- REALIZAR UN **PROYECTO URBANO** DE RECONVERSION, QUE CONECTE EL BARRIO A TRAVES DEL SISTEMA DE **MOVILIDAD** Y EL SISTEMA DE **ESPACIOS PUBLICOS**.
- UN **PROYECTO ARQUITECTONICO** DE **VIVIENDA COLECTIVA**, A FIN DE OPTIMIZAR LA COMUNICACIÓN E **INTEGRACION SOCIAL** DE LA CIUDAD.

03 METODOLOGIA

RECOPILACION DE ANTECEDENTES

PLAN URBANO ROSARIO 2007-2017



PLAN URBANO ROSARIO 2007-2017

Fig.11 :Municipalidad de Rosario. (2008).Operaciones estructurales. [Fig]. Plan Urbano Rosario 2007-2017

*"El Plan Urbano es la figura del planeamiento en la que se define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la ciudad. 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. Es una herramienta básica de actuación, para impulsar la incorporación de importantes modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada."*¹

"La finalidad del Plan Urbano Rosario es: definir los elementos claves de la estructura urbana, que componen el soporte del ordenamiento urbanístico del territorio municipal, establecer las directrices y orientaciones generales referidas a la configuración de la ciudad y al ordenamiento urbanístico del territorio, identificar

*los proyectos estructurales a partir de los cuales se promueve la transformación de la ciudad, clasificar el suelo como medida previa a la ejecución de las acciones propuestas para su ordenamiento urbanístico e integrar y controlar acciones que involucren definiciones territoriales impulsadas por diferentes agentes públicos, institucionales y/o privados."*²

Se han desarrollado seis grandes operaciones, a las que se les asigna el carácter de intervenciones estratégicas orientadoras de la actuación urbanística. Se busca dar impulso a un proceso de cambio aprovechando las mayores potencialidades que presentan estas porciones territoriales, pero también reconociendo las problemáticas más importantes de la ciudad. Dicho plan establecen objetivos para cada eje, ordenados y orientado en pos de lograr un mejor funcionamiento de ciudad, los cuales son adoptados como punto de partida para el desarrollo de este trabajo.

¹ - ² Municipalidad de Rosario Secretaría de Planeamiento, (2008). Plan Urbano Rosario 2007-2017, Rosario, Argentina: Municipalidad de Rosario.

PLAN CIRCUNVALAR

Estado de situación

Hoy día, numerosas formaciones de carga ingresan diariamente a la ciudad de Rosario alterando la vida cotidiana de los habitantes y causando grandes interferencias con el tejido urbano. Estos problemas de congestión vial y ferroviaria originan interminables hileras de camiones en las arterias primarias de la red vial regional y en las calles urbanas. Estas deficiencias de la infraestructura de transporte y servicios ocasionan grandes demoras, tanto en el sistema de transporte de pasajeros como en el de cargas, a la vez que producen importantes niveles de contaminación ambiental y sonora, accidentes y un deterioro en la calidad urbana. Se busca aprovechar las infraestructuras heredadas y adoptar a la vez, estrategias de reconversión multimodal que permitan abordar la problemática desde una dimensión urbana, regional, y nacional. Frente a esta situación, se opta por incorporar el Plan Circunvalar Rosario, elaborado por la Secretaría de Transporte de la Nación. Este plan consiste en la realización de un conjunto de operaciones sobre la infraestructura vial y ferroviaria, así como una intervención en la logística del transporte de cargas. Comprende la construcción de un Anillo Ferroviario de tres vías, dos de trocha ancha y una de trocha angosta, con una extensión aproximada de 90 kilómetros, junto a la construcción de patios de maniobras para operaciones ferroviarias.

"Los objetivos principales del Plan Circunvalar Rosario (PCR) son:

- 1) favorecer el crecimiento económico de la región, mejorando la eficiencia del sistema de transporte de cargas viales y ferroviarias.
- 2) mejorar la calidad urbana de la región, mediante la descongestión vehicular y ferroviaria que ocurre en áreas densamente pobladas.

Para ello el PCR desarrolla y optimiza un conjunto de obras viales, ferroviarias e instalaciones complementarias, con el fin de resolver en forma progresiva las deficiencias del sistema de transporte de cargas terrestre de la región que convergen a terminales industriales y portuarias situadas mayoritariamente junto al río Paraná. También tiene como fin posibilitar un nuevo ordenamiento territorial, funcional, operativo y jurídico del sistema de transporte ferroviario de cargas, mejorando su eficiencia, reduciendo costos de operación y explotación, facilitando una mejor convivencia entre las zonas urbanas y las vías de comunicación."¹

¹ Secretaría de Transporte de la Nación, (2010), Plan Circunvalar Rosario, Rosario, Argentina: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

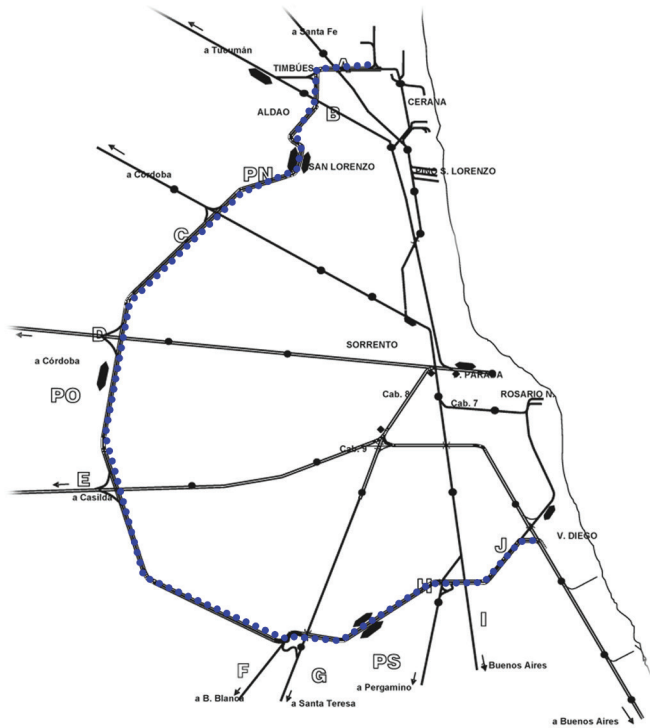


Fig.12 : Esquema de la Red Ferroviaria de la Región Metropolitana de Rosario. (2010). Plan Circunvalar Rosario [Fig.] Recuperado de: <http://www.cdv.fapyd.unr.edu.ar>

CASOS DE ESTUDIO

La Municipalidad, a través del PUR 2007/17, propone el Plan Especial "El Barrio Tiro Federal. Programa: Residencial diversificado, equipamiento institucional y servicios.

Modalidad de gestión: Convenio urbanístico entre la Municipalidad de Rosario y el Ministerio de Defensa de la Nación". (PUR 2007/2017, pág. 209). Donde, se procura desarrollar en manos de inversores privados la reconversión del área, a través de un proceso de licitación pública que garantice la selección de la mejor alternativa de construcción del plan pautado por el municipio.

a)- **Municipalidad de Rosario (P.U.R)**

DATOS:

Ubicación: Distrito Norte. Entre Valle Hermoso, bulevar Rondeau, Vieytes y las vías del NCA (ex-F.C.B. Mitre).

Modalidad de gestión: Convenio urbanístico entre la Municipalidad de Rosario y el Ministerio de Defensa de la Nación.

Superficie del predio: 4,72 ha

Programa: Residencial diversificado, equipamiento institucional y servicios.

El Gobierno Nacional, en el año 2013, dentro del Plan Pro.Cre.Ar.: línea "Desarrollos Urbanísticos" lanza un llamado a Concurso para la elaboración de propuestas de conjuntos de viviendas, donde se han presentado distintos proyectos, los cuales servirán como punto de comparación desde diferentes aspectos. Se toman como Caso de Estudio los proyectos presentados por:

b)- **Estudio ASN/NOISE (Primer Premio)**

DATOS:

Densidad: 365 personas por hectárea.

Superficie del predio: 3.2 ha

c)- **Faure, Malamud, Riveira.**

DATOS:

Densidad: 437 personas por hectárea.

Superficie del predio: 3.2 ha

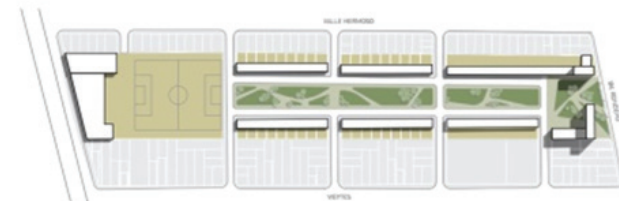


Fig.13 : Municipalidad de Rosario. (2008). Proyecto Tiro Federal. [Fig]. Plan Urbano Rosario 2007-2017



Fig.14 : Estudio ASN/NOISE. (2013). Proyecto Tiro Federal. [Fig]. Recuperado de <http://aisenson.com.ar/>



Fig.15 : Faure, Malamud, Riveira arquitectos. (2013). Proyecto Tiro Federal. [Fig]. Recuperado de <http://biaar.com>

MARCO CONCEPTUAL

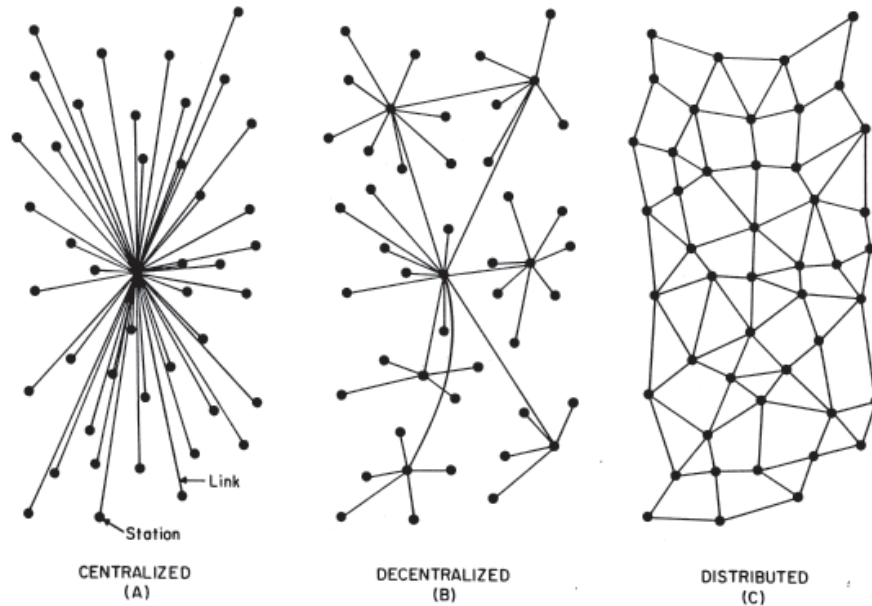


Fig.16 : Baran P. [1964]. Esquema de distribución de redes. Recuperado de: *On Distributed Communications*

SISTEMA EN RED

Decidimos adoptar el concepto de "RED" como forma de entender a nuestro sistema. Este esquema de red fue diseñado por Paul Baran, un ingeniero polaco, a mediados del siglo XX para señalar las distintas formas de conexiones de una red: centralizada, descentralizada y distribuida.

El ingeniero desarrolló una tecnología de transmisión de información, afirmando la importancia de una red de estructura distribuida, donde no debe tener un nodo central y el mensaje debe ser distribuido por múltiples caminos. En caso de corromperse una parte de la red, o algún nodo, podrá seguir funcionando con la misma cantidad de información de datos.

Es un concepto que se puede aplicar en infinidad de ámbitos, como a la distribución de poderes, de información, de conocimiento; y en nuestro caso en particular lo aplicamos a la distribución de la ciudad con el objetivo de complementar el sistema de movilidad de transporte público actual, fortalecerlo e intensificarlo.

Este sistema de relaciones que ha sido adoptado por muchas ciudades con éxito, para diseñar sus propios sistemas de movilidad de transportes públicos. Como son los ejemplos, de las ciudades de: París, Londres y Tokio, las cuales cuentan con distintos tipos de transportes públicos integrados como: Subtes, tranvías, colectivos, bicicletas, trenes, ferries, entre otros.



Fig.17 : Esquema de Movilidad. [2011]. Londres.
Recuperado de: <https://marcleacock1.wordpress.com>



Fig.18 : Esquema de movilidad. París.
Recuperado de: <https://www.ratp.fr>

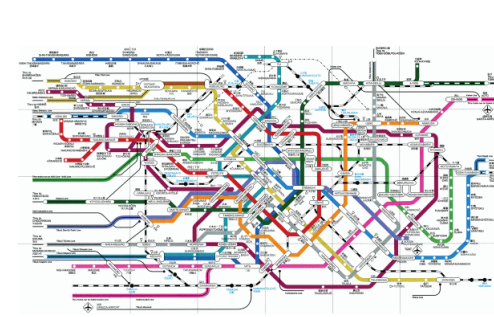


Fig.19 : Esquema de Movilidad. [2009]. Tokio.
Recuperado de: <http://www.ableditions.com>

ESCALAS DE ACTUACION

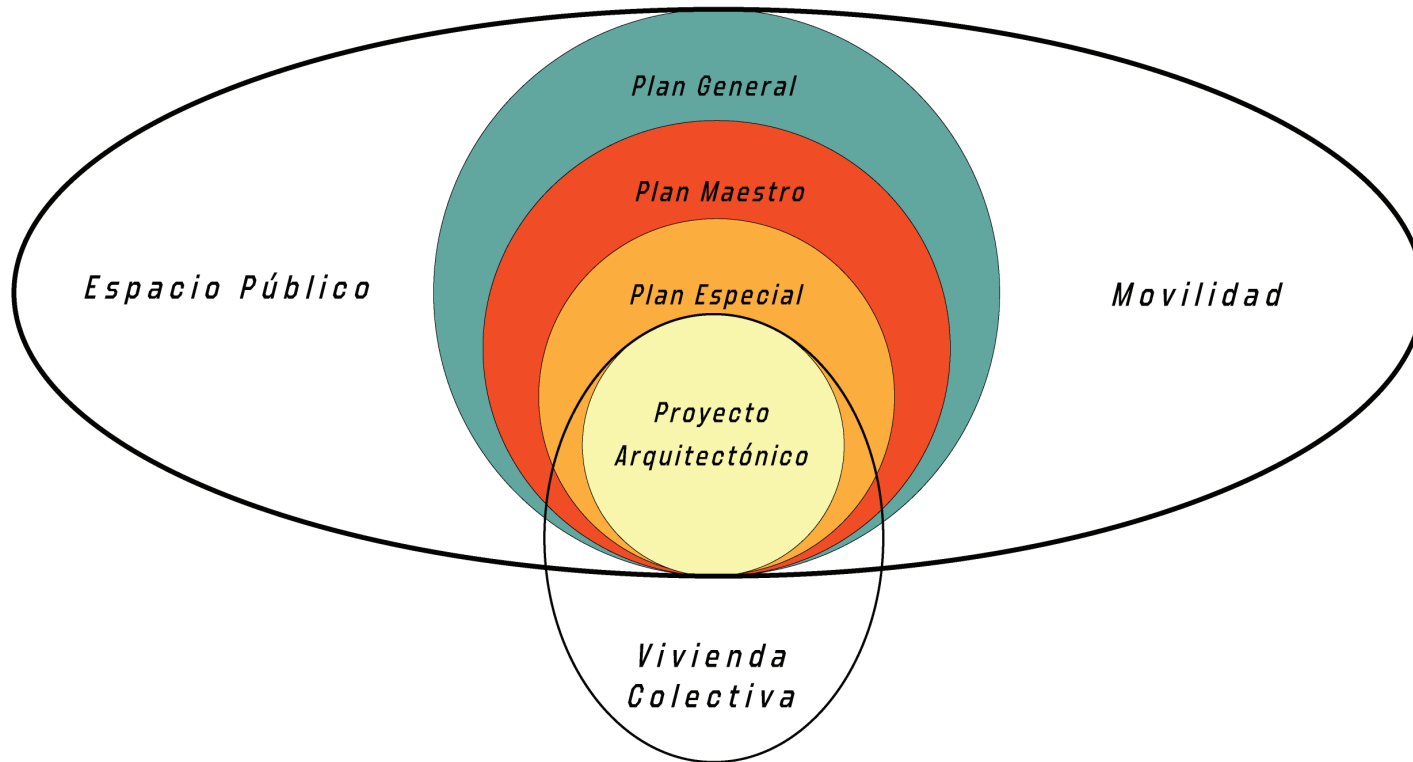


Fig.20 : Diagrama, Escalas de actuación.

Esta metodología propicia un enfoque integral de ciudad, el mismo es abordado a través de cuatro escalas con diferentes alcances, planteando diferentes objetivos generales y particulares por cada una de ellas y desarrollan como tema central: la movilidad, el espacio público y la Vivienda colectiva. Es un sistema que no representa un proceso lineal, sino que se conforma por un esquema de red que permite de algún modo, anunciar y entender de manera organizada las diferentes escalas de actuación por las cuales transitó el proceso proyectual.

04 PROPUESTA

PLAN GENERAL

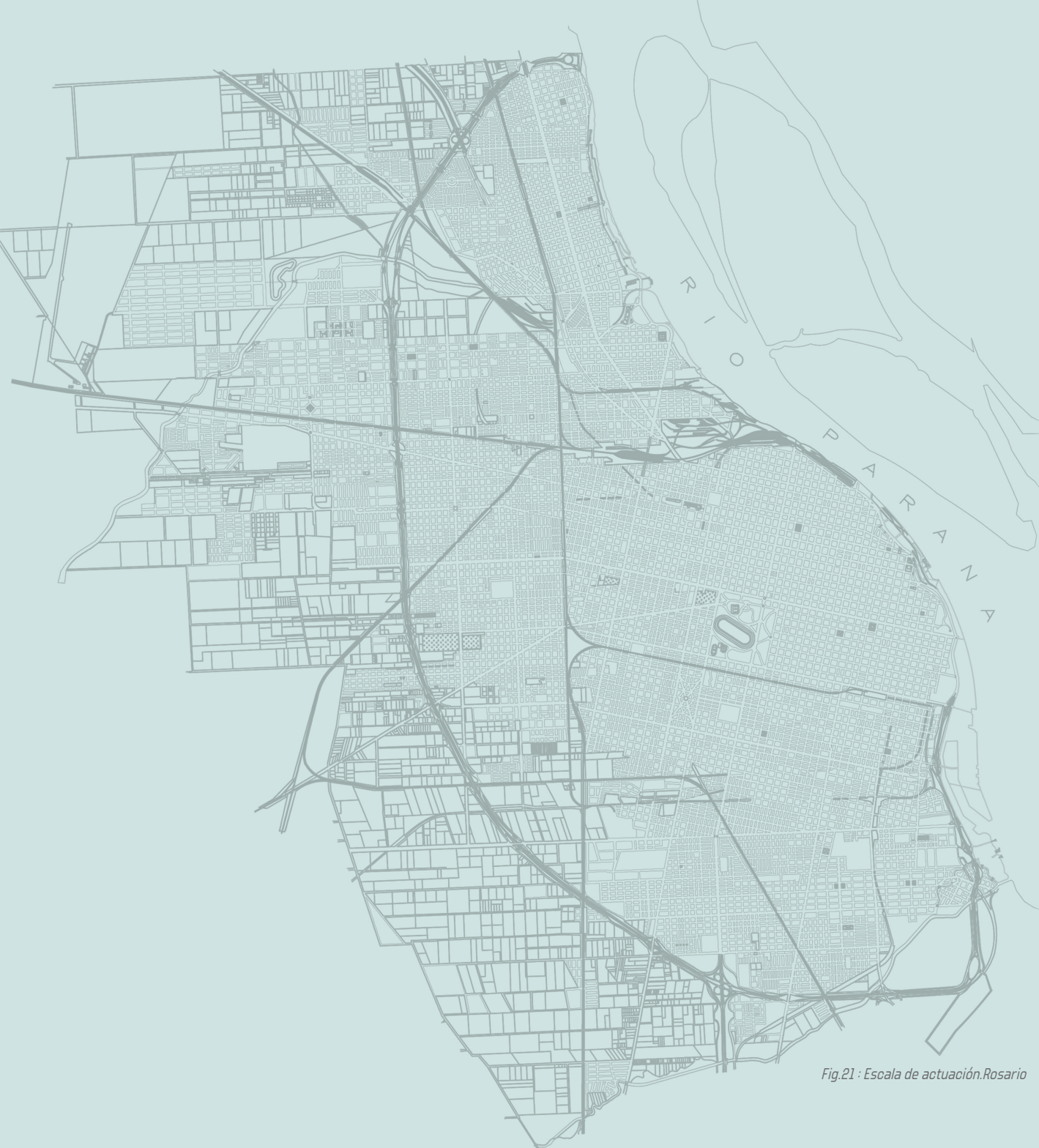
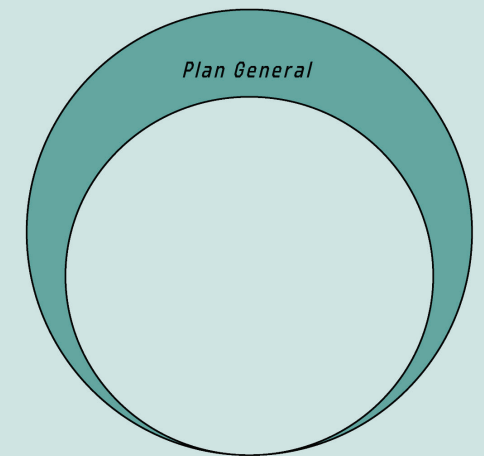


Fig.21 : Escala de actuación.Rosario



PLAN GENERAL

OBJETIVO GENERAL

• Reconfigurar sistema de movilidad y espacios públicos a fin de optimizar la conexión e integración social de la ciudad.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Implementar una red de infraestructura para un sistema de transporte global, complementando y mejorando al sistema actual.
- Recuperar la infraestructura del ferrocarril para el transporte de pasajeros.
- Implementar sistemas alternativos de transporte: tranvías, ferries.
- Ampliar el sistema de ciclovías existente.
- Articular los espacios públicos existentes a través de los espacios públicos propuestos.

Dentro de esta escala proyectual, hemos adosado un proyecto urbano, realizado en la asignatura de Intervención Urbanística, de la cátedra del Arquitecto Floriani, sustentado por medio de un trabajo de desarrollo e investigación, El cual ha sido tomado como base y se ha profundizado de acuerdo a las intenciones que se pretenden para este nuevo aporte.

Estado de situación

"En los últimos 20 años Rosario Metropolitana se ha transformado. Una conjunción de condiciones naturales y emprendimientos humanos la han configurado como nodo logístico y de comunicación de importancia nacional e internacional: la potencia en producción, transformación y exportación de cereales y oleaginosas, el despegue de la agroindustria y el desarrollo turístico, entre otras, son algunas causas de la fuerte dinámica de la Región. De igual manera la ciudad de Rosario ha crecido, se ha reconfigurado urbana y socialmente; nuevos enclaves económicos, comerciales, industriales y residenciales están perfilando otra ciudad. Estas transformaciones presionan al territorio y generan situaciones de conflicto en el patrón de desplazamientos. Por eso surge la necesidad de repensar y reestructurar el sistema actual de movilidad."⁴

⁴ Instituto de Gestión de Ciudades (IGC), 2011, Componente Participativo Plan Integral de Movilidad de Rosario, Rosario, Argentina: (I.G.C)



Fig.22 : Salcedo,W. [2015]. Foto Aerea de Rosario zona Norte, [Fotografía]. Recuperado de <http://waltersalcedofotografiasaereas.blogspot.com.ar/>

PROPUESTA



Fig.23 : Propuesta. Sistema Ferroviario de pasajeros

SISTEMA FERROVIARIO

PROPUESTA

Todos los trenes de carga circularán por el nuevo corredor y sólo podrán acceder a la zona urbana los trenes de pasajeros, haciendo uso de los ramales que quedarían desafectados del uso de transporte de cargas.

A lo largo del recorrido, se reactivarán estaciones que habían quedado en desuso, y se agregarán nuevas de acuerdo a la demanda del servicio.

La recuperación del ferrocarril como estructurador de un sistema de movilidad urbana sostenible, eficiente y equitativa, integrado en una planificación urbana coordinada aseguraría la integración y la inclusión social. Conectando así, nuevamente la ciudad, como forma de potenciar el desarrollo productivo, comercial, residencial y turístico de la región.



Fig.24 : Tren de pasajeros de Lima, [2017], Perú. [Fig.] Recuperado de: <http://desarrolloperuano.blogspot.com.ar>

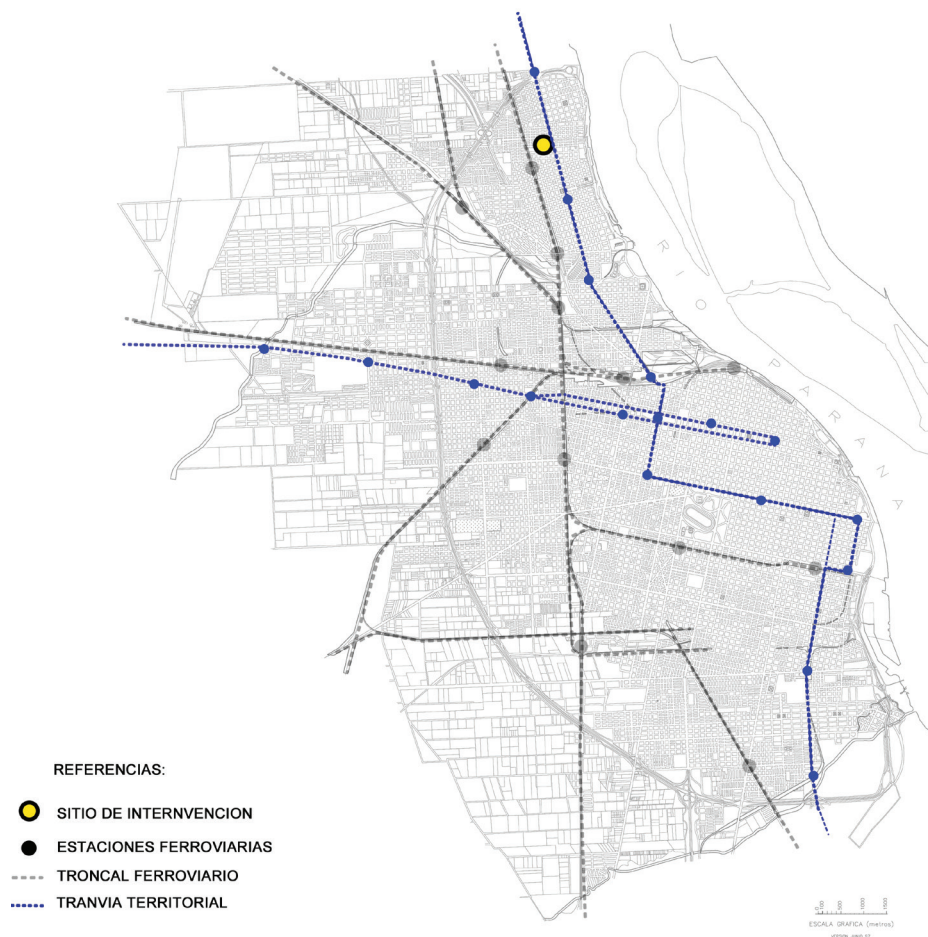


Fig.25 : Propuesta. Sistema De Tranvías.

SISTEMA DE TRANVIAS

ESTADO DE SITUACION

Actualmente Rosario no cuenta con ningún servicio de tranvía. Pese a esto ha sido el primer tipo de transporte que ha intentado establecer un servicio público masivo para la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, luego de 48 años de actividad, quedó en desuso.

PROPUESTA

La propuesta desarrolla un sistema tranviario asentado sobre los ejes principales de la ciudad, uno de Norte a Sur y otro de Oeste a Este. Con estaciones distantes entre sí, con el fin de permitir un flujo de circulación más ligero y de esta manera lograr reducir tiempos de desplazamientos, sobre todo en ciudadanos que diariamente se trasladan a largas distancias dentro y fuera de la ciudad, ya que el recorrido se extendería a las localidades vecinas.

La importancia de esta implementación tiene que ver con la búsqueda de una ciudad sostenible. Ya que el tranvía mejoraría la balanza energética de la ciudad, no genera emisiones de gases y es menos ruidoso que otros tipos de transportes. Racionaliza el uso del espacio público urbano ya que en muchas ocasiones comparte carril con el colectivo y otros vehículos.



Fig.26 : Tranvía, Murcia, España. [Fotografía] Recuperado de: <http://www.tranviademurcia.es>

SISTEMA DE CICLOVÍAS

ESTADO DE SITUACION

Hoy, la ciudad de Rosario cuenta con 120km de senderos exclusivos para bicicletas.



Fig.27 : Ciclovia. Rosario. [Fotografía] Recuperado de: <http://www.rosario.gov.ar>

Es un sistema que permitió disminuir el 65% de los accidentes de tránsito y Rosario se convirtió en la ciudad del país con más cantidad de kilómetros para ciclistas por habitante.

Es una estrategia de planificación que se viene desarrollando desde el 2008, con el objetivo de promover el uso de la bicicleta como modo de movilidad sustentable y eficiente.

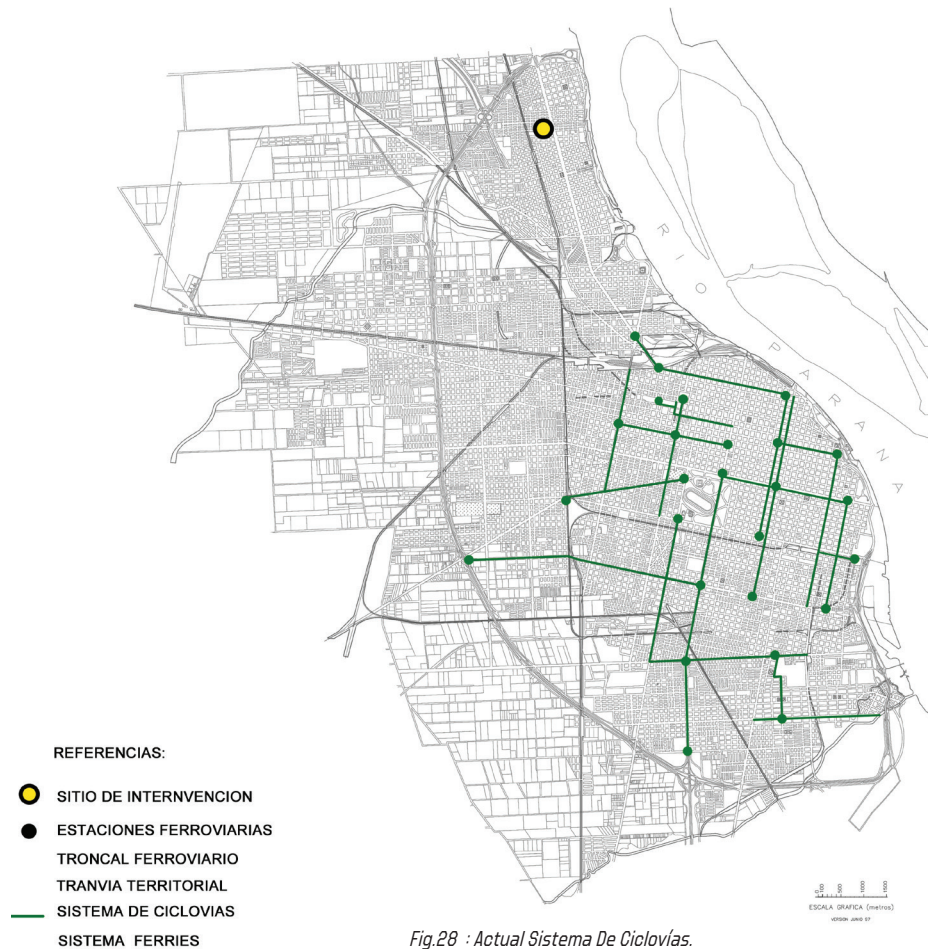


Fig.28 : Actual Sistema De Cicloviás.



Fig.29 : Propuesta. Nuevo Sistema De Ciclovías

PROPUESTA

Se incorpora a la planificación existente, una ampliación de los recorridos para obtener una accesibilidad eficiente a todos los sectores de la ciudad, con la finalidad de mejorar la inclusión e integración social y como una modalidad más de transporte que pretende mejorar el ordenamiento del tránsito. La red fue especialmente diseñada para integrar distintos puntos estratégicos de la ciudad, como centros de transbordo, universidades, escuelas, centros de salud y permitiendo también la interconexión con otros medios de transporte.

Este medio es crucial para un futuro donde se logre masificar el uso de la bicicleta como modo de transporte, esto se logra conectando y ampliando las diferentes ciclovías y de esta manera, permitir un desplazamiento más rápido y seguro para los ciclistas. Además de otorgar beneficios a la salud, al medio ambiente y a la promoción del encuentro ciudadano.

El Puerto de Rosario planea tener un ferry que transporte pasajeros hasta Uruguay

El titular del Ente Administrador Puerto Rosario, Ángel Elías, anticipó que se trabaja para que la ciudad tenga una conexión turística con la ciudad uruguaya de Colonia.



Fig.30 : Artículo periodístico, (2017). "El Puerto de Rosario planea tener un ferry que transporte pasajeros hasta Uruguay". Rosario, Argentina. Diario La Capital. Recuperado de: <http://www.lacapital.com.ar>

Rosario está más cerca de tener un ferry directo hacia Uruguay

Lo confirmó el titular del Enapro. Sería a través de un barco con capacidad para cien pasajeros y ya habría empresas interesadas.

El presidente del Ente Administrador Puerto Rosario (Enapro) Ángel Elías confirmó en diálogo con Radio SÍ que están avanzadas las tratativas con el puerto de la ciudad de Colonia, Uruguay, para establecer un circuito turístico entre ambas ciudades. En concreto, se analiza la conexión vía Paraná a través de pequeños cruceros con capacidad para cien pasajeros.



Fig.31 : Artículo periodístico, (2017). "Rosario está más cerca de tener un ferry directo a Uruguay". Rosario, Argentina. Diario Digital Punto Biz. Recuperado de <https://puntobiz.com.ar>

SISTEMA DE FERRIES

Los ferries se caracterizan por el transporte de pasajeros y vehículos livianos (como bicicletas o motos) a corta y mediana distancia. Este sistema se utiliza actualmente en muchas ciudades situadas en la costa, permitiendo el tránsito directo entre dos puntos y su coste es mucho menor que la construcción de puentes y túneles. En las ciudades que cuentan con un importante curso de agua los ferries cumplen un rol fundamental



Fig.32 : Ferries, (2013), Ámsterdam. [Fotografías] Recuperado de: <http://bicycleandtour.com>

ESTADO DE SITUACION

Rosario es una ciudad que se encuentra en condiciones para este tipo de transporte fluvial, tal es así, que ya se ha optado por una planificación en este mismo sentido. En septiembre del año pasado el presidente del ENAPRO anunció la posibilidad de instaurar este sistema para conectar Rosario con Uruguay, asegurando que este servicio alternativo es viable, debido a que es mucho más versátil, seguro y más económico que otros medios.

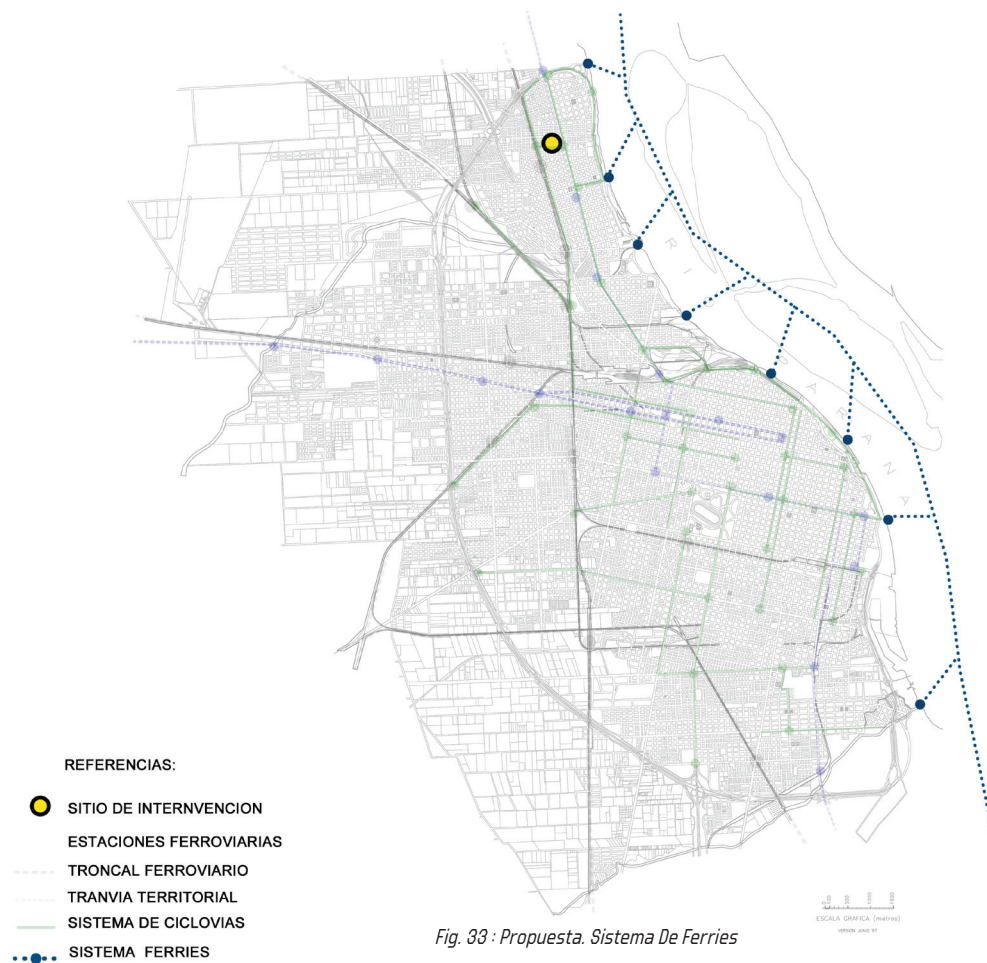


Fig. 33 : Propuesta. Sistema De Ferries

PROPUESTA

Se proyectan estaciones en la extensión de toda la costa en los puntos más estratégicos, estableciendo un circuito de rutas interconectadas entre sí, de corta y mediana distancia. Se plantea además la posibilidad de extender las rutas hacia otras localidades y diversificar el flujo de circulación. Se potencia de esta manera la comunicación de las localidades asentadas sobre la costa metropolitana. Rosario con su perfil portuario e industrial, de a poco durante los últimos años se ha ido transformando en un foco turístico. Se busca a través de las diversas propuestas integradoras desarrollar e impulsar el turismo en general, y en este caso en particular, sobre el sector náutico.

SINTESIS DE ESPACIOS PUBLICOS

El planteo de este sistema en red, no sería posible sin la configuración de sus espacios públicos. Entendiendo a éstos espacios como articuladores de este sistema denso, promoviendo a través de ellos, riqueza en calidad espacial.

El espacio público se utiliza como instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad, para mantener y renovar los antiguos centros o para producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y para darle un valor ciudadano a las infraestructuras.

Por otra parte el objetivo es contribuir a la propuesta con diversidad e intercambio, optimizando así las oportunidades de contacto, apostando a la mixtura funcional y social, multiplicando los espacios de encuentro.



Fig.34 : Actual Sistema De Espacio Públicos

SINTESIS DE ESQUEMA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO

Este esquema de red integral, resume la forma de entender a la ciudad como parte de un todo, como un sistema conformado por diferentes factores y actores que puedan interactuar entre sí para lograr un funcionamiento mucho más eficiente tanto como para la ciudad y el bienestar de los ciudadanos.

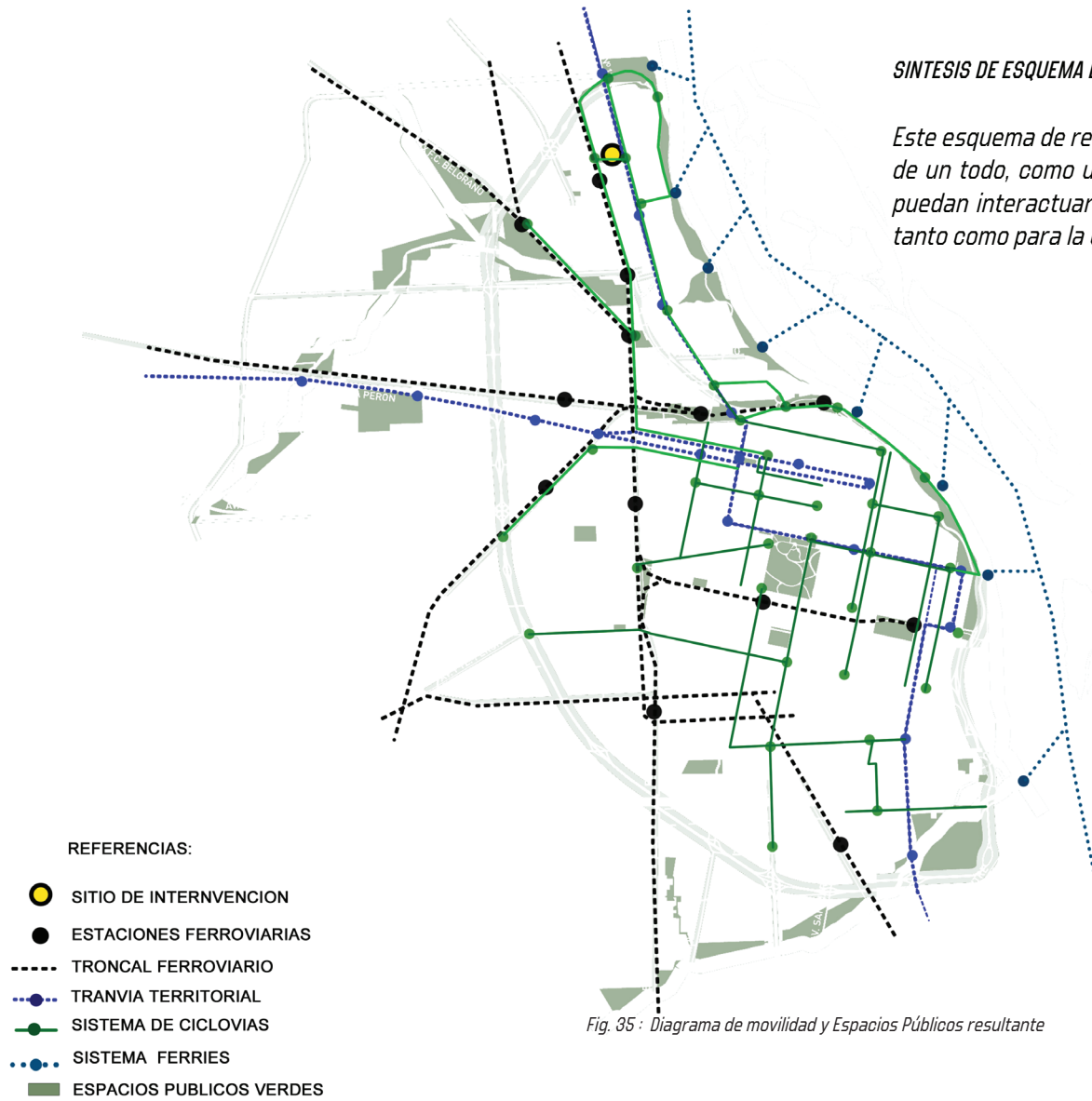
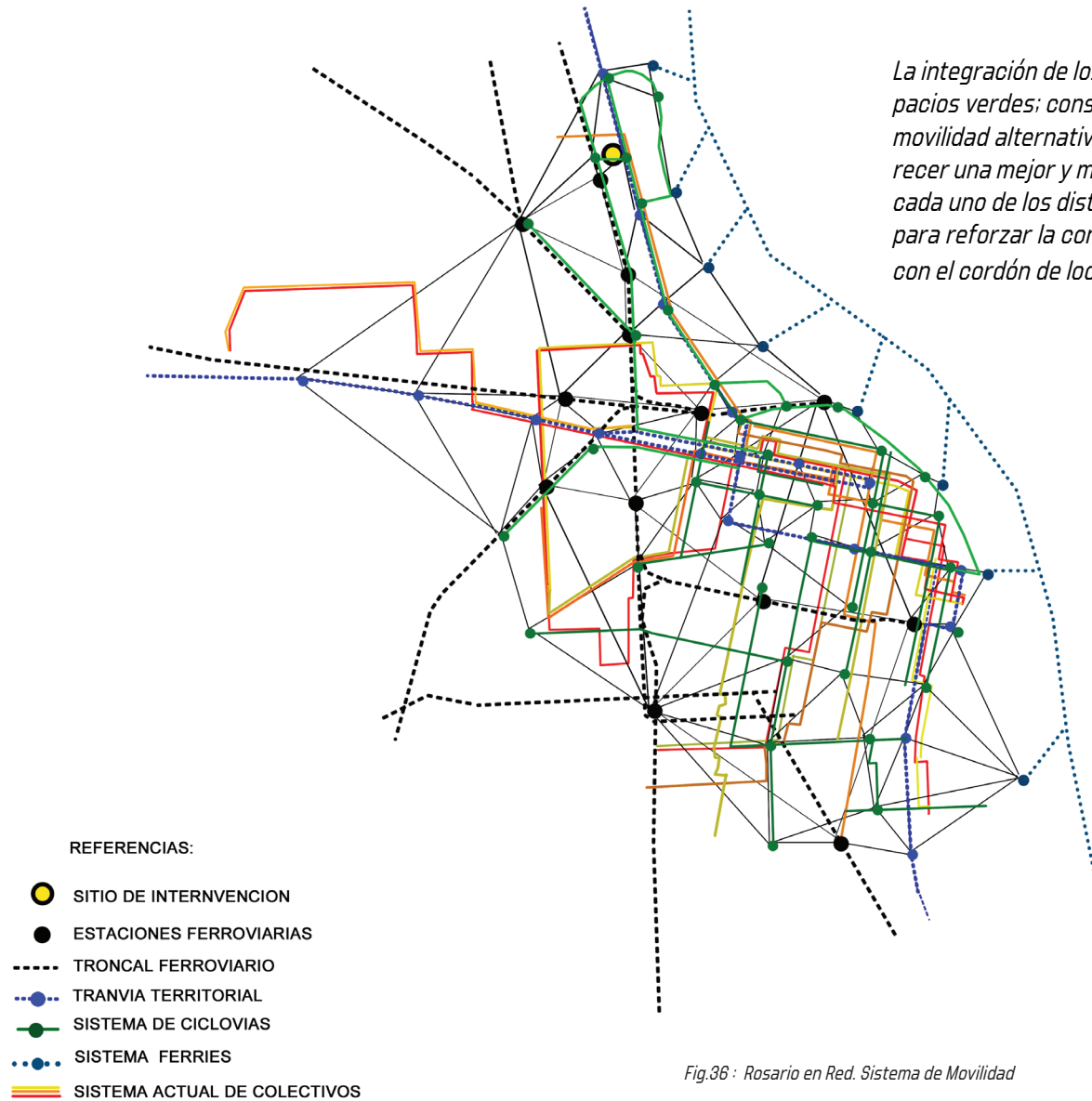


Fig. 35 : Diagrama de movilidad y Espacios Públicos resultante

La integración de los distintos modos: ferroviario, tranviario, ciclovías, ferries y espacios verdes; constituyen en la ciudad la base para el desarrollo de un sistema de movilidad alternativo que complemente al sistema actual de colectivos, para favorecer una mejor y mayor accesibilidad de la población a la ciudad en su conjunto y a cada uno de los distritos y barrios que la componen. También constituye el soporte para reforzar la conectividad a nivel metropolitano y así poder afianzar la relación con el cordón de localidades que rodean a la ciudad de Rosario.



PLAN MAESTRO

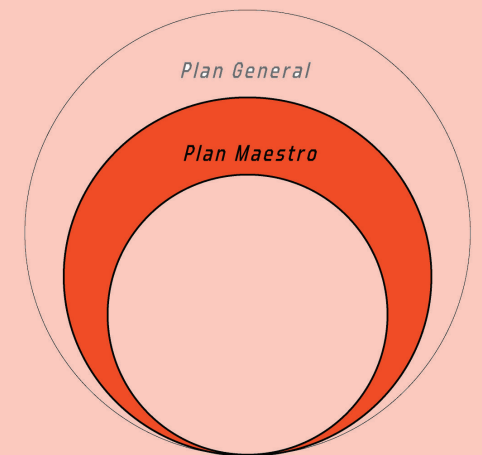


Fig.87 · Escala de actuación. Distrito Noroeste

PLAN MAESTRO

OBJETIVO GENERAL

• Impulsar la transformación del sector, con propuestas de reconversión urbana a través del proyecto de movilidad y espacio público a escala distrital.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Proponer un circuito verde-recreativo como conector de espacios públicos.
- Crear un circuito verde-recreativo de ciclovías y peatones.
- Proponer la vía del ferrocarril como un elemento para articular los barrios [Alberdi - La Cerámica]

Área de intervención

El sitio de intervención se estructura a través de un eje articulador, el boulevard Rondeau, es una de las arterias más importante de la ciudad que cumple un rol fundamental en el desarrollo de la propuesta.

Rondeau es uno de los accesos principales y tiene gran relevancia debido a la conexión que genera, tanto en el área metropolitana de Rosario, como con el centro de la ciudad. Es un corredor comercial, de usos variables. Tiene un alto tránsito, con cuatro carriles, de gran confluencia de transportes públicos y privados.

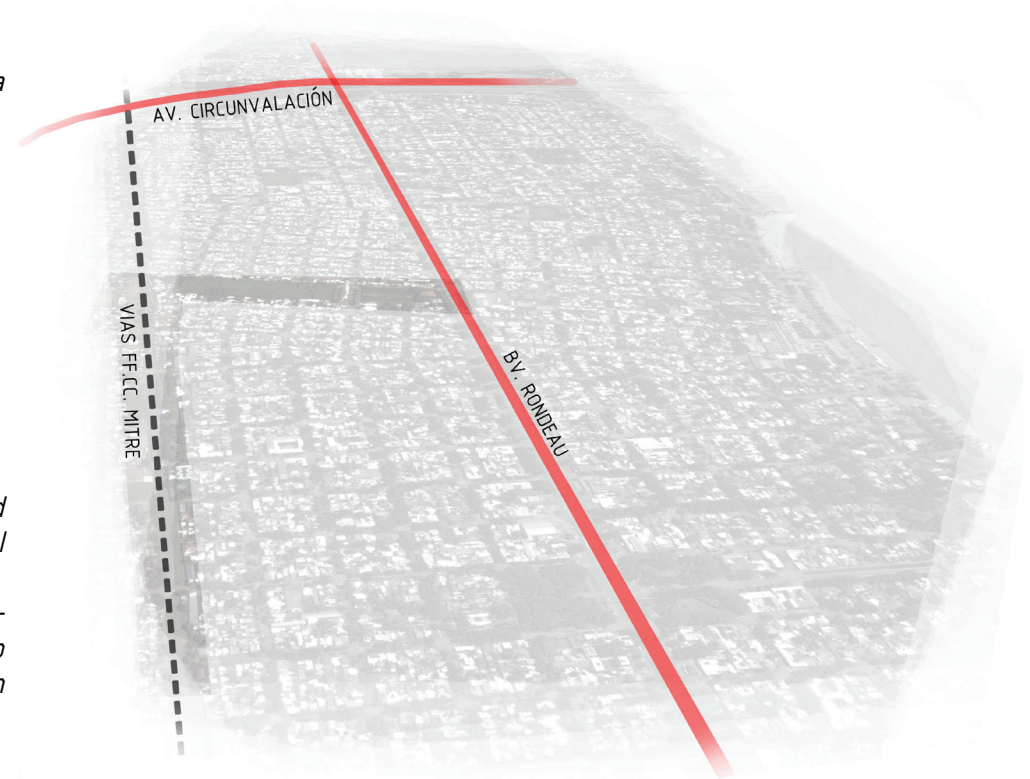


Fig.38 : Esquema. Vial primario. Área de intervención.

PROPUESTA

Se determinan los nodos más representativos que formarán parte de un circuito interactivo que conectará:

- el Parque de la Cabecera;
- con el cruce de Boulevard Rondeau con la Avenida Circunvalación;
- la Estación Sarratea;
- el espacio físico del Distrito Norte;
- el Paseo Ribereño de la Costa
- el nuevo Parque Lineal del predio Ex Tiro Federal Argentino, como nuevo nodo integrador, y como nueva centralidad.

REFERENCIAS:	
A	PARQUE DE LA CABECERA
B	CRUCE BV RONDEAU - CIRCUNVALACION
C	ESTACION SARRATEA
D	DISTRITO NORTE
E	PASEO RIBEREÑO
F	NUEVO PARQUE LINEAL

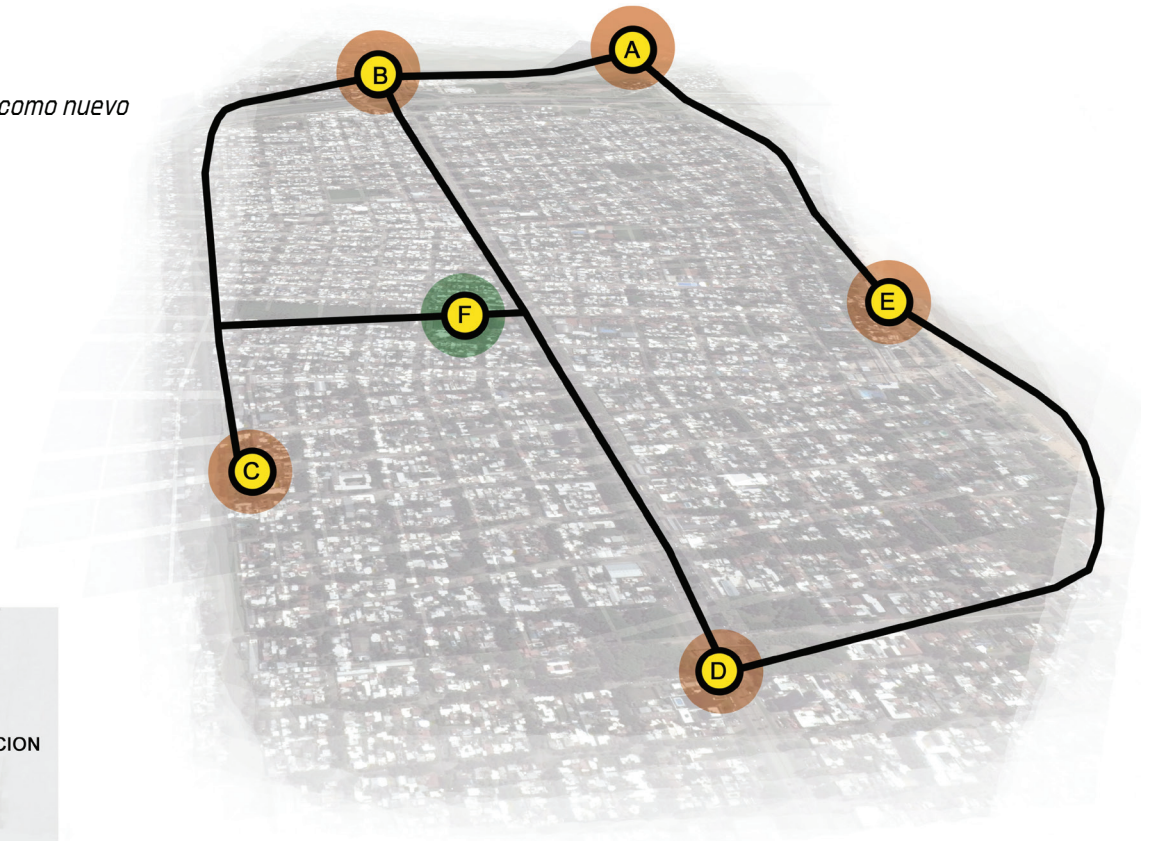


Fig.39 : Propuesta Circuito interactivo.

Se proyecta un anillo verde, que contemple áreas de paseo y ocio en contacto con la naturaleza, para acceder a pie o en bicicleta a través de sendas urbanas. Recuperando los espacios que se encuentran degradados y otros en desuso, sumando más verde a la ciudad, ganando en sustentabilidad y calidad de vida.



Fig.40 : Propuesta Circuito verde.

De acuerdo al sistema de transportes desarrollado en el plan anterior, se puede registrar en esta nueva escala como afecta al sector. Mejorando el tráfico y disminución en los tiempos de espera para los pasajeros; contribuyendo con el ordenamiento funcional, operativo y jurídico de los transportes.

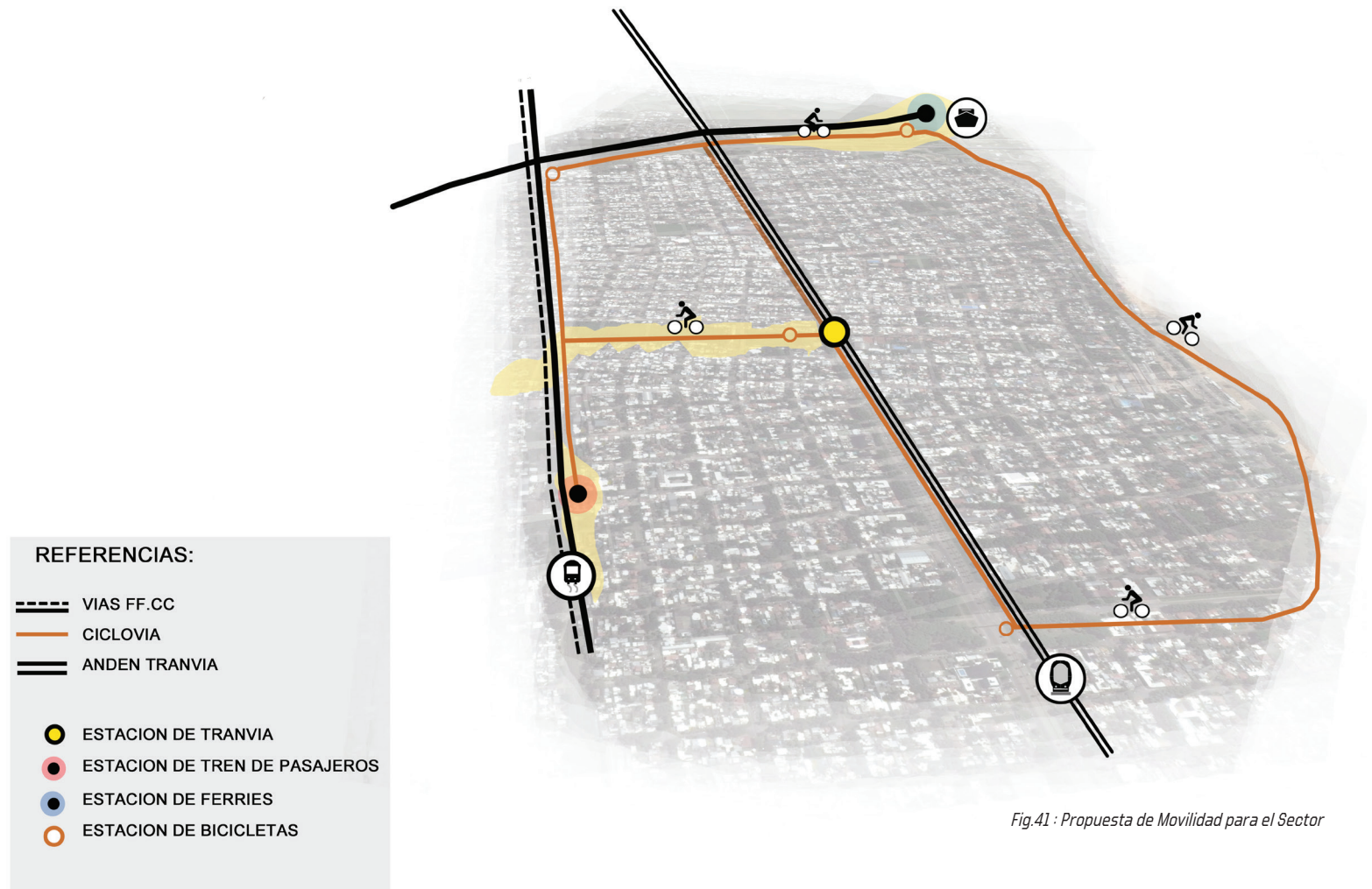


Fig.41 : Propuesta de Movilidad para el Sector

Esta intervención permitirá una optimización de accesibilidades, una mejora en la relación del sistema de espacios públicos y la puesta en valor del barrio. Generando así, una reconversión del área, afectando directamente a las relaciones sociales, creando un vínculo más estrecho entre los barrios y las zonas de borde que se ven reflejadas en las márgenes del trazado ferroviario.



Fig.42 : Propuesta Final, Plan Maestro.

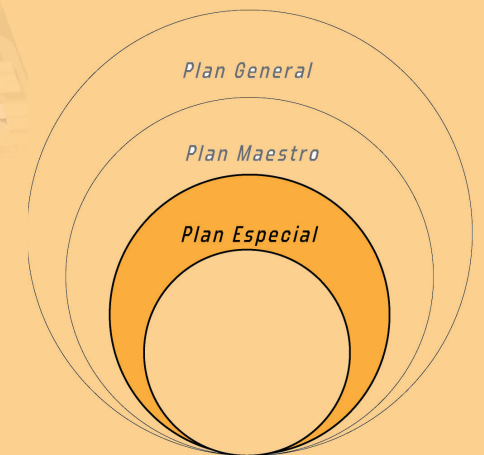


Fig.43 : Propuesta Final

PLAN ESPECIAL



Fig.37 : Escala de actuación. Tiro Federal



PLAN ESPECIAL

OBJETIVO GENERAL

- *Reordenar urbanísticamente las áreas degradadas pertenecientes al sitio de intervención.*
- *Conectar el barrio en sentido Norte-Sur y vincularlo en sentido Este-Oeste.*
- *Proyectar la relación entre tejido residencial y sus espacios públicos*

OBJETIVOS PARTICULARES

- *Abrir nuevas calles*
- *Proyectar la masa edilicia y sus espacios públicos.*
- *Explorar la relación entre el Boulevard Rondeau y las Vías del Ferrocarril.*
- *Proyectar nuevos espacios verdes.*
- *relocalización de asentamientos irregulares.*

El sitio

El predio tiene una ubicación privilegiada, ya que se encuentra sobre una de las arterias más importantes de la ciudad, el boulevard Rondeau; con una cercanía valiosa y considerable al Río Paraná. El barrio se encuentra fuertemente consolidado, con un entorno de casas bajas y una intensa identificación barrial.



Fig.38 : Imagen aerea. Tiro Federal

Actualmente el sector 1, está delimitado por un muro perimetral, el cual actúa como barrera arquitectónica y genera discontinuidad en la trama urbana. (fig.1)

Partimos de dividir el area en dos sectores para realizar las operaciones (fig.2)

En las operaciones que realizamos, partimos de: la apertura de calles por un lado y el tendido de nuevos corredores por otro lado. (fig.3)

En el sector 2, el área se encuentra en un estado de vulnerabilidad con asentamientos irregulares, donde se puede observar claramente alteraciones en el tejido urbano. Se ha cuantificado la cantidad de viviendas para relocalizar, obteniendo un número de 73 techos, con una densidad aproximada de 219 personas. (fig.4)

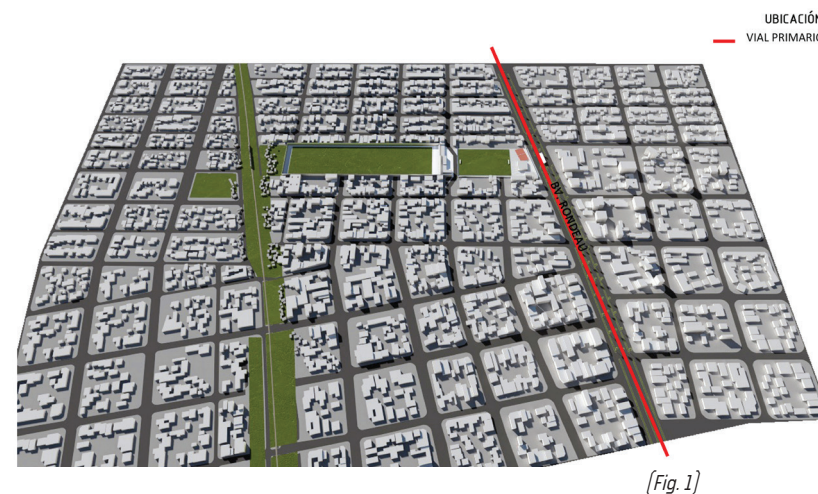
En cuanto a la operación proyectual, en primera instancia, se buscó recomponer las manzanas linderas con bloques de viviendas bajas, aportándole continuidad al perfil urbano existente, y a la vez se construye un nuevo frente. (fig.5)

En segunda instancia, se proyectan los bloques de viviendas de mayor altura. Se opera, retrayendo los volúmenes hacia los laterales para atravesar con el espacio público por el espacio intermedio, generando una doble fachada: esto significa una economía de recursos para facilitar y beneficiar al espacio público. (fig.6)

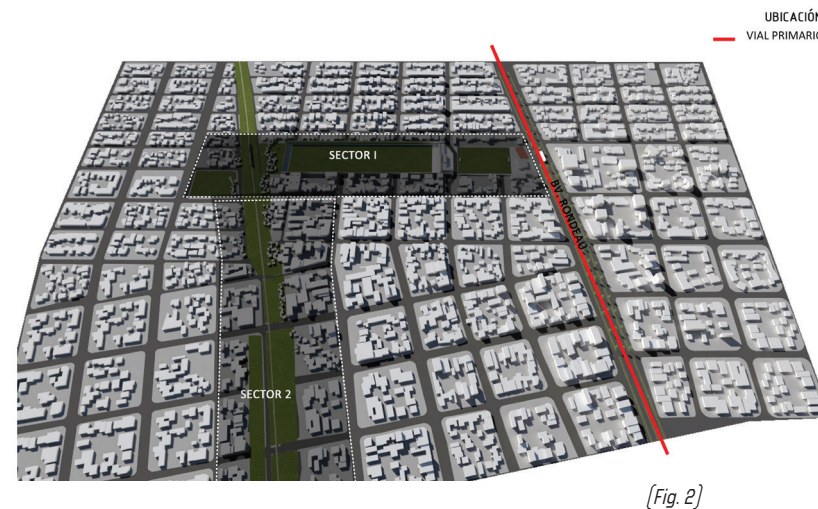
En cuanto al sector 2, se optó también, por recomponer las manzanas del área de borde sobre las vías, creando así, un nuevo frente para dicho sector. Se genera una relocalización de residentes para dentro del mismo sector, lo cual responde a la significación y la importancia de mantener los vínculos sociales y territoriales ya establecidos. (fig.7)

Se dispone de nuevos equipamientos (fig.8)

Por último, en cuanto al diseño de los espacios públicos, proponemos dos parques longitudinales que atraviesan todo el predio, donde se busca mantener la condición pasante del terreno actual para vincular Boulevard Rondeau con las vías del Ex Ferrocarril Mitre. Reforzando la conexión Este-Oeste y Norte-Sur. (fig.9) (fig.10) (fig.11)

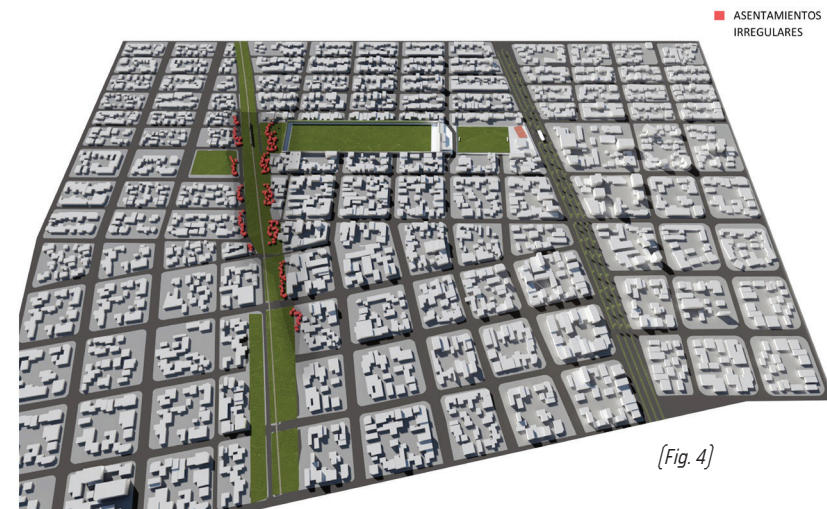
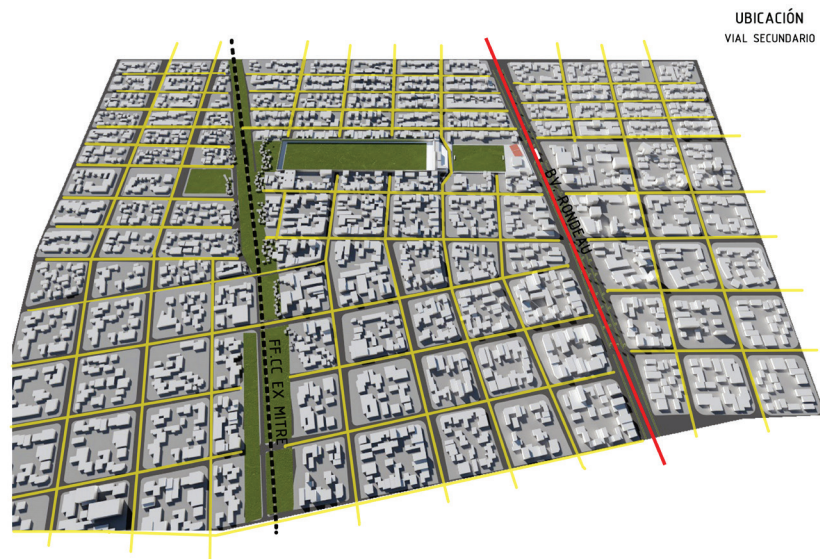


(Fig. 1)

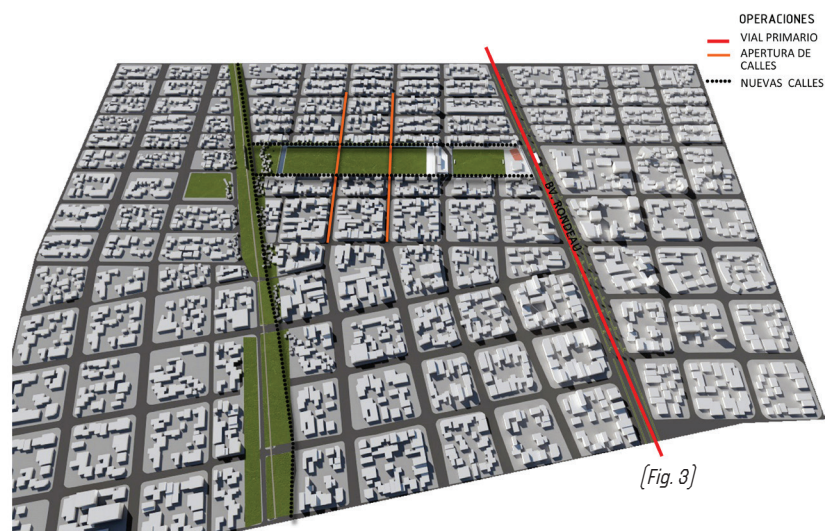


(Fig. 2)

Fig. 39 : Secuencia. Operaciones proyectuales.



(Fig. 4)



(Fig. 3)

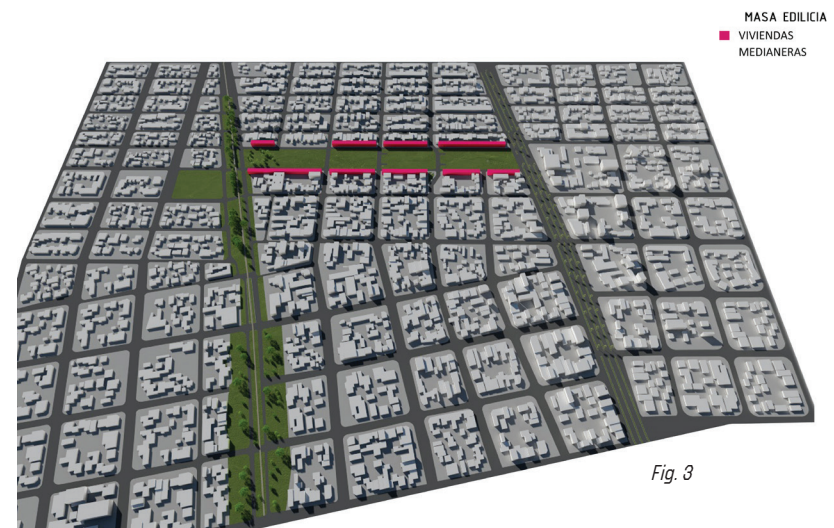
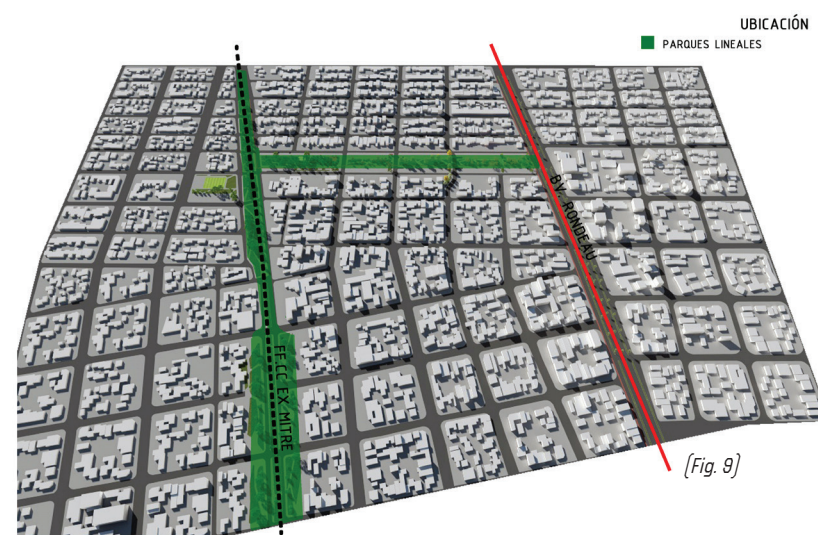
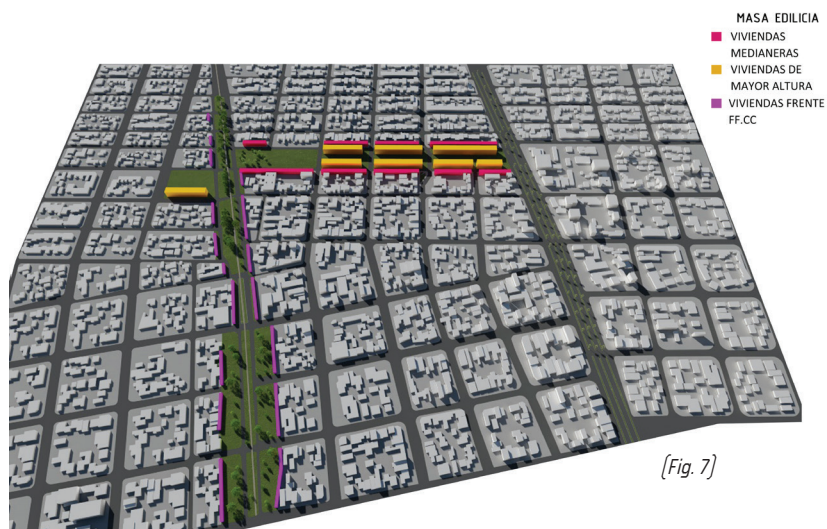
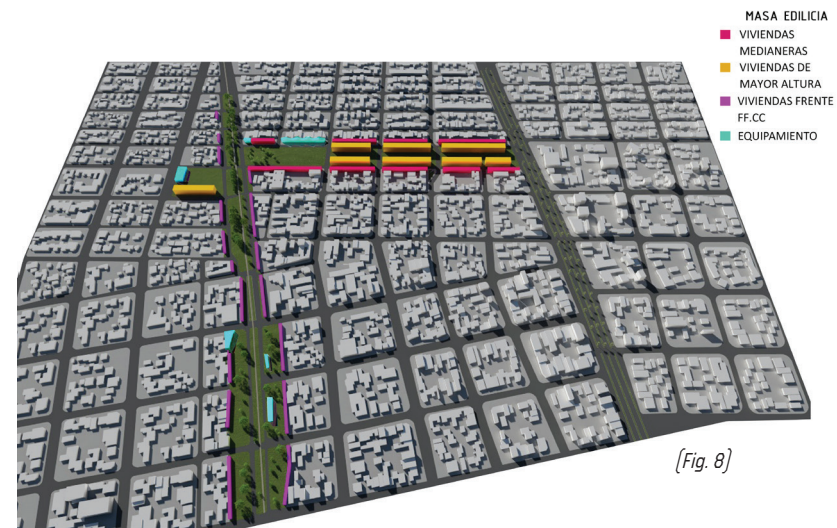
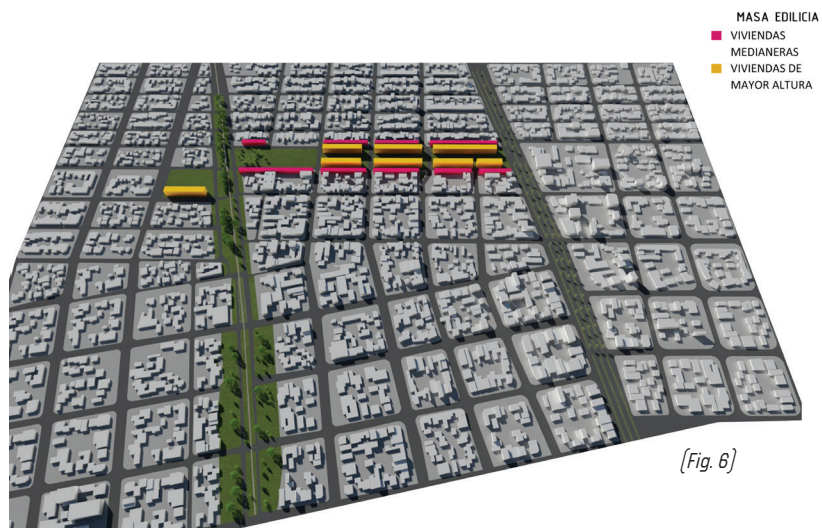


Fig. 3



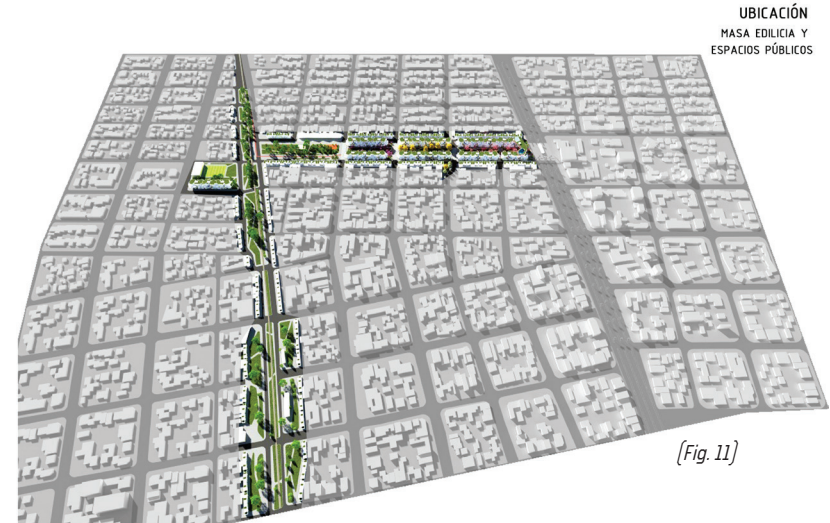
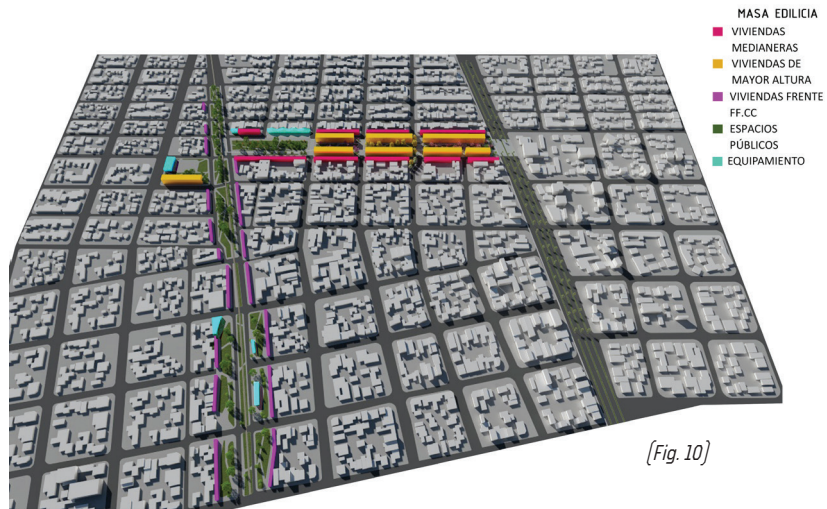




Fig. 40 : Propuesta. Plan Maestro

La masa edilicia se planifica sobre un total de 10 hectáreas, con una cantidad de 740 unidades de viviendas y un promedio de 2310 de habitantes.

PROYECTO ARQUITECTONICO

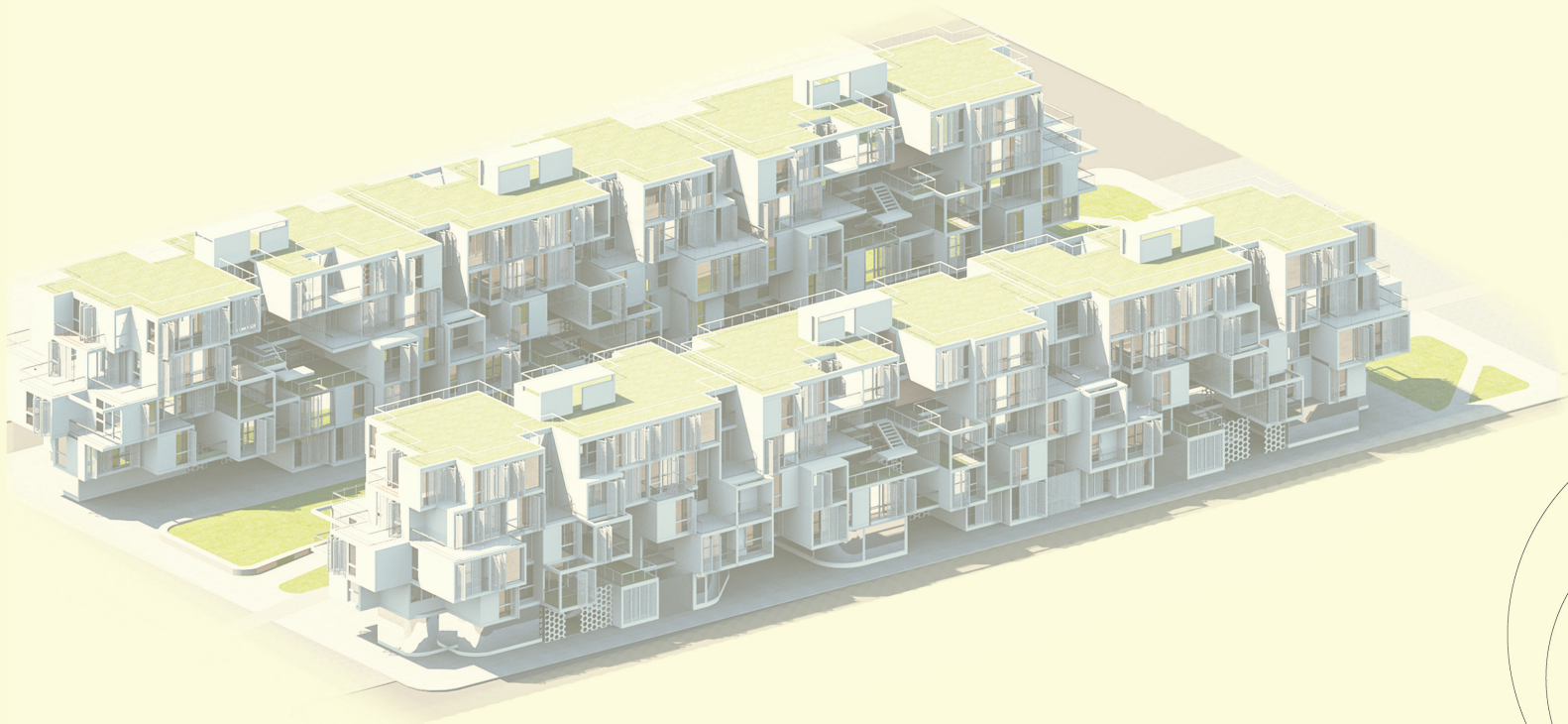
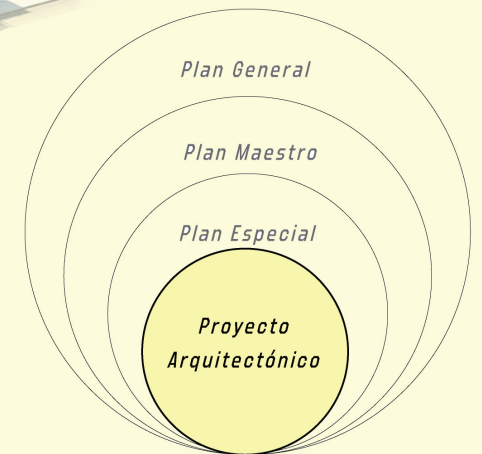


Fig.41 : Volumetría viviendas. Proyecto Arquitectónico



OBJETIVO GENERAL

• Definir características y morfología de las viviendas colectivas. Usos, dominio del suelo y su relación con el espacio público.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Proponer nuevos equipamientos de los que carece el área de estudio.
- Superar la densidad en relación a los casos de estudio.
- Proponer mayor variedad programática en relación a las propuestas existentes para el sector, con el fin de generar riqueza espacial y diversidad de programa.
- Transformar el espacio común a modo de calle vertical
- Resolver la mayor cantidad de viviendas con patios privados-individuales, y frentistas.

LA CUESTION DE LA VIVIENDA

A lo largo del siglo XX, la vivienda se trató como un problema cuantitativo dirigido a proveer alojamiento al mayor número de familias posible, en sus comienzos dio impulso a la técnica y con ella a la industrialización, la producción de la vivienda, tanto del sector público como del privado, se valió de la repetición, la homogeneidad, la

¹ Corea, Mario [1997]. Concurso Nacional Deliot Oeste. Rosario, Argentina. Arquis "interés social por la vivienda"

estandarización para atender la necesidad de hogares. En el proceso de sistematización el hombre fue sumido como un tipo universal y sus caracteres culturales pasaron a un segundo plano.

"El tema de la vivienda, de sus modelos y tipologías urbanas sigue requiriendo hoy, más que nunca, de una profunda reflexión para abordar su necesaria permanente reconceptualización"¹. Es con esta intención de fondo con la que nos proponemos reformular y plantearnos un modelo de vivienda que se corresponda con nuestro tiempo.

"El siglo XXI presenta nuevos retos, en gran medida generados por las limitaciones y fracasos de las políticas del pasado. La valoración de una estrecha relación entre la vivienda, el espacio público, la mezcla de usos y la movilidad, constituye una de las piedras angulares en la forja de ciudades con calidad de vida.

Grandes cambios en la estructura familiar de la ciudadanía, en el sentido de vecindad y de lo colectivo y, por supuesto, una creciente concienciación ciudadana sobre la importancia de la sostenibilidad y la conservación de recursos, apuntan a la necesidad de nuevos métodos para atender viejos problemas.

El reto principal yace en atender la escala del problema urbano sin sacrificar las cualidades que distinguen a las ciudades con un alto grado de cultura urbana y sentido de lugar"².

² Habraken y Mignucci [2009]. Soportes: Vivienda y Ciudad. Barcelona, España. Autor-Editor



Fig.42 : Croquis interacciones visuales. Vivienda - Espacio Público

Proponemos que los edificios posean una interacción directa con sus parques lineales y que estos sean permeables, promoviendo a su vez, una afluencia continua; esto implica que la actividad, el flujo, e intensidad de uso de suelo, no esté relacionado a horarios únicamente determinados por ciertas actividades como laborales, sino más bien la finalidad es establecer un uso prolongado y continuo.

Esta intención de búsqueda de mayor intensidad de uso en la relación Vivienda - Espacio Público se refuerza mediante la diversidad programática ubicada en planta baja, al igual que con las escenarios que se proponen generar a través de esta relación, como ser que sus actividades sean colectivas y poder generar "una ciudad dentro de una ciudad". Por otra parte, el control de la planta baja queda cubierto por las viviendas las cuales se abren al mismo conformando una fachada al espacio público en toda su extensión.



Fig.43 : Imagen aérea sobre Boulevard Rondeau

PLANTA DE ACCESOS





Fig.44 : Planta de accesos



Fig.45 : Corte - Vista Longitudinal

USOS

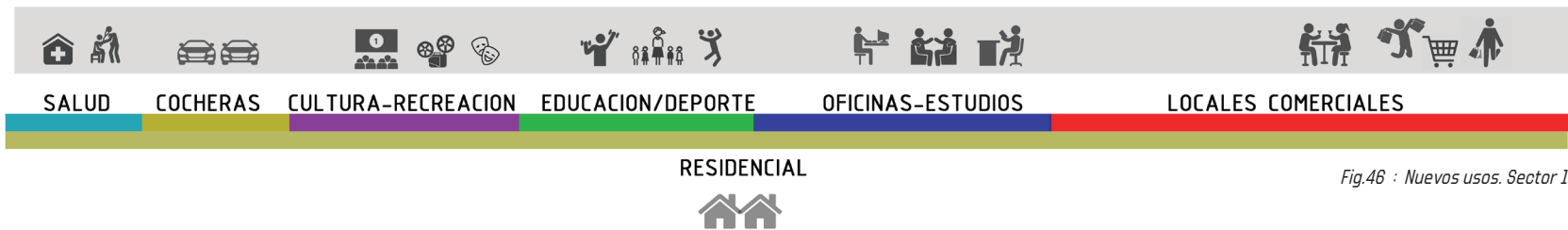


Fig.46 : Nuevos usos. Sector 1



Fig.47 : fachada bloques.



La disposición de los edificios y la relación del espacio abierto privado con el espacio público central permiten así por una parte sistematizar las áreas de servicio, los usos e intensificando los flujos en planta baja.

De acuerdo a un previo análisis del sector proponemos incorporar:

- Espacios destinados a:
 - Locales gastronómicos
 - Locales comerciales
 - Oficinas, estudios
- Equipamiento institucional:
 - Club Nación (reubicación)
 - Guarderías
 - Centro de salud
- Estación Sarratea (reutilización)
- Areas destinada a la cultura y recreación
- Areas y actividades deportivas al aire libre

Fig.48 : Nuevos usos. Sector 2

Frente Boulevard Rondeau



Fig.49 : Planta Baja. Sector Bv Rondeau



Fig.50 : Corte Longitudinal

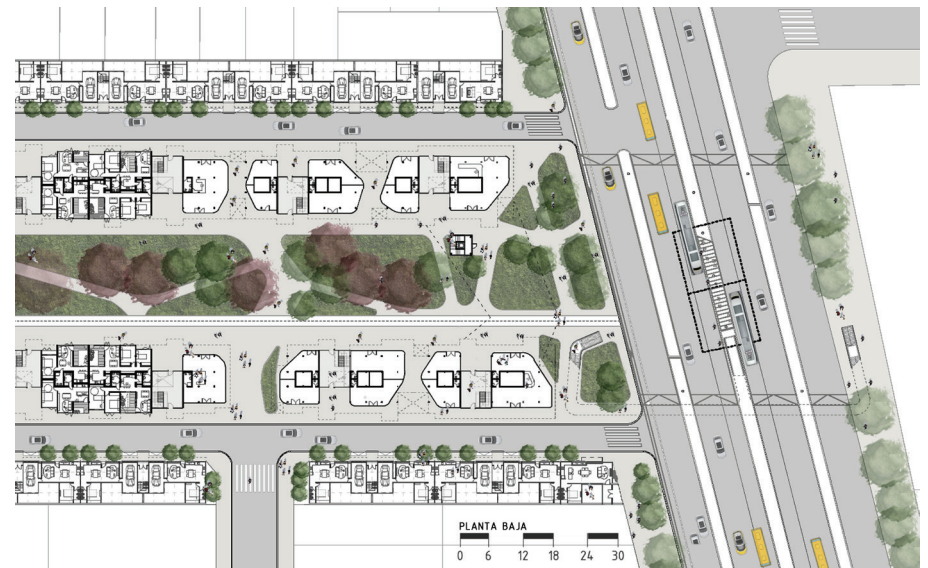
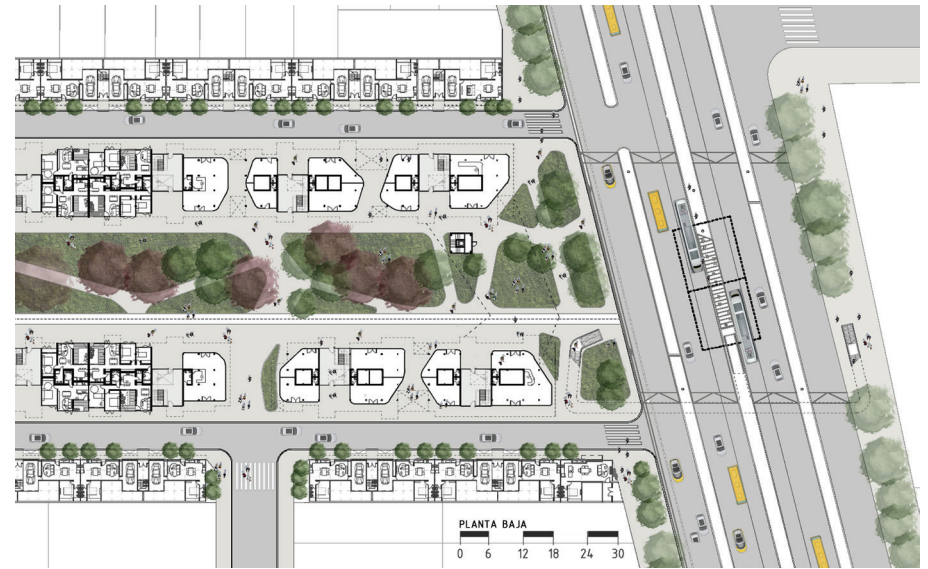
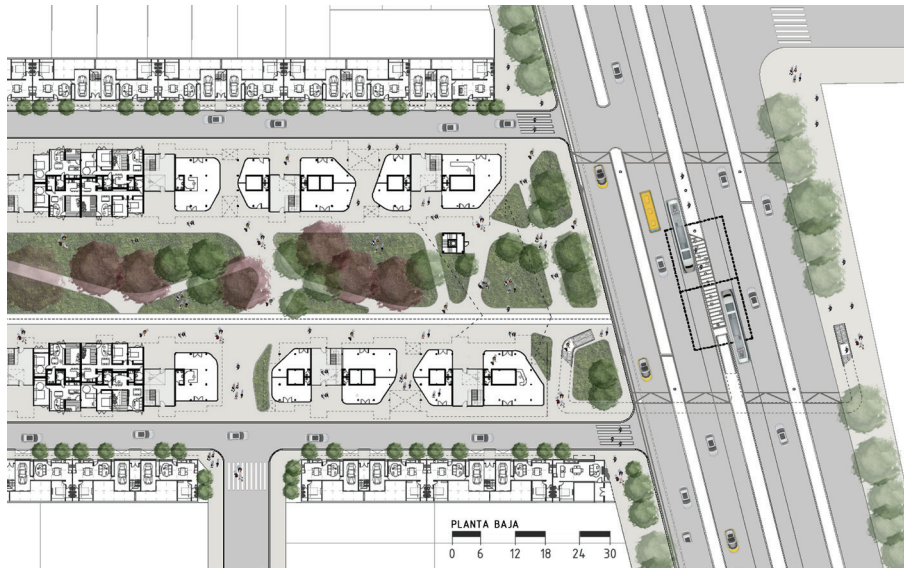


Fig.51 : Flujos de personas



Fig.52 : Imagen aérea nocturna sobre Bv. Rondeau



Fig.53 : Frente Bv. Rondeau

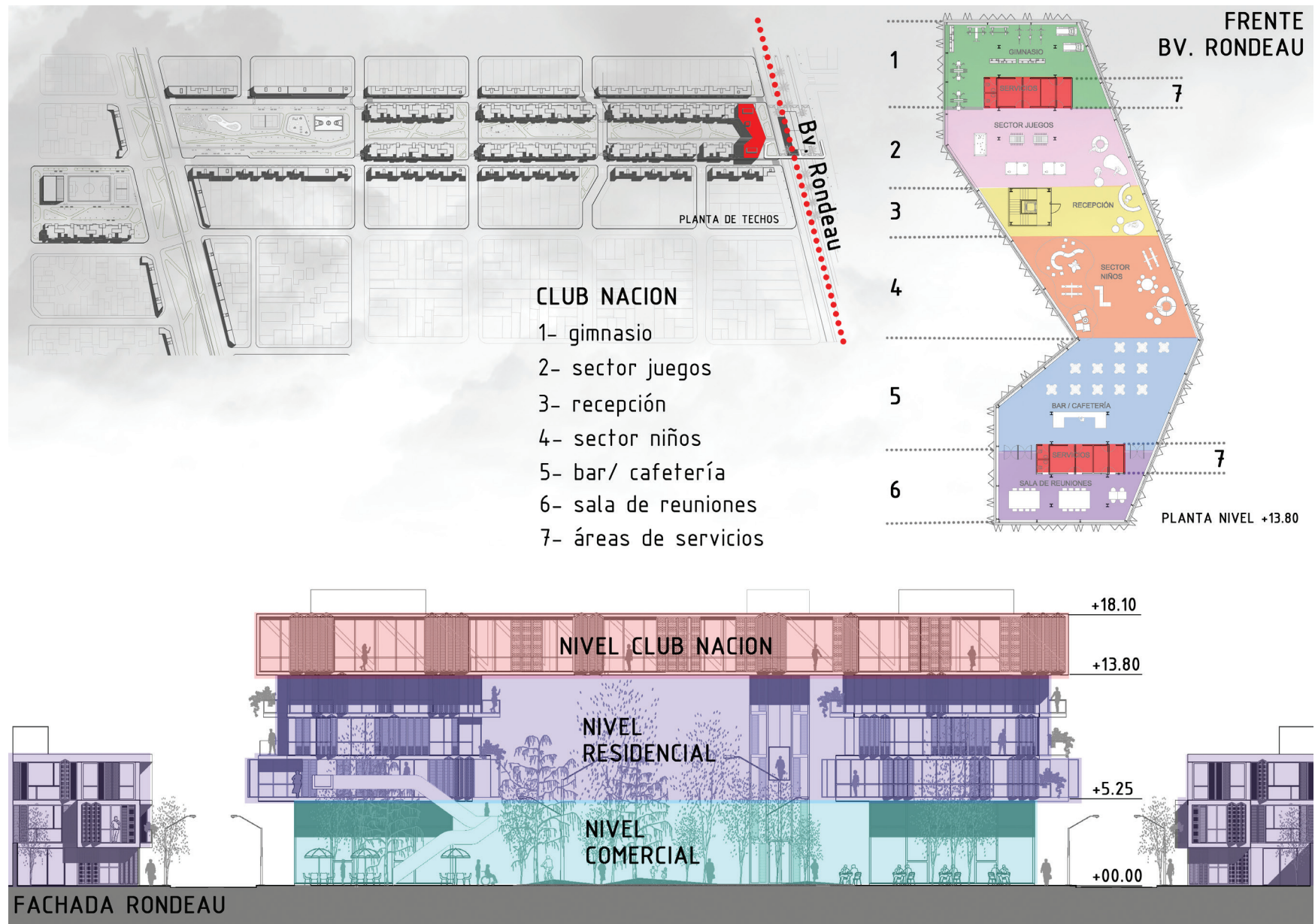


Fig.54 : Frente Bv. Rondeau. Usos



Fig.55 : Imagen Frente Bv. Rondeau

PARQUES LINEALES

"El espacio público, incluyendo las infraestructuras y los equipamientos, puede ser un importante mecanismo de redistribución e integración social (...) pueden articular barrios y proporcionar mecanismos de integración y mejorar la calidad de vida en aquellos sectores que sufren algún déficit de ciudadanía". Jordi Borja El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2000.

La generación de los Parque Lineales representan la posibilidad conectar socialmente dos áreas de la ciudad, a través de la construcción de una infraestructura social y ambiental que permitirá integrar y reducir las condiciones de desigualdad, consolidando y ampliando espacios públicos, conectando equipamientos (nuevos y existentes), que pueda generar espacios de calidad, recuperando espacios en desuso, mediante su transformación en áreas verdes y zonas de esparcimiento.



Fig.56 : Imagen parques lineales

Su diseño parte de la necesidad de conciliar la creación de varios escenarios posibles, la disposición de estos parques fue estructurante para el diseño de todo el proyecto, por un lado determinó la ubicación de las masas edilicias y por otro lado la conexión dos áreas de la ciudad Oeste – Este, es decir, entre las vías del tren y Bv. Rondeau, y reconvirtiendo el sector Norte-Sur a los lados de la vía del tren.

Como forma de garantizar el uso de estos espacios por parte de todos, se plantea un recorrido que comprenda alternativas de usos y diversas actividades al aire libre, a través de:

- *Vegetación variada que permita regular el ingreso del sol, obteniendo distintos escenarios.*
- *Proyección de plazas secas y plazoletas verdes.*



Fig.57 : Parque lineal Este-Oeste

- *Tendido de nuevas Bici sendas que atraviesan por dentro de ambos parques.*
- *Senderos peatonales*
- *Mobiliarios Urbanos*

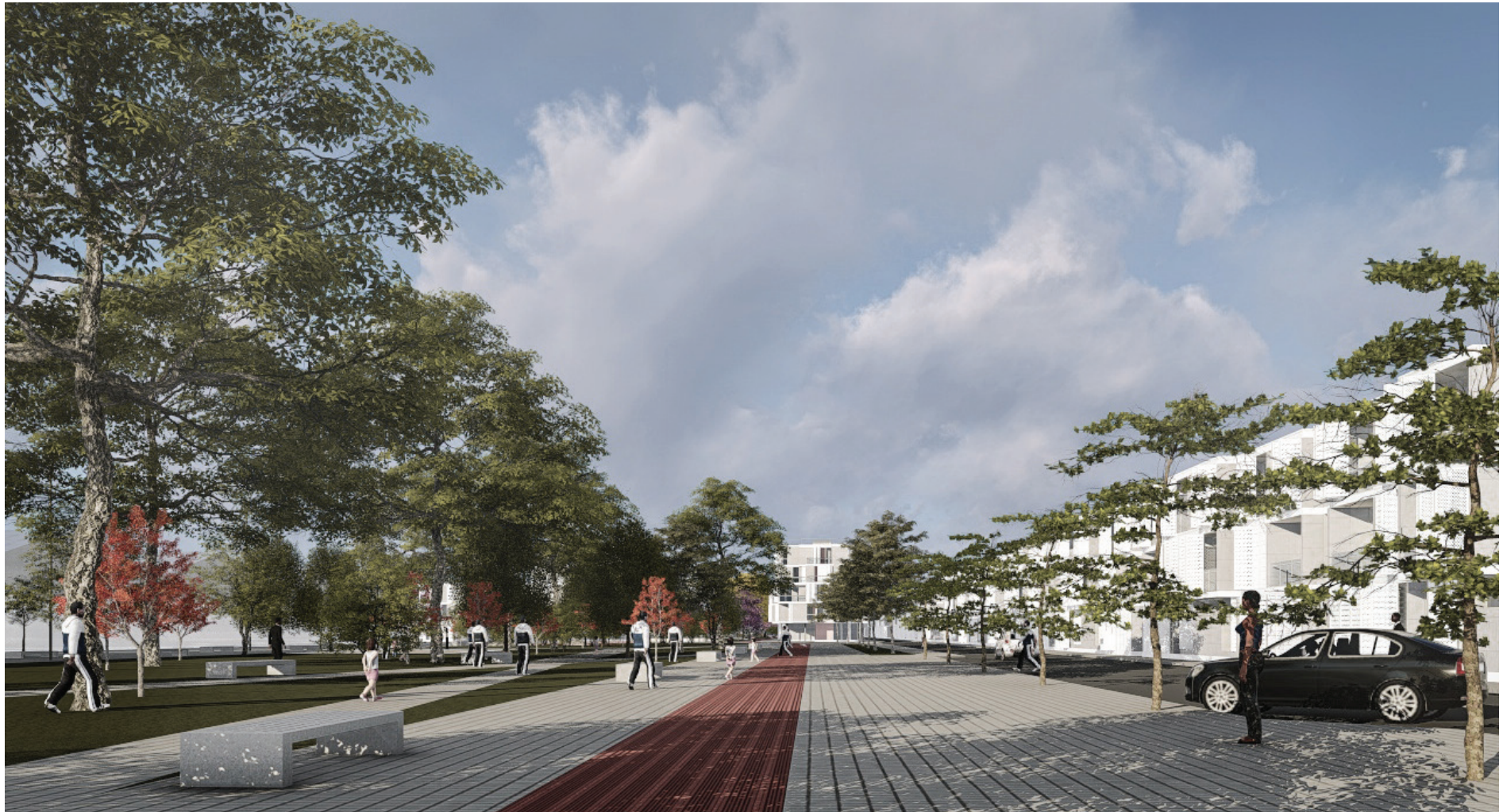


Fig.58 : Nuevo Parque Tiro Federal

- Se proyectan recorridos que perforan de un lado a otro la planta baja de los bloques de viviendas generando galerías pasantes con locales comerciales.



Fig.59 : Galerías comerciales. Parque lineal Este-Oeste.

- También se proponen espacios destinados a la recreación, cultura y deporte. Ésta diversidad de usos y usuarios, tanto como el equilibrio que se genera entre lo público y lo privado es lo que garantizaría la seguridad y el control sobre el sector.

Estos espacios funcionan como elementos articuladores (sociales y urbanos) dentro este sistema en red propuesto para la ciudad, estableciendo diferentes gradientes entre lo público y lo privado para mixturar e integrar socialmente el proyecto con el barrio y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.



Fig.60 : Imagen aérea. Nuevo Parque Tiro Federal

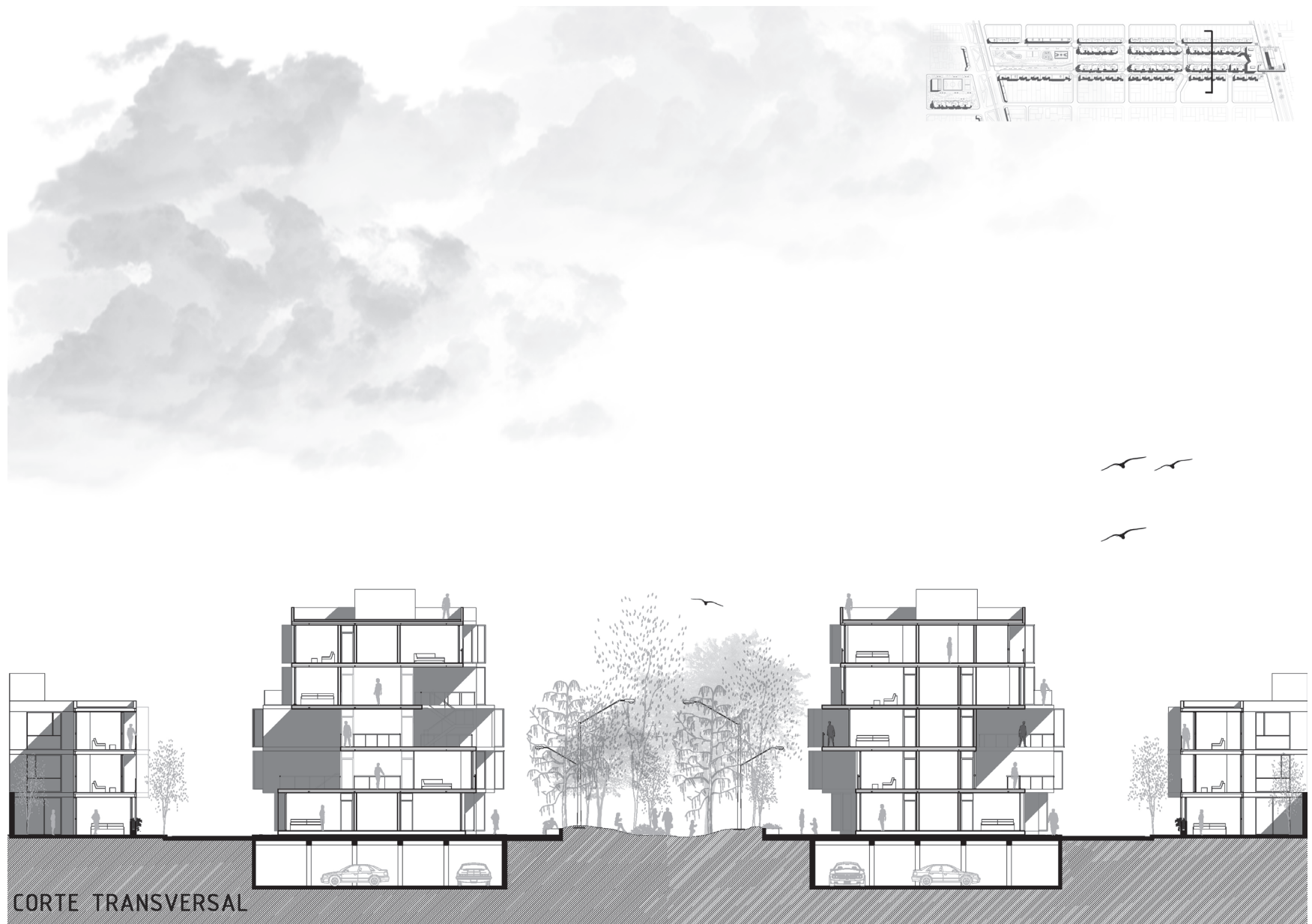


Fig.61 : Corte Transversal



Fig.62 : Corte Transversal. Vias ferrocarril

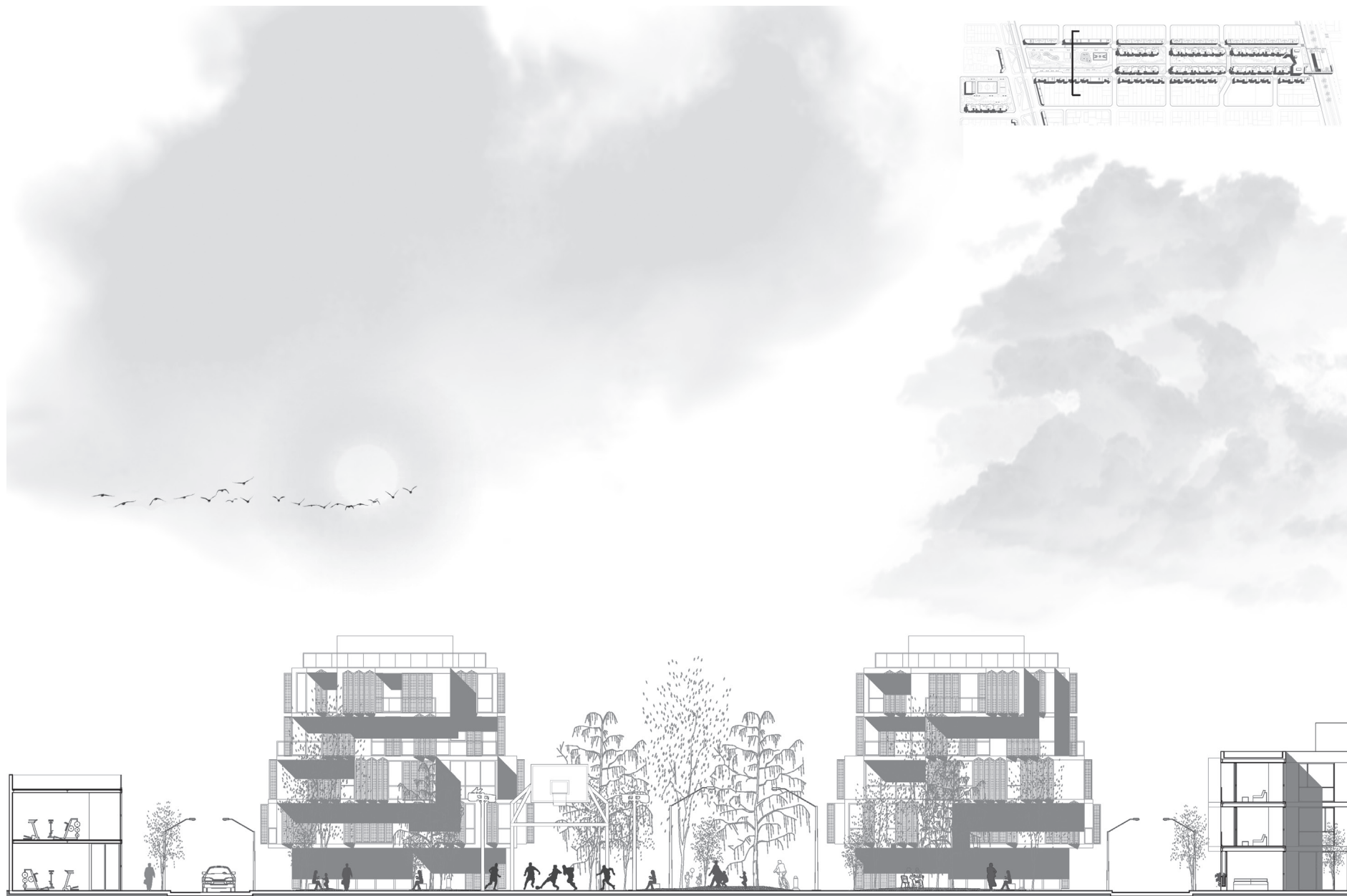


Fig.63 : Corte Transversal. Nuevo parque Tiro Federal

ESPACIOS INTERMEDIOS

"La ciudad es complejidad y subjetividad, innumerables formas de vida, historias y modos de habitar, todos deben tener cabida a su manera y solo así el conjunto se podrá llamar ciudad".¹

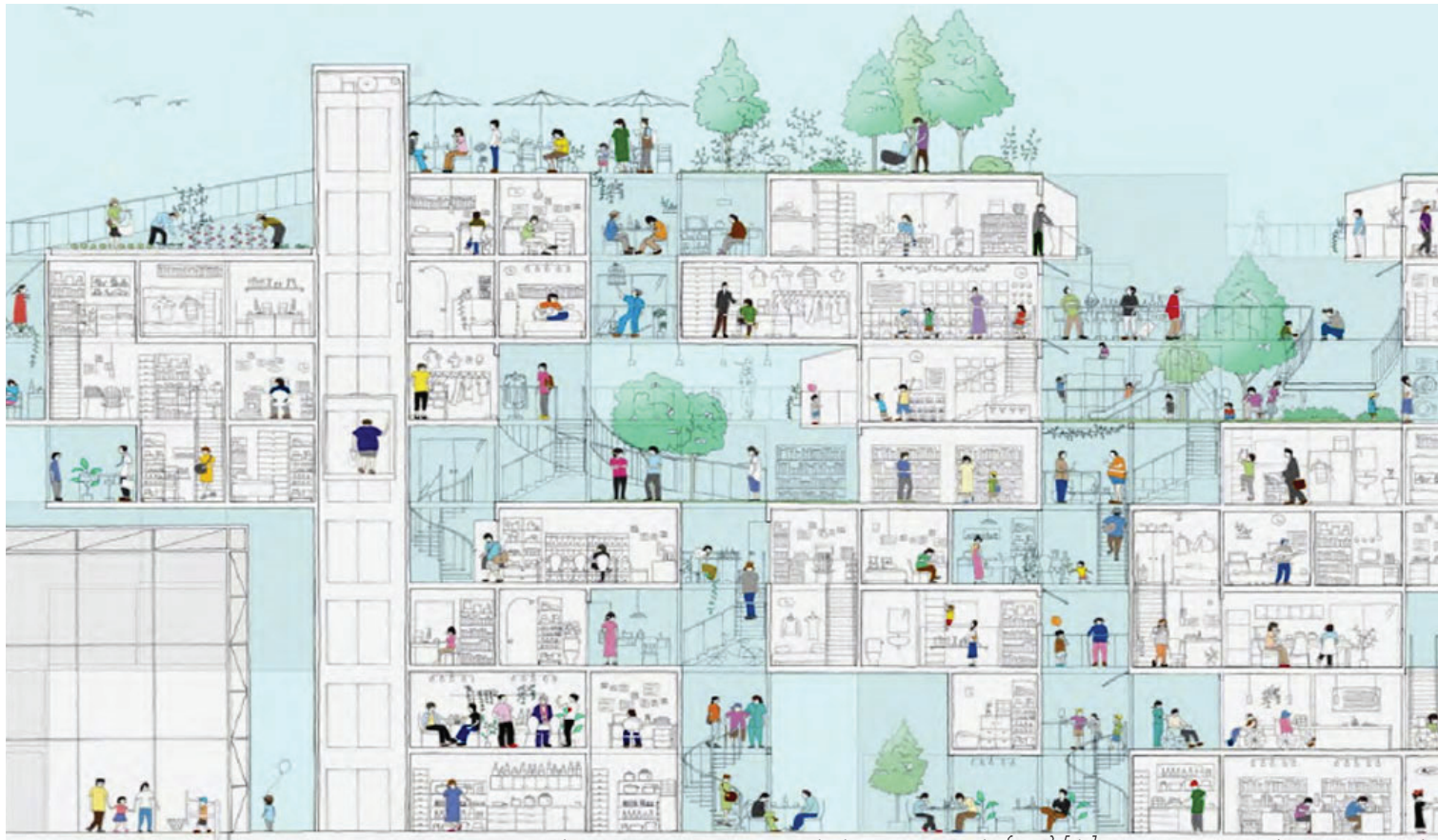


Fig.64 : Yamamoto,R. How People Live in a Local Community (2012), [Fig]. Recuperado de: www.riken-yamamoto.co.jp/

Creemos que trabajar los límites, es decir la manera en que se relaciona la vivienda con la ciudad, con la calle y con el espacio público, y la interacción entre lo privado y lo público, es el recurso que nos posibilita crear lugares de relaciones y no de separación. Planteamos resolver estos límites a través de gradientes desde lo privado, privado-colectivo y público, entre el interior y el exterior, con el objetivo de generar espacios intermedios que propicien el encuentro cotidiano, esporádico, espontáneo, y programado entre los usuarios.

¹ Riken Yamamoto, (2012), Local Community, Yokohama, Japon.



Fig.65 : Imagen. Espacios comunes

Lo público y lo comunitario

Alison y Peter Smithson pertenecieron a la generación de arquitectos que fundaron el Team X como contraposición a los principios del Movimiento Moderno, impulsaron un cambio en aquellas ideas con las que estaban en desacuerdo, y trabajaron especialmente los conceptos e ideales como el tratamiento de los espacios para la creación de comunidades y la colectividad, la relación del individuo con su entorno, y las necesidades de la población, los cuales se reflejaron tanto en sus escritos como proyectos.

Para los Smithson: la casa, la calle, el distrito y la ciudad, eran los elementos unidos identificables en la ciudad y su propuesta pretendía volver a identificar estos espacios teniendo en cuenta su sentido de lugar de relación social.

En el proyecto para el concurso de Golden Lane (1952), el concepto "Calles en el aire" no se basa exactamente en las calles de una ciudad, sino que se plantearon como calles que mantenían el sentido urbano pero que su uso y su función eran más concretos, el de aportar un espacio de relación social, donde las relaciones humanas se podían expresar. Este proyecto nunca llegó a construirse pero que es considerado un manifiesto de las teorías de estos dos arquitectos en cuanto a la configuración de los espacios de transición en vivienda colectiva, donde el matrimonio Smithson trató de cumplir dos objetivos: el primero, cubrir las necesidades de alojamiento en cuanto a densidad, y el segundo, suplir la falta de identificación de los habitantes mediante un ámbito de relación de menor escala que el que producían los grandes edificios habitacionales.

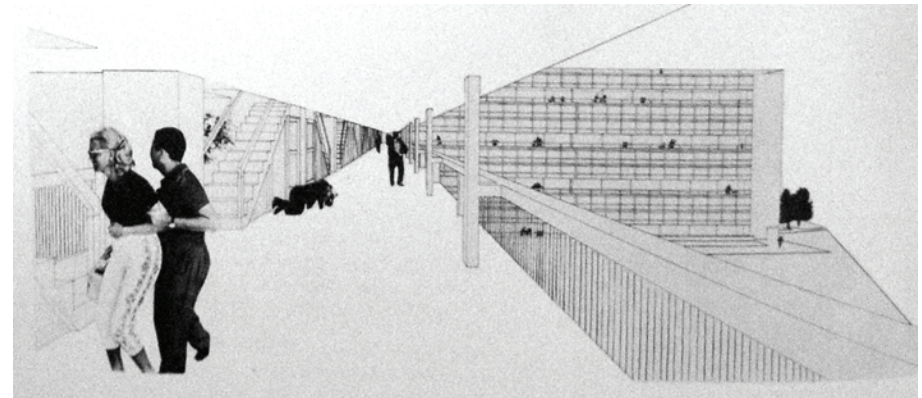


Fig.66 : Smithson,PyA. Golden Lane Housing (1952), [Fig]. Recuperado de: <https://en.wikipedia.org>



Fig.67 : Render Espacio Común en planta baja

La calle vertical

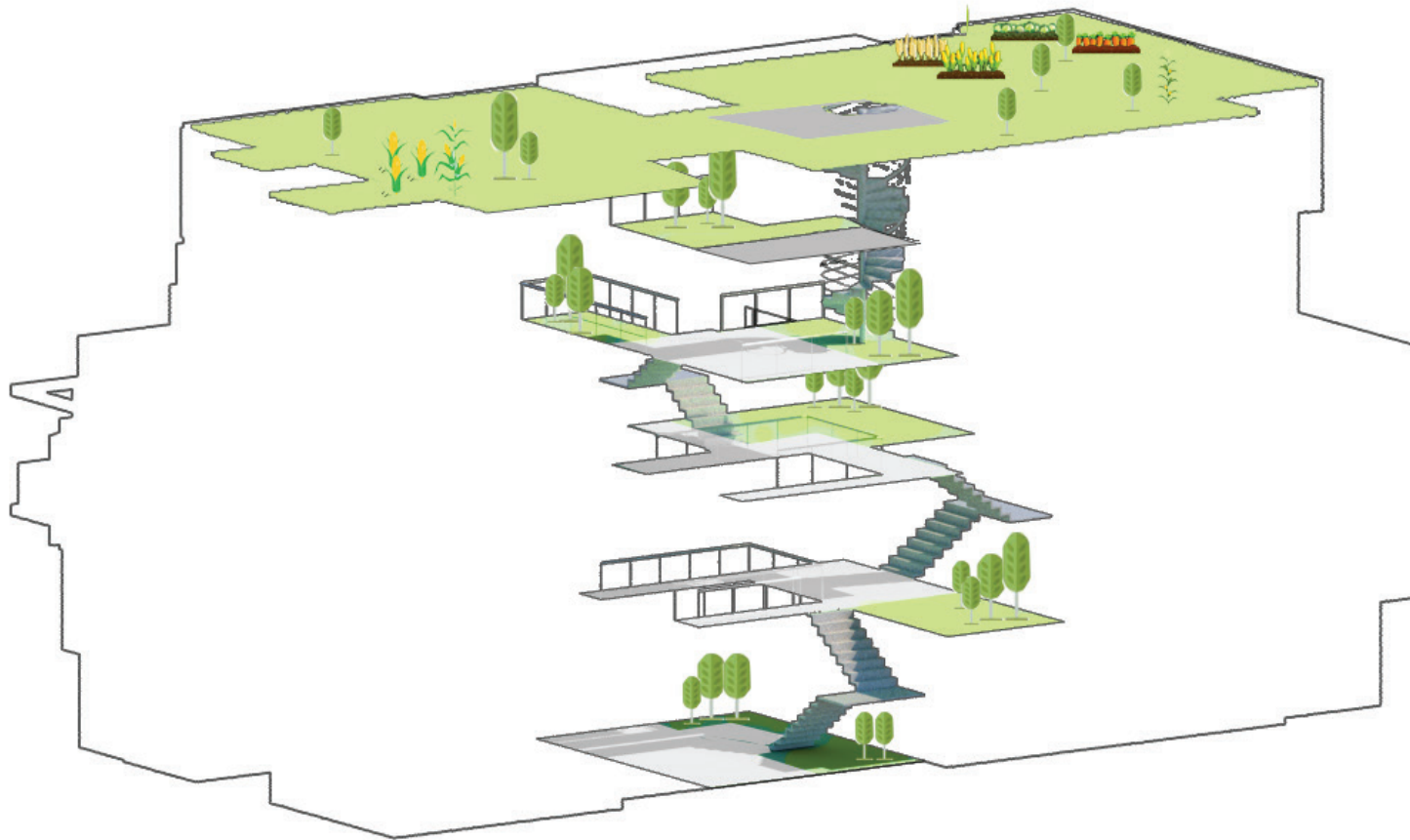


Fig.68 : Esquema. Calle vertical. Espacios comunes

Planteamos el concepto de Calle Vertical, el cual hace referencia a las temáticas y conceptos desarrollados por los Smithsonian, donde se comparte el mismo fin: poner en valor los espacios de circulaciones como elementos de intercambio y encuentro colectivo.

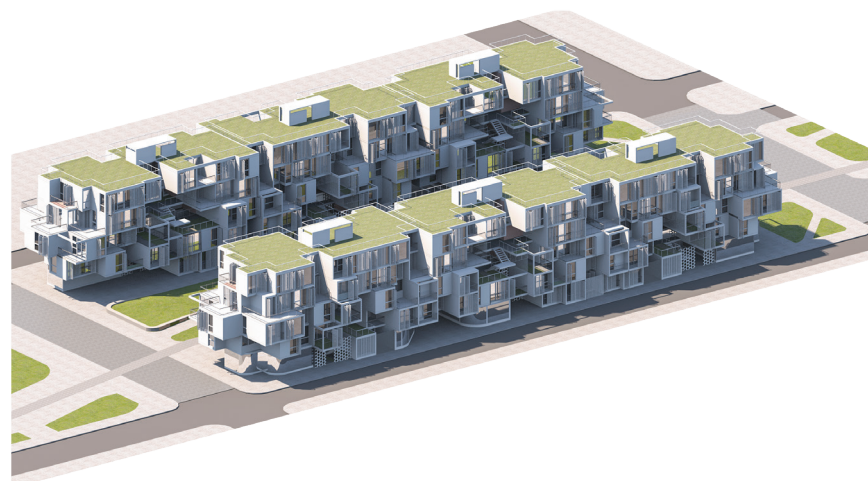
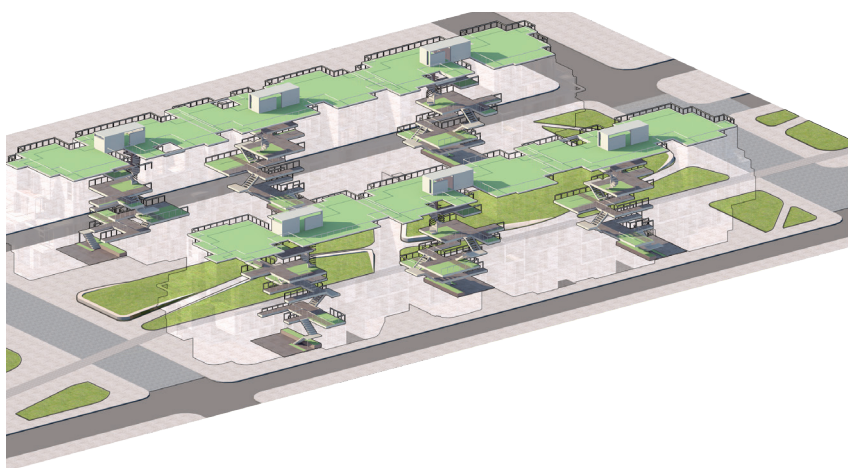
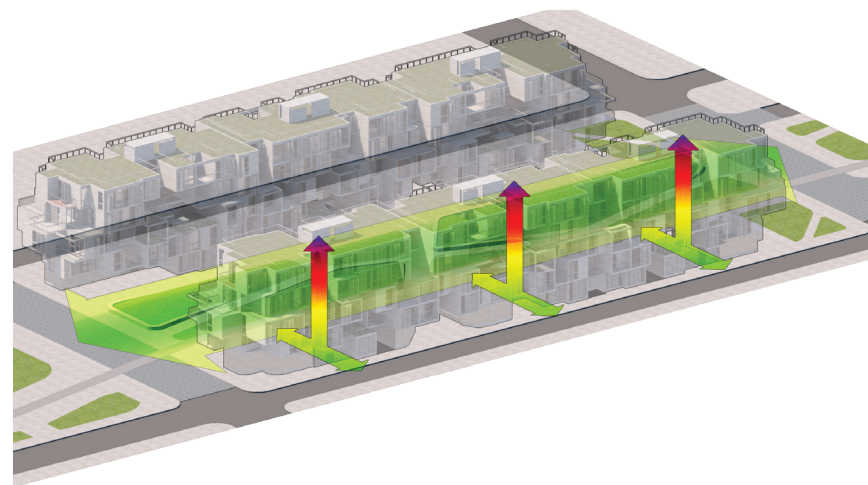
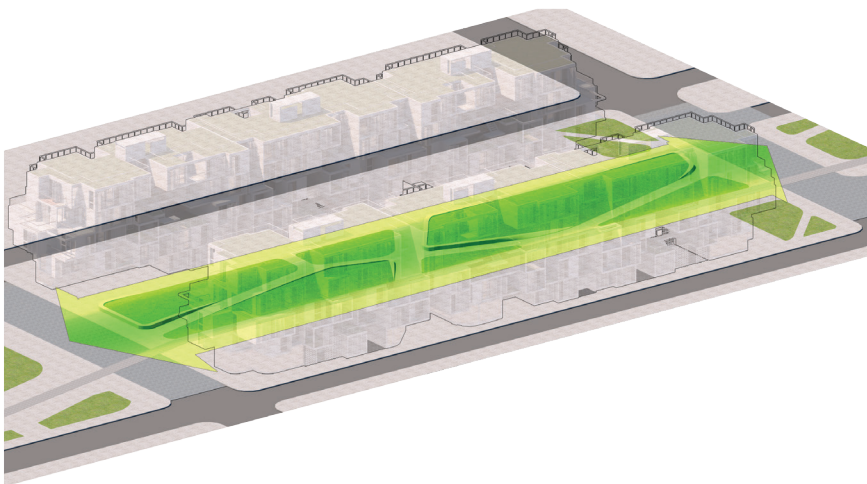


fig.69 : Progresión Espacio público - Circulación vertical - Espacios comunes- Viviendas



Fig.70 : Imagen. Espacio Comun. interacción de usuarios.

C.V.c.2.1.2 Escaleras: exigencias mínimas según altura de la trayectoria						
Trayectoria	hasta 10 m		entre 10 y 30 m		más de 30 m	
nivel de arranque del ascensor	P.A. P.B. SUB.		3º 2º P.B.		3º 2º P.B.	
exigencias	Podrá ejecutarse escalera abierta, donde palier y la escalera forman parte del mismo espacio. Puede ser exterior. Se fija un alto de baranda de 1.1 m.		Se exigirá caja de escaleras. RF mínimo exigido: RF60		Se exigirá caja de escaleras presurizada (se deberá determinar qué presión lograr en determinado lapso de tiempo) o antecámara con inyección y extracción de aire natural o mecánica. RF mínimo exigido: RF120	

Las trayectorias son medidas desde el nivel de inicio de la escalera al nivel de ingreso de la última unidad funcional de uso exclusivo.

Fig.71 : Municipalidad de Rosario. (2013).Circulaciones verticales. [Fig]. Recuperado de: www.rosario.gov.ar

Plantear el edificio como calle, nos permitió establecer una transición entre los espacios de dominio privado y público, relacionar las viviendas con el entorno, y con el espacio público. Donde cada bloque de vivienda crea su propia "calle urbana", cambiando su orientación en dirección vertical, de dominio privado y exclusivo para los residentes, siendo esta cualidad aplicada a los bloques de viviendas de PB y 4 pisos, los cuales debido al Reglamento de edificación no requieren de ascensor.

La Calle Vertical genera los espacios comunes facilitando el acceso a las viviendas, creando un recorrido continuo en el interior del edificio a través de diferentes vacíos, pasarelas y escaleras, pasando por las diferentes terrazas comunes con vegetación hasta llegar a la cubierta. Cada uno de los edificios del conjunto, garantizan el uso privado de las terrazas, como lugar de esparcimiento y mirador, a su vez se propone el uso como huertas comunitarias con el objetivo de promover las prácticas productivas agro ecológicas para el autoabastecimiento alimenticio de las viviendas, el uso de técnicas amigables con el medio ambiente, el aprovechamiento de recursos locales y el uso de tecnologías apropiadas que mejoran el hábitat y contribuir para fortalecer la comunidad.

Este acto de caminar por la calle interna, a modo de calle urbana, donde las características espaciales y el encuentro con el otro hacen del acto de desplazarse una experiencia de escenas entre lo público y lo privado en el interior del edificio, protegiendo la intimidad y promoviendo, al mismo tiempo la vida comunitaria, "la vuelta al barrio".



Fig.72 : Imagen terrazas . Parque Lineal Este-Oeste



Fig.73 : Corte Longitudinal. Espacios para la Comunidad

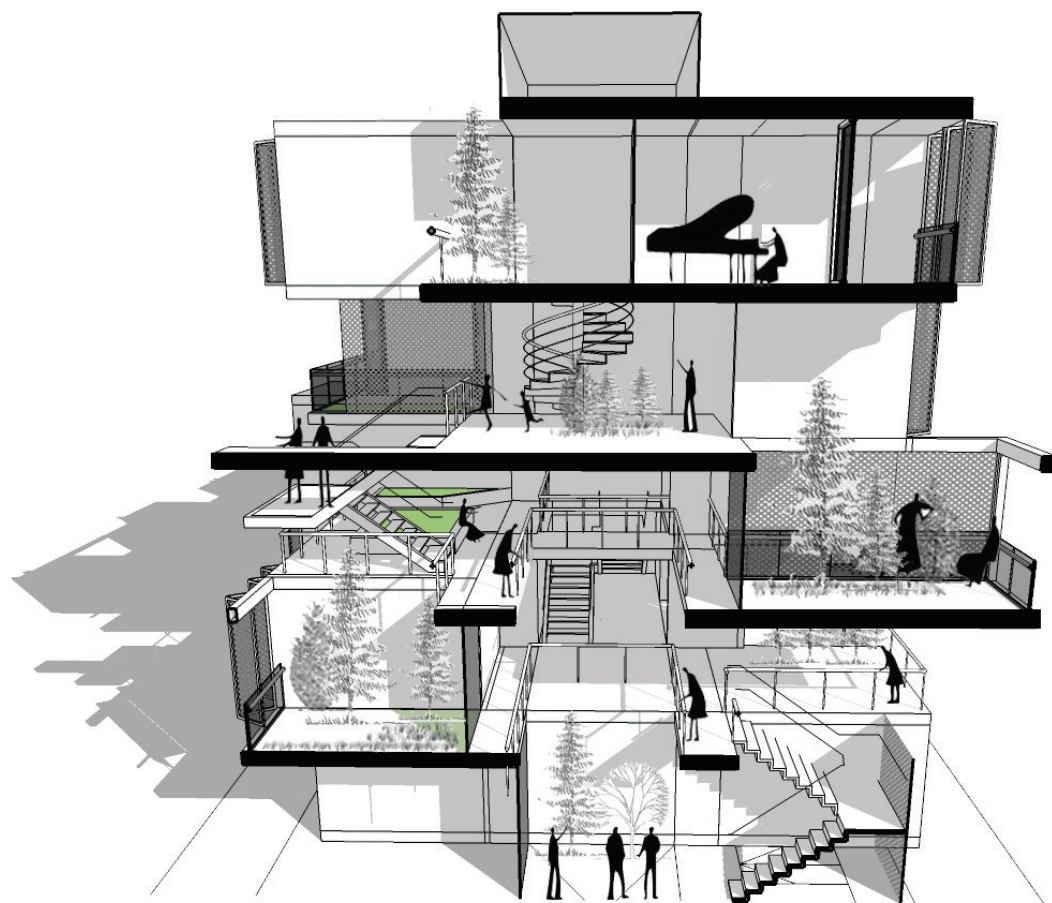


Fig.74 : Interacciones visuales, espacios comunes



Fig 75 ~ Zoom Corte longitudinal, comunidad.



Fig.76 ; Interacciones Espacios comunes - Espacio público

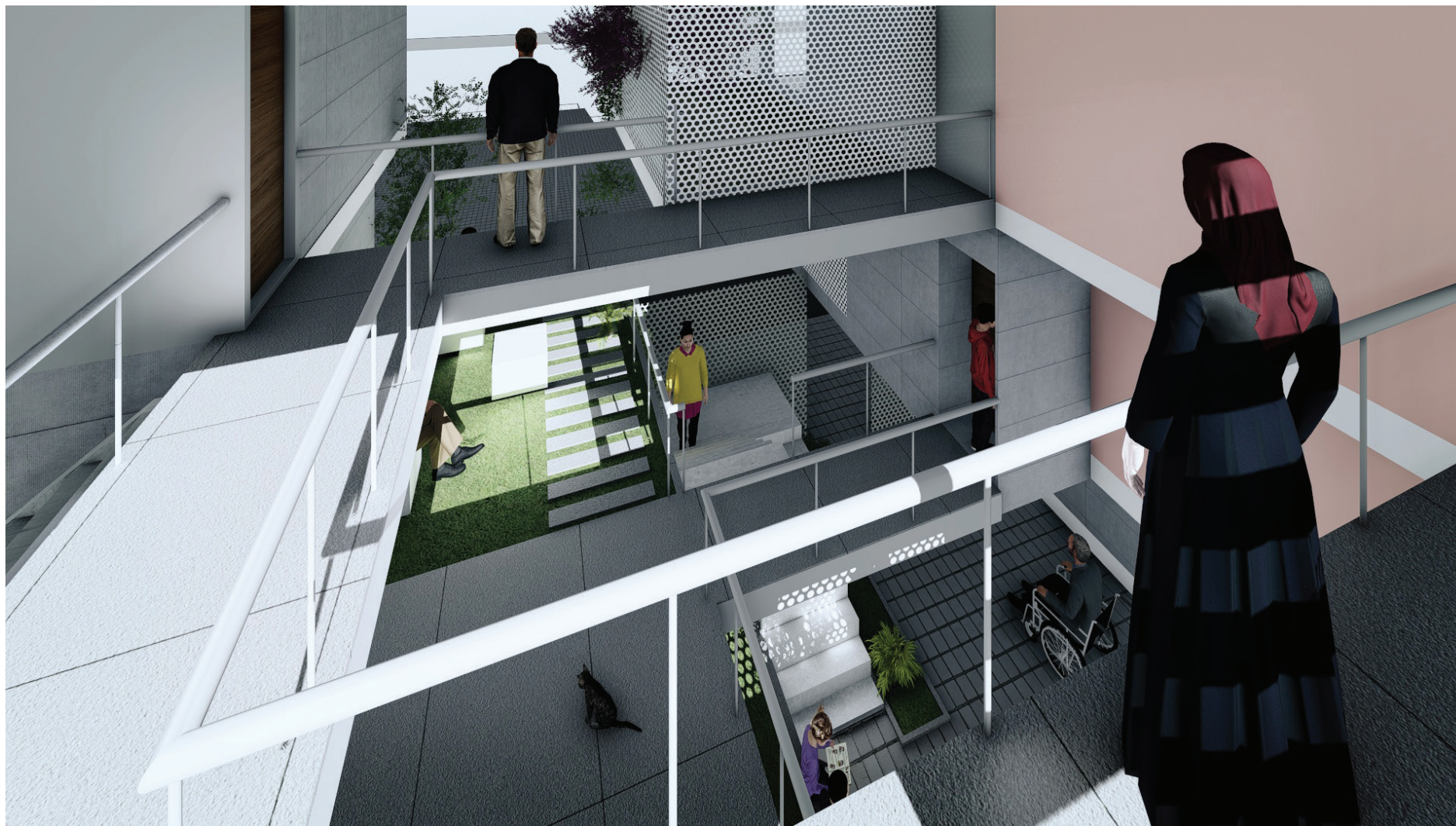


Fig.77: Interacciones visuales, espacios comunes



"El bloque de apartamentos desaparece y la vida vertical se transforma en una nueva realidad."

¹ Smithson, A., Smithson, P. [1967]. *Urban Structuring: The Charged Void: Architecture.*

Fig. 78. Imagen "Relación vivienda - Espacios comunes - usuarios"

MORFOLOGIA

Nos propusimos explorar casos, identificar estrategias y características sobre la situación actual de la vivienda, para poder realizar una propuesta basada en la adaptabilidad, flexibilidad y sociabilidad, con el objetivo de dar respuesta a los cambios en los modos de habitar y los ambientes socioculturales.

*"La arquitectura moderna surgió con la voluntad de resolver cuestiones del entorno cotidiano, pero siguió aplicando los criterios académicos tradicionales, creando obras singulares y extraordinarias, sin entender que la clave estaba en inventar nuevos sistemas arquitectónicos, estructuras para lo ordinario, capaces de aceptar la intervención de la gente, de permitir los cambios en el tiempo, de favorecer las relaciones entre lo privado y lo público, y de expresar unos criterios de diseño compartidos por la sociedad"*¹

Las investigaciones del SAR. El diseño de Soportes.

El SAR fue una fundación para la investigación en arquitectura parte de la Universidad técnica de Eindhoven, formada por nueve estudios pertenecientes al BNA (Instituto Real de arquitectos holandeses) y que se dedicó durante diez años a elaborar y poner en práctica la Teoría de los Soportes, inicialmente articulada por John Habraken, en el mismo él ya presentaba la necesidad de un cambio de paradigma respecto a cómo la vivienda se concibe, produce, construye y eventualmente se ocupa. En este texto, Habraken Plantea por primera vez la división del sistema de producción de la vivienda colectiva en dos fases diferenciadas, proponiendo la separación entre elementos infraestructurales permanentes y de dominio colectivo, accesos, estructura e instalaciones (Soporte), y elementos intercambiables controlados por el usuario, tabiquería, componentes de baños, cocina y mobiliario para organizar la vivienda (Relleno), los cuales están dispuestos en zonas.

Como método, el Sistema de Soportes se desarrolló principalmente para atender el problema de la vivienda multifamiliar. No obstante, su aplicabilidad se extiende a cualquier problema donde están presentes temas de construcción, habitabilidad, cambio, transformación y esferas diferentes en el control de decisiones.

¹ Habraken, N.J., Mignucci, A., Montaner, J. (2009), Soportes: vivienda y ciudad. Editoria: Actar/birkhauser

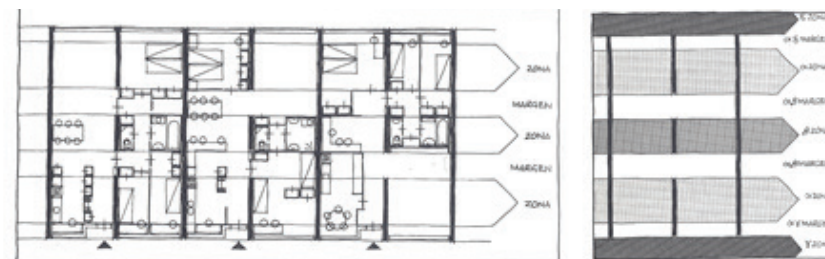


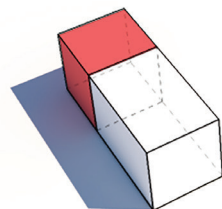
Fig.79 : Habraken. (2000). Sistema de Soportes [Fig]. Recuperado de <http://mingaonline.uach.cl>



Fig.80 : Nuevo sistema de zonas

Nos planteamos investigar y repensar el sistema de zonas para facilitar el diseño de los espacios, de esta manera disponemos de 5 zonas:

- La zona a, Soporte. espacios de servicio (cocina y baños).
- La zona b, Relleno, espacios servidos (viviendas)
- La zona c, de uso exterior aprivado (terrazas- patios).
- La zona d, dedicada a los espacios especiales y/o comerciales como oficinas.
- La zona e, incorpora los espacios comunes, accesos, galerías



■ Soporte / Espacios servicios

□ Relleno / Espacios servidos

Fig.81 : Modulo base

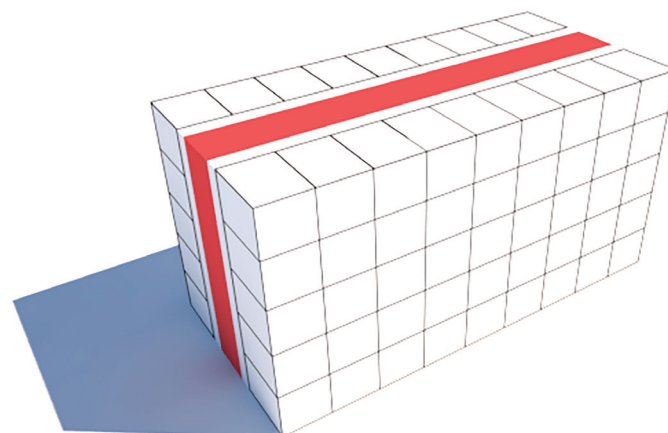


Fig.82 : Modulaci3n - repetic3n

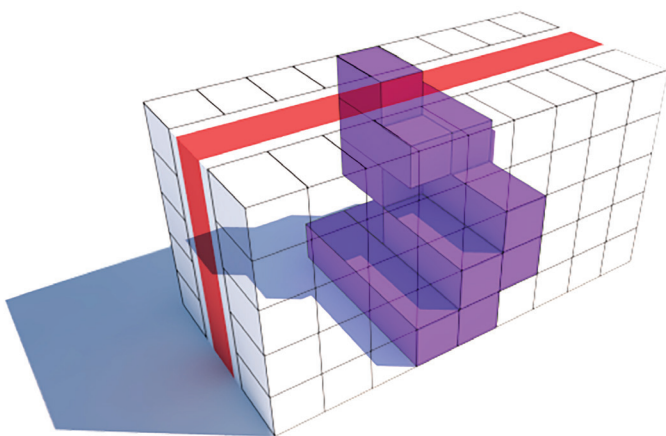


Fig.83 : Volumen a sustraer

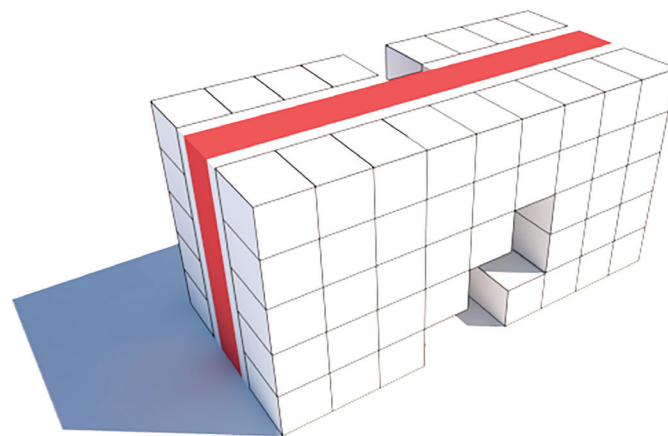


Fig.84 : Vac3os - Espacios comunes

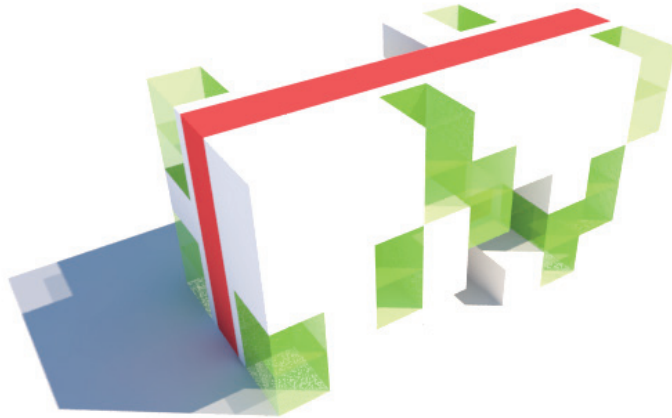


Fig.85 : Disposición de patios por vivienda

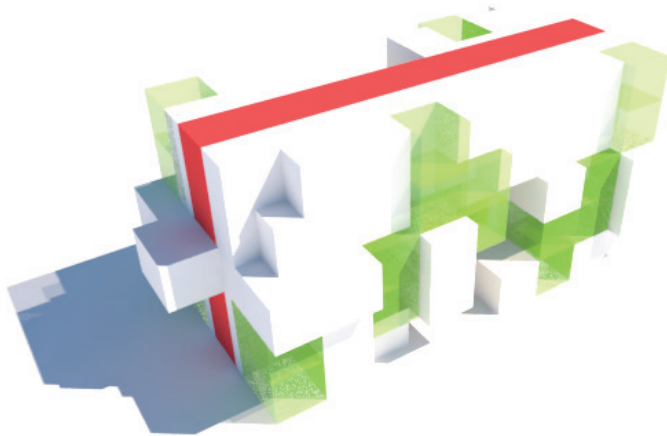


Fig.86 : Adaptaciones volumétricas

Patios en altura

Luego de la repetición de módulos la siguiente operación es la disposición de patios por cada vivienda.

La idea de aportar a la vivienda en altura el concepto de "la casa patio", tiene una larga tradición como tipología de vivienda urbana, la cual se ha estudiado durante años. Mediante el patio la casa se apropia y se reserva para sí un fragmento de exterioridad. Como parte inseparable de lo doméstico. El concepto de patio es reinterpretado como una estrategia proyectual para reforzar el sentido de llegar a la casa, aquella que tiene patio propia del barrio.

Elegimos para este proceso, la vivienda colectiva, entendiendo la colectividad como agrupación, pues es esta agrupación de vivienda la encargada de crear ciudad; así no sólo vale la pena dar importancia a una célula con su independencia, sino en la relación que estas establecen con sus semejantes. De ahí la idea de que esa colectividad de casas patio, pueda darse también en vertical, buscando las condiciones antes mencionadas. Ese concepto de espacio exterior incorporado a la vivienda es una de las piezas fundamentales en nuestra arquitectura, en la ciudad y en el barrio.

"Frente a mi casa, sobre la tuya, mi terraza" 10 Historias sobre vivienda colectiva. Análisis gráfico de diez obras esenciales, a+researchgroup

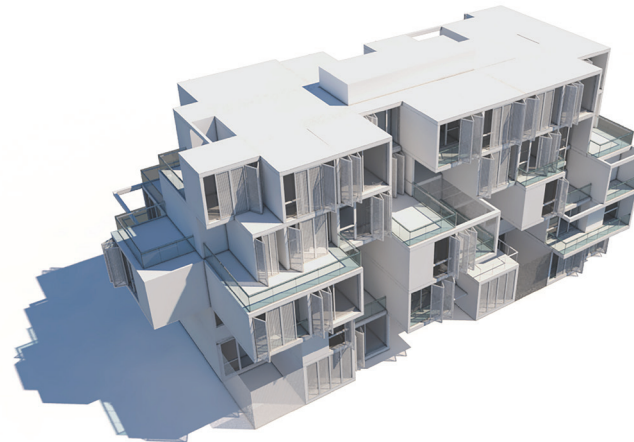


Fig.87 : Resultado final



Fig.88 : Patio de vivienda

Los patios se desplazan alternadamente en las plantas pares e impares, de modo que cada patio consigue tener un sector de espacio exterior en doble altura con iluminación, vegetación y ventilación natural a pesar de que se trata de viviendas de un solo nivel, a diferencia de las viviendas en dúplex las cuales están ubicadas en el último piso. Aquí el patio se presenta en la mayoría de las ocasiones como un espacio con múltiples afecciones, desde el patio que aporta a la vivienda una zona de esparcimiento, un espacio destinado a la ventilación, a su vez como una extensión de todas las actividades del interior de la vivienda, como cocinar, cenar, descansar, etc, mientras se da la interacción con los de más patios de otras viviendas y la planta baja.



Fig.89 : Viviendas. Interacción patio-balcón

TIPOLOGIAS

El diseño para las viviendas tuvo como objetivo lograr una cantidad considerable de prototipos para ofrecer a los usuarios un amplio rango de opciones de acuerdo a sus demandas, por otra parte las viviendas son parcialmente adaptables y ampliables teniendo en cuenta la heterogeneidad en los modos de habitar y la sociedad cambiante en el tiempo.

Se definen 3 grandes agrupaciones de viviendas:

Bloque en Doble Peine: Compuestas de planta baja y 3 niveles

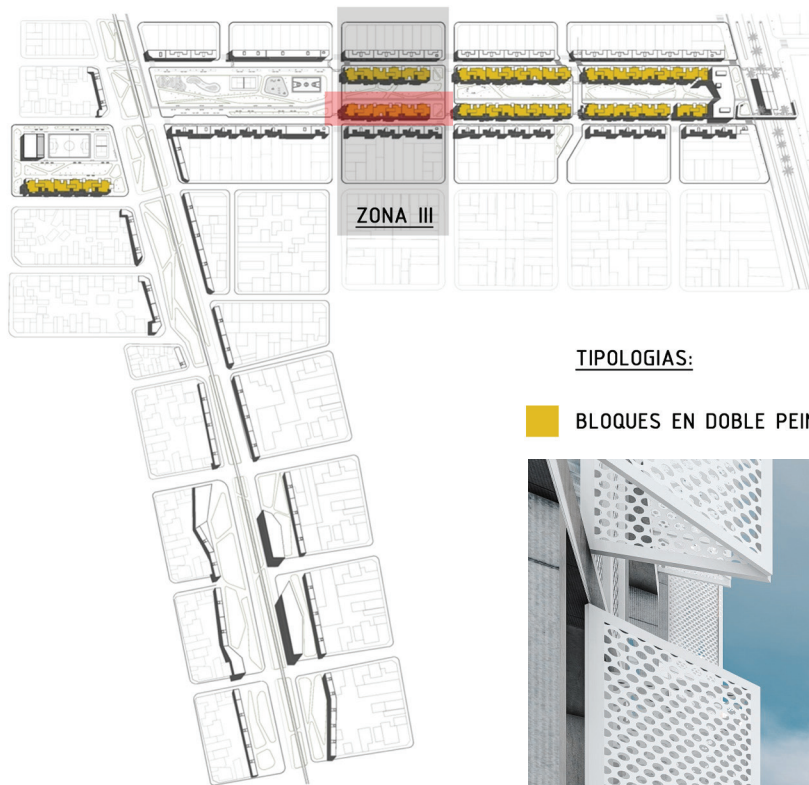
En planta baja, 1er y 2do nivel se desarrollan viviendas Simplex, rematando con Duplexs desde el 3er piso al 4to piso.

Placa vivienda en medianera: Compuestos por planta baja y dos pisos de viviendas simplex, estos bloques tiene la finalidad de recomponer la forma las manzanas generando viviendas frentistas.

Placa viviendas sobre vías FFCC: Compuesto por planta baja y un piso de viviendas simplex, se disponen de estas viviendas para relocalizar a las familias de los asentamientos irregulares sobre las vías del tren y alrededores.



Fig.90 : Agrupamiento y tipos de viviendas



TIPOLOGIAS:

 BLOQUES EN DOBLE PEINE



Fig.91 : Viviendas en bloque doble peine

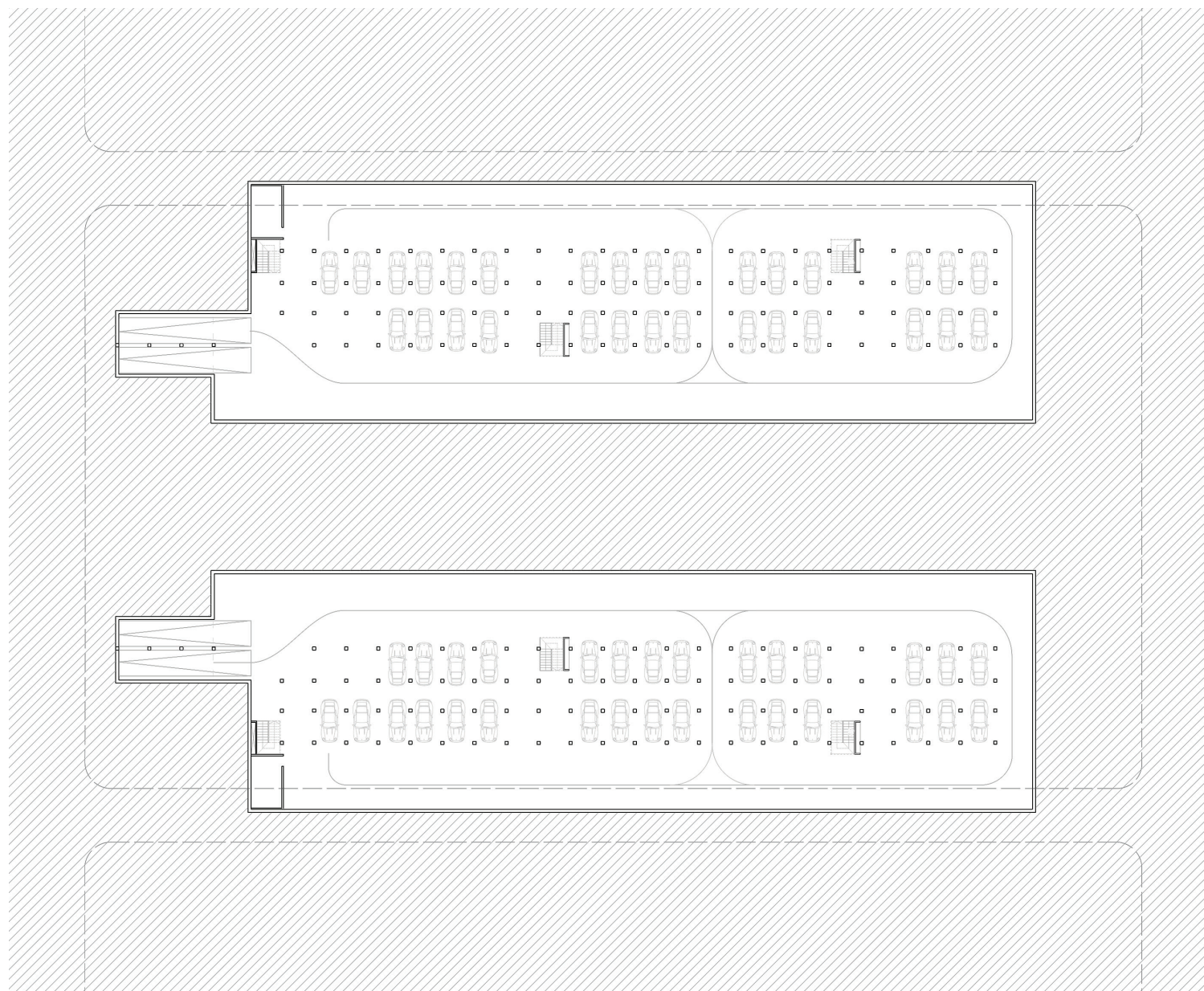


Fig.92 : Cocheras

0 5 10 15

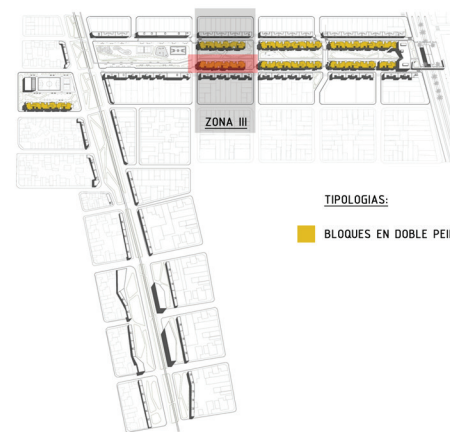
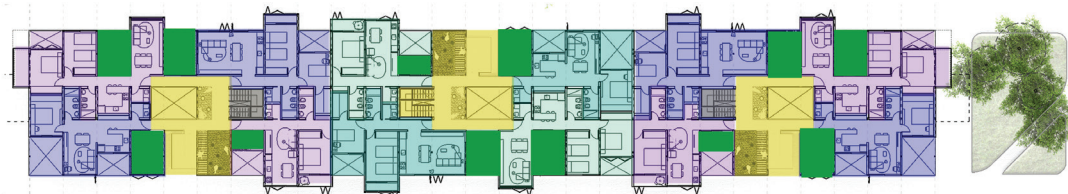


Fig.93 : Planta baja



PLANTA BAJA



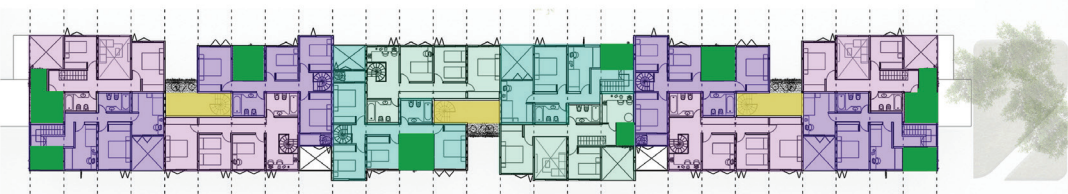
PLANTA 1º NIVEL



PLANTA 2º NIVEL



PLANTA 3º NIVEL



PLANTA 4º NIVEL



■ NUCLEOS DE CIRCULACION VERTICAL

■ UNIDADES DE VIVIENDAS

■ LOCALES / COMERCIOS

■ PATIOS PRIVADOS

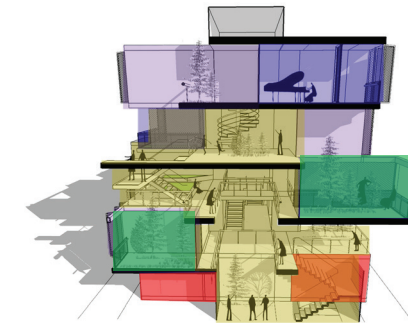
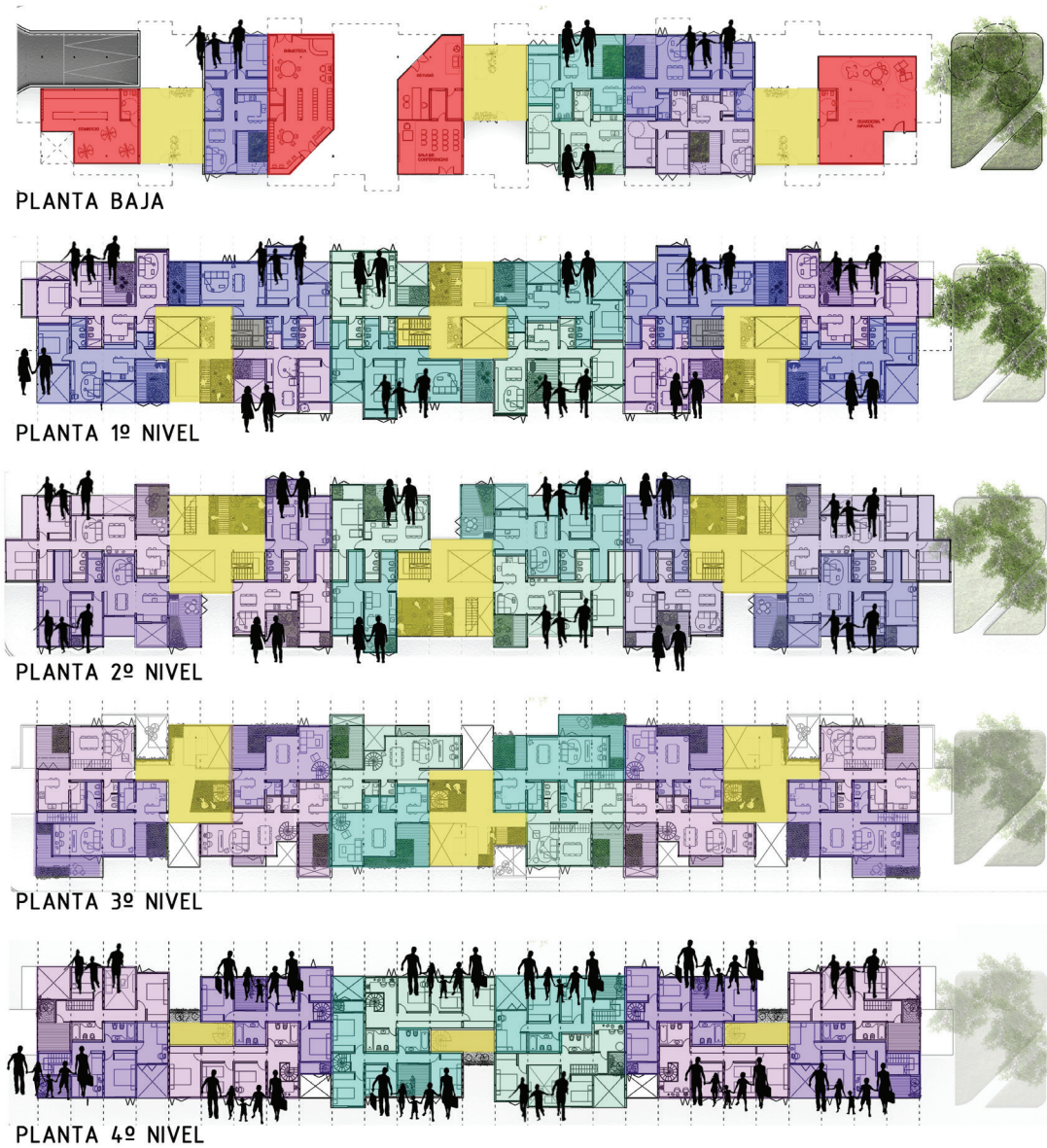


Fig.94 : Designación de espacios



■ NUCLEOS DE CIRCULACION VERTICAL

■ UNIDADES DE VIVIENDAS

■ LOCALES / COMERCIOS

VIVIENDAS

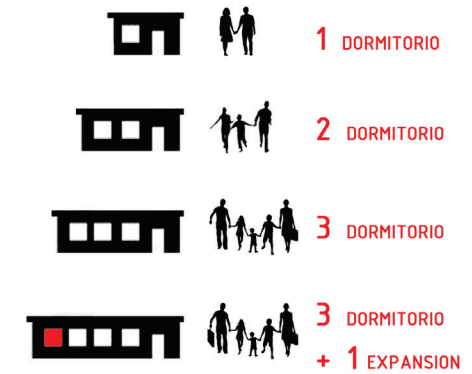
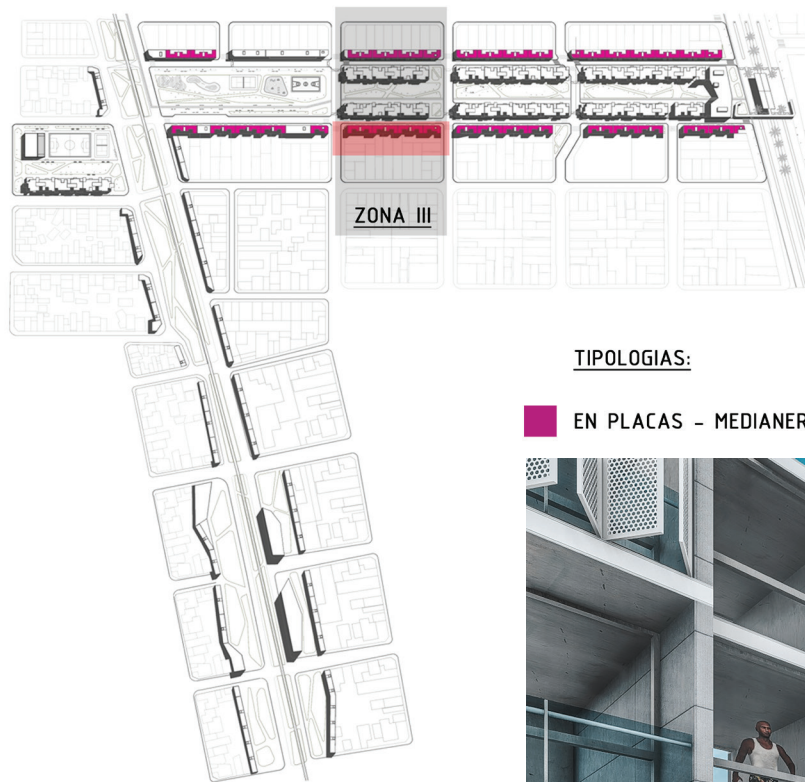


Fig.95 : Modos de habitar

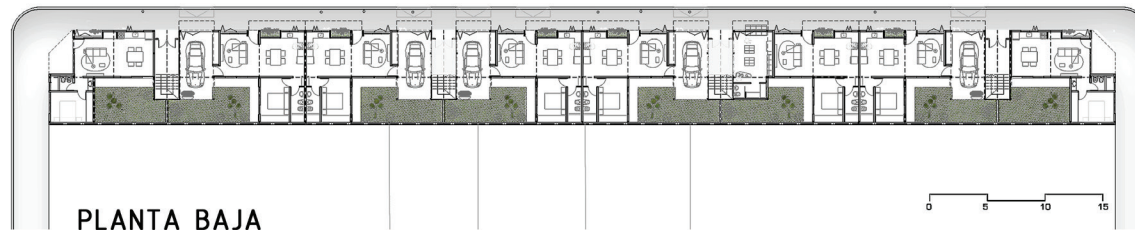


TIPOLOGIAS:

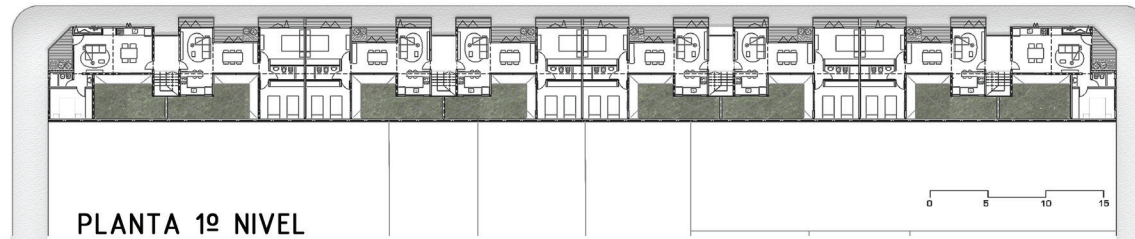
■ EN PLACAS - MEDIANERAS



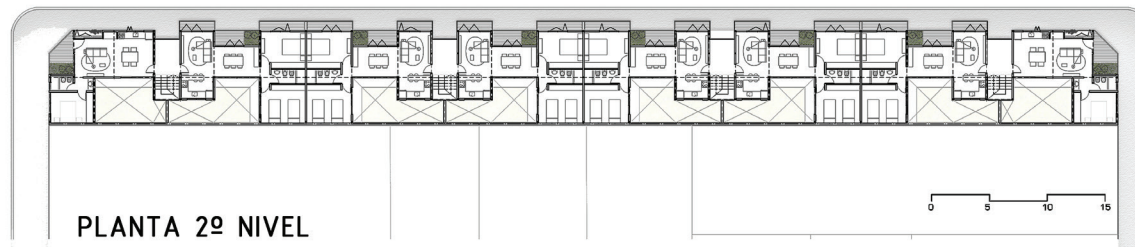
Fig.96 : Viviendas en placa. Medianeras



PLANTA BAJA



PLANTA 1º NIVEL



PLANTA 2º NIVEL



VIVIENDAS



1 DORMITORIO



2 DORMITORIO



Fig.97: Viviendas en placa. Geométrales

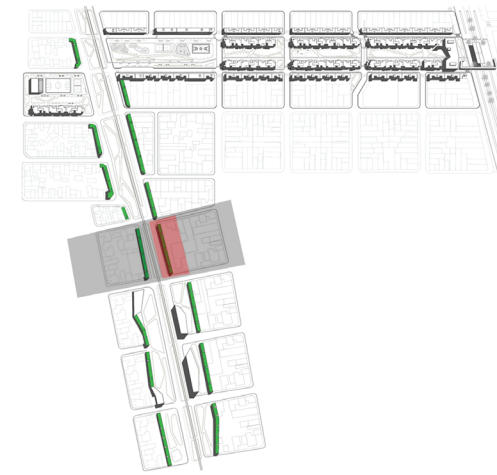
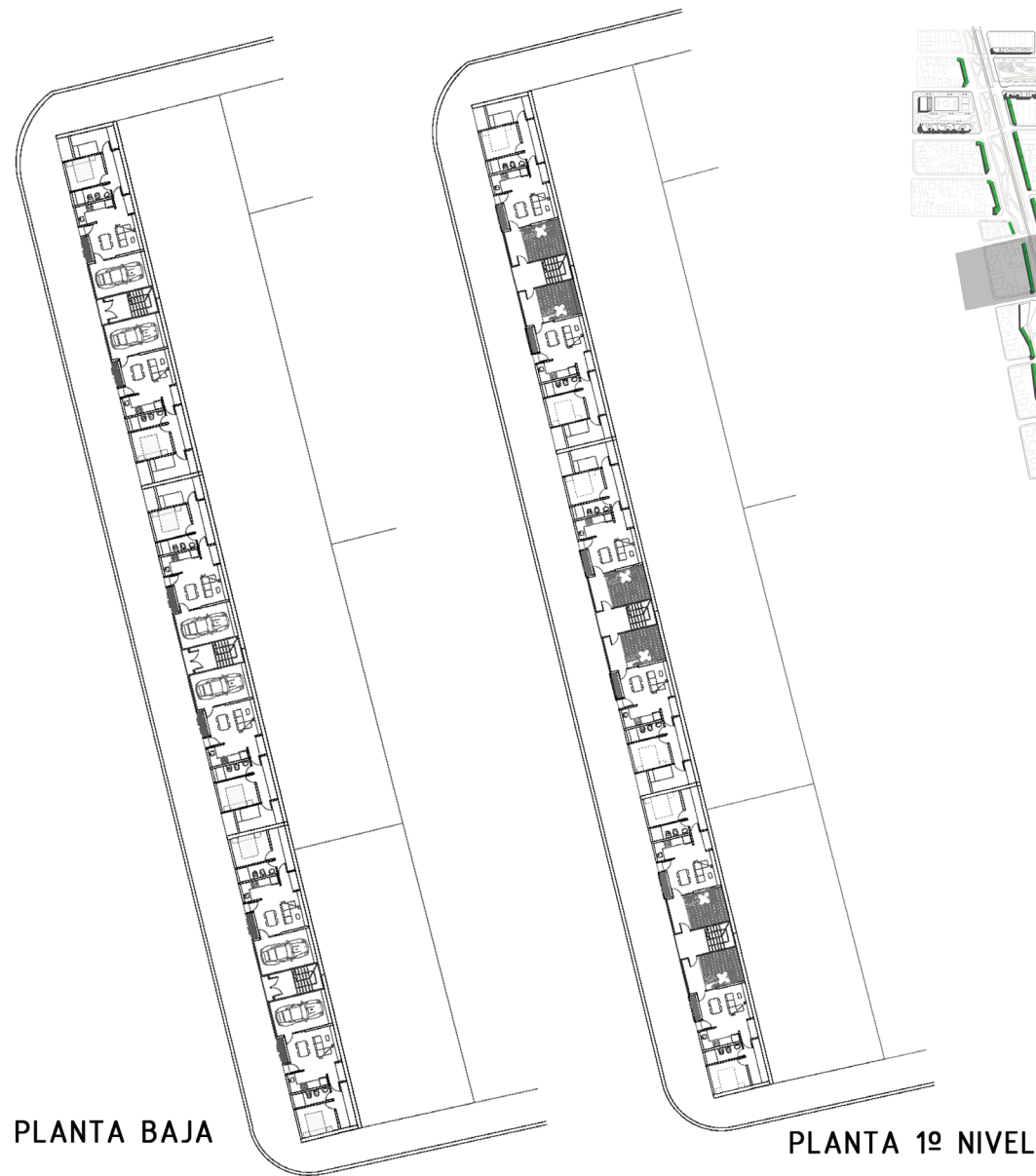


TIPOLOGIAS:

 EN PLACAS - SOBRE VIAS FF.CC



Fig.98 : Viviendas en placa sobre Vias FF.CC



VIVIENDAS



1 DORMITORIO



2 DORMITORIO



Fig.99 : Viviendas en placa sobre Vías FF.CC. Geométrales

TECNOLOGIA

Estructura

El sistema de zonas anteriormente mencionado, estructura el proyecto a través de una malla reticular flexible que regula las dimensiones finales de la estructura, la cual esta materializada en acero. Este sistema modular permite producir un variado repertorio de tipologías de vivienda y fabricación en serie de elementos interiores y exteriores. La construcción de sistemas complejos a partir de la combinación simple de unas pocas piezas básicas ya garantiza por sí misma dos objetivos principales de los procesos de industrialización: el ahorro de tiempo y la reducción de residuos.

A partir de la elección tecnológica, comenzamos a definir los elementos que conformarían la estructura principal. Se reconocen vigas, columnas y arrojamientos para diseñar el sistema de soporte del conjunto. El mismo se realizó en base a un módulo estructural de $3 \times 3 \times 2.7$, cuyas combinaciones conformarían tanto las viviendas como los espacios comunes y locales comerciales. El subsuelo donde se alojan las cocheras, a diferencia del resto del conjunto y como protección del metal en contacto con la tierra, se diseñó completamente en hormigón armado.

Espacios Técnicos

La espina de servicios, (la zona a: soporte), es el sector dedicado a alojar los espacios fijos de una vivienda, sus instalaciones, desagües y ventilaciones. La disposición de esta espina optimiza y agiliza la construcción de la infraestructura de todo el conjunto y por otro lado, permite un fácil acceso a la misma desde las viviendas en caso de una posible reparación o posterior adición de instalaciones requeridas por los usuarios.

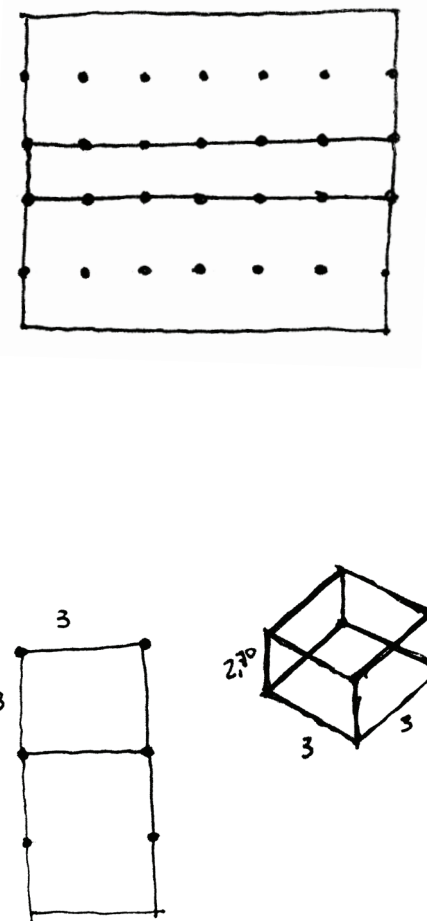
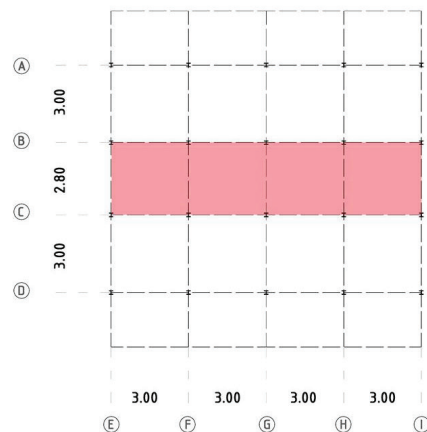


Fig.100 : Croquis de Estructura



MODULO BASE

COLUMNAS: PERFIL DE ACERO IPN 300

VIGAS PRINCIPALES: PERFIL DE ACERO IPE 200

VIGAS SECUNDARIAS: IPN 200

REFUERZOS: CABLE TENSOR

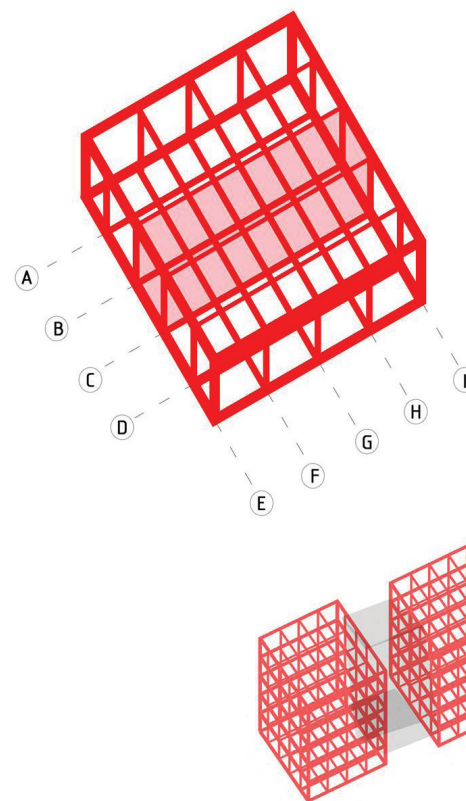
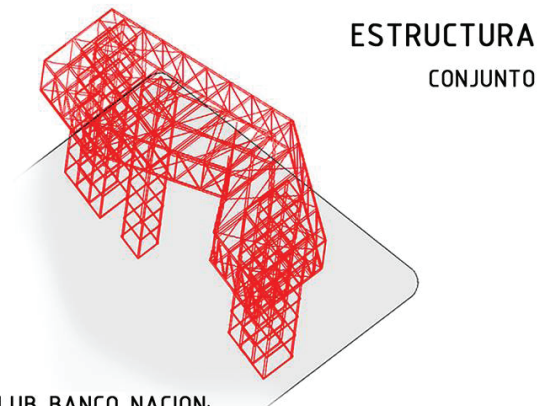
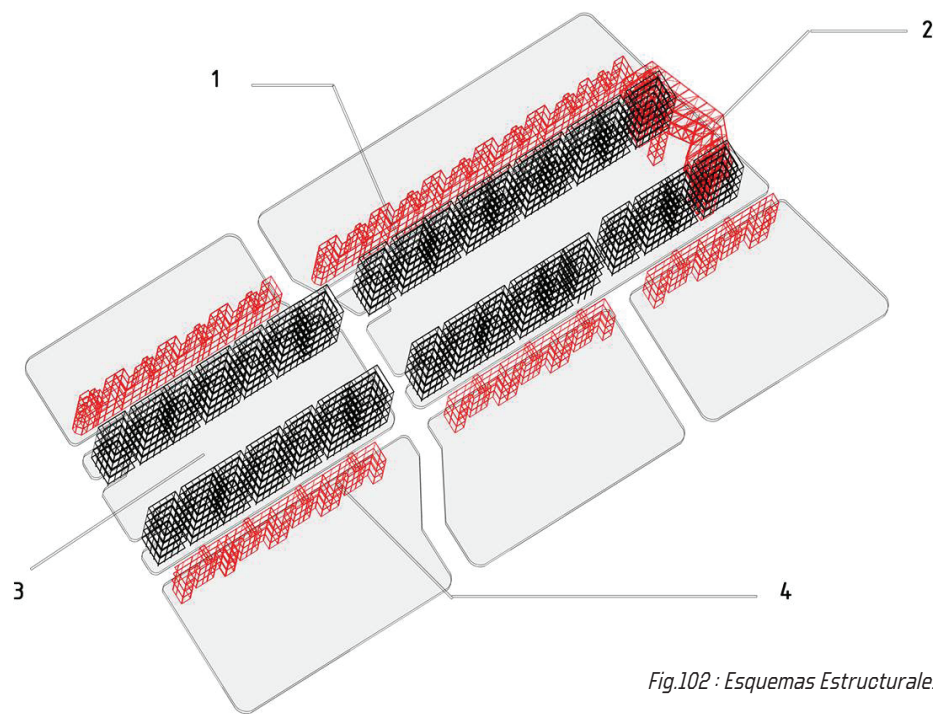


Fig.101 : Esquemas Estructurales

BENEFICIOS DE LA CONSTRUCCION EN ACERO

En la construcción, el acero se ha revelado como el material a elegir y ofrece una variada gama de soluciones que pueden hacer que los edificios sean energéticamente más eficientes, menos costosos en su funcionamiento y más confortables. Entre sus características principales destacan su resistencia, flexibilidad, ductilidad y adaptabilidad. La durabilidad es uno de los actos primeros de sostenibilidad y el galvanizado contribuye fuertemente a ella a un muy bajo costo de mantenimiento. Además es un material 100% e indefinidamente reciclable, con un alto contenido de reciclado propio. Un edificio estructurado en acero en estas condiciones suma, además, la posibilidad de ser relocalizado, reutilizado íntegramente debido a su alto nivel de prefabricación.



CLUB BANCO NACION:

COLUMNAS PRINCIPALES: PERFIL ACERO DOBLE UPN 140

COLUMNAS SECUNDARIAS: PERFIL ACERO IPN 300

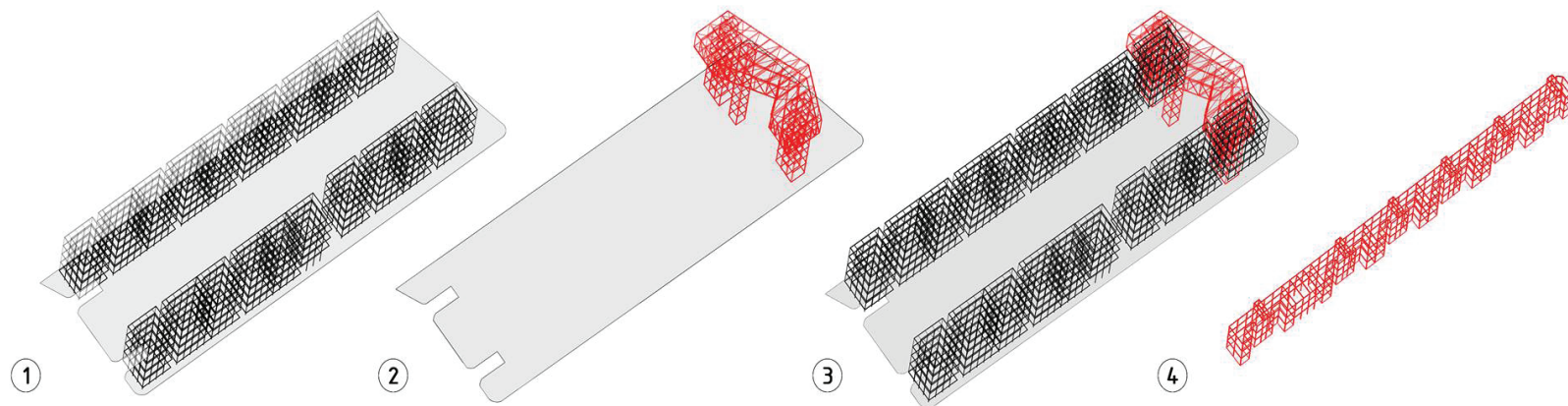
VIGAS RETICULADAS

VIGA VIERENDEEL PERFIL IPE 200

ARRIOSTRAMIENTOS

CRUZ DE SAN ANDRES

Fig.102 : Esquemas Estructurales. Frente Bv Rondeau



ESTRUCTURA

CLUB BANCO NACIÓN, SEDE

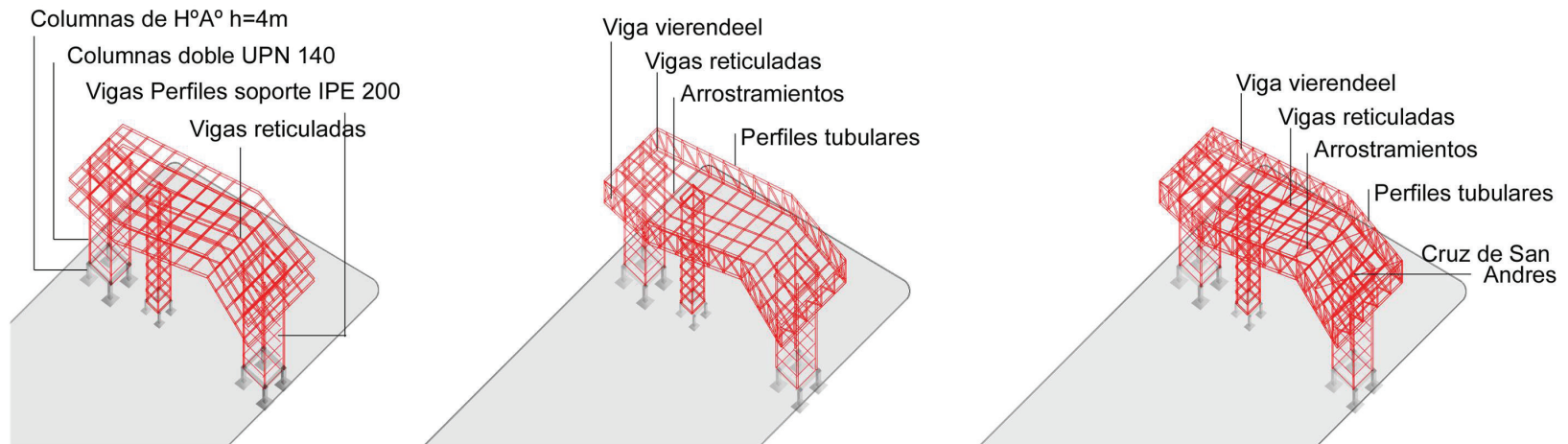


Fig.103 : Estructura Sede Club Banco Nación

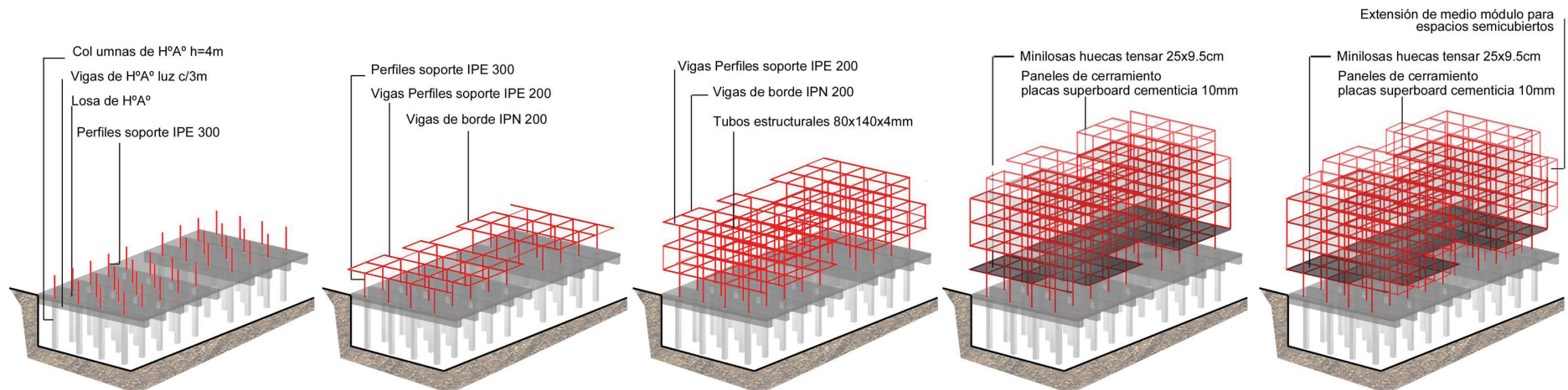


Fig.104 : Estructura Bloques Viviendas

Materialidad

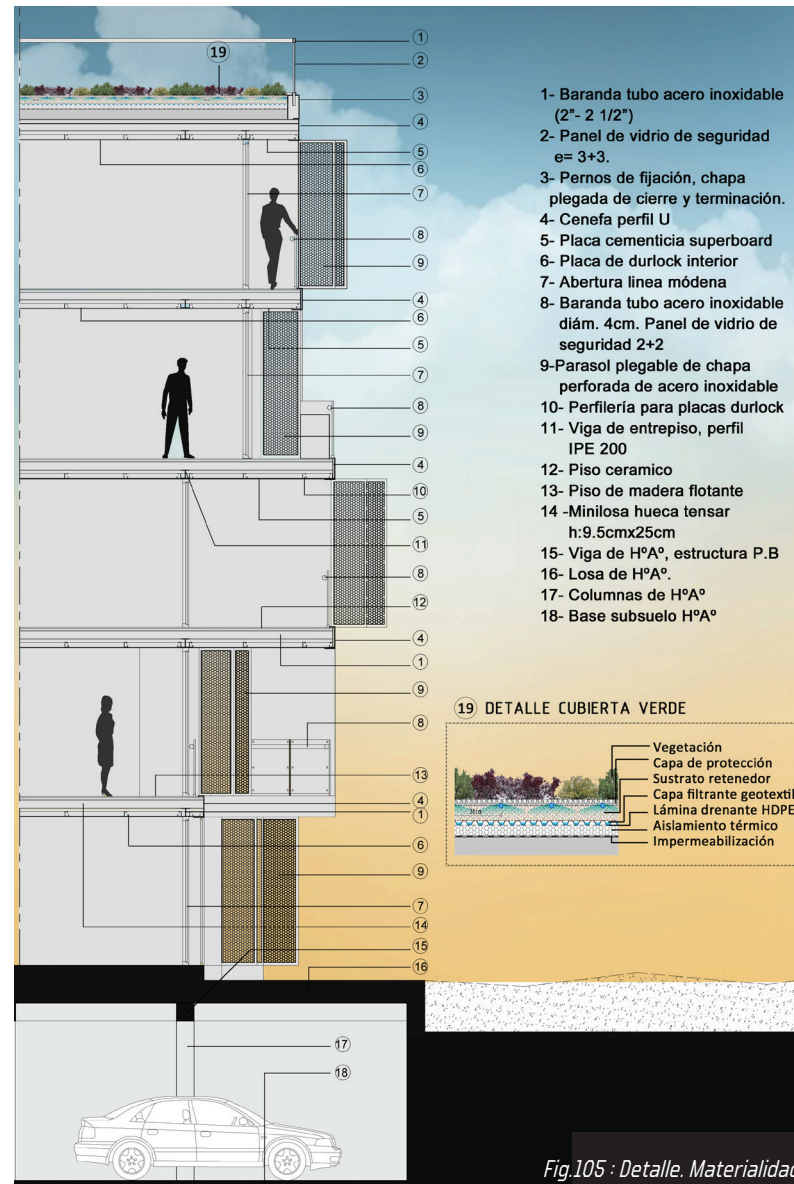


Fig.105 : Detalle. Materialidad.

Sostenibilidad

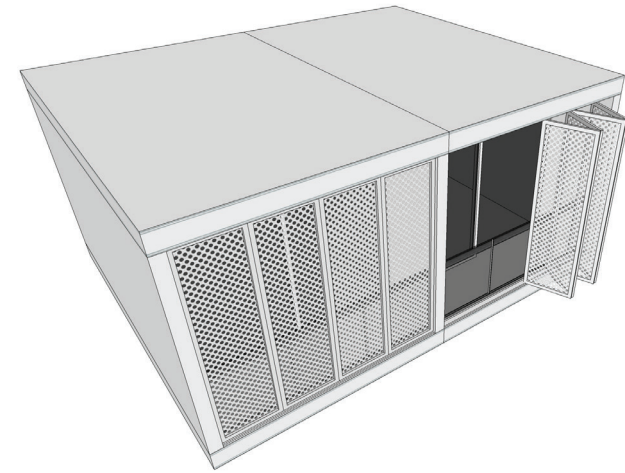
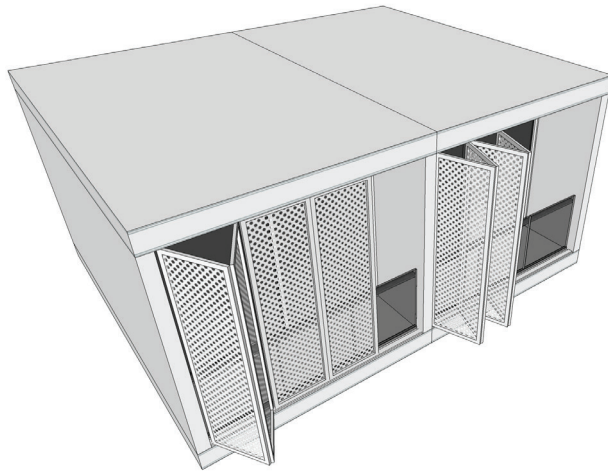


Fig.106 : Accionamiento de Parasoles

La envolvente como protección

Aportamos a la Sostenibilidad y protección del medio ambiente desde el estudio de protecciones pasivas, las fachadas se componen de aberturas de piso a techo casi en todo su perímetro, separadas por una línea de parasoles metálicos plegables corredizos compuestos por chapas metálicas perforadas que pueden ser manipulados de acuerdo a la incidencia del sol. Por otro lado el sistema de plegado corredizo permite lograr una apertura total del ambiente, sin bloquear las visuales al exterior, una mejor regulación de la luz y una eficaz protección visual, y a su vez también

permite cerrar toda la fachada de la vivienda.

Las chapas perforadas como característica son fácilmente maleables, pueden ser pintadas o pulidas, fáciles de instalar, alto nivel estético, gran variedad de diseños contemporáneos, resistencia a la abrasión, disponibles en diferentes espesores, amplia gama de tamaños y patrones, insonorización uniforme, durabilidad, bajo mantenimiento y alta resistencia.



Fig.107 : Envolvente. Parasoles





Fig.108 : Apertura y cierre de parasoles



Fig.109 : Imagen nocturna. Fachada

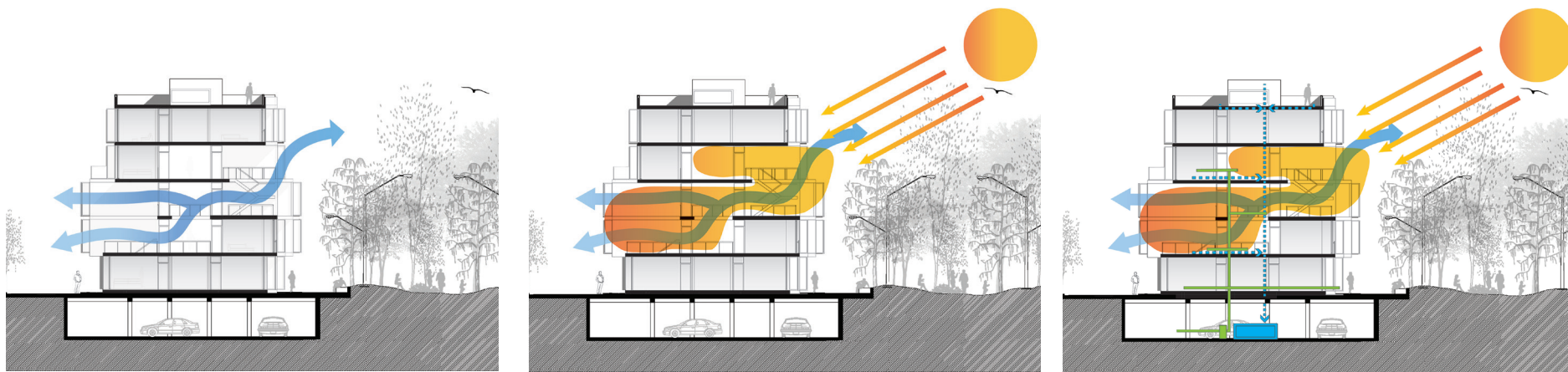


Fig.110 : Esquemas Renovación de aire y Reutilización de agua

Los vacíos generados intencionalmente en los espacios comunes de las viviendas poseen un sofisticado sistema de ventilación cruzada que funciona como pulmón para la renovación de aire y el acondicionamiento interno del edificio.

Regenerar – reutilizar

El agua regenerada es un recurso con múltiples beneficios y es una estrategia en el diseño de edificios verdes. Proponemos el aprovechamiento tanto de aguas grises como pluviales, permite su utilización en inodoros, el riego, una vez han sido tratadas. De esta manera la Terraza funciona como un sistema de captación de aguas pluviales, teniendo la capacidad de recuperar y filtrar hasta el 60% del agua de lluvia. Ésta cantidad de líquido captado, que no es consumida por las plantas es guiado hacia una cisterna, para ser tratado y poder ser reutilizado perfectamente para uso doméstico, lavadora, inodoros, lavado, riego, artefactos que no requieran agua potable. Por otro lado las terrazas verdes producen oxígeno y absorben CO2. Se sabe que 1m2 de pasto genera el oxígeno requerido por una persona en todo el año. En cuanto a las viviendas se produce la regeneración de aguas grises (procedentes del lavabo y la ducha). Poco contaminadas por lo tanto requieren un tratamiento más sencillo, para utilizarse para riego del jardín y los espacios comunes

08 CONCLUSIONES

ANTES Y DESPUES



Fig.111 : Sector de intervención. Antes



Fig.112 : Sector de intervención. Despues



Fig.113 : Frente Bv. Rondeau. Antes



Fig.114 : Frente Bv. Rondeau. Despues



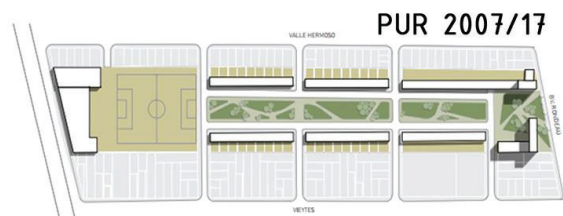
Fig.115 : Cruce de calles. Vieytes y Darregueira. Antes



Fig.116 : Cruce de calles. Vieytes y Darregueira. Despues

A MODO DE REFLEXION

La Normativa establecida por la municipalidad de Rosario, indica para este sector un Factor de Ocupación del Suelo igual a 0,5.



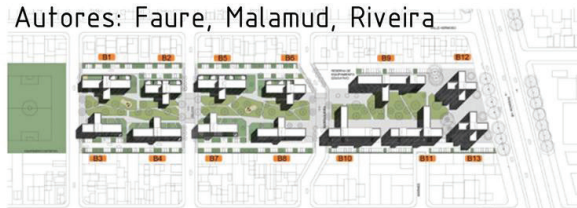
CONCURSO PROCREAR

Estudio ASN/NOISE



CONCURSO PROCREAR

Autores: Faure, Malamud, Riveira



PROPUESTA

Sector 1



F
O
S

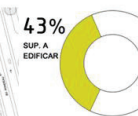
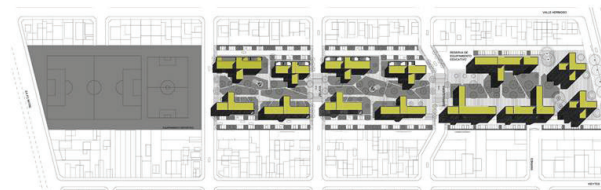
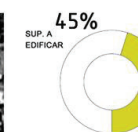
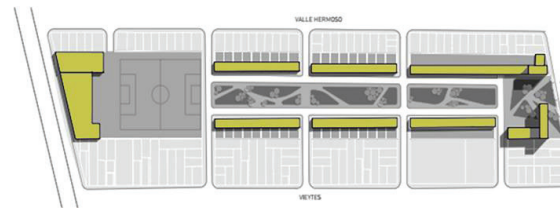
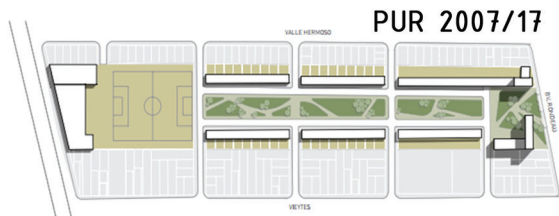


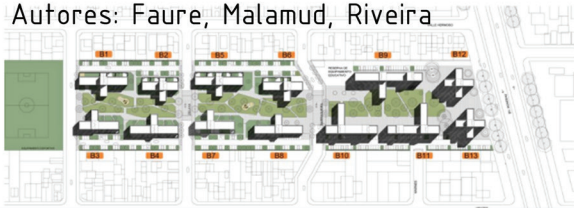
Fig.117 : Cuadro comparativo. Índice F.O.S



CONCURSO PROCREAR
Estudio ASN/NOISE



CONCURSO PROCREAR
Autores: Faure, Malamud, Riveira



PROPUESTA
Sector 1



E
S
P.

P
Ú
B
L
I
C
O
+
E
Q.

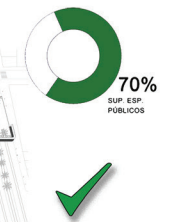
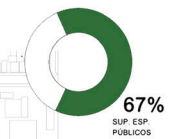
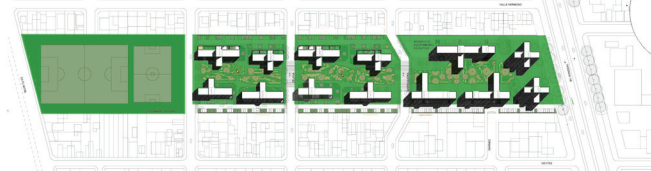
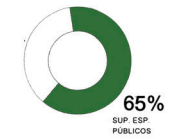
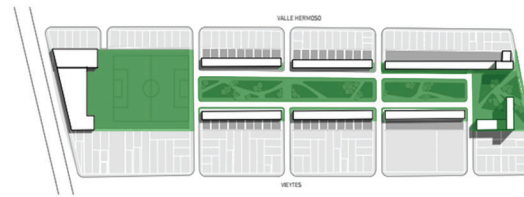


Fig.118 : Cuadro comparativo. Espacios públicos

CONCURSO PROCREAR

Estudio ASN/NOISE



CONCURSO PROCREAR

Autores: Faure, Malamud, Riveira



PROPUESTA

Sector 1



D
E
N
S
I
D
A
D

390 VIVIENDAS

1170 HABITANTES

DENSIDAD: 365p/ ha

468 VIVIENDAS

1404 HABITANTES

DENSIDAD: 437p/ ha

770 VIVIENDAS

2310 HABITANTES

DENSIDAD: 462p/ ha



Fig.119 : Cuadro comparativo. Densidades

OBJETIVO ALCANZADOS:

PLAN GENERAL

- *Optimización integral de ciudad, a través del sistema de movilidad y espacios públicos.*
- *Recuperación del Ferrocarril.*
- *Incorporación de nuevos sistemas de movilidad.*
- *Mejora y ampliación del sistema actual de ciclovías.*
- *Articulación de los espacios públicos.*
- *Red de infraestructura para el funcionamiento de un sistema de transporte global.*

PLAN MAESTRO

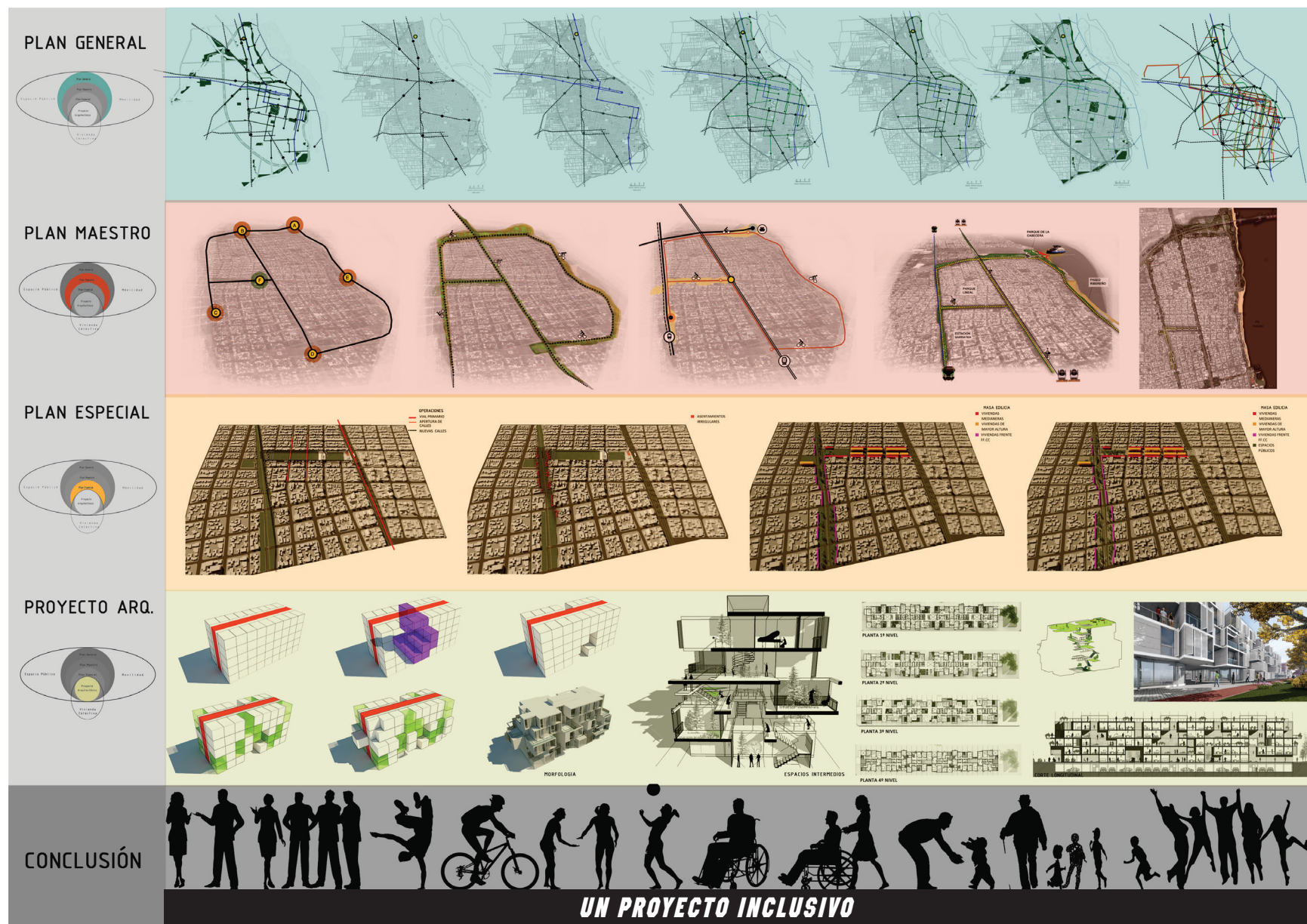
- *Reconversión urbana a escala distrital.*
- *Circuito interactivo articulador de espacios públicos.*
- *Circuito verde-recreativo para el uso de ciclovías y peatones.*
- *Mejora y articulación de los distintos medios de transportes.*

PLAN ESPECIAL

- *Reordenamiento urbano.*
- *Articulación del barrio N-S y vinculación E-O.*
- *Mejora en la accesibilidad del sector.*
- *Apertura de nuevas calles.*
- *Proyección de la masa edilicia y sus espacios públicos.*
- *Conexión del Boulevard Rondeau con las vías del Ferrocarril a través de los espacios públicos.*
- *Aporte de espacios verdes al barrio y a la ciudad.*
- *Relocalización de residentes que se encuentran en asentamientos irregulares.*

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

- *Definición de usos, dominio del suelo y su relación con el espacio público.*
- *Nuevos equipamientos que aportan actividades al barrio.*
- *Superación de la densidad en relación a los casos de estudio.*
- *Variedad programática.*
- *El espacio común a modo de calle vertical*
- *Resolución de un 90% de viviendas con patios privados-individuales, y un 100% de viviendas frentistas.*



08 BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA POR OBRA

ESPACIO PUBLICO

HIGHLINE PARK. DILLER SCOFIDIO + RENFRO, JAMES CORNER FIELD OPERATIONS. Nueva York, Estados Unidos, 1999-2014
1° PREMIO - PIAZZA LIBERTY. FOSTER+PARTNERS. Milan, Italia, 2017
GRØNNEVIKSØREN STUDENT APARTMENTS. 3RW ARKITEKTER. Bergen, Norway, 2013
PANCRA'S SQUARE. TOWNSHEND LANDSCAPE ARCHITECTS. Londres, Inglaterra, 2015

VIVIENDA COLECTIVA

HABITAT 67. MOSHE SAFDIE ARCHITECTS. Montreal, Canada, 1967
MARQUEES ROAD. DARBOURNE & DARKE. Islington, Londres, 1967
EDIFICIO CELOSÍA. MVRDV ARQUITECTOS. San Ginero, Madrid, 2008
CONJUNTO DE VIVIENDAS VALENTON. GELIN-LAFON ARQUITECTOS. Valenton, France, 2013

VIVIENDA COLECTIVA / ESPACIOS COLECTIVOS

NEXT 21. YOSITIKA UTIDA, SHU-KOH-SHA ARCHITECTURAL AND URBAN DESIGN STUDIO. Osaka, Japan, 1994
AROUND THE CORNER GRAIN. EUREKA + MARU.ARCHITECTURE. Urawa Ward, Japan, 2015
KITAGATA HOUSING. SANAA KAZUYO SEJIMA + RYUE NISHIZAWA. Kitagata, Japan- 2000
1°PREMIO - CONCURSO PRO.CRE.AR-VIVIENDA COLECTIVA. BBOA ARQUITECTOS. Baigorria, Santa Fe, Argentina, 2017

VIVIENDA COLECTIVA / TERRAZAS PATIO

COMPLEJO JEANNE HACHETTE. JEAN RENAUDIE. Paris, Francia 1975
LE VILLAGE. XTU ARCHITECTS. Nantes, Francia 1975
114 PUBLIC HOUSING UNITS. SAUQUET ARCHITECTES. Sabadell, España, 2008
222 JACKSON HOUSING. ODA ARCHITECTS. Nueva York, Estados Unidos, 2016

ESTRUCTURA

EDIFICIO FERTYA. ANDRE HAUGH ARQUITECTO. Rosario, Argentina, 2015
VERSION RUBIS HOUSING. JEAN-PAUL VIGUIER ARCHITECTURE. Montpellier, France, 2012
PASARELAS ENTRE EDIFICIOS QUORUM. SERRANO - VALDERRAMA ARQUITECTOS. Buenos Aires, Argentina, 2013

ENVOLVENTE / PROTECCION

EDIFICIO SUCRE 4444. ESTEBAN TANNENBAUM ARQUITECTOS. Buenos Aires, Argentina, 2013

BIBLIOGRAFIA GENERAL

- ASCHER, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid, España: Alianza.
- BARAN, P. (1964). *On Distributed Communications*. California. EE.UU: The Rand Corporation.
- BORJA, J. (2001). *El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas*. Barcelona, España: IIGOV.
- FERNÁNDEZ LORENZO, P. (2012) *La casa abierta*. Madrid, España: El croquis
- FRENCH, H. (2009) *Vivienda colectiva paradigmática del siglo XX: Plantas, secciones y alzados*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- EL CROQUIS, revistas
- FOLGA A. (2012) *Patios en altura*. Montevideo, Uruguay: Una indagación gráfica.
- GAUSA, M; SALAZAR, J. (2002) *Housing. Nuevas alternativas, nuevos sistemas*. Barcelona, España: Actar.
- HABRAKEN J. (2000) *El diseño de soportes*, Barcelona, España: Gustavo Gili.
- HERCE, M. (2000). *Instrumentos de transformación del espacio urbano, presencia y operatividad en América Latina*. Quito, Perú.
- Instituto de Gestión de Ciudades. (2011), *Componente Participativo Plan Integral de Movilidad de Rosario*, Rosario, Argentina: I.G.C
- MONTANER J. M., MUXÍ Z., FALAGÁN D., (2011). *Herramientas para habitar el presente: la vivienda del siglo XXI*. Catalunya, España: Máster
- Municipalidad de Rosario Secretaría de Planeamiento, (2008), *Plan Urbano Rosario 2007 2017*, Rosario, Argentina: Municipalidad de Rosario.
- PERAHIA, R. (1999). *El Espacio Público. Los espacios verdes, los espacios libres*. Buenos Aires, Argentina: Belgrano.
- Secretaría de Transporte de la Nación, (2010), *Plan Circunvalar Rosario*, Rosario, Argentina: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- SOLÀ-MORALES I. (1996). *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades*, Barcelona, España: AA. VV.
- SABATO J. y otros. (1991). *Plazas y plazoletas. Guía para su proyecto, construcción y mantenimiento*. Buenos Aires, Argentina: Municipalidad de Bs. As.
- SUAREZ, O. y otros. *Reflexiones. Los Espacios Públicos*. Buenos Aires: Editorial Facultad de Arquitectura y Urbanismo UBA, 1995.
- SARQUIS J. (2007) *Arquitectura y modos de habitar*. Buenos Aires, Argentina: Nobuko.
- SMITHSON A., SMITHSON P. (2001) *The charged void architecture*. Londres, Inglaterra: Monacelli Press.

PAGINAS WEB CONSULTADAS:

www.ableditions.com
www.archdaily.com
www.bicycleandtour.com
www.cdv.fapyd.unr.edu.ar
www.desarrolloperuano.blogspot.com.ar
www.marcleacock1.wordpress.com
www.plataformaarquitectura.cl
www.rosario.gov.ar
www.ratp.fr

Queremos agradecer a todas las personas que nos apoyaron en el proceso y desarrollo de nuestro Proyecto Final de Carrera. En primera lugar a nuestros padres, familia y amigos.

A la cátedra por brindarnos el espacio para aprender, debatir y transgredir, con el objetivo de aprender cada día un poco más, guiándonos en el desarrollo de nuestras ideas y potenciándonos. A nuestra tutora la Arq. Mg. Susana Paganini y Co-tutora la Arq. Soledad Chamorro, por su compromiso incondicional hacia nosotros y nuestro trabajo.

Finalmente agradecer a la educación pública, gratuita y de calidad brindada por la FAPYD, la cual nos permitió formarnos tanto a nivel profesional como personal, ampliando nuestro campo de aprendizaje más allá de la universidad y dejándonos un capital valioso para toda la vida.

Ludmila y Mariano

