

AYRE
PFC



Cualquier forma de reproducción parcia o total, comunicación pública, distribución o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la previa autorización de sus autores.

Marzo XX17, Rosario, Santa Fe - ARG

AUTORES & DISEÑADORES

BARBON JOAQUIN | joaquinbarbon@hotmail.com

ORGAZ JONATAN | jonatan.orgaz@gmail.com

FAPyD

PFC | Catedra ARQ. EDUARDO CHAJCHIR

cuerpo docente: Arq. Paganini Susana; Arq. Szpac Mariela;
Arq. Galati Costanza; Arq. Chamorro Soledad; Arq. Meli Paola.

tutor: Arq. Diego Formica



“No puedes simplemente poner algo nuevo en un lugar. Tienes que absorber lo que ves a tu alrededor, lo que existe sobre la tierra, y luego utilizarlo, junto con el pensamiento contemporáneo, para interpretar lo que ves.”



foto: obra "el Kinari" (naturaleza en origen) - pabellón Japón
expo '92 Sevilla
Tadao Ando



caso de nuestra cátedra de proyecto arquitectónica, cátedra Arq. Eduardo Chajchir, se abordó el tema de “Viviendas” como caso de estudio general en relación a las demandas del hábitat contemporáneo.

La Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, convocó al Proyecto Final de carrera 2014 a abordar temas relacionados al hábitat, salud y/o educación, como temas de prioridad e interés públicos. En el

PROLOGO

La cátedra decidió trabajar en un sector de la ciudad de Rosario, específicamente en el cruce Alberdi. El Lugar físico de la intervención, está determinado por el triángulo que forman las vías del ferrocarril, la calle salta y la calle Crespo, sitio localmente conocido como cruce Alberdi.

Particularmente la intervención se llevara a cabo sobre el área de las viejas instalaciones de “Molinos”.

El programa forma parte de la unidad de gestión N° 7, PATIO-CADENAS, del gran Masterplan Puerto Norte en ejecución, planteado por la municipalidad para la ciudad de Rosario. Junto con esta unidad de gestión, Patios -cadena, que es desarrollado próximo al río Paraná, se busca la reconversión de los terrenos administrados por ADIF y afectados por el uso ferroviario que hoy en día es una barrera urbana que aumenta la fragmentación del área. A partir de realizar reflexiones analíticas y análisis sobre obras específicas de diversos índoles relacionados a la temática a trabajar, se formaron equipos de 7 a 10 integrantes para desarrollar un Masterplan en el sector, formado por 5 manzanas.

En esta etapa los alumnos definieron planes de masas edilicias y lineamientos generales para ser luego cumplido por cada equipo de 2 alumnos. La segunda etapa, tenía como objetivo la evolución por parte de cada equipo de una propuesta a escala arquitectónica mediante la interrelación de los conocimientos adquiridos durante toda la carrera y llevando a cabo consultas con profesionales de distintas áreas.



La diferencia entre generar algo “nuevo” y algo “innovador” es que en el desarrollo innovador se evalúa el contexto mirando mas allá y dentro de la propia disciplina tratando de calcular las maneras de alcanzar un próximo nivel de evolución. Es decir, es necesario evaluar el pasado para poder contribuir y desarrollar algo innovador, algo ligado a la idea de evolución. El ejercicio se desarrolló en dos etapas, una analítica y otra de producción de inteligencia a través de propuestas que buscaron ser disciplinares y, por sobre todas las cosas, innovadoras. De acuerdo a nuestra naturaleza operativa creemos que el proceso es la base de la producción por lo tanto creemos que el proceso está también mancomunado con un marco evolutivo a través de etapas de gestación. Dentro de esta cadena evolutiva, el análisis juega un rol importante en el proceso por lo cual en la primera etapa se analizaron de manera inteligente precedentes históricos de un amplio espectro, tratando de generar una plataforma operativa a través de la inserción de muchas estrategias bajo

nuevos contextos. Estos actos operativos de “la re-apropiación”, “la investigación”, “la eficiencia” y por consecuencia, la “innovación” son operaciones contemporáneas más realistas respecto al arte y la cultura. Durante la etapa de análisis, se trato de desarrollar una manera de entender y clarificar la interrelación entre los procesos tecnológicos y “la singularidades” sensitivas derivadas de los procesos culturales, de diseño y de “contexto”. Por otro lado, las técnicas sugieren un set de cualidades formales y configuraciones mientras que las singularidades están siempre alineadas a los códigos existentes, el estudio de mercado y posibilidades, sitio y programa, precedentes, inmersión cultural, etc. Basado en los antecedentes se trataron de establecer un set de “familias” tratando de entender la relación entre lote, orientación, programa y masa en su relación con la estrategia de ubicación del “núcleo” como espacio de uso común respecto al espacio que sirve [unidades de vivienda]. Se tuvieron en cuenta factores básicos tales como la introducción de luz natural,

la posibilidad de patio de uso común, terraza accesible o balcones y por último la relación de eficiencia entre núcleo y perímetro. Se exploraron las posibilidades de generar arquitectura siempre diseñando bajo las normas básicas del reglamento de edificación existente respecto a: iluminación y ventilación, recursos de medio vertical, uso del espacio público, integración e interacción entre dominio público y privado, forma, espacio, habitabilidad. Entre el legado urbano Europeo y la modernidad Americana, nuestras ciudades son escenarios fragmentados, abiertos a intervenciones especulativas por desarrollistas inmobiliarios. En este sentido nuestras ciudades no son de aquí ni de allá. Este ejercicio proyectual ofreció una oportunidad para explorar, evaluar y establecer una plataforma especulativa como material de diseño y estrategia enmarcado en la riqueza, diversidad y contradicción de las planificaciones de las ciudades argentinas. En el plano de Rosario se percibe un territorio heterogéneo, sugiere rápidamente un territorio desarrollado a través de la

repetición de la trama urbana donde esta misma se ve alterada en su desarrollo por intervenciones y artefactos aleatorios tales como el puerto, vías del tren, etc. Una foto de cualquier parte de la trama en realidad revela una condición urbana diferente y mucho más compleja. El diseñar en ella puede convertirse en un ejercicio de posibilidades entre diferencia y contraste como una tentativa de “llenar”, la necesidad de completamiento de un fragmento urbano aparentemente incompleto y homogéneo. Entender esta tensión que se produce permite condensar en el diseño de uno de sus edificios la riqueza que existe en toda la ciudad. La ubicación geográfica del ejercicio nos permitió abordar una serie de particularidades especiales tales como las infraestructuras ferro-portuarias en ya un casi desuso, las conexiones vehiculares entre el sector centro y norte de la ciudad y por lo tanto todas las dicotomías entre lo “viejo” o preexistente y lo “nuevo”, lo “abierto” y lo “cerrado”, lo “liviano” y lo “pesado” lo “suave” y lo “duro”. Más allá de ello, el ejercicio brindó la oportunidad de percepción

en el reto de abordar la cultura y el diseño HOY en Rosario. ¿De qué está hecho y cuáles son las características del espacio entre edificios? ¿Cómo operamos entre la grilla regular de la ciudad y las irregularidades infraestructurales [vías, calles, etc.]? ¿Cómo se manifiesta de manera física? ¿Cuáles son los recursos locales que informan sobre nuestras decisiones proyectuales y estratégicas? ¿Cómo generamos guías básicas o estrategias para otorgar de “forma” y darle “lugar” a nuestras intervenciones? Estas son algunos de los conceptos que se trataron de abordar durante el desarrollo del año y se trataron de establecer durante el proceso.

INDICE

12

-08-	PROLOGO
-101-	Conclusiones
-103-	Agradecimientos

-15- CAP01 | escala metropolitana, contexto

-16-	Contexto, transformaciones generales de la ciudad
-24-	Area metropolitana
-26-	Historia del sector
-28-	Masterplan municipalidad de Rosario

-31- CAP02 | hipótesis y referentes

-33-	Hipótesis
-34-	Casos internacionales y nacionales
-44-	La manzana en Rosario
-46-	Objetivos
-48-	Marco operativo
-49-	Fases del proyecto

-51- CAP03 |
M A S T E R P L A N
 -52- Masterplan
 -53- Análisis sitio
 -54- Planta te-
 chos general
 -56- Calles
 -58- Masa compositiva
 -62- PB General
 -64- Programa

-77- CAP04 | Esca-
 la arquitectónica
 -78- Manzana M4
 -80- Geométrales
 -82- Geométrales
 -86- Transiciones
 de dominios y usos



-93- CAP05 | Tipolo-
 gías y Materialidad
 -94- Tipologías
 -95- Densidad
 -96- Índices y
 porcentajes
 -98- Estructu-
 ra y materialidad

CAPITULO01

15

*Contexto, transformaciones generales de
la ciudad
Transformaciones locales
Área metropolitana de Rosario
Historia del sector
Masterplan Municipalidad de Rosario*

CON- TEXTO

Transformaciones generales de la ciudad.

“Las ciudades son conformaciones que se re-encuentran sobre el camino del devenir humano. Es cierto que los hombres no existen en razón de las ciudades, sino las ciudades en razón de los hombres. ¿No son entonces las ciudades el fruto de un paisaje y los hombres los ejecutores de su destino? Sin estas fuerzas demoníacas, que están ligadas a un cierto paisaje, ninguna cosa puede entender-

se, ninguna ciudad. Se observan las ciudades de esta tierra, tanto las pasadas como las actuales, para comprender cómo las ciudades los paisajes están ligados entre sí, cómo el destino de una es también el destino de la otra, cómo las ciudades conducen a cumplir el destino de un paisaje.”¹

1 HÄRING, Hugo (1927) *Zwei Städte: eine physiognomische Studie*

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

“La arquitectura es la escena fija de las vicisitudes del hombre; con toda la carga de los sentimientos de las generaciones, de los acontecimientos públicos, de las tragedias privadas, de los hechos nuevos y antiguos. El elemento colectivo y el privado, sociedad e individuo, se contraponen y se confunden en la ciudad, constituida por tantos pequeños seres que buscan una sistematización y, al mismo

tiempo, juntamente con ella, un ambiente para ellos, más adecuado al ambiente general.”²

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

Desde la Revolución Industrial en los años 1750 hasta mediados del Siglo XX, las estructuras económicas estaban determinadas por la capacidad de producción de un país. Desde la última década del Siglo XX en adelante esta situación se ha complejizado debido principalmente a una serie de transformaciones tecnológicas y económicas que se han caracterizado por la disolución de las fronteras a favor de la autonomía de las empresas multinacionales, cuyas estrategias incidirán fuertemente en las realidades urbanas y enfrentándonos a la globalización. Así, la ciudad, considerada ya como un objeto complejo, se ha ido complejizando aun

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

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

En el caso de Rosario, hoy en día una de las principales problemáticas y consecuencia de los procesos dados son las altas densidades habitacionales, lo cual debido también a las nuevas modalidades de residencia y actividades comerciales, ha llevado a un proceso novedoso

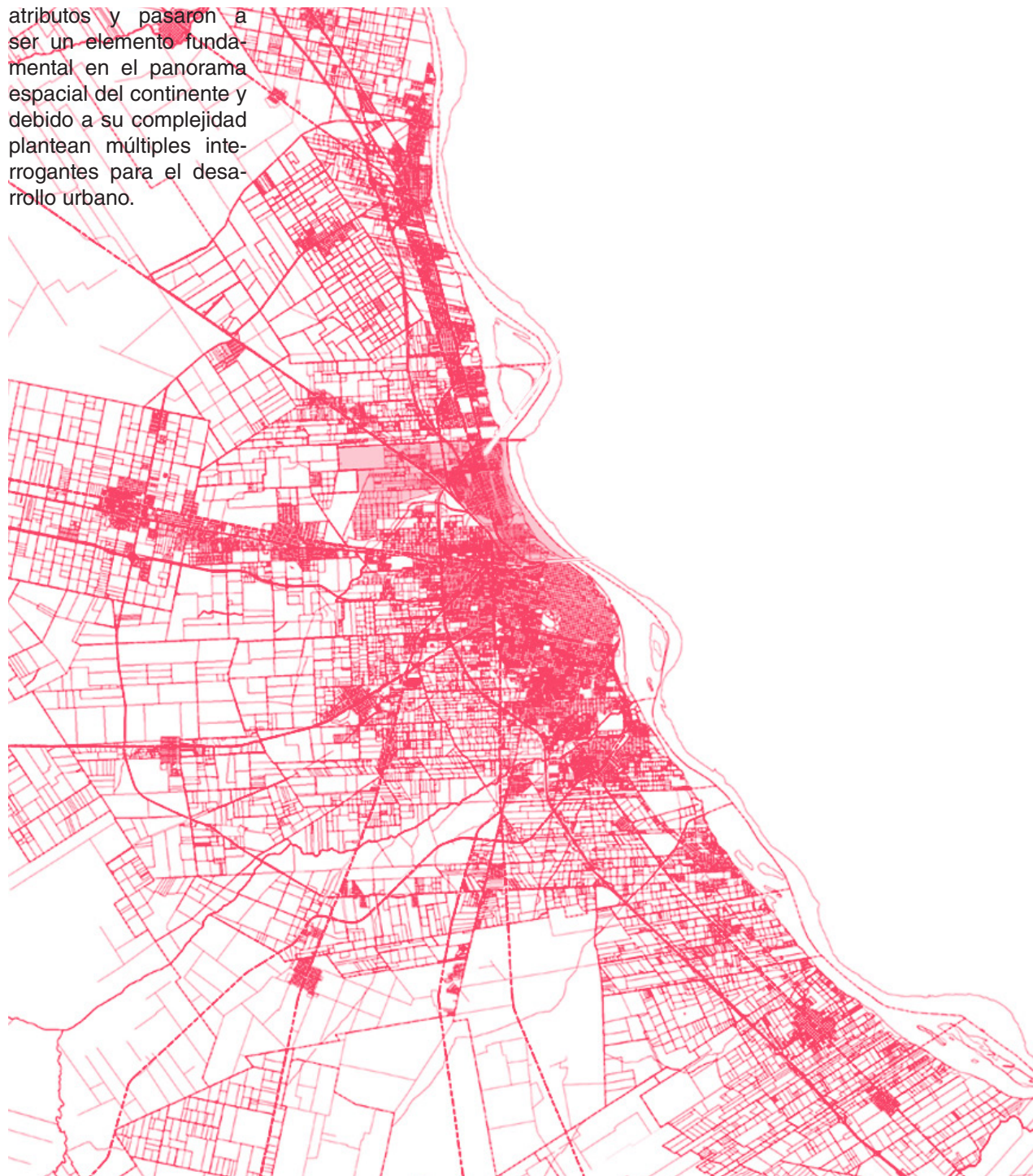
de ocupación del territorio en las periferias con grandes barrios cerrados. Sumado a esta situación de altas densidades, la búsqueda por obtener el mayor aprovechamiento del capital inmobiliario ha llevado a la desaparición de las tradicionales plazas o espacios públicos tan importantes para la sociedad dentro de la trama urbana, los cuales en gran parte han sido privatizados. En los últimos 10 años se construyeron 6 millones de metros cuadrados y se otorgaron mas de 10 mil permisos de edificación en la ciudad. Sin embargo, 50 mil familias siguen con la necesidad de una vivienda y habitación digna, a pesar de la existencia de aproximadamente 80 mil departamentos vacíos. Por otro lado, las manifestaciones del discurso urbanístico actual son también consecuencias casi directas de las nuevas condiciones asociadas a la era de la globalización: arquitectura icónica y el marketing urbano, la ciudad de la información, el urbanismo sostenible... En consecuencia, las respuestas que se demandan deberían ser radicalmente diferentes a las que han

guiado el urbanismo moderno y contemporáneo. – para pocos servirían los referentes del pasado debido a las condiciones que han cambiado tanto (ciudad jardín, carta de Atenas) 3 .

3 MONCLUS, Javier; “Paradigmas urbanísticos y proyectos integrados. Entre el urbanismo arquitectónico y el eco urbanismo paisajístico” Disponible en <http://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/31/76/04monclus.pdf>

Es así como surgen los grandes proyectos urbanos contemporáneos en las principales metrópolis latinoamericanas debido al influjo de la globalización, los cuales aluden a mega operaciones de renovación urbana de iniciativa pública, mediante los cuales espacios relegados de la ciudad se transforman en nuevas centralidades. La producción de estos espacios requiere una fuerte iniciativa pública para facilitar operaciones inmobiliarias y atraer las masivas inversiones privadas que hacen falta para financiar la infraestructura y edificios. Estos grandes proyectos son portadores de nuevos

atributos y pasaron a ser un elemento fundamental en el panorama espacial del continente y debido a su complejidad plantean múltiples interrogantes para el desarrollo urbano.





TRANS- FORMA- CIONES

locales

En el caso de Rosario, la fuerte financiarización de la economía global ha impulsado una incontenible movilidad de los capitales, donde se intensificó a escala mundial una oferta de capital inmobiliario que conside-

ra la tierra como un medio privilegiado para su valorización y para su reciclaje. Es así que en Rosario estas situaciones contribuyeron a expandir un mercado inmobiliario donde la demanda de espacios se circunscribe a

localizaciones centrales, lo cual llevó a la rehabilitación de áreas poco atractivas, debido a las densificaciones, en donde se busca la reconstrucción de los mismos como complejos de oficinas y residencias. Estos

grandes proyectos urbanos como es el caso de Puerto Norte en Rosario permitieron destacar la singularidad de la ciudad y elevar aun más el valor del suelo generando una plusvalía urbana. Estas áreas de intervención, se transforman en áreas estratégicas o áreas de oportunidad. Son porciones de suelo en el perímetro urbano que quedaron relegadas por el declive o por las cercanías a asentamientos irregulares, pero poseen infraestructura, coeficientes urbanísticos bajos y considerable capacidad para el desarrollo de nuevos usos. ¹

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

El área en cuestión en el caso de Rosario se destaca por ser estructuradora de la configuración del Sector Norte de la ciudad, constituyendo desde sus inicios, uno de los enclaves industriales y de servicios más complejos y extensos de la ciudad. Se trata de la re-conversión del antiguo puerto de la ciudad, luego de su traslado en la década del '60 hacia el sur de la ciudad, como operación apuntalada en recuperar el patrimonio productivo, industrial o ferroviario, que incorpora a la ciudad áreas e instalaciones desafectadas de su uso original y transformadas en espacios vitales. Este sector de la ciudad se presenta

como un área de oportunidad la cual se localiza en el interior de la planta urbana consolidada, por sus atributos paisajísticos y su posicionamiento, brindándole la posibilidad de generar una continuidad del acceso público a la costa del río Paraná, uniendo el norte con el centro y el sur de la ciudad y lograr una efectiva recuperación y sustentación de un patrimonio ex-industrial altamente significativo. Este antiguo puerto fue el motivo por el cual Rosario fue declarada ciudad en sus inicios, en el año 1852. Entre 1850 y 1860 Rosario se consolidó como “Puerto de la Confederación Argentina”, por el cual entraban mercaderías que se distribuían por toda la confederación e incluso se exportaban. En el año 1852 con la sanción del “Reglamento de Aduanas” el río Paraná se abrió a la navegación extranjera. Con su puerto y sus comercios, Rosario se convertía en uno de los mayores centros de recepción de inmigración masiva conformándose numerosas colonias, barrios obreros y pueblos en los alrededores, y junto con la llegada del ferrocarril en 1866,

se fueron constituyendo las características morfológicas de la zona. El sector norte de la ciudad se comenzó entonces a consolidar, donde se asentaban las mayores actividades industriales y productivas.

Las construcciones de los ferrocarriles fueron aumentando extraordinariamente, las líneas de los ferrocarriles se superponían a la trama primaria de subdivisión de tierras respondiendo a criterios funcionales y según los intereses de las conectividades territoriales. La ciudad, al crecer y expandirse, fue interrumpida por estas líneas, generando en la geometría ortogonal de la trama urbana discontinuidades y transformándose en verdaderas barreras urbanas.

Con la llegada del Ferrocarril Central Argentino a la ciudad se comenzó a plantear la necesidad de un acceso a la costa y al puerto, y es por eso que en este sector se concentraran la mayoría de las vías del ferrocarril. La presencia física de las áreas de maniobras del puerto y las conexiones ferroviarias, consti-

tuyeron una fisura en la composición del tejido, aislando y marginando los barrios del norte. Este conjunto de singular importancia constituyó el denominado “Puerto Norte”, con una superficie estimada de 145.000 m², extendida en sentido transversal este-oeste, dispuestos de manera perpendicular a la costa de Rosario.

A partir de esta situación surgen numerosos intentos de mejorar la conexión del área con el centro de la ciudad como el Plan regulador de 1935, el Plan Regulador de 1968, el Plan de Puertos de Rosario hasta que en 1991 se llevo a cabo el Seminario Internacional de Proyectos Urbanos sobre el Área de Puerto Norte en donde se planteo una reflexión acerca del destino urbanístico de dicho sector y de la valoración de componentes del proyecto urbano en las distintas escalas. 2

2 “La evolución urbana de Puerto Norte. Desarrollo de un área industrial de la ciudad de Rosario, Argentina.”

Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-290.htm> Fecha de consulta (10/09/16)



Si bien estos procesos han permitido llevar a cabo ciertos proyectos públicos, aun siguen presentes cuestiones que han ido transformándose con los años.

Por un lado en cuanto al mantenimiento de los uso productos del área y su capacidad de adaptarse a las innovaciones técnicas y a las demandas actuales de una ciudad en continua mutación y desarrollo, la toma de conciencia de ganar espacios verdes como pulmones de una mejor calidad de vida y por ultimo una zona costera con potencial para explotar el turismo.

Estas grandes operaciones llevadas a cabo en el área de Puerto Norte, no solo han resuelto en parte el sistema vial, sino que también se ha buscado unificar toda la población, resolviendo el problema que presentaba este fragmento de la ciudad, que por largo tiempo, ha sufrido el abandono y la degradación.¹

1 "La evolucion urbana de Puerto Norte. Desarrollo de un area industrial de la ciudad de Rosario, Argentina."

Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-290.htm> Fecha de consulta (10/09/16)

La reutilización de estos establecimientos productivos y de esta arquitectura propia de las industrias han llevado a "la utilización de los monumentos como elementos de identidad, como referencia histórica indispensable o como elemento material que permite encontrar signos de identidad colectiva." 2

"Los países iberoamericano fueron durante los siglos XIX y XX receptores de las influencias europeas o norteamericanas. Pero no fueron solamente eso, como a veces se piensa, sino que constituyeron también un espacio creador, un crisol en el que cristalizaron a veces formas que, luego se difundieron por todo el globo., (...)

la revolución industrial supone generalización de los intercambios, incluyendo los de carácter tecnológico y en ese espacio están desde muy pronto incluidos también los países iberoamericanos. Y la escasez relativa de los restos de ese patrimonio hace más urgente que en otros países su protección, catalogación, conservación y eventualmente reutilización." 2

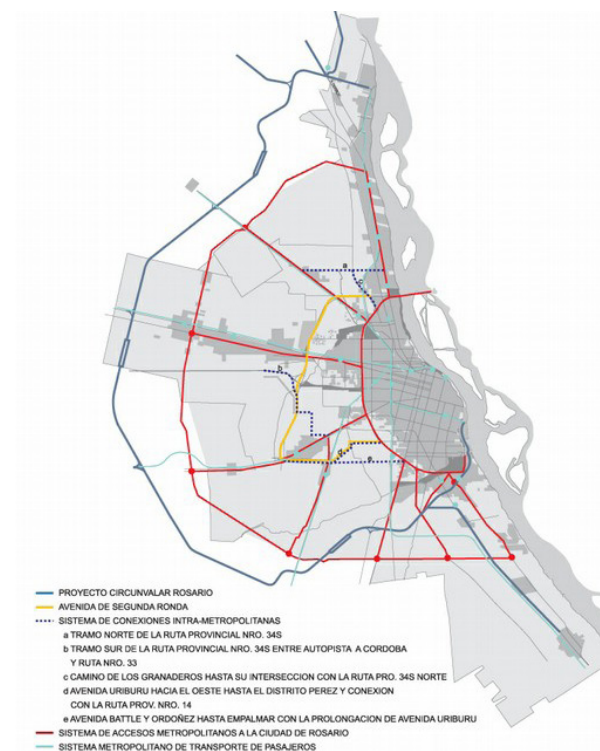
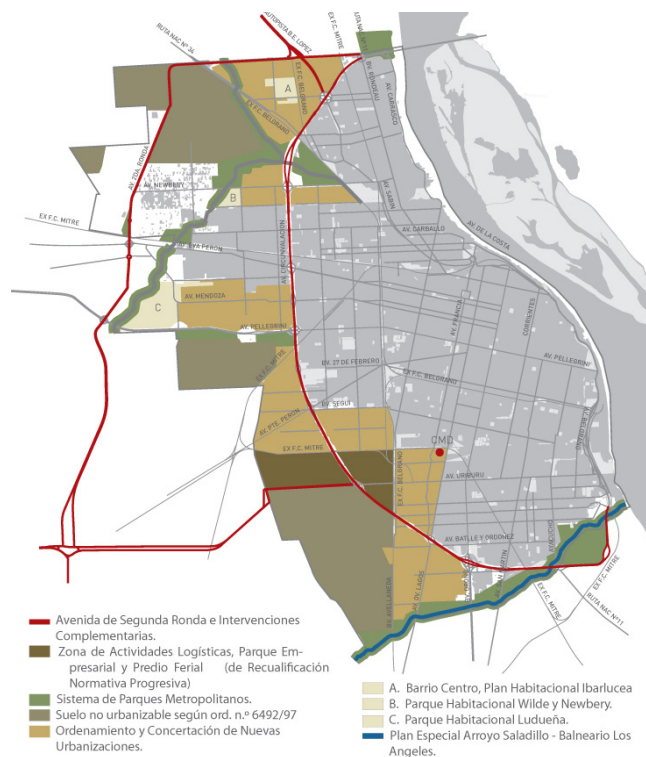
2 CAPEL, H. La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial, Documents d'Análisi Geogràfics n^o 29, 1996, p. 41

Se puede decir que si no se encuentra una manera concreta de gestionar el proceso de transformación, con una propuesta de actuación rigurosa y completa, los fracasos de las operaciones de renovación

pueden ser grandes. Se necesita un programa de actuación conjunto, con una coordinación de gestión mixta, con acuerdos entre lo público y privado para promover inversiones en estas áreas, antes que el tiempo vuelva a degradar las infraestructuras nuevas. El área de Puerto Norte como los proyectos urbano en los que se encuentra involucrado, constituyen una oportunidad de transformar la imagen de Rosario y propulsar un futuro de progreso y le permite devolver a la ciudad la posibilidad de enfrentarse contemplativamente con su historia y su identidad, disfrutando y aproximándose al río sin barrera y apreciar el horizonte verde de las islas de Entre Ríos.

AREA ME- TROPOLI- TANA

Rosario



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

El departamento de Rosario cuenta con una

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

El municipio de Rosario tiene una superficie total de 178,69 km², de los cuales 117 km² corresponden a la superficie urbanizada. La ciudad se organiza en un damero de 6306 manzanas con 16657 cuadras,

de las cuales el 85% se encuentran pavimentadas. Se caracteriza por ser una urbe muy extendida en relación con la población que dispone, sobre un territorio con una situación de gran heterogeneidad de usos y servicios, cuya distribución no es pareja en toda su extensión, identificándose importantes carencias en algunos sectores localizados en áreas más periféricas. El espacio verde urba-

no se distribuye en 24 parques, 124 plazas, 51 plazoletas, 24 paseos y otros 228 espacios verdes, con una superficie total de 11.264.550 m², equivalente al 6,3% de la superficie total de la ciudad. Se calcula que son aproximadamente 11,68 m² de espacio verde urbano por habitante. Con la elaboración del nuevo "Plan Urbano Rosario 2007-2017" el municipio de Rosario reafirma su vocación de integración

con el área metropolitana. Si bien se definen normas y proyectos dentro de los límites formales de la ciudad, se hace teniendo en cuenta su continuidad con el Agglomerado Urbano del Gran Rosario su interacción a nivel de la Región Metropolitana de Rosario.

HISTO- RIA

26

del sector

El origen de la ciudad de Rosario se remonta a mediados del siglo XVIII. La aldea era denominada Pago de los Arroyos, ubicada sobre la costa del Paraná y constituía una posta que la comunicaba con el resto de los centros poblados del país. Ya en el año 1814, el Municipio propone la urbanización, mensura y división de las tierras respetando el inicio de la traza en cuadrícula que luego dominara el resto

de la ciudad. 1

1 ALVAREZ, J. (1943). "Historia de Rosario: (1689-1939)". Buenos Aires: Editorial Imprenta López.

A partir de 1852, el asentamiento es declarado Villa del Rosario. Esta adquiere un rol definitivo en la estructura productiva del país, con la sanción de Reglamento de Aduana y posteriormen-

te la Ley de Derechos Diferenciales para la Exportación, abriendo el Paraná a la navegación mundial y convirtiendo a Rosario en el puerto de ultramar (conectando con el Atlántico, a través del río de la Plata) de la Confederación Argentina. La población en este momento es de 9.785 habitantes sobre una superficie urbanizada de 1 km² dando como resultado una densidad urbana de 9.785 hab/

km². El crecimiento por expansión del núcleo original sumado al trazado de las líneas ferroviarias, la construcción de nuevos caminos, las transformaciones del puerto y el trazado de los primeros bulevares de ronda (hoy Oroño y Pellegrini) fijan la estructura física y socio-funcional (Martínez de San Vicente, 1985). En este momento, la superficie urbanizada alcanza los 3,5 km² con una población de 23.000 habitantes (ibídem, 2010). La densidad urbana se reduce a 6.571 hab/km². 2

2 Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010). Indicadores Demográficos de Rosario Censos: 1895, 1914, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010. Fecha de consulta 10/12/2015 de: http://www.rosario.gov.ar/sitio/caracteristicas/indicadores_evolucion.jsp?nivel=Ciudad&ult=Ci_3

En la primera década del siglo XX, la organización del territorio está parcialmente concluida. Se instalan las últimas líneas del ferrocarril. También, se abren nuevas arterias hacia el río y costanera central y se

fundan los demás poblados cercanos ampliando la localidad. Aparecen los primeros proyectos de ensanche y embellecimiento. 3

3 BARENBOIM, Cintia Ariana; "Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario"; disponible en <https://www.uai.edu.ar/investigacion>. Fecha de consulta 14/02/2016

A partir de 1915, se producen los primeros cambios en la estructura productiva regional. Aunque se instalan numerosas industrias vinculadas con la producción agropecuaria, comienza a declinar la hegemonía del puerto cerealero de Rosario. Comienzan así a desarrollarse una gran cantidad de loteos sobre los ejes radiales iniciando la tendencia a unificar la ciudad central con los terrenos autónomos del período anterior. La población es de 222.592 habitantes en una superficie de 35 km² dando como resultado una densidad urbana de 6.359 hab/km² (ibídem, 2010). Desde 1930 se producen transformaciones importantes por la decadencia

del sistema ferroviario a favor del transporte automotor. Al mismo tiempo, este período se caracteriza por el crecimiento de la industria manufacturera, la disminución de las importaciones y la nacionalización de los servicios públicos (ferrocarril, puerto, etc.). El surgimiento del transporte colectivo automotor produce una relativa homogeneización de las accesibilidades dando lugar al comienzo de los loteos de relleno en áreas vacantes de la ciudad, ampliando la superficie urbanizada a 63 km². Empiezan a insinuarse fenómenos de periferización tanto dentro del municipio como en los distintos poblados y de sustitución edilicia en el área central de Rosario. La densidad urbana es de 6.460 hab/km² con un total 407.000 habitantes (ibídem, 2010). Por la situación favorable tanto a nivel geográfico como económico. A partir de 1950, decae la industrialización basada en la sustitución de importaciones y aumenta el estancamiento de la actividad portuaria. Comienza el proceso de radicación de industrias multinacionales en los centros urbanos del norte, muchas de las cuales se ubican

sobre las costas del Paraná. Además, el proceso de extensión incontrolado registra un nuevo y fuerte impulso iniciándose la conurbación de la ciudad. La población asciende a 671.852 habitantes y la densidad urbana es de 5.791 hab/km2 (Ibídem, 2010). Hacia fines de la década del sesenta y durante la del setenta, la sustitución edilicia alentada por normativas urbanas, incentivos económicos, créditos de la banca oficial y el incremento de los precios internacionales de los productos agropecuarios acentúan notoriamente la densificación del área central. La superficie no varía pero si la población llegando a 697.257 habitantes (Ibídem, 2010). Por otro lado, surge el fenómeno de los asentamientos irregulares ligados a tierras ferroviarias desafectadas de su uso



original, dentro del Municipio. 4

4 BARENBOIM, Cintia Ariana; "Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario"; disponible en <https://www.uai.edu.ar/investigacion>. Fecha de consulta 14/02/2016

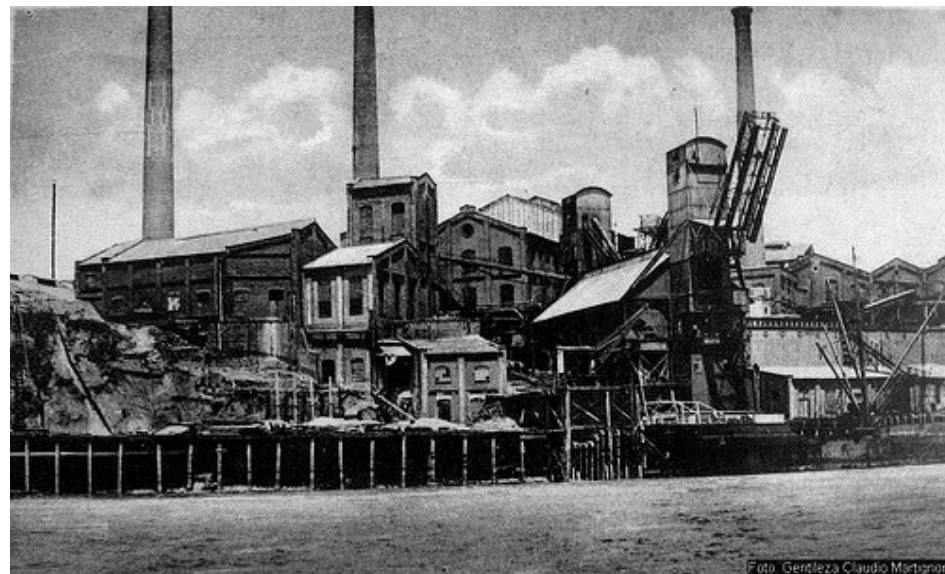
Hacia mediados de la década del setenta y principios del ochenta, se produce una etapa de crisis económica coincidente con la dictadura militar. La ciudad central va perdiendo el perfil productivo tradicional originando un retraimiento de la actividad industrial y del comercio textil. A pesar del aumento de la actividad portuaria, comienza a vislumbrarse una mayor competencia entre los servicios públicos tradicionales y los priva-

dos en surgimiento. Se inicia la conformación de una franja portuaria privada a todo lo largo de la costa sobre el Paraná, hacia el norte y hacia el sur de Rosario. 5

5 BARENBOIM, Cintia Ariana; "Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario"; disponible en <https://www.uai.edu.ar/investigacion>. Fecha de consulta 14/02/2016

Conjuntamente, se produce la relocalización de distintos sectores sociales: por un lado, la construcción de edificios en altura en zonas privilegiadas con vista al río, para una clase económica media o alta y por otro, la radicación de las villas miserias en la periferia. La profundización de la crisis económica a comienzos de la década del ochenta y el advenimiento de la democracia significaron una profunda transformación en la organización territorial, en el inicio de un proceso modernizador del accionar de sus instituciones y en el modo de entender un plan urbano. En este período, se

continúan los procesos de crecimiento y paralelamente, se produce un sostenido proceso de transformación de la organización del área y de recalificación del espacio urbano; materializándose en sitios existentes de la ciudad a través de la constitución de la costa recreativa, ampliación



de la traza vial primaria, construcción de nuevas instalaciones industriales, rehabilitación y refuncionalización de espacios obsoletos. 6

6 BARENBOIM, Cintia Ariana; "Estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario"; disponible en <https://www.uai.edu.ar/investigacion>. Fecha de consulta 14/02/2016



uai.edu.ar/investigacion. Fecha de consulta 14/02/2016

Podemos ver como la ciudad de Rosario no tiene fundador ni fecha de fundación, sino un proceso de formación espontánea dado por la situación favorable tanto a nivel geográfico como

económico. 7

7 "Origen de la Ciudad" disponible en <http://www.rosario.gov.ar>

La re conversión de este sector de la ciudad ocupado por el antiguo puerto propuso un novedoso enfoque de planificación urbana, al recuperar el patrimonio productivo, industrial y ferroviario, incorporar las áreas desahectadas como espacios vitales del suelo urbano y al mismo tiempo garantizando nuevos accesos al espacio público ribereño. El proyecto Puerto Norte es una intervención de gran escala, en una extensión de casi de 100 ha.

Primera Fase

Se inicia en el año 2001 con la ejecución de nuevos enlaces viales como la continuación de Av. Francia, Av. Mongsfeld y Av. Central Argentino y la apertura del Parque Scalabrini Ortiz. La Instalación del Shopping Alto Rosario permitió la recuperación de edificios patrimoniales y la remodelación integral de calle Junín.

Segunda Fase

Se puso en marcha en 2005 con la Ord. N° 7892/05 correspondiente al "Plan Especial de Puerto Norte" el cual definió la vialidad estructural del sector, el sistema de espacios públicos, la

política de preservación de la edificación construida y la división del sector en 8 unidades de ejecución, para incorporar la acción conjunta de actores públicos y privados y resolver paso a paso cada uno de los conflictos legales que retrasaban desde hacía 40 años el desarrollo del área.

Planificación

El modelo de gestión desplegado impulsa una sostenida apropiación pública de los terrenos portuarios garantizando nuevas instancias de acceso público al área. Se firman 6 convenios con los propietarios de suelo que convalidan los planes de detalle elaborados por el municipio y aprobados mediante su correspondiente Ordenanza Complementaria a la norma básica.

En cada plan de detalle no sólo se establecen los indicadores de construcción, los usos, las afectaciones públicas, las restricciones referidas a preservación de inmuebles de valor patrimonial, sino además, la programación y ejecución de obras públicas y privadas, que se asignan a cada emprendedor. La aprobación de estos ins-

trumentos normativos y de gestión permite el inicio de las obras en forma secuencial transformando de este modo cada plan en un plan-programa.

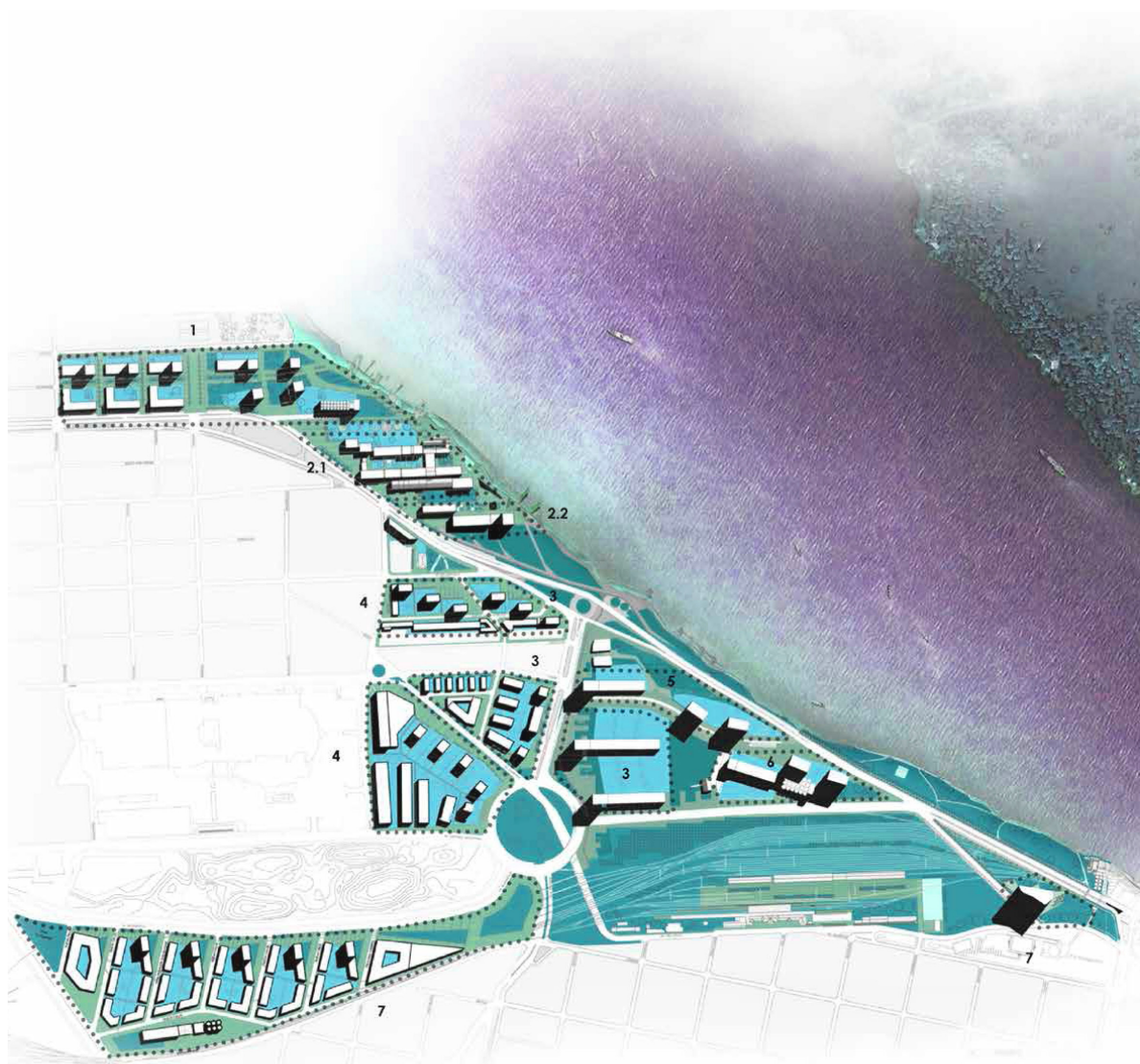
A pesar de tratarse en su mayor parte de terrenos privados se recuperan para el uso público 42 de las 100 ha. Que integran el área. También se garantiza la libre circulación y uso de los espacios públicos ubicados en el borde de la barran-

MASTER- PLAN

Municipalidad de Rosario

ca generando un recorrido continuo de 1.900 m, conformado por paseos y pequeñas plazas que vinculan Puerto Norte con Parque Sunchales. Grandes parques, generosas ramblas, impor-

tante paseos, nuevas calles (2.500 m lineales) y avenidas distinguen especialmente a este proyecto.



Unidad de gestión 1 – Ex FACA-AFA

El proyecto contempla un conjunto residencial y comercial donde se combinan edificios de 7 y 23 plantas de altura sobre la Av. De las Tres Vías, articulados en torno a un paseo peatonal central que remata en una plazoleta sobre la barranca y el río Paraná generando una relación entre el barrio y el río.

El silo existente conocido como Unidad Nº1, será preservado y adaptado para locales gastronómicos o culturales. Además, se genera un paseo central peatonal sobre el eje central del conjunto.

Unidad de gestión 2 - Sector 1 FORUM

En este predio funcionó la primera refinería de azúcar de la Argentina, cuya construcción data de 1887 y desarrolló sus actividades hasta 1937, cuando fue adquirida y transformada en Maltería Safao por la familia Bemberg. Hoy, adquirido por la empresa TGL.

Este proyecto, denominado comercialmente Forum Puerto Norte contempla la conformación de un conjunto arquitectónico que armoniza los edificios antiguos a preservar con la nueva edificación que reemplaza los que se demuelen. En total habrá siete edificios, sólo cuatro serán nuevos y de porte similar a los existentes.

El programa netamente residencial combina con algunos edificios destinados a oficinas, con comercios, locales gastronómicos, una guardería náutica e instituciones culturales.

Unidad de gestión 2 - Sector 2 Ciudad Ribera

En este terreno funcionó la firma Agroexport dedicada al acopio de fertilizantes y agroquímicos. El proyecto conocido como Ciudad Ribera es un emprendimiento que contará con alrededor de 400 unidades de vivienda, un hotel, oficinas y consultorios en un conjunto de siete edificios, una plaza central de escala metropolitana, un paseo ribereño costero a medio nivel en la barranca del Paraná, un centro de convenciones y diversa oferta de comercios y locales de gastronomía.

Las oficinas se disponen en un edificio de 8 plantas, los locales comerciales ocuparán toda la planta baja y el primer subsuelo, el hotel boutique alcanzará tres pisos sobre los silos que quedan en pie, el centro de convenciones de 1.500 m² en subsuelo, y la guardería náutica en la costa

Unidad de gestión 4

En la esquina de Calle Vélez Sársfield y Vera Mújica, en terrenos pertenecientes a los Sres. García, se impulsa el desarrollo de un proyecto urbanístico que incorpora la construcción de tres edificios exentos (de 18 plantas), destinados al desarrollo de vivienda colectiva; y una tira de vivienda individual, localizada sobre una nueva calle que se abre entre ambos emprendimientos, ubicada al norte del pasaje Arenales y como continuación del pasaje 701.

El uso de esta última tipología edilicia permite establecer una relación más armónica con el tejido residencial existente. Las torres se retiran de la línea de edificación, para permitir la conformación de una plazoleta que sirve de ingreso a los edificios; también se separan de las edificaciones más bajas por la presencia de los jardines posteriores. El proyecto edilicio ha sido elaborado por el estudio de los arquitectos Angelini y Fabri.

Manzana 407

Otra propuesta urbanística que se destaca es el la que pertenece al grupo IRSA, localizada en calle Thedy en su encuentro con la Avenida Intendente Lamas, donde las empresas rosarinas –FUNDAR y Rosental Inversiones– desarrollan un emprendimiento denominado “Condominios del Alto”. El proyecto urbanístico planteado se conforma a partir de la combinación de edificios exentos (localizados sobre la Av. Caseros y en torno a la rotonda) y conjuntos residenciales definidos en tiras de más baja altura y en estrecha relación con los espacios verdes circundantes, que incorporan una variedad de servicios complementarios a la vivienda. En las plantas bajas de las torres se disponen usos comerciales, a los cuales se ingresa a través de una amplia rambla que permite aislar los ingresos, separándolos de la circulación vehicular intensa que se verifica sobre la avenida y generando un nuevo paseo público revitalizado por la disposición de los ingresos a los comercios.

Una de las torres de 66 m. de alto que contournea la rotonda –denominada comercialmente Torreón del Río– la construye el estudio del Ing. Czarny y Asoc.

Unidad de gestión 5 Nordlink – Embarcadero – Dolphines Guarani

Se trata de tres edificios de viviendas en torre que alcanzan unos 130 m de altura y un edificio más bajo –de 8 plantas– destinado a oficinas, con una rambla de uso público sobre la avenida.

Actualmente se encuentran en ejecución, los edificios Dolphines Guarani y la torre Embarcadero de 45 pisos cada una, destinados a viviendas con amenidades en planta baja; y el edificio Nordlink, destinado a oficinas premium, con 70 m de altura y 18 niveles.

Unidad de gestión 6 - Terminal 3 (Ex Unidad III)

El proyecto establece la construcción de dos torres de 40 pisos que se destinarán a viviendas e impulsa la reconversión del silo existente, reemplazando parte del mismo con nueva edificación. Esto permite desarrollar en el mismo un hotel de categoría, que reconstruye morfológicamente el antiguo silo. Además, se construirán dos torres de 130 m que serán destinadas a viviendas. Se interviene en la barranca con un edificio destinado a la gastronomía y guarderías náuticas que brindarán estabilidad a la barranca y permitirán reconstruir un paseo público a medio nivel.

MANZANA 407 - Condominios del Alto

El proyecto en este sector impulsa edificios destinados netamente a uso residencial, salvo el lote destinado al uso hotelero y comercial en la esquina de Thedy y Junín. Los edificios de baja altura (siete pisos) se disponen sobre Av. Central Argentino, las torres de 23 pisos sobre la rotonda de Av. Caseros y los edificios de 15 pisos sobre Av. Caseros. En todo el perímetro de esta manzana se dispone una rambla de uso público que caracteriza el proyecto en todo Puerto Norte.

Unidad de gestión 7 - Terrenos ADIF / Patio cadenas.

CAPÍ-

31

TULO02

Hipótesis
Casos Internacionales y Nacionales
Objetivos
Marco operativo
Fases del proyecto

HIPOTE- SIS

Se plantea una teoría general en la cual las palabras TRANSICIÓN y DIVERSIDAD fueron introducidas a nuestro pensamiento arquitectónico. Esta investigación no pretende ser un catálogo sino un set de ideas sobre la arquitectura y la forma de abordar estas teorías. El proyecto hace una especulación sobre la posibilidad de considerar una manzana con diversidad de usos. En cuanto a los indicadores regulados desde la propuesta del área de planeamiento de la municipalidad de Rosario, estos solo fueron tomados como parámetros base, en donde se modificaron en pro de balancear el área de servicio y el área servida, un balance entre el espacio considerado para la renta y el espacio privado de uso público.

Al programa de vivienda se le anexo una multiplicidad programática (áreas educativas y culturales, comercios menores y mayores, servicios, oficinas, hotel y centros de intercambios internacionales). En cuanto al alcance de nuestra hipótesis tratamos de maximizar las posibilidades de usos que se puede otorgar al espacio.

De esta manera se busca brindar al ciudadano las comodidades y las necesidades que hoy en día son buscadas en la periferia pero en contacto y estrecha relación con el céntrico histórico permitiendo el aprovechamiento del espacio con la realización de diversas actividades acercando al vecino las alternativas para el intercambio social. El proyecto no busca ser una utopía ya que hay antecedentes, ni tampoco busca ser una ciudad análoga, solamente busca considerar los alcances aquí expuestos.

Reconocemos referentes concretos de intervención arquitectónica y urbanística donde abordamos un amplio espectro de arquitectura tanto local como internacional, para de esta manera tener una mirada más globalizada sin perder de vista la adaptabilidad de ciertos conceptos a nuestro proyecto en cuestión.

Observamos algunos aspectos sobre la dinámica de los espacios:

*Espacios abiertos a nivel peatonal como en altura proponiendo el uso de la vegetación como cualificación de estos espacios.

*Atravesamientos de las manzanas para introducirse en ella y disfrutar de un espacio central.

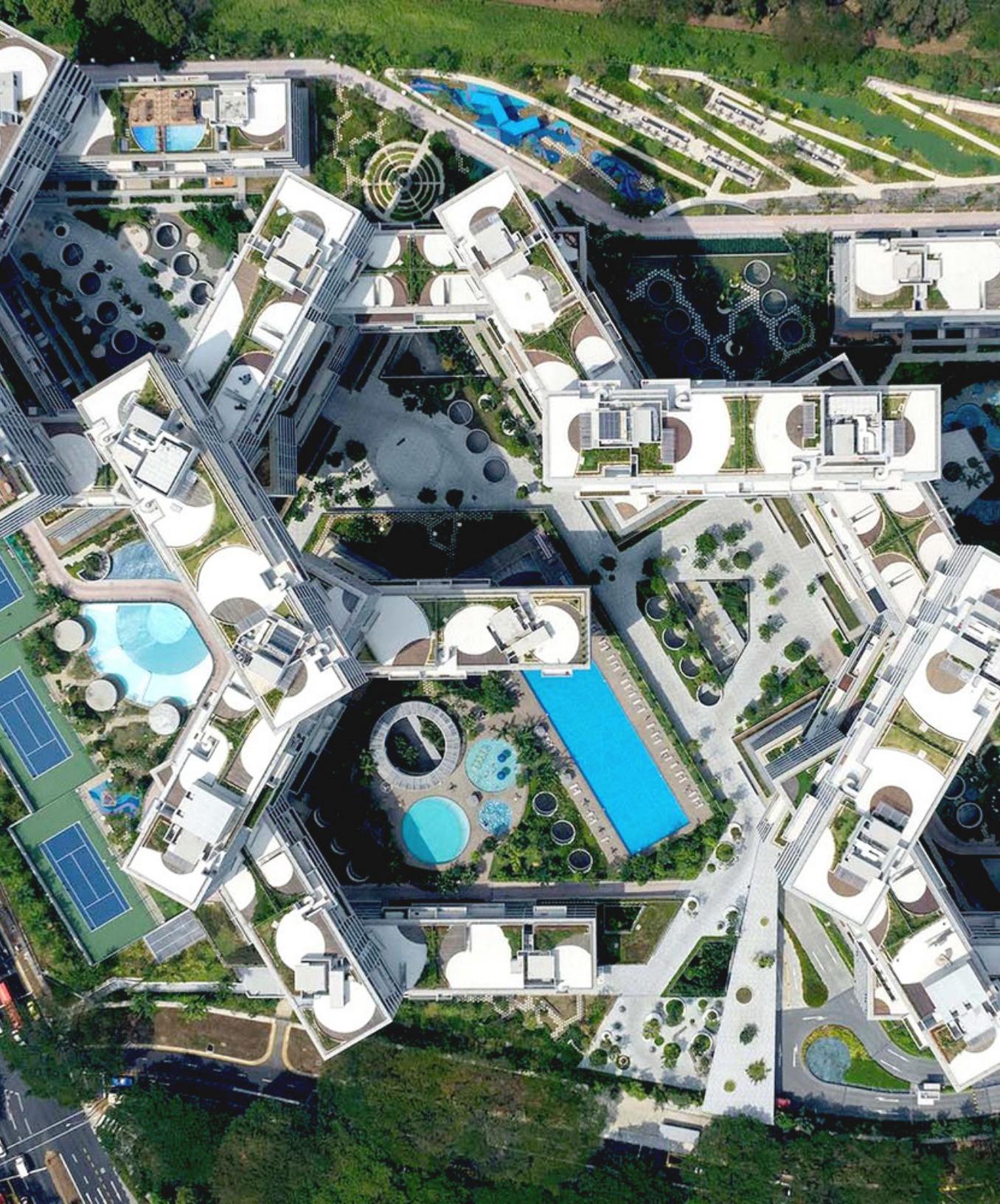
*La vegetación en la arquitectura, no solo como una cuestión estética y de confort, sino una alternativa sostenible a la renovación de aire.

*Contención del espacio, desde morfologías TIPO U, espacios interiores, privados y de uso comunes.

*Desplazamientos en diferentes niveles entre volúmenes que componen al edificio generando espacios de expansión de usos particulares.

CA- SOS

***Internacionales &
nacionales***



The Interlace / OMA

Ubicación: Singapur

Área: 169600.0 m²

Año Proyecto: 2013

El Interlace se encuentra en un sitio elevado de ocho hectáreas, limitado por Alexandra Road y el Ayer Rajah Expressway, en medio de las verdes cordilleras del sur de Singapur. Con cerca de 170.000 m² de superficie de suelo, el desarrollo proporcionará 1.040 unidades de apartamentos de diferentes tamaños, con amplios espacios al aire libre y jardines. El sitio completa un cinturón verde que se extiende entre Kent Ridge, el Cerro Telok Blangah y el Parque Mount Faber.

Diseñado por Ole Scheeren, socio de la "Office for Metropolitan Architecture" (OMA), el Interlace rompe con la tipología estándar de Singapur de torres de apartamentos verticales y aisladas y en lugar explora un enfoque radicalmente diferente a

la vida tropical: una red interconectada expansiva de espacios de vida y comunales integrados con el medio ambiente natural. Treinta y un bloques de apartamentos, cada uno de seis pisos de altura e idénticos en longitud, se apilan en una disposición hexagonal para formar ocho grandes patios abiertos y permeables. Los bloques entrelazados forman un pueblo vertical con jardines elevados y terrazas privadas y públicas en el techo.

El diseño aprovecha el generoso tamaño del sitio y además maximiza la presencia de la naturaleza mediante la introducción de extensas cubiertas verdes, terrazas y balcones. En el primer piso la circulación vehicular se reduce al mínimo, liberando grandes

áreas verdes dentro de la urbanización. El Interlace incorpora características de sostenibilidad a través de el análisis del sol, el viento y las condiciones micro-climáticas del lugar, integrando estrategias de energía pasiva de bajo impacto.

Mientras se mantiene la privacidad de unidades de apartamentos individuales a través de la generosa separación de los bloques y puntos de vista de largo alcance, el diseño también cuenta con espacios comunes para la actividad compartida. Amplias instalaciones residenciales se entretejen en la vegetación y ofrecen oportunidades exuberantes para la interacción social, el ocio y la recreación.

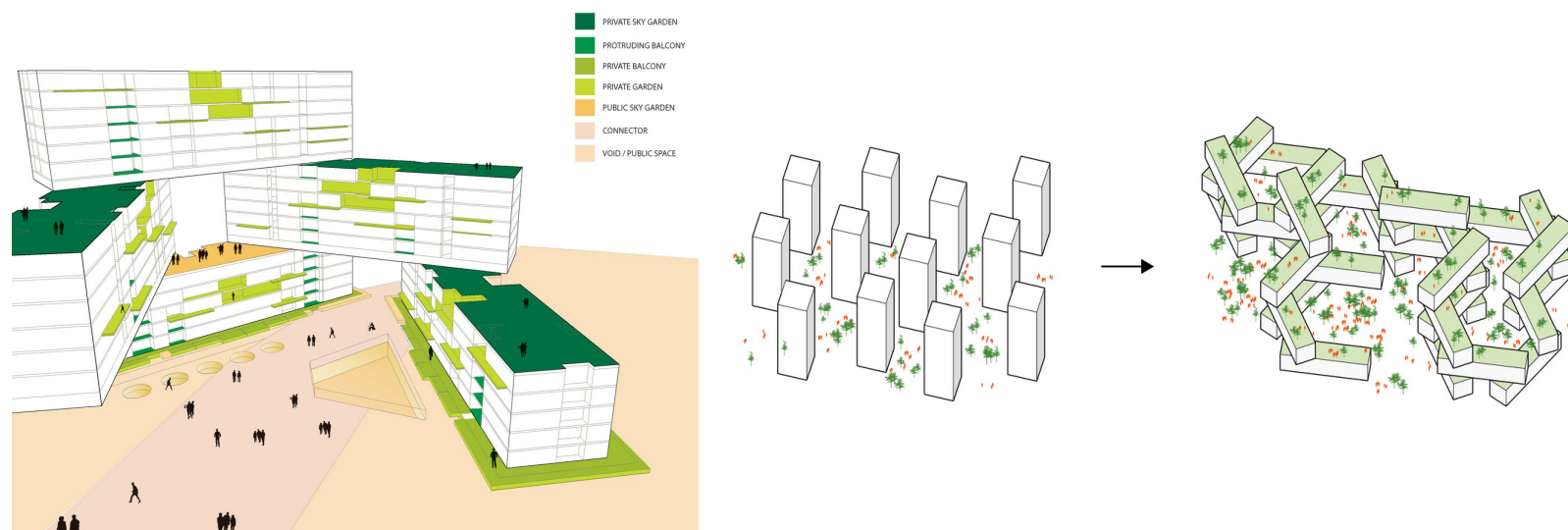
CapitaLand Residencial Singapur, dijo: “Esta es una gran oportunidad para crear y construir un destino residencial en Gillman Heights que pondrá a prueba la definición arquitectónica actual de los espacios de vida. Durante el desarrollo de la forma externa, hemos prestado mucha atención a la creación de espacios interiores confortables. El nombre, Interlace (Entrelazado), refuerza la interconectividad de la comunidad con el entorno natural que la rodea. Ole Scheeren ha creado un nuevo hito para Singapur “.

Cita: "The Interlace / OMA" [The Interlace / OMA / Ole Scheeren] 11 may 2015. Plataforma Arquitectura. (Trad. Uribe, Begoña). <<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/766765/the-interlace-oma>>



Ole Scheeren dijo: “El diseño se ocupa de las preocupaciones de espacio compartido y necesidades sociales en una sociedad contemporánea, al mismo tiempo responde a las cuestiones de la vida compartida y la individualidad, ofreciendo una multiplicidad de espacios interiores / exteriores específicos al contexto tropical.”

Patricia Chia, CEO de





Bosco Verticale / Stefano Boeri Architetti

Ubicación: Milán, Italia
Año Proyecto: 2014

El primer ejemplo de un “bosque vertical” (il Bosco Verticale) fue inaugurado en octubre de 2014 en Milán, en la zona de Porta Nuova Isola, como parte de un proyecto de renovación más amplio dirigido por Hines Italia. El Bosque Vertical de Milán consta de dos torres de 80 y 112 metros, albergando 480 árboles grandes y medianas, 300 árboles pequeños, 11.000 plantas perennes y 5.000 arbustos. El equivalente - sobre una superficie urbana de 1.500 m² - es de 20.000 m² de bosques y vegetación.

El Bosque Vertical es un concepto arquitectónico que sustituye los materiales tradicionales en las superficies urbanas utilizando la policromía cambiante de las hojas de sus paredes. El arqui-

tecto biológico se basa en una pantalla de vegetación, la necesidad de crear un microclima y un filtro solar adecuado, y rechazar el estrecho enfoque tecnológico y mecánico con la sostenibilidad ambiental.

Habitantes Biológicos

El bosque vertical aumenta la biodiversidad. Promueve la formación de un ecosistema urbano donde diversos tipos de plantas crean un ambiente vertical separado, pero que funciona dentro de la red existente, capaz de ser habitado por pájaros e insectos (con una estimación inicial de 1.600 ejemplares de aves y mariposas). De esta manera, constituye un factor espontáneo para repoblar la flora y fauna de la ciudad.

Mitigación:

El bosque vertical ayuda a construir un microclima y filtra partículas finas contenidas en el entorno urbano. La diversidad de las plantas ayuda a desarrollar el microclima que produce humedad, absorbe CO₂ y partículas, produce oxígeno, y protege contra la contaminación y el ruido.

Anti-expansión:

El Bosque Vertical es un método de lucha contra la expansión que ayuda a controlar y reducir la expansión urbana. En términos de densidad urbana, cada torre constituye el equivalente de una zona periférica de casas y edificios de alrededor de 50.000 m² unifamiliares.

Árboles:

La elección de las especies y su distribución según la orientación y la altura de las fachadas es el resultado de tres años de estudios llevados a cabo junto a un grupo de botánicos y etólogos. Las plantas que se utilizan en el edificio fueron previamente cultivadas en un vivero a fin de que se acostumbren a condiciones similares a las que se encontrarán en los balcones.

Fachadas Cambiantes:

El Bosque Vertical es un hito en constante evolución de la ciudad, cuyos colores cambian dependiendo de la temporada y las diferentes naturalezas de las plantas utilizadas. Esto ofrece a la población de Milán una vista cambiante de la ciudad.

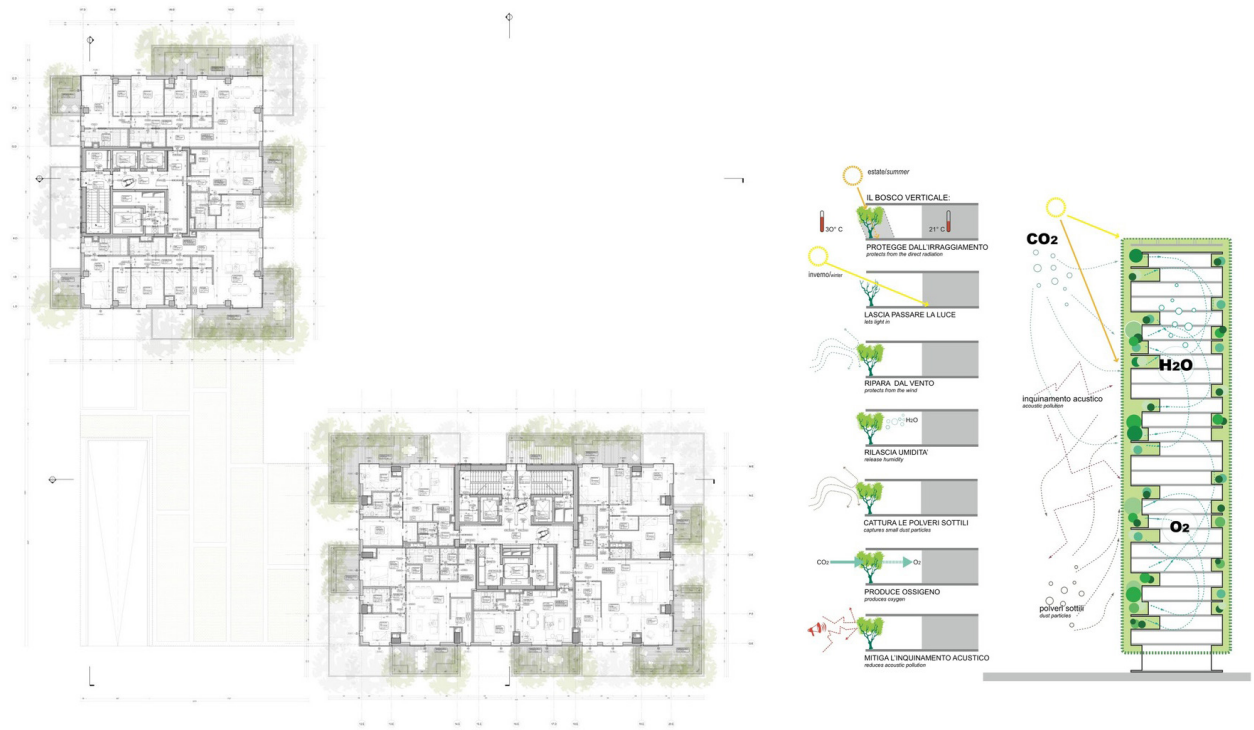
Administración:

La gestión de los maceteros donde crecen las plantas es la responsabilidad del condominio, como es el mantenimiento y la sustitución de toda la vegetación y el número de plantas establecidas para cada maceta.

Hidratación y sistema de riego:

Después de los estudios micro-meteorológicos, el cálculo de las necesidades de riego se llevó a cabo mediante el examen de las características climáticas y se diversificó en función de la exposición de cada fachada y la distribución de la vegetación en cada piso.

Cita: "Bosco Verticale / Stefano Boeri Architetti" [Bosco Verticale / Boeri Studio] 07 dic 2015. Plataforma Arquitectura. (Trad. Uribe, Begoña) <<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/777541/bosco-verticale-stefano-boeri-architetti>>





Seletar Park Residence / SCDA Architects

Ubicación: Singapur

Área: 24.440 m²

Año Proyecto: 2015

Un compromiso significativo con la naturaleza fue el pensamiento impulsor detrás de la conceptualización de Seletar Park Residence. Al llegar al lugar, la entrada está llena de maduros árboles que saludan al visitante casi ceremoniosamente antes de que el espacio se extienda hacia adelante para abrir en un claro abrazado por el terreno circundante.

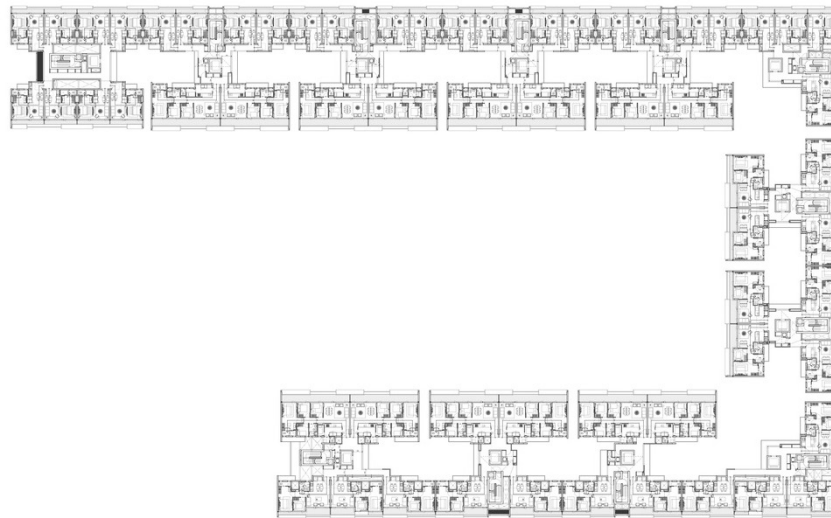
Este tema es recurrente e impresionante pues preserva el diseño para crear una casa que primero da la bienvenida y luego ofrece experiencias con la naturaleza. Se proporciona un telón de fondo con elegancia, bordes finos y líneas afiladas para las formas rectilíneas que rompen la masa de los bloques, mientras que ofrecen una tela texturizada, ale-

tas y enrejados. Riguroso en su aplicación, este tejido reúne los límites del emplazamiento, formando un lienzo sobre el que se expresa fuertemente un patio central ajardinado.

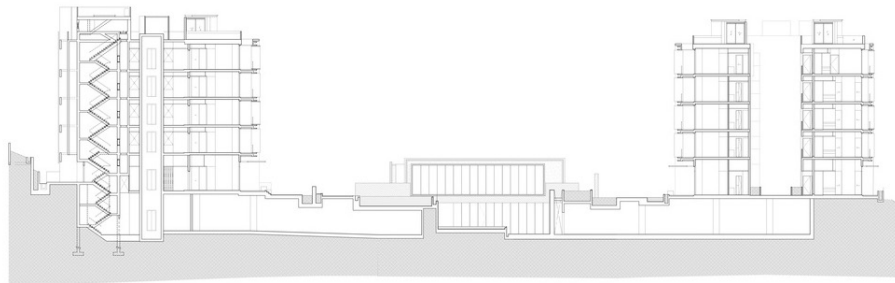
Para crear intimidad, el plano se separa en dos; en uno está hundido y conduce hacia el nivel del sótano a través de un conjunto de escaleras ajardinadas. La piscina principal se coloca en el plano superior, creando una vista reflectante hacia la casa club, que está amueblado para el disfrute de los residentes.

El agua se descompone en las piscinas en cascada, entremezclándose con grandes plantaciones que aparecen como paisajes flotantes y culminando en una piscina tranquila y patio

sombreado compartido con otras instalaciones comunales de la casa club. Espacialmente, cada apartamento está provisto de un balcón o un espacio privado que se extiende a lo largo de toda la longitud de la unidad, expandiendo así los interiores hacia el exterior. Estos espacios intermedios están acabados en madera, permitiendo que la paleta de materiales y colores naturales fluya desde los espacios privados a espacios comunes. La interacción de los espacios vivos con los exuberantes jardines y canchas de agua, generan un compromiso sensual con los elementos, lo que resulta en un ambiente tranquilo y apacible.



TYPICAL PLAN



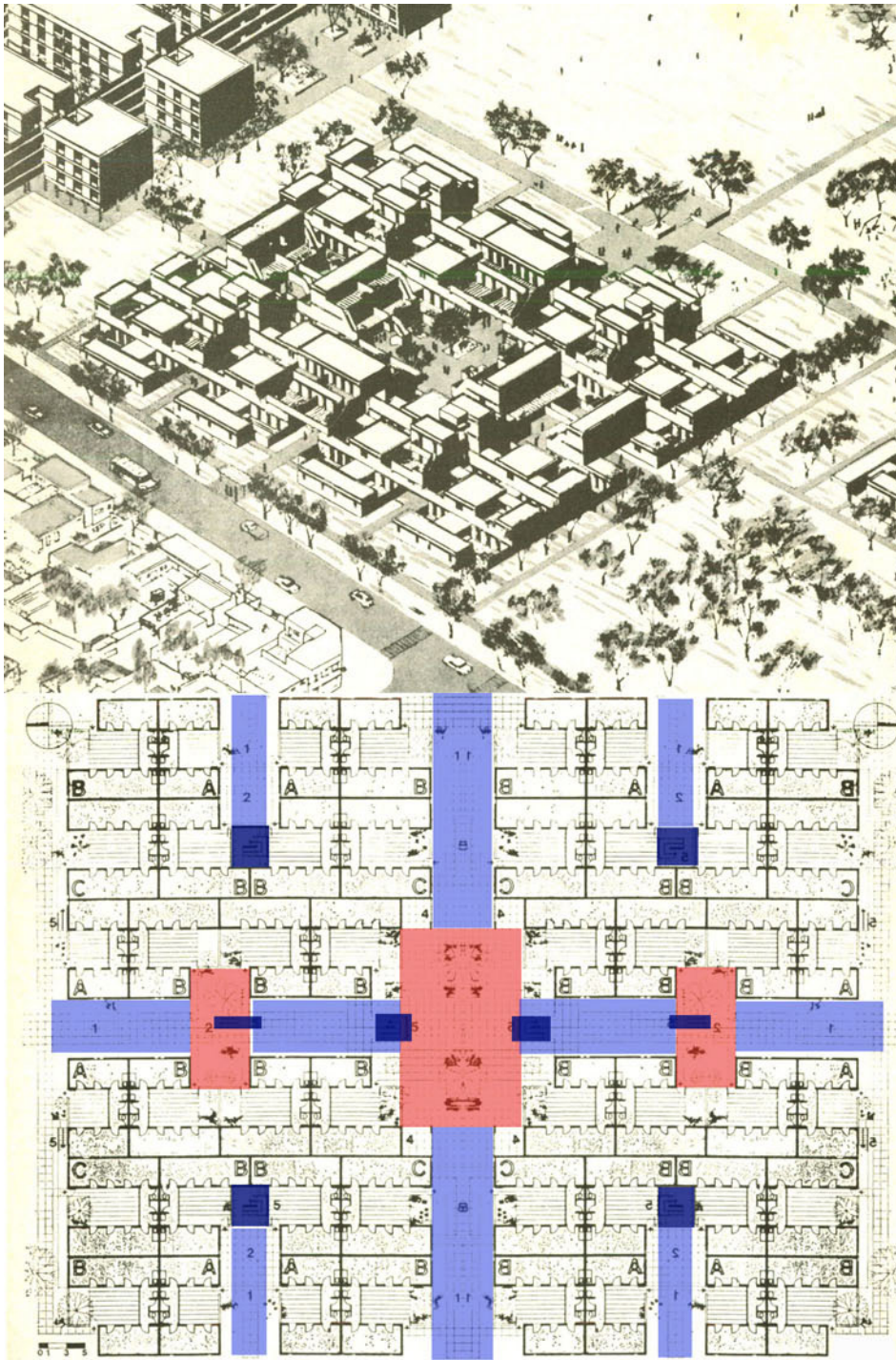
SECTION



ELEVATION

Cita: "Seletar Park Residence / SCDA Architects"
[Seletar Park Residence / SCDA Architects] 26
nov 2016. Plataforma Arquitectura. (Trad. Rojas,
Piedad) <[http://www.plataformaarquitectura.cl/
cl/800227/seletar-park-residence-scd-architects](http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/800227/seletar-park-residence-scd-architects)>



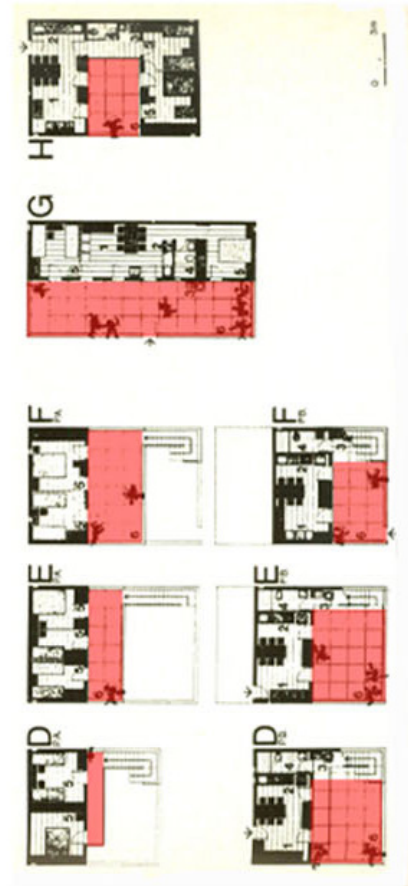


Ubicación: Rosario
 Área: 8.446 m²
 Año Proyecto: 1970

El conjunto UR02 surge con la necesidad de realojar a las familias que se encuentran radicadas en los terrenos de la futura ciudad universitaria de rosario. Para facilitar el realojamiento y la adaptación de las familias al nuevo barrio innova en la implementación de nuevas formas de vivir para generar una sensación agradable, demostrando que las estaban trasladando a un lugar mejor en donde se facilitan las necesidades de las familias.

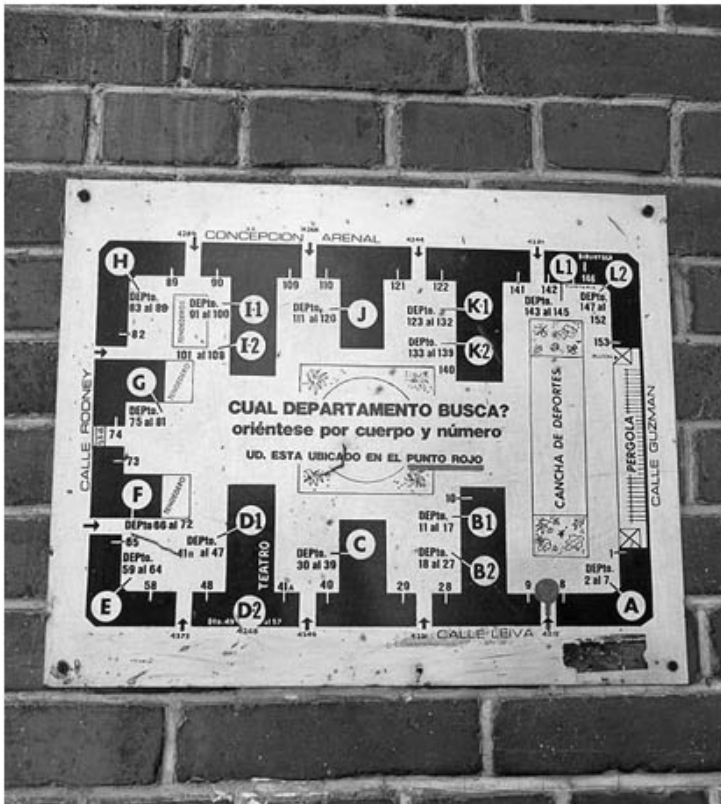
Es un conjunto de viviendas que con su lenguaje despojado y austero busca una integración con su entorno, buscando "llegar a todos", y actuando como un "nexo" entre sus habitantes y el barrio que lo rodea, logrado esto a través de la penetración y la permeabilidad que presenta. Esta unidad que es cerrada pero abierta a la vez, crea una nueva concepción de la manera

de vivir, que modifica no sólo las viviendas, sino todo el ambiente urbano.



BARRIO LOS ANDES / Fermin Bereterbide

Ubicación: Cap. Fed.
Área: 7.630 m²
Año Proyecto: 1928



LA MAN- ZANA



AYRE by BARBON&ORGÁZ



Pasajes Tellier y Rosales, entre las calles Oroño, Balcarce, 9 de Julio y 3 de Febrero.

La manzana, físicamente, varía su forma, su composición y su adaptabilidad al terreno y a las diferentes circunstancias, pero nunca pierde el concepto de unidad democrática heterogénea.

OBJE- TIVOS

OBJETIVOS GENERALES

Se prevé desarrollar un proyecto que funcione como una nueva centralidad que descentraliza y complementa las actividades existentes y reactiva el sector, actualmente segregado. En este sentido, el proyecto busca relacionar las diversas escalas que coexisten por medio de nuevas actividades que satisfacen las necesidades de los habitantes. Para garantizar esta coexistencia de diversas actividades se plantea la creación de un sistema que garantice y que permita interactuar: El Paseo. Se busca convertir este en un espacio con autonomía propia que articula y consolida el vínculo entre los diferentes espacios para que funcionen y se entiendan como una sola entidad generando calidad en el espacio público que permitan el balance y la fluidez a través del mismo, visto como un catalizador urbano que estructura y evita la desconexión en la conformación de la ciudad, es decir se busca una mediación entre la escala metropolitana y la escala zonal. Para garantizar adecuadas condiciones de habita-

bilidad, se buscan crear manzanas con funcionamiento independientes comunicadas por un vacío urbano. La vida y la escala humana son protagonista.

MARCO METODOLÓGICO

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

- Satisfacer las necesidades habitacionales para distintos tipos de familias, planteando variedad de tipologías que ofrezcan los valores tradicionales de vivienda y mediante amenidades aportar en las comodida-

des y calidad de vida.

- Adaptar las dimensiones, morfología y distribución de la masa edificada a las preexistencias, tanto al frente urbano como al parque Scalabrini Ortiz y teniendo en cuenta las futuras edificaciones planteadas para el sector.
- Espacios públicos que cuenten con recorridos peatonales proponiendo visuales, servicios, infraestructuras, lugares de ocio y recreación, áreas de sociabilización, de contemplación y de descanso en contacto con la naturaleza para el bien estar del habitante y revitalizando el desequilibrio existente del sector y mejorando las situaciones de deterioro o abandono, cumpliéndose las condiciones de confort.
- Conexiones visuales y peatonales con el entorno, como con el parque Scalabrini Ortiz, también con la plaza donde se genera una centralidad espacial.
- Ofrecer diferentes tipos de programas que atraigan al público tanto interno como externo y completen las necesidades del área:
- Paseos gastronómicos creando flujo de personas constantes.
- Comercios para satisfa-

cer las necesidades diarias tanto para los habitantes del complejo y del barrio.

- Sector de oficinas, brindando nuevos puestos de trabajo y cerca del hogar.
- Servicios turísticos como hotel con su centro de convenciones.
- Conservar la identidad y la historia del sector valorizando los silos y transformarlo en icono.
- Preservar y reforzar las características naturales del sitio con valores paisajísticos.
- Brindar una diversidad y complejidad de equipamientos.
- Otorgar al complejo un sistema de infraestructuras y servicios básicos.
- Nueva centralidad en donde coexistan distintas actividades dando respuesta a las demandas de distinto carácter del sector.

MARCO

48

OPE

RAT

Para el desarrollo de este ejercicio primero se planteo una investigación tanto empírica como teórica y una recolección de datos acerca de temáticas y problemáticas de las diversas áreas en cuestión relacionadas con el ejercicio que permitieron desarrollar el trabajo y comprobar la hipótesis planteada. Para tal fin, se acudieron a variadas fuentes de información documental (revisando bibliografías referentes al tema) y se consulto con profesionales responsables de las diferentes áreas. Pero además, se llevaron a cabo operaciones como encuestas y relevamientos sobre las situaciones actuales de los problemas planteados, tanto en el sector como en la ciudad y sobre los requerimientos y necesidades para dar una respuesta positiva. A partir de las investigaciones, se planteo dicha problemática a la cual se busco dar respuesta con el desarrollo del proyecto y donde los enfoques tanto teóricos como conceptuales presentados de manera lógica y coherente sirvieron como fundamento y sustento. Se busco crear un proyecto conector, unificador y mediador de actividades y articulado con la actividad pública que dé respuesta a los incrementos de densidad en la ciudad pero a la vez brindando al usuario comodidad, flexibilidad, vida social y un ambiente que suscite bien estar y que refleje los valores tradicionales. Para tal fin se llevaron a cabo trabajos en taller como enchinchadas y presentaciones grupales, trabajos individuales, reflexiones críticas por instancia, se presenciaron seminarios relacionados al tema, clases teóricas y prácticas, el desarrollo de modelos digitales y físicos, ensayos conceptuales y el análisis de casos particulares y obras referentes.

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

2. Plantear los primeros lineamientos de la propuesta del masterplan a desarrollar, plantear datos estadísticos, definir el usuario, el programa,

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

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

diente documentado).

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

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

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

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

8. Presentación y defensa del PFC con una entrega documentada y sustentada.

FASES DEL PRO- YECTO

CAPÍ-

51

TULO03

Masterplan

Analysis

Calles

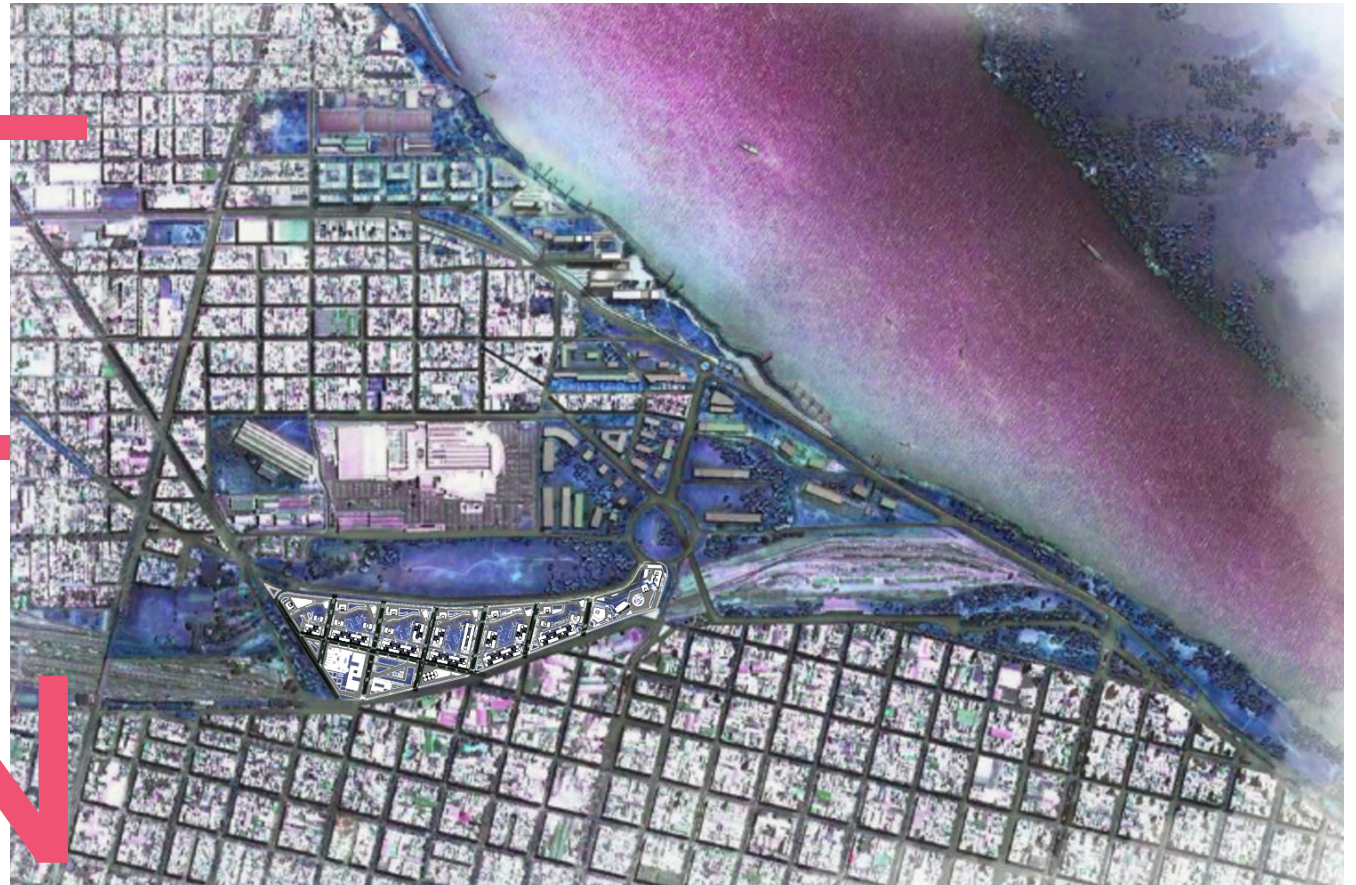
Masa compositiva

Perfil Urbano

PB General

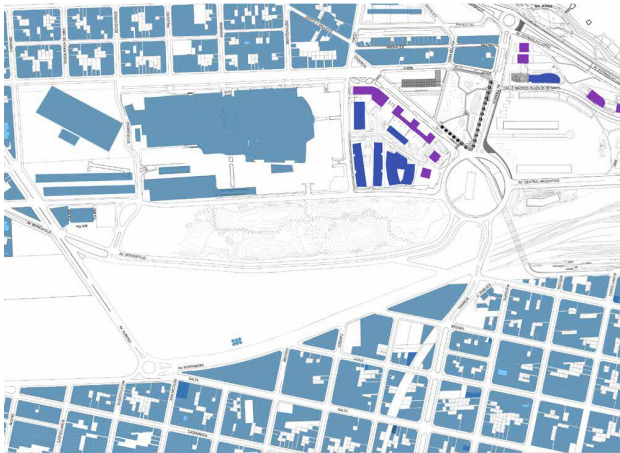
Programa

MAS- TER- PLAN



ANALI- SIS

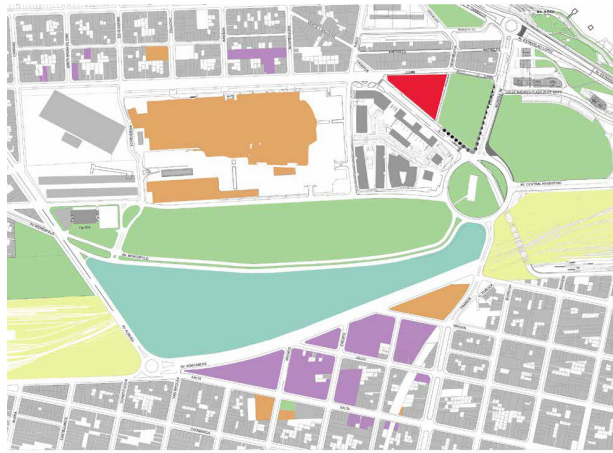
53



**Llenos y vacios /
alturas**

Alturas:

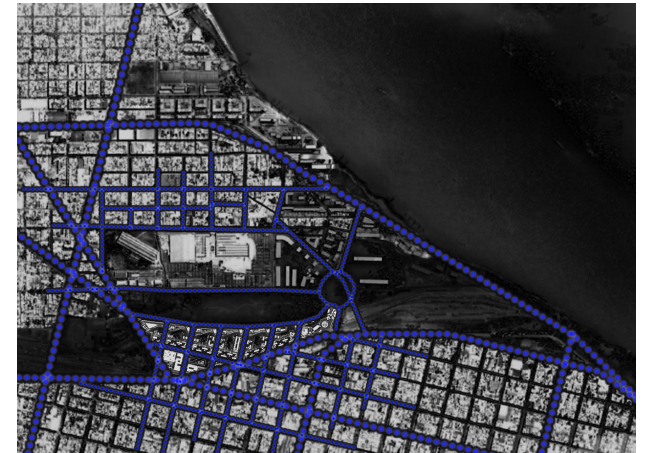
- bajas Hasta 10 m
- medias Hasta 30 m
- mayores Hasta 150 m



Usos en el sitio

Usos:

- espacios verdes
- productivo general
- inst. ferroviarias
- asentamientos irregulares
- equipamientos varios
- vacio urbano a intervenir
- residencial



**Flujo circulatorio
de calles**



Planta de techos general

55

CALLES

Apertura de calles , cualificación del espacio.



Movilidad Sostenible

En nuestro proyecto, adoptamos una propuesta de movilidad sostenible, por lo que proyectamos un 60 % del espacio de circulación para el peatón, un 15% para bicicleta y un 25% para el automóvil.

La sostenibilidad es “satisfacer las necesidades de la generación actual sin comprometer la capacidad para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras” Informe Brundtland (1987).

La movilidad sostenible por tanto, es el modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales.

El transporte es la actividad que mas energía primaria consume en Catalunya (40% del total) i una de las principales fuentes de emisión de gases contaminantes de efecto invernadero de ocupación del territorio y la generación del ruido.

El modelo de movilidad actual es insostenible ya que se basa fundamentalmente en el transporte motorizado i concretamente en el vehículo privado.

Un modelo de movilidad sostenible sería aquél en que los medios que menos energía consumen y menos emisiones producen por kilómetro recorrido y viajero transportado tuviesen más protagonismo (ir a pie, la bicicleta, el transporte colectivo y el coche compartido).¹

1. El medio ambiente, Universitat Autònoma de Barcelona - <http://www.uab.cat/web/ventas-de-la-movilidad-sostenible-1273127157859.html>

medidas aproximadas



Porcentajes s/medidas superficiales

MASA

58

COMPO- SITIVA



Contención

Disponer la masa edilicia en la manzana como un espacio contenedor trilateral, enmarcando centralidades al servicio del conjunto (de la manzana).

Densificación

Decisión de elevarnos con torres para conseguir liberar más espacio sobre planta baja con el objetivo de generar cuantitativamente mayor cantidad de espacios comunes de calidad. Por otra parte la altura de las torres, permite un mejor aprovechamiento visual del parque, del río y de la ciudad.

Adaptación y dotación

Contemplar las diferentes interacciones con el entorno inmediato y lograr una costura urbana a través de la generación de espacios intermedios y vacíos urbanos de diferentes escalas, dotados de equipamiento e infraestructura. Apostamos así a una integración activa con la ciudad y el barrio, desdibujando límites e invitando al aprovechamiento colectivo del espacio común.

Articulación

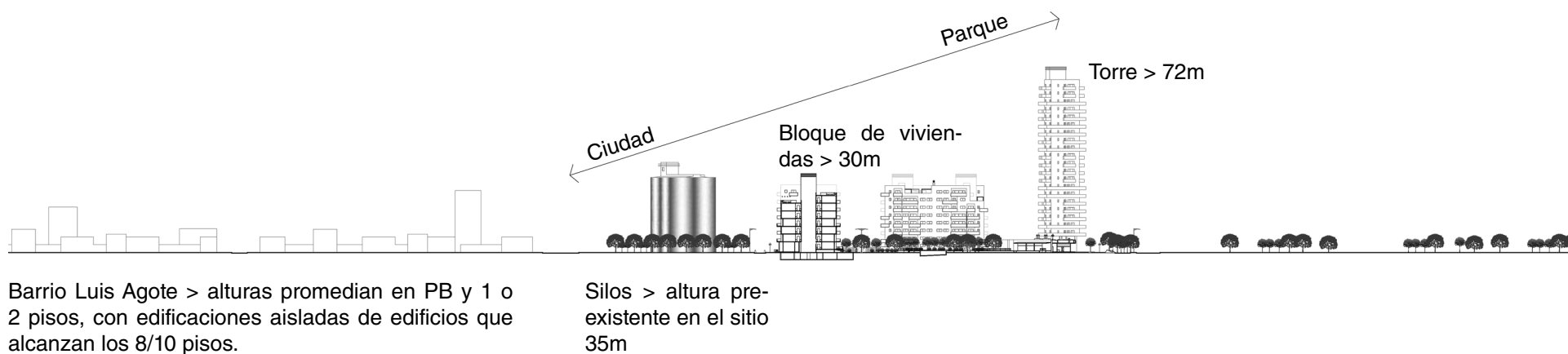
Apertura de volúmenes edilicios para conseguir una continuidad entre los espacios de cada manzana, ganando una lectura de unidad en todo el conjunto. Crear espacios dinámicos de continuidad visual y perceptiva.

Diversificación

Entendiendo a la ciudad como un hecho heterogeneo, creamos espacios diversos de articulación entre las diferentes situaciones que se desenvuelven tridimensionalmente en el proyecto. Alternar diferentes escalas y apelar siempre al vaivén perceptual y real de los límites.

PERFIL URBA- NO









10 10 30 50 metros

PB
GRAL.

PROGRA- MA

64

Masterplan



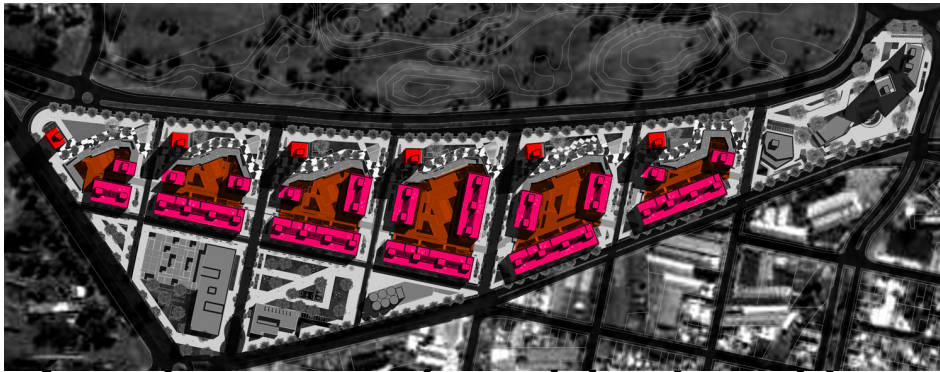


Vivienda en torre | vivienda en bloque

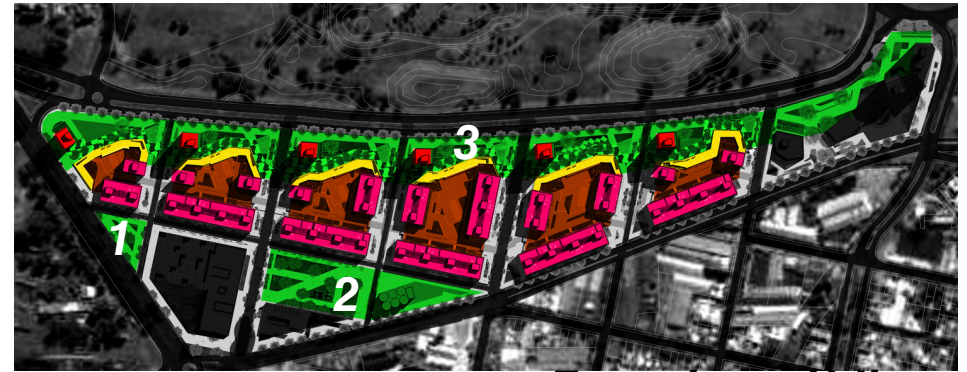


Edificios especiales

Al servicio del sector y del entorno, Escuela de diferentes niveles de enseñanza (1), policía comunitaria | guardia urbana (2) y área de convenciones, hotel y oficinas(3).

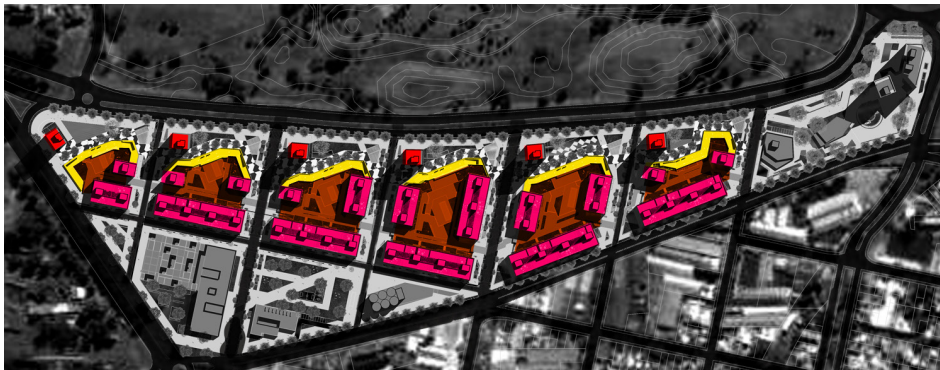


Area de uso común > vivienda en bloque



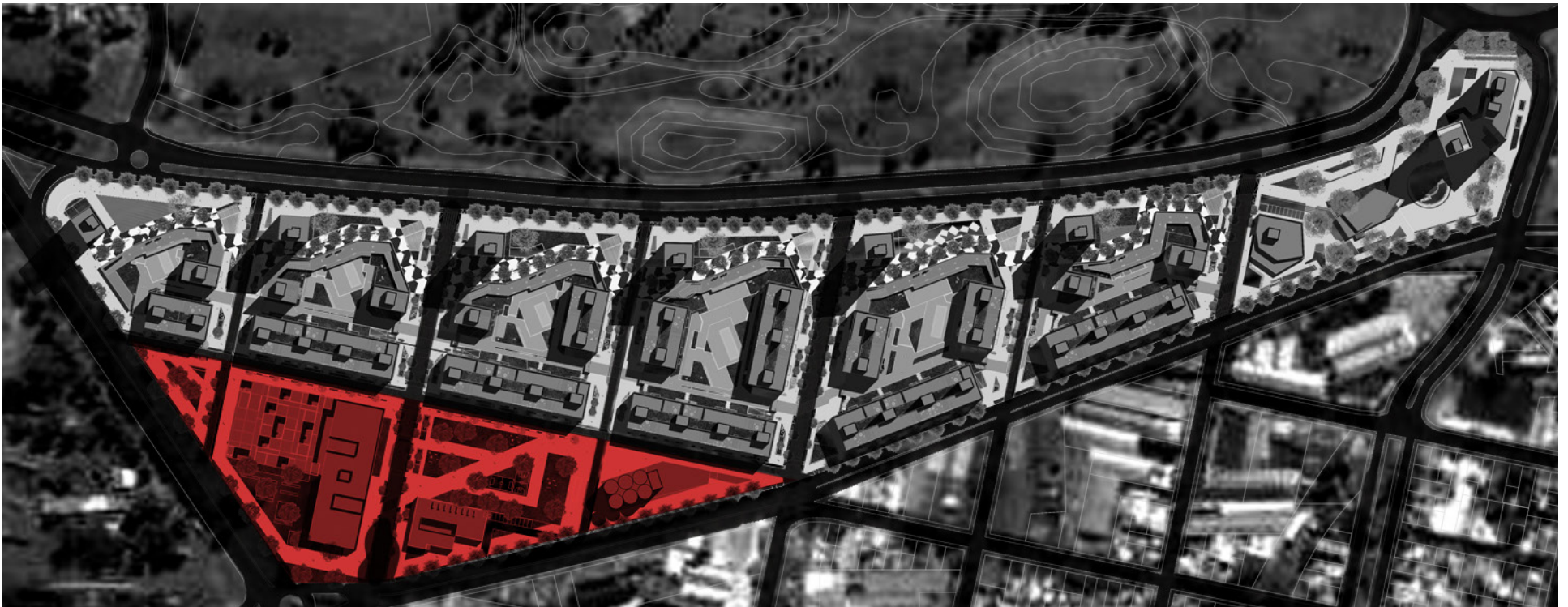
Espacios públicos

De diferentes gradientes y características, plaza de acceso oeste (1), plaza cívica (2), paseo del parque (3) y vía pública.



Paseo comercial

Área educativa, cívica y cultural





10 10 30 50 metros



Área de convenciones, hotel y oficinas.

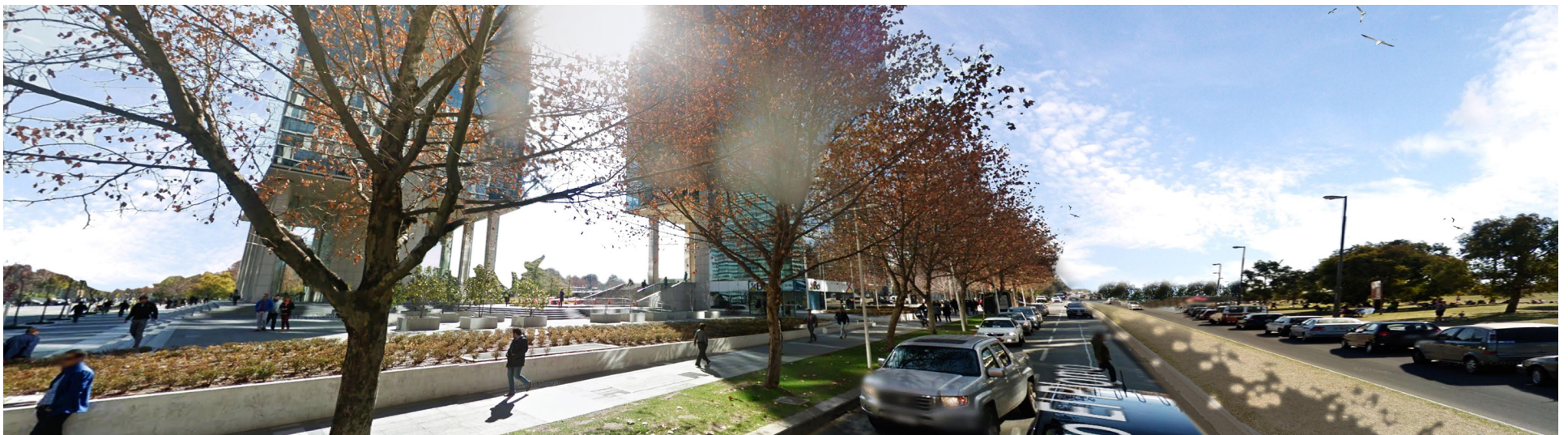




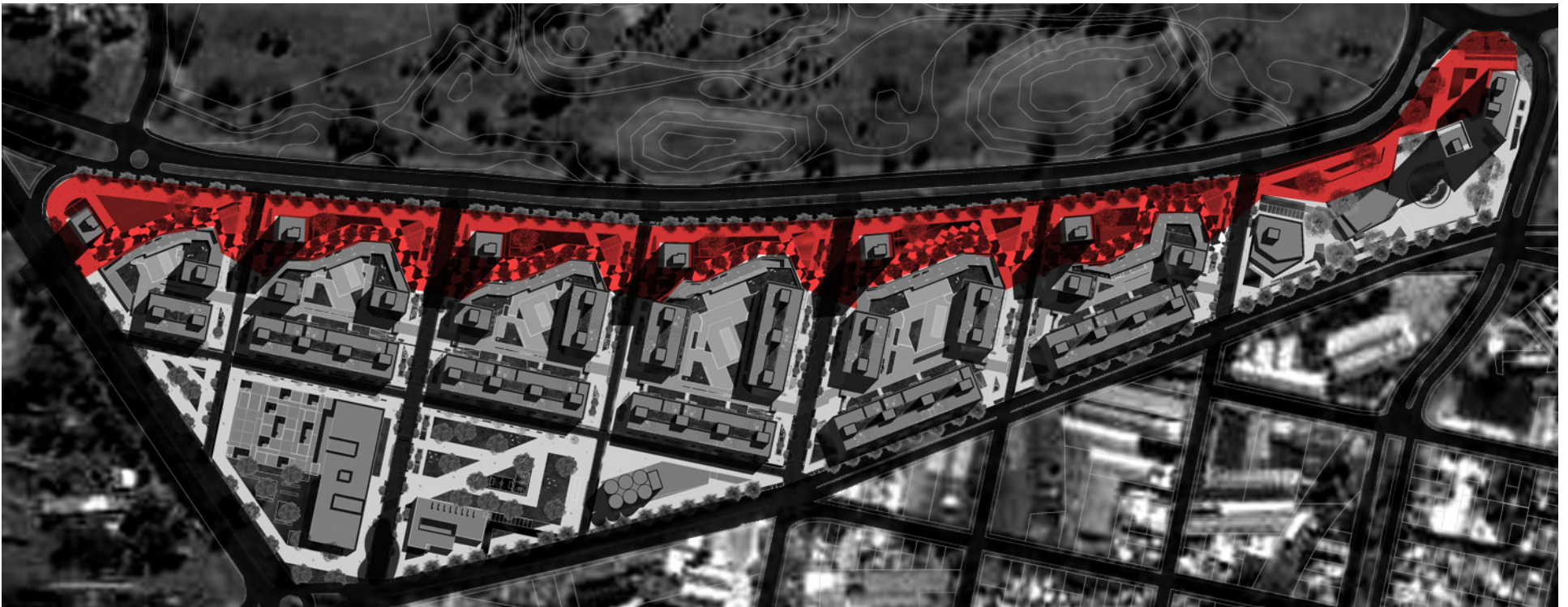
(1) Edificio oficinas I institucional, (2) Centro de convenciones, (3) heli-puerto, (4) Hotel 5* y (5) torre de oficinas.

69

10 10 30 50 metros



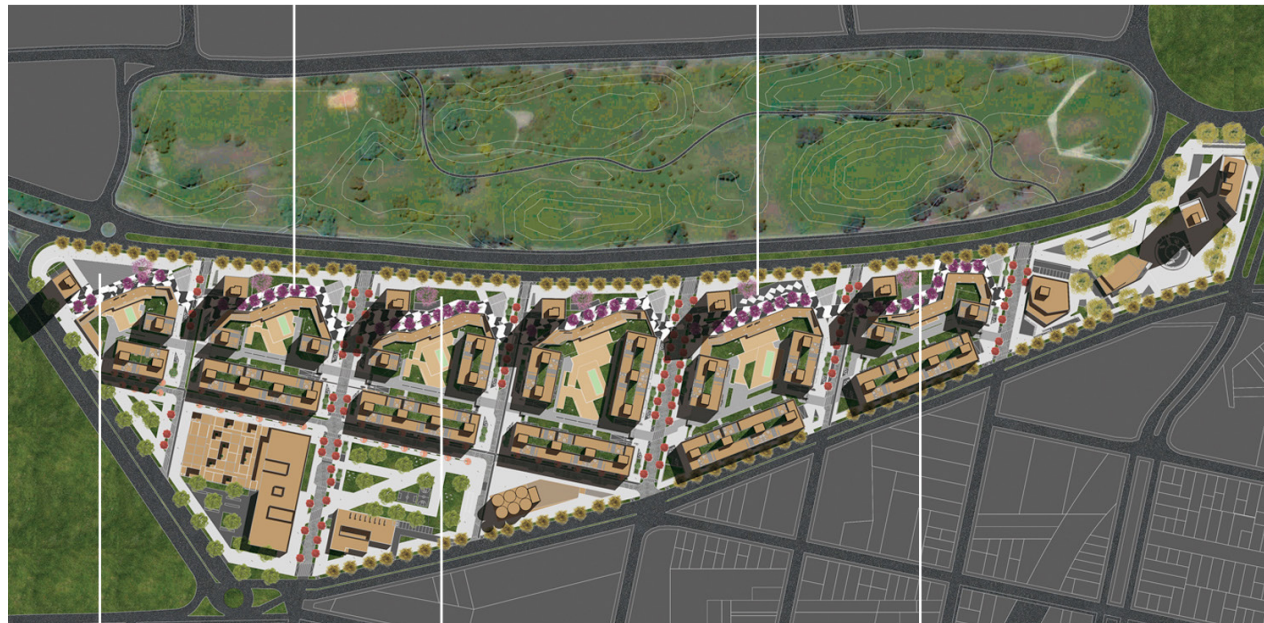
Paseo comercial Scalabrini Ortiz





PROGRAMA DE HUERTAS (Desarrollo de huertas naturales como incentivo de una alimentación saludable).

GALERIA DE ARTESANOS (Espacio público dedicado a artesanos independientes).



ESCENARIO PÚBLICO (Espacio público para artistas amateurs).









CAPÍ-

77

TULO04

Escala arquitectónica
Manzana analizada (M4)

Plantas

Cortes

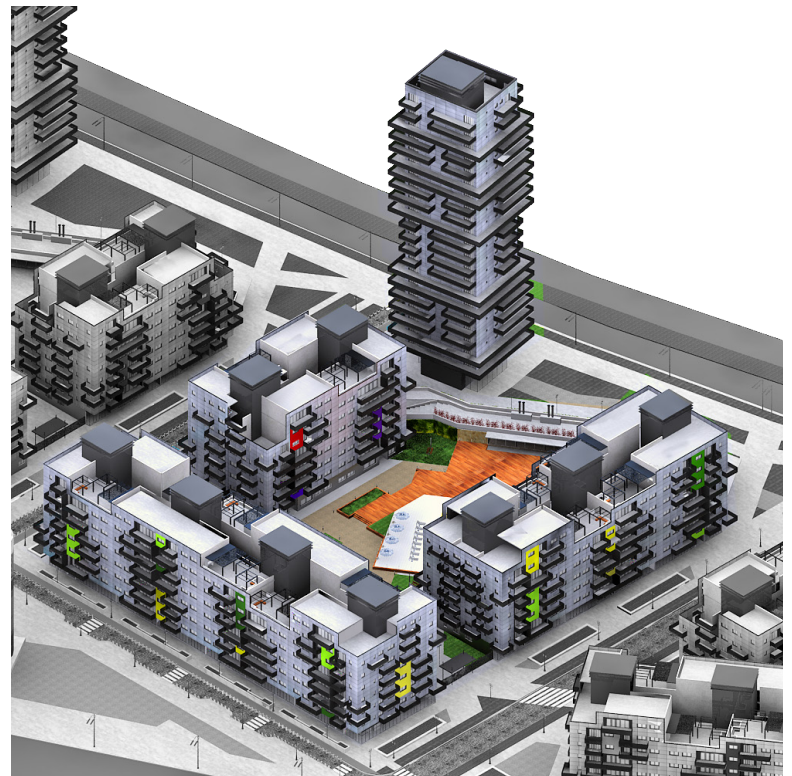
Transiciones





MANZA- NA M4

79



AYRE by BARBON&ÓRGAZ



PLANTA BAJA



30 30 60M

PLANTA TIPO

AYRE by BARBON&ORGAZ



PLANTA TECHOS

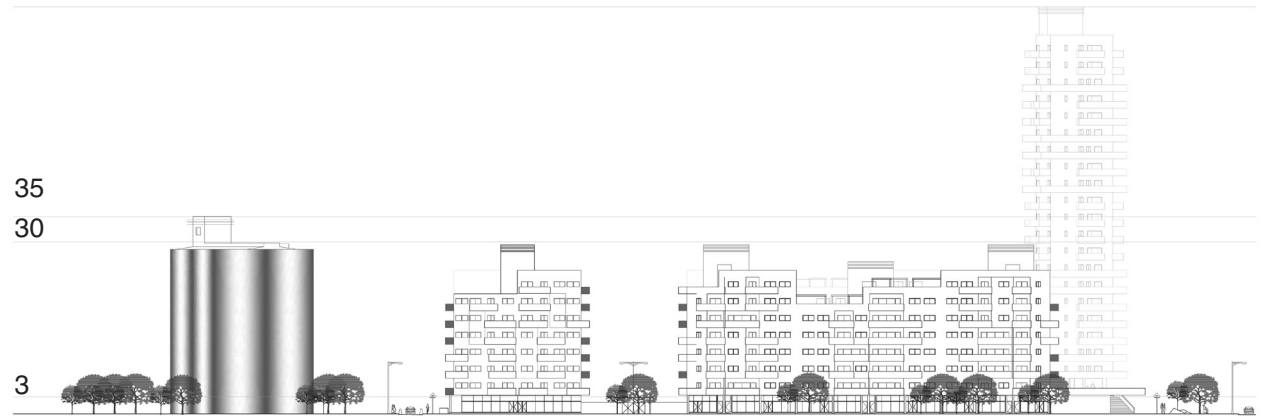


72

35

30

3



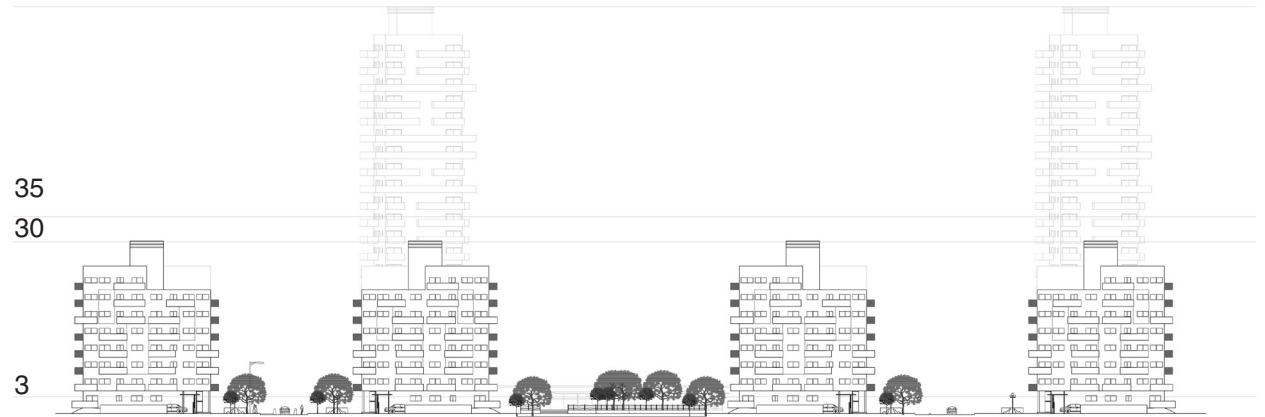
VISTA LATERAL

72

35

30

3



CORTE TRANSVERSAL

72

35

30

3



CORTE LONGITUDINAL





TRANSI- CIONES

86

Dominio y usos



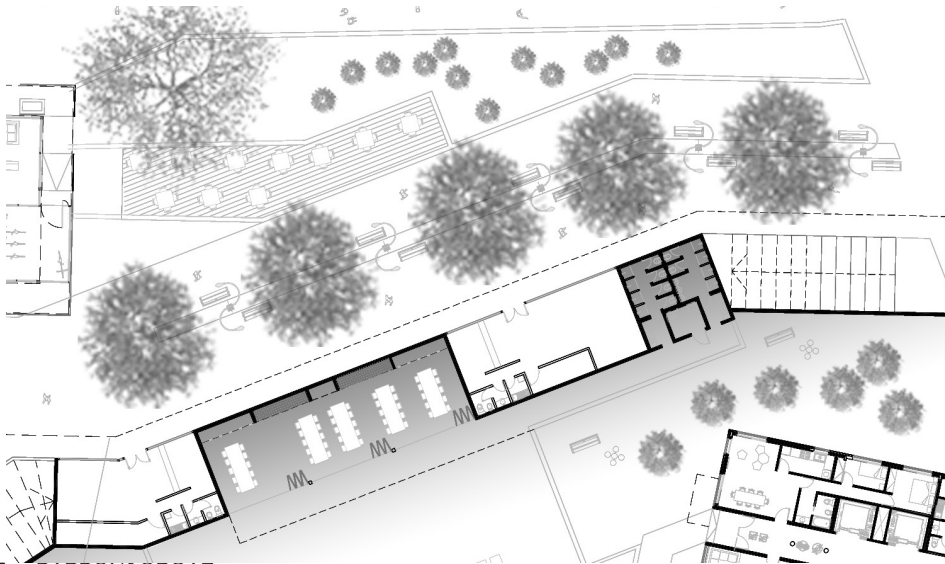
01. Privado de uso público <> privado de uso comercial <> privado de uso público **02.** Privado de uso común <> Público **03.** Privado de uso común <> privado residencial **04.** Privado residencial <> privado de uso comercial <> público.



01

88

01. Privado de uso público <> privado de uso comercial <> privado de uso público

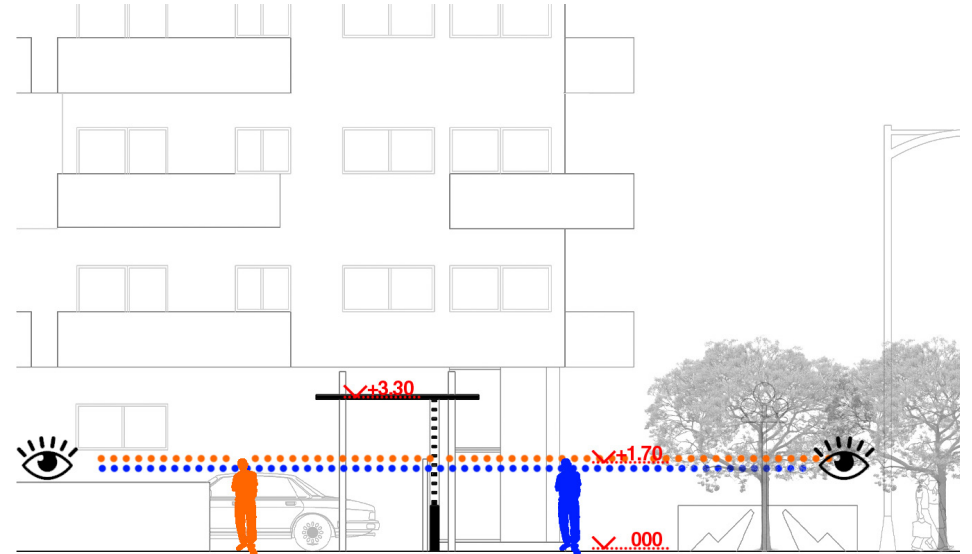


AYRE by BARBON&ORGAZ



02

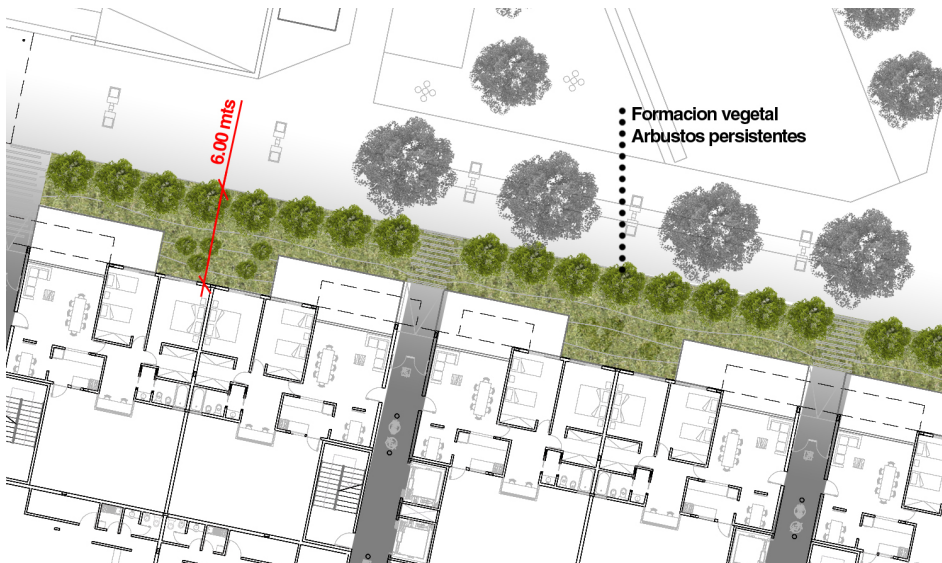
02. Privado de uso común <> Público | Ingresos principales al condominio



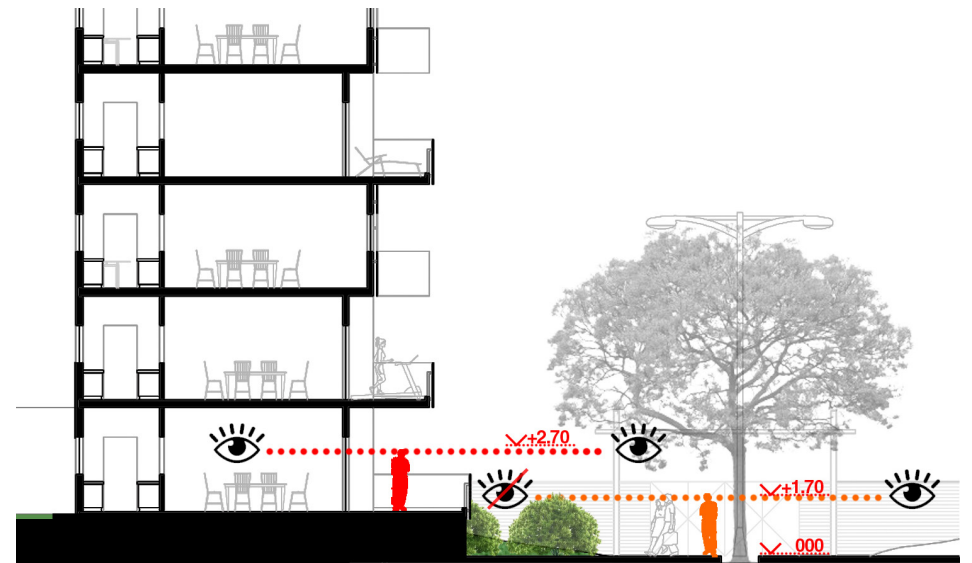
03

90

03. Privado de uso común <=> privado residencial

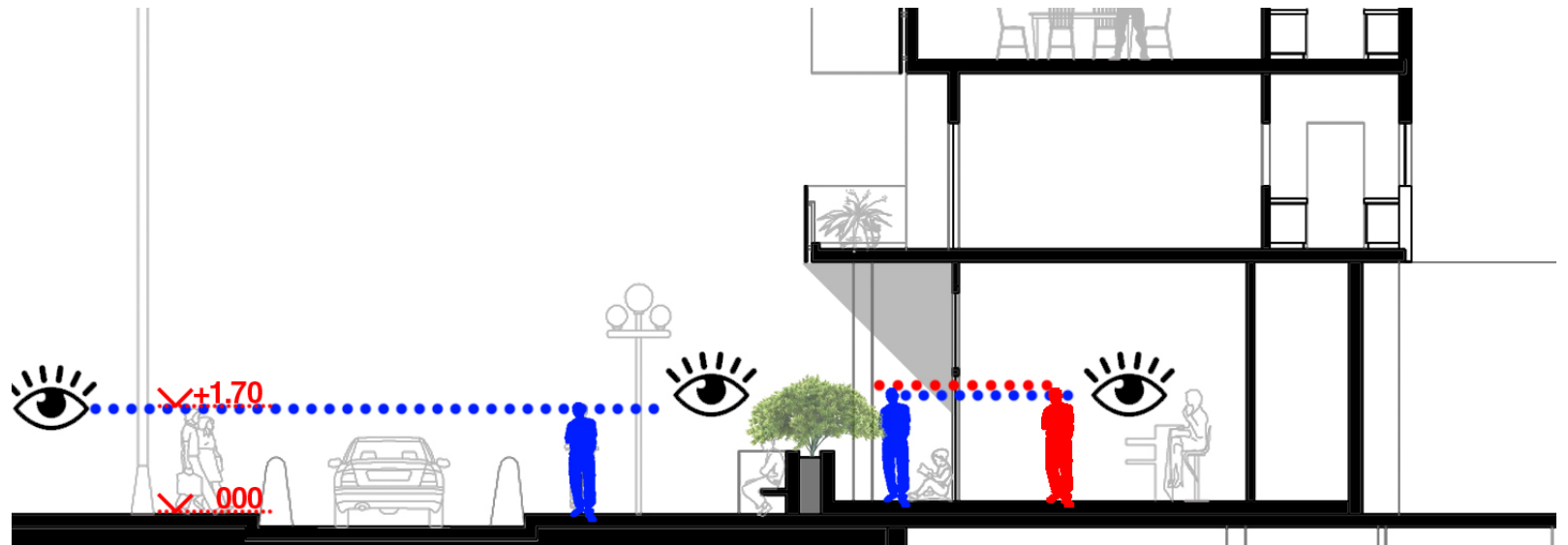
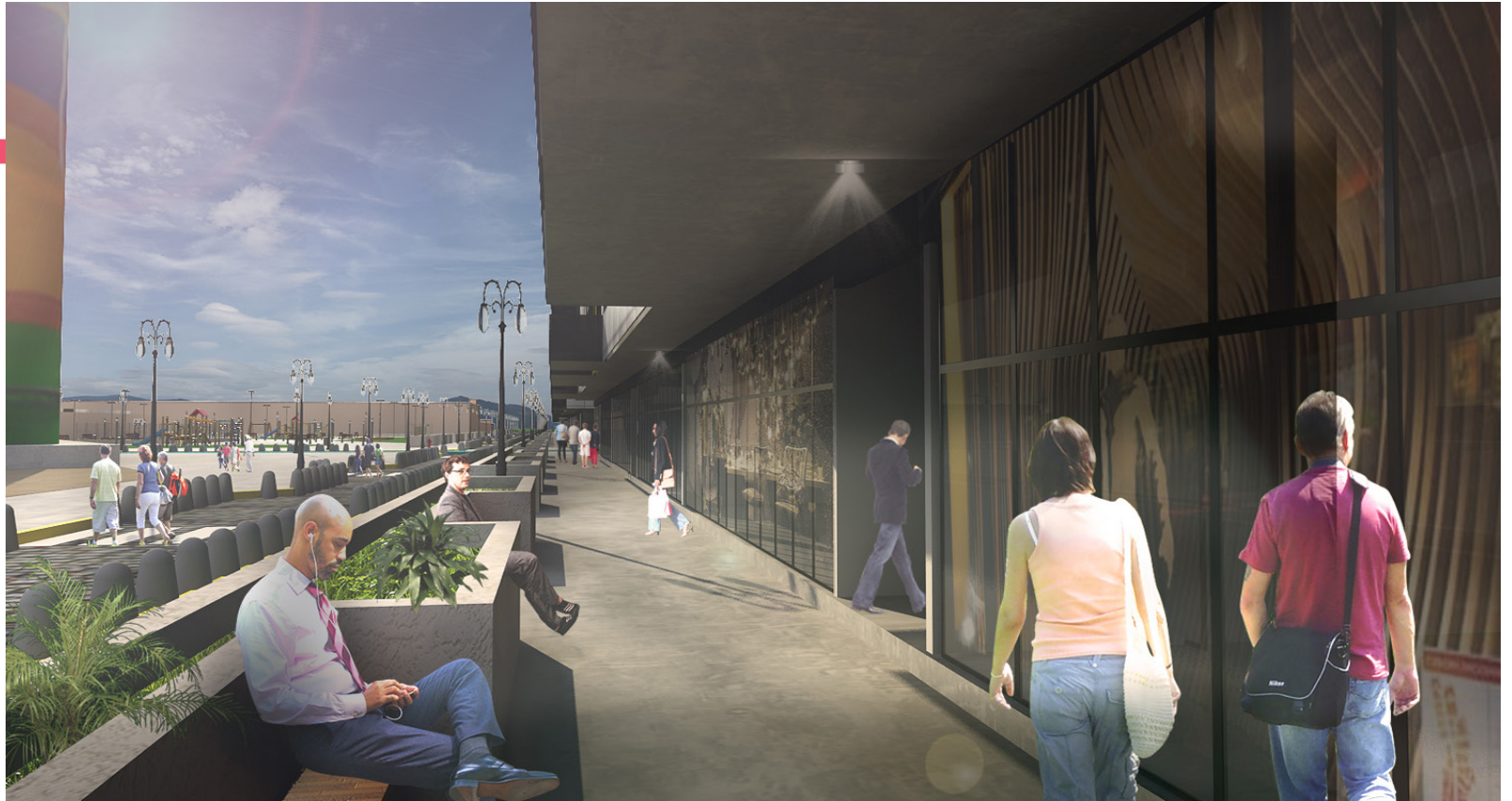


AYRE by BARBON&ORGÁZ



04

04. Privado residencial
<> privado de uso co-
mercial <> público.



CAPÍ-

93

TULO05

*Tipología de viviendas
Porcentajes e índices
Materialidad y Estructura*

*Conclusiones
Agradecimientos*

TI- PO- LO- GÍAS

De unidades habitacionales



Dep. "C"
2 Dormitorios
4 Personas
18 Unidades



Dep. "E"
2 Dormitorios
4 Personas
6 Unidades



Dep. "D"
2 Dormitorios
4 Personas
4 Unidades



Dep. "F"
2 Dormitorios
3 Personas
12 Unidades



Dep. "A"
2 Dormitorios
4 Personas
12 Unidades



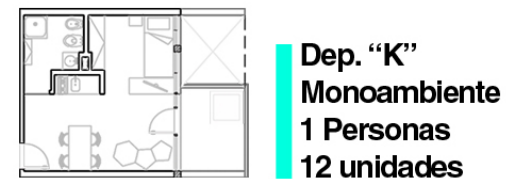
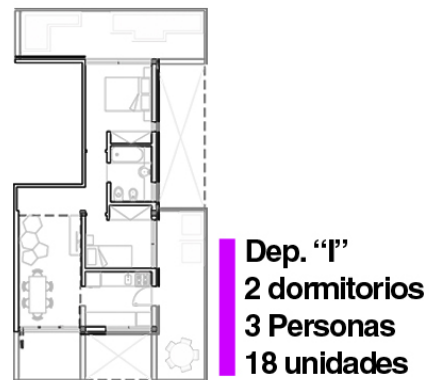
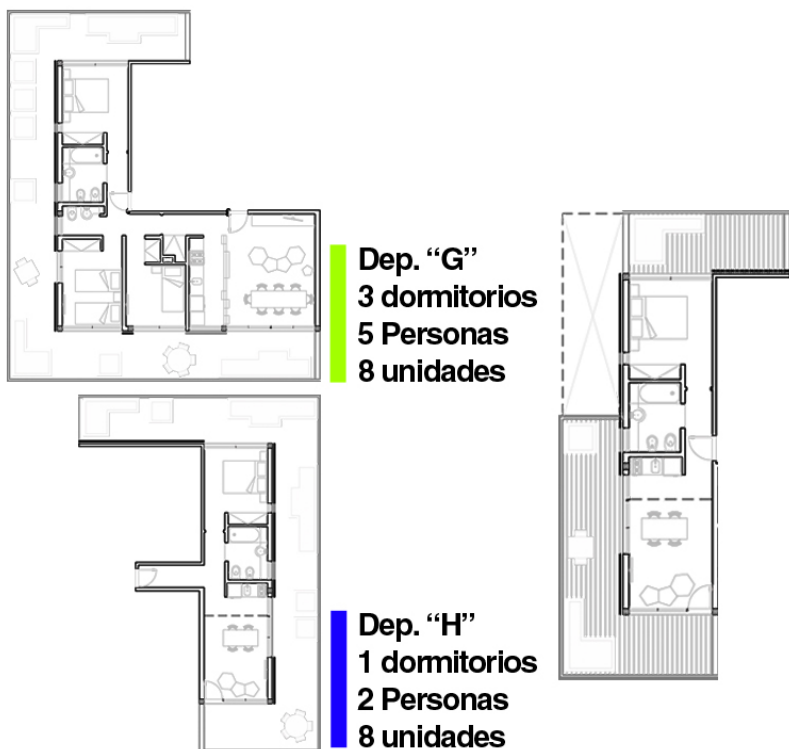
Dep. "B"
2 Dormitorios
3 Personas
4 Unidades



PLANTA TIPO



PLANTA BAJA



PLANTAS TIPO TORRE

Y densidad

PLANTA BAJA: 16 UNIDADES, 60 PERSONAS
PLANTA TIPO: 40 UNIDADES, 148 PERSONAS
PLANTA TIPO TORRE: 64 UNIDADES, 176 PERSONAS

TOTAL CONJUNTO:
6.000 HABITANTES
> 460 / HA



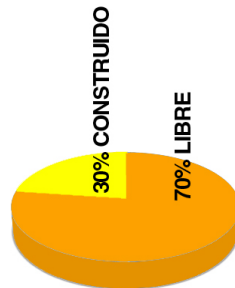
ÍNDICES Y %

96



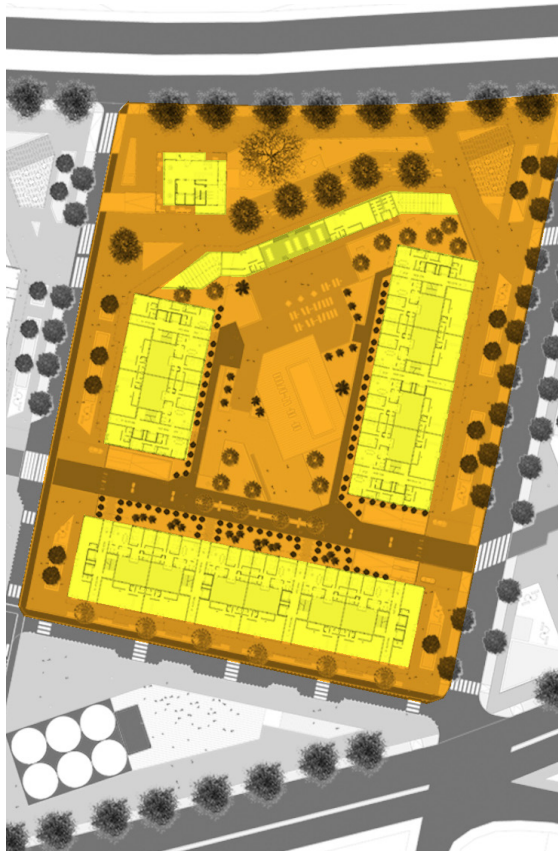
Superficie de la Manzana.....15450m2
 Superficie Construida PB.....4580m2
 Superficie Libre.....10870m2
 Superficie Total Construida.....37080m2

FOS & FOT



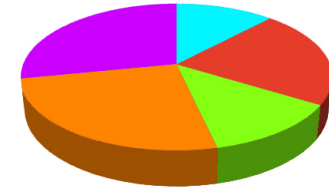
F.O.S. 30%

F.O.T. 2.4

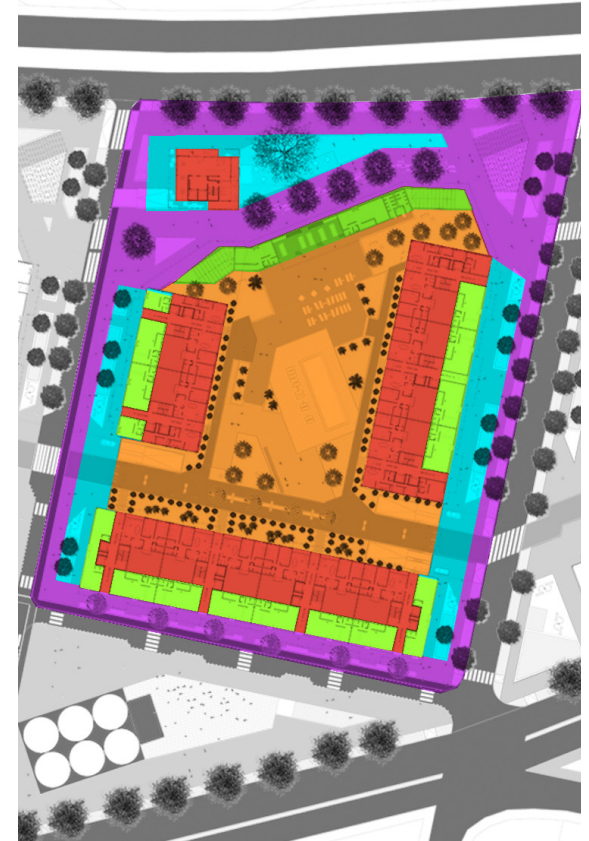


Espacio Privado de uso Publico.....1860m2
 Espacio Privado Residencial.....3354m2
 Espacio Privado comercial.....1962m2
 Espacio Privado de uso Comun..... 2925m2
 Espacio Publico..... 4349m2

Propiedad y usos

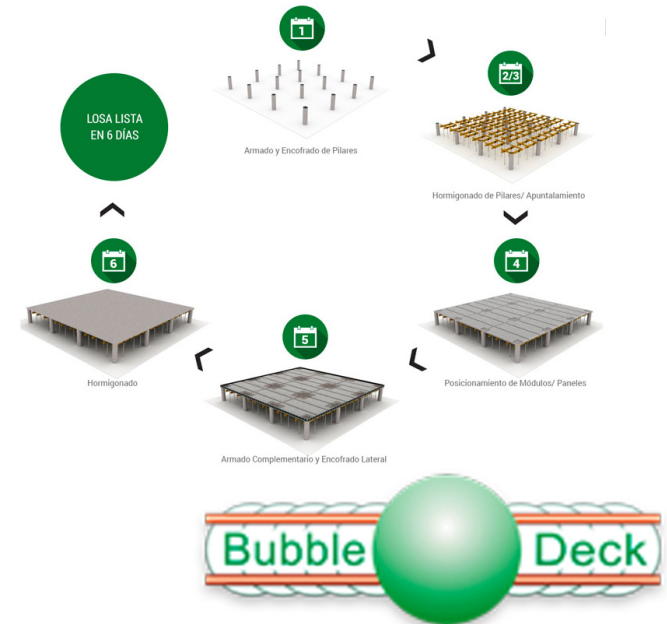
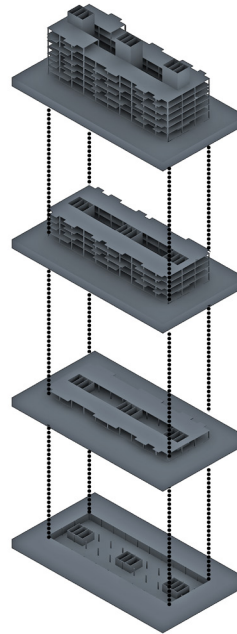


- 12% PRIVADO DE USO PUBLICO
- 22% PRIVADO RESIDENCIAL
- 13% PRIVADO COMERCIAL
- 25% PRIVADO USO COMUN
- 28% PUBLICO



ESTRUC- TURA

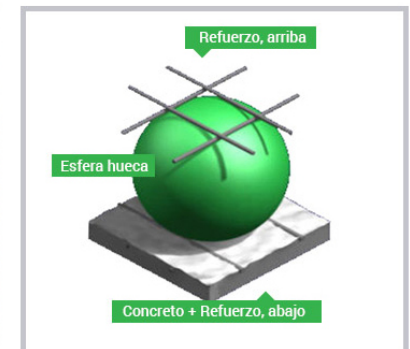
98



¿Qué es BUBLEDECK?

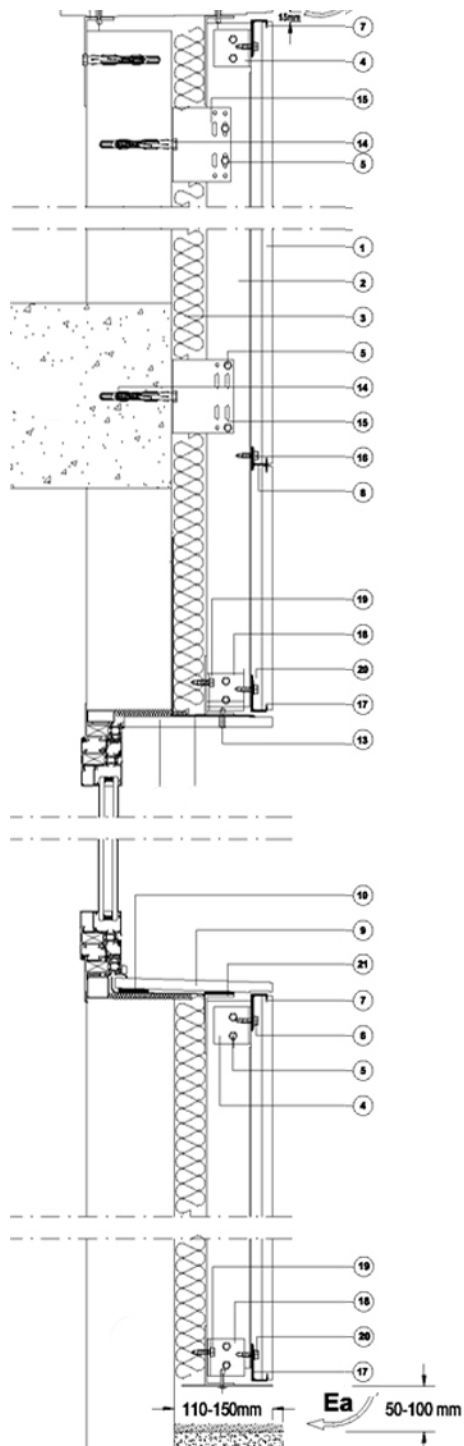
El sistema Bubledeck es una resolución de ingeniería que ahorra volumen de hormigón en una losa, aliviándola. Mediante la introducción de esferas plásticas huecas insertadas uniformemente entre las dos capas de mallas de acero se elimina el hormigón que no tiene efecto estructural en la losa.

El sistema Bubbledeck esta basado en la tecnología de unir aire y acero para alivianar la losa y obtener una estructura funcional con ausencia total de las vigas.

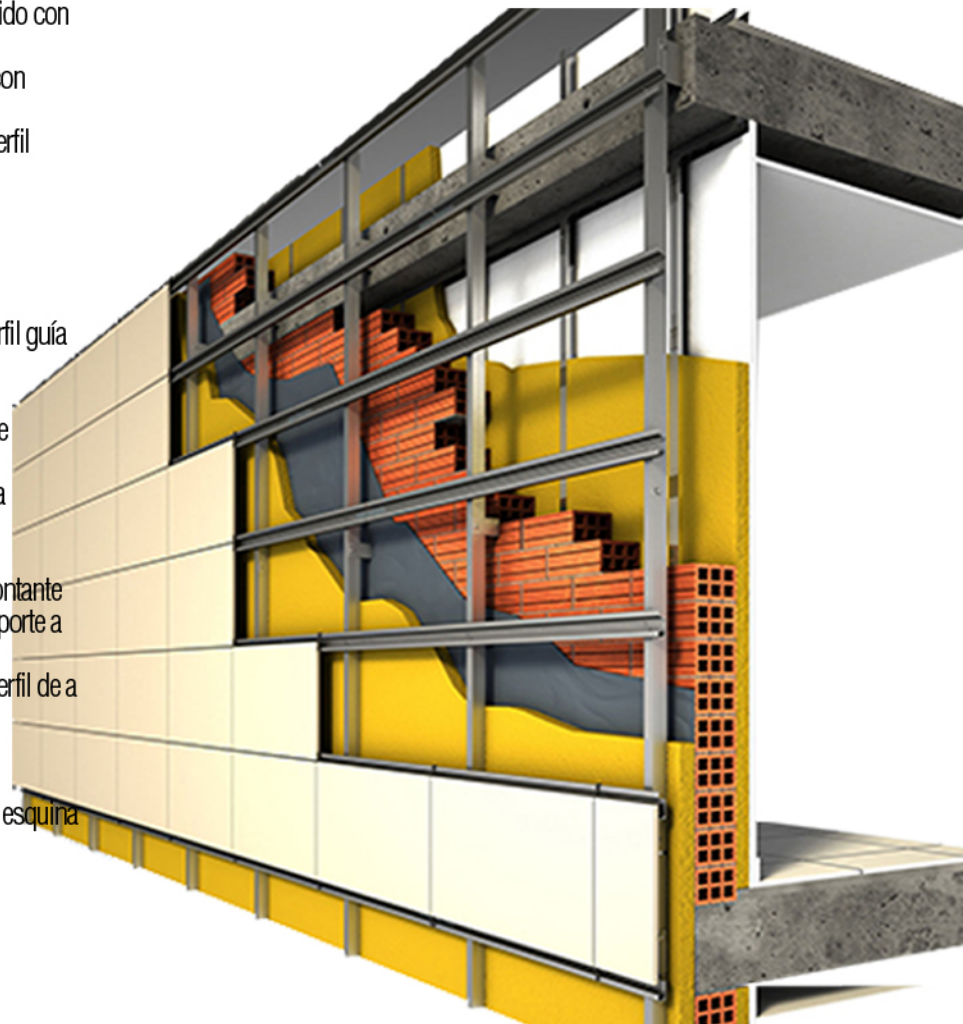


PIEL

99



- 1: Placa de fachada de hormigón polímero ULMA
- 2: Montante vertical
- 3: Aislante térmico
- 4: Anclaje para unión de perfil de arranque invertido con montante
- 5: Tornillo autorroscante de unión de montante con anclaje
- 6: Tornillo autorroscante de unión de anclaje a perfil de arranque invertido
- 7: Perfil de arranque invertido
- 8: Perfil guía continuo
- 9: Vierteaguas de hormigón polímero ULMA
- 10: Pegado elástico de vierteaguas
- 11: Pegado elástico de placa de esquina sobre perfil guía
- 12: Angular para encuentro de esquina
- 13: Remache
- 14: Taco de fijación a forjado y a cerramiento base
- 15: Anclaje a cerramiento base y forjado
- 16: Tornillo autorroscante de unión de perfil guía a montante
- 17: Perfil de arranque
- 18: Anclaje para unión de angular soporte con montante
- 19: Tornillo autorroscante de unión de angular soporte a anclaje
- 20: Tornillo autorroscante de unión de anclaje a perfil de arranque
- 21: Angular soporte
- 22: Dintel de hormigón polímero ULMA
- 23: Tornillo autorroscante de unión de angular de esquina con perfil guía
- 24: Orificio de evacuación de aguas
- 25: Mocheta de hormigón polímero ULMA
- 26: Albardilla de hormigón polímero ULMA
- 27: Pieza de bloqueo



CON- CLU- SIO- NES

101

AYRE es un proyecto, donde proponemos una manera de sensibilizarse con el espacio y el tiempo actual, el contexto inmediato y los referentes internacionales, los hechos culturales e históricos de nuestro territorio, y así hacer de la arquitectura y el urbanismo una herramienta de cohesión social que logre unirnos y acercarnos como sociedad, como conjunto.

AGRA- DECIMIENTOS

103

En primer lugar a la familia y amigos, quienes nos acompañaron y apoyaron desde el inicio. A los compañeros, por los ánimos y ratos libres compartidos. A todas las personas que se comprometieron con nuestra enseñanza y nos contagiaron con la pasión por la arquitectura. A la institución por no solo darnos no solo el espacio físico, sino también, diversas oportunidades para hacernos crecer, tanto en lo intelectual como en lo humano. A la cátedra de proyecto de los arquitectos Vidal – Chajchir y todo su cuerpo docente que nos guiaron durante los tramos finales de la carrera. A nuestro tutor y docente, arquitecto Diego Formica, por su dedicación y honestidad, quien supo guiarnos siempre con un gran empeño.

Atte. Joaquín & Jonatan



JOAQUIN BARBON &
JONATAN ORGAZ
CAT. ARQ. CHAJCHIR
XX17



FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO