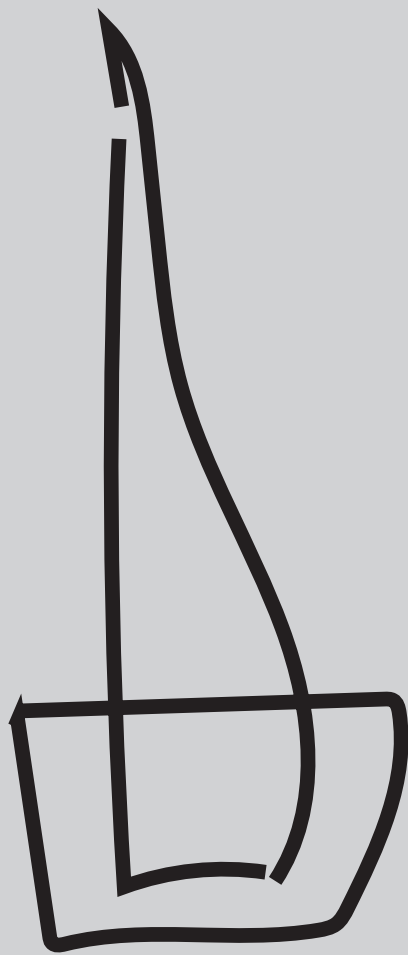




PARQUE HABITACIONAL INTEGRADO
TRAVESÍA NORTE

Universidad Nacional de Rosario (UNR)
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
(FAPyD)

-
Proyecto Final de Carrera
Parque habitacional integrado. Travesía norte

Autora: **María Carla Troncoso**
Profesor Tutor: Arq. Alejandro Beltramone
Taller Arq. Alejandro Beltramone

2019
Rosario, Santa Fe

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN p.5

Parte I: Análisis

CAPÍTULO 1.

MARCO TEÓRICO

1.1 - Hábitat y Vivienda p.9

1.2 - Los asentamientos informales p.9

1.3 - Las políticas públicas p.9

1.3.1 - Evolución de intervenciones del estado. Erradicación vs. Radicación p.9

1.3.2 - Las limitaciones de las políticas habitacionales en Argentina. p.10

CAPÍTULO 2.

SITIO

2.1 - Implantación p.15

2.1.1 - Distrito norte p.16

2.1.2 - La situación de los asentamientos informales en Rosario p.17

Anexo nº 1: ¿Qué es TECHO? p.17

2.2 - Plan Urbano Rosario 2007/2017 p.18

2.2.1 - Operaciones estructurales claves p.18

2.2.2 - Las grandes transformaciones p.21

2.2.2.1 - La implementación de los parques habitacionales integrados (PHI) p.21

2.2.3 - Plan Especial: Playa Sorrento. p.23

Parte II: Propuesta

CAPÍTULO 3.

MASTER PLAN p.25

3.1 - Ubicación p.27

Travesía norte p.27

Análisis Perceptual p.30

Las problemáticas del sitio p.32

3.2 - Propuesta p.33

3.2.1 - Estrategias urbanas p.36

3.3 - Programa p.42

3.4.1 - Elementos del programa p.42

3.4.2 - Unidades de gestión y agrupamiento p.44

CAPÍTULO 4.

UNIDAD DE GESTIÓN p.47

4.1 - Unidad de Gestión N°1 p.49

4.2 - Manzana Terraplén p.56

4.3 - Manzana Interior p.62

4.4 - Manzana Frentista p.68

CAPÍTULO 5.

VIVIENDA Y HÁBITAT p.75

5.1 - Viviendas colectiva p.78

5.1.1 - Estrategias modulares p.78

5.2 - Vivienda unifamiliares p.96

5.3 - Detalles constructivos p.106

CONCLUSIÓN p.109

INTRODUCCIÓN

La facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño, en el marco de lo establecido por el plan de estudios aprobado en 2008, propone el Proyecto final de Carrera como última materia del área de proyecto arquitectónico.

Es el espacio-tiempo de síntesis de todos los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos a lo largo de la carrera, se trata de un “simulacro de realidad” que nos acerca a la vida profesional.

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

Dados los mencionados temas tomé la decisión concentrar el trabajo en el tema HÁBITAT Y VIVIENDA.

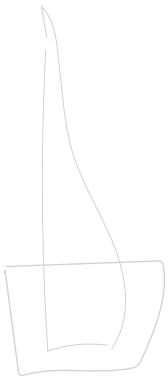
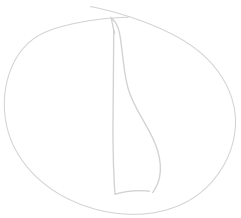
Mi proyecto final de carrera es un aporte a la construcción del pensamiento y debate multidisciplinar en torno a la intervención de los asentamientos informales en nuestro país.

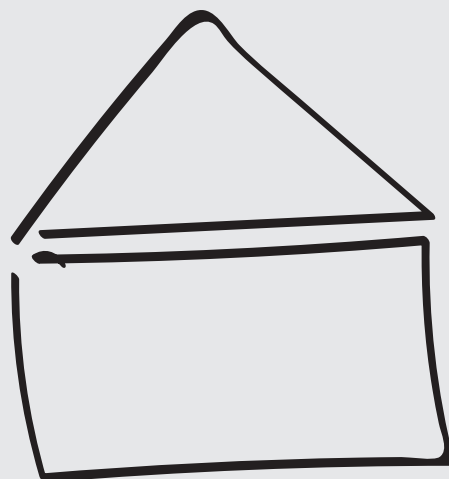
Entendiendo esta temática como una problemática a nivel regional, considero que más allá de una cuestión arquitectónica y urbana, se debe trabajar con la construcción social de las miradas que se tiene comúnmente sobre este tipo de lugares.

La intención de mi proyecto no es reemplazar la realidad establecida, sino más bien proponer una secuencia de ajustes que permitan una mayor integración del sector en la ciudad. Las temáticas que procederé a desarrollar a lo largo de mi trabajo serán las siguientes:

1. El reconocimiento de los asentamientos informales
2. Los equipamientos en los asentamientos informales
3. La vivienda en los asentamientos informales

Dichas temáticas se verán reflejadas en la intervención de un sector de la ciudad de Rosario denominada “**Área de reordenamiento Urbano Travesía Norte**”.





CAPÍTULO 1.
MARCO TEÓRICO

Parte I: Análisis

CAPÍTULO 1.

MARCO TEÓRICO

1.1 - Hábitat y Vivienda p.9

1.2 - Los asentamientos informales p.9

1.3 - Las políticas públicas p.9

1.3.1 - Evolución de intervenciones del estado. Erradicación vs. Radicación p.9

1.3.2 - Las limitaciones de las políticas habitacionales en Argentina. p.10

“Para cada comunidad particular debe inventarse la estructura peculiar de sus subdivisiones. En la mayoría de los casos, los agrupamientos de viviendas no reflejan ninguna realidad de organización social; resulta más bien de conveniencias políticas, técnicas y mecánicas. Por más que es extremadamente difícil asociar los altos niveles de asociación, la calle implica un contacto físico comunitario, el distrito un conocimiento comunitario, y la ciudad un contacto intelectual comunitario: una jerarquía de asociaciones humanas”

–
Alison y Peter Smithson. CIAM 9

1.1 - Hábitat y vivienda

El tema de la vivienda, y el de la vivienda económica en particular, constituye sin duda alguna, uno de los grandes centros de preocupación en la arquitectura. Esta preocupación se refiere no sólo a la vivienda en sí misma, como un techo digno para albergar al hombre, sino que se extiende también al **conjunto habitacional**, entendido no solo como una suma de viviendas, sino que cubriendo aspectos tales como el **modo de agrupamiento**, los **equipamientos socio-comunitarios**, los **espacios libres** y el **diálogo entre estos elementos**, de manera de lograr una mejor calidad de vida residencial.

Tras la lectura cronológica, se desprende que el concepto de VIVIENDA ha sufrido diversas transformaciones a lo largo del tiempo.

El hábitat urbano ha cobrado una complejidad y diversidad tal, que necesita de una política urbano habitacional que garantice equidad socio-espacial en el acceso a la ciudad. La mercantilización de la vida humana y el encarecimiento del suelo, atentan contra el acceso y permanencia de las personas en la misma. Dentro de esta complejidad urbana, nos encontramos con un problema que se acrecienta cada vez más, sobre todo en países latinoamericanos, al que debería tratarse con mayor responsabilidad y compromiso: Los asentamientos informales.

1.2 - Los asentamientos informales

Se entiende por “Asentamiento informal” a los agrupamientos de vivienda generalmente precaria, instalados en terrenos que no son de propiedad de sus ocupantes, en condiciones sociales u ambientales deficientes e irregularmente distribuidos en el suelo, que discontinúan la trama urbana.

Los asentamientos informales y los barrios marginales están causados por una serie de factores interrelacionados, que incluyen: el crecimiento de la población y la migración rural-urbana; la falta de vivienda asequibles para la población pobre de las ciudades; una gobernanza deficiente (en especial en los ámbitos referentes a políticas, urbanismo, uso de la tierra y gestión urbana, lo que se traduce en especulación y la ocupación); la vulnerabilidad económica y el trabajo mal remunerado; la discriminación y marginalización, y los desplazamientos causados por los conflictos, los desastres naturales y el cambio climático.

Comparados con otros habitantes urbanos, las personas que viven en los asentamientos informales,

en especial en los barrios marginales, sufren una mayor exclusión económica, social y espacial con respecto a los beneficios y oportunidades del ambiente urbano más amplio. Sufren discriminación constante y se ven en una situación de desventaja extrema debido a la marginalización geográfica, al déficit de los servicios básicos, el acceso limitado a la tierra y la pobreza, los medios de vida precarios y, debido a la ubicación de los asentamientos informales, son muy vulnerables a los efectos adversos estar expuestos a un ambiente pobre, al cambio climático y a los desastres naturales.

1.3 - Las políticas públicas

Se entiende como “Política pública” al conjunto de tomas de posición, de diferentes agencias e instancias del aparato estatal que expresan una determinada modalidad de intervención del Estado, en relación con una cuestión que despierta la atención, interés o movilización de actores de la sociedad.

En nuestro país (y podríamos hacerlo extensivo a Latinoamérica), las políticas públicas han revelado su incapacidad para detener y, menos aún, revertir la situación de emergencia social resultante de la proliferación de Asentamiento informales. Por momentos han alentado su desarrollo, ante la incapacidad para ofrecer desde el Estado, soluciones habitacionales integrales y permanentes a los sectores pobres que buscan asentarse en la ciudad. En otros momentos promovieron su desalojo compulsivo, creando, además, fuertes restricciones de acceso al suelo urbano. En definitiva, la población residente en villas, asentamientos precarios y barrios populares ha continuado aumentando a un ritmo superior a la tasa de crecimiento vegetativo de la población.

1.3.1 - Evolución de las intervenciones de los asentamientos informales en Argentina.

Erradicación vs. Radicación

En cuestión de intervenciones por parte del estado con respecto a los asentamientos informales en Argentina, la historia evidencia que hay dos posturas contrastantes: erradicación y la radicación de los mismos. La primera, define la expulsión de los habitantes y su futura relocalización; y la segunda la permanencia de la población y el mejoramiento del lugar donde se establecen.

Data del año 1932 el establecimiento de la primera villa de la ciudad de Buenos Aires llamada “Villa es-

peranza”. Durante dos décadas posteriores las villas fueron creciendo y expandiéndose de manera paulatina. En el año 1956 en la CABA 33.920 personas residían en Villas de la ciudad.

Erradicaciones

Durante el periodo establecido entre 1955 y 1976 el pensamiento dominante con respecto a estos sectores de la ciudad era completamente despectivo. Es decir, el problema era visto como una patología social generadora de otros problemas de orden moral, social y urbano.

A partir de este pensamiento, en el año 66, durante la dictadura de Onganía se realiza la primera concreción de erradicaciones masivas con el lanzamiento del PEVE (Plan de Erradicación de Villas de Emergencia). En el periodo del 76 al 81 se establece un plan sistemático de erradicación de villas, por medio del desalojo forzoso y la expulsión masiva de sus habitantes sin brindar alojamiento alternativo a la población afectada.

Radicales

A partir del año 1983 la democracia comienza a desarrollar un proceso de reapropiación de la ciudad. Junto a este proceso, el estado adoptó una posición diferente frente al fenómeno de las villas y la política paso a ser la de radicar a los habitantes en sus propios espacios a partir de la regularización nominal de las tierras ocupadas y la urbanización de estos barrios.

Toda intervención para estos asentamientos a partir de acá, postula que es necesario proveer de infraestructura y equipamiento comunitario, abrir calles, lotear e identificar lo recuperable y lo irre recuperable, con el fin de construir nuevas viviendas (colectivas e individuales).

En el 2011 surge de parte del estado la creación de la Secretaría de Estado del Hábitat, una nueva estructura con rango ministerial orientada a promover una política habitacional más abarcativa, integradora, inclusiva y participativa.

En este marco, en la provincia de Santa Fe surge un programa de alcance provincial, denominado “**Integración social y urbana de asentamientos irregulares**”.

Este programa fue creado por Resolución de la Secretaría de Estado del Hábitat y tiene por objeto contribuir a mejorar la calidad de vida de la población y la democratización del acceso a la ciudad, a partir de la urbanización de los asentamientos informales y de la mejora del acceso al suelo urbanizado de las familias que están fuera del mercado formal

de tierra y vivienda en municipios y comunas de la provincia de Santa Fe.

En el año 2017 a través del Decreto 358 Nacional de Asentamientos se reconoce a la integración urbana como un proceso indispensable para la superación de situaciones de segregación, que propone la inclusión de las personas y la ampliación de sus niveles de ciudadanía, respetando las idiosincrasias y garantizando una urbanidad plena de derechos.

1.3.2 - Las limitaciones de las políticas habitacionales en Argentina.

Las políticas de vivienda en Argentina desde mediados del siglo XX a la actualidad han presentado algunas características, que más allá de las coyunturas específicas de cada período histórico en particular, algunas cuestiones resultan relevantes y se siguen repitiendo no otorgando la importancia que tiene esto en la población.

- *Desconocimiento y/o falta de consideración de la situación real que sufre el país en materia habitacional*, por la ausencia de diagnósticos actualizados que permitan concebir la integralidad del problema, o bien, por la indiferencia política y técnica ante la información diagnóstica que se procesa;

- *Ausencia de la concepción de la vivienda como proceso y como derecho de toda persona*, ante la reducción de la misma a la mera obra física y de mercado (unidad habitacional o casa);

- *Carencia de una comprensión integral de la problemática habitacional*, lo cual mantiene una estrecha relación con la determinación de las soluciones posibles. De esta manera las políticas implementadas, adhiriendo a la concepción de la vivienda como mero objeto físico, no han generado interrelaciones concretas con programas y políticas pertenecientes a otras áreas, impidiendo una adecuada respuesta en términos de hábitat, territorio, región, ciudad, calidad de vida y satisfacción de necesidades;

- *Permanencia y agudización progresiva del problema habitacional*, con fuertes desigualdades regionales;

- *Retroceso notable de los sectores populares en sus condiciones de habitabilidad* tras el aumento de situaciones de carencia, especialmente cualitativa;

- *Carencia de una política de recuperación y mantención de los parques habitacionales existente*, que contribuye al aumento de áreas y unidades habitacionales deterioradas, que en un futuro cercano incrementarán la carencia habitacional;

- *Falta de programas de asistencia técnica efectiva que apoyen los procesos de autoproducción social de viviendas*, donde las organizaciones no gubernamentales o entidades intermedias podrían aportar conocimientos en lo que a asistencia técnica, organizativa y social se refiere;

- *Falta de propuestas superadoras*, que respondan no sólo a la posibilidad de construcción masiva ante la cantidad de viviendas deficitarias, sino que se adecuen a normas mínimas de calidad, valorando el aporte que pueda ofrecer la población y siendo generadoras de fuentes de trabajo.

En definitiva, se carece de una política habitacional como política de Estado, compatible con el sistema económico, técnica y económicamente eficiente en dar respuesta a las necesidades de las personas (estabilidad a largo plazo, instrumentos de financiación sólidos, satisfacción de necesidades integrales, concertación con otras políticas sociales y apertura a la participación), tanto en la gestión financiera e institucional, como en ayudar a construir ciudad, en aportar a la superación de la pobreza y en el mejoramiento de la calidad de vida.

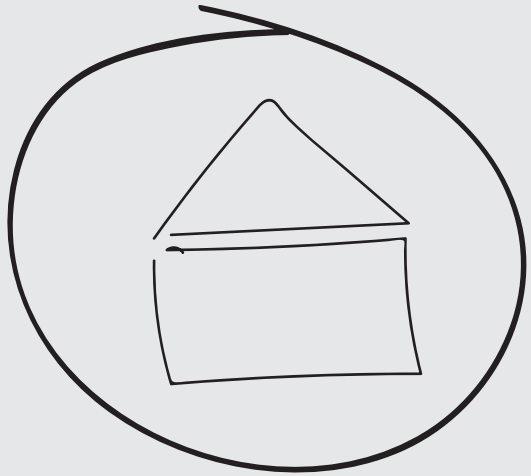


> *Fotografía 1*
Asentamientos informales

> *Fotografía 2*
Villa 31, Retiro, Buenos Aires.

> *Fotografía 3*
Villa miseria, Rosario.





CAPÍTULO 2.
SITIO

CAPÍTULO 2.

SITIO

2.1 - Implantación p.15

2.1.1 - Distrito norte p.16

2.1.2 - La situación de los asentamientos informales en Rosario p.17

Anexo nº 1: ¿Qué es TECHO? p.17

2.2 - Plan Urbano Rosario 2007/2017 p.18

2.2.1 - Operaciones estructurales claves p.18

2.2.2 - Las grandes transformaciones p.21

2.2.2.1 - La implementación de los parques habitacionales integrados (PHI) p.21

2.2.3 - Plan Especial: Playa Sorrento. p.23

2.1 - Implantación

Rosario es una ciudad situada en el sureste de la provincia de Santa Fe, Argentina. Se encuentra en el borde occidental del río Paraná y junto a varias localidades de la zona conforma el Área Metropolitana Rosario.

El Área Metropolitana de Rosario (AMR), es un conjunto de localidades ubicadas al sur de la provincia de Santa Fe, que constituye el centro comercial, industrial y financiero de mayor peso a nivel provincial. El AMR tiene a la ciudad de Rosario -eje del desarrollo fluvial industrial del sector inferior de la Cuenca del Plata- como su centro.

La ciudad de Rosario concentra el 72% de la población del AMR y según datos registrados por la organización TECHO, alberga el 63% de los asentamientos existentes en el sector.

Históricamente, el crecimiento sostenido de la actividad industrial, comercial y financiera sumada a la posición estratégica de su puerto, hicieron de Rosario un polo de atracción de migraciones internas, debido a la oferta de puestos de trabajo. Desde mediados de la década de 1970, al igual que en el resto del país, en Rosario se inició un proceso de desindustrialización que afectó al cordón industrial de la ciudad. Durante los años noventa, con la implementación en nuestro país del Consenso de Washington y su correlato en la reforma de estado, esta situación no hizo más que agravarse debido a la apertura y desregulación de los mercados locales. A nivel territorial, esta situación se plasmó en el crecimiento acelerado de los asentamientos informales.

Al igual que en otras ciudades del país, entre los años 2003 y 2013 en Rosario se evidenció una mejora en los indicadores económicos y sociales y una expansión de la oferta residencial que coexistió con mayores restricciones para acceder al suelo y a la vivienda. En efecto, Rosario ha sido una de las ciudades con mayor crecimiento económico e inmobiliario del país, motivado por los excedentes de capital del sector agropecuario que fueron volcados en la industria de la construcción. Este desarrollo generó un aumento significativo del precio del suelo urbano, con la consecuente expulsión de ciertos sectores de la población hacia la periferia y su área metropolitana.

La ciudad es una de las metrópolis más grandes del país, siendo la tercera después de la ciudad de Buenos Aires y Córdoba Capital. Dada esta circunstancia y debido al gran crecimiento demográfico de la ciudad, en el año 1995, Rosario inició un proceso de descentralización de su estructura de gestión,

que involucró aspectos administrativos, funcionales y territoriales, entre otras cuestiones.

La política se fundamentó e inspiró en el objetivo de generar un gobierno más eficaz, eficiente y cercano a los vecinos, capaz de generar intervenciones públicas más relevantes de acuerdo con las necesidades concretas de cada porción territorial, promoviendo un desarrollo más armónico y democrático de la ciudad. Con ese objetivo de transformación profunda y como primer hito del proceso, Rosario pasó a organizarse a los fines de la gestión en seis distritos.

> *Imagen 1*

Imagen satelital de Rosario.

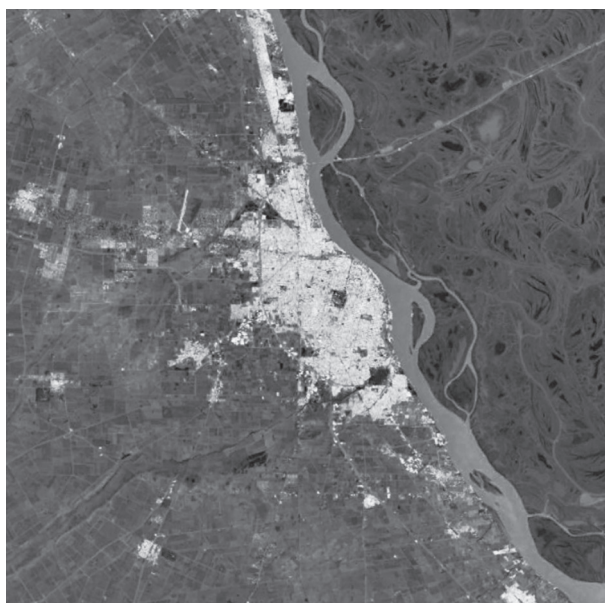
> *Fotografía 4*

Vista aérea de Rosario. Foto extraída de internet.

> *Fotografía 5*

Vista del Monumento a la Bandera, Rosario.

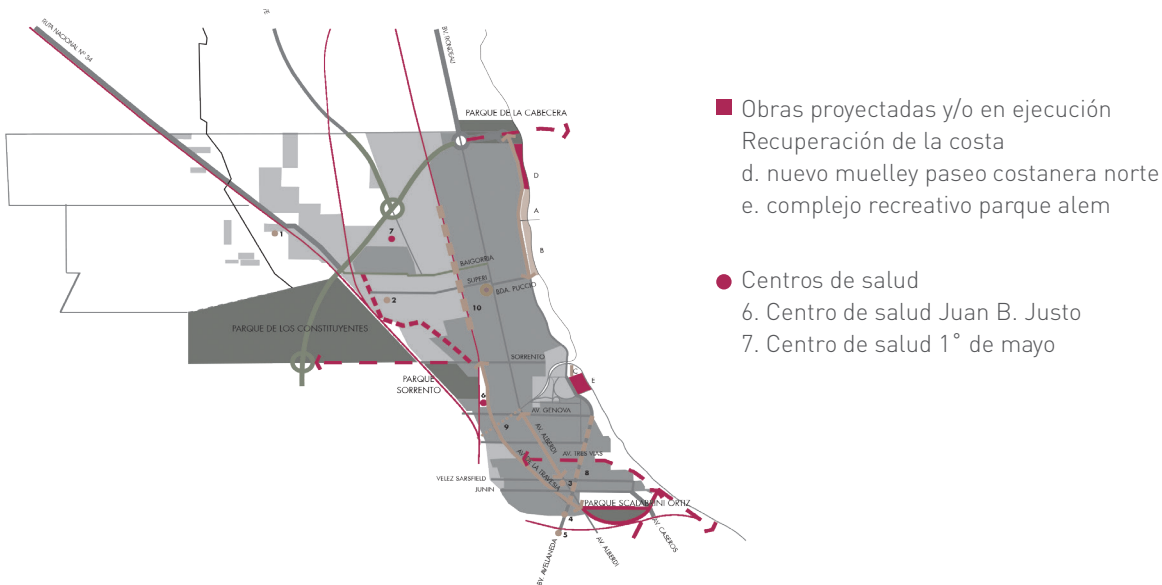
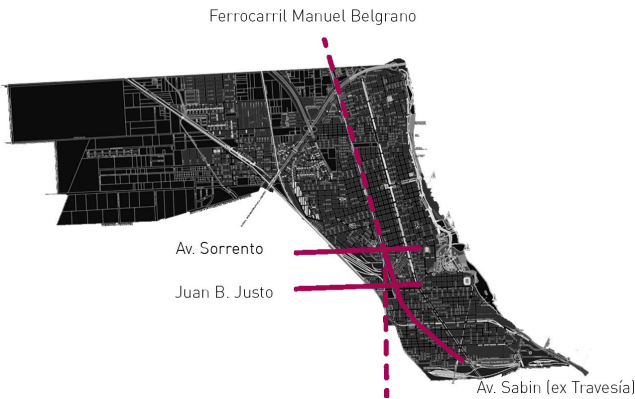
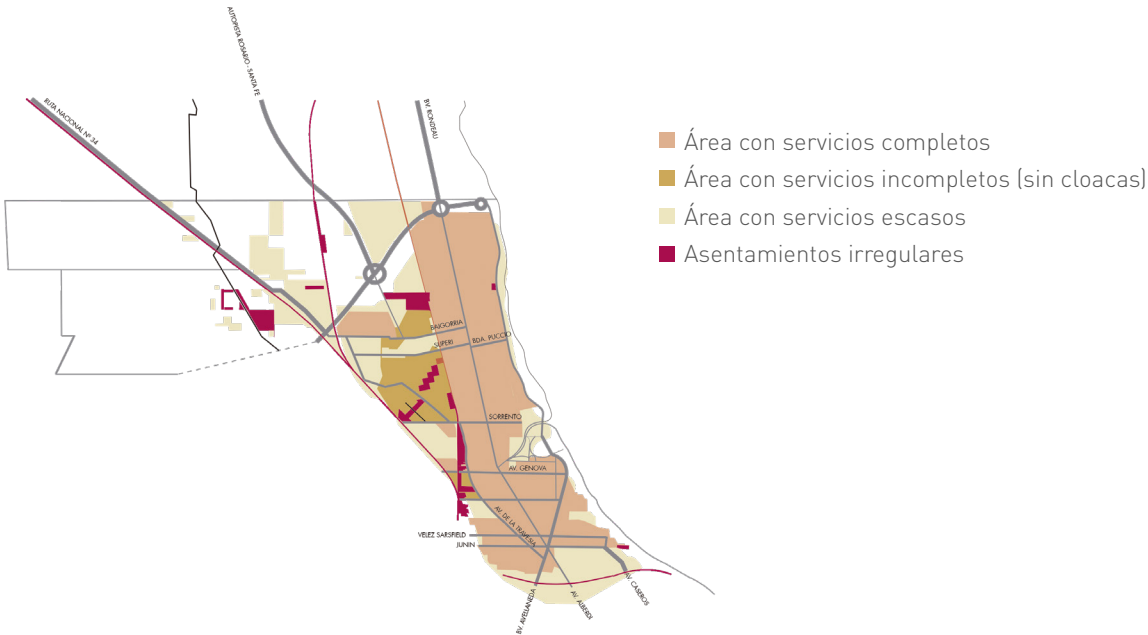
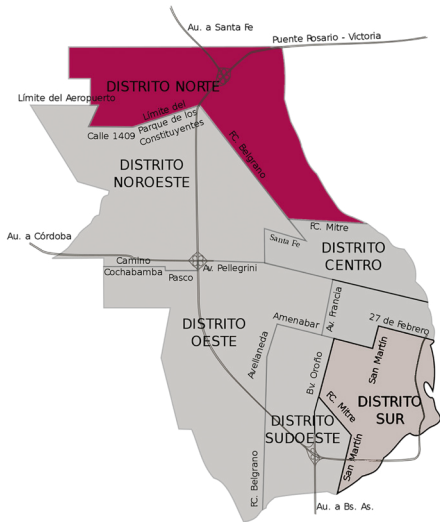
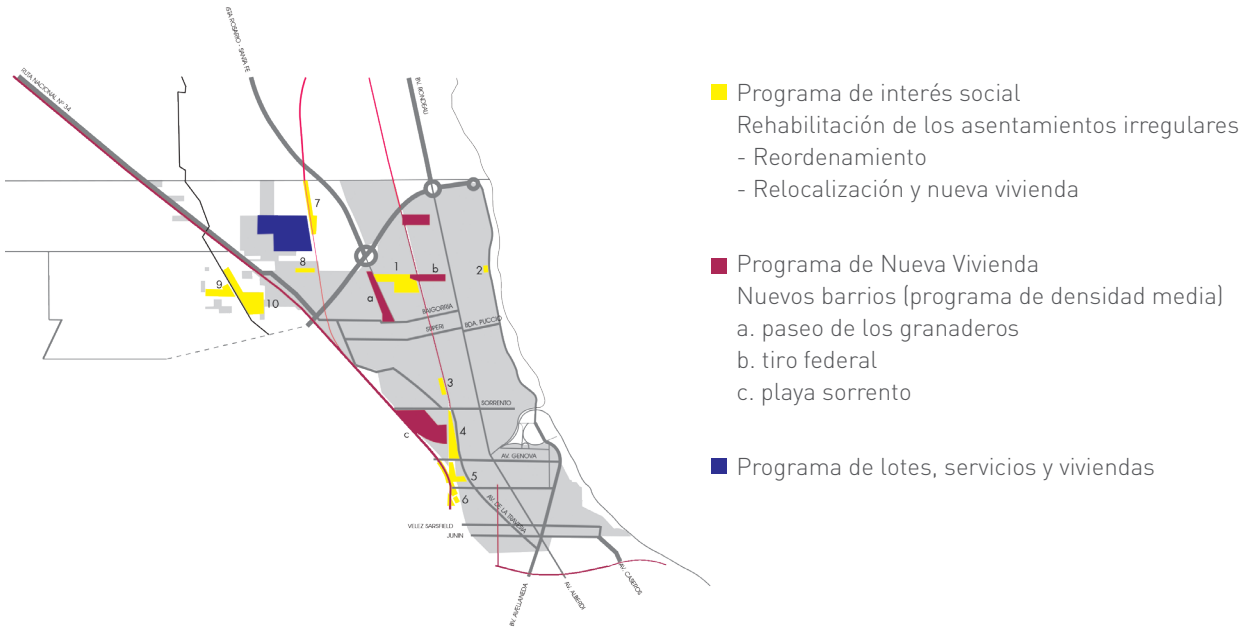
Foto extraída de internet.



2.1.1 - Distrito Norte (DN)

En la división distrital anteriormente mencionada, el área a intervenir se encuentra ubicada en el distrito Norte.

Los límites que definen este distrito son: 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 cuenta con una población de 131.495 habitantes, distribuidas en una superficie de 3.502 Has. (un 19,6% de la superficie total del Municipio).

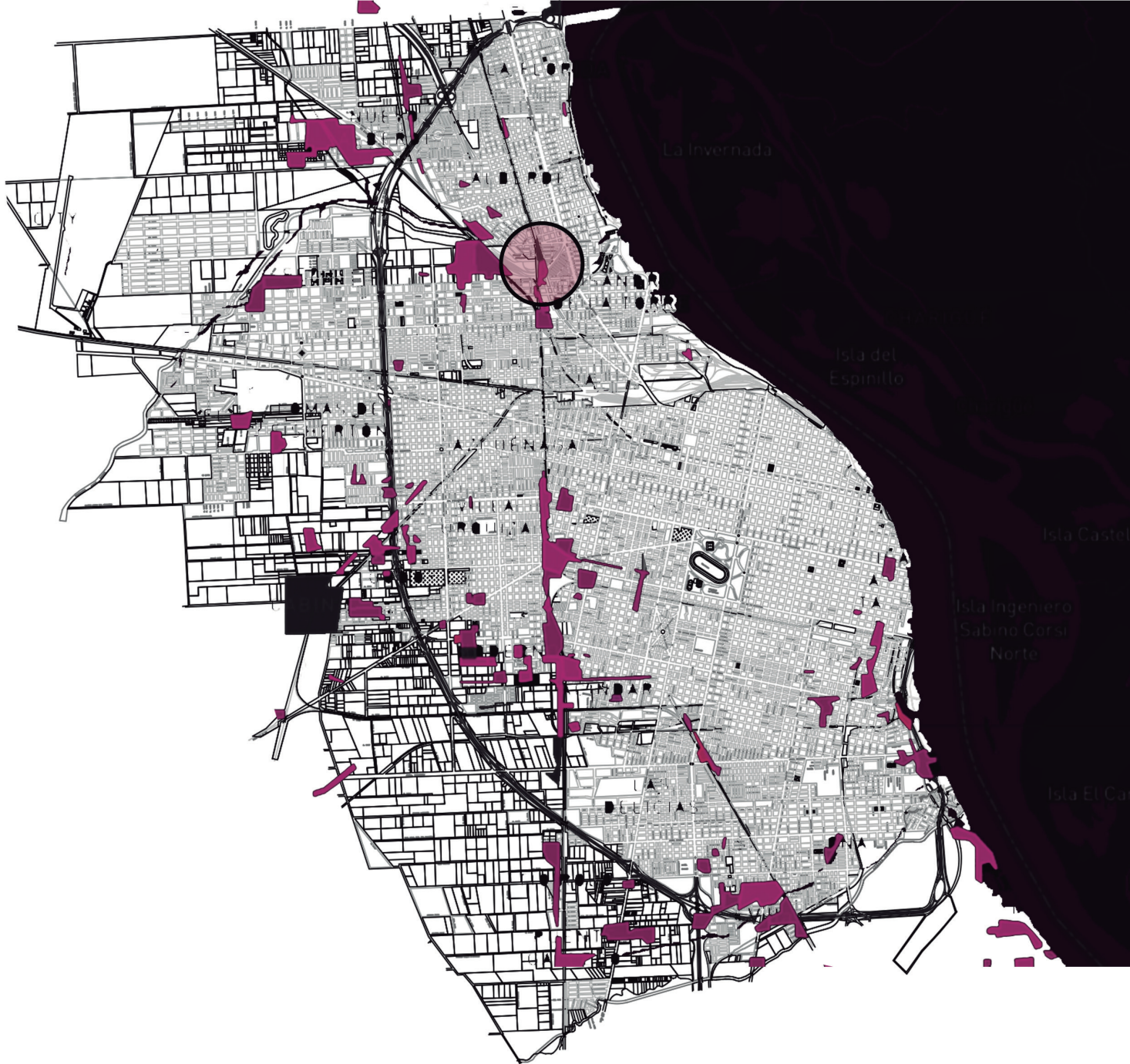


2.2.2 - La situación de los asentamientos informales en Rosario.

No obstante, a las políticas de descentralización para generar un gobierno más cercano a los vecinos, el área metropolitana Gran Rosario y la ciudad de Rosario concretamente, es una de las regiones con más población en condiciones de desregularización y marginalidad de la provincia

Según la fundación TECHO en un relevamiento realizado en el año 2016, el 17% de la población rosarina vive en asentamientos informales.

Según datos de relevamiento Nacional de Barrios Populares (2017) la mayor cantidad de asentamientos informales de nuestra ciudad se ubican en terrenos que anteriormente pertenecieron o estuvieron en relación con el Ferrocarril Manuel Belgrano Cargas, tras su privatización muchas de las tierras lindantes a las vías y tierras de uso funcional del tren quedaron en desuso. Por su ubicación geográfica en una arteria central de la Ciudad, donde los servicios básicos son de fácil acceso y las distancias con el centro de la ciudad, estas tierras se consideran de gran valor para los asentamientos.



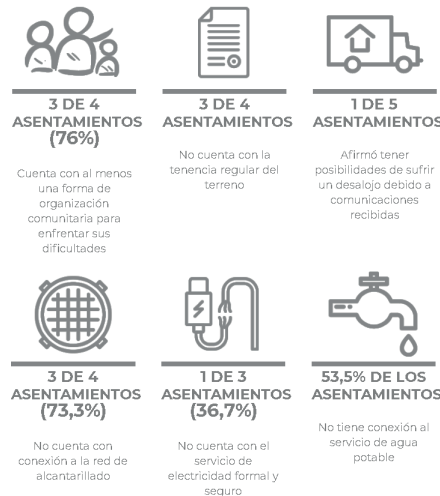
Anexo n°1

¿Que es TECHO?

TECHO es una organización presente en 19 países de América Latina, que busca superar la situación de pobreza que viven millones de personas en asentamientos populares, a través de la acción conjunta de sus habitantes y jóvenes voluntarios y voluntarias.

El trabajo de TECHO se basa en generar un vínculo entre el voluntariado y la comunidad de un asentamiento, quienes trabajan en conjunto para generar soluciones concretas que permitan mejorar las condiciones de vida de esta comunidad. Así, TECHO busca que los y las habitantes del asentamiento, sean actores transformadores del territorio en el que viven.

A partir de la información recopilada en los estudios realizados en Costa Rica (2013), Nicaragua (2013), Colombia (2015), Argentina (2016), Chile (2016) Guatemala (2016) y Paraguay (2016), TECHO identificó algunos resultados que grafican de forma práctica y concreta, la organización de las comunidades de los asentamientos, y las vulneraciones a sus derechos en América Latina.



> Imagen 2
División distrital de Rosario.

> Imagen 3
Ubicación del area a intervenir en el plano del Distrito

> Imagen 4
Ordenamiento urbano y saneamiento del DN.

> Imagen 5
Estado de servicio del DN.

> Imagen 6
Situación del DN.

> Imagen 7
localización de los asentamientos informales en el plano de Rosario según el relevamiento realizados por "TECHO"

2.2 - Plan Urbano Rosario 2007/2017

La iniciativa de la Municipalidad de elaborar e impulsar un nuevo Plan Urbano como una plataforma normativa y de gestión urbana del Plan Estratégico, se inscribe en la necesidad de construir herramientas concurrentes a un mismo propósito, el de abordar de un modo eficiente la transformación física y funcional de la ciudad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

El nuevo Plan Urbano reemplaza al plan vigente del año 1967 y establece una continuidad con las revisiones planteadas por el Ejecutivo municipal en tres momentos históricos anteriores, en los años: 1990, 1995 y 1999; a las que se suma también la última revisión presentada en el año 2007 ante el Concejo Municipal. Esta iniciativa se basa en el convencimiento de que el logro de un desarrollo urbano sustentable exige una adecuada planificación territorial, que incluya un conjunto complejo de variables: la gestión de los grandes temas de escala metropolitana y el ordenamiento del suelo en términos de accesibilidad y movilidad, la provisión de infraestructura, la construcción de vivienda, el desarrollo de usos productivos y de servicios y la preservación del patrimonio urbano y ambiental.

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

En el año 2004, a través de la Secretaría de Planeamiento se encaró el proceso de concertación del Plan Urbano tomando como punto de partida para la discusión, el documento denominado «*Plan Director Rosario, Bases para el Acuerdo*».

Los participantes, reunidos en lo que se denominó «Mesa de Concertación del Plan Urbano 2004» obtuvieron una serie de coincidencias, surgidas como síntesis del debate desarrollado a lo largo de las cuatro jornadas de trabajo. Las ideas acordadas y consensuadas en la «Carta de Concertación» representaron un primer paso en la confección del «**Plan Urbano Rosario 2007-2017**»

En su nuevo Plan Urbano, Rosario incorpora propuestas que responden a los desafíos y problemáticas propios de su identidad como Ciudad Metropolitana: el incremento de los procesos de urbanización en las localidades del área; el desarrollo de gran-

des ejes de movilidad vial y ferroviaria de conexión metropolitana; el desarrollo del puerto y la expansión del aeropuerto; el cuidado por las cuestiones ambientales y la creación de grandes parques metropolitanos; el desarrollo de nuevas plataformas productivas, de un parque empresarial y de áreas logísticas.

Anexo 2

2001 El Plan Director de Rosario. Bases para el acuerdo.

Este plan formuló cuatro proyectos estructurales, a los cuales se les otorgó un carácter emblemático. A su vez, estos quedaron conformados por proyectos e intervenciones menores sobre componentes y sitios urbanos de valor estratégico para la transformación de la ciudad. Así, el sistema ciudad-río, el nuevo frente territorial, el sistema ciudad-aeropuerto y el nuevo eje metropolitano se presentaron como los proyectos sobre los cuales se cimentaría el futuro desarrollo de la ciudad.

El plan director definió las directrices y los contenidos de las políticas urbanas: el ordenamiento del territorio, la promoción de la vivienda y la provisión de los servicios, la recuperación de los espacios públicos y los equipamientos, la preservación del medio ambiente y del patrimonio construido, el tránsito, el transporte, el sistema vial y la nueva dimensión de la centralidad. Además, asumió cuestiones que no habían sido consideradas por los tradicionales planes reguladores como: los espacios públicos (las orientaciones generales para su recuperación, la distribución territorial, los instrumentos y acciones para intervenir en ellos); la vivienda (en particular las políticas de actuación para los asentamientos irregulares); el patrimonio construido (protección e instrumentos de actuación); y la centralidad (la ampliación del área central y las nuevas centralidades locales). En esta propuesta se presentaron los nuevos instrumentos y mecanismos de gestión que habrían de hacer posible su puesta en marcha. En particular, se desarrollaron los denominados instrumentos de ordenamiento de escala intermedia (plan de distrito y plan especial) y se propuso la creación de una agencia o corporación municipal de desarrollo urbano. De acuerdo con estos nuevos instrumentos, se expusieron los contenidos básicos de los planes especiales para sectores de interés urbanístico: de reordenamiento urbano (Tiro Federal, Villa Banana, Fábrica Militar de Armas); de reconversión urbana (Playa Sorrento, Puerto Norte, Batallón de Comunicaciones 121). Con mayor desarrollo, se presentó el Plan Especial para el Área Central y se elaboraron las propuestas para la transformación de los Distritos Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste y Sur.

2.2.1 - Operaciones estructurales claves

Para lograr una importante transformación dentro del ámbito municipal, se prioriza el desarrollo de seis grandes operaciones estructurales, que abarcan porciones importantes del territorio urbano, a las que se les asigna el carácter de intervenciones estratégicas, orientadoras de la actuación urbanística, que se articulan entre sí y le otorgan sentido a la ejecución de las acciones más específicas.

Estas intervenciones constituyen el punto de partida para una actuación urbanística por su potencial sinérgico, ya que se presentan como una concatenación de grandes proyectos ordenados y orientados en pos del logro de objetivos comunes de transformación delineados para cada eje. Conforman un foco de atención a partir del cual se podrá extender la renovación urbanística y expandirse al resto del territorio. Para ordenar las actuaciones en cada uno de estos ejes se deberán elaborar los correspondientes planes maestros sustentados en los criterios que se detallan a continuación.

En el marco de estas operaciones procederemos a estudiar el Eje número 3: “El nuevo eje metropolitano Norte - Sur” que es en el que se ve involucrado el terreno a intervenir.



> *Imagen 8*
Centralidades urbanas.

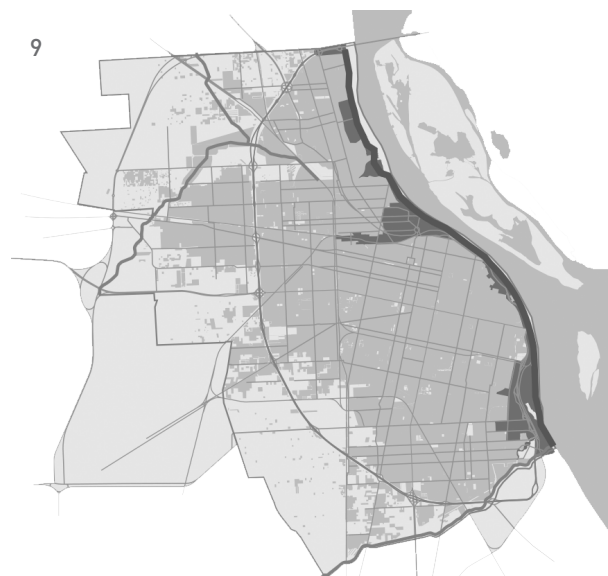
> *Imagen 9*
Frente costero.

> *Imagen 10*
Nuevo eje metropolitano este-oeste.

> *Imagen 11*
Cuenca de los Arroyos Ludueña y Saladillo.

> *Imagen 12*
Frente territorial.

> *Imagen 13*
Nuevo eje metropolitano norte-sur.



NUEVO EJE METROPOLITANO NORTE SUR

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

La intervención encuadrada en el Plan Maestro del Nuevo Eje Metropolitano Norte-Sur comprenderá los terrenos ferroviarios correspondientes a las vías del Ferrocarril General Belgrano y a importantes sectores aledaños que estarán sujetos a procesos de reconversión. Su finalidad será constituir la columna vertebral central de la transformación urbanística –la gran avenida– 87 fundamentalmente vinculada a la conformación de un sistema de conectividad troncal, a través de la concreción de una actuación de gran escala capaz de generar un corredor de movilidad norte-sur, que sirva para conectar con un sistema de movilidad alternativo a la ciudad de Rosario con las localidades del área metropolita-

na y para ordenar e integrar espacial y socialmente a un conjunto de barrios conexos.

En este plan quedarán establecidos los lineamientos para la actuación a lo largo de todo el eje incluyendo operaciones claves que se ordenarán según lo estipulado en instrumentos más específicos, Planes Especiales, Planes de Detalle y Proyectos Urbanos Especiales.

En este marco quedarán inscriptas las siguientes actuaciones:

- La reconversión del Tiro Federal y Playa Sorrento;
- El reordenamiento y reurbanización del barrio Travesía (ex barrio Toba), barrio Industrial y Villa Banana;
- El desarrollo de nuevas urbanizaciones hacia el sur, localizadas a lo largo de bulevar Avellaneda, Curva Ferroviaria, barrio Acindar, ex Fábrica de Armas y Barrio de Estación El Gaucho.

El plan maestro plantea, para esto, las siguientes acciones:

- El reordenamiento progresivo de la vialidad sobre la ex troncal ferroviaria;
- La conservación de las vías y a ambos lados de las mismas la ejecución de un sistema vial paralelo a la traza - una gran avenida norte sur- para la implementación de un corredor de transporte público de pasa-

jeros de carácter metropolitano y la consolidación de este corredor como principal acceso a la ciudad con una resolución bajo nivel en su tramo central;

- La continuación del boulevard avellaneda y la ejecución de la avenida Albert Sabin;
- La intervención en distintos sectores para lograr un proceso de integración con la construcción de infraestructura, vivienda, espacio público y equipamiento comunitario;
- La construcción del parque “Villa Banana” como espacio público jerárquico de carácter emblemático para la transformación del sector.

Corredor vial y ferroviario

■ Reconversión de la troncal ferroviaria Corredor Vial Norte-Sur | Transporte Metropolitano

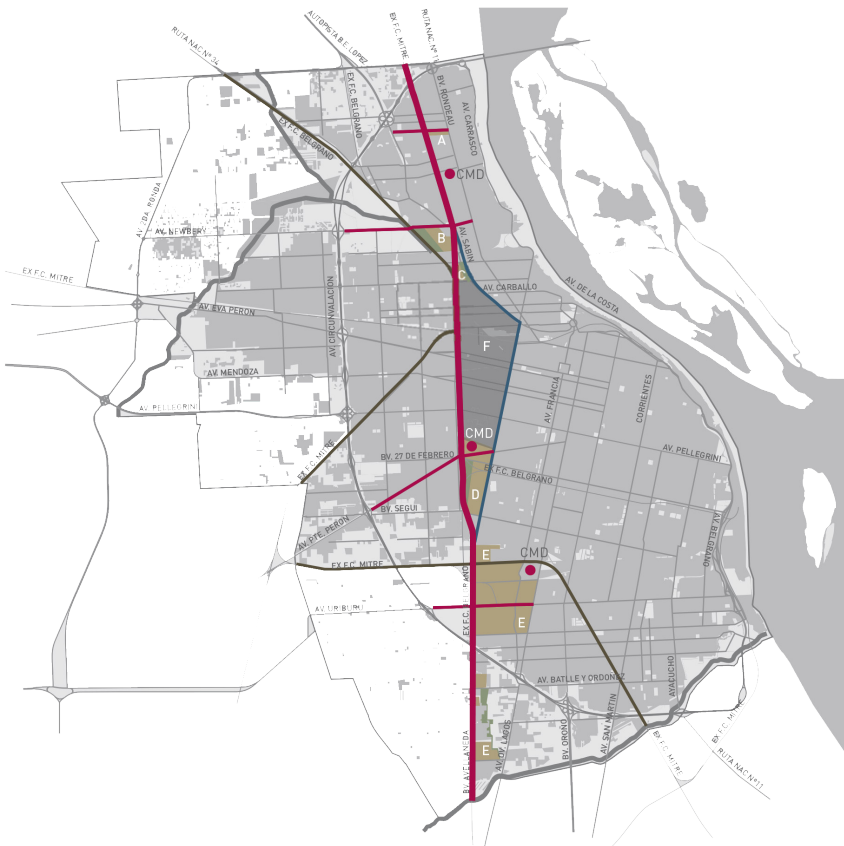
■ Sistemas complementarios | Corredores verdes

■ Sistema alternativo Bv. Avellaneda - Avenida de enlace

■ Áreas de nuevos desarrollos urbanos

(Espacios públicos, vivienda y equipamiento)

- A. Reconversión de las instalaciones de Tiro Federal.
- B. Reconversión de Playa Sorrento.
- C. Reordenamiento de Barrios Toba e Industrial
- D. Reordenamiento del área de Villa Banana.
- E. Desarrollo de nuevas urbanizaciones hacia el Sur, a lo largo de Bv. Avellaneda (Curva ferroviaria, Barrio Acindar, Ex Fábrica de Armas y Barrio de Estación el Gaucho)
- F. Rehabilitación de las áreas contiguas a la Troncal Ferroviaria.



2.2.2 - Las grandes transformaciones

Las grandes transformaciones urbanísticas en curso se ajustan a la definición de un modelo de gestión pública –definido en el plan de la ciudad– basado en la búsqueda de equidad, reequilibrio territorial y de una adecuada relación ciudad-medio natural. Guiados por este modelo se impulsan procesos de completamiento antes que procesos de crecimiento urbano, se promueve la recuperación de zonas degradadas o abandonadas y se alienta el desarrollo de nuevas inversiones, mediante una articulación y trabajo conjunto entre el Estado y los actores privados.

Con la puesta en marcha del PUR se prepara el territorio para incorporar las nuevas intervenciones urbanas evitando las decisiones aisladas y profundizando la idea de construcción pública y colectiva de la ciudad. Los proyectos impulsados y realizados se encolumnan en los seis ejes estructurales que el plan urbano propone para conducir la transformación de la ciudad.

01. La rehabilitación del área central

02. La implementación de loa Parques Habitacionales Integrados

03. La transformación de la costa

04. La renovación de Puerto Norte

05. La reconstrucción del borde de los arroyos

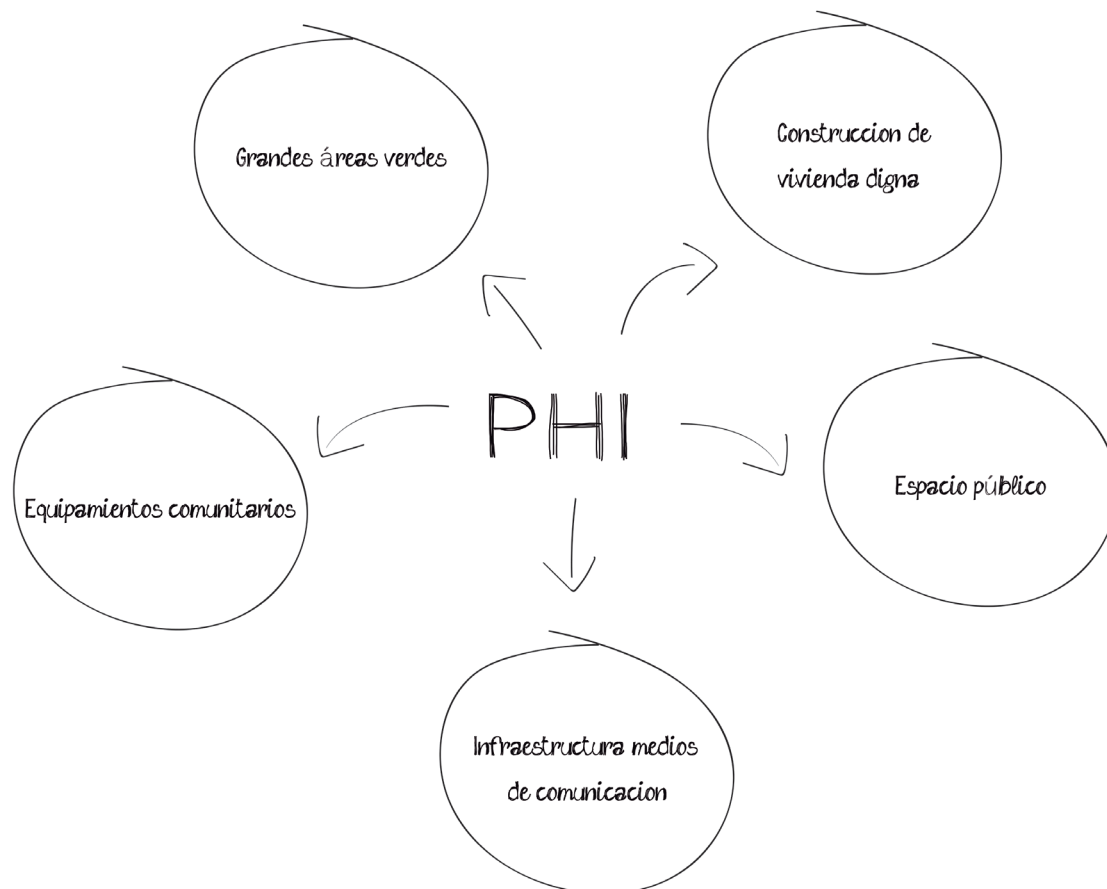
La implementación de los Parques Habitacionales Integrados (PHI)

En la gestión de los últimos años se ha introducido un nuevo concepto en el desarrollo de proyectos de urbanización, el de los «Parques Habitacionales Integrados», que dio lugar a la concreción de emprendimientos de carácter emblemático para el progreso de la ciudad. Se trata de actuaciones de gran escala, planificadas por el municipio y realizadas por el sector privado o por otras reparticiones públicas (nacionales y/o provinciales), que tienen por objeto: controlar el crecimiento urbano con intervenciones estratégicas que incrementen la densidad en la periferia; crear grandes parques, muchos de ellos de índole metropolitana, que contribuyan a acrecentar la superficie de verde en áreas periféricas para cumplir con los estándares definidos en el plan de la ciudad; planificar en forma integrada la construcción de vivienda, el espacio público, los equipamientos comunitarios y las infraestructuras de comunicación y servicio; e incluir programas habitacionales diversificados orientados a satisfacer la demanda de distintos sectores sociales, con la incorporación inclusive, en cada emprendimiento, de un porcentaje de unidades de vivienda de carácter social.

> Imagen 14
Nuevo eje metropolitano N-S.



- 1. Parque habitacional Ibarlucea (zona cero)
- 2. Parque habitacional Tiro Federal
- 3. Parque habitacional Barrio Travesía
- 4. Parque habitacional Wilde y Newbery
- 5. Parque habitacional Ludueña



“La experiencia latinoamericana ha aportado, en mi opinión, dos aprendizajes importantes: las intervenciones en estos temas y en estos espacios requiere de integralidad y escala. Integralidad en tanto despliegue coordinado y concurrente de programas y proyectos de carácter urbano, ambiental, social, económico, con involucramiento activo de los vecinos que mejore las condiciones de organización y autogestión de los mismos. Escala, ya que los grandes problemas requieren inversiones importantes y sostenidas. Un par de calles pavimentadas, iluminación, una plaza con algunos bancos de hormigón son bienvenidos, pero absolutamente insuficientes”

- Roberto Monteverde. Instituto de Gestión de Ciudades. Informe de Relevamiento de Asentamientos Informales 2016-TECHO-Argentina.

2.2.3 - Plan Especial Playa Sorrento

El Plan Urbano tambien introduce una serie de planes especiales para determinadas áreas de la ciudad dentro de los cuales se encuentra el “Plan especial Playa Sorrento”, que involucra el terreno a intervenir. El Área ocupada por la Playa Sorrento se convierte en un enclave de gran interés urbanístico por la relación que establece con un grupo de proyectos estructurales del distrito y la ciudad. Estos proyectos son básicamente viales e involucran atravesamientos urbanos de diversas escalas (Nuevo Eje Metropolitano NEM, Avda. Sorrento, Avda. de los Trabajadores). La urbanización propuesta se articula en relación a las posibles etapas que la gestión ha determinado. En este sentido se previó una primera intervención de fuerte iniciativa pública compuesta por el soporte vial (la rotonda y un boulevard de atravesamiento que estructura la futura urbanización), y un parque con equipamiento deportivo. La segunda intervención está ligada a la posible desafectación total de la playa ferroviaria que actualmente está en actividad. Su carácter es básicamente residencial y de servicios complementarios a la vivienda. La estrategia planteada permite avanzar mediante etapas y operaciones parciales, pero que al mismo tiempo adquieran individualmente un aspecto terminado en cada momento.

PLAYA SORRENTO
37has (368.935m)

1° Fase
14has (138.350m)

2° Fase
23has (230.585m)



Sistema actual

- Área ferroviaria operativa
- Área desafectada al uso ferroviario
- Club
- Arroyo Ludueña
- Sistema vial



Operaciones urbanísticas

- Área reserva del programa urbanístico
- Implementación Parque deportivo
- Área destinada a la construcción de nuevas viviendas y servicios
- Sistema vial
- Asentamientos irregulares a relocalizar
- Barrios a requalificar
- Áreas de preservación ambiental



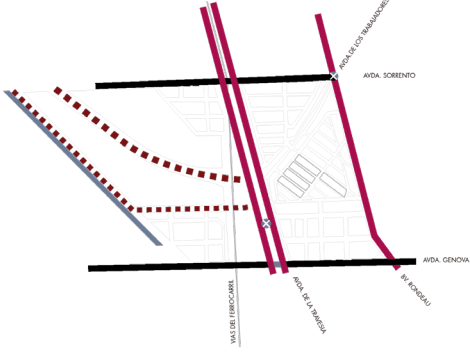
Sistema de espacios públicos y saneamiento ambiental

- Parque deportivo
- Forestation of the system
- Forestation of the canalization
- Saneamiento del Arroyo Ludueña



Sistema vial

- Primario
- Secundario
- Avenidas a implementar o remodelar
- Avenidas existentes a remodelar



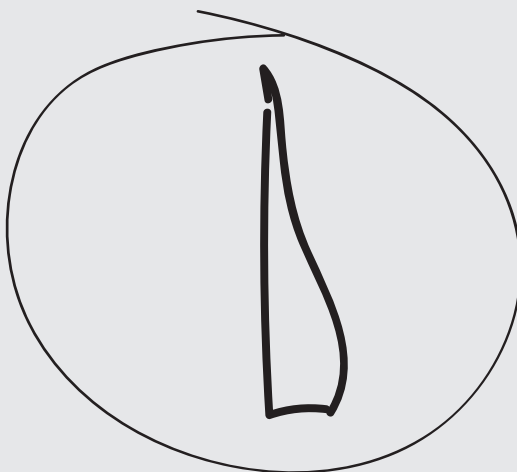
Sistema de transporte

- Troncales
- Barriales
- Líneas propuestas
- Estaciones de transferencia



Usos del suelo

- Programas de interés social
- Parque público y vial primario 1° fase
- Parque público y vial primario 2° fase
- Superficie cubierta existente a recuperar para equipamiento parque
- Inmobiliario privado
- Sector en tenencia del municipio



CAPÍTULO 3.
MASTER PLAN
PHI TRAVESÍA NORTE

CAPÍTULO 3.

MASTER PLAN p.25

3.1 - Ubicación p.27

Travesía norte p.27

Análisis Perceptual p.30

Las problemáticas del sitio p.32

3.2 - Propuesta p.33

3.2.1 - Estrategias urbanas p.36

3.3 - Programa p.42

3.4.1 - Elementos del programa p.42

3.4.2 - Unidades de gestión y agrupamiento p.44

3.1 - Ubicación

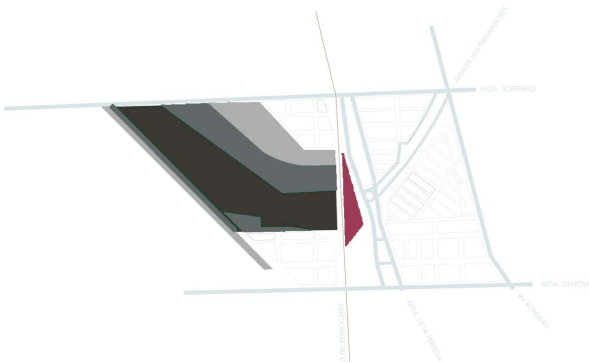
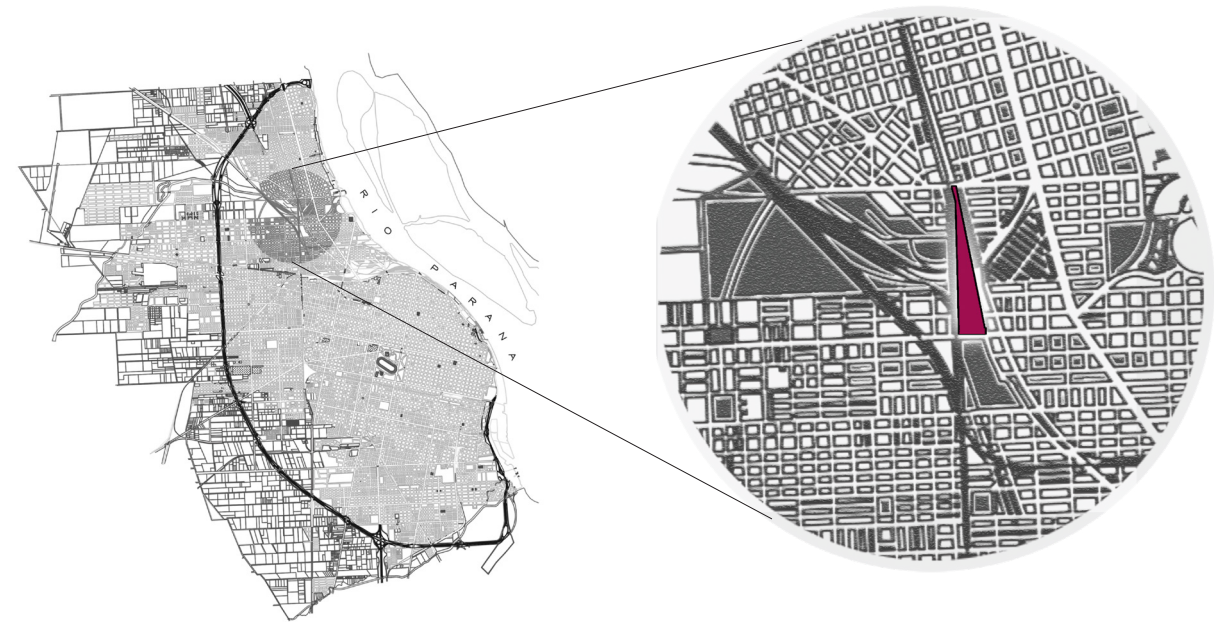
Área de Reordenamiento urbano y regularización dominial (ARUD) “Travesía Norte”

El Master plan desarrollado se sitúa en una porción de los terrenos afectados por el “Plan Especial Playa Sorrento” mencionado en el capítulo 2.

La clasificación urbanística municipal determina al sector como **Área de Reordenamiento urbano y regularización dominial (ARUD) “Travesía Norte”**. En dicho sector, se encuentran ubicadas actualmente 300 familias instaladas en condiciones de marginalidad urbana.

El sector registra, más allá del déficit de vivienda, una problemática social por falta de integración y signos de hacinamientos, que se acentúa por la falta de espacios públicos, infraestructura básica y falta de accesibilidad a determinados sectores.

Además del mal estado, las residencias se encuentran localizadas muy cerca de la vía del ferrocarril sin ninguna barrera física que garantice la seguridad de la población.

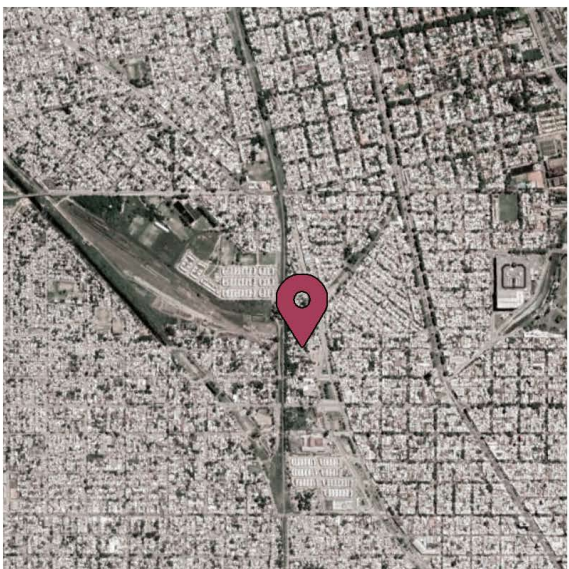
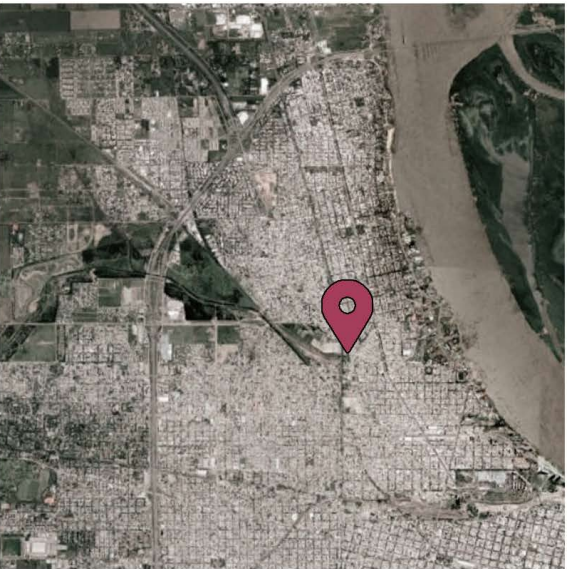
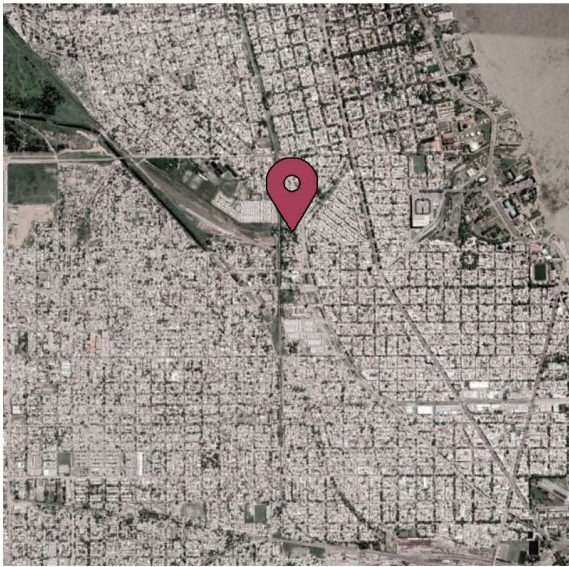
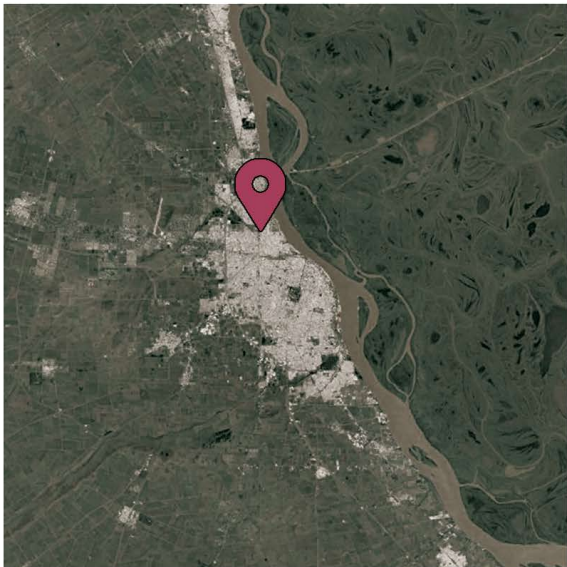


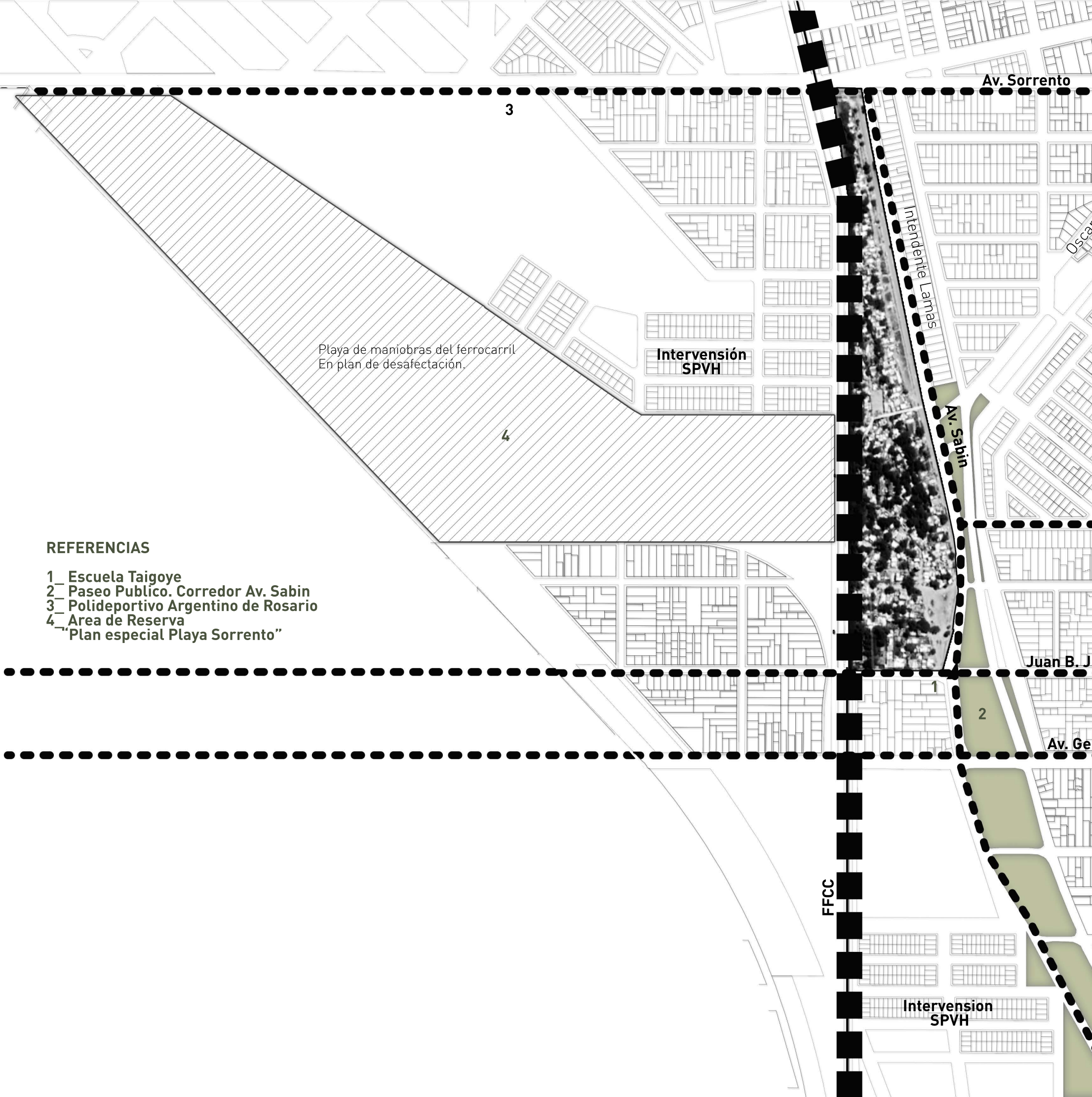
Área de Reordenamiento Urbano (ARUD)

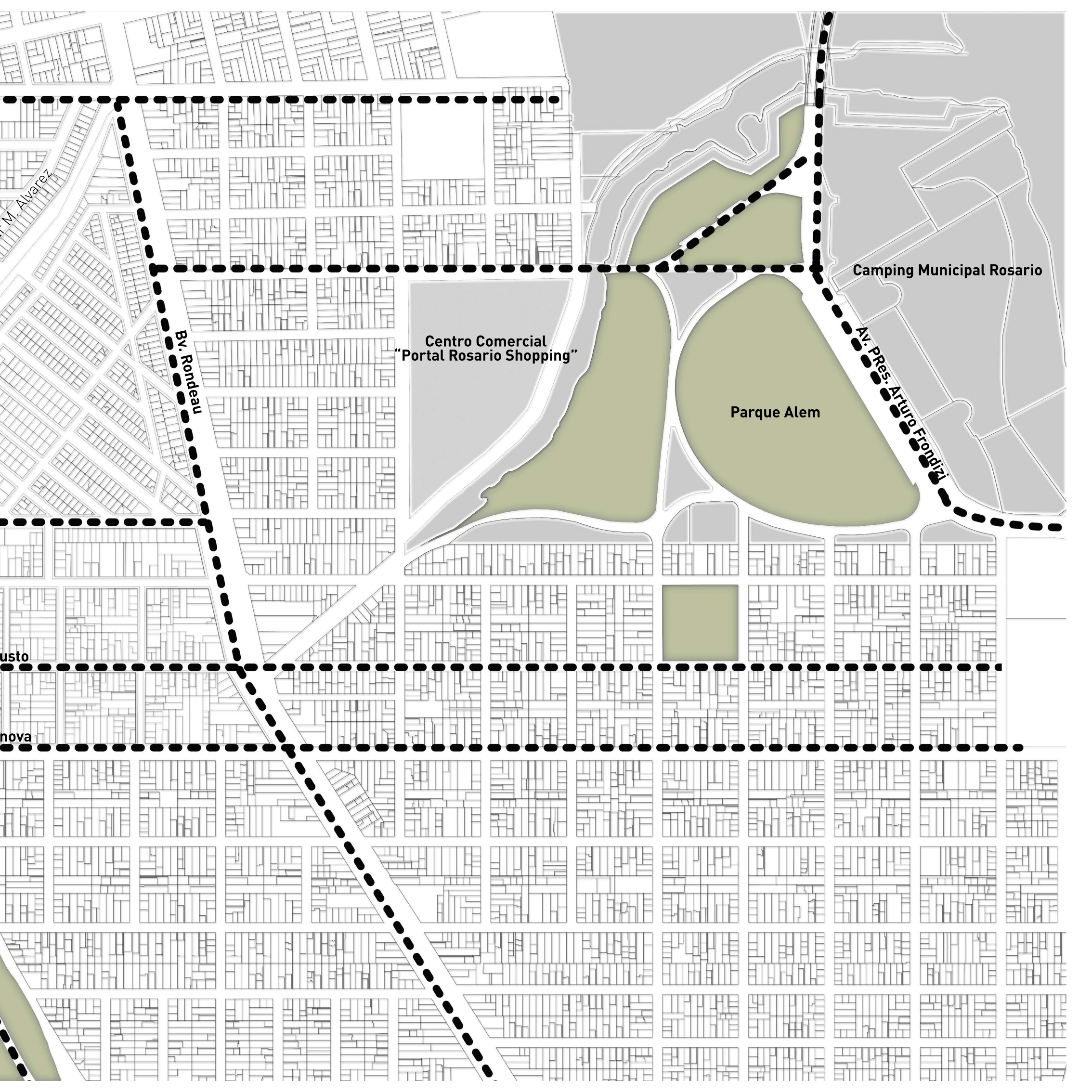
300 viviendas en condiciones de marginalidad

Estimado: 4 personas/vivienda

Total a reubicar: 1200 personas







Av. M. Alvarez

Bv. Rondeau

Camping Municipal Rosario

Centro Comercial
"Portal Rosario Shopping"

Parque Alem

Av. Pres. Arturo Frondizi

usto

nova

Análisis perceptual

Más allá del material de análisis técnico mencionado hasta el momento, para elaborar este proyecto tome la decisión de combinar estos datos con un análisis perceptual del sector.

El análisis perceptual, fue producto de una participación personal de una visita guiada por el Servicio de la Vivienda y Hábitat al Barrio Travesía. A través de esta visita pude relevar datos de aspectos cualitativos que complementan a los números que brindan los organismos públicos.

Creo que la combinación de ambos análisis (técnico y perceptual) más una mirada disciplinar que vengo formando desde el comienzo de mis estudios, conforma una base contundente para abordar la problemática en cuestión.





> *Fotografías 6 a 11*
Área de reordenamiento urbano “Travesía Norte”

> *Fotografías 12 a 20*
Intervención del SPVH en el barrio Travesía Sur



Las problemáticas del sitio

- Fragmentación de la ciudad

Actualmente el terreno “Travesía Norte” se encuentra anclado entre la Av. Sorrento y la calle Juan B. Justo. Durante todo este trayecto, que alcanza casi a los 800 metros lineales, la trama urbana se encuentra interrumpida.

- Falta de accesibilidad a diferentes áreas

La vía del ferrocarril, actualmente, impide el acceso a un barrio patrocinado por el SPVH que queda excluido totalmente de la trama. La falta de accesibilidad a determinados sitios de la trama, acentúa la marginalidad y la **exclusión social** de la población que allí reside.

- Ausencia de Equipamiento urbano

Actualmente el sector no cuenta con un centro de Salud planteado dentro de las políticas mencionadas para el distrito norte, denominado según el Plan Urbano Rosario “Centro de Salud Juan B Justo”.

- Asentamientos residenciales desregularizados

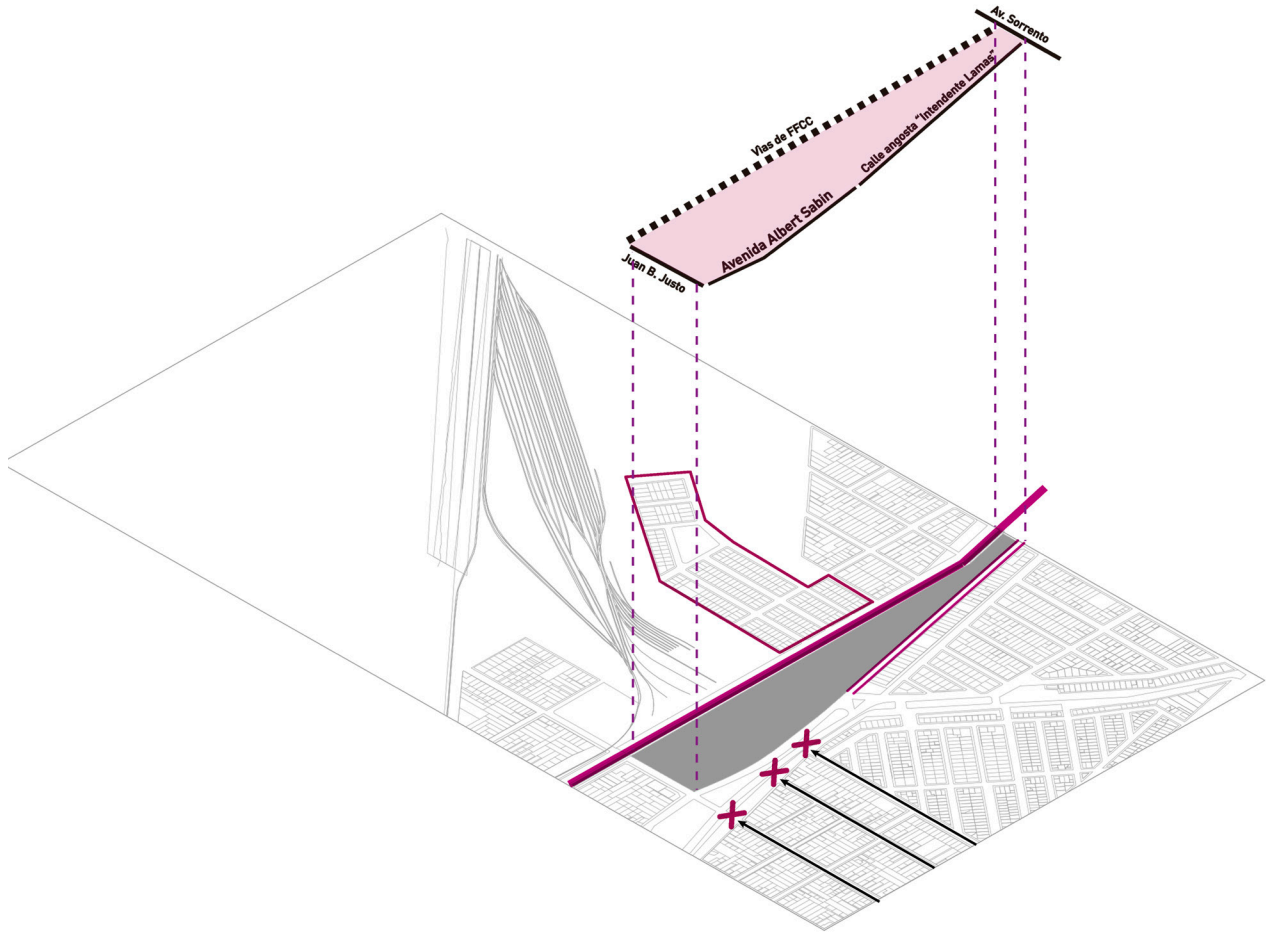
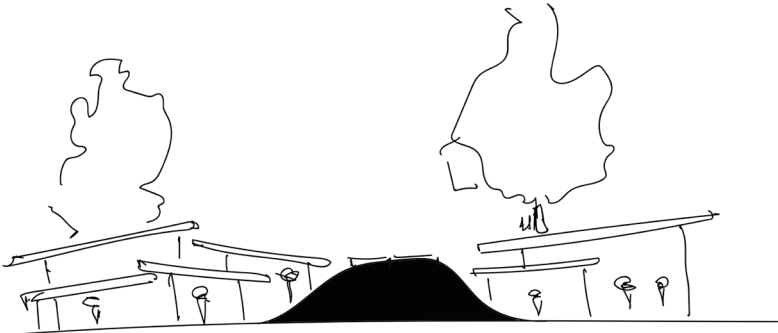
Los asentamientos allí establecidos, se encuentran en condiciones de pobreza extrema. Están establecidos en terrenos muy cercanos a las vías del ferrocarril. No cuentan con una accesibilidad vial directa. El alumbrado publico solo se encuentra en los bordes del terreno, habiendo viviendas en el interior que no cuentan ni siquiera con sendas peatonales.

-Amalgamiento de viviendas sobre el terraplén de la vía del ferrocarril

Además de las condiciones de pobreza y deterioro, el asentamiento se encuentra en un área muy cercana al terraplén del ferrocarril, no contando con límites ni distancias que garanticen la seguridad de los habitantes.

-Disminución de las veredas sobre calle “Intendente Lamas”

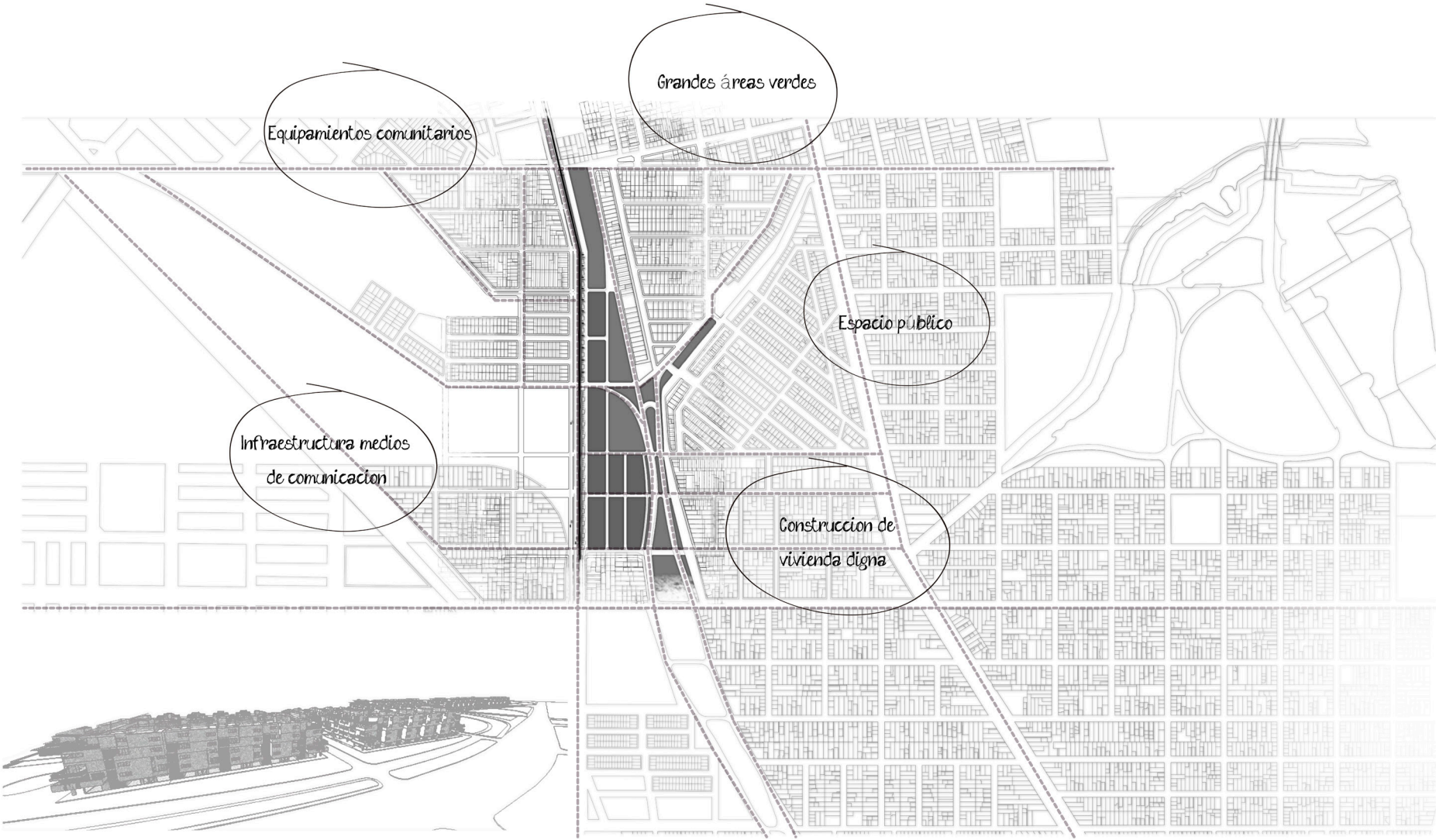
En el sector norte del terreno, se abrió recientemente una calle intermedia para urbanizar parte del área. En esta operación, la cota de la vereda frente al terreno quedó reducida casi al mínimo, y sobre la línea de edificación quedaron la contrafachada de las construcciones existentes.



3.2 - Propuesta

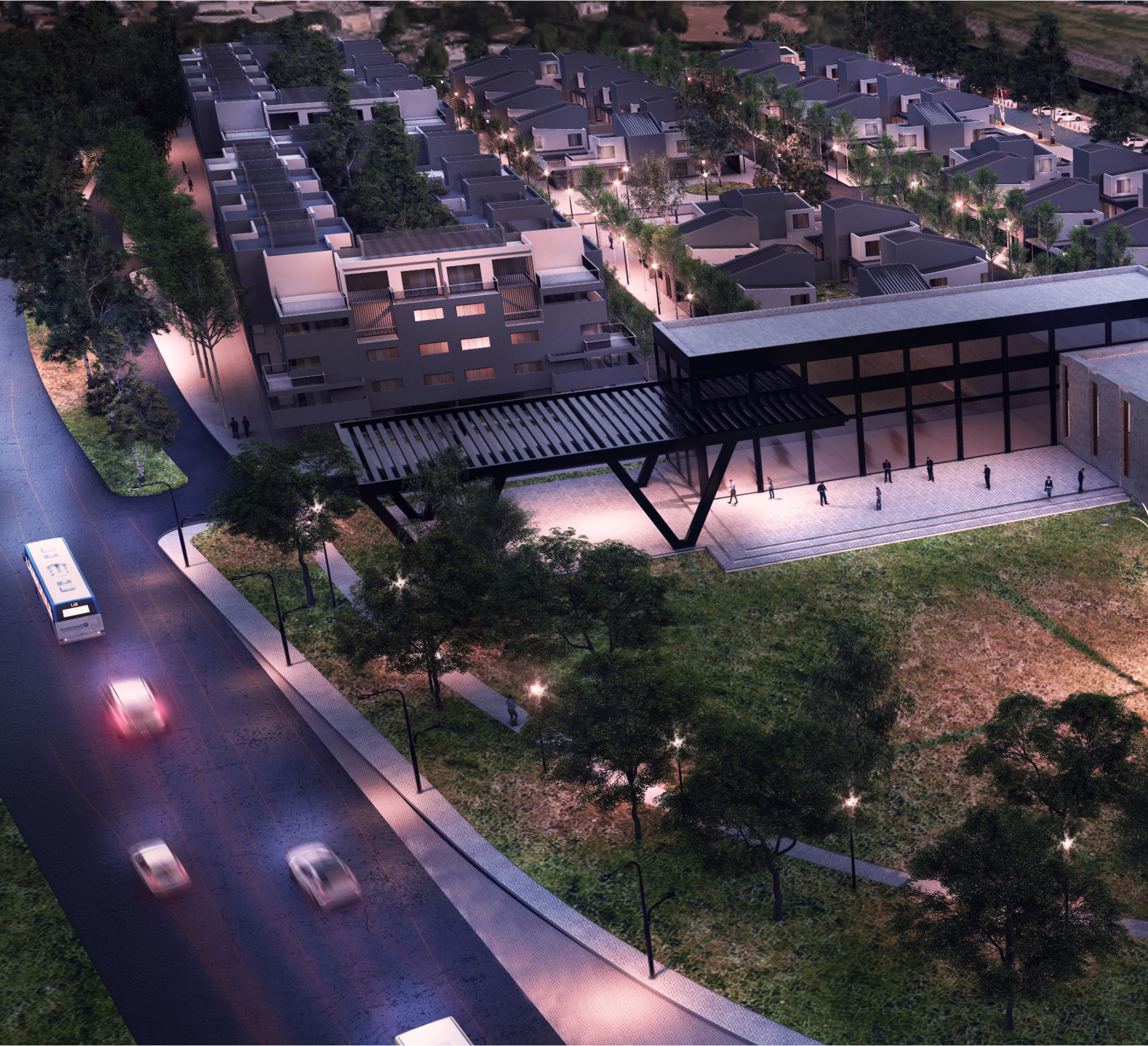
Habiendo estudiado las problemáticas del sector y teniendo en cuenta los lineamientos estipulados por la municipalidad para conformar los Parques habitacionales Integrados, propongo en este proyecto implementar, para resolver de manera integral las limitaciones y problemáticas del sector, un sexto Parque Habitacional Integrado para la ciudad, denominando al mismo “PHI Travesía Norte”.

- > Fotografía 21
Estado actual del terreno en Sorrento y Sabin.
- > Imagen 15
Croquis, problemáticas del sector.
- > Imagen 16
Reconocimiento de bordes y problemáticas del sector.
- > Imagen 17
Esquema Parque habitacional integrado, Travesía Norte.



«Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, sólo porque y sólo cuando, son creadas para todos.»

-
Jane Jacobs. Periodista y Urbanista.





3.2.1 - Estrategia urbana

Infraestructura de medios de comunicación

Operación 1: Apertura del Bv. que conecta Av. Sorrento con Av. Sabin permitiendo accesibilidad al barrio concretado por el SPVH.

Utilizando conexiones a nivel, se difumina el sentimiento de disociación entre los diferentes barrios y al permitir la circulación libre de los usuarios de un barrio como del otro, se genera igualdad y cooperación social.

Operación 2: Apertura de calles que abastecen al barrio. Continuación de la trama urbana. Consolidación del cordón de estacionamiento que respalda el terraplén y construcción de colectora sobre Av. Sabin.

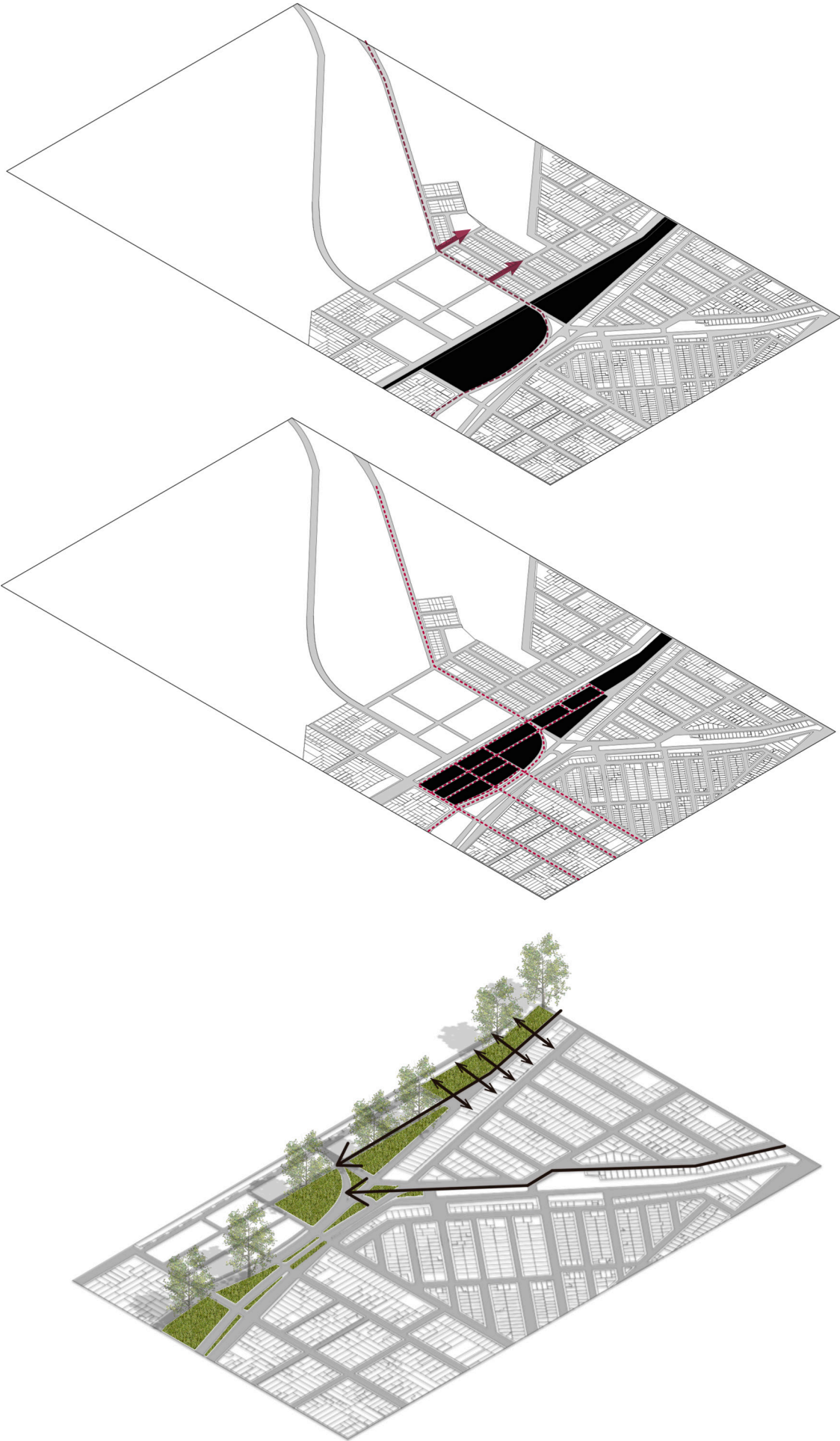
La construcción del cordón de estacionamiento no solo funciona como infraestructura para el barrio, el mismo funciona también como elemento de distanciamiento entre en ferrocarril y las viviendas.

Grandes Áreas Verdes

El proyecto propone un sistema de parques y plazas que se adapten a las situaciones del barrio y que a su vez forman parte de un sistema integrado de paseos públicos de la ciudad.

Esta intervención de escala urbana, genera una apertura del espacio público sobre la calle “Intendente Lamas” y termina de completar el paseo público de Av. Sabin.

Asimismo, remarca el importante nodo que significa la conexión de dos avenidas importantes para la ciudad Av. Sorrento y Sabin.



Espacio público

El proyecto propone recualificar el espacio público, mejorando las veredas, abasteciendo de infraestructura básica y proponiendo diversos recorridos peatonales a través de caminos parquizados.

Los recorridos de los caminos atraviesan una plaza ubicada en la intersección de Sabin con el nuevo Bv. y concluyen en un parque de cabecera que se dispone además, como un posible espacio ferial.

1. *Estacionamiento de uso colectivo:* Sobre el terraplén, como contención y elemento distanciador, posicione un estacionamiento para abastecer al sector. El mismo se desarrolla de manera lineal en el borde Oeste del terreno.

2. *Espacios intermedios:* Además del parque, se disponen una serie espacios intermedios, que abastecen a las viviendas. Los espacios intermedios se utilizan también para establecer una distancia entre el la dinámica urbana y la intimidad de las unidades

3. *Plaza Tagoye:* En la intersección de Juan B. Justo y Av. Sabin, se plantea una plaza, a fines de ampliar el espacio público frente a la escuela “Tagoye” ubicada en frente al terreno.

4. *Colectora:* Queda establecida, sobre Av. Sabin, una colectora que genera un distanciamiento entre la vía rápida y las viviendas.

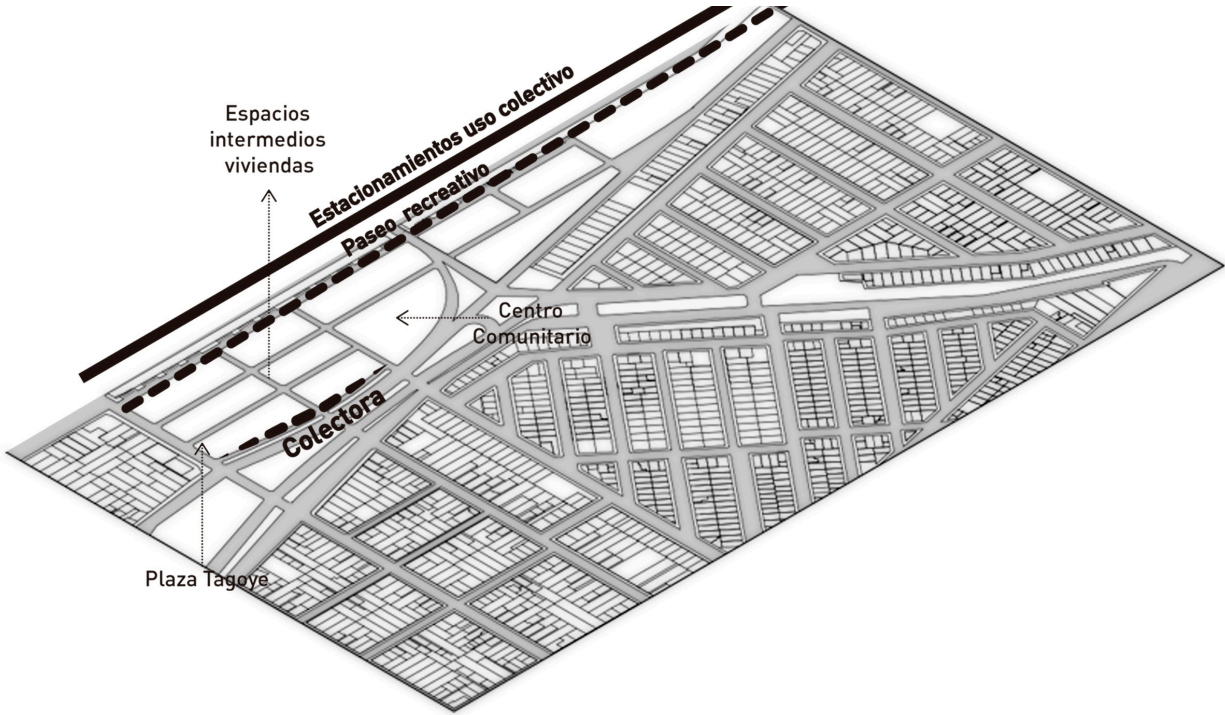
5. *Paseo recreativo:* Sobre el terraplén tome la decisión de establecer un paseo peatonal lineal parquizado.El mismo, cumple la función de barrera acústica y visual para el conjunto residencial.

De acuerdo a lo establecido en la Ley nacional 2.873 (Art.58)* referente a las vías férreas, está prohibida hacer plantaciones de árboles a menos de doce metros de la vía., por lo tanto el cantero se establece a una distancia de quince metros.

No obstante, a respetar la distancia mínima de la línea de árboles al eje de la vía, realice un un estudio, de especies de árboles recomendados para la vía pública, haciendo una selección de los que menor extensión de raíces posean, a fines de evitar problemas con el ferrocarril.

Forestación de la vía pública

Dentro de las generalidades para elegir especies de árboles para la vía pública, me parece fundamental no elegir especies con frutos pesados que puedan causar accidentes, ni escoger especies que tengan raíces que proliferen demasiado pudiendo romper las veredas o en este caso afectar a las instalaciones del ferrocarril. Teniendo en cuenta estos factores, los siguientes son árboles son aquellos que me parecieron adecuados para utilizar en este caso:



1.Haya

Es un buen árbol para las aceras porque, si bien es muy alto, su crecimiento es casi todo vertical, no ocupando más de tres metros hacia los lados. Necesita suelo bien drenado y algo de área descubierta alrededor para que sus raíces superficiales se desarrollen.



3. Álamo

Crece rápido y es fácil de propagar, alcanza unos 10 metros de altura y su copa no es muy ancha.



2.Roble

Es ideal para calles estrechas, porque sus raíces son profundas y poco superficiales.



Equipamientos comunitarios

Dentro del Master plan, propuse la construcción de un Centro de Salud y centro Comunitario para abastecer al barrio. La implantación del mismo queda determinada por la convergencia de visuales provenientes de las avenidas. La construcción del edificio además de servir a la población, se establece allí para como elemento mediador entre la escala residencial de las viviendas unifamiliares y la escalade la plaza.

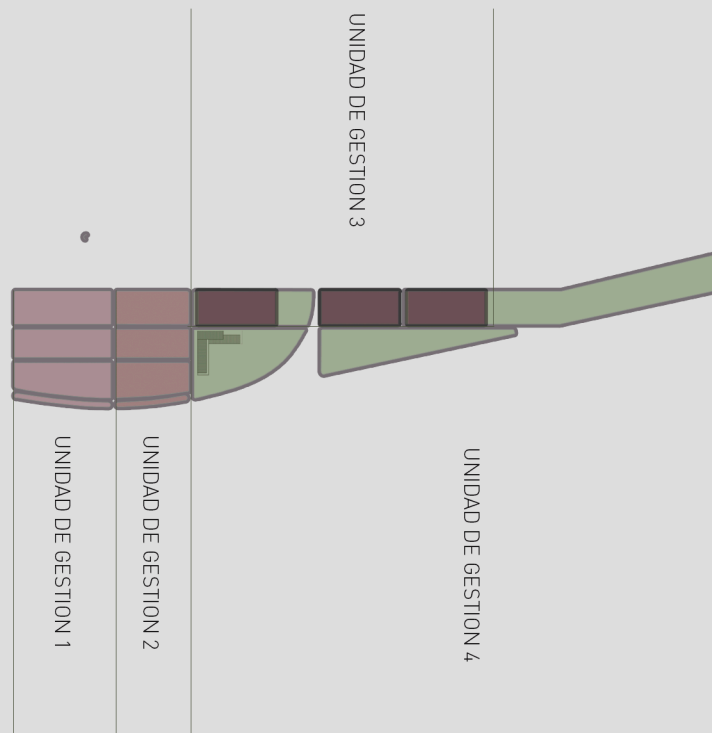
Construcción de vivienda digna

Para relocalizar a las familias del asentamiento urbano, se disponen 8 manzanas con diversas tipologías de vivienda. La disposición de la masa construida se establece a partir del reconocimiento de bordes del área. El frente sobre Av Sabin queda consolidado mediante la construcción de un edificio residencial de vivienda colectiva, al cual se le adjudicó una planta comercial para revitalizar el sector. Las manzanas menos expuestas, están conformadas por un conjunto de viviendas unifamiliares.









Resumen de Master plan

Ubicación:
Distrito Norte. Sobre una de las vías de ingreso a la ciudad, la Av. Dr. Albert Sabin (ex - Travesía) entre Juan B Justo, Av. Sorrento y la traza del FFCC.

Modalidad de gestión:
Por la gran extensión del área a intervenir se considera la división del programa en 4 unidades de gestión.

Superficie de la intervención:
6.7 ha.

Programa:
Reordenamiento urbano y dominial, equipamiento comunitario y servicios.



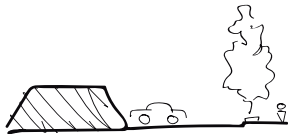
3.3 Programa

El programa arquitectónico nos obliga a pensar en cada una de las necesidades del sitio a intervenir y nos hace ponernos en el lugar de las personas que ocuparán o habitarán el proyecto. Es por eso, que tomé la decisión de articular la vivienda con equipamientos enriquecedores a nivel urbano, que favorecen y mejoran los modos de habitar. Debido a la gran extensión del sitio a intervenir el Master plan queda determinado en una división programática de 4 unidades de gestión, las cuales están conformadas por una serie de elementos que se articulan de acuerdo a las exigencias y condicionantes de su implantación.

3.4.1 - Elementos del programa

Cada unidad de gestión está organizada a través de la articulación de elementos que componen el programa. Estos elementos están ubicados estratégicamente como respuesta a factores del entorno que condicionan la situación del terreno.

Estacionamiento y paseo recreativo sobre el terraplén: como estrategia para generar un distanciamiento entre las viviendas y el FFCC, se dispone un colchón de estacionamientos sobre el terraplén, acompañado de una calle de circulación controlada y una senda peatonal recreativa paralela.



Parque de cabecera: Se ubica en el sector norte del terreno en la intersección de Av. Sorrento con “Intendente Lamas”. El Parque de cabecera colabora a mejorar la situación de estrangulamiento del espacio público por falta de sendas peatonales. Además responde al nodo de intersección entre la unión de dos vías importantes de la ciudad como lo son Sorrento y Sabin.



Edificios de vivienda colectiva: Organizados en forma de claustro, alrededor de una espacio central privado de uso común, los bloques están conformados por diversas tipologías de vivienda. Los mismos se

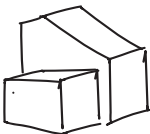
desarrollan en planta baja tres niveles superiores sobre calles internas y cuatro sobre la Av.(siendo este ultimo de acceso interno de las unidades)

La planta baja de los edificios que da sobre Av. Sabin, está ocupada por un frente comercial y del lado interno de la manzana se ubican los estacionamientos de las viviendas.

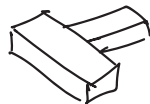
El planteo del edificio establece una planta baja visualmente permeable, que permita tener una relación desde la calle con el interior del claustro. De esta manera se logra una sensacion de fluidez e integración de los espacios comunes.



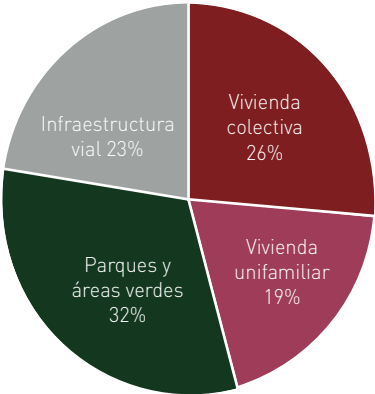
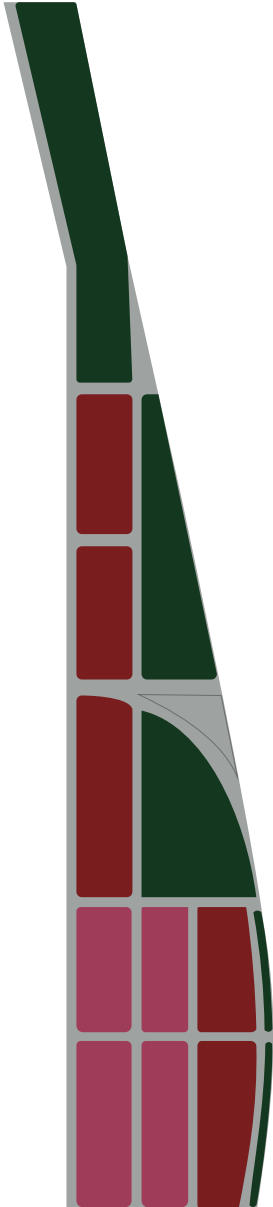
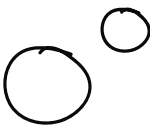
Manzanas de viviendas unifamiliares: Están dispuestas en manzanas cerradas. Desarrolladas en dos plantas. Las tipologías adaptadas para personas con discapacidad motriz se encuentran ubicadas en las esquinas del manzanero.

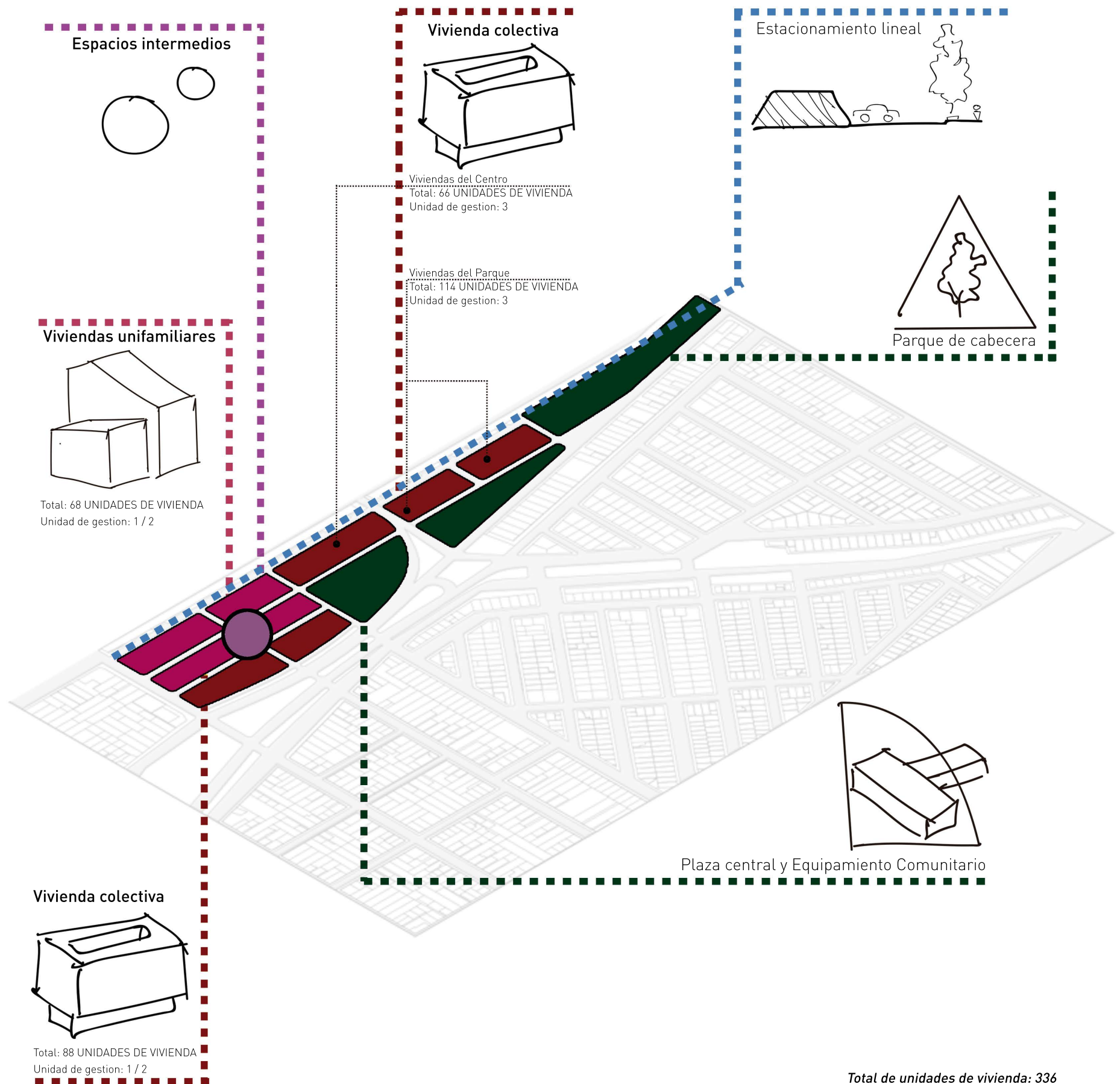


Centro comunitario y centro de Salud “Travesía Norte”: Ubicado en la plaza Central, en la intersección del nuevo Bv. y Av. Sabin. Queda establecido como complemento de las viviendas para abastecimiento de servicios comunales para el barrio.



Espacios Intermedios: Son espacios verdes de menor escala que brindan un lugar de recreación más íntimos para las viviendas. Además, se usan como estrategia de distanciamiento entre la intimidad de la vivienda y la vía pública.





> Imagen 31
Distribución del programa.

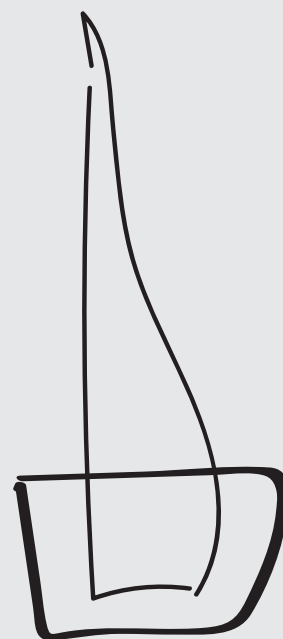
“En una sociedad estrechamente entrelazada que habita en un conjunto estrechamente entrelazado como el de las calles habituales, hay un sentimiento de seguridad y de lazos sociales que tiene mucho que ver con el orden simple y obvio de la forma de la calle: alrededor de 40 casas enfrentadas en un espacio común. La calle no es solamente un medio de acceso, sino una arena para la expresión social”.

-

Alison y Peter Smithson.

3.4.2 - Unidades de gestión y agrupamiento





CAPÍTULO 4.
UNIDAD DE GESTIÓN

CAPÍTULO 4.

UNIDAD DE GESTIÓN	p.47
4.1 - Unidad de Gestión N°1	p.49
4.2 - Manzana Terraplén	p.56
4.3 - Manzana Interior	p.62
4.4 - Manzana Frentista	p.68

4.1 -Unidad de gestión nº1

Por cuestiones de tiempo y pedagógicas he decidido junto al tutor asignado enfocarme en un sector del Master Plan para generar una aproximación mayor y poder definir cuestiones en una escala Mezzo.

En este capítulo procederé a desarrollar la estrategia tomada para el planteo de la UNIDAD DE GESTIÓN nº1 del Master Plan.

Debido a la tensión lineal Norte-Sur que tiene el área a intervenir me pareció determinante el estudio de los bordes Este-Oeste que limitan el terreno. Estos bordes son los límites a los que se van a enfrentar la masa edificada,, para los cuales debe responder con la escala y distancia adecuada.

Debido a la tensión lineal Norte-Sur que tiene el área a intervenir me pareció determinante el estudio de los bordes Este-Oeste que limitan el terreno.

Estos bordes son los límites a los que se van a enfrentar las consolidaciones edificadas, para los cuales deben responder con la escala y distancia necesarias. De acuerdo a la realidad urbana a la que se enfrenta la unidad, tome la decisión de ordenarla mediante la articulación de tres manzanas, cada una adaptada a los bordes que la circundan.

Límites de la UG1

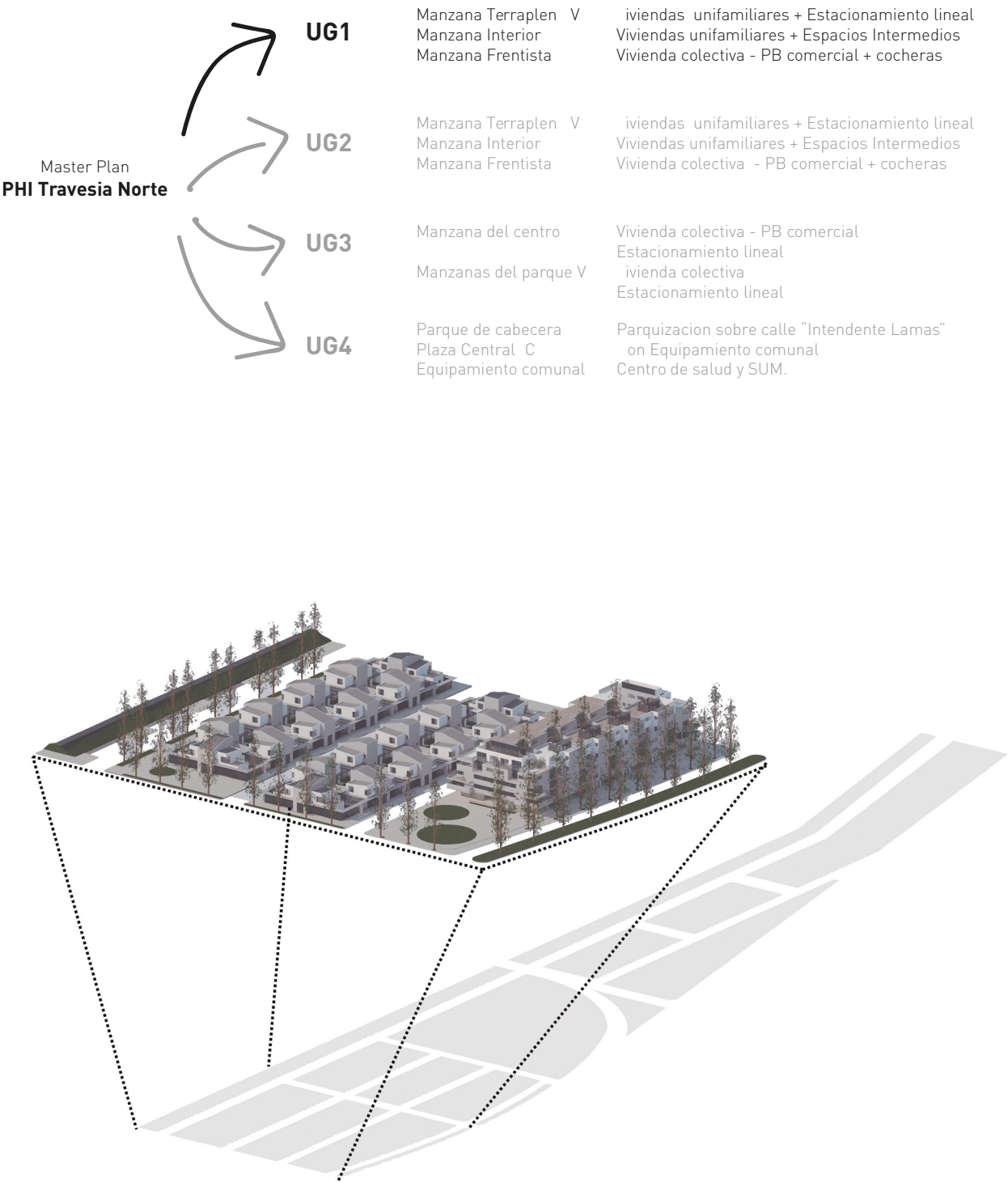
- Sur: Calle Juan B. Justo
- Norte: Calle interna del Barrio
- Este: Av. Sabin
- Oeste: Traza del FFCC

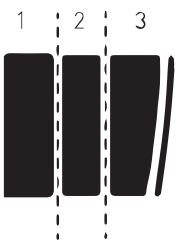
Considerando lo anteriormente mencionado, tome la decisión de ordenar ls unidad mediante la articulación de tres manzanas: “Manzana Terraplén”, “Manzana Interior” y “Manzana Frentista”.

Las disposición de la masa edificada y sus alturas está relacionada con el borde con el que se enfrenta cada manzana.

A medida de que el proyecto se aleja de la Av. Sabin, la sección de la masa construida se va escalonando. Las alturas van disminuyendo gradualmente recomponiendo de esta forma la escala del barrio.

> Imagen 18
Esquema del terreno





Manzana Interior

- Viviendas unifamiliares
- Espacios intermedios

Manzana Terraplén

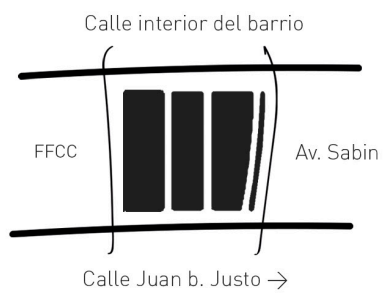
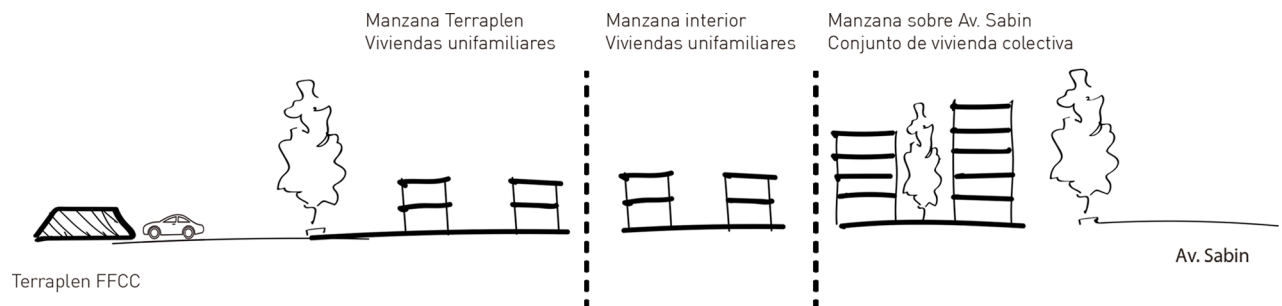
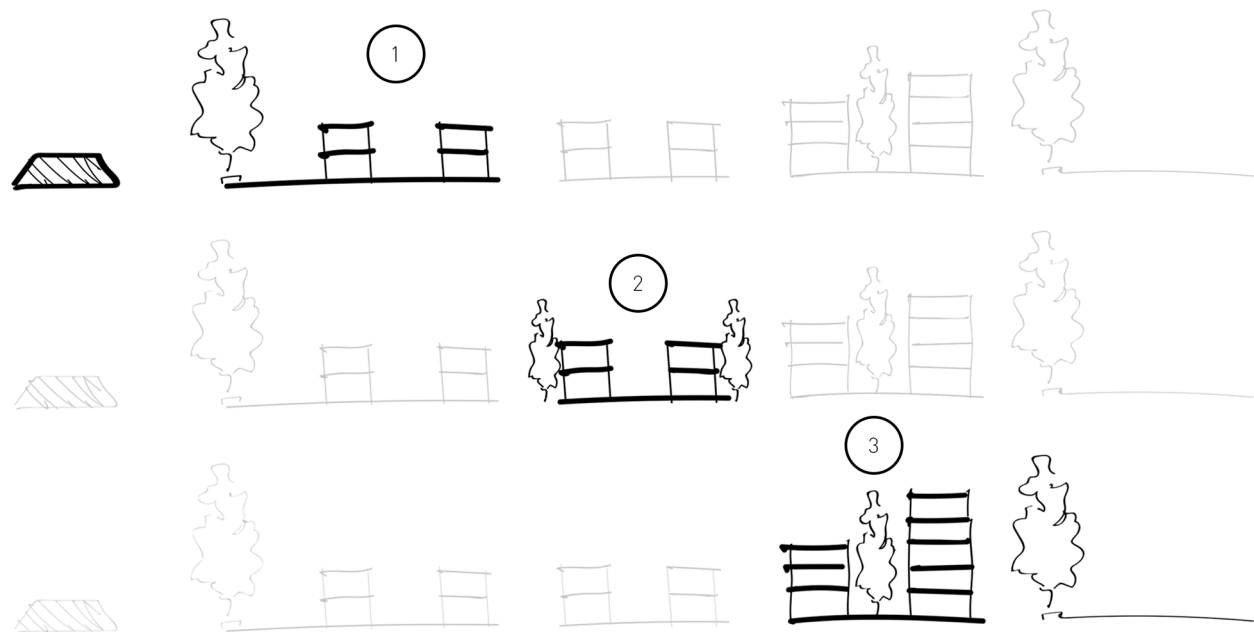
- Viviendas unifamiliares
- Espacios intermedios
- Senda peatonal recreativa
- Estacionamiento común

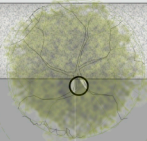
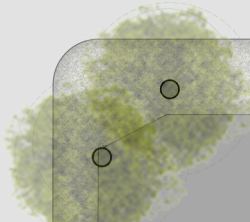
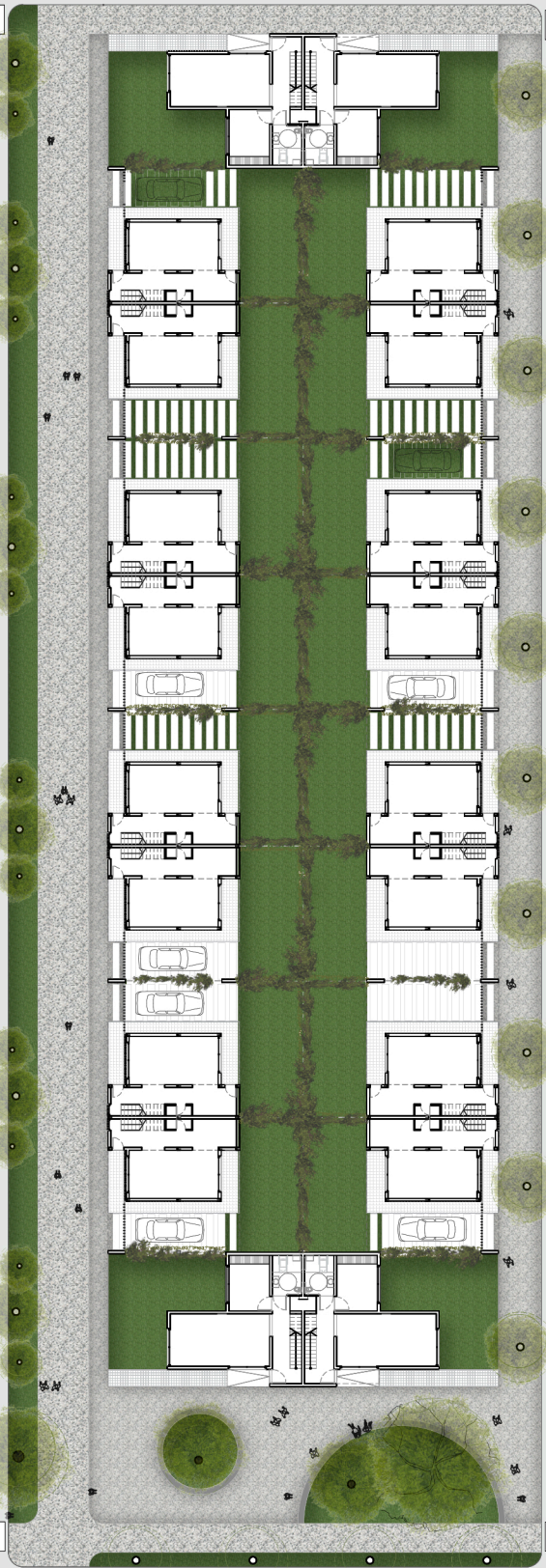
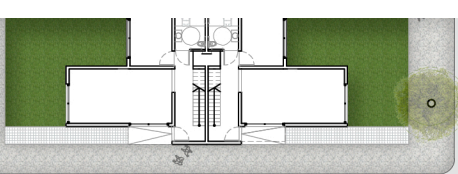
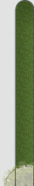
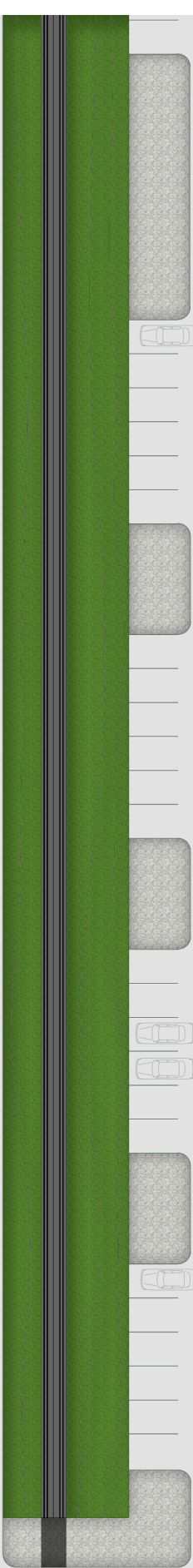
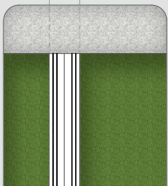
Manzana Frentista

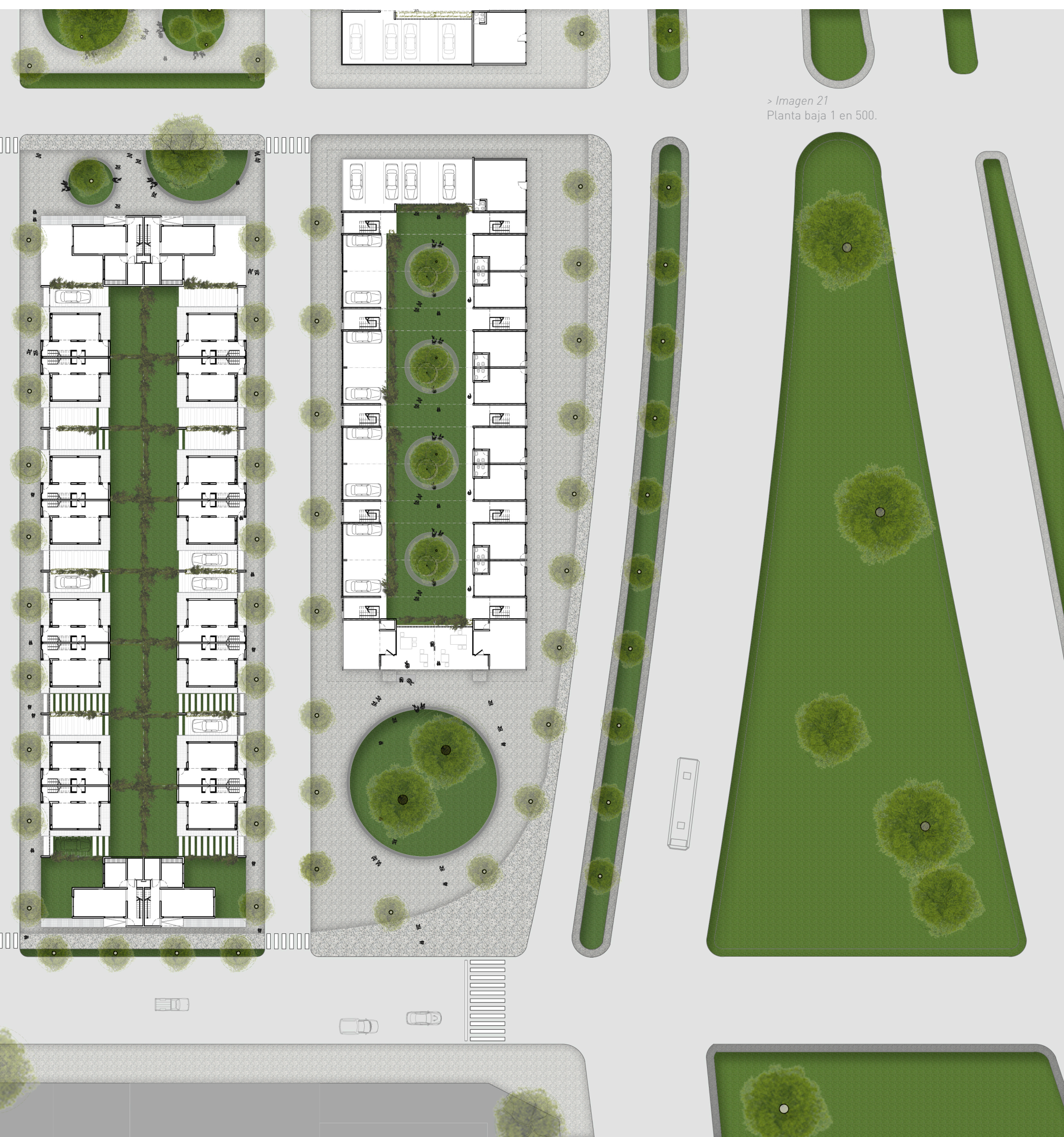
- Viviendas colectiva
- Planta baja:
 - Comercial sobre Av. Sabin
 - Cocheras sobre calle interna
- Espacios intermedios
- Colectora sobre Av. Sabin
- Plaza Tagoye

> Imagen 19
Planta de bordes.

> Imagen 20
Croquis y esquemas de bordes







> Imagen 21
Planta baja 1 en 500.





> *Imagen 22*
Unidad de gestión.

> *Imagen 23*
Corte transversal de UG1.



4.1.1- Manzana Terraplén

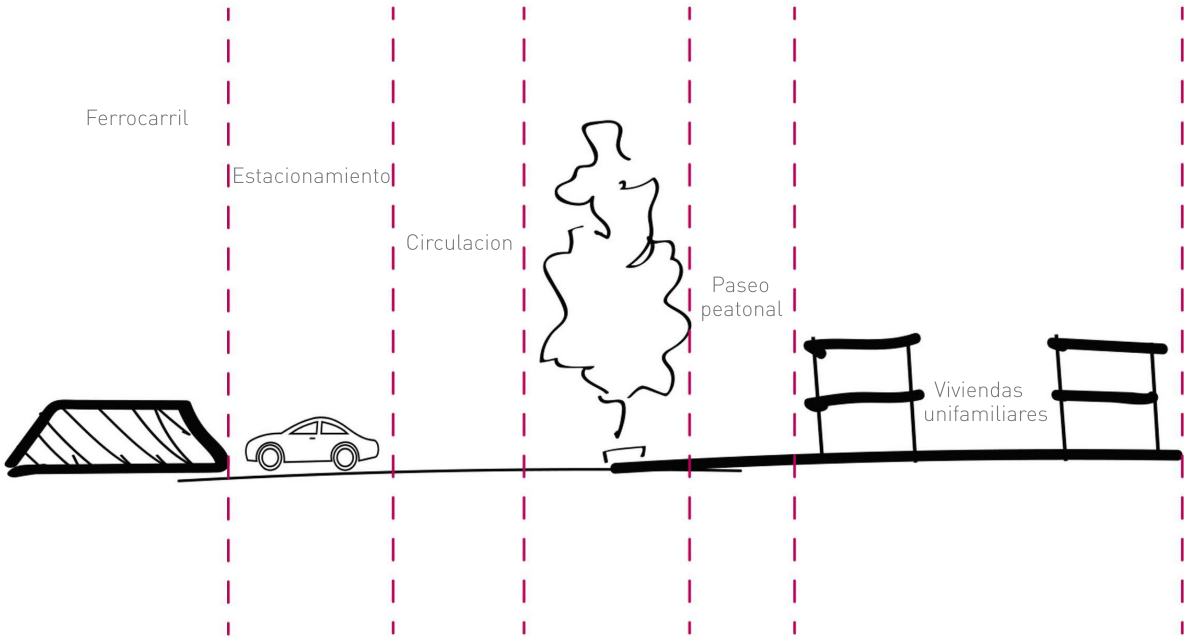
La manzana sobre el terraplén está conformada por una manzana cerrada de viviendas unifamiliares de planta baja + 1er nivel. En los extremos se ubican las viviendas adaptadas para personas con discapacidad motriz, y a lo largo del tramo se dispone la vivienda tipo de dos dormitorios en tipología dúplex. Todas las viviendas cuentan con patio privado y una cochera semicubierta.

Límites

Oeste: Traza del FFCC
Este: Calle interna del Barrio

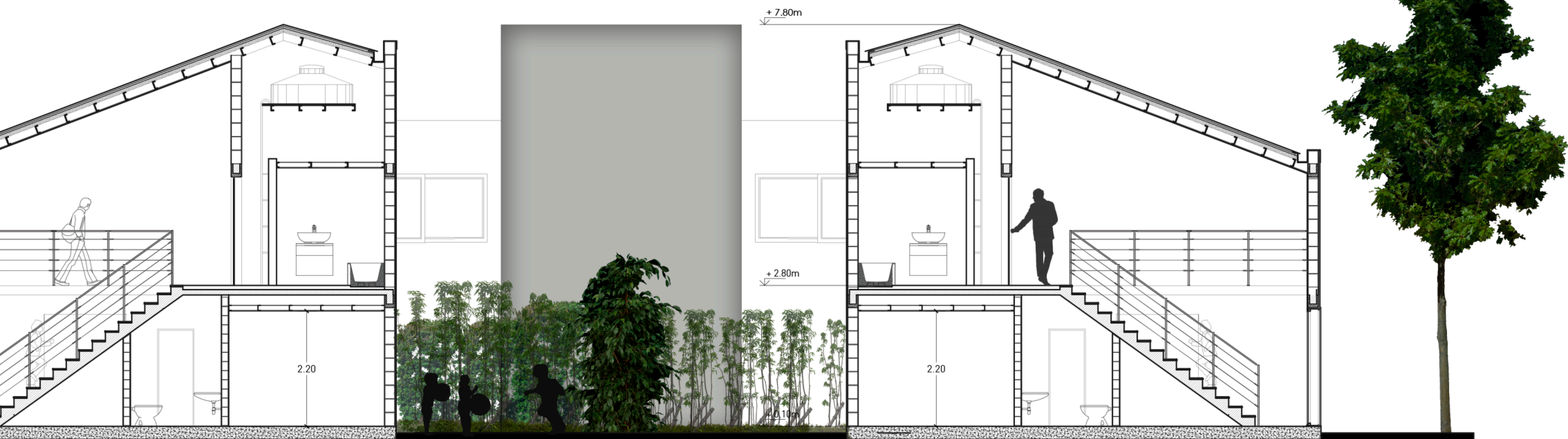
El límite oeste que da contra las vías del ferrocarril está conformado por una sucesión de elementos del programa que establecen un distanciamiento entre el FFCC y las viviendas.

- Un estacionamiento de uso colectivo sobre el terraplén
- Una calle de circulación interna del barrio de acceso a los estacionamientos.
- Un paseo peatonal parqueizado que recorre todo el terreno de Norte a Sur.



> *Imagen 24*
Corte subdivisión de manzanas Terraplén.

> *Imagen 25*
Corte, manzana terraplén.







> Imagen 26
Planta manzana terraplén



> Imagen 27
Vista desde la manzana del terraplén



4.1.2 - Manzana interior

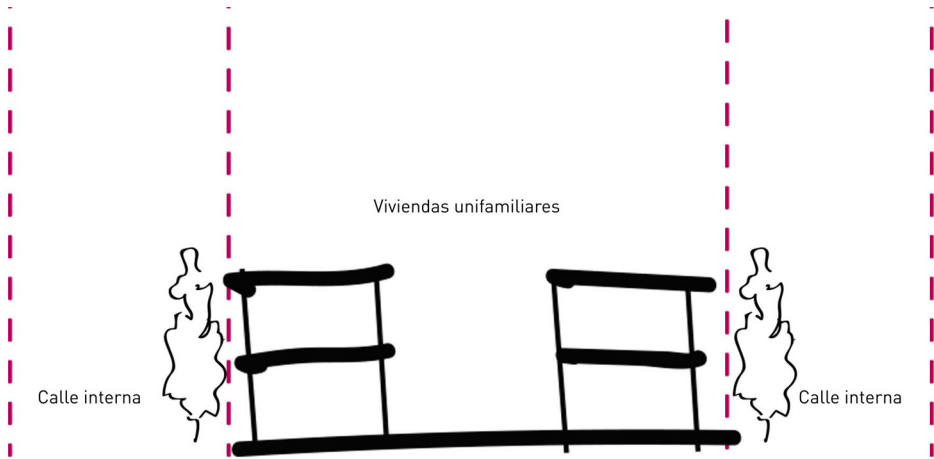
La manzana 2 está conformada por una manzana cerrada de viviendas unifamiliares de planta baja + 1er nivel.

En los extremos se ubican las viviendas adaptadas para personas con discapacidad motriz, y a lo largo del tramo se dispone la vivienda tipo de dos dormitorios en tipología de dúplex.

Todas las viviendas cuentan con patio privado y una cochera semicubierta.

Límites

Oeste: Calle interna del Barrio
Este: Calle interna del Barrio



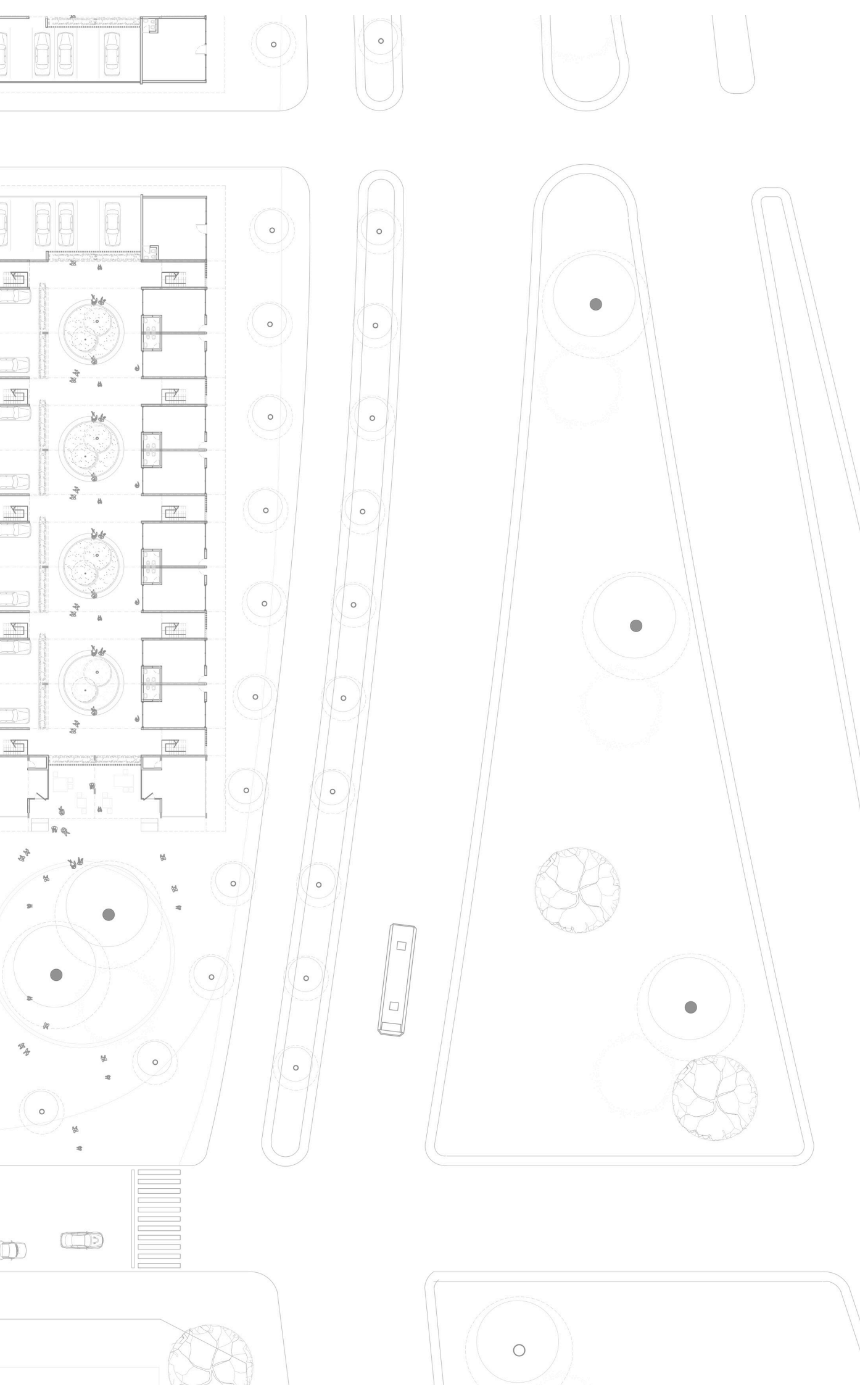
> *Imagen 28*
Croquis subdivisión de manzana interior.

> *Imagen 29*
Croquis subdivisión de manzana interior..

> *Imagen 30*
Corte, manzana interior.







> *Imagen 31*
Planta, manzana interior.



> Imagen 32
Vista, manzana interior.



4.4.3 - Manzana Frentista

La manzana número 3 es la manzana frentista hacia Av. Sabin.

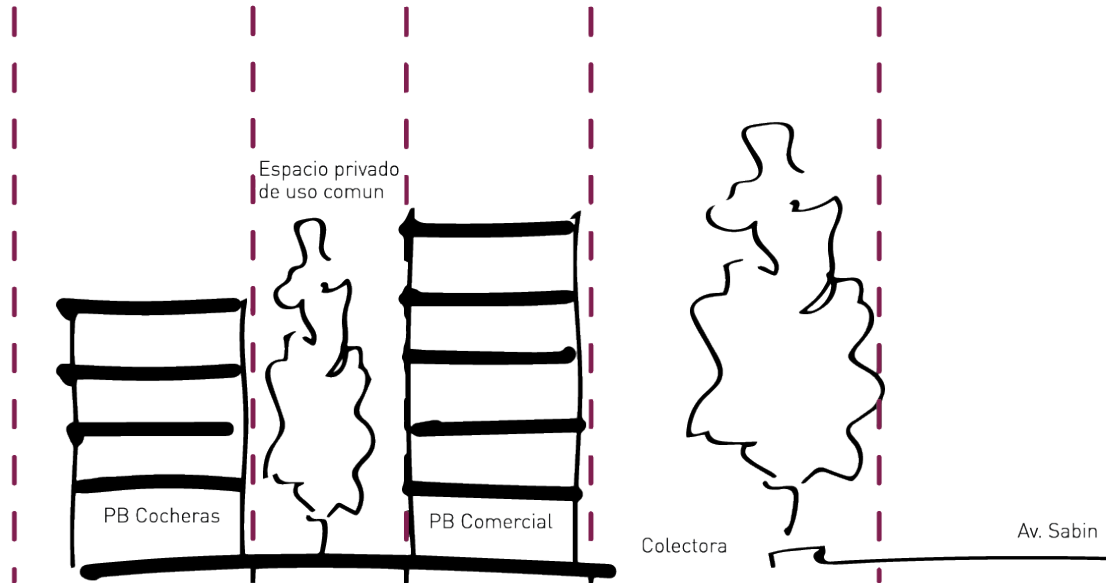
Por la jerarquía de esta avenida, tomé la decisión de consolidar un frente urbano comercial en planta baja, y tres pisos de vivienda superiores.

De forma modulada en la planta baja comercial se intercalan los ingresos de los núcleos verticales de acceso al conjunto de viviendas.

El edificio cuenta con un espacio privado de uso común en su interior, al cual se accede a través de los núcleo de circulación vertical.

Frente al borde que da a la calle interna (el lado Este), el bloque disminuye su altura para articularse mejor con las viviendas de la manzana interior.

La planta baja de este mismo lado está conformado por las cocheras del conjunto, intercalado con los accesos a los núcleos verticales.





> *Imagen 33*
Croquis subdivisión de manzana frentista.

> *Imagen 34*
Vista desde la colectora.

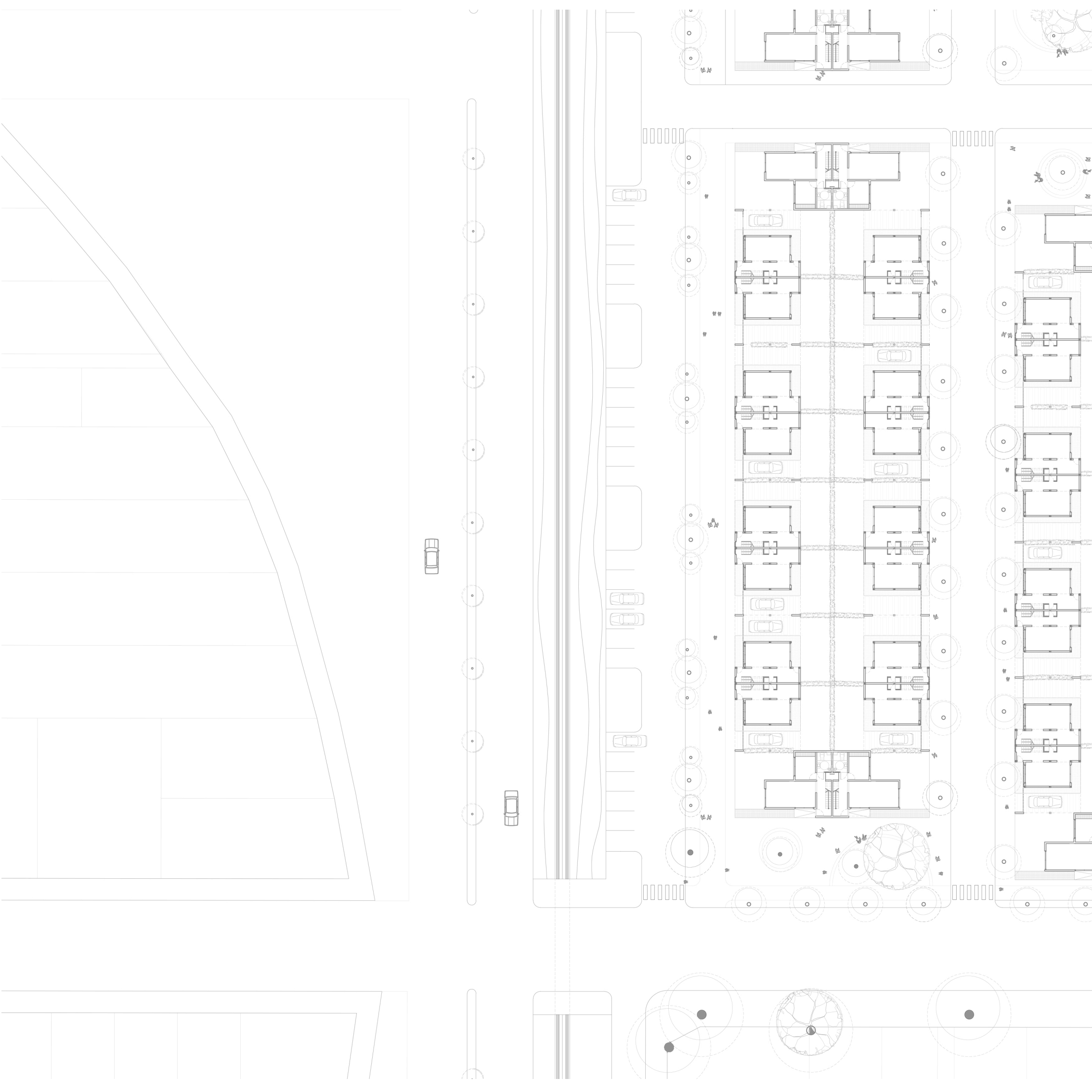
> *Imagen 35*
Elevación este UG1.





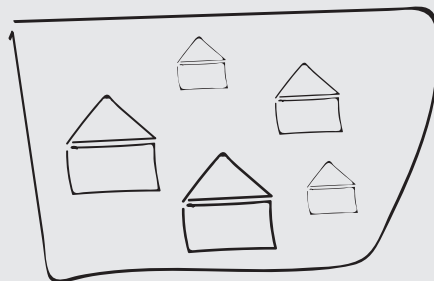
> Imagen 36
Sección manzana frentista.







> Imagen 37
Planta, manzana frentista.



CAPÍTULO 5.
UNIDAD

CAPÍTULO 5.

VIVIENDA Y HÁBITAT p.75

5.1 - Viviendas colectiva p.78

5.1.1 - Estrategias modulares p.78

5.2 - Vivienda unifamiliares p.96

5.3 - Detalles constructivos p.106

La unidad de vivienda

Dadas las condiciones actuales de pluralidad en los tipos de familias que conforman hoy en día la sociedad, el proyecto propone diversas tipologías residenciales. De esta forma el proyecto logra ser más abarcativo en cuanto a la adaptación de los requerimientos del barrio.

En este capítulo se desarrollaran las unidades de vivienda en una escala más precisa y se hará énfasis en la calidad habitacional de las mismas.



5.1 - Viviendas colectiva

5.1.1 - Estrategia modular

El conjunto de vivienda colectiva está organizado por la articulación de un módulo para el cual se establecen estrategias de agrupamiento concentrando los espacios de servicio, tanto de circulación como sanitarios.

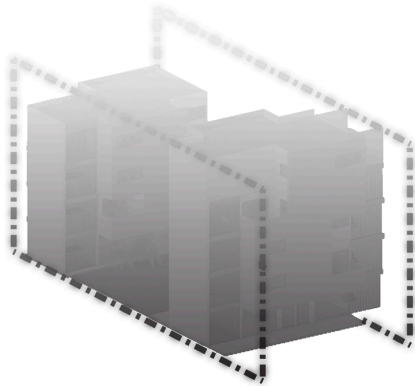
Las plantas de las tipologías son departamentos duplex con una expansión de terraza/balcón exclusiva. Para conformar el módulo, la unidad se espeja sobre un eje central generando una simetría que permite concentrar los núcleos sanitarios sobre el mismo. Además, se establece un nuevo eje perpendicular al anterior, para espejar una de las unidades y evitar el contacto visual de las expansiones, para poder brindar mayor privacidad a los habitantes.

Con respecto a las esquinas del conjunto, allí dispuso tipologías “especiales”. Las tipologías en esquina tienen mayor cantidad de metros cuadrados y tienen tres habitaciones.

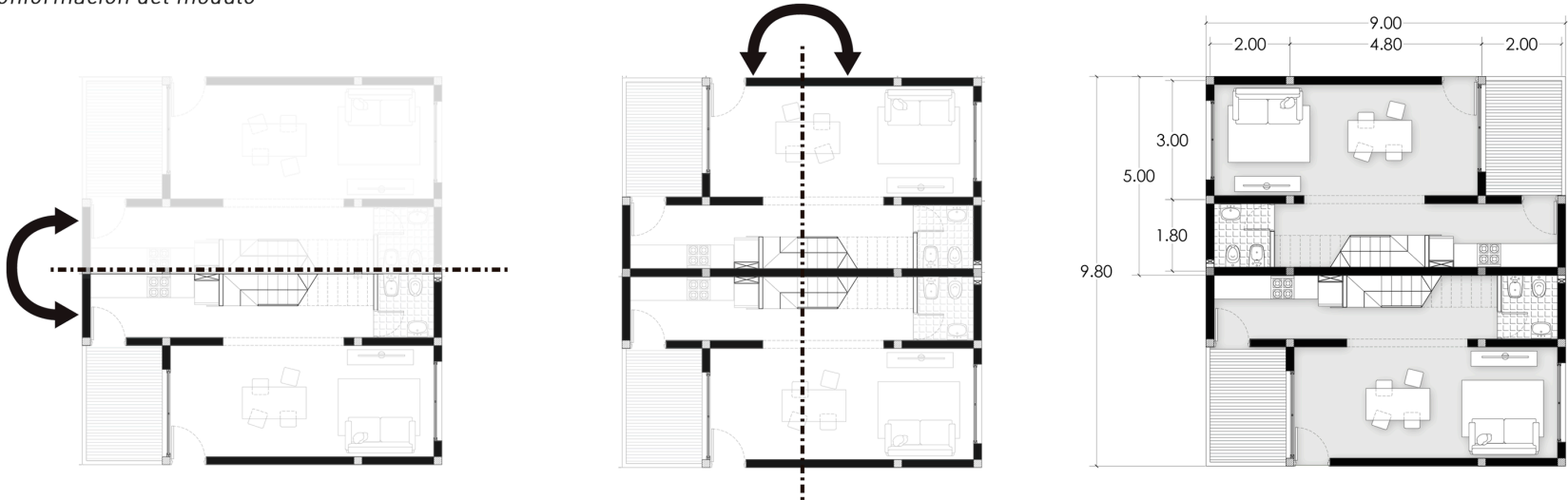


> *Imagen 38*
Vista desde la calle.

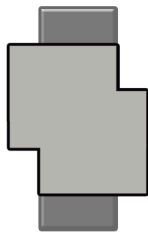
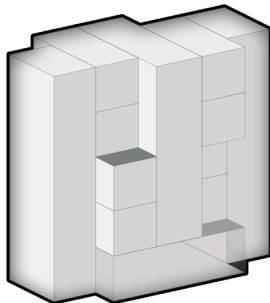
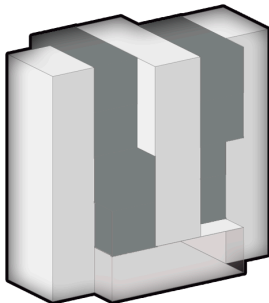
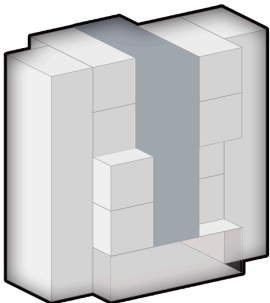
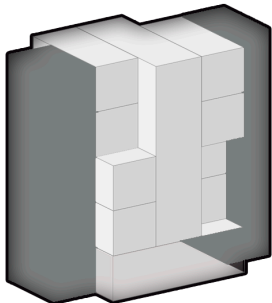
> *Imagen 39*
Estrategia modular.



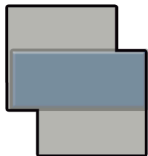
Conformacion del módulo



Estrategias de agrupamiento



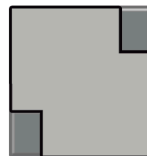
Núcleos verticales del conjunto



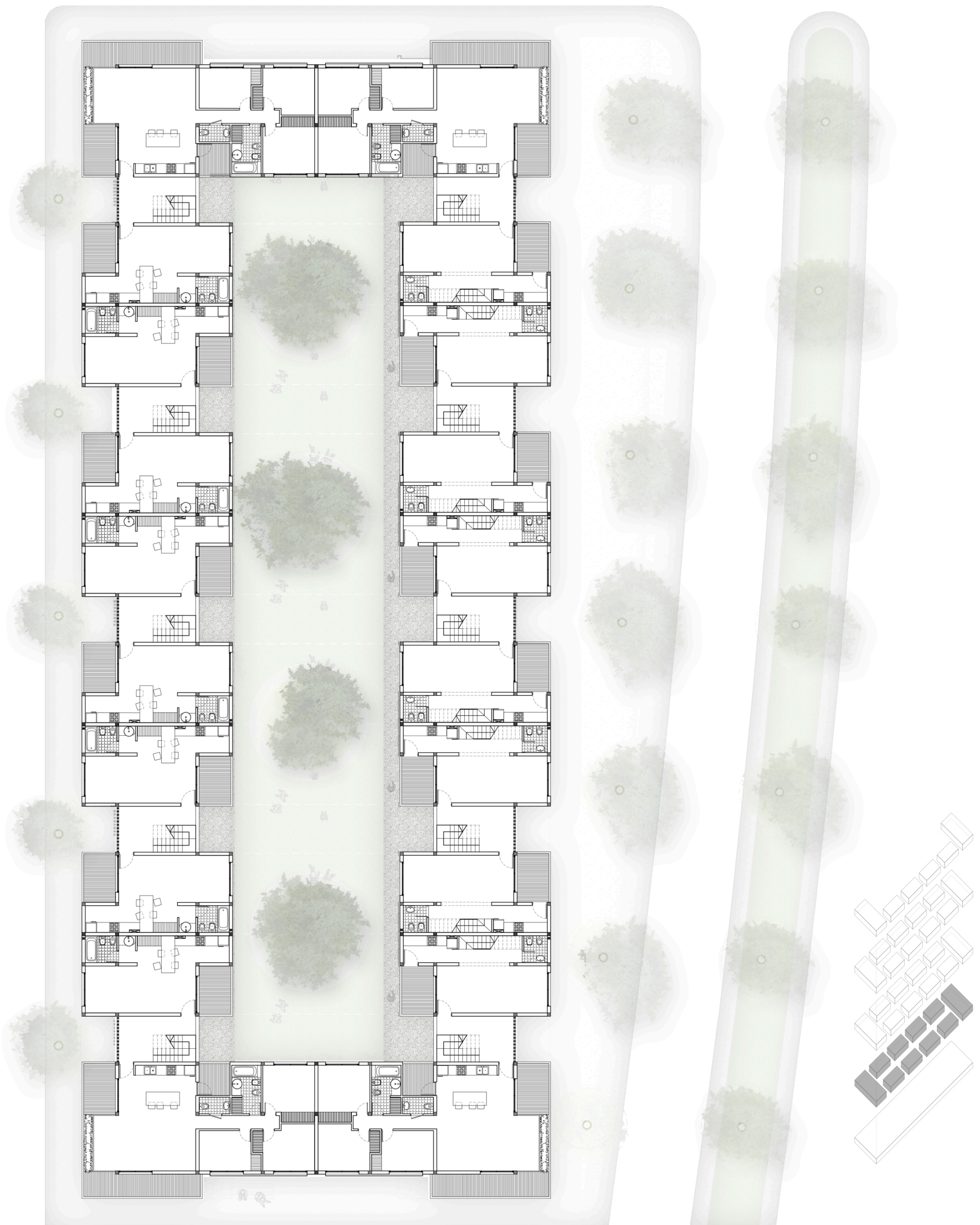
Núcleos húmedos y de circulación interna

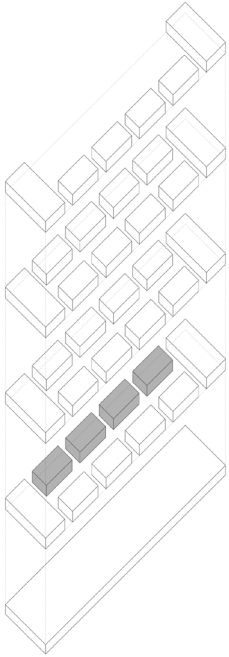


Volumen de espacios servidos



*Expansión
Terraza- Balcón*

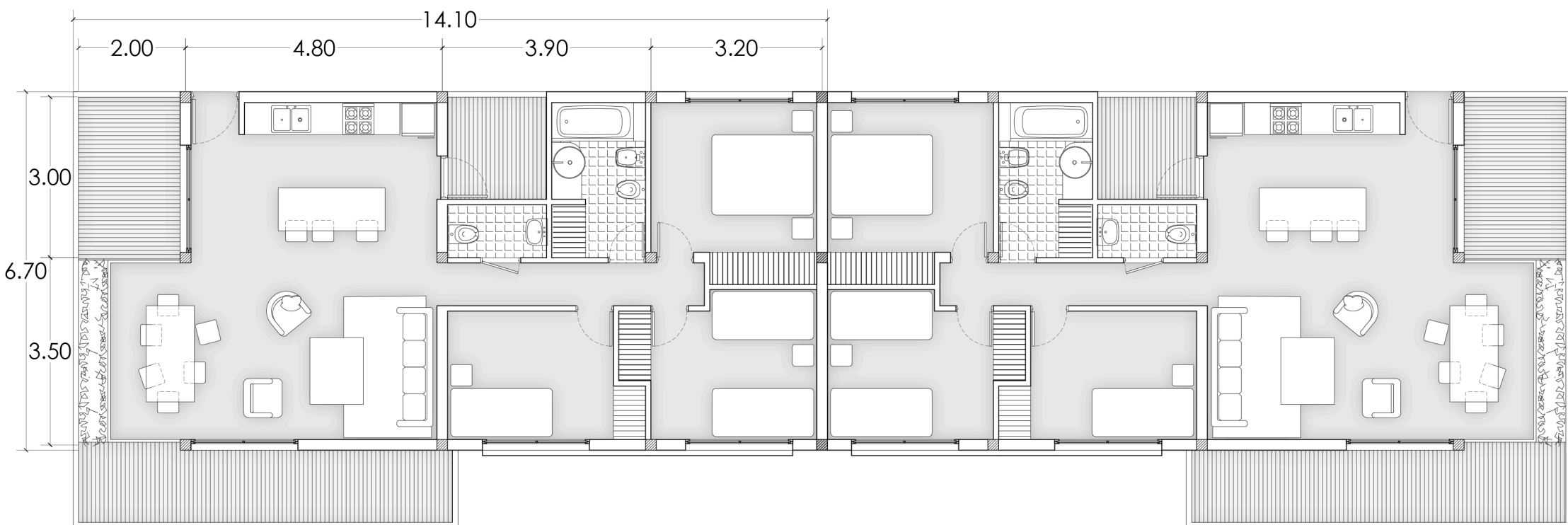
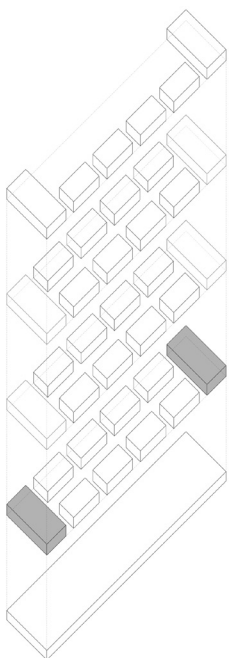




> *Imagen 40*
Planta. Conjunto vivienda colectiva 1er nivel.
Escala 1 en 250.

> *Imagen 41*
Tipología monoambiente



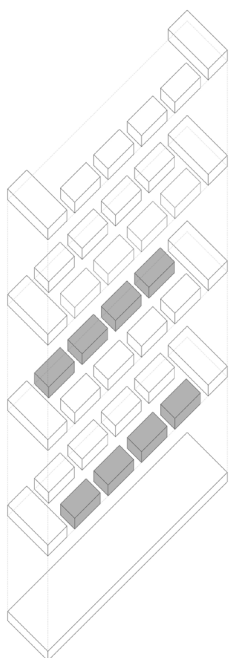


Tipología en esquina 1. Primer Piso
Nivel +3.00mts
Superficie cubierta 82m²
Dormitorios: 3
Sanitarios: 2

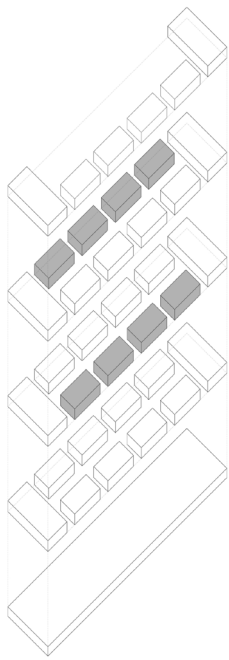
> *Imagen 42*
Tipología en esquina 1.

> *Imagen 43*
Vista nocturna.



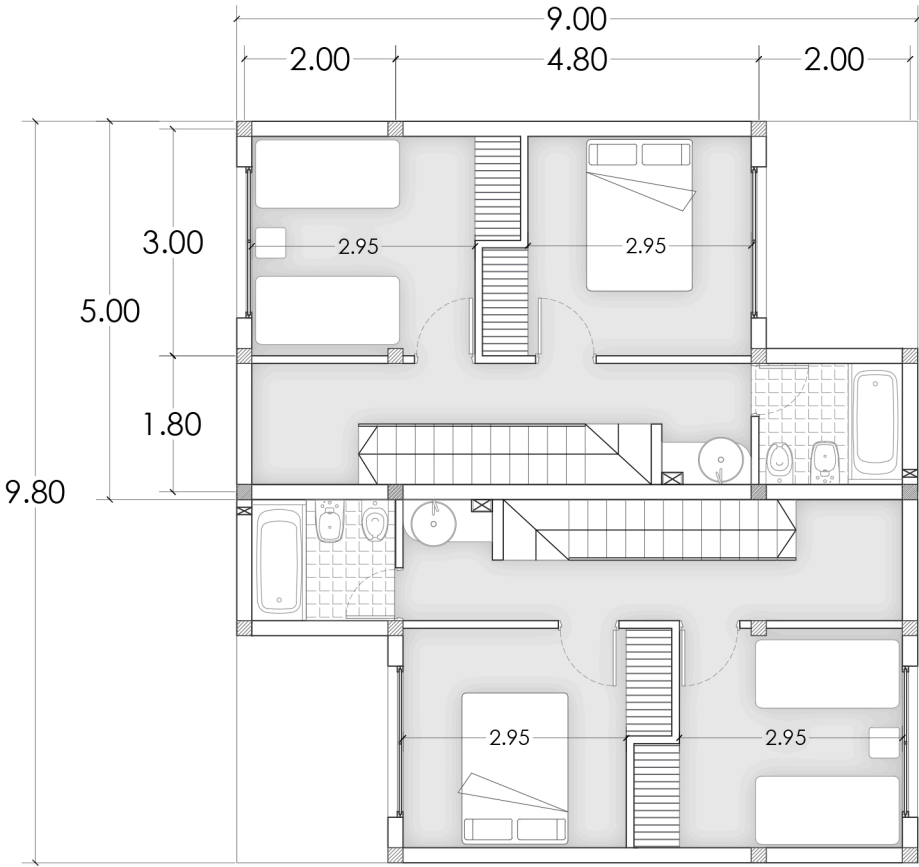


Tipología Duplex PB.
Superficie cubierta 70m²
Dormitorios: 2
Sanitarios: 2

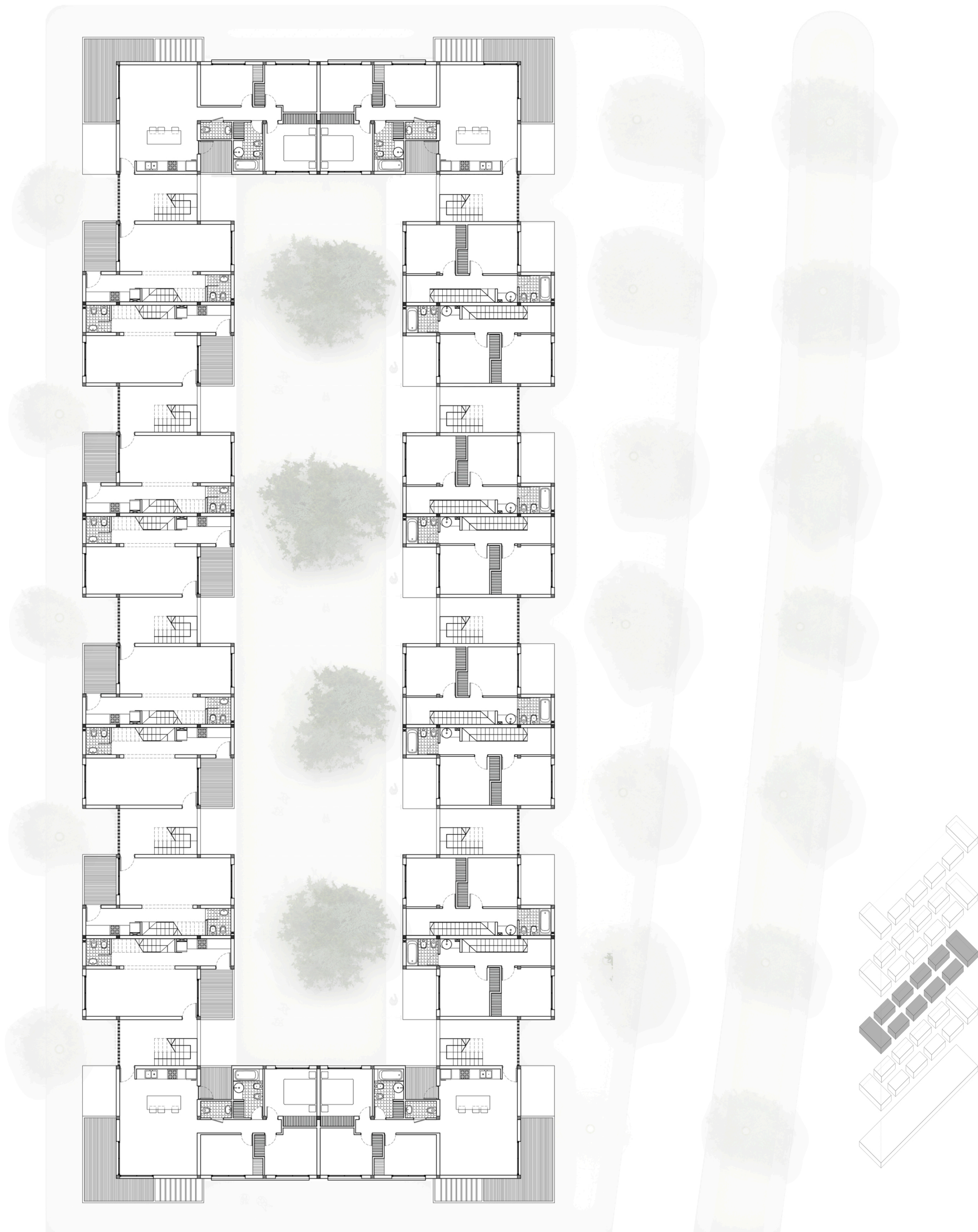


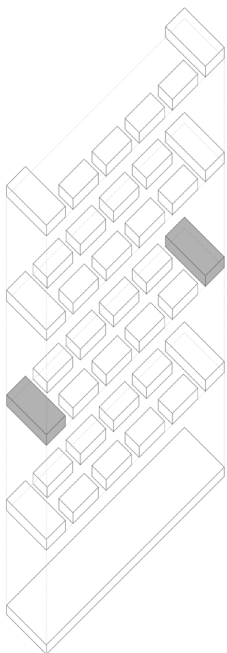
> *Imagen 44*
Tipología duplex pb

> *Imagen 45*
Tipología duplex pa



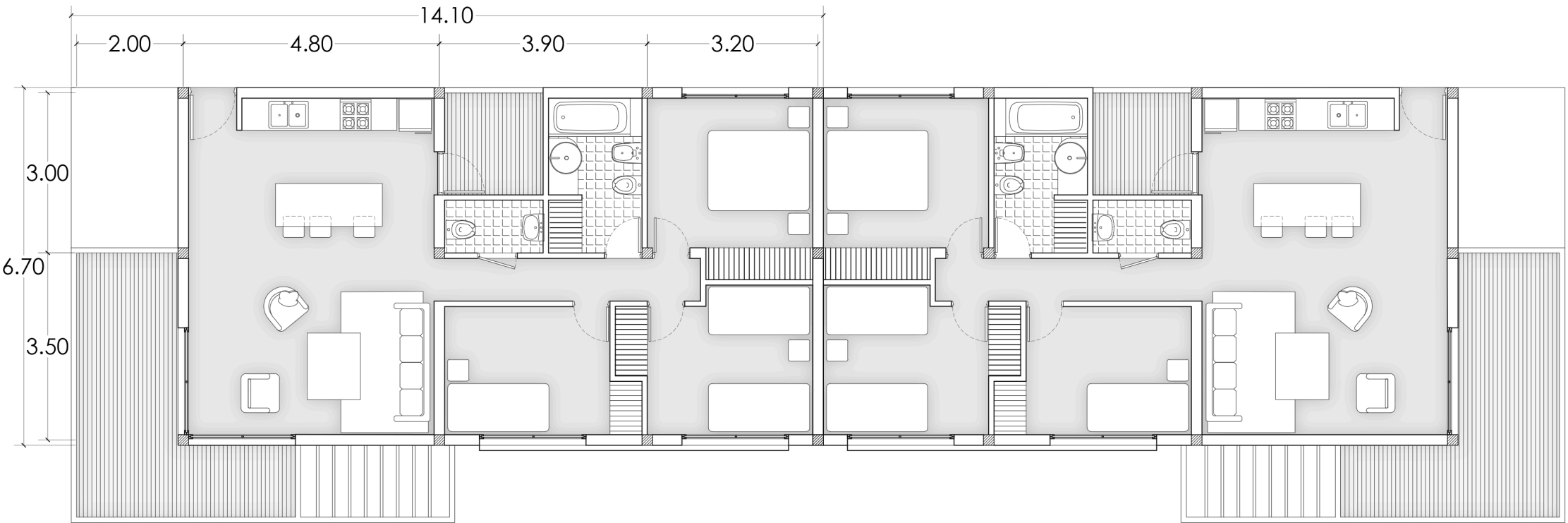
Tipología Duplex PA.
Superficie cubierta 70m²
Dormitorios: 2
Sanitarios: 2





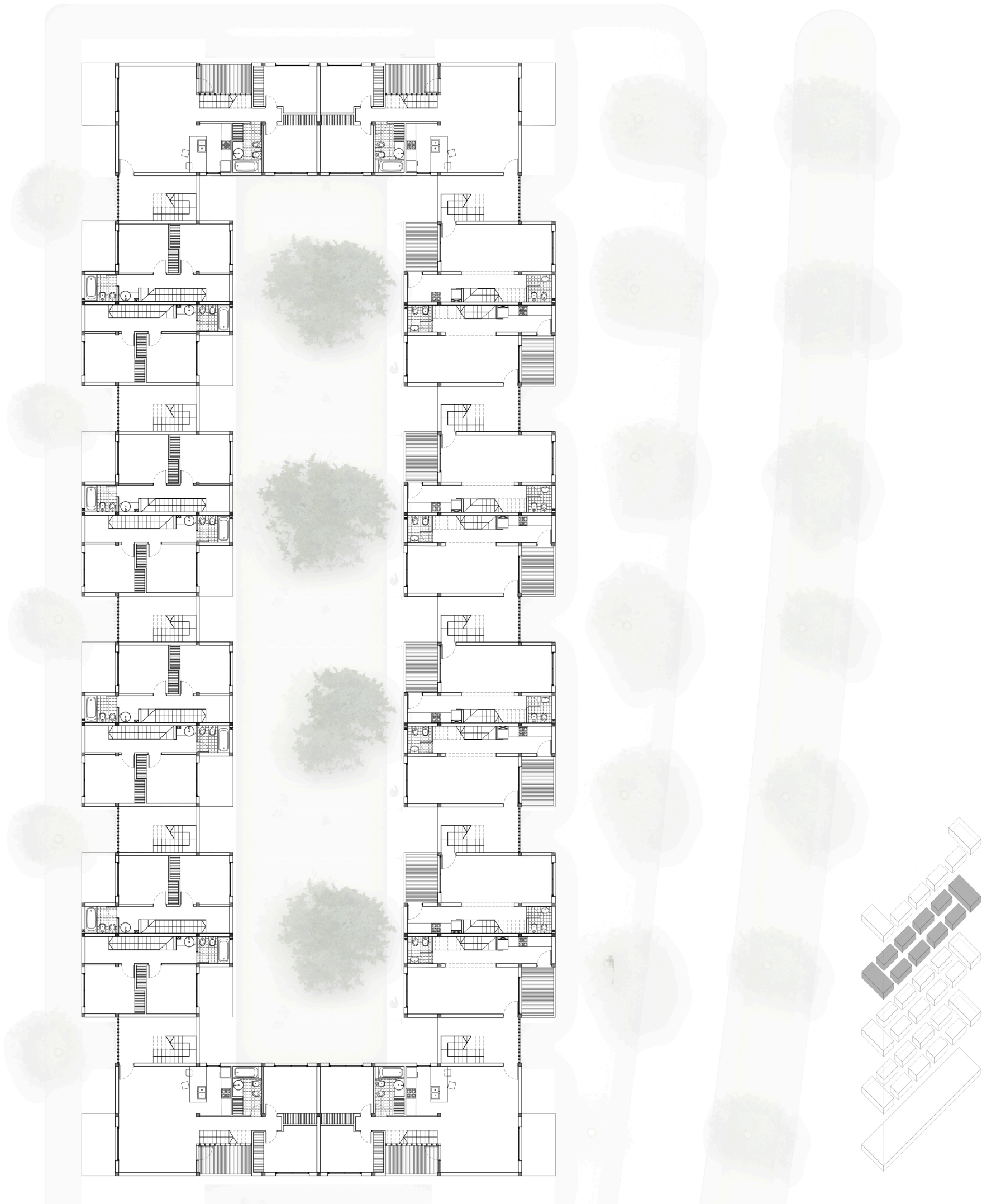
> *Imagen 46*
Planta. Conjunto vivienda colectiva 2do nivel.
Escala 1 en 250.

> *Imagen 47*
Tipología en esquina 2



0 5

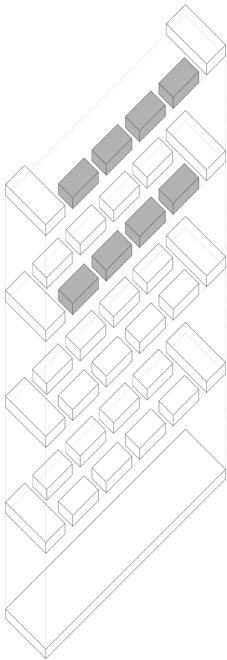
Tipología en esquina 2.
Nivel +5.70mts
Superficie cubierta 79m²
Dormitorios: 3
Sanitarios: 2



> *Imagen 48*
Planta. Conjunto vivienda colectiva 3er nivel.
Escala 1 en 250

> *Imagen 49*
Vista desde el interior de la unidad monoambiente.





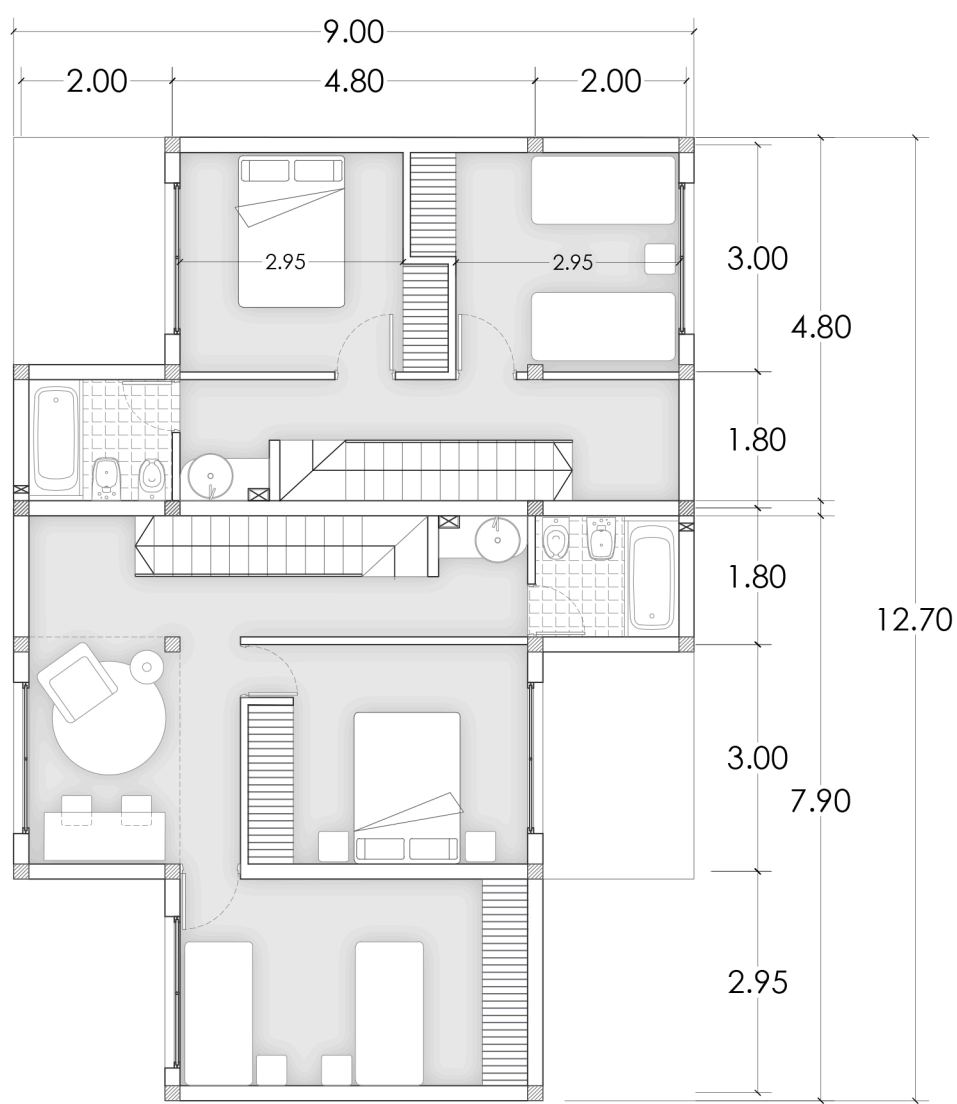
0 5

Tipología Duplex PB Plus. Tercer Piso
Nivel +8.10mts
Superficie cubierta 85m²
Dormitorios: 2
Sanitarios:

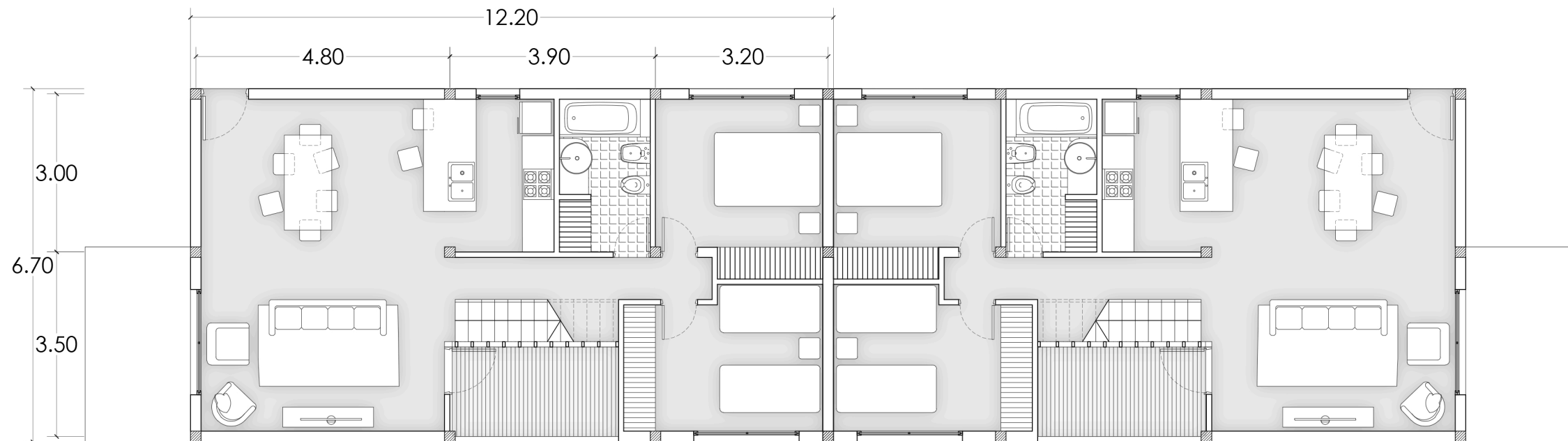
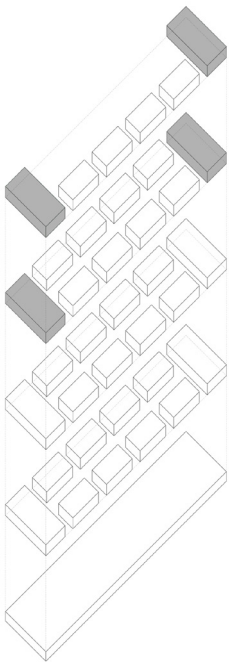
> *Imagen 50*
Tipología duplex pb plus

> *Imagen 51*
Tipología duplex pa plus

El cuarto nivel en el edificio colectivo es de acceso interno de los departamentos, debido a la ausencia de ascensor en el núcleo común. Por este motivo la superficie del núcleo en el cuarto nivel se la adjudica a una unidad de vivienda, brindando la posibilidad de establecer un lugar común o como una habitación extra a la cual generalmente se la conoce como “comodín”



0 5
Tipología Duplex PA Plus. Cuarto Piso
Nivel +10.80mts
Superficie cubierta 85m²
Dormitorios: 2
Sanitarios: 2



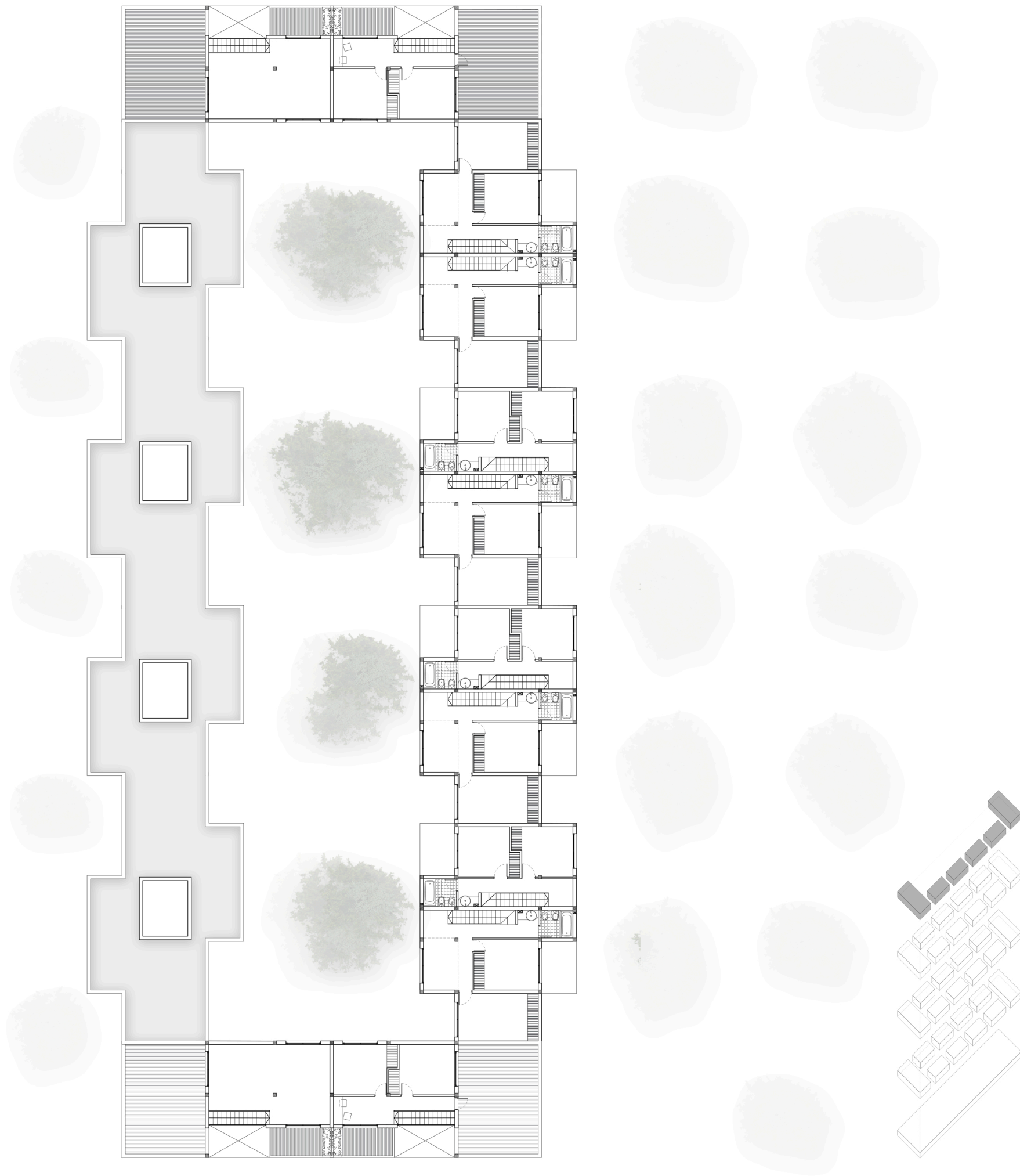
0 5

Tipología en esquina Duplex PB. Tercer Piso
Nivel +8,10mts
Superficie cubierta 92m²
Dormitorios: 3
Sanitarios: 2

> *Imagen 52*
Tipología en esquina duplex pb

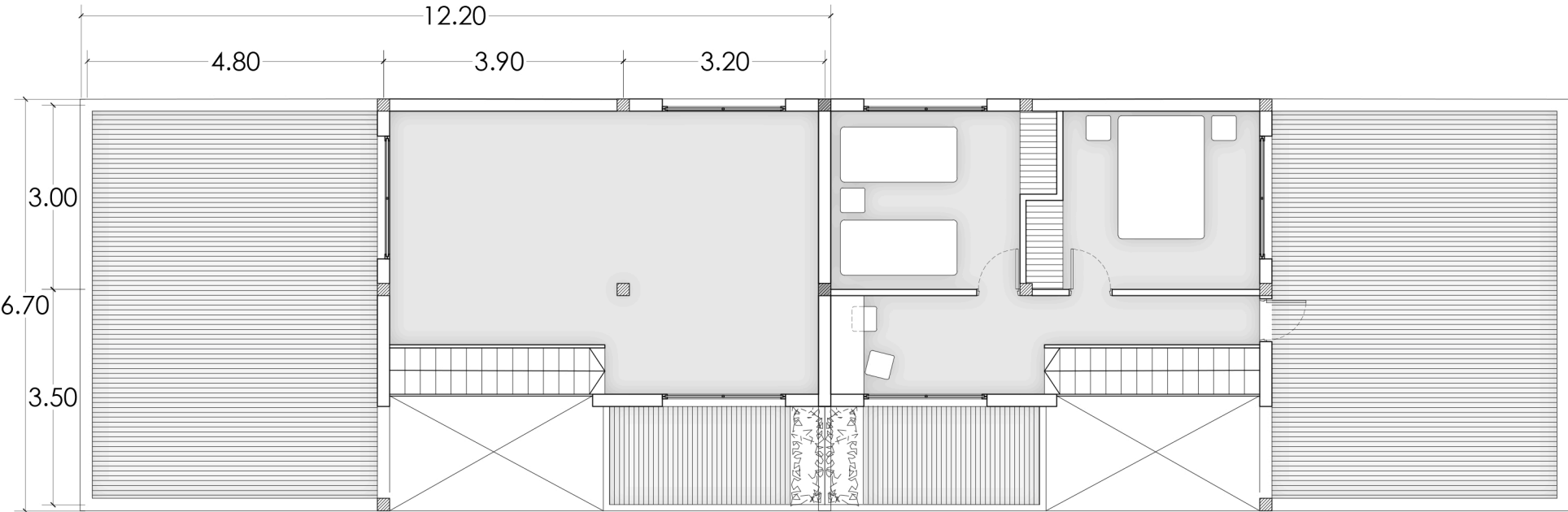
> *Imagen 53*
Vista desde el balcón





> *Imagen 54*
Planta. Conjunto vivienda colectiva 4to nivel.
Escala 1 en 250

> *Imagen 55*
Tipología en esquina duplex pa



0 5
Tipología en esquina Duplex PA. Cuarto Piso
Nivel +10.80mts
Superficie cubierta 92m²
Dormitorios: 3
Sanitarios: 2
Cuarto Piso.

5.2 - Viviendas unifamiliares

Las viviendas unifamiliares están agrupadas en manzanas cerradas.

Todas las unidades se desarrollan en planta baja + un nivel y poseen ingreso de cocheras y jardín privado. En las esquinas de las manzanas se incluyeron viviendas adaptadas para personas con discapacidad motriz.

En las viviendas unifamiliares también se concentran los espacios de circulación y servicio sanitario en un bloque central.

Considerando la relación que las manzanas tienen con el edificio de vivienda colectiva en altura, la cubierta de las viviendas fue tratada como una “quinta fachada”. El tanque de reserva de la instalación sanitaria se encuentra bajo la cubierta del volumen de servicios. De esta manera no solo se garantiza un mejoramiento en el mantenimiento e higiene del tanque, sino que, se acentúa la intención del lenguaje arquitectónico no quedando expresamente definido por la imagen de un elemento de servicio como el tanque de agua.

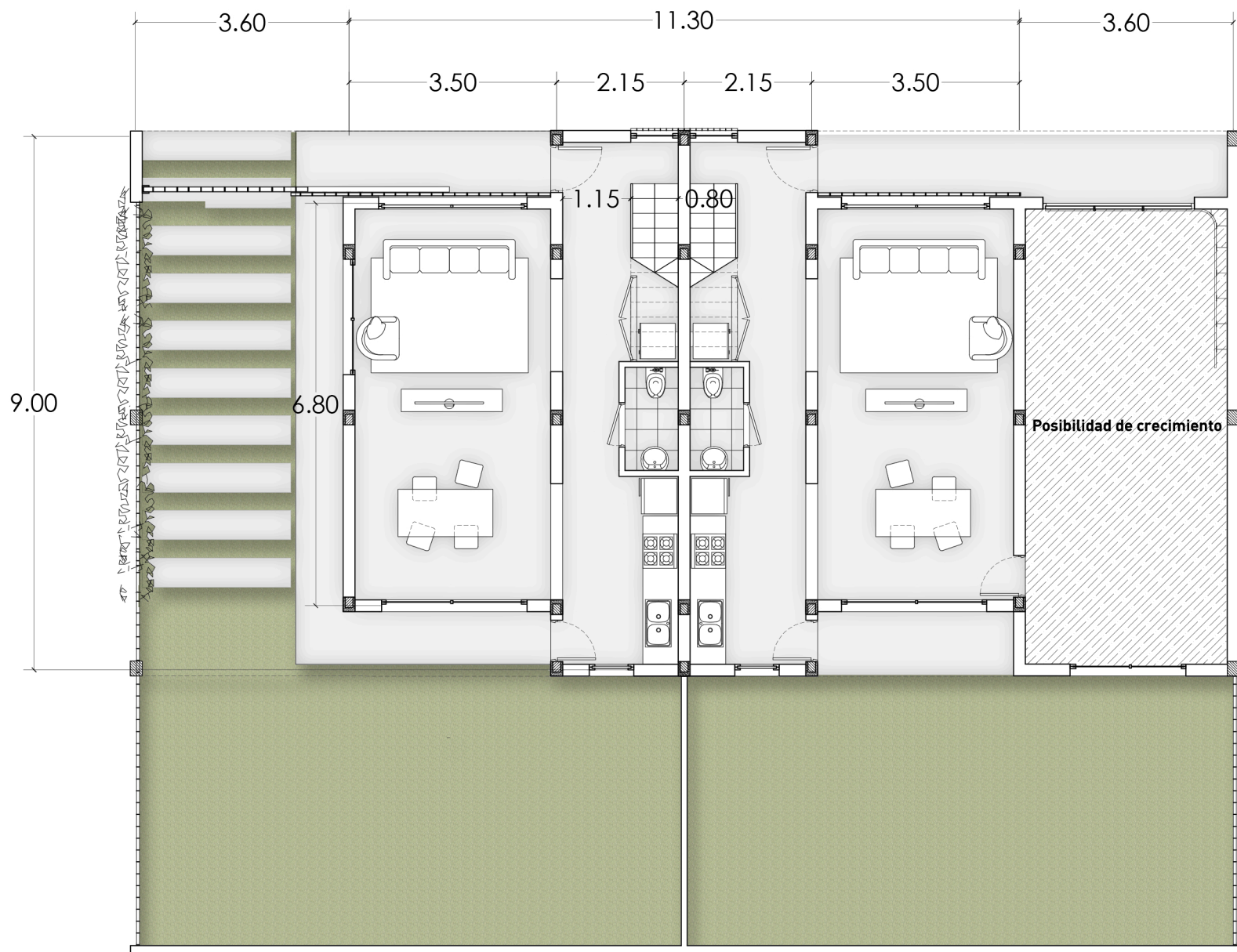
5.2.1 - Posibilidad de crecimiento

En las viviendas unifamiliares, queda planteada la estructura para garantizar la posibilidad de crecimiento por autogestión.



> Imagen 56
Vista general



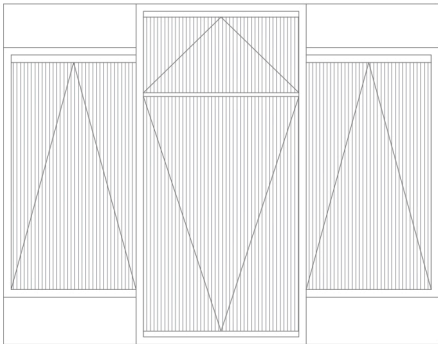


0 5

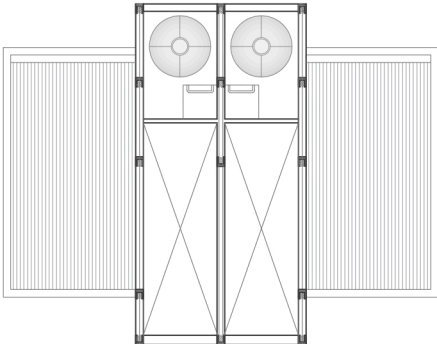
Viviendas Unifamiliar. Planta Baja
Nivel +0.00mts
Superficie cubierta 87m²
Dormitorios: 2
Sanitarios: 2
Tipología: Duplex

> *Imagen 57*
Viviendas unifamiliares pb

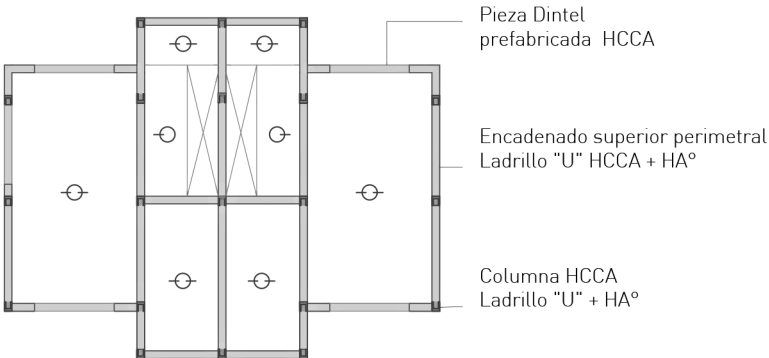
> *Imagen 58*
Esquema de estructuras



Viviendas Unifamiliar
Planta de techos



Viviendas Unifamiliar
Planta de servicio



Viviendas Unifamiliar
Esquema estructural sobre PB



0 5

Viviendas Unifamiliar. Planta Alta

Nivel +2.70mts

Superficie cubierta 87m²

Dormitorios: 2

Sanitarios: 2

Tipologia: Duplex

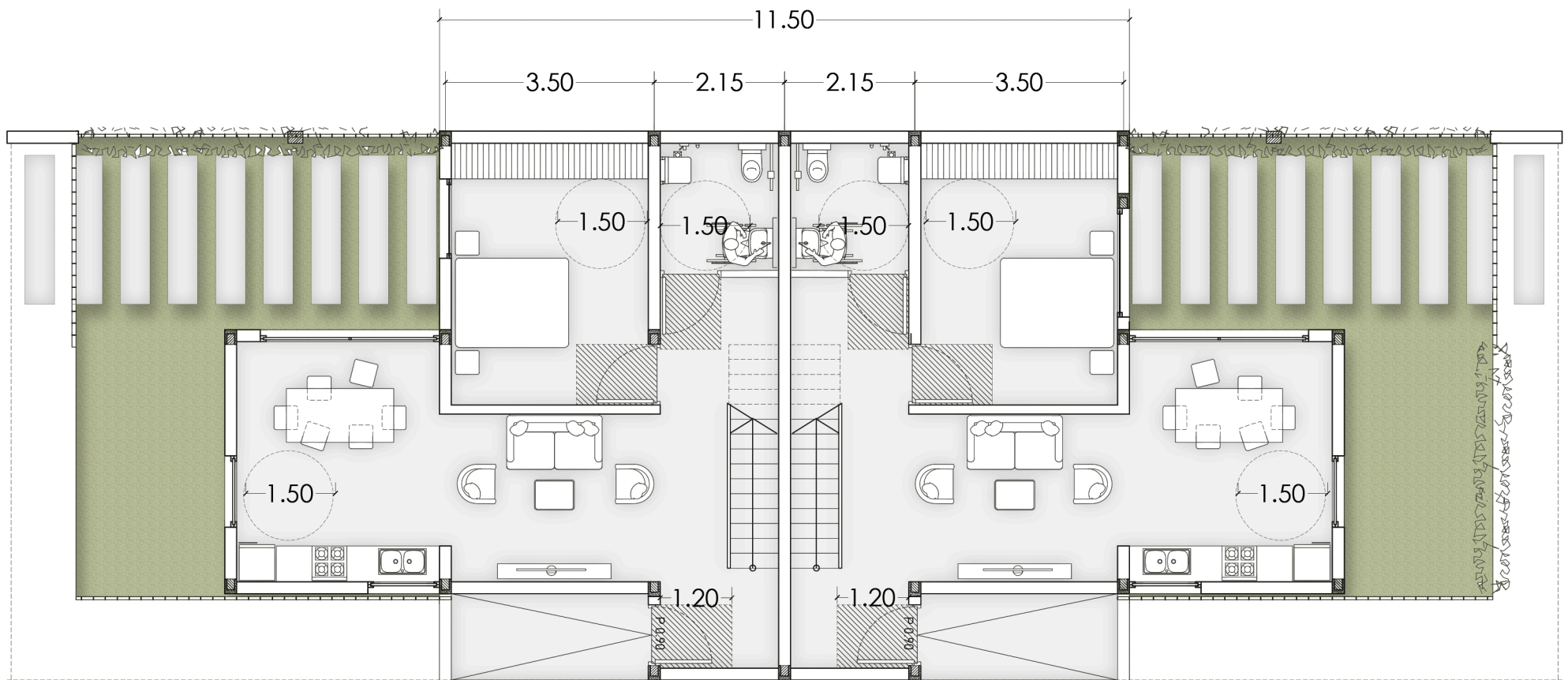
> *Imagen 59*

Viviendas unifamiliares pa

> *Imagen 60*

Vista interior hacia el patio de viviendas unifamiliares.





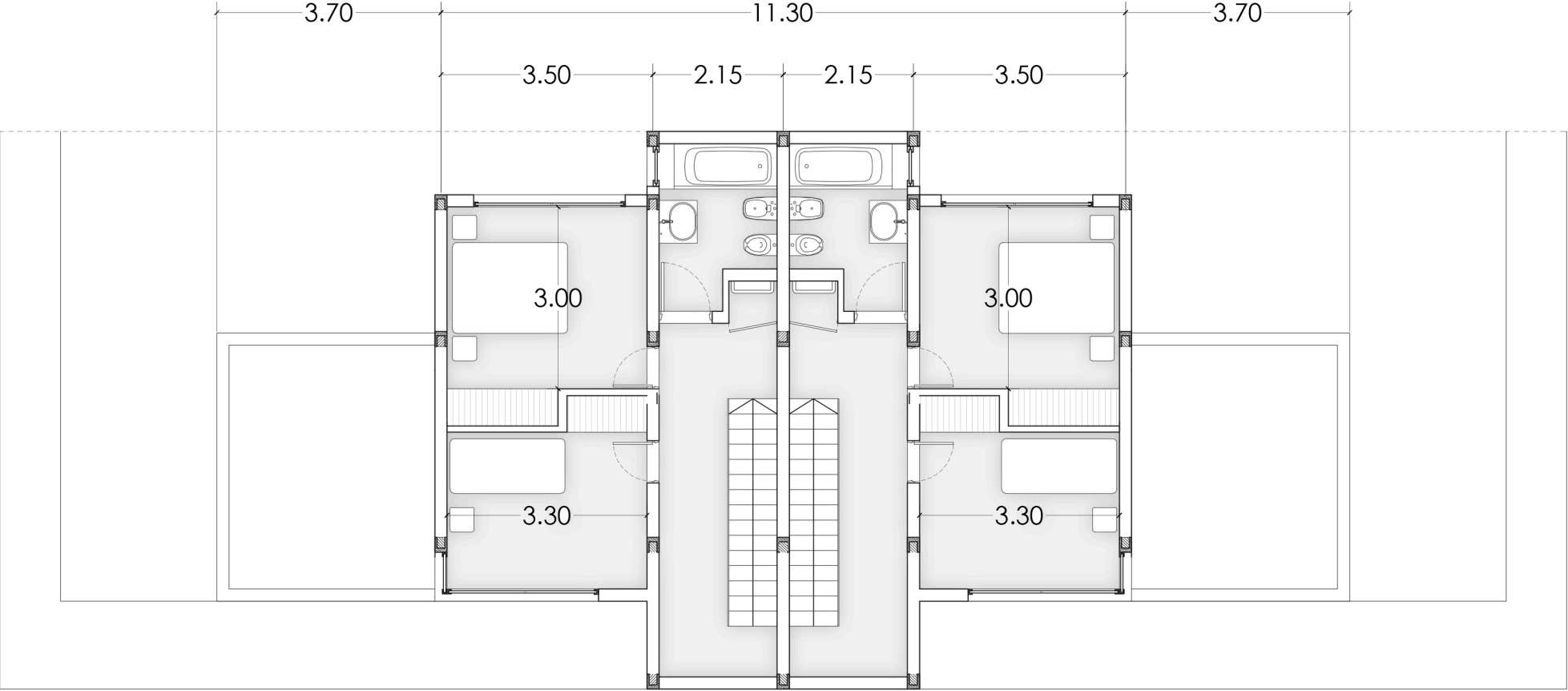
0 5

Viviendas Unifamiliar adaptada
 Planta Baja. Nivel 0.00mts
 Superficie cubierta 102m²
 Dormitorios: 3
 Sanitarios: 2
 Tipología: Duplex

> *Imagen 61*
Viviendas unifamiliares adaptada pb

> *Imagen 62*
Vista desde el patio Vivienda unifamiliar.





0 5

Viviendas Unifamiliar adaptada
Planta Baja. Nivel 0.00mts
Superficie cubierta 102m²
Dormitorios: 3
Sanitarios: 2
Tipología: Duplex

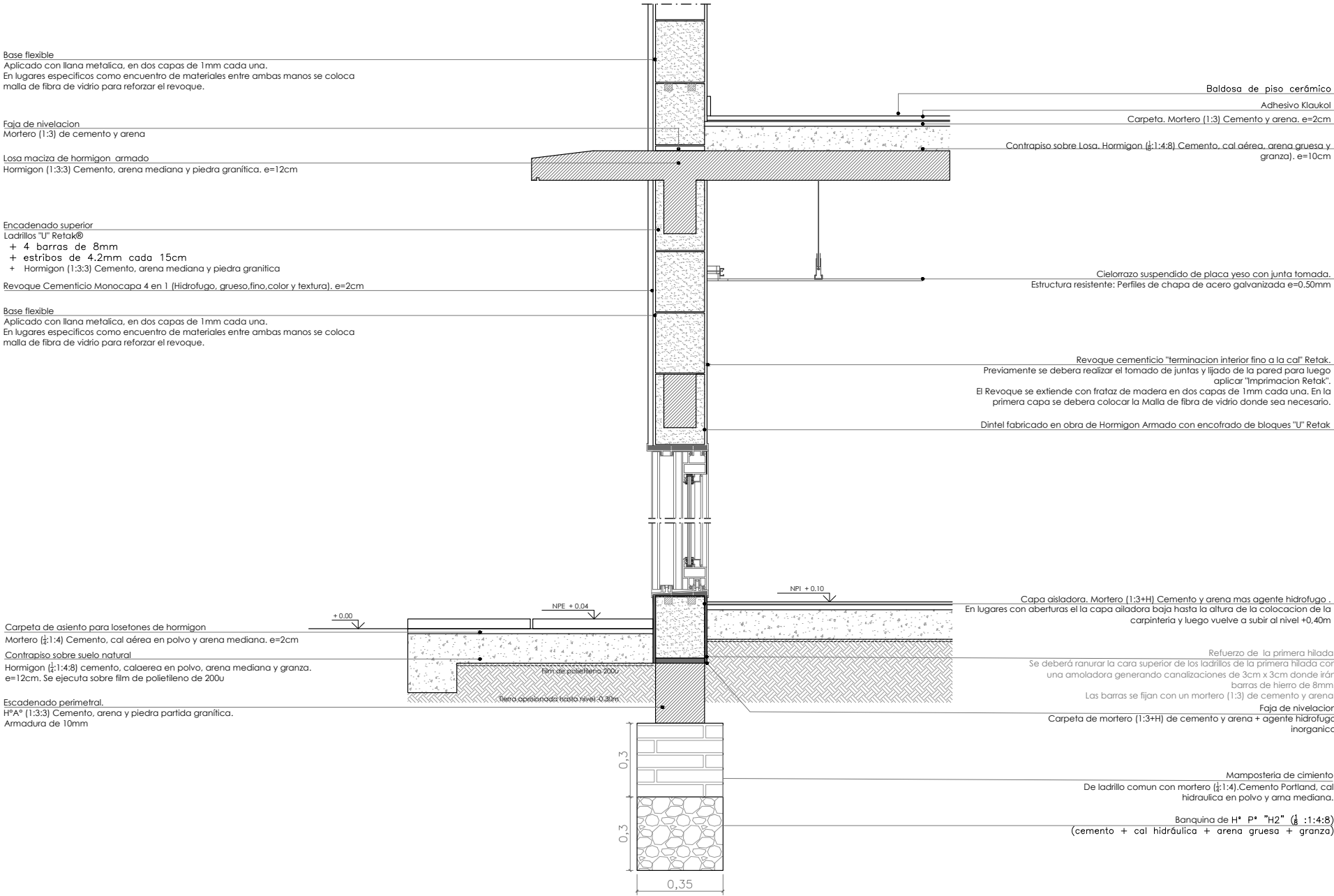
> *Imagen 61*
Viviendas unifamiliares adaptada pa.

> *Imagen 62*
Elevación este de manzana interior.

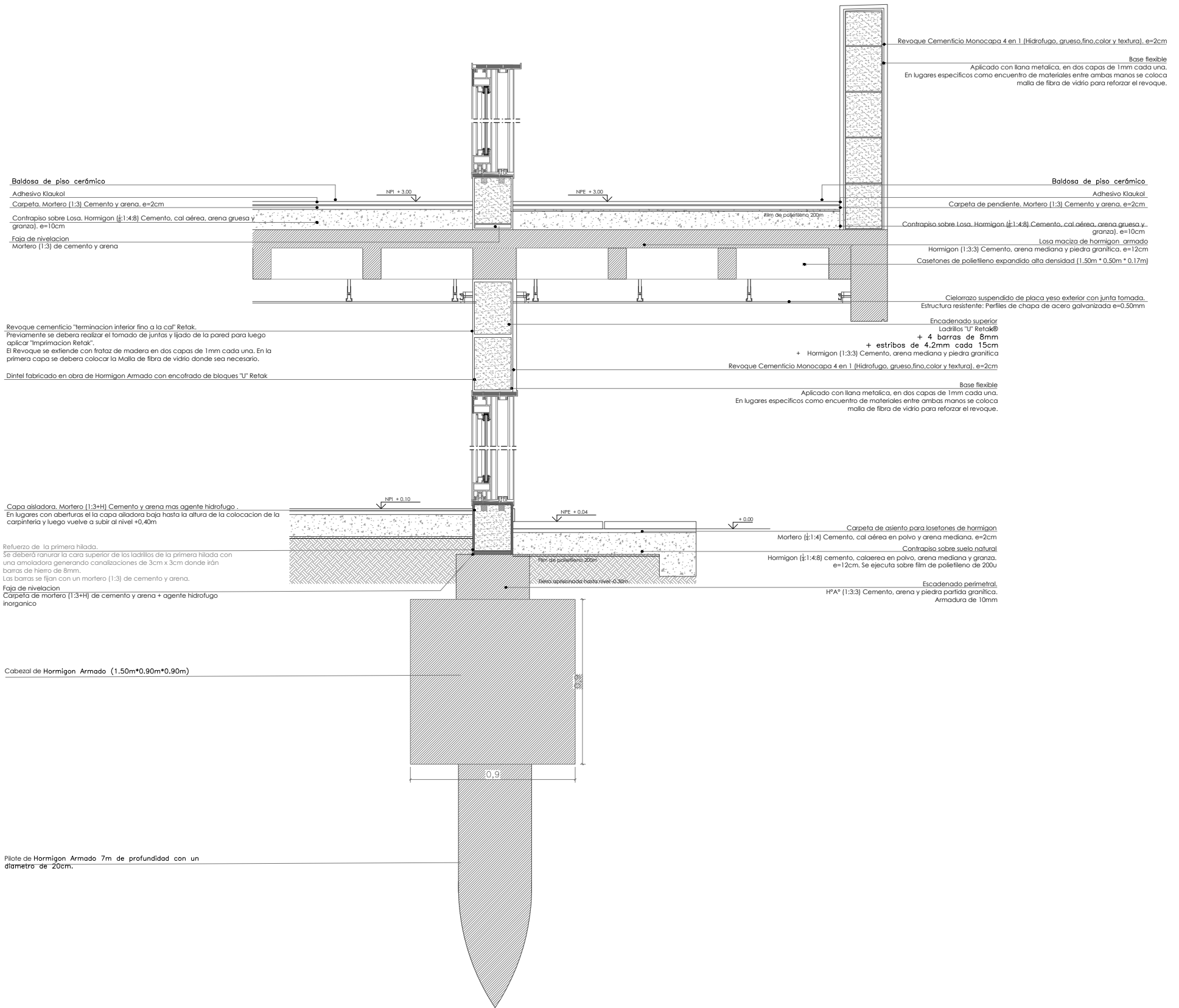


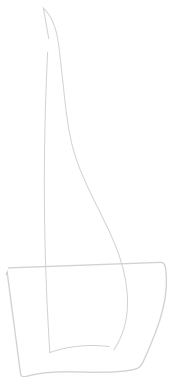
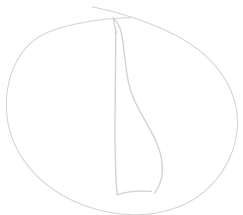
5.3 - Detalles constructivos

Vivienda unifamiliar



Vivienda colectiva





CONCLUSIÓN

Haber decidido abordar esta problemática para mi proyecto final de carrera no fue un resultado casual; sino más bien el resultado de entender el rol social de la arquitectura. Entender que, desde nuestro lugar, debemos enfocarnos en colaborar con la resolución de las problemáticas urbanas, y sobre todo manejarnos con sensibilidad para visualizar problemas que desde muchas disciplinas son ignoradas. Mi proyecto no es más que un aporte al infinito debate que hubo y hay sobre las cuestiones de los modos de habitar. Mi enfoque siempre partió desde una perspectiva integral, articulando las diferentes escalas que creo son necesarias para la (re) construcción de la ciudad. Trate de partir del reconocimiento de la realidad, para brindar una solución sensible a las problemáticas. Hice énfasis en el potenciamiento del uso de “la calle”, enriqueciendo los espacios públicos y favoreciendo la relación entre los habitantes. Ensanchando aceras y proponiendo espacios intermedios para potenciar el encuentro social. Con respecto a la vivienda particularmente en nuestro país y Latinoamérica, creo que se debe repensar la “vivienda social”, a fines de evitar que la construcción de las mismas termine siendo siempre el resultado de una reducción espacial de los ambientes que pertenecen a la vivienda “tipo” de clase media. En la mayoría de los casos, el agrupamiento de las viviendas no refleja ninguna realidad de organización social; resulta más bien de conveniencias políticas, técnicas y económicas. Con muchísimo más por decir, pero tratando de darle un fin a esta etapa, considero que este espacio/ tiempo fue el comienzo de un largo camino por recorrer y me gustaría concluir con unas palabras de Vinicius de Moraes, que creo son ilustrativas de todo lo anteriormente mencionado. *“El proyecto pretende dar respuesta a una serie de relaciones entre programa, estructura, envolvente y eficiencia de los interiores, en el contexto de un modo de habitar heterogéneo, promoviendo el encuentro y la flexibilidad de los espacios comunes para que perduren vigentes en el tiempo, entendiendo a la arquitectura no como el mero hecho de poner en pie edificios, sino promulgar relaciones de intercambios entre las personas que los habitan.”* Creo que este es el arte sutil de construir la ciudad.

¡Muchas Gracias!