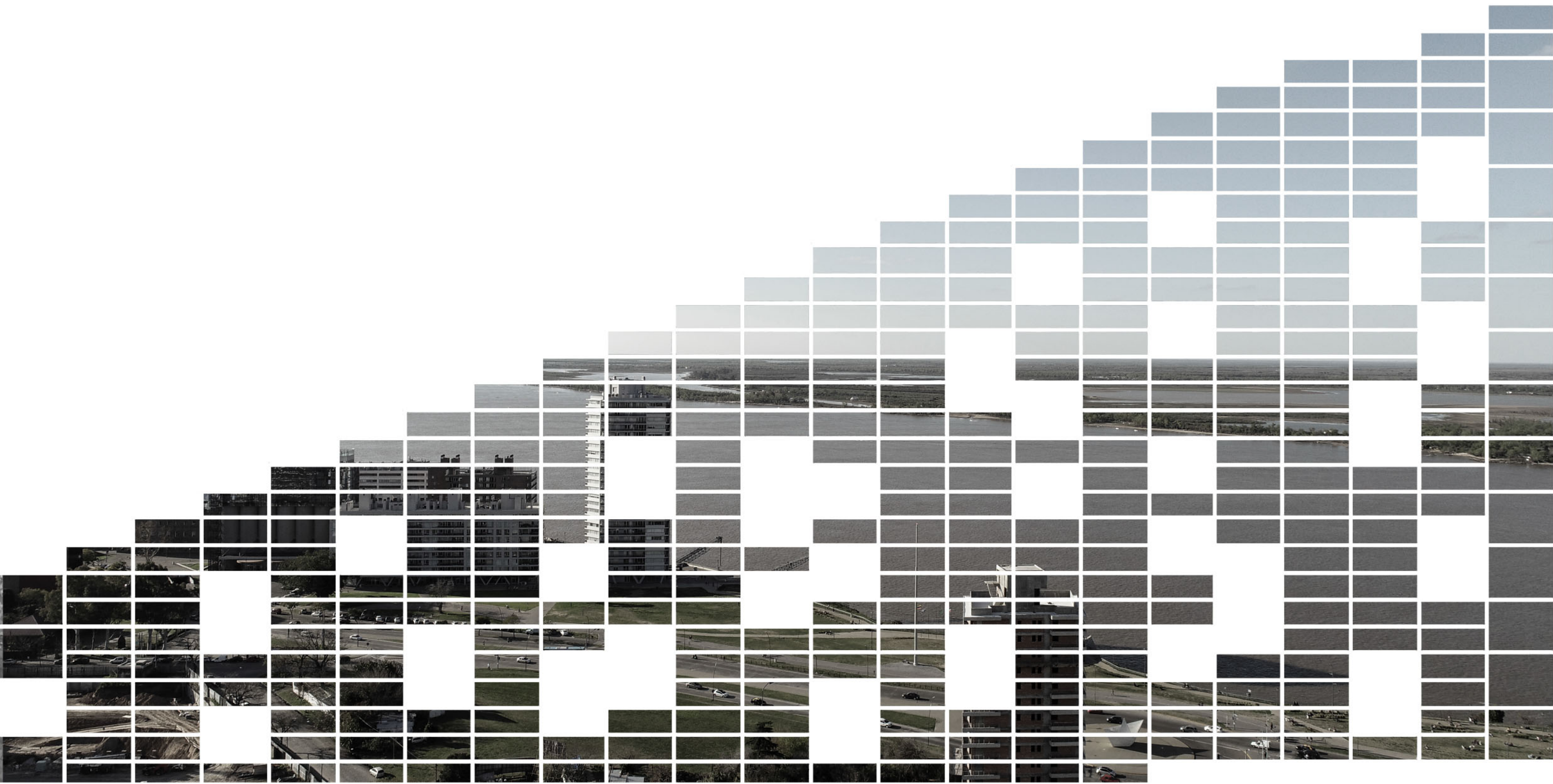
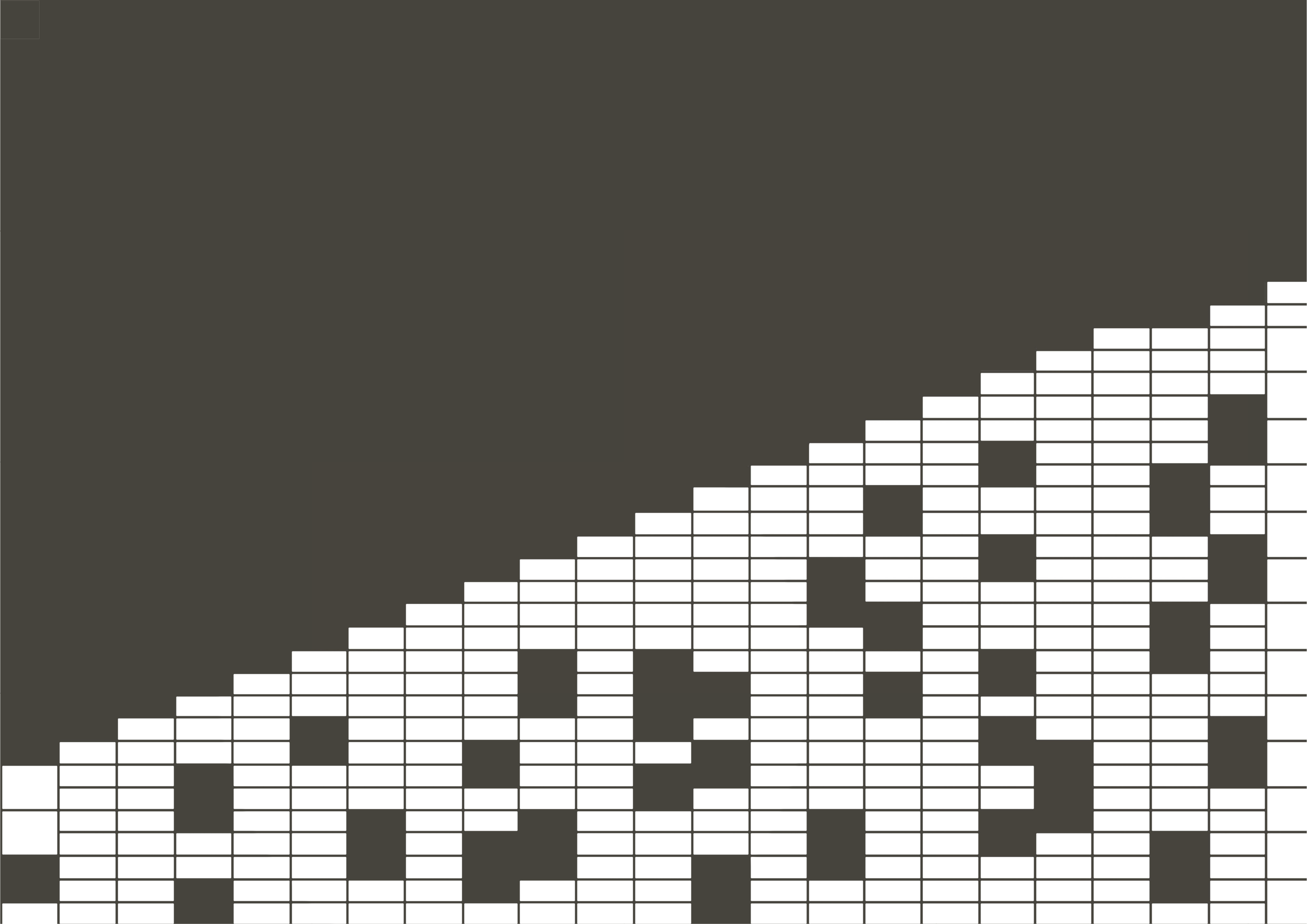
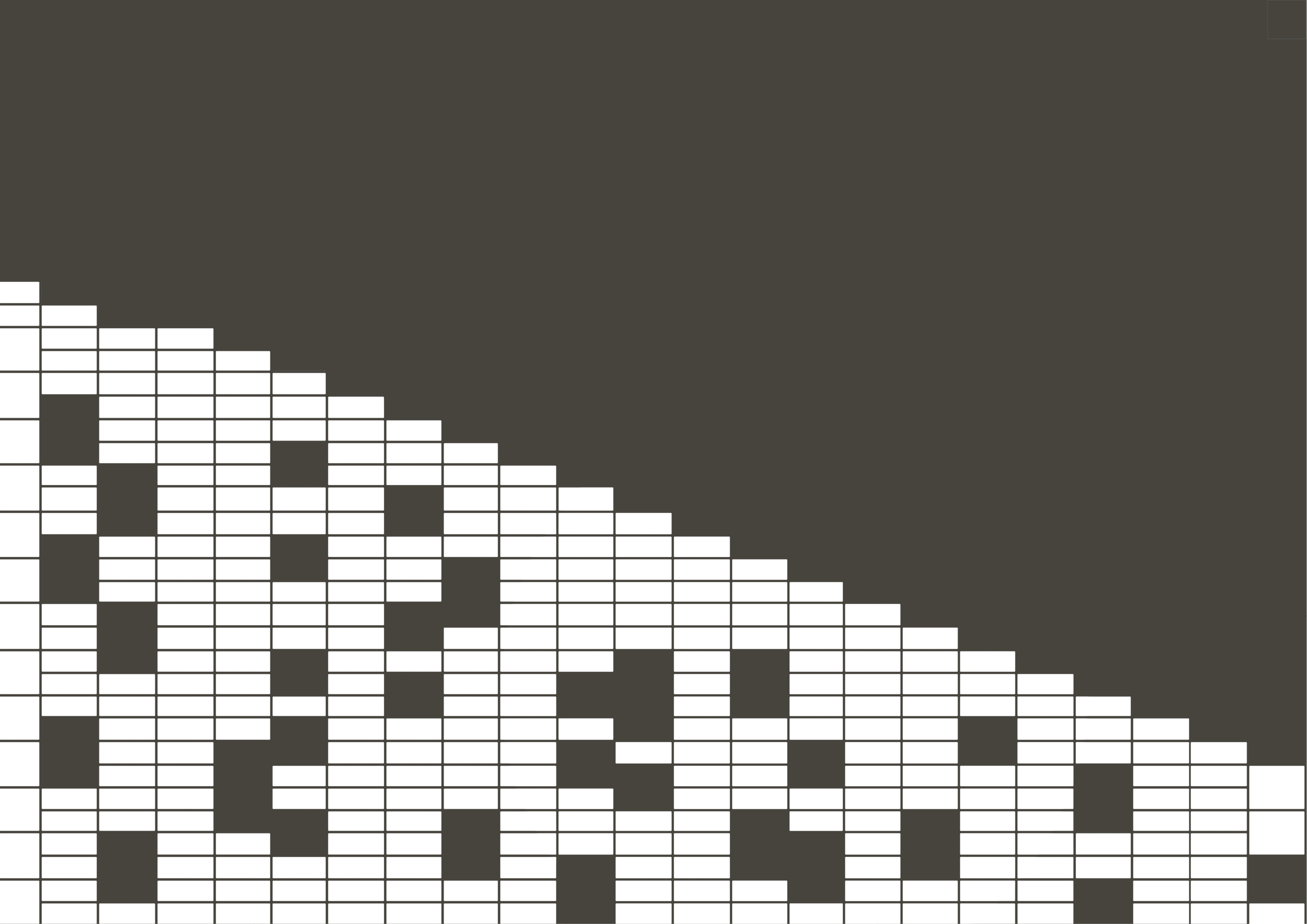


PFC

PROYECTO FINAL DE CARRERA







AGRADECIMIENTOS

En principio agradecer a la Universidad por darme las herramientas y conocimientos necesarios para enfrentar la vida profesional de ARQUITECTA; por brindarme el acompañamiento de grandes profesionales a lo largo de toda mi formación académica.

Gracias a mi familia por el apoyo incondicional en todos estos años, por haber sido el sostén y motor fundamental para continuar año a año.

Y finalmente a mis amigos y seres queridos que me acompañaron y confiaron en mí para lograr esta meta tan importante en mi vida.



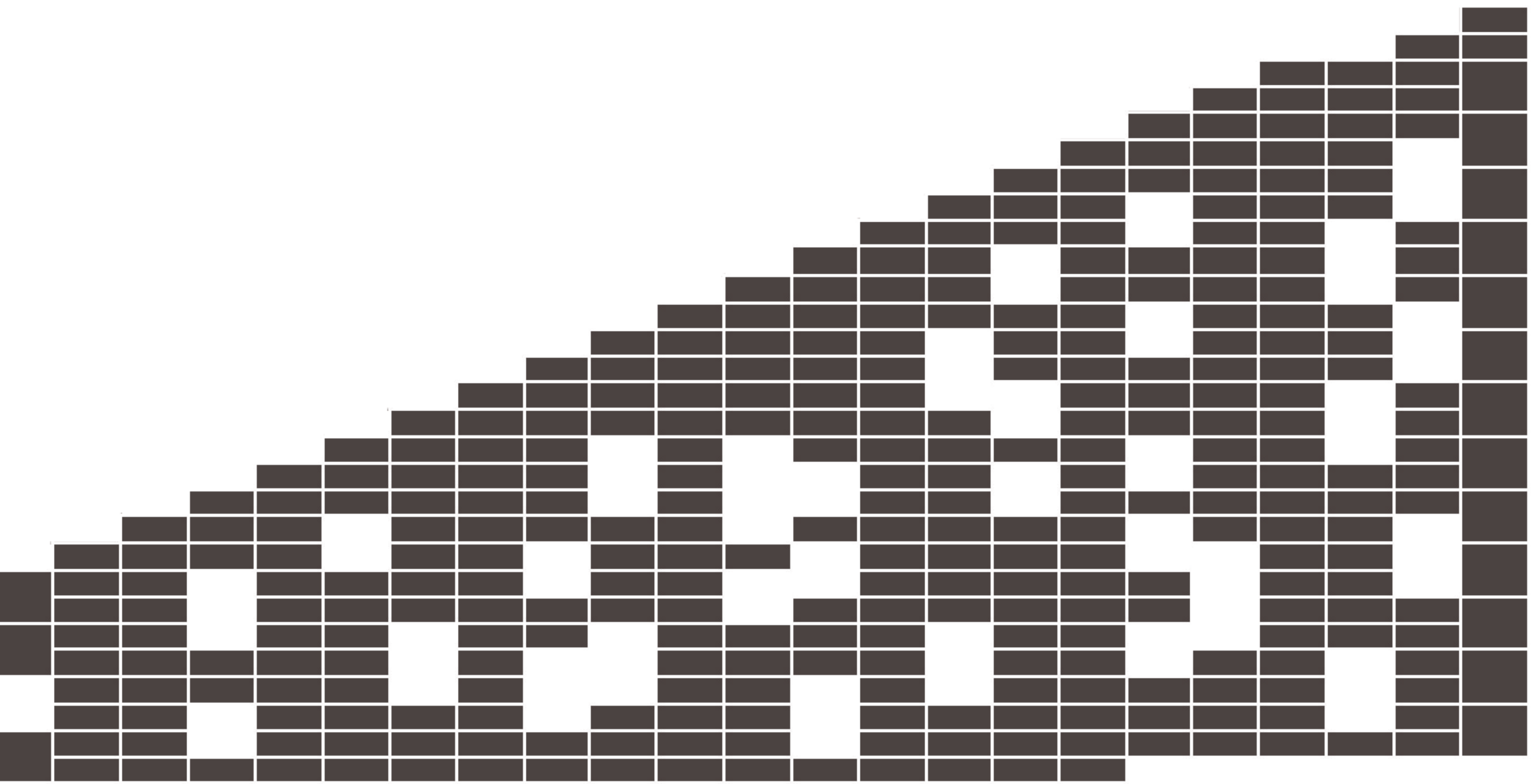
AUTOR
Catalina Toso Piccinini

CÁTEDRA
Arq. Alejandro Beltramone

TUTOR
Arq. Alejandro Beltramone

PUERTO NORTE

UNIDAD DE GESTIÓN 3



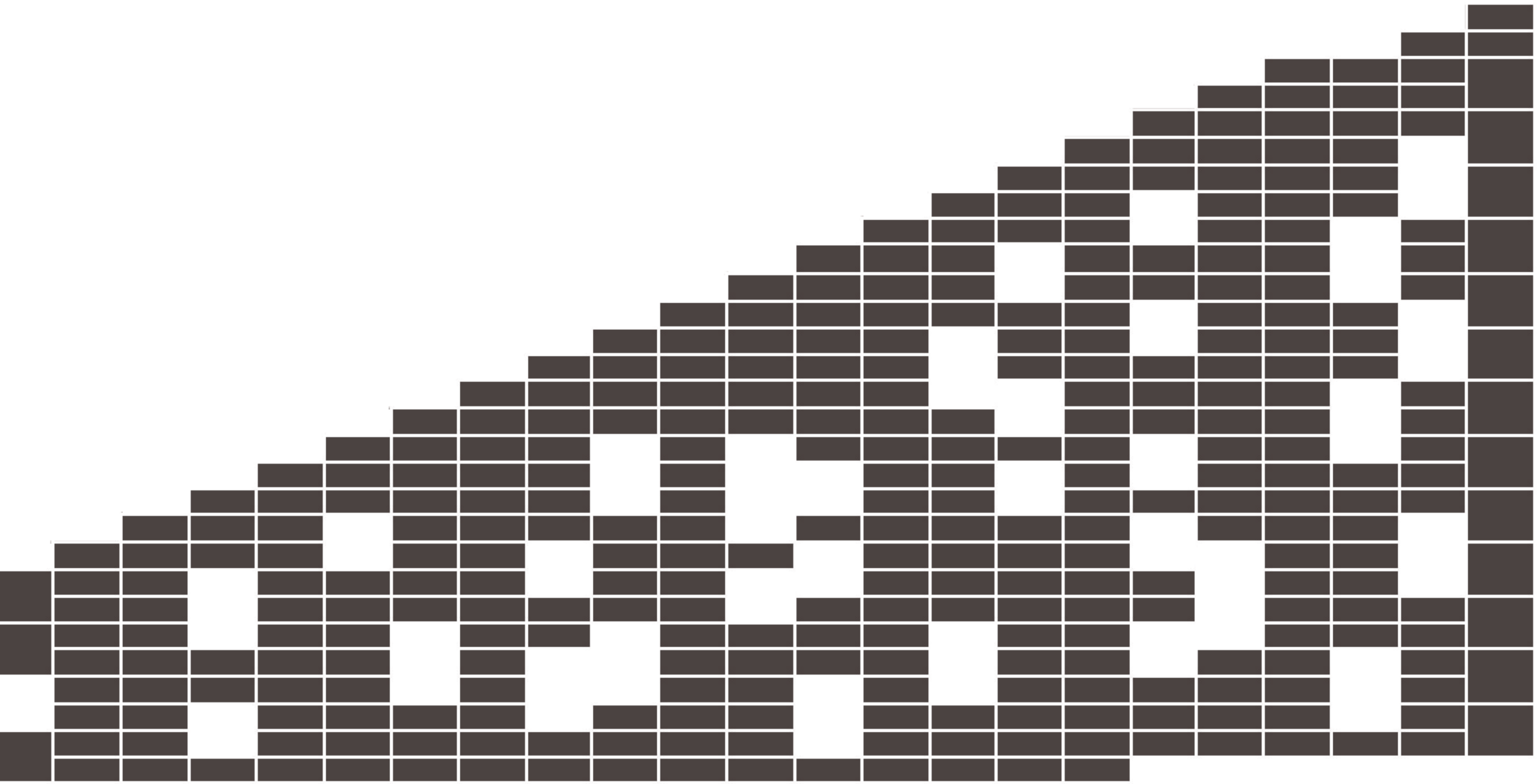
ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
Introducción	7
Marco académico	8
Metodología	8
Plan de trabajo	9
Dimensión territorial	10
Dimensión arquitectónica	10
Dimensión constructiva	10
EL HÁBITAT	13
Habitar	16
Arquitectura y ciudad	17
Habitar en el tiempo: Rosario	18
ESCALA URBANA	21
La ciudad y sus inicios	24
ÁREA DE Intervención	29
Inicio del área	32
El vacío urbano	34
Ordenamiento urbano	36
Plan especial Puerto Norte	37

MASTER PLAN: UNIDAD DE GESTIÓN 3	40
Análisis del sitio	43
Propuesta municipal	44
Contrapropuesta	45
Proceso proyectual	50
Distribución de programa	52
ESCALA ARQUITECTÓNICA	57
Edificio de vivienda	62
TIPOS DE VIVIENDA	83
INSTALACIONES	101
Instalación de acondicionamiento	102
Instalación cloacal	107
Instalación de gas	13
Instalación de agua	119
DIMENSIÓN CONSTRUCTIVA	125
Ladrillo visto	130
REFERENTES	137
Forum	139
Via West 57	140
Hábitat 67	142

CIERRE	145
CONCLUSIÓN	147
BIBLIOGRAFÍA	149

INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN

Las cátedras de proyecto arquitectónico de la Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño, de común acuerdo con la comisión de seguimiento del plan de estudios, fijan como arco temático de la convocatoria anual al proyecto final de carrera 2019 la adhesión a políticas públicas vigentes, de acuerdo a las siguientes categorías: hábitat, infraestructura, equipamiento y arquitectura del paisaje. Acorde a esto, el alumno propone el tema a desarrollar, el lugar a intervenir, el programa de necesidades y demás aspectos inherentes a un Proyecto de Arquitectura.

Desde la Cátedra, se ha incentivado a incorporar la disciplina a una realidad contextualizada, reconociendo las complejidades que involucran los distintos sitios y realizando un estudio intensivo de cada lugar, asumiendo siempre una posición comprometida y crítica y entendiendo el proyecto como un proceso de pensamiento e incorporación de conocimientos.

La metodología para abordar PFC se desarrolló en tres fases claramente identificables. Una primera fase de investigación e indagación sobre el TEMA a trabajar, el LUGAR donde implantar el programa elegido, la determinación de sus condicionantes, El planteo de las preguntas a responder, etc. Luego una segunda fase de diseño del anteproyecto arquitectónico y por último una tercera fase de desarrollo del PFC. La primera y la segunda etapa tomaron lugar en el cursado de la asignatura, durante el año 2019 y la tercera durante las consultas particulares con el tutor.

MARCO ACADÉMICO

El Proyecto Final de Carrera se desarrolló con el nuevo Plan 2008, (Texto ordenado Res. 849/09 CS) Res. 126/13 CD (Proyecto final de carrera).

Se desarrolla en las cátedras de Proyecto Arquitectónico, dirigido por los Profesores Titulares de las mismas y se presenta como una posibilidad para los alumnos de integrar y consolidar los conocimientos adquiridos durante años anteriores en un proyecto de diseño global, como “simulacro de realidad”.

El proyecto debería abordar temas de prioridad e interés públicos. En mi caso, he seleccionado como tema la VIVIENDA, designando como lugar de trabajo para la implantación del proyecto la Unidad de Gestión 3 del Plan Especial Puerto Norte que se está desarrollando por la Municipalidad de Rosario.

METODOLOGÍA

Durante del cursado de la materia, dos días semanales con una carga horaria de 10 horas, se llevaron a cabo clases teóricas y prácticas, charlas con profesionales, enchinchadas y críticas grupales.

A partir del análisis de referentes de distinta índole relacionados con la temática a trabajar se formaron equipos para desarrollar un masterplan en el sector, formado por 3 manzanas irregulares, de mayor tamaño que la mayor parte de las manzanas de la ciudad.

En esta etapa los alumnos definieron planes de masas edilicias y lineamientos generales (valores de FOS -Factor de ocupación del suelo-, FOT -Factor de ocupación total- y m² construidos) para ser luego desarrollados por cada equipo de 2 alumnos.

La segunda etapa tenía como objetivo la realización 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.

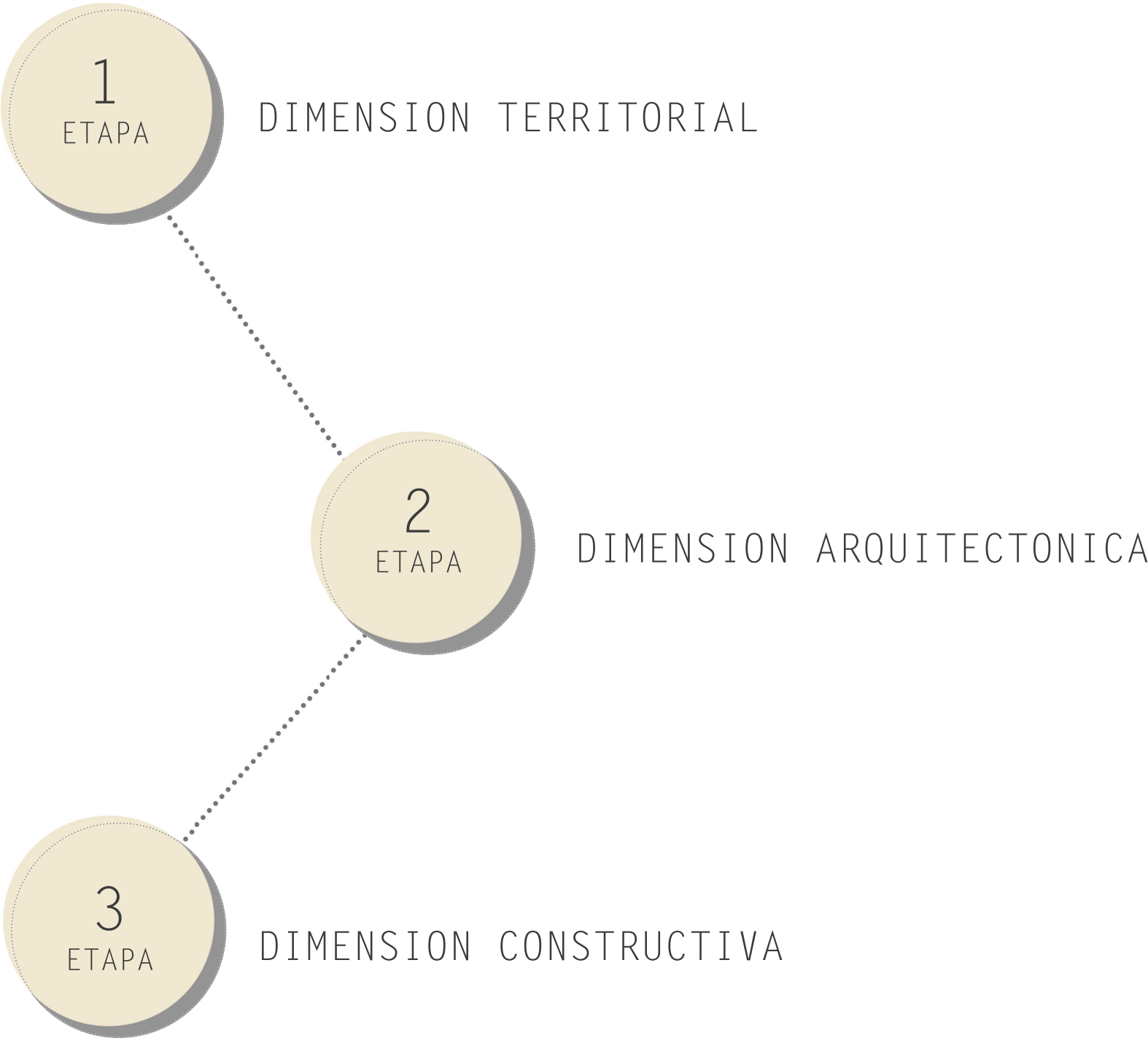




PLAN DE TRABAJOS

El plan de trabajo propuesto para el desarrollo del proyecto consta de 3 partes fundamentales, la primera etapa a la que llamaremos dimensión territorial, la segunda etapa, a la que llamaremos, dimensión arquitectónica y la tercer etapa a la que llamaremos, dimensión constructiva.

De esta manera, el proceso proyectual se ordena desde lo general hasta lo particular, definiendo cada una de las escalas que este trabajo requiere.



DIMENSIÓN TERRITORIAL

Primero se buscara analizar y reconocer la magnitud que presenta la ciudad de rosario, como eje politico-economico, obteniendo la información necesaria sobre la misma, comprendiendo el desarrollo urbano que tuvo en los últimos años. Reconocer cada uno de los aspectos generales del sector, como su situación actual, su funcionamiento, morfología, carácter, situaciones en las que se encuentra y que condicionan las decisiones de desarrollo. Para eso se realizara un análisis exhaustivo de cada una de las partes, buscando comprenderlo en todos sus ámbitos, como ser metropolitano, urbano y sectorial

DIMENSIÓN ARQUITECTÓNICA

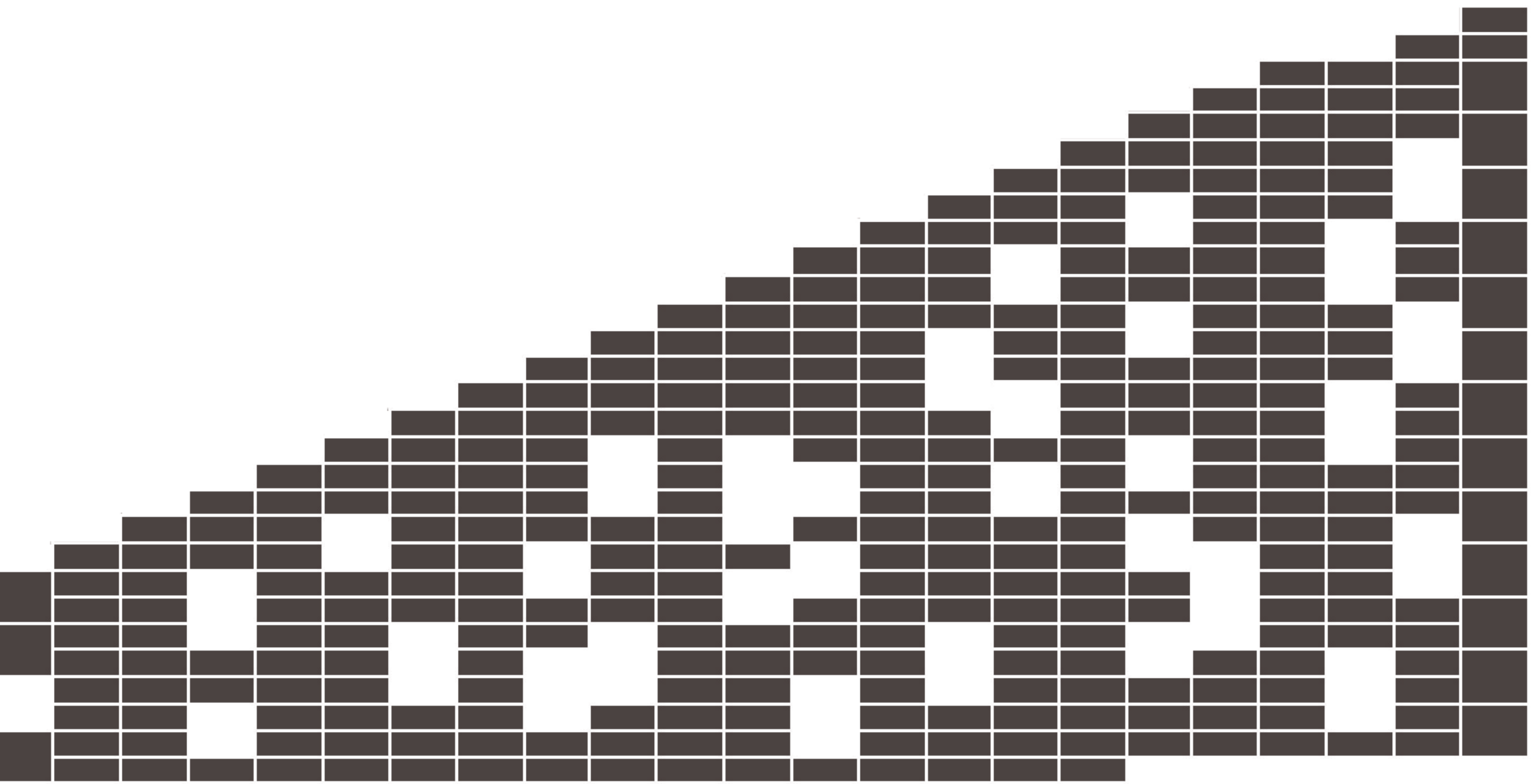
En este punto se comenzará a trabajar sobre el proyecto en cuestión, teniendo en cuenta principalmente el carácter que debe poseer, obtenido gracias al punto anterior, como así también los índices e indicadores urbanos que comenzaran a moldear el mismo, respetando y teniendo especial empatía con su entorno inmediato. Se determinará el programa de necesidades y usos que el proyecto debe comprender, comenzando a otorgarle a los mismos las escalas adecuadas. Determinar el número y cantidad de unidades habitable y sus tipologías. Desarrollar y definir la escala des espacio común, de uso exclusivo y el de uso publico.

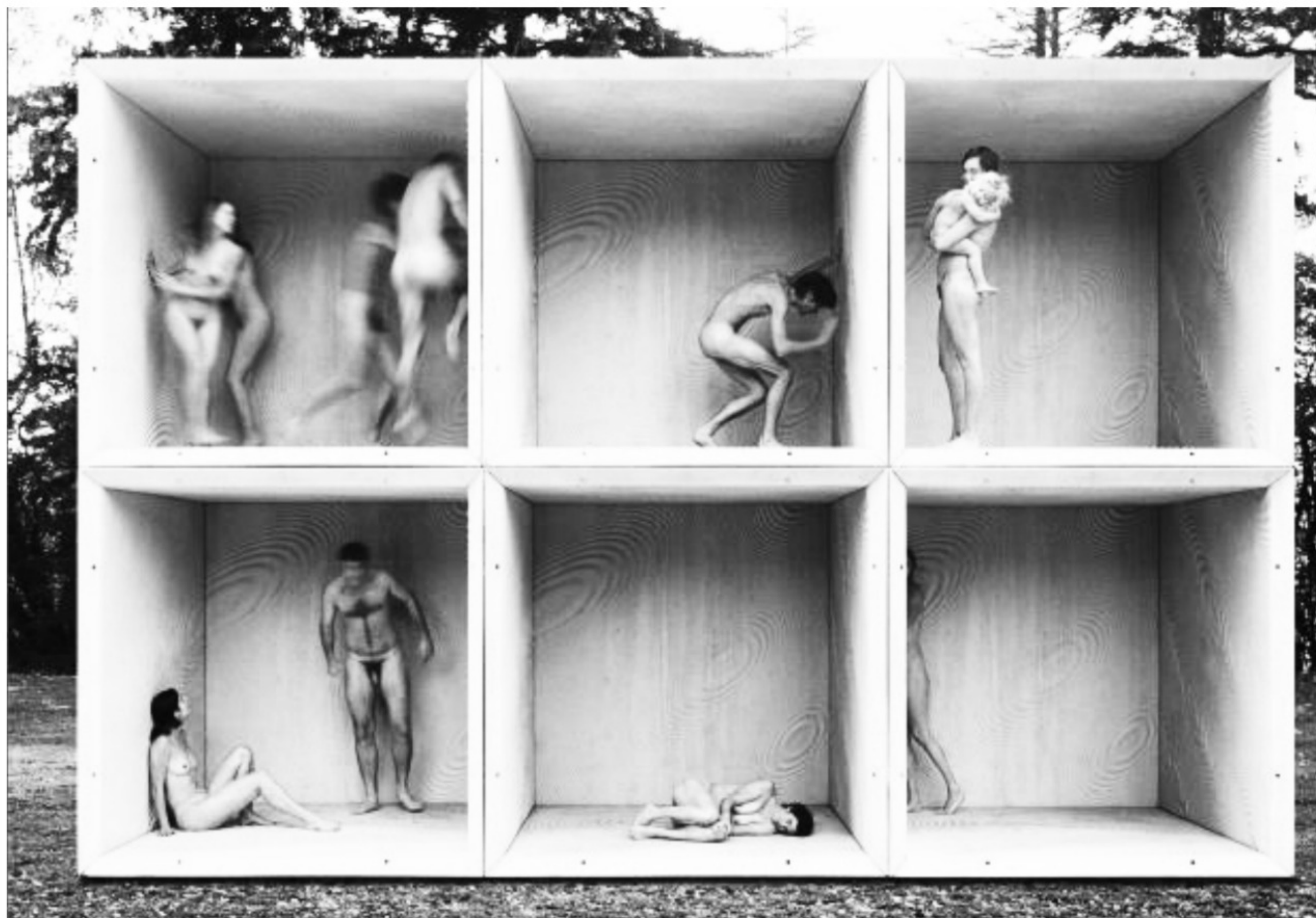
DIMENSIÓN CONSTRUCTIVA

Aquí el proyecto quedara definido en su totalidad. Presentando propuestas para estructura y su construcción, teniendo siempre en cuenta la eficiencia y los tiempos que esto conlleva de acuerdo a las economías locales. Se definirá una propuesta de instalaciones sanitarias, de gas y agua, así como también su materialidad, comprendiendo la incidencia que cada una de ellas tiene en la obra construida. Ademas se determinaran a partir de detalles constructivos las situaciones mas complejas o interesante que se puedan observar, para así obtener una visión global del proyecto



EL HÁBITAT





HABITAR

El ser humano es el único capaz de habitar; es consciente de eso, vive sabiendo que ocupa un espacio y lugar en este mundo. Es este estado de conciencia que lo lleva a buscar nuevas maneras de habitar.

“El habitar es en todo caso, el fin que persigue todo construir” 1

Bajo esta expresión se refleja claramente que toda obra arquitectónica “es” cuanto se habita, todo lo construido puede ser habitable, mas todo lo habitable no puede considerarse como obra arquitectónica. La naturaleza brindaba espacios habitables, pero el hombre decide dejar esa forma de habitabilidad que ella brindaba, y crea un nuevo lenguaje de habitar, su resultado, la arquitectura.

Está en la naturaleza humana buscar satisfacer necesidades inherentes a su ser, y la arquitectura nace como un medio para satisfacer muchas de ellas. No hay arquitectura si no se habita, siendo el “habitar” la necesidad básica de la cual se desprenden las demás. El habitar debe ser entendido como el fundamento del cual otras necesidades serán satisfechas.

La educación, la salud, el trabajo, y muchos otros derechos del hombre están sumergidos dentro de la acción del ser humano de habitar.

HABITAR.

LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD

La ARQUITECTURA, como la ciudad, es una respuesta a las necesidades del hombre. En su origen nace como cobijo frente a las fuerzas de la naturaleza, la caverna o cueva, el árbol o la cabaña. En la actualidad continúa siendo ese hecho práctico y técnico lo que le da razón de ser: resolver ámbitos que posibiliten la vida de las personas y el desarrollo de sus actividades, mediante una serie de procedimientos, a veces más tectónicos, a veces más estereotómicos, que permiten construirlos. Transforma así la realidad en la que se implanta, intensificando su contenido. A través de su uso los habitantes/usuarios captan, aceptan, niegan, modifican y finalmente se apropian o no del espacio, cargándolo de sentido. Como sostiene Norberto Chaves:

“La construcción del hábitat es una práctica integradora social con una jerarquía igual a la del lenguaje” y agrega “al intervenir sobre el medio para adecuarlo a los patrones de su cultura, la sociedad culturaliza la naturaleza y naturaliza la cultura”. El hábitat es producto de la interacción permanente entre el hombre y el espacio.

La CIUDAD es el mayor hecho civilizatorio. Es el lugar donde ocurren las cosas, es el fruto del trabajo colectivo de una sociedad, es el soporte físico-espacial de la simultaneidad de la vida y las personas.

Es el resultado de la interacción compleja entre espacio y sociedad. En ella está materializada la historia colectiva de un pueblo, sus relaciones sociales, políticas, económicas y religiosas: esta concentración es lo que le otorga su carácter urbano

HÁBITAT 67
Montreal, Canadá Arq. Moshe Safdie 1967



HABITAR EN EL TIEMPO: ROSARIO

Remitiéndonos a la historia, y situándonos en la realidad de las ciudades más desarrolladas/con mayor crecimiento de la Argentina, podemos afirmar que hasta la década del '20 los esquemas distributivos de las viviendas no variaban tipológicamente, sino solamente dando respuesta a las diferentes dimensiones que el usuario requiriera; es decir se repetían esquemas ya probados. La casa chorizo primero y el conventillo después definieron los modos de habitar de dicho período.

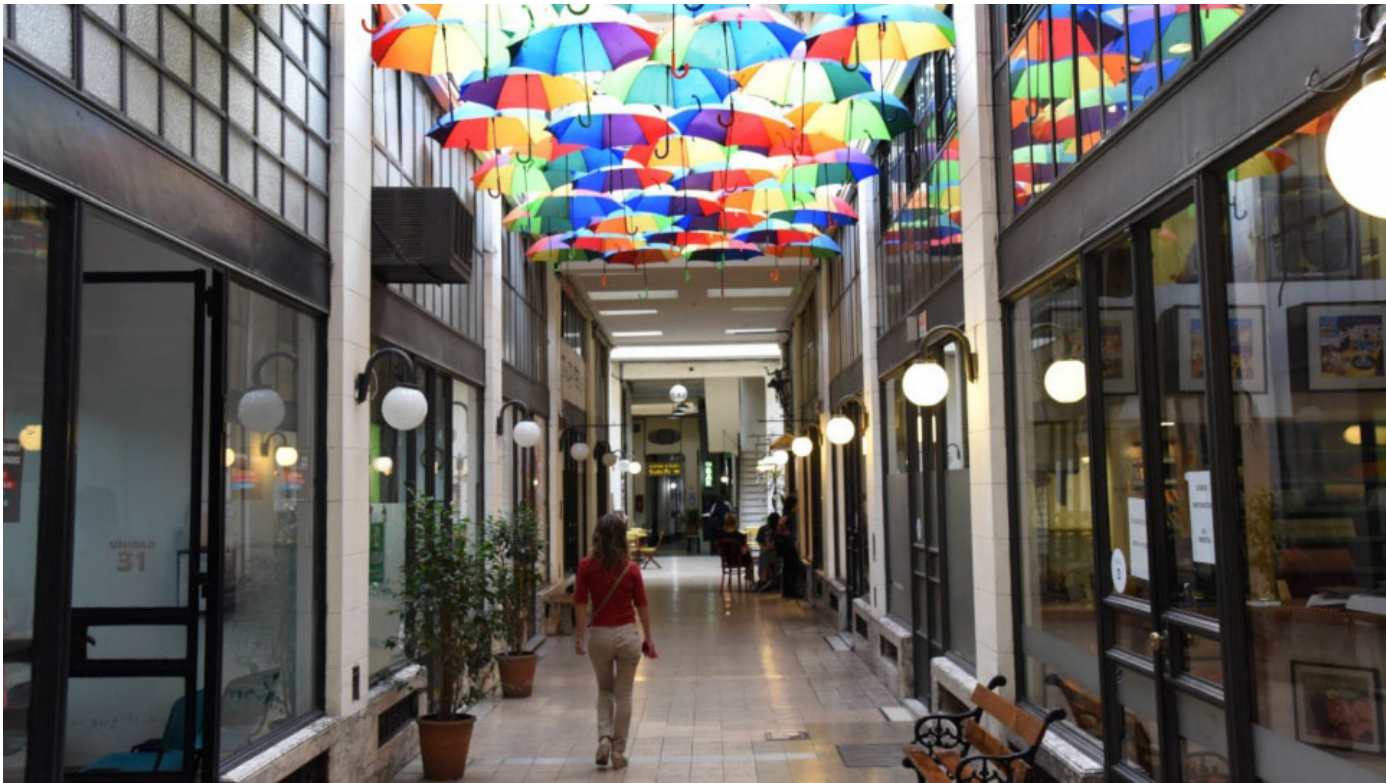
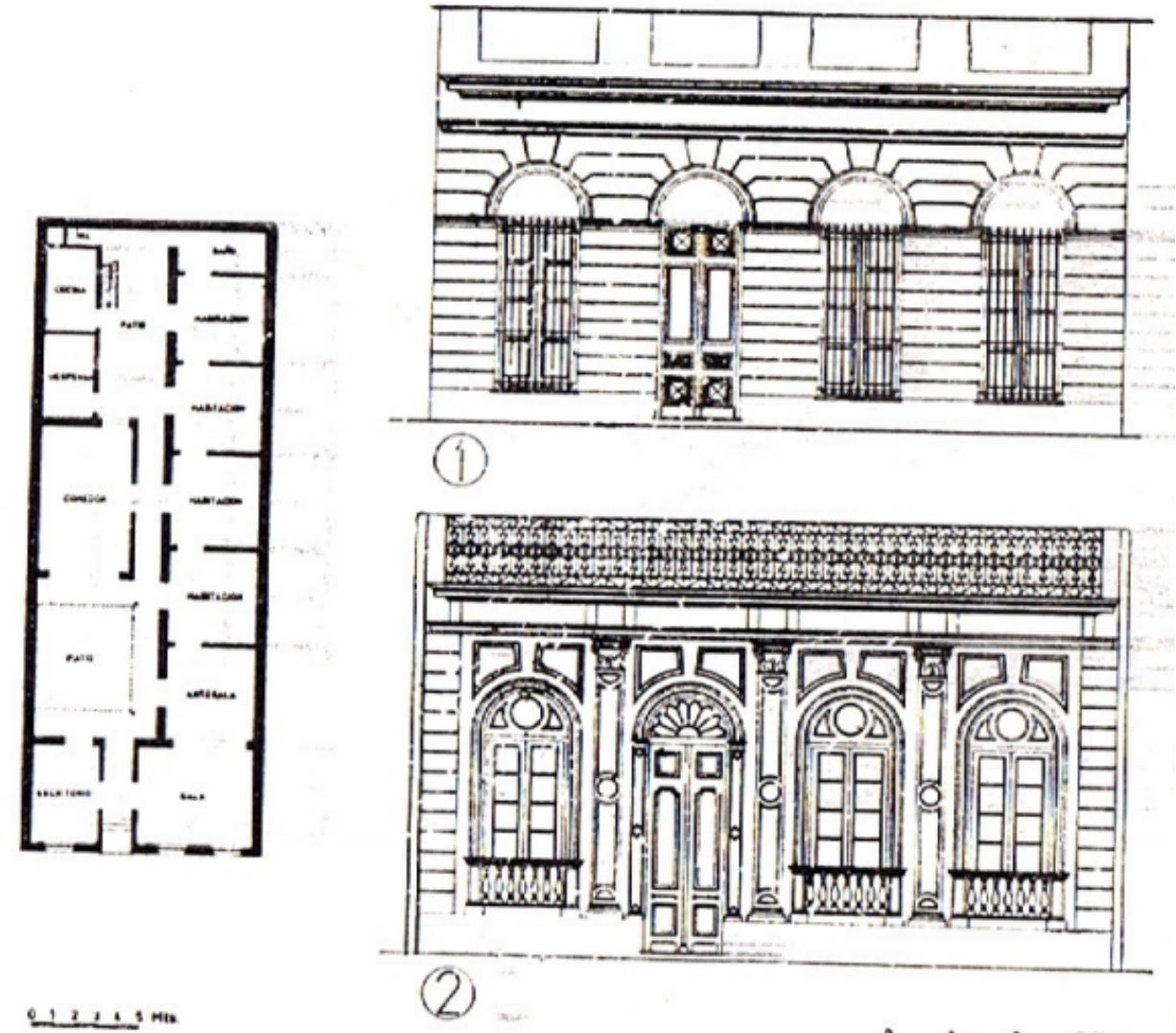
La casa chorizo, solución generalizada entre sectores medios y bajos, consistió en la sucesión de habitaciones conectadas interiormente por puertas y apoyadas sobre la medianera del terreno, abriéndose a una circulación en galería y ésta a su vez a un patio. La adaptabilidad de este esquema permitió su aplicación a diferentes lotes, tipos edilicios, orientaciones, sectores sociales, usos, hasta se resolvieron repitiéndolo, edificios en altura propiciando la solución a las problemáticas de la gran movilidad social que se produjo hacia esos años.

Refiriéndonos a lo colectivo se recurrió al esquema de conventillo, tipo que no requería a intervención de especialistas y que constaba, como la casa chorizo, de una sucesión de habitaciones contiguas alrededor de un espacio abierto lo más chico posible, y al final del cual se ubicaban retretes y piletones.

La idea de familia moderna implicó cambios en las formas del habitar, produciéndose entonces una transformación en las viviendas. Es a partir de aquí que se comienza a desacreditar este tipo, tanto por su función disgregadora como por su inadaptabilidad a las nuevas actividades domésticas producto de la revolución técnica. Es que, habiendo sido incorporada la Argentina a la economía mundial, la arquitectura Moderna comienza a desarrollarse en el país. Este hecho dio lugar a la construcción de la vivienda en altura en Rosario, que a diferencia de otros lugares de Latinoamérica donde éstas eran construidas por especulación inmobiliaria respecto al valor del suelo, se presentaron como medio de jerarquización del área central.

Esas agrupaciones en altura, en los inicios del siglo XX eran llevadas a cabo por arquitectos, tanto por su complejidad técnica como por la necesidad de resolver la cuestión representativa. Encontramos en esas agrupaciones dos tipos edilicios: el palacio de renta y la casa de altos, ambos destinados al alquiler hasta 1948, cuando se concretó la Ley de Propiedad Horizontal.

El tipo palacio de renta se ubicó en Rosario, durante varios años, cercano a calle Córdoba, tanto por combinar el programa residencial con el comercial y administrativo, como también por la zona valorada de la ciudad. Este tipo edilicio identificaba a empresas, compañías y familias acomodadas económicamente, las cuales encontraban en la planta baja de estos edificios su representación, resuelta en esquinas y jerarquizándose mediante cúpulas o torres.



PASAJE PAN
Santa Fe 955

Como hemos mencionado, la figura del arquitecto como profesional del proyecto y el diseño se hace presente en este tipo, aportando sus conocimientos para la gestación de arquitecturas que presentaran referencias europeas, dándole así distinción a quienes habitaran el palacio de renta. Es claro entender que las primeras casas de renta en altura estuvieran destinadas a un público de altos ingresos por tener nuevos elementos (inodoros, duchas, desagües cloacales) que requerían insumos importados, sofisticados y complejos en su instalación y mantenimiento.

Es hacia la llegada a Buenos Aires de edificios pioneros en altura de arquitectos europeos a fines de 1920, que la agrupación en altura encontró en Rosario la representación exclusiva de la vivienda, pasando del palacio de renta al rascacielos o edificio de renta. Este tipo incorpora la planta en "H" que permitió optimizar iluminación y ventilación para los locales; se caracterizó también por su contribución a la revalorización de un área de la ciudad y su capacidad representativa respecto a la imagen de modernidad que presentaba.

El rascacielos fue sucedido por el edificio de renta en altura, que incorpora cambios favorables en su distribución. A fines de los años '30, el edificio en altura se separó de las medianeras y logró una silueta diferente en su volumetría dada la variedad de unidades de vivienda por planta. La superficie de esas viviendas disminuyó para convertirse en espacios abiertos y muchas veces colectivos o comunes, siendo estos en planta baja y terrazas.

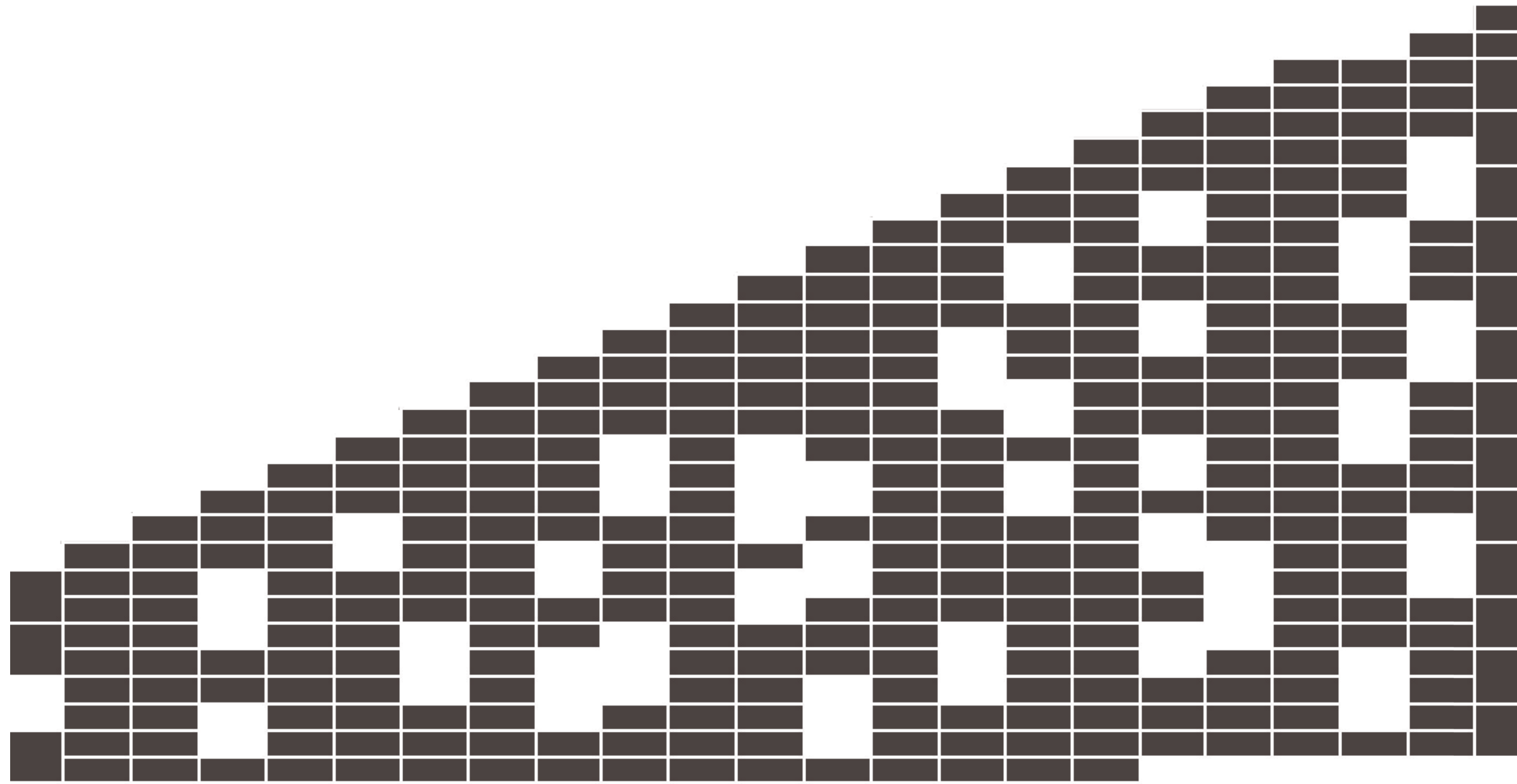
En dicha década el uso de este tipo edilicio aumentó progresivamente como también su altura, lo cual supone que el espectro social de usuarios se había ampliado.

Hoy en día Rosario, sin considerar Buenos Aires, es la ciudad que por normativa, tiene el porcentaje más elevado de superficie destinada a un uso más intensivo del suelo (FOT 3,5 y más) en el país. El área central es el sector donde se concentran los mayores valores de superficie construida.

PALACIO CABANELLAS
San Luis esq. Sarmiento Arq. Roca 1914



ESCALA URBANA







LA CIUDAD Y SUS INICIOS

Rosario en su proceso de formación es un caso en donde es posible apreciar una serie de características que, con los recaudos necesarios, lo aproximan al fenómeno que en el urbanismo contemporáneo se define como “la ciudad del Siglo XIX”.

Ha surgido como un área “naturalmente” favorecida por la implantación inicial de actividades comerciales y de servicio y luego industriales, en razón de su accesibilidad geográfica y de su disponibilidad para obtener recursos energéticos, materias primas, comunicaciones, mano de obra y mercado de consumo; convirtiéndose, a partir del último cuarto del Siglo XIX, en un polo de crecimiento acelerado. La inversión de capitales en las redes de infraestructura de la macro estructura - o hechos primarios - tales como ferrocarriles, viales y puertos, acompañaron y re alimentaron el proceso de concentración demográfica.

Así, la industria rosarina experimentó un desarrollo que puede dividirse en tres grandes etapas: la primera llega hasta la década de 1850. Fue en realidad artesanal, caracterizada por la existencia de actividades muy sencillas realizadas en pequeños talleres de carpintería, zapatería, sastrería, alfarería, herrería. Le siguió otra de desarrollo industrial espontáneo y limitado que se extiende hasta la crisis de 1930. A partir de ella comienza la industrialización sustitutiva de importaciones, cuyos avatares dominaron a la economía rosarina y argentina durante el siguiente medio siglo.

La afluencia inmigratoria, el crecimiento económico de la zona agrícola adyacente y la radicación de inversiones en el sistema de transporte centralizado en Rosario, determinaron que la ciudad se convirtiera en el principal núcleo comercial y de servicios de una amplia región muy dinámica.

La aparición de industrias de la alimentación tiene su origen en décadas de 1850 y 1860, cuando comenzó la colonización agrícola de la pampa húmeda y Rosario se transformó en puerto de ultramar y cabecera de los ferrocarriles que extendían sus líneas hacia el interior del país. Estos acontecimientos han transformado la ciudad; su expansión muy pronto adquirió una dinámica propia.

La influencia inmigratoria, el crecimiento económico de la zona agrícola adyacente y la radicación de inversiones en el sistema de transporte centralizado en Rosario, determinaron que la ciudad se convirtiera en el principal núcleo comercial y de servicios de una amplia región muy dinámica

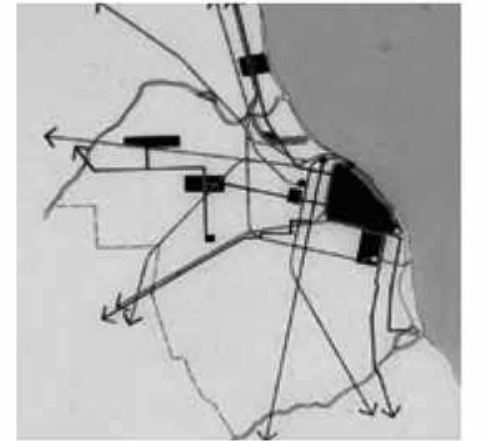


En el plano de Rosario se percibe un territorio heterogéneo, sugiere rápidamente un territorio desarrollado a través de la repetición de una nueva trama urbana después del Siglo XX y de una desorganizada, autónoma y organizada por si misma alterada por intervenciones y artefactos aleatorios tales como el puerto, las vías del tren, etc. Una foto de cualquier parte de la trama en realidad revela una condición urbana diferente y mucho mas compleja.

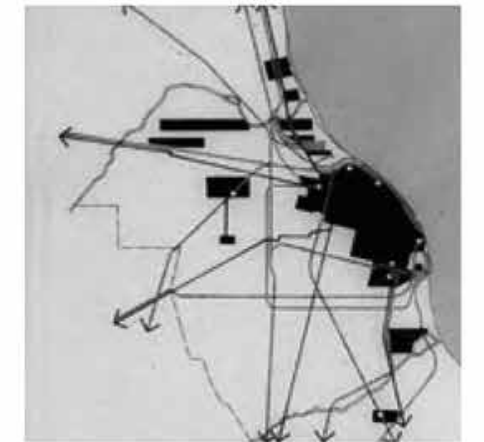
La trama urbana, o las tramas urbanas, de esta ciudad dejan espacio para una contrastante variedad de edificios, usos y significados, muchas veces yuxtapuestos de la manera menos ortodoxa. El diseñar en ella puede

Convertirse en un ejercicio de posibilidades y posibilitante del juego de los distintos agentes económicos. Tanto el suelo, como los distintos componentes de la ciudad son, principalmente considerados a la luz de su valor de cambio.

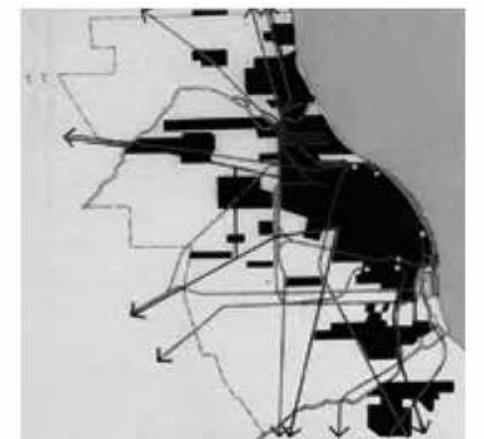
Así, el plano, en forma de manzanero cuadrado, homogéneo y casi constante, limitado únicamente por el río, y condicionado por la división originaria de las lonjas coloniales y por las direcciones de las principales vías de movimiento regional, ha sido prácticamente el único instrumento ordenador de la ciudad.



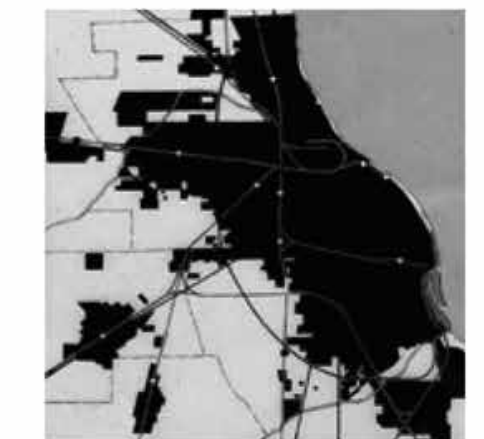
AÑO 1895



AÑO 1909



AÑO 1931



AÑO 1985



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, alejado de los servicios y localizaciones centrales. Sumado a esta situación, la fuerte financierización de la economía global ha impulsado una incontenible movilidad y autonomización de los capitales, donde se intensificó a escala mundial una oferta de capital inmobiliario que considera 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 aún más el valor del suelo generando una plusvalía urbana. Estas áreas de intervención, se transformaron 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 precarios, pero poseen infraestructura, coeficientes urbanísticos bajos y considerable capacidad ociosa para el desarrollo de nuevos usos.²

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.

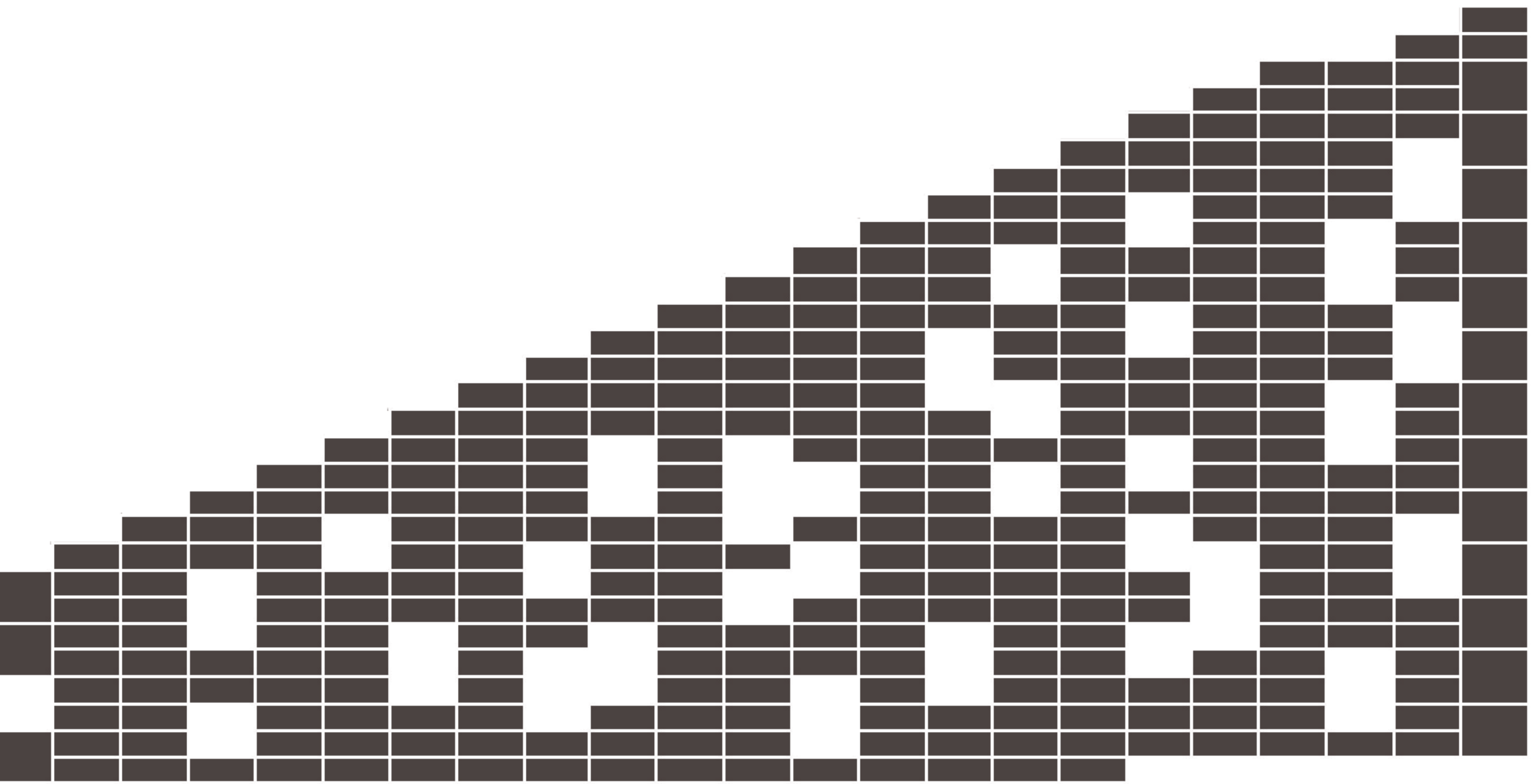
Este antiguo puerto fue el motivo por el cual Rosario fue declarada ciudad en sus inicios, en el año 1852. Entre 1850 y 1860 Rosario se consolidó como

“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.³ 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.⁴ 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 concentraron la mayoría de las vías del ferrocarril. La presencia física de las áreas de maniobras del puerto y las conexiones ferroviarias, constituyeron 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.⁵ 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.⁶



ÁREA DE INTERVENCIÓN







INICIOS DEL ÁREA

El sector denominado convencionalmente como “Puerto Norte”, se define históricamente a partir de la instalación de actividades productivas y constituye aún hoy un testimonio del prominente rol que alcanzó en ese período histórico. La presencia del río y una barranca alta con posibilidades de desarrollo portuario promueven la radicación de usos productivos.

Las primeras construcciones datan de 1887 y recién a mediados de 1930 se dejó de lado la producción azucarera para dar paso a la elaboración de tanino. Dentro del esquema agroexportador adscripto al sistema mundial, el río resultó el factor determinante para el incipiente desarrollo industrial. A partir de 1870 se superpusieron los ferrocarriles a este esquema de extracción productiva. Al encontrarse estas líneas con la cuadrícula de base, interrumpieron la geometría ortogonal de la trama urbana, generando discontinuidades que reorganizaron y condicionaron el tejido.

A partir de 1886, el sector comenzó a desarrollar un perfil obrero/industrial - residencial, que se afianzó más adelante con la instalación de otros establecimientos como la Cervecería Quilmes y la Arrocería Argentina sobre Avenida Alberdi, más al noroeste la aceitera Santa Clara, la Algodonera Argentina sobre Vélez Sarfield y más tarde la Maltería SAFAC.

La localización de mano de obra cerca de las fuentes de trabajo, provocó la aparición de loteos que irán abarcando ciertos espacios sin urbanizar. En 1889 se instaló en Rosario la “Refinería Argentina de Azúcar S.A.”, la cual dio origen al barrio conocido como Refinería, que nació y se desarrolló al norte de las instalaciones ferroviarias y fue surgiendo como un “fenómeno espontáneo, sin una gestión urbanizadora”. En 1948 fue rebautizado como “Las Malvinas”, aunque se lo siga conociendo por su primer nombre, de carácter un tanto industrial.



- 1852 ● ROSARIO ES DECLARADA CIUDAD
- 1860 ● ROSARIO PUERTO DE LA CONFEDERACIÓN
- 1870 ● FERROCARRIL ROSARIO-CORDOBA
- 1883 ● FERROCARRIL ROSARIO-COLONIA CANDELARIA (CASILDA)
- 1886 ● FERROCARRIL BUENOS AIRES- ROSARIO
- 1890 ● SE CREAN EL BARRIO REFINERÍA Y ARROYITO
- 1930 ● DESVINCULACION DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS EN EL ÁREA
- 1968 ● PLAN REGULADOR: PROPONE EL DESMANTELAMIENTO DE TODAS LAS INSTALACIONES PORTUARIAS
- 1991 ● PLAN DIRECTOR: NUEVA POLITICA DE USO COLECTIVO DE LA COSTA NORTE
- 2001 ● PRIMERA FASE PUERTO NORTE
- 2005 ● SEGUNDA FASE PUERTO NORTE
- 2019 ● DOLPHINS, METRA, CIUDAD RIVERA, FORUM, EMBARCADERO, MAUI, CONDOMINIOS DEL ALTO, TORREON DEL RIO

EL VACÍO URBANO

El terreno forma parte de un sector de la ciudad que claramente ha tenido sus modificaciones a través del tiempo,empezando con instalaciones ferroviarias que han quedado en desuso con el paso de los años. Nos encontramos ante un lugar en la trama urbana que se ha convertido en un punto de atención. Es una porción de tierra en condición expectante, potencialmente aprovechable pero ya con algún tipo de definición en su propiedad a la cual somos ajenos. El lugar ha sido aparentemente olvidado; predomina la memoria del pasado por sobre el presente.

Al igual que ante la naturaleza, la reacción que puede brindar la arquitectura - como generadora de nuevas espacialidades urbanas - es la de preservar estos espacios alternativos, extraños, extranjeros a la eficacia productiva de la ciudad.⁷

En la ciudad de Rosario, a través de los instrumentos que regulan su crecimiento y expansión territorial - los planes urbanos - siempre ha existido un gran activismo urbano que tiene a este, y otros vacíos urbanos, como escenario para realizar sus intervenciones. Es quizás, por este motivo, que no se ha pensado el proyecto desde un estricto punto de vista de intervención específica y pragmática en el lugar, sino que se ha tratado de llevar un proceso en el que el vacío urbano forme una nueva porción de ciudad.



EL ORDENAMIENTO URBANO

En la década del '90, la administración pública nacional atravesó un proceso de descentralización, como respuesta a la crisis del modelo tradicional de planificación urbanística y de la gestión municipal centralizada. Este sistema de planificación, tiene, como puntos fijos, al:

- Programa de Descentralización y Modernización Municipal (1996), reorganizó la administración y los servicios municipales y delimita los distritos con sus correspondientes centros.
- Plan Estratégico Rosario (1998), contempló la definición de objetivos y líneas de acción en el marco de un esfuerzo de concertación como un instrumento de carácter multiactoral y multisectorial.
- Nuevo Plan Director (1999) asumió no solo las transformaciones físicas y funcionales de la ciudad sino que identificó el conjunto de expectativas que tiene la sociedad sobre el fortalecimiento de Rosario y su área metropolitana.

El intenso desarrollo de la actividad económica, particularmente de la construcción en los últimos años, trajo aparejado problemas en la ciudad como: un acelerado proceso de sustitución edilicia en el área central y su entorno inmediato, destrucción de gran parte del patrimonio arquitectónico e histórico, incremento del uso del automóvil, crecimiento demográfico, mayores niveles de contaminación atmosférica, visual y sonora, y colapso de los servicios urbanos.

El Plan Urbano Rosario 2007-2017, se sustenta en cinco proyectos claves que promueven un equilibrio territorial: el Frente Costero, el Nuevo Eje Metropolitano Norte- Sur, el Nuevo Eje Metropolitano Este-Oeste, la Cuenca de los Arroyos Ludueña y Saladillo y el Frente Territorial. Se busca un equilibrio entre la evolución de la ciudad, sus diversas partes, la calidad de vida urbana y la restauración de un perfil de representación simbólica constituido por las nuevas arquitecturas públicas y la recuperación de la costa.

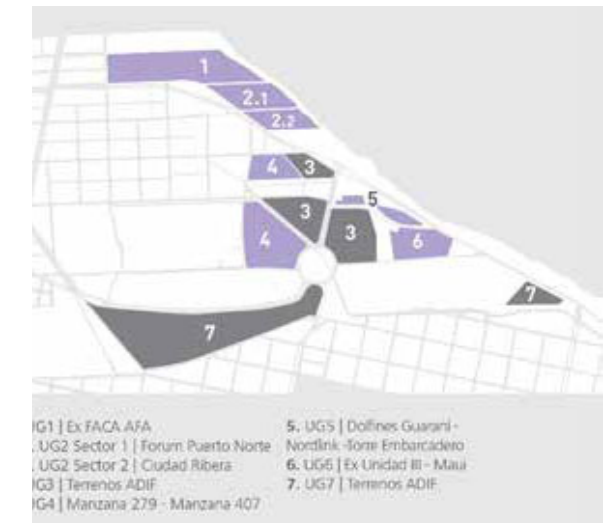


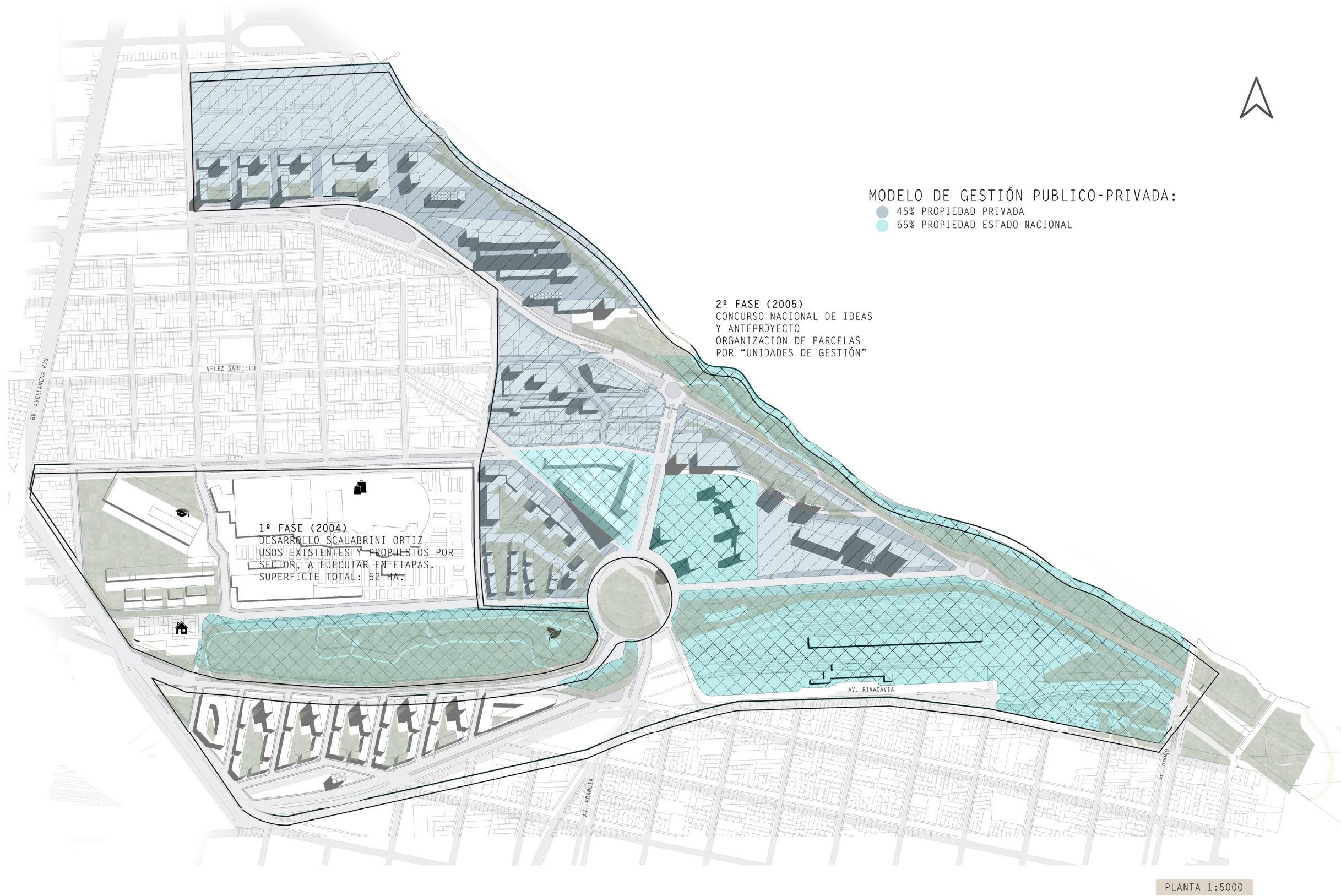
PLAN ESPECIAL PUERTO NORTE

La liberación y apertura de la costa ha sido sin duda la operación urbanística que adquirió mayor escala, dimensión y visibilidad, siendo posible a partir del traslado de las actividades productivas y portuarias al sur de la ciudad. Esta decisión, clave para el desarrollo urbano, se fue consolidando con el impulso del Plan Especial para la transformación de Puerto Norte como área de nueva urbanización, la cual reemplazó las actividades productivas del antiguo puerto; y la implementación del Plan de Integración Ciudad - Puerto. Desarrollado casi en 100 hectáreas, implicó el armado de un complejo andamiaje de gestión incorporando a muchos actores públicos y también privados para poder resolver paso a paso cada uno de los conflictos legales que retrasaron casi 40 años el desarrollo del área.

A partir de un llamado a Concurso Internacional de Ideas, se elabora un Plan Especial para ordenar la transformación del área; se divide a tal efecto el sector en 7 unidades de gestión; y se confecciona, a su vez para cada unidad, un Plan de Detalle (PD), instrumento normativo que fijó los indicadores específicos de construcción y estableció un programa de obras y cargas públicas asignadas a los distintos desarrolladores garantizando de este modo la construcción de las obras públicas necesarias, a realizar en su totalidad con financiamiento del sector privado.

El Plan Especial en cuestión, donde se pretende realizar una intervención alternativa a la de la municipalidad, mejorando, cualitativa y cuantitativamente algunos indicadores, no sólo aborda el área de reconversión de usos portuarios sino que también incorpora el amplio sector del Barrio Refinería - mencionado en el capítulo anterior - con el objeto de definir para el mismo una política de preservación barrial que apuesta a consolidar el tejido residencial existente. En el Plan de Detalle elaborado para los terrenos del ADIF se suman diferentes programas de viviendas destinados a sectores de clase media - alta. A pesar de tratarse en su mayor parte de terrenos privados, se recuperan para el uso público un 42% de las hectáreas que integran el área, las cuales se incorporan al recorrido costero, en un lugar de fluida y masiva concurrencia de ciudadanos.





REFERENCIAS:

1º FASE DE DESARROLLO:

✈️ **Uso existente:** playa de maniobras ferroviarias.
Uso propuesto: parque público y plaza en rotonda.
Tipo de interv: reconversión urb
Sup: 15 ha.

🏢 **Uso existente:** talleres ferroviarios.
Uso propuesto: complejo comercial y cultural con locales comerciales, patio de juegos, cines, museo ferroviario, supermercado, centro de convenciones y eventos.
2º fase: viviendas (condominios alto).
Tipo de interv: reconversión y rehabilitación patrimonio urbano
Sup: 21 ha.

🏠 **Uso existente:** oficinas ffcc argentino
Uso propuesto: oficinas nca escuela, enet n° 10 y otras dos escuelas, ministerio de educación.
Tipo de interv: preservación patrimonio urbano
Sup: 1 ha.

🏠 **Uso existente:** barrios morrison building y batten cottage.
Uso propuesto: residencial permanente y hotel.
Tipo de interv: reestructuración urb.
Sup: 8 ha.

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 N° 7893 a la norma básica.

En cada Plan de Detalle no sólo se establecen los indicadores de construcción, los usos, las afectaciones públicas y 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.

A pesar de tratarse en su mayor parte de terrenos privados, se recuperan para el uso público 42 de las 100 Has. Que integran el área. También se garantiza la libre circulación y uso de los espacios públicos ubicados en el borde de la barranca, generando un recorrido continuo de 1900 metros lineales, conformado por paseos y pequeñas plazas que vinculan Puerto Norte Con Parque Sunchales. Grandes parques, generosas ramblas, importante paseos, nuevas calles y avenidas distinguen especialmente a este proyecto.

La definición de densidades, tipologías edilicias y alturas responde a un criterio general de organización del área, basado en el reconocimiento del entorno barrial existente, en la presencia de la barranca y el río, la localización de los grandes parques urbanos y la identificación de edificaciones de valor patrimonial que interesa rescatar.



MASTER PLAN: UNID

UBICACIÓN:
MANZANA 52 (delimitada por calles Junin, Av. Francia y Av.
Carballo)

NORMATIVA:
2da Fase Plan Especial Centro de Renov. Urb. Scalabrini Or-
tiz|P. Norte|Ord. 7892/05

FOT: 0,70



IDAD DE GESTIÓN 3

AV. FRANCIA

AV. ESTTANISLAO LÓPEZ

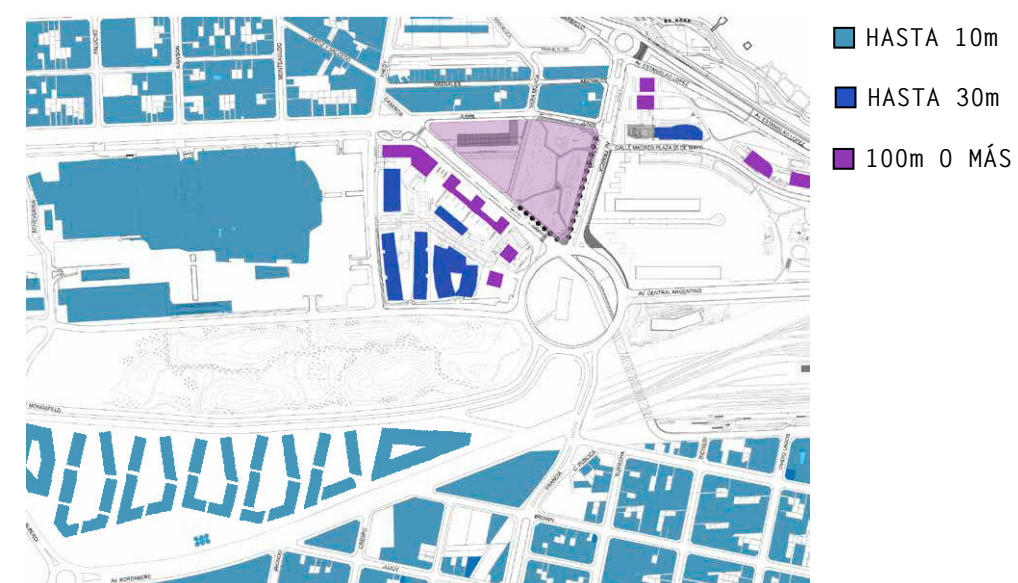
ANÁLISIS DEL SITIO

El MasterPlan se propone en la Unidad de Gestión 3, del área de Puerto Norte, los edificios proyectados constituyen una oportunidad de transformar la imagen de Rosario y propulsar un futuro de progreso que le permiten 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.

LLENOS Y VACÍOS



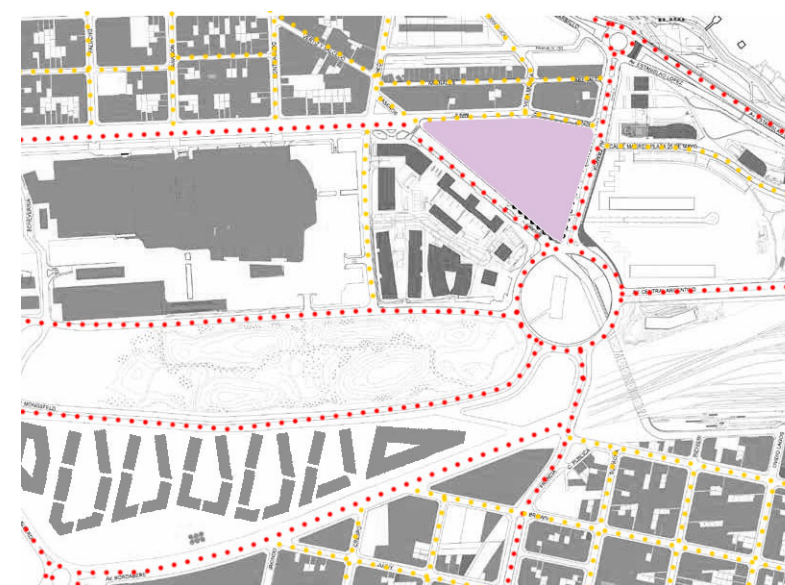
ALTURAS



PARQUES



VÍAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS



PROPUESTA MUNICIPAL

Este sector que pertenece al ex ONABE - hoy ADIF S.E.- comprende una superficie de 36,25ha distribuida en tres parcelas estratégicamente dispuestas a lo largo de avenida Francia; y otra, localizada en el extremo del Parque Scalabrini Ortiz. La propuesta para el área fue entregada a este organismo dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación y será convalidada a través de la firma de un convenio urbanístico con el municipio.

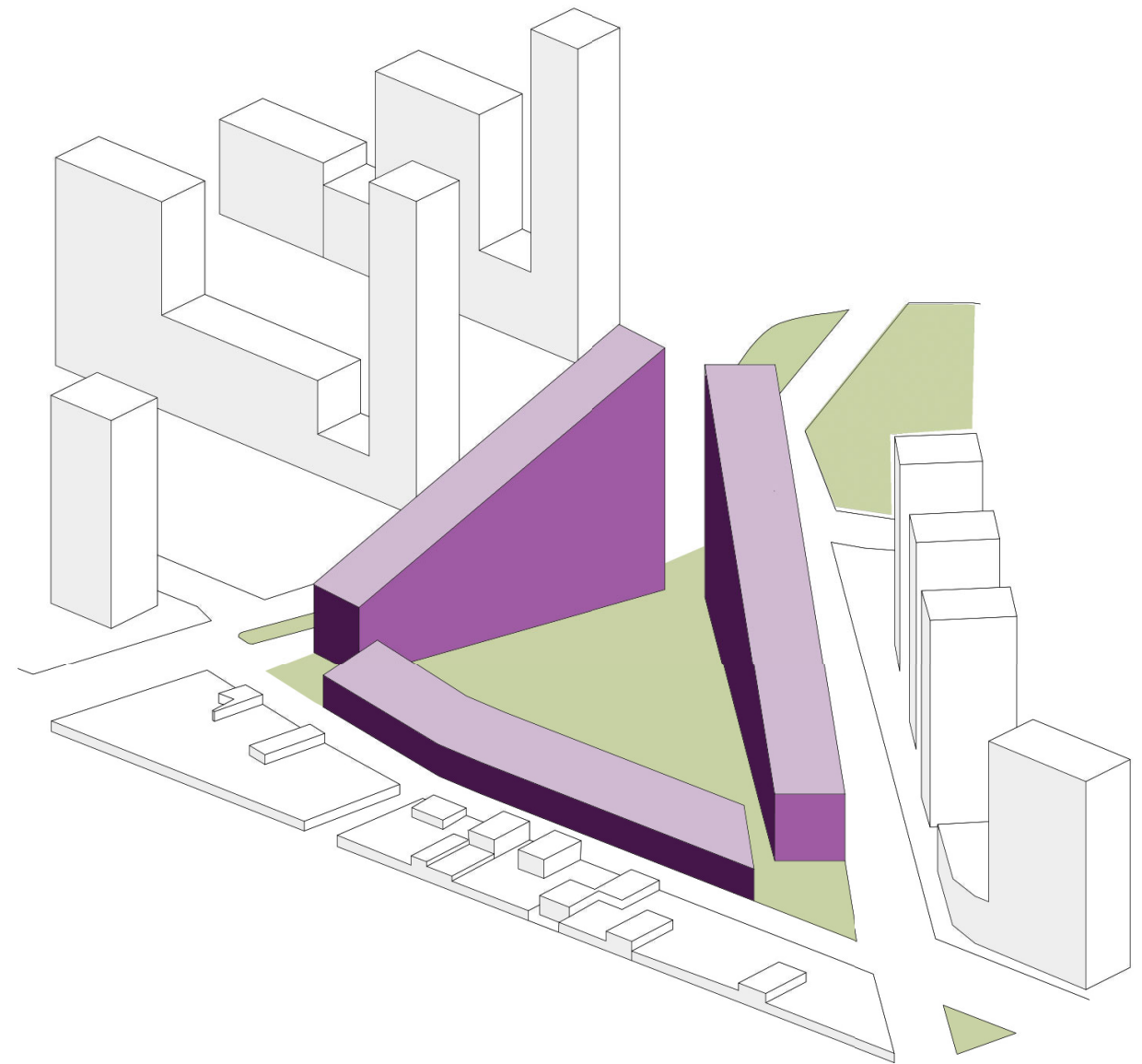
Para este sector de la unidad 3 municipalidad plantea una serie de edificios exentos tipo placa y tipo torre con una altura máxima de 66m, repitiendo la morfología que se da en todo el plan Puerto Norte, pero que a día de hoy se puede ver que no es la mejor opción ya que los espacios residuales entre estas torres y placas, dan lugar a la generación de zonas oscuras y con poco contacto con la calle. La solución que se utiliza en este momento en la zona, es la de cercar, y con esta acción también aislar a los edificios de lo público, haciendo de las calles un lugar vacío y solitario que no es amigable con el peatón y no invita a ser recorrido.

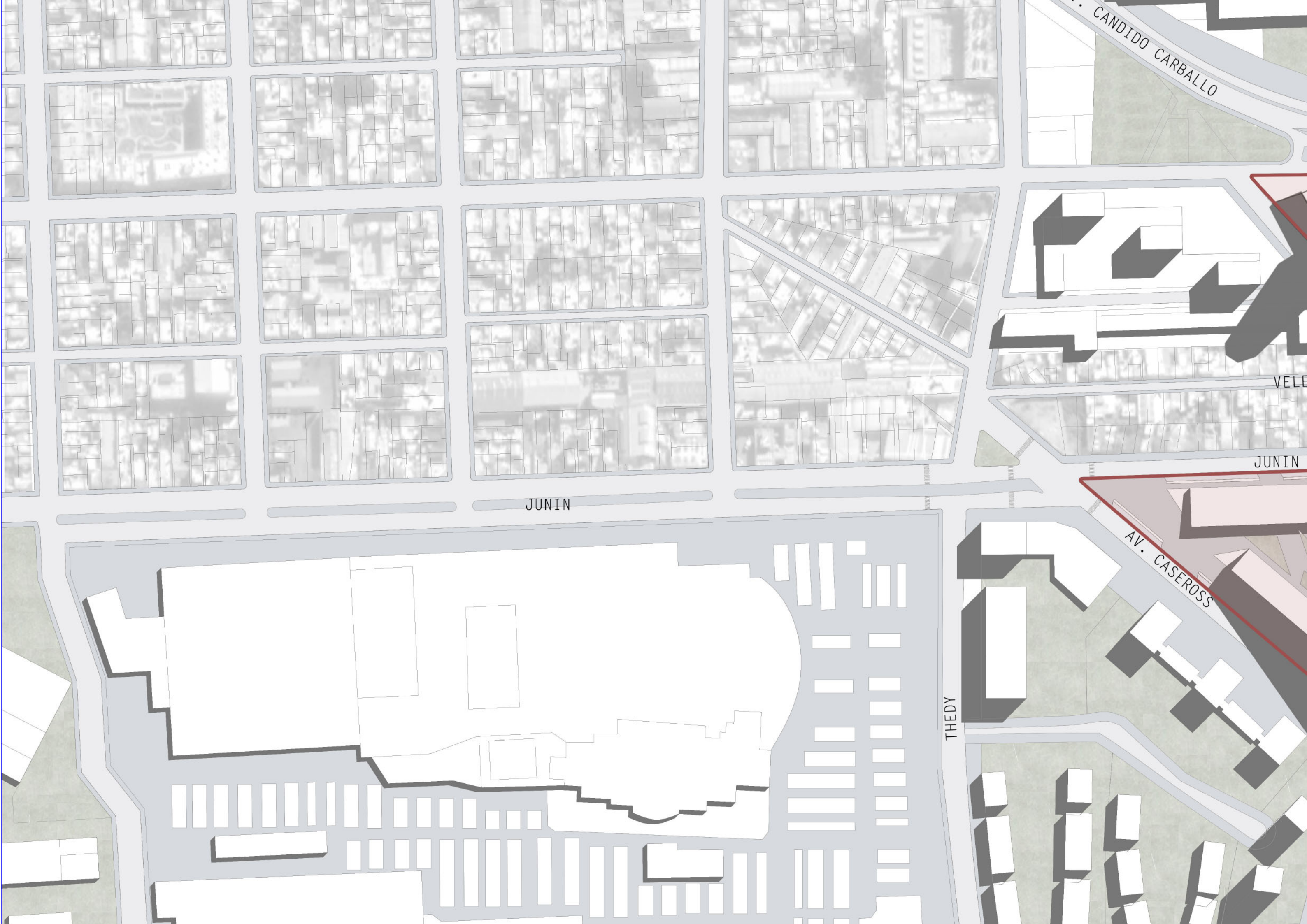


CONTRAPROPUESTA

En contraposición a la propuesta municipal, se propone una serie de edificios posicionados en la manzana como un claustro, que en lugar de difuminar, defina la línea municipal y la complete, devolviéndole a la calle sus límites y la interacción con la planta baja que tanto necesita este sector de la ciudad. Dándole al peatón la posibilidad de relacionarse directamente con el edificio y la manzana, pensando en la reconstrucción de Av. Francia como un eje comercial, con locales que mantengan la vereda activa y concurrida; planteando un borde más permeable por Av. Caseros mediante atravesamientos por la planta baja de la placa hacia un parque público en el interior del claustro, reconectando este sector de manera más directa con Av. Francia y el río y completando el sistema de parques ya existentes junto con Salabrini Ortiz y los parques y paseos que se encuentran a lo largo del río. Para la tira que cierra la manzana sobre calle Junín, se propone un edificio exclusivamente de locales y oficinas que den vida a la zona de viviendas bajas que quedan sobre dicha calle, de manera que el barrio quede incluido dentro del plan y no ignorado por el mismo.

Este claustro cuenta con una altura mínima de 5m y una altura máxima de 100m, a la cual se llega progresivamente escalonando las placas y aterrazándolas, generando espacios abiertos exclusivos de los departamentos y oficinas, otorgándole lugares de expansión privada que mejora la calidad de vida de quienes habitan.





CANDIDO CARBALLO

JUNIN

THEDY

AV. CASERROSS

VELE

JUNIN

UNIDAD DE GESTIÓN 3, MASTERPLAN.



SUPERFICIE CONSTRUÍDA: 30300m²
ALTURA MÁXIMA 170m

- HALL Y COMERCIOS	2725m ²
- HOTELERÍA	8100m ²
- OFICINAS	4300m ²
- VIVIENDAS	9600m ²
- MIRADOR	200m ²

SUPERFICIE TOTAL: 30.760m²

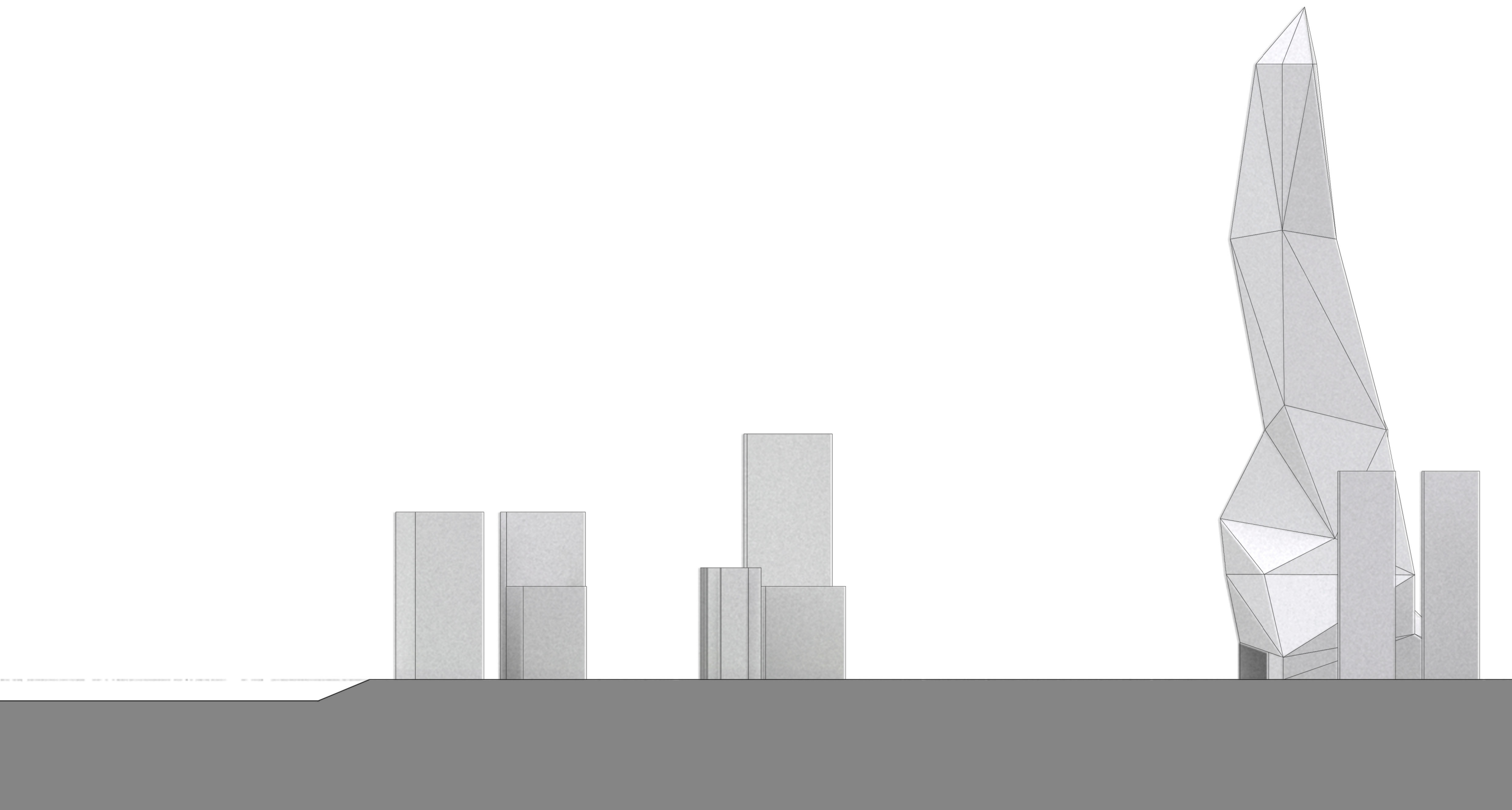
SUPERFICIE CONSTRUÍDA: 54.600m²
ALTURA MÁXIMA: 100m

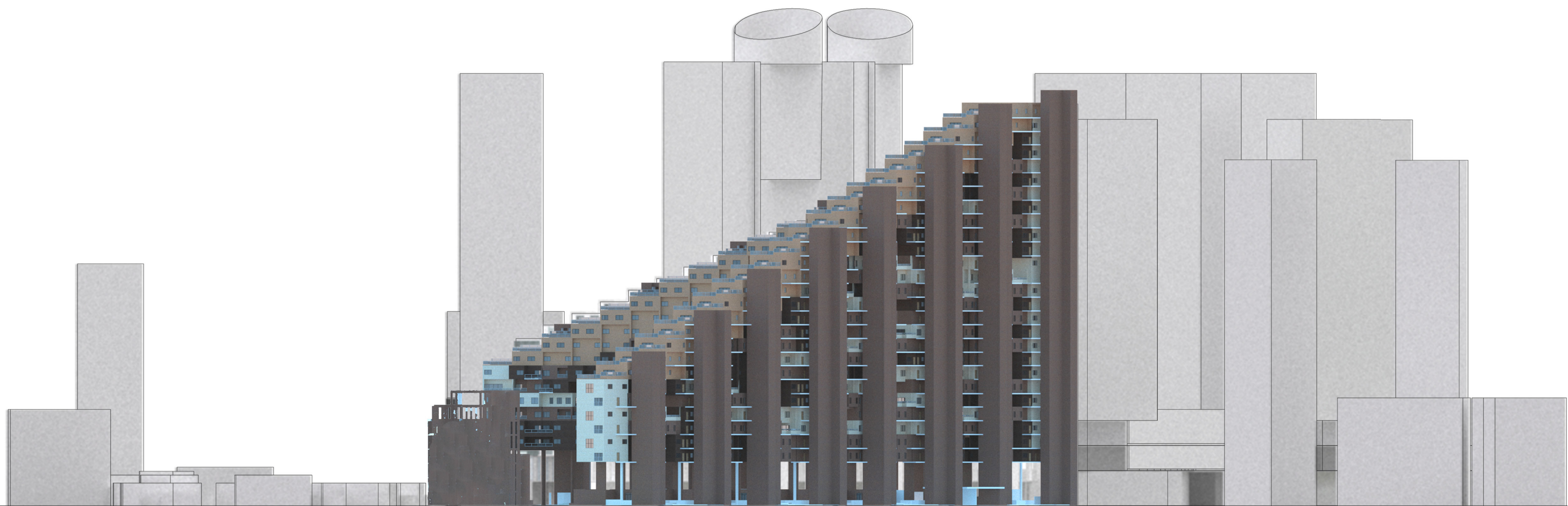
- VIVIENDA: 41.000m²
- OFICINAS: 6.300
- AMENITIES: 6.470m²
- LOCALES: 790m²
- ESPACIO PÚBLICO: 22.830

SUPERFICIE CONSTRUÍDA: m²
ALTURA MÁXIMA 99m

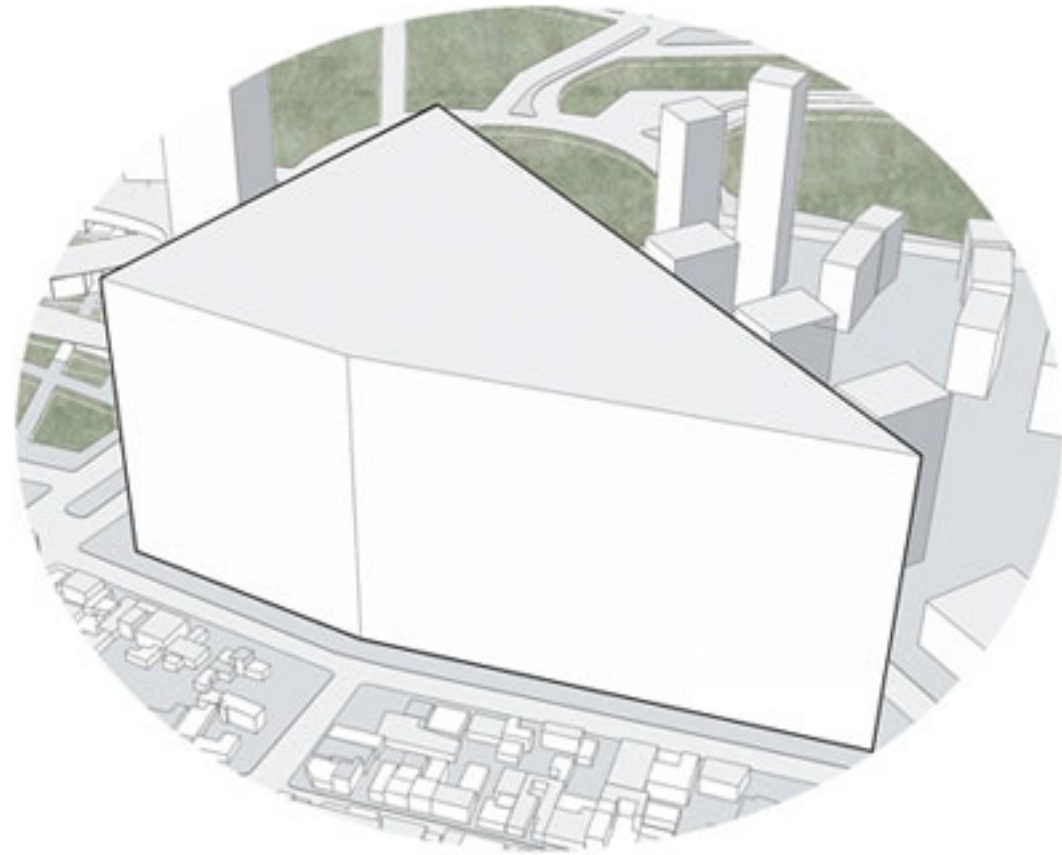
- USOS MIXTOS	30823m ²
- OFICINA	26740m ²
- HOTELERÍA	32900m ²
- VIVIENDAS	46350m ²

AV. ESTTANISLAO LÓPEZ

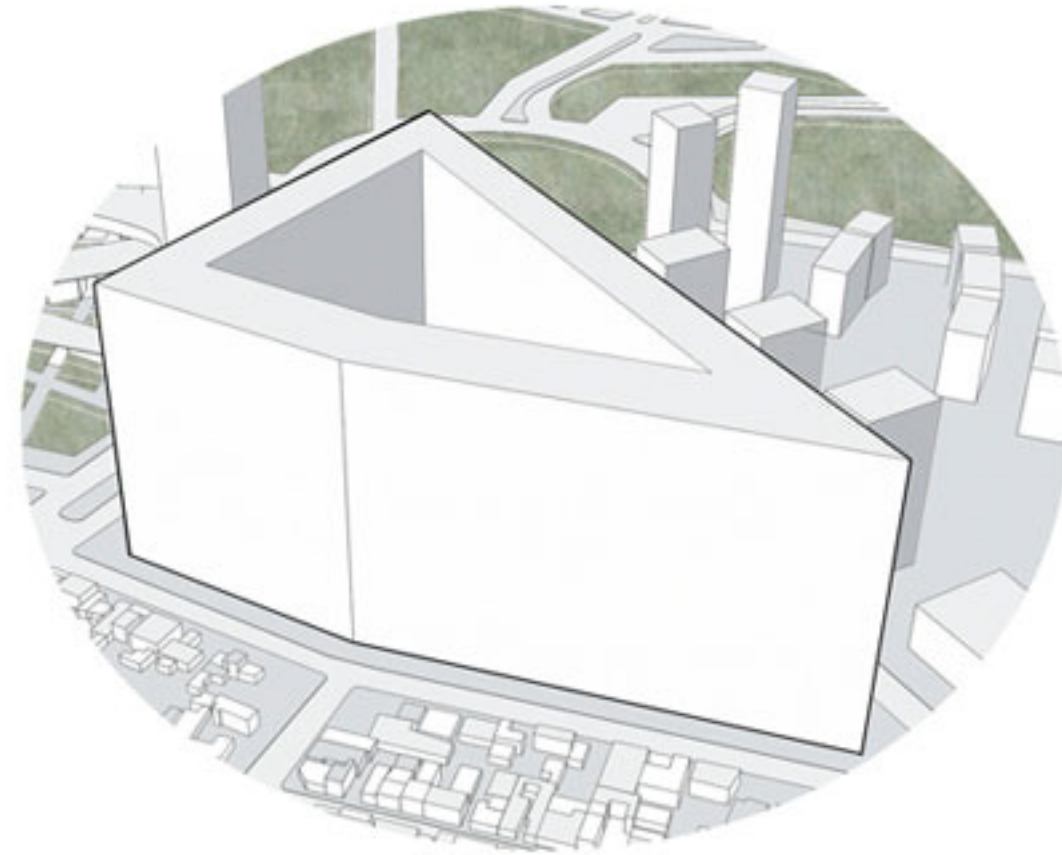




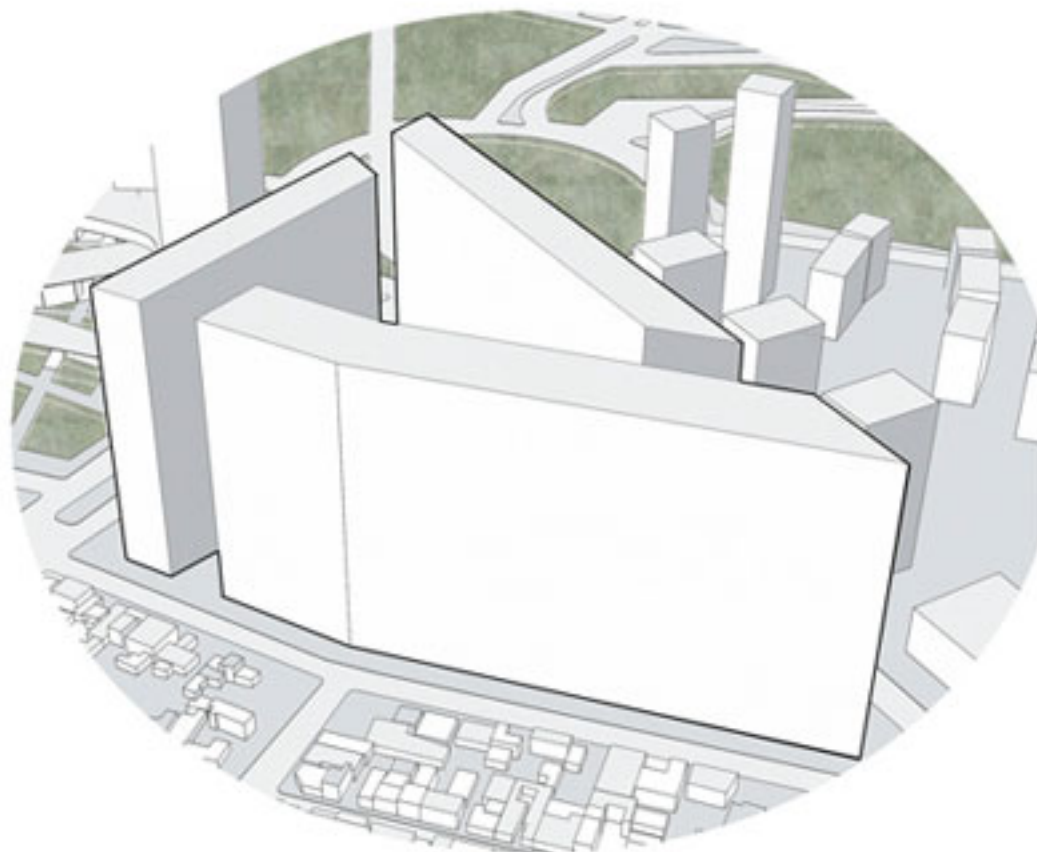
PROCESO PROYECTUAL



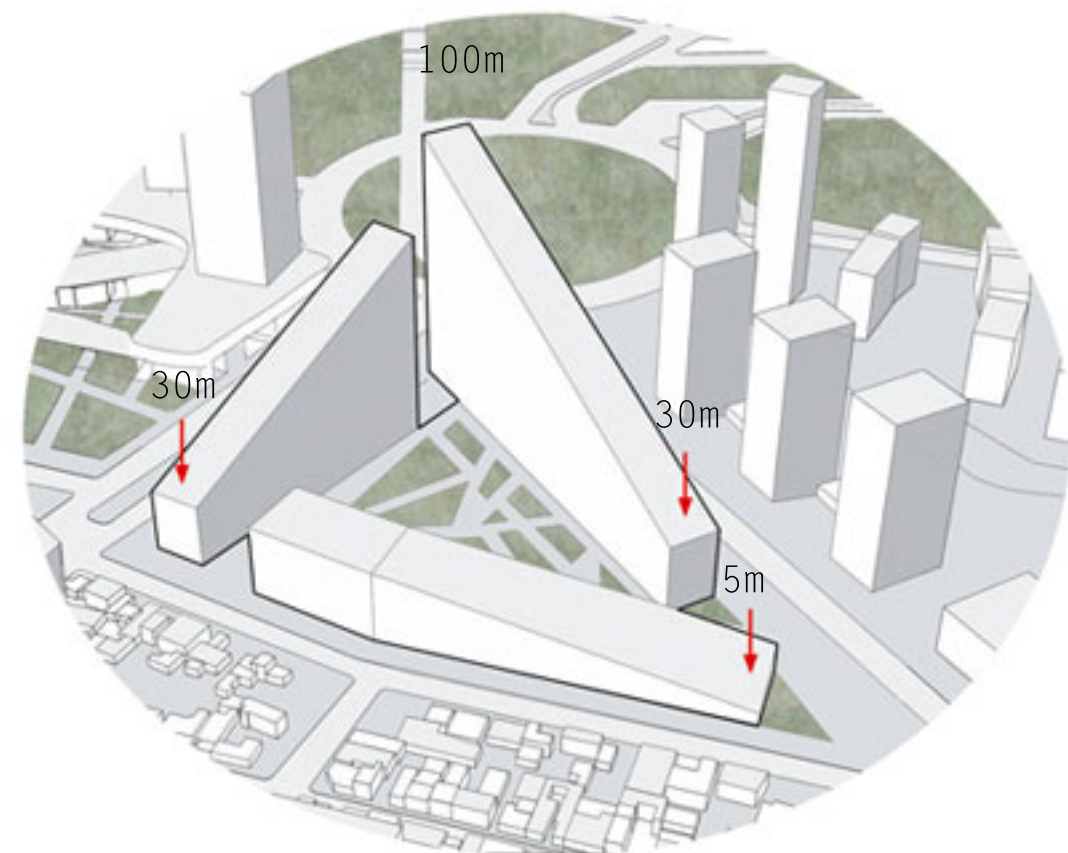
El primer ejercicio que se realiza es la extrusión del terreno construido completo, partiendo de la idea de definir la línea municipal y generar un borde más definido entre lo público y lo privado.



El segundo paso es vaciar el centro de manzana, creando un pulmón para la ventilación de los edificios, dando lugar a la creación del parque público y definiendo la tipología de claustro.

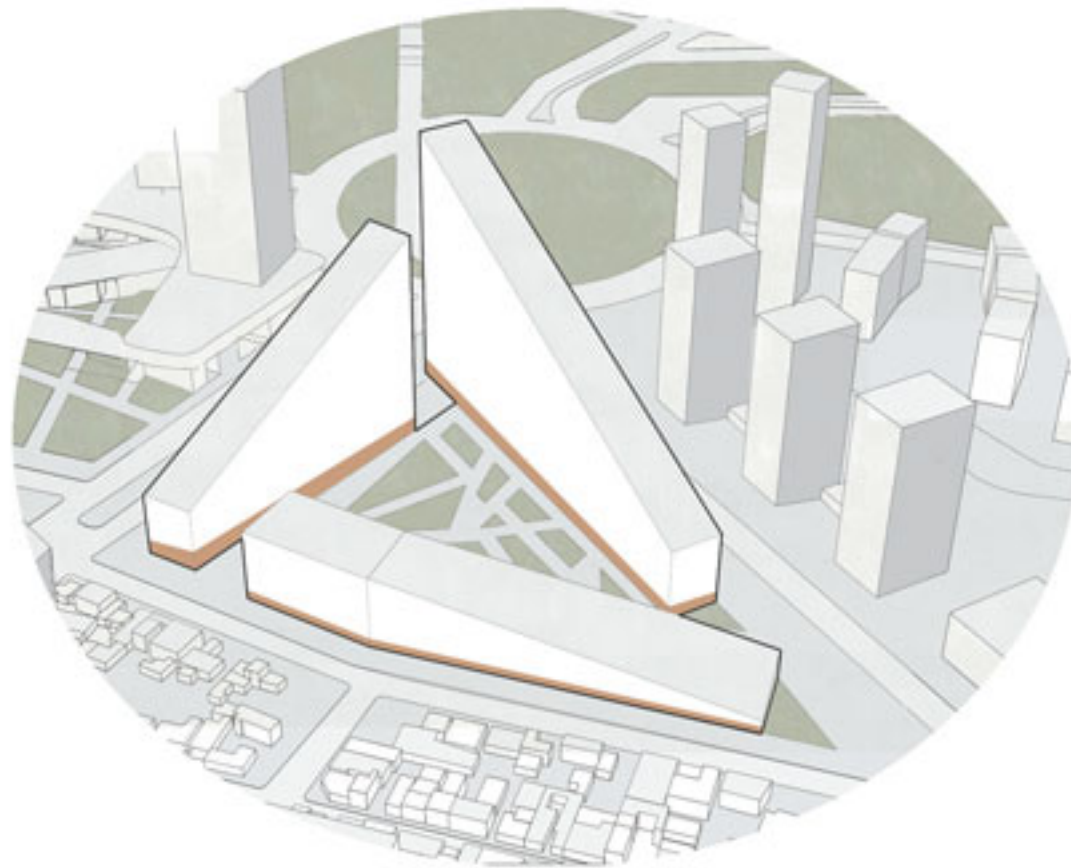


El tercer movimiento es hacer los tajos en dicho claustro, para generar los atravesamientos ante mencionados, conectando Av. Caseros, Av. Francia y Junin, y dando acceso libre al interior del claustro al peatón.



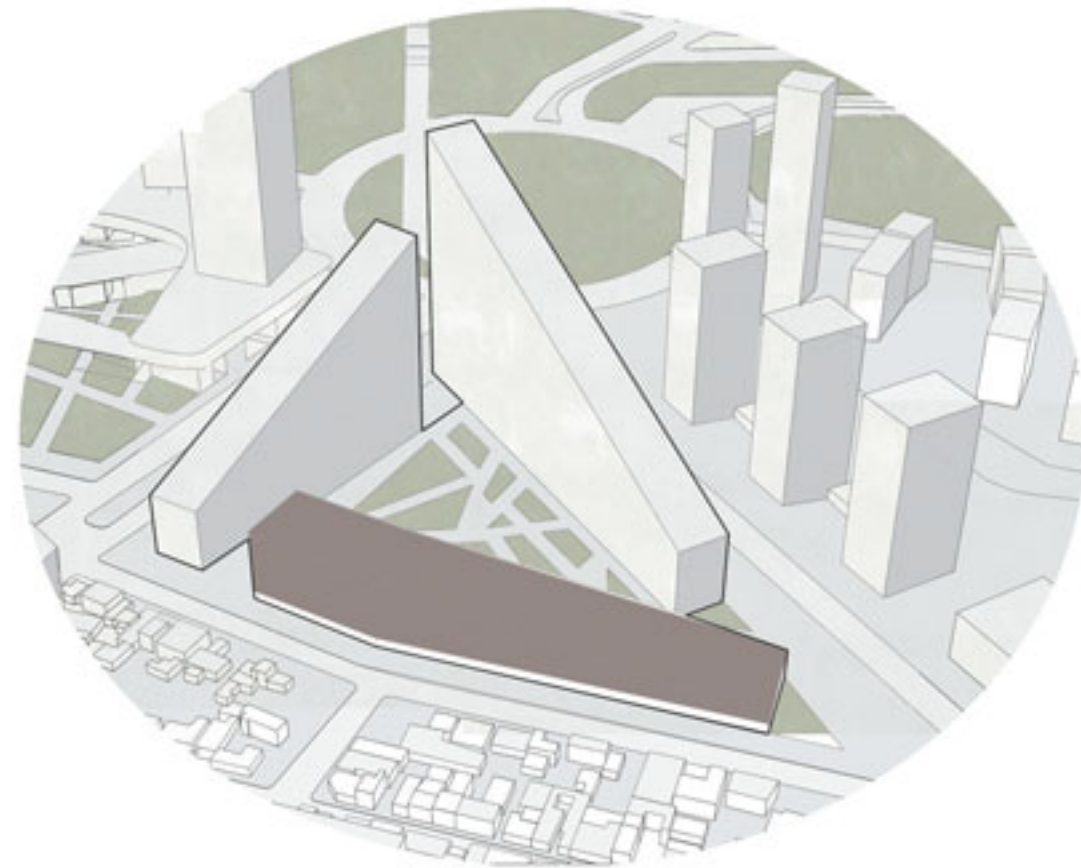
Finalmente se definen las alturas para cada placa, Teniendo especial consideración los llenos y vacíos que la rodean, sus alturas y usos, de manera que las placas se relacionen de manera amena con el entorno.

DISTRIBUCIÓN DE PROGRAMA



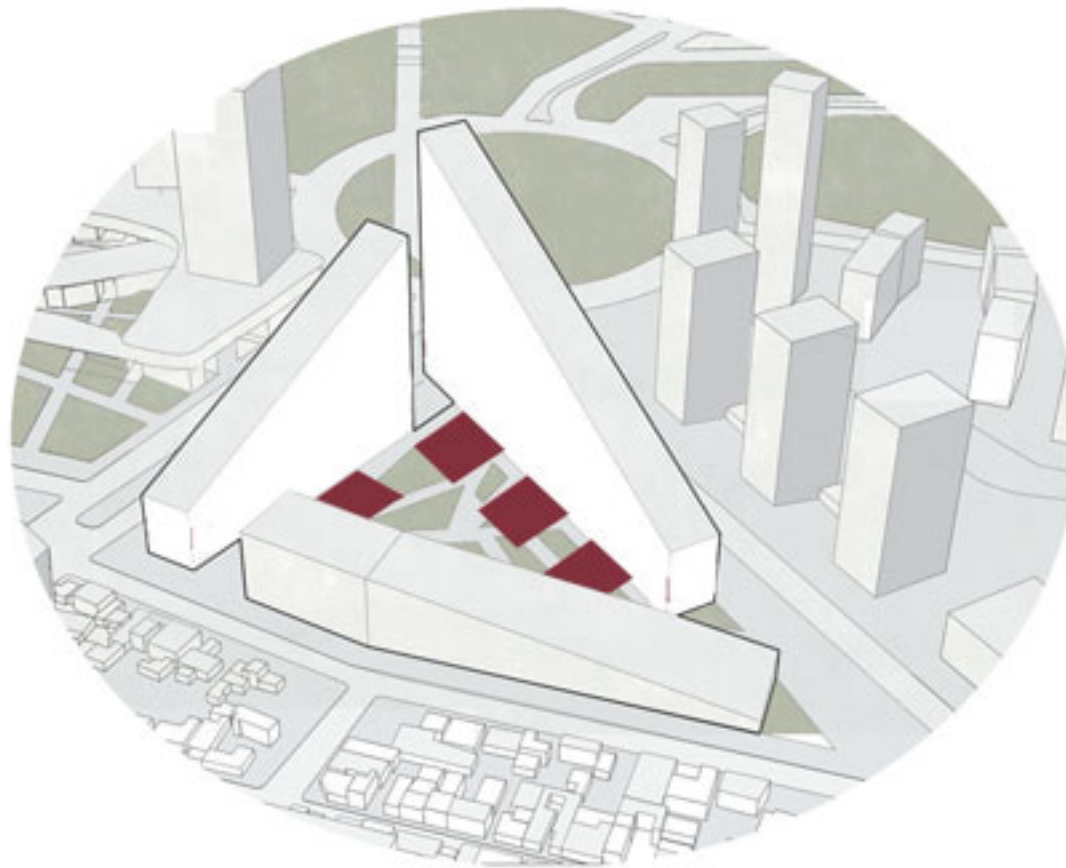
LOCALES: 790m²

Se propone una planta baja con abundante cantidad de locales comerciales que rehabiliten los bordes de esta manzana, que hoy en día son prácticamente intransitados.



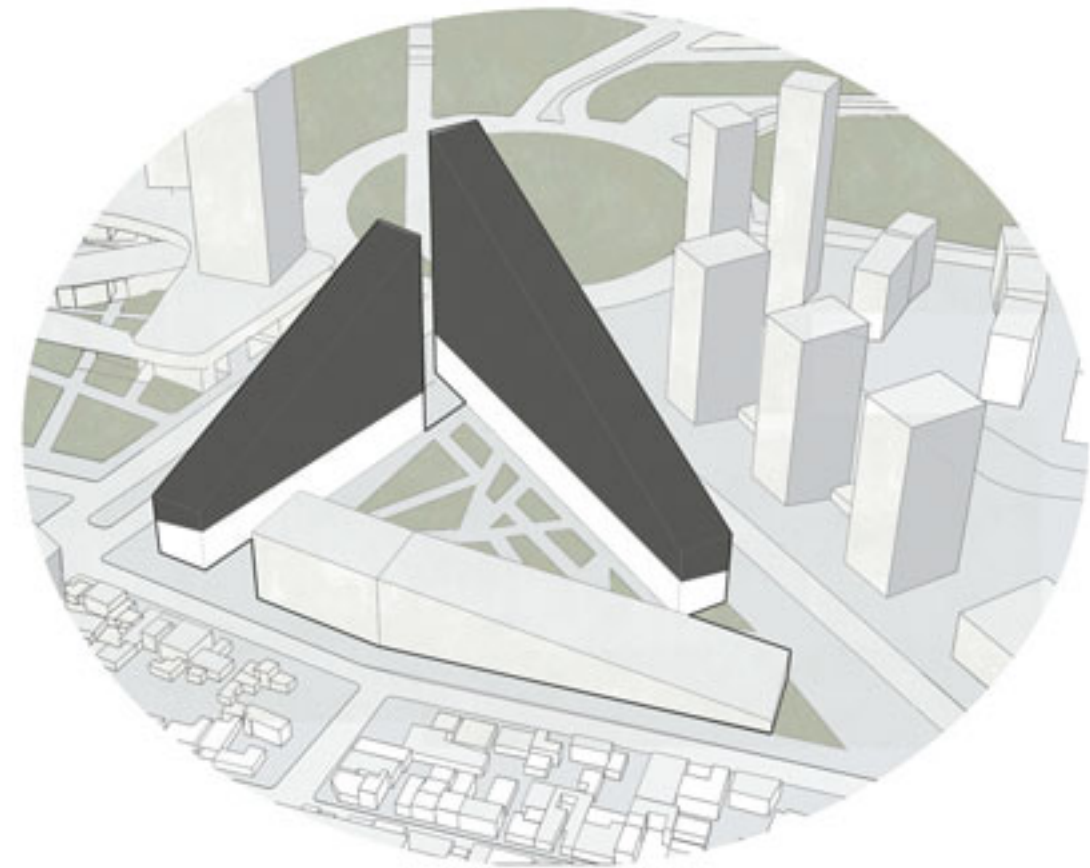
OFICINAS: 6.300m²

La placa que queda como frentista por junin se recede para dar lugar a una vereda mas ancha y limpia, que invite a la circulación. En las plantas superiores se plantean edificios de oficinas que generen mayor movimiento en dicha calle y acerque al barrio algo de la centralidad que lo rodea.



AMENITIES: 6.470m²

Las amenities se ubican en planta baja, alternándose con los ingresos a los edificios y los locales comerciales, generando un borde blando hacia la vereda. Las zonas abiertas, piletas quinchos y juegos de niños se ubican sobre la plaza pública, separándose de ella mediante desniveles y arbolado,



VIVIENDA: 27.700m²

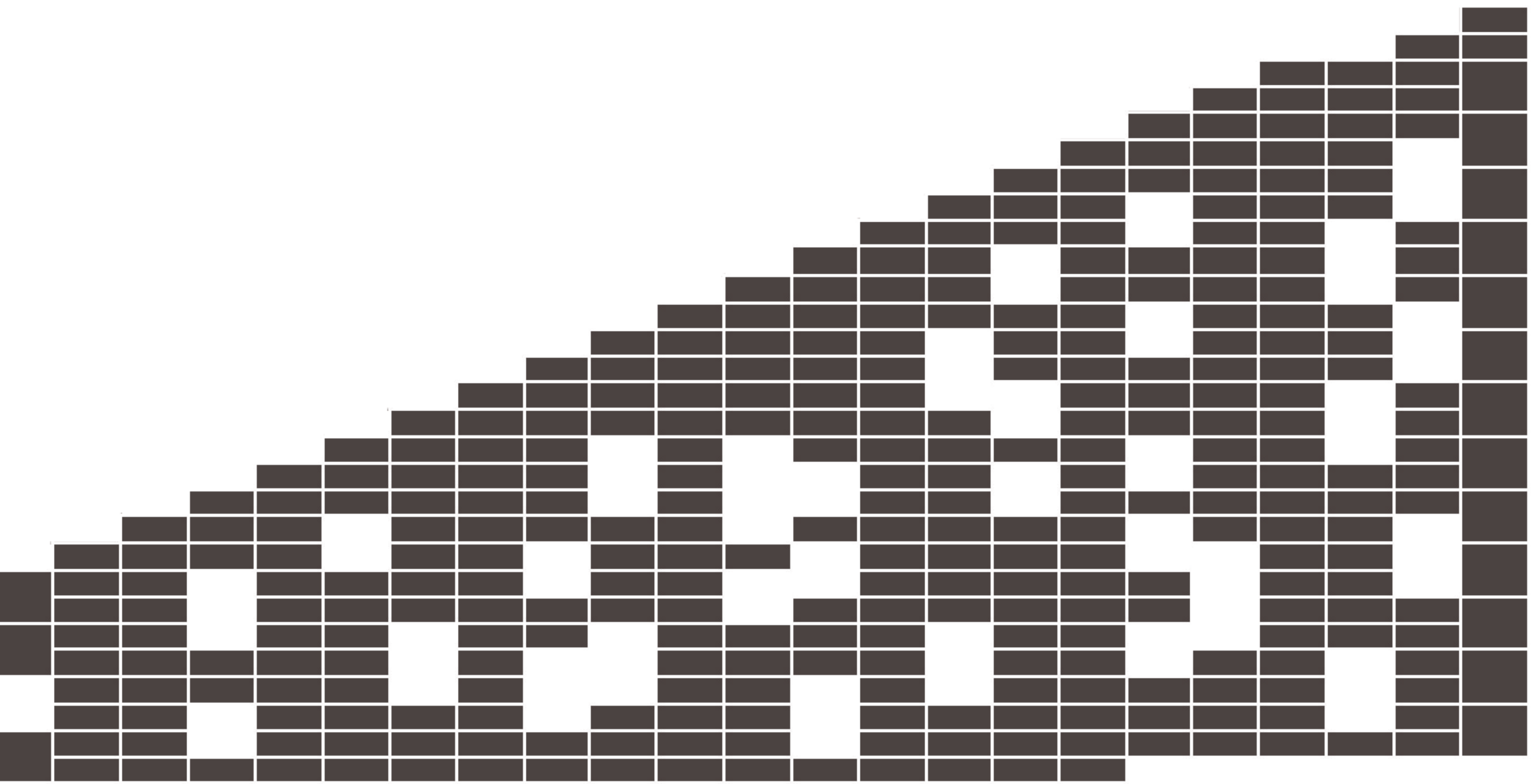
Finalmente, se desarrollan las viviendas a partir del nivel +9, lo cual las separa de los ruidos molestos que se puedan ocasionar en la calle.

A las mismas se accede por circulaciones verticales ubicadas por fuera de la placa, sobre la vereda, generando así también una barrera y aumentando el confort en los interiores.





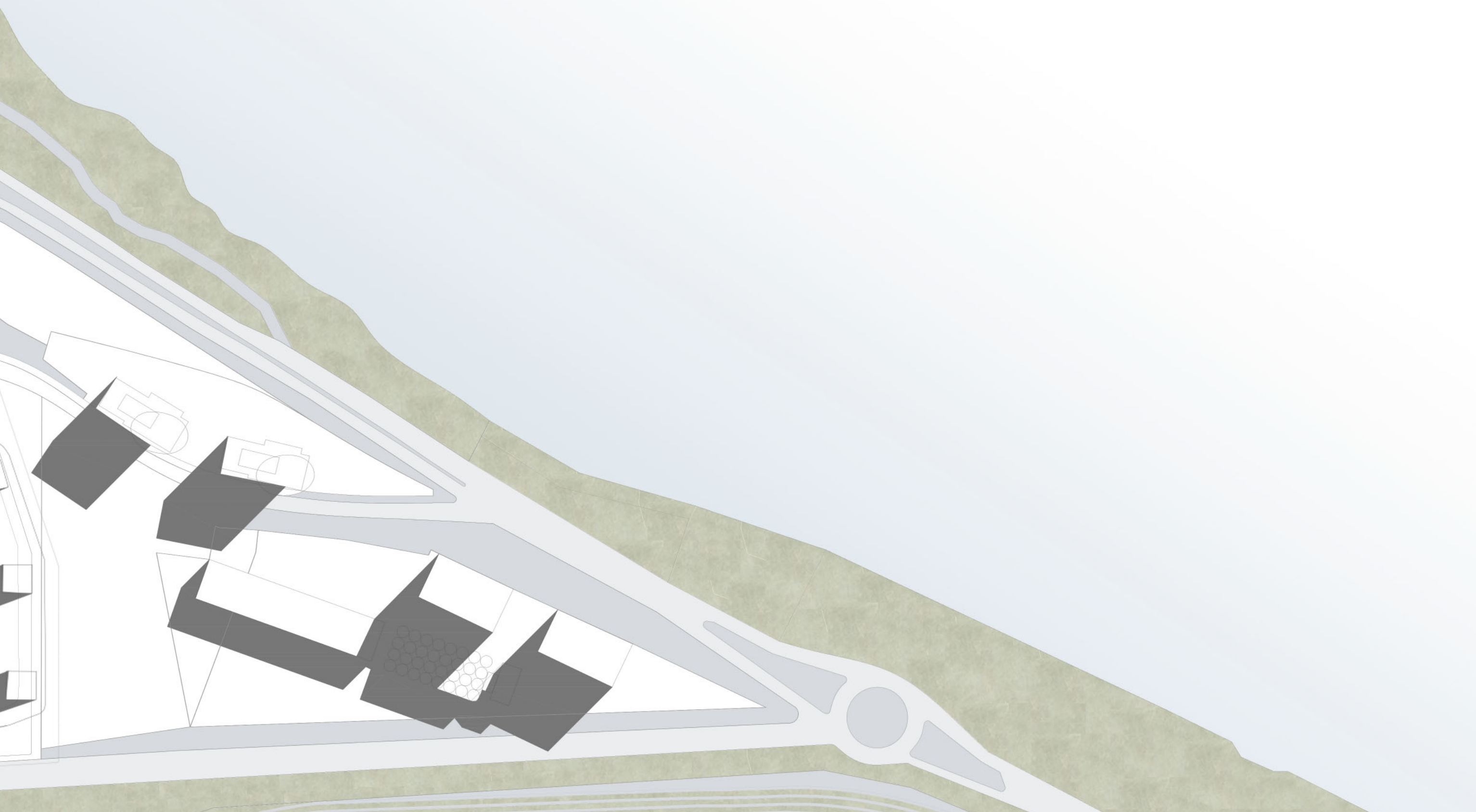
ESCALA ARQUITECTÓNICA







PLANTA DE TECHOS esc 1:2000



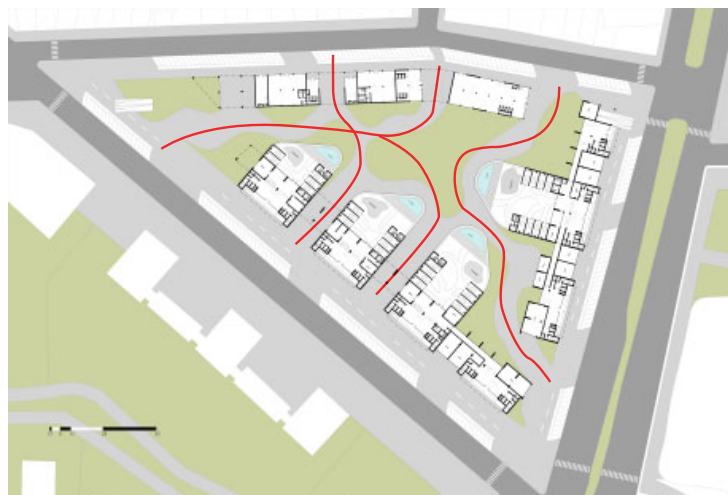
EDIFICIO DE VIVIENDA

Si bien el programa abarca tres edificios con diferentes usos, este trabajo desarrolla en profundidad la placa que se encuentra paralela a la Av. Caseros ya que es la que mayor altura y largo tiene, por lo cual es la que mayores desafíos presenta.

Esta placa de 180m de largo y 100m de altura en su punto mas alto se desarrolla partiendo de un módulo de 10m x 7,5m de los cuales se toman 1, 2 o 3 para cada vivienda según sea necesario.

Siguiendo los lineamientos para el master plan, La placa presenta perforaciones en planta baja y también en diferentes momentos de la vista, generando espacios de expansión para los departamentos de 3 dormitorios, permitiendo el paso de aire y luz a través de la misma.

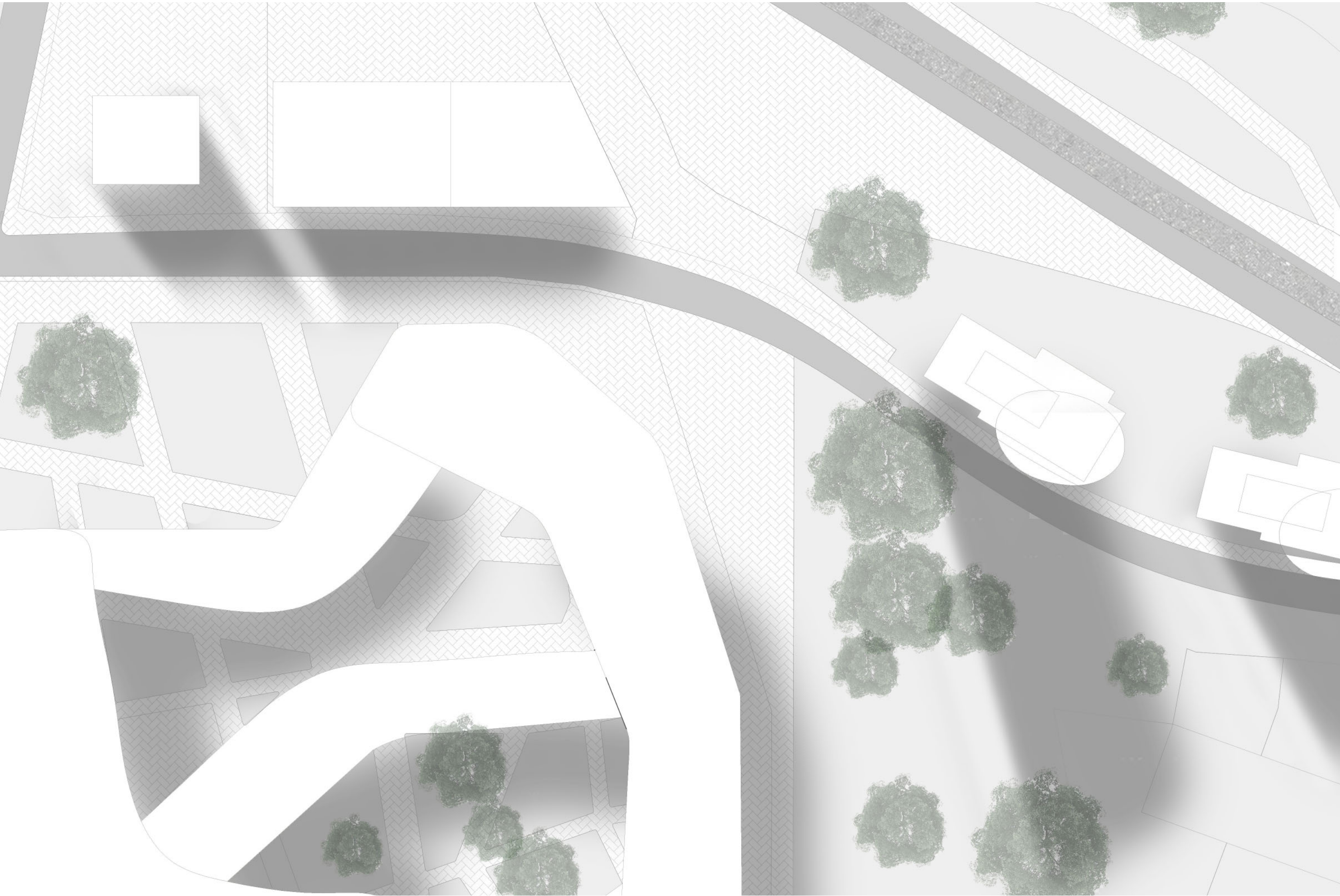
Las circulaciones verticales se dejan por fuera de la misma, atendiendo hasta 3 unidades por piso, y actuando como filtro entre las viviendas y la ciudad, Dejando las mejores visuales limpias hacia el río.





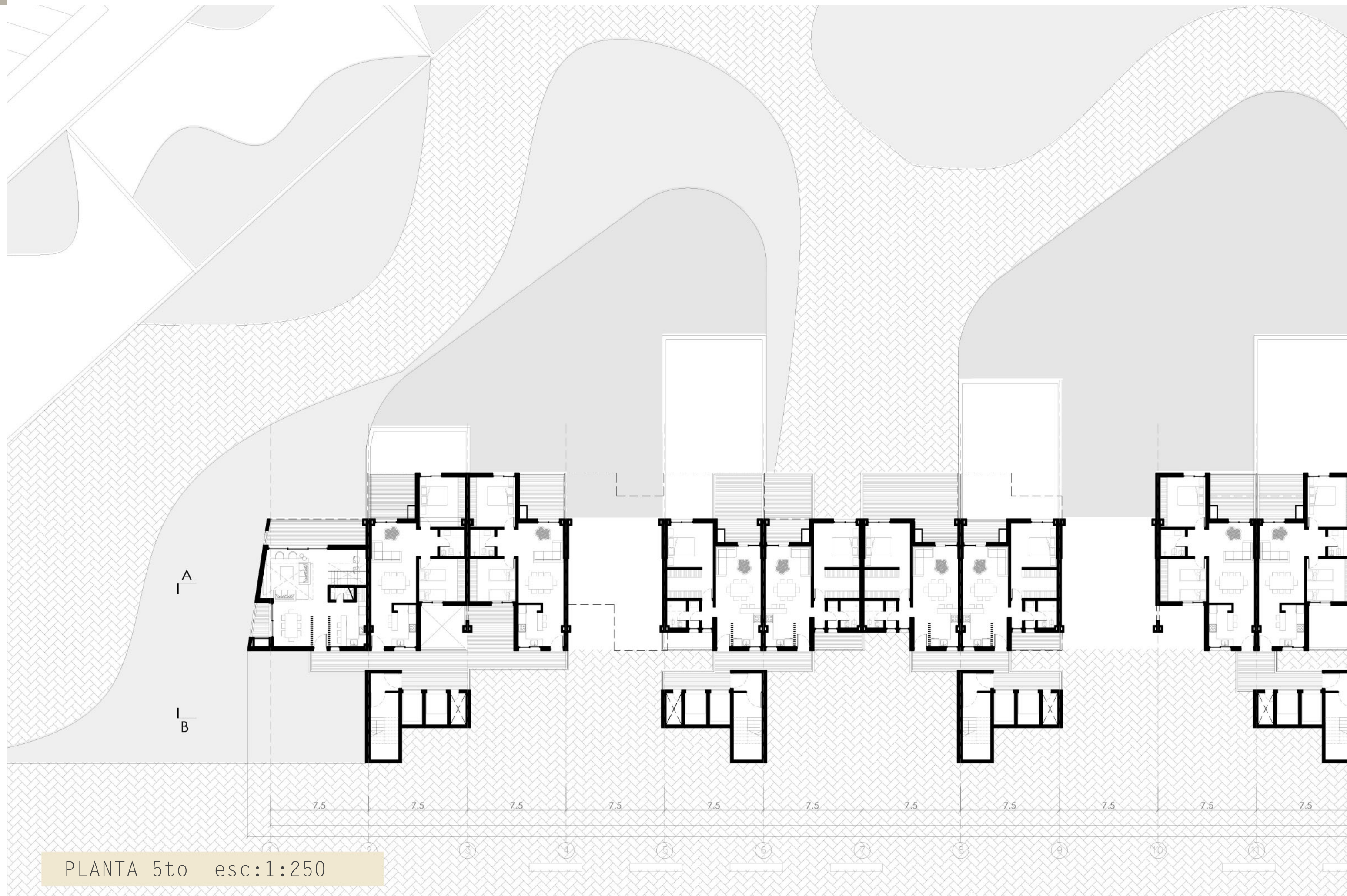


PLANTA BAJA

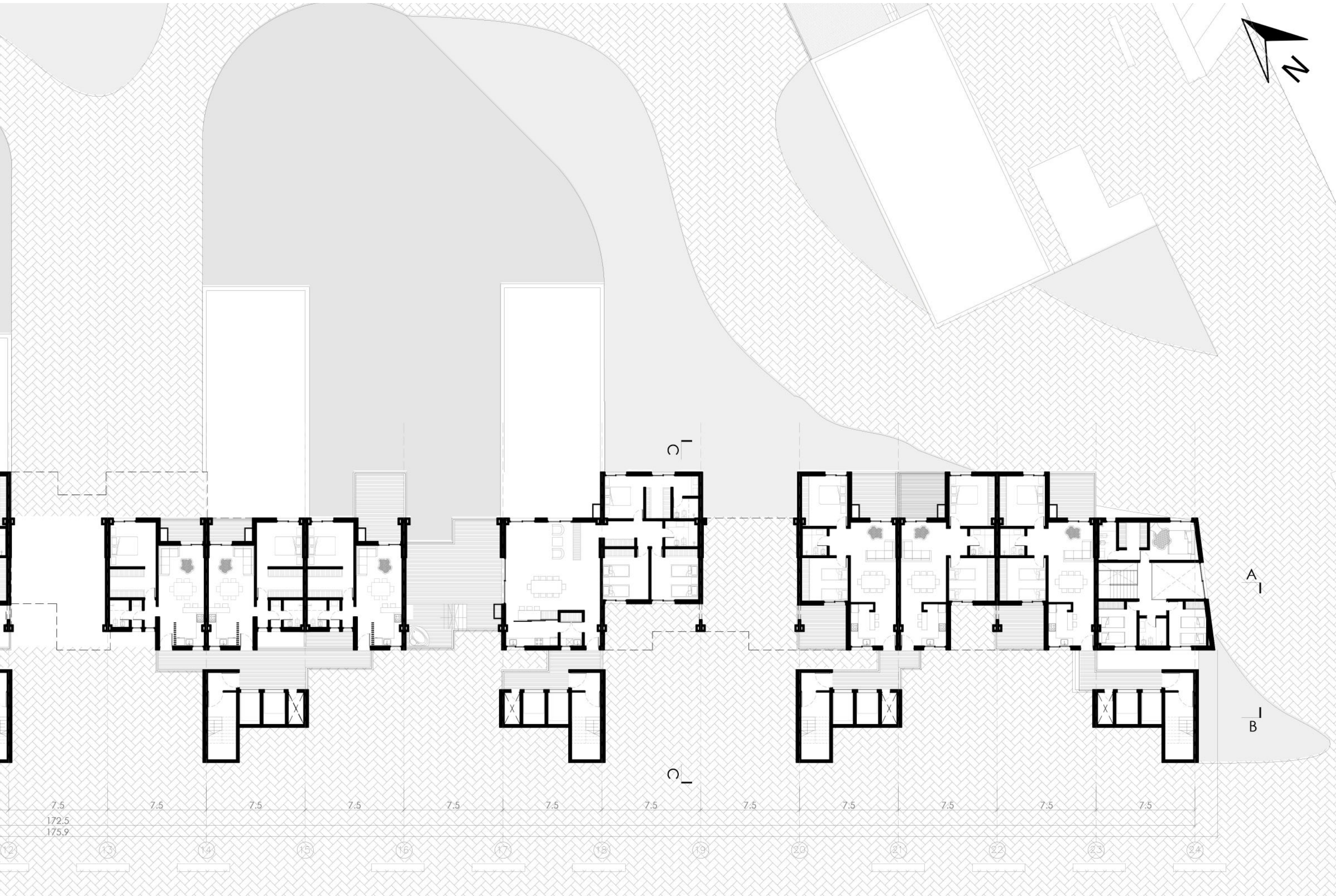


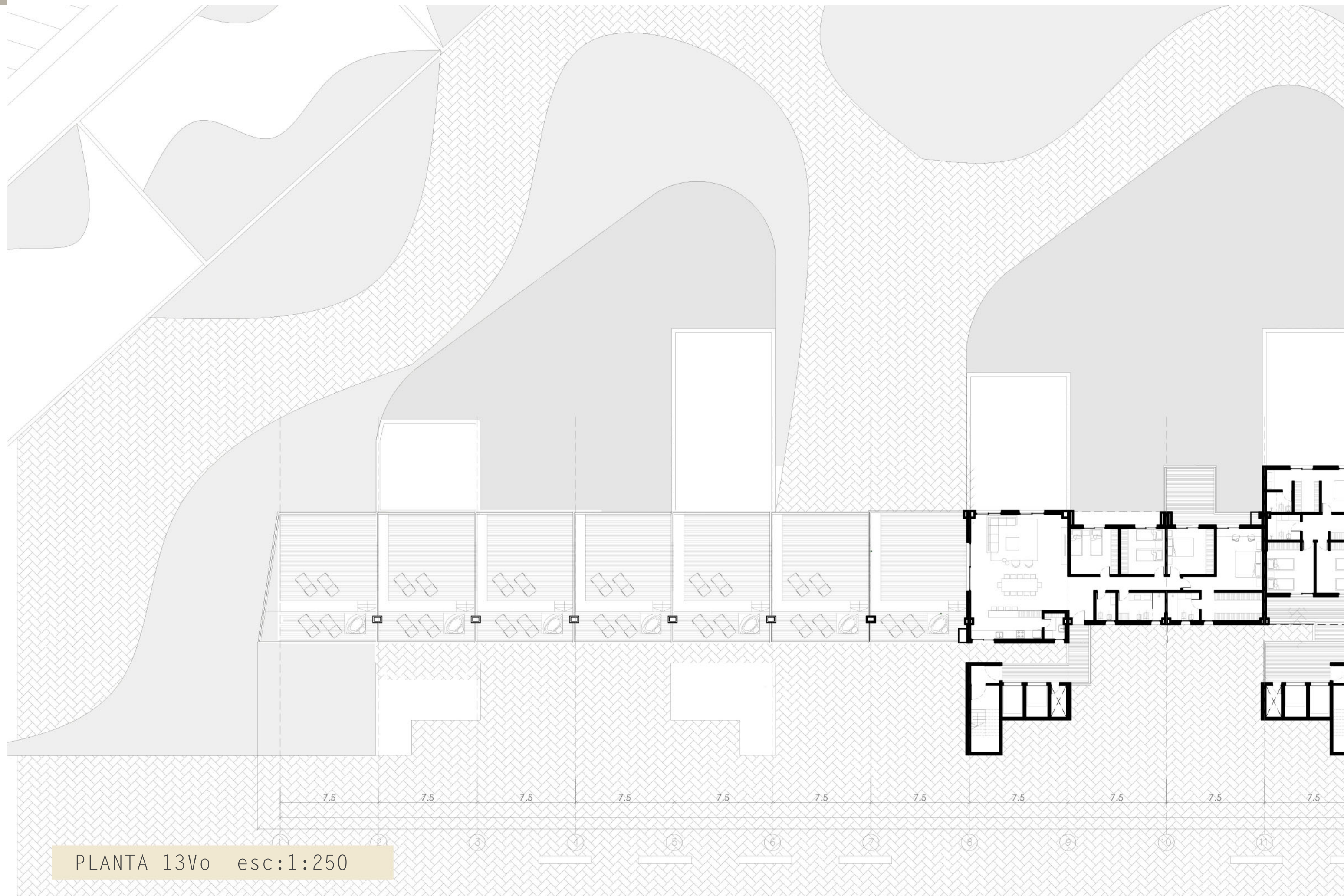


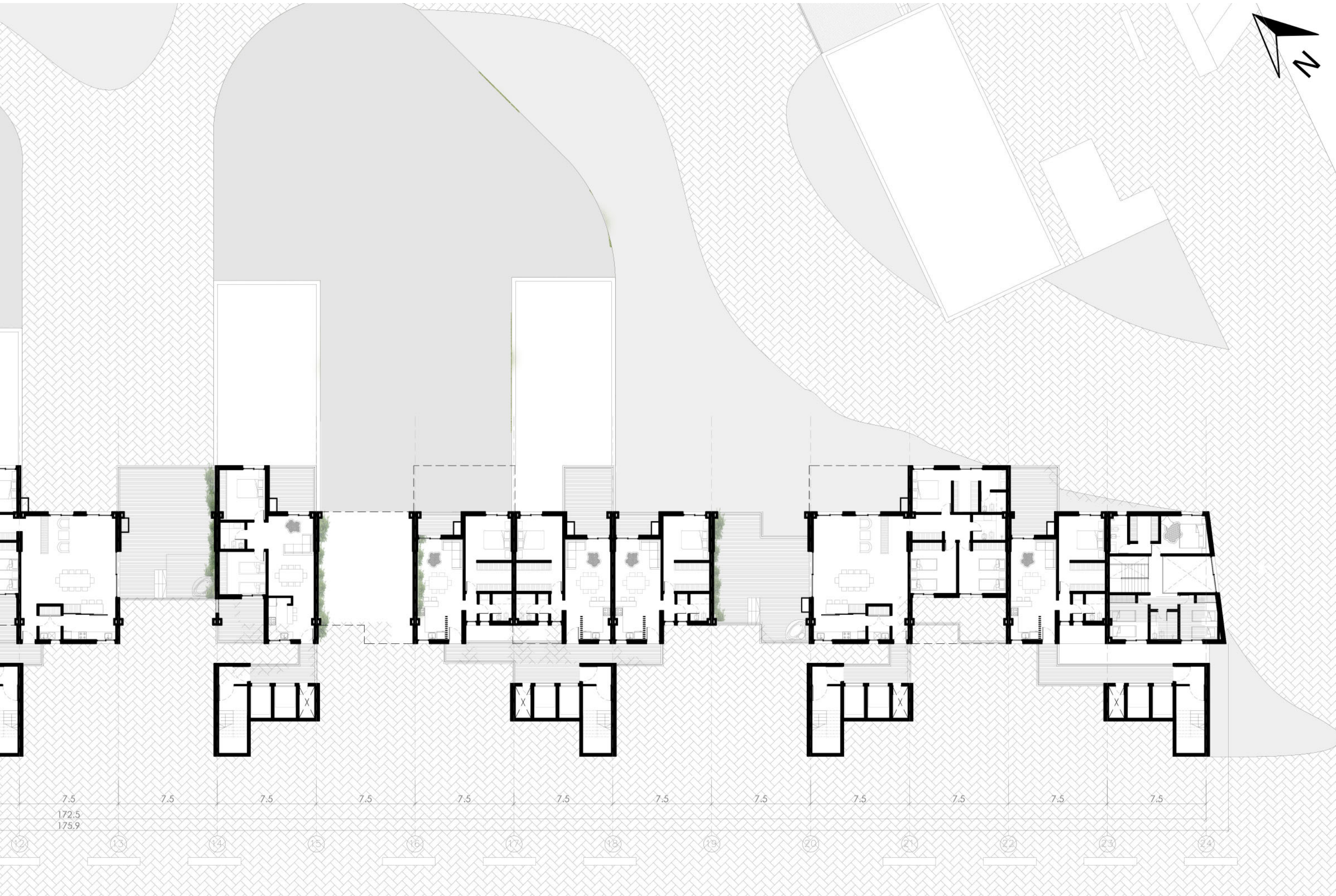


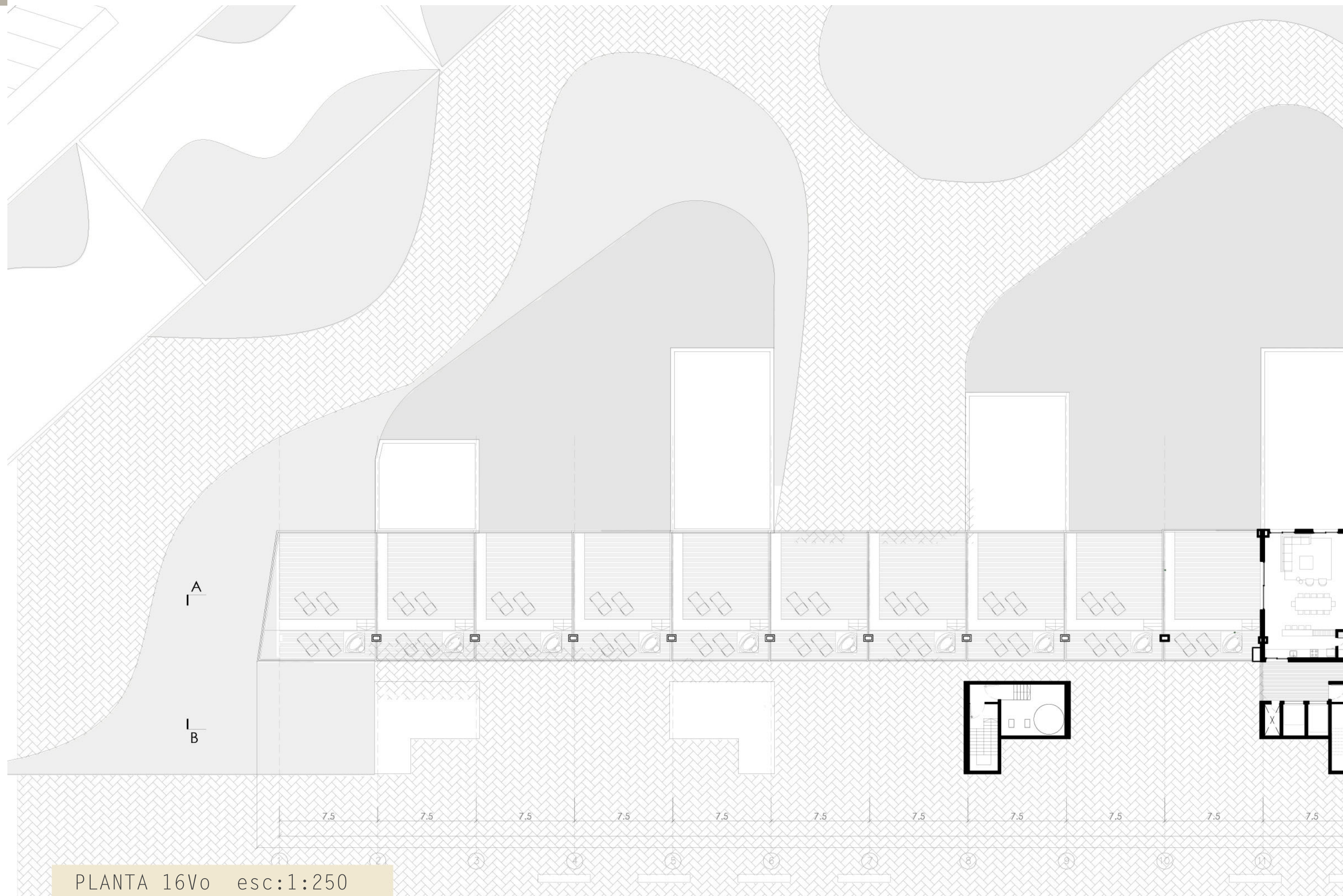


PLANTA 5to esc:1:250

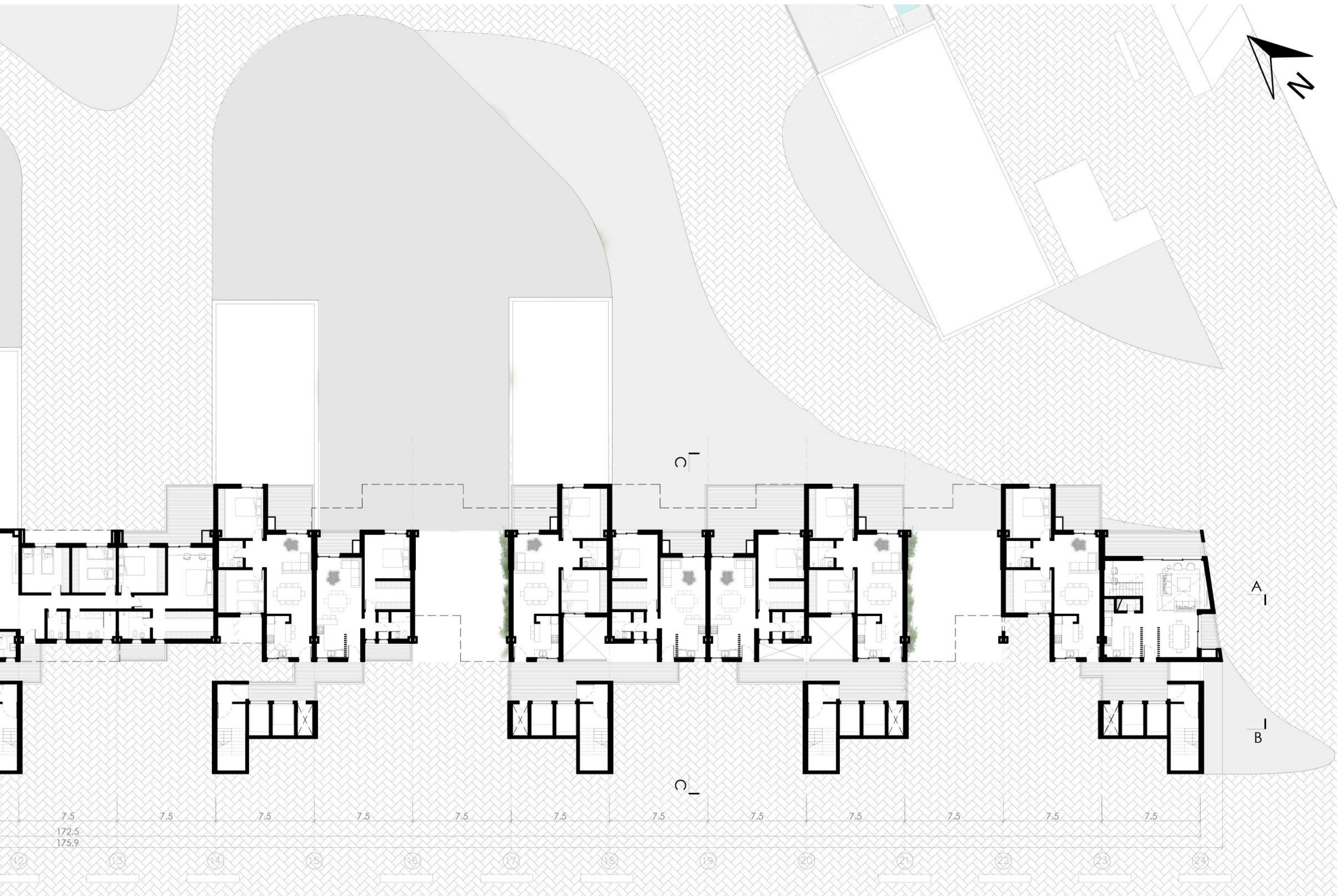


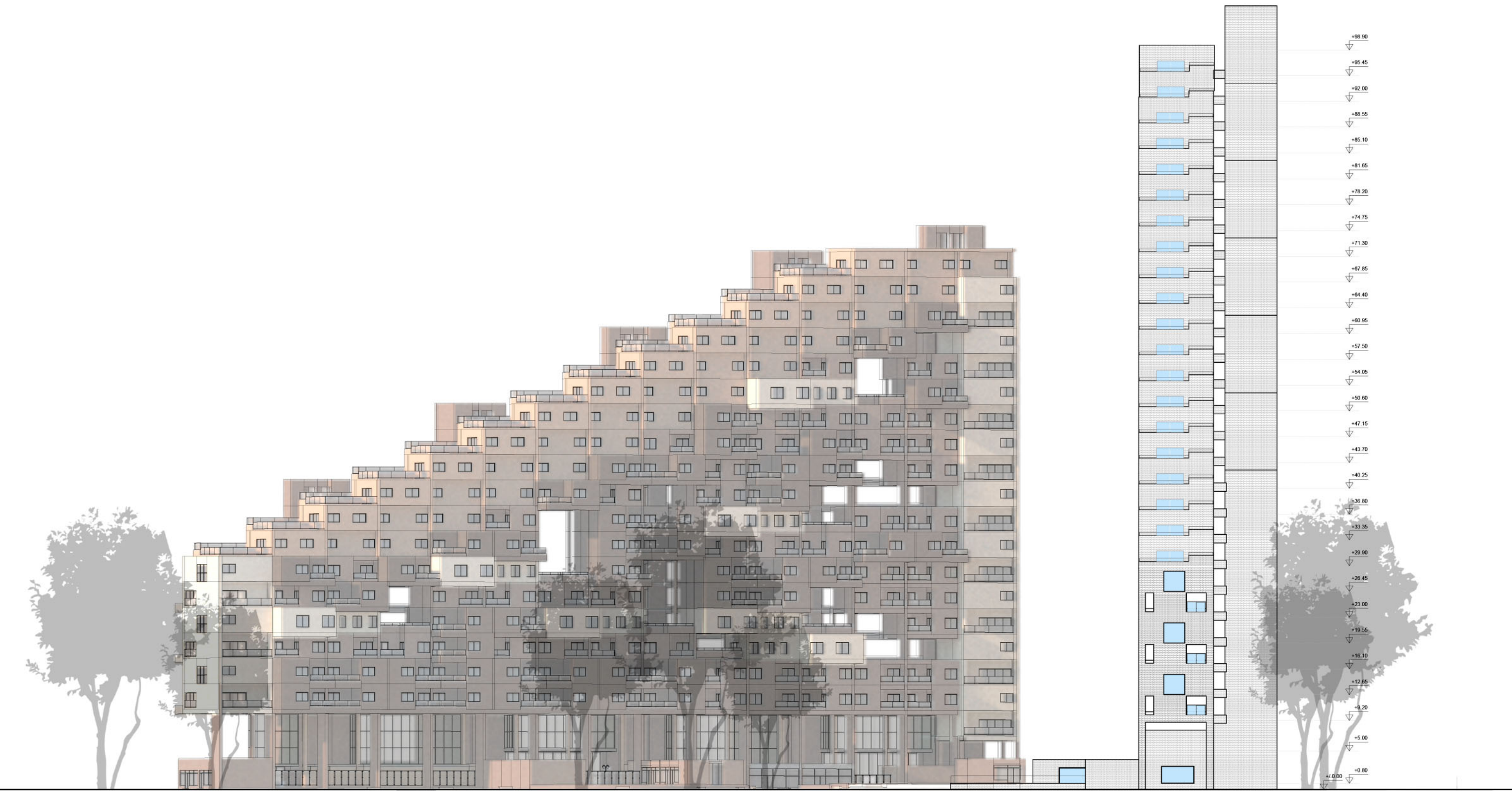






PLANTA 16Vo esc:1:250

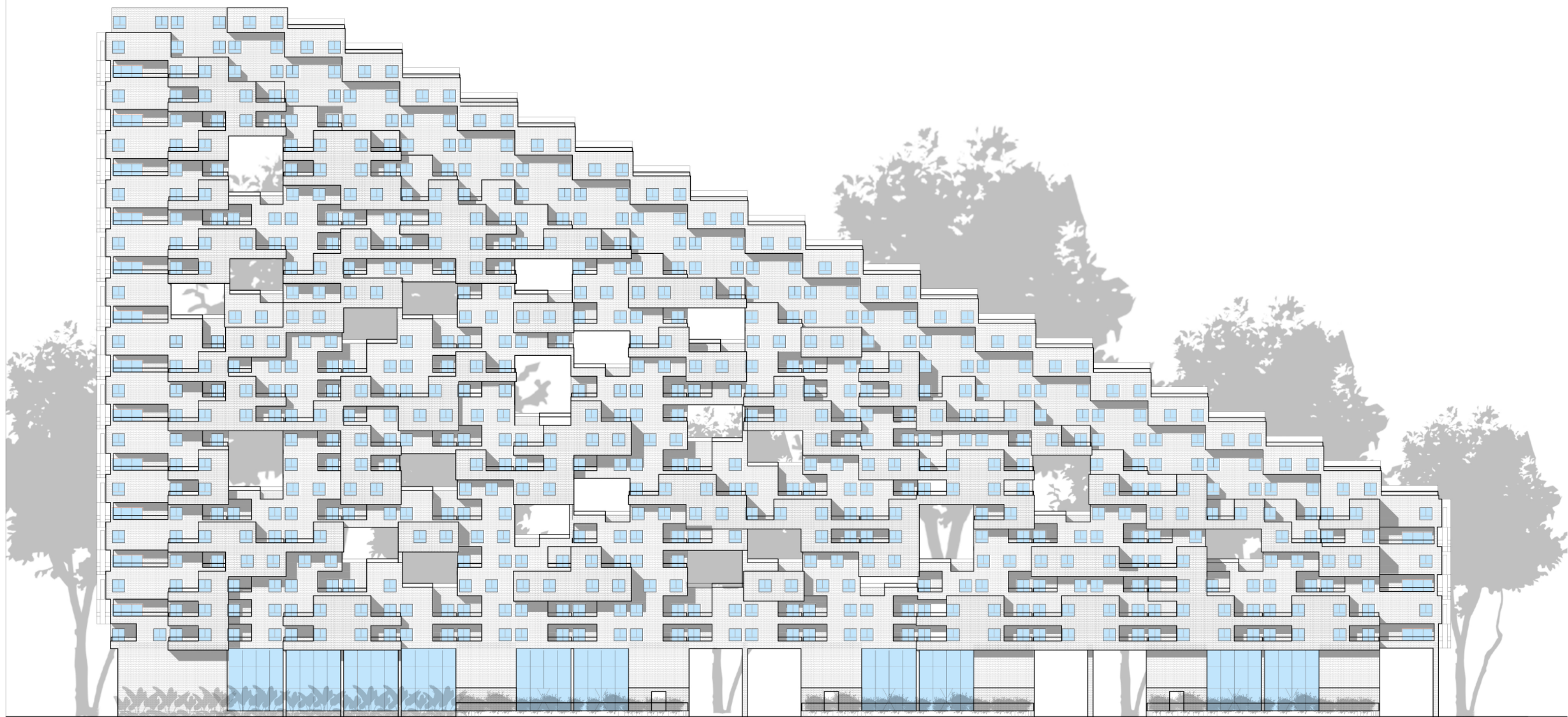




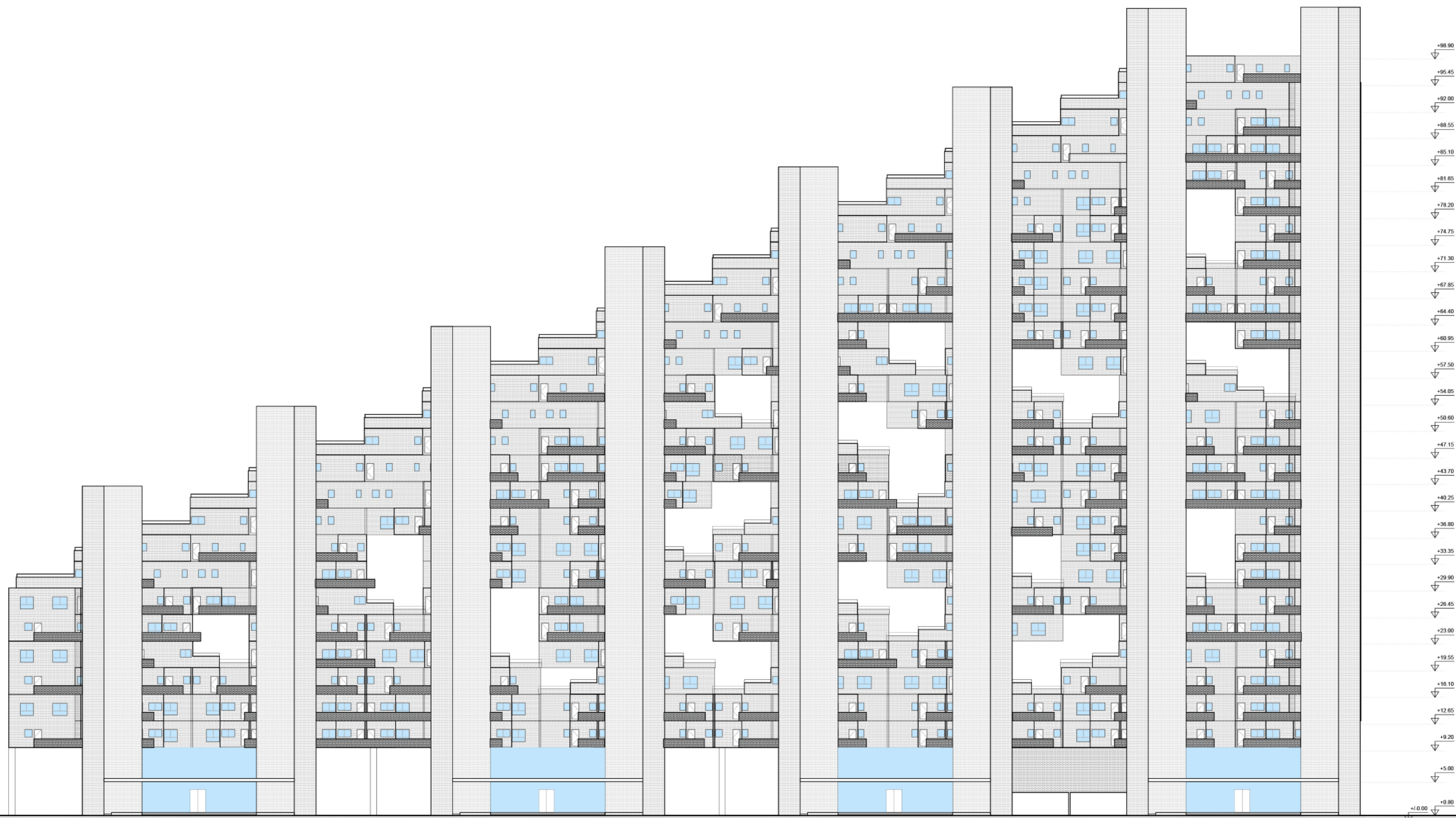
- +88.90
- +85.45
- +82.00
- +88.55
- +85.10
- +81.65
- +78.20
- +74.75
- +71.30
- +67.85
- +64.40
- +60.95
- +57.50
- +54.05
- +50.60
- +47.15
- +43.70
- +40.25
- +36.80
- +33.35
- +29.90
- +26.45
- +23.00
- +19.55
- +16.10
- +12.65
- +9.20
- +5.75
- +2.30
- +0.85
- +0.40

VISTA LATERAL esc:1:500

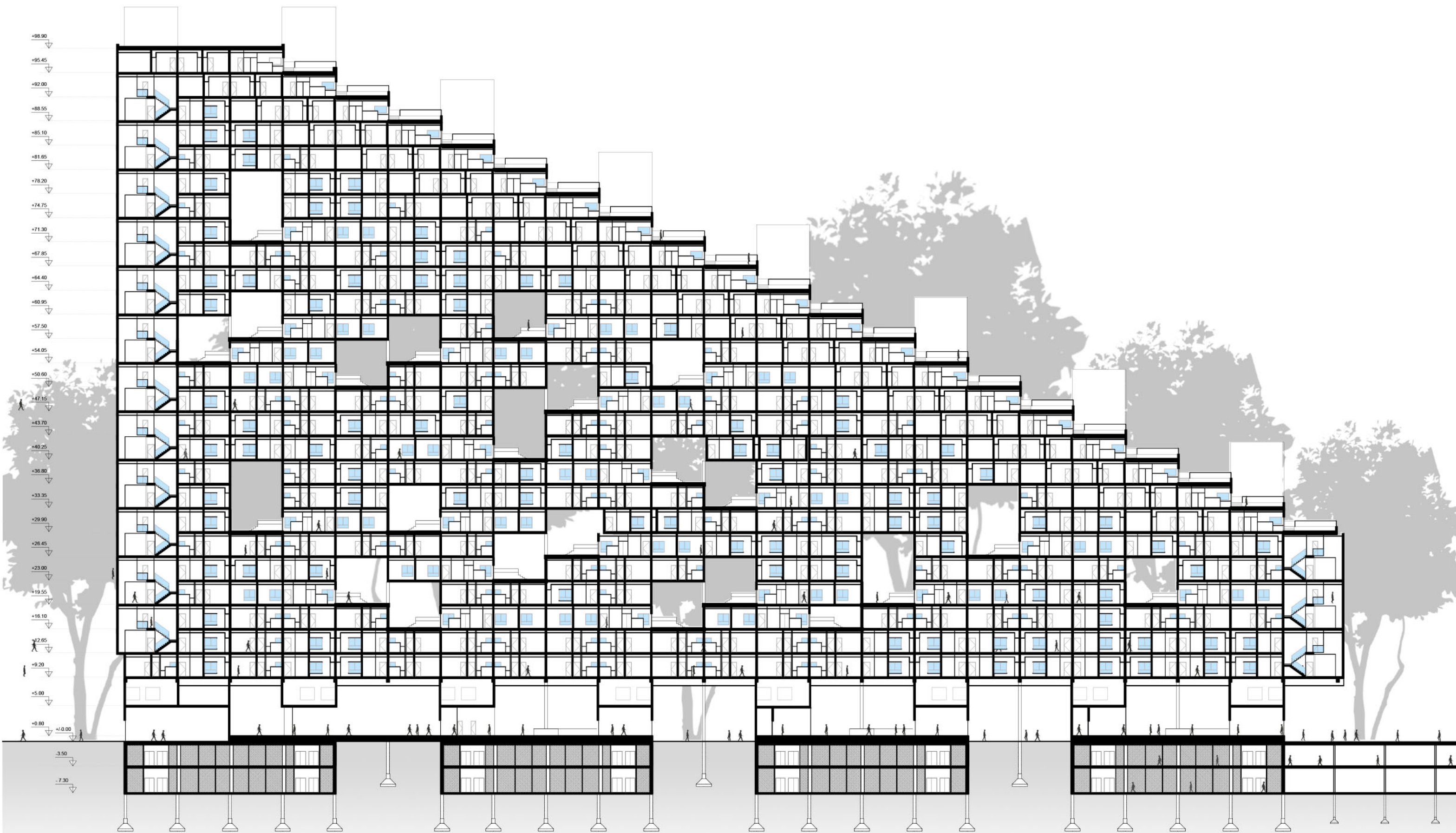




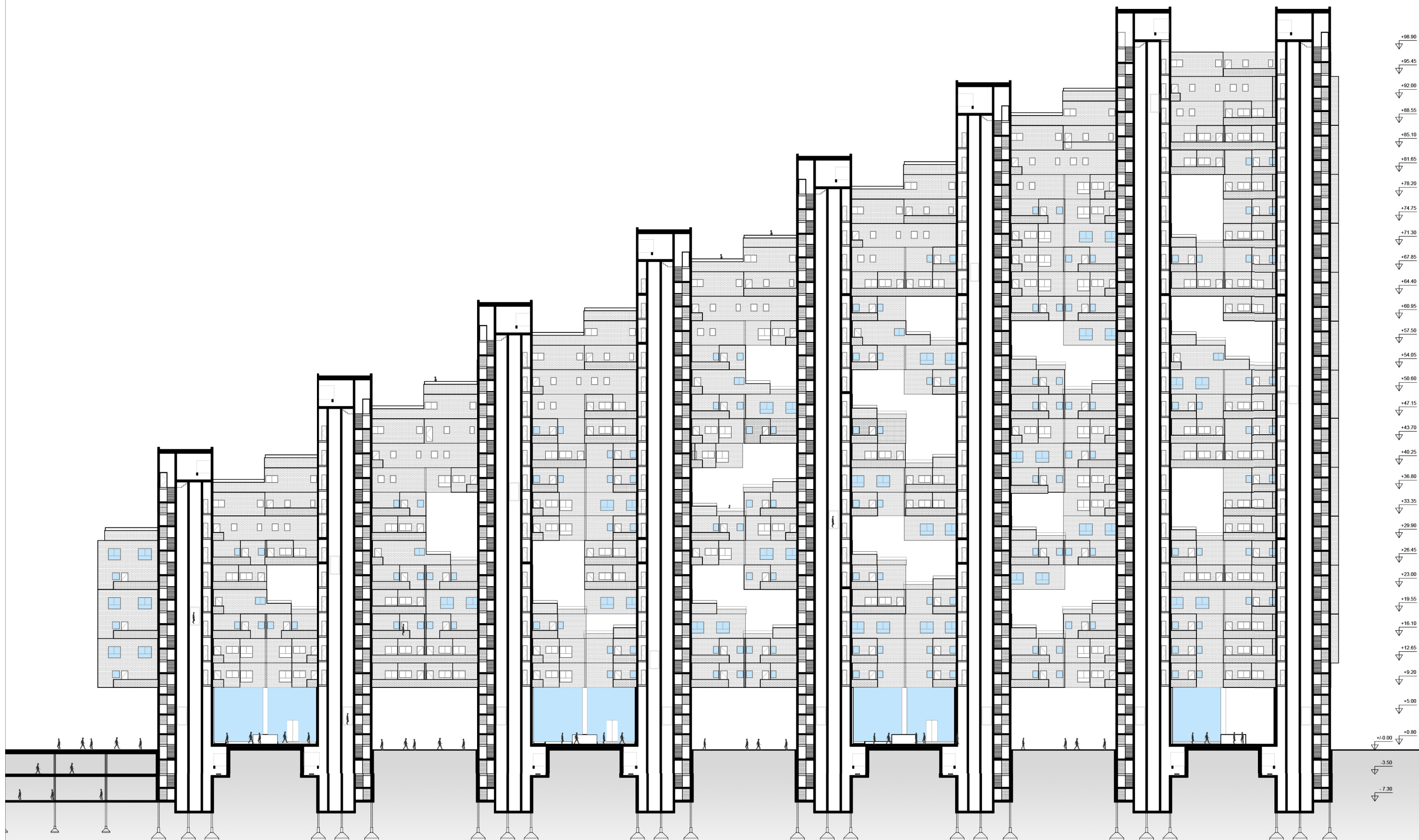
VISTA NORTE esc:1:500



VISTA FRENTE esc:1:500

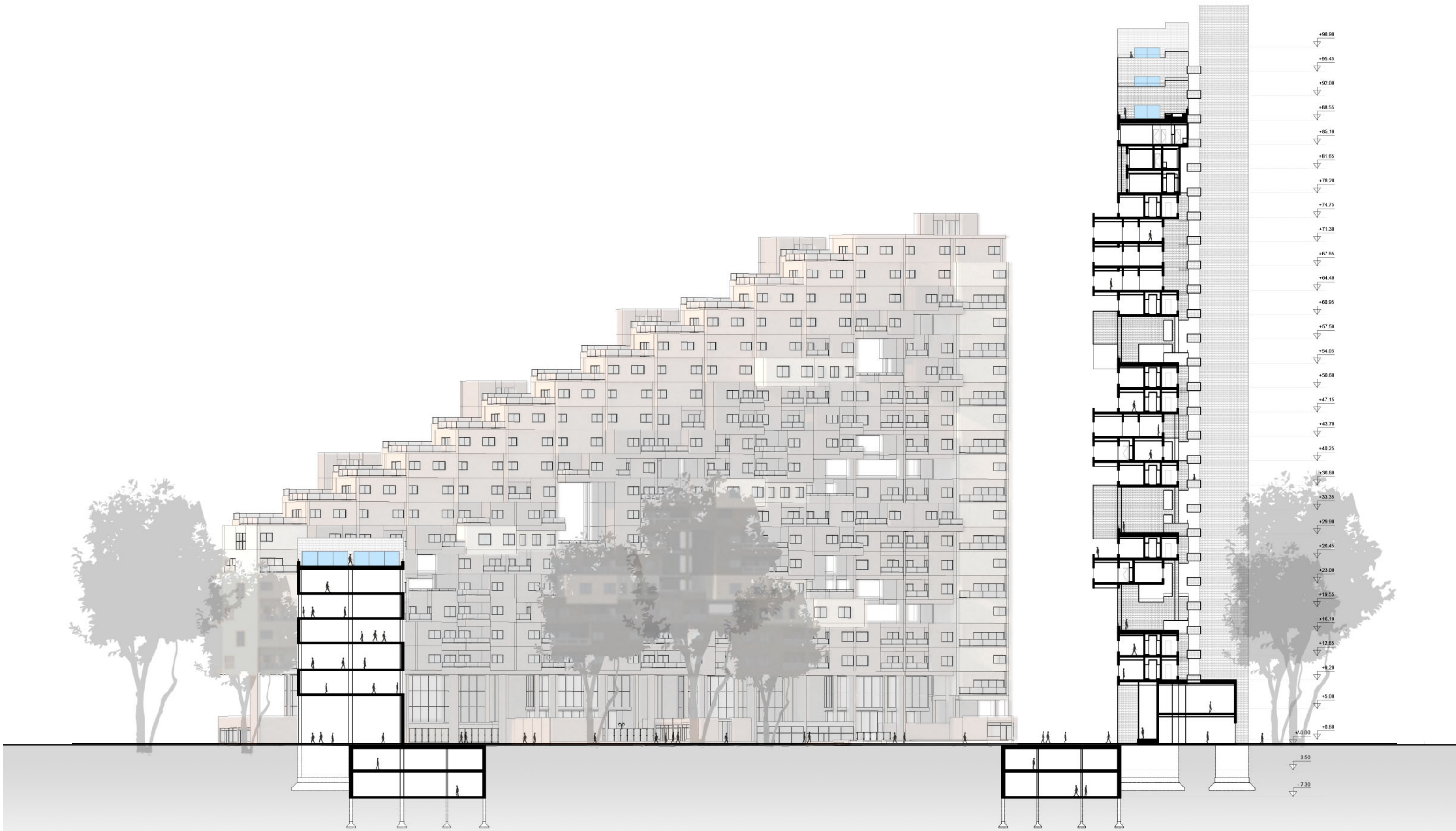


CORTE A-A esc:1:500



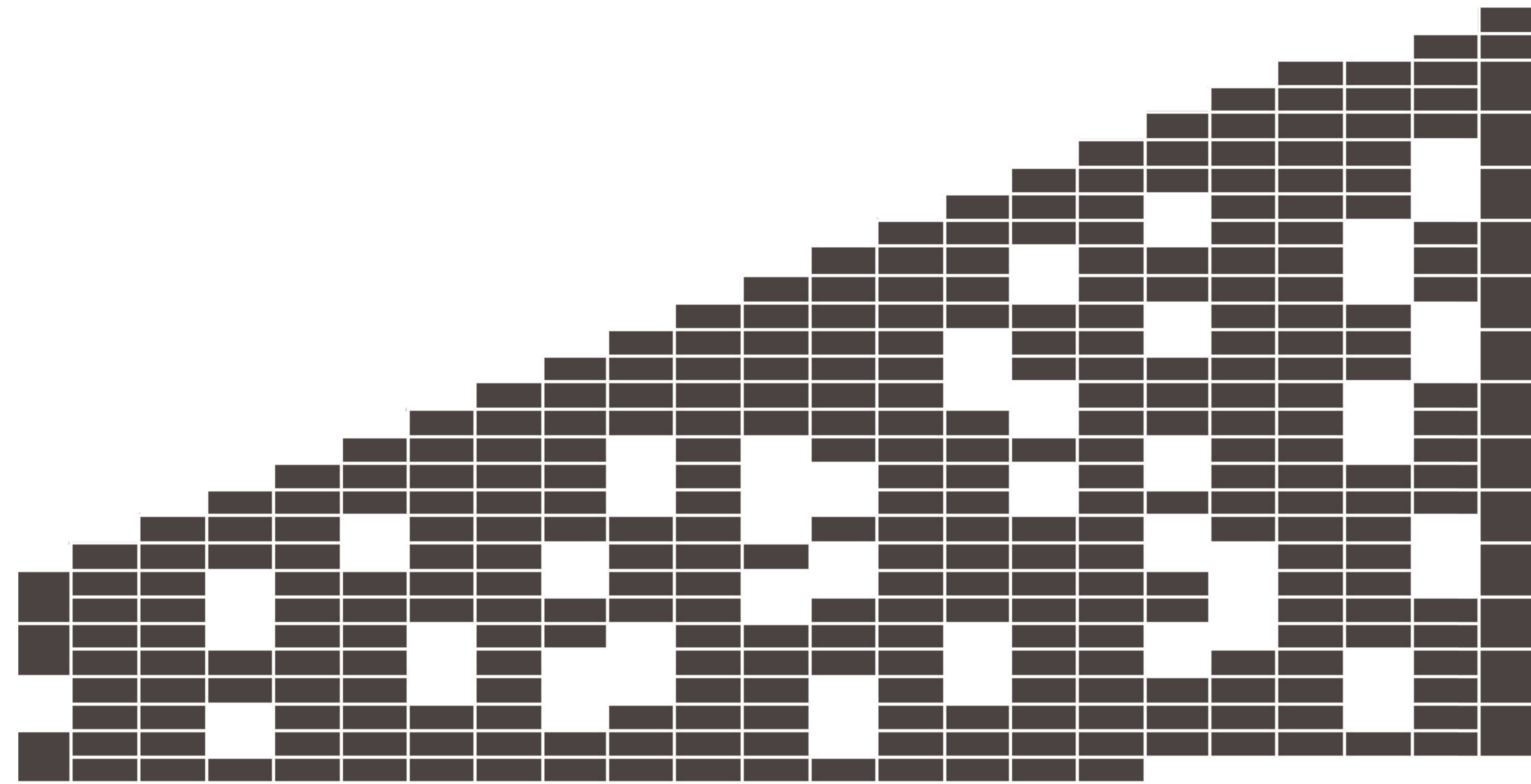
CORTE B-B esc:1:500



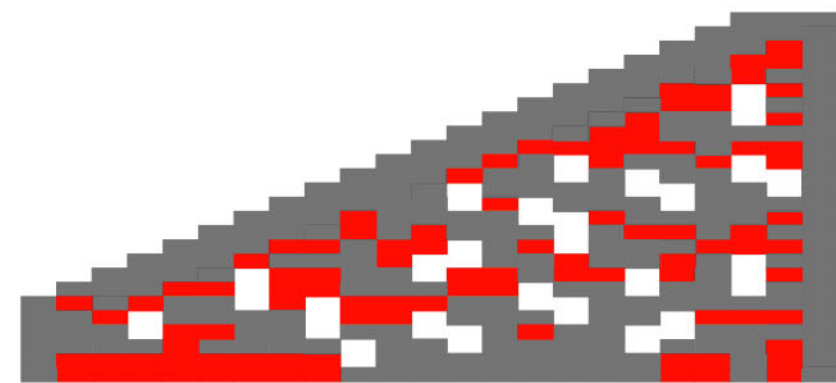
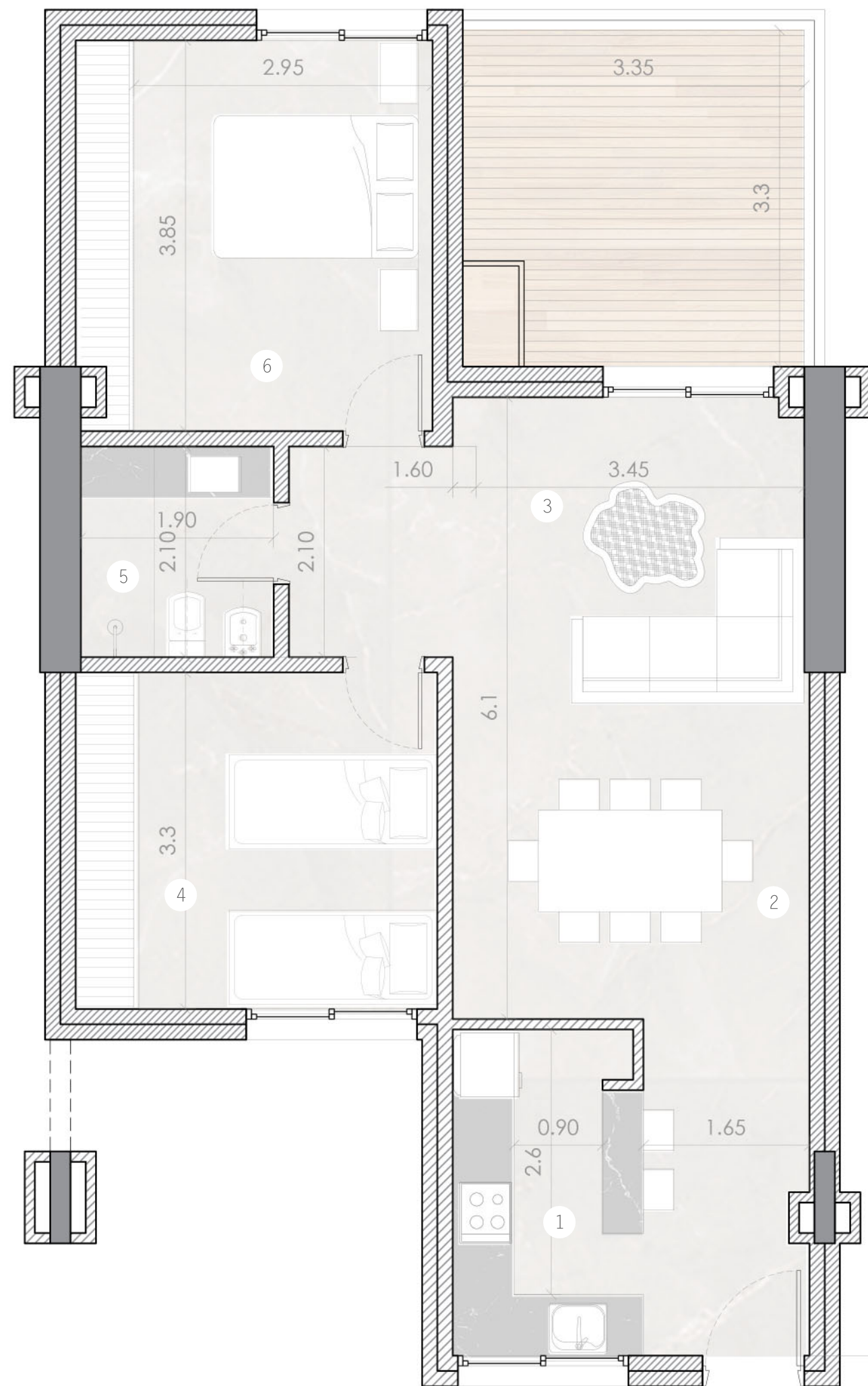


CORTE C-C esc:1:500

TIPOS DE VIVIENDA





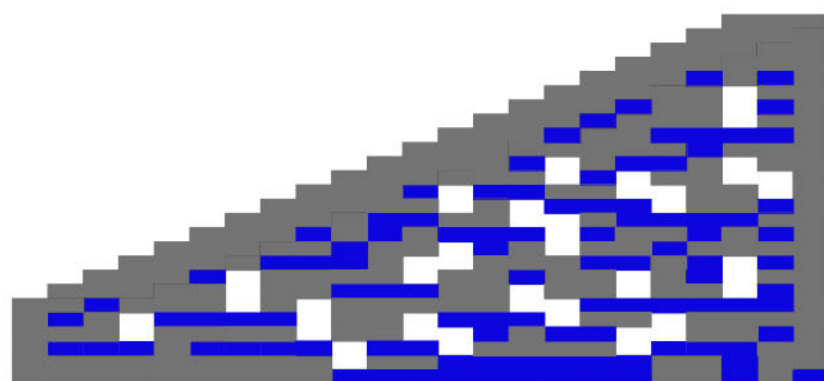


TOTAL: 92m2
CUBIERTOS: 80m2
EXPANSION: 12m2

EDIFICIO 1: 87 UNIDADES
EDIFICIO 2: 43 UNIDADES

- 1- COCINA
- 2- COMEDOR
- 3- LIVING
- 4- DORMITORIO 1
- 5- BAÑO
- 6- DORMITORIO 2

UNIDAD 2 DORMITORIOS esc:1:50

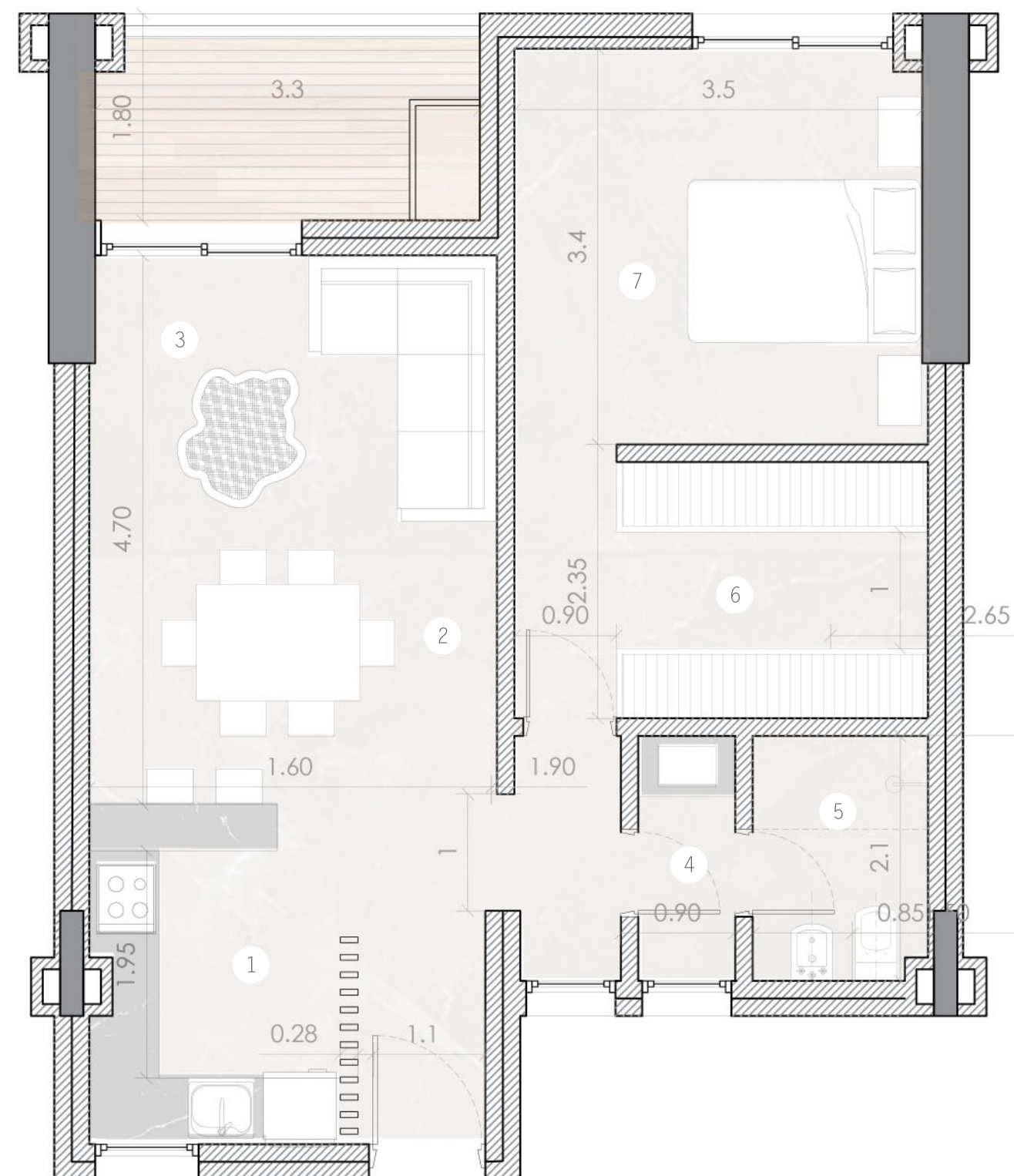


TOTAL: 73m²
 CUBIERTOS: 66m²
 EXPANSION: 7m²

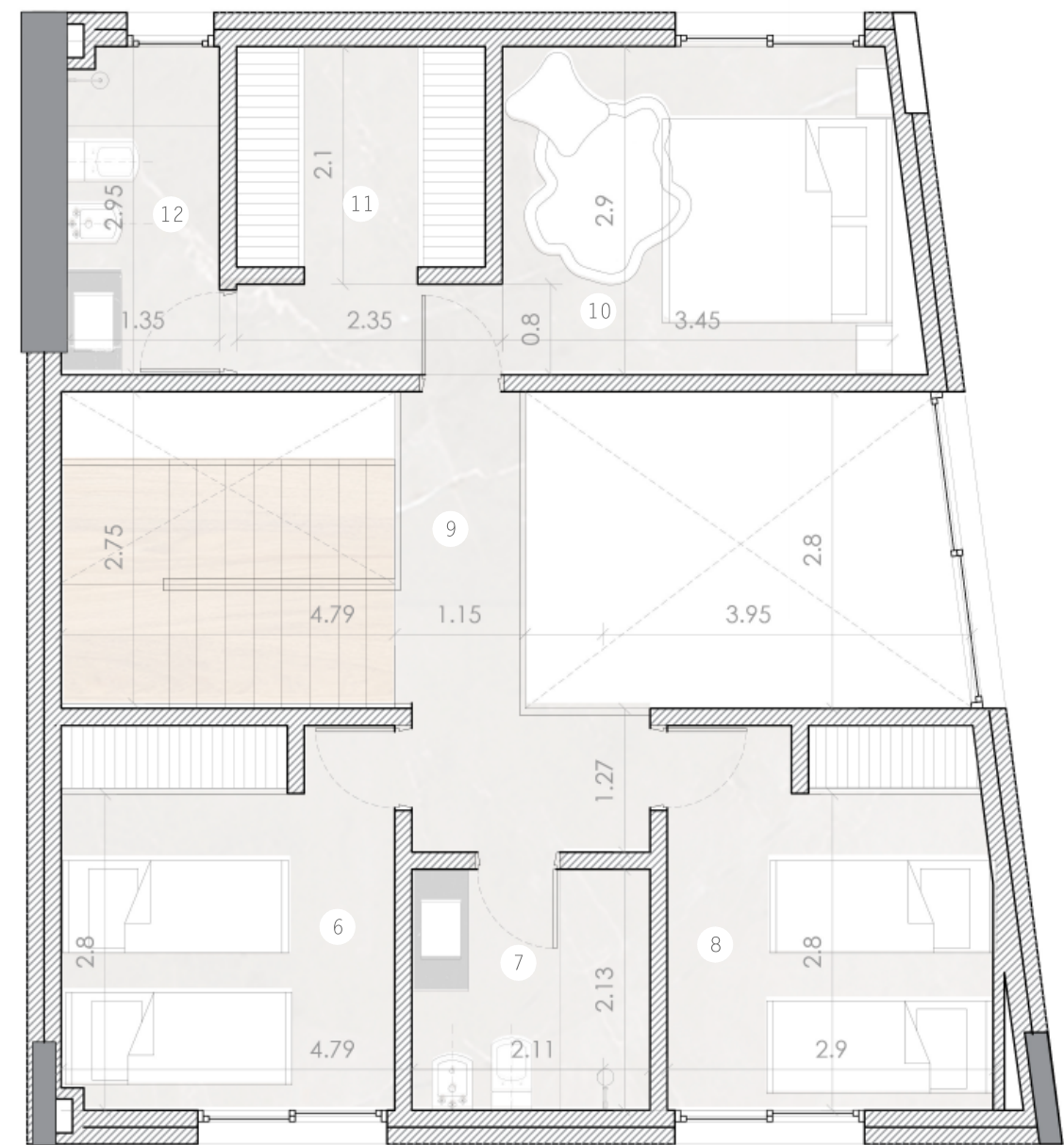
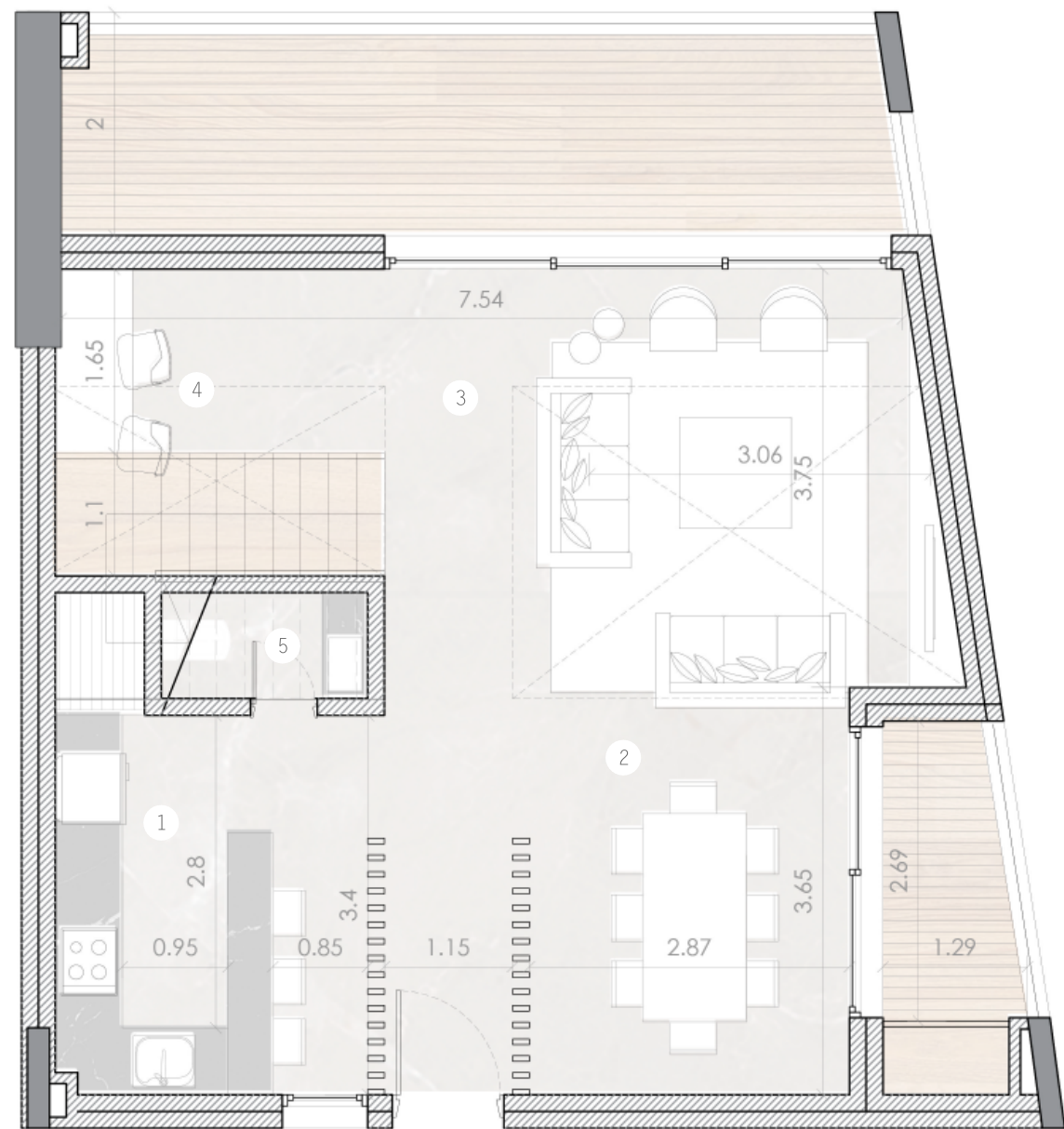
EDIFICIO 1: 93 UNIDADES
 EDIFICIO 2: 46 UNIDADES

- 1- COCINA
- 2- COMEDOR
- 3- LIVING
- 4- ANTEBAÑO
- 5- BAÑO
- 6- VESTIDOR
- 7- DORMITORIO

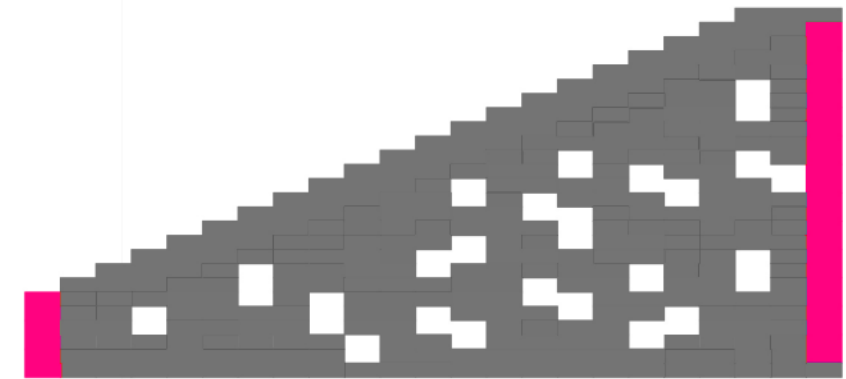
UNIDAD 1 DORMITORIO esc:1:50







UNIDAD DUPLEX PLANTA BAJA Y ALTA DORMITORIOS esc:1:50



TOTAL: 170m²

CUBIERTOS: 120m²

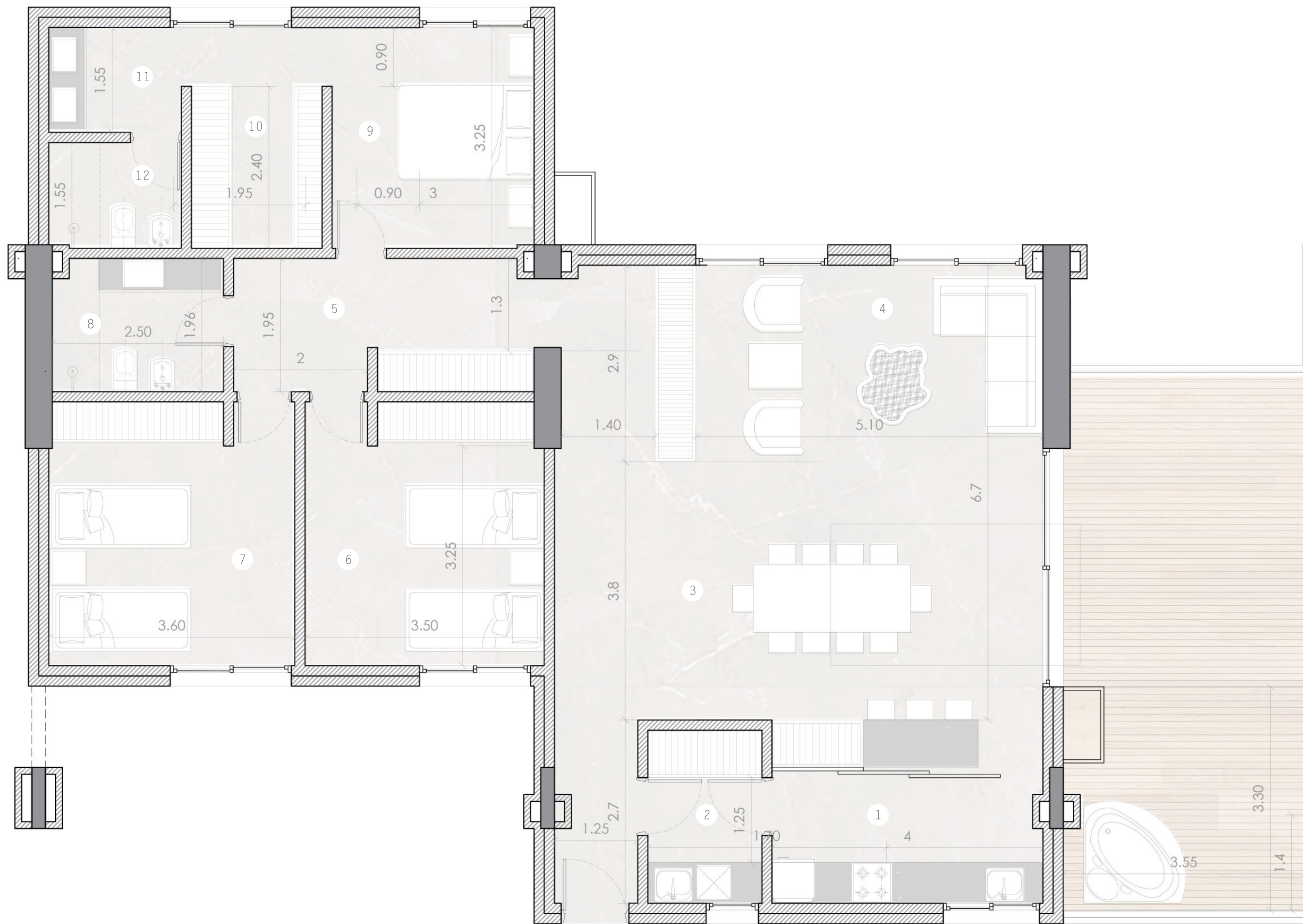
EXPANSION: 50m²

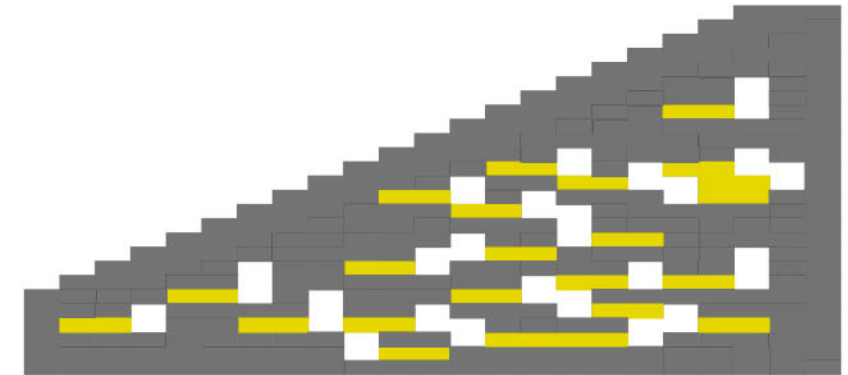
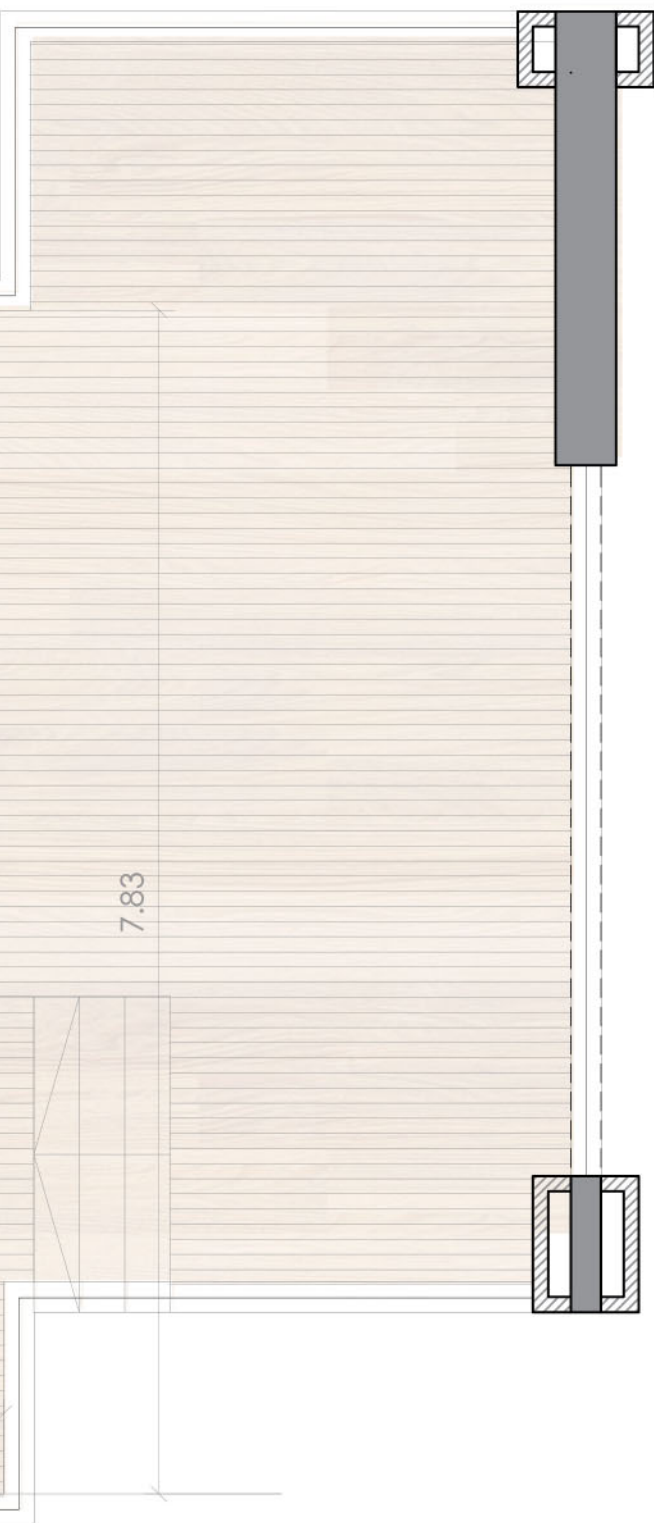
EDIFICIO 1: 15 UNIDADES

EDIFICIO 2: 7 UNIDADES

- 1- COCINA
- 2- COMEDOR
- 3- LIVING
- 4- ESCRITORIO
- 5- TOILETTE
- 6- DORMITRIO 2
- 7- BAÑO PPL
- 8- DORMITRIO 2
- 9- PASO
- 10- DORMITORIO PPL
- 11- VESTIDOR
- 12- BAÑO EN SUITE







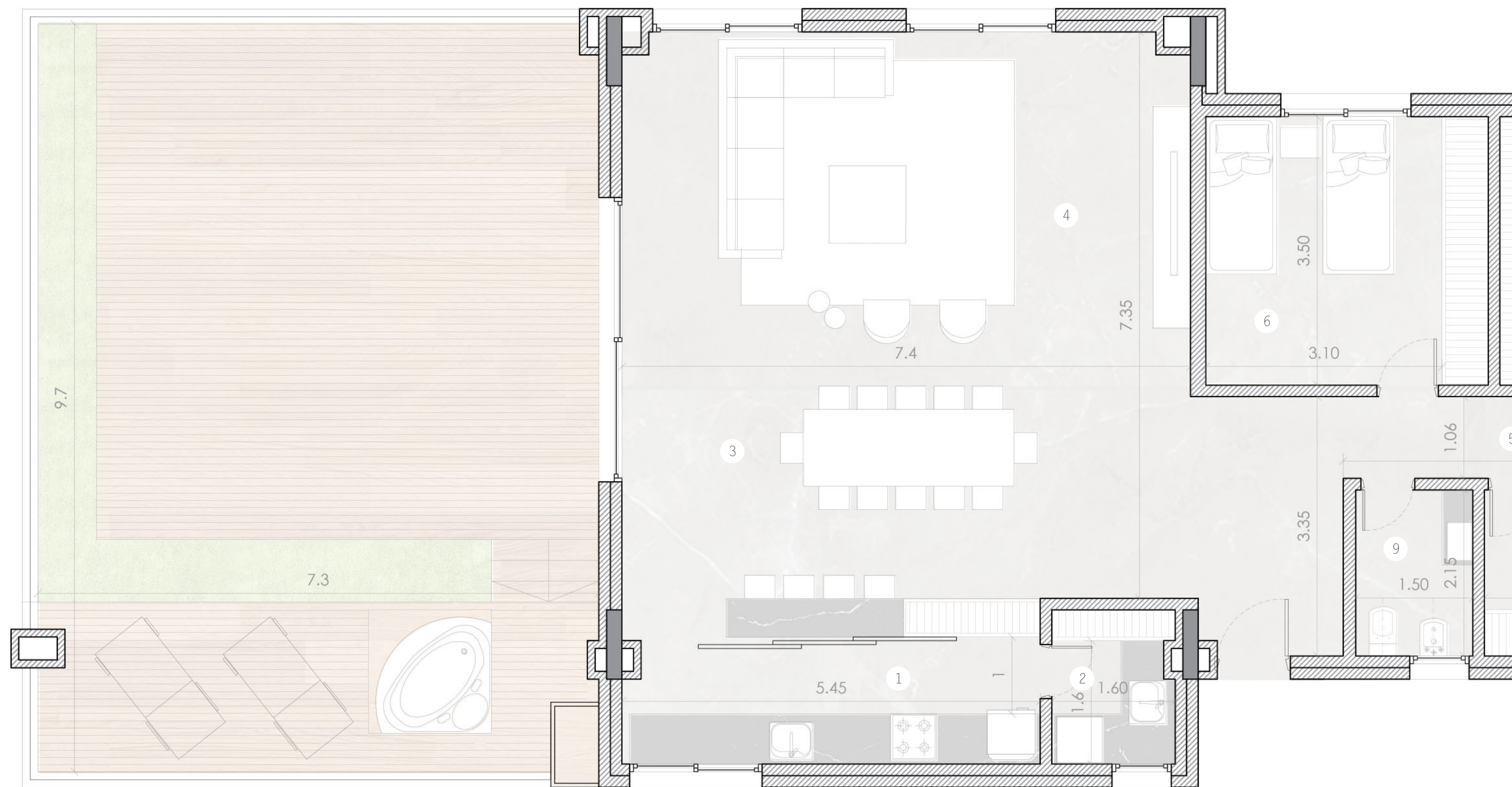
TOTAL: 217m²
 CUBIERTOS: 154m²
 EXPANSION: 63m²

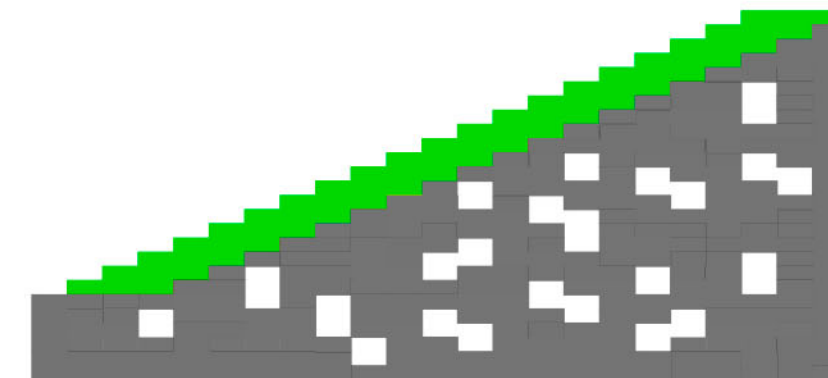
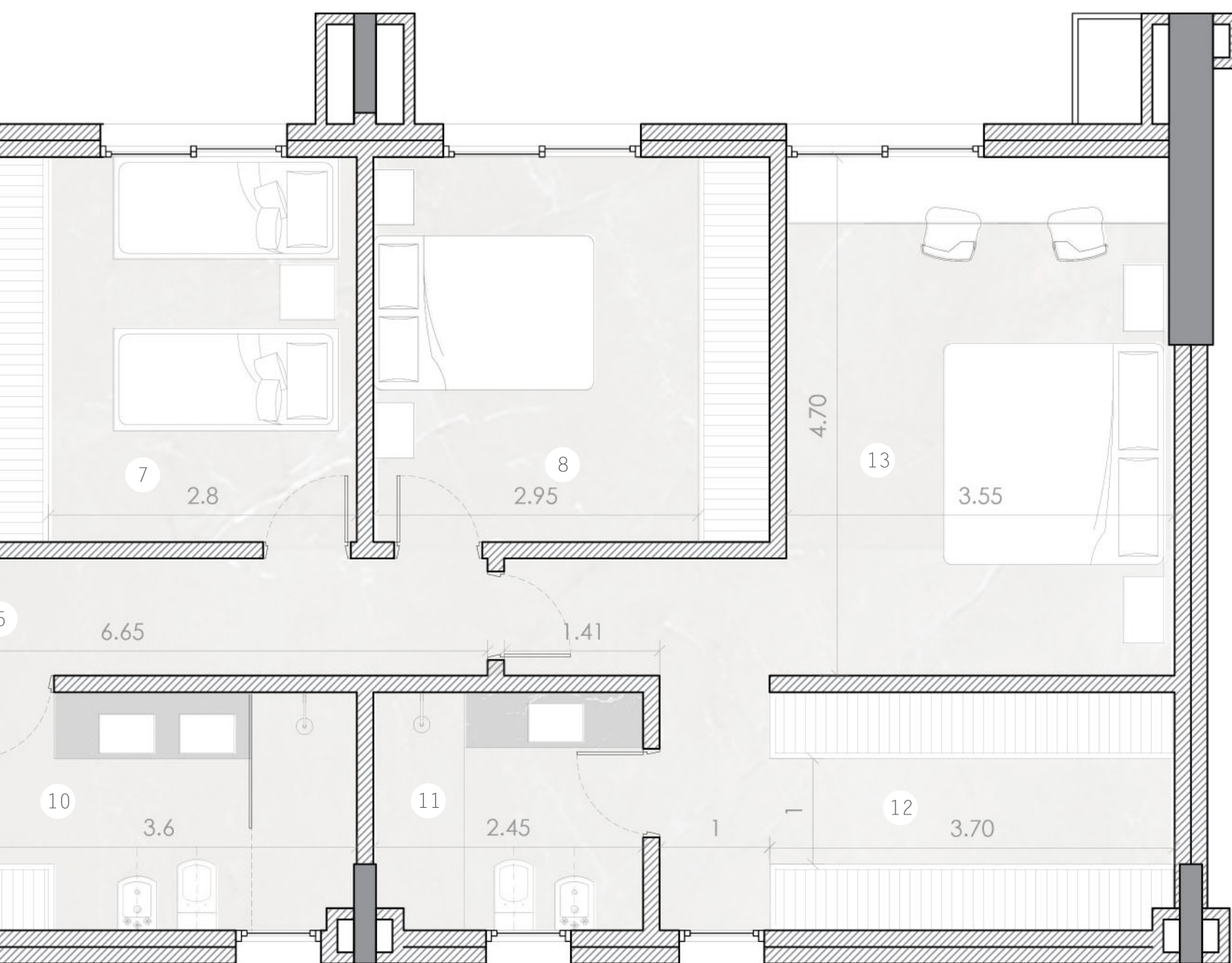
EDIFICIO 1: 23 UNIDADES
 EDIFICIO 2: 11 UNIDADES

- 1- COCINA
- 2- LAVADERO
- 3- COMEDOR
- 4- LIVING
- 5- PASO
- 6- DORMITORIO 1
- 7- DORMITRIO 2
- 8- BAÑO PPL
- 9- DORMITORIO PPL
- 10- VESTIDOR
- 11- ANTEBAÑO
- 12- BAÑO EN SUITE

UNIDAD 3 DORMITORIOS esc:1:50







TOTAL: 268m²

CUBIERTOS: 192m²

EXPANSION: 76m²

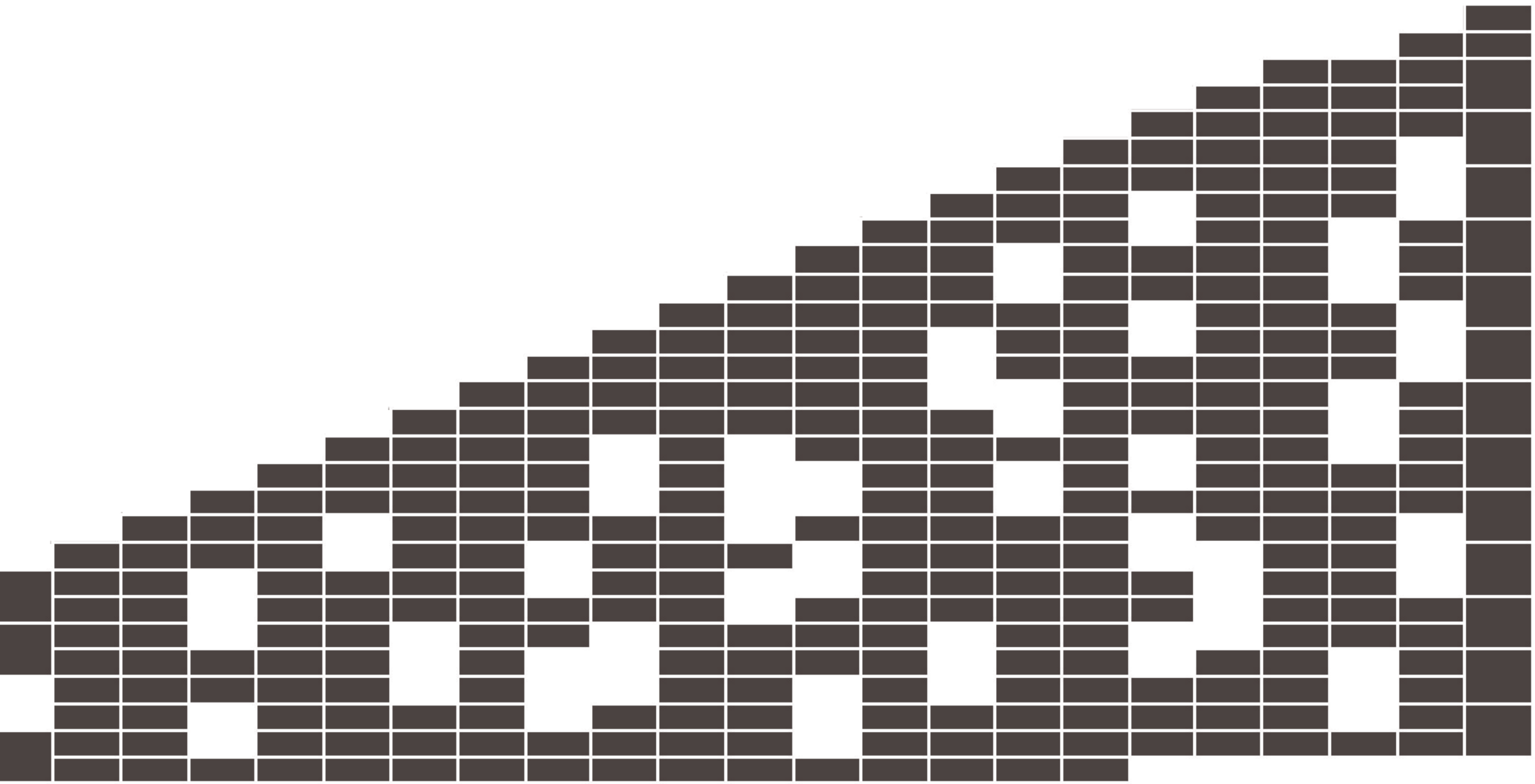
EDIFICIO 1: 20 UNIDADES

EDIFICIO 2: 10 UNIDADES

- 1- COCINA
- 2- LAVADERO
- 3- COMEDOR
- 4- LIVING
- 5- PASO
- 6- DORMITORIO 1
- 7- DORMITRIO 2
- 8- DORMITRIO 3
- 9- TOILETTE
- 10- BAÑO
- 11- BAÑO EN SUITE
- 12- VESTIDOR
- 13- DORMITRIO PPL

UNIDAD 4 DORMITORIOS esc:1:50

INSTALACIONES

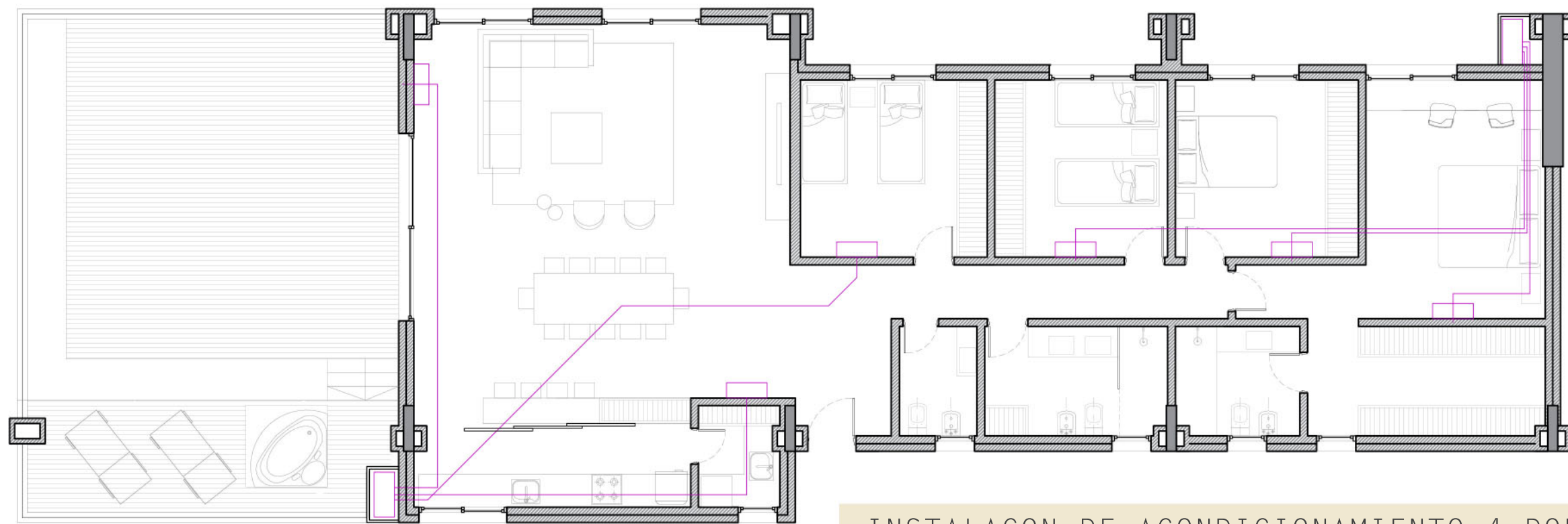


INSTALACIÓN DE ACONDICIONAMIENTO

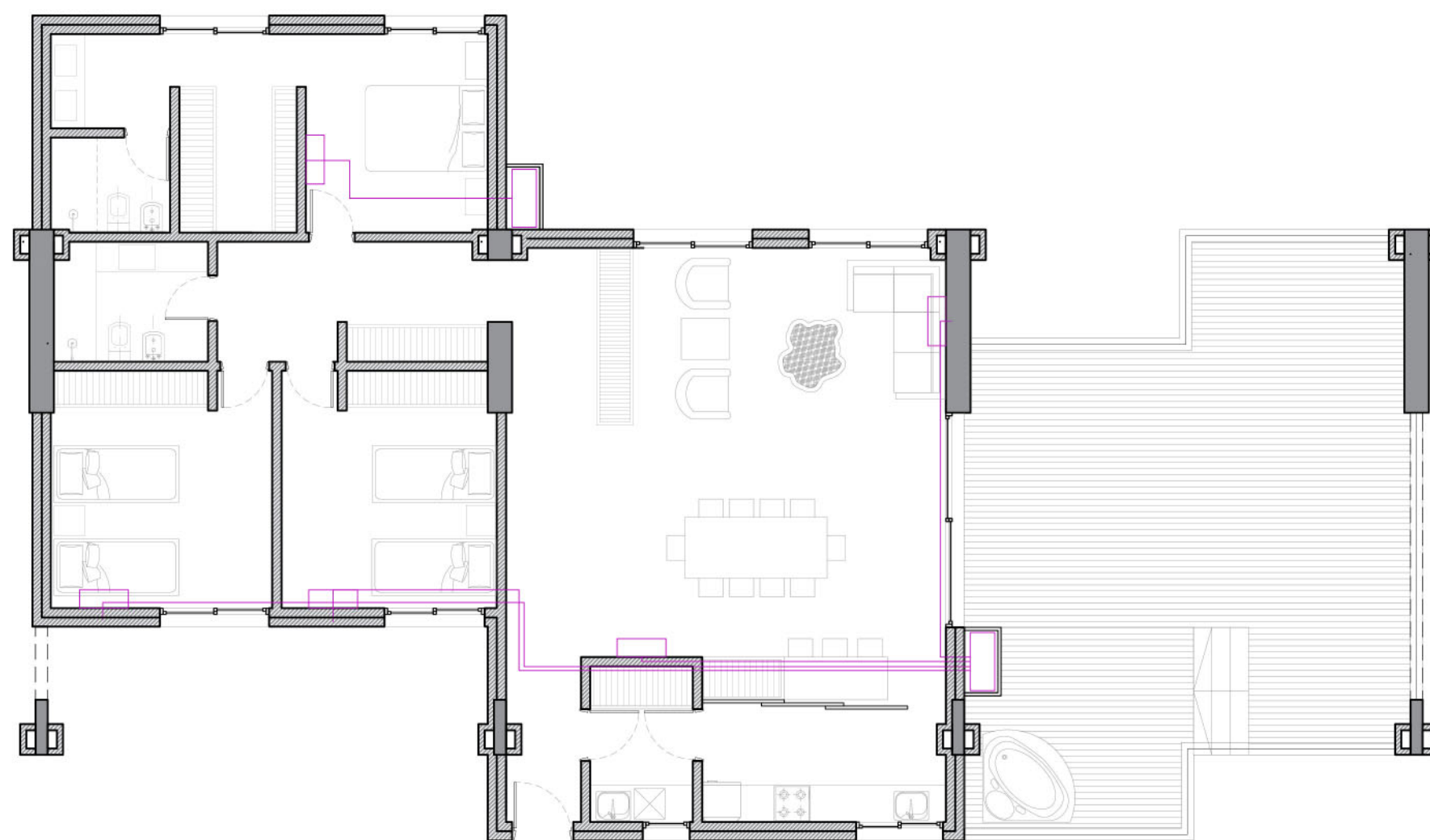
Para acondicionar las viviendas de optó por el sistema de multisplit, contando con una o dos unidades exteriores según las necesidades de cada caso y previendo estructuras para albergar dichos equipos.

Un equipo multisplit consta de varias unidades interiores o splits conectadas a una unidad exterior. Es una instalación de aire acondicionado más versátil y completa, ya que permite climatizar varias habitaciones contando con una sola unidad exterior. Además, también permite combinar distintos tipos de unidades interiores, pudiendo utilizar por ejemplo varias unidades interiores de tipo split al mismo tiempo que otras tipo cassette, en función de las necesidades.

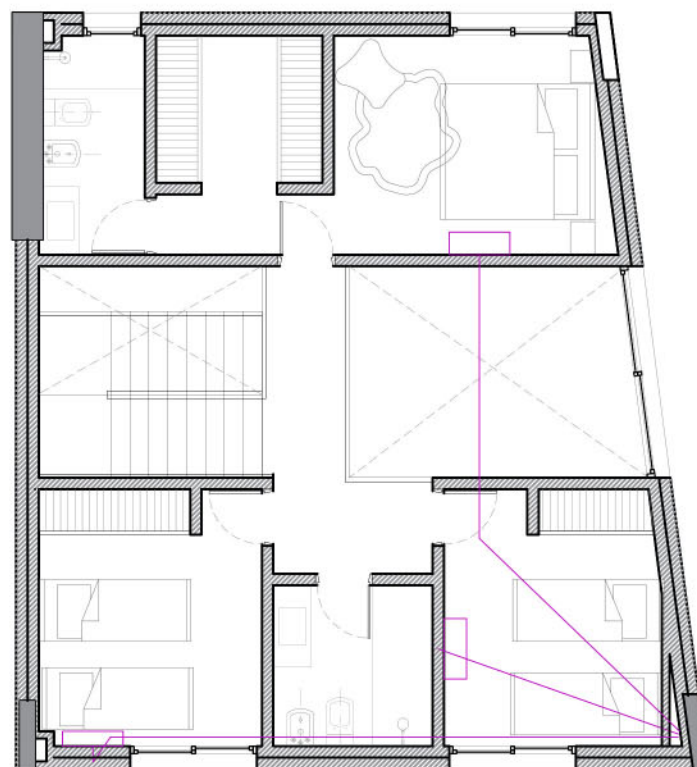
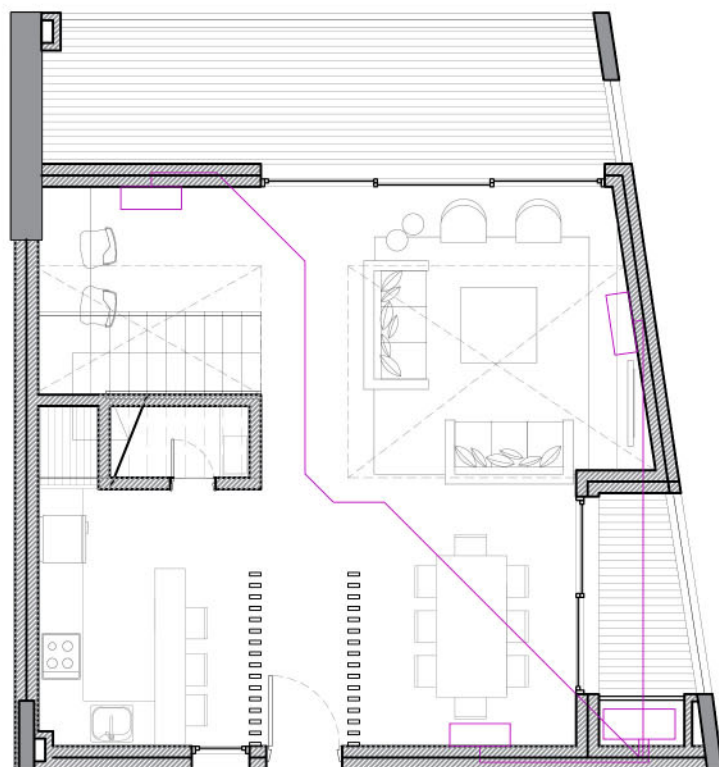
Una de las mayores ventajas de la instalación multisplit es que es posible regular la temperatura de cada habitación o estancia de forma individual. Esta característica afecta directamente al grado de confort, puesto que las necesidades de climatización varían de una estancia a otra. También destaca el ahorro energético, puesto que el control sobre los equipos siempre mejora los consumos, pudiendo por ejemplo apagar los equipos que no necesitamos. Además, con este sistema, será un único compresor el que trabaje para todos los equipos split.



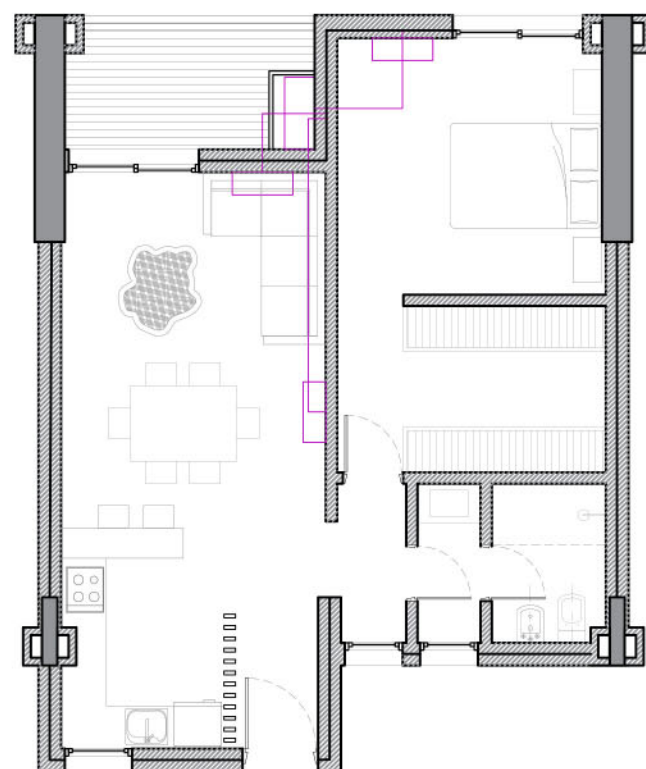
INSTALACION DE ACONDICIONAMIENTO 4 DORM esc 1:100



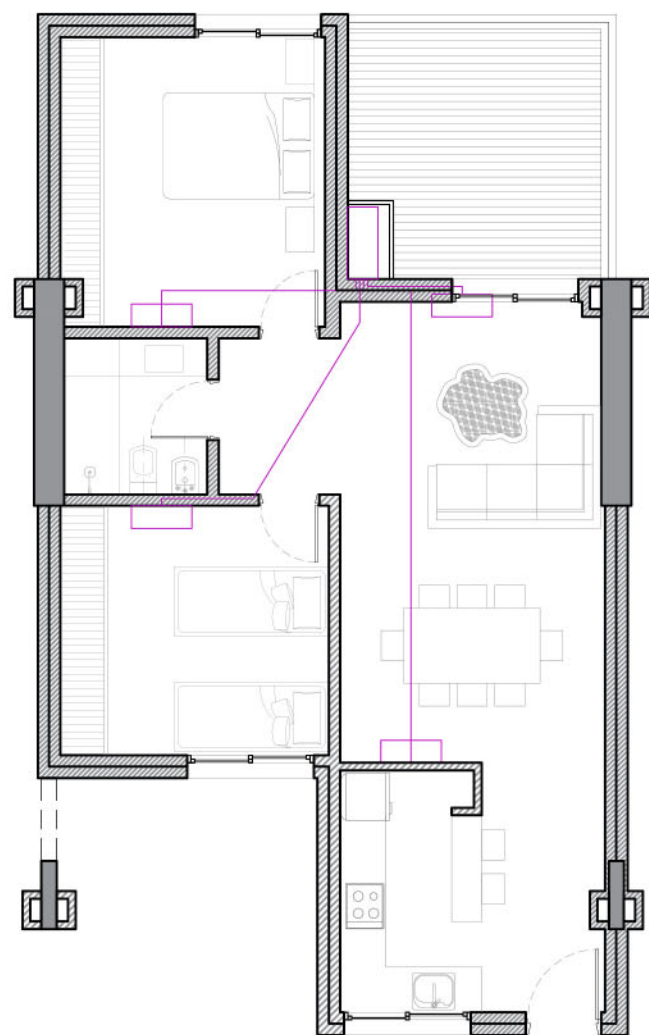
INSTALACION DE ACONDICIONAMIENTO 3 DORM esc 1:100



INSTALACION DE ACONDICIONAMIENTO DUPLEX esc 1:100



INSTALACION DE ACOONDICIONAMIENTO UNIDAD 1 DORMITORIO esc 1:100



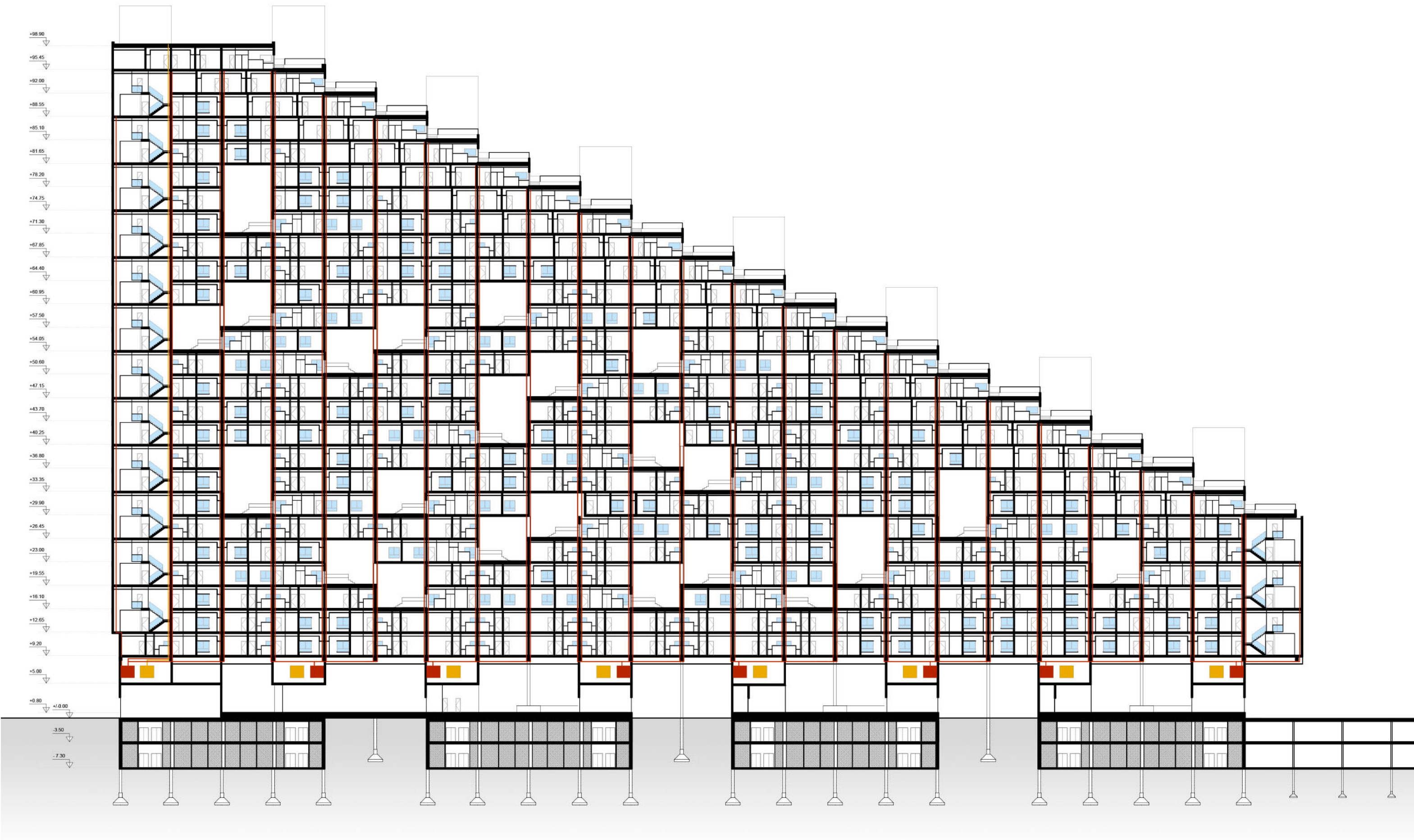
INSTALACION DE ACONDICIONAMIENTO UNIDAD 2 DORMITORIOS esc 1:100

INSTALACIÓN CLOACAL

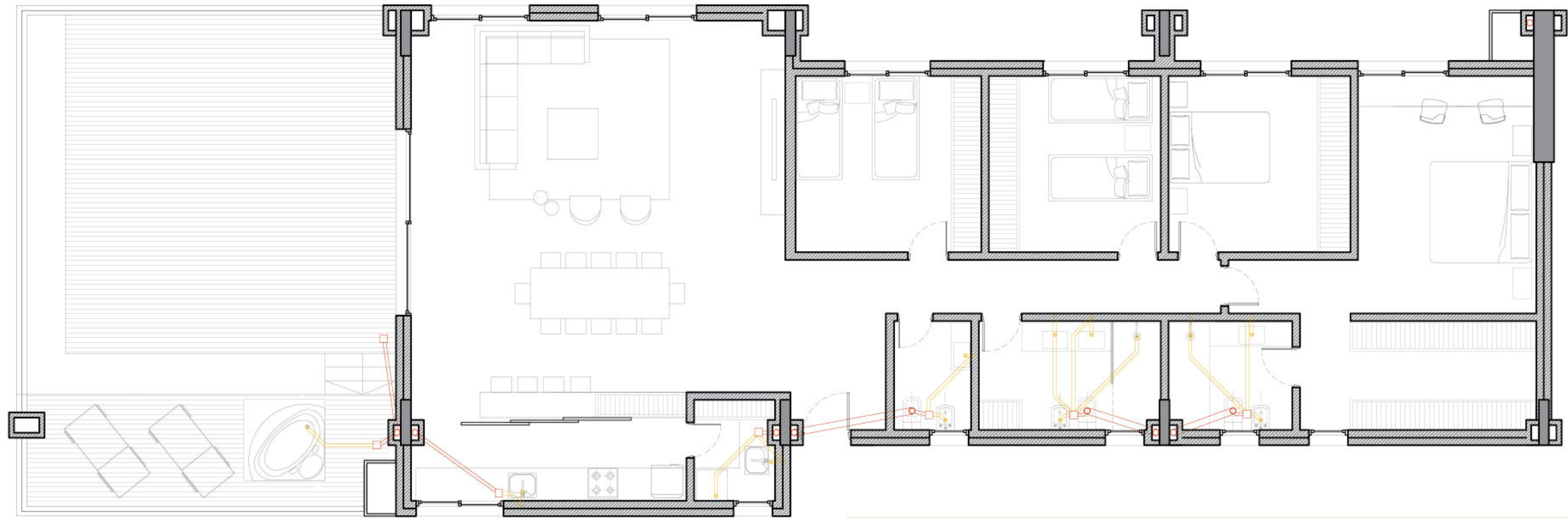
Según la ordenanza N° 8.334/08 de la Municipalidad de Rosario establece que “en proyectos de edificios de cualquier tipo, de más de 23 metros de altura o más de 500 m² de superficie impermeable, en cualquier sector de la ciudad, se incorporarán sistemas reguladores y/o retardadores de escurrimiento. Los proyectos de regulación tendrán como objetivo demorar la afluencia de agua en los momentos picos de lluvia, de manera tal que permita la amortización o disminución de los caudales máximos de descarga hacia la red pluvial existente”.

Es por esto que se plantean los tanques de reservorio de agua dispuestos en un espacio técnico en la última planta del edificio, que cumplen la función de cámaras retardadoras. Los mismos reciben el agua de lluvia, que luego irá directamente a la colectora.

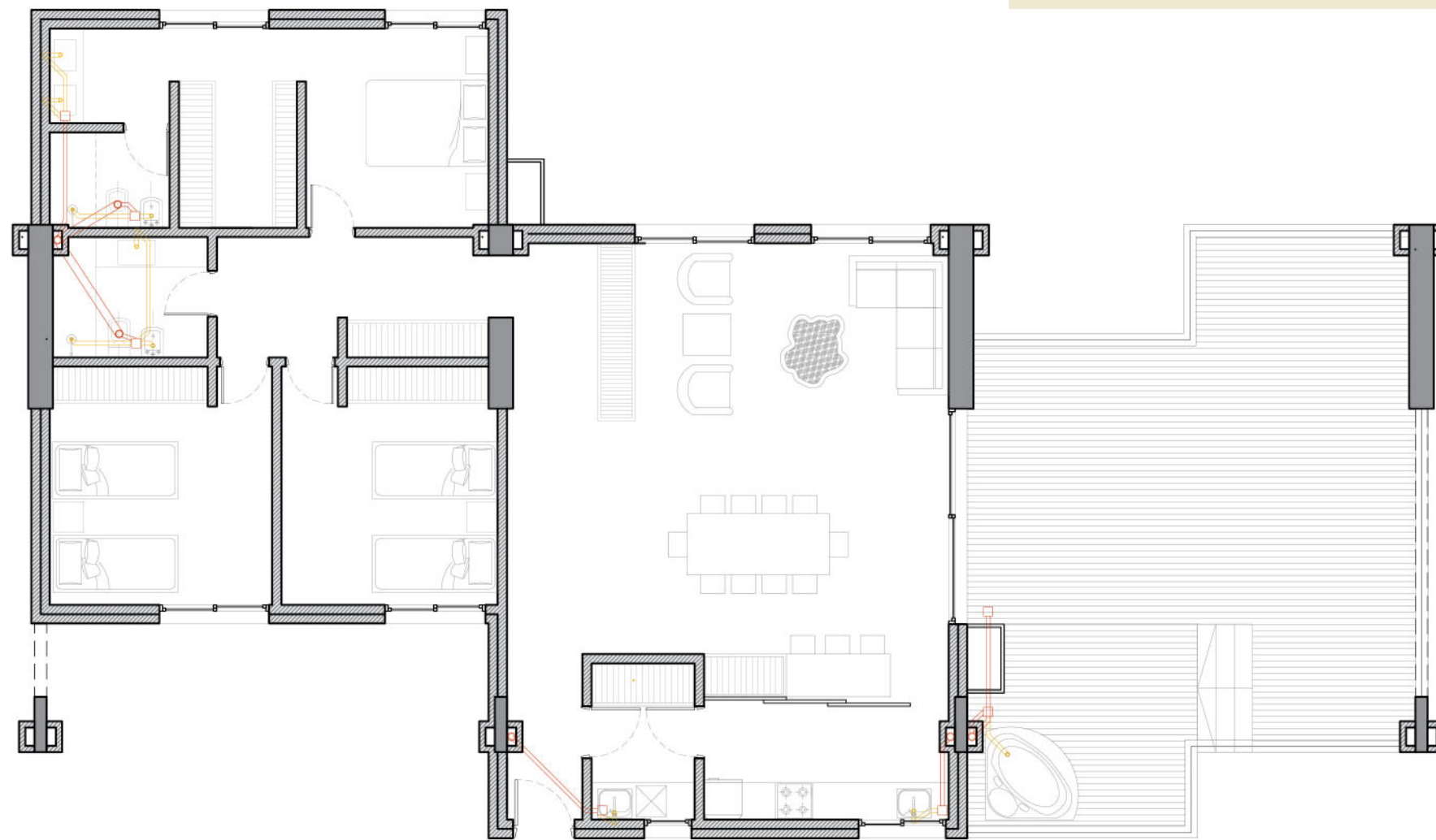
En el caso de este edificio los desagües corren por cielorraso hasta las bajantes; se plantean dos bajantes por cada módulo estructural, una a cada lado de los mismos, que permiten llegar a los tanques reguladores ubicados en el espacio que se genera entre algunas de las amenities (gimnasio, laundry, etc) y la primer planta de departamentos.



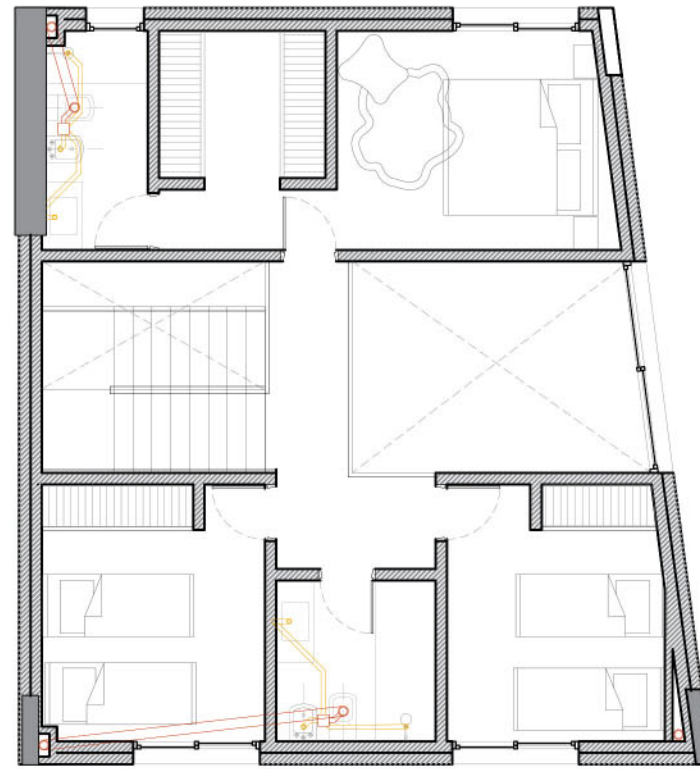
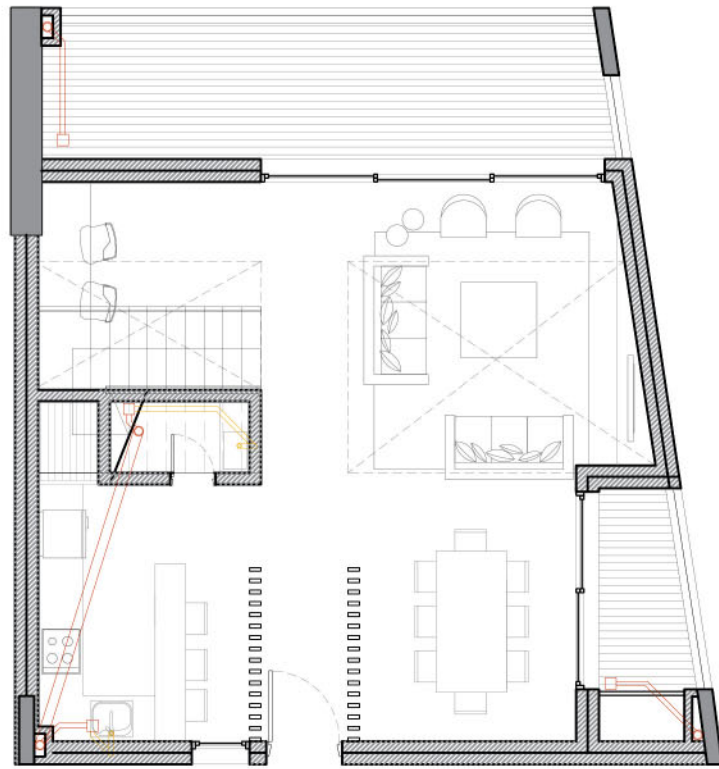
CORTE DE INSTALACION CLOACAL esc:1:500



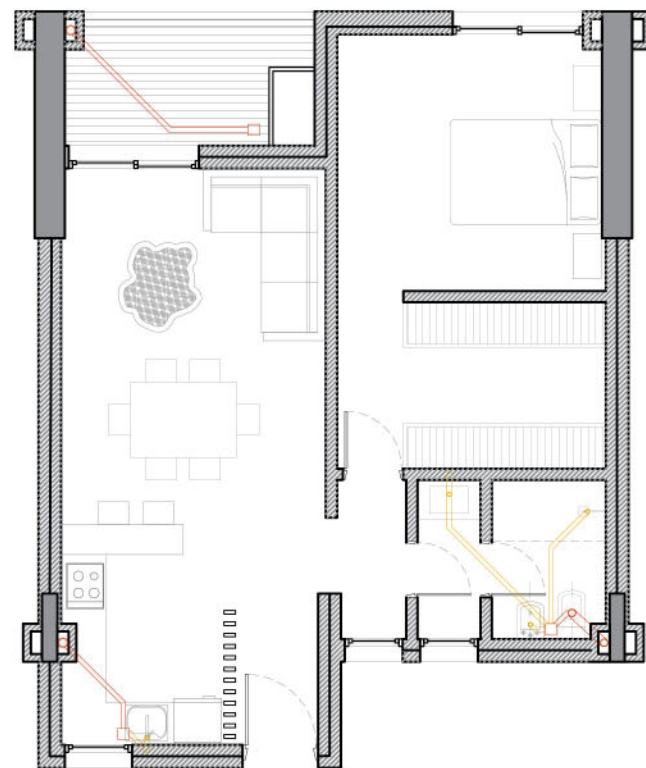
INSTALACON CLOACAL 3 DORM esc 1:100



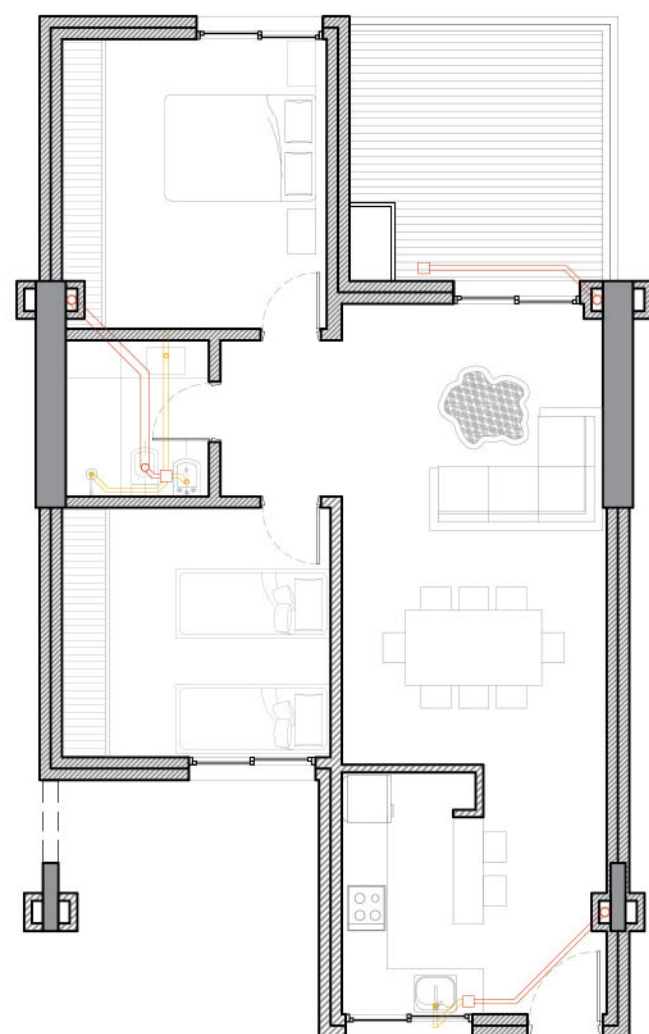
INSTALACON CLOACAL 3 DORM esc 1:100



INSTALACION CLOACAL DUPLEX esc 1:100



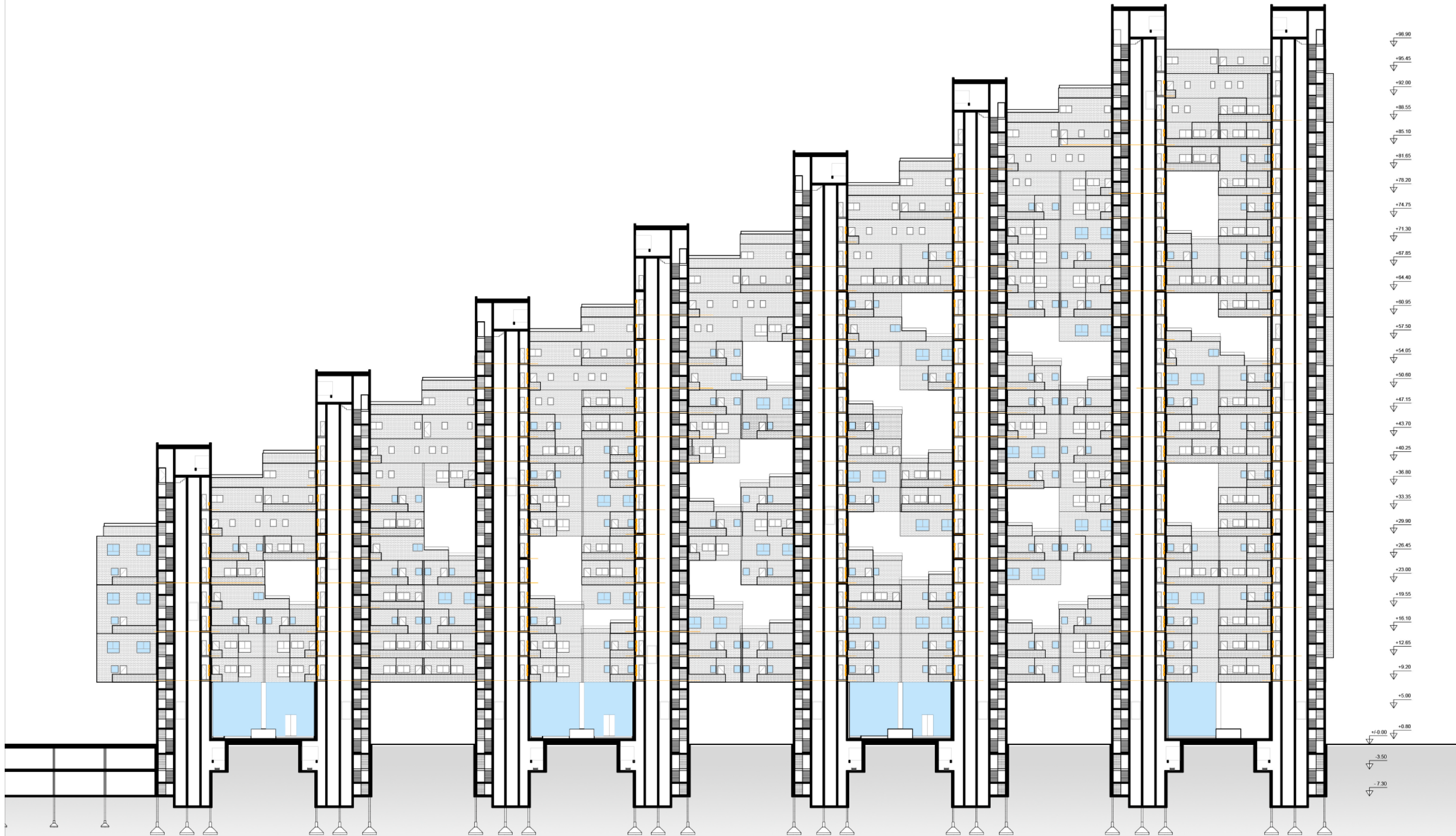
INSTALACION CLOACAL UNIDAD 1 DORMITORIO esc 1:100



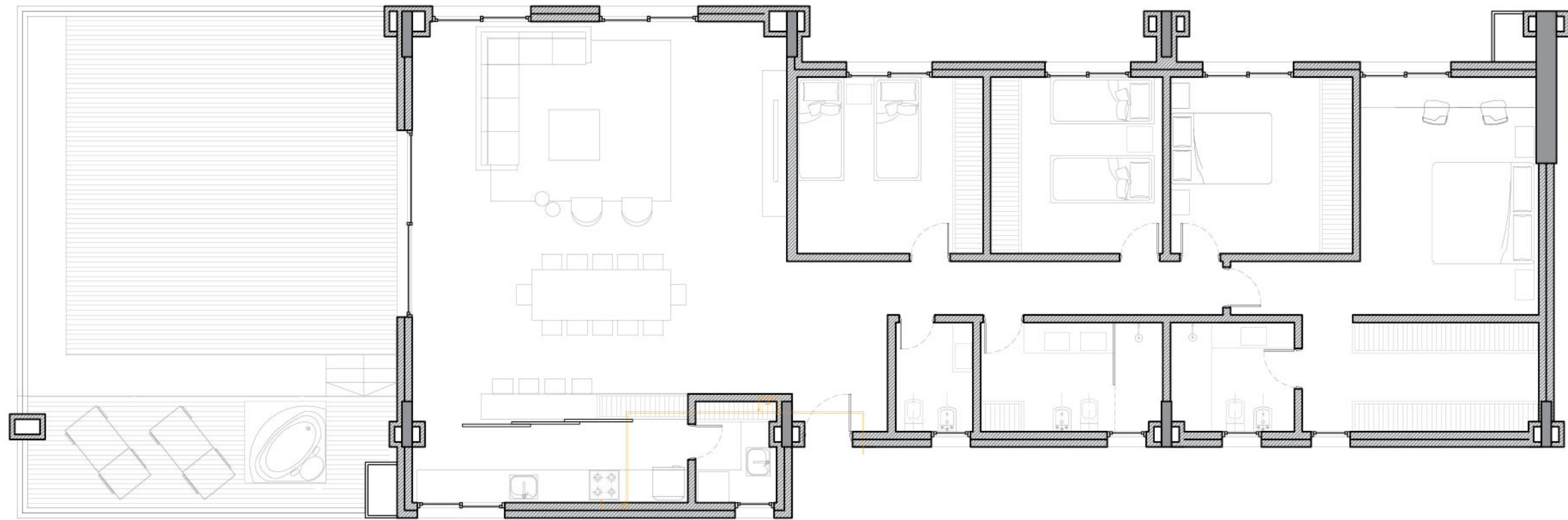
INSTALACION CLOACAL UNIDAD 2 DORMITORIOS esc 1:100

INSTALACIÓN DE GAS

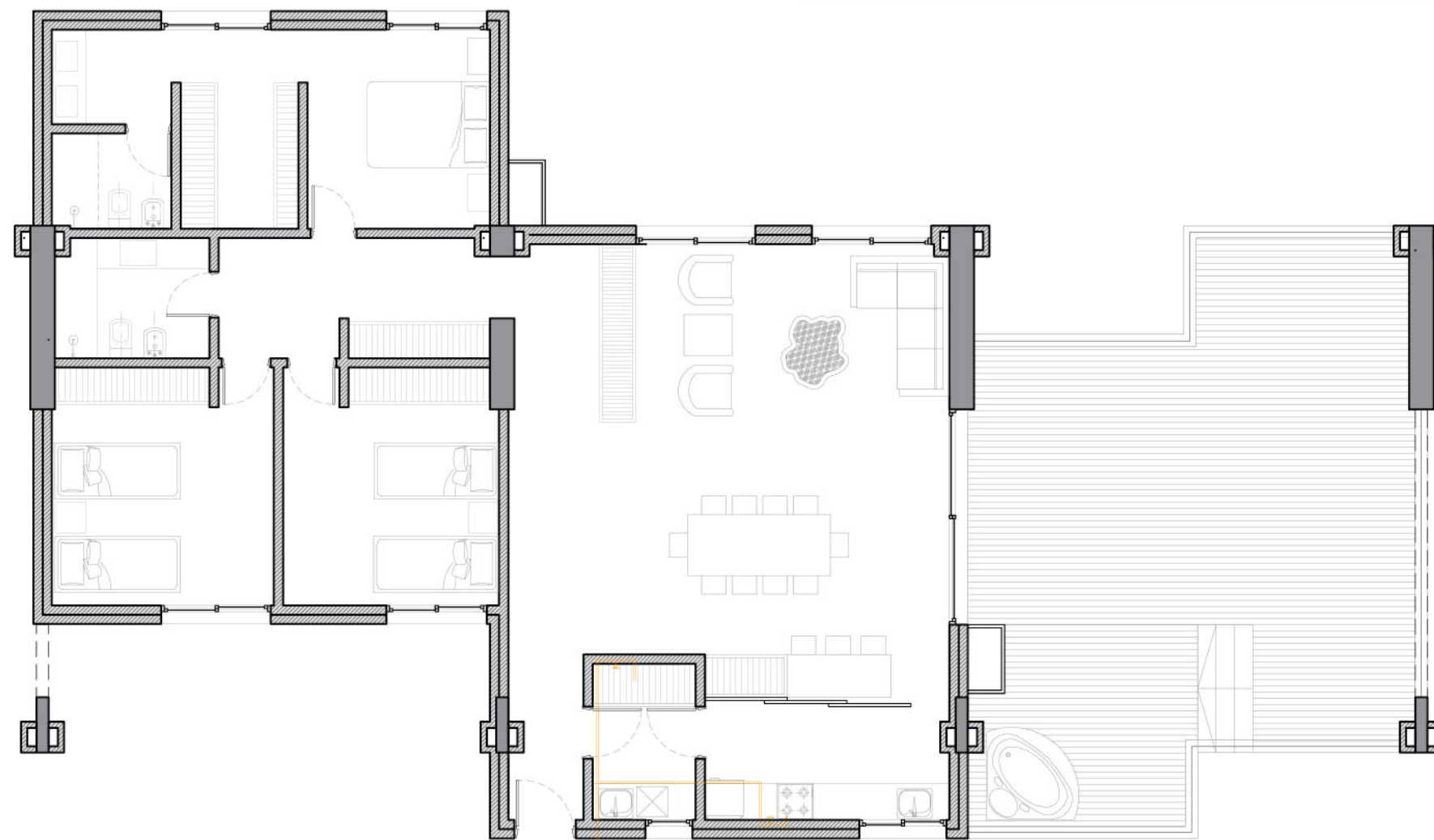
Debido a la irregularidad de la planta, se plantea el recorrido de las cañerías de gas a través del gran espacio técnico dispuesto en cada bloque de circulación vertical, ubicando los medidores en cada piso, la cantidad varía en cada piso según la cantidad de departamentos a atender desde dicho núcleo en cada situación particular



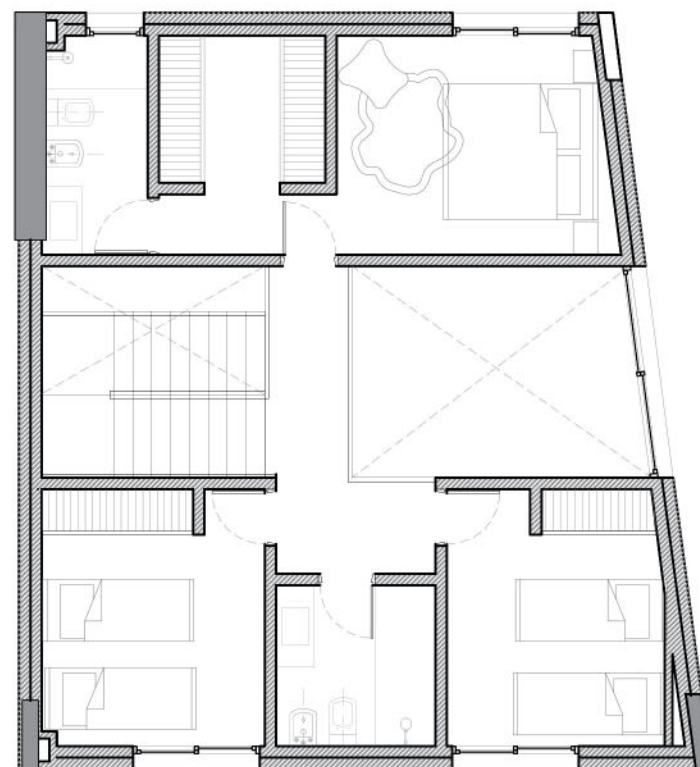
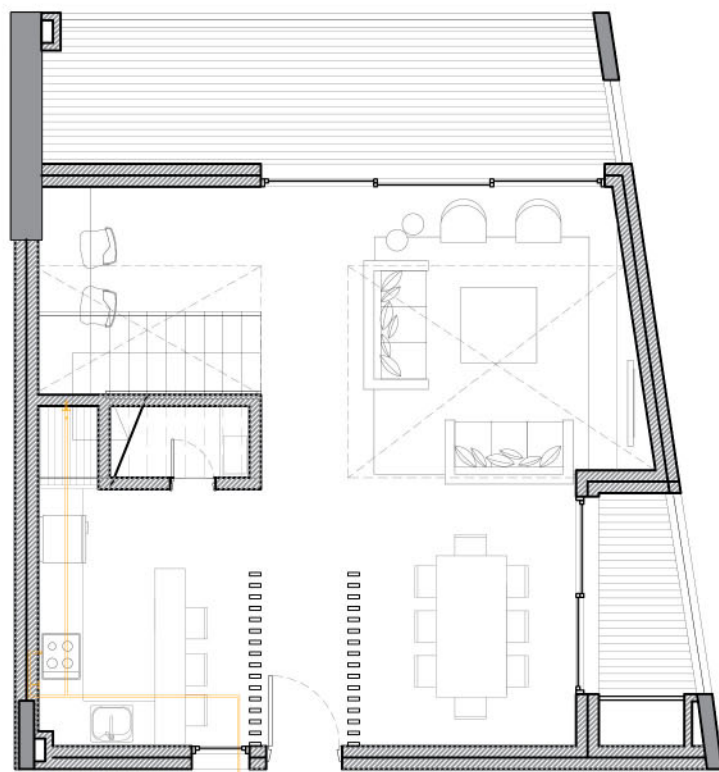
CORTE INSTALACION DE GAS esc:1:500



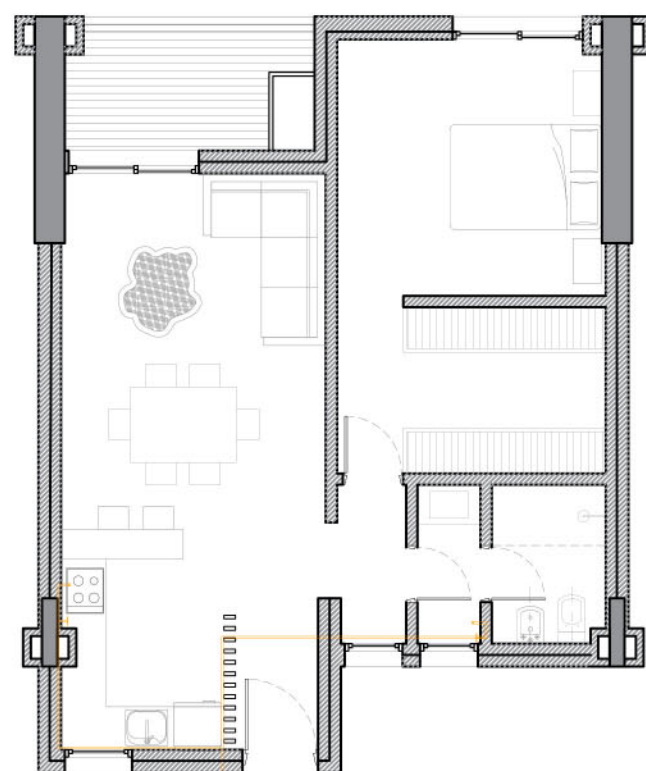
INSTALACION DE GAS 4 DORM esc 1:100



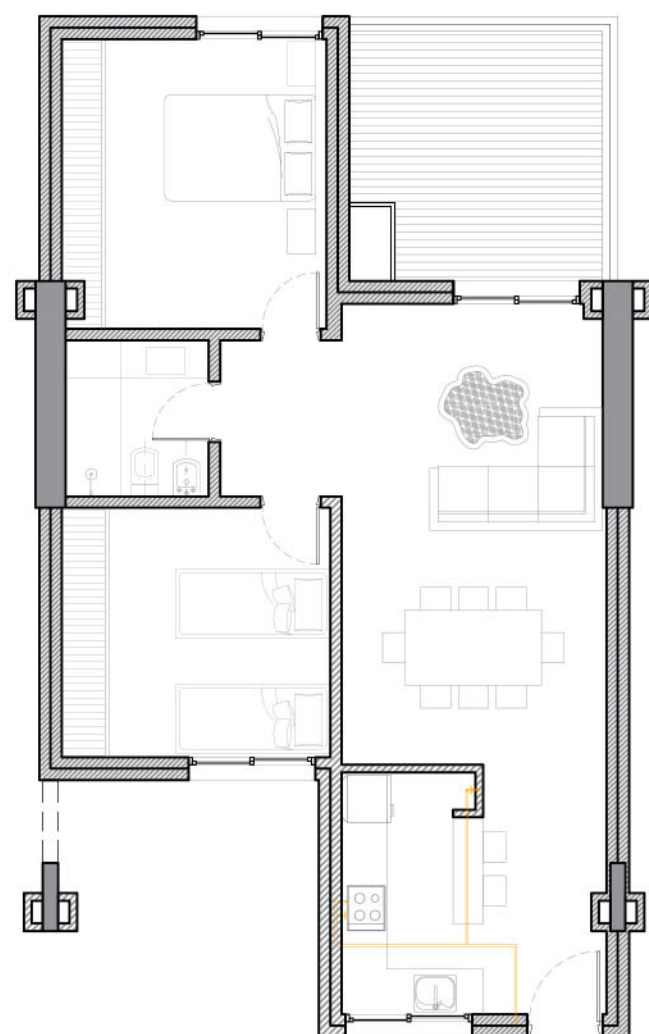
INSTALACION DE GAS 3 DORM esc 1:100



INSTALACION DE GAS DUPLEX esc 1:100



INSTALACION DE GAS UNIDAD 1 DORMITORIO esc 1:100



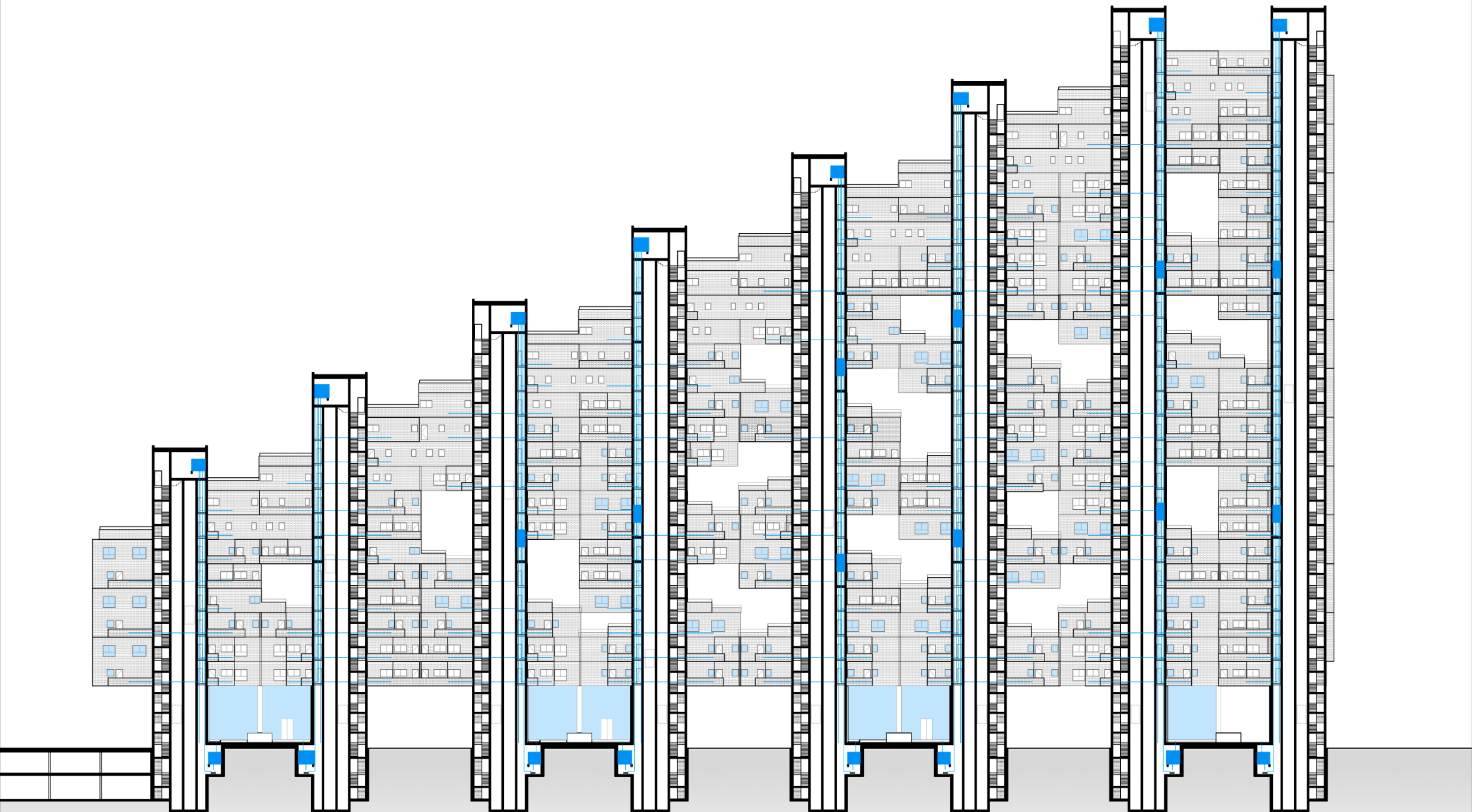
INSTALACION DE GAS UNIDAD 2 DORMITORIOS esc 1:100

INSTALACIÓN DE AGUA

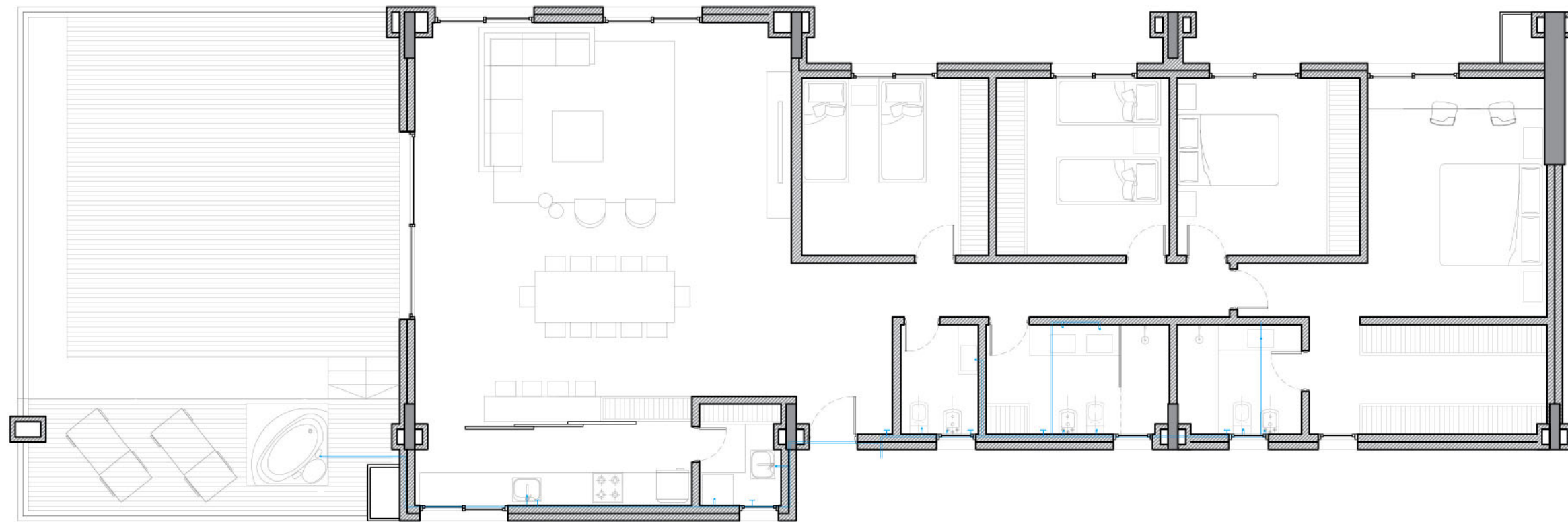
Para la instalación de agua, se dividió el suministro por bloque de circulaciones verticales, teniendo en cuenta que estas alimentan hasta 3 unidades por piso. Se calculó según las necesidades de cada núcleo, los litros que deberían albergar los tanques y sus dimensiones.

Se colocó en todos los casos, un tanque en la primera planta de subsuelos y otro en la planta más alta, junto con la sala de máquinas de los ascensores. Luego, para los núcleos de mayor altura se plantearon la cantidad de tanques intermediarios necesarios para el correcto abastecimiento de agua. De esta manera todos los tanques tienen capacidad para albergar entre 4.000 y 6.000 litros de agua.

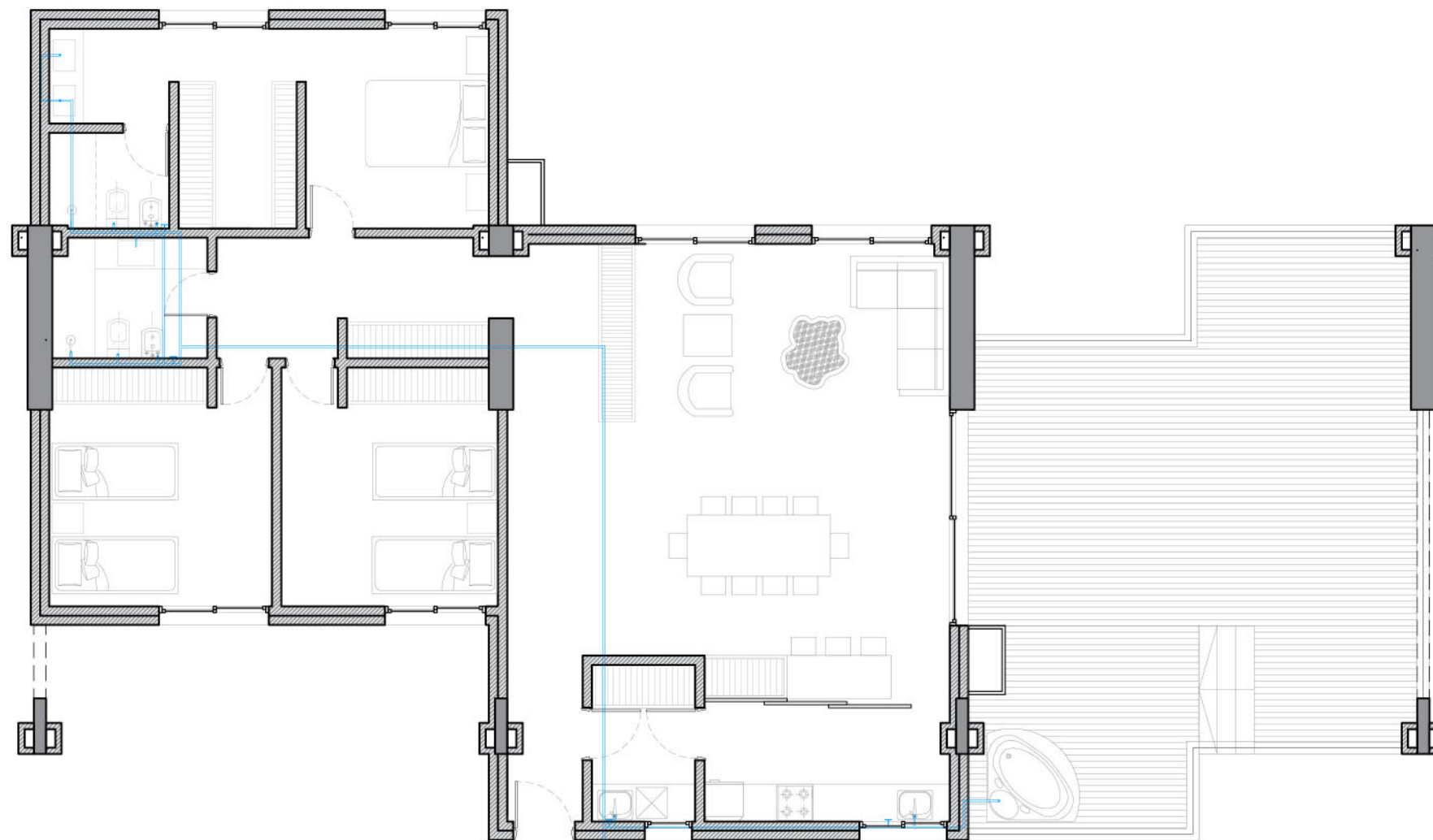
Dichos tanques intermediarios se ubican en el espacio técnico planteado junto a los ascensores y serían contruidos insitu, mientras que los ubicados en subsuelo y últimas plantas de cada núcleo, serían prefabricados.



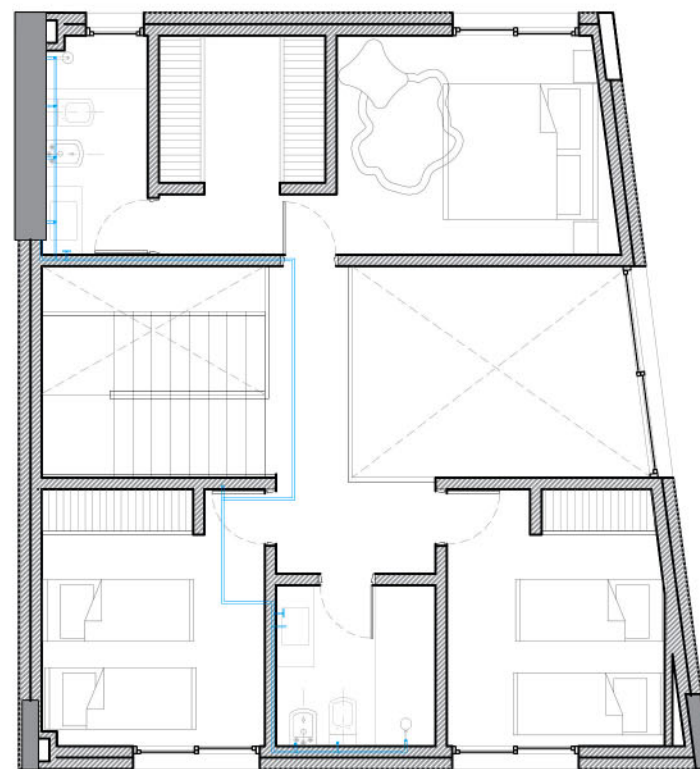
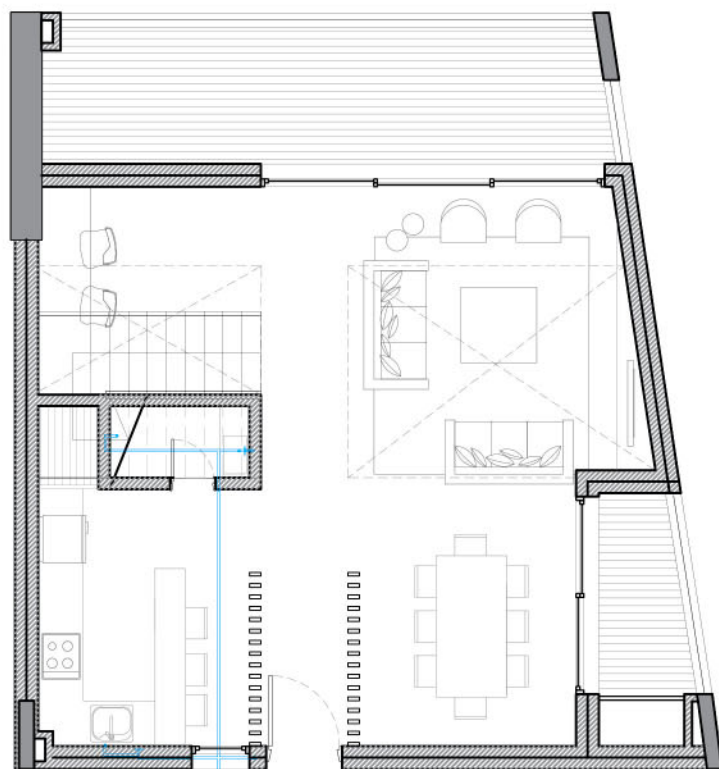
CORTE INSTALACION DE AGUA FRIA esc:1:500



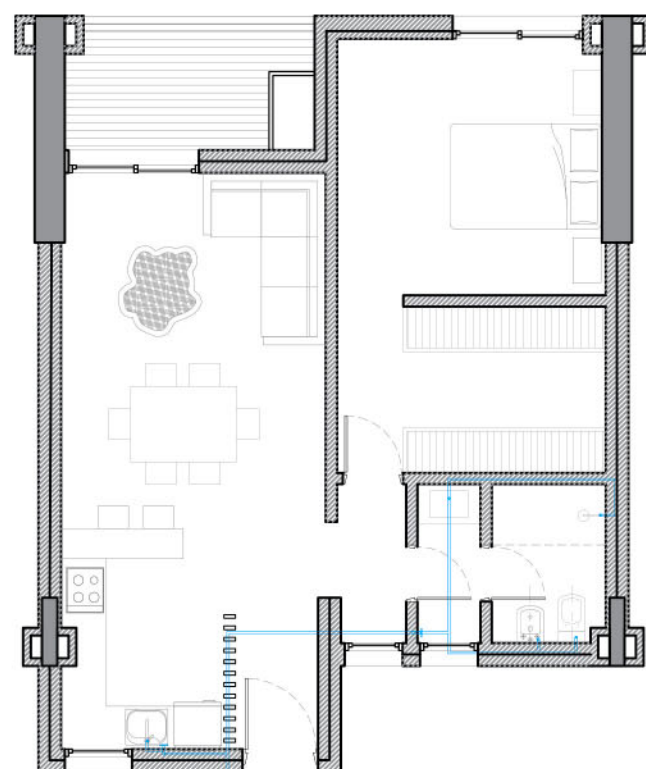
INSTALACION DE AGUA 4 DORM esc 1:100



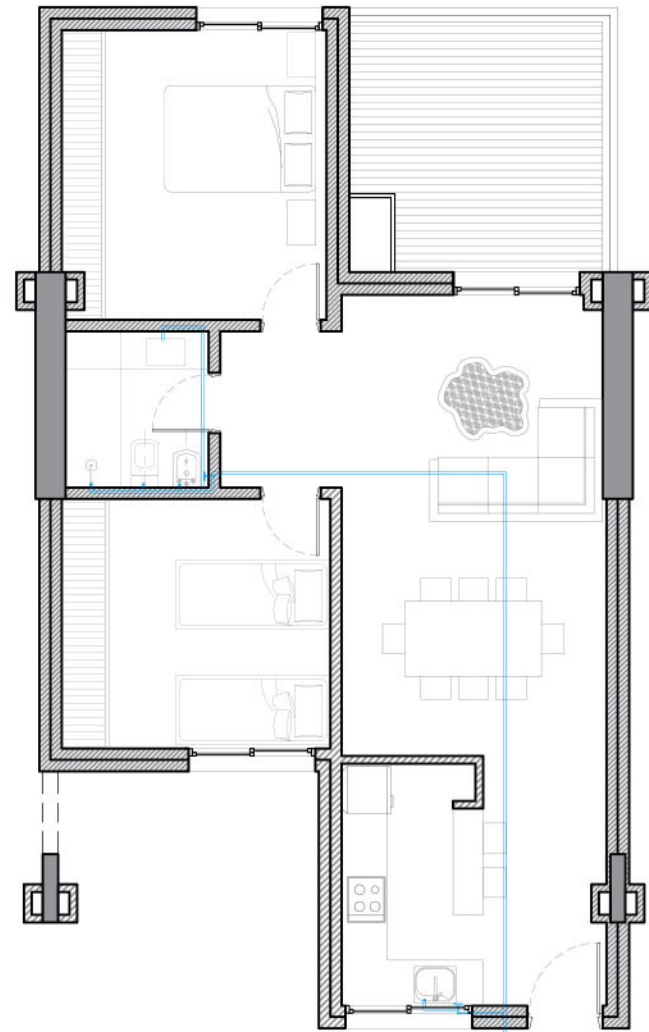
INSTALACION DE AGUA 3 DORM esc 1:100



INSTALACION DE AGUA DUPLEX esc 1:100



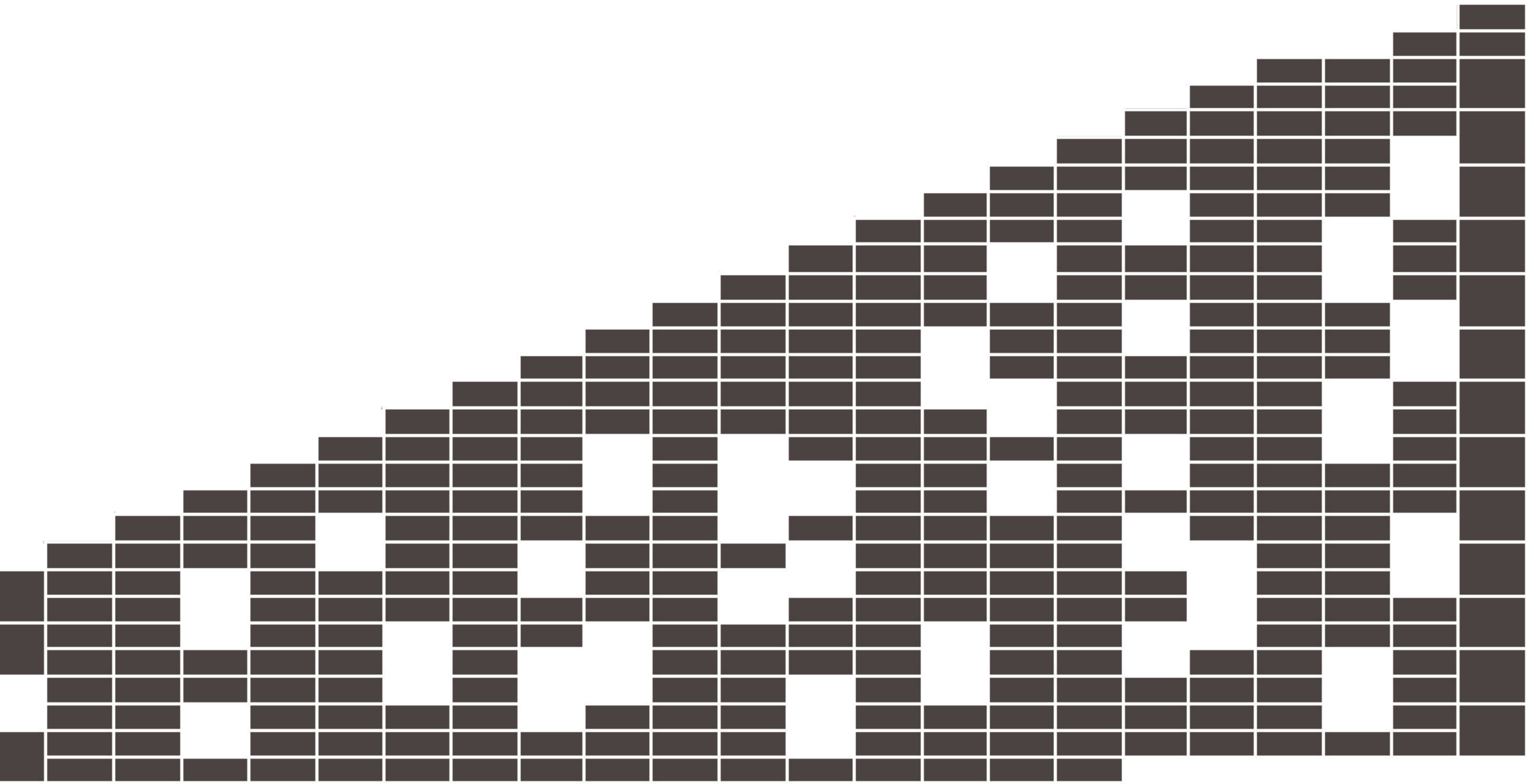
INSTALACION DE AGUA UNIDAD 1 DORMITORIO esc 1:100



INSTALACION DE AGUA UNIDAD 2 DORMITORIOS esc 1:100



DIMENSIÓN CONSTRUCTIVA



El diseño de la estructura resistente debe desarrollarse paralelamente con el proceso proyectual, desde el comienzo. Nace con el primer esbozo del diseño del edificio, ya en la etapa de anteproyecto. Entiendo que la estructura es una integración de forma y materia, pudiéndose lograr la racionalización de la materia.

La premisa en el diseño de la misma fue pensar una estructura capaz e resolver tanto problemas de etapabilidad como la generación de espacios arquitectónicos, relacionados íntegramente con las demandas programáticas y el entorno.

La estructura del complejo se resuelve mediante tabiques y columnas, modulados cada 7,5m, lo cual permite resolver unidades habitacionales con medidas cómodas.

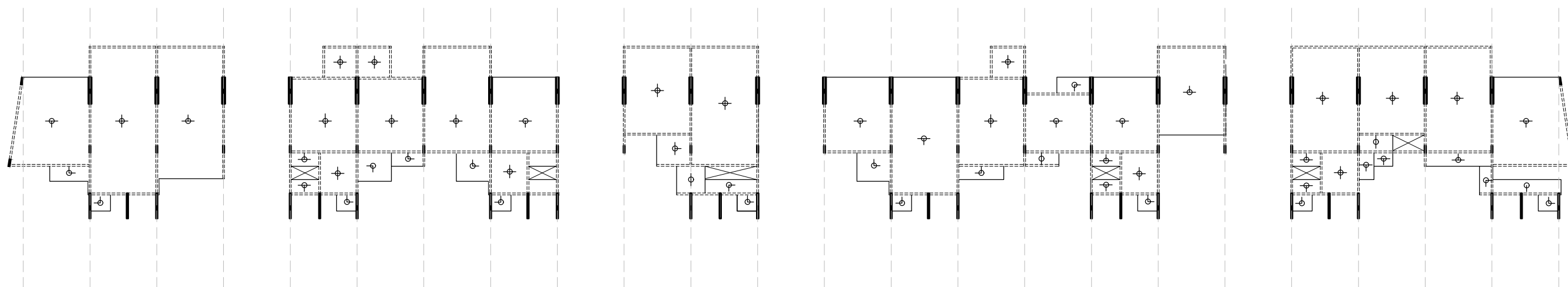
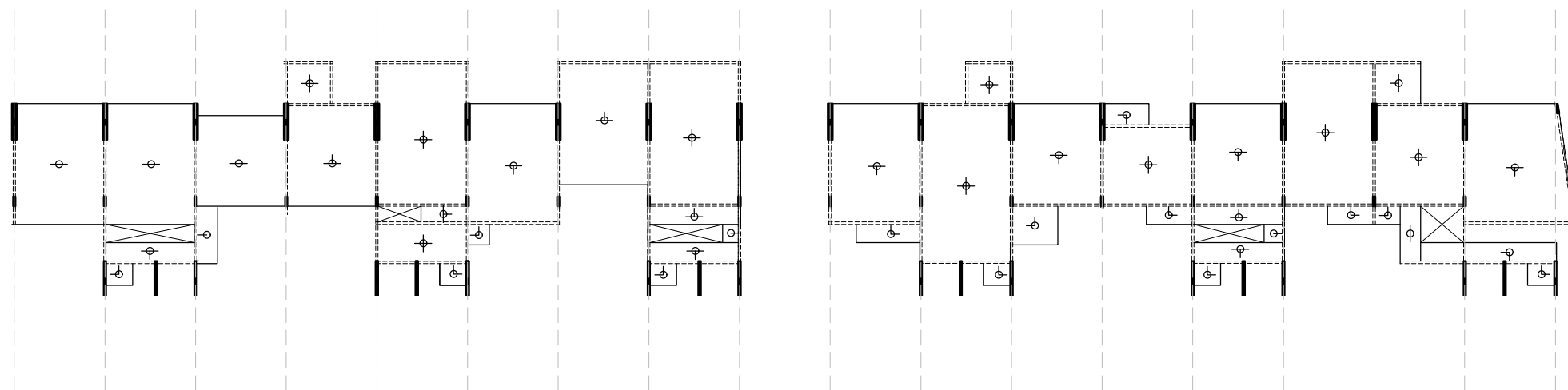
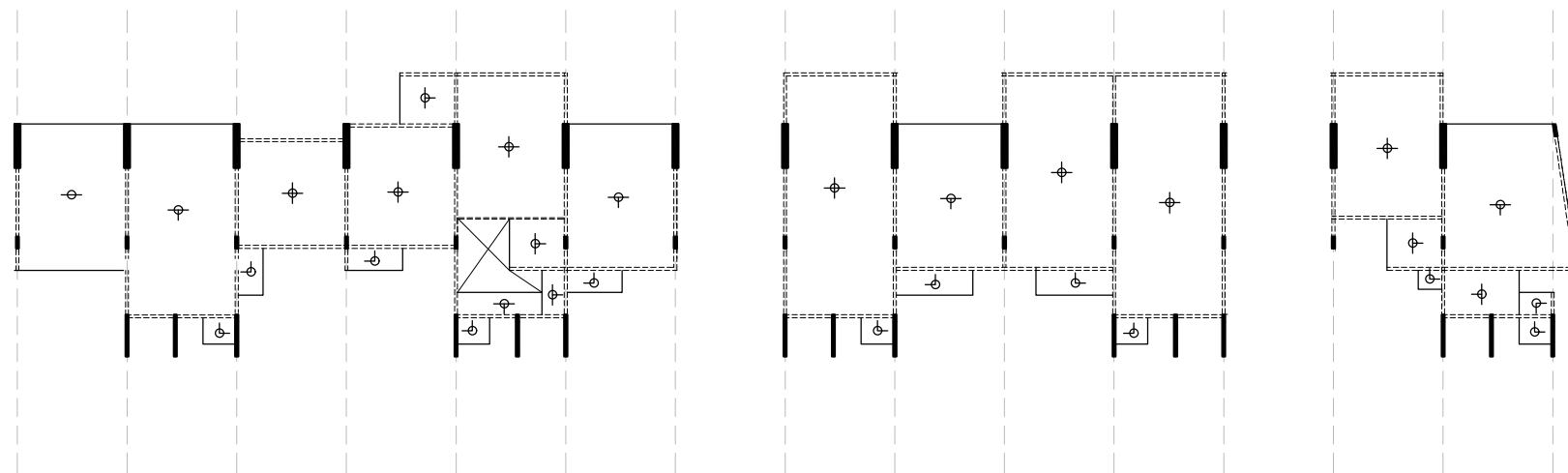
Se eligió trabajar con tabiques debido a la necesidad de sostener grandes voladizos que se generan al quebrar la planta de dichas unidades, estos tabiques trabajan en conjunto con las vigas y las columnas como una unidad para mantener en pie la placa.

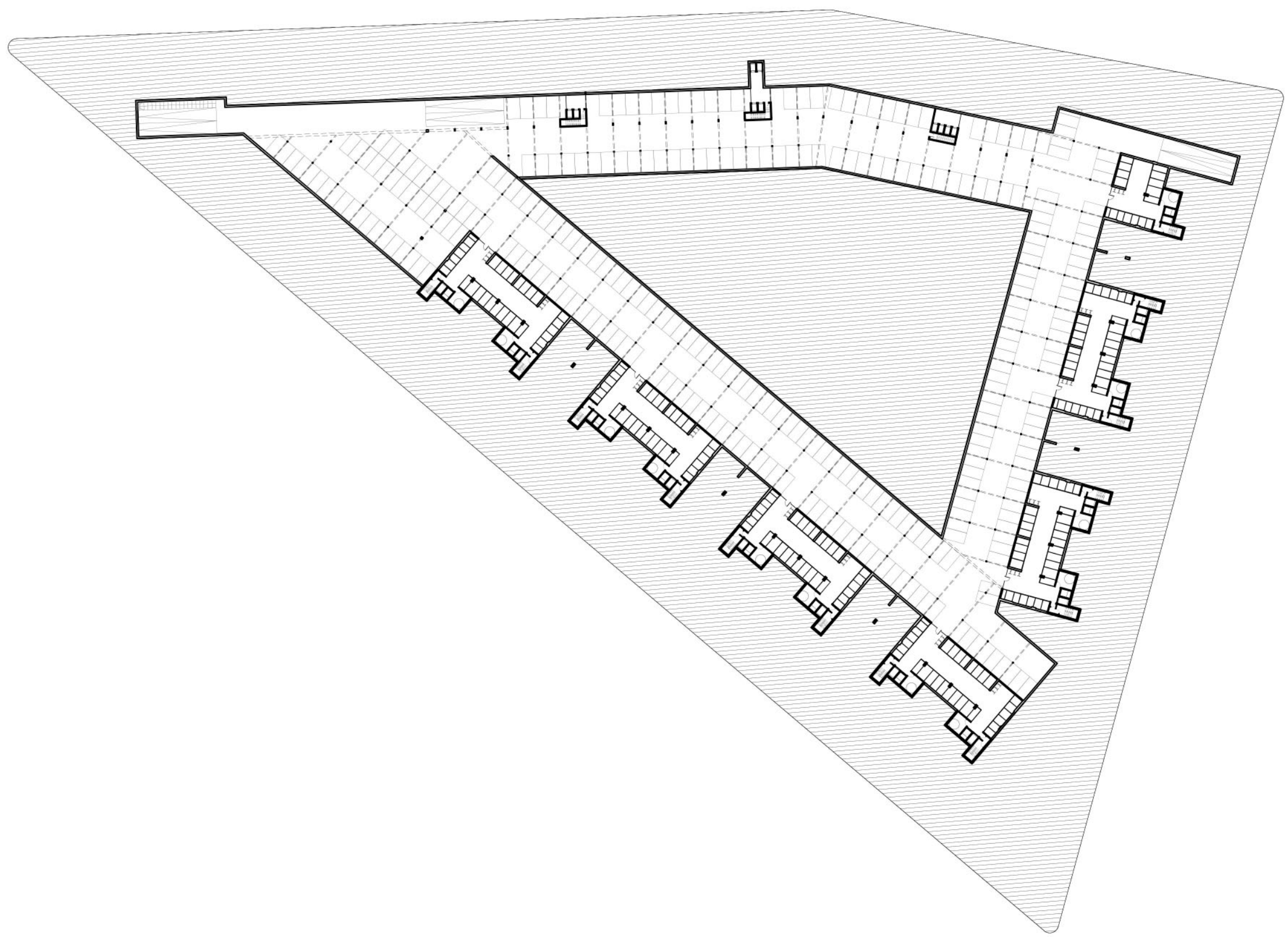
Debido al gran largo de la misma, de debe tener en cuenta la colocación de juntas de dilatación para poder controlar cualquier riesgo de fractura, los cuales se originan por las presiones de las condiciones térmicas, y también por los movimientos sísmicos, además de que se pueden resentir si sobre dicha estructura se ejerce un gran nivel de tránsito.

ESTRUCTURA SOBRE PLANTA 16vo

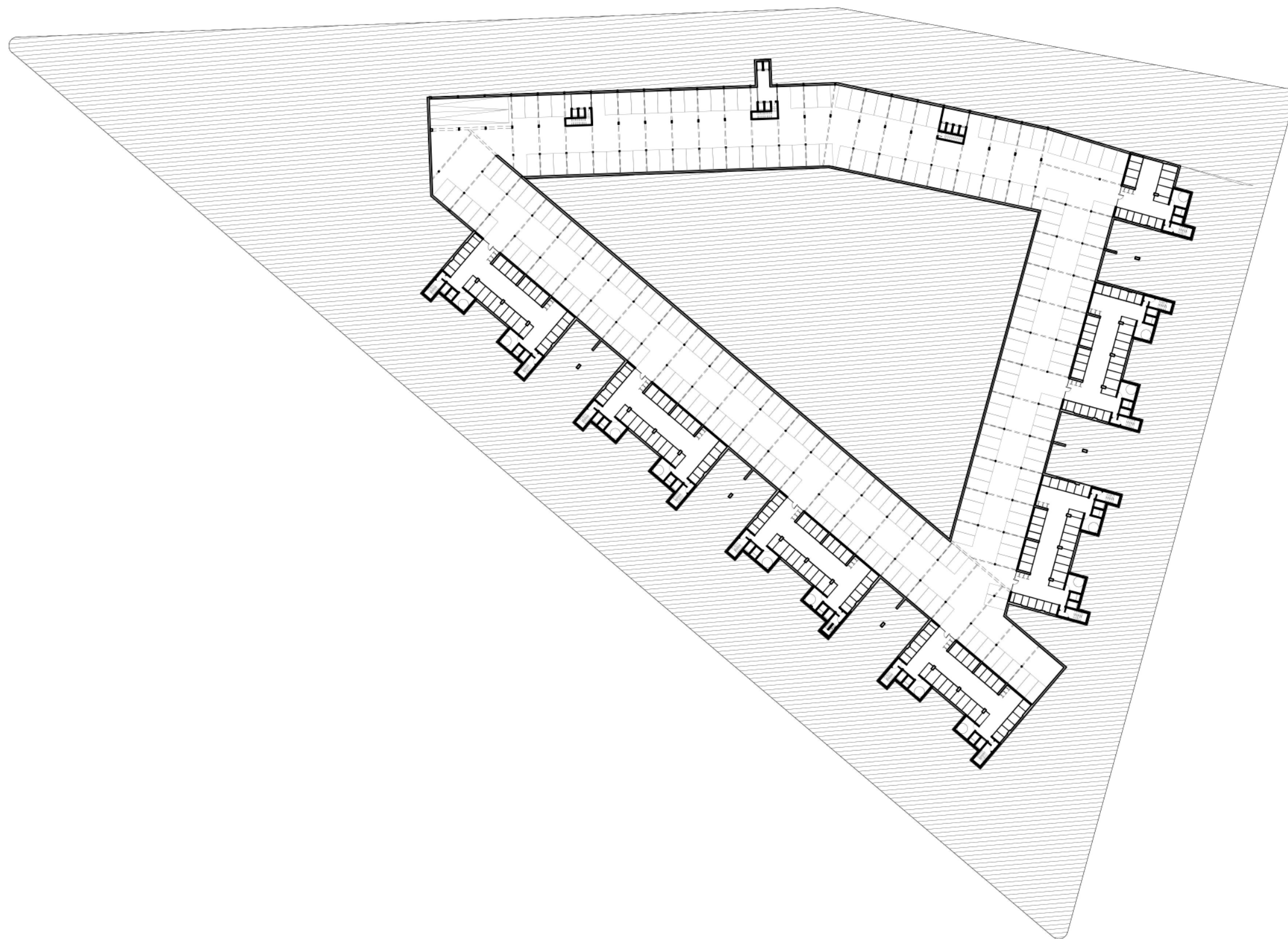
ESTRUCTURA SOBRE PLANTA 16vo

ESTRUCTURA SOBRE PLANTA 16vo





PLANTA COCHERAS PRIMER SUBSUELO esc:1:1000



LADRILLO VISTO

Se trabaja la envolvente con ladrillo visto, haciendo reminiscencia a las antiguas construcciones del ferrocarril que se encuentran en la zona.

Con más de 11.000 años de historia, el ladrillo es uno de los materiales de construcción más antiguos. Es más, reemplazando los bloques de barro secados al sol, los romanos fueron los primeros en experimentar con masas de arcilla cocida en nuevas formas constructivas como arcos, bóvedas y cúpulas. Si bien las dimensiones y métodos de fabricación de este pequeño módulo han evolucionado a lo largo de los años, sus componentes y clásica forma rectangular han experimentado pocos cambios, en especial considerando su larga historia. La explicación es simple: el ladrillo, con su calidez, versatilidad y destacadas propiedades estructurales, es un material atemporal que no pasa de moda.

No es de extrañar, entonces, que el ladrillo se posicione como uno de los sistemas constructivos más utilizados en el mundo; especialmente en Latinoamérica, donde su uso representa la identidad y cultura local. Bajo este contexto, hace más de 40 años surge Cerámica Santiago, el mayor fabricante de ladrillos cerámicos en todo Chile. Explorando las posibilidades del material, hablamos con ellos para conocer las numerosas ventajas del ladrillo que le otorgan su reconocida reputación en la industria.

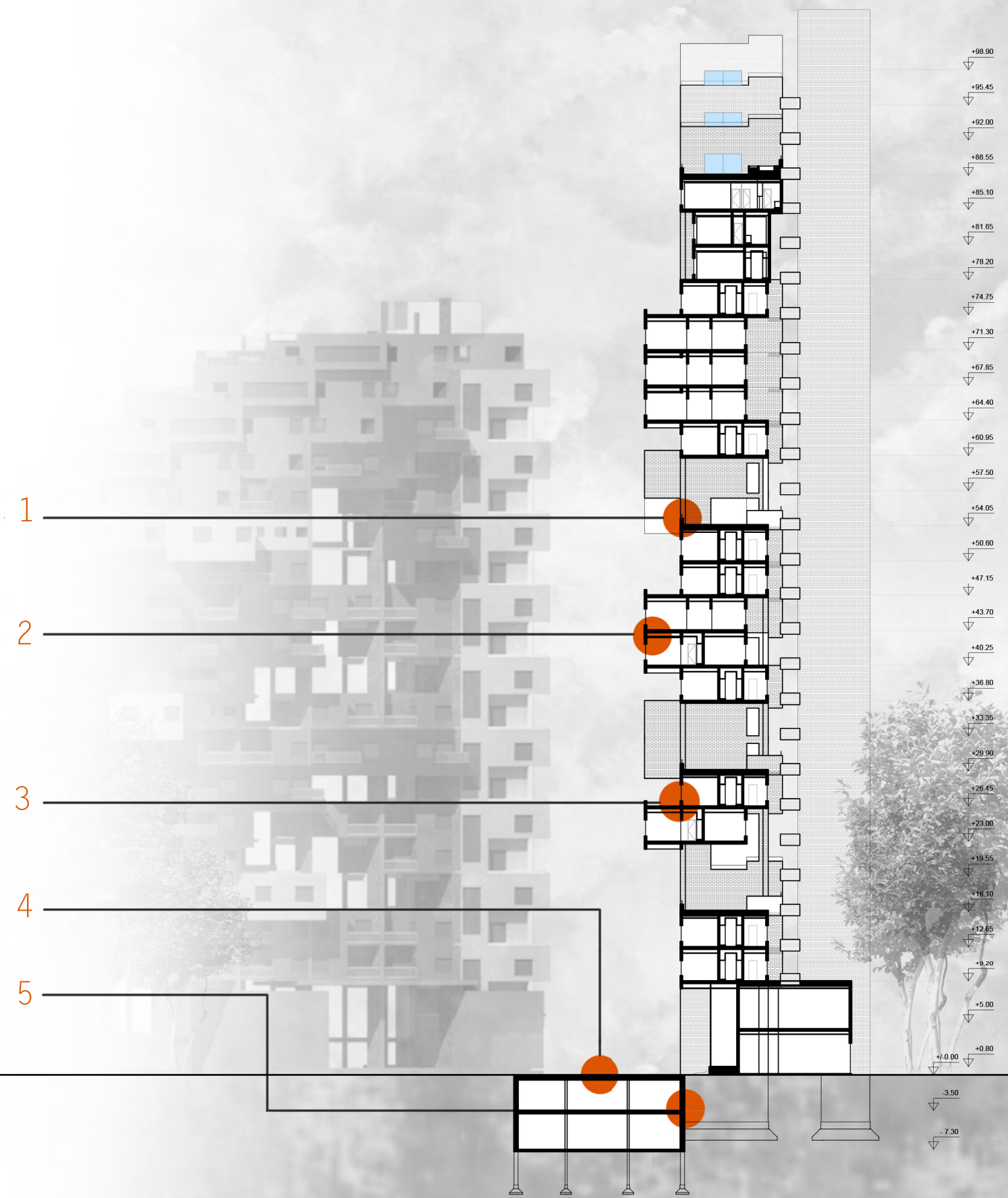
En comparación a otros sistemas constructivos, el ladrillo cerámico posee una serie de ventajas que lo hacen especialmente atractivo. En conjunto, estas se pueden agrupar en 4 ejes: durabilidad, acondicionamiento térmico y acústico, sustentabilidad y resistencia al fuego.

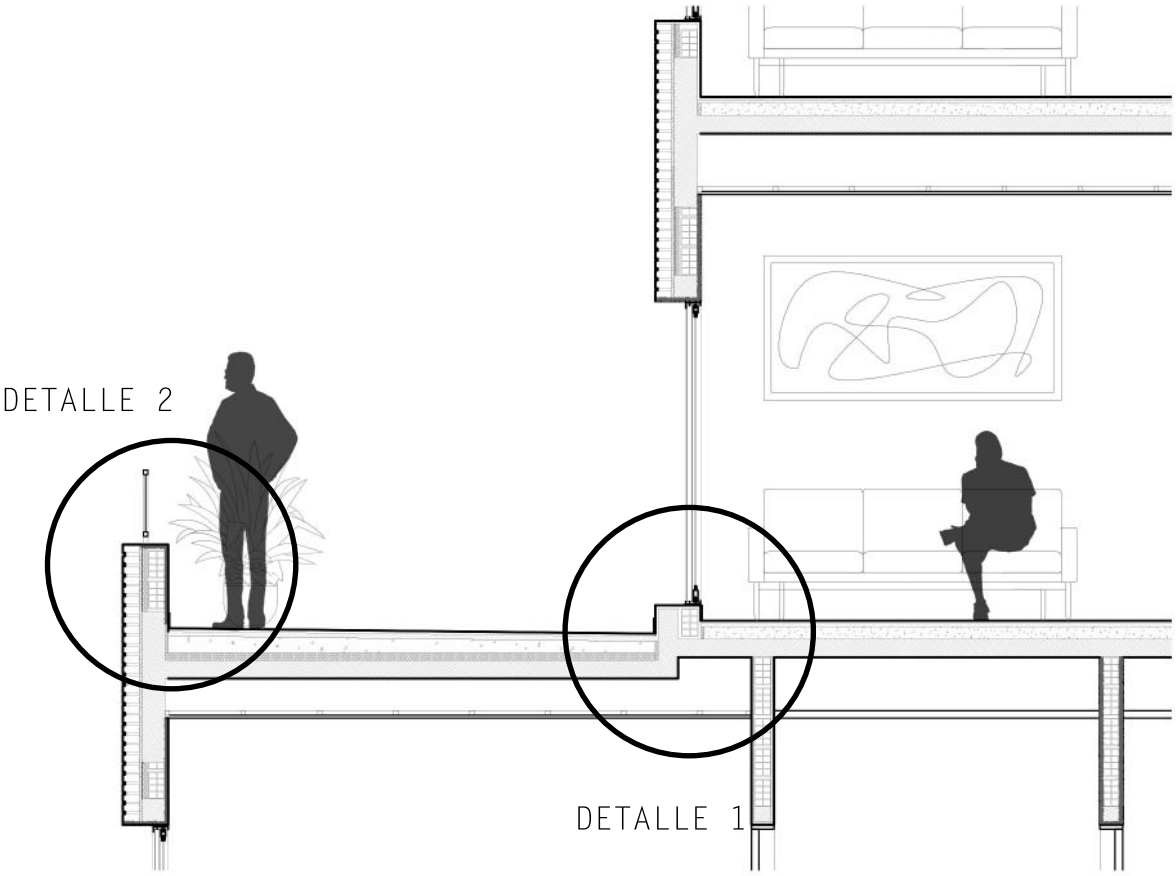
Iglesia de atlántida cristo obrero
Canelones, Uruguay 1960 Arq. Eladio Dieste



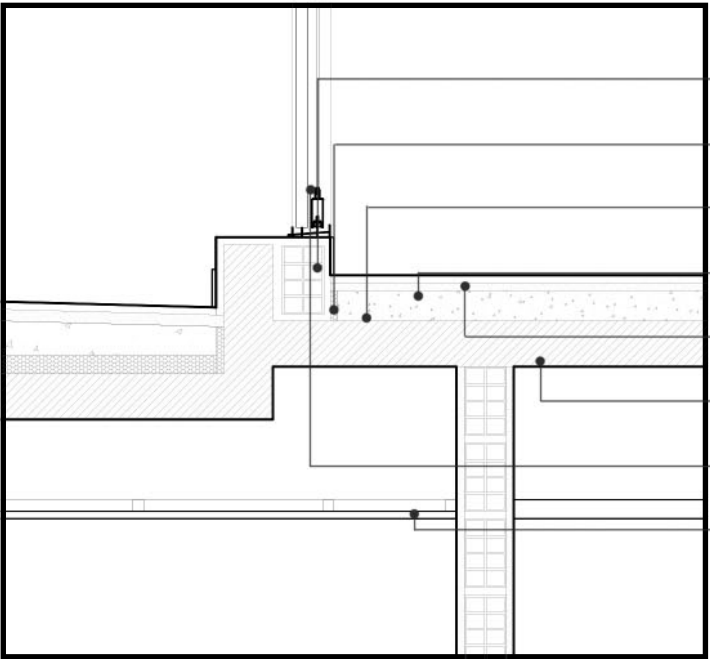
Complejo de viviendas públicas
Amsterdam 1923 Arq. De Dageraad





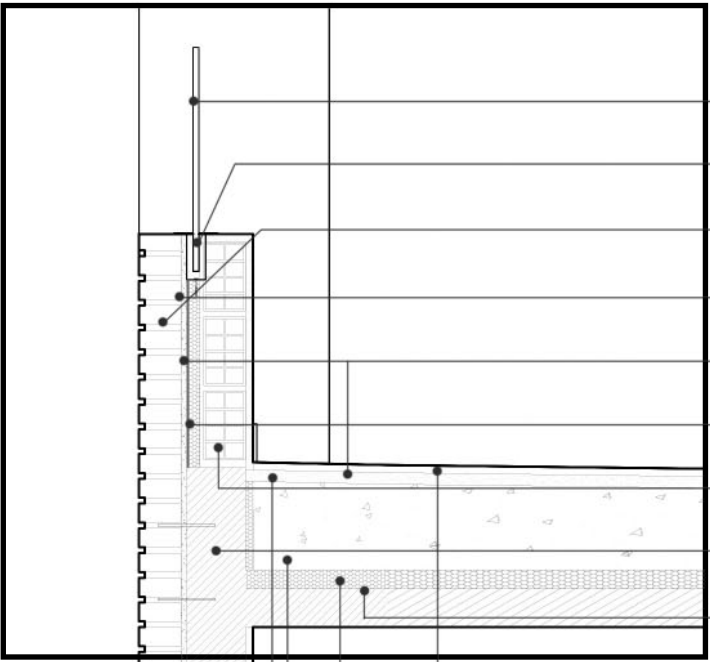


DETALLE 1

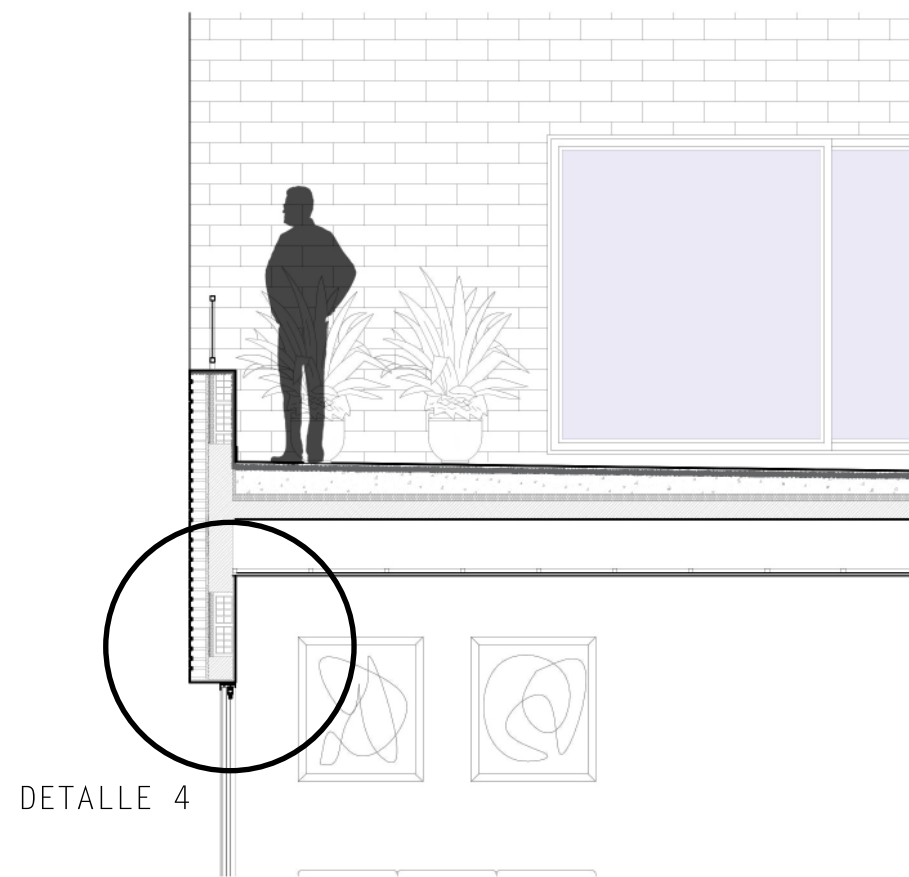


- LADRILLO CERAMICO
- JUNTA DE DILATACIÓN
- CONTRAPISO
- CARPETA NIVELADORA
- PORCELANATO
- ESTRUCTURA DE HORMIGÓN ARMADO
- PUERTA VENTANA
- CIELORRASO DE YESO

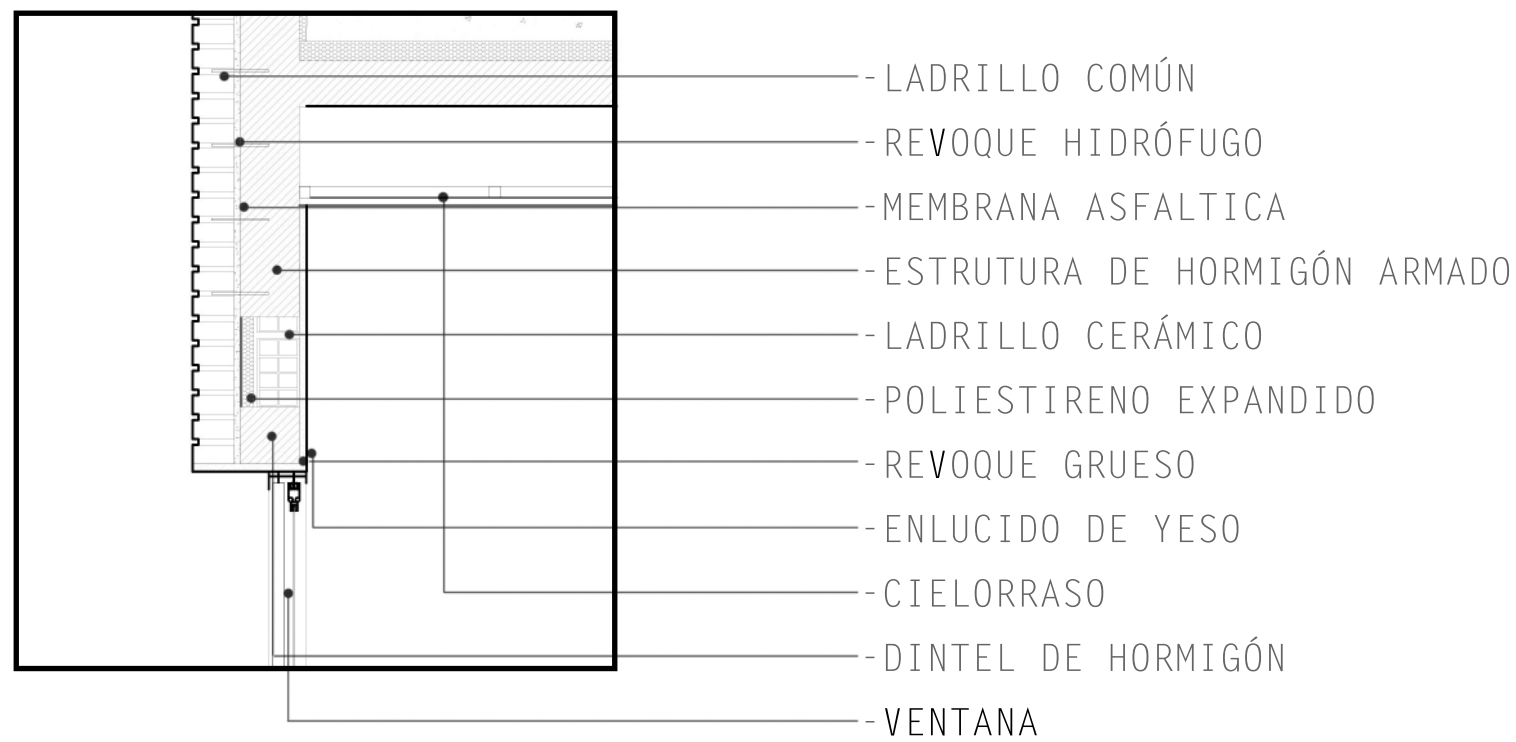
DETALLE 2

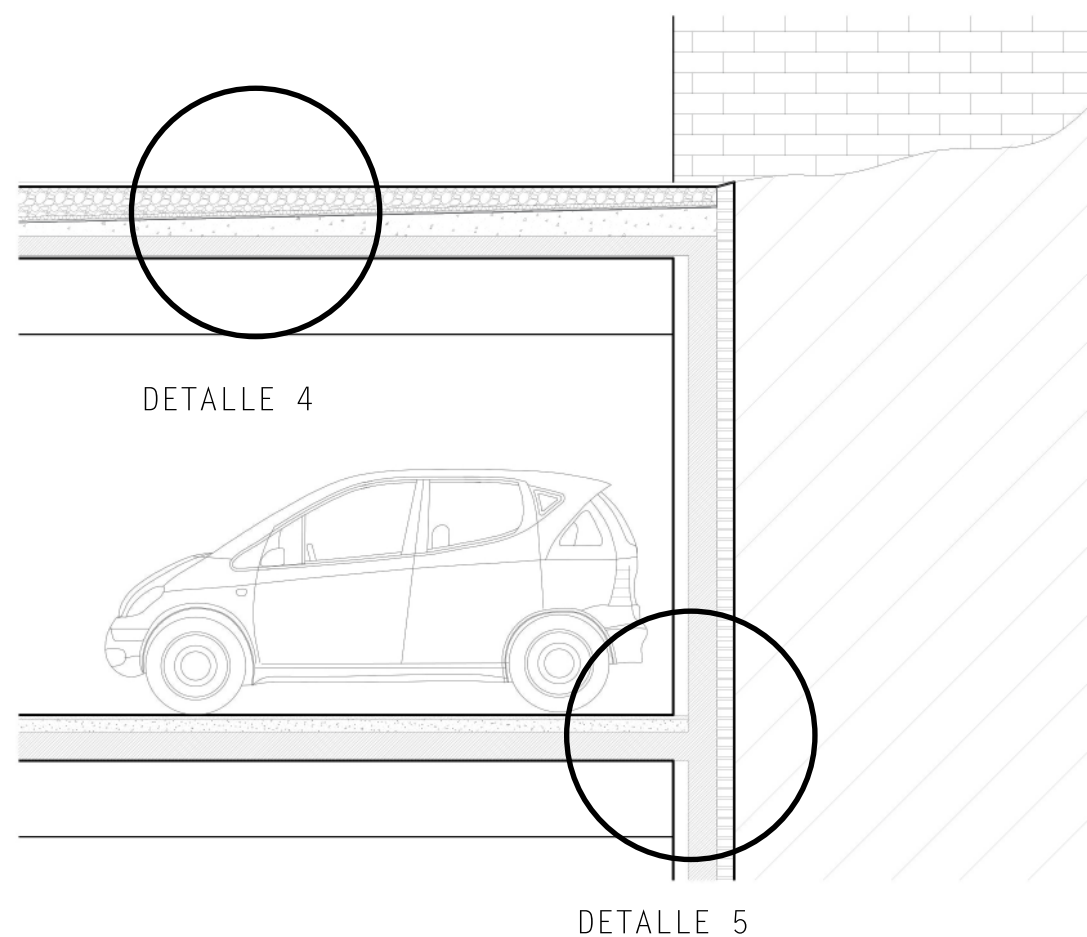


- VIDRIO BARANDA
- GUIA PARA BARANDA EMBUTIDA
- LADRILLO COMÚN
- REVOQUE HIDRÓFUGO
- MEMBRANA ASFALTICA
- PLACA DE POLIESTIRENO EXPANDIDO
- LADRILLO CERAMICO
- ESTRUCTURA PORTANTE DE HORMIGÓN
- BARRERA DE VAPOR
- PLACA DE POLIESTIRENO EXPANDIDO
- HORMIGÓN DE PENDIENTE
- CARPETA NIVELADORA
- PORCELANATO

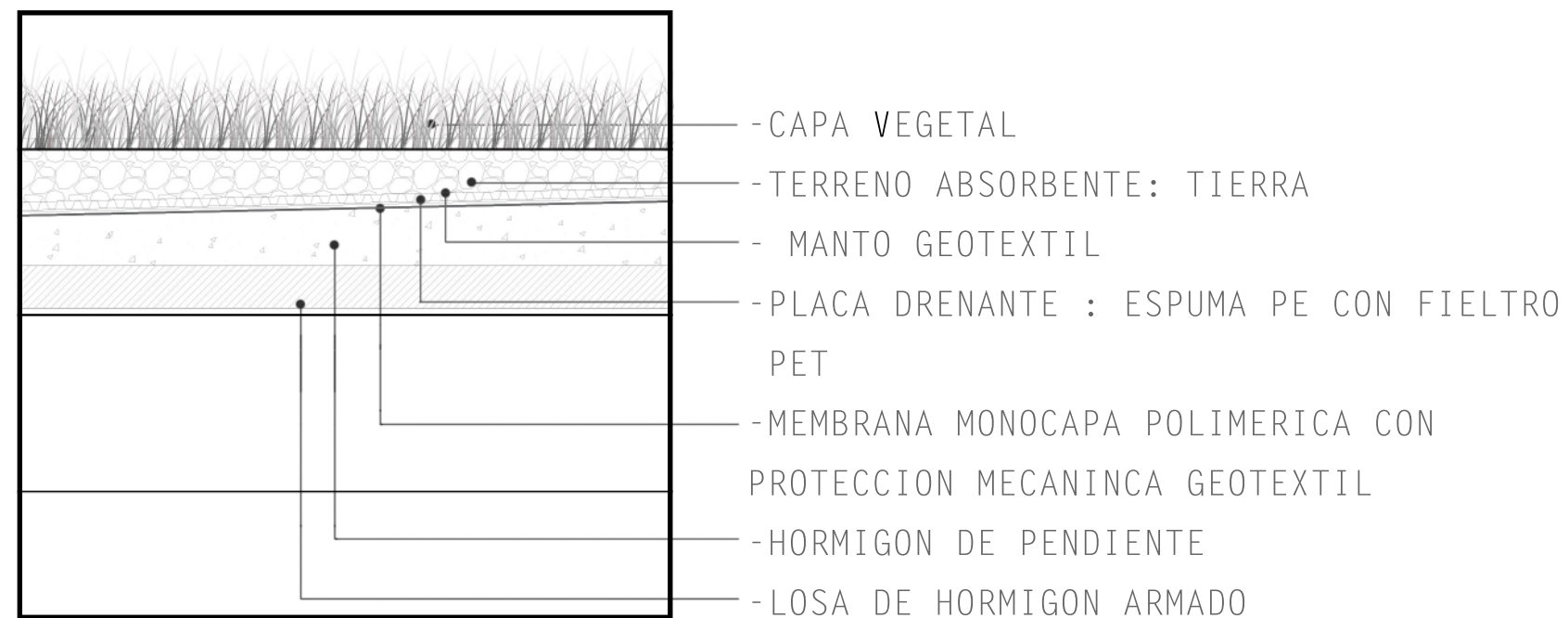


DETALLE 3

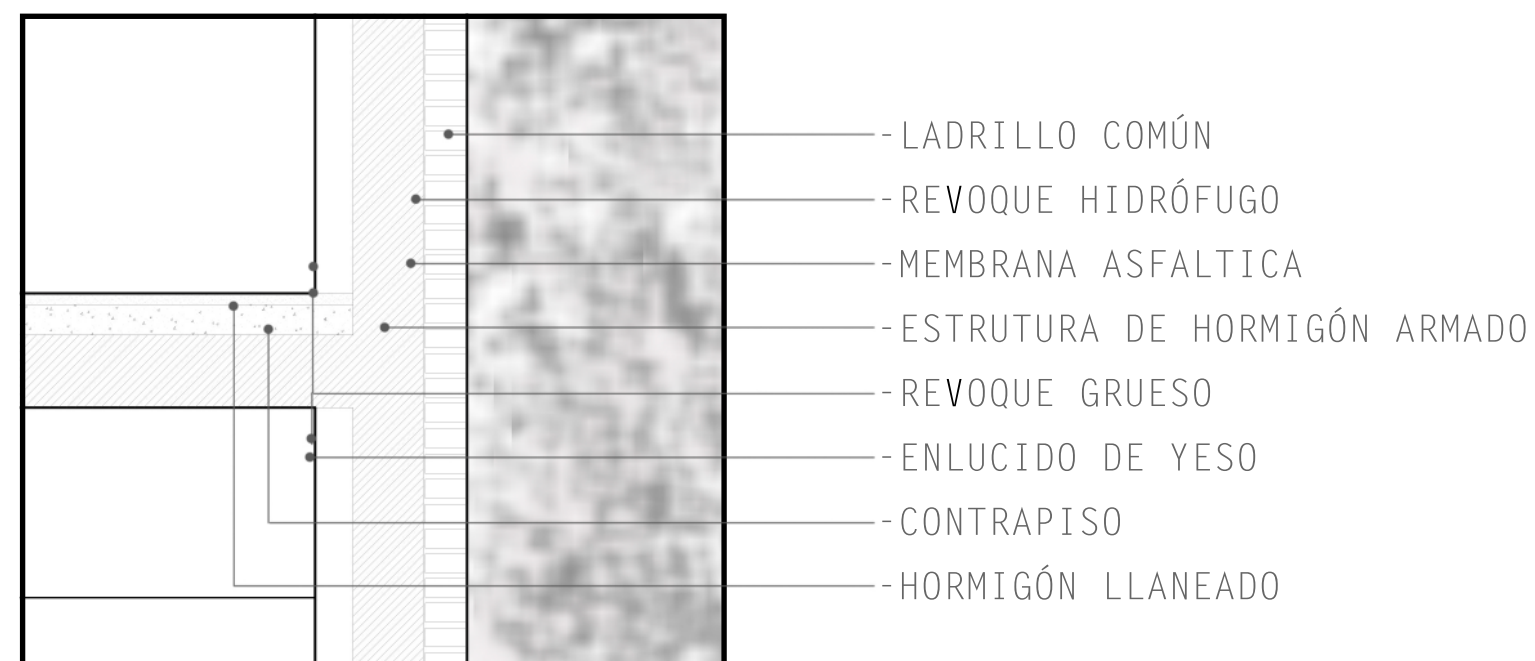




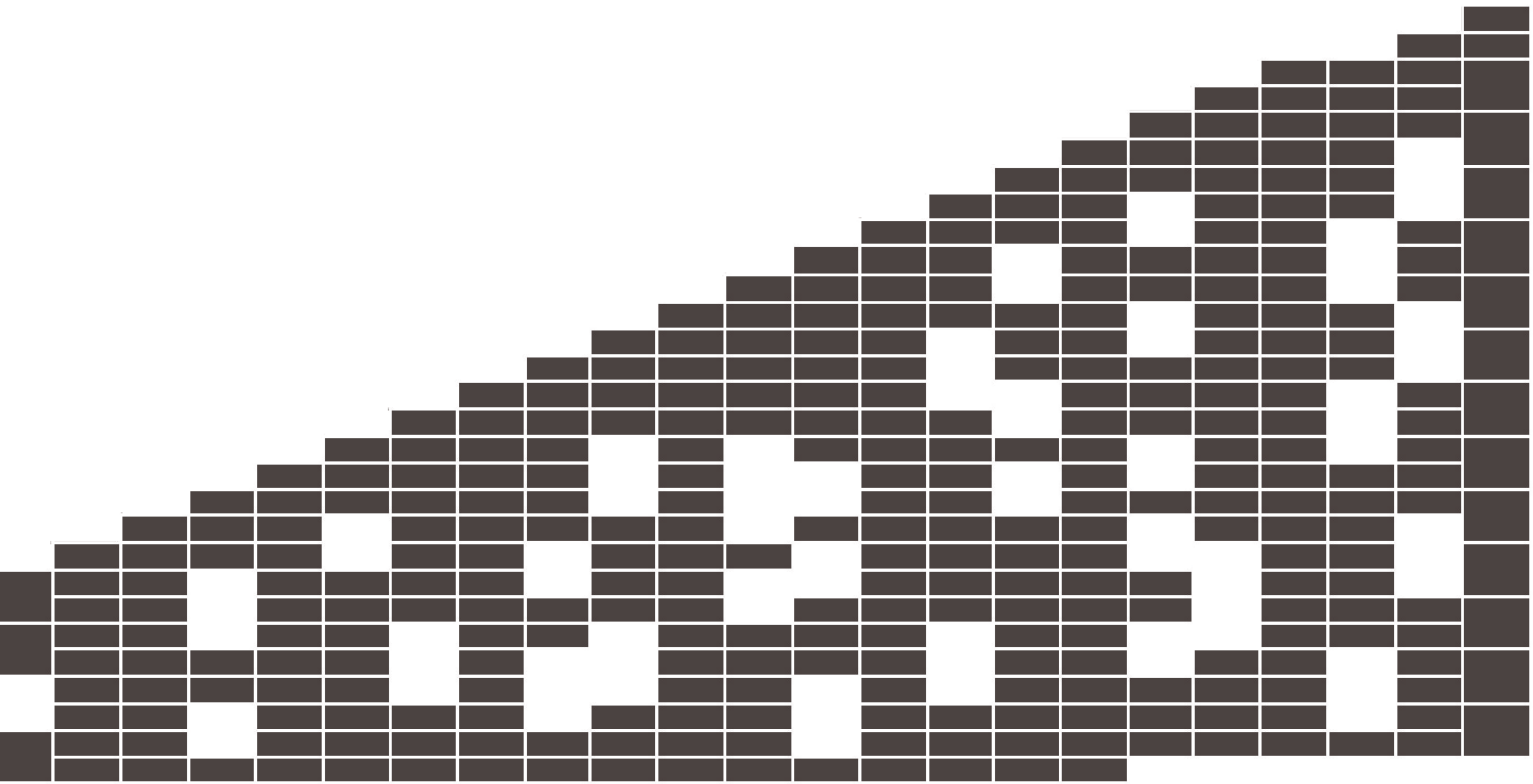
DETALLE 4



DETALLE 5



REFERENTES



FORUM

Ubicación: Rosario, Argentina.

Arquitectos: Manteola - Sánchez Gómez - Santos - Solsona - Sallaberry -Vinson.

Año de construcción: 2009

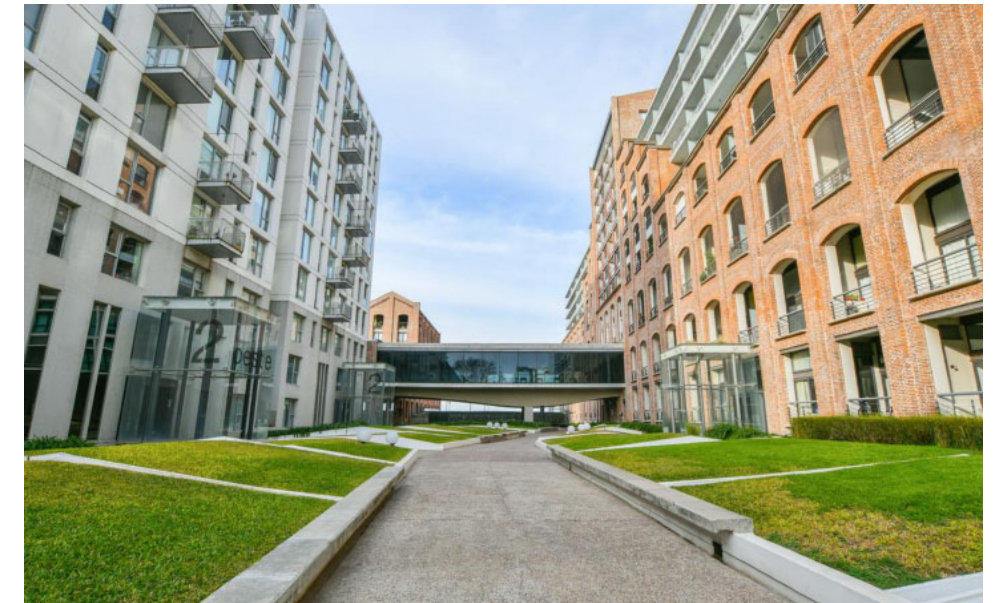
Superficie del terreno: 4,5 hectáreas

Superficie construida: 80.000 m²

Forum Puerto Norte, se ubica a orillas del Río Paraná. Contempla el desarrollo de nueve edificios residenciales, entre volúmenes nuevos y reciclados, y dos modernos cuerpos de oficinas, rodeado de un área verde de 10.500m². Tiene 448 unidades y dos subsuelos de cocheras, además de locales comerciales, áreas recreativas y una guardería náutica para cien embarcaciones.

El proyecto contempló el reciclado de gran parte del patrimonio edilicio de la emblemática Maltería SAFAC y fue diseñado por el estudio MSGSSS (Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Sallaberry, Vinsón Arquitectos), que ganó el concurso realizado por TGLT para diseñar el proyecto, que buscó recuperar el esplendor arquitectónico que descansaba sobre los cimientos de la maltería. Con un criterio estético y funcional, los arquitectos supieron interpretar el espíritu del proyecto y recuperar el valor patrimonial de un complejo que tiene sus orígenes en 1890, cuando en torno al edificio de Refinería Argentina, fundada por Ernesto Tornquist, se alzaba el primer barrio obrero de la ciudad de Rosario.

El conjunto fue distinguido por la Municipalidad de Rosario con el premio Rescatando Patrimonio, en reconocimiento a la puesta en valor de una zona que había quedado relegada por el desarrollo portuario e industrial.



VIA WEST 57

Ubicación: Nueva York, Estados Unidos
Arquitectos: Bjarke Ingels Group.
Año de construcción: 2016
Área construida: 77100 m²

El edificio ocupa casi una manzana completa con vistas ininterrumpidas hacia el Hudson River Park y la costa.

Es un híbrido entre el bloque perimetral europeo y el rascacielos tradicional americano. El edificio culmina a 137 metros en su esquina noreste, lo que maximiza el número de apartamentos y preserva gentilmente las vistas del río de la Torre Helena adyacente. Mientras que el patio es un espacio privado y un santuario para los residentes, se puede ver desde el exterior, creando una conexión visual con la vegetación del Parque del Río Hudson.

El edificio está compuesto de unidades residenciales predominantemente, de diferentes tamaños con programa cultural y comercial a nivel de la calle y el segundo piso. Los niveles más bajos de VIA tienen una fuerte relación con el patio. El vestíbulo está conectado directamente con el patio a través de una gran escalera, que invita a los residentes al espacio del patio. Las comodidades generosas están construidos en torno el patio para conseguir la máxima interacción física y visual entre los espacios comunes interiores y exteriores.

En los niveles superiores, los apartamentos están organizados en un diseño tipo espina de pescado, orientando los departamentos hacia la vista del agua. Grandes terrazas están talladas en la fachada deformada para maximizar las vistas y la luz en los departamentos, garantizando al mismo tiempo la privacidad entre los residentes.



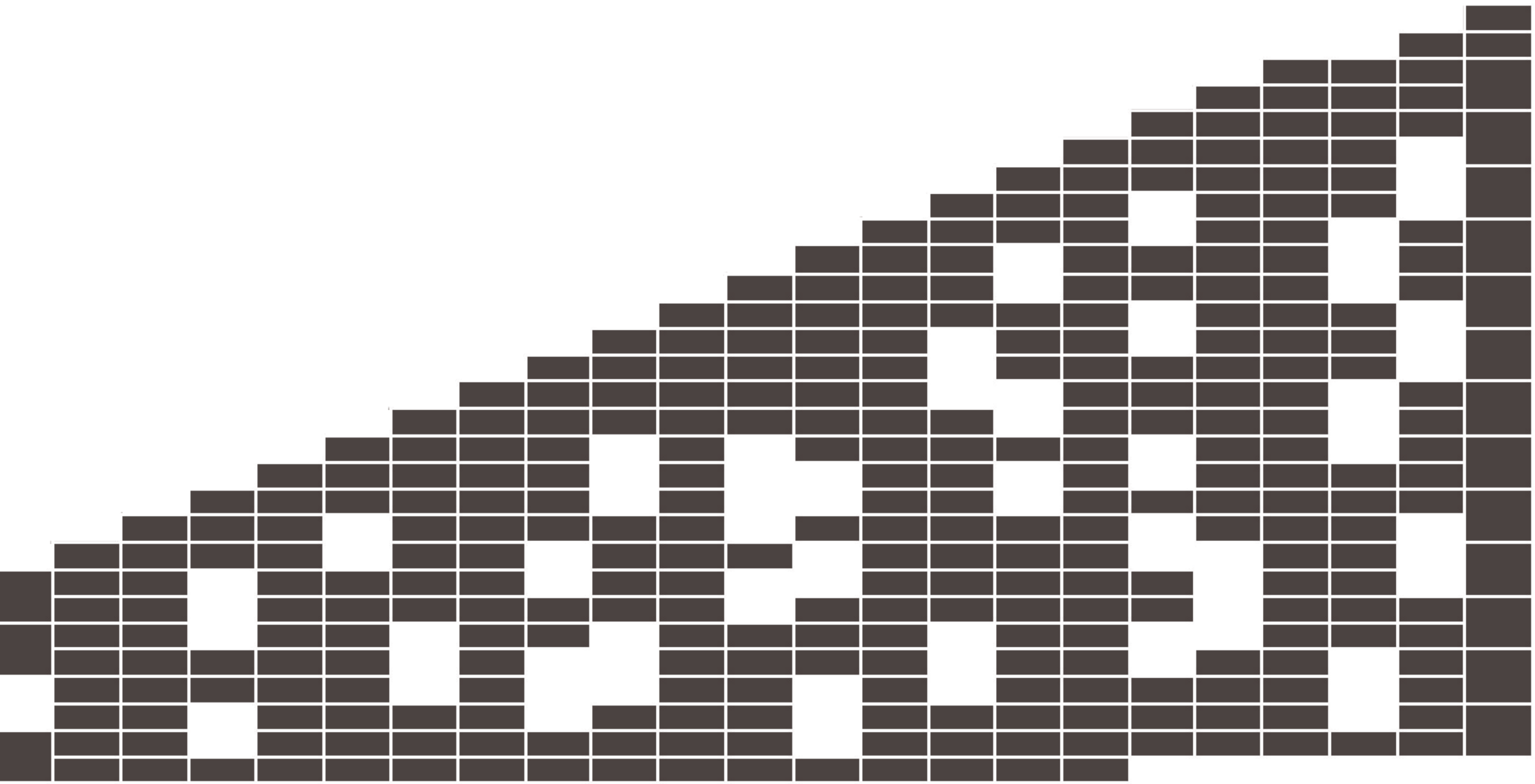
HÁBITAT 67

Ubicación: Montreal, Canadá
Arquitectos: Moshe Safdie
Año de construcción: 1967
Área construida: 30420 m2

Habitat se realizó como pabellón principal y emblema temático de la Exposición mundial internacional “El hombre y su mundo”, que se celebró en Montreal.
El diseño de Habitat67 se basa en el uso múltiple de elementos repetitivos, denominados cajas o módulos, que se organizaron para crear 15 espacios de vivienda con configuraciones diferentes, para un total de 158 residencias dentro del complejo.
En Habitat ‘67 todas las partes del edificio, incluyendo las unidades, las calles peatonales y los núcleos de elevador, participan como miembros portantes de la estructura. Las unidades están conectadas entre sí mediante postensión, barras de alta tensión, cables y soldadura, que se combinan para formar un sistema continuo de suspensión.
El complejo que inicialmente albergaba 158 viviendas, formadas por entre 1 y 8 módulos según la tipología de las mismas.
Los apartamentos fueron divididos en tres pirámides.



CIERRE



CONCLUSIÓN

Este proyecto es parte de un proceso de aprendizaje, en el que vuelco los conocimientos que adquirí durante la carrera, complementándolos con mi propio crecimiento personal, mis ideas, pensamientos y vivencias.

A partir del reconocimiento del estado de situación de la vivienda actual y de los cambios producidos en este modo de habitar contemporáneo, considero importante pensar la vivienda teniendo en cuenta las múltiples formas de vivir. Entiendo que a lo largo de las distintas etapas de su vida, los usuarios necesitan distintos equipamientos para desarrollar su día a día.

Me interesó desde un principio hacer especial hincapié en el habitar individual y colectivo; dotar al proyecto de espacios donde la solución sea el resultado de ponerme en el rol del usuario. Preguntarme dónde me gustaría vivir, cómo me gustaría ver cada espacio, qué necesitaría que tenga ese lugar para poder habitarlo y cuándo se utilizaría cada uno.

Busqué, a través del proyecto y de la disciplina, lograr espacios que mejoren la calidad de vida del habitante, tanto en las funciones privadas, como en las colectivas; crear espacios que den comodidad, seguridad, donde poder sentarse a compartir, donde hacer actividades resulte ameno y donde la familia pueda disfrutar del aire libre de forma privada o compartida, siempre sintiendo como propio cada uno de ellos.

Mis experiencias y vivencias estructuraron y articularon cada decisión tomada. Se trata de experiencias, preguntas, inquietudes, imágenes y momentos vividos que hicieron que la exploración proyectual tome como esencia cada una de ellas para desarrollar el proyecto.

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”. Mas allá de ello, el ejercicio brindó la oportunidad de percepción en el reto de abordar la cultura y el diseño HOY en Rosario.

De que esta hecho y cuales son las características del espacio entre edificios?

Como operamos entre la grilla regular de la ciudad y las irregularidades infraestructurales [vías, calles, etc]? Como se manifiesta de manera física?. Cuales son los recursos locales que informan sobre nuestras decisiones proyectuales y estratégicas?. Como generamos guías básicas o estrategias para otorgar “forma” y darle “lugar” a nuestras intervenciones?.

Estos son algunos de los conceptos que se trataron de abordar durante el desarrollo del año y se trataron de establecer durante el proceso.

BIBLIOGRAFÍA

1. Martín Heidegger, 1951.

2 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

3 “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)

4 CAPEL, H. La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial, Documents d’ Análisis Geográficos n º 29, 1996, p. 41

www.plataformaarquitectura.cl

Plan urbano Rosario 2007-2017

Normativa Municipal de Rosario <https://www.rosariogov.com.ar/mr/normativa>

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño información sobre pfc, Universidad Nacional de Rosario. <https://fapyd.unr.edu.ar/arquitectura/informacion-sobre-pfc/>

