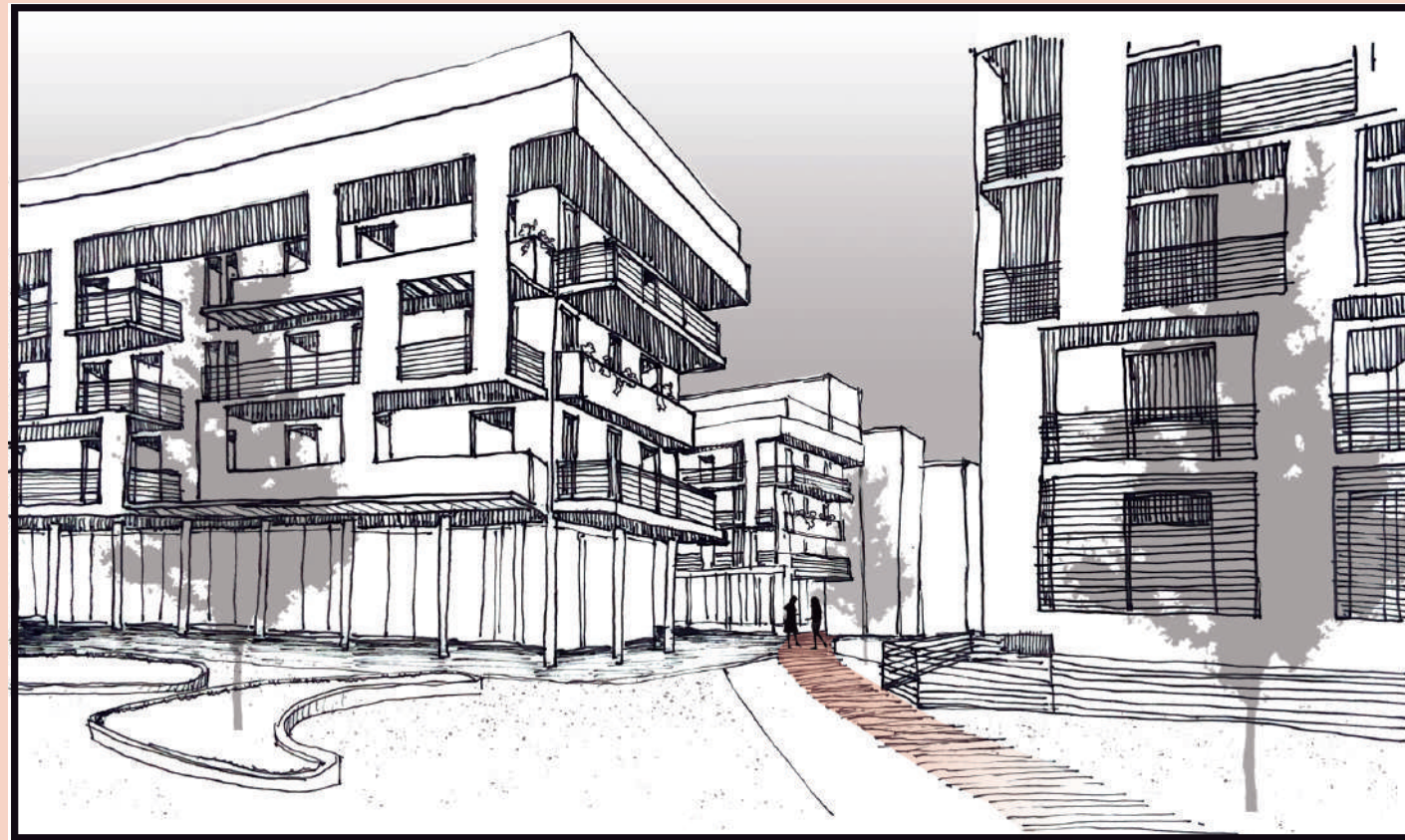




C O N E X I O N E S

FAPyD



| **UNR** Universidad
Nacional de Rosario

PROYECTO FINAL DE CARRERA

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario

Proyecto Final de Carrera

Autoría | Passardi, Emilia

Cátedra | Arq. Barrale, Marcelo
Tutor | Arq. Cuffaro, Mauro

AGRADECIMIENTOS

Quiero dar un agradecimiento especial a todas aquellas personas que me han acompañado día tras día en este largo proceso.

A mi tutor, Mauro Cuffaro, por haberme guiado y haberme transmitido sus saberes y experiencias en cada una de las etapas. Con paciencia y mucho desempeño me preparó para encontrarme con mi futuro profesional de manera consciente y responsable.

A la cátedra y todos sus docentes, por haberme permitido ser parte, haberme transferido la hermosa vocación de la Arquitectura, y haber, hoy, podido llegar

a este momento.

A todas las personas, docentes y no docentes, que han respondido con gratitud a cada una de mis consultas.

A la Universidad Pública por brindarme la oportunidad de acceder a formarme en la carrera de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, ofreciendo múltiples oportunidades de crecimiento personal y profesional.

Finalmente, a mi familia, mi novio y mis amigos, que estuvieron ahí para alentarme en cada paso de este camino, creyendo en mí y brindándome su apoyo incondicional más de una vez.

ÍNDICE

Capítulo I: Marco teórico

Introducción.....15

Modelos socioespaciales contemporáneos.....17

Transformaciones urbanas en Rosario.....19

Política de descentralización municipal.....21

Capítulo II: Aproximación urbana

Terrain vague.....25

Área Metropolitana.....27

Distrito Norte.....30

Capítulo III: Masterplan

Claves de un masterplan36

Situación actual del sitio38

Propuesta del sitio.....39

El Terreno.....40

El Nombre.....43

El Masterplan.....44

Capítulo IV: Proyecto arquitectónico

La Manzana.....54

Anteproyecto.....59

Análisis de fachadas.....84

Análisis de tipologías.....88

Estrategia Paisajística.....98

Mobiliario Urbano.....100

Capítulo V: Conclusiones

Referentes.....104

Conclusiones.....106

Bibliografía.....107

PRÓLOGO

Esta publicación es el resultado del trabajo realizado en el período comprendido desde el año 2021 al año 2022, en la materia de Proyecto Final de Carrera (P.F.C.), cursada en la Cátedra a cargo del Arq. Marcelo Barrale, en la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario (U.N.R.). El PFC constituye el cierre del período de formación, e implica una síntesis que pone en valor todos los conocimientos adquiridos en el transcurso de la carrera.

En este caso, se opta por estudiar dentro del eje temático “Conjunto de vivienda social”, un Masterplan que incluya 3500 viviendas de tipo social, con locales comerciales, una escuela primaria y secundaria, una escuela circense con anfiteatro, un polideportivo, un museo, oficinas y un mercado, en el terreno “Ex-

Patio Cadenas” en la intersección de las avenidas Alberdi, Mongsfeld, Francia y Bordabehere, en el distrito Norte de la ciudad de Rosario. Mi objetivo es estudiar e intentar dar respuesta a las problemáticas habitacionales e inclusivas en un sitio donde conviven diferentes realidades y en donde la falta de este tipo de edificios es sumamente visible. Se trata de un proyecto que abarca la temática del espacio público y el paisaje, pues limita con el parque Scalabrini Ortiz.

Conforme a lo establecido por el Plan de Estudios, el Proyecto Final de Carrera se desarrolla en dos módulos: una primera instancia presencial o virtual y otra de seguimiento personalizado a cargo del tutor, quien guía el trabajo hasta la instancia de defensa pública.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO



INTRODUCCIÓN

Rosario es una ciudad situada en el sur-este de la provincia de Santa Fe, Argentina. Es la tercera ciudad más poblada del país, detrás de Buenos Aires y Córdoba. Está situada a orillas del río Paraná, en la hidrovía Paraná-Paraguay, en una posición geoestratégica en relación al Mercosur. Se trata de un destacado centro portuario, industrial, comercial y cultural.

El municipio de Rosario ocupa una superficie total de 178,69 km², de los cuales la superficie urbanizada es de 120,37 km², con una población según el censo nacional de población, hogares y viviendas 2022 de 1.501.880 habitantes.

Rosario cuenta con 24 parques, 124 plazas, 51 plazoletas, 24 paseos y otros 228 espacios verdes, ocupando 11.265 km², es decir, un 6,3% de la superficie total de la ciudad. Hoy en día se encuentra en vigencia el Plan Urbano de Rosario

2007-2017 (P.U.R.), un conjunto articulado de estrategias de desarrollo urbano y gestión, que definen un proyecto deseado y posible de transformación de la ciudad y funciona como una guía del proceso de cambio, ordenando la acción pública y promoviendo la inversión privada.

El río ha sido el recurso ambiental, paisajístico y productivo más valioso de la historia de la ciudad. La ribera frente al río Paraná es un aspecto urbano fundamental de la misma. Rosario fue recuperando su ribera en las últimas décadas del siglo XX, gracias a la renovación de los terrenos portuarios y ferroviarios que la ocupaban. De esta forma, se intenta rearmar de norte a sur a lo largo de la ribera, una sucesión de espacios públicos, áreas verdes accesibles a todos los habitantes.

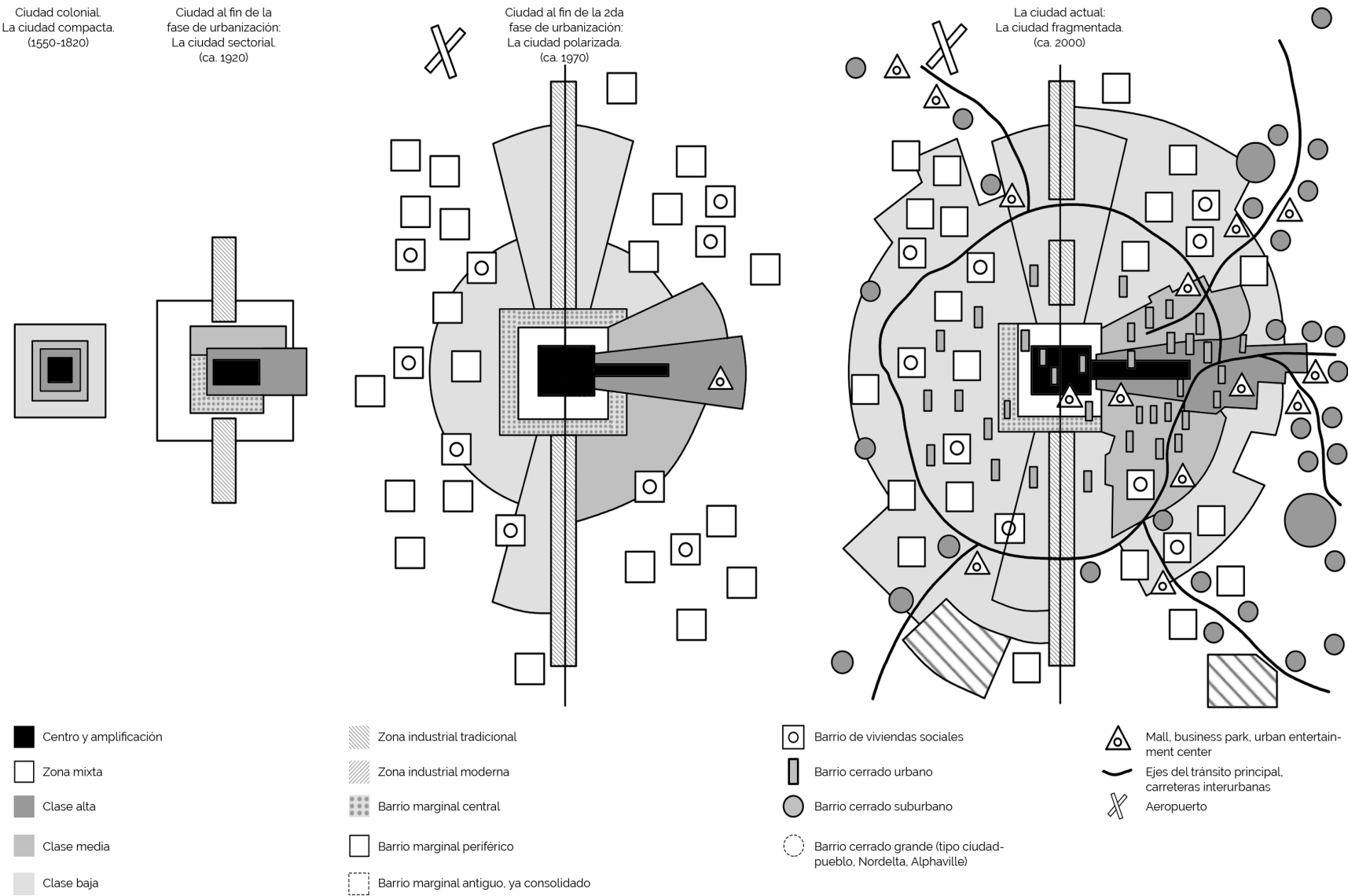


Figura 1. El modelo del desarrollo estructural de la ciudad lationamericana. Fuente: Borsdorf, Bähr & Janoschka (2002), adaptado por Borsdorf.

MODELOS SOCIO-ESPACIALES CONTEMPORÁNEOS

En el presente, las ciudades latinoamericanas mantienen los patrones tradicionales de urbanización. Los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y la expansión urbana aún subsisten, representando el principio de organización espacial fundamental.

Sin embargo, aparecen rasgos destacados de una nueva geografía urbana derivadas del crecimiento y transformación, vinculadas a las nuevas modalidades de expansión urbana, como ser: suburbanización, nuevas centralidades, densificación vertical, resignificación de segmentos, fragmentación urbana, segregación socioespacial y gentrificación, entre otras modalidades de expansión, modificando ese esquema tradicional.

La temática de la segregación socioespacial en América Latina se debe considerar a partir de las relaciones territoriales entre los diferentes estratos socioeconómicos, y no centrada en lo racial, como sucede en la gran mayoría de los estudios correspondientes al mundo anglosajón. En ese sentido, se trabaja sobre la segregación residencial caracterizándola como una resultante de las migraciones de los distintos grupos sociales dentro de la ciudad. Los grupos de elite eligen concentrarse, en un área que tiende a conformarse en cono, desde el centro hacia una dirección definida de la periferia. Estos grupos cerrados socialmente homogéneos conforman elementos centrales del nuevo

tipo societal.

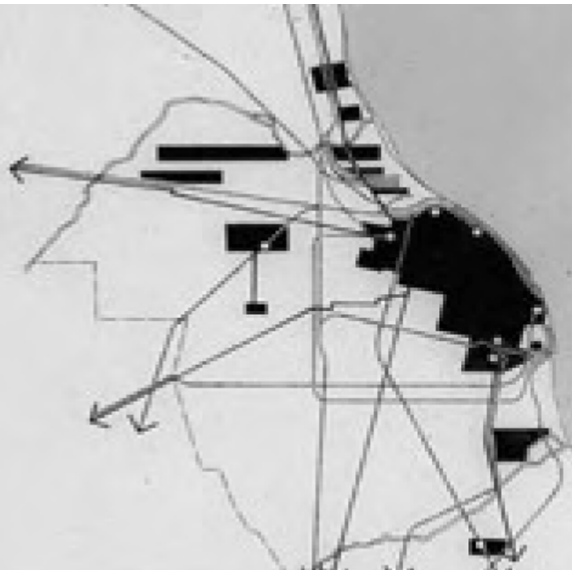
La literatura especializada define a este proceso de crecimiento de la ciudad –fundamentalmente hacia la periferia, beneficiado por los factores de avance tecnológico (automóvil y ciencias de la información) – como suburbanización. Allí, las transformaciones urbanas no sólo implican nuevos desarrollos edilicios en otros espacios, sino también centralidades completamente nuevas por fuera del área tradicional. Asimismo, se registra que en muchos casos este proceso de suburbanización ha abandonado el paradigma del crecimiento por continuidad, siendo reemplazado por otro modelo caracterizado por una baja densidad y monoespecialización en el uso del suelo, escasa jerarquización del espacio público y un conjunto de importantes intersticios urbanizados.

Conjunción de factores que configuran lo que se llama ciudad fragmentada. Los procesos de crecimiento y transformación son de distinta naturaleza. Los primeros modifican la forma de la ciudad cuantitativamente, mediante el aumento de la cantidad edificada o urbanizada (densificación, extensión de la planta urbana por relleno intersticial, por sustitución de edificación o por completamiento). Los segundos están asociados a cambios cualitativos como la re-habilitación de áreas o edificios, la descentralización, la re-estructuración, entre otros.

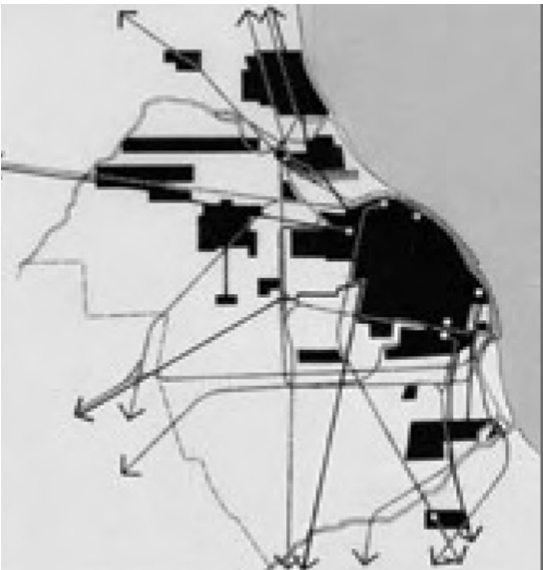
Año 1895 - 91.669 hab.



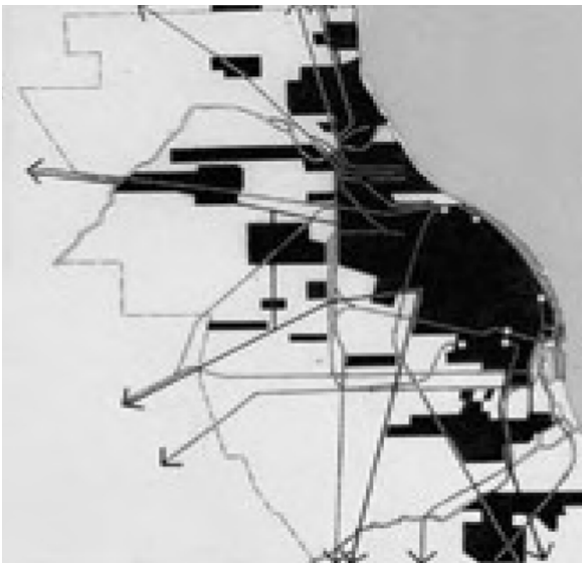
Año 1909 - 176.071 hab.



Año 1915 - 230.335 hab.



Año 1931 - 432.295 hab.



Año 1968 - 585.883 hab.



Año 1985 - 850.400 hab.



Crecimiento demográfico 1895/1985. Fuente: <Jornadas de divulgación sobre ordenamiento urbano y aspecto ferroportuarios de la ciudad de Rosario>. Secretaría de Planeamiento, Municipalidad de Rosario, Mayo de 1987. Editorial Municipal.

TRANSFORMACIONES URBANAS EN ROSARIO

Las transformaciones urbanas pueden ser explicadas a partir del despliegue del capital y los patrones culturales vigentes en cada época. La cultura es la mediadora entre la sociedad y el espacio, impulsando una manera particular de valorar los recursos y estableciendo un determinado tipo de economía. Para entender la configuración de un espacio determinado es necesario descubrir cómo se desarrollan las sociedades humanas, sus instalaciones y actividades o usos de la tierra. Los procesos de cambio están íntimamente relacionados con la globalización de la economía.

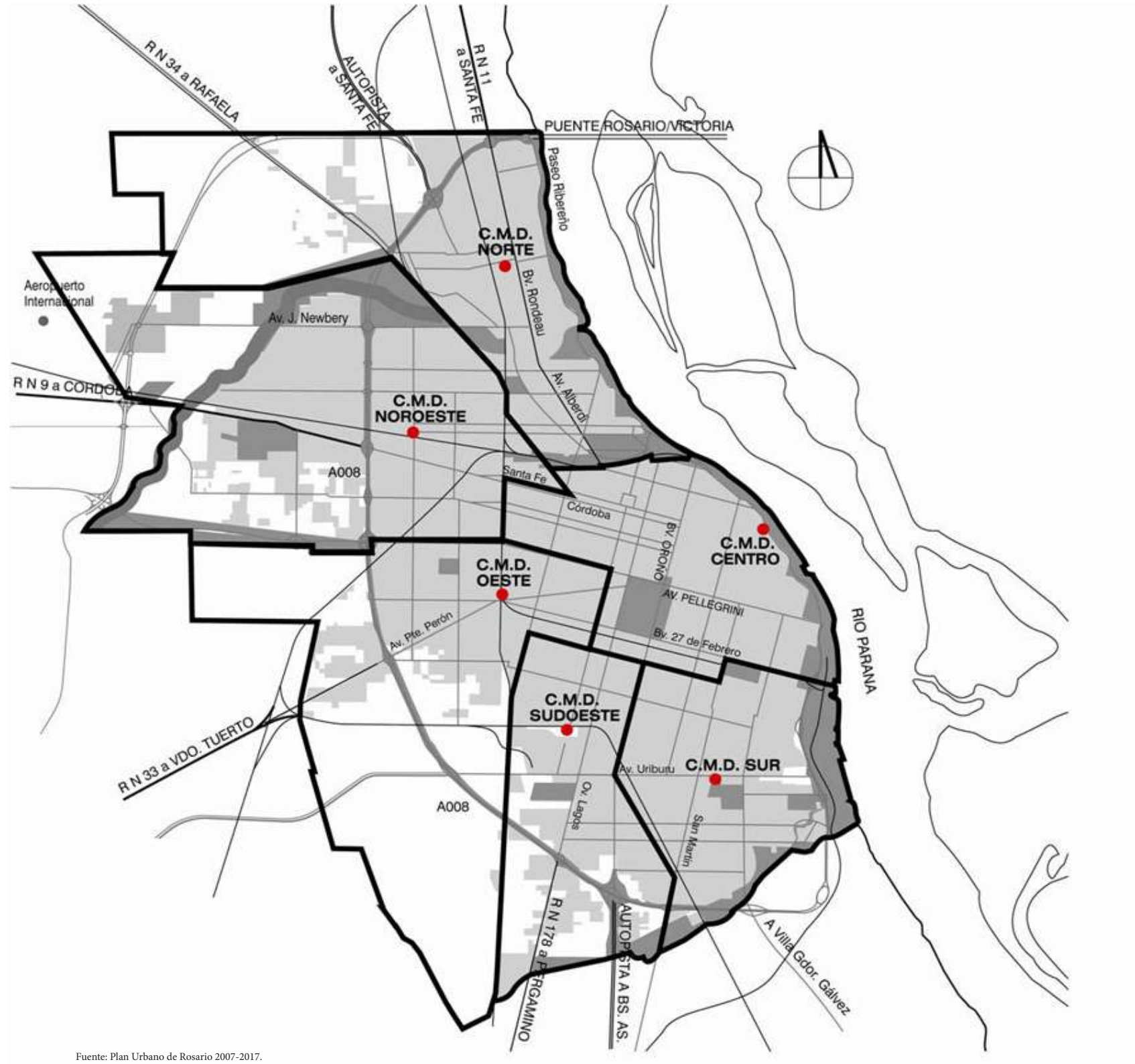
Se introducen así, cambios notables en la aproximación relativa de los territorios distantes. La globalización, el desarrollo tecnológico y la reforma de Estado, ejercen una fuerte impronta sobre la dimensión socioespacial, influenciando en la estructura y el funcionamiento general de la ciudad.

En este sentido, se define a la estructura urbana como un principio de orden entre los distintos componentes (sociales, políticos, económicos y físicos), que se relacionan entre sí, conformando un único sistema: la ciudad.

La organización territorial de la provincia de Santa Fe, atraviesa una profunda etapa de transformación. En la ciudad de Rosario y otras localidades que forman su área metropolitana (Gran Rosario) es donde más se evidencia el cambio. La metrópoli es la clave dentro de un esquema interregional que

supone un punto de cruce entre la Hidrovía Paraguay-Paraná, con un corredor de exportación que une el Océano Atlántico con el Pacífico conectando a Argentina, Brasil y Chile. La pertenencia y ubicación privilegiada de la urbe frente al esquema regional ampliado, ligado a la creación de un mercado común, la convierten en un centro de esperado despegue económico y factible crecimiento poblacional. La inserción territorial y metropolitana, fortalece su rol como centro productivo, comercial, de servicios y comunicaciones a escala ampliada. También como foco educativo, cultural, deportivo y turístico. Esta integración motiva, además, el inicio de las gestiones para la concreción de grandes emprendimientos de alcance regional (construcción del puente Rosario-Victoria, autopista Rosario-Córdoba y modernización del aeropuerto internacional).

Paralelamente, se generan nuevas formas de urbanización (barrios cerrados, shoppings, hipermercados y/o complejos poli-funcionales, etc.). Estas se deben, principalmente, a la intensa diferenciación de los valores económicos del suelo en áreas periféricas o semi-urbanas con respecto a las urbanas y al aumento en los niveles de accesibilidad de los territorios a través del automóvil privado. Al mismo tiempo, se profundizan los desequilibrios socioeconómicos, la marginación y la exclusión entre amplios sectores sociales, incrementándose la población en asentamientos irregulares en diversas zonas de la ciudad.



POLÍTICAS DE DESCENTRALIZACIÓN MUNICIPAL

Hacia el año 1995, la ciudad de Rosario inició un proceso de descentralización de su estructura de gestión, que involucró aspectos administrativos, funcionales y territoriales, entre otras cuestiones. La política se fundamentó e inspiró en el objetivo de generar un gobierno más eficaz, eficiente y cercano a los vecinos, capaz de generar intervenciones públicas más relevantes de acuerdo con las necesidades concretas de cada porción territorial promoviendo un desarrollo más armónico y democrático de la ciudad. El proceso de descentralización supuso toda una intencionalidad en pos de contribuir a la reversión de los fuertes desequilibrios territoriales que habían caracterizado a las intervenciones públicas locales.

En este sentido, el territorio asumió un renovado protagonismo. Con ese objetivo de transformación profunda, Rosario pasó a organizarse a los fines de la gestión en seis distritos, que constituyeron el soporte físico de buena parte de las políticas públicas y las acciones municipales. A partir de la descentralización, las diversas, múltiples y heterogéneas intervenciones locales, se coordinaron articulada y sinérgicamente desde la lógica del territorio, sus especificidades, particularidad y potencialidades diferenciales.

Con la descentralización se pretendió gestar las pautas del cambio necesario y avanzar en el camino de reformar el Estado, para acercar las oficinas municipales a los vecinos, abrir instancias de participación concretas en la priorización de problemáticas a resolver, de evaluación y control de las políticas públicas municipales. El proceso de descentralización se conformó entonces en una formidable «excusa» para el impulso de la transformación de las estructuras administrativas municipales, articulada con una estrategia de desarrollo urbano, social y económico integral.

Cambió sustancialmente la forma de mirar y analizar la ciudad. Surgió en relación con el proceso de descentralización implementado, la planificación

distrital como herramienta que, de acuerdo con las directrices generales del Plan Urbano Rosario referidas a la estructura de la ciudad y a la clasificación urbanística del suelo, deberá especificar los contenidos de la transformación urbanística para cada uno de los distritos: Centro, Sur, Sudoeste, Oeste, Noroeste y Norte, de acuerdo a lo establecido por los decretos n° 28/96 y n° 1021/96. La localización estratégica de los Centros Municipales de Distrito (CMD) ha sido pensada como generadora de nuevas centralidades urbanas. Plasmados en seis emblemáticos centros cívicos, los CMD, cuentan con buena accesibilidad y características arquitectónicas únicas, que les han permitido constituirse en referentes de las áreas en que se insertan, convirtiéndose en espacios comunitarios donde se realizan una multiplicidad de programas y actividades.

En resumen, la fragmentación urbana pareciera ser una característica cada vez más destacada en las principales ciudades argentinas en los últimos años. Particularmente, Rosario posee una mayor concentración de los grupos de elite, en un área que tiende a conformarse como un cono, donde el vértice se localiza en el centro creciendo hacia el noroeste de la periferia, continuando hacia el área metropolitana. Las zonas centrales van perdiendo su jerarquía y las estructuraciones metropolitanas resultan signadas por la existencia de tejidos discontinuos, densidades medias y centralidades dispersas de distintas condiciones y funcionalidad. El crecimiento urbano de las distintas áreas no fue producto exclusivo de la libre relación entre la oferta y la demanda del mercado sino que el Estado local promovió dichos sectores a través de distintas normativas particulares y la provisión de determinadas obras de infraestructura. Se agregan además las Políticas de Descentralización Municipal, en donde los objetivos fueron resolver una ciudad con graves desequilibrios económicos y sociales en su territorio y dar respuesta a una ciudad que crecía en forma vertiginosa extendiéndose y alejándose del área central.

CAPÍTULO II

APROXIMACIÓN URBANA



TERRAIN VAGUE

"(...) Pero el fenómeno que nos interesa es el que se produce con posterioridad, ya en los años setenta, inaugurando una sensibilidad distinta que comenzaba a desplegar una mirada diversa sobre las grandes ciudades. Los espacios vacíos, abandonados, en los que han sucedido una serie de acontecimientos, parecen subyugar el ojo de los fotógrafos urbanos.

Son los lugares urbanos, que queremos denominar con la expresión francesa de terrain vague, los que parecen convertirse en fascinantes puntos de atención, en los indicios más solventes para poder referirse a la ciudad, para indicar con las imágenes lo que las ciudades son, la experiencia que tenemos de ellas (...).

(...) No es posible traducir con una sola palabra inglesa la expresión francesa de terrain vague. En francés el término terrain tiene un carácter más urbano que el inglés land, de manera que hay que advertir que terrain es, en primer lugar, una extensión del suelo de límites precisos, edificable, en la ciudad. Si no me equivoco, en cambio, la pervivencia en inglés de la misma palabra terrain tiene significados más agrícolas o geológicos. Pero la palabra terrain francesa se refiere también a extensiones mayores, tal vez menos precisas, está ligada a la idea física de una porción de tierra en su condición expectante, potencialmente aprovechable pero ya con algún tipo de definición en su propiedad a la cual nosotros somos ajenos (...).

(...) Pero nos interesan todavía más las dos raíces latinas que confluyen en el término francés vague. En primer lugar, vague como derivado de vaccus,

vacant, vacuum en inglés, es decir empty, unoccupied; pero también free, available, unengaged. La relación entre la ausencia de uso, de actividad, y el sentido de libertad, de expectativa, es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague de las ciudades tienen en la percepción de la misma en los últimos años. Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación. (...)

Son lugares aparentemente olvidados, donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos, en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. Desde un punto de vista económico, áreas industriales, estaciones de ferrocarril, puertos, zonas residenciales inseguras, lugares contaminados, se han convertido en áreas de las que puede decirse que la ciudad ya no se encuentra allí.

Sus límites carecen de una incorporación eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana. Se han convertido en áreas simplemente des-habitadas, in-seguras, im-productivas. En definitiva, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contraimagen de la misma, tanto en el sentido de su crítica como en el sentido de su posible alternativa (...)."

-Ignasi de Solà-Morales.1995





Las centralidades urbanas



El frente costero



El nuevo eje metropolitano Norte-Sur



El nuevo eje metropolitano Este-Oeste



La cuenca de los arroyos Ludueña y Saladillo



El frente territorial





SITIO DE INTERVENCIÓN

EL DISTRITO NORTE



DISTRITO NORTE

El Distrito Norte de la ciudad de Rosario cuenta con una superficie de 30,02 km2, que representa un 19,6% del total y posee una población de 131.495 habitantes.

En las últimas décadas del siglo pasado y comienzos del actual, el desarrollo urbano del {area definió un rol exclusivamente residencial de una parte importante del distrito.

El distrito posee importantes ejes estructurantes de la ciudad, como la Av. Alberdi, Av. Mongsfeld, Av. Avellaneda, Av. Carballo, Av. Francia, Av. Casiano Casas, Blvd. Rondeau, Av. Sorrento, Av. Sabín, entre otros, que conectan al mismo con el resto de la ciudad y con el área central.

Se caracteriza también por su tejido heterogéneo, y por la presencia de de asentamientos irregulares.

El sitio a intervenir es el lote del “ex-patio cadenas”, situado en la intersección

de las Av. Mongsfeld, Av. Alberdi, Av . Francia y la futura Av. Bordabehere, lo que garantiza su buena accesibilidad.

El sitio posee 150.000 m2, actualmente ocupados por vías para maniobra de locomotoras, como también por antiguos vagones y silos para el guardado de materia prima.

Tras un análisis más detallado del sector, se pudo relevar la carencia de equipamientos y servicios que posee este sector del Distrito.

Son escasos los equipamientos educativos, policiales, culturales y de salud.

Un nuevo polo de uso residencial, comercial, cultural y educativo, daría al barrio no sólo vida, sino también mejoraría la situación de equipamientos y servicios.

La magnitud de las consecuencias urbanas ocasionadas por este tipo de proyecto, dependerá de la forma en que el mismo interactúe con el entorno.





Fachada Norte

CAPÍTULO III

MASTERPLAN

CLAVES DE UN MASTERPLAN

¿CÓMO PODEMOS CONSTRUIR CIUDADES SUSTENTABLES Y FUNCIONALES PARA LA GENTE?

01. PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO

No podremos construir el futuro de nuestras ciudades si no sabemos reconocer y preservar sus patrimonios.

El Patrimonio Ecológico: la planificación y el diseño de nuestras ciudades tiene que basarse en el entendimiento fundamental de que los hechos urbanos son parte de los sistemas ecológicos del territorio. Todo desarrollo se tendrá que integrar con los sistemas naturales del lugar, preservando y nutriendo sus funciones ecológicas.

El Patrimonio Arquitectónico y Paisajístico: Cualquier operación de transformación del entorno urbano tiene que partir de la preservación de los valores arquitectónicos y paisajísticos que se manifiestan en el lugar.

El patrimonio arquitectónico y paisajístico no está formado simplemente por los elementos tangibles, como edificios y vegetación, sino también por las vistas, trama del tejido urbano, la escala y las dimensiones de los espacios abiertos.

El Patrimonio Cultural: muchas veces, los valores culturales asociados a los lugares públicos escapan la noción de patrimonio en su significado estricto. Lo que tiene valor para los que viven el lugar es también patrimonio, y por lo tanto se tendrá que preservar.

02. MOVILIDAD SUSTENTABLE

El Siglo XXI está construyendo un nuevo paradigma para el transporte urbano, una movilidad limpia eficiente, que fomenta un estilo de vida activa para todos los ciudadanos.

Un Taburete de Tres Patas: infraestructura para el peatón, la bicicleta, el transporte público. El nuevo paradigma se basa en tres elementos fundamentales, cada uno no es suficiente pero necesaria para que el sistema se rija, como un taburete de tres patas: una trama urbana que favorece la caminabilidad, y un entorno para el peatón de calidad, una insfraestructura para la bicicleta segura y completa que permita moverse en todas las áreas de la ciudad de manera fluida y continua, y un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiencia, rapidez y bajo impacto ambiental.

Cuestiones de Espacio: en su estado actual, la mayoría de nuestras ciudades tienen una gran desproporción en la asignación del espacio a los distintos modos de transporte.

El vehículo motorizado particular domina el espacio, termina erosionando el espacio para el peatón, el ciclista y el usuario del transporte público. La situación alcanza niveles paradójicos, ya que el coche necesita muchísimo más espacio para desplazar a las personas, y a pesar de eso se le da casi siempre prioridad.

Ha llegado el momento de reordenar nuestras priridades, dándole al peatón, al ciclista y a los usuarios del autobús el espacio que se merecen, para ahorrar metros cuadrados y liberar nuestro espacio urbano de la congestión.

03. EQUIDAD Y DIVERSIDAD

El espacio público debe ser diverso y equitativo para que todos se sientan representados, puedan disfrutarlo.

Espacio Público para dos: los espacios públicos exitosos siempre reflejan la diversidad de los entornos urbanos en que se encuentran. Espacios públicos que no son diversos son la señal de una urbe segregada, donde cada área es ensimismada y sirve solo a un grupo social, o bien de una urbe donde los espacios públicos son fuera del alcance de algunos grupos sociales.

En espacios públicos exitosos todos pueden acceder libremente y fácilmente, y todos se sienten bienvenidos en todo momento. En eso se generan oportunidades de conocer a quien es distinto de nosotros, superando prejuicios y estableciendo una conexión emotiva entre todos los miembros de la comunidad.

Espacio Público para todos: el espacio público es también un espacio de recursos compartidos. Eso nos ofrece oportunidades para ejercer el derecho de esparcimiento, al descanso, al juego y a la interacción social.

Ciudades que no ofrecen espacios de calidad, capaces de apoyar estas actividades, empobrecen progresivamente su capital social. Para que los espacios públicos de nuestras ciudades puedan alcanzar nuestras metas no es suficiente trabajar en la calidad de los espacios. Es igualmente importante trabajar en su distribución. El derecho al espacio público será garantizado sólo si todos los ciudadanos, independientemente de la condición socioeconómica, tendrán acceso fácil y rápido a espacios públicos de distintos tamaños y función.

04. DISEÑO URBANO A LA ESCALA HUMANA

Después de décadas de olvido, las características físicas y psíquicas de los individuos vuelven a convertirse en el punto de partida para cualquier discurso sobre los espacios urbanos.

El Bípodo en la ciudad: Después de haber diseñado nuestras ciudades a medida de nuestros automóviles, regresamos a crear ciudades para el ser humano: bípedo erecto, de poco más de un metro y medio de altura, que se mueve en el espacio de manera unidireccional y lineal a una velocidad promedio de 1 metro por segundo.

Tenemos que recordar siempre que el punto de vista en el sentido más literal del término del usuario del espacio urbano está relacionado a las características físicas del ser humano anteriormente mencionadas. Si la tradición del movimiento moderno nos ha enseñado a mirar la ciudad desde arriba, como aparece en un gran plan maestro y una gran maqueta, queremos regresar a ver la ciudad a la altura de los ojos.

Los sentidos en el Espacio Público: la esterilidad de mucho paisaje urbano contemporáneo ha también perjudicando la riqueza de estímulos para todos los sentidos que han caracterizado el espacio urbano a lo largo de su historia. Por esta razón, es especialmente importante repensar la interfaz entre el espacio público y los espacios semipúblicos y privados donde suelen presentarse el mayor número de oportunidades para generar esos estímulos.

05. FOMENTO ECONÓMICO Y CULTURAL

Los espacios públicos que construiremos fomentarán el desarrollo económico y la cultura de la ciudad.

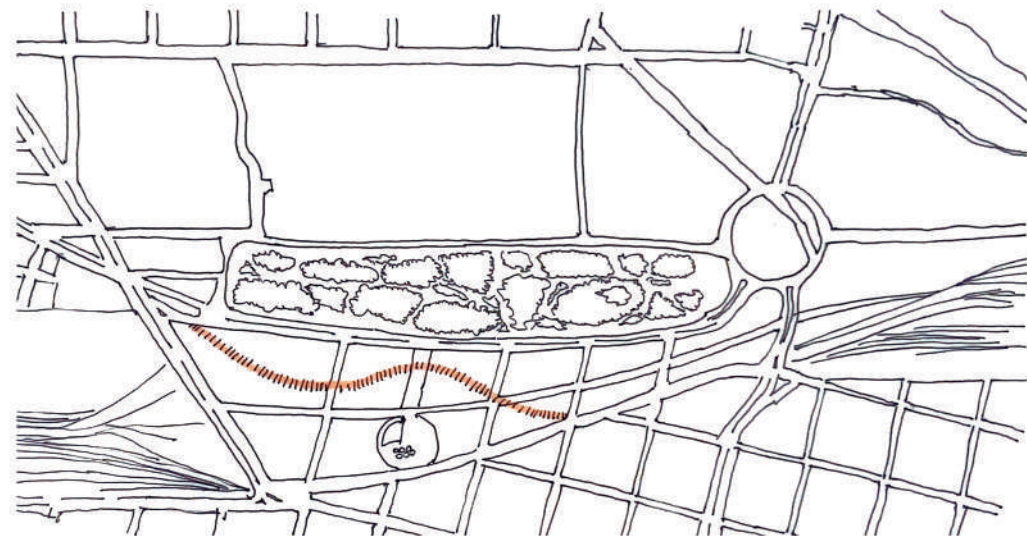
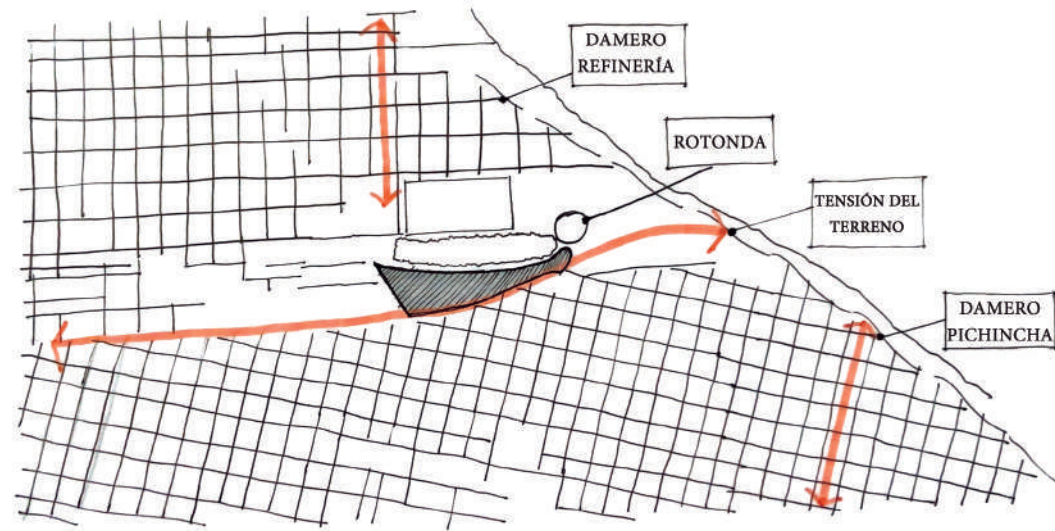
Relación entre vida pública y desarrollo económico: sabemos que hay una relación directa entre integración social y desarrollo económico. Al crear una ciudad sociable, estamos fortaleciendo el capital social de la ciudad, del cual depende a largo plazo el desarrollo del capital económico. Invertir en espacio público significa invertir en desarrollo económico.

Relación entre vida pública y actividad comercial: entre espacio público y comercio hay una relación de simbiosis- Un buen espacio público beneficia a la actividad comercial del entorno. La calidad del espacio público tiene un alto impacto en la actividad comercial del área. Invertir en espacios públicos significa entonces invertir en la actividad comercial.

Espacio público, lugar de cultura y civismo: el espacio público es el lugar de la dimensión cívica por excelencia: espacio de la dimensión colectiva, la identidad ciudadana, la manifestación política. También es el lugar de la memoria de la comunidad, de la representación de la tradición de la expresión de la cultura. Invertir en espacio público significa fortalecer el civismo y enriquecer la cultura de la ciudad.







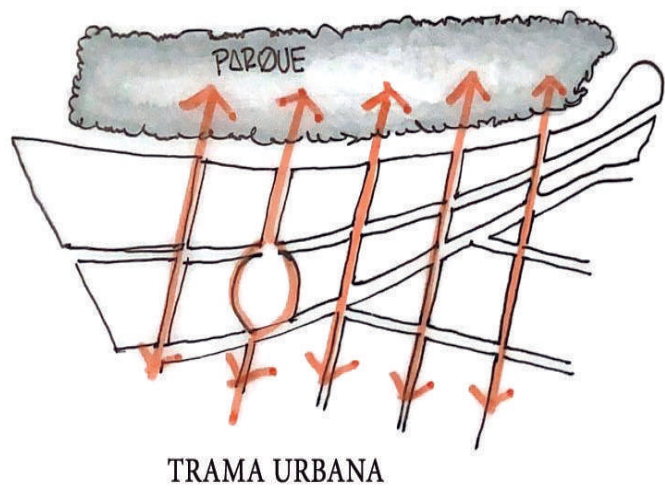
EL TERRENO

Después de un exhaustivo análisis de la situación urbana que flanquea al terreno, se distinguen líneas direccionales, que luego se toman como herramientas para dar los primeros pasos en la ejecución de este proyecto.

El hallazgo de una antigua vía situada en el propio terreno que lo recorre longitudinalmente, y la presencia de silos que aún existen, son otros de los elementos geométricos/volumétricos que originan las premisas para la idea generadora.



CONEXIÓN NORTE - SUR

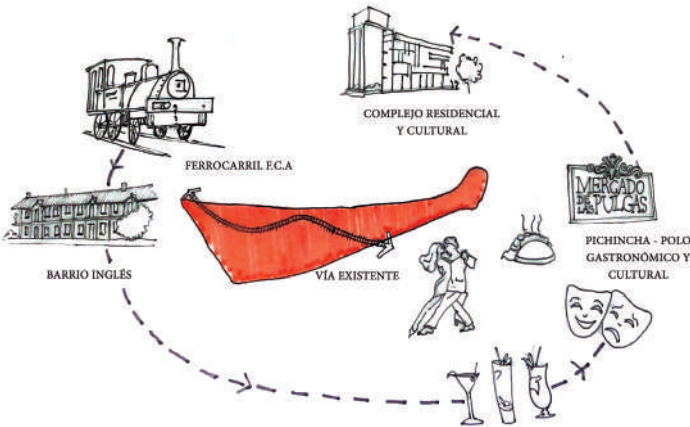


CONEXIÓN ESTE - OESTE

APERTURA DE CALLE CENTRAL
MAYOR ACCESIBILIDAD



CONEXIÓN EN EL TIEMPO



EL NOMBRE

Analizando las carencias de conectividad entre el barrio Pichincha, al sur, y el gran Parque Scalabrini Ortiz, al norte, y entendiendo la necesidad de facilitar la accesibilidad entre uno y otro, se proyecta la extensión del damero de Pichincha. Con la apertura de calles sobre el terreno elegido, se produce el vínculo entre ambos, la primera conexión.

Estudiando los límites Este-Oeste del terreno, se plantea la apertura de una calle central longitudinal a él. Su función es particionar las manzanas en dimensiones más proporcionadas y, a su vez, crear el vínculo entre Av. Alberdi y Av. Francia. De igual modo, se produce la apertura de la Av. Bordabehere que afianza ese vínculo.

Allí surge la segunda conexión.

Además de analizar físicamente el lugar, también indagué su historia y la presencia del ferrocarril que le dió vida y origen a estos barrios. También descubrí los antiguos rasgos culturales del barrio de Pichincha, que lo convirtieron en lo que hoy en día conocemos, un gran polo gastronómico y cultural de la ciudad. Todas estas cuestiones me dispararon cierto interés por imaginar el futuro de este lugar y de sus habitantes. La creación del Complejo Residencial y Cultural forma parte de un anhelo que cualquier proyectista podría tener. Entre el pasado, el presente y el futuro utópico, es que encuentro la tercer conexión.

La cátedra nos requiere identificar la propuesta con un nombre que lo caracterice. Es así que el nombre de mi Proyecto Final de Carrera surge espontáneamente: CONEXIONES.

EL MASTERPLAN

La presencia de los Silos en el terreno como único elemento histórico y visible a la distancia, es el puntapié inicial para dar origen a una plaza cívica que no sólo funciona como centro, sino también como hito del proyecto y de la barrio. Estos Silos son intervenidos con un gran alero de estructura liviana, perforaciones y vidriados en sus vanos para convertirse en Museo de la Memoria.

El objetivo de esta plaza es congregar a los habitantes a través de diferentes usos (ferias, actos, recitales y exposiciones). La enmarcan edificios de carácter público, como ser Escuela primaria y secundaria, Polideportivo, Mercado, y Oficinas.

A partir del uso y posición en el terreno, se forma un punto neurálgico en el que se disponen tres manzanas de gran importancia dentro del terreno (dos manzanas y una supermanzana). En ellas se producirá la ruptura del patrón que guía todo el masterplan.

En los extremos del terreno, se disponen dos plazas de menor importancia. La Plaza de la Cultura al Este, donde se ubica la Escuela circence y un Anfiteatro, y la Plaza del Ferrocarril al Oeste, donde se ubica una antigua locomotora como reminiscencia de su pasado. Las viviendas que enmarcan a esta última, toman su referente del Barrio Inglés que es lindero a ellas.

En cuanto a los edificios residenciales, la premisa fundamental es generar una apertura visual y espacial hacia el parque Scalabrini Ortiz. Para lograr este objetivo, se refuerza el borde de las calles Norte-Sur, y los edificios separados entre sí por distancias de más de veinte metros, crean manzanas parcialmente consolidadas.

Esta ruptura de la manzana clásica en damero a partir del quiebre y la ubicación desigual de los bloques residenciales, busca potenciar no sólo las relaciones visuales, sino también peatonales entre el barrio existente, el nuevo barrio y el

parque, para que todos los ciudadanos hagan uso de cada situación urbana de este proyecto.

En las manzanas linderas a la Av. Mongsfeld, al norte del terreno, los edificios tienen una altura de ocho pisos, un ritmo y una dirección en común, que se pierden abruptamente en las manzanas neurálgicas anteriormente mencionadas. No sólo pierden su dirección, sino también su altura y algunos de ellos cambian su morfología de tira, convirtiéndose en claustros.

La vía existente se constituye como tal en algunos sectores, y en otros se hace referencia a ella a través de un cambio de piso, erigiéndose en toda su longitud como una reminiscencia del pasado. Este camino ondulante particiona los edificios que atraviesa, pero en las manzanas neurálgicas, algunos edificios se superponen a ella, y se generan perforaciones en dichos volúmenes. A su vez, este recorrido es acompañado por árboles Liquidambar, únicos en el proyecto, los cuales componen, junto a los antiguos faroles ferroviarios, una perspectiva diferente para la persona que lo elige.

En las manzanas linderas a la Av. Bordabehere, al sur del terreno, los edificios se solidarizan con el barrio Pichincha, teniendo cuatro pisos de altura. Frente a ellos, del otro lado de esta misma avenida, locales comerciales recomponen las contrafachadas de las viviendas existentes.

Cabe destacar la presencia de tres torres en el extremo Este del terreno, en compatibilidad con las torres aledañas del Distrito Puerto Norte. Quedan proyectados dos estacionamientos vehiculares que se suman a las cocheras propias de los edificios en subsuelo.

Mi principal referente para lograr esto, fue Peter Zumthor en su proyecto Residential Development, Lucerna.



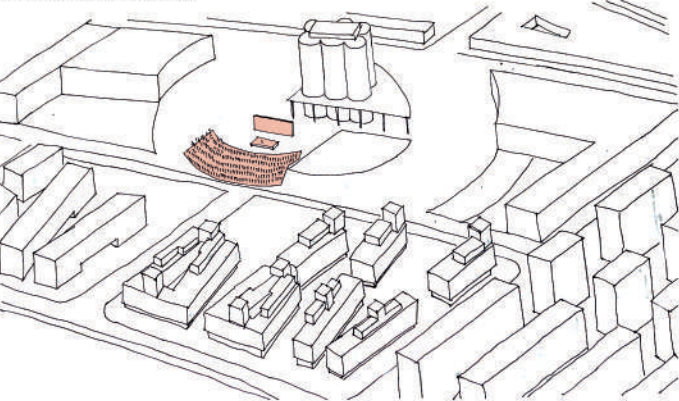
PLANTA DE TECHOS
esc. 1:2500



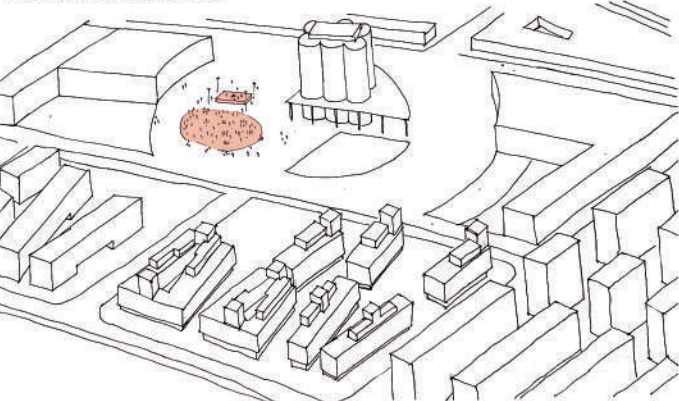


ESQUEMAS DE USOS DE PLAZA CÍVICA

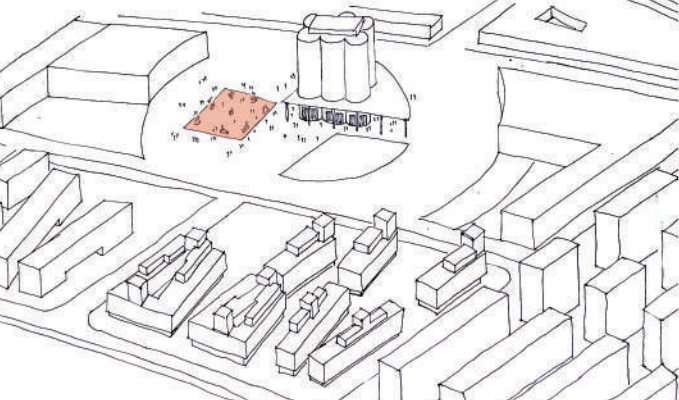
ACTOS DE COLACIÓN



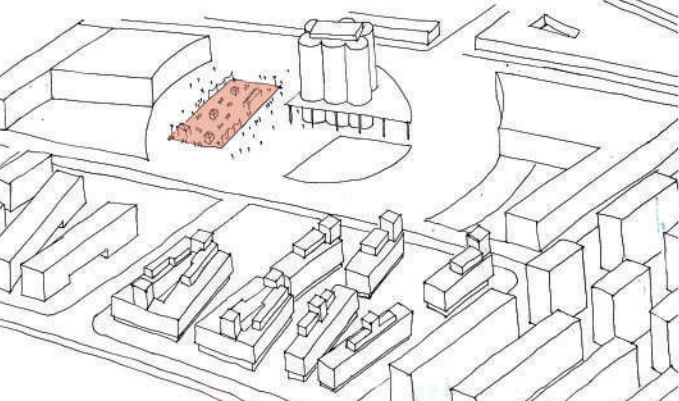
FESTIVALES MUSICALES



EXPOSICIONES DE ARTE



FERIAS



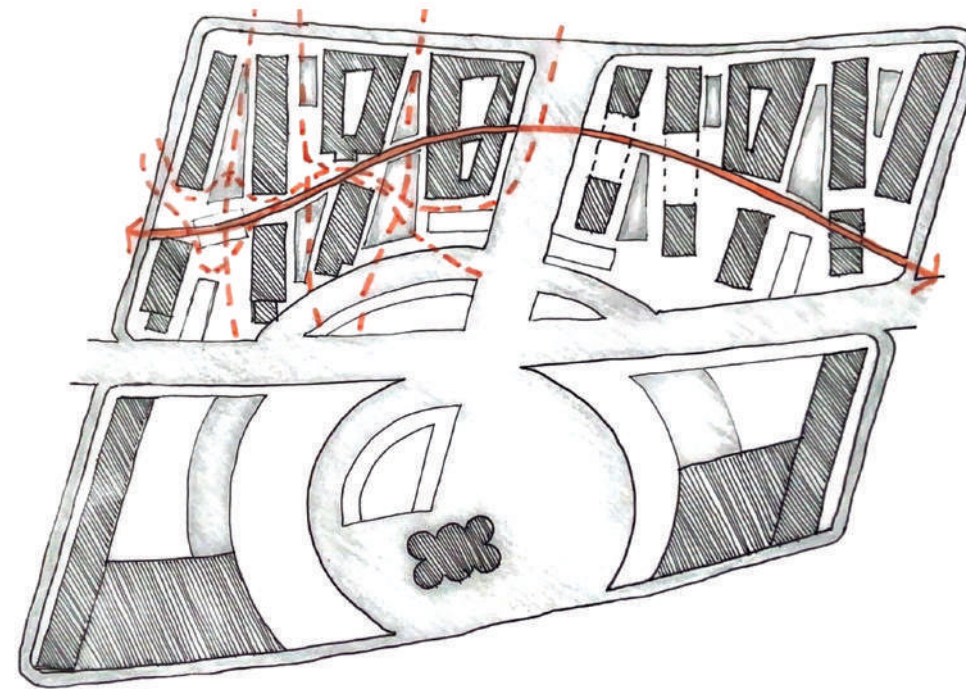


CAPÍTULO IV

PROYECTO ARQUITECTÓNICO







LA MANZANA

Esta manzana, junto a su par y la supermanzana de la Plaza Cívica de los Silos, conforman el polo neurálgico del proyecto. Está compuesta por siete edificios que decrecen su altura y cambian su forma a medida que se van acercando a la calle principal Norte-Sur del Masterplan (Cafferata - mandapeatón), dialogando con los edificios públicos que se encuentran bordeando la Plaza Cívica anteriormente mencionada.

Las tipologías adoptadas son de tira, y de semi-claustros (dos tiras unidas por núcleos de circulación vertical). En todos los casos, la consolidación de las calles Norte-Sur se encuentra presente, estando los edificios recedidos de la línea municipal por una distancia de cuatro metros. En el centro de manzana se produce la transgresión.

La ubicación de los mismos, en pos de romper el patrón y la secuencia del masterplan, no es aleatoria, se ajusta a ciertas direcciones tomadas del entorno previamente analizado. Los edificios se orientan de tal forma que generan diversos recorridos.

Los vacíos generados por la disposición de los edificios, derivan en espacialidades muy diversas entre sí. En algunos sectores se generan aperturas, mientras que en otros se generan paralelismos, e incluso cierres.

El objetivo fundamental es lograr dinamismo, cambio, ruptura. Se consigue así,

armar recorridos con interesantes espacios, juego de luces y sombras, amenos paseos, y espacios de recreación y esparcimiento, sin perder de vista la conexión con el gran parque Scalabrini-Ortiz.

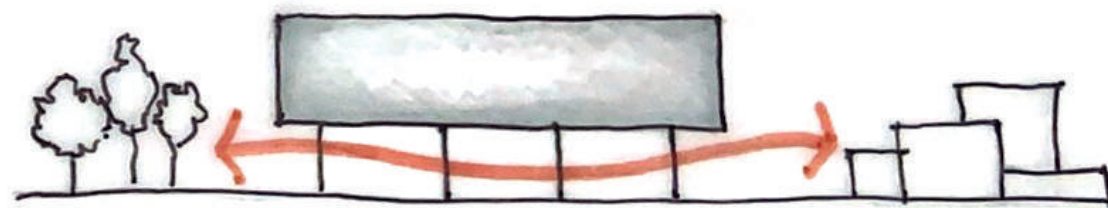
El rescate de la vía que en un pasado fue funcional, como símbolo de posmodernidad, le agrega la emotividad necesaria a este nuevo recorrido. La vegetación que la acompaña y enmarca, y espacios de reposo y contemplación, contribuyen a ella. A su paso, provoca una perforación en los volúmenes de los edificios que se encuentran en su camino.

Las plantas bajas de algunos edificios pretenden hacer énfasis en la apertura visual hacia el parque. Por ello, se sitúan locales comerciales con grandes transparencias en sus plantas bajas.

En cambio, en las tiras de mayor altura, se reemplazan los locales comerciales por viviendas ubicadas a +1.50 metros de altura, y se proyectan grandes agujeros con vegetación que bordean los edificios, y sirven para iluminación y ventilación natural de las cocheras. Estos recursos arquitectónicos ponen barreras físicas entre las viviendas y los peatones circundantes.

En conclusión, los paseos peatonales, sumados a los espacios de recreación con un gran flujo de personas disfrutándolos, hacen de este proyecto un nuevo concepto de ciudad.





www.escuelaarquitectura.com



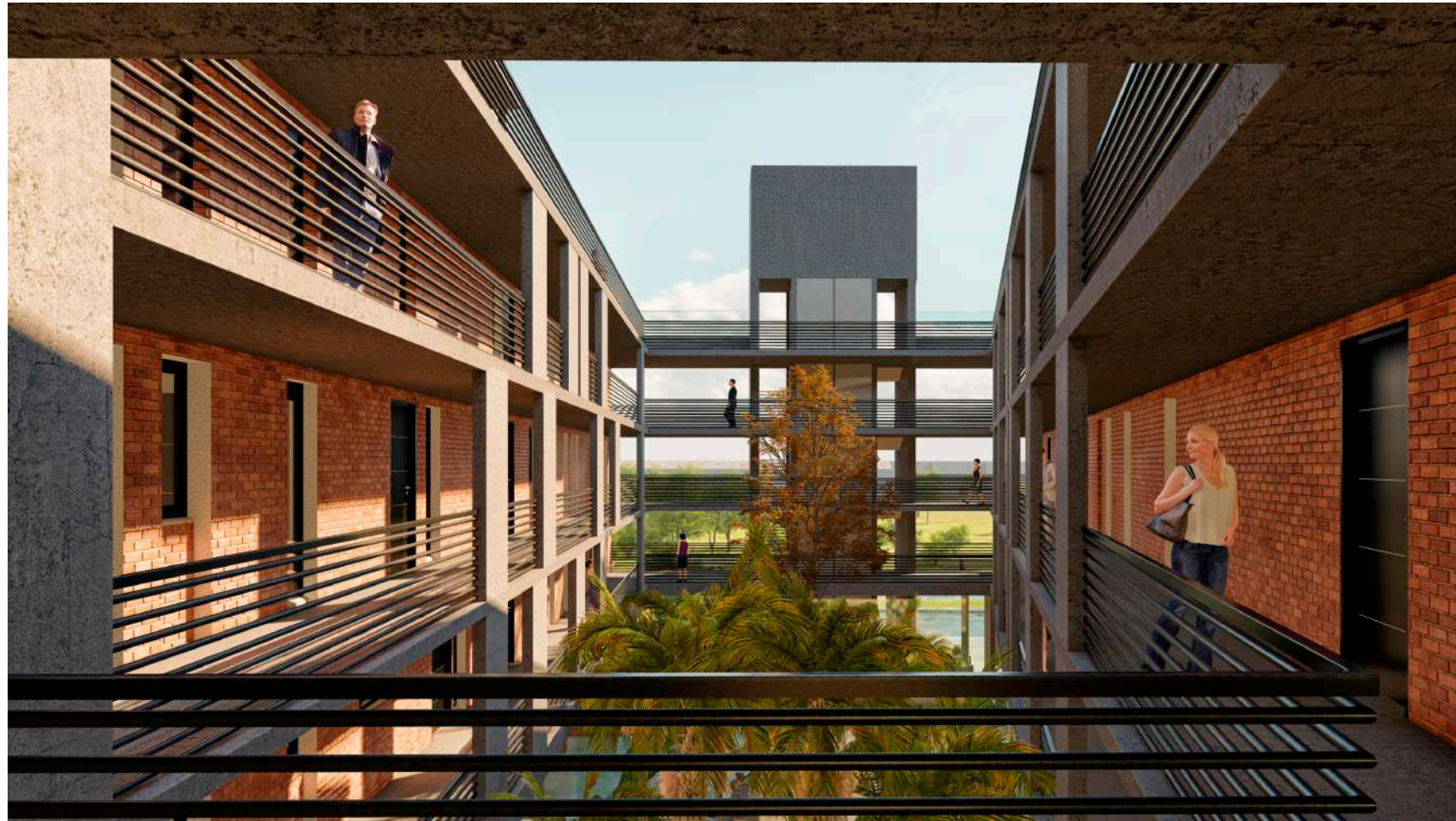






PLANTA PRIMER PISO







PLANTA SEGUNDO PISO



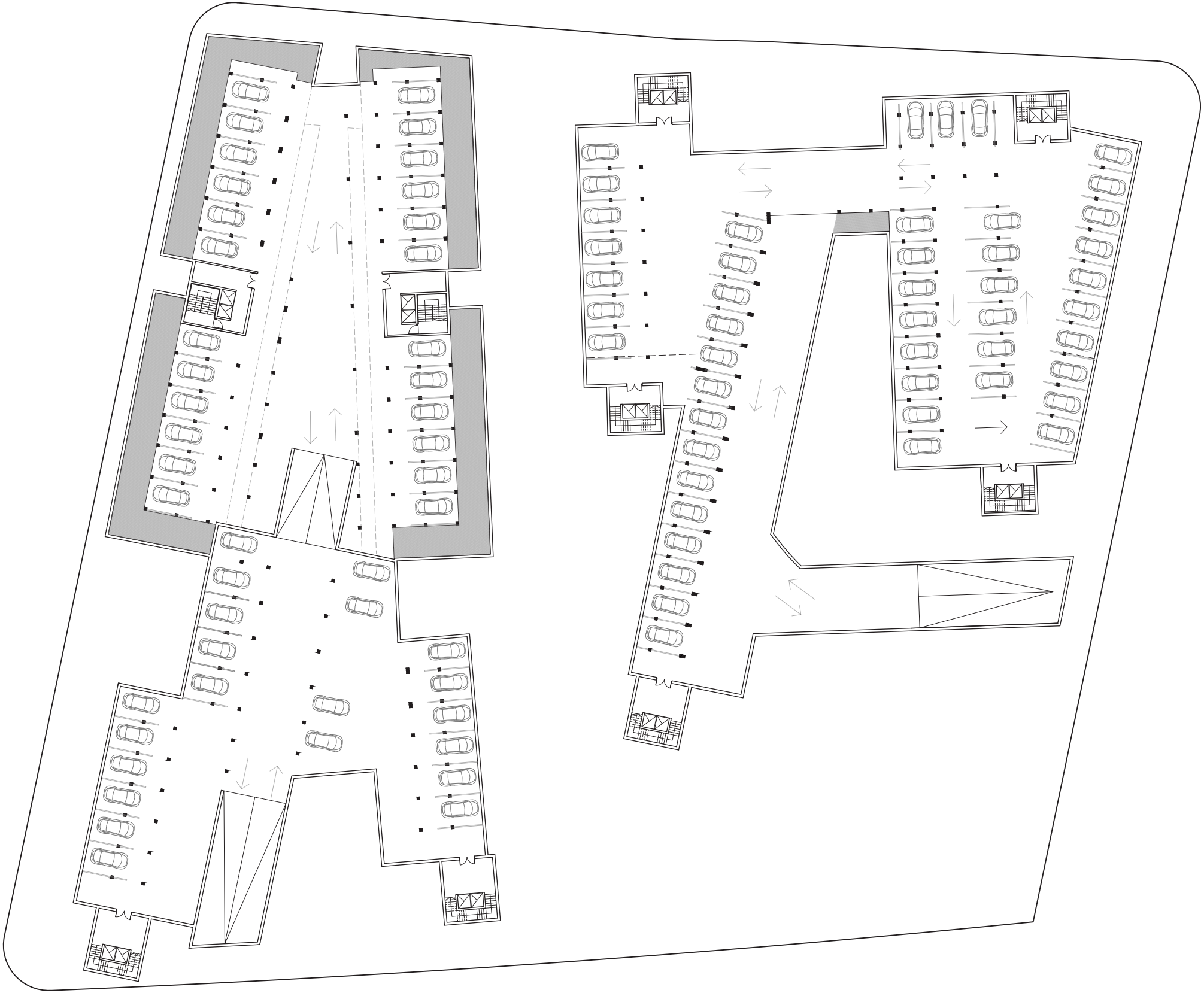


PLANTA TERCER PISO



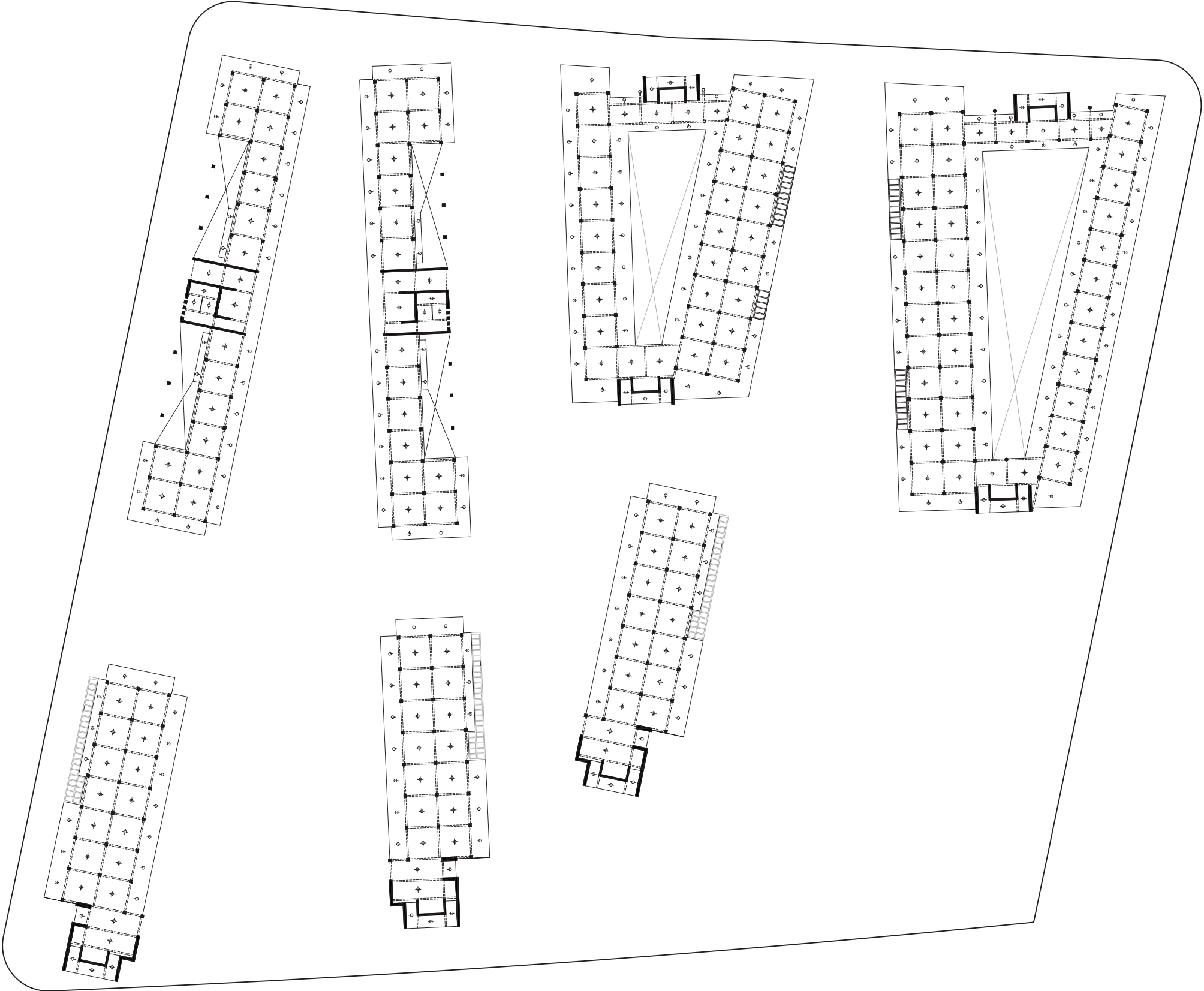




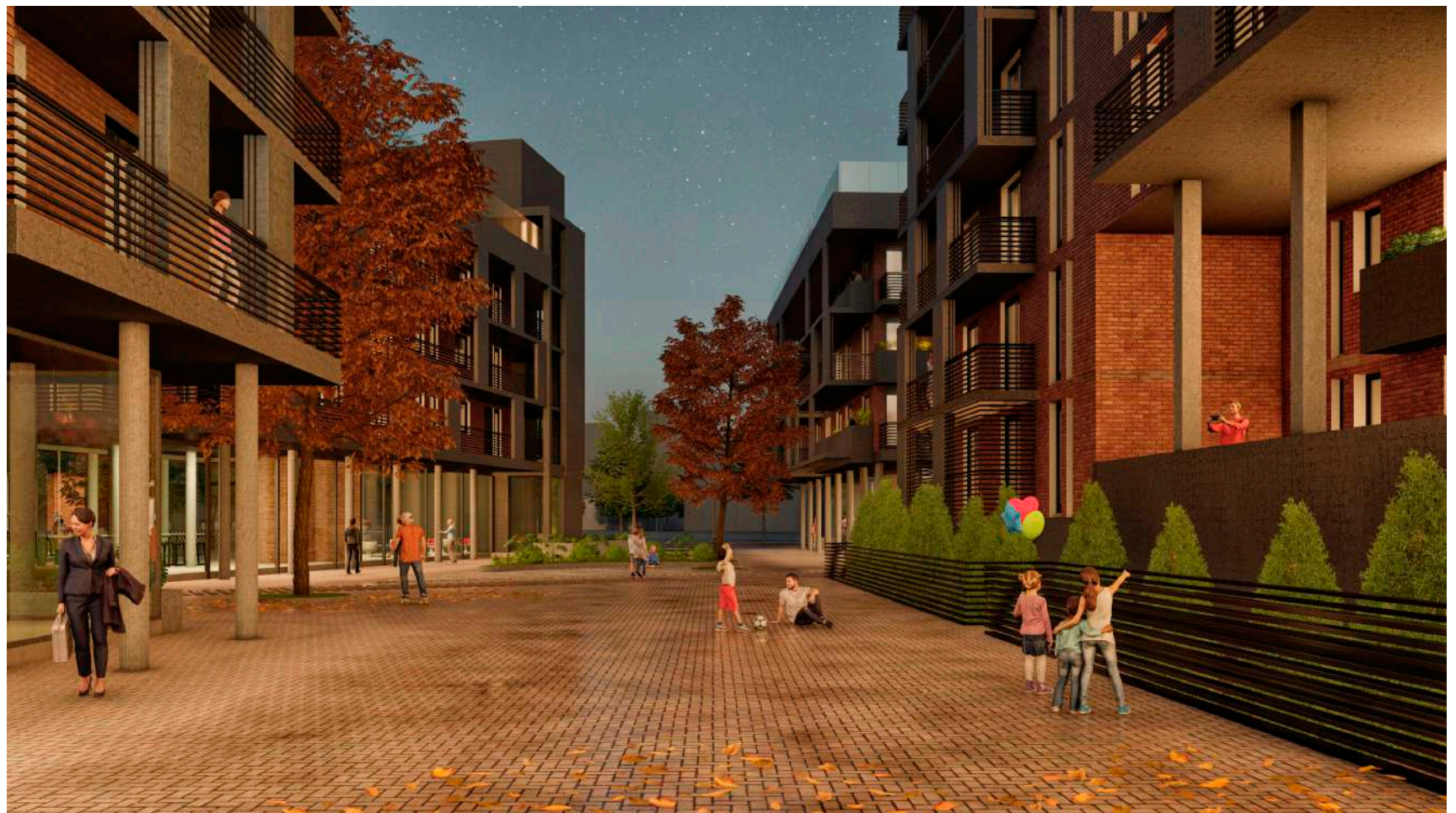
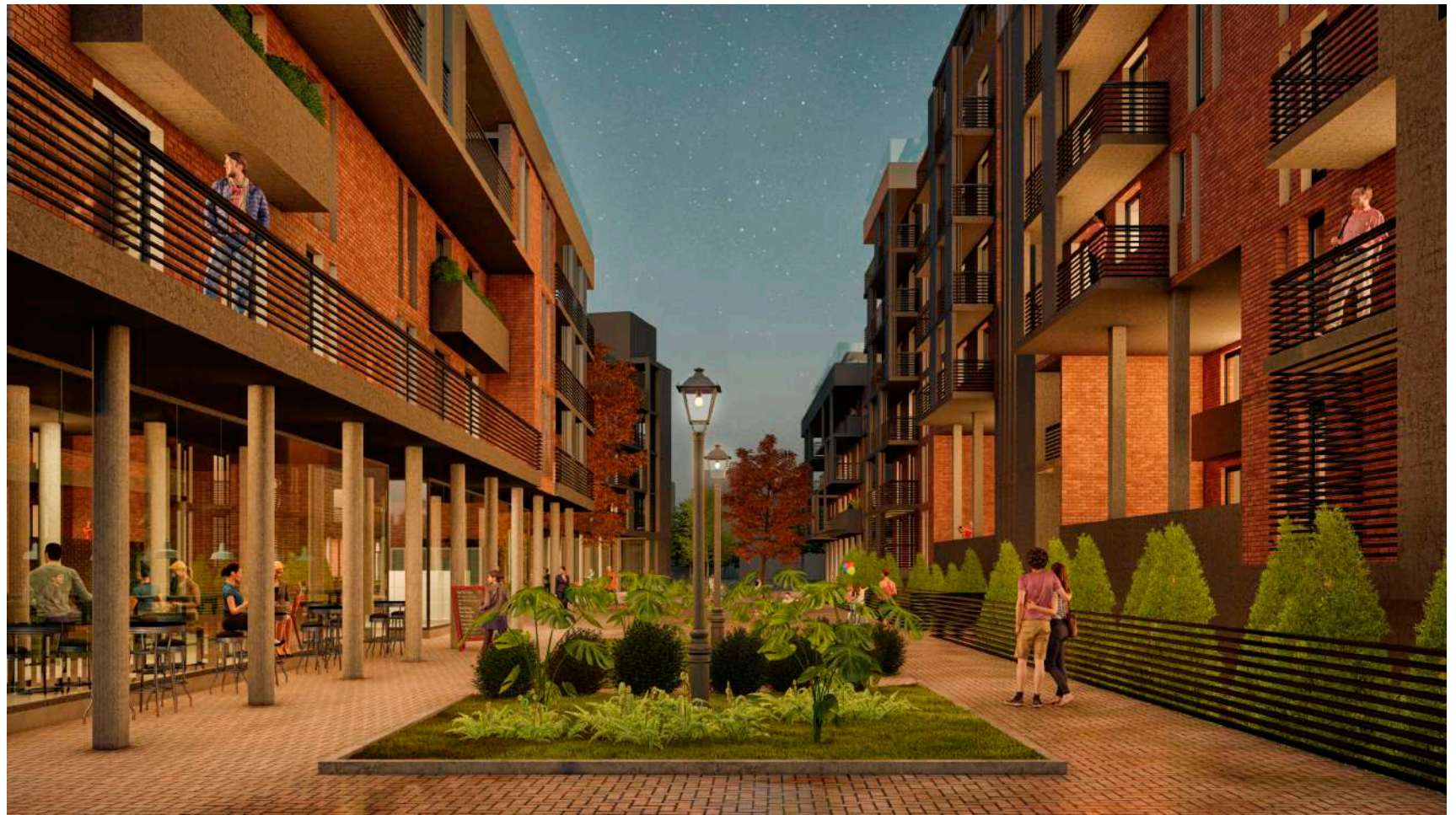


PLANTA DE COCHERAS
esc.1:500





PLANTA DE ESTRUCTURA
esc.1:500



CANTIDAD DE VIVIENDAS:

1 dormitorio: 13 unidades - 38 m2 x 13 u. = 494 m2
2 dormitorios: 47 unidades - 70 m2 x 47 u. = 3290 m2

Duplex de 2 dormitorios: 12 unidades - 70 m2 x 12 u. = 840 m2
3 dormitorios: 18 unidades - 80 m2 x 18 u. = 1440 m2

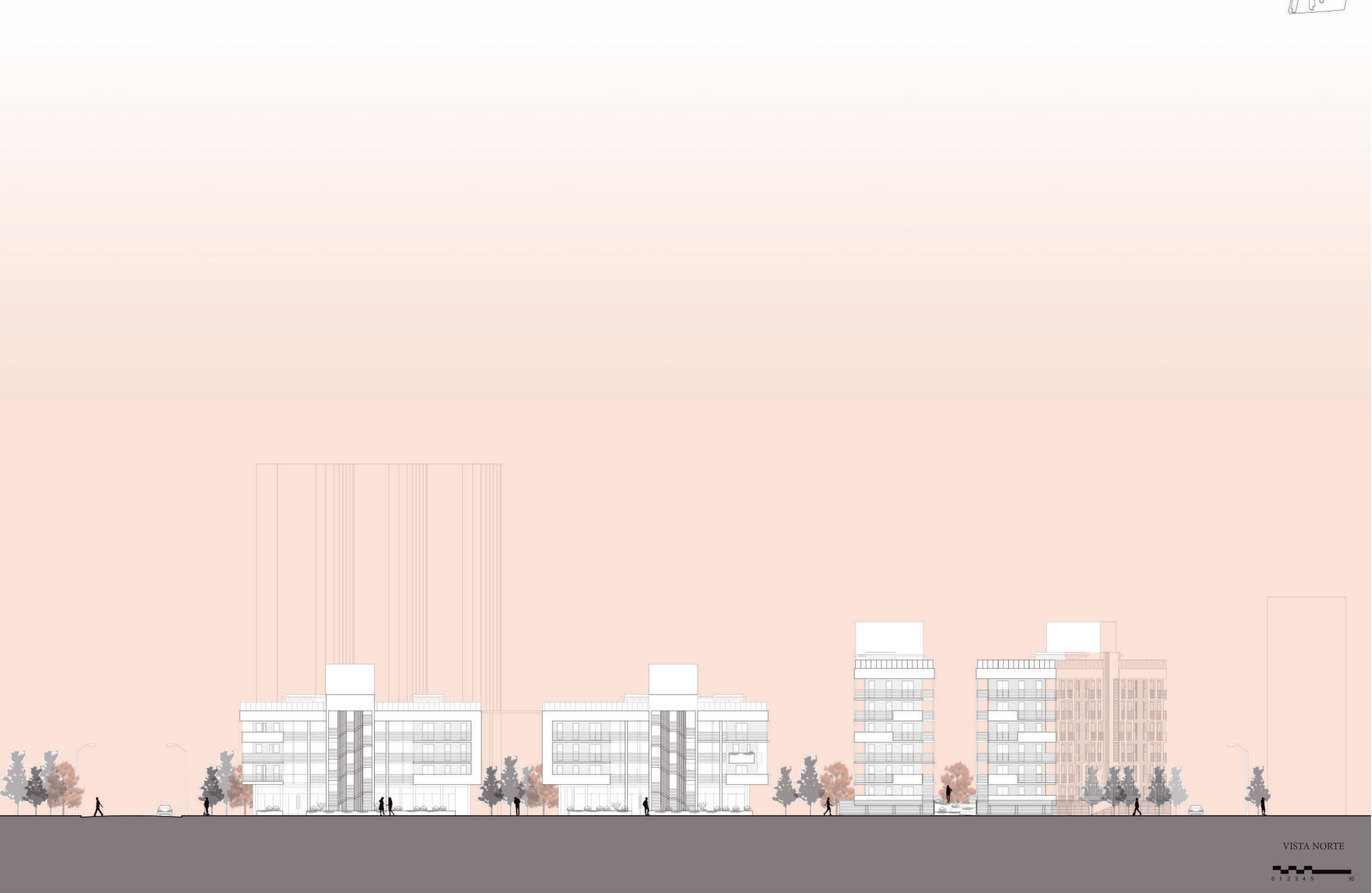
M2 propuestos: 6064 m2.-
Cantidad de viviendas propuestas: 90 unidades

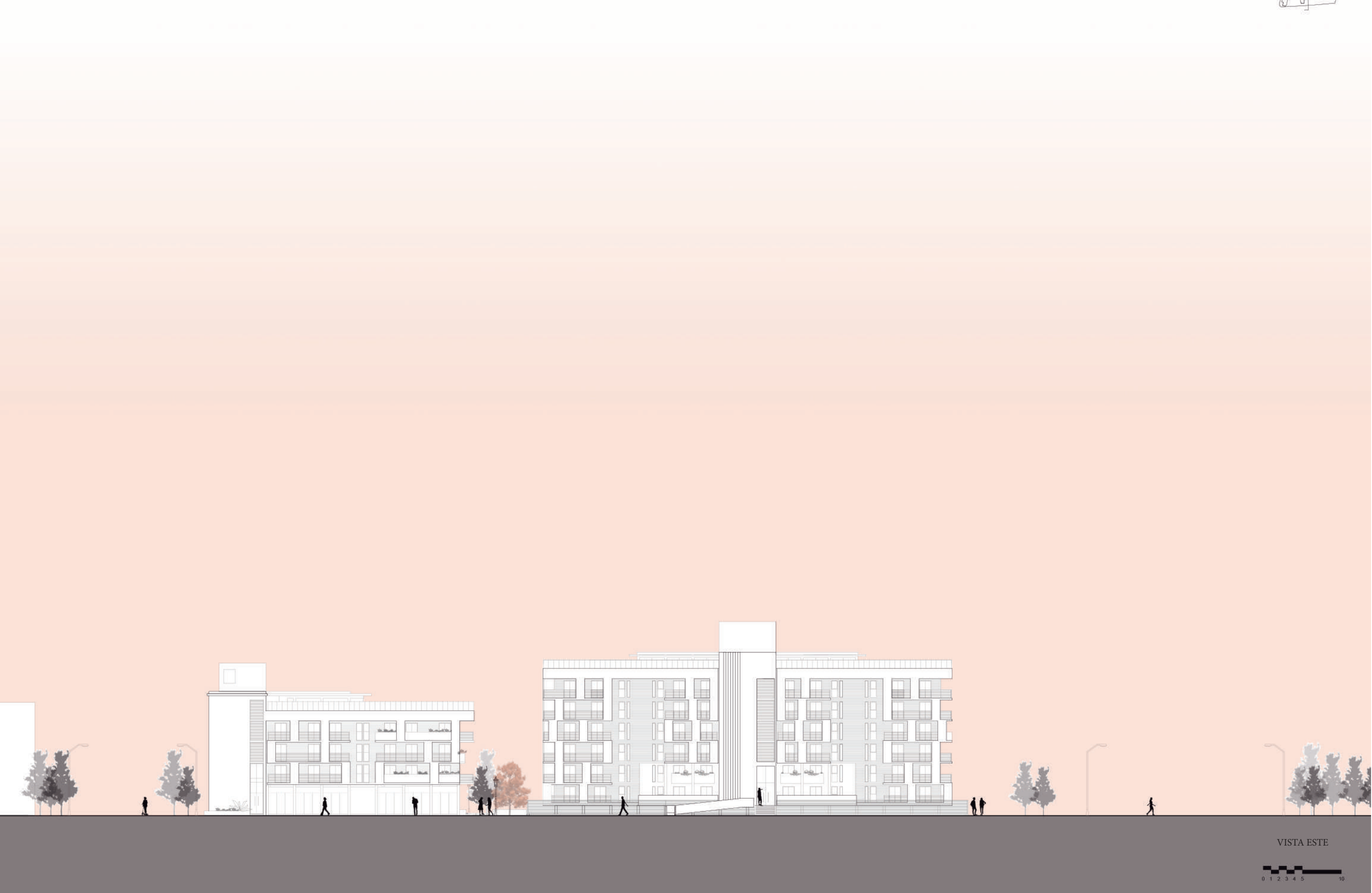
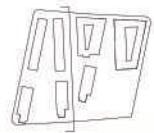


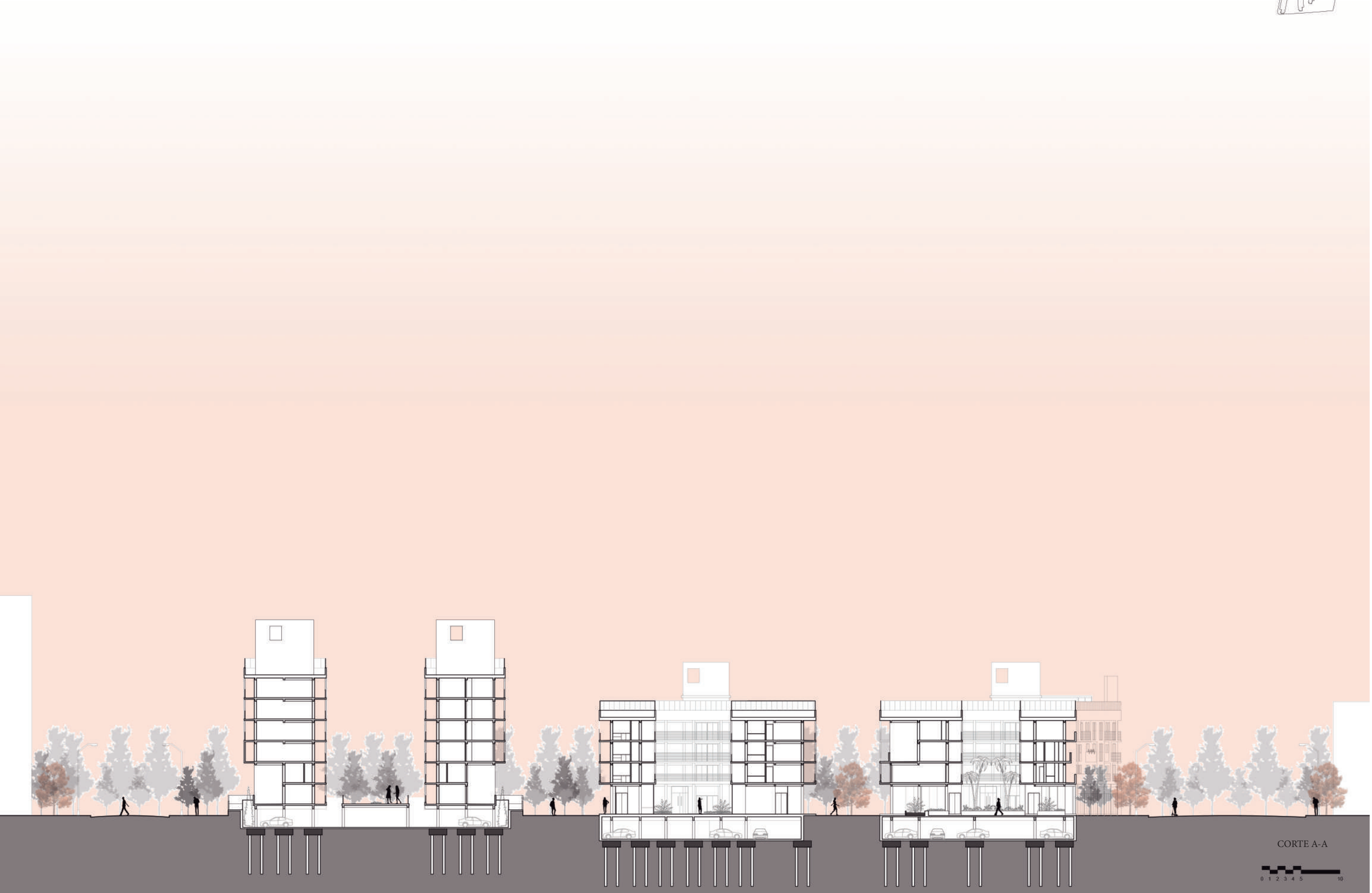






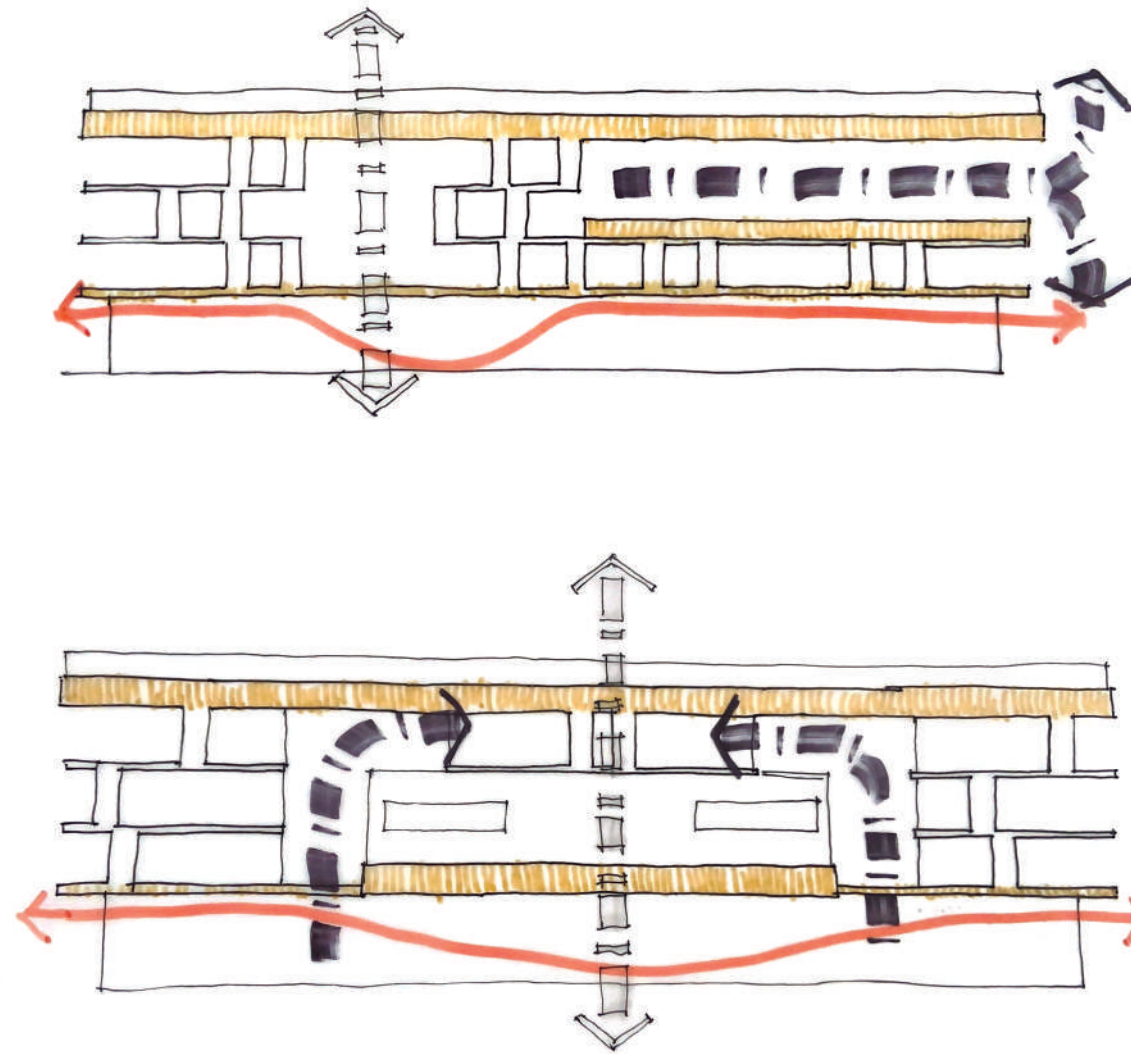












ESTUDIO DE FACHADA

En cada tira se pretende generar dinamismo en las fachadas ya que por su gran longitud, el proyectista corre el riesgo de obtener como resultado una fachada monótona. Por este motivo, se procede a apilar prototipos de viviendas estratégicamente colocados, obteniendo así, un juego de expresiones volumétricas que refuerzan recursos geométricos, como la simetría, aperturas, horizontalidades, entre otros.

El lenguaje arquitectónico de los edificios, consta de una caja de ladrillo visto que alberga la estructura independiente. Una cáscara de hormigón armado se superpone a la caja, a modo de recubrimiento, y resaltan en ella paneles

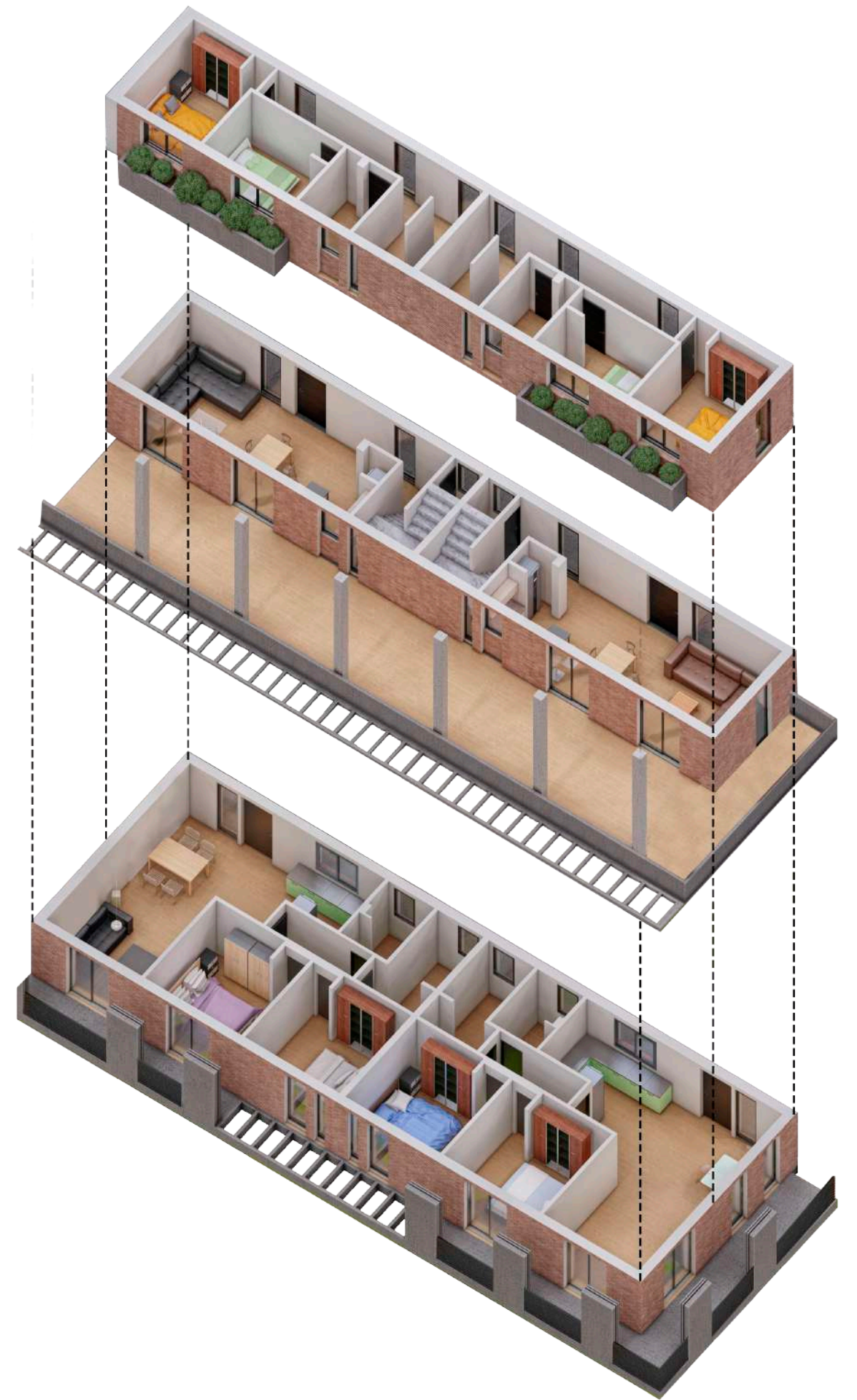
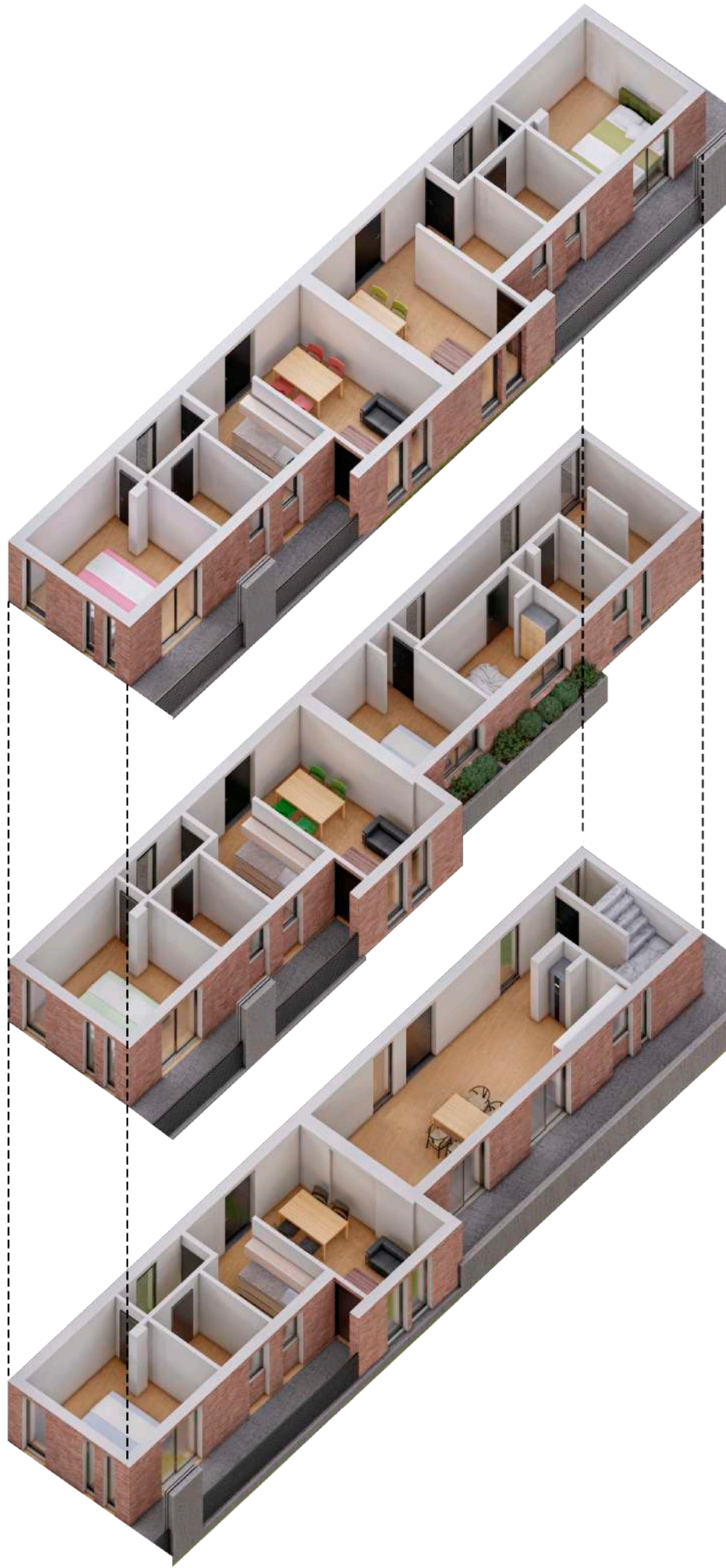
verticales, para controlar el asoleamiento. Por lo tanto, según lo requiera cada fachada por su orientación, la cáscara se vuelve más densa. Los paneles no aparentan tener un criterio en su ubicación, sin embargo, su orden se rige en base a la estructura independiente, que deriva en una fachada futurista y moderna.

Se puede advertir también la presencia de balcones con barandas de hierro, o de hormigón visto. Las barandas pesadas pretenden reforzar la horizontalidad de la fachada. De igual forma y en todos los casos, se encuentran presentes en las azoteas a modo de remate.



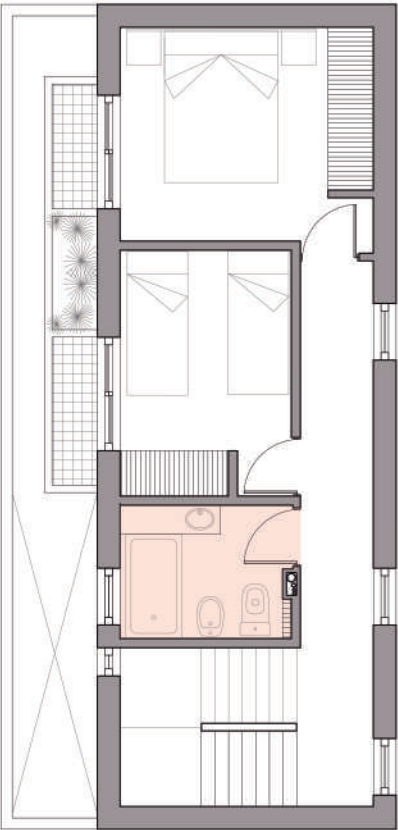
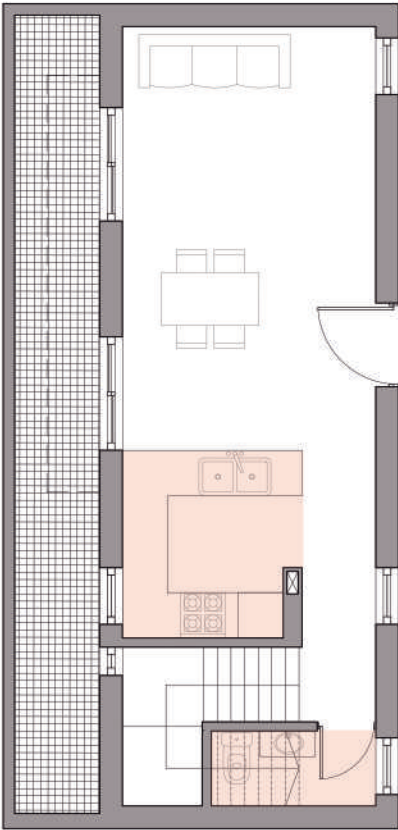






TIPOLOGÍA DE VIVIENDA A

- Tipo de vivienda: Duplex
- Superficie cubierta: 70 m2
- Superficie semi cubierta: 12 m2
- 2 dormitorios
- 2 baños
- Cocina integrada
- Living-comedor

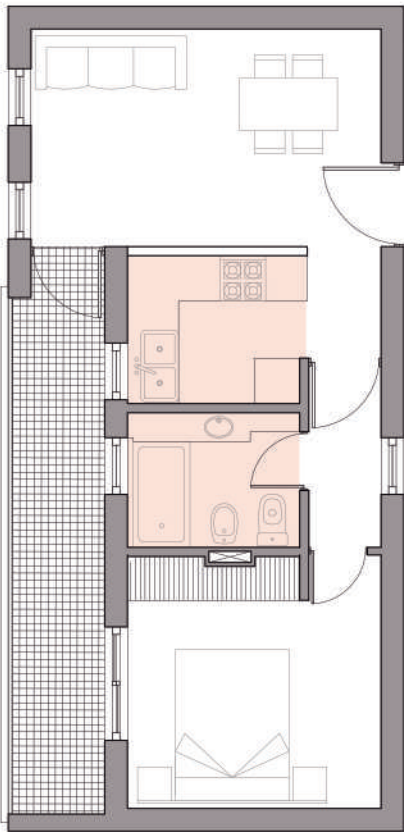


PLANTA DE VIVIENDAS
esc 1.100



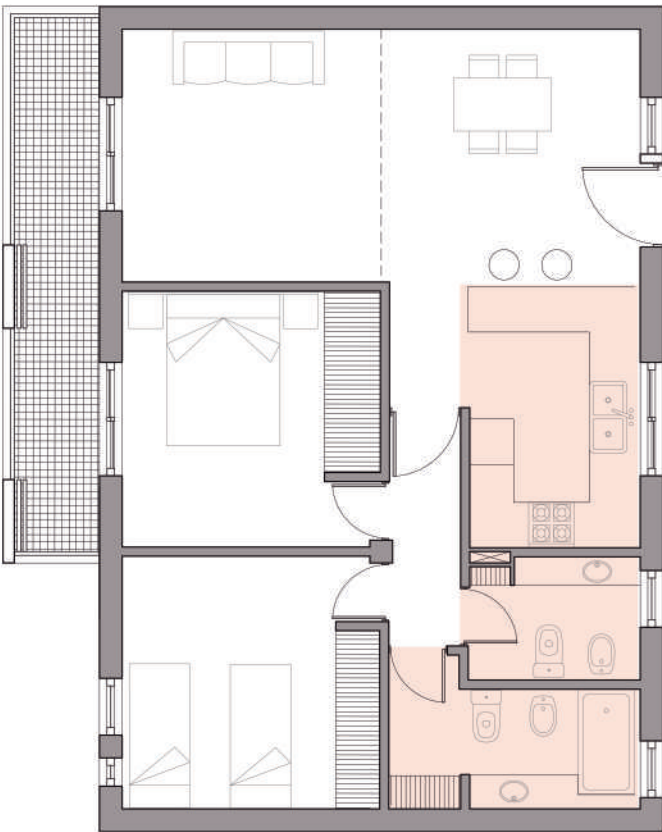
TIPOLOGÍA DE VIVIENDA B

- Tipo de vivienda: Simplex
- Superficie cubierta: 38 m2
- Superficie semi cubierta: 9 m2
- 1 dormitorio
- 1 baño
- Cocina integrada
- Living-comedor



TIPOLOGÍA DE VIVIENDA C

- Tipo de vivienda: Simplex
- Superficie cubierta: 70 m2
- Superficie semi cubierta: 9 m2
- 2 dormitorios
- 2 baños
- Cocina integrada
- Living-comedor

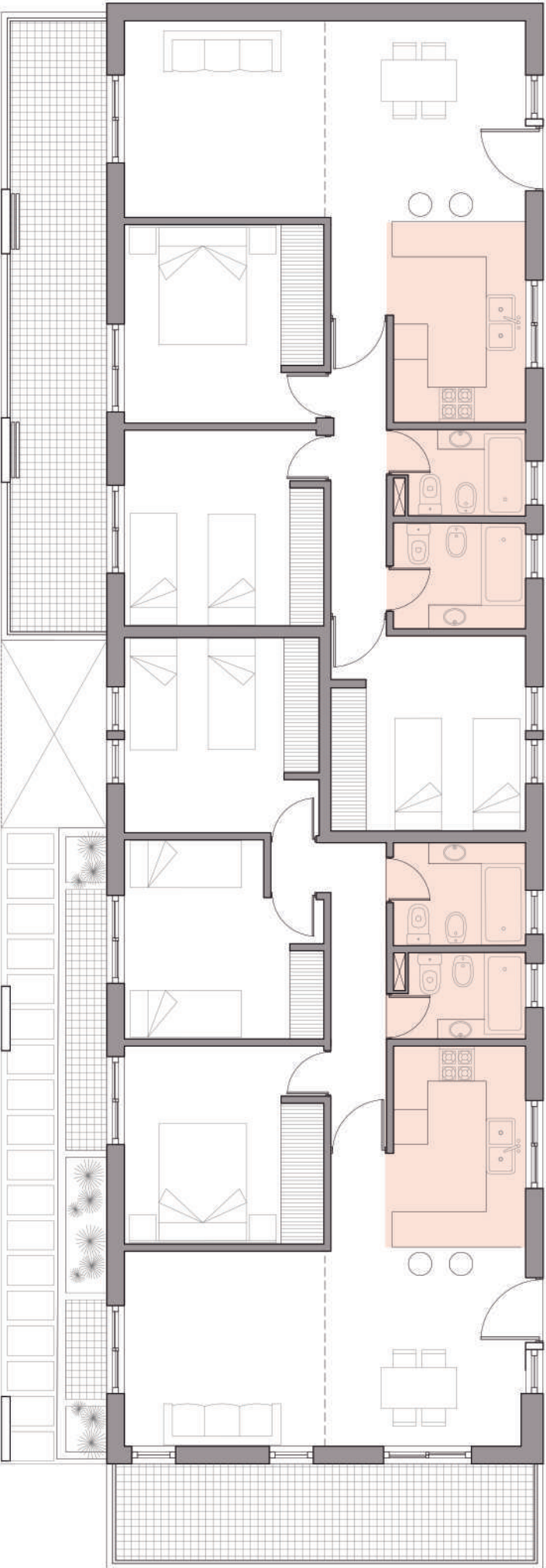


PLANTA DE VIVIENDAS
esc 1.100

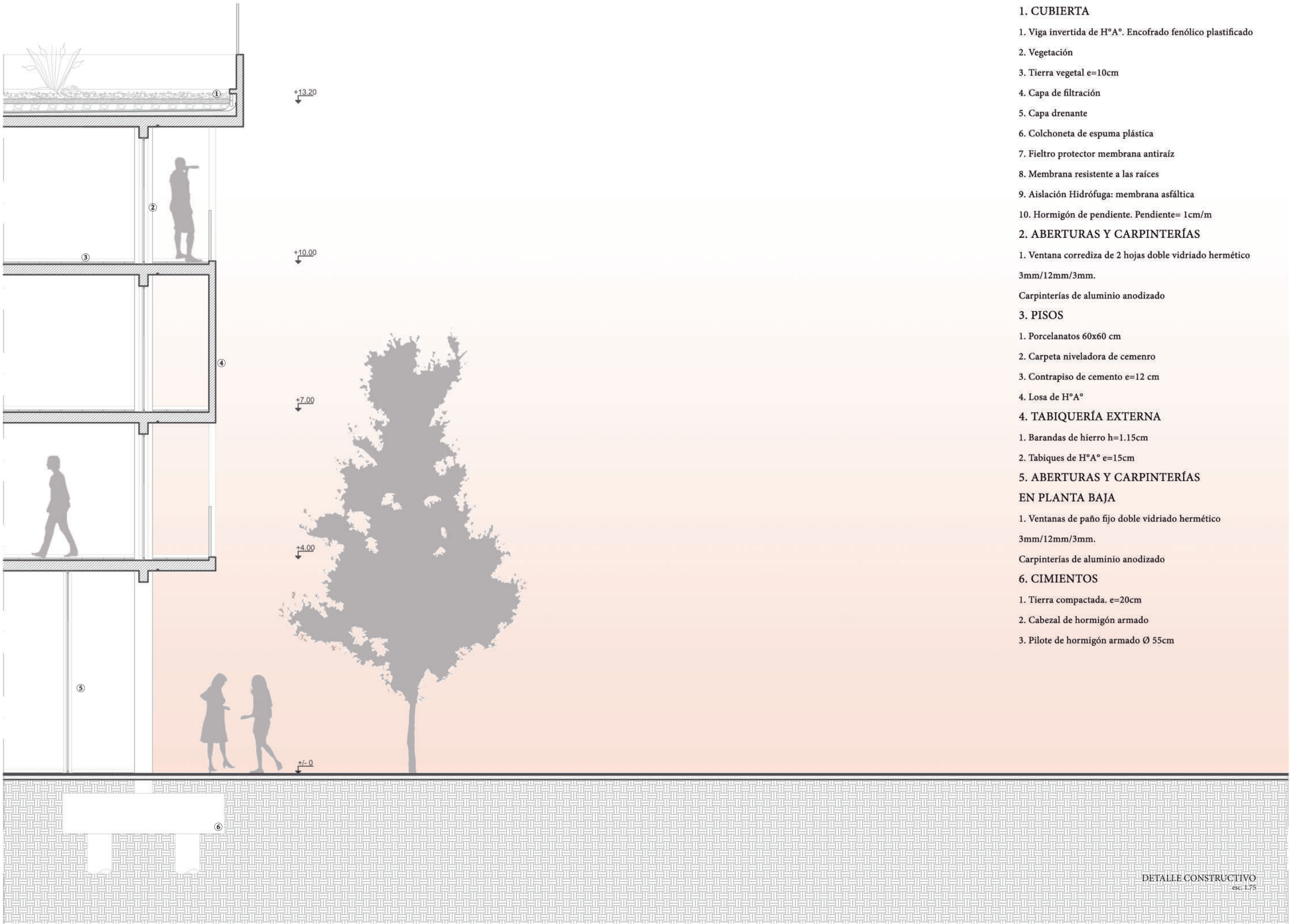


TIPOLOGÍA DE VIVIENDA D

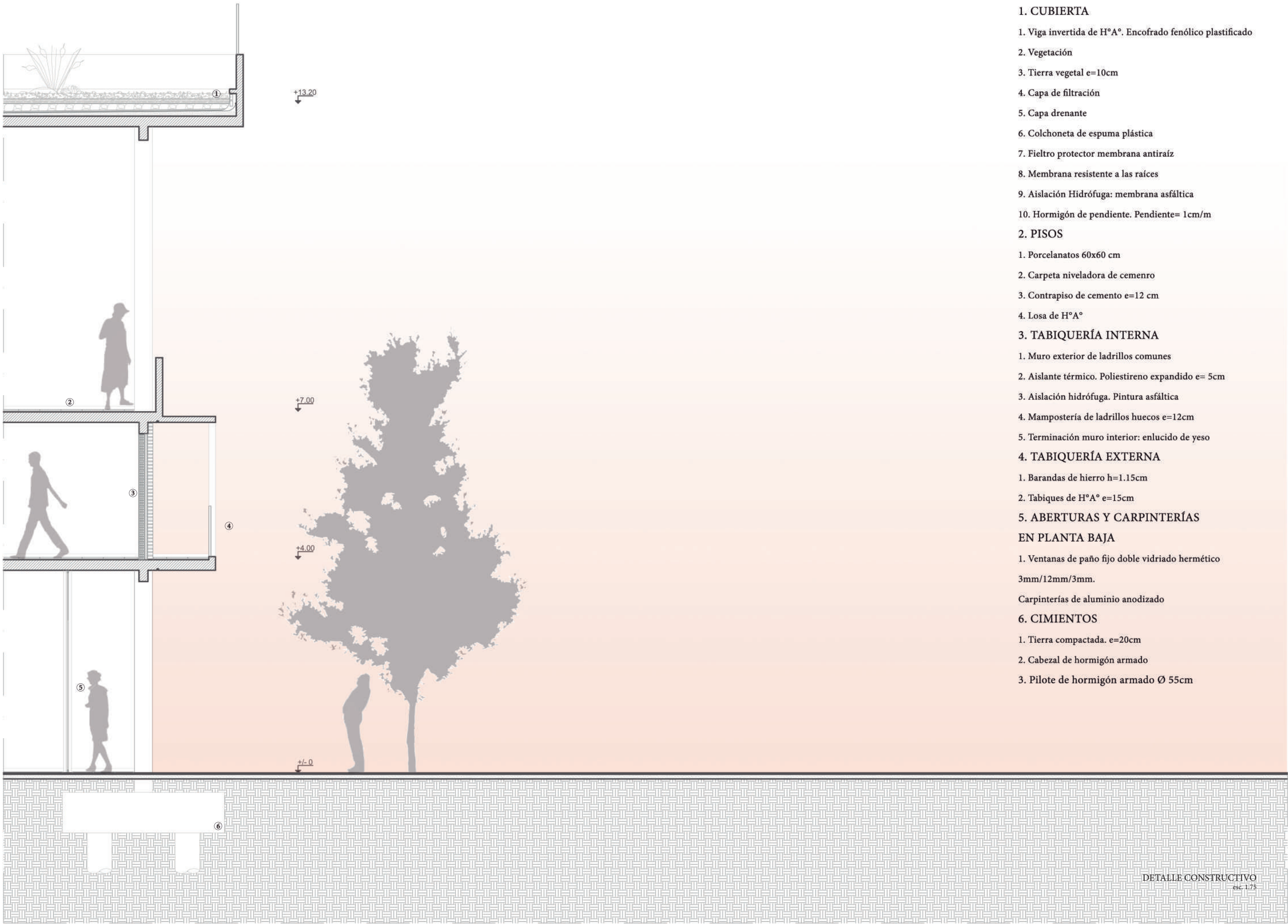
- Tipo de vivienda: Simplex
- Superficie cubierta: 80 m2
- Superficie semi cubierta: 12 m2
- 3 dormitorios
- 2 baños
- Cocina integrada
- Living-comedor

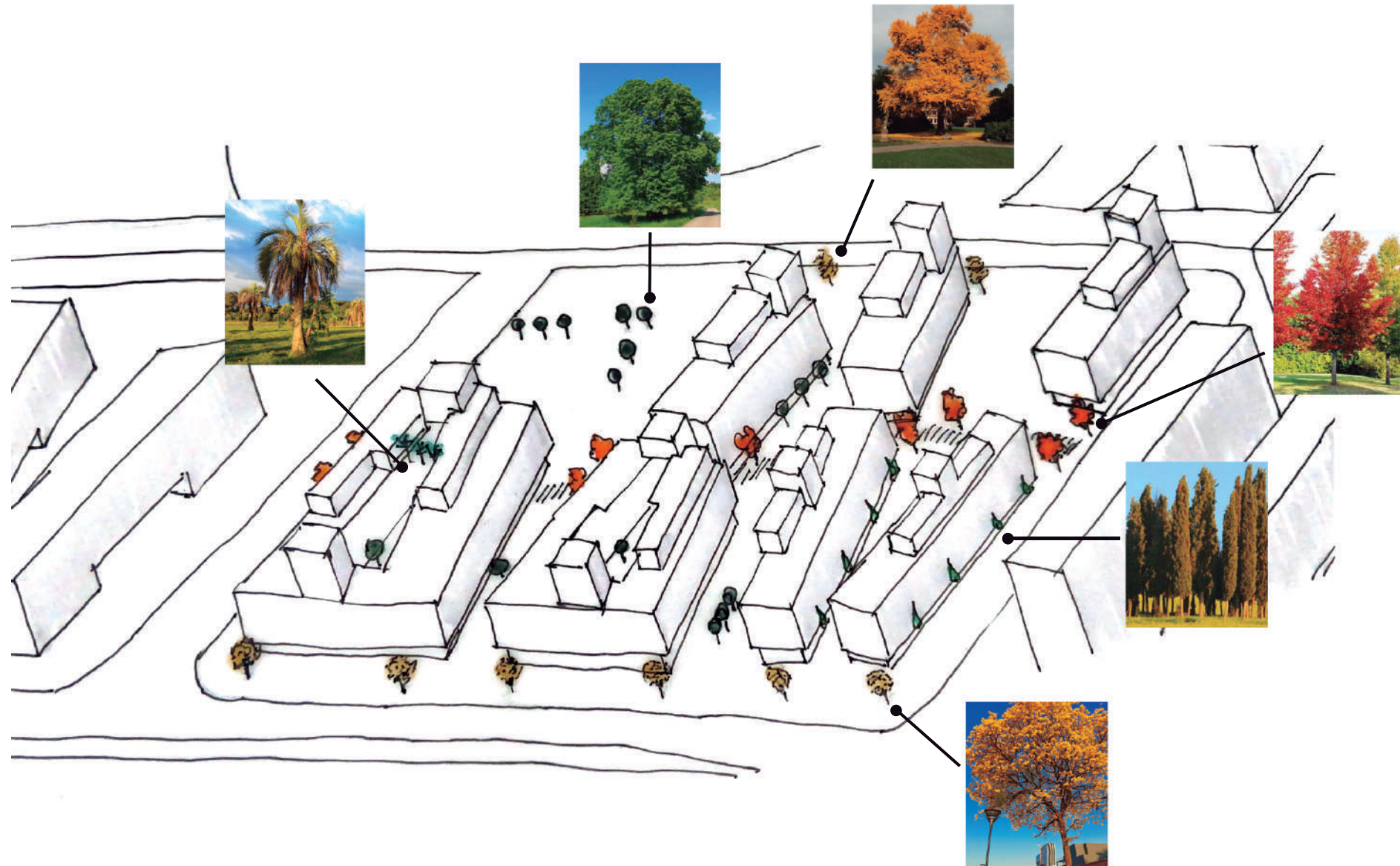


PLANTA DE VIVIENDAS
esc 1.100





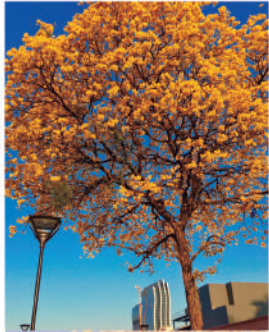




ESTRATEGIA PAISAJÍSTICA

Se decide proyectar un Masterplan donde la vegetación, tan importante para la salud física y psíquica del ser humano, esté presente en todos los recorridos y espacios de recreación y esparcimiento.
Se conservan las especies existentes del terreno y se incorporan nuevas para

enfaticar algunas áreas pensadas y proyectadas especialmente.
Por ejemplo, follajes con intensas coloraciones remarcando uno de los tantos recorridos que tiene el espacio urbano.

FLORA								FLORA
	CIPRÉS PIRAMIDAL	TILO	LIQUIDAMBAR		BUXUS	PENNISETUM RUPELLI	FORMIO VARIEGADO	
								
	LAPACHO AMARILLO	PALMERA BUTIA YATAY	GINKGOS		TORCAZA	CALANDRIA GRANDE	GORRIÓN	



MOBILIARIO URBANO

En lo que respecta al mobiliario urbano que se ha decidido utilizar para los grandes espacios públicos que existen en el proyecto, se opta por la empresa Durban, que trabaja con elementos de hormigón, ya que éste cuenta con propiedades únicas que lo convierten en el material ideal para mobiliario urbano, tanto de exteriores como interiores.

La gran mayoría de los productos están elaborados con hormigón elaborado en la planta a partir de cemento y agregados de la mejor calidad, variando la fórmula para lograr el material óptimo para cada uno de los elementos.

¿Por qué se elige mobiliario urbano de hormigón?

DURABILIDAD | Resistencia al clima, uso intenso y vandalismo.

ECOLOGICO | El proceso de producción de hormigón no produce efluentes, ni tiene ningún sub-producto tóxico. El consumo de energía es menor que el uso de metales o plásticos. El cemento utilizado contiene gran porcentaje de cargas de materiales reciclados.

MOLDEABLE | En Durban trabajamos con diferentes tipos de moldes y formulas (mezclas) que nos permiten fabricar elementos con diseños sencillos y rectos o complejos y curvos, siempre cuidando la durabilidad y resistencia de la pieza.

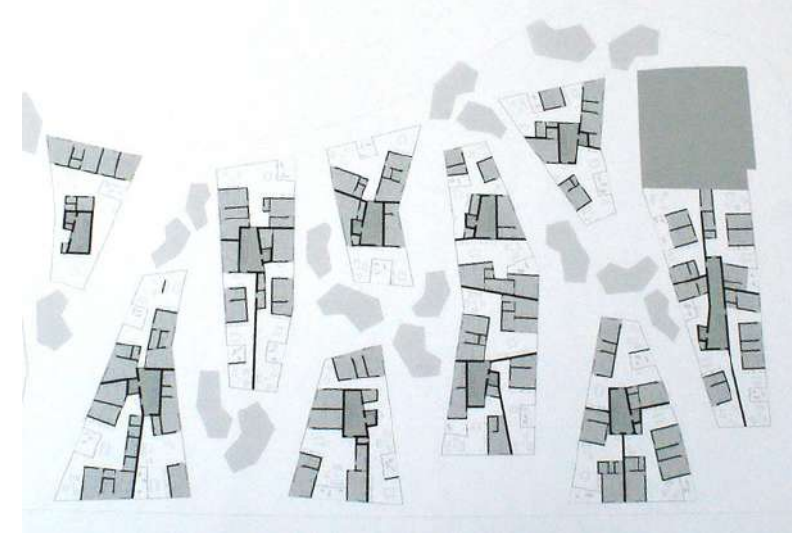
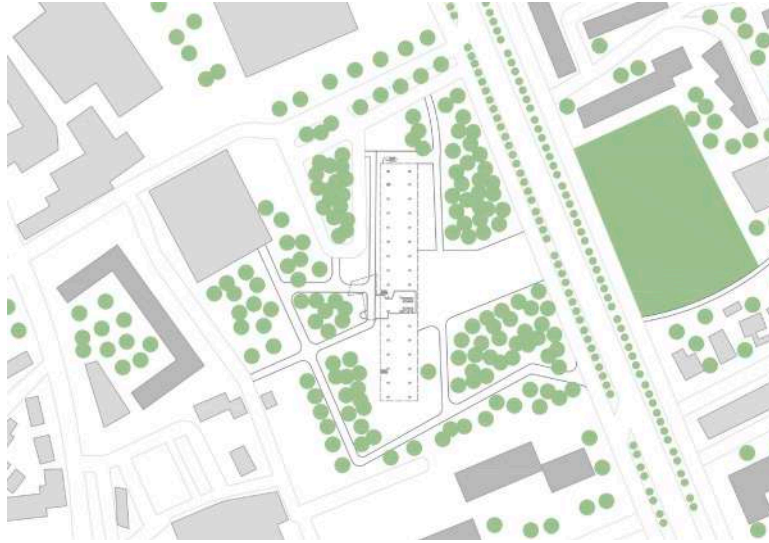
PESO | Por los componentes mismos del hormigón, los productos premoldeados son difíciles de mover o dañar.



CAPÍTULO V

CONCLUSIONES

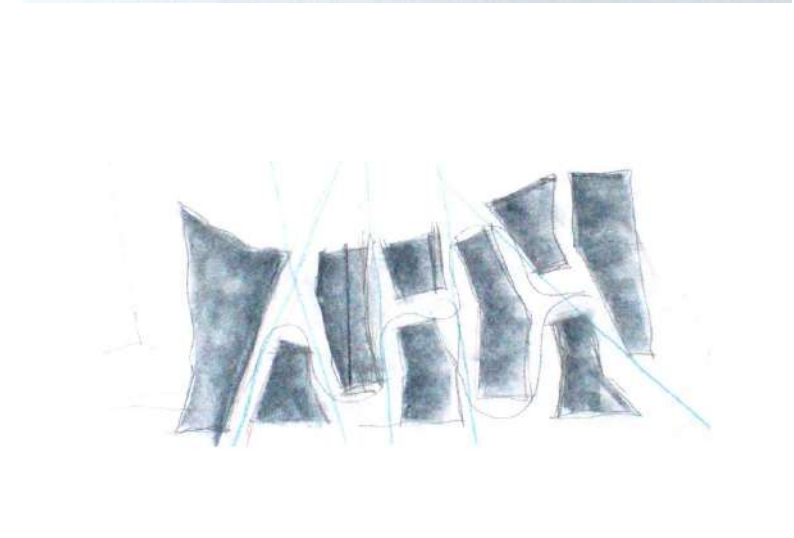
REFERENTES



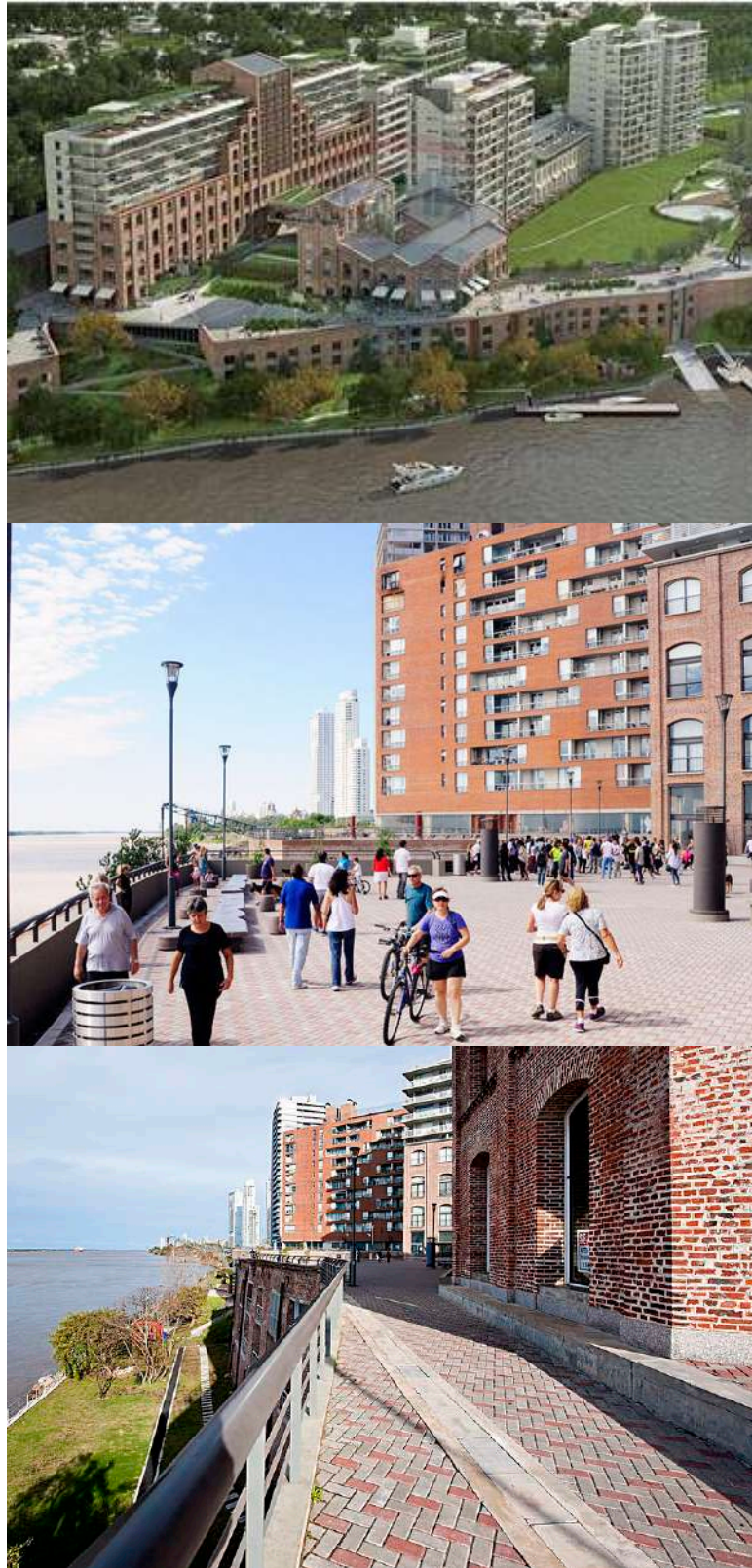
Unité d'Habitation - Marsella, France - 1947-1952
Le Corbusier



Parque Eduardo Guinle - Río de Janeiro, Brasil - 1948-1954
Lucio Costa



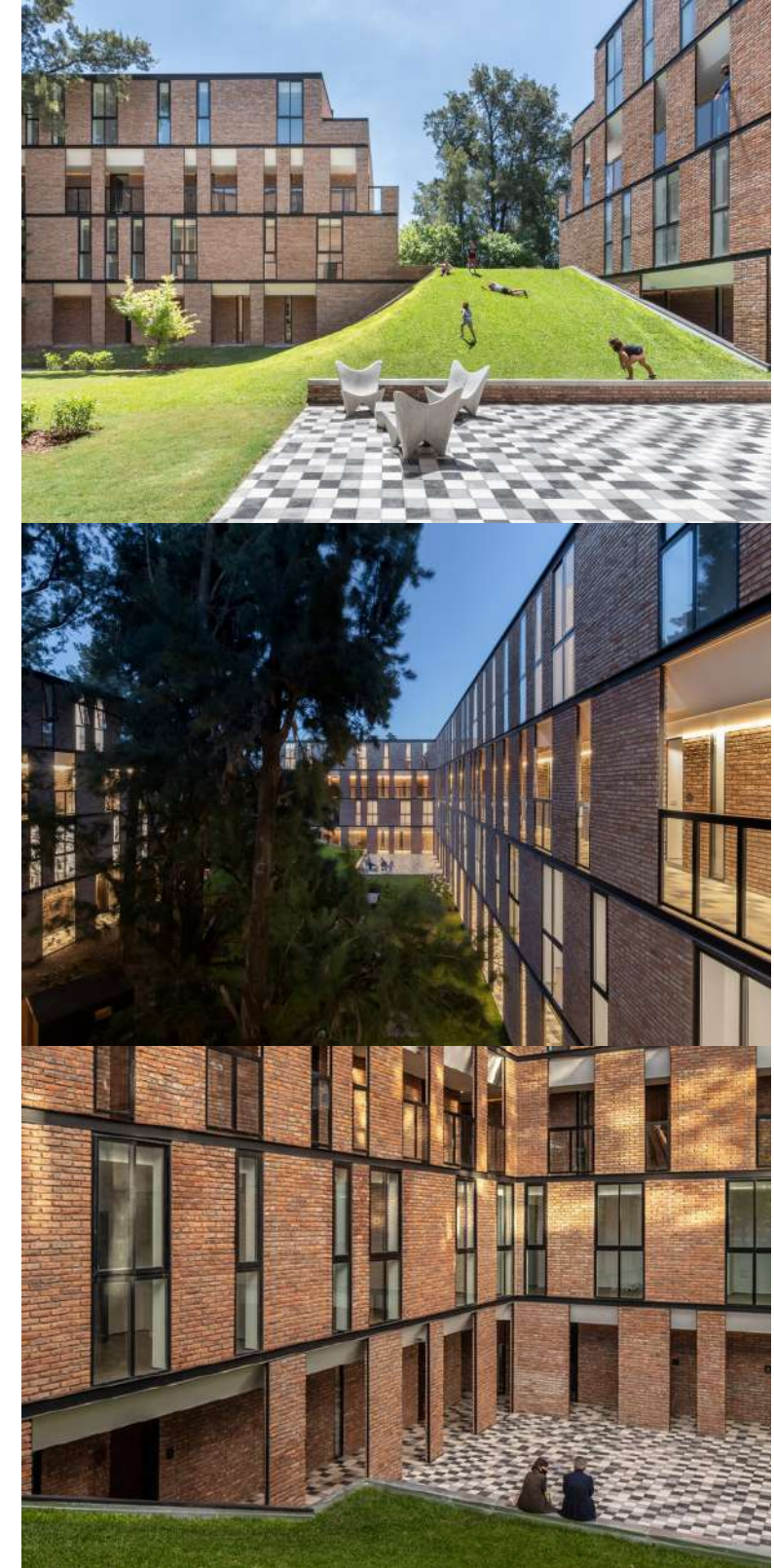
Residential Development - Güterareal, Lucerne - 2005-2006
Peter Zumthor



Puerto Norte - Rosario, Argentina - 2008
Gerardo Caballero



Logements et commerces a Paris - Paris, France - 2015
Comte & Vollenweider



Edificio Copa - Moreno, Argentina- 2021
Ça Arquitectura

CONCLUSIONES

Este trabajo es el resultado de diez meses de producción, constancia y dedicación, en el cual el dibujo en cualquiera de sus formas, es el medio tangible para poder transmitir mis ideas. Gracias a la materia Proyecto Final de Carrera, se lleva a cabo un ejercicio de cierre a mi formación, donde se exponen los conocimientos adquiridos a lo largo de mi paso por la universidad.

El motivo de esta publicación, no se presenta como una solución única, sino que aparece como una variable que incorpora mis propias inquietudes. Es un trabajo que fue abordado por múltiples miradas, en donde la mía pretende ser una más. A la hora de elegir una temática aparecen ciertos intereses que se posicionan por encima de otros. Aquí, quedan explicitadas mis inquietudes en cuanto a la importancia y el valor de la vivienda en la vida de todos los individuos.

Centrada en la problemática actual, el déficit de viviendas sociales en Argentina y sobre todo en los sectores más vulnerables, se trata de proyectar un masterplan cuyos pilares estén basados en generar oportunidades de mixtura de usos para el grupo poblacional, en donde los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos, encuentren sus propias motivaciones y oportunidades. Se ponen

en valor diferentes cuestiones, estudiando las relaciones que se producen entre el ciudadano, el espacio privado, y el espacio público. Cada una de ellas es abordada por distintas dimensiones propias de la arquitectura: la cuestión territorial, arquitectónica y tecnológica, estudiando minuciosamente cada detalle para reforzar la idea de un conjunto de edificios tanto de carácter públicos como privados como hito en la ciudad.

Doy por concluida esta etapa dentro de la Universidad Nacional de Rosario, entendiendo la importancia de cada sector poblacional y sus necesidades, y dejando por sentado la importancia del rol del Arquitecto al servicio de la ciudad, puesto que es él quien debe responder ante las preocupaciones del territorio y sus habitantes.

Sé que si bien he llegado al fin, éste sólo es el cierre de una etapa, y el comienzo de muchas nuevas, a las que he sumado en este paso nuevos aprendizajes, experiencias, y equivocaciones, haciéndome crecer como persona y como profesional, para poder afrontar en un futuro, nuevos desafíos aún mayores.

BIBLIOGRAFÍA

- Municipalidad de Rosario, secretaría de Planeamiento, Dirección General de Ordenamiento Urbana. 2008. “Plan Urbano Rosario 2007-2017”.
- Municipalidad de Rosario. 1999. “Distrito Norte. Situación actual y potencialidades”.
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina).
- BARENBOIM, Cintia Ariana. 2010. “Dinámica inmobiliaria en la ciudad de Rosario (Período 1998-2009)”, en Revista Proyección N° 8.
- BARENBOIM, Cintia Ariana. 2016. “Proceso de segregación socioespacial y revalorización inmobiliaria – El caso de Rosario, Argentina”.
- NEUFERT, Ernst. 2013. “El arte de proyectar arquitectura”. 16° edición.

"La educación es el arma más poderosa
que puedes usar para cambiar el mundo"
-Nelson Mandela