

CRUCE SEGURO PARA NUEVO ALBERDI

Edificio público para la conexión territorial, la memoria y la contención colectiva



CRUCE SEGURO PARA NUEVO ALBERDI

Edificio público para la conexión territorial, la memoria y la contención colectiva.

Proyecto Final de Carrera.

Agosto 2025.

Autoras.

Del Fiorentino, Victoria

Porporato, Julieta

Taller (en) Contexto

Prof. Titular

Arq. Yanina Ciccerio

Adjunta y tutora:

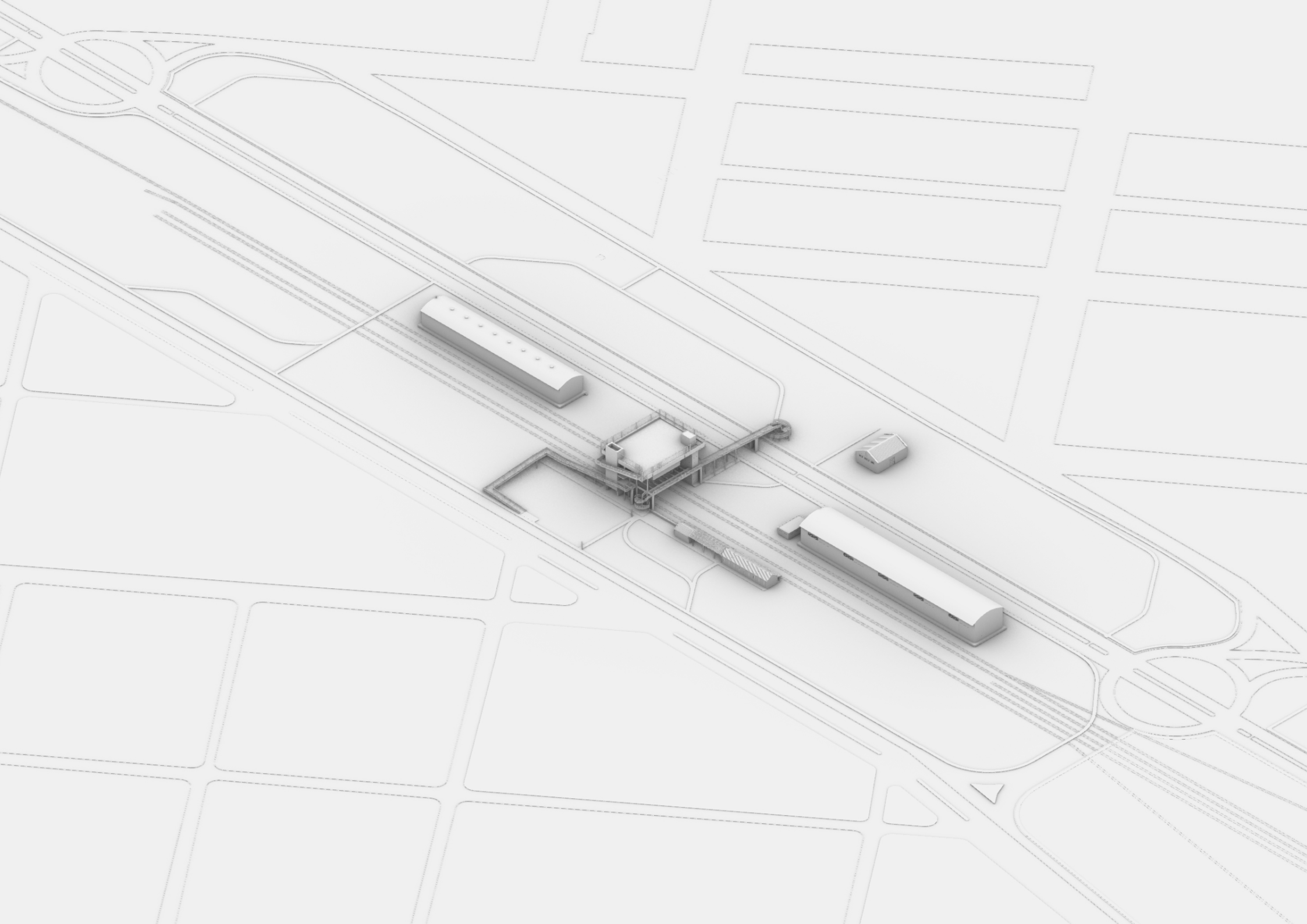
Dra. Arq. Buzaglo Alejandra

Equipo Docente:

Arq. Ana Lina Klotzman

Arq. Bruno Turri

**Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario**



NOTA PREVIA.

Este trabajo de tesis posibilitó no sólo la oportunidad de profundizar sobre temas y contenidos de interés desarrollados a lo largo de la carrera de Arquitectura, sino que también permitió conectar la abstracción de los conceptos teóricos con una realidad social muy compleja.

Se intenta reflexionar sobre nuestro papel como arquitectas, como creadoras de espacios de cobijo, de refugio, como lectoras de contextos y situaciones que trascienden lo estrictamente disciplinar. El verdadero valor de esta investigación reside, precisamente, en la voluntad de aportar desde una perspectiva más humana y sensible, reconociendo que los verdaderos protagonistas de este escenario son las personas que los habitan. Es en este punto donde la arquitectura toma para nosotras, su más profunda significación.

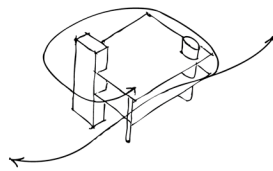
A nuestra querida Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, de la Universidad Nacional de Rosario.

A nuestros docentes.

A nuestra familia.

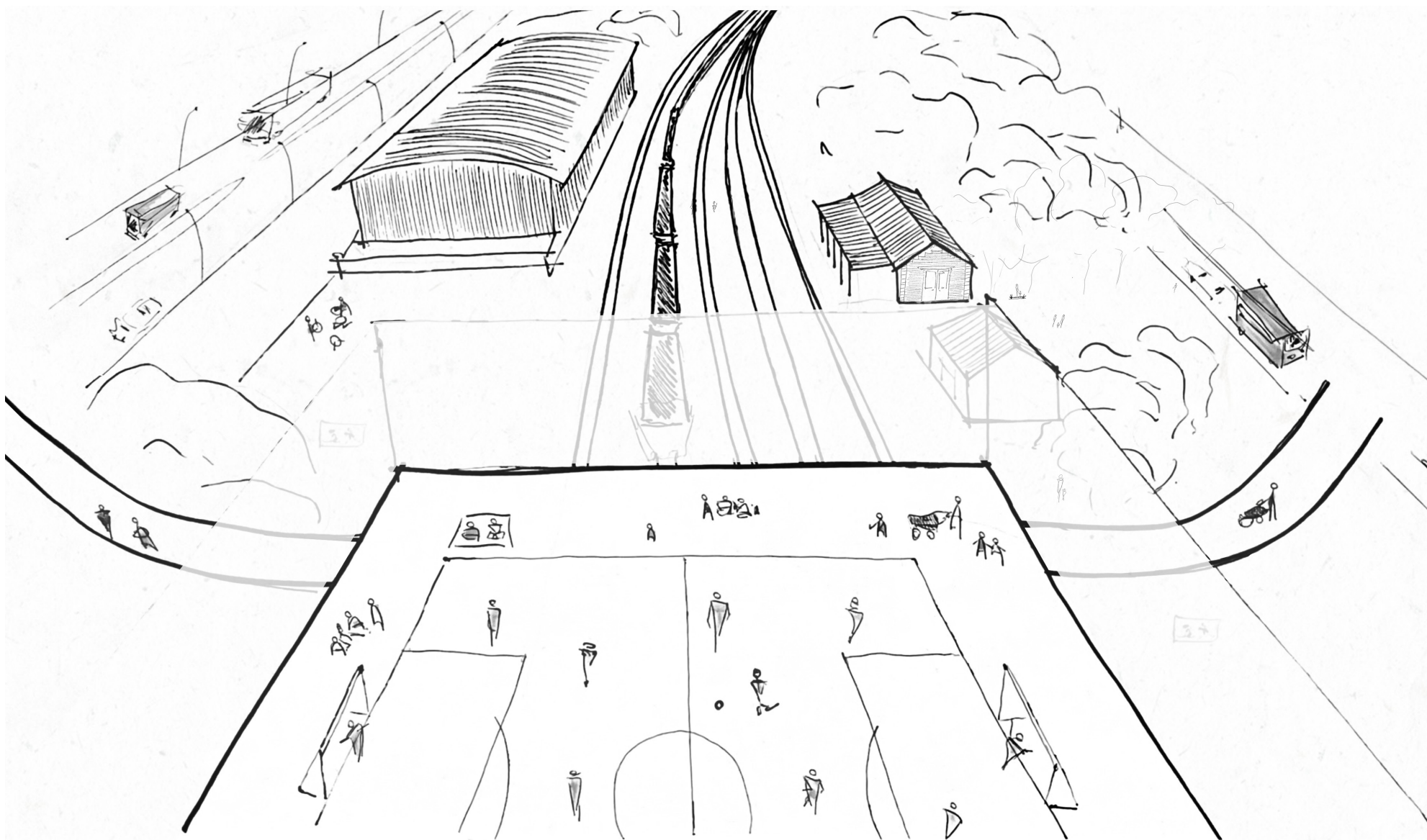
A nuestros amigos.

A la patria.



INDICE.

00. Nota previa.....	07
01. INTRODUCCIÓN.....	11
02. MARCO CONCEPTUAL Y TEÓRICO.....	14
03. ACERCAMIENTO AL TERRITORIO.....	28
04. EL INGRESO AL BARRIO: EL PREDIO FERROVIARIO.....	42
05. ESTUDIO SITUADO.....	52
06. PROCESO PROYECTUAL.....	62
07. ESTRATEGIAS PROYECTUALES.....	72
08. PROPUESTA PROYECTUAL.....	80
09. CONCLUSIÓN	134
10. REFLEXIÓN FINAL	136
11. BIBLIOGRAFÍA.....	138



Croquis imaginario social: la arquitectura como potencial transformadora. Reinterpretación, apropiación y contención colectiva. Elaboración propia. Julio 2025

INTRODUCCIÓN.

El presente escrito reúne la investigación, reflexión y producción del Proyecto Final de la carrera de Arquitectura, desarrollado en la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario (Argentina). El proyecto fue iniciado en marzo del año 2024 en el marco de la Cátedra de Proyecto Arquitectónico "En-contexto", a cargo de la Arq. Yanina Ciccero, bajo la tutela de la Dra. Arq. Alejandra Buzaglo, y con la Arq. Analina Klotzman y el Arq. Bruno Turri como integrantes del equipo docente.

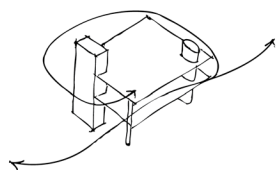
El tema de la tesis se funda en el estudio de la fragmentación urbana como oportunidad proyectual, y se propone como objetivo general el desarrollo de una intervención arquitectónica que contribuya a revertir dicha problemática a través de estrategias de conexión, apropiación y pertenencia. El mismo es propuesto en base a intereses e inquietudes propias, a partir de un estudio y análisis exhaustivo del sitio postulado dentro de taller en contexto.

El proyecto se emplaza en barrio Nuevo Alberdi, al noroeste de la ciudad de Rosario, específicamente en el predio de la ex estación del Ferrocarril Belgrano. Se trata de un área históricamente segregada, cuya desconexión física y social ha derivado en múltiples problemáticas urbanas.

La presente publicación desarrolla una investigación histórica y contextual del territorio; reflexiona sobre las problemáticas y potencialidades del lugar; y por último plasma posibles estrategias de contención y apropiación para la colectividad, condensadas en una propuesta arquitectónica.

La propuesta proyectual se materializa en un edificio de 26 metros de ancho, 36 de largo y 22 de altura, acompañado por un sistema de rampas metálicas que permiten el cruce sobre las vías del tren, al tiempo que invitan a recorrer y apropiarse del edificio en su totalidad. A nivel del cruce se incorpora un programa anexo de uso cotidiano y, en el nivel superior, una cancha deportiva que refuerza el carácter colectivo del proyecto y la identidad del barrio.

La intervención se configura como infraestructura de re-conexión urbana, que articula escala arquitectónica con la ciudad. Se explora sobre el sentido de pertenencia, los valores simbólicos, a la vez que reflexiona sobre el rol de la arquitectura como potencial transformadora de entornos, de espacios, de habitares.



02. MARCO CONCEPTUAL y TEÓRICO

Desde la profundización de los conceptos abordados en el transcurso de la carrera, y atravesados por las inquietudes particulares, se compone el imaginario a modo de mapa mental que será la base del proyecto.

Esta red conceptual introduce las temáticas en un primer ejercicio proyectual. Tiene como propósito condensar, conectar y plasmar inquietudes personales, motivaciones en el campo de la disciplina y objetivos a desarrollar en el marco del Proyecto Final de Carrera. La idea inicial es potenciar nuevas relaciones temáticas e interpretaciones, a fines de conjugar las interrogantes que abordará el proyecto. Este enfoque permitirá además, articular una postura crítica, coherente y rigurosa para el desarrollo y la justificación de la propuesta.

En este marco teórico, se desarrollarán los conceptos que se consideran elementales y transversales a nuestro accionar desde la arquitectura. Los mismos serán ejes para la toma de decisiones y definirán el enfoque del trabajo.

Estas ideas serán exploradas a través del análisis de textos de autores, libros, escritos y conferencias que se canalizarán en una reflexión propia acompañada de imágenes que ilustran estas premisas proyectuales. Este capítulo sentará las bases de los fundamentos conceptuales y las estrategias proyectuales.

Autoras: Del Fiorentino, Victoria - Porporato, Julieta.

El espacio público como escenario de lo colectivo.

"La obra de arquitectura es una lógica de "proposiciones" que difiere de la lógica de "términos" que hasta hoy nos ha sido presentada por la cultura idealista. (...) Una arquitectura puede ser juzgada en términos lingüísticos desde el punto de vista semántico, sintáctico y pragmático, quiero decir según su "transmisión informativa", su estructura, su formación histórica y su eficacia sociológica. Pero todos esos componentes son los componentes de una lógica de proposiciones. Y esas proposiciones son esencialmente de contenido."

Bo Bardi, L. (1967). El Nuevo Trianon. Mirante Das Artes

Se estudiaron dos autores a raíz de este tema. En primer lugar, las ideas de la Arquitecta Lina Bo Bardi, particularmente desarrolladas en el proyecto del MASP (Museo de Arte de Sao Paulo, Brasil) donde trabaja con la Arquitectura como escenario de lo colectivo. El entorno es proyectado de manera dinámica, invitando a la participación de quienes utilicen el espacio. Como recurso, piensa en posibilidades de proyección popular, esto es, una nueva significación cívico-colectiva sobre un espacio urbano deteriorado. Con una perspectiva crítica y comprometida, proyecta a partir de los anhelos de la colectividad.

La esencia de este tipo de arquitecturas, es transmitir aquella información mediante una lógica de proposiciones: articula elementos, gestos y decisiones proyectuales, generando un "ambiente" para la apropiación colectiva. *"Lo que llamo monumental no es una cuestión de tamaño o de "exceso", es solamente un hecho colectivo y de consciencia colectiva."* (Bo Bardi, 1967, p20). La arquitectura, las elecciones proyectuales que luego se traducen en materia y espacio, son primeramente intenciones políticas que convierten el concepto en un gesto formal. La obra de Lina, particularmente la desarrollada para el MASP, es una representación espacial de ese "contenido":

"El valor del lugar no es solo su forma, sino la forma en que es habitado, cómo se lo apropia la gente. Esa apropiación es la que le da al espacio su verdadera significación, su alma."

Tenreiro, O. 2007. Entrevista. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela

Sobre esta proyección sensible, puede agregarse también la idea de

atmósfera que explica Peter Zumthor. Se entiende que, si bien la manera en que se habitará un espacio, especialmente cuando este es público, es imposible de ser guionado, existe en ambos autores la voluntad de potenciar la experiencia espacial a través de la propia arquitectura. En este sentido Peter Zumthor apunta a guiar esa experiencia desde una aproximación fenomenológica además de conceptual.

El autor describe al cuerpo de la arquitectura, cuya anatomía es capaz de generar efectos sensoriales, de movimiento y de disfrute. Entonces, la arquitectura como entorno, con sus tensiones entre el interior y el exterior, transmite un entendimiento, una percepción espacial capaz de transformar aquel habitar.

"Ahí están los espacios, y allí me encuentro yo, ellos me mantienen en su ámbito espacial; no estoy de paso. Puede ser que esté bien firme ahí, pero entonces algo me induce a ir hasta la esquina. donde la luz cae aquí y allá, y me pongo a pasear por ahí, tengo que decir que ése es uno de mis mayores placeres; no ser conducido, sino poder pasear con toda libertad, a la deriva, ¿sabéis? Me muevo como en un viaje de descubrimientos.

Como arquitecto (...) vuelvo a introducir señales para orientarse, excepciones, ya sabes a qué me refiero. Conducir, inducir, dejar suelto, dar libertad."

Zumthor, P (2006). Atmósferas. Editorial Gustavo Gili



fig.3 Estudio preliminar - Esculturas prácticas del Museo Belvedere Trianon Art, 1968 | Colección MASP - Donación, Instituto Lina Bo y P.M. Bardi, 2006 | Foto © MASP.

Los espacios lúdicos, de contención y la filosofía del umbral.

Se reivindica la idea de los espacios lúdicos, donde se trabaja desde el juego como una forma de habitar el mundo y como una manera de interacción social en los espacios públicos. En este eje se analizan los conceptos desarrollados por el arquitecto Aldo Van Eyck. Luego de estudiar la tradición holandesa¹, trabaja desde posibilitantes que evoquen un sentimiento de identidad y pertenencia, encontrando en estas la clave en los espacios lúdicos.

La dimensión humana toma un rol fundamental tras un desalentador contexto de posguerra, volviendo así a los orígenes, a la cultura, como fuente transversal que puede potenciar la transformación. Rompiendo además con los ejes del Movimiento Moderno en sus proyectos, repiensa posibilidades de interacción entre sus usuarios. Con la filosofía del umbral, formula maneras de reconciliar los opuestos con su concepto in-between (espacios entre-medio).

Sobre las propuestas de Van Eyck interesa especialmente su consideración del rol de la arquitectura en el cambio constante de las realidades humanas. Se permite proyectar partiendo de la autonomía de las partes, e imaginar posibles relaciones recíprocas y complementarias. En esta clave, enfatiza la importancia de la conquista de los territorios para la infancia, dado el hostil contexto que buscaban dejar atrás.

"Entender la realidad como un conjunto policéntrico de elementos donde no hay una jerarquía de unos sobre otros, sino que en realidad está en función del punto de vista de cada observador" (Gil Guinea, L.M, 2016)²

¹ Aldo Van Eyck (1918–1999), arquitecto neerlandés y figura del Team 10, desarrolló una arquitectura que promovía la creación de espacios intermedios y lúdicos como forma de generar identidad colectiva.

² Gil Guinea, L.M (2016) Lugares intermedios: La filosofía del umbral. Tesis doctoral Universidad Politécnica de Madrid. p21. https://oa.upm.es/43751/1/LUIS_MARIA_GIL_GUINEA.pdf



fig. 6 . Reconversión de áreas urbanas. Conquista de las infancias: los espacios lúdicos.

Van Eyck, A (1955) Zeedijk Playground, Amsterdam.

<http://architekturfuerkinder.ch/aldo-van-eyck/>

"Esta clase de espacio permite a gente de diferente tipo estar en un mismo espacio al mismo tiempo. Gente diferente y de generaciones distintas pueden compartir un mismo espacio, pueden estar juntos. Asimismo en un parque se puede reunir un gran grupo, pero al mismo tiempo una sola persona podría estar cerca en soledad leyendo un libro o bebiendo un jugo. Me gusta esa sensación o este carácter, en los edificios públicos".

(Sejima, Kazuyo, en El Croquis 121/122. Entrevista).

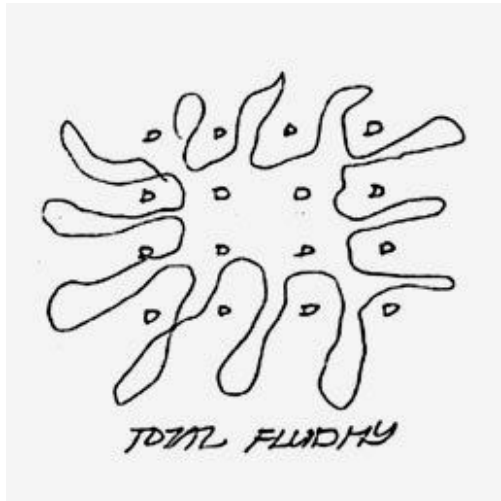


fig. 7. John Hejduk. "El problema de la grilla de los nueve cuadrantes", 1954-1963. John Hejduk Fonds, Canadian Centre for Architecture CCA, Montréal.

Lo textil: la metáfora

La "teoría del origen textil de la arquitectura" desarrollada por Gottfried Semper (1860), podría extenderse hacia nociones de paisaje. Pensarlo como un tejido donde yace una estructura de trasfondo que, a modo de urdimbre, se enlace con lo flexible y lo poroso. La cinta, el hilo, la trama: los textiles integran, crean lazos, brindan cobijo, sugieren interconexión y cohesión.

Si se reinterpreta el paisaje como si de un textil se tratase, podrían plantearse dos modos de trabajarlo: con un mismo hilo se entrelaza para generar una estructura, generando un tejido flexible y poroso -como un tejido de punto-, o bien partiendo de una estructura que a modo de urdimbre genera una tensión primera, y permite que se entrelazan los demás hilos de la trama -como si fuese análogo a un tejido plano-.

Esta teoría postula además la idea de vuelta a lo primitivo, la búsqueda de los orígenes, y lo vernáculo como base de oportunidad proyectual. Estudiar los orígenes, la historia y la cultura del lugar es fundamental para poder accionar desde el conocimiento, y la capacidad de adecuar las propuestas a sus futuros usuarios, permitiendo que se adecuen a los deseos de quienes habitarán el espacio.

Acupuntura urbana

La idea de costura urbana para generar conexiones significativas y revalorizar el patrimonio es una manera metafórica -y en parte poética- de plasmar la intención proyectual. La escultura representa un ícono, simboliza la unión a partir de los lazos que genera su forma. Traducir el concepto desarrollado en el campo del arte a la arquitectura, puede resignificar el valor de una parte de la ciudad. Este nuevo simbolismo podría plasmarse como un nuevo nexo urbano, que conecte dos sectores hoy fragmentados a escala urbana.

En esta misma línea, nos remonta a la obra de Alvaro Siza, "El Pabellón de Portugal" en Lisboa, que aborda el concepto de un patrimonio para el futuro. Aquí, la importancia de la consideración de este bien no solo en su concepción histórica sino ponderando a las nuevas generaciones como potenciales en su construcción y resignificación futura.

Un punto interesante en esta obra refiere a su rol identitario, a los criterios para intervenir en el patrimonio existente y en las potencialidades de las problemáticas. Implica reconocer su valor, articularlo física y conceptualmente con las nuevas propuestas, y entender sus problemáticas como oportunidades para la innovación. Se busca de esta manera un diálogo entre la memoria y la nueva vida urbana.



fig. 8. Obra "Construyendo puentes". Bienal de Arte de Venecia, Italia. Año 2019.
Autor: Lorenzo Quinn. Fotografía propia. Año 2023



fig. 9. Obra "Construyendo puentes". Bienal de Arte de Venecia, Italia. Autor: Lorenzo Quinn.
Fotografía: Pablo R. Bedrossian. Año 2019

Intervisibilidad y seguridad Urbana

"No son necesarios muchos incidentes violentos en una calle de la ciudad para provocar el miedo de los ciudadanos. Y si las temen, las usan aún menos, lo que las hace aún más inseguras." (Jacobs, 1961, p56)

Jacobs, J (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Editorial Capitán Swing Libros

Este concepto condensa, y asocia los formulados anteriormente en la intención proyectual. Se materializa en la idea de intervisibilidad y la noción de los "ojos en la calle", desarrollada por Jane Jacobs (1961). En él, habla de cómo un lugar se torna seguro a partir de la convivencia activa, la circulación constante y el vínculo social entre sus habitantes.

"La seguridad en la calle es mayor, más relajada y con menores tintes de hostilidad o sospecha precisamente allí donde la gente usa y disfruta voluntariamente las calles de la ciudad y son menos conscientes, por lo general, de que están vigilando." (Jacobs, 1961, p63)

J. Jacobs expresa que una mixtura de usos puede ser una estrategia que fomente el habitar un espacio, desde la diversidad y la convivencia. Esta suerte de "vigilancia" pasiva que se daría de modo involuntario e imperceptible permite revertir la noción de vigilancia punitivista u hostil, reemplazandola por la idea del cuidado común sobre el espacio y quienes lo habiten.

La vitalidad de una calle, de un espacio, por lo tanto, no va depender sólo de elementos físicos, sino de la interacción humana, de estar "equipada de ojos" (Jacobs, 1961, p. 67).

Por último enfatiza también que, si bien la iluminación es importante, no compensa si el espacio está vacío, si no esta habitado:

"Como estas barriadas son tan peligrosas, y las calles suelen estar tan oscuras, se cree habitualmente que su problema es la falta de luz. Indudablemente un buen alumbrado es importante, pero la oscuridad por sí sola no justifica la enfermedad funcional, profunda, de esas zonas grises, (...) La iluminación induce a estas personas a contribuir con sus propios ojos a la mayor seguridad de la calle. Pero si los ojos no están allí, (...) las luces no harán nada." (Jacobs, 1961, p69).

Comprender a la seguridad urbana en estos términos, desde la presencia voluntaria de sus ciudadanos, fue clave a la hora de pensar las estrategias proyectuales. Promover secuencias y situaciones simultáneas será una de los sustentos sobre el cual se trabajará promoviendo nuevas dinámicas sociales que puedan retroalimentarse desde una nueva construcción social.

Lo performático, el movimiento en el espacio y el palimpsesto.

¿Cuánto podría abarcar una narrativa en la organización de los eventos en los edificios? Sea que decida llamarlos "uso", "función", "actividad" o "programa"? (Tschumi, B. 1994, p146)

Resultan de interés varios aspectos trabajados por el autor: por un lado la idea de eventos y de movimiento en el espacio y, por otro lado, el pensamiento proyectual por capas de trabajo. Estas serán herramientas que emplea en su proyecto del Parc La Villette, París. 1982.

Se encuentra en la teoría de Tschumi una perspectiva interesante de cómo piensa el programa, los espacios y los "eventos" que en ellos suceden. Como herramienta para pensar desde capas o fragmentos superpuestos, posibilita una mirada más analítica de las posibilidades reales de lo cotidiano.

Por un lado se reconoce la noción de eventos que pone en juego, como acción llevada a cabo por quienes habitan los espacios. Por otro lado, la conciencia de que no existe arquitectura sin programa (ya que es parte integral de la arquitectura), pero que la definición en su extremo es de alguna manera, anacrónica: "los programas son hoy, por definición inestables" (Tschumi, 2013). A raíz de esta noción, habla de actividades potenciales, de eventos, la idea del movimiento de los cuerpos en el espacio como complemento y parte del espacio. Entonces la arquitectura pasa a ser una especie de telón de fondo para las acciones, volviéndose acción en sí misma. No hay tal causa-efecto entre programa y arquitectura.

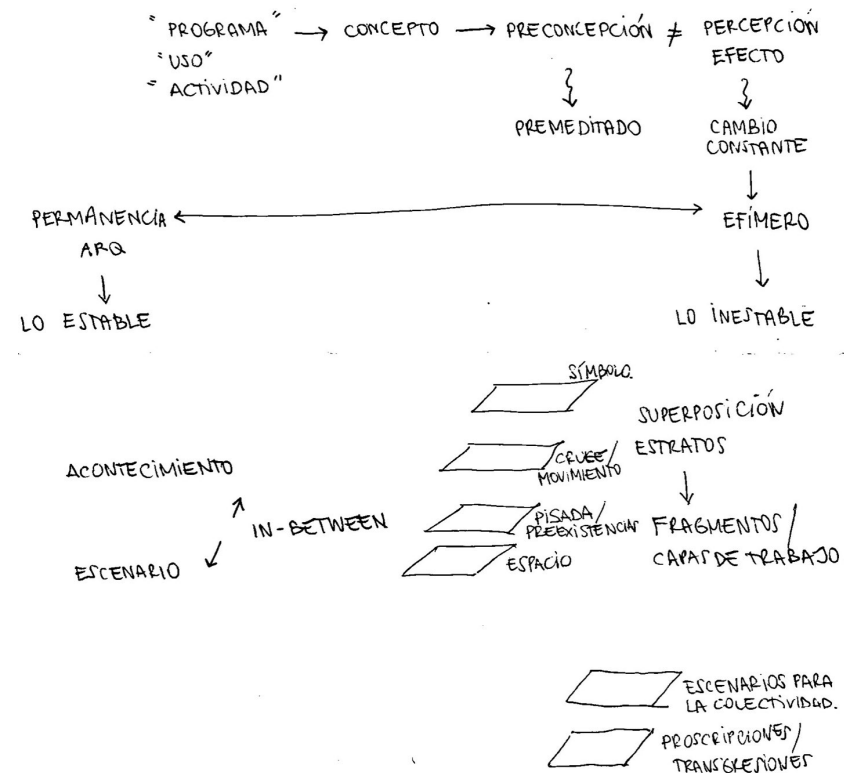


fig. 10. Esquema conceptual sobre teorías del Arq. Bernard Tschumi, en "Architecture and Disjunction" (1994). Elaboración propia. Julio 2025

"Uno de los objetivos es liberar la construcción de los folies (del Parc La Villette) de sus connotaciones históricas y colocarlos en un plano más amplio y abstracto, como un objeto autónomo que, en el futuro, pueda recibir nuevos significados."

(Tschumi, B. 1994, p174)

Se interpreta que, para Tschumi, desde su contexto histórico (textos escritos entre 1984 y 1991), el rol de la arquitectura reside en plasmar un campo de juego, una especie de tablero de ajedrez, donde desde un plano más abstracto y más amplio, pueda recibir nuevos significados y proponer nuevos usos.

En esta línea, habla de las permutaciones. Es decir, cambios que pueden surgir entre lo proyectado y cómo se termina habitando realmente un programa, un espacio. Estos tipos de relaciones posibles las cataloga de tres maneras:

Relación recíproca. (patinar en pista de patinaje) normativa

Relación indiferente (patinar en un patio)

Relación conflictiva (patinar en una capilla) disyuntiva

La diferencia entre a) y c) es que, en general, dependerá de un juicio moral o estético, que será externo a la arquitectura y altamente variable.

Retomando la superposición de capas de trabajo, piensa los movimientos a partir de una grilla como estructura abstracta subyacente sin referencias locativas, como escenario para aquellas situaciones de transferencia. Con esto, refiere a propulsar diferentes agrupaciones efímeras y situaciones transitorias. Trabaja el espacio con sistemas de referencia, es decir, puntos nodales, que articulan y activan situaciones. La realidad y el símbolo permiten construir así un nuevo imaginario social sobre la percepción del lugar. Expresa también el potencial de construir ignorando precedentes, a partir de una configuración matemática neutral o configuraciones topológicas como la grilla, que podrían ser puntos de partida para futuras transformaciones.

Estas nociones son aplicadas en el caso del Parc La Villette donde el autor selecciona tres sistemas autónomos y abstractos (puntos, líneas y superficies) que serán independientes, cada uno con su lógica interna. En una síntesis, la grilla será la estructura que organiza sin jerarquías, y que puede existir independientemente al uso. Acciona a modo de palimpsesto, es decir, con múltiples capas de trabajo y análisis que permiten varias lecturas simultáneas sobre un mismo lugar.

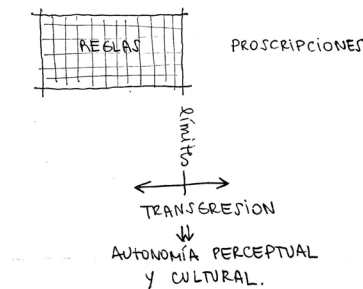


fig. 11

Esquema conceptual sobre teorías del Arq. Bernard Tschumi, en "Architecture and Disjunction" (1994). Elaboración propia. Julio 2025

PATRIMONIO

La noción social de patrimonio en la sociedad argentina tiene connotaciones profundas y complejas que representan el imaginario común. Sin embargo, en lo que refiere a la preservación edilicia, el afán por lo "nuevo" descuida muchas veces los bienes patrimoniales catalogándolos como antiguos, desconsiderando muchas veces la importancia de estos edificios. Reconocer las preexistencias, comprender el valor de un edificio patrimonial como documento histórico, tener presente su dimensión no sólo arquitectónica sino también significativa, nos permite reflexionar sobre la capacidad que funda la arquitectura con su permanencia en el tiempo.

Entender desde un posicionamiento crítico, permite hacer foco en revalorizar una obra como riqueza de la colectividad. El patrimonio es ante todo memoria de la historia y de la cultura del pasado, que transmite esta información histórica y cultural a la colectividad. Por otro lado, la especificidad de la arquitectura patrimonial no deriva únicamente de un problema estático (es decir, de la necesidad de mantenerlo en pie) sino de la manera en que esta obra es percibida por la sociedad.

"El valor de una obra de arquitectura radica en la eficacia con la que responde a la función que la justifica (la función utilitaria y la simbólica) (...) la capacidad de un edificio para sobrevivir a estos cambios [de uso] es una prueba de su valía: una prueba de que el edificio responde a algo más profundo en nosotros que la efímera función que lo requería, o su valor urbano o paisajístico, es decir, su capacidad de singularizar o enriquecer, incluso de ordenar o jerarquizar la trama urbana o el territorio."
(Scruton, R 1990)¹

Más que hablar de restauración, el concepto de intervención engloba las diferentes posibilidades de actuación en la arquitectura histórica, como la restauración, la reforma, la reparación, la rehabilitación, la recuperación, adaptación, conservación, consolidación, entre otras.

La actuación comienza por la lectura previa, un análisis de las solicitudes, problemas, condicionantes y medios, para extraer información y para permitir diagnosticar las soluciones. En la intervención en el patrimonio arquitectónico resulta elemental la lectura profunda del objeto en el que se interviene para poder dar así una respuesta eficaz a través de la forma bella.

La problemática que requiere un análisis riguroso es muy compleja. Hay aspectos técnicos específicos (lesiones, desequilibrios estáticos, deformaciones), aspectos de uso (adecuación de la construcción al uso actual o al previsto para el futuro), sociales o colectivos (averiguar la significación y el valor de uso que tiene el monumento para la colectividad y las expectativas que despierta), históricos, estilísticos y estéticos (el análisis de las malformaciones, de las mixtificaciones históricas, de las aberraciones formales que se puedan haber producido y que inciden en los otros aspectos), urbanos (el elemento como emergencia singularizadora, y como definidor de un ambiente), entre otros.

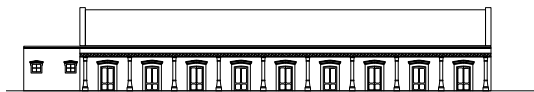
Es en este análisis donde se pone de manifiesto más claramente la necesaria colaboración interdisciplinaria: historiadores, patólogos, arquitectos, ingenieros, sociólogos, diseñadores urbanos. En este caso la figura del arquitecto es esencial para la lectura más específicamente arquitectónica en sus vertientes compositiva y constructiva. El análisis profundo por parte del mismo de los aspectos históricos de la obra preexistente (su contexto, la evolución de su uso y su forma, etc.), es absolutamente necesario. No

¹ Scruton, Roger (1994). The Classical Vernacular: Architectural Principles in an Age of Nihilism. Carcanet Press

se trata de una actitud ética sino propiamente proyectual: de esa lectura se derivarán imágenes para un proyecto rico y eficaz.

Un factor fundamental además es la consideración de las respuestas tecnológicas de cada época de las patologías del edificio, y sobre todo, la adaptación a los nuevos usos o a las nuevas formas de uso, e incluso a las tendencias formales, que permiten mantener el edificio vivo y útil para esa función social, definida ésta por sus valores de uso y de significación colectiva.

Conocer la historia no es simplemente recurrir hacia historicismos estériles. Su desconocimiento puede propiciar aberraciones graves, tanto de irresponsabilidad científica como de ineficacia proyectual. Se trata de redescubrir el valor de la historia precisamente desde y para la arquitectura.



Vista Noreste.
Esc. 1.500

Estación Nuevo Alberdi. Elaboración propia. Julio 2025

03. ACERCAMIENTO AL TERRITORIO

Las problemáticas abordadas en esta tesis emergen de demandas despecíficas de un territorio y de su comunidad: Nuevo Alberdi. Se trata de un trabajo que articula desarrollos en el marco del taller con la extensión universitaria. Aborda entonces problemáticas reales, transversales a todo el país, pero particularmente situadas en un contexto muy complejo. Desde el marco de la arquitectura, se entiende que los límites de la disciplina son difusos, que no se pretende cambiar la sociedad, pero sí estudiar desde un lado sensible, transformar entornos, y apostar por una nueva interpretación de los espacios, trabajando desde la materia, la forma, la luz y los conceptos.

Reconocer a la ciudad como un fenómeno dinámico y complejo, donde coexisten, conviven y se retroalimentan diferentes actores, momentos de su historia y su cultura, es el punto de partida para permitir una lectura clara, real y precisa sobre el territorio. El siguiente trabajo tiene muy presente este carácter de la ciudad, la multiplicidad de aristas que se involucran de manera transversal, y la variedad de abordajes posibles.

El proyecto final de carrera se ubica en la tercera ciudad más habitada de la República Argentina: en Rosario, provincia de Santa Fe. La ciudad de Rosario se ubica en el centro-este de la provincia de Santa Fe. Por su posición geográfica, a las orillas del Río Paraná, se constituye como uno de los principales nodos estratégicos en la red productiva y logística Argentina.

La historia de la ciudad, a diferencia de otras en el país, no se remonta a una fundación formal, sino que surge alrededor del 1730, a partir de un crecimiento paulatino y espontáneo a orillas del río Paraná. Originariamente llamada "Pago de los Arroyos", da cuenta de su localización y de la hidrografía preexistente en el lugar. Su desarrollo se aceleró con la llegada del ferrocarril en el siglo XIX, consolidando a la ciudad con un importante rol agroexportador, siendo un nexo entre la producción del interior del país con el puerto de Buenos Aires.

En la actualidad, la ciudad de Rosario se presenta como un polo cultural, educativo y económico de gran índole a nivel país. Según datos del último censo (2022), el área metropolitana rosarina cuenta con 1.691.880 habitantes.

Se trabaja entonces en un barrio ubicado en la periferia de la misma, al noroeste, llamado Nuevo Alberdi. El barrio se proyecta para albergar a unos 60.000 habitantes, y actualmente forma parte del Distrito Norte de la ciudad.



fig. 12. Vista superior satelital, ciudad de Rosario, Santa Fe, 2025. Fuente base: Google Earth

. EL BARRIO: LA HISTORIA DE NUEVO ALBERDI.

Estas tierras relegadas de la ciudad, originalmente conformaban campos de una localidad llamada Pueblo Nuevo Alberdi que, a principios del siglo XX, era aledaña a Rosario. Luego de 1888, con la llegada del ferrocarril, se construye la estación de trenes Nuevo Alberdi, ubicada a 8km de la Estación Rosario Central. Mediante la superposición de planos históricos, que datan de los años 1903, 1927, 1977 y 2013, se estudia su configuración para comprender su situación actual.

Con el tiempo el crecimiento de la ciudad llegó a vincularse a estas localidades, aunque sin planificación urbana efectiva. Se puede evidenciar este fenómeno en la superposición de la traza urbana a modo de grilla en contraposición a la clara diagonal primaria de las vías de tren. Desde esta lectura, se muestra la expansión masiva de la ciudad y con ello la inminente necesidad de urbanizar.

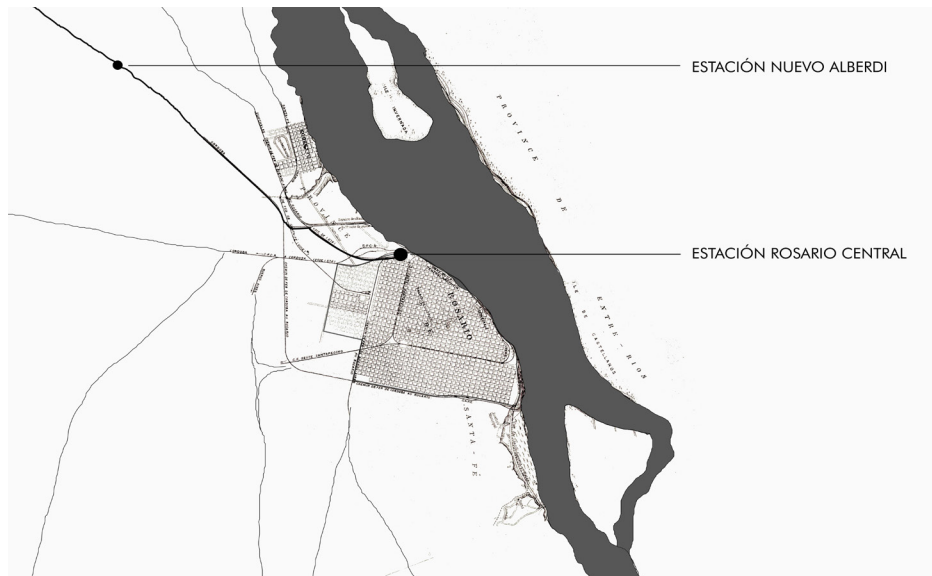


fig. 13. Ubicación de Estación de trenes Nuevo Alberdi en Mapa histórico. Año 1898. Elaboración propia.

REFERENCIAS:
 ■ Río Paraná
 ■ Rosario. Año 1898
 ● Estaciones de ferrocarril de referencia
 — Vías férreas. Año 1898
 — Trocha FCGMB

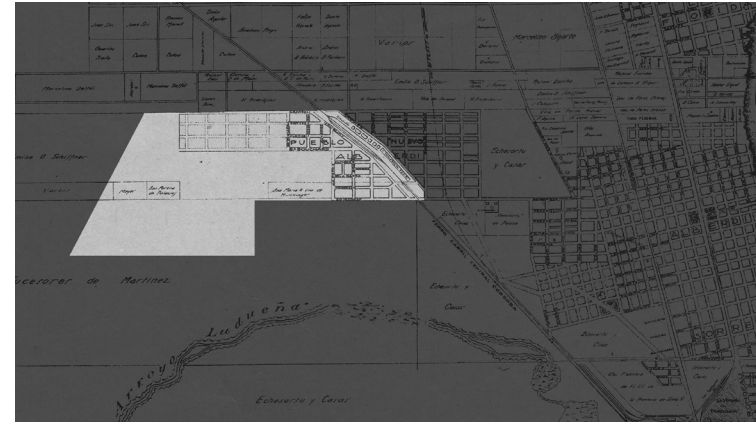


fig. 14. Ubicación del barrio Nuevo Alberdi en Mapa histórico. Año 1927. Elaboración propia.



fig. 15. Ubicación del barrio Nuevo Alberdi en Mapa histórico. Año 1977. Elaboración propia.

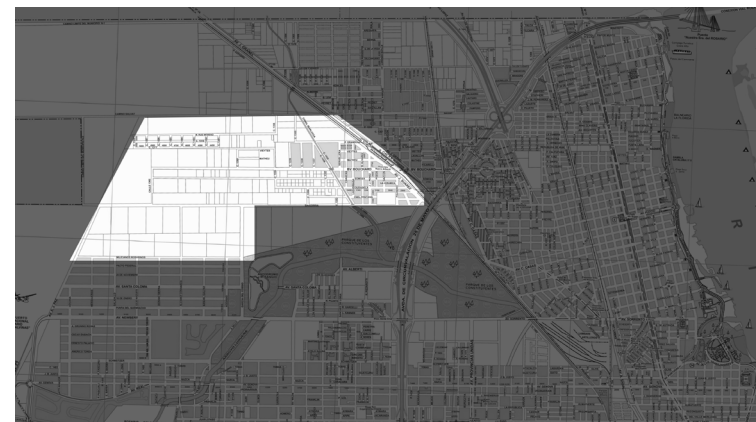
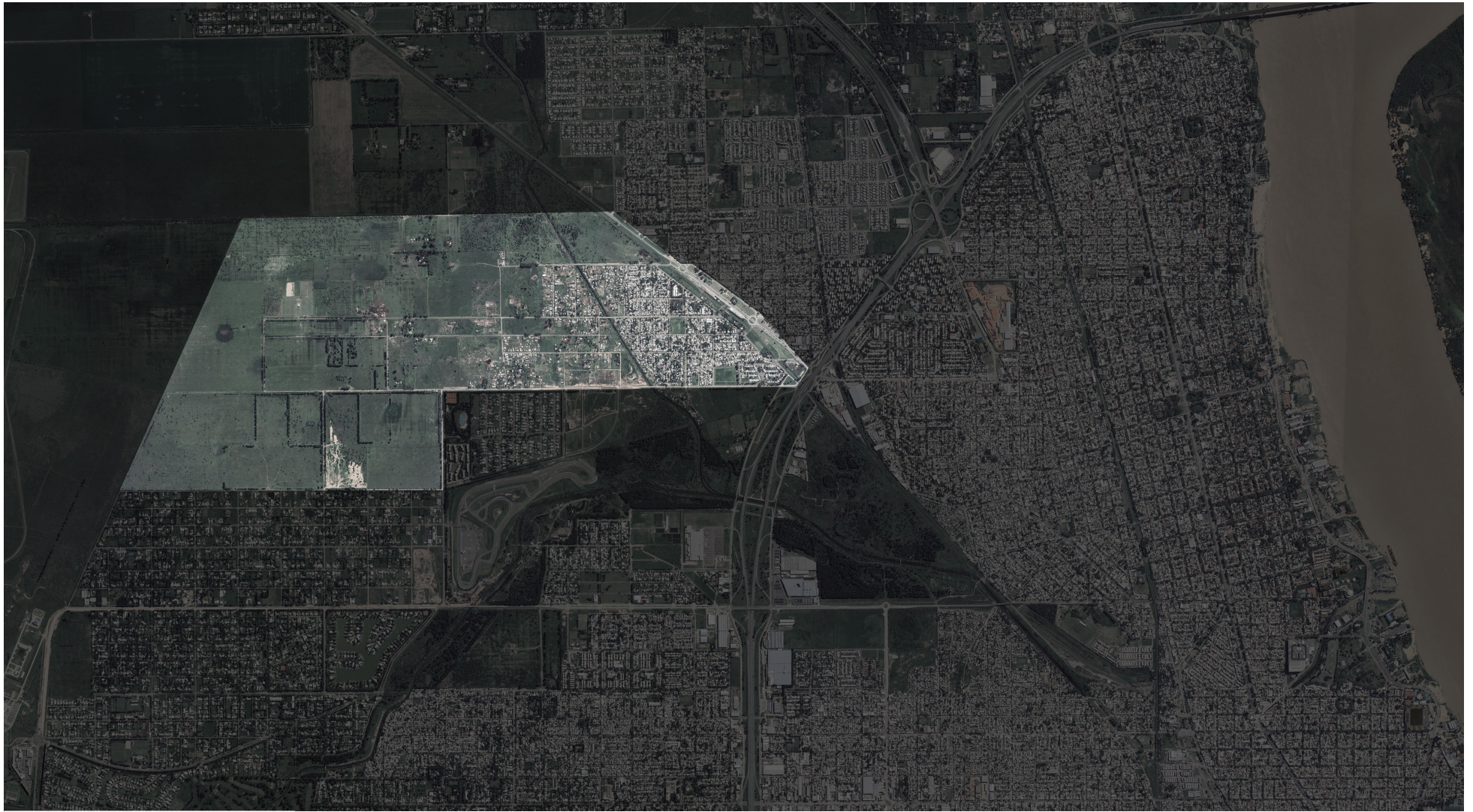


fig. 16. Ubicación del barrio Nuevo Alberdi en Mapa histórico. Año 2013. Elaboración propia.

REFERENCIAS:
 ■ Ciudad de Rosario
 ■ Barrio Nuevo Alberdi



REFERENCIAS:

- Ciudad de Rosario
- Barrio Nuevo Alberdi

fig. 17. Vista superior satelital, Barrio Nuevo Aberdi. Noroeste de la ciudad de Rosario, Santa Fe, 2025. Fuente base: Google Earth

El barrio se ubica en la cuenca del arroyo Ludueña, el cual se constituye como uno de los cursos que, a modo de "límite", bordeaba el norte de la ciudad en sus orígenes. Estos suelos son bajos, por lo que su uso ha sido históricamente rural. Esta situación lo hace especialmente vulnerable a las crecidas del arroyo o a las lluvias intensas, resultando en inundaciones intermitentes que comprometen su habitabilidad y desarrollo urbano. Esta característica geográfica histórica es un factor clave en la configuración de sus problemáticas urbanas actuales.

En Nuevo Alberdi, el trazado del Canal Ibarlucea, divide al barrio en dos sectores diferenciados: uno más consolidado, denominado "urbano", y otro de carácter más disperso, conocido como "rural". Mientras que el sector urbano presenta ciertas condiciones mínimas de infraestructura, el sector rural permanece completamente relegado, con carencias más profundas y visibles. La identidad de Nuevo Alberdi aparece como una "rururbana", una conjunción de lo urbano con lo rural. Surge, entonces, una notable identidad de subsistencia y resistencia marcada por los años de lucha.

La situación urbana del barrio Nuevo Alberdi no es casual. Se puede hablar de generalidades en relación a los barrios populares en la República Argentina, como sustantivo común que afecta a ciudadanos que en su mayoría viven en condiciones infrahumanas. La falta de conexión que se descuida en las áreas de borde urbanas, como la que presenta este caso de estudio, no se limita únicamente a la falta de concreción de acciones políticas, sino que también se vuelve provocadora de innumerables problemáticas, que con el pasar del tiempo se enraiza más y más al territorio.

Se entiende que en el marco de nuestra disciplina, la responsabilidad que nos incumbe ejerce un rol fundamental en las posibilidades de apropiación del barrio. Como actores profesionales, se toma conciencia

de que un accionar puede acelerar o ralentizar procesos sociales. Con esto se comprende el impacto que puede tener un proyecto arquitectónico, en su dimensión espacial y perceptual, que contempla la apropiación o no de un lugar.

Interpela estudiar las complejidades de este territorio, con el compromiso que compete dentro de nuestra disciplina, y trabajarlas desde una perspectiva realista, reflexiva y situada. Es importante entender la realidad del territorio, su historia y sus valores desde sus distintas miradas y escalas. Es así como se posibilita una aproximación desde una dimensión más sensible, para poder proponer e imaginar desde nociones sólidas. El objetivo será prescindir de argumentos discursivos, y en su lugar abogar por una comprensión intuitiva desde el habitar colectivo.

A partir de la Ordenanza N° 6492/1997, que en una sección plasma el cambio de usos de suelo rural a urbano en el barrio, el panorama comienza a cambiar, aunque no muy positivamente. Los intereses de los inversores y demás actores que priorizan el beneficio propio por sobre lo demás, pusieron en jaque el futuro del barrio. Frente a la ordenanza surgida en el 2010, que prohíbe la construcción de más barrios privados en la ciudad de Rosario, se vislumbra una nueva alternativa.

A raíz de esta regulación, en 2011 comienza a regir sobre Nuevo Alberdi la Ordenanza N° 8.885/11, con el nombre de "Plan Especial de Desarrollo Urbano y Social Parque Habitacional Bouchard". La misma se establece como un primer paso frente a esta situación barrial que lleva décadas en las mismas condiciones. Sin embargo, el enfoque estaba dado en la emergencia habitacional y de equipamientos urbanos, que si bien son problemáticas urgentes, resulta muy acotado frente a la cantidad de problemáticas presentes en el territorio.

. VISIBILIZAR LO INVISIBLE: EL RENABAP Y EL PISU.

La situación habitacional en Argentina es compleja, y como tal, debe ser analizada con cautela. El Registro Nacional de Barrios Populares (ReNaBaP) es un programa estatal enmarcado en la Ley Nacional de "Régimen de Regularización Dominial para la Integración Socio Urbana." A través del ReNaBaP, el Estado identifica y mapea los barrios populares del país y a sus habitantes. Su objetivo es registrar tanto los bienes inmuebles como los datos de las personas que los habitan, otorgándoles una identidad jurídica.

Gracias a este registro, los habitantes pueden acceder al Certificado de Vivienda Familiar, documento que les permite acreditar su domicilio y, con ello, solicitar servicios de infraestructura básica como el acceso al agua potable.

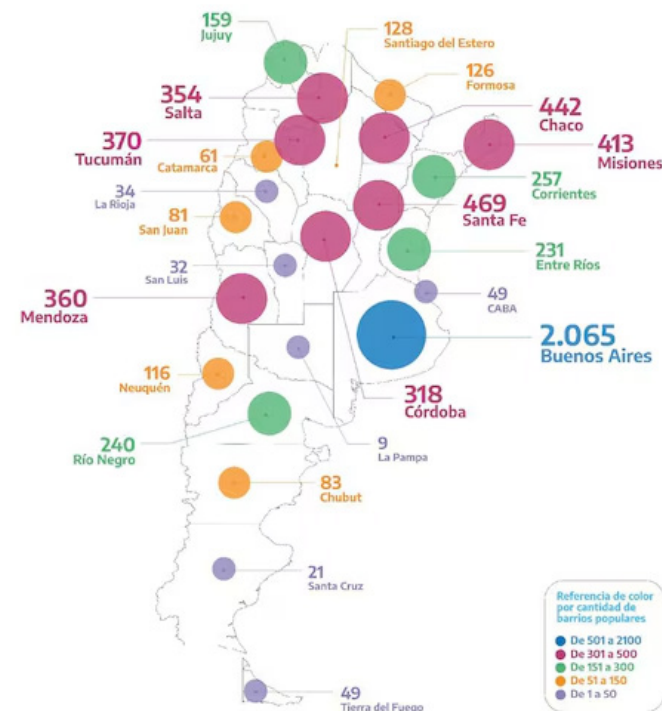
Según datos del ReNaBaP, existen actualmente 6.467 barrios populares en toda la República Argentina. Esto se traduce en una población estimada de entre 4 y 5 millones de personas. Basándose en los datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2022), esta cifra implica que aproximadamente el 12% de los habitantes del país vive en un barrio popular.

Para comprender esta problemática en profundidad, es necesario entender qué condiciones definen a un barrio como popular. Se considera barrio popular a aquellos en los que habitan al menos 8 familias agrupadas o contiguas, donde más de la mitad de la población no cuenta con título de propiedad del suelo ni acceso regular a dos o más servicios básicos (red de agua corriente, red eléctrica con medidor domiciliario y/o red cloacal). Si bien estas condiciones permiten establecer una definición técnica, la realidad de estos barrios es mucho más compleja. Los datos brindados son todavía insuficientes para dimensionar la magnitud de la emergencia habitacional y la segregación social que atraviesan muchas de las personas que los habitan.

El barrio Nuevo Alberdi, forma parte del Registro Nacional de Barrios Populares (ReNaBaP), con un total de 1980 familias que constantemente

se encuentran en la lucha por una mejor calidad de vida.

6.467 Barrios Populares



Mapeo de barrios populares por provincia¹
Fuente: Secretaría de Integración Socio Urbana

fig. 18

¹ Infobae (19 de diciembre de 2024). Fuente: Secretaría de Integración Socio Urbana <https://www.infobae.com/sociedad/2023/12/19/cinco-millones-de-personas-viven-en-barrios-populares-segun-un-relevamiento>

El reconocimiento formal de los barrios populares a través del ReNaBaP constituye la base para la aplicación de la Ley de Integración Socio Urbana. Para financiar las obras necesarias en estos territorios, se crea un instrumento clave: el Fondo de Integración Socio Urbana (FISU), mediante el Decreto 819/2019.

La Ley de Integración Socio-Urbana se sanciona en Argentina en 2018. Promueve la regularización y mejora de las condiciones de vida de las personas que habitan en los barrios populares, a través de políticas públicas que buscan dar acceso a servicios básicos, la vivienda digna y la inclusión social.

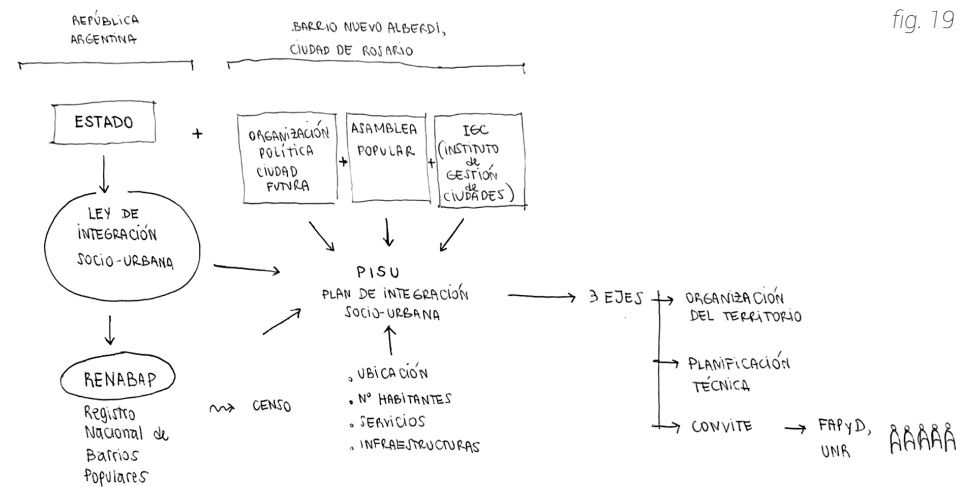
"La Ley 27.453 puede ser leída como un gesto reparador, en tanto constituye una intervención estatal que, al inscribir legalmente a los barrios populares dentro del entramado urbano y jurídico, reconoce su existencia. Este reconocimiento conlleva un acto simbólico de gran relevancia: el Estado pone nombre, otorga estatuto, delimita un lugar y reconoce un derecho. Es decir, inscribe lo que hasta entonces permanecía fuera del marco legal, en una zona de marginalidad, exclusión y hasta anonimato"

Con la Ley de Integración Socio-Urbana como base, diversos actores se organizaron para impulsar procesos de transformación en el barrio: la Asamblea Popular de vecinos y vecinas de Nuevo Alberdi, el movimiento político Ciudad Futura y el Instituto de Gestión de Ciudades (IGC). Estas organizaciones confluyeron en un objetivo común: la elaboración de un Proyecto de Integración Socio-Urbana, denominado Urbanización Nuevo Alberdi.

Una de las cualidades del PISU, además de su enfoque integral, es que al ser un Programa enmarcado en leyes nacionales, presenta la posibilidad de un financiamiento nacional o extranjero, otorgándole otra

escala de inversiones y de posibilidades de acción. Estos planes están diseñados para articular financiamientos de distintas fuentes (nacionales, provinciales y hasta internacionales), y para estructurar equipos técnicos multidisciplinarios que puedan abordar la complejidad de la intervención integral.

Lo que lo convierte en un instrumento mucho más efectivo para poder abordar la presente complejidad territorial. No es que el plan "descarta" la primera ordenanza, sino que la engloba, profundiza, la transforma de manera más integral.



Red conceptual: Marco de actores legales para la elaboración del Plan de Integración Socio Urbana y ejes de acción. Elaboración propia. Julio 2025.



fig. 20. Situación geográfica del barrio Nuevo Alberdi

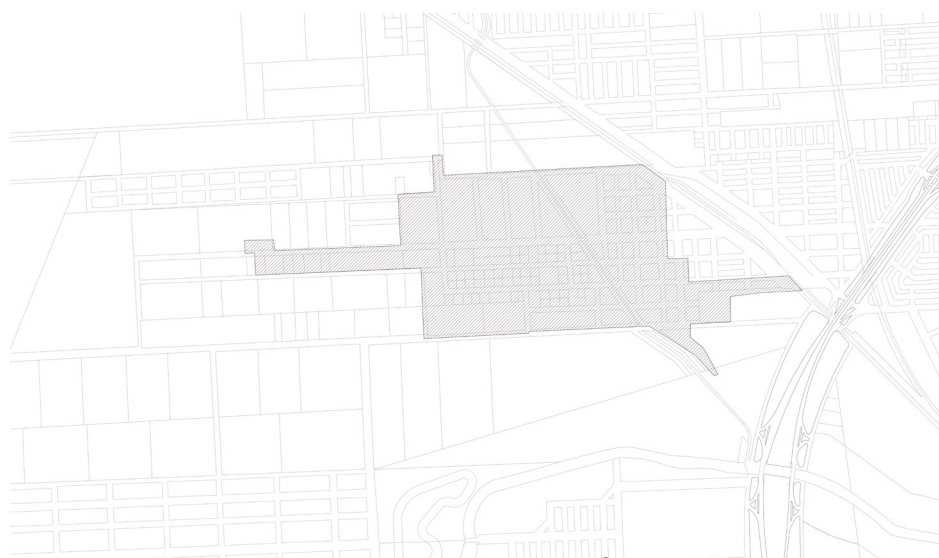


fig. 21. Polígono relevado por el ReNaBaP.

La voz de quienes habitan

En enero de 2021, surge una iniciativa barrial de realizar un censo para relevar todas las viviendas del barrio. El censo fue el primer paso para obtener datos certeros que sirvan de base para los certificados de vivienda familiar. Estos son una herramienta fundamental de ReNaBaP. con el certificado de vivienda los habitantes del barrio pueden evitar desalojos y obtener un domicilio legal. A partir del relevamiento de las viviendas, se les asigna a cada casa un número en el catastro, un sector y una manzana.

Los vecinos tuvieron una participación activa en la proyección del barrio. Se les pidió a las familias que dibujaran sobre mapas síntesis del barrio lo que soñaban y necesitaban, además de un mapa interactivo con los equipamientos o zonas que les daban temor y enojo, y aquellas que les daban felicidad. Tanto niños como adultos participaron de estas actividades lúdicas, logrando una construcción integrada sobre el imaginario colectivo. En base a estos relevamientos es que surgen proyectos adecuados a las necesidades del barrio.

– ¿Qué me da miedo? El ferrocarril.

– ¿Qué me da miedo? Bouchard que no tiene luz.

– ¿Qué es lo que más quiero? Que el colectivo no me deje a treinta cuadras de mi casa.

– ¿Qué es lo que quiero? Seguridad para mis hijos que van de primero a quinto grado a la 133, que no tengan que cruzar el ferrocarril y les pongan un fierro en la cabeza.

Deseos y temores que los vecinos dejaron plasmados en el ejercicio de participación colectiva, 2021

- ¿Qué es lo que más quiero? Un espacio de contención para que los chicos no estén en la calle cuando salen de la escuela.
- ¿Qué me da miedo? El puente de las vías no se usa por malas condiciones, es tétrico y da miedo.
- ¿Qué me da miedo? Constantemente hay trenes estacionados cargando o descargando, y los chicos pasan por abajo del tren para no cruzar por el puente.

Deseos y temores de José María Escobar. Datos recolectados en la visita al territorio, Abril 2024



fig. 22. Collage "La voz de quienes habitan". Elaboración propia. Julio 2025

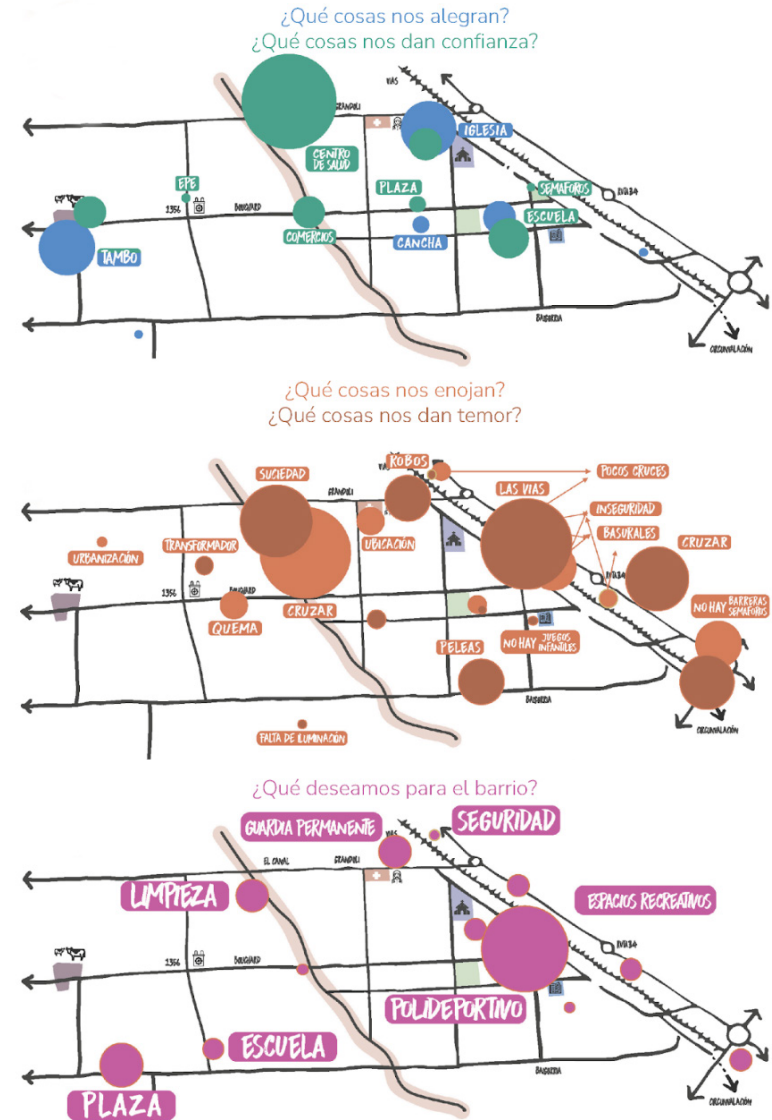


fig. 23. IGC (2021) Mapa de proyectos. Proyecto de integración socio-urbana Nuevo Alberdi¹

¹ IGC (2021). Urbanización Nuevo Alberdi. Proyecto de integración socio-urbana –

El trabajo conjunto se sostiene a través de una Plataforma de Gestión basada en tres ejes: la organización territorial, la planificación técnica y el **Convite**, entendido como un laboratorio de trabajo colectivo donde se invita a otros actores a participar en el desarrollo de tareas específicas. Es en este marco que se promueve la colaboración con universidades y otros espacios académicos, como nuestra intervención desde la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.

Es en el marco del convite que se realiza una visita al barrio. Allí se comprueba que las problemáticas y las aristas de intervención son muy complejas. Problemáticas relacionadas a inundaciones, falta de infraestructura, ausencia de transporte público, equipamientos educativos, inseguridad, servicios básicos y emergencia habitacional, por sólo mencionar algunas, son parte de la mesa de debate de cada día.



fig. 24. Mapa de proyectos. IGC (2021). Urbanización Nuevo Alberdi. Proyecto de integración socio-urbana – ¿Será que esta vez será?. <https://www.igc.org.ar/nuevoalberdi/>

Si bien las temáticas de intervención son muy amplias, se define un recorte territorial particular sobre el cual se llevarán adelante las consiguientes investigaciones y operaciones proyectuales. Para que el

enfoque tenga coherencia y fuerza proyectual, se decide situar el proyecto en un sector del barrio que remarca una voluntad inminente de acción.



fig. 25. Vista satelital hacia el noreste. Ingreso al Barrio Nuevo Aberdi. Ciudad de Rosario, Santa Fe, 2025. Fuente base: Google Earth

04. EL INGRESO AL BARRIO: EL PREDIO FERROVIARIO

Luego de visitar el territorio y ejercer un análisis detallado sobre las posibilidades de acción proyectual, se identifica que una gran cantidad de problemáticas se condensan en el predio de la ex-estación del Ferrocarril Belgrano. El predio se configura como el ingreso al barrio, y abarca una extensión de 1 km en su eje longitudinal y 160 metros en su ancho transversal.

Esta decisión se postula fundamentalmente bajo dos ejes: por un lado, por los comentarios de los vecinos sobre las problemáticas de cruce entre barrios, la inseguridad y el abandono, completamente arraigadas a este sector del barrio. Y por otro lado, a raíz de inquietudes propias, que traen a colación una problemática recurrente y transversal a todo el país, sobre estas áreas urbanas.

*"Una estación de ferrocarril antes que un edificio quiere ser una calle
surge de las necesidades de la calle
del orden del movimiento (...)
A través de la naturaleza el por qué
A través del orden el qué
A través del diseño el cómo" (Kahn, L. 1984. p62)¹*

¹ Kahn, L (1984). **Forma y diseño**. Editorial Nueva Visión

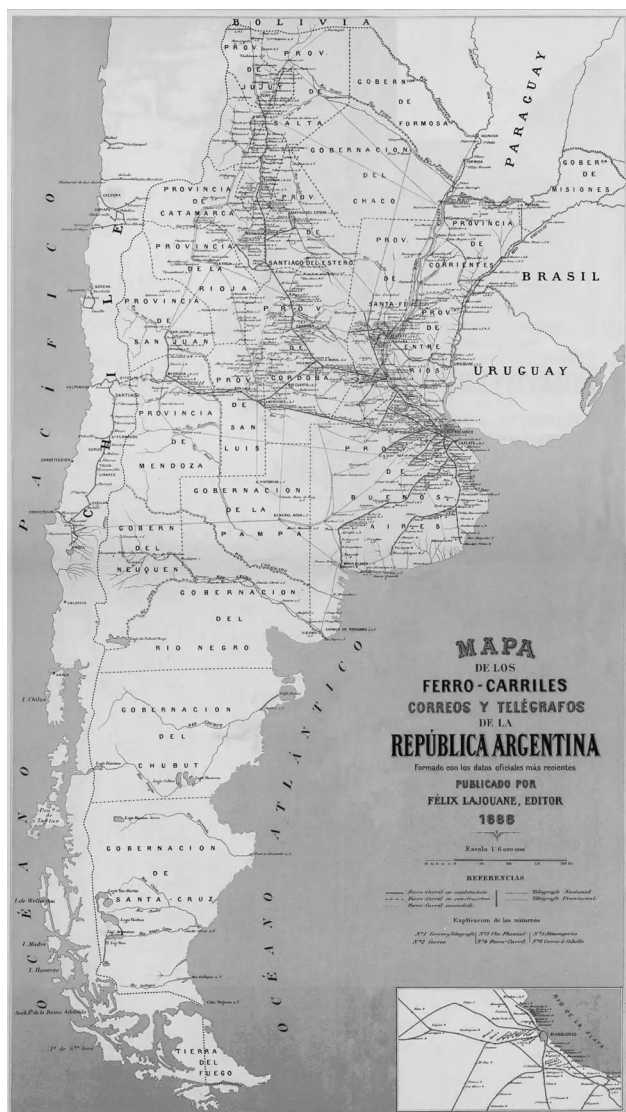


fig. 26. El ferrocarril como nexo fundacional y conector de localidades argentinas. Viejos mapas. Mapa de los Ferrocarriles, correos y telégrafos, República Argentina. Año 1888.

ESTACIÓN NUEVO ALBERDI

Para ampliar, profundizar y accionar con consciencia y conocimiento sobre el tema que se aborda, se decide partir de un fenómeno transversal y recurrente en toda la República Argentina. Este es además un punto en común entre inquietudes propias, se vincula a nuestras raíces y se conjuga en el área urbana propuesta desde el convite y el taller en-contexto: el predio ferroviario de la estación Nuevo Alberdi, en la ciudad de Rosario, en Santa Fe, Argentina.

En un principio, frente a la problemática de las inundaciones, interesa la gestión estratégica de las estaciones como puntos más elevados, protegidos a una altura segura. En este contexto, la geolocalización de la infraestructura ferroviaria posicionada a cota segura, toma un tinte particular. Siendo que, como se menciona anteriormente, el barrio se encuentra en riesgo de inundaciones intermitentes, intuitivamente esta noción aparece como una buena alternativa para situar un proyecto para la comunidad.



fig. 27.
Construcción de
vías férreas eleva-
das a cota segura.
Museo Roca (22
de junio de 2022).
Foto de los inicios
del barrio Saldías,
FCGMB. Año 1930.



fig. 28.
Cartel histórico
de la estación de
ferrocarril Nuevo
Alberdi. Fotografía
anónima. Año
2008.



fig. 29.
Estación de
ferrocarril Nuevo
Alberdi. Fotografía
anónima. Año
2008.

Siguiendo esta misma línea, se ahonda en la situación de los ferrocarriles en Argentina y en los fenómenos que han surgido como consecuencia de sus trazas. Las vías férreas y los predios de estación de los ferrocarriles constituyen una estructura urbana y una red que atraviesa todo el país.

Particularmente resulta de interés abordar dos cuestiones en relación a este tema. Por un lado, cómo a lo largo de la historia se han trazado a modo de nexo entre ciudades, conectando algunas existentes y creando nuevas.



fig. 30. Sección transversal del barrio Nuevo Alberdi desde imagen satelital. Altura del predio de ferrocarril en comparación a el resto del barrio.
Elaboración Propia. Fuente de datos: Google Earth. Julio 2025.

A la vez que, paradójicamente, dentro de cada ciudad se reconoce una "fragmentación del territorio", es decir un quiebre, una ruptura de la trama urbana. Esto refiere a cómo un elemento estructural de esta índole, acentúa una ruptura o discontinuidad de la trama urbana. Puede manifestarse tanto como una percepción social que forja una identidad, o bien en hechos concretos como la llegada de ciertas obras públicas, abastecimiento y equipamiento.

Plasmado en el dicho popular "al otro lado de la vía", se evidencia luego de varias entrevistas, experiencias propias y análisis, que no se trata de un hecho aislado. Se trata de una realidad que sucede más allá de la escala de la localidad. Para ejemplificar, se traen a colación tres: en las más pequeñas como María Susana (con 4.000 habitantes); en aquellas de mediana escala

como San Nicolás (160.000 habitantes); y se agrava aún más en ciudades metropolitanas como Rosario (1.691.880 habitantes).

Este caso de estudio, forma parte del Ferrocarril General Belgrano, uno de los principales ramales ferroviarios de la red nacional argentina. Se destaca por ser la línea de ferrocarril más extensa del país, y la de trocha métrica (1.000 mm) más larga del mundo. Este ramal recorre el Noroeste, el Noreste y el Litoral del país, conectando provincias como Salta, Jujuy, Tucumán, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja. Su destino principal son las terminales portuarias de Rosario (Santa Fe) y sus alrededores, desde donde la producción se exporta a mercados internacionales.



fig. 31. Inventario 1. Fragmentación de la trama urbana en pequeñas localidades. María Susana, Santa Fe, Argentina. Imagen satelital. Fuente Google Earth. Año 2025.



fig. 32. Inventario 2. Fragmentación de la trama urbana en localidades de mediana escala. San Nicolás de los Arroyos, Buenos Aires, Argentina. Imagen satelital. Fuente Google Earth. Año 2025.



fig. 33. Inventario 3. Fragmentación de la trama urbana en localidades de escala metropolitana. Rosario, Santa Fe, Argentina. Imagen satelital. Fuente Google Earth. Año 2025.

Estas tierras son propiedad del Estado y como tales terminan siendo "tierra de nadie". Esta condición se remarca en áreas de borde, donde suele haber menor presencia estatal y por tanto, un descuido de lo que allí pueda suceder.



fig. 34. Fragmentación de la ciudad dado por los predios de estación de ferrocarriles.
Fotografía elaboración propia. Año 2024.

Restricciones constructivas en relación con las vías férreas

Tras una investigación, se destacan los marcos legales regulatorios y normativos pertinentes a nuestra acción proyectual específica.

En primer lugar, se presenta la Ley N° 2873: Ley general de Ferrocarriles Nacionales, sancionada en el año 1891. La misma fundó las bases para la organización, la operación y la construcción de la red ferroviaria argentina. Con el tiempo, diversos decretos y leyes posteriores han ido actualizando sus regulaciones, afrontando distintos cambios de gestión y alcance. Dentro de este marco regulatorio, se resaltan secciones que interesan a tener en cuenta para este proyecto de tesis.

En una sección, divide a los ferrocarriles en dos categorías principales: nacionales y provinciales, definiendo los criterios para cada uno. Como se mencionó previamente, la Estación Nuevo Alberdi en Rosario, forma parte del FCGB, cuyas vías e instalaciones están actualmente concesionadas a la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas. Por lo tanto, esta estación es de carácter nacional, lo que implica que en términos de jurisdicción y financiación están regulados por el Estado Nacional. Al ser nacionales, estas trochas conforman la red troncal y principal del país, interconectando centros de producción (agrícolas, industriales) con las ciudades y los puertos de exportación.

Esta ley contiene además, artículos específicos que abordan las distancias mínimas para construcciones y otras actividades en las adyacencias de las vías:

Artículo 57º: Prohíbe, a menor distancia de cinco metros (5m) de la vía: (...) Hacer depósitos o acopio de frutos, materiales de construcción y cualesquiera otros objetos.

Art. 58º.- Está prohibido igualmente: 1º) Construir muros o cierres, a menor distancia de dos metros de la vía;

Más allá de las leyes generales, existen Normas Técnicas específicas emitidas por organismos como la Comisión Nacional de Regulación del

Transporte (CNRT) o la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.) que detallan requisitos técnicos y de seguridad para la construcción, mantenimiento y operación en la zona de vías, incluyendo distancias de seguridad y condiciones para cualquier tipo de intervención. De toda esta información, se realizará un abordaje en mayor profundidad al momento del desarrollo estructural del proyecto.

Marco normativo y reglamentario

Se investiga además la clasificación urbanística en la ciudad de Rosario, Santa Fe. En la página web de infomapa, fuente que condensa información municipal, se detallan datos puntuales sobre el sitio a intervenir, como la definición de sus límites, su ubicación, las normativas que aplican para este terreno en particular, en el marco de una planificación a escala urbanística.

Clasificación Urbanística : 1	
Etiquetas	K1-16
Nombre	Instalaciones ferroviarias a mantener y/o desarrollar
Referencia	Código Urbano de la Ciudad de Rosario - Ord. 5727/93
Norma	5727/1993
x/y:	5432131.551349 6361131.424821
Latitud:	-32.890472
Longitud:	-60.725326

Catálogo e inventario : 1	
APH	
Grado	2b
Categoría	A
Denominación	Estación Nuevo Alberdi
Unidad Cronológica	1900 / 1930
Período Arquitectónico	7 - Arquitectura Industrial / Ferroviaria

fig. 35. Clasificación urbanística del lote que conforma el Predio Ferroviario Nuevo Alberdi.
Fuente: infomapa.

Dentro de estas clasificaciones, se encuentra la particularidad de ser categorizada como **APH Grado 2b A**. Un Área de Protección Histórica (APH) en la ciudad de Rosario, es un sector urbano reconocido por su valor histórico y patrimonial. Se busca mediante esta clasificación, preservar el carácter del espacio público y su arquitectura. Estas áreas se definen mediante ordenanzas municipales o planes especiales de urbanización.

Estar dentro de un APH implica, por un lado, la **preservación del espacio público**, manteniendo la configuración y características de las calles, plazas y otros espacios públicos. Por otro lado, la **arquitectura adquiere un grado de protección particular**, definiendo pautas que condicionan el accionar sobre la construcción existente o las nuevas.

La clasificación que corresponde al predio de la estación es B2, siendo que la categoría más alta es el Grado A. El APH Grado B2, exige que la arquitectura sea coherente con la identidad y el carácter urbano-ambiental del área, asegurando que cualquier nueva intervención fortalezca o, al menos, no deteriore el valor colectivo que se busca preservar.

De estas restricciones constructivas y de diseño, se traducen muchas de las decisiones que luego se desarrollarán en el proceso proyectual. Se toma consciencia de que se requerirán aprobaciones adicionales, específicamente de la Secretaría de Planeamiento y de la Dirección de Patrimonio de la Municipalidad de Rosario, debido a la magnitud del proyecto y el lugar de implantación. El estudio de las infraestructuras ferroviarias revela la delicadeza con la que se trabaja sobre estas estructuras urbanas y la burocracia que implica proyectar en lo que sea relacionado a ellas.

05. ESTUDIO SITUADO

"La crisis general de las sociedades occidentales, una crisis de "valores" y más profundamente, una crisis de lo que yo denomino significados imaginarios sociales, esos significados que son el factor de cohesión de la sociedad (...) conduce a reacciones tendientes a revivir o a replantear éticas tradicionales," (...)

(Castoriadis, en "Miseria de la ética")

Una vez estudiada la perspectiva histórica, el marco legal y regulatorio, se cuenta con información base suficiente como para encarar la realidad actual en el territorio. A modo de palimpsesto, como se menciona en el marco teórico, se superponen varias capas de análisis. Estas se condensan en problemáticas y potencialidades que se detallarán a continuación, y revelan temáticas que se vinculan de una manera mucho más humana con la verdadera percepción de aquellos espacios.

Estas deducciones definitivamente no hubiesen sido posibles sin la visita al barrio, sin entrevistar a sus vecinos y mucho menos si hubiese habido algún otro interés que no sea aportar al barrio desde el compromiso social, el respeto y la sensibilidad disciplinar.

Problemáticas

En la actualidad, año 2025, el predio se configura como un gran tapón urbano. Siendo que tres de las cinco trochas existentes han dejado de funcionar, (entre las cuales se encontraban la del transporte de pasajeros correspondiente a la estación). Las únicas trochas en funcionamiento son las correspondientes a los galpones de uso industrial, funcionando únicamente para trenes de carga. Estas vías están en constante uso para carga y descarga de materiales, con trenes estacionados la mayor parte del día.

Paradójicamente, a pesar de todas las obstrucciones y a la falta de accesibilidad que presenta, este gran espacio es el principal punto de ingreso al barrio. Cruzar es elemental para los vecinos, y es un camino que realizan a diario. Cruzar por las vías implica inseguridad y miedo para los habitantes de Nuevo Alberdi.

El desuso de la estación de trenes y sus construcciones anexas, ha derivado en complejas problemáticas como el asentamiento informal de una familia. Siendo que, además, las condiciones en las que se encuentra dicha construcción no son para nada aptas para vivir.

"No existe un mapa objetivo, sino que todo depende de la posición desde donde se define el mundo. (...) Mapear es condensar información en un soporte para lo que es necesario identificar las temáticas sobre las que se quiere trabajar. Esto supone un recorte -no definitivo- que orienta respecto a qué imágenes, íconos, figuras, textos u otro tipo de materiales serán necesarios para la actividad."

Josep Maria Montaner, 2015

Como acercamiento al terreno, se realiza un análisis de los problemas y las potencialidades del lugar para traducirlo en ejes de acción. Si se traducen estas percepciones sociales en diagramas, obtenemos diferentes capas de análisis para el estudio del caso.

Barreras físicas y sociales

Entender este recorrido como un atravesamiento de barreras físicas y sociales, comprende la dificultad con la que cuenta Nuevo Alberdi para poder integrarse a la ciudad. Las líneas de colectivo que más se acercan, en realidad, llegan al barrio de enfrente o sobre la ruta 34. Es por esto, que los vecinos deben cruzar diariamente el bv. Joaquín Suárez, el arbolado, la estación, los trenes estacionados, los galpones industriales, la ruta 34, el otro lado del predio y otro boulevard.

Se identifica que, este sector abandonado carece de calles y de recorridos seguros ni asfaltados intermedios. Este cruce se ve comprometido por una serie de barreras que vuelven este sector, el más inseguro del barrio. Si bien el lugar cuenta con un puente, el mismo no se usa porque es "tétrico y da miedo" en palabras textuales de sus vecinos. Esto denota desde una perspectiva arquitectónica, una atención particular a las dimensiones del mismo, su ancho, su materialidad, y cómo la falta de mantenimiento puede perjudicar ciertas decisiones proyectuales. En suma, la presencia de trenes estacionados sólo agrava la situación, siendo que los niños "juegan" a cruzar de barrio pasando bajo los vagones.

Esta situación es muy peligrosa, más aún para aquellas con movilidad reducida, niños o adultos mayores. En estas imágenes se puede ver la dificultad para cruzar, no sólo por las vías del tren, sino por el mal estado del puente actual, y la inseguridad que implica.



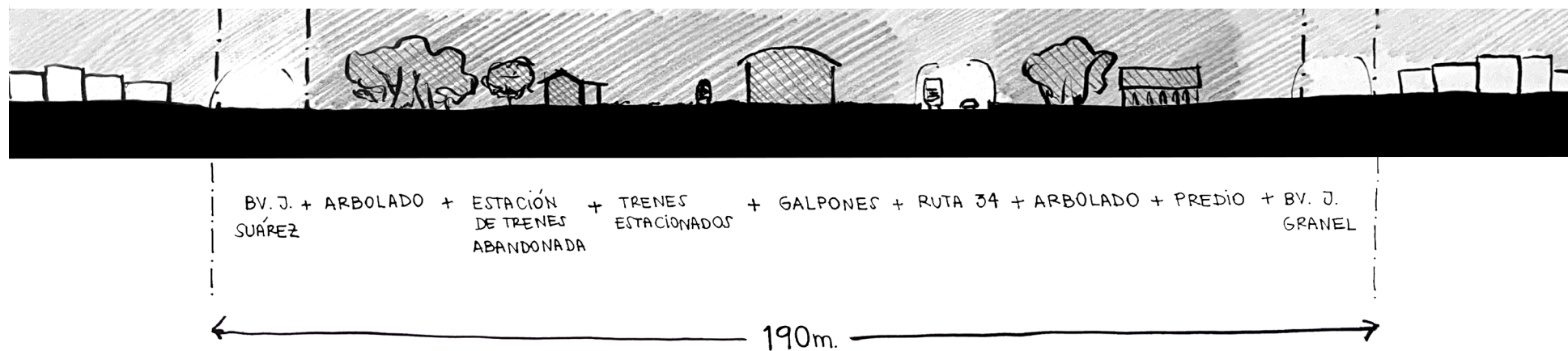


fig. 36. Diagrama de barreras. Croquis: sección transversal del Predio Ferroviario Nuevo Alberdi. Elaboración propia.



fig. 37. Secuencia de fotografías: las barreras en el cruce entre barrios. Atravesamiento del predio de estación de ferrocarril. Fotografía elaboración propia. Año 2024.

Diagrama de luces.

La condición de barrera "impenetrable" que describieron los vecinos, puede reflejarse en un imaginario de aquel sector cuando baja el sol. Siendo que, de alguna manera, la sensación de inseguridad se ha extendido hacia las áreas céntricas de la ciudad, vale resaltar que en los sectores periféricos esta percepción se incrementa aún más. El predio es el sitio más peligroso de todo el barrio. De noche, pasar por allí se vuelve una "boca de lobo" en palabras textuales de los vecinos. Se busca en una imagen aérea nocturna de la ciudad, donde se ubica el predio de las dimensiones mencionadas, de diez cuadras en extensión por casi dos cuadras.

Se busca un soporte gráfico para pensar en términos disciplinares la inseguridad y el estado de abandono del predio en la actualidad. A partir de un diagrama de luces, elaborado a partir de datos oficiales sobre el alumbrado público en la ciudad (infomapa), se pone en contexto cómo se percibe estar en el barrio de noche. Contemplando qué pasa de día y qué pasa cuando oscurece en este gran espacio.

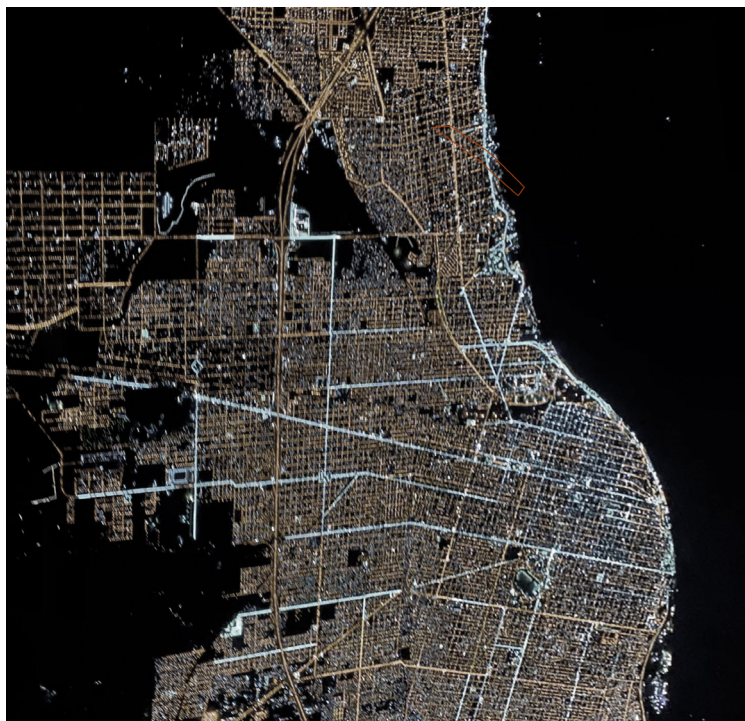


fig. 38. Imagen aérea nocturna de la ciudad de Rosario.
Fotografía: Gabo air

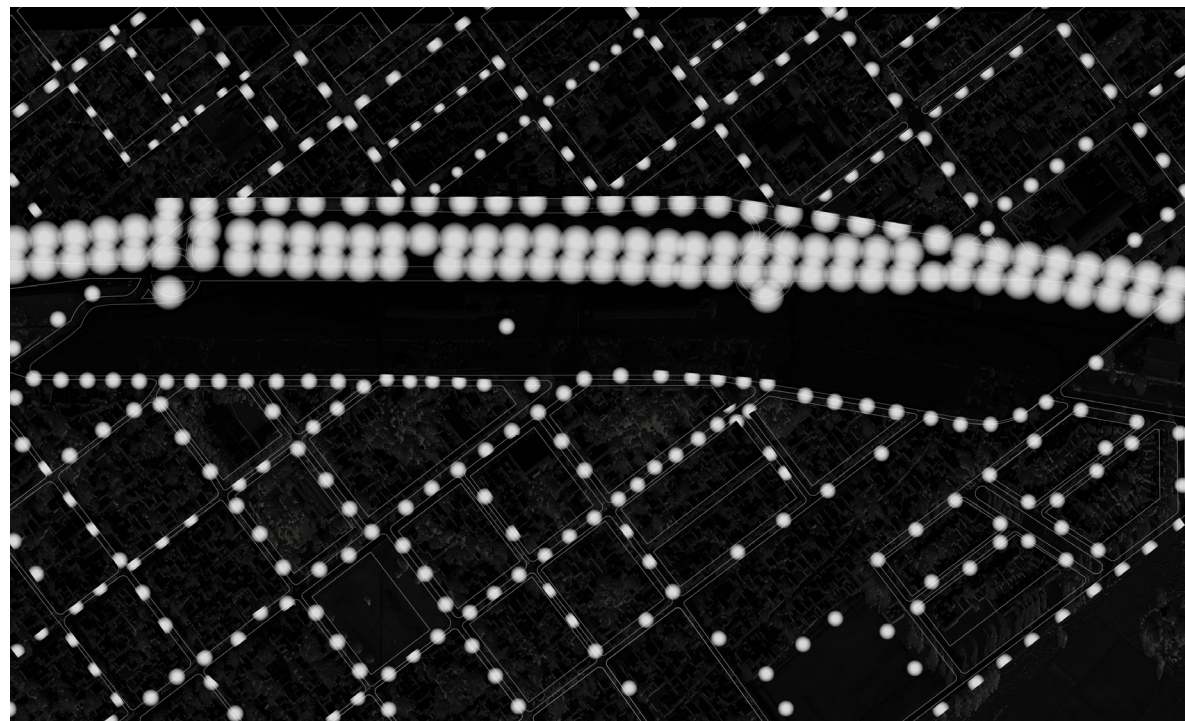


fig. 39. Diagrama de luces. Alumbrado urbano según infomapa.
Elaboración propia. Año 2025

REFERENCIAS:
 ■ Suelo Urbano, Rosario
 ○ Alumbrado urbano según infomapa

Diagrama de usos del suelo

.Por otro lado, para sumar al análisis, se estudian las preexistencias del territorio. Se identifica la mixtura de usos que coexisten en el predio: la infraestructura ferroviaria abandonada, galpones de uso industrial, una huerta, canchas de fútbol informales y viviendas. En su conjunto, se evidencia la falta de planificación urbana efectiva .

Dimensionamiento de las preexistencias

Se relevan las dimensiones de las preexistencias, a partir de las cuales se trazan con detalle las huellas de quienes atraviesan el territorio a diario. Se hará hincapié sobre estos recorridos, como aquellos sectores de mayor relevancia donde confluyen gran cantidad de vecinos que por motivos de necesidad o practicidad, terminan eligiendo ciertos caminos. Coincide que las huellas más fuertes se trazan siguiendo el eje del bv. Bouchard, y confluyen a mitad del predio de la estación, entre ambos galpones industriales, rodeando una cancha de fútbol existente y bordeando el patrimonio abandonado.

Podemos observar cómo la negligencia y el abandono de ciertos sectores de la ciudad derivan en problemáticas que, en cierto modo, terminan siendo parte de la identidad del barrio. La pérdida de valor de pertenencia por el lugar es una de las variables que se trabajarán a fondo para poder revertirse, siendo que se considera como el primer paso para la reconversión de aquel lugar: el sentimiento de pertenencia.

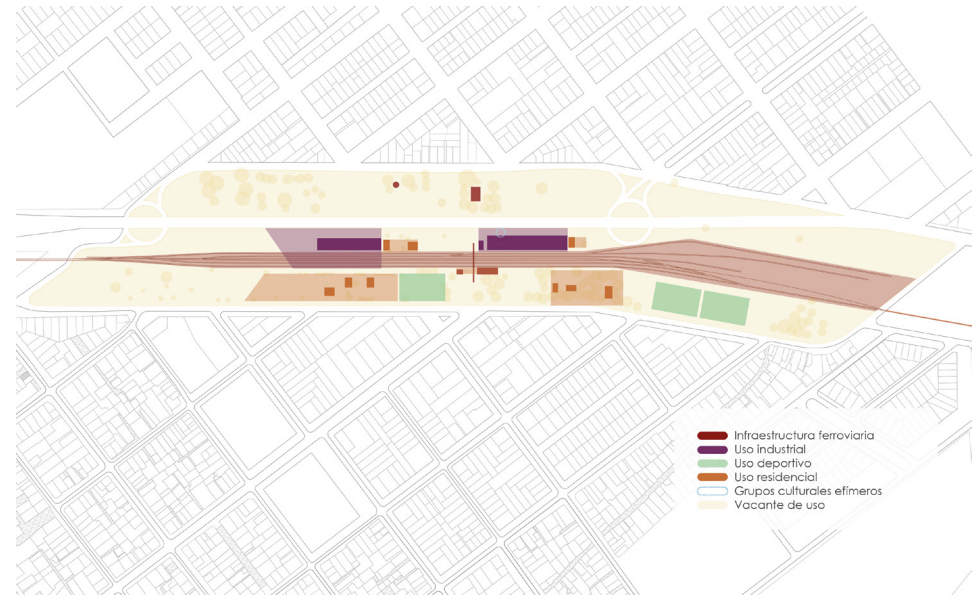


fig. 40. Diagrama de usos del suelo. Elaboración propia. Año 2025

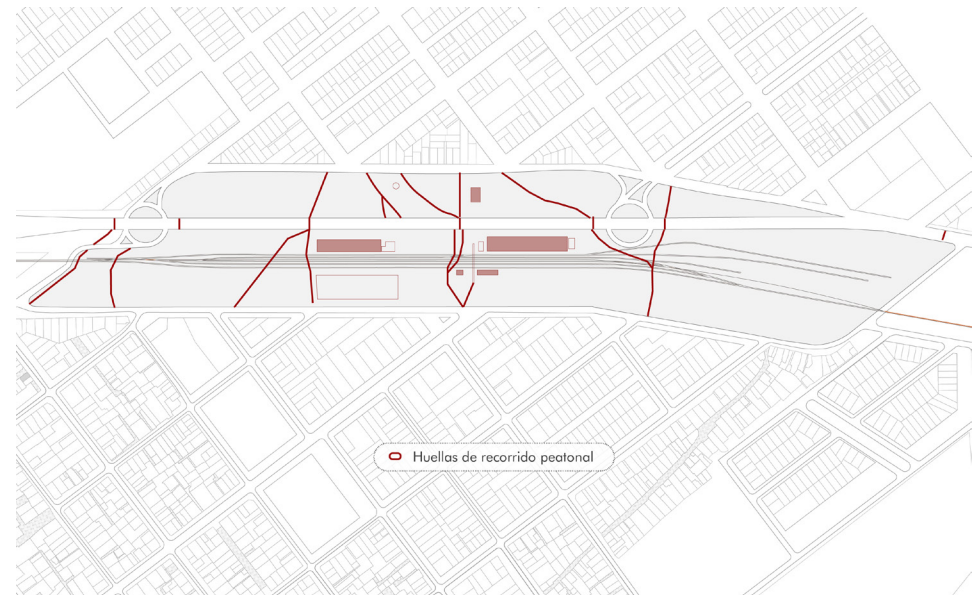
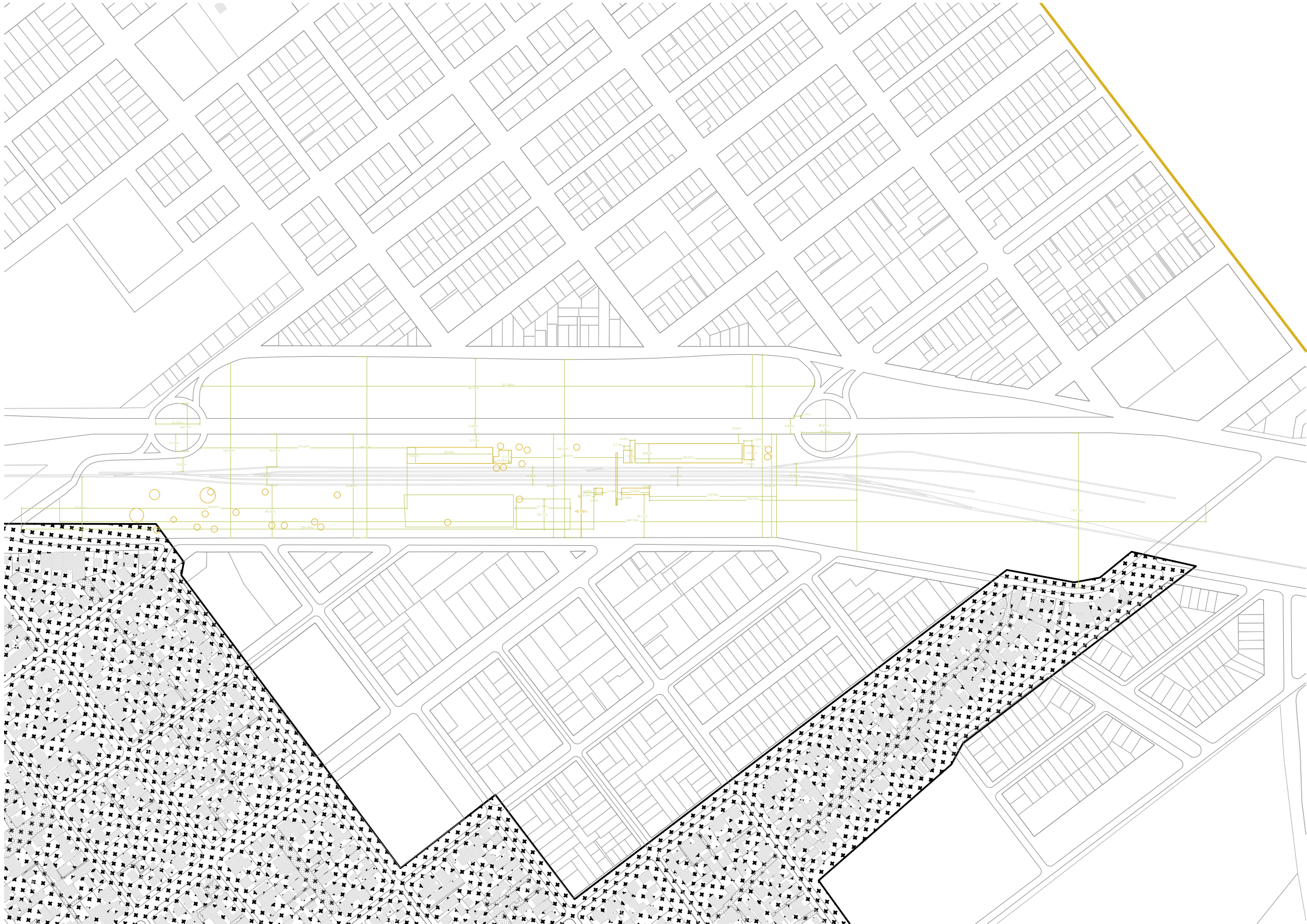


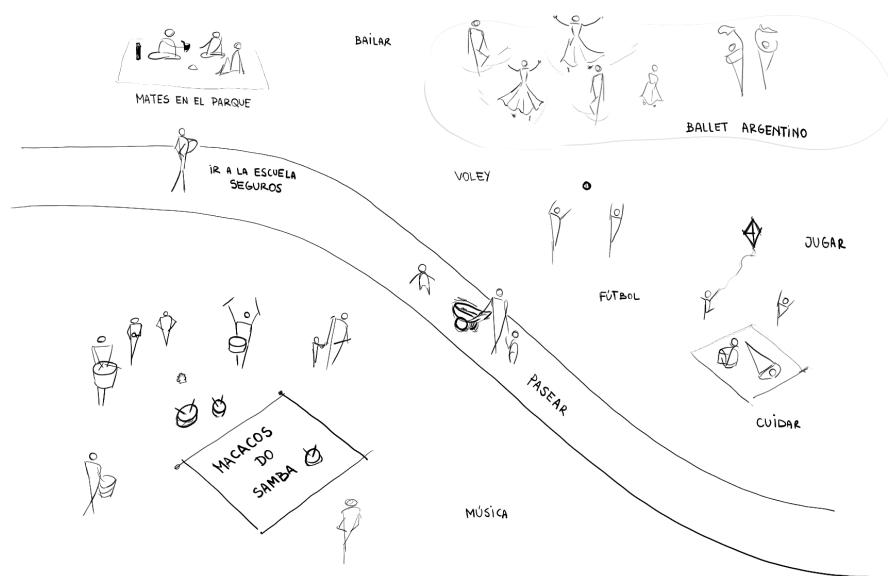
fig. 41. Diagrama de flujo peatonal en base a recorridos existentes. Elaboración propia. 2025



Potencialidades

Más allá de las complejidades y los desafíos identificados en el territorio, se trabajará sobre la gran cantidad de potencialidades del lugar. Por un lado, se identifica que hay ciertas preexistencias que pueden ser revalorizadas y tomadas como parte de la memoria y valor del barrio. Reconocer las posibilidades de las infraestructuras obsoletas, como parte del paisaje y de la historia del barrio.

Por otro lado, la gran extensión de espacio verde, puede ser aprovechado como parque urbano público, y espacios de recreación. Se pueden proyectar escenarios a niveles peatonales y más elevados, para que vincule nuevas visuales pensadas desde la apreciación paisajística. Este predio tiene el potencial de concentrar diversos imaginarios barriales, no solo por su extensión sino también por el sector urbano en el que se ubica.



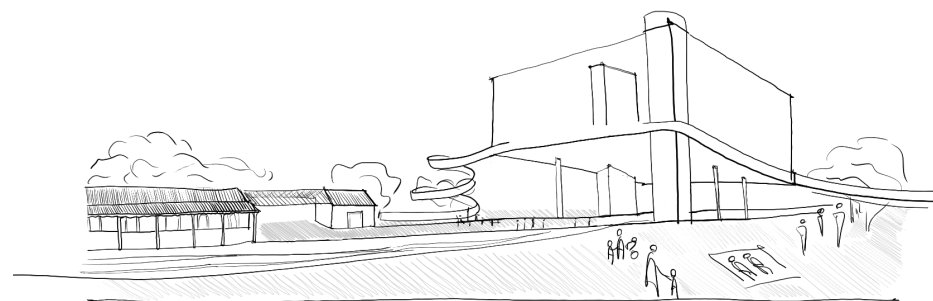
Croquis imaginario social. Potencialidades presentes en el territorio. Elaboración propia.
Año 2025.

Además podrían postularse espacios para programas anexos, fluctuantes, versátiles, que puedan ser permanentes o efímeros. La posibilidad de incorporar una sede de oficios de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), un espacio dedicado a la experimentación con materiales de construcción reciclados y un sector educativo cooperativo que potencie a la actual huerta, son variables que surgen de este análisis.

Se identifican también potencialidades a nivel social. Grupos de música como los "Macacos Do Samba" o chicos que se juntan a jugar a la pelota, son un recurso de gran valor, posibilitantes de disfrute del lugar. Estas actividades son un gran fuerte de congregación.

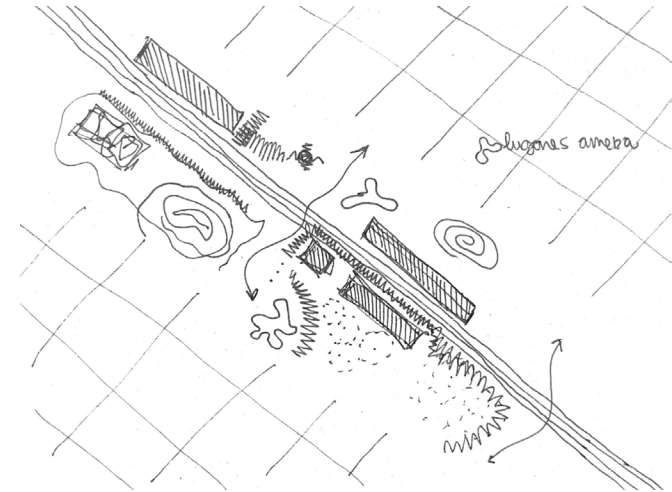
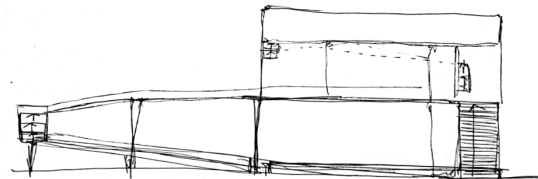
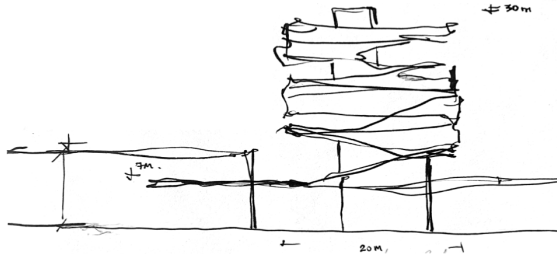
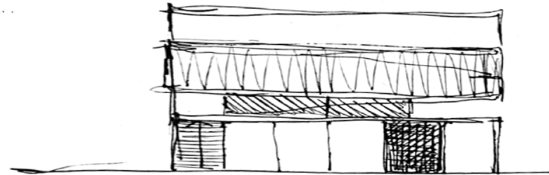
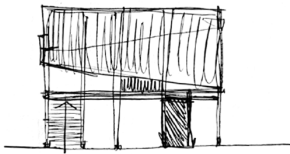
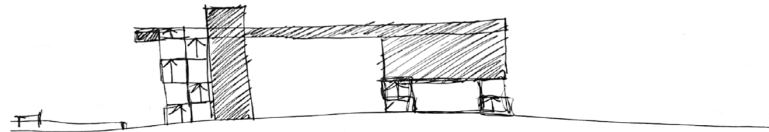
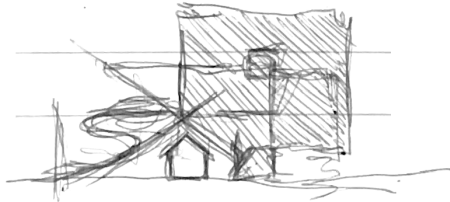
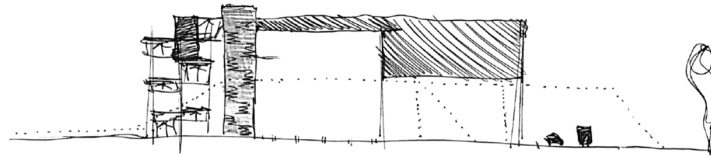
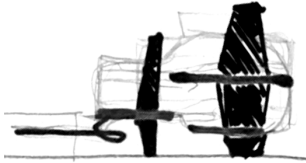
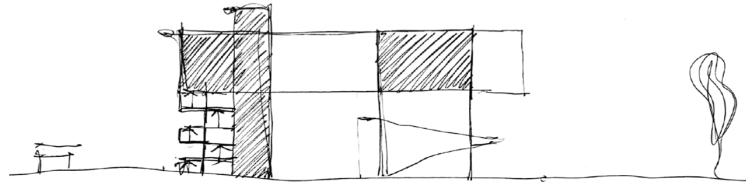
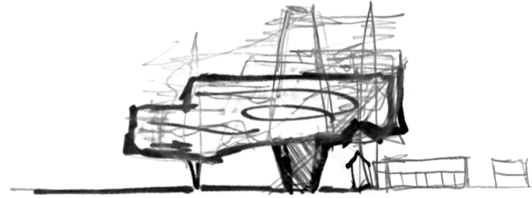
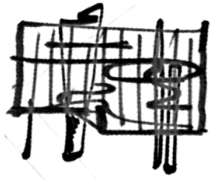
A partir de esta reflexión, se aspira a romper con la idea de segregación urbana y se impulsa a resolver desde lo presente en el lugar. Lejos de buscar soluciones fuera, la búsqueda ahonda en las raíces de nuestra cultura y tradición argentina, para entender sobre cuáles sentidos de pertenencia e identidad se puede trabajar.

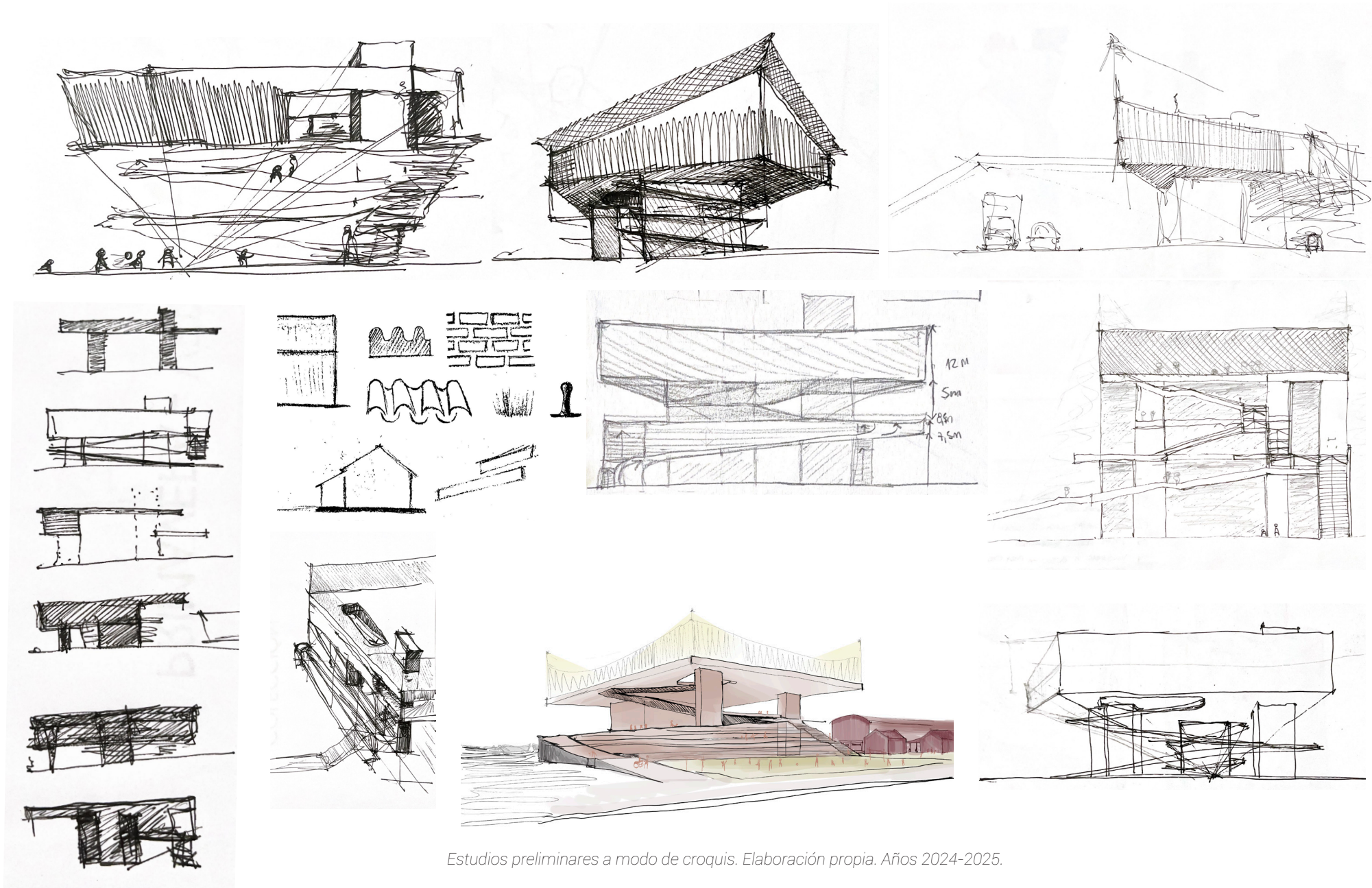
Estas ideas podrían condensarse en un espacio de contención, según deseos textuales de sus vecinos. Este imaginario visualiza un gran espacio donde convivan actividades de diversa índole, que agrupe diferentes edades y que ofrezca al barrio un lugar público del que carecen.



Croquis imaginario social. Espacio de contención para la colectividad. Elaboración propia.
Año 2025.

06. PROCESO PROYECTUAL





Interrogantes para el proceso proyectual

¿Cómo conjugar las ilusiones del querer ser, con la identidad del barrio?

¿Cómo promover la frecuentación al sitio como un lugar de contención, siendo hoy en día el lugar más peligroso del barrio?

¿Qué soluciones daría un puente que cruce y qué problemáticas traería consigo la decisión material? ¿Qué sucede abajo y qué sucede arriba?

¿Qué usos requiere ese lugar?

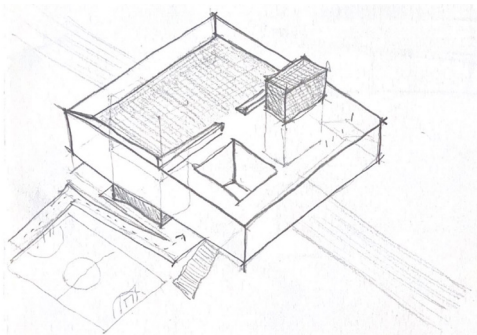
¿Qué atmósfera quisiéramos generar entre los vínculos sociales?

¿Cuál es la materia que conjugaría mejor la espacialidad buscada?

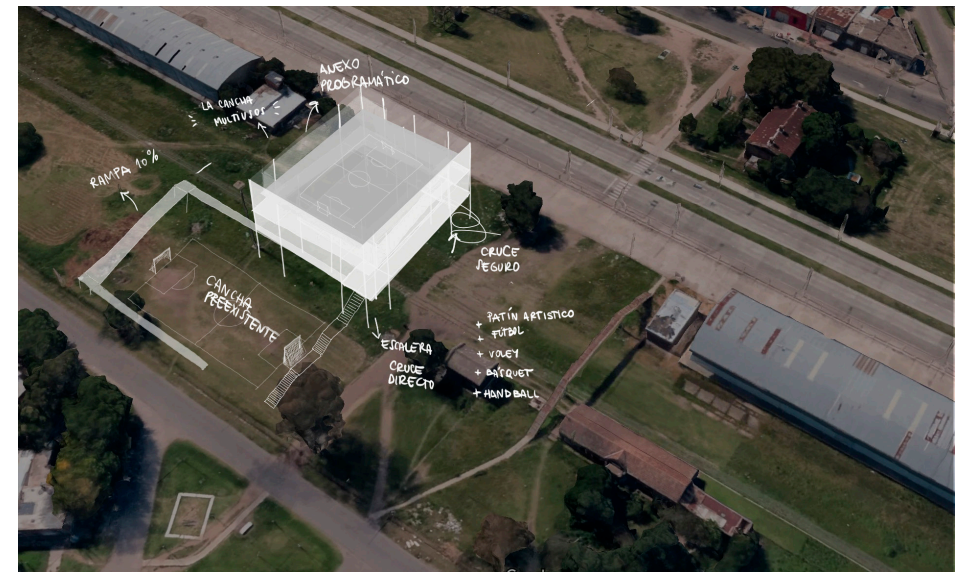
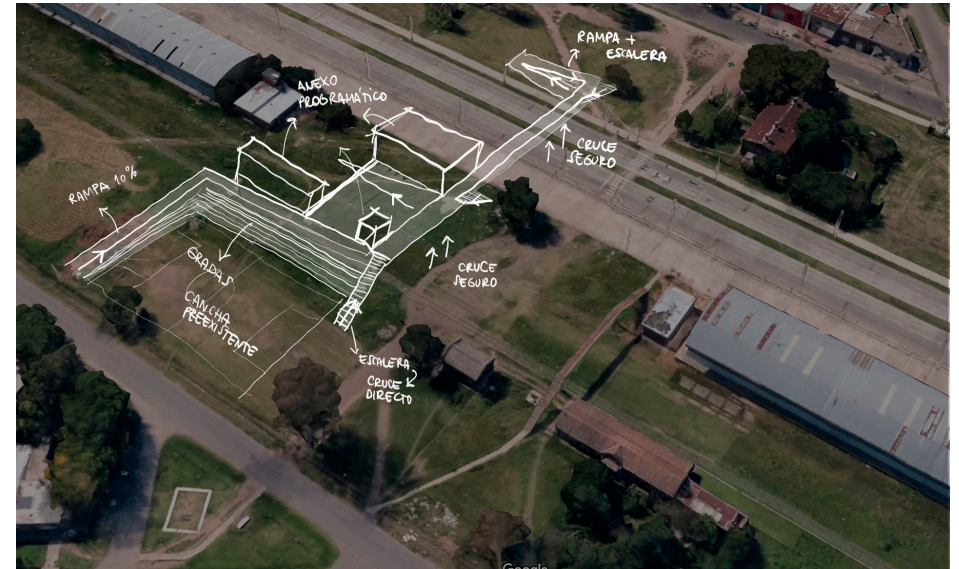
¿Es posible plantear una convivencia de usos mixtos, o será preferible una cadena de situaciones de contención?

¿Cuál es la convivencia con las preexistencias que plasmaríamos en conjugación programática?

¿De qué manera se puede reducir la pisada al mínimo indispensable?



Estudios preliminares a modo de croquis. Elaboración propia. Año 2025.



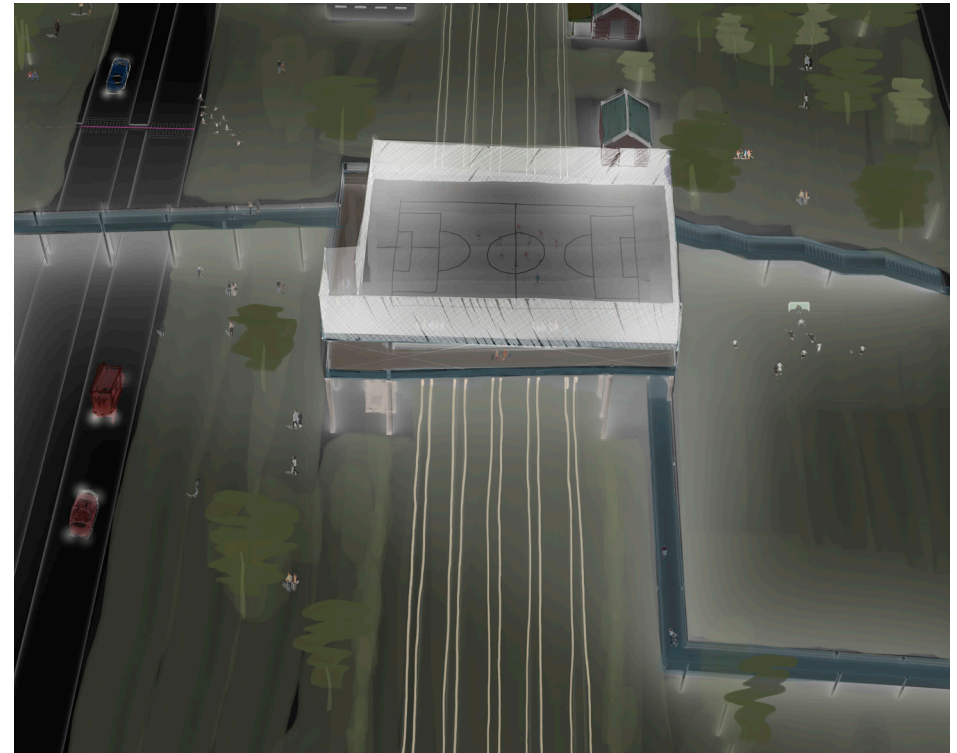
Estudios preliminares sobre imagen satelital. Elaboración propia. Año 2025.

Premisas proyectuales

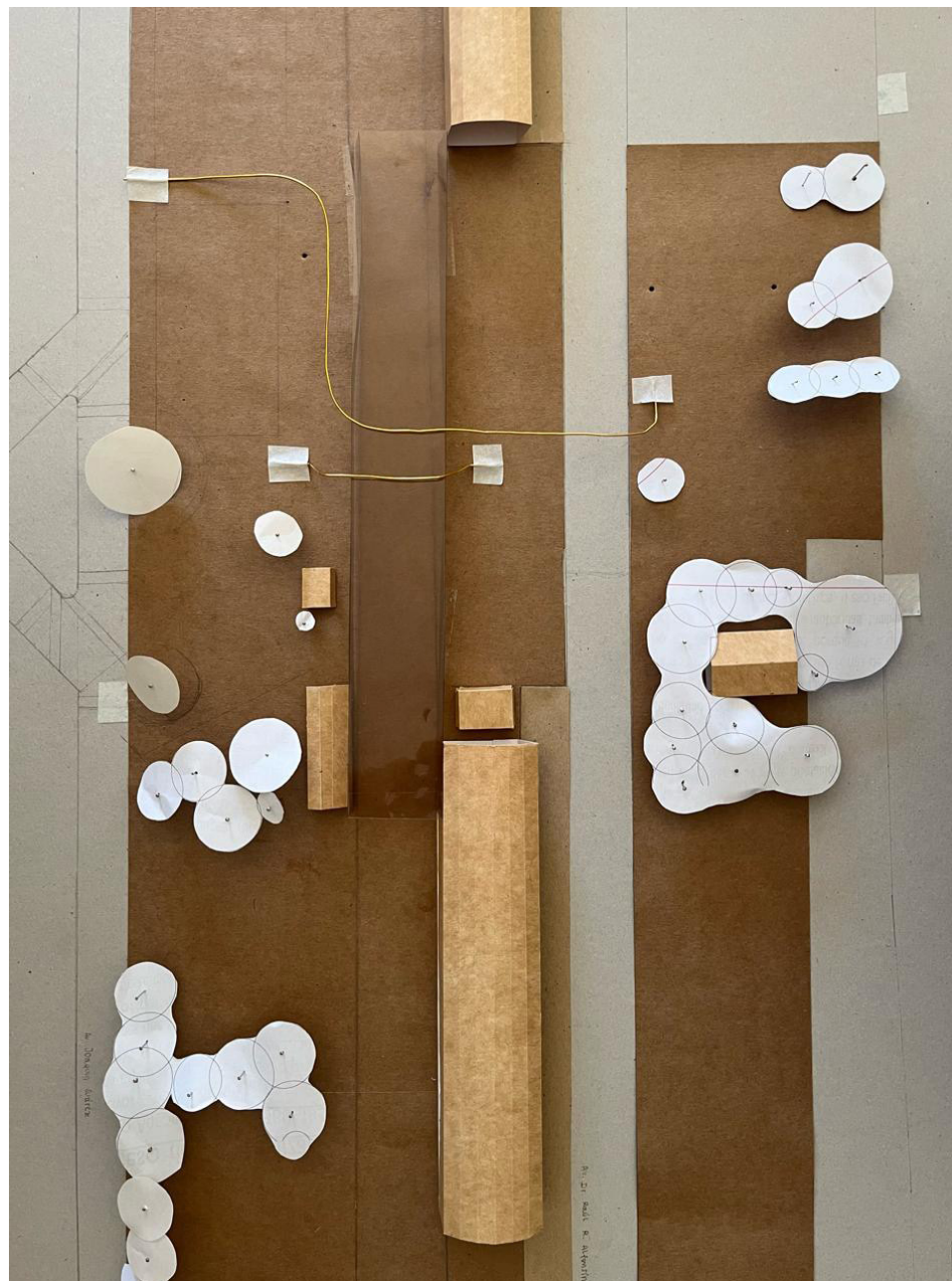
Como premisa proyectual, la búsqueda se centró en las raíces de nuestra cultura popular. Esta aproximación intenta reformular las preconcepciones espaciales preexistentes, proponiendo una reinterpretación del lugar desde un sentimiento de pertenencia. Como respuesta desde la arquitectura, se trabaja en profundidad sobre las problemáticas y potencialidades mencionadas anteriormente. Se apuesta por un proyecto integral, que en su carácter de ingreso al barrio, también proponga resolver necesidades emergentes a partir de la convivencia con las preexistencias y se vuelva un espacio de contención.

"Las ideas iniciales, son "idea motor". Tratamos de aportar significación a un lugar. La esencia del proyecto irá decantando en el proceso, mediante pruebas, nuevas ideas, instrumentos, información diferente. Se trata de entender las raíces, las capacidades propias y apostar por ello. Nosotros trabajamos con pocos materiales, haciendo foco en cambios de texturas y acabados." (RCR Arquitectos, 2021)

La idea motor aquí, será la analogía de "un faro para Nuevo Alberdi". Este concepto condensa muchas de las intenciones proyectuales, pensando nuestro edificio como luz de noche y de día. Con esto se plantea un programa lo suficientemente versátil y adaptable a distintas actividades y necesidades del barrio. Que represente un nuevo enclave urbano, no sólo por su ubicación particular sino también por el aporte a la ciudad a escala urbana. Conectar el ingreso al barrio con la ciudad y quienes la habitan es elemental para poder imaginar nuevos vínculos entre los barrios.



Estudios preliminares. Croquis digital. Elaboración propia. Año 2024.

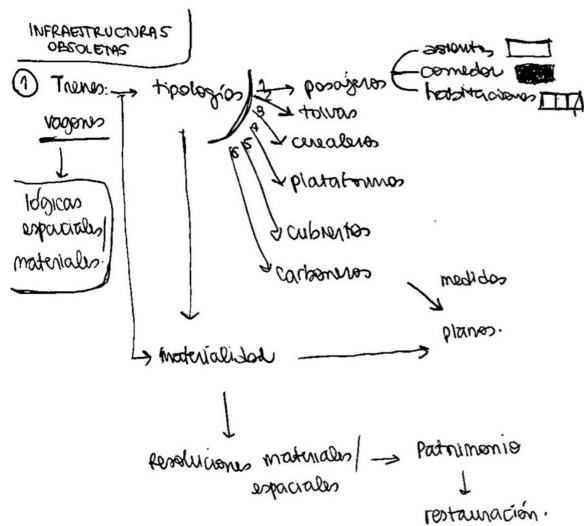


Estudio del territorio en maqueta: las preexistencias, alturas reglamentarias a salvar y recorridos posibles. Elaboración propia. Año 2024.

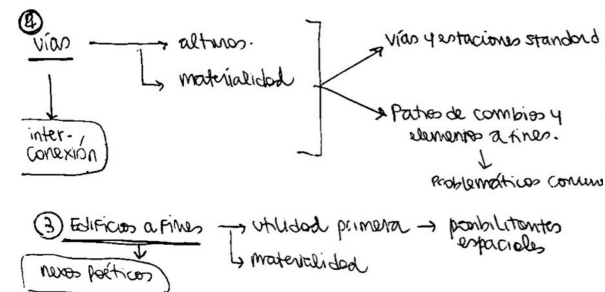
El diálogo con las preexistencias también es un factor elemental, ya que se trabaja partiendo de un entorno construido. Esto lleva a pensar si sus usos actuales son los apropiados con una visión hacia el futuro del barrio y a la escala de desarrollo que se proyecta para este gran área urbana.

Interrelacionar, complementar, decidir qué permanece y qué usos no aportan a la comunidad en aquel lugar, son decisiones fundamentales que

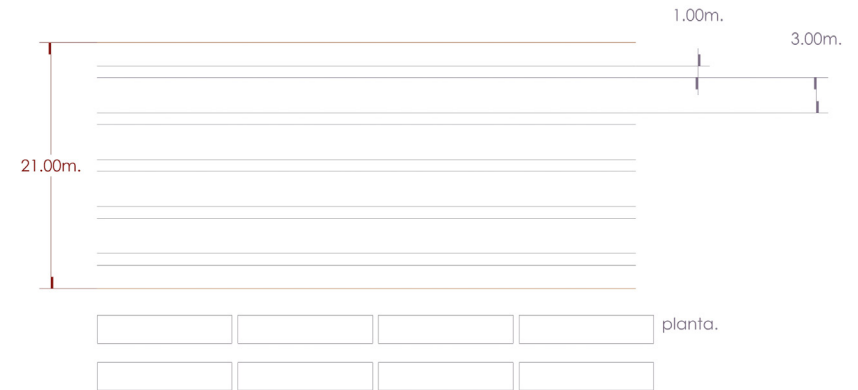
requieren de un criterio adecuado y desarrollado con detenimiento. La idea de que la arquitectura debe ser seria, como menciona Campo Baeza (2023), es otro punto de inspiración que se considera. No formula este concepto en términos de aburrimiento, sino en la seriedad del compromiso que se ejerce como profesionales. En este pensamiento, la dimensión material también toma un rol relevante, pensada desde el poco mantenimiento, la permanencia en el tiempo y las posibles intervenciones que puedan surgir.



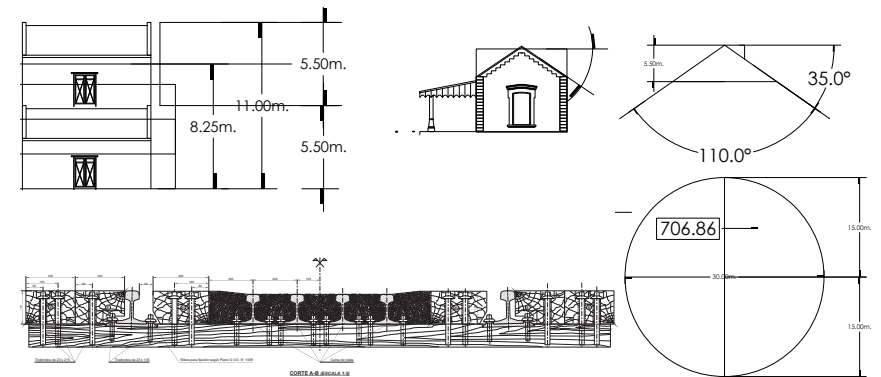
Red conceptual.
Tema: Infraestructuras obsoletas. Elaboración propia. Año 2024.



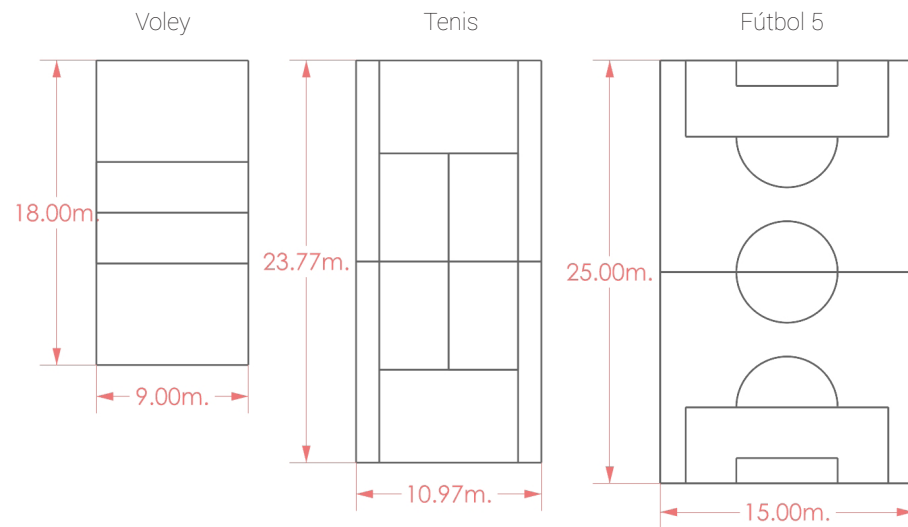
Materialidad presente en el contexto barrial.
Elaboración propia. Año 2024.



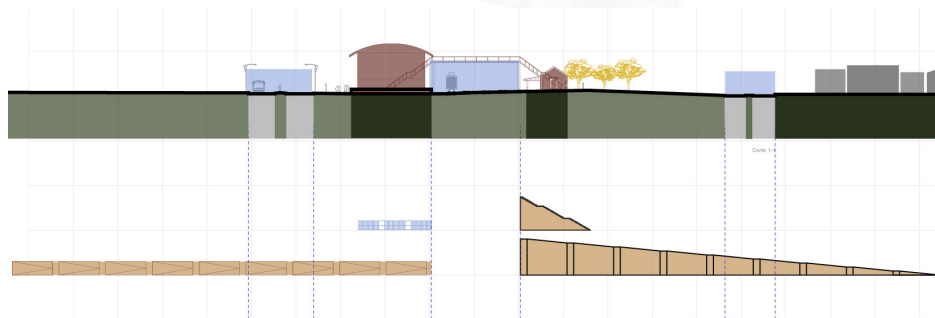
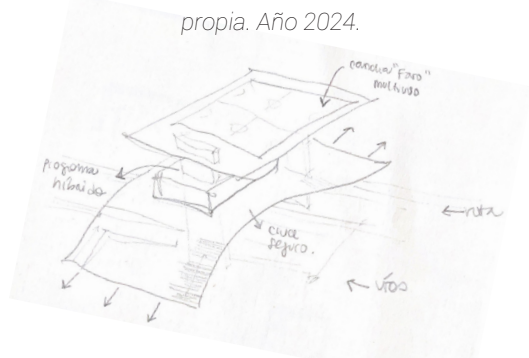
Esquema en planta: dimensionamiento vías férreas. Elaboración propia. Año 2024.



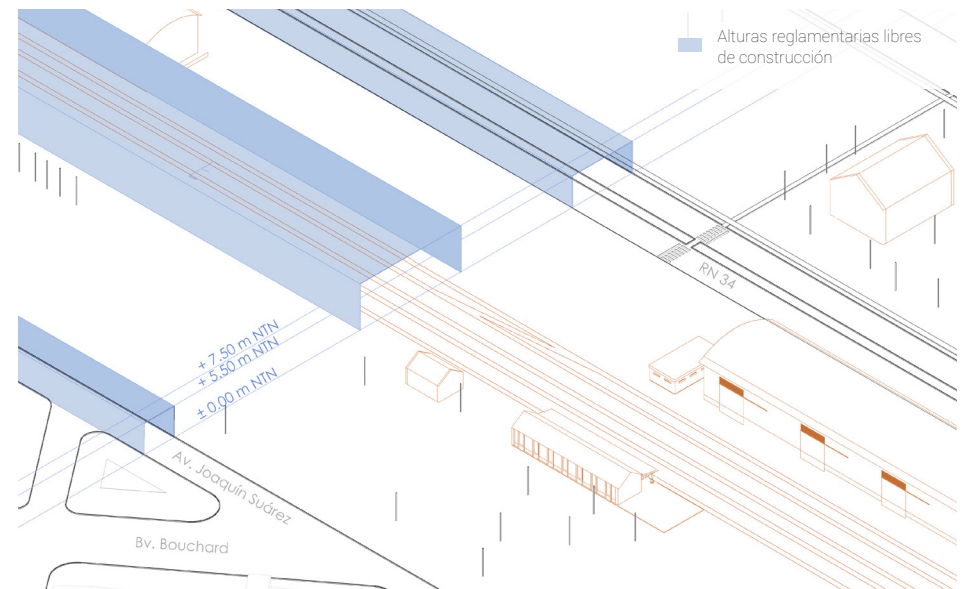
Esquema en vista: dimensionamiento de las preexistencias.
Elaboración propia. Año 2024.



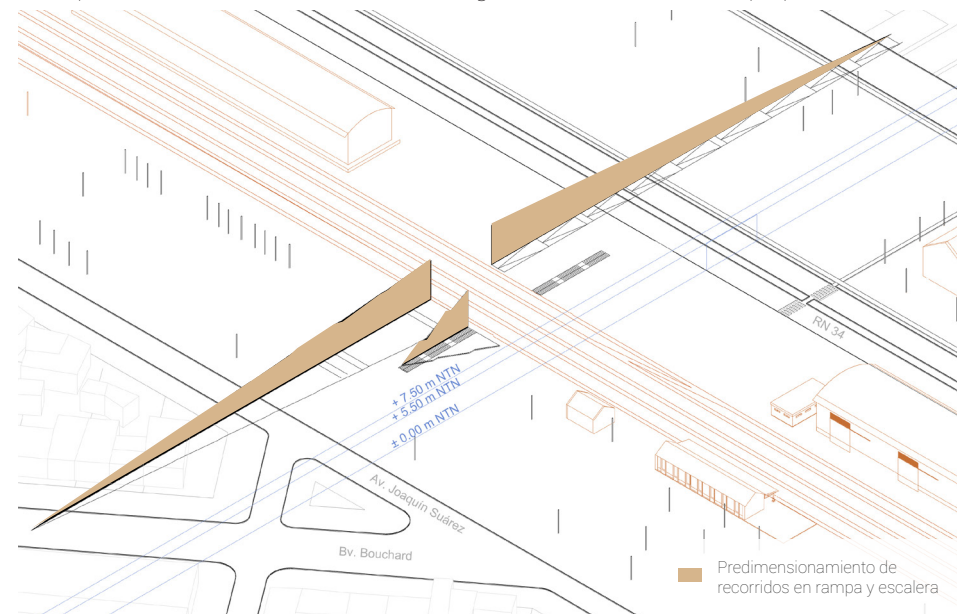
Esquema en planta: predimensionamiento de canchas deportivas. Elaboración propia. Año 2024.



Esquema en corte: predimensionamiento de recorridos en rampa y escaleras reglamentarias. Elaboración propia. Año 2024.



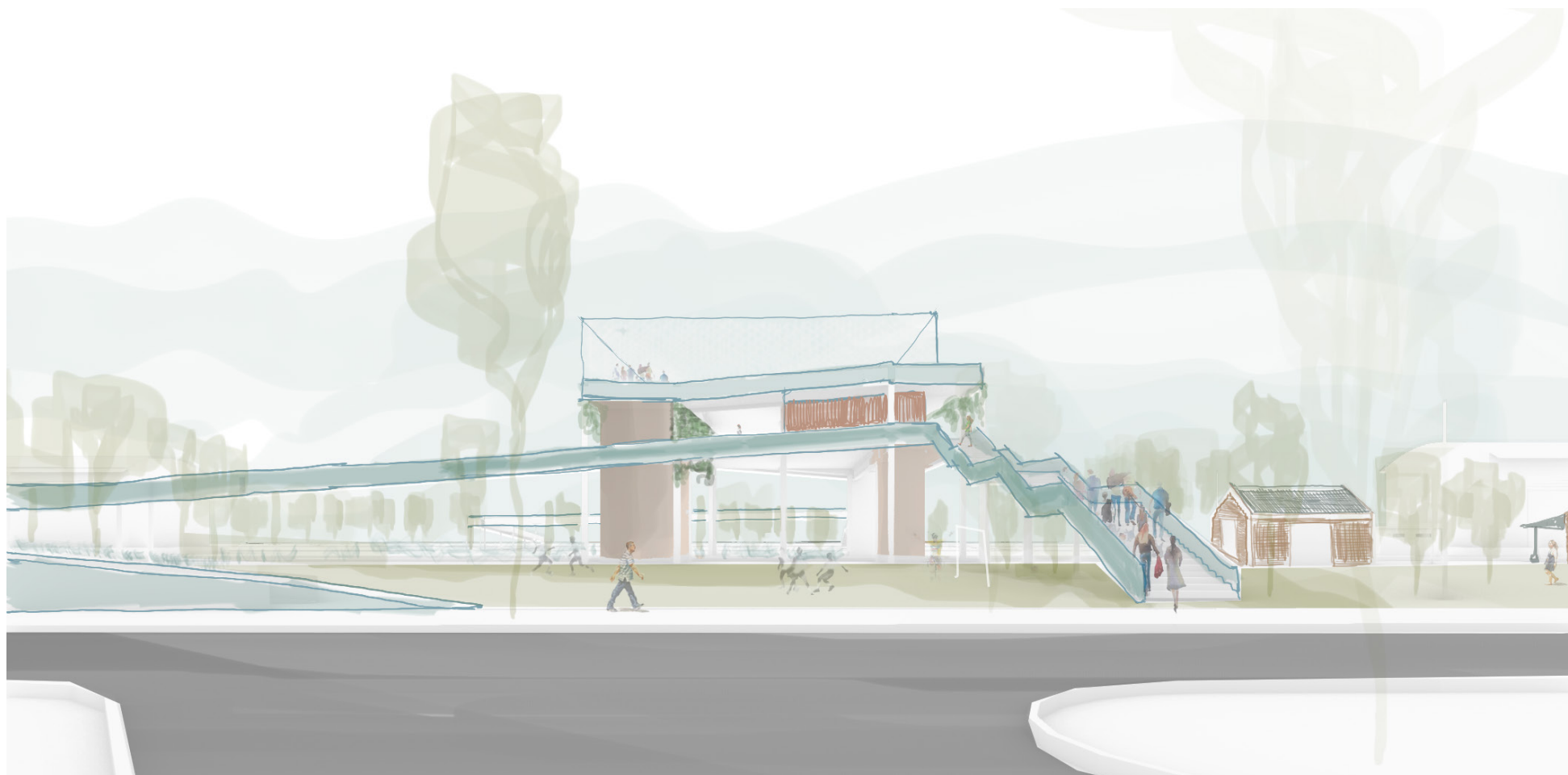
Esquema en axonometría: alturas libres reglamentarias. Elaboración propia. Año 2024.



Esquema en axonometría: predimensionamiento de recorridos en rampa y escaleras reglamentarias. Elaboración propia. Año 2024.

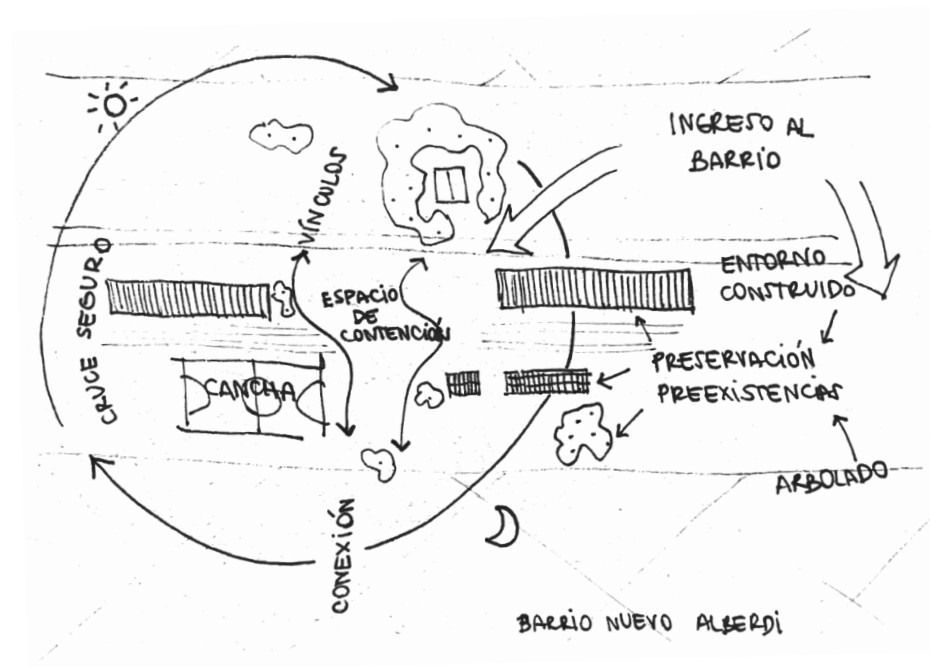
Por otra parte, tras analizar las huellas de los recorridos más frecuentes se comprende en qué sectores el flujo de personas es mayor. A partir de esta lectura, se busca mantener esos recorridos a los que los vecinos están acostumbrados, pero brindando seguridad y contención. Un lugar de paso, de paseo, de uso y también de permanencia.

"Atravesar como instrumento de conocimiento fenomenológico, de interpretación simbólica del territorio, lectura psicogeográfica de los territorios, ¿qué registros aportan estos atravesamientos?. Cartografiar es un modo de desnaturalizar lo que viene dado atendiendo a percepciones e imaginarios de quien realiza el mapa." (Montaner, J M, 2015)



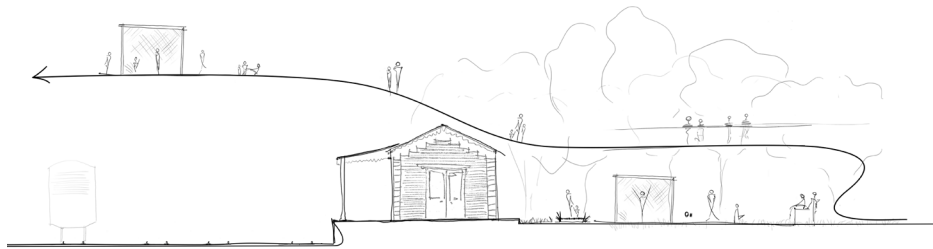
Estudios preliminares. Croquis digital. Elaboración propia. Año 2024.

07. ESTRATEGIAS PROYECTUALES



Estrategias proyectuales. Esquema. Elaboración propia. Año 2024.

En conjunto, las ideas plasmadas anteriormente conformarán un proyecto integral que trabaja sobre cuatro ejes principales de acción: jugar, andar, iluminar y valorar. Se intenciona que cada uno de estos termine de configurar un carácter que sea representativo para el barrio, tanto en sus espacios interiores como en los exteriores.



Estrategias proyectuales: Ejes de acción. Croquis. Elaboración propia. Año 2024.

En el primer eje, jugar, una particularidad que llama la atención en la visita al territorio, fue que los únicos espacios liberados para la comunidad eran canchas de fútbol. El deporte se convierte a partir de esta lectura en un recurso, un soporte estructural y de pertenencia social, arraigada a nuestra cultura y a la pasión de un país.

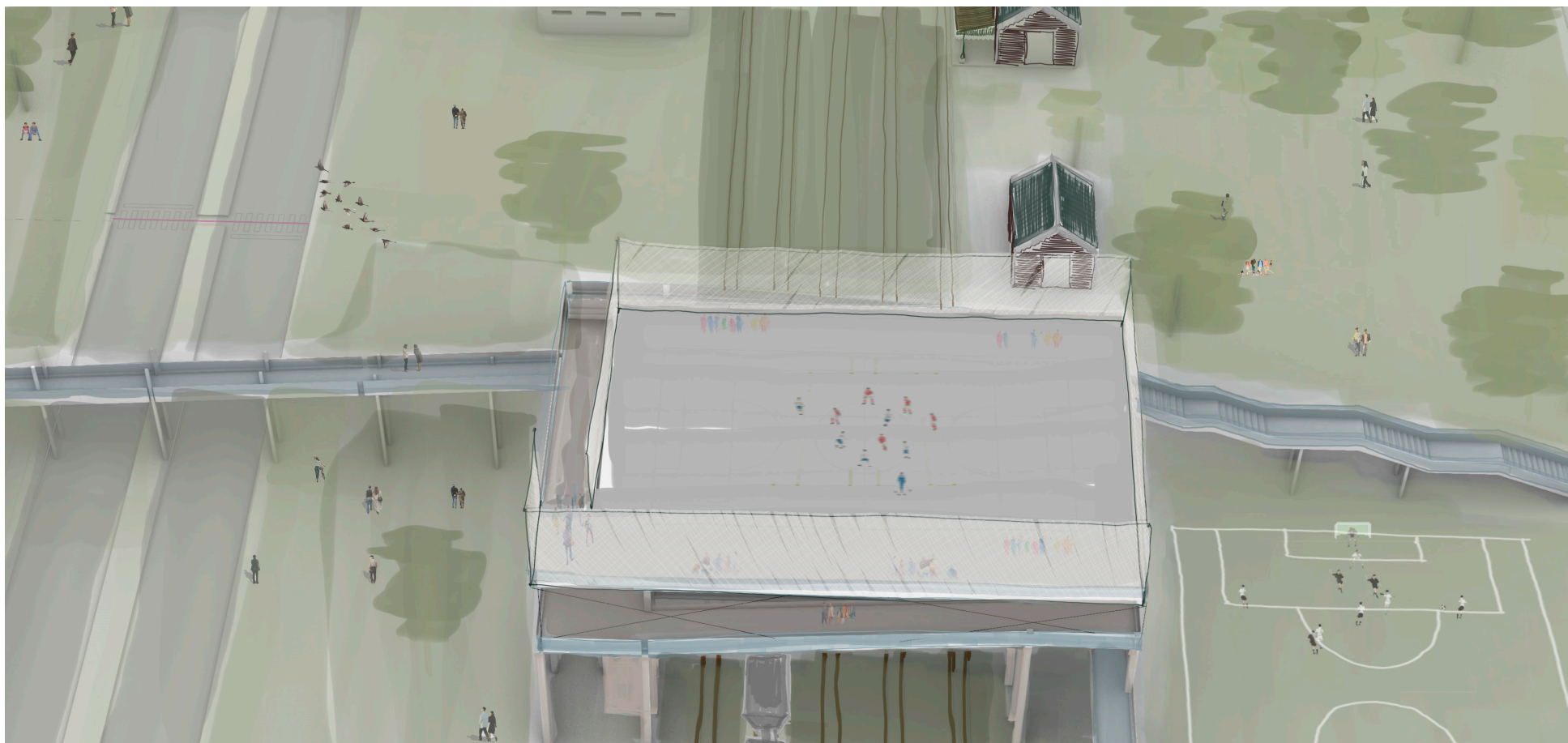


Cancha de fútbol existente. Fotografía propia. Año 2024.

"Una cancha de fútbol pública elevada, que pueda funcionar las 24 hs" fue premisa fundacional para este proyecto. A partir de esta idea, se predimensiona un gran espacio de al menos una cancha de fútbol 5 de -15m x 25m-. De esta manera, esta propuesta se ocupa de la problemática de la pérdida del sentido de pertenencia, para transformar este gran espacio en un lugar de juego y disfrute.

Ahora bien, los trenes seguirán cruzando bajo el edificio y formarán parte de las visuales desde una cota segura. En el segundo eje, andar, el gesto proyectual es lo que se llamará el "cruce seguro". Este eje propone y resuelve la problemática del atravesamiento del territorio y la accesibilidad para poder llegar al otro lado del barrio.

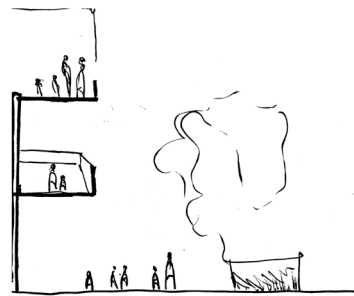
Para cruzar las vías de tren, que hoy se encuentran en funcionamiento, es necesario, por reglamentación, elevarse 7.50m del nivel del suelo y recorrer 21 metros por encima de las cinco vías de tren existentes. Reglamentariamente, los apoyos deben separarse esa distancia en total, considerando dejar liberados 2.50 metros a cada lado de la última tocha. Esta condicionante da idea de una posible pisada del edificio.



Estudios preliminares: gran cancha elevada. Atmósfera colectiva. Croquis. Elaboración

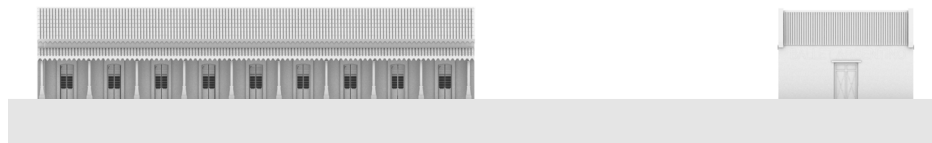
En suma, para que el cruce se resuelva también sobre la ruta 34, se estudia que reglamentariamente se precisen de 5.50m libres en altura, por lo que en el tramo intermedio se podría empezar a bajar con rampas.

Ambas propuestas anteriores se condensan en el tercer eje, que es iluminar, con la intención de llevar luz de día y de noche al barrio. Se ilumina la cancha, el programa, y el cruce. Este eje ataca la problemática de la inseguridad, trabajando desde el concepto de los ojos en la calle de Jane Jacobs, mencionado previamente.

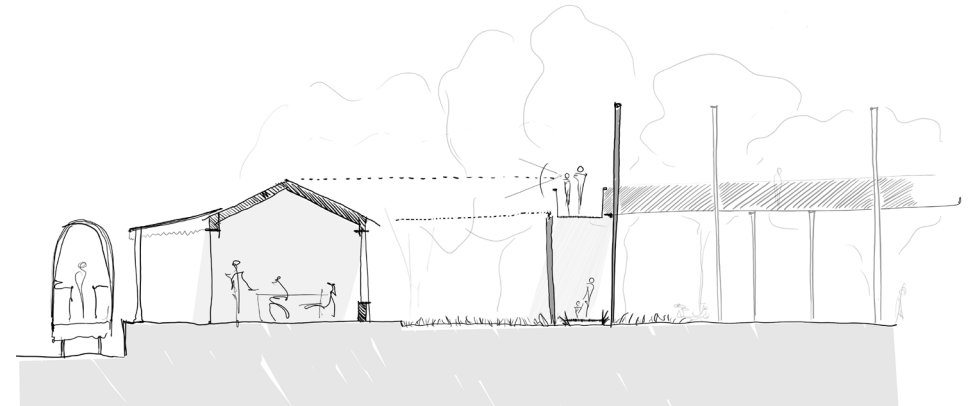


Estudios preliminares: intervisibilidad. Croquis. Elaboración propia. Año 2024.

El cuarto eje es valorar, y postula la puesta en valor de los edificios preexistentes. Esto se llevará adelante articulando el proyecto con el paisaje histórico y patrimonial. Se estudia su morfología y sus proporciones, para proyectar en conjunción a estas preexistencias. De esta manera, se predimensiona una medida aproximada de las fachadas este y oeste, y se obtiene un margen donde podría ubicarse la pisada del edificio.



Relevamiento y maquetado 3D de las preexistencias. Elaboración propia. Año 2024.



Estudios preliminares: intervisibilidad y valorar. Croquis. Elaboración propia. Año 2024.

En una síntesis a los cuatro ejes, esta gran terraza cancha motiva a imaginar un uso continuo del edificio, con espacios complementarios de uso colectivo barrial, que también brinden servicios y abastecimiento a quienes regresan a casa.



Estudios preliminares. Croquis. Elaboración propia. Año 2024.

ESC. URBANA

- vegetación e inventario
- paisaje histórico y patrimonial
- preexistencias



ESTRATEGIAS

- apertura de calle por colonia
- proyecto paisajístico:
 - unidad al parque:
 - rampas → accesibilidad → % mínima
 - pasos
 - vegetación proyectada
 - lugares de reposo, de paseo, de permanencia, y de juego.
 - abastecimiento público
 - iluminación proyectada.
 - enfriamiento br. Joaquín Suárez → canales pluviales
 - sorbetes por las preexistencias patrimoniales e industriales → puesta en valor
 - propuesta de sectores para futuros proyectos. UNR...



marco teórico

- atmósfera.
- Lina y espacios públicos.
- quilla Tschumi, "the performance".
- "Los ojos en la calle" Jane Jacobs.
- Ideas de paisaje

ESC. ARQUITECTÓNICA

- dónde nos implantamos
- cómo → proporciones preexistentes alturas y dimensiones
- nos elevamos a c/ lado de los vros.

ideas motor: cruce seguro +

cancha elevada
↓
programa y equipamiento anexo → abastecimiento (mercado, farmacia, cajero, cantina).

- materialidad: situada en contexto.

• pumolados hasta cota de cruce seguro en columnas + losetas pumolados.

• columnas + 7,50g/NPT, vigas y rampas / piel metálicas.

• tabiques livianos prefabricados
cubos rayados = estandarización.

• paños vidriados.

- altura final → nueva enclave urbano visibilidad del barrio, desde la autopista, se alza como "faro" punto en clave, iluminado, altura, fusión de "tierra firme".

medida final del edificio:
dada x la altura del cruce seguro, la pirata mínima a c/ lado de los vros, el espacio destinado al programa y las dimensiones de la cancha (15x2

• pirata mínima "barra" de madera

que
↑
lúdico
pro
co
≠
7

mon
xq.
pro
hura
+ n
es

redu
pana
tru
men

• sol
• redu
• inter
+ pane
+ cot
en co

paño
crec

• na
a

08. PROPUESTA PROYECTUAL.





La responsabilidad proyectual desde la Arquitectura implica interpretar las potencialidades del barrio y traducirlas en estrategias concretas de apropiación del espacio. En este caso en particular, es fundamental que esas estrategias aporten seguridad y contención al entorno barrial. La decisión de proyectar un edificio de carácter público condensa las problemáticas y potencialidades del territorio.

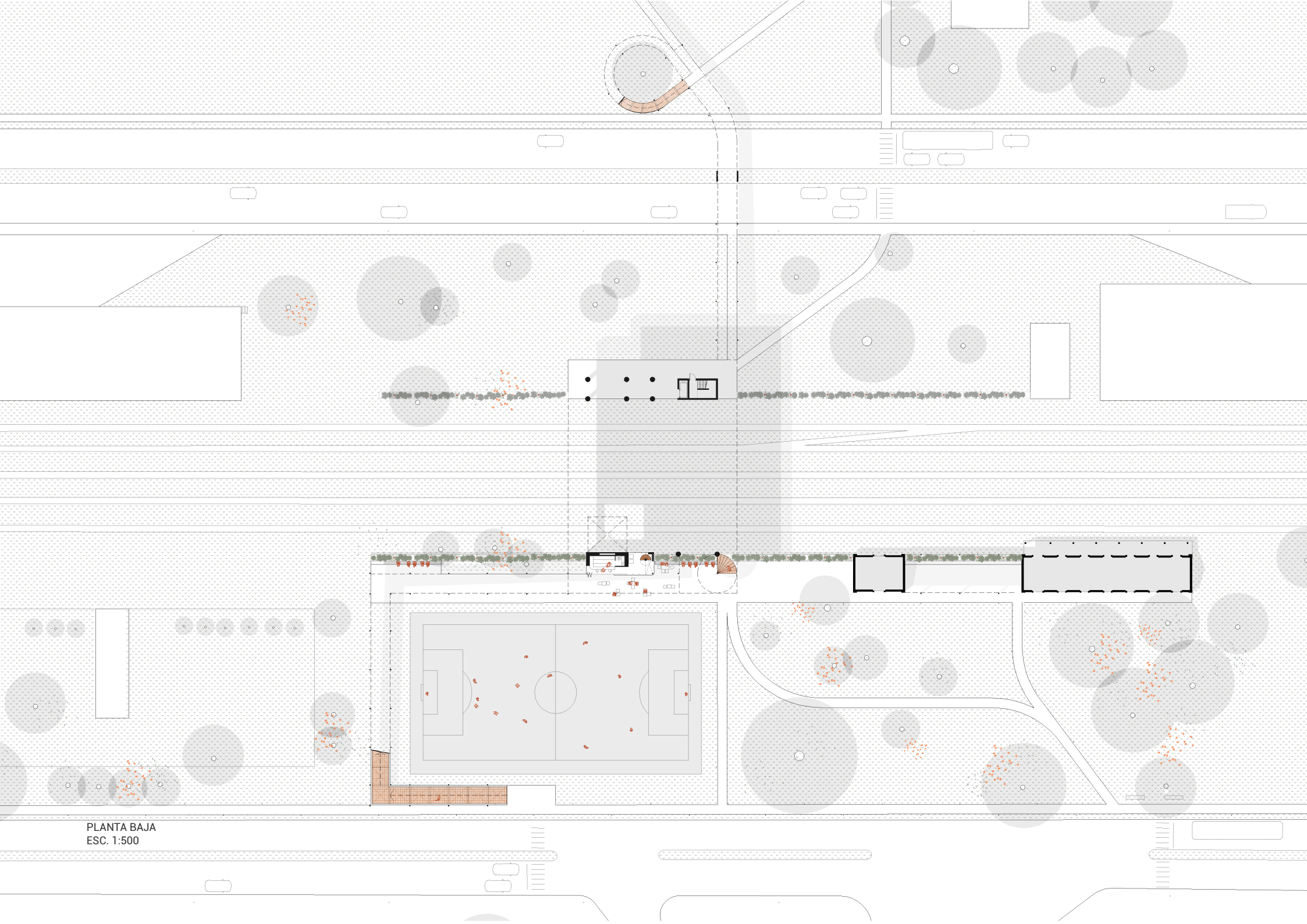
Si bien se entiende al ejercicio proyectual como una toma de decisiones continua, hacer un primer hincapié en aquellas que se consideran primordiales, necesarias y elementales, argumentarán con un tinte particular esta búsqueda.

De esta manera, se identifica que dentro de las problemáticas del barrio, las derivadas de la infraestructura ferroviaria, son las que más atraviesan a los vecinos. El cruce no sólo es extenso y poco funcional, sino que además se percibe como el punto más peligroso del barrio. Es precisamente sobre el lugar más complejo, y a la vez más desafiante, donde el edificio resuelve: sobre las vías de tren.

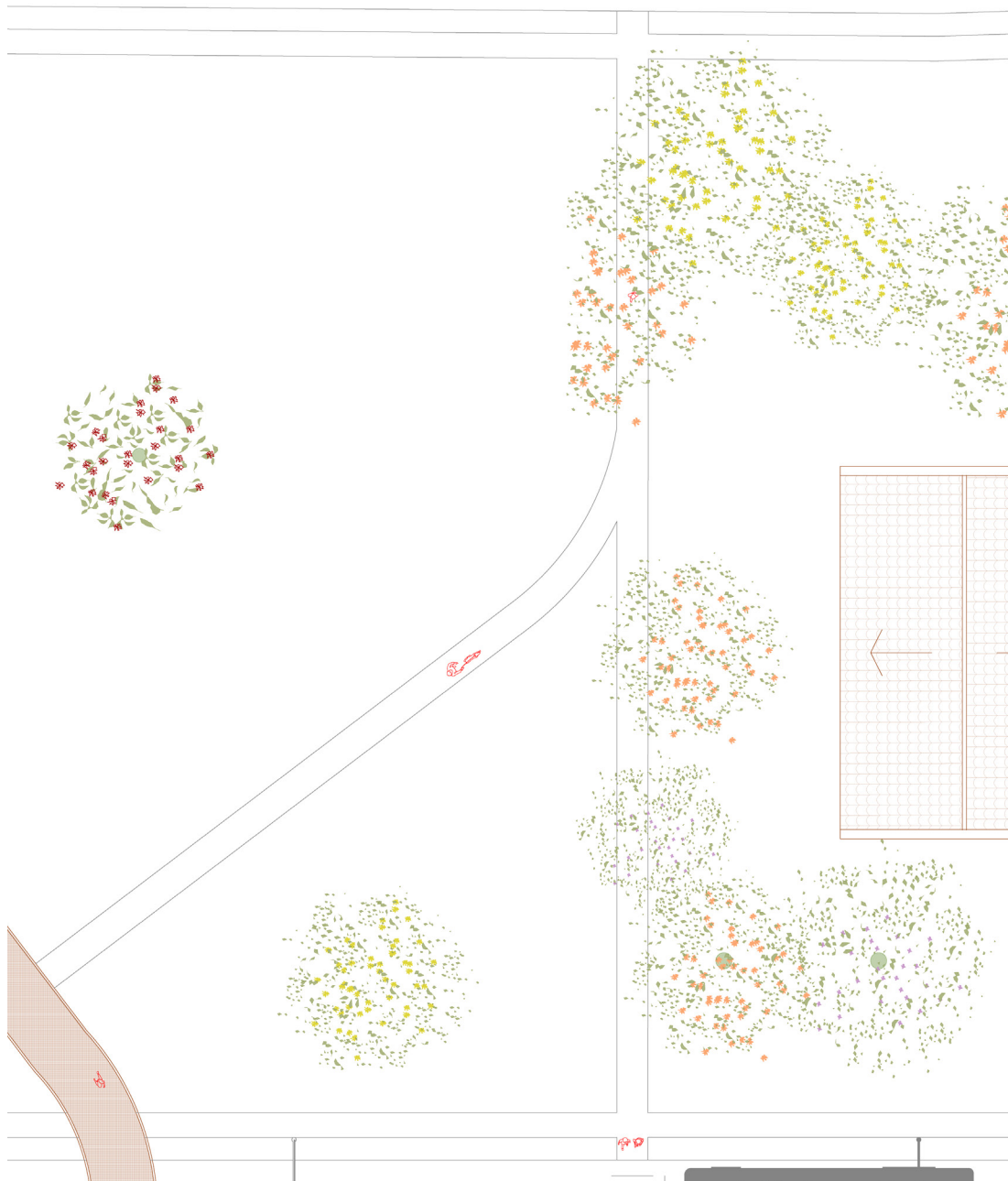


REFERENCIAS:

■ IMPLANTACIÓN DEL EDIFICIO



PLANTA BAJA
ESC. 1:500



El paisaje.

Como reflexión sobre el paisaje y el extenso territorio que se aborda, se ejerce una lectura minuciosa y comprometida del lugar. Se entiende que por la escala del antiguo predio ferroviario, su condición de segregación urbana y la falta de presencia estatal, ha derivado en un descuido de lo que allí sucede. La mixtura de usos presente, como ya se ha mencionado anteriormente, disocia sectores de tal modo que ciertas áreas se vuelven impenetrables, y que su atravesamiento se da únicamente por necesidad y no por disfrute.

Rescatar el deporte como parte de la cultura territorial¹ conformó una de las perspectivas fundamentales y más determinantes para el propósito proyectual. En suma, también las ideas de condensar este sentido de pertenencia, promoviendo asociaciones entre áreas, reivindicando la memoria del lugar y de lo colectivo. Se hace foco en lo preexistente como un valor, cuya presencia y permanencia en el tiempo plasma la voluntad de una identidad, de su trayectoria histórica.

Entretejer la realidad de un espacio a través de la arquitectura, posibilita en la experiencia la apropiación del lugar. Partir de un ecosistema natural, en un contexto de barrio de borde urbano, representa un gran desafío. No solo por las variables a tener en cuenta desde el propio contexto, sino también por cómo conjugarlas con una mirada sensible, crítica y que apueste sobre temas en agenda a nivel mundial.

El paisaje es en sí un metaconcepto, es decir, un concepto con multiplicidad de significados, que abarca una complejidad que trasciende la disciplina arquitectónica. Estas distintas visiones, por su parte, enriquecen el pensamiento proyectual, a partir de las cuales se toma consciencia de los instrumentos más pertinentes a emplear según las necesidades

barriales y los objetivos proyectuales. Se contemplarán las transgresiones y los lugares que, por su peligrosidad, se vuelven proscritos para el uso cotidiano, como es el caso de las vías del tren.

Podemos pensar al paisaje como herramienta articuladora tanto estética como ecológica. Se piensa el primer término desde un lado sensible, intuitivo, perceptual. El segundo, desde una observación más bien científica, funcional o abstracta. Se comprende cómo en las ciudades, esta antropización suele desplazar los ecosistemas autóctonos de un lugar, y por consiguiente su biodiversidad. Esta última no es menos que un documento vivo de la relación humana con el entorno. Es comprensible la necesidad de antropizar, pero sólo en la voluntad de conjugar nuestras arquitecturas con nuestra fauna y flora. Aquí es donde se considera la verdadera esencia de integrarnos al territorio (no colonizarlo) sino adaptarnos, moldearnos, contribuir, aportar, apostar al futuro y a la sostenibilidad del ecosistema autóctono rosarino.

A partir de la diversificación de los puntos de observación relaciona las escalas trabajadas. Por otra parte, la organización estructural del territorio se piensa de manera dinámica y adaptativa. Desde lo performativo, se piensa el conjunto como fragmentos interrelacionados, abiertos y permeables a cambios. El factor climático y la inundabilidad también son tenidos en cuenta como una variable constante que puede y debe ser trabajada con compromiso desde el propio lugar de acción, y no simplemente desplazar el problema hacia otro sitio desde la indiferencia y la irresolución.

Las herramientas que se proponen desde el paisaje en el territorio, en Nuevo Alberdi, parten desde dos necesidades principales: una práctica y una simbólica. Por un lado, la necesidad práctica de cruzar al otro lado del barrio, y de que sea en ese atravesamiento que se provea algún tipo de

¹ Martínez de Pisón, E (2010). Saber ver el paisaje. [Proyecto de investigación] p.399. Estudios geográficos



Catálogo de especies nativas: vegetación proyectada. Elaboración propia. Año 2025.

aporte para los vecinos anexo al recorrido. Y por otro lado, reivindicar a partir de estas nociones elementos representativos, simbólicos, que impulsen a un reconocimiento de lo existente y de lo nuevo como parte del parque.

Se proyectan áreas de arbolado con diferentes temáticas, plantados en sectores diferenciados de la extensión del parque. Clasificar es el principal criterio cualitativo de análisis que se funda la noción de identidad tras reconocer y analizar. A raíz de este panorama y de un estudio del follaje, la flora y la fauna, se llevará adelante un catálogo. Éste será pensado a partir de especies nativas, y será abierto a sumar nuevas con posibilidades de gestión de la nueva huerta barrial.

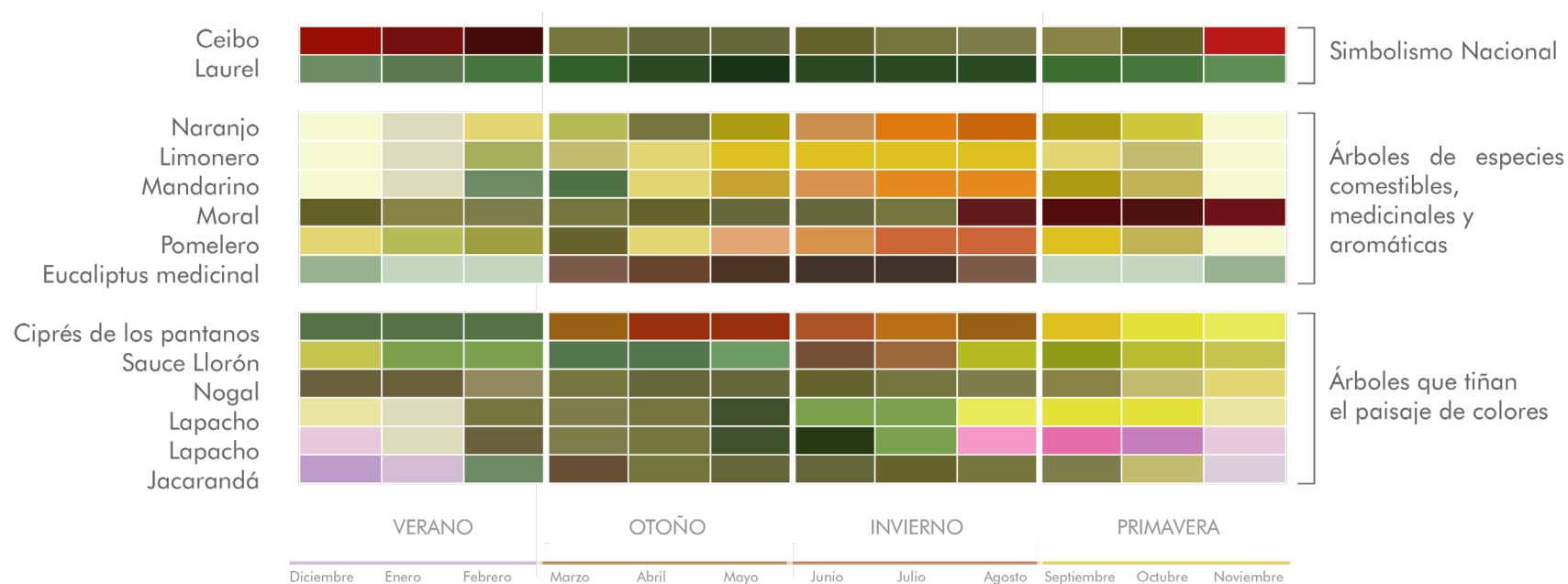
.Árboles simbólicos nacionales: Ceibo (con nuestra flor nacional), Laurel.

.Árboles que tiñan el paisaje de colores: ciprés de los pantanos, jacarandá (violeta), lapacho (amarillo, rosado) **y arbustos** (plumerillos, lavandas, sándalo, salvia, entre otros);

.Árboles de especies comestibles, medicinales y aromáticas (naranja, limonero, mandarino, pomelo, moral, eucaliptus medicinal)

.Especies que ayuden a mitigar el riesgo hídrico: Sauce llorón, Nogal, Sauce criollo, fitodepuradoras.

A partir de este catálogo de especies, se elabora una paleta de colores con los que teñirá el paisaje la flora, los frutos y el follaje de estas especies. Esta síntesis busca reflejar en cada mes del año, qué colores formarán parte de las visuales del predio.



Paleta de colores con los que teñirá el paisaje la flora, los frutos y el follaje de las especies proyectadas según cada estación del año. Elaboración propia. Año 2025.

■ Parque de especies comestibles

■ Parque de especies nativas.
Juegos para chicos.

■ Formalización cancha
de futbol

■ Huerta cooperativa
abierta a la comunidad

■ Ensanche de Bv. Joaquín Suárez.

■ Parque de especies nativas.
Simbolismo nacional.

■ Nueva parada de colectivos

■ Parque de árboles que tiñan el
paisaje de colores

■ Ensayo Macacos Do Samba

■ Parque de especies que ayuden
a mitigar el riesgo hídrico.

■ Parque de especies comestibles

■ Centro vecinal. Las mujeres
urbanizan Nuevo Alberdi

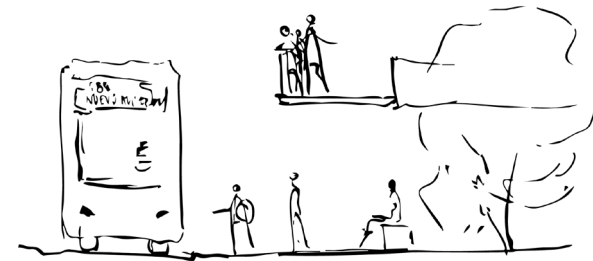
■ Escuela de oficios UNR.

■ Formalización cancha
de futbol

■ Apertura de calle:
Conexión Ruta 34 con Corredor
Somoza, y Bv. J. Suárez.

En conjunción a los espacios verdes, se plantean estrategias vinculadas a las preexistencias construidas: Los galpones industriales seguirán en actividad y tendrán su propio acceso vehicular en cada uno de sus frentes, se reconvierte la ex estación para convertirla en un centro vecinal y un nodo de gestión barrial. Por otro lado, la actual huerta se formalizará como Cooperativa barrial y contará con un sector educativo y una parte comestible abierta a la comunidad. Se postulan, además, nuevos espacios para futuros edificios, como la sede de Oficios de la UNR y un comedor universitario.

Por otro lado, se ahondan esfuerzos por contemplar la totalidad del predio a nivel programa, teniendo en cuenta lo propuesto por el Plan de Integración Socio-Urbana. La calle Joaquín Suarez se ensancha como Boulevard, con canteros intermedios y se vincula a la ruta 34 por un nuevo acceso desde la rotonda. Gracias a este acceso es que se prevé la llegada de más líneas de colectivos.



Imaginario social: Llegada de colectivos a Nuevo Alberdi. Croquis. Elaboración propia.





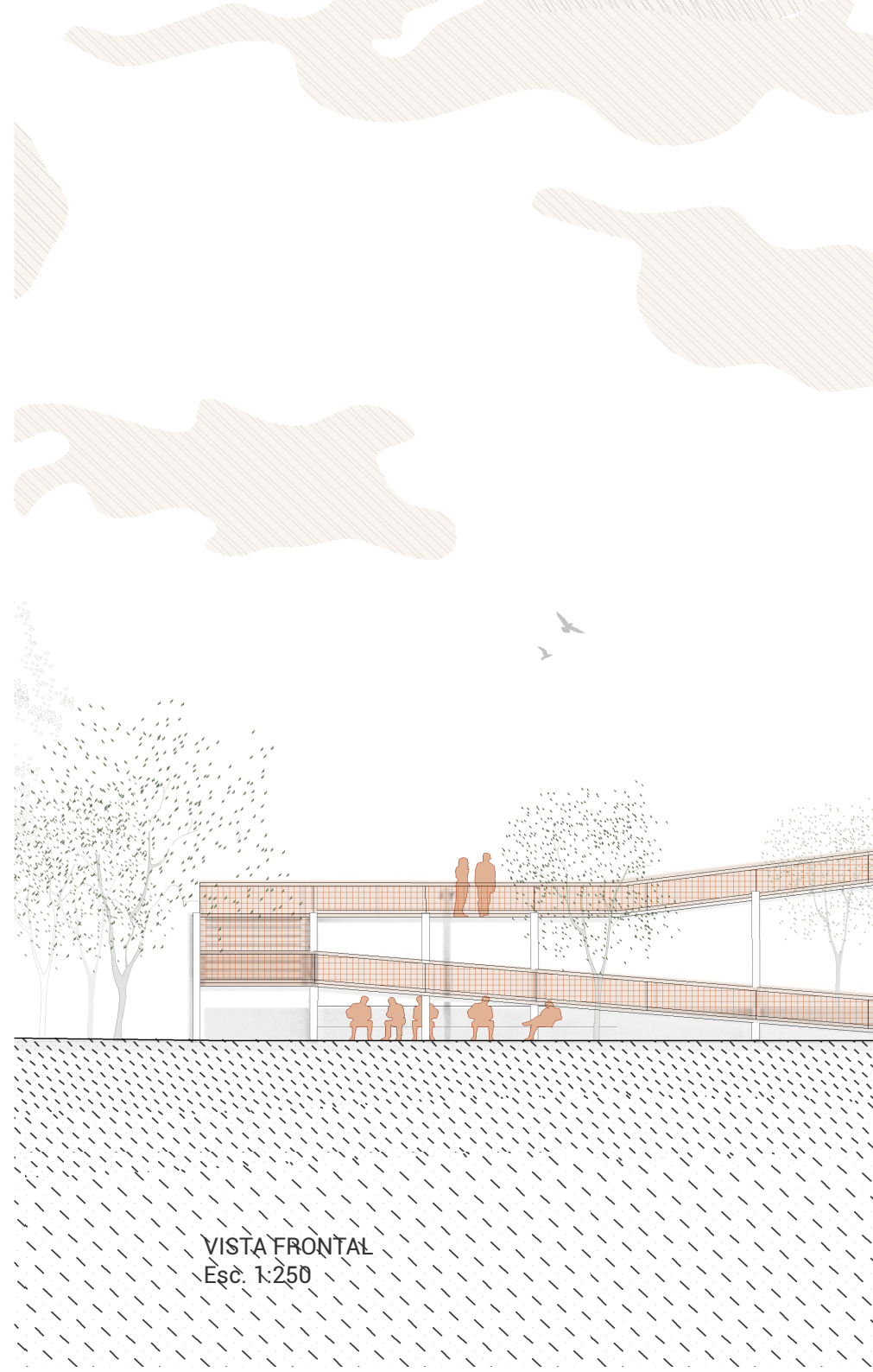




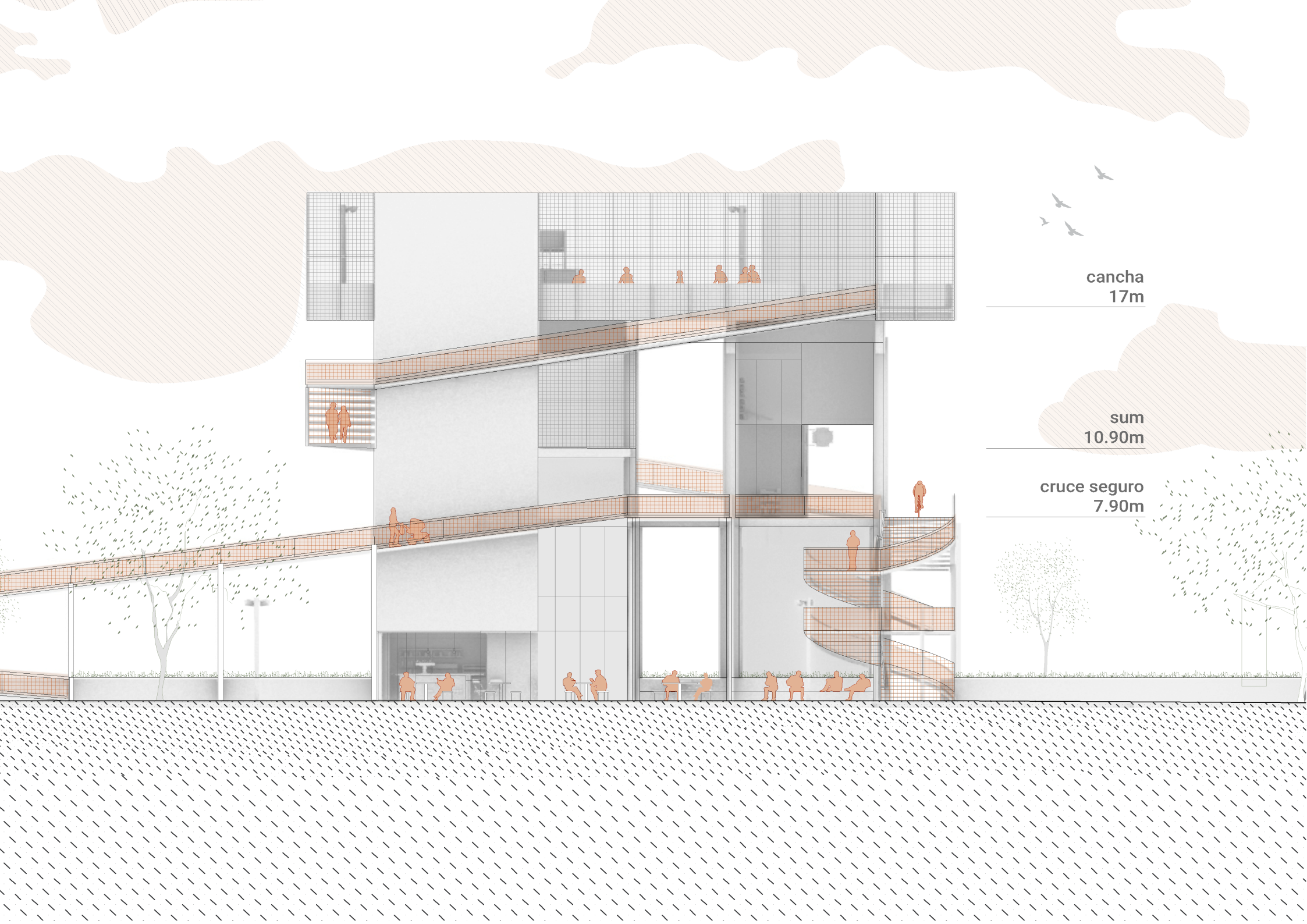
El edificio.







VISTA FRONTAL
Esc. 1:250



cancha
17m

sum
10.90m

cruce seguro
7.90m

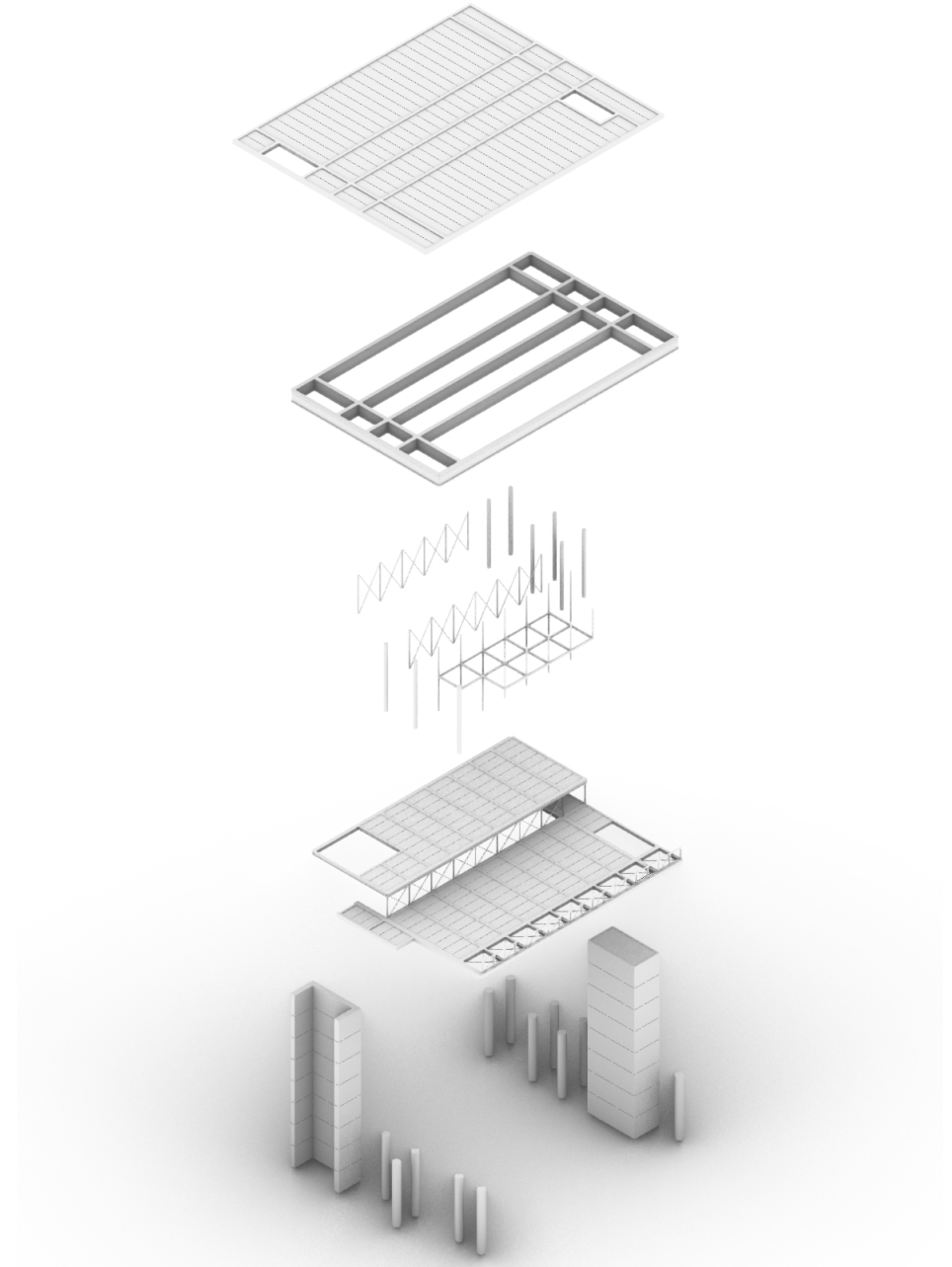
Sistema constructivo estructural.

Tal como se explicó previamente, ubicar el edificio sobre las vías implica una resolución constructiva y material situada. La condición de las vías del tren representó un desafío central sobre el cual se planteó la morfología del proyecto por lo que la arquitectura resultante es en este caso, en gran medida, su estructura.

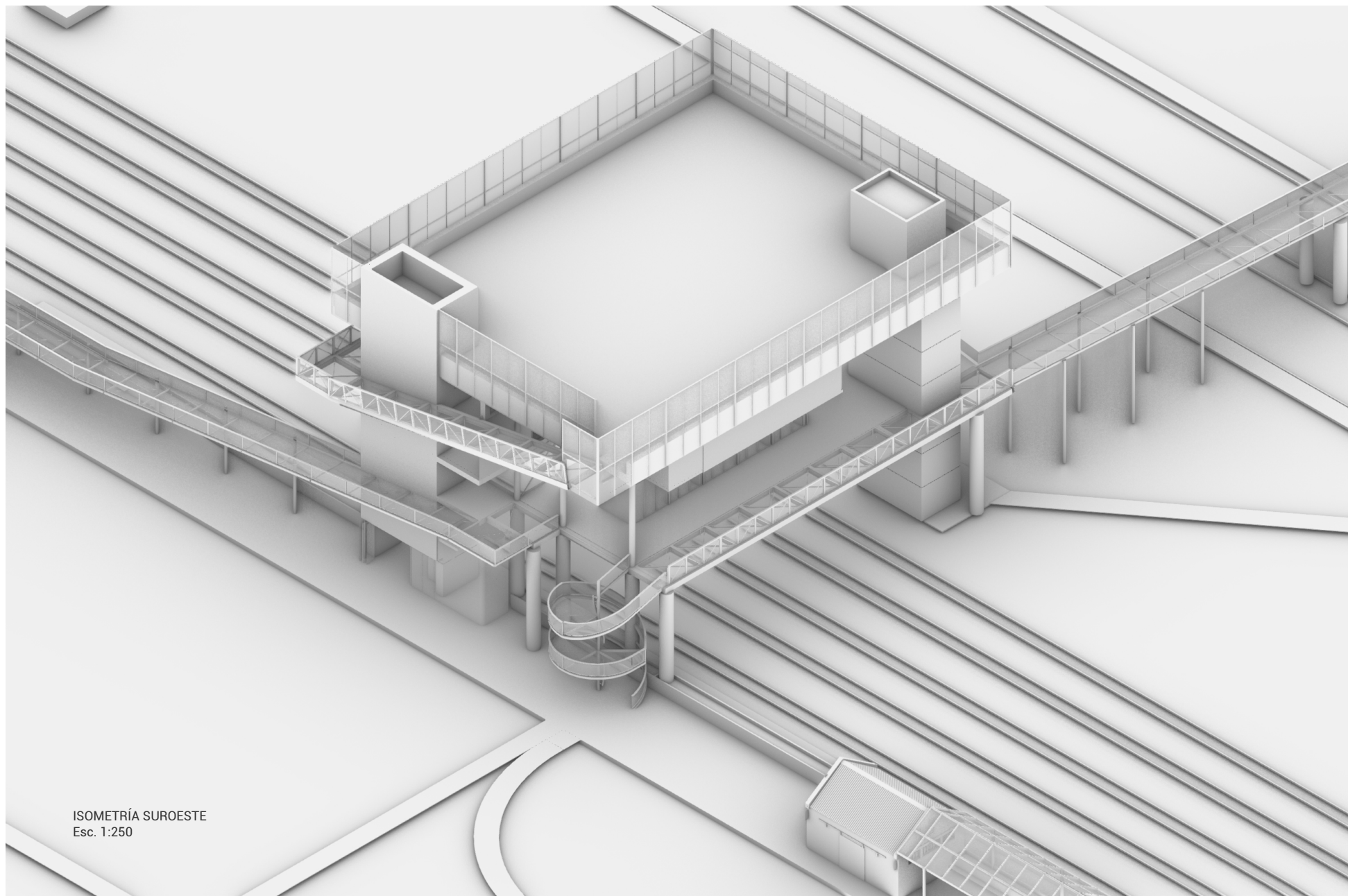
La elección del sistema constructivo estructural estará dada en un principio por la gran luz a salvar entre las vías. Actualmente, son 5 pares de vías cuyas trochas son de 1m de ancho, y cada par se encuentra separada de la próxima por una distancia de 3m medida a eje. Como menciona previamente en el artículo 58 de la Ley General de Ferrocarriles (N° 18.734), se debe construir como mínimo a 2 metros del borde exterior del riel, resultando una luz mínima de 21 metros sin posibilidad de apoyos intermedios.

A raíz de esta restricción constructiva, y el trabajo con las preexistencias, es que se piensa en la posible pisada del edificio, a la vez que se investigan los posibles materiales que se pueden utilizar. Por un lado, se generan dos grandes apoyos puntuales que puedan servir, uno como módulo de circulación de emergencia, y el otro como programa anexo. El resto de los apoyos serán columnas puntuales. De esta manera se libera la planta baja para enfocar el plano de cruce seguro y alejarlo de la idea de que el edificio pueda percibirse como una barrera más.

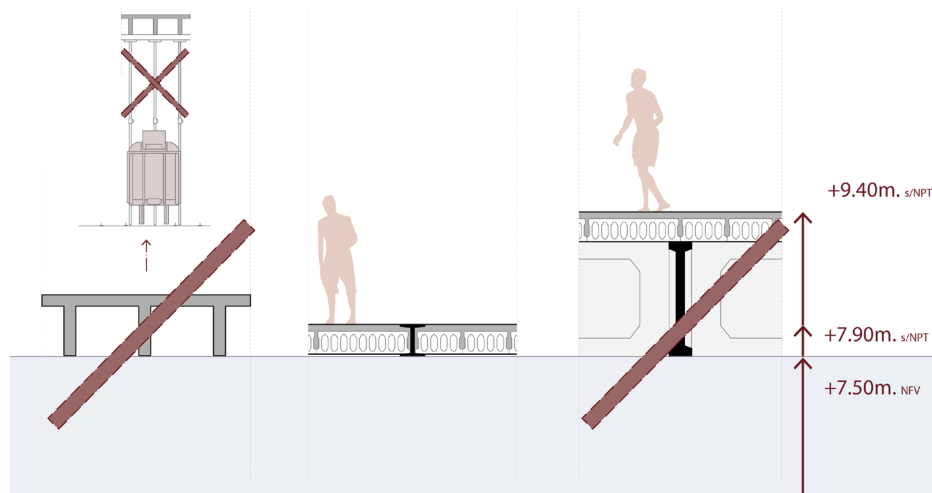
En relación a la elección del material se parte de las restricciones y de la imposibilidad de apuntalar sobre las vías de tren, ya que se encuentran en funcionamiento. De esta manera, se descarta un sistema de hormigón in situ. Los sistemas constructivos que se estudian serán de hormigón prefabricado como primera opción, y luego, como alternativa, la estructura metálica.



Esquema: despiece de la estructura del edificio.



La estructura de hormigón prefabricada sería la más viable en muchos aspectos. Permite un rápido montaje, es muy resistente para este tipo de edificios y tiene un muy buen comportamiento frente a las adversidades climáticas. Además, dado que será un edificio público, no precisaría de mantenimiento recurrente a diferencia de otros materiales. Se decide entonces: adoptar columnas de hormigón pretensado, cilíndricas de 0.80 metros de diámetro y tabiques cuyas medidas serán especificadas en plano. Este tipo de estructura llega a los 7,50 metros, altura reglamentaria mínima de construcción sobre vías férreas según el Reglamento Argentino para el Proyecto y Construcción de Puentes Ferroviarios.



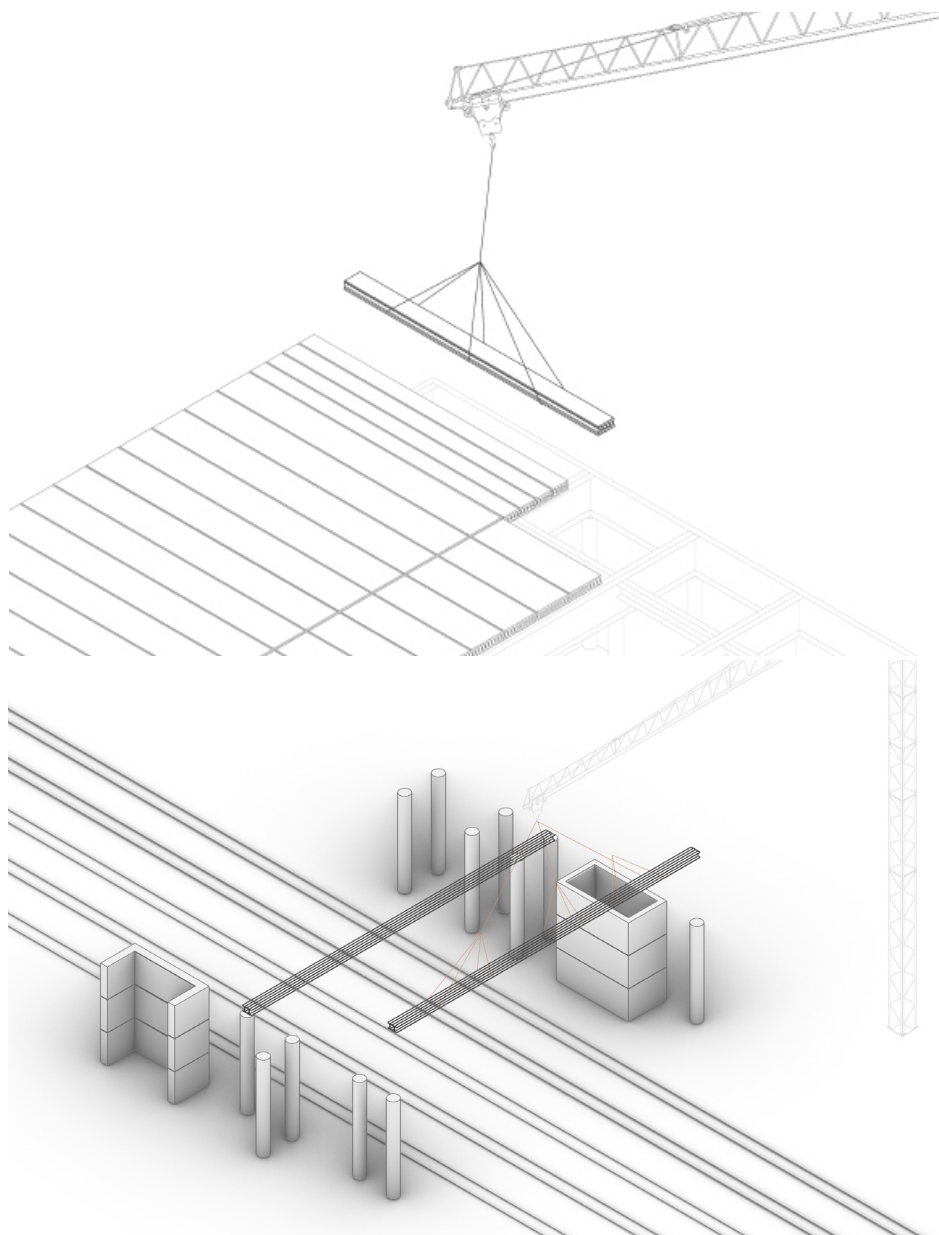
Esquema: predimensionamiento de sistemas estructurales posibles para el edificio a nivel de cruce seguro. Elaboración propia.

En suma, se utilizan losetas alveolares prefabricadas de 16 cm de espesor, ancho de 1.25 m y largos variable. Entre losetas se aplica un tomado de juntas y reborde ejecutado in situ. Por encima de las losetas se ejecuta una capa de compresión de 5cm con armadura de malla metálica tipo SIMA, con hormigón de calidad H-25. La capa de compresión distribuirá las cargas de manera uniforme y le terminará de dar estructura y rigidez como losa. Sobre la misma, el acabado del nivel de piso terminado será de hormigón llaneado en todos los niveles.

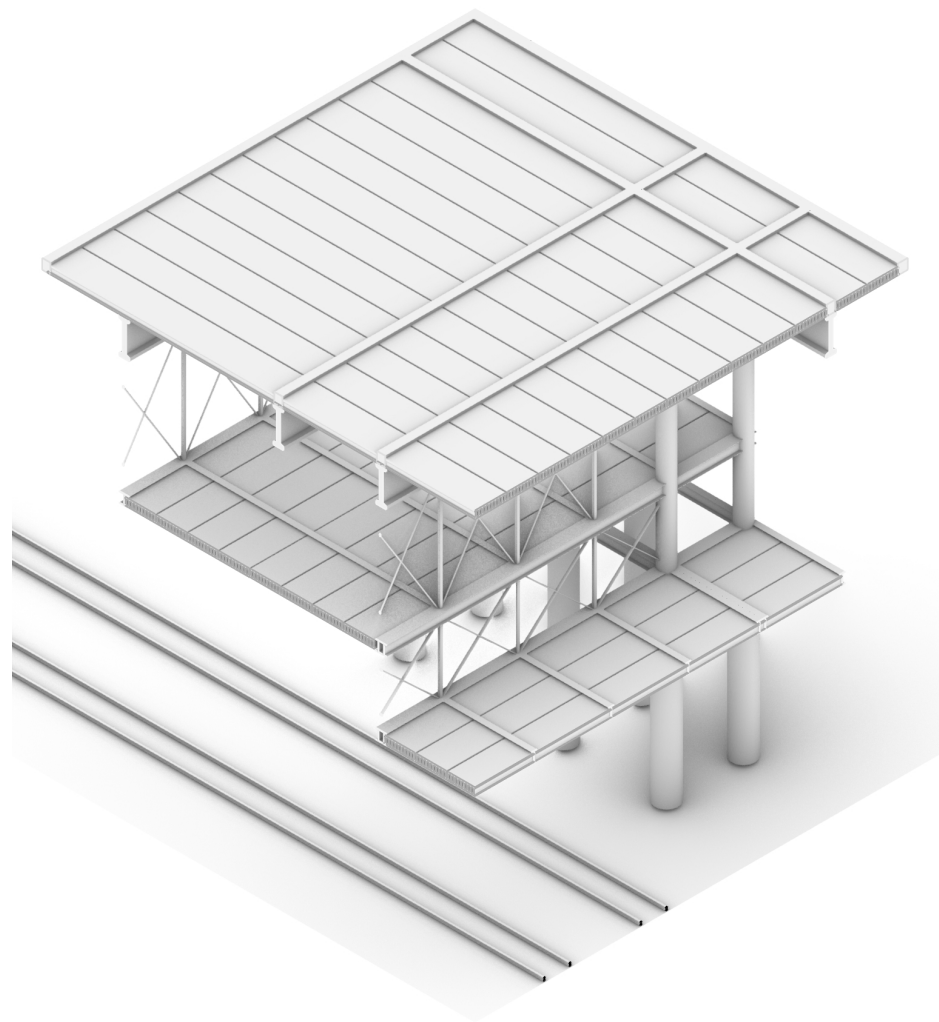
Sobre las columnas previamente mencionadas, se diseña con vigas metálicas, vinculando el mismo al sistema premoldeado mediante platabandas de anclaje, mientras que los elementos metálicos se unirán entre sí mediante soldadura.

El motivo por el cual se decide adoptar estructura metálica a partir de esa altura, tiene una razón de ser primordial para el proyecto: el cruce seguro. Mediante un predimensionamiento se puede ejercer una rápida comparativa: si se emplean vigas de hormigón pretensadas, el nivel de piso terminado quedaría a una altura final de +8,70m. Mientras que, si las mismas fueran de sección metálica, esa misma altura se reduce a +7,90m s/NPT.

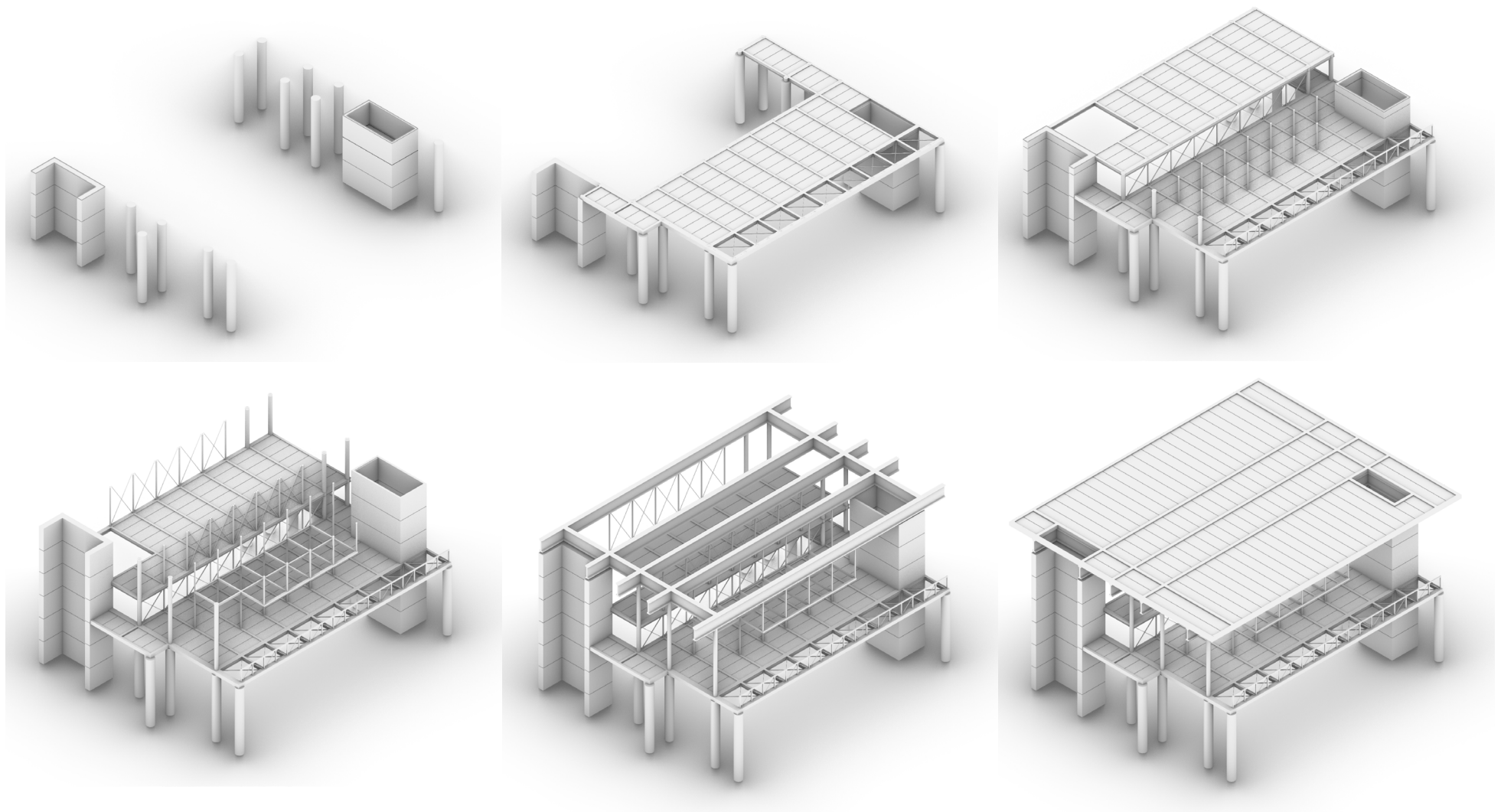
Ahora bien, la manera de posibilitar esta solución sería con una estructura a niveles superiores que, a modo de "mesa" estructural, absorba los esfuerzos de los niveles inferiores. Es decir, una estructura de tensores que cuelgue sobre grandes vigas. Dichos tensores serán secciones de caño de diámetro 200mm, rellenos con hormigón in situ para aumentar la resistencia de la sección. Además, estarán arriostrados entre sí mediante cables en forma de cruces, que arriostran la estructura en ambos sentidos. Estos cables quedan ocultos dentro de los tabiques de cerramiento. De este modo, las vigas estructurales de hormigón premoldeado, de 1,40m de altura, se encontrarán a una altura final de +15.60m s/NFL.



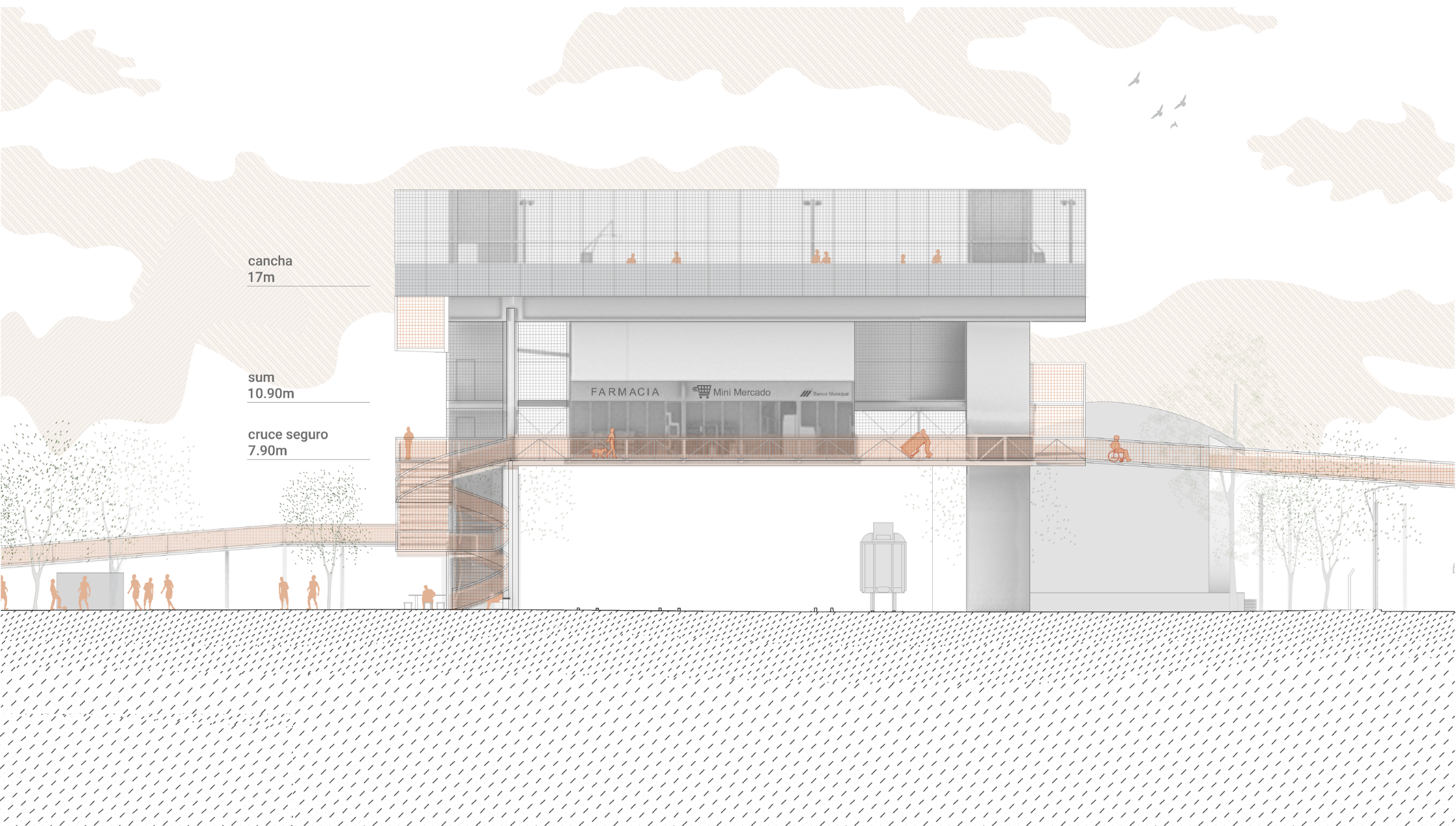
*Isometría: posibilidades de montaje de sistema constructivo prefabricado.
Elaboración propia.*



*Sección isométrica: sistema constructivo estructural.
Elaboración propia.*



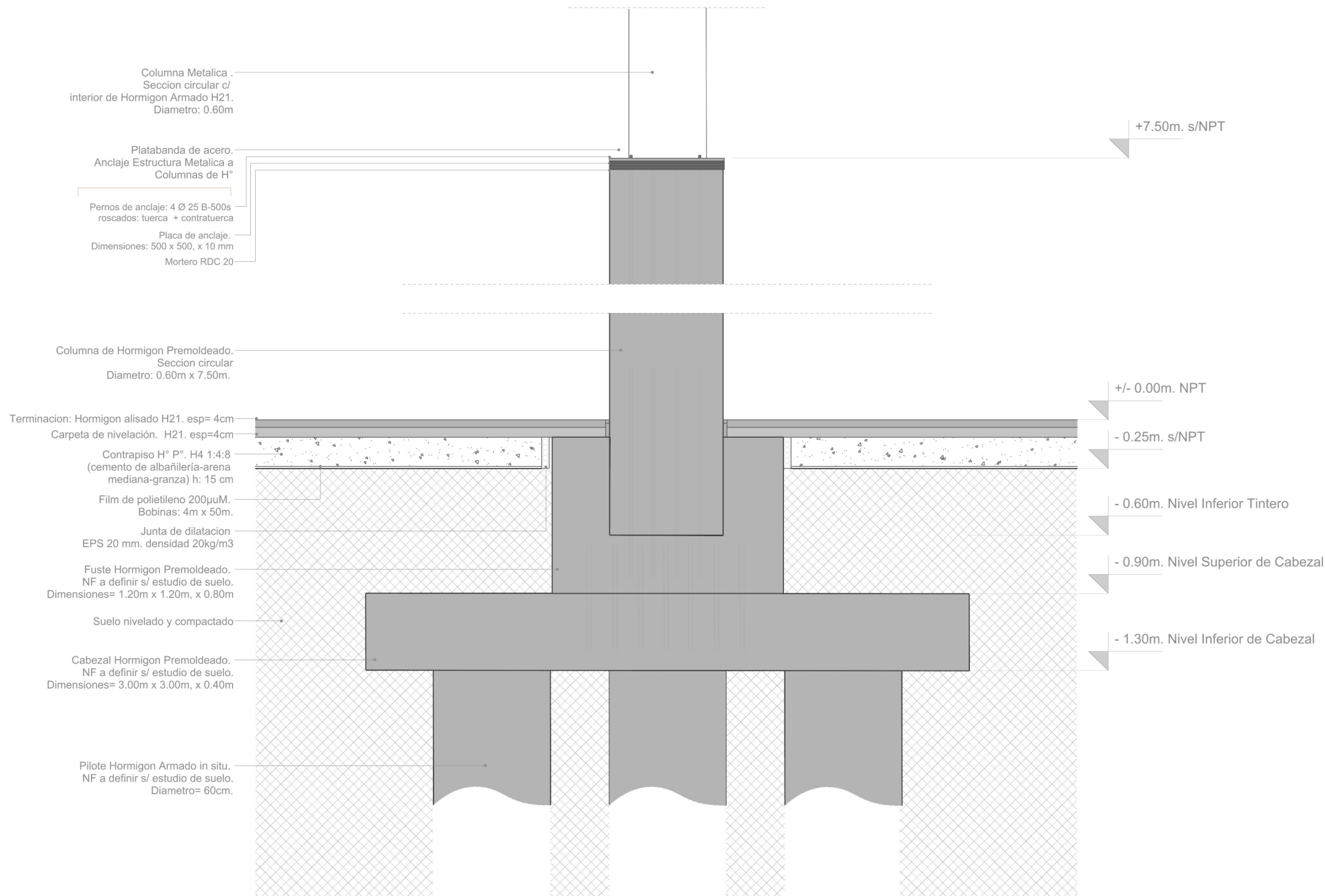
Secuencia de montaje de la estructura en isometría. Sistema constructivo prefabricado. Elaboración propia.

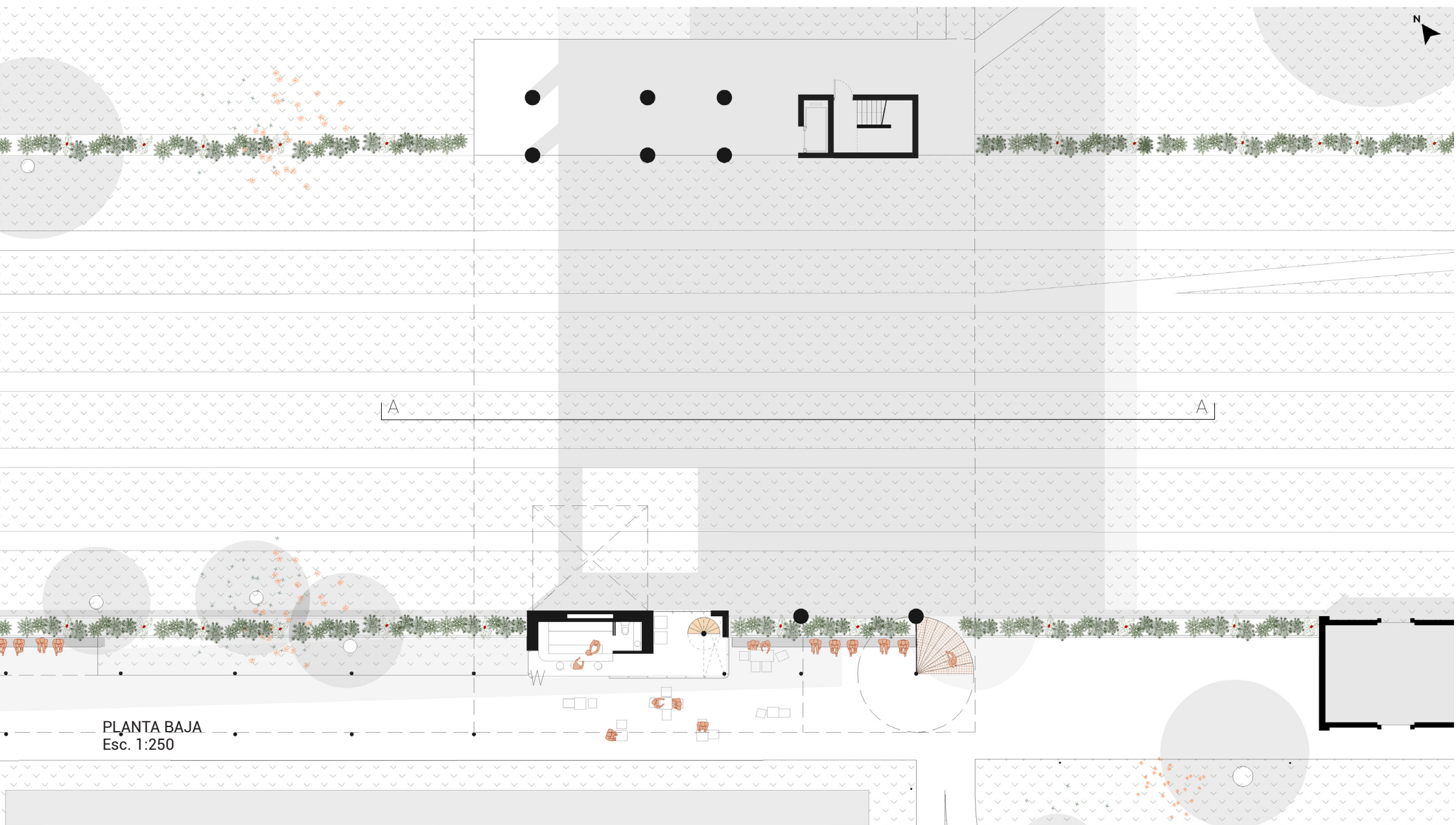


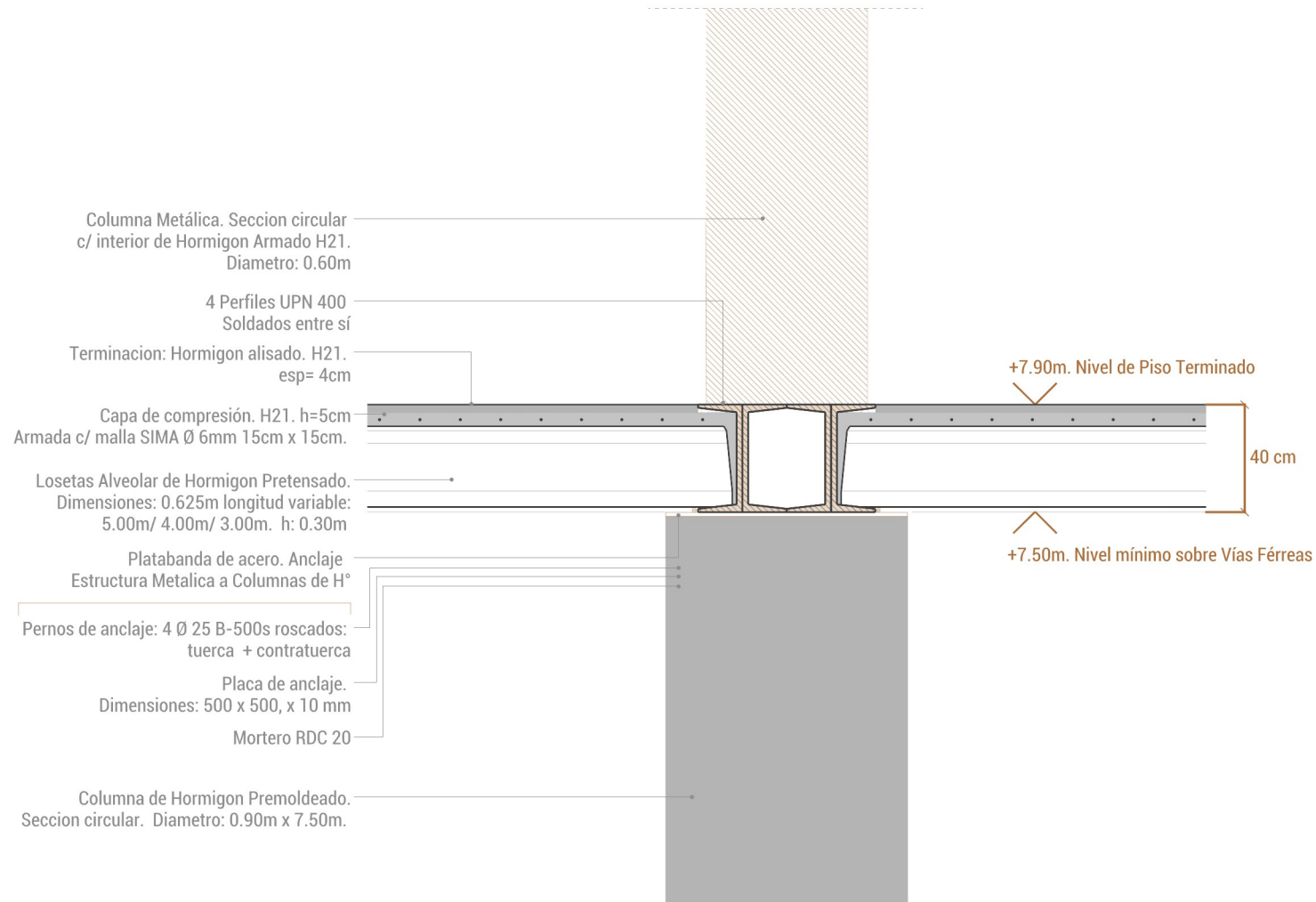
VISTA LATERAL DERECHA
Esc. 1:250











DETALLE CONSTRUCTIVO: LOSA CRUCE SEGURO.
Esc. 1:25



Sistema de rampas

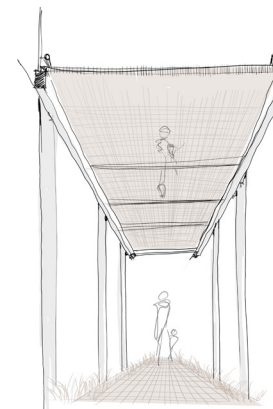
El proyecto estructural se complementa con un sistema de rampas metálicas. Las rampas resuelven, por un lado un cruce lo más directo posible, y por otro un recorrido que bordea el edificio y lo recorre hasta culminar en la última planta.

Se toman datos del propio terreno, se estudian capas de información que se contemplan y enfatizan en pos de la seguridad de los vecinos. Las rampas y las escaleras se pensarán en términos de caminabilidad. Para ello, se plantea un recorrido que combina la eficiencia de una escalera directa con la accesibilidad universal garantizada por una rampa continua que se integra al paseo. Este planteo invita a reflexionar sobre la pertinencia de la elevación en ciertos puntos conflictivos, así como la posibilidad de resolver conexiones a nivel de suelo en otras áreas.

Priorizando la voluntad de cruzar lo más directo posible, el cruce podría realizarse prácticamente sin prestar mucha atención. Caminar sin ver, sin pensar, amplifica otros sentidos. De esta manera, se enfatizan los conceptos desarrollados por Jane Jacobs (1961) y se logra un edificio "equipado de ojos". Sin dudas, el edificio podría haber resuelto el cruce con rampas también premoldeadas, sin embargo siempre se prioriza el concepto de intervisibilidad¹. Un edificio donde constantemente se vean vecinos cruzar, pasear, comprar, sin perder de vista lo que sucede abajo, es un edificio, y un cruce seguro. Además al ser de estructura perforada, no arrojan sombra oscura, sino más bien una difusa, que permite el paso de la luz, ayudando a que el debajo de la rampa no se perciba como un espacio oscuro y peligroso.

A nivel material, se propone un sistema de rampas metálicas de 3 metros de ancho. Se elige este ancho en primera instancia a partir del estudio de las posibles circulaciones. Se considera que los escenarios

más transitados serían aquellos donde debería permitirse el paso de una persona y una bicicleta, o el paso de una bicicleta con carrito cartonero. Y por otro lado, por la comparativa con el puente existente.



Estudios preliminares: intervisibilidad. Rampas porosas. Croquis. Elaboración propia.

Las rampas se proyectan con apoyos puntuales cuando es permitido, y cuando no, se resuelve mediante un sistema de ménsulas anclado a la estructura de hormigón del edificio. Las rampas se componen de perfiles metálicos, donde tanto el piso como las barandas actúan en conjunto de manera estructural, para poder resistir los esfuerzos. El piso será de rejilla industrial de acero galvanizado autoportante, mientras que la malla de las barandas es una plancha de acero galvanizado microperforado. Se completa la estructura con cruces a modo de tensores, tanto en piso como baranda que le termine de dar estabilidad y permanencia.

Se propone además, desde la materia, una lectura del recorrido clara y orientadora. El uso del color como recurso que guía el camino, lo entiende también como parte del edificio. Las rampas de color ladrillo resaltan sobre el llano paisaje, enfatizando el recorrido, incentivando su voluntad de cruce.

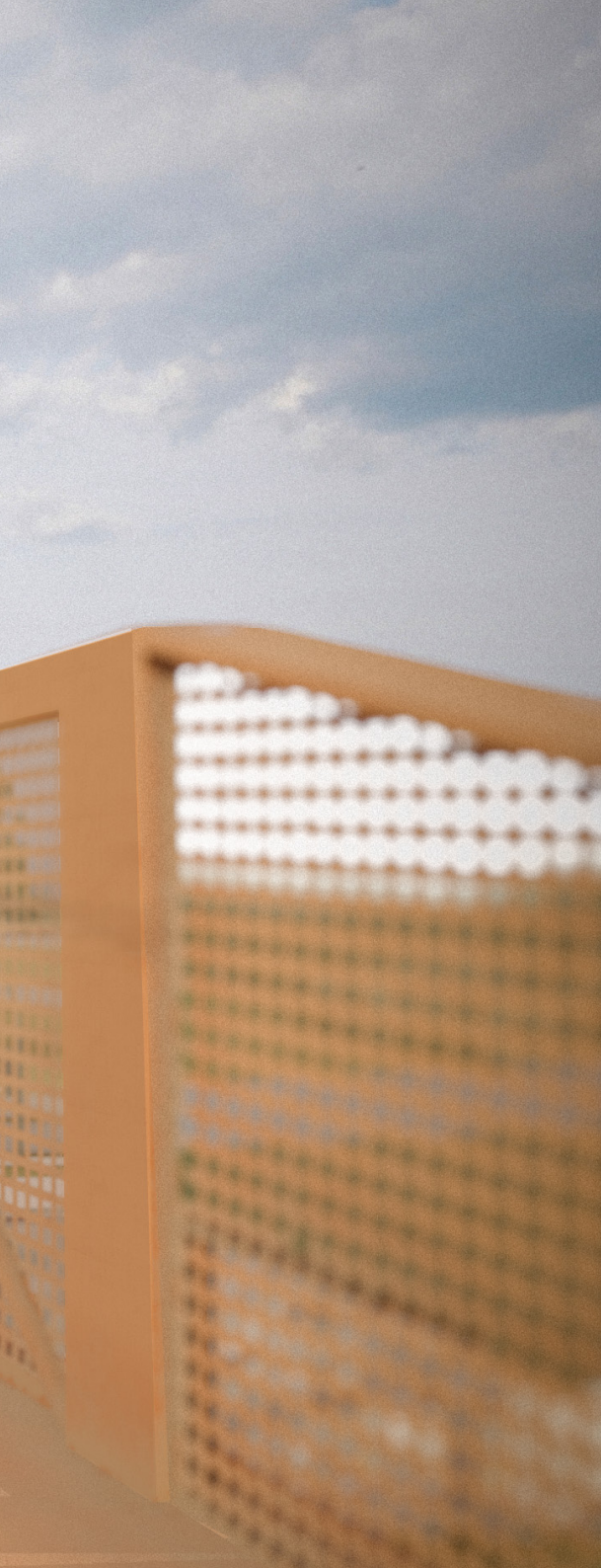
¹ Jacobs, J (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Editorial Capitán Swing Libros

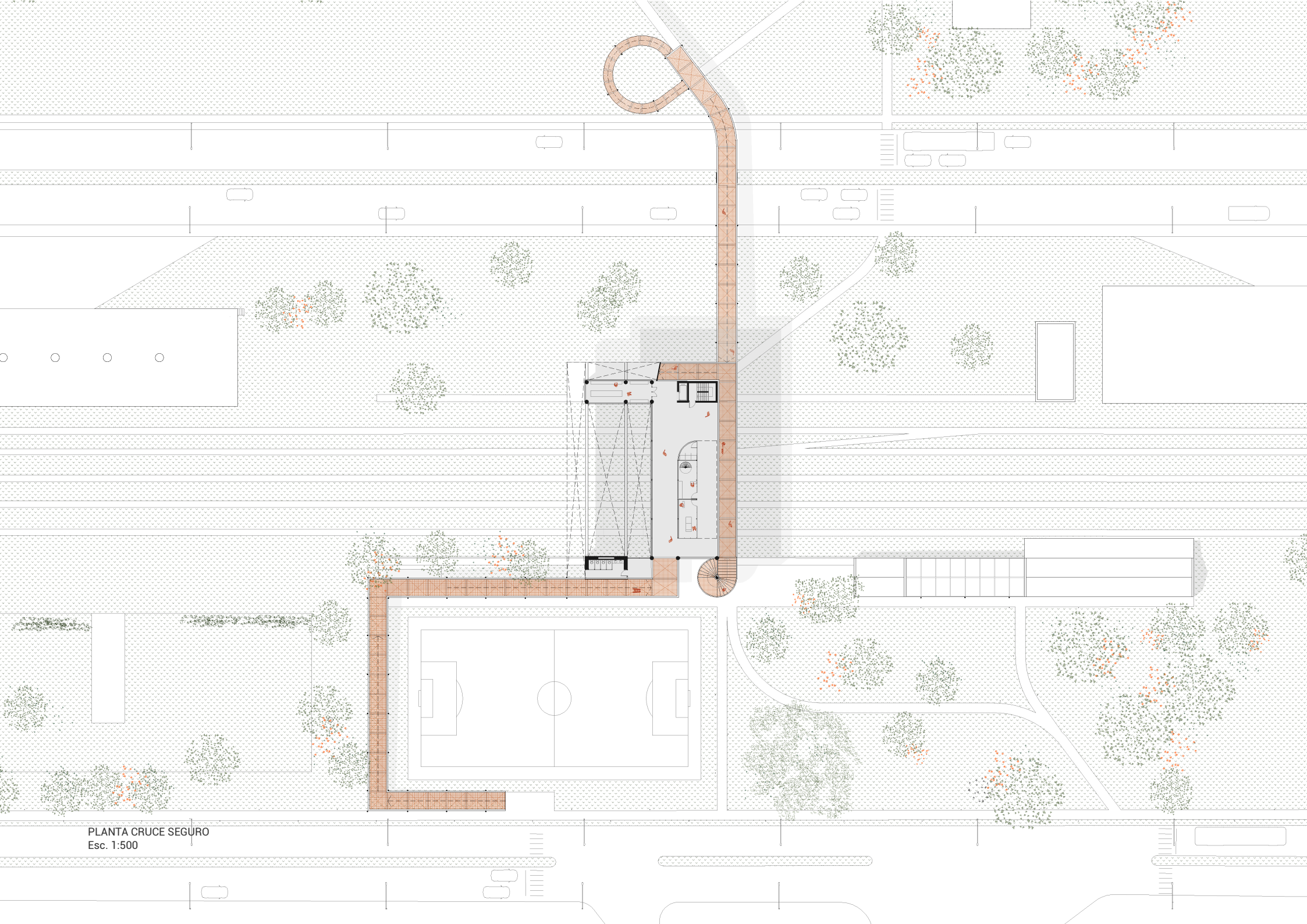












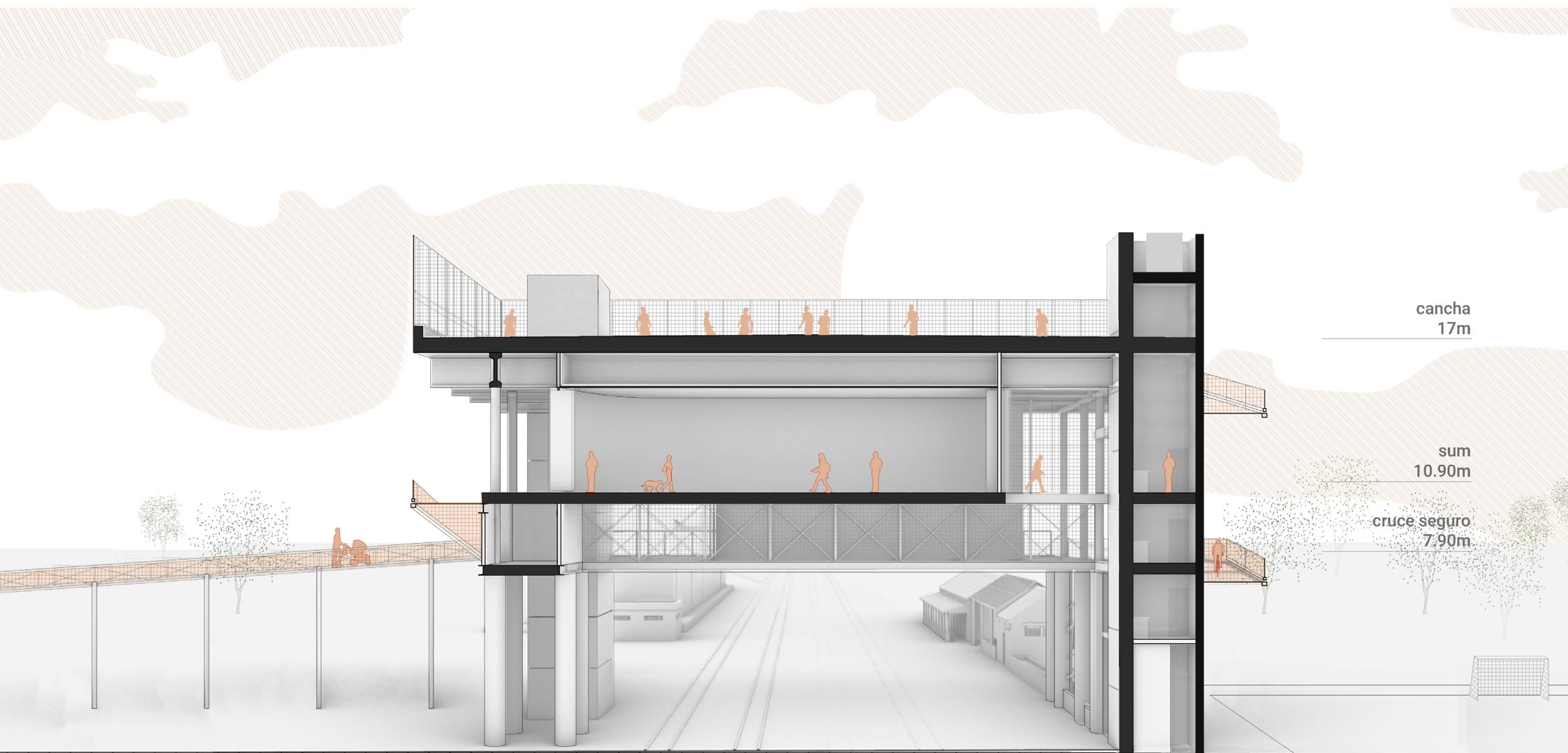
PLANTA CRUCE SEGURO
Esc. 1:500

Programa

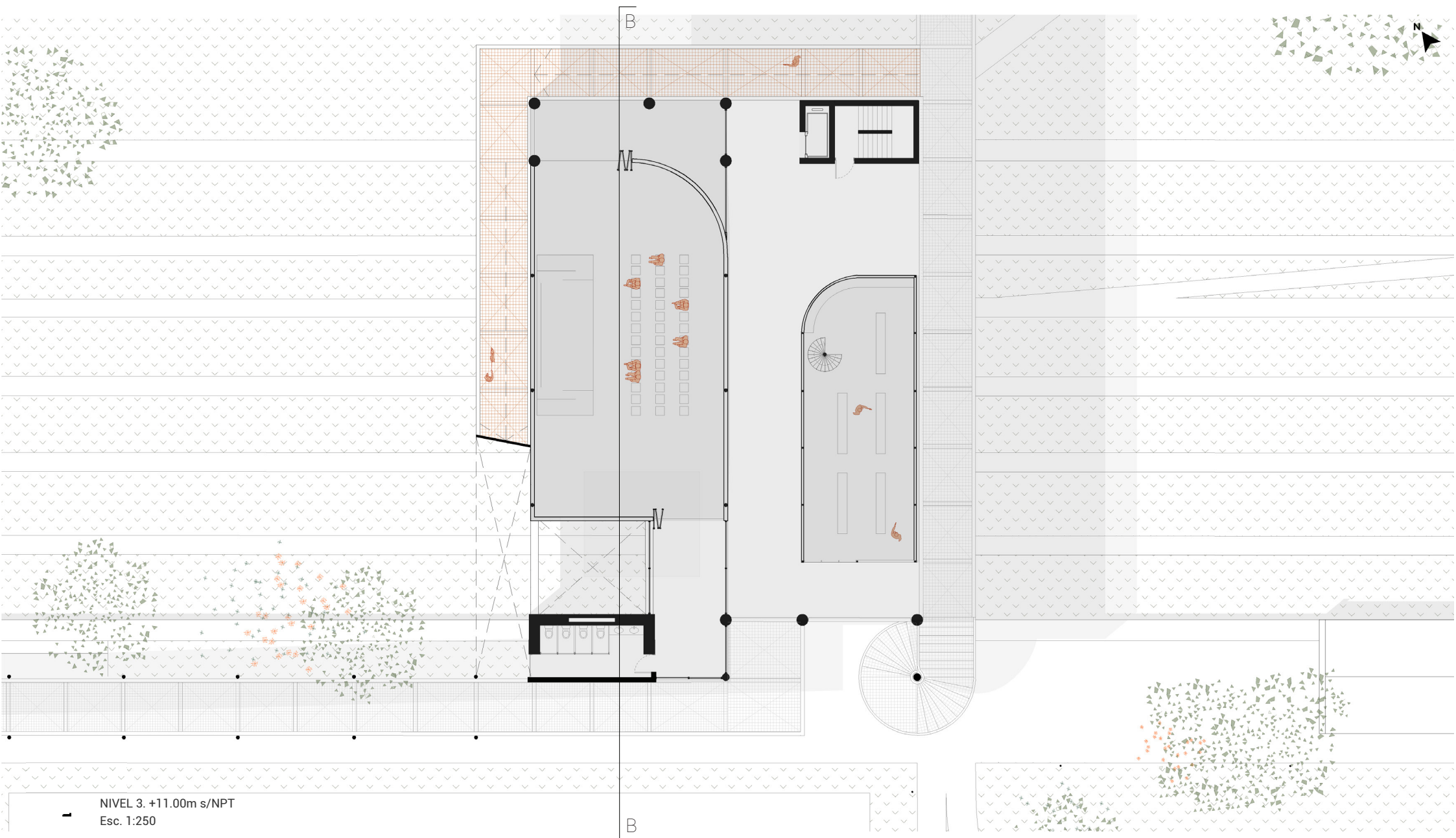
El programa en planta baja consiste en la formalización de la cancha de fútbol existente, resultando en una cancha de fútbol 7. De forma complementaria a la misma, se proyecta, bajo la sombra difusa de las rampas, una cantina en uno de los apoyos puntuales. Este espacio, además de permitir que los vecinos lo utilicen mientras los chicos juegan, extiende de la actividad diurna a la nocturna otorgando mayor dinamismo y por ende, seguridad. Este apoyo puntual en los niveles superiores aloja los núcleos húmedos de los baños y vestuarios, completando el programa.

En el primer piso, se proyecta un programa anexo al "cruce seguro" que incluye una farmacia, un mini mercado y kiosco, y un cajero automático. Se elige este programa por un lado porque se identifica que son escasos en el barrio, pero por otro, porque son programas que resuelven necesidades de la cotidianeidad. Al ser anexos al cruce, se accede a él de forma directa, sin desviar el recorrido.

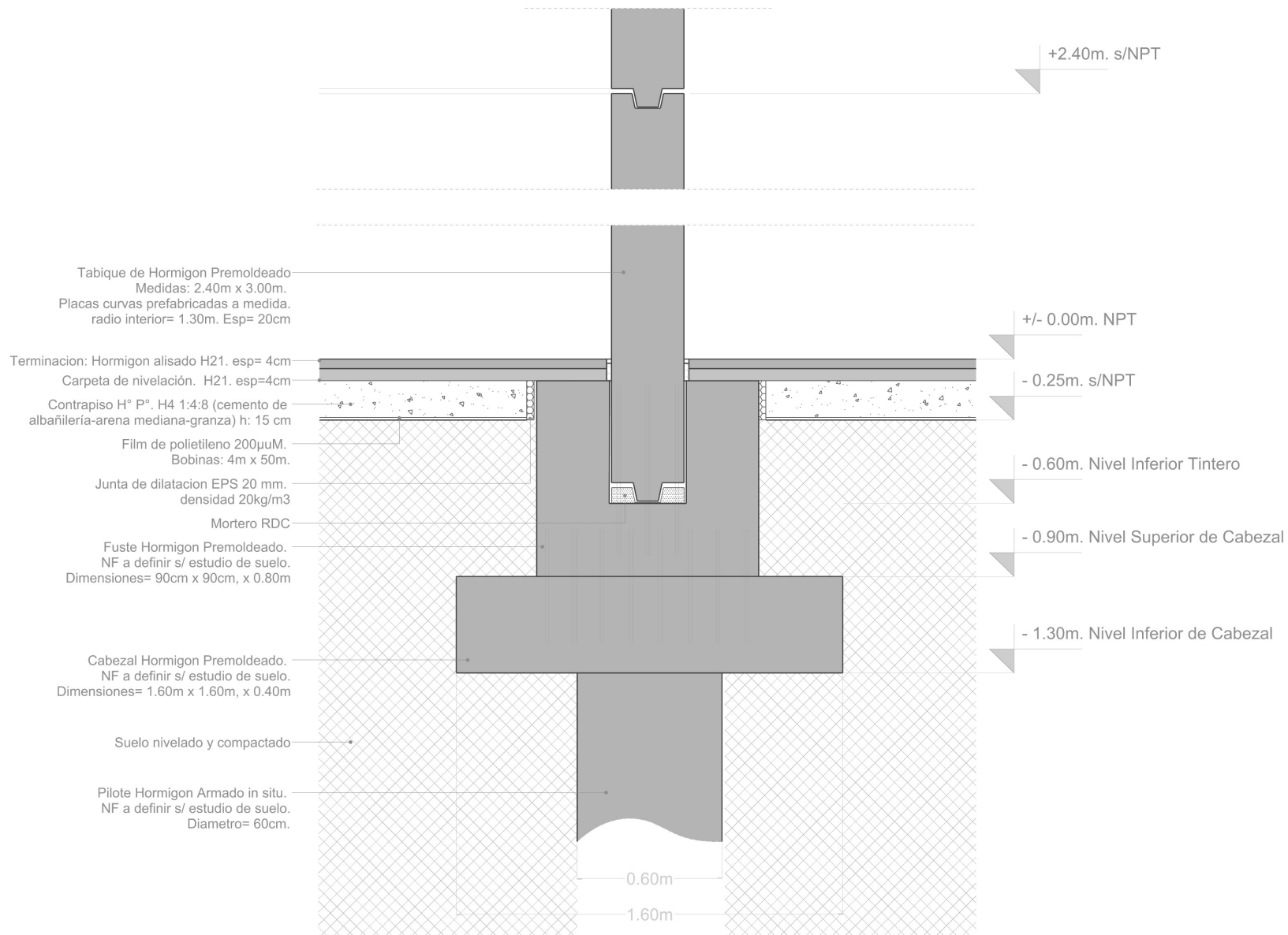
Se propone un segundo programa: un salón de usos múltiples. Él mismo se encuentra elevado 3 metros sobre el programa del cruce seguro, por lo que para acceder a él es necesario empezar a recorrer el edificio a través de las rampas. El SUM es un programa flexible y adaptable a las necesidades de la comunidad: puede funcionar como espacio de venta de frutas y verduras de la huerta, puede utilizarse para los ensayos de los Macacos Do Samba*, puede ser utilizado como centro de reuniones vecinales, o incluso puede ser un programa para situaciones de emergencia barrial. Al ser un espacio grande, que puede ser utilizado para actividades con mayor cantidad de personas se logra un uso flexible -aunque constante- que implicaría un mayor flujo de personas movilizándose dentro del edificio. Es por esto que el ingreso al SUM se da únicamente tras seguir recorriendo el edificio mediante las rampas.



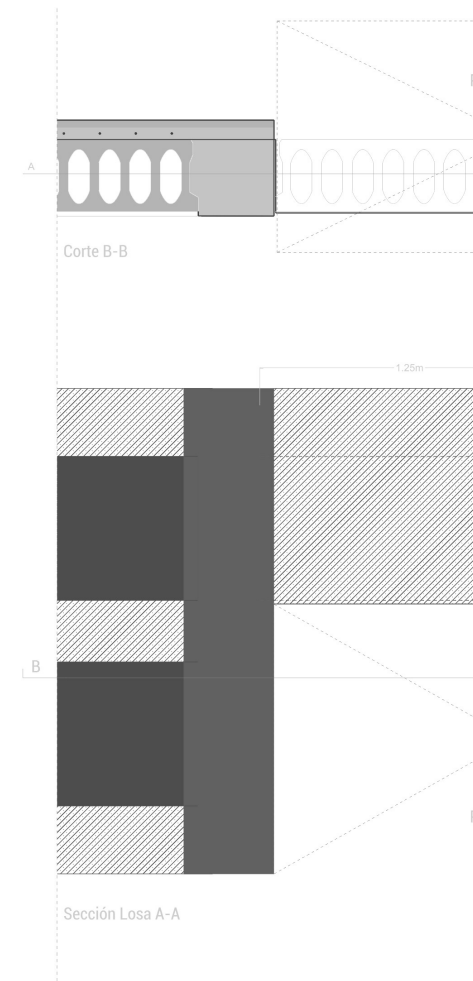
CORTE B-B
Esc. 1:250

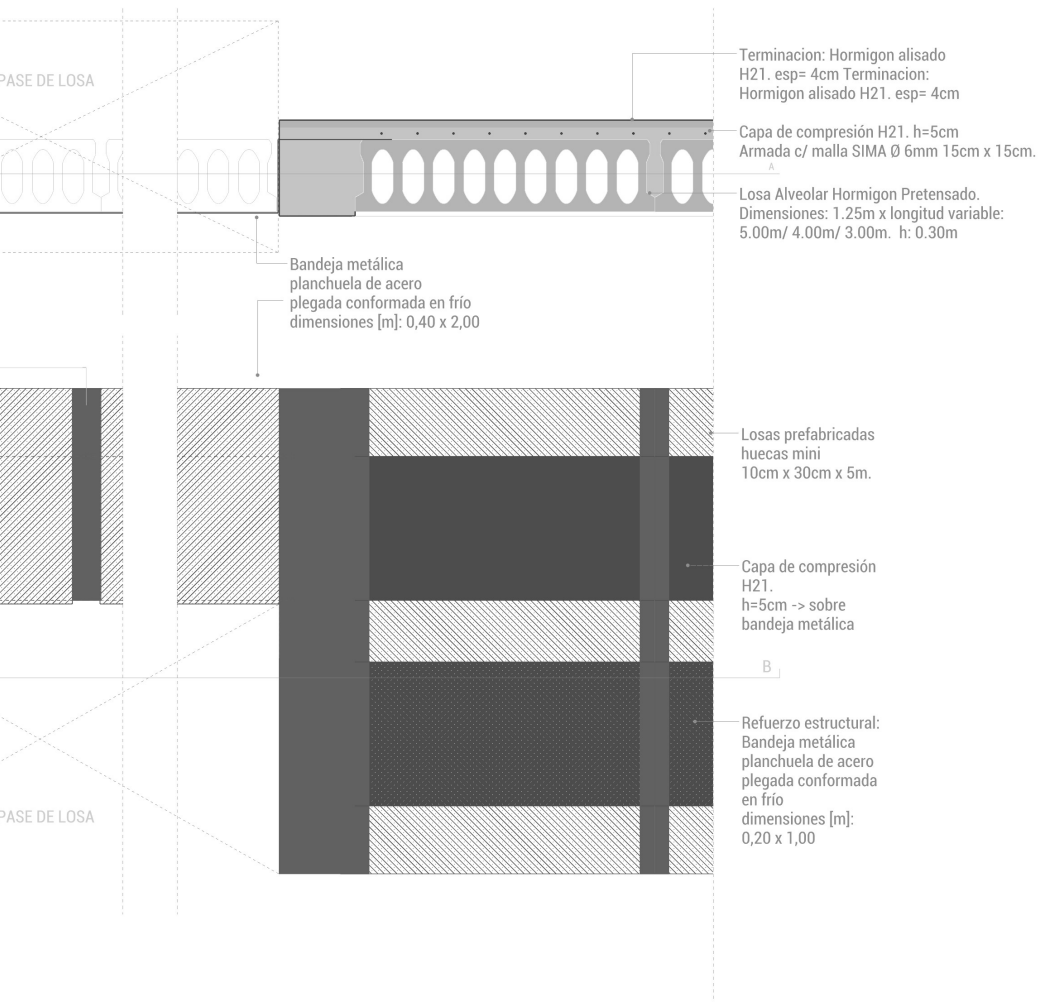


**DETALLE CONSTRUCTIVO FUNDACIONES
TABIQUES PREFABRICADOS**
Esc. 1:25



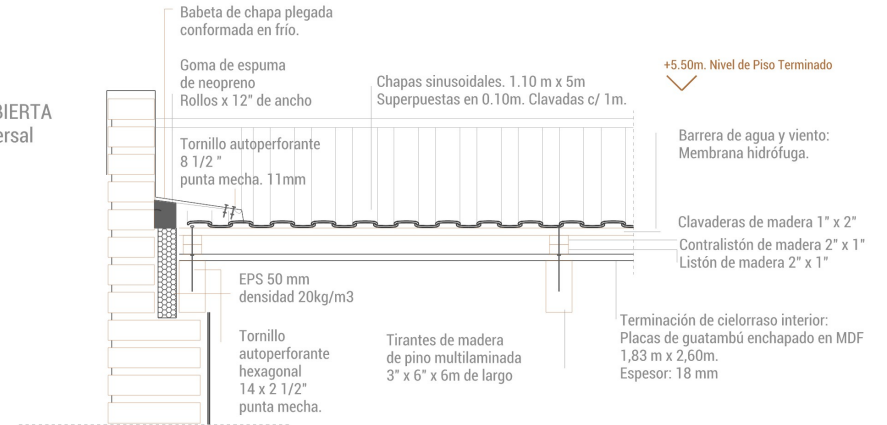
**DETALLE CONSTRUCTIVO
PASE DE LOSA
EN LOSETAS PRETENSADAS**
Esc. 1:40



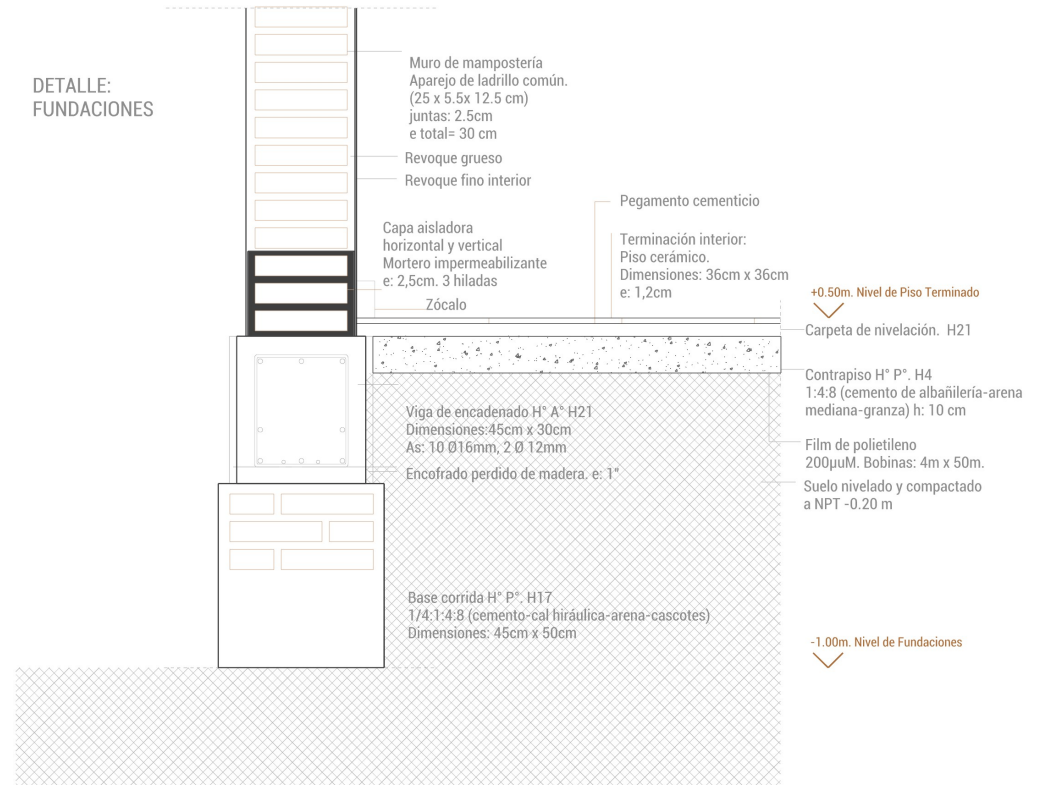


ESTUDIO DE LAS PREEXISTENCIAS.
ESTACION FERROVIARIA.
DETALLE 1
MURO EXTERIOR
Esc. 1:10

DETALLE: CUBIERTA
Sección trasversal



DETALLE: FUNDACIONES

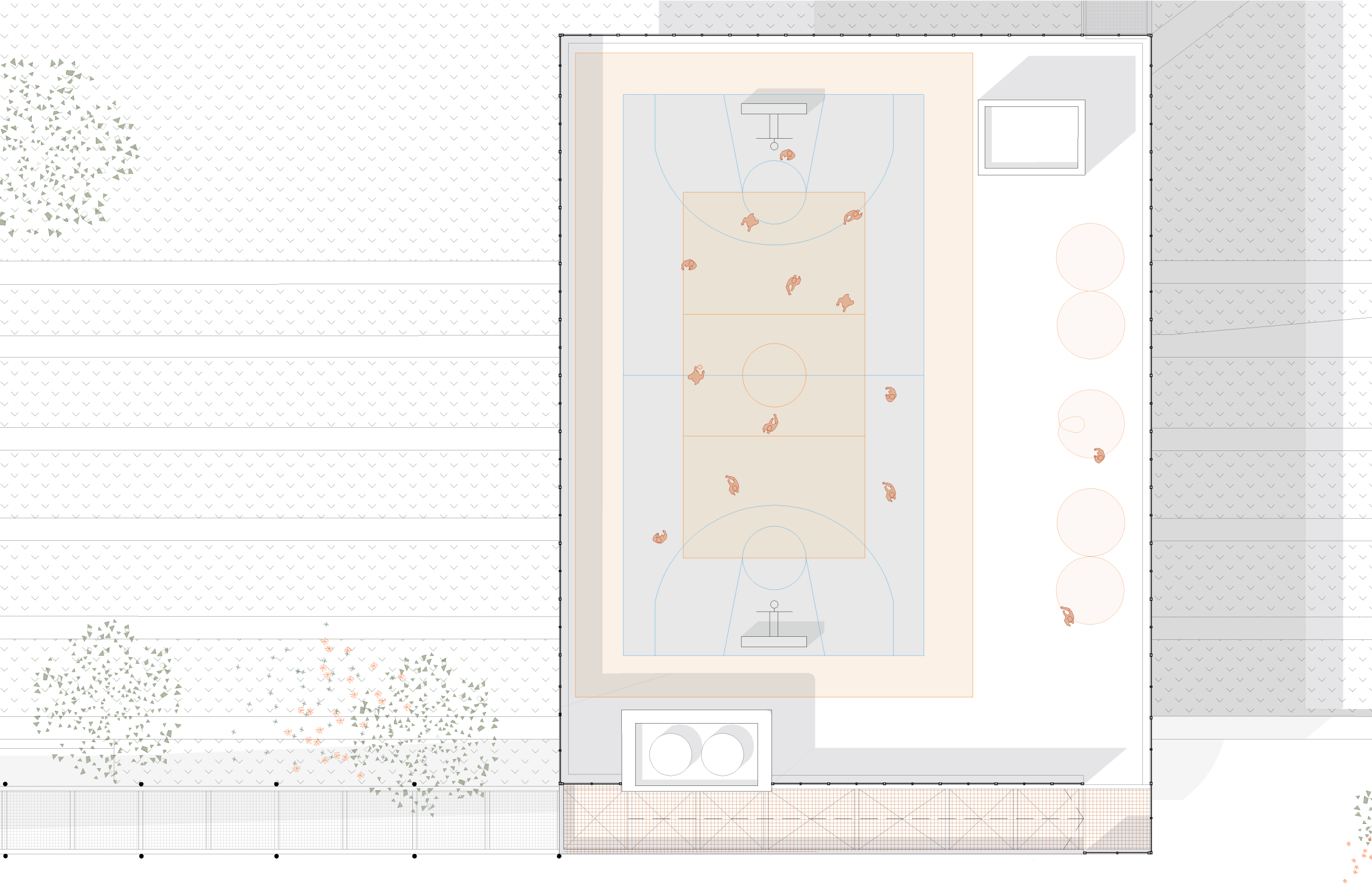


La propuesta contempla una diversidad de programas que convoque a distintos grupos etarios mediante actividades variadas, promoviendo así un uso continuo del edificio. Lejos de plantear un uso que se interrumpa por la noche, se busca que el momento de mayor intensidad coincida con las franjas horarias donde suele percibirse mayor inseguridad.

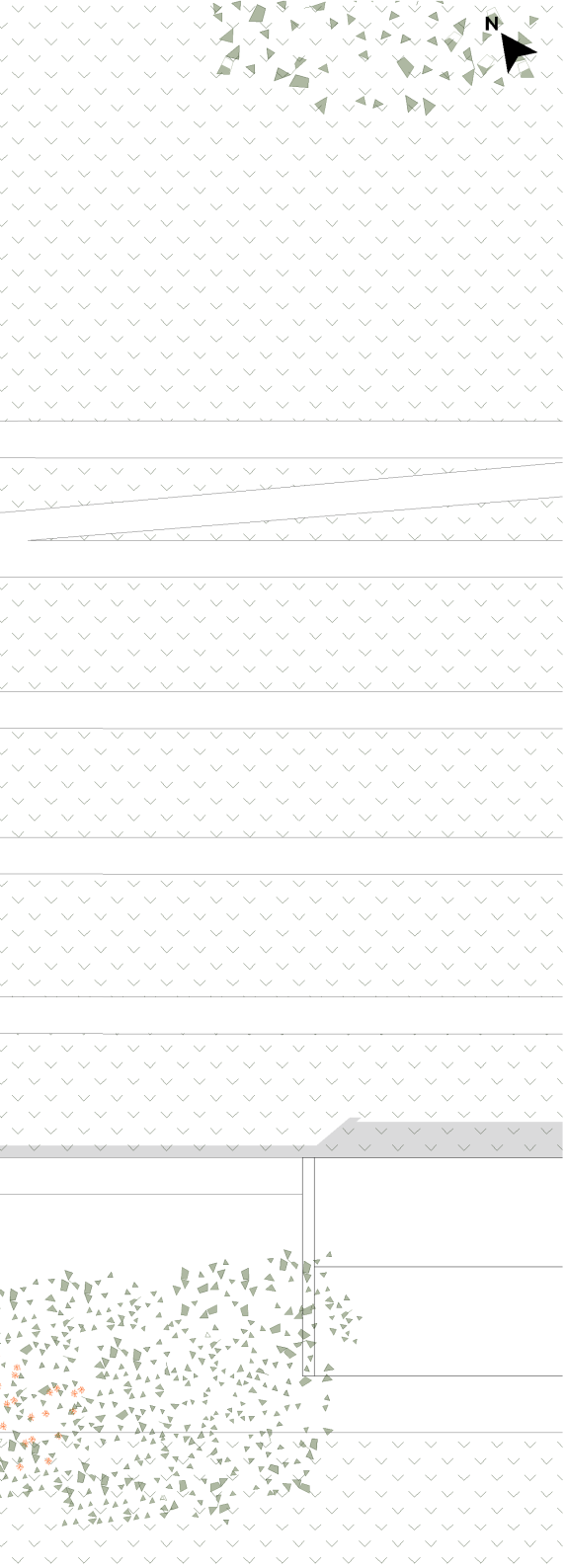
La materialidad de estos programas no resulta de la estructura, sino que serán paneles prefabricados livianos. El sistema de cerramiento de Placas Lisas está compuesto por paneles longitudinales posicionados verticalmente. Se modula con un ancho de 1.50m. y una altura de 3.00m., con un espesor PL 20. Estos permiten cubrir luces hasta 12.00m, y están diseñados para soportar sobrecargas de viento. Los paños vidriados, por su parte, contarán con un marco estructural de PVC y se modulan de 1.00 m x 3.00 m. Sus aperturas serán variables según la situación en la que se encuentren dentro del edificio, cuestión que se verá en detalle en cada plano pertinente.

El edificio remata entonces con la cancha, siendo el último nivel accesible. Más allá de que en principio surge a partir de los requerimientos para la actividad de fútbol, al tener su acabado de hormigón alisado es posibilitante para otros deportes. La cancha de fútbol, entonces, pasa a pensarse como una cancha multiuso, que funcione también para voley y basquet, a la vez que se aprovecha el espacio en totalidad para otras actividades recreativas y de contención para los chicos, como patinaje artístico, entre otras. O bien, cualquier actividad que surja de la dinámica cultural del barrio, propiciando así que los vecinos habiten los espacios de acuerdo a sus propios requerimientos.

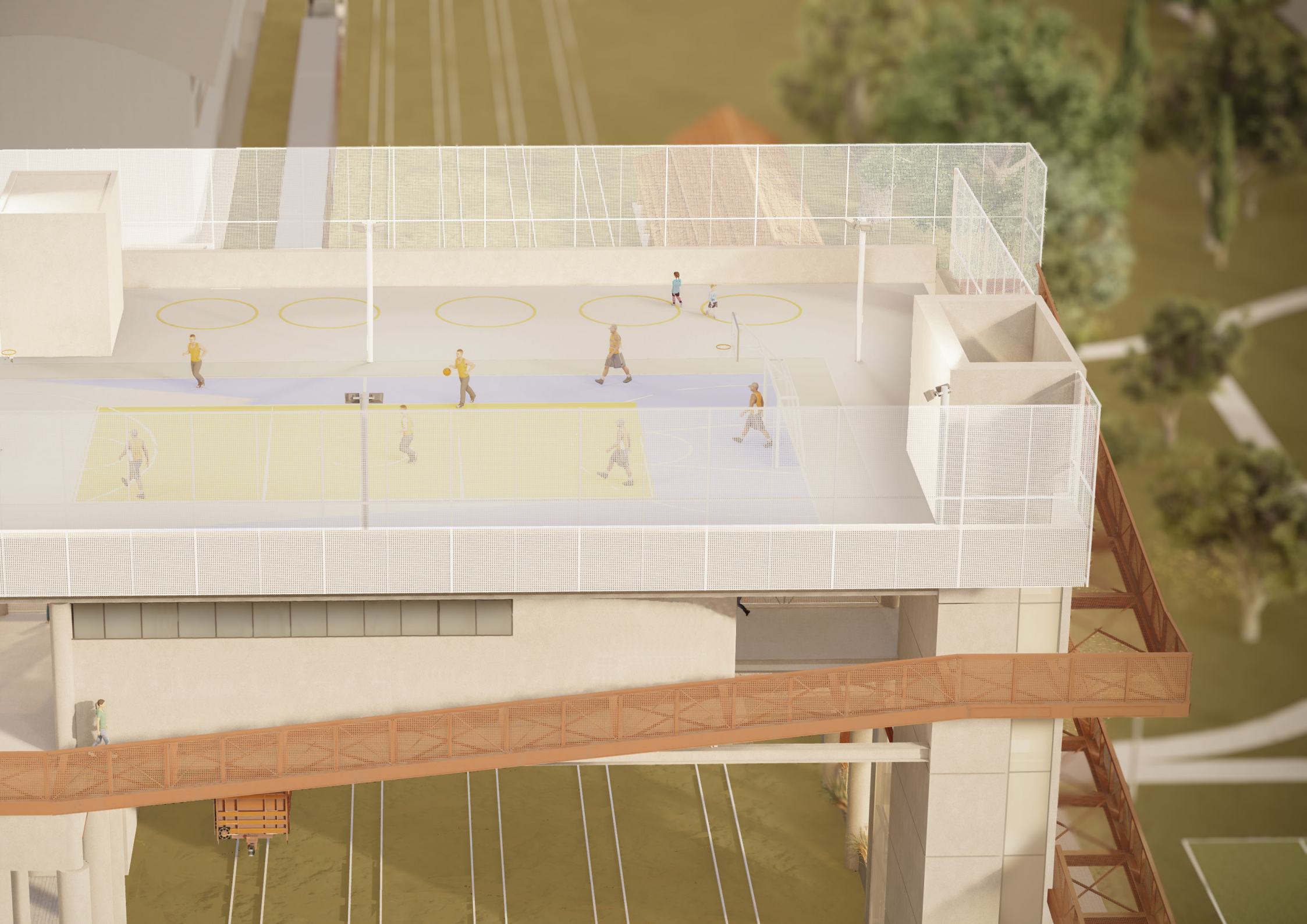


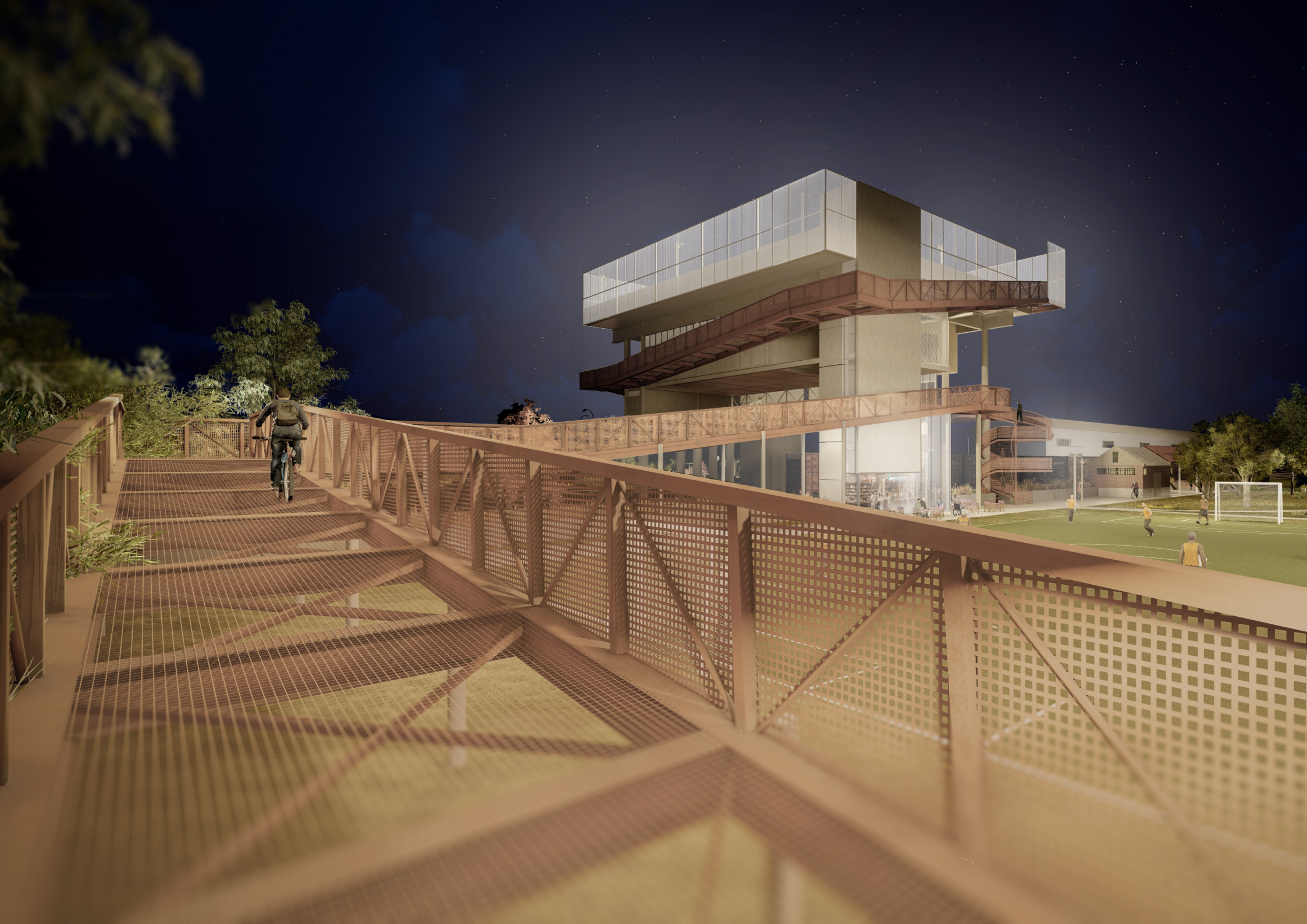


PLANTA CANCHA
Esc. 1:250















09. CONCLUSIÓN

El presente trabajo intenta resolver, desde el proyecto de un edificio público, la conexión territorial, la memoria y la contención colectiva. Abordamos desde la arquitectura un territorio de alta complejidad urbana y social: el predio ferroviario de la ex estación Nuevo Alberdi. En el marco de los procesos de integración socio-urbana, se lleva a cabo un análisis integral (normativo, patrimonial, material y social) que permite detectar restricciones pero, sobre todo, oportunidades para una intervención situada y significativa.

Desde el inicio, nos propusimos trabajar sobre conceptos que intencionamos explorar y hacer visibles en el proyecto. Durante el proceso, y especialmente luego de un contacto directo con el territorio, comprendimos la urgencia de ciertas problemáticas y el compromiso ético que implica intervenir en ese contexto.

La propuesta arquitectónica desarrollada —estructurada en torno a las operaciones de jugar, andar, iluminar y valorar— no sólo busca resolver problemas de accesibilidad, seguridad e infraestructura, sino también generar condiciones para el encuentro, la apropiación colectiva y la revalorización barrial. En este sentido, el proyecto se posiciona en el cruce entre lo técnico y lo simbólico, lo funcional y lo afectivo.

Lejos de ofrecer soluciones definitivas, el trabajo plantea una arquitectura abierta a las apropiaciones, capaz de alojar lo imprevisto. Una arquitectura que no teme a las transgresiones, sino que las reconoce como forma de construcción de sentido.

Finalmente, este trabajo fue también una gran experiencia de aprendizaje en torno a la práctica arquitectónica como herramienta de mediación, escucha y compromiso. En contextos donde el conflicto y la desigualdad se hacen paisaje, proyectar es también una forma de cuidar, de generar los espacios que permitan establecer esas redes de cuidado.

10. REFLEXIÓN FINAL

El abordaje del proyecto final de carrera, guiado con los lineamientos de la cátedra, ha profundizado sobre temas de la actualidad de gran importancia. Este proyecto refleja, agrupa y condensa temas de gran interés propio. Se ha tomado en cuenta su contexto, entendiendo que las situaciones locales, las problemáticas y potencialidades son primordiales en el proceso proyectual. Hacer arquitectura es a nuestro modo de ver, estudiar y analizar las realidades, su entorno, y sus necesidades emergentes. Se trata a lo largo de todo el recorrido en humanizar las huellas, trabajar sobre ellas y sobre el imaginario social de aquel lugar.

Tener presente el poder transformador de la arquitectura es, sin dudas, uno de los aspectos que más nos apasionan de la profesión, por lo que buscamos que nuestro proyecto final represente, precisamente, esa manera sensible con la que afrontamos cada una de las decisiones. Entender que en el marco de la disciplina los desafíos son constantes, diferentes en cada caso, que no hay receta sino prioridades.

"Knowledge is available. It just happened to be in him, the knowledge of something else, and so it is in everyone of us. Knowledge is very specifically something that belongs to each individual in his own way. The book of knowledge has never been written, nor will it ever be written for man. Certainly nature doesn't need it. It's already written for nature."

L. Khan. in "Silence and light"

Bibliografía.

- . Bo Bardi, L. (1967). El Nuevo Trianon. Mirante Das Artes
- . Campo Baeza, A (2023). Siete lecciones de arquitectura. Editorial Estilo Estugraf Impresores
- . Jacobs, J (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Editorial Capitán Swing Libros
- . Khan, L (2013). Silence and light. Editorial Park Books
- . Martínez de Pisón, E (2010). Saber ver el paisaje. [Proyecto de investigación]. Estudios geográficos
- . Pallasmaa, J (2016). Habitar. Editorial Gustavo Gili
- . Sili, M (2018) - Migración de la ciudad al campo Argentina
- . Tschumi, B. (1994). Architecture and disjunction. Cambridge, MA: MIT Press.
- . "Paesaggio e Reti. Ecología della funzione e della percezione" Pompeo Fabri.
- . Montaner, J M (2015)
- Hiba, J (17 de diciembre de 2021). Un barrio de Rosario se convirtió en una innovadora experiencia sociourbana tras más de diez años de conflicto por la tierra.
- <https://www.infobae.com/america/soluciones/2021/12/17/un-barrio-de-rosario-se-convirtio-en-una-innovadora-experiencia-sociourbana-tras-mas-de-diez-anos-de-conflicto-por-la-tierra>
- IGC. Urbanización Nuevo Alberdi. Proyecto de integración socio-urbana. <https://www.igc.org.ar/nuevoalberdi/>
- La Capital. (17 de abril de 2022). Nuevo Alberdi, de la privación a la esperanza por la urbanización más grande de Rosario.
- <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/nuevo-alberdi-la-privacion-la-esperanza-la-urbanizacion-mas-grande-rosario>
- Robins, R (28 de octubre de 2021). El nuevo Nuevo Alberdi: una "ciudad" para 60 mil personas que cambiará el noroeste.
- <https://www.rosario3.com/informaciongeneral/El-nuevo-Nuevo-Alberdi-una-ciudad-para-60-mil-personas-que-cambiara-el-noroeste-20211028-0058.html>
- Viú, T (7 de octubre de 2022). Nuevo Alberdi: La realidad del barrio soñado.
- <https://www.enredando.org.ar/2022/10/07/nuevo-alberdi-la-relidad-del-barrio-sonado>

Agradecimientos

Queremos agradecer a Universidad Nacional de Rosario Y Facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño por una educación libre, pública, gratuita y de calidad. Por abrirnos sus puertas y haberse convertido en nuestro segundo hogar durante el transcurso de la carrera.

A la Cátedra, por permitirnos volcar en este proyecto todo aquello que nos moviliza: nuestras preguntas, intereses, convicciones y búsquedas personales en torno a la Arquitectura.

A nuestros docentes, por haber acompañado cada etapa de este proceso durante todo este año y medio.

A Ale, por su infinita paciencia, por invitarnos a reflexionar y por transmitirnos siempre su entusiasmo genuino.

A Ana, por su mirada sensible y por desafiarnos a ir siempre un paso más allá, con una idea, una lectura, un referente preciso.

A Bruno, por su claridad y su capacidad para acercarnos herramientas concretas en los momentos justos.

A nuestras familias y amistades, que estuvieron siempre. Gracias por el apoyo, por el amor incondicional y por el aguante.

Y a los amigos que hicimos en estos años de carrera, gracias por ser parte del camino, por todas las traspachadas, los mates, las risas y los enojos compartidos. Porque sin ustedes, esta etapa no hubiese tenido la misma magia.

Proyecto Final de Carrera.

08 de Agosto de 2025.

Autoras.

Del Fiorentino, Victoria
Porporato, Julieta

Taller (en) Contexto
Prof. Titular
Arq. Yanina Ciccero

Adjunta y tutora:
Dra. Arq. Buzaglo Alejandra

Equipo Docente:
Arq. Ana Lina Klotzman
Arq. Bruno Turri

