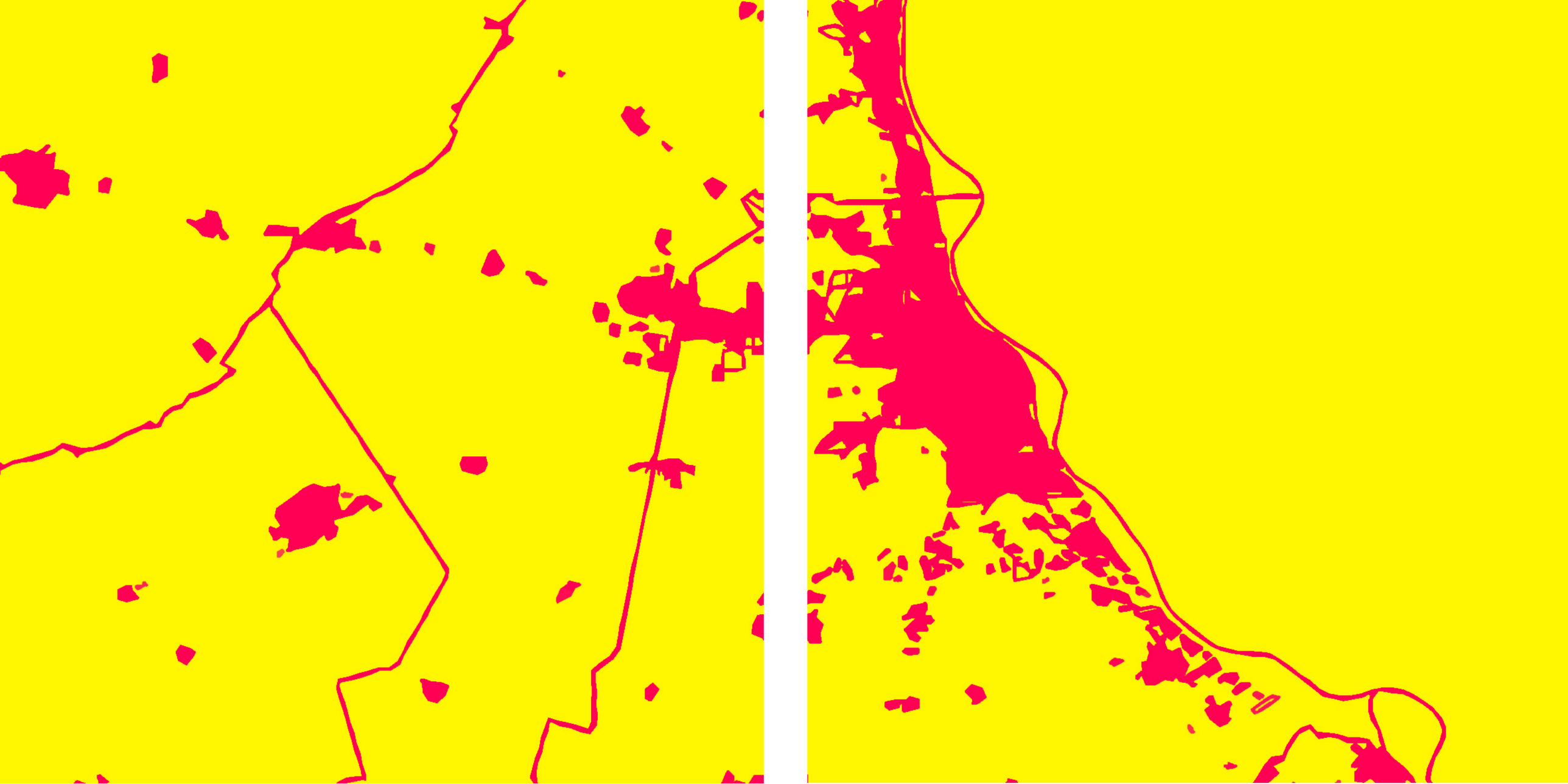
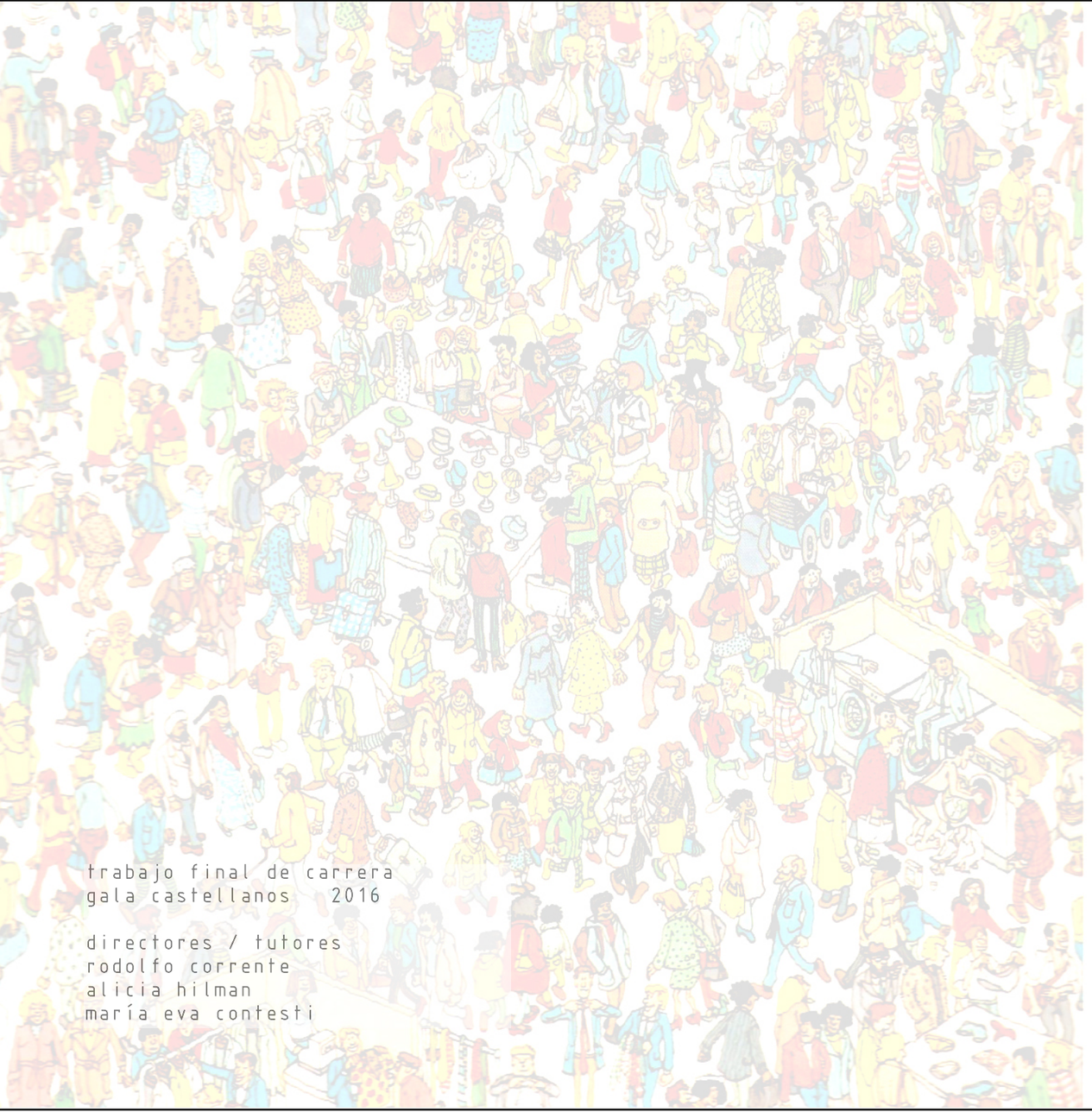
Copyrighted Material

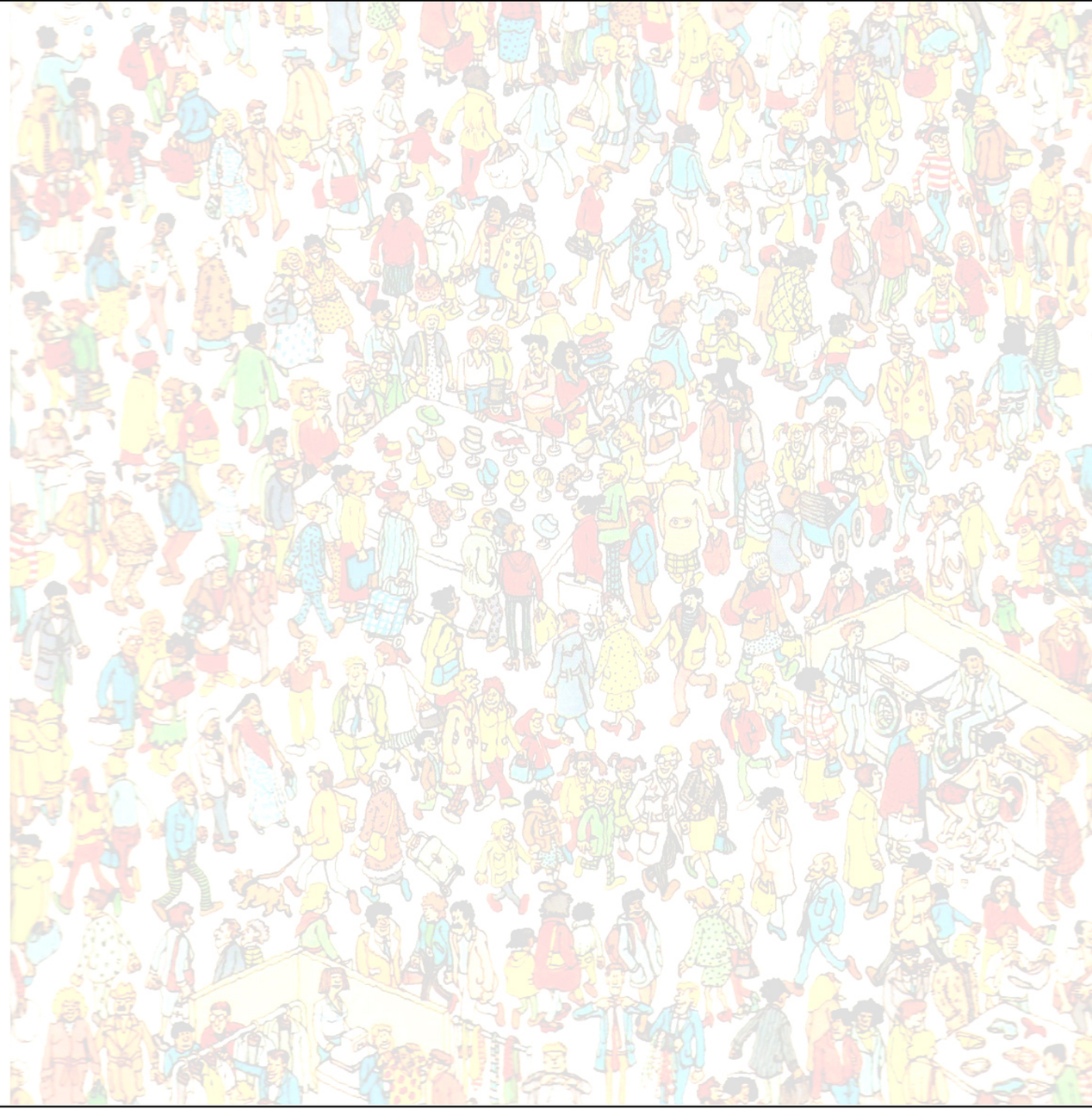
Copyrighted Material

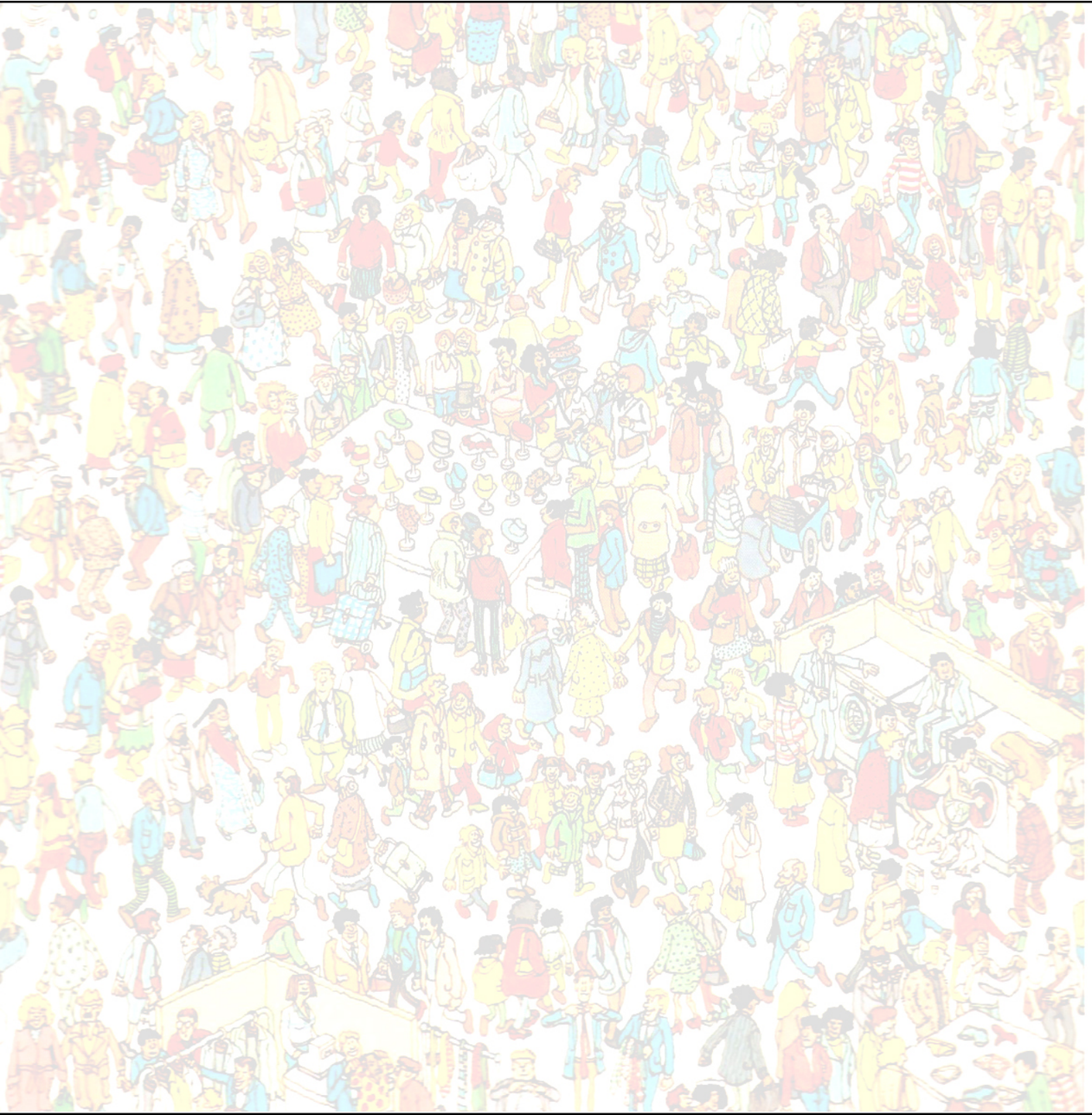




trabajo final de carrera
gala castellanos 2016

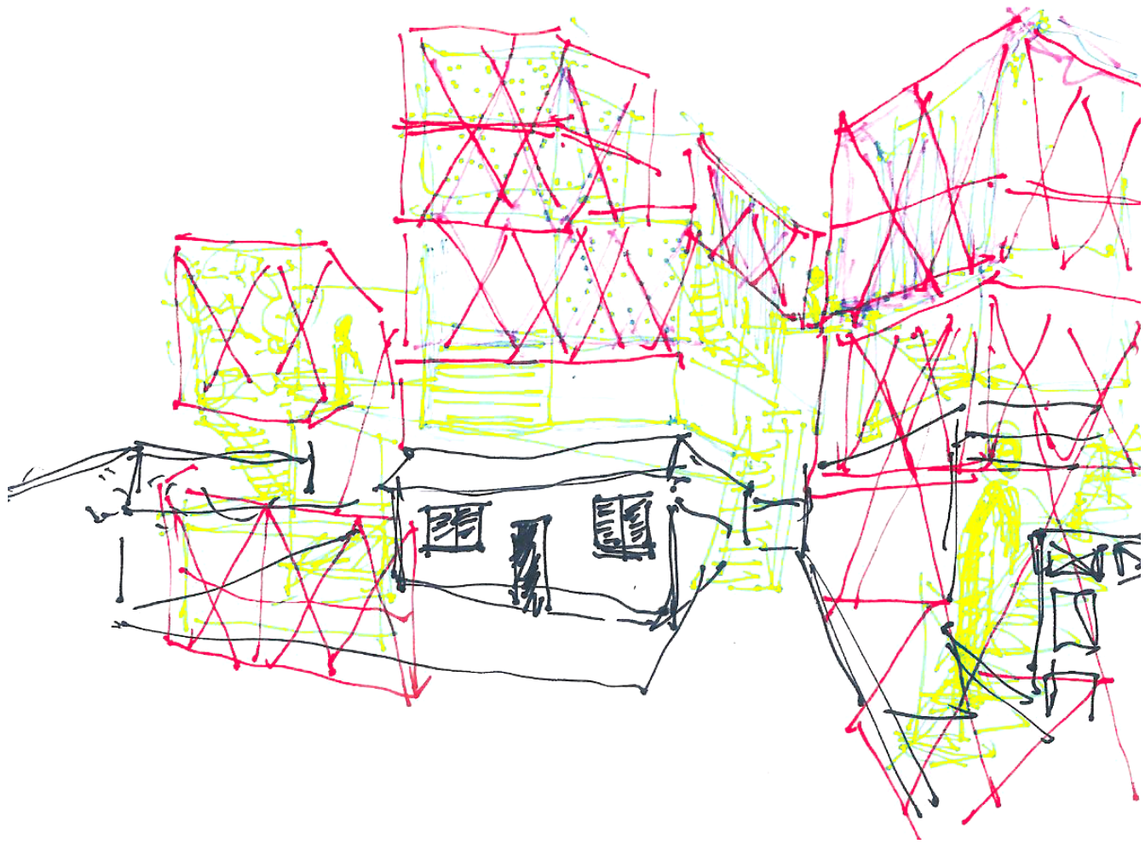
directores / tutores
rodolfo corrente
alicia hilman
maría eva contesti





"la manzana de un barrio puede incluir un teatro, una cafetería, una galería de arte, restaurantes, una tienda de bicicletas, salas de ensayo, una iglesia, departamentos y bares, generando más actividad que un bloque de edificios de oficinas."

edward mcmahon, urbanista.



índice

página 11. construir ciudad. construir urbanidad
introducción

página 15. sobre las ciudades
ser moderno!
expansión urbana
no a la zonificación
murallas. cuestión de límites

página 27. densidad
qué es la densidad?
densidad. intensidad
extremos. ningun exceso es bueno

página 39. ciudad 2.0
cual es la ciudad deseada?
espacio público. la calle
referentes

página 47. rosario
paradigma actual
plan urbano
relevamiento. densidad por manzana
microcentro

página 59. propuesta. acupuntura urbana
diagnóstico del área
sector. 11 manzanas
análisis del tejido
equipamiento. estudio caso ovidio lagos
programa. equipaciomiento propuesto
manzana 10

página 93. bibliografía. info. anexos

[construir ciudad. construír urbanidad]

[fotografía: corrientes y montevideo. rosario.
octubre 2015. gala castellanos]

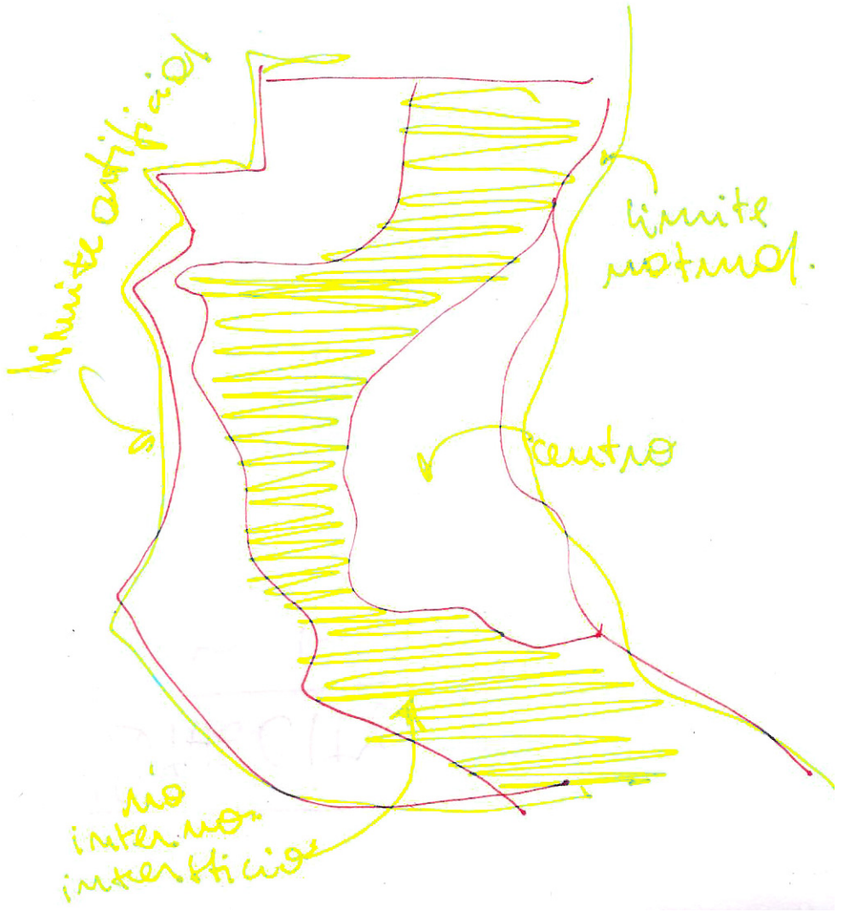
el crecimiento acelerado de la población ha causado que las ciudades se expandan de una forma rápida y drástica, lo cual conlleva a un cambio en el espacio geográfico. las áreas peri-urbanas o periferias metropolitanas expandidas de las ciudades es donde gran parte de la dinámica de crecimiento está teniendo lugar. se reconoce un patrón urbano disperso en la mayor parte del territorio. las manchas urbanas en relación con la cantidad de habitantes indican que no existe un desarrollo eficiente de expansión.

en las primeras etapas de la revolución industrial, el iman urbano atrajo a los habitantes rurales a la ciudad. a la inversa, cuando las condiciones del transporte lo hicieron posible, se inició el flujo excéntrico de los habitantes urbanos que escapaban de la congestión y la degradación de la ciudad y se dirigían a la búsqueda de la privacidad de una "casa en el campo".

por otro lado, la carrera por la densidad y la prisa por construir edificios cada vez más altos, anula la vitalidad que una gran población podría producir. ya que los rascacielos operan como suburbios verticales, donde la gente que lo habita aisla las funciones y sus usos "silenciando la "vida en la calle", un término usado por jane jacobs para describir las interacciones espontáneas que se producen a lo largo de una calle muy transitada que tiene una variedad de usos dados por muchas personas diferentes.

se propone definir y consolidar los intersticios (el río interno) de la ciudad de rosario, redensificar la ciudad añadiendo unidades que se superponen a lo existente y crear nuevos equipamentos públicos más cercanos a sus habitantes que a la vez actúan como puntos de referencia en la ciudad, dotándola de urbanidad e intensidad. promover un modelo de ciudad densa y compacta. controlar el proceso de expansión de la ciudad se analizan situaciones extremas de densidad en rosario y otras ciudades, desde el punto de vista social y sustentable con el objetivo de incentivar el crecimiento endógeno, estimulando la diversidad y el uso mixto.

la investigación de este trabajo final de carrera deviene en un conjunto de abordajes y temáticas que confluyen en la ciudad, a través de un pensamiento interdisciplinar desarrollado durante los últimos cinco años, que finaliza en la idea de construir la ciudad ideal.



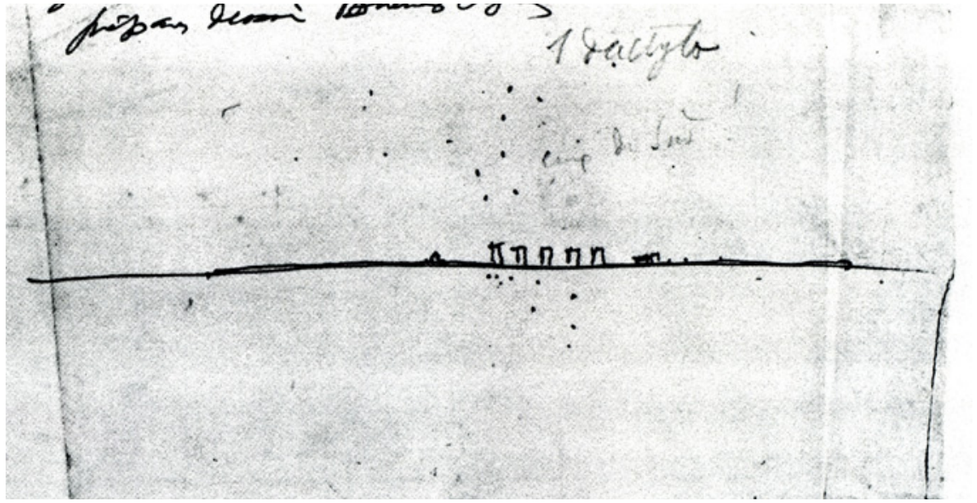
[sobre las ciudades]

[fotografía: pavilion milano. rotterdam. 1986. gabriele basilico]

ser moderno!

las ciudades son un modo de ocupar el espacio y al mismo tiempo son un espacio físico que alberga a una comunidad. cuanto más grande es la ciudad más extenso es el espacio, cuando este se extiende demasiado, la comunidad de fragmenta; para evitar la fragmentación, se densifica y a medida que se densifica, más se desvirtúa y sigue fragmentándose.

desde la antigüedad se ha especulado con las dimensiones y características de la "ciudad ideal". en el primer congreso del ciam, antes de la segunda guerra mundial, se redactó la carta de atenas, para la cual las funciones de habitar, trabajar, descansar y circular eran las básicas para la ciudad moderna. en aquel momento las ciudades se construían a partir de pequeñas instalaciones, una casa a la vez, y existían dos tipos de espacios que habían acompañado al hombre a través de la historia de planificación y construcción de asentamientos humanos. uno de ellos era la calle, la línea habitada, espacio para moverse, a pie, linealmente. el otro era la plaza, que iba acorde con la vista, y era un lugar de paso donde se generaban actividades abiertas en la ciudad. es decir que el pie y el ojo eran las dos cosas desde las cuales las ciudades debían construirse y las dimensiones debían ser bastante pequeñas, teniendo en cuenta los sentidos del ser humano. las antiguas ciudades eran construidas para adaptarse al cuerpo, no solo en europa sino en todo el mundo. se hacían del modo en que la gente se desplazaba, hasta donde su mirada podía alcanzar y según se relacionaba con el entorno.



luego apareció el movimiento moderno proponiendo un nuevo y radical paradigma del urbanismo. una manera completamente distinta de construir ciudades fue introducida. todo lo que se sabía sobre el buen hábitat urbano para el ser humano fue desechado por los modernistas, quienes afirmaban que existía una nueva persona, el hombre moderno y que todo lo definido para el antiguo hombre no se aplicaba para el nuevo. cuando el modernismo tomó la planificación de ciudades, apareció una escala donde el ser humano tenía la misma altura, la misma velocidad al caminar, la misma distancia, pero no sucedía lo mismo con sus alrededores.

fue alrededor de 1960 cuando las ciudades comenzaron a expandirse. se construyó mucho y muy rápido, esta urbanización era práctica, era fácil producir en masa y fue utilizada en grandes proyectos alrededor del mundo. los urbanistas se movían en aeroplanos y hacían todo desde arriba para que se vea bien.

pero el principal problema en este desarrollo, donde se suponía que la gente debía vivir, los niños jugar, la gente mayor debía envejecer, era que la escala humana estaba completamente descuidada. jan gehl llama a este tipo de urbanismo "síndrome brasilia". en brasilia se puede contemplar tal vez la más grande realización de las ideas de la ville radieuse: la ciudad pensada por le corbusier que nunca llegó a construirse. brasilia fue construida en un sitio vacante proporcionado por el presidente de brasil, sobre tabula rasa a fines de los años cincuenta después de un concurso y surgió como la nueva y fantástica capital modernista de brasil.

estas ideas radicales fueron desarrolladas por le corbusier en sus borradores de varios esquemas para ciudades como parís, amberes, moscú y argel. estas ciudades estarían compuestas por idénticos rascacielos prefabricados de alta densidad, distribuidos en una amplia zona verde y dispuestos en una cuadrícula cartesiana, permitiendo que la ciudad funcionara como "una máquina de vivir". en el núcleo del plan de le corbusier estaba el concepto de zonificación:

una estricta división segregada de la ciudad en zonas comerciales, de negocios, entretenimiento y residenciales. sus principios tuvieron una gran influencia en los últimos cincuenta años de la planificación urbana y llevaron al desarrollo de nuevas tipologías de vivienda de alta densidad.

uno de los imprevistos fue que los urbanistas y arquitectos perdieron la capacidad de construír en escala humana, todo se hacía muy grande y ya no para personas, sino que dinosaurios podrían vivir en esos lugares. confusión y pérdida de la escala humana. lugares grandes, fríos y sin interés absoluto.
brasilia ha sido criticada por ignorar los deseos de los residentes y la carencia de espacios públicos para encuentros urbanos, porque nadie pensó que habría personas caminando y desplazándose por esta ciudad, y ahora deben trasladarse entre grandes jardines, caminos interminables, y no hay dinero para que todos tengan un helicóptero para disfrutarla. además, los bloques de apartamentos que se encuentran en las afueras de casi todas las grandes ciudades de hoy, se han convertido en incubadoras de pobreza y delincuencia.

sin embargo, la idea de proponer orden urbano a través de una planificación cuidadosa es tan relevante ahora como cuando le corbusier publicó la ville radieuse. las problemáticas de la vida sana, el tráfico, el ruido, el espacio público y el transporte siguen siendo una de las principales preocupaciones de los planificadores urbanos de hoy en día.

expansión urbana

la otra gran innovación que surgió alrededor de 1960 fue la invasión de automóviles. por supuesto que el automóvil apareció antes pero alrededor de 1960 realmente devinieron en un movimiento masivo que irrumpió en nuestras sociedades llenando todos los huecos, atrayendo el interés de los políticos y planificadores. a partir de ese momento en cada ciudad hubo un departamento de tránsito que llevaba la cuenta de todos los vehículos cada año, pero nunca hubo un departamento para las personas, el espacio público y los peatones, y nadie en la ciudad tuvo el conocimiento de cómo debían usarse las ciudades, pero sabían todo sobre cómo el tráfico usaba la ciudad. además los vehículos y la influencia de los vehículos promovió el sentido de la escala porque cuando el trá-

no a la zonificación

fico se movía necesitaba mucho espacio, grandes dimensiones, y cuando el tráfico estaba aparcado también necesitaba grandes espacios. además otra fuente de confusión es que la velocidad de los autos en los viejos tiempos cuando andaban por la ciudad como los peatones era de 5 km/h lo cual se relaciona con pequeñas dimensiones, poder ver todos los detalles, poder ver a la gente; el entorno se torna interesante y personal. en cambio ahora, con 60 km/h, se necesitan grandes espacios para poder maniobrarlos, grandes señales para poder velas y ya no hay detalles ni personas.

repetitivamente se etiqueta a los automóviles como los villanos responsables de todos los males de las ciudades y de todas las desilusiones y fracasos del urbanismo. pero los efectos destructivos de los automóviles no son una causa sino mas bien una consecuencia del modo de planificar las ciudades.

la ciudad crece y lo hace aceleradamente. el grado de crecimiento de las ciudades provoca que los parámetros convencionales de ajuste del crecimiento urbano hayan quedado obsoletos. y mientras ese crecimiento se produce, nuevas herramientas comienzan a surgir en busca de un nuevo orden.

el primer reglamento de zonificación (new york) ofreció soluciones tendientes a resolver problemas de crecimiento y se transformó en uno de los instrumentos estructurales de la planificación urbanística, principalmente mediante la regulación del uso del suelo y del volumen edilicio por sectores. reconoce la existencia de diferentes estratos sociales y de una división del trabajo. a partir de allí, logró simplificar y esquematizar la ciudad a unos pocos elementos. la necesidad de regular usos derivó en la creación de distritos en los que la exclusión de negocios del área residencial y de las viviendas del área industrial resultó ser el principal problema. la solución encontrada fue la de determinar en el mapa diferentes tipos de distritos residenciales, de negocios e industriales.

ya en el siglo XVI, en su plan para una ciudad ideal, leonardo da vinci propuso la separación de peatones, jinetes y vehículos, asegurnadoles integridad de circulación. tony garnier para la cité industrielle y en el slogan de patrick geddes "sitio, gente, trabajo" que se incorporó a la carta de atenas del ciam. se sostenía que se debían separar las funciones y distinguir las zonas de trabajo, vivienda, recreación y circulación para organizar claramente la ciudad.

los principios de aislamiento y redistribución por sectores de actividades se han ido extendiendo con facilidad a toda clase de actividades ciudadadanas, hasta el punto de que, en la actualidad, un plan general de reordenación espacial de una gran ciudad se limita en su mayoría a proponer el emplazamiento, habitualmente atendiendo sólo al transporte, de una larga serie de asentamientos esterilizados.

son varias las problemáticas que surgen alrededor de la zonificación de manera directa o inderecta. hoy se ha hecho un hábito corriente cubrir infimas distancias en grandes automóviles a pesar de las dificultades que implican las maniobras y la perpetua búsqueda de lugares de estacionamiento. el automóvil, que fue concebido como una herramienta para servir al hombre, emerge ahora como una presión dominante con derechos propios. el espacio arquitectónico de una civilización predominantemente pedestre, se ha vuelto secundario con respecto al automóvil, a sus playas de estacionamiento y al comercio circundante. el automóvil necesita espacio. los instrumentos que confirieron al hombre su mayor poder dinámico (la movilidad total y la comunicación instantánea) son precisamente los que están destruyendo el equilibrio del hábitat humano.

en relación al comercio, por ejemplo, los almacenes están siendo reemplazados por centros comerciales que abastecen a un creciente número de consumidores. estos centros se hallan situados fuera de la ciudad propiamente dicha, en lugares de acceso mas fácil, insertados dentro de veloces sistemas de transporte.

en las periferias de las ciudades nos encontramos con distintos tipos de bloques de departamentos (viviendas de interés social) que se yerguen en su propio espacio verde. la propiedad, la administración y el mantenimiento de estos espacios no pertenecen específicamente ni al sector público ni al sector privado. son espacios residuales entre cajas gigantescas, donde adultos y niños se encuentran igualemnte a disgusto.

la zonificación produce espacios intersticiales indefinidos, la transición, los no lugares. debemos entender que el espacio entre los edificios es tan importante para la vida del hombre como los edificios mismos.

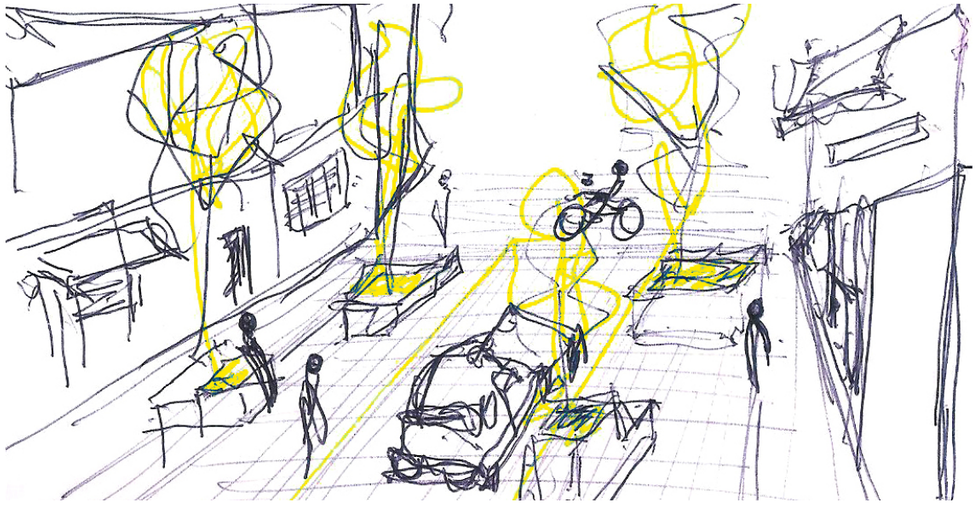
la formación de la ciudad occiden-

tal podría describirse en función de tres movimientos o éxodos históricos. en primer lugar, la concentración de la población en las ciudades con fines de cooperación social, política y cultural. un segundo movimiento coincidió con la revolución industrial que fue otorgando a las ciudades empleos e infraestructuras para los emigrantes rurales. por último, la saturación de las ciudades en el siglo xx y la popularización de las corrientes higienistas forzaron un desplazamiento de la ciudad hacia el suburbio disminuyendo la densidad y la concentración de los medios urbanos.

estos tres polos de atracción siguen activos para los ciudadanos contemporáneos. son ahora movimientos constantes, que se realizan a veces de forma diaria. desde el punto de vista de la sostenibilidad, este modelo de polos especializados y desplazamientos constantes conduce a una sociedad extraordinariamente derrochadora de energía y dependiente de los combustibles fósiles. ciudades del consumo.

"el principal problema de las ciudades es que los edificios se interponen en el camino."

cedric price



murallas: cuestión de límites

el considerable número de trabajos recientes que abordan las transformaciones de la estructura urbana de grandes ciudades se ha orientado comúnmente a estudiar el fenómeno de la suburbanización y la atención del debate se dirigió a la nueva realidad periurbana como compleja mezcla de asentamientos irregulares desplazados del centro de las ciudades y, entre medio, pequeños enclaves de clase media y de nueva construcción cercada.

de modo que la situación de borde resulta cada vez más difícil de examinar debido a la complejidad urbana dominante, abandonada en general a operadores inmobiliarios, usualmente desinteresados.

volver a la idea de ciudad amurallada tiene que ver con el deseo de mantener la cohesión de la vida urbana interior y preservarla de la destrucción desde el exterior. evitar la dispersioón de la mancha urbana, estimular el crecimiento centrípeto de las ciudades.

las antiguas murallas europeas eran definiciones físicas de lo urbano: lo que encerraban era la ciudad completa, con sus ricos y sus pobres, separándola de otras ciudades, ejércitos e imperios. esas murallas definían ciudades, eran un atributo de urbanidad. pero es injusto reclamar que estos muros hayan destruido los valores de la democracia urbana. Las líneas ferroviarias, autopistas y accidentes naturales también generan barreras entre los barrios de las distintas clases sociales.

a menudo se dice que vivimos en una época de flujos, de redes y continuidades. si la caída del muro de berlín confirma y ejemplifica esta proposición, cada paredón de barrio cerrado se le interpone, literalmente. podemos hablar del regreso a una definición primitiva y estanca del territorio: "de aquí para allá, nosotros; ustedes, del otro lado". los barrios se segmentan por la posibilidad de acceso económico. el cierre del territorio expresa una forma primitiva de la lucha de clases.

las ocupaciones de terrenos producen y dispersan la ciudad. las construcciones clandestinas distorsionan y alteran las normativas urbanas. las privatizaciones forzadas niegan directamente la diversidad urbana y el espacio público.

[fotografía: paris roof tops
2014. michael wolf]

[densidad]

que es la densidad?

antes de intentar contestar esta pregunta, es interesante saber qué no es la densidad. cuando oímos hablar de densidad lo asociamos a imágenes de hong kong o benidorm, ciudades hiperdensas, con rascacielos llenos de pequeños departamentos.

en los años 80, un granjero en el sur de japón tuvo la idea de hacer una sandía de forma cúbica, que se pudiera envasar y almacenar fácilmente. creó un molde cúbico en el que cada semilla crecería adoptando esa forma. esta asociación tiene que ver con la explotación volumétrica de la ciudad, la cual responde a la especulación inmobiliaria, que solo consigue aumentar el hacinamiento. crear densidad no es una cuestión de almacenar tantas viviendas como sea posible. no es una cuestión de reducir vacíos.

la densidad de población o población relativa es el número promedio de habitantes por hectárea. cuando medimos en habitantes por metro cuadrado se considera que menos de 10 m2/hab es un índice de hacinamiento en una vivienda, o la cantidad de 3 personas por habitación. el termino hacinamiento hace referencia a la situación en la cual los seres humanos que habitan o que ocupan un determinado espacio son superiores a la capacidad que tal espacio debería contener, de acuerdo a los parámetros de confort, seguridad e higiene.

los índices de densidad siempre han sido un factor de difícil medición, ya sea por la superficie donde se mide, como por la gran variación que puede haber dentro de una ciudad.

en el año 2012 el urban land institute elaboró un informe que clasifica a las ciudades más importantes del mundo combinando la densidad y la calidad de vida (habitabilidad).

en los resultados, sólo dos urbes, londres y singapur, se situaron en la categoría de alta densidad y elevada calidad de vida, estando hong kong y tokio muy próximas a esa clasificación. diez ciudades se situaron en el cuadrante con alta densidad y baja calidad de vida. en el caso de grandes ciudades, como estocolmo, los ángeles, nueva york, parís y sidney, éstas llenan el cuadrado inferior derecho, en donde se presentan bajos índices de densidad, lo que va de la mano con la habitabilidad en altura. el mayor número de ciudades llenan el cuadrante que combina densidades más bajas y menores niveles de habitabilidad.

densidad intensidad

para qué medir las densidades? de qué podría servir una ciudad más densa que otra. está directamente relacionada la densidad a la extensión de la mancha urbana?

para el 2050 cerca de 70% de la población mundial vivirá en ciudades. aumentar la densidad dentro de las ciudades será inevitable

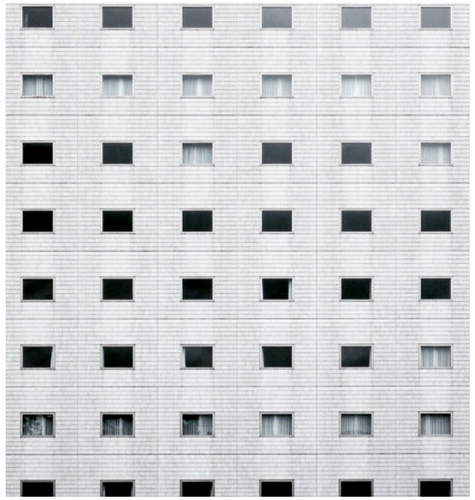
por un lado, un número creciente de economistas urbanos presentan los beneficios de edificar rascacielos como una solución para varios aspectos, desde la innovación y la creación de empleo, hasta el acceso a las viviendas, afirmando que estos edificios generan interacciones humanas, innovación económica y progreso en sí mismo.

otros urbanistas sostienen la densidad se puede lograr sin la construcción de rascacielos. el rascacielo con demaciada frecuencia se construye en lugares donde no existe todavía una carencia real de espacio o en donde las funciones por cumplir no exigen todavía una organización vertical. en torres como éstas, las virtudes de la densidad quedan atrapadas y aisladas, lo que ocurre en ellos es como "traer un suburbio a la ciudad", ya que la concepción común del medio ambiente suburbano es su aislamiento. en primer lugar porque separa la vida de la ciudad de la vida doméstica. aquí, las torres separan a la gente de la calle.

la innovación urbana y la creación de alta tecnología no suele ocurrir en los rascacielos, pero sí en barrios mixtos de mediana altura que estimulan la interacción. ejemplos de esto son los barrios chelsea en nueva york, east end en londres, distrito misión en san francisco, santa mónica y venice en california y, por supuesto, silicon valley.

no es la densidad por sí sola la que hace que una ciudad sea vibrante y próspera. también es necesaria la diversidad y la importancia de estar al nivel de la calle como potencial. incluir otros usos distintos del residencial contribuye a dotar no solo de densidad sino también de intensidad.

las cuidades genéricas, según koolhass, son ciudades que van perdiendo sus atributos y se quedan exclusivamente con aquellas cosas que son válidas para casi todos los lugares. ciudades insustanciales, descontextualizadas y banales cuyo único atributo urbano si hay es la autopista, la estación de servicios o el shopping.



extremos

apiladas verticalmente o alineadas horizontalmente a lo largo de las calles o ubicadas alrededor de una plaza, las viviendas se agrupan en conglomerados. el problema específico es el enlace del grupo de viviendas con la ciudad. en este sentido podemos encontrar casos extremos de alta y baja densidad en el mundo.

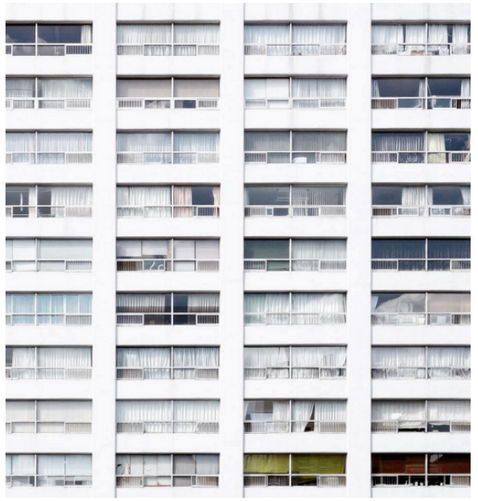
el espacio urbano es limitado y los diferentes mercados del suelo se disputan los de mejor localización, según sus necesidades. para hacerlo más rentable sube en altura, hasta llegar en algunos casos hasta casi los 400 metros.

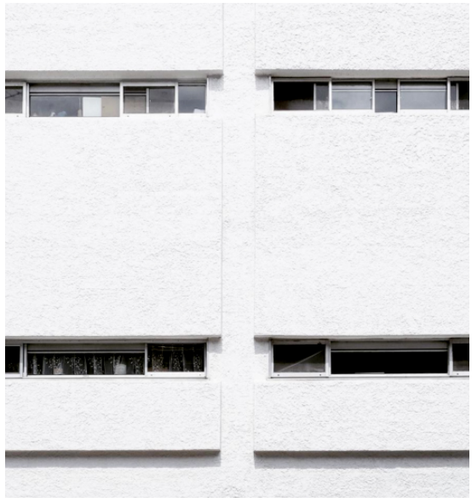
el alto precio del suelo, resultado de la alta demanda de viviendas, locales comerciales y todo tipo de actividades económicas, la falta de infraestructuras homogéneas en la ciudad y la falta de cobro de impuestos al suelo adecuados, refuerza la densificación en altura, aún cuando esto también es producto de la importancia de la localización (que es irreproducible).

los problemas de la superpoblación están relacionados con el hacinamiento, no solo en el espacio privado sino fundamentalmente en los espacios públicos y semipúblicos, en donde las personas se ven imposibilitadas de mantener su distancia social. en la actualidad, algunas zonas del planeta son especialmente conocidas por el hacinamiento que sufren sus habitantes. china, india, méxico y algunos países africanos son lugares en los que la cantidad de población es mayor a la recomendada. las ciudades superpobladas desvirtúan la esencia del hombre y su tendencia a vivir en una comunidad armónicamente. se caracterizan por la repetición, la monotonía y la serialidad, uniformización del entorno, donde se hace presente la pérdida de identidad y la deconstrucción del concepto de lugar. fachadas de grandes edificios cargadas de ubicuidad y desapego, que centúan lo impersonal.

ningún exceso es bueno

la ciudad amurallada de kowloon (hong kong) una vez considerada el asentamiento más denso de la tierra y demolida en 1994, fue un tipo de accidente histórico que nunca estuvo completamente bajo el ordenamiento del gobierno, por lo cual las casas se fueron construyendo ignorando los códigos de seguridad, edificadando sobre los edificios, perforando las paredes para construir escaleras,





muchos de ellos sin acceso al aire al espacio abierto. allí vivió una densa población capaz de resolver problemas de diseño y sistemas de agua fuera del mundo académico tradicional, trabajando en comunidad.

"en las ciudades todo es sociófugo, todo en ellas separa a las personas y las enajena."

monique ruzicka-rossie

"las ciudades son un inmenso laboratorio de ensayo y error, fracaso y éxito, para la construcción y el diseño urbano."

jane jacobs

en latinoamérica en términos generales tenemos los mismos problemas en nuestras ciudades, como déficit bajos de espacio público, crecimiento informal, desplazamientos de lo rural a lo urbano, inequidad social, intervenciones fragmentadas del estado, entre otros.

la ciudad se caracteriza por su desaforado crecimiento y su compleja multiculturalidad. como resultado de la diversidad étnica y social, es dificil crear una memoria urbana colectiva con la que los ciudadanos se puedan identiificar. las condiciones de extrañeza y las oscuras identificaciones con el lugar conducen a

los discursos urbanos basados en el miedo y la necesidad de seguridad y protección. a su vez, la industrialización de las comunicaciones fue una de las principales responsables del proceso de dispersión territorial, creando una ciudad diseminada, guetos urbanos distribuidos en las periferias, fragmentación y disgregación. como consecuencia se pierde la experiencia de lo urbano y el sentido de pertenencia.

las urbanizaciones protegidas son ocupadas por personas de clase media alta, son zonas residenciales privadas "para ciudadanos que buscan un estilo de vida más seguro y de más

nivel que el que pueden encontrar en el centro de la ciudad" "ofrecen un nivel de vida y una calidad de vida mejores, así como la posibilidad de reducir el estrés de la vida cotidiana."

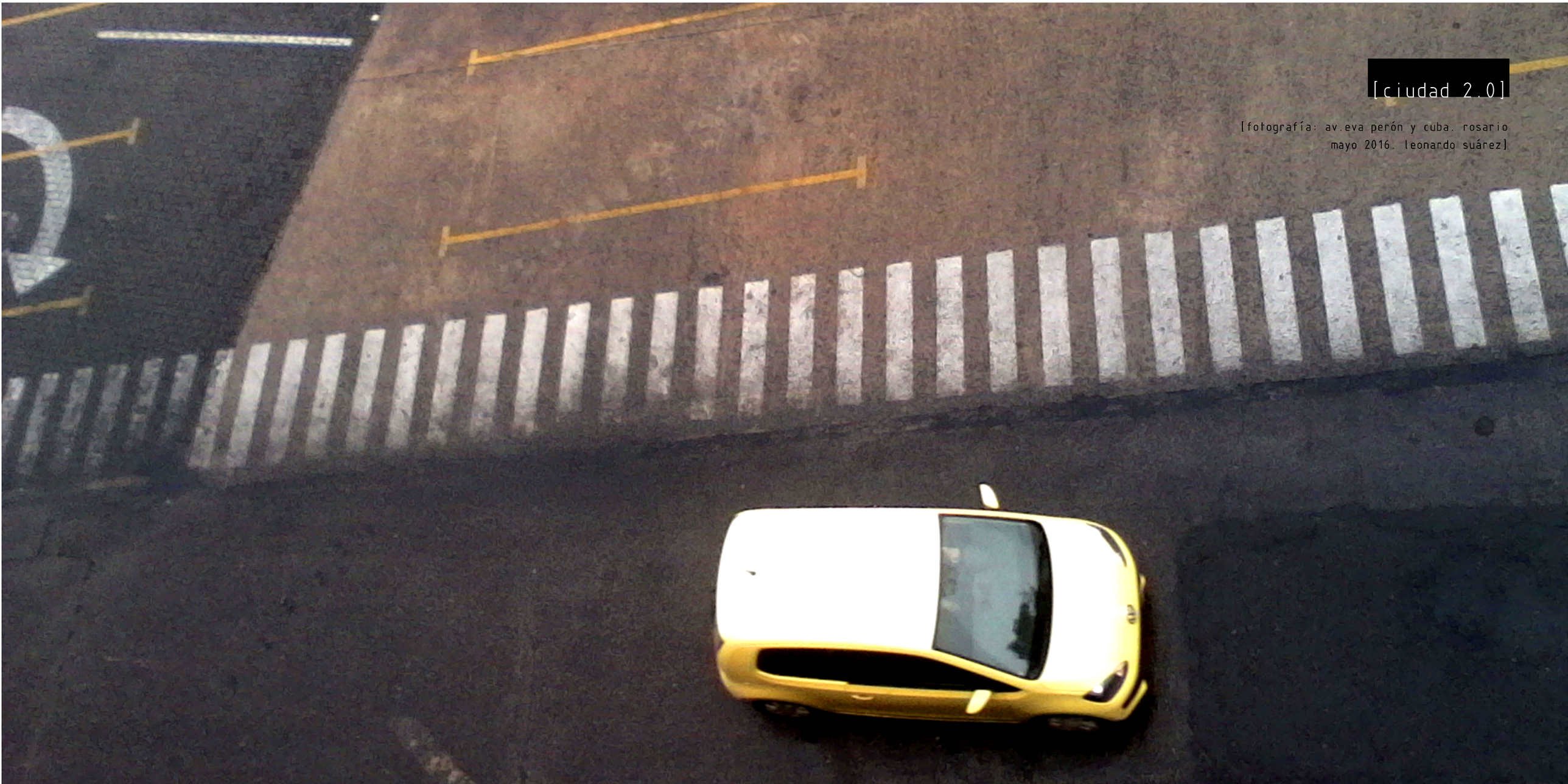
en el hombre hay dos actitudes que lo hacen un ser social. el espíritu gregario que lo hace sentirse igual o parecido a los demás y el espíritu individual o separativo que lo hace apartarse del resto. una sociedad sana depende del equilibrio de ambas tendencias y éste se expresa física y formalmente a través de la ciudad. el barrio cerrado es la manifestación edilicia de una comunidad que decidió apartarse de la sociedad. genera consecuencias perjudiciales en la ciudad, ya que los espacios públicos pasan al ámbito privado, la calle se privatiza con la aparición de nuevas formas de agrupamiento. en su planificación hay una falta de resolución de problemas urbanos estratégicos y estructurales.

la villa miseria también es un barrio privado, ambas estructuras son sorprendentemente semejantes, tienen límites más fuertes que los condominios y presentan una definida homogeneidad social y económica.

los asentamientos informales en sus distintas variantes, desde la villa miseria o favela a la urbanización clandestina o el tugurio céntrico, son una constante en el crecimiento de la mayoría de las ciudades latinoamericanas. se generan bajo las condiciones de la urbanización capitalista, que combina un régimen de propiedad privada del suelo urbano y dispositivos que permiten la producción y acumulación de rentas extraordinarias con el proceso de urbanización. la delimitación entre lo privado y lo comunitário está permanentemente en negociación. en los centros (en los países mas ricos) son barrios más consolidados pero más hacinados, en la periferia se cuenta con más espacio en los lotes, pero con menos acceso a los servicios de infraestructura y en particular con menos acceso a las fuentes de trabajo.

"...distribuirán al hombre espacialmente en compartimientos estancos, disgregando la sociedad hasta convertirla en una suma de comunidades sin relación entre sus partes."

rafael iglesia



[ciudad 2.0]

[fotografía: av.eva perón y cuba. rosario
mayo 2016. leonardo suárez]

cual es la ciudad deseada?

el futuro de la humanidad y del planeta depende de tener mejores ciudades. el hombre no ha desarrollado hasta ahora una estrategia que le permita organizar grandes cantidades de elementos, aun cuando ha perfeccionado ya técnicas que le permiten computarlas. no solo no logramos crear entornos nuevos que resulten satisfactorios, sino que estamos perdiendo lo mejor de lo que tenían los mas viejos. una remodelación del entorno, un nuevo sentido del urbanismo, no podrán surgir espontáneamente, puesto que no son en ningún caso el producto inevitable de la abundancia tecnológica y económica.

una de las cosas más importantes para crear un buen hábitat urbano para el ser humano es la escala. pensar viviendas donde sus habitantes establezcan relaciones de comunidad, reproduciendo las situaciones de proximidad, confianza y cuidado que se generan a nivel barrial. apostar al espacio de uso colectivo, posibilitar que sus habitantes compartan actividades entre sí y con su entorno, e incentive las relaciones vecinales.

priorizar el completamiento de la ciudad por sobre la extensión; controlar y ordenar los procesos de urbanización limitando el crecimiento indiscriminado de la planta urbana y regulando los usos.

la vitalidad de un barrio no surge de ningún tipo de cualidad especial o talento. surge únicamente cuando hay el equipamiento concreto y tangible que se requiere, en las mismas cantidades y disposición, para cultivar la seguridad en las calles.

el barrio y la comunidad son indispensables en la cultura urbana. mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y las veredas. un barrio seguro es aquel que propone movimiento constante, manzanas no muy grandes que generen numerosas esquinas y cruces de calles; donde los edificios miren hacia la vereda para que muchos ojos la custodien.

el resultado final debe ser un espacio que sea lo suficientemente flexible como para dar cabida a diferentes comunidades y fomentar las conexiones entre ellas, el nexo entre los habitantes con sus barrios lugares con una escala inusual e intensidad específica de interacción humana

si la totalidad del uso del espacio se planeara escrupulosamente para obtener una utilización óptima a cualquier nivel, la ciudad podría alojar tanto edificios verticales de múltiples funciones y ocupación a corto plazo, como viviendas bajas para familias con niños. funcionando como partes activas del contexto tecnológico urbano, estas viviendas podrían tener éxito allí donde los suburbios fracasaron.

"think big, but always remember to make places smaller than you think you need."
jan gehl

la calle es el principal espacio público de la ciudad. es precisamente por el discurso técnico del tránsito que las calles han tomado el formato que hoy en día presenciamos en la mayoría de las urbes: simples medios para el tránsito efectivo y veloz.

el auto ha comprobado ser el modo de transporte menos utilizado en las grandes urbes. sin embargo, las características técnicas de las calles continúan definiéndose a favor de la circulación de los vehículos, desarrollando un comportamiento de tránsito, y no social. la calle misma ha dejado de ser un paseo en el que amigos y vecinos pueden mantener char-

el espacio público es la calle

las amables y se ha convetido en una arteria de servicio por la que circulan camiones y vehículos. ver niños jugando solos en la calle resulta casi un imposible. no es adecuada ni siquiera para un perro.

dar prioridad a los peatones frente a los coches no es algo que se pueda asociar a determinadas ideologías. no tiene que ver con la ecología. es un tema de democracia porque todos somos peatones y no todos somos conductores.

eliminar las barreras arquitectónicas puede resultar positivo. las vías con plataforma única en las que las aceras y calzada están al mismo nivel logran rebajar el límite de velocidad a 20 o 30 km/hora, propiciado también un gran descenso en el número de accidentes. lo mismo con los dispositivos de control de tránsito, dispositivos que tienen su origen, precisamente, al momento de conceptualizar la calle como una vía de desplazamiento y no como espacio público.

diseñar e implementar elementos como mobiliario urbano, áreas verdes, regulación del estacionamiento y áreas de recreación contribuye a enriquecer el paisaje urbano.

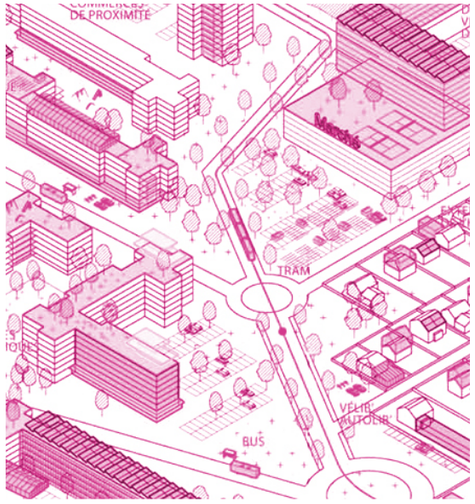
al recrear múltiples momentos en un espacio determinado, el espacio se convierte en un punto de encuentro, un lugar donde el tránsito se detiene para permanecer, para estar. si anteriormente el objetivo de las calles era ahorrar tiempo, ahora es pasar tiempo.

se apuesta por la integración total de la calle, permitiendo que el espacio se negocie personalmente y no a través de señales de tránsito.

volver a mirar el espacio público como el corazón de la vida moderna; su diseño, su uso, su gestión y nuevas funciones. repensar la calle, la plaza, el parque; el arbolado y el paisaje urbano, aquello que nos permita humanizar el espacio público y experimentar el encuentro, el intercambio y la diferencia.

"los edificios tenderán a desmaterializarse. de la era del volumen pasaremos a la de la transparencia y el velo. las estructuras serán más ligeras, los edificios serán más permeables, los peatones se moverán más a su través que a su alrededor."

richard rogers

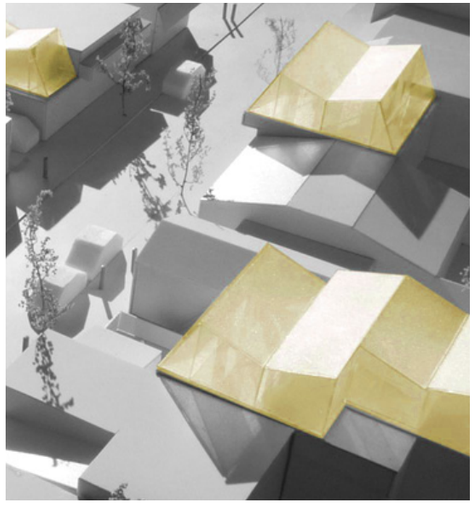


referentes

la grand paris. jean nouvel

el gran parís es una iniciativa del gobierno para convertir la capital francesa en una ciudad competitiva a nivel mundial, que se materializará en el año 2030.

entre los candidatos internacionales, jean nouvel propone la creación de torres y terrazas como recreaciones de los monumentos históricos en zonas de poca densidad de población y para exaltar el encanto de parís, utiliza lo que ya existe, lo embellece e integra el mundo vegetal.



murere. adamo faiden

es una propuesta de vivienda social para densificar zonas conurbanas del gran buenos aires.

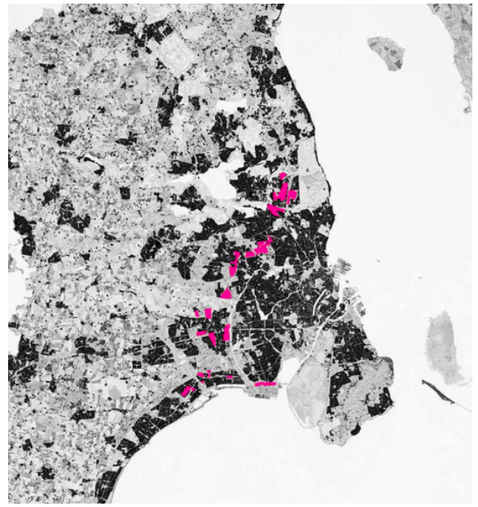
encuentran en las azoteas de aquellas construcciones dispuestas a recibirlas, el soporte necesario para su construcción. es así como al atomizarse en el tejido existente, evitan la guetificación de la vivienda social al mismo tiempo que favorecen su integración en entornos ya consolidados. al duplicar la densidad del lote donde se insertan, fomentan simultáneamente la diversidad programática del área.

big. loop city

es un plan urbano para el crecimiento futuro en los alrededores de copenhague, dinamarca.

pretende reinventar la ciudad mediante la centralización de la urbanización en torno a un sistema de transporte de un desarrollo más amplio que se extendería a la totalidad de la región.

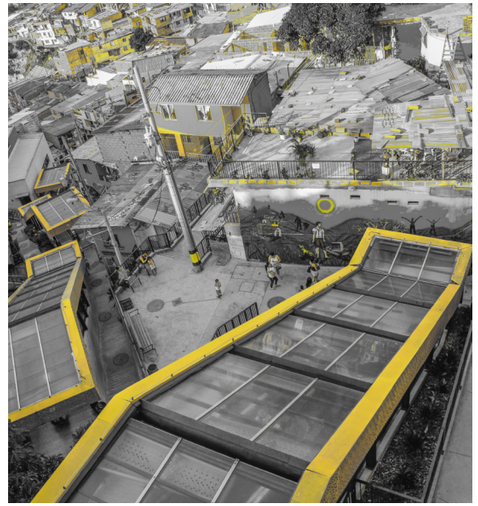
el plan comprende un área de igual tamaño que el centro de copenhague convirtiendo las zonas de densidad 25% a zonas como la ciudad central, donde la densidad es de 200%.



modelo medellín

forma parte de un nuevo modo de hacer arquitectura orientada a la integración social en una red de espacios públicos vulnerables. toma en consideración herramientas de desarrollo social, físico e interinstitucional para transformar los sectores de la ciudad que poseen mayores necesidades.

no solo se introduce un sistema de accesibilidad, sino que las estaciones mismas se convierten en zonas intermodales en las cuales proyectar espacios públicos culturales de innovación para los barrios en cuestión.



[rosario]

[fotografía: salta y mitre. rosario
junio 2016. leonardo suárez]

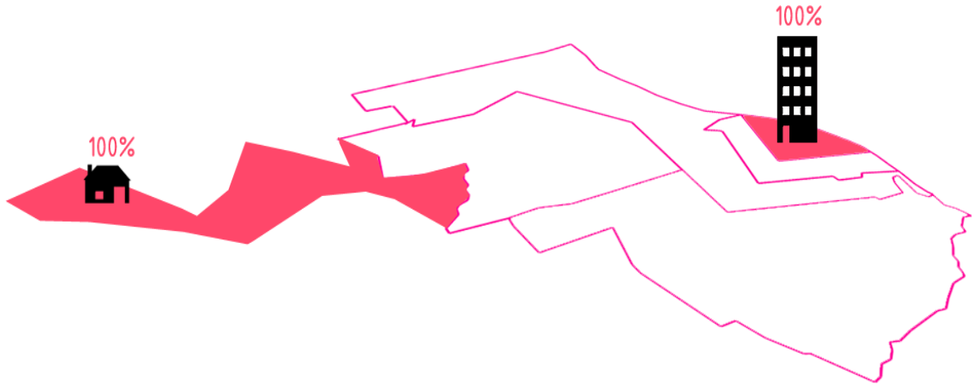
paradigma actual

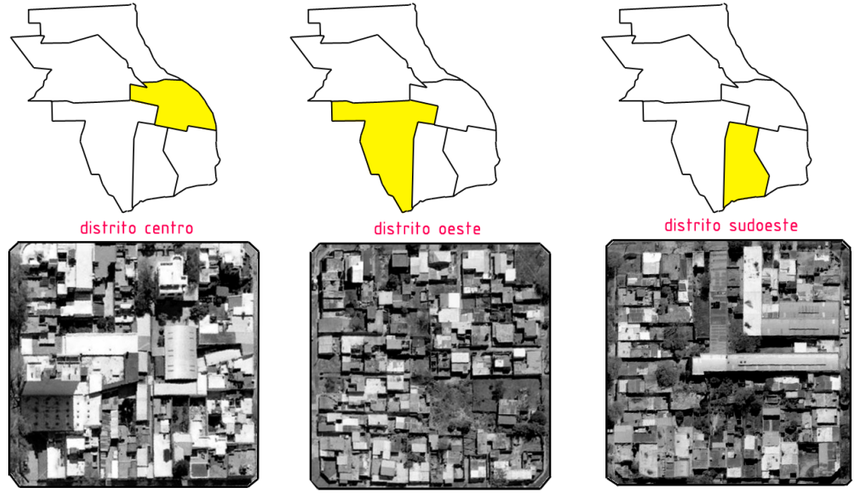
la ciudad de rosario se ha visto transformada por dinámicas urbanas y sociales que han configurado su situación actual, afectando a toda su estructura social, política, económica y cultural. ha crecido desde el centro hacia sus bordes a partir de la repetición de la manzana cuadrada, como muchas de las ciudades hispanas fundadas y desarrolladas bajo el modelo de las "leyes de indias". esta cuadricula, solo se ve alterada por limites naturales como ríos o arroyos y límites artificiales como las vías del ferrocarril, y áreas que modifican su ordenamiento y dimensión por razones especulativas. la extensión de este damero "al infinito" se muestra deficitaria en la periferia y costosa de mantener.

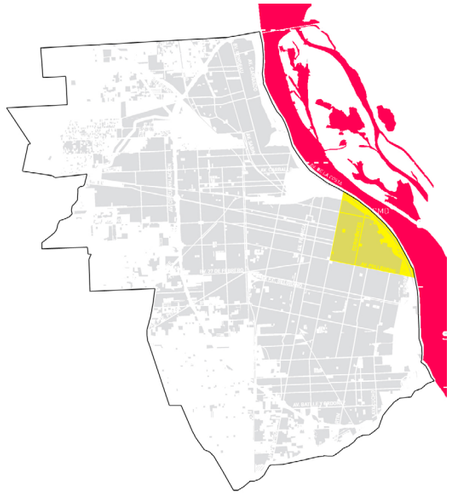
la reactivación del mercado inmobiliario generó grandes cambios edilicios, absorbiendo las transformaciones más intensas el borde urbano. éste ha modificado su carácter y su rol, tanto en la relación centro-periferia, como en la articulación de la ciudad con otros centros del área metropolitana. conjuntamente, el desborde territorial, enfrenta inconvenientes con respecto a su regulación. en los últimos años, la gestión municipal dirigió sus esfuerzos normativos, principalmente, hacia el desarrollo del frente costero y el ordenamiento de áreas centrales; no habiendo un plan maestro que coordine los cambios

el crecimiento territorial tiene dos tendencias. hacia el norte y cordón noroeste, con emprendimientos residenciales y grandes establecimientos comerciales, mientras que hacia el oeste y suroeste/sur la localización de industrias y viviendas para población de ingresos medios-bajos, operaciones de obra pública, junto con el incremento de asentamientos irregulares.

los modos posibles del crecimiento de rosario son hoy la extensión en la periferia o el relleno de los huelgos urbanos presentes en el interior de la ciudad. en el primer caso, sería necesario trabajar sobre nuevas formas urbanas con independencia de la centralidad, particularmente en lo que se refiere a los servicios urbanos. en el segundo caso, concentrarnos en el completamiento, donde la ciudad posee ya la infraestructura y los servicios necesarios, asumiendo la densificación urbana, la heterogeneidad social y la ampliación de los espacios comunes.



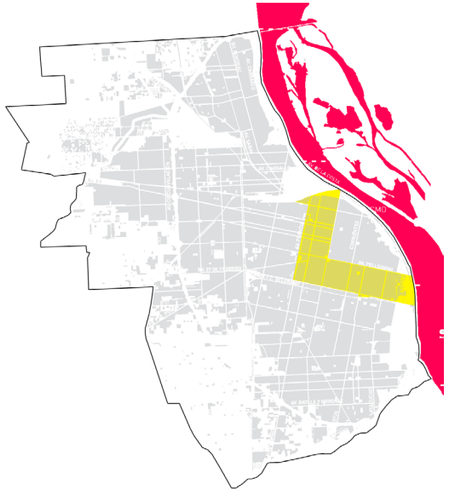




plan urbano

área central

comprendida entre bv. oroño, av. pellegrini y el río. se caracteriza por una elevada concentración de establecimientos comerciales, de servicios y equipamientos que configuran sitios de atracción para los habitantes de la ciudad y de otras localidades del área metropolitana y la región. genera un elevado número de desplazamientos, por lo cual la movilidad es uno de los temas a resolver, así como la radicación de actividades que garanticen un uso continuo en distintos momentos del día;



primer anillo perimetral

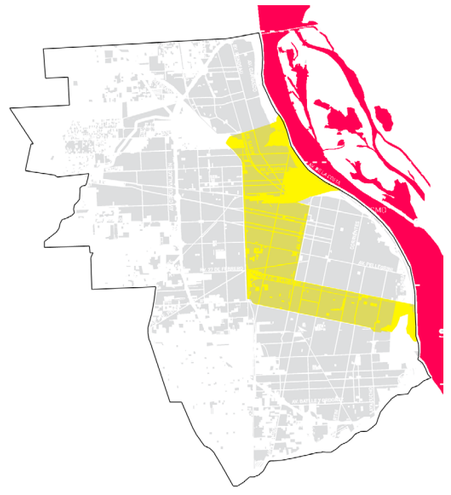
a partir de los límites del área central, podemos establecer que el primer anillo llega hasta 27 de febrero al sur, vera mujica al oeste y avenida del valle al norte.

esta subdividido en unidades o porciones territoriales con el propósito de asignarle a cada una de ellas sus respectivos indicadores urbanísticos. éstas son las áreas de tejido corredores urbanos, áreas particulares, áreas de reserva para planes especiales y de detalle, áreas de protección histórica y tramos de completamiento.

segundo anillo perimetral

a partir de los límites del primer anillo, se delimita el segundo anillo hasta bv. segui al sur, las vías ferroviarias belgrano al oeste y av. sorrento al norte.

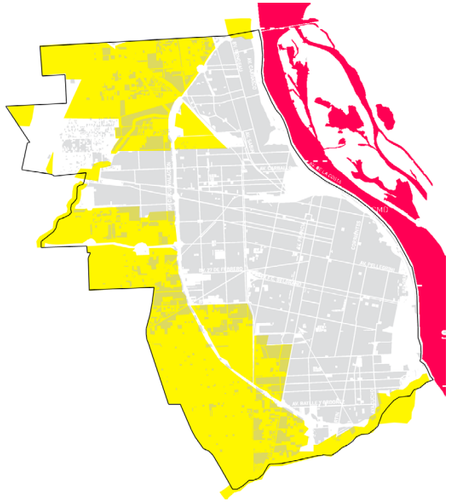
esta subdividido en unidades o porciones territoriales con el propósito de asignarle a cada una de ellas sus respectivos indicadores urbanísticos. éstas son las áreas de tejido corredores urbanos, áreas particulares, áreas de reserva para planes especiales y de detalle, áreas de protección histórica y tramos de completamiento.

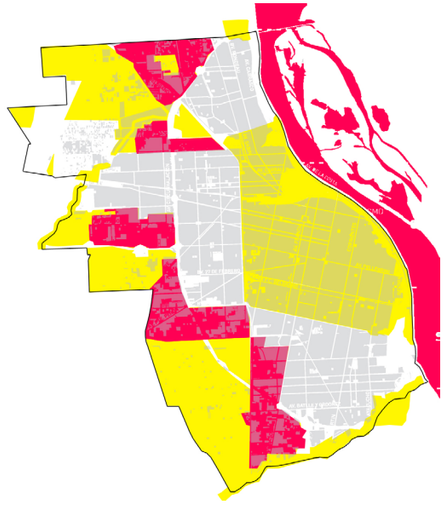


frente territorial (periferia)

abarca todo el arco oeste de la ciudad de rosario localizado sobre el límite del municipio, encolumnado en torno a la avenida circunvalación. constituye la reserva de suelo futura que puede garantizar un desarrollo equilibrado y sustentable.

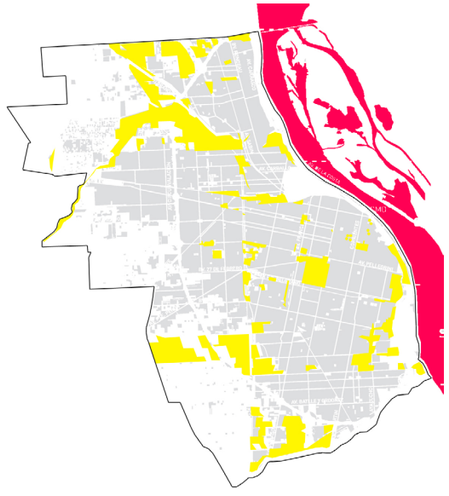
plantea programas de carácter productivo, recreativo, infraestructural o logístico y el sistema de movilidad regional, así como la preservación de las tierras rurales, enclaves naturales y cuencas hídricas. incluye el ingreso a la ciudad y ejecucución de la segunda ronda de anillos.





nuevas urbanizaciones

programan la transformación física y funcional que se propone para un determinado sector de la ciudad, conjunto de parcelas y/o ámbitos públicos detallando las particularidades de la configuración propuesta para las áreas del dominio público y privado. su propósito es la reconversión de grandes áreas urbanas que se encuentran desafectadas y/o vacantes de uso, que presentan suelos e instalaciones total o parcialmente desocupadas. sugieren la protección ambiental y protección del patrimonio, ordenamiento urabno, rehabilitación urbana, según el caso..

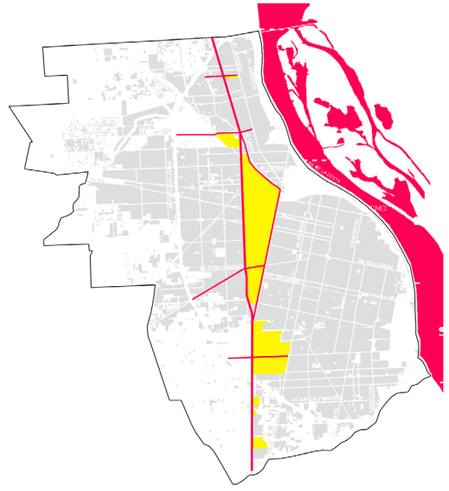


planes especiales y de detalle

programan la transformación física y funcional que se propone para un determinado sector de la ciudad, conjunto de parcelas y/o ámbitos públicos detallando las particularidades de la configuración propuesta para las áreas del dominio público y privado. su propósito es la reconversión de grandes áreas urbanas que se encuentran desafectadas y/o vacantes de uso, que presentan suelos e instalaciones total o parcialmente desocupadas. sugieren la protección ambiental y protección del patrimonio, ordenamiento urabno, rehabilitación urbana, según el caso..

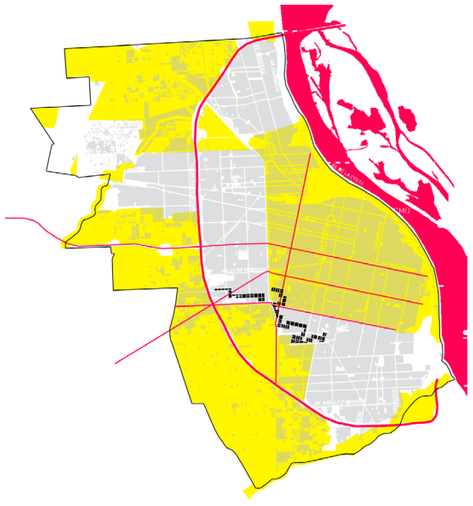
eje metropolitano norte-sur

abarca en sentido longitudinal toda la extensión de la ciudad y se ubica en una posición central de la planta urbana aprovechando la reserva de suelo correspondiente a la ex troncal ferroviaria. incorpora en su recorrido áreas urbanas caracterizadas por la presencia de situaciones de pobreza y exclusión social. los terrenos ferroviarios estarán sujetos a procesos de reconversión, implementación de un corredor de transporte público de carácter metropolitano y construcción de infraestructura, vivienda, espacio público y equipamiento comunitario;



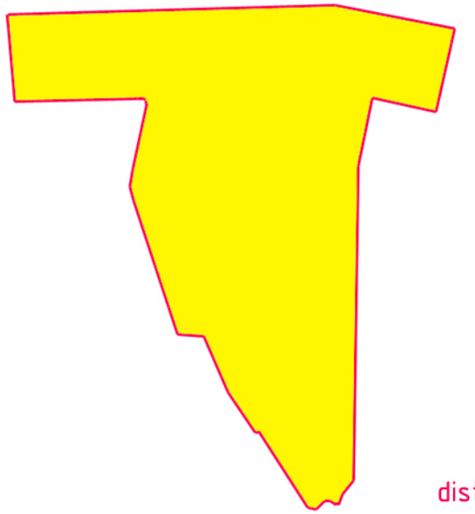
identificación del área a intervenir

se delimita una linea de borde en la intersección del segundo anillo y el frente territorial, compuesta por manzanas prioritariamente residenciales, que tendrá como finalidad consolidar los intersticios y priorizar el completamiento de la ciudad por sobre la extensión; controlar y ordenar los procesos de urbanización limitando el crecimiento indiscriminado de la planta urbana y regulando los usos en los distintos sectores que involucra. densificación e intensificación del área a partir de datos relevados de los distritos centro, oeste y sudoeste.



relevamiento

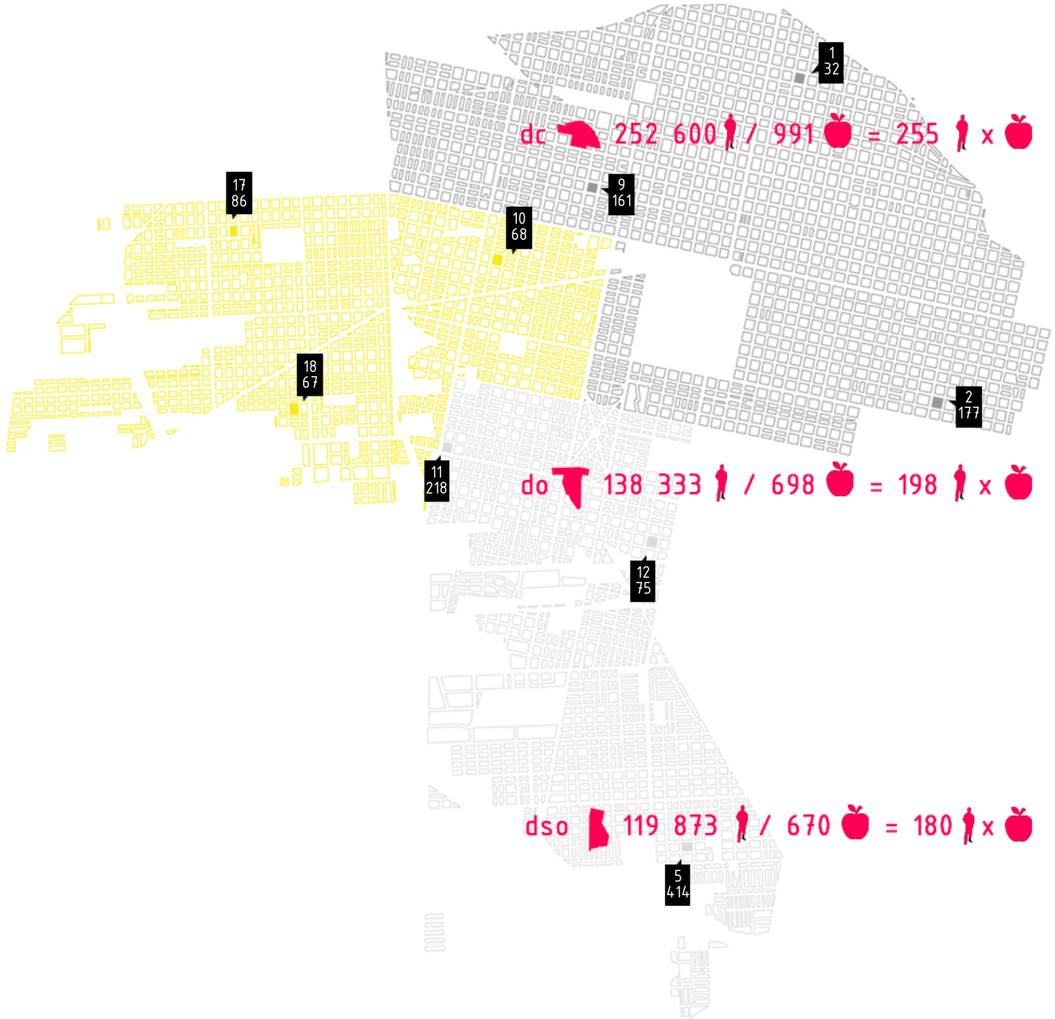
distrito centro
252600 hab
20,4 km2
5496,3 hab/km2
55 x



distrito oeste
138333 hab
40,2 km2
3440,3 hab/km2
35 x

distrito sudoeste
119873 hab
20,2 km2
5937,3 hab/km2
60 x

densidad por manzana(ha)



dc 252 600 / 991 = 255 x

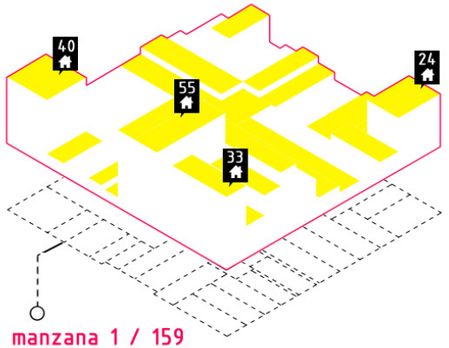
do 138 333 / 698 = 198 x

dso 119 873 / 670 = 180 x

microcentro

en base al relevamiento realizado sobre el distrito centro se pudo establecer un promedio de habitantes por manzana. se tomaron tres manzanas aleatorias distanciadas una de otra, abarcando una zona aproximada de 1 kilómetro.

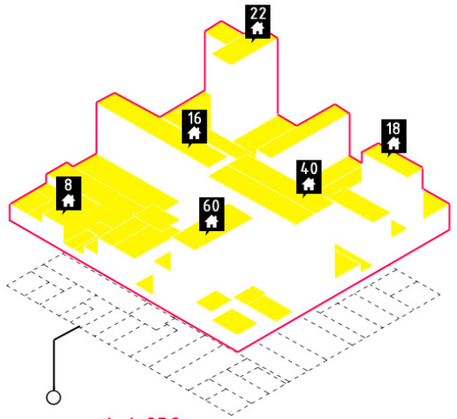
se registran diferencias en cuanto a alturas de edificios, cantidad de pisos y departamentos por piso, lo cual supone variantes muy relativas entre cada manzana.y la distribución de habitantes presenta grandes saltos debido a ésto..



manzana 1 / 159

36 parcelas

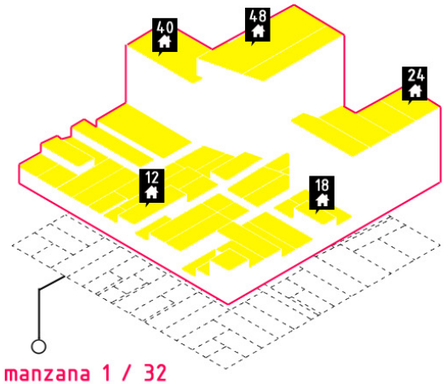
263 658



manzana 1 / 232

53 parcelas

316 790



manzana 1 / 32

66 parcelas

400 1000

la cuestión de otorgar un número de densidad a una ciudad o un área en particular puede resultar arbitraria.

a modo de ejemplo, la ciudad de santiago de chile, a través de sus instrumentos de planificación territorial, estipula un número propuesto de 150 habitantes por hectárea. este número no dice mucho cuando la propuesta es a nivel metropolitano. simplemenente un número abstracto de densificación promedio. un número como 150 hab/ha puede lograrse con índices muy bajos o muy altos. en el caso de santiago centro, la densidad promedio está por lejos superada, llegando en algunas zonas a ínidices de 4 mil hab/ha frente a otros de baja dónde la densidad poblacional es cercana a cero.

hábitat III, la conferencia de las naciones unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible, sugiere un umbral de densidad que adopta como valor de referencia: 1ha = 10.000m2 = manzana tipo = 100 viviendas = 300 habitantes x ha.

mario corea en su proyecto de la manzana en el centro de rosario, propone un sistema de vivienda que se corresponda con el modelo de ciudad que plantea y que sea eficaz en la tarea de ir colmatando el tejido residencial con densidades de 450 habitantes a 600 habitantes/hectárea.

en el presente caso se tomaron referencias de diferentes fuentes de datos y estadísticas y se hizo un relevamiento por distrito para determinar un promedio de densidad ideal.

el primer gráfico (pág. 54) muestra los datos aportados por el indec sobre la densidad en cada uno de los distritos que abarca este proyecto, en base al censo del 2010 con estimaciones a 2014, 2015.

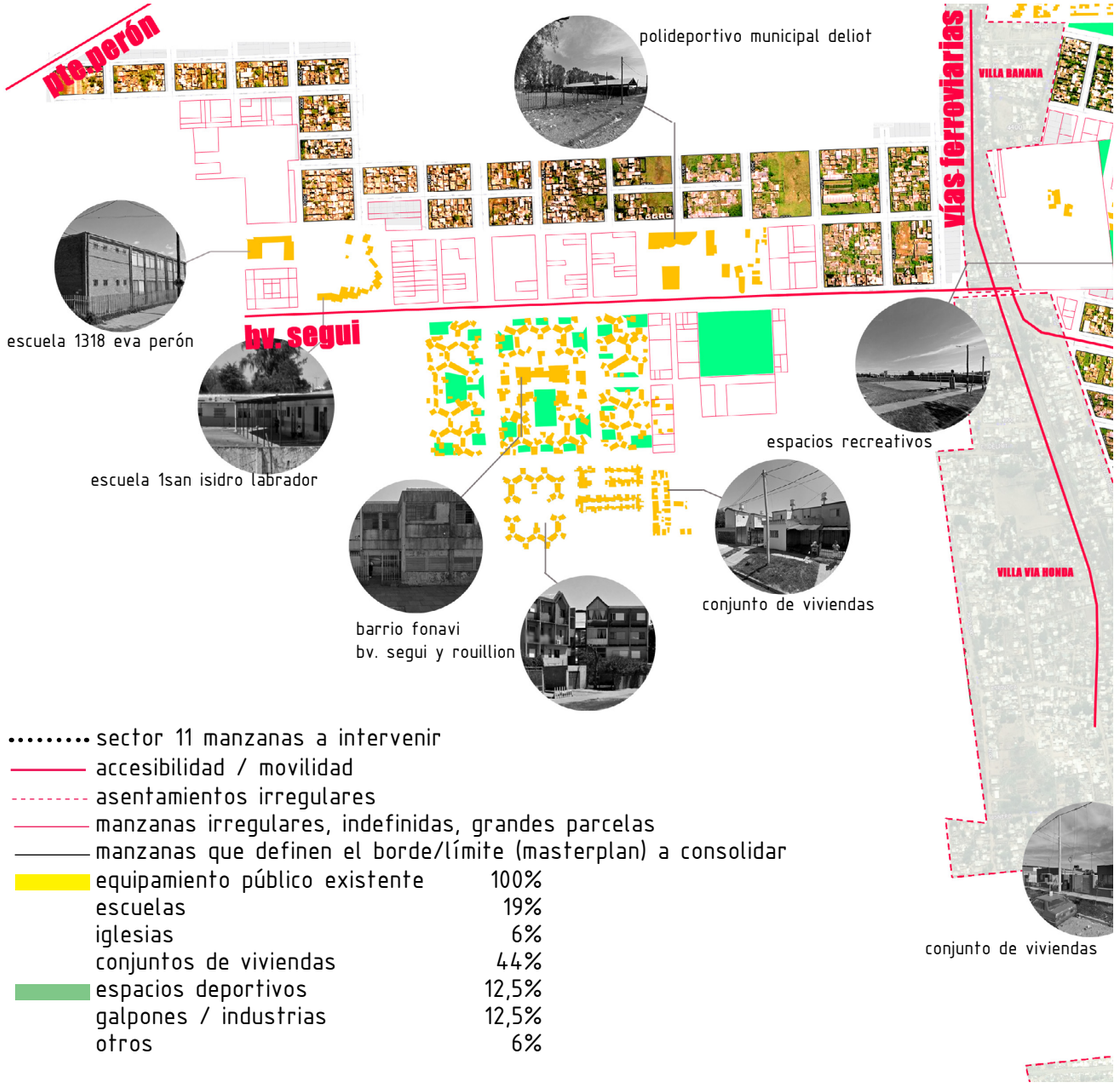
el segundo gráfico (pág. 55) divide esa población por la cantidad de manzanas reales de cada distrito, reduciendo la incertidumbre de los grandes parques y espacios verdes, lo cual no quita cierto grado de arbitrariedad o indefinición.

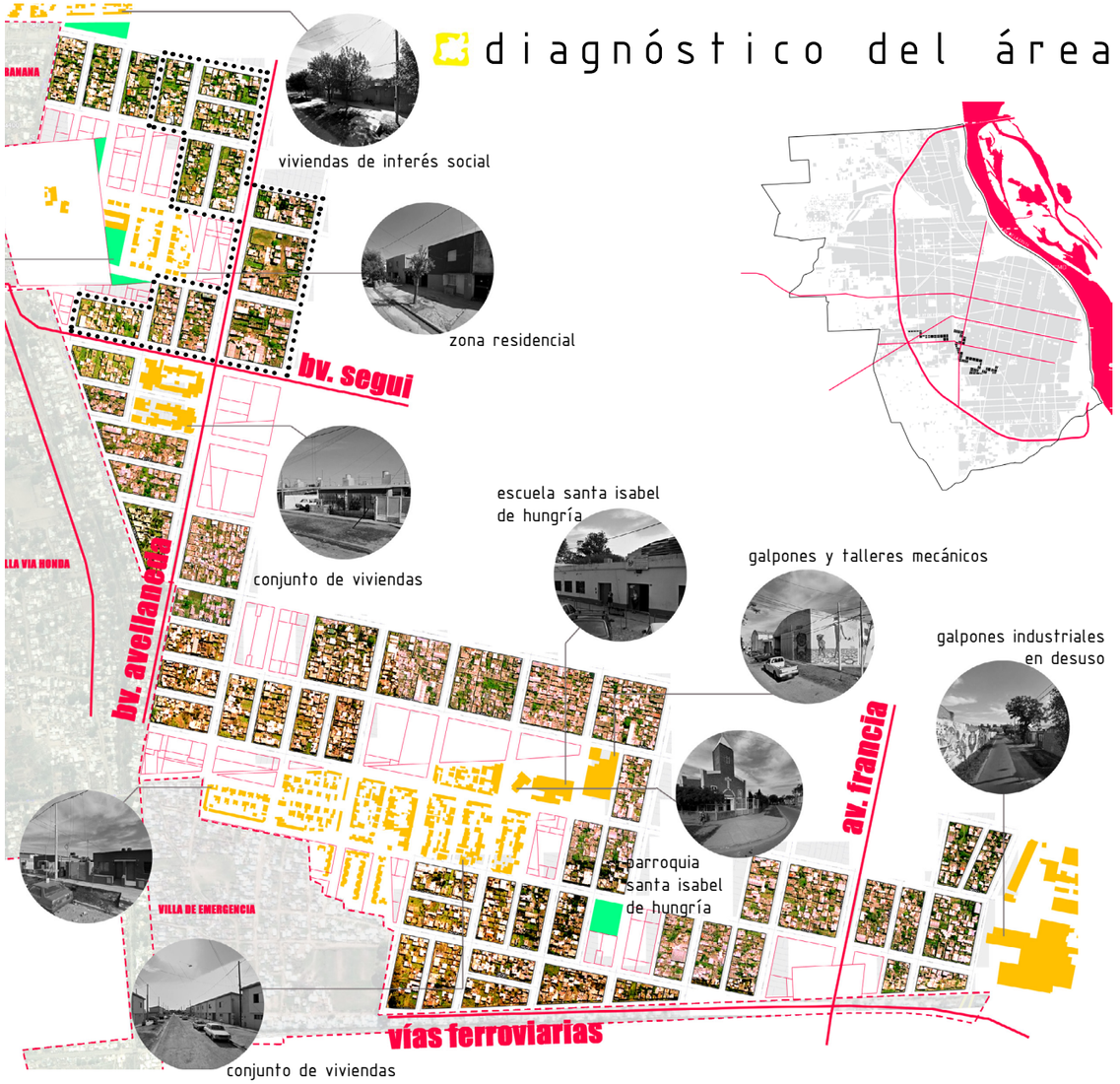
finalmente el tercer relevamiento explicado en la página anterior arroja un promedio de 800 habitantes por manzana en el microcentro de rosario, teniendo en cuenta que la cantidad de personas por vivienda es también un promedio (2,5) que deviene de las tipologías y grupo social que presenta esta área.

[propuesta. acupuntura urbana]

[fotografía: lavalle y saavedra. rosario
captura street view]

diagnóstico del área



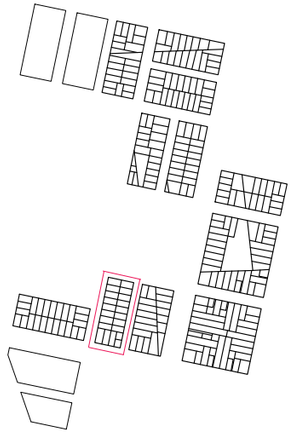


sector 11 manzanas

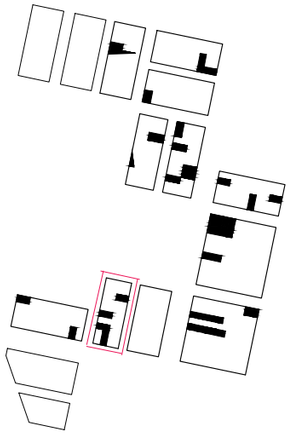
este proyecto de intervención urbana reconoce un grupo de aproximadamente diez manzanzas contenidas en el cordón de borde delimitador (área), para conformar un barrio en el cual proponer un progrma mixto de equipamiento público, semi-público y privado, comercial y de servicios, intensificando y activando la zona como puntos de referencia de la ciudad. a su vez se plantea la densificación habitacional del mismo con tipologías de vivienda.

para esto se realiza un completo análisis del tejido (pág. 64-65), que comprende cantidad de parcelas, morfología, vacancias, porcentajes de ocupación existe, equipamiento comercial existente, alturas de las construcciones, intersticios, presencia de espacios verdes, sentido de calles.

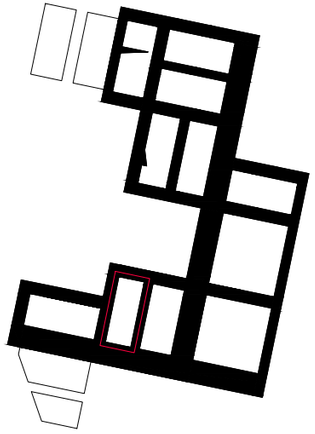
se identifican las parcelas vacantes junto a las de ocupación mínima y en estado de abandono o desuso como principal sitio de gestión pública/privada y las parcelas con ocupación mayor al 10% y menor al 50% se convierten en espacios oportunidad de potencial extensión, a completar a través del incentivo del estado.



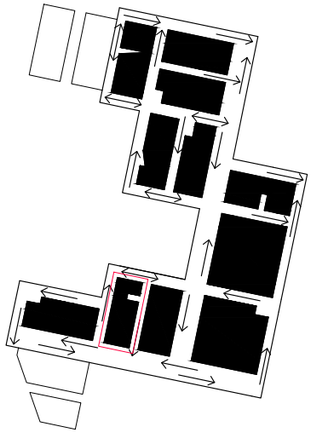
base parcelario
266 parcelas



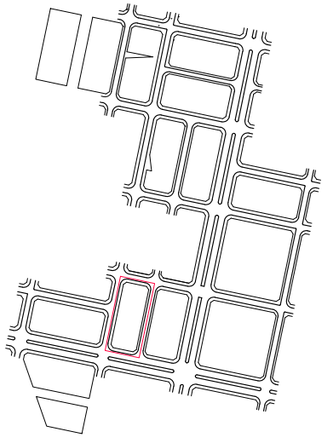
parcelas vacantes
7743 m2 11%



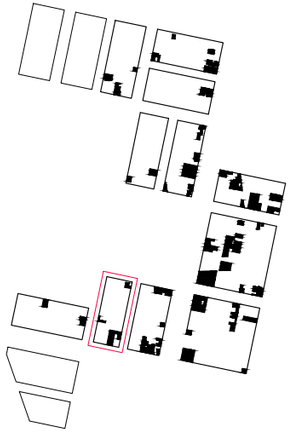
espacio público



sentido de las calles

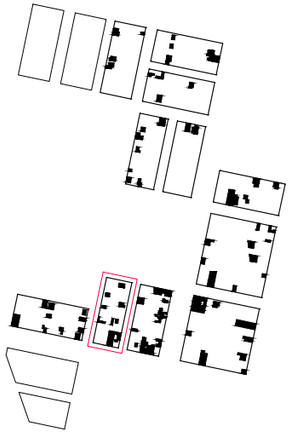


trazado de calles
y veredas

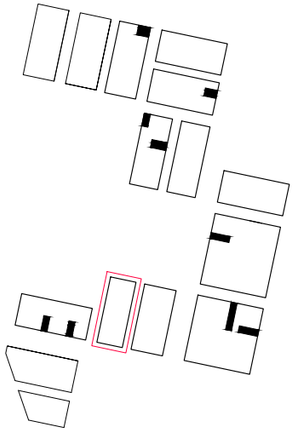


equipamiento existente
54 parcelas equipadas 20%

edificación existente
25264 m2 37%



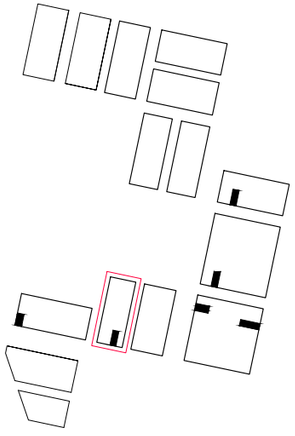
+ 1 planta sobre pb
7163 m2 11%



ocupación menor a 10%

ocupación menor a 50%

ocupación mayor a 50%



ocupación 100%

bv. segui

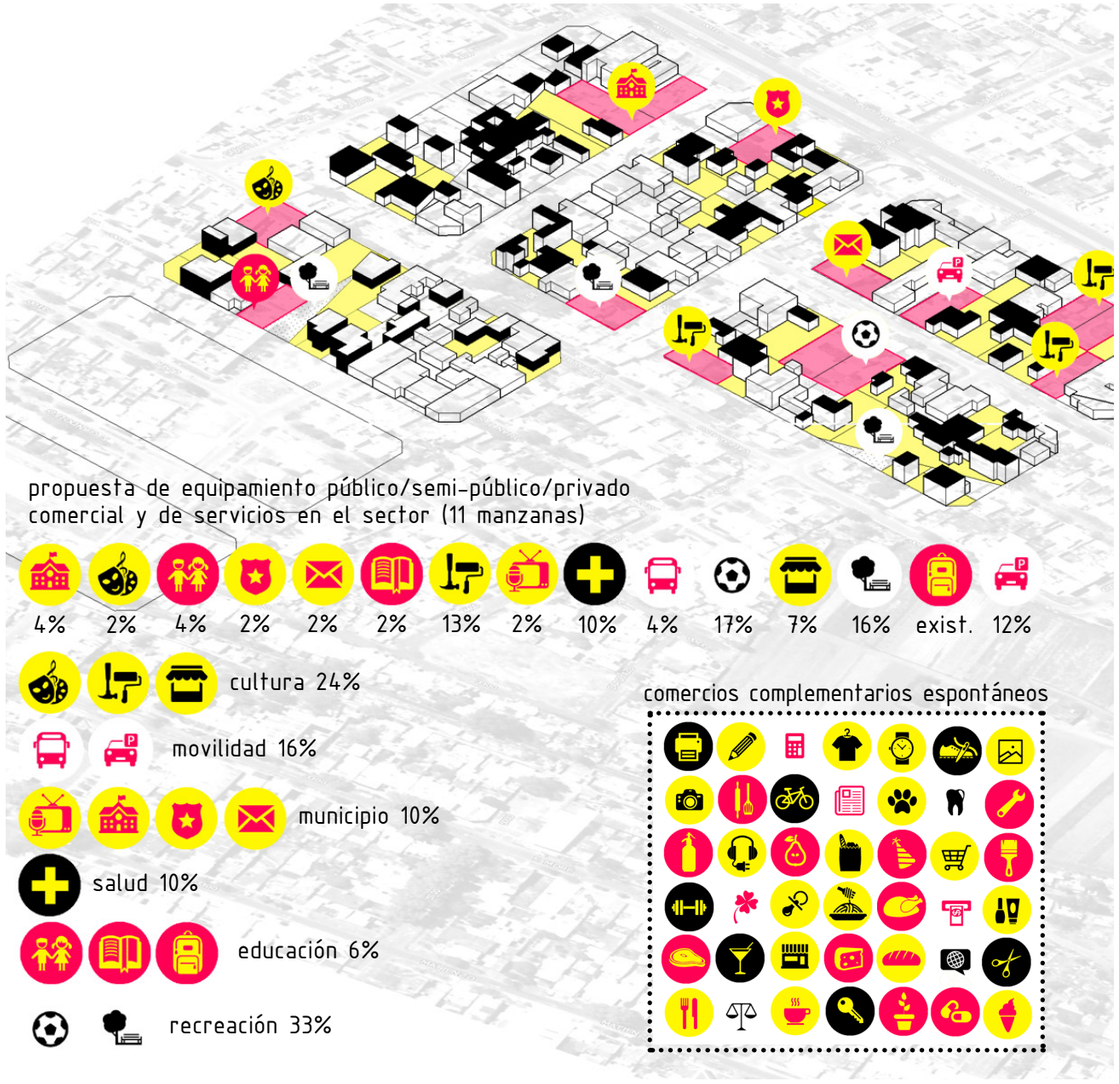
av. ovidio lagos

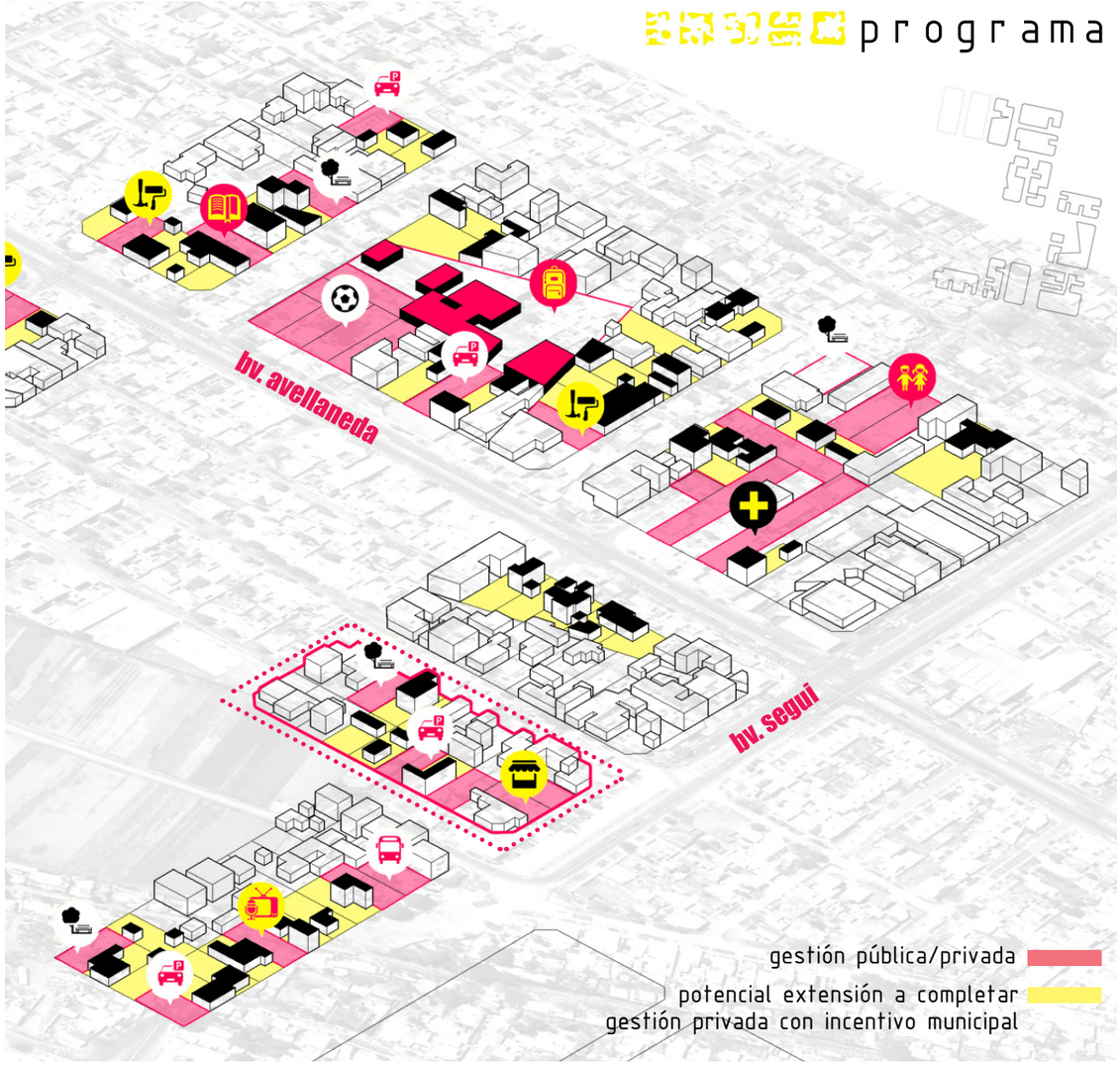
bv. 27 de febrero

viviendas fonavi

equipamiento comercial y de servicios
estudio del caso av. ovidio lagos
tramo bv. 27 de febrero / bv.segui

- comercio c/depósito/cámara/cocina
- venta de artículos
- gastronomía
- venta y atención al cliente
- puestos rápidos
- oficinas/consultorios


propuesta de equipamiento público/semi-público/privado
comercial y de servicios en el sector (11 manzanas)
4% 2% 4% 2% 2% 2% 13% 2% 10% 4% 17% 7% 16% exist. 12%
cultura 24%
movilidad 16%
municipio 10%
salud 10%
educación 6%
recreación 33%
comercios complementarios espontáneos

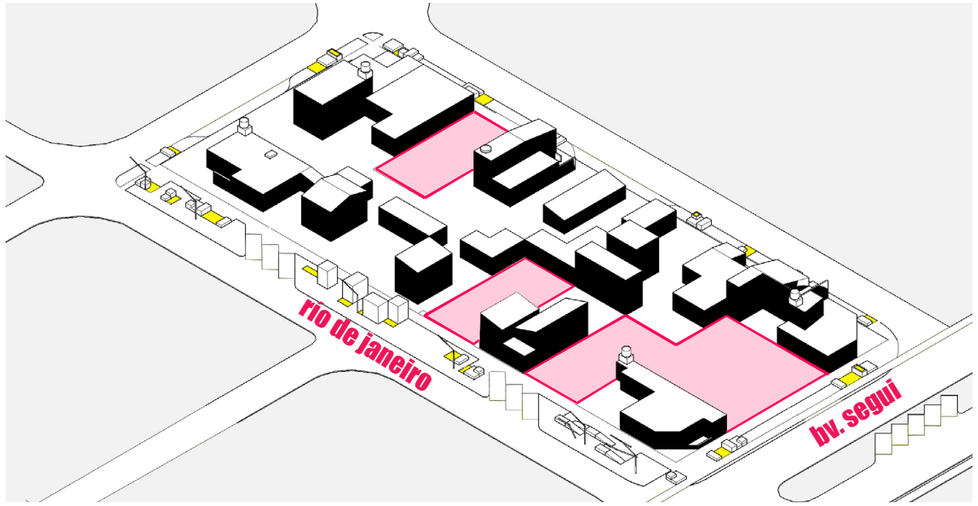

bv. avellaneda
bv. seguí
gestión pública/privada
potencial extensión a completar
gestión privada con incentivo municipal

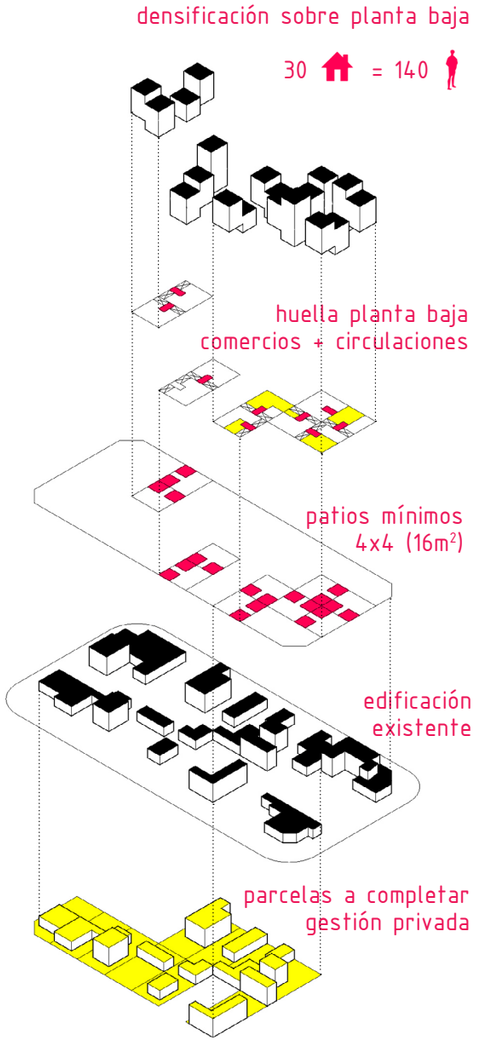
manzana 10

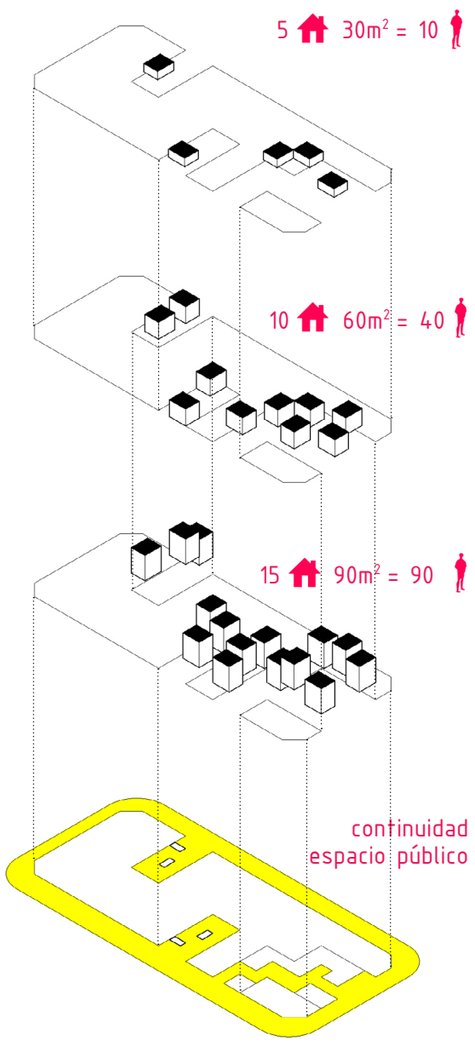
se propone en las parcelas a intervenir el desdoble del programa en pequeñas dotaciones sobre la planta baja, generando la continuidad del espacio público hacia el interior de las mismas. el equipamiento público es acompañado por comercios espontáneos que contribuyen a la intensificación del barrio.

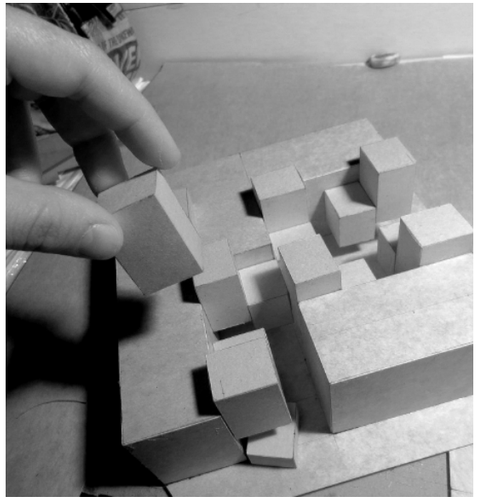
se tiene en cuenta el diseño de amplias veredas donde el mobiliario es fijo y homogéneo, con desniveles que hacen las veces de canteros o grandes maceteros y bancos. el desnivel con la calle es mínimo y el tratamiento de suelos fomenta el paseo y la prioridad de peatones y ciclistas.

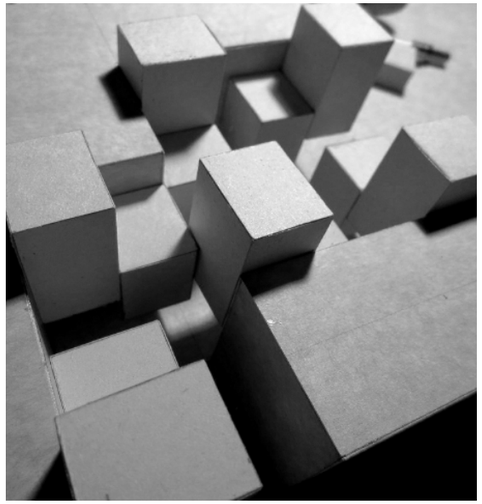
la densificación de la manzana se logra insertando viviendas sobre la planta baja, se define una altura total de 16m (6 plantas). a partir del patio mínimo se ocupan las parcelas en su máxima posibilidad, contemplando aire luces de la altura total y circulaciones verticales (escaleras) hasta 3 niveles. las tipologías se distribuyen por parcela estableciendo un umbral de densidad de apox. 200 habitantes por manzana (ha).

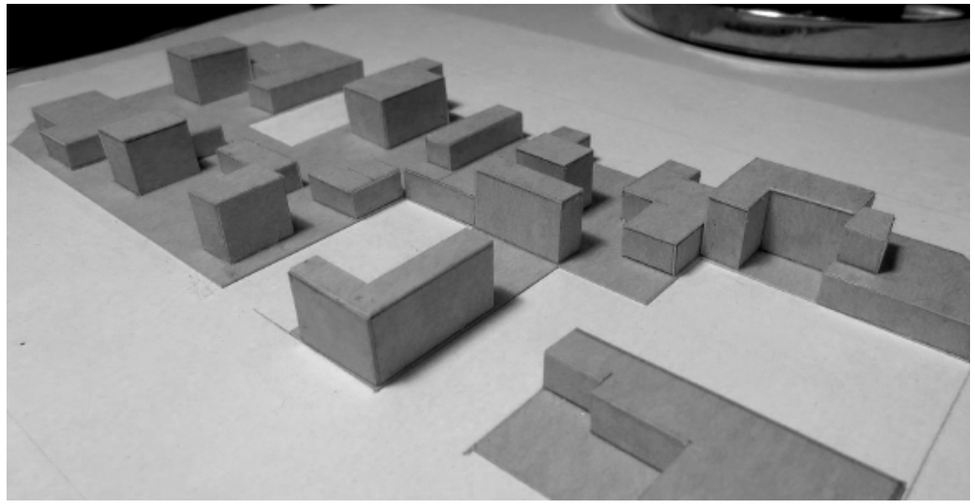








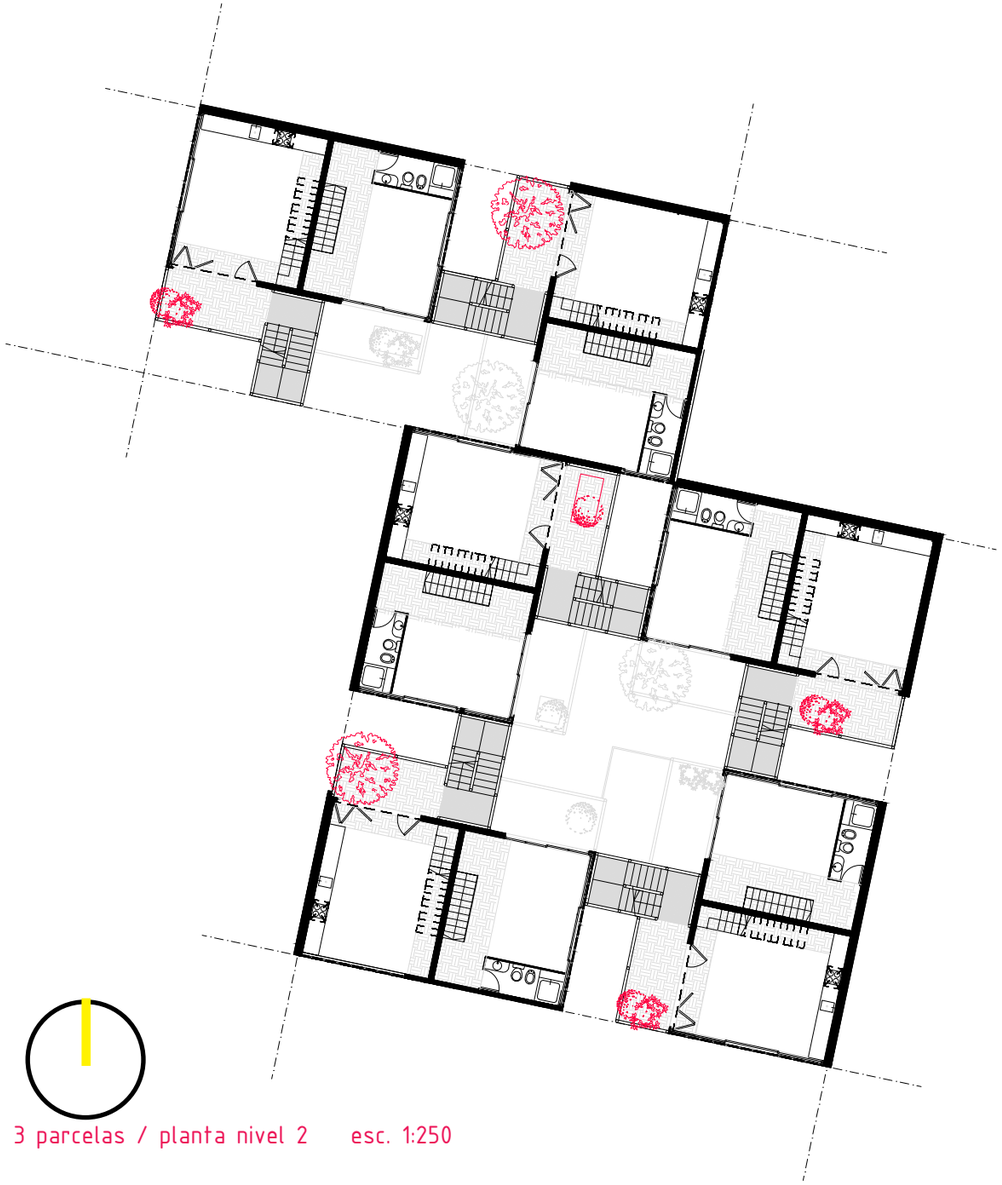




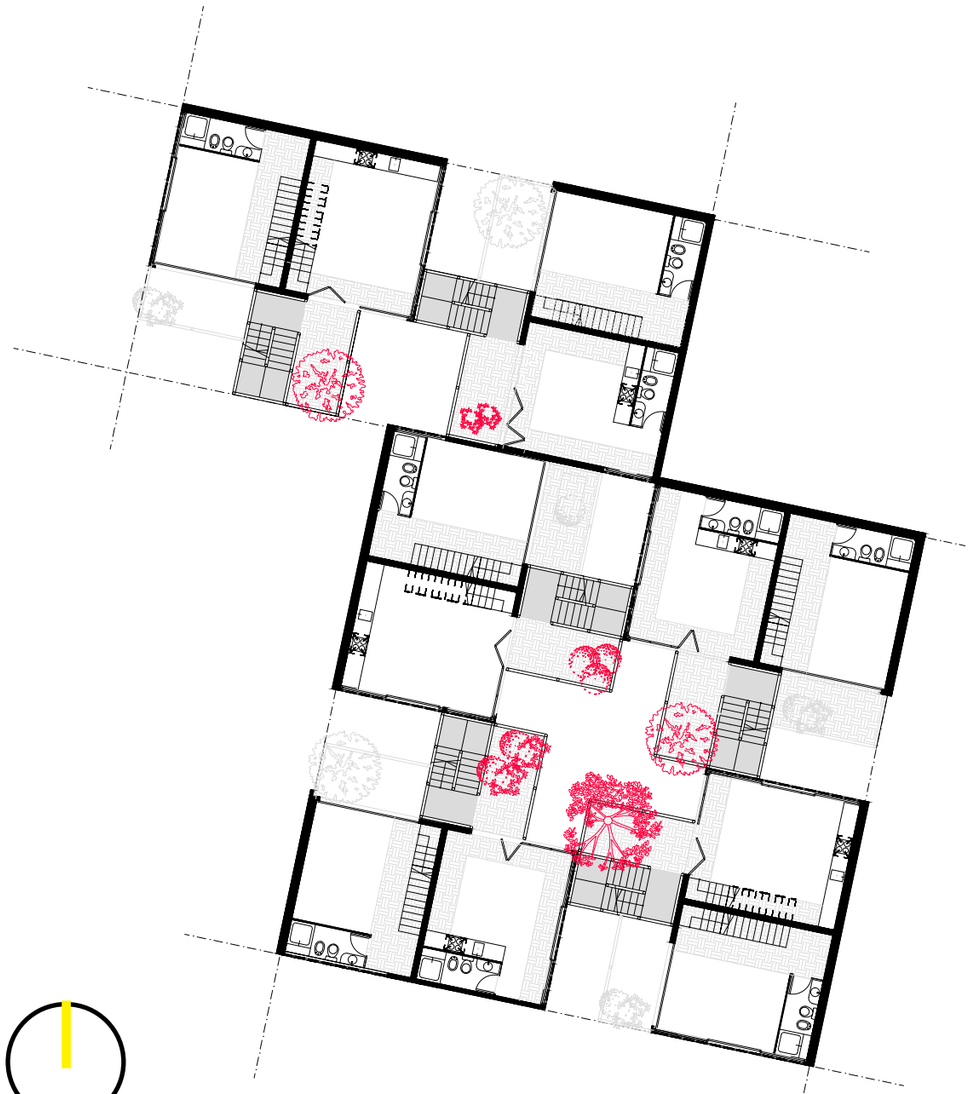
manzana 10 / planta de situación. 3 parcelas esc. 1:1000

3 parcelas / planta baja esc. 1:250

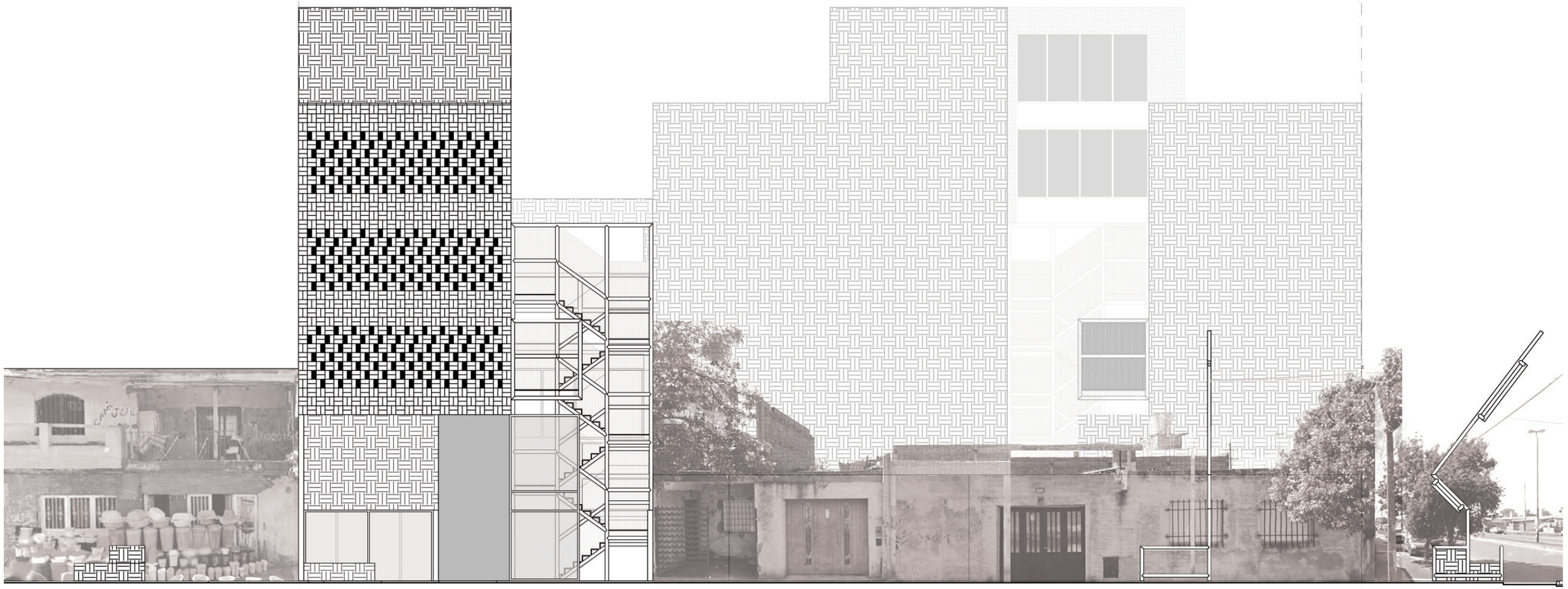
3 parcelas / planta nivel 1 esc. 1:250



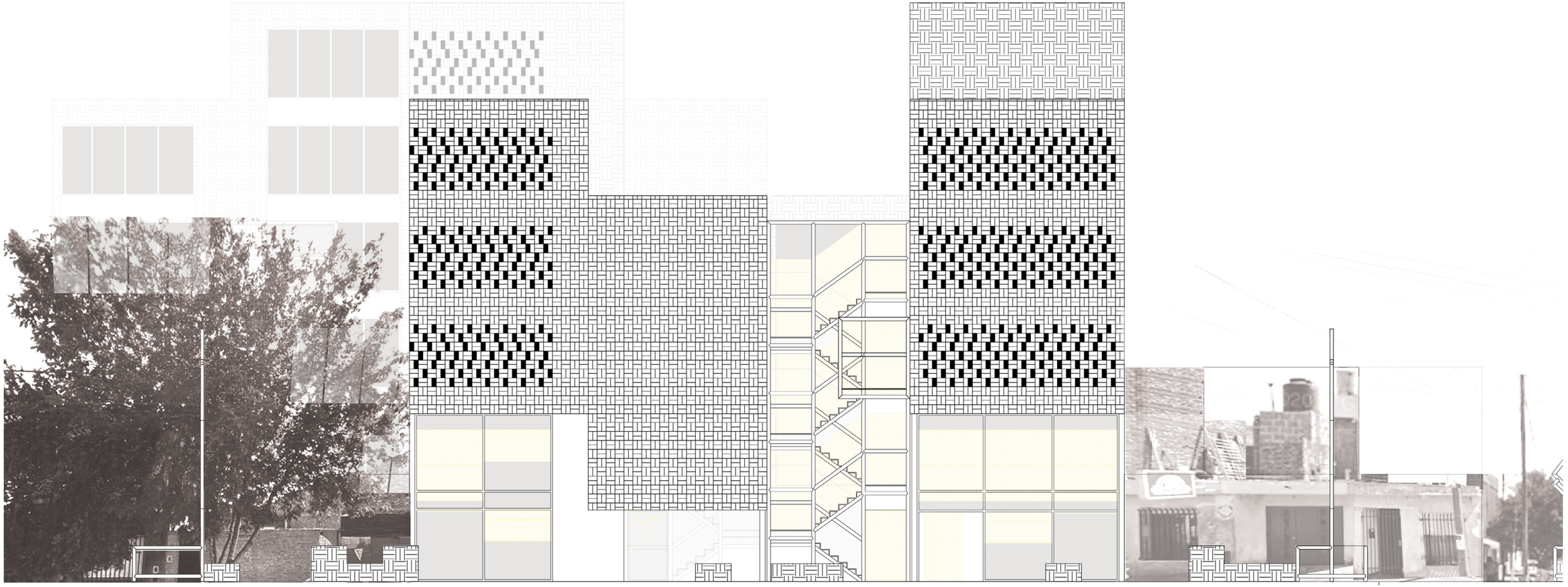
3 parcelas / planta nivel 2 esc. 1:250



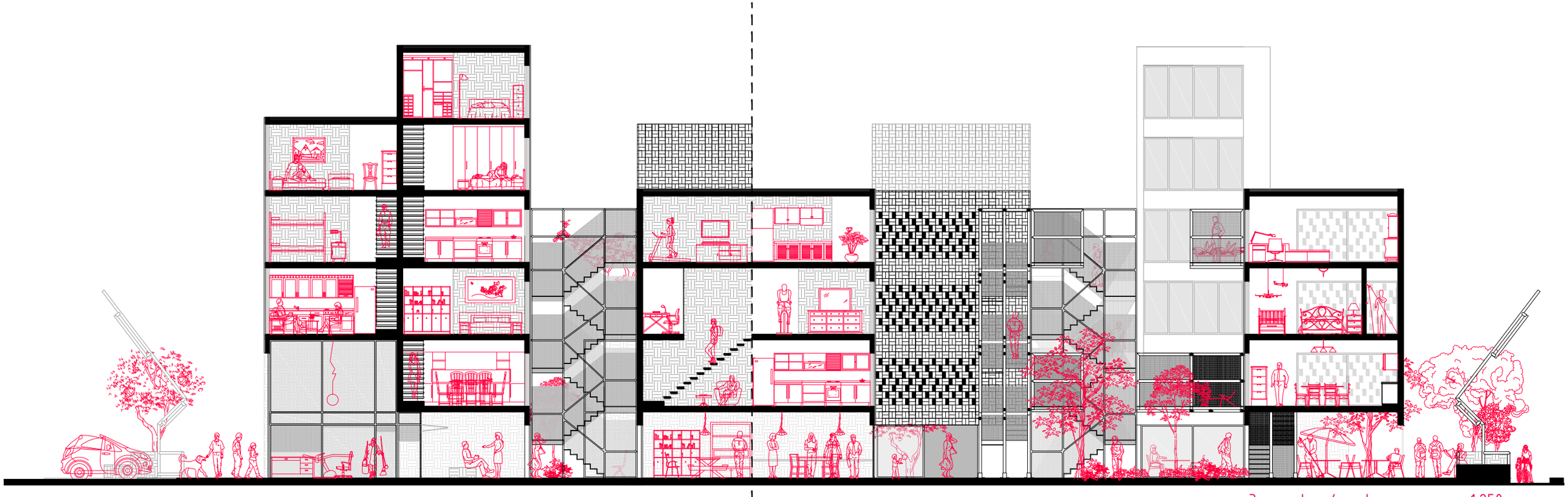
3 parcelas / planta nivel 3 esc. 1:250



3 parcelas / vista calle rio de janeiro esc. 1:200



3 parcelas / vista bv. segui esc. 1:200



3 parcelas / corte a-a esc. 1:250

[bibliografía. info. anexos]

[fotografía: ituzaingo y necochea. rosario
noviembre 2013. gala castellanos]

bibliografía

pelin tan. las comunidades en medio de las transformaciones urbanas.

nestor garcía canclini. imaginarios urbanos

garcía vazquez. ciudad hojaldre

rafael iglesia. consumidores urbanos

rafael iglesia. el carmel está que arde

dérive lab. calles compartidas

italo calvino. ciudades invisibles

serge chermayeff, christopher alexander. comunidad y privacidad

iñaki ábalos. la buena vida

manuel delgado. el animal público

cintia barenboim. el mercado de suelo y su ordenamiento en la periferia de las ciudades

jorge mario jáuregui. estrategias de articulación urbana

cintia barenboim. estructuración, crecimiento y transformación urbana en la ciudad de Rosario

adrián gorelik. imaginarios urbanos e imaginación urbana

rafael iglesia. sostenible/sustentable.

kevin linch. la imagen de ciudad

koolhaas. la ciudad genérica

graciela silvestri. la ciudad que fue olvidada

marc augé. los no lugares

jane jacobs. muerte y vida de las grandes ciudades

cintia barenboim. proceso de segregación socioespacial y revalorización inmobiliaria

richard sennett. carne y piedra

greg girard, ian lambot. la ciudad de la oscuridad

datos. normativas. ordenanzas

anuario de población y estadísticas vitales 2014

encuesta origen destino rosario 2008

plan urbano...

ordenanzas...

páginas web

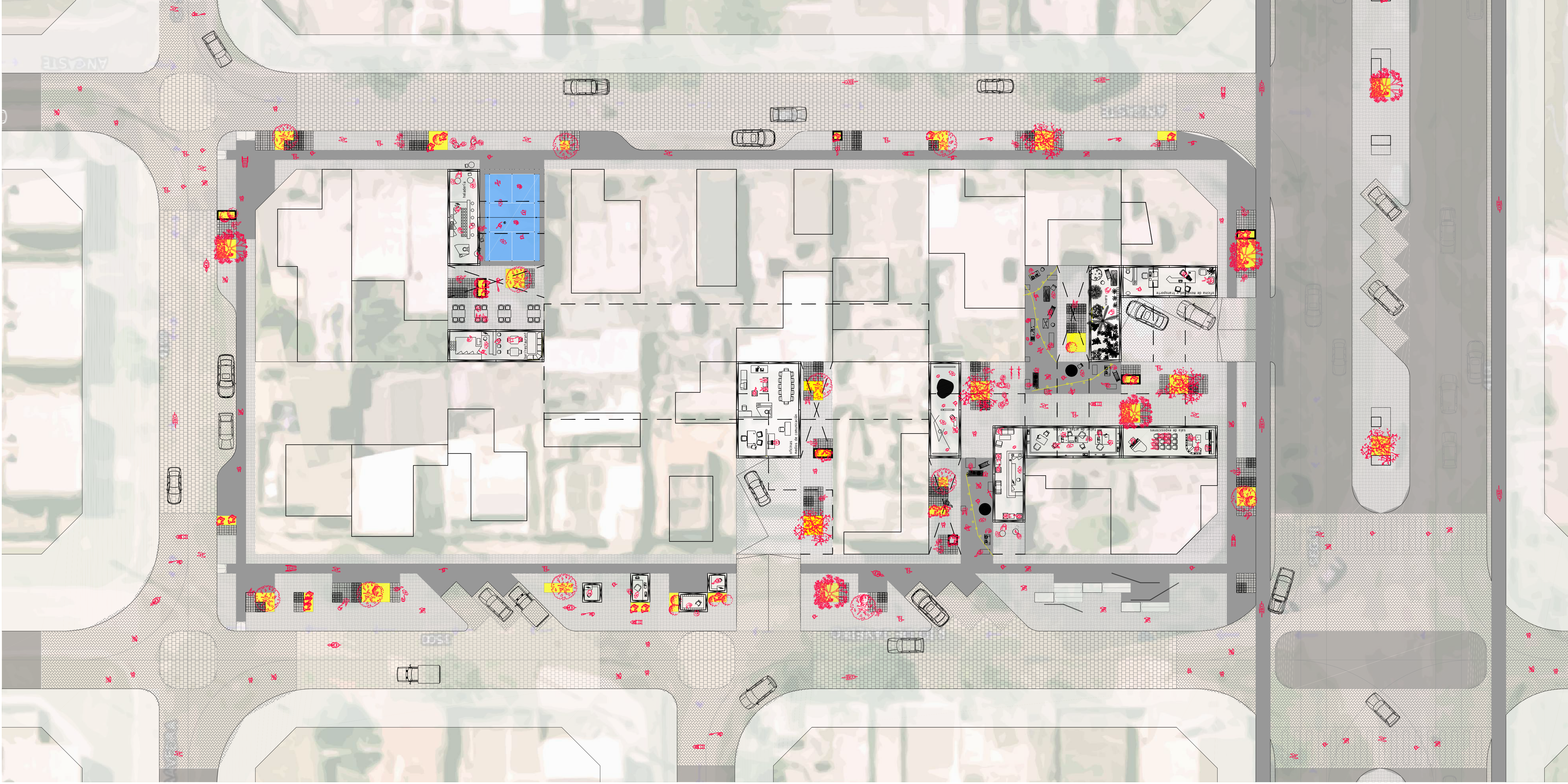
www.rosario.gov.ar

www.cafedelasciudades.com

www.greggirard.com

photomichaelwolf.com

www.gabrielebasilico.com


heladería
bar/restaurant
oficinas
medios de comunicación
vivero
oficina de movilidad y transporte
taller de artes y oficios
sala de exposiciones