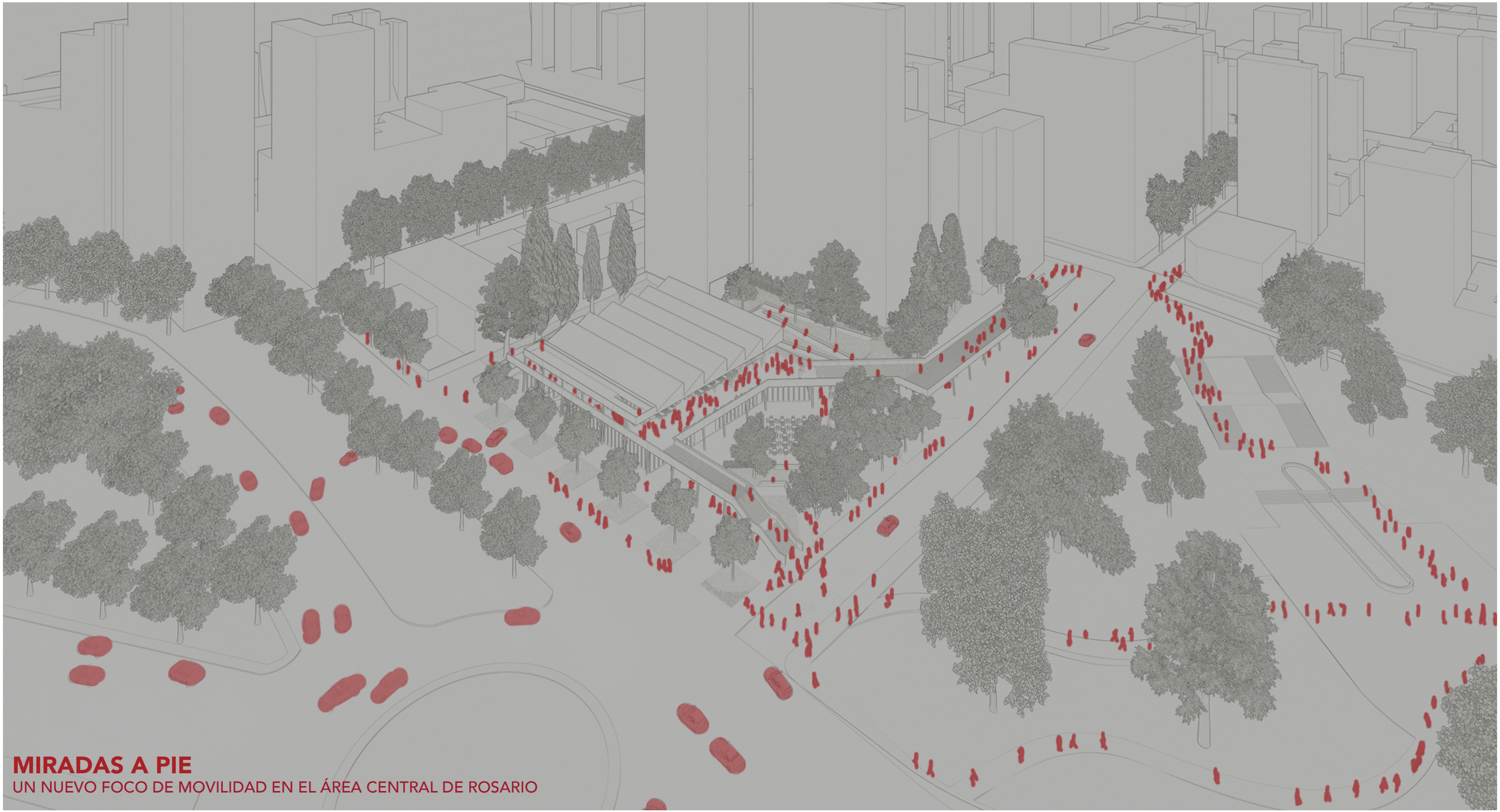


MIRADAS A PIE

UN NUEVO FOCO DE MOVILIDAD EN EL ÁREA CENTRAL DE ROSARIO

Universidad Abierta Interamericana
Facultad de Arquitectura

Trabajo Final de Carrera

Miradas a pie:
Un nuevo foco de movilidad.

Alumno: Valentín Maritano

Tutores: Yanina Ciccero - Alejandro Puente

Marzo de 2025. Rosario

AGRADECIMIENTOS

A lo largo de este camino, he contado con el apoyo invaluable de muchas personas, a quienes quiero expresar mi agradecimiento.

A mi familia, por su apoyo incondicional, por creer en mí y por brindarme siempre el aliento necesario para seguir adelante. Su respaldo ha sido la base sobre la que se forjó este logro.

A mis profesores, por su dedicación y enseñanzas, por compartir su conocimiento y por inspirarme a profundizar en el aprendizaje. Su guía ha sido fundamental en mi formación.

A mis compañeros, por su apoyo a lo largo de este recorrido.

A Emilia, por estar a mi lado, brindarme su apoyo incondicional y motivarme a seguir adelante incluso en los momentos en que estudiar se hacía más difícil.

Finalmente, a mi abuelo, quien aunque ya no está, siempre mostró un profundo interés por mis estudios. Su curiosidad y entusiasmo siguen siendo para mí un recordatorio del valor del conocimiento y la pasión por aprender.

ABSTRACT

Este trabajo es el resultado de un proceso de investigación y proyecto desarrollado en el marco de las asignaturas Proyecto V y Trabajo Final de Carrera de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Abierta Interamericana.

A lo largo del desarrollo, se abordaron problemáticas del área central de la ciudad de Rosario, vinculadas principalmente a la movilidad urbana, la falta de espacio público de calidad y la fragmentación del tejido peatonal. A partir de un relevamiento del sector, se identificaron patrones de uso del suelo, dimensiones de calles y veredas, circulación vehicular y peatonal, así como la relación entre la infraestructura y el entorno urbano.

Frente a este diagnóstico, se plantearon estrategias de intervención urbana orientadas a mejorar estas condiciones, priorizando la escala humana y la movilidad sustentable. Las propuestas, como la extensión de peatonales, la incorporación de ejes híbridos, miradores y nodos multimodales, se fundamentan en referencias teóricas contemporáneas y en casos de estudio que exploran nuevas formas de habitar el espacio público.

En este marco, se desarrolla un proyecto arquitectónico específico, concebido como uno de los nodos clave dentro de la red urbana propuesta. Este equipamiento no solo responde a las necesidades funcionales del sistema de movilidad, sino que también articula programas culturales, espacios de permanencia y conectividad, consolidando una visión integral e inclusiva de la intervención en el territorio urbano.

ÍNDICE

Introducción....6

CAPITULO 01: Propuesta urbana....7
Rosario....8
Organización urbana....9
Sector a trabajar....10
Estado de situación....11-17
Diagnóstico....18
Marco teórico....19-23
Acciones....24-32

CAPITULO 02: Proyecto arquitectónico....33
Lote de oportunidad....34-40
Marco teórico....41-45
Estratégias proyectuales....46
Centro Cultural Matilde Luetich....47-88

Bibliografía....89

INTRODUCCIÓN

Las ciudades hoy enfrentan el desafío de crecer sin perder de vista la calidad de vida de quienes las habitan. En ese equilibrio entre desarrollo urbano y bienestar, la planificación y el diseño de la infraestructura juegan un papel clave. Pensar cómo nos movemos, dónde nos detenemos y qué tipo de espacios compartimos es fundamental para lograr ciudades más accesibles, sostenibles y habitables.

Como plantea Jan Gehl, "primero damos forma a las ciudades, luego ellas nos dan forma a nosotros" (Ciudades para la gente, 2010). Su mirada pone el foco en una ciudad pensada para las personas, donde caminar no sea solo una opción, sino una experiencia que invite a quedarse, recorrer, mirar y encontrarse. Desde esta perspectiva, la relación entre la infraestructura urbana y la vida cotidiana cobra sentido: no se trata solo de moverse, sino de habitar.

En el plano vertical, los edificios no solo contienen actividades: también influyen en cómo se vive el entorno. Un edificio bien ubicado y diseñado puede sumar al espacio público, generar movimiento y enriquecer la vida urbana. Kevin Lynch, en La Imagen de la Ciudad (1960), habla de la importancia de que las ciudades sean legibles, de que sus formas construidas ayuden a orientarnos y a sentirnos parte del lugar.

En el plano horizontal, las calles y plazas tienen que ser algo más que lugares de paso. Jane Jacobs, en Muerte y vida de las grandes ciudades (1961), insistía en la importancia de la mezcla de usos y la presencia constante de personas para dar vida a la ciudad. Decía que la seguridad no depende solo de cámaras o patrullas, sino de que haya ojos en la calle: gente que camina, que mira, que usa el espacio.

Rosario no escapa a estos problemas. El centro muestra signos claros de fragmentación, sectores donde la circulación peatonal no se termina de conectar, espacios desaprovechados y una desconexión visible entre las peatonales, el transporte y el borde del río. Esta situación afecta la manera en que se vive la ciudad, limita la movilidad a pie y deja al espacio público sin protagonismo.

Este trabajo propone abordar esa situación con una mirada integral. Por un lado, plantea una propuesta urbana que busca extender el sistema peatonal, reforzar recorridos, y reactivar zonas actualmente degradadas o pasadas por alto. Por otro lado, incorpora una intervención arquitectónica que actúa como nodo de encuentro y articulación, pensado no como un objeto aislado, sino como una pieza dentro de una lógica de movilidad, conexión y vida urbana.

El objetivo es aportar a una Rosario más conectada, caminable y habitable. Una ciudad donde moverse no sea solo ir de un punto a otro, sino una forma de vivir el espacio público de manera más cercana y activa.

01
PROPUESTA URBANA

ROSARIO, SANTA FE

Ubicada a orillas del río Paraná, a 300 kilómetros de la capital Argentina, Rosario se ha consolidado como un polo estratégico en la región central del país. Su crecimiento urbano ha estado marcado por su rol portuario, industrial y comercial, lo que ha generado un desarrollo dinámico pero también problemáticas en la planificación del espacio público y la movilidad.



Figura 1: *Mapa de la ciudad de Rosario*. Nota. Imagen tomada de snazzy maps. Recuperada de https://snazzymaps.com

CONFIGURACIÓN URBANA

Históricamente, la expansión de la ciudad ha respondido a un modelo de anillos concéntricos que organizan su estructura territorial. Esta configuración urbana se basa en tres anillos perimetrales que regulan la densidad, los usos del suelo y las dinámicas de movilidad:

Área Central: Corresponde al casco histórico y administrativo de la ciudad. En esta zona se encuentran las principales actividades comerciales, gubernamentales y culturales. Su trama urbana compacta, junto con la alta concentración de peatones y vehículos, genera conflictos de movilidad y uso del espacio público.

Primer Anillo Perimetral: Se extiende alrededor del centro e incluye barrios residenciales de media y alta densidad, con una mayor mixtura de usos. La normativa en esta área permite cierta flexibilidad en el desarrollo urbano, pero también enfrenta desafíos en términos de conectividad y acceso al transporte público.

Segundo Anillo Perimetral: Constituye la periferia de la ciudad y alberga principalmente zonas residenciales de menor densidad, áreas industriales y espacios verdes. En este sector, las políticas de urbanización han intentado equilibrar el crecimiento con la preservación ambiental, aunque la expansión urbana sigue generando desafíos en términos de infraestructura y transporte.

Esta estructura de anillos ha influido en la manera en que Rosario se desarrolla y en cómo se gestionan sus espacios urbanos. Sin embargo, la fragmentación entre estos sectores, sumada al predominio del tráfico vehicular sobre la movilidad peatonal, ha contribuido a un uso desigual del territorio.

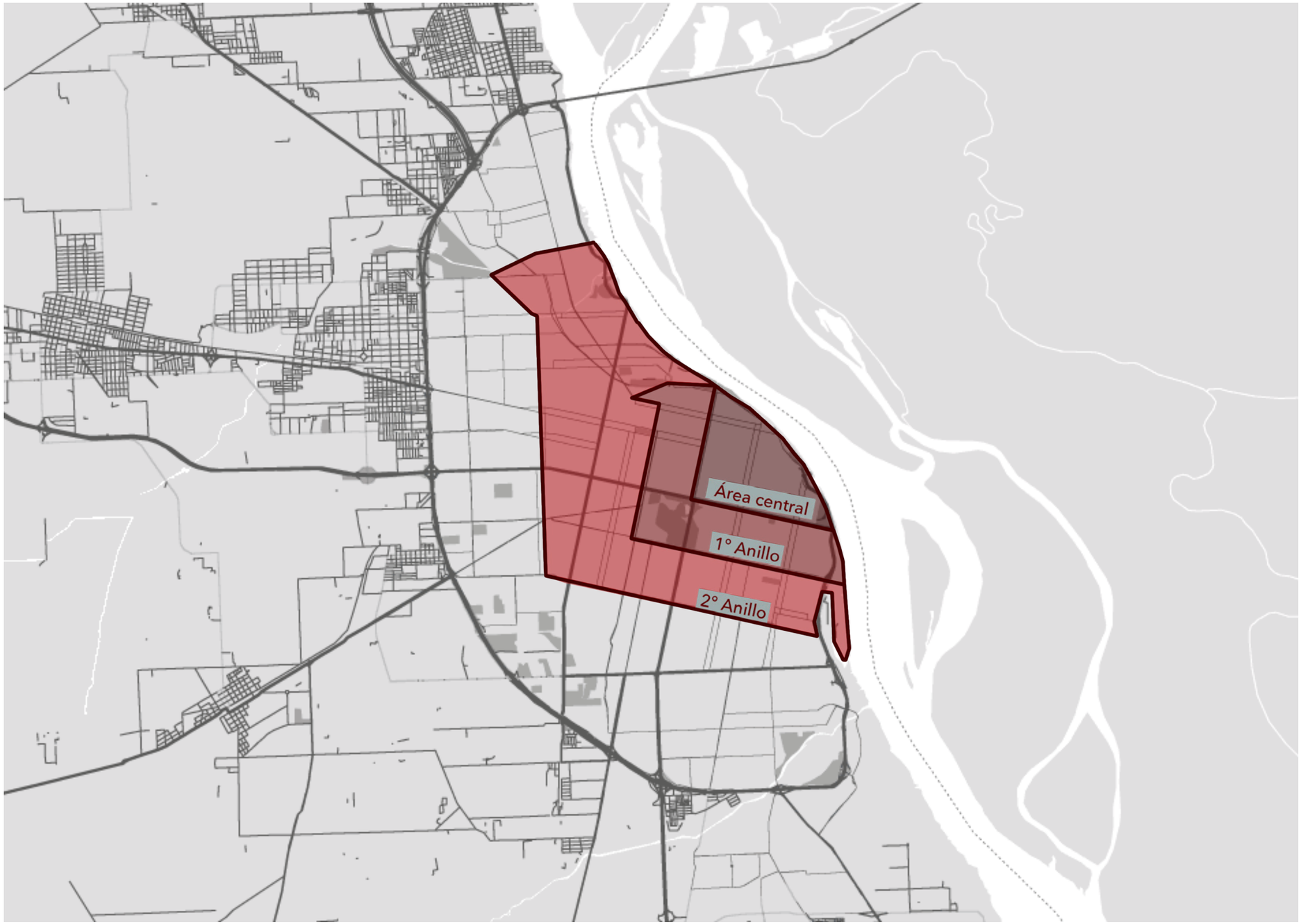


Figura 2: *Mapa de la ciudad de Rosario con modificaciones propias.* Nota. Imagen adaptada de snazzy maps.

SECTOR A TRABAJAR

Dentro de la estructura urbana de Rosario, el sector de estudio se encuentra ubicado en el área central de la ciudad, una zona caracterizada por su alta densidad de actividades comerciales, administrativas y residenciales. Este sector está delimitado por las calles Tucumán, Paraguay, San Juan y Avenida Belgrano, abarcando un área que representa un punto clave dentro de la dinámica urbana de Rosario.

La elección de este sector responde a su relevancia dentro del tejido urbano, ya que en él convergen múltiples flujos de movilidad peatonal y vehicular, además de contar con una configuración espacial que presenta oportunidades y problemáticas urbanas específicas. La interacción entre su infraestructura, los usos del suelo y la movilidad hace que este sea un punto estratégico para el análisis y la propuesta de intervención.

En las siguientes secciones se abordará un diagnóstico detallado de este espacio, identificando sus fortalezas y desafíos, con el objetivo de fundamentar estrategias que mejoren su funcionalidad y calidad urbana.

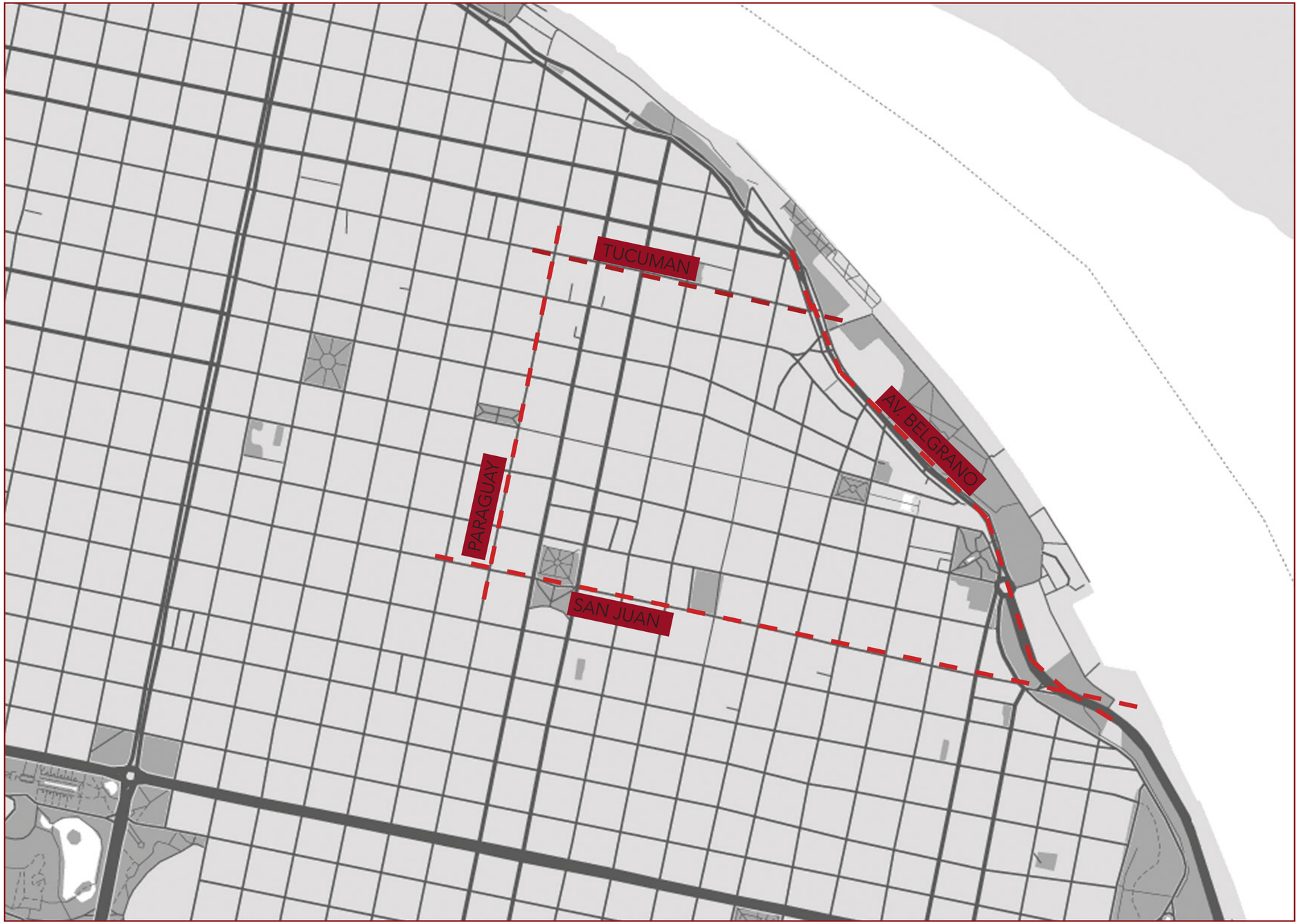


Figura 3: *Mapa de la ciudad de Rosario con modificaciones propias.* Nota. Imagen adaptada de snazzy maps.

ESTADO DE SITUACIÓN

Falta de espacio público: A partir del análisis de llenos y vacios, se pueden diferenciar los espacios públicos de los privados, concluyendo en que la pisada de la ciudad es demasiado grande, tiene el 75% de la planta baja construída.
Hay una gran ausencia de espacio público, falta de lugares donde las personas puedan ingresar, atravesar o simplemente refugiarse. La ausencia de estos espacios hace que la ciudad no sea lo suficientemente permeable.
Por otro lado, la falta de espacio público lleva a pensar en la poca superficie destinada para la gente, si bien hay presencia de plazas, el equipamiento de las mismas hace que la gente no permanezca en ellas. Una plaza bien pensada, donde el equipamiento lleve a las personas a querer disfrutar del lugar, hace que la calidad de vida mejore.



Figura 4: *Mapa Nolli del área central de Rosario.* Nota. Adaptación de mapa realizado en la cátedra Puente de Proyecto V.

Heterogeneidad en el programa: El uso de suelo es principalmente comercial, con un 55% y viviendas con un 45%. El restante se divide entre educacional, oficinas, gimnasios, hoteles, gastronomía, salud, parques y religión.
Los programas principales se ven claramente nucleados en diferentes sectores, quedando la mayoría de comercios en la zona oeste del sector, mientras que las viviendas predominan en la zona este.
Si bien estos programas se superponen en algunas ocasiones, los comercios comienzan a cerrar entre las 18hs y las 20hs, por lo que las personas dejan de circular a partir de ese horario ya que es el único programa que hay.
Solo en los sectores donde hay locales gastronómicos se mantiene un flujo de personas que amplía el horario hasta las 2am aproximadamente. Por lo tanto, la densidad tanto vehicular como peatonal depende de estos locales.

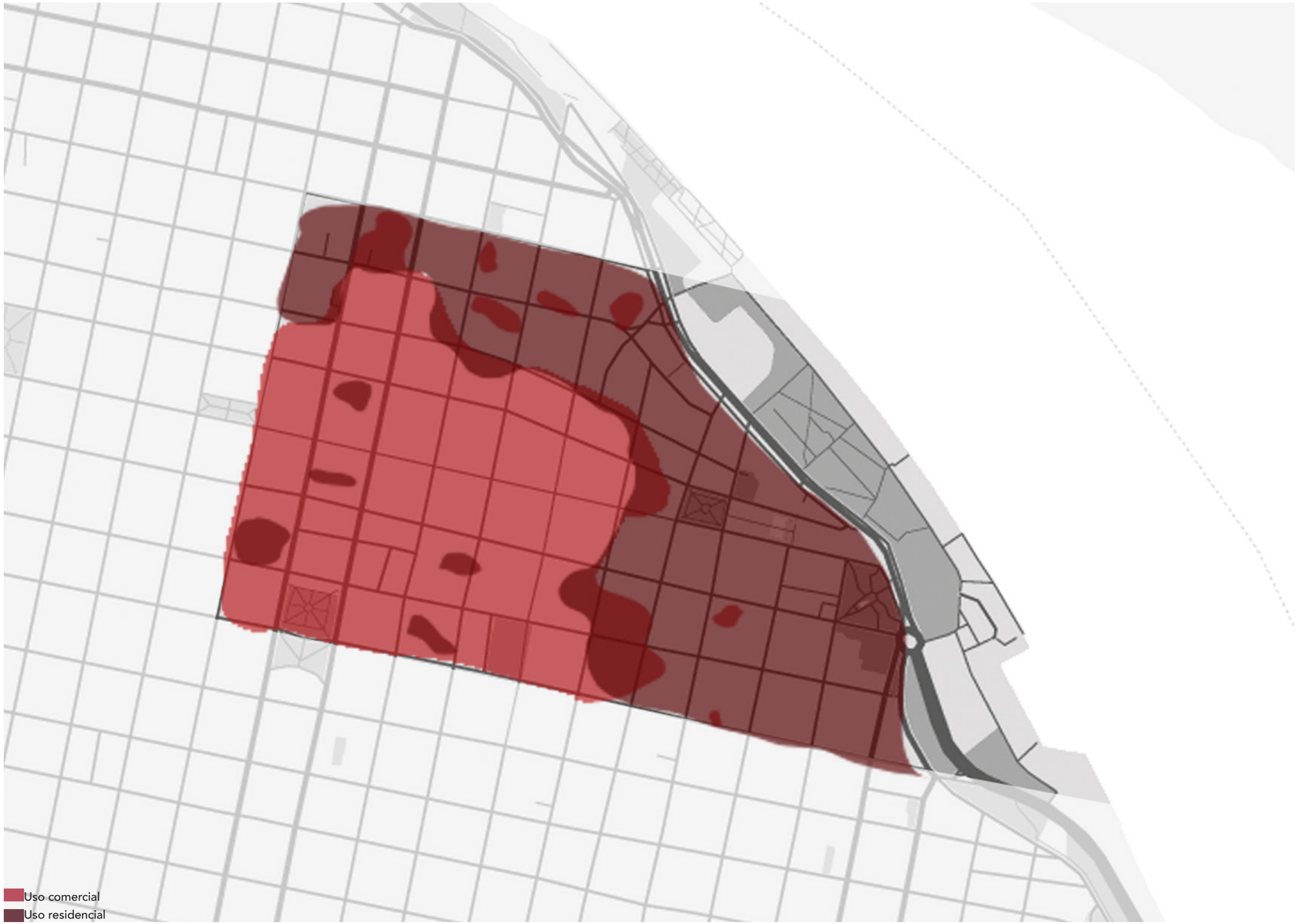


Figura 5: *Mapa de usos de suelo del área central de Rosario.* Nota. Adaptación de mapa realizado en la cátedra Puente de Proyecto V.

Calles poco arboladas: El arbolado se vuelve un factor muy importante de las ciudades, ya que con la sombra protege a las personas del sol y ayuda a que la ciudad no se vuelva una gran isla de calor.
Rosario cuenta con un buen arbolado en la mayoría de sus calles y parques.
En las zonas donde no hay árboles, como pueden ser un par de cuadras sobre calle Santa Fe, además de ser poco atractiva para transitar, se vuelve una zona muy caliente en verano. Por otro lado, las dimensiones de estas veredas no permiten la plantación de vegetación.

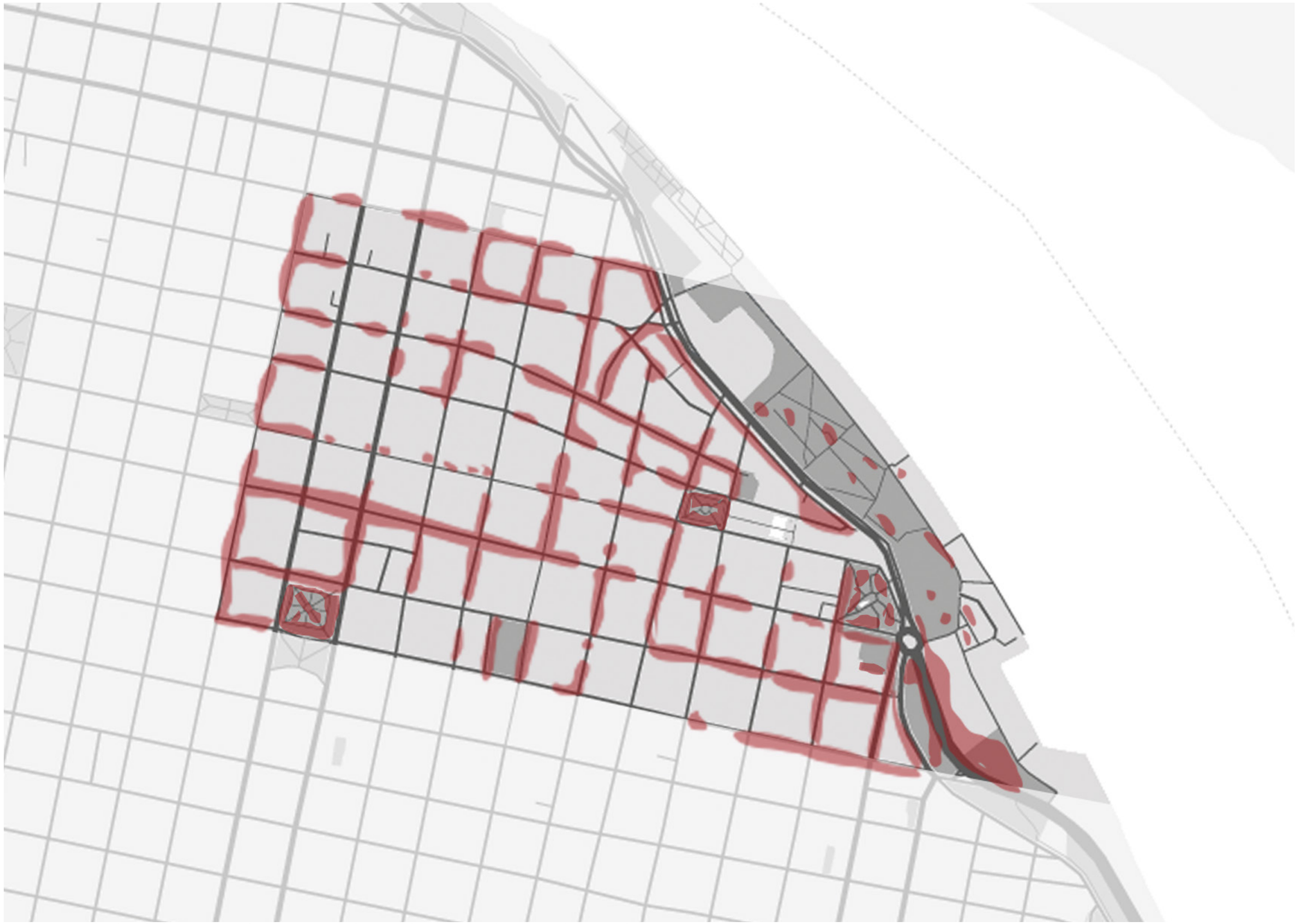


Figura 6: *Mapa de arbolado del área central de Rosario.* Nota. Adaptación de mapa realizado en la cátedra Puente de Proyecto V.

Alta contaminación visual y auditiva: En ciertas horas se generan grandes embotellamientos que afectan tanto al tráfico vehicular como el peatonal, generando contaminación visual y auditiva.
En el día, el área central esta colmada de vehículos, sobre todo en la zona de comercios.
Por la noche el tráfico disminuye considerablemente.
Por la mañana y la tarde, en los horarios de entrada y salida de trabajos y escuelas, el flujo aumenta en la zona de viviendas.
Si bien la ciudad tiene un sistema de transporte público efectivo, en cuanto al área central, la población prefiere ir con sus vehículos particulares, y esto multiplicado por todas las personas que recurren al área, hacen que las calles se tornen solo como vías de circulación, y dejan al peatón de lado.
Las calles también cuentan con una alta cantidad de autos estacionados que pasan a ser parte del paisaje urbano de la ciudad.



Figura 7: *Mapa de tráfico vehicular del área central de Rosario.* Nota. Adaptación de mapa realizado en la cátedra Puente de Proyecto V.

Alta propuesta gastronómica en el día: El sector gastronómico en la zona se caracteriza por una oferta variada que atrae a un amplio espectro de personas, tanto residentes como trabajadores. Esta oferta, que incluye desde restaurantes hasta cafeterías y establecimientos de comida rápida, se ajusta a las necesidades de quienes transitan por el área durante las horas laborales. La mayoría de estos establecimientos operan en sincronía con los horarios de trabajo de los bancos y comercios cercanos, lo que favorece su concurrencia en momentos específicos del día, especialmente en los intervalos de almuerzo y a primera hora. Este patrón de funcionamiento permite que la actividad gastronómica se integre de manera fluida en la vida cotidiana de los usuarios, convirtiéndose en un punto de encuentro social y comercial clave dentro del entorno urbano.

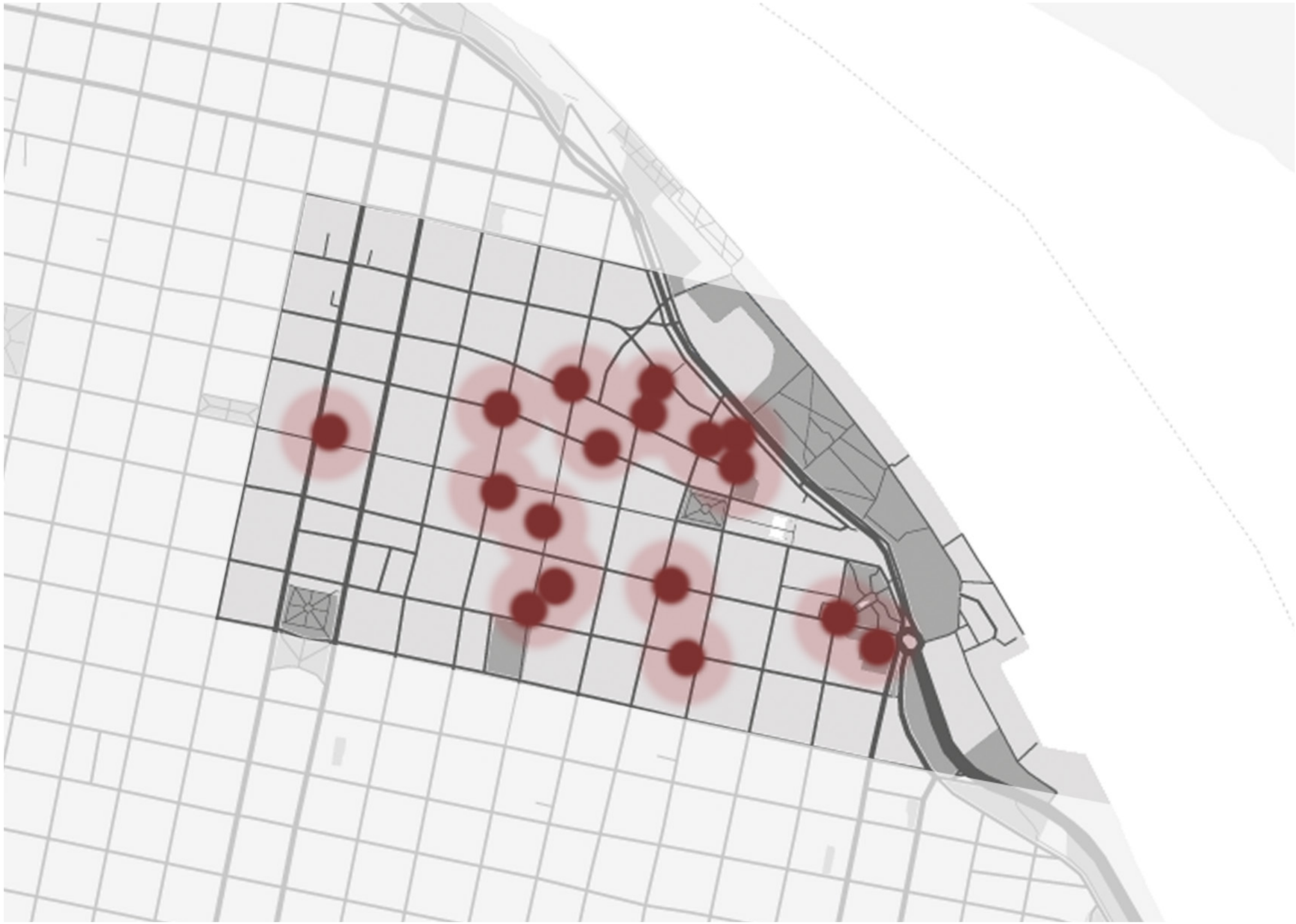


Figura 8: *Mapa de oferta gastrónomica.* Nota. Imagen adaptada de snazzy maps.

Baja propuesta gastronómica en la noche: Durante la noche, la oferta gastronómica experimenta una disminución significativa, lo que genera una merma en la actividad en el área y provoca que las calles queden desiertas. Esta reducción en la oferta de establecimientos abiertos contribuye a una sensación de vacío urbano, disminuyendo la dinámica del sector y la interacción social en la zona. La falta de opciones gastronómicas durante las horas nocturnas crea un contraste marcado con la actividad diurna, afectando el flujo de personas y la vitalidad del entorno urbano en general.



Figura 9: *Mapa de oferta gastrónomica.* Nota. Imagen adaptada de snazzy maps.

Falta de espacio para el peatón

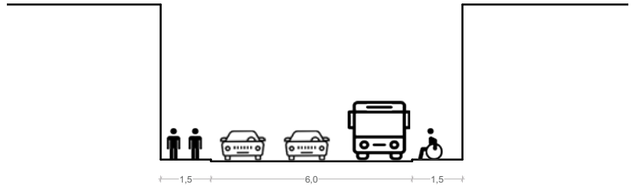
Se han identificado variaciones significativas en las dimensiones de calles y veredas dentro del área. Se realizó análisis que permite comprender cómo la morfología vial influye en la movilidad, la accesibilidad y la interacción entre peatones y vehículos en el entorno urbano.

En el caso de las veredas, se registran anchos que oscilan entre 1,5 metros y 4 metros, reflejando diferencias en el diseño y uso del espacio peatonal. Las veredas más angostas generan dificultades para la circulación de peatones, especialmente en sectores con alto flujo de personas o donde el mobiliario urbano reduce aún más el espacio disponible. Por otro lado, aquellas con mayor amplitud ofrecen mejores condiciones para la movilidad, la permanencia y la integración de equipamiento urbano.

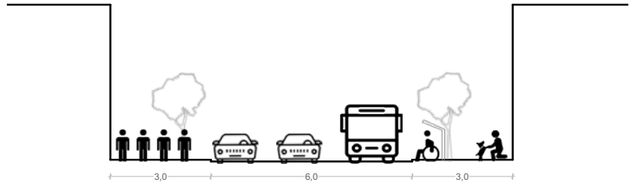
Las calles presentan anchos que varían entre 6 y 10 metros, lo que influye directamente en la distribución del tránsito vehicular y en la posibilidad de coexistencia con otros modos de transporte. En algunas calles más angostas, la alta densidad de estacionamiento y circulación vehicular limita la capacidad de adaptación del espacio a propuestas de movilidad alternativa, mientras que las calles más amplias ofrecen oportunidades para reorganizar la calzada y mejorar la conectividad urbana.

A partir de este relevamiento, se ha elaborado un catálogo de configuraciones de calles y veredas, donde se identifican los distintos tipos de secciones viales existentes en la zona de estudio. Este catálogo servirá como base para la formulación de estrategias de intervención urbana, permitiendo evaluar qué configuraciones requieren ajustes para optimizar el espacio público y mejorar la calidad de la movilidad en el sector.

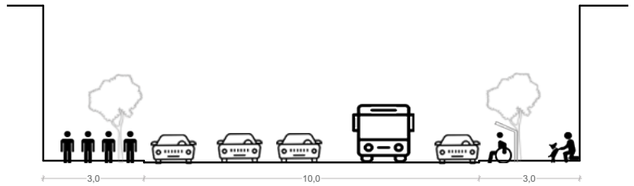
CALLES ANGOSTAS - VEREDAS ANGOSTAS



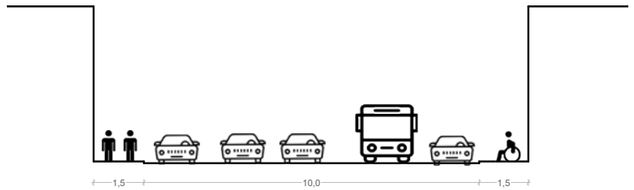
CALLES ANGOSTAS - VEREDAS ANCHAS



CALLES ANCHAS - VEREDAS ANCHAS



CALLES ANCHAS - VEREDAS ANGOSTAS



PEATONALES

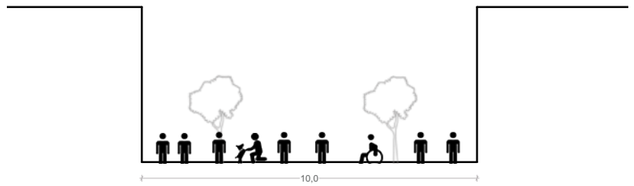


Figura 10: *Cortes urbanos.* Nota. Imagen propia.

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR

El análisis del sector evidencia una serie de problemáticas que afectan la calidad del espacio urbano y su funcionalidad. A continuación, se presentan los principales conflictos detectados:

Uso del Suelo y Dinámicas Urbanas

El área de estudio presenta una marcada diferenciación funcional: la zona oeste está dominada por el comercio, mientras que la zona este es mayormente residencial. Esto genera desbalances en la ocupación del espacio, resultando en calles vacías fuera del horario comercial y una falta de interacción entre actividades.

Espacio Público y Equipamiento

Si bien existen plazas y espacios abiertos, estos no están adecuadamente equipados para fomentar la permanencia de las personas. La falta de mobiliario urbano adecuado y de un diseño atractivo provoca que estos espacios sean poco utilizados, reduciendo su aporte a la vida urbana.

Déficit de Vegetación y Confort Climático

El sector presenta una notable carencia de arbolado en varias calles, lo que genera zonas de alto impacto térmico, afectando la calidad ambiental y el confort de los peatones. Esto deja sin incentivos a la movilidad activa y el uso de los espacios públicos.

Congestión Vehicular y Movilidad

Durante el horario comercial, el tráfico en ciertas vías es intenso, generando problemas de congestión y falta de accesibilidad. En contraste, fuera de estos horarios, el flujo vehicular se reduce drásticamente, lo que contribuye a la sensación de vacío urbano y disminuye la percepción de seguridad.

Conclusión

Las problemáticas detectadas evidencian la necesidad de una intervención urbana que integre usos del suelo, mejore la calidad de los espacios públicos, incorpore estrategias de movilidad sostenible y optimice la infraestructura verde para mejorar la calidad de vida en el sector.

MARCO TEÓRICO

El desarrollo urbano contemporáneo debe abordarse desde una mirada integral, que contemple no solo la dimensión física de la ciudad, sino también sus aspectos sociales, ambientales y simbólicos. En este enfoque, la movilidad y el espacio público se convierten en componentes centrales de la estructura urbana, ya que son los que permiten articular las distintas funciones del territorio y vincular a las personas con su entorno. El diseño y la infraestructura urbana no son neutros: condicionan la forma en que habitamos la ciudad, los modos en que nos desplazamos y las posibilidades de encuentro que ofrece el espacio colectivo.

En contextos urbanos como el de Rosario, donde persisten fragmentaciones entre sectores, vacíos urbanos y una estructura pensada en función del automóvil, repensar la organización urbana desde la escala humana resulta una necesidad urgente. La planificación centrada en las personas busca revertir estas lógicas, proponiendo entornos accesibles, seguros, conectados y activos. Autores contemporáneos como Jan Gehl, Jane Jacobs, Kevin Lynch y Stan Allen han ofrecido herramientas valiosas para comprender las dinámicas del espacio urbano y proyectar desde una mirada que combina estructura, percepción, uso y experiencia.

ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD PEATONAL

Jan Gehl, en Ciudades para la gente (2010), sostiene que una ciudad verdaderamente habitable es aquella que puede experimentarse a pie. El diseño urbano, para él, no debe limitarse a garantizar el tránsito eficiente, sino que debe crear condiciones que inviten a quedarse, mirar, detenerse e interactuar. Las calles, plazas y recorridos son espacios de socialización, no solamente canales de circulación. Si el entorno urbano no ofrece confort, atractivo o seguridad, los ciudadanos simplemente lo evitan, y con ello se pierde una dimensión fundamental del habitar urbano.

En Rosario, muchos sectores del área central no cumplen con estas condiciones. A pesar de contar con calles peatonales, plazas y corredores, el diseño de estos espacios no siempre favorece la permanencia. En numerosas zonas, la prioridad está dada al flujo vehicular, lo que resta espacio y calidad al peatón. Además, la falta de arbolado, sombra, equipamiento y diversidad de usos limita las posibilidades de apropiación del espacio público. Esta situación se traduce en recorridos interrumpidos, espacios vacíos en determinados horarios y una débil vida urbana fuera de los momentos de mayor actividad comercial.

La propuesta urbana busca abordar estas carencias mediante la consolidación de un sistema peatonal continuo, cómodo y legible. No se trata solo de ampliar veredas o cerrar calles al tránsito: el objetivo es generar recorridos que integren actividades, permitan distintas formas de uso y estén conectados con nodos estratégicos. En este sentido, la incorporación de programas urbanos complementarios, mobiliario adecuado y vegetación no son detalles menores, sino decisiones proyectuales que condicionan el modo en que se vive el espacio.

En esta línea, Jane Jacobs aporta una mirada clave en Muerte y vida de las grandes ciudades (1961), al señalar que la vitalidad urbana depende de la mezcla de usos y de la presencia continua de personas en las calles. Para ella, la seguridad y la calidad urbana no dependen solo del control externo, sino del movimiento natural que genera la propia actividad ciudadana. Su concepto de “ojos en la calle” refuerza la idea de que un espacio habitado es un espacio seguro. En sectores donde las funciones están separadas o son poco intensas, como ocurre en partes del centro rosarino, se generan vacíos que afectan tanto la percepción como el uso real del espacio.

Por eso, la propuesta no se limita a lo físico, sino que también apunta a generar una lógica funcional diversa, con usos mixtos, secuencias programáticas y lugares para moverse, detenerse, descansar y encontrarse. Se trata de entender el espacio público como una red viva que estructura el tejido urbano y lo activa, recuperando su rol como escenario principal de la vida urbana.

CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS

El modelo de la Ciudad de los 15 minutos, desarrollado por el urbanista Carlos Moreno, propone una reorganización del tejido urbano centrada en la proximidad, la movilidad sostenible y la calidad de vida. La idea principal es que cada persona pueda acceder a sus necesidades básicas en un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta desde su vivienda.

Este enfoque desafía la lógica tradicional de zonificación que separa funciones urbanas y obliga a largos desplazamientos diarios. En su lugar, plantea un urbanismo de escala barrial, donde se promueve la mezcla de usos, la diversidad funcional y la presencia constante de personas en el espacio público, generando barrios más dinámicos, seguros y resilientes.

La Ciudad de los 15 minutos no se basa en grandes intervenciones físicas, sino en rediseñar la estructura urbana desde lo cotidiano: habilitar nuevos recorridos peatonales y ciclistas, revalorizar equipamientos de cercanía, reducir el uso del automóvil y fomentar una vida urbana más local, participativa y sostenible.

Este modelo se alinea con los objetivos de la presente propuesta urbana: fortalecer la movilidad a pie, recuperar la escala humana en los recorridos y construir un sistema urbano más accesible y equitativo. Aplicado al caso de Rosario, permite pensar una red de espacios públicos conectados y activos, donde el desplazamiento no sea solo un medio para llegar, sino una parte enriquecedora de la vida urbana.

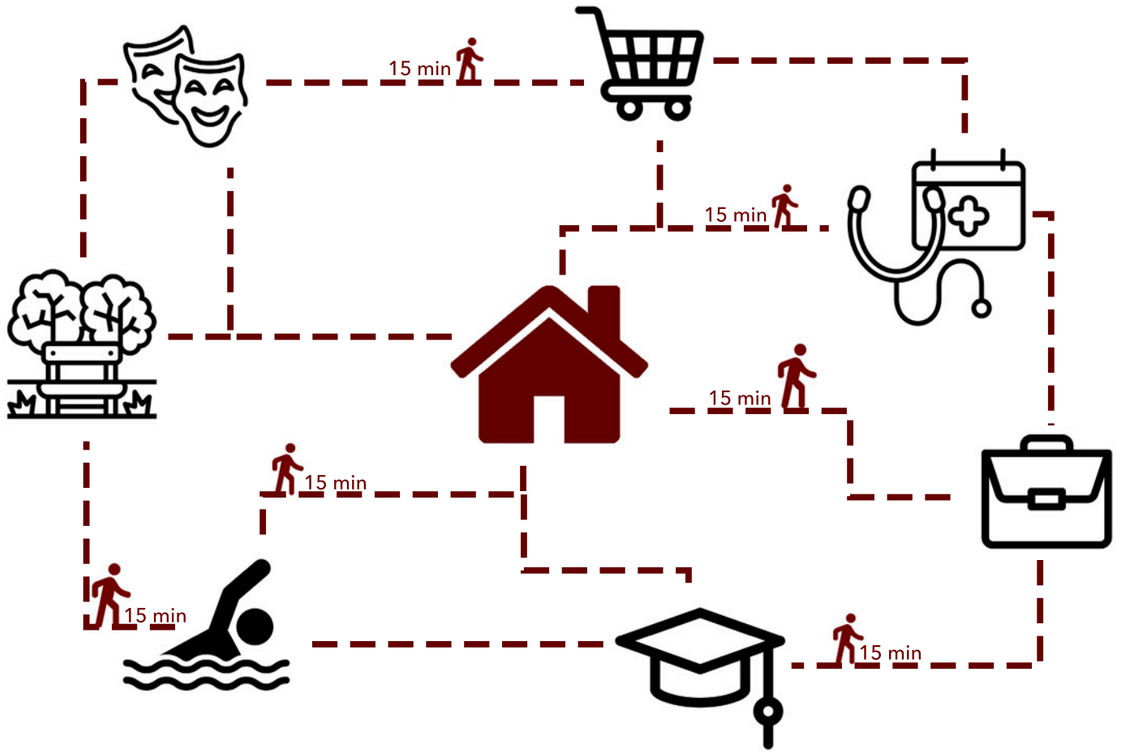


Figura 11: *Esquema de ciudad de 15 minutos.* Nota. Imagen propia.

INFRAESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN URBANA

El espacio urbano también se estructura a partir de elementos que permiten orientar, conectar y dar sentido al recorrido. Kevin Lynch, en La Imagen de la Ciudad (1960), plantea que para que una ciudad sea comprensible, debe ofrecer ciertos elementos reconocibles: sendas, bordes, nodos, hitos y barrios. Estos componentes son esenciales para que las personas puedan construir una imagen mental del territorio y desenvolverse en él con seguridad y fluidez. Cuando estos elementos están ausentes, mal definidos o desarticulados, la ciudad pierde claridad y se vuelve confusa, lo que afecta directamente la experiencia urbana.

En Rosario, muchas áreas presentan problemas de legibilidad: recorridos que no conectan, espacios sin jerarquía, hitos visuales poco definidos o barreras físicas que dificultan la continuidad. Esto genera un centro con sectores poco integrados entre sí, donde la circulación se fragmenta y la experiencia urbana se empobrece. La propuesta busca revertir esta situación mediante la creación de ejes estructurantes, que articulen el sistema peatonal con otros modos de movilidad y establezcan una continuidad física y visual entre los distintos puntos clave del área central.

Para lograrlo, se incorporan referencias visuales, como miradores, piezas arquitectónicas o elementos del paisaje, que refuercen la identidad del recorrido y faciliten la orientación. Estos recursos no solo mejoran la funcionalidad, sino que también ayudan a construir una narrativa urbana más rica, donde el desplazamiento se transforme en una experiencia de reconocimiento y apropiación del entorno.

Stan Allen, en Infraestructura del paisaje (1999), aporta una visión más contemporánea del diseño urbano al proponer que la infraestructura debe dejar de pensarse como una red técnica invisible y pasar a ser una estructura activa, adaptable y visible. Para él, la infraestructura puede y debe ser parte del lenguaje urbano, articulando usos, integrando lo natural con lo construido, y generando nuevas formas de relación entre ciudad y territorio.

En este sentido, el proyecto incorpora una serie de dispositivos urbanos, espacios elevados, pasarelas, plataformas, que no solo cumplen funciones prácticas, sino que también actúan como articuladores espaciales. En una ciudad como Rosario, donde el río Paraná tiene un rol simbólico y paisajístico importante pero muchas veces desconectado del tejido urbano, estos elementos buscan restablecer el vínculo perdido, no solo desde lo visual, sino también desde el uso real. La infraestructura, entonces, se convierte en una herramienta de activación y cohesión territorial, integrando distintas escalas y funciones en un sistema más fluido, accesible y legible.

SUPERMANZANA

El modelo de la supermanzana, implementado en la ciudad de Barcelona e impulsado por el urbanista Salvador Rueda, plantea una reestructuración del tejido urbano a partir de la agrupación de varias manzanas tradicionales dentro de un perímetro en el que se restringe el tránsito vehicular. Dentro de este nuevo límite, las calles se transforman en espacios públicos de uso peatonal, ciclista y comunitario.

El objetivo principal es reducir la presencia del automóvil, liberar espacio para la vida urbana y mejorar la calidad ambiental. Las supermanzanas promueven una movilidad sostenible, una reorganización de la infraestructura urbana y una revalorización del espacio público como lugar de encuentro, juego y convivencia.

Este modelo se alinea con la mirada de la presente propuesta, que busca reconfigurar sectores fragmentados del centro de Rosario mediante la generación de ejes peatonales, nodos de actividad y estructuras que conecten distintos niveles del tejido urbano. La supermanzana funciona como ejemplo de cómo una intervención a escala intermedia puede generar transformaciones profundas en la forma de habitar la ciudad.

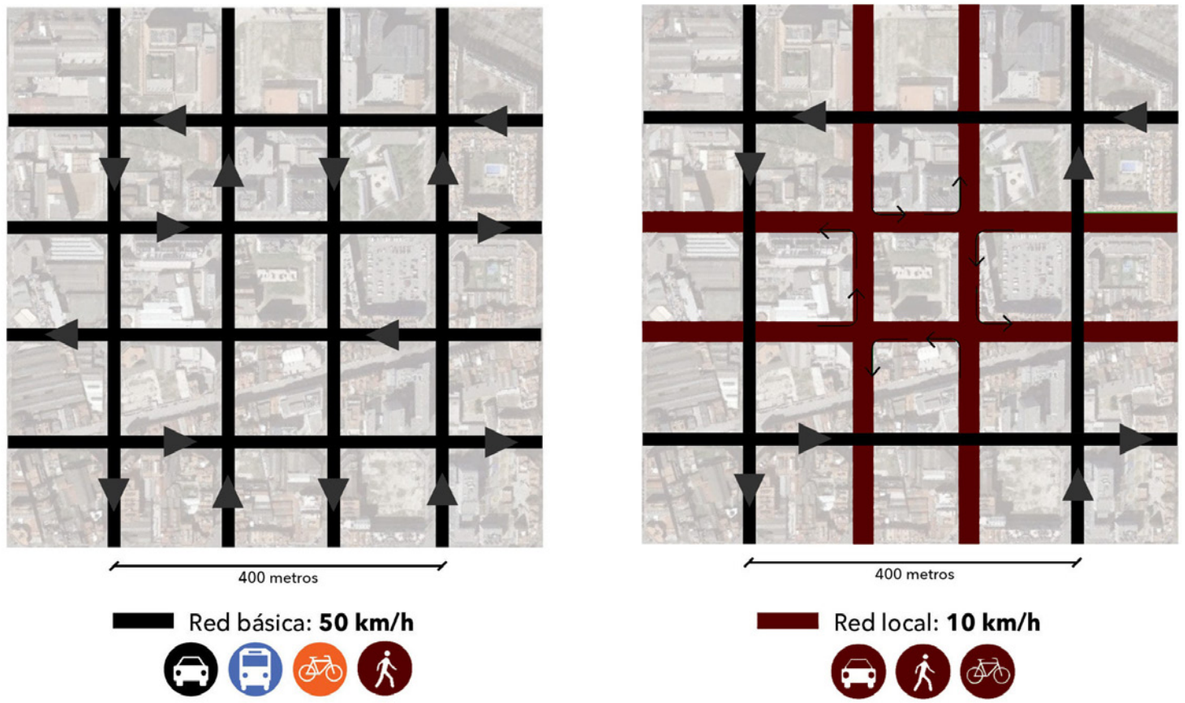


Figura 12: *Esquema de supermanzana.* Nota. Adaptación de magen realizada por Alain Jorda. Recuperada de https://ciudadinnova.com.

ACCIONES

A partir del análisis desarrollado en los ejes de espacio público, movilidad peatonal, infraestructura urbana y organización urbana, se construye una base conceptual y crítica que permite orientar una propuesta urbana. Estos lineamientos no solo funcionan como diagnóstico, sino que ofrecen una estructura desde la cual pensar intervenciones concretas que respondan a las problemáticas detectadas ese sector de la ciudad de Rosario.

La propuesta que se presenta a continuación se apoya en estas ideas, y organiza sus operaciones en relación directa con los ejes trabajados. Cada acción responde a estos principios, buscando recuperar y potenciar el espacio público como ámbito de encuentro y apropiación, priorizar los modos activos de movilidad y reconfigurar la infraestructura como soporte articulador del territorio urbano.

La propuesta se plantea como un sistema urbano integrado, donde las operaciones se entrelazan para generar recorridos coherentes, activar zonas hoy subutilizadas, y fortalecer las conexiones entre distintos sectores del centro rosarino. En este sentido, los conceptos desarrollados previamente no solo sirven de marco teórico, sino que estructuran y justifican cada decisión proyectual.

EXTENSIÓN DE LAS PEATONALES

Las peatonales Córdoba y San Martín se extienden hasta el río, generando un corredor urbano continuo que favorece la movilidad peatonal. Esta intervención no solo mejora la conectividad dentro del área central de la ciudad, sino que también enriquece la experiencia de quienes transitan por estos espacios.

Para reforzar su atractivo y funcionalidad, se incorpora mobiliario urbano de calidad y una mayor presencia de vegetación, lo que contribuye a crear entornos más confortables y accesibles para los peatones. La incorporación de sombras naturales y espacios de descanso fomenta el uso prolongado de estas calles, incentivando la permanencia y el disfrute del espacio público.

Como resultado, se genera un flujo peatonal más dinámico, alentando a las personas a recorrer a pie distancias mayores dentro del sector comercial. Esto no solo beneficia la actividad económica local, al facilitar el acceso a los comercios y servicios, sino que también promueve un modelo de ciudad más sustentable y centrado en la escala humana.

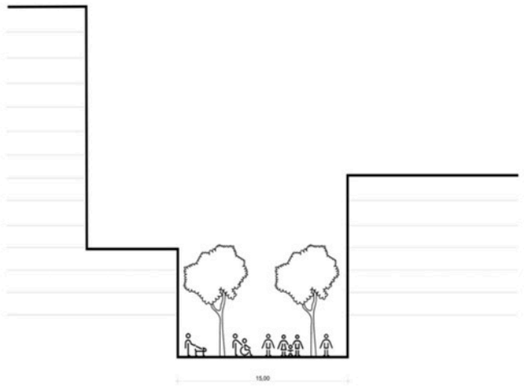


Figura 13: *Corte ilustrativo de peatonales.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

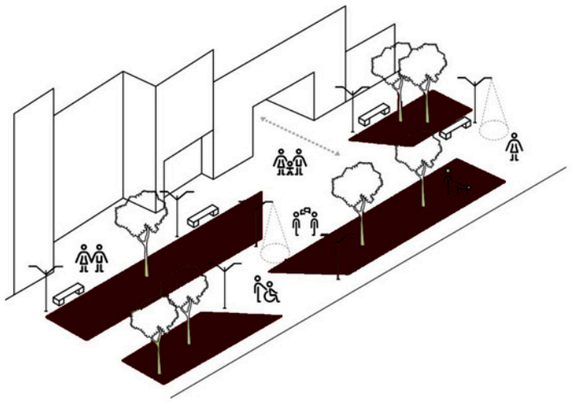


Figura 14: *Axonometría ilustrativa de peatonales.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

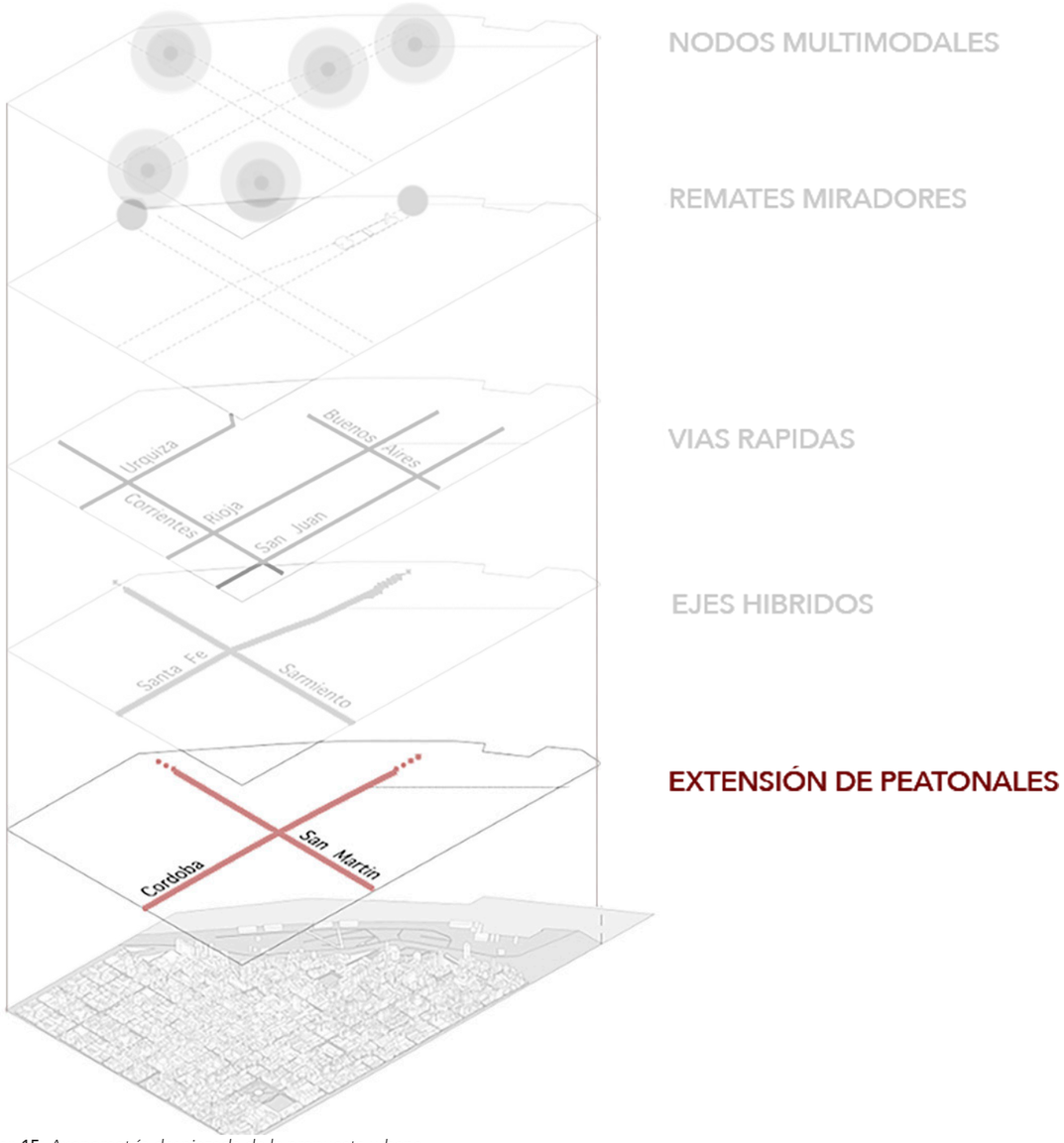


Figura 15: *Axonometría despiezada de la propuesta urbana.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.



Figura 16: *Renderizado de la propuesta de peatonales* Nota. Imagen realizada en la cátedra Puente.

EJES HÍBRIDOS

Se proponen ejes híbridos en las calles Santa Fe y Sarmiento, con el objetivo de transformar la movilidad urbana en estos corredores estratégicos. La intervención consiste en reducir el acceso vehicular, permitiendo únicamente la circulación controlada.

Para lograrlo, se implementará un sistema de tranvía, que recorrerá la totalidad de cada eje, facilitando un desplazamiento eficiente a lo largo del área central. Este sistema no solo optimiza el tiempo de viaje, sino que también contribuye a la reducción del tráfico y las emisiones contaminantes.

En paralelo, una sección de la calle se convertirá en un espacio peatonal, replicando las estrategias utilizadas en la extensión de las peatonales Córdoba y San Martín.

Gracias a esta transformación, se espera que un gran número de personas opte por abandonar el uso del vehículo particular dentro de este sector, eligiendo el tranvía como principal medio de transporte y completando sus recorridos a pie. De esta manera, los ejes híbridos no solo mejoran la movilidad y la accesibilidad, sino que también contribuyen a la construcción de una ciudad más integrada, eficiente y centrada en la experiencia del peatón.

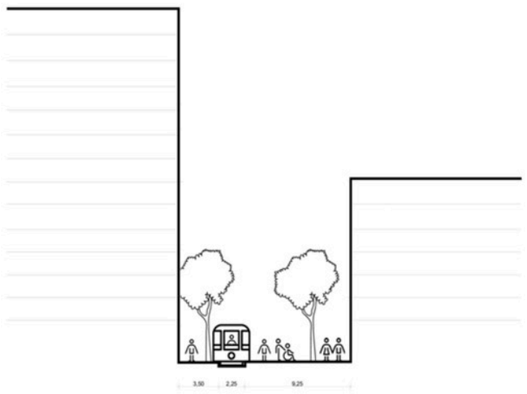


Figura 17: *Corte ilustrativo de ejes híbridos.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

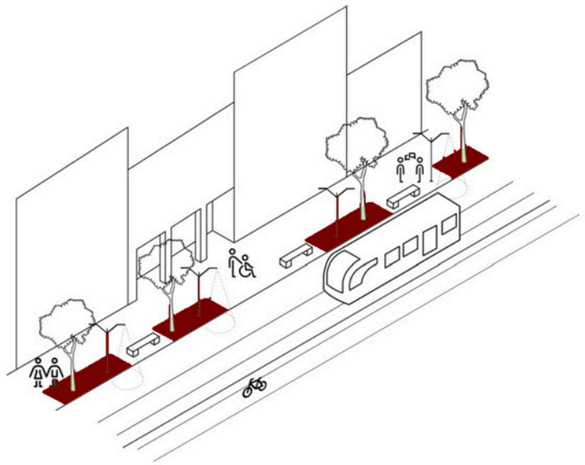


Figura18: *Axonometría ilustrativa de ejes híbridos.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

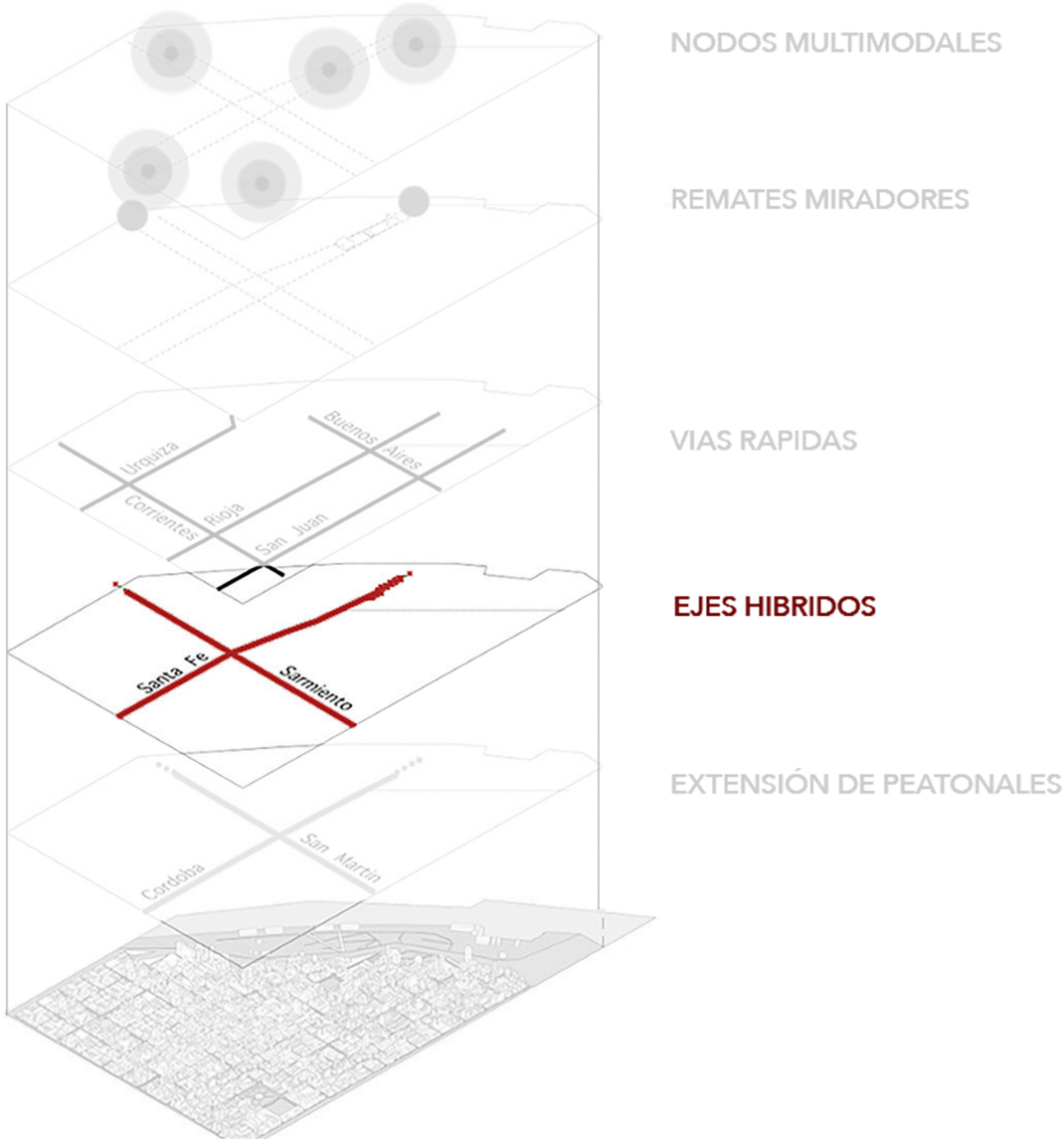


Figura 19: *Axonometría despiezada de la propuesta urbana.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.



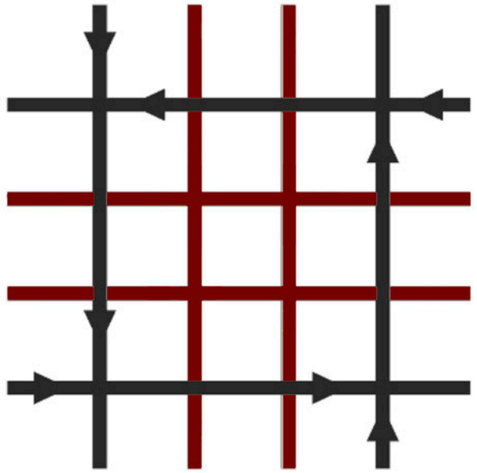
Figura 20: *Renderizado de la propuesta de ejes híbridos* Nota. Imagen realizada en la cátedra Puente.

VÍAS RÁPIDAS

Se destinarán las calles San Juan, Rioja, Corrientes, Urquiza y Buenos Aires como vías rápidas, con el propósito de optimizar la circulación vehicular dentro del área central de la ciudad. Estas arterias permitirán un flujo constante y ordenado del tránsito, funcionando como corredores principales que facilitan el desplazamiento en direcciones clave.

En estas calles, los vehículos podrán circular sin restricciones adicionales, asegurando una movilidad eficiente para aquellos que necesiten atravesar la zona sin generar congestión en sectores destinados a la movilidad peatonal. Para garantizar un mejor rendimiento de estas vías, se implementarán medidas de señalización y regulación del tráfico, priorizando una circulación ágil y segura.

Por otro lado, en el resto de las calles del sector, se aplicarán restricciones al estacionamiento y a la velocidad máxima permitida, con el fin de desalentar el uso excesivo del automóvil y favorecer un entorno más accesible para peatones y ciclistas. Esta estrategia busca reducir la saturación del espacio vial, minimizar la contaminación ambiental y fomentar una movilidad más equilibrada entre los distintos modos de transporte.



- Vías rápidas:
  Estacionamiento permitido
  Velocidad máxima 40 Km/h
  Transporte público

- Calles propuestas:
  Estacionamiento no permitido
  Velocidad máxima 10 Km/h
  Manda peatón
  No transporte público.
  Solo vehículos de vecinos y emergencias.
  Mobiliario urbano.
  Mayor arbolado

Figura 21: *Diagrama de calles propuestas.*
Nota. Aptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

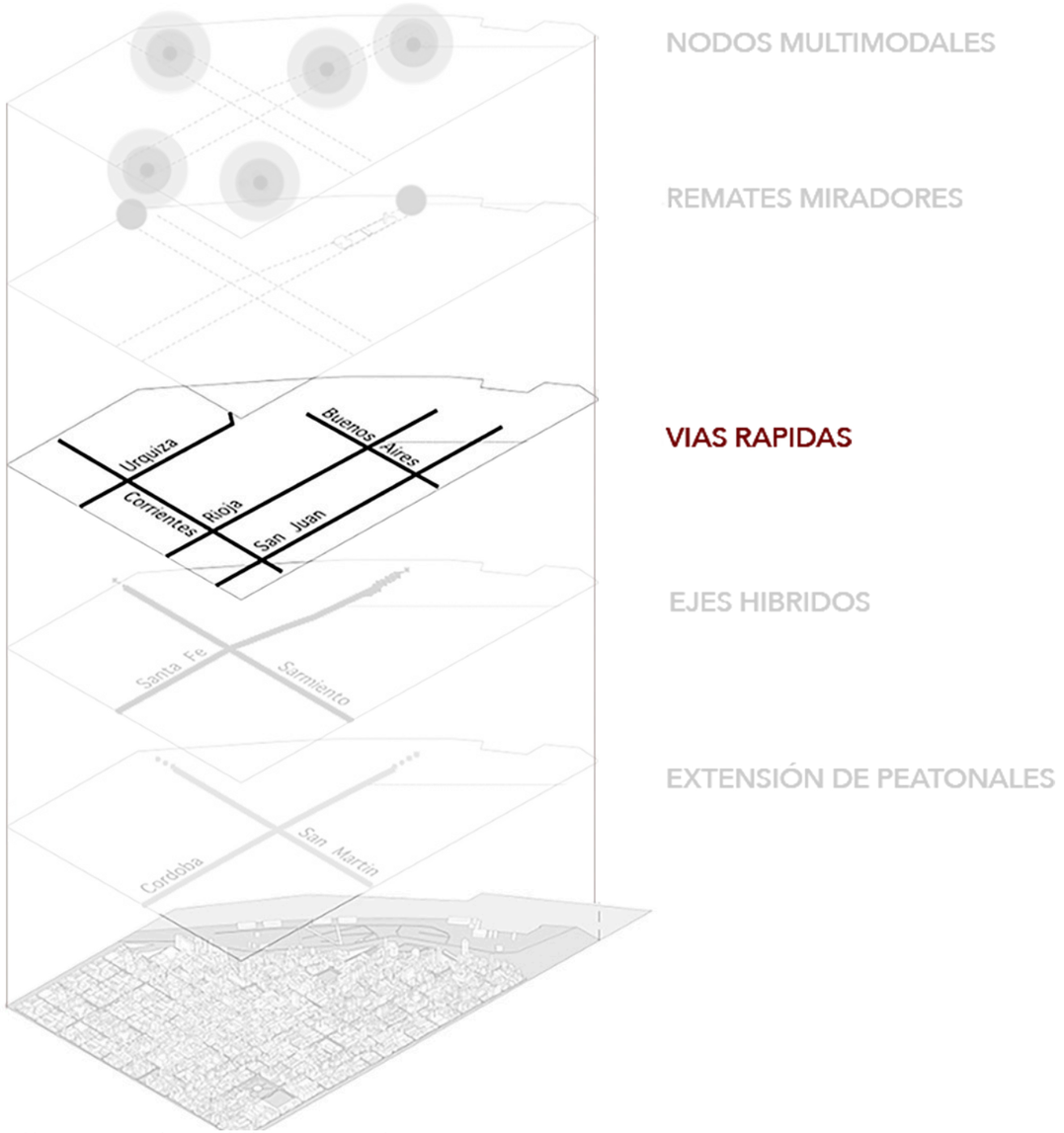


Figura 22: *Axonometría despiezada de la propuesta urbana.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

REMATES - MIRADORES

Para enriquecer la experiencia peatonal y generar un mayor incentivo para recorrer la ciudad a pie, se propone la incorporación de miradores estratégicamente ubicados en los puntos donde culminan los ejes híbridos y las calles peatonales. Estos espacios no solo funcionarán como hitos urbanos, sino que también aportarán una nueva dimensión al paisaje urbano, permitiendo a los transeúntes disfrutar de vistas privilegiadas tanto hacia el río Paraná como hacia el perfil urbano de la ciudad.

Más allá de su función estética y contemplativa, los miradores actuarán como puntos de referencia dentro del tejido urbano, facilitando la orientación y dotando a los recorridos peatonales de una mayor riqueza visual y espacial. La presencia de estos elementos generará una dinámica de movimiento más fluida, incentivando a los ciudadanos a desplazarse a pie para disfrutar de las visuales y experimentar una conexión más directa con su entorno.

Además, estos espacios podrán integrar zonas de descanso y mobiliario urbano, transformándolos en lugares de encuentro y permanencia, donde el peatón no solo transite, sino también se detenga y se apropie del espacio. De esta manera, la inserción de miradores no solo responde a una estrategia funcional de movilidad, sino que también aporta valor simbólico y cultural, reforzando la identidad del paisaje urbano y fortaleciendo la relación entre la ciudad y su geografía natural.

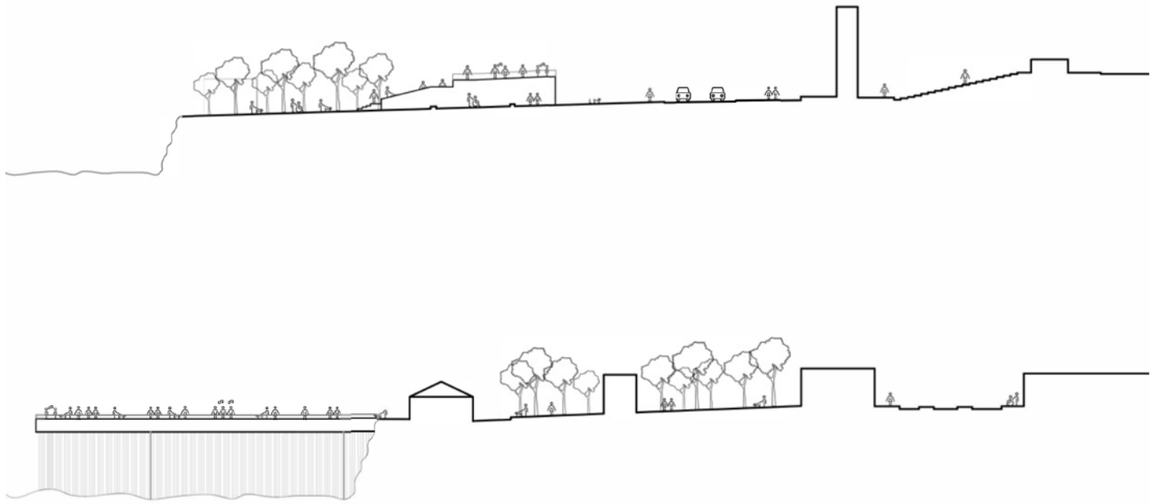


Figura 23: *Cortes urbanos que demuestran la relacuón entre miradores y la ciudad.*
Nota. Imagen realizada en la cátedra Puente.

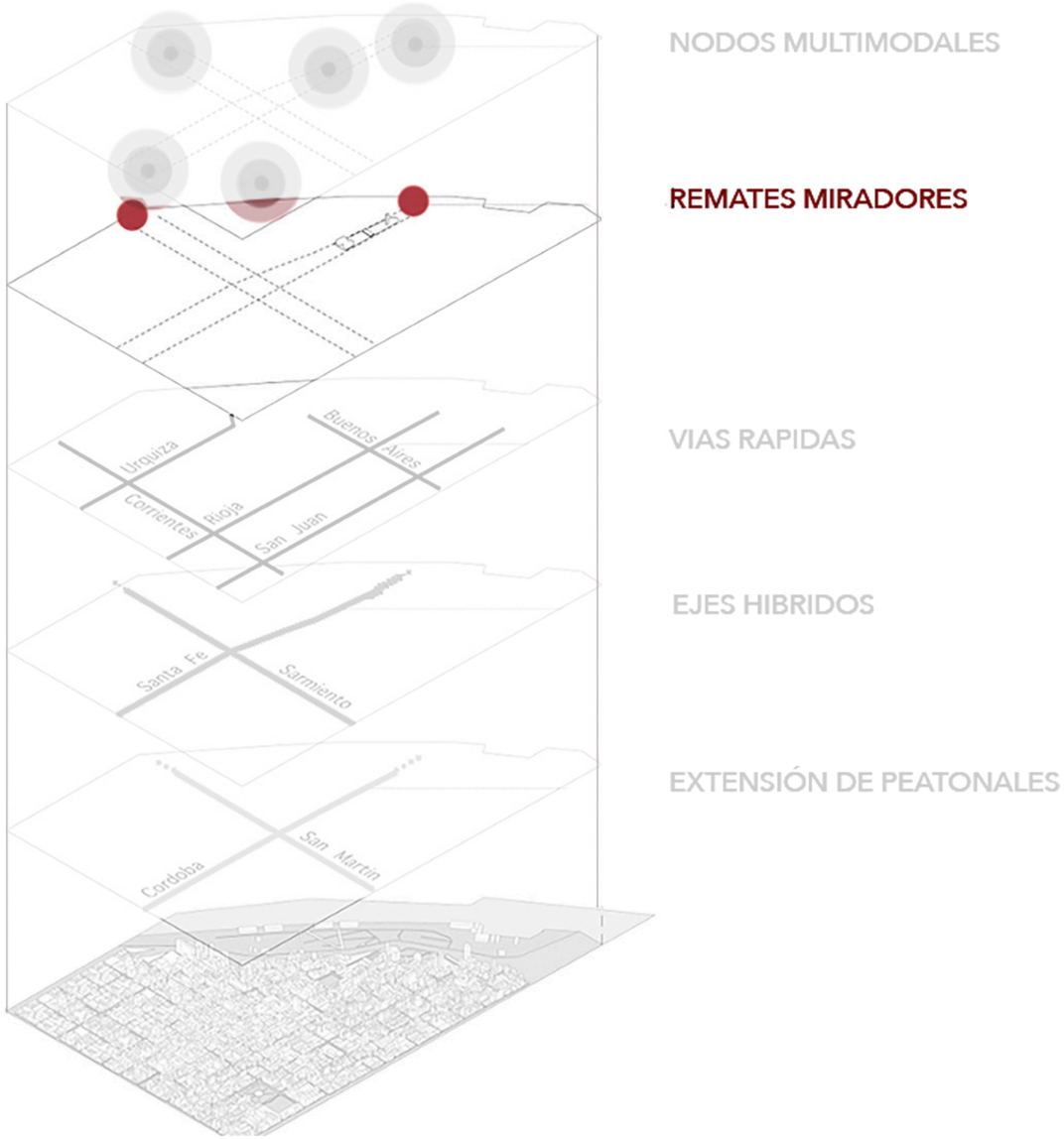


Figura 24: *Axonometría despiezada de la propuesta urbana.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.



Figura 25: *Renderizado de la propuesta miradores.* Nota. Imagen realizada en la cátedra Puente.

NODOS MULTIMODALES

Las operaciones urbanas planteadas hasta el momento han sido diseñadas para favorecer el desplazamiento peatonal dentro del área central de la ciudad. Sin embargo, una gran cantidad de personas provienen de zonas más alejadas, lo que hace necesario integrar soluciones que faciliten la transición entre distintos modos de transporte.

Para abordar esta necesidad, se propone la creación de nodos multimodales, estratégicamente ubicados en puntos clave de la ciudad. Estos espacios funcionarán como centros de intercambio modal, permitiendo que los ciudadanos puedan dejar sus vehículos particulares y continuar su trayecto utilizando medios de transporte sustentables, como el tranvía, la bicicleta o simplemente caminando. De esta manera, se busca reducir la congestión vehicular en el área central y fomentar el uso de alternativas más eficientes y ecológicas.

No obstante, para evitar que estos nodos se conviertan en simples puntos logísticos de transferencia, es fundamental que sean diseñados como espacios urbanos activos, integrando áreas de uso público y programas complementarios. La incorporación de zonas de descanso, equipamiento comercial, áreas verdes y mobiliario urbano hará que estos nodos sean espacios atractivos y funcionales, donde las personas no solo transiten, sino que también encuentren motivos para permanecer y disfrutar del entorno.

Así, los nodos multimodales no solo optimizarán la movilidad urbana, sino que también contribuirán a la construcción de una ciudad más integrada, sustentable y accesible para todos sus habitantes.

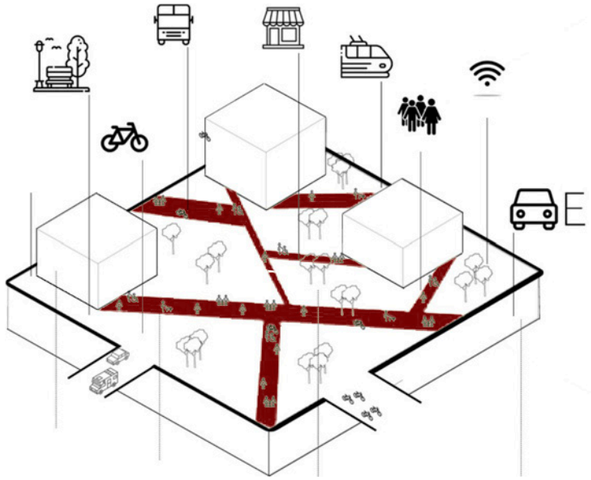


Figura 26: *Axonometría ilustrativa del equipamiento de nodos.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

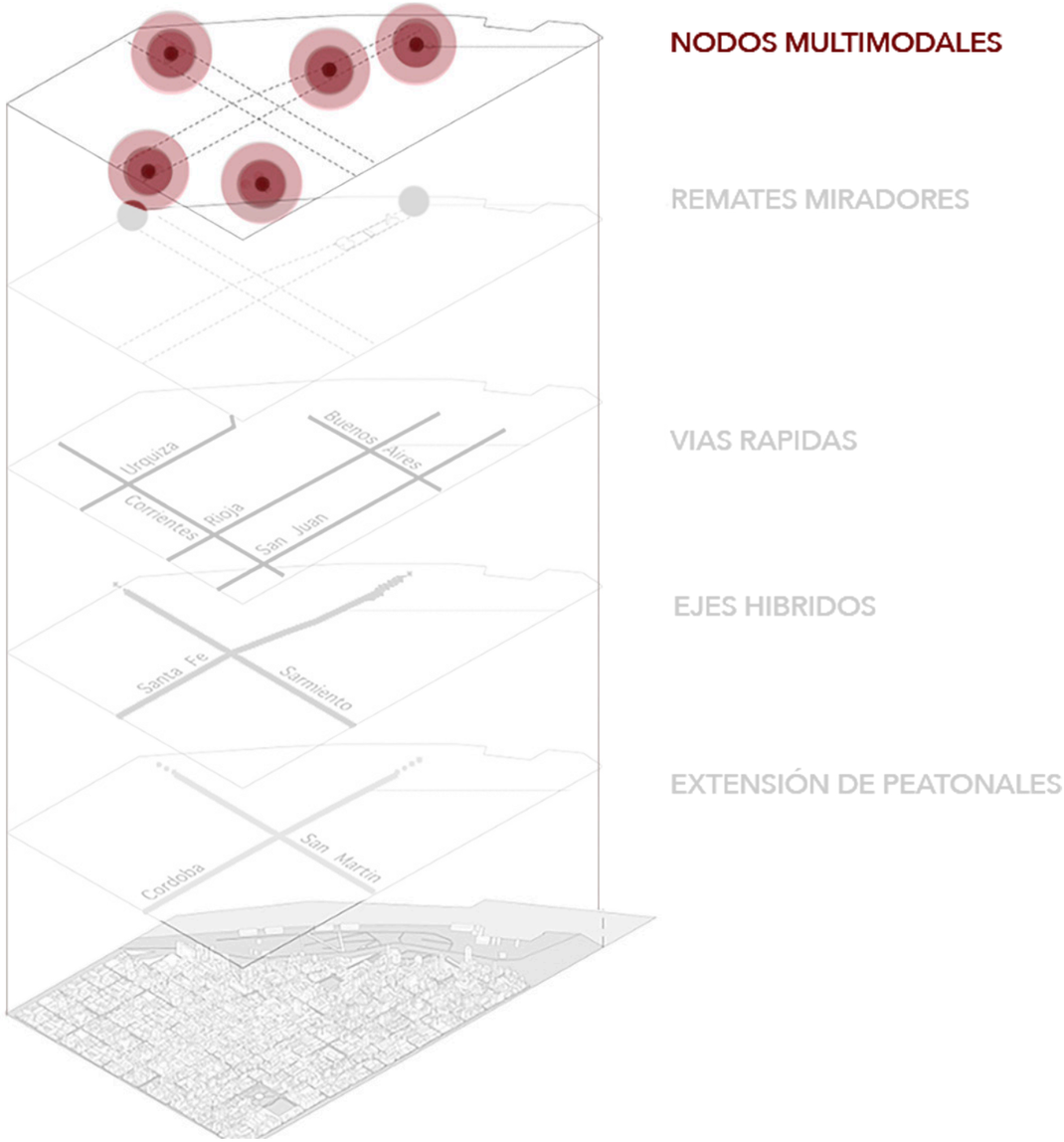


Figura 27: *Axonometría despiezada de la propuesta urbana.*
Nota. Adaptación de imagen realizada en la cátedra Puente.

02
PROYECTO ARQUITECTÓNICO

LOTE DE OPORTUNIDAD

Basado en los mapeos y análisis urbanos realizados, se detecta un lote de oportunidad en un punto estratégico de la ciudad.
Este concepto se utiliza en urbanismo para describir aquellos terrenos cuya ubicación y características espaciales permiten potenciar su impacto mediante intervenciones específicas. En este caso, el lote seleccionado presenta cualidades que justifican su denominación y lo convierten en un punto clave dentro de la propuesta urbana.

Ubicación Estratégica y Conectividad:
Desde la teoría urbana, los nodos y puntos de conexión dentro de una ciudad tienen un rol fundamental en la estructura y percepción del entorno. En este sentido, el lote se encuentra en una ubicación neurálgica, funcionando como un vínculo entre la extensión de la peatonal Córdoba, el eje híbrido de la calle Santa Fe y la cercanía con el Monumento a la Bandera. Esta localización permite reforzar la continuidad del flujo peatonal y vehicular, mejorando la accesibilidad y consolidando una red urbana más eficiente.

Reactivación del Espacio Subutilizado:
La vitalidad urbana se ve potenciada cuando los espacios en desuso son transformados en entornos dinámicos que favorecen la interacción social. En este caso, el lote se encuentra infrautilizado y su configuración actual limita su relación con el entorno inmediato. Al intervenirlo, no solo se genera un punto de referencia dentro del área, sino que también se atraen nuevas dinámicas urbanas que contribuyen a revitalizar el sector y a fortalecer la cohesión del tejido urbano.

Infraestructura y Paisaje Urbano:
El diseño de la infraestructura debe integrarse con el contexto natural y construido para generar una relación armónica con el entorno. En este caso, la proximidad del lote con el río Paraná representa una oportunidad para reforzar la identidad visual del sector y establecer un vínculo más fluido entre la ciudad y su paisaje. La implementación de espacios elevados y miradores potenciará esta cualidad, transformando al lote en un punto estratégico dentro de la estructura urbana de Rosario.

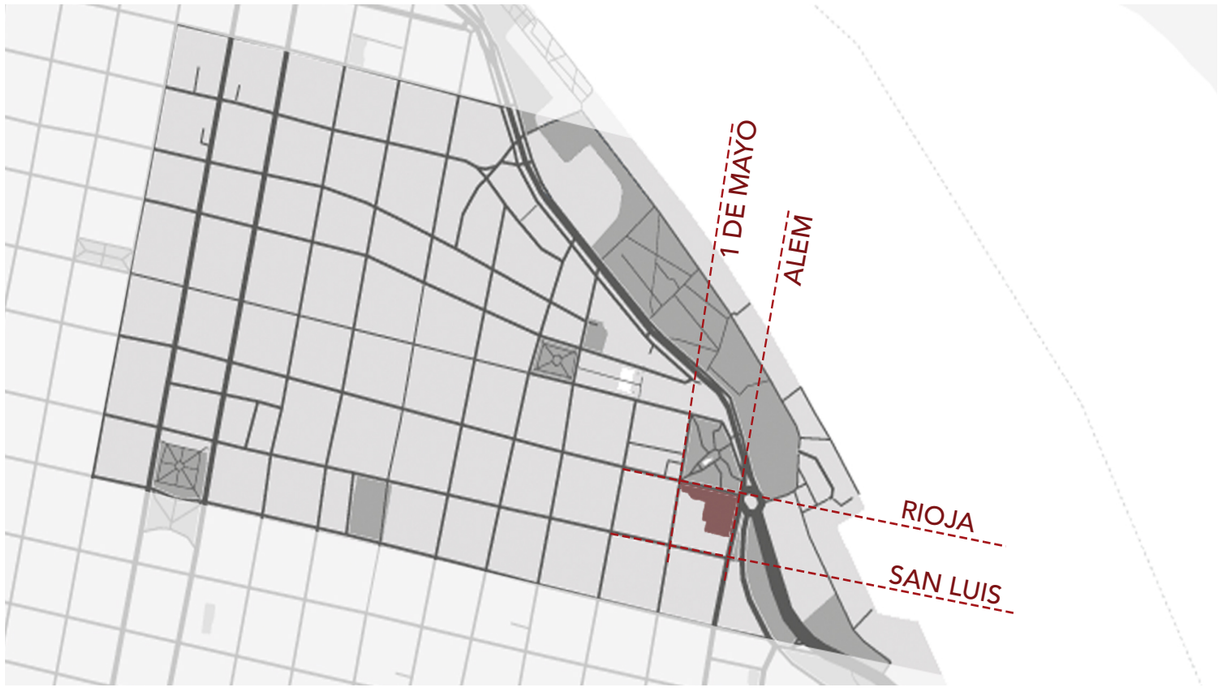


Figura 28: *Mapa de la ciudad de Rosario con modificaciones propias.* Nota. Imagen adaptada de snazzy maps.

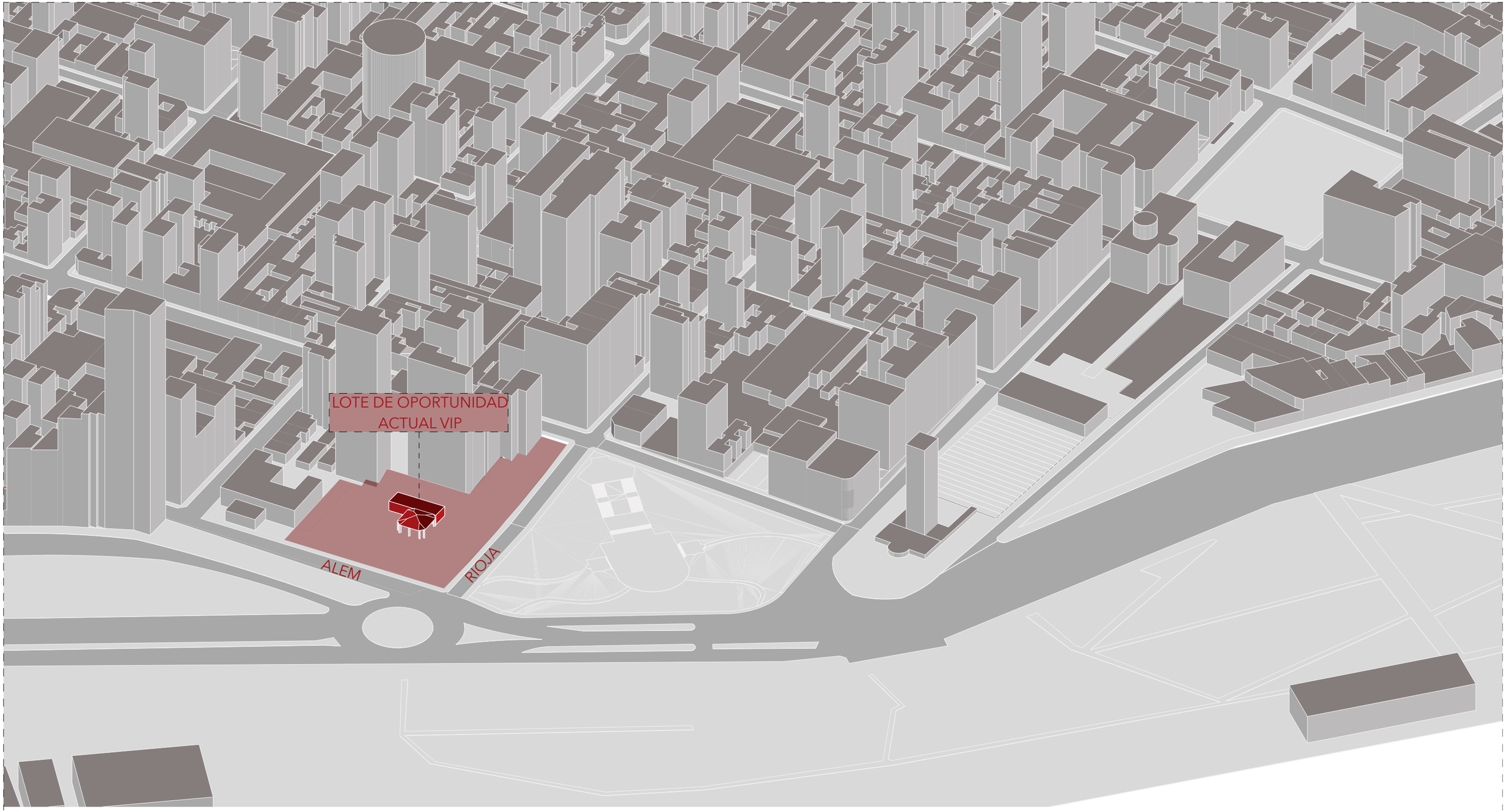


Figura 29: *Axonometría del lote de oportunidad.* Nota. Imagen propia.

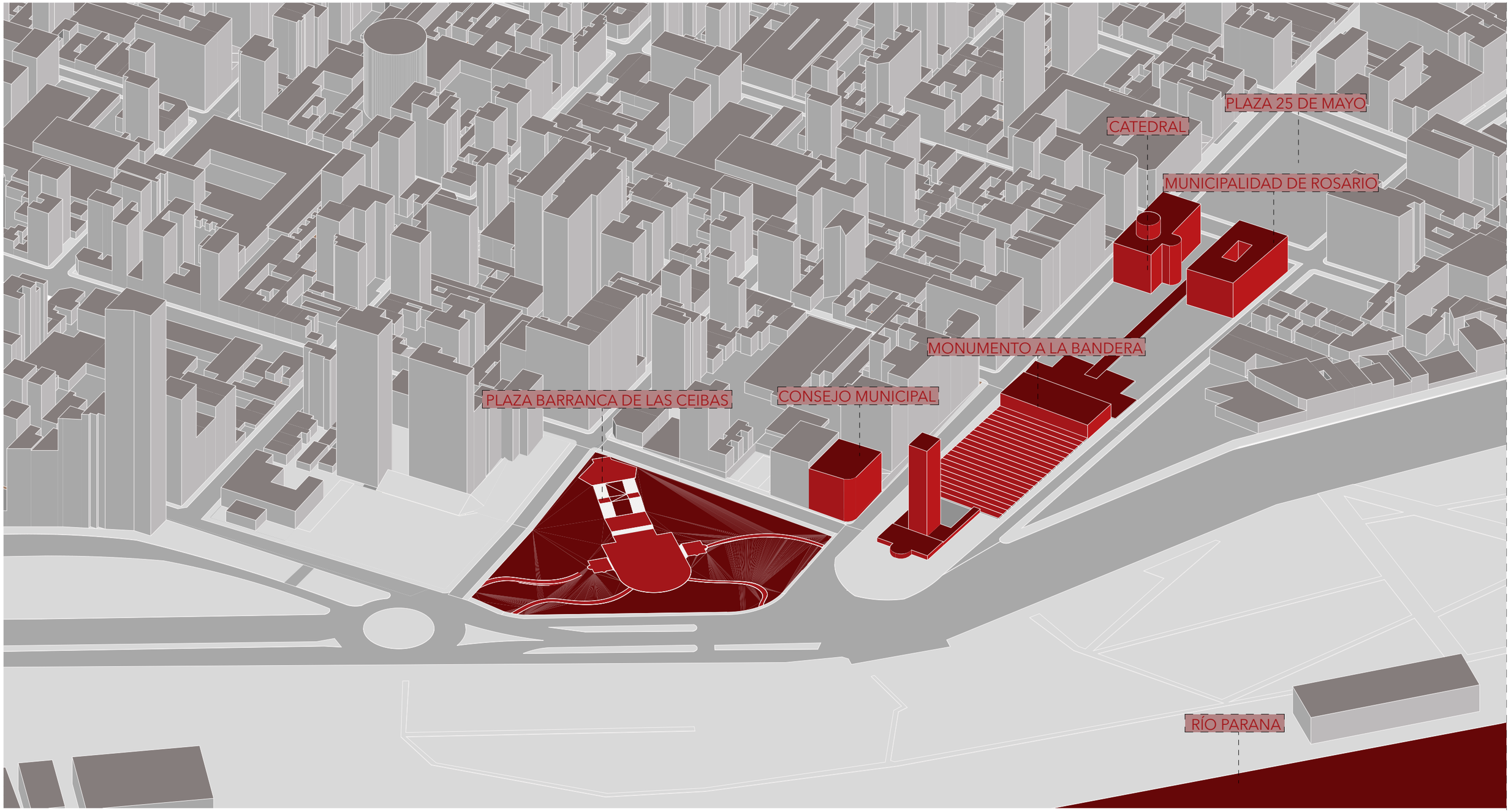


Figura 30: *Axonometría de lugares importantes.* Nota. Imagen propia.

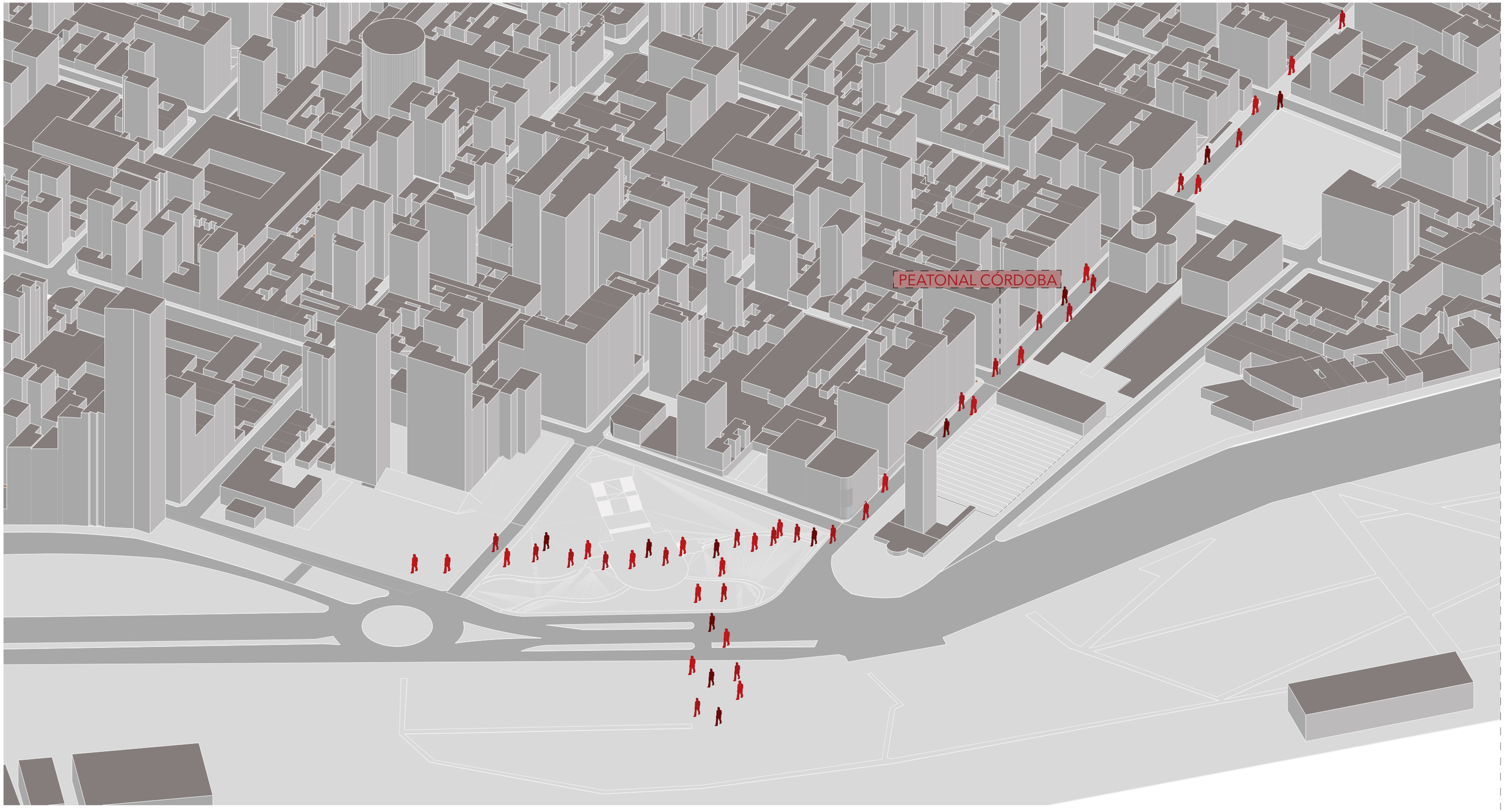


Figura 31: *Axonometría del sector en relación a la extensión de la peatnal Córdoba*. Nota. Imagen propia.

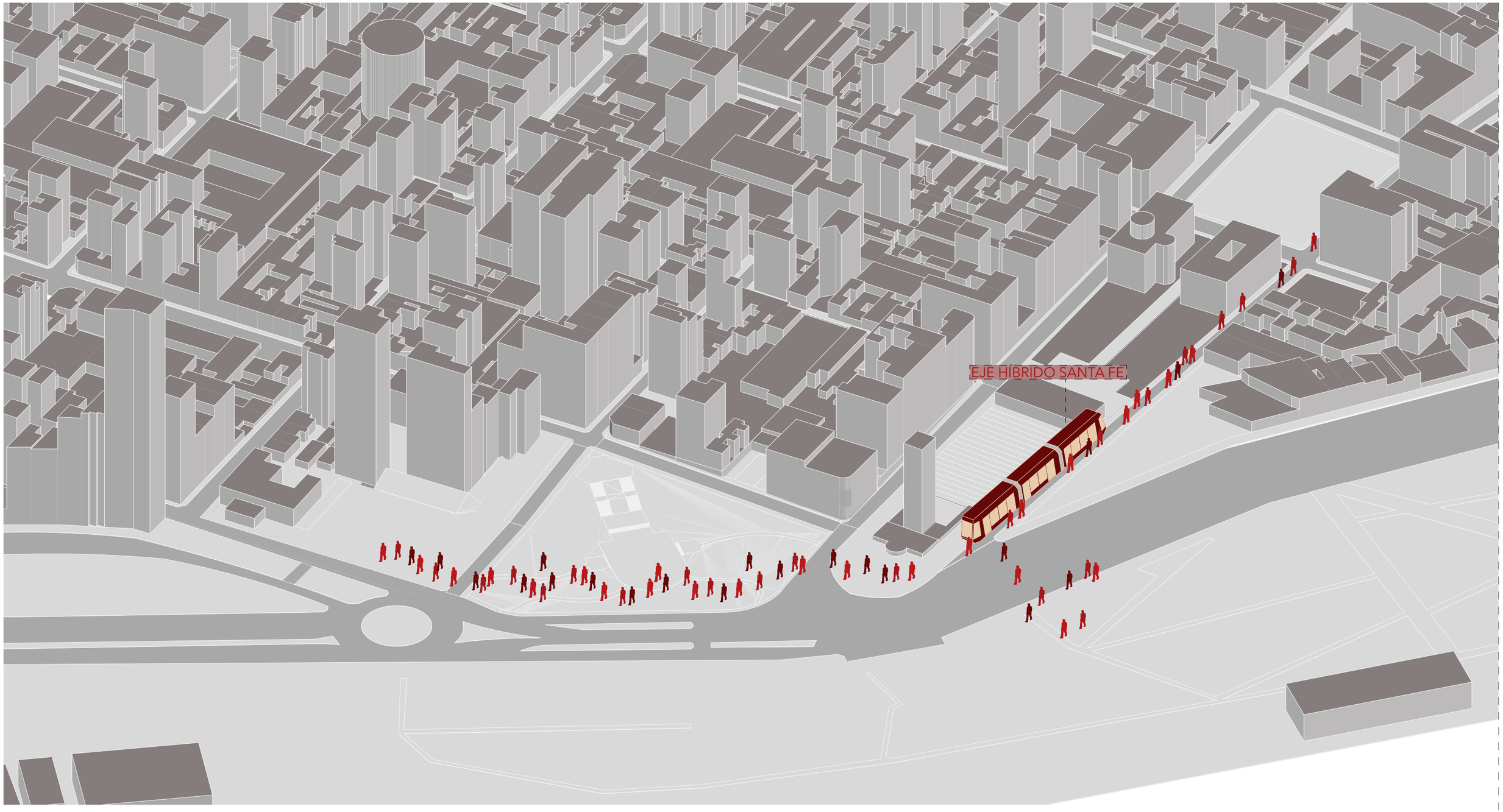


Figura 32: *Axonometría del sector en relación al eje híbrido de calle Santa Fe.* Nota. Imagen propia.

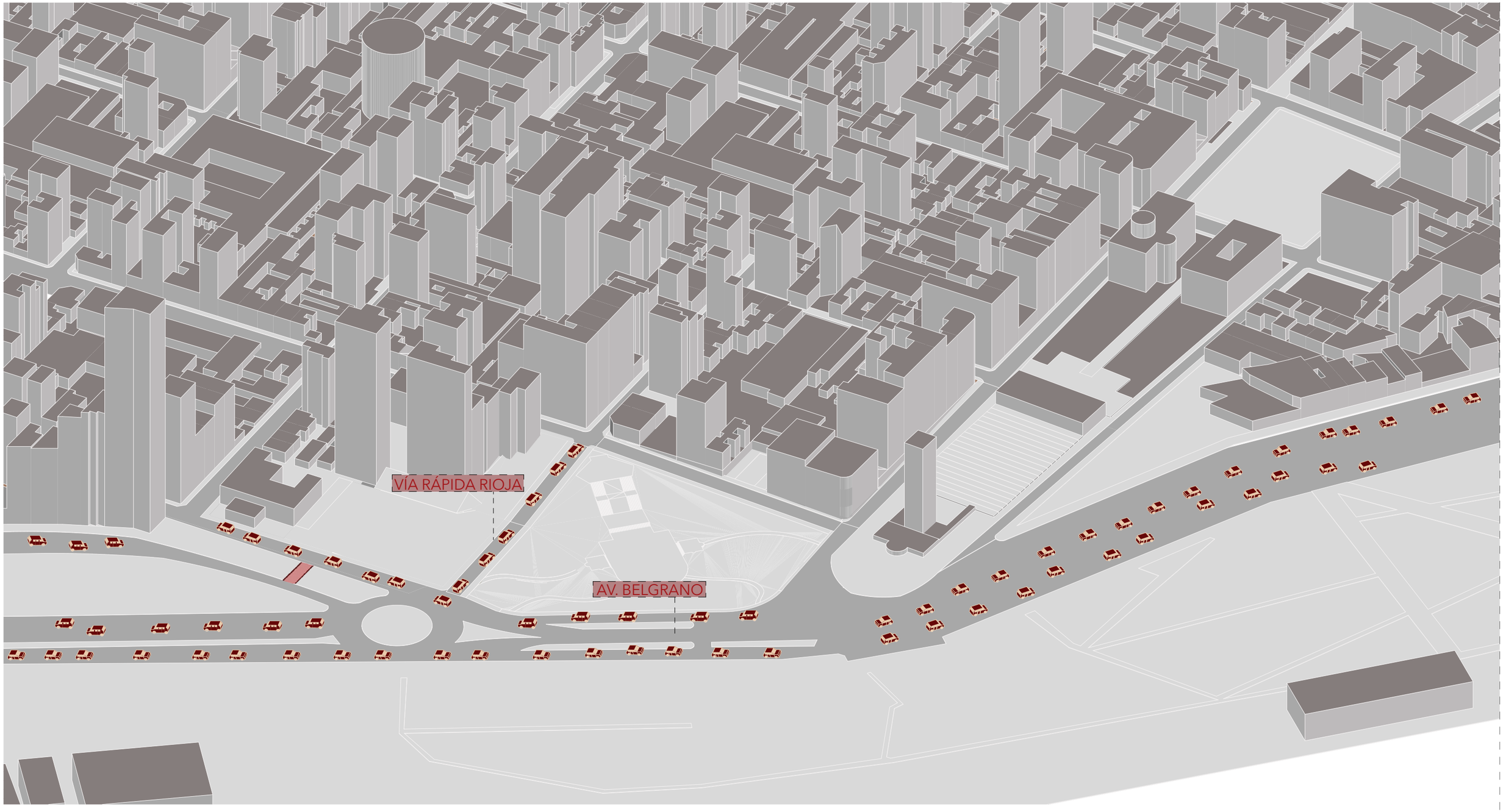


Figura 33: *Axonometría del sector en relación a accesos vehiculares y a la vía rápida.* Nota. Imagen propia.

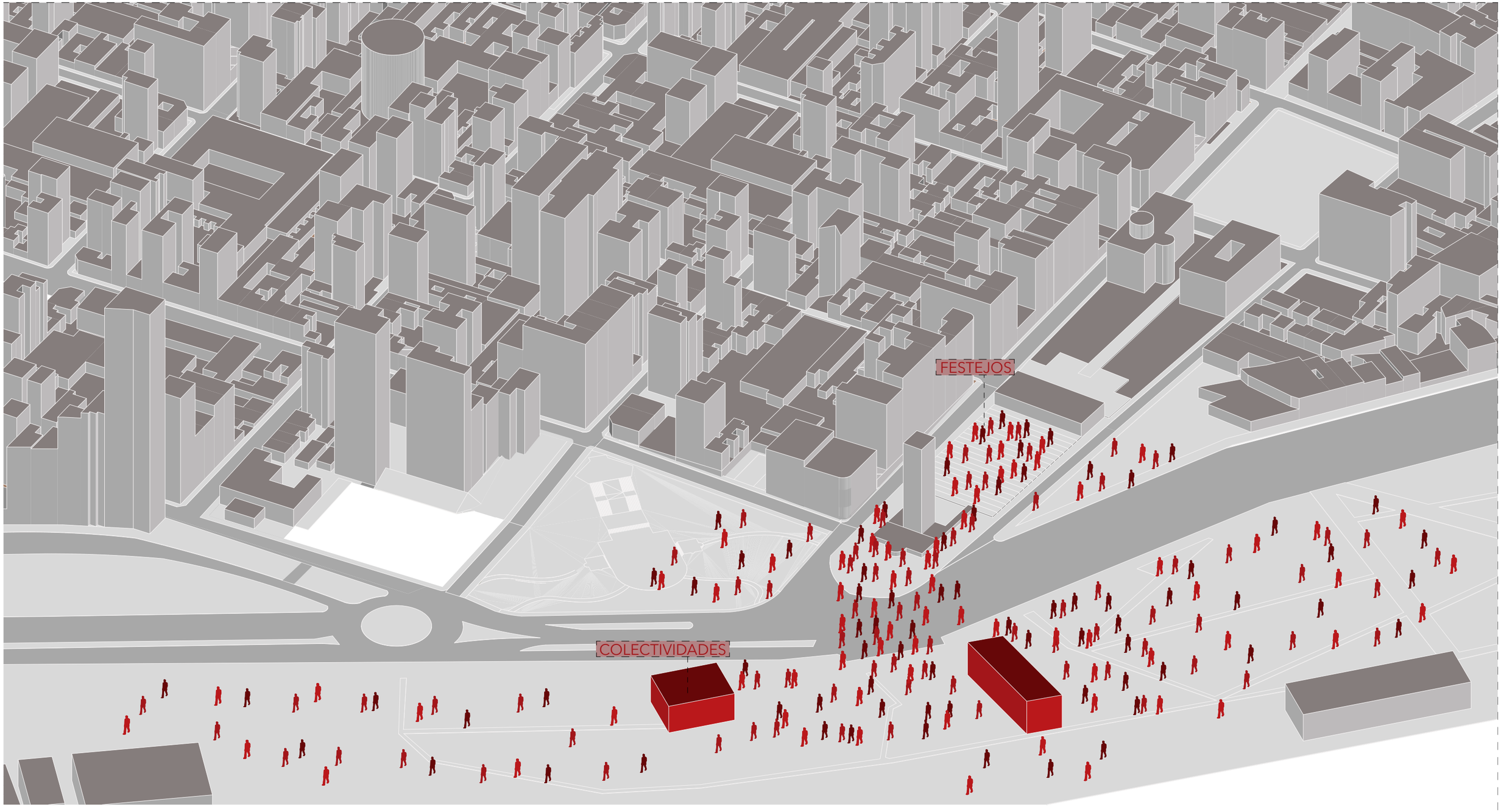


Figura 34: *Axonometría del sector en relación a eventos sociales.* Nota. Imagen propia.

MARCO TEÓRICO
CIRCULACIÓN, ESPACIO PÚBLICO Y ARQUITECTURA COMO INFRAESTRUCTURA URBANA

La circulación no puede ser entendida únicamente como una función técnica al interior del edificio. En el pensamiento urbano contemporáneo, se concibe como una herramienta proyectual estructurante, capaz de articular programas, niveles, espacios públicos y sistemas urbanos más amplios. Desde esta mirada, la circulación es también experiencia, transición y conexión, y se vuelve central en la forma en que el usuario vive y percibe la arquitectura.

En su análisis de las dinámicas urbanas, Jane Jacobs pone el foco en el rol de la circulación como generadora de vitalidad. Para ella, las calles y recorridos deben estar en constante uso, con movimiento e interacción social. Esta idea trasciende la escala urbana y puede aplicarse también a la arquitectura: cuando los recorridos son activos, visibles y diversos, no solo conectan espacios, sino que construyen vida dentro y alrededor del edificio.

Jan Gehl, por su parte, refuerza esta noción al proponer que la experiencia urbana de calidad surge cuando el espacio invita al desplazamiento a pie, al descanso y a la contemplación. Sus aportes sobre la escala humana permiten pensar la circulación como una secuencia de experiencias urbanas, y no solo como trayecto funcional. En este sentido, la arquitectura debe ofrecer recorridos ricos en estímulos, visuales, encuentros y pausas, integrando el movimiento como parte esencial del habitar.

Esta mirada se potencia al incorporar la noción de infraestructura urbana propuesta por Stan Allen. Para Allen, las infraestructuras no deben ser elementos neutros ni meramente técnicos, sino estructuras activas de organización territorial. En proyectos contemporáneos, la arquitectura puede operar como una infraestructura que absorbe recorridos, conecta cotas topográficas, vincula programas y extiende el espacio público a través de dispositivos como rampas, plataformas, pasarelas o cubiertas transitables.

En esta misma línea, Rem Koolhaas desarrolla una arquitectura atravesada por flujos. Sus proyectos rompen con la zonificación tradicional y proponen sistemas de circulación no jerárquicos, que cruzan el edificio de manera abierta y compleja, generando superposiciones entre lo público y lo privado, lo vertical y lo horizontal, lo interior y el paisaje. La circulación, para Koolhaas, no es un medio para llegar, sino una estructura que define el edificio.

Desde esta perspectiva, los recorridos no solo organizan el proyecto, sino que lo cargan de sentido, y permiten que la arquitectura se constituya como un sistema urbano más. En los casos que se desarrollan a continuación, esta lógica aparece como eje proyectual, ofreciendo dos formas distintas de abordar la circulación como infraestructura arquitectónica y urbana.

CENTRO CULTURAL PARQUE ESPAÑA
ARQ. QUIROGA
ROSARIO 1992

El edificio está ubicado a orillas del Río Paraná. Está conformado por una escuela, tres auditorios de diferentes escalas y una pequeña plaza interna que por momentos se abre el público.



Figura 35: *Imagen aerea del Centro Cultural Parque España. Nota. Imagen adaptada, tomada de la página del Centro Cultural. Recuperada de https://ccpe.org.ar.*

El proyecto se implanta en la barranca del río Paraná mediante una estrategia que combina espacio público, infraestructura y programa educativo-cultural. La operación principal consiste en la generación de un espacio de tránsito escalonado que actúa como plaza pública y, al mismo tiempo, como cubierta de la escuela y el auditorio ubicados por debajo.

Este recorrido en descenso ofrece visuales hacia el río y hacia el interior de la plaza, permitiendo una transición fluida. La relación entre niveles y la integración entre espacio abierto y equipamiento educativo convierten al proyecto en un ejemplo de cómo un nodo programático puede insertarse dentro de un sistema de espacio público sin perder continuidad ni accesibilidad.

La propuesta arquitectónica toma estos conceptos, reinterpretandolos para articular distintos niveles del proyecto y reforzar el vínculo entre lo urbano, lo público y lo programático.

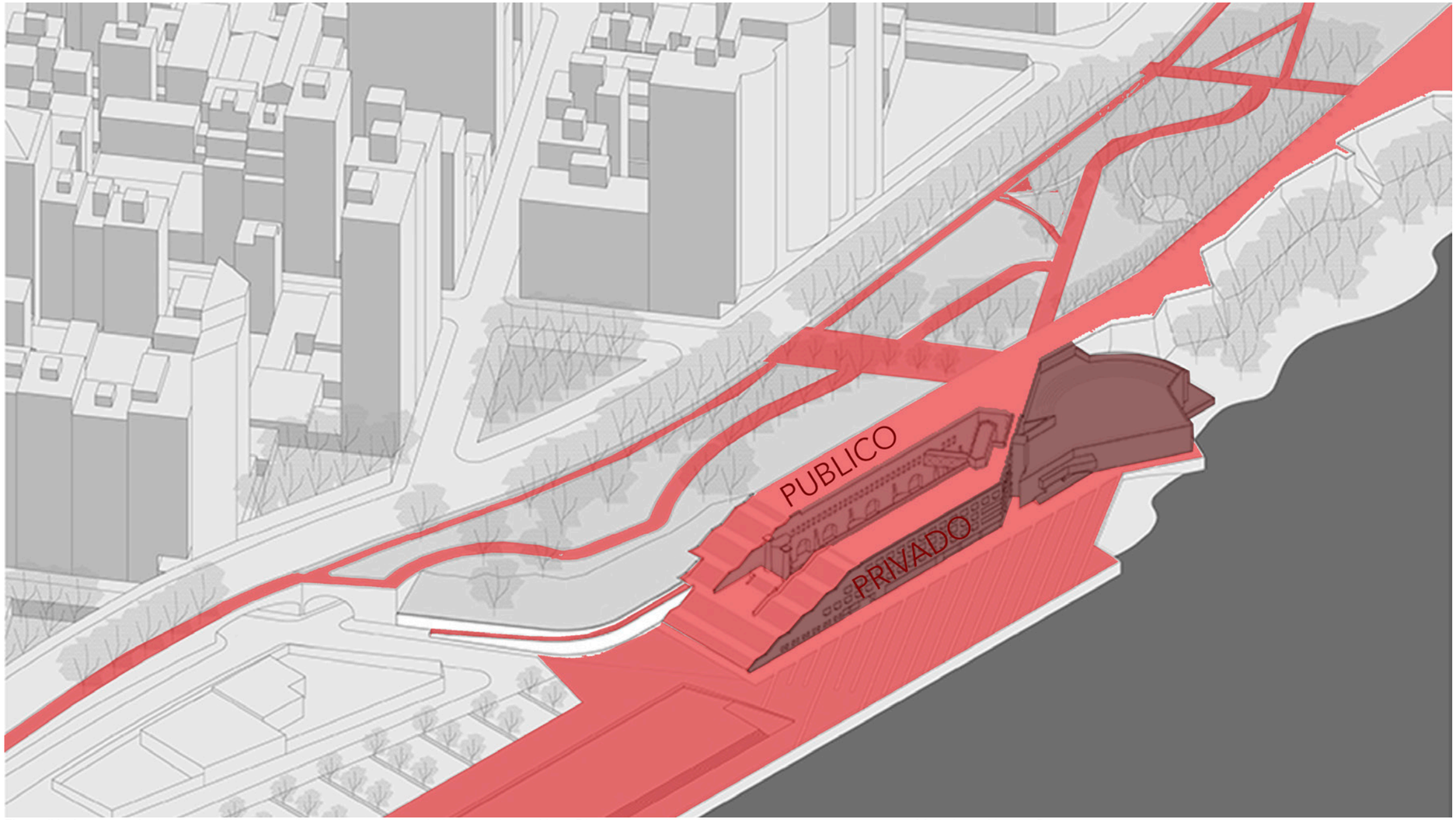


Figura 36: *Axonometría del centro cultural que diferencia el espacio público del privado. Nota. Diagrama propio realizado sobre imagen elaborada por Maria Laura Valerio. Recuperada de https://www.ayp.fapyd.unr.edu.ar.*

KUNSTHAL
OMA
ROTTERDAM 1992

Este proyecto es uno de los primeros del estudio OMA.
El Kunsthal es una galería de exposiciones temporales con con diferentes locales que lo complementan.
Cercano al puente Erasmus, en Rotterdam, el proyecto se encuentra en un parque, junto a una avenida altamente transitada.



Figura 37: *Imagen de la Galería Kunsthal. Nota. Imagen publicada por Trip Advisor. Recuperada de https://www.tripadvisor.com.ar*

El edificio, se organiza como un volumen rectangular que contiene múltiples programas, auditorio, restaurante, oficinas y salas de exposiciones, atravesados por rampas peatonales que conectan distintos niveles y generan visuales cruzadas hacia el interior y el entorno.

Estas rampas, más allá de su función de circulación, actúan como interfaces peatonales que vinculan el parque con la avenida, lo público con lo privado, el interior del edificio con el espacio exterior. Esta superposición de recorridos genera una distorción espacial, donde no siempre es claro si se transita dentro o fuera del edificio.

El Kunsthal puede leerse como un ejemplo de interfaz entre la gran escala urbana y la escala del edificio, operando como conector y transición entre sistemas. Esta estrategia resulta relevante para el proyecto arquitectónico, en el que se busca articular distintos niveles y recorridos dentro de una lógica fluida y continua.



Figura 38: *Imagen de una de las rampas públicas. Nota. Imagen tomada por Richard John Seymour. Recuperada de https://www.metalocus.es.*

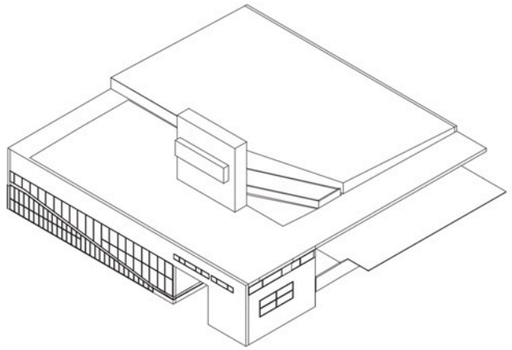


Figura 39: *Axonometrá del Kunsthal.*
Nota. Imagen realizada por Cristina Álvarez Tellaeche.
Recuperada de https://cristinaalvareztellaeche.com.

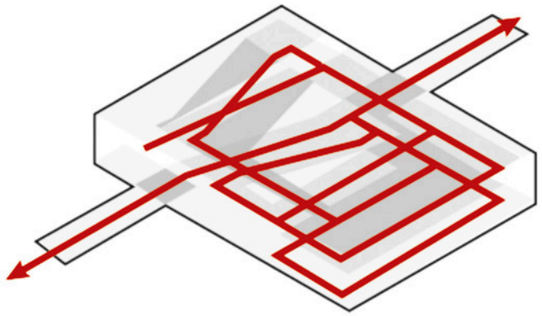


Figura 40: *Diagrama de circulaciones públicas.*
Nota. Imagen realizada por Cristina Álvarez Tellaeche.
Recuperada de https://cristinaalvareztellaeche.com.

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

El proyecto parte de un volumen compacto que, a través de una serie de operaciones proyectuales, comienza a integrarse de manera progresiva con el terreno y el paisaje urbano circundante. Las primeras intervenciones se concentran en la apertura de vacíos en la parte superior del volumen, con el objetivo de generar visuales controladas desde los edificios linderos y permitir una mayor relación entre el interior y el entorno construido.

A continuación, el edificio es envuelto por una pasarela peatonal que recorre su perímetro y vincula sus distintos extremos, funcionando como dispositivo de conexión entre niveles y articulando el recorrido peatonal con el sistema urbano más amplio. Esta circulación elevada no solo permite atravesar el proyecto, sino que introduce un nuevo ritmo en la relación entre lleno y vacío, interior y exterior.

Finalmente, se aprovecha el espacio resultante bajo la pasarela para incorporar programas complementarios, generando situaciones de permanencia, transición y activación. Esta estrategia permite extender la actividad del edificio hacia el espacio público, consolidando una relación fluida entre arquitectura, infraestructura y movilidad peatonal.

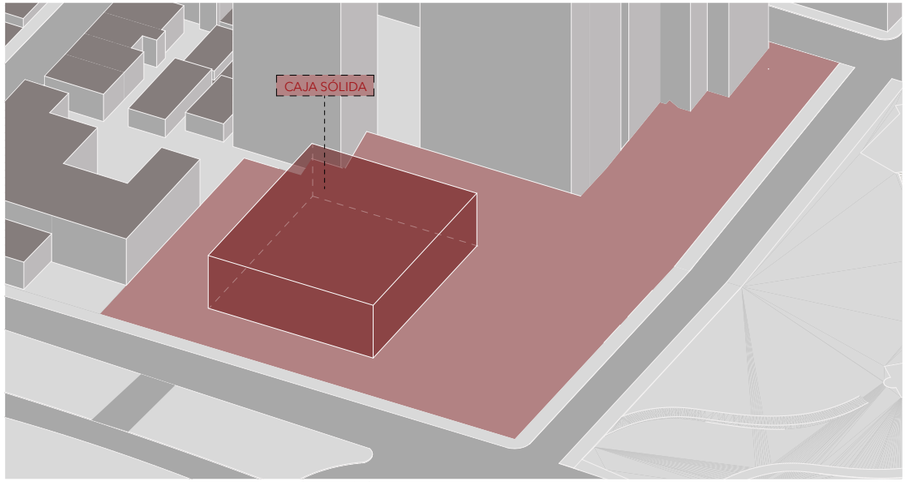


Figura 41: *Axonometría compositiva: Caja sólida.* Nota. Imagen propia.

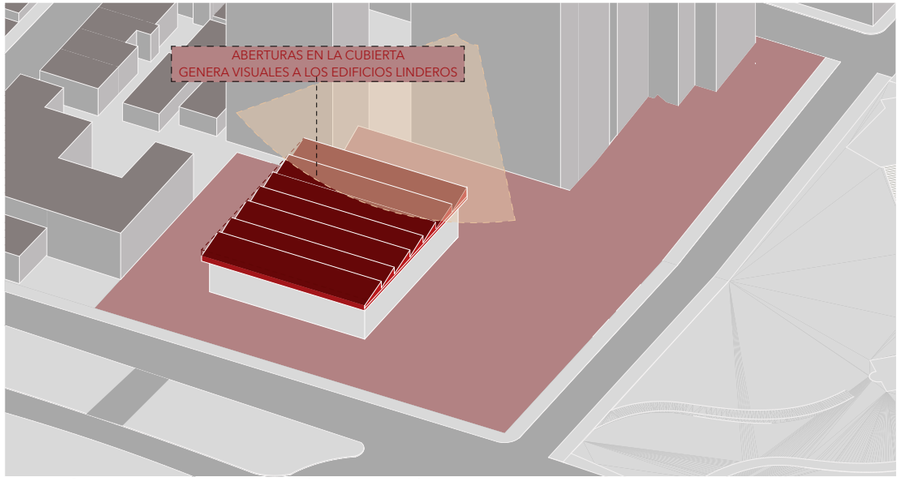


Figura 42: *Axonometría compositiva: Aberturas en cubierta.* Nota. Imagen propia.

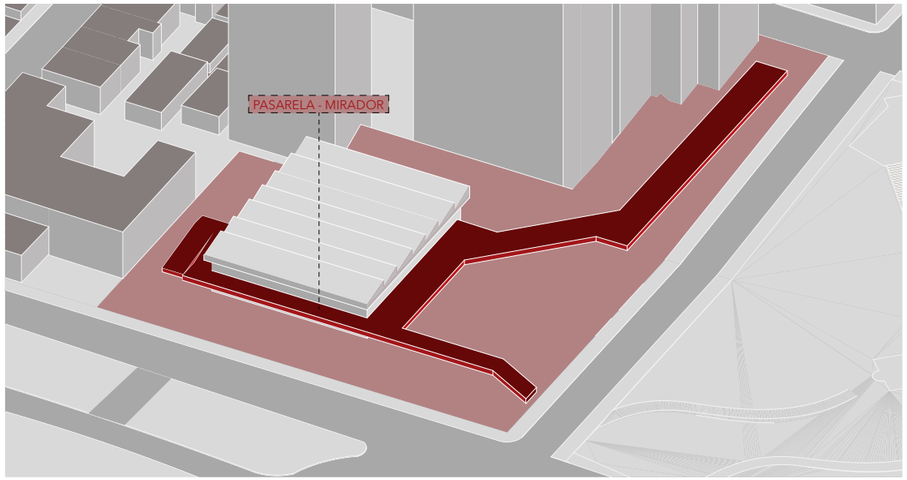


Figura 43: *Axonometría compositiva: Pasarela.* Nota. Imagen propia.

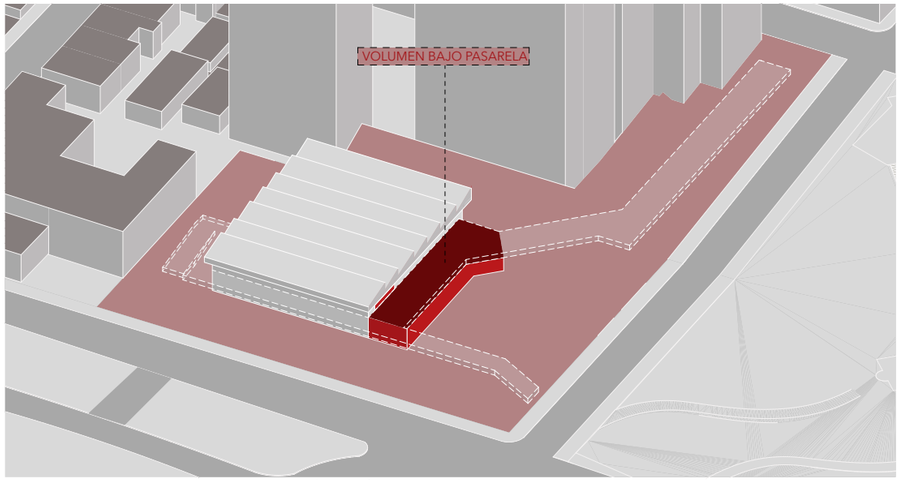


Figura 44: *Axonometría compositiva: Volumen bajo pasarela.* Nota. Imagen propia.

CENTRO CULTURAL MATILDE LUETICH

Como se mencionó anteriormente, el proyecto tendrá como eje central la creación de un nodo multimodal, un espacio destinado a facilitar la integración entre distintos medios de transporte dentro del área central de la ciudad. Sin embargo, uno de los principales desafíos de este tipo de infraestructuras es que, si no se diseñan adecuadamente, terminan convirtiéndose en puntos de logística, donde la circulación de vehículos es prioritaria y el entorno urbano pasa a un segundo plano.

Para evitar que esto ocurra y garantizar que el nodo multimodal se convierta en un punto de referencia activo dentro de la ciudad, es fundamental dotarlo de un programa arquitectónico y urbano que incentive la permanencia de las personas. La incorporación de espacios de uso público, equipamiento cultural, áreas comerciales y zonas de descanso contribuirá a generar un ambiente dinámico y atractivo, donde la movilidad y la vida urbana puedan coexistir de manera equilibrada.

Además, la integración de áreas verdes, mobiliario urbano y espacios de interacción social reforzará la relación entre el nodo y su entorno, evitando que este se perciba como un simple punto de tránsito. En su lugar, se transformará en un centro de actividad y encuentro, donde los ciudadanos no solo pasen de un medio de transporte a otro, sino que también encuentren oportunidades para el ocio, la recreación y el intercambio social.

De esta manera, el proyecto busca redefinir la función tradicional de los nodos multimodales, convirtiéndolos en espacios urbanos vibrantes, accesibles y diseñados en función de la escala humana.

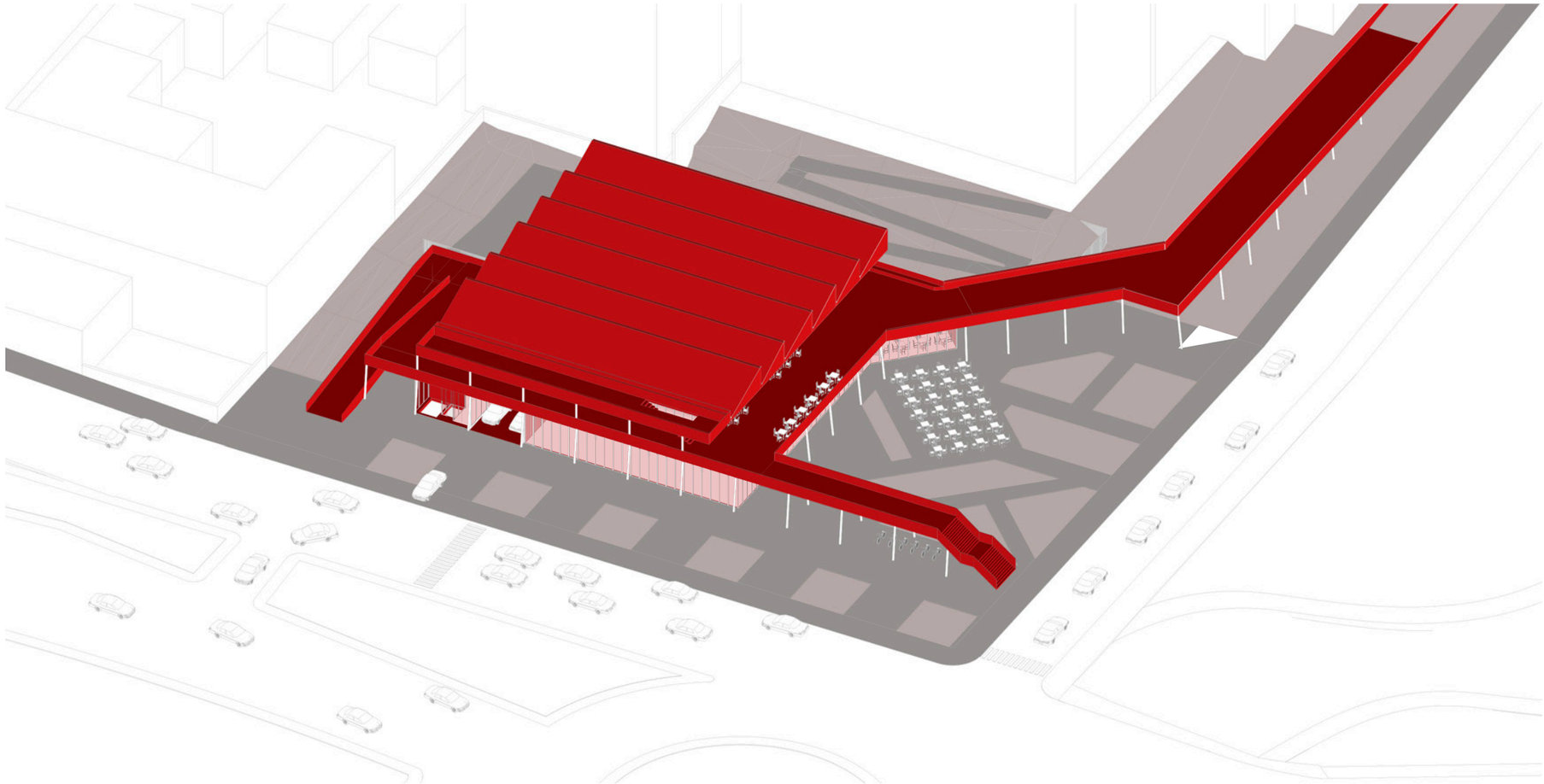


Figura 45: *Axonometría del proyecto.* Nota. Imagen propia.

MATILDE LUETICH

El Centro lleva el nombre de una de las arquitectas más influyentes de Rosario, debido a su aporte en la transformación del paisaje urbano y su compromiso con una arquitectura que responde a las necesidades de la ciudad y sus habitantes.

Matilde se destacó por su enfoque en la integración del espacio público con la vida urbana, buscando soluciones arquitectónicas que favorecieran la movilidad, la conectividad y la habitabilidad de los entornos construidos. Sus obras, como los edificios de vivienda colectiva "Tranvía" y "Ómnibus", reflejan una visión de la arquitectura ligada a la escala humana y al equilibrio entre el tejido urbano y el uso del espacio.

Su legado se alinea con los objetivos del centro, que busca mejorar la movilidad y la experiencia peatonal en Rosario a través de intervenciones urbanas estratégicas.

Nombrar este centro en su honor es un reconocimiento a su visión de una ciudad más accesible, integrada y diseñada para las personas, principios que fundamentan las propuestas de este proyecto.

PROGRAMA

SALÓN DE USOS MÚLTIPLES

El Salón de Usos Múltiples (SUM) constituirá el núcleo programático principal del proyecto, concebido como un espacio flexible y adaptable a diversas actividades. Su diseño permitirá un uso extendido a lo largo del día, optimizando su funcionalidad y garantizando una alta rotación de usuarios. La configuración espacial y la infraestructura del SUM estarán orientadas a la versatilidad, posibilitando su apropiación para eventos culturales, educativos, recreativos y comunitarios, consolidándolo como un punto de referencia dentro del tejido urbano.

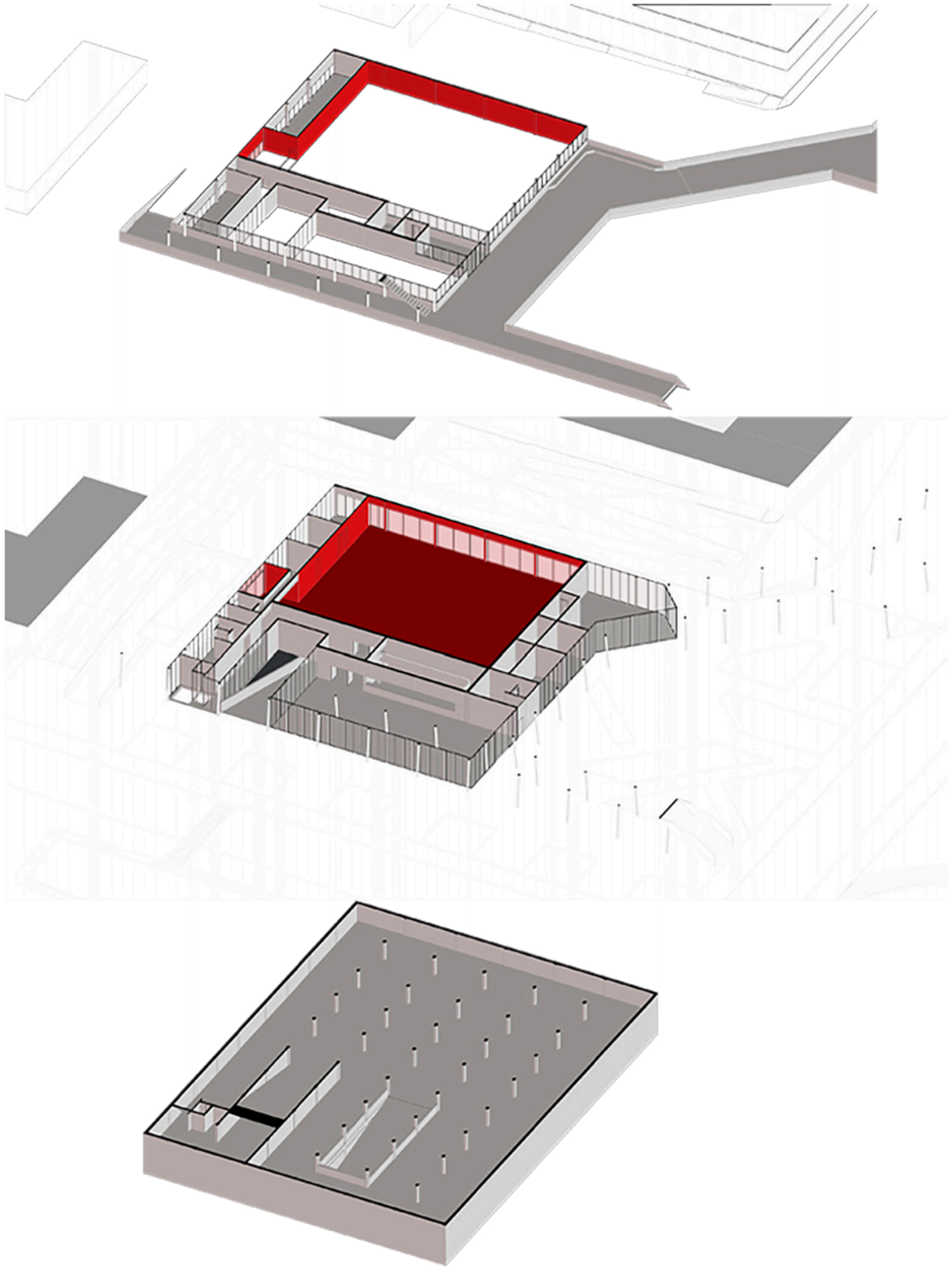


Figura 46: *Axonometría despiezada que muestra el SUM.* Nota. Imagen propia.

POLO GASTRONÓMICO

El polo gastronómico funcionará como un complemento programático clave, extendiendo la franja horaria de uso del edificio y fomentando la permanencia activa del espacio durante la noche. Esta estrategia no solo contribuye a la dinamización del entorno urbano, sino que también refuerza la interacción social y la seguridad en el área intervenida.

Dentro de este conjunto de locales, uno de mayor escala se destinará específicamente a la reubicación y mejora del restaurante “VIP”, permitiendo optimizar sus condiciones de concesión y consolidarlo como un referente gastronómico dentro del nuevo esquema urbano.

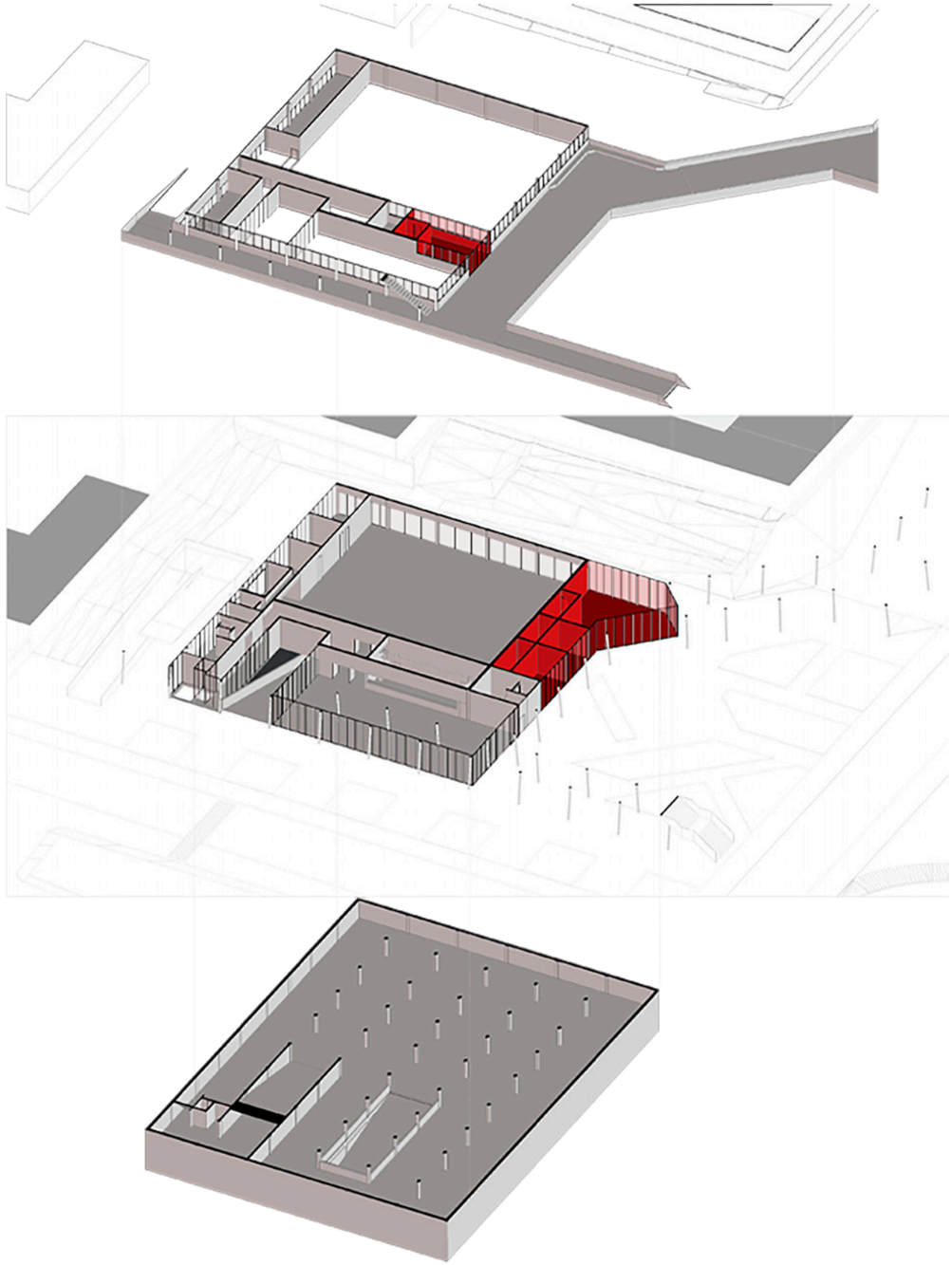


Figura 47: *Axonometría despiezada que muestra el Polo gastronómico.* Nota. Imagen propia.

VESTÍBULO

El SUM contará con un vestíbulo de amplias dimensiones, que no solo es un espacio de acceso y distribución, sino también es un ámbito expositivo adaptable a diversas actividades culturales. Su configuración permitirá la realización de exhibiciones temporales, como muestras de arte, instalaciones interactivas o eventos culturales, promoviendo la activación del espacio y generando una relación fluida entre el programa del edificio y el entorno urbano.

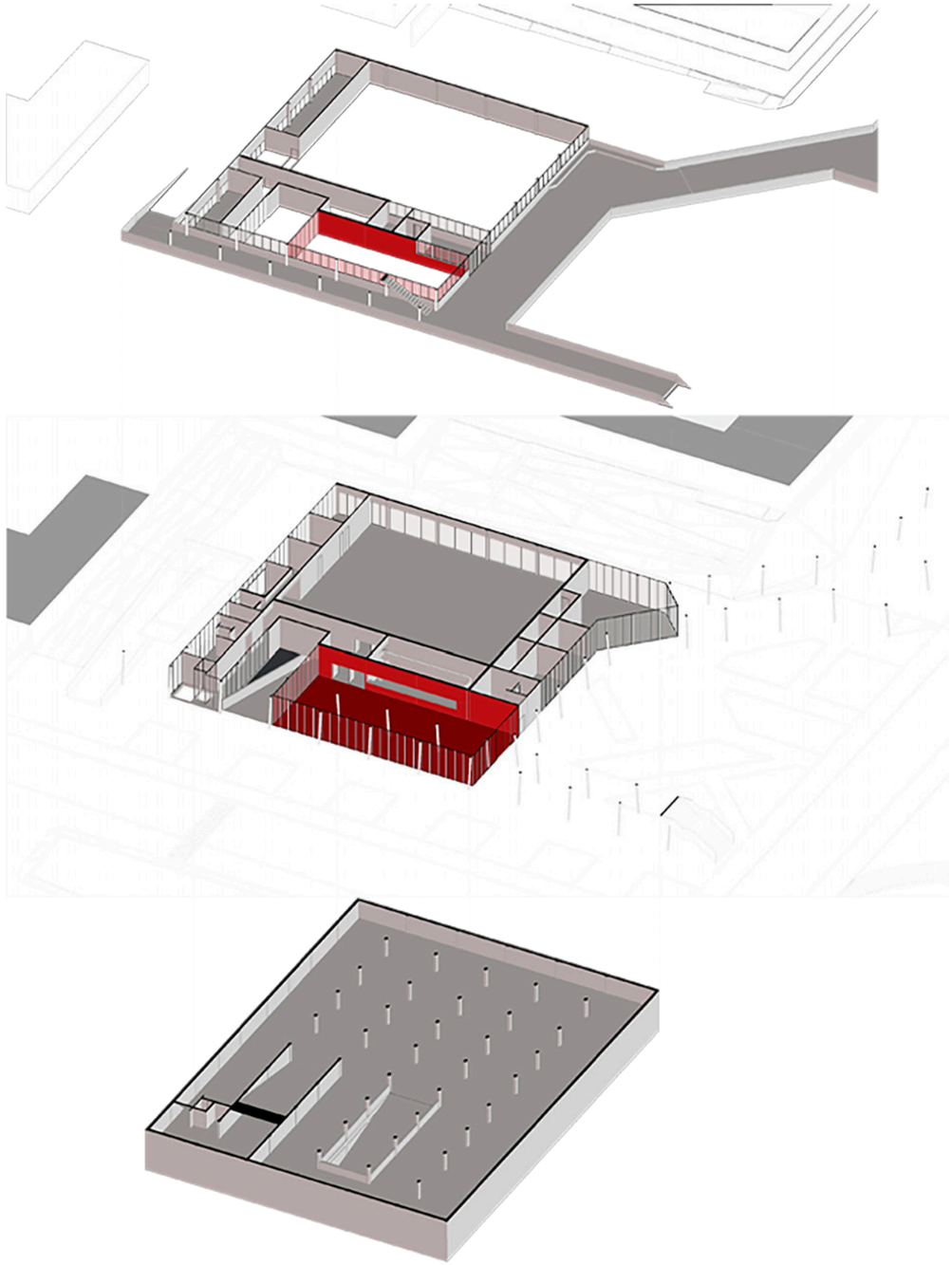


Figura 48: *Axonometría despiezada que muestra el vestíbulo.* Nota. Imagen propia.

SERVICIOS

En el vestíbulo, se ubicarán las boleterías del SUM, facilitando la gestión y el control de acceso a las actividades programadas. Desde este sector, se dispondrá un acceso directo a una sala técnica especializada, destinada a proyecciones y al control de iluminación. Este espacio cumplirá un rol fundamental en la operatividad del SUM, permitiendo la adecuación audiovisual y lumínica según los requerimientos de cada evento o función.

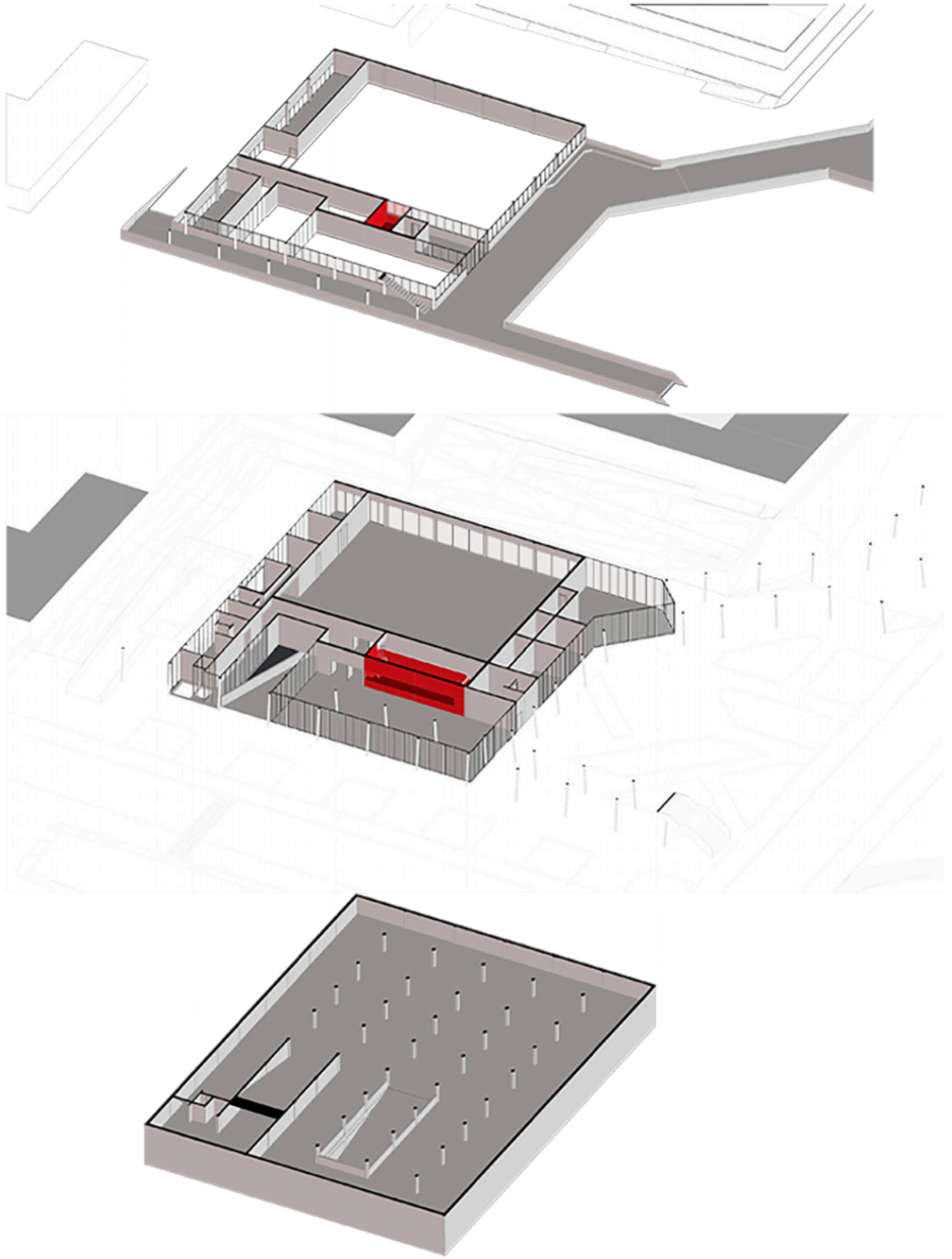


Figura 49: *Axonometría despiezada que muestra boleterías y sala de proyecciones.* Nota. Imagen propia.

OFICINAS

En la planta alta, se ubicarán oficinas, accesibles desde el vestíbulo. Estas incorporarán un uso complementario al edificio, promoviendo la actividad durante la mañana y diversificando el programa arquitectónico. Su integración con el resto del conjunto potenciará la dinámica del espacio, generando un entorno más activo y funcional a lo largo del día.

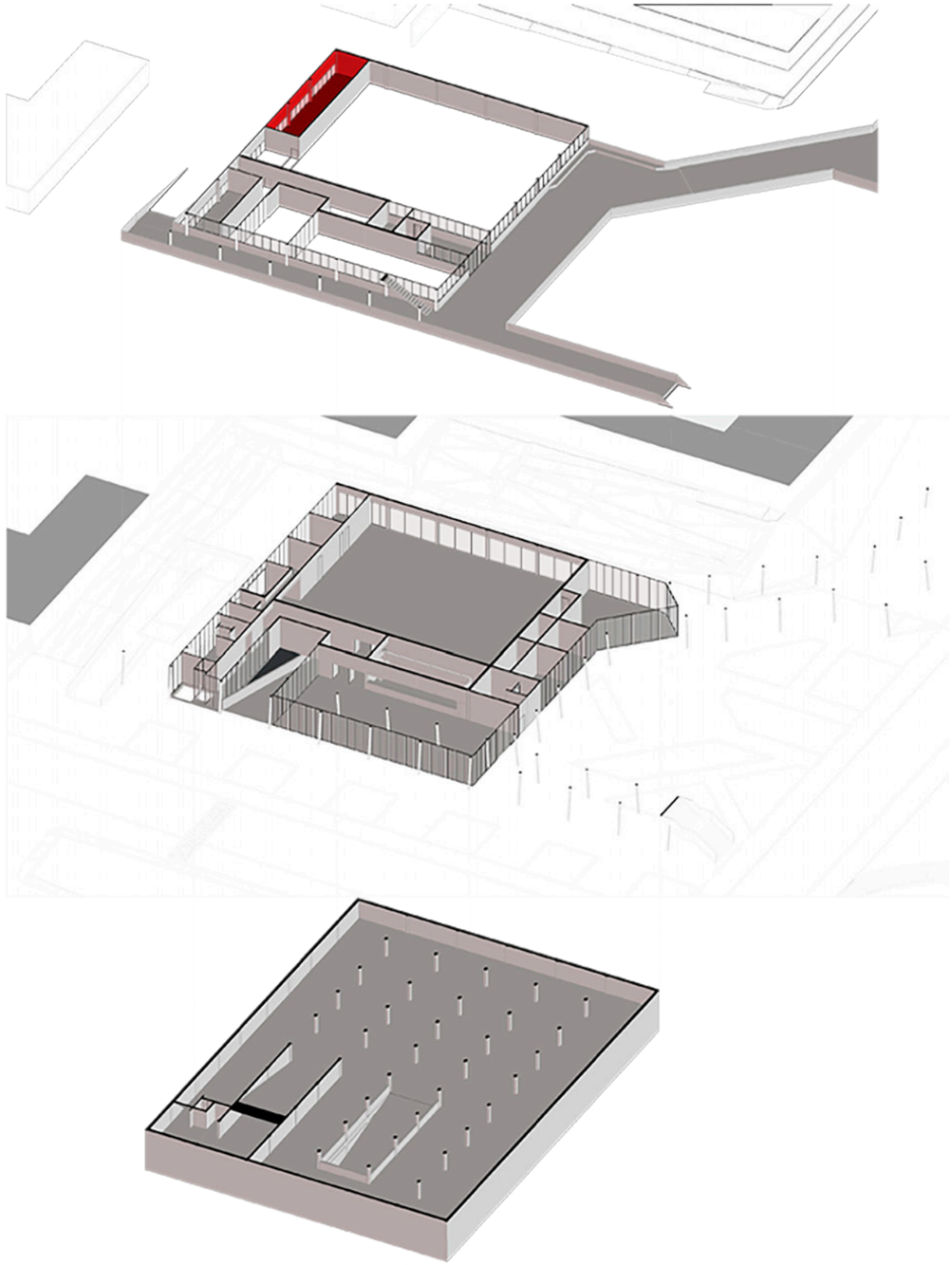


Figura 50: *Axonometría despiezada que muestra las oficinas.* Nota. Imagen propia.

BAÑOS

El proyecto contará con núcleos sanitarios estratégicamente distribuidos en planta baja, destinados tanto al uso público como a los usuarios de las oficinas y del SUM. Su ubicación garantizará accesibilidad y eficiencia operativa, respondiendo a las necesidades funcionales del edificio y optimizando la experiencia de los distintos perfiles de usuarios.

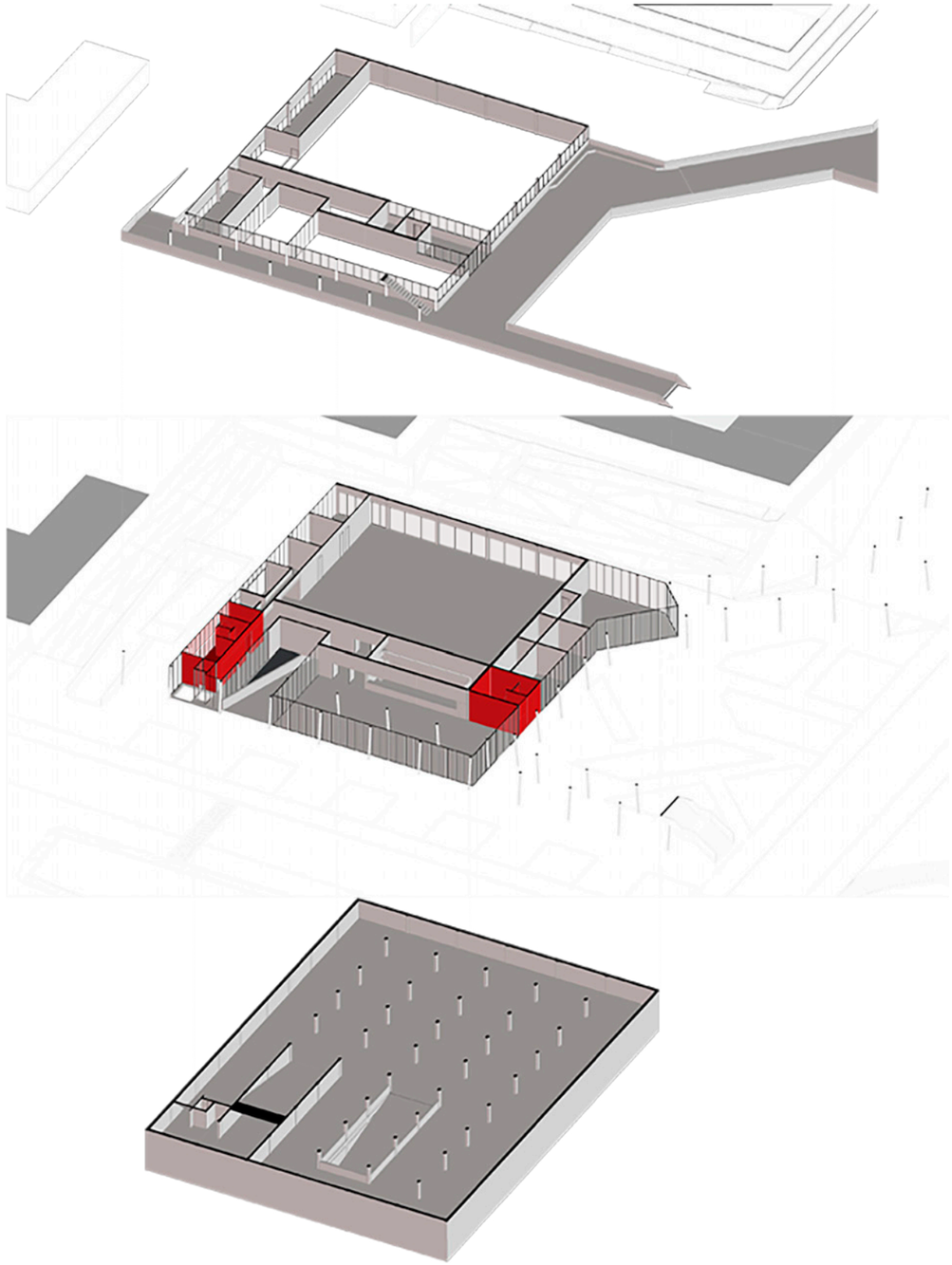


Figura 51: *Axonometría despiezada que muestra los baños.* Nota. Imagen propia.

ESPACIOS TÉCNICOS

El edificio contará con tres puntos técnicos estratégicamente distribuidos, diseñados para optimizar su operatividad y funcionalidad.

Primer punto: Ubicado junto al SUM, comprende un conjunto de vestidores y un área de almacenamiento, destinado a la logística y preparación de actividades dentro del salón.

Segundo punto: Situado en el subsuelo, consiste en un depósito de mayor capacidad, diseñado específicamente para el almacenamiento de sillas, mesas y equipamiento móvil, permitiendo una configuración flexible del SUM según los requerimientos de cada evento.

Tercer punto: Localizado sobre los núcleos sanitarios, albergará las condensadoras de aire acondicionado y los tanques de agua, asegurando el correcto funcionamiento de los sistemas de climatización e infraestructura hidráulica del edificio.

La disposición de estos espacios técnicos garantiza un uso eficiente del equipamiento y una adecuada gestión operativa, optimizando el rendimiento del conjunto arquitectónico.

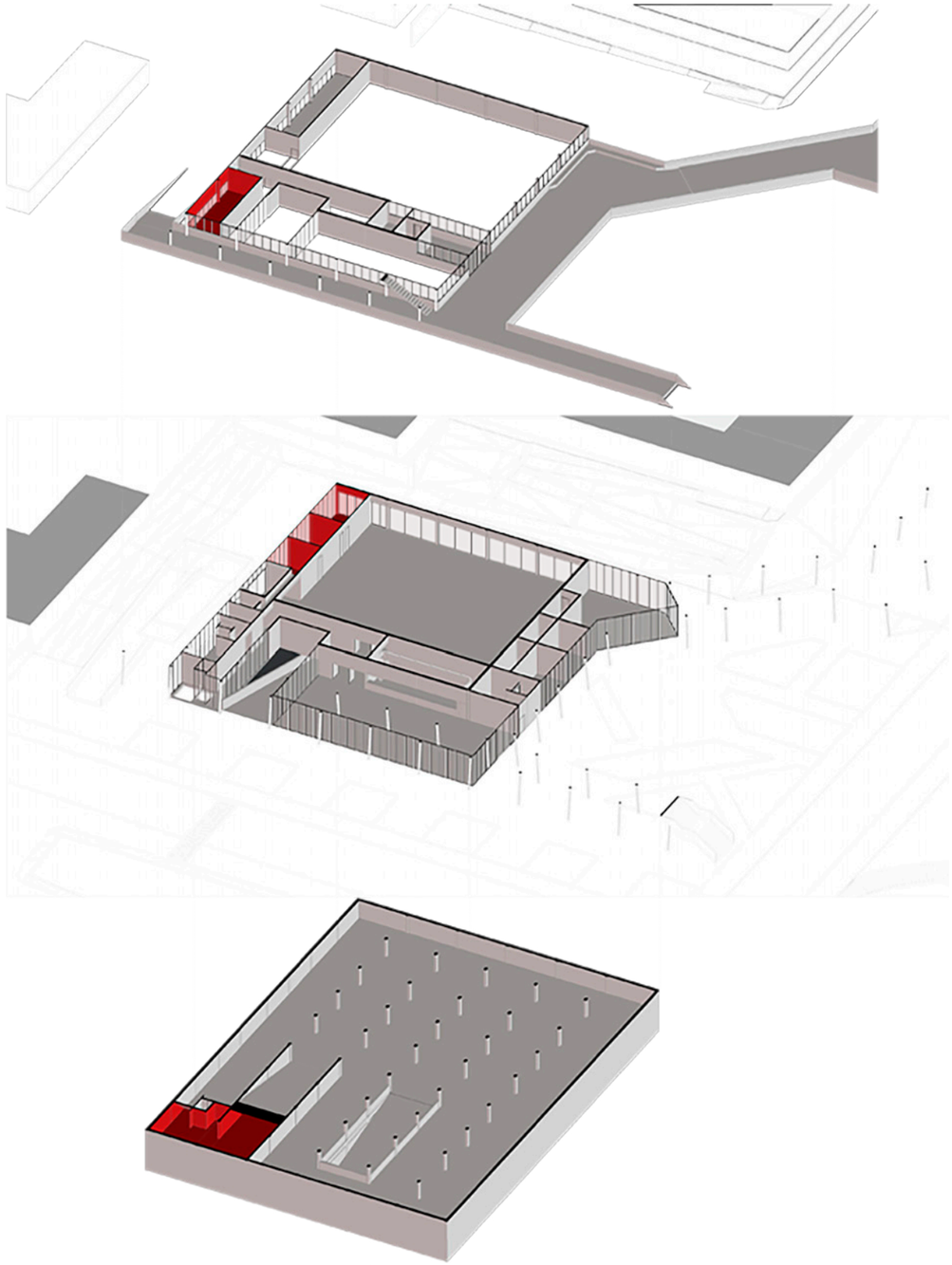


Figura 52: *Axonometría despiezada que muestra los espacios técnicos.* Nota. Imagen propia.

ESTACIONAMIENTO

Por último, el proyecto incorpora dos niveles de estacionamiento subterráneo, ubicados por debajo de la cota 0, optimizando el uso del suelo y minimizando el impacto del tránsito vehicular en la superficie.

Además, en un sector bajo la pasarela elevada, se integrará una estación de bicicletas públicas, alineada con el sistema de movilidad sustentable de la ciudad de Rosario. Esta incorporación refuerza la accesibilidad del edificio y fomenta el uso de alternativas de transporte no motorizado, promoviendo una movilidad más eficiente y amigable con el entorno urbano.

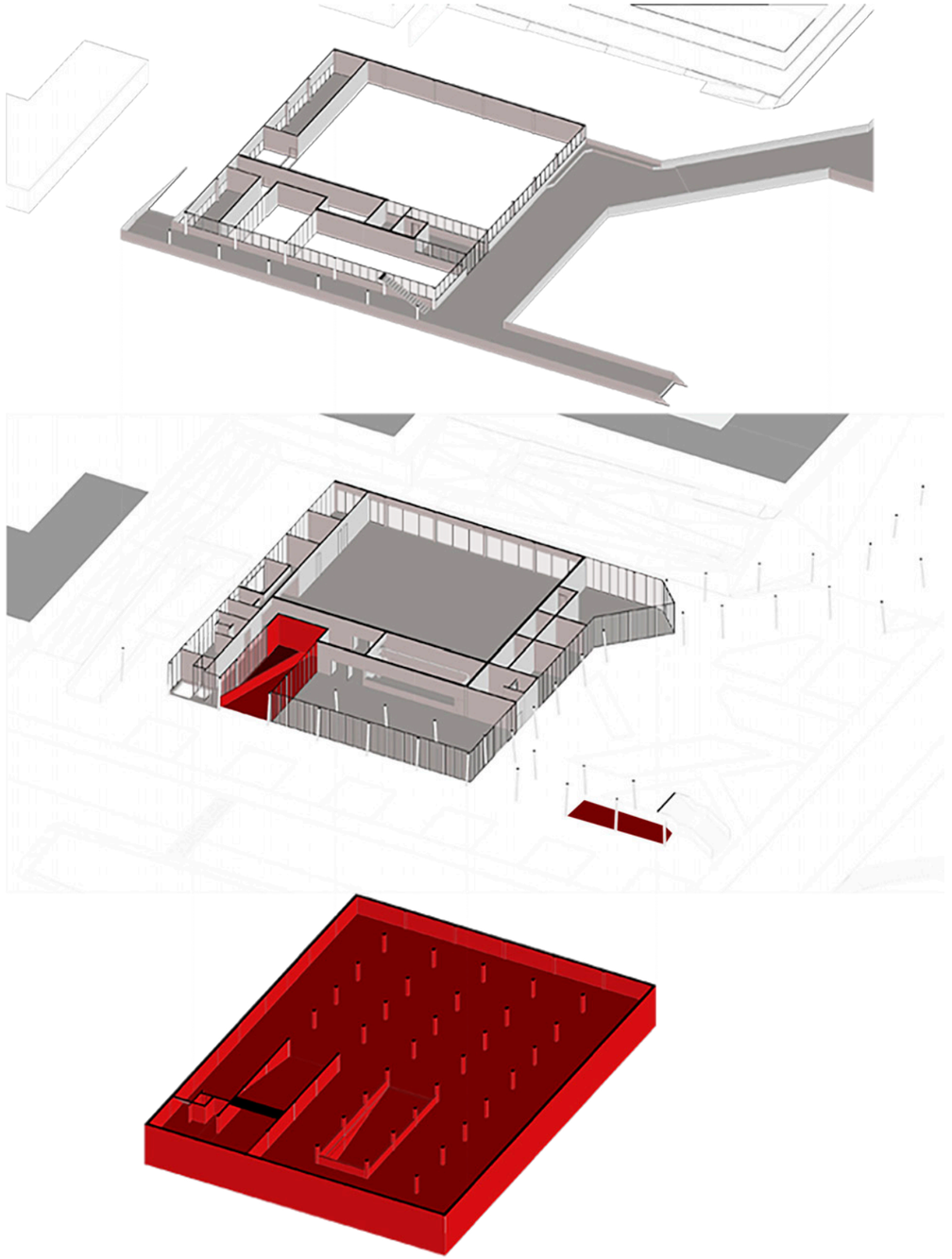


Figura 53: A*xonometría despiezada que muestra el estacionamiento*. Nota. Imagen propia.

CIRCULACIONES

Los pisos superiores del edificio estarán vinculados mediante un sistema de circulaciones compuesto por pasarelas, rampas y escaleras, garantizando una conexión fluida y accesible entre los distintos niveles.

La planta baja se articulará con el estacionamiento subterráneo a través de un núcleo de circulación vertical, conformado por escaleras y un ascensor hidráulico, ambos ubicados dentro de la estructura de la caja de cristal, pero con acceso directo desde el exterior, facilitando el ingreso sin interferir con las demás actividades del edificio.

Adicionalmente, en la zona posterior a las boleterías, se integrará un circuito de circulación restringida, diseñado para conectar de manera eficiente los espacios de servicio, incluyendo los baños y las oficinas, optimizando la funcionalidad interna sin afectar la experiencia del usuario en las áreas de uso público.

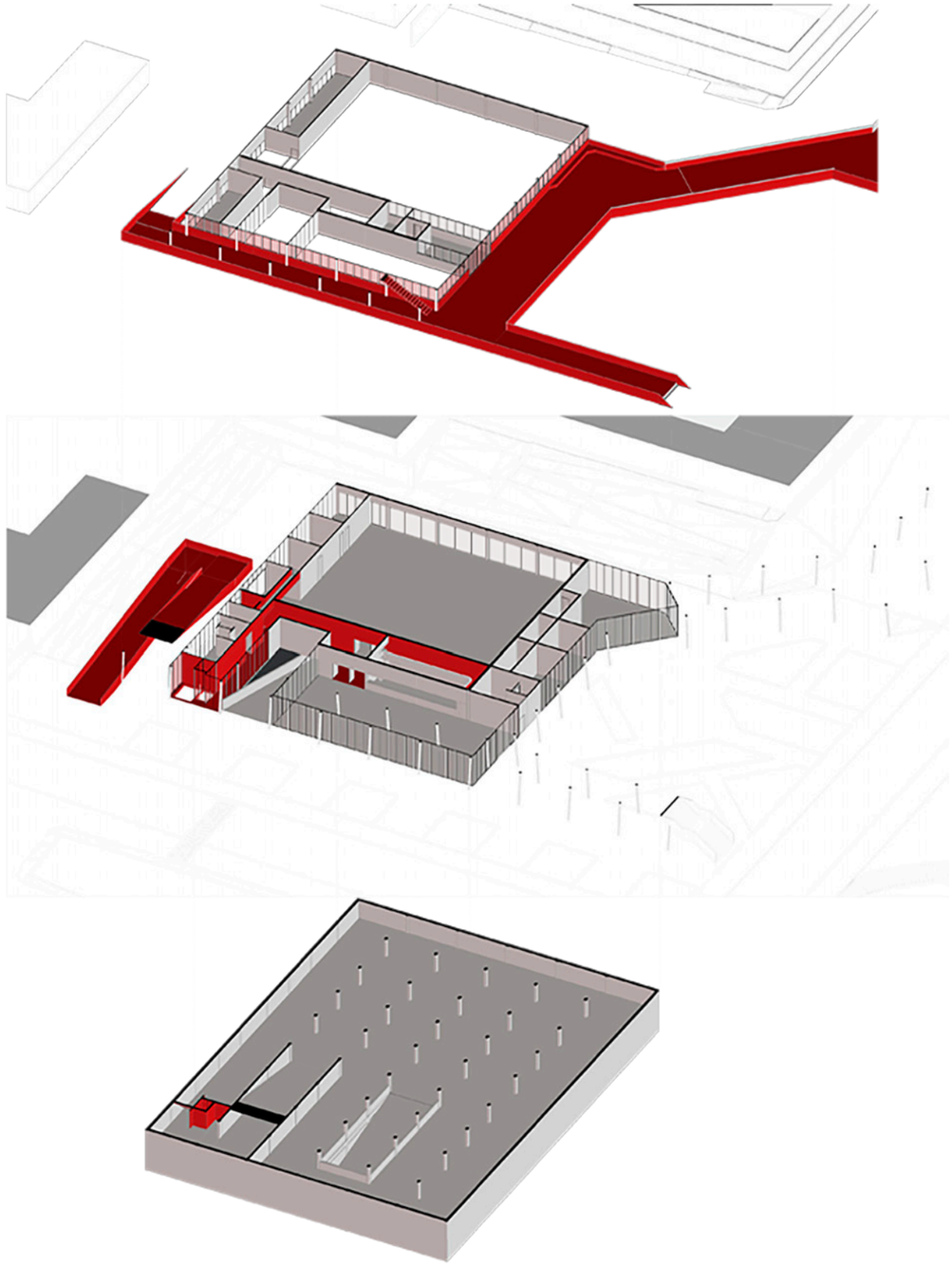


Figura 54: *Axonometría despiezada que muestra las circulaciones.* Nota. Imagen propia.

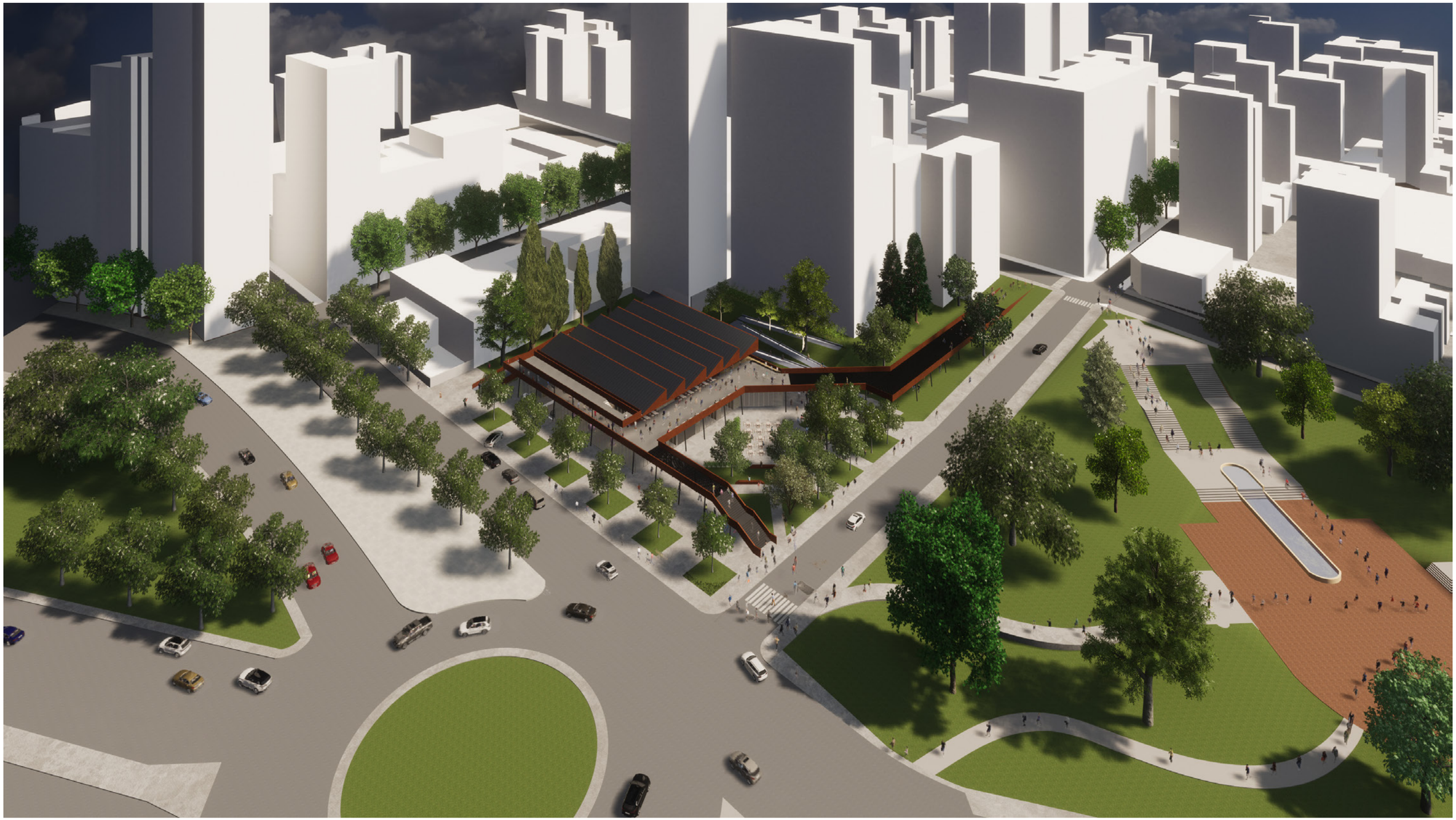


Figura 55: *Imagen aérea.* Nota. Imagen propia.

EMPLAZAMIENTO

El proyecto cuenta con ingresos diferenciados para optimizar la circulación tanto vehicular como peatonal, asegurando una integración armónica con el entorno urbano.

El acceso vehicular al estacionamiento subterráneo se realiza a través de calle Alem, donde se ha generado una apertura estratégica que conecta directamente con Avenida de la Libertad, facilitando la fluidez del tránsito y optimizando la salida de los vehículos sin generar congestión

Por otro lado, el ingreso peatonal se plantea de manera accesible y versátil, permitiendo el acceso tanto desde la cota 0, integrándose con el nivel urbano inmediato, como a través de una pasarela elevada, la cual se despega progresivamente desde el terreno, generando una transición fluida entre el espacio público y el edificio.

Además, en la planificación del diseño y la disposición de los accesos, se ha preservado el arbolado existente, asegurando la convivencia entre la infraestructura y el entorno natural, reforzando la identidad paisajística del sector y mejorando la calidad ambiental del espacio urbano.

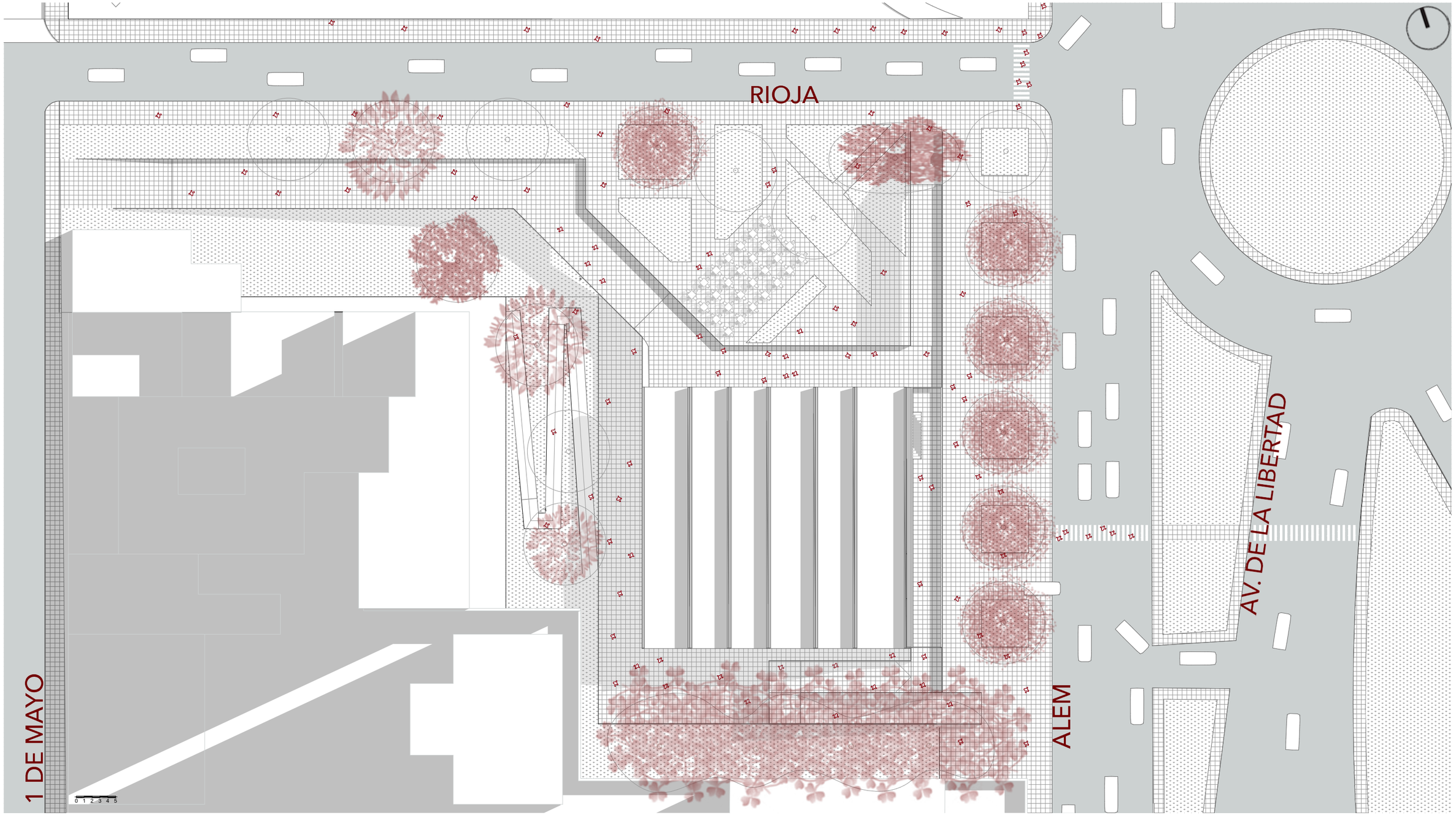


Figura 56: *Planta de techos.* Nota. Imagen propia.

SUB SUELO

Se cuenta con dos niveles de subsuelo. Estos niveles permiten albergar hasta ochenta automóviles, además de contar con un sector exclusivo para motocicletas, garantizando accesibilidad a distintos tipos de vehículos.

Adicionalmente, se ha destinado un gran espacio de almacenamiento para el SUM. Este depósito permitirá almacenar mesas, sillas y otros elementos, asegurando la flexibilidad del salón y posibilitando su adaptación a diversos eventos y configuraciones espaciales.

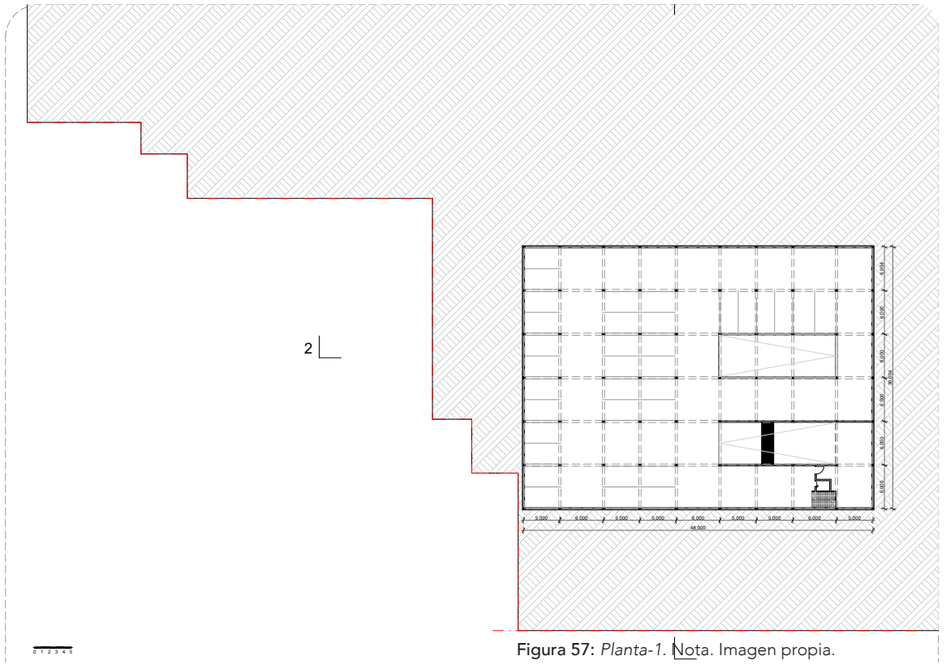


Figura 57: *Planta-1.* Nota. Imagen propia.

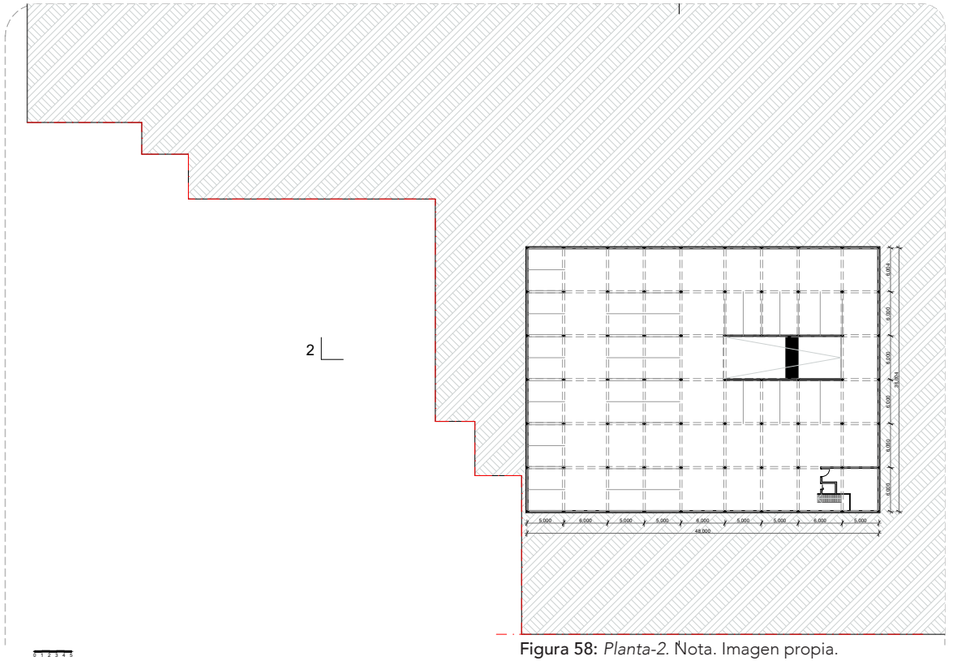


Figura 58: *Planta-2.* Nota. Imagen propia.

PLANTA BAJA

El edificio se despega de las medianeras, generando una serie de situaciones espaciales que enriquecen la relación entre la arquitectura y su entorno inmediato.

Como resultado de esta estrategia, se configura un espacio de tránsito y conexión, que no solo facilita la circulación peatonal, sino que también establece un vínculo fluido con el paisaje urbano.

En la medianera oeste, la presencia de una barranca natural es aprovechada para incorporar una rampa, que funciona como un espacio de permanencia, donde las personas pueden detenerse y disfrutar de la sombra generada por los árboles existentes.

El Salón de Usos Múltiples se orienta estratégicamente hacia esta barranca, permitiendo su apertura hacia el exterior. Esta disposición posibilita diversas apropiaciones del espacio, adaptándose a diferentes usos y eventos, fomentando la interacción entre el interior del edificio y el entorno urbano circundante.

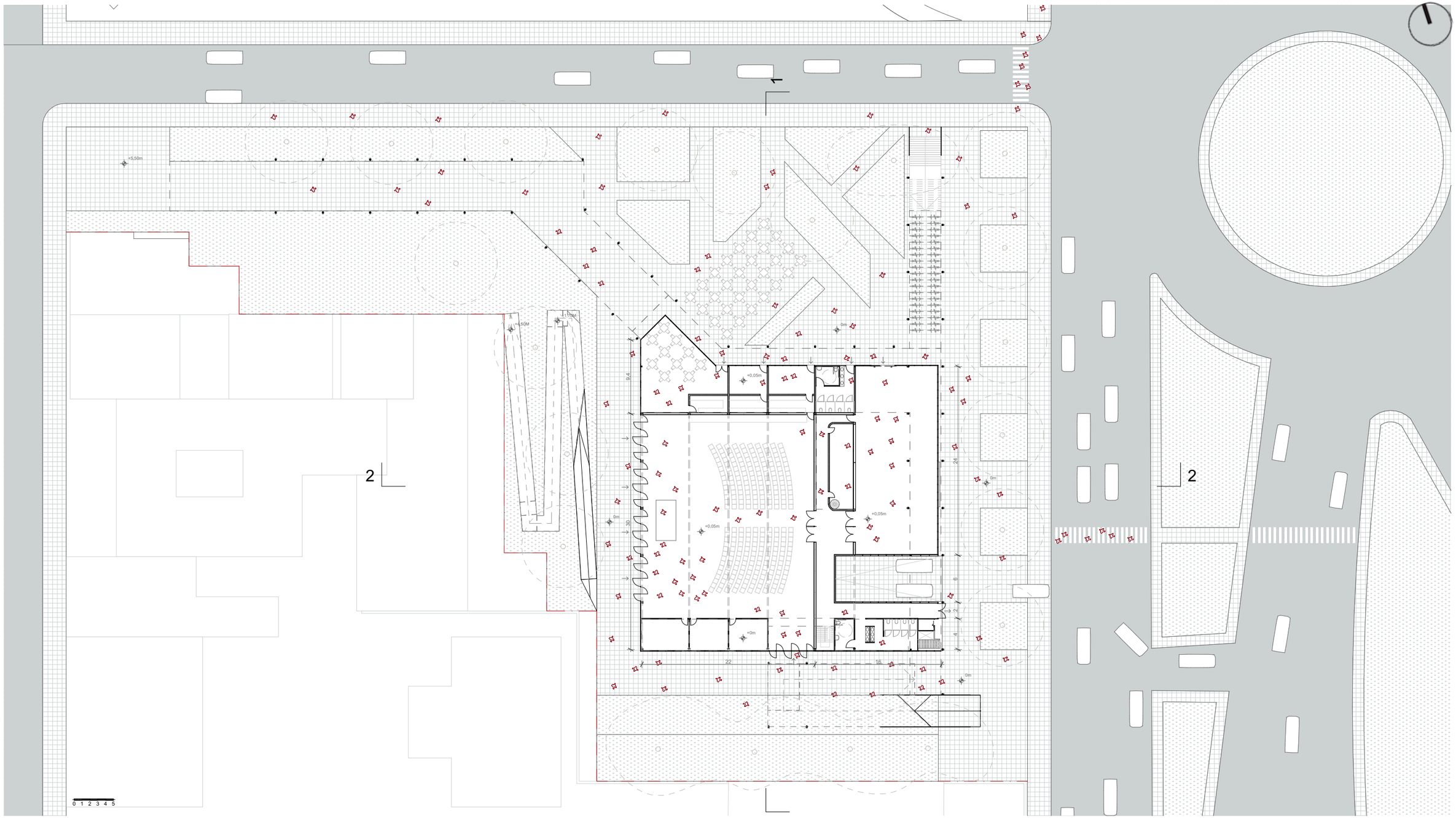


Figura 59: *Planta baja*. Nota. Imagen propia.

EL SALÓN

La gran cubierta que envuelve el proyecto ha sido concebida como un elemento estructural y visual clave, utilizando grandes vigas reticuladas que permiten la apertura de sectores estratégicos para el paso controlado de la luz natural.

A nivel compositivo, se establece una continuidad visual entre las aberturas dispuestas en planta baja y las perforaciones en la cubierta, permitiendo que la luz bañe el espacio interior y genere una atmósfera dinámica a lo largo del día. Además, esta estrategia evita que los edificios linderos queden enfrentados únicamente a un cerramiento opaco, otorgándoles una visual activa del movimiento interno del Salón de Usos Múltiples.
El proyecto reinterpreta la barranca como un telón de fondo natural, integrándola en la composición del SUM. Para destacar su presencia, las aberturas han sido calibradas, enmarcando la topografía del terreno y transformándola en un elemento protagónico dentro de la espacialidad del edificio. Esta estrategia refuerza el diálogo con el paisaje, dotando al espacio de una profundidad visual.

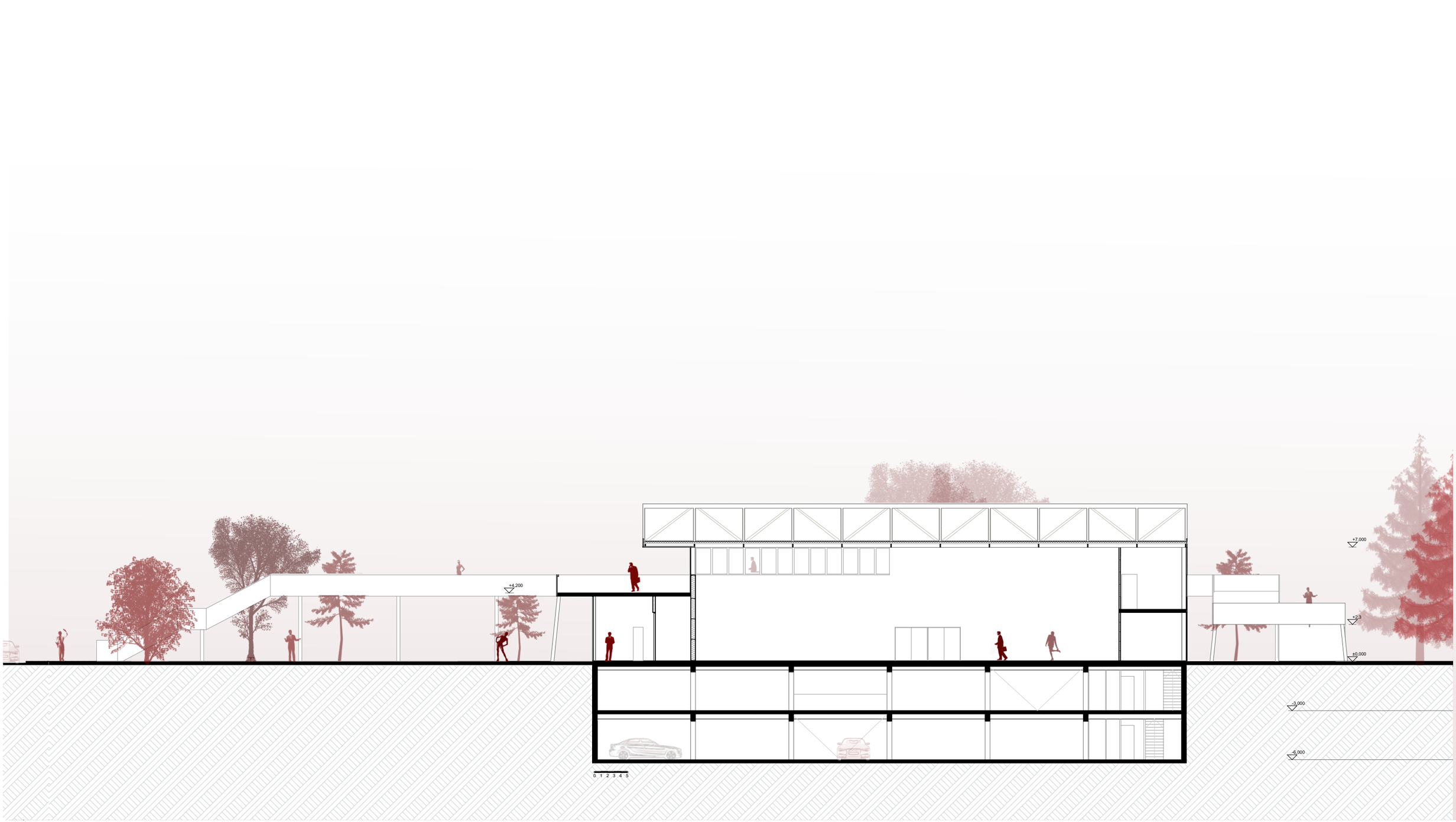


Figura 60: *Corte transversal* . Nota. Imagen propia.



Figura 61: *Corte longitudinal* . Nota. Imagen propia.

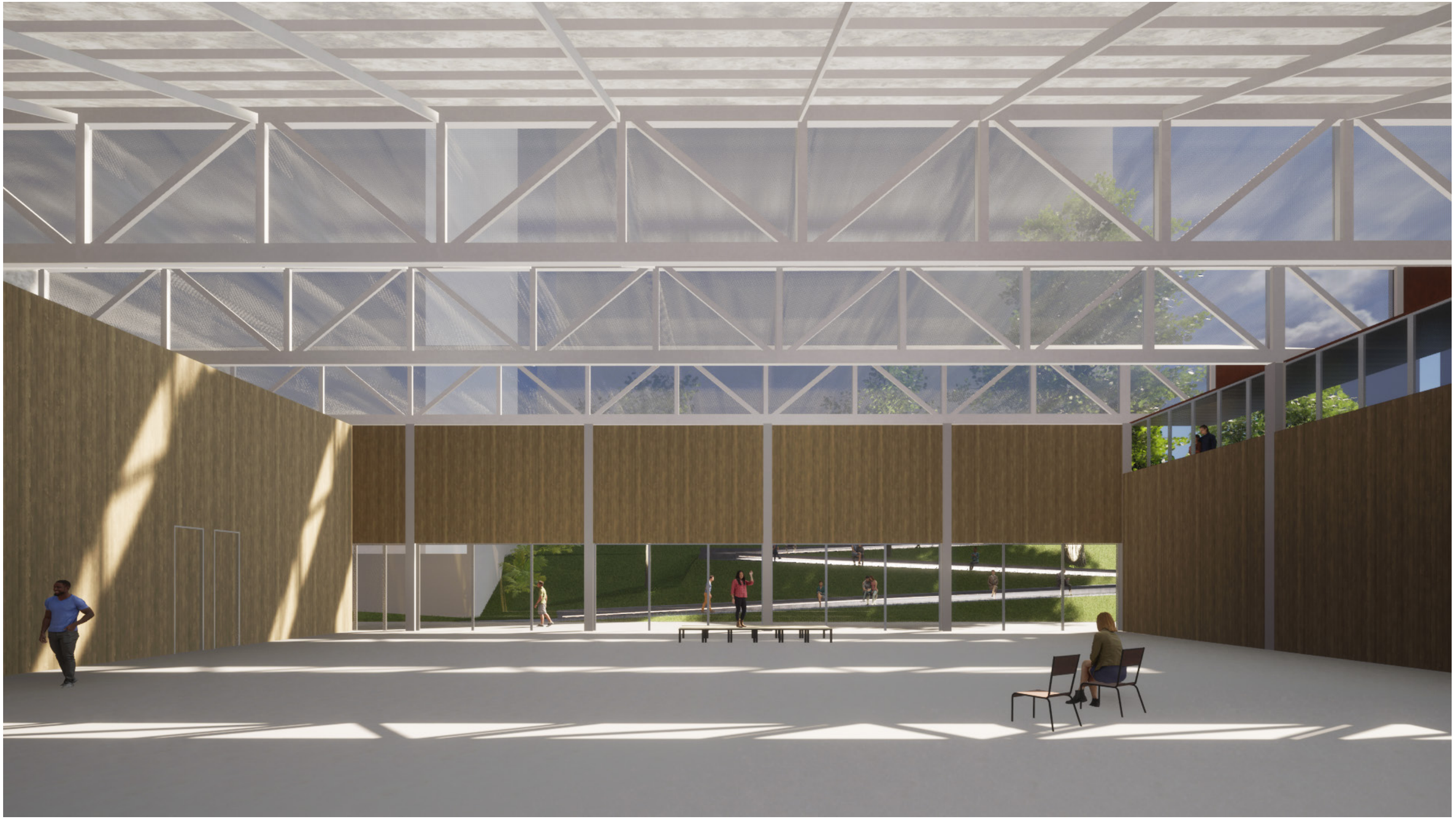


Figura 62: *Rendeizado del SUM* . Nota. Imagen propia.

ESPACIO PÚBLICO

El espacio de tránsito generado contra las medianeras puede llegar a ser peligroso por las noches.
Por lo que se propone un límite flexible que por el día permitirá el paso de cualquier persona.
Este límite junto con la apertura del salón de usos múltiples, generan espacios públicos en casi todo el terreno, ofeciendo sombra y diferentes actividades para atraer a las personas.
Por las noches, el límite se puede cerrar limitando el paso.
Al mismo tiempo, el espacio cerrado puede ser utilizado como patio de los eventos que se realicen en el SUM.

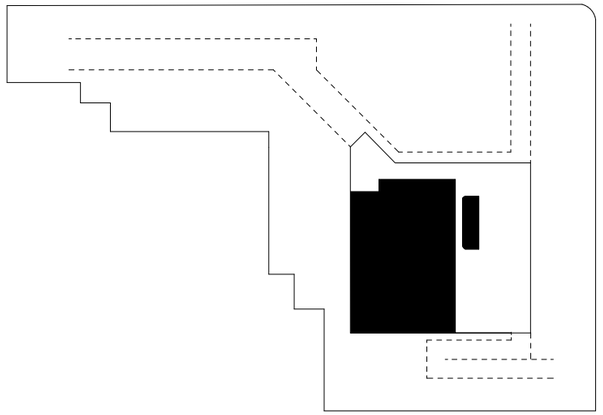


Figura 63: *Plano de noli en planta baja* . Nota. Imagen propia.

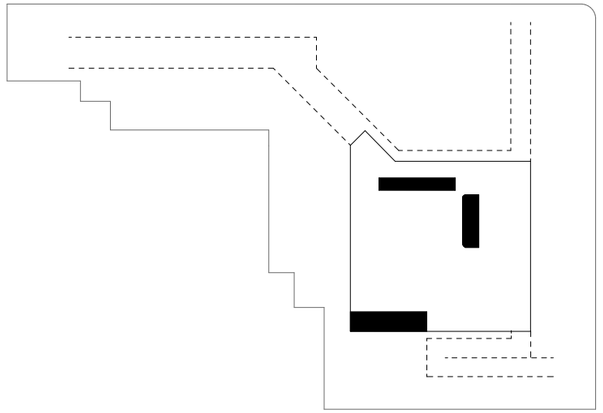


Figura 64: *Plano de noli en planta baja* . Nota. Imagen propia.

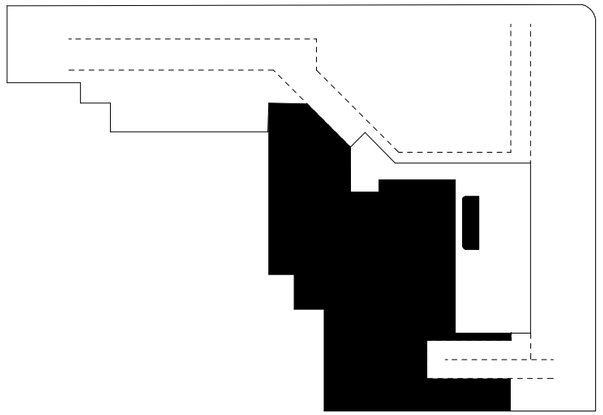


Figura 65: *Plano de noli en planta baja* . Nota. Imagen propia.

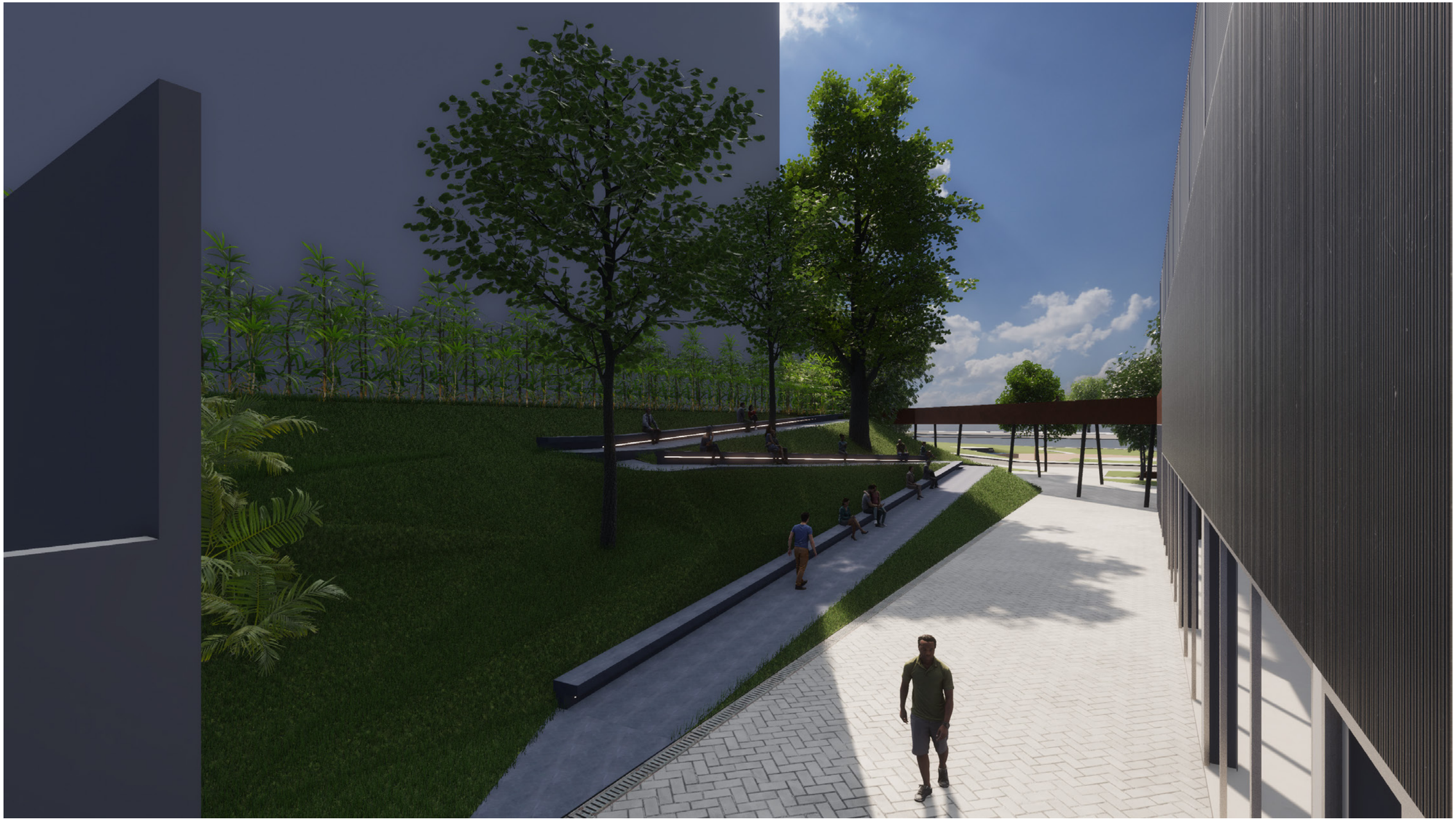


Figura 66: *Renderizado del espacio de tránsito.* Nota. Imagen propia.

UN ZÓCALO EN LA CIUDAD

Siguiendo una lógica similar a la del Parque España, el proyecto capitaliza el desnivel natural del terreno para consolidar un espacio público elevado, el cual se materializa a través de una pasarela que articula la conexión entre distintos niveles urbanos.

Esta estrategia no solo mejora la accesibilidad y la continuidad peatonal, sino que también refuerza la relación del edificio con su entorno, permitiendo que la arquitectura se integre de manera fluida con el paisaje.

Como resultado, el edificio adquiere una presencia sutil y horizontal, funcionando como un zócalo urbano, sobre el cual se desarrolla la actividad y la interacción social, minimizando su impacto volumétrico y potenciando su vínculo con el espacio público.

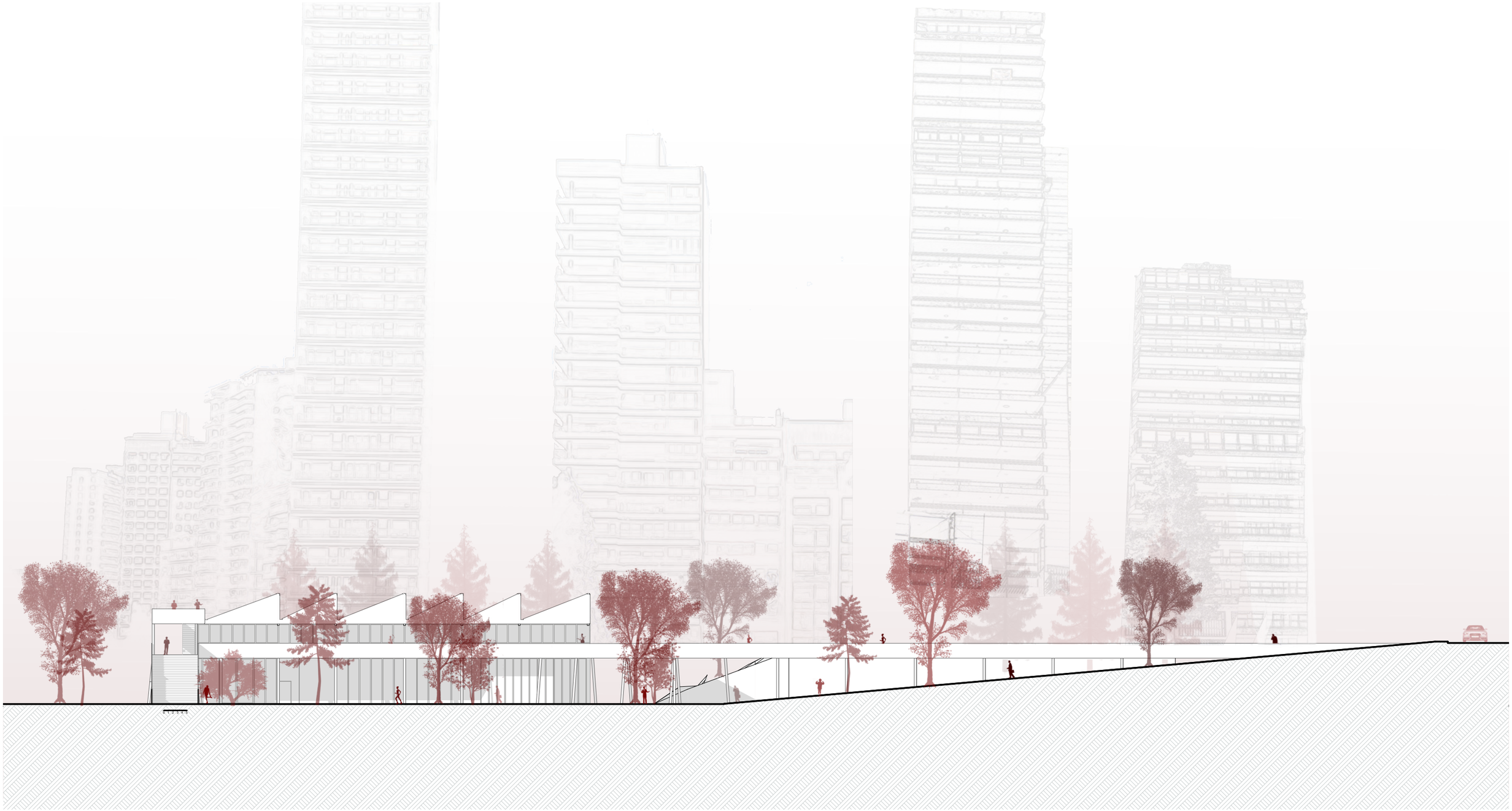


Figura 67: *Vista norte*. Nota. Imagen propia.

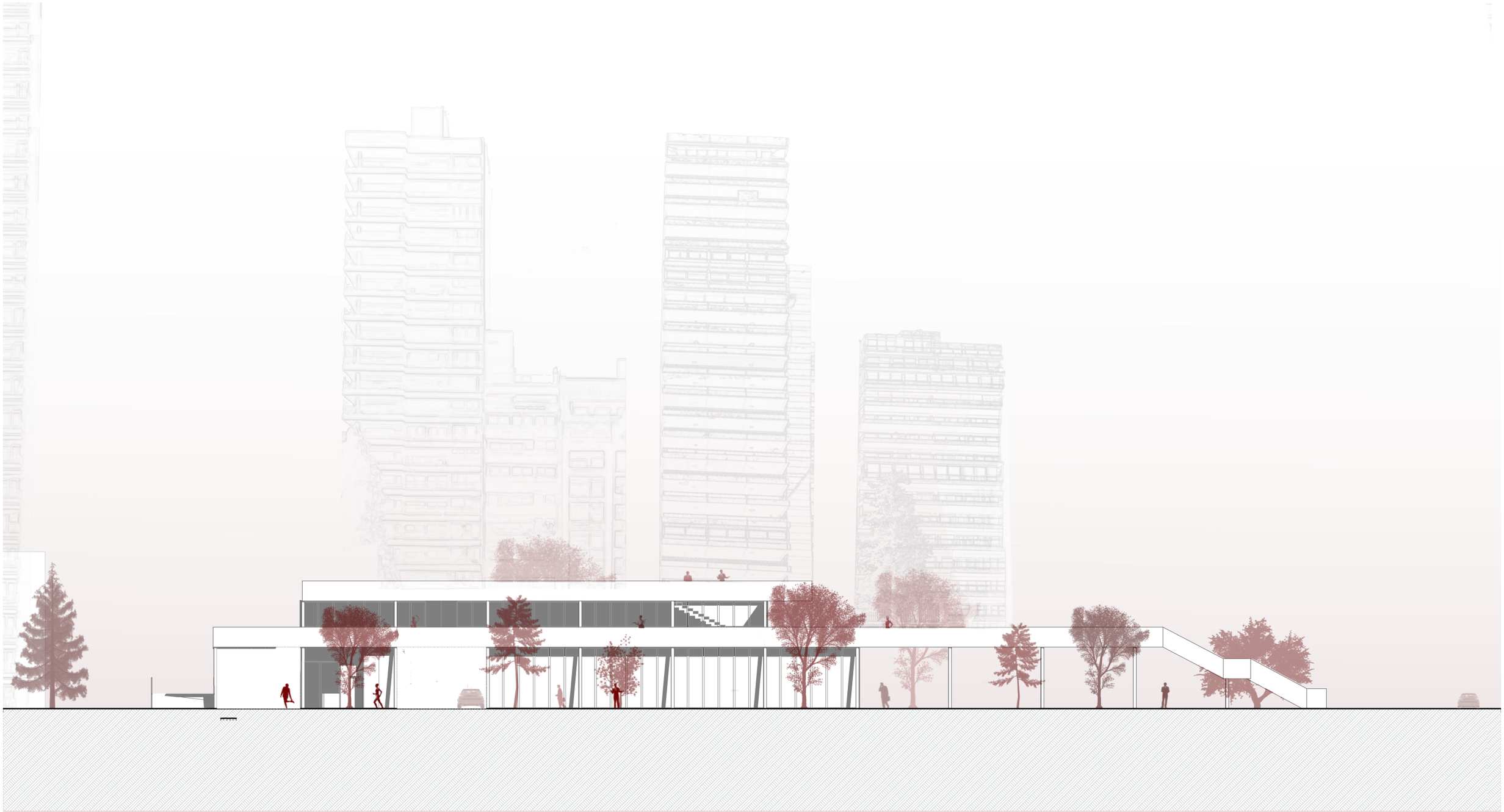


Figura 68: *Vista este*. Nota. Imagen propia.

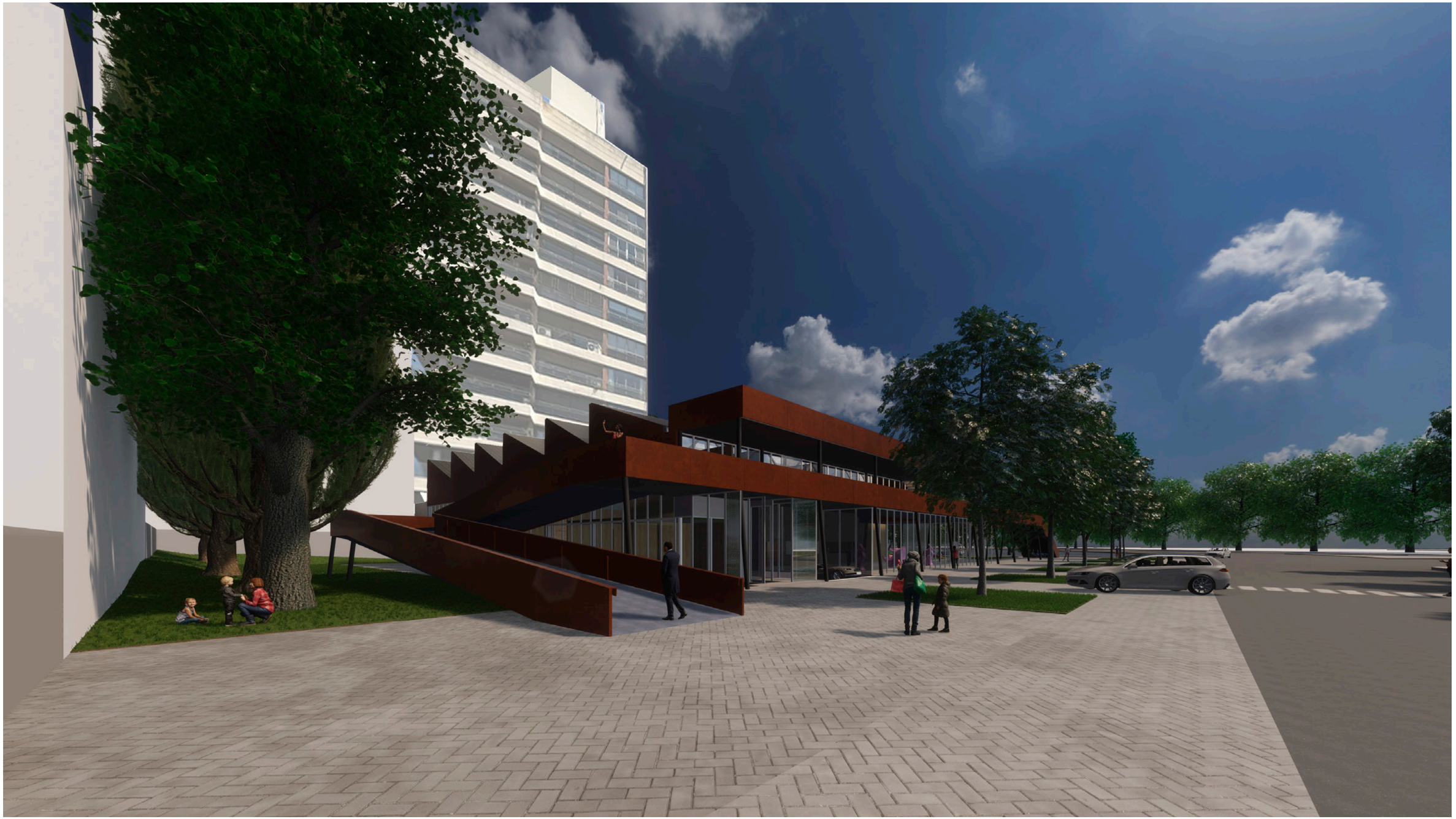


Figura 69: *Renderizado de perspectiva peatonal* Nota. Imagen propia.



Figura 70: *Renderizado de perspectiva peatonal* Nota. Imagen propia.



Figura 71: *Renderizado de perspectiva peatonal* Nota. Imagen propia.



Figura 72: *Renderizado de perspectiva peatonal* Nota. Imagen propia.

LA PASARELA

La pasarela no solo funciona como un elemento de conectividad, sino que también configura una experiencia espacial dinámica, aplicando estrategias utilizadas en el Kunsthal de Koolhaas, donde la circulación se convierte en un recorrido sensorial que transforma la percepción del entorno.

Desde su acceso en calle Rioja, la pasarela comienza a elevarse de manera imperceptible, generando la sensación de ascenso sin una inclinación evidente. A medida que el usuario avanza, el recorrido se enriquece con una secuencia de visuales estratégicas, que enmarcan distintos hitos urbanos.

En primer lugar, emergen vistas parciales del río Paraná, seguidas la plaza Barranca de las Ceibas, hasta culminar en un mirador elevado, desde el cual se obtiene una perspectiva privilegiada del Monumento a la Bandera.

Además de establecer una relación visual con el paisaje urbano y natural, la pasarela también dialoga con el interior del proyecto, generando momentos de interacción entre el espacio construido y el espacio público, reforzando la integración del edificio con su contexto.

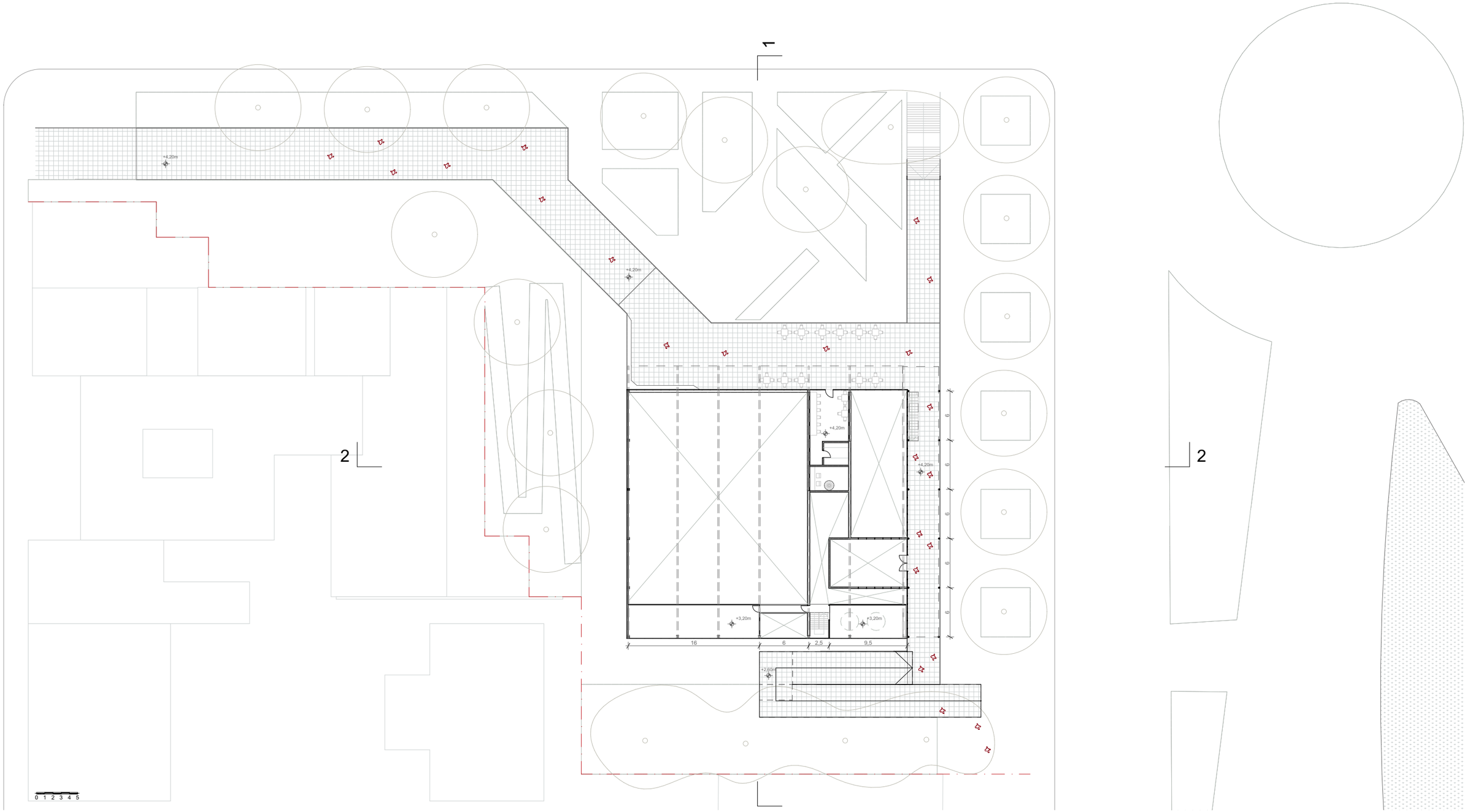


Figura 73: *Piso 1*. Nota. Imagen propia.



Figura 74: *Renderizado de perspectiva peatonal*. Nota. Imagen propia.

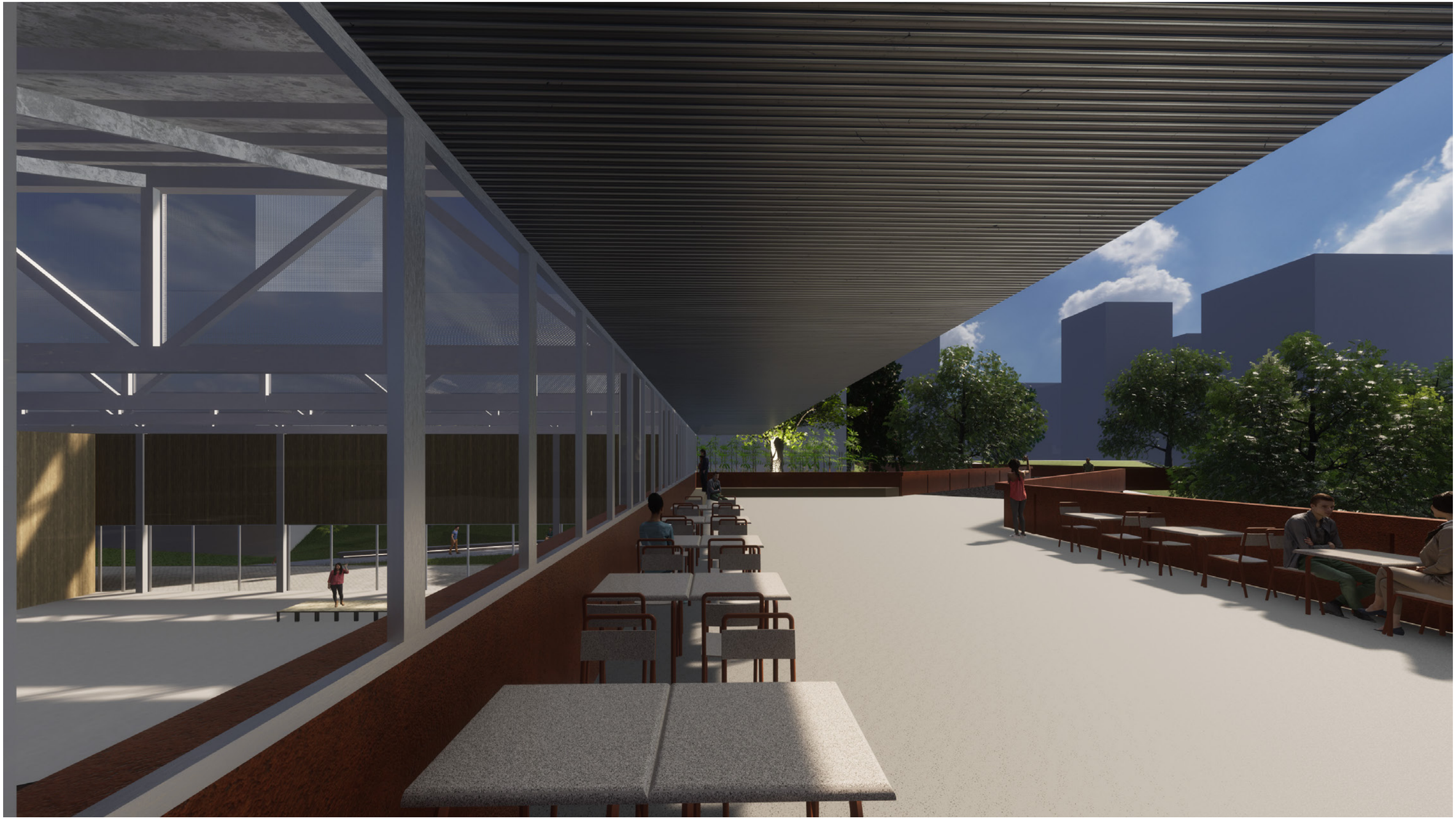


Figura 75: *Renderizado de perspectiva peatonal.* Nota. Imagen propia.



Figura 76: *Fotomontaje desde el mirador hacia el río*. Nota. Fotomontaje propio elaborado sobre imagen aportada por Tomás Maritano

EL VESTÍBULO

En un punto del recorrido, la pasarela ingresa al interior del edificio, atravesando el volumen principal y dando lugar al vestíbulo. Esta operación genera una compresión espacial sobre uno de los laterales, generando un espacio para exhibiciones temporales y actividades culturales.

Sobre el lateral opuesto, se disponen las boleterías y el espacio de circulación principal, que articula el ingreso del público y organiza el acceso a los distintos programas del edificio, estableciendo un equilibrio funcional entre flujo, permanencia y experiencia espacial.

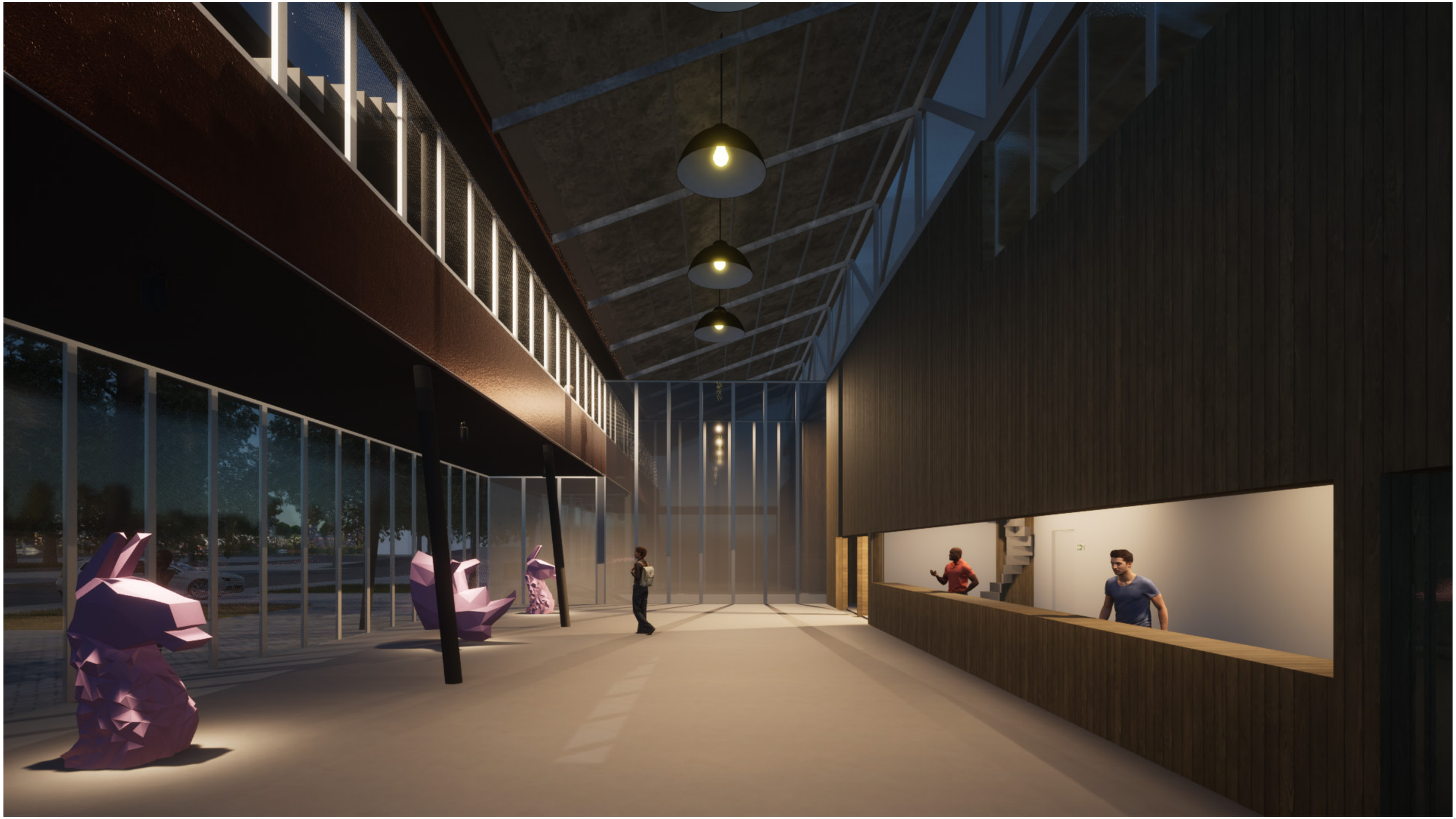


Figura 77: *Renderizado de perspectiva del vestíbulo*. Nota. imagen propia.

TECNOLOGÍA CONSTRUCTIVA

CUBIERTA LIVIANA

La estructura principal del proyecto consta de una cubierta compuesta por grandes vigas formadas por parantes compuestos de perfiles C y caños estructurales y cerradas con placas de policarbonato.

Estas vigas se unen en diagonal por un emparrillado de caños estructurales a los que se les apoyan paquetes formados por placas de fenólico pintadas, lana de vidrio y chapas acanaladas.

El emparrillado genera una elevación que es aprovechada para colocar una gran canaleta que desagotará el agua por unas grandes columnas compuestas de dos perfiles W que sostienen la cubierta.

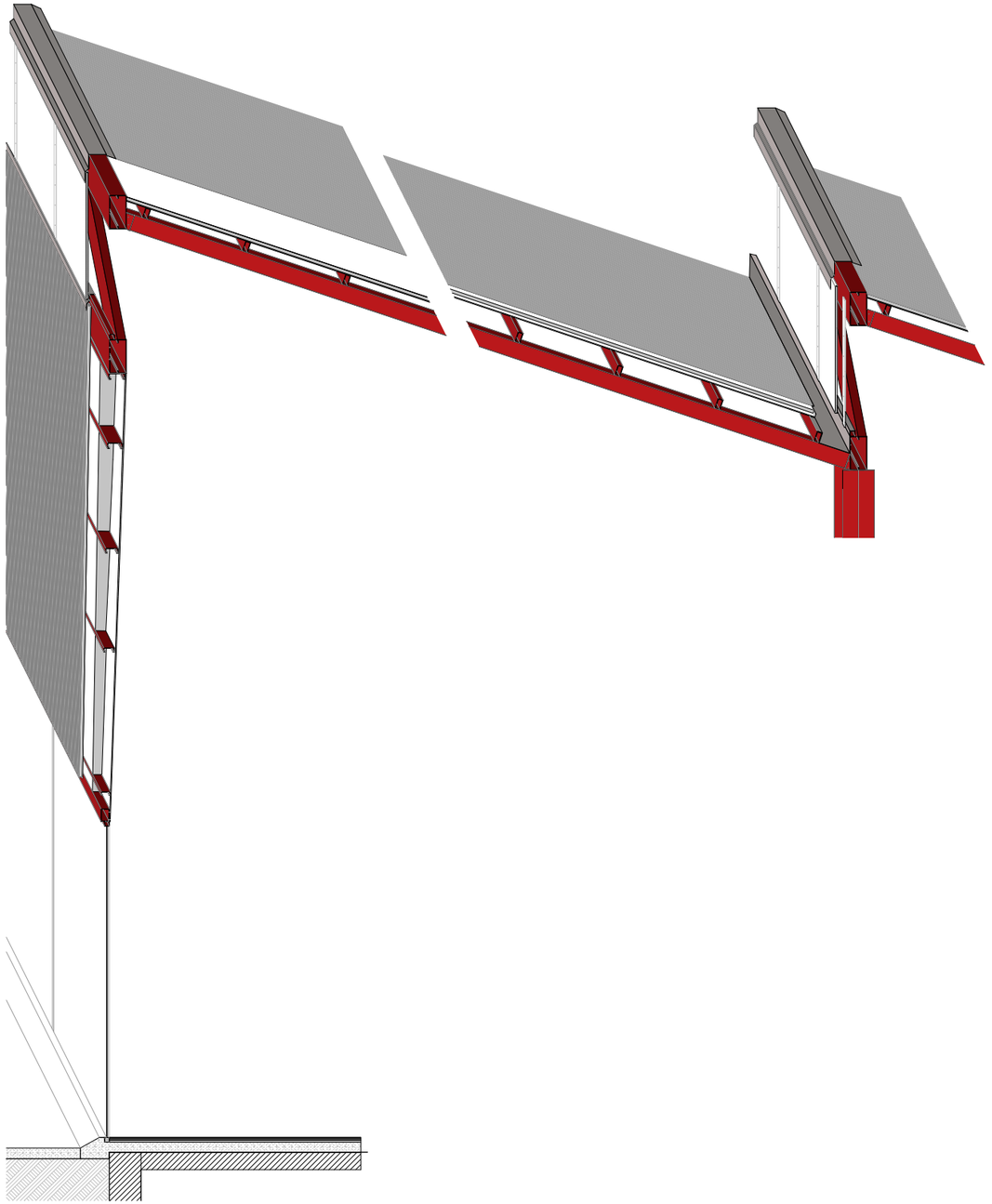
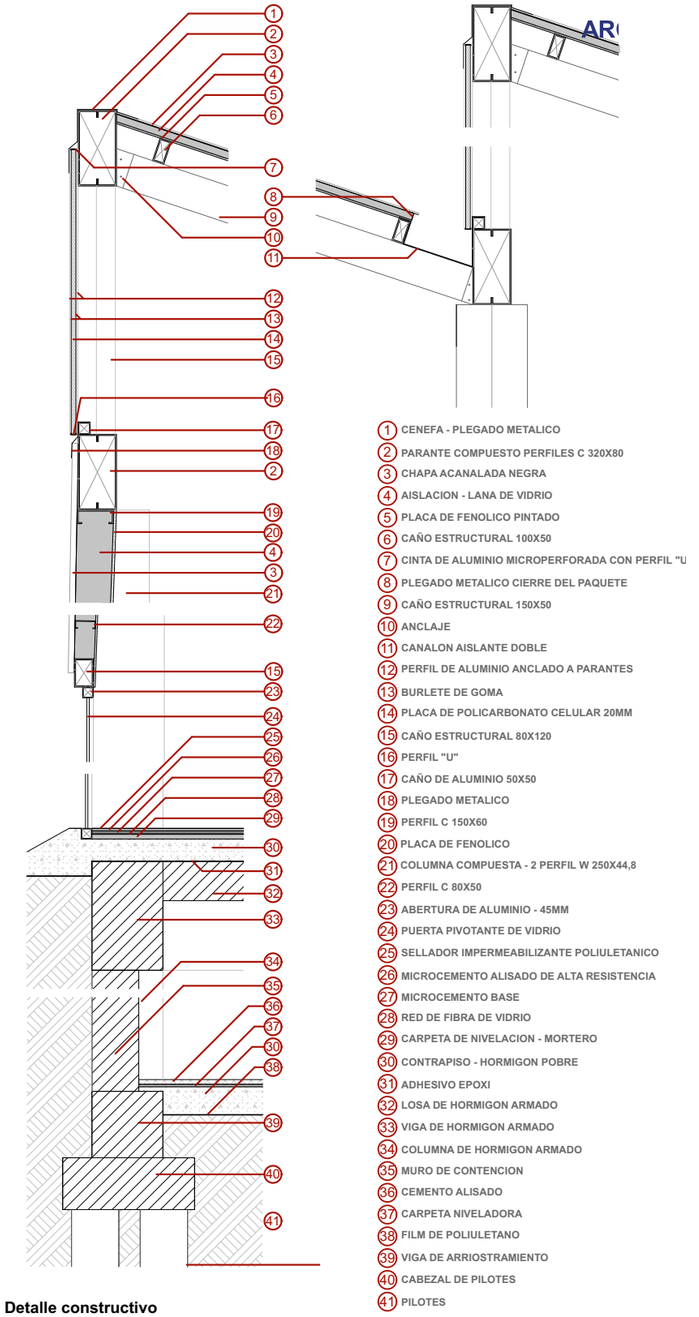


Figura 78: *Axonometría de cubierta liviana.* Nota. imagen propia.



Detalle constructivo

Figura 79: *Detalle constructivo* Nota. imagen propia.

PASARELA

La estructura de la pasarela consta de perfiles W a los que se les sueldan otros de menor tamaño en sentido perpendicular, donde se apoyan rejas technos para conformar el piso en la mayor parte de la pasarela.

En los casos en los que el suelo no puede ser permeable, como lo es sobre el polo gastronómico, se realiza una losa de steel deck apoyada directamente sobre los perfiles W.

A estos, se les soldará un plegado de Acero oxidado que tapa toda la estructura formando el barandal.

Todo esto, esta sobre columnas de caño estructural redondo anclado a la losa de subsuelo, sobre las vigas.

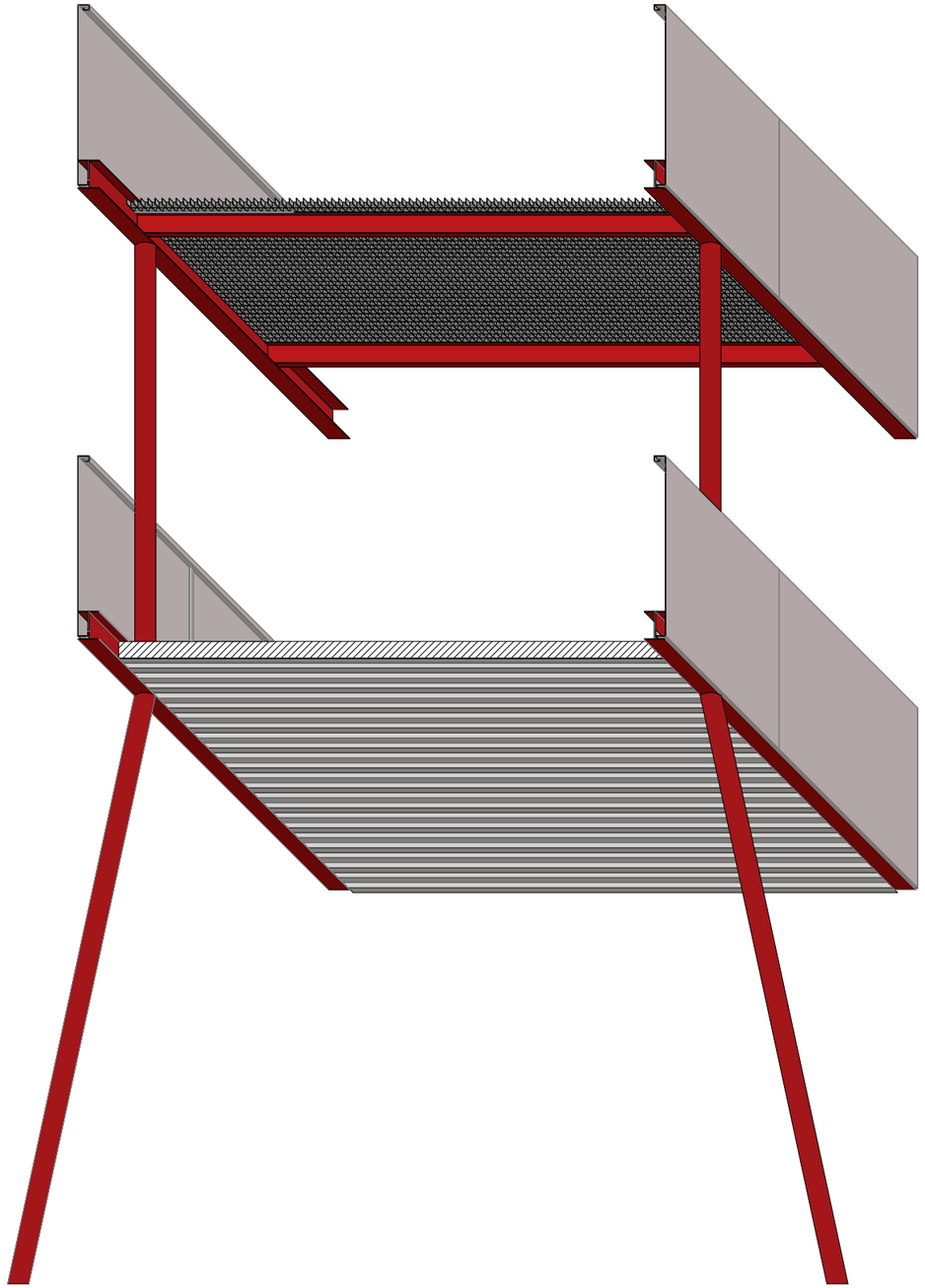


Figura 80: *Axonometría de pasarela.* Nota. imagen propia.

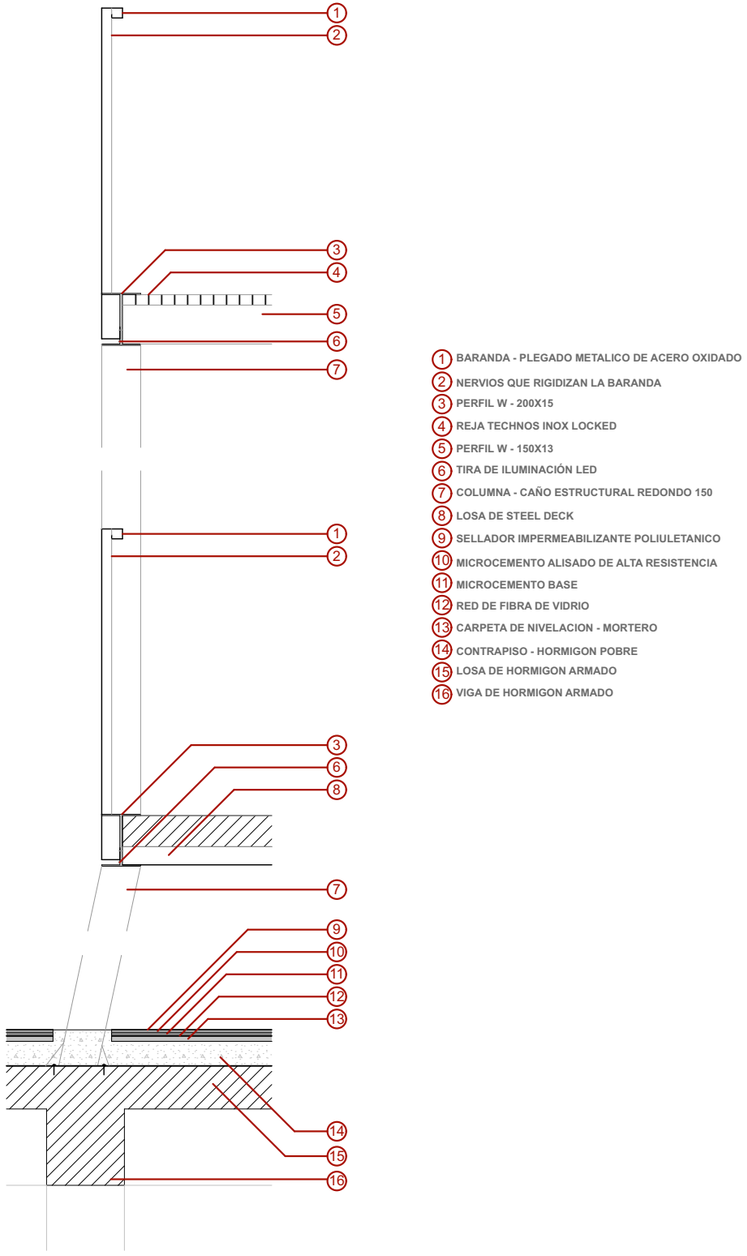


Figura 81: *Detalle constructivo* Nota. imagen propia.



Figura 82: *Fotomontaje del edificio como zócalo*. Nota. Fotomontaje propio.

BIBLIOGRAFÍA

Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente. Reverté.

Lynch, K. (1960). La imagen de la ciudad. Editorial Gustavo Gili.

Allen, S. (1999). Infraestructura del paisaje: Arquitectura y territorio en el siglo XXI. Gustavo Gili.

Allen, S. (2011). Arquitectura infraestructural: La ciudad como sistema. Gustavo Gili.

Jacobs, J. (2002). Muerte y vida de las grandes ciudades (J. Alier, Trad.). Capitán Swing. (Obra original publicada en 1961)

Lynch, K. (1998). La imagen de la ciudad. GG.

https://issuu.com/nicolaswells/docs/ahora_vivienda_46/s/21198883

https://www.behance.net/gallery/98235997/Analisis-UI-Composicion-Ej-3-Kunsthal

https://www.ayp.fapyd.unr.edu.ar/index.php/ayp/article/download/253/278/1336

https://es.wikipedia.org/wiki/Teatro_Olímpico

https://www.google.com/maps/place/Rosario,+Santa+Fe/data=!4m2!3m1!1s0x95b6539335d7d-75b:0xec4086e90258a557?sa=X&ved=1t:242&ictx=111

https://www.flaticon.es/resultados?word=caminando

https://ciudadinnova.alainjorda.com/p/las-supermanzanas-y-la-transformacion

https://ciudadaniametropolitana.org.ar/2020/08/carlos-moreno-ciudades-de-15-minutos-mejores-ciudades-y-mucho-mas-humanas/