ARQUITECTURA

2023

RENACIENDO

A LAS ORILLAS DEL RÍO

TRABAJO FINAL DE CARRERA - TOMÁS GRAF



UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

TRABAJO FINAL DE CARRERA

Alumno
Graf Tomás
Colaboración
Arq. Yanina Ciccero
Tutor
Arq. Guardati Juan Germán

Rosario, 25 de Septiembre de 2023

INTRODUCCIÓN

El río Paraná, ha sido testigo de la historia de la ciudad de Paraná, en la provincia de Entre Ríos, Argentina. Desde sus aguas inquietas hasta sus orillas cambiantes, el río ha desempeñado un papel fundamental en la vida y el desarrollo de esta urbanización a lo largo de los siglos. Esta tesis busca explorar y analizar esa relación perdida entre la ciudad de Paraná y el río Paraná, centrándose en un hito crucial en su historia compartida que es el Puerto Nuevo de Paraná.

La ciudad de Paraná, capital de la provincia, se erige como un faro de la cultura, la economía y la identidad entrerriana. Sus raíces históricas se entrelazan con la historia de la navegación fluvial, el comercio, la expansión urbana y la evolución de su paisaje ribereño. La creación y el desarrollo del Puerto Nuevo de Paraná representan una etapa crucial en esta relación simbiótica, marcando un punto de inflexión en su desarrollo económico y social.

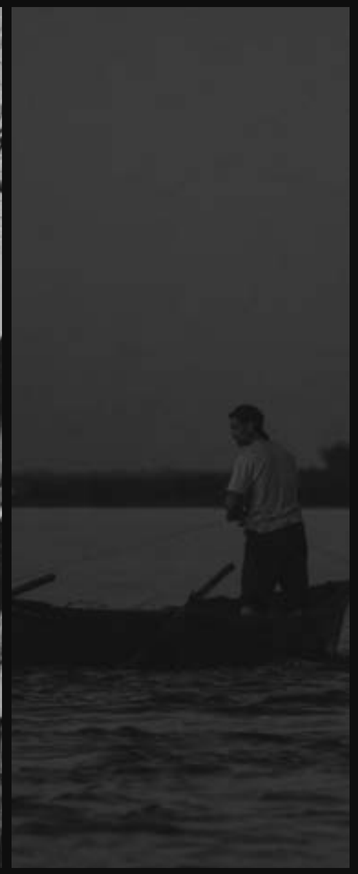
Este puerto, testigo de esfuerzos colosales y visiones ambiciosas, ha sido un enclave vital para la región y un actor fundamental en la conexión entre Paraná y el vasto interior que se extiende a lo largo del río Paraná. Sin embargo, su historia es más que una narración de muelles y barcazas; es un relato de adaptación a los desafíos cambiantes de la navegación fluvial, de la transformación del paisaje urbano y de las aspiraciones de una comunidad que mira hacia el futuro sin perder de vista su herencia.

A través de un análisis multidisciplinario que abarca la historia, la arquitectura, la economía y la cultura, esta tesis se sumerge en las aguas de la historia de Paraná y su relación con el río Paraná, desentrañando los hilos que conectan el pasado y el presente de esta ciudad ribereña. El objetivo es ofrecer una comprensión completa y enriquecedora de cómo el Puerto Nuevo de Paraná ha moldeado la identidad y el desarrollo de esta ciudad a orillas del río Paraná.

Así, esta investigación invita a embarcarse en un viaje histórico y contemporáneo por las aguas de la ciudad de Paraná, explorando cómo su puerto ha sido un vínculo entre su pasado, presente y su futuro.









01 CIUDAD DE PARANÁ (PÁG. 09)

02 COSTA DE PARANÁ (PÁG. 39)

03 PUERTO SANCHEZ (PÁG. 79)

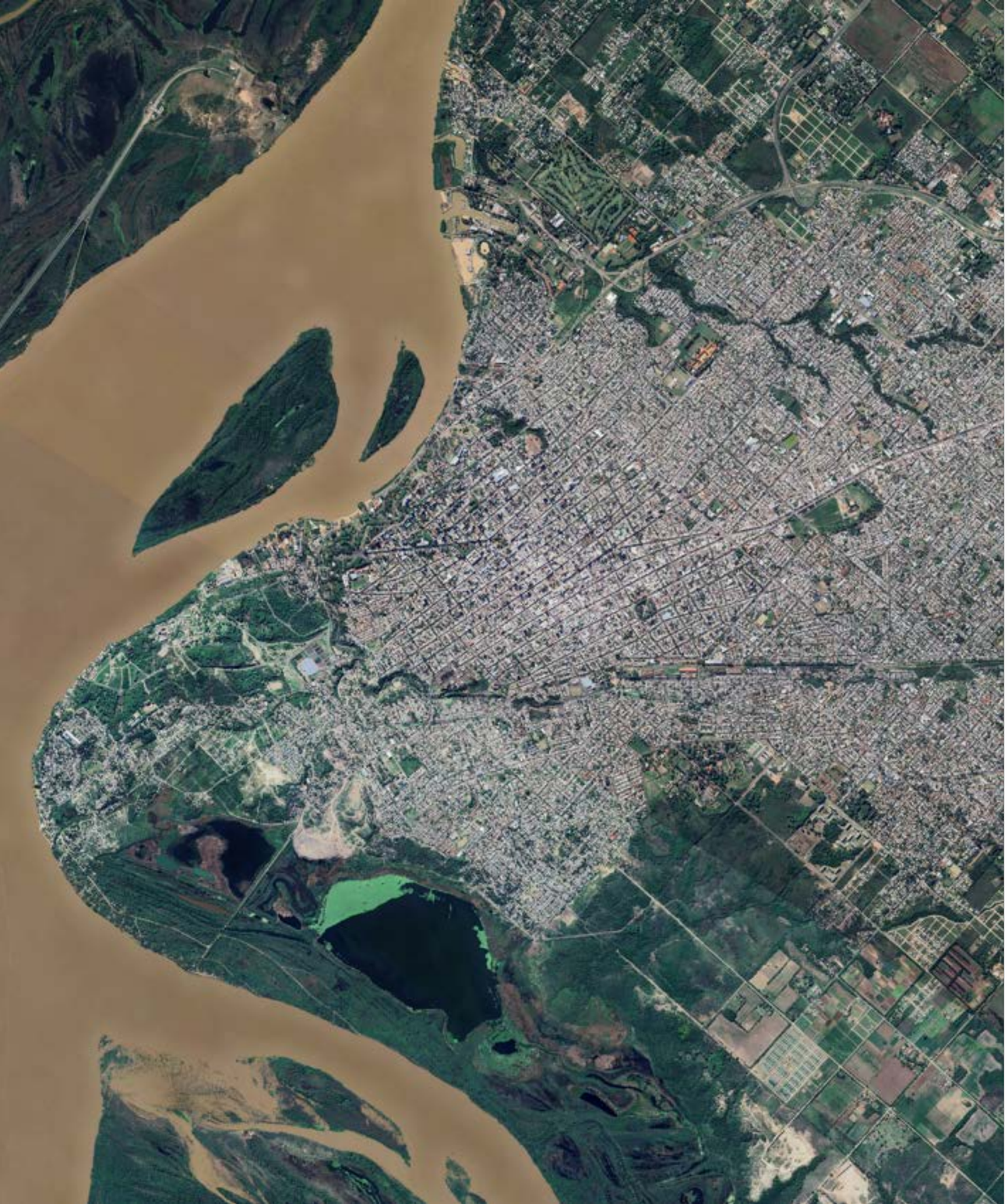
04 PUERTO NUEVO (PÁG. 107)

05 CONCLUSIÓN (PÁG. 107)

06 AGRADECIMIENTOS (PÁG. 107)

07 BIBLIOGRAFÍA (PÁG. 107)

PARANÁ



01

CIUDAD DE PARANÁ

En este capítulo, se llevará a cabo un análisis exhaustivo de la ciudad de Paraná, abordando aspectos urbanos, históricos, culturales y sociales. Este análisis permitirá comprender mejor la identidad de la ciudad y su relevancia con el río.

01

CIUDAD DE PARANÁ

Situada en la región este de Argentina, a orillas del río Paraná, la ciudad se distingue por su paisaje de suaves barrancas y valles. Como capital de la provincia de Entre Ríos, Paraná actúa como un núcleo político y administrativo crucial en la región. Desde su fundación en el año 1730, la ciudad ha experimentado un crecimiento y desarrollo continuos, en gran medida influenciados por su estratégica ubicación fluvial.

El río Paraná, más que darle nombre a la ciudad, ha sido una fuente vital de recursos naturales y un medio fundamental de transporte y comercio, configurando la identidad y el modo de vida de sus habitantes. Este río no solo ha conferido a la ciudad su identidad y ha enriquecido su biodiversidad, sino que también ha modulado su crecimiento y ha sido un pilar histórico para su desarrollo económico y cultural.

A lo largo de los siglos, la relación entre Paraná y su río ha sido modelada por varios factores, incluyendo cambios socioeconómicos, transformaciones urbanas y la evolución de las actividades portuarias. En este contexto, el puerto de Paraná ha desempeñado un papel clave, vinculando a la ciudad con mercados nacionales e internacionales. Sin embargo, con el tiempo, este lazo especial entre la ciudad y el río parece haberse desgastado. La conexión, que alguna vez fue central en la vida cotidiana y cultural de la ciudad, ha quedado en el olvido para muchos, resaltando la necesidad de reflexionar sobre cómo se puede revitalizar esta relación vital.





01

PARANÁ SIGLO XVIII

En el siglo XVI, la ciudad de Paraná, inicialmente llamada Baxada, se desarrolló cuando pobladores de Santa Fé se asentaron en la orilla opuesta del río Paraná, conformando una comunidad de españoles, soldados santafesinos y pueblos originarios. La elección de Baxada se debía a su ubicación estratégica a orillas del río, que prometía pesca, comercio y comunicación fluvial. Las barrancas ofrecían protección natural contra inundaciones y las tierras fértiles favorecían la agricultura y ganadería, elementos esenciales para el sustento comunitario.

Un factor determinante en la consolidación de la ciudad fue la relación pacífica con los pueblos originarios, que propició un intercambio cultural enriquecedor y fortaleció la diversidad comunitaria. Baxada, en su posición privilegiada y rica en recursos, fue cimentando su crecimiento, evolucionando a lo largo de los años para convertirse en la actual ciudad de Paraná, manteniendo siempre un vínculo estrecho e inseparable con el río.





01

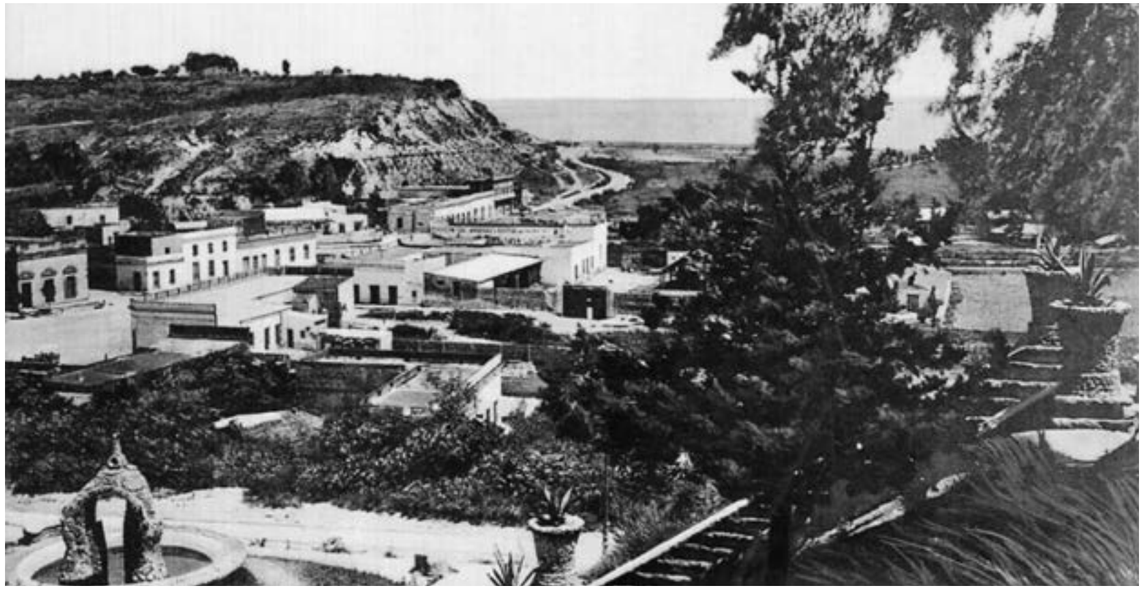
PARANÁ SIGLO XIX

Con el paso del tiempo, el caserío inicial de Baxada ascendió hasta las barrancas, corazón de la actual urbanización de Paraná. El desarrollo urbano se desplegó principalmente entre tres colinas bajas, que hoy conocemos como Plaza Alvear, Plaza Primero de Mayo y Plaza Sanz Peña. Esta ubicación no solo ofrecía una posición dominante para la defensa sino que también presentaba condiciones climáticas más favorables.

El diseño urbano de este asentamiento fue planificado, adoptando una estructura en damero centrada en torno a la plaza principal, Plaza Primero de Mayo. Para 1836, la ciudad había experimentado un notable crecimiento, extendiéndose hasta sus límites naturales, delineados por tajamares y lagunas. La plaza estaba circundada por numerosas casas bajas de buena construcción, cuya calidad disminuía a medida que se alejaban del centro.

En este contexto, se inauguró una calle vital, la Alameda de la Federación, que conectaba la Plaza Alvear con el puerto, denominado Puerto Viejo, integrando así el centro con el embarcadero y facilitando la comunicación entre la zona residencial, comercial y cívica con el sector productivo portuario.

Asentado sobre la meseta al este del Arroyo Antonico y separado de las barrancas, el poblado comenzó a diferenciarse en dos sectores distintos: por un lado, el centro o casco urbano, con un carácter predominantemente residencial, comercial y cívico; y por otro, el sector productivo portuario. Este desarrollo dual evidenciaba desde temprano la coexistencia e interdependencia entre la vida cotidiana de la ciudad y la actividad económica vinculada al río.





01

PUERTO VIEJO (1822)

El Puerto Viejo de Paraná, habilitado en 1822, se erigía como el elemento vital que conectaba el naciente poblado con el río, y a través de él, con la ciudad de Santa Fé. Este puerto se ubicaba estratégicamente entre la amplia desembocadura del Arroyo Antoñico y las elevadas barrancas que formaban su cauce, ofreciendo un refugio seguro para los barcos ante condiciones climáticas adversas. En sus alrededores, se desarrolló un barrio característico, habitado principalmente por personas vinculadas a la actividad naviera.

El ir y venir de barcos traía consigo una diversidad de personas y productos, haciendo del Puerto Viejo un espacio de interacción cultural y comercial. Era un punto de encuentro e intercambio, donde las actividades diarias se mezclaba con el río, evidenciando la interconexión entre la ciudad y su entorno fluvial.

Sin embargo, la prosperidad del Puerto Viejo se vio amenazada por su severo embancamiento, es decir, la obstrucción del canal de acceso por bancos de arena. Esta situación se agravó con el tiempo, especialmente a medida que la navegación comercial evolucionaba y requería embarcaciones de mayor calado, desafiando la naturaleza sedimentaria del río Paraná. Los barcos se veían obligados a anclar a considerable distancia de la costa, recurriendo a embarcaciones menores para el traslado de pasajeros y mercancías.

Los últimos intentos por revitalizar el puerto mediante el dragado del canal de acceso se vieron frustrados por la gran inundación de 1905. Frente a los crecientes desafíos, y con la necesidad de adaptarse a las demandas del comercio moderno, se tomó la decisión de cesar las actividades en el Puerto Viejo y buscar una nueva ubicación. Este cambio marcó el fin de una era, pero también reflejó la resiliente adaptación de Paraná a los desafíos, manteniendo viva su relación histórica con el río.





01

FERROCARRIL (1887)

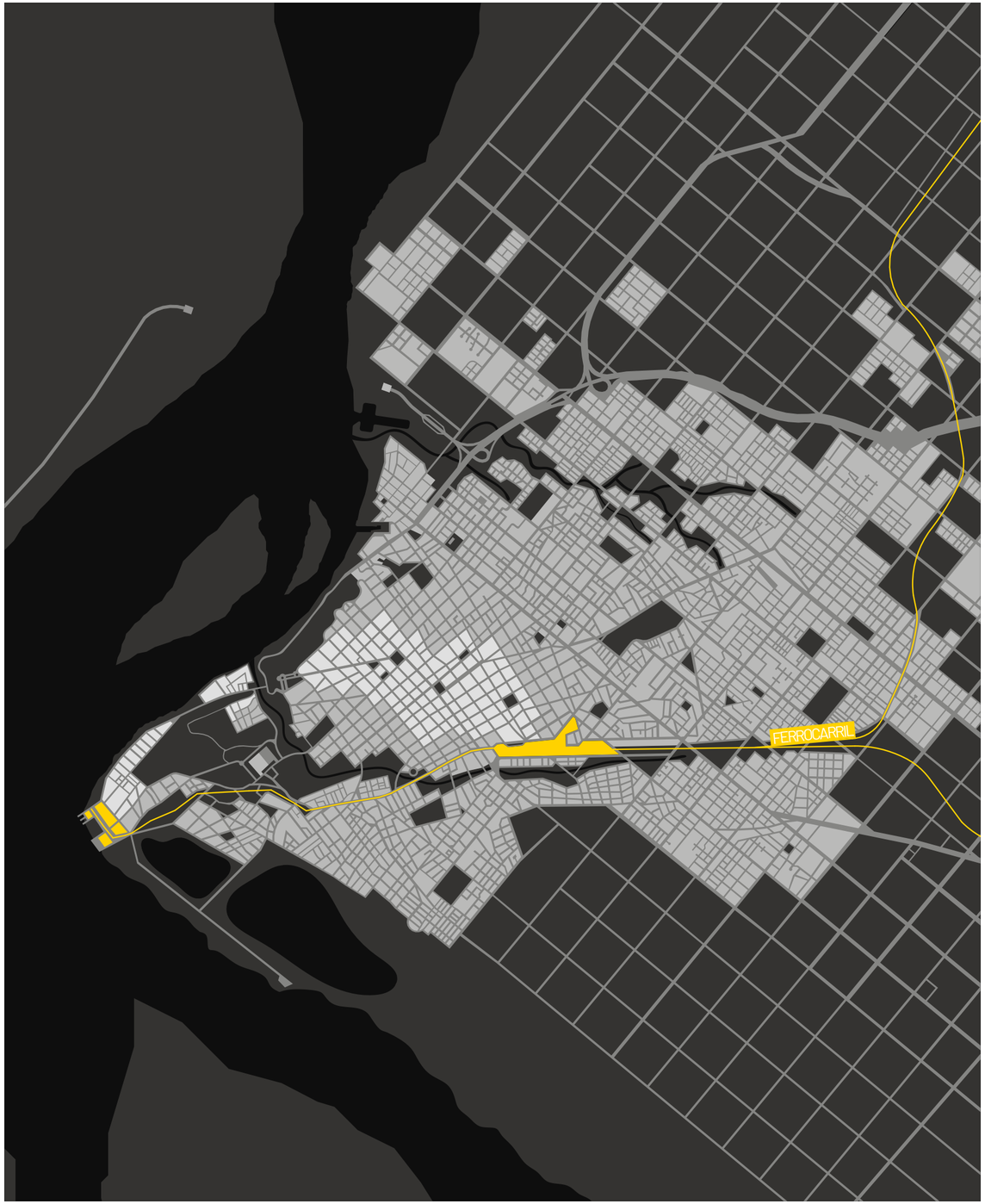
En 1887, con la inauguración de los primeros tramos del Ferrocarril Central Entrerriano, se marcó un hito en la historia de Paraná. Este tren, que conectaría la capital provincial con Concepción del Uruguay en el oriente entrerriano, era propiedad del Estado de Entre Ríos y contaba con un ramal que lo vinculaba a un muelle situado en el paraje de Bajada Grande, el cual constituía el punto cero de sus vías.

Este desarrollo ferroviario no solo significó un avance en la conectividad interna de la provincia, sino que también fortaleció el vínculo de Paraná con el río, al integrar el transporte ferroviario con el fluvial en Bajada Grande. De esta manera, se consolidaba un nodo de intercambio comercial y de pasajeros, reflejando la importancia estratégica de la ciudad y su puerto en la región.

Sin embargo, en 1892, Argentina se vio sumida en una profunda crisis económica que tuvo repercusiones en la infraestructura de la región. En este contexto, el Ferrocarril Central Entrerriano fue vendido a la empresa inglesa The Entre Ríos Railway Company Limited, y el muelle en Bajada Grande fue incluido en esta transacción.

Este cambio de propiedad marcó una nueva etapa en la historia de la conexión ferroviaria y portuaria de Paraná, abriendo nuevas posibilidades y desafíos, y continuando con la tradición de adaptabilidad y evolución que caracteriza a la ciudad y su relación con el río Paraná.





01 PUERTO BAJADA GRANDE (1896)

El surgimiento del puerto en Bajada Grande marcó un cambio significativo en la historia portuaria de Paraná. Este puerto emergió a raíz de los esfuerzos de la empresa inglesa que, dueña del ferrocarril desde 1892, reacondicionó el muelle, proporcionándole mayor extensión y calado óptimo para operar como puerto de ultramar. La infraestructura se conectaba a través de una trama de vías con la estación central, contando con un servicio diario de trenes, lo que consolidaba a Paraná como un nexo estratégico en la red de transporte y comercio.

Este puerto no solo se desempeñó de manera competitiva en relación a otros de la región, incrementando la demanda de mano de obra y atrayendo a diversas agencias navieras, sino que también opaco el Puerto Viejo. La eficiencia y modernización del puerto en Bajada Grande lo posicionaron como el principal punto de embarque y desembarque de la ciudad, relegando al Puerto Viejo a un segundo plano.

Sin embargo, este auge fue efímero. En 1905, la creciente del río Paraná afectó severamente al puerto de Bajada Grande. La gran parte de su infraestructura y mercadería quedó inundada, lo que representó un golpe significativo para la actividad portuaria de la ciudad. Este evento ilustra la constante interacción y adaptación de Paraná a los caprichos del río, mostrando cómo la naturaleza ha moldeado y condicionado el desarrollo urbano y portuario de la ciudad a lo largo de los años.





01

PUERTO NUEVO (1904)

La historia portuaria de Paraná dio un nuevo giro con la construcción del Puerto Nuevo. Iniciada en abril de 1904, la construcción culminó en 1907, momento en que el puerto quedó habilitado al servicio público para la carga y descarga de mercadería, así como para la entrada y salida de pasajeros. Con su habilitación, se clausuró oficialmente el Puerto Viejo de Paraná, marcando el fin de una era y el comienzo de otra.

A diferencia de sus predecesores, el Puerto Nuevo fue un puerto de cabotaje ubicado estratégicamente sobre el río Paraná, aunque carecía de acceso ferroviario. En sus primeros días, las actividades se centraban en una dársena, dada la ausencia de muelles, lo que presentaba un nuevo conjunto de desafíos y oportunidades para la operación portuaria.

La construcción del Puerto Nuevo se llevó a cabo en diferentes etapas. La primera sección incluyó la creación de una dársena, muelles de cabotaje a diferentes alturas, un varadero para la limpieza y reparación de buques, un muelle de ultramar, un fondeadero, dos depósitos y el edificio de la administración. Esta infraestructura sentó las bases para el desarrollo posterior del puerto, adaptándose a las crecientes demandas de la ciudad y el comercio.

Con la vista puesta en el futuro, se planearon más construcciones para la próxima etapa. Entre ellas, se incluyeron los edificios de aduana, resguardo, subprefectura, correo y telégrafos. Estos desarrollos no solo representaban una expansión física del puerto, sino que también simbolizaban el crecimiento y la diversificación de las actividades portuarias en Paraná, reforzando su posición como un núcleo estratégico en la región.





01

PARANÁ SIGLO XX

Durante el siglo XX, la ciudad experimentó un notable proceso de consolidación e industrialización. Este período de transformación y crecimiento económico estuvo marcado por el surgimiento de diversas fábricas y empresas, que se sumaron al paisaje productivo de la ciudad, anteriormente definido por el desarrollo de sus puertos y la actividad fluvial.

En este contexto, diversas industrias se instalaron en la ciudad, tales como la Fábrica de Fósforos en 1905, Fabrica Coceramic en 1934, Fábrica de cemento Portland San Martín en 1938, el Matadero y Frigorífico Municipal en 1941, y Aceitera y Oleaginosa de Galizzi en 1950. Estas empresas se erigieron en puntos estratégicos cercanos al río Paraná, aprovechando la ventaja logística que ofrecía la cercanía al agua para el traslado de insumos y productos.

La ubicación de estas industrias evidenciaba la continuidad de la relación simbiótica de Paraná con su río, que había sido un eje fundamental desde la época del Puerto Viejo, pasando por la creación del Puerto de Bajada Grande, hasta la construcción del Puerto Nuevo. La conexión fluvial seguía siendo vital para la ciudad, no solo para el comercio y transporte de mercancías, sino también para el desarrollo industrial.

Las actividades predominantes en este nuevo escenario industrial estaban relacionadas con la producción de cemento, cerámicos y actividades frigoríficas, destacando la diversificación productiva de Paraná. Esta diversificación industrial, sumada a la evolución portuaria previamente experimentada, posicionó a Paraná como un centro económico y productivo de relevancia en la región.





01

TUNEL 1969

A partir de la década de 1970, Paraná entró en una era de significativo crecimiento y transformación, impulsada por diversos factores que marcaron su desarrollo urbano y económico. Uno de los hitos más importantes de este período fue la construcción del Túnel Subfluvial, una monumental obra inaugurada en el año 1969, que representó un cambio trascendental en la conexión de Paraná, y por extensión, de toda la provincia de Entre Ríos con Santa Fe. Este túnel, al integrar a Paraná al sistema de rutas nacionales, no solo facilitó la movilidad entre las dos provincias, sino que también potenció el intercambio comercial y el flujo de personas, consolidando aún más a la ciudad como un nodo estratégico en la región.

El túnel subfluvial, al ser un punto de conexión vital, también influyó en la expansión urbana de Paraná. La ciudad experimentó un crecimiento significativo, aunque no planificado, hacia la periferia, impulsado en parte por diversos planes de vivienda social. Este desarrollo expansivo reflejaba las dinámicas de crecimiento poblacional y la necesidad de abordar demandas habitacionales emergentes en el contexto de una ciudad en constante evolución.

Este período de crecimiento y transformación en Paraná estuvo caracterizado por la confluencia de avances infraestructurales, como el túnel subfluvial, y cambios urbanísticos, como la expansión periférica. Estos elementos, en conjunto, reflejaron la adaptación de la ciudad a nuevas realidades y desafíos, manteniendo siempre su vínculo histórico y estratégico con el río Paraná y su entorno regional.





01

PARANA ACTUAL

En la actualidad, Paraná se presenta como una ciudad plenamente consolidada, marcada por una notable evolución desde sus humildes inicios a orillas del río Paraná. Rica en historia y tradiciones, ha sabido adaptarse a los desafíos de cada época, manteniendo un equilibrio entre el respeto por su patrimonio y la apertura a la innovación y el progreso.

El puerto, que fue el corazón económico de Paraná, lamentablemente ha quedado en desuso y no logró adaptarse a las necesidades contemporáneas. A pesar de esto, el río sigue siendo vital para la ciudad, no solo como vía de comunicación y transporte, sino también como fuente de recreación y belleza natural.

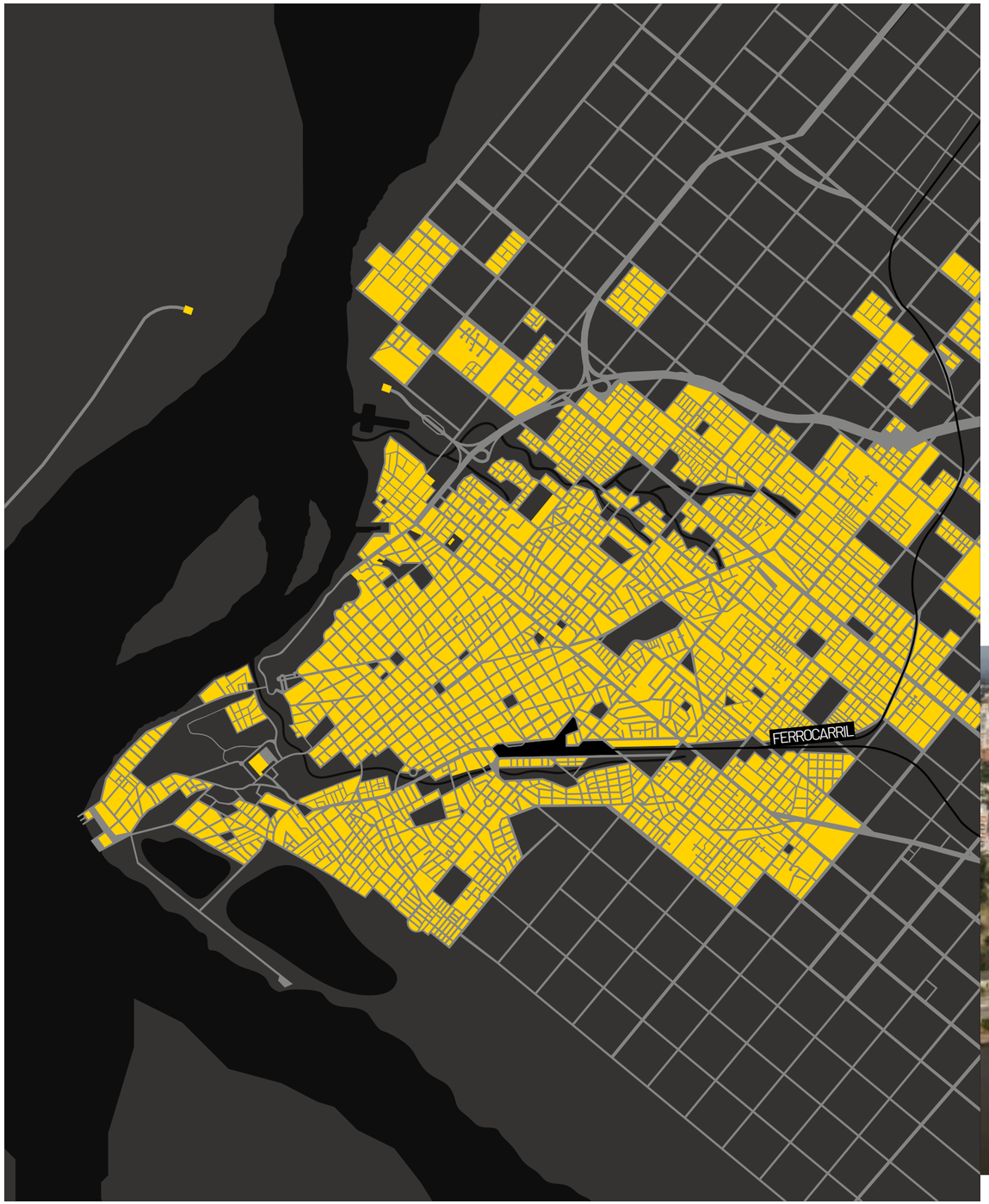
El desarrollo económico e industrial que caracterizó a Paraná en el siglo XX ha dejado un legado duradero. Aunque algunas de las industrias históricas han cerrado sus puertas, la diversificación económica ha permitido a la ciudad explorar nuevas oportunidades y nichos de mercado. La educación y los servicios se han convertido en sectores clave, atrayendo a estudiantes y profesionales de toda la región.

La expansión urbana, iniciada en la década de 1970 con la construcción del Túnel Subfluvial y los planes de vivienda social, ha continuado en el siglo XXI. Paraná ha extendido sus límites hacia la periferia, desarrollando nuevos barrios y complejos habitacionales, los cuales se apoyan en sus principales vías de acceso y transporte.

En este contexto de consolidación y crecimiento, Paraná no ha perdido de vista su compromiso con la sostenibilidad y el medio ambiente. La armoniosa relación con el río Paraná y los numerosos espacios verdes que adornan la ciudad son testimonio de un enfoque urbano que prioriza la calidad de vida y el respeto por la naturaleza.

Finalmente, Paraná continúa siendo un lugar de encuentro y convivencia, donde la calidez de su gente y la riqueza de su cultura contribuyen a la identidad única de esta ciudad. Con una mirada hacia el futuro, pero sin olvidar sus raíces, Paraná sigue escribiendo su historia, adaptándose a los nuevos tiempos y manteniendo viva la esencia de su patrimonio.





01

ACCESOS PRINCIPALES

Paraná, la capital de la provincia de Entre Ríos en Argentina, ha experimentado una notable transformación en términos de accesibilidad y conectividad en los últimos años. Actualmente, cuenta con el túnel subfluvial, una infraestructura fundamental que la vincula con la vecina provincia de Santa Fe, y diversas rutas que la conectan con el interior de Entre Ríos.

Esta red de comunicaciones ha impulsado el asentamiento de población en áreas estratégicas, facilitando un acceso más fluido y eficiente a lo largo del territorio provincial. Un elemento clave en la organización de la ciudad es la circunvalación, una vía que enlaza todas estas rutas y desemboca en la avenida principal, conocida como Avenida Laurencena. Esta avenida se convierte en la entrada principal de la ciudad y, a medida que se recorre, ofrece a los visitantes una perspectiva única de Paraná. A lo largo de su recorrido, la Avenida Laurencena bordea la costanera, proporcionando vistas panorámicas del río Paraná y sus parques principales. Finalmente, culmina en el corazón del centro de la ciudad.

Este diseño urbano crea una experiencia visual atractiva para las personas que ingresan a la ciudad. Cada visitante que recorre esta arteria principal tiene la oportunidad de admirar la ciudad desde una perspectiva única donde se puede apreciar la relación del río y la ciudad. Esta combinación ha contribuido a la identidad de la ciudad de Paraná.





01

MAYOR POBLACIÓN

La ciudad de Entre Ríos forja una estrecha relación con el río que se manifiesta de manera impactante en su paisaje urbano. A diferencia de muchas otras ciudades que han optado por la construcción masiva de edificios en altura, Paraná ha elegido un enfoque diferente, priorizando la vista al río y la armonía con los espacios verdes en su planificación urbana.

Si bien no es conocida por tener numerosos edificios, la ciudad se enorgullece de los pocos edificios altos que la definen. Estos edificios no solo buscan tener una perspectiva del majestuoso río, sino que también se integran de manera respetuosa con su entorno natural. Esta elección consciente subraya el carácter de Paraná como una "ciudad que mira al río".

Es importante destacar que la mayor población de la ciudad se encuentra situada en el casco histórico del centro de la ciudad. Esta concentración de residentes en el corazón histórico no solo preserva el patrimonio arquitectónico de la ciudad, sino que también enfatiza su identidad como una población que valora su historia y su relación con el río.





01

VACIOS DE CIUDAD

Paraná presenta un perfil urbano singular que se destaca por su enfoque en la armonía con la naturaleza y su conexión con el río. Aunque se caracteriza por una falta de grandes parques en el interior de la ciudad, su diseño urbano se apoya en una serie de parques principales a lo largo de su costa, generando un equilibrio entre la urbanización, naturaleza y el río.

El contraste entre el entorno urbano y los parques a lo largo de la costa del río es una característica distintiva de Paraná. La ciudad se manifiesta como una "ciudad dura", donde los espacios verdes se concentran principalmente en los Parques Industriales, Urquiza y Thompson. Estos parques no solo sirven como pulmones verdes para la ciudad, sino que también actúan como puntos de encuentro y recreación para sus habitantes.

Lo notable de Paraná es cómo las calles arboladas se convierten en extensiones de estos parques. La vegetación se despliega a lo largo de las calles que conducen a estos espacios verdes, creando una continuidad visual y una experiencia natural en el medio de la vida urbana. Este diseño urbano fomenta una sensación de armonía y conexión con la naturaleza, incluso en el corazón de la ciudad.

El Parque Industrial, el Parque Urquiza y el Parque Thompson son áreas emblemáticas que demuestran esta filosofía de diseño urbano. Cada uno de estos parques ofrece un ambiente único y oportunidades para disfrutar diferentes perspectivas del río. Desde amplios paseos y áreas de recreación hasta miradores panorámicos que permiten apreciar el paisaje, estos espacios públicos enriquecen la calidad de vida de los habitantes de Paraná.





01

SECTOR A ANALIZAR

El área que estamos a punto de analizar es, indiscutiblemente, una de las zonas más características y emblemáticas de la ciudad. En este sector, se hace evidente la existencia de dos nodos urbanos que se encuentran desconectados por un elemento icónico de la ciudad, dejando de lado precisamente aquello que históricamente ha definido su identidad.

Esta área se encuentra ubicada en el corazón de la ciudad y presenta una intrigante paradoja urbanística. Dicha zona se ve fragmentada por un elemento urbano que ha generado una desconexión con el río, a pesar de que en el pasado, como hemos observado en su historia, solía servir como un punto de unión.

En este análisis, examinaremos en detalle esta división y su evolución a lo largo del tiempo, explorando cómo ha afectado esta área emblemática tanto para los habitantes como para los visitantes de la ciudad. Además, vamos a considerar posibles enfoques y soluciones que podrían restaurar la conexión perdida con el río Paraná, permitiendo que esta zona recupere su papel central como punto de referencia de la ciudad.







02

COSTA PRINCIPAL

En este capítulo, nos adentraremos en un análisis detallado de la costa principal de la ciudad. Abordaremos las distintas problemáticas y ventajas que se presentan en este desafío proyectual.

02

ENTRE ARROYOS

Uno de los aspectos más sobresalientes de la ciudad es su costa con relación con el río, este sector costero principal se encuentra dividido por dos importantes arroyos que dividen la costa publica de costa privada. Estos arroyos son el histórico Arroyo Antónico (conocido en tiempos pasados como Puerto Viejo) y el Arroyo Las Viejas, entre estos conforman el eje central de la costa pública de la ciudad, enlazando los parques más emblemáticos de la zona.

Cada una de estas dos áreas ribereñas posee características distintivas que enriquecen el entorno con espacios recreativos y áreas verdes para el disfrute de los habitantes y visitantes de Paraná. Ambos sectores incluyen áreas para paseos, deportes al aire libre, actividades culturales y momentos de esparcimiento que atienden a todas las edades y preferencias. Los parques principales que se encuentran a lo largo de esta costa,son el historico Parque Urquiza y el parque Thompson.





02

ENTRADA PRINCIPAL

Sin duda, la primera impresión que tienen los visitantes al llegar a una ciudad desempeña un papel crucial en su percepción general. Dado que el Puerto Nuevo abandonado se encuentra cerca de la Avenida Laurencena, que es la entrada principal al centro de Paraná. Deja una gran oportunidad para revitalizar y mejorar esta área para crear una impresión más positiva y acogedora de la ciudad La restauración del Puerto Nuevo como un espacio cultural, turístico o comercial. Esto no solo revitalizaría la zona, sino que también podría convertirse en un punto de referencia importante y turístico en sí mismo.

Algunas de las oportunidades de mejorar dicho espacio son:

- Fomentando eventos y actividades donde puede atraer a la comunidad local y visitantes. Conciertos al aire libre, mercados de artesanos y festivales culturales son ejemplos de actividades que pueden generar interés.
- La instalación de bancos y áreas de descanso a lo largo de la costa brinda comodidad a los peatones y la oportunidad de disfrutar de las vistas al rio.
- La creación de un centro de información turística en la entrada principal puede proporcionar a los visitantes recursos e información sobre las atracciones y servicios disponibles en Paraná.

La transformación de la Av. Laurencena y el Puerto Nuevo en una entrada más atractiva y dinámica no solo mejorará la primera impresión de la ciudad, sino que también contribuirá al desarrollo económico y turístico de Paraná.





02

PARQUE PRINCIPALES

El sector costero de la ciudad alberga dos grandes parques principales, el Parque Urquiza y el Parque Thompson, cada uno con características únicas que ofrecen distintas ventajas a la población. Sin embargo, estos espacios se ven distanciados por la presencia de un puerto, lo que crea una separación física que limita la circulación costera con vista al río.

El Parque Urquiza, por un lado, se destaca por su extensa área verde y su diseño paisajístico histórico. Con sus amplios senderos arbolados, esculturas y monumentos, este parque brinda un entorno tranquilo y culturalmente enriquecedor para los visitantes. Además, su ubicación en el corazón de la ciudad lo convierte en un punto de encuentro popular para la comunidad.

En contraste, el Parque Thompson se caracteriza por su acceso directo a la playa pública del río Paraná. A pesar de su menor tamaño en comparación con el Parque Urquiza, ofrece una experiencia única con su playa, áreas de picnic, parrillas y espacios para la práctica de deportes náuticos.

A pesar de sus diferencias, ambos parques son activos valiosos para la ciudad. Sin embargo, la división creada por el puerto plantea desafíos en términos de conectividad y acceso.





02

PARQUE THOMPSON

El Parque Thompson es un lugar de recreación y esparcimiento ubicado a orillas del río Paraná. A diferencia del Parque Urquiza, este se encuentra en el mismo nivel con acceso directo al balneario. Aunque es de menor tamaño, se distingue por contar con una extensa playa de arena que bordea el río. Además, presenta un espacio de circulación circular que permite a las personas caminar, andar en bicicleta o disfrutar de la vista del río y el parque. Dentro de esta área de circulación, se encuentran zonas destinadas para picnics y parrillas, lo que permite a las personas disfrutar de comidas al aire libre con vista al río. También dispone de zonas de juegos infantiles y deportivos.

Además, cuenta con piscinas públicas para el disfrute de los visitantes, especialmente durante los meses de verano. Este parque, al estar a la misma altura que la playa, ofrece un acceso más sencillo al río y brinda opciones para deportes náuticos como el kayak y el windsurf, así como áreas de vóley playero y fútbol de playa.

En las inmediaciones del balneario y lo largo de la costanera, es posible encontrar bares y restaurantes que ofrecen una variada oferta gastronómica.

En ocasiones especiales, el Balneario Thompson se convierte en sede de eventos culturales, festivales, recitales y actividades recreativas que atraen tanto a la comunidad local como a visitantes.





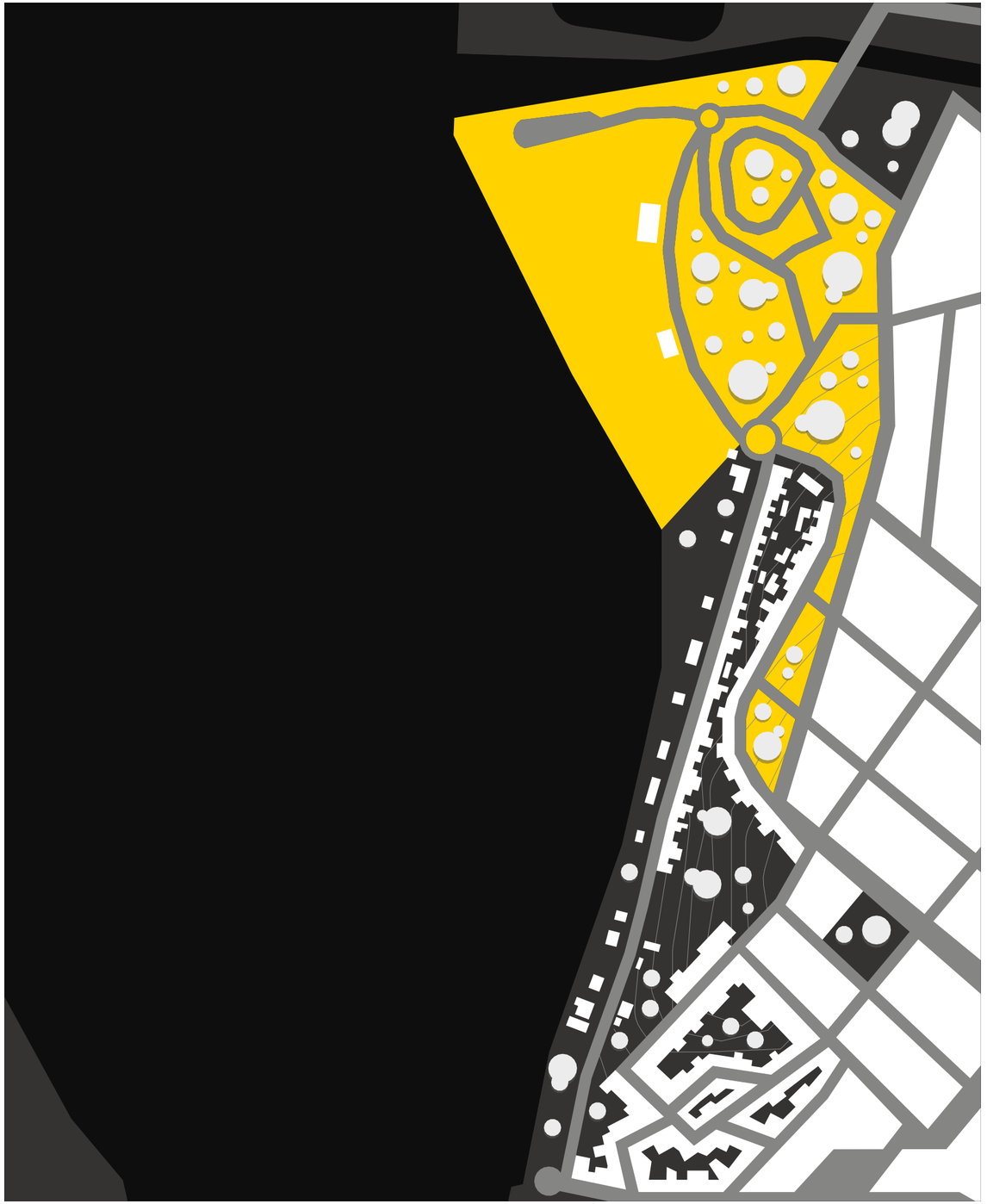
02

BALNEARIO THOMPSON

El Balneario Thompson es la playa pública más extensa de la ciudad, donde la población disfruta de sus veranos con vistas al skyline de Paraná. Este pintoresco lugar se encuentra conectado al Parque Thompson, que ofrece una amplia gama de servicios a la sociedad dicho anteriormente.

Lo que distingue a esta playa es su orilla gradualmente inclinada hacia el río, lo que la hace segura para que los habitantes de Paraná puedan disfrutar de un baño en el río sin preocupaciones. El entorno natural y las instalaciones recreativas hacen del Balneario Thompson un lugar popular para pasar el tiempo al aire libre y disfrutar del río Paraná en un ambiente relajado y familiar.





02

PARQUE URQUIZA

El Parque Urquiza es un espacio verde más emblemático de la ciudad. Su historia se remonta al siglo XIX y está estrechamente relacionada con el desarrollo de la ciudad y la visión de los urbanistas de la época.

Orígenes en el Siglo XIX: El Parque Urquiza tiene sus raíces en la planificación urbana de la ciudad de Paraná en la segunda mitad del siglo XIX. En 1873, el intendente de la ciudad, Estanislao Zeballos, encargó la creación de un parque público en una zona que anteriormente había sido un campamento militar. El objetivo era brindar un espacio verde y de recreación para los habitantes de la ciudad.

La planificación y el diseño del parque estuvo a cargo del paisajista francés Carlos Thays, quien es conocido por su trabajo en la planificación de espacios verdes en Argentina. Thays diseñó el parque siguiendo el estilo paisajístico de la época, incorporando senderos sinuosos, áreas de césped, jardines y una gran variedad de especies de árboles y plantas.

El parque recibió el nombre de "Urquiza" en honor a Justo José de Urquiza, una figura histórica relevante en la política argentina del siglo XIX. Urquiza fue gobernador de Entre Ríos y presidente de la Confederación Argentina.





02

ZONAS VERDES

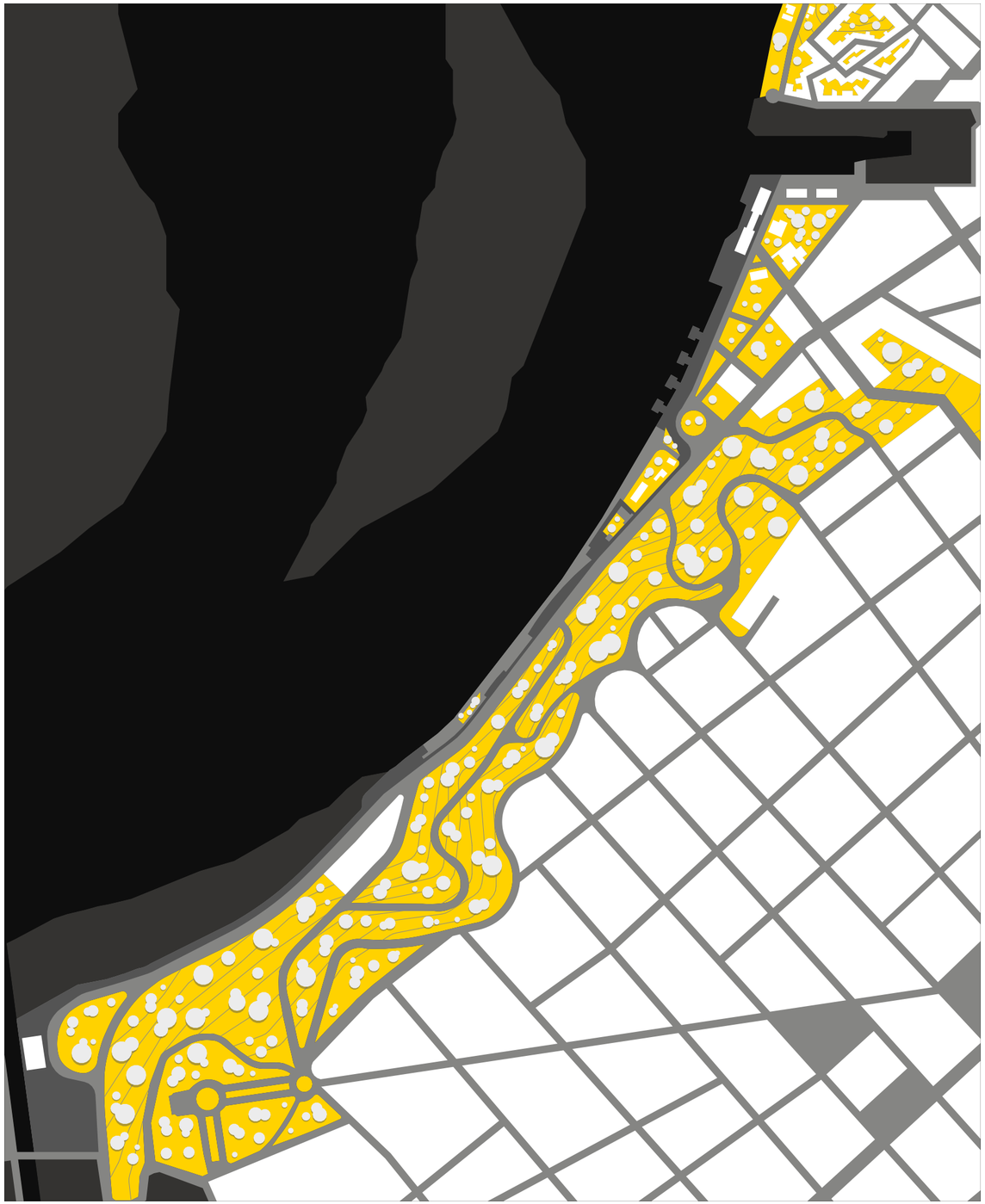
El Parque Urquiza de Paraná ha evolucionado a lo largo de los años, convirtiéndose en un importante punto de encuentro y recreación para los habitantes de la ciudad. A medida que ha crecido, se han invertido recursos públicos en su mejora y expansión, lo que ha dado lugar a la incorporación de diversas instalaciones y comodidades para el disfrute de la comunidad.

Este espacio verde ha sido objeto de atención constante en términos de conservación y mantenimiento, asegurando que se mantenga en excelentes condiciones para el público. La restauración de áreas, la incorporación de monumentos y la creación de un anfiteatro al aire libre son ejemplos de cómo el parque ha evolucionado y se ha adaptado a las necesidades cambiantes de la comunidad.

El Parque Urquiza también ha sido el escenario de numerosos eventos culturales, ferias y festivales a lo largo de los años, lo que lo convierte en un punto de atracción tanto para los locales como para los visitantes de la región. Este parque es más que un simple espacio verde; es un centro cultural y social en el corazón de Paraná.

Hoy en día, el Parque Urquiza es reconocido como un patrimonio cultural de la ciudad y desempeña un papel vital en la vida de Paraná. Su belleza escénica, su valor histórico y su función como área de esparcimiento y recreación lo convierten en un lugar apreciado por la comunidad.





02

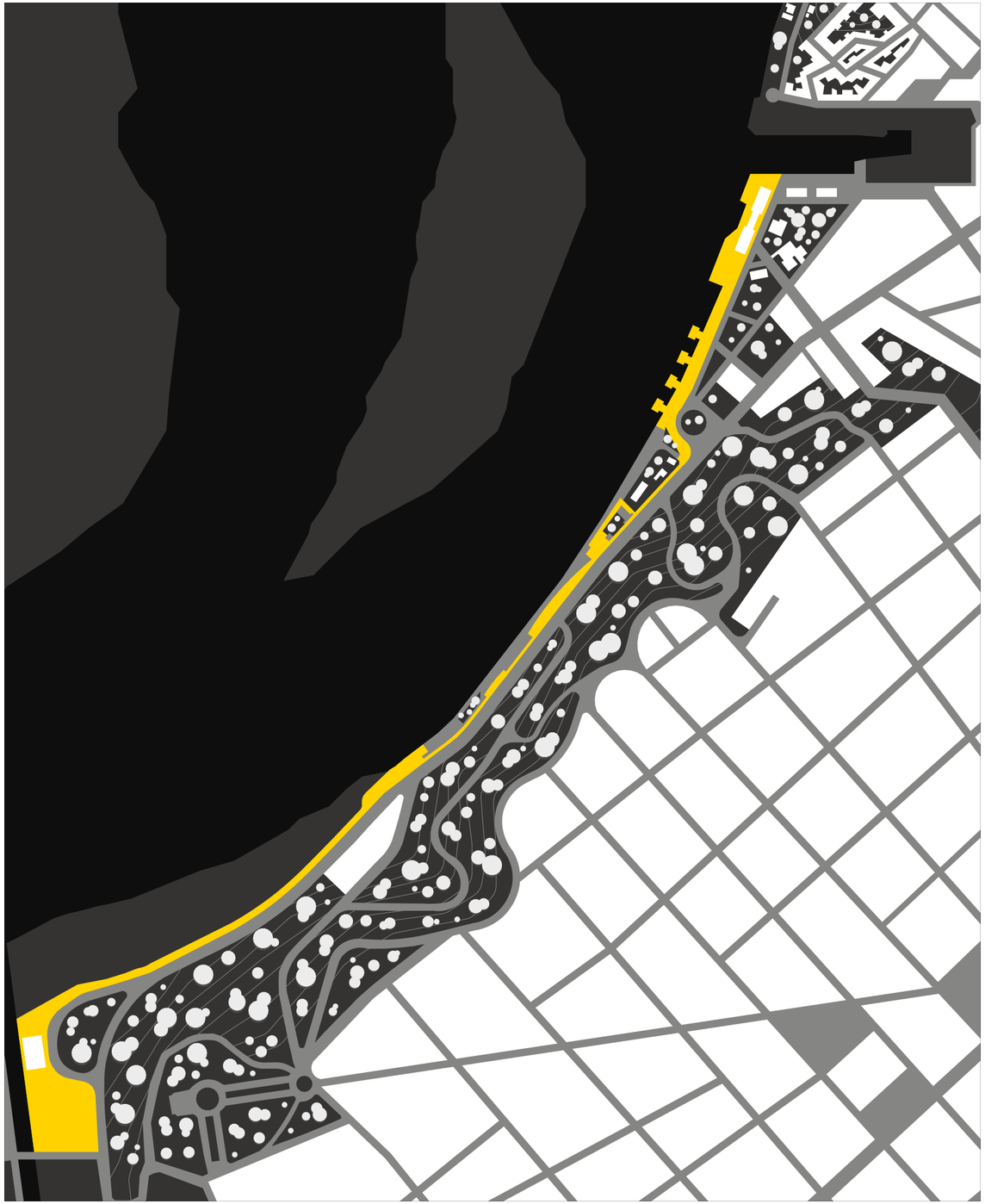
COSTANERA ANTIGUA

La creación de la costanera en Paraná es un testimonio de la profunda relación que los habitantes de la ciudad han mantenido a lo largo de la historia con el río Paraná. Esta costanera desempeñó un papel fundamental en la conectividad de Paraná con el resto del mundo, ya que durante mucho tiempo, el río era la única vía de transporte para cruzar hacia tierras vecinas.

En épocas pasadas, antes de que se construyeran puentes y otras infraestructuras de transporte terrestre, el río Paraná era cruzado mediante balsas y transportes náuticos. La costanera facilitaba enormemente este proceso, ya que proporcionaba un acceso ordenado y conveniente a las orillas del río, permitiendo a las personas y mercancías embarcar y desembarcar de manera eficiente.

Además de su función en la conectividad, la costanera también fue un importante lugar de recreación para los habitantes de Paraná. A medida que pasaba el tiempo, se convirtió en un espacio donde los paranaenses podían disfrutar de la belleza del río y pasar momentos de esparcimiento. Esta función de la costanera potenció aún más la relación de la ciudad con el río.





02

BALSA

Las balsas que operaban en el río entre Paraná y Santa Fe fueron un elemento crucial en la conectividad y el intercambio entre ambas ciudades. Estas balsas eran embarcaciones diseñadas específicamente para transportar personas, vehículos y mercancías a través del río. Fueron un elemento vital en la vida de ambas ciudades, facilitando la conectividad, el comercio y la interacción social.

Las balsas tenían la capacidad de cargar una cantidad significativa de vehículos, incluyendo automóviles, camiones y carruajes, así como pasajeros a pie. Esta capacidad permitía el transporte eficiente de personas y mercancías de un lado del río al otro.

Además de su función de transporte, las balsas también desempeñaban un papel importante en la interacción social y económica entre ambas ciudades. Facilitaban el comercio al permitir el traslado de mercancías, impulsando así la economía local. También eran utilizadas por personas que vivían en una ciudad y trabajaban o tenían actividades en la otra, promoviendo la integración de la región.

La operación de las balsas también contribuyó al desarrollo de la infraestructura fluvial en la zona. Esto incluía la construcción de muelles y embarcaderos en ambos lados del río para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías.

Además de su función comercial, las balsas ofrecían a los residentes de ambas ciudades la oportunidad de disfrutar de momentos de recreación en la costa opuesta. Los viajes en balsa a través del río también se convirtieron en una actividad turística en sí misma, permitiendo a los visitantes disfrutar de la belleza del río Paraná y las vistas panorámicas de la región.



ACTUALIDAD

La evolución de Paraná y su costa ha llevado a transformaciones significativas en la antigua costanera, que ahora se ha adaptado para conectar una variedad de puntos de interés, tanto en el ámbito gastronómico como en el recreativo. Esta costanera no solo enlaza los espacios verdes a lo largo de la costa, sino que también proporciona acceso a clubes deportivos y playas públicas y privadas que se encuentran en sus proximidades, facilitando la circulación y el acceso a estos lugares.

Una de las características distintivas de esta costanera es su circulación tanto peatonal como vehícular, lo que permite un acceso más amplio y versátil. Además, el acceso mediante transporte público también está disponible, lo que hace que estos lugares sean accesibles para un público más amplio y diverso.

Esta transformación de la antigua costanera refleja el compromiso de Paraná con la mejora de su infraestructura urbana y la promoción de espacios públicos de calidad para sus residentes y visitantes. Además, muestra la adaptabilidad de la ciudad para satisfacer las cambiantes necesidades de movilidad y acceso en el entorno costero.



02

COSTANERA NUEVA

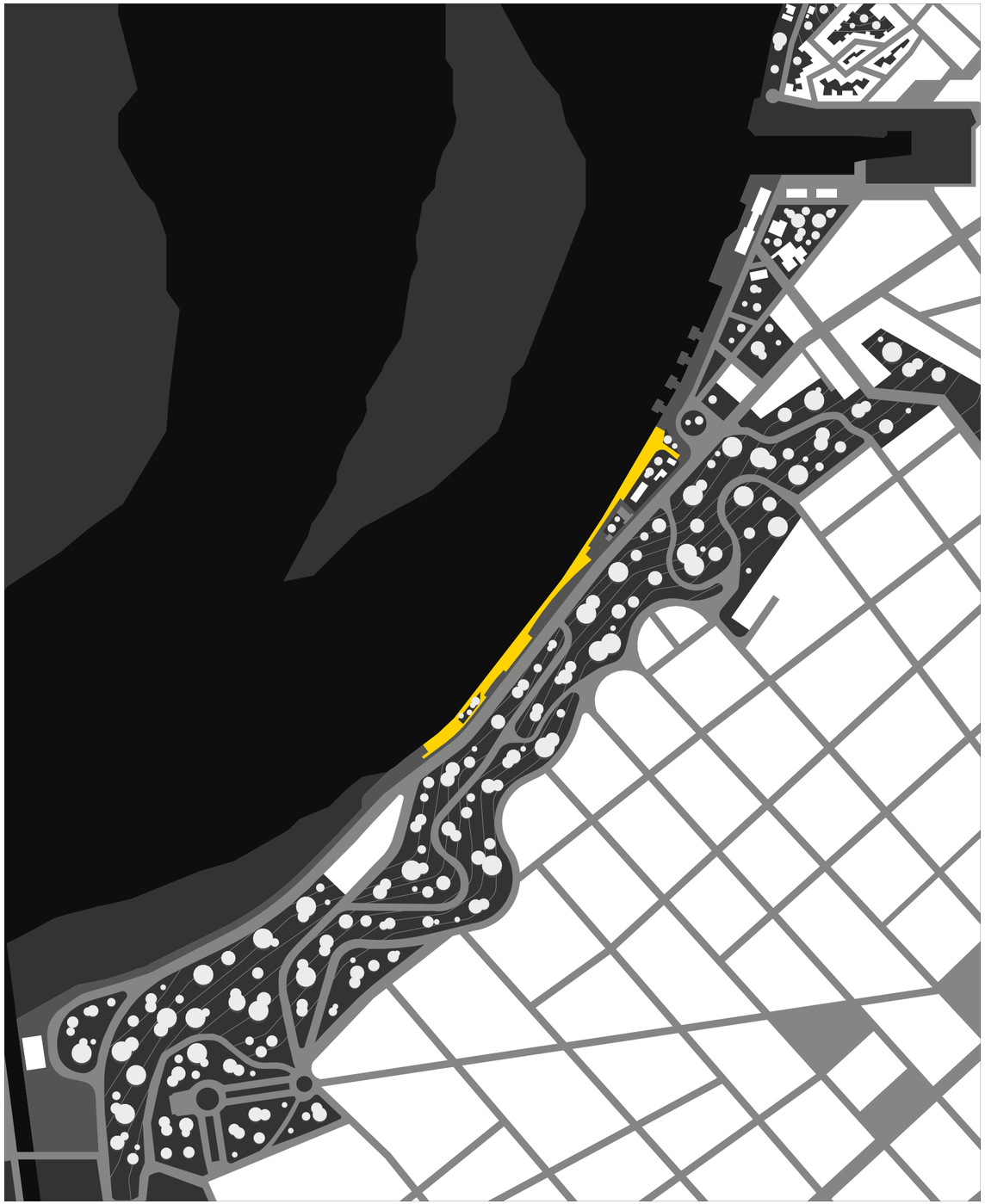
La Costanera de Paraná diseñada por el arquitecto Rubén Edgardo Cabrera se erige como una respuesta a los desafíos planteados por las recurrentes crecidas del río Paraná, que habían provocado la desestabilización de las barrancas en la zona. El proyecto se concibió con el objetivo principal de estabilizar las barrancas y prevenir deslizamientos, abordando así un problema crucial para la seguridad y la infraestructura de la ciudad.

Una de las características más notables de esta costanera es su enfoque inicial en el peatón. A diferencia de la costanera anterior, se diseñó exclusivamente para el uso de personas, sin permitir la circulación vehicular. Esta decisión resalta su compromiso con proporcionar un espacio público orientado hacia la experiencia del peatón y su interacción directa con el río.

El proyecto abarca un tramo de 760 metros con un ancho promedio de 16 metros y se desarrolla en diferentes niveles. Para ganar espacio, se utilizó una estructura de hormigón (muelle) y piedra que resolvió los problemas de deslizamiento de la barranca y consolidó una zona previamente considerada de alto riesgo.

La Costanera Nueva del Paraná no solo ha contribuido a estabilizar la zona ribereña y prevenir deslizamientos, sino que también ha fortalecido el vínculo de la comunidad con el río Paraná. Al enfocarse en el peatón y proporcionar un espacio público único en el entorno fluvial de la ciudad, esta obra ha enriquecido la calidad de vida de los habitantes de Paraná y ha consolidado su identidad como una ciudad que valora su relación con el río.















02

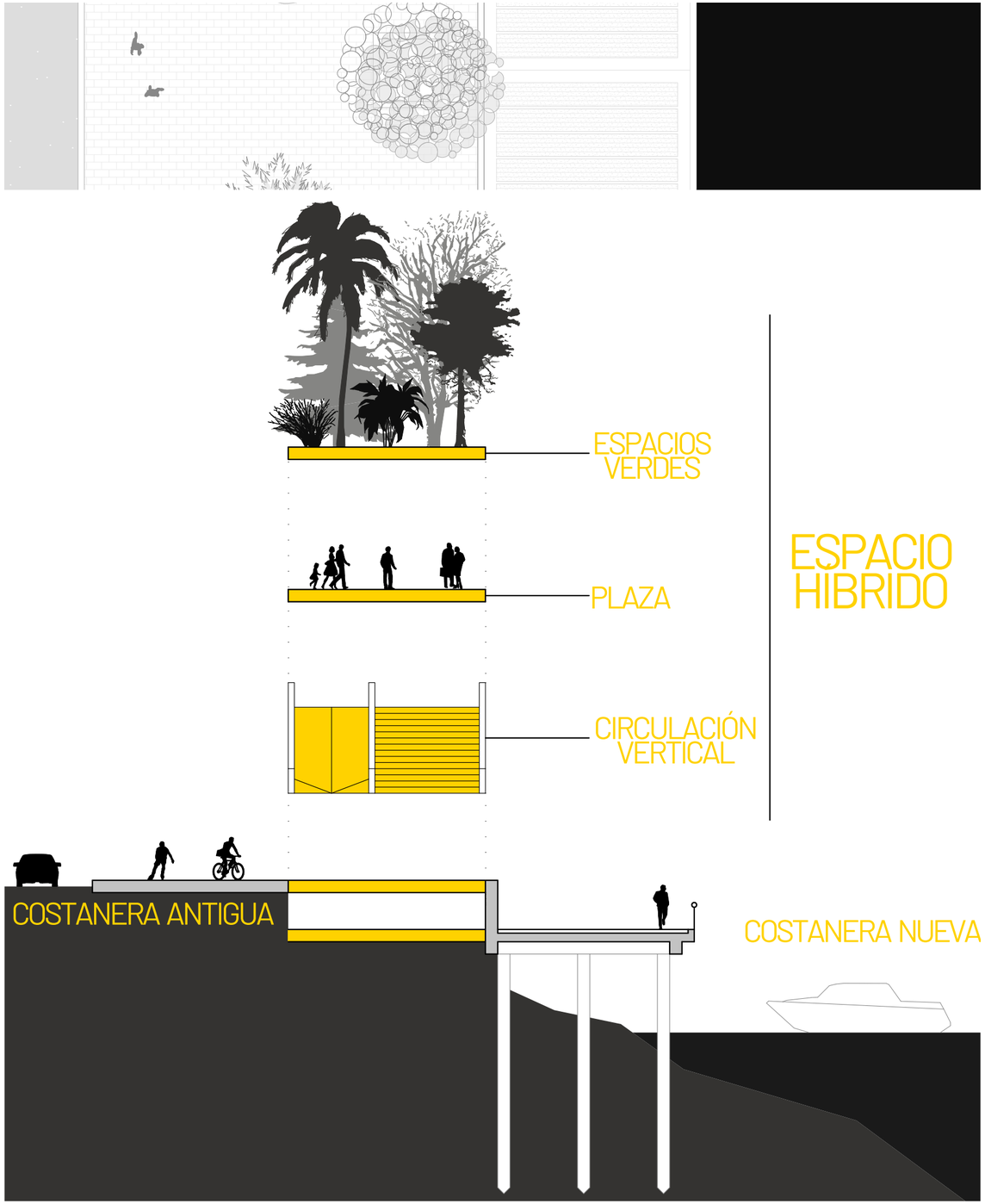
ANÁLISIS

La Costanera de Paraná se destaca por su conexión y transición con la costanera antigua. Esta característica agrega un elemento distintivo al proyecto, al permitir que ambos espacios se relacionen de manera sutil, respetando lo histórico con lo contemporáneo mientras ofrecen una experiencia única y renovada a los residentes y visitantes.

Una de las particularidades más notables es que esta costanera se encuentra a una altura diferente en comparación con la antigua. Esta diferencia de alturas crea una conexión más cercana y directa con el río, lo que brinda a las personas la sensación de estar más cerca del agua y de disfrutar de vistas panorámicas excepcionales.

La conexión con la costanera antigua se logra a través de un espacio híbrido que combina plazas, áreas de circulación vertical y zonas verdes distribuidas en planos a diferentes alturas. Esta disposición permite que los visitantes transiten entre lo antiguo y lo nuevo de manera fluida, creando una experiencia en la que se puede apreciar la evolución y transformación de la ciudad a lo largo del tiempo.





02

CORTE URBANO

La ciudad de Paraná se destaca por su topografía elevada, ya que el centro de la ciudad se encuentra a una altitud de aproximadamente 60 metros sobre el nivel del río Paraná. Esta elevación se caracteriza por las suaves barrancas que descienden hacia el río Paraná. Estas barrancas albergan espacios verdes, previamente analizados, y áreas públicas de recreación que complementan y enriquecen este entorno natural, brindando a la comunidad lugares para disfrutar de la belleza del río y su entorno.



02

BORDES DE CIUDAD

Es evidente, según el análisis costero, que el espacio recreativo y el espacio verde se ven interrumpidos por la presencia de un puerto que, en el pasado, tenía la función de unir puntos a lo largo de la costa del río Paraná. Sin embargo, en la actualidad, este puerto ha perdido su propósito original y, en cambio, divide sectores de la ciudad. Esta división tiene un impacto negativo en la calidad del espacio público y en la accesibilidad a las zonas verdes y recreativas.

Lo que antes era un punto de encuentro y conexión de la ciudad con el río, hoy se presenta como un espacio en desuso y en abandono. Esta marginalidad y falta de actividad en el puerto pueden llevar a un deterioro continuo a medida que pase el tiempo, lo que contribuiría a la sensación de que este sector de la ciudad está siendo dejado de lado.

Es importante considerar estrategias para revitalizar y reutilizar este espacio abandonado de manera que vuelva a desempeñar un papel positivo en la comunidad. La recuperación del puerto puede llenar ese vacío potencial y devolverle a la ciudad un lugar activo y significativo en la vida urbana y en su relación con el río Paraná.





02

PROBLEMÁTICA

Es interesante observar cómo la circulación costera se ve interrumpida por la presencia del Puerto Nuevo abandonado en las costas del Paraná como hemos abordado anteriormente. Esta interrupción significativa puede tener un impacto negativo en la experiencia de los peatones y en la conexión con el río Paraná.

Como resultado de esta interrupción, los peatones se ven obligados a desviarse de su ruta natural y regresar a la ciudad para trasladarse de un parque a otro a lo largo de la costanera. Esta desviación no solo interrumpe el flujo continuo a lo largo de la costa, sino que también priva a los peatones de mantener una conexión visual y directa con el río, que es uno de los principales atractivos de la zona. Además, la falta de infraestructura adecuada en la zona de desviación dificulta aún más la circulación peatonal, lo que puede resultar una dificultad por lo cual las personas lo evitan.

Es importante destacar que, a pesar de las dificultades actuales, el Puerto Nuevo tiene un gran potencial debido a su proximidad al río. Este proyecto busca reutilizar esta infraestructura abandonada para restablecer esa conexión armoniosa entre la población y el río que ha estado ausente durante mucho tiempo. La revitalización o reutilización del puerto puede convertirlo en un activo valioso para la comunidad y en un nuevo punto de referencia en el mapa de la ciudad, enriqueciendo así la vida urbana y la relación de Paraná con su río.





02

MARCO TÉORICO

ESPACIO BASURA - REM KOOLHAAS

La teoría del "espacio basura" se originó en el libro "Delirious New York" (1978) de Rem Koolhaas, donde se exploran las peculiaridades y excentricidades de la ciudad de Nueva York. Sin embargo, esta idea se ha expandido y aplicado a diversas ciudades y contextos urbanos en todo el mundo.

En esencia, Koolhaas sostiene que las ciudades modernas a menudo se desarrollan en torno a una lógica de crecimiento y expansión que prioriza la eficiencia y la funcionalidad, pero a menudo pasa por alto la diversidad y la adaptabilidad. Este enfoque tiende a generar áreas urbanas obsoletas o en desuso a medida que las necesidades y las funciones de la ciudad evolucionan.

El término "Terrain Vague," que Koolhaas utiliza, se traduce como "espacio basura" y se refiere a estos espacios urbanos marginales que se han vuelto no productivos en términos de la planificación urbana convencional. Estos lugares pueden incluir antiguas áreas industriales en desuso, zonas portuarias abandonadas, estacionamientos subutilizados o cualquier área que haya quedado atrás en el desarrollo de la ciudad.

La teoría de Koolhaas defiende que estos espacios no deben ser simplemente ignorados o demolidos, sino que representan oportunidades para la innovación y la creatividad en la planificación urbana. En lugar de verlos como "basura," podrían ser vistos como lienzos en blanco donde se pueden crear nuevas funciones y usos. Esta perspectiva ha llevado a proyectos de regeneración urbana en todo el mundo que transforman antiguos almacenes en espacios de arte, almacenes en lofts, y antiguos muelles en paseos marítimos.

En el caso específico de Puerto Nuevo, este espacio basura se originó debido a que los terrenos de los puertos son propiedad del Estado Nacional, lo que dificulta la gestión de la provincia sobre ellos. En la mayoria de los casos, el traslasdo de juridicciones del estado nacional a la provincia demoran mucho tiempo, esto provoca una demora en la toma de decisiones sobre el uso futuro de estas áreas, lo que a su vez puede contribuir a su abandono y obsolescencia en el contexto urbano.

SI LA BASURA ESPACIAL SON LOS DESECHOS HUMANOS QUE ENSUCIAN EL UNIVERSO, EL "ESPACIO BASURA" ES EL RESIDUO QUE LA HUMANIDAD DEJA SOBRE EL PLANETA.



"VACIO COMO VERDADERO POTENCIAL DE TRANSFORMACIÓN"

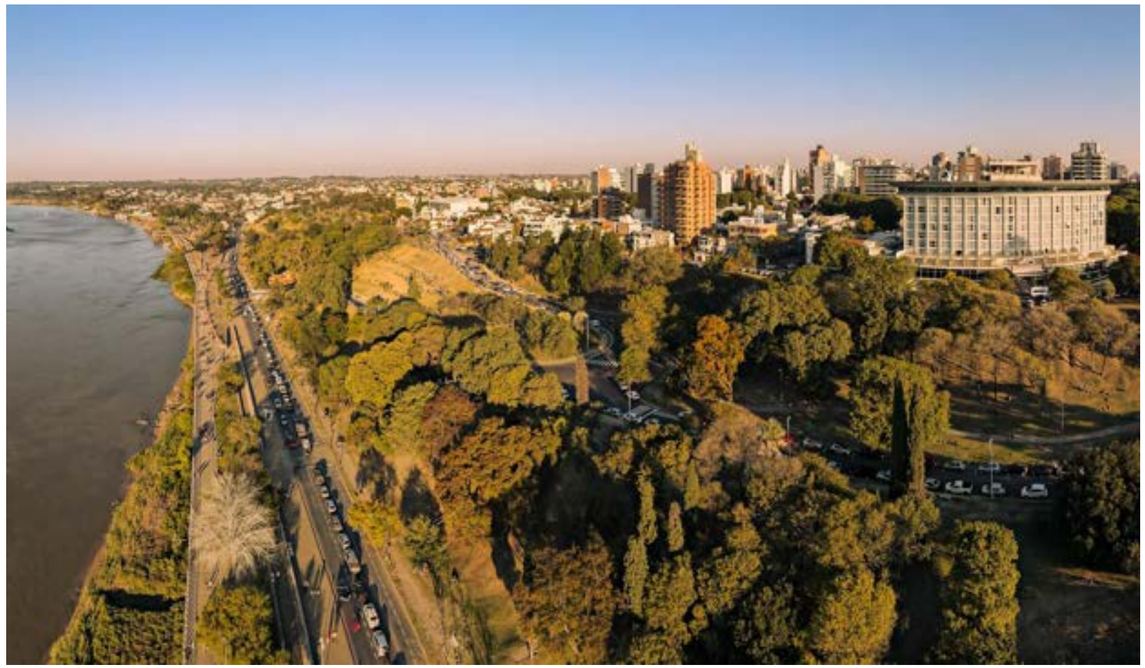
02

PLAN INTERFAZ

El Plan Interfaz propone una solución para unir los puntos que actualmente están desvinculados de la costa a través de un recorrido lineal que abarcaría desde el Parque Urquiza, pasando por la Costanera Antigua y la Costanera Nueva, que desembocaría en el Parque Thompson pasando por medio de Puerto Sánchez y Puerto Nuevo. Este enfoque busca reconectar y revitalizar barrios que han quedado marginados de la ciudad, como Puerto Sánchez y El Morro, así también el Puerto.

Una de las principales ventajas de esta propuesta es su capacidad para integrar barrios que, hasta ahora, han estado separados de la ciudad y han sufrido cierto grado de abandono. Al establecer un recorrido costero continuo que nunca pierde de vista el río Paraná, se crea una conexión visual y física constante con el entorno fluvial. Esto no solo mejoraría la accesibilidad a la costa, sino que también podría potenciar el desarrollo de áreas que antes estaban desaprovechadas.

La circulación fluida de personas a lo largo de este recorrido costero podría tener un impacto positivo en varias áreas, incluyendo el turismo, el comercio local y la calidad de vida de los residentes. Además, al reactivar y reutilizar el Puerto Nuevo abandonado, se le daría una nueva vida y se convertiría en un centro importante en el mapa de la ciudad, contribuyendo al crecimiento y revitalización de la zona.







03

PUERTO SANCHEZ + EL MORRO

Puerto Sanchez y el Morro son barrios sobre la costa el río Paraná que han sido olvidados por la ciudad pero dicho barrios no se olvidan de sus origenes como veremos en este capitulo.


PUERTO SANCHEZ
EL MORRO
PUERTO NUEVO

03

PUERTO SANCHEZ + EL MORRO

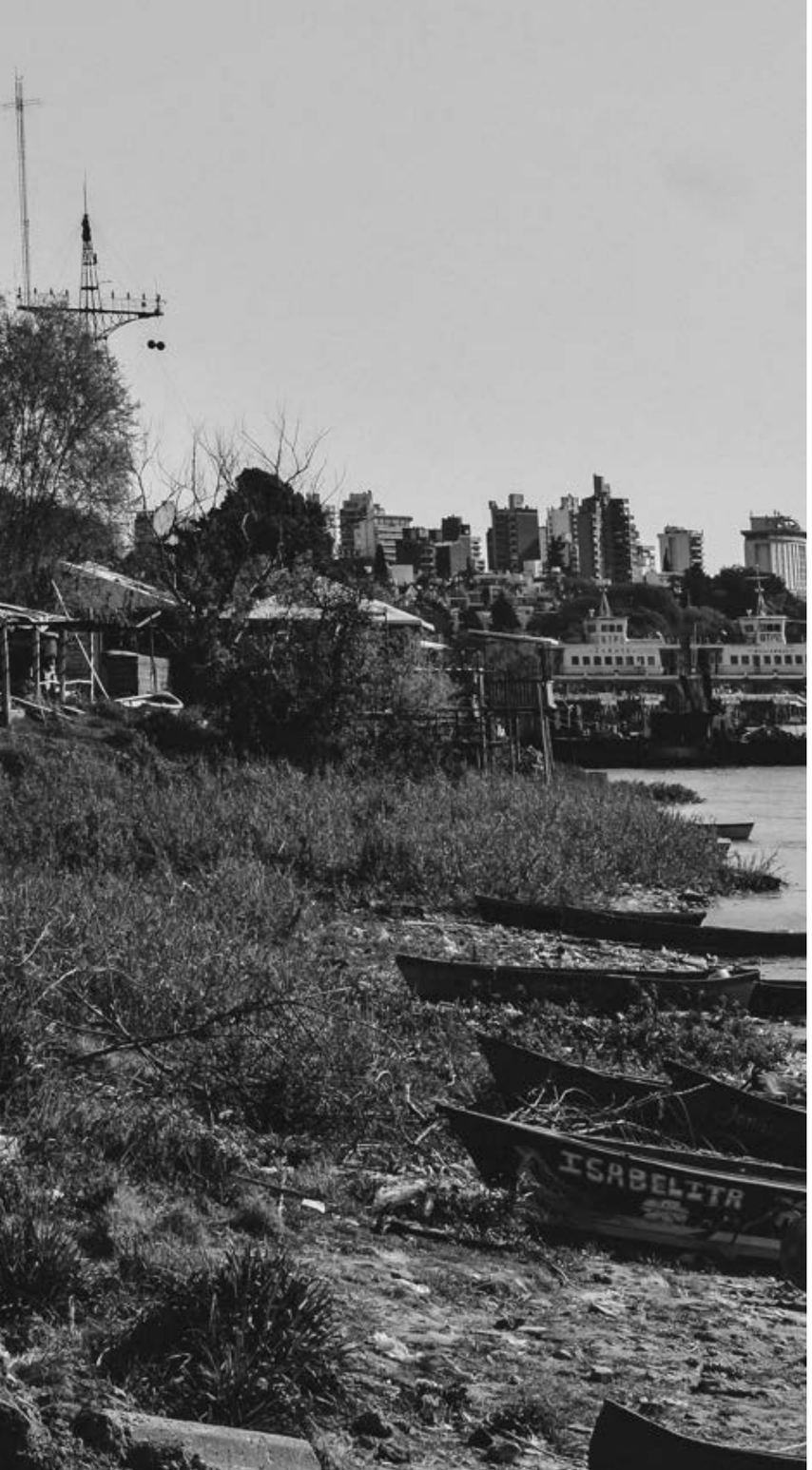
El barrio de Puerto Sánchez, con raíces en el siglo XIX, se enclava en la costa del río Paraná y fue inicialmente un importante centro de actividad portuaria y pesquera. A medida que el transporte terrestre ganó predominio, el área experimentó un declive en términos de infraestructura, lo que llevó a su marginación en la ciudad. No obstante, Puerto Sánchez conserva su rica tradición pesquera y su gastronomía única, lo que le otorga una identidad especial en la comunidad local.

El proyecto propone revitalizar este barrio a través de la creación de un recorrido público que conecte el Puerto Nuevo con el Parque Thompson pasando a travez de Puerto Sanchez. El enfoque está en desarrollar una nueva ruta costera de alta calidad que priorice al peatón y un acceso vehicular reinstringido, promoviendo su integración progresiva a medida que pasen los años. Esto incluye la creación de espacios públicos de calidad y miradores que aprovechan las vistas al río Paraná, que se extiendan desde la actual Costanera Nueva hasta la playa pública Thompson.

Esta iniciativa no solo busca conservar las raíces y tradiciones, sino también potenciarlas y brindarles a los residentes y visitantes un entorno más atractivo y accesible para disfrutar de la belleza del río Paraná con su gastronomía única. Además, sienta las bases para un potencial desarrollo futuro del barrio, mejorando su infraestructura y su conexión con el resto de la ciudad.





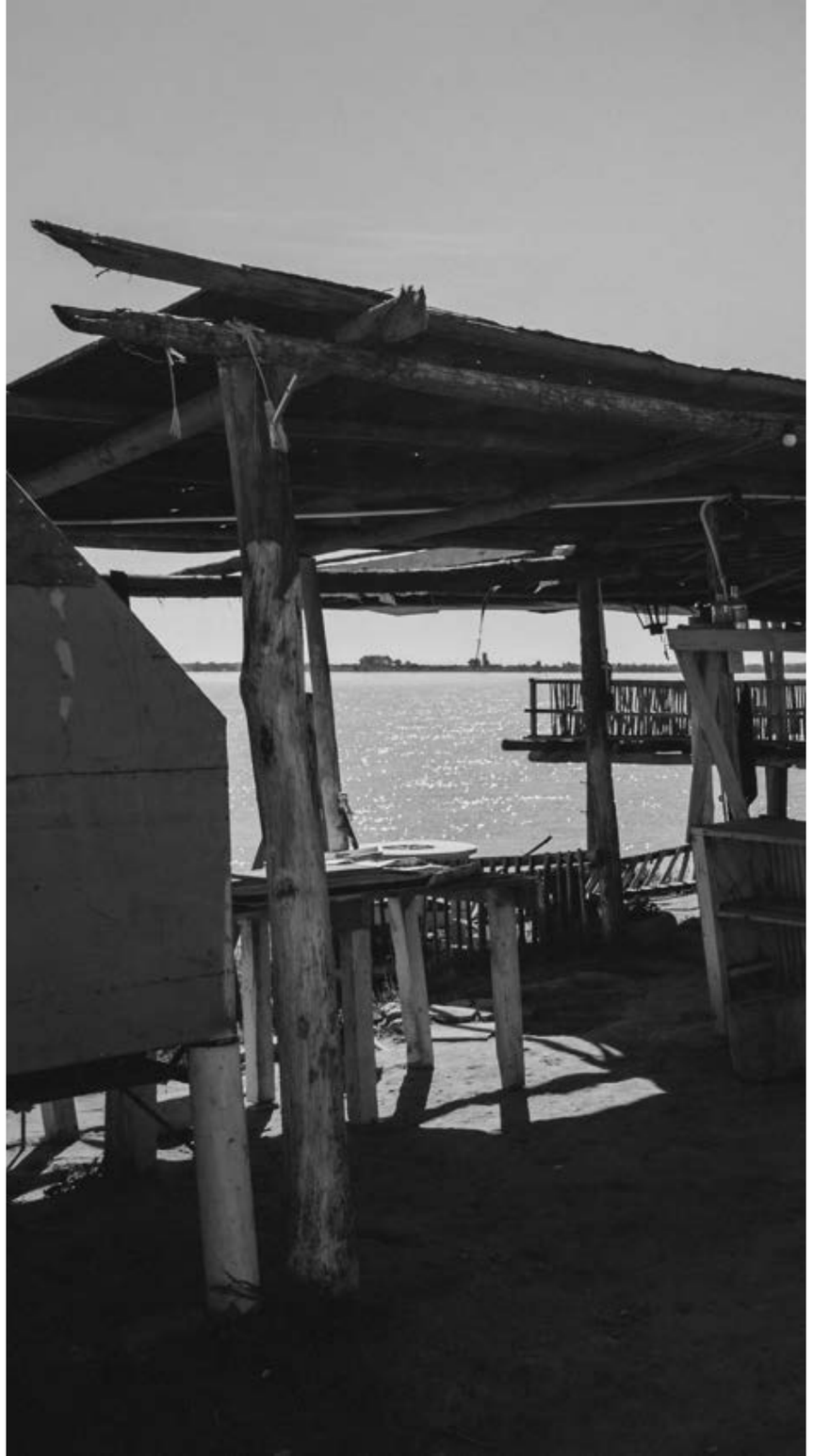

ISABELITA













03

SITUACIÓN ACTUAL

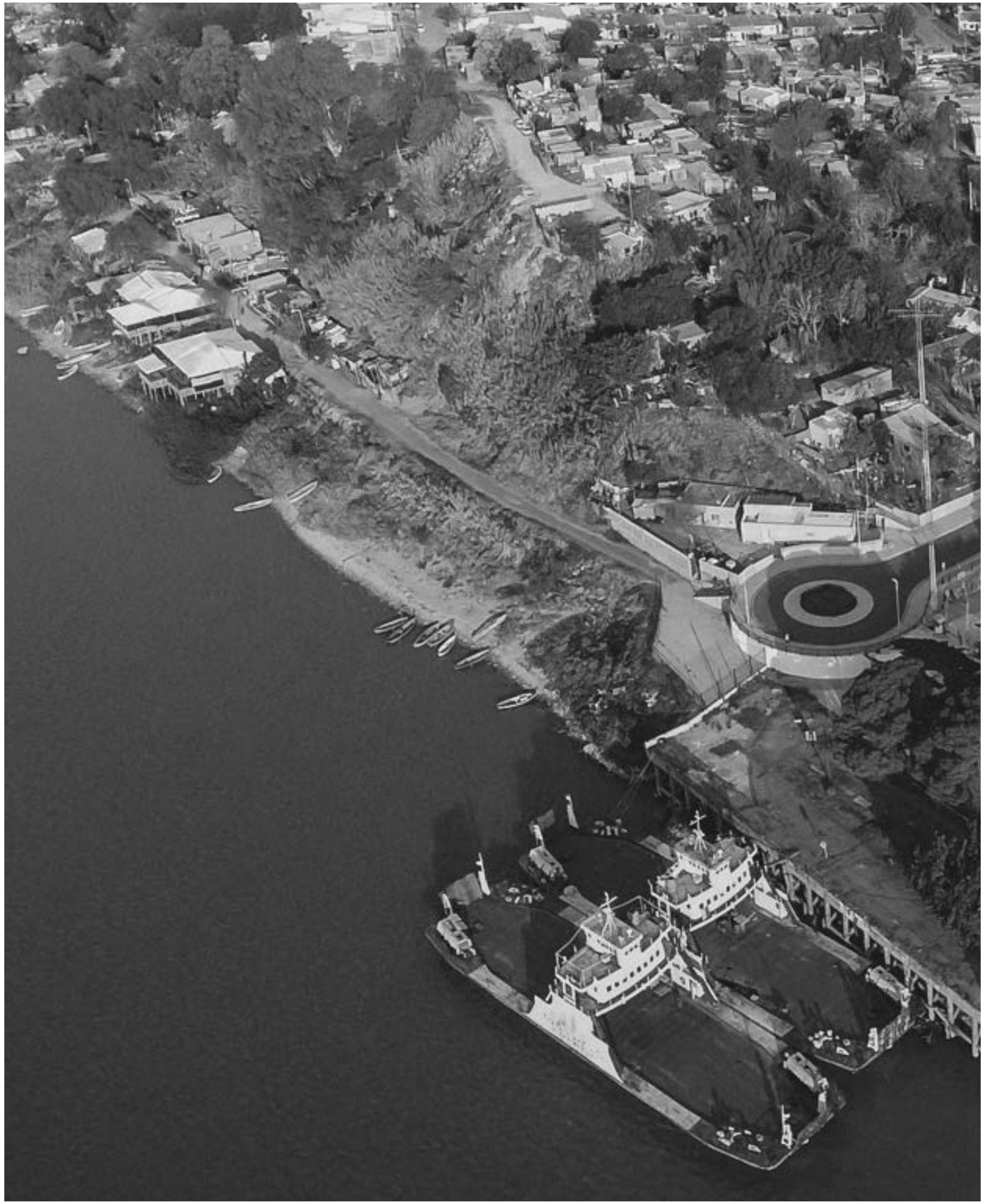
En el barrio Puerto Sánchez, se pueden observar una variedad de edificaciones que van desde regulares hasta irregulares. Estas edificaciones son de baja altura y cuentan con una planta baja liberada, principalmente debido al riesgo de inundaciones que enfrenta la zona. Dentro de este sector, es posible identificar dos tipos de edificaciones distintas.

Por un lado, existen las edificaciones duras, que conforman una trama regular en la calle principal del barrio y sobre el lado de la barranca. Estas edificaciones son más sólidas y consolidadas, a menudo utilizadas como viviendas permanentes. Por otro lado, en la costa, se encuentran las edificaciones blandas, que son predominantemente irregulares y flexibles en su estructura. Estas edificaciones blandas suelen ser tinglados o talleres que se utilizan para guardar embarcaciones o realizar reparaciones de las mismas. Su diseño flexible permite que se puedan reconfigurar o retirar fácilmente según sea necesario.

A pesar de la falta de infraestructura formal en Puerto Sánchez, el barrio ha logrado desarrollar su propia identidad a lo largo del tiempo y es reconocido en la sociedad local por su fuerte tradición pesquera y su gastronomía única.

En cuanto al barrio El Morro, se caracteriza por tener más asentamientos irregulares que se ubican en la cornisa de la barranca. Este barrio carece de infraestructura de circulación vertical que facilite el acceso desde la parte baja de la barranca. Al igual que Puerto Sánchez, la principal actividad económica en El Morro es la pesca. Los residentes de El Morro suelen vender sus pescados en Puerto Sánchez y dejan sus canoas a la deriva en las orillas del río. Sin embargo, estos pescadores enfrentan dificultades a la hora de embarcar debido a las varientes crecientes del río Paraná.





03

MARCO TÉORICO

ESPACIO PÚBLICO - JAN GEHL

Los libros de Jan Gehl, especialmente "Ciudades para la Gente" y "Nuevos Espacios Urbanos", enfatizan la importancia de considerar a las personas en el diseño urbano y la creación de espacios públicos de alta calidad.

Gehl argumenta que al diseñar ciudades, es esencial centrarse en las personas que las habitan. Esto implica comprender cómo las personas caminan, interactúan y utilizan los espacios urbanos en su vida diaria. En lugar de priorizar el uso de automóviles, Gehl destaca la necesidad de crear espacios públicos atractivos y funcionales, como parques, plazas, calles peatonales y áreas de reunión que fomenten la interacción social y la actividad al aire libre.

Además, Gehl promueve la idea de una movilidad sostenible, especialmente en países altamente desarrollados. Él defiende que las personas que tienen acceso a un automóvil deberían preferir medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, la bicicleta o caminar. Para lograr esto, es fundamental contar con espacios de circulación accesibles y de alta calidad, junto con la infraestructura urbana adecuada. Esto no solo alivia la congestión del tráfico, sino que también mejora la calidad del aire y la salud de los ciudadanos.

Otro aspecto clave de la filosofía de Gehl es la "escala humana". Argumenta que las ciudades deben diseñarse a una escala que no esté dominada por los automóviles y que evite la creación de edificios y espacios inaccesibles o intimidantes para las personas.

En sinstesis, las ideas de Gehl han tenido un impacto significativo en la planificación urbana a nivel global, contribuyendo a la creación de ciudades más amigables para las personas y el medio ambiente. Estas ciudades fomentan la vida al aire libre, la interacción social y la movilidad sostenible, y se basan en un diseño que prioriza las necesidades y comportamientos de las personas. Por lo tanto, al abordar este proyecto de diseño urbano, es esencial considerar la importancia de los espacios públicos y la infraestructura, priorizando al peatón y la bicicleta, y conectando áreas marginadas de la ciudad para enriquecer la vida urbana.





"ACTUALMENTE, EXISTEN DOS IDEOLOGÍAS QUE HAN INFLUENCIADO NEGATIVAMENTE LA PLANIFICACIÓN URBANA: EL MODERNISMO, CUANDO EL INTERÉS DE LAS CIUDADES SE CENTRA EN CREAR EDIFICIOS INDIVIDUALES DE ARQUITECTOS Y LA INVASIÓN DE AUTOMÓVILES, CUANDO SE CREAN ESPACIOS URBANOS PARA COCHES Y NO PARA CIUDADANOS."



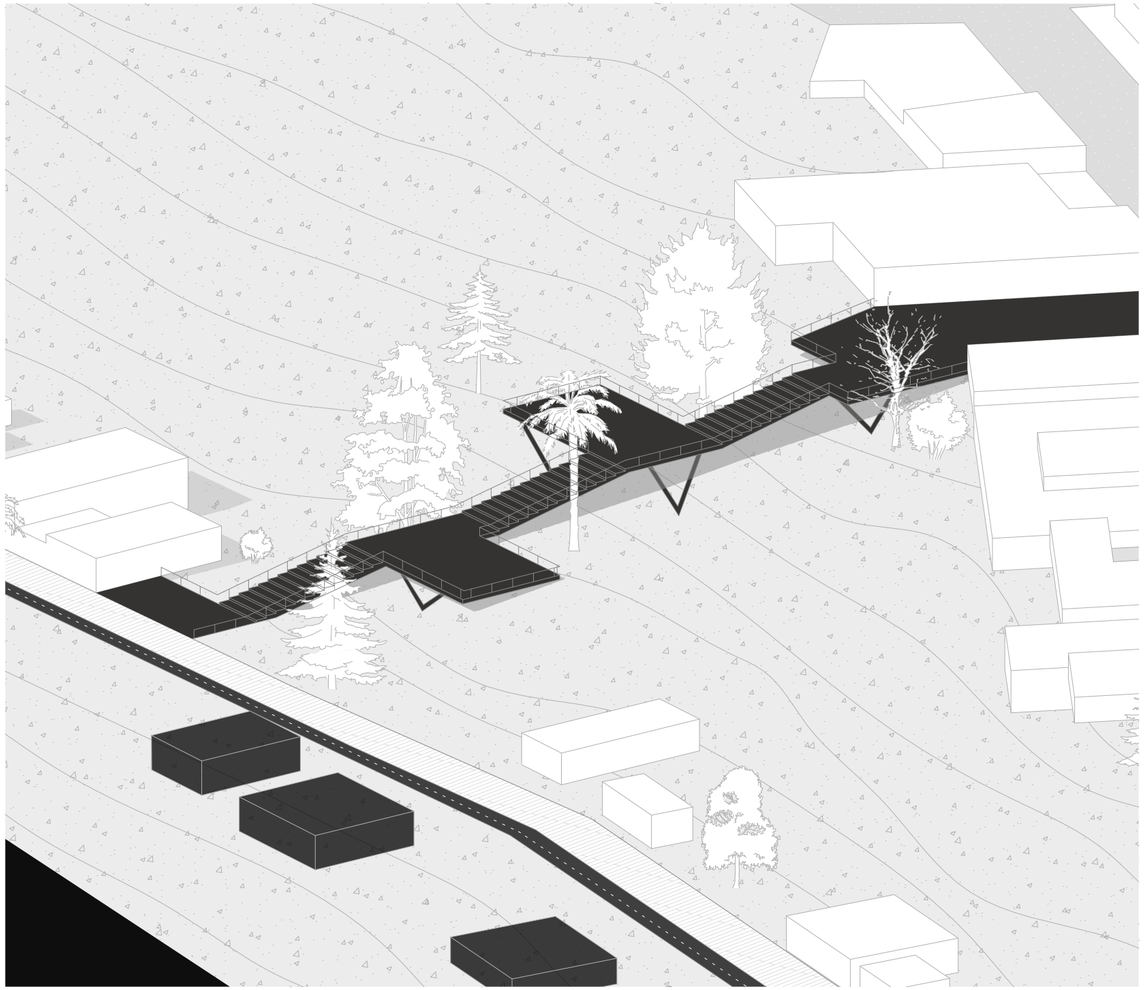
03

PROPUESTA PROYECTUAL EL MORRO

El proyecto incluye una solución de conexión vertical que busca resolver los desafíos de accesibilidad entre los barrios de diferentes alturas. Esta conexión vertical proporciona espacios con miradores a medida que asciende o desiende, lo que no solo mejora la movilidad entre estas zonas desvinculadas, sino que también ofrece oportunidades para disfrutar de vistas panorámicas al río Paraná. Esto crea una conexión directa desde los barrios hacia el río, lo que podría contribuir significativamente al desarrollo futuro de estas áreas.

Dentro de la circulación horizontal, el proyecto prioriza la apertura visual hacia el río al retirar las edificaciones blandas que podrían bloquear la vista. Esta decisión de diseño tiene el propósito de potenciar la zona gastronómica del lugar al proporcionar vistas despejadas al río. La combinación de la oferta gastronómica y las vistas panorámicas podría convertirse en un atractivo importante para residentes y visitantes, fomentando el turismo y el comercio local.





03

PROPUESTA PROYECTUAL PUERTO SANCHEZ

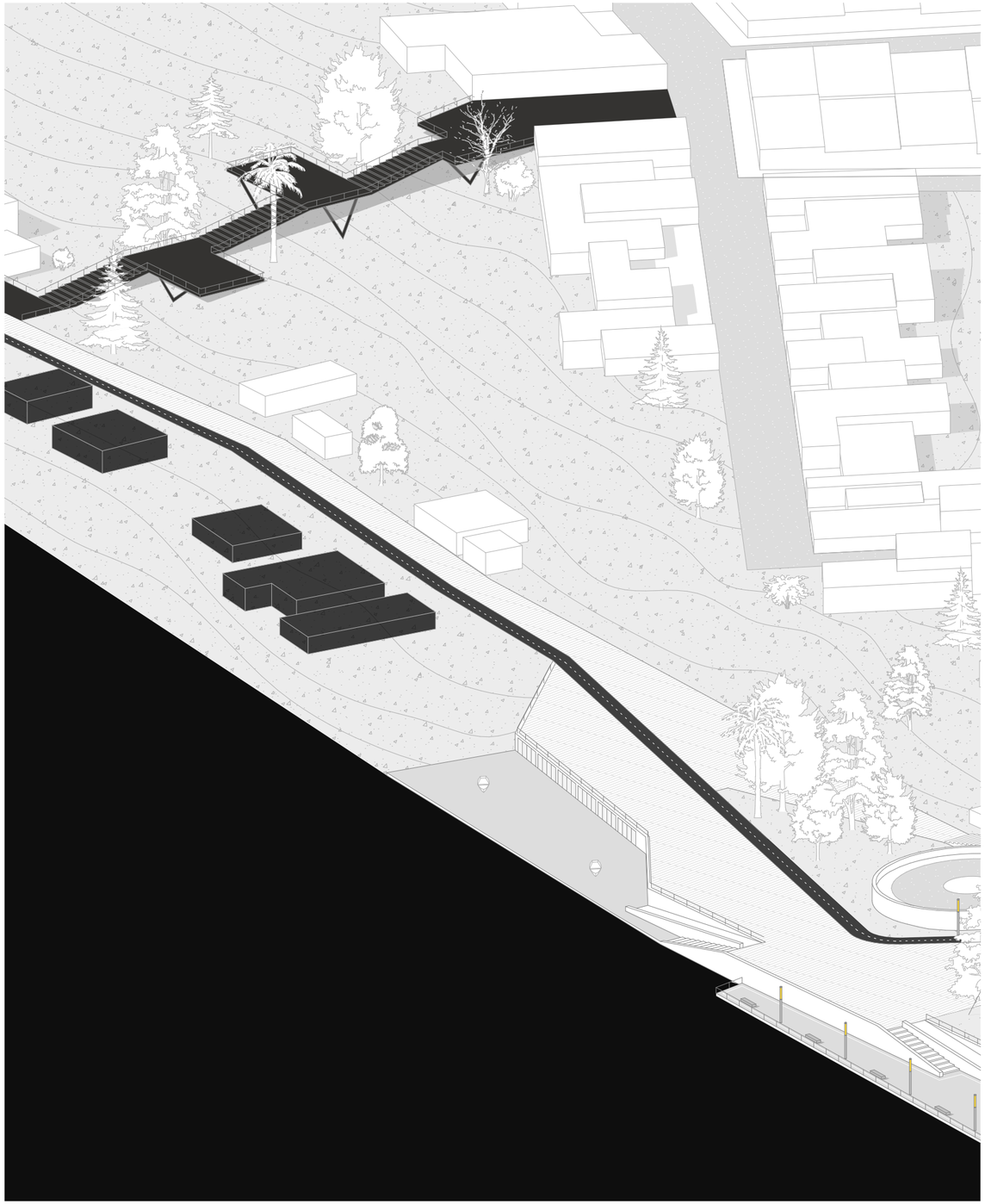
La creación de una guardería de embarcaciones para los residentes del barrio es un componente fundamental del proyecto. Esta instalación proporciona a los habitantes de El Morro y Puerto Sanchez un espacio seguro y accesible para guardar sus embarcaciones, lo que les permite mantener sus actividades pesqueras sin verse afectados por las crecidas del río Paraná. Además de facilitar la pesca, esta guardería también promueve un mejor acceso al río para la comunidad local.

El proyecto también otorga prioridad a peatones y ciclistas al desarrollar una nueva costanera y una ciclovía que se conecta con la circulación y la ciclovía de la Costanera Nueva. Esto no solo mejora la movilidad y la seguridad de los peatones y ciclistas, sino que también fomenta un estilo de vida activo y sostenible. La interconexión de las diferentes áreas costeras y la integración de sistemas de transporte no motorizados en el proyecto pueden contribuir a una mayor calidad de vida tanto para los residentes como para los visitantes de la zona.

En otras palabras, el objetivo principal de estos proyectos es integrar los barrios marginados en la sociedad de Paraná a través de una circulación unificada, aprovechando las diversas actividades que ofrece la zona.



SITUACIÓN ACTUAL





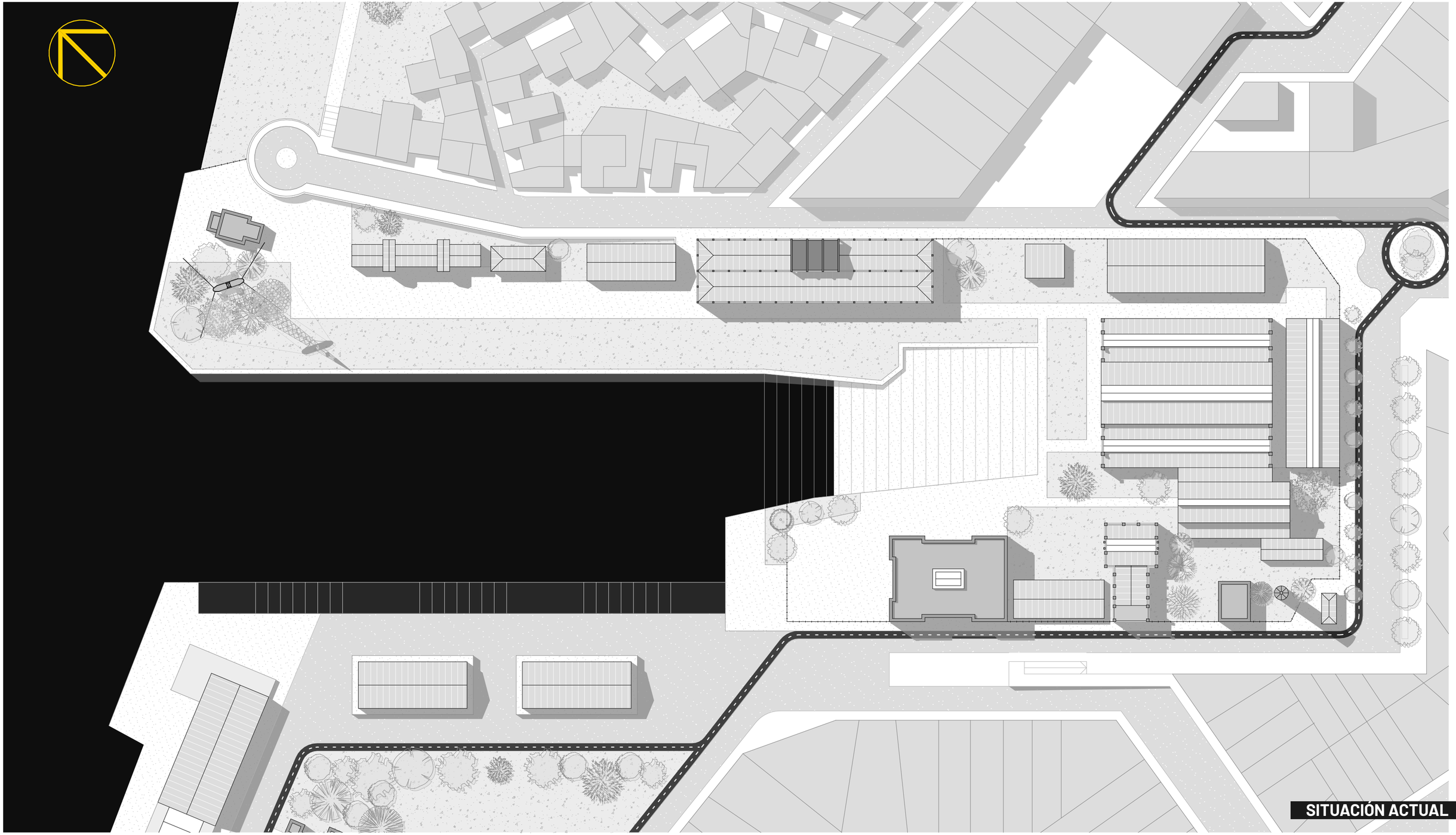
PERSPECTIVA PROYECTADA



04

PUERTO NUEVO

En este capítulo, veremos la situación actual del puerto y la propuesta proyectual del mismo, donde se veran ventajas y desventajas y como se abordaron.



SITUACIÓN ACTUAL

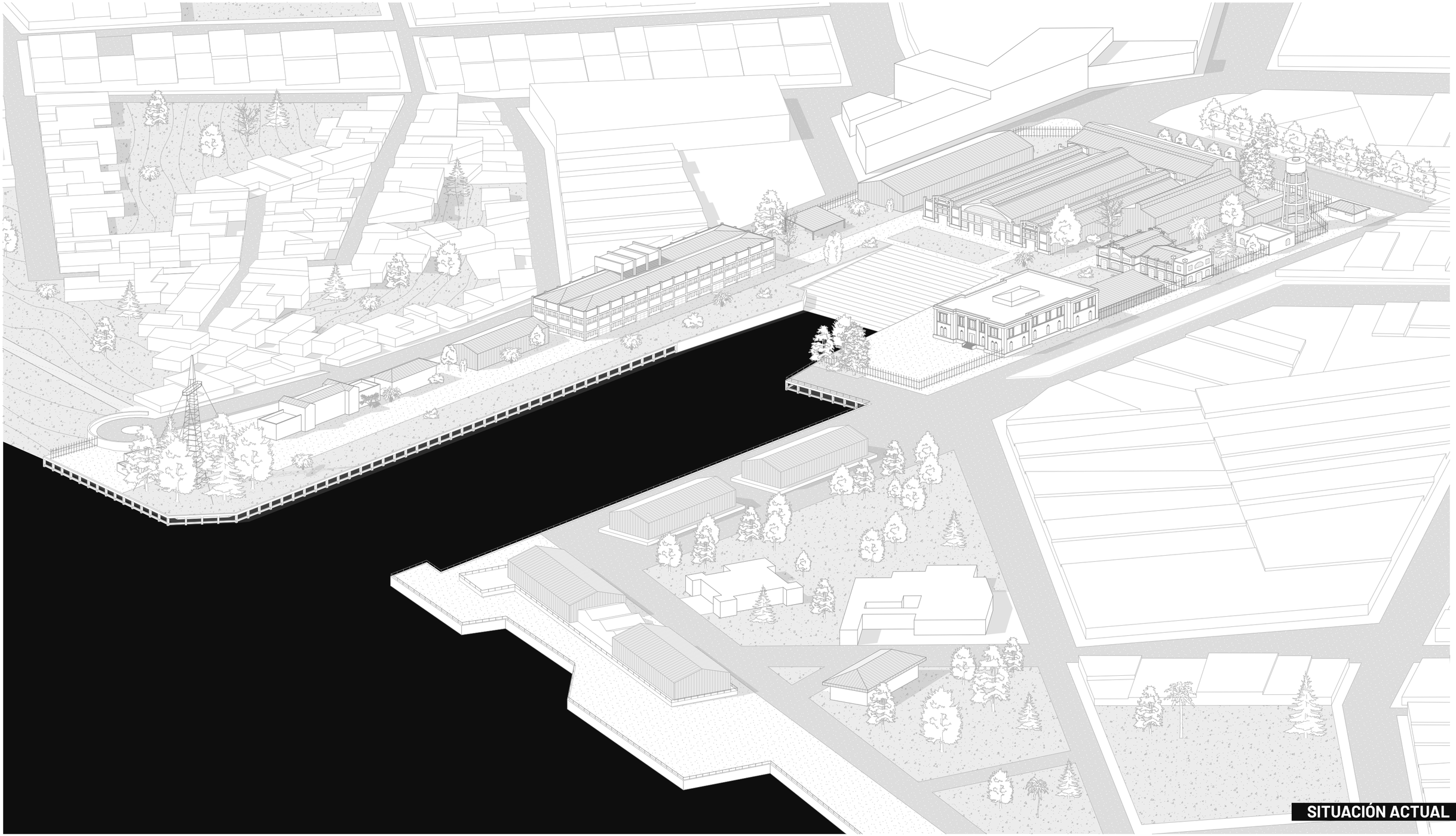

ALBATROS



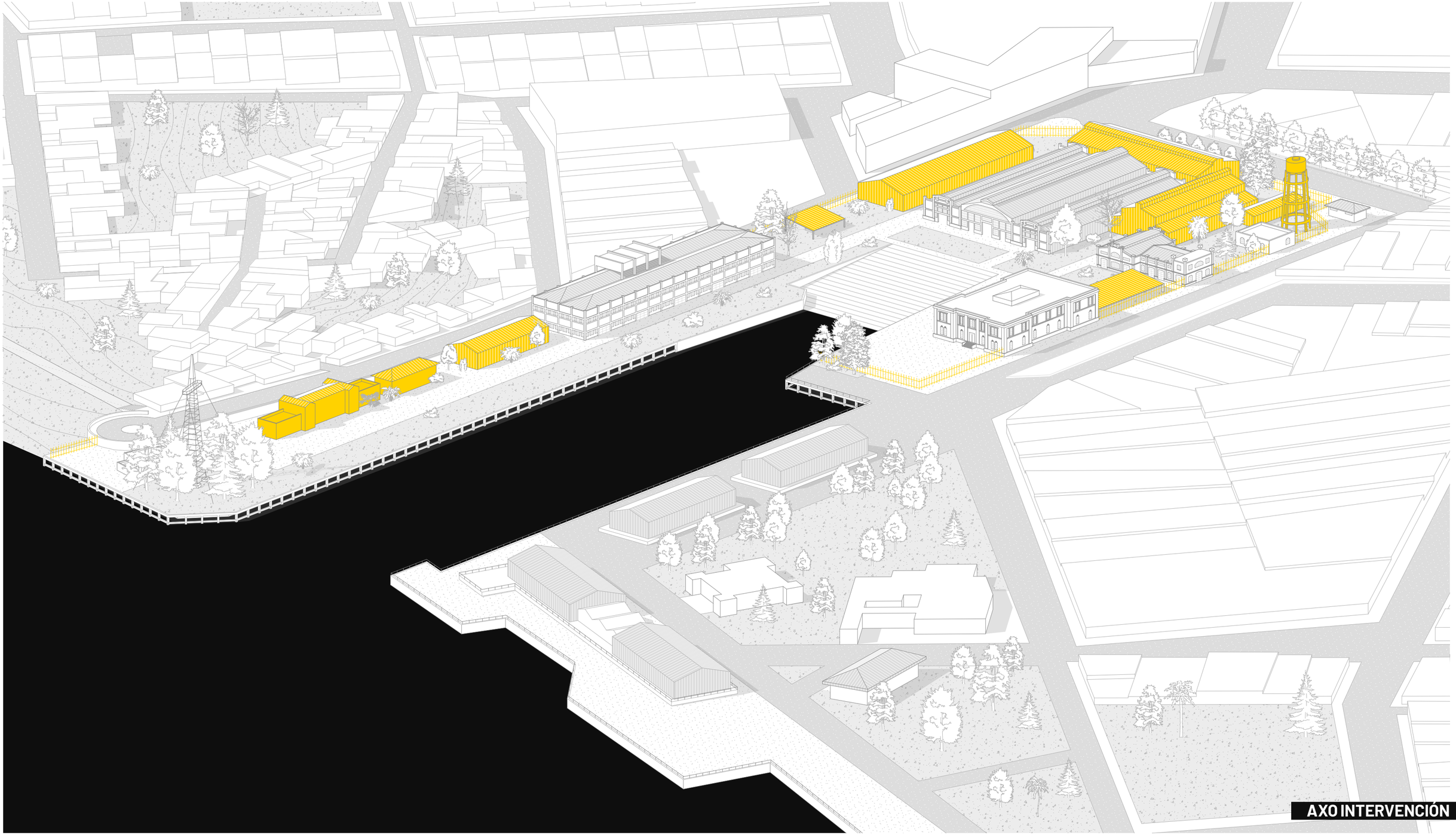








SITUACIÓN ACTUAL



AXO INTERVENCIÓN













01
PATRIMONIO
(PÁG. 07)

02
CONTAINERS GASTRONOMICOS
(PÁG. 07)

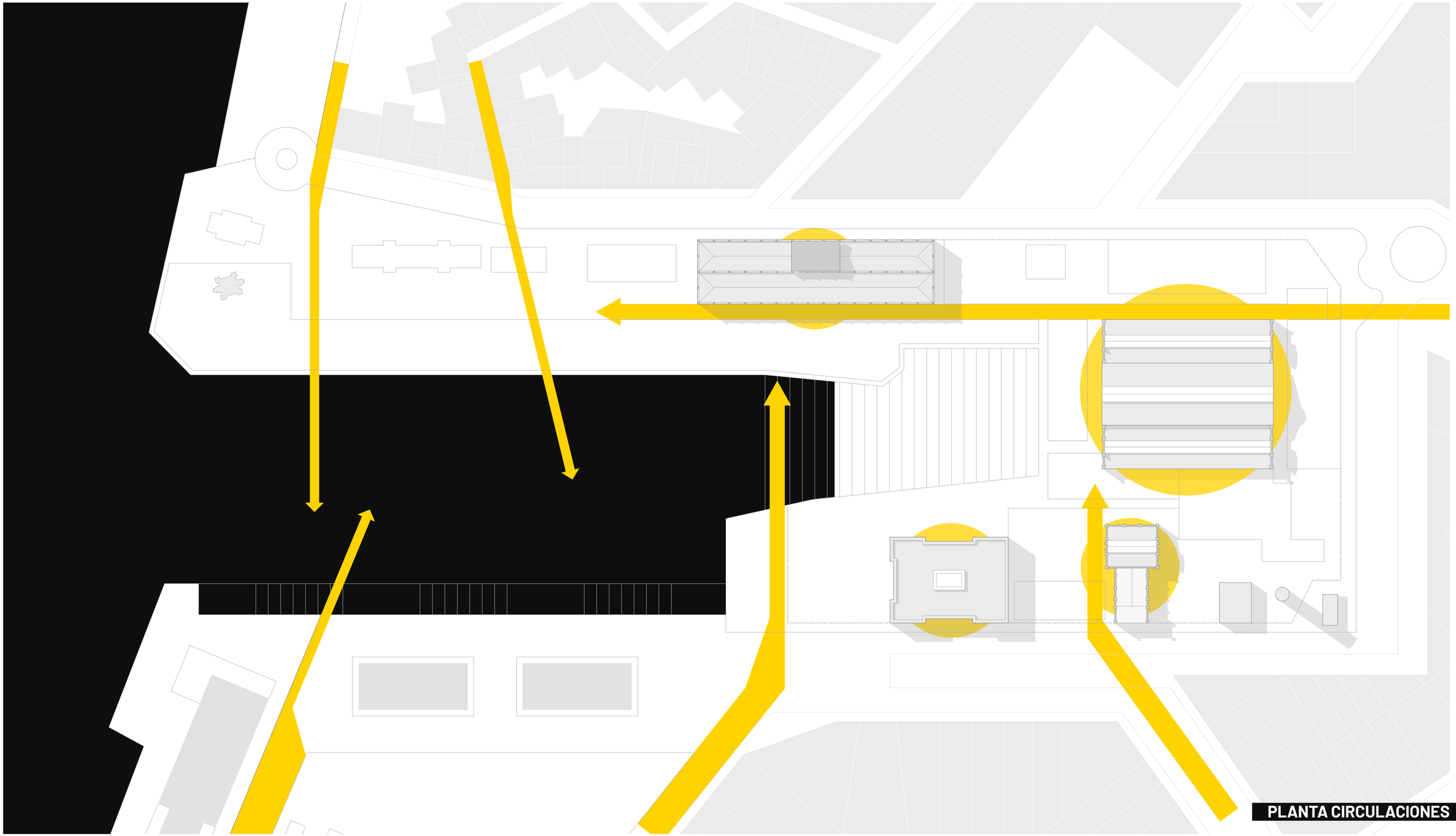
03
DARSENA
(PÁG. 07)

04
MUSEO NAVAL
(PÁG. 07)

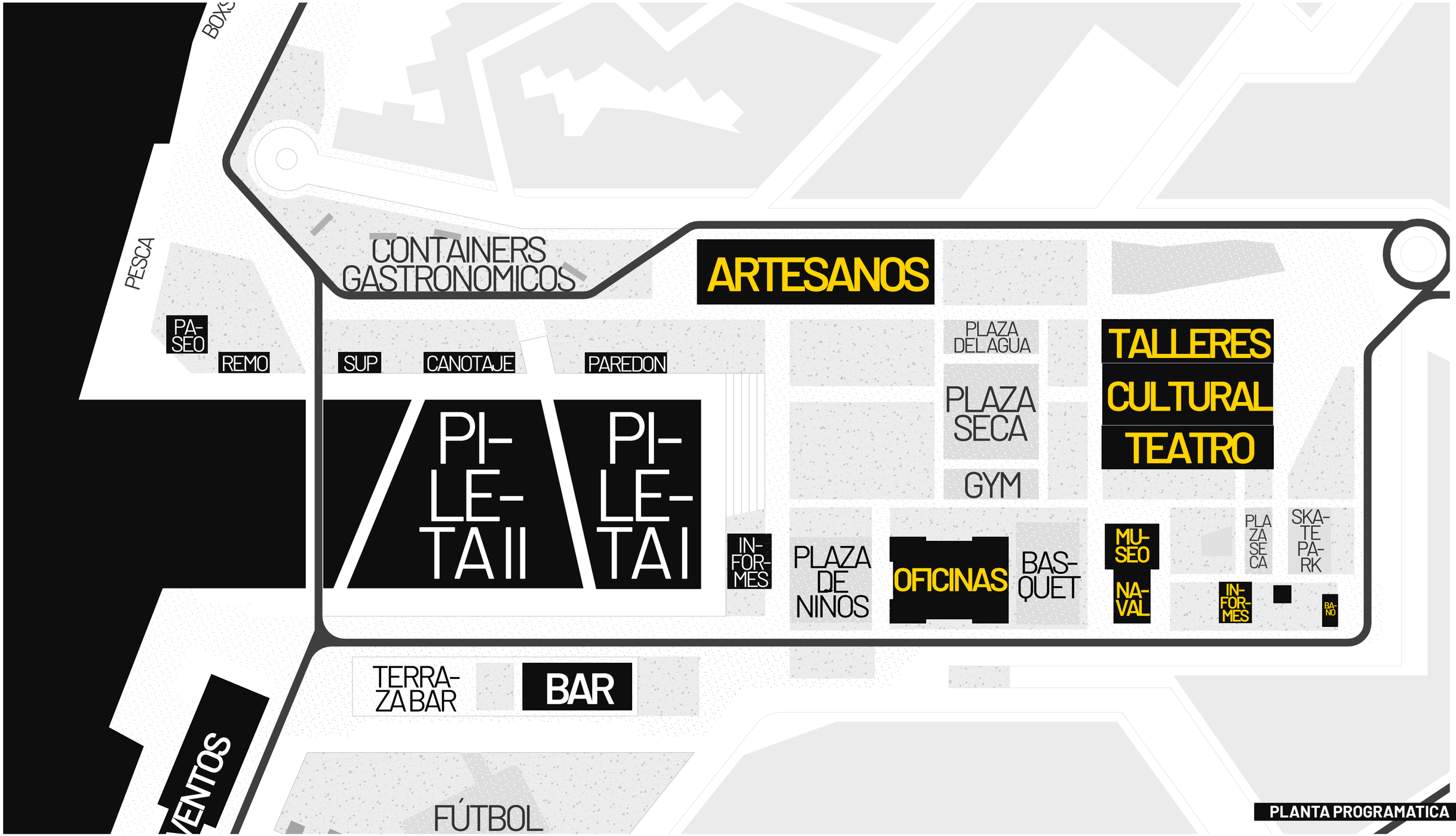
05
MERCADO ARTESANOS
(PÁG. 107)

06
ASTILLERO CULTURAL
(PÁG. 07)

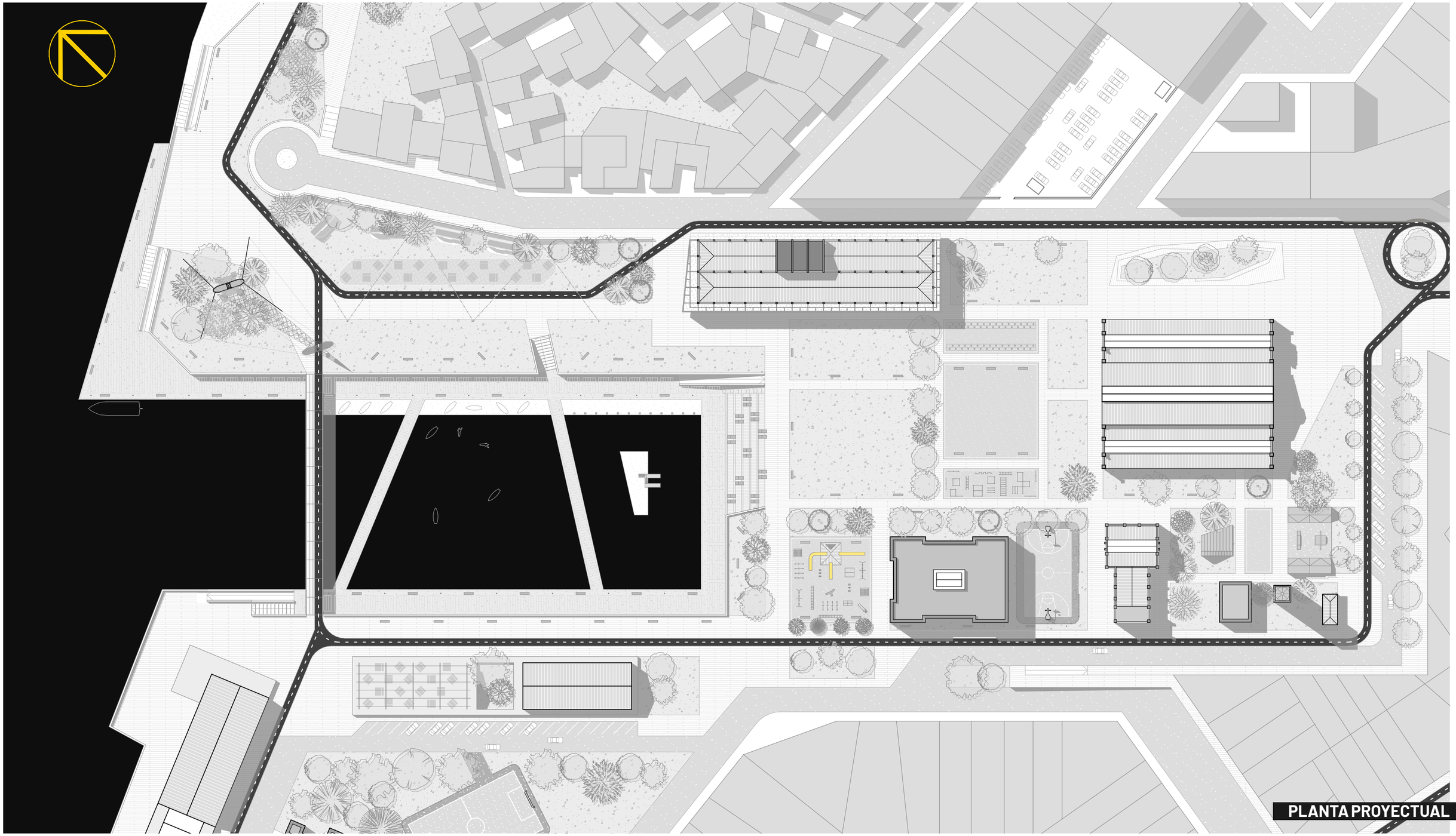
PUERTO NUEVO



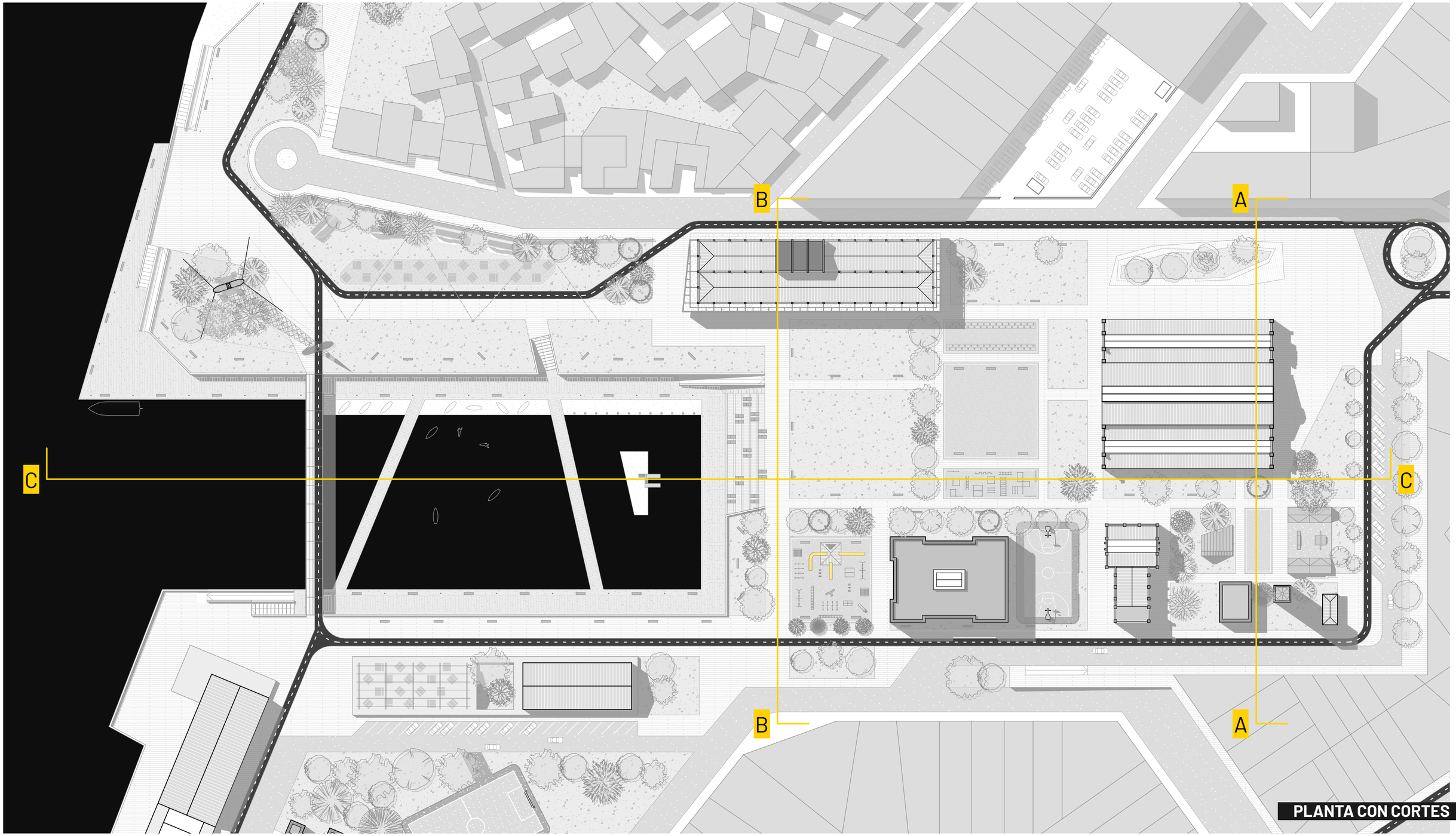
PLANTA CIRCULACIONES



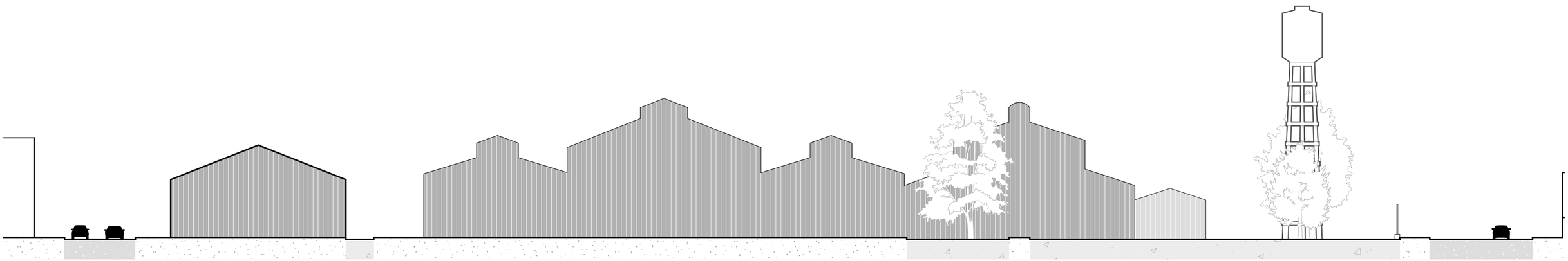
PLANTA PROGRAMATICA

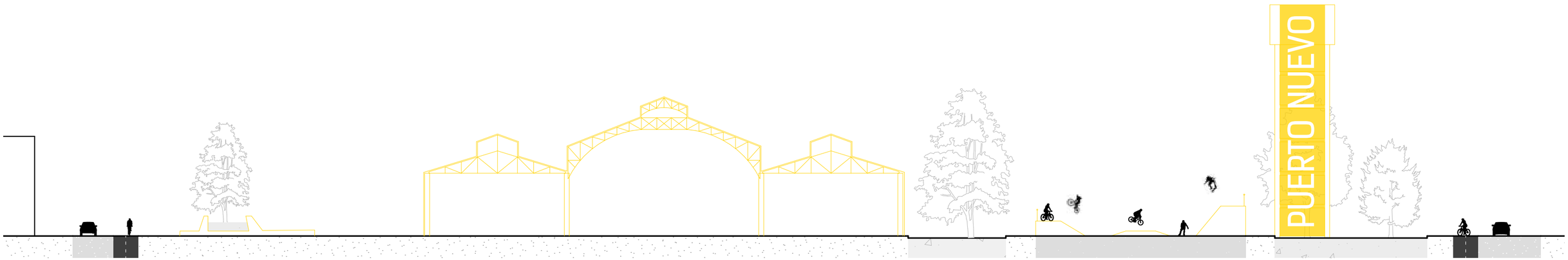


PLANTA PROYECTUAL



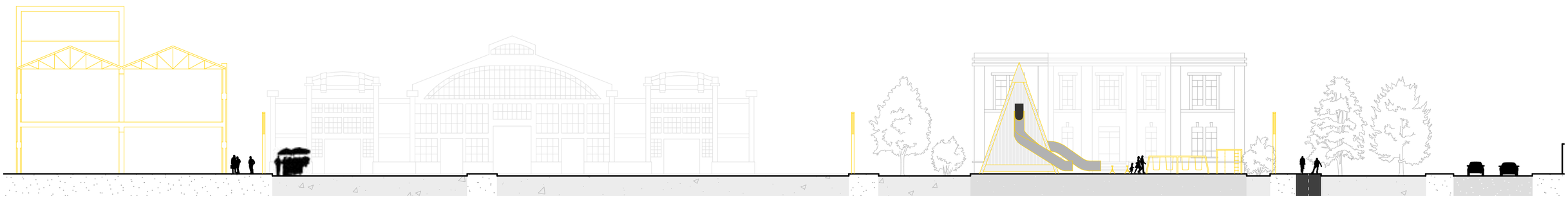
PLANTA CON CORTES



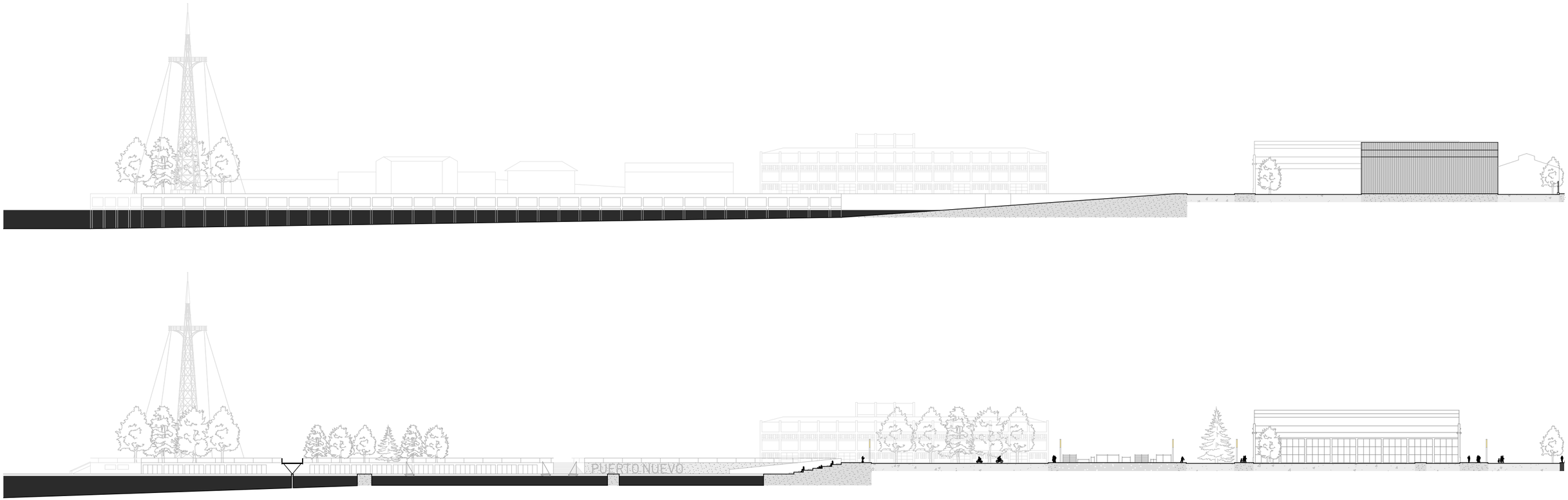


CORTE A-A

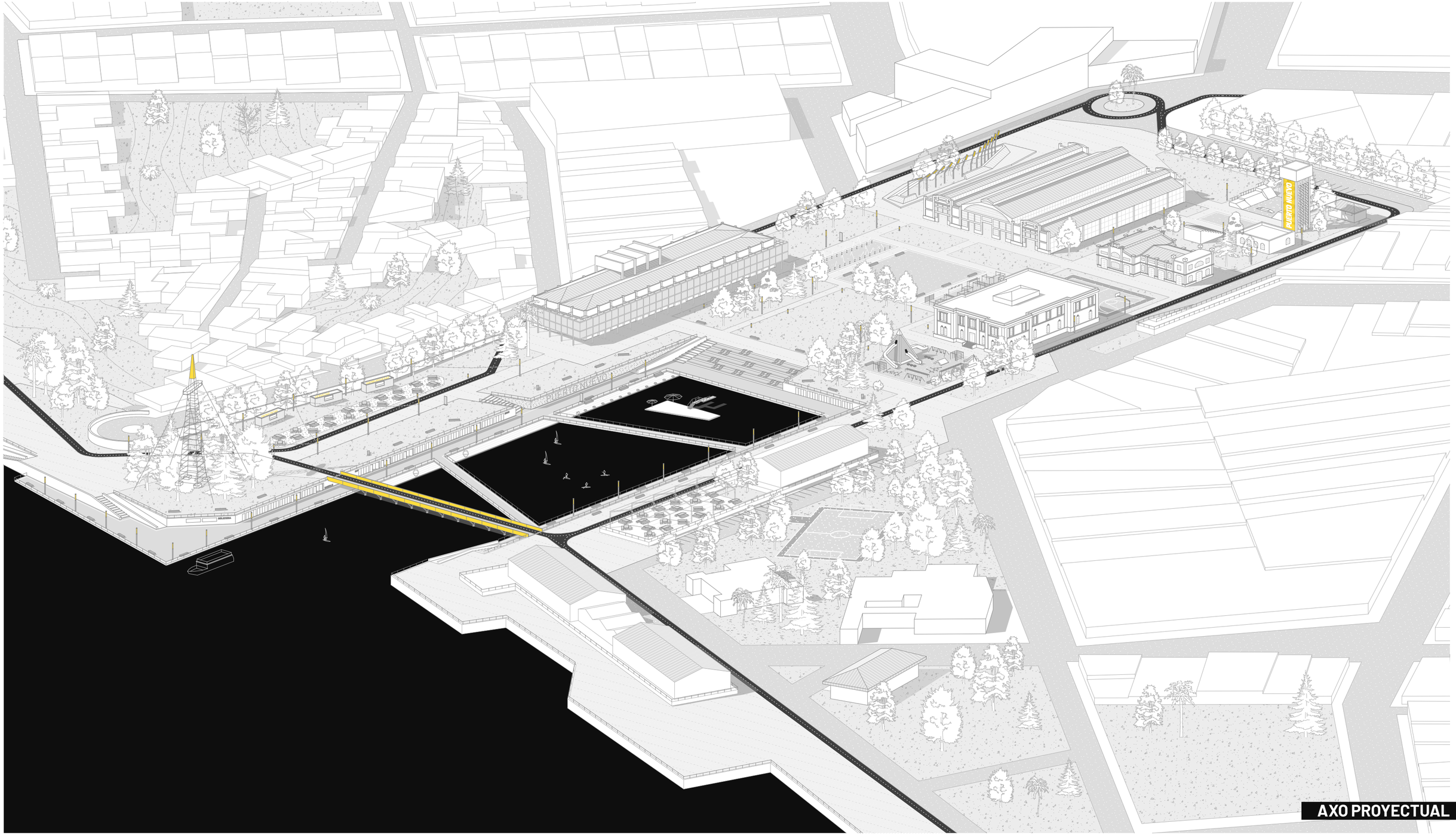




CORTE B-B



CORTE C-C



AXO PROYECTUAL



PERSPECTIVA PARQUE



PERSPECTIVA PLAZA

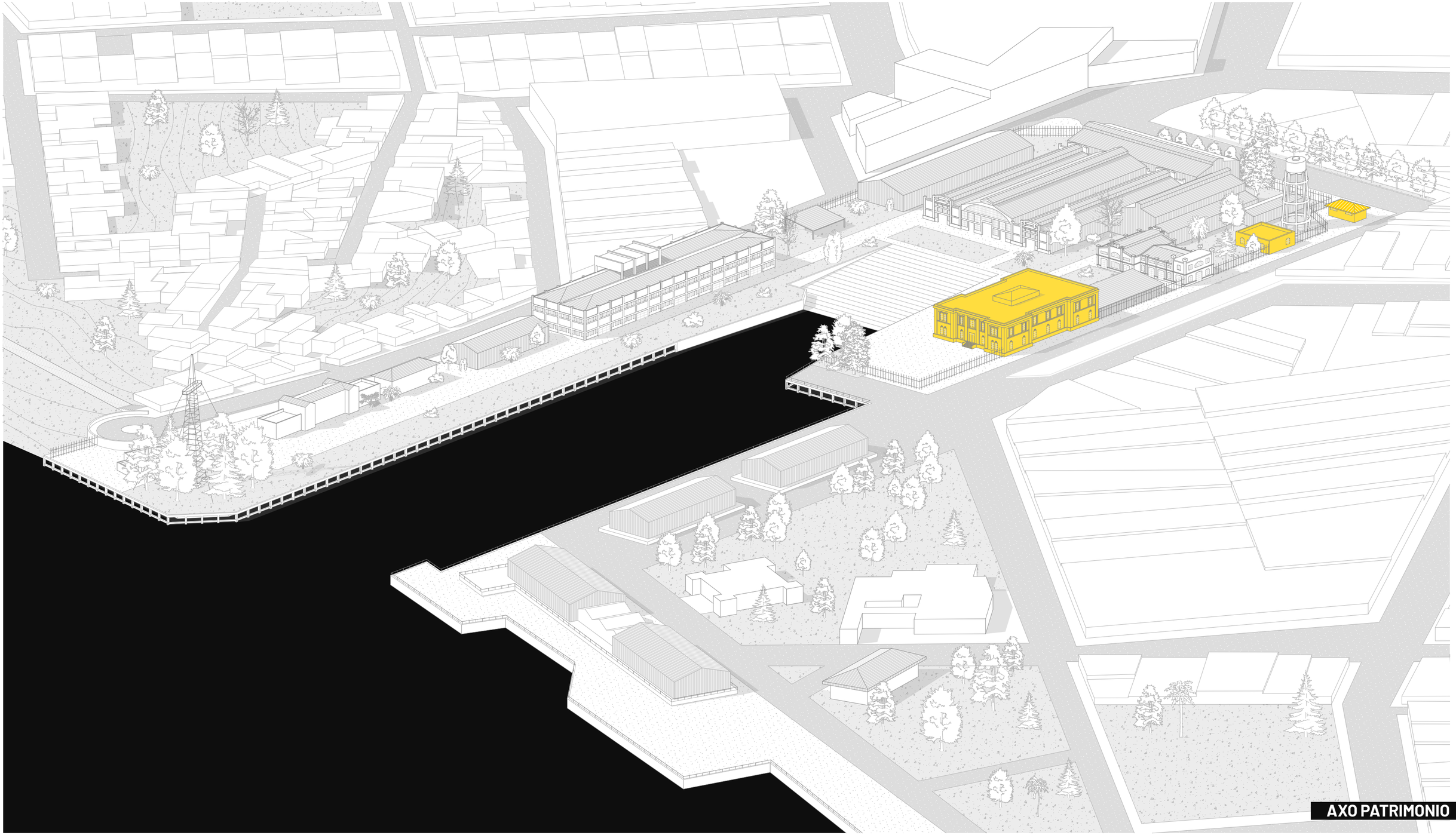


PERSPECTIVA PUENTE



DARSENA

PATRIMONIO



AXO PATRIMONIO

04

MARCO TÉORICO

MALDITA MEMORIA - MENDEZ

La evolución del concepto y la significación social del patrimonio cultural ha experimentado un cambio significativo a lo largo del tiempo, pasando por varias etapas importantes.

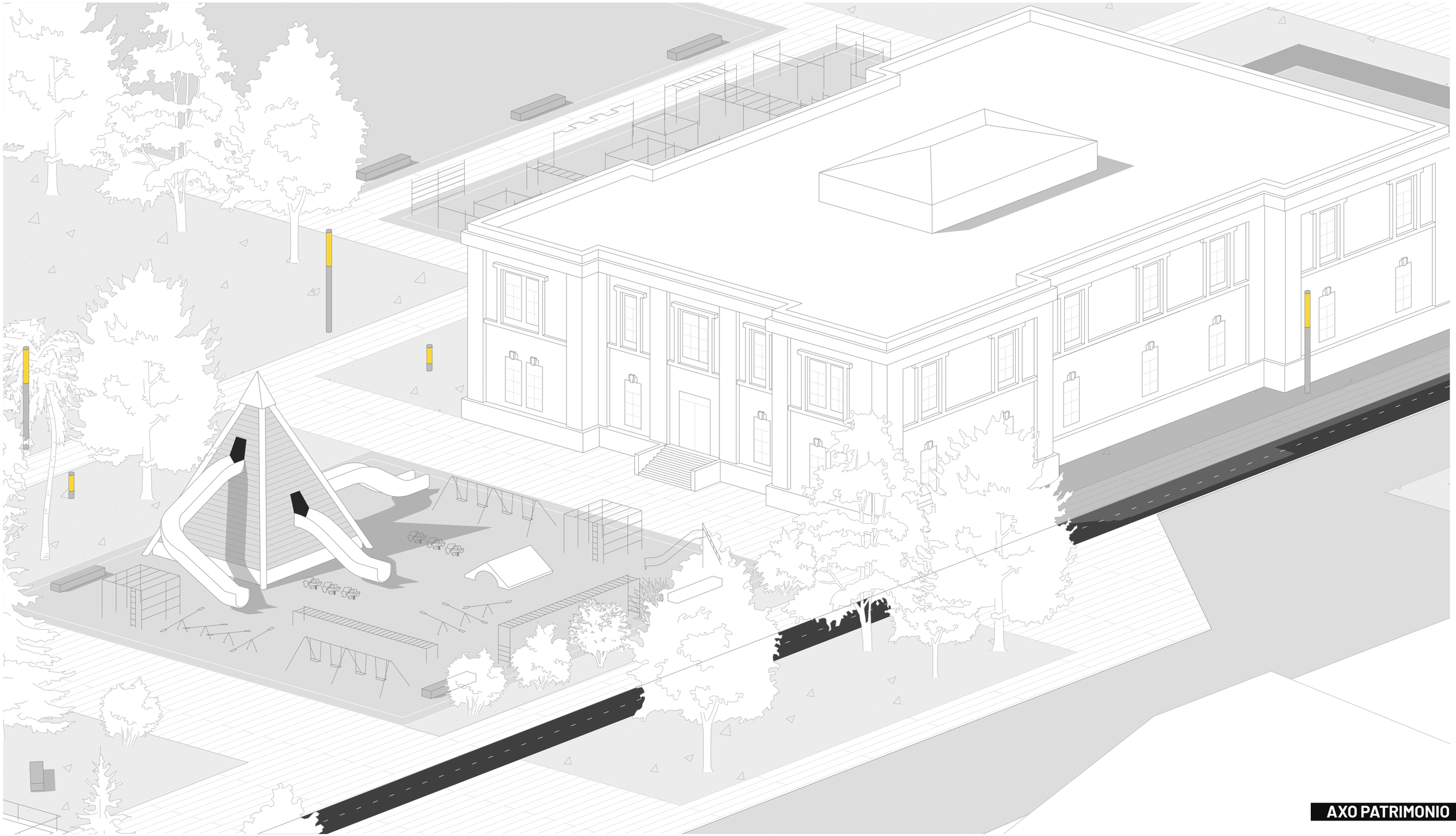
En la antigüedad, civilizaciones como la egipcia y la griega ya reconocían la importancia de preservar objetos y monumentos de valor cultural y religioso, que se resguardaban en templos y museos. Durante la Edad Media, las reliquias religiosas adquirieron relevancia como parte integral del patrimonio, guardadas con veneración en iglesias y catedrales. El Renacimiento trajo consigo un resurgimiento del interés por la cultura clásica greco-romana. Mecenas y coleccionistas privados comenzaron a adquirir arte y objetos antiguos, lo que propició el desarrollo de colecciones y museos.

El concepto moderno de patrimonio cultural comenzó a tomar forma en el siglo XIX, cuando el término "patrimonio" se relacionó cada vez más con la herencia cultural, extendiéndose más allá de objetos y monumentos para abarcar aspectos intangibles como la tradición oral y las prácticas culturales. El siglo XX fue testigo de un crecimiento significativo en la conciencia sobre el patrimonio cultural, lo que llevó a la promulgación de leyes y acuerdos para su protección en la sociedad.

En el ámbito de la arquitectura, el patrimonio cultural implica la conservación y restauración de edificios históricos y monumentos. En el pasado, estos edificios solían ser demolidos o reutilizados de manera radical. Sin embargo, a medida que se ha comprendido mejor el valor cultural de estas estructuras, se han desarrollado prácticas de conservación y restauración que permiten preservar su integridad histórica mientras se adaptan a los usos contemporáneos.

En el proyecto en cuestión, se busca preservar selectivamente los edificios emblemáticos e históricos de Puerto Nuevo. Esto implica la actualización de la infraestructura de estos edificios para hacerlos funcionales en la época actual. Además, se retiran edificios no históricos del terreno, dando mayor importancia a estos patrimonios. La iniciativa también tiene como objetivo restablecer el vínculo entre Puerto Nuevo y su río, el Paraná, reconectando con las raíces del lugar.

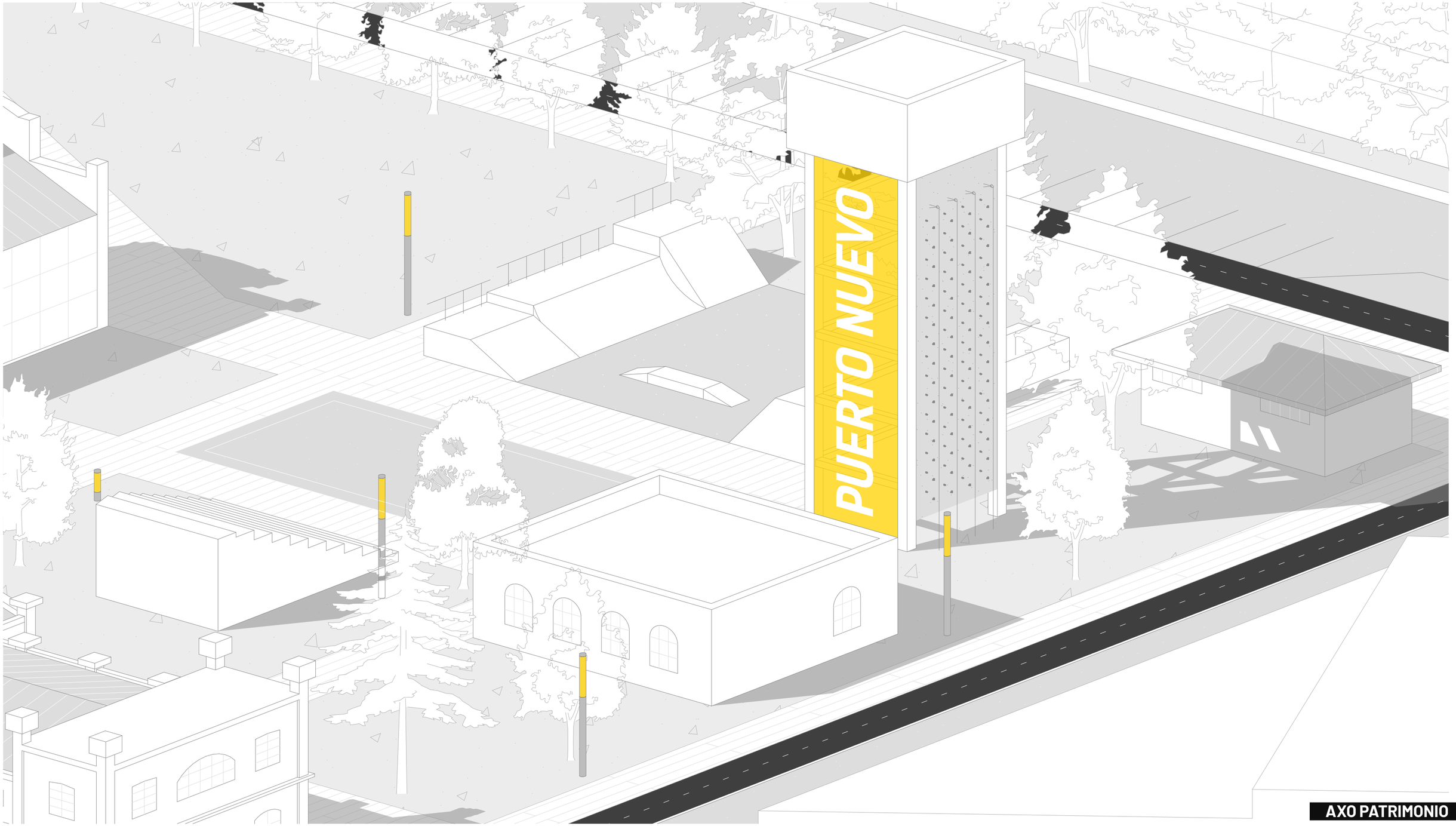




AXO PATRIMONIO




BAÑ S
BOB
GERARDO
GONZALEZ
DIR. NAC.
2021
NIGGA



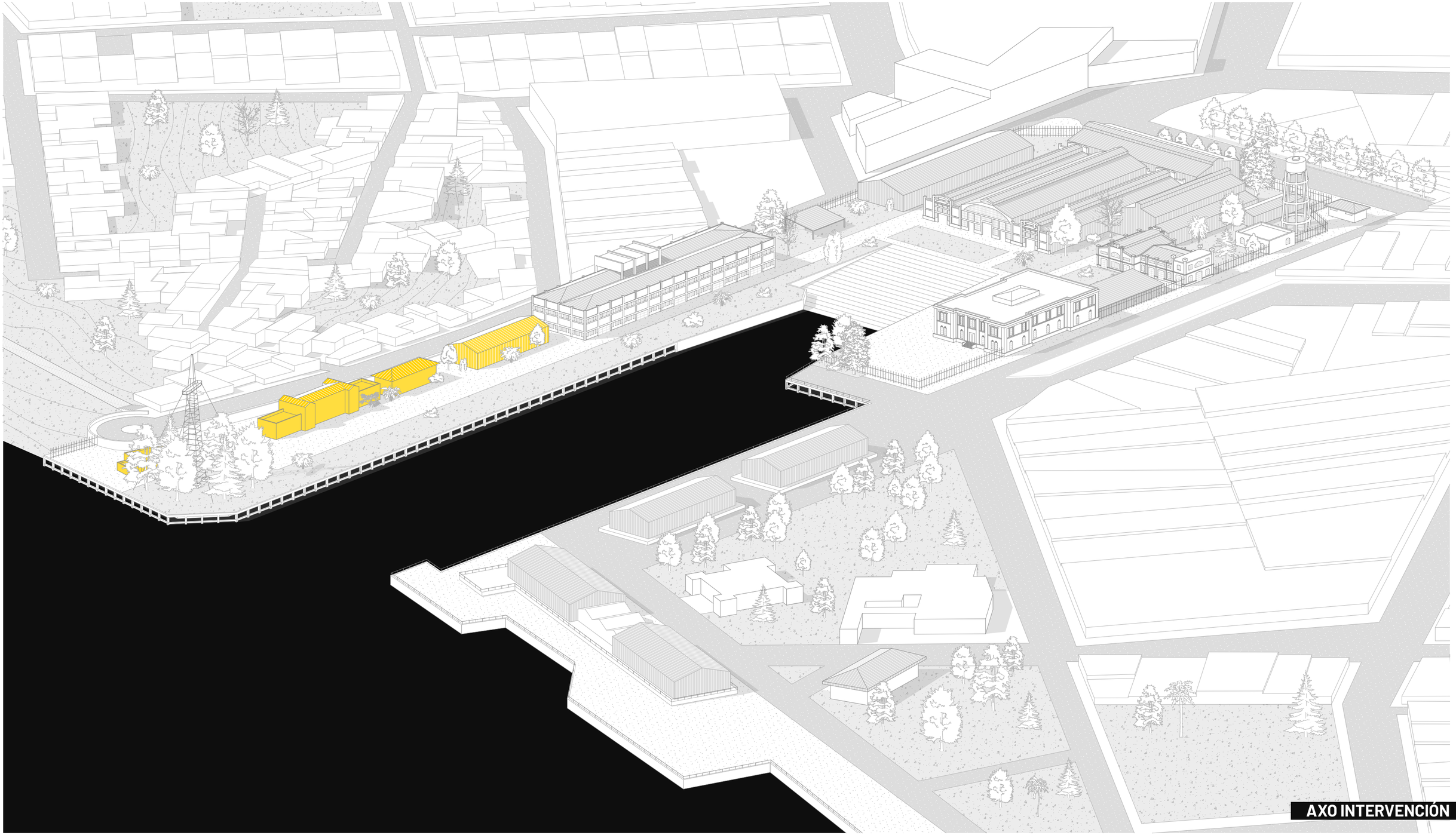
AXO PATRIMONIO



PERSPECTIVA SKATE

CONTAINERS GASTRONÓMICOS



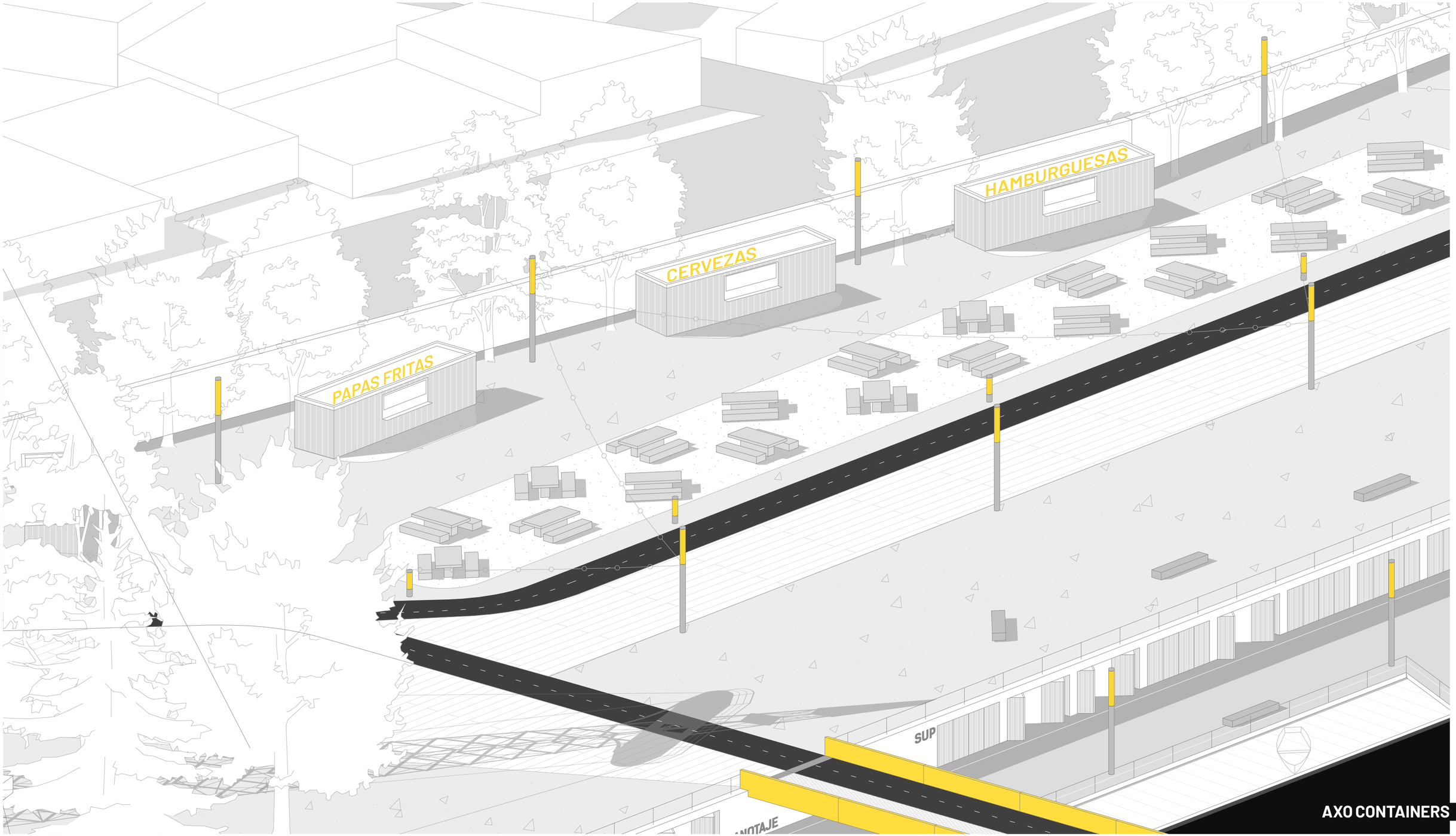


AXO INTERVENCIÓN





PLANTA CONTAINERS



AXO CONTAINERS



PERSPECTIVA CONTAINERS

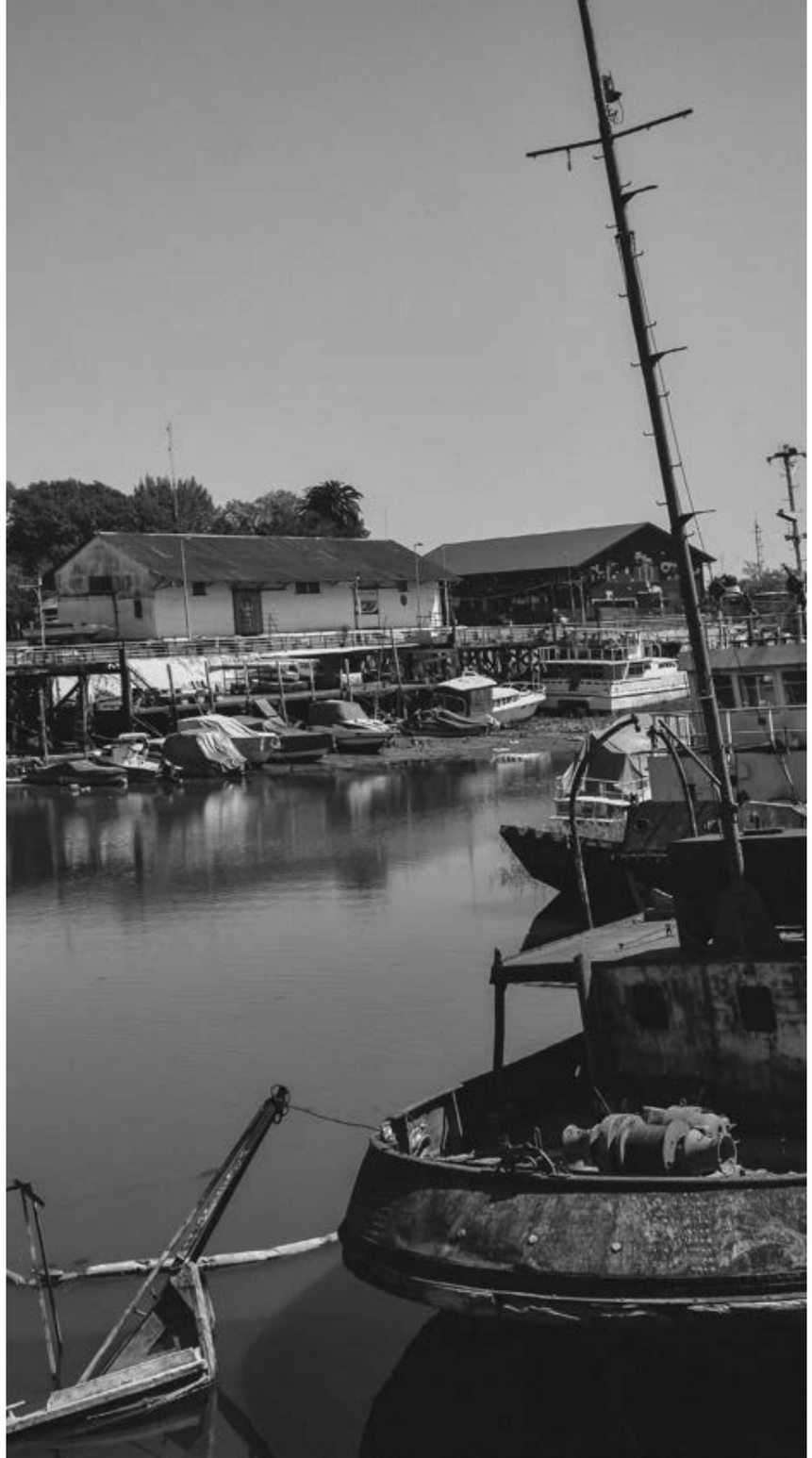


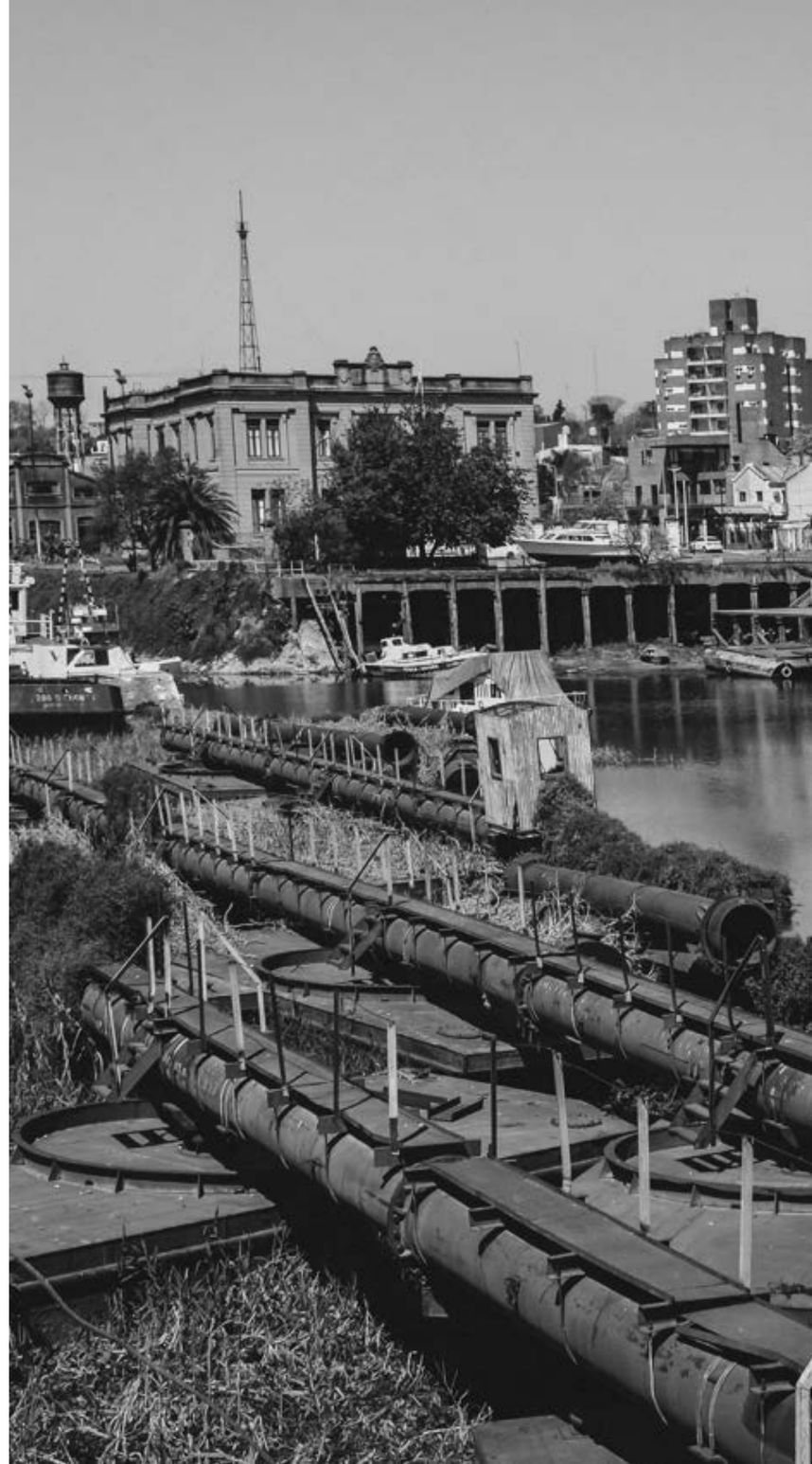
PERSPECTIVA CONTAINERS

DARSENA







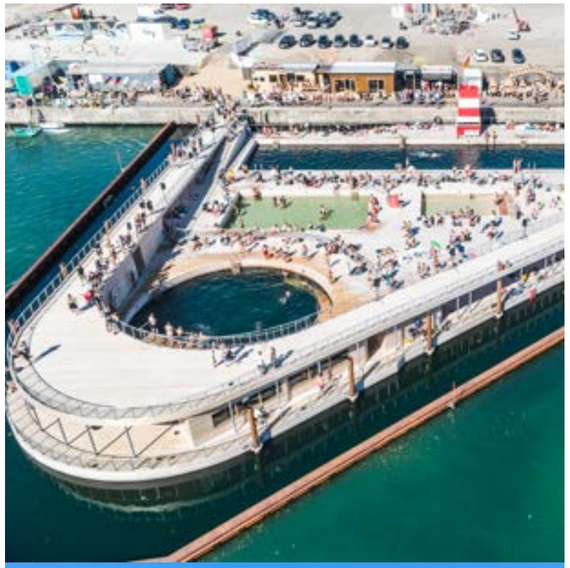


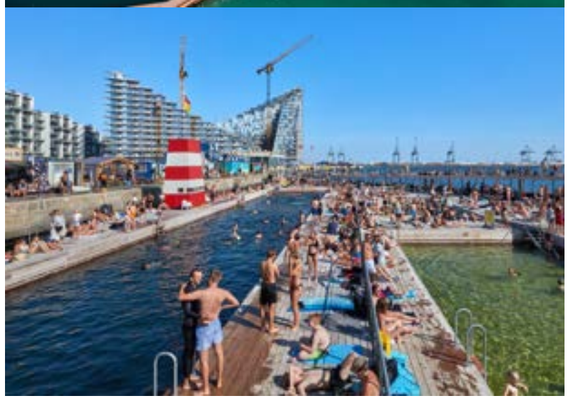
04

REFERENTE PROYECTUAL

BAÑO PORTUARIO AARHUS - BIG

Arquitectos: Bjarke Ingels Group
Área: 2600 m^2
Año: 2018
Ciudad: Aarhus
Pais: Dinamarca

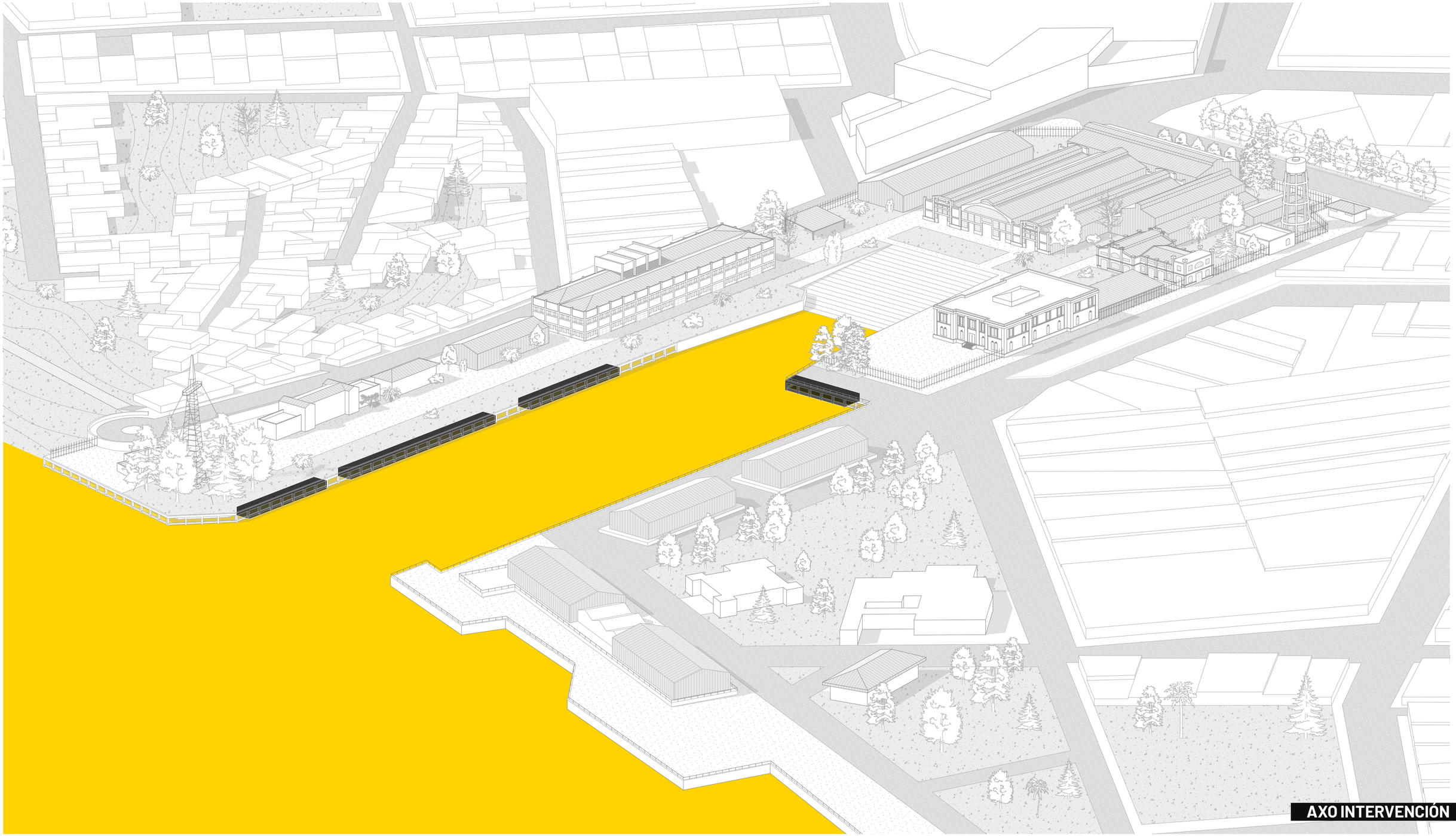












AXO INTERVENCIÓN



CORTE ACTUAL



CORTE PROYECTUAL

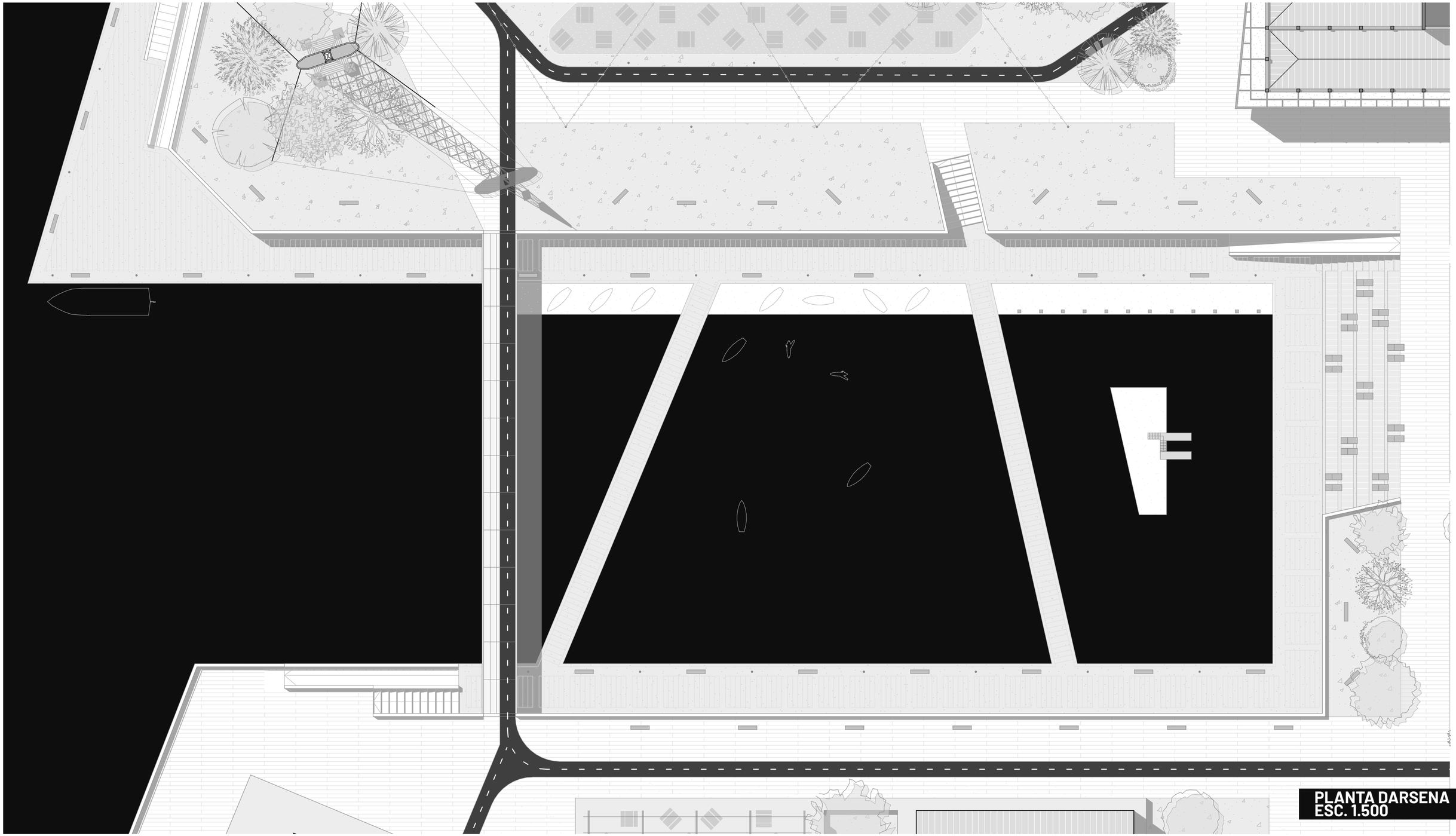




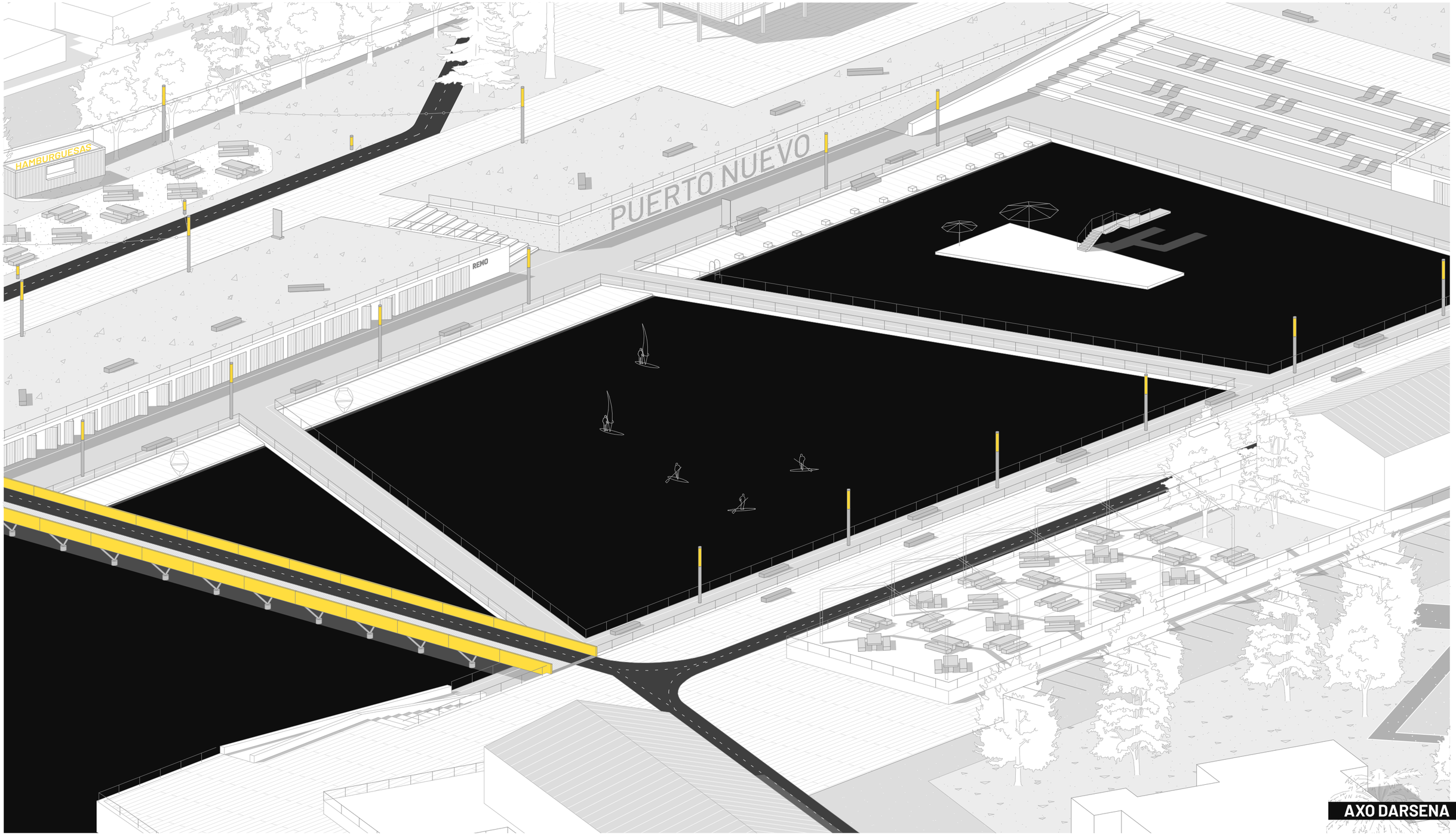




SITUACIÓN ACTUAL



PLANTA DARSENA
ESC. 1.500



AXO DARSENA



PERSPECTIVA TRIBUNAS


PILETA
NATACIÓN
PILETA
BOTES
DEPORTES
NAUTICOS
PASEOS
NAUTICOS

COSTANERA



PERSPECTIVA PILETA 1



PERSPECTIVA PILETA 2

MUSEO NAVAL







04

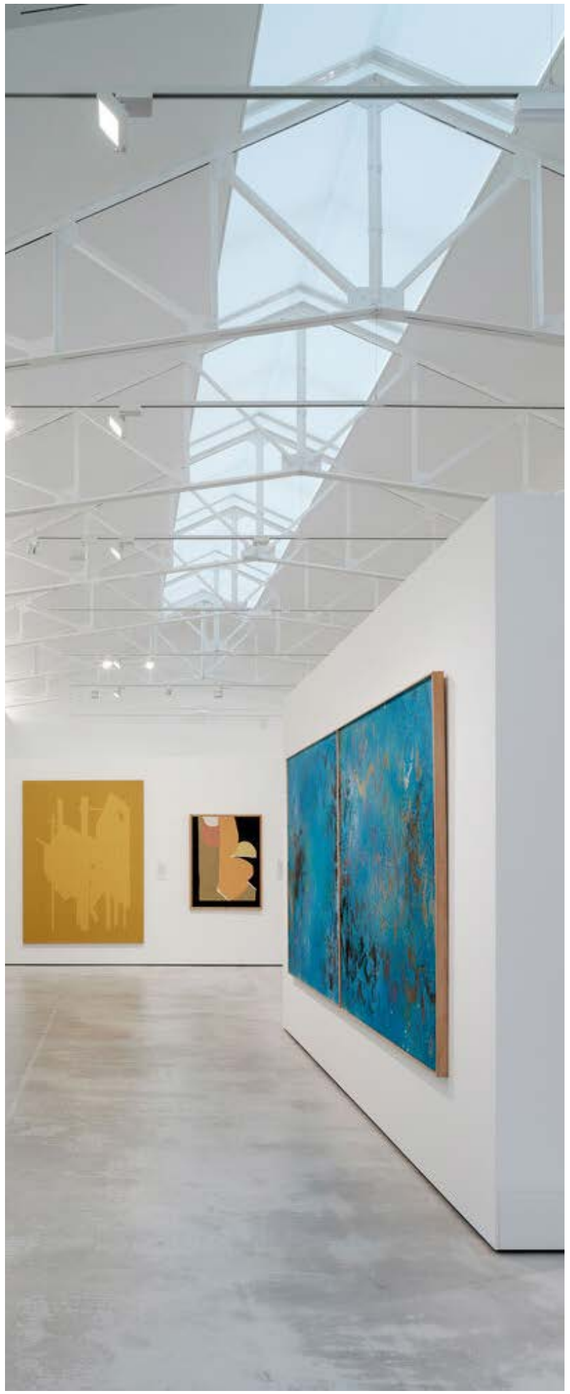
REFERENTE PROYECTUAL

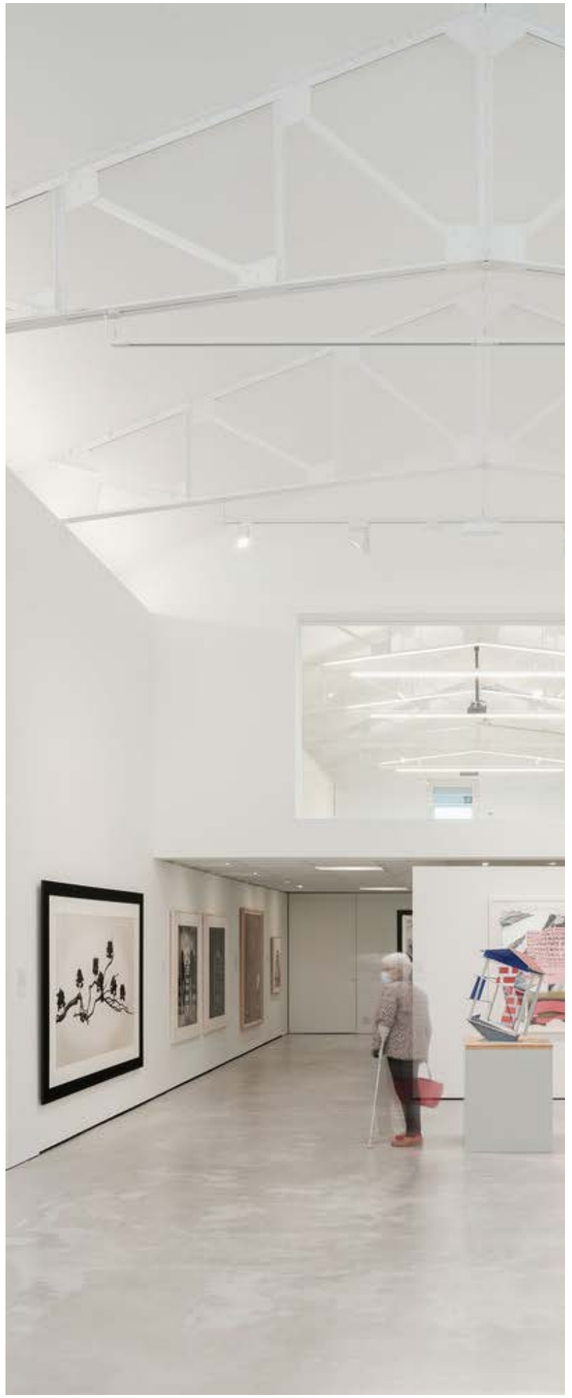
FUNDACIÓN ENAIRE / GFA 2

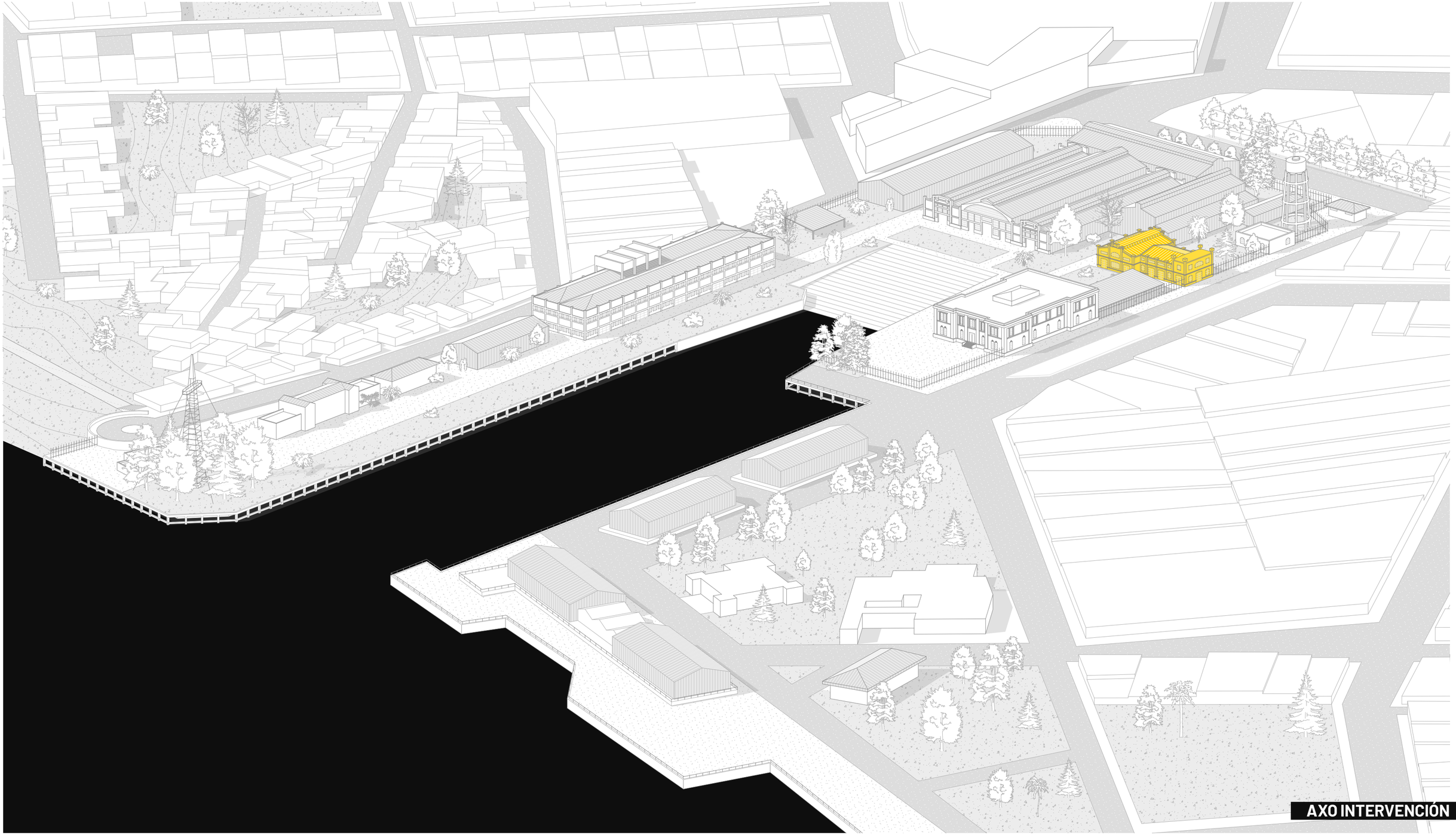
Arquitectos: GFA 2 / Fernández-Abascal & Muruzábal
Área: 1000 m^2
Año: 2018
Ciudad: Santander
Pais: España



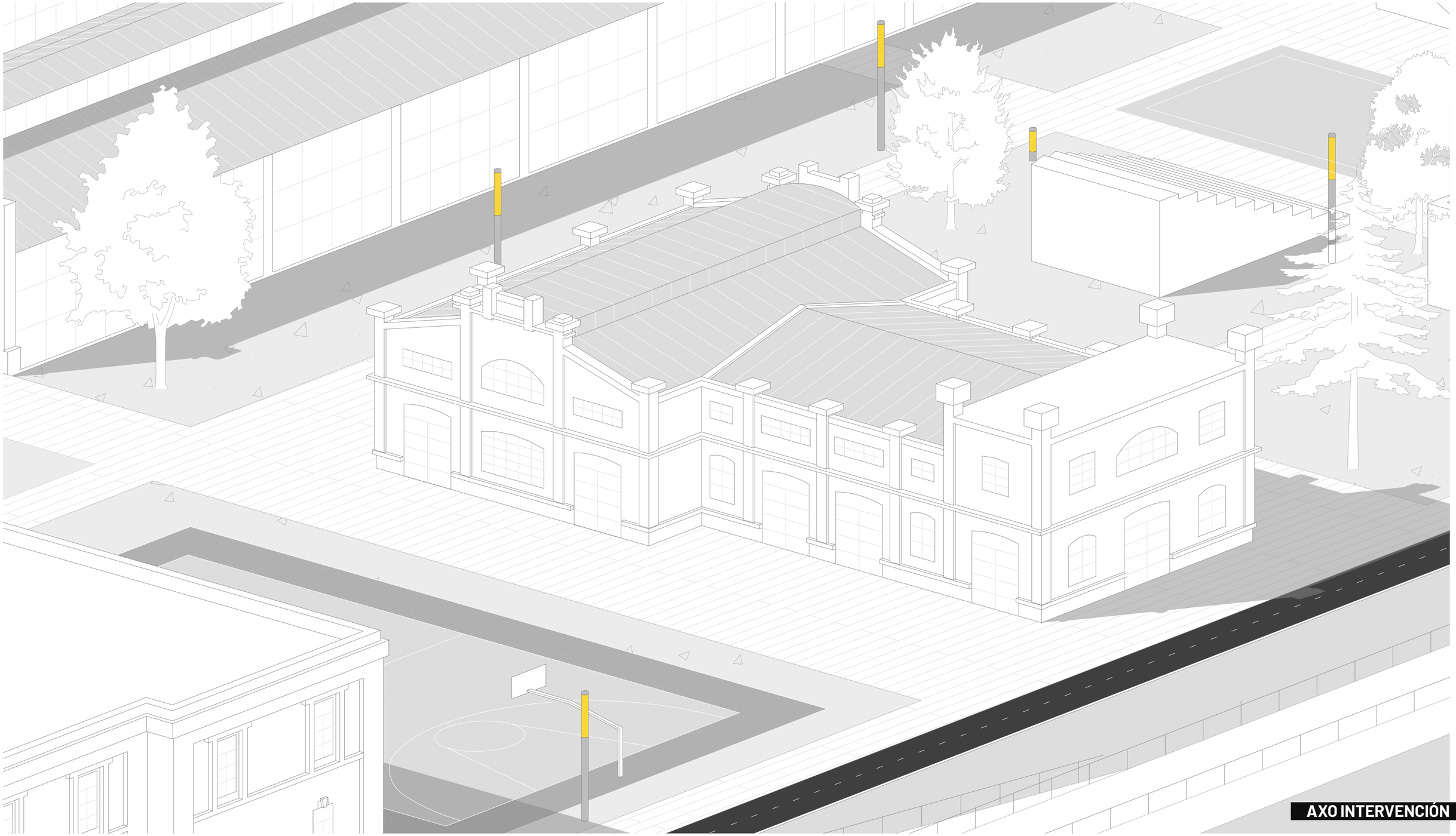






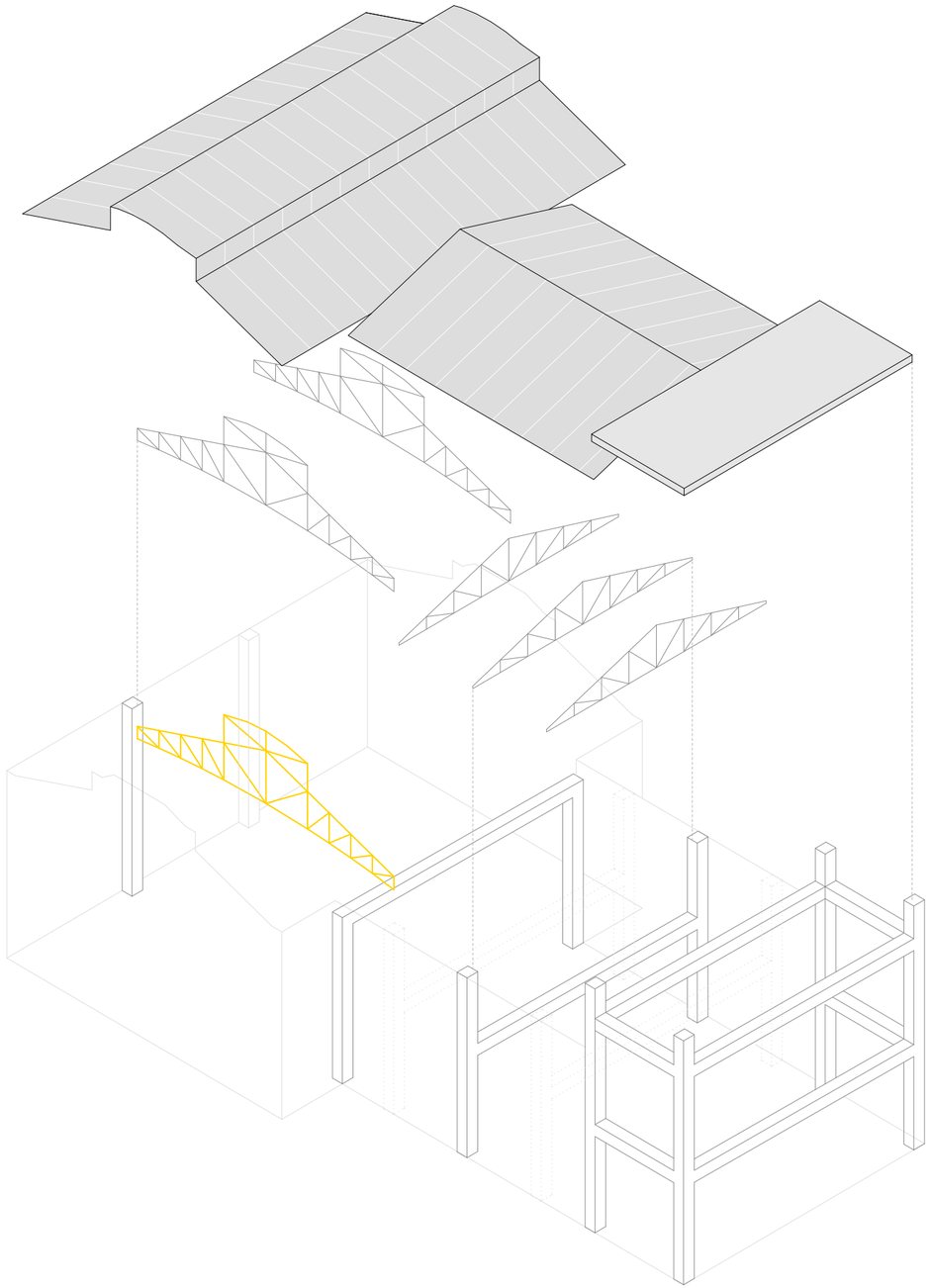


AXO INTERVENCIÓN



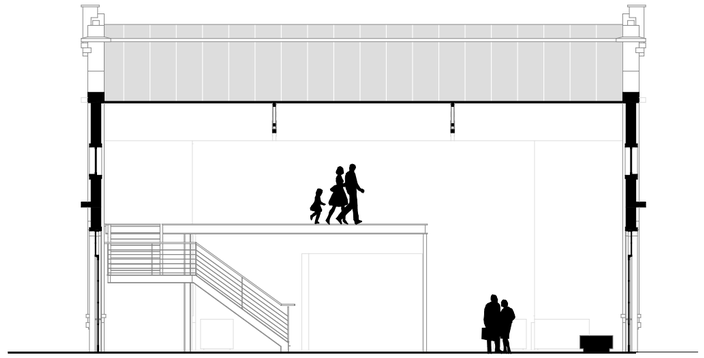
AXO INTERVENCIÓN

04

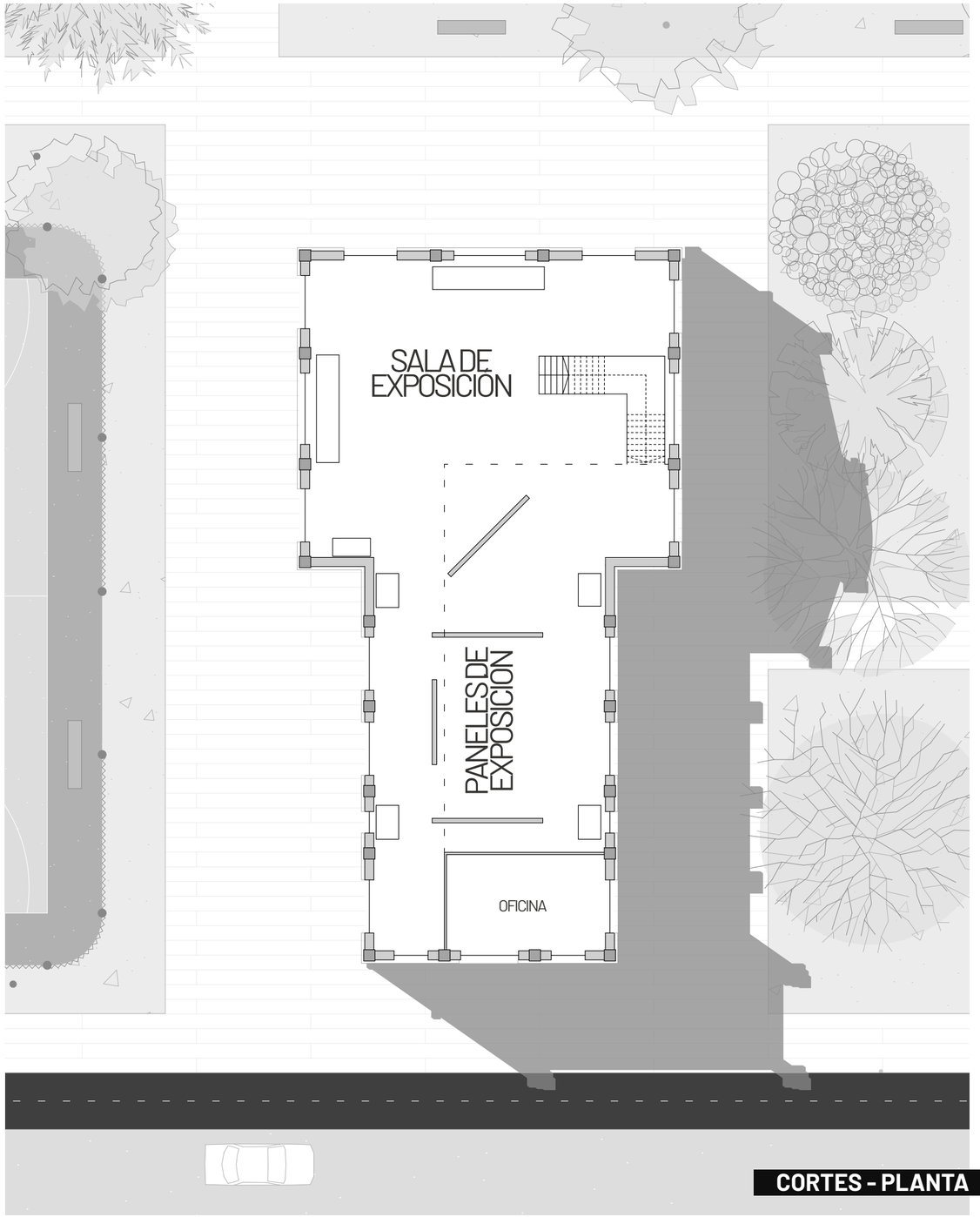




ESTRUCTURA







CORTES - PLANTA



MUSEO NAVAL EXTERIOR



MUSEO NAVAL INTERIOR

MERCADO ARTESANOS


LUCIANI
VARISCO
ROGELIO
FRIGERIO
GOB 2023
Felices 15
Mariana
Felices
15
Giuli





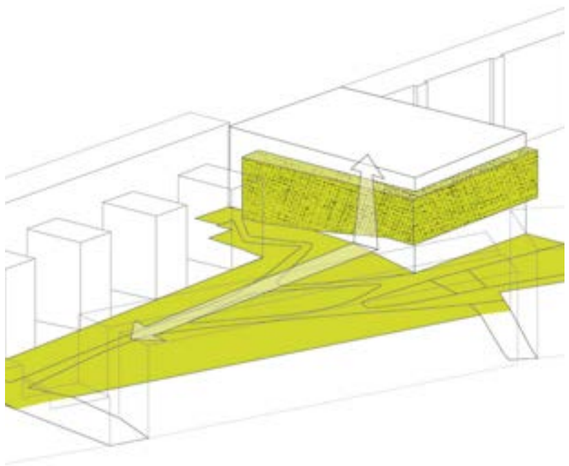

Felices
50 Giuli
LUCIA
MARISOL

04

REFERENTE PROYECTUAL

JARDÍ TURÓ PEIRA - ANNA NOGUERA

Arquitectos: Anna Noguera, Javier Fernandez
Área: 4430 m^2
Año: 2018
Ciudad: Barcelona
Pais: España

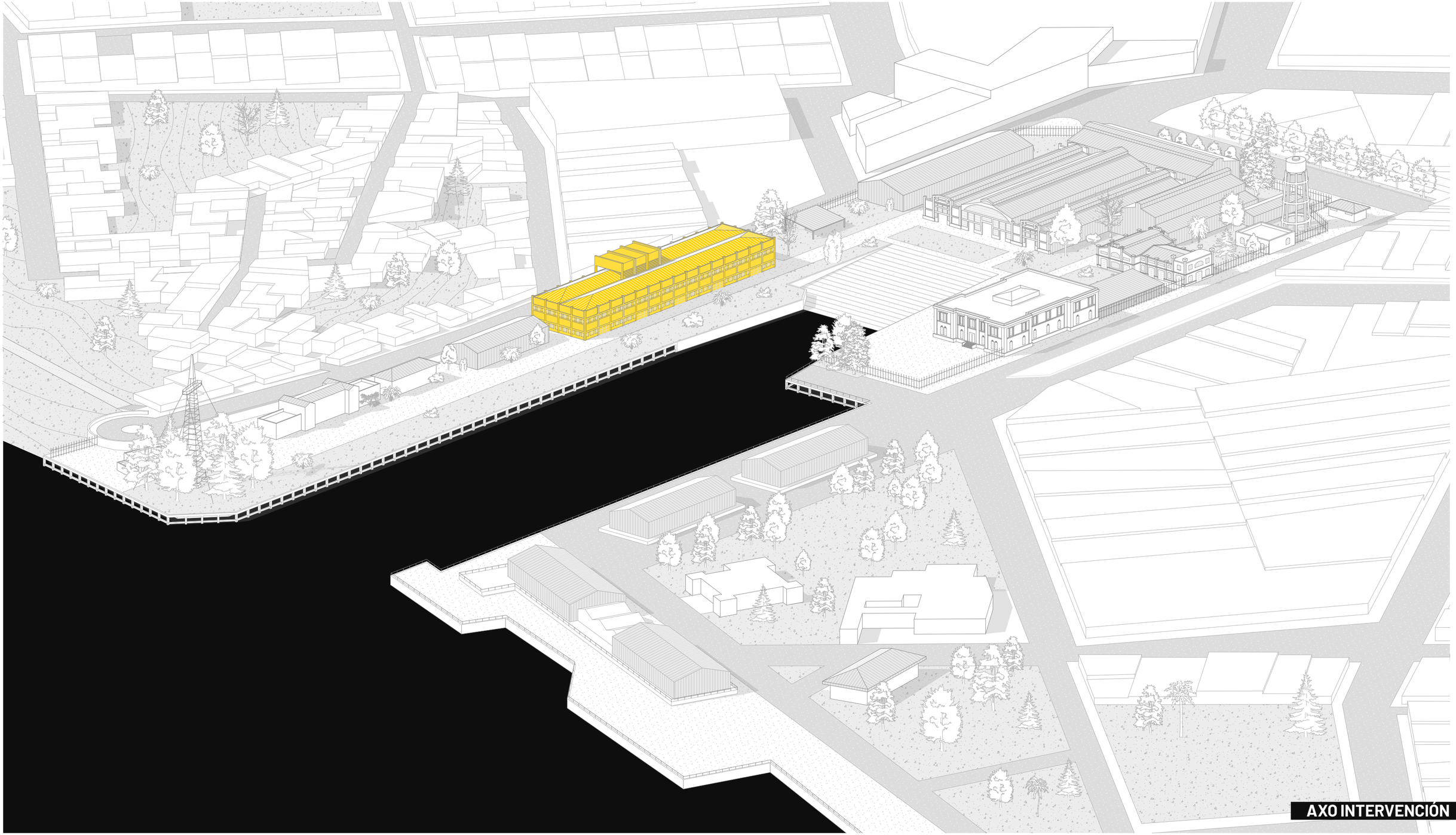




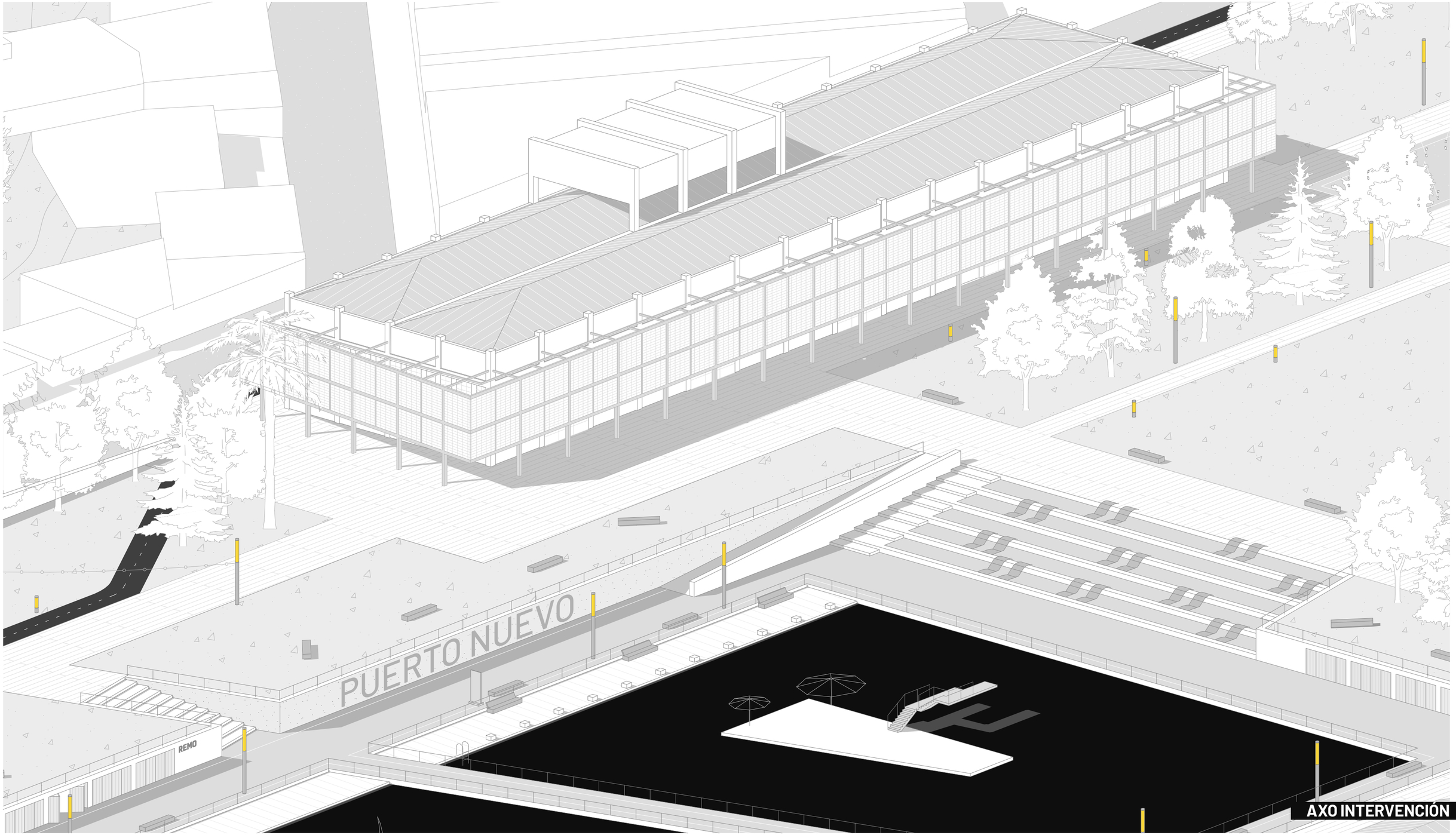




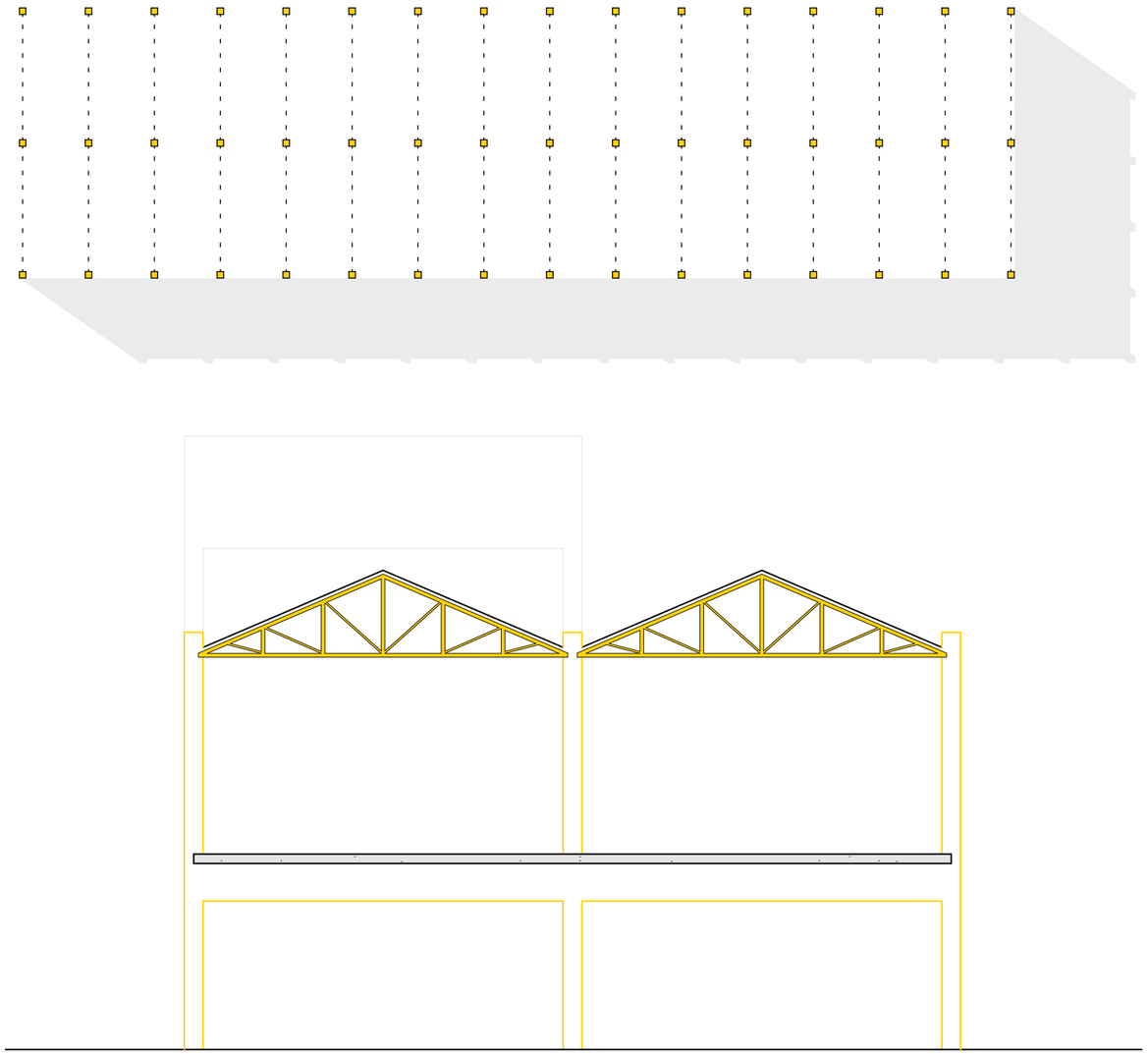


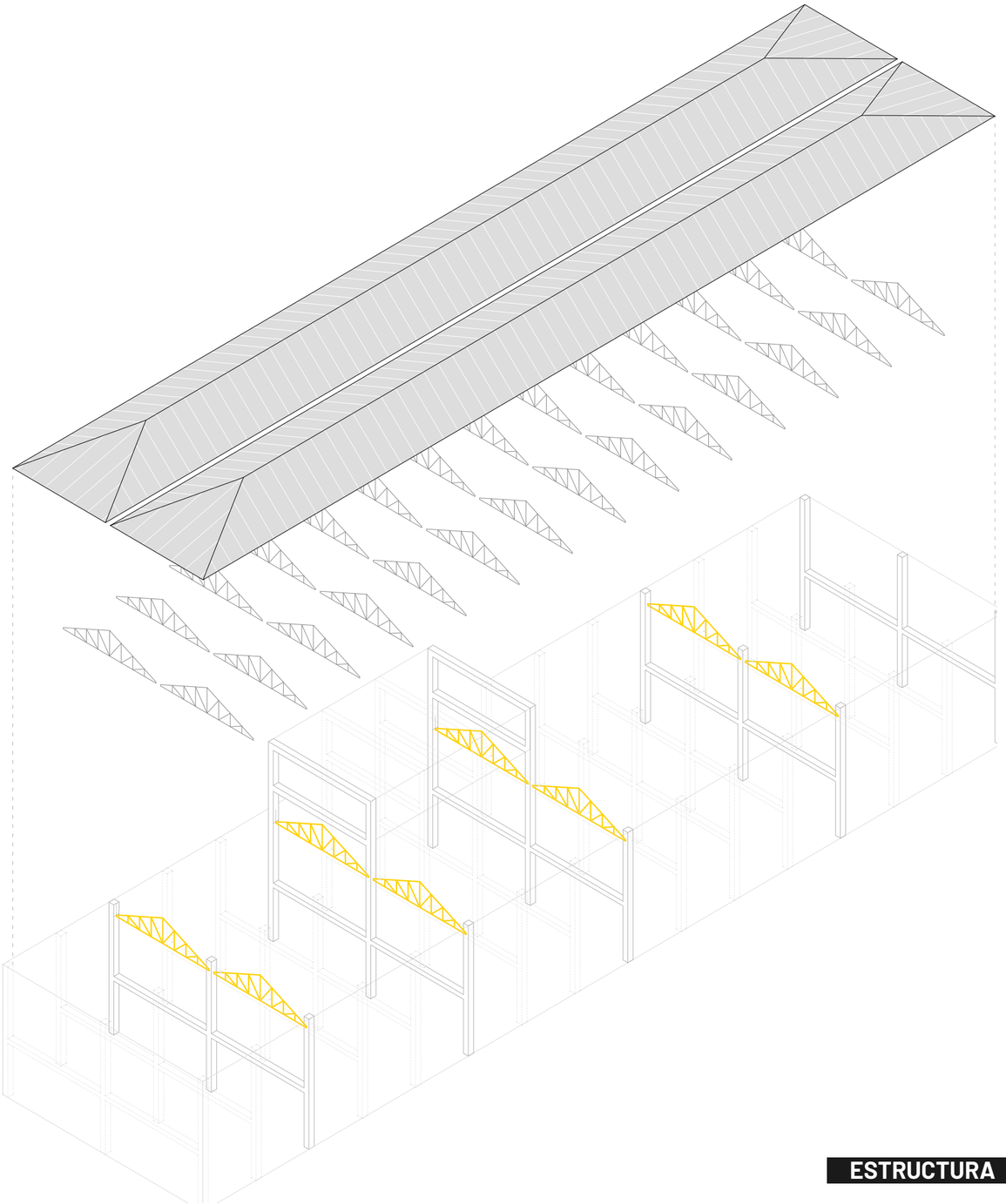


AXO INTERVENCIÓN

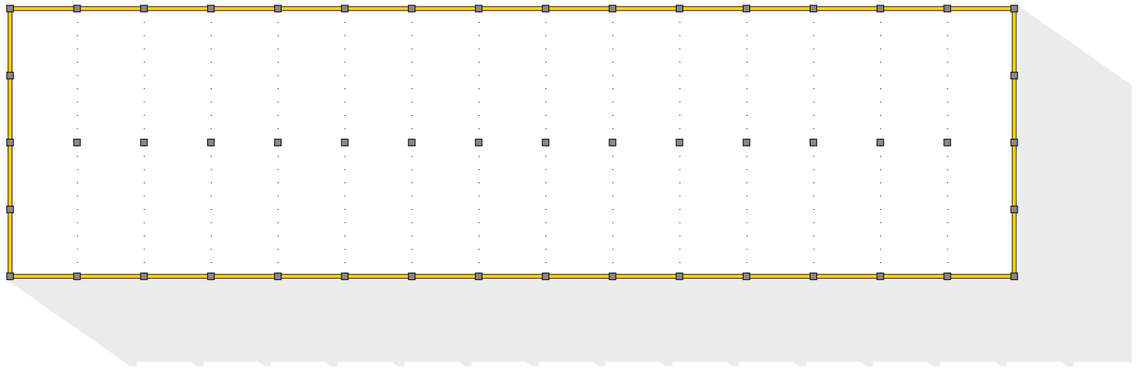


AXO INTERVENCIÓN





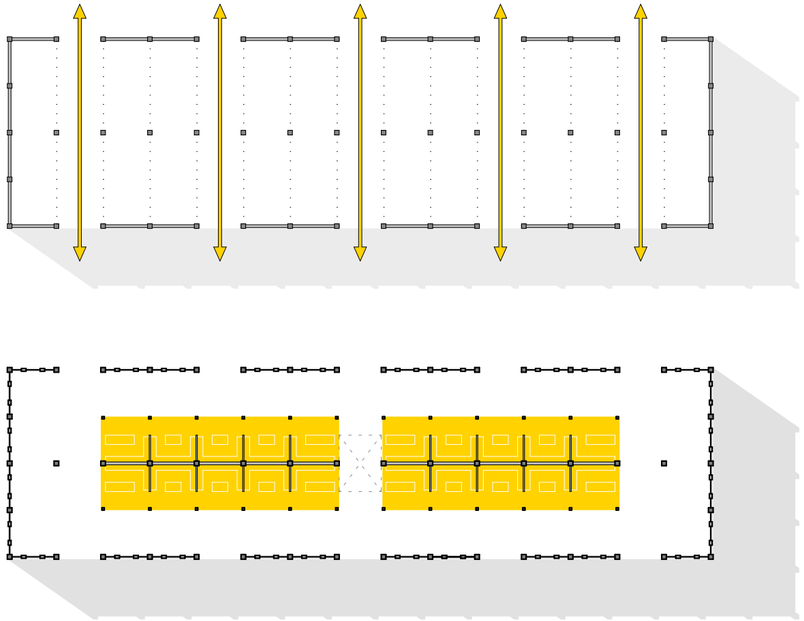
ESTRUCTURA

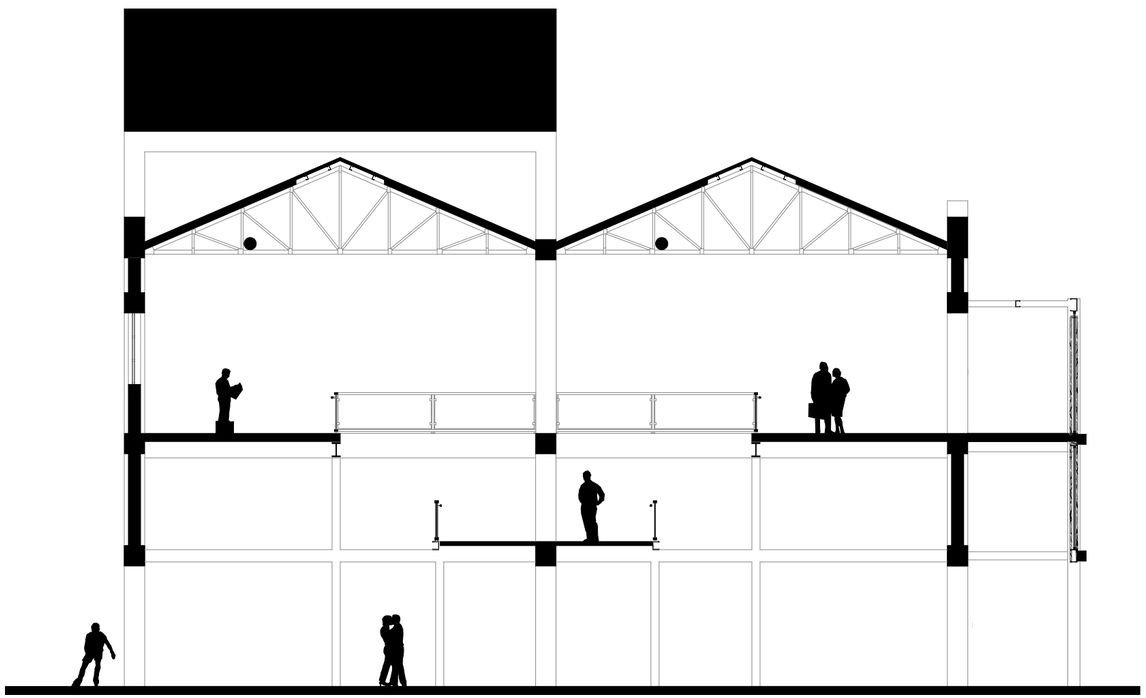


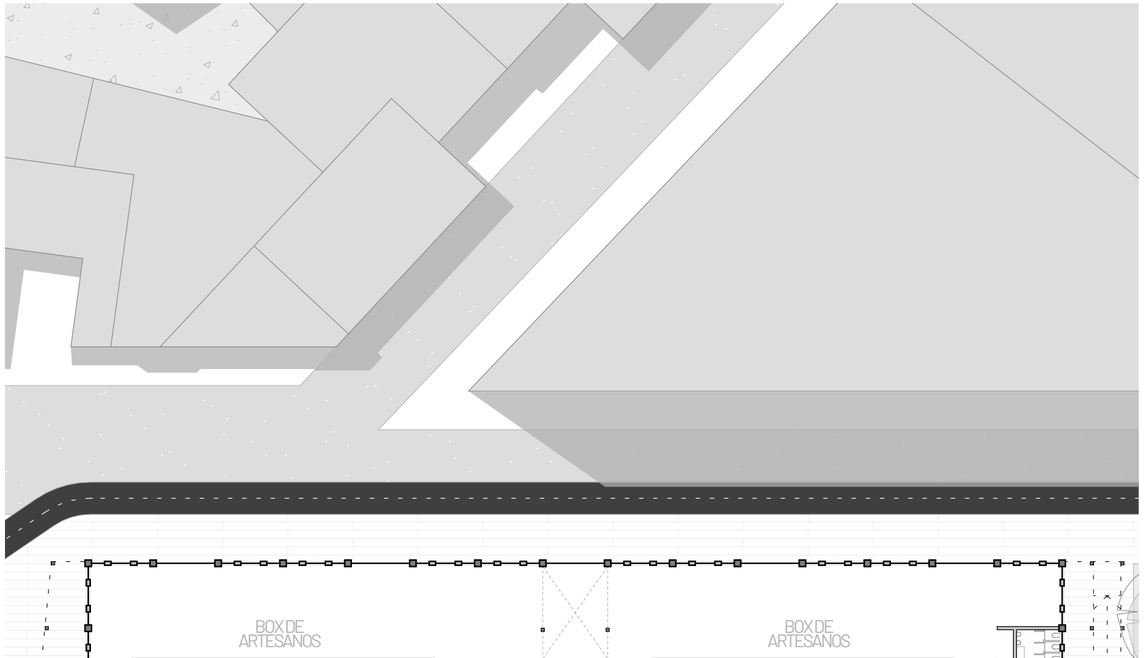




FACHADA







CORTE - PLANTA



MERCADO-ARTESANOS EXTERIOR



MERCADO INTERIOR



ARTESANOS INTERIOR

ASTILLERO CULTURAL




NO





04

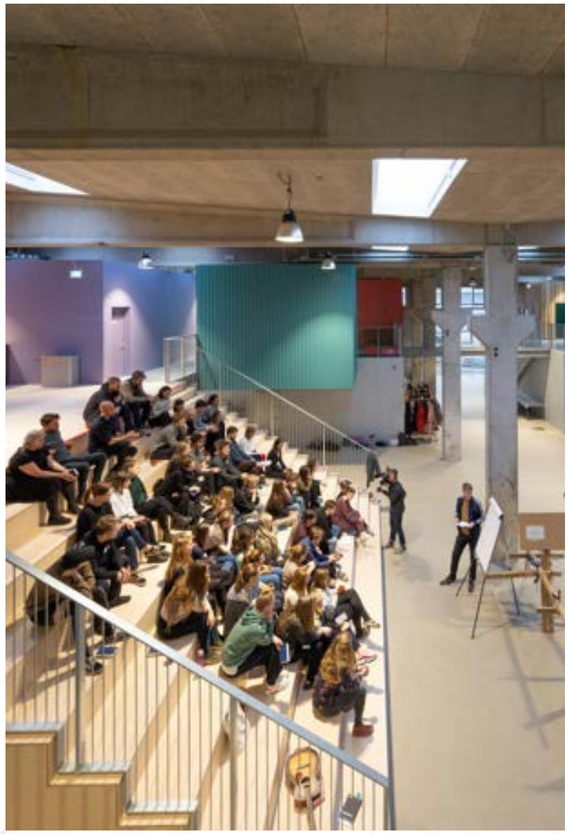
REFERENTE PROYECTUAL

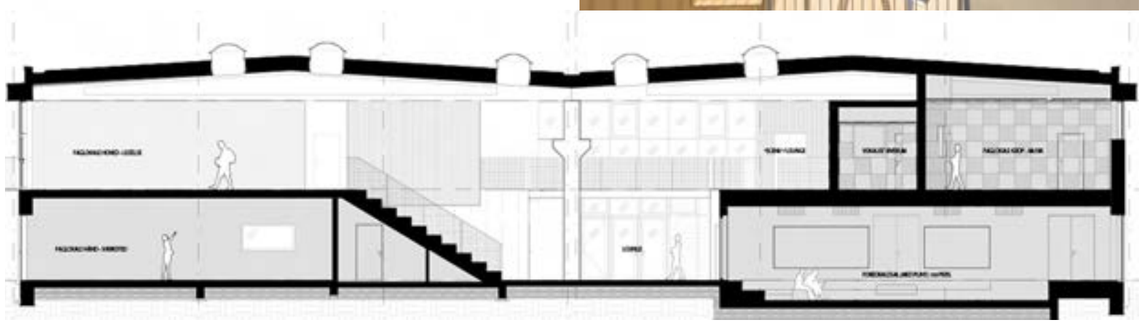
ESCUELA DE ROCK - MVDRV

Arquitectos: COBE , MVRDV
Área: 5578 m^2
Año: 2019
Ciudad: Roskilde
Pais: Dinamarca



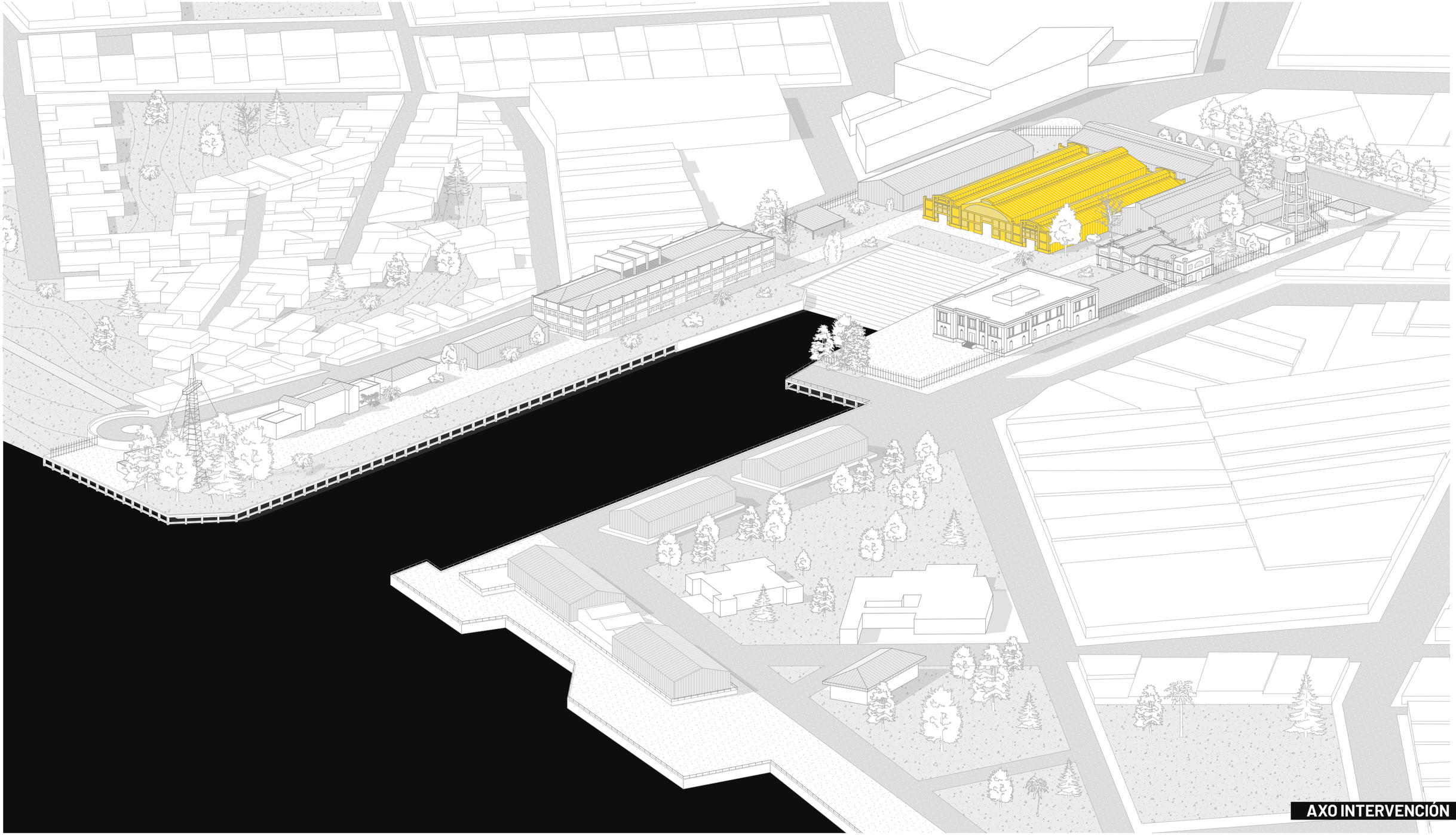
1st floor plan







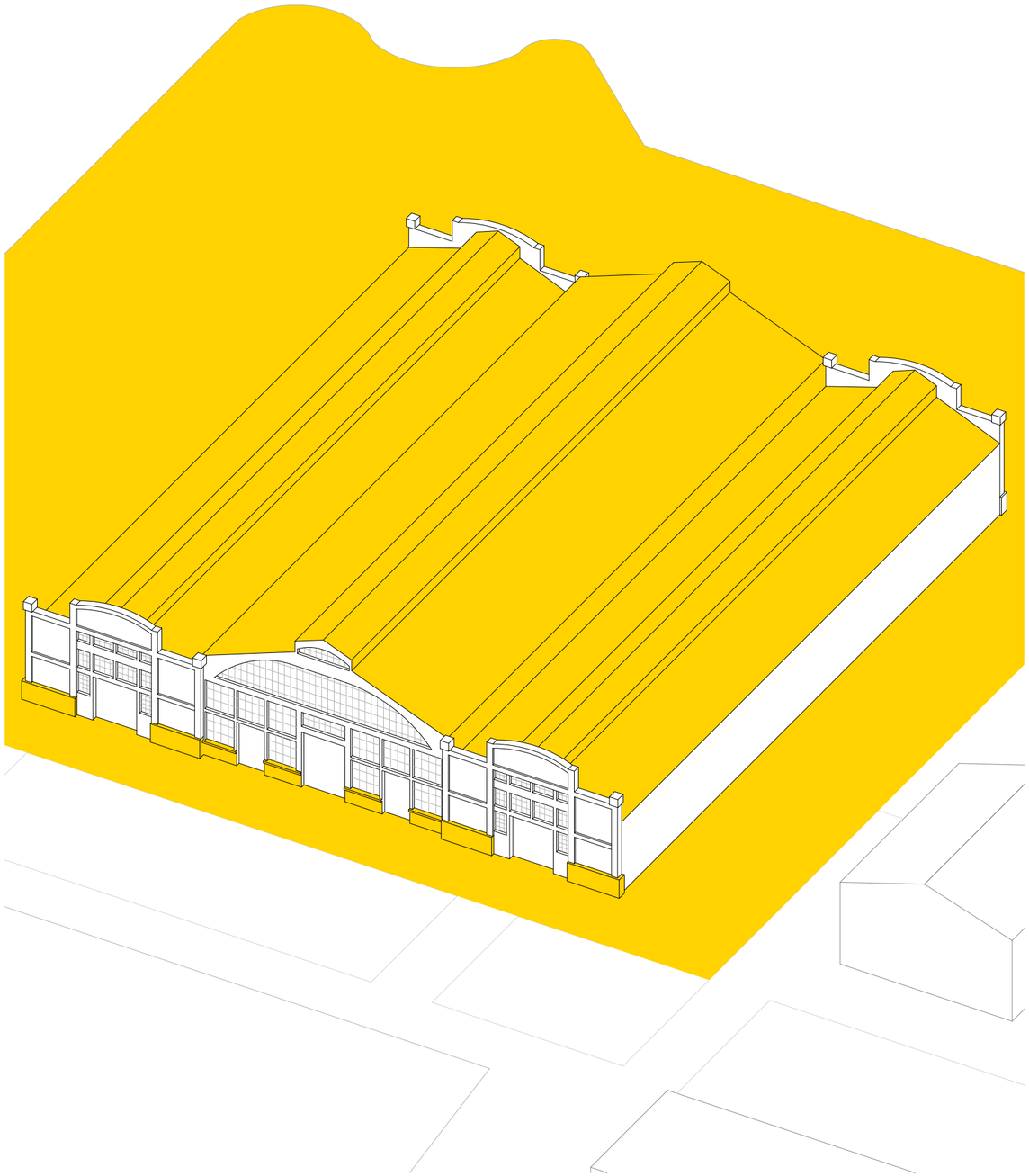




AXO INTERVENCIÓN

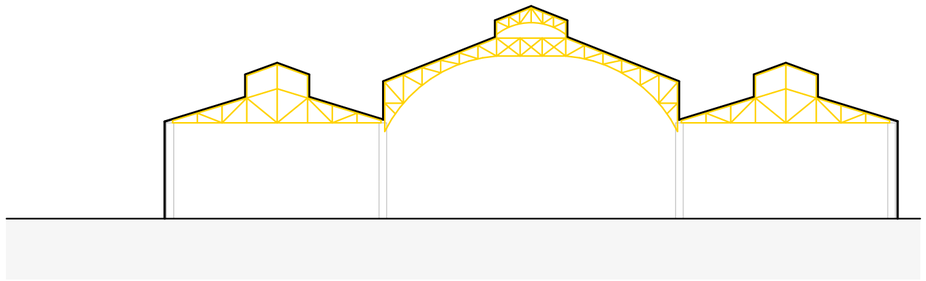


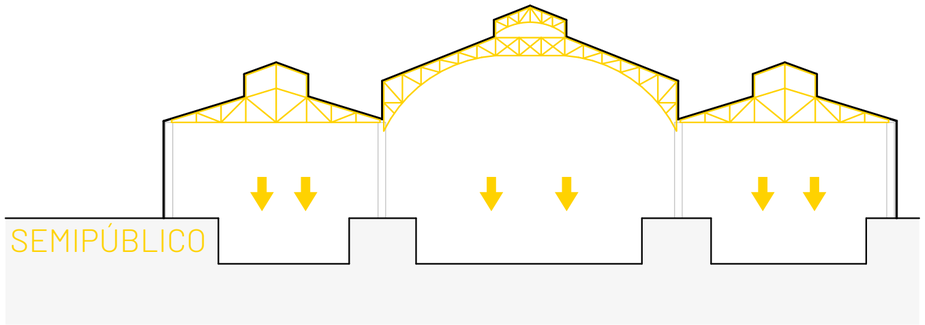
AXO INTERVENCIÓN

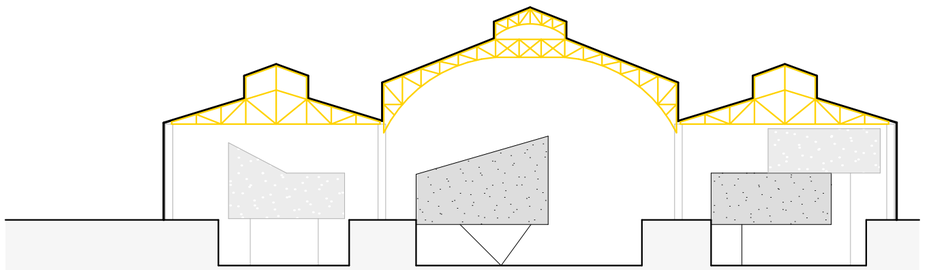


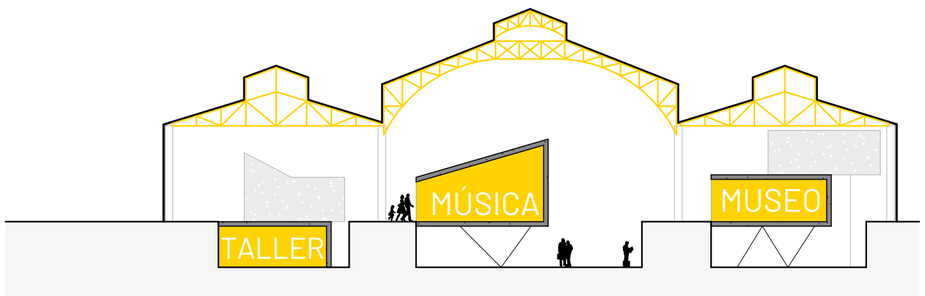


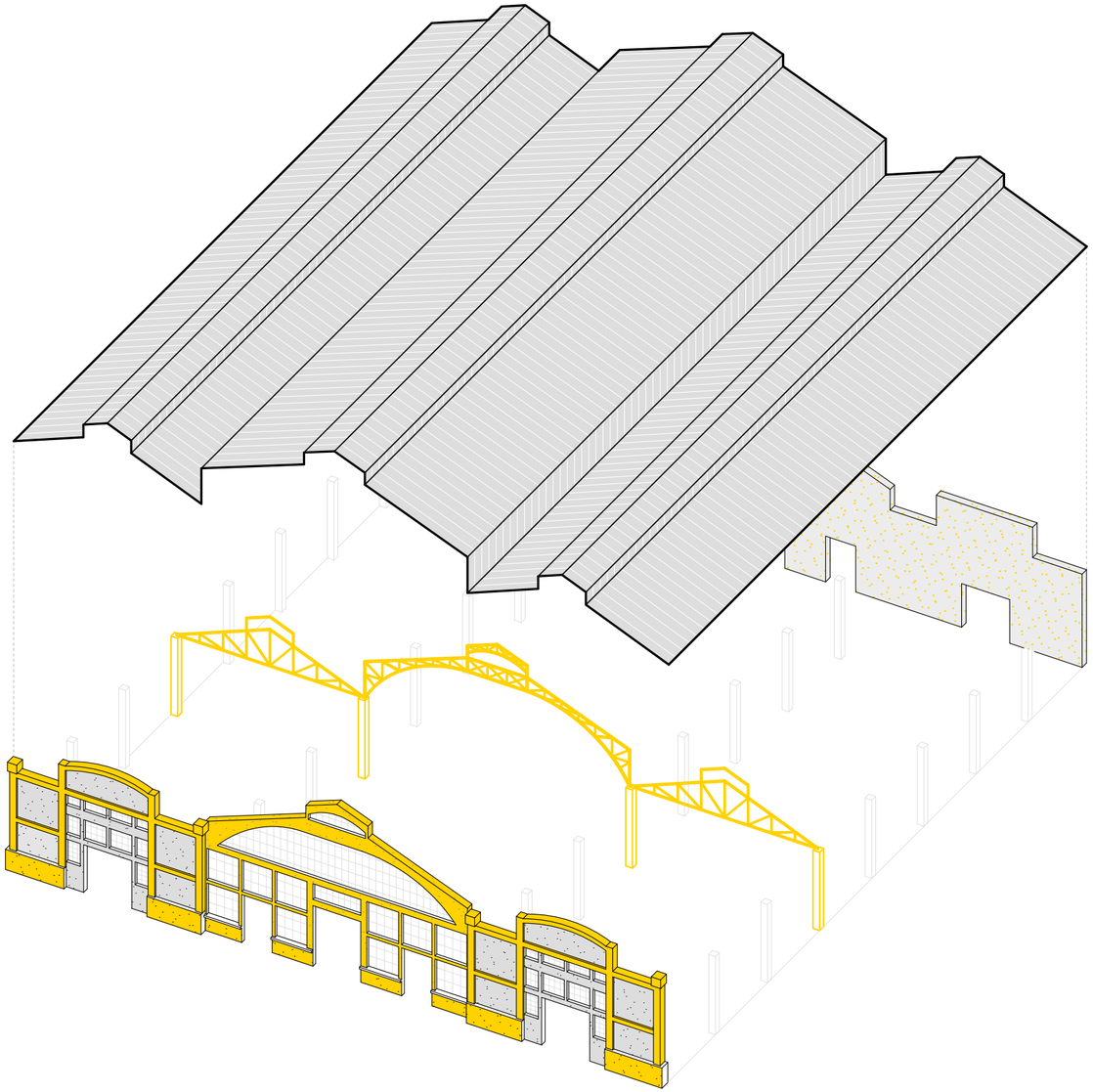
FACHADA





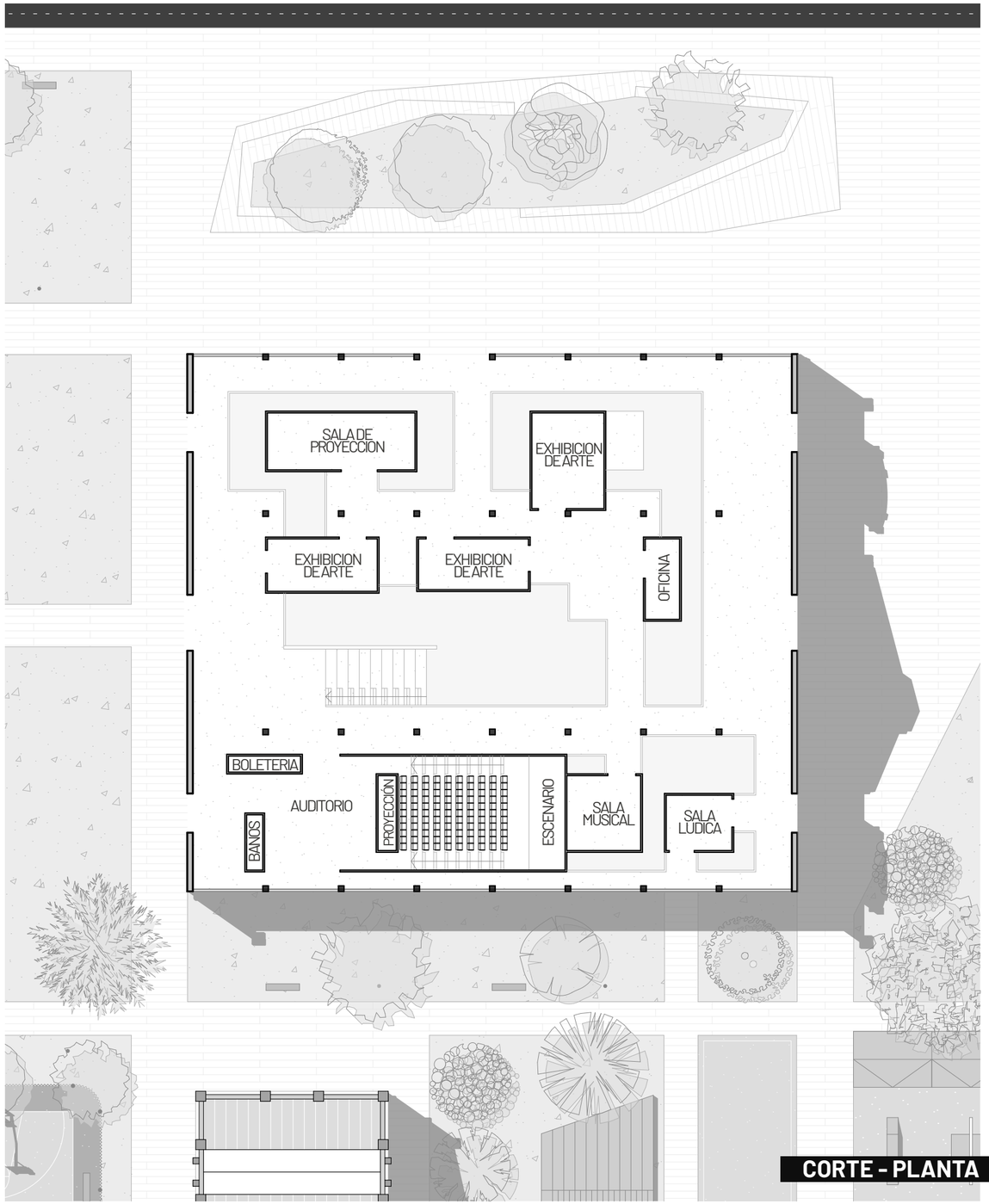






ESTRUCTURA





CORTE - PLANTA



ASTILLERO CULTURAL EXTERIOR



ASTILLERO CULTURAL INTERIOR



05
CONCLUSIÓN

La conclusión de este proyecto destaca la relevancia de unir dos sectores previamente desconectados y marginados dentro de la sociedad de Paraná, recuperando al mismo tiempo su historia y su conexión con el río. Este logro se materializó mediante la creación de espacios públicos de alta calidad, zonas culturales y espacios híbridos flexibles que tienen la capacidad de adaptarse a las cambiantes necesidades de la sociedad.

Asimismo, se resalta la importancia de reforzar la entrada principal de la ciudad y establecer un nuevo centro urbano que funcione como un atractivo punto turístico.Esta conclusión refleja de manera efectiva el impacto positivo de este proyecto en la comunidad, así como su contribución al fortalecimiento de la ciudad de Paraná para los años venideros.


BOLETERIA



06

AGRADECIMIENTOS

Un breve agradecimiento para esas personas que estuvieron siempre y fueron parte esencial para finalizar esta epoca.

Mientras escribo mis últimas palabras en este trabajo, deseo expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas que me han apoyado a lo largo de mi carrera y, en especial, en esta fase final para culminar mi Trabajo Final de Carrera de Arquitectura. Quiero comenzar agradeciendo principalmente a mi profesor y tutor, el Arq. Juan Germán Guardati, por su inquebrantable paciencia y orientación a lo largo de este camino. Siempre demostró su comprensión y dedicación con sus alumnos, brindando apoyo constante para avanzar y completar esta etapa. También deseo expresar mi gratitud a mis queridos tíos, ambos arquitectos, Walther Raul Graf y Cecilia Beatriz Torrealday. Siempre encontraron tiempo para enseñar y compartir sus conocimientos y experiencias a lo largo de los años de la carrera, tanto en el ámbito de la arquitectura como en la vida en general.

Mi familia merece un agradecimiento especial por su apoyo incondicional y su motivación constante para no desanimarme. A pesar de las dificultades personales, siempre estuvieron a mi lado, siendo testigos de mi esfuerzo y brindándome un apoyo incansable. A mis amigos del alma, no necesito decirles mucho; su presencia ha sido invaluable. A mi increíble compañera, quiero expresarte mi agradecimiento por tu cariño y apoyo constante en cada paso de este camino. Y, por supuesto, a mi fiel perra, que estuvo a mi lado desde el inicio de este trabajo hasta su finalización, brindándome su comprensión silenciosa en esas largas horas de encierro.

Al concluir esta etapa, que ha sido extensa y ha estado llena de emociones y desafíos, tanto académicos como personales, he finalizado una carrera que ha sido parte de mi vida durante muchos años. Quiero dedicar este trabajo a todas las personas que me han apoyado, incluyendo a aquellos que ya no están entre nosotros. Solo quiero decirles: ¡GRACIAS!



07

BIBLIOGRAFÍA

En este capitulo estaran los links donde se encuentren la informacion para realizar dicha tesis.

07

LINKS

- https://arzparan.org.ar/historia-de-la-ciudad/
- https://www.turismoentrerios.com/parana/historia.htm
- https://www.regionlitoral.net/2012/07/parana-el-puerto-nuevo.html
- https://www.miradorprovincial.com/index.php/id_um/195781-el-puerto-nuevo-no-puede-soltar-las-amarras-del-pasado-en-parana
- https://www.agendaabierta.com.ar/2020/05/6-de-mayo-de-1907-se-habilita-el-puerto-nuevo-de-parana/
- https://www.facebook.com/watch/?v=289583671631129
- https://paranahaciaelmundo.com/hace-114-anos-se-habilitaba-el-puerto-nuevo-de-parana/
- https://www.unoentrerios.com.ar/puerto-nuevo-los-tres-desafios-el-futuro-un-tesoro-abandonado-n2732545.html
- https://www.unoentrerios.com.ar/la-transformacion-del-puerto-nuevo-parana-llega-nacion-n2683340.html
- https://issuu.com/luciana.guadalupe/docs/tesis_final_libro_issue
- https://www.elonce.com/secciones/parana/688979-la-bajante-dej-al-descubierto-los-restos-de-un-muelle-de-carga-en-bajada-grande.htm
- https://www.smartvoll.com/projekte/toplocentralata/
- https://www.metalocus.es/es/noticias/ecosistema-urbano-gana-del-concurso-para-repensar-el-futuro-del-centro-urbano-de-west-palm-beach
- https://architizer.com/projects/station-f/
- https://www.beta-architecture.com/rockmagneten-transform/#gallery-4
- https://issuu.com/agoslaurini/docs/itinerarios_de_paisaje_cultural_industrial
- https://issuu.com/yolandatoccza/docs/critica_10-05_compressed_1_
- https://issuu.com/jaquelineruivo/docs/reconstruindo_memorias?utm_medium=referral&utm_source=www.behance.net
- https://www.archdaily.cl/cl/758898/segundo-lugar-en-concurso-de-habilitacion-y-construccion-archivo-y-biblioteca-regional-de-punta-arenas-chile?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/1000466/perkins-and-will-entre-los-finalistas-para-el-diseno-del-museo-de-la-marina-de-los-estados-unidos-junto-con-big-gehry-partners-dlr-group-y-quinn-evans?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/971115/fundacion-enaire-gfa-2-fernandez-abascal-and-muruzabal?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/911912/museo-lodeve-projectiles?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/625063/museo-imperial-war-foster-partners?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/961718/museo-francisco-sobrino-pablo-moreno-mansilla?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/990856/estacion-tapachula-colectivo-c733?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/939209/shenzhen-shenwan-street-park-aube-conception?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/787524/escuelas-andre-malraux-en-montpellier-dominique-coulon-and-associes?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/986937/oficinas-berlin-gms-arquitectura-plus-estudio-inplace?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/867444/los-arquitectos-emergentes-vargo-nielsen-palle-ganan-el-concurso-para-la-nueva-escuela-de-arquitectura-de-aarhus?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/881397/lumiere-cinema-maastricht-jhk-architecten-plus-verlaan-and-bouwstra-architecten?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/803711/effekts-winning-proposal-converts-abandoned-warehouse-into-cultural-hub?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=-bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/896778/el-taller-de-arquitectos-disenara-remodelacion-del-espacio-publico-de-la-tebaida-colombia?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/02-102967/primer-lugar-concurso-one-prize-el-agua-como-el-sexto-barrio-de-nueva-york-ny-parallel-networks-ali-fard-ghazal-jafari?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/975429/fonamental-transformacion-de-plaza-mallorca-son-estudi?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/623967/proyecto-de-recuperacion-ambiental-y-puesta-en-valor-del-entorno-de-la-fortaleza-y-playa-fluvial-de-goian-pablo-gallego-picard?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/869159/c-square-plaza-the-marc-boutin-architectural-collaborative?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/886281/parque-del-fiordo-vestre-adept?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/02-169805/ganadores-concurso-nacional-de-proyectos-de-titulo-arquitectura-caliente-2012?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/805477/arquitectura-en-machu-picchu-tres-proyectos-en-el-paisaje?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/951806/canoeing-training-center-mosm-rs-plus-robert-skitek?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/785658/plaza-poppy-the-marc-boutin-architectural-collaborative?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/916769/yangpu-riverfront-south-section-phase-ii-da-landscape?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/921159/azatlyk-central-square-of-naberezhnye-chelny-drom?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/02-320551/primer-lugar-concurso-publico-internacional-de-anteproyectos-parque-del-rio-en-la-ciudad-de-medellin?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/931806/plan-maestro-de-big-plus-field-operations-busca-mitigar-inundaciones-en-brooklyn?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/877276/reforma-plaza-de-abastos-de-lugo-olaestudio-plus-mercasa?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
  https://www.archdaily.cl/cl/971115/fundacion-enaire-gfa-2-fernandez-abascal-and-muruzabal?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
  https://www.archdaily.cl/cl/775624/renzo-piano-convertira-una-antigua-central-electrica-en-un-centro-cultural-en-moscu?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/971672/getteron-fifth-bay-public-bath-mareld-landskapsarkitekt?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/909968/recuperacion-de-galpones-ferroviarios-para-escuela-de-bellas-artes-en-rosario?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/778264/club-de-kayak-flotante-force4-architects?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/1004425/harinera-del-grao-vam10-arquitectura-y-paisaje?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/913023/tel-avivs-central-promenade-renewal-mayslits-kassif-architects?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/958428/yantian-1km-waterfront-boardwalk-elandscript-studio?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/1000898/jardin-garaje-studio-north?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/1001965/pabellon-de-estudios-tu-braunschweig-gustav-dusing-plus-max-hacke?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/999214/buenos-aires-y-el-rio-conoce-los-ganadores-del-concurso-para-el-parque-publico-costa-urbana?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open https://www.archdaily.cl/cl/624399/banos-en-el-puerto-faaborg-urban-agency-jds-creo-arkitekter?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/797527/en-que-esta-el-proyecto-parques-del-rio-en-medellin?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/985440/hosteleria-manifesto-market-andel-chybik-plus-kristof?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/971399/se-anuncian-los-proyectos-ganadores-para-los-laboratorios-tecnicos-de-la-eaab-esp-en-bogota?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/922092/polideportivo-turo-de-la-peira-anna-noguera-plus-javier-fernandez?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/1000972/hacia-la-recuperacion-y-transformacion-de-santiago-de-cali-el-proyecto-ganador-para-el-paseo-de-jovita-al-rio-en-colombia?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/883507/parque-zaryadye-diller-scofidio-plus-renfro?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/907190/hussein-bin-talal-park-strelka-architects-plus-strelka-kb-plus-snohetta?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/970831/minhang-riverfront-regeneration-spark-architects?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/762322/celula-arquitectura-segundo-y-tercer-lugar-por-plan-maestro-en-cerros-nutibara-y-la-asomadera-medellin?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/869228/mobo-revela-nuevas-imagenes-de-los-futuros-enlaces-peatonales-en-la-ciudad-amurallada-de-cartagena?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/55686/performance-capture-studio-kanner-architects-lorcan-o%25e2%2580%2599herlihy-architects?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/908316/covered-market-and-exhibition-area-in-schiltigheim-dominique-coulon-and-associes?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/922918/patreon-office-gensler?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/942964/rehabilitation-of-the-cordoba-congress-center-lap-arquitectos-asociados https://www.archdaily.com/965676/polygon-gallery-patkau-architects?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/909568/biblioteca-lochal-mecanoo-plus-civic-architects-plus-braaksma-and-roos-architectenbureau-plus-inside-outside?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/899288/sea-club-punta-marques-128-arquitectura-y-diseno-urbano-plus-kontrast?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=-bookmark-open
- https://www.archdaily.com/944498/melicidade-offices-in-sao-paulo-estudio-elia-irastorza-plus-athie-wohnrath-associados?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/912035/roskilde-festival-folk-high-school-mvrdv-plus-cobe?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/873855/burgos-railway-station-refurbishment-contell-martinez-arquitectos?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/781048/mobo-architects-plus-ecopolis-plus-concreta-disenaran-la-estrategia-de-intervencion-para-el-rio-fucha-en-bogota?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/971020/las-infraestructuras-obsoletas-del-borde-del-rio-parana-y-su-papel-en-la-reestructuracion-del-frente-ribereno-de-rosario?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/784725/cf-moller-wins-competition-to-masterplan-copenhagen-shoreline?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/937971/islas-flotantes-en-el-puerto-de-copenhagen-diseno-flexible-resistente-al-clima?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/805361/boza-plus-shift-arquitectos-segundo-lugar-en-concurso-parque-metropolitano-borde-costero-antofagasta?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/158661/the-citydeck-stosslu?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/867850/sorenga-sjobad-lpo-arkitekter?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/11216/copenhagen-harbour-bath-plot?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.com/423048/kalvebod-waves-jds-architects?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/965828/puente-para-ciclistas-y-peatones-lille-langebro-wilkinsoneyre?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.mx/mx/921932/puerto-sevkabel-ab-chvoya?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/946880/entre-el-agua-y-la-tierra-10-proyectos-de-paseos-costeros-maritimos-y-fluviales?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/625940/banos-en-el-puerto-hasle-white?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/921276/refuncionalizacion-ex-molino-marconetti-subsecretaria-de-obras-de-arquitectura-gobierno-de-la-ciudad-de-santa-fe?-fbclid=IwAR11s7YaNIH-4Sp70blmpwgJ5n0QzuWKKa1Y6UJ7n5FMLa7EZrPpCKkVcCk_aem_ATp2vCA00BAOsk9MvNEOjBSsb79hXO1jzshOA1CTprUrMMxug7UG4x_rFZdHwHLIGDA
- https://www.archdaily.cl/cl/626357/costanera-ciudad-de-parana-ruben-edgardo-cabrera?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open
- https://www.archdaily.cl/cl/922327/conoce-el-proyecto-ganador-del-concurso-buenos-aires-y-el-rio-parque-costanera-norte?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open