

PROPUESTA SECTOR REGIMIENTO-PENITENCIARÍA CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PROYECTO URBANO COSTERO CORRIENTES

Arqs. Malena Pérez / Leandro D. Rosso
e3estudio@outlook.com



Sector ejército penitenciaria

FICHA TÉCNICA

Tipo de obra: Concurso de Ideas Proyecto Urbano Costero Corrientes.

Ubicación: ciudad de Corrientes, Corrientes.

Autores: E3estudio. Arqs. Malena Pérez y Leandro Rosso.

Colaboradores: Ángel E. Brollo y Germán Romero.

Año del proyecto: 2019.

E3estudio. Breve referencia curricular

E3estudio es un estudio de arquitectura dirigido por los arquitectos Mg. Malena Pérez y Leandro Rosso. Desde el año 2004, junto con un amplio grupo de colaboradores, han trabajado en forma ininterrumpida proyectando y ejecutando obras en las ciudades de Resistencia, Corrientes, Paso

de la Patria, Posadas e Iguazú. Los cometidos arquitectónicos abarcan tipologías de diseño urbano, paisajístico, residencial, hotelería, comercial, agrupaciones, edificios en altura y equipamientos especiales. Su actividad profesional se complementa con actividades de investigación, docencia, dirección institucional y promoción de la arquitectura en el nordeste argentino.

<http://dx.doi.org/10.30972/adn.074053> ■

PROPUESTA SECTOR
REGIMIENTO-
PENITENCIARÍA.
CONCURSO NACIONAL
DE IDEAS PROYECTO
URBANO COSTERO
CORRIENTES

RESUMEN

El presente artículo expone los aspectos principales de la propuesta urbano-arquitectónica para el sector del regimiento-penitenciaría presentada al Concurso Nacional de Ideas Proyecto Urbano Costero para la ciudad de Corrientes, Argentina por los autores. Se explicita el encuadre teórico desde el cual fue concebida la propuesta, bajo paradigmas innovadores en relación con la forma tradicional de hacer ciudad; las estrategias generales de la intervención; sus intenciones principales y el desarrollo de la propuesta. Finalmente se exponen algunas reflexiones finales que recuperan desde una perspectiva crítica las potencialidades y el rol del proyecto urbano en la generación de la ciudad.

ABSTRACT

This article exposes the main aspects of the urban-architectural proposal for the Regiment-Penitentiary sector, presented by the authors to the National Ideas Contest "Corrientes City Coastal Urban Project", specifying the theoretical framework from which the proposal was conceived, under innovative paradigms in relation to the traditional way of making a city; the general intervention strategies; its main intentions and the development of the proposal. Finally some final reflections are exposed that recover, from a critical perspective, the potential and the role of the urban project in the generation of the city.

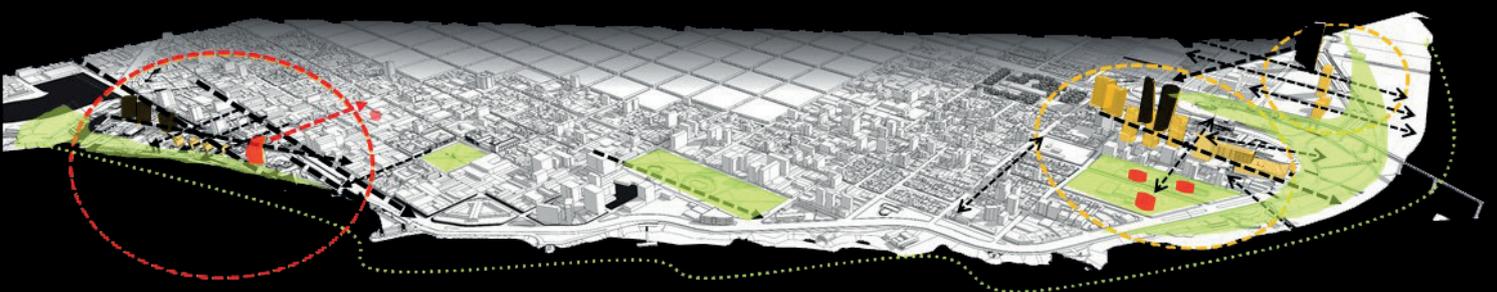
PALABRAS CLAVE

Proyecto urbano-arquitectónico; concurso proyecto urbano costero; Corrientes.

KEYWORDS

Urban-Architectural Project; Coastal Urban Project Contest; Corrientes city.

CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PROYECTO URBANO COSTERO



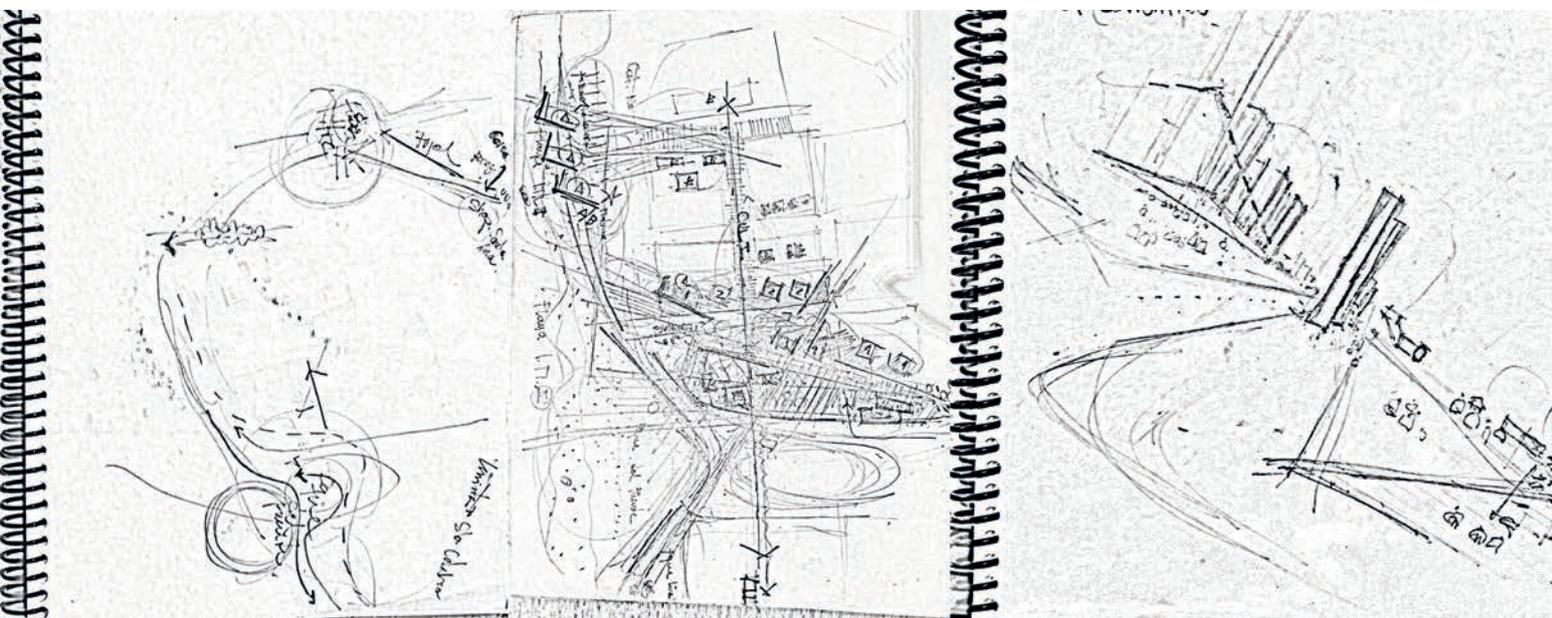


Imagen 1. Escalas de abordaje del proyecto / croquis iniciales. Escala urbana / escala de ordenación especial / escala peatonal: imagen urbana. Fuente: elaboración propia

INTRODUCCIÓN

Los conceptos que guiaron la propuesta *Pokoí Corrientes* premiada en el Concurso Nacional de Ideas Proyecto Urbano Costero Corrientes, ahondan en las prácticas de diseño urbano que fomentan la diversidad y las relaciones intersubjetivas logrando un equilibrio deseable entre lo público y lo privado. Los conceptos ordenadores de las decisiones que respaldaron este proyecto brindaron la posibilidad de que el espacio de propiedad pública (espacios verdes, equipamientos, infraestructuras) pueda estar articulado con programas de diversa utilidad privada (residencial, productivo, administrativo, comercial y hotelería), para generar la oportunidad de hacer gestión urbana de una manera que a priori se entiende como superadora de la forma tradicional en la que se hace ciudad.

A través del trabajo de investigación que sustentó la propuesta urbana premiada, se procuró demostrar la necesidad de generar instrumentos de ordenación urbanística que contemplen otras escalas y complejidades de regulación del suelo, escalas operativas que permitan la recuperación de áreas estratégicas de la ciudad, de valor histórico, turístico y paisajístico, en las cuales la normativa adquiera un detalle de regulación que permita implementar una forma de gestión del espacio público-privada, estableciendo criterios de sinergia e interrelación entre las categorías dominiales.

La propuesta urbano-arquitectónica *Pokoí Corrientes* supuso un desafío superador al mencionado en las bases, el de diseñar sectores de la ciudad articuladores entre la ciudad

y el río, comprometidos con el espacio público atendiendo al mismo tiempo la demanda de espacios públicos y privados, recurriendo a reflexiones urbanas que permitieran lograr una nueva forma de urbanizar y legislar la apropiación y el uso de estos espacios. La propuesta de edificabilidad del proyecto se apoyó en un "urbanismo en niveles", que supera el urbanismo tradicional de cota cero, de acción a nivel de superficie, difícil de resolver en la ecuación urbana. Su accionar ecosistémico nos permitió instrumentar la normativa y el reglamento expuestos en las bases del concurso, en diferentes niveles o planos de acción para conseguir una mayor autosuficiencia, funcionalidad y habitabilidad del medio urbano, obligando a buscar la coherencia de la lógica vertical y horizontal, a la vez.

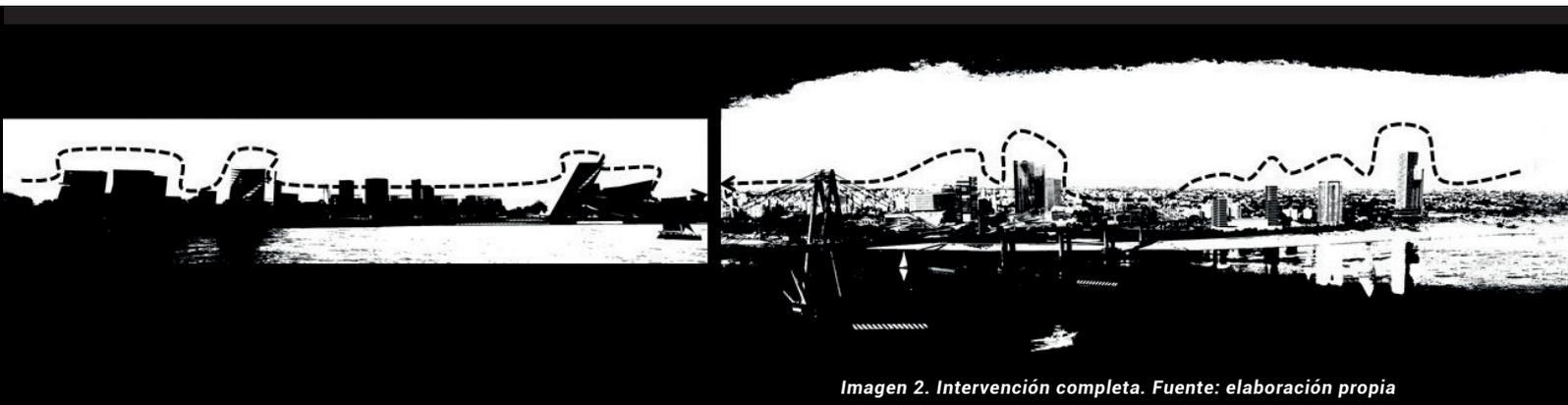


Imagen 2. Intervención completa. Fuente: elaboración propia

La interconexión buscada llevó a una edificación contemplada en niveles como capas superpuestas de movilidad, servicios, biodiversidad y los ciclos de los materiales, el agua y la energía. Esta lógica superadora del urbanismo ortodoxo nos brindó un conjunto de instrumentos de carácter legal, económico y organizativo que permitirán resolver los nuevos retos de la contemporaneidad.

El proyecto se abordó integralmente incluyendo una serie de cometidos traducidos en pautas de diseño.

Estrategias generales de intervención / programa

- **habitabilidad:** hipótesis tectónicas / reurbanizaciones/áreas motoras / parcelamiento privado;

- **patrimonio histórico:** hipótesis de articulación urbano/turística (sistema de paseos peatonales turísticos);

- **espacio público:** sistema de espacios verdes/ equipamiento comunitario; piezas estratégicas (bibliotecas urbanas / centro de convenciones/ circuito hotelero /plaza de comidas/ museo de arte y cultura correntina / memorial patriótico/ turismo urbano /centro de arquitectura correntina) / paseo costanero;

- **movilidad individual:** automovilística, ciclista (sistema integral de ciclovías) peatonal (bulevares / recorridos lentos / recorridos rápidos);

- **movilidad colectiva:** metabús / costabús/ hidrobús/ red de intercambiadores urbanos/ equipa-

miento para la movilidad;

- **gestión ambiental:** ecotécnicas edilicias (el edificio árbol)/ energías (ecoeficiencia energética) / materiales (ecoeficiencia técnica) / biodiversidad y paisaje urbano (arbolado urbano, macizos vegetales, tapiz vegetal, flora) / drenajes/ centros de gestión ambiental asistida;

- etapas/ inversiones/ estrategias;

- estrategias compartidas.

Intenciones generales del proyecto

Las áreas que intervenir se consideraron como un suelo susceptible de mejora urbana con efecto multiplicador y expansivo, de gran escala de influencia. Se plantean estrategias que potenciarían el rol de los espacios que intervenir, como interfases y articuladores urbanos entre la ciudad y el río, fragmentos de territorio llamados a tener un rol crucial para la vida y la imagen de Corrientes en un futuro inmediato.

Áreas interfase. Los sectores que intervenir se consideran espacios entre la fase ciudad y la fase río como áreas interfase tensionadas por sus fronteras, la ciudad y el río. El diseño se basa en la sensibilidad y lectura de las tensiones que se producen entre las fases creando un espacio permeable, continuo, de encuentro, transformador, multiplicador de actividades y de prácticas sustentables,

mediante experiencias basadas en el contacto del ciudadano con el espacio público y el medio natural.

Continuum urbano. Las intervenciones recorren el borde de la costa y articulan zonas con tensiones entre sí que requieren vincularse potenciando relaciones, fomentando la sociabilización. Los parques urbanos se presentan como *continuum* en dos sentidos: a) como interfase entre la ciudad de Corrientes y su río; b) como parque lineal que conecta toda la costanera y se expande sobre su costa.

Con una visión integradora se aborda la problemática del paisaje costero, actualmente fragmentado, como un conjunto de piezas urbanas que se cohesionan no solo con el perfil existente, sino también con el futuro cercano de las torres que se están desarrollando en Costanera Sur. El tratamiento de las restricciones de altura cuida el perfil urbano produciendo una continuidad armoniosa y equilibradora. En el sector del puerto los edificios no superan los dieciocho niveles, mientras que en el sector del regimiento se utiliza la cota máxima permitida de 105 metros en las dos torres que ubicamos en el centro del solar. De esta manera logramos un perfil que decrece hacia el perímetro del terreno, lo que evita cambios de altura excesivos entre el entorno inmediato (máximos de doce niveles) y las nuevas alturas fomentadas.

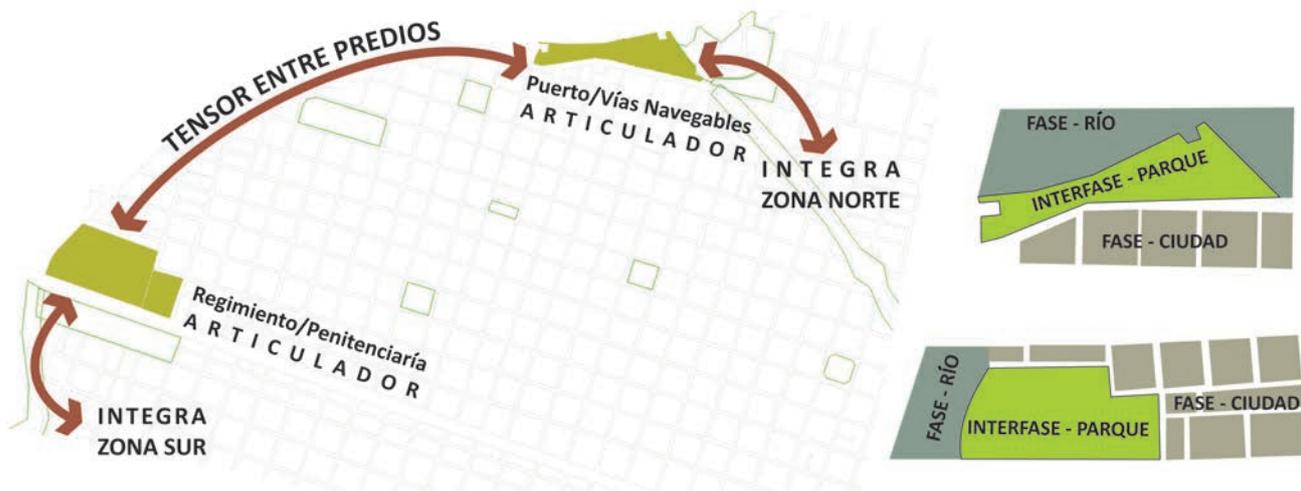


Imagen 3. Esquema estrategias urbanas. Fuente: elaboración propia

PUERTO

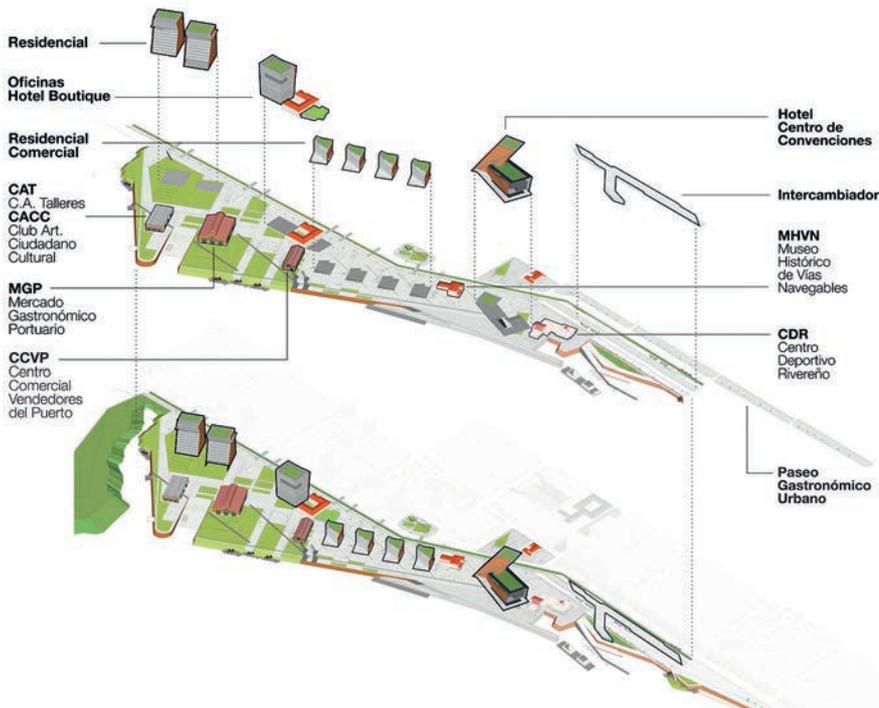


Imagen 4. Propuesta: despiece de componentes de diseño urbano. Fuente: elaboración propia

REGIMIENTO-PENITENCIARÍA



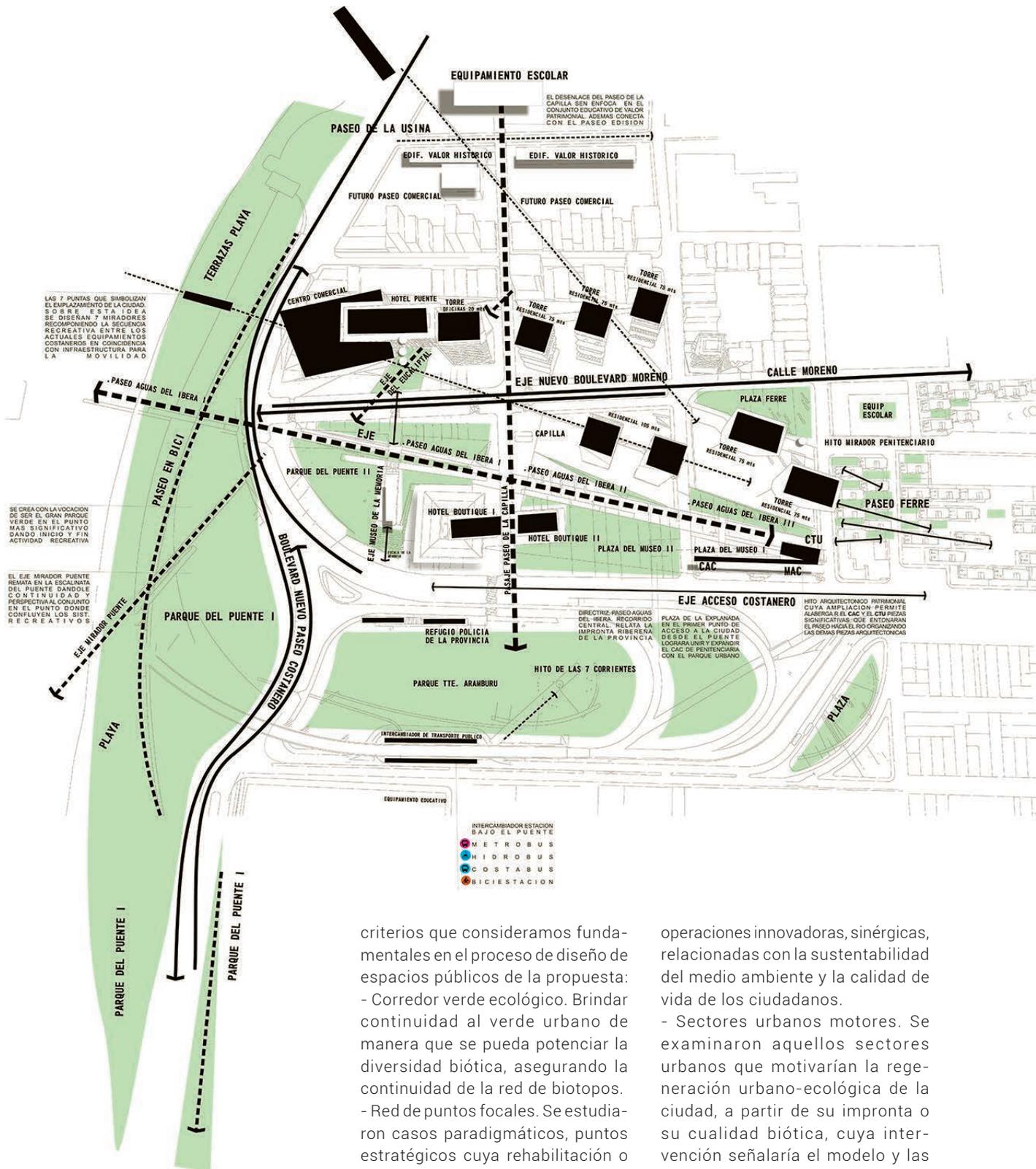
En referencia nombre del proyecto, *Poko'i Corrientes*, aludimos a la Vera de las siete corrientes, denominación original de la ciudad. Su origen se remite a las siete puntas ubicadas en el territorio y que hace más de cuatrocientos años caracterizan este sitio. Las siete puntas generaban las siete corrientes. En el proyecto se intentó resignificar dos ideas: por un lado, la relación histórica de la ciudad con el agua y su río; por otro, la incorporación del siete en guaraní, *poko'i*; de esta manera en el proyecto están presentes el pasado y el ambiente, elementos inspiradores e importantes para la identidad del correntino.

En el marco de propuestas de desarrollo integral y sustentable, planteamos un proyecto urbano integral, que ayude a satisfacer varias necesidades simultáneamente, siguiendo una estrategia de desarrollo consecuente con un plan integral de ciudad claro, que supere y contenga la actuación sobre las urgencias cotidianas.

El espacio público propuesto

La costanera de Corrientes funciona como un corredor urbano verde donde las piezas que se le incorporan cumplirán una función fundamental en el conjunto de parques metropolitanos; es decir, no solo por la cantidad de área nueva que se aporta al sistema verde, sino también por la ubicación, vinculación y estratégico rol de articulador. Los espacios públicos, especialmente los parques urbanos ideados, tienen la capacidad de producir accesibilidad, movilidad y equidad urbana. El poder que ostentan como integradores sociales radica en que están pensados para amplificar su escala de alcance urbano; para esto la propuesta optimiza al máximo los espacios verdes existentes, que se conectan intensamente con los nuevos parques del puente y del puerto, potenciándolos a través de una red integrada de un sistema de espacios verdes.

SECTOR REGIMIENTO/PENITENCIARÍA



critérios que consideramos fundamentales en el proceso de diseño de espacios públicos de la propuesta:

- Corredor verde ecológico. Brindar continuidad al verde urbano de manera que se pueda potenciar la diversidad biótica, asegurando la continuidad de la red de biotopos.
- Red de puntos focales. Se estudiaron casos paradigmáticos, puntos estratégicos cuya rehabilitación o incorporación al sistema verde-cívico permitirá la implementación de

operaciones innovadoras, sinérgicas, relacionadas con la sustentabilidad del medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.

- Sectores urbanos motores. Se examinaron aquellos sectores urbanos que motivarían la regeneración urbano-ecológica de la ciudad, a partir de su impronta o su cualidad biótica, cuya intervención señalaría el modelo y las tendencias que seguir para lograr una *ecociudad* donde se potencie la vocación de cada sector urbano.

El espacio privado propuesto

En esta propuesta, el proyecto *Pokói Corrientes* se plantea en cada sector como un **plan de reforma interior urbana con ordenación de nueva**

planta, en donde se prevé una profunda remodelación del sector, con parcelario nuevo y reutilización de algunos de los edificios existentes. Este proceso se desarrolla como una ordenación detallada en donde se establecen con claridad los aspectos generales de usos, accesos, alturas,

etc. La idea propone e imagina variables tipológico-arquitectónicas que definen un paisaje deseado. No obstante, la propuesta tiene un marco regulatorio basado en la zonificación de distritos existentes del entorno, del código de planeamiento actual y los reglamentos vigentes.

PLANILLA PROPUESTA DE SUPERFICIES

PREDIOS QUE INTERVENIR		EDIFICABILIDAD	SUPERFICIE DE UTILIDAD PRIVADA	SUPERFICIE DE UTILIDAD PÚBLICA	
A	PUERTO DE CORRIENTES	Vías Navegables	50.500	39,43 %	60,57 %
		Puerto	36.100	30,01 %	69,99 %
B	Regimiento		188.000	39,43 %	60,57 %
C	Penitenciaría		43.750	46,00 %	54,00 %
Total propuesto			318.350,00		

Fuente: elaboración propia

DISPOSICIÓN EN PLANTAS

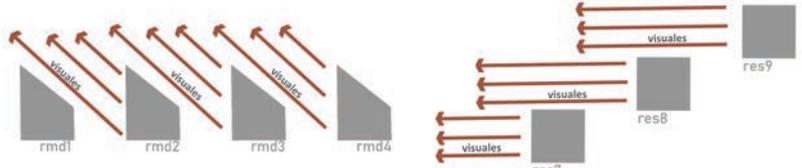


Imagen 6. Perfiles urbanos sector regimiento/penitenciaría. Urbanismo en niveles. Fuente: elaboración propia.

Imagen 7. Propuesta urbana sector puerto. Fuente: elaboración propia

El suelo urbanizable de los sectores regimiento y penitenciaria, junto con el sector del puerto, representa uno de los suelos más valiosos de la ciudad, por lo que suponen ser muy atractivos para el sector inmobiliario. El proyecto pone a disposición porciones de estas áreas para uso privado, a las que se le generará una importante plusvalía, producto del cambio regulatorio de uso por un lado y de la inversión pública, por otro, lo que permitirá desarrollar equipamientos, infraestructura y espacios verdes para el sector y para toda la ciudad.

El proyecto establece la premisa de darle valor agregado a la propuesta de los nuevos lotes que pasarán al dominio privado. La proximidad al río Paraná y la posibilidad de vistas francas al paisaje imponente de la costa. El desafío radica en que los lotes propuestos tengan igualdad de posibilidades visuales hacia el río. Es por esto que el proyecto genera piezas en altura con implantaciones de edificios que no se obstaculizan entre sí. El uso indicativo para cada edificio aborda un criterio de visuales según su actividad, es decir, me-

jores visuales para el residencial y hotelero, en menor medida de calidad de visuales para oficinas y administraciones. Por lo tanto, la hipótesis de proyecto, en cuanto al desarrollo privado, tiene como premisa el criterio de que cada lote tenga atractivos, igualando las posibilidades de desarrollo en cuanto a su acceso a vistas que contemplen el río.

En el proyecto, los estacionamientos públicos y privados se ubican en el nivel de subsuelo. Los accesos, salidas y circulaciones se comparten, es decir que los estacionamientos privados usan la circulación vehicular subterránea con los espacios para estacionamientos públicos que alojarán vehículos de los que visitan los equipamientos públicos, los paseos gastronómicos, museos y plazas superando la oferta actual y prevista para los habitantes del área.

DISPOSICIÓN EN VISTA

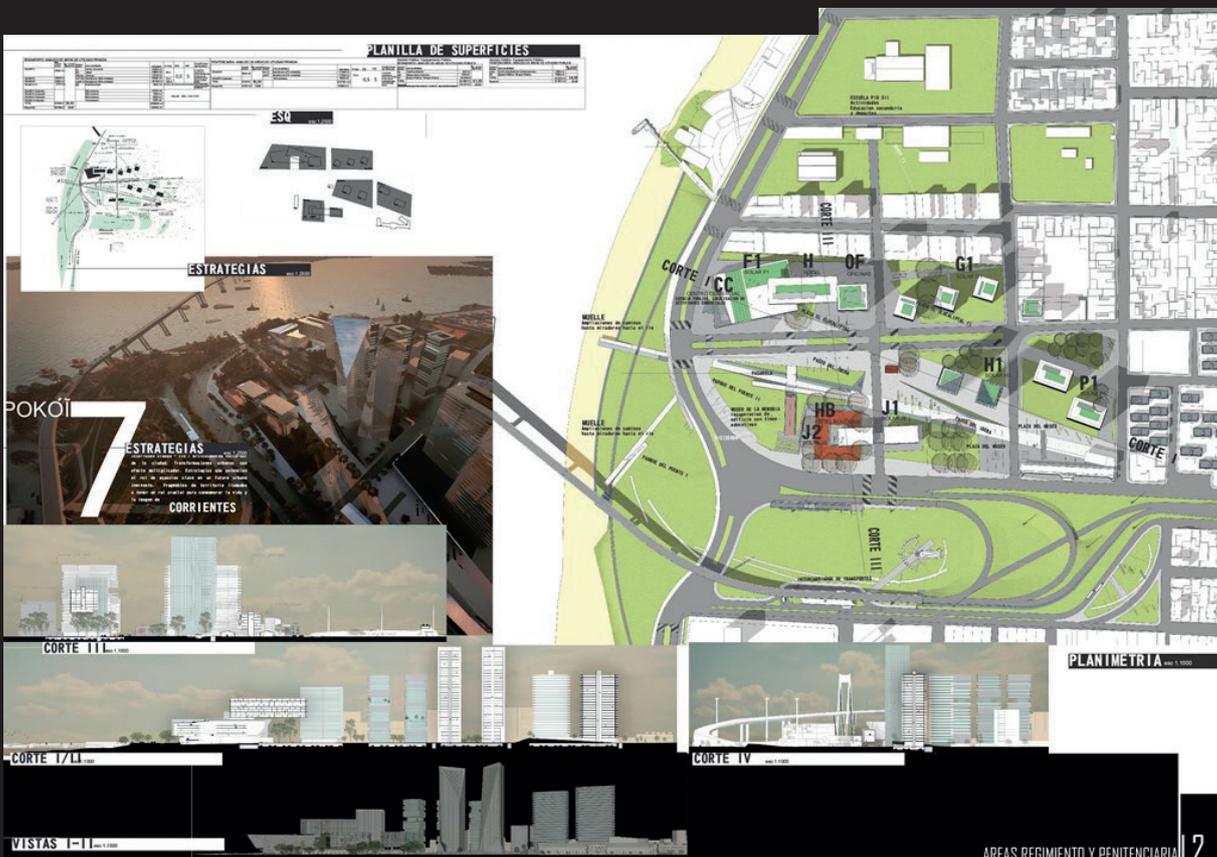
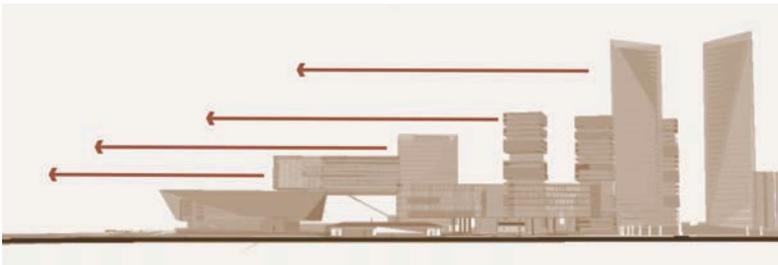


Imagen 8. Propuestas urbanas sector regimiento/penitenciaria. Fuente: elaboración propia

ESTRATEGIAS COMPARTIDAS

La propuesta incluyó otros parámetros de detalle que potenciarían la manera de gestionar el desarrollo óptimo de este sector y su influencia en la ciudad interactuando con lo público y lo privado. Se consideraron parámetros de gestión ambiental, liberando las naturales escorrentías, desarrollando por un lado, en el orden público y privado, la tecnología y el diseño que deberán incorporarse sobre el tratamiento del agua y, por el otro, la función pedagógica y de espacio multiplicador de acciones sustentables diseñando espacios públicos donde se visualicen los procesos naturales con construcciones tanto públicas como privadas que permitan la absorción del agua, el almacenamiento y en el caso de situaciones de aguas superficiales, el libre escurrimiento de las escorrentías, entre otros de gran interés. En cuanto a la vegetación existente, se preserva casi en su totalidad. El proyecto respeta las masas arbóreas de valor ambiental y las consolida como elemento fundamental del paisaje. En algunos casos, se las preserva aunque no sean especies autóctonas, como los eucaliptos del regimiento.

Las construcciones a través de sus envolventes tendrán tecnología de arquitectura sustentable y propiciarán el ahorro energético, sobre todo en los techos, que serán en casi su totalidad verdes. Las fachadas en doble piel, y cuando son solo vidriadas, tienen dobles vidrios herméticos y la lámina exterior del vidrio, de baja emisividad térmica. De esta manera, generaremos un menor consumo, y los edificios podrán certificar bajo normas internacionales de sustentabilidad, por lo cual obtendrán beneficios fiscales, municipales y provinciales o una pauta de ahorro en el valor del predio adquirido.

En cuanto al turismo, los nuevos emprendimientos privados diseñados

para este uso aportarán capacidad hotelera de quinientas habitaciones, es decir, mil nuevas camas. Además, el fortalecimiento del turismo de eventos, que destina 6500 m² para esta función. Dado que Corrientes posee condiciones de competitividad turística, las playas, los esteros, la pesca deportiva, los eventos como el festival del chamamé y los carnavales son excusas para que turismo nacional e internacional visite la provincia, la intervención en los parques del ejército, el puerto, vías navegables y la penitenciaría complementarán dichas atracciones turísticas. Hacer que Corrientes sea una ciudad moderna y con historia para conocer posibilitará estadías de turistas más prolongadas, y que además no sean exclusivamente en las temporadas de verano. La oferta de actividades se ampliará en cantidad, calidad y variedad, por lo tanto, el turismo será una actividad sustentable y atractiva para invertir.

Revitalizar lo que existe, maximizar la belleza de Corrientes y su casco histórico con sus monumentos arquitectónicos. Las nuevas áreas que intervenir no solo aportarán centros gastronómicos, circuitos turísticos culturales, religiosos, de costa, etc., sino también albergarán las estaciones para desarrollar los muelles del hidrobús y las estaciones del costabús. Con esta conectividad la actividad de playa también se beneficiará; estos transportes además posibilitarán un paseo terrestre y fluvial para disfrutar del paisaje y recorrer por el borde costero las siete puntas que dieron origen al nombre inicial de la ciudad: San Juan de Vera de las Siete Corrientes.

El patrimonio histórico de Corrientes, para el turismo, genera un valor diferencial en relación con las ciudades de la región. En el caso del sector regimiento-penitenciaría, se propone recuperar los edificios de valor patrimonial como el de penitenciaría refuncionalizándolo como Centro de Arquitectura Correntina; algunos del ex ejército como museo de la

memoria, y la capilla como parte del paseo religioso que se da en algunas zonas de la ciudad.

Movilidad. La intención es generar acciones que propicien la reducción de la congestión vehicular. Para esto la estrategia es utilizar el servicio masivo de transporte colectivo por medio del instrumento conocido como metrobús. Por otro lado, fortalecer un medio de transporte individual alternativo al del automóvil: la bicicleta. Se deberán acondicionar calles y avenidas por donde circulan exclusivamente los móviles del metrobús. Además, se diseñaron y ubicaron estaciones de bicicletas en los intercambiadores y en sectores estratégicos de la ciudad. Las bicicletas tienen recorridos de prioridad por donde circular y atravesar la ciudad.

Las áreas intervenidas del puerto y el regimiento albergan, en el proyecto, intercambiadores de transporte, es decir, artefactos urbanos que funcionan para el tránsito de personas que bajan de un transporte y suben a otro. La idea es que masivamente la gente viaje en metrobús, y desde allí aborde otro medio de transporte; línea tradicional de colectivo, costabús, hidrobús o preferencialmente la bicicleta. Los intercambiadores están pensados como estaciones a las que arribarán no solo pasajeros en tránsito, sino que también son la llegada al destino: los parques del puerto y el parque del puente.

Por otro lado, el sistema fluvial y de colectivo que recorre la costa se presenta como alternativa de utilidad mixta, es decir, es un atractivo para los turistas, pero también tiene utilidad como alternativa válida de transporte cotidiano para los correntinos que quieran conectar los intercambiadores del puerto y el puente. Se plantean estaciones en otros sectores de la ciudad; una en la intersección de avenida Maipú y 3 de Abril y otra, que podría ser la estación inicial del Metrobús, en un predio vacante en Avda. Chacabuco.



Los estacionamientos públicos y privados se ubican en el nivel del subsuelo. En el caso del puerto, los accesos, salidas y circulaciones se comparten. Es decir, los estacionamientos privados usan la circulación vehicular subterránea con los espacios para estacionamientos públicos que alojarán vehículos de los que visitan el centro de convenciones, los paseos gastronómicos, museos, plazas y pasajeros que están en tránsito en el intercambiador. En total, el proyecto en el área del puerto y vías navegables dispone de 700 cocheras privadas (departamentos y hoteles) y 320 cocheras públicas. Para el área del regimiento-penitenciaría los accesos y circulaciones están planteados conforme al sector que les corresponde. El lote del centro comercial-oficina-hotel tiene su paquete de estacionamientos en el subsuelo de su lote, con accesos y salidas exclusivos. Lo mismo sucede

para los demás edificios: cada uno dispone de accesos propios. En el caso de los estacionamientos públicos, la propuesta es generarlos por debajo de la avenida que se diseñó a continuación de la calle Moreno con capacidad para 500 vehículos. La cantidad prevista para estacionamientos de desarrollos privados es de 1550.

Estacionamiento sobre avenida Costanera. Se propone modificar el esquema actual de funcionamiento. La baja velocidad de circulación (máx. 40 km/h) permite generar dársenas sobre la izquierda de la mano sobre el río. Los autos a 90 grados, estacionarán con una maniobra en marcha atrás, y las dársenas propuestas serán ampliando en las esquinas el parterre central, como lo muestra el gráfico. De esta manera, se ordenará y ampliará la cantidad de estacionamientos, pero el principal

aporte radica en que enriquecerá el atractivo del recorrido costero porque dejará libre las visuales hacia el río.

ETAPAS

El proyecto plantea un plan que genere una ordenación urbanística de reconfiguración (mediano plazo) de los espacios públicos y privados que se reformarán y crearán. Las áreas actualmente cumplen funciones específicas que tendrán un nuevo emplazamiento en obras para las cuales el Estado está en proceso licitatorio, como la penitenciaría, o de gestión de terrenos para su reubicación, como el caso del puerto. Se propone iniciar la etapa en un corto plazo con el criterio de ir ocupando superficie libre. La zona del ejército sobre costanera, el sector nordeste y hacia calle Padre Borgatti se encuentra disponible para iniciar el tramo doble mano proyectado,





Imagen 10. Sector puerto

conexión calle Moreno y Avda. Costanera. De esta manera, a las tres obras de desarrollos privados que se están ejecutando en Costanera Sur se integrará el Parque del Puente, y tendrán una continuidad paisajística con las torres proyectadas para el sector regimiento. El terreno de la penitenciaría podría estar disponible en 48 o 60 meses; por lo tanto, mientras se desarrolla el inicio de obras del sector regimiento, el lote de la penitenciaría podría empezar el proceso de adjudicación a oferentes y proyectos ejecutivos. La consolidación del sector regimiento-penitenciaría tiene plazo de diez años para su desarrollo final. En el caso de vías navegables y el puerto, la estrategia es reubicar las actividades relevadas en el predio, por un lado, y por otro estimar el tiempo de ejecución del nuevo puerto y pensar en un plazo de diez años.

REFLEXIONES FINALES

En la actualidad, el proceso acelerado de urbanización en Latinoamérica ha acentuado el desequilibrio del frágil sistema urbano que lo caracteriza, en el cual el urbanismo clásico prioriza intereses capitalistas acentuando las crecientes desigualdades sociales. En la costa ribereña de la ciudad de Corrientes se han producido procesos urbanos fundacionales que hicieron del río una barrera, dando la espalda al resto de la ciudad y a un gran sector de la sociedad. En este sentido, la

propuesta experimentó la chance de generar un condensador social, en donde la forma de gestión del espacio público-privada está determinada por criterios de sinergia e interrelación entre las categorías dominiales.

El proyecto tuvo un objetivo claro, un objetivo que contenía un sueño, una imagen contundente que representó ideas sencillas e inspiradoras que permitirían encauzar voluntades estatales, públicas y privadas en un solo accionar. Mediante la instrumentación de herramientas de diseño urbano planteadas, el proyecto ha demostrado cumplir con la cantidad de metros que construir requeridos agregando atributos que otorgan mayor calidad a cada uno de los metros construibles, y lograr así que la administración municipal tenga la posibilidad de maximizar los ingresos por venta de lotes fomentando además la diversidad de programas funcionales, oficinas, residencial, hotelera, comercial, centros de convenciones, entretenimiento, articulados con equipamiento público con ofertas de centros culturales, museos, ocio, deportivo, etc. Mediante esta estrategia, en las operatorias tanto públicas como privadas, se garantiza que las nuevas áreas intervenidas se transformen en un condensador social estableciendo un precedente innovador en la forma de gestión del territorio urbano bacante o susceptible de transformación.