

GRUPO 3

INTEGRANTES

- Mg. Arquitecta Daniela Ayala Mariaca
- Arquitecta Sharlinee ceniceros Toscano
- Est. Arquitectura Rodrigo Choque Alonzo
- Arquitecta Sabrina da Rosa Machry
- Arquitecto Oscar Díaz
- Arquitecto Mateo Gamba
- Mg. Env. Micaela Jara Forray
- Ingeniero Élio Martínez
- Ingeniero Juan Carlos Palacios Ortega
- Arquitecta Florencia Quadri Arcidiacono

COORDINADORES

- Arquitecta Nadia Barba
- Mg. Ingeniera Civil Paula Marchesini
- Arquitecto Juan Pablo Scarabello

1 #LA PROBLEMÁTICA

Ciudad Universitaria presenta hoy importantes desafíos respecto al lugar que ocupa en la ciudad de Córdoba, desencadenando a su vez desafíos de movilidad. Mientras en sus orígenes la sede universitaria fue pensada para funcionar como una unidad externa y aislada de la ciudad, se encuentra actualmente dentro del tejido urbano, que se extendió y densificó considerablemente. Así, pese a que no es un espacio enrejado, existen hoy fronteras que separan Ciudad Universitaria del espacio urbano en el que está inserta, en términos de motricidad, moción y emoción, conceptualizados por Amphoux (2017).

#Motricidad o la dimensión funcional

Los diferentes modos de desplazamiento presentan dificultades desde el punto de vista de la motricidad. De manera general, el uso mono-funcional de Ciudad Universitaria resulta en un contraste importante de intensidad de actividades entre la noche y el día, con espacios públicos que no propician la adaptación a otros usos cuando la Universidad está fuera de funcionamiento. Hay además una falta de jerarquía, señalética y legibilidad funcional en la configuración del espacio, que no ayuda a inducir formas de movilidad y trayectos óptimos dentro Ciudad Universitaria.

Los desplazamientos activos (principalmente peatonal y en bicicleta) dependen de sistemas deficitarios, discontinuos y fragmentados de la ciudad. Desde el punto de vista de la conectividad, existe barreras al paso peatonal y en bicicleta en algunos límites (ej. área deportiva, línea de ferrocarril, calles Richardson y Venezuela). Desde el punto de vista ambiental, los espacios carecen de acondicionamiento adecuado para el desplazamiento, que aseguren la experiencia de viaje seguro y confortable (ej. pérgolas, árboles que propicien sombra y ayuden a la formación de microclimas). Por su parte, los desplazamientos en transporte público son abundantes pero de baja confiabilidad, con paradas poco accesibles y confortables (falta de rampas de acceso, techumbre y bancas), que ocupan el estrecho espacio de las veredas. Finalmente, los desplazamientos motorizados generan una alta demanda de estacionamientos cuyo 85% se realiza de manera informal y provocan embotellamientos en horas pico, en algunos nudos entre las vías del campus y el resto de la estructura urbana.

#Moción o la dimensión social

Desde la perspectiva de la moción, se observa una incongruencia entre voluntades colectivas de movilidad y estructuras previstas para esta, tanto en lo referente a la conectividad interna y externa. Un ejemplo de ello son las

líneas de deseo síntoma de un diseño de senderos y recorridos que no reconoce las voluntades y trayectorias colectivas. Al ser la inseguridad en horas de cierre de las facultades un elemento crítico, es necesario integrar, en el espacio para esas trayectorias colectivas, una gestión del espacio de movilidad de día y noche. Se observó además una carencia de espacios adaptados para personas con diferentes capacidades de movilidad, elementos críticos para asegurar la accesibilidad universal y promover diversidad e inclusión.

Finalmente, mientras existen actividades colectivas y eventos sociales espontáneos y organizados que reutilizan el espacio universitario en desuso después de las horas de cierre, no existe una infraestructura (i.e. servicios sanitarios, basureros, etc.) que soporte estos usos alternativos que hacen de Ciudad Universitaria un espacio público vivo y vibrante. Este último punto representa un importante recurso del espacio del campus. Como territorio de intercambio y apropiación estudiantil, con identidad e historia, como espacio de lo público, de creatividad, de participación e incluso de conflicto, es necesario potenciar el carácter de Ciudad Universitaria y los espacios de encuentro entre facultades.

#Emoción o la dimensión emotiva

Se percibió una falta de continuidad emotiva en el concepto de diseño espacial y la legibilidad paisajística. El escaso tratamiento y dignificación del eje principal es un ejemplo de esto: si bien hay una continuidad funcional con el resto de la ciudad, la discontinuidad en el lenguaje del espacio público hace sentir un límite en lo emotivo

Asimismo, la disposición caótica, las incongruencias materiales y programáticas y el déficit de mobiliario y equipamiento urbano son el reflejo de un espacio que carece de diseño a escala humana y para el confort de aquellos que lo habitan.

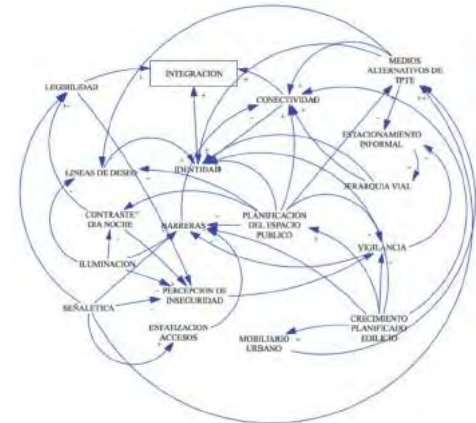
G3 #integración

#CambiandoParadigmas



Esto resulta a su vez en un espacio poco legible y que muchas veces produce sensación de inseguridad. La desolación actual de los espacios públicos tiene la potencialidad de ser transformada a través de una estética y poética del espacio que convoque a los sentidos, conjugando texturas, olores y colores que nos emocionan e identifican colectivamente.

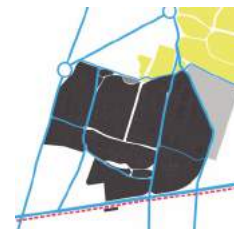
2 #EL MODELO CONCEPTUAL



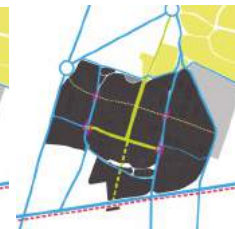
3 #ACCIONES PROPUESTAS

NRO.	ACCIONES	ESCALA			
		NACIONAL	PROVINCIAL	MUNICIPAL	UNC
1	Desarrollar un plan estratégico participativo para la movilidad integrada de UNC	Aprobación		Colaboración en la elaboración de una visión consensuada para el sistema de movilidad en UNC	Elaboración de una visión consensuada para el sistema de movilidad en UNC
2	Elaborar e implementar proyecto de continuidad paisajística Parque de las Heras-Enrique Barros-Haya de la Torre	Aprobación	Proyecto de continuidad del Parque las Tejas		Planear, proyectar y activar las calles compartidas de movilidad activa
3	Reorganizar el tráfico vehicular intersectorial en el perímetro de la Universidad	Aprobación		Proyecto de transversalidad de la movilidad	
4	Proyecto de las plazas de estacionamiento acerca del perímetro de la UNC				Proyecto de diseño urbano vial
5	Diseñar e implementar proyectos de transferencia intermodal - peatón, bici, ómnibus, coche, trolebus	Aprobación		Colaboración en proyecto de diseño e implementación de estaciones intermodales - transporte público movilidad activa	Proyecto de diseño urbano de estaciones intermodales - transporte público movilidad activa
6	Planificar, proyectar e implementar proyecto de transversalidad del perímetro de la UNC	Aprobación		Colaboración en diagnóstico y proyecto	
7	Desarrollo de diagnóstico y proyecto de cruces transversales				Implementación cruces transversales
8	Aprovechamiento y reactivación de la línea de ferrocarril metropolitano a través de un tren ligero	Desarrollo de proyecto e implementación de tren ligero y estaciones, aprovechando la línea de ferrocarril		Proyecto de diseño urbano vial	Proyecto plaza estación ferrocarril UNC
9	Recalificar la escala humana de la movilidad en la UNC			Proyecto de diseño urbano vial en cruces perimetrales	Proyecto de diseño urbano y paisajístico del campus
10	Integrar estacionamientos perimetrales con vías intersectoriales				Proyecto de vial y de diseño de accesos entre estacionamientos y vías perimetrales

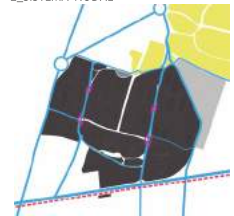
1_SISTEMA VIARIO



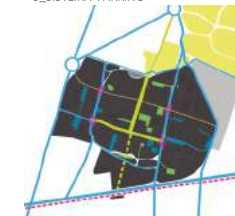
4_SISTEMA LATE



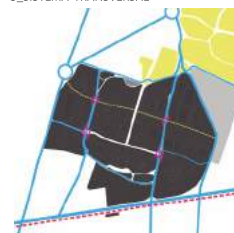
2_SISTEMA NODAL



5_SISTEMA PARKING



3_SISTEMA TRANSVERSAL



6_SISTEMA SENDA



4 #LA PROPUESTA

Respondiendo a nuestra problemática central, se propone una integración, tanto a escala macro de la Universidad con la ciudad, como escala urbana dentro del equipamiento universitario, hasta llegar a una integración a nivel personal entre el alumnado, refiriéndonos en cuanto al tema emoción.

El proceso de expansión del territorio de la ciudad de Córdoba hasta la Universidad cambia la configuración y el papel Urbano de la Universidad para la ciudad de Córdoba. Los límites muy definidos de una ciudad universitaria necesitan ser adaptados para mejor responder a las necesidades urbanas a partir de los espacios de sociabilidad compartidos por distintos centros de educación.

Para cada eje se formula una serie de sugerencias que a continuación se describen como:

#Moción o la dimensión social

La dimensión social es uno de los ejes más complejos del ambiente Urbano. Para diagnosticar la problemática social se hace necesaria una investigación más completa, con atención a los actores y patrones de la dinámica social de la Universidad. Lo que se hizo en dos días fue observar algunos de los espacios de interacción social o con potencial de sociabilidad, además de las huellas de los desplazamientos en el territorio académico. Con ellas, podemos leer la voluntad de los movimientos de las personas y optimizar la estructura de micro accesibilidad. A partir de la identificación de esos espacios de convivencia, fueron apuntadas estrategias de promoción de intercambio de personas por medio de acciones de gestión de uso del suelo, planeamiento de parámetros de interfaz, proyecto/diseño urbano y acciones de activación del espacio involucrando actores de la Universidad. Con un espacio que potencialice la relación e interdisciplinariedad logramos también un aporte al intercambio de conocimiento y hacemos del ambiente académico un ambiente práctico, donde la teoría se materializa y cambia el paradigma de la moción académica en la ciudad.

#Motricidad o la dimensión funcional

La ubicación del campus universitario dentro del tejido urbano permite aplicar algunas estrategias de planeamiento urbano, de diseño del espacio público y de organización de la movilidad urbana. Proyectar equipamiento multifuncional con espacio urbano colectivo, como la calle peatonal que conecta la universidad con la ciudad aún después del horario de atención académica, propicia desplazamiento, conectividad y legibilidad, haciendo funcional la permanencia y recorrido de todos los beneficiarios.

#Emoción: la dimensión emotiva

La Universidad Nacional de Córdoba es sin duda un tema de orgullo nacional que forma parte de la identidad de los cordobeses. El diagnóstico arrojó que se debe dignificar urbanamente como se merece la primera Universidad de este país, por esta razón es necesario plasmarlo en su diseño urbano y paisajístico.

Se propone reflejar la importancia histórica de la universidad a través de su diseño urbano, como propuesta puntual se responde a través de la celebración de su eje central, que conecte y que le dé importancia a los tres principales elementos de la universidad, acceso principal, Rectoría y Pabellón Argentina. Estos ejes se proponen hacer completamente peatonales y a su vez conectarlo con otros caminos alimentadores a diversas facultades, obteniendo como resultado, una serie de caminos jerarquizados que facilitará la legibilidad del espacio y disminuirá la percepción de inseguridad. Un camino de emoción que desplaza a la máquina y que es exclusivo para todo aquello que tenga corazón, abriendo la mente a la creatividad.

La escala humana juega un papel de emergencia en las acciones de propuesta, caminos que generen emoción a los universitarios, como al resto de la ciudadanía, teniendo una Universidad que inspira a la ciudad e inspira al conocimiento.

Con estas acciones, se contará con espacios que propicien la apropiación estudiantil, que generen el encuentro social que fomenta la interdisciplinariedad y que surjan nuevos grupos universitarios no solo entre facultades, sino que se generen grupos a quienes los mueven emociones en común, cambiando el paradigma de una universidad que nació para ser aislada y que ahora es el corazón urbano de esta ciudad.



EQUIPO: AYALA MARIACA, Daniela Mg. Arq. (PERÚ, Lima) / CENICEROS TOSCANO, Sharlinee Arq. (MÉXICO, Tijuana) / CHOQUE ALONZO, Rodrigo Est. Arq. (ARGENTINA, Córdoba) / DA ROSA MACHRY Sabrina Arq. (BRASIL, Recife) / DÍAZ, Oscar Arq. (ARGENTINA, Córdoba) / GAMBÁ, Mateo Arq. (ARGENTINA, Córdoba, San Francisco) / JARA FORRAY Micaela Mg. Env. (CHILE, Región Metropolitana, Santiago) / MARTÍNEZ, Elio Ing. (ARGENTINA, Córdoba, Villa Allende) / PALACIOS ORTEGA Juan Carlos Ing. (ECUADOR, Loja) / QUADRI ARCIDIACONO, Florencia Arq. (ARGENTINA, Córdoba).
COORDINADORES: BARBA, Nadia P. Arq. (ARGENTINA, Córdoba) / MARCHESINI, Paula A. Mg. Ing. civil (ARGENTINA, Córdoba) / SACCARABELLO, Juan Pablo Arq. (ARGENTINA, Córdoba).



CÓRDOBA, ARGENTINA.



GRUPO 3.

CASO DE ESTUDIO:
CIUDAD UNIVERSITARIA UNC
CÓRDOBA, ARGENTINA.

CIUDAD UNIVERSITARIA



SISTEMA DE ÁREAS VERDES



EQUIPAMIENTO



ESTACIONAMIENTOS



CAMINOS EXISTENTES



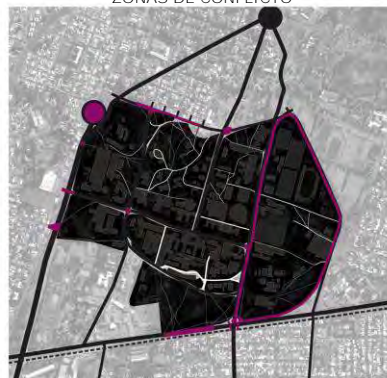
SISTEMA VIARIO



SISTEMA BICI SENDA



ZONAS DE CONFLICTO



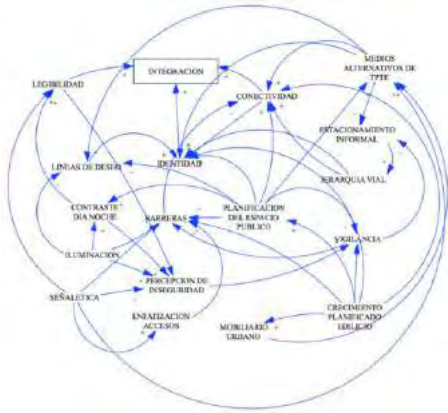
BARRERAS



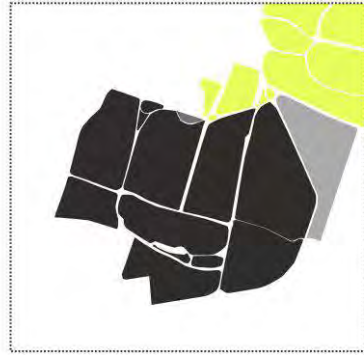
Problemática

Incongruencia entre relación espacial histórica y actual de ciudad universitaria y Córdoba

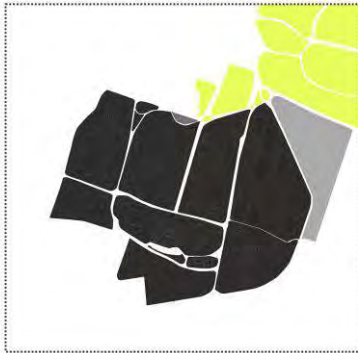
Motricidad Dimensión funcional	Moción Dimensión social	Emoción Dimensión emotiva
<ul style="list-style-type: none"> • Uso mono-funcional • Falta de jerarquía y legibilidad • Fragmentación • Estacionamientos informal • Embotellamiento 	<ul style="list-style-type: none"> • Incongruencia diseño y voluntades colectivas • conectividad interna • conectividad externa. • líneas de deseo • carencia de espacios inclusivos • Falta equipamiento urbano que limita actividades fuera del aula • día y noche (inseguridad) 	<ul style="list-style-type: none"> • falta de continuidad emotiva • legibilidad paisajística. • Escaso tratamiento y dignificación del eje principal • la disposición caótica • el déficit de mobiliario • déficit de equipamiento urbano • Problemas de diseño de escala humana



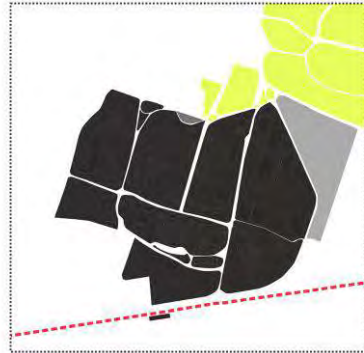
TERRENO



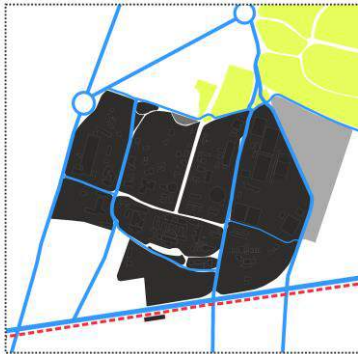
EQUIPAMIENTO



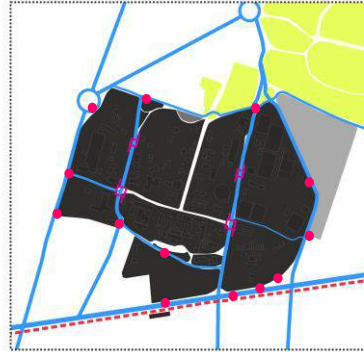
OPORTUNIDAD



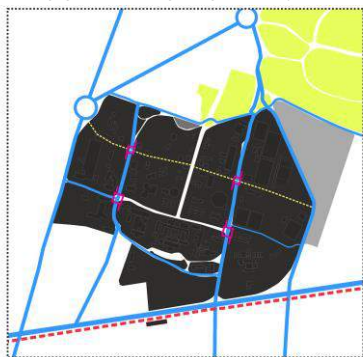
SISTEMA VIARIO



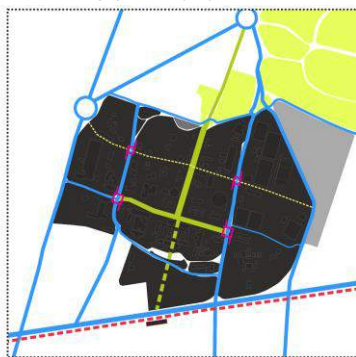
SISTEMA NODAL Y CONECTIVIDAD PEATONAL



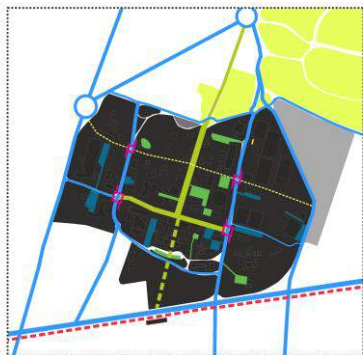
SISTEMA TRANSVERSAL PEATONAL



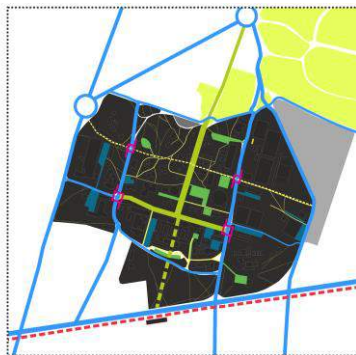
SISTEMA EJE CENTRAL



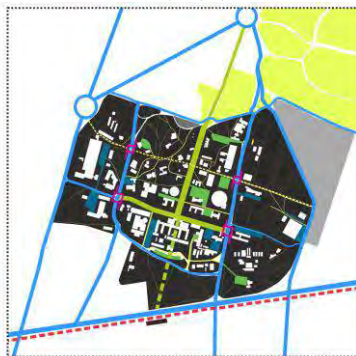
SISTEMA PARKING



SISTEMA SENDA



PROYECTO



	ACCIONES	NACIONAL	PROVINCIAL	MUNICIPAL	UNC
A1	Desarrollar un plan estratégico participativo para la movilidad integrada de UNC	Aprobación		Colaboración en la elaboración de una visión consensuada para el sistema de movilidad en UNC.	Colaboración de una visión consensuada para el sistema de movilidad en UNC
A2	Elaborar e implementar proyecto de continuidad peatonal Parque de las Heras-Enrique Barros-Haya de la Torre	Aprobación	Proyecto de continuidad del Parque las Heras		Planear, proyectar y activar las calles compartidas de movilidad activa
A3	Reorganizar el tráfico vehicular interseccional en el perímetro de la Universidad	Aprobación		Proyecto de transversalidad de la movilidad Proyecto de diseño urbano vial	Proyecto de las plazas de estacionamiento acerca del perímetro de la UNC
A4	Diseñar e implementar proyectos de transversalidad intermodal - peatón, bici, ómnibus, coche, robus	Aprobación		Colaboración en proyecto de diseño e implementación de estaciones intermodales - transporte público movilidad activa	Proyecto de diseño urbano de estaciones intermodales - transporte público movilidad activa
A5	Planificar, proyectar e implementar proyecto de transversalidad del perímetro de la UNC	Aprobación		Colaboración en diagnóstico proyecto implementación cruces transversales	Desarrollo de diagnóstico y proyecto de cruces transversales
A6	Aprovechamiento y reactivación de la línea de ferrocarril metropolitana a través de un tren ligero y estaciones, aprovechando la línea de ferrocarril	Desarrollo de proyecto e implementación de tren ligero y estaciones, aprovechando la línea de ferrocarril		Proyecto de diseño urbano vial	Proyecto plaza estación ferrocarril UNC
A7	Recalificar la escala humana de la movilidad en la UNC			Proyecto de diseño urbano vial en cruces perimetrales	Proyecto de diseño urbano y paisajístico del campus
A8	Integrar estacionamientos perimetrales con vías interseccionales				Proyecto de val y de diseño de acceso entre estacionamientos y vías perimetrales