

EQUICIUDAD



ARQUITECTURA 6D

PROFESOR TITULAR

Barbaresi, Carlo.

PROFESOR ADJUNTO

Mondejar, Adolfo

Etkin, Ana

PROFESOR ASISTENTE

Taberna, Jorge

PROFESORES ASESORES

Flores, Alejandro

Montenegro, Jorge

Paris, Omar

Nicasio, Cecilia

Mallol, Adrián

ALUMNAS

de la Barrera, Rocio

Moresi, Lucia Belén



EQUICIUDAD

CIUDADES PARA LA EQUIDAD

UNA MIRADA DESDE LA PARTICIPACIÓN Y EL GÉNERO

ÍNDICE

01

INTRODUCCIÓN

Objetivos
Hipótesis
Universidad Pública
Inquietudes
Metas
Alcance

02

MARCO TEÓRICO

- *El urbanismo desde la Modernidad*
- *Las ciudades hoy*
- *La participación*
- *La perspectiva de género*

03

ANTECEDENTES

- *Ejes de análisis.*
- Tejido - Actividades
Espacio Público
Participación

04

MERCADO NORTE

- *Problemáticas del Area Central*
- *Ejes de análisis*
Tejido - actividades
Espacio Público
Movilidad
Gestión

05

ESTRATEGIAS

- *Una mirada desde la participación y la perspectiva de género*
- *Ejes*
Tejido - actividades
Espacio Público
Movilidad
Gestión
- *Imaginario*

06

BIBLIOGRAFÍA

- *Material de referencia*

01

INTRODUCCIÓN

Objetivos

Hipótesis

Universidad Pública

Inquietudes

Metas

Alcance

02

MARCO TEÓRICO

03

ANTECEDENTES

04

MERCADO NORTE

05

ESTRATEGIAS

06

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

OBJETIVOS

El objetivo general es repensar el planeamiento urbano reconociendo las desigualdades con respecto al género, enfocándonos en el derecho a la ciudad comprendido desde el espacio público, la movilidad y el derecho a la vivienda. Garantizando 5 cualidades humanas en el sector: proximidad, diversidad, autonomía, vitalidad, representatividad. Teniendo en cuenta los principios del urbanismo inclusivo: sostenible, interdisciplinario, participativo, transversal, accesible, interescalar, flexible.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar el uso actual del tejido, el espacio público y la gestión participativa del sector con una perspectiva de género.
- Fomentar el derecho a la vivienda, la movilidad y al espacio público.
- Planificar el sistema de movilidad para todos los ámbitos de la vida cotidiana, teniendo en cuenta las diversidades.
- Promover una movilidad libre segura y accesible.
- Impulsar el mejoramiento del espacio público para que sea inclusivo y seguro.
- Sentar las bases para un futuro crecimiento controlado en el sector del Mercado Norte con la aplicación de políticas participativas.

HIPÓTESIS

Partiendo de la idea de que la ciudad fue planificada desde una perspectiva de hombre universal y que la esfera pública pertenece al hombre y la mujer queda relegada al ámbito privado con los trabajos domésticos y de cuidados, lo que genera ciudades desiguales que expulsan a las diversidades a la hora de vivir la ciudad. Con la incorporación de la perspectiva de género y la aplicación de prácticas participativas en la planificación de los espacios urbanos, las ciudades serán más inclusivas, accesibles y seguras para todos los habitantes.

¿QUÉ TIPO DE UNIVERSIDAD PÚBLICA SE IMAGINAN? ¿COMO LA ACTUAL O MEJOR?

Creemos que nuestra Universidad es una de las grandes virtudes de nuestro país por su carácter público y gratuito. Sin embargo consideramos que sería más beneficioso para la sociedad que se garantice su verdadera accesibilidad y continuidad para todos los sectores. La Universidad Pública es la herramienta de generación de ideas y pensamientos para la comunidad que en la actualidad se ve intimidada por su desfinanciamiento y el avance de políticas que no priorizan el derecho a la educación de calidad.

Por ende es importante que se constituya como un espacio de resistencia y lucha que intente relacionarse cada vez más con la sociedad que la sustenta y alcanzar mayores grados de accesibilidad e inclusividad.

METAS EN EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Aprovechar esta instancia de reflexión y debate para aplicar nuestros conocimientos e inquietudes personales en un proyecto que tenga una mirada social e inclusiva.

INQUIETUDES PERSONALES Y GRUPALES

Nos interesa indagar sobre el rol de la arquitectura al servicio de las necesidades de una sociedad en continua transformación. Poniendo en crítica la imagen del arquitecto/a en su Torre de Marfil, desvinculado del entorno que lo circunda.

SIGNIFICADO DE LA TESIS

Es un espacio de transición entre la vida académica y profesional. La consideramos como una instancia de investigación, reflexión y crítica sobre temas que nos interpelan en nuestro rol de arquitectas. Vemos una oportunidad más de aprendizaje y de apertura para poder trabajar participativamente con sectores que actualmente no están relacionados a nuestra Facultad, como asociaciones barriales, red de vecinos, etc.

ALCANCE DE LA TESIS

Buscamos que la lógica desarrollada pueda dar respuesta a las deficiencias que en este trabajo se presentarán, en relación al derecho a la ciudad y las desigualdades que se producen como consecuencia de la falta de planificación y una mirada con perspectiva de género sobre el barrio, la movilidad y los espacios públicos.

TEMÁTICA A ABORDAR: CIUDAD / ARQUITECTURA

Consideramos que nuestra investigación y el planteo proyectual estarán abordados desde el impacto de las arquitecturas en la ciudad, por lo tanto la escala barrial es la elegida para desarrollar este proyecto.

01

INTRODUCCIÓN

02

MARCO TEÓRICO

- *El urbanismo desde la Modernidad*
- *Las ciudades hoy*
- *La participación*
- *La perspectiva de género*

03

ANTECEDENTES

04

MERCADO NORTE

05

ESTRATEGIAS

06

BIBLIOGRAFÍA

MARCO TEÓRICO

CIUDADES PARA LA EQUIDAD

UNA MIRADA DESDE LA PARTICIPACIÓN Y EL GÉNERO

CIUDADES PARA LA EQUIDAD

Las ciudades para la equidad parten del concepto “derecho a la ciudad” propuesto por Henri Lefebvre (1967) como el derecho a la vida urbana, la participación y apropiación del espacio urbano.

Desde esta perspectiva se propone direccionar el crecimiento y transformación de las ciudades con la inclusión de las minorías, en términos sociológicos, aquellas personas que experimentan una desventaja relativa en comparación con los miembros de un grupo social dominante.

Es clave para lograr ciudades equitativas, diversas, inclusivas, sostenibles y participativas, la incorporación de las necesidades concretas de distintas identidades sociales, que no son solo hombres y mujeres sino también etnias, edades, refugiados, migrantes, etcétera.



UNA MIRADA DESDE LA PARTICIPACIÓN Y EL GÉNERO

Para detectar e intentar dar respuesta a las situaciones de desigualdad se considera necesario abordar las ciudades desde la perspectiva de género y la participación ciudadana, dos conceptos fundamentales como disparadores hacia ciudades diversas e inclusivas.

El proceso de planificación de las ciudades siempre se ha llevado a cabo entre especialistas y con la presencia de actores muy específicos que no logran representar a la diversidad de sujetos que habitan. Se genera así una pérdida de los espacios de interacción donde no toda la ciudadanía la desarrolla de igual manera y se acentúan las desigualdades. Por ende, es necesario incorporar procesos participativos en el urbanismo desde las etapas de proyecto, con la presencia de la gente que vive y habita en el lugar, para entre todos y todas trabajar transversalmente, ampliar las visiones y aportar a este proceso que tiene repercusión fundamental en la vida de los habitantes.

Sin duda las ciudades que habitamos son el escenario donde se refleja la vida en sociedad, las desigualdades que en ella conviven se manifiestan en el uso y apropiación de los espacios urbanos. Por lo tanto optar por una concepción del urbanismo desde una perspectiva de género ofrece herramientas de mucha utilidad para materializar aspectos relativos a la calidad de vida de las mujeres. Identificando que las mujeres y los hombres requieren de distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y se encuentran con posibilidades diferentes a la hora de acceder a los bienes y recursos. De esta manera, se aspira a una construcción de espacios urbanos de mayor calidad social.

HISTORIA DEL URBANISMO

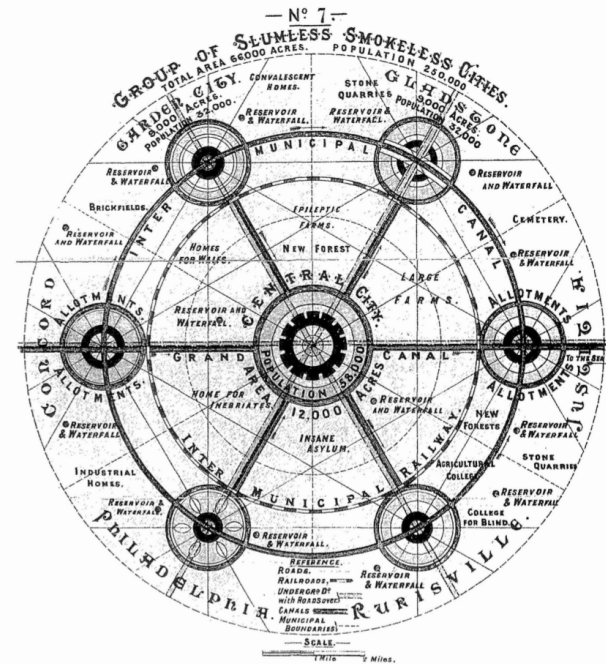
LA MODERNIDAD

Este análisis comienza a partir de la Modernidad, no porque se olviden ideas anteriores sino debido a la intensidad de esta etapa, la fuerza, claridad y capacidad arrasadora y dominante de sus ideas, las cuales lograron que, 100 años después, las ciudades sigan atadas a conceptos modernos mientras la sociedad, sus necesidades y prioridades son completamente distintas.

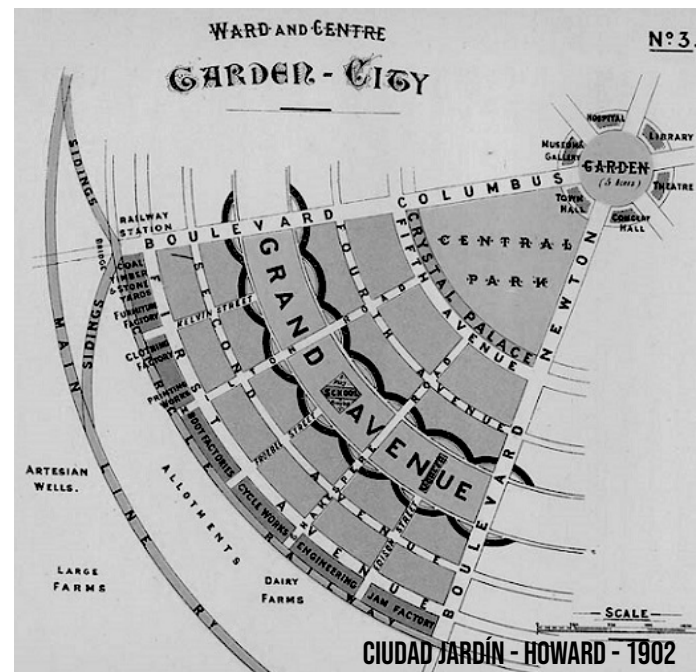
Jane Jacobs en su libro “Muerte y vida a las grandes ciudades” (1961) hace una síntesis sobre la historia que es clave para entender el Urbanismo Moderno.

Comienza con la influencia de Ebenezer Howard (1850-1928) y sus ideas sobre la Ciudad Jardín, que comienzan intentando detener los crecimientos de las ciudades, repoblar las zonas rurales que estaba en decadencia y volver a vivir en la naturaleza, querían crear pequeños municipios autosuficientes, una utopía que suponía el control público para evitar que se convirtiera en una ciudad ya que la cifra máxima de población eran 30.000 personas. En palabras de Jane Jacobs “un urbanismo autoritario y paternalista que no admitía ningún tipo de cambio”.

A partir de los años 20 las ideas sobre las casas eran que la calle era un pésimo contexto y se le debía dar la espalda, dar espacios interiores verdes y desprotegidos, se creía que era un derroche que existan tantas calles y se crea la supermanzana, se separa el comercio, de la residencia de los espacios verdes. Los barrios deben crear la sensación de aislamiento e intimidad y la sociedad debe ser autosuficiente y autónoma.



CIUDAD JARDÍN - HOWARD - 1902



CIUDAD JARDÍN - HOWARD - 1902

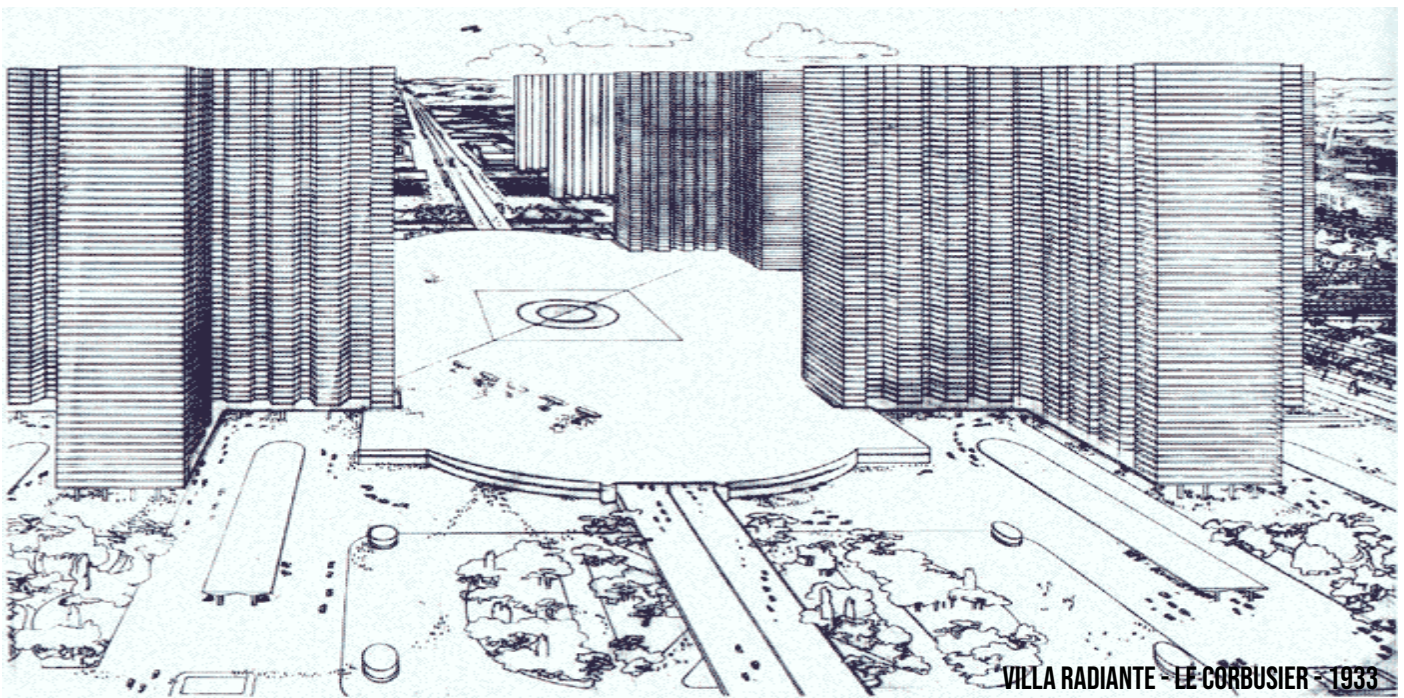
En este sentido Le Corbusier fue el más dramático. En 1920 propuso la Ciudad Radiante con rascacielos rodeados por parques, donde la densidad era muy alta por la altura de las edificaciones pero que ocupaban el 5% del suelo de la ciudad, el 95% eran espacios verdes, dificultando la apropiación y la posibilidad de encontrar una escala humana más amable para el transeúnte junto con la muerte a la calle-corredor.

Para Jacobs, la Ciudad Radiante es la Ciudad Jardín pero con mucha cantidad de habitantes, es decir una Ciudad Jardín Vertical. Le Corbusier integró el automóvil entre 1920 y 1930 con arterias para tránsito rápido de dirección única "los cruces son enemigos del tránsito", propuso vías subterráneas para vehículos pesados, expulsó a los peatones de la calle y los instaló en los parques. La ciudad era un maravilloso juguete mecánico, ordenado, simple, fácil de entender.

La practicidad y rapidez que significó la zonificación y como consecuencia la facilidad para crear normativas favorecieron la rápida aceptación de este modelo de ciudad que respondía a necesidades tales como reconstruir ciudades devastadas por las Guerras Mundiales concebidas como una tábula rasa.

"La ciudad de hoy es una cosa moribunda porque su planificación no está en la proporción de una cuarta geométrica. El resultado de un verdadero layout geométrico es la repetición, el resultado de la repetición es un estándar. La forma perfecta" (Le Corbusier, 1933).

Es justamente en 1930 cuando Freud escribe El Malestar en la Cultura, donde analiza la vida en comunidad y lo que debe resignar un individuo para poder vivir en sociedad, relacionando psicología y urbanismo.



CONCLUSIÓN

Las ideas de La Carta de Atenas (1942) enunciaban los problemas a los que se enfrentaban las ciudades y proponían su resolución mediante la segregación funcional estricta, y la distribución de la población en bloques altos de apartamentos en intervalos extensamente espaciados. Estas ideas tienen una vigencia muy fuerte en las ciudades, los conceptos de zonificación, repetición, la capacidad ilimitada que se imagina que pueden tener las ciudades, definen estos modelos de ciudad donde la mancha urbana se extiende en superficies muy extensas que hacen a la necesidad del vehículo privado y derivan en ciudades insostenibles. Sumando la simplificación del habitar a un hombre universal, un Modulor con medidas que invisibilizó a mujeres, niños, ancianos y cualquier otro colectivo que no sea *hombre sentado en un auto*.



VILLE RADIEUSE - LE CORBUSIER - 1933

LA POSMODERNIDAD

Después de las guerras mundiales, con un panorama totalmente distinto del mundo, con la fuerza de pensadores como Foucault y la filosofía francesa de posguerra donde se habla de conceptos como existencia, se propone circular la filosofía en la vida cotidiana y la política, se recupera la cuestión del sujeto y comienzan a tener importancia la pluralidad de voces y la experiencia como conocimiento. Entre las obras de este momento encontramos *El ser y la nada*, Sartre, *Fenomenología de la percepción* de M. Merleau-Ponty (1945), *El Segundo Sexo* de Simone de Beauvoir (1949) que se convertiría en el gran texto para la liberación de la mujer.

La década del 60 será clave para gestar ideas que actualmente revisamos en urbanismo y arquitectura. Es la década de las ideologías y los movimientos sociales, la tercera ola feminista tendrá lugar en estos años, los movimientos pacifistas y otros revolucionarios.

En el ámbito de la arquitectura y el urbanismo el Urbanismo estas ideas se reflejan en la creación del Team X, y la incidencia en otros grupos como archigram, superstudio, el metabolismo japonés.

Es interesante revisar las ideas que plantea principalmente el Team X, sus críticas a la ciudad moderna y a la forma de hacer y pensar arquitectura y urbanismo, no desde la bajada de línea, sino desde el debate, la incorporación de formas de trabajo más horizontales con una pluralidad de voces. Se piensa en las diferentes escalas de una ciudad y las transiciones entre ellas. La casa, la calle, el barrio y la ciudad. Se vuelve a la calle-corredor, pensada como un lugar de encuentro y expresión de una sociedad, abandonando la idea de la calle como espacio de circulación sino como espacio clave para la conformación de barrios con una idea de comunidad y generar relaciones entre vecinos que permitan aumentar la sensación de seguridad y sentido de pertenencia.

Con las influencias del Team X aparecen propuestas para peatonalizar los centros comerciales de las ciudades y volver a darles vida, adaptar ciudades modernas para hacerlas más amables para la escala del peatón.



MUERTE Y VIDA A LAS GRANDES CIUDADES - JANE JACOBS

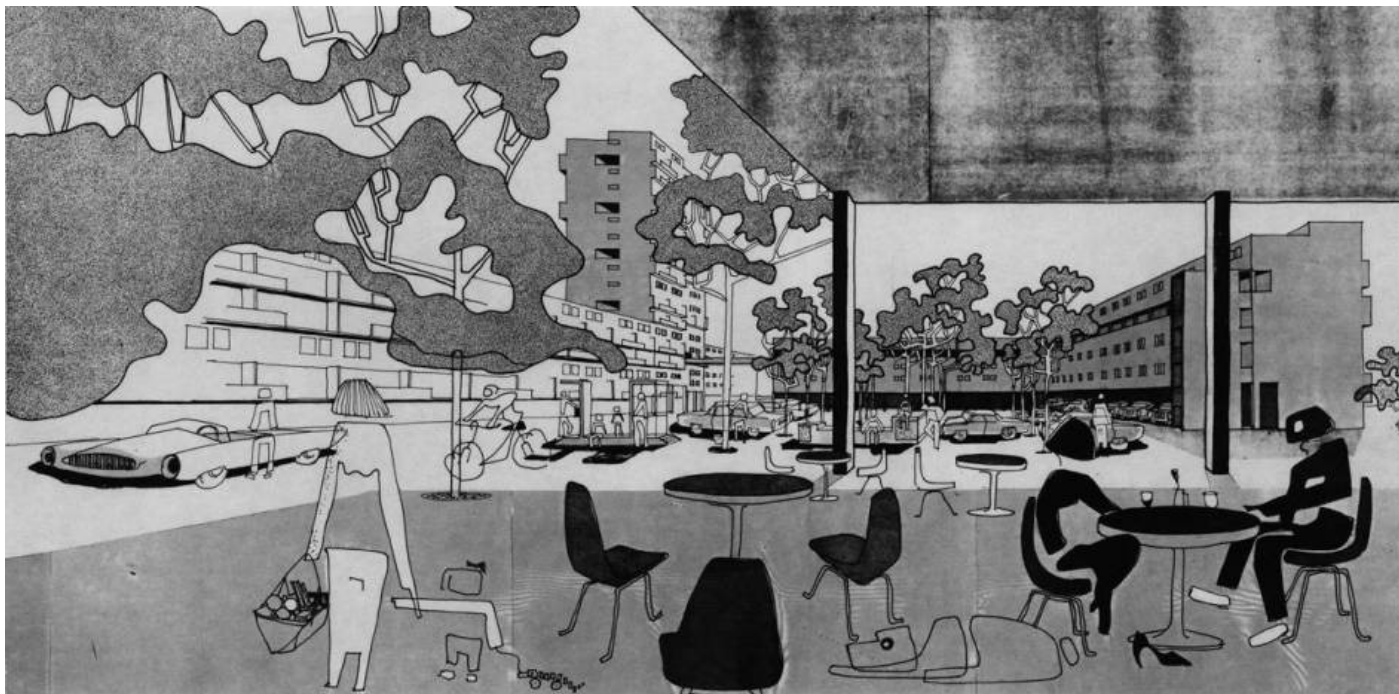
Jane Jacobs en *Muerte y vida a las grandes ciudades*, habla de la calle, cómo hacer análisis para incluir a todos los habitantes en ellas y para que el diseño de las mismas pueda tener cierta flexibilidad para adaptarse a diversas situaciones y que puedan ocurrir otras actividades, además de espacio de circulación, que aporten a la vida barrial, donde los vecinos puedan conocerse, compartir experiencias y aportar a la construcción de la ciudadanía en un ambiente más amable que no excluya a ningún colectivo.

Jacobs en una parte de su libro propone *los generados de diversidad* concepto que se proclama mucho en la actualidad, la mixtura de usos que como concepto teórico en fantástico pero en la práctica se encuentra atravesado por un montón de situaciones sociales, económicas y políticas que no permiten que se lleve a cabo completamente.

La ciudad para admitir diversidades y ser inclusiva necesita de la mixtura de usos, que a su vez necesita de la seguridad urbana, el cruce de actividades y el contacto público. Jane Jacobs cita el ejemplo del barrio Bronx, donde no abunda el comercio pero si tiene mucha diversidad y enuncia una serie de "tips" para lograr esto.

1. El distrito cumple con 1 o 2 funciones primarias que garantizan que las personas salgan a la calle en diferentes horarios y que usen los equipamientos en común.
2. Las manzanas son pequeñas, lo que genera mayor cantidad de calles y esquinas.
3. Las edificaciones corresponden a distintas épocas, hay casas antiguas conviven con edificios más nuevos y mucha diversidad de tipologías, lo que genera variedad económica en la zona, por ende diversos grupos sociales pueden acceder a la zona.
4. Densidad humana. La densidad es clave para que haya vida en las calles y pueda generarse una sensación de seguridad en el entorno.





CONCLUSIÓN

Parece importante centrarnos en estas ideas de ciudad, que acomplejan el análisis de la ciudad, agregan diversidad de voces en su planeamiento y pretenden que la vida cotidiana de las personas puedan desarrollarse con facilidad y permitiendo incluir sectores olvidados.

Volver al espacio calle hoy parece fundamental, hacer del espacio público un lugar que represente a los ciudadanos y no lugares para ver desde lejos, con rejas y césped para la foto. Para pensar un diseño de las ciudades inclusivo y de la mano de las personas que la habitan es clave mirar las enseñanzas de la posmodernidad, los 60 son claves en ideas de urbanismo participativo y también muy fuerte si hablamos de la tercera ola del feminismo que está muy relacionada a la democratización de la ciudad, entendiendo que las mujeres son uno de tantos colectivos discriminados y omitidos a la hora de pensar la vida cotidiana en la ciudad.

En la ciudad de Córdoba las intervenciones de Miguel Angel Roca se enmarcan en esta época clave. Se intenta dar respuesta a estos preceptos. Las transformaciones de los antiguos mercados en centros culturales se realizan con la intención de crear espacios donde la vida barrial se desarrolle y se afiancen las relaciones entre ciudadanos.

Además la red de espacios verdes que se genera responde a conceptos de preservar los espacios verdes y vincularlos y crear espacios recreativos.

Lo que ocurre con el centro de la ciudad marca un cambio y es una acción vigente en la actualidad, la revalorización de su patrimonio y la peatonalización del centro se realizan con la intención de la apropiación de la calle por parte de los peatones. Es clave para el análisis entender por que los lugares que en la teoría iban a transformarse positivamente, hoy presentan otros problemas como la falta de vivienda en el centro, la monofuncionalidad con actividades de comercio y administrativas, entre otras problemáticas.



SHIBUYA, TOKIO. AUTOR: MARTIN ROEMERS

LA CIUDAD DEL SIGLO XXI

Las ciudades actuales heredadas de los pensamientos modernos y postmodernos resultan interesantes en muchas cuestiones y a la vez todavía no pueden resolver otras tantas. Las problemáticas son tan diversas como los ciudadanos que las habitan. Desde la exacerbación de un modelo de movilidad donde el automóvil individual tiene claras prioridades, hasta la extrema mercantilización del espacio urbano.

Los centros de las ciudades actualmente tienden a despegarse de esa monofuncionalidad que los caracterizó desde la zonificación de las ciudades de Le Corbusier. Son los lugares donde la vida comercial y administrativa transcurre, pero por la tarde noche se vuelven lugares inhóspitos, despoblados, donde en primera instancia parece muy inseguro transitar o habitar.

Esto genera que los habitantes pierdan el interés en la vivienda del centro, como todas las ventajas que podría tener gracias a la cercanía con lugares de trabajo, estudio o recreación, donde las distancias pueden ser recorridas a pie, en bicicleta o con un transporte público que resulta más eficiente que en las periferias por la frecuencia de sus recorridos.

En cambio, los ciudadanos deciden y anhelan vivir en estas periferias idealizadas donde el patio, el verde y la casa propia son vistos como símbolo de progreso y ascenso social. Concepto que critica Madonna en su canción "American Dream" (2003). La música, el cine, la publicidad de empresas van moldeando en el inconsciente de las personas sus ideas y éstas terminan por reflejarse en las ciudades actuales.

LA MIRADA DE ALGUNOS AUTORES

La situación es compleja y extensa, se propone ver rápidamente ideas de algunos autores que hablan de la ciudad hoy.

FRANCOIS ASCHER

LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO (2005)

El urbanista en el capítulo 3: La tercera revolución Urbana Moderna, desarrolla 5 cambios en las ciudades.

1. Metapolización. Concepto complejo que explica las ciudades de hoy, la concentración de riquezas, actividades, equipamientos, los transportes de alta velocidad y el efecto túnel, los crecimientos discontinuos por absorción de ciudades cercanas, la homogeneización y diferenciación.
2. Movilidad urbana. Las tecnologías cambian el panorama, aparece el espacio virtual, en forma de trabajo virtual, compras desde una app, estudiar una carrera de manera virtual. Esto cambia la situación de la movilidad, ya no es un sistema radiocéntrico el que se necesita para satisfacer las necesidades, sino una red mucho más compleja polinuclear,
3. Individualización del espacio-tiempo. El transporte individual y el celular como herramienta para modificar el espacio y tiempo. Nuevos tipos de servicios urbanos, diversificación de las necesidades sociales.
4. Redefinición de los intereses individuales, colectivos y generales. Crisis de la democracia por que ya no representa la diversidad de intereses, se necesita algo más flexible donde se consulte a la población. Habla de las sociedades hipertexto con muchas relaciones pero inestables, segregada socialmente y donde deben redefinirse varios conceptos.
5. Relaciones de riesgo. Habla sobre un desarrollo sostenible entre sociedad y naturaleza.

LA MIRADA DE ALGUNOS AUTORES

ANTONIO FONT

PROBLEMAS URBANOS Y PARADIMAS DISCIPLINARES EN LOS TERRITORIOS DE LA URBANÍSTICA ACTUAL (2005)

El autor comenta sobre la ciudad industrial y postindustrial. Para luego enumerar problemas y nuevos paradigmas:

1. Generalización de la movilidad y localización de nuevas actividades. La dispersión de actividades en el territorio complejiza el sistema de movilidad en todas las direcciones. Es clave la intermodalidad de sistemas de transporte.
2. Una estructura polinuclear de la centralidad. Descentralización de actividades terciarias en lugares estratégicos obliga a la formación de sistemas abiertos de infraestructura polinucleares.
3. Mezcla de usos frente a la especialización funcional. La mixtura de usos y el concepto de flexibilidad son claves en la ciudad discontinua.
4. Reforma y mejora urbana frente a nueva ocupación del suelo. Conservación de patrimonio y renovación urbana deben convivir con el negocio inmobiliario.
5. Espacio libre de “reserva urbana” a espacio de equilibrio. Nueva relación entre ciudad y naturaleza, ver el rol de los vacíos urbanos.
6. Una ciudad “juiciosamente compacta”. Discutir la densidad y diseñar nuevos patrones residenciales más eficientes en lo ambiental, más equitativos en lo medioambiental y más justos en lo social.

MANUEL HERCE

SOBRE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD. PROPUESTAS PARA RECUPERAR UN DERECHO CIUDADANO (2009)

El autor habla sobre la importancia de la movilidad en la vida cotidiana de las personas. Diferencia dos formas de ver al sistema de movilidad.

1. Enfoque de demanda: primero se dan las actividades y el luego se crean las infraestructuras necesarias. Este sistema es insostenible desde el punto de vista medioambiental, genera dispersión y segregación del territorio.
2. Enfoque de oferta: primero se planifica el sistema de movilidad y luego se alienta la localización de actividades que le dan vida al mismo.

SASKIA SASSEN

LA CIUDAD GLOBAL. NUEVA YORK, LONDRES, TOKIO (1999)

La socióloga analiza algunos conceptos que considera claves para comprender las ciudades podemos decir que entiende la ciudad global como el lugar de la dispersión espacial y la integración global. La autora explica las ciudades desde la lógica de mercado que actualmente las domina, las consecuencias de la globalización y el avance de las telecomunicaciones en relación a las densidad de las ciudades, esto tiene impactos diferenciados en los centros de las ciudades y en las periferias. Y las nuevas formas de crecimiento sobre la ciudad global, los cambios en la forma de trabajo.



SIXTY NINE DEGREES

MOBILE!

Mars Computers

Winn-Dixie

MOBILE!

STB

Fas Baz
Sabse Achha

MADAN STREET

46
46A
46B

WB 04A-3736

TAXI

CIUDADES PARA LA EQUIDAD

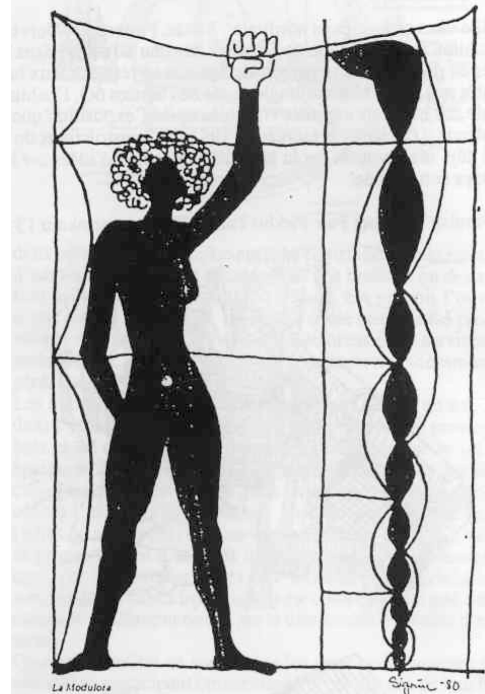
Para pensar las ciudades desde la equidad es necesario primero detectar situaciones de desigualdad en la misma y luego actuar en consecuencia para planificar junto con la población estrategias a seguir.

Uno de los puntos claves es la diversidad de habitantes y la complejidad que tiene la sociedad actual que hace imposible la generalización en un sujeto tipo. También resulta muy difícil e inabarcable pensar en las múltiples diversidades que habitan la ciudad. Por ellos se propone pensar en los sujetos que se encuentran vulnerados actualmente en la ciudad, así satisfaciendo sus necesidades intentaría equipararse con las de otros sujetos un poco más favorecidos.

Si observamos esto por ejemplo desde una distinción del género en el urbanismo podemos observar que la ciudad moderna fue pensada por y para un hombre ideal que se translada en su auto particular, excluyendo infinidad de posibilidades y de sujetos que actualmente existen, como mujeres, ancianos, niños, personas con algún tipo de discapacidad, en situación de pobreza y muchos otros habitante más.

Todos estos sujetos se encuentran atravesados por diversas variables una de ellas en la que todos coinciden es el género. Si hablamos de hombres y mujeres ya podemos identificar diferencias importantes. Ni hablar si incluimos las demás variantes LGTBIQ+ identificamos claras diferencias a la hora de vivir la ciudad. Solo necesitamos escuchar algunos relatos para darnos cuenta, el miedo que tienen las mujeres al salir a la calle de noche, los mensajes "llegué bien", "ahí te mando la ubicación en tiempo real" los audios sobre como intentaron secuestrar a alguien, los relatos de personas transexuales, parejas gays o lesbianas golpeadas por ser libres en su elección.

La ciudad tampoco está pensada para trabajos que no son remunerados, como el de los "cuidados" que en general se encargan de realizar las mujeres y que incluyen a niños y ancianos que viven en constante peligro en una ciudad donde el auto es prioridad y el peatón solo puede desplazarse, ir de compras o sentarse en un espacio verde claramente delimitado.



ESTRATEGIAS PARA LA EQUICIUDAD -

¿CÓMO PUEDE APLICARSE EL ENFOQUE DE GÉNERO EN LA PLANEACIÓN DE LA CIUDAD? - ZAIDA MUXI

- Elaborar planes de desarrollo urbano que en su dotación de usos de suelo (zonificación) tomen en cuenta los movimientos, necesidades y actividades específicas por género, no solo considerando a un ciudadano neutro.
- Priorizar la zonificación mixta (lo cual beneficia a toda la población) donde el trabajo, la vivienda, los servicios y el ocio se encuentran mezclados en una zona delimitada. Existe “de todo en todos lados”, reduciendo distancias de recorrido y multiplicando opciones de vivienda o laborales en radios menores.
- Generar espacios públicos mediante el diseño participativo donde sean considerados aspectos de inseguridad y violencia de género.
- Desarrollar barrios/colonias con diversidad social: diferentes estratos económicos, edades, etnias, religiones etc.
- Dotar de equipamientos complementarios en las distintas zonas habitacionales, para así asegurar la cercanía de servicios necesarios para las actividades del hogar como guarderías, escuelas, centros comunitarios y comerciales.
- Realizar diagnósticos integrales participativos donde se tomen en cuenta indicadores específicos por género, como estructura poblacional, participación en el mercado laboral, jefatura de hogares, inseguridad, violencia de género, ingreso, desarrollo humano etc.
- Incentivar el mejoramiento del sistema de transporte público masivo para que sea accesible, eficiente e inclusivo, complejizando los recorridos para que sea funcional a las actividades de la vida cotidiana de las personas.
- Enfatizar el espacio de la calle y acera no solo como espacio de circulación, sino como lugar de encuentro e interacción, posibilitando los vínculos barriales.

PARTICIPACIÓN

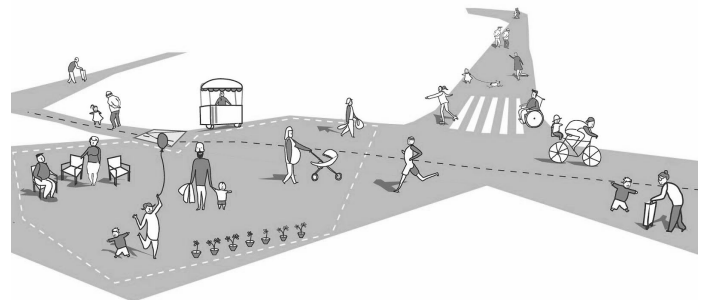
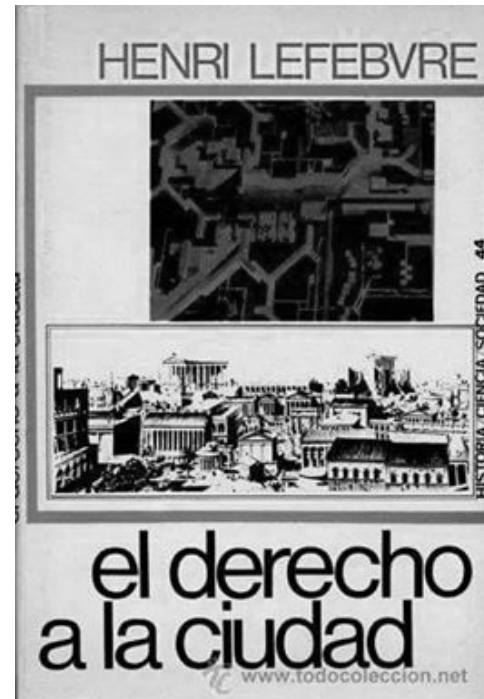
Para introducir, es preciso saber el significado de “ciudad”, según la RAE (Real Academia Española), hace referencia a “lo urbano, oposición a lo rural”, “Conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común actividades no agrícolas.” Al tener en cuenta este concepto, es necesario comprender ¿Qué es lo urbano? Lo urbano es lo “Pertenece o relativo a la ciudad” (RAE).

Se puede apreciar que la ciudad, permite reflexionar acerca de acontecimientos que ocurren cotidianamente y en la real vinculación de sus ciudadanos que la habitan, los cuales se ven completamente afectados por la transformación de la misma, ya sea desde la falta de espacios públicos apropiados para actividades de ocio, o porque estos se encuentran deteriorados y son inseguros, hasta la falta de acceso a la vivienda que obliga a la gente a vivir en las calles.

Si bien el Urbanismo es algo que afecta a todos los ciudadanos, tradicionalmente se generan grandes proyectos urbanos que son gestionados únicamente por técnicos y bajo políticas con intereses propios, que si bien dan respuesta a un entorno físico que necesita transformación, pero que lejos está, en reconocer las verdaderas necesidades de cada ciudadano.

Frente a este modelo tradicional, en donde la gestión privada cobra mayor importancia sobre la definición del espacio urbano, existe un modelo alternativo, el urbanismo participativo. Este modelo flexible, permeable, transparente y que incluye la participación ciudadana en la intervención urbana, reivindica el derecho a la ciudad y el rol activo de la ciudadanía en la toma de decisiones, funciona como un programa abierto que permite su verificación y retroalimentación constante a través de los datos que aportan todas las variables, logrando transformaciones urbanas que democratizan la participación del ciudadano, permitiendo ciudades inclusivas, accesibles y sostenibles, como resultado de una construcción colectiva.

Hoy en día, estas políticas urbanísticas participativas, no son plenamente llevadas a cabo, o se realizan de maneras formales (requisitos legales), o informales (influencia de determinados grupos o personas por medios de comunicación, encuestas consultas).



Este modelo, se viene llevando a cabo en algunos municipios en ciudades de Europa, con el objetivo de volver a dar vida un edificio público vacío, mejorar la habitabilidad de un barrio o incluso promover que sus ciudadanos y ciudadanas se sientan identificados con el lugar en el que residen. Dentro de este modelo participativo, el Manual del urbanismo para la vida cotidiana, en Barcelona (Febrero 2019), propone un urbanismo más inclusivo, mediante diferentes puntos: sostenible, interdisciplinario, participado, transversal, abierto y compartido, interescalar y flexible.

En los últimos años, se afianza la idea de que la ciudad no sólo es el escenario de la mayoría de la vida en nuestro entorno, sino que también es el resultado de la influencia cruzada de múltiples colectivos, el espacio de la acción social y por tanto del cambio, de la transformación y de la innovación social.

Incrementar la participación no solo aumenta el número, sino la diversidad de colectivos sociales que participan, para que represente a los grupos sin voz o con poca visibilidad social, que no pueden utilizar otras vías de influencia. Con el consenso de todos estos va definiendo la forma, la estructura urbana e incorporando los temas que dotarán de la complejidad necesaria a la ciudad.

El término derecho a la ciudad, no es algo nuevo, apareció en 1968, cuando Henri Lefebvre escribió El derecho a la ciudad teniendo en cuenta el impacto negativo sufrido por las ciudades en los países de economía capitalista, convirtiendo a las ciudades en una mercancía. Estos efectos causados por el Neoliberalismo en la ciudad des-industrial, entregada a las finanzas y la provisión de servicios.

“La ciudad históricamente formada se deja vivir, se deja aprehender prácticamente, y queda sólo como objeto de consumo cultural para turistas y para el esteticismo, ávidos de espectáculos y de los pintoresco. Incluso para los que buscan comprenderla cálidamente, la ciudad está muerta. Sin embargo, lo urbano persiste, en estado de actualidad dispersa y alienada, de germen, de virtualidad.” (Lefebvre 1968/1969: p.125).

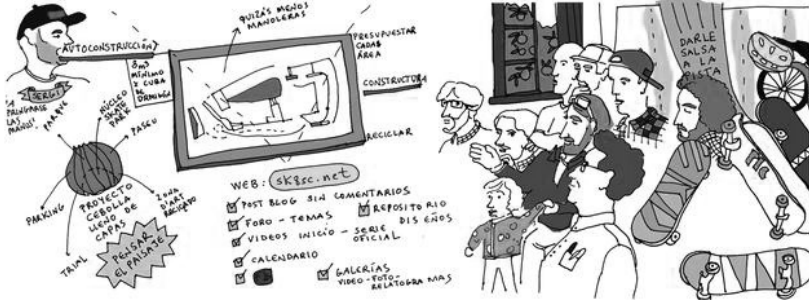
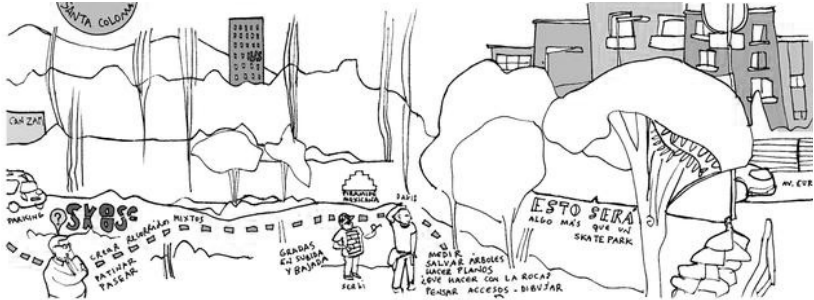
Como respuesta a este tipo de ciudades causadas por el neoliberalismo, que generan privatizaciones de espacios urbanos, el predominio de industrias y espacios mercantiles, Lefebvre construye un planteamiento político que implicaba una re-apropiación colectiva del espacio urbano, para rescatar al ser humano como agente y destino de la transformación de la ciudad.

“El derecho a la ciudad se manifiesta como forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente del derecho a la propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad.” (Lefebvre 1968/1969).



ESTUDIOS QUE REALIZAN PROCESOS DE DISEÑO PARTICIPATIVOS

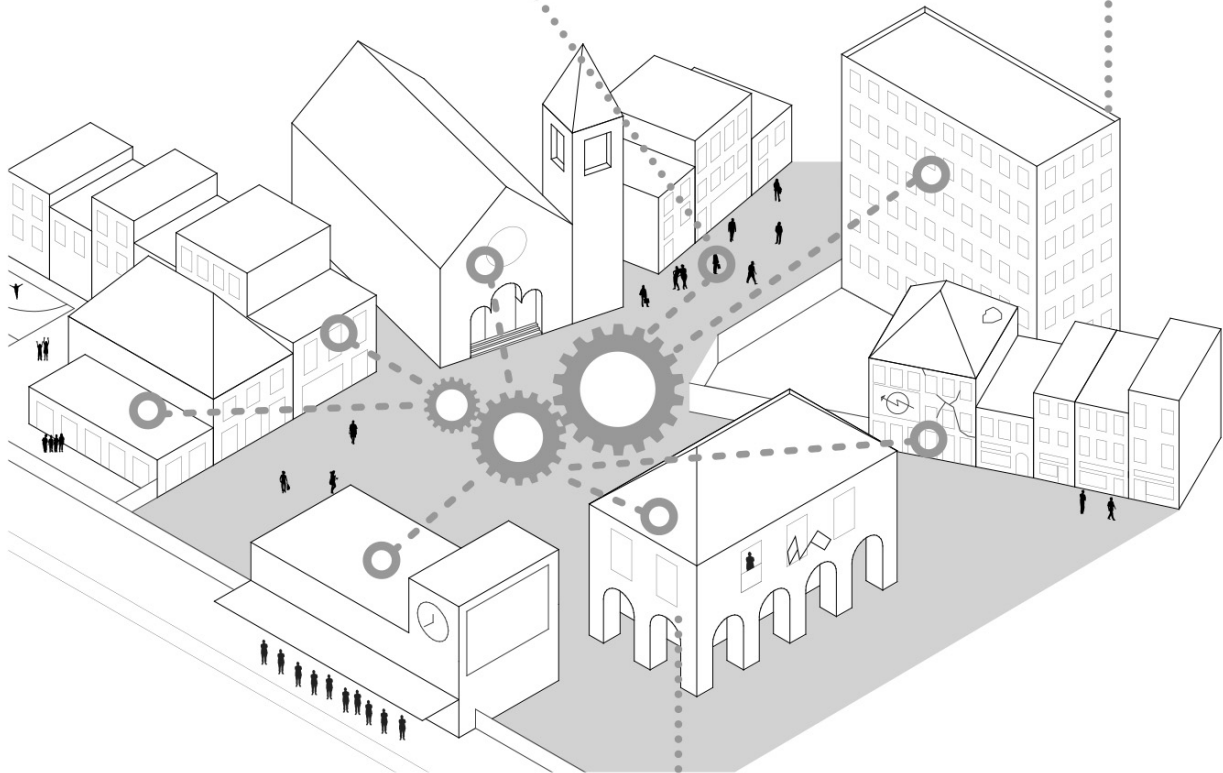
1. SK8 + U - STRADDLE 3



2. RAONS PÚBLIQUES CCL - COOPERATIVA DE URBANISMO, ARQUITECTURA Y PARTICIPACIÓN.

Herramientas de información
y de formación para los
participantes

social con espacios
de gestión, de
coordinación y de
decisión



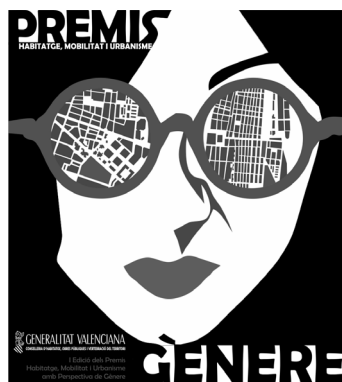
Enfoque técnico
multidisciplinar desde la
acción urbanística y el diseño

GÉNERO

En la prehistoria se produce el inicio del reparto de roles: los hombres cazan, las mujeres recolectan y cuidan. La mujer ocupaba el mismo espacio tanto para las tareas productivas como las reproductivas, el hogar. Es a partir de la Revolución Industrial cuando la mujer comienza a perder su hueco en la esfera pública. Se produce una segregación de usos en la ciudad, con la agrupación de la mano de obra, femenina, por un lado, y masculina, por otro, en espacios destinados para ello. Es en este momento cuando el trabajo reproductivo, aquel no remunerado que engloba la reproducción, los cuidados, la educación, el apoyo afectivo, etcétera, pasa a un segundo plano y el productivo constituye el eje de la vida cotidiana de la población. Por lo tanto, el imaginario de nuestras sociedades se ha construido sobre esta división sexual del trabajo y todavía pervive la división espacial de las esferas públicas y privadas que tienen un significado totalmente distinto para hombres y mujeres.

La dicotomía público-privado y cómo se conceptualiza la seguridad en relación a esta dicotomía está estrechamente vinculada a cómo se ha diseñado la vivienda y qué rol juega en perpetuar jerarquías y desigualdades de género.

“La vivienda es el lugar de la primera socialización y, por lo tanto, es también el lugar donde se desarrollan las primeras relaciones entre géneros” (Muxí 2008, 7).



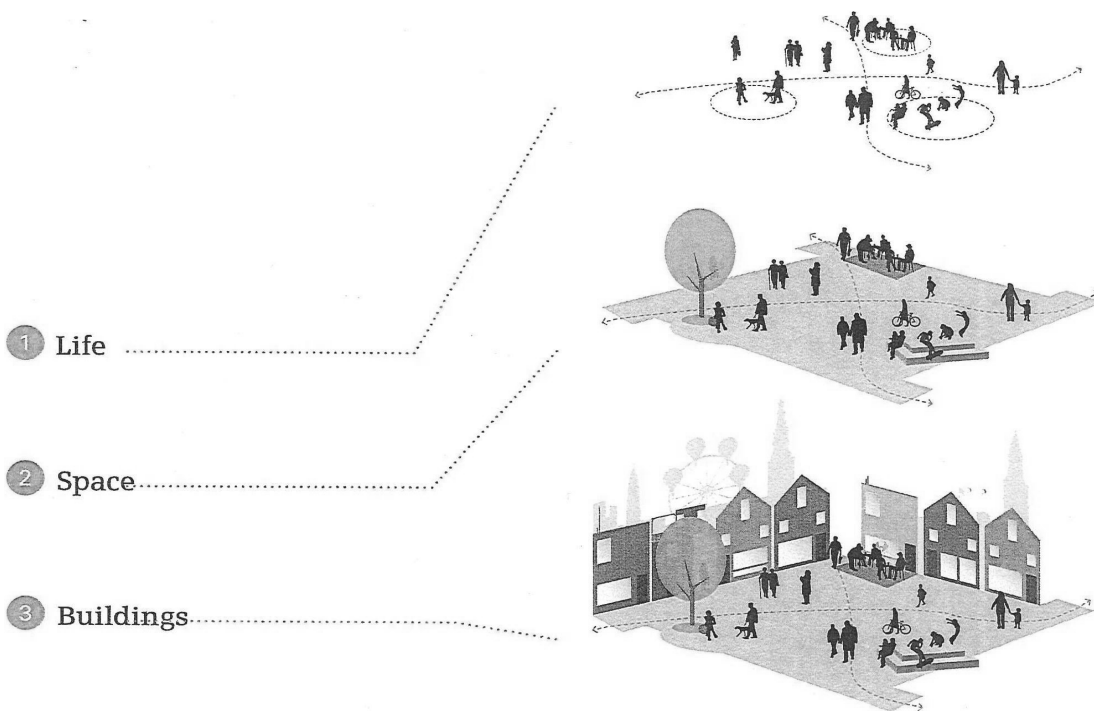
Muchas de las más importantes desigualdades vienen dadas por la estructura social o por el género, pero al combinarse las dos, lo que se produce a veces en las tareas de cuidado, la desigualdad es mayor: “el género y la clase social se refuerzan: una mayor dedicación al trabajo doméstico y de cuidado tiene un efecto discriminatorio en el mercado laboral, y una participación en empleos poco cualificados reproduce la estructura de clases” (Alcañiz, 2015: 37). Esta desventaja para la obtención de un empleo seguro, estable y adecuadamente retribuido, se refleja en una mayor dificultad de acceso a los bienes de la ciudad.



El hecho principal que diferencia la relación de las mujeres con la ciudad respecto de la de los hombres es lo relativo a la vida cotidiana. En la mayoría de las mujeres su experiencia cotidiana en el espacio urbano difiere mucho de la de los varones. La responsabilidad de lo doméstico continúa considerándose responsabilidad femenina y el tiempo de las mujeres sufre una sobrecarga de actividades que apunta a una clara relación con la ciudad en términos de compatibilizar las posibilidades que brinda el espacio con las necesidades que la vida cotidiana exige.

Las grandes fracturas sociales, de clase, género, raza, edad y condición física, también se materializan en la ciudad y en las calles, en el acceso y calidad de los espacios públicos, de las viviendas y barrios, en los comercios, en las formas de uso, movilidad, empleo y en la seguridad. Además, el tipo de ciudadano que interesa al diseño de las ciudades no representa esta variedad social existente. Se considera necesario que desde el rol de arquitectos se cuestione, con una mirada crítica, y se procure repensar la ciudad desde la heterogeneidad, con el fin de diseñar ciudades que integren, la diferencia.

Cualquier planteamiento que cuestione la práctica urbanística tradicional no se refiere a uno que debe cubrir "necesidades especiales". Dirigirse a un urbanismo de la igualdad no consiste en una ciudad a la medida de las mujeres que las considera un sector especial o diferente, lo que se busca es una representación más completa de todo tipo de formas en el espacio, de los grupos que no se encuentran reflejados en el diseño y gestión urbana que, además, conforman la inmensa mayoría de la población.



GUÍA DE URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO - MARTA ROMÁN, ISABELA VELÁZQUEZ.

La guía de urbanismo con perspectiva de género de Marta Román e Isabela Velázquez, es un ejemplo clave para comprender la importancia de pensar las ciudades diferenciando la cuestión de género en el análisis.

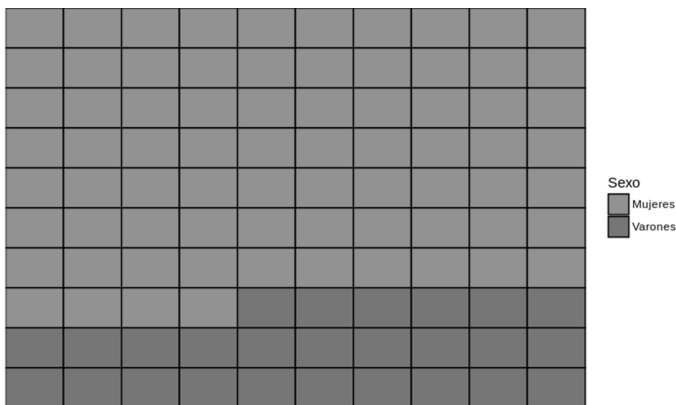
Primero se habla sobre la comunicación de las ideas urbanísticas hacia la comunidad, el lenguaje específico y técnico es la principal barrera para la concreción de un urbanismo participativo e inclusivo.

La incorporación de las mujeres es clave primero por su desventaja económica y social, también sus responsabilidades sociales son mayores: crianza, cuidados, dependencia y por su falta de autonomía en muchos casos debido a la brecha salarial y todo un contexto social que está en proceso de cambio pero que le impide realizar a la mujer desarrollarse en la vida pública. A esto se suman las dificultades para acceder al mercado de trabajo y la posterior feminización de la pobreza. Sobran datos y estadísticas sobre estos temas, a continuación se agregan solo algunas de ellas.

Datos de la Encuesta Permanente de Hogares. 1er trimestre de 2018.

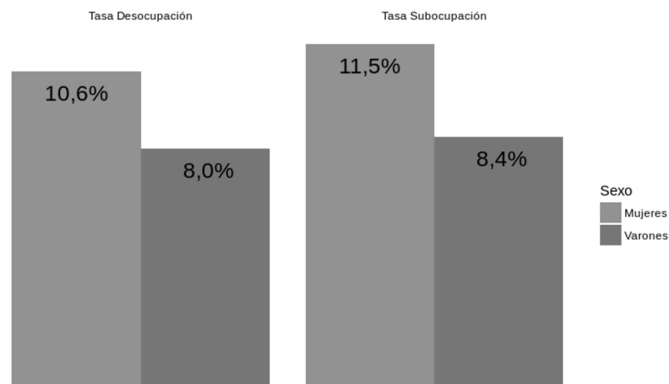
Natsumi S. Shokida (@NatsuSh)1
Septiembre de 2018

Distribución de las tareas del hogar

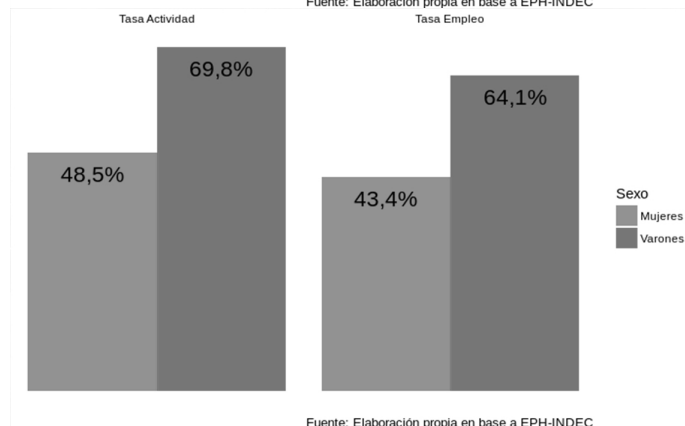


Fuente: Elaboración propia en base a EPH-INDEC

Inserción laboral

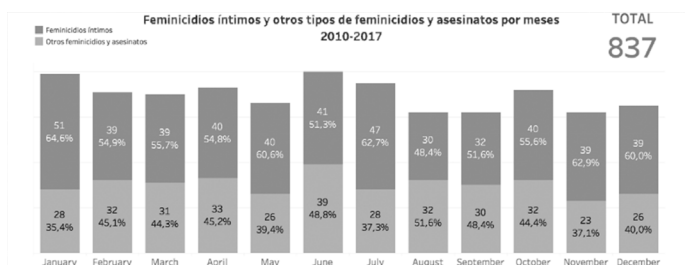


Fuente: Elaboración propia en base a EPH-INDEC



Fuente: Elaboración propia en base a EPH-INDEC

Son escalofrantes las estadísticas de femicidios que se encuentran, muchos de ellos ocurren en la intimidad de las viviendas, que en su diseño son pensadas introvertidas y en su tipología hay muchas señales que muestran desigualdades, como el diseño de las cocinas o la relación nula de las viviendas hacia la calle que anulan el control social sobre la calle.



LAS MUJERES EN LAS CIUDADES

PROBLEMÁTICAS

1. USOS DE SUELO - ZONIFICACIÓN

La monofuncionalidad tiene como consecuencia zonas deshabitadas que en determinados horarios quedan deshabitadas y se presentan inseguros.

2. CALLE - CIRCULACIÓN

La calle actualmente es un lugar inseguro, se constituye como un lugar de paso y circulación, el vehículo tiene prioridad sobre los peatones y para la mayoría de las mujeres y disidencias representa un lugar que genera miedo y difícil apropiación, donde pasear niños es inseguro y representa una carga, donde ancianos o personas con dificultades motoras deben adaptarse a las normas de los automóviles.

3. MOVILIDAD - SISTEMA LINEAL RADIOCÉNTRICO

La movilidad actual está pensada bajo el sistema de demanda. Los recorridos son lineales y el centro de la ciudad es el punto más importante de llegada, congestionando el centro y olvidando las conexiones entre barrios. Las paradas de transporte son inseguras en muchos casos y la frecuencia y calidad de los servicios son bajos.

4. NORMATIVA TRADICIONAL

La normativa está pensada en muchas ocasiones desde la mirada del inmobiliario imponiendo mínimos que son inhabitables. Se piensa la manzana desde la forma que debe tener y muy poco desde la habitabilidad interior.

5. VIVIENDA BAJA DENSIDAD

Los barrios extensos con viviendas individuales resultan insostenibles, son introvertidos y la vida en la calle es casi nula.

POSIBLES SOLUCIONES

1. USOS DE SUELO - MIXTURA

La diversidad de usos en la escala barrial genera proximidad y cercanía de las actividades diarias, posibilitando mayor accesibilidad sin depender de un vehículo privado. Es importante el equilibrio entre ocio y trabajo, comercio y cultura, necesidades sociales y familiares y contaminación y espacios verdes.

2. CALLE - LUGAR DE ENCUENTRO

Se propone volver a las ideas de Jane Jacobs sobre la calle como lugar donde se construye la ciudadanía y donde los habitantes del barrio pueden desarrollar sentimientos de pertenencia. Vincular las edificaciones a la calle creando transparencias y plantas bajas abiertas contribuyen a la ampliación de visuales y el control social del espacio. Destinar lugares para sentarse, descansar o juntarse a charlar en las veredas hacen del barrio un lugar más amigable.

3. MOVILIDAD - SISTEMA POLINUCLEAR

La movilidad propuesta se piensa bajo un sistema de oferta. Es clave pensar en un sistema polinuclear que entienda que las personas no necesitan ir al centro para realizar todas sus actividades diarias, es necesario una red de distintos tipos de transporte público con paradas intermodales y recorridos complejos que abarquen las actividades de la vida cotidiana.

3. NORMATIVA PARTICIPATIVA

La normativa debe ser participativa y flexible, debe garantizarse la mixtura de usos, la transparencia de las edificaciones hacia la calle, un porcentaje destinado a vivienda social, estacionamientos, comercios y ocio.

3. VIVIENDA CON MAYOR DENSIDAD

Las viviendas deben estar en el centro, tener mayor densidad pero sin perder habitabilidad, en el mercado debe haber diversidad de tipologías disponibles, con variedad de valores de renta y con un porcentaje de vivienda social.

01

INTRODUCCIÓN

02

MARCO TEÓRICO

03

ANTECEDENTES

• *Ejes de análisis.*

Tejido - Actividades
Espacio Público
Participación

04

MERCADO NORTE

05

ESTRATEGIAS

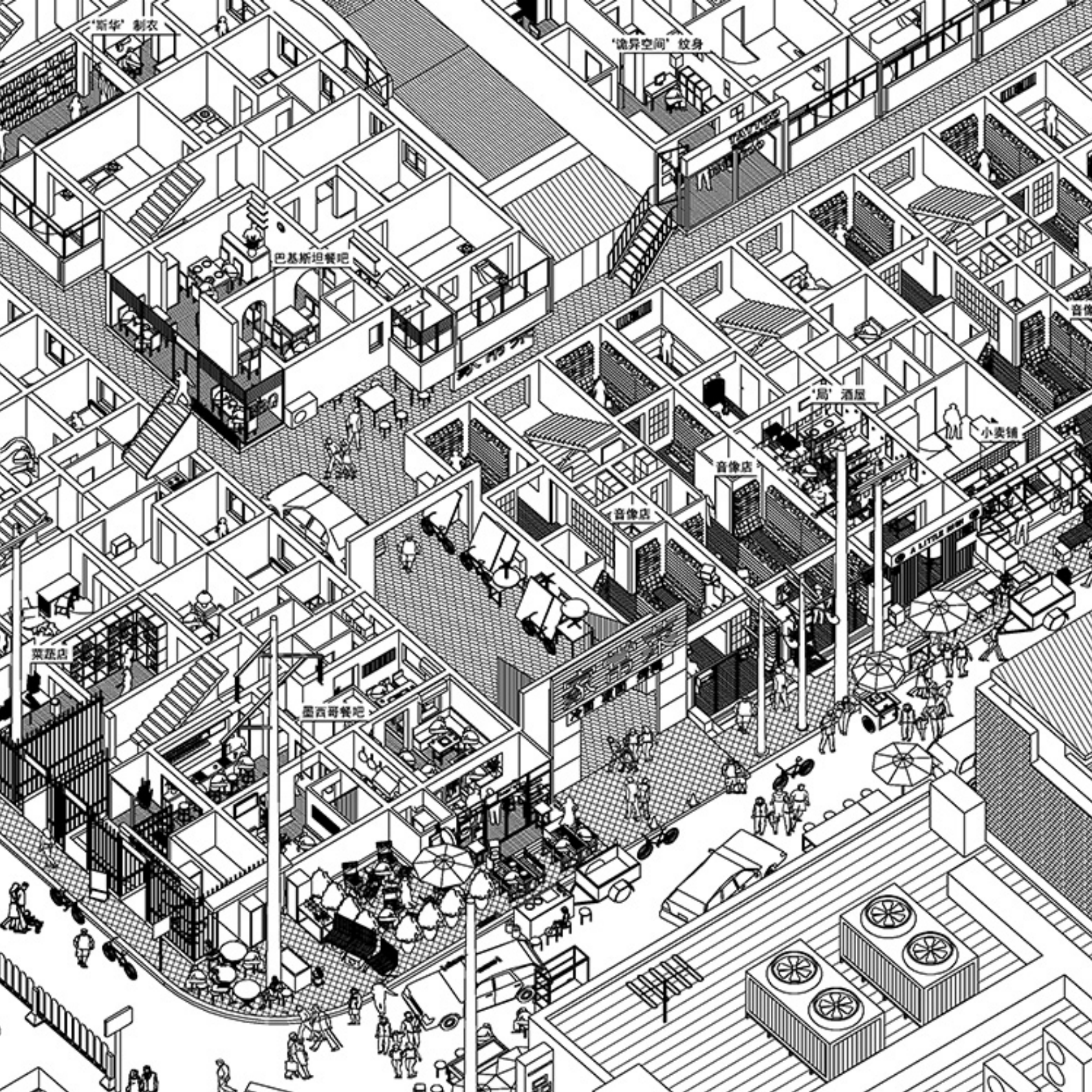
06

BIBLIOGRAFÍA

ANTECEDENTES

EJES DE ANÁLISIS

- TEJIDO -ACTIVIDADES
- ESPACIO PÚBLICO
- PARTICIPACIÓN



“新华”制衣

“诡异空间”纹身

巴基斯坦餐吧

“局”酒屋

小卖铺

菜店

墨西哥餐吧

音像店

音像店

“LIVING HOUSE”

TEJIDO- ACTIVIDADES

Estos ejemplos presentados a continuación ponen en evidencia cómo la integración de la perspectiva de género en la planificación de la ciudad dio lugar a proyectos piloto que consiguieron incorporar con éxito las tareas de cuidado y de la vida cotidiana en los proyectos específicos de vivienda y diseño de barrios. Este tipo de proyectos pueden servir de modelo para la planificación urbanística a mayor escala.

Un siguiente paso consistirá en ir más allá y alcanzar la plena integración del análisis de género en la planificación y elaboración de presupuestos a escala municipal, regional y nacional. También se necesita más investigación para entender cómo las estructuras urbanas interactúan con las relaciones de género, y como estas difieren en el tiempo y el espacio.

FRAUEN-WERK-STADT I (VIENA, AUSTRIA)

En 1993 se lanzó un concurso para un proyecto modelo promovido por la Oficina de la Mujer de Viena. Los objetivos claves de este proceso fueron, primeramente convertir la experiencia cotidiana de las mujeres en herramientas base para el proceso de planificación urbana y construcción de viviendas. Se realizó sólo entre mujeres y fue ganado por Franziska Ullmann (autora de plan urbano), y para los edificios además de ella, Elsa Prochazka, Gisela Podreka y Liselotte Peretti.

El hecho que desde las bases del concurso se pidiera pensar las viviendas para y por mujeres, resultó en la modificación de la normativa, ya que no permitía otros usos en terrenos dedicados a vivienda.

Sin otros usos, especialmente los que son necesarios en la vida diaria y cotidiana, es imposible pensar para las mujeres, en tanto que son las que se responsabilizan en su inmensa mayoría de los cuidados del hogar y las personas, aunque también trabajen en el ámbito productivo. Así se pudieron incorporar al proyecto ciertos equipamientos como la guardería, servicio médico primario, estación de policía y espacios comerciales.

Otro objetivo fundamental del proyecto modelo es estimular el interés público y la visibilidad de las mujeres diseñadoras y arquitectas.



FRAUEN-WERK-STADT II

En 2004 fue inaugurado también resultado de un concurso y como principal foco, determina una base de convivencia entre vecinos planteando la mezcla de generaciones “multigeneration housing”.

Cuenta con salas de juegos para niñas y niños pequeños/as, espacios comunitarios para adolescentes y puntos de encuentro para los mayores.

La inclusión de diferentes tipos de apartamentos a precios distintos en un mismo edificio posibilita que las familias puedan tener a sus mayores en el mismo edificio, pero no en el mismo apartamento.



FRAUEN-WERK-STADT III

En 2009 el “Frauen-Werk-Stad III” fue entregado a sus residentes. A diferencia de los otros dos proyectos, contó con la participación de una asociación de mujeres (grupo Rosa) desde el inicio del proyecto, priorizando la situación de madres solteras, mujeres jubiladas y también con familias con intención de hacer parte de una red social.

Las viviendas han sido proyectadas consecuentemente para cumplir con los requerimientos desde el punto de vista de igualdad de géneros: desjerarquización, espacio de almacenaje, cocinas para el trabajo de varias personas, vistas directas del espacio público y la flexibilidad, para adaptar la vivienda a las diversas fases de la vida y estructuras familiares.



CONCURSO INTERNACIONAL BCN-NYC AFFORDABLE HOUSING CHALLENGE

La falta de vivienda adecuada y asequible tiene un impacto negativo en la inclusión social, la igualdad, la salud y el bienestar de las personas y la sostenibilidad. Tanto Barcelona como Nueva York están comprometidas a afrontar este reto tal como se indica en la Declaración de los gobiernos locales por el derecho a la vivienda y el derecho a la ciudad.

La iniciativa BCN-NYC Affordable Housing Challenge se enmarca también en el proyecto europeo IUC, con el que los equipos de vivienda de Barcelona y Nueva York ya hace meses que intercambian experiencias.

La propuesta conjunta CAH i ATR, a cargo de la Universidad Nacional de Colombia y el colectivo barcelonés Straddle3, una iniciativa cooperativa entre Barcelona y Nueva York que ha sido liderada por el laboratorio de innovación urbana social y sostenible i.lab.



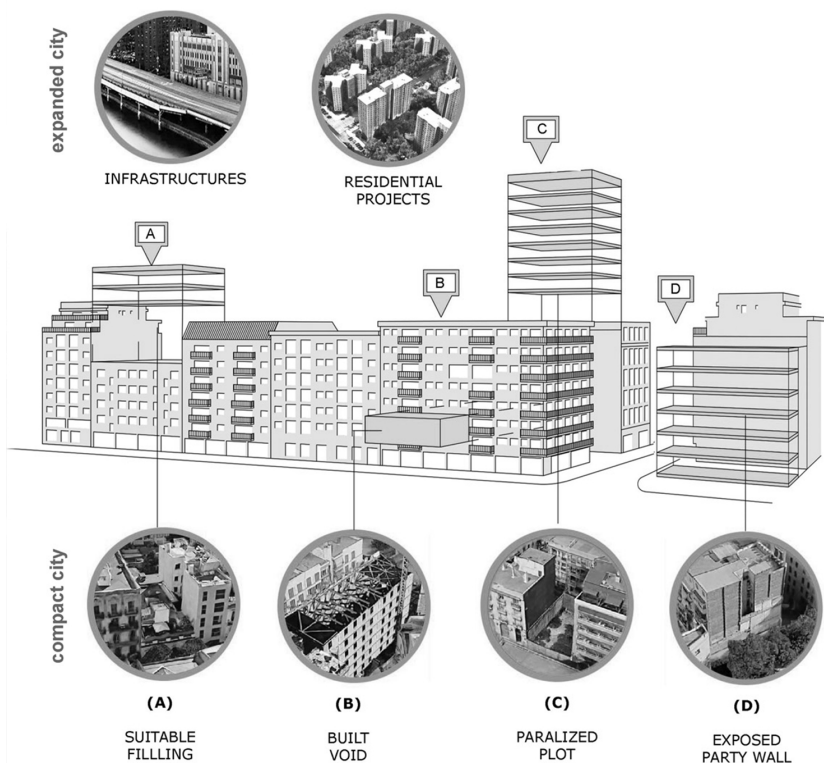
Se trata de un planteamiento de densificación de la ciudad, aprovechando vacíos que se puedan encontrar dentro del tejido urbano existente. Eso incluye la rehabilitación de edificios existentes y nuevas construcciones, sin afectar al terreno, con pocos apoyos en el suelo, en suspensión en el aire, e incluso renovar sectores deteriorados o infrutilizados de la ciudad, como por ejemplo autopistas, puentes o estaciones de transporte, mediante la utilización de nuevas técnicas de construcción económica que sean ligeras, adaptables y rápidas de instalar. Lo interesante de esta iniciativa es que permite a las familias no desarraigarse de su barrio cuando pasa el tornado de la gentrificación.

FONTANA, EL REFERENTE

Se fijó en la muy neoyorquina boca de metro de Fontana, una rareza dentro la red del suburbano de Barcelona. Es una esquina de planta baja. Ningún privado puede plantearse edificar ahí. La administración pública, sí, una veintena de apartamentos a precios de alquiler razonables, según Juárez.



DENSIFYING THE CITY:



Expanded city:
over infrastructures



Compact city

EL HÍBRIDO URBANO

LA “MANZANA LATINOAMERICANA” DE MVRDV

Este proyecto ganado por MVRDV, para un conjunto de 95 viviendas, en el nuevo barrio de Feldbreite, en la ciudad de Suiza de Emmen, basado en la manzana latinoamericana bajo los preceptos urbanísticos de las Leyes de Indias.

El proyecto cuenta con alturas de hasta 4 niveles, esta disposición permite una relación casi óptima entre densidad habitacional, aprovechamiento inmobiliario y calidad ambiental. Es una disposición que permite alojar de 250 a 400 personas por hectárea con buen asoleamiento y ventilación, privacidad familiar, amenidad barrial y uso de tecnologías constructivas económicas y de fácil resolución y aprendizaje.



El estudio MVRDV, describe al proyecto como un “híbrido urbano”

-El desarrollo, cuenta con 9000 m² de vivienda, 2034 m² de servicios, 2.925 m² de estacionamiento subterráneo, combina las ventajas de vivienda en la ciudad -ubicación central, privacidad, estacionamiento subterráneo- con las de la vida suburbana: jardines, salón multinivel y una comunidad de vecinos.

-Crea un bloque poroso que mezcla pequeños edificios de apartamentos en las esquinas, casas compactas a lo largo de las calles y casas de patio y jardines en el centro de manzana.

-Logra de modo natural atraer a un grupo mixto de habitantes, factor importante para la creación de un entorno urbano intenso y colectivo.

-El proyecto combina alta calidad de la construcción con precios relativamente bajos.

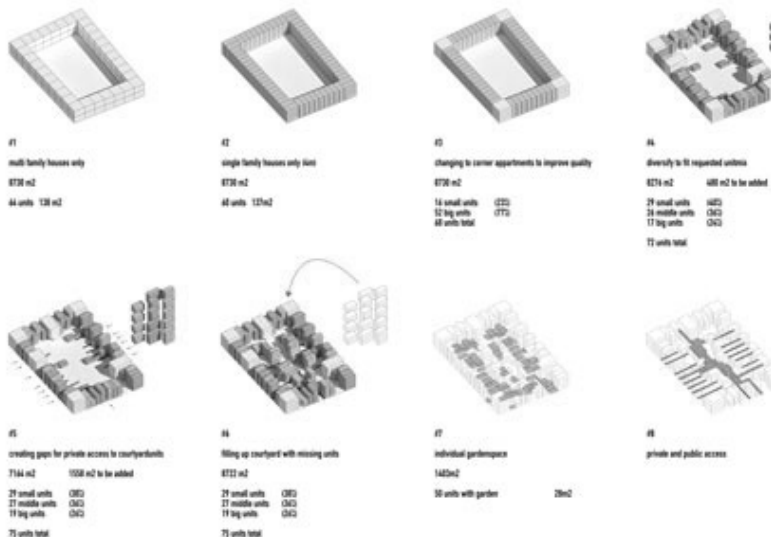
-El exterior del bloque ofrece un frente variado a la calle, mientras que el interior ofrece la calidad e intimidad de un pueblo.



-El interior de la manzana se divide en espacios públicos y privados, con paredes divisorias que pueden usarse para colgar cuadros o rebatirse para conformar bancos y mesas de ping-pong.

La propuesta de MVRDV, incorpora a partir de la yuxtaposición y combinación de variantes tipológicas y compositivas, logrando una construcción colectiva, a lo largo del tiempo.

Son en total 16 tipos de viviendas diferentes, que varían en tamaño de 30 a 130 m² y presentan distintas alturas. Para reforzar esta diversidad, cada unidad tendrá su propio color de fachada, haciendo hincapié en su propiedad individual. Una gama de colores pastel que tradicionalmente se encuentran en el centro histórico de las ciudades suizas. Este mecanismo de diversidad ha sido aplicado con bastante éxito en algunos ejemplos de la década de 1920 en Buenos Aires, como el Pasaje Rivarola o las 6 manzanas del Barrio El Hogar, entre las calles Emilio Mitre, Valle, Del Barco Centenera y Pedro Goyena. Más recientemente hay también un ejemplo holandés, las viviendas diseñadas por Sjoerd Soeters para la Java Eiland de Amsterdam.



ESPACIO PÚBLICO

OPEN CITY - SAN VICENTE

El mítico barrio de San Vicente fue el elegido para una experiencia de transformación urbana e innovación social inédita en la ciudad de Córdoba. Sin la tutela de una institución, un grupo de jóvenes profesionales que integran seis estudios de arquitectura diferentes, participaron de Open City, un Workshop práctico sobre “espacio público y urbanismo táctico, su importancia en la reconstrucción del entramado urbano-social y en el diseño de ciudad”.

Mediante la creatividad y el trabajo con los vecinos, buscó brindar nuevas posibilidades para el espacio y el equipamiento de uso público, con el objetivo transformar una pequeña parte de la realidad que los rodea. Se trabajó durante seis meses en propuestas de equipamiento urbano vinculados a la accesibilidad, movilidad, espacio verde, interacción social, refugio, permanencia y reciclaje entre otros.

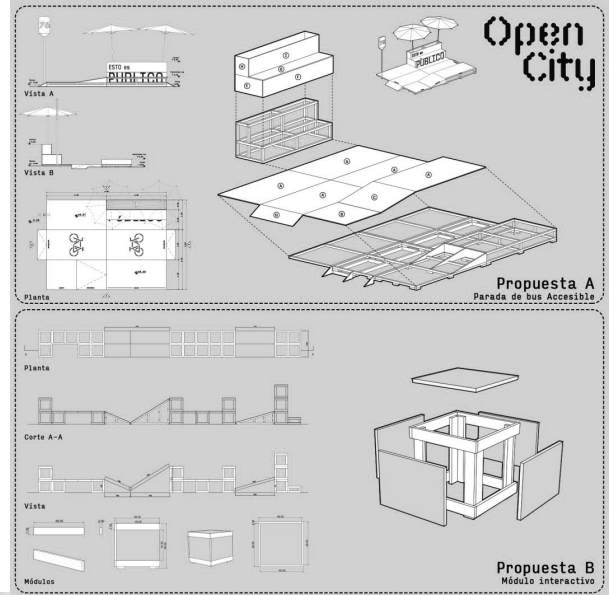
El eje fundamental de esta experiencia fue la ‘participación ciudadana’, que fortalece y valida las propuestas resultantes del trabajo conjunto, en un proceso de abajo hacia arriba en la construcción y gestión de lo común, del espacio público, desde lo colaborativo.

En palabras de Jane Jacobs, ‘las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, están creadas por todos’.



Parada de bus accesible

Equipar: Movilidad + Accesibilidad | Fecha: 10/2015



Open City

Propuesta A
Parada de bus Accesible

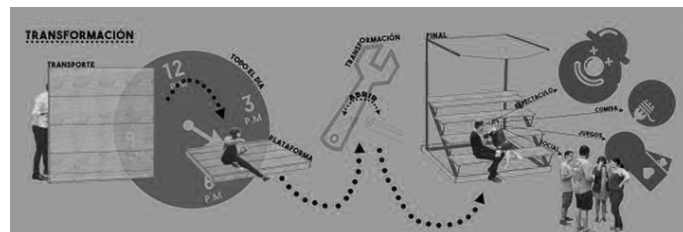
Propuesta B
Módulo interactivo



URBANMAKING - STRADDLE3

Este proyecto de Straddle3 presenta la idea de generar elementos urbanos para la inclusión. Hacer ciudad desde el elemento, mediante el diseño y construcción de propuestas de mobiliario o elementos urbanos que sean catalizadores y propulsores de nuevas situaciones, capaces de trasladar a la calle actividades no presentes tradicionalmente, mobiliarios que se fijen en los colectivos menos representados y así promover una mayor inclusión de la sociedad.

Elementos que sean flexibles, inspiradores y adaptables, que fomenten la socialización, el juego, la cultura y el arte, en definitiva, que soporten una ciudad capaz de crear nuevas situaciones de interacción y socialización entre las personas que la habitan.

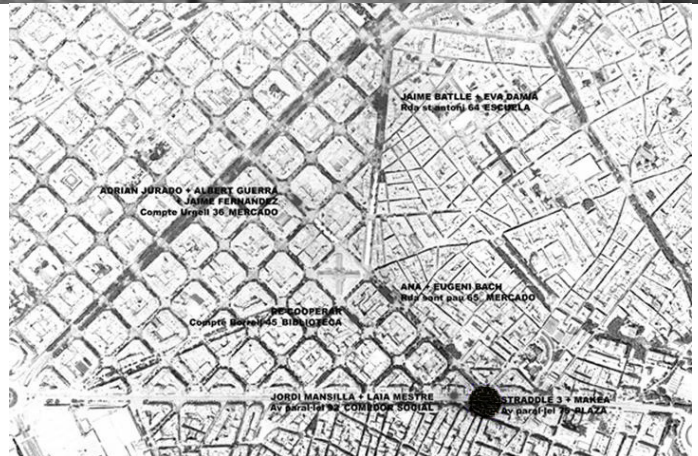


DESPLIEGUE



Como punto de partida, se basaron en investigar sobre el “encuentro” entre las ciudades en el espacio público. Tomaron el concepto del “ágora” griego, hasta la interacción de las redes sociales, analizaron los diferentes usos e interacciones y la ampliación del propio concepto espacio público entre la dimensión física y digital.

Los materiales que utilizaron fueron restos de estructuras metálicas, tableros usados de andamiajes, ruedas de contenedores.



EL GRAN AULA- FESTIVAL SOBRE RUEDAS. A77

Este proyecto consiste en un dispositivo constructivo móvil y desmontable compuesto por una serie de módulos que permiten múltiples acciones culturales en el espacio público en contacto con las comunidades, con las instituciones sociales y las educativas. Se creó, como un proyecto itinerante destinado a funcionar desplazándose, tiene a su vez una sede fija, dentro del cheLA (Centro Hipermidiático Experimental Latinoamericano), aporta sus contenidos a las actuales necesidades de infraestructura y de programación de esta institución.



Los pilares conceptuales del proyecto:

- La utilización de este mobiliario permite vincular diversas disciplinas: diseño, arte, construcción y tecnología, reflexionando sobre las posibilidades de vincular las prácticas artísticas contemporáneas al espacio formativo a través del juego y la participación.
- Propiciar el vínculo entre los nuevos medios tecnológicos y las expresiones artísticas contemporáneas desde un abordaje lúdico, abierto y participativo.
- Propiciar el vínculo entre los nuevos medios tecnológicos y las expresiones artísticas contemporáneas desde un abordaje lúdico, abierto y participativo.
- Los materiales con los que se construyen todos los dispositivos del proyecto tienen como característica su condición de elementos industriales reutilizados, reafirmando al reciclaje y la re-utilidad como uno de los pilares conceptuales del proyecto.

PARADA IDEAL- JUNTAS

Esta propuesta surgió a partir de experiencias y aportes compartidos de quienes participaron en sus redes sociales, mediante comentarios en publicaciones o historias, lo que llevó a recrear una imagen concreta de lo que sería una parada ideal.

Es un grupo de mujeres en su mayoría arquitectas de Córdoba que buscan visibilizar situaciones de desigualdad dentro del urbanismo y proponer soluciones para mejorarlo.

La parada real se mostraba insegura, sucia, con un sistema de transporte ineficiente, con entornos no construidos, terrenos vacantes y con muy poco control social sobre esos espacios.

Algunas características básicas necesarias, que surgieron de esto fueron:

- Señalización
- Indicadores de todas las líneas que paran allí, legible y con recorridos escritos
- Iluminación propia
- Mapas de ubicación y recorrido
- Limpia y con cestos para la basura
- Vegetación cuidada que no obstaculicen la visual (no oscurezca el lugar)
- Techada para cubrir el sol y la lluvia
- Asiento para las esperas
- Protección lateral transparente
- Botón alarma para casos de riesgo
- Barreras de contención para niños/as
- Reloj que indique cuánto tiempo falta para que llegue el colectivo
- WiFi
- Entorno construido y habitado

Esta parada, además, es una donde no tengamos que permanecer por mucho tiempo y para eso necesitamos un sistema de movilidad que lo garantice.



PARTICIPACIÓN

MANUALES O GUÍAS DE URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Los manuales o guías de urbanismo participativo o con perspectiva de género tiene como finalidad orientar a los grupos que se encargan de actuar sobre la ciudad, políticos, habitantes, organizaciones barriales o de derechos, empleados/as del sector de planeamientos, arquitectos/as, urbanistas.

Hay diversas formas de encarar la problemática de la participación en las ciudades. Pueden hacerse mapeos colectivos identificando problemas en la ciudad o un sector de ella, también se pueden hacer recorridos barriales observando las sensaciones en el barrio, luego se realizan cartografía que den cuenta de los resultados y conclusiones de las caminatas. Se utilizan iconografías, códigos de color, y algunas técnicas de expresión como el dibujo o la escritura.

Otra forma de normalizar estos resultados consiste en la realización de encuestas o formularios que puedan generar lineamientos para transformar posteriormente un sector o para crear una normativa con ellos. Resultan muy útiles sobre todo cuando se necesita información más precisa, estadísticas o cuando se quiere llegar a mayor cantidad de personas. A continuación se detallan algunos ejemplos.

MANUAL DE URBANISMO PARA LA VIDA COTIDIANA - BARCELONA

URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.

2019

La finalidad es brindar criterios de planeamiento y herramientas de diagnóstico desde una perspectiva de género al personal que redacta los planeamientos urbanísticos y al que elabora proyectos de espacio público y equipamientos.

Se utilizan ejes básicos creados a partir de un análisis sobre el urbanismo con perspectiva de género.

- Sostenible
- Interdisciplinario
- Participativo
- Transversal
- Abierto y compartido
- Interescalar
- Flexible



Componentes del espacio urbano

- Tejido urbano
- Tejido social
- Edificación
- Movilidad
- Autonomía
- Tiempo

Criterios de calidad:

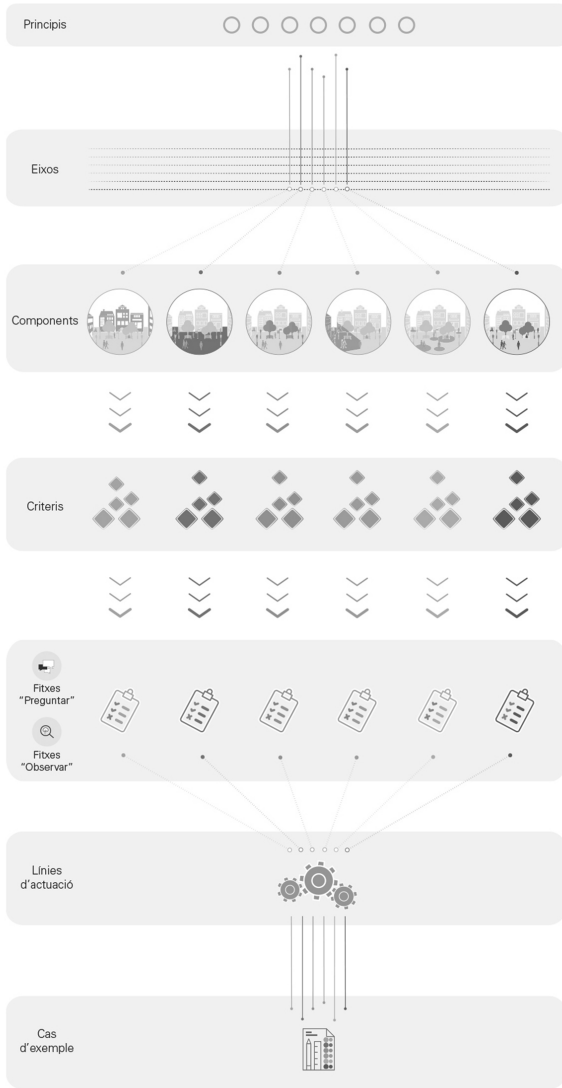
- Fachadas o perímetro: existencia de espacios vacíos y pasivo, diversidad de usos, transparencia, unidades y aberturas, calidad de materiales y detalles
- Calles y veredas: velocidad de los vehículos, conectividad, espacio libre de paso, pasos peatonales y espacios de vida, infraestructura para ciclistas, suelo blando drenante o no pavimentado, accesibilidad para personas con diversidad funcional, ancianos/as, cochecitos.
- Elementos urbano: necesidades básicas, paradas de transporte, iluminación, elementos para sentarse (no comerciales) o apoyarse, protección del clima, elementos de juego o actividades, verde urbano.
- Entorno: limpieza y mantenimiento, percepción de escala, visibilidad, legibilidad, ruido, calidad del aire, cuidado comunitario y control social.
- Perfil de las personas: edad, tareas de cuidados, autonomía y movilidad, cultura y orígenes, grado de relación.
- Usos del espacio: actividades, horarios del día, patrimonio y simbolismo, seguridad.

Esto se traduce en fichas que se dividen en “preguntar” y “observar” y permiten valorar los criterios de calidad. Lo recolectado en estas fichas permite obtener conclusiones para elaborar distintas líneas de actuación que serán guías para el proyecto.

ORGANIZACIÓN DEL MANUAL

Principios del urbanismo feminista - Ejes - Componentes - Criterios - Encuestas observar y preguntar - Lineas de actuación - Ejemplos.

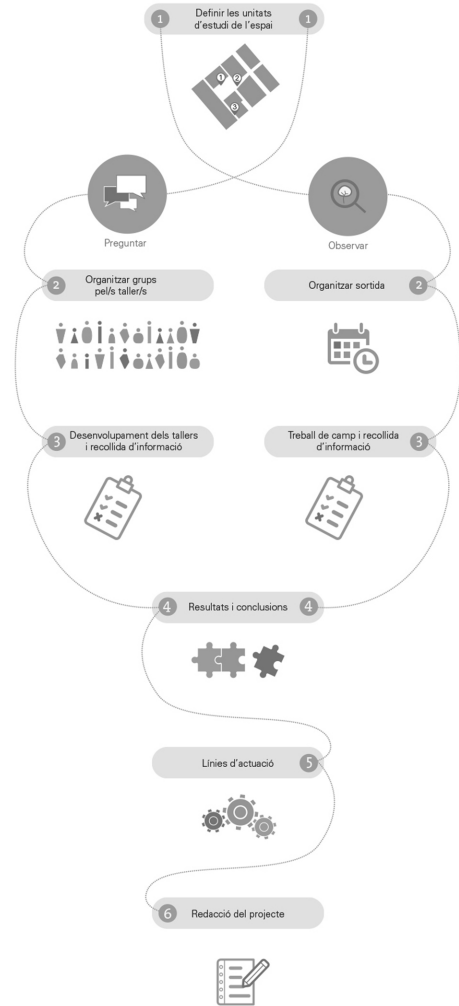
CRITERIS GENERALS DE L'URBANISME AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE



ON PUC TROBAR LA INFORMACIÓ?

-  **Capítol 01**
Criteris generals de planejament
-  **Capítol 01**
Criteris generals de planejament
-  **Capítol 02**
La qualitat de l'espai urbà
-  **Capítol 02**
La qualitat de l'espai urbà
-  **Capítol 03**
Eines per a la diagnosi i l'avaluació
-  **Capítol 03**
Eines per a la diagnosi i l'avaluació
-  **Annex A**
Cas d'exemple d'aplicació

3.2 Passos de l'eina d'anàlisi de la vida quotidiana



EJEMPLO DE APLICACIÓN

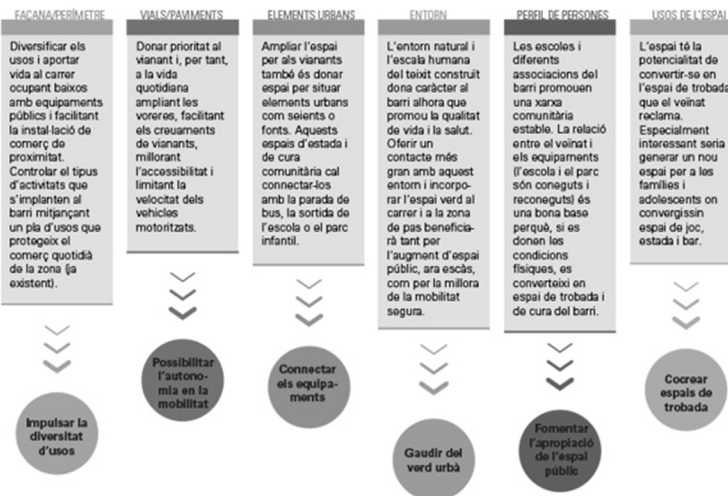
5 LINEAS DE ACTUACIÓN



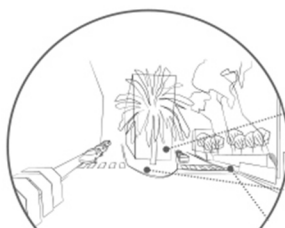
UNITAT D'ESTUDI

1 2 3

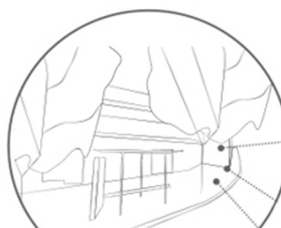
LÍNIES D'ACTUACIÓ



6 DISEÑO DE PROYECTO



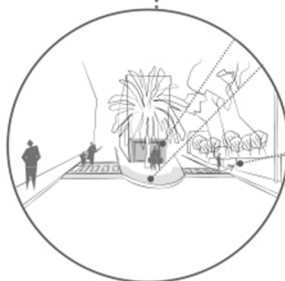
Estat actual



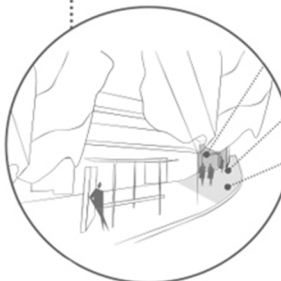
Estat actual



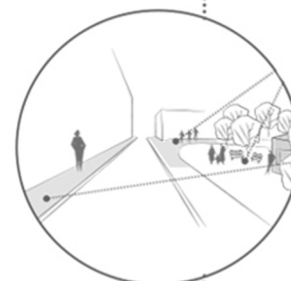
Estat actual



Proposta



Proposta



Proposta

ANTECEDENTE PROYECTO PARTICIPATIVO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

BARRIO RAMÓN CARRILLO, BUENOS AIRES



Barrio y red cotidiana: Barrio de Ramón Carrilo, Buenos Aires

Barrio de promoción pública para la reubicación de familias provenientes de otros barrios informales de la ciudad. Las viviendas no están regularizadas y la situación de informalidad es su rasgo principal: autoconstrucción, ocupación privada del espacio público y mantenimiento deficiente. En las plantas bajas también se halla una gran cantidad de pequeños comercios familiares de subsistencia con productos de primera necesidad. La red cotidiana se desarrolla sobre todo dentro del barrio pero se extiende hacia el barrio de Fátima con el instituto y los dos mercados semanales. Existen varios espacios de relación y son todos recientes. Además de los equipamientos cotidianos existen numerosos comedores sociales que son utilizados diariamente por las personas del barrio. El transporte público cubre parte de la red cotidiana. Por su ubicación y configuración, el barrio constituye una zona aislada rodeada de autopistas y grandes superficies verdes o de uso industrial. Tiene un tejido social organizado, integrado en su mayoría por mujeres, que trabaja colectivamente por la mejora de la calidad de vida.



Espacio de relación: Plaza de Ramon Carrillo

La plaza, de nueva creación, constituye actualmente el espacio de relación de referencia y uno de los principales accesos al barrio. En este lugar es posible encontrarse, reunirse, jugar, practicar deporte y realizar las actividades que se promueven desde el Ayuntamiento a través del Portal Inclusivo, ubicado dentro de la plaza donde también se puede solicitar orientación y ayuda. Es un espacio vallado pero no cerrado. Ubicado en un extremo del barrio, tiene una conexión muy limitada con el entorno. En solo una de sus calles convive con las viviendas del barrio, el resto constituye una avenida donde atraviesan las vías del premetro y donde se ubica una zona industrial de gran superficie. Otro de los lados está cerrado por un muro perimetral de los antiguos talleres de reparación del premetro y, finalmente, por una zona deportiva vallada propiedad de la iglesia.



Equipamiento cotidiano: Centro de Salud y Acción Comunitaria Eva Perón

El edificio se ubica en un extremo del barrio Ramón Carrillo pero también da servicio a otros barrios vecinos de la Comuna 8. Es uno de los equipamientos de referencia para las personas del barrio, por los servicios que oferta y la atención que brinda. Se trata de un equipamiento de salud que ofrece actividades muy variadas, no solo consultas, dirigidas al bienestar de las personas desde una visión holística e integral.





Barrio y red cotidiana

Barrio Ramón Carrillo, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PROXIMIDAD	DIVERSIDAD	AUTONOMÍA	VITALIDAD	REPRESENTATIVIDAD
Alto 4	Medio 3	Muy bajo 1	Bajo 2	Bajo 2

Cualidades del espacio: La distancia desde las viviendas del barrio hacia los espacios, equipamientos, comercios y, en parte, a las paradas de transporte público, permite formar una red cotidiana de **proximidad**, aunque existen dificultades de conectividad debido al aislamiento del barrio. Se han transformado plazas y abierto pequeños espacios de encuentro, con mobiliario infantil, y de estancia en varios lugares. La **diversidad** en los equipamientos responde a la mayoría de personas, aunque no a las personas mayores y dependientes con diversidad funcional. El uso de la calle y los espacios de relación está muy limitado por la falta de accesibilidad general del barrio y se percibe inseguridad, aunque esta ha mejorado por algunas actuaciones.

Transversalidad de género en la gestión urbana: La creación de la Secretaría de Hábitat e Inclusión para realizar actuaciones de mejora en el barrio ha permitido trabajar entre diferentes áreas dedicadas a los programas sociales y a la mejora de los espacios de relación. Se han realizado cursos y talleres de formación, además de asesoría en urbanismo con perspectiva de género y se han elaborado algunos de los proyectos con criterios de género. Existen canales de participación vinculados tanto a la elaboración de programas sociales como a la mejora de algunos espacios del barrio. Se han llevado a cabo especialmente trabajos con mujeres para identificar las necesidades cotidianas. Se ha instalado un espacio físico de referencia en el barrio para interactuar con las personas vecinas, con una programación de actividades que incluye la perspectiva de género (Portal Inclusivo en la plaza Carrillo).

Principales líneas de actuación a seguir:

- Consolidar la red cotidiana existente con las cualidades de **autonomía** para permitir el uso a todas las personas y garantizar la accesibilidad dentro y hacia fuera del barrio, trabajando especialmente las grandes superficies valladas que dificultan los recorridos e incrementan la inseguridad.
- Realizar otras actuaciones que le den **vitalidad** a la calle y espacios de relación del barrio, además de los mercados semanales existentes, para permitir la reunión y el encuentro y no solo la circulación vehicular. Asimismo, considerar la importancia del tratamiento del paisaje urbano dentro de estas actuaciones, que hace el entorno más agradable.
- Trabajar con las personas vecinas la memoria del barrio para darle **representatividad** y reconocer la labor de las mujeres y sus luchas por la mejora de las condiciones de vida en el barrio.





Espacio de relación

Plaza de Carrillo, barrio de Ramón Carrillo, CABA Buenos Aires

PROXIMIDAD	DIVERSIDAD	AUTONOMÍA	VITALIDAD
Alto 4	Medio 3	Bajo 2	Medio 3



Cualidades del espacio: El espacio tiene proximidad con la red cotidiana ya que se ubica a menos de 10 min a pie de equipamientos, comercios, parada de autobús y otros espacios de relación del barrio, pero existen problemas de conectividad con las viviendas al estar rodeado de avenidas y solares de grandes superficies que lo aíslan del barrio. El diseño y los materiales permiten la diversidad de actividades. La transformación del espacio ha conseguido que lo utilicen infantes, jóvenes y adultos, mujeres y hombres, estos últimos en mayoría según horario y franja de edad, y no se observa el uso por personas mayores. Se genera vitalidad en diferentes momentos del día por las actividades que se organizan desde el Portal Inclusivo. Los fines de semana hay mayor afluencia de público como lugar de esparcimiento donde a veces se organizan actividades desde el Portal. El diseño del espacio abierto, accesible y visible lo hacen muy transitado como espacio seguro de entrada al barrio. Aunque por las noches, al no haber actividades en el barrio, la calle y, consecuentemente, el espacio se utiliza menos por considerarlo inseguro.



Zona de reunión dentro de la plaza, usos deportivos y juegos infantiles, (2014)

92

Principales líneas de actuación a seguir:

- Mejorar las condiciones de accesibilidad y seguridad del entorno que le quitan la **autonomía** que el propio espacio a conseguido dentro del barrio y que finaliza al traspasar a la calle, debido a la falta de accesibilidad y percepción de inseguridad.
- Instalar mobiliario que permita la estancia y el descanso también de personas mayores y vegetación que dé sombra y belleza al espacio para mejorar la **diversidad**.
- Prolongar todo tipo de actividades en el barrio que le den **vitalidad** a la calle y espacios de relación a diferentes horas y días, principalmente que cubran los horarios donde hay menos uso de estos espacios por percepción de inseguridad.





Equipamiento cotidiano

Centro de salud y acción comunitaria Eva Perón (CESAC),
barrio de Ramón Carrillo, CABA Buenos Aires

PROXIMIDAD	DIVERSIDAD	AUTONOMÍA	VITALIDAD
Alto 4	Alto 4	Medio 3	Medio 3



➤ **Cualidades del espacio:** Se encuentra en un extremo del barrio pero en pleno centro de la red cotidiana, lo que le da **proximidad** a otros equipamientos, espacios de relación y comercios. La conectividad se ve especialmente dificultada hacia las paradas de transporte público. La **autonomía** se cumple en las condiciones de accesibilidad del edificio, pero no en las calles por las cuales se accede, dificultada además por la percepción de inseguridad del entorno. Es un equipamiento polifuncional, con una gran **diversidad** en su programación. Se da apoyo a diferentes grupos y se guarda un registro de las personas que permite ajustarse a las necesidades del barrio. El edificio dispone de un espacio donde se organizan reuniones como la del grupo de personas mayores o apoyo a la crianza. Desde la dirección del equipamiento se trabaja en red con otros servicios del barrio así como organizaciones que dan apoyo a las personas generando una gran **vitalidad** por su rol dinamizador. Por otro lado, la continuidad de actividades se encuentra limitada por un horario establecido de cierre.



Acceso y espacio de espera con bancos y juegos para criaturas, 2014.

Principales líneas de actuación a seguir:

- Mejorar las cualidades de **autonomía** del entorno por el cual se accede, garantizando la accesibilidad y la percepción de seguridad de las calles.
- Buscar la forma de ampliar el servicio, tanto en días como en horarios, que actualmente se encuentra limitado por falta de personas que cubran las plazas en el barrio debido a la inseguridad que genera entrar y salir de este. Se deberá trabajar este tema en conjunto con todos los aspectos de autonomía de los cuales carece el entorno del barrio.



01

INTRODUCCIÓN

02

MARCO TEÓRICO

03

ANTECEDENTES

04

MERCADO NORTE

- *Problemáticas del Area Central*
- *Ejes de análisis*
Tejido - actividades
Espacio Público
Movilidad
Gestión

05

ESTRATEGIAS

06

BIBLIOGRAFÍA

MERCADO NORTE



PROBLEMÁTICAS DEL SECTOR

El Área Central presenta una problemática ambiental urbana, motivo de la alta la congestión vehicular, la contaminación sonora atmosférica y visual, que repercute en la calidad de los espacios y sus posibilidades de uso, generando una pérdida en la calidad de vida del espacio público. Además del debilitamiento de sus funciones centrales y comerciales por la alta competencia de los Centros Comerciales que ofertan diversidad de servicios, fuera del Área Central.

En el Área Central y su micro centro se definen como áreas a promover: el Área del Centro histórico, el Área Mercado Norte y Área Mercado Sur.

ÁREA MERCADO NORTE

El sector del mercado Norte es un área pericentral, comprende todas las manzanas limitadas al Norte por la calle 12 de Octubre - Rincón, al Este por calle Alvear, al Sur por calle Rioja - Catamarca, al Oeste por calle Rivera Indarte. Se encuentra próximo al casco céntrico de la ciudad, por lo que tiene fácil acceso, una de las problemáticas es que se está despoblando, la gente se va a vivir a otros lados, debido a necesidades de espacios públicos, seguridad. Esto es producto de la monofuncionalidad del sector, ya que es solamente comercial, y una vez cerrados estos comercios, el espacio público muere, no hay gente en las calles, lo que genera inseguridad.







EJES DE ANÁLISIS

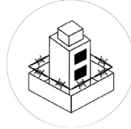
- TEJIDO -ACTIVIDADES
- ESPACIO PÚBLICO
- MOVILIDAD
- GESTIÓN

TEJIDO- ACTIVIDADES

ANÁLISIS PROBLEMÁTICAS



ESPECULACIÓN INMOBILIARIA



CONJUNTOS PRIVADOS Y CERCADOS



GENTRIFICACIÓN



EXPULSIÓN



DEMOLICIÓN TEJIDO EXISTENTE PARA NUEVAS CONSTRUCCIONES

REFERENCIAS



EQUIPAMIENTO



VIVIENDA



COMERCIAL
ADMINISTRATIVO



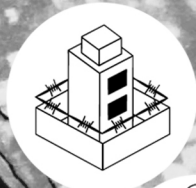
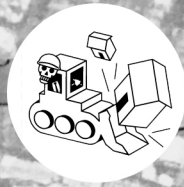
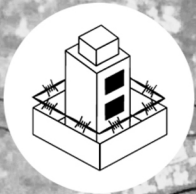
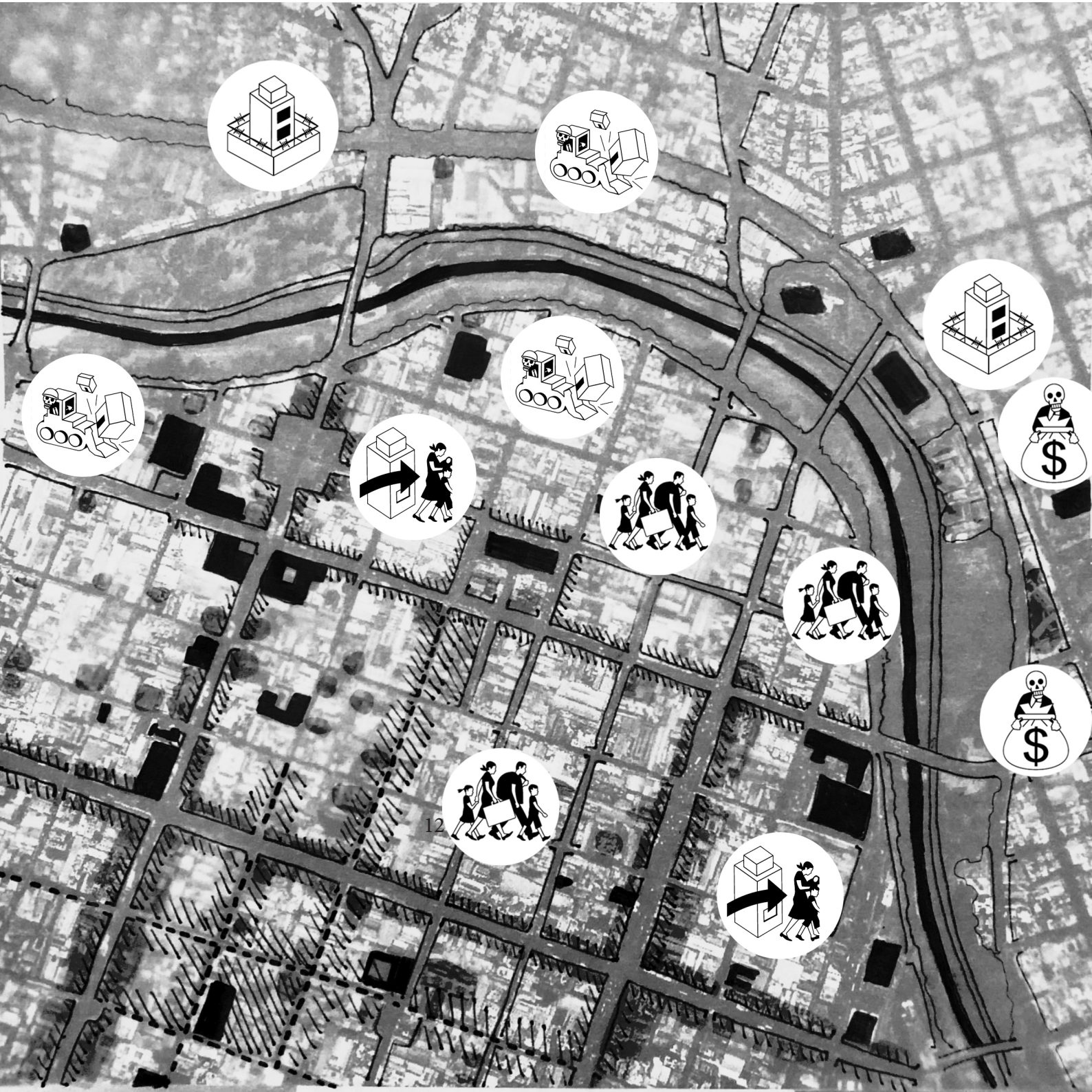
ESPACIO VERDE
PÚBLICO



ZONA DE MAYOR
DENSIDAD



PEATONAL

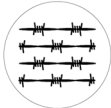


ESPACIO PÚBLICO

ANÁLISIS PROBLEMÁTICAS



AUSENCIA DE
DIVERSIDAD



CIERRE DE ESPACIOS
PÚBLICOS



ENCARECIMIENTOS
POCA ACCESIBILIDAD



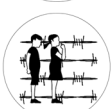
DISCRIMINACIÓN



PROHIBICIÓN DE
APROPIACIÓN



PELIGRO
INSEGURIDAD



NO APTOS PARA
TODO PUBLICO

REFERENCIAS



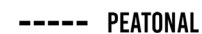
COMERCIAL
ADMINISTRATIVO



ESPACIO VERDE
PÚBLICO



ENSANCHE DE VEREDAS



PEATONAL



MOVILIDAD

ANÁLISIS PROBLEMÁTICAS



FALTA DE BICISENDAS



POCA PRIORIDAD AL PEATÓN



AUSENCIA DE TRANSPORTES
PÚBLICOS MASIVOS



ESPACIO PÚBLICO
NO INCLUSIVO



ESPACIOS PÚBLICOS NO APTOS
PARA LOS TRABAJOS DE CUIDADOS



DISCRIMINACIÓN



DESIGUALDADES

REFERENCIAS



COMERCIAL
ADMINISTRATIVO



ESPACIO VERDE
PÚBLICO



SOLO BUS + BICISENDA + VEHICULOS

----- PEATONAL

+ + + + + REUTILIZACIÓN DE VÍAS DE TREN

GESTIÓN

ANÁLISIS PROBLEMÁTICAS



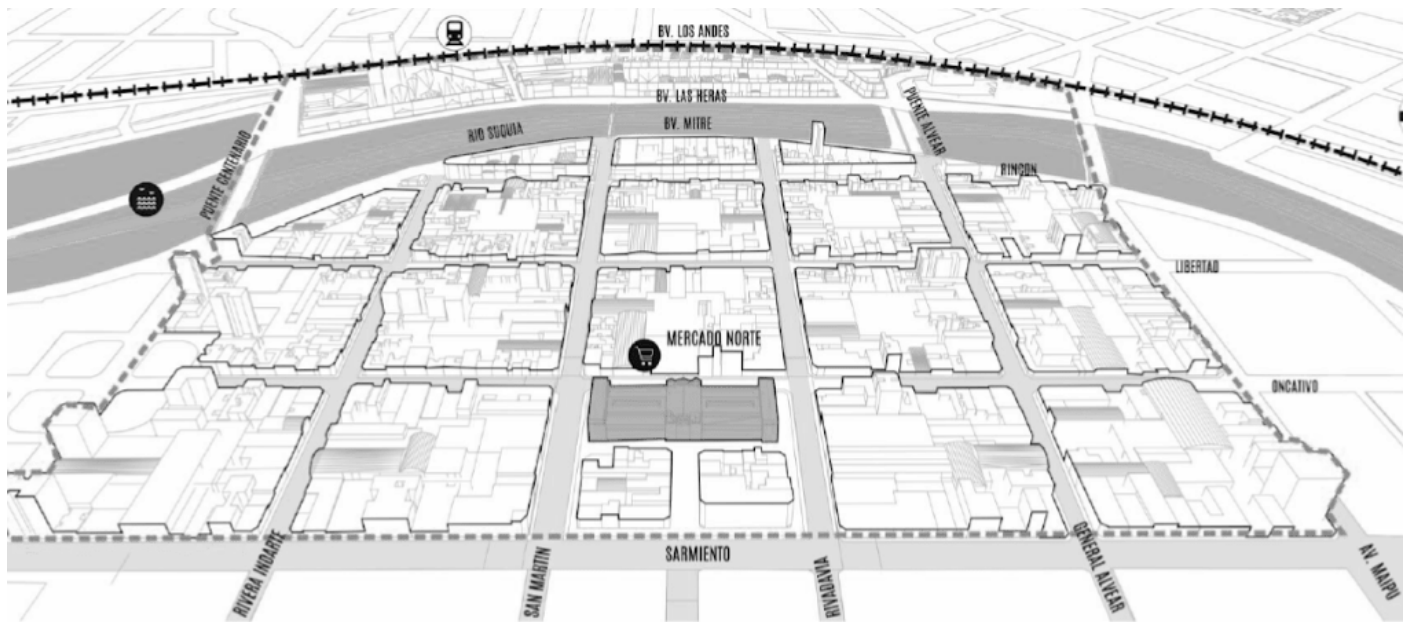
**MERCADO INMOBILIARIO
PROTAGONISTA**



**NORMATIVA DE ESPACIOS
MÍNIMOS**



FALTA DE PARTICIPACIÓN



Es una iniciativa del Estado Municipal orientada a la promoción del desarrollo del emprendedorismo, la creatividad, la innovación y la sustentabilidad. Su objetivo es estimular el desarrollo social, cultural y económico de una zona relegada del Área Central.

Es un polígono de 30 manzanas comprendido entre Bv. Los Andes, Av. Maipú, Av. Sarmiento y Av. General Paz, en una zona de gran tradición comercial y productiva.

El Distrito permitirá potenciar e integrar el trabajo del ecosistema emprendedor a través del Club de Emprendedores, Espacio Abasto, Dirección de Empleo Municipal, edificios de uso mixto y centros de capacitación.

Se prevén beneficios fiscales para residentes y actividades productivas promovidas enmarcado en la Ordenanza 12.464 de Promoción del Desarrollo Económico de Córdoba.

Proyectos y Obras

Rambla Av. Costanera Sur: Se intervendrá el tramo entre el Sarmiento y Centenario. El proyecto prevé un Paseo con plazoletas y bajadas al río. La obra va desde el Puente Centenario hasta Puente Sarmiento. Se ampliará la vereda resultando una rambla. Además se realizará una línea de forestación con canteros y nueva luminaria LED. La obra fue licitada junto con la sistematización de Av. Costanera Norte.

Iluminación LED: Distrito Abasto tendrá un sistema de iluminación LED en las calles comprendidas por el proyecto. El abastecimiento de las luminarias está contemplada en la licitación anunciada por el municipio que establece la compra de 21.500 artefactos.

Club Emprendedor: Será un espacio de formación, sensibilización e incubación que promueve el surgimiento de nuevos emprendimientos y el fortalecimiento de los existentes. Contará con puestos de co-working, laboratorio 3D, sala de reunión y capacitación y es un espacio de calidad para la promoción y desarrollo de la actividad emprendedora.

Acciones de promoción

El Distrito Abasto incentiva diferentes actividades económicas a través de un régimen diferencial para proyectos especiales, exención de derechos de edificación y beneficios fiscales.

01

INTRODUCCIÓN

02

MARCO TEÓRICO

03

ANTECEDENTES

04

MERCADO NORTE

05

ESTRATEGIAS

- *Una mirada desde la participación y la perspectiva de género*

- *Ejes*

Tejido - actividades
Espacio Público
Movilidad
Gestión

- *Imaginario*

06

BIBLIOGRAFÍA

ESTRATEGIAS



¿CÓMO PUEDE INTERPRETARSE LA RENOVACIÓN URBANA EN LOS BARRIOS?

En primer lugar, cabe destacar que al señalar el término renovación urbana hacemos referencia a un esfuerzo planificado de adaptación del ambiente urbano frente a las nuevas demandas de vida existentes con relación a las viviendas, el trabajo, necesidades de movilidad y dinámicas sociales en general.

Este concepto de dinámica se vincula necesariamente al reconocimiento de un crecimiento de las ciudades a lo largo del tiempo, al igual que los distintos espacios que las conforman, lo que exige necesariamente una actualización de estructuras que en otras instancias fueron adecuadas pero que generalmente aparecen como degradadas.

Para esto, se proponen a través la participación ciudadana en la intervención urbana, nuevas centralidades basadas en el espacio público, apoyadas en áreas densas, atractivas y surtidas de equipamientos y circuitos de actividades. Para generar un vínculo, entre el Área Central y los barrios pericentrales de la Ciudad de Córdoba.







ESTRATEGIAS

- **TEJIDO -ACTIVIDADES**
- **ESPACIO PÚBLICO**
- **MOVILIDAD**
- **GESTIÓN**

TEJIDO - ACTIVIDADES

ESTRATEGIAS



MIXTURA DE USOS + DENSIDAD



ACTIVIDADES CULTURALES ALTERNATIVAS



INCLUSIVO PARA TODOS Y TODAS



PARTICIPATIVO



PERSPECTIVA DE GÉNERO



DIVERSIDAD



AUTOCONSTRUCCIÓN

REFERENCIAS



EQUIPAMIENTO



VIVIENDA



COMERCIAL
ADMINISTRATIVO



ESPACIO VERDE
PÚBLICO



ZONA DE MAYOR
DENSIDAD



PEATONAL

ESPACIO PÚBLICO

ESTRATEGIAS



PERSPECTIVA DE GÉNERO



INCLUSIVO PARA
TODOS Y TODAS



ACTIVIDADES CULTURALES
ALTERNATIVAS



APTO PARA
TODO PUBLICO



DIVERSIDAD DE USUARIOS



ESPACIOS PÚBLICOS
PARA LA VIDA COTIDIANA



ESPACIOS PÚBLICOS
APTOS PARA LAS TAREAS DE CUIDADO

REFERENCIAS



COMERCIAL
ADMINISTRATIVO



ESPACIO VERDE
PÚBLICO



ENSANCHE DE VEREDAS



PEATONAL



MOVILIDAD

ESTRATEGIAS



SISTEMA POLINUCLEAR
DE MOVILIDAD



SISTEMA DE BICISENDAS



PLANIFICACIÓN
PARTICIPATIVA



ESPACIOS PÚBLICOS
INCLUSIVOS Y ACCESIBLES



ESPACIOS PÚBLICOS PARA
LA VIDA COTIDIANA

REFERENCIAS



COMERCIAL
ADMINISTRATIVO



ESPACIO VERDE
PÚBLICO



SOLO BUS + BICISENDA + VEHICULOS

----- PEATONAL

+ + + + + REUTILIZACIÓN DE VÍAS DE TREN



GESTION

ESTRATEGIAS



**CAPTACIÓN DE
PLUSVALÍAS**



**TRANSFERENCIA
DE EDIFICABILIDAD**



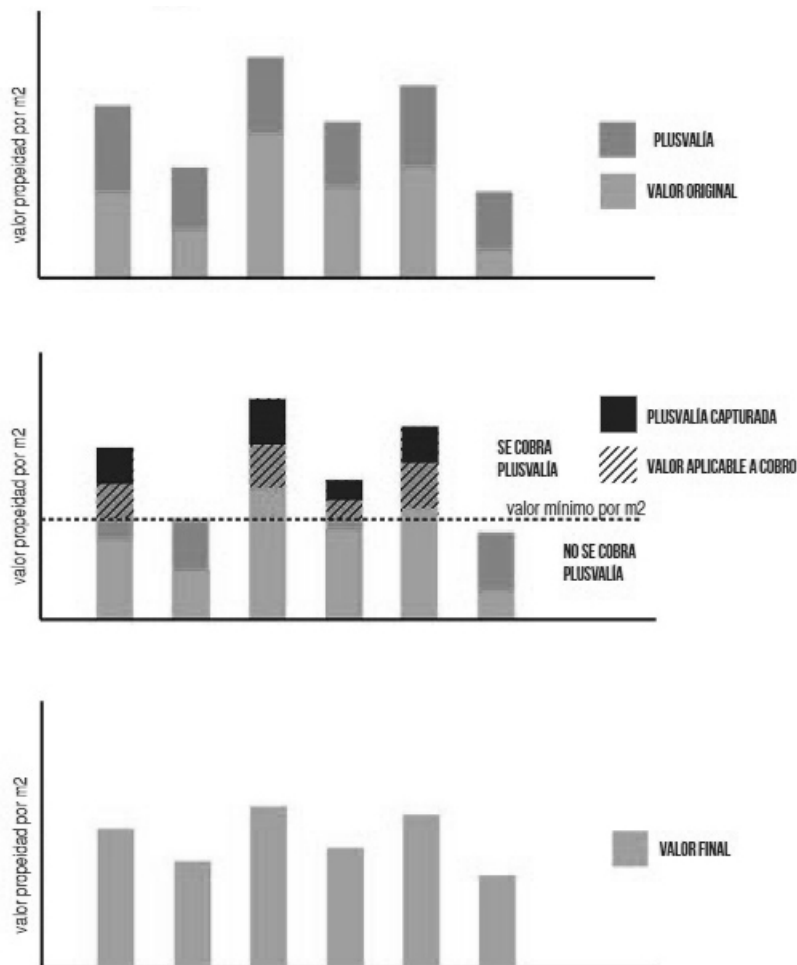
PARTICIPACIÓN

1. MECANISMOS DE CAPTACIÓN DE PLUSVALÍAS COMO FUENTE DE FINANCIAMIENTO.

Captar las plusvalías del borde del río, el frente del mercado o de las veredas nuevas que proponemos modificar y utilizarlo para financiar los ensanches de veredas o equipamientos que se propio. Se incorpora un aspecto social para contribuir a la equidad social y no perjudicarla, por un lado los MCP (métodos de captación de plusvalía) excluyen de cobro de tasa a ciertos inmuebles o usuarios, como viviendas sociales, viviendas de bajo valor y mal estado, edificios patrimoniales entre otros, para esto se establece el valor mínimo por metro cuadrado para los inmuebles a partir del cual se comienza a cobrar el impuesto.

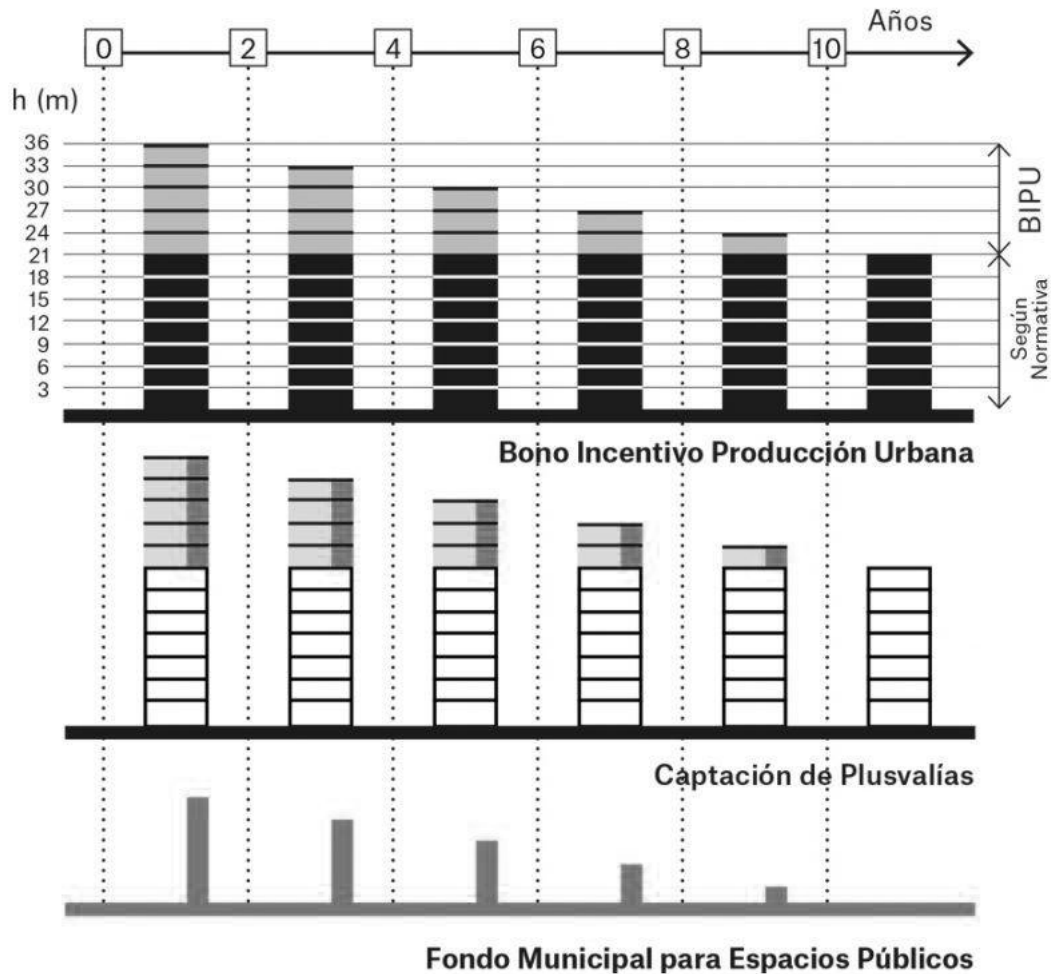
Por otro lado el destino de los fondos se utilizarían para vivienda social, espacio público, mejoras en las calles y el transporte público, para aportar en la reducción de la brecha social.

En Argentina un caso ejemplar es el proyecto Puerto Norte en Rosario.



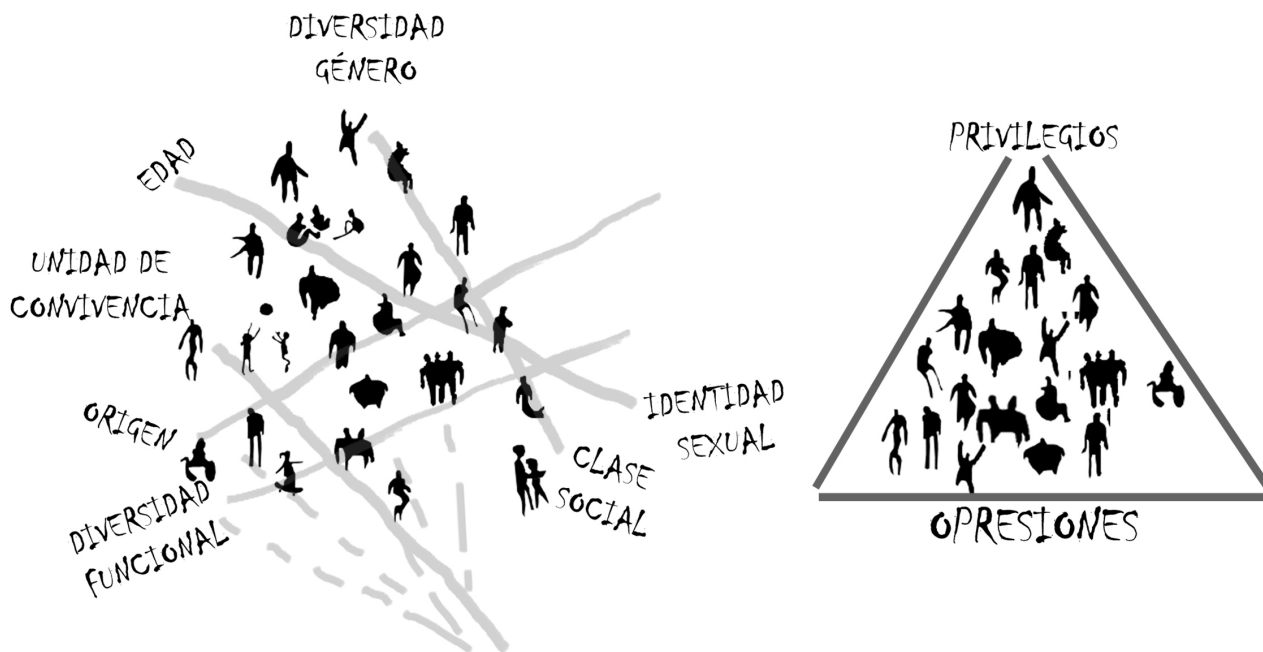
2. TRANSFERENCIA DE EDIFICABILIDAD.

El privado debe ceder un porcentaje de su lote para espacio público, equipamiento o parque y encargarse del mantenimiento así luego se le transfieren los metros cuadrados para construir en altura. Esta estrategia puede utilizarse para llevar a cabo el aprovechamiento del espacio aéreo, generando la infraestructura necesaria para la creación de este nuevo plano cero y asegurar acuerdos entre los entes privados y el públicos para lograr una gestión mixta.



3. INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LA PLANIFICACIÓN.

Organización de distintas instancias de participación comunitarias para asegurar la correcta participación y funcionamiento del espacio, verificar la articulación con los otros sectores urbanos para lograr una mayor equidad social. Esta instancia se llevará a cabo mediante la transversalidad de sectores del Estado, organizaciones barriales y habitantes, durante la realización del proyecto y su posterior uso.



IMAGINARIO TEJIDO - ACTIVIDADES

MANZANA PROPUESTA



1.

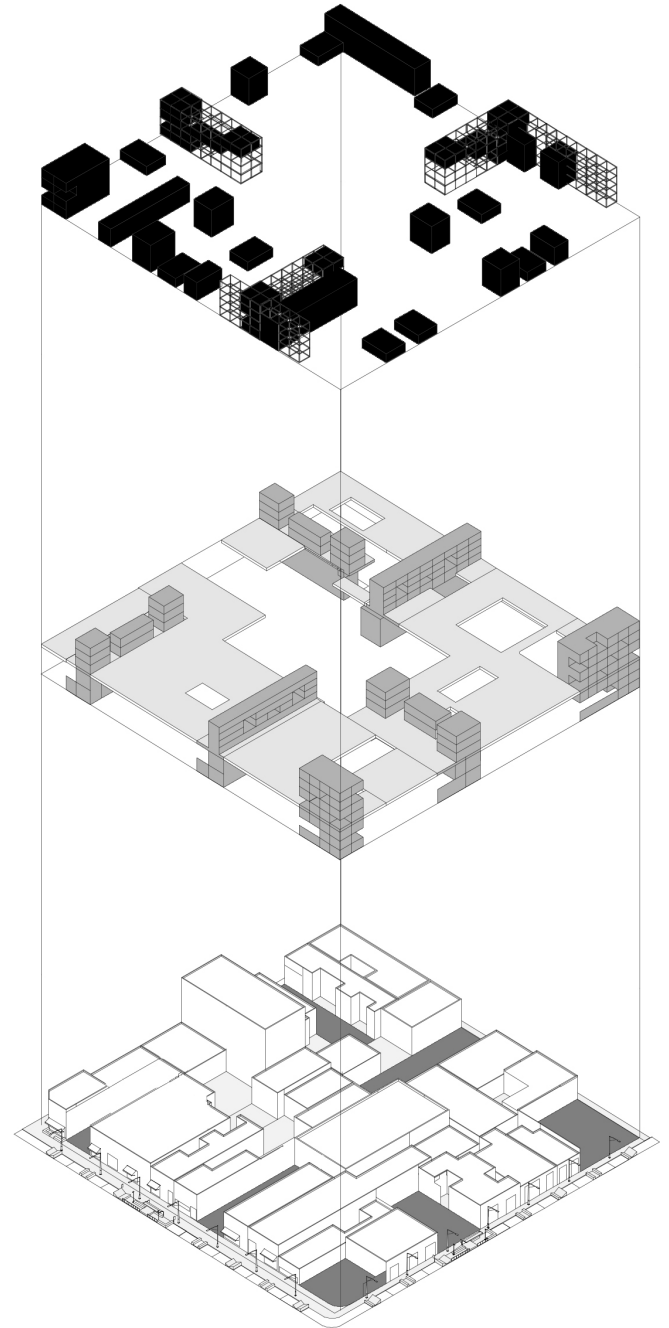
NUEVAS TIPOLOGÍAS DE VIVIENDA PRIVADAS Y SOCIALES UTILIZANDO EL ESPACIO AÉREO Y EL NUEVO PLANO CERO.

2.

NUEVO PLANO CERO SEMIPÚBLICO CON EQUIPAMIENTOS BÁSICOS EN ALTURA + EDIFICIOS A RENOVAR COMPLETAMENTE

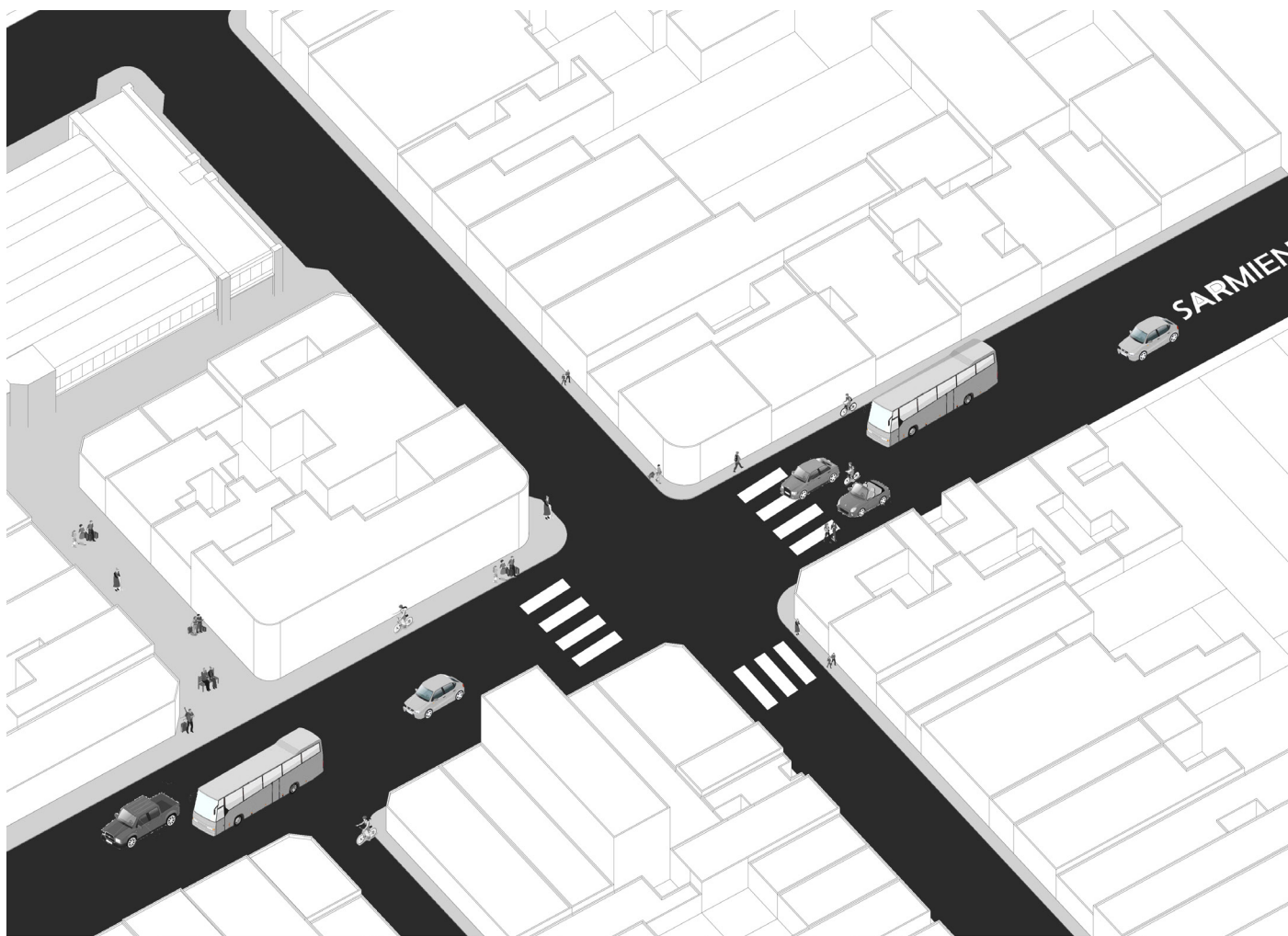
3.

MANZANA EXISTENTE MERCADO NORTE, LOTES A RENOVAR (ESTACIONAMIENTOS Y PARCELAS VACANTES EN DESUSO)



IMAGINARIO ESPACIO PÚBLICO - MOVILIDAD

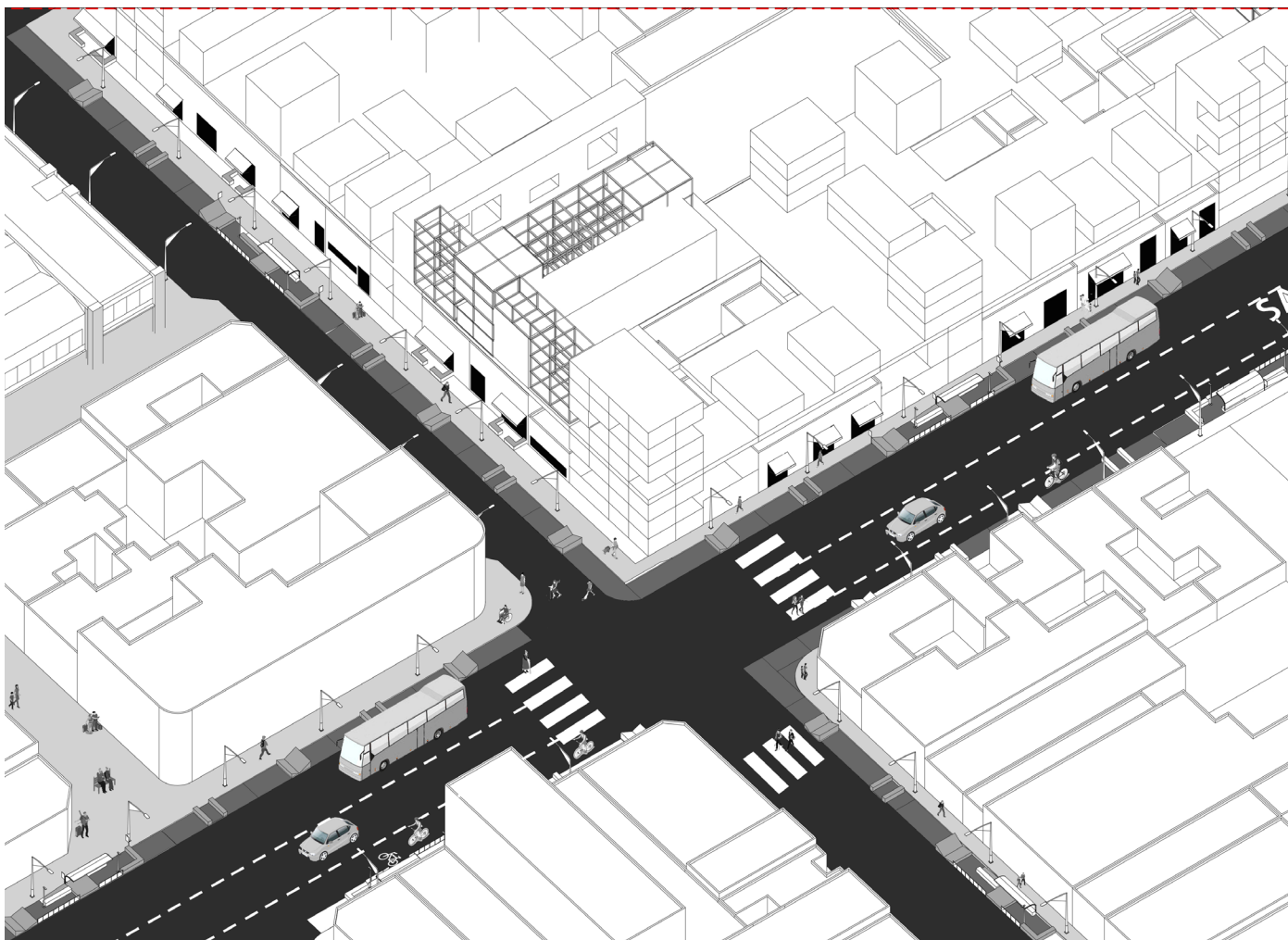
MANZANA ACTUAL



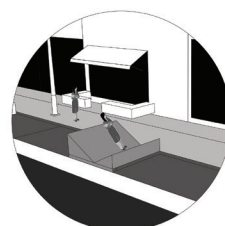
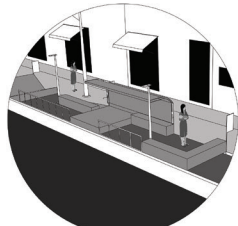
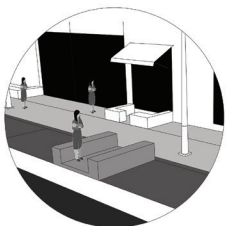
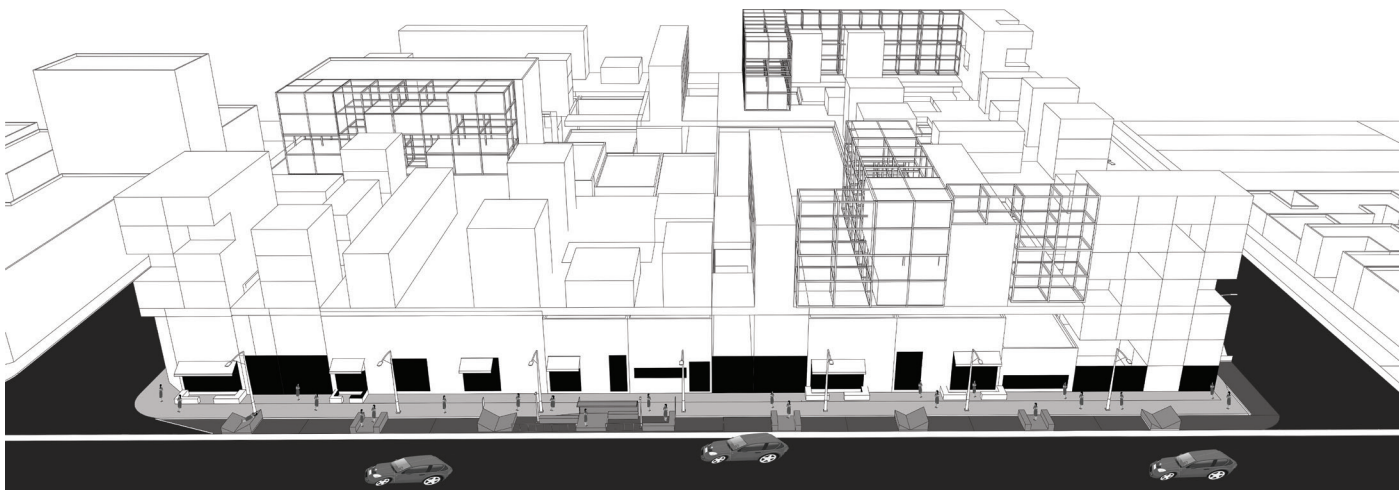
4. MOVILIDAD. VARIEDAD DE CARRILES
SOLO BUS + AUTO + BICI SENDA + ESPACIO
PÚBLICO

5. ENSANCHE DE VEREDA.
ESPACIOS DE ENCUENTRO - DESCANSO -
NIÑOS - ANCIANOS - PARADAS COLECTIVO

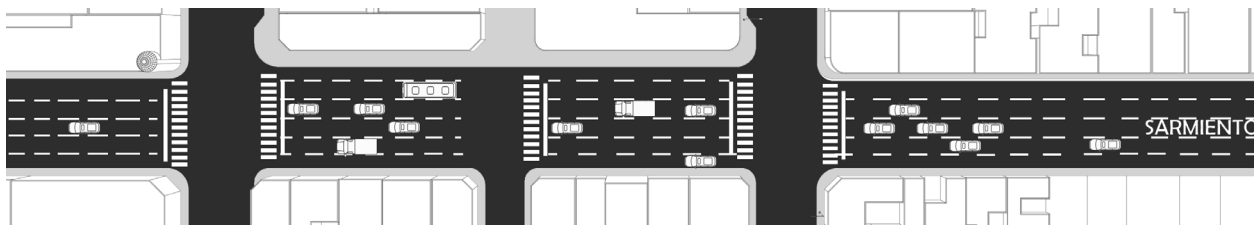
PROPUESTA



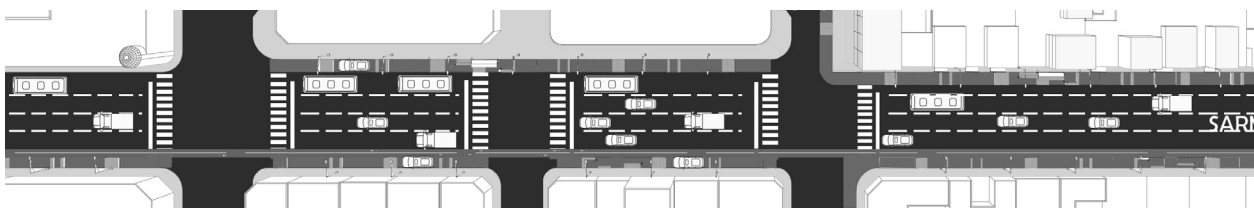
ESPACIO PÚBLICO ENSANCHE DE VEREDA - ESPACIOS DE ENCUENTRO, DESCANSO, LUGARES PARA NIÑOS - PARADAS DE COLECTIVO



MOVILIDAD ACTUAL - PRIORIDAD AUTOMÓVIL PRIVADO



MOVILIDAD PROPUESTA - INTERMODALIDAD - SOLO BUS + BICISENDA + ESPACIO PÚBLICO





01

INTRODUCCIÓN

02

MARCO TEÓRICO

03

ANTECEDENTES

04

MERCADO NORTE

05

ESTRATEGIAS

06

BIBLIOGRAFÍA

• *Material de referencia*

BIBLIOGRAFÍA


- A77. (2015). El Gran Aula. Buenos Aires, Argentina: Estudio a77. Recuperado de <http://estudioa77.com/?portfolio=el-gran-aula>
- Ajuntament de Barcelona. (16/07/2018). Ada Colau a les Nacions Unides presenta la Declaració #CitiesforHousing. Barcelona, ES.: YouTube. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=nB2Kv4UCqNw>
- Ajuntament de Barcelona. (30/09/2018). “Estamos creando un modelo Barcelona de convivencia”. Barcelona, ES.: Vivienda. Recuperado de https://habitatge.barcelona/es/noticia/estamos-creando-un-modelo-barcelona-de-convivienda_712777
- Ajuntament de Barcelona. (16/05/2019). La propuesta CAH i ATRI gana el reto BCN-NYC para hacer la vivienda más asequible. Barcelona, ES.: Vivienda. Recuperado de https://habitatge.barcelona/es/noticia/la-propuesta-cah-y-atri-gana-el-reto-bcn-nyc-para-hacer-la-vivienda-mas-asequible_814079
- ATRI. (2019). Somos finalistas en el desafío de vivienda asequible de BCN-NYC. Barcelona, ES.: Agrupacions Tàctiques De Repoblament Inclusiu. Recuperado de <https://atri.city/ca/blog/som-finalistes-en-el-desafiament-dhabitatge-asequible-de-bcn-nyc>
- ATRI City. (2019). CAH/ATRI for BCN NYC Affordable Housing Challenge. Barcelona, ES.: Vimeo. Recuperado de <https://vimeo.com/327431037>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2001). Centros y espacios públicos como oportunidades. Revista Perfiles Latinoamericanos, 9(19), 115-130. Recuperado de <http://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/318/272>
- Cabrera Barrios, T. C. (2014). Movilidad cotidiana y seguridad urbana, desde una perspectiva de género: caso de estudio: Troncal Caracas de Transmilenio. A: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. “VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014”. Barcelona, España. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2099/15990>
- Cámara-Menoyo, C. (2012). ¿De qué hablamos cuando hablamos de urbanismo participativo?. Sevilla, ES.: ACADEMIA. Recuperado de https://www.academia.edu/3518184/_De_qu%C3%A9_hablamos_cuando_hablamos_de_urbanismo_participativo_Atisbos_de_un_estudio_de_distintas_formas_de_entender_la_participaci%C3%B3n_ciudadana_entorno_al_urbanismo
- Chávez, J. M. (16/12/2014). Urbanismo Participativo. Coahuila, México: IMPLAN. Recuperado de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/urbanismo-participativo.html>
- Ciocoletto, A. (2013). La experiencia cotidiana en el análisis urbano. A: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. “V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Buenos Aires, junio 2013”. Barcelona: DUOT, p. 471-479. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/14175>
- Ciocoletto, A. (2014). Urbanismo para la vida cotidiana: herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género. Tesis doctoral, UPC, Departament de Construccions Arquitectòniques I. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2117/95377>

- Cities for Adequate Housing. (16/07/2018). Municipalist Declaration of Local Governments for the Right to Housing and the Right to the City. New York, EU: Cities for Housing. Recuperado de <https://citiesforhousing.org/>
- Col· lectiu Punt6. (2013). Postsuburbia: rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad. Barcelona, España: Editorial Comanegra S.L. <https://punt6.files.wordpress.com/2013/11/extractopostsuburbia.pdf?fbclid=IwAR2mclwV3qlg0bIH1rutQAUiKlb5RGKEQ-yJRqblaCnZhcXwmf3gvqUVIOg>
- Col· lectiu Punt 6. (2014). MUJERES TRABAJANDO Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género. Barcelona, España: Comanegra.
- Cols, C. (19/05/2019). Tetris, la Barcelona que viene. Barcelona, ES.: El periódico. Recuperado de <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20190519/prpyecto-ganador-contra-gentrificacion-barcelona-nueva-york-7459709>
- Corti, M. (2013). La manzana latinoamericana MVRDV. Buenos Aires, Argentina: café de las ciudades. Recuperado de http://www.cafedelasciudades.com.ar/arquitectura_130.htm
- de la Plaza, L. (6/08/2013). Urbanismo Participativo. Madrid, ES.: SlideShare. Recuperado de <https://es.slideshare.net/ikhnia/urbanismo-participativo>
- Estudio Atope. (2017 - 2019). Urbanismo Participativo. Jaén, ES.: EstudioAtope. Recuperado de <https://estudioatope.com/urbanismo-participativo/>
- Falú, A. M. (2014). El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias. Revista Vivienda y Ciudad. Vol. 1. Pp. 10-28. Recuperado de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/9538>
- Hernández Araque, M. J. (2016). Urbanismo participativo. Construcción social del espacio urbano. Revista de Arquitectura, 18(1), 6-17. doi: 10.14718/RevArq.2016.18.1.2 Recuperado de <http://www.redalyc.org/jatsRepo/1251/125146891002/html/index.html>
- Jacobs, J. (1961). Muerte y vida a las grandes ciudades. Madrid, España: Capitan Swing Libros.
- Jacobs, J. (1970). La economía de las ciudades. Barcelona, España: EDICIONS 62.
- Mària, M.; Puigjaner, A. (2014). La mujer, las plantas bajas, la calle y la ciudad. A: Congreso de Urbanismo y Género. Jornadas Ciudad en Construcción. "Congreso de Urbanismo y Género. Jornadas Ciudad en Construcción". Málaga, España. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2117/21635>
- Muxí Martínez, Z. et al. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. Feminismo/s. N. 17. ISSN 1696-8166, pp. 105-129. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10045/22338>
- MVRDV. (2019). Projects. Rotterdam, Netherlands: MVRDV B.V. Recuperado de <https://www.mvrdv.nl/projects?page=1>

- N. John Habraken. (s.f.). En Wikipedia. Recuperado el 10 de mayo de 2019 de https://en.wikipedia.org/wiki/N._John_Habraken
- Natsumi S. Shokida. (17/09/2018). La desigualdad de género se puede medir. Buenos Aires, Argentina: Economía Femini(s)ta. Recuperado de <https://economiafeminita.com/la-desigualdad-de-genero-se-puede-medir/>
- Novas, M. (2014). Arquitectura y género - una reflexión teórica. Galicia, España: Estudio Xarda. Recuperado de http://www.dexeneroconstrucion.com/mnovas_arquitecturaygenero.pdf
- Paricio, A. (2019). Manual de urbanismo para la vida cotidiana. Barcelona, España: Ajuntament de Barcelona. Recuperado de <http://www.ajuntamentbarcelonaprensa.info/download/1190207MANUALMUVQweb.pdf>.
- Raons Públiques Sccl. (2015 - 2018). URBANISMO PARTICIPATIVO. Barcelona, ES.: Raons Públiques. Recuperado de <http://raonspublicques.org/urbanisme-participatiu/?lang=es>
- Real Academia Española. (2018). Diccionario de la lengua española. Madrid, ES.: RAE. Recuperado de <https://dle.rae.es/?id=b8XhXR8>
- Sección para la Igualdad de Oportunidades de la Comisión de la Unión Europea. (1996). La Carta Europea de la Mujer en la Ciudad. Bruselas, Bélgica: Habitat. Recuperado de <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp018.html>
- Smart City. (2019). BCN – NYC Affordable Housing Challenge. Barcelona, ES.: SmartCityExpo. Recuperado de <http://www.smartcityexpo.com/en/calls/bcn-nyc-affordable-housing-challenge>
- STRADDLE3. (2018). TRABAJOS. Barcelona, ES.: Straddle3. Recuperado de <https://straddle3.net/es/proyectos>

AGRADECIMIENTOS

- A nuestra amiga y compañera de tesis, **María Clara Jubete**, que formó parte en la primer etapa del trabajo, en la elaboración de la tesina.
- A nuestra familia por el apoyo incondicional.
- A los profes que acompañaron nuestra tesis.

An architectural rendering of a city renovation project. The background features a dark sky with wireframe buildings in blue, purple, and yellow. A central circular inset shows a detailed street scene with a blue building, a sidewalk with trees, and a road with cars and pedestrians. The text 'EQUI CIUDAD' is overlaid in large white letters, with 'EQUI' on the top line and 'CIUDAD' on the bottom line, partially overlapping the circular inset.

EQUI CIUDAD

**PROYECTO DE RENOVACIÓN Y DENSIFICACIÓN DEL SECTOR
MERCADO NORTE**

EJES DE INTERVENCIÓN

01 VIAL



02 USOS DEL ESPACIO



03 ELEMENTOS URBANOS



04 PERFIL DE PERSONAS



05 ENTORNO



06 FACHADAS

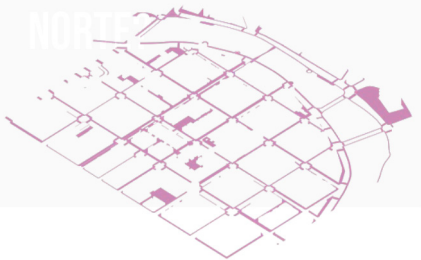


ICONOGRAFÍA Y CRITERIOS DE CALIDAD VIALES

VELOCIDAD DE VEHICULOS



CONECTIVIDAD



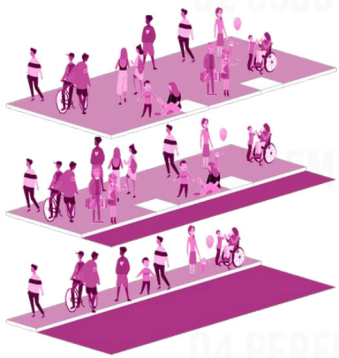
PASOS DE PEATONES Y ESPACIOS DE VIDA



INFRAESTRUCTURA CICLISTA



DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO Y ESPACIO LIBRE DE PASO



SUELO BLANDO DRENANTE O NO PAVIMENTADO



ICONOGRAFÍA Y CRITERIOS DE CALIDAD USOS DEL ESPACIO

ACTIVIDADES



PATRIMONIO Y SIMBOLISMO



HORARIOS DEL DÍA

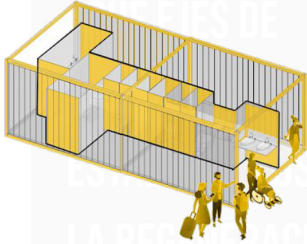


SEGURIDAD



ICONOGRAFÍA Y CRITERIOS DE CALIDAD ELEMENTOS URBANOS

NECESIDADES BASICAS



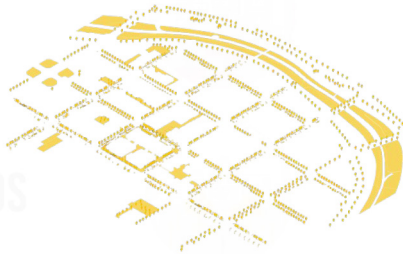
PARADAS DE TRANSPORTE



PROTECCIÓN DEL CLIMA



VERDE URBANO



ILUMINACIÓN



ELEMENTOS PARA SENTARSE (NO COMERCIALES)



ELEMENTOS DE JUEGO / ACTIVIDADES



PROCESOS ECOLOGICOS VISIBLES



ICONOGRAFÍA Y CRITERIOS DE CALIDAD PERFIL DE PERSONAS

EDADES



AUTONOMIA Y MOVILIDAD



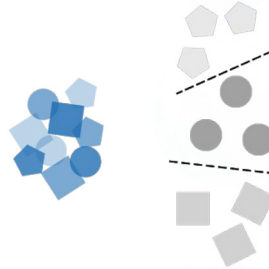
GRADO DE RELACION



CUIDADO



MEZCLANDO Y NO SEGREGANDO



CULTURAS Y ORIGENES



ICONOGRAFÍA Y CRITERIOS DE CALIDAD ENTORNO

LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO



RUIDO



LEGIBILIDAD



PERCEPCIÓN DE ESCALA



CALIDAD DEL AIRE



VISIBILIDAD



CUIDADO COMUNITARIO Y CONTROL SOCIAL



ICONOGRAFÍA Y CRITERIOS DE CALIDAD FACHADAS

DIVERSIDAD DE USOS



ESTRATEGIAS

E1

PROPONER UN REDISEÑO DE VIALES PARA PRIORIZAR AL PEATON SOBRE EL AUTO.

Ejes de Intervención

VIALES



USOS DE ESPACIO



ELEMENTOS URBANOS



E2

ORIENTAR EL REDISEÑO PROPUESTO EN POS DE PRIORIZAR MINORIAS SOBRE MAYORIAS

Ejes de Intervención

PERFIL DE PERSONAS



ENTORNO



E3

GENERAR UNA MIXTURA DE USOS SOBRE LA MONOFUNCIONALIDAD DEL SECTOR

Ejes de Intervención

FACHADAS



E1

**PROPONER UN REDISEÑO DE VIALES
PARA PRIORIZAR AL PEATON SOBRE
EL AUTO.**

Ejes de Intervención

VIALES



USOS DE ESPACIO



ELEMENTOS URBANOS



E2

**ORIENTAR EL REDISEÑO
PROPUESTO EN POS DE PRIORIZAR
MINORIAS SOBRE MAYORIAS**

Ejes de Intervención

PERFIL DE PERSONAS



ENTORNO



E3

**GENERAR UNA MIXTURA DE USOS
SOBRE LA
MONOFUNCIONALIDAD DEL SECTOR**

Ejes de Intervención

FACHADAS



EXISTENTE

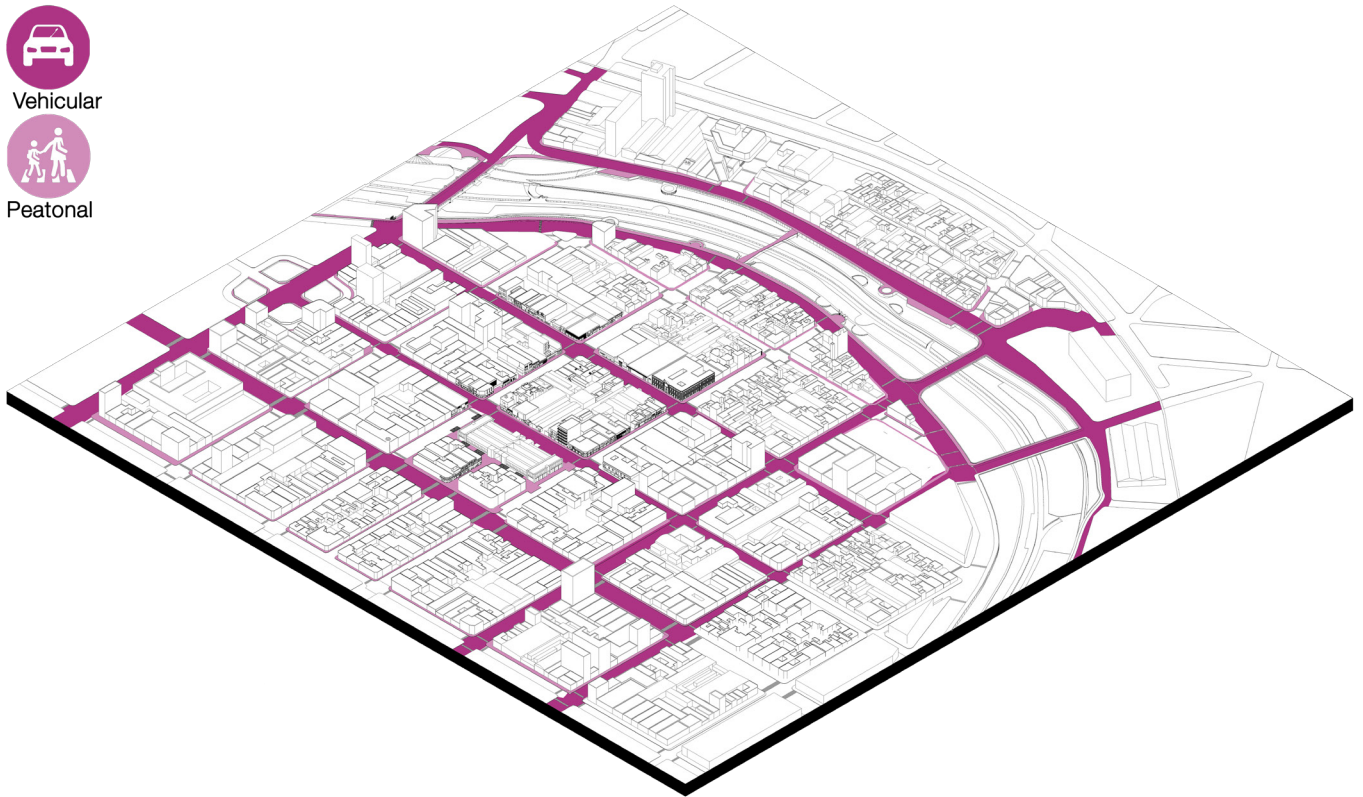
Detectamos que el vehículo privado es el protagonista del Mercado, no cuenta con infraestructura ciclista y no es accesible para la ciudadanía.



Vehicular



Peatonal



PROPUESTA

En la definición de una ciudad, las calles toman un papel principal, por eso proponemos un rediseño para que los ciudadanos vuelvan a apropiarse del espacio. Un nuevo modelo de pensar la ciudad, pensar en sector a través de una macro-trama vial de vías principales rápidas y redes de transporte público que definen nuevas supermanzanas. En determinados puntos estratégicos ubicamos edificios (de estacionamiento, comercios y oficinas) que funcionan como intercambiador de movilidad.



Macro Trama Vehicular



Vehicular Restringido



Bicisenda



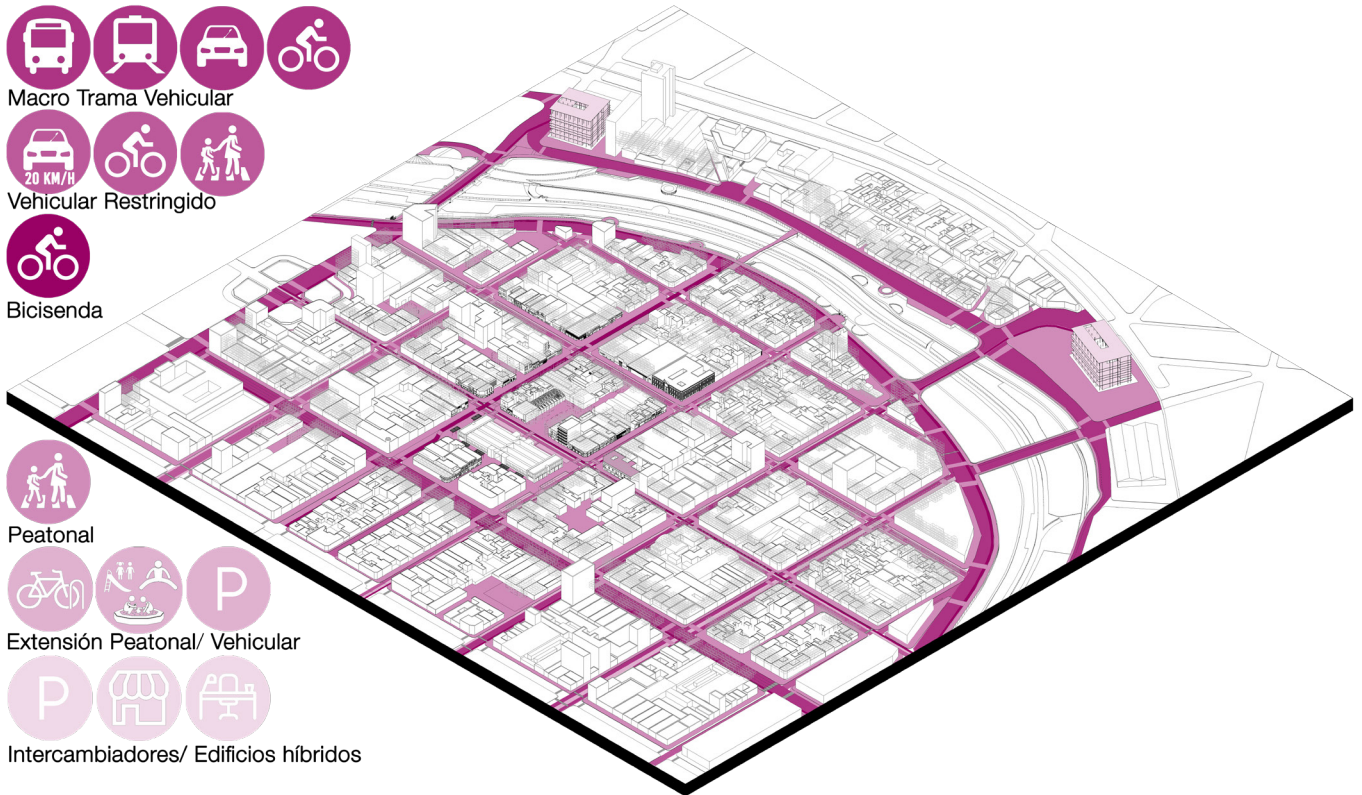
Peatonal



Extensión Peatonal/ Vehicular

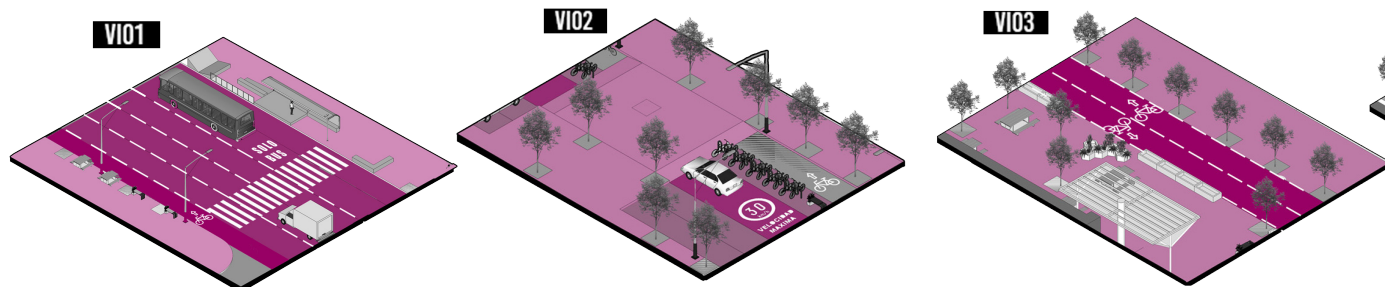


Intercambiadores/ Edificios híbridos



Las calles internas se presentan con menor circulación de tránsito vehicular debido a los accesos restringidos, incorporación de bicisendas y un marcado protagonismo peatonal. Este modelo, persigue reducir el tránsito de vehículos, ruidos y por tanto las emisiones de CO2. Hay tres tipos de calles propuestas para el sector:

- Calle de convivencia con bicisendas, movilidad vehicular restringida y prioridad peatonal. (Oncativo y Rivadavia)
- Corredor principal con incorporación de SOLO BUS, bici sendas y carriles diferenciados (Av. Sarmiento, Av. Gral paz y Av. Maipu)
- Calle peatonal San Martín: le da continuidad a la trama que viene desde el área central hasta cruzar el Río Suquía.



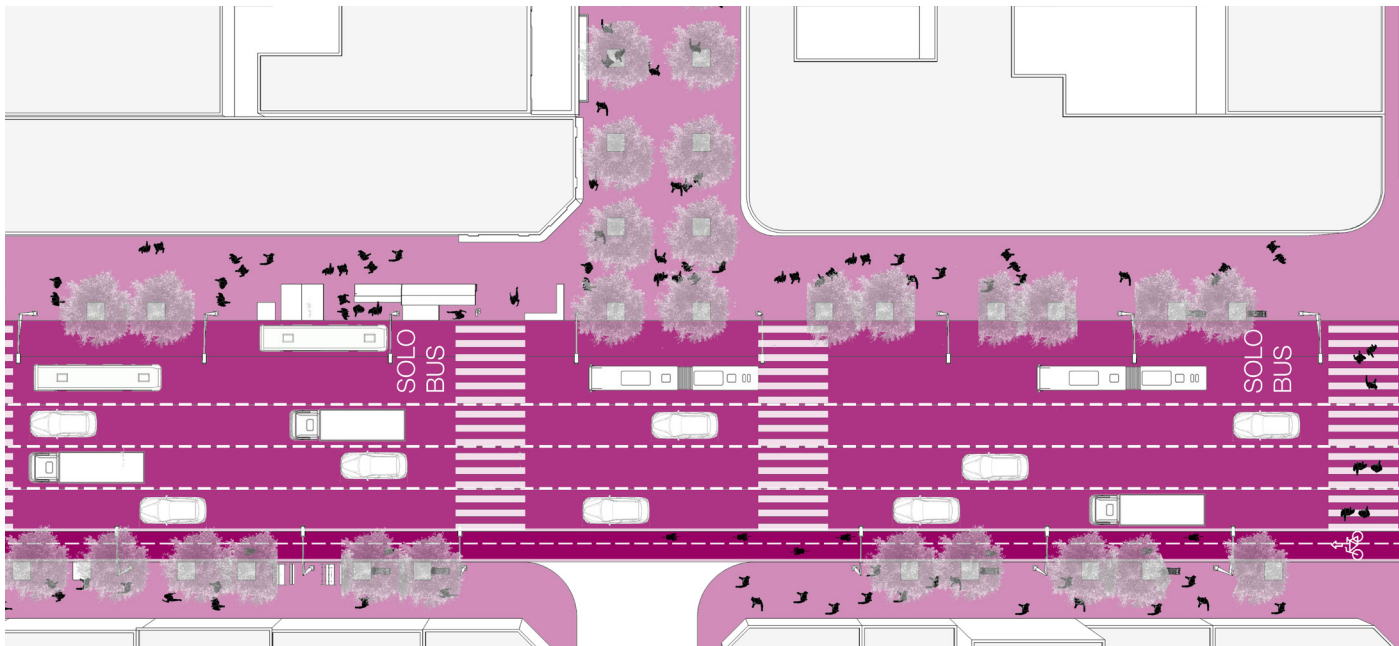
Av. con carriles diferenciados

Pasos y cruces peatonales

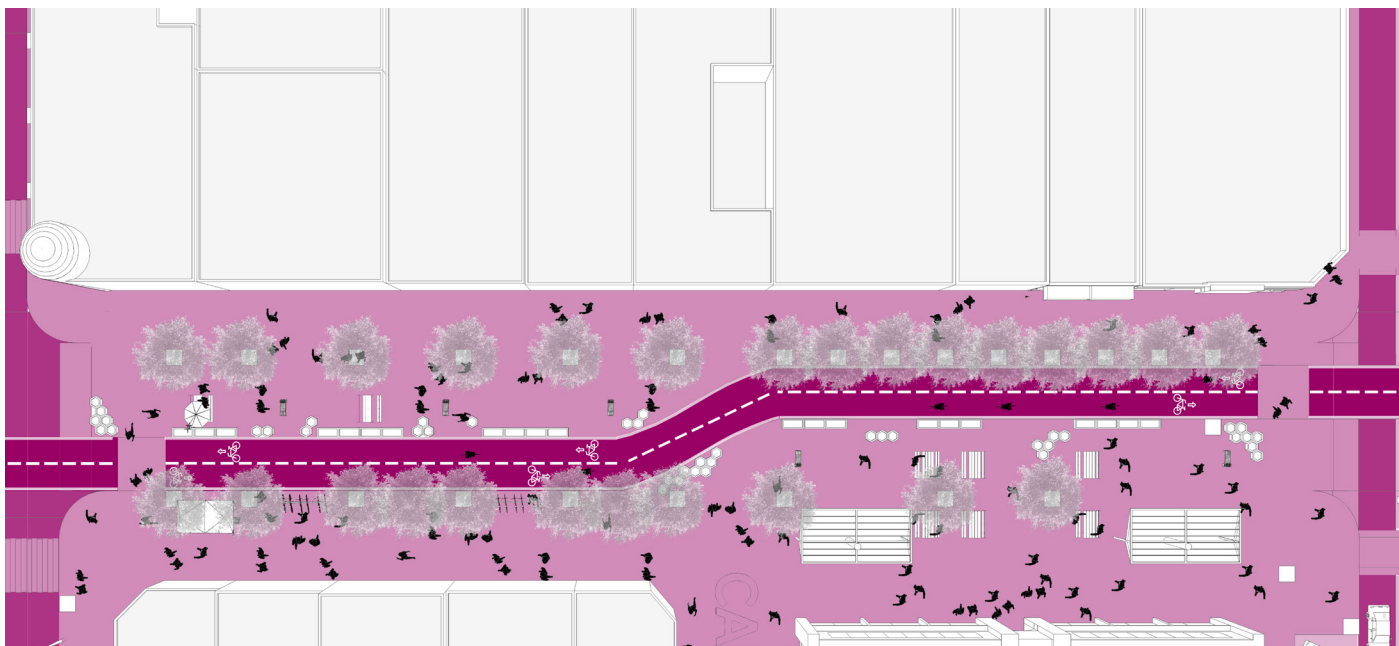
Peatonalización y bicisendas



PLANTA CALLE DE CONVIVENCIA RIVADAVIA

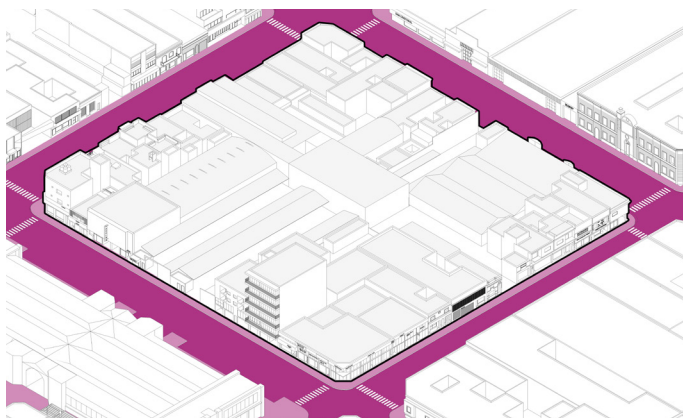


PLANTA CORREDOR PRINCIPAL AV. SARMIENTO

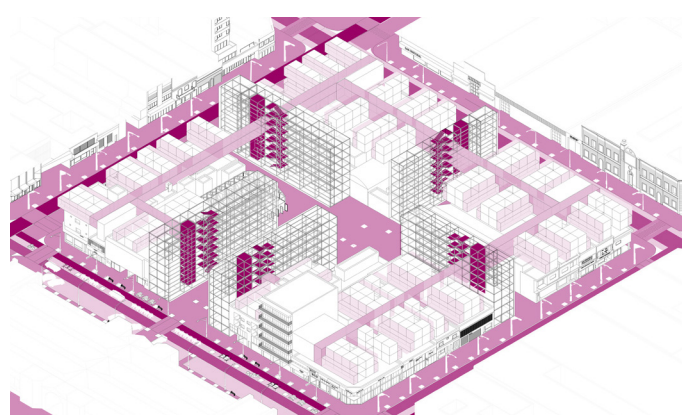


PLANTA PEATONAL SAN MARTIN

Se trata de pensar un modelo de ciudad compacta, diversa en usos y cohesionada donde las y los peatones son protagonistas y no el auto.

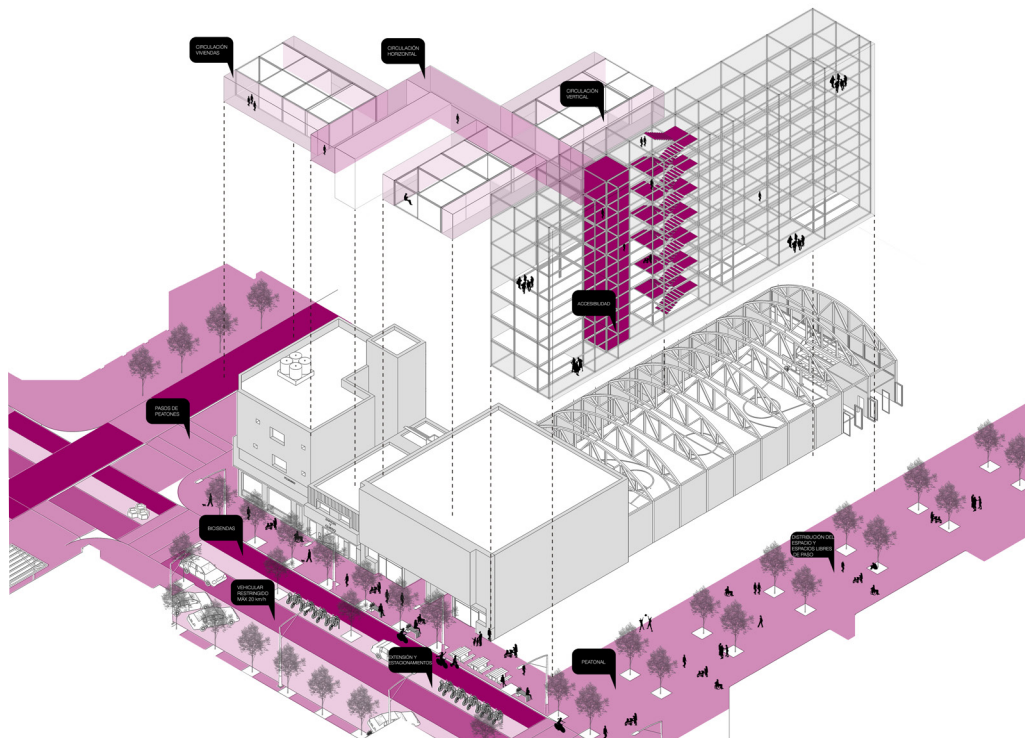


EXISTENTE



PROPUESTA

Dentro de lo que es la manzana se encuentran los núcleos verticales, circulaciones horizontales comunitarias de acceso a las viviendas aéreas y las circulaciones propias de las viviendas.



EXISTENTE

Hoy en día en el sector hay una carencia de espacios urbanos abiertos, seguros y correctamente acondicionados



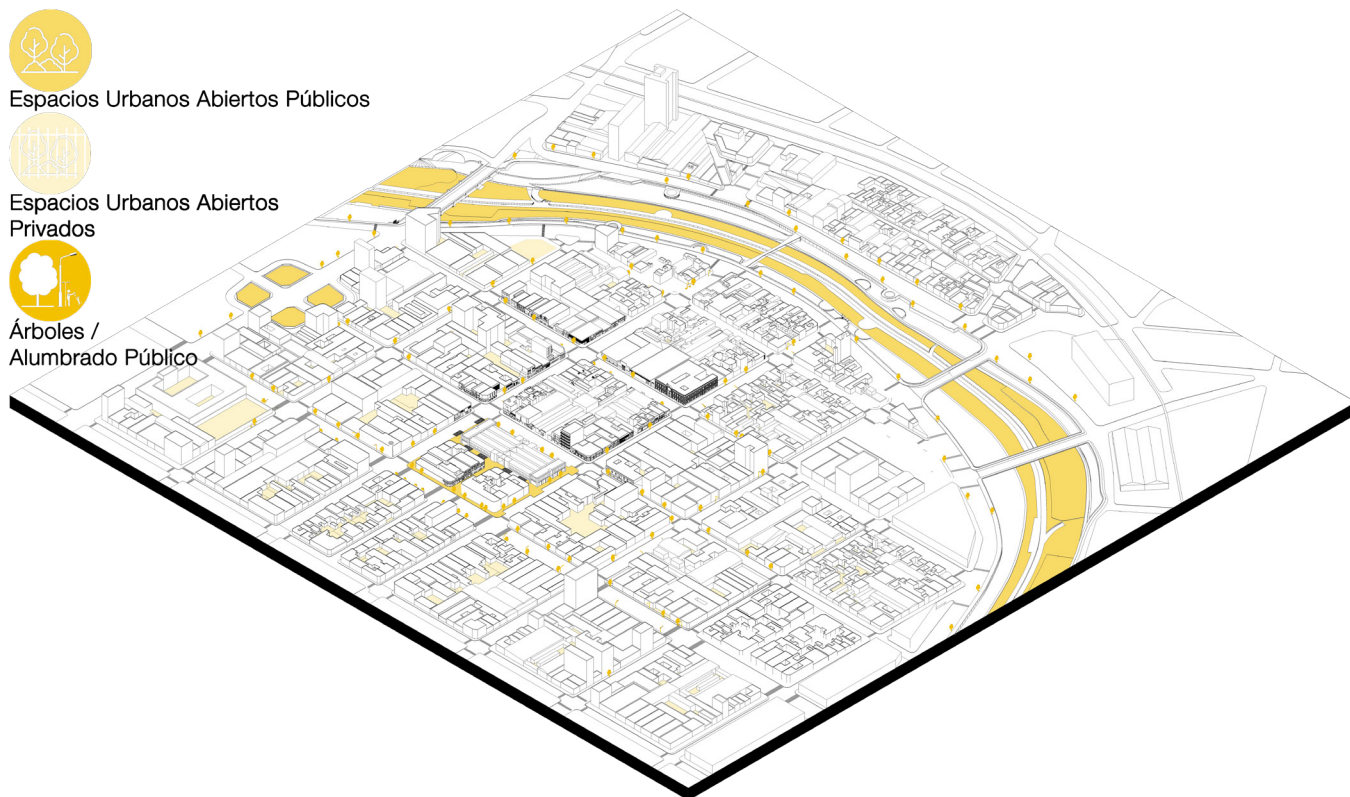
Espacios Urbanos Abiertos Públicos



Espacios Urbanos Abiertos Privados



Árboles /
Alumbrado Público



PROPUESTA

Proponemos un espacio público de calidad, el cual cambie la apreciación y usos por las diferentes personas usuarias. Incorporamos alumbrado público a escala peatonal y vial, mobiliario urbano de juegos, descanso, encuentros que crean diversas apropiaciones según cada usuario.



Espacios Urbanos Abiertos Públicos



Espacios Urbanos Abiertos Privados



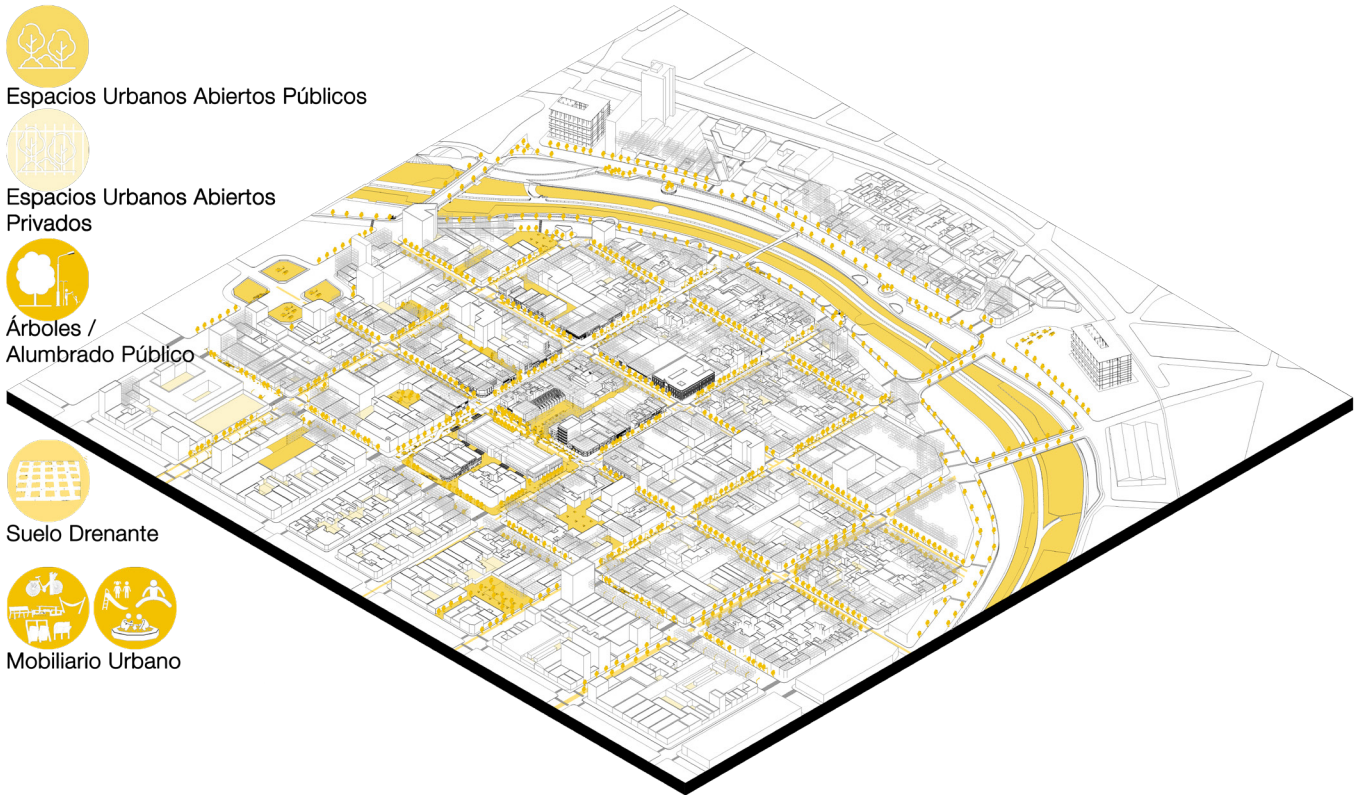
Árboles /
Alumbrado Público



Suelo Drenante

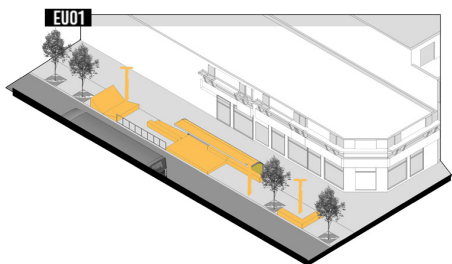


Mobiliario Urbano

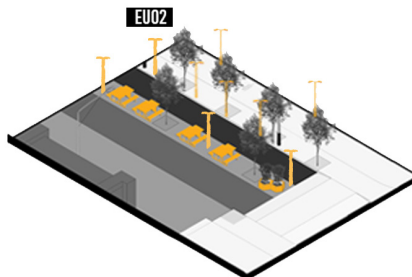


También equipamientos comunitarios (baños públicos, estacionamientos de bicicletas) y arbolado urbano que permiten percibir los cambios de estación, proveer resguardos climáticos ante sol, vientos y lluvias.

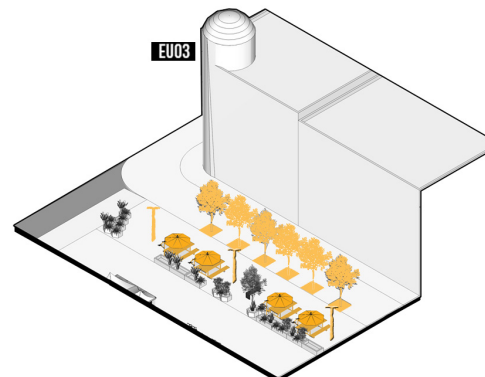
La incorporación de suelos drenantes para la absorción de aguas y mitigación de calor, logrando microclimas.



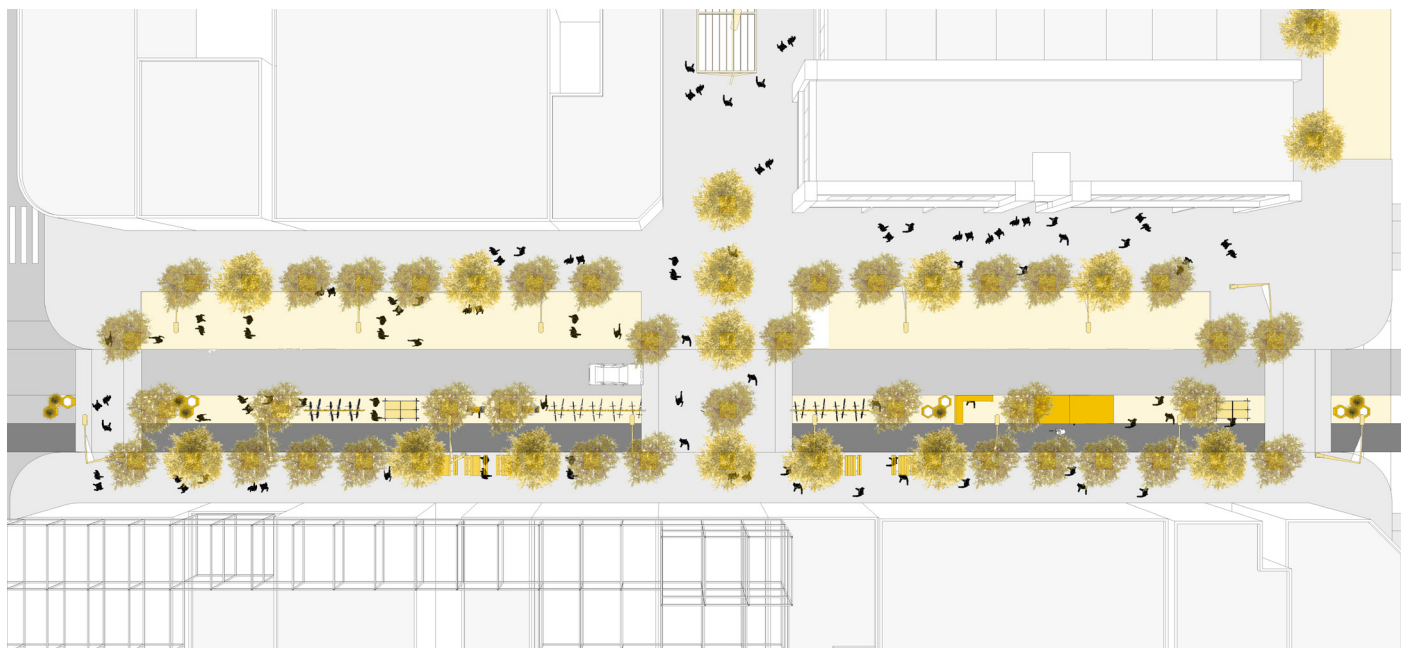
Paradas de colectivo equipadas



Elementos para sentarse e iluminación



Protección del clima



EXISTENTE

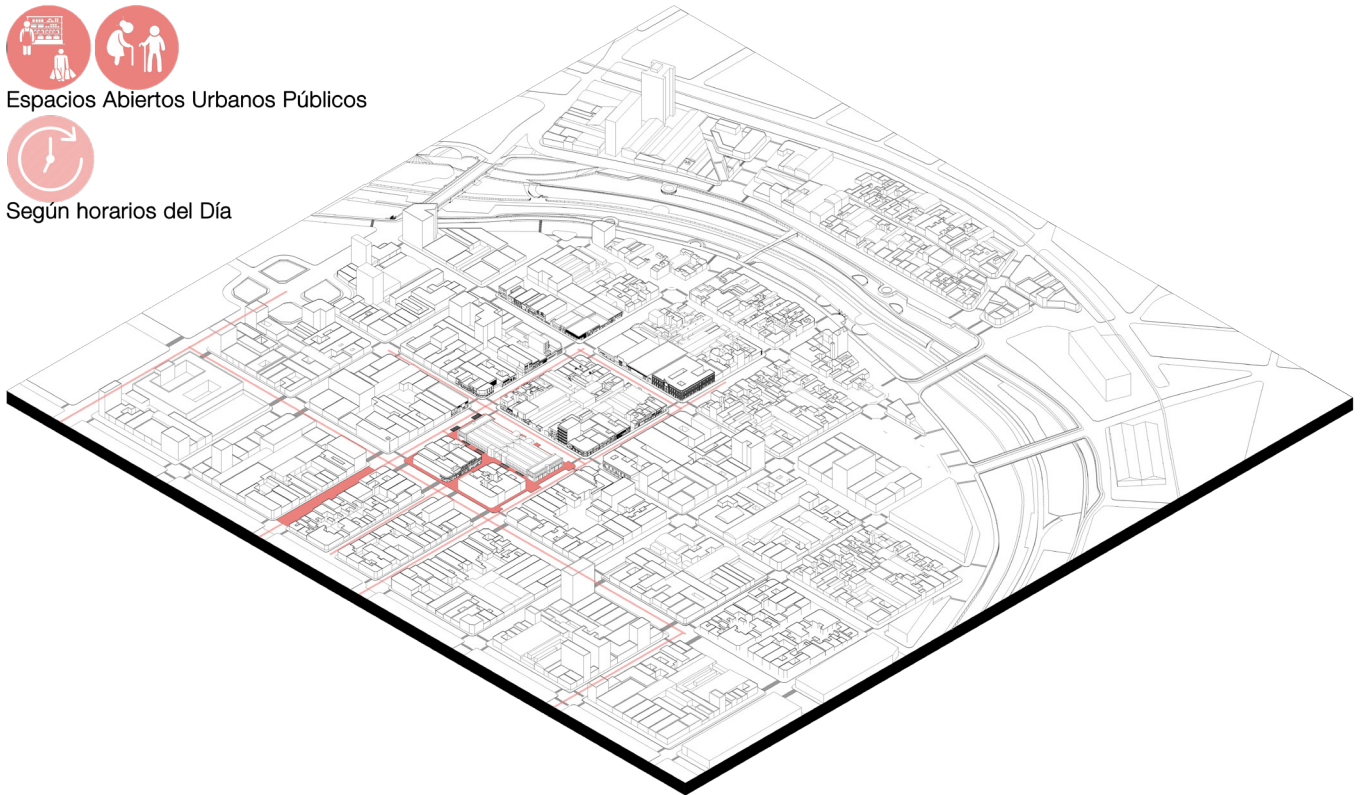
Observamos que la actividad del mercado se desarrolla en un rango horario muy concreto y luego muchos de estos espacios quedan completamente inutilizados.



Espacios Abiertos Urbanos Públicos



Según horarios del Día



PROPUESTA

Proponemos la incorporación de nuevos espacios con diferentes usos según el horario del día y renovar los existentes. Por eso, decidimos tomar las zonas empleadas previamente para estacionamiento vehicular para nuevos usos de esparcimiento, encuentro y recreación.



Espacios Abiertos Urbanos Públicos



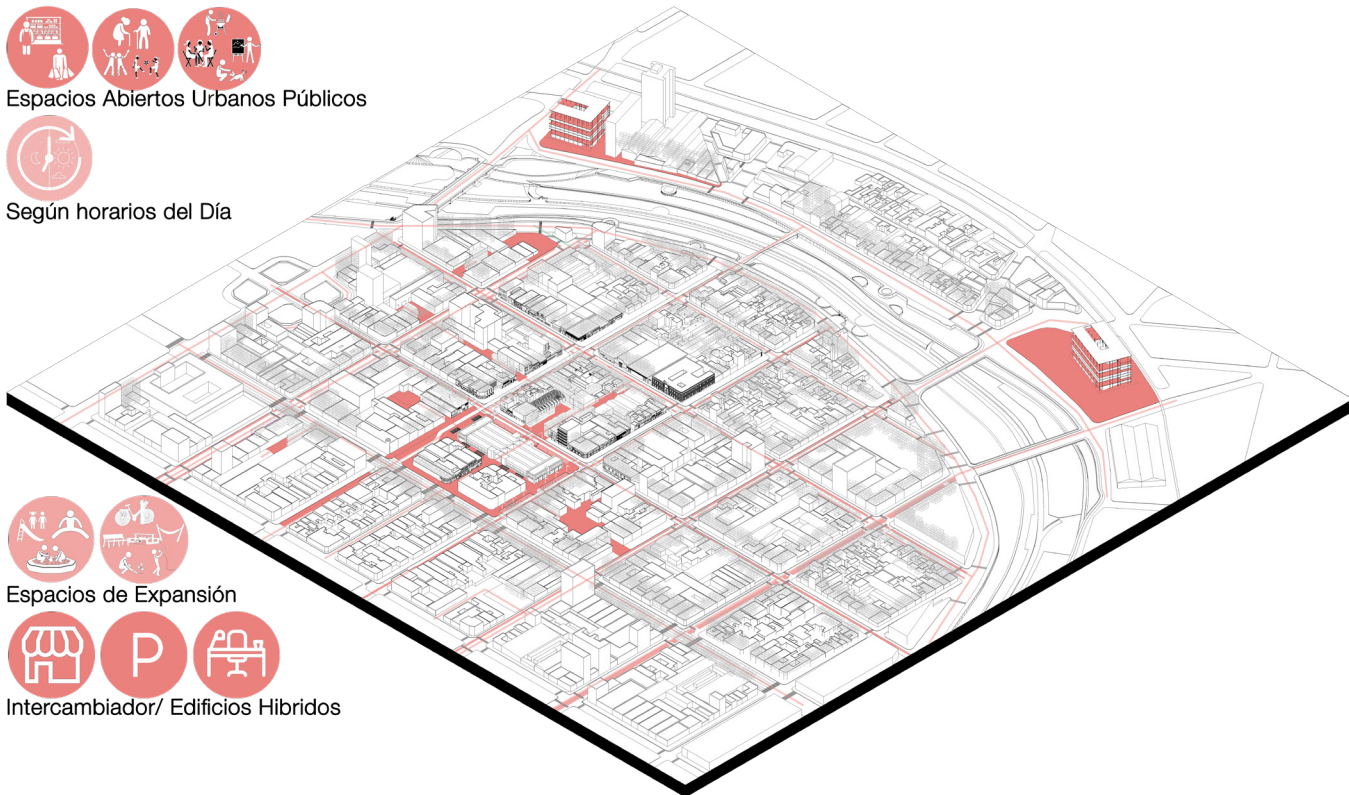
Según horarios del Día



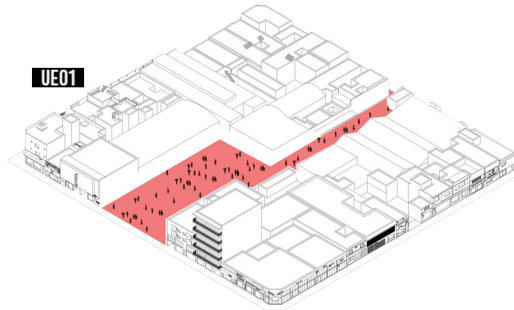
Espacios de Expansión



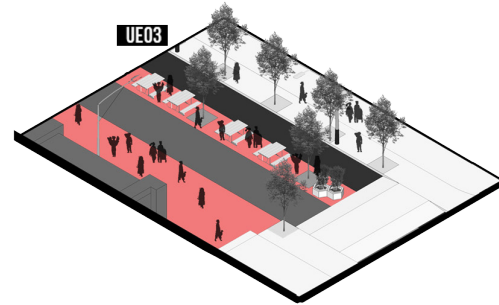
Intercambiador/ Edificios Híbridos



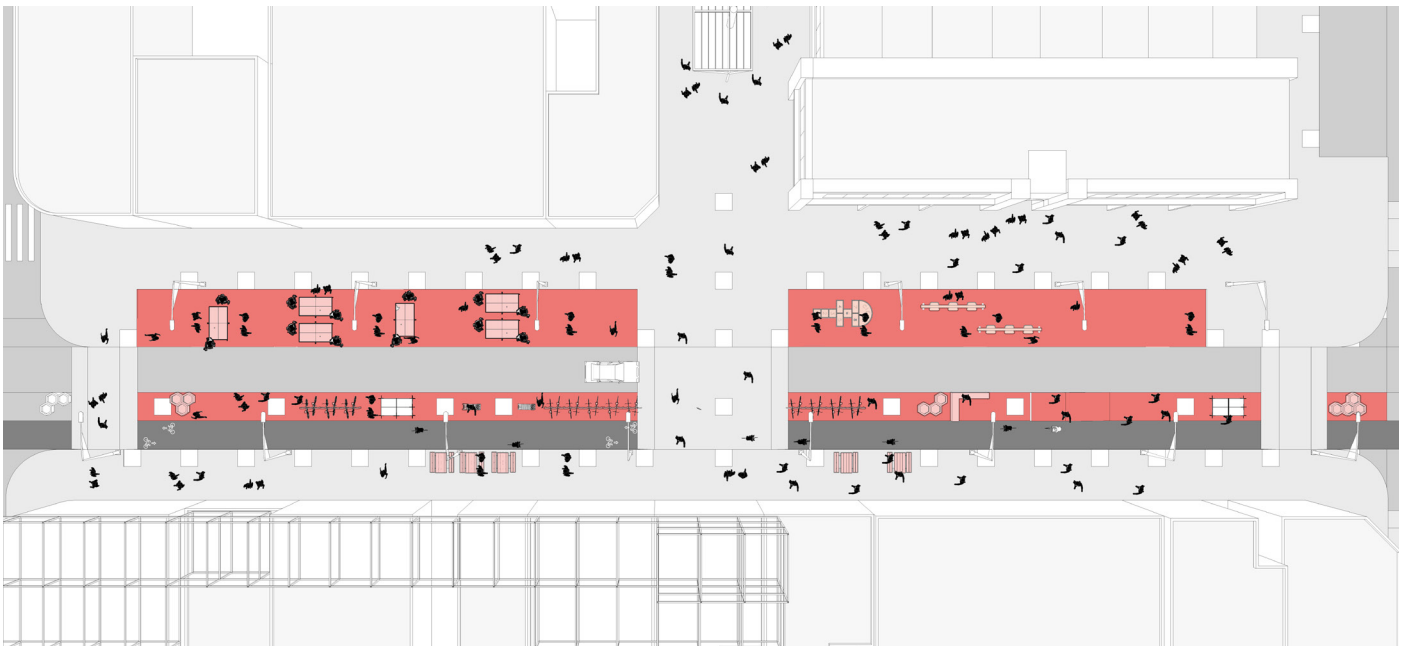
Proporcionar esta variedad de actividades favorece que haya mezcla de edades, géneros y clases sociales creando lugares inclusivos y entornos vitales debido a la presencia simultánea y continua de personas.



Nuevos pasajes urbanos



Nuevos usos peatonales



E1

PROPONER UN REDISEÑO DE VIALES PARA PRIORIZAR AL PEATON SOBRE EL AUTO.

Ejes de Intervención

VIALES



USOS DE ESPACIO



ELEMENTOS URBANOS



E2

ORIENTAR EL REDISEÑO PROPUESTO EN POS DE PRIORIZAR MINORIAS SOBRE MAYORIAS

Ejes de Intervención

PERFIL DE PERSONAS



ENTORNO



E3

GENERAR UNA MIXTURA DE USOS SOBRE LA MONOFUNCIONALIDAD DEL SECTOR

Ejes de Intervención

FACHADAS



EXISTENTE

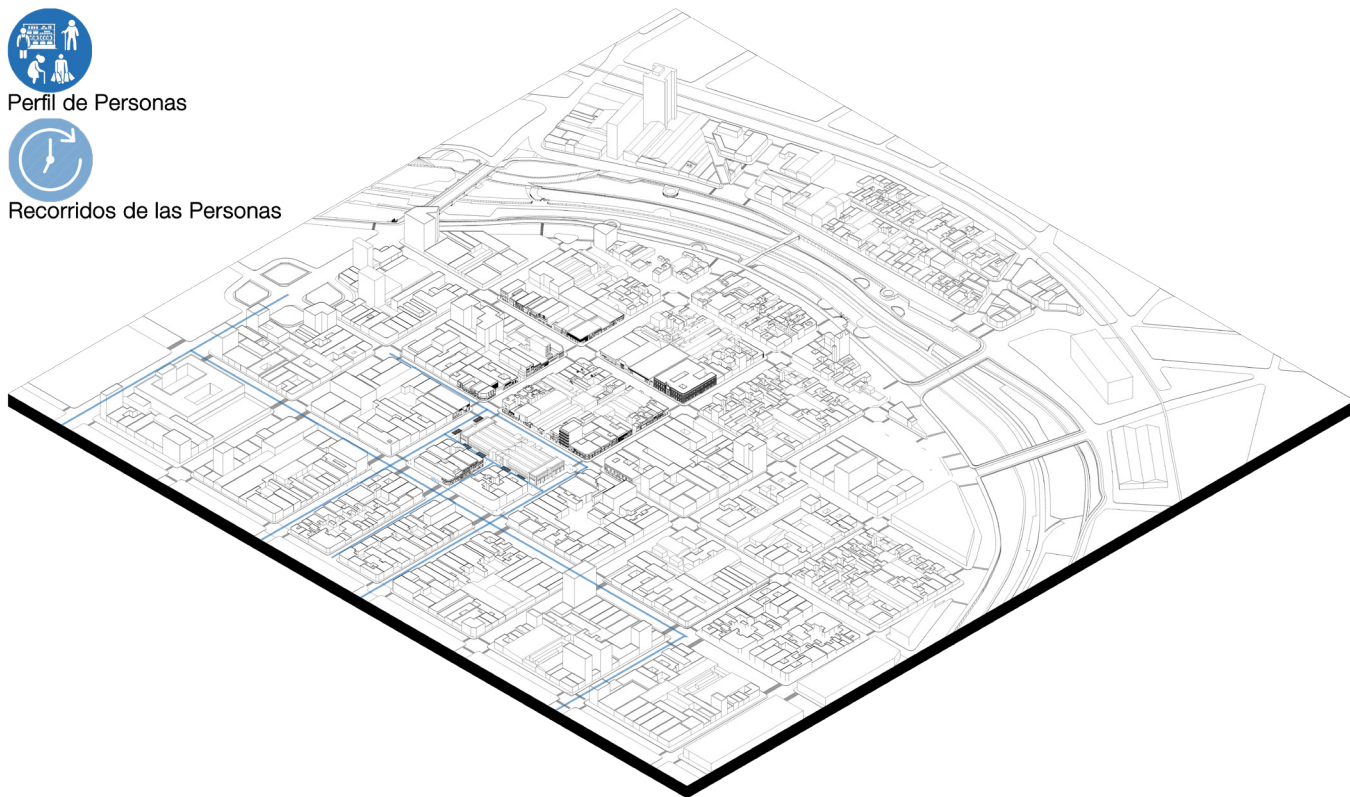
Detectamos en el sector que la presencia de personas es muy poca pasadas las 19:00 hs, situación que cambia completamente durante el horario del mercado.



Perfil de Personas



Recorridos de las Personas



PROPUESTA

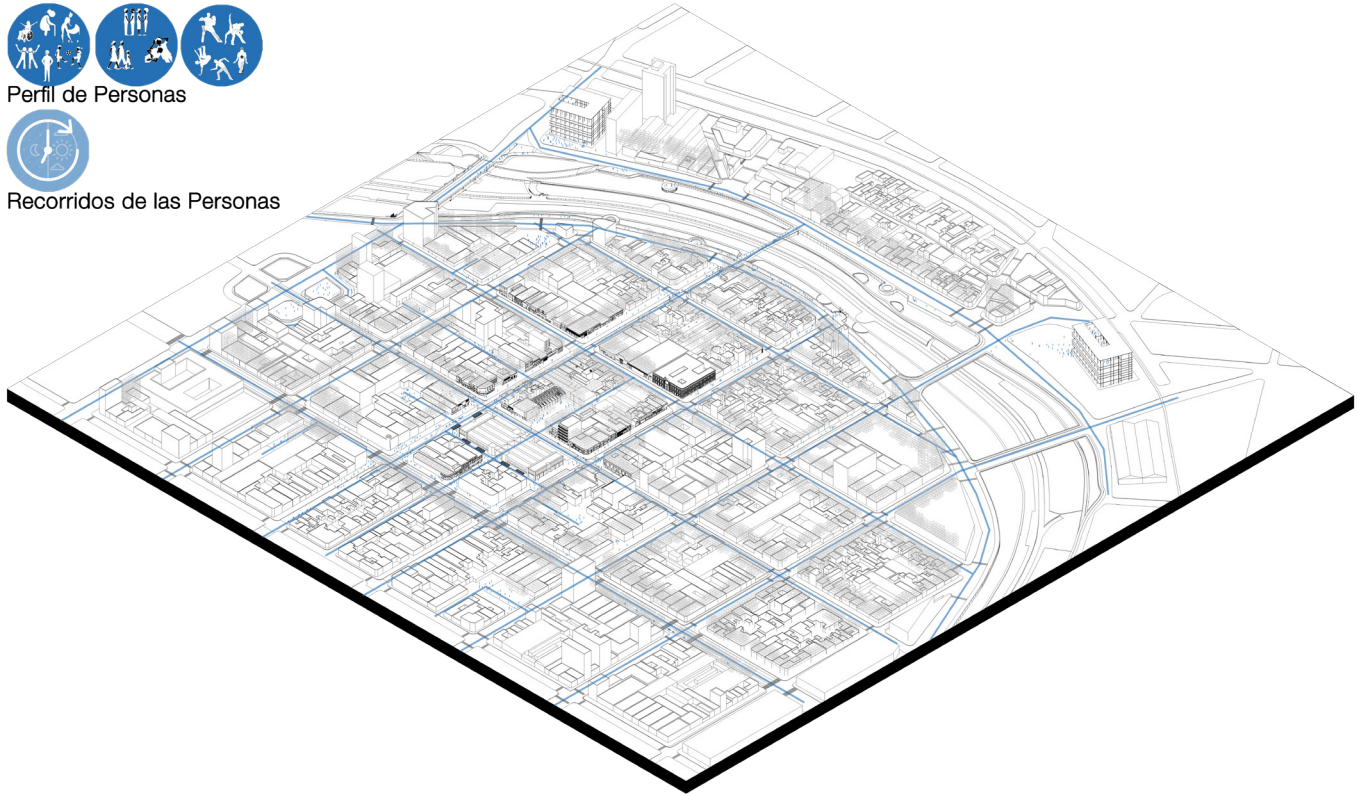
Las manzanas existentes hoy en día tienen muy poco porcentaje de residencias por lo que proponemos densificar y fomentar la multiplicidad de perfiles de personas que se asienten o desarrollen sus actividades en el sector.



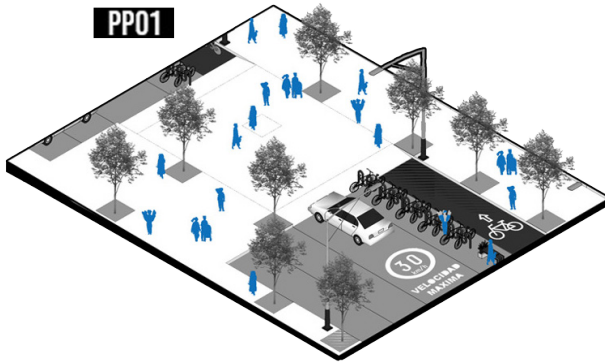
Perfil de Personas



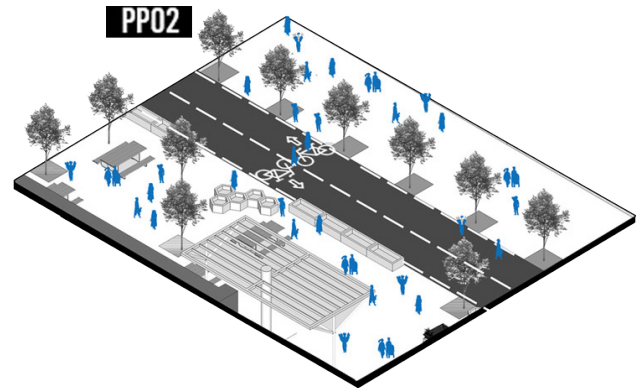
Recorridos de las Personas



Una de las ideas más fuertes para el cambio es la cohesión social, donde se encuentren diversos perfiles de personas, ya sea por edad, culturas y orígenes o autonomía / dependencia.

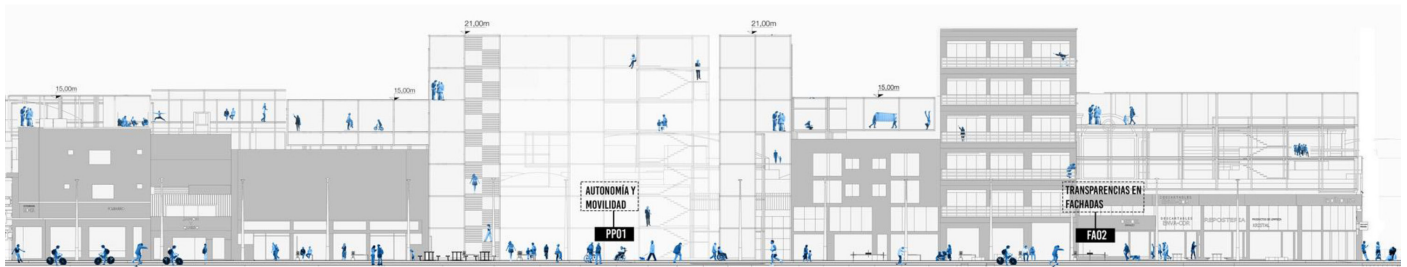


Cruces peatonales nivelados



Peatonalización san martin

04 PERFIL DE PERSONAS

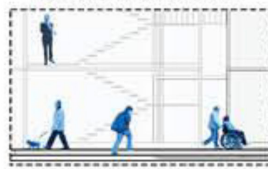


FACHADA CALLE ONCATIVO

MOVILIDAD DE PERSONAS



INTEGRACIÓN SOCIAL



AUTONOMÍA



CONVIVENCIA ENTRE VECINOS



EXISTENTE

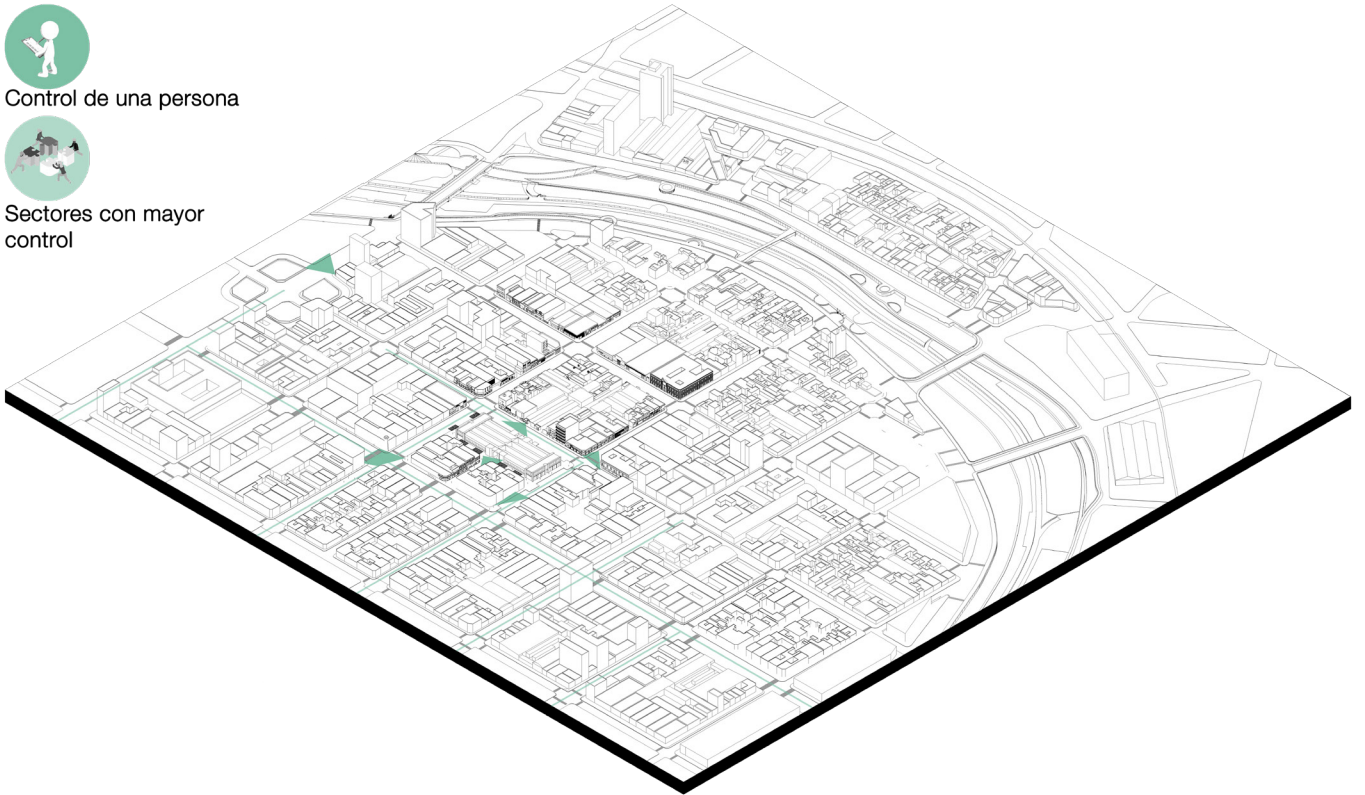
Visualizamos que la presencia del automóvil genera contaminación ambiental y sonora. Además, el escaso uso residencial deja en evidencia un entorno inseguro y con poca presencia de personas.



Control de una persona



Sectores con mayor control



PROPUESTA

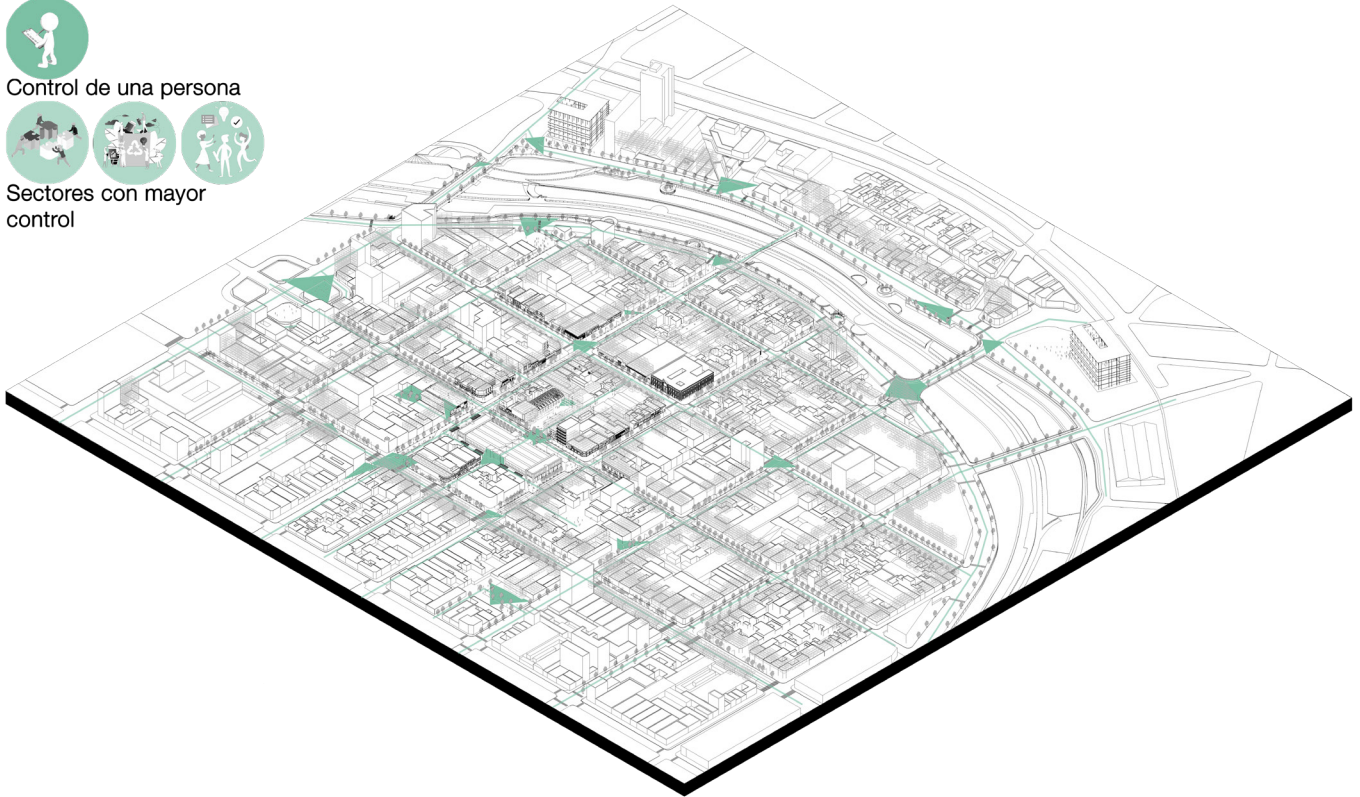
Proponemos mejorar la percepción de la calidad ambiental y del espacio, fomentando el cuidado comunitario y control social por parte de los y las habitantes del sector, lo que contribuirá también a la seguridad, mantenimiento y el embellecimiento del espacio. Se requiere un cuidado regular, reparación de elementos rotos y un buen servicio de recogida y separación de basura. Promover la ayuda de los vecinos y vecinas del sector.



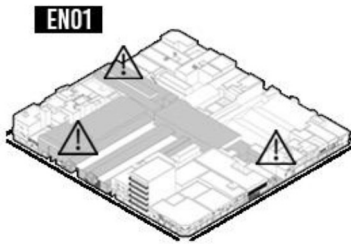
Control de una persona



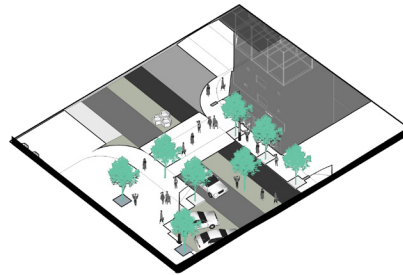
Sectores con mayor control



Localizamos los entornos inseguros para su posterior intervención de manera que queden en conexión directa con la calle, y proporcionar a la persona la posibilidad de ser vista y oída en caso de que sea necesario.



Localización entornos inseguros

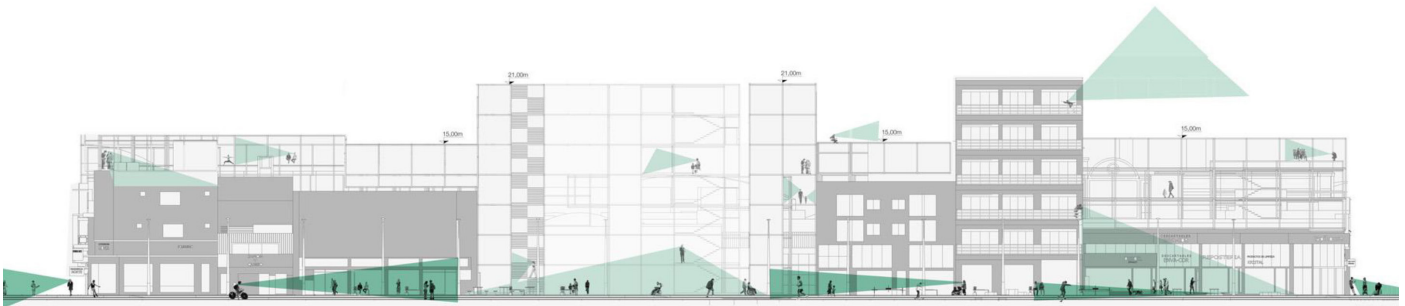


Calidad del aire



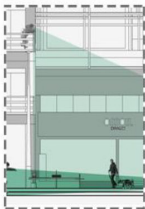
Reducción niveles de ruido

05 ENTORNO

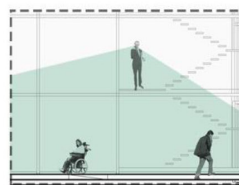


FACHADA SOBRE CALLE ONCATIVO

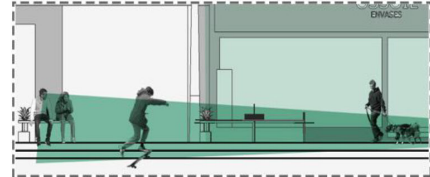
VER Y SER VISTA/O



NUEVO TEJIDO HACIA EL PASAJE



NUEVOS USOS MÁS CONTROL SOCIAL



E1

**PROPONER UN REDISEÑO DE VIALES
PARA PRIORIZAR AL PEATON SOBRE
EL AUTO.**

Ejes de Intervención

VIALES



USOS DE ESPACIO



ELEMENTOS URBANOS



E2

**ORIENTAR EL REDISEÑO
PROPUESTO EN POS DE PRIORIZAR
MINORIAS SOBRE MAYORIAS**

Ejes de Intervención

PERFIL DE PERSONAS



ENTORNO



E3

**GENERAR UNA MIXTURA DE USOS
SOBRE LA
MONOFUNCIONALIDAD DEL SECTOR**

Ejes de Intervención

FACHADAS



EXISTENTE

Percibimos que las fachadas existentes no cumplen y no aportan a la seguridad que se requiere, sobre todo luego del horario comercial del Mercado.



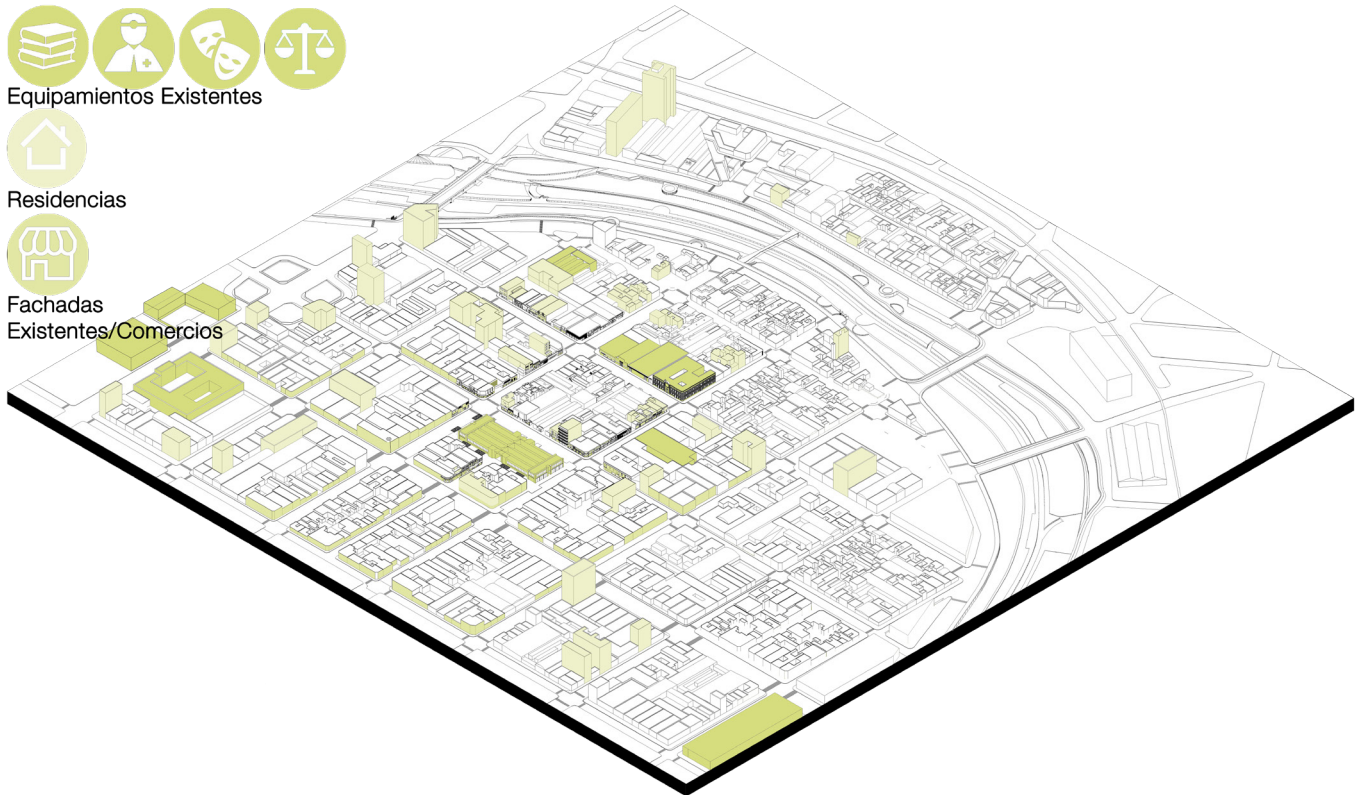
Equipamientos Existentes



Residencias



Fachadas
Existentes/Comercios



PROPUESTA

Incorporación y renovación de nuevos frentes. Planteamos una normativa sobre las fachadas existentes de galpones y depósitos para que cambien su uso, en relación y conexión directa a la calle, permitiendo un espacio público más amable, seguro y controlado socialmente para una mejor calidad de vida cotidiana.



Equipamientos Existentes/Propuestos



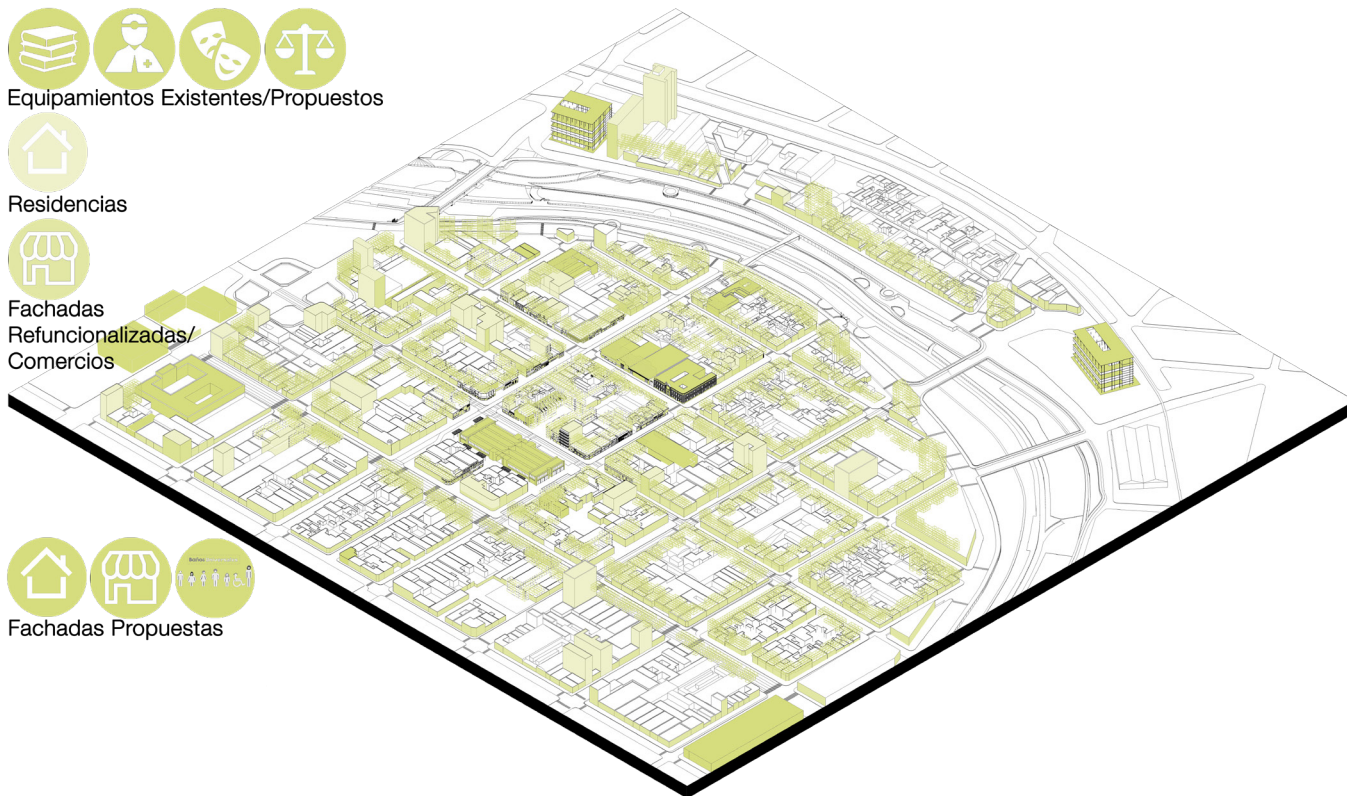
Residencias



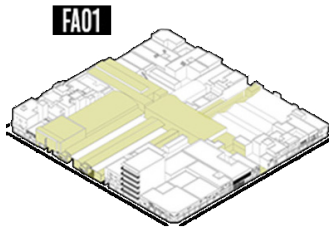
Fachadas
Refuncionalizadas/
Comercios



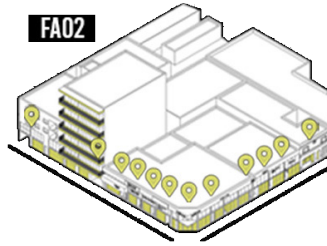
Fachadas Propuestas



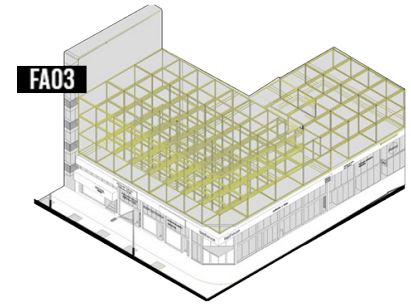
Con la reducción propuesta de automóviles, los lotes de estacionamiento quedan obsoletos y se vuelven áreas de oportunidad para nuestra propuesta



Renovación lotes de estacionamiento



Transparencia y activación de fachadas



Nuevo tejido sobre espacio aéreo

06 FACHADA



FACHADA SOBRE CALLE ONCATIVO

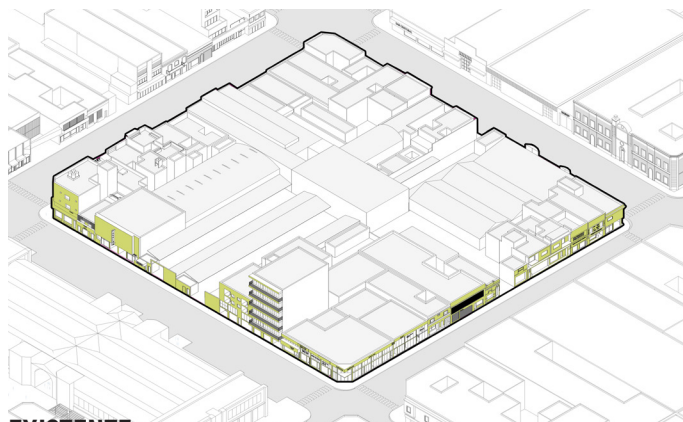
NUEVOS USOS



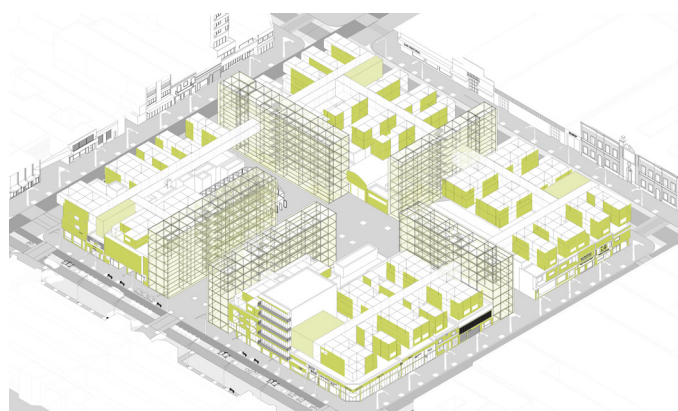
MODIFICACIÓN ALTURAS POR NORMATIVA



A través de ellos, generamos aperturas de pasajes dentro de las manzanas que abren nuevos frentes hacia el espacio público de interacción, donde también se ubican las tipologías propuestas de edificios híbridos.

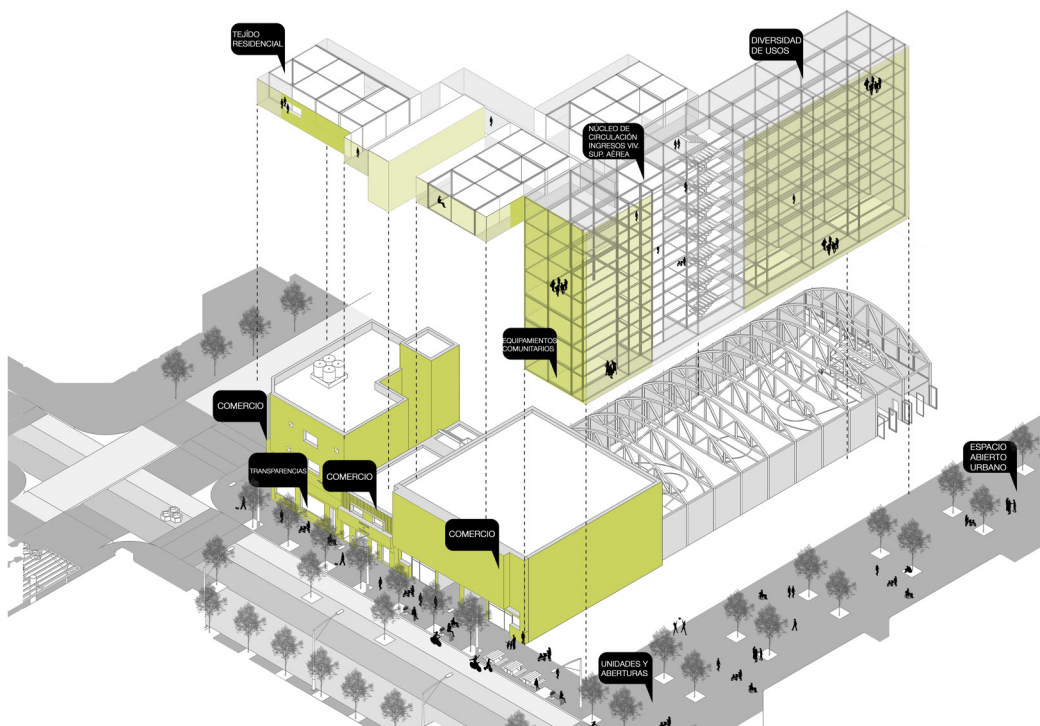


EXISTENTE



PROPUESTA

Aumentamos la densidad del tejido existente, agregando nuevos usos de viviendas sobre el espacio aéreo.





CALLE SAN MARTIN



CALLE ONCATIVO

PARE



CALLE SARMIENTO



CALLE LA TABLADA





CALLE LA TABLADA



CALLE RIVADAVIA

MECANISMOS DE GESTIÓN

01 MODELOS DE GESTIÓN

02 ACTORES INTERVINIENTES

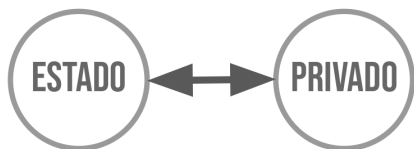
03 IMPLEMENTACIÓN EN PLAZOS

01 MODELOS DE GESTIÓN

HOY

GESTIÓN TRADICIONAL

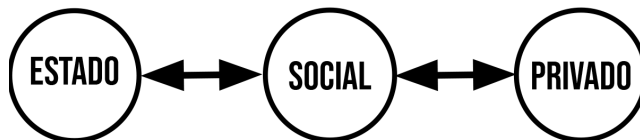
La gestión privada cobra mayor importancia sobre la definición del espacio urbano, se generan grandes proyectos urbanos que son gestionados únicamente por técnicos y bajo políticas con intereses propios, que si bien dan respuesta a un entorno físico que necesita transformación, lejos está, en reconocer las verdaderas necesidades de cada ciudadana y ciudadano.



PROPUESTA

GESTIÓN PARTICIPATIVA

Se busca trabajar con las personas que desean intervenir en los espacios que habitan. No hay límite de edad: personas muy jóvenes y hasta miembros de la llamada “tercera edad”. Incorporar la cuestión del género, en el sentido de que todo el mundo debe tener voz y en que los espacios necesitan diversificarse para ser mejores y más inclusivos. Además, es importante que la participación se dé en todas las fases del trabajo, desde la concepción del proyecto a su construcción.



HERRAMIENTAS PARA GESTIÓN PARTICIPATIVA



Preguntar:

Instrumento de fichas para recoger la participación ciudadana, captar el punto de vista de los habitantes y recoger todo aquel conocimiento que acumula el vecindario de su propio barrio.



Observar:

Instrumento de fichas para evaluar la calidad del espacio. El objetivo es observar y valorar la vida cotidiana en el espacio público siguiendo los componentes anteriormente mencionados.



Consultar censos y estadísticas:

Selección de datos para estudiar. Inspección en bases de datos que contienen información sobre la ciudad y la ciudadanía que resultan interesante consultar.

02 ACTORES INTERVINIENTES



MUNICIPAL

- Secretaría de desarrollo urbano
- Secretaría movilidad urbana
- Secretaría de participación ciudadana

PROVINCIAL

- Ministerio de la mujer
- Ministerio de obras públicas

Posibles empresas:

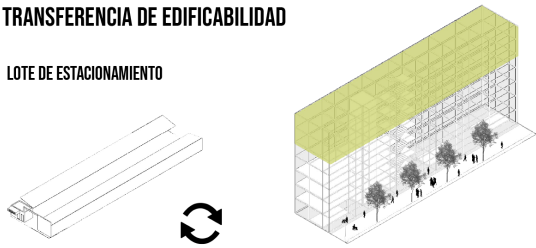
- Tarjeta Naranja
- Capitalinas
- San cristobal seguros

- Red de vecinos y vecinas Mercado Norte
- Organizaciones religiosas
- Feriantes del Mercado Norte
- Escuelas

Nuestro proyecto busca un equilibrio urbanístico inclusivo, en el cual, el rol importante lo tiene el Estado, debiendo limitar con normativas y sus respectivas regulaciones el espacio físico y aéreo de la tierra, regulando la especulación inmobiliaria.

TRANSFERENCIA DE EDIFICABILIDAD

LOTE DE ESTACIONAMIENTO



CONVENIOS URBANÍSTICOS + CAPTACIÓN DE PLUSVALÍAS

SECTOR FRENTE AL RÍO

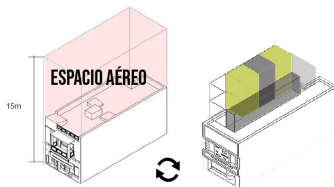


Para promover el aprovechamiento de las parcelas destinadas hoy a estacionamientos y a fin de crear nuevos espacios públicos que atraviesen la manzana, deberán ceder un porcentaje de suelo, el cual será compensado en altura de hasta 21m, pudiendo superar la normativa de 15m.

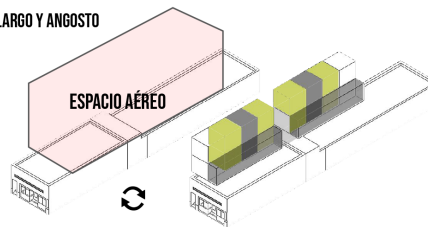
Frente al Río Suquía, donde se permita mayor altura y capacidad constructiva, a los fines de obtener plusvalías, para que estas puedan ser reinsertadas al sistema de obras en el barrio.

DERECHO DE SUPERFICIE EN DIFERENTES TIPOS DE LOTE

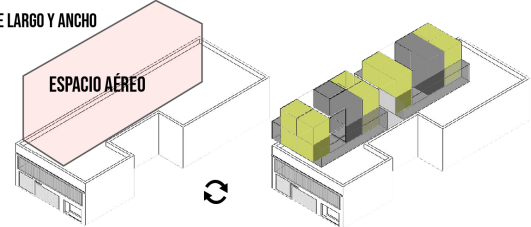
LOTE CORTO Y ANGOSTO



LOTE LARGO Y ANGOSTO



LOTE LARGO Y ANCHO



Intervienen: el dueño del terreno, que vende su espacio aéreo; el inversor inmobiliario, quien realiza la inversión que implica la construcción del espacio aéreo; y por último los beneficiarios de las viviendas, pagando montos menores y obteniendo su vivienda propia, sobre una construcción existente. Funciona mediante un contrato, que tiene un límite de tiempo de entre 20 a 70 años como máximo. Al finalizar, el espacio aéreo vuelve a su propietario con todas las construcciones que se hayan hecho. Beneficios para cada actor:

Titular tierra: Una vez vencido el contrato, es propietario de lo construido en el espacio aéreo.
 Inversor: Construye sobre lo existente, evitando costos iniciales en la compra de un terreno.
 Nuevos usuarios y usuarias: Adquirir una vivienda en menor valor y cercana al centro.

03 IMPLEMENTACIÓN EN PLAZOS

Mostramos como sería la renovación del sector y una manzana a través del tiempo, lo dividimos en tres plazos:

CORTO PLAZO

MEDIANO PLAZO

LARGO PLAZO

a Corto Plazo

Se da un cambio de normativa, bajando la altura del sector a 15m. A su vez con la reducción del ingreso vehicular, los lotes de estacionamiento quedan inutilizados, esto posibilita su renovación, con lo que se generan nuevas aperturas de pasajes al corazón de manzana y se dan algunos edificios, de viviendas, comercios, oficinas, equipamientos comunitarios y núcleos de ingreso vertical generando los primeros vínculos de acceso a las viviendas en superficie aérea, mejorando el entorno circundante.



CORTO PLAZO

RELEVAMIENTO ACTUAL

Viviendas nuevas =	38
habitantes por lote =	3/4
Población Total por Manzana =	100 hab. promedio
Superficie 13.680 m2 aprox =	0,13 km2
Densidad poblacional 100/0,13=	769,23 hab/ km2

VIVIENDAS NUEVAS =	30
HABITANTES POR LOTE =	2/4
POBLACIÓN TOTAL POR MANZANA =	84 HAB. PROMEDIO
SUPERFICIE 13.680 M2 APROX =	0,13 KM2
DENSIDAD POBLACIONAL 184/0,13=	1415,38 HAB/ KM2

a Mediano Plazo

Las conexiones establecidas entre los distintos lotes a través de los módulos se incrementa, aumentan los pasajes interiores de manzana y la cantidad de viviendas en superficie aérea, mejorando la calidad del espacio público, más densidad y mayor control social. Se da la intervención de fachadas existentes, eliminación de muros ciegos sobre la calle y nuevos usos en relación al espacio público.

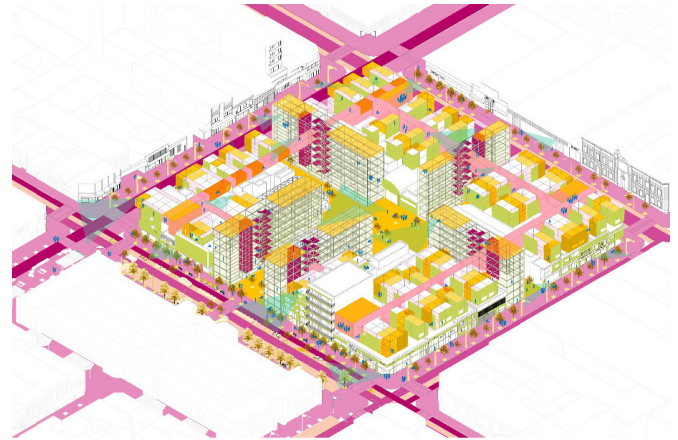


MEDIANO PLAZO

VIVIENDAS NUEVAS =	24
HABITANTES POR LOTE =	4
POBLACIÓN TOTAL POR MANZANA =	96 HAB. PROMEDIO
SUPERFICIE 13.680 M2 APROX =	0,13 KM2
DENSIDAD POBLACIONAL 280/0,13=	2153,84 HAB/ KM2

a Largo Plazo

Se realizan acciones de manera permanente en cuanto al ensanchamiento de veredas, la continuidad y nivelación peatonal. Se detectan e incorporan nuevos lotes a renovar buscando crear áreas de oportunidad, tanto para la vivienda, como para la apertura de espacios verdes públicos, mejorando la calidad de vida de las personas que conviven en ese entorno, logrando una densidad más adecuada, con mixtura de usos y usuarios.



LARGO PLAZO

VIVIENDAS NUEVAS =	36
HABITANTES POR LOTE =	2/4
POBLACIÓN TOTAL POR MANZANA =	116 HAB. PROMEDIO
SUPERFICIE 13.680 M2 APROX =	0,13
DENSIDAD POBLACIONAL 396/0,13=	3046,15 HAB/ KM2

Creemos que estas ideas de planeamiento tienen potencial para futuras líneas de investigación y podrían proyectarse a futuro y aplicarse en tejidos de la ciudad de Córdoba, que cuenten con características similares a las del sector del Mercado Norte: inseguridad y baja calidad ambiental.



En conclusión, consideramos que las acciones proyectadas responden y verifica nuestra hipótesis de trabajo. La participación ciudadana en la intervención urbana y proyectar nuevas centralidades basadas en el espacio público, apoyadas en áreas densas, atractivas, surtidas de equipamientos y actividades, aportan un nuevo panorama al Mercado Norte. Modifican el ambiente urbano y lo vuelve apto para generar y reconstruir el vínculo entre el Área Central y los barrios pericentrales de la Ciudad de Córdoba.