

SUQUÍA

LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DEL RÍO

TEMA - PROBLEMA

RENOVACIÓN DE RÍOS URBANOS

Durante años, los ríos fueron una fuente de transporte y poder sobre los cuales nacieron nuestras ciudades. Pero, a medida que éstas se industrializaron, la historia de los ríos en su paso por las urbanizaciones sufrió importantes alteraciones en su estructura biológica, que se mostraron con mayor evidencia en períodos industriales y post-industriales. En muchos casos se convirtieron en cauces y flujos contaminados, ríos desviados, cubiertos, empobrecidos a la contaminación y olvidados.

Las consecuencias de la degradación de los ríos son evidentes en muchas cuencas alrededor del mundo y se presentan junto a la pérdida de servicios de agua dulce, es decir, en el momento de mayor necesidad. Por otra parte, el crecimiento de la población y la urbanización está presionando cada vez más en los sistemas hídricos, motivo por el que en la actualidad, la mirada social

y política en diversos lugares del mundo hace foco en acciones reparadoras de tal situación. Recuperar los ríos parece ser la tendencia más reciente en el diseño urbano, por lo que muchas de las grandes ciudades del mundo están llevando a cabo medidas al respecto. En los últimos años, los proyectos de recuperación de ríos han demostrado ser catalizadores sin límites para la renovación urbana, estimulando a su vez la creación de espacios comunitarios funcionales.

La renovación de ríos urbanos se debe orientar en recuperarlos desde su condición natural, es decir, con un enfoque sensible al agua. Así, las ciudades pueden recuperar espacios verdes urbanos, disminuir el riesgo a inundaciones por la pérdida de suelo permeable y aumentar la biodiversidad.

ENFOQUE

RÍO COMO EJE ESTRUCTURANTE

Para lograr un desarrollo urbano más sustentable se debe apuntar a generar ciudades más compactas y complejas. Esto significa fomentar la diversidad de usos y funciones en una estructura poliédrica, potenciar la escala peatonal y hacerla más accesible, priorizar la regeneración urbana antes de la nueva ocupación de suelo, lograr un mejor aprovechamiento de todos los recursos (suelo, energía, tiempo) y asegurar la sostenibilidad ambiental, social y económica.

Este criterio, al mezclar viviendas con otros usos, actividades y funciones en un mismo ámbito y con distancias susceptibles de ser recorridas a pie o en bicicleta, disuade de la utilización del vehículo privado para realizar actividades cotidianas, fomentando el uso de modos de transporte alternativos y la optimización de la oferta de transporte público, por lo que la demanda de combustible es menor,

a la vez que se disminuye la contaminación atmosférica y acústica y se reducen las emisiones de CO₂. De esta forma, se fomentan barrios y ciudades más eficientes.

Los ríos urbanos, al ser esenciales en la fundación de las ciudades, tienen distintas características que lo hacen prioritarios para actuar como ejes transformadores. Suelen tener espacios vacantes para aprovechar, recorren las ciudades desde su interior, son un punto crítico de para la contaminación de la industria, y suelen actuar como barrera para las distintas áreas urbanas.

Por su jerarquía natural y disposición en las ciudades, los ríos tienen el potencial de convertirse en ejes estructurantes para la transformación de las ciudades logrando que éstas sean más compactas y complejas y asegurando su sustentabilidad.

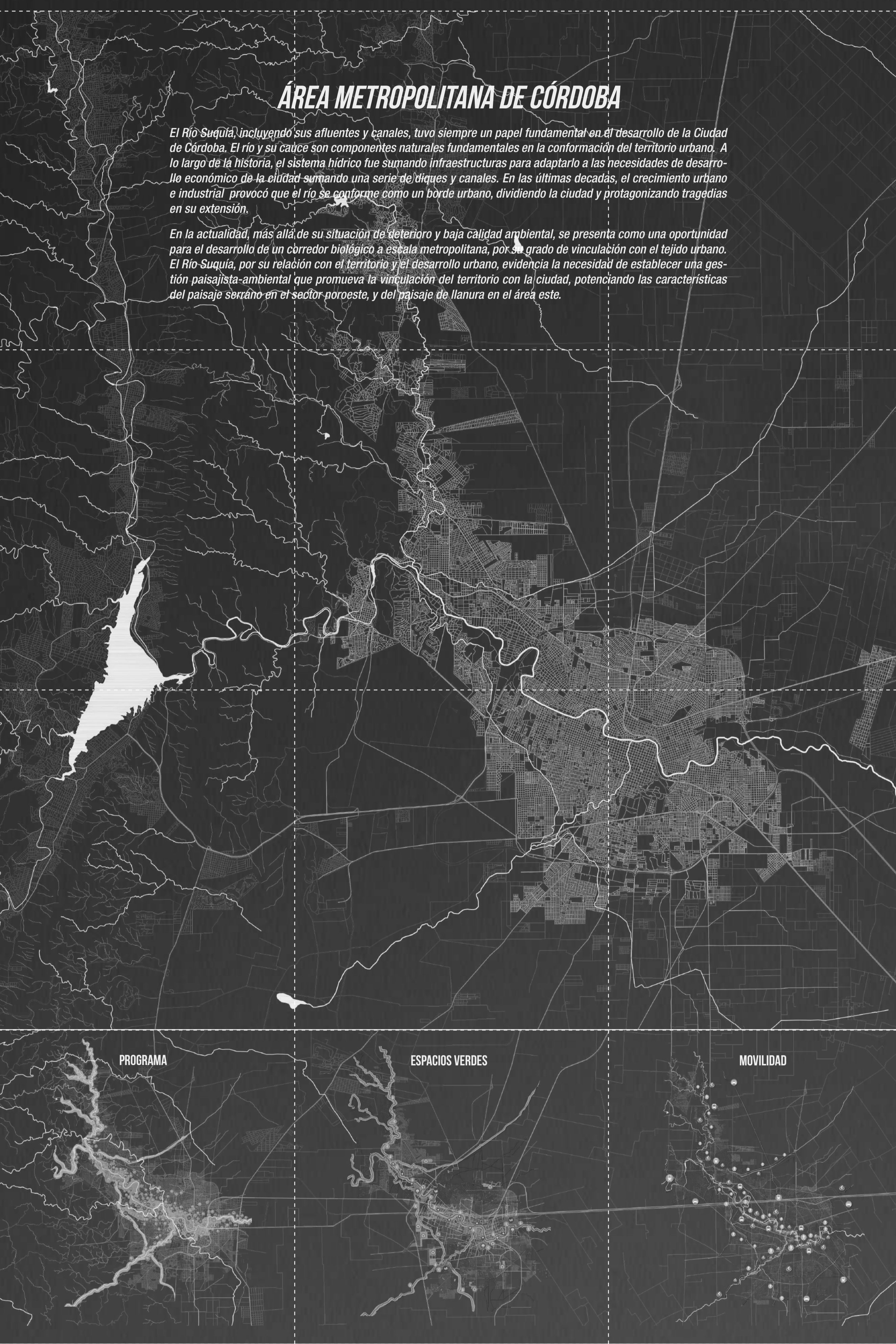
UN RÍO SOSTENIBLE:

- TIENE UNA FUERTE ESTRUCTURA ECOLÓGICA
- LIMPIA NUESTRA AGUA
- AYUDA A RECARGAR ACUÍFEROS
- MANEJA CON SEGURIDAD EL RIESGO DE INUNDACIÓN
- MEJORA LA SALUD PÚBLICA
- PROMUEVE LA EQUIDAD SOCIAL
- PROPORCIONA ESPACIOS ABIERTOS Y DE RECREACIÓN
- MEJORA LA MOVILIDAD
- SE CONVIERTE EN UN LUGAR PARA TODOS

ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

El Río Suquia, incluyendo sus afluentes y canales, tuvo siempre un papel fundamental en el desarrollo de la Ciudad de Córdoba. El río y su cauce son componentes naturales fundamentales en la conformación del territorio urbano. A lo largo de la historia, el sistema hídrico fue sustrato de infraestructuras para adaptarlo a las necesidades de desarrollo económico de la ciudad sirviendo una serie de diques y canales. En las últimas décadas, el crecimiento urbano e industrial provocó que el río se convirtiera en un bote urbano, dividiendo la ciudad y protagonizando tragedias en su extensión.

En la actualidad, más allá de su situación de patrimonio y bajo calidad ambiental, se presenta como una oportunidad para el desarrollo de un corredor biológico a escala metropolitana, por su grado de vinculación con el tejido urbano. El Río Suquia, por su relación con el territorio y el desarrollo urbano, evidencia la necesidad de establecer una gestión paisajista-ambiental que promueva la vinculación del territorio con la ciudad, potenciando las características del paisaje urbano en el sector porreste, y del paisaje de llanura en el área este.



HIPÓTESIS

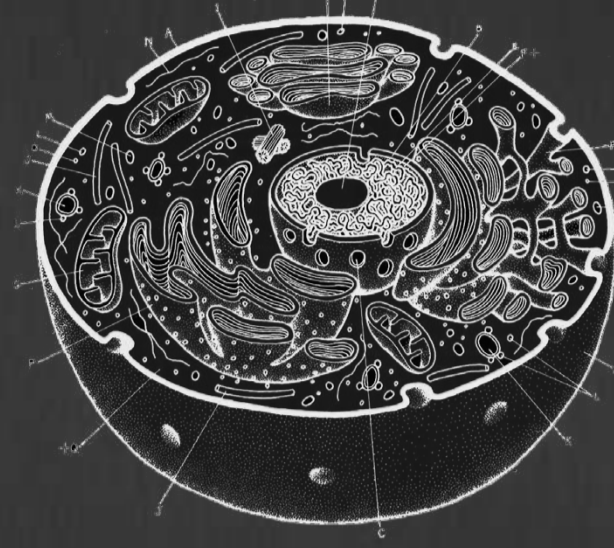
EL RÍO ES UN ESPACIO DE BORDE

Córdoba es una ciudad fragmentada en múltiples partes que están poco vinculadas. Es cada vez más usual ver en las ciudades, especialmente las latinoamericanas, la presencia de bordes que las particionan. Estos límites pueden ocurrir por infraestructuras, grandes vías de transporte, barreras urbanas o accidentes topográficos. En el diseño urbano la atención se ha concentrado en el centro de las ciudades, descuidando los bordes. Estos son vistos como delimitantes entre comunidades, clases sociales, funciones y actividades y no se los considera como espacios que aporten a la ciudad.

Los bordes en la naturaleza son zonas de un hábitat donde los organismos se vuelven más interactivos, debido al encuentro de diferentes especies o condiciones físicas. El borde tiene más energía que el interior, se da mejor

el intercambio. Este concepto es semejante al funcionamiento de una célula, donde su membrana actúa como borde, pero con la particularidad de ser porosa (permite el intercambio e influencia externa) y resistente a la vez (conserva el valor del contenido), es decir que permite el flujo de materia pero de manera selectiva, incorporando lo que necesita.

El diseño urbano del siglo XX tiende a crear fronteras, territorios estáticos en la ciudad que disminuyen el intercambio social, económico y ético. Algunas ciudades están intentando romper esos bordes, no solo creando lazos con el contexto sino también generando constelaciones de ciudades unidas por la geografía.



OBJETIVO

COSTURA DEL BORDE A TRAVÉS DE LA APROPIACIÓN

Apostamos por la reincorporación de los espacios de borde. Como solución, proponemos un espacio público, con peatonalización y mixtura de actividades compuestas (consumo y producción). La ciudad inteligente del futuro promueve la flexibilidad y la innovación, prefiere bordes vivos a muros y se estimula de los otros y de sus diferencias.

En Córdoba, el Río Suquia tiene un gran potencial para la ciudad al recorrerla en el sentido este-oeste configurando un eje transversal a los ejes radio-concéntricos que la definen, y afecta de forma directa una gran parte de la superficie urbana (88% de la población vive a menos de 1 km del sistema hídrico).

Bajo esta postura procedimos a identificar las necesidades y características de las zonas situadas a ambos lados del río para definir el programa que se desarrollará en el espacio público e infraestructura de cada sector. Las intenciones de intervención se orientan hacia la realización de una costura y vinculación transversal de la ciudad y un espacio que la metabolice desde dentro.

El Río Suquia es un gran borde en el corazón de la ciudad, como una pieza fundamental de un rompecabezas. Nuestro objetivo es ir regenerando esa pieza faltante, parte por parte, hasta volver a generar la gran imagen de la Ciudad de Córdoba.

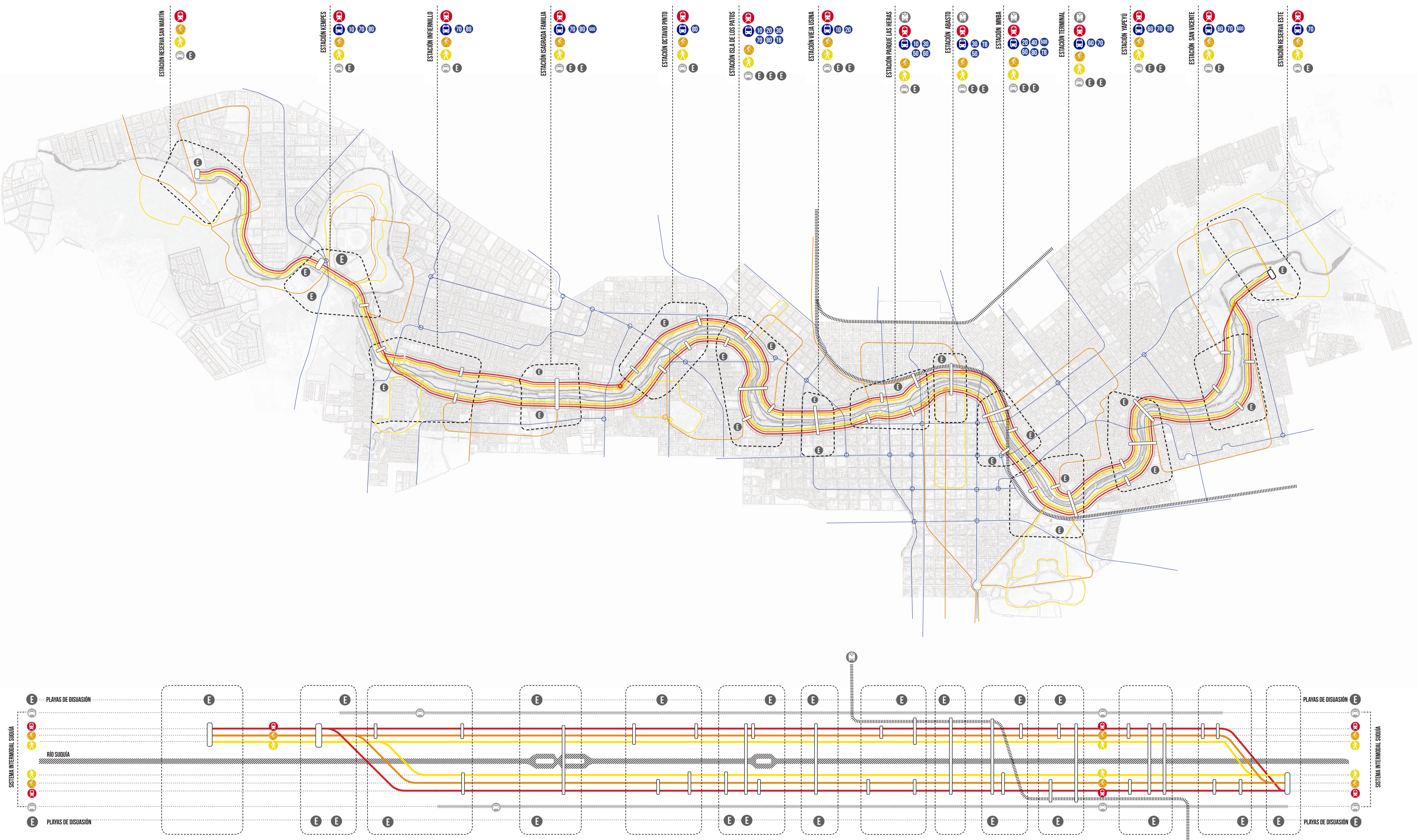
ESTRATEGIAS

- E1** EL RÍO SUQUÍA COMO UN EJE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
- E2** EL RÍO SUQUÍA COMO UN PROMOTOR DEL DESARROLLO URBANO
- E3** EL RÍO SUQUÍA COMO UN CORREDOR NATURAL INTEGRADOR



EL RÍO SUQUÍA COMO EJE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

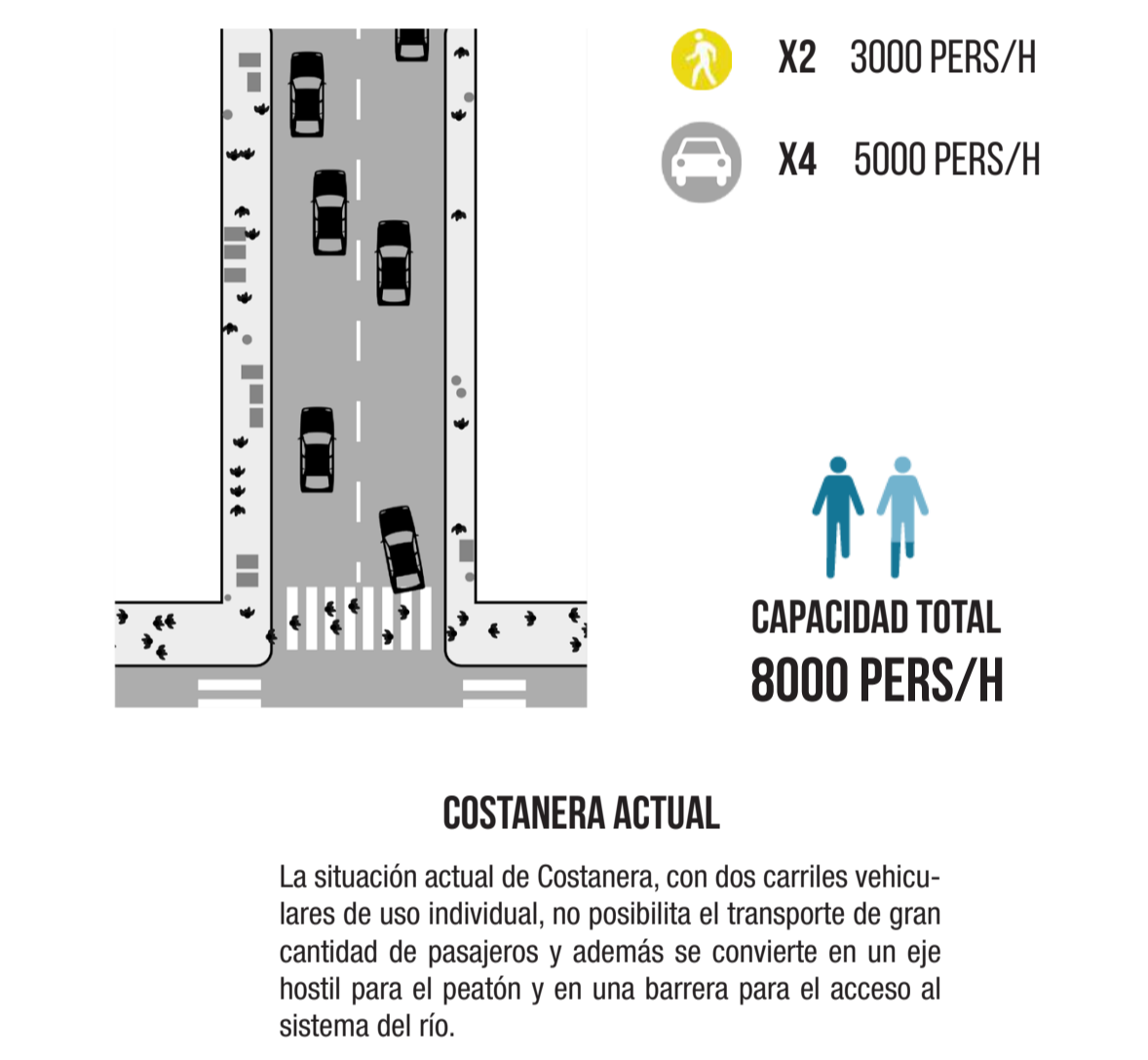
El Río Suquia, por su disposición en el eje este-noroeste, el de mayor crecimiento urbano, presenta una gran oportunidad para el desarrollo de un eje de movilidad sostenible que además articule los distintos modos de movilidad existentes en la ciudad. Gran parte de la ciudad está a poca distancia de su recorrido, incluyendo a la mayoría de las áreas de mayor densidad y está atravesado por casi todos los sistemas de transporte colectivo y las principales vías de movilidad vehicular.



1.1 DESARROLLO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOBRE EL RÍO

Se propone el desarrollo de un nuevo eje de movilidad sobre el río, con el objetivo de llevar a los usuarios de modos de transporte menos sostenibles hacia otros más sostenibles. Se pretende fomentar el uso del transporte público masivo y de los modos de desplazamiento no motorizados, ya sean peatonales o de bicicletas. El actual espacio ocupado por la Costanera se transforma en un espacio urbano, el cual se piensa en base a las personas y el contexto.

Se ven pensadas las calles como superficies en dos dimensiones donde circulan vehículos, pero en realidad son espacios multi-dimensionales donde se ubican distintas superficies y estructuras urbanas: se ofrecen espacios para circular y acceder y permitir el desarrollo de distintos usos y actividades. Esto posibilita tener grandes beneficios para la ciudad, entre ellos, económicos (tiempo de viaje y movimiento de bienes), de salud (reducción de accidentes y estilo de vida saludable), ambientales (reducción de contaminación e incorporación de la naturaleza) y sociales (espacios de oportunidad y encuentro).



1.1.1 SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TREN LIGERO

Desarrollo e incentivo de formas de movilidad masiva por sobre los modos individuales, para proveer más oferta y una mejor utilización del sistema y del espacio público ya existente.

Se propone la ubicación de un tren ligero paralelo al río, que se presenta como la opción más eficiente al ser confortable, automática, ecológica, sostenible y con una buena relación costo/capacidad de pasajeros en comparación con otros sistemas. A diferencia del proyecto del subterráneo, con un costo por kilómetro muy alto, el espacio que brinda el río permite el desarrollo de sistemas más económicos y eficientes. Como opción intermedia, podría plantearse en este eje un sistema BRT (Bus Rapid System), el cual ocuparía el mismo carril y puede implementarse de forma más económica, con la desventaja de ser más hostil con el peatón y tener mayor impacto ambiental.

1.1.2 SISTEMA DE BICICENDAS

Desarrollo de un circuito continuo de bicicletas y su integración con las redes de bicicletas urbanas. Creación de paradas y equipamientos útiles para ciclistas y peatones.

Las ciclovías y los espacios para circulación peatonal son claves para la ignición de un sistema de transporte sostenible. Para la materialización de una estructura eficiente que promueva el uso de bicicleta y de circulación peatonal, se deben tomar ciertas medidas: bicisendas separadas del tráfico, veredas y caminos adecuados y en condiciones; ductos, lockers y equipamientos para ciclistas y peatones; gran extensión de red de bicicletas para reducir distancias a viviendas; estacionamientos para bicicletas; reducción de velocidad de tipo vehicular.

1.1.3 SISTEMA DE PASEOS PEATONALES

Desarrollo de un sistema peatonal para movilidad cotidiana y recreativa, que asegure un tránsito de forma segura y accesible junto con la integración correcta del espacio público y los demás sistemas.

El uso de estos sistemas beneficia tanto al funcionamiento de la ciudad como a la salud del usuario, generando un viaje activo, ayudando a alcanzar niveles de actividad saludables y vinculando a los ciudadanos con la naturaleza. También, requiere de un menor consumo de espacio público, no consume energías renovables, su costo es reducido y accesible a todos y no produce contaminación ni ruido.

1.1.4 VÍA DE ACCESO COSTANERO Y SERVICIOS

Reducción de la calzada de circulación vehicular, dejando disponible un carril de circulación de velocidad reducida que permite el acceso a lentes sobre el río y el transporte de cargas y servicios.

A pesar de apostar por la reducción de la movilidad vial, reemplazando el corredor actual de dos carriles de Costanera por el nuevo eje de movilidad sostenible, se considera importante seguir permitiendo el acceso del auto particular. La vía será de velocidad reducida, con señalización diferenciada. Algunas de las funciones que se plantearán son: vehículos de carga y descarga de mercancías en equipamientos sobre el río; acceso de usuarios a viviendas particulares o colectivas; frentistas; ingreso a playas de estacionamiento; servicios y otros equipamientos sobre el río. Probabilidad de crecimiento temporal del carril como expansión de distintos comercios y locales.

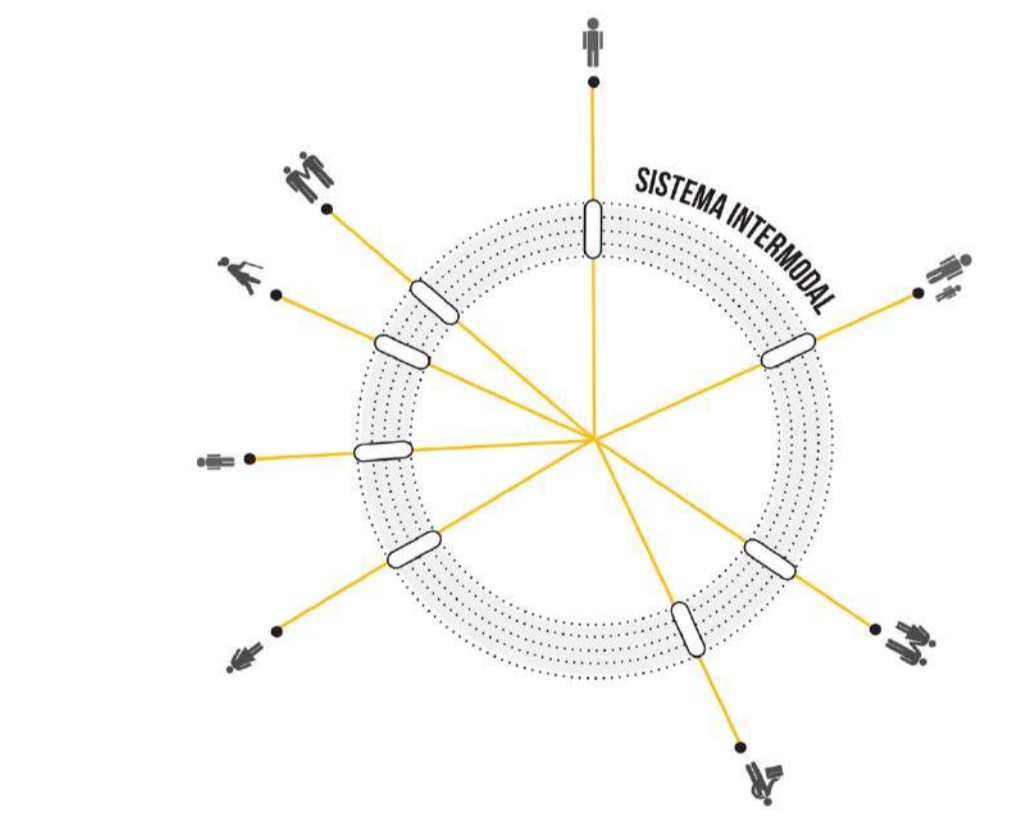
1.2 INTEGRACIÓN CON MODOS DE MOVILIDAD EXISTENTES Y FUTUROS

Los sistemas de movilidad viales, ferroviarios y de colectivos de la ciudad, tienen un patrón radio-concéntrico. El Río Suquia aparece como un eje transversal a este patrón y tiene un recorrido sinuoso que aumenta el área de influencia que tiene hacia el tejido urbano. Se propone la articulación del sistema de transporte intermodal sobre el río a los sistemas de movilidad existentes (vial, colectivo, taxi, bicicletas) y futuros (subterráneo, tren metropolitano, tranvía, expansión de los existentes).

La movilidad no sólo debería ser una cuestión de desarrollo de infraestructura y servicios de transporte. Es necesario situar dentro de un contexto sistémico que contemple la planificación urbana en su totalidad. Para reducir la dependencia en el transporte motorizado privado, las ciudades necesitan desarrollar sistemas de transporte atractivos, accesibles y a que estén dentro del alcance geográfico y económico de los habitantes, especialmente los de menores recursos. Teniendo en cuenta que la mayoría de los viajes implican una combinación de varios modos de transporte, las ciudades necesitan proporcionar sistemas multimodales y abordar la integración como un componente importante de cualquier estrategia urbana de movilidad.



La Ciudad de Córdoba tuvo un crecimiento radio-concéntrico en relación a las vías de movilidad. El río aparece como un eje transversal a este patrón.



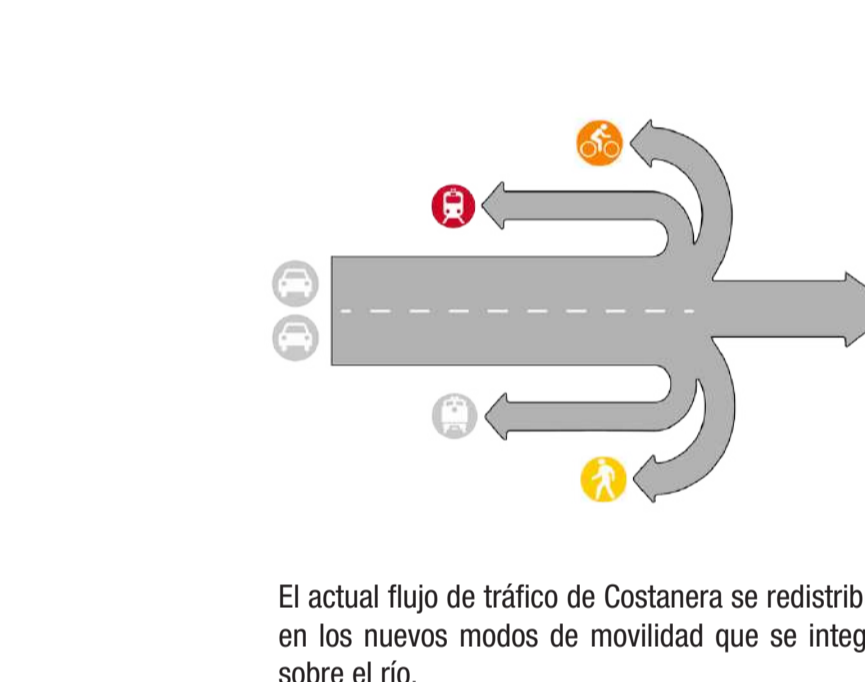
El río con el potencial de albergar un sistema de transporte intermodal que integre los modos de movilidad existentes y futuros.

92% DE LAS LÍNEAS DE COLECTIVOS DE LA CIUDAD ATRAVIESAN AL MENOS UNA VEZ EL SISTEMA INTERMODAL SOBRE EL RÍO

1.3 REDUCCIÓN Y DISUASIÓN DEL VEHÍCULO PARTICULAR

En la Ciudad de Córdoba siempre se priorizó la movilidad vial a través del vehículo particular, lo que lleva al gran problema de congestión existente. La circulación vehicular de gran velocidad en Costanera implica una barrera entre el río y la ciudad y tiene un impacto ambiental negativo. Se propone reducir la circulación vehicular sobre costanera y redistribuir su tráfico entre las nuevas opciones de movilidad sostenibles.

Como respuesta a esta situación, se propone integrar la movilidad vial con el nuevo eje de movilidad sostenible a través de playas de disuasión, las cuales permiten realizar parte del viaje en el vehículo particular para luego continuar en alguno de los sistemas que se desarrollan a lo largo del río, ya sea el de transporte colectivo, o de bicicletas o el peatonal. El tráfico de vehículo particular que actualmente circula por Costanera se verá restringido y deberá ser redistribuido en otras arterias de la ciudad, lo cual será contrarrestado por la nueva capacidad del sistema intermodal sobre el río.



El actual flujo de tráfico de Costanera se redistribuye en los nuevos modos de movilidad que se integran sobre el río.

30.000 PERSONAS SE SIMULAN A LA CAPACIDAD DE CARGA DEL EJE COSTANERO

1.3.1 PLAYAS DE DISUASIÓN

Las playas se disponen en relación a las principales arterias de la ciudad para facilitar su uso y se calcula la necesidad de lotes de estacionamiento según el flujo de vehículos de cada una. Toman principal importancia en el sistema las playas de disuasión ubicadas en la Estación Reserva E9B, ya que aboroten el tránsito que se dirige de la Av. Circunvalación desde el área metropolitana.

24 NUEVAS PLAYAS DE DISUASIÓN

1.4 NUEVAS SITUACIONES DE TRANSVERSALIDAD Y ACCESIBILIDAD

El Río Suquia afectó al desarrollo del sistema de movilidad urbano desde su comienzo, ya que se presentó como una barrera natural a los planteos concéntricos que se ejecutaron. La gran cantidad de cruces que se realizaron por encima de este cauce hicieron que Córdoba sea llamada 'la ciudad de los puentes'. Sin embargo, en distintas zonas la conectividad transversal es escasa, sobre todo desde el plano peatonal. Es necesario la realización de nuevos puentes y de situaciones de acceso al río.

Entendamos necesario la construcción de nuevas situaciones de transversalidad en donde se priorice nuevos sistemas de movilidad más allá del vehicular. También generen nuevas situaciones de acercamiento al agua y pasajes recreativos en forma de río que provoquen la apropiación del mismo y rompan su condición de borde. El sistema de pasajes peatonales consiste, por un lado, en un paseo alto, siguiendo el borde del cauce a lo largo del río y, por otro, de un paseo bajo, que comprende un sistema de recorridos en el sector interior del río.

30 NUEVOS PASEOS PEATONALES Y CICLISTAS

1.4.1 PASEO ALTO

Paseo de tipo rambla urbana que recorre de forma lateral continuo el cauce del río y se vincula de forma directa con los espacios públicos y equipamientos próximos al cauce, como así también a las principales ejes de circulación peatonal que lo integran a la ciudad. Sigue el contorno natural y urbano forma distintas dimensiones y puede albergar a distintos equipamientos y espacios de uso público.

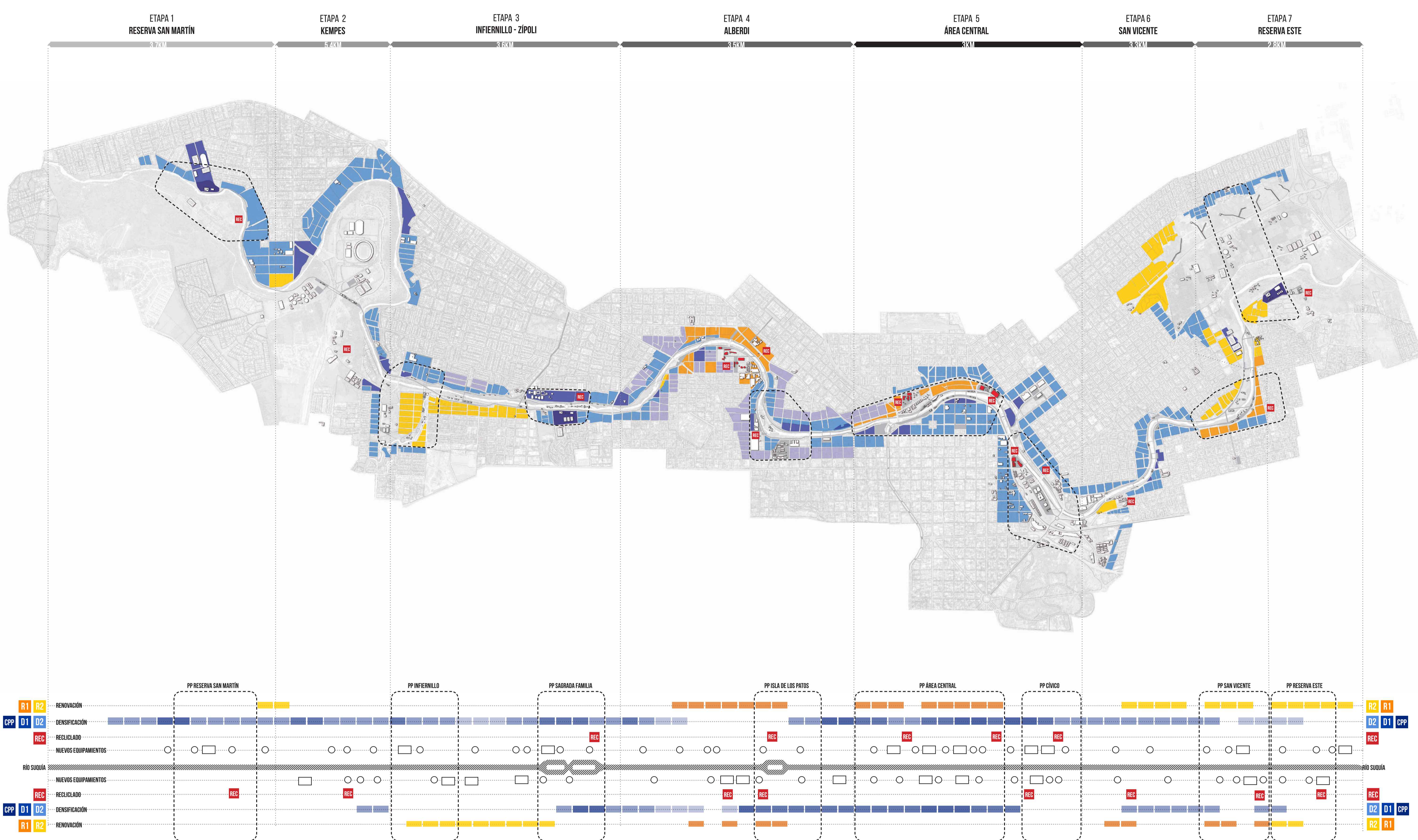
1.4.2 PASEO BAJO

Sistema de paseos ubicados en el sector inferior del cauce. Por la general recorre de forma lateral el río permitiendo la vivencia del sector más natural y la llegada al agua. Incluye diferentes formas de llegada y cruce del río, con intervenciones como muelles y miradores transverales. Todo este sistema se ubica en una cota inundable del río, por lo que los materiales de construcción son acordes a esta situación.



PROMOTOR DEL DESARROLLO URBANO

La recuperación y renovación del Río Suquia significa una valoración del suelo en el sector urbano dentro de un área de influencia. También genera interés en inversores privados para desarrollar proyectos en torno al río, y provoca una renovación del tejido urbano próximo, muchas veces degradado. Para poder reordenar esta renovación del tejido urbano, se proponen una serie de zonas, en las cuales se establecerán una serie de variaciones normativas, inclusión de distintos actores, desarrollo de distintos mecanismos de gestión financiera, entre otros instrumentos a utilizar.



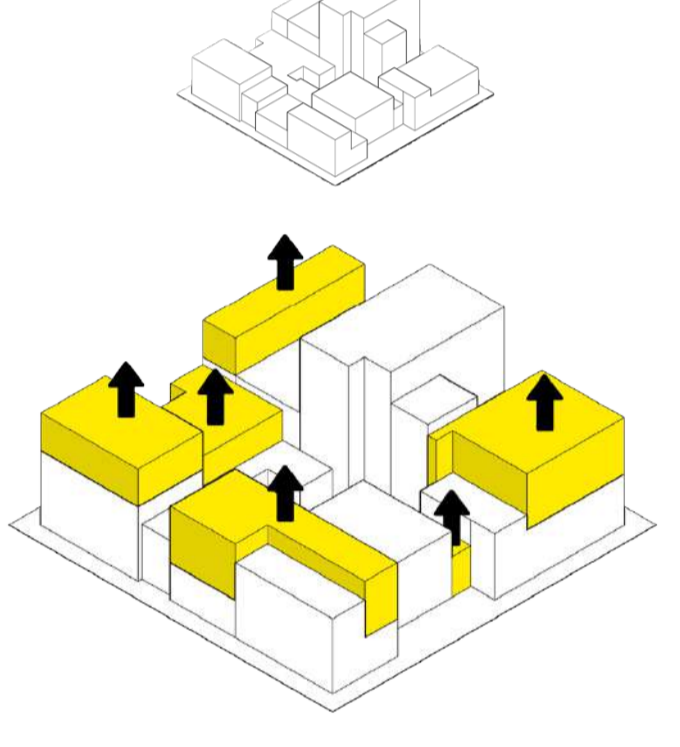
2.1 DENSIFICACIÓN URBANA Y CAPTURA DE PLUSVALÍAS

El Río Suquia tiene el potencial de convertirse en un nodo de densificación urbano para lograr una ciudad más compacta. La densidad urbana optimiza el uso del suelo y favorece la existencia de servicios básicos, equipamientos y actividades económicas para lograr mayor complejidad urbana.

Para lograr este objetivo, se definen áreas en donde se busque direccionar el crecimiento y densificación urbana de la manera más sustentable y positiva para la ciudad, captando parte de los ingresos del privado para el financiamiento del proyecto.

Por otro lado, se desarrolla un sistema de mecanismos de financiación del proyecto en base a la captura de plusvalías, así como también estableciendo concesiones y usos lucrativos para el mantenimiento, para así lograr la sostenibilidad económica del proyecto reduciendo al mínimo la inversión pública. Para su financiación es importante el uso de variados mecanismos e instrumentos en conjunto.

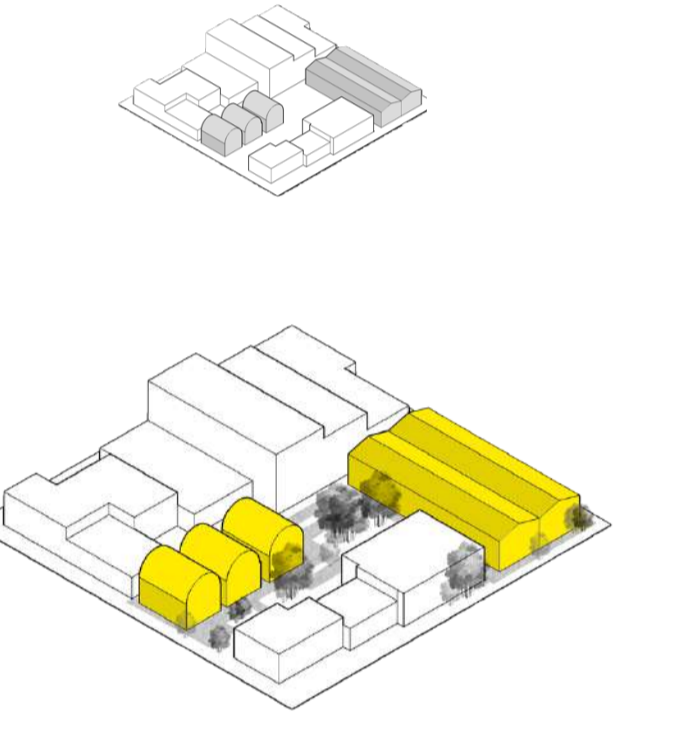
Los Mecanismos de Captura de Plusvalías (MCP) presentan una oportunidad para aumentar los ingresos públicos, financiar infraestructuras e influir en un desarrollo urbano más ordenado.



2.2 RENOVACIÓN URBANA Y RECICLAJE DE INFRAESTRUCTURAS

Para un desarrollo urbano sustentable, donde se apuesta por una ciudad compacta y compleja, es necesario contemplar las vacantes y los espacios degradados y abandonados dentro de la ciudad para aprovecharlos e incorporarlos al ámbito urbano. La regeneración de estas áreas en sí mismas limita el consumo de nuevo suelo urbano y conserva el valor histórico y de identidad que significa para la ciudad.

Se proponen áreas donde se aprovecha el impacto positivo del proyecto sobre el río para promover una renovación del tejido o un mejoramiento de las condiciones habitacionales en los casos donde el sector está degradado. Es decir, que son beneficios del aumento en el valor del suelo pero no se incluyen en la captura de plusvalías, lo que tiende a generar mayor equidad. Luego de llegar a un valor mínimo por m² determinado, se considera al inmueble en condiciones de pagar parte de las plusvalías en nuevos aumentos en su valor. También se contempla la presencia de edificios en desuso que abandonados generan un consumo del recurso suelo sin aprovechamiento que, en ocasiones, también es un foco de problemas sociales.



2.3 INCORPORACIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y ESPACIO PÚBLICO SOBRE EL RÍO

Para asegurar la apropiación del corredor del Río Suquia se incorporan a lo largo del mismo una serie de equipamientos y espacios públicos, sumando un programa que promueve la mixtura de usos y la complejidad urbana, al incorporar usos deportivos, culturales, de servicios, ocio y recreativos, comerciales, gastronómicos, entre otros.

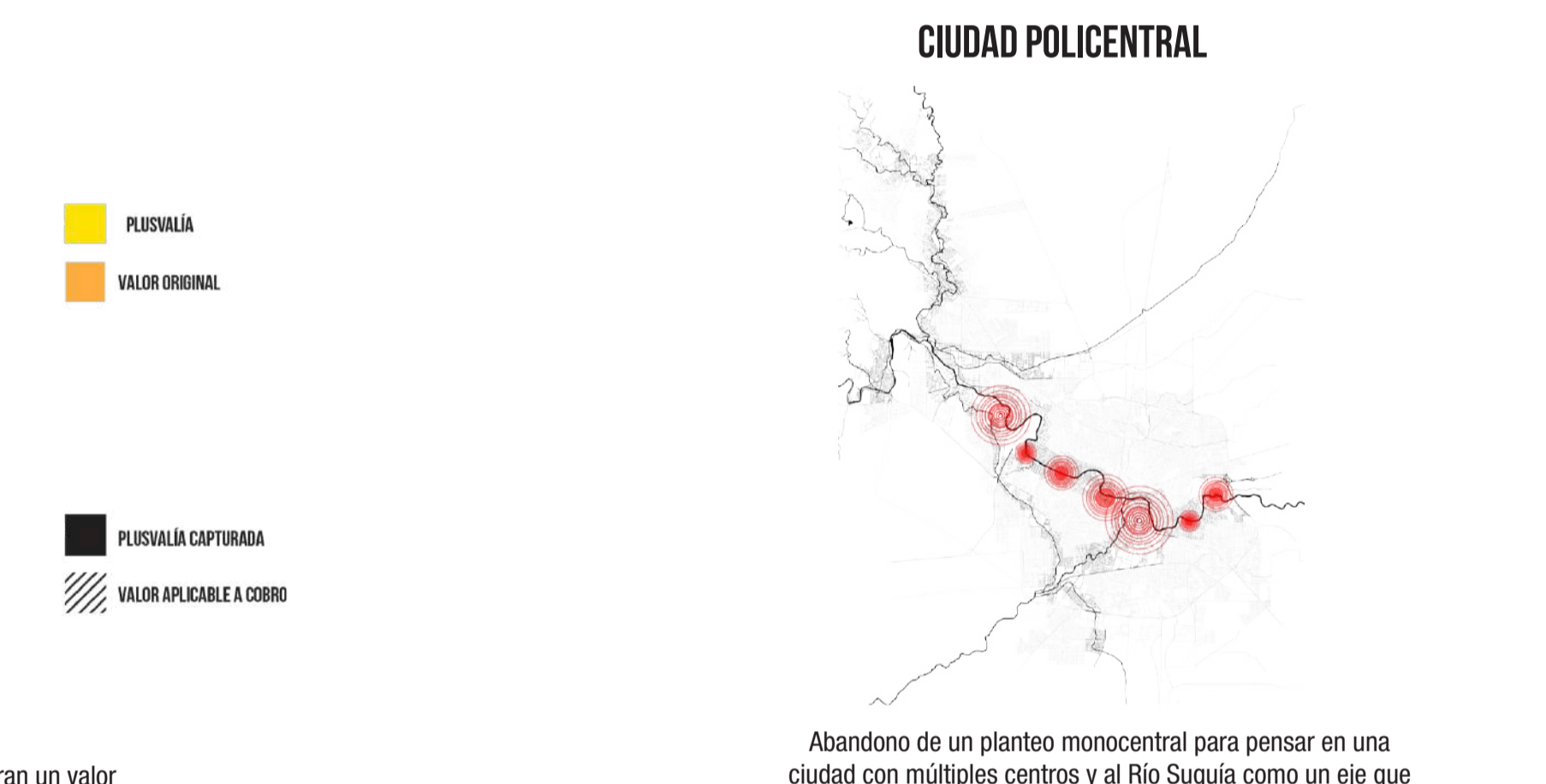
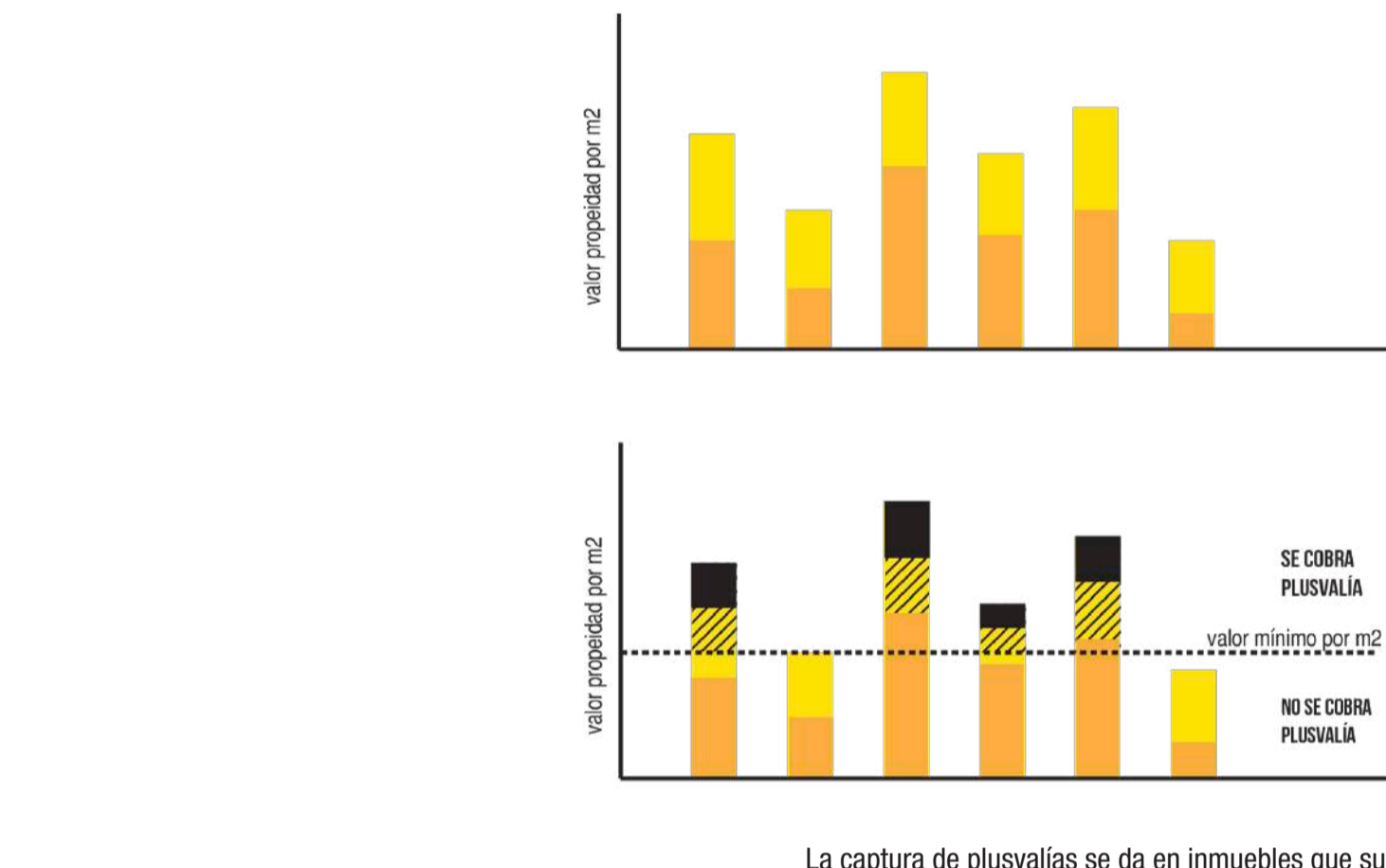
Estos equipamientos generan nuevas centralidades multiescalares para la ciudad, que mita de un planteo monocéntrico a uno policéntrico. El río vincula los nuevos centros en desarrollo (banios periféricos) con el centro tradicional y con los nuevos puntos.

La complejidad urbana favorece los desplazamientos peatonales y de corta distancia, como también un mayor intercambio entre personas y diversidad del tejido social. Los nuevos espacios de uso público y equipamientos alineados en torno al río pueden albergar eventos de distinto tipo que se desarrollen en la ciudad, levantando del centro tradicional o de grandes centros de convenciones existentes a una distribución en todo el espacio urbano.

2.4 GESTIÓN DE PROYECTO E INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN

Por su calidad metropolitana, la complejidad de elementos técnicos y la existencia de múltiples actores a nivel local, municipal y nacional, la proyección del proyecto se presenta como una secuencia lógica de intervenciones necesarias para la conectividad ambiental y transversal.

Es necesaria la organización de distintas instancias de participación comunitaria para asegurar la correcta planificación y funcionamiento del espacio y verificar la articulación con los distintos sectores urbanos para lograr una mayor equidad social. La ciudad es una serie de infraestructuras y sistemas sociales que soporta múltiples problemáticas. Los proyectos de renovación urbana deben dar solución a los fenómenos sociales, económicos, políticos, ambientales, espaciales y de conectividad. Lograr un desarrollo exitoso de este tipo de proyectos depende de la intervención continua de la sociedad tanto en el desarrollo del proyecto como en su realización y posterior mantenimiento y uso.



2.1.1 PROYECTOS CONCERCIÓN PÚBLICO-PRIVADA

CPP

Áreas con un gran potencial para el desarrollo de proyectos urbanos, por presentar una gran superficie sin controlar y situarse en puntos clave del sistema sobre el río. Se propone la utilización de concesiones público-privadas para el desarrollo de estas zonas, obteniendo fondos para la construcción y mantenimiento del nuevo sistema sobre el río.

2.1.2 DENSIFICACIÓN ALTA / CAPTACIÓN DE PLUSVALÍAS

D1

Áreas que se encuentran en torno al nuevo proyecto del Suquia y que se ven beneficiadas de forma directa por la renovación que el mismo provoca. Se propone establecer un mecanismo de captura de plusvalías que permite un aumento de la densidad (permiso de edificación) y se recibe a cambio un ingreso para el proyecto.

2.1.3 DENSIFICACIÓN MEDIA / CAPTACIÓN DE PLUSVALÍAS

D2

Áreas próximas al sistema pero no siempre contiguas y con una escala más barrial que en D1, donde se propone una densificación menor pero utilizando el mismo instrumento de gestión financiera. Es de especial importancia en estas zonas la generación de instancias de participación en la comunidad.

8
CANTIDAD DE PROYECTOS

29HA
SUPERFICIE

360HA
SUPERFICIE

220.000
NUEVOS HABITANTES

145HA
SUPERFICIE

37.500
NUEVOS HABITANTES

2.2.1 RECICLAJE DE INFRAESTRUCTURAS

REC

Incluyen industrias abandonadas o conflictivas con la ciudad, infraestructuras, puentes, galpones, molinos, predios ferroviarios, entre otros. Estos elementos pueden ser aprovechados para disponer un nuevo programa y generar diversidad de usos a lo largo del sistema. Es importante la conservación e identificación del patrimonio histórico e arquitectónico que tienen para la ciudad.

2.2.2 RENOVACIÓN DE TEJIDO PRODUCTIVO / COMERCIAL

R1

Áreas con un tejido compuesto principalmente por grandes galpones y con mucha presencia de edificios, industrias abandonadas y hebrales. Se propone la promoción de la renovación del tejido y la adición de nuevos usos a estas áreas, aprovechando el impulso que significa el nuevo proyecto sobre el río. De esta manera se generan nuevos centros y mayor mixtura de usos.

2.2.3 MEJORAMIENTO Y URBANIZACIÓN IN SITU

R2

Áreas con un tejido con grandes falencias y baja calidad ambiental, por lo general compuesto por viviendas de muy bajo nivel socio-económico y pocas cualidades habitacionales. Estas se benefician del nuevo proyecto y se establecen como zonas de desarrollo de planes de urbanización in situ y mejoramiento de viviendas y espacio público, como también la adición de nuevos equipamientos y servicios.

14
INFRAESTRUCTURAS RECICLADAS

40HA
SUPERFICIE

84HA
SUPERFICIE

32.000
HABITANTES BENEFICIADOS

34HA SUPERFICIE DE PUESTA EN VALOR ESPACIO PÚBLICO COSTANERO

CIUDAD COMPLEJA

De una ciudad con áreas monofuncionales a un planteo de mixtura de usos y superposición de actividades residenciales, comerciales y de servicios.

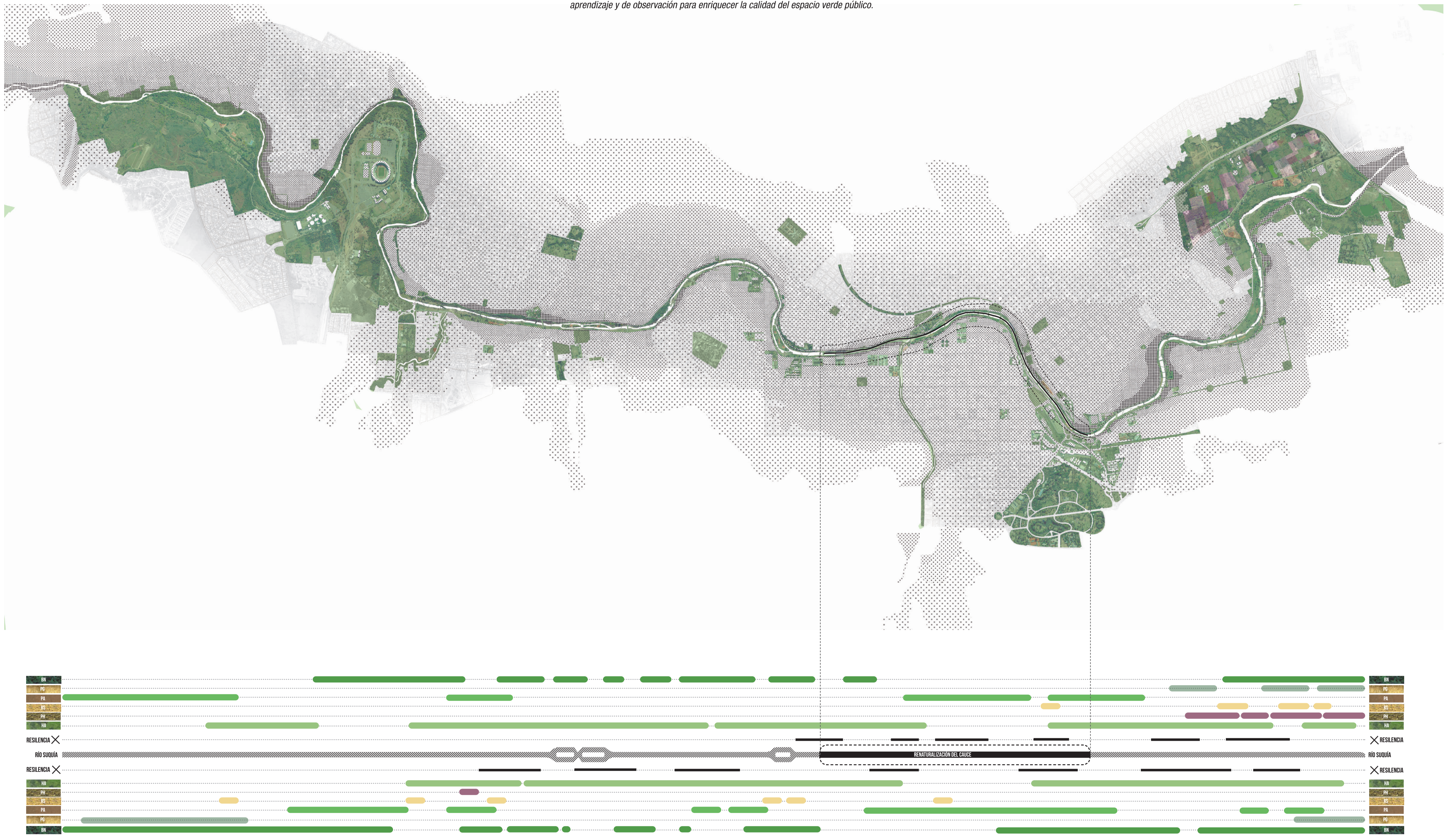
114
NUEVOS EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS

Elaboración de un plan a nivel metropolitano que contemple la etapabilidad y que establezca las bases legales, económicas, políticas y sociales necesarias para su factibilidad y eficacia. Participación de distintos niveles de gobierno tanto en la planificación como en la financiación del proyecto. Se plantea así un proyecto factible y viable, que a lo largo de su desarrollo sirva tanto como experiencia para optimizar los subsecuentes etapas como para invitar a inversores privados aliados por el éxito del proyecto y posibles figuras de concertación público-privada.



EL RÍO SUQUÍA COMO CORREDOR NATURAL INTEGRADOR

Los espacios verdes de la Ciudad de Córdoba se encuentran desarticulados entre sí, poco vinculados con la red de espacios públicos y por lo general no están ubicados de forma permeable al habitante. El Río Suquia aparece como un corredor con el potencial de integrar todos estos espacios para hacerlos más accesibles a la ciudad. La replotación de esta red biótica desde su estado más natural permite a su vez reducir la contaminación y otorgarle mayor resiliencia. El objetivo es crear conciencia ambiental, preservar las especies autóctonas, generar distintos escenarios culturales, de aprendizaje y de observación para enriquecer la calidad del espacio verde público.



3.1 INTEGRACIÓN DE LA RED DE ESPACIOS VERDES URBANOS

El Río Suquia tiene el potencial de convertirse en un corredor que integra los distintos espacios verdes urbanos que hoy se encuentran en gran parte desarticulados. Esto se logra a través de la conaturación de la red biótica asegurando la continuidad no sólo natural sino también de accesibilidad y apropiación urbana.

La red de espacios verdes propuestos se compone de nodos, fragmentos y vínculos. En los dos extremos del sistema se ubican dos grandes nodos (Reserva Este y Reserva San Martín), que hoy son poco accesibles y presentan baja apropiación urbana. A lo largo del recorrido del río se integran distintos nodos y fragmentos a la red que presentan distintas escalas, algunos de mayor superficie como el Parque Comodoro, Parque las Hadas y Parque de las Naciones como así también una serie de espacios verdes de escala media y pequeña que incluyen parques plazas y pasajes. El río actúa como el enlace de toda la red de espacios verdes multiescalares. Por otro lado es necesario un organismo estatal, instituciones, organizaciones civiles y ciudadanas para crear un potente instrumento de planificación y acción que permita ordenar el escenario ambiental de la ciudad, con un enfoque sistémico, promoviendo la sustentabilidad.

3.2 RECUPERACIÓN DE ESPACIOS VERDES Y BIODIVERSIDAD

Los espacios verdes presentes a lo largo del río fueron perdiendo la biodiversidad autóctona y degradándose por el crecimiento urbano, la contaminación y la artificialización. Para lograr una mayor biodiversidad se proponen una serie de tipos de suelo para completar el sistema de espacios verdes urbanos y fomentar la heterogeneidad de especies. Cada uno de estos suelos está asociado a diferentes usos y actividades que entienden al espacio verde como un reductor de contaminación, espacios recreativos, usos productivos y de resiliencia urbana.

El planeamiento y la creación de espacios verdes en la ciudad son de vital importancia, no sólo para el filtrado del aire contaminado sino porque forman parte de las necesidades de los habitantes. Es evidente la gran rigidez natural que tiene la ciudad y la región, pero el gran potencial ambiental que sufre no permite que el desarrollo y el diseño de la misma sean llevados a cabo de la manera correcta. Córdoba se encuentra en un estado de emergencia y es necesario, en términos de urgencia, tomar las medidas correspondientes para contrarrestar la situación y componer el medio natural.



3.3 RENATURALIZACIÓN DEL CAUCE CANALIZADO

El cauce natural del río sufrió un proceso de canalización y artificialización que se intensificó en los últimos años. La canalización aumenta la velocidad del agua, lo que disminuye la cantidad de sedimentos en el suelo. Además, aisla al río de su lecho original y de las costas. Estos factores son los que mejoran la autpurificación del agua. Se propone eliminar la canalización del río para devolverle su condición natural.

El río posee un sistema natural de autpurificación, en el cual es fundamental la presencia de vegetación en los márgenes y el contacto del suelo con el agua. La vegetación acuática absorbe nutrientes inorgánicos y aumenta la presencia de microorganismos que eliminan los compuestos orgánicos del suelo, reduciendo los metales pesados y elementos tóxicos. Se busca que los ríos tengan curvas o lagunas de retención con vegetación acuática, se forestan con árboles las márgenes para favorecer la creación de humus y además se controla la cantidad y calidad de los volcamientos.

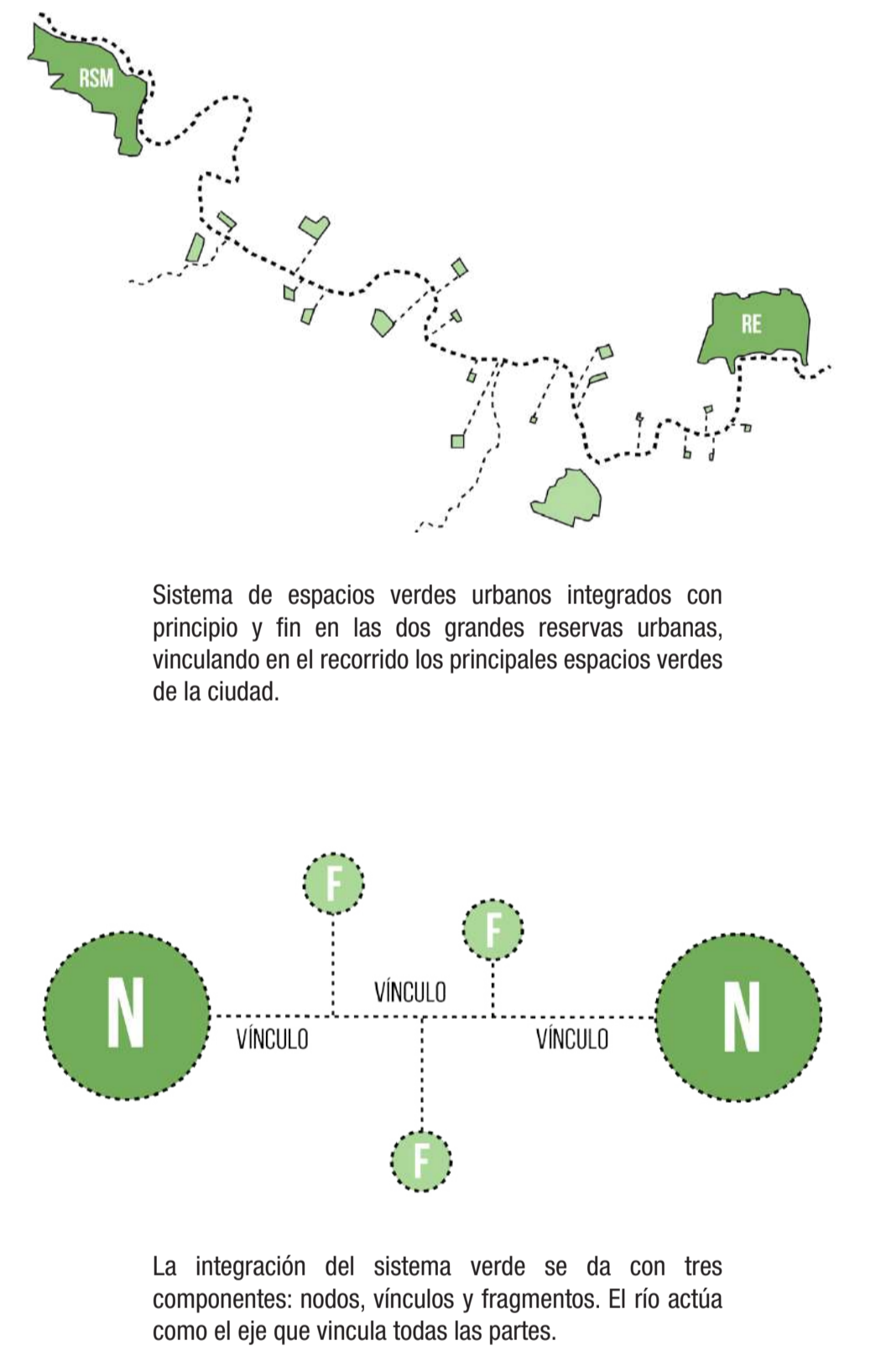
3.4 RESILIENCIA URBANA A LAS INUNDACIONES

El Río Suquia presenta un flujo de agua bajo en la mayor parte del año, pero este flujo aumenta exponencialmente en ocasiones de inundaciones severas. Grandes áreas de la ciudad se encuentran en zonas de riesgo de inundación y esta situación empeoró en el tiempo por la pérdida de suelo permeable en el área que abarca el cauce del río. Como respuesta al riesgo que representan las inundaciones urbanas se propone abordarlas desde 3 acciones: RESISTIR - DEMORAR - ALMACENAR Y REUTILIZAR, sumado a un enfoque sensible al agua para el desarrollo de todo el proyecto.

El enfoque sensible al agua supone una infraestructura adaptativa multifuncional y una perspectiva de diseño urbano que busque reforzar conductas sensibles al agua.

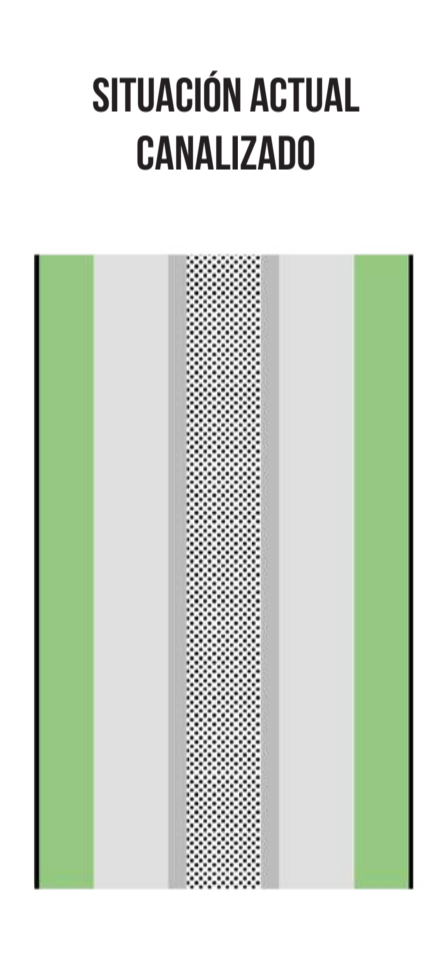
El problema de las inundaciones debe ser tratado desde la escala metropolitana para poder controlar la pérdida de suelo permeable que trae consigo inundaciones más severas. Por esta el río se resistir para proteger el tejido en pedreg, demorar para reducir el riesgo de inundaciones repentinas y almacenar para que la ciudad pueda aprovechar este recurso.

- RO** Área de inundación permanente o casi permanente. En esta área no se puede ubicar ninguna actividad.
- R1** Área de inundación usual, varias veces al año. En esta área pueden disponerse usos aptos para sufrir inundaciones de forma constante.
- R10** Área de inundación escasa, donde en promedio se registra una inundación cada 10 años. En esta área se disponen algunos pasajes y espacios que pueden inundarse esporádicamente.
- R100** Área de inundación sólo en una situación catastrófica. En esta área debe evitarse disponer viviendas, equipamiento de necesidad y cualquier uso esencial para la ciudad.

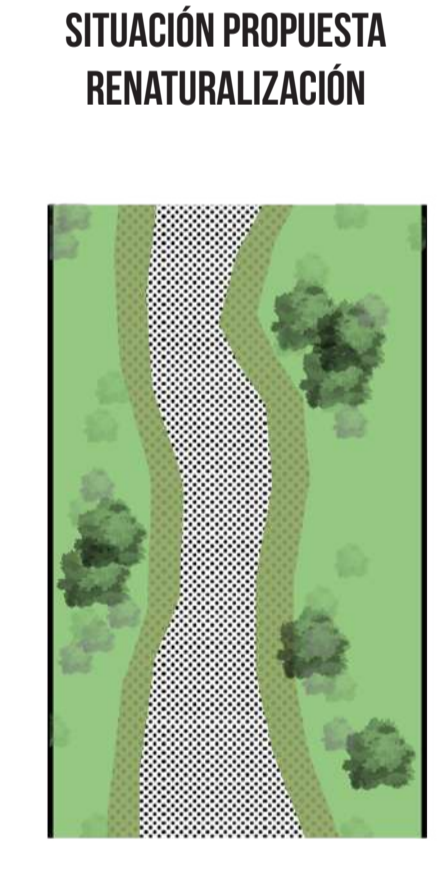


3.2.1 BOSQUE NATIVO / RESERVA BN Espacios donde se propone la conservación o plantación de vegetación autóctona que es la que mejor se adapta a las condiciones naturales del sector. Cuenta con la presencia de numerosos mamíferos, aves, peces y anfibios. La flora se puede categorizar en dos grupos: la "tespina" (algodon, quabacho blanco, mistol) y las especies porteñas como el "bosque semirano" (aromito, chafar, aguaribay). REGENERACIÓN ██████████ SANEAMIENTO ██████████ RECREACIÓN ██████████ PRODUCCIÓN ██████████	3.2.2 HUMEDALES / ACUÍFEROS HA Zonas de predominancia de especies vegetales anfibias, que generan espacios húmedos intermedios entre el río y los espacios costeros. Estos suelos sirven para usos recreativos y de acercamiento de la ciudad al agua, impactación posiblemente en la capacidad de control de inundaciones urbanas al ofrecer mayor filtración del agua y también son un gran aporte para la limpieza del agua a través de sus filtros naturales. REGENERACIÓN ██████████ SANEAMIENTO ██████████ RECREACIÓN ██████████ PRODUCCIÓN ██████████	3.2.3 PASTIZALES / GRAMÍNEAS PG Áreas de vegetación de densidad media, que aportan a la permeabilización del suelo y no presentan gran necesidad de mantenimiento. Componen estas zonas las vegetaciones de gramíneas, pastizales y arbustos, compatibles con distintos usos y actividades urbanas. REGENERACIÓN ██████████ SANEAMIENTO ██████████ RECREACIÓN ██████████ PRODUCCIÓN ██████████
3.2.4 PARQUIZADO / PLAZA / PARQUE PA Áreas con un suelo natural altamente interviniendo, principalmente en plazas y parques urbanos. Pueden desarrollarse distintos usos y programas. La vegetación es principalmente exótica. Son de gran importancia en el sistema de espacios verdes urbanos. Algunos de los elementos que la componen son parques, plazas, corredores lineales verdes sobre avenidas, boulevares y espacios verdes libres en tejidos.	3.2.5 RECREATIVOS / SENSORIALES RS Espacios verdes en donde se promueve el uso de distintos sentidos para vincular el espacio, aportando a la complejidad y variedad ambiental. Algunos de los suelos que se encuentran en esta categoría son campos de flores, aromáticas, bosque ornamental y bosque de luz.	3.2.6 PRODUCTIVOS / HUERTOS PH Zonas en donde se generan usos productivos del suelo, promoviendo el desarrollo de la economía local y laboral. En estos espacios se pueden dar distintos tipos de cultivos para incentivar el mercado de productos artesanales y la producción industrial, y también involucrar de forma directa al usuario con el espacio.
REGENERACIÓN ██████████ SANEAMIENTO ██████████ RECREACIÓN ██████████ PRODUCCIÓN ██████████	REGENERACIÓN ██████████ SANEAMIENTO ██████████ RECREACIÓN ██████████ PRODUCCIÓN ██████████	REGENERACIÓN ██████████ SANEAMIENTO ██████████ RECREACIÓN ██████████ PRODUCCIÓN ██████████

4,3KM DE RÍO RENATURALIZADO



El río sufrió un proceso de artificialización y canalización como respuesta al crecimiento urbano.



Se plantea la recuperación de la condición natural del río mediante la eliminación de la canalización y la reforestación de sus márgenes.

140.000 PERSONAS VIVEN EN ÁREAS INUNDABLES DEL SISTEMA HÍBRIDO URBANO

10 M³/S CAUCE USUAL DEL RÍO RÍO

700 M³/S CAUCE DEL RÍO EN TORMENTAS RÍO



3.4.1 RESISTIR Consiste en estrategias para el control de la inundación, principalmente en el diseño en relación a la recurrencia. Se trata de barreras que se elevan por encima del nivel de recurrencia a proteger, evitando así la elevación del tejido urbano. Las barreras toman distintas formas para adaptarse a usos y actividades urbanas, es decir, se convierten en una infraestructura social. BARRERA EQUIPAMIENTO BARRERA AGRIENTO BARRERA ESCALERA	3.4.2 DEMORAR Se busca generar situaciones de retraso del agua de inundación para evitar su fuerte acumulación en tomas de tormenta y de gran caudal. Estos espacios de retención de agua son periodos para distintos usos cuando están vacíos, pero con una materialidad que permite su inundación. PLAZA INUNDABLE CASCINA INUNDABLE	3.4.3 ALMACENAR Y REUTILIZAR Se trata de sistemas que logran la capacidad de almacenar el agua de tormenta para su posterior uso de la ciudad. Estos elementos aportan a un ciclo más sustentable del agua y también permiten almacenar gradualmente el agua en tormentas repentinas. TANQUE BARR MOVILIDAD TANQUE BARR ESPACIO PÚBLICO FIANZAS DE INFILTRACIÓN
--	--	--

124 HA DE ESPACIOS VERDES INTEGRADOS AL SISTEMA

9,2 M² /PERS APROXIMÁNDOSE A LA SUPERFICIE DE ESPACIOS VERDES QUE RECOMIENDA LA OMS (10M²/PERS)

