

Segunda charla debate: Proyecto Nudo Plaza España

Disertantes: Arq. Elvira (Vivi) Fernández y Mg. Arq. Marcelo Corti

Moderador: Arq. Augusto Bravo

Fecha: Miércoles 13 de septiembre de 2017. 18:00 hs. Aula B



**PROYECTO NUDO
PLAZA ESPAÑA**

Disertantes:
Elvira Fernández
Marcelo Corti

Moderador:
Augusto Bravo

Lugar:
Aula B, 2do. Piso, 2º Cuerpo
Sede Centro

13/9
18hs

SEC EXT **SEC INV** **SEC GRAD**

Miércoles 13 de septiembre / 18hs / Aula B 

Acta síntesis

En su disertación la Arq. Elvira Fernández fundamenta la decisión del Ejecutivo Municipal para el desarrollo de esta obra, integrado a un conjunto de nudos viales, algunos en estudio y otros en proyecto, con el fin de mejorar la accesibilidad integral a la ciudad y en particular de la zona Sur, sector donde el crecimiento por extensión se ha acelerado en el último tiempo.

Por otra parte, el Mg. Arq. Marcel Corti, plantea su posición en relación a la necesidad que los proyectos viarios se enmarquen dentro de una política integral de movilidad, que apunte esencialmente a la sustentabilidad, que priorice el espacio público y la peatonalidad, la diversidad de medios de transporte, evitando la congestión del centro.

Participaron profesores de la casa, egresados, alumnos avanzados y representantes de organizaciones no gubernamentales y público en general.

Abierto el debate se escucharon opiniones a favor y en contra de este proyecto, tanto en sus implicancias macro en relación a su efecto en la estructura urbana como en lo específico del proyecto de vialidad y museo previsto desarrollarse, desde enfoques estrictamente funcionales, hasta ambientales, paisajísticos y patrimoniales.

Se valoró este encuentro como un espacio de conocimiento y difusión de los proyectos de la ciudad, y de reflexión sobre una visión futura, buscando orientar las políticas, programas y proyectos hacia una planificación sustentable, que reduzca especialmente el transporte de vehículos particulares, a favor del transporte público, y el uso del espacio público por el peatón.

Acta completa

Comienza la disertación el Arq. Augusto Bravo quien se presenta como Director del Instituto de Planificación del Área Metropolitana Córdoba, egresado y docente de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba.

El arquitecto expone sobre la modalidad de la presentación y da comienzo a la presentación de los oradores invitados: Arq. Elvira (Vivi) Fernández, quién es profesora titular de la Cátedra de Arquitectura VI, ex decana de esta Casa de Estudios y Directora del Instituto de Planificación Municipal (IPLAM) de la ciudad de Córdoba; Arq. Marcelo Conti, egresado de la UBA, Magister en políticas, proyectos y gestión de la ciudad, Universidad de Barcelona, dirige la revista y editorial *Café de las ciudades*, es asesor urbanístico del Estudio *Estrategia e integra* la red de consultores *La Ciudad Posible*, es Director de la Maestría en Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Córdoba.

Comienza la exposición la primera oradora, Arq. Vivi Fernández. Comienza su exposición en referencia al trabajo que desde el IPLAM municipal se viene desarrollando, sobre los nudos conflictivos de la zona Sur de la ciudad de Córdoba. Cinco vías principales reciben todo del tráfico que fluye desde la zona Sur. Uno de los nodos conflictivos, es el ingreso a la Universidad Católica, otro el ingreso al Barrio Villa El Libertador. En ambos casos, se conjugan dos velocidades: una de paso (Ruta Provincial Nº 5) y otra de acceso barrial.

El caso del acceso a la Universidad Católica es tema de debate, en el *Workshop Infraestructura y arquitectura* organizado por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Córdoba, donde la Arquitecta es invitada a disertar. Ese evento cuenta con la participación de Milton Braga, de Sao Paulo, Brasil, en junio pasado.

Otro de los nudos conflictivos estudiados por el IPLAM municipal, es el encuentro de Cruz Roja y Vélez Sársfield. La Arquitecta explica el incremento de tránsito que el mismo presenta por las urbanizaciones próximas —la reciente urbanización Manantiales—, así como el sistema vial colapsado del entorno —calle Friuli entre otras—.

El acceso a Ciudad Universitaria es otro de los puntos analizados por el IPLAM. El desarrollo de un Curso sobre *Movilidad Sustentable* a cargo del Centro Latinoamericano de Formación Interdisciplinaria (CELF) es una nueva oportunidad de debate sobre esta temática. En ese contexto destaca, la problemática del estacionamiento en Ciudad Universitaria, y la dificultad de tránsito en algunas de las calles, entre éstas la calle Norez Martínez y la necesidad de adaptar su diseño —para, entre otros, reducir la velocidad de paso de los vehículos—.

A continuación refiere a la problemática de tránsito en el nudo vial Plaza España. Destaca la conflictividad funcional que el mismo presenta, con un caudal de 7000 autos en horas pico.

Refiere a diferentes hipótesis que se ensayan, entre las que se destaca un posible traslado de la plaza, el empleo de un modelo de carriles selectivos por trayectos —como la solución empleada en el nudo Plaza Marqués de Pombal en Lisboa—, hasta el incremento de un carril más

sacando espacio a las aceras. Todas estas soluciones de tránsito, si bien otorgarían una mayor fluidez, se consideran transitorias e insuficientes.

En el proyecto finalmente acordado, se manejan inicialmente varias estrategias de viaductos, Ambrosio Olmos y Poeta Lugones, Hipólito Yrigoyen-Parque Sarmiento, de Norte a Sur y de Sur a Chacabuco. Finalmente los estudios de tránsito, acuerdan con el paso Hipólito Yrigoyen - Chacabuco de Sur a Norte.

En 2015, en el *Encuentro Internacional de Movilidad Sostenible* organizado la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales y el Instituto de Planificación Municipal (IPLAM), se debaten mejores prácticas orientadas al transporte. En esa oportunidad, surge el tema del aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria, para el transporte público y privado. Gestiones iniciadas oportunamente con la administración del ex Ferrocarril Belgrano y Mitre, indican que para ello es necesario pensar en llevar el tren de cargas fuera de la ciudad. Si bien éste, como el subte, es posible, requieren de fondos para su financiamiento.

Se estudian otras vías que permitan aliviar el tránsito de paso por la ciudad, La Cañada, y su apertura hasta Manantiales, para aliviar Cruz Roja. El sistema de ciclo vías y parques para la ciudad.

La Arquitecta concluye que la ciudad es *“...un combo, tiene de todo, tiene usos peatonales, usos de vehículos privados, tiene transporte público, tiene lugares de esparcimiento...”* no todo son vías para el tránsito vehicular. Destaca el proyecto de una rambla en la costanera entre el puente Sarmiento y el puente Antártida, donde la calzada cede tres metros y medio para hacer un gran parque público en esa zona.

Como síntesis, la Arquitecta Fernández reflexiona *“...yo he leído en varias publicaciones en relación con el nudo que hay que hacer una propuesta integral de movilidad y transporte, lo que pasa es que las propuestas de transporte están conectadas con lo que es la ciudad, con lo que se vive en la ciudad, con lo que hacen los ciudadanos dentro de la ciudad, nosotros creemos que el modelo del zoning de separar o segregar los modelos dentro de la ciudad, es un modelo que podría haber funcionado hasta una cierta escala de la ciudad pero en los últimos años es un modelo que está fracasando estrepitosamente...si seguimos teniendo una ciudad que está diseñada para el manejo en automóvil, no podemos suponer que vamos a disuadir a la gente que no use el automóvil, la única forma de disuadir el uso del automóvil es cuando los viajes obligados no deban hacerse, y los viajes que se hacen sean los viajes por placer, ese es el giro óptimo de la vida en la ciudad, pero para eso no podemos tener la residencia por un lado, el trabajo por otro, el comercio por otro porque nos estamos condenando nosotros mismo a seguir usando el automóvil particular... creemos que tenemos que volver o empezar a discutir un modelo de ocupaciones del territorio y de expansión distinto al que viene dándose hasta ahora...”*

Finalmente, la arquitecta invita a los asistentes a participar de un nuevo Encuentro organizado por el IPLAM sobre investigadores que estudian la ciudad, el 18 y 19 de octubre próximos.

Continúa la exposición el Arq. Marcelo Corti quien inicia su presentación refiriendo a la problemática ambiental que presentan las ciudades, a las causas de este proceso, y a la necesidad indiscutible de contar con un buen sistema de transporte público, de lo que hoy Córdoba carece.

Reflexiona sobre el rol que tiene el auto en la ciudad, y del espacio que ocupan en el centro las playas de estacionamiento, espacio que debiera estar destinado a otros usos y residencia. El desplazamiento del auto del centro requiere potenciar el transporte público, el subte, el sistema

ferroviario. En ese sentido destaca los estudios del IPLAM metropolitano para reconvertir las estructuras ferroviarias y la posible introducción de sistemas livianos de desplazamiento.

Aclara –que aunque no es especialista en el tema movilidad- desde su experiencia cree necesario pensar alternativas para que el auto no llegue al centro de la ciudad, sino a puntos distantes 15 ó 20 cuadras del mismo “...como en las principales ciudades del mundo donde grandes playas permiten dejar el auto mientras esperamos el subte, esperamos un sistema de BRT, o esperamos el tren liviano, podemos llegar con el auto a un lugar en la periferia o a un lugar cerca del centro donde utilicemos un sistema de transporte más accesible...donde la ciudad se haga más peatonal...la ciudad modelo de los 80 con áreas peatonales, para que se recupere o amplíe más esta cuestión...”

El arquitecto exprese su preocupación por hacer de la ciudad un espacio más amigable “...me preocupa más la imposibilidad de cruzar de una vereda a otra en plaza España... para llegar al Parque Sarmiento...”

Respecto del proyecto nudo vial Plaza España expresa: “... yo no soy residente de toda la vida de Córdoba, hace 8 ó 9 años que vengo periódicamente y ahora estoy viviendo de manera permanente y realmente son pocas las veces que he visto embotellamientos en este nudo de una magnitud que uno diga que esto amerita una obra de suma importancia...no cuestiono la calidad de la repuesta si no cuestiono la pregunta que nos formulamos...”

Y completa su pensamiento respecto de Córdoba: “...creo que en otros sentidos la ciudad está desarrollando algunos temas interesantes...así como algunos procesos de organización o convivencia en algunas calles del centro por lo que vamos recuperando esa idea, la idea de lo peatonal que había quedado muy cortada entre Colón y la plaza San Martín en un momento, está extendiéndose, hay proyectos en marcha, como saben mejor que yo. Vivi, la calle Belgrano por ejemplo, hablamos de sistemas de convivencia, sistemas que permitan ampliar el espacio de la peatonalidad y racionalizar el uso del transporte público...”

Respecto de la Costanera del Río Suquía y el proyecto de ampliación de aceras, y de integración de verde, el Arq. Corti indica: “...esto que vos mencionas de la Costanera a mí me pone muy contento... porque yo siempre me pregunto porque la Costanera tiene que tener 8 ó 10 cuadras de extensión con 6 ó 7 carriles cuando a los 500 metros tenés de nuevo dos carriles con lo cual es simplemente ampliarle el espacio al auto por unas pocas cuadras...”

Respecto de perspectivas de desarrollo futuro: “...las principales ciudades del mundo están trabajando con estos temas, las ciudades que mejor están resolviendo estos temas lo están haciendo no negando el auto, sino tratando de frenar, impedir o limitar el uso del auto en el centro. La ciudad de Singapur que en este momento debe ser una de las sociedades, que si bien no desde el punto de vista político porque son totalmente autoritarios, pero desde el punto de vista urbanístico es uno de los ejemplos mundiales y está trabajando desde hace muchos años prácticamente con la prohibición del ingreso del auto al centro de la ciudad, así como Londres, o París. Ustedes me dirán, bueno, eso se da en países desarrollados donde yo puedo dejar el auto en mi casa y tengo un subte a 3 cuadras de casa que me deja en 15 minutos en cualquier lado, bueno en la ciudad de Buenos Aires de donde yo soy -y donde hace 30 ó 40 años mirábamos a Córdoba como un ejemplo de lo que se podía hacer-hace algunos años se tomó la decisión de establecer en toda la zona del microcentro una zona de convivencia y hubo mucha oposición, por supuesto los comerciantes son los primeros que se quejan, los que tienen oficinas en esa zona y demás, hoy esa zona ha sido recuperada para el turismo, una zona que hace 10 años

cuando no era peatonal se la miraba como un lugar donde nadie después de las 6 de la tarde se podía mantener, hoy es una zona que ha recuperado su noche, que ha recuperado una actividad, gastronómicamente no se puede creer, bueno creo que realmente son los ejemplos del mundo donde podemos buscar otra forma de vivir nuestro centro..."

Respecto de la prolongación del Boulevard desde Chacabuco a Maipú, opina: " ... a mí me parece muy buena, que como parte de todas estas operaciones se prolongue el boulevard desde Chacabuco hasta Maipú, que sería absolutamente independiente de cruce vial..."

Completa su pensamiento agregando que es importante que todo este debate contribuya a que por lo menos tengamos presente esta cuestión, que no se trata sólo de facilitar la llegada al auto al centro... es mucho más sostenible y razonable bajarse del auto que acceder al propio centro.

Finalmente vuelve sobre el caso del nudo vial en cuestión y expresa su preocupación en base a lo conversado en la audiencia pública "..." *...se dijo que en realidad todas las criticas apuntaban al auto, pero que en realidad esta obra iba a ser muy beneficiosa para el transporte público por que circulan muchas líneas de colectivos, cosa que es cierta, yo soy usuario de colectivos y realmente es una zona donde circulan muchas líneas, pero en el video de la presentación, por lo menos el que sale en la Voz del Interior, aparece el túnel usado por autos y los colectivos dan la vuelta por la rotonda, esto no quiere decir que la obra no pudiera beneficiar eventualmente al colectivo, porque bueno se supone que si el auto no circula por la rotonda el colectivo va a tener un paso más fluido..."*

Para concluir respecto de la importancia de revisar el ingreso de vehículos particulares al centro de la ciudad expresa "..." *...en todo caso esto es anecdótico, pero marcaría un cambio de discurso que me parece positivo siempre y cuando implique un reconocimiento de que lo que estamos necesitando no es la llegada al centro de la ciudad, si no a buscar otras formas de que lleguemos al centro sin necesariamente usar el auto."*

Terminada las presentaciones, los asistentes debaten. Se expresan a continuación las principales opiniones y preguntas emitidas por algunos de los asistentes.

Asistente 1. Usuario de transporte público.

Quiero que sepan que hay 16 líneas de colectivos, que prácticamente todos los colectivos de la zona Sureste bajan por ahí y que se producen demoras en la plaza... yo soy usuaria y paso cuatros veces por día por la plaza y efectivamente los colectivos, autos, esperando que se ponga el semáforo en verde también genera polución.

Asistente 2. Técnico municipal.

Se consideró la opción de sacar los semáforos para que funcionar realmente como una rotonda pero hicieron un modelo técnico en el que vieron que tampoco andaba la cosa....Vamos a hacer otra reunión, a fin de mes, a la que también los convoco, para que discutamos ya que estamos en tratativas del municipio con la gestión por el tema del destino del Belgrano cargas, de la estación Belgrano, de todas esas hectáreas, del rombo Forja, que son dos de los temas más tocados en esta facultad en la tesis de los últimos 15 años y vamos a escuchar propuestas de que se puede hacer con estos espacios. La idea es que la Nación va a hacer un concurso nacional de ideas y estaría bueno que nosotros también planteemos un poco dramáticamente como vemos estos dos sectores de oportunidad que son lo más importante que quedan en la ciudad.

Asistente 3. Egresado con experiencia en el exterior.

La plaza España aunque no lo crean es para Córdoba como la plaza de la Concorde en París, o el Arco del Triunfo en Carrusel y ellos tienen los mismos problemas que tenemos en Córdoba y nadie se planteó ni tirar abajo, ni hacer un túnel abajo ni trasladarla, yo creo que con mi visión después de volver a Córdoba en 25 años, es que la ciudad está para atrás, es triste, no quiero ser duro pero algo pasó, no hicieron las cosas que se tenían que hacer, no hay un modelo de ciudad a donde ir. ¿Qué ciudad queremos? Tenemos que empezar a trabajar entre todos los actores de la ciudad, técnicos, políticos, empresarios, nos tenemos que sentar a ver qué hacemos con la ciudad, lo primero que tenemos que hacer es controlar los usos del suelo, aquí Ordenanzas de uso de suelo que son parecidas a códigos de edificación y se confunde, lo que yo veo es el que el gran problema de Córdoba es el crecimiento sin control, el uso del suelo no es incentivado a incrementar la densidad en áreas decadentes y permitirle al ciudadano de Córdoba caminar a su oficina, tomar un transporte público, lo que aconsejo es que hagamos un párate de todo, nos vamos a sentar a discutir porque hay problemas muy serios, se tienen que tomar decisiones de corto, mediano y largo plazo. A corto plazo reveamos el problema de transporte urbano tal cual como está, para ver si podemos recuperar corredores, tengamos líneas de ómnibus que funcionen como metro, que tengan una frecuencia de 3 minutos por tal corredor, con nodos de intercambio, que eso se puede hacer muy rápidamente, resolverlo en pocos meses y a su vez otra medida a corto plazo, como dijo el arquitecto, limitemos el ingreso del vehículo privado al centro de la ciudad. Lo que yo creo que tienen que hacer ustedes es hacer un plan de mediano, corto y largo plazo y no es la solución un túnel que cuesta 300 o 500 millones de pesos, sumado a que este proyecto no trae valor público, ya que no es un bien para todos y esta obra sólo va a ser para beneficio de la gente que está alrededor, donde está la mayor concentración de capital en Córdoba, y no va ser beneficiosa para el resto, les pido que discutamos entre todos los actores que se puede hacer, hagamos un plan, veamos qué ciudad queremos y después si queremos gastar los 500 millones de dólares los gastemos.

Asistente 4. Pregunta

¿Cuánto tiempo va a tardar la obra?

Arq. Fernández. Respuesta

El plazo de obra asignado es de 10 meses, después viene la demora por lluvias y otros inconvenientes que se dan.

Asistente 5. Pregunta

Se habló de la plaza España, ¿pero qué va a pasar con el Parque Sarmiento? Recientemente se lo declaro monumento histórico nacional.

Arq. Fernández. Respuesta

Estuvimos haciendo un trabajo interno con distintas áreas municipales para sacar adelante un proyecto de recuperación del Parque Sarmiento, lo hemos trabajado y tenemos la aprobación del Instituto de Patrimonio de la Nación, vino con nosotros el especialista Fabio Grementieri, vimos con el todo lo que se iba a hacer y por suerte estamos ahora tramitando para invertir en el parque una inversión bastante significativa casi de 80 millones de pesos.

Asistente 6. Pregunta.

Yo soy geógrafa y lo que pude observar es que una calle va a travesar por encima del parque.

Respuesta asistente

Esa parte por donde pasa la calle era la antigua casa de Crisol que tenía ocho hectáreas, por eso cuando la mandan a derrumbar en 1912, inmediatamente un grupo de amigos -como diciendo tenemos un espacio verde como para hacer una cancha- hacen el club deportivo social Córdoba que luego en 1925 se hace Lawn Tennis Club, pero quédate tranquilo que no pasa, no tiene fundamentos ni cartográficos ni instrumento alguno.

Asistente 7. Asistente representante de la organización no gubernamental *Preocupados por el Microcentro* de la ciudad de Córdoba.

Soy el mentor de una ONG que se llama Preocupados por el Microcentro, por esta razón me preocupa todo lo que sea urbano y lo que tenga que ver con mi ciudad, vine porque en la presentación aparecía como disertante el arquitecto Roca, celebro la participación de mi amiga Vivi Fernández, pero yo quería discutir con Roca, quería saber porque su vigencia omnipresente a través de 50 años, porque no deja lugar a los nuevos arquitectos con nuevas ideas porque la ciudad de Córdoba, especialmente el centro donde yo vivo desde hace 50 años y en el que desarrollo mis actividades, donde toda mi familia ha vivido sobre la peatonal, todos vivimos sobre la peatonal, la conocemos de memoria, sabemos que esta gestión no hace nada por la ciudad de Córdoba y yo le niego toda autoridad y capacidad moral y ética para ocuparse de temas tan importantes como son los temas urbanos de la ciudad y pretender hacer una obra tan importante como esta es sortear la plaza España, me resulta por lo menos, sospechoso; no pongo en tela de juicio la capacidad de los equipos técnicos, pongo en absoluta tela de juicio a los equipos políticos, yo le veo mal olor, simplemente eso le quería decir a Roca cara a cara, yo le tengo una gran estima pero me gustaría que se haga a un lado ya, en este momento se está levantado el solado en la calle 9 de julio al 300/400, he hablado con los peones que están haciendo el trabajo, porque yo vivo ahí, ¿qué me dicen los peones? Que el Arquitecto Roca se ha opuesto a que le toquen los canteros y se ha opuesto al plan del IPLAM, quien será Roca para estar retocando lo que hace el IPLAM en el año 2017. Le digo a la arquitecta Fernández que no se ha evaluado y tampoco se ha desarrollado la idea de trasladar la plaza a otro lugar y traspasarla con las avenidas, y punto, cuando yo leí en el diario que además de quererla sortear por abajo, no sortearla por arriba para no molestarlo a Roca, esa es la verdad, cuando yo escucho además que debajo de la plaza se tiene proyectado un museo y que el diseño lo va a hacer Roca, yo creo que ya estamos todos delirando.

Asistente. Respuesta

Yo estuve en la obra y Roca en ningún momento se opuso, hubo una observación desde el mismo patrimonio, ya que hay un decreto todavía no derogado, en esto además hay cosas que no se pueden sacar porque forman parte del patrimonio y por otra parte abajo no es un museo, lo que falta en Córdoba es un espacio donde los jóvenes puedan intervenir y que pueda participar cualquiera. No lo pudimos hacer pero está el proyecto, es un túnel peatonal que entra por un lado y sale por otro y que se abre y se cierra, peor hoy la clave económica no lo permite, y con respecto a la parte de los canteros está dispuesto a modificar todo.

Asistente 8. Pregunta asistente.

Recuerdo que el año pasado participe de una jornada con la embajada de Suiza, con la Facultad de Ingeniería, en esta jornada se invitó a unos especialistas en transporte y mostraron el caso de Zúrich de como ciertas dinámicas no sólo están incentivando al poco uso del auto si no que están incentivando a comprar cada vez menos autos. En esa misma lógica, Buenos Aires propone un concurso para transformar su acceso Norte en un parque lineal, casi como si hubiera una tendencia mundial a cuestionar al auto, en base a eso pienso en el proyecto que se quiere proponer, ¿se pensaron algunas otras alternativas, antes que por ejemplo, resolver ese nudo?. ¿Está correcto que se invierta en el auto, no hay otras prioridades anteriores que un uso exclusivo?

Arq. Fernández

En realidad si uno toma la inversión que se va a hacer es un nudo en la Plaza España, es una visión totalmente sesgada porque en igual que en una familia donde hay que poner un poco de plata para los chicos, otro para la comida, otro para la casa, etc. en la ciudad es parecida, entonces yo quiero que sepan los que no lo saben de qué desde el Instituto de Planificación Municipal hemos elaborado diez proyectos para mejorar el uso peatonal de la ciudad como de las centralidades existentes en la ciudad por un monto que es aproximadamente equivalente al que estamos hablando del nudo, por otro lado se está haciendo una inversión en el solo bus que es la forma de que el colectivo llegue mucho más rápido, se hizo la Sabatini, ahora viene la Bulnes, se está invirtiendo también otro dinero en mejorar el sistema de ciclo vías, porque si uno dice que vamos a tirar la plata en un paso nivel en la plaza España suena a que el único dinerito que había lo vamos a gastar en eso y no es así. Ha habido en distintas obras por supuesto, después también están las obras barriales, los dispensarios, las escuelas, la atención primaria de salud y todas esas cosas.

Asistente 9. Pregunta Asistente.

Al Arq. Corti, ¿Las fases de disuasión que usted propone como posible alternativa, no estarían provocando la misma situación parcial de uso en el centro nocturno de la ciudad de Córdoba, no es pensar en grandes superficies que liberan el problema en el centro de Córdoba, pero lo trasladan al exterior?

Arq. Corti

No porque justamente las playas de disuasión, por su propia naturaleza, se hacen en áreas no centrales, donde se le pone prioridad a cercanía de grandes avenidas o a accesos viales importantes y desde las cuales, se espera contar distintos sistemas de transporte público que te llevan al centro. Aclaro, que propongo estudiarlo, yo si tuviera que elegir entre las vialidades para tratar de mejorar la entrada del auto al centro o estudiar algún sistema de playas de disuasión más algún sistema que medie con el transporte público, me parece que sería una mejor opción, en ese sentido algo también que se vincula con algo que se comentó acá sobre planificar y después accionar, si obviamente, pero por un lado la ciudad no puede detenerse y por otro la ciudad no puede esperar veinte años a que tengamos un sistema de metro, hay que buscar soluciones paulatinas y progresivas, mientras trabajamos por mejores sistemas de transporte público.

Ya al cierre de la presentación, el Arq. Fernando Díaz, profesor de Urbanismo II B, agrega cinco reflexiones sobre el tema de debate:

La **primer reflexión** “la ideología del auto”, la cultura urbana ligada al automóvil, como antítesis del fracaso de transporte público, el auto como sinónimo de libertad de movimientos, status social, por el contrario, todo aquello que tiene que ver con el colectivo, pierde protagonismo. Se sigue promoviendo el uso del automóvil a través de nuevas obras de infraestructura.

Una **segunda reflexión** es la cuestión de la problemática específica del nudo vial, el dato empírico lleva a pensar, por uso reiterado de este espacio, que no son tantas las situaciones de embotellamiento o demoras importantes que se producen en éste.

Una **tercera cuestión** tiene que ver con la pertinencia de la obra, en la década del 80, durante el primer gobierno de Mestre (padre), bajo el lema *de la periferia al centro*, Córdoba era una ciudad modelo, a nivel nacional y también internacional. La inversión pública en los últimos años va donde está el dinero, en tanto otros sectores urbanos se encuentran abandonados. Actualmente, la inversión pública en el sector, le otorga gran calidad urbana, apoyado en un conjunto de obras de intervención sobre espacio público, alumbrado, ensanche de veredas.

Una **cuarta reflexión** cabe preguntar ¿a quién beneficia esta obra? Desde un criterio distributivo, es importante conocer quiénes son los habitantes que se ven beneficiados con este proyecto, frente a la carencia de obra pública significativa.

Una **quinta reflexión**, la sistematización nudo vial Plaza España, no es un tema nuevo, durante el gobierno de Kammerath, ya se pensaba conjuntamente con la apertura de suelo urbano hacia el sur. Efectivamente, se realizan entonces una serie de sistematizaciones como son Camino San Carlos, Camino San Antonio, donde se localizan un conjunto de emprendimientos privados del tipo *countries*, urbanizaciones cerradas y otras. El profesor concluye su exposición preguntándose, cuales son los sectores urbanos, que una vez más, se ven beneficiados con la erogación pública y el dinero de todos.