

VARIABLE FÍSICO - PERCEPTUAL

ESCALA MEDIA

PLANOS ESCÉNICOS



(c)

En la zona conocida como Chacra de la Merced, aparecen una serie de lagunas producto de la extracción de áridos para la construcción de dicha autopista. De una singularidad sin igual dentro de la circunvalación, captan de inmediato, la atención del automovilista. Es uno de los pocos lugares que dada su apertura visual se puede llegar ver las llanuras de sembradíos. La vista se pierde en el horizonte. Este paisaje goza de mucha naturaleza y al estar sobre el costado no urbano y con mucha presencia de agua, la fauna es próspera, principalmente, en aves.



VARIABLE FÍSICO - PERCEPTUAL

ESCALA MEDIA

PLANOS ESCÉNICOS



(d)

Este escenario se caracteriza por su antropización, la imagen consiste en una sucesión eterna de techos de viviendas de bajos recursos transmitiendo un color ambiental gris y una sensación de marginalidad con puntos focales a modo de «telón de fondo» de fabricas de una escala muy grande, entre ellas, FIAT. Este paisaje llega a percibirse de esta manera porque cambia en este tramo de la vía el punto de observación del automovilista. La autopista sube aprox 8 metros por sobre la cota del tejido urbano y es el único lugar donde esto ocurre propiciando las vistas amplias hacia ambos márgenes de la vía.



VARIABLE FÍSICO - PERCEPTUAL

ESCALA MICRO

LA PERCEPCIÓN DEL SITIO

El sitio que elegí para desarrollar el trabajo es un claro ejemplo de «no lugar», la sensación de anonimato es constante. La percepción está en relación directa con el tiempo, ya que sólo se lo recorre dentro de un medio de transporte a una velocidad regulada y controlada.

El tiempo en el que transcurre el paso por este sitio es breve, no obstante, alcanza a entenderse como un espacio de grandes dimensiones, muy disperso, que no se aprecia como unidad, sino como la sumatoria de partes (accesos, cruces, colectoras) que están en relación a funciones de conectividad externas a él. Los espacios resultantes entre las vías se perciben como grandes vacíos, la vida, tanto vegetal como animal es casi inexistente.

Las imágenes resultantes son estériles, se aprecia una antropi-

zación estandarizada, falta de arraigo con el sitio y no se ven hechos culturales significativos.

Las ramas que lo componen, están muy distantes unas de otras, por lo que no se percibe como en otros nudos más compactos, en los que se puede divisar hasta un «interior». En este caso, al contrario, las vistas se fugan principalmente hacia el norte, debido a que el nivel de suelo va descendiendo hasta el río y las perspectivas se abren.

Todos los accesos y egresos propios de distribuidor, aunque homologados en términos estéticos, se muestran diferentes desde el punto de vista paisajístico, sin percibirse como partes de un todo, muestran distintos escenarios, aleatoriamente. Los límites y la claridad que este sitio no muestra, se traduce en una falta de carácter e identidad.



VARIABLE FÍSICO - PERCEPTUAL

ESCALA MICRO



«... INGRESANDO A LA CIUDAD.....»

Este escenario es el que recibe al que entra a la ciudad. Como espectador, interpreto que estoy ingresando a la ciudad porque terminó la autopista por la que circulaba, entonces llego a la conclusión que algo está pasando, pero nada me indica que esté arribando a la Ciudad de Córdoba. Ningún valor simbólico se hace presente en esta imagen.

Si me pongo en el lugar de alguien que arriba por primera vez, en este punto, «entendiendo o suponiendo» que he llegado a la ciudad, me pongo en alerta de ver y percibir como es este lugar nuevo para mí. La primera imagen es desconcertante, algo inquietante y desorientadora, lo que alcanzo a divisar en el remate de esta aguda perspectiva no está a la altura de lo que está sucediendo y en este momento me surgirían algunas inte-

rogantes como... ¿Llegué a Córdoba? ¿Dónde está el centro? ¿Cómo llego? Tristemente no tengo ninguna respuesta, el centro de la ciudad no se lo vé desde este nivel y dadas las condiciones inhumanas e indiferentes de la red vial, no puedo detenerme, ni preguntarle a nadie. Debo tomar alguna decisión al volante y tiene que ser ya... porque no traje un plano....

Esta sensación, exacerbada en el relato, habla de que es un momento crítico en el viaje, que se suscita después de hora y media viajando en línea recta por una autopista sin sobresalto alguno. El sitio de estudio, en este tema, claramente no responde a las circunstancias. Periferia, marginalidad y anonimato son sensaciones con las que podría definir este plano escénico.



VARIABLE FÍSICO - PERCEPTUAL

ESCALA MICRO



«... LA CIRCUNVALACIÓN HACIA EL NORTE.....»

Esta foto corresponde a una toma desde el puente. La legibilidad desde el punto de vista paisajístico es muy bueno hacia este punto, las vistas son abiertas y se pierden en el horizonte. Hacia allí, sin dudas, se dirigen las miradas. Esta es una sensación agradable, pero a su vez, trae planos escénicos lejanos que son bellos, pero no son tan representativos de Córdoba. Como este sitio de estudio es la primera imagen del que llega a la ciudad, considero que se debe ser cuidadoso y selectivo para no transmitir una imagen errónea. No se alcanza a percibir de manera clara los límites del distribuidor, ni áreas de amortiguación programadas, sólo el espacio se fuga y se pierde producto de la topografía y el azar.

Interesa de ver el juego de desniveles que resultaron de la construcción del nudo vial, se aprecian praderas ondulantes, aunque ensuciadas por elementos vegetales fuera de escala, pequeños que luchan por crecer y se perciben como «tristes» en el paisaje y agonizantes.



VARIABLE FÍSICO - PERCEPTUAL

ESCALA MICRO



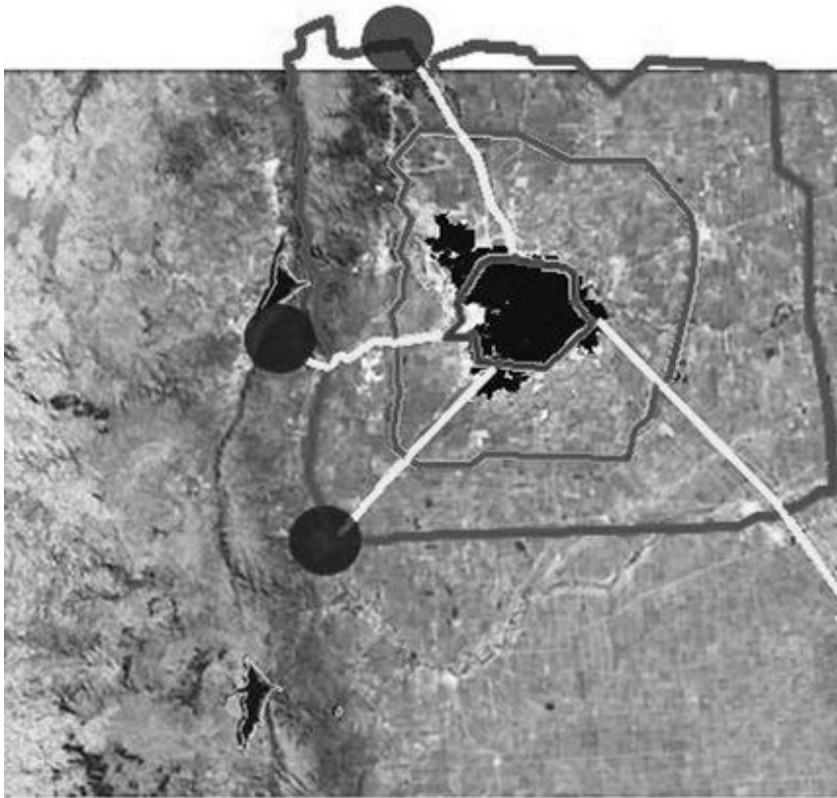
También desde el puente, por ser el punto más alto y céntrico del sitio, esta foto mira hacia el sur de la circunvalación. Lo primero que impresiona es el gran desnivel existente y como ese conjunto de viviendas improvisadas de un lenguaje difuso se abalanzan sobre una de las calzadas de la vía. Sabiendo que se circula a alta velocidad, me produce una sensación inquietante y conflictiva en este diálogo. La seguridad vial, da la impresión de no estar garantizada, ni para los conductores ni para los residentes.

La imagen se presenta muy desequilibrada, la margen exterior aparece vacía y no compensa el peso que tiene el otro borde en esta fuerte perspectiva que se pierde hacia el sur. Es un plano escénico que se caracteriza por ser desequilibrado, conflictivo y poco claro.



DIAGNÓSTICO

ESCALA MACRO



VALOR PAISAJÍSTICO – TERRITORIAL

Entre otras cosas, los flujos de movimiento entre Córdoba Capital y las ciudades satélites llevan a estructurar el territorio a través de la red vial. Con el master plan del I.P.L.A.M., se logrará entender la ciudad en su conjunto, apreciando su fisiografía, cultura, recursos naturales, antrópicos, etc.

Se atraviesan desde paisajes urbanos, turísticos hasta paisajes productivos, al este. Y, por otro lado se contiene y planifica el crecimiento de la ciudad cuidando aspectos paisajísticos – ambientales.

Circunvalar una ciudad sobre una vía de alta velocidad permite descongestionar el centro de la ciudad y permite accesos rápidos a distintos puntos de la misma. Esto es conveniente, pero en este caso también se utilizó como herramienta para contener el crecimiento urbano, entonces, como «pieza impuesta» aparece en el paisaje rompiendo el tejido, materializándose como una barrera y dejando como resultado un tejido de borde confuso y degradado.

PROBLEMAS DETECTADOS

Existieron planes de forestación en la R.A.C. La falta de mantenimiento en el riego y cuidados de las especies vegetales son la principal causa por la que no se llegan a concretar y sostener los proyectos en el tiempo.

La circunvalación se suele congestionar en horarios pico, ya es inminente una ampliación.

POTENCIALIDADES E IDONEIDADES

La Circunvalación de Córdoba como un Parque Lineal otorgaría a la ciudad un sentido identitario y un sistema de espacios verdes conectando los principales parques urbanos, que junto con el eje verde del río Suquía, mejoraría la calidad ambiental de los cordobeses.



DIAGNÓSTICO

ITINERARIO EN EL CUADRANTE ESTE DE LA CIUDAD

Se realiza a través de una autopista que circunvala la ciudad y ofrece una compleja interpretación de Córdoba Capital. En él se atraviesa el Río Suquía y todas las plataformas que éste fue dejando y que forman parte de la memoria de la ciudad, por lo que podemos decir que en el itinerario se puede interpretar parte de la fisiografía y la historia de los cordobeses. Dos cruces con el F.F.C.C. (al N.E. por encima y al S.E. por debajo) y el cementerio San Vicente como valor paisajístico cultural, completan este aspecto.

La relación con el tejido va mutando, de un norte residencial y comercial de recursos medios-bajos en ambas márgenes, con tensión de usos materializado con cruces peatonales aéreos, y áreas vacantes; a un recorrido sur, en donde la vía se muestra más como barrera física y perceptual, con una imagen industrial al S.E.

Los puntos estratégicos se manifiestan principalmente en el medio del recorrido, de distinto interés paisajístico, a saber:

Valor simbólico: encuentro de la autopista Córdoba-Rosario con la circunvalación como puerta de ingreso regional a la ciudad.

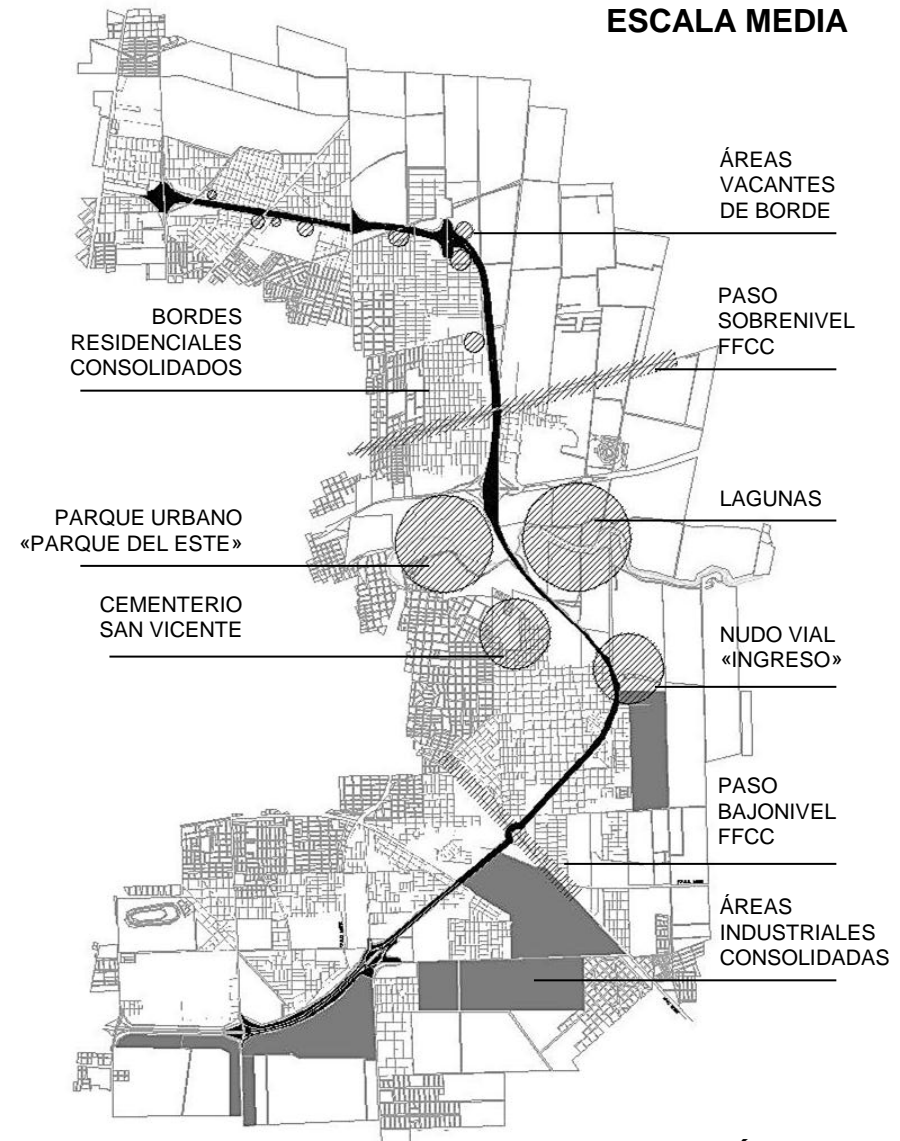
Valor recreativo – conectivo: «proyecto parque del este», rescato su potencialidad de ingreso al centro de la ciudad a través de las costaneras y recreativo como parque urbano.

Valor recreativo – lúdico: potencialidad como espacio verde natural, integrado por lagunas en Chacra de la Merced.

POTENCIALIDADES E IDONEIDADES

Un proyecto paisajístico integral en este itinerario, pondría en valor los recursos propios de la ciudad, mejorando la cotidianeidad de los usuarios de la circunvalación y la imagen regional de Córdoba.

ESCALA MEDIA



PLANO SÍNTESIS

DIAGNÓSTICO

ESCALA MICRO

PROBLEMAS DETECTADOS

Vuelvo al punto de partida. La problemática detectada se relaciona directamente con el MARCO CONCEPTUAL, la falta de relación con el Hombre, su significado e identidad lo caracteriza claramente como un «no lugar»

En el desarrollo proyectual del distribuidor, no se han considerado criterios paisajísticos integrales e interdisciplinarios en la planificación territorial de la vía.



POTENCIALIDADES E IDONEIDADES

Intervenir en «no lugares», representa un desafío cuyos aportes contribuirían en problemáticas actuales y posicionaría a Córdoba como una ciudad a la vanguardia en nuevas tendencias y desarrollos experimentales.

VALOR DE RECUPERACIÓN:

Los aspectos naturales del sector de estudio están completamente antropizados: Las barrancas naturales se convirtieron en muros de contención, la topografía responde a la función del distribuidor vial, apareciendo un perfil nuevo donde antes era un terreno en declive hacia el río Suquía.

El agua aparece como un elemento controlado, canalizado y la vegetación que había fue removida para la construcción de dicha pieza urbana. El aspecto natural no es el característico del sector, incorporarlo ayudaría a mejorar la calidad ambiental de la zona.

VALOR SIMBÓLOCO Y DE CONECTIVIDAD:

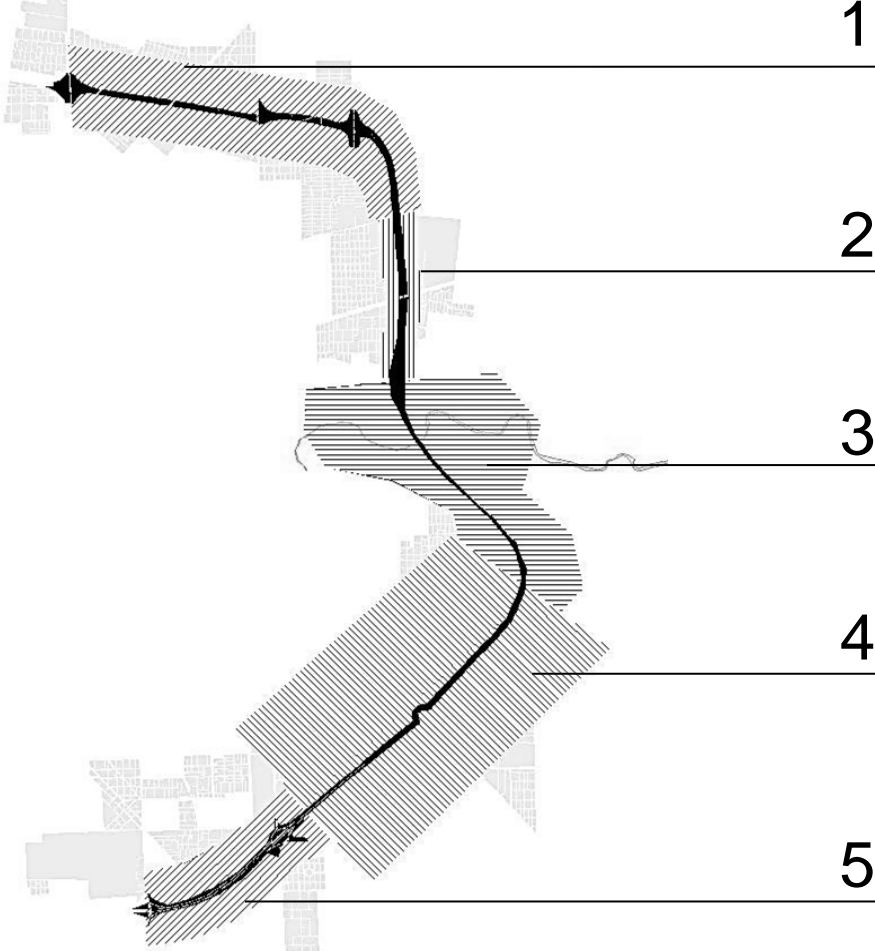
La funcionalidad es el sentido de creación del nudo vial. Marcando fuertemente el territorio, está diseñado desde la circulación en automóvil. El grado de antropización es muy alto en el sector de estudio, definiéndolo. No obstante el sentido de apropiación es nulo, al igual que su relación con el entorno, la cual no es buena, (principalmente con el tejido urbano) debido a la incompatibilidad de usos y actividades, con cierto grado de peligrosidad.

La conectividad que brinda este acceso es muy importante a nivel regional, esto podría resaltarlo afianzando un sentido identitario y simbólico.



ÁREAS HOMOGÉNEAS

Dentro de la Unidad que representa en el proyecto la RED VIAL, se distinguen en este itinerario, subunidades de paisaje distinguidas por su relación con el entorno. A saber:



1



2



3



4



5

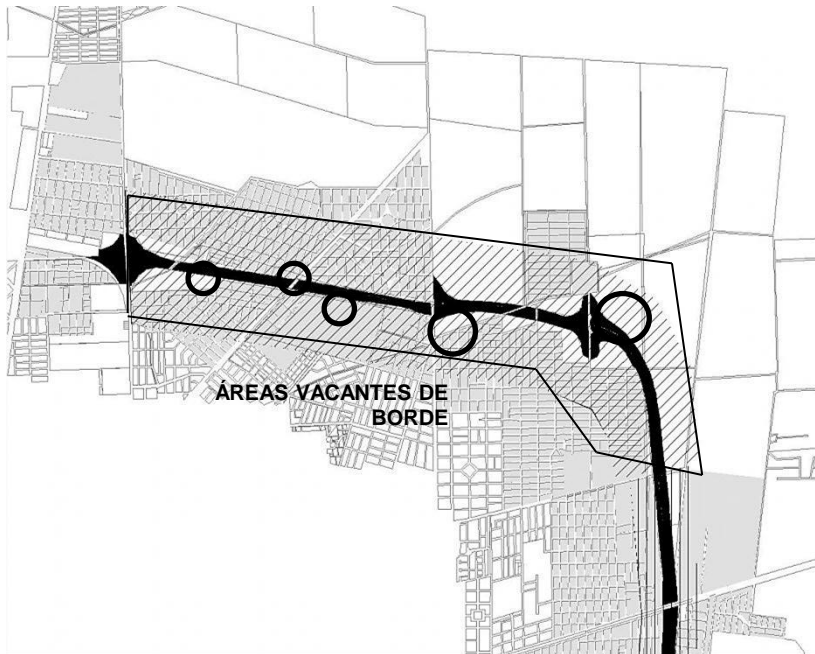


SUBUNIDADES DE PAISAJE



SUBUNIDAD DE PAISAJE N°1

La circunvalación se impone sobre el territorio privilegiando la accesibilidad vial en distintos puntos de la ciudad, en esta subunidad se caracteriza la relación con el tejido urbano que queda en un segundo plano, y en este diálogo poco feliz, resultan espacios residuales, poco definidos, que en muchos casos son apropiados por asentamientos precarios o actividades como canchas de fútbol improvisadas. Por lo tanto, en las zonas donde el tejido residencial impacta con la circunvalación, la imagen paisajística resultante es confusa, degradada, de poca claridad, etc. Claramente le da la espalda a la autopista y no hay relación con ella.



Marginalidad y periferia es la imagen homogénea que predomina. No obstante existen puntos de tensión entre las márgenes en donde se ven materializadas pasarelas aéreas.

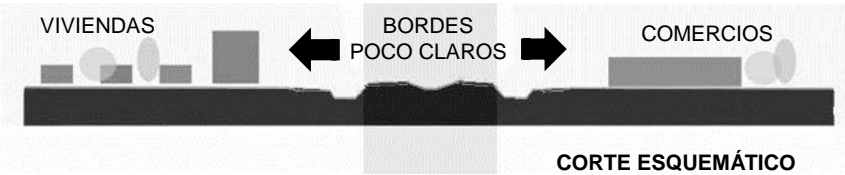


IMAGEN ÁREAS VACANTES DE BORDE

OBJETIVOS

- Mantener la vocación de este sector en lo que a conectividad entre bordes se refiere.
- Mejorar la estética en el tramo.
- Amortiguar el impacto ambiental de la vía

ESTRATEGIA

A través de la planificación de actividades deportivas / recreativas en los espacios vacantes se refuerza la apropiación y cohesión entre bordes.



UNIDADES DE PAISAJE

PROYECTO:

Proyecto nº1: Recuperación e Integración de bordes de Vía

Se propone el desarrollo de actividades recreativas y deportivas en áreas vacantes adyacentes a la circunvalación a modo de interface entre la vía y los barrios y como puntos de interés de carácter social, de conectividad, que mejoren la calidad paisajística – ambiental de dichos bordes urbanos.



Imagen pretendida



Imagen aérea esquemática del proyecto

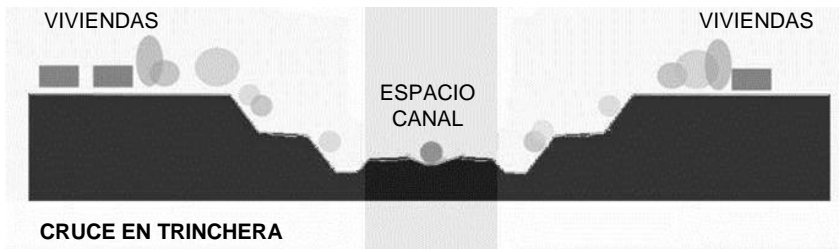
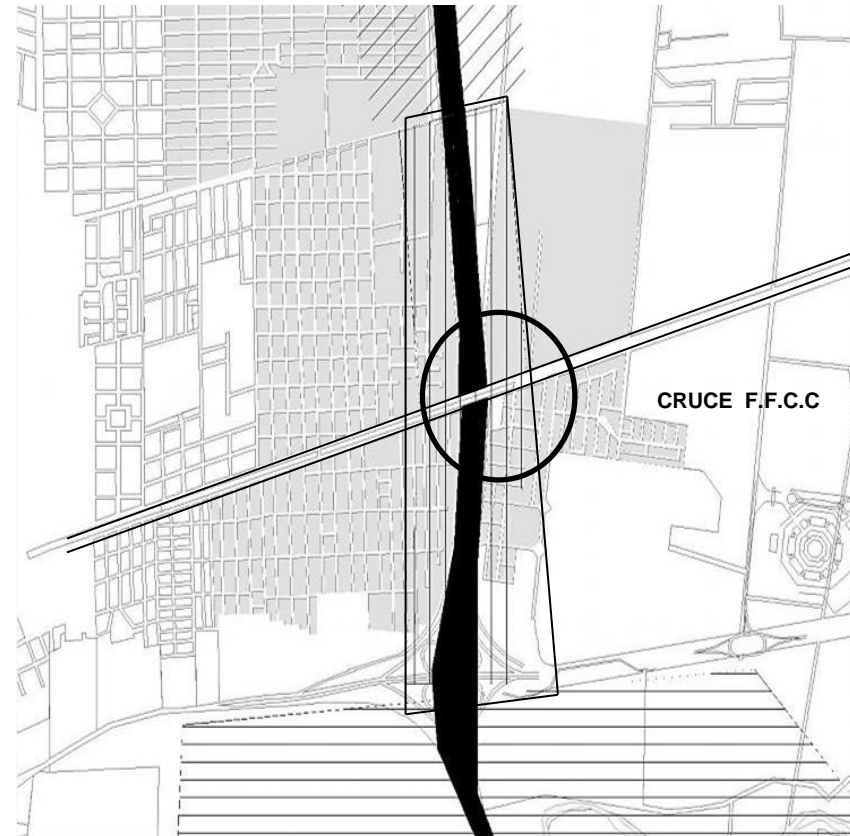


SUBUNIDAD DE PAISAJE Nº2

Este tramo se define como subunidad dentro del recorrido caracterizándose como un recorrido en «trinchera». La perspectiva en este punto se canaliza y la perspectiva de la vía se agudiza. Este recurso constructivo es utilizado solamente en este tramo dentro de la Circunvalación. Las visuales están contenidas y el tejido de borde no llega a verse. Esto es favorable para dichos barrios, en cuanto a que se disminuye la contaminación visual y auditiva.

En los bordes aparecen constantemente muros contenedores de hormigón que son una resolución funcional a la situación topográfica. Estas barrancas preexistentes constituyen parte de la historia en la imagen y el crecimiento de Córdoba y la resolución planteada no muestra esto, por el contrario, la rigidiza y homologa como un hecho sin valor.

La circunvalación pasa por debajo de las vías del tren sin festejarlo. De interés paisajístico cultural, llama la atención el potencial de espacio verde vacante del FFCC en su cruce perpendicular en el nudo con dirección a Monte Cristo por ser un punto en el recorrido donde se cruzarían dos potenciales proyectos de parques lineales a distintos niveles.



OBJETIVOS

- Mejorar el disfrute paisajístico de la trinchera
- Recuperar el cruce de la vía con el F.F.C.C. como hecho cultural y de transporte.
- Tratar con especies vegetales los bordes, mejorando la calidad ambiental de los mismos.



ESTRATEGIA

Resaltar dos hechos singulares, de fuerte antropización y de gran valor: el cruce sobre nivel del F.F.C.C. y la fisiografía de los bordes de la autopista y, a partir de ellos, cargar de identidad a este tramo.

PROYECTOS

Proyecto nº2: Centro de Intercambio Modal / Parque Cultural

Este cruce a distintos niveles de medios de transportes diferen-

tes, carga de interés como punto estratégico. El crecimiento constante de la misma y las problemáticas de movimiento que trae aparejada, posibilita mirar a estos sitios como áreas de oportunidad para incursionar en medios de transportes alternativos (ferro urbano, ciclovías, etc) que posibiliten otra dinámica en el movimiento desde el centro de la ciudad a su periferia. Sin por ello, desmerecer el gran potencial como parques lineales de valor paisajístico – ambiental.

Este es el enfoque de este proyecto como soporte de diferentes dinámicas de movimientos existentes y propuestas tendiente a contemplar el crecimiento constante de la ciudad.

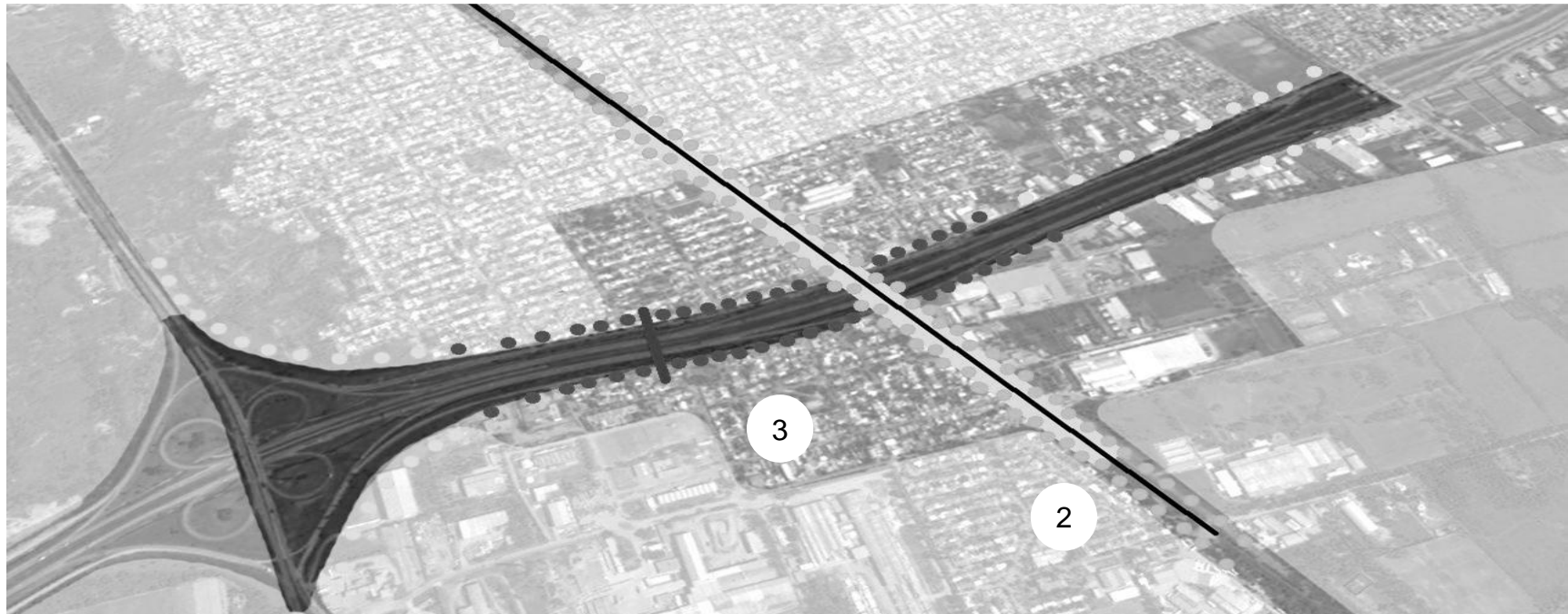


Imagen aérea esquemática del proyecto



UNIDADES DE PAISAJE

Proyecto nº3: Corredor Interpretativo / Histórico Barrancas

El proyecto propone poner en valor esta situación en trinchera incursionando en land art como medio para resaltar esta situación única y manifestar la preexistencia de la barranca. Esta intervención paisajística desde un punto de vista estético y plástico tiene como objetivo devolver la memoria de una de las plataformas del río Suquía modificada por la circunvalación.



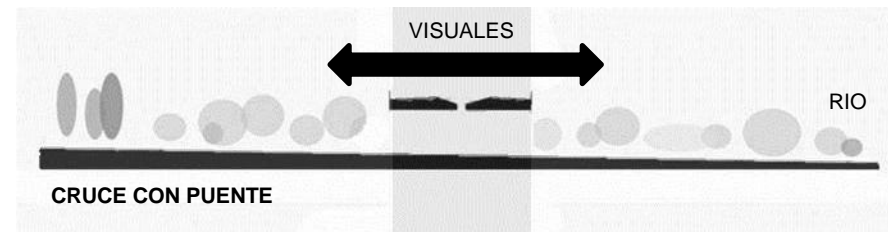
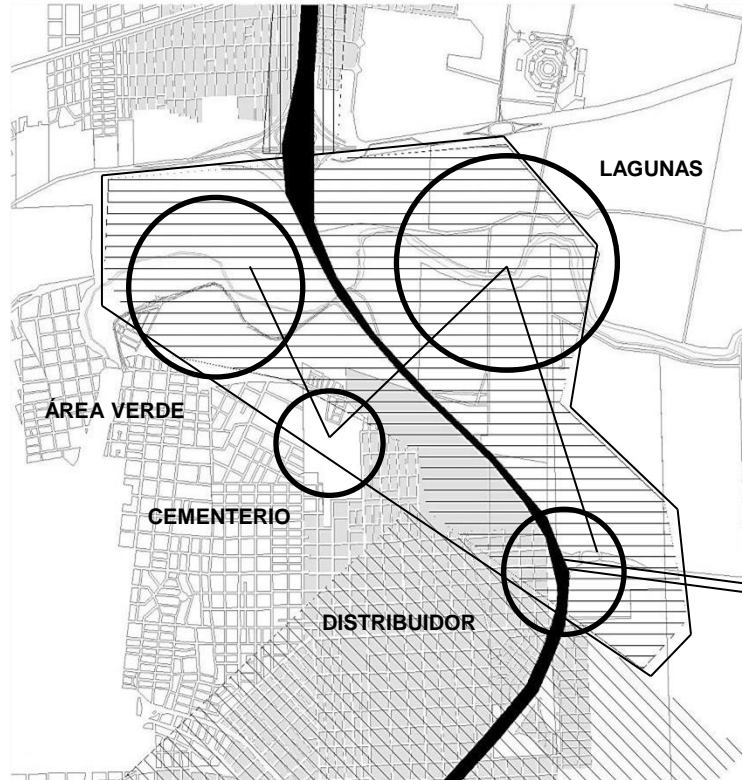
Imagen pretendida



UNIDADES DE PAISAJE

SUBUNIDAD DE PAISAJE N°3

El cruce del río Suquía marca el territorio diferenciando este tramo de los demás por ser el que cuenta con una mayor presencia de espacios verdes naturales. Encontramos en él, sitios de interés de distinta índole como las lagunas, el cementerio, un gran vacío verde de borde de río y el distribuidor de ingreso regional a Córdoba. Todos estos puntos vinculados visualmente entre sí conforman un área con una identidad natural y de amplias visuales.



UNIDADES DE PAISAJE

OBJETIVOS

- Mantener el valor natural de este sector del itinerario.
- Plantear actividades recreativas a escala urbana.
- Brindar accesibilidad a ambos márgenes de la circunvalación.
- Poner en valor el plano escénico «cementerio San Vicente»

ESTRATEGIAS

Esta área predominantemente natural de grandes dimensiones, con puntos de interés culturales, recreativos, educativos y simbólicos se integrarán en una intervención holística de paisaje

PROYECTOS

Proyecto nº4: Proyecto de ordenamiento urbano: Polígono Científico Tecnológico «Parque del Este»

Se adopta el master plan desarrollado por la Municipalidad de Córdoba para esta área con fuerte impacto como soporte público verde a escala de Paque Urbano. Junto con el proyecto nº5 son los dos únicos lugares con acceso desde la circunvalación en el cuadrante Este.

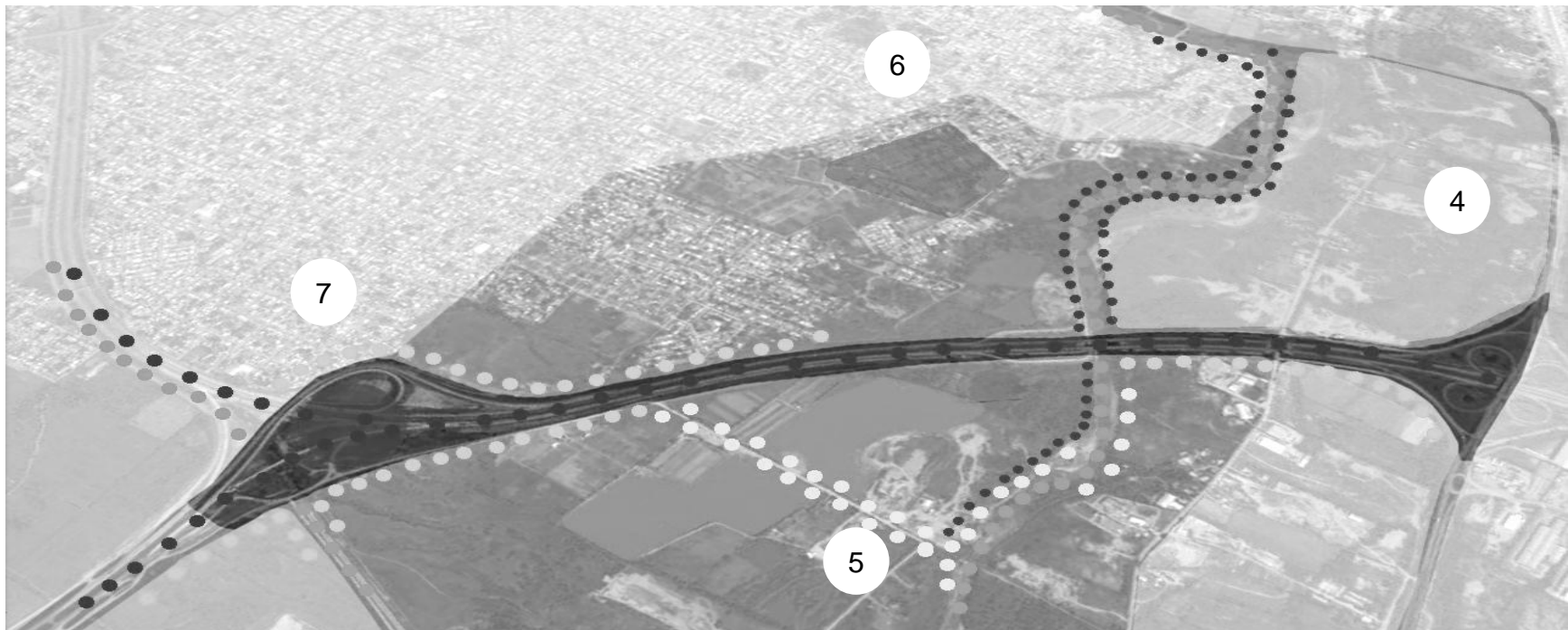
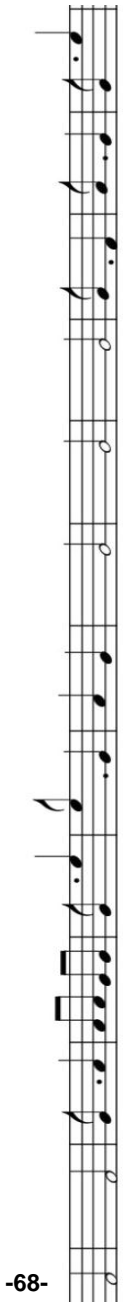


Imagen aérea esquemática del proyecto



Proyecto nº5: Centro de interpretación «Lagunas de la Merced»

Este sitio se caracteriza por la presencia de grandes espejos de agua proveniente de napas subterráneas tras la extracción de áridos para la construcción de la circunvalación. No obstante la fuerte antropización que sufrió esta área que se extiende río abajo, las especies vegetales y animales (principalmente aves) supieron ganar terreno, recuperando una imagen con fuerte impronta natural de gran valor paisajístico.

El proyecto consiste en promover actividades recreativas, lúdicas y educativas consolidando la propuesta del «Parque del Este» en cuanto a la escala de actuación urbana, proponiendo un centro de interpretación dirigido a promover el recurso «agua» generando conciencia como capital social.

Proyecto nº6: Puesta en valor «Cementerio San Vicente»

Asentado en la parte más alta de esta subunidad, el proyecto pretende rescatar la presencia del cementerio como un hecho cultural de la ciudad. Aparece plasmado a la distancia con los



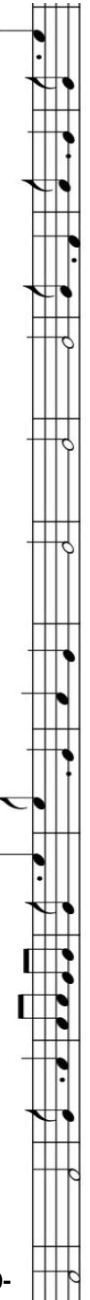
Imagen del cementerio San Vicente



Imagen pretendida

característicos cipreses, se propone resaltar su estética durante la noche a través de la iluminación de su flora, posibilitando una mayor presencia desde este itinerario, propiciando el interés del público.

Proyecto nº7: «Proyecto Experimental de Arte Sinestésico» (VER CAPÍTULO PROYECTO)



SUBUNIDAD DE PAISAJE Nº4

En este sector, las visuales desde la vía se extienden más allá del entorno inmediato porque la circunvalación toma un nivel superior a éste. Se obtiene una imagen fuertemente antropizada haciendo hincapié en la industria.

OBJETIVOS

- Seleccionar y priorizar las vistas lejanas industriales.
- Mitigar la fuerte antropización del sector.

ESTRATEGIA

Una selección de especies vegetales autóctonas de baja altura, en borde de la vía, limitaría las vistas no deseadas del tejido más próximo urbano y mantendría las visuales lejanas hacia las fábricas a fin de valorar el paisaje industrial de Córdoba

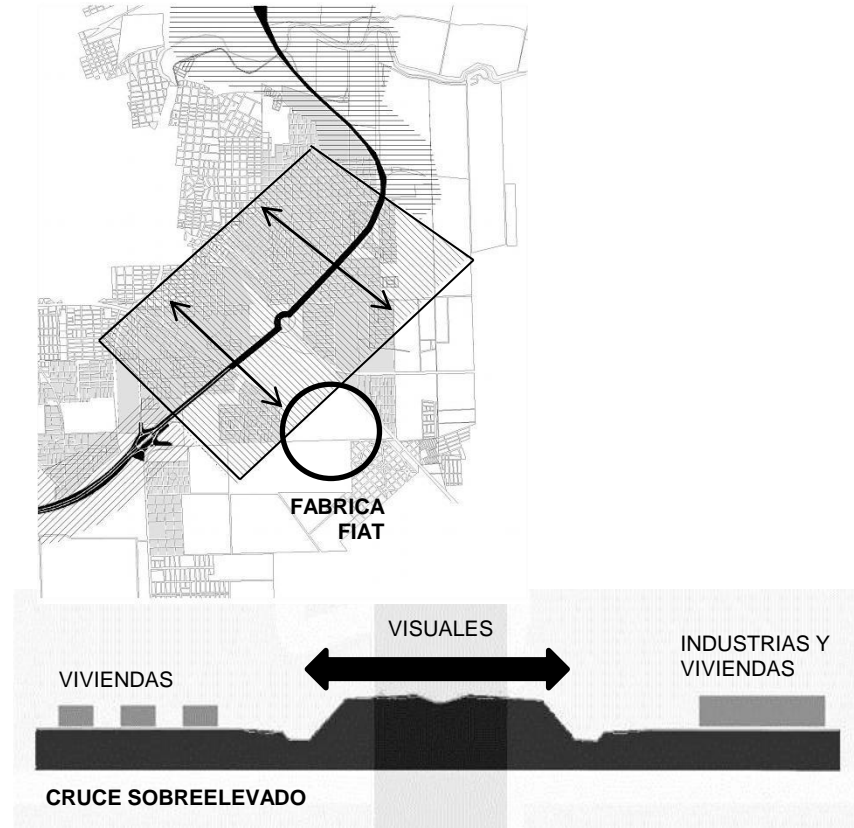
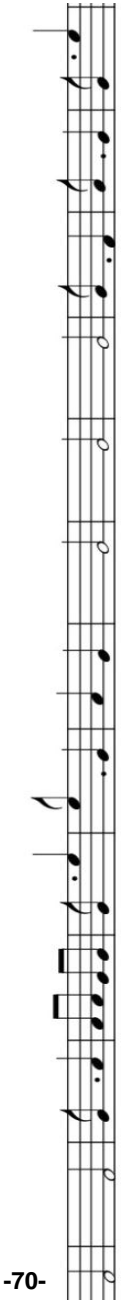


Imagen zona industrial



UNIDADES DE PAISAJE

PROYECTO

Proyecto nº8: Puesta en valor del paisaje industrial cordobés.

A través de la introducción de árboles de baja escala y arbustos se pretende enmarcar las vistas lejanas hacia la zona de predominancia industrial a fin de rescatar esta imagen en el paisaje como identitaria de este tramo.



Imagen pretendida

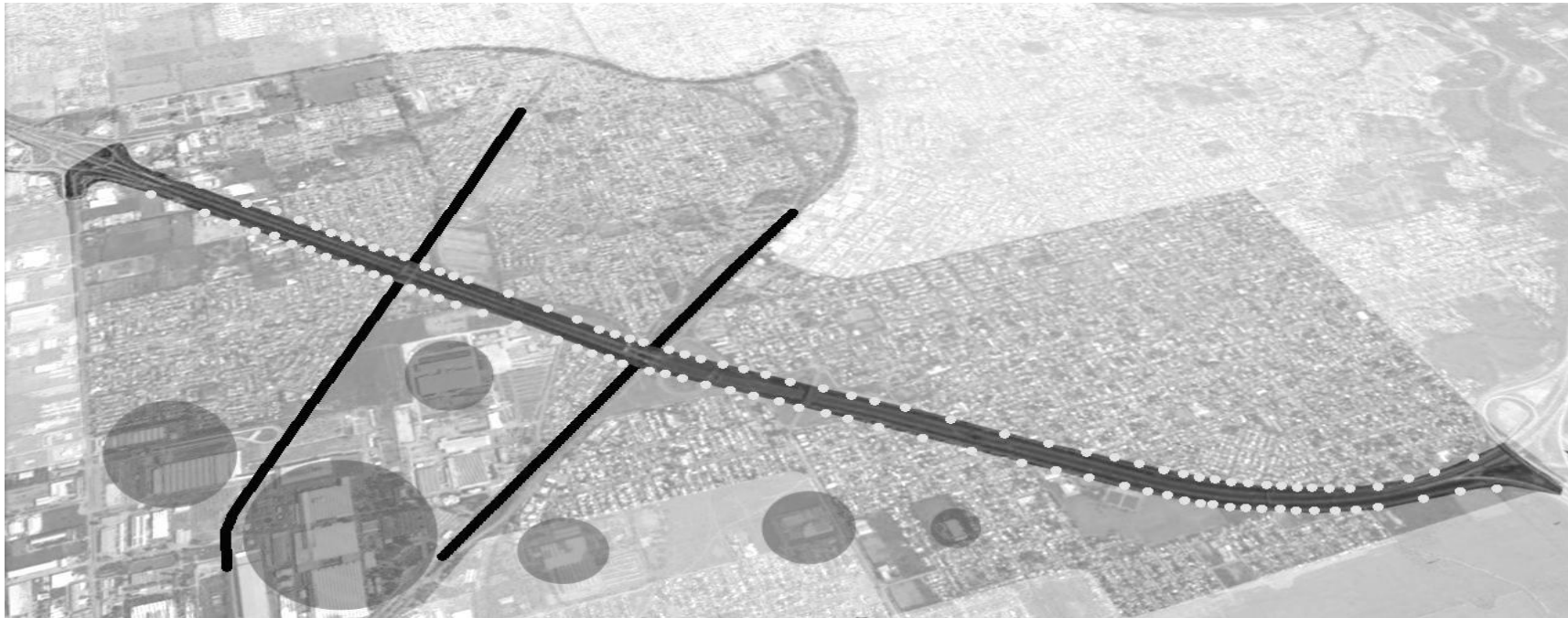


Imagen aérea esquemática del proyecto



UNIDADES DE PAISAJE

SUBUNIDAD DE PAISAJE Nº5

En este tramo de la autovía, los usos de suelo están claramente planificados por separado y la Circunvalación aparece como una barrera física en el desarrollo demográfico de la ciudad, conteniéndolo. Dejando hacia el exterior de la misma una imagen industrial aislada. Es el único sector que presenta líneas de árboles en el borde de la vía, con la función de frenar el viento.

OBJETIVOS

- Consolidar los bordes arbolados
- Mejorar la calidad estética y ambiental de la circunvalación

ESTRATEGIA

La incorporación de árboles y arbustos desde un punto de vista estético llevará a un mayor disfrute del itinerario.

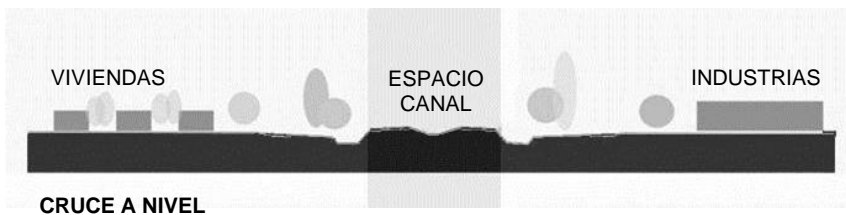
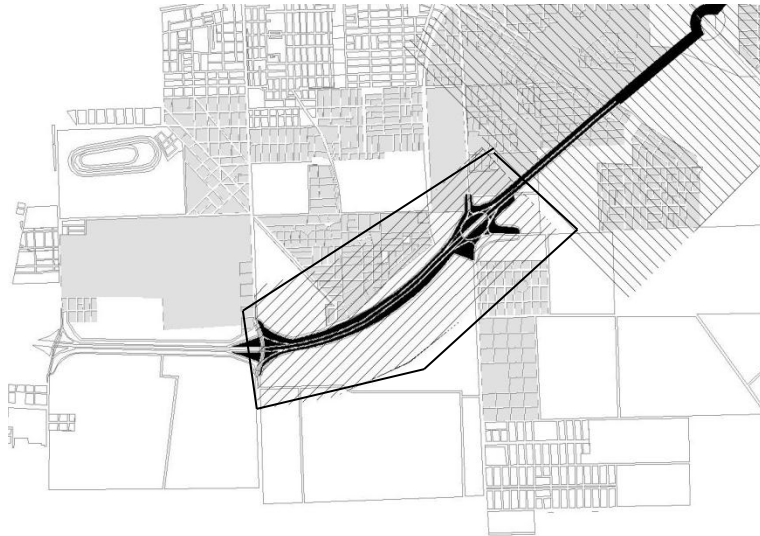


Imagen de vía canalizada con vegetación de borde.



UNIDADES DE PAISAJE

PROYECTO

Proyecto n°9: Acondicionamiento estético / ambiental tramo sur.

Al no existir necesidad de conectividad entre bordes, el proyecto se centra en consolidar el corredor con la incorporación de vegetación con valor ornamental, dentro de un enfoque paisajístico – estético que, a su vez, potencie la barrera de vientos existente.



Imagen pretendida



Imagen aérea esquemática del proyecto



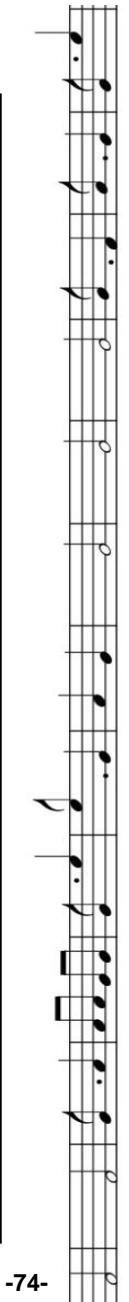
UNIDADES DE PAISAJE

D.A.F.O.

	DEBILIDADES	AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
1	BORDES INDEFINIDOS FUERTE IMPACTO CON LA VIA EN SECTORES DE BAJOS RECURSOS.	ASENTAMIENTOS ESPONTÁNEOS, NO PLANIFICADOS. DEPÓSITO DE RESIDUOS EN ÁREAS VACANTES	TEJIDO BLANDO ÁREAS VACANTES	PLANIFICACIÓN DE ACTIVIDADES TRABAJOS DE BORDE A MODO DE FRENTE Y NO DE FONDO DE LA CIUDAD / INTEGRACIÓN
2	DESCONEXIÓN ENTRE SISTEMAS DE MOVIMIENTOS (F.F.C.C Y CIRCUNV.)	ASENTAMIENTOS ESPONTÁNEOS Y RESIDUOS EN PREDIOS DEL F.F.C.C.	PRESENCIA DE ELEMENTOS CULTURALES, HISTÓRICOS Y NATURALES DE INTERÉS	DESARROLLO COMO UN CENTRO DE INTERCAMBIO MODAL POTENCIAL CULTURAL
3	EN ACCESIBILIDAD A LOS BORDES INMEDIATOS	INUNDACIONES CONTAMINACIÓN , BASURA CONSTANTE EN BORDES DEL RÍO INSEGURIDAD	FUERTE IMAGEN NATURAL EN EL SECTOR DEL RÍO VALOR DEL AGUA COMO ELEMENTO PAISAJÍSTICO	AMPLIAS VISUALES Y PERSPECTIVAS POSIBILIDAD DE INCORPORACIÓN DE ACTIVIDADES RECREATIVAS, LÚDICAS Y EDUCATIVAS.
4	DESCONEXIÓN CON EL TEJIDO URBANO DE BORDE / USO VISUAL	CIERTO GRADO DE PELIGROSIDAD AMBIENTAL DE LAS FÁBRICAS.	FUERTE ANTROPIZACIÓN / IMAGEN INDUSTRIAL DE INTERÉS	AMPLIAS VISUALES Y PERSPECTIVAS POTENCIAL IMAGEN COMO PAISAJE INDUSTRIAL/ PRODUCTIVO IDENTIDAD.
5	DESCONEXIÓN ENTRE BORDES SENTIMIENTO DE SOLEDAD, FUERA DEL HORARIO COMERCIAL NO HAY GENTE	CIERTO GRADO DE PELIGROSIDAD AMBIENTAL DE LAS FÁBRICAS.	MEJORES CONDICIONES PARA EL DESARROLLO VEGETAL	RECORRIDO ESTÉTICO / AMBIENTAL

ESTRATEGIA GENERAL

La estrategia general está orientada a lograr un disfrute paisajístico – estético – perceptual a los usuarios de la Circunvalación de Córdoba, identificándolo como parque lineal integral en todo su recorrido.



UNIDADES DE PAISAJE

	PROYECTOS	DESCRIPCIÓN	ACTORES	PRIORIDAD	PLAZOS	IMPACTO
1	Recuperación e Integración de bordes de Vía.	DESARROLLO DE ACTIVIDADES RECREATIVAS Y DEPORTIVAS DE INTEGRACIÓN SOCIAL – COHESIÓN DE BORDES URBANOS	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA – PRIVADOS	ALTA	MEDIO	SOCIAL ECONÓMICO AMBIENTAL
2	Centro de Intercambio Modal / Parque Cultural	PUNTO ESTRATÉGICO DE CRUCE A SOBRENIVEL, DEL F.F.C.C./ INCORPORACIÓN DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS – CORREDOR BIOLÓGICO	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA – PRIVADOS	BAJA	LARGO	SOCIAL ECONÓMICO AMBIENTAL
3	«Corredor Interpretativo / histórico Barrancas».	RECUPERACIÓN ARTÍSTICA DE LAS PLATAFORMAS DEL RÍO COMO VALOR HISTÓRICO CORDOBÉS.	MUNICIPALIDAD DE CORDOBA	MEDIA	MEDIO	SOCIAL AMBIENTAL
4	Polígono Científico Tecnológico «Parque del Este»	POLO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y TERRITORIAL URBANO, RECUPERACIÓN AMBIENTAL Y PARQUE A ESCALA URBANA.	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA – HIDRÁULICA - PRIVADOS	MEDIA	LARGO	SOCIAL ECONÓMICO AMBIENTAL
5	Centro de interpretación «Lagunas de la Merced»	RECORRIDOS PERCEPTUALES CON FINES LÚDICOS – EDUCATIVOS SOBRE LA IMPORTANCIA Y EL USO CONCIENTE DEL RECURSO.	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA – HIDRÁULICA - PRIVADOS	MEDIA	MEDIO	SOCIAL AMBIENTAL
6	Puesta en valor «Cementerio San Vicente»	TRATAMIENTO DE ILUMINACIÓN, REMARCANDO EL PERFIL DE LOS CIPRESSES DEL CEMENTERIO / VALOR ESCÉNICO	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA	BAJA	CORTO	SOCIAL
7	«Proyecto Experimental de Arte Sinestésico»	CULTURA E IDENTIDAD EN EL DISTRIBUIDOR VIAL A TRAVÉS DEL LAND ART.	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA – VIALIDAD - ERSEP	ALTA	CORTO	SOCIAL AMBIENTAL
8	Puesta en valor del paisaje industrial cordobés.	INTERPRETACIÓN VISUAL EN EL ITINERARIO SUR DE LA CIUDAD	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA	MEDIA	CORTO	SOCIAL ECONÓMICO
9	Acondicionamiento estético / ambiental tramo sur	FORESTACIÓN - AMORTIGUAMIENTO DE VIENTOS – RECUPERACIÓN AMBIENTAL Y ESTÉTICA DE LA VÍA..	MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA	ALTA	CORTO	SOCIAL AMBIENTAL



PROYECTO EXPERIMENTAL
DE ARTE SINESTÉSICO

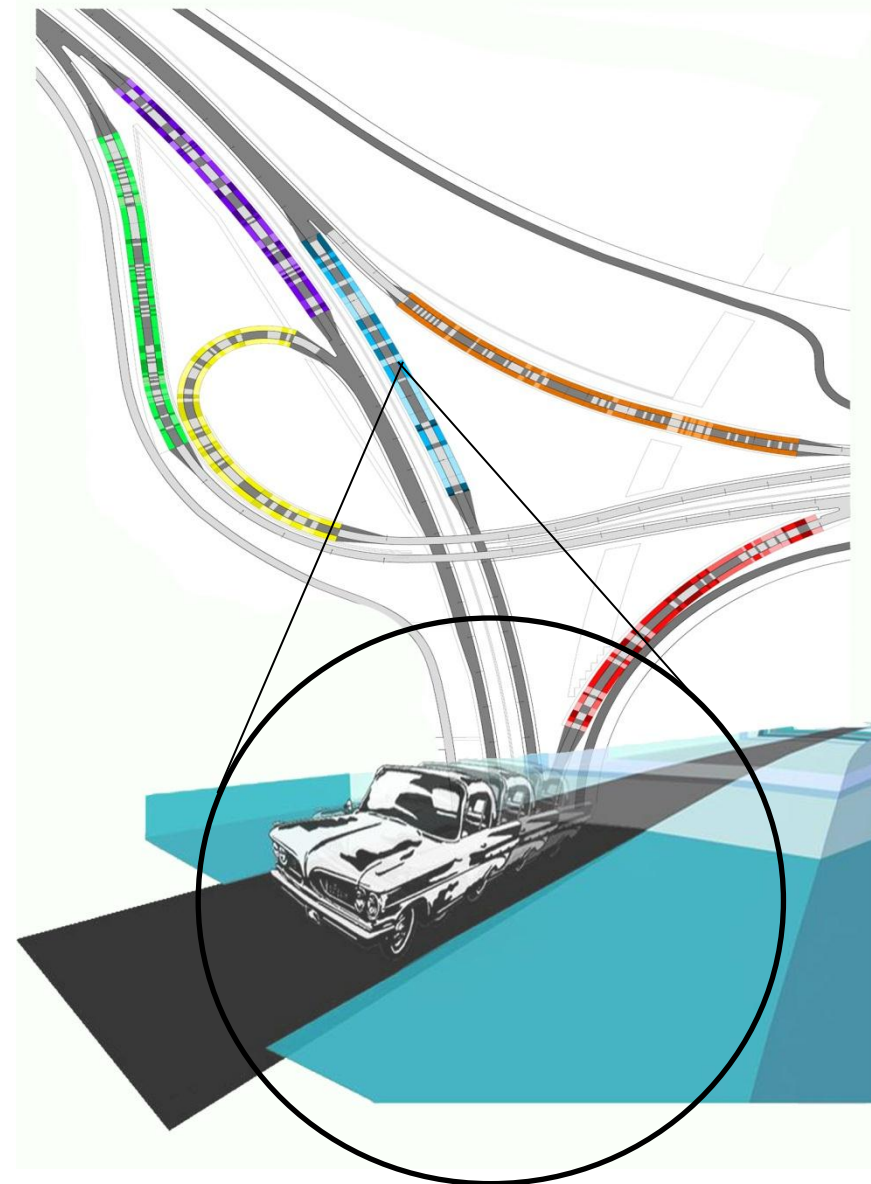
IDEA

Recordando un poco lo expresado en el marco teórico, la propuesta de intervención paisajística consiste en darle significado al distribuidor vial a través de una intervención desde el punto de vista estético y artístico, centrándose en la pobre relación existente entre el hombre y el territorio. Se propone incursionar en experiencias en la percepción dentro del paisaje, mitigando lo antes mencionado e incorporar escenarios propios del paisaje natural de Córdoba

Considerando su ubicación estratégica y simbólica como «Ingreso a la Ciudad» a escala regional y tras haber analizado las potencialidades e idoneidades del sitio de trabajo, rescato ciertos items de mayor relevancia como disparadores de la idea: la percepción en el distribuidor es siempre en movimiento, dentro de un medio de transporte, a una velocidad constante y que sólo puede ser apreciado circulando a través de las seis ramas que lo componen.

La idea consiste en comunicar artísticamente la música de la cultura cordobesa a través de franjas de colores perpendiculares a los costados y con franjas sonoras de distintas texturas dentro de la vía, llevando al usuario a una **exploración perceptual sinestésica**. Cabe recordar que la intervención se desarrolla desde un punto de vista artístico y experimental.

A su vez, cada una de las ramas, presenta un color de base (un color ambiental), diferente en cada una que sirve de referencia a los conductores y en su conjunto se aprecia como un solo proyecto, otorgando identidad y mostrando a través del arte, la cultura del lugar.



DESARROLLO ARTÍSTICO DE TRANSFERENCIA PERCEPTUAL DE LA MÚSICA AL ESPACIO

Imagen 1 – Fragmento de una partitura de un cuarteto

Cuadrada	○	8 Tiempos	
Redonda	○	4 Tiempos	20 METROS
Blanca	♩	2 Tiempos	10 METROS
Negra	♪	1 Tiempo	5 METROS
Corchea	♫	1/2 Tiempo	2.5 METROS
Semicorchea	♬	1/4 Tiempo	
Fusa	♭	1/8 Tiempo	
Semifusa	♮	1/16 Tiempo	

Imagen 2 – Figuras musicales y sus tiempos

A continuación, procederé en primera medida a desarrollar la propuesta perceptiva y experimental de la música en el espacio desde un punto de vista empírico mostrando como se desarrollaría en cada una de las ramas mencionadas, para luego integrarlo al sitio, y de esta forma desarrollar un proyecto paisajístico integral.

Considerando que la única forma de percibir el espacio es en movimiento y dentro de un vehículo, el desafío consiste en generar un código de transferencia de una disciplina a la otra: de la MÚSICA al ESPACIO.

El cuarteto esta compuesto en 4/4 en tiempo de negra, esto quiere decir que en cada compás entran 4 figuras negras o sus equivalentes. (Imagen 1). Además, podemos ver en la imagen que la partitura esta compuesta por la melodía y el ritmo de base, en este caso, tomo sólo la melodía para transferir con colores; y el ritmo, que es constante, lo traslado al espacio a través de el uso de vegetación de borde.

La transferencia es directa, del pentagrama a la vía. Considerando una velocidad constante de 60km/h (mínima permitida), en un segundo recorro 16,66 metros. Para simplificarlo, redondeo y designo que cada compás va a medir 20 metros, por lo tanto, podemos deducir, que cada figura negra estaría representada en el espacio, con 5 metros

Las figuras musicales marcan los tiempos y guardan relación entre ellas. (imagen 2) Si yo tengo la equivalencia de la negra en metros, entonces puedo calcular rápidamente cuanto valen las demás figuras. Para el caso del cuarteto, por lo general, sólo se utilizan las figuras corcheas, negras, blancas y redondas

De esta manera, ya puedo leer una partitura y transferir esto a franjas de colores que tendrán una longitud o «duración» a lo largo de la vía de acuerdo a la nota que figure en el pentagrama.



PROYECTO

USO DEL COLOR

Como resultado, una sucesión de franjas perpendiculares a la vía, convierten al viaje en una experiencia artística.

Esta expresión artística, acompaña a ambos costados de la calzada, envolviendo al viajante en su itinerario. La duración de esta experiencia está dada por el tema musical que esté representando. Lógicamente, a fin de que no se haga demasiado largo y sea más reconocible, se transfiere solamente el estribillo de la canción.

Como dije anteriormente, esta expresión artística toma de la música la melodía y el ritmo para a través del uso de colores, texturas en calzada, vegetación e iluminación convertirlo en una experiencia perceptiva integral y memorable.

Hasta ahora, tengo franjas de distinta duración, pero no se diferencian entre ellas. En este punto entra en juego el color.

Con el objeto de lograr una mejor legibilidad en el paisaje desde el punto de vista del conductor, se establece que se empleará un solo color para cada experiencia, consiguiendo que sea fácilmente reconocible y memorable. Lo que varía es la intensidad con la que se va a ver cada franja de color de acuerdo a la altura de las figuras en el pentagrama. De agudos a graves, de claros a oscuros respectivamente.

De esta forma, cada franja de color , tendrá una duración y una intensidad de color en función de la composición musical, léase tipo de figura y ubicación en el pentagrama (imagen)

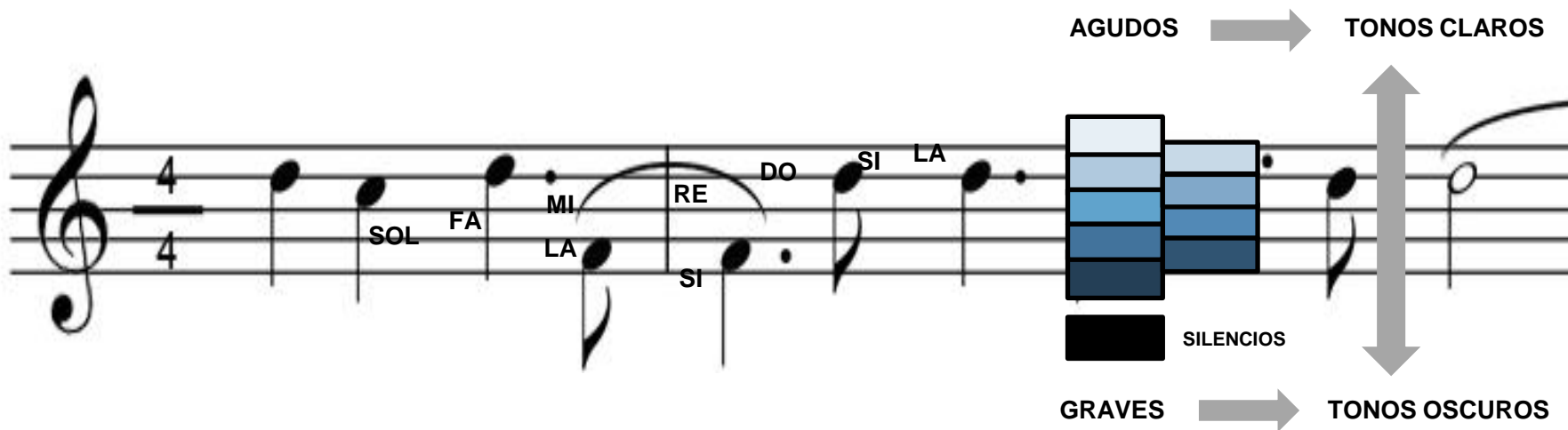
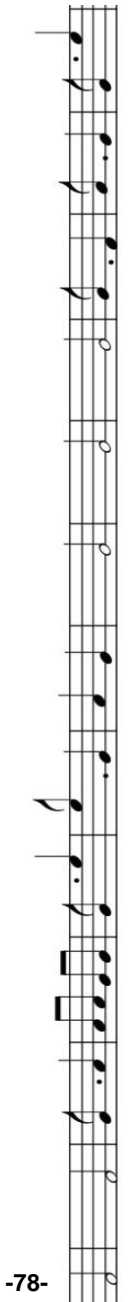


Imagen – Relación del color en función de la ubicación de las figuras en el pentagrama



USO DE TEXTURA EN CALZADA

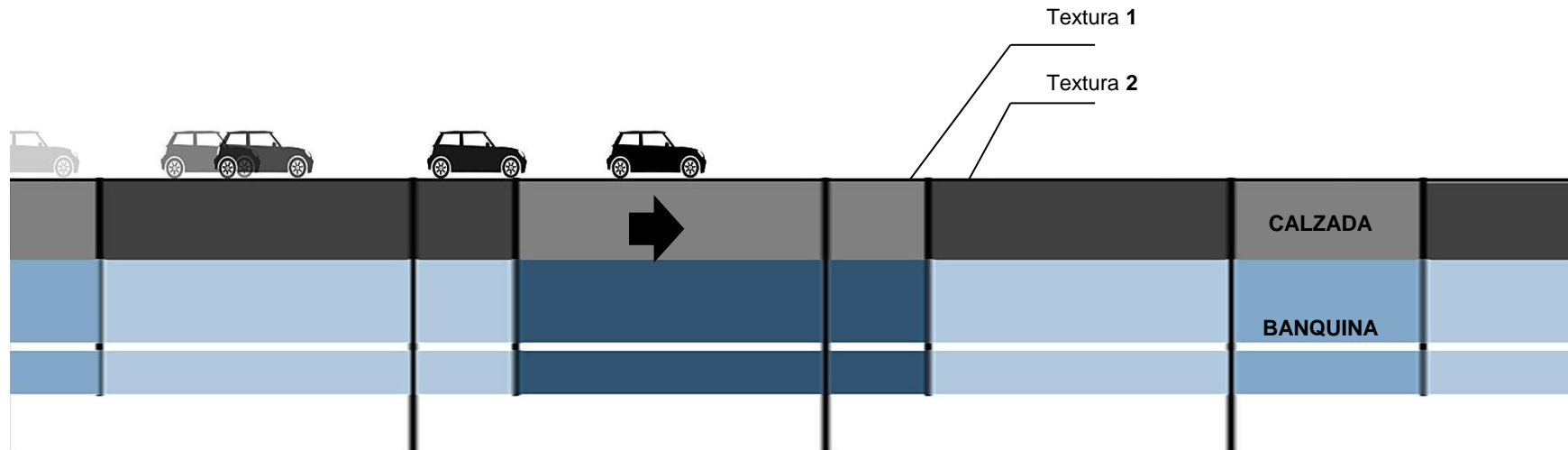
El rodamiento, o sea la relación entre el neumático y la superficie de la vía, es el único contacto físico del usuario con el sitio. A esta relación quiero también darle valor, a través de las características físicas de la superficie de la calzada y la velocidad de circulación se producen pequeñas vibraciones que se traducen en sonidos dentro del vehículo.

Musicalmente, cuanto más lisa sea la textura, se obtienen tonos más agudos, por lo tanto, cuanto más rugoso, más grave será el sonido obtenido.

Si bien cada automóvil es diferente, no modifica la percepción en cuanto a lo que me interesa rescatar. Al ser las texturas y las distancias entre ellas fijas, lo que cambia es el receptor, por lo tanto varía el tono, pero se mantiene el mensaje. Con esto quiero decir que la melodía se percibiría, sólo que más grave o más agudo, de acuerdo al tipo de vehículo.

De esta manera, teóricamente utilizo al rodamiento como un instrumento con el cual podría transmitir cualquier melodía. Empleando la misma lógica que con el uso del color, establecería un catálogo de texturas. Cada una «sonaría» en función del tipo de figura y su ubicación en el pentagrama.

De todas formas, para este caso en particular, propongo trabajar con sólo dos texturas, muy diferentes entre sí a fin que se perciban, siguiendo la melodía de la música, pero sin alturas. Como la obra vial ya está construida, a fin de hacer viable en tiempos y ejecución, la materialización debería efectuarse por adición o sustracción. Se propone intervenir rayando la calzada en sentido paralelo y perpendicular a la vía, obteniendo dos texturas antagónicas en su musicalidad.



USO DE VEGETACIÓN E ILUMINACIÓN

Estos elementos los empleo a modo de nexos entre lo más estricto de la experiencia, en cuanto al color y texturas, con el entorno inmediato y la planificación del paisaje.

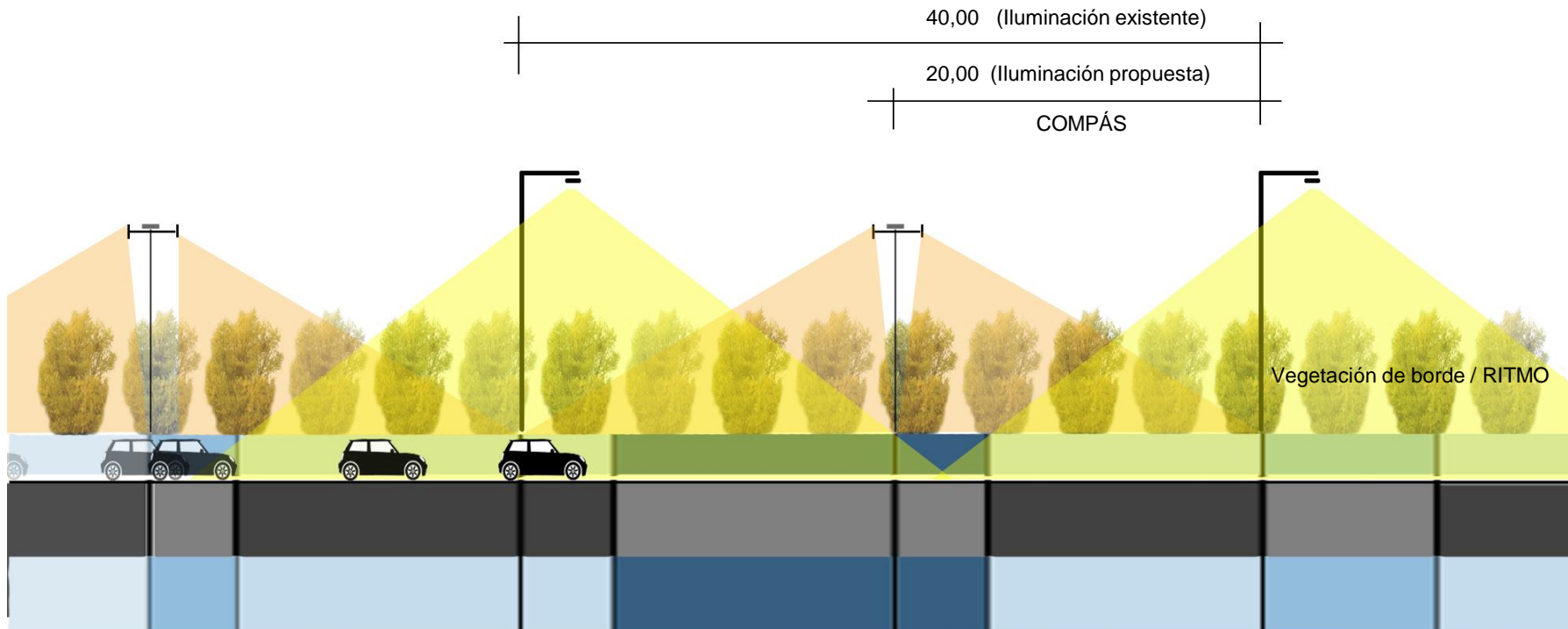
Transmitiendo el ritmo del cuarteto (el tunga tunga), aparece la vegetación en el borde de la vía dando un marco artístico y estético a la propuesta. Integrando lo experimental y lo plástico del vegetal en un paisaje cargado de identidad.

La iluminación propone ampliar la experiencia en la noche, poniendo en valor al vegetal por sobre el fondo oscuro del entorno con luz de un color complementario al color de banquina.

A su vez, las luminarias propuestas (cada veinte metros) materializan el compás de la música.

Con lo expresado se completa dentro del marco empírico, lo propuesto dirigido a ampliar los horizontes de la percepción y el arte en el paisaje.

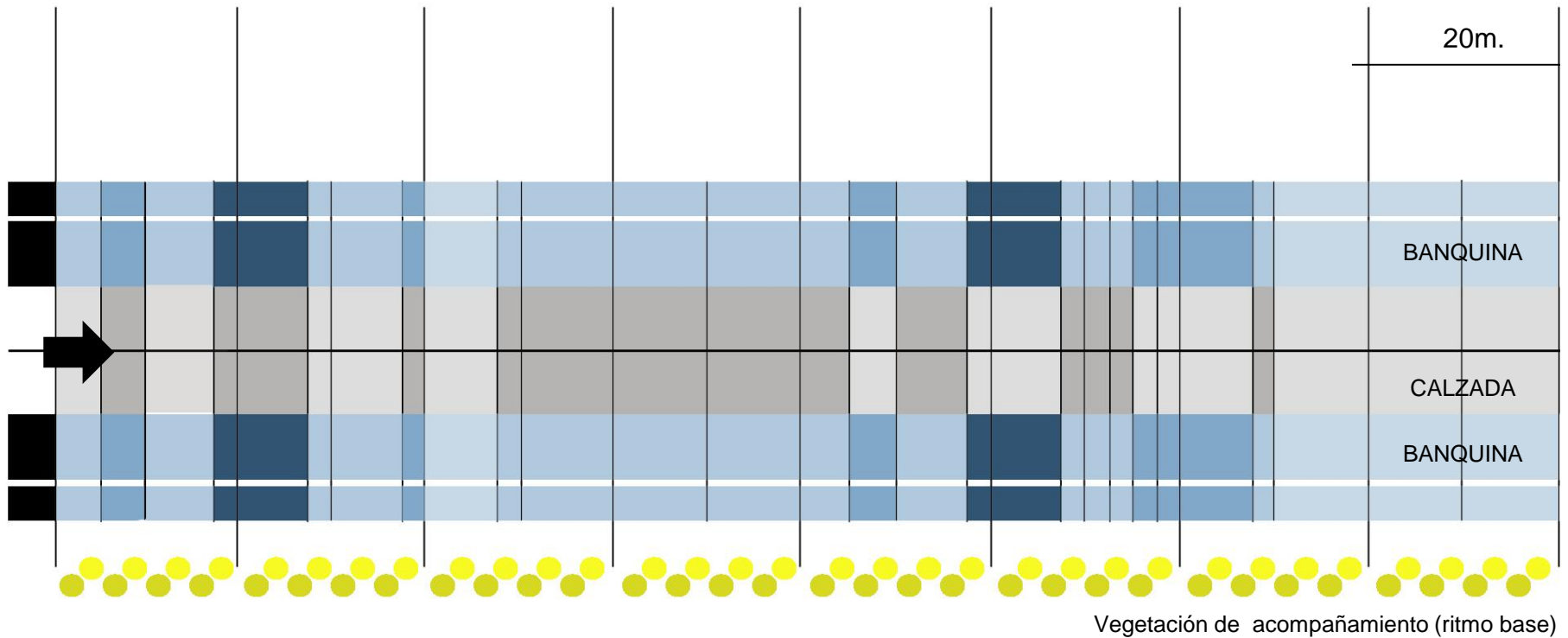
En las siguientes páginas, se muestra, a modo de ejemplo, como quedaría materializada la propuesta. Corresponde al estribillo de «Beso a beso» de Carlos Jimenez, desarrollada en 320 metros.



PROYECTO

« BESO A BESO »
Carlos «LA MONA» Jiménez

BE SO - A BE - SO ME E - NA - MO - RÉ DE TI BE - SO A BE - SO A QUE - RER - TE YO A PREN DI

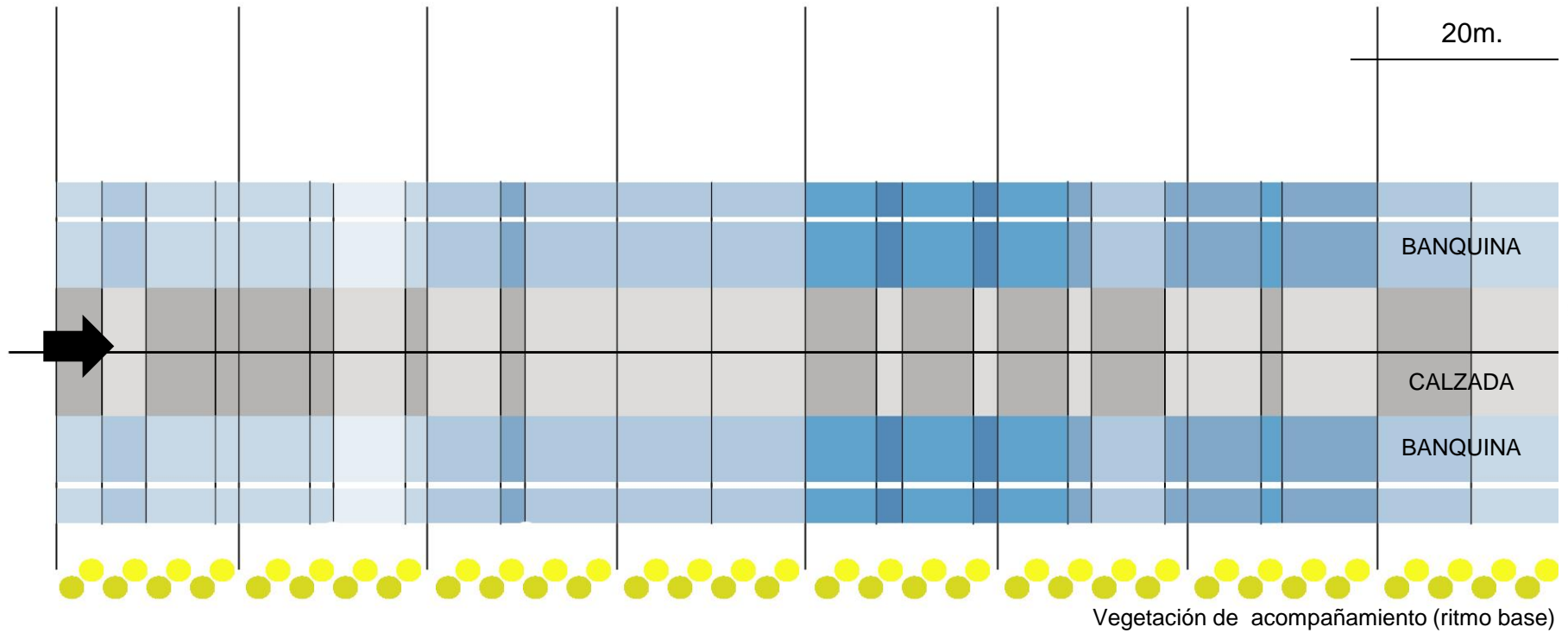


Vista superior

PROYECTO

« BESO A BESO »
Carlos «LA MONA» Jiménez

BE - SO A BE - SO LA NO - CHE A - PA - RE - CIÓ Y JU - GAN DO - AL A - MOR NOS EN CON TRÓ O O



Vista superior



PROYECTO

INTEGRACIÓN IDEA - SITIO

La metodología planteada se repite en cada una de las ramas del distribuidor vial de manera tal que en cualquier sentido de circulación, al atravesar el sitio, se disfrute de dicha experiencia. Cada tramo ofrece un color ambiental y un tema musical diferente dentro del género cuartetero. Por lo tanto, cada rama transmite una experiencia perceptual distinta, pero a su vez, constituyen una única propuesta paisajística.

Continuando con el enfoque, en cuanto a significar el espacio con cultura y escenarios de Córdoba, se propone desarrollar una planificación paisajística dotada de flora autóctona, impostando escenarios propios del paisaje natural cordobés de las sierras chicas y altas cumbres. Encuentro interesante que la flora propia de Córdoba se manifieste principalmente en este distribuidor, ya que como punto de ingreso a la ciudad anticiparía los diferentes escenarios que a posterior encontraría el visitante y por otro lado, muestra el valor estético y ornamental que esta presenta.

No obstante, se busca una propuesta coherente y equilibrada que se integre a la circunvalación como parte del proyecto paisajístico de parque lineal.

CONCLUSIONES

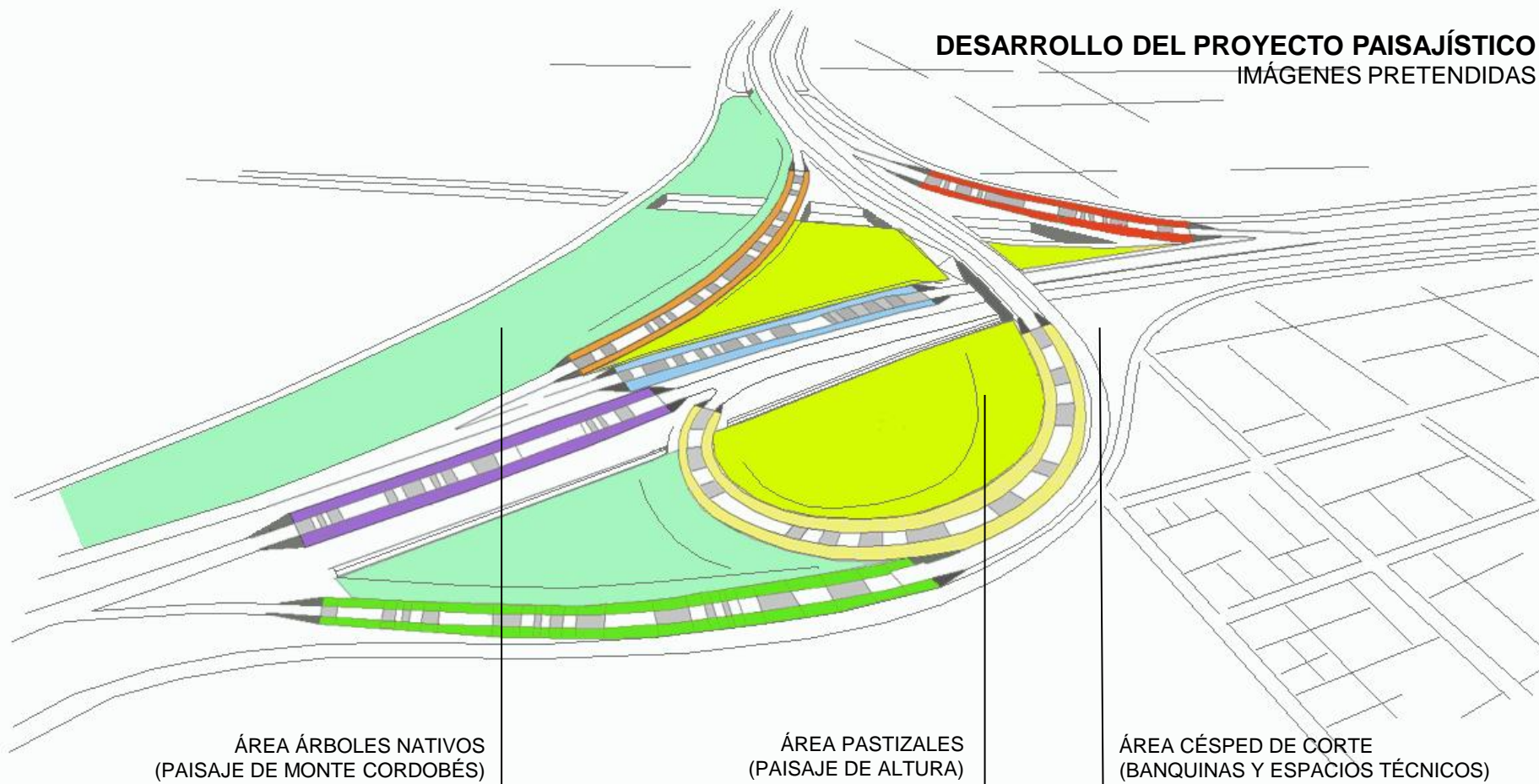
Esta intervención, desde el punto de vista artístico, se sumerge en el campo de la percepción, llevando al usuario a una experiencia que transmita parte de la cultura de Córdoba, en este caso musical, convirtiéndolo en un «lugar» memorable y con significado.

Es importante remarcar la posibilidad que presenta la propuesta de ser replicada en otras piezas viales, convirtiéndose en una suerte de tipología que desde una búsqueda artística experimental sinestésica, aborde la problemática planteada desde una mirada integral.



PROYECTO

DESARROLLO DEL PROYECTO PAISAJÍSTICO IMÁGENES PRETENDIDAS



ÁREA ÁRBOLES NATIVOS
(PAISAJE DE MONTE CORDOBÉS)

ÁREA PASTIZALES
(PAISAJE DE ALTURA)

ÁREA CÉSPED DE CORTE
(BANQUINAS Y ESPACIOS TÉCNICOS)



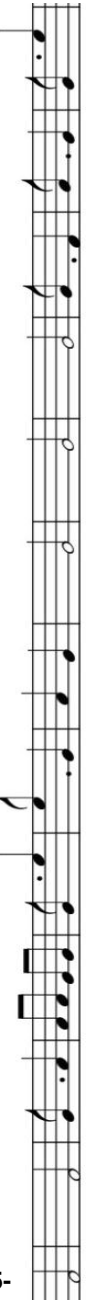
PROYECTO

USO DE COLOR

El color es el elemento de mayor relevancia en el proyecto. Marca y otorga carácter al espacio, transmite diferentes emociones y sirve como código de referencia a los conductores. Como dije anteriormente, y a fin de que la propuesta tenga la suficiente claridad conceptual, cada rama se identifica con el uso de un color diferente y representa un tema musical, a saber:



RAMA	COLOR	TEMA MUSICAL
NORTE – SUR LONG.: 316 MTS.		« DESPIERTA CORAZÓN » Carlos «LA MONA» Jiménez
NORTE – ESTE LONG.: 356 MTS.		« AMOR SECRETO » Carlos «LA MONA» Jiménez
SUR – NORTE LONG.: 320 MTS.		« CON UNA AGUJITA DE ORO » Carlos «LA MONA» Jiménez
ESTE – NORTE LONG.: 405 MTS.		« QUIÉN SE HA TOMADO TODO EL VINO » Carlos «LA MONA» Jiménez
ESTE – SUR LONG.: 354 MTS.		« BOOM BOOM » Carlos «LA MONA» Jiménez
SUR – ESTE LONG.: 320 MTS.		« BESO A BESO » Carlos «LA MONA» Jiménez





PROYECTO

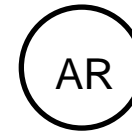
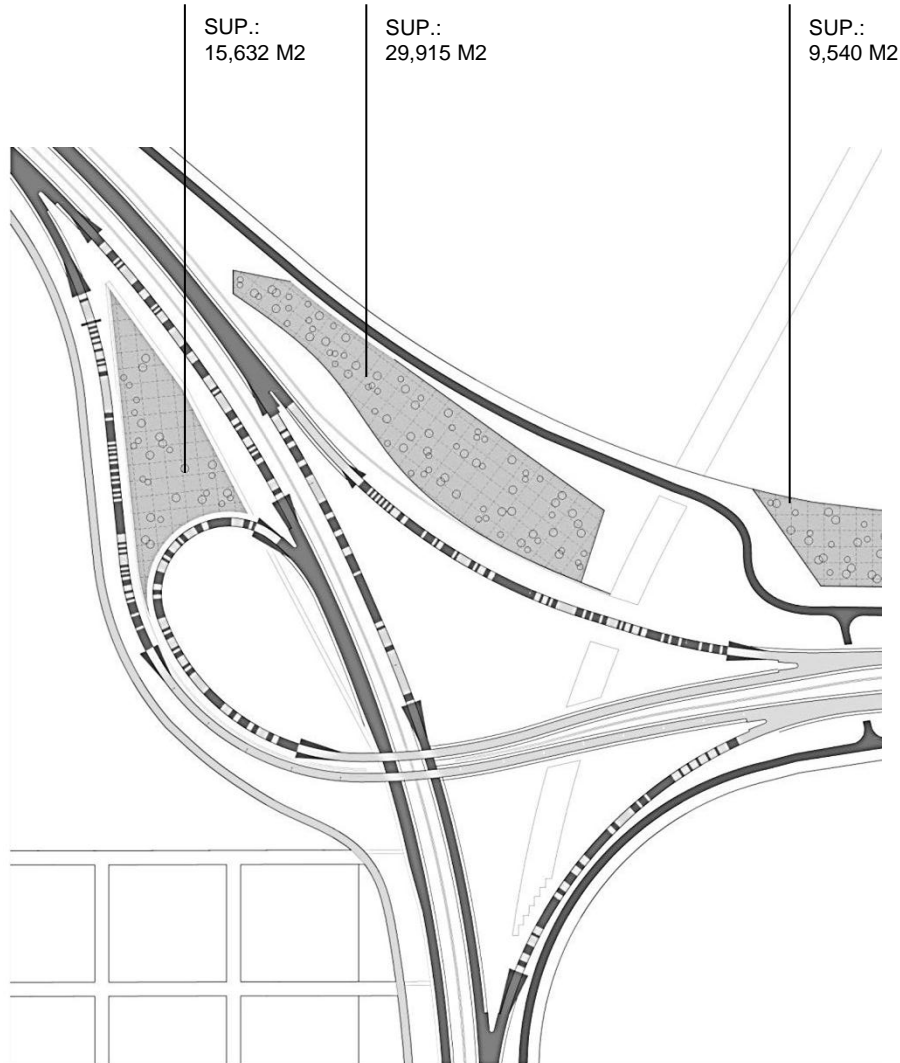
PLANIMETRÍA



PROYECTO

ÁREA ÁRBOLES NATIVOS (PAISAJE DE MONTE CORDOBÉS)

Al ser un punto de ingreso a Córdoba, se pretende incorporar especies vegetales (árboles y arbustos) propias de las sierras poniéndolas en valor, recreando la situación de monte cordobés y a su vez, actuando como «buffer» o área de amortiguamiento entre la pieza vial y el entorno inmediato. Al ser especies de la zona requieren un mínimo mantenimiento.



REFERENCIA
(VER PLANTA 1:1500)
MÓDULO DE 15X15MTS.

SUPERFICIE TOTAL
55,087 M2

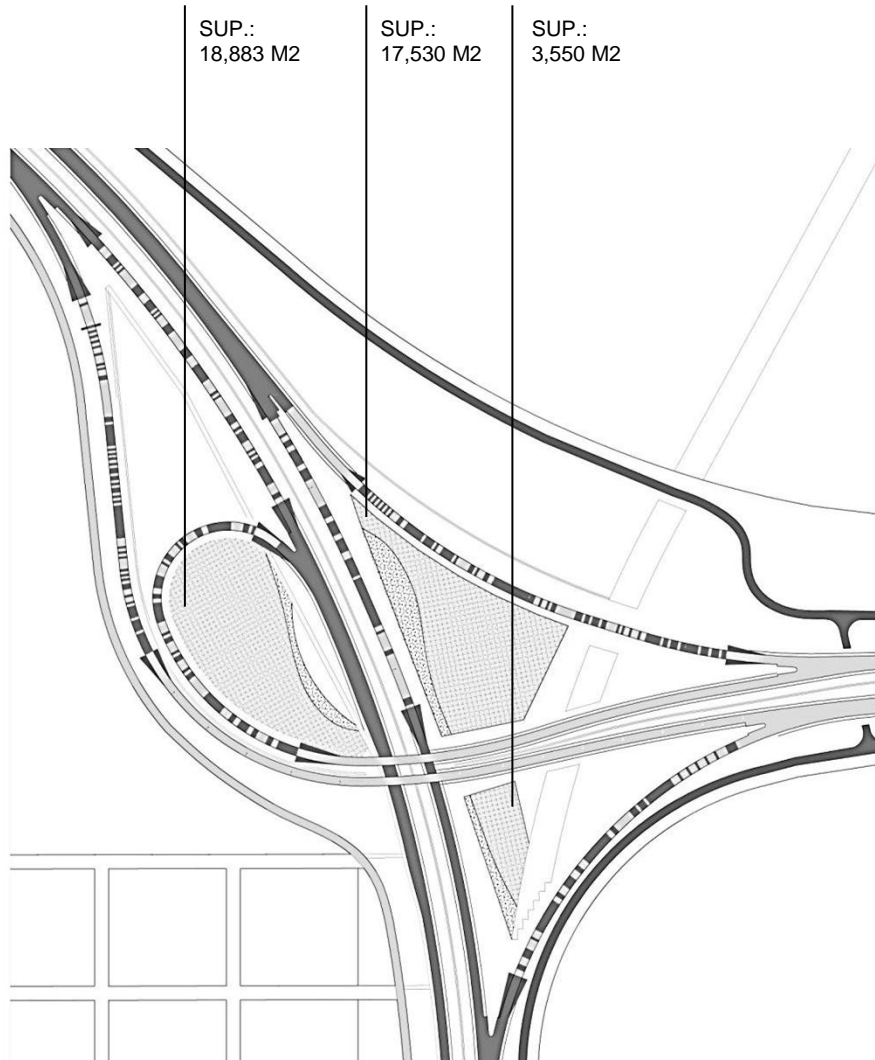
ESPECIES PROPUESTAS: (ver planilla de vegetales)

- ALGARROBO BLANCO
(PROSOPIS ALBA)
- ALGARROBO NEGRO
(PROSOPIS NIGRA)
- CHAÑAR
(GEOFFROEA DECORTICANS)
- ESPINILLO
(ACACIA CAVEN)
- MANZANO DE CAMPO
(RUPRECHTIA OPETALA)
- MOLLE DE BEBER
(LITHEA MOLLEOIDES)
- QUEBRACHO BLANCO
(ASPIDOSPERMA)
- QUEBRACHO BLANCO
TALA
(CELTIS TALA)
- TUSCA
(ACACIA AROMA)



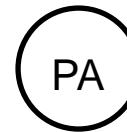
PROYECTO

ÁREA PASTIZALES (PAISAJE DE ALTURA)



Hacia el centro del sitio, de lomas amplias y soleadas se propone incorporar los pastizales de las altas cumbres, que se mecen con el viento y no obstruyen las visuales a los conductores.

La incorporación de zonas de piedras de distintas escalas en los bordes bajos contienen las áreas de pastizales propuestas a fin de controlar su propagación y retienen el agua de lluvia que colectan estas grandes áreas. El excedente de agua sigue su curso a través de los canales de desagüe existentes, mientras que con lo recolectado se riega, por diferencia de nivel, los árboles de borde de vía. (SAUCE CRIOLLO (SALIX HUMBOLDTIANA)



REFERENCIA
(VER PLANTA 1:1500)
MÓDULO DE 5X5 MTS.

SUPERFICIE TOTAL
39,963M2

ESPECIES PROPUESTAS:
(ver planilla de vegetales)

PAJA BRAVA
(STIPA CAUDATA)
PASTO LLORÓN
(ERAGROTIS CURVULA)
STIPA
(NASELLA TENUISSIMA)
HELICTOTRICHON SEMPERVERENS
CAREX COMANS



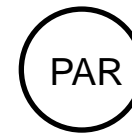
PROYECTO

ÁREA BORDE DE CURSO DE AGUA

El agua es un elemento paisajístico importante que atraviesa el distribuidor vial. Con interés en resaltar su presencia y sin alterar la fisonomía del canal, se plantea incorporar en los bordes del mismo, especies vegetales nativas asociadas a la proximidad de un curso de agua.

ESPECIES PROPUESTAS: (ver planilla de vegetales)

- PAJA BRAVA
(STIPA CAUDATA)
- PASTO LLORÓN
(ERAGROTIS CURVULA)
- STIPA
(NASELLA TENUISSIMA)
- HELICTOTRICHON SEMPERVERENS
- SAUCE LLORÓN
(SALIX BABILÓNICA)
- SAUCE CRIOLLO
(SALIX HUMBOLDTIANA)
- CAREX COMANS
- CORTADERA
(CORTADERIA SELLOANA)
- RETAMA
(RETAMA SPHAEROCARPA)



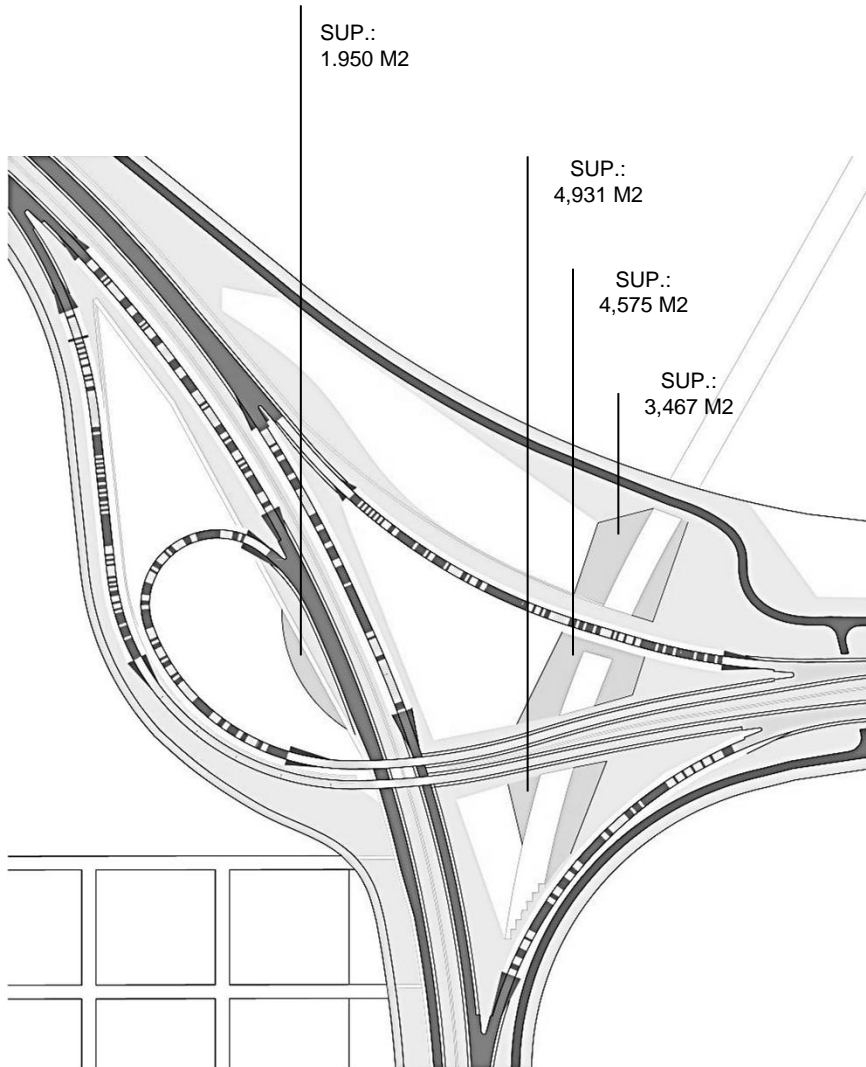
REFERENCIA
(VER PLANTA 1:1500)
MÓDULO DE 10X10 MTS.

SUPERFICIE TOTAL
14,923 M2

ÁREA CÉSPED DE CORTE

En la naturaleza de esta pieza vial existen áreas que deben estar libres de obstáculos, son áreas técnicas (mediana, banquetas, etc) y se les realiza un corte de césped periódico y mantenimiento. Para este fin, se propone el uso de la especie *bermuda grass*

SUPERFICIE TOTAL
61,563 M2



PROYECTO

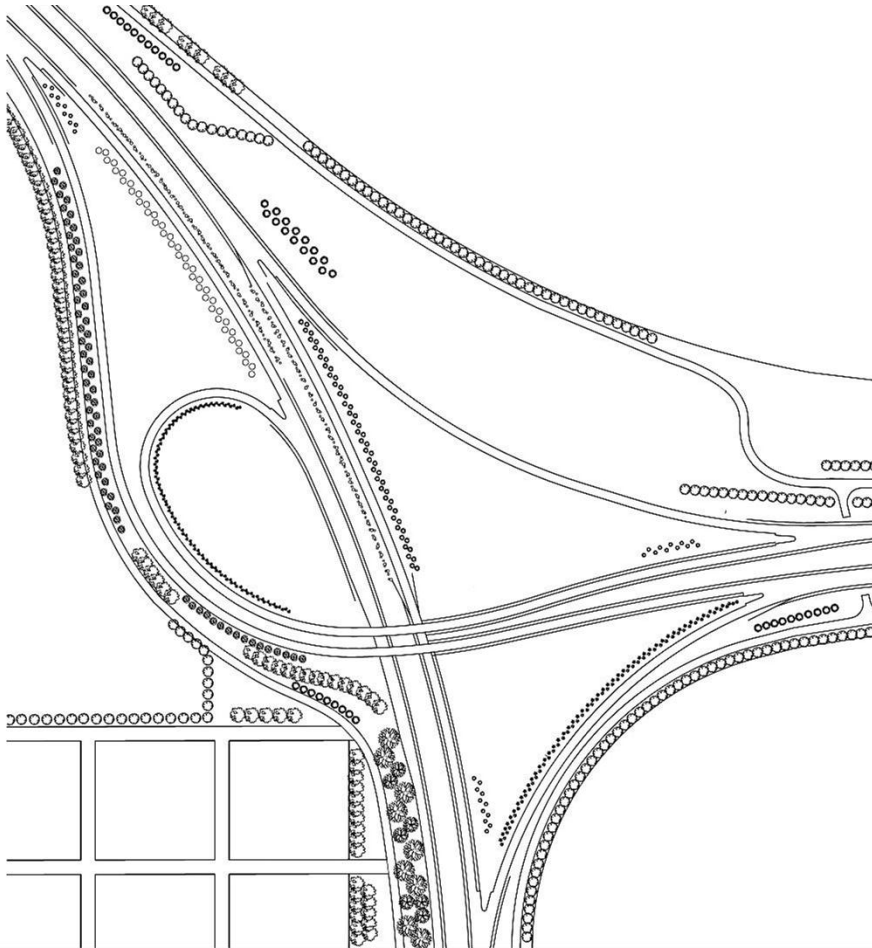
ARBOLADO DE BORDE DE VÍA

Con el fines estéticos y ambientales, se optó por incorporar una base de árboles, principalmente generando pantallas frente a los vientos del sur-este y enmarcando el distribuidor produciendo límites más visibles. Para esto, se eligieron especies vegetales que se encuentran presentes en otros tramos de la circunvalación con el sentido de unificar los valores estéticos como parque lineal y, asegurar su desarrollo, ya que en otros sitios con características similares crecieron exitosamente. Las especies son:

- ÁLAMO PLATEADO
(POPULUS ALBA)
- FRESNO AMERICANO
(FRAXINUS ORNUS)
- ÁLAMO PIRAMIDAL
(POPULUS ALBA BOLLEANA)
- AGUARIBAY
(SCHINUS MOLLE)

Sobre este marco, se ubicaron especies autóctonas a fin de ponerlas en valor e incorporarlas en un escenario de la vida diaria y cotidiana del que circula, resaltando su valor ornamental. Las especies planteadas son:






- ALGARROBO BLANCO
(PROSOPIS ALBA)
- ALGARROBO NEGRO
(PROSOPIS NIGRA)
- ESPINILLO
(ACACIA CAVEN)
- MANZANO DE CAMPO
(RUPRECHTIA OPETALA)
- MOLLE DE BEBER
(LITHEA MOLLEOIDES)
- SAUCE CRIOLLO
(SALIX HUMBOLDTIANA)
- LAGAÑA DE PERRO
(RUPRECHTIA OPETALA)























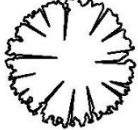

ÁRBOLES AUTÓCTONOS

PLANILLAS DE VEGETALES

REFERENCIAS	IMAGEN	NOMBRE	ASOLEAMIENTO	REQUERIMIENTO DE AGUA	RESISTENCIA AL VIENTO	RESISTENCIA AL FRÍO	CANTIDAD
AB		ALGARROBO BLANCO (PROSOPIS ALBA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	BAJA	289
AN		ALGARROBO NEGRO (PROSOPIS NIGRA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	BAJA	287
		CHAÑAR (GEOFFROEA DECORTICANS)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	MEDIO	ALTA	ALTA	480
ES		ESPINILLO (ACACIA CAVEN)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	MEDIO	ALTA	MEDIA	523
MC		MANZANO DE CAMPO (RUPRECHTIA OPETALA)	SOL PLENO	MEDIO	ALTA	ALTA	424















ÁRBOLES AUTÓCTONOS		PLANILLAS DE VEGETALES					
REFERENCIAS	IMAGEN	NOMBRE	ASOLEAMIENTO	REQUERIMIENTO DE AGUA	RESISTENCIA AL VIENTO	RESISTENCIA AL FRÍO	CANTIDAD
 MO		MOLLE DE BEBER (LITHERA MOLLEOIDES)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	MEDIA	549
		QUEBRACHO BLANCO (ASPIDOSPERMA QUEBRACHO BLANCO)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	480
 SC		SAUCE CRIOLLO (SALIX HUMBOLDTIANA)	SOL PLENO	SUELO ANEGADIZO	ALTA	ALTA	204
		TALA (CELTIS TALA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	480
		TUSCA (ACACIA AROMA)	SOL PLENO	MEDIO	BAJA	MEDIA	480

ÁRBOLES INTRODUCIDOS		PLANILLAS DE VEGETALES					
REFERENCIAS	IMAGEN	NOMBRE	ASOLEAMIENTO	REQUERIMIENTO DE AGUA	RESISTENCIA AL VIENTO	RESISTENCIA AL FRÍO	CANTIDAD
 AG		AGUARIBAY (SCHINUS MOLLE)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	MEDIO	ALTA	BAJA	98
 FA		FRESNO AMERICANO (FRAXINUS ORNUS)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	MEDIO	ALTA	BAJA	45
 ALP		ÁLAMO PLATEADO (POPULUS ALBA)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	MEDIO	ALTA	BAJA	191
 AL		ÁLAMO PIRAMIDAL (POPULUS ALBA BOLLEANA)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	MEDIO	ALTA	BAJA	33
 		SAUCE LLORÓN (SALIX BABILÓNICA)	SOL PLENO	SUELO ANEGADIZO	ALTA	ALTA	150






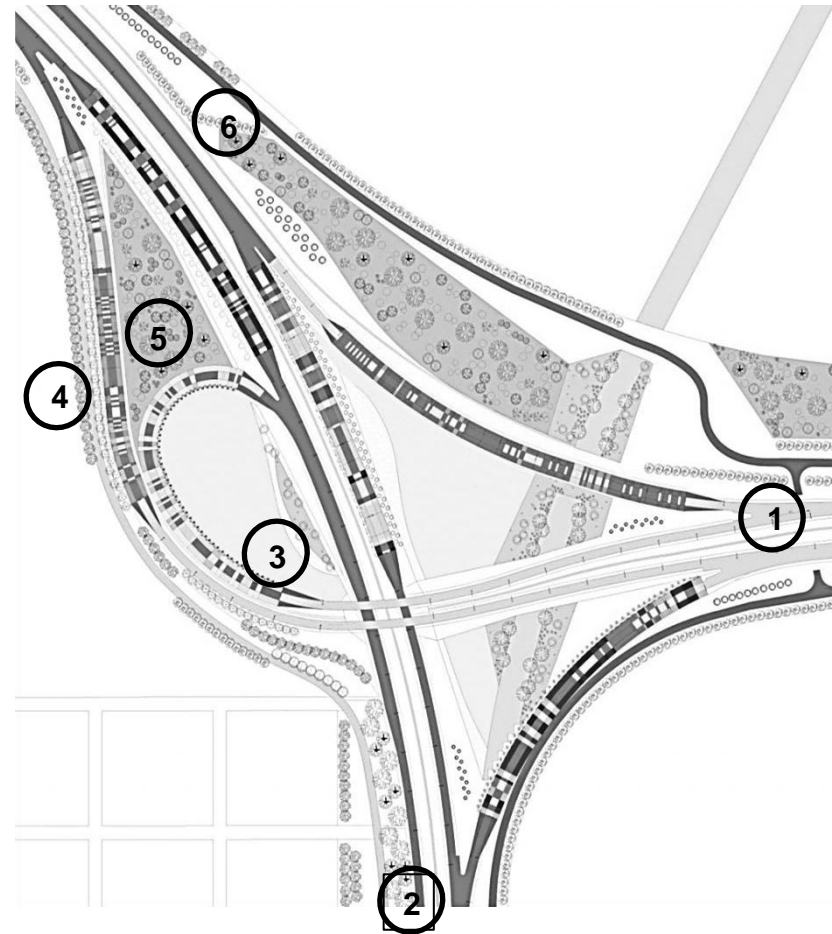
PROYECTO

ARBUSTIVAS		PLANILLAS DE VEGETALES						
REFERENCIAS	IMAGEN	NOMBRE	ASOLEAMIENTO	REQUERIMIENTO DE AGUA	RESISTENCIA AL VIENTO	RESISTENCIA AL FRÍO	CANTIDAD	
 LP		LAGAÑA DE PERRO (RUPRECHTIA OPETALA)	SOL PLENO MEDIA SOMBRA	ESCASO	MEDIA	MEDIA	91	
		CORTADERA (CORTADERIA SELLOANA)	SOL PLENO	SUELO ANEGADIZO	ALTA	BAJO	300	
 RE		RETAMA (RETAMA SPHAEROCARPA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	340	
 LA		LAVANDA (LAVANDULA OFICINALIS)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	55	
 RO		ROMERO (ROSMARINUS OFFICINALIS)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	55	
 L		LAUREL DE JARDIN (NERIUM OLEANDER)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	64	





CUBRESUELOS	PLANILLAS DE VEGETALES					
IMAGEN	NOMBRE	ASOLEAMIENTO	REQUERIMIENTO DE AGUA	RESISTENCIA AL VIENTO	RESISTENCIA AL FRÍO	CANTIDAD
	PAJA BRAVA (STIPA CAUDATA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	5000 aprox.
	PASTO LLORÓN (ERAGROTIS CURVULA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	5000 aprox
	STIPA (NASELLA TENUISSIMA)	SOL PLENO	ESCASO	ALTA	ALTA	5000 aprox
	HELICTOTRICHON SEMPERVERENS	SOL PLENO	ESCASO A MEDIO	ALTA	ALTA	5000 aprox
	CAREX COMANS	SOL PLENO	MEDIO	ALTA	ALTA	5000 aprox



IMÁGENES

Considerando la gran superficie que abarca el sitio de estudio, se optó por mostrar imágenes aéreas de las seis ramas que lo componen y las escenas paisajísticas resultantes.



IMAGEN 1



RAMA NARANJA / ESTE - NORTE



IMAGEN 2



RAMA ROJA / SUR - ESTE



IMAGEN 3



RAMA CELESTE / SUR - NORTE



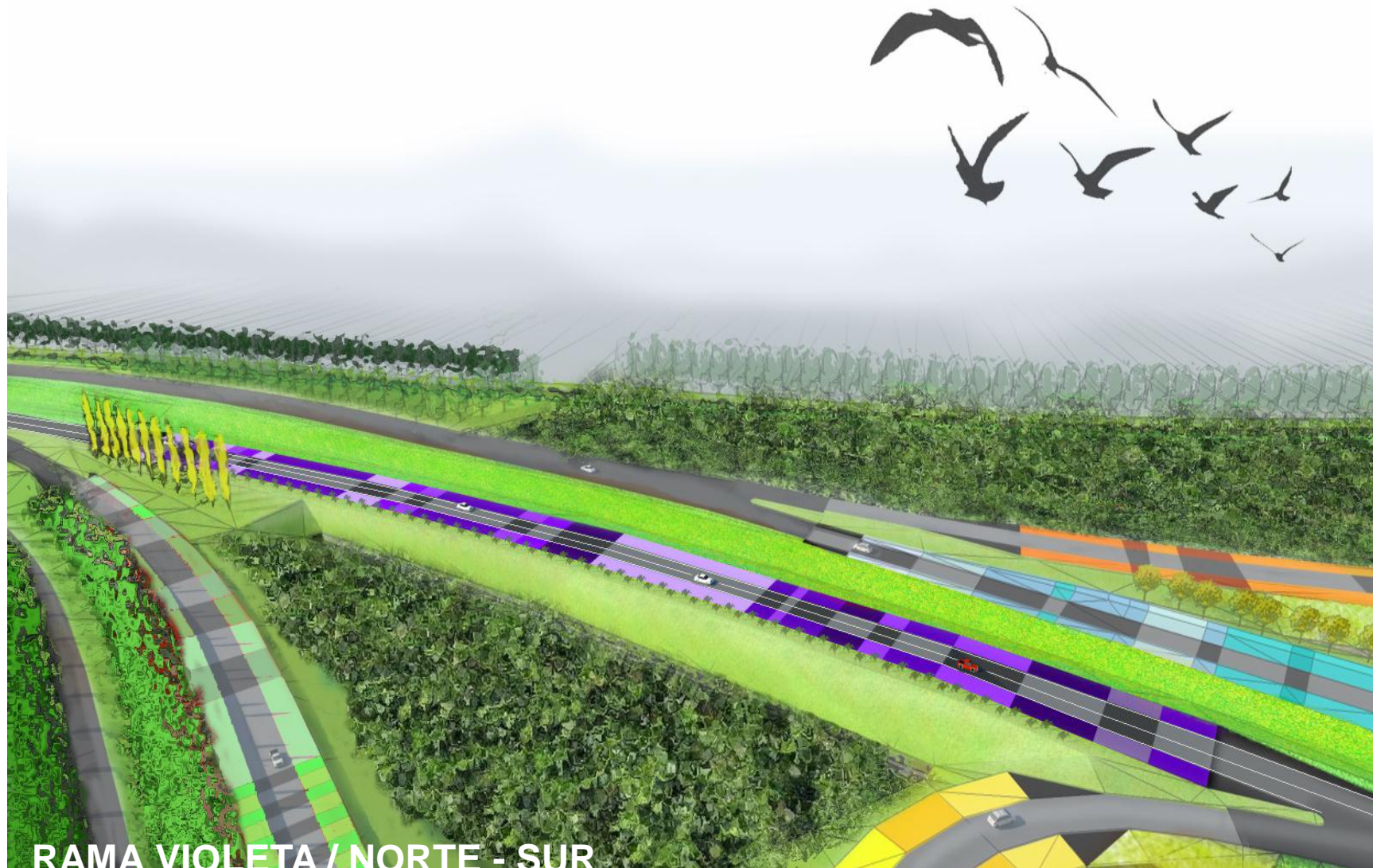
IMAGEN 4



RAMA AMARILLA / ESTE - SUR



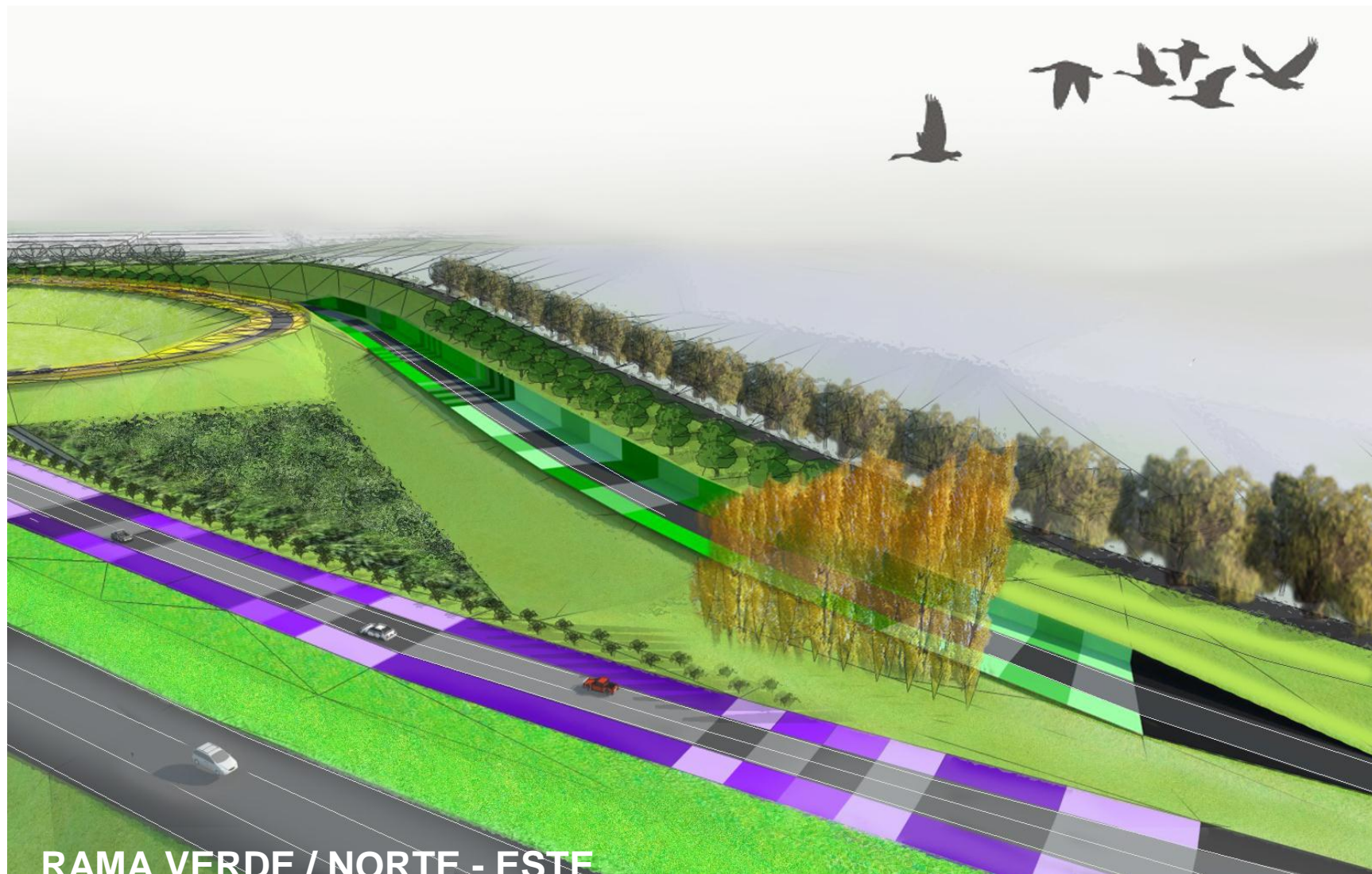
IMAGEN 5



RAMA VIOLETA / NORTE - SUR



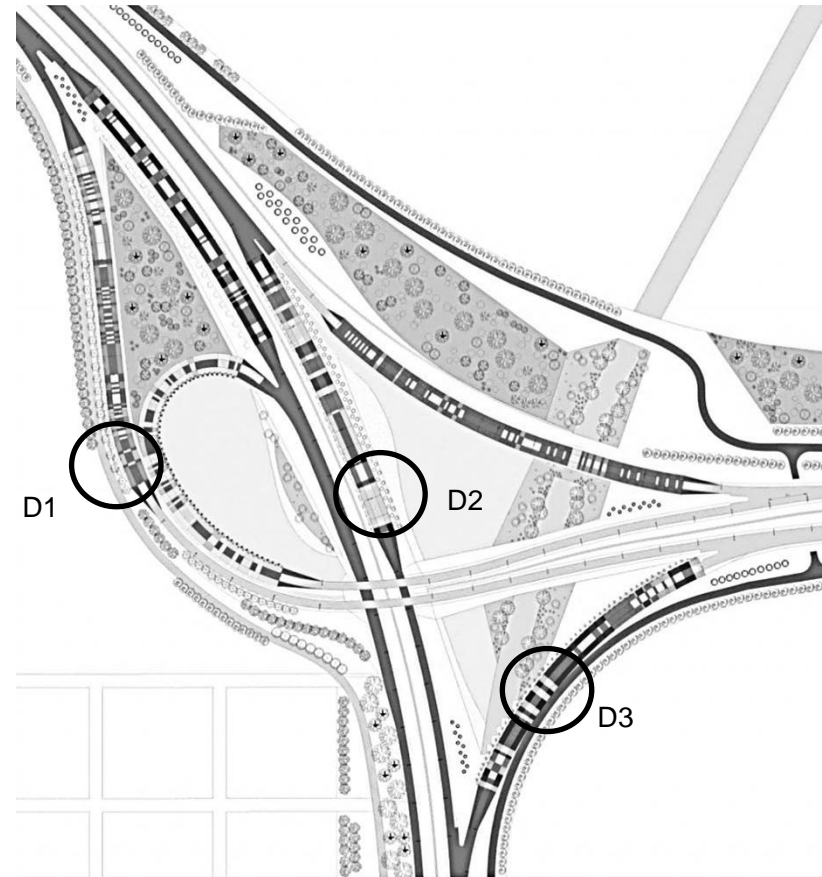
IMAGEN 6



RAMA VERDE / NORTE - ESTE



PROYECTO



DETALLES

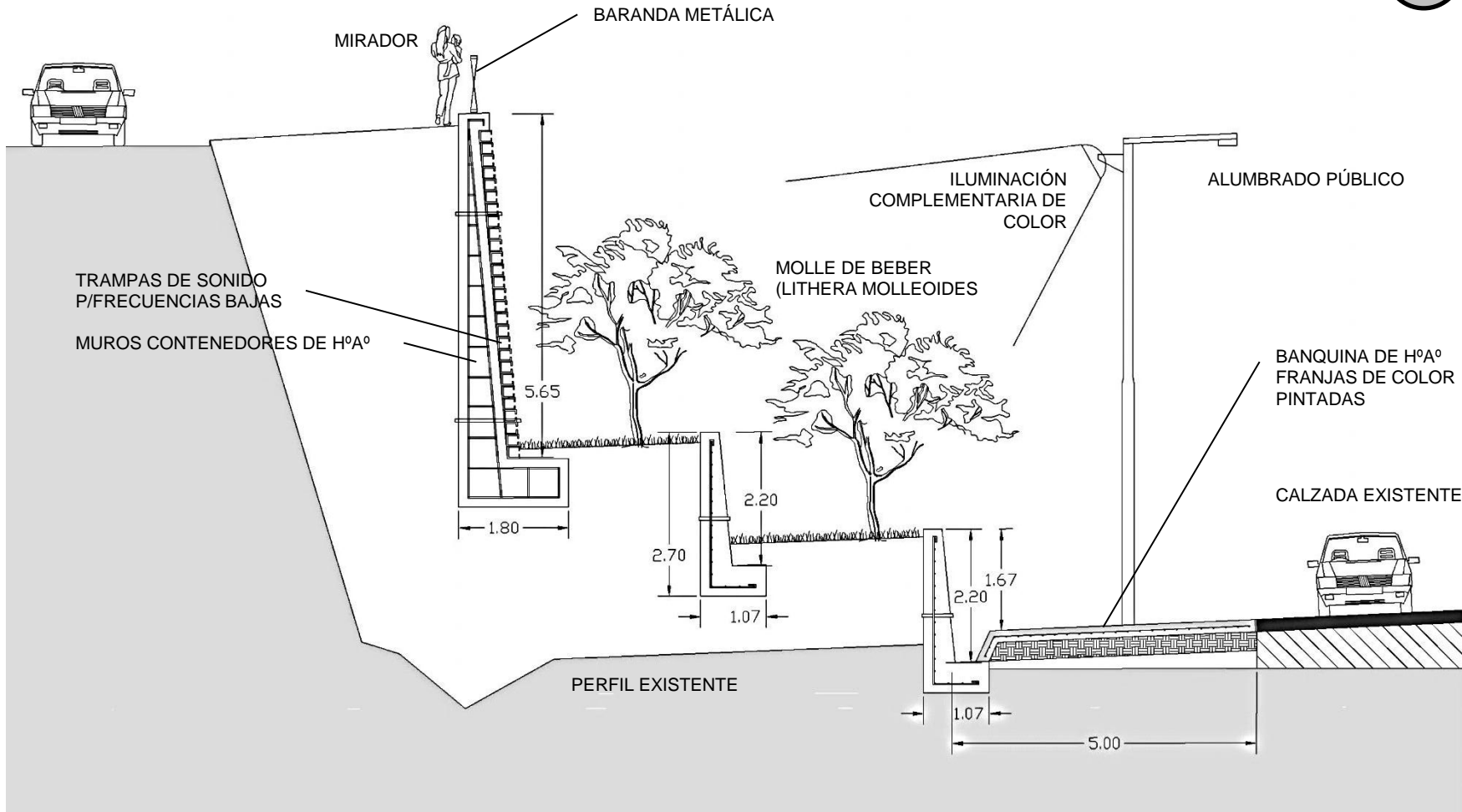
El proyecto no ostenta un gran desarrollo tecnológico, todo lo contrario, hace un uso responsable de los recursos actuales y posibles sin alterar el buen funcionamiento de la vía. Se adjuntan algunos detalles relevantes en la materialidad del mismo.



PROYECTO

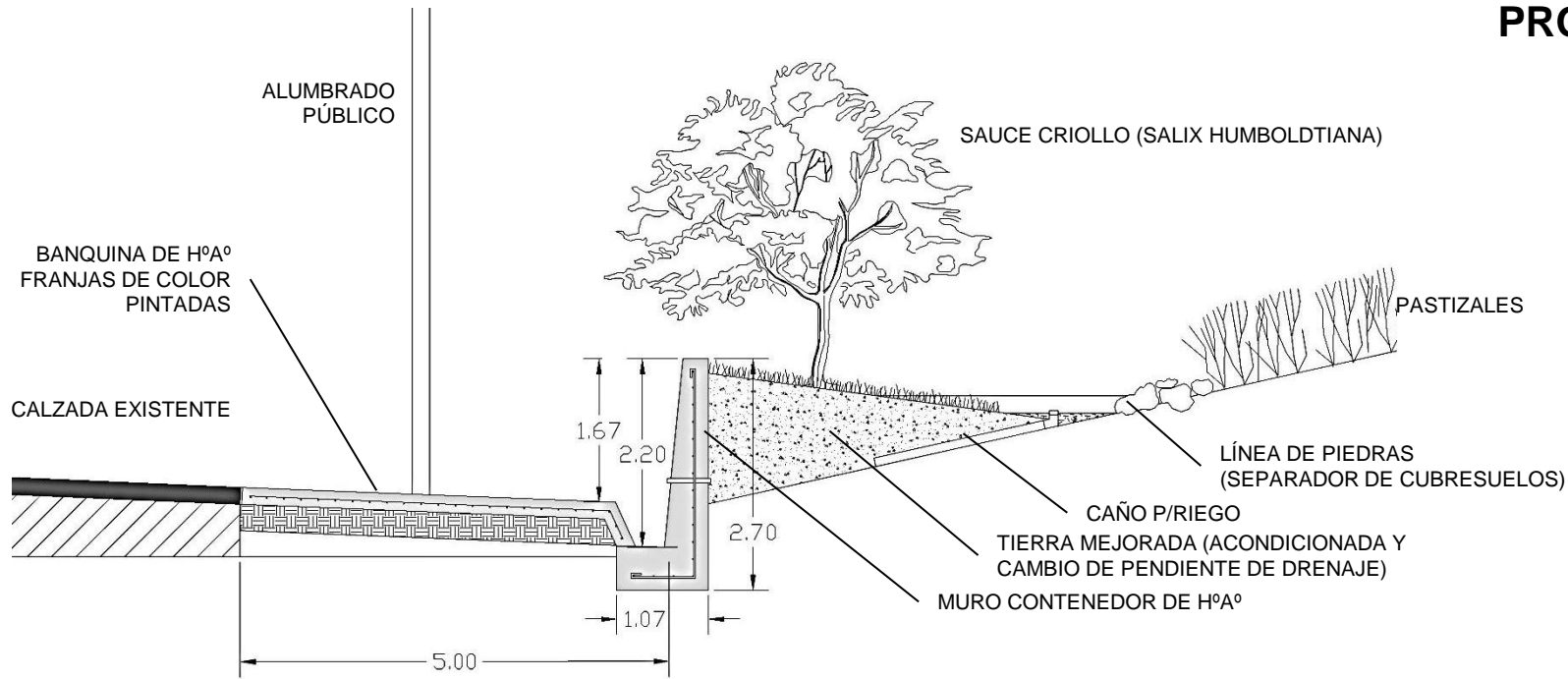
DETALLES

D1



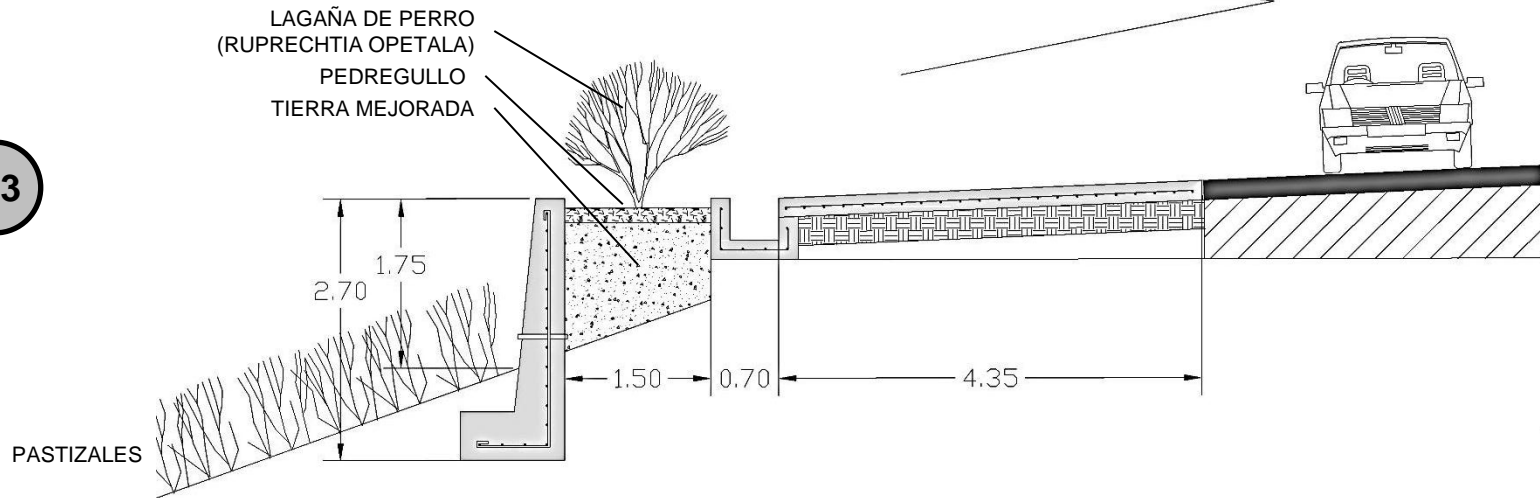
PROYECTO

DETALLES



D2

D3



FACTIBILIDAD TÉCNICA

En este capítulo, se corrobora el cumplimiento de las normativas relacionadas con la propuesta, que transcribí anteriormente dentro de la variable físico-funcional. Vale aclarar que muchas de ellas suelen ser contradictorias, la conveniencia o no de implementar algo en la propuesta surge de una evaluación de todos los aspectos de función y seguridad vial que justifican el proyecto.

AUMENTO DEL ANCHO DE BANQUINA Y USO DE COLOR

Relacionado con el punto 7.2.1 (6) , las banquetas se propusieron asfaltadas de un ancho de 5.00 m solamente en el tramo en que dure la experiencia perceptual, esto se debió a que desde la perspectiva del automóvil, si no se ampliaba no se hacían visibles. Continúa cumpliendo su rol funcional sin inconvenientes, puesto que sigue siendo una superficie plana y libre de obstáculos en donde el conductor que pierda la trayectoria puede recuperarse y retomar su viaje o detenerse eventualmente ante desperfectos en el vehículo.

Ampliar las banquetas produce un aumento en la seguridad vial, que aunque se recomienda que no superen los 3.00 m por un incremento en el costo de construcción, considero irrelevante ese punto en este caso ya que se realiza en puntos claves y ampliarla realza la percepción del proyecto. Para que no se use las banquetas para viaje se incorporan dentro de ellas, unas bandas de unos 4 cm de altura. Con respecto al uso del color, no encontré ninguna normativa explícita al respecto, de todas maneras, en términos de legibilidad, priorice el empleo de un solo color y trabajar sobre la intensidad del mismo en lugar de

emplear muchos colores, con esto, logro comunicar pero sin producir una fatiga visual.

TRABAJO SOBRE CALZADA

El proyecto , como expliqué anteriormente, pretende intervenir sobre la calzada desde un punto de vista artístico – perceptual. Recordemos que una sucesión de franjas transversales a la vía de distintas texturas materializadas a través de rayados paralelos y perpendiculares producirían sonidos de diferentes alturas con lo que se transmitiría la melodía.

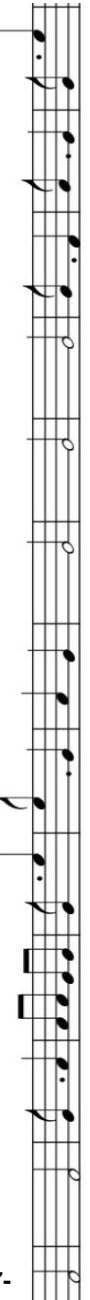
No obstante, puede ser factible justificar su desarrollo desde el punto de vista de la seguridad vial, debido a que el ranurado del pavimento que se propone, produce una mayor resistencia a la fricción y por ende menor desplazamientos accidentales. (ver punto 7.2.3) (6) Se registra una reducción de 30% de accidentes en calzada seca y entre un 50 a 70% en días de lluvia.

Cabe destacar que principalmente se implementa en las curvas del distribuidor y en ellas son recomendables debido a que tienen un requerimiento de fricción alto.

Entendiendo que el distribuidor vial es el primer punto de arribo después de hora y media de viaje sobre una autopista recta y monótona, la propuesta planteada sobre calzada es útil en cuanto a poner en alerta al conductor, de igual manera que lo cumple una franja sonora (término de D.V.N. ver punto 7.3.6) (6) que pone en aviso de una situación potencialmente peligrosa, en este caso una intersección.

PROPUESTA DE ILUMINACIÓN

La iluminación planteada no tiene como objetivo mejorar la legibilidad del distribuidor en cuanto a seguridad se refiere, ya que se encuentra actualmente bien iluminado. El aporte consiste

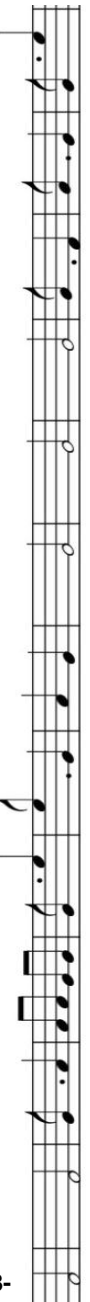
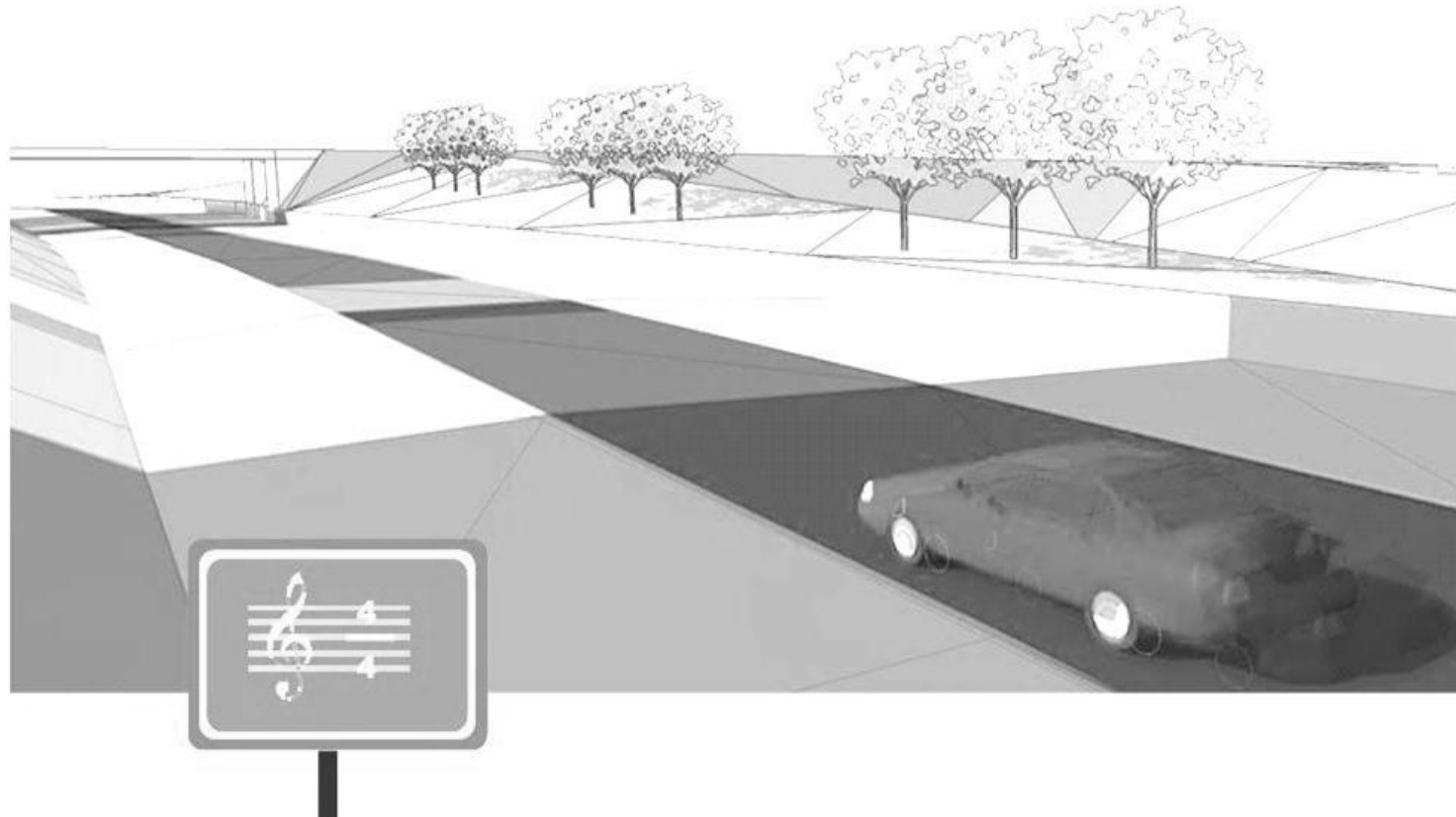


VIABILIDAD DEL PROYECTO

SEÑALÉTICA

En mejorar la calidad estética durante la noche. Consiste en iluminar con luces de colores la vegetación de borde de la vía, sin producir incandilamiento a los automovilistas. Continuando con la lógica de ubicación en banquina, se incorporan postes para dichas luminarias dispuestas cada veinte metros.

La propuesta paisajística pretende integrarse a la pieza vial y entenderse como una unidad. Entendiéndolo de esta manera, no sería irracional proponer que, a modo explicativo, se desarrolle una señalética que anticipe la experiencia.



- (1) - La Carretera en el Paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto. [Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transporte, 2008]
- (2) - Los no-lugares. Espacios del anonimato [Gedisa, Barcelona, 1993], Marc Augé
<http://designblog.uniandes.edu.co/blogs/dise2609/files/2009/03/marc-auge-los-no-lugares.pdf>
- (3) - APORTACIONES TEÓRICAS Y PRÁCTICAS SOBRE LA SINESTESIA Y LAS PERCEPCIONES SONORAS EN LA PINTURA CONTEMPORÁNEA Tesis doctoral presentada por TIMOTHY BAIRD LAYDEN Dirigida por DR. DOMÈNEC CORBELLÀ I LLOBET - Departamento de Pintura / Facultad de Bellas Artes / UNIVERSIDAD DE BARCELONA – Noviembre de 2004
- (4) - Construcción de un paisaje urbano en un vacío-isla. [Universidad Diego Portales, 2012] Nicolas Reitze
<http://www.plataformaarquitectura.cl/2012/02/07/video-como-crear-un-lugar-en-un-no-lugar/>
 Internet: www.plataformaarquitectura.com.ar
- (5) - Proyecto de Ordenamiento Urbano – Polígono Científico Tecnológico Parque del Este – Municipalidad de Córdoba, Secretaría de Economía y Finanzas, Subsecretaría de Desarrollo Económico y Estratégico – Marzo 2012
- (6) - Normas de Diseño Geométrico de Carreteras / apartado «Estética del Camino – Criterio Paisajista / Fundamentos / DNV – 1980.

Bibliografía Adicional.

- CORDOBA EN SU SITUACIÓN ACTUAL – Bases para un Diagnóstico [Dirección de Urbanismo: Arq. Jorge A. Montenegro, Arq. Rosa Harari, Arq. Adriana Menéndez, TCU Roque J. Favre / Diciembre 2000]
- PROGRAMA DE DENSIFICACIÓN URBANA – Plan Director Córdoba 2020 [Arq. Oscar A. Díaz - Asesor - Secretaría de Desarrollo Urbano. Dirección de Planeamiento Urbano. Dirección de Habitat. Dirección de Obras Privadas y Uso del Suelo, Agosto 2010]
- Bases para el plan Director de la Ciudad de Córdoba – “Lineamientos y Estrategia General para el Reordenamiento del Territorio”. Municipalidad de Córdoba – U.N.C. / 2008
- ARTE – TODA LA HISTORIA [Editorial Contrapunto - 2010]
- Manual de Evaluación y Gestión Ambiental para Obras Viales (MEGA II) DNV - 2007
- El viaje: una crítica al concepto de ‘no lugares’ [Univ. Católica Argentina, 2006] ,Maxi Kostanje
<http://psicologiasocial.uab.es/athenea-test/index.php/atheneaDigital/article/viewFile/303/303>
- HITOS Y NODOS EN LA SEÑALIZACIÓN VIAL Estructuración de referentes, en el entorno de un distribuidor de tránsito. Juan Tegiacchi - María A. Cañas - Mariela D’Angelo
<http://www.fba.unlp.edu.ar/news/SCYTEC/PDF/TEGIACCHI.pdf>
- Caminos de las Sierras y Guía estadística Córdoba 2008.

