

Entrevista con Humberto Eliash

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura- UNC -?

Tuve una primera experiencia con este esquema en Montevideo, donde se inició esta práctica en América Latina. Anteriormente lo habían hecho en Europa, en Nápoles precisamente fue donde inventaron este modelo de juntar Universidad, gestión de la ciudad e invitados internacionales para dirigir un taller sobre una reflexión colectiva de la ciudad con un proyecto específico.

La experiencia de Montevideo fue muy exitosa y la van a repetir todos los años.

Personalmente me parece muy interesante como fenómeno, porque tiene dos caras, una profesional, relacionada con el desarrollo de la ciudad real y con las fuerzas que discuten el futuro de la ciudad, tanto políticas como técnicas y otra, académica. Ambas se potencian con esta práctica porque a la Universidad le hace falta ser un poquito más profesional, más real como sistema, y la profesión y la ciudad necesitan ser más universitarias en su concepción. Como instrumento para que estos dos mundos se contaminen de alguna manera.

Probablemente aquí las cosas se hacen con más lentitud que en Santiago, pero se reflexionan un poco mejor. Esto es un ejemplo de que lo que aquí se hace es un producto de la reflexión y va a salir mejor que un proyecto hecho entre cuatro paredes. En Chile hay muchos proyectos realizados entre cuatro paredes que no tienen la calidad y la reflexión que merece la ciudad. Yo en eso soy un gran admirador de Córdoba y estoy feliz de estar aquí porque, además, tuve la suerte de trabajar con un equipo fantástico de gente, con un nivel de preparación muy alto en general.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

Los problemas de las ciudades latinoamericanas que tienen contradicciones muy fuertes, no los vamos a resolver con una sola estrategia. Creo que las estrategias de los proyectos urbanos solucionan algunos de los inconvenientes como este que estamos analizando en Córdoba, pero existen otros temas, como la vivienda social o el la contaminación de las aguas, que probablemente tienen que ser enfocados con otras estrategias. En este caso me parece muy adecuada, y estimo que es la única posibilidad esta forma de concertación entre el interés público y el interés privado, el único modo posible para sacar proyectos de esta magnitud y cambiar, de alguna manera, ciertas tendencias negativas de la ciudad. En Córdoba, por ejemplo nos enfrentamos a dos tendencias negativas: una es el progresivo vaciamiento del centro, que se está decayendo porque muchas de las actividades están buscando otros lugares de asentamiento, pero existe una posibilidad de corregirlo. Y la segunda tendencia es que se están produciendo problemas macros de nivel de transporte que tienen que ver con el ferrocarril en el centro de la ciudad, con las líneas de transportes que ya no saben por dónde expandirse, que requieren de una estrategia de lanzamiento y la formulación de este proyecto me parece la más adecuada. Tomando un conjunto de actores, reunirlos y que el Estado, a través de la Municipalidad o de un Ente Coordinador, establezca una línea matriz de lo que debe ser el desarrollo de la ciudad y después licite a los privados, que son los que van a invertir fuertemente. Pero que el Estado fije las reglas del juego. Esta concertación me parece que es básica e indispensable para que se lleve adelante un proyecto de esta envergadura, en el que, de alguna manera, se

juega el destino de lo que va a ser la Córdoba de los próximos 30 años.

Considero que de la manera en la que se está planteando no va a tener una concreción práctica inmediata, ya que esta experiencia no significa que de alguno de estos proyectos vaya a salir uno que llegue a construirse. Tampoco es el objetivo del planteo, porque la idea que se fijó fue de una gran libertad para plantear hipótesis de desarrollo, imágenes. Sin embargo, estas propuestas van a dejar una mayor claridad y consenso sobre ciertas ideas acerca de cómo tiene que ser este sector de la ciudad, cómo tiene que crecer, cuál es su relación con el centro y con el ferrocarril.

Con respecto a esta forma de planificar la ciudad creo que uno de los problemas grandes de nuestras ciudades es la escasez de recursos. En Europa, por ejemplo, las ciudades son muy ricas y tienen posibilidades de emprender grandes obras, mientras que aquí tienen pocos recursos que deben ser muy bien administrados. Por eso esta estrategia es muy buena, porque permite que con un mínimo esfuerzo de inversión se puedan atraer nuevos inversores privados, que son los que van a poner el dinero siguiendo las reglas de juego que les plantee el Estado.

¿Considera que la ciudad de Córdoba demanda un proyecto de esta envergadura o que el proyecto será el encargado de provocar la demanda?

Considero que es más lo segundo, porque éste es un tema relativamente nuevo. Ustedes los cordobeses han inventado un tema totalmente nuevo para la ciudad. Esta zona era el patio trasero del centro y ahora, con este nuevo nudo vial y con la potencialidad de los proyectos, estamos abriendo un nuevo frente urbano donde se va a poder desarrollar un proyecto de gran valor urbanístico. Pero este no era un tema de la ciudad hasta hace poco, lo han convertido en un debate y el interés va a surgir, o no, de acuerdo a cómo se lo maneje. Pero

estimo que efectivamente la demanda de suelos o de oficinas de la ciudad es un desafío por reconquistar, un mercado potencial para ponerlo en esta área. El éxito o fracaso de un proyecto como éste es muy gravitante para el resto de las ciudades, para el centro y los barrios. Para el centro, porque le puede dar un nuevo rol a todas las actividades centrales, la cantidad de oficios que van a resultar, de servicios, de personal que va a demandar, todo el esfuerzo que esto significa. Para los barrios va ser importante que sea exitoso porque va a generar lo que ha pasado en Buenos Aires con la Boca. Puerto Madero generó por su éxito una mejoría de barrios aledaños a la Boca, que antes estaban muy alejados. En la medida en que esos proyectos sean buenos, la gente va a cambiar sus condiciones de vida, lograr mejores condiciones de accesibilidad al centro.

¿Desde qué parámetros han trabajado este proyecto?

El enfoque que le dimos al proyecto fue pensar que el río es un factor de identidad en la Córdoba del futuro, análogo a como ha sido, por ejemplo en Barcelona el redescubrimiento del mar. Barcelona se negaba al mar, tenía el puente de ferrocarril que lo bloqueaba, incluso no tenía ningún lugar desde el centro, a no ser que se subiera a los cerros, que mirara al Mediterráneo. De repente la ciudad se da cuenta de que tiene ese potencial fantástico y hace todas las operaciones para sacar el ferrocarril, abrir el puente y ver un nuevo frente descubriendo el mar. Este mérito es de Pascual Maragal y de todos los arquitectos que hicieron una cosa que era obvia. Creo que lo obvio es que Córdoba mire a su río, que vuelque toda su cara del próximo siglo a este río que es como un gran frente de desarrollo, por eso nuestra idea de construir unas plataformas verdes que vayan como la transición entre el tejido y el río, inventando una nueva imagen de la ciudad.

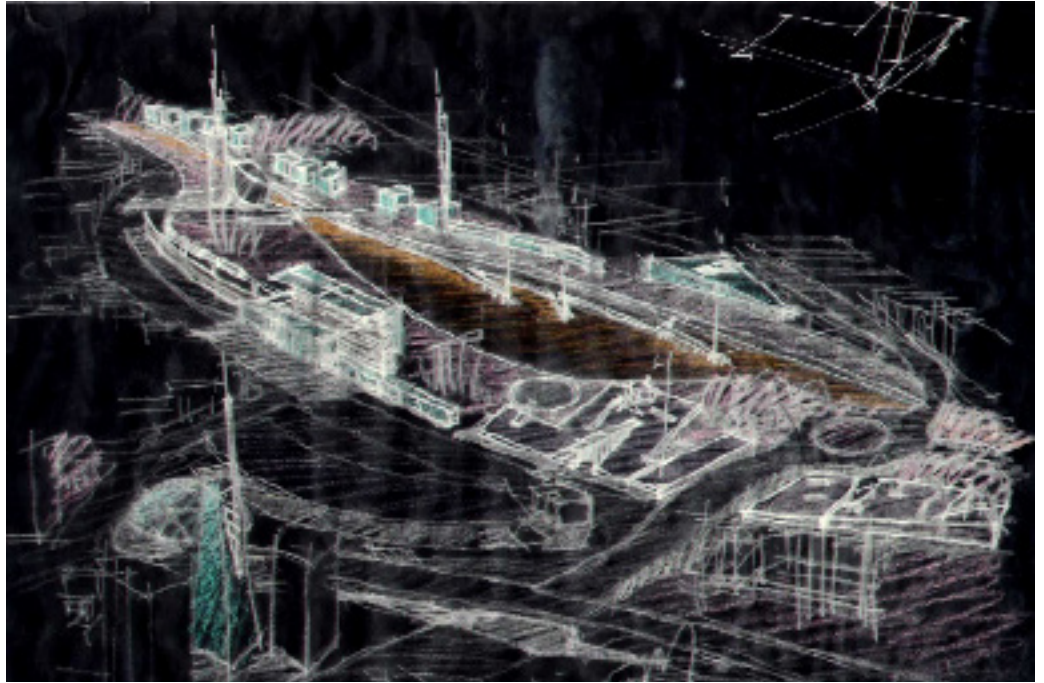
1. MARCO DE REFERENCIA

El proyecto del Telepuerto se inscribe dentro de la Propuesta General del PLAN ESTRATEGICO PARA LA CIUDAD DE CÓRDOBA.

A partir de esta propuesta, y en función del tiempo disponible, se desarrolla un planteamiento de carácter exploratorio de lo que deben ser las pautas de diseño urbano de toda el área de Influencia del Telepuerto.

Desde un punto de vista general se asumen las siguientes hipótesis:

- Rol urbano de Córdoba en el Mercosur, como articuladora del corredor interoceánico.
- Apertura de un nuevo frente de desarrollo urbano, el río Suquía, que será la nueva cara de Córdoba del Siglo XXI.
- La apuesta por una mejora sustantiva de la calidad de espacio público y una mayor oferta de servicios públicos y equipamiento social.
- Un modelo de gestión urbana basado en la complementación entre un sector público, que actúa como planificador y regulador de las grandes decisiones, y un sector privado que actúa como inversor y desarrollador de proyectos específicos.



Croquis preliminar de la intervencion en sector Mitre

2. METODOLOGÍA

El proyecto se abordó como un trabajo colectivo que, bajo la conducción del equipo docente, se propuso los siguientes objetivos:

2.1. Compatibilizar las ideas matrices de los docentes, con iniciativas particulares de los alumnos.

2.2. Realizar un trabajo de gran complejidad en muy breve plazo, que sea capaz de alcanzar cierto nivel profesional y académico. Para ello, teniendo en cuenta que se trata de un proyecto de gran escala, y que para su implementación se requerirá de un largo proceso, se dividió el método proyectual en dos etapas secuenciales:

- Formulación de Invariantes Urbanas: se trata de un conjunto de ideas matrices que, por su importancia, constituyen las bases fundamentales para fundar una especie de anteproyecto conceptual de consenso.
- El proyecto propiamente, tal que significa tomar decisiones de diseño y que admite dos tipos de variaciones. Las programáticas, es decir edificios concebidos como contenedores para ciertos usos, y las morfológicas, que implica aceptar diversas formas derivadas de la participación de muchos y variados actores: inversionistas, arquitectos e instituciones.



3. INVARIANTES URBANAS

3.1. CONECTIVIDAD: Recuperación del canal ferroviario para un sistema alternativo de transporte de pasajeros urbano e interurbano, como conector de nuevas centralidades y las grandes infraestructuras, vinculando el área del Telepuerto con el territorio (Ferrocarril General Belgrano y Aeropuerto).

3.2. PAISAJE NATURAL-CULTURAL: Reconocimiento de la poética de la geografía, su valor simbólico y contenedor de las nuevas transformaciones.
Estructuración de las áreas verdes, como un sistema articulador.
Valoración del Río Suquía como un continuum y como un hecho único, permanente y singular.
La topografía como soporte y ordenador, sus rasgos y formas emergentes.

3.3. EDIFICIOS SINGULARES: Rehabilitación de los edificios con valor histórico, componentes del patrimonio urbano-arquitectónico.

3.4. TEJIDO URBANO-ARQUITECTÓNICO: Reconocimiento de las tramas y trazas superpuestas, más la generación de un sistema de espacios públicos que articulan el hecho urbano -arquitectónico.

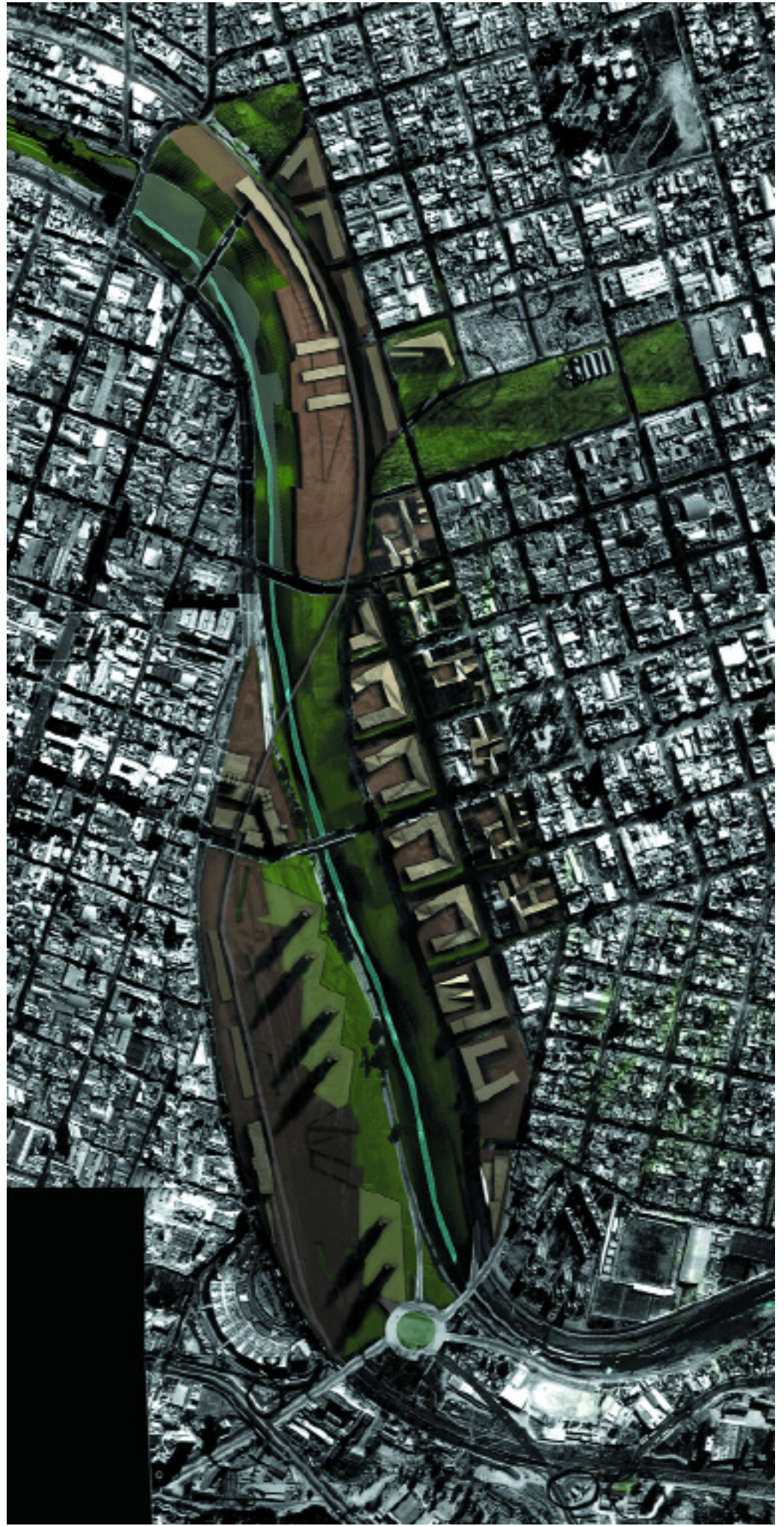
3.5. MIXTURA DE ACTIVIDADES ATRACTORAS: Reconocimiento de las distintas intensidades de actividades atractoras, para la máxima interacción, de acuerdo a las características de cada sector de intervención:





CONECTIVIDAD		ACTIVIDADES ATRACTORAS	
	VIA PRINCIPAL		PRINCIPAL
	SEMI PRINCIPAL		VIA URBANA - URBANA
	BOVEDA DEL VILA DEL TIGRE PUERTO DE BOVEDA		PERIODO DE VIDA
	VIA DE TRONCO - URBANA		PERIODO DE VIDA
	VIA PERIODO DE VIDA URBANA		PERIODO DE VIDA
	DE TRONCO		PERIODO DE VIDA
			ACTIVIDADES ATRACTORAS: Equipamiento de servicios, comercio, oficinas y culturales
			ACTIVIDADES ATRACTORAS: Parques recreativos, centros de convenciones, hotel y apart hotel
			ACTIVIDADES ATRACTORAS: Instalación y equipamiento recreativo
			ACTIVIDADES ATRACTORAS: Instalación y equipamiento recreativo
			ACTIVIDADES ATRACTORAS: Instalación y equipamiento recreativo

Aerofotometria general de intervencion



4. PROYECTO

El proyecto se desarrolla de un modo integral asumiendo el río Suquía como un nuevo referente a escala de la ciudad y del medio geográfico. Se trata de una "grieta" a escala urbana, dentro de una "grieta" a escala territorial, donde la ciudad aparece como una serie de terrazas que baja hacia el río (Grieta dentro de Grieta). Configura un espacio abierto para la escena urbana, un lugar para los eventos.

El concepto morfológico del proyecto consiste en la ARQUITECTURIZACIÓN de una serie de terrazas para producir la interacción entre Río-Parque-Equipamiento-Tejido Urbano, que, a modo de sutura, conforma un sistema de espacios públicos.

La propuesta tiene por objetivos:

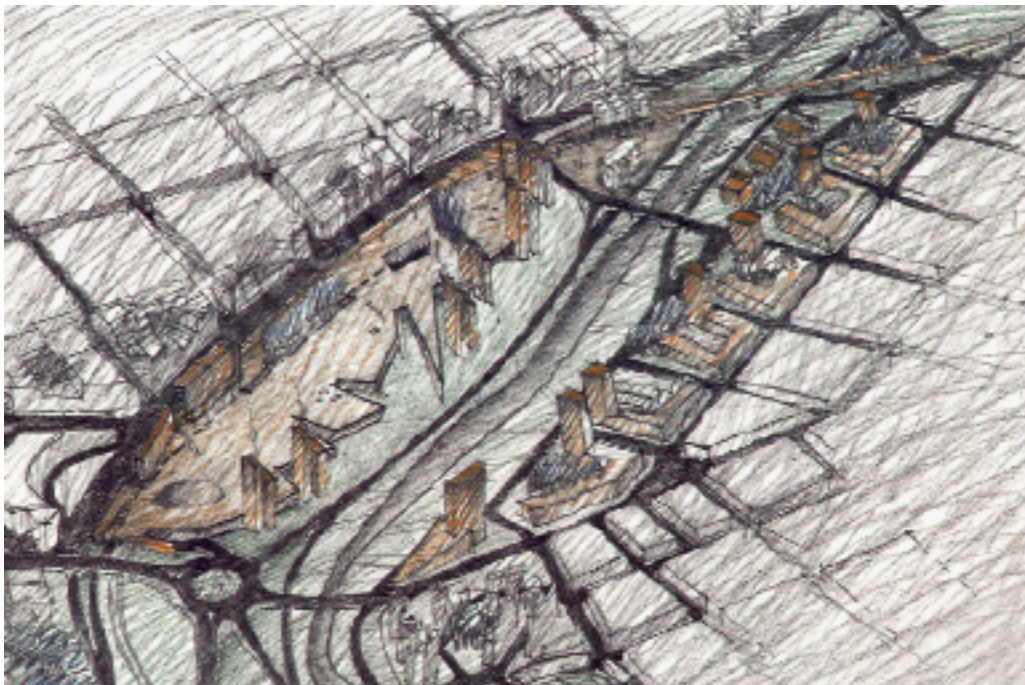
- Reconocer la red troncal del ferrocarril como sistema alternativo de transporte.
- Estructurar las áreas verdes y el río Suquía como un continuum, a través de un parque con una geometría de líneas, puntos y superficies.
- Revalorizar y aumentar la oferta de espacio público.
- Crear una nueva estación de ómnibus localizada al norte, en las proximidades de los terrenos de la ex cervecería Río Segundo.
- Generar áreas de nuevo desarrollo y áreas de rehabilitación urbana arquitectónica.

La propuesta comprende un área de intervención pública, un área de intervención privada y un área de renovación urbana con un modelo normativo, organizado en cuatro sectores.

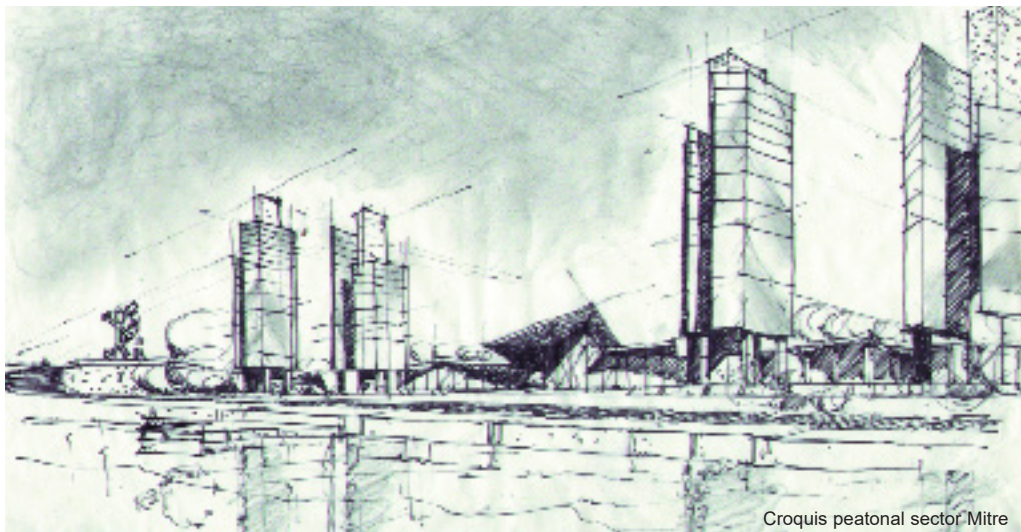
Sector A: ESTACION MITRE

Se organiza en base a tres franjas de terreno en sentido longitudinal, desde el puente al nudo vial.

1. Sector de trenes: Se crea un nudo de transferencia urbana/interurbana; con la nueva estación terminal de ómnibus, con un



Vista area sector Mitre



Croquis peatonal sector Mitre

sector de estacionamiento a nivel de subsuelo.

Se crea un sistema de transporte alternativo como vínculo con la región.

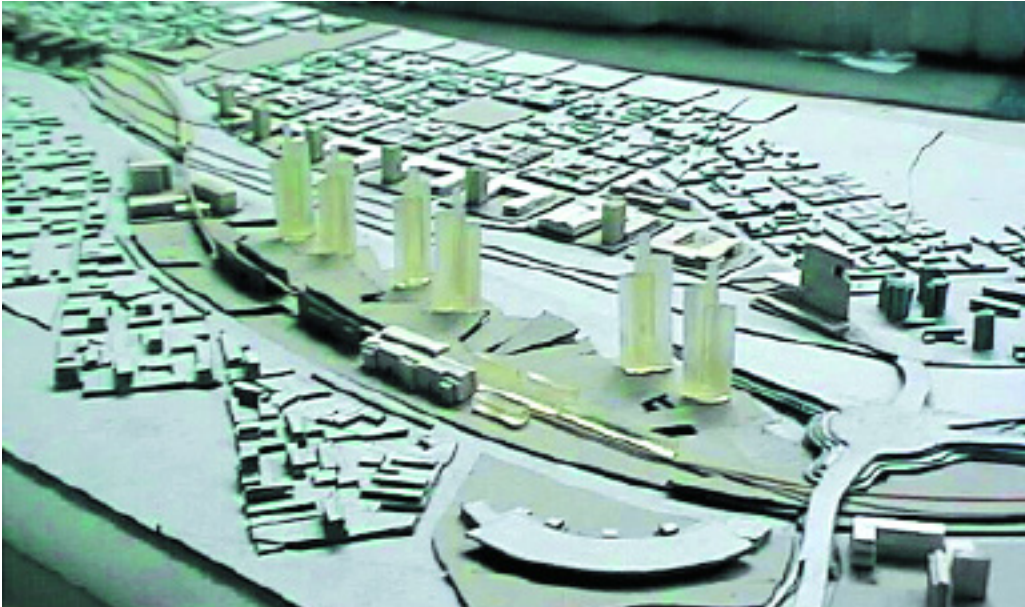
2. Plaza Seca: Terrazas y paseos peatonales por sobre la rambla.

3. Plaza Verde: Ambito comercial-esparcimiento-cultura-pisos de arranque de las torres derivadas a oficinas y alojamiento en relación directa con el río. Garantía de DIVERSIDAD FUNCIONAL.

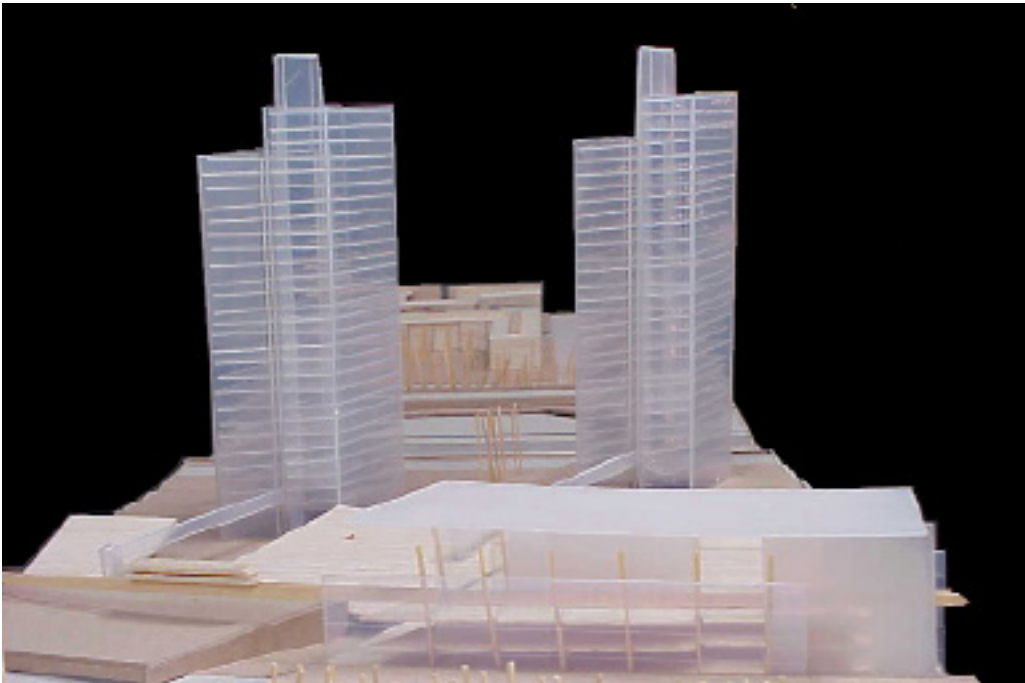
En el sector que corresponde al Barrio Juniors y Barrio General Paz, se propone un tejido de transición diferenciado en dos zonas: Una zona de borde al río, con una tipología urbana de transición abierta al parque lineal urbano del Telepuerto, contenedora de residencia. Una zona con una tipología urbana de inserción en el tejido existente del barrio. Esta propuesta responde al objetivo de precisar el concepto de sutura urbana.



Fotografía de maqueta sector Mitre



Vista general desde Parque Sarmiento



Maqueta de Torres propuestas para el sector

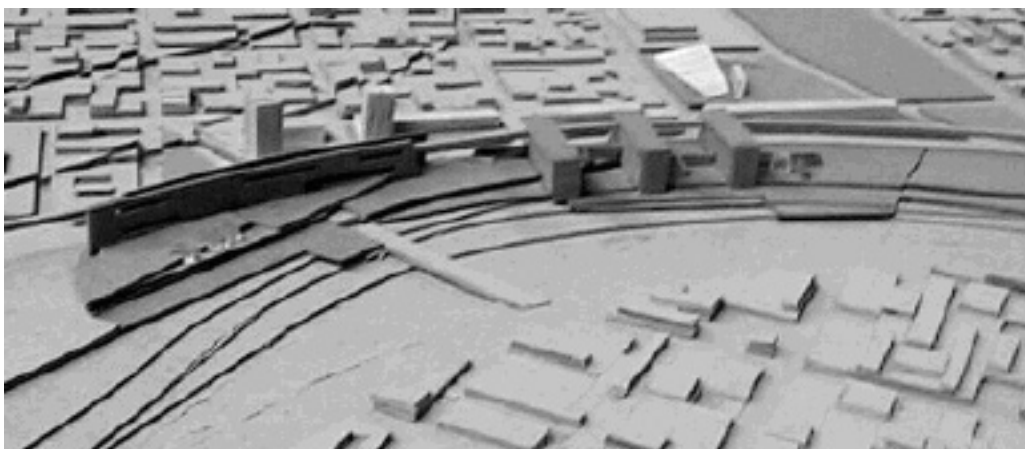
ector B: EX MERCADO DE ABASTO

En este sector la Avenida Costanera se desplaza del borde del río hacia el Barrio Pueyrredón y General Paz produciendo un área continua de 6 hectáreas en contacto directo con el río Suquía.

Se localiza una estación elevada del Ferrourbano con equipamiento comercial entre la calle MAIPÚ y el puente ALVEAR se propone la ubicación de un centro de capacitación técnica y profesional y un Museo de Arte Contemporáneo, generando un edificio con una plaza para eventos culturales. Además, se crea un gran parque urbano a lo largo del río, que contaría con equipamiento recreacional-lúdico, deportivo y estacionamientos. En los terrenos más próximos al tejido consolidado se plantea la localización de edificios de viviendas colectivas en una tipología flexible (tipo Loft).

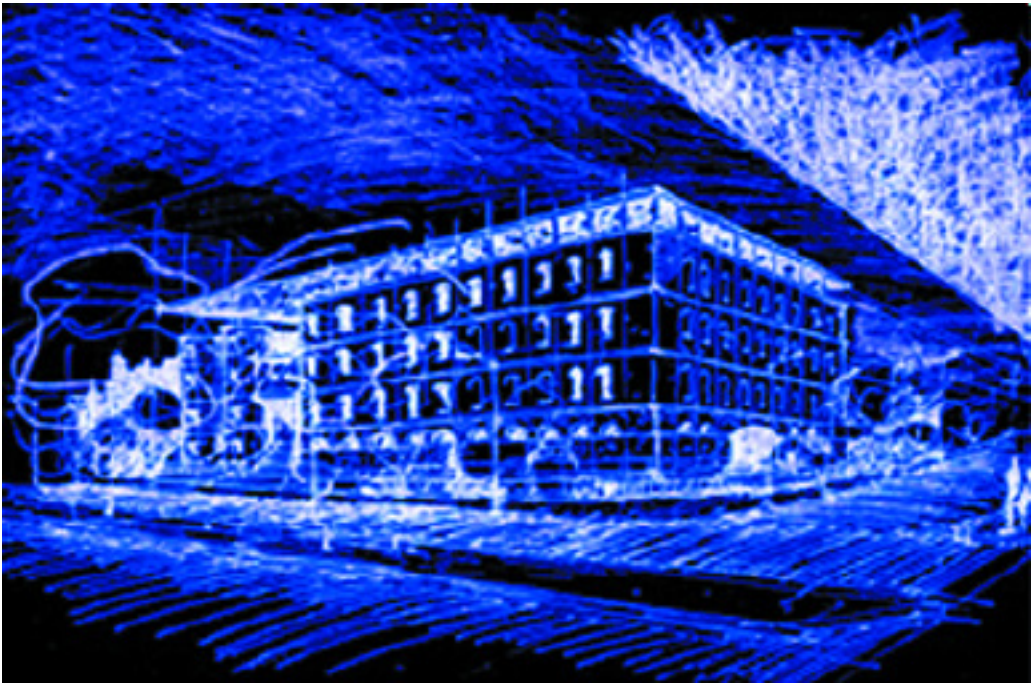


Maqueta intervencion sector del Abasto

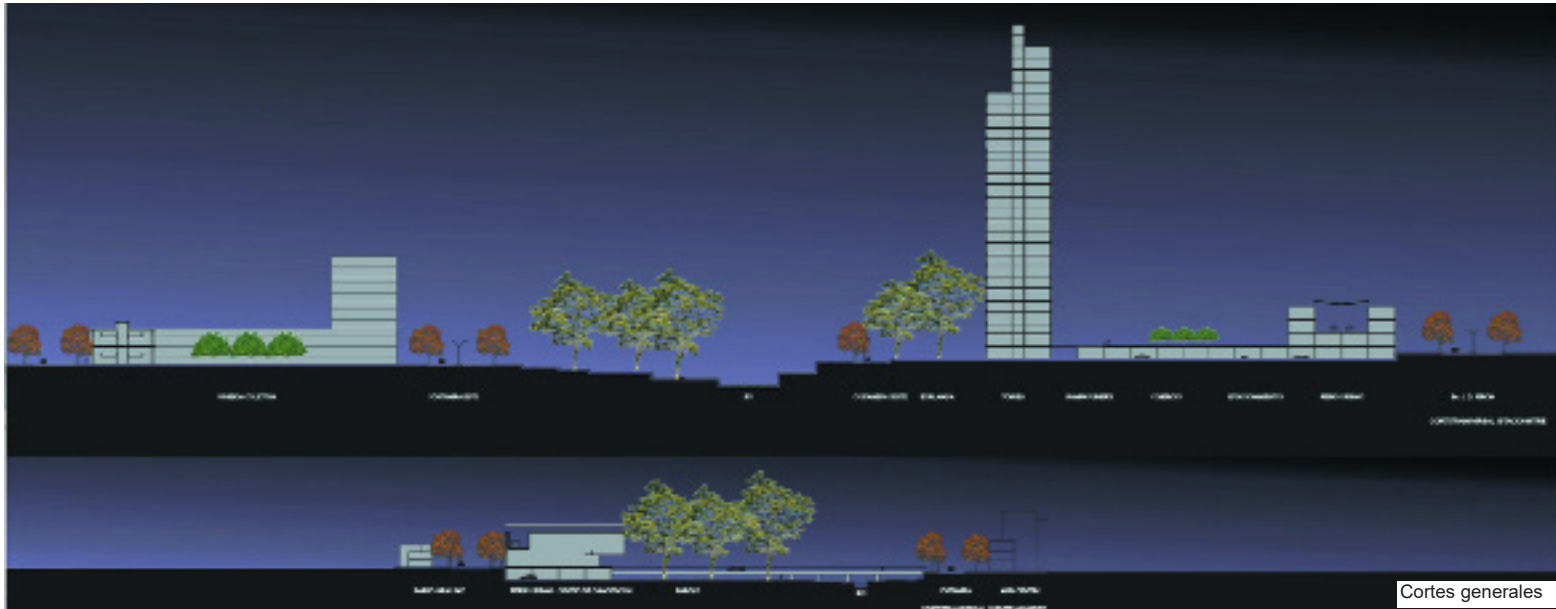


Sector C: MOLINOS MINETTI

Al sector de los Molinos Minetti se propone remodelarlo para localizar vivienda colectiva y equipamiento deportivo. Se crea un Parque Lineal de 4 hectáreas que se integra al sistema general de áreas verdes del Parque Sarmiento y el río Suquía. Aquí se busca reciclar las instalaciones de las antiguas estructuras industriales (Molinos Minetti, Molinos Letizia, ex-bodegas San Jorge), para convertirlas en contenedoras de viviendas tipo loft, oficinas, viviendas para deportistas y actividades educativas, universitarias. Los terrenos de propiedad de la provincia de Córdoba, que actualmente están ocupados por asentamientos precarios, se propone liberarlos para uso deportivo en apoyo a los futuros juegos Panamericanos de los que Córdoba será sede. También se plantea la rehabilitación del Barrio KRONFUSS, barrio obrero con valor histórico.



Croquis intervencion Molinos Minetti



Cortes generales

6. MODELO DE GESTIÓN

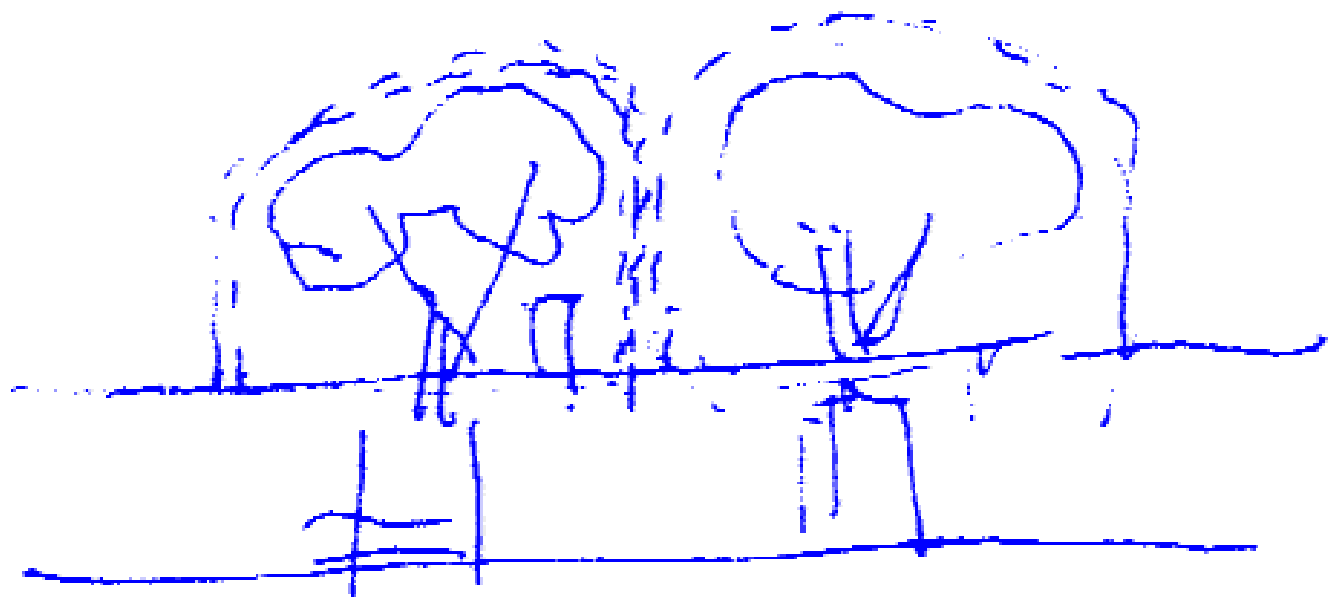
Toda propuesta de intervención urbana debe llevar implícita una propuesta que permita la viabilización, obviamente parte de ésta es el modo de gestión para implementarla.

Dada la importancia y magnitud del área a intervenir, se hace necesario e imprescindible la participación del sector público y el sector privado. Ambos deben hacerlo activamente, en la elaboración de propuestas, correspondiéndole al sector público la responsabilidad de motorizar el desarrollo, asumiendo que éste debe resolver y ejecutar las acciones y obras necesarias, tales como adquirir las tierras destinadas a los sistemas de movimientos y equipamientos públicos que actúan como estructurantes del área.

El sector privado será quien canalice las inversiones en los usos de actividades admitidas en el sector, sin descartar inversiones conjuntas en servicios, como el transporte, los que pueden ser operados por el mismo.

Concordante con esta posición, resulta necesario constituir un ente, integrado por ambos sectores, PÚBLICO Y PRIVADO, con las atribuciones y recursos acordes a la escala del proyecto, con la amplitud y flexibilidad que le permitan ir adecuando EL PROYECTO URBANO, a las situaciones cambiantes a las que están sujetas las intervenciones de esta magnitud, por estar insertas en la ciudad que es dinámica, y a los cambios que la humanidad genera, que a veces son más rápidos que las intervenciones físicas.





Entrevista con Hiroshi Hara

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura-UNC -?

Para mí la experiencia de taller es muy interesante, porque la forma de pensar que tienen los argentinos es muy diferente de la que tienen en Japón, especialmente porque mi país es muy pequeño en superficie relacionado con Argentina que tiene un territorio muy extenso.

He tenido dos experiencias similares en Montevideo, haciendo una práctica de taller muy parecida a ésta sobre prediseños de planes urbanos para revitalización de áreas degradadas. En ese caso, el proyecto tenía como objetivo recuperar la bahía.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

Al ser tan grande la densidad poblacional de Japón, la complejidad de las intervenciones es muy alta ya que existe abundante superposición de problemas al estar todo tan densamente construido. Probablemente esto provoque una gran brecha entre la forma que tenemos los japoneses de intervenir, dado nuestro territorio y la que tienen los argentinos para solucionar problemas de la ciudad

En Japón la planificación de los grandes sectores es problema gubernamental, pero el resto de las intervenciones está en manos de la actividad privada.

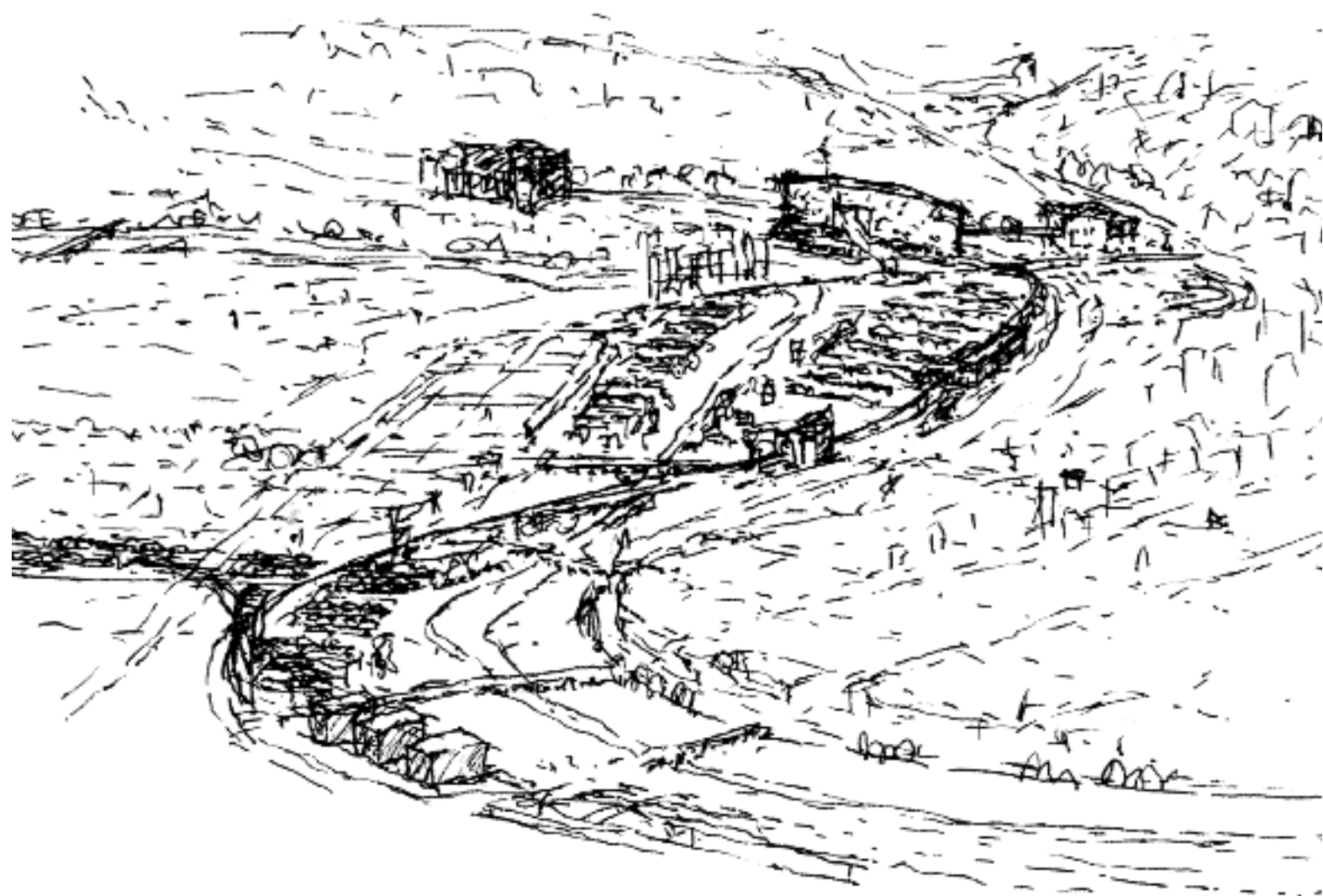
¿Qué valor y significado le atribuye al Proyecto del Area Telepuerto?

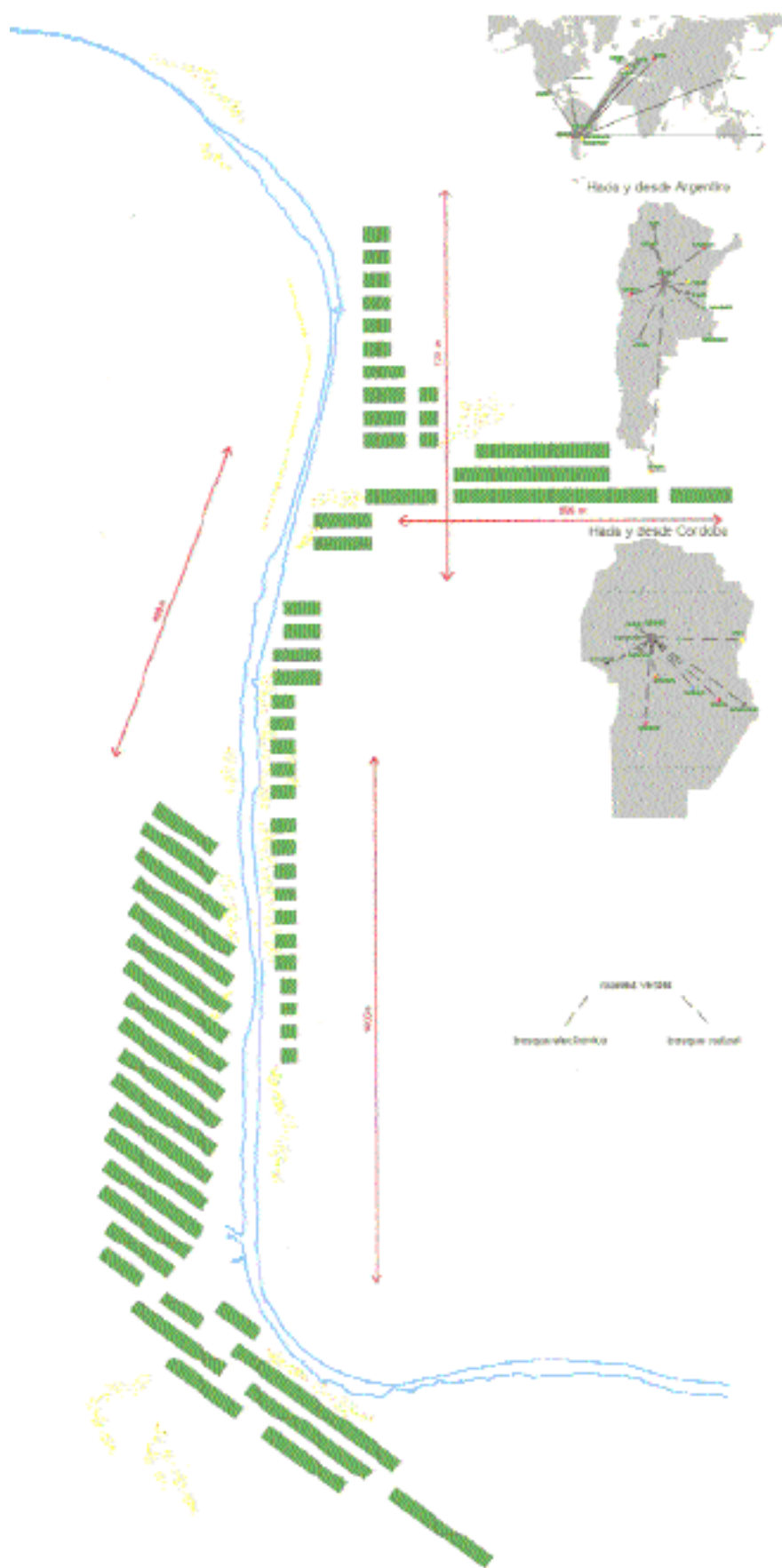
En Japón las ciudades son Telepuerto en sí mismas, la ciudad entera es un Telepuerto.

en sí mismas, la ciudad entera es un Telepuerto.

Lo que me resulta más interesante de este proyecto es que constituye una gran oportunidad para hacer una idea de ciudad.

La gran diferencia con mi país es que nosotros tenemos todos los terrenos construidos, casi no existe disponibilidad de tierra. Esta característica me ha llamado mucho la atención en Argentina, un país tan grande y extenso y con tantas tierras disponibles que están sin explotar. En cambio en Japón sólo tenemos una dirección para encarar y hacer las cosas, ustedes tienen muchísimas posibilidades y diversas direcciones para apuntar al futuro.





...la distancia como factor de planificación urbana...

MEMORIA HARA

Cuando recibí una amistosa invitación desde Córdoba para participar en el tema "Telepuerto" sentí una gran alegría de poder visitar vuestro país. Por otra parte pensé que era bastante difícil lograr una buena respuesta para este tema.

Como yo había realizado un proyecto similar en Colonia (Alemania) y otro en la isla de Mallorca (España) a través de dos concursos internacionales, yo sabía que el problema "tele" es muy difícil como tema de proyecto arquitectónico y de planificación urbana.

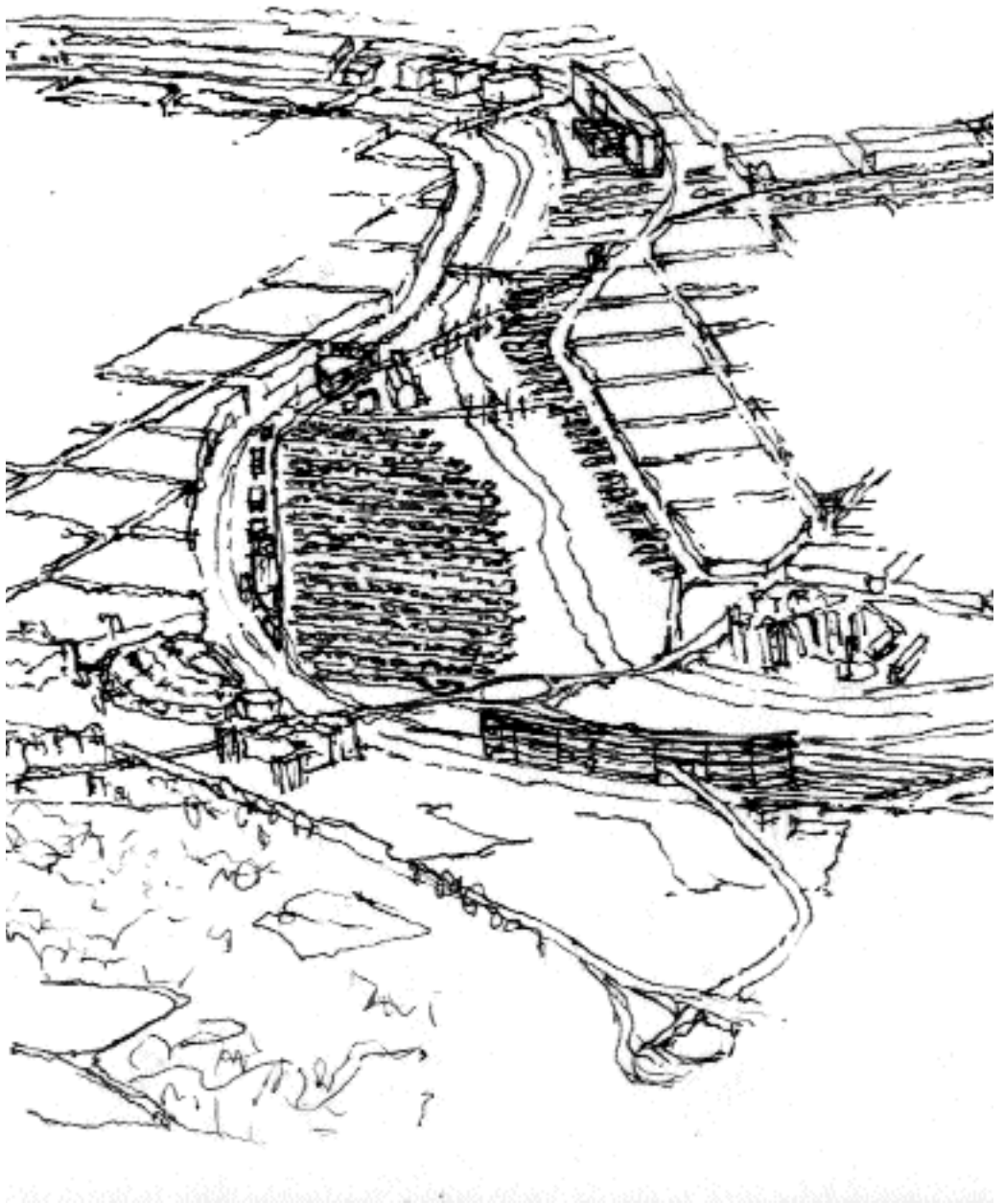
Hay dos razones por las cuales "tele" es tan difícil de diseñar:

La primer razón se explica por lo siguiente: la gente se puede comunicar entre sí sin arquitectura si dispone de artefactos electrónicos adecuados. Básicamente, el sistema de telecomunicaciones no implica ningún cambio fundamental en la estructura física urbana.

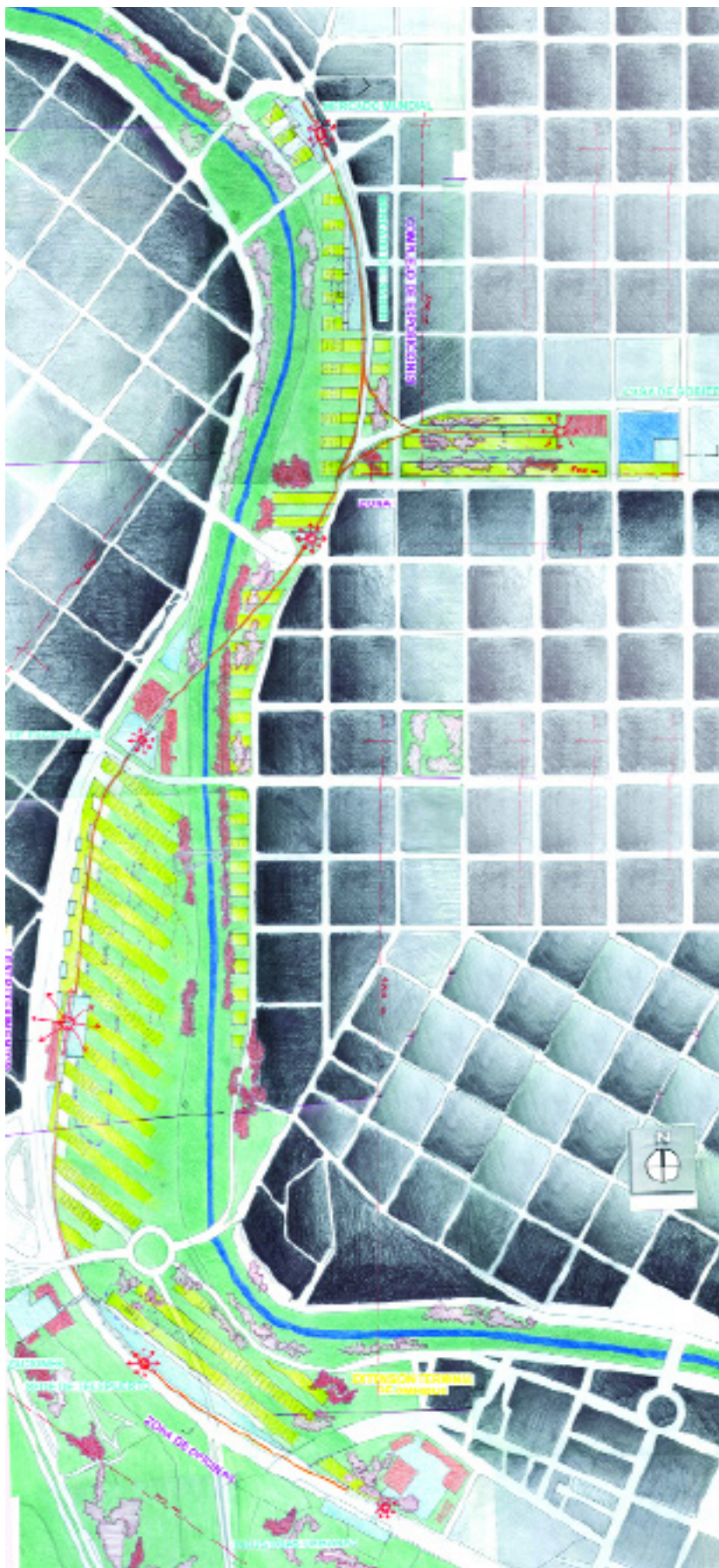
La segunda razón puede ser explicada así: la distancia es un factor muy importante en la planificación urbana. Controlamos varios tipos de distancias para poder realizar un buen entorno urbano. Sin embargo, con los servicios de telecomunicación, las distancias se anulan y un par cualquiera de puntos será igual a otro par. En una palabra, "Tele" podría estar más allá del diseño arquitectónico y de la planificación urbana en el sentido habitual del término. Por otro lado, no obstante, deberíamos concentrar nuestro pensamiento en éste tema porque nosotros, los arquitectos y urbanistas, no hemos podido crear una nueva visión de la ciudad contemporánea desde que en los años '20 o '30 Le Corbusier y los congresos CIAM establecieron fuertes imágenes de la ciudad moderna.

Pero existen grandes diferencias entre 1920 y la actualidad. Básicamente pueden explicarse como tres puntos.

Primero: la diferencia de población. Hoy hay cuatro veces más de habitantes que en los años veinte. Segundo: hoy vivimos en una crisis ambiental



REFERENCIAS



- | | |
|---|--|
|  | edificios preservados + caja de vidrio |
|  | monoriel |
|  | parada monoriel |
|  | sistema dual |
|  | posibles travessias |
|  | manzana |
|  | estacionamiento subterraneo |
|  | calles |
|  | microcentro flotante del telepuerto |
|  | bosque natural |
|  | bosque electronico |
|  | caja de vidrio |
|  | eucalyptus existentes |
|  | otros |
|  | rio suquia |

- 
- | | |
|------------------------------|----------|
| MERCADO Y SABER | 6000 m2 |
| MERCADO MUNDIAL | 2750 m2 |
| CASA DE GOBIERNO | 16000 m2 |
| ENTRETENIMIENTOS | 7000 m2 |
| ESCENARIOS | 12600 m2 |
| BARES/ RESTAURANTES | 5000 m2 |
| OFICINAS TELEPUERTO | 70560 m2 |
| TERMINAL DE OMNIBUS | 5000 m2 |
| INDUSTRIAS URBANAS | 22000m2 |
| MINISTERIOS Y ORGANIZACIONES | 29400 m2 |

- | | |
|------------------|-----------|
| SUPERFICIE TOTAL | 176310 m2 |
| ESTACIONAMIENTO | |
| CUBIERTO | 2000 veh. |

global.

Tercero: que ellos pertenecían a la era de la máquina, pero nosotros pertenecemos a la era de la electrónica.

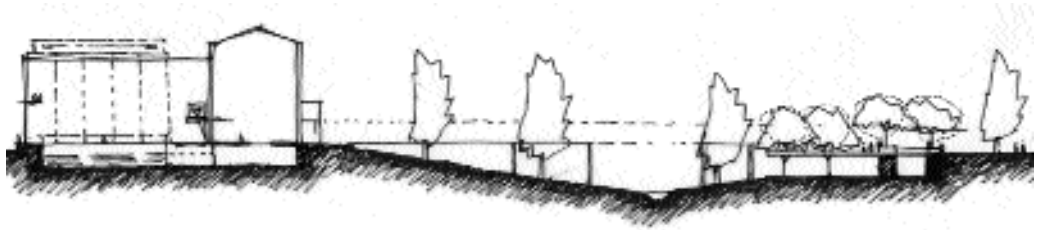
Los conceptos de "telepuerto" serán imaginados tomando en cuenta éstas diferencias. Aunque no podamos expresar las respuestas concretamente, deberíamos continuar nuestros esfuerzos para realizar nuevas visiones sobre las ciudades contemporáneas. En esta forma, el proyecto del Telepuerto Córdoba constituye una gran oportunidad para nosotros.

Cuando llegué a Córdoba me encontré con que ésta es una ciudad en un valle. Al mismo tiempo, considero que el sitio del Telepuerto es el lugar simbólico de la topografía de éste valle. Nuestra intención en primer lugar es mantener ésta área como un vacío; en otras palabras como el cinturón (o cinta) verde de Córdoba.

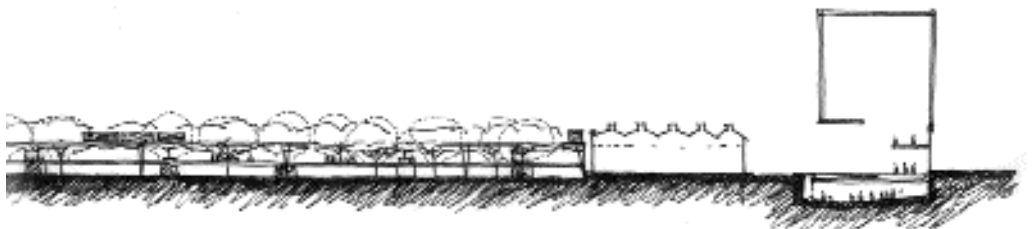
El valle del río es esencialmente un polo de atracción (attractor) topográfico donde todo se junta, incluyendo la gente. Por eso esta área debería mantenerse como un lugar vacío que acompañe el crecimiento vertical futuro de las manzanas de la ciudad. En esta área, nosotros hemos propuesto arquitectura de cajas de vidrio, pero sólo en aquellos lugares donde ya hubo edificios (por ejemplo el Mercado de abasto) o donde viejos edificios aún existen. Podemos llamar a esta arquitectura con el nombre latino "continuum", no en el sentido espacial sino en el sentido del tiempo.

La propuesta del proyecto se fundamenta en dos ideas principales:

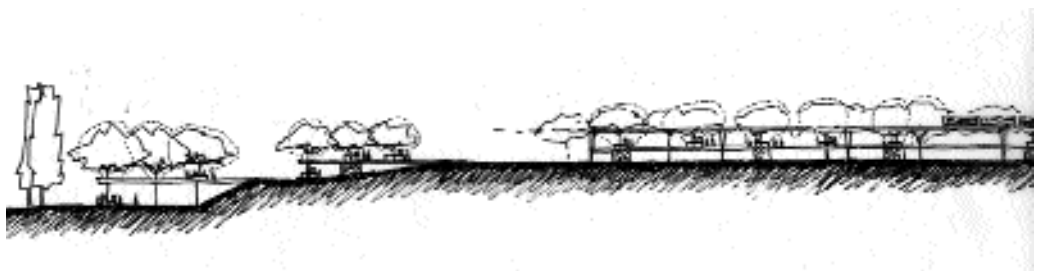
Una es la de franjas de bosque. Llamamos a estas áreas de bosque "muelles" en correspondencia con el concepto de "puerto". La otra idea es el "centro flotante del telepuerto". Estos son unos muy pequeños dispositivos arquitectónicos que la gente puede encontrar en el interior del "Telepuerto Córdoba", pero que también puede encontrar afuera del mismo, por ejemplo en Nueva York o Tokio. El "muelle" consiste en dos tipos de bosque, uno es el "Bosque Natural" y el otro el "Bosque Electrónico". Ambos aparecerán por encima del deck o "piso flotante". Bajo este piso se encuentran los espacios para las raíces de los



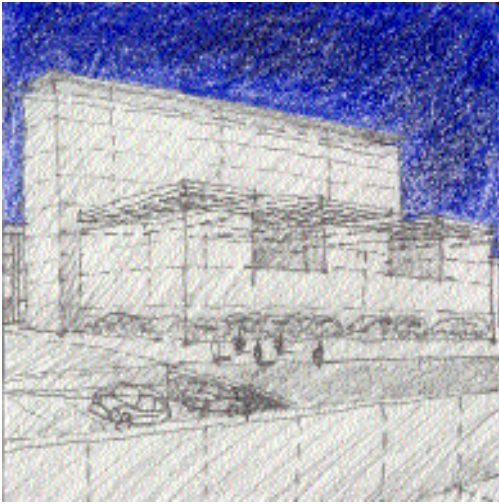
corte Molinos Rio de la Plata



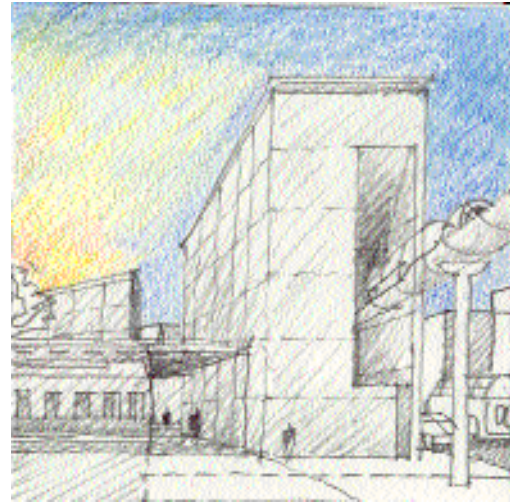
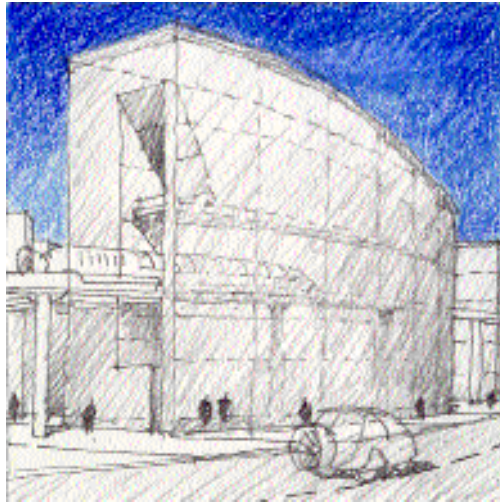
corte Molinos Rio de la Plata



corte Bosque electronico



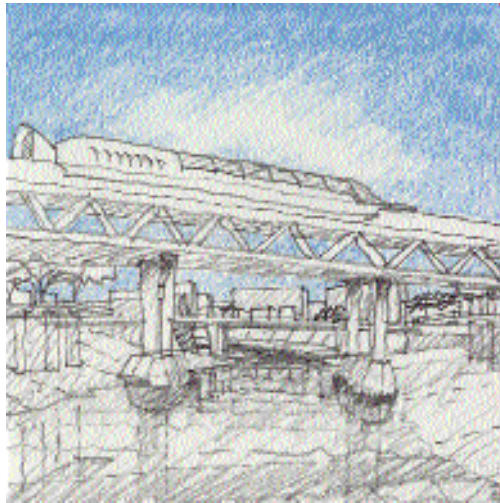
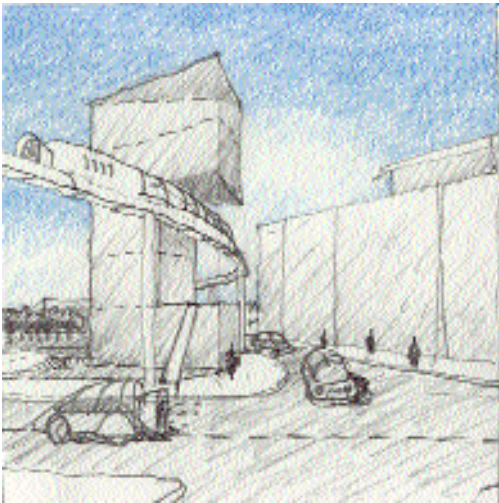
8.00 am

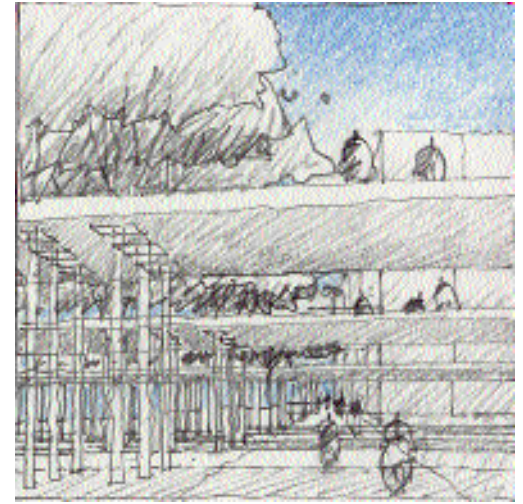
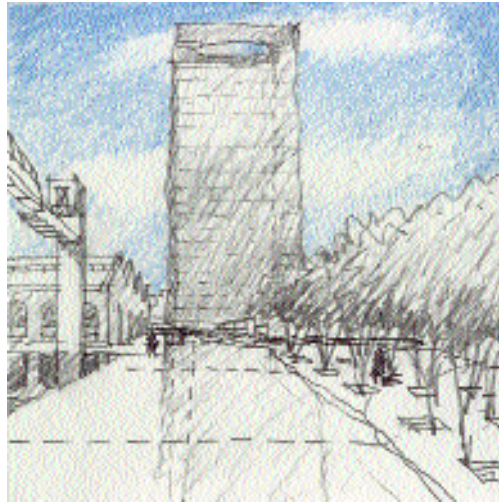
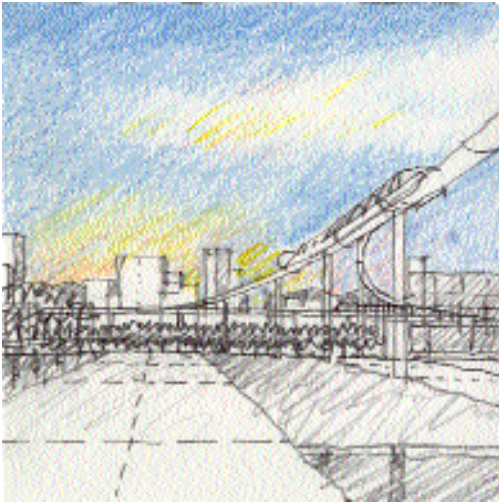


Recorrido a lo largo del Telepuerto...

arboles, los lugares de estacionamiento, cafés, restaurantes y otros usos recreativos. Entre dos cintas de bosque se encuentran las franjas de "praderas "que bajan hacia el río. Los árboles del bosque electrónico son a veces árboles artificiales, y tienen dispositivos electrónicos. Usando estos dispositivos, por ejemplo, la gente puede disfrutar de juegos de simulación, escuchar música, bailar, o realizar alguna forma de actuación. En otras palabras, estos dispositivos

más un arbol procuran ser un "escenario para cada persona". Se puede decir que éste escenario es una "ciudad para una sola persona" o una "ciudad para pocas personas". Si realizamos un montaje de estos árboles en un campo "Muelle", aparecerá un nuevo tipo de area de diversión, o nuevos tipos de microteatros y salas de concierto. Como otro ejemplo, si usamos los bosques electrónicos como parte de un complejo de exposiciones, la gente podrá disfrutar de todo tipo de información dis-

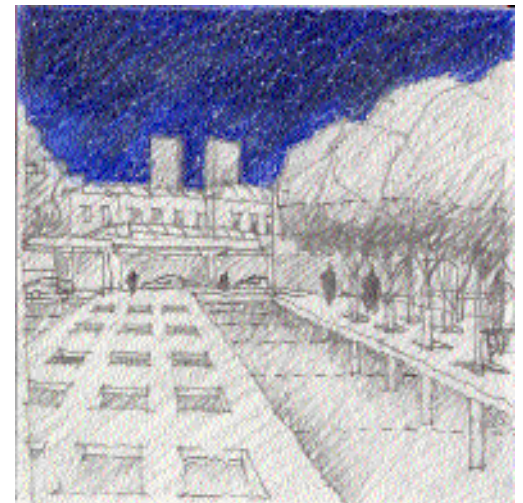
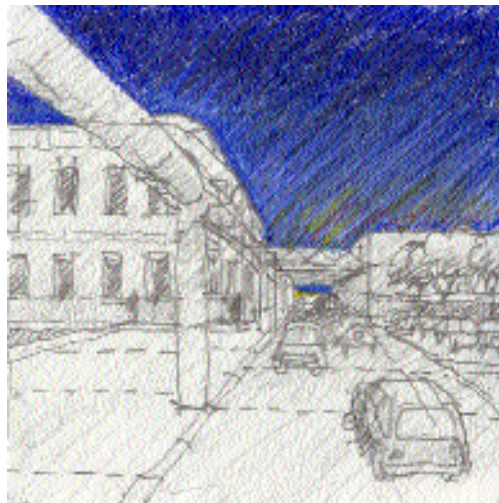
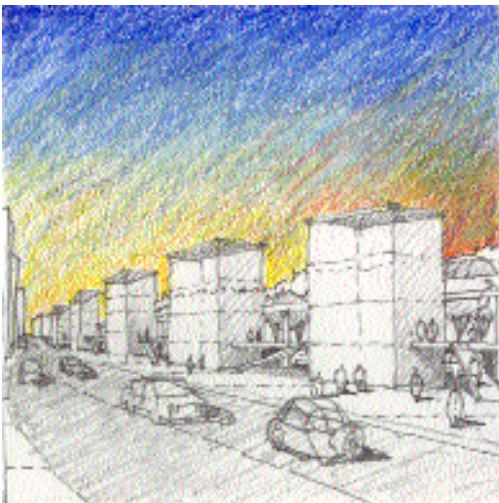


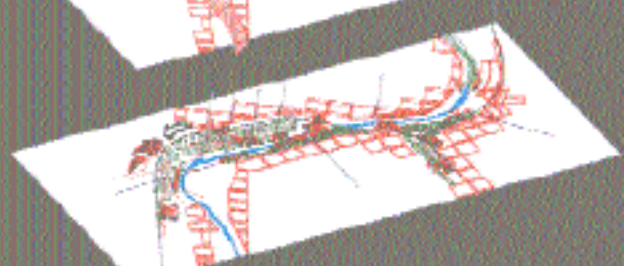
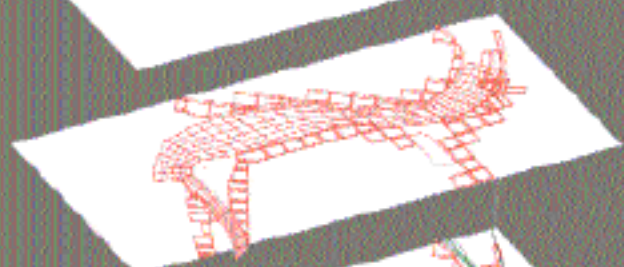
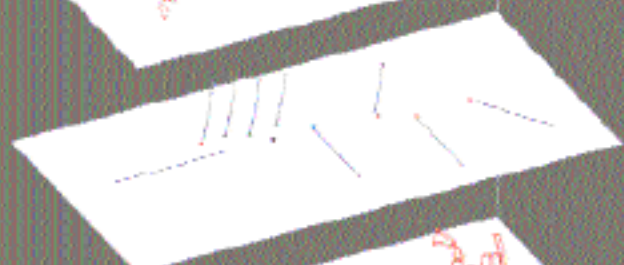
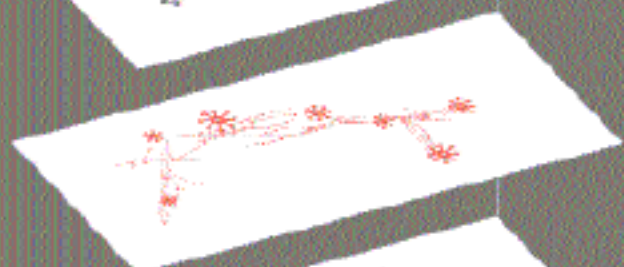
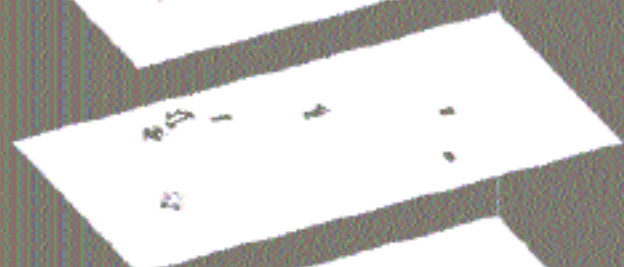
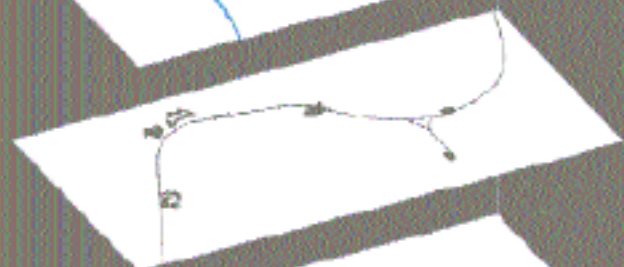
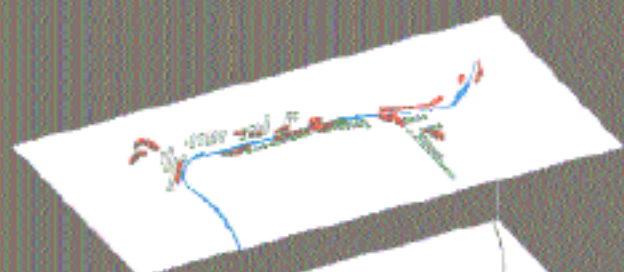


disponible en red con todo el mundo. Desde un punto de vista funcional, un grupo de arboles electrónicos pueden controlarse por un "microcentro flotante de telepuerto". Un microcentro flotante consiste en un dispositivo arquitectónico muy pequeño y dividido en dos partes. Una parte contiene pequeños equipamientos como baño público, kiosco, cafetería, etc. La otra parte es una subestación electrónica de la red de arboles electrónicos; estas piezas son tan pequeñas que podrían

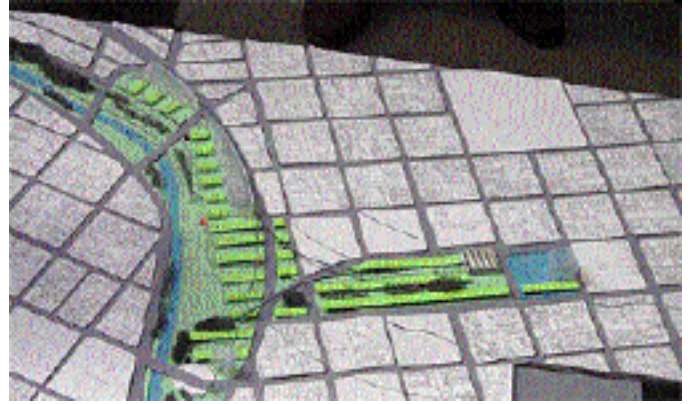
podrían trasladarse. Los "microsistemas flotantes" se organizan como un "sistema dual". Este es un sistema simbólico de piezas que muestran el concepto de este telepuerto. Si tomamos un microcentro dentro del telepuerto, lo podremos encontrar en el medio de la ciudad de Córdoba. Si tomamos otro de estos microcentros, lo podremos encontrar en Nueva York o Tokio. Entonces, el Telepuerto Córdoba no sólo está en la ciudad de Córdoba sino también en Nueva York y Tokio. El telepuerto está

8.00 pm





sector Esquiú



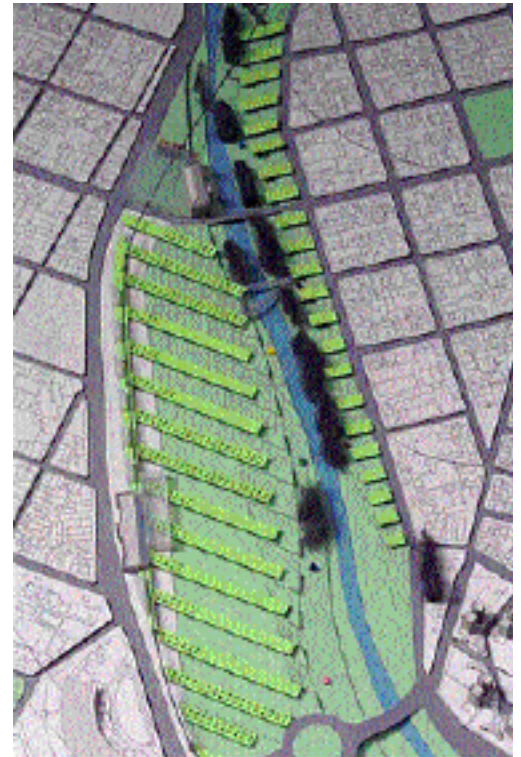
disperso a través de todo el mundo. Sobre estos conceptos fundamentales realizamos un proyecto de telepuerto. El proceso para realizar nuestro proyecto se llama "Sistema de superposición de capas (o layers)". Existen siete capas: medio natu-

ral, sistema de movimiento Interior, sistema de recorridos, bosque electrónico, microcentros flotantes, equipamiento para eventos especiales, y topografía urbana. Hemos prestado atención a la microtopografía, haciendo un relevamiento sencillo a lo largo del río Suquía. Luego de este estudio decidimos la creación de los siete layers. Nuestra propuesta es el resultado de la superposición de layers. Desde un punto de vista práctico hay cuatro zonas en el proyecto, y se explican con cuatro verbos: "trabajar, entretener, coexistir, y saber".

En la zona "trabajar" se encuentra la sede del Telepuerto, edificios para industrias urbanas, y oficinas. En la zona "entretener" hay complejos de teatros, salas de concierto, y salas de reuniones. En "coexistir" podría proyectarse la nueva sede de la casa de gobierno provincial. En "saber" imaginamos un "mercado del mundo" y un "complejo de exposiciones". La superficie total de estos equipamientos puede estimarse en 200.000 m2, incluyendo el espacio debajo del piso flotante. El estacionamiento tiene una capacidad de 2000 vehículos.

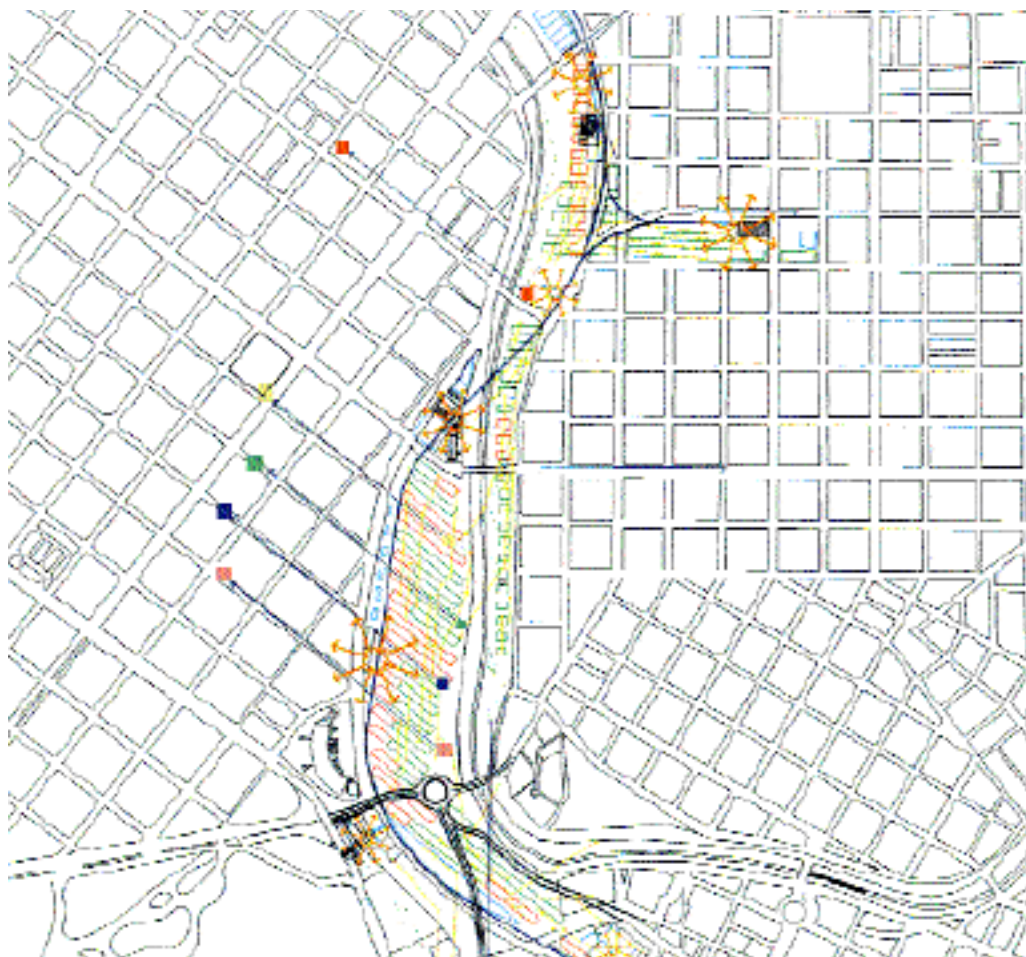
Nuestra intención es realizar un diseño urbano que tenga al mismo tiempo "distancias" y "no- distancias". En la era de la máquina los arquitectos trataron de lograr la coincidencia perfecta entre los habitantes y las cosas alrededor. Hoy, estamos tratando de inducir una correspondencia entre gente y cosas que estén ubicado a grandes distancias. Aunque nuestro diseño es un trabajo de pre-diseño, deseamos profundamente que nuestra propuesta haga una contribución a las ciudades contemporáneas.

sector Estacion Mitre



sector San Vicente





MICROCENTROS FLOTANTES DEL TELEPUERTO

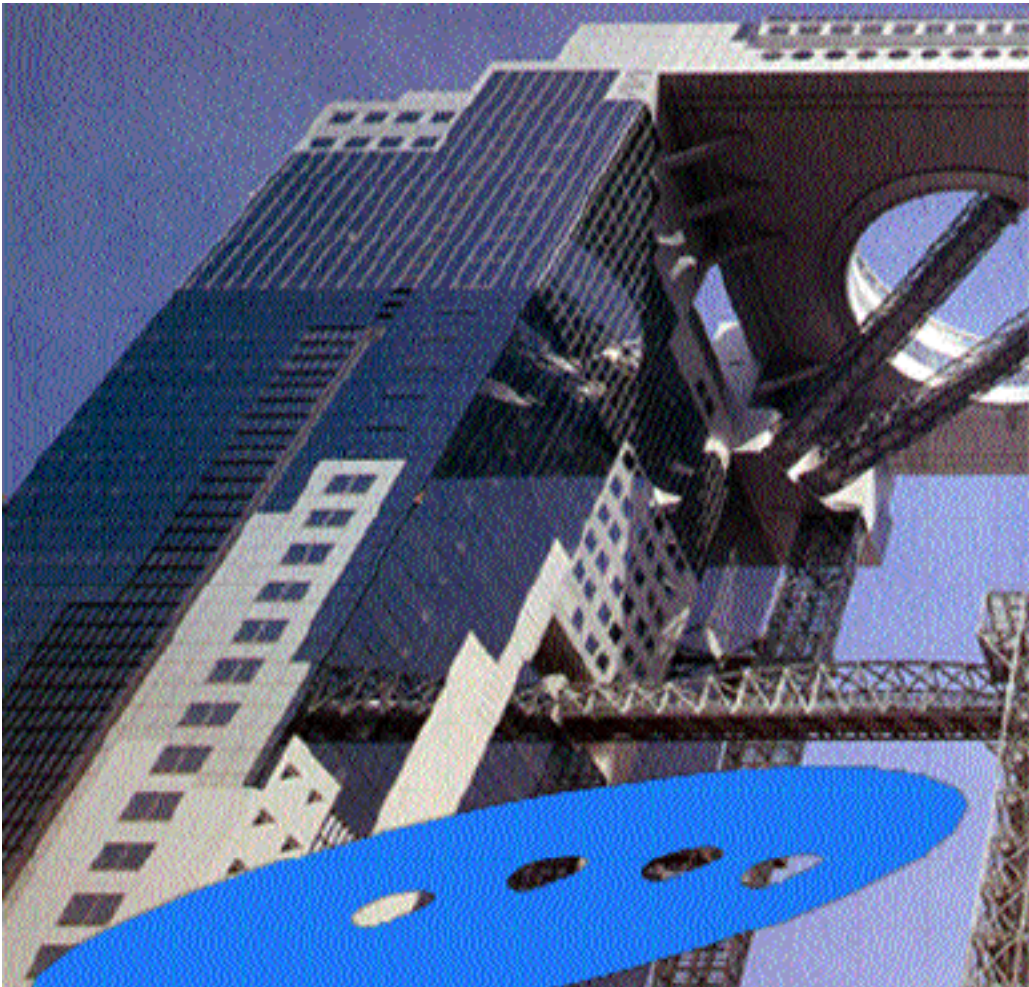
Dispositivo flotante Mercado Norte



Dispositivo flotante Compañía de Jesús



Microcentro flotante Osaka - Japon



Dispositivo flotante Plazoleta San Roque

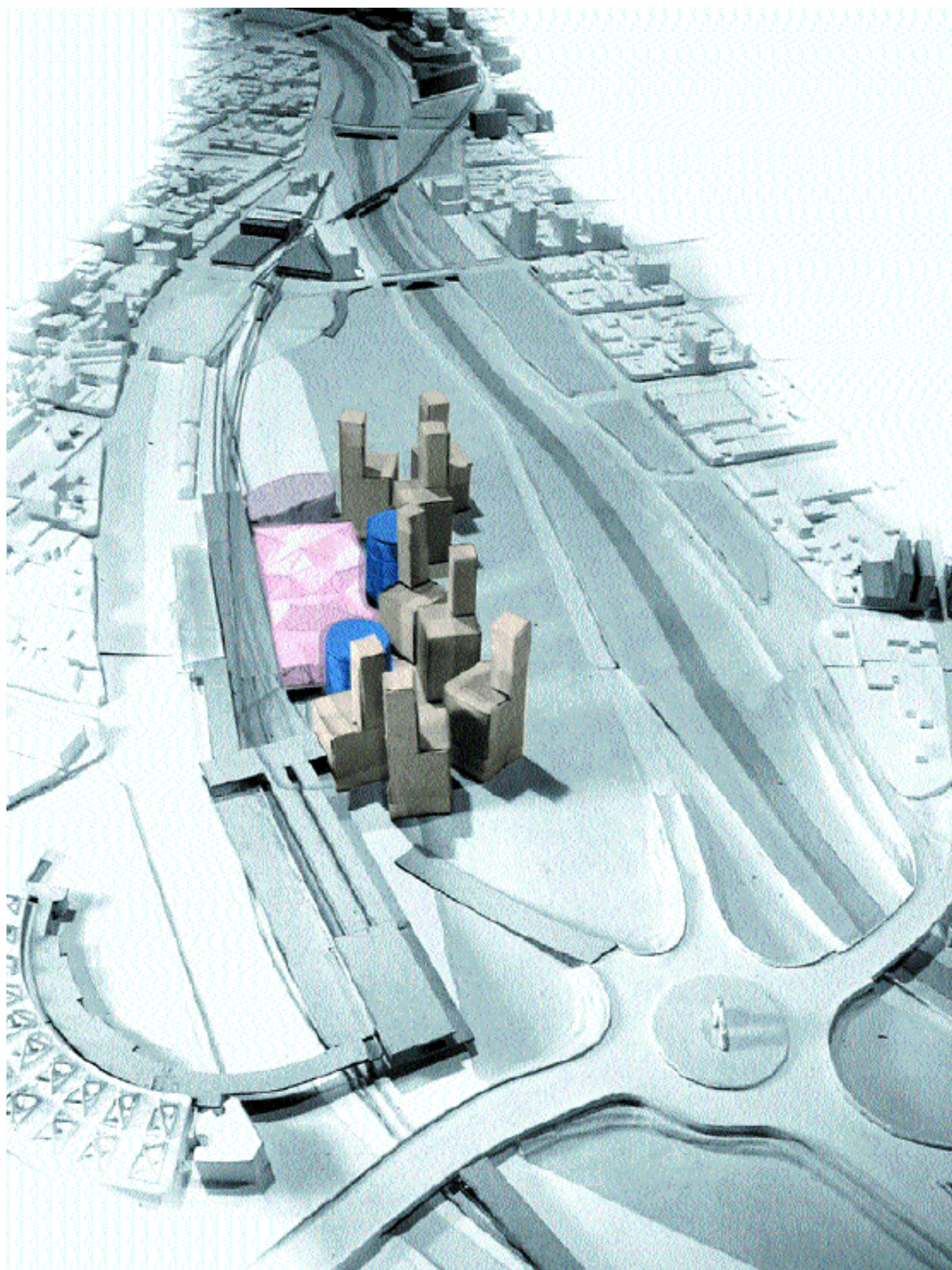


Dispositivo flotante Plazoleta La Merced



Dispositivo flotante Plazoleta Sobremonte





TALLER PETER LYNCH

Entrevista con Peter Lynch

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura-UNC -?

Después de haber trabajado en talleres en España y otros países, la experiencia que tuve aquí en Argentina, ha sido la más intensa y productiva de todas, y el taller mejor organizado al que he concurrido.

Por un lado el suceso del taller plantea un proyecto muy ambicioso, pero lo más interesante es que no se hace diferencia entre la cuestión académica y la profesional, entonces se trabaja con mucha libertad al no haber distinciones entre sí es viable o no. Eso es lo que lo convierte en un éxito.

La gente que trabajó en mi equipo es muy talentosa y muy dedicada. Fue muy importante el abanico de edades: gente con experiencia profesional, chicos que están entrando al ciclo final de la carrera y jóvenes arquitectos que recién comienzan sus pasos por la profesión, esta característica le ha dado al taller una riqueza invaluable.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

Es demasiado importante esta zona de la ciudad como para dejar que simplemente suceda por sí misma. Justamente lo que hay que hacer es encontrar reacciones en el público y críticas de la sociedad en general, para consensuar ideas acerca de lo que se quiere para la ciudad, y eso es justamente lo que se está haciendo en este taller.

Uno tiene que partir de la idea de que en la ciudad no puede excluir ni tipos ni clases, porque en sí la

idea de la ciudad tiene que ver con eso. Sin embargo, la tendencia de los EE.UU es completamente diferente. La experiencia de los proyectos urbanos, como forma de pensar la ciudad desde sus distintos protagonistas, tiende a reconocer distintos tipos, a integrar distintos sectores y clases. En EE.UU la tendencia se basa en grandes desarrollos corporativos, como una suerte de fortalezas, con mucho desarrollo en las afueras de la ciudad, con el consecuente vaciamiento de la misma y una gran segmentación en las zonificaciones y en los tipos. Por otra parte, hay ciudades como New York que funcionan muy bien, justamente porque trabajan con la mezcla de todas esas líneas.

Seguir el modelo americano de descentralización es un error, porque ese modelo es para sociedades ricas ya que está basado en el uso del automóvil, con un precio de combustible muy barato.

Además, son modelos que matan el tejido urbano, lo dispersan y crean una ciudad muy vulnerable.

Yo soy crítico respecto de este modelo, pero el gobierno de EE.UU va a seguir haciendo todo lo posible para mantener bajo el precio del crudo y poder acceder a un elevado nivel de vida. Este modelo está basado en el consumo, con un gran costo energético y una cierta forma de organización del paisaje.

¿Qué valor y significado le atribuye al Proyecto del Area Telepuerto?

Hay que ser sincero y honesto y decir que el Proyecto Telepuerto, en este momento, es una fantasía ya que no sabemos muy bien qué es un telepuerto. Cuando nosotros empezamos a discutir el tema, nos planteábamos el problema del significado y de la incorporación de tecnología que posiblemente pueda tener un telepuerto. Con respecto a esto, pensábamos que dentro de veinte años cualquier biblioteca pública tendría el mismo nivel de innovación. Por eso, el fracaso de un

como éste sería el de ser obsoleto en el futuro, hay que prever qué son estos lugares y qué es probable que suceda en el futuro, ya que el avance de la tecnología es tan rápido que se hace imprevisible. Dos temas se mezclan en el análisis: uno es el telepuerto y el otro, es esa mixtura de uso (mix-use), como se lo plantea en el programa. El aspecto tecnológico del telepuerto puede quedar obsoleto, pero el uso del lugar no, porque la gente va a seguir necesitando lugares donde trabajar, lugares para la cultura y para reunirse.

Lo que nosotros hemos hecho puede ser construido ya que es un proyecto muy racional y práctico. Estimo que el programa que se me dio de telepuerto es demasiado grande, creo que está, por lo menos, un tercio sobredimensionado, ya que esas medidas son demasiado colosales para una ciudad como Córdoba.

Por lo poco que he visto, la experiencia en esta ciudad es poner las cosas y ver qué sucede, por esta razón es que existen muchas estructuras abandonadas. Sería el modelo de lo que nunca está completo, que se va tejiendo en el tiempo, muy distinto al modelo americano o europeo en el que las estructuras se hacen en muy poco tiempo, propias de sociedades ricas que pueden permitirse esos lujos, y no como sucede aquí, construir grandes proyectos a costa de un tremendo endeudamiento.

De la ciudad, me llamó la atención el perfil urbano de torres y verde detrás.

Un proyecto como éste trata de aproximarse a ver si la ciudad es lo que los cordobeses desean que sea o lo que creen que la ciudad es; esas incógnitas son las que se resuelven entre la realidad y el deseo, quienes juegan en proyectos de este tipo y a los que hay que aproximarse.

¿Desde qué parámetros han trabajado este proyecto?

Pensé que los aspectos técnicos del Telepuerto

deberían estar subordinados a los aspectos espaciales y cívicos del programa. Hemos trabajado para que estos objetos funcionen bien, pero dando a la ciudad cualidades espaciales y cívicas significativas. Se trabajó sobre la base de discusiones y tratando de detectar cómo los cordobeses ven la ciudad y el lugar específicamente, luego de estas observaciones se establecieron algunos parámetros, por ejemplo que el sitio de trabajo es una especie de cuenca donde el río tiene dos curvas apedaltadas que cierran el espacio y lo delimitan. Si bien el programa necesitaba de volúmenes grandes, la edificación tenía que ser muy porosa para que contribuyera a las cualidades de la ciudad y no atacara este carácter que se presentaba en el sitio. Ese es uno de los tantos ejemplos con los que hemos ido trabajando y discutiendo a medida que nos metíamos más en el proyecto.

MEMORIA DESCRIPTIVA

METODO DE TRABAJO

IDENTIFICAR ESPACIOS Y ORDENES, REALES E IMAGINARIOS QUE CARACTERICEN EL SITIO. EVALUAR EL PROGRAMA DADO; DETERMINAR SU MEJOR ORGANIZACIÓN EN EL SITIO.

CLARIFICAR, EXTENDER Y MANIFESTAR ESTOS ESPACIOS Y ORDENES A TRAVES DEL PROGRAMA EDILICIO.

UNA APROXIMACION TECNICA SOLO RESUEVE PROBLEMAS TECNICOS.

LA CIUDAD QUE MEDIMOS

LA CIUDAD EN QUE OPERAMOS

ES UN PROBLEMA TECNICO

LA CIUDAD EN QUE DESCREEMOS

LA CIUDAD QUE DESEAMOS

LA CIUDAD QUE IMAGINAMOS

ES MAS QUE UN PROBLEMA TECNICO

LA CIUDAD A LA QUE PERTENECEMOS

Descripcion

El área de proyecto para el Telepuerto Córdoba se sitúa a lo largo del río Suquía (que divide a la ciudad en dos mitades, norte y sur). En esta localización el río dibuja una ese invertida, que puede ser dividida en tres áreas topográficas:

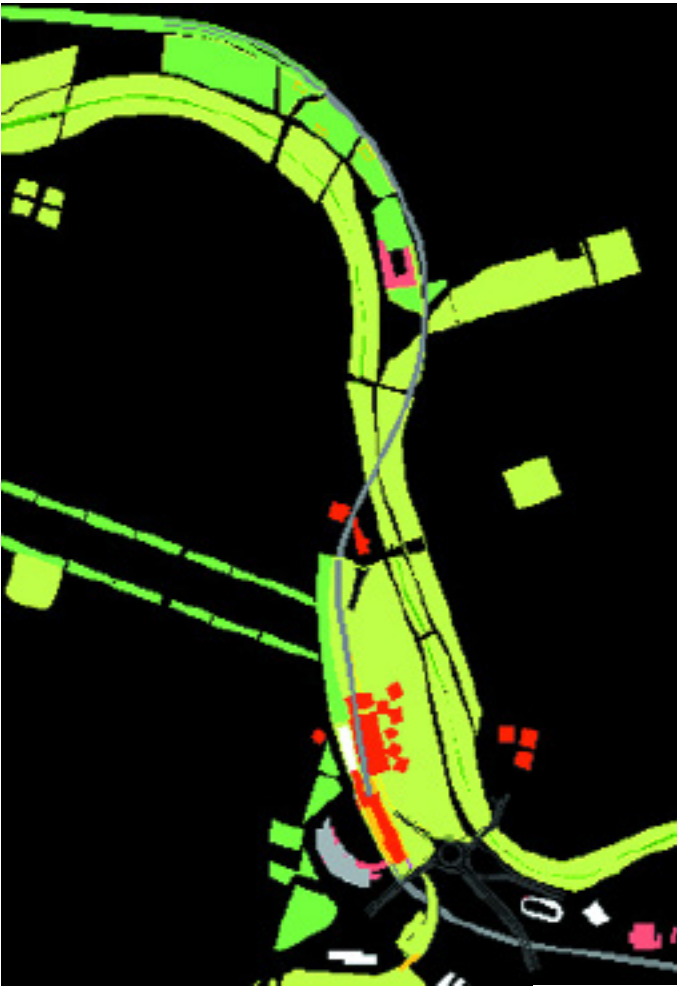
La curva norte.

El área central.

La curva sur.

Observacion

La curva norte se caracteriza por un peraltado a lo largo de la margen externa (izquierda). La pendiente está ocupada por una terraza irregular de residencia, comercios y edificios de industria liviana. Actualmente el área está sufriendo cambios de uso y de creciente inversión. Este barrio forma un límite visual del sitio hacia el Norte.



Primera Etapa

Observacion

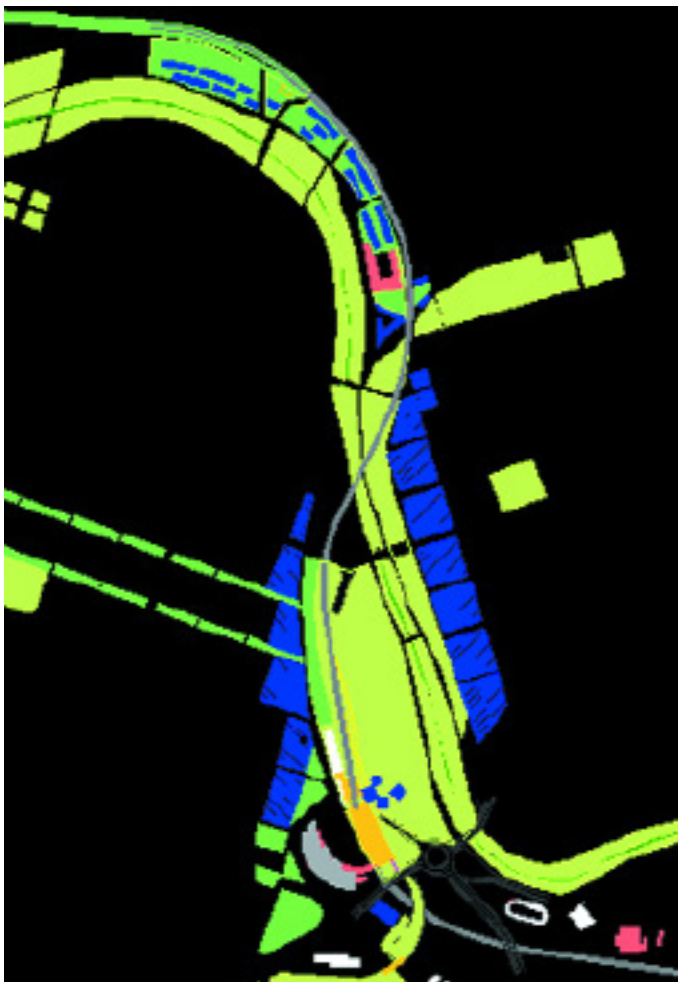
El área central es plana y afinada en el medio, por un puente ferroviario y los molinos del Río de la Plata. Desde la mitad sur de esta zona se abren vistas al Oeste, hacia Nueva Córdoba. El carácter esencialmente horizontal de la ciudad histórica es aparente desde esta área.

Observacion

La curva sur, como la norte, se caracteriza por la elevación de la margen exterior (en este caso la derecha), que también establece un limite espacial. El parque Sarmiento yace detrás de esta curva, pero hay poca conexión espacial. Un asentamiento de bajos recursos, el Kronffuss, y una estructura de molino abandonado, ocupan esta margen.

Observacion

Grandes estructuras, en su mayor parte complejos de molinos abandonos, están localizados intermitentemente a lo largo de la margen derecha del río. Algunos están ubicados en cruces importantes de puentes y actúan como puertas visuales del centro de la ciudad.



Segunda Etapa

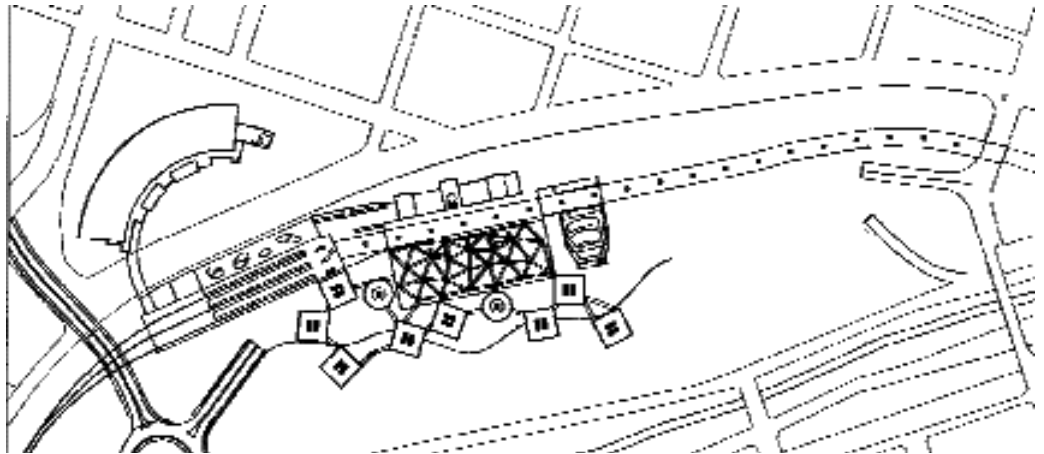


Tercera Etapa

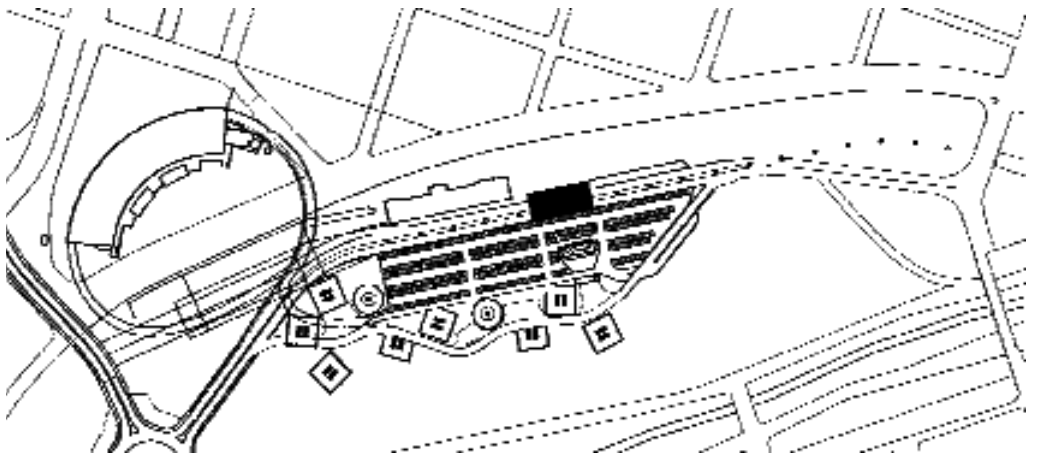


Propuesta I

En la curva norte, el carácter aterrazado de la margen izquierda debiera ser ampliado. El desarrollo de una creciente densidad de uso mixto debiera permitirse, ya que el área estará bien conectada al centro de la ciudad vía la línea del ferrourbano, y porque el río es un atractivo para el uso social y comercial. Para cumplir esto, proponemos la creación de una zonificación especial del distrito. En esta área la restricción de altura debiera permitir el desarrollo bajo cerca del río, y alto a lo largo de la calle Esquiú. El límite de altura podría estar establecido por un plano inclinado: la altura de los edificios estaría establecida como función del grado de elevación y su distancia del río. Además, sugerimos que el límite de altura de la edificación, pueda duplicarse intermitentemente a lo largo de la calle. La variación de altura resultante, va a permitir múltiples vistas desde y hacia este sector. En efecto, estas normativas incentivarán el desarrollo en dos y tres plantas -las que dan al río- y de cuatro a ocho plantas, como máximo, aquéllas en la calle Esquiú. En esta área también proponemos una extensa función comunitaria y cultural, (escuela, equipamiento deportivo adjunto, gimnasio, etc.) y un edificio cuña para departamentos, que pueda definir la relación espacial entre el parque José María Paz y la rivera.



Planta Estacion Central Telepuerto - nivel +1.50



Planta Estacion Central Telepuerto - nivel -4.50

Propuesta II

Proponemos que el telepuerto se sitúe en el área central adyacente a la Estación Mitre.

El programa pide un desarrollo de una densidad extremadamente alta. Para preservar lo mejor posible el carácter abierto de esta área central, proponemos que el programa de oficinas y aparthotel se localice en seis u ocho edificios, de treinta por treinta metros de planta. Algunos de estos edificios se conectan en las esquinas. Lo angosto de esta conexión permitirá el paso de la luz y de las vistas entre ellos, reduciendo la masa visual y, a la vez, dándole a los futuros locatarios la opción de grandes superficies en pisos contiguos.

La función residencial dentro del telepuerto se localizaría en torres delgadas por encima de los bloques de oficina, (de 12 por 12 metros de planta), que atenúe el volumen de la oficina. Estos departamentos, que tendrán vistas privilegiadas de la ciudad, podrán organizarse en departamento de dos dormitorios o en dúplex de cuatro dormitorios. En nuestra propuesta la función aparthotel se localiza en columnas cilíndricas interespaciadas entre las torres.

Las brechas entre los distintos volúmenes se alinean con las boca-calles y otros puntos de vista importantes.

Consideramos la Estación Mitre como la ubicación ideal de la entrada formal para el público al telepuerto. Entrando a través del espacio de la circulación central de la Estación Mitre podemos: Establecer la conexión vital del telepuerto a la ciudad y sus habitantes.

Establecer la metáfora del telepuerto. La Estación de trenes fue una vez la puerta de conexión física de la ciudad con el mundo; el telepuerto será un lugar para la interconexión global.

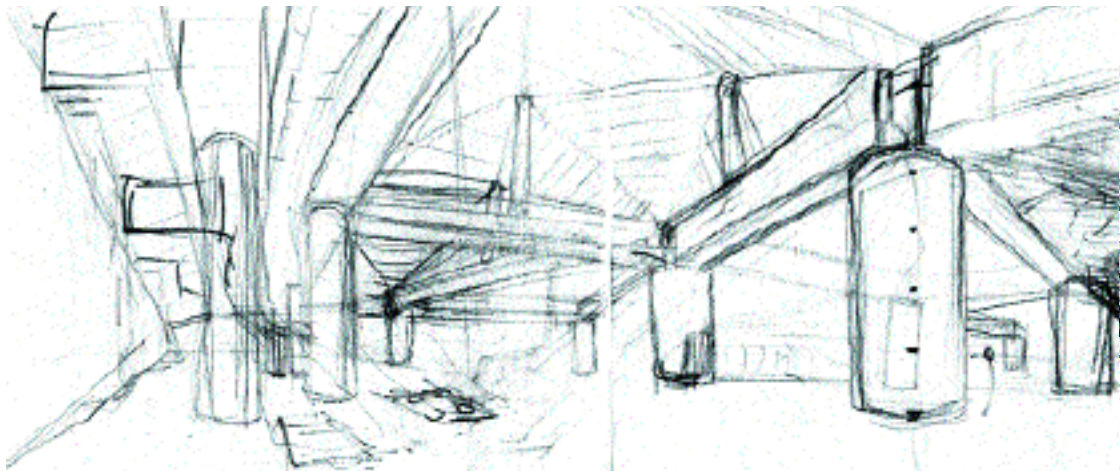
Estimular la renovación y desarrollo de los alrededores de la estación.

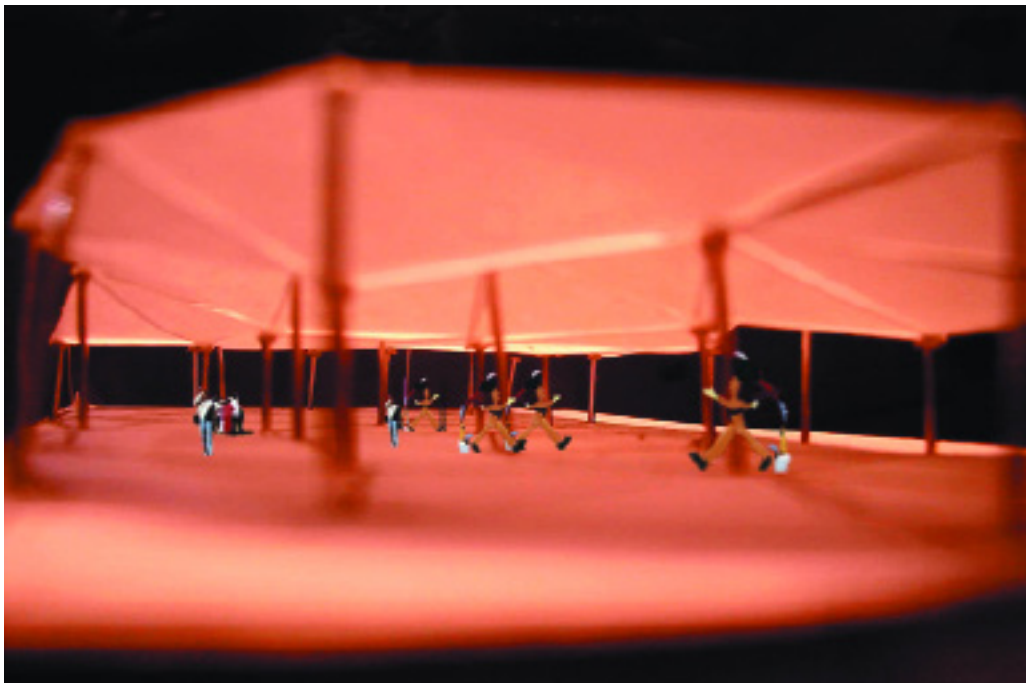
Deben hacerse mejoras de infraestructura al área de la estación, si queremos que funcione como sitio apropiado para el telepuerto.

El tráfico continuo sobre Av. Perón debiera desviarse a una vía bajo el nivel de superficie. Esta vía también proveerá de servicio y esta-

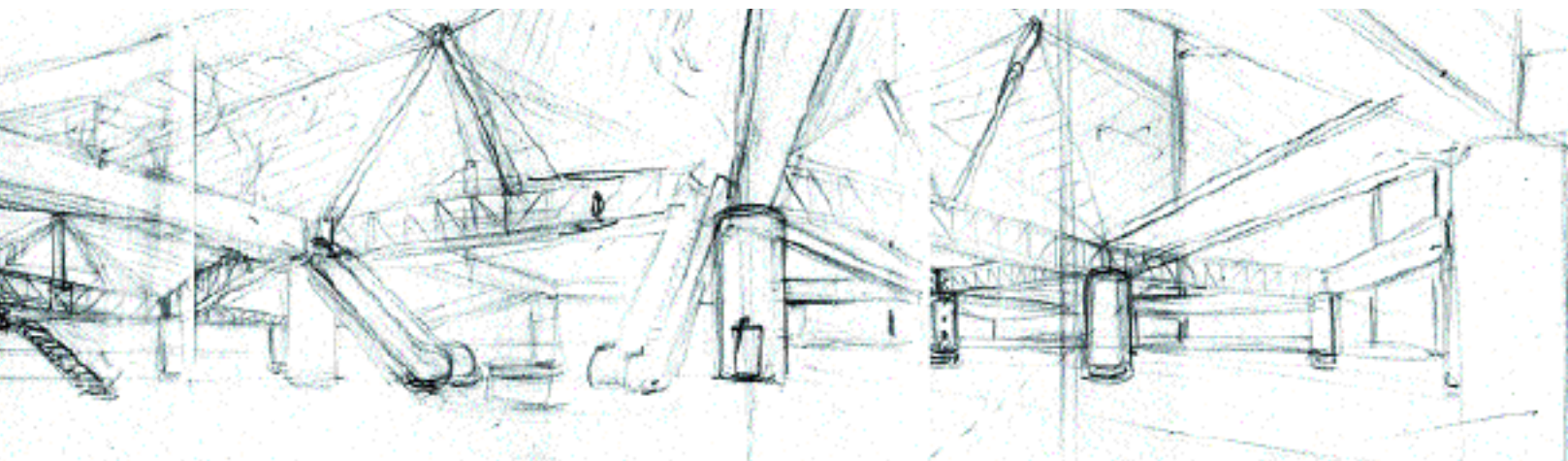


Perspectiva calle San Jeronimo





Foyer Urbano - Hall acceso al Auditorio, estación de transferencia y sala de exhibiciones



Propuesta III

El telepuerto debiera funcionar como equipamiento cívico y cultural para la ciudad, no como un lugar aislado.

El auditorio indicado como parte de la función del aparthotel en el programa, debiera ubicarse sobre la Av. Perón, justo al norte de la estación Mitre, para estimular el acceso público. Esta ubicación tiene la mejor aproximación al centro histórico. Se propone una sala de convenciones y exhibiciones de 7.000 m². Esta sala servirá, tanto al telepuerto, como a la ciudad, y funcionará como vínculo entre ambas.

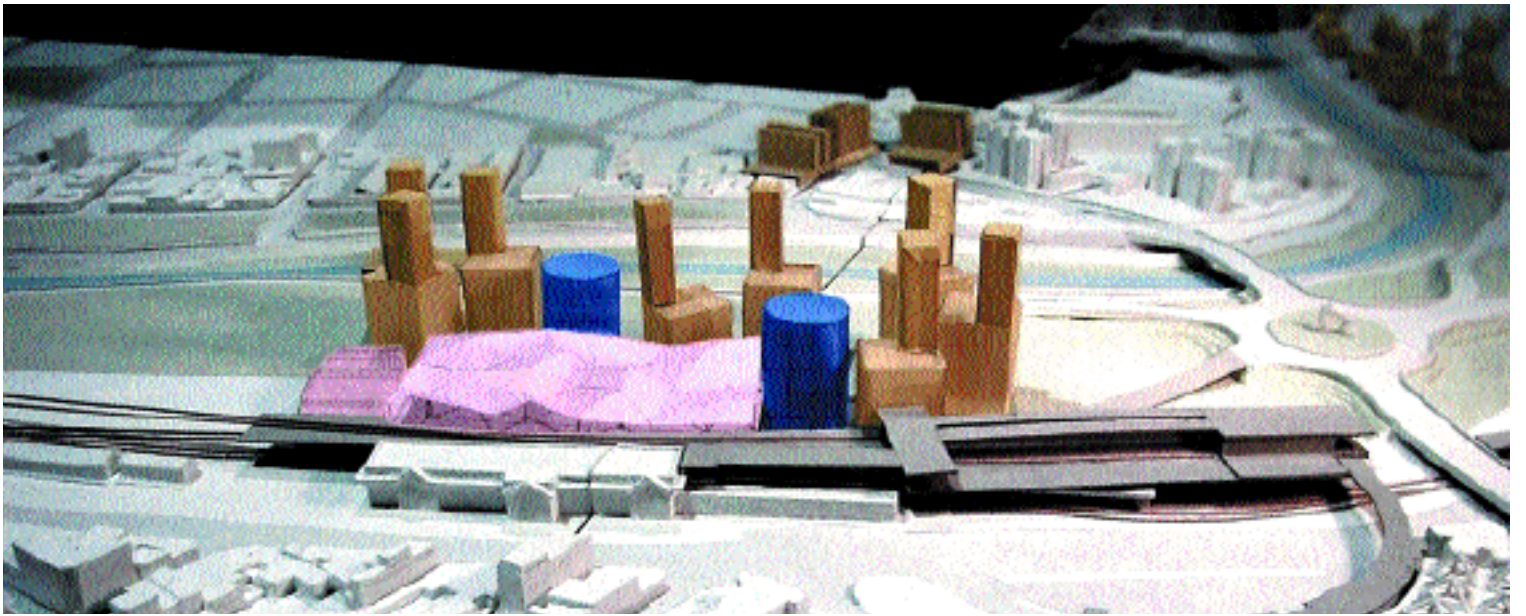
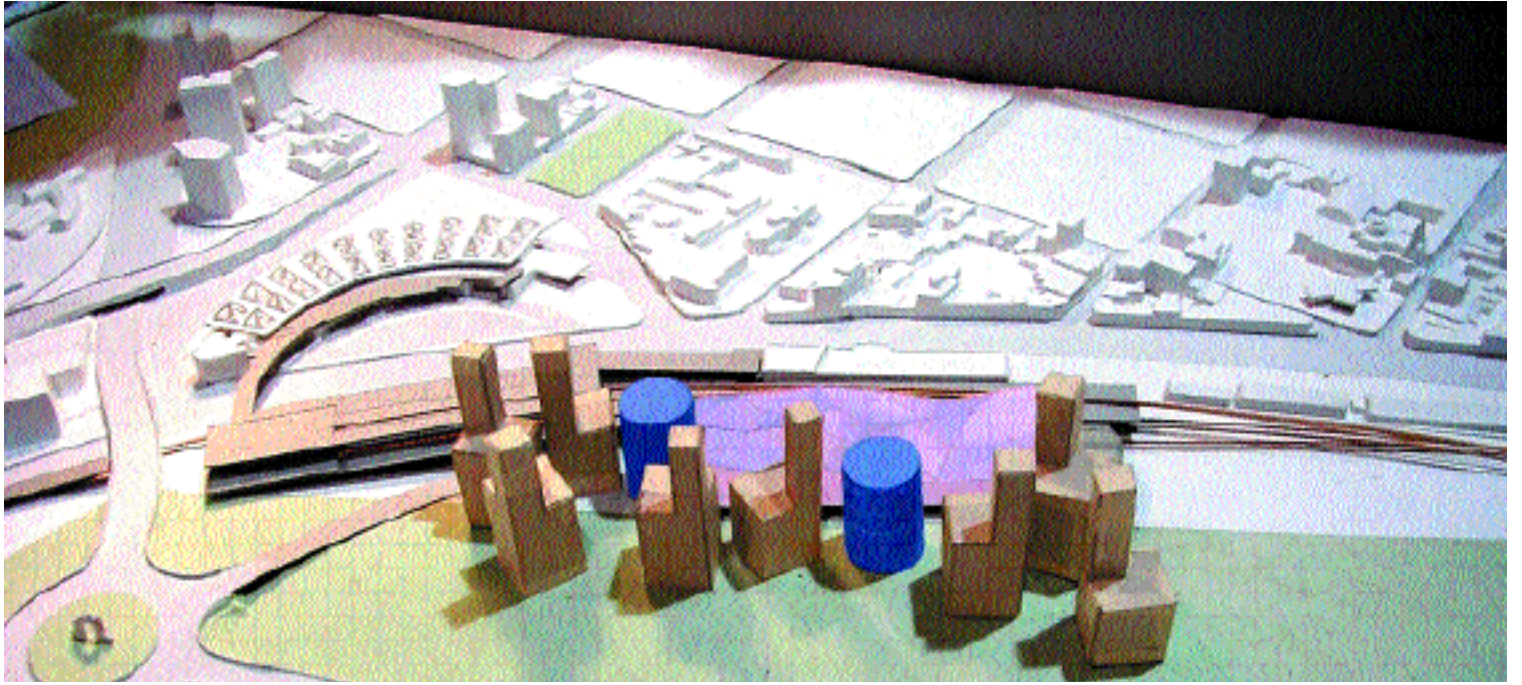
El diseño de la entrada / sala de exhibiciones del telepuerto.

Los visitantes entran al telepuerto a través de la estación Mitre. Un extenso foyer urbano, que toma el lugar de la vieja plataforma, provee de acceso al auditorio, la estación de transferencia y la sala de exhibiciones y convenciones adosada al Este. El tren, ahora elevado, pasa por encima. El techo del hall será un paisaje de cristal prismático y metal perforado, que servirá de parque privado para los ocupantes y visitantes del telepuerto. El techo es soportado por un sistema de vigas profundas que descansan en gruesas columnas espaciadas entre 20 y 24 metros, siguiendo un patrón irregular. Las vigas son de 2,5 metros de profundidad, algunas construidas en reticulado de acero; otras son de hormigón premoldeado. Las vigas de hormigón hacen de planteros, para conformar hileras de árboles que ayuden a dar sombra al parque en el techo y al hall abajo. Los reticulados de acero, suficientemente altos como para circular a través de ellos, crean una red elevada de vías pedestres. Este "network" se ramifica en escaleras mecánicas que suben desde el foyer urbano hacia las oficinas del telepuerto y los edificios de hotel por detrás. Dos niveles de estacionamiento para 1.500 autos se localiza por debajo del nivel de hall. El nivel 1 provee de acceso directo a las torres de oficinas y viviendas, el nivel 2, a los servicios.



vista desde costanera norte



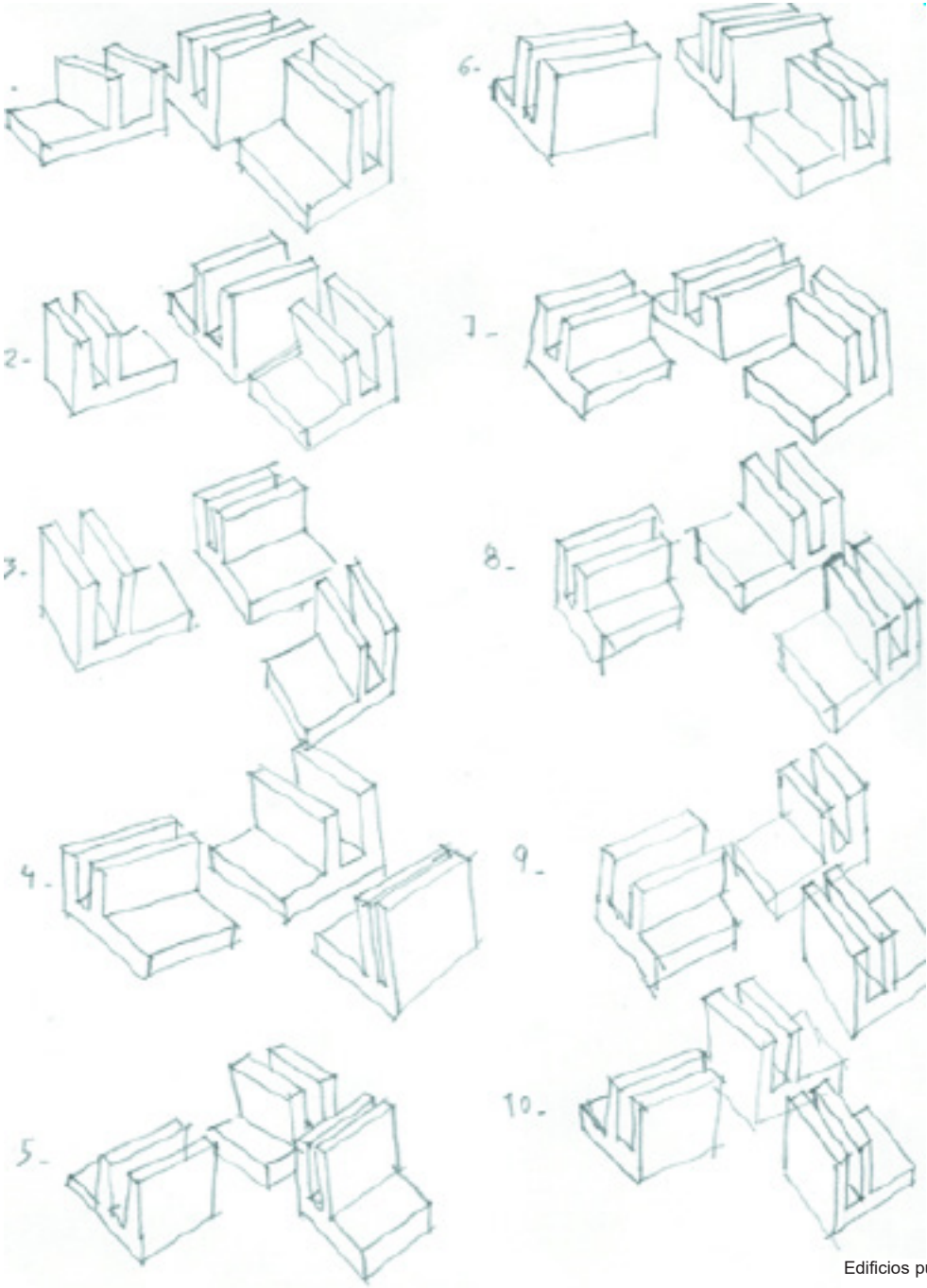


Propuesta IV

Proponemos la construcción de edificios de residencia y oficinas de media densidad en varias ubicaciones cerca de la margen Este del río. En estas ubicaciones provenientes del centro de la ciudad (cruzando el río), intersectan la grilla local en ángulo. Dos o tres nuevas estructuras en los terrenos esquineros de la intersección, de 25 metros de altura, podrían formar bolsones de espacios. Estos bolsones funcionarían como puertas informales a la ciudad, marcando los principales escapes de la misma. Lo hacemos de manera análoga a los espacios que crean los molinos existentes en la margen derecha. En nuestra propuesta estos "edificios-puerta" entran en el programa como trabajo / vivienda.



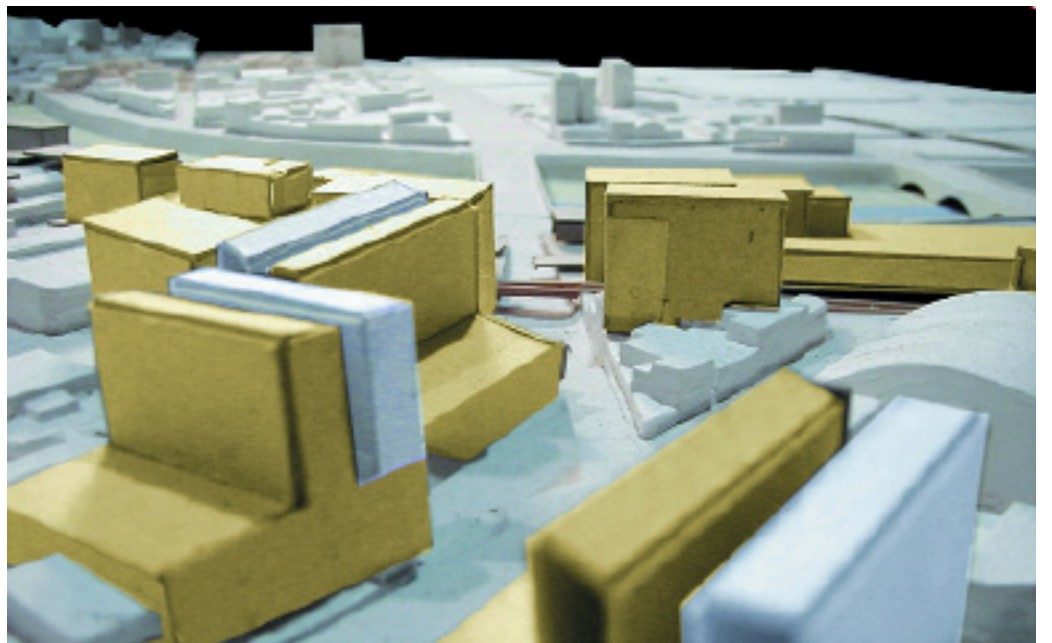
vista molinos centenario



Edificios puerta



Mejoras de la infraestructura existente



Edificios para residencia y oficinas

Propuesta V

Reforzar la proximidad espacial en la curva sur del sitio, y establecer un vínculo visual con el Parque Sarmiento.

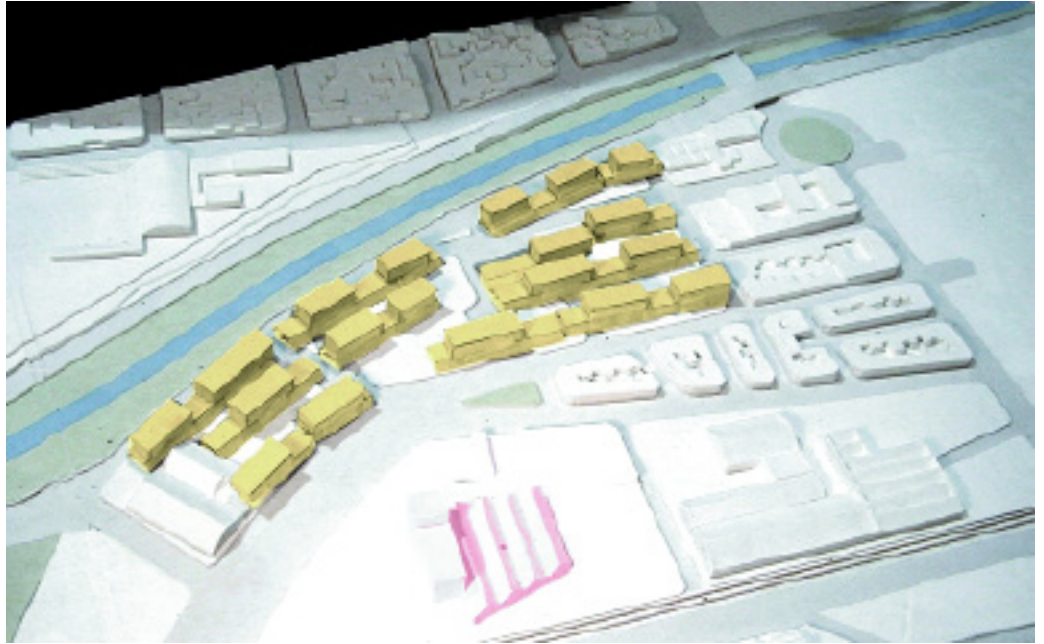
Proponemos la construcción de vivienda popular en la curva sur, de densidad comparable al adjunto barrio de Kronffuss. El sitio tiene un leve desnivel; la vivienda aterrazada reforzaría la definición espacial del parque fluvial en el extremo sur.

Una estructura de molino adyacente podría convertirse en un equipamiento que provea acceso a educación en alta tecnología, para los residentes de este sector de la ciudad.

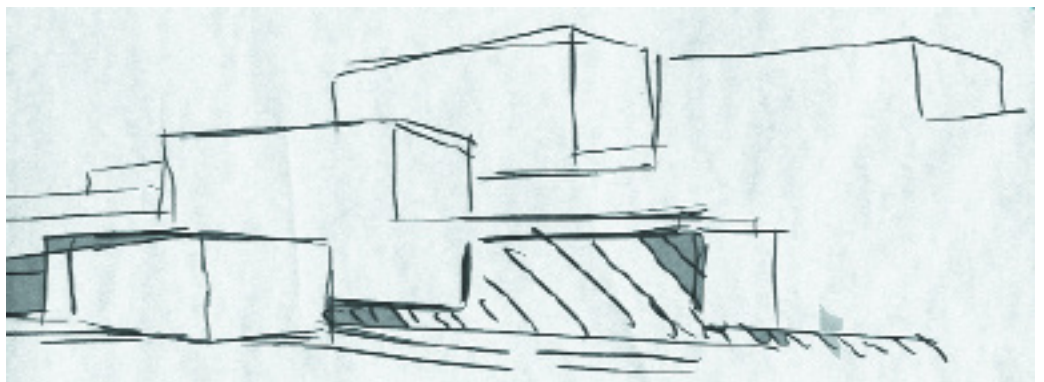
Proponemos una conexión peatonal desde el parque Sarmiento al parque fluvial.

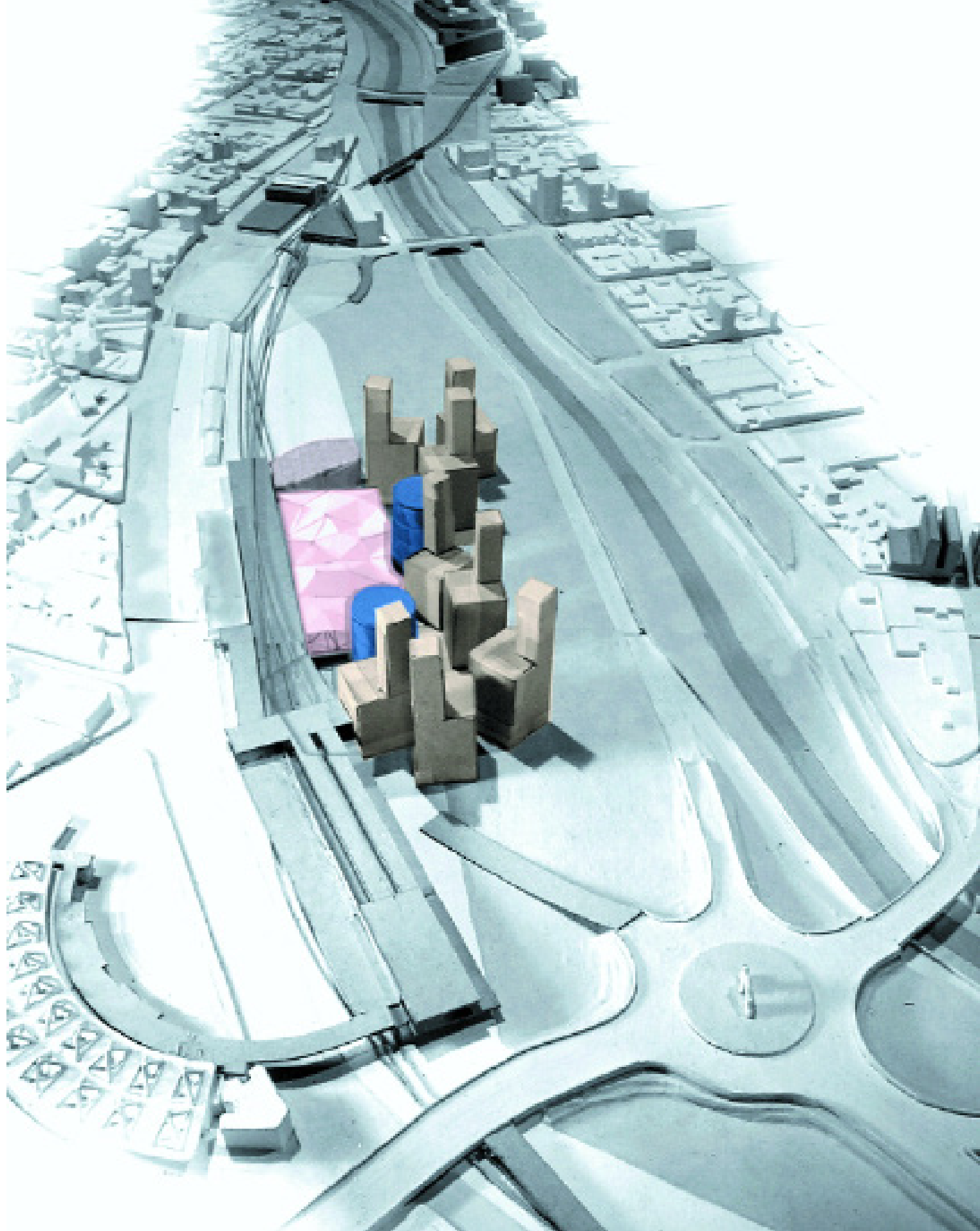
Una lomada de césped se construirá a lo largo de la Avenida Sabattini, para ayudar a aislar el zoológico del tráfico adyacente. Una ciclovía encima de esta lomada, conectaría el área pública del parque, al puente peatonal existente. Cruzando por encima de las vías vehiculares, el tráfico peatonal y de bicicleta descendería hacia la ciudad en una rampa a lo largo de la Av. Sabattini. Desde esta avenida, la ciclovía nos lleva a una plaza peatonal -justo al norte del molino Centenario- que promoverá el ingreso peatonal al molino y podría desarrollarse como centro comercial. Esta plaza, con plantaciones de árboles y césped, se curva alrededor del edificio del molino y se une al área de circulación de tráfico. Desde aquí una rampa podría traer ciclistas y peatones al río.

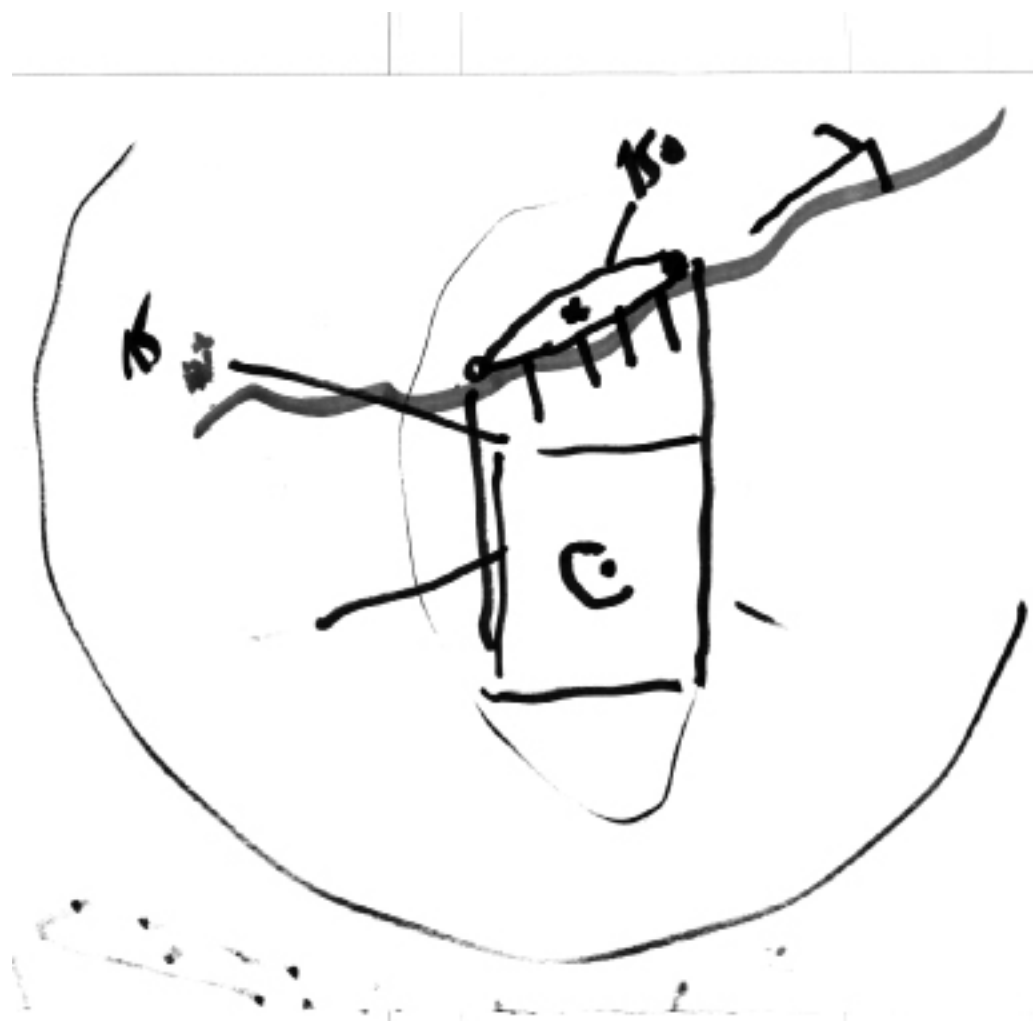
Un puente peatonal sobre la Av. Poeta Lugones, proveería de acceso a la plataforma superior de la estación de trenes.



Intervencion Barrio San Vicente







Entrevista con Jorge Moscato

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura-UNC -?

Con respecto al taller, creo que la arquitectura forma parte del sistema de eventos que tiene una ciudad. Como tiene un festival de teatro o de cine, o una reunión de escritores, me parece razonable que una ciudad importante tenga dentro de sus sistemas de eventos, encuentros de arquitectura. En este sentido, considero que este taller debería repetirse todos los años, con distintas figuras y ser un aspecto que caracterice a Córdoba. Si pudiera funcionar de esa manera, generaría una gran cantidad de conocimientos e hipótesis sobre la ciudad, que son la base de los trabajos académicos, o sea, plantear posibilidades que puedan ser exploradas concretamente.

Como experiencia semejante, este año me invitaron al Seminario de Montevideo. Fue una buena experiencia por lo intensiva, ya que la gente suele aprender mucho, se forman talleres sólidos y, además, se invita a media docena de profesores de distintos lugares del mundo que exponen diferentes enfoques y alternativas.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

Los proyectos urbanos a los que nosotros nos dedicamos son los que permiten materializar el imaginario de la gente. Para la gente un plan de desarrollo es abstracto. Los proyectos urbanos son los que dicen hacia dónde va la ciudad. Cuando se ejecuta, la gente entiende que su ciudad está generando todos esos cambios como inversiones

para el futuro, eso le permite confiar en que habrá un futuro y esa es la base de la confianza en la ciudad como modo de vida.

Creo que tanto la planificación de la ciudad como el dejar hacer, en algunos casos son dos cosas que van en conjunto. Lo que sucede es que si no se tiene una idea de ciudad no se le puede decir a los demás qué pueden o tienen que hacer.

¿Qué importancia le atribuye a los tiempos que demandan estos proyectos de gran envergadura?

La experiencia demuestra que en las ciudades coexisten distintos tipos de proyectos y los proyectos urbanos institucionales funcionan y son correctos y razonables. Por otro lado no está escrito en ningún lado que estos cambios que ahora vivimos -countries, shoppings- no han de ser manejables, porque son como todos los fenómenos que aparecen en el mundo moderno: tenemos la posibilidad de aceptarlos como invariables o inmodificables o tratar de ver cómo se pueden transformar en un hecho positivo.

Se supone que la Universidad sirve para pensar los fenómenos y para poder manejarlos. Si la ésta los acepta como invariables, entonces la pregunta es para qué existe la Universidad.

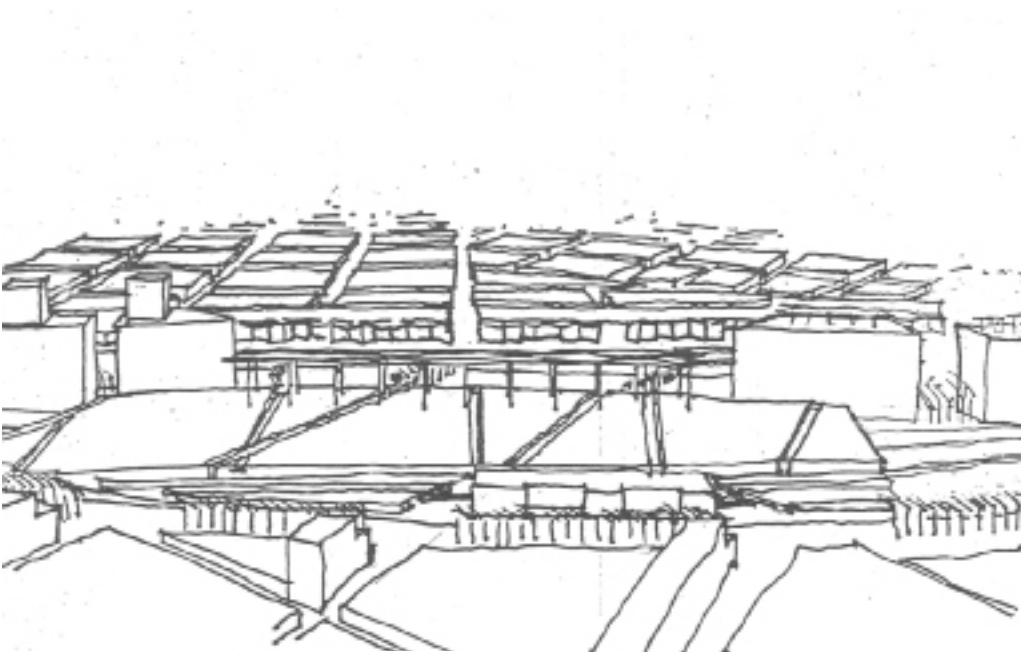
¿Qué valor y significado le atribuye al Proyecto del Area Telepuerto?

Considero que es muy importante que una ciudad de la magnitud de Córdoba pueda seguir creciendo. Sería muy bueno para Argentina que apareciera un sistema de ciudades que equilibrara la hegemonía de Buenos Aires. Ciudades metropolitanas de alto rango que ayudarían mucho a reequilibrar el territorio. Para que esas cosas puedan suceder las ciudades deben calificarse. Córdoba tiene el elemento principal que es una

gran cantidad de materia gris, de la que otras provincias del país carecen porque no tienen la acumulación de inteligencia suficientemente grande. En ese sentido, el proyecto Telepuerto se encuadra dentro de esta calificación de Córdoba y del aprovechamiento de su estructura intelectual. Esto no es una experiencia académica, sino proyectos que apuntan a la factibilidad. Si se trabajara en cualquiera de estos proyectos 60 ó 90 días se podría tener una factibilidad de estos proyectos, obviamente que en tan poco tiempo hay muchas cosas que solamente están esbozadas, pero en principio es un esbozo hacia proyectos construibles.

¿Considera que la ciudad de Córdoba demanda un proyecto de esta envergadura o que el proyecto será el encargado de provocar la demanda?

Los proyectos generan las demandas. Además, hay una situación muy clara, que es el poco conocimiento aún de la verdadera demanda de los servicios dentro de la ciudad. Todos estos proyectos llevan aproximadamente quince años para desarrollarse. Si bien empiezan a funcionar desde el momento en que se inicia la construcción, hay que tener en cuenta que en su totalidad son proyectos de una generación. En el fondo, es una generación de la ciudad que decide la incorporación de una pieza de utilidad para su tiempo dentro de la ciudad.



Vision general del proyecto desde Area Central.

Entrevista con Alfredo Garay

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura-UNC -?

Los talleres son muy buenos porque permiten tener una serie de resultados distintos, ser pensados por personas distintas, con aproximaciones diferentes para abrir un debate. Un mismo proyecto se puede desarrollar desde diversos conceptos, permitiendo tener una gran documentación de avances y una síntesis de todas las variables que concluyen un problema con seis enfoques distintos. Me pareció una idea muy inteligente por parte del Municipio, del Colegio de Arquitectos y de la Universidad, armar esta experiencia que da un resultado a partir del cual producir un debate consistente, ya sea sobre la forma urbana, sobre los modelos de gestión, los costos, la posibilidad o la envergadura de la intervención. Además, fue muy agradable poder llevar adelante esta forma de interacción, donde se van desarrollando los distintos proyectos a la vez, las diferentes maneras con que cada equipo va construyendo su opinión. Una experiencia semejante fue la proyección de Puerto Madero. Hicimos este proyecto pero con un equipo, fue como un concurso para ver de qué se estaba hablando, cuántos metros cuadrados se construían, cómo era el parcelario, la estrategia de intervención y qué dificultades e incertidumbres había que enfrentar. Esas son las líneas generales. En París cada vez que se hace un debate de ideas, en vez de llamar a un concurso abierto, contratan cinco o seis equipos a los que les piden que desarrollen un proyecto, después nombran un arquitecto en jefe, cuya tarea es evaluar todos esos proyectos y elegir un concepto de la operación para convertirlo en norma. En esta experiencia de Córdoba fue muy interesante haber compartido el taller con el Ara. Jorge Moscato, ya que esta participación proporcionó

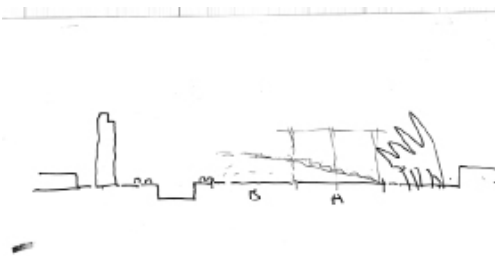
dos visiones: la mía, un poco más urbanista y la de Jorge, más desde el diseño.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

Pienso que la idea de que el Estado maneje sólo la norma y no la obra pública, es una idea muy antigua. Hoy en día las ciudades que se administran de ese modo por lo general fracasan, ya que en la actualidad cualquier gobierno tiene la necesidad de proponer una consigna, de manera de ordenar sus recursos y los de la sociedad alrededor de ésta. Por eso es que existe un primer trabajo indispensable, que es definir cuáles son esas consignas que puede plantear el municipio, para convocar a la sociedad, a los inversores, a los vecinos, a los consumidores y a las distintas oficinas públicas. En ese sentido, Córdoba está muy adelantada por su experiencia en el Plan Estratégico, que ha ido construyendo los grandes lineamientos generales. Ahora hay que resolver las dificultades para concretarlos, porque cuando se define la estrategia es indispensable definir también cuáles son las batallas que debe sortear. Es necesario en ese momento acotar las áreas de intervención, seleccionadas, para que ese cambio de escala, que ya no es exhaustivo, pase a la etapa de proyecto urbano. Hay que convertir esas ideas en acciones concretas capaces de generar tendencias para movilizar recursos, es lo que los españoles llaman "acupuntura", es decir, elegir en qué punto se va a intervenir, sabiendo que esos puntos tienen que poder producir efectos en cadena. El problema de estos proyectos de largo plazo es saber cómo se adapta a la dinámica de la sociedad contemporánea. Para ello se hace necesario desarmarlos en una multitud de pequeños proyectos que serán obra de mucha gente que va a entender que



Intervencion zona Terminal de omnibus ,
Parque Sarmiento y Telepuerto



Diferentes situaciones espaciales en corte.

ese cambio es bueno. Para que esto ocurra se debe estar muy atento a los movimientos que se están presentando en la ciudad. Hay que tener en cuenta el terreno que se esta proponiendo, las condiciones ventajosas que ofrece y los elementos diferentes que se pueden agregar y en qué medida es viable en relación a los cambios que se están produciendo en la ciudad. Normalmente en arquitectura se diseñan determinados productos inmobiliarios urbanos con una geometría suficientemente flexible para absorber otros productos de las características y tamaño que se producen en la ciudad. Lo que sucede es que al concentrarlos en un punto, en un nuevo contexto, esos productos pueden llegar a tener otro valor o interés. Lo que hacen esas operaciones normalmente es concentrar elementos que están produciendo dispersión en un punto de la ciudad. Concentran los elementos y esa inversión se convierte en una potencia en sí misma.

En la práctica, lo que hay que tener en cuenta es cómo convertir estas propuestas en una idea global. Cuando se combinan varios proyectos siempre se corre el peligro de juntar todo lo que aparentemente es bueno y en general las cosas buenas de un proyecto no siempre pueden sintetizarse con otras, ya que muchas veces son antagónicas. Por eso creo que sólo son factibles dos alternativas: comprometerse con uno de los proyectos o armar un equipo que formule un último proyecto. Pero en esta etapa todos los proyectos son un poco académicos, porque hay muchas variables de la realidad que no entran en juego.

¿Qué valor y significado le atribuye al Proyecto del Area Telepuerto?

Me cuesta demasiado ligar la idea de Telepuerto a una cuestión tecnológica, porque hoy la tecnología evoluciona demasiado rápido como para pensar que estamos proponiendo una construcción de punta. Lo que me parece acertado es poder con-

un lugar que supone una tecnología de avanzada, ya sea en construcción de oficinas, de hotelería, de servicios, de comercio, de restaurantes. En general las ciudades tienden a especializar algunos puntos como nuevas centralidades. Lo interesante de una ciudad con la fuerza de Córdoba es que esas nuevas centralidades no destruyan el centro. Si fuera posible la idea sería crear un nuevo barrio dentro del mismo centro, que es la que se manejó en este taller, proponiendo un ensanche del centro, es decir, incorporando una nueva tierra que sea funcional al mismo. En este terreno se concentra la coherencia de una operación de gran envergadura que tiene las características que puede producir la arquitectura contemporánea, coexistiendo y articulando en una continuidad el sistema de centros que ya existe. Lo problemático sería que se construya un nuevo centro en el Cerro de las Rosas, pero que se adose un nuevo barrio al centro es lo que ha venido pasando en la historia de la ciudad. En mi opinión este proyecto es muy semejante a lo que fue en su momento La Cañada, una operación sobre un curso de agua que generó un espacio muy cualificado y que indujo una tendencia hacia la edificación sobre un eje. Creo que este caso es volver a cualificar los márgenes del Suquia en este tramo y ver si esta cualificación del espacio induce a una mayor tendencia urbanística.

¿Considera que la ciudad de Córdoba demanda un proyecto de esta envergadura o que el proyecto será el encargado de provocar la demanda?

Considero que existe un cambio generacional en las oficinas de servicios y estoy seguro de que la ciudad de Córdoba tiene hoy una complejidad administrativa suficiente como para ir proyectando su crecimiento. Si se ofrece un espacio nuevo, con nuevas condiciones, en una parcelaria distinta, donde se puedan construir oficinas que tengan más de 1.500 mts por planta, seguramente se va a producir una demanda de ese tipo de producto que

hoy no existe en la ciudad. Lo que hay que tener en cuenta es que estos desplazamientos van generando vacíos en otras zonas, por ello hay que ir produciendo políticas de la ciudad para ver de qué manera se propone recuperar el centro como un área habitacional. Durante muchos años esos movimientos supusieron el abandono de las residencias y en casi todas las ciudades del mundo lo que está pasando es que los centros se están volviendo a poblar por otro tipo de usuarios. Por ejemplo, cuando se analiza el centro de París surge que el 60% de los hogares está habitado por una o dos personas, lo que está diciendo que existe una nueva ocupación de gente y parejas jóvenes y de personas separadas, que prefieren vivir en el centro, y en ese sentido hay una cierta transformación de la estructura social que define nuevas formas de vivir en la ciudad.

¿Desde qué parámetros han trabajado este proyecto?

Nosotros quisimos aprender la lección de La Cañada. En el taller analizamos el crecimiento de la ciudad, cómo había ido incorporando el centro nuevas piezas y en ese sentido creo que la operación más interesante, el espacio más logrado de Córdoba es La Cañada. En este caso, estuvimos viendo que este proyecto tiene la misma posibilidad, aunque el tema sobre lo que pasará con la estación de ferrocarril deja una variable de incertidumbre muy grande, porque no es lo mismo convertirla en la estación central de un ferrocarril metropolitano, que construirla como una playa de maniobras, o dejar ese terreno vacante o congelado durante mucho tiempo, ya que el significado que cobra la relación entre el centro y la costa del río, tiene en el medio un obstáculo que no es tan fácil de sortear.

La propuesta que hizo nuestro eoro, induciendo el desarrollo de un sector con grandes potencialidades paisajísticas.

alrededor de la misma construir dos piezas de oficinas.

Estimo que el Telepuerto es una iniciativa en un fragmento. Creo que el proyecto tiene que financiarse a sí mismo y financiar las infraestructuras que necesita, porque si en la ciudad hubiera que hacer cosas para viabilizar ese proyecto, tendría una rentabilidad política y social dudosa, ya que intervenir en una zona privilegiada de la ciudad tiene sentido solamente si esa intervención genera recursos. Si no está autofinanciada, es muy cuestionable, pues existen otras prioridades mayores en la ciudad, por eso esta operación no debe costarle un centavo a los vecinos de Córdoba.



El techo de la ciudad

MEMORIA DESCRIPTIVA

En cumplimiento de las directivas del Plan Estratégico (PEC), la ciudad de Córdoba ha decidido imprimir una nueva dinámica al desarrollo del área céntrica de la ciudad, recuperar la faja costera del río Suquía y recuperar, con nuevos usos urbanos, parte de los predios que actualmente ocupa la playa de maniobras del ferrocarril. Para cumplir con estos objetivos la ciudad ha decidido impulsar el proyecto del telepuerto, constituyendo una comisión promotora y encargando un estudio de factibilidad que dimensione su programa .

Planteo del problema

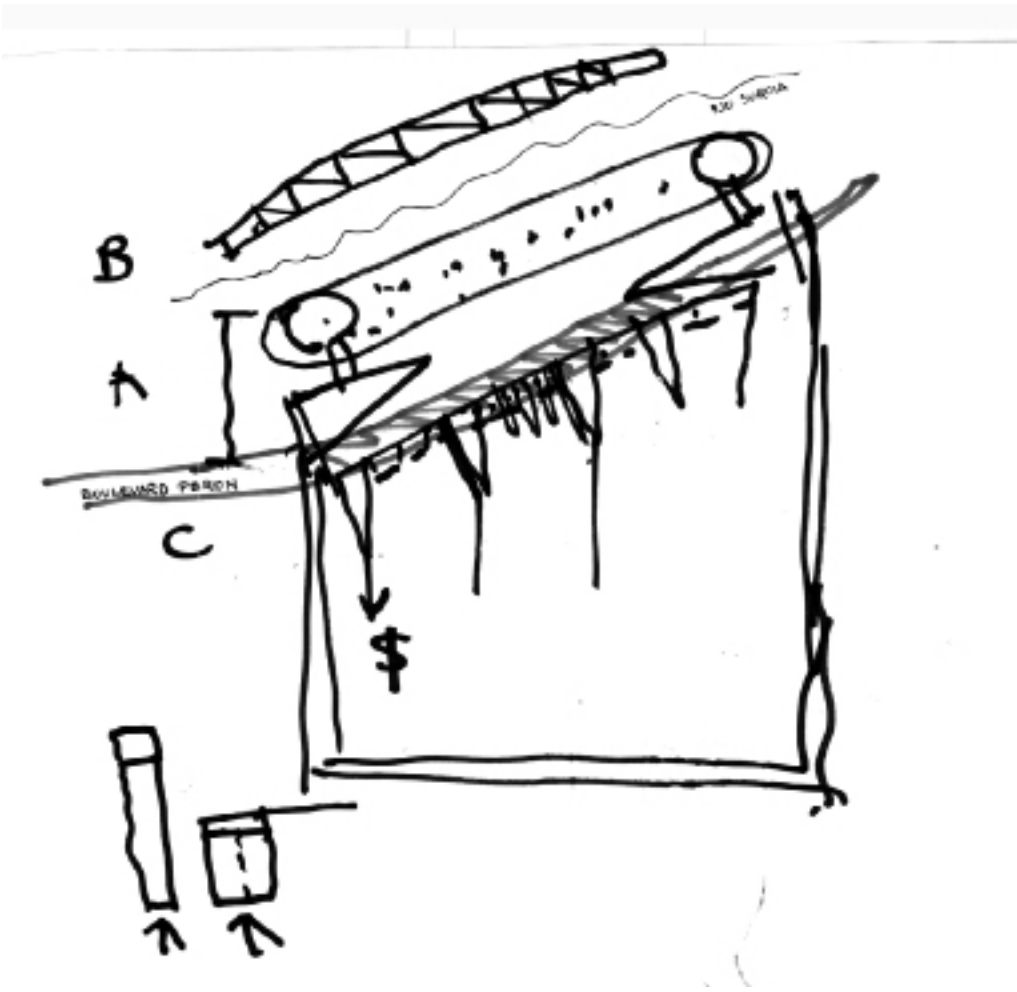
La costa del río y la vía del ferrocarril, impusieron durante mas de 100 años un límite rígido a la expansión del casco céntrico de la ciudad de Córdoba.

La Cañada, por el contrario, se presenta como un sector cualificado, que ha convocado en su entorno las intervenciones más prestigiosas del centro de la ciudad.

Las actividades más dinámicas del área central, se han ido desplazando con el tiempo, de la plaza San Martín hacia la Cañada, y más recientemente, hacia Nueva Córdoba.

La localización que se propone no corresponde con las tendencias actuales de expansión del área céntrica, expresando en cambio, una voluntad política de dominar las tendencias de crecimiento de la ciudad, recuperando un área degradada que incide negativamente sobre su imagen metropolitana.

Se plantea por lo tanto dar origen a una intervención, instalando en el imaginario de la ciudad un nuevo sitio. Esta intervención debe tener la potencia suficiente para revertir esta tendencia de deterioro, induciendo el desarrollo de un sector



Propuesta general de intervencion

Una lección de la historia.

La propuesta de recuperar un frente costero, nos lleva a valorar la intervención, que en la primera mitad de este siglo, incorporó a la ciudad el sector de la Cañada, combinando una obra hidráulica (canalización), vial (bulevar), paisajística (forestación del sector con tipas) y urbanística, (promoviendo la localización de un frente construido de mayor densidad).

Buscando reproducir la experiencia de la Cañada se propone la puesta en valor del entorno del río Suquia.

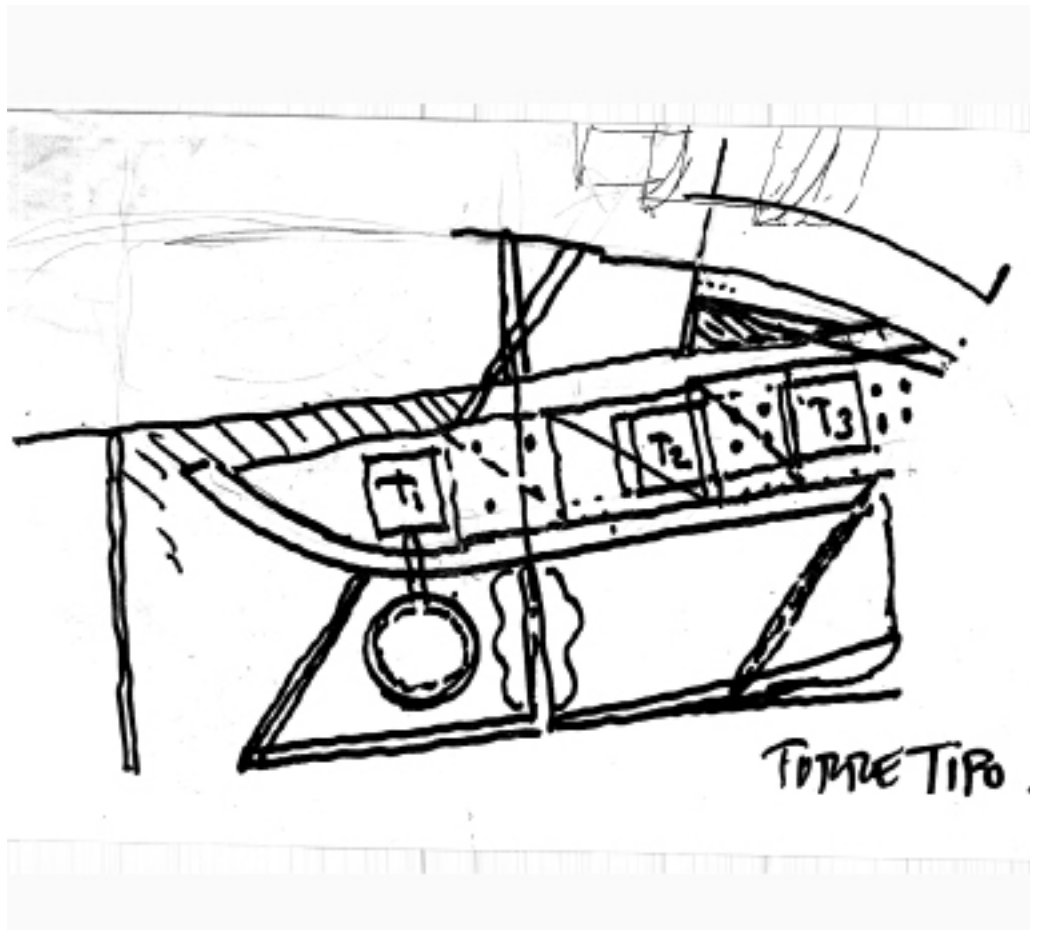
- Consolidar la importancia del par vial que se desarrolla en sus márgenes, acompañando esta acción con un fuerte tratamiento paisajístico.
- Promover la aparición de un frente construido que consolide una nueva fachada urbana en una de sus márgenes.
- Enhebrar con esta cinta dos piezas de singular importancia: el sector del Museo de la Industria y el Telepuerto.
- Integrar esta nueva área verde al sistema de áreas verdes de la ciudad
- En la cabecera de esta composición, se localiza el parque central y los bloques de edificios de mayor altura que conforman el área de nueva centralidad.

Criterios del Proyecto

Asumiendo que una operación de esta envergadura sólo es posible si se la subdivide, se ha buscado que el trazado defina una parcelaria ajustada, capaz de albergar emprendimientos de diferente porte.

El módulo básico de vivienda es de una parcela de 500m² que con fot 3, albergue un edificio de 1.500m².

Siguiendo los requerimientos definidos por el estu-



Croquis Torre tipo

dio de factibilidad en el área central, las parcelas rondan los 6.000 m², apuntando a la construcción de edificios de alrededor de 30.000m².

Se ha incluido asimismo dentro de esta estrategia a un conjunto de predios de propiedad privada, para los que se proponen criterios normativos que tiendan a inducir su transformación en el marco de esta propuesta.

Las volumetrías apuntan a fortalecer el carácter del nuevo centro. En tanto expresión representativa de la arquitectura contemporánea, se ha buscado integrar en un marco coherente, la heterogeneidad de las edificaciones indicando que seguramente, en el momento de su construcción, los diferentes emprendimientos tenderán a convocar a sus propios arquitectos. Este frente no pretende, por lo tanto, unificar las construcciones como un único objeto, sino como un recinto coherente cuya geometría admita la integración de edificios representativos de instituciones diferentes.

La nueva fachada de la ciudad, (la postal del presente), será perceptible desde el nuevo acceso (monumento al hombre urbano), actualizando la querida imagen del antiguo arco de piedra que señala que estamos en Córdoba.

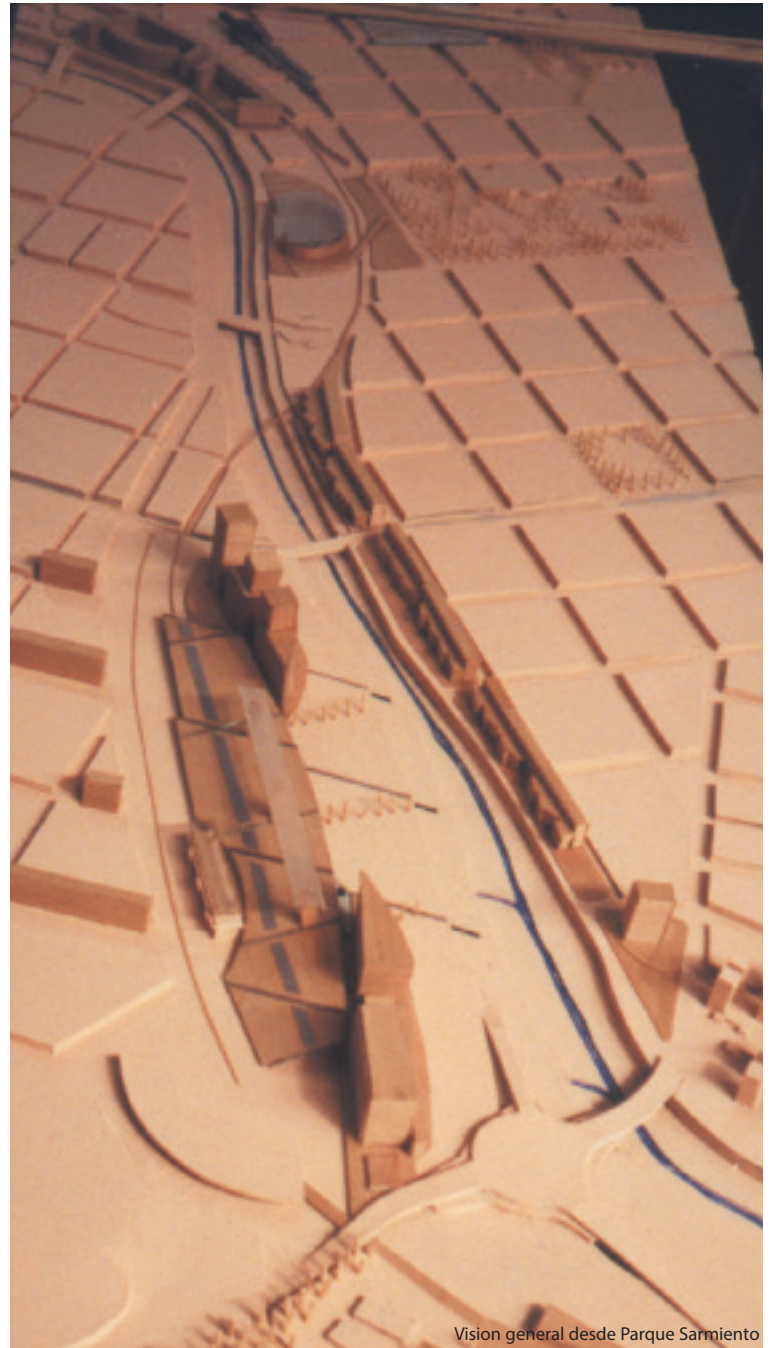
Criterios de proyecto

Dos opciones se presentaban para el tratamiento de este sector.

o Considerar que se trata de una única pieza, sobre la que se concentra la intervención (enclave).

o Considerar que se trata de más de una pieza, (una pieza y una cinta), potenciando la capacidad de transformación del entorno del área de intervención.

Fue nuestra decisión que la acción sobre aquellos sectores que objetivamente se podrían controlar, induzca la transformación de los sectores que



Vision general desde Parque Sarmiento

actualmente no se controlan, de modo que la capacidad de acción del Estado sea el disparador de una tendencia que convoque una multitud de emprendimientos de diferente escala.

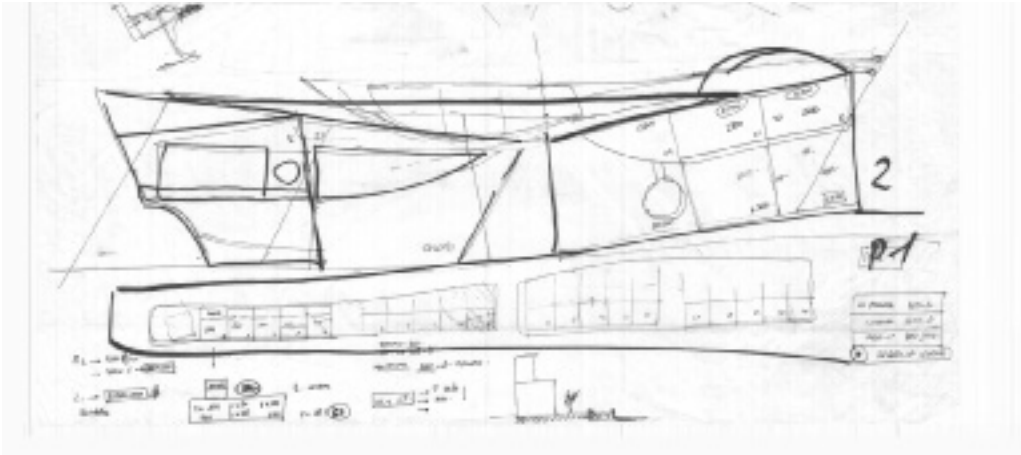
Relación de la pieza y el centro

Los terrenos licitados por ENABIEF constituyen sin dudas el corazón del proyecto.

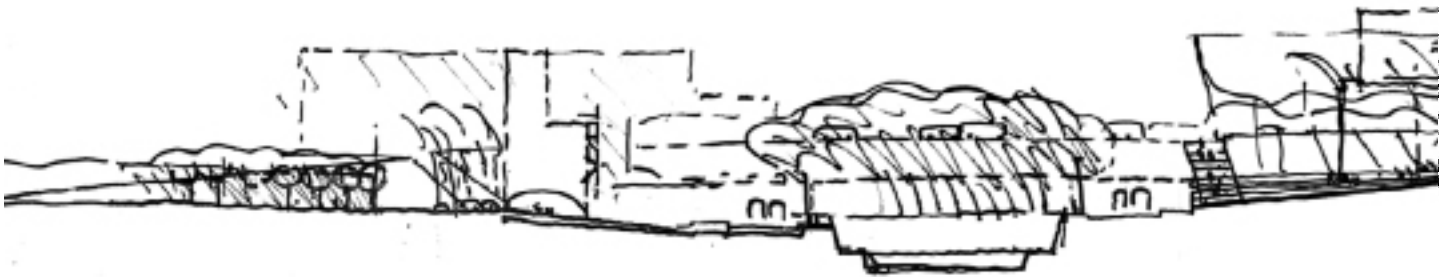
La permanencia de las instalaciones ferroviarias en las condiciones actuales consolidan, sin embargo, un obstáculo entre el nuevo sector y el centro. El planteo de la problemática ferroviaria se presenta como una cuestión central:

Es indispensable mantener libre la traza de la vía, pensando que en el futuro se implemente un servicio ferroviario metropolitano, y se reactiven (en mejores condiciones), los servicios de media y larga distancia.

Sin embargo, en tanto el plan estratégico no define una instrucción precisa al respecto, no es razona-



Plataforma y parcelario propuesto



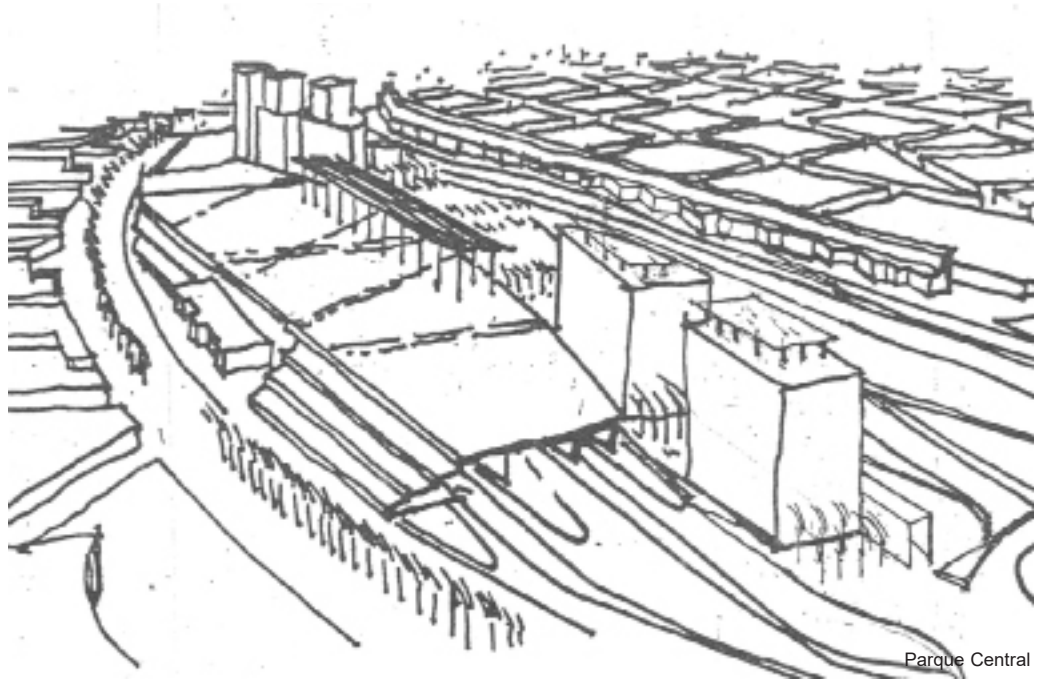
ble pensar que se implemente una iniciativa concreta en corto plazo

La perspectiva es que este sector permanezca subutilizado por un tiempo relativamente prolongado. vía y el entorno de la estación.

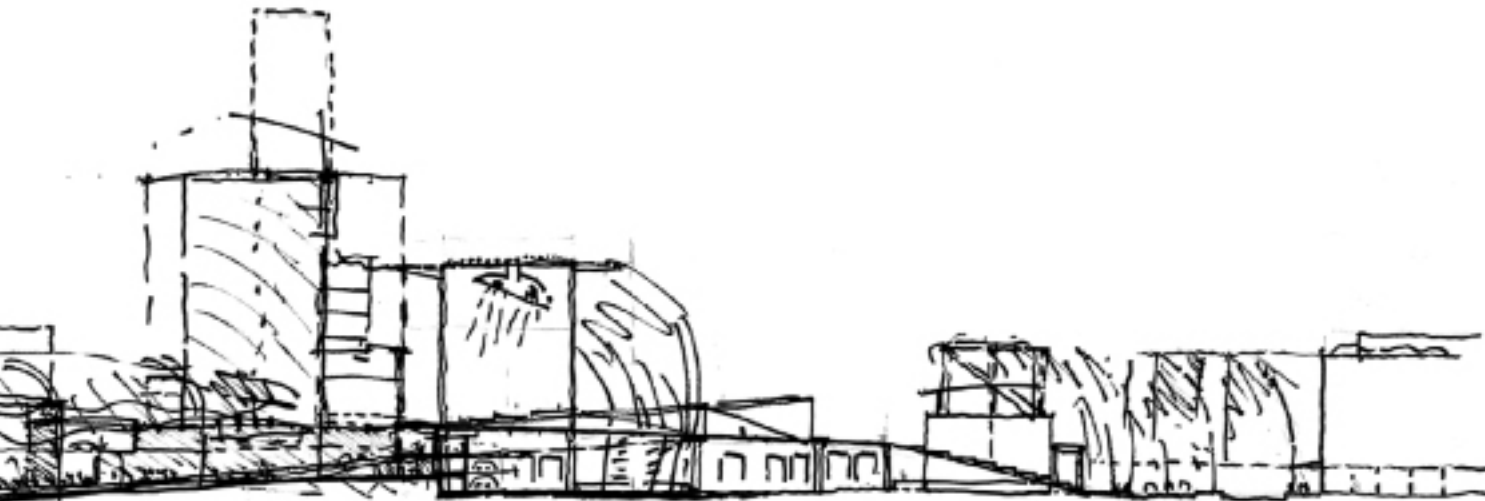
Pese a la tentación de imaginar soluciones, la intervención debe acotarse a los límites del proyecto, pensando que en el futuro pueden suceder dos cosas:

o Que una losa cubra el área ferroviaria integrando el nuevo sector al casco céntrico.

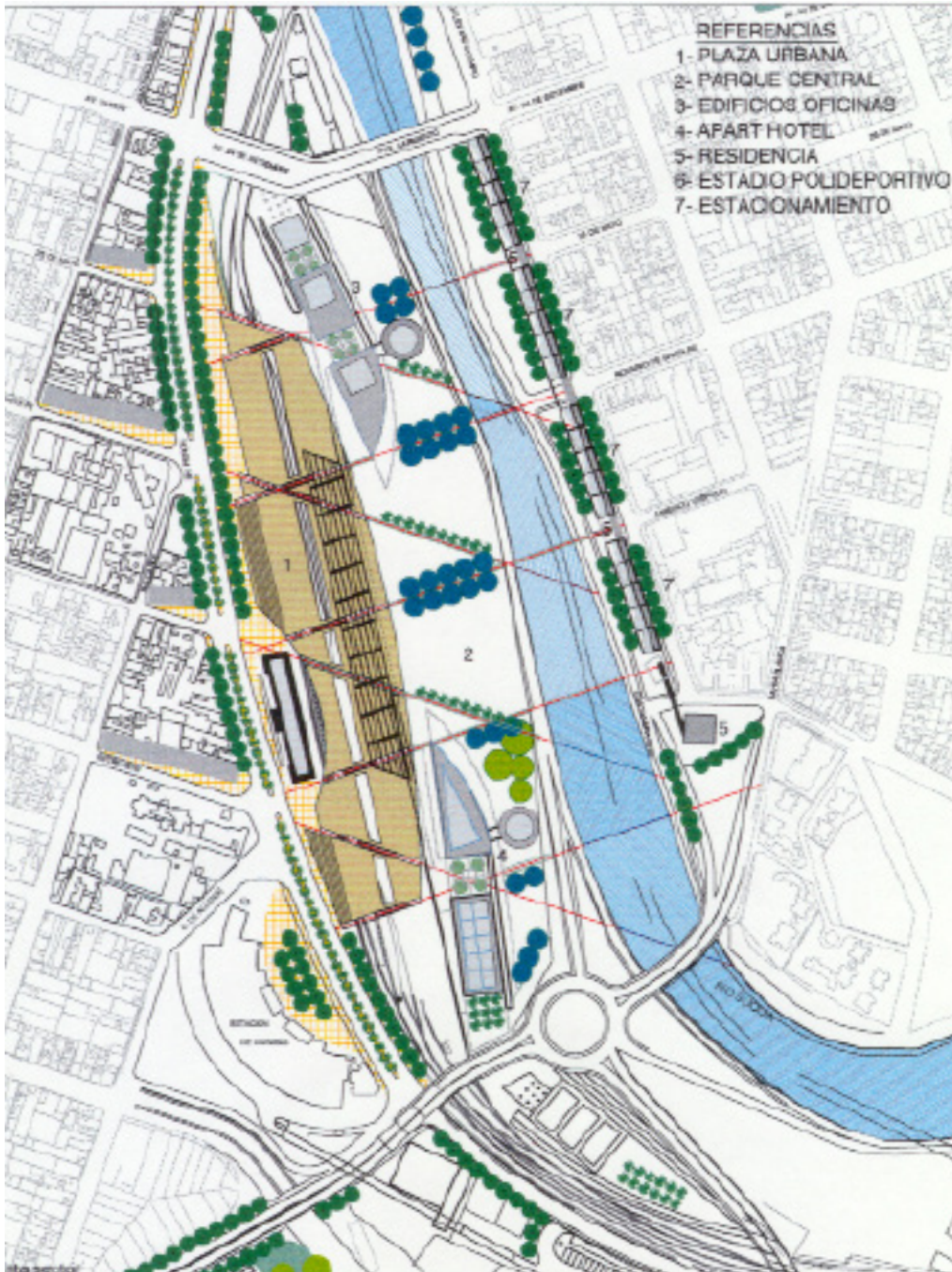
o Que el éxito del nuevo emprendimiento tienda a invadir los terrenos vacantes, acotando el área afectada por los usos ferroviarios a la traza de la Como criterio se optó por encadenar estos procesos en el tiempo asumiendo que esta iniciativa (Telepuerto) sucederá primero, y sus efectos serán un dato a tener en cuenta el día que se piense seriamente el futuro del ferrocarril.



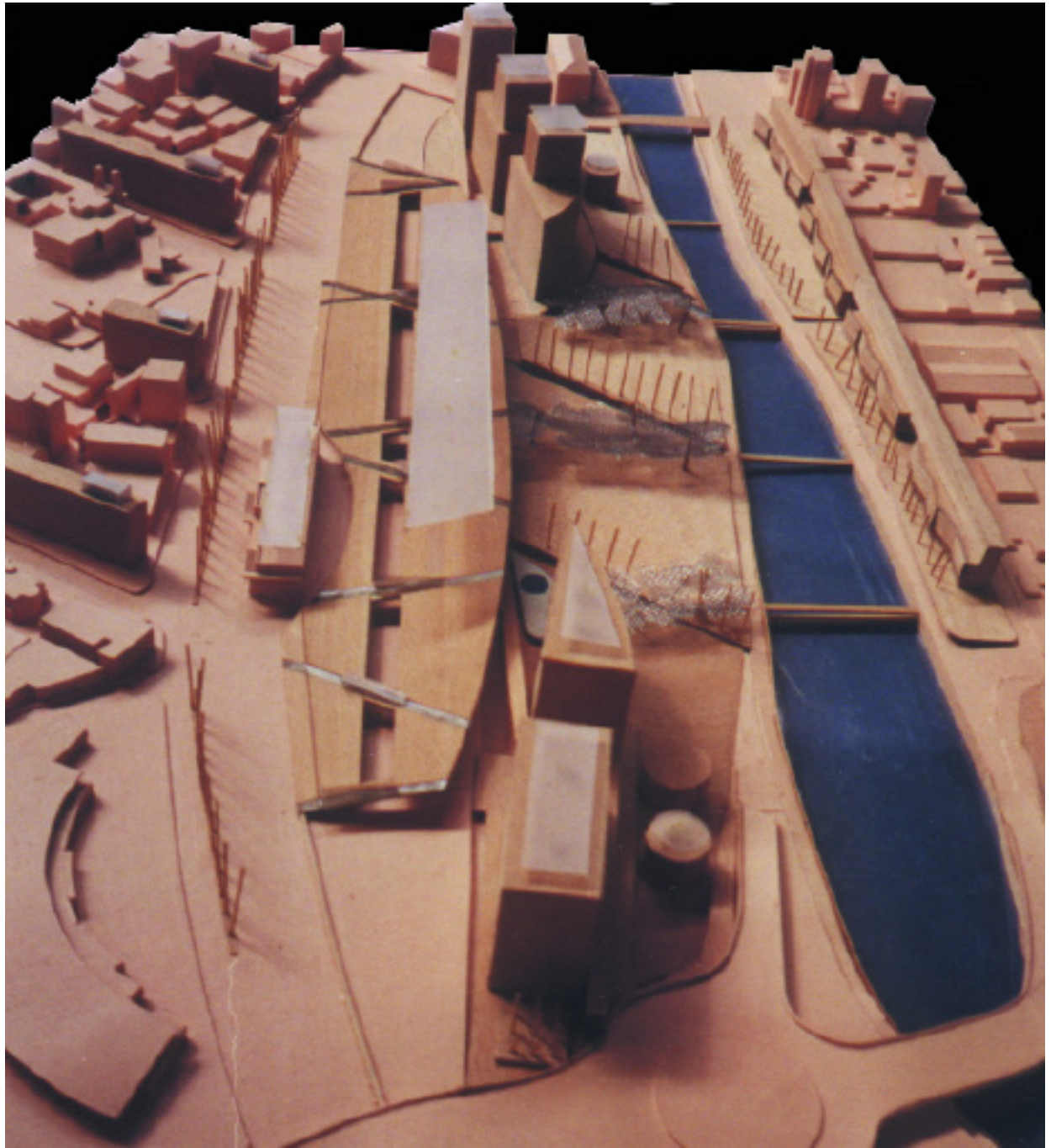
Parque Central

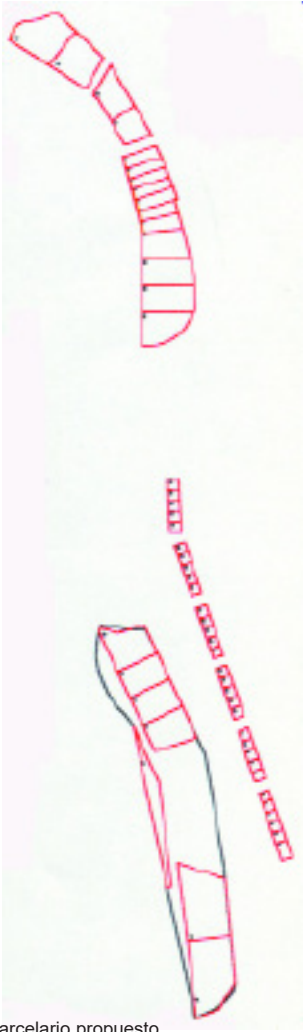


Croquis telepuerto y area central corte transversal de la propuesta

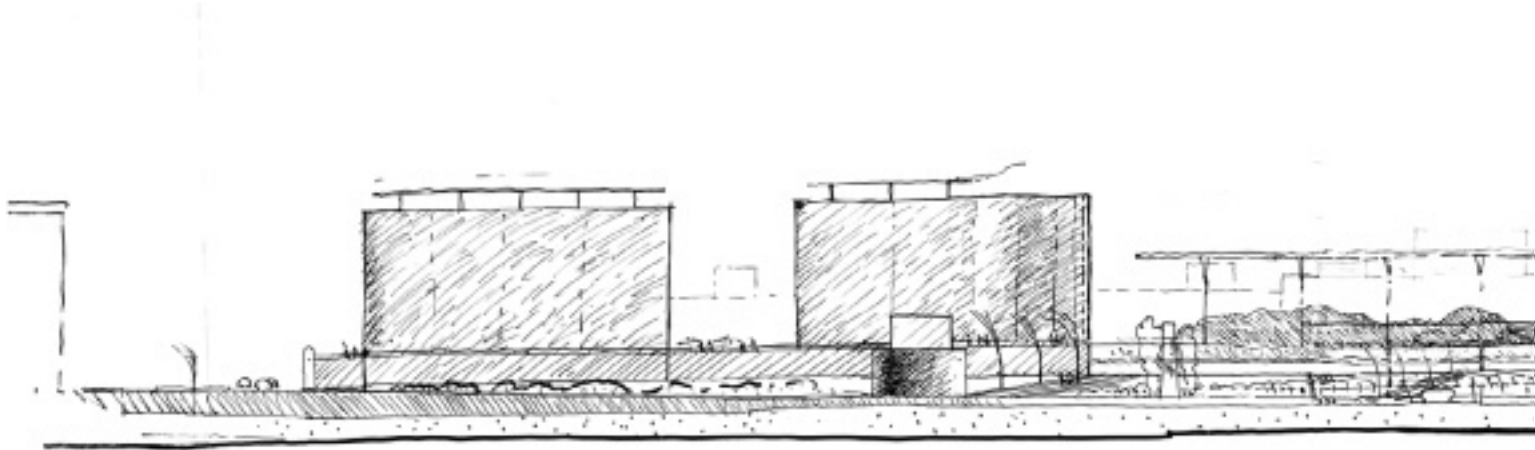
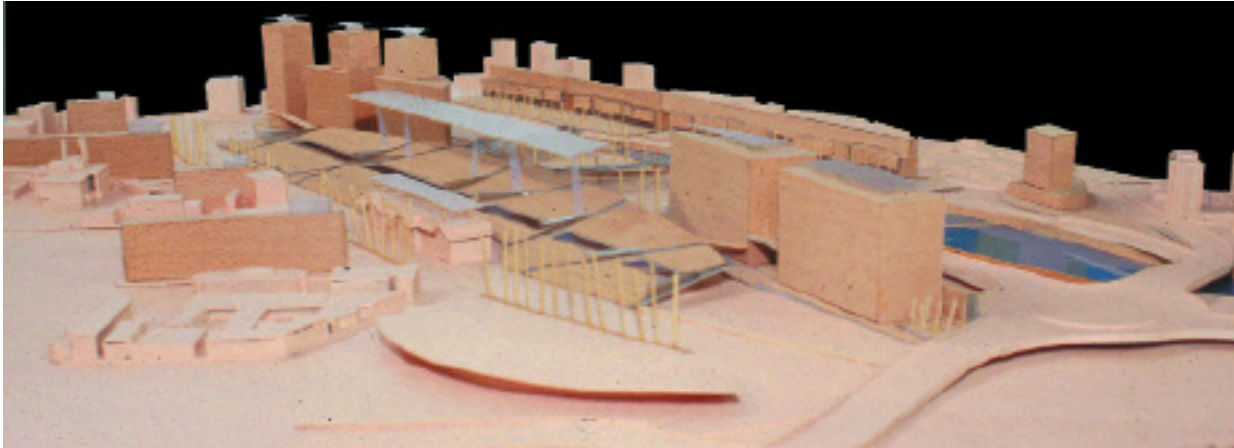


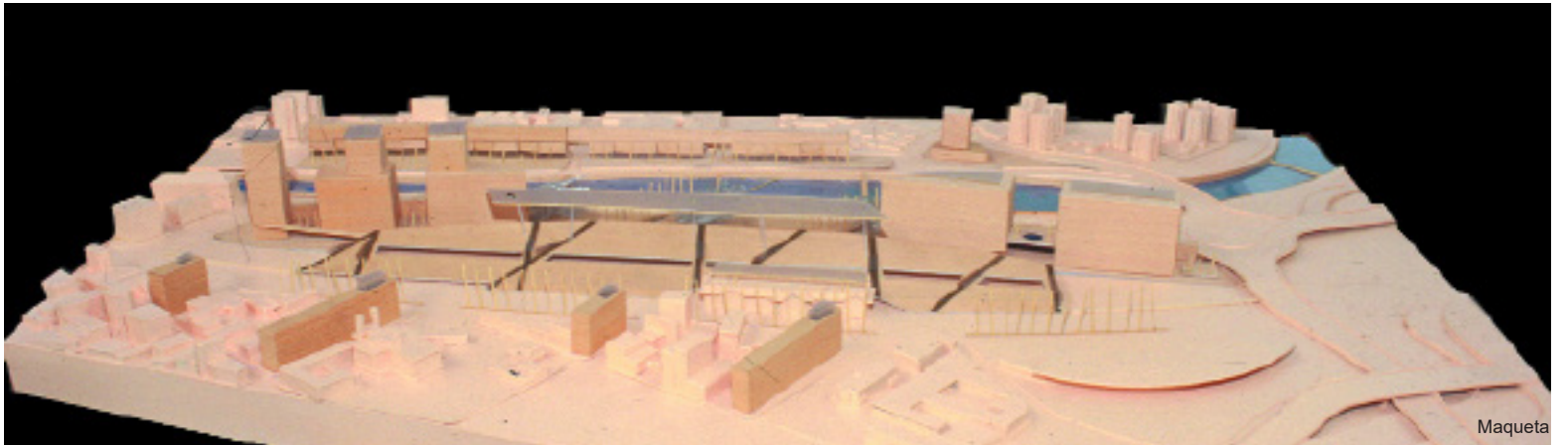
Planimetria



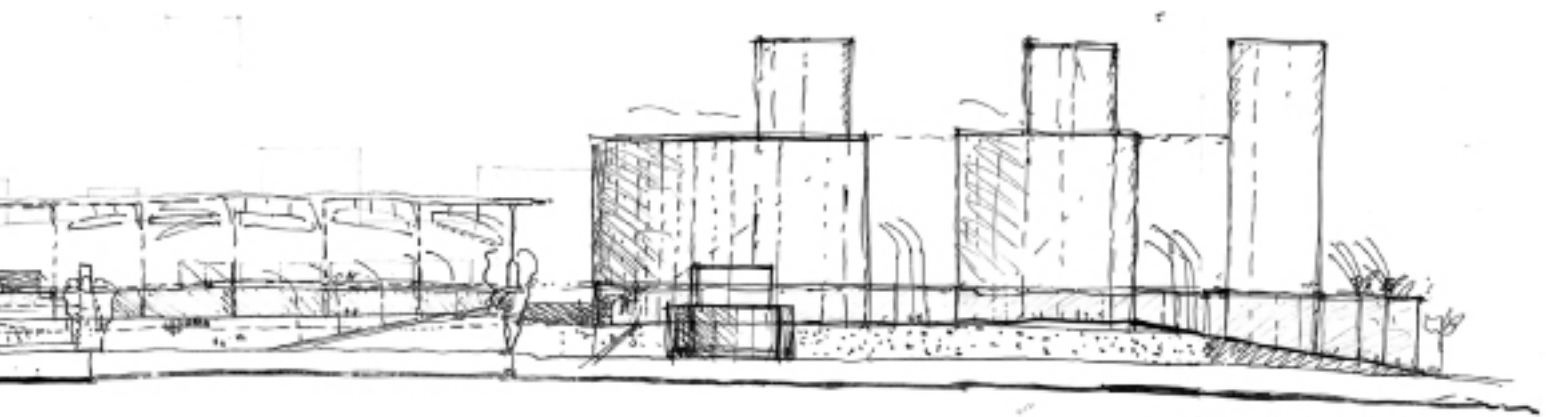


Parcelario propuesto

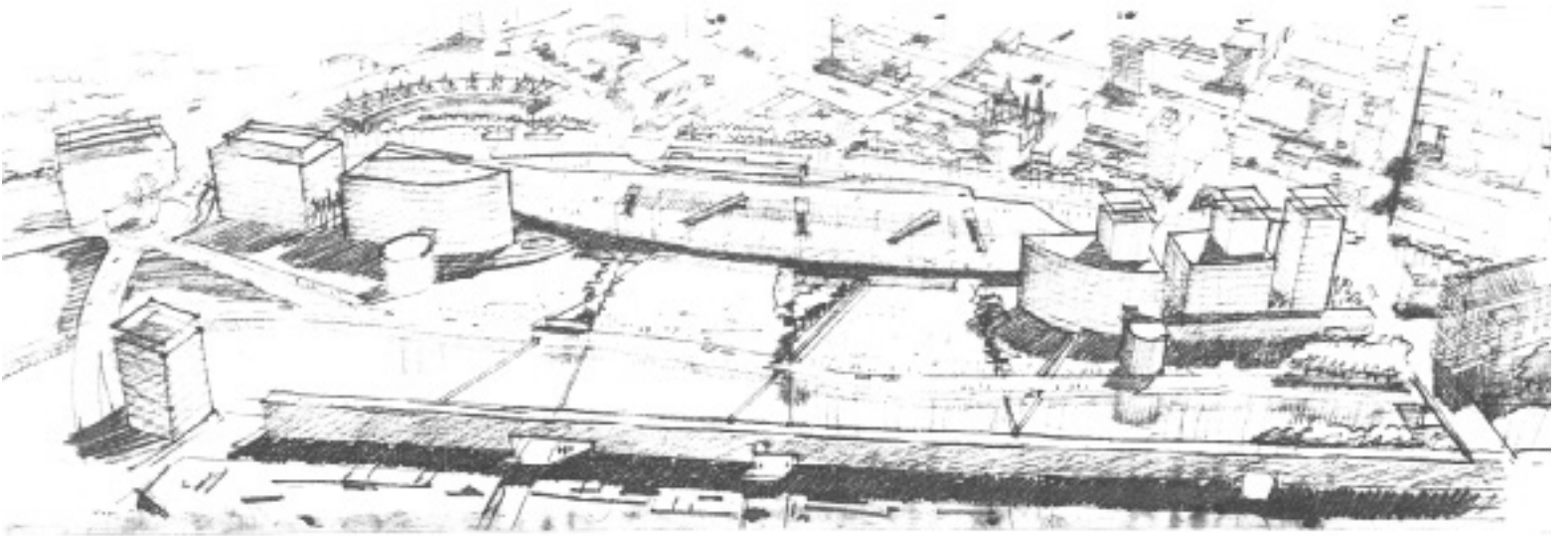




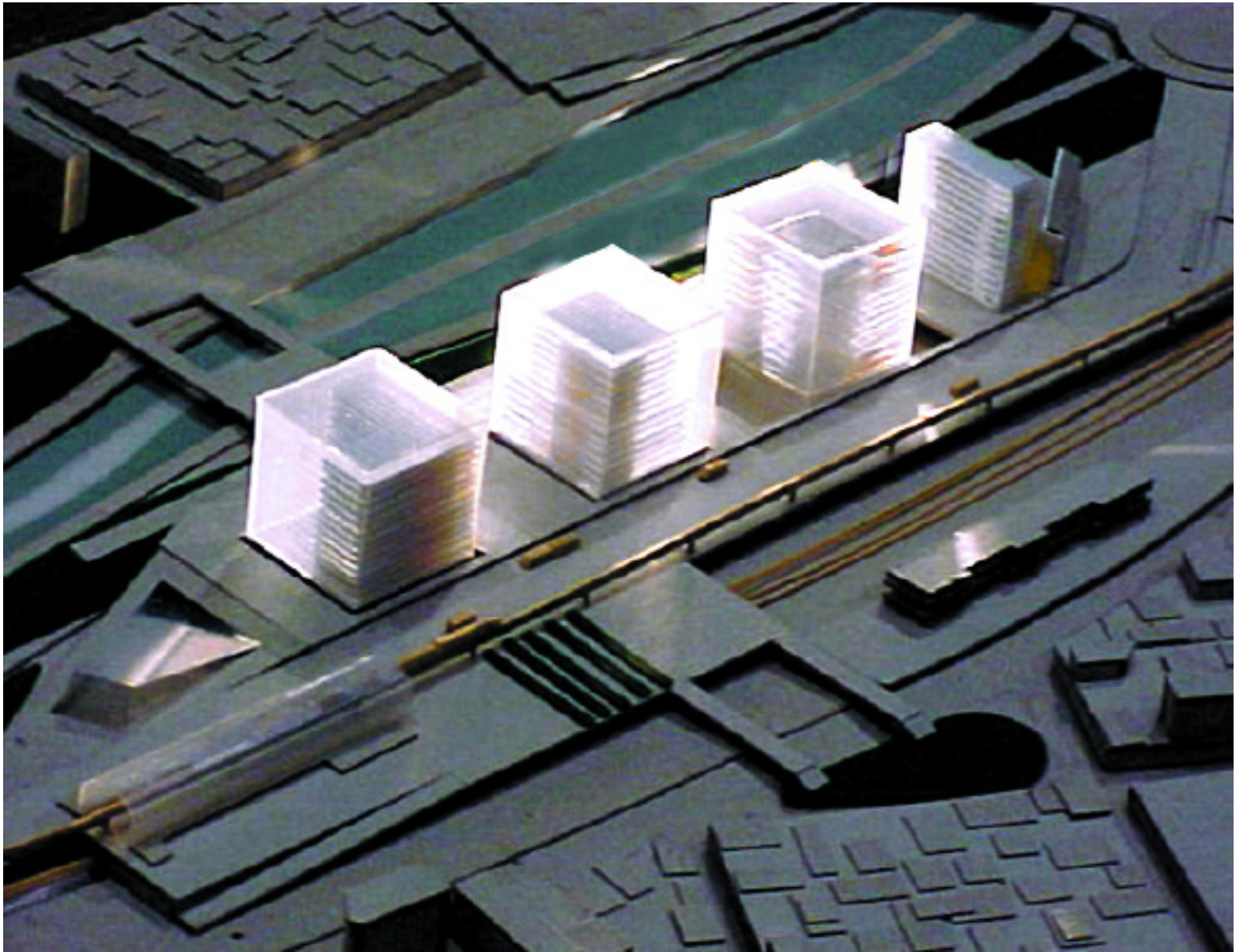
Maqueta



Vista general desde area central



Parque Central



Entrevista con Alberto Varas

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura-UNC -?

Considero que la experiencia de taller es invaluable. Lo que se ha hecho en Córdoba no es una práctica muy común y estimo que es una orientación hacia la cual se encaminan las tendencias actuales, en el sentido de unificar lo académico con lo profesional y lo institucional o gubernamental.

El problema de ver cómo se interviene en las ciudades es bastante complejo y requiere de la participación de todos los actores que tienen una relación directa con la ciudad. Desde el punto de vista de este enfoque que consiste en ver la ciudad como un proyecto urbano y arquitectónico, y no solamente como un "producto literario", sino como un lugar real donde hay espacios públicos determinados con características específicas y donde la discusión se hace en base a productos físicos, la experiencia de taller es extraordinaria. Además, estos talleres tienen la característica de promover un debate sobre la ciudad, en el que se puede participar desde distintos niveles, algunos absolutamente específicos, como en los que estamos trabajando profesionalmente, y otros en los que la gente puede ver los distintos productos y de esa manera tener una imagen concreta de lo que se les está hablando cuando se habla de proyectos de gran envergadura. Entonces, es aquí cuando la práctica del taller adquiere esa característica tan importante de ser integrador entre lo académico, lo proyectual, lo profesional y lo gubernativo.

La experiencia de Córdoba es muy interesante porque en un plazo muy breve hubo que realizar una reflexión muy concreta, aunque estimo que los arquitectos estamos acostumbrados a responder de manera rápida a estos problemas. Lo más interesante es dejar en Córdoba un grupo de propuestas

y un conjunto de opciones y decisiones para la ciudad. Algunas seguramente serán muy utópicas, ya que son miradas del orden de lo arquitectónico-filosófico, muy alejadas de la realidad, pero que tienen como valor incentivar la reflexión en otro tipo de ámbito y otras propuestas que son más cercanas a la realidad.

En mi caso, como me dedico a la profesión y, además, enseño en la Universidad, mi postura respecto a la arquitectura es de un "realismo tensionado", es decir, llegar al borde de lo real (y no a lo más bajo de lo real que es pedestre), al punto en el que si uno sigue se cae fuera, pero que está tensionando al máximo la realidad para llegar a la frontera del realismo, pero del realismo al fin.

Hacer operaciones urbanas concretas, realizables, que tienen un mensaje específico respecto de ese punto.

Este taller seguramente va a proporcionar toda una gama que va desde este realismo tensionado a un idealismo o utopismo arquitectónico, y todo va a proveer de alguna manera una visión sobre Córdoba. Considero que todo esto es muy importante desde el punto de vista académico y de la acción sobre la ciudad, porque es un pensamiento típicamente proyectual. Es pensar la ciudad a través de un proyecto arquitectónico, a través de la construcción de lugares, que es una forma de pensamiento muy contemporáneo y específico.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

La idea de proyectos urbanos viene más desde la disciplina del urbanismo y la arquitectura y es una práctica que se ha desarrollado en los últimos veinte años en el mundo y en algunas ciudades argentinas como Buenos Aires. Casi se podría decir que más allá de Buenos Aires y de ésta en

Córdoba, en Argentina todavía no hay mucha práctica sobre esta nueva técnica de abordar la ciudad. Normalmente la experiencia argentina es la de hacer la ciudad desde una normativa aplicada sobre la malla tradicional de la ciudad que es la cuadricular. Dada una norma, los privados actúan dentro de ella y la ciudad se va construyendo en ese sentido. Pero lo que vemos en todas las ciudades argentinas es que esto no produce un nivel de control espacial con un resultado que sea aceptable y, en muchos casos, atenta contra la calidad del espacio público ya que como éste no se proyecta, termina quedando como sobrante de las intervenciones privadas.

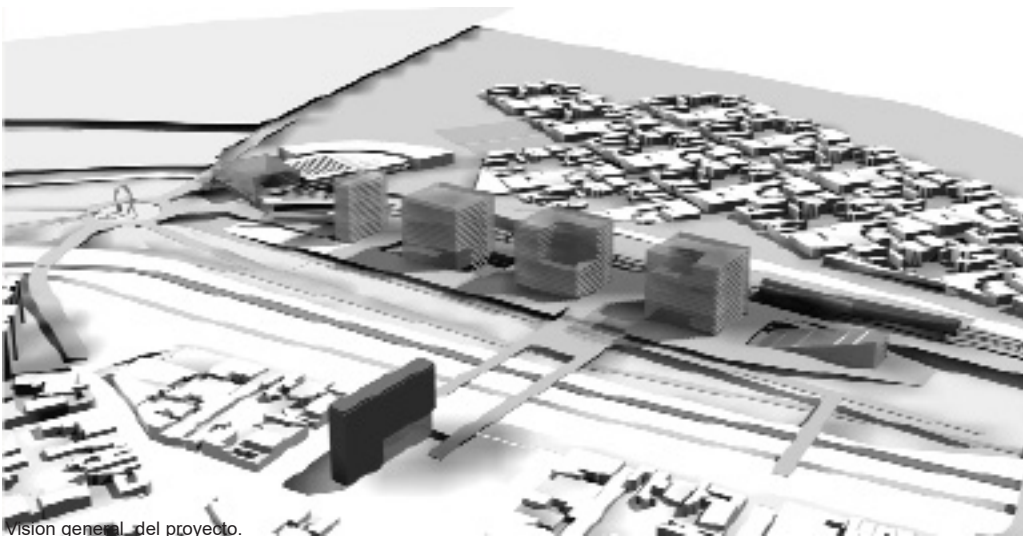
Entonces, el gran cambio que introduce la idea de proyecto urbano es justamente que el proyecto público tiene que ser planificado, no puede ser un remanente, lo que quedó de todo lo que construyeron los privados, sino que ese espacio debe ser proyectado desde los organismos competentes, de todos los que tenemos de alguna manera injerencia en estas cuestiones.

Esta es una técnica muy usada por los españoles. De esta forma se proyectó Barcelona, así se ha hecho Madrid en los últimos años, y son ciudades que han tenido un resultado realmente extraordinario. También en Buenos Aires, en los últimos años, se han hecho algunos concursos, donde he desarrollado dos proyectos urbanos muy importantes, el Área de Retiro y el Área de Ciudad Universitaria. Por otra parte, así se desarrolló Puerto Madero, la diferencia es que éstos fueron concursos y no talleres. Pero a lo que quiero hacer referencia es a la técnica de ver la ciudad como una pieza entera a proyectar y no como una simple sumatoria de acciones basadas en una normativa, sino como una unidad de proyecto integral donde se resuelven problemas en general que tienen que ver con la arquitectura, con los materiales, con los problemas de servicios y, básicamente, con el espacio público. Cuando los organismos públicos tienen intención de actuar sobre determinadas

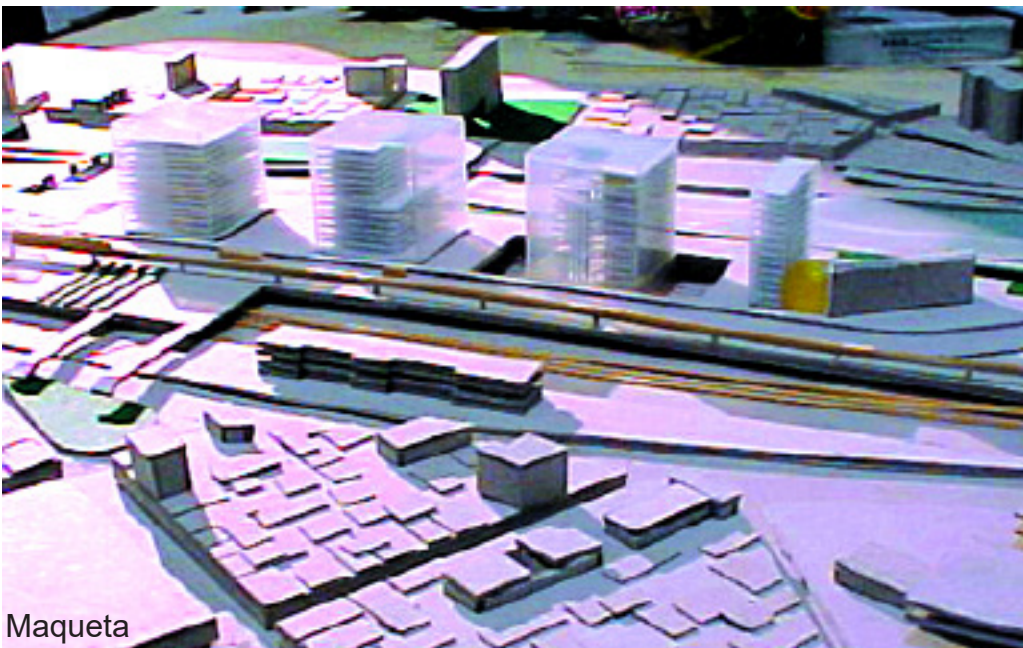
zonas, en los últimos años la experiencia mundial fue hacerlo a través de estos mecanismos.

Detectan áreas de oportunidad, de intervención dentro de la ciudad, generan un proyecto sobre esas áreas y ese proyecto se convierte en una plataforma para actuar sobre la ciudad, garantizando la calidad del espacio público, la relación con la infraestructura y garantizando que no se hagan obras sueltas, por muy buenas que puedan ser. Aquí en Córdoba un buen ejemplo de esto es el Nudo Mitre. Cuando comencé proyectar lo vi como una limitación, ya que el nudo se construyó sin saber qué iba a pasar alrededor. Al principio fue mi enemigo y al final mi amigo, ya que me sirvió muchísimo como un elemento de interconexión urbana, pues al Proyecto Telepuerto lo conecté mucho al nudo, a la estación de ómnibus y a un servicio de trenes que estamos proponiendo distinto. Un proyecto no es urbano si no resuelve, además de los problemas específicos que le dieron origen, otro tipo de dificultades, con lo cual contribuye a que la ciudad funcione de una manera más integral.

Considero que la ciudad, a través de los proyectos urbanos, debe tener propuestas que orienten el desarrollo, para que la relación público-privado no sea solamente una relación de control sino de nivel de propuestas. Si se abre el juego a los privados, es muy importante tener una indicación sobre el destino de la ciudad, de otra manera se construye exclusivamente desde la perspectiva de lo privado y no desde el interés de lo público. Lo público genera una mayor igualdad de oportunidades, una mayor capacidad estratégica, y lo hace desde un punto de vista más general ya que el interés privado suele ser más sectorial. La ciudad tiene que tener, no sólo un plan estratégico, sino su propia estructura de proyectos para las áreas vacantes, para operaciones puntuales en espacios importantes de la ciudad. Esta perspectiva contemporáneamente es el rubro más activo del urbanismo, ya que los cambios son muy rápidos y



visión general del proyecto.



Maqueta

es por esa razón que a nadie se le hubiese ocurrido hace algunos años que un área que está en el medio de la ciudad, destinada a usos militares, hoy pueda ser un espacio cívico o de residencias.

Aquí en Córdoba hay mucha experiencia acerca del significado de estos cambios, lo que sucede es que para que estos cambios se produzcan de una manera más interesante hay que tener proyectos. A la ciudad hay que proyectarla pues se ha vuelto demasiado compleja. Los espacios públicos tienen que encadenarse de alguna manera, el problema de la vialidad y del transporte son las mallas básicas que generan, junto con todo lo que construyen los privados, una base para que la ciudad empiece a tener una lógica de desarrollo posible, si no se convierte en algo completamente disparatado.

¿Qué importancia le atribuye a los tiempos que demandan estos proyectos de gran envergadura?

En este sentido la cuestión del tiempo es muy importante. Estos proyectos son de muy rápida realización, como máximo tienen un plazo de diez años. Por ejemplo, Puerto Madero en Buenos Aires tenía una proyección de veinte años y se hizo en diez. Esto es bastante llamativo porque es una inversión gigantesca, sin embargo, se produjo un círculo de reproducción de bondades del proyecto que llevó a que los plazos se acortaran. Lo que sucede es que no se pueden pensar proyectos a largo plazo ya que nadie sabe muy bien cuáles van a ser las necesidades dentro de diez años. Las tecnologías, las demandas, la estructura y pautas culturales de la sociedad van a cambiar tanto que es muy difícil predecir cuáles serán los patrones de recreación, de uso del espacio privado, las formas de diversión, la manera de concretar negocios y las conexiones entre ciudades para intercambios científicos. Todo eso cambia permanentemente. Una ciudad tiene que hacer sus proyectos a 10 años vista.

Con respecto a las consecuencias que trae apareja

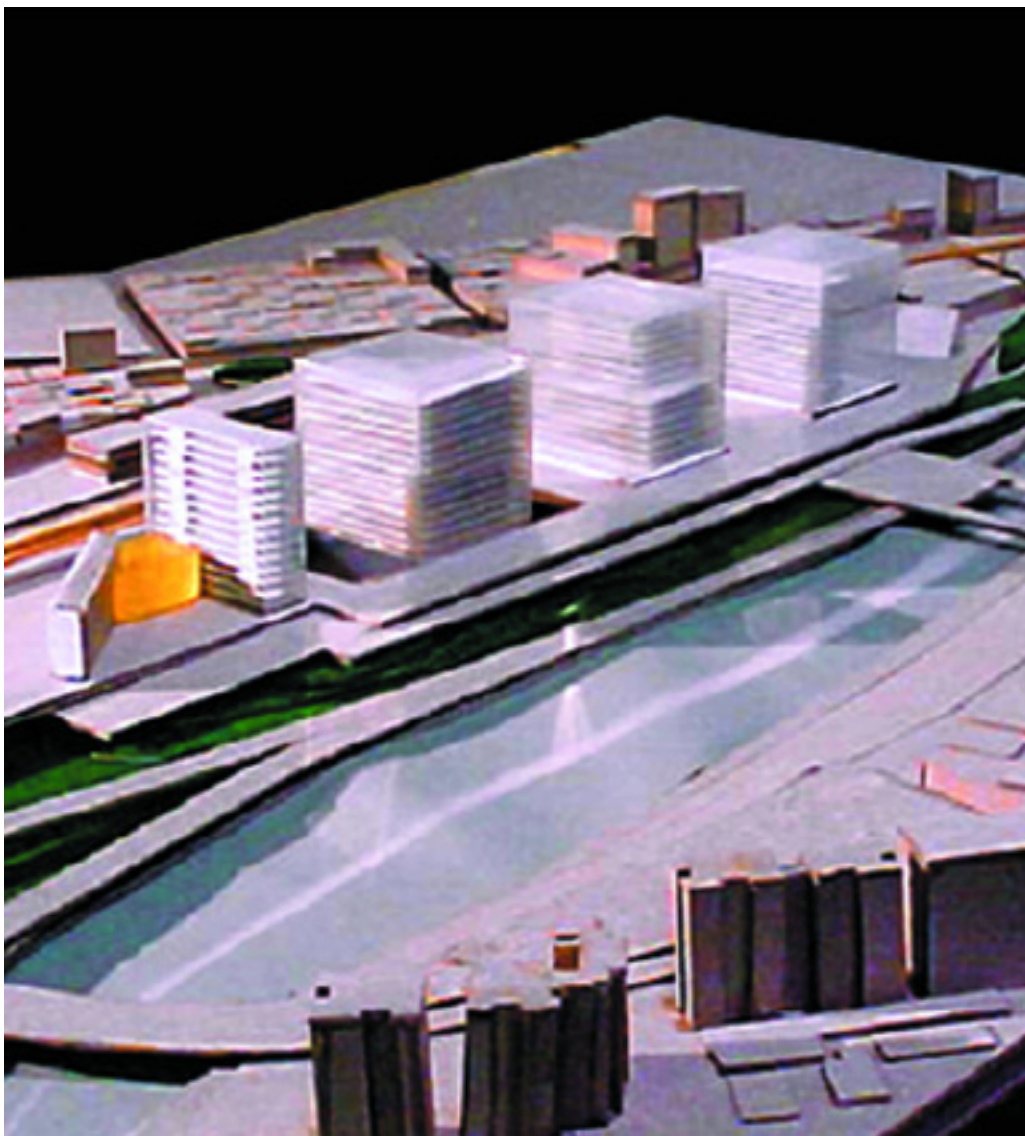
do el proyecto en las zonas donde se asienta, estimo que los alrededores probablemente se van a adaptar, las ciudades tienen procesos metabólicos como los organismos físicos, hay áreas que nacen, áreas que se desarrollan y áreas que mueren, que se reemplazan por otras o que sufren transformaciones, como las personas. Las ciudades son metabólicas porque al hacer una intervención en un punto para revitalizar un centro, los demás ejes se van reacomodando alrededor de esa intervención. Hay toda una serie de movimientos en torno a ella.

Y por otro lado esos usos permiten una recalificación muy importante de suelos en la ciudad, además una cuestión de uso, provocada por demandas motivadas por el desarrollo económico, hace que se instalen empresas que requieren de una cierta tecnología especial.

¿Qué valor y significado le atribuye al Proyecto del Área Telepuerto?

Considero que la importancia del proyecto radica en la recuperación del Área Central, un problema de muchas ciudades argentinas y del mundo. Las ciudades al ir creciendo hacia la periferia, han empezado a debilitar su centro. Existe la periferia porque existe un centro, la idea de relación con un centro hace que tenga un valor cultural, un valor cívico e incluso de intercambio.

Este proyecto para la ciudad de Córdoba abre una nueva etapa de operaciones de gran envergadura, tendientes a recuperar su área central y a crear espacios competitivos para los negocios, reuniones y recreación; actividades que se han incrementado muchísimo en los últimos veinte o treinta años como consecuencia de los cambios de vida, en la tecnología y en la economía mundial. Entonces, se empieza a necesitar otro tipo de espacios, por eso es que la gente tiene que volver a creer que en la ciudad puede haber recreación, que no necesita tomar un ómnibus o andar una hora en auto para



tenerla, que ésta ofrece también lo que los americanos llaman "amenidades urbanas", que hace que sea agradable vivir en la ciudad.

¿Desde qué parámetros han trabajado este proyecto?

La idea de Telepuerto es la de hacer una plataforma de servicios urbanos de alta tecnología. Aunque la zona seguramente va a abarcar mucho más que el Telepuerto, porque tiene terrenos a lo largo de todo un borde del río. Pienso que la presencia del río como muestra paisajística, como oportunidad de creación de espacios públicos, supera incluso al Telepuerto mismo, es una cosa más amplia, una oportunidad mayor. La idea de Telepuerto es algo que se puede incorporar dentro de esta idea mayor, que es con la que nosotros trabajamos con dos polos: uno, por ejemplo, cultural-recreativo y otro, de infraestructura de comunicaciones y de servicios que sería el Telepuerto, ambos unidos por una idea de recuperación paisajística de la costa.

¿Considera que la ciudad de Córdoba demanda un proyecto de esta envergadura o que el proyecto será el encargado de provocar la demanda?

Creo que son dos cosas que van al mismo tiempo, son cuestiones que están relacionadas por ejemplo con el Plan Estratégico. Una ciudad tiene que saber de qué vive, así por ejemplo hay ciudades de servicios, ciudades industriales, ciudades universitarias o una mezcla de todo eso. Hay que tener en cuenta hacia dónde se dirige la ciudad y cuál va a ser su proyección en los próximos años, porque ésa será su base económica. Córdoba evidentemente tiene dos o tres cosas que son muy importantes: la oferta turística y de negocios, dada su ubicación, ya que es bastante central, lo cual le facilita el intercambio con las demás ciudades del Mercosur y la particularidad de su Ciudad

Universitaria. Para mí son tres polos importantísimos y de hecho ya se están haciendo proyectos universitarios importantes. Estas actividades educativas van a crecer mucho en los próximos años, porque en el desarrollo de la sociedad eso va a ser necesario, lo que va a traer aparejado probablemente la necesidad de nuevos espacios para la educación. Esa gente no solamente va a educarse, sino que va a vivir en la ciudad, va a demandar recreación, paisajes, etc.

Lo mismo va a suceder con el desarrollo de la ciudad como centro de servicios de negocios, aunque no tiene todavía una capacidad de espacios de oficinas, de reuniones y de convenciones suficientemente fuerte, contemporáneo y moderno como para ser un factor de atracción importante en este sentido. Creo que son equipamientos que una ciudad debe tener para adaptarse a las nuevas demandas que le plantean los tiempos modernos.

Entrevista con Jorge Morini

¿Cómo evalúa la "experiencia de Taller", como instrumento de participación ciudadana de la organización pública, el ente profesional -Colegio de Arquitectos- y la institución académica -Facultad de Arquitectura-UNC -?

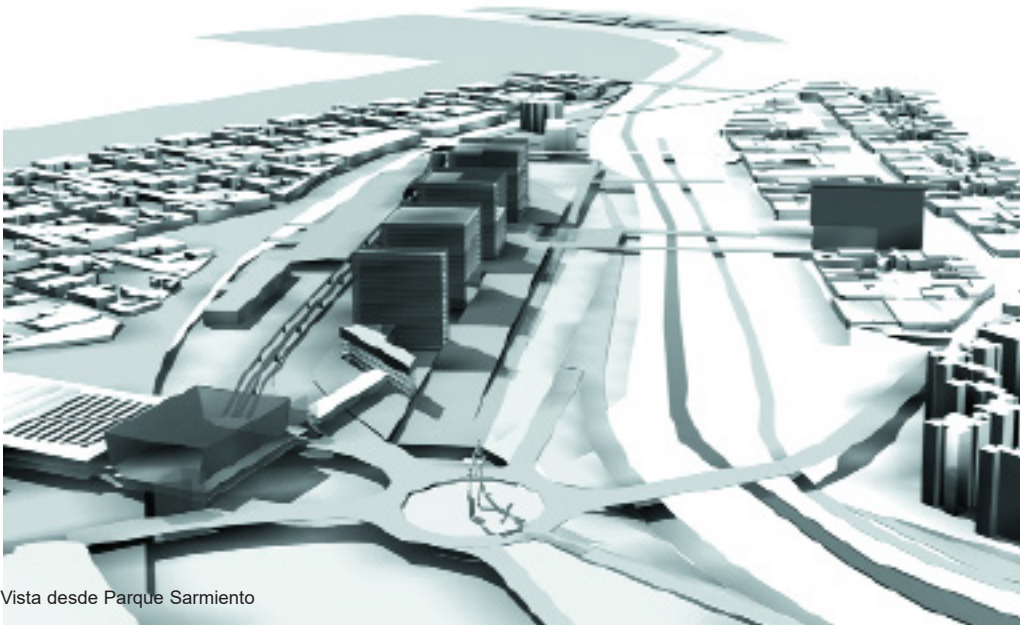
Considero que este tipo de taller tiene la tremenda virtud de generar una cantidad de alternativas sobre un solo tema, en especial porque son modificadores sustanciales de los destinos de la ciudad. Esta forma es totalmente opuesta a la normativa, ya que es una manera de concebir la ciudad con una visión más estratégica que restrictiva. Lo interesante que tienen estos talleres es que desde distintos puntos de vista y con distintos objetivos, algunos orientados hacia un nivel de investigación abstracta y otros apoyados sobre criterios más concretos, aparecen diferentes visiones culturales sobre los problemas.

Lo que me resultó muy interesante es el clima de intercambio de opiniones entre los grupos, me pareció muy importante la idea de que esto no sea una competencia. Está muy claro que se trabaja sobre una propuesta, que en realidad es una serie de visiones sobre diversos puntos y por ello el criterio de colaboración es sumamente conveniente. Siempre dentro de todos estos proyectos que son de tan corto plazo, uno se encuentra con temas que no maneja, donde debe decidir el objeto sobre el cual trabajar, establecer los límites, conocer la gente con la que se va a proyectar, sus especialidades, sus aptitudes. Se deben encontrar los puntos medios de todo eso y todas las situaciones que se crean suelen ser absolutamente normales y pre-visibles. Hay un primer momento en el cual se discuten los ejes, la estrategia general, los puntos relevantes, el orden de prioridades, en un nivel de discusión muy genérica. El segundo momento consiste en comenzar a concretar todas esas cosas y obviamente en plazos tan cortos no se puede producir una verdadera nivelación de todos los recursos. Eso genera a veces una serie de altibajos,

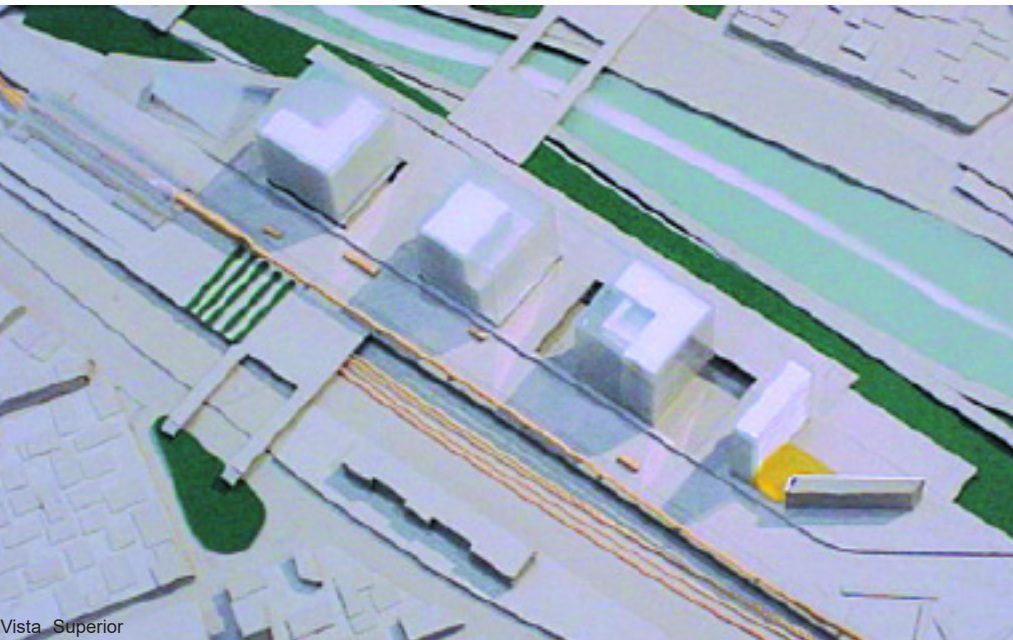
situaciones que son absolutamente naturales y que no suceden solamente en un taller donde no nos conocemos entre sí, también sucede en la propia oficina de trabajo y con gente conocida. Considero que a pesar de todas estas cuestiones naturales ha sido muy bueno y se ha trabajado muy cómodamente con toda la gente.

¿Qué opinión le merece este pensamiento contemporáneo de Proyectos Urbanos como forma de gestión entre la normatividad y la obra pública, como modo de repensar la ciudad desde sus distintos protagonistas?

Este tipo de operaciones urbanas, que tienen como contrapartida una visión del planeamiento sobre suelo y sobre la normativa, que son los instrumentos normales que hay que planificar, pero sobre una visión más general, no resuelve aquellas oportunidades urbanas, que son las que producen heterogeneidad de los puntos de interés, los puntos de desarrollo que en definitiva son los que le dan la verdadera dimensión de ciudad. Lo importante en estos proyectos urbanos es ver cuáles son esas oportunidades y cuáles son las prioridades de las mismas. Estos proyectos, que en el fondo son operaciones de recuperación de tierras, es decir lugares que por obsolescencia, por cambio de destino o ventas de entes que se liquidan (como en este caso el ferrocarril), empiezan a aparecer. Antes eran vedados y que por su propio destino producían el anquilosamiento y la esclerotización de partes importantes del tejido, ahora se convierten en potenciales motores, en oportunidades para desarrollar otras actividades. Pero hay que ser muy cuidadosos con estas experiencias porque no todas las oportunidades se pueden aprovechar. Sin embargo, algunas son muy importantes, porque permiten tener una visión diferente de la ciudad y esto puede transformarse en un hecho operativo, ya que, generalmente estas operaciones son tierras que compra la comuna o un ente, que trabaja con



Vista desde Parque Sarmiento



Vista Superior

todo, la posibilidad de hacer volver a vivir a la gente al centro, aunque éste es un tema para otro tipo de estrategia.

¿Considera que la ciudad de Córdoba demanda un proyecto de esta envergadura o que el proyecto será el encargado de provocar la demanda?

Este tema debe ser mirarlo desde varios puntos de vista. Primero, si en este momento se hiciera un estudio de mercado para analizar cómo piensan los actores que potencialmente participarían en este proyecto, probablemente dado el contexto de crisis que está viviendo el país, este es un proyecto que seguramente no resultaría factible. Por esta razón se debe tener mucho cuidado con los estudios de mercado, ver en qué momento se hacen y saberlos interpretar. Por otro lado puede suceder que cuando uno tiene un producto para vender, la idea es generar la necesidad de un producto, por eso los estudios de mercados pueden ser orientativos para establecer bases sobre referencias pero en general lo primero que hay que hacer es generar la idea, es decir, crear ese imaginario colectivo que dice "señores, esto que está acá es una cuestión posible". Desde ese punto de vista se están proponiendo nuevas circunstancias que se transforman en un hecho deseable. Pero en estas ocasiones es muy importante tener en cuenta el contexto global de la economía y saber qué es lo que se está haciendo históricamente en este momento. De manera que considero que por la ubicación específica que tiene esta área de desarrollo, unida a operaciones de infraestructura básica de transporte que la ciudad ya está necesitando, el lugar es una excelente oportunidad para tener éxito.

¿Desde qué parámetros han trabajado este proyecto?

Nosotros hemos puesto especial énfasis en tratar

de interpretar los problemas reales de la ciudad. Nuestro objetivo fue no hacer un ejercicio abstracto de modelamiento, sino tratar de que se apoyen sobre las condiciones reales de la ciudad, por eso hemos trabajado primero sobre la idea de una transformación del transporte, ya que considero que por la escala que tiene la ciudad va a ser muy importante que se resuelvan los problemas del transporte masivo. De manera que la idea del desarrollo del transporte urbano como "intercambiador" de medios en la terminal de ómnibus, ha sido fundamental para nuestro taller. Por otro lado, hemos trabajado sobre la importancia del río como sistema de verde de la ciudad, porque el verde tiene un enfoque cuantitativo, ya que determina la cantidad de verde necesario por habitante y su distribución en la ciudad. No es lo mismo sumar una hectárea de verde en un lugar periférico, que sumarla en un lugar donde el costo de la tierra es alto y el uso urbano más intenso. El aprovechamiento del río como eje lineal, o parque lineal ha sido muy importante, ya que sumado a las operaciones que la Municipalidad ha hecho con las plazas que están en el Puente Sarmiento y el desarrollo del viejo Mercado de Abasto como Parque Cultural, que conforman un espacio verde continuo, llegan a conectar todo el verde hasta el Parque Las Heras.

Nosotros comenzamos a partir de allí, tomando estos sectores entramos (en diagonal), por la vieja vía del ferrocarril hasta el puente y transformamos esa pieza en una especie de puente verde a través de los molinos. En este proyecto lineal predomina el verde, que va de la costanera al río, hasta llegar al nudo. Por debajo del nudo, en un puente que cruza la última playa del ferrocarril, llegamos al otro lado, conectamos a través de unos terrenos de la provincia, al Parque Sarmiento, pasando por debajo de la Ruta 9. Esta operación es una solución de continuidad de parques lineales, que empiezan en el Parque Sarmiento y terminan en el Parque Las Heras. Esto tiene que ver con una

estrategia de interconexión que se apoya sobre las oportunidades que tiene la ciudad, de manera que una persona puede desplazarse de una punta hacia la otra, tomar el ferro urbano para dirigirse a un punto, y después volver caminando o viceversa. De manera que hemos tratado de hacer un proyecto acorde a lo que es la ciudad. Todos los demás sectores son franjas de terrenos de lotes, es decir, parcelarias que van a ir creciendo con el tiempo. Asimismo tuvimos en cuenta la estrategia de posibilidad real de gestión.

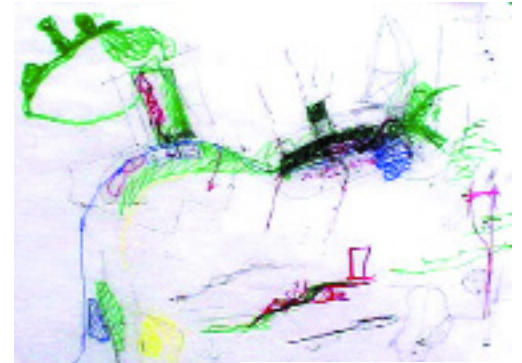


Nudo intercambiador de transportes

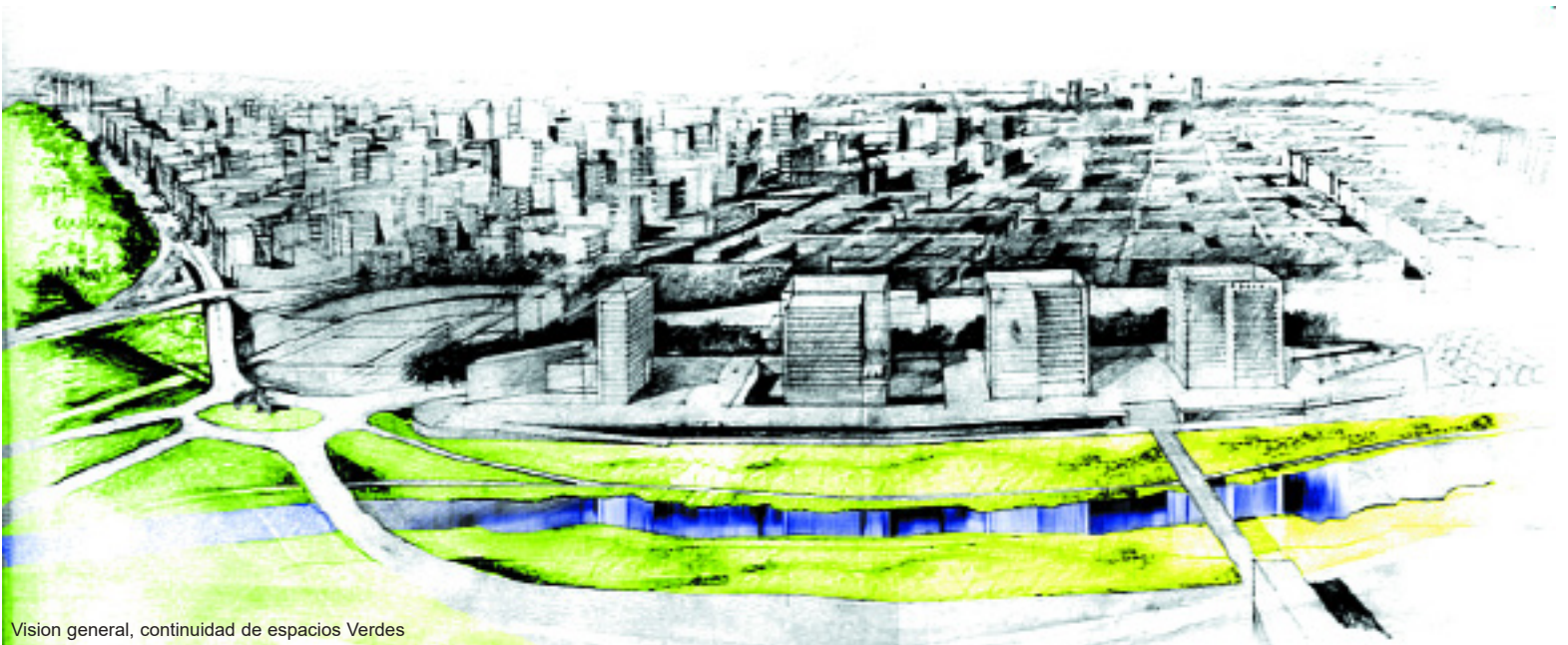
FARO DE URBANIDAD

APRECIACIONES GENERALES

- Aptitud del Proyecto Urbano como instrumento de actuación.
- Disponibilidad de tierras en la ciudad / Vacíos Urbanos.
- Provenientes de las transformaciones ferroviarias.
- De áreas destinadas a usos militares o su relocalización.
- Desocupación de áreas ocupadas ilegalmente.
- En la trama: reciclaje de actividades industriales.
- Areas de valor paisajístico, vegetales sobre el río Suquía.
- Reinstalación de funciones administrativas por nuevas necesidades.
- Reconstrucción de un "Sistema de Parques Urbanos" Sistema Verde.
- Distribución del verde en las áreas centrales.
- Infraestructuras. Integración de los sistemas.
- Refuncionalización / Incorporación de tecnología.



Parque total, parques encadenados

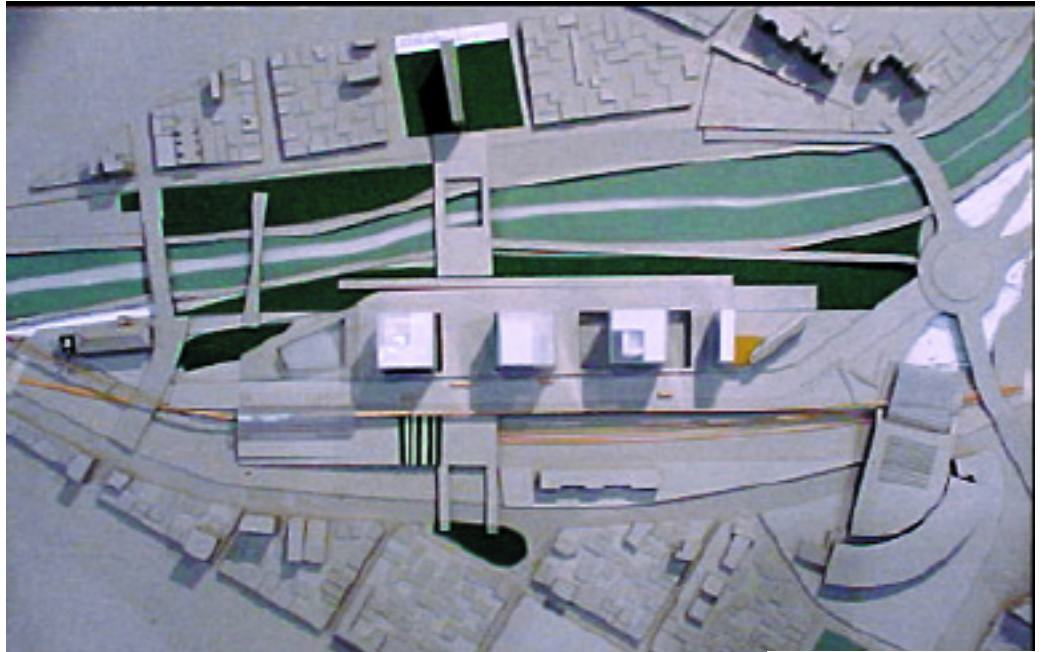


Vision general, continuidad de espacios Verdes

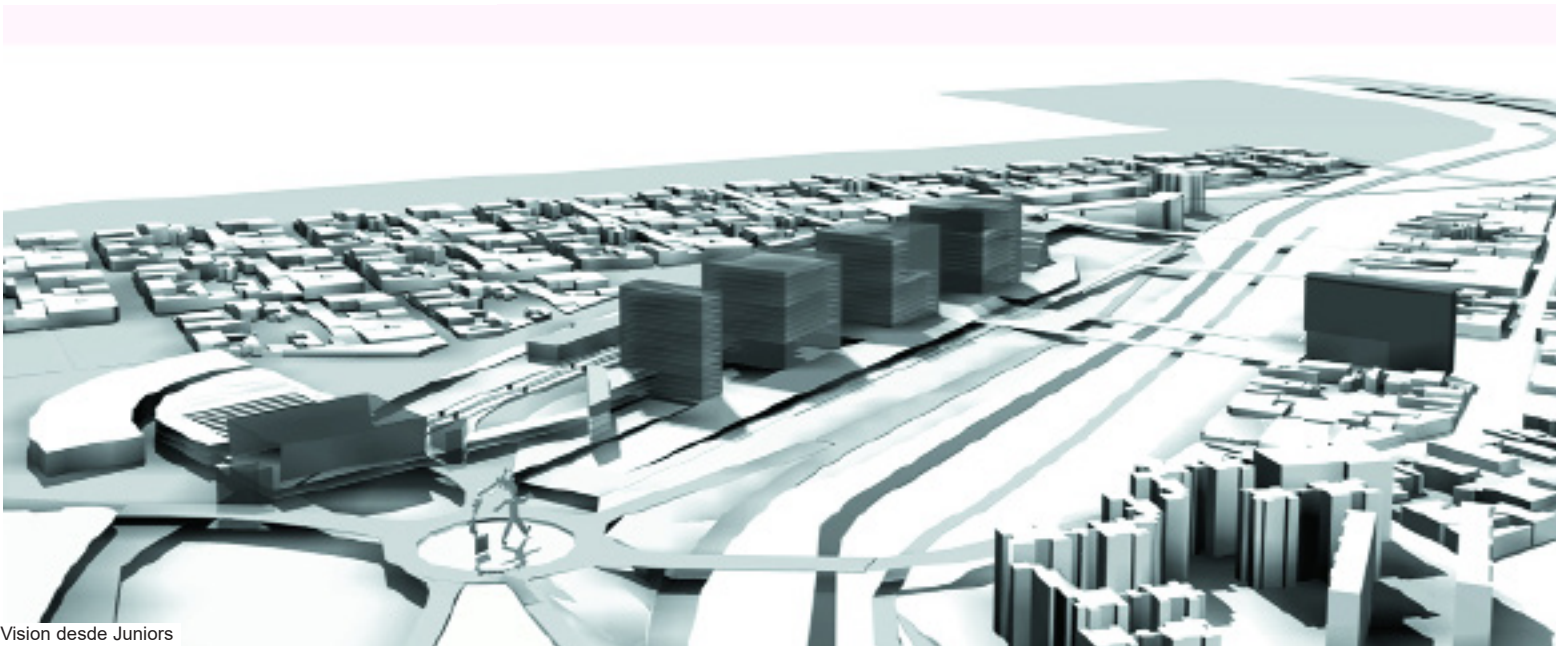
CONCEPTOS GENERALES

La Propuesta está basada en una lectura del estado del desarrollo urbano de la ciudad de Córdoba. La justificación de la Propuesta se basa en la necesidad de intervenir en el área Central de la Ciudad de Córdoba:

- Para frenar el decaimiento del área Central.
- Para crear nuevos Espacios Públicos y usos competitivos con las áreas periféricas, mejorando al mismo tiempo la capacidad de la ciudad para usos estratégicos (negocios, turismo)
- Para llevar áreas residenciales nuevas al área central, equilibrando la tensión de desarrollo residencial hacia el Este / factor de dinamización.
- Para mejorar y actualizar las tecnologías de infraestructura y transporte con los desarrollos urbanos.
- Para contribuir a la construcción de infraestructuras viales y de transporte con los desarrollos urbanos.



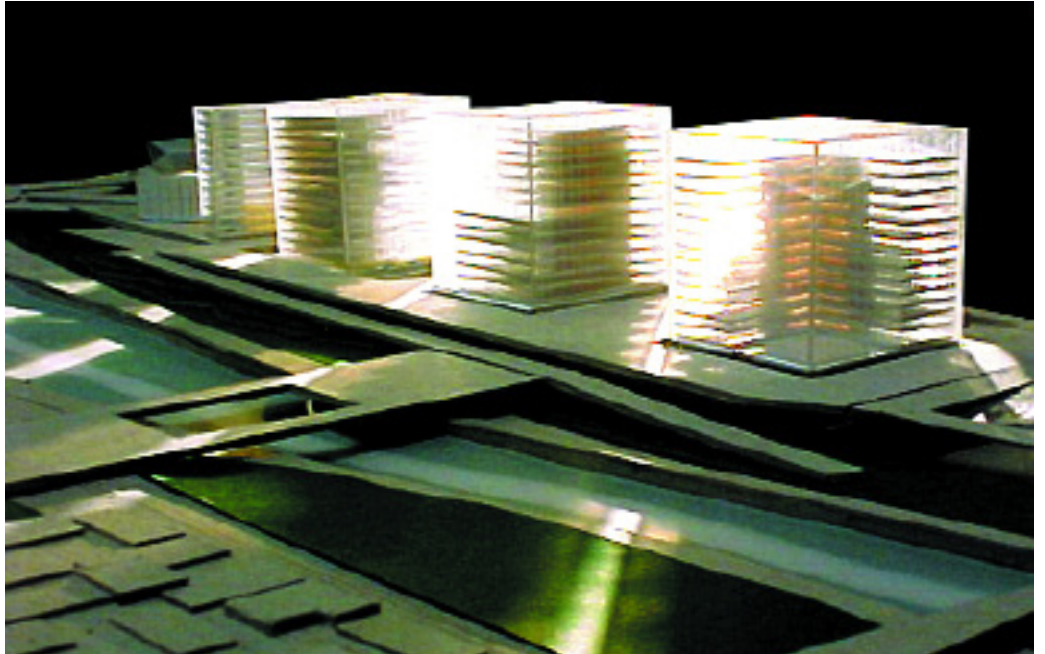
Vista superior de la Plataforma



Vision desde Juniors

IDEAS FUNDANTES

- Creación de un polo de densidad y tecnología avanzada en relación al sistema vial y de transporte.
- Incorporación de tecnología, usos y contenedores arquitectónicos nuevos, complejos y atractivos para el área central.
- Recuperación paisajística y activa del borde del río Suquía como integración a un sistema lineal de parques a escala de la ciudad.
- Creación de un centro de recreación central, competitivo con los de áreas periféricas.
- Creación de un foco de arquitectura contemporánea, calificada e identificada, del espacio público central y del paisaje urbano cordobés contemporáneo.
- Mejora sustancial de la oferta de estacionamiento en el área Central.



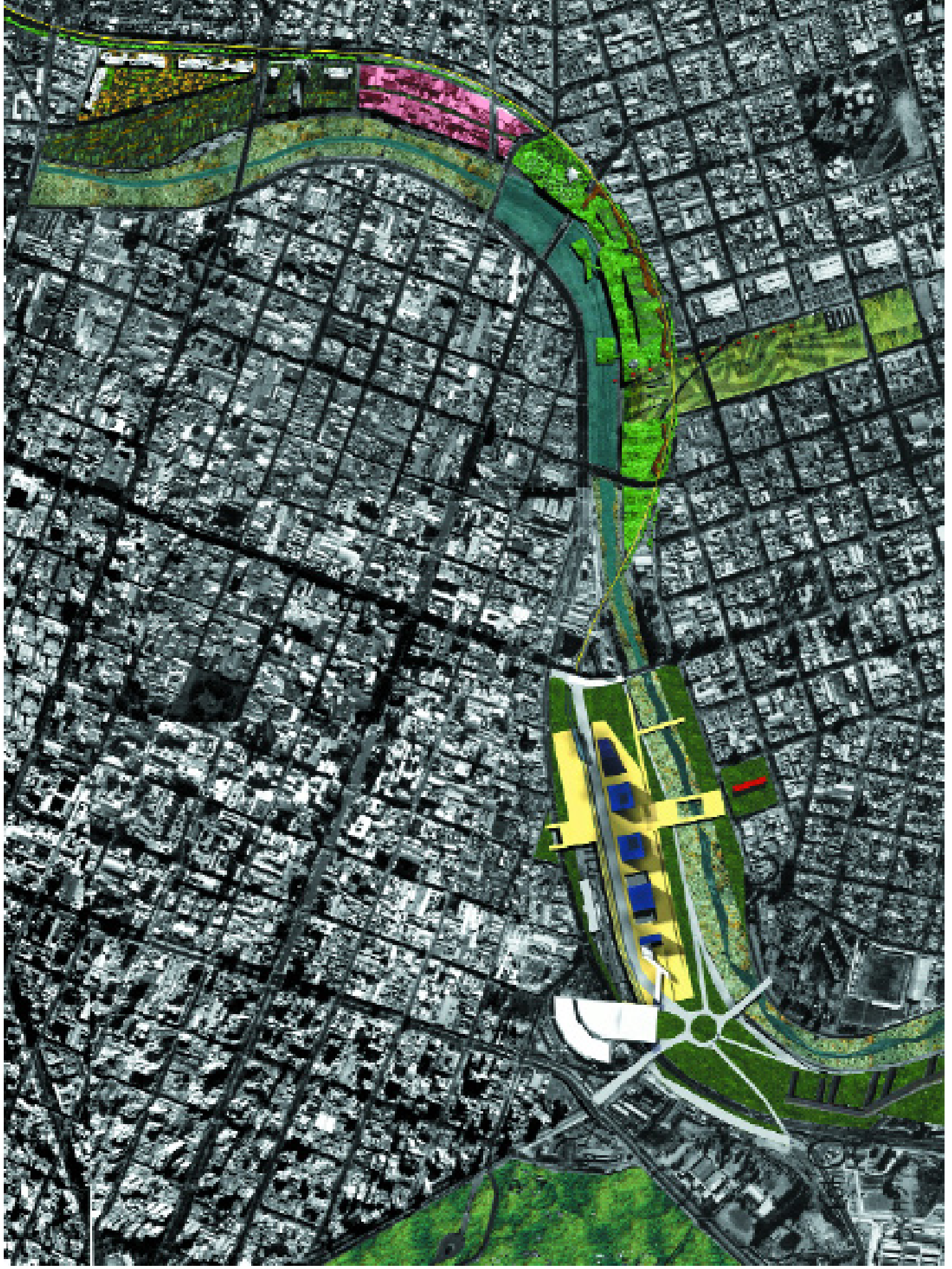
Vision Nocturna

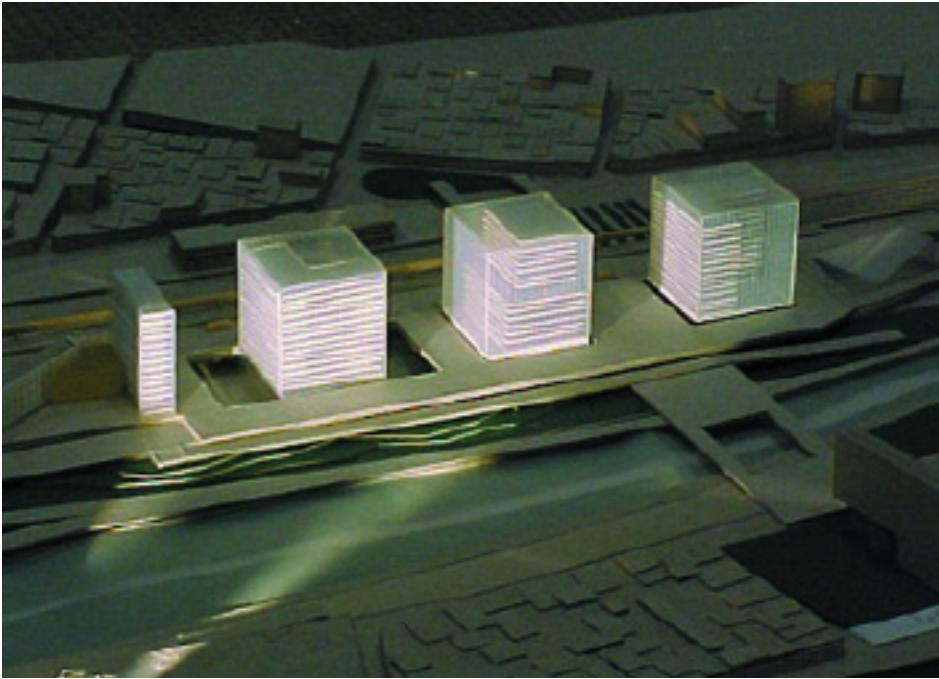


Croquis preliminar

8 IDEAS PARA CORDOBA

- 1- Unica Plataforma de Servicios del Area Central (Centro de Negocios): Centro de compuesta para usos mixtos con alta tecnología, conectada a la infraestructura de transporte vial.
- 2- Un área de recreación a nivel central, que une un parque con áreas de espectáculos, actividades culturales y deportes.
- 3- Un parque lineal y una intervención paisajística sobre el río, que unifica ambas áreas y se integra con la "red verde" de Córdoba (Llegada al Parque Sarmiento y Parque Las Heras)
- 4- Un área residencial central, con equipamiento y con carácter mixto.
- 5- Un desarrollo de la infraestructura de transporte y vial existente y a crearse (ferrourbano, ampliación de la Estación Central, nuevos nudos viales)
- 6- Los alcances del proyecto con respecto a la mejoras que introduce en el conjunto de la ciudad: Integración de un polo de densidad con el sistema de accesos y distribuidor del área central, (Nudo Vial Mitre), y con el ferrocarril y el sistema de transporte vehicular de media y larga distancia, Eventual enlace con el aeropuerto de Córdoba.
- 7- Aumentar la interconectividad: aeropuerto / renunciación del Centro Cívico / cruces peatonales / integración peatonal y vehicular.
- 8- Infraestructura y flexibilidad de gestión.





Nocturna desde Barrio gRal Paz

LA PLATAFORMA DE SERVICIOS / TELEPUERTO

Se propone la construcción de una plataforma a más de 7 metros sobre las vías del ferrocarril, sobre la que se apoya una vía de acceso al conjunto, con acceso a estacionamientos y, a nivel, a los tallos de los edificios.

La característica fundamental de esta plataforma es la de servir de elemento de conexión con el sistema vial de área y dar accesibilidad al conjunto sin interferencias.

También conecta con distintos niveles de la Estación terminal, con el nuevo nudo de circulación (Nudo Vial Mitre) y está abastecida a nivel por el Ferro Urbano, tren ligero local con un circuito que llega hasta el aeropuerto y el anillo de circunvalación.

