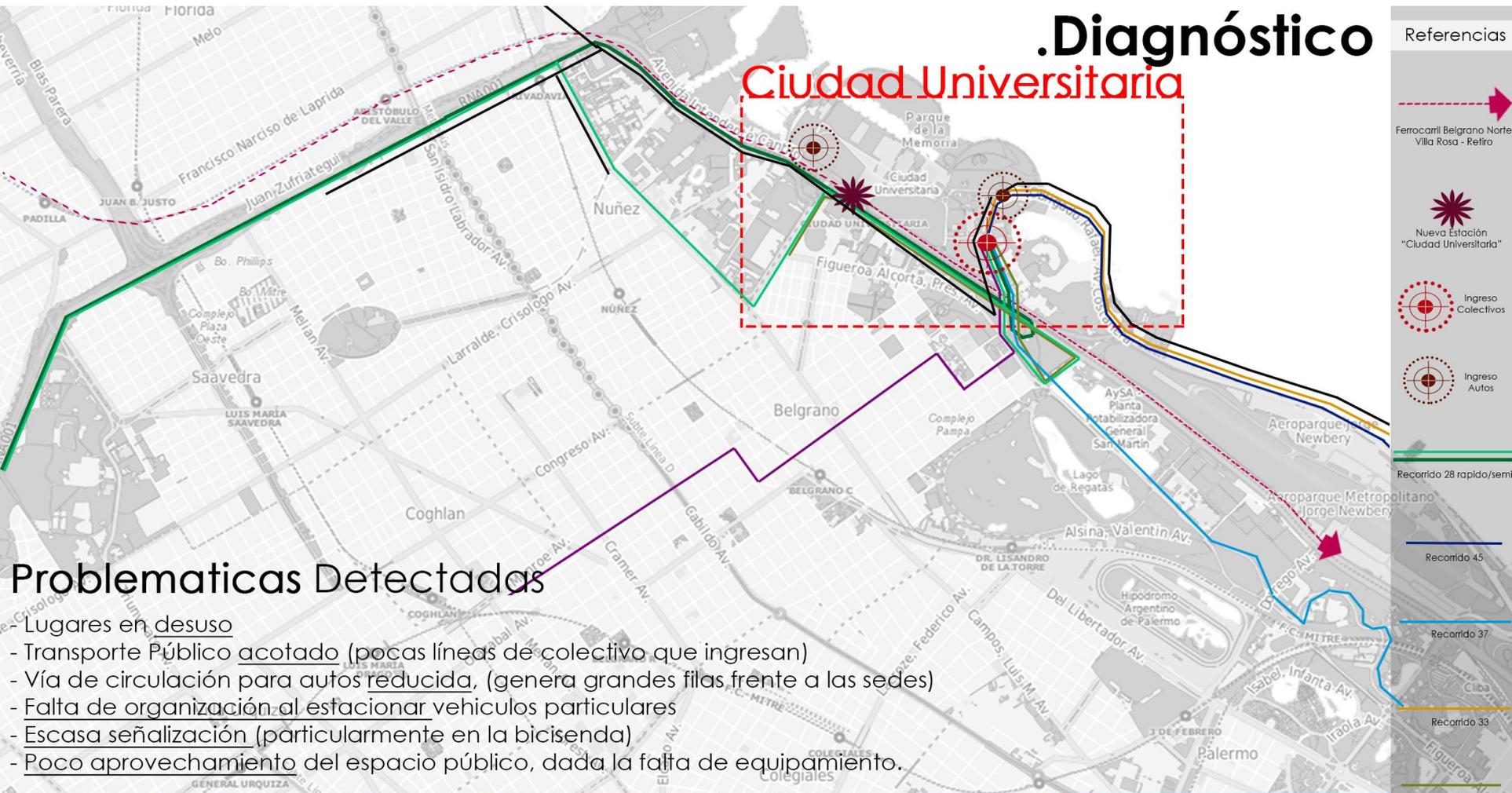


# .Diagnóstico

## Ciudad Universitaria



### Referencias



Ferrocaril Belgrano Norte Villa Rosa - Retiro



Nueva Estación "Ciudad Universitaria"



Ingreso Colectivos



Ingreso Autos

Recorrido 28 rapido/semi

Recorrido 45

Recorrido 37

Recorrido 33

Recorrido 42

Recorrido 107

Recorrido autos (accesos)

## Problematicas Detectadas

- Lugares en desuso
- Transporte Público acotado (pocas líneas de colectivo que ingresan)
- Vía de circulación para autos reducida, (genera grandes filas frente a las sedes)
- Falta de organización al estacionar vehiculos particulares
- Escasa señalización (particularmente en la bicisenda)
- Poco aprovechamiento del espacio público, dada la falta de equipamiento.



MULTITUD



MAL ESTACIONADOS



ESPALDA AL RIO



EN DESUSO

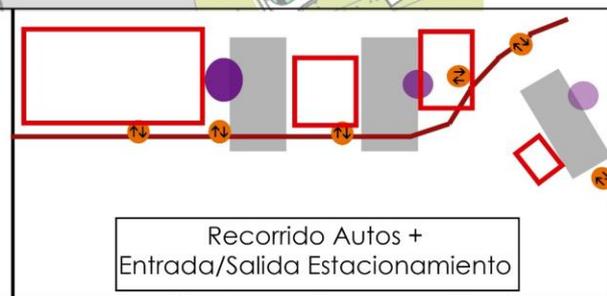
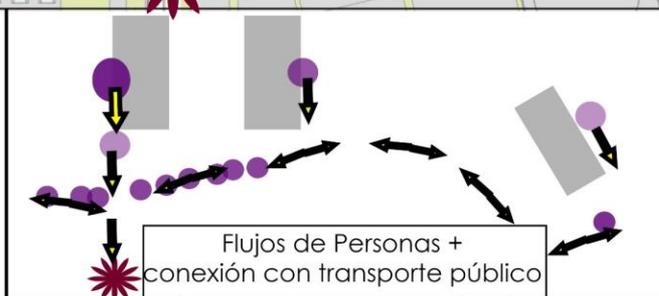
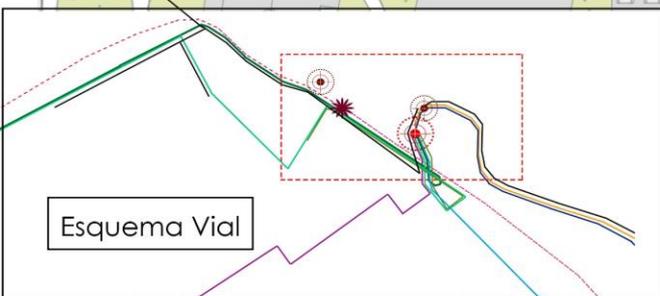


ESPACIOS RESIDUALES

# .Situación actual

## Soluciones Propuestas

- Reasignar usos a los espacios dependiendo de las necesidades de los usuarios de Ciudad
- Solicitar a las empresas y a las autoridades de Ciudad que incluyan el predio como parte de sus recorridos
- Regular los anchos de calle, teniendo en cuenta el flujo vehicular.
- Reasignar lugares para estacionamiento.
- Colocar carteles de señalización.
- Revitalización de los espacio verdes.



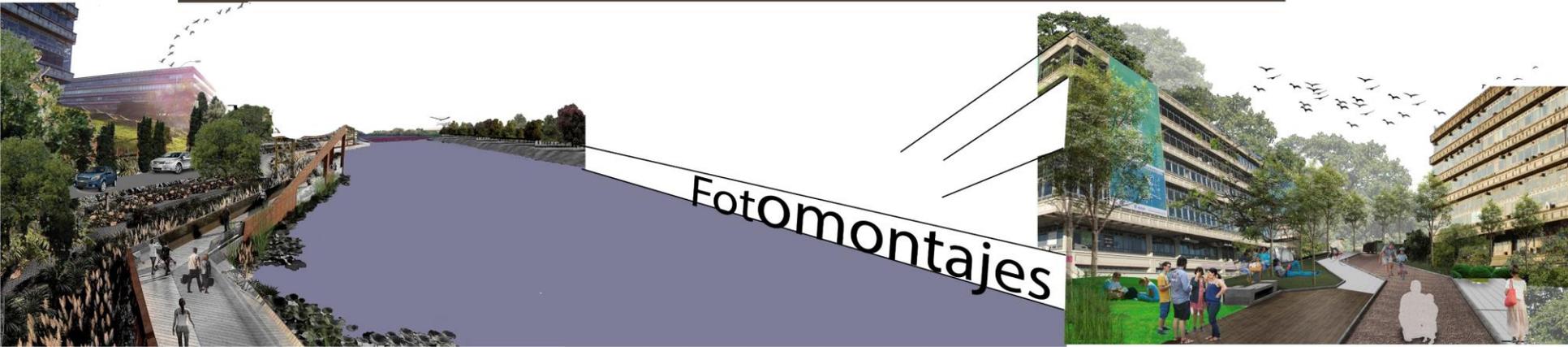
# .Planta general propuesta



# .Detalle del proyecto



.Cortes



.Vista



### .Refuncionalización de la movilidad dentro del predio de Ciudad Universitaria.

El predio de Ciudad Universitaria se encuentra en el extremo nor-este de la Ciudad de Buenos Aires, en el barrio de Nuñez. Sus bordes quedan delimitados por el Río de la Plata, las Av. Lugones/Cantillo y la costanera, Rafael Obligado. Se encuentra alejado del centro de la ciudad, en un predio privilegiado, rodeado de naturaleza y abundante vegetación. La zona se presenta como un pulmón verde dentro de la ciudad.

Respecto a la accesibilidad, si bien la Ciudad Universitaria está rodeada de arterias y autopistas, no es sencillo llegar a la misma. Dada su lejanía al centro y su situación geográfica (ubicada en la angosta franja que se delimita entre la autopista y el Río), los medios de transporte público que ingresan al predio, son limitados, lo que hace casi obligados en muchos casos el ingreso con vehículos particulares.

Considerando lo acotado de las posibilidades de ingreso por transportes públicos, y el gran volumen de vehículos particulares que se mueven cotidianamente en el predio, y previendo además, las futuras incorporaciones de nuevas casas de estudio a la CU, es que consideramos necesario realizar un proceso de refuncionalización de la movilidad dentro del predio.

Como primera medida, analizamos los flujos de ingreso a la CU en sus distintas escalas, y desde los distintos puntos de la Ciudad y el conurbano. Teniendo en cuenta los recorridos que hacen las siete líneas de colectivos que ingresan a CU y su zonas de influencia, así como también el tren, y los particulares, y sobre todo, teniendo en cuenta la situación particular de la UBA, que implica que personas que viven en diversos sectores de la CABA y GBA se trasladan cotidianamente hacia la CU (situación particular que no se da en otras Universidades, donde la situación es la de mudarse a las proximidades).

Todas estas condicionantes: el volumen de gente, las grandes distancias cotidianas a recorrer y la poca oferta de transporte público, generan un efecto “cuello de botella” que hace que el transporte privado sea una de las opciones más elegidas por los usuarios del predio.

Frente a esta situación, encontramos que la disposición actual de los distintos espacios de circulación, estacionamiento, transporte público, bicisenda, etc, no responden de la mejor manera frente a una problemática creciente. En parte, porque estacionamientos no logran cubrir el volumen de autos, lo que hace que los vehículos queden estacionados sobre las vías de circulación, las cuales no tienen el ancho necesario para asegurar la circulación más estacionamiento, generando así largas filas de vehículos que para circular, deben esquivar autos mal estacionados, etc.

Toda esta situación, genera malestar en los usuarios, y también un uso ineficiente del espacio. Al utilizar el espacio de circulación como lugar de estacionamiento, se afecta un eslabón de la cadena que repercute en todo el sistema circulatorio de la ciudad.

Junto con estas problemáticas propias de la movilidad, encontramos otras, pertenecientes al funcionamiento de la CU en sí. Es decir, encontramos grandes sectores de espacio público con poco equipamiento, lo que los hace poco atractivos para el usuario, y muy mala señalización, sobre todo en el sector de la bicisenda, que vincula las casas de estudio entre sí.

Sobre este análisis de la situación, es que planteamos nuestra intervención para el sector.

En primera instancia, proponemos revitalizar el espacio público. Agregar equipamiento urbano, luminarias, y asegurando un correcto mantenimiento (cortes periódicos de pasto, fumigación, etc), promoviendo así el uso de los espacios verdes, considerando que esto generaría una nueva dinámica en la vida de la CU.

Respecto a la movilidad, consideramos que la división de los accesos y circulaciones, dividiendo el acceso de transporte privado del público) es acertada y beneficiosa, por lo cual decidimos mantenerla.

Proponemos además, que la incorporación de la nueva casa de estudio se realice continua al actual Pab. 3, (donde actualmente hay un estacionamiento), mientras que se relocalizarían los estacionamientos hacia los extremos. De esta forma, queda un programa central compuesto por las 3 sedes universitarias (dos existentes, y una tercera proyectada), y en los extremos, estacionamientos particulares. Proponemos así, agrupar programa académico, con una plaza central en el actual espacio situado entre los Pab. 2 y 3, que vincule a los usuarios de ambas sedes.

En cuanto las circulaciones de transporte particular, decidimos realizar una circulación en forma de anillo perimetral que pase por el frente de los dos pabellones actuales. De esta manera, es posible llegar desde los accesos a los frentes de cada pabellón, para carga/descarga y para bajar pasajeros, pero no así estacionar sobre esta calle. Los estacionamientos se proponen para el Pab. 2 en su actual emplazamiento, y los del Pab. 3 y futuro Pab. 4, próximos al acceso por Av. Lugones.

Asimismo, buscamos revitalizar el sector del río, generando un vial costero peatonal, con lugares de permanencia y circulación, con equipamiento y luminarias, y paralelo a la actual franja de Río en la espalda de los pabellones, y paralelo también a la circulación vehicular propuesta.

De todo lo detallado en la memoria, se da cuenta en forma gráfica, de esquemas, fotomontajes, etc, en las láminas que acompañan la entrega.