

---

## 1. TITULO DE LA ASIGNATURA

# DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

---

## 2. PROPUESTA PEDAGÓGICA

Asignatura: ELECTIVA ORIENTADA
Código: a confirmar
Tema: MOVILIDAD SUSTENTABLE, INFRAESTRUCTURA Y USO DEL SUELO
Área: PLANEAMIENTO
Ciclo: superior (4to y 5to año)
Régimen de Cursada: cuatrimestral
Carga Horaria semanal: 4 HORAS
Nº de semanas: 12
Carga Horaria total: 50 Régimen de cursado y evaluación: Promoción sin examen final

---

## Contenidos de la Presentación

La propuesta de asignatura electiva "Diseño y Planificación de la Movilidad Urbana" contiene una introducción general al tema de la materia, una fundamentación de la relevancia de su abordaje y un conjunto de principios en que los autores fundan el objetivo general de la propuesta presentada. Seguidamente se expone el marco teórico y posicionamiento ideológico-conceptual frente a la temática de la movilidad y el transporte en la ciudad, puntualizando sobre cada contenido conceptual clave a desarrollar en la cursada, algunos pertenecientes a las asignaturas obligatorias del Área Planeamiento y otras exclusivas de esta propuesta de contenidos. Luego se desarrolla el encuadre pedagógico en que los autores formulan la propuesta, y la justificación y pertinencia de la esta asignatura propuesta, de la materia en la curricula del Arquitecto y en su relación con los principios y contenidos generales del Plan de Estudios VI (FAU-UNLP). Culmina la presentación con el exposición de las modalidades de enseñanza previstas, conteniendo el modo en que se promueve el abordaje de los contenidos conceptuales, operacionales y actitudinales, y una ejemplificación de actividades organizadas como ejemplo de implementación clase a clase de la propuesta formulada. El apartado final, presenta un esquema de implementación de la modalidad propuesta, en una experiencia pedagógica posible de ser aplicada en el próximo ciclo lectivo. Finalmente en la bibliografía se listan textos y fuentes de datos complementarios que son soporte de los contenidos de la propuesta.

---

---

## 2. 1. Introducción – Fundamentación

Con la Asignatura Electiva Propuesta “Diseño y Planificación de la Movilidad urbana”, pretendemos desplegar un espacio de construcción colectiva del conocimiento, que instale, de modo problemático los conceptos de movilidad y planificación urbana y regional, como articuladores de las relaciones entre los componentes físicos y sociales de los sistemas territoriales. En efecto, la movilidad urbana constituye cada vez más, un tema muy relevante en las sociedades contemporáneas, siendo a la vez causa y efecto en una relación compleja del modelo de ciudad y de territorio. La problemática de la movilidad en la ciudad, en relación con el modelo urbano vigente y en general con los procesos de suburbanización y creación de espacios urbanos espacialmente fragmentados y de baja densidad habitacional, generan innumerables problemas de gestión pública y de calidad de vida, entre los cuales la movilidad, la accesibilidad y la seguridad vial se manifiestan como los factores más relevantes de la insustentabilidad.

La complejidad y multicausalidad de los problemas de movilidad merecen un abordaje particular como el que nos proponemos con esta asignatura. En efecto, se trata de uno de los temas más críticos a resolver, porque se agrava con el crecimiento demográfico y económico, en ausencia de planificación territorial, tal como ha sucedido en ciudades de la región latinoamericana a lo largo de los últimos años. “Hoy ya no se puede abordar la movilidad urbana y la accesibilidad si no se incluye, también, el modelo de ciudad, donde se desarrollan los desplazamientos y la capacidad de acceso de los ciudadanos a las actividades urbanas” (Miralles Guash, C; Cebollada, A. 2009) Desde esta mirada, debemos admitir que las ciudades no serán sustentables si no lo son sus sistemas de transporte. El aumento del consumo de energía, tiempo y dinero impulsado por la necesidad de hacer viajes cada vez más largos y complejos, es

---

---

un problema que debe ser corregido, junto con la continua expansión urbana monofuncional-residencial, pobres en infraestructuras y cada vez más distante de las actividades urbanas cotidianas.

El tema merece un abordaje especial desde las áreas de conocimiento ligados a la arquitectura y al planeamiento, donde es necesario hacer el esfuerzo de comprender las bases socio-económicas y las condiciones técnicas del actual modelo de movilidad con el fin de preparar a los futuros profesionales con herramientas que los habiliten a proceder a la acción urbana de movilidad y ciudad desde el desarrollo sustentable como paradigma. En base a lo expuesto se definen un conjunto de principios para esta asignatura:

1- La movilidad y la accesibilidad son componentes emergentes del modelo de desarrollo territorial y por tanto deben ser planificados y diseñados integralmente.

2- El abordaje al conocimiento de las relaciones entre la movilidad y la ciudad implica una evaluación sobre multidimensiones que apela a la interdisciplina.

3- El diseño y planificación de la movilidad no debe constituirse en un "modelo copiado" aplicado sobre la diversidad de situaciones territoriales, sino que debe fundarse en argumentos económicos, sociales, espaciales y temporales ligados a su contexto y entorno.

4- Las propuestas de movilidad desplegadas sin evaluaciones sociales, espaciales, económicas y ambientales, producen de manera sistemática insustentabilidad ambiental, inequidad social, desbalances económicos y costos políticos evitables.

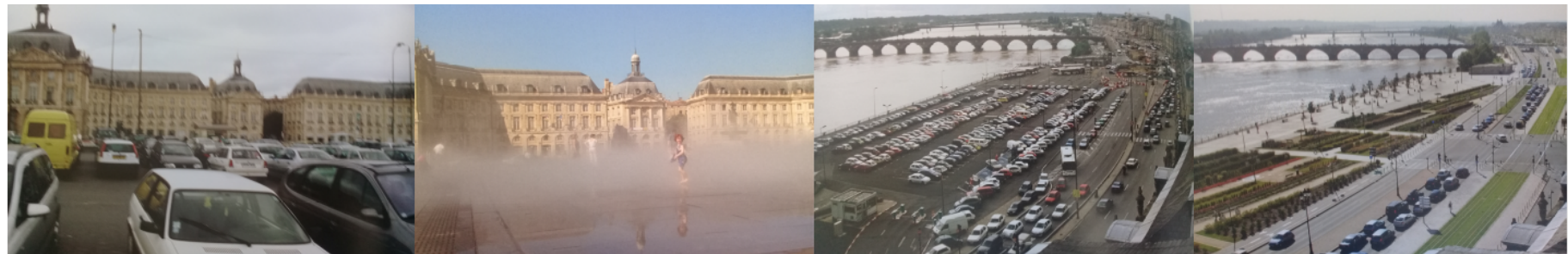
5- El abordaje del diseño y planificación de la movilidad urbana requiere a la vez de un manejo diagnóstico cuantitativo y estadístico de sus componentes y a la vez requiere una aproximación sensible que brinde una base sólida al proceso de reflexión racional para la formulación de una propuesta de movilidad sustentable.

---

6. El principal problema en ciudades intermedias y grandes a nivel mundial, es el intenso uso del automóvil particular mientras que el principal desafío es promover el uso de transporte masivos y de modos no motorizados.

7. El principal problema, a nivel regional, para diseñar y planificar un sistema de movilidad sustentable, basado en transporte masivos y no motorizados, es el crecimiento urbano no planificado, el desarrollo suburbano de baja densidad extensa y la alta concentración de actividades urbanas en los centros históricos de las ciudades.

En este contexto, se define el objetivo general *de esta asignatura que es* introducir a los estudiantes de arquitectura y urbanismo en (1) La comprensión de los contextos espacio temporal y socio económico del complejo de la movilidad y la ciudad; (2) el manejo de herramientas de análisis integrales de los elementos componentes del diseño y la planificación de la movilidad sustentable; (3) el reconocimiento de las relaciones entre la mejora de la movilidad urbana con las infraestructuras de circulación, con la seguridad vial, con la calidad de vida de la población y con la puesta en valor del espacio público de ciudades<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Los objetivos pedagógicos de la asignatura, se desprenden de este Objetivo General (ver Punto2.2.)

---

## 2.2. Contenidos conceptuales

El abordaje de esta propuesta se basa en la idea de conocimiento-complejidad, entendiendo al territorio como sistema complejo y a la ciudad como hecho colectivo, como espacio de oportunidades de intercambios materiales y simbólicos. La complejidad implica una comprensión contextual, espacial e histórica de los procesos que conforman el territorio, la movilidad y las ciudades. Lo espacial e histórico están ligados a establecer pautas de sustentabilidad (y por tanto de ética) en la construcción de nuestros territorios, ciudades y movilidades de calidad.

En particular en las ciudades argentinas contemporáneas se han ido configurando sistemas de movilidad caóticos, desorganizados e ineficientes, tanto desde el punto de vista de la funcionalidad y calidad de la ciudad, como desde el punto de vista de la experiencia de viaje de las personas. Por un lado la ciudad crece y se expande con barrios sin centralidades, presionando la suba de la demanda de viajes a centros urbanos muy congestionados. Por otro lado se complejiza la vida cotidiana de las familias y hogares, que viven cada vez más lejos del centro de las actividades urbanas, debiendo desplegar estrategias adaptativas, sujetas a sus propias posibilidades económicas, a la ofertas de infraestructura y transporte disponible y a los imprevistos que deben sortear cada día.

Las causas convergentes de la actual situación crítica, radica en la falta de planificación integral de la movilidad de pasajeros y en la omisión de la perspectiva del desarrollo urbano. El trasfondo de éste histórico déficit de planificación es quizá una separación conceptual y metodológica que ha conducido por muchos años a una comprensión incompleta de la movilidad y la accesibilidad como problema sistémico en la planificación y desarrollo de ciudades.

---

---

EL CONCEPTO DE TRANSPORTE proveniente de la ingeniería, tiende por un lado a disociar los componentes físicos de los no-físicos del territorio en sus diversas escalas (regional, urbana, barrial) mientras que por otro lado tiende a producir diagnósticos ligados a los elementos componentes de la movilidad (infraestructuras, oferta de transportes, estacionamientos, etc) sin llegar a comprender las relaciones de pertenencia y articulación con el entorno. Sus preguntas de partida suelen ser QUE o QUIEN se desplaza, COMO se desplaza (medios guiados, automotores particulares y colectivos, de personas y de carga, aviones, barcos, gravedad o presión, etc.) y POR DONDE se desplaza (AU, rutas, aceras, veredas, carriles segregados, vías, aire, agua, conductos, etc.) CUANTO CUESTA ese desplazamiento, esa infraestructura, ese material rodante, etc)

EL CONCEPTO DE MOVILIDAD da cuenta de una mayor complejidad, incluye los desplazamientos de personas y mercancías son causa y efecto de las formas del desarrollo urbano concentrado o disperso. Sus preguntas de partida, incluyen a las anteriores pero son más amplias y preocupadas por la experiencia, las restricciones y posibilidades de viaje. Incluye POR QUE viaja, COMO FUE LA CALIDAD Y EXPERIENCIA DEL VIAJE, PUDO RESOLVER SU OBJETIVO DE VIAJE? entra otras. Esta profundización problemática del concepto de movilidad pone en juego la relación entre las políticas urbanas y de movilidad con otras políticas públicas (vialidades, salud, escuelas, etc.)

La INTEGRACIÓN CONCEPTUAL TRANSPORTE – MOVILIDAD constituye la base conceptual de la asignatura propuesta que, inmersa en el marco comprensivo de la complejidad, incluye de manera estructural las cuestiones problemáticas ambientales y sociales. En este sentido la asignatura da cuenta de los cambios globales recientes, marcados por la polarización del poder político, la concentración económica y el avance tecnológico, y de cómo estos cambios, producen el agravamiento de las problemáticas sociales y ambientales, lo cual tiene su correlato en nuestro territorio. Resulta una constante en la observación del territorio, la exclusión social y económica en que se encuentran

---

---

cada vez más amplios sectores de la población, sin acceso a los bienes y servicios esenciales; entre ellos, el hábitat (suelo, servicios y vivienda) y la movilidad y el transporte. La polarización de la sociedad se visualiza también en la fragmentación cada vez más marcada del espacio y la apropiación creciente del mismo por parte de grupos dominantes de la comunidad y en las prioridades establecidas en los modos de transporte e infraestructuras de desplazamiento de la población.

LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL de la movilidad urbana referencia a las cuestiones energético ambientales y espaciales ligadas a la congestión vehicular en el espacio público. Esta problemática es básicamente explicada por el modelo automotor de movilidad, y por el uso intensivo del automóvil. La Movilidad sustentable como concepto apela a la intermodalidad y a la priorización de modos de transporte masivos y de los no motorizados en ciudades, los cuales requieren cambios en los sistemas de infraestructuras de circulación históricos,, para redefinir éstos modelos de movilidad vigentes, en los cuales el automóvil es protagonista, La problemática ambiental de la movilidad no se desprende solamente de la observación de la crisis de movilidad cotidiana en ciudades, sino que se ha instalado por la toma de conciencia de la crisis planetaria por la sobre explotación de energías fósiles, el crecimiento y la forma de la urbanización (ciudad compacta- ciudad difusa) y los niveles de motorización de la población mundial, con la consecuente contaminación y dependencia de energías no renovables para la resolución de la movilidad cotidiana.

LA PROBLEMÁTICA SOCIAL de la movilidad está fundamentalmente ligada al fenómeno de exclusión urbana de los sectores populares y de la población de bajos ingresos, sectores que constituyen en nuestra región, una proporción muy importante de nuestra población. Esta preocupación ha sido fundamentalmente abordada por las ciencias sociales desde los últimos veinte años, y viene siendo incorporada a las problematización de movilidad ligadas al desarrollo urbano alejado de las actividades y de acceso al transporte público, la movilidad restringida de los hogares pobres, dilemas de

---



---

género en la movilidad que producen exclusión, prácticas de movilidad excesivamente complejas por efecto de la estructura y tamaño del hogar, o por la forma y distribución de roles y funciones ligados a la movilidad, entre los más importantes. La movilidad socialmente inclusiva como noción, apela a un cuestionamiento sobre el desarrollo urbano alejado de la ciudad, la discusión acerca de la necesidad de subsidiar los sistemas masivos de transporte, o la incorporación de las demandas específicas de los hogares grandes y complejos en las pautas de diseño y planificación de las infraestructuras de la ciudad y de los sistemas de transporte y sus componentes.

El desafío del DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA es -en consecuencia- muy grande y debe dar cuenta de estos temas estructurales y de otros más específicos al mismo tiempo. Como disciplina de las áreas de urbanismo y planeamiento, tiene tres principales requerimientos: (1) la formulación de un diagnóstico acerca de los patrones de desarrollo urbano y de movilidad de los habitantes (2) la configuración de un modelo de ciudad y movilidad, de largo plazo, como meta a alcanzar y (3) un plan de movilidad de corto plazo (Ravella, et al, 2002) El desafío de un plan de movilidad de corto plazo es encaminar el largo plazo resolviendo las problemáticas de corto plazo (las grandes distancias recorridas, el déficit de transportes masivos, el intenso uso del auto particular, el bajo factor de ocupación de los autos, las carencias de infraestructura, la inseguridad vial, los bajos niveles de confort y seguridad de los espacios circulatorios peatonales, la alta congestión y bajas velocidades comerciales de los modos masivos

Los planes de movilidad de corto plazo que orientan un largo plazo sustentable en términos de desarrollo urbano y movilidad, constituyen intervenciones concretas sobre el ESPACIO PÚBLICO y el diseño ligado a INFRAESTRUCTURAS específicas y diversificadas y a la SEGURIDAD VIAL. En efecto, si requerimos disminuir el uso de modos individuales motorizados como el automóvil particular, si pretendemos además promover el uso de modos no motorizados para sectores de población que puedan utilizarlos, si además pretendemos dar accesibilidad a la movilidad masiva a sectores

---

---

populares residentes en las periferias, mediante un sistema de transporte que los lleve al lugar concentrado de las actividades urbanas, hemos de diseñar y planificar infraestructuras adecuadas, de prioridad o exclusividad de unos modos por sobre otros, con trazados que garanticen la accesibilidad a los principales atractores, la diversidad de opciones de cobertura espacial y accesibilidad económica, y la seguridad de circulación y uso de los modos y sus espacios de intercambio.

En este sentido es preciso puntualizar que la definición de los contenidos de los PLANES DE MOVILIDAD ha dejado de ser prerrogativa de un sector técnico. La propia concepción (no necesariamente la práctica efectiva) de la planificación territorial (en que se inscribe la planificación de la movilidad) ha mutado; abandonando modelos tecnocráticos, verticalistas y monopólico-dependientes, procurando una mirada estratégica, que considera la flexibilidad, la interacción entre diversos saberes disciplinares, la subordinación del saber técnico al consenso político, el reconocimiento de que la realidad territorial es modelada por una resultante de fuerzas entre actores concretos, lo cual propicia la participación comunitaria, la valoración del corto plazo y la gestión política.

El actual déficit de POLÍTICAS PÚBLICAS relacionadas a la ciudad y a la movilidad urbana, está ligada a decisiones políticas (por acción u omisión) y constituye un problema generalizable a la mayoría de las ciudades argentinas. De acuerdo con un estudio reciente sobre las formas de planificación en nuestro país, la crisis de la planificación radica en tres dimensiones: La pérdida de institucionalidad de la planificación, la falta de recursos económicos (destinados a la planificación) y de recursos humanos (capacitados para llevar estudios y políticas adelante) y en las carencias de información (SSPTIP, 2012). Estos aspectos son debates estructurales para posicionar al estudiante de arquitectura, frente al desafío de la movilidad sustentable.

---

---

En este contexto se integran los conceptos de transporte y movilidad, procurando garantizar la superación por un lado, de la mirada profesionalista hegemónica y autosuficiente en la creación proyectual, y su remplazo por la construcción de diagnósticos y propuestas profesionalmente interdisciplinarias y socialmente multisectoriales, compatibles o posibles de compatibilizar con las diversas miradas disciplinares (de arquitectos, geógrafos, sociólogos, economistas, ambientalistas e ingenieros) y por otro lado se pretende con el aporte de esta asignatura, llegar a ampliar la mirada del futuro arquitecto para la comprensión de los diversos intereses y búsquedas de los actores involucrados en la ciudad y la movilidad (funcionarios, técnicos, usuarios, empresarios, desarrolladores ONGs, etc) a efectos de potenciar sus habilidades de trabajo y liderazgo en equipos técnicos de diseño y planificación de la movilidad.

Dentro del abordaje inter-disciplinar vinculado a la movilidad, focalizamos en la problemática de la IN-SEGURIDAD VIAL, no solamente por su estrecha relación con los problemas de movilidad contemporáneos en nuestro país y región, sino además por el compromiso social inherente a nuestra disciplina proyectual para con la ciudad y la sociedad. En este sentido nos proponemos abordar la gravedad de este problema<sup>2</sup>.

El problema emergente se encuentra ligado al diseño de infraestructuras y a su mantenimiento pero además a pautas de manejo y políticas de control público. Por otro lado existen factores socio culturales históricos y políticos que son explicativos del problema de la inseguridad vial, así como también lo son "el factor humano", las características y estado de vehículos y carreteras, y un factor ambiental (características del entorno y de la vía misma) todos ellos necesarios de revisar para comprender completa y profundamente la multicausalidad de los accidentes de tránsito y las formas de la

---

<sup>2</sup> Solo en la ciudad de La Plata, a fines del 2017, se habían registrado 104 muertes<sup>1</sup>, cifra no muy diferente a la que se viene repitiendo en los últimos años. Un fenómeno meteorológico inédito, concurrente con imprevisiones históricas varias, generaron en la misma ciudad –en abril de 2013- un similar saldo de muertos.

---

---

planificación y el diseño que pueden coadyuvar en su mitigación. En este sentido es relevante incorporar definitivamente en las prácticas de diseño de infraestructuras y planificación de la movilidad sustentable.

Desde esta propuesta pedagógica, abogamos por una mirada holística de los temas y conceptos de manera necesariamente interdisciplinaria, que les permita construir los mapas multicausales del complejo movilidad ciudad desde el modelo de desarrollo urbano hasta la seguridad vial como emergente de la cuestión mayor (la movilidad y el territorio). En tal sentido, promovemos el desarrollo de un conjunto acotado de conceptos clave orientados a comprender, problematizar y formular ideas de solución para una gestión planificada de la movilidad y el transporte, y la consecuente formulación de propuestas sectoriales en términos de diseño vial, normativas y de gestión. Finalmente, ésta selección de conceptos clave persigue el objetivo de ayudar al estudiante de arquitectura a integrar los conocimientos y habilidades aprehendidos a lo largo del desarrollo de su carrera, capacitándose para comprender la configuración y el funcionamiento del complejo –ciudad-movilidad, y con ello desplegar capacidades para intervenir sobre dichos sistemas y hacerlo de manera sustentable, para la sociedad, para todos los actores y para la ciudad.



---

## 2.3. Encuadre pedagógico de la propuesta.

El encuadre pedagógico posicionado en el constructivismo y cognitivismo como escuelas pedagógicas compatibles con la complejidad, lleva a formular los objetivos pedagógicos que se desarrollan a continuación:

1. Conocer las problemáticas y las experiencias de planificación y diseño de movilidad en distintas regiones, países y ciudades.
2. Manejar con cierta precisión los conceptos del campo del transporte en la ciudad: movilidad, accesibilidad, conectividad, etc. así como los convencionales de la ingeniería de tráfico: capacidad, intensidad, costos, velocidad, nivel de servicio, etc.
3. Conocer las bases teóricas y los fundamentos de diseño de cara a mejorar la proximidad, la habitabilidad, la peatonalidad y el movimiento en bicicleta.
4. Comprender los requisitos técnicos, la especialización modal y la eficiencia de los sistemas de transporte público urbano.
5. Elaborar criterios técnicos para pautas de políticas emanadas de movilidad sustentable.

El objetivo pedagógico propuesto en esta asignatura "DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD" como desafío para los estudiantes de arquitectura, consiste en comprender los procesos que dan origen a las problemáticas de movilidad en las ciudades, poniendo énfasis en las necesarias consideraciones territoriales para el adecuado desarrollo de proyectos de espacios públicos de circulación urbana, que mejoren las problemáticas actuales y den pautas de ordenamiento y desarrollo urbano sustentable en el mediano plazo.

---

---

Para el cumplimiento de estos objetivos es relevante desde el punto de vista pedagógico, tomar en cuenta que los cambios que se producen en el contexto social “tiñen” tanto al objeto de estudio como a la propia práctica docente. Particularmente destacamos que por un lado, la masividad de la enseñanza en la Universidad Pública, requiere una atención y despliegue de estrategias particulares, mientras que por otro lado los avances en tecnologías de la información y las comunicaciones han producido una transformación en los modos en que se relacionan docentes, alumnos y conocimiento, lo cual nos ofrece posibilidad para producir mayores acercamientos entre los docentes y los estudiantes en el marco de la Universidad Pública masiva. Algunas definiciones que procuran ir en ese sentido, son:

- Desplegar una práctica docente basada en el dominio de saberes específicos de la temática, pero posicionada en la coordinación de la construcción colectiva de conocimiento en la actividad áulica.
- Redoblar esfuerzos para integrar las etapas teóricas con las prácticas en el proceso de enseñanza-aprendizaje, concibiendo a la “práctica” como un modo de resignificar los contenidos “teóricos” respectivos y como forma de adquirir manejo de herramientas y desarrollo de habilidades concretas.
- Integrar las nuevas tecnologías mediante el uso de plataformas universitarias y extrauniversitarias, como andamiajes de las prácticas docentes y de los espacios de co-construcción de conocimientos con los estudiantes.
- Incorporar actividades lúdicas en los procesos de enseñanza-aprendizaje, que faciliten el disfrute de la actividad para estudiantes y docentes.

La presente propuesta aborda la complejidad del tema en sus contenidos propios y en los de las asignaturas obligatorias del área, para la comprensión cabal de los conflictos sociales, ambientales y territoriales devenidos de sus modelos de movilidad; se aspira a consolidar un compromiso social en los estudiantes de arquitectura.

---

---

## 2.4. Inserción de la Electiva en el Plan de Estudios VI

La asignatura que se presenta, se inscriben en los principios generales establecidos por el Plan de Estudios VI – vigentes en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo– UNLP:

*"...se reconoce cada vez más la responsabilidad social del arquitecto, así como la importancia de la toma de conciencia del sentido ético implicado en su labor, entendida ésta como la capacidad de diseñar y planificar las infraestructuras espaciales, lo que debe implicar el desarrollo de estrategias que contribuyan a la calidad general de los asentamientos urbanos. Su tarea supone la articulación de demandas específicas con necesidades sociales, ambientales y de desarrollo económico, con expectativas de actores sociales, políticos y culturales, lo que no resulta siempre armónico, sino que con frecuencia se reviste de exigencias contradictorias. Es fundamental por ello, su rol en el análisis y la ponderación de estos elementos desde la conciencia de su responsabilidad y compromiso ético con el entorno"*<sup>1</sup>

Se señala asimismo que "Al finalizar el presente Plan de Estudios el alumno estará en condiciones de:

- *Interpretar con juicio crítico, desde una sólida formación integral, las problemáticas socio-políticas contemporáneas, a los efectos de operar en sus diversos niveles de intervención.*
  - *Comprometerse, desde la perspectiva integral de la carrera, en la concreción de propuestas orientadas a dignificar las condiciones socioeconómicas actuales del medio local, regional y nacional.*
-

- 
- *Valorar el aporte interdisciplinario que otorgan las disciplinas afines al núcleo relacionado con la interpretación y transformación integral del hábitat humano.*
  - *promover en los alumnos una adecuada capacitación para participar en trabajos grupales e integrar equipos interdisciplinarios, y*
  - *Lograr una preparación que aporte a la interpretación de un contexto complejo y un conocimiento amplio y global de las disciplinas afines”.*

Una primera toma de posición de la presente propuesta, se apoya en los objetivos generales de la carrera del Arquitecto, tal como están planteados en dicho Plan. En particular, para el ciclo superior de la carrera, se plantea:

- *Proporcionar al alumno una aproximación a la práctica profesional, afianzando y concluyendo el nivel de preparación logrado en el transcurso de la carrera.*
- *Transferir al diseño arquitectónico y urbanístico, en niveles de complejidad y profundidad acordes a la práctica profesional, las capacidades desarrolladas en el Ciclo Medio.*
- *Profundizar el ejercicio del pensamiento crítico y creador, a los efectos de sortear situaciones concretas y objetivas en relación con las amplias problemáticas contemporáneas de la disciplina y el hábitat.*
- *Orientar adecuadamente al futuro egresado dentro de las perspectivas laborales y de especialización de la profesión en la región.*

En tal sentido, desde esta asignatura se procura –por un lado- reafirmar en el estudiante la conciencia social que conlleva el ejercicio de una profesión –máxime por tratarse de un futuro egresado de la universidad pública, libre y gratuita-, y –por otro-, reforzar y expandir la capacitación en habilidades proyectuales propias del arquitecto. Dentro de lo primero, consideramos la necesidad de valorar la adopción de criterios de sustentabilidad en la toma de decisiones en

---



---

términos de movilidad y la asignación socialmente equitativa del espacio público. La segunda cuestión, refiere a la posibilidad de explorar experiencias -y ejercitar la aplicación- de recursos proyectuales propios del diseño vial.

Entendemos también que la propuesta pedagógica y los contenidos a abordar durante su desarrollo, son concurrentes con las condiciones que se postulan –en el Plan de Estudios vigente- para la conformación del perfil profesional del arquitecto.

- *Dominar con nivel profesional los conocimientos, recursos técnicos y metodológicos del campo de la Arquitectura y el Urbanismo.*
  - *Interpretar con juicio crítico, desde una sólida formación integral, las problemáticas socio-políticas contemporáneas, a los efectos de operar en sus diversos niveles de intervención.*
  - *Comprometerse, desde la perspectiva integral de la carrera, en la concreción de propuestas orientadas a dignificar las condiciones socioeconómicas actuales del medio local, regional y nacional.*
  - *Valorar el aporte interdisciplinario que otorgan las disciplinas afines al núcleo relacionado con la interpretación y transformación integral del hábitat humano.*
  - *Generar actitudes de aprendizaje permanente y de actualización apropiadas para operar en un mundo en constante transformación y desarrollo tecnológico.*
  - *Manifestar capacidad de síntesis a través del diseño, como acción propositiva y transformadora del entorno.*
  - *Adquirir la idoneidad necesaria para seleccionar y usar tecnologías, materiales, sistemas de construcción y estructurales adecuados a cada problemática particular.*
  - *Aplicar los criterios más convenientes a la organización y dirección de obras.*
-

---

• *Poseer solvencia en los aspectos legales y éticos involucrados en el ejercicio de la profesión. Poseer los niveles formativos necesarios para integrar equipos de investigación, de práctica interdisciplinaria y de funciones de gestión.*

Cabe mencionar también, que se promoverá –desde el dictado de la materia- la identificación de ciertos componentes de la práctica profesional –contemplados dentro de las incumbencias profesionales estatuidas por Ley-, pero que se –se entiende- no están debidamente internalizados por parte de los estudiantes. Entre otras:

- *Diseñar, proyectar, dirigir y ejecutar la concreción de los espacios destinados al hábitat humano.*
  - *Diseñar, proyectar y dirigir y ejecutar la construcción del equipamiento interior y exterior, fijo y móvil, destinado al hábitat del hombre, incluyendo los habitáculos para el transporte de personas.*
  - *Realizar estudios, proyectar y dirigir la ejecución de obras destinadas a la concreción del paisaje.*
  - *Efectuar la planificación arquitectónica y urbanística de los espacios destinados a asentamientos humanos.*
  - *Realizar estudios e investigaciones referidos al ordenamiento y planificación de los espacios que conforman el hábitat y a los problemas relativos al diseño, proyecto y ejecución de obras de arquitectura.*
  - *Participar en planes, programas y proyectos de ordenamiento físico-ambiental del territorio y de ocupación del espacio urbano y rural.*
  - *Participar en la elaboración de normas legales relativas al ordenamiento y planificación de los espacios que conforman el hábitat humano.*
  - *Participar en la elaboración de planes, programas y proyectos que no siendo de su especialidad afecten el hábitat humano.*
-

---

Se sostiene desde esta presentación, que los contenidos pedagógicos de esta materia Electiva, deben articularse “hacia atrás” con los saberes previos incorporados en asignaturas precedentes; y “hacia adelante”, proveyendo conocimientos y habilidades necesarios para abordar las últimas asignaturas del Ciclo Superior.

En tal sentido, se adscribe a la estructura por áreas y ciclos propuesta en el Plan de Estudios, en tanto promueve la integración de las operaciones proyectuales y disciplinares y favorece / facilita los procesos de transferencia y síntesis final; siendo el proyecto arquitectónico y urbano, “el rasgo cualitativamente distintivo de la formación disciplinar”, para lo cual los contenidos y práctica pedagógica realizada desde las diferentes áreas del conocimiento, se sintetiza e integran en los Talleres de Arquitectura.

Por otra parte, la “flexibilidad curricular” queda reforzada por la incorporación de los espacios electivos –como el que aquí se presenta- que apuntan a una especialización e inserción en campos de conocimiento específicos. El Plan de estudios “promueve en los alumnos una adecuada capacitación para participar en trabajos grupales e integrar equipos interdisciplinarios”. La particularidad de los contenidos centrales de la materia –como todas las del Área Planeamiento-, no permiten imaginar otra forma de abordaje que no sea mediante el reconocimiento de la necesaria diversidad y articulación disciplinar, y de la participación de los diferentes actores sociales involucrados en sus problemáticas y la resolución de las mismas.

La ubicación de la asignatura en la currícula (Tercer Ciclo), conlleva tratar con estudiantes con particulares intereses y compromiso en su proyección profesional. Desde esta asignatura se procurará capitalizar esta condición, para promover la indagación sistemática y el involucramiento social, que pudieran introducirlos en la investigación –la primera- y en la extensión universitaria –la segunda-. Entendemos que esto concurre con lo propuesto en el Plan de Estudios, al

---

---

incorporar curricularmente a la investigación “como espacio específico del trabajo final de graduación”; y a la promoción académica de las actividades de extensión (y de pasantías externas), en tanto “vinculación concreta con el medio social y cultural”, y facilitadora de captación de “interrogantes y demandas que son incorporados en forma de nuevos contenidos” que retornan a la formación del estudiante.

Retomando la consideración de los saberes previos necesarios para abordar los contenidos conceptuales de la asignatura que se presenta, es preciso mencionar que los estudiantes ya han abordado e incorporado una serie de contenidos de orden predominantemente conceptual durante el curso de Teorías Territoriales y Planificación Territorial I, lo cual les valió interpretar al territorio –y en particular- a la ciudad, como un complejo multidimensional, que constituye una ruptura con la mirada predominantemente física que se le solía asignar. Ello implica la comprensión de que no todos los problemas de la ciudad se resuelven mediante meras intervenciones en el espacio. Además, habrán avanzado en la conceptualización de la ciudad en el actual contexto, sus problemáticas relevantes, y tomado conocimiento (y ejercitación) de distintas modalidades e instrumentos de análisis territorial e intervención a escala urbana, reconociéndose la necesidad de ser abordados de modo interdisciplinar y multisectorial.

Cabe señalar también, que en Planificación Territorial II (asignatura que no todos habrán finalizado al momento de cursar esta Electiva), habrán comenzado a abordar territorios cuya complejidad no se limita a un cambio de escala gráfica ni de extensión superficial, sino que involucra a sus procesos de planificación y gestión. Por otra parte, los años cursados en los Talleres de Arquitectura (cuatro o cinco) habrán permitido -a los estudiantes- incorporar una experiencia proyectual propia de la formación del arquitecto, lo cual se considera un aporte necesario –aunque no suficiente- para desarrollar de modo satisfactorio los requerimientos a que dé lugar la práctica de esta asignatura.

---

---

A fin de reafirmar lo expresado, se ha creído necesario observar lo establecido en el Plan de Estudios, que incluye la necesidad de aprobación de las cursadas de Arquitectura IV, Planificación Territorial I y Producción de Obras I. El cumplimiento de estos requisitos, contribuyen a garantizar la concreción de los objetivos y la satisfacción de las expectativas de logro, planteadas más abajo por el equipo docente.

Del área Planeamiento –en particular-, se contempla que los estudiantes ya se han iniciado en el abordaje analítico de la ciudad y “sus sistemas constitutivos y sus emergentes formales, considerando las ciudades como nodos de un sistema territorial y sus espacios como consecuencia de procesos socio-económicos, políticos, tecnológicos, culturales”, se han familiarizado con el uso de “instrumentos de base para la realización de diagnósticos -generales y sectoriales- y la formulación de planes ...(y) proyectos urbanísticos”, en tanto actividades con competencia desde la profesión en “urbanismo y planificación”.

Asimismo, quienes completen el desarrollo de esta Electiva, habrán podido avanzar –desde lo conceptual, actitudinal y experimental-, en un campo del conocimiento que no es en modo alguno ajeno a la disciplina, sino que –por el contrario- requiere de la participación del arquitecto y de otros especialistas, atento a la complejidad de los sistemas urbanos –que implica dejar de ver a la ciudad como un objeto-, y a la cambiante dinámica de las condiciones de la movilidad.

Complementariamente, se entiende que -desde la concepción pedagógica de la cátedra-, los estudiantes podrán fortalecer su sentido crítico, y avanzar en el entendimiento de la complejidad del concepto de movilidad, y trasladarlo a los entornos arquitectónicos y urbanos que aborden en el desarrollo de las asignaturas de este Tercer Ciclo.

En lo relativo a los talleres de arquitectura, se procurará contribuir a la satisfacción de los siguientes aspectos (incluidos en sus contenidos y objetivos):

---

- 
- *"capacidad de síntesis proyectual", "práctica sobre problemas e instrumentos complejos", "abordaje de problemas de complejos urbanos multifuncionales" (ARQUITECTURA V);*
  - *"Introducción a la temática del proyecto urbano", "desarrollo y verificación de la totalidad de la propuesta desde el marco de una acción con contenido profesional responsable" (ARQUITECTURA VI).*

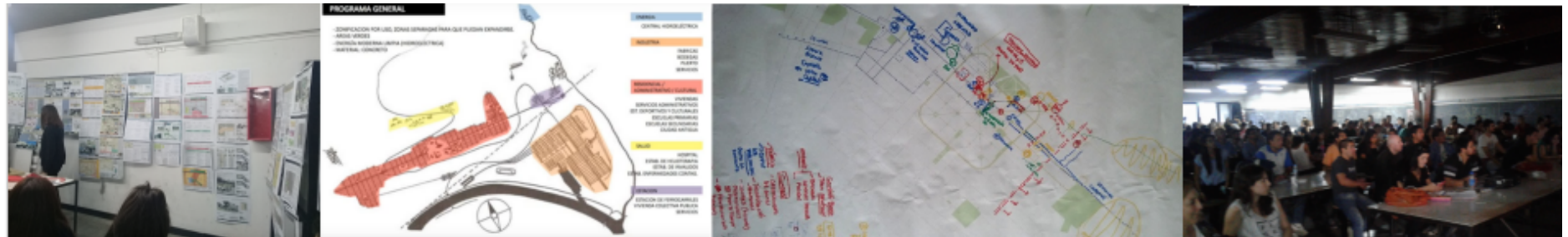
Por otra parte, la asignatura del Área Planeamiento correspondiente a este Ciclo (PT II), deja expresado entre sus objetivos y contenidos, el abordaje de cuestiones para lo cual, se estima que desde esta Asignatura Electiva, se podrían aportar bases conceptuales e instrumentales complementarias, que faciliten la obtención los resultados esperados. Entre otros, se plantean:

- *"el conocimiento de la ciudad, entendida como parte integral de la región y por lo tanto del diseño del espacio"*
- *"utilización de los instrumentos de análisis e interpretación de los procesos socio-espaciales para la elaboración de diagnósticos, formulación de escenarios, de planes y de proyectos urbanos a escala regional"*
- *"instrumentos de diseño urbano y para la participación social en los procesos de producción del espacio"*
- *" El rol de los actores sociales en el proceso de planificación"*
- *"La evaluación de las propuestas: instrumentos teórico-metodológicos".*

Finalmente, se espera que, desde esta asignatura a los estudiantes se les presenten nuevas oportunidades académicas para el desarrollo de los dos espacios curriculares que completan la formación del Arquitecto: el Trabajo Final de Carrera y la Práctica Pre Profesional Asistida; en tanto se promueve -desde la primera-: "aplicar de manera integrada los diferentes conocimientos de la carrera en el desarrollo de un proyecto, fortaleciendo su autonomía en cuanto a su capacidad de argumentar ideas y desarrollarlas a través del proceso proyectual, en el marco de pensamiento integral del problema de la arquitectura"; mientras que desde la segunda se procura: "Transferir al diseño arquitectónico y

---

urbanístico, en niveles de complejidad y profundidad acordes a la práctica profesional, las capacidades desarrolladas en el Ciclo Medio” y “Profundizar el ejercicio del pensamiento crítico y creador, a los efectos de sortear situaciones concretas y objetivas en relación con las amplias problemáticas contemporáneas de la disciplina y el hábitat”.



---

## 2.5. Modalidad de Enseñanza

En esta propuesta organizar las actividades en el aula, mediante procesos de trabajo alineados con el constructivismo y el cognitivismo, orientadas a producir y formular preguntas y reflexiones que den cuenta de la complejidad de la movilidad urbana en ciudades, imbricadas con el modelo de desarrollo urbano, que visibilicen las multicausalidades de sus problemáticas y las componentes estructurales para instrumentar mejoras de corto plazo (diseño) y soluciones de mediano y largo plazo (planificación).

En este marco, las actividades propuestas se combinan y alternan partiendo de (1) el abordaje en taller sobre los contenidos conceptuales para la formulación de preguntas problemáticas; (2) la observación y experimentación colectiva de la realidad empírica; (3) la re-formulación de preguntas para el desarrollo de propuestas y su formalización; (4) la evaluación colectiva e individual para la producción de reflexiones sobre el quehacer del arquitecto en movilidad en ciudades. El propósito de esta forma de abordaje de los procesos de enseñanza – aprendizaje es profundizar la comprensión de la movilidad en la ciudad, complejizar la reflexión en torno a las causas y las formas de abordar resoluciones y procurar generar nuevas preguntas problemáticas, orientadas a nuevas formas de resolución de conflictos, ensayos y juicios colectivos sobre los resultados.

Los contenidos conceptuales, objeto de enseñanza, se plantean como temas disparadores en torno a los cuales se desarrolla la construcción de problemas. Durante cada encuentro se trabajarán diversas formas de abordaje del proceso de enseñanza-aprendizaje, con actividades colectivas e individuales en el marco de un taller, con recursos áulicos

---



---

diversos, estructurados para la organización de las actividades de experimentación empírica de los estudiantes, para su involucramiento con la temática y con el trabajo planteado.

A fin de alcanzar los objetivos pedagógicos, los contenidos enunciados se desarrollarán diferentes actividades de acuerdo a distintas estrategias didácticas:

- Aportes teórico-conceptuales y metodológicos provistos por los profesores a cargo.
- Problematicación de la movilidad a partir del trabajo sobre la realidad empírica próxima o cercana.
- Uso de dispositivos diversos: cartografía, fotografía, lecturas, videos, información periodística.
- Experimentación de caso de estudio con construcción de información primaria
- Elaboraciones individuales, de taller, discusiones grupales e intercambios colectivos.
- Exposiciones con invitados –actores sociales- perfiles disciplinares relacionados a temas.
- Producción de propuestas, proyectos, planes de sector o lineamientos de desarrollo.
- Producción de reflexiones colectivas e individuales, evaluaciones intergrupales fundamentadas.

#### **(1) ABORDAJE DE CONTENIDOS CONCEPTUALES**

Los contenidos conceptuales se abordan en conjunto, si bien van haciendo referencia a problemáticas de escalas diferentes, se recorren de manera completa, desde el modelo de desarrollo urbano hasta las problemáticas de seguridad vial, en cada clase, con diferentes dispositivos para su desarrollo, organizando una instancia de debate en cada etapa.

---

---

Los Contenidos conceptuales a desarrollar, propuestos en esta asignatura, recorren una secuencia desde “la complejidad de la ciudad” y las “formas del desarrollo urbano”, hacia la práctica de la “planificación urbana de la movilidad” y sus configuraciones resultantes, por efecto u omisión, de “centralidades y atractores”, de relaciones y proporciones de “espacio público y privado”, y de patrones de “transporte y movilidad”. Se enfatizará en dar cuenta de las miradas disciplinares diversas (espaciales y sociales) mientras que se trabajará además con las problemáticas causales ligadas a la mirada y experiencia de actores distintos, esto incluye “la cuestión técnico-política”, “la cuestión ambiental” y “la cuestión social”.

Se trabajará con los temas específicos de “infraestructuras” y “seguridad vial” ligados al marco problemático de la complejidad y del modelo urbano. Para su abordaje se trabajará partiendo de lecturas científicas y de divulgación general, de autores disciplinarmente diversos, seleccionados en la bibliografía, sobre las cuales los estudiantes deberán analizar y colectivamente debatir ideas, ejemplos y contra-ejemplos, notas de diarios y experiencias personales. Se trabajará con mapas conceptuales, mapeos colectivos, esquicios, construcción de información primaria y árboles de problema.

## **(2) OBSERVACIÓN Y EXPERIMENTACIÓN COLECTIVA E INDIVIDUAL**

Esta propuesta de enseñanza vinculará a los estudiantes en forma permanente, con casos empíricos concretos, con la realidad de movilidad ligada a la región de La Plata, a los lugares urbanos donde transcurre el cotidiano de los estudiantes y adonde converge el cotidiano de los estudiantes, la ciudad, el espacio público, el bosque, la universidad, la facultad. Además de trabajar con el (re) conocimiento de la experiencia de movilidad cotidiana en la ciudad, se abordará el análisis de los planes estratégicos, sectoriales, particulares o específicos; elaborados desde distintos ámbitos

---

---

(Municipio, Universidad, o propuestas académicas o de ámbitos privados). El énfasis estará puesto en propiciar una fructífera articulación en el desarrollo teórico-práctico a partir del análisis individuales, grupales y colectivos, sobre recortes de la realidad empírica cercana.

En los ciclos lectivos 2018 y 2019, se trabajará con situaciones y procesos situados en la Región de La Plata, desde el Plan Estratégico con todas sus componentes de lineamientos del desarrollo urbano y propuestas de movilidad, las intervenciones recientes del municipio local en el espacio público, el sistema de transporte público colectivo automotor, el funcionamiento de los modos ferroviarios, la peatonalidad de la ciudad y los patrones de movilidad de sus habitantes. Incluiremos de manera particular la observación de barrios periféricos donde el espacio público está en déficit y la circulación, movilidad y accesibilidad, restringidas o acotadas. Se promoverá el reconocimiento de los conflictos por congestión circulatoria, detención y estacionamiento de vehículos particulares, con ocupación indebida o excesiva del espacio público, falencias, deficiencias e insuficiencia de los espacios afectados a los modos no motorizados, afectación a personas y bienes en ocasión de accidentes de tránsito (inseguridad vial), etc.

### **(3) FORMULACIÓN DE PREGUNTAS - DESARROLLO DE PROPUESTAS**

Se trata de un aprender experimentando soluciones para la situación problema ya reconocida, transitada, experimentada y analizada, donde los conocimientos son producidos por una práctica hipotética sobre un aspecto de la realidad, con un abordaje necesariamente integral, pero recortado en su especificidad. Se trabajará en forma grupal, alternativamente a lo largo del proceso proyectual, mientras que los grupos podrán variar el número de integrantes de acuerdo al objetivo proyectual que se defina de manera grupal. El alcance del desarrollo proyectual estará ligado a su naturaleza y escala, así como a la cantidad de miembros que lo desarrollen. La pauta es el completamiento de la etapa propositiva con elementos materiales gráficos o textuales que permitan evaluar sus resultados.

---

---

Esta organización apunta a lograr la necesaria superación de la actual división entre formación teórica y formación práctica, mediante una adecuada integración de ambas; impulsando el desarrollo abierto de ideas proyectuales de diversa naturaleza, asumiendo que ninguna de ellas se presenta como univocas o definitivas e incuestionable, sino como posibilidades a evaluar. La potencia didáctica de vincular las fases propositivas con las problemáticas empíricas de la realidad local y accesible por parte de los estudiantes, resulta fundamental para potenciar la toma de posición de los propios estudiantes frente a la realidad empírica desde la previa reflexión conceptual.

#### **(4) LA EVALUACIÓN COLECTIVA E INDIVIDUAL**

Luego del desarrollo de propuestas se presentarán exposiciones abiertas a mesas multidisciplinares y/o mesas multiactorales, con invitados de acuerdo a los temas sobre los cuales se haya profundizando en las propuestas. El conocimiento de cada uno de los actores ayuda a comprender la mirada desde la multiplicidad de interpretaciones, perspectivas y motivaciones. Por ese motivo se valora el aporte de experiencias, contactando diferentes actores implicados en problemáticas concretas de la gestión de la ciudad y de la movilidad, propiciando durante el transcurso de los encuentros, instancias de diálogo e intercambios con ellos. Luego de los intercambios que se produzcan se desarrollará un ejercicio de crítica y contraste de los resultados esperados de las propuestas con la formulación problemática original, a fin de producir una síntesis reflexiva y reconocer ideas nuevas o jerarquías diferentes en la problemática de componentes del complejo ciudad movilidad.

---

---

## 2.6. Organización De Las Actividades

A continuación se presenta un esquema propositivo a modo de ejemplo de programación de actividades, posible para el desarrollo de la asignatura electiva propuesta. Incluye el desarrollo secuencial de los temas conceptuales junto con su respectiva práctica de taller y consignas de cada clase. Se organiza, a partir de la modalidad didáctica definida para abordar los contenidos conceptuales y su operacionalización. En puntos siguientes se exponen las actividades prácticas –individuales y grupales- según etapas, para resignificar conceptos, ejercitar instrumentos y producir reflexiones renovadas. Esta organización de actividades, expresada en la tabla, se estructura en cuatro etapas secuenciales, cada una de las cuales tiene su propia evaluación, la primera individual, la segunda y tercera grupal y la última individual:

**Una primera etapa** de introducción a los temas de trabajo de la asignatura, durante la cual se integran los contenidos conceptuales estructurales de la asignatura con la realidad empírica de los estudiantes, tomando sus lugares de residencia y sus recorridos cotidianos, como lugares para desarrollar el primer trabajo de campo (observación y registro) para el desarrollo del primer esquicio de taller. Luego de la etapa de reflexión y completamiento de conceptos a posteriori del esquicio, se completa la etapa con la asignación de lecturas, videos, películas, documentos de planes y normativas, ilustrativos de los temas y problemas observados, para su análisis y producción de síntesis gráfica, como insumo de un taller de discusión acerca de las dimensiones sociales, económicas y ambientales de la movilidad en el desarrollo urbano.

**Una segunda etapa** de reconocimiento “a vuelo de pájaro” del territorio del Gran La Plata en términos de mancha urbana, tejido, estructura vial, para focalizar en el reconocimiento y caracterización de los corredores urbanos, las

---

---

infraestructuras de circulación y las vialidades de la movilidad de la ciudad. Esta es la etapa en la que los estudiantes eligen -grupalmente- un área urbana estructurada por uno de los corredores de acceso a la facultad, los estudian desde el punto de vista espacial y social, realizando algunos relevamientos, algunas entrevistas a actores, socializando sus producciones en taller para analizar colectivamente y desarrollar propuestas y proyectos de mejora de la movilidad en la ciudad. En esta etapa, basado en los temas a trabajar en clase y las lecturas bibliográficas complementarias, los estudiantes desarrollarán sus argumentaciones de propuestas, tanto de selección de corredores como de elección de tipo de propuesta a desarrollar.

**Una tercera etapa** es de desarrollo de propuestas, habiendo ya predefinido la naturaleza de sus proyectos, se avanza junto al desarrollo y profundización de los temas más específicos de los contenidos de la asignatura. Se parte de un esbozo de diseño, agrupando a los estudiantes según la naturaleza de sus proyectos (físico espacial o normativo) y se trabaja en taller con exposiciones y correcciones colectivas con los docentes e invitados de la gestión pública o especialistas en infraestructuras, diseño urbano, transporte público o seguridad vial, según lo requieran los proyectos de los estudiantes. Se apoya esta etapa con desarrollo de temas ligados a la construcción cartográfica síntesis de proyectos y propuestas de movilidad.

**Una cuarta y última etapa de síntesis**, exposición abierta para la autoconciencia y la intergeneracional entre estudiantes y con actores y especialistas invitados. Esta última etapa incluye una evaluación individual escrita que pueda incluir la mirada que pudo construir el estudiante durante la cursada en los temas de la asignatura a partir de su experiencia proyectual particular y la interacción con estudiantes, docentes e invitados particulares. La etapa incluye como estímulo a la producción grupal, la selección de material para la publicación en las plataformas web de la asignatura.

---

CLASE	ETAPAS	TEMAS PRIORITARIOS A DESARROLLAR EN CLASE	PAUTAS DEL TRABAJO DE TALLER	CONSIGNA CLASE SIGUIENTE
1	PRIMERA	Introducción a conceptos y ciudad y movilidad. Centralidades atractores y temas problema,	Debate sobre temas desarrollados Pautas del primer trabajo de campo.	Recorrido y registro del viaje cotidiano a la facultad. (fílmico, gráfico fotográfico y textual)
2		Introducción al tema de la asignatura	Las dimensiones sociales y ambientales del transporte y la movilidad.	Esquicio en clase mapeo colectivo con información registrada. Asignación de lecturas
3	DESARROLLO INDIVIDUAL	Crecimiento de la ciudad, infraestructuras. Espacio público, patrimonio.	Enchinchada de síntesis de lecturas y análisis para Taller de discusión sobre temas de la clase y del material analizado. <b>Entrega del esquicio</b>	Desarrollo cartográfico y recorridos con mapeo de problemas en plano de corredores.
4	SEGUNDA	Accesibilidad y seguridad vial. Carriles exclusivos, metro bus y "Calle completa".	Elección de Corredor de estudio, desarrollo de argumentación en taller Organización de grupos	Registro fílmico de corredor seleccionado y punteo de problema detectados.
5	Análisis y diagnóstico de corredor seleccionado	Presentación de cortos. Instancia intermedia de evaluación.	Reconocimiento, debate, análisis y mapeo de problemas detectados.	Mapeo de corredor y áreas urbanas.

6	DESARROLLO GRUPAL	Centralidades y atractores de viaje en la ciudad.	Enchinchada de mapeos de problemas y elaboración de árbol de problemas. Entrega del árbol	Entrevistas a actores clave (vecinos, choferes de colectivos, autoridades de la facultad, funcionarios de vialidad o municipales)
7	TERCERA Desarrollo de la propuesta	Diseño urbano del espacio público para la planificación de la movilidad.	Esquicio de diseño con cartografía Enchinchada de entrevistas y planos	Desarrollo de propuesta de diseño para corredor
8		Evaluación Social y ambiental de proyectos	Enchinchada de propuestas y correcciones colectivas.	Desarrollo del Mapa de actores involucrados
9	DESARROLLO GRUPAL	Cartografía síntesis y pautas de la entrega	Enchinchada de mapa de actores	Preparación de la entrega final
10	CUARTA Presentación reflexión final	Entrega de propuesta final con evaluación docente con invitados vecinos – funcionarios -especialistas		Preparación de la entrega papel
11		Enchinchada de entrega evaluación parcial individual Selección colectiva de material para publicación web.		Preparación del material para publicación web
12	DESARROLLO INDIVIDUAL	Devolución crítica de los trabajos	Levantamiento de actas	



---

## 2.7. Evaluación

Las pautas de evaluación y acreditación de la materia se estructuran para dar una respuesta adecuada de evaluación a una asignatura que se aprueba por promoción. Para garantizar la aprobación de la asignatura como resultado de haber alcanzado los objetivos y de haber superado los desafíos de la temática que se trabaja, se propone una instancia de evaluación para cada etapa, siendo la primera y la última individuales, mientras que la segunda y tercera, grupales. Si bien se propicia especialmente la evaluación grupal e individual como respuesta a las escuelas pedagógicas de referencia, se pondrá énfasis en el desempeño individual como parte de un equipo, registrando la participación clase a clase y el nivel de pertenencia con el trabajo en los momentos de exposición de resultados.

Para ello se propone un trabajo de evaluación grupal e individual permanente en el espacio de taller, una evaluación individual inicial que permita reconocer el posicionamiento de cada estudiante frente a la asignatura, la cual se realizará por medio del esquioc inicial de partida. Luego en la etapa de reconocimiento, selección de corredor en área urbana y su análisis integral, la evaluación se realizará sobre el resultado argumental que producirá esta etapa y que deberá ser presentado en taller antes de comenzar la etapa propositiva, como árbol de problemas. La segunda evaluación grupal se realizará sobre la entrega de la propuesta considerando el proceso realizado y la última consiste en la realización de una prueba escrita individual sobre los temas trabajados, que incluye reflexiones individuales de los estudiantes sobre los contenidos incorporados y la experiencia realizada.

---

---

## Bibliografía

AGOSTA, R. Problemática general del sector transporte en la Argentina. - [www.vocesenelfenix.com](http://www.vocesenelfenix.com)

AON, L. GIGLIO, L. COLA, C. (2016) Patrones Modales De Movilidad Y Desarrollo Urbano No Planificado En La Ciudad De La Plata. Gii movilidad ambiente y territorio - Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

BARBERO, J. El transporte: conceptos fundamentales - Apuntes de estudio. Buenos aires, 2013

CAPPOROSI, C – El Área Metropolitana que queremos. Experiencias en soluciones latinoamericanas en gestión urbana, transporte y movilidad. Estudios de caso. VII Bienal Internacional de Arquitectura y Urbanismo. En Revista del CAPBA, 2015.

FREAZA, N., AON L., 2011 . Una ciudad, dos modelos: Fractura del tejido urbano y social En la ciudad de La Plata. Artículo Completo Ponencia Congreso ICO-UNGS

GARCIA, R. 2006. Sistemas complejos. GEDISA, Barcelona.

HERCE VALLEJO – MAGRINYA. El espacio de la movilidad urbana- Café de las ciudades-Colección Movilidad. Buenos Aires, 2013.

HERCE, Manuel. Instrumentos de transformación del espacio urbano. Seminario URB-AI . Gestión y Control de la Urbanización. Anexo 8. 2000,

KENWORTH, J.R. 2006. The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. Environment and Urbanization, pág.18:67

KRALICH, S – Reflexiones sobre los cambios habidos en la movilidad diaria metropolitana - [www.vocesenelfenix.com](http://www.vocesenelfenix.com)

LAZO, CALDERÓN. (2014) Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana. Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. Revista EURE. Volumen 2. Septiembre de 2014.

NEWMAN P. & KENWORTHY, J. R. 1999. Sustainability and Cities: overcoming automobile dependence, Island Press, Washington DC.

---

---

RAVELLA, O. 2005-2008. UI6B-IDEHAB- Sustentabilidad urbana y dinámica de crecimiento: modelos de evaluación de patrones asociados de consumos de suelo, energía y sistemas de movilidad. Informe Parcial Proyecto UNLP 11/U054. FAU-UNLP.

RUEDA, S. 2007. Barcelona, ciudad mediterránea, compacta y compleja: una visión de futuro más sustentable. Ayuntamiento de Barcelona – pág. 87

SPOTORNO, L. Coordinación Interjurisdiccional en Regiones Metropolitanas El Consorcio de Transporte de Madrid y la Agencia de Transporte Metropolitano en la RMBA . [www.fundacionpensar.org](http://www.fundacionpensar.org) - Buenos Aires, 2012.

VAZQUEZ ANTONENA, M.- *Seguridad preventiva en la circulación por carreteras. Experiencia y tendencia internacional en el tratamiento de la accidentalidad en rutas . Ideas generales para el futuro desarrollo de una red vial segura y consistente para la Provincia de Buenos Aires. Mimeo – La Plata, 2003.*

WRIGHT P. - Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica. Publicación del II Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, Buenos Aires, 20-22 octubre 2010.

#### FUENTES DE DATOS

ADEFA. 2010. Anuario Estadístico 2010. Asociación de Fábricas de Automotores.

[<http://www.adefa.org.ar/upload/anuarios/anuario2010/index.html>]

Comisión Nacional de Regulación del Transporte –CNRT. Actualización 2005. [[www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)]

Comunicación anual 1999 de La Fédération Internationale de l'Automobile. [[www.fia.com](http://www.fia.com)]

UIB6 (2003). Encuesta Domiciliaria. La Plata. Convenio Dir. De Transporte De La Municipalidad De La Ciudad De La Plata y Unidad de Investigación 6 B Transporte y territorio – IDEHAB - FAU-UNLP.

SSPTIP- (2001) PLAN ESTRATEGICO TERRITORIAL AVANCE 2011. ARGENTINA URBANA. Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio de planificación federal de la inversión. Gobierno Nacional, CABA 2011.

---

---

vACAR-AFAR-MOTTOS. 2013. Datos Parque Automotor Argentina. Asociación Concesionarios de Automotores de La Republica Argentina, Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes y Asociación Argentina de Motovehiculos.

[[http://www.acara.org.ar/estudios\\_economicos/detalles.php?ecaAnio=2013#](http://www.acara.org.ar/estudios_economicos/detalles.php?ecaAnio=2013#)]

UITP 2002. Pasaje para el futuro: tres paradas en el desarrollo sustentable y la movilidad. Unión Internacional de Transportes Públicos [[www.uitp.com/Events/madrid/mediaroom/march\\_2003/ideas\\_es.htm](http://www.uitp.com/Events/madrid/mediaroom/march_2003/ideas_es.htm).]

---