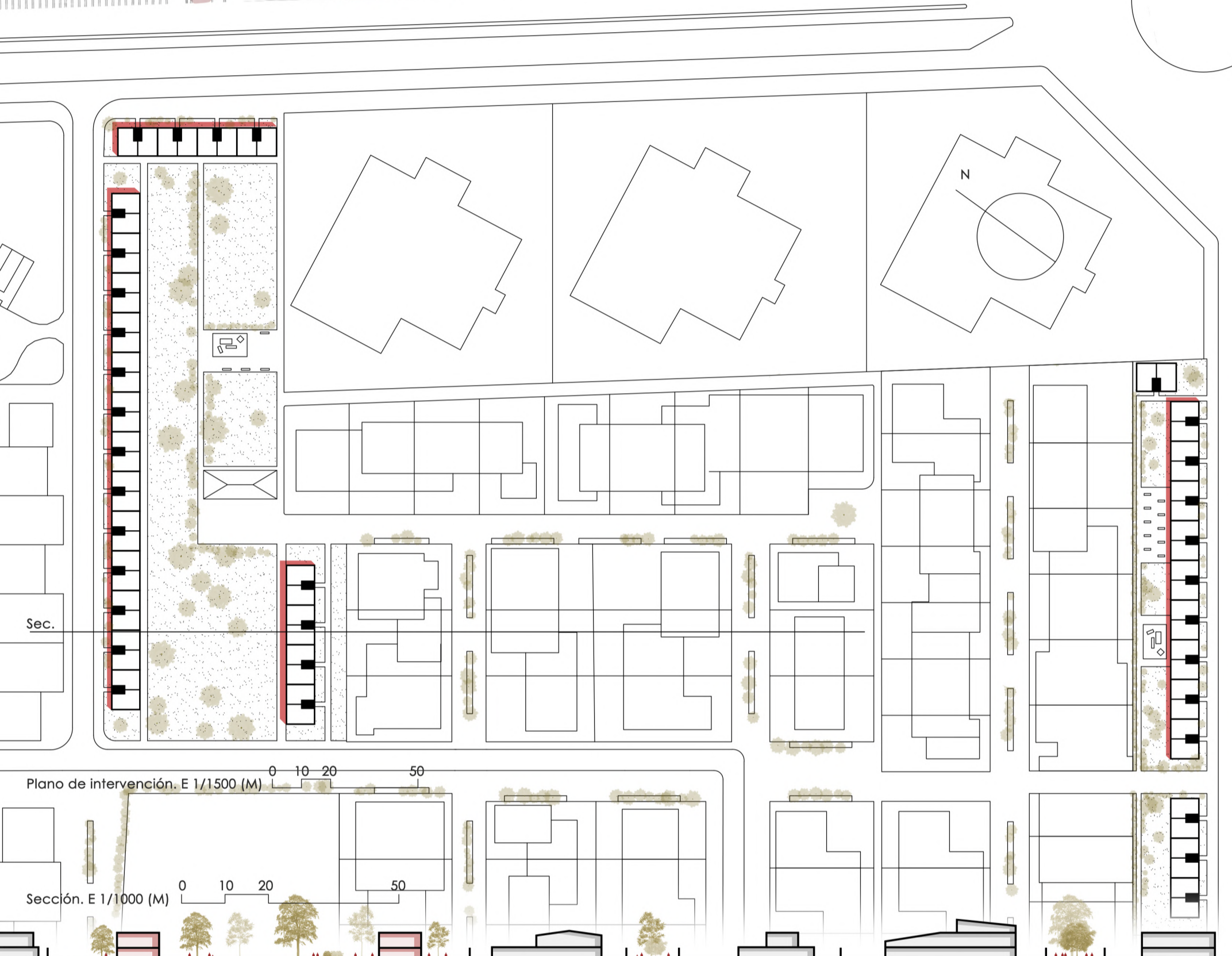
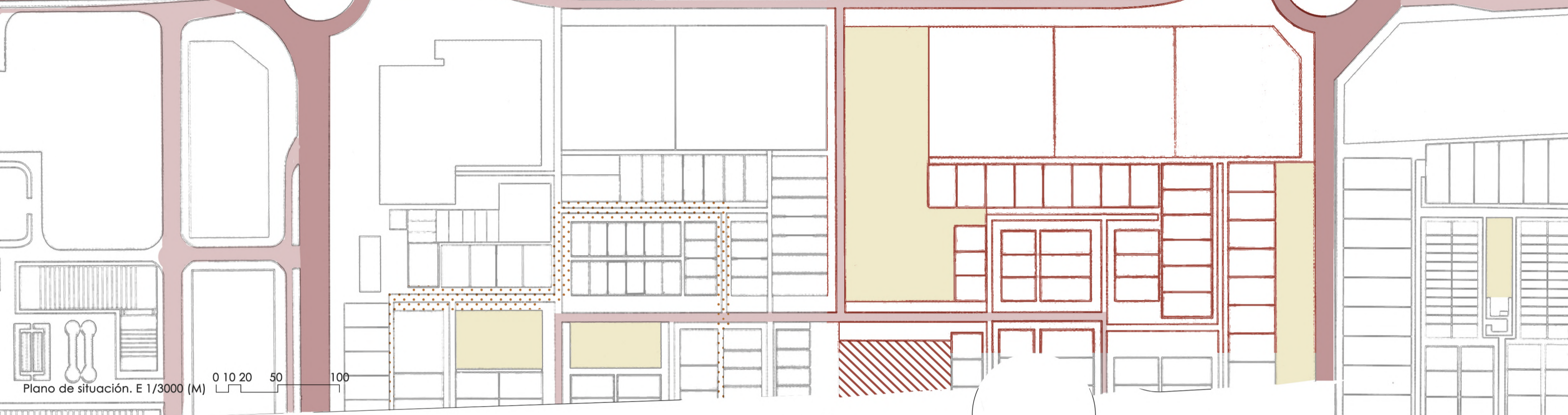


# CHANDIGARH 2050

Miguel Ángel Fernández Sevilla  
Urbanismo I  
Curso 24-25  
Grupo E  
Proyecto urbano de Intervención



- Vía sin restricción
- Vía restringida
- Vía peatonal
- Espacio verde
- Instituto
- Eje comercial

La planificación urbana de Chandigarh responde a dos problemáticas principales: la duplicación de la población y la inseguridad de los peatones, expuestos al tráfico. Para abordar estos desafíos, se plantean estos objetivos fundamentales:

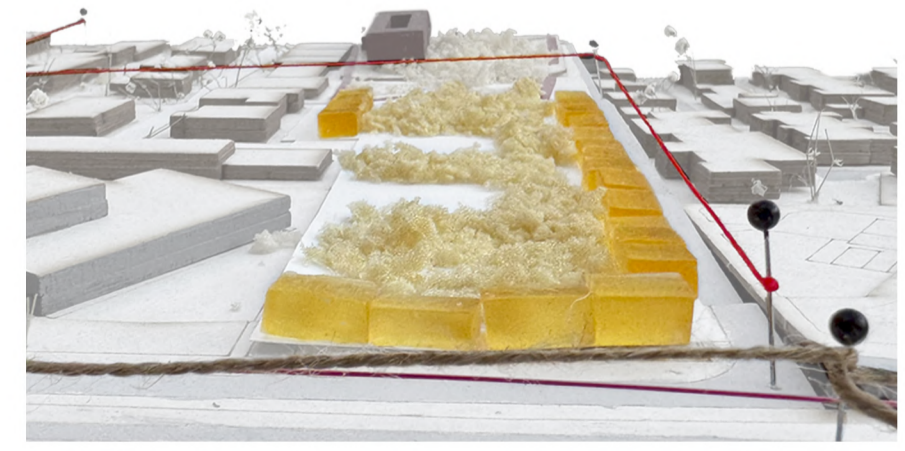
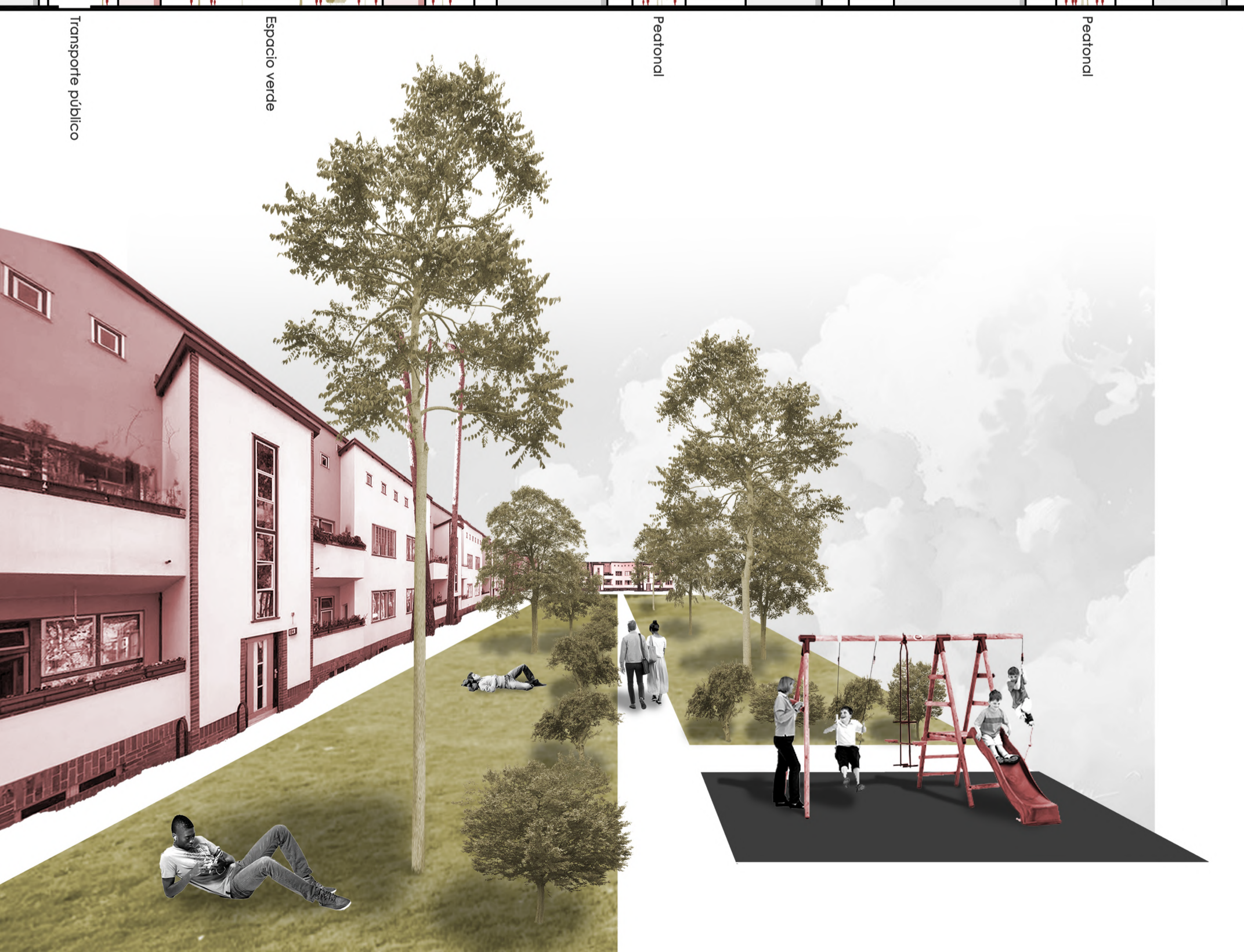
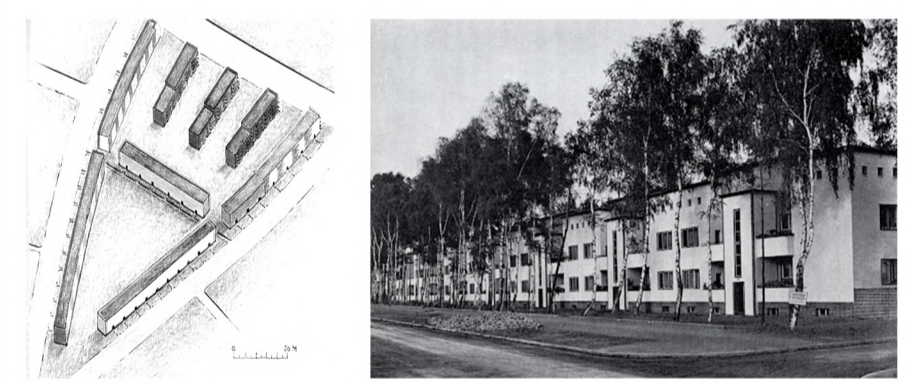
**Vivienda.** Para satisfacer la creciente demanda de residencias, se propone la rehabilitación tanto de los espacios designados administrativamente como "terrenos libres" como de las áreas verdes tipo parque. Este proceso busca establecer un equilibrio en el que los edificios no obstaculicen el espacio público, sino que este último se rediseñe para integrarse armoniosamente con las nuevas construcciones.

En este sentido, se adopta el modelo del proyecto de Bruno Taut en la colonia Onkel Toms Hütte, un conjunto de viviendas sociales de baja altura dispuestas en hileras. Este diseño promueve un entorno residencial abierto, con amplias zonas verdes y una excelente iluminación natural. Además, la orientación de las fachadas principales hacia la calle permite resguardar los espacios naturales detrás de las viviendas, generando así entornos protegidos y apacibles.

Este esquema se adapta de manera eficaz a la ciudad de Chandigarh, donde la altura predominante de los edificios es de dos a tres plantas, respetando la escala urbana y garantizando la interacción con el espacio público.

**Espacio Público.** Siguiendo el modelo antes mencionado, los edificios, ubicados junto a la vía rodada, actúan como barrera protectora del tráfico, separando el bullicio de los espacios comunes más tranquilos, destinados a la vida comunitaria.

El diseño de estos espacios públicos varía en función de su tamaño y ubicación, incluyendo parques infantiles, áreas de picnic y zonas deportivas, siempre manteniendo una estrecha conexión con la vegetación natural. Este enfoque garantiza un entorno urbano seguro, accesible y en armonía con el paisaje.



**Vías.** En el sistema viario se implementarán restricciones basadas en la estructura de vías diseñada por Le Corbusier para la ciudad. Así, las vías V1, V2, V3 y V4, que constituyen los ejes principales, mantendrán su uso sin limitaciones.

Por otro lado, las V5 y V7, arterias secundarias que atraviesan los distintos sectores, serán de uso exclusivo para el transporte público, optimizando la movilidad y reduciendo el tráfico privado en estas zonas.

Finalmente, las vías V6, que se ramifican desde las anteriores hasta alcanzar cada manzana y vivienda, experimentarán el cambio más significativo: se convertirán en vías exclusivamente peatonales. Estas serán revitalizadas con vegetación natural y mobiliario urbano, transformando los simples recorridos en espacios seguros, cómodos y agradables para los ciudadanos.