

---

## **Conectividad o Esparcimiento**

**Misuraca, Ariel; Arosa, Andrea; Andrade, Agustina Malén;  
Ferrín, Gonzalo; Schwab, Emilio; Tomasi, Francisco**  
[arielmisu@hotmail.com](mailto:arielmisu@hotmail.com); [andreaarosa@hotmail.com](mailto:andreaarosa@hotmail.com);  
[agustina.andrade@fadu.uba.ar](mailto:agustina.andrade@fadu.uba.ar); [gonzalo.ferrin@fadu.uba.ar](mailto:gonzalo.ferrin@fadu.uba.ar);  
[emiliop.schwab@gmail.com](mailto:emiliop.schwab@gmail.com); [tomasi.francisco@gmail.com](mailto:tomasi.francisco@gmail.com)

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Instituto de Espacialidad Humana. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Línea temática 2. Palabras, categorías, método  
(Términos clasificatorios, taxonomías operativas)

### **Palabras clave**

Morfología urbana, conectividad, esparcimiento, borde, tensiones.

### **Resumen**

El presente trabajo tiene inicio y es parte de la investigación del Ubacyt interdisciplinario “Tensiones socio-espaciales en situaciones de borde entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el primer anillo del conurbano Bonaerense: políticas, proyectos e intervenciones para el desarrollo con inclusión”.

Algunos integrantes del equipo desarrollamos como centralidad de nuestra investigación las Tensiones Morfológicas del Hábitat, y en ese camino la transformación espacial casi permanente a lo largo de su historia y por consiguiente las modalidades de hábitat de la Avenida General Paz y su contexto.

Un breve recorrido histórico pone de manifiesto la intensa transformación del borde Gral. Paz, que en

su origen fue creada como una avenida parque de circunvalación cerrando la constante expansión de la ciudad a fines del siglo XIX.

### Contextos históricos

En 1887 la Ley 2089 anexa a la antigua Ciudad de Buenos Aires los partidos bonaerenses de Belgrano y San José de Flores e indica la necesidad de construir un camino límite de 100 metros de ancho. Por este motivo Pablo Plot (por nación) y Luis Silveyra (por provincia en 1888 promueven la rectificación de dicho camino proyectando el bulevar de circunvalación con los correspondientes canjes de tierras entre la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires. (Figuras 1 y 2).

***Figura 1. Superposición del plano de 1888 de la ciudad de Buenos Aires, los Partidos Bonaerenses y el delineado de la posible avenida de circunvalación; y el trazado urbano actual.***



Producción propia.

*“En 1887 se decide la separación y en 1888 se hacen los deslindes. Pero la obra no se concretó rápidamente. En 1904 se aprobó una ley que declara a su traza ‘tierra de utilidad pública’, para expropiar todo en el terreno por donde iba a pasar la avenida. La Municipalidad fue la encargada de hacer expropiaciones. Como era una zona de chacras, hubo muchos litigios y juicios. Fue todo muy lento”*

*“En 1932 cambia el Gobierno y se crea la dirección de Vialidad Nacional, que fue la encargada de hacer la construcción y de terminar con todos los juicios de expropiación. De esa manera, se empezó a construir la General Paz el 8 de junio de 1937”*

Susana Boragno, historiadora en un reportaje Radio Arinfo.

<https://www.arinfo.com.ar/nota/09223/la-historia-de-la-avenida-general-paz.html>

**Figura 2. Perspectiva de anteproyecto de la avenida parque. El diseño vial y paisajístico de la Avenida General Paz.**



Dirección Nacional de Vialidad, 1938.

Desde el crecimiento de sus especies arbóreas y la recualificación del tejido de borde en el inicio, la densificación poco tiempo después, la pérdida de cruces a un mismo nivel (rotondas), la presencia creciente de puentes, el ensanchamiento del tramo norte de la avenida desde Ruta Panamericana hasta Av. Lugones, la inclusión de nodos multiniveles, el ensanchamiento del tramo entre Puente la Noria y ruta Panamericana, la demolición de los puentes de piedra con arcos semicirculares, la deforestación que incluyó el intento de trasladar especies arbóreas en las pocas áreas verdes.

En la actualidad esa avenida parqueada y con frondosa arboleda devino en una autopista de circulación sin interrupciones, de velocidad media/alta y con la función principal de la conectividad.

Convirtieron a una avenida parque que intentaba constituirse en un borde de intercambio entre CABA y la Pcia. de Buenos Aires encadenada de espacios verdes utilizados por los vecinos como áreas de esparcimiento, en una autopista urbana de circulación medio/alta con nodos superiores o inferiores a la autopista conformando un borde separador de los dos márgenes mencionados.

*La General Paz era “un espectáculo”, era motivo de atractivos:  
“Fue una obra espectacular. La gente iba a hacer camping, llevaba el mate,  
hacía caminatas los fines de semana. Fue como un pulmón para la Ciudad”.*

*Susana Boragno, historiadora en reportaje Radio Arinfo*

Hace 70 años la avenida era la atracción de familias que los fines de semana buscaban el descanso y la diversión al aire libre, hoy el automóvil conforma el paisaje principal; las áreas verdes se transformaron con el gris del hormigón y el pavimento separando los márgenes de provincia y CABA cuando antes era el lugar de encuentro. (Figura 3)

**Figura 3. Collage de imágenes del siglo XX del paisaje urbano de la Avenida General Paz.**



Producción propia

Con el objetivo de generar proyectos que estimulen la inclusión socio-espacial de ambos lados del borde el desafío proyectual es lograr la hibridación entre ambos conceptos en este caso extremos, *“la conectividad y el esparcimiento”*.

### **Lecturas y diagnósticos**

Siendo la tensión entre la conectividad y el esparcimiento parte importante de nuestro diagnóstico del borde, es objetivo la búsqueda proyectual de propuestas que tiendan a la búsqueda del equilibrio entre dichos extremos ya que hemos detectado al menos cuatro manifestaciones.

A) Situaciones en las cuales la avenida General Paz se conforma directamente como barrera a nivel circulación, impidiendo totalmente el paso de un margen

---

al otro. Esta situación, en contraposición, no genera una interrupción a nivel paisaje, manteniendo un nivel uniforme.

B) Situaciones en las cuales la avenida General Paz se ve atravesada por puentes, siendo traspasable solo con automóviles, p deteriorando el paisaje urbano original y generando espacios "residuales" bajo los mismos, cuya refuncionalización resulta compleja.

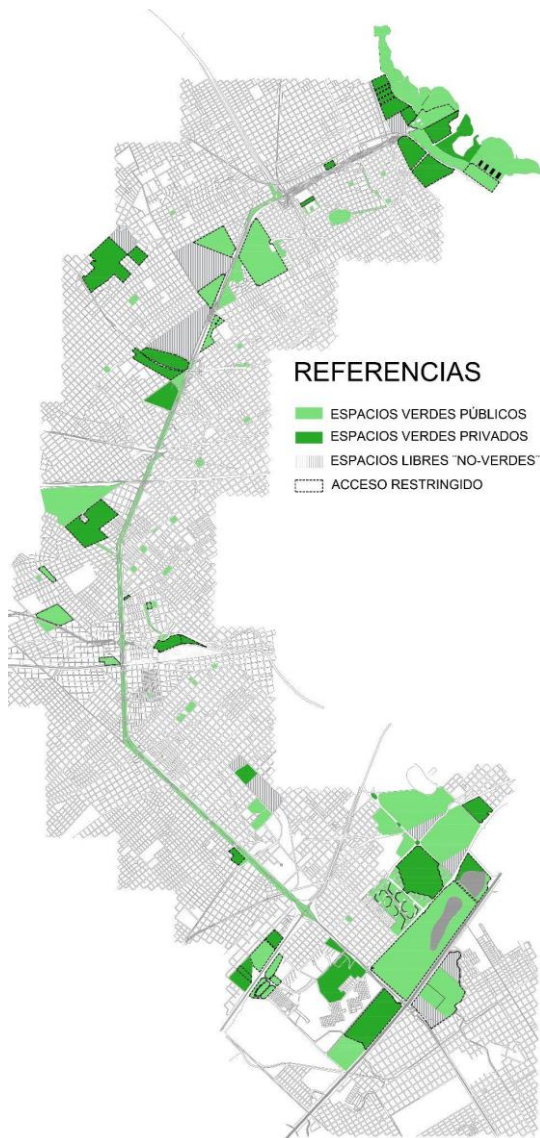
C) Situaciones en las cuales la avenida General Paz se encuentra a un nivel inferior a ambas márgenes urbanas y no presenta cruces de ningún tipo. En donde es necesaria la recuperación de la integración entre márgenes

D) Situaciones en las cuales la avenida General Paz se encuentra a nivel superior al trazado urbano. Si bien en estos lugares la integración en más factible, en su gran mayoría los cruces no coinciden ortogonalmente con los trazados urbanos de los márgenes.

Hemos mapeado los espacios verdes existentes de ambas márgenes de la Av. General Paz y su entorno próximo, dando cuenta de las diferentes características de los mismos y de su calidad y extensión espacial, identificando los sectores disponibles para su intervención proyectual. Y para ello los dividimos en:

- Espacios Verdes Públicos: espacios verdes de propiedad pública
- Espacios Verdes Privados: espacios verdes de propiedad privada
- Espacios libres No-verdes: aquellos que podemos considerar como "espacio libre", que han sido ocupados casi en su totalidad por un solado o equipamiento, continuando el gris del hormigón.

**Figura 4. Mapeo de posibles áreas de intervención de acuerdo a sus cualidades, propiedad y acceso**



Producción propia.

De una lectura de la imagen producida se evidencia claramente que la Avenida General Paz, si bien ha perdido su identidad de avenida parque en pos de autopista y vía de circulación, sigue articulando pequeños espacios verdes residuales y de transición entre la autopista de alta velocidad y las colectoras.

Las pocas plazas barriales en el margen de CABA, en contraste con la carencia de ellas en el sector de Provincia, hace más notoria la necesidad de la vuelta a la avenida parque con sectores de esparcimiento.

En ambos extremos del recorrido observamos las mayores áreas verdes, la aparición de tierras ganadas al río y clubes privados conforman un paisaje híbrido para el esparcimiento en la zona norte y en el extremo sur, llegando al Riachuelo, la aparición de los más grandes espacios verdes correspondiente al Autódromo, el Parque Roca y el Parque Indoamericano.

### **Ideas y propuestas para el borde Gral. Paz**

Proponemos orientar un conjunto de ideas proyectuales a través de sistemas de piezas urbanas que implementadas en conjunto resuelvan este dilema, delineando una serie de estrategias para la elaboración de un plan integral para el borde Gral. Paz que admita la implementación a diferentes escalas, consolidando una nueva impronta, rejerarquizando y recuperando el imaginario urbano.

Estos sistemas de piezas al ser similares, estar sintácticamente agrupados y espacialmente definidos los nominaremos "Organizaciones Urbanas" y que promoverán el fortalecimiento y la recuperación de espacios de esparcimiento, desalentar la desintegración urbana promoviendo las continuidades de las trazas geométricas principales, tematizando el borde desde la idea de ensanchamiento conceptual y logrando una aproximación al concepto de "Avenida Parque" promoviendo una infraestructura social con hábitat mixto.

Para ello, estamos proponiendo la articulación de cuatro organizaciones urbanas:

1. Organización urbana de áreas de esparcimiento
2. Organización urbana de equipamientos articulatorios
3. Organización urbana de cruces tematizados
4. Organización urbana de plazas o rotondas integradoras