
Interrupción y Continuidad

Misuraca, Ariel; Arosa, Andrea; Andrade, Agustina Malén;

Ferrín, Gonzalo; Schwab, Emilio; Tomasi, Francisco

arielmisu@hotmail.com; andreaarosa@hotmail.com;

agustina.andrade@fadu.uba.ar; gonzalo.ferrin@fadu.uba.ar;

emiliop.schwab@gmail.com; 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, Interrupción, continuidad, borde, geometrías.

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 de los trazados urbanos

Previo al trazado de la Avenida de Circunvalación, el crecimiento de la mancha urbana del pujante Municipio de Buenos Aires continuaba el trazado ortogonal propuesto por las Leyes de Indias ordenadas por la Corona Española en relación al planeamiento y colonización de América.

Mientras que el territorio rural aledaño y el delineado de las chacras tomaba como línea de determinación la perpendicularidad al curso de agua del Río de la Plata, el epicentro urbano más tarde llamado barrio de Belgrano, se desarrolla alrededor del camino Real al norte (actualmente avenida Cabildo), en otro sector de la ciudad, en este caso el sur, la perpendicularidad será con el Riachuelo y el barrio de Flores sobre el camino real al oeste (actual avenida Rivadavia).

Desde 1880 y a partir de la sanción de la Ley 1029, Buenos Aires se convertía en la Capital de la República y se la ponía bajo control federal directo:

“(...) la ciudad necesitaba mostrarse y tener el respaldo de una infraestructura urbana que estuviera a la altura del resto de las urbes internacionales.” (1)

Resultaba imprescindible entonces, la conformación de una metrópoli y el delineamiento de un perfil acorde a su simbólico poder nacional.

“En el 1887 se trazó el nuevo límite y se consensuó que la superficie incorporada a la ciudad absorbiera los municipios de San José de Flores y Belgrano, pero aun así solo el 10% del total estaba urbanizado (Caride, 1999)” (2)

El nuevo límite trazado en las lejanías, permitía que el proceso de expropiación de tierras sea más sencillo, pero fue recién en el año 1904 y a través de la Ley Nacional 4506 que se comenzó con la expropiación de los terrenos en manos de la Capital Federal.

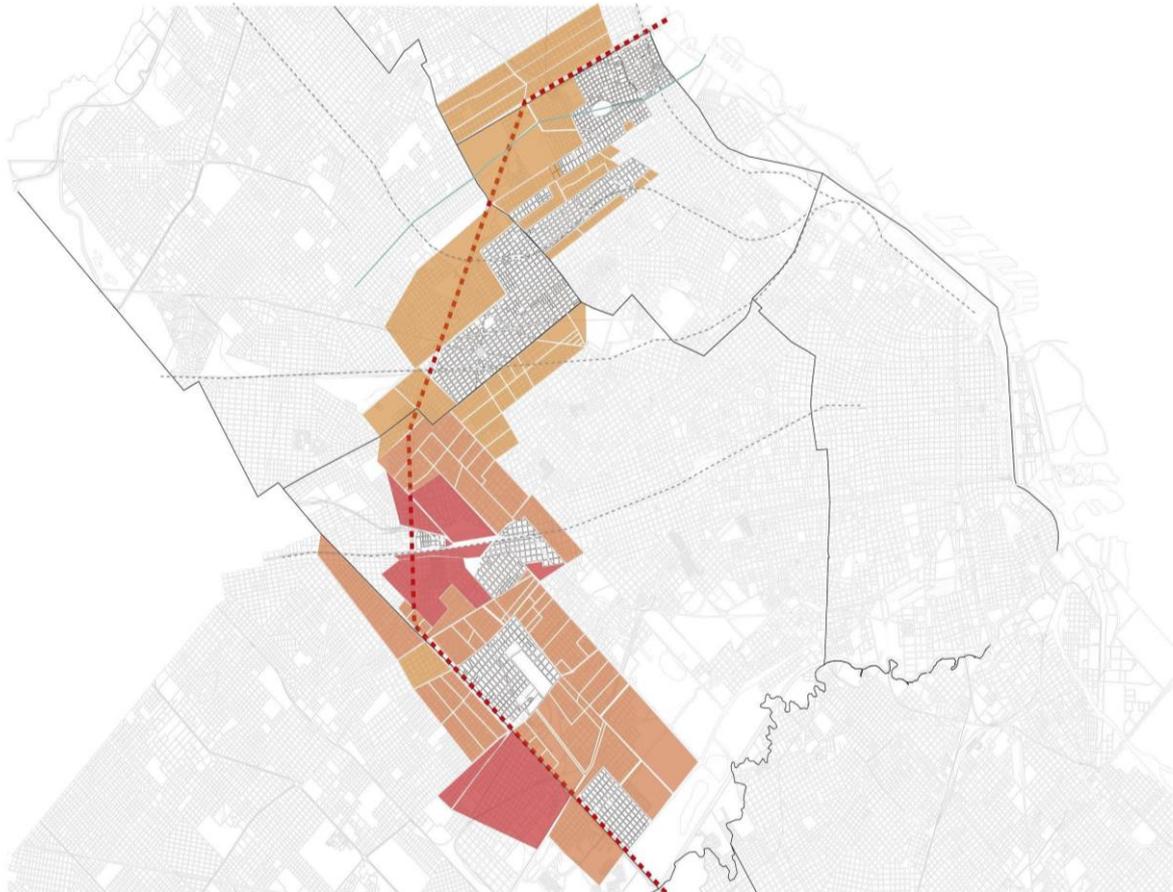
Una comisión municipal creada para trazar las líneas rectoras del territorio apenas delineado decide proyectar el Plano Oficial de la Capital Federal en donde primaba una grilla cuadrículada uniforme para todo el territorio, de manera homogénea los sectores nuevos se asemejarían a los ya consolidados.

Geometrías de la determinación y yuxtaposiciones, una configuración de 50 años

Para trazar la futura Avenida de Circunvalación, Pablo Blot y Luis Silveyra, dibujan en 1888 un plano tomando como referencia al Río de la Plata y el Riachuelo como límites naturales. Se amojonan los tres puntos de unión de los cuatro segmentos que conforman la polilínea aproximándose al arco de circunferencia de la actual Av. Gral. Paz.

Invariablemente la geometría de cierre se yuxtapone a la geometría de los loteos interiores de las chacras existentes constituidas con otros criterios, seccionando una porción de territorio del lado de provincia y otro del lado de la recién constituida Capital del país. El partido de San José de Flores y Belgrano quedan segmentados cediendo parte del territorio a la provincia y San Martín cede tierras a la Ciudad de Buenos Aires.

Figura 1. Superposición del re dibujo del mapa de 1880 del trazado urbano de las Chacras con el Trazado urbano actual de la Ciudad de Buenos Aires y recorte de los municipios linderos. El color de las chacras responde a la dirección tomada en relación al Río de la Plata al norte y Riachuelo al sur



Producción propia

Como indica Valeria Gruschetsky en su escrito “Construir la frontera de la Capital Federal”:

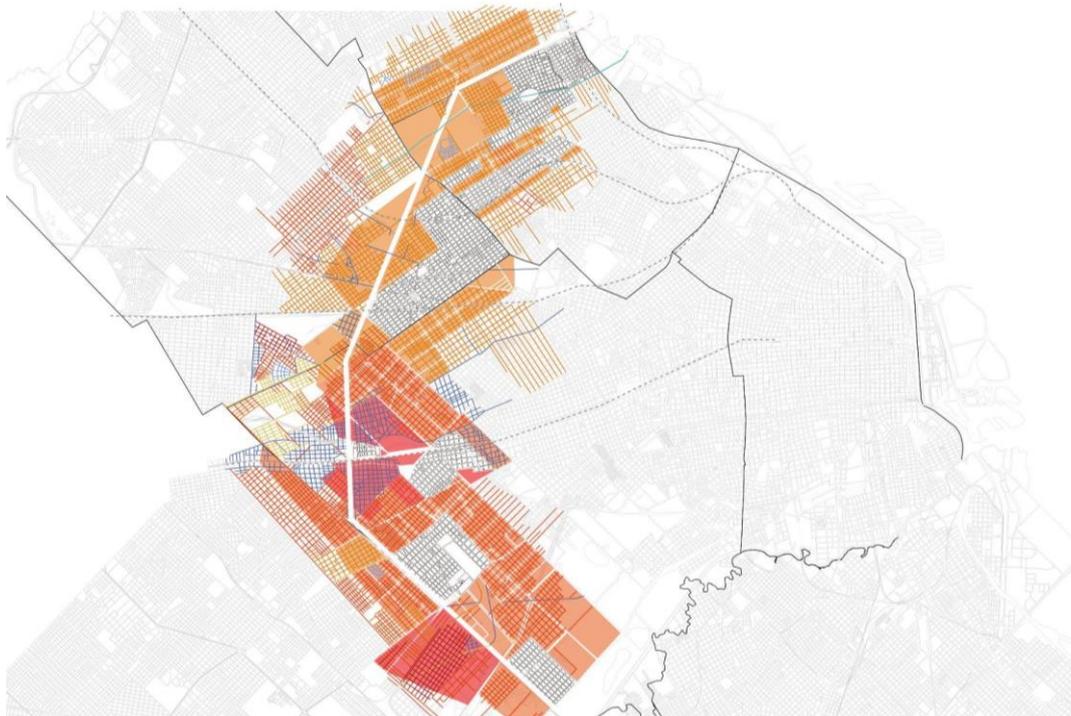
La distancia entre el antiguo límite de la capital y el nuevo, proyectado como “boulevard de circunvalación” era, en promedio, de entre 10 y 12 kilómetros de terrenos vacantes, excepto en algunos sitios precisos, como los alrededores del actual Parque Saavedra (...) la cuadrícula se extendía hacia el este del parque, aunque las referencias indican que se trataba aún de manzanas sin edificar o de pequeñas chacras beneficiadas por el arroyo Medrano. (3)

Demarcado el límite jurídico-político no solo se consolida la Capital Federal, sino también el Gran Buenos Aires y es a mediados de la década del 20 que el crecimiento de industrias nuevas y viejas (como las del margen sur del Riachuelo en La Boca) y el desarrollo del transporte automotor ponen en agenda la construcción de la Avenida, que quedaría a cargo de la recién creada Dirección de Vialidad Nacional a través de la Oficina del Proyecto de la Avenida Gral. Paz.

Una vez determinada la traza de la Av. Gral. Paz y completados los tejidos de CABA y provincia, podemos leer que las geometrías del sector norte y sur manifiestan una sintaxis ortogonal y paralela a la avenida, mientras que en el sector medio las geometrías manifiestan una oblicuidad pronunciada a la misma.

La estética urbana resultante consolida en ambos extremos la noción de frente urbano, mientras que en el sector central la lectura de fragmentación del amanzanamiento queda expresado por la presencia de manzanas atípicas (triangulares, trapezoidales y pentagonales).

Figura 2. Superposición del rediseño del mapa de 1880 del trazado urbano de las Chacras con el Trazado urbano actual de la Ciudad de Buenos Aires y recorte de los municipios linderos. Trazado naranja corresponde a la perpendicularidad de las chacras y el trazado azul a la perpendicularidad a los segmentos centrales de la Gral. Paz



Producción propia

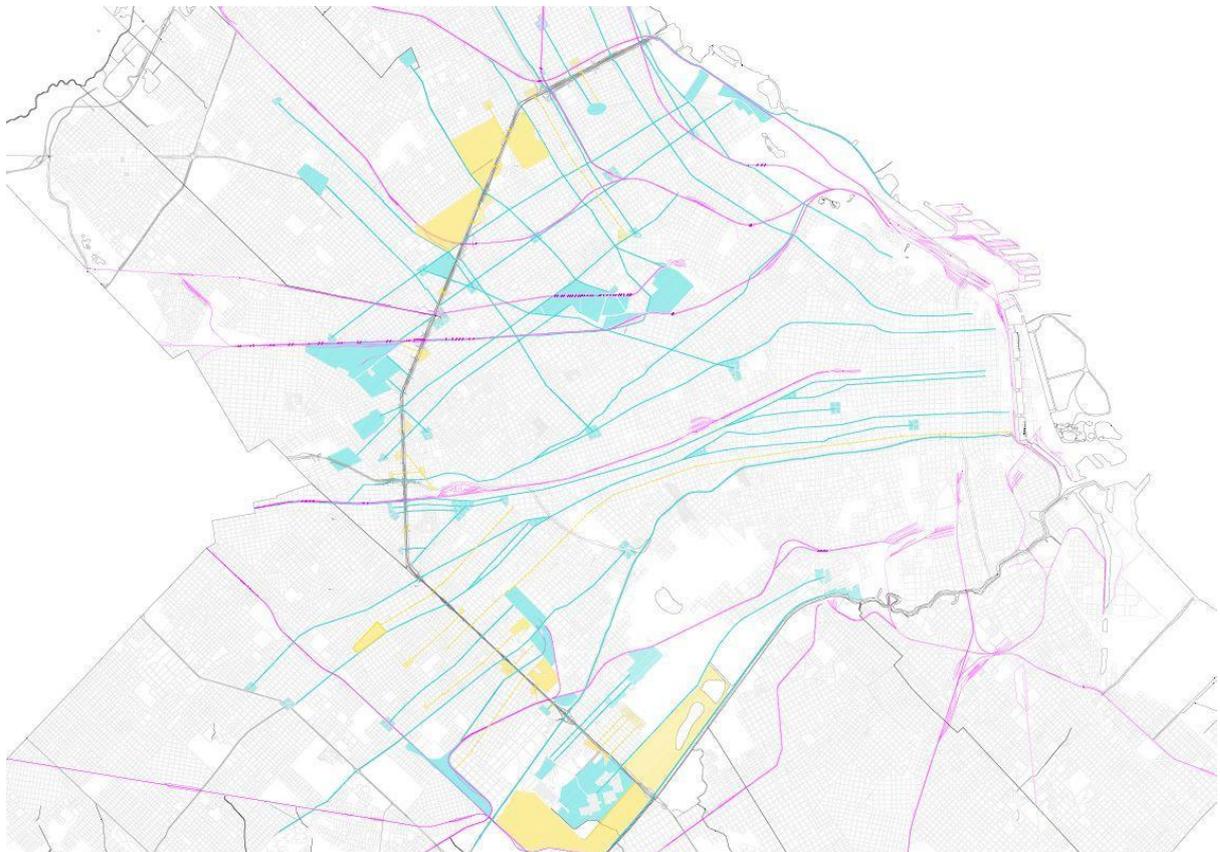
Permeabilidad del borde

La Avenida Parque que presentaba cruces a un mismo nivel, más tarde se convirtió en una autopista con cruces y nodos a distintos niveles.

Esta cicatriz de casi 100m de ancho, que en momentos divide sectores de un mismo tejido y en otros separa tejidos independientes, haciendo aún más difícil un vínculo entre ellos, contiene un total de apenas 74 cruces en sus casi 25km. de extensión. Entre ellos, 7 cruces ferroviarios, 40 vehiculares/peatonales (conteniendo los cruces de las autopistas Dellepiane, Acceso Oeste y Acceso Norte) y 27 cruces exclusivamente peatonales.

Estos cruces a su vez se encuentran limitados en su extensión a ambos márgenes por geometrías del trazado de borde que permiten o limitan en mayor o menor medida la vinculación de ambos márgenes.

Figura 3. Continuidades a través de la Av. Gral. Paz a partir de sus cruces. En magenta continuidades ferroviarias, cian continuidades vehiculares y amarillo continuidades exclusivamente peatonales. Se indican a ambos márgenes las geometrías que limitan a cada una



Producción propia

En la organización urbana de los cruces podemos ver segmentos de 400m, 500m, y en algunos casos más de 800m sin posibilidad de cruzar el borde. Estos son barrios casi enteros que quedan inconexos de su entorno inmediato más allá de la Av. Gral. Paz. El resultado es la segregación urbana que afecta al ámbito social, político, económico y cultural.

Otro aspecto importante en el carácter limitante del borde es la propia topografía de la Avenida. Ya sea a nivel de su entorno, elevada o soterrada, genera diferentes situaciones de borde. Detectamos así tres gradientes de permeabilidad:

- En los tramos donde la avenida se encuentra a nivel de sus márgenes, la desintegración entre ambos lados es total, mientras que el paisaje urbano se mantiene uniforme. Los cruces en estos tramos sólo pueden efectuarse por medio de puentes (vehiculares, peatonales, mixtos o ferroviarios). Las intrincadas escaleras o rampas de los puentes peatonales muchas veces desvían la continuidad de la circulación. El caso de los puentes vehiculares o ferroviarios es igual de complejo además de la conformación de espacios “residuales” bajo los mismos, difíciles de aprovechar o integrar al resto de la ciudad mediante algún uso y, en situaciones de poco mantenimiento, fomentan a largo plazo la ocupación informal.
- En los sectores donde la avenida se encuentra elevada de su entorno la problemática del borde se encuentra en los grandes paredones que genera delante de los frentes urbanos, en muchos casos barriales, que se ven afectados por la espacialidad de una calle angosta. Los cruces en estos casos varían según la escala de cada uno, desde pequeños túneles por debajo de la avenida hasta situaciones de mayor amplitud en las que la avenida genera un puente sobre la continuidad del tejido urbano.
- Por último, en los tramos donde la avenida se encuentra bajo el nivel de su entorno el límite circulatorio es total, aunque no se genera una interrupción visual fomentando una continuidad aparente. Los cruces en estos tramos suelen ser a nivel del tejido urbano conformando puentes por arriba de la Gral. Paz, sin generar espacios residuales y logrando un mayor grado de continuidad.

Lecturas y conceptos para desarrollos proyectuales

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, re jerarquizando y recuperando el imaginario urbano. Para ello, estamos proponiendo una serie de lineamientos

- Equilibrios espaciales entre la longitudinalidad y la transversalidad
- Infraestructura social para promover el hábitat mixto
- Desalentar la desintegración urbana promoviendo las continuidades de las trazas geométricas principales

- Tematizar el borde desde la idea de ensanchamiento conceptual
- Fomentar la continuidad del trazado urbano a partir de nuevos cruces y permeabilidades del borde

Estos conceptos serán abordados a través de estrategias proyectuales planteadas con la herramienta gráfica llamada Organizaciones Urbanas, en orden de pensar un único proyecto de borde integral vinculando la escala Barrial con la escala Metropolitana.

1. Organización urbana de equipamientos articuladores
2. Organización urbana de cruces tematizados
3. Organización urbana de plazas o rotondas integradoras
4. Organización urbana de conectividad integrada

Citas y referencias bibliográficas

Montserrat Fábergas, F. (1) (2) “La General Paz. Delimitación política del territorio para la nueva capital de la república”
Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.
Programa Interdiseño para el Desarrollo Sustentable.
Gruschetsky, V.(3) Construir la frontera de la Capital Federal (1887-1941)
Anales del IAA, 47(2), 189-203. Consultado el (25/06/2021)
pag 192 - Referencia 4 pág 195
(2017). en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/249/422>
Gruschetsky, V. - Ballent, A. 2017. La avenida General Paz. Infraestructuras de movilidad urbana, expertos y política en Buenos Aires (1887- 1941)
Tesis de doctorado de Historia Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina. Dirección Nacional de Vialidad - La Avenida General Paz, República Argentina. Buenos Aires 193.