

Retiros por Código Urbanístico en la ciudad de Buenos Aires

Líneas de edificación particularizadas que generan
nuevos "no espacios" urbanos



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires
Año 2019

Cátedra Dra. Arq María Marta Lupano



Ariel Gitlin

ÍNDICE

MEMORIA DE INVESTIGACIÓN	34
OBJETIVO DEL ESTUDIO	34
INTRODUCCIÓN	35
ANTECEDENTES	35
LA LÍNEA DE EDIFICACIÓN PARTICULARIZADA	38
ESTUDIO DE CASO	42
CONCLUSIONES	52
FUENTES CONSULTADAS	53
AGRADECIMIENTOS	53
ANEXO	54

MEMORIA DE INVESTIGACIÓN

El tema de la investigación surgió como una inquietud a partir de los análisis realizados en los trabajos prácticos 1 y 2 dónde, a través del estudio del área de la zona de Almagro, detecté que las nuevas edificaciones que se estaban realizando sobre la calle Bulnes no se encontraban sobre el frente de la línea de edificación, como las demás construcciones, sino que se retiraban. No parecía una casualidad que todas las obras nuevas tuvieran esa particularidad.

Así fue como comenzó la búsqueda de la razón de estos retiros hasta llegar a las normas del código de edificación y código urbanístico (anteriormente código de planeamiento urbano) donde se encuentra la lista de las calles afectadas por la "Línea de Edificación Particularizada".

El primer paso fue buscar información sobre la historia de los retiros y ensanches de calles y avenidas que hubieran tenido lugar en la ciudad de Buenos Aires.

A su vez, analicé la lista de vías que fueron y son afectadas por la "Línea de Edificación Particularizada", recabando la mayor información posible sobre éstas.

Luego de tener la totalidad y haber analizado las calles afectadas por los ensanches, estudié en qué estado se encuentran esos ensanches hoy en día y evalué cuáles son las situaciones que generan esos retiros en el espacio urbano.

OBJETIVO DEL ESTUDIO

En mi caso, el objetivo de la investigación se concentra en analizar las situaciones que generan las "Líneas de Edificación Particularizadas" en la trama de la ciudad de Buenos Aires y especialmente en la vida cotidiana de los vecinos en aquellos nuevos espacios que surgen al retirarse las edificaciones de su antigua Línea de Edificación, obteniendo, a su vez, desfases entre las viejas y las nuevas construcciones.

También entender por qué y cómo se eligieron las vías a ensanchar y cuáles fueron sus avances.

INTRODUCCIÓN

"El tráfico es uno de los problemas urbanos más importantes que se presentan en las grandes ciudades. El crecimiento horizontal y vertical y el número de habitantes que viven y circulan en ellas obligan al estado a replantearse la planificación de la ciudad.

La determinación de los tipos de transportes y la apertura y ensanche de calles aparecían como las soluciones frente a las nuevas necesidades que adquiría el espacio metropolitano. En este sentido, los problemas de circulación, particularmente en el área céntrica, con calles demasiado angostas para soportar el nuevo caudal del tránsito - vehículos particulares y públicos y peatones-, se convertían en el principal argumento para llevar adelante la reforma y renovación del centro de la ciudad de Buenos Aires."¹

Los ensanches de calles en la ciudad de Buenos Aires se remontan a principios de siglo XIX, cuando la ciudad de Buenos Aires comenzaba a tener un ritmo marcado del crecimiento de su población, y los límites de la ciudad se iban expandiendo constantemente. Como parte de este crecimiento, era necesaria la creación de avenidas y arterias para poder satisfacer la demanda del traslado de dicha población.

En 1822, el gobierno de Bernardino Rivadavia decretó que se convirtieran en avenidas de 30 varas de ancho (26 m) a las que hasta ese momento eran calles: Corrientes, Córdoba, Santa Fe, Belgrano, Independencia y San Juan.

Casi un siglo después, en 1910, por una ordenanza municipal del intendente Joaquín Samuel de Anchorena, se dispuso el ensanche de estas calles, de manera que a partir de ese año las construcciones debían comenzar a levantarse siguiendo una nueva línea de edificación.

Recién en 1931 se realizó la expropiación de los lotes que no se encontraban retirados en estas calles, para así concretar los ensanches decretados en el gobierno de Rivadavia.

ANTECEDENTES

Como parte del análisis sobre las "Líneas de Edificación Particularizadas" que planificaron los ensanches de calles de la ciudad de Buenos Aires, voy a hacer una breve mención sobre aquellos ensanches históricos que se realizaron en la ciudad.

Avenida Santa Fe



Permaneció como calle angosta en el centro de la ciudad, desde Avenida Callao hasta Plaza San Martín.

Recién en diciembre de 1904 una ordenanza municipal reglamentó su ensanche en el tramo céntrico. El primer sector fue desde la calle Libertad hasta Esmeralda, en el año 1913, y en la década de 1930 desde Libertad a Callao.

¹Gruschetsky, Valeria Ana (UBA / UTDT). (2007). La calle Corrientes: el largo camino de su ensanche, el resurgimiento del tema. 1928-1932. XI Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.



Avenida Córdoba



El ensanche del tramo de Callao a Alem se fue realizando por etapas, finalizándose en 1945.

Avenida Corrientes



Trabajos de demolición de los edificios de la calle Corrientes (1935). Archivo Fotográfico, Secretaría de Planeamiento

En 1931 comenzaron las obras para su ensanche, concluidas en 1936. La calle dejó entonces de ser angosta demoliéndose edificaciones que estaban en la vereda norte. La primera cuadra elegida fue la que se extiende entre las calles Uruguay y Paraná.

El ensanche se completó en 1936, al celebrarse el cuarto centenario de la primera fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza. La cuadra donde se trazó la Avenida 9 de Julio, fue demolida por completo, incluida la iglesia de San Nicolás. En su lugar se construyó el ícono de Buenos Aires: el Obelisco.

La Avenida Corrientes volvió a sufrir varias modificaciones en el ancho de su calle útil para el tránsito. Desde el 2003 al 2005 se ensancharon las veredas de 3,5 m a 5 m reduciendo un carril para automóviles. En el año 2009 el ensanche de las veredas se extendió desde la zona de Pueyrredón hasta Callao, y continuó hasta que en el 2018 llegó a la calle Florida. Los carriles vehiculares se redujeron de 6 a 4, y se ampliaron las veredas en 2,80 metros por lado.

La última modificación se terminó este año 2019, entre Callao y Cerrito, partiendo la avenida con un bulevar con vegetación en el centro, 2 carriles para transporte público a la derecha, y 2 carriles para vehículos particulares a la izquierda, que todos los días de 19hs a 02hs se transforma en peatonal.

Avenida Belgrano



Esta fue una calle angosta, hasta que a fines de la década de '30 finalizó el ensanche, y quedó la Avenida Belgrano como hoy la conocemos.

Avenida Independencia



Como las demás, fue una calle angosta hasta la década del '30. Sin embargo, en el tramo entre la Avenida Entre Ríos y el río, Independencia continuó siendo una calle angosta hasta la década de 1970.

Avenida San Juan



Fue una calle angosta hasta la década del '30. Sin embargo, en el tramo entre la Avenida Entre Ríos y San Juan, continuó siendo una calle angosta hasta la década de 1970.

Avenida del Libertador



Fotografía Google Street View

Entre los años 1960/70 se construyó el túnel bajo las vías del Ferrocarril Mitre y se realizó el ensanche de la que hasta ese momento era la calle Blandengues, continuando así la Avenida del Libertador desde la salida de este nuevo túnel (calle La Pampa) hasta Monroe, ya que después de esta última arteria era ancha.

Por dicho ensanche, una de las propiedades afectadas fue el Instituto Santa Ana, que perdió el 60 por ciento de su edificación y debió reconstruir una nueva fachada.

LÍNEA DE EDIFICACIÓN PARTICULARIZADA

El listado actual de las vías afectadas a Línea de Edificación Particularizada se encuentra en el Código de Planeamiento Urbano del año 1977 -aunque algunas eran anteriores- que recopila un conjunto de ordenanzas municipales, decretos y resoluciones que aprobaban la realización de los ensanches en cada una de las calles.

En el Código Urbanístico actual, aprobado en diciembre del 2018:

5.4. Vías con L.E. Particularizadas

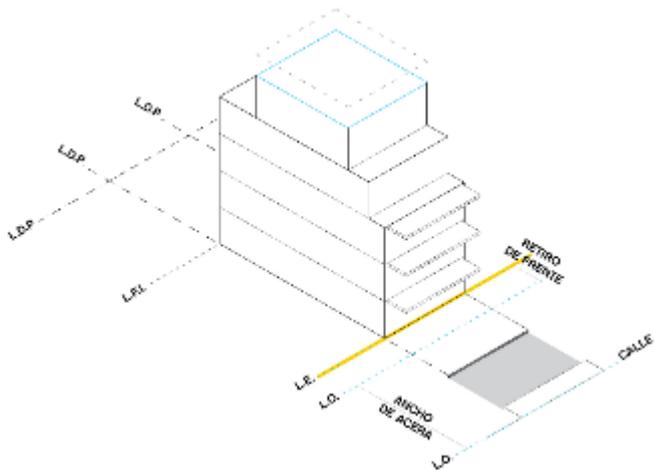
En las nuevas construcciones que se ejecuten con posterioridad a la afectación de L.E. Particularizada con frente a las calles enumeradas en el Cuadro N° 5.4 deberá respetarse el retiro de frente al eje de calle que en el mismo se indica.

La franja de terreno comprendida entre la L.O. y la L.E. resultante del retiro previsto deberá ajustarse a lo dispuesto en el artículo 4.3.1 de este Código.

*Cuadro N° 5.4 Vías con L.E. Particularizadas
(ver anexo 1)*

6.4.1.1. Línea Oficial de Edificación (L.E.)

La edificación frentista a las vías públicas comprendidas en el Listado "Vías con Líneas Oficiales de Edificación Particularizadas" del Título 5 deberá respetar los retiros de frente con respecto al eje de calle que allí se indican.

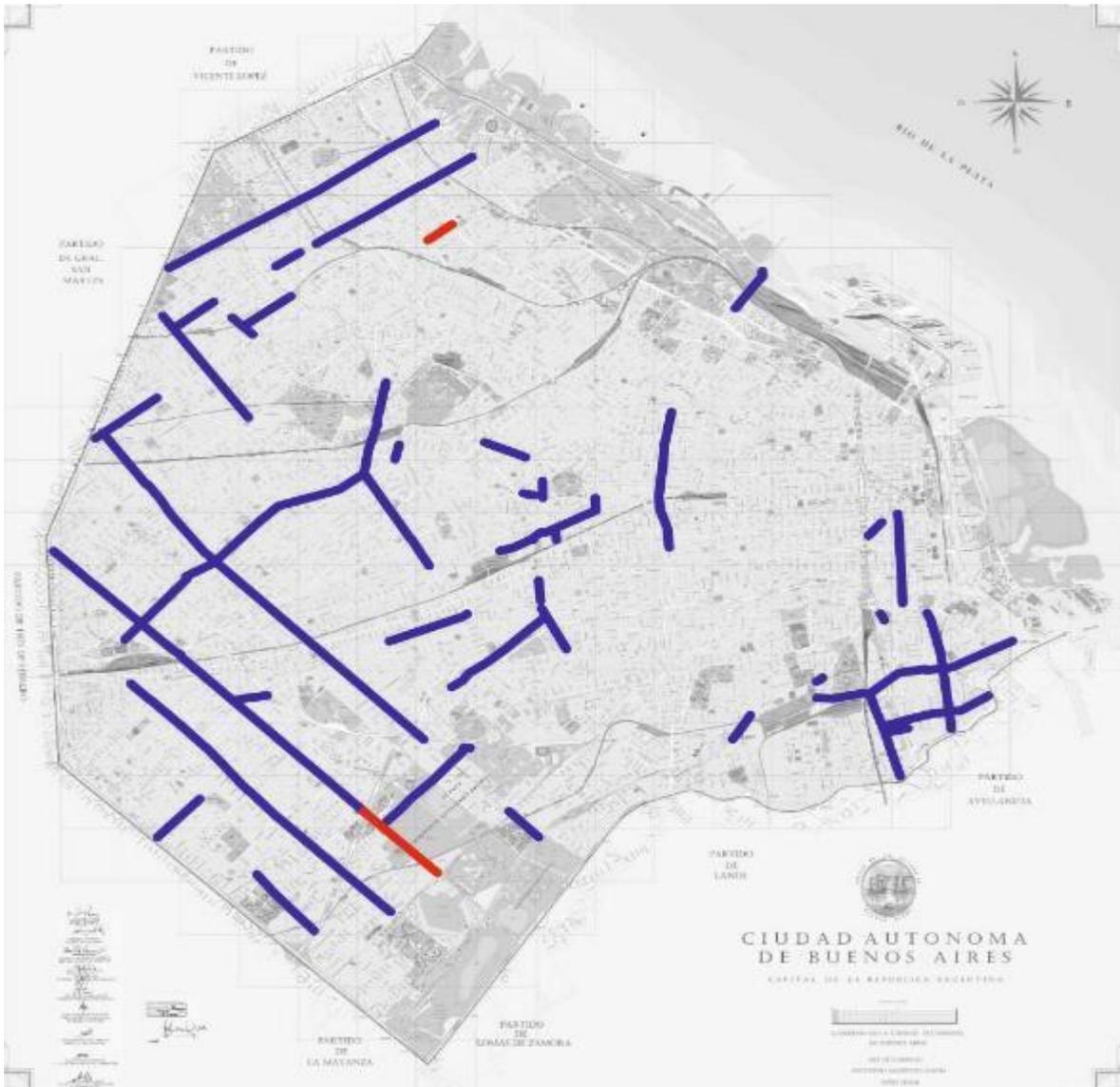


4.3.1. Inmuebles Afectados a Apertura o Ensanche

En un predio afectado por apertura, ensanche, rectificación de vía pública, traza de autopistas urbanas o por línea de edificación particularizada, se pueden realizar obras de edificación en la fracción del predio comprendida entre la antigua y la nueva L.O., siempre que el propietario:

- a) Renuncie al mayor valor originado por dichas obras y a reclamar al daño que eventualmente pueda causar su supresión.
- b) Se comprometa a ejecutar o completar fachada y/o tejido morfológico conforme lo establecido en este Código, cuando la edificación afectada por la obra pública se demuela.
- c) Limite la edificación a Planta Baja y Primer Piso.

Código Urbanístico CABA 2018



En este plano podemos ver graficada la lista de calles afectadas por la Línea de Edificación Particularizada, y en rojo las que cuentan con declaración de utilidad pública y sujeción a expropiación.



Para evaluar como la traza de estas vías afectadas cruza la ciudad y los barrios, la superpuse sobre el mapa de los barrios, pudiendo observar que la mayoría de las calles afectadas se encuentran desde centro de la ciudad hacia la periferia, tanto hacia el norte como al sur, y las demás están localizadas sobre la zona sur del área céntrica.

Los únicos barrios que no cuentan con vías afectadas son: Puerto Madero, San Nicolás, Balvanera, Retiro, San Cristóbal, Boedo, Nueva Pompeya, Chacarita, Colegiales, Villa Ortúzar, Parque Chas, Villa Riachuelo, y solamente por su límite pasa una de estas vías en: Recoleta, Villa Santa Rita, Villa del Parque y Saavedra.



Tratando de encontrar la justificación del por qué de la elección de estas vías a

ensanchar, marqué cuáles son las continuaciones de avenidas, en los casos que las hay, para comprender un poco mejor la necesidad de esto ensanches.

Lo primero que observo, es que la mayoría de los ejemplos, son para las conexiones transversales de la ciudad, como los casos de Av. Larrazábal, Av. Irigoyen – Av. Escalada, Av. Segurola – Mariano Acosta, Boyacá – Punta Arenas, Av. Congreso - Cochrane, Crisólogo Larralde, Av. Mosconi, Juramento, Monroe, Bulnes – Av. Boedo, Irala, Perú.

Otros, en menor cantidad y también en tramos más cortos, son para terminar de lograr las conexiones longitudinales de la ciudad, como los casos de Av. J. B. Alberdi, Avellaneda, Av. Warnes, Emilio Castro, Av. Eva Perón, Directorio, Iriarte, Suarez, California.

ESTUDIO DE CASO

Para poder realizar el análisis en mayor profundidad sobre las situaciones que generan las Líneas de Edificación Particularizadas, he seleccionado un caso que creo relevante para poder entender estas situaciones a nivel urbano y peatonal.

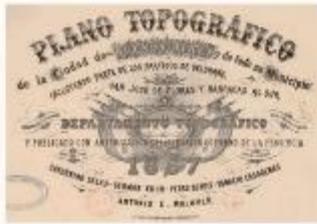
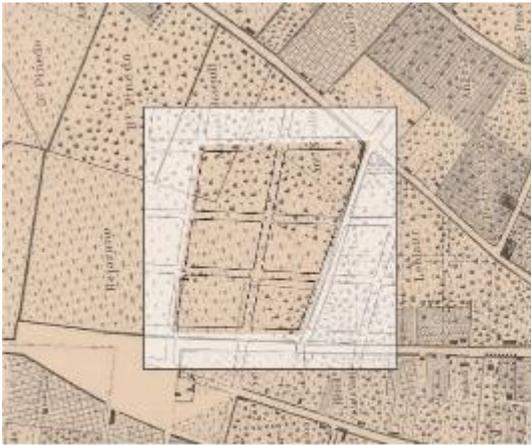
Bulnes

Por ser el caso disparador del tema, elegí a la calle Bulnes. A partir de la pregunta de por qué está calle tiene proyectado su ensanche. Volví al plano en el que muestro las continuidades, y pude observar que las conexiones que esta calle generan son a lo largo de toda la ciudad de forma transversal, desde que Coronel Díaz es avenida -en Av. Del Libertador- terminando en Honduras, que también cuenta con un ancho de calle importante desde esta intersección hasta Gascón. El tránsito se desvía obligadamente por Honduras al hacerse contramano Coronel Díaz y llamarse Mario Bravo y, para retomar el sentido hacia el sur, el tránsito se ve obligado a doblar en Bulnes, una calle angosta que no se encuentra preparada para todo ese caudal vehicular.

Bulnes, al cruzar Rivadavia pasa a ser Boedo, que recién en la calle Venezuela pasa a ser Avenida y posteriormente en Av. Sáenz, terminando en el puente Alsina.



Planos históricos sobre el área



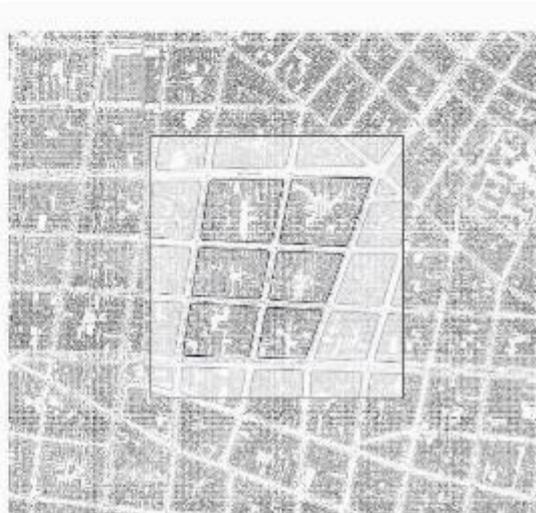
Plano topográfico de la Ciudad de Buenos Aires y de todo su municipio, Carlos 1867



Plano de la ciudad de Buenos Ayres, 1887



Plano de la ciudad de Buenos Aires y San José de Flores y Belgrano, 1888 Por F. Latzina; Felix Lajouane

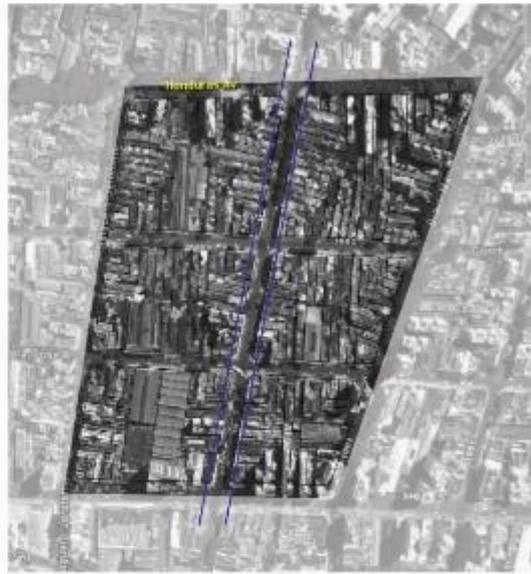


Plano catastral de la Ciudad de Buenos Aires, 1940. Goyeneche

Fotografías aéreas y satelitales sobre el área



1940



1978



2004



2017

Fotografías aéreas: Mapa interactivo Ciudad de Buenos Aires operadas por el autor

Para poder profundizar el estudio sobre el área de análisis de la calle Bulnes la voy a acotar a las cuadras entre Honduras, donde comienza el ensanche, hasta la Av. Córdoba.



Imagen: Mapa interactivo Ciudad de Buenos Aires operado por el autor

En este plano, se marcan las manzanas del sector, con la respectiva Línea de Edificación Particularizada. Se ve cómo afecta a cada uno de los lotes a los que el retiro atraviesa.



Fotografía aérea: Mapa interactivo Ciudad de Buenos Aires operadas por el autor

En esta imagen, se marca cada uno de los lotes que, hasta el día de hoy, cuentan con el retiro según código urbanístico.

Edificios retirados cuadra entre Honduras y Gorriti



Fotografías: Google Street View

De la mano derecha (según el sentido del tránsito) solamente hay 2 edificios retirados, sobre 15, de los cuales uno es una casa que posiblemente se haya retirado previo a que se dispusiera la Línea de Edificación Particularizada, por el hecho de dejar un patio al frente. De la mano izquierda, otros 3 sobre 14, y otra casa quizás por la

misma razón que la de enfrente.

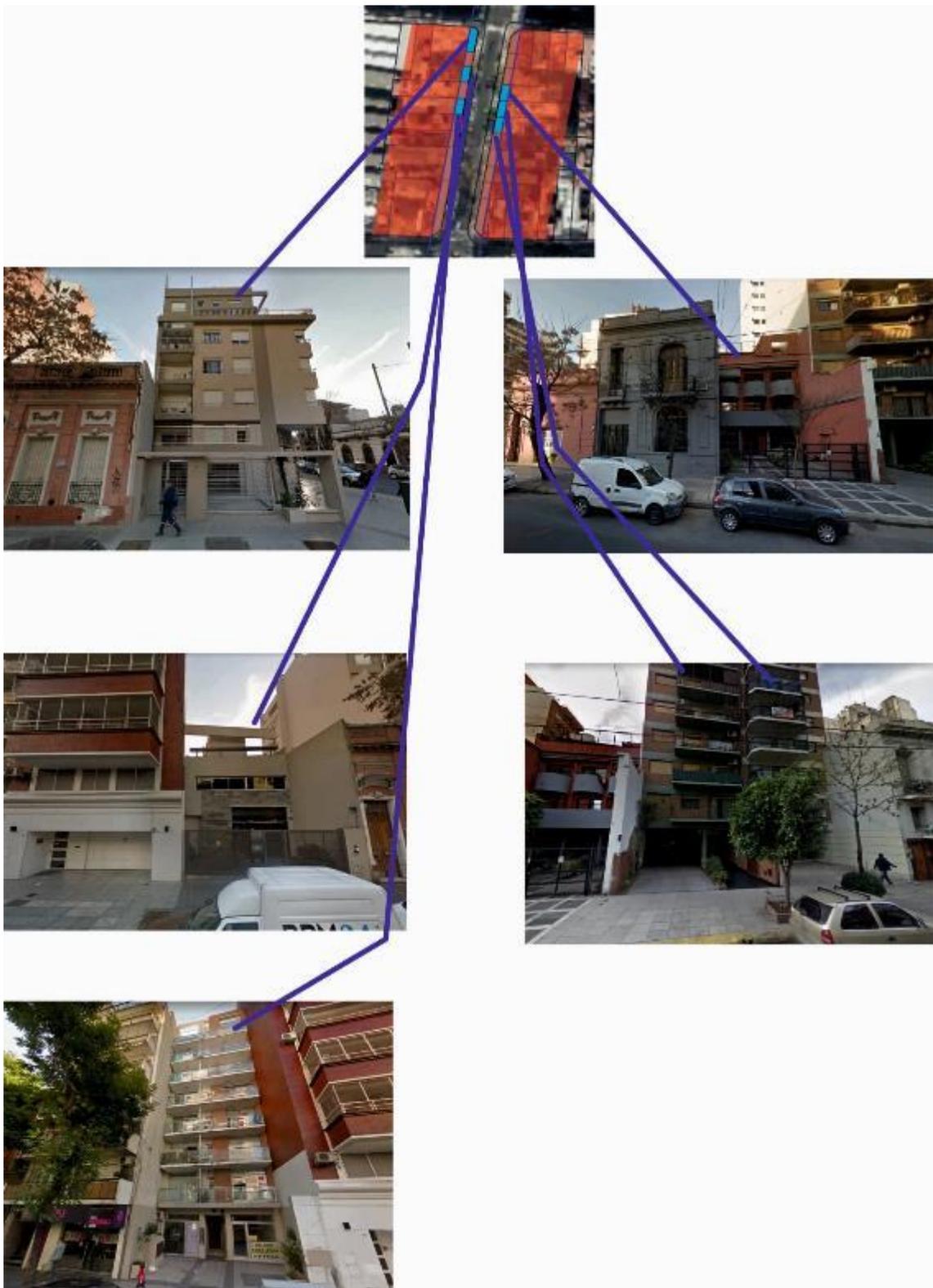
Edificios retirados cuadra entre Gorriti y Cabrera



Fotografías: Google Street View

De la mano derecha, ningún edificio de los 12 se retiró hasta el día de hoy, y de la mano izquierda, 7 edificios y 1 casa cumplen con el retiro sobre 11 en total. Esta es la cuadra más consolidada de todo el trayecto, pudiendo apreciar como llegaría a ser el resto de Bulnes una vez que todas las edificaciones estuvieran retiradas.

Edificios retirados cuadra entre Cabrera y av. Córdoba



Fotografías: Google Street View

De la mano derecha, 3 edificios de los 9 se retiraron hasta el día de hoy, y de la mano izquierda, 7 edificios y 1 casa cumplen con el retiro sobre 11 en total. Esta es la cuadra más consolidada de todo el trayecto, pudiendo apreciar como llegaría a ser

el resto de Bulnes una vez que todas las edificaciones estuvieran retiradas.

Situaciones

En las siguientes fotos de las construcciones retiradas, podemos ver la solución para el espacio que quedó del retiro de los edificios en los que decidieron enrejarlo, sobre la línea de edificación anterior, alineándose con los vecinos.

Esto para el peatón genera una continuidad de la vía pública, sin más cambios que el visual y el mayor espacio urbano.

Fotografías: Google Street View

En cambio, en los siguientes casos, las construcciones no pusieron rejas, agrandando el espacio urbano prolongándose en las veredas, generando nuevas situaciones para los peatones, que ahora podrían transitar por estos nuevos espacios.

En algunos casos, en lo que era la línea medianera sigue habiendo muros bajos dividiendo estos espacios con instalaciones como medidores o las conexiones para bomberos contra incendios.





Fotografías: Google Street View

CONCLUSIONES

Como se expuso, los ensanches de las calles de Buenos Aires, datan de por lo menos 200 años, en lo que respecta a la intención de realizarlos, pero menos de 100 años de la concreción de los primeros que comenzaron en la década del 1930 y fueron finalizándose en etapas. Quizás uno de los ejemplos más significativos fue el del ensanche de Corrientes coincidiendo con la inauguración de la Av. 9 de Julio y también el obelisco, para las celebraciones del cuarto centenario de la fundación de Buenos Aires.

Más actual en el tiempo, el código de planeamiento urbano que regía desde 1977 hasta el año pasado fue el primero que compiló y listó el conjunto de vías que contaban con una Línea de Edificación Particularizada, por la cual se comenzaba a planificar el ensanche de calles a largo plazo.

Hoy, 42 años después de que saliera ese código, fueron pocas las vías que finalizaron sus ensanches, y son más las que cuentan con frentes irregulares en sus cuadras, con mayoría de edificios construidos antes de establecidas dichas Líneas de Edificación Particularizadas, generando un compendio de situaciones urbanas no planificadas, o por lo menos no para tanto tiempo.

Es en esta instancia donde me planteo:

¿deberían haberse planificado en conjunto con las normas de las Líneas de Edificación Particularizadas algún tipo de planeamiento sobre las situaciones intermedias hasta que todas las edificaciones fueran retiradas y concluidos los ensanches?

¿Podría el Estado, desde el área de planeamiento urbano, proponer equipamientos urbanos para que los vecinos puedan disfrutar de estas nuevas tierras ganadas?

Si hoy en día se piensa el urbanismo desde una nueva óptica en la que las ciudades deben ser más sustentables, peatonales, reduciendo el uso del automóvil particular, ¿sigue teniendo sentido el continuar con la idea de ensanchar las calles para el uso vehicular?, o ¿se podría pensar el ensanche de esas vías para el aprovechamiento de actividades? ¿cómo incrementar los espacios verdes de la ciudad, que están muy por debajo de los deseables?

Creo que el desarrollo de este trabajo me genera más dudas que certezas, sobre lo que es el planeamiento urbano de las ciudades, especialmente en Buenos Aires.

Muchas veces las decisiones de realizar acciones para utilizar estos espacios nacen de vecinos que ven estas situaciones, y las aprovechan para obtener un beneficio para toda la comunidad, como son los casos del "Parque de la Estación", atrás de las vías del ferrocarril Sarmiento, en Balvanera, o el de la plaza Manzana 66, también en Balvanera, Muchas veces esas acciones luego son trasladadas al estado, en procesos que pueden ser largos, pero al final con la recompensa de mejorar el espacio urbano y público.

FUENTES CONSULTADAS

Fuentes primarias y reservorios documentales

Dirección General de Interpretación Urbanística de la Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro.
Secretaría de Planeamiento.
Mapoteca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno
Archivo General de la Nación
Código de Planeamiento Urbano (1977)
Código Urbanístico
Códigos de Edificación (anterior y actual)
Catastro Goyeneche (1940)

Bibliografía

Gruschetsky, Valeria Ana (2007) "La calle Corrientes: el largo camino de su ensanche, el resurgimiento del tema. 1928-1932" en: *XI Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia. Departamento de Historia*. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Páginas web

Mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires
Google Maps
Base de datos de la Subsecretaría de Planeamiento
Web de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno
Bibliothèque Nationale de France
David Rumsey Map Collection
Mapoteca de la "University of Chicago"
Mapoteca de la "University of Wisconsin-Milwaukee"

AGRADECIMIENTOS

A la titular de la cátedra María Marta Lupano, a Jorge Purriños, a mis docentes María Paula Cheheid y Sergio Lobosco, al personal de la mapoteca de la Biblioteca Nacional Mariano Moreno, a Adriana Landazuri, Gerente Operativa de Morfología Urbana de la Dirección General de Interpretación Urbanística de la Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, y



a Carlos Gitlin, mi papá, por la ayuda en parte de la producción gráfica.

ANEXO 1

Cuadro Nº 5.4 Vías con L.E. Particularizadas

Avenida o Calle	Tramo	Distancia Al Eje En Metros	Ancho Total En Metros
Acosta, Mariano	Av. Rivadavia - Av. Perito Moreno	13	26
Acosta, Mariano	Av. Gral., Fernández De La Cruz - Av. Cnel. Roca	13	26
Acoyte	Avellaneda - Neuquén	13	26
Acoyte	Av. Díaz Vélez - Av. Ángel Gallardo	13	26
Alberdi, Juan Bautista	Av. San Pedrito y Pumacahua	13	26
Alcorta, Amancio	Av. Vélez Sarsfield - Brandsen	13	26
Alcorta, Amancio	Zavaleta - Av. Perito Moreno	26	52
Álvarez Jonte	Concordia - Punta Arenas	15	30
Avellaneda	Espinosa - Rio De Janeiro	13	26
Boedo	Venezuela - Av. Rivadavia	13	26
Boyacá	Méndez De Andes - Av. Álvarez Jonte	13	26
Bulnes	Av. Rivadavia - Av. Honduras	13	26
California	Vieytes - Av. Don Pedro De Mendoza	13	26
Castañares	Av., Escalada- Av. Lafuente	16,5	33
Congreso	Miller - Díaz Colodrero	13	26
Congreso	Av. Del Libertador - Av. Donado	13	26
Del Barco Centenera	Av. Juan Bautista Alberdi - Av. Pedro Goyena	15	30
Del Barco Centenera	José Bonifacio - Av. Asamblea	15	30
Díaz Vélez	Hidalgo- Valentín Virasoro	13	26
Directorio	Av. Gral. Paz - Lisandro De La Torre	13	26
Escalada	Av. Rivadavia - Av. Gral. Tte. Luis Dellepiane	13	26
Iriarte	Vieytes - Av. Manuel Montes De Oca	13	26

Crisólogo Larralde	Av. Del Libertador - Av. Gral. Paz	13	26
Miranda	Av. Juan B Justo - Concordia	15	30
Nazca	Av. Francisco Beiró - Av. Alvarelos	13	26
Perón, Eva	Del Barco Centenera - Av. Varela	15	30
Piedrabuena	Av. Argentina - Av. Gral. Tte. Luis Dellepiane	13	26
Punta Arenas	Av. Álvarez Jonte - Av. San Martín	15	30
Punta Arenas	Av. San Martín - Av. Warnes	15	30
Punta Arenas	Av. Warnes - Av. Del Campo	13	26
Rio De Janeiro	Avellaneda - Av. Díaz Vélez	13	26
Roca, Julio Argentino, Pte., Av. (Diagonal Sur)	Piedras - Irigoyen, Bernardo de	13	26
Segurola	Av. Rivadavia - Av. Gral. Mosconi	13	26
Suarez	Av. Vélez Sarsfield - Av. Don Pedro De Mendoza	13	26
Vieytes	Suarez - Av. Don Pedro De Mendoza	13	26
Warnes	Av. Juan B Justo - Malabia	13	26

Cuadro Nº 5.5 a1 Arterias afectadas ensanche con declaración de utilidad pública y sujeción a expropiación de las parcelas o partes necesarias a aquellos fines

Avenida	Tramo	Ancho Total En Metros
Juramento	Av. Crámer - Av. Cabildo	26
Escalada	Dellepiane, Luis J., Tte. Gral., Av. - Av. Fernández De La Cruz Gral.	10,5