Espacios públicos remanentes en sectores donde se rompe la trama urbana

Zona de Belgrano y Colegiales

Materia: Historia Urbana de Buenos Aires.

Cátedra Dra. Arq. María Marta Lupano.

Docentes: Virginia Baroni, Cecilia Biscione

Javiera Fernandini

Espacios públicos remanentes en sectores donde se rompe la trama urbana

Zona de Belgrano y Colegiales

Índice:

Introducción al tema.....

Descripción de los bordes del sector a analizar.....

Principales vías de circulación en la trama .....

Manzanas irregulares a partir de la trama .....

Planos y mapas históricos del sector .....

Clasificación de manzanas irregulares por sus usos

Conclusiones .....

Bibliografía.....

Introducción al tema:

El tema fue elegido a partir de los trabajos previos. Surgió gracias al análisis del sector de plaza Italia en el que aparecieron algunas interrogantes acerca de la trama urbana que se genera particularmente allí, ya que, al unirse las distintas avenidas, como Av. Santa Fe, Las Heras y Sarmiento, la trama tiene una forma particular que no se ve regularmente en la ciudad, que prioriza la grilla ortogonal y el orden. En este nuevo trabajo de investigación quiero observar este tipo de cuestiones en una escala menor y más particular a partir de un recorte elegido y ver por qué suceden en estos espacios residuales o remanentes, entendiendo como remanente -según la definición de la Real Academia- como "parte que queda de algo; queda o sobra"; y si estos espacios son apropiados por la ciudad, teniendo un sentido -en relación a lo urbano- y si son favorables para la ciudad o no.

Mi primera idea de investigación estaba enfocada a estos espacios residuales en la ciudad y la forma en la que las personas "sin techo" hacían uso de ellos, las pertenencias que tenían allí y quiénes habitaban regularmente ese lugar.

Esta propuesta, si bien me parecía muy interesante, encontré ciertas dificultades para llevarla adelante, como por ejemplo que "los sin techo", por lo general, están solo en horarios nocturnos, y pude comprobarlo durante el trayecto que realizo con el colectivo 107, ya que al cursar de noche, en el momento en que iba hacia la facultad desde la Av. Cramer, no encontraba personas que tuvieran sus pertenencias fijas en los sectores que sí podía observar al regresar por el mismo recorrido alrededor de las once de la noche. También surgió esa dificultad al momento del relevamiento, ya que solo podía hacerlo de noche y me pareció una tarea insegura en algunos sectores.

En el recorrido del colectivo se encuentran personas en diferentes lugares, todos tienen la particularidad de ser espacios que logran resguardarlos, teniendo elementos como techos para protegerse de las inclemencias del tiempo.

En días lluviosos no se encuentran en esos sectores.

En la primera foto se observa un banco bajo un frondoso árbol que hace de cobijo, estos son los elementos principales para las personas que se resguardan allí. Actualmente el banco fue removido y hay menos gente.

De los tres casos, se observa que solo los primeros dejan algunas pertenencias de día.

Plaza de Av. Del Libertador y Av. Udaondo

En la misma intersección anterior, enfrente

Av. Cramer y Roosevelt

También pude notar que en los fines de semana la cantidad de personas "sin techo" en las calles es menor, ya que muchos de ellos vienen de provincia a trabajar en la semana y se regresan a sus hogares el fin de semana, imposibilitando eso a mi investigación ya que en esos días cuento con mayor tiempo para realizar los relevamientos del sector.

El tema de investigación por estos motivos cambió un poco en cuanto al enfoque, pero siempre referido a los espacios residuales en la ciudad, que han quedado por el cruce de tramas que conformaron a Buenos Aires.

Analicé los sectores cercanos a mi vivienda y encontré que, en los barrios de Belgrano, Colegiales y un pequeño sector de Chacarita, el cruce de varias avenidas produce estas particularidades en la trama urbana, donde la habitual ortogonalidad se rompe por diferentes razones generando posibles espacios residuales que pudieran dan inicio a mi investigación.

Descripción de los bordes del sector a analizar

Incluye las principales avenidas que van a romper con la trama urbana y van a generar los espacios a analizar, como son la Av. De los Incas, la Av. Elcano, Av. Forest, Av. Álvarez Thomas, Av. Triunvirato y las vías del ferrocarril Mitre.

Los límites de este recorte son: la **Av. Cabildo** que es una avenida comercial que genera un límite importante, sobre todo para el barrio de Colegiales, donde efectivamente es uno de los límites juridiccionales del barrio, pero al ser un barrio particularmente residencial no incorpora este borde comercial. No sucede así para Belgrano que es un barrio más extenso e incorpora este borde con características propias al atravesarlo, formando parte del mismo.

La **calle Monroe** será otro límite ya que la trama a analizar se extiende hasta aproximadamente esta calle, y es tomada porque posee proporciones que generan ciertos límites en el barrio de Belgrano, y las personas que viven de un lado o del otro de la calle, por lo general, realizan todas sus actividades en el sector

en el que se encuentran ya que cuenta con gran cantidad de infraestructura tanto de un lado como del otro. Puedo constatar esto ya que viví sobre un sector de esta calle, por un año aproximadamente, en calle Rómulo Naón y Manuel Ugarte, y pude notar el estilo de vida de sus habitantes.

También me di cuenta de lo poco que llegué a conocer el otro lado de Monroe al igual que sobre las vías del tren, de la estación Coghlan, los cuáles son bordes duros para el barrio, entendiéndolos como los "Elementos lineales que el espectador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad", "Una autopista es una senda para el conductor y un borde para el peatón" según Kevin Lynch lo afirma en su libro "La imagen de la ciudad".

Av. Triunvirato es considerada como otro límite en mi recorte ya que es una gran avenida con bastante cantidad de comercios que genera un quiebre de un lado y del otro, situación parecida ocurre con Av. Cabildo, pero con un mayor uso residencial bajo. En la foto de la derecha la intersección de Av. Triunvirato y Monroe.

Luego sigue el recorte por la **calle Combatientes de Malvinas** y su continuación con **la Av. Del Campo** ya que entre estas calles y la Av. Triunvirato existe una trama muy particular que quise incluir para analizarla, donde se unen cinco vías de circulación, entre calles y avenidas.

El recorte llega hasta la intersección con el cementerio de Chacarita que indudablemente genera un borde, y es un espacio al cual el peatón no puede acceder.

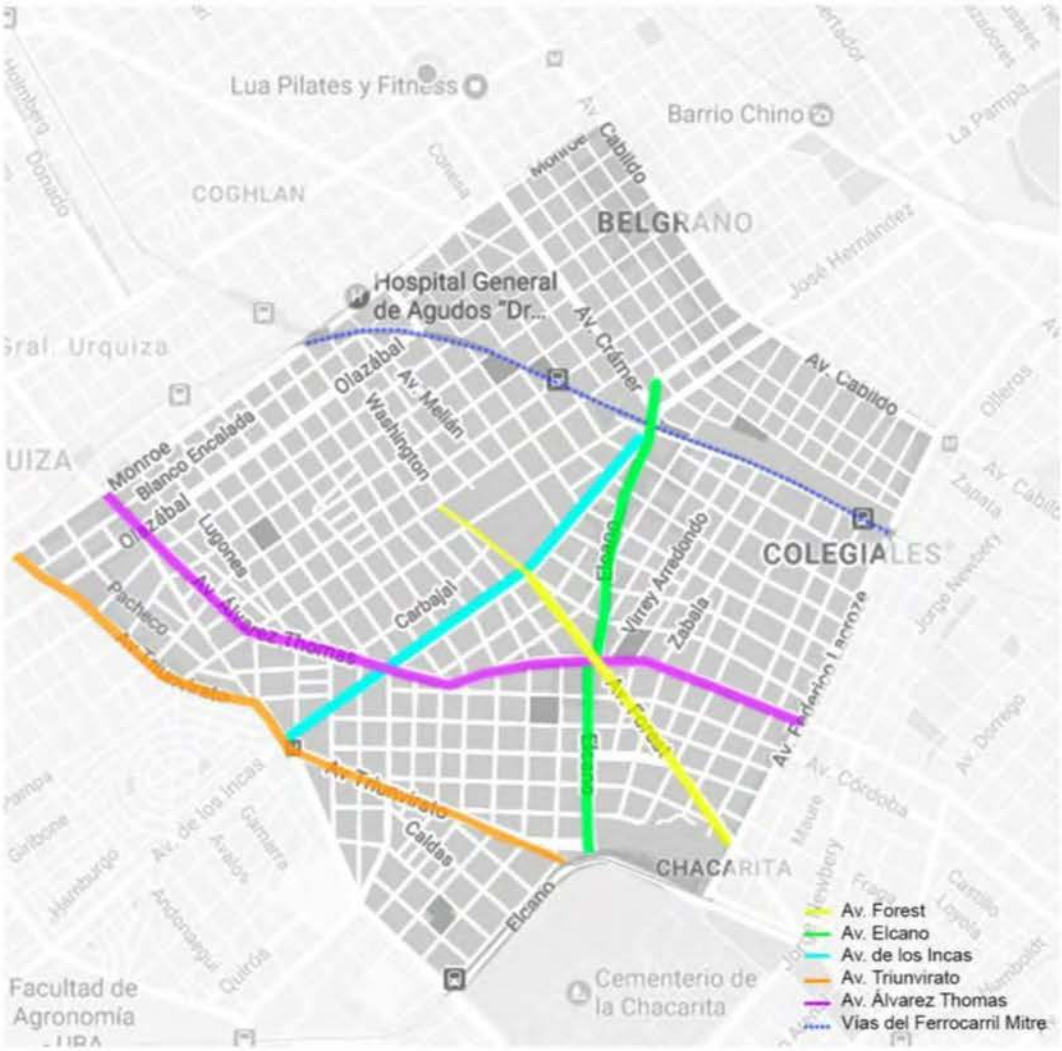
En la foto anterior se muestra la intersección de la **Av. Elcano** casi llegando al cementerio, lo que genera un cruce poco definido para la ciudad en un sector muy industrial que es muy poco favorable para peatones y ciclistas.

El último límite es la **Av. Federico Lacroze** ya que es una avenida suficientemente grande como para hacer de cierre al área de estudio y donde, además, se genera un cruce interesante cuando se une con la Av. Guzmán que es uno de los límites del cementerio, en un nodo muy comercial.

A partir de este recorte seleccionado se quieren analizar estos espacios que han quedado como consecuencia de estas irregularidades y ver si son utilizados o no, si están en medio de una densidad alta o baja, si son residuales y por qué han quedado como tales. Para ello se va a realizar además de un trabajo de campo, una investigación histórica, en la que se observen los mapas antiguos de este sector de la ciudad tratando de encontrar los orígenes de estas calles, o elementos que han generado esta trama discontinua en la ciudad.

Como en la investigación pasada, recurrí a planos antiguos encontrados en diferentes archivos, como por ejemplo en el blog Historia digital, en el que está la sección de mapas que van desde el año 1580 hasta 1936, y también utilicé el catastro Goyeneche el cuál fue solicitado al Centro de Documentación e Información, CeDIAP, y algunas otras fuentes las que serán citadas a medida que aparezca la información.

Principales vías de circulación en la trama:



En este cruce de barrios se detectan diferentes límites y bordes que van a generar diferencias entre las tramas, como por ejemplo densidades altas, medias o bajas delimitadas por los mismos.

En el recorte generado se detectan como límites importantes, la vía del ferrocarril Mitre que atraviesa los barrios de Belgrano y Colegiales, y en el relevamiento se ve claramente cómo en el sector norte la densidad es mucho mayor, con bastantes edificios de más de 10 pisos, y en el sector sur a las vías aparecen construcciones muy espaciadas y muchas casas de densidad media a baja.

Se ve marcado en rojo las densidades medias y altas, en azul las vías del ferrocarril Mitre, en verde la Av. Elcano y en celeste la Av. De los Incas.

También se detectan otros límites importantes como por ejemplo la Av. Álvarez Thomas que hacia el límite con Monroe es de densidad media-alta y cuando se aproxima hacia la Av. Forest su densidad es media- baja manteniéndose similar hasta la Av. Federico Lacroze, pero nunca llega a ser un límite divisorio tan marcado como lo son las vías del ferrocarril.

Manzanas irregulares a partir de la trama:

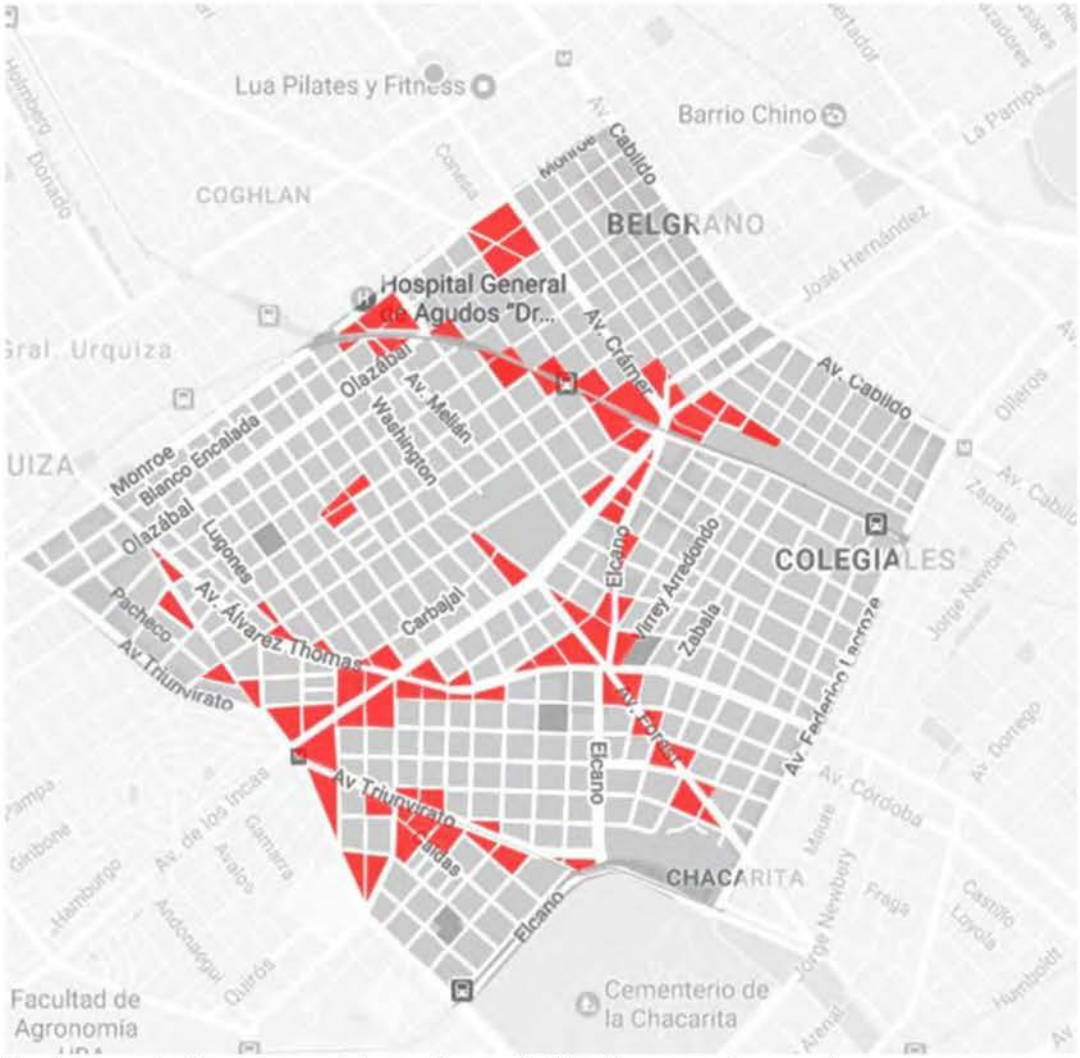
A partir de este recorte, se detectaron las manzanas que pueden producir estos espacios a analizar, manzanas muy pequeñas e irregulares generadas por este cruce de avenidas o elementos como las vías ferroviarias.

En este sector en particular se pueden ver muchas irregularidades en la trama, generadas por estas distintas vías de circulación las cuales también van a tener variaciones según se encuentren en una densidad alta, media o baja, y es allí de donde saldrá la primera clasificación de estos espacios.

Las manzanas de estudio, en su mayoría, están en los límites con estas avenidas principales son las que encuadran a los sectores regulares, dejando pegadas a dichas avenidas las manzanas de formas irregulares.

Algunas de estas manzanas se darán también "aleatoriamente" en el centro de estas tramas regulares por donde pasan pequeñas calles que también producen estas irregularidades, pero en una menor escala.

Por ejemplo, se dará esto en el sector donde termina la Av. Forest y aparece una diagonal, la calle Plaza continuando con Mártires Palotinos, rompiendo la trama inesperadamente, y otras calles que dividirán algunas manzanas a la mitad.



Fuente: mapa de Google maps e intervención propia https://www.google.com.ar/maps

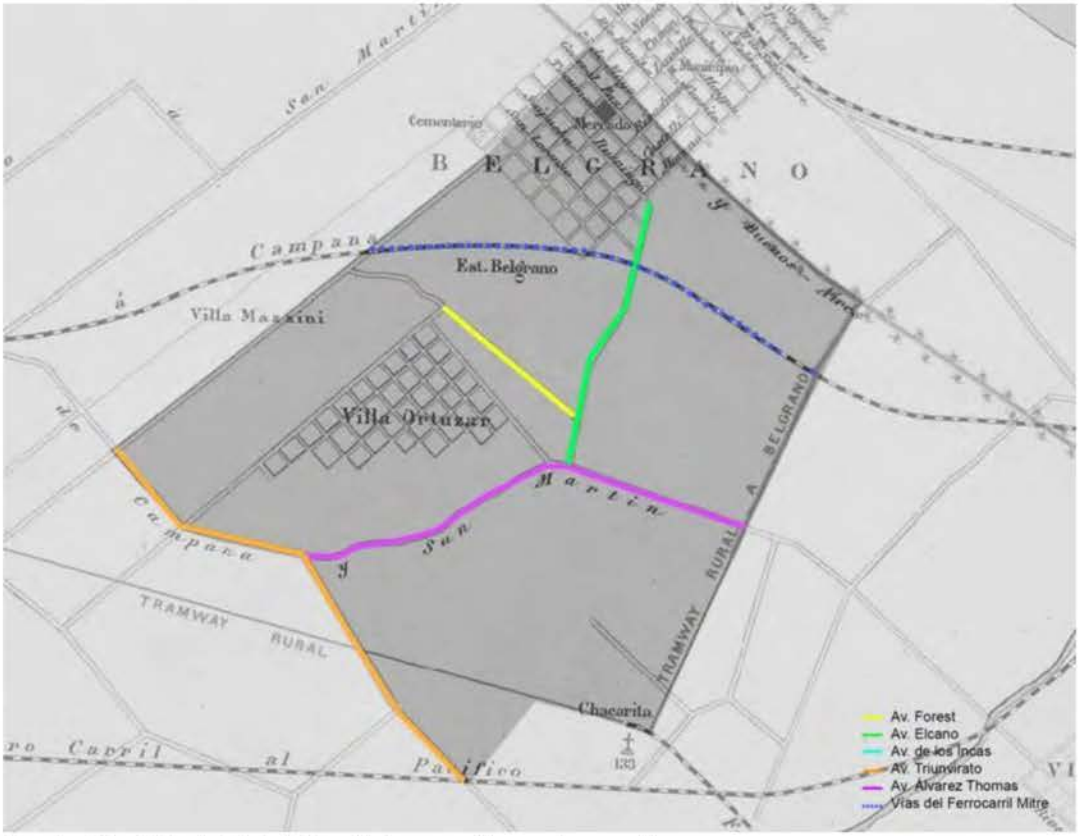
En el plano se destacan en rojo las manzanas que están por lo general relacionadas con las avenidas, que en su intersección producen las irregularidades.

A partir de esta primera organización del sector, se analizarán los distintos planos históricos que van a darnos cuenta de por qué se produjeron estas diferencias de tramas tan marcadas que generan estos espacios remanentes en la ciudad.

Después de estudiar los planos y mapas históricos se entenderá mejor el por qué de la trama y si los lugares remanentes que han quedado fueron pensados como tales y si hoy en día cumplen o no alguna función a nivel urbano.

Planos y mapas históricos del sector:

1888: Plano de la ciudad de Buenos-Aires y de los partidos federalizados de San José de Flores y de Belgrano. Geografía de la República Argentina / por F. Latzina; Felix Lajouane, editor.



Fuente: Blog Historia Digital http://hd-mapas.blogspot.com.ar/
Biblioteca Nacional de Francia:
http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53025268c/f1.item.r=buenos%20aires.zoom

En este plano se observa una primera división de chacras, en donde van a surgir algunas de las vías organizadoras de los futuros lotes. Existe por ejemplo el camino de Campana y San Martín que se dividirá en las futuras avenidas Triunvirato y Álvarez Thomas. El tranvía rural a Belgrano, de los hermanos Julio y Federico Lacroze, también genera una fuerte división, lo que será, en el futuro, la Av. Federico Lacroze, uno de los límites de mi recorte.

En esta primera instancia se ve como la trama se adecúa a las vías, y no al revés como se podría suponer hoy. Se ve, por ejemplo, como el tren, en la trama actual, pasa por algunas manzanas "partiéndolas" a la mitad, pero son éstas las que se generarán alrededor de las vías siguiendo con la ortogonalidad sin importar sus bordes. El ferrocarril Mitre aparece en la trama desde su inauguración en 1866. El cementerio está en ese sector desde que surgió la necesidad de tener un enterratorio a partir de la peste de fiebre amarilla de 1871.

La capilla del cementerio de Chacarita a finales del año 1800

Fuente: Fotos Antiguas de la ciudad de Buenos Aires- Grupo en Facebook.https://goo.gl/9NxPkV

Si bien el cementerio no es tomado en mi recorte, forma parte fundamental del barrio, y de su historia. El enterratorio tuvo lugar después de la peste de fiebre amarilla de 1871 la que dejó sin lugar libre a los cementerios existentes en la época. El ferrocarril fue el encargado de trasportar los cuerpos hasta el cementerio, y fue por ese motivo que se denominó "tren de la muerte", conocido también más tarde por su locomotora "La Porteña". Se determinó ese lugar por los terrenos libres que había, la gran cantidad de fallecidos y se lo denominó Chacarita por la derivación del nombre Chacra de los Jesuitas que luego pasó a ser Chacrita hasta su nombre actual.

En la imagen se puede ver como aun no existía un área urbanizada en el sector y que se estaba recién formando muy de a poco. Se ve también la capilla un tanto sombría por la situación de la época.

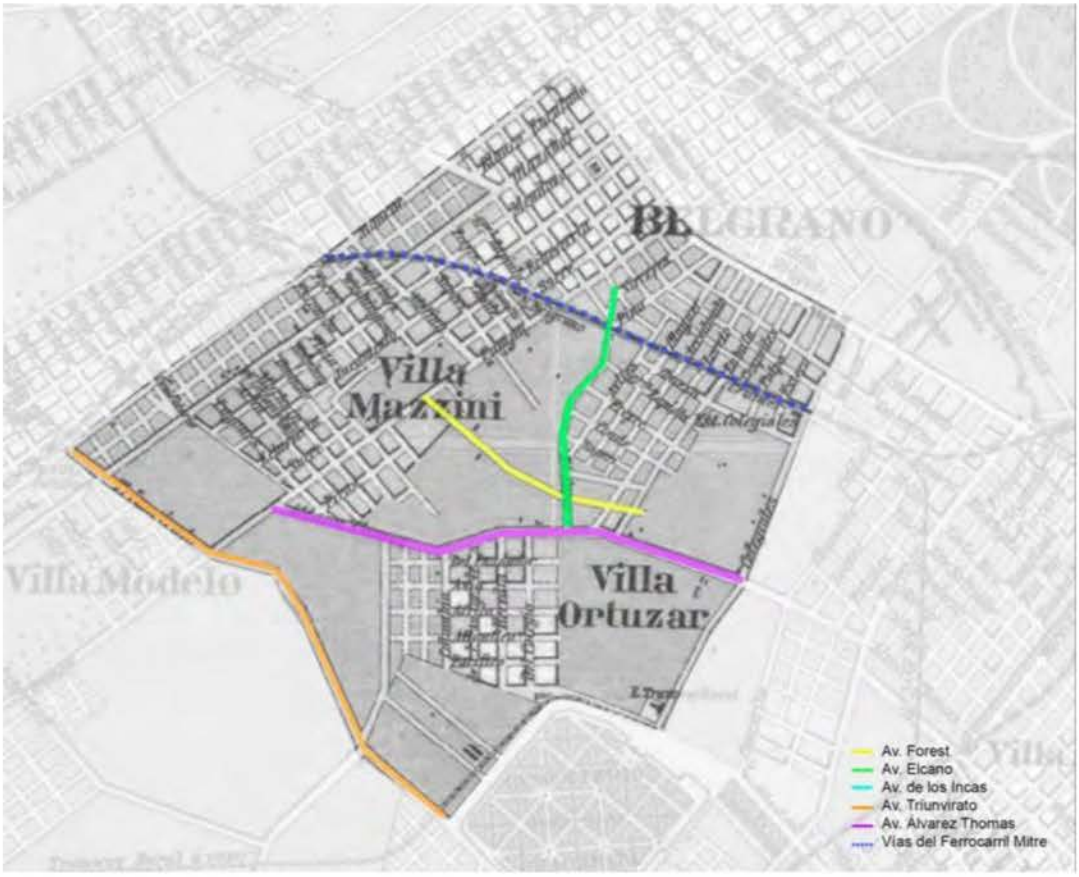
Volviendo a la trama del recorte, llama la atención la traza de lo que hoy es la Avenida Elcano, marcada con verde, la cual aparece sin nombre en el plano, ya que, a diferencia de otras avenidas, no se ve como un camino establecido con esa forma por alguna razón en particular ni tampoco suponemos que es así por la huella de un tranvía, por lo que se puede suponer que quizás ese camino quedó marcado por el paso de un arroyo.

Tratando de afirmar esta hipótesis vemos las pendientes de las calles que llegan hasta la Av. Elcano y efectivamente tienen pendiente descendiente hasta ésta. No se puede afirmar aun a ciencia cierta de que esto fue así, ya que es el único dato encontrado, y si se hubiese formado por el paso de un arroyo, las huellas anteriores podrían haber sido también el camino de Campana y San Martín, o haberse borrado dejando solo este tramo como evidencia.

Se ve en la imagen de la esquina de la calle Superí y Av. Elcano como los autos están más arriba unos de otros, entendiendo que la calle tiene una pendiente descendiente hasta la Av. Elcano. Imagen mirando hacia Av. De Los incas.

Pendiente descendiente hacia Av. Elcano. Imagen mirando hacia Av. Federico Lacroze.

1900: Ciudad de Buenos-Aires y distrito federal (Cuarta edición) / publicado por Pablo Ludwig.



Fuente: Blog Historia Digital http://hd-mapas.blogspot.com.ar/
Biblioteca Nacional Mariano Moreno:
http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53058289m/f1.item.r=buenos%20aires.zoom

En éste plano ya comienzan a aparecen algunas vías importantes del sector con los nombres actuales, como la avenida Triunvirato, que luego la veremos rectificada. La avenida Forest aparece con poca importancia y luego se observará llegar hasta la unión con la avenida Álvarez Thomas y la avenida Elcano que llega hasta ese mismo punto, generando este cruce de vías de gran tamaño que tensionará mas aun la trama existente.

Cada sector, que antes era una chacra, tomó una ortogonalidad propia siguiendo las lineas mas cercanas de organización, generandose tres diferentes tramas que se unirán con los cruces a analizar dando origen a estos espacios públicos los cuales son consecuencia de estas encuentros de trazas. Por ahora las tramas se encuentran separadas a excepción del sector que va entre las vías del tren y el límite superior de la Av. Cabildo en el que se comienzan a percibir las primeras manzanas triangulares del recorte resultado de estas uniones de tramas. Los demás lotes por ahora solo se conectan por estas vías primarias.

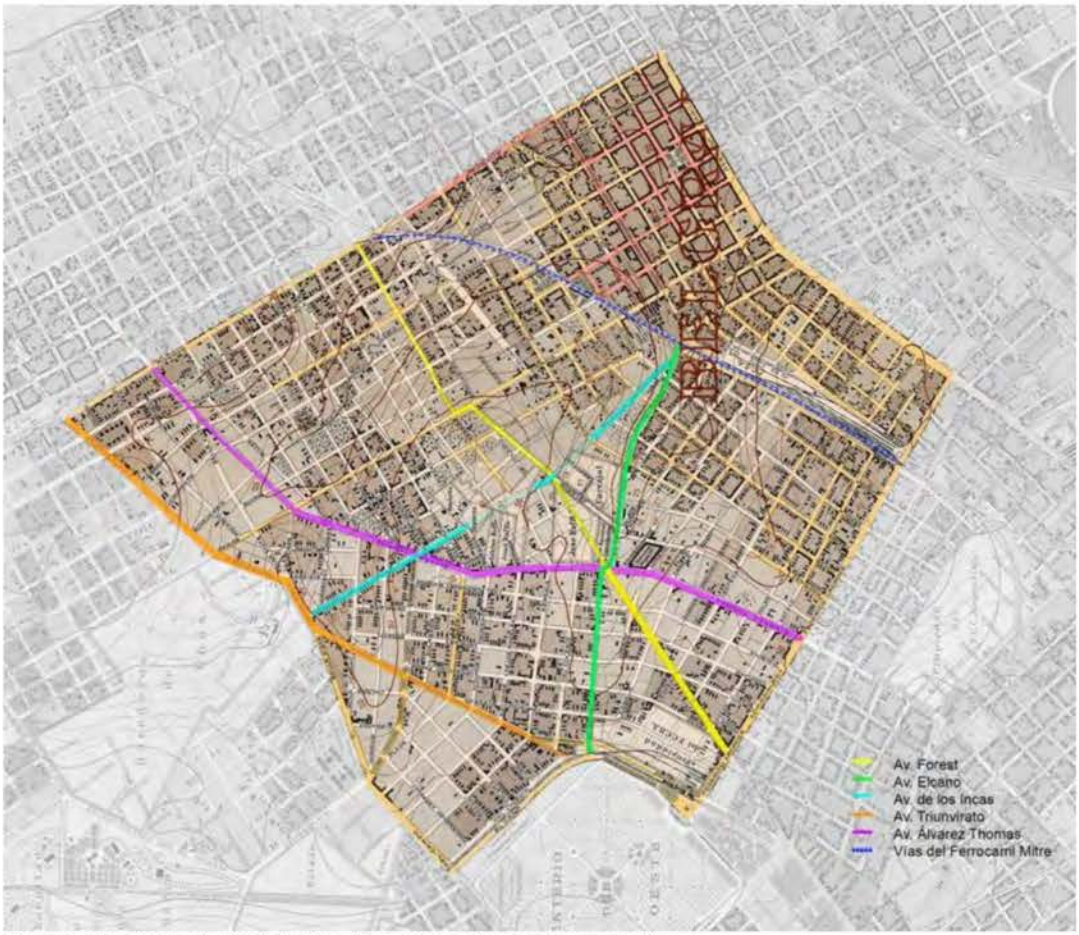
1909: Municipio de Buenos Aires y parte del partido de Avellaneda / publicado por Pablo Ludwig

Fuente: Blog Historia Digital http://hd-mapas.blogspot.com.ar/
Biblioteca Nacional de Francia:http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530635989/f1.item.r=buenos%20aires.zoom

En este mapa ya se observan grandes diferencias en solo nueve años. Se ve por ejemplo la avenida Forest que continúa sin cortarse hasta la calle Monroe y atravesando las vías del tren. Se puede pensar que esto es una proyección que se dibujó ya que, en la actualidad, esta avenida llega hasta la calle Pampa, tres calles paralelas a la Av. De Los Incas, pero en planos posteriores sigue teniendo el mismo nombre hasta el límite del municipio: la calle Zufriategui, que coincide con la General Paz, hasta la realización del plano de 1941 en que vuelve a llegar hasta calle Pampa.

La avenida Triunvirato toma otra dirección ya que antes parecía que, la actual avenida Triunvirato, iba por el borde del recorte analizado hasta el cementerio de Chacarita. Algunas calles cambiaron de nombre, y también se puede notar en el plano que algunas tenían mayor importancia que hoy en día y otras, que antes no eran consideradas como destacadas, hoy toman protagonismo. Por ejemplo, la calle Olazábal se ve de un mayor tamaño que su paralela a dos cuadras, la calle Monroe, si bien actualmente Olazábal también cuenta con grandes proporciones, Monroe por su gran tránsito y transporte público es una calle fundamental en el barrio.

1916: Plano de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina con el trazado general de calles/ Alfredo Berisso, Jefe de la sala de dibujo; Manrique Ruiz, Adolfo Kliman, dibujantes.



Fuente: Blog Historia Digital http://hd-mapas.blogspot.com.ar/
Universidad de Chicago:
https://www.lib.uchicago.edu/e/collections/maps/latam-cities/G5354-B9-1916-B8.html

Este plano ha sido fundamental para entender y confirmar la hipótesis anterior sobre la Avenida Elcano, ya que en este documento aparecen cotas de nivel que confirman el terreno descendiente hacia la misma. La avenida se encuentra a 25 metros, y se eleva en ambos sentidos. Hacia Av. De los Incas, llegará hasta los 28 metros y seguirá elevándose dos cuadras más hasta la calle Pino, con un pico de 30 metros en aproximadamente tres cuadras. En el otro sentido, en dirección a la Av. Federico Lacroze llegará también a los 30 metros, pero con una pendiente mucho menos pronunciada, teniendo su pico máximo en calle Palpa, dos cuadras antes de la avenida Lacroze, recorriendo un total de siete cuadras aproximadamente hasta los 30 metros.

En el plano también aparece la Av. De los Incas en algunos sectores con un trazo punteado, completando la dirección natural que ya se había visto muy bien delineada en los planos anteriores, y se observan otras calles más trazadas en línea punteada entre las intersecciones de las cuatro avenidas. Aparecen también las calles Plaza y Mártires Palotinos que formarán un trazado muy particular entre las calles Pampa donde finaliza la Av. Forest, y Juramento.

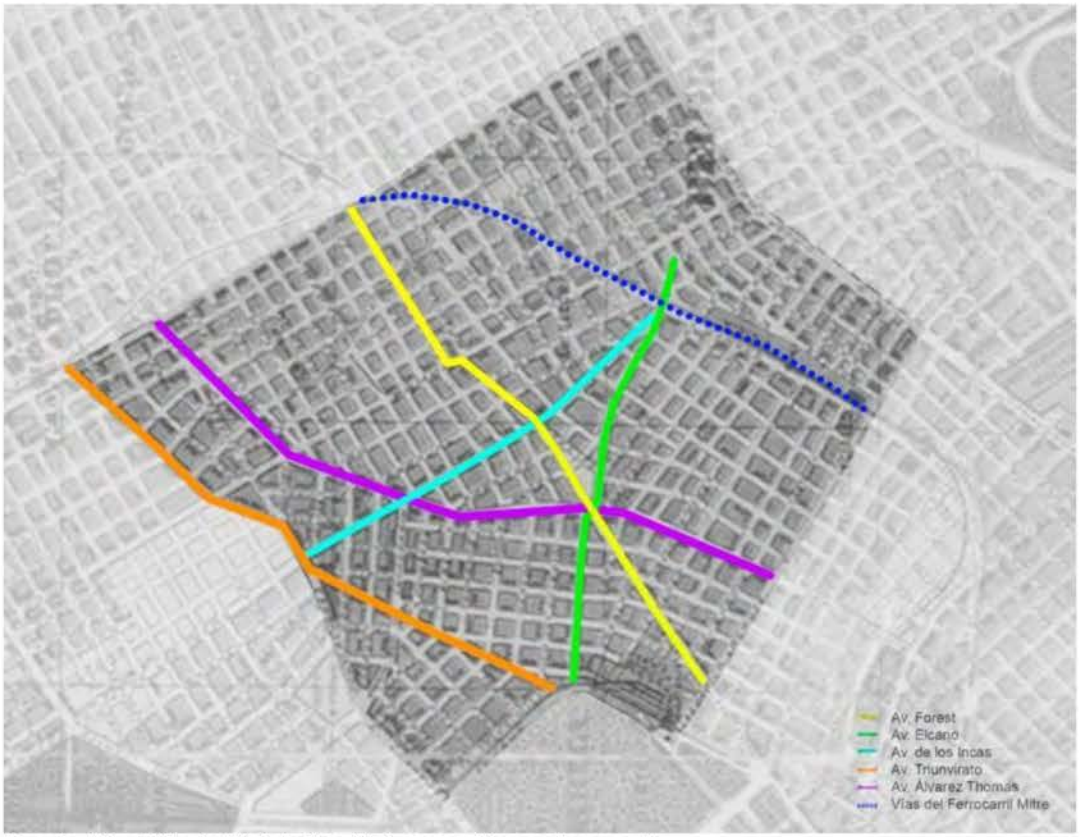
Justo en ese sector surge por primera vez en esta secuencia de planos el arroyo Vega, el que se origina en los barrios de la Paternal y Agronomía y desemboca en el río de la Plata a la altura de Ciudad Universitaria. Fue rectificado y entubado en el año 1936.

"La revista *Fray Mocho* publicó en 1912 la fotografía de un centenario ombú sombreando *el rancho del Viejo Vega* a las orillas del arisco arroyo, conocido también como San Martín y Blanco Encalada."

"A cauce abierto fue un arroyo peligroso por sus desbordes, que solían arrastrarlo todo a su paso. En 1869, la Corporación Municipal aprobó la apertura de una zanja que permitiera dar la salida a las pestilentes aguas estancadas luego de las inundaciones. Recién quince años más tarde se dispuso nivelar el terreno y practicar desagües a lo largo de su recorrido, tarea que estuvo a cargo del ingeniero Armando Saint-Yves."

Fuente:http://serdebuenosayres.blogspot.com.ar/2011/03/andanzas-del-arroyo-vega.html

1925: A. Cannizzaro - Oficina Cartográfica Ludwig



Fuente: Blog Historia Digital http://hd-mapas.blogspot.com.ar/
Biblioteca Nacional Mariano
Moreno:http://trapalanda.bn.gov.ar/jspui/handle/123456789/13617#prettyPhoto

En este plano se ve nuevamente como la Av. Forest sigue su recorrido sin cortarse, aunque si se produce un quiebre en la calle Pampa, y continúa con el mismo nombre hasta el límite del municipio. Las calles luego se dividirán, la Av. Forest llegará hasta donde la conocemos hoy, la calle Pampa y su siguiente tramo será la calle Rómulo Naón.

Las demás avenidas van a seguir sin variaciones, ya que la trama en su mayoría se consolida con esos lotes.

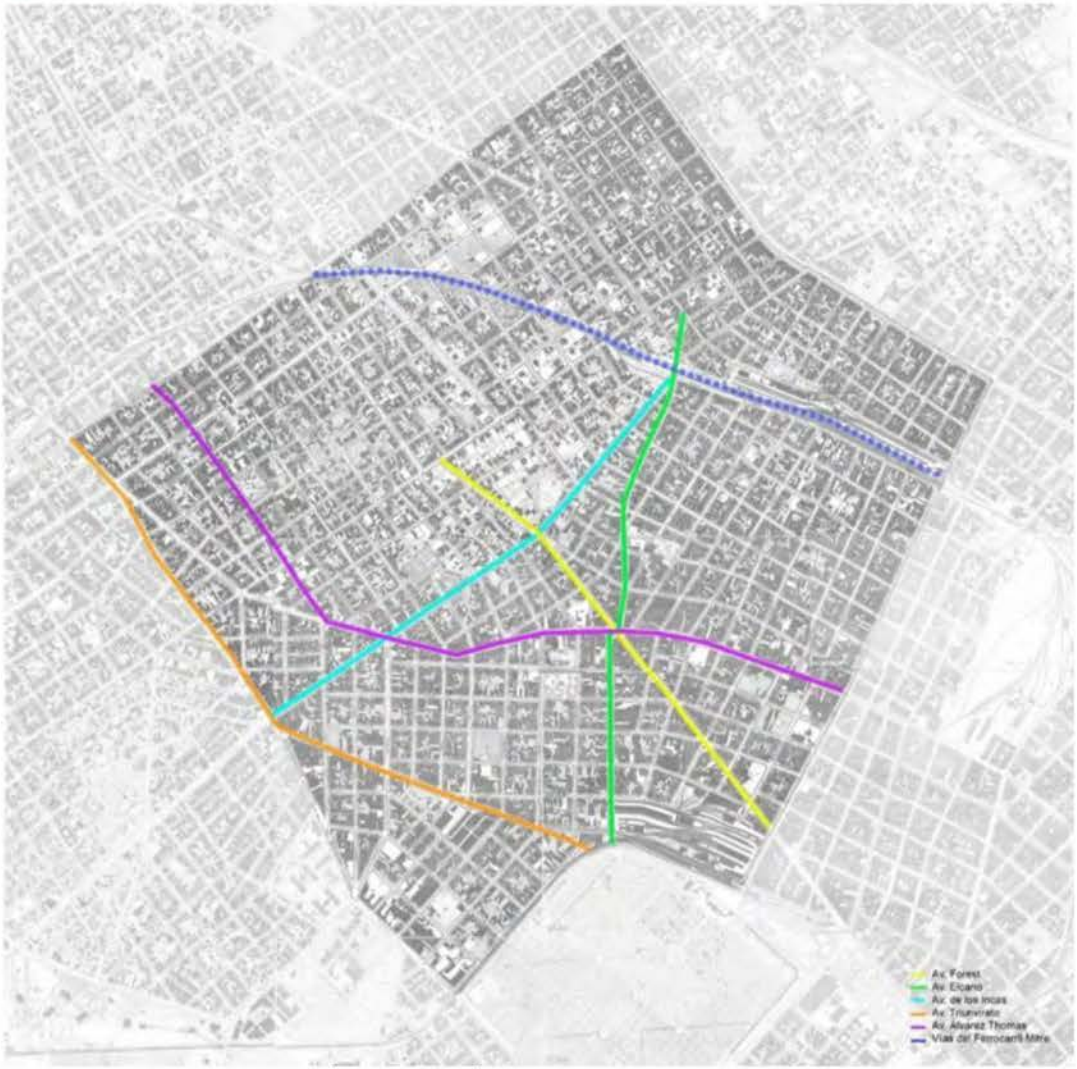
Imagen del año 1924. Fuente: https://goo.gl/DXsAR2

Foto aérea de la intersección de las Avenidas Álvarez Thomas, Forest y Elcano. Se puede ver como aún hay muchos lotes vacíos, pero ya está formada la traza ortogonal y las manzanas irregulares que llegan a las intersecciones. Hacia el barrio de Belgrano se ve mucho más consolidada la ciudad.

Otra imagen del mismo año. Puente sobre el arroyo Vega, en la esquina de las calles Blanco Encalada y Vidal. Antes de su entubamiento en el año 1936.

Fuente: Fotos antiguas de Buenos Aires: https://goo.gl/J6TnWC

1941: Catastro Goyeneche



Fuente: Centro de documentación e información CeDIAP.
http://cdi.mecon.gov.ar/cediap/servicios-y-asistencia-tecnica/solicitud-de-documentacion/#solicitud

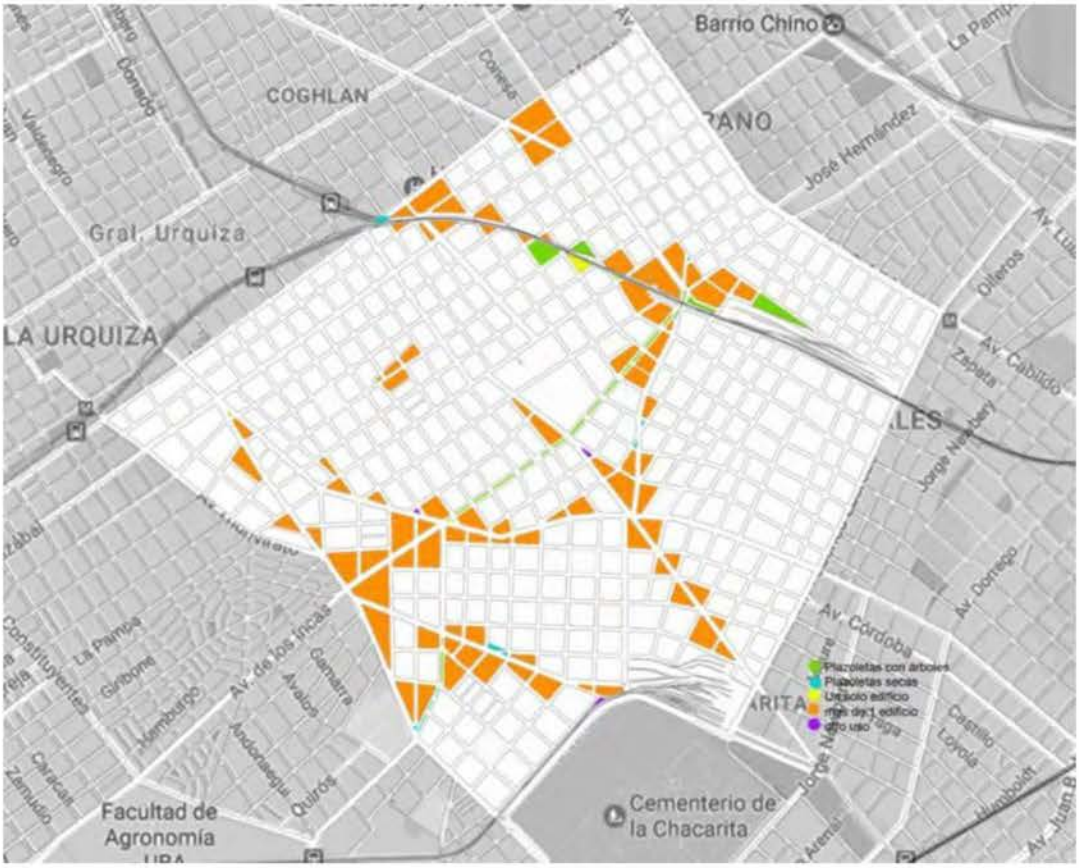
En este plano se puede ver con más detalle la consolidación del barrio, lo que también afectará a los usos que se les darán a los espacios remanentes, y a las manzanas irregulares del sector analizado.

La avenida Forest define su recorrido hasta la calle Pampa y el trazado permanecerá de la misma forma hasta los planos actuales.

En la siguiente foto se puede ver un poco la situación peatonal de la ciudad. En la imagen unas carrozas fúnebres dirigiéndose al cementerio de la Chacarita en el año 1950. Son a tracción a sangre, tiradas por caballos, que se prohibieron a partir de una ordenanza del año 1966 (http://www.anima.org.ar/ciudad-de-buenos-aires-decreto-ordenanza-12-867/) Así que hasta esa época se veían estos funerales en las calles, las cuales se muestran muy amplias por la poca cantidad de vehículos que circulaban en ese entonces.

Clasificación de manzanas irregulares por sus usos:

Habiendo analizado todos los planos antiguos se pueden entender mucho mejor los diferentes motivos por los que la traza se formó de esa manera y no de otra, teniendo muy en cuenta su propia topografía, la que definió varias calles, antiguos caminos, o vías de ferrocarril y tranvía e incluso arroyos que generaron esas particularidades poco comunes en la habitual y esperada ortogonalidad de una ciudad. Todos esos factores hicieron que la trama fuera generando estas irregularidades.



Del plano, mas lo recogido en el trabajo de campo, se puede detectar que en la mayoría de las manzanas irregulares existen mas de un edificio, sobre todo en las manzanas grandes. Los espacios sin uso, como plazoletas secas se han ubicado en sitios mucho mas pequeños, y también cerca de las vías del tren.

Desde el comienzo del análisis, con los planos antiguos, se vió la existencia del trazado del ferrocarril, y la trama urbana no se formó justo a orillas de este, por lo que al llegar con ese borde, los espacios remanentes fueron mayores en esos sectores.

	MANZANAS EN EL RECORTE	EJEMPLO
PLAZOLETA CON ÁRBOLES		
PLAZOLETAS SECAS		
MANZANA UN SOLO EDIFICIO		
MANZANA CON MAS DE UN EDIFICIO		
OTRO USO		

Plazoletas con árboles, o espacios verdes: No se encontraron en el sector gran cantidad de plazoleta verdes asociadas a las manzanas irregulares

Cruce de las vías del ferrocarril, Av Elcano y Av. De los Incas.

Existe un tratamiento en el espacio remanente en ese sector; se han incluido canteros verdes para delimitar el recorrido de los autos, lo que muestra que existió una preocupación por no dejar este lugar vacío o plazas secas que podrían haber sido una sencilla resolución.

Fuente: Imagen propia, sacada en el relevamiento.

Plazoleta en las misma intersección de calles junto a las vías del ferrocarril.

Esta plaza si bien tiene árboles, es en su mayoría una plaza seca, muy poco usada por las personas del barrio, se ve mas bien jóvenes practicando acrobacias en bicicleta, de vez en cuando.

Esta plaza al estar junto a las vías del tren queda un poco aislada de los lugares frecuentados por la mayoría de las personas y su escaso equipamiento tiene como resultado un poco uso.

Plazoletas seca o sin uso: Existen algunas plazoletas secas que no tienen un uso definido en las manzanas mas pequeñas y asociadas con los lugares cercanos al recorrido del ferrocarril.

Estas plazas se encuentra sobre la Avenida Elcano y están muy próximas la una de la otra. Por su tamaño no cuentan con equipamiento urbano, pero si con elementos que han quedado allí por diferentes razones, impidiendo aun mas su disfrute.

En la imagen de la izquierda se ve una pequeña fuente deteriorada y en un costado de la plaza una bolsa con escombros, además del enorme contenedor de basura que no genera espectativas de disfrute en el lugar.

Y en la imagen de la derecha, se ven vallas amarradas a un árbol y maderas tiradas, también hay en esa plazoleta la estatua de una virgen a la cual las pocas personas que pasaban por allí tocaban y seguían su camino, por lo que la plazoleta tiene un mayor significado del que parece, pero no se le ha dado la importancia suficiente como para que los transeuntes puedan permanecer en ella.

Otras plazoletas quedan en las esquinas de las manzanas que si están conformadas por edificios, pero que al ser tan pronunciadas no se pueden edificar; otras quedan destinadas para poner basura y elementos poco agradables para el peatón.

Esta otra plazoleta ubicada en la intersección de Av. Combatientes de Malvinas y Av. Chorriarín, tiene mayor equipamiento urbano como iluminación y bancos para sentarse pero se ve muy mal cuidada. Esta plazoleta puede quedar como espacio remanente si no se lo sabe equipar y tratar, pero si el lugar fuese cuidado, ya sea por las mismas personas o el municipio, sería un lugar de uso, saliendo de la categoría de remanente.

Manzana con un solo edificio: Algunas manzanas muy pequeñas no llegan a tener superficie suficiente para hacer una mayor división de lotes. No es muy común en este sector, ya que si se logra tener una dimensión superior, se pueden dividir las parcelas. Si el espacio queda como pequeñas plazoletas como hemos visto anteriormente, no se generan espacios públicos utilizables.

Esta manzana por ser muy pequeña posee un solo edificio que deja una pequeña plaza por delante, que solo tiene una explanada verde y nada mas. La calle ancha del costado sirve para estacionar mas automoviles, pero no se genera nada relevante en la trama.

Fuente: Imagen satelital de Google maps.

Manzana irregular con mas de un edificio: El común denominador fueron las manzanas irregulares con mas de un edificio, lo que permite ver que, por mas pequeños que fueran los espacios y por mas irregular la forma del lote, los edificios se adecuaron a esta situación.

La mayoría de las manzanas en el recorte fueron de éste tipo, sacando como conclusión que por mas irregulares que sean los terrenos, la ciudad los utiliza adaptando los edificios a estos. Lo que por un lado es bastante positivo ya que las manzanas no dejarían tantos lugares remanentes como se había supuesto en un comienzo si no que se apropia de los problemas del lote y los resuelve con la misma arquitectura. Lo negativo es que cuando no lo puede resolver con edificios, quedan pequeños sectores que terminan por no estar definidos.

Otro uso en la manzana de no vivienda: Otros usos que se forman a partir de estos lugares poco definidos en la trama, son por ejemplo estaciones de servicio, que por lo general utilizan un terreno en esquina que ayuda mucho para el funcionamiento de las mismas, pero no deja de ser un lugar que podría tener un mejor uso para la ciudad.

En estos casos, los posibles lugares remanentes fueron utilizados de manera particular, lo que podría ser un beneficio para la ciudad, ya que ese tipo de usos ayuda a la infraestructura que necesita, independiente de si es necesario para peatones o automóviles.

En este otro ejemplo de espacio remanente, situado en el cruce de la Av. Triunvirato y las vías del ferrocarril que van por el cementerio de la Chacarita, se puede observar que no hay un uso definido. Simplemente se cerca para impedir el acceso y puede verse un espacio verde que, al parecer, se fue dando naturalmente.

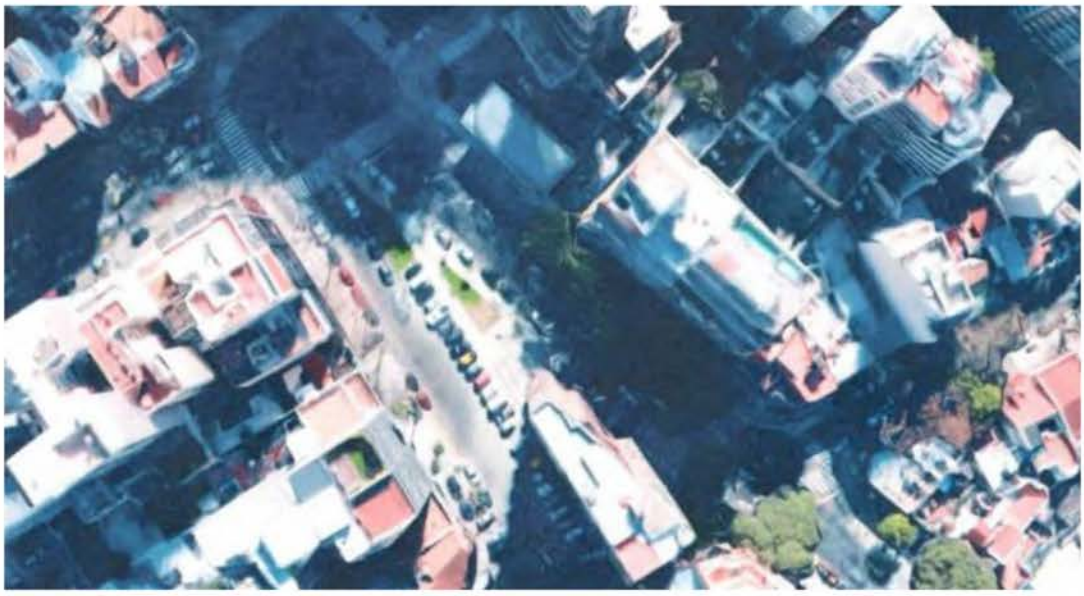
Este es otro ejemplo, en la interseccion de Av. Monroe y las vias del ferrocarril, donde el espacio sobre el paso bajo-nivel queda remanente y descuidado. En ese lugar se reunen personas por la noche a repartir comida a los "sin-techo". Esto genera cierto uso, pero no posee un equipamiento para tal fin.

Este tipo de lugares, cercados o intervenidos, llaman la atención en la ciudad, ya que de cierta manera fueron pensados o tratados pero el resultado no aporta nada a la ciudad. Esto genera una intervención negativa.

Otros lugares remanentes aledaños que explican mejor la idea son los encontrados cerca del cruce del ferrocarril Retiro-J.L.Suarez.

En la intersección con la calle Donado, se generan espacios que quedan sin definición. Si bien tienen cierto tratamiento y generación de espacios verdes, los mismos están aun sin definir por completo.

En estas intersecciones existen encuentros que no son positivos para la ciudad. En esta imagen se muestra el mismo cruce anterior. Se puede observar como el edificio está muy cercano a las vías terminando en una esquina infinita. El lugar generado no es ni un sitio para estar ni para circular.



En otra intersección con las vias del ferrocarril y la Av. Alvarez Thomas, se generan espacios verdes que terminan siendo utilizados como estacionamiento de automóviles y no cumplen con la función de lugar público verde para la ciudad. No se termina de definir y por ese motivo queda como espacio remanente.

Conclusiones

Como se pudo comprobar, los lugares remanentes no siempre provienen de las manzanas irregulares. La mayoría de ellas fueron ocupadas por edificios que se adaptaron a estas formas particulares. El trazado es fruto del encuentro de la trama ortogonal de calles con los caminos de circulación previos a esas calles. Entre los ejemplos estudiados podemos ver que no seguían una grilla determinada sino que eran más bien intuitivos e iban generando recorridos directos hacia el lugar de destino, similar a los ferrocarriles que fueron un fuerte límite de esas trazas.

Los lugares definidos como remanentes son aquellos a los que la ciudad no les ha dado un uso específico. En muchos casos se da porque estos mismos sitios no fueron equipados correctamente. Los espacios remanentes tienen un potencial de uso si se resolvieran adecuadamente ya que sin una buena intervención muchos lugares en la ciudad pueden volverse peligrosos y aislados de la trama. Estos sitios podrían ser utilizados para beneficio de la ciudad y de la población si se tomara alguna decisión acerca de sus usos y se les brindara un correcto equipamiento.

En los lugares que se clasificaron como remanentes se pudo determinar que presentan diferentes ocupaciones como resultado de la ubicación de los mismos en la traza, por eso se observa que, en muchos, la falta de una utilización prevista determinó que la única apropiación que se diera era la de estacionamiento de automóviles, espacios de depósito de materiales, lugares para ubicar contenedores de basura o elementos que no forman parte de los lugares públicos concebidos para beneficio de la ciudad.

En esta investigación, tuvo preminencia el trabajo de planos antiguos, fue muy revelador la detección de estas manzanas irregulares, entender la ciudad y el porqué de esas formas, las cuales a simple vista parecen aleatorias pero todas las trazas tuvieron su forma de ser, su explicación.

Se entiende la ciudad como una combinación de trazados y formas de pensar el territorio. Desde el momento en que se ubicaron los primeros caminos, las vías de ferrocarril y considerando las cuencas naturales de los arroyos, se comienza a delinear la ciudad y se toman decisiones cuyos resultados continúan afectándonos hoy en día. Resoluciones que tuvieron lugar años atrás y que se podría decir que fueron positivas, ya que en el caso de las manzanas irregulares, foco de esta investigación, no se consideraron como algo negativo. Se puede concluir que estas no son las causantes de espacios remanentes. Su aparición es fruto de no tener en cuenta las vías del ferrocarril y los caminos previos a su trazado.

Aun así, la ciudad tiene mucho potencial, y estos espacios, con un buen tratamiento y cuidado, podrían ser beneficiosos para los habitantes. Se podrían generar nuevos lugares y potenciales usuarios. Un ejemplo es el espacio donde algunos vecinos llevan comida a los "sin-techo". Estos, muchas veces, se apropian de sitios por fuera de las normas y tampoco son útiles para la ciudad pero, en cierta forma, son inevitables estas acciones. Se debería dar respuesta a este sector de la población generando lugares para estar, reunirse o recibir comida.

Bibliografía y fuentes documentales:

- "La imagen de la Ciudad"- Kevin Lynch.
- Planos antiguos del Blog Historia Digital- http://hd-mapas.blogspot.com.ar/
- Fotografías Antiguas del grupo en Facebook: "Fotografías antiguas de la ciudad de Buenos Aires", y extracción de fuentes del mismo sitio proporcionado por los autores de las publicaciones, referidas en los lugares correspondientes de mi investigación.
- Centro de documentación e información CeDIAP. Solicitud del Catastro Goyeneche.
- Google maps para imágenes satelitales y peatonales.
- Real Academia Española.