

# BUENOS AIRES

ARGENTINA

1.600 km<sup>2</sup> (ESTIMADO DE ÁREA CONSTRUIDA)

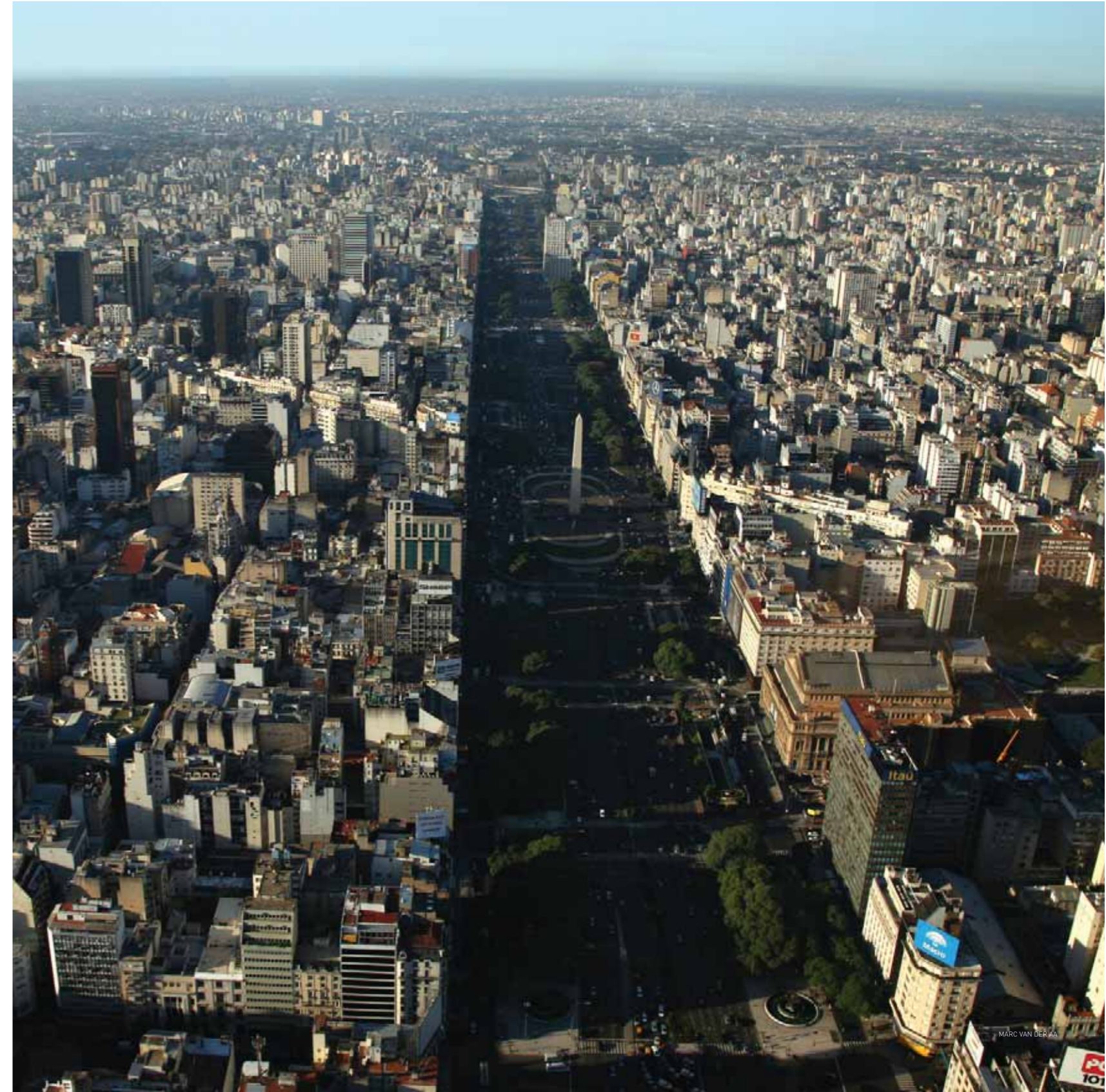
12.300.000 habitantes (FUENTE: URBAN GROWTH MANAGEMENT INITIATIVE)



## AUTORES

**Guillermo Tella.** Arquitecto (UBA, 1991). Completó sus estudios superiores de doctorado y tiene su tesis en proceso de culminación. Es profesor-investigador en temas urbanos y ha publicado numerosos trabajos sobre los procesos de transformación metropolitana. Asimismo, coordina el desarrollo de planes estratégicos y de ordenamiento territorial para diversos organismos públicos.

**Alejandra Potocko.** Es licenciada en Urbanismo (UNGS, 2009). Complementó su formación académica con cursos de posgrado en gestión de suelo, proyectos urbanos e informalidad en el acceso a la ciudad. Participó de consultorías, realizó investigaciones y publicaciones sobre gestión urbana. Actualmente se desempeña en el área de Proyectos Urbanos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.





La capital de la Argentina tiene aproximadamente 13 millones de habitantes a nivel metropolitano, que realizan unos 24 millones de desplazamientos diarios. En la ciudad propiamente dicha viven 2,8 millones, en 200 km<sup>2</sup>. La relación entre la infraestructura y el entorno natural es tema histórico de preocupación: “Nada hay más apremiante, que el esforzarse en recuperar en las condiciones actuales de la ciudad y de su orientación las ventajas que le trae su vecindad privilegiada con el estuario del Plata (...) creando así nuevos ambientes de vida popular en condiciones amplias e inmejorables...”<sup>1</sup>

Creció como aglomeración en torno de las vías férreas (patrón radial que aun dispone de 800 km de red de superficie y más de 50 km de red subterránea). Posteriormente se desarrolló una red de autopistas.

A lo largo de la región metropolitana, su sistema de calles y avenidas está, en diferentes casos, estructurado con base en ejemplos tempranos de planeamiento, con diferentes tratamientos de la densidad. En otros, según los ejes y la distancia, este sistema se va desestructurando. En la periferia se fue conformando una zona industrial y un conjunto de ejes de expansión suburbana.

Los ómnibus (llamados “colectivos”) representan aproximadamente un 33% del total de viajes. La participación de los automóviles está por encima y creciendo, mientras que los trenes y subterráneos representan aproximadamente un 10% del total. Otro tanto corresponde a taxis y remises. Un centenar de empresas operan unas 130 líneas de colectivos metropolitanos bajo jurisdicción nacional, con una amplia cobertura en las horas de mayor demanda. En unos pocos kilómetros del micro y macrocentro existe un incipiente sistema de preferencias en carriles prioritarios.

Paralelamente a un importante crecimiento del parque automotor se da una situación precaria del transporte público, a pesar de su potencial y cobertura y la falta de accesos y vías para el transporte de carga. Otro fenómeno es la expansión de la residencia hacia el conurbano, con una parte importante de las tareas que continúan en la capital. El resultado es una creciente saturación. La práctica de circular a pie sigue siendo obstinadamente observada. Un tema clave en este contexto es la forma de saldar los debates de sociedad en la asignación de recursos críticos para nuevas infraestructuras y el uso de las existentes.

<sup>1</sup> Comisión de Estética Edilicia, *Proyecto Organico para la urbanizacion del municipio*, Buenos Aires 1925.



## AV. 9 DE JULIO



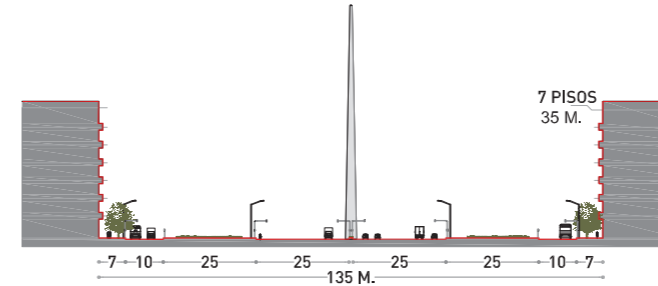
MARC VAN DER AA

Postal de Buenos Aires, ancho río por el que corre un continuo y eterno fluir de automóviles, la Avenida 9 de Julio fue la obra emblemática de la modernización urbana. Ha sido presentada como la expresión material de una voluntad de resignificación de la vida pública de Buenos Aires y, a partir de ella, del país.

“La presencia de multitudes en las sucesivas inauguraciones cada vez que se habilitaba un nuevo tramo, daba cuenta de cuán convocante era el leitmotiv: conjugaba transformaciones de la forma urbana con las expectativas sociales de progreso e innovación técnica, y de seriedad en la gestión del estado municipal, al decir de Magdalena dell’Oro Maini, en su obra “Avenida 9 de Julio: un itinerario simbólico por la ciudad. Espacio, estado y política en el Buenos Aires de los treinta”.

Se trata de un espacio monumental, con eje norte-sur, que se debate entre la densidad y el espacio abierto como pocos, o qui-

zás ninguno. Margarita Gutman y Jorge Hardoy relatan que: “En las décadas de 1930 y 1940 comenzaron los grandes trabajos que irían definiendo el perfil que aun se mantiene en muchas calles y áreas del centro. Empezaron a ponerse en marcha cuando el general Agustín Pedro Justo se hizo cargo del gobierno (1932-1938), interviniendo en los mecanismos económicos y organizando grandes obras públicas, mientras se iban paliando los efectos de la crisis y empezaban a percibirse los efectos del crecimiento industrial. En 1936, con ocasión del IV centenario de la primera fundación de la Ciudad de Buenos Aires, fue abierta la avenida más ambiciosa de la ciudad demoliendo una hilera entera en el borde del primitivo trazado de 1580 de Juan de Garay: la Avenida 9 de Julio. En su cruce con la Avenida Corrientes -la mítica calle de la noche literaria, teatral y bohemia de Buenos Aires- el centro adquirió su principal hito urbano: el Obelisco.



“La apertura de la Avenida 9 de Julio concretaba el antiguo proyecto de una avenida norte-sur y fue acompañada por algunas propuestas de diseño, de diversificación de los niveles de circulación y de reglamentación de la construcción en sus bordes.

“La función de gran colector del tránsito norte-sur para la que fue pensada la Avenida 9 de Julio, en realidad se completó en los últimos años con la construcción de la autopista elevada que conecta Constitución con el Puente Avellaneda”. Esta obra tuvo como consecuencia una profunda fragmentación de la trama urbana y, al mismo tiempo, favoreció el uso del automóvil particular.

En la actualidad, se mantiene una antigua normativa que privilegia la homogeneización del perfil urbano con la graficación explícita de las alturas permitidas y el área edificable en las parcelas frentistas desde la Avenida del Libertador, hasta Belgrano.

La convivencia entre la circulación y los otros usos no está resuelta. Su cuerpo de 19 carriles casi no tiene precedente para una avenida urbana, y aún así no transmite la sordidez de una autopista.

La situación de los peatones que cruzan la 9 de Julio es arriesgada. La distribución entre circulación del transporte público y privado no presenta prioridades. Las nuevas intervenciones buscan, en general, evitar todo tipo de interrupción, sin que con ello se haya demostrado que aseguran una circulación más fluida.

¿Cómo compartir la 9 de Julio en el espacio, en las prioridades de circulación, entre el norte y el sur, entre el verde y el asfalto? ¿Sería posible transformar su rol actual en el de avenida paseo? La respuesta a esta pregunta forma parte de una investigación sobre las calles de América Latina.



THOMAS MASSIN

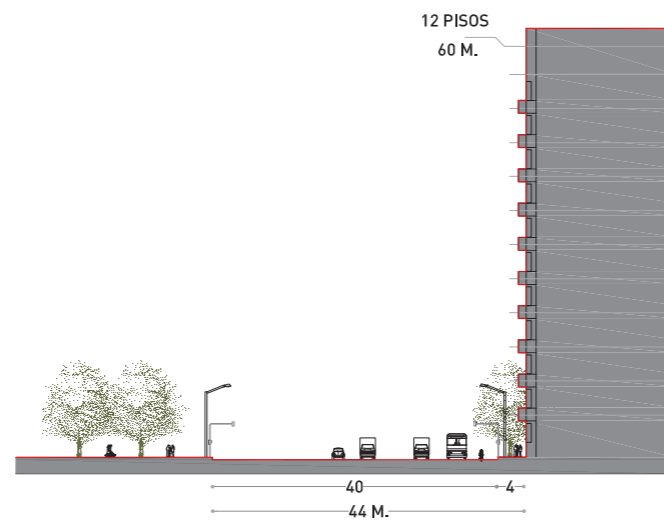
## AV. DEL LIBERTADOR



MIGUEL SAL

La salida de Retiro hacia el norte une grandes parques, hace tándem con Figueroa Alcorta por el sentido del tránsito, y con Santa Fé y Cabildo por una parte del transporte público. Alta densidad, uso más bien residencial y recreativo. A pesar de la enorme y casi abusiva cantidad de carriles, que representa una barrera para quienes van a los grandes parques, sigue siendo una avenida y tiene un alto valor (por lo menos de mercado) para sus habitantes.

Rica en monumentos y grandes equipamientos recreativos -desde la Plaza San Martín hasta el Parque Tres de Febrero y el nuevo Parque de la Memoria- el ferrocarril la acompaña de punta a punta con varios ramales y a pocos metros. El balance entre transporte particular y público y el espacio para peatones y ciclistas muestra que esta vía busca un equilibrio, en su propia desigualdad.



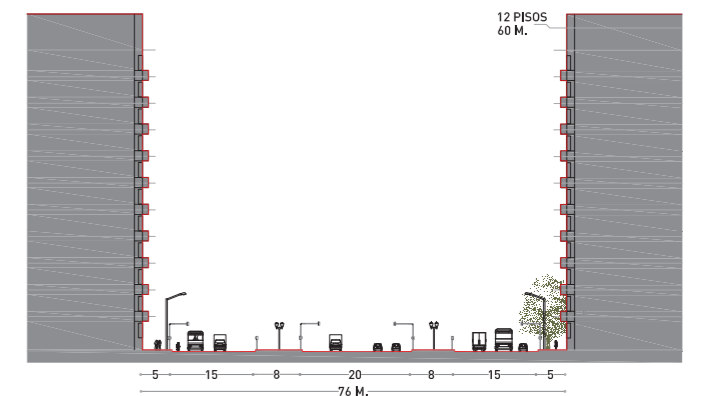
## AV. PASEO COLÓN



OLIVIER PÉREZ

Ubicada sobre el área sur de la ciudad, tiene niveles de circulación muy intensos de todo tipo de vehículos. A pesar de eso, conserva niveles de urbanidad. La existencia de interrupciones en el flujo del tránsito debido a las calles transversales y a los semáforos, la combinación de edificios antiguos con construcciones más recientes y la vitalidad del centro histórico generan tensiones, pero no una degradación sistemática.

Las proporciones de construcción y espacio abierto, circulación vehicular y espacios de calidad peatonal, marcados por las recovas y las plazoletas, hacen que, a pesar de la extrema intensidad de uso, las tensiones puedan convivir con un piso de calidad urbana. Integrar una ciudad más accesible para distintos sectores es un desafío, debido a los contrastes en diferentes desarrollos, entre este eje y el río.

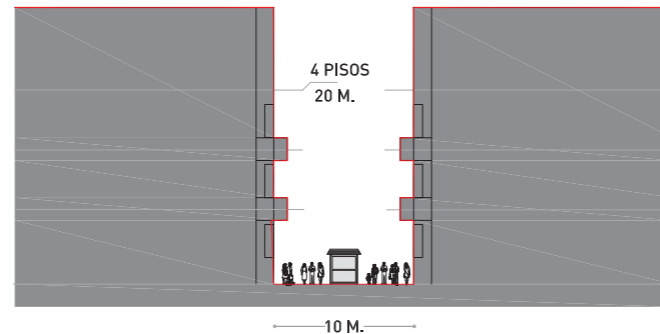


## FLORIDA



ARIADNA TEPPER

La peatonal Florida se despliega como “salón de la ciudad”, bautizada así a mediados del siglo XX. Es la arteria comercial más famosa del país y su historia se remonta a los orígenes de la urbe. Peatonalizada en 1971, entró en una etapa de declive a fines de los años 80, que se extendió hasta bien entrado el nuevo siglo, cuando la presencia del turismo extranjero logró revitalizarla. Hoy, perdida su residencialidad, aunque con la presencia de algunas construcciones históricas que tienden a producir conflicto en el uso del espacio público, muestra ocupación comercial plena y gran diversidad de transeúntes. Su especialización funcional y el turismo motivan la reproducción de actividades que tienden a generar conflicto, de modo que la circulación peatonal se obstaculiza. No obstante, con su arquitectura histórica y modernas galerías, sigue siendo única e irrepetible.



## AV. RIVADAVIA



VIOLETA SOTO

La Avenida Rivadavia, que los porteños han proclamado como “la más larga del mundo” (si se incluye su proyección en la Ruta Nacional 7), marca la salida hacia el oeste y concentra uno de los ejes de mayor densidad de la ciudad. Une centros de gran intensidad y grandes espacios verdes de barrios que los necesitan particularmente. Con la línea A de subterráneos que corre por debajo, y con el ferrocarril que sale hacia el oeste, parte la ciudad en dos mitades -norte y sur-, lo que se refleja en la nomenclatura de sus calles perpendiculares. De alta densidad, diversidad y urbanidad, guarda proporciones e integra funciones, aunque está sometida a grandes presiones. Es una avenida de uso compartido, transporta un flujo intenso y plural de pasajeros, con una gran infraestructura. La Autopista 25 de Mayo, que corre paralela, ocupa un volumen mucho mayor aunque con menor caudal, pluralidad e intensidad de uso.

