

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

CICATRICES URBANAS

TESIS DE GRADO



ALUMNA | GARCIA MARIA JULIETA

TUTOR | ARQ. PEDRO PESCI

2014



CICATRICES URBANAS

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

TESIS DE GRADO

ALUMNA: GARCIA MARIA JULIETA

TUTOR: ARQ. PEDRO PESCI

2014

INDICE

INTRODUCCION	3
MARCO CONCEPTUAL	5
<u>CAPITULO I</u> – Comprensión del conflicto	8
I.1 Primeros pasos hacia la creación de la autopista	10
I.2 De la ciudad medieval a los grandes centros	14
I.3 LAS AUTOPISTAS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES	16
I.3.1 EL MASTERPLAN DE CACCIATORE	16
I.3.2 AUTOPISTAS ACTUALES EN LA CIUDAD	22
<u>CAPITULO II</u> – CONFLICTO ACTUAL	28
II.1 ANÁLISIS DEL CONFLICTO ACTUAL – ESCALA URBANA	30
II.2 ANALISIS DEL CONFLICTO – ESCALA BARRIAL – MATRIZ FODA	36
II.2.1 MATRIZ FODA	37
ii.2.2 SINTESIS MATRIZ FODA	37
II.2.3 DESARROLLO MATRIZ FODA	38
II.2.4 CONCLUSION MATRIZ FODA	41
<u>CAPITULO III</u> – EJEMPLOS DE INTERVENCIONES POSITIVAS	42
III.1 – CASO I – MOLL DE LA FUSTA – BARCELONA	44
III.2: CASO 2 – BIG DIG – BOSTON	47
III.3 – CASO 3: Autopista 7 – Hamburgo, Alemania	51
III.4 – CASO 4: Arroyo cheonggyecheon	53
III.5: SISTESIS DE LOS OBJETIVOS DE LAS INTERVENCIONES	55
<u>CAPITULO IV</u> – PROPUESTA, ANALISIS Y CONTEXTO	56
IV.1 – PROPUESTA 1: AUTOPISTA EXISTENTE – DESARROLLO	59
IV.1.1 MIRADA DESDE EL VÍNCULO CON LA CIUDAD	62
IV.1.1.1 Estrategias por patrón	72
IV.1.1.2 Síntesis	77
IV.1.2 MIRADA DESDE LA AUTOPISTA PROPIAMENTE DICHA	78
IV.2 – PROPUESTA 2: PROYECCION FUTURA	82
III.1.2.1 Análisis	83
III.1.2.2 Objetivo	91
IV. 3 MATERIALIDAD	99
<u>CAPITULO V</u> – CONCLUSION	103
AGRADECIMIENTOS	107
BIBLIOGRAFIA	111

INTRODUCCION

Luego de abordar cinco años de trabajo, que me acercaron un poco más a lo que deseo ser como profesional, como persona y como ser pensante, entendí que existen tres pilares muy importantes en la arquitectura:

- No existe un hogar si nadie que lo habite.
- No existe un futuro en ese hogar si no se proyecta sustentablemente.
- No existe un hogar sin un territorio que lo acobije.

Una de las definiciones más simples que encontré para describir la importancia de la ciudad en nuestra vida cotidiana es:

“Todos tenemos nuestra casa, que es el hogar privado; y la ciudad, que es el hogar público”¹

Los seres humanos soñamos con un **HOGAR** ideal, y opto por utilizar esta palabra ya que creo que es más cercano a mi concepto de arquitectura, que la palabra casa.

Una casa es el bien inmueble pero el hogar no solo está compuesta por ladrillos y hormigón, sino que la palabra hogar abarca: sentimientos, estados emocionales, relaciones humanas, afectos, y todas esas cosas que las personas necesitamos para una vida confortable.

Entonces retomando, así como anhelamos con nuestro hogar ideal (pensamiento absolutamente subjetivo e individual ya que creo que existen tantos hogares tipo como personas en el mundo) deberíamos poseer ese mismo deseo con nuestra ciudad.

“La gente construye la casa para vivir en ella y la gente funda la ciudad para salir de la casa y encontrarse con otros que también han salido de la suya”²

Por lo tanto, así como pensamos cada componente de este anhelado hogar para que influya positivamente en nosotros, considero que una ciudad debe constituirse con el mismo criterio, donde cada elemento constitutivo (puente, parque, autopista, avenida, etc.) sea protagonista e influya lo más positivamente posible en la composición de la ciudad y en la sociedad que la experimenta a diario.

También debo ser consciente que si existiera la receta ideal para una ciudad perfecta todas las ciudades del mundo serían un retrato o una copia. Entonces, así como existen personas diferentes con pensamientos opuestos, existen, en cada ciudad, características desiguales que la transforman en únicas. No sería lo mismo urbanizar la ciudad de Purmamarca en Jujuy que Río Grande en Tierra del Fuego.

Es en este punto, donde tiene gran protagonismo el arquitecto. Como profesionales, debemos reflexionar sobre cuáles son las premisas para hacer que cada una de las **“ciudades singulares”** cuenten con los mismos márgenes de satisfacción y que tanto un residente del Norte como del sur se sientan a gusto en su territorio. Con esta reflexión deseo hacer un pequeño interrupción, y recordar el concepto de “No Lugar”, que creo que será importante cuando profundice en mi tema puntual de tesis.

En su libro, *“Los no lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad”*, el etnólogo, antropólogo y sociólogo, Marc Augé³ acuñó el concepto de “No lugar” para referirse a los lugares de transitoriedad que no tienen suficiente importancia, que son solo lugares de paso. Le bastó una sola línea para determinar que propiedades definen a un lugar, y acto seguido imaginarse que sucedería si estas propiedades desaparecen.

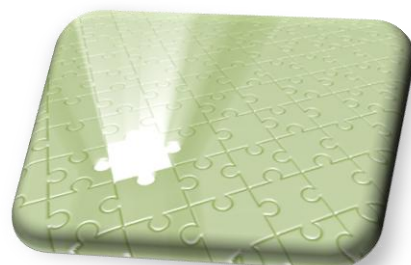
1. Cita del sociólogo Enrique Tierno Galván (político, sociólogo, jurista y ensayista español.) (1918-1986)
2. Cita de José Ortega y Gasset (1883 - 1955), filósofo y ensayista español
3. Marc Augé (antropólogo francés) (1935 - hoy)

Cito:

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que NO puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional ni como histórico, es un **NO LUGAR.**”

En la actualidad, dentro de la ciudad, contamos con muchos elementos que la constituyen, que conforman “No Lugares” que intervienen negativamente en el desarrollo de la ciudad, que llegaron a la misma con el objetivo de resolver un inconveniente específico pero que no tuvieron en cuenta muchos aspectos que involucran a la vida cotidiana del residente en la ciudad. Elementos que fueron “proyectados” quizás con un “supuesto fin” que justificaba los medios en dicha época.

En este punto que es importante reflexionar respecto al contexto y al momento donde fueron emplazadas cada una de ellas. Buscando un ejemplo certero para poder explicar lo que para mí significa esto, el más interesante a mi juicio es un **rompecabezas.**



Cuando vemos las imágenes de cada pieza en un rompecabezas, podemos ver que todas son distintas y cada una se identifica con un lugar específico, si bien pueden tener forma o características similares tiene una imagen que los separa de la homogeneidad y les da identidad individual, y la pertenencia a un único lugar, es decir, no podría colocarse en otro sector del rompecabezas porque no encajaría.

Al igual que cada pieza del rompecabezas, cada elemento constitutivo de la ciudad debe tener su **identidad** y poseer una **esencia** como consecuencia de su contexto, y en caso de estar en otro contexto debería ser diferente.

Luego de investigar varios casos, que luego desarrollaré, puedo ver que estas premisas no fueron adoptadas al momento de planificar y diseñar nuestra ciudad, ni los elementos que la componen; y se consideraron prioridad otros puntos. Esto ocurre quizás, por la evolución de la conciencia arquitectónica, social, ambiental, etc. Por ejemplo al momento de expropiar terrenos no se tomo en cuenta el desarraigo, el impacto en los vecinos o el costo social que implica este acto.

Uno de los principales elementos, ya sea por sus dimensiones, por el impacto y la cantidad de suelo que se pierde, por cómo fue proyectada y en qué momento de la historia argentina, por el impacto que generó en los diferentes vecinos, por las expropiaciones, por las barreras sociales que generaron, entre otros, que luego desarrollare en profundidad, son el CASO de las **AUTOPISTAS.**

El objetivo de este proyecto es poder comprender porque las autopistas se transformaron en piezas negativas de la Ciudad y que falto para que sean positivas para ella.

Tomo la autopista como elemento ejemplificador, para analizar el impacto tanto social, ambiental, económico, entre otros, de estas en la ciudad y sus habitantes.

Luego de la comprensión de todos los factores llegare a dos diferentes resoluciones:

- Una resolución que parte de lo actualmente construido siendo consciente que debemos aprovechar lo ya “proyectado”. En la que, encontremos una posible respuesta a las problemáticas actuales que generan las autopistas a Nivel Barrio, a Nivel Ciudad, A nivel Ecología, entre otros, y lograr demostrar que la autopista puede devolverle a la ciudad parte de lo que ya le quitó.
- Una resolución que me permitirá comprender como debería construirse de forma honesta una autopista que aporte a la Ciudad partiendo de proyectos ejemplificadores y técnicas de sustentabilidad. (Económica, Ambiental, Social, etc.

MARCO CONCEPTUAL

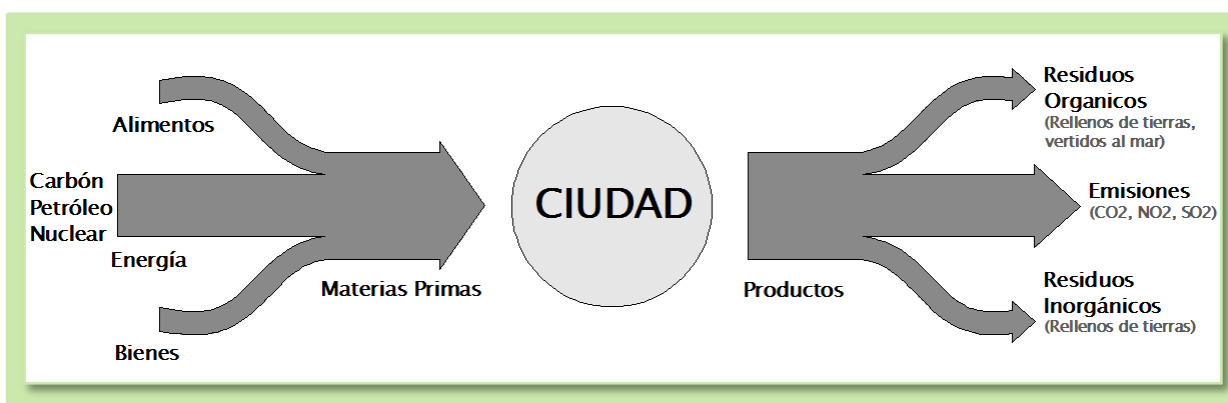
Creo importante, antes de continuar, que debo hacer una pequeña referencia respecto a cómo considero que debería constituirse esta “**ciudad singular**” a la que anteriormente hacía mención, y para ello, considero que es importante acercar el concepto de **sustentabilidad** ya que debe ser la base en el desarrollo de los nuevos modelos de ciudad.

Como hace mención en su libro “Ciudades para un pequeño planeta” Richard Rogers: “*las ciudades deben concebirse como **sistemas ecológicos** y es esta actitud la que debe dirigir nuestro enfoque para planificarla y gestionar la explotación de recursos*” Si bien él habla de explotar recursos por sobre todo hace hincapié en considerar el desecho también como **recurso**, demostrando que si logramos aprovechar el mayor número de desechos de la ciudad, y lo volvemos a convertir en un recurso por medio de la reutilización y el reciclado, lograremos disminuir la huella ecológica que aumentaría en el futuro de la que tanto se habla en la actualidad.

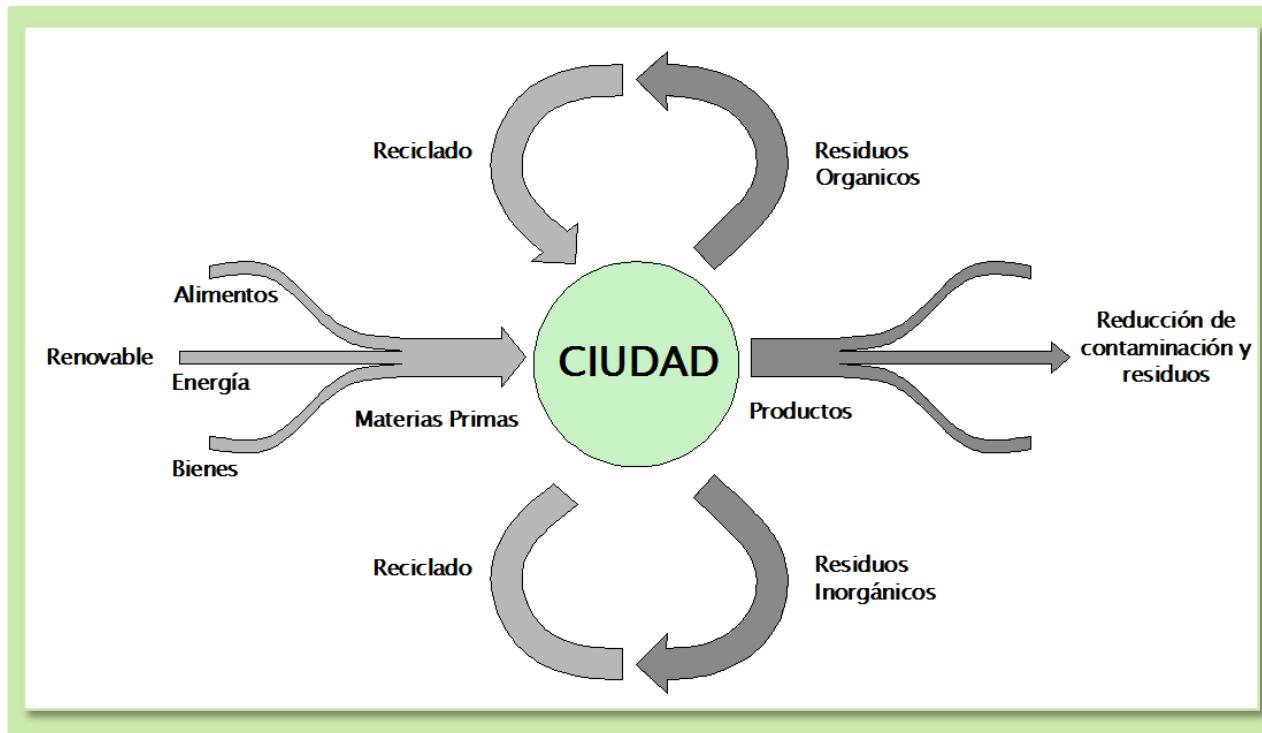
Acompañando esta reflexión, el urbanista y ecólogo Herbert Girardet, en un fragmento del libro apuntó que “*la clave está en las ciudades que aspiran a un cierto metabolismo circular, en las que el consumo se reduce mejorando el rendimiento y aumentando la reutilización de recursos. Debemos reciclar materiales, reducir el gasto, conservar las energías agotables y experimentar con las renovables*”

Como menciona el autor estos procesos aumentan el rendimiento general de la ciudad y reducen el impacto sobre el medio ambiente.

Las ciudades de **metabolismo lineal consumen y contaminan** en grandes proporciones



Las ciudades de **metabolismo circular** minorizan las materias primas nuevas y acrecientan al máximo el reciclaje



Ahora, para poder planificar una ciudad sostenible no solo debemos quedarnos reflexionando sobre la reutilización y reciclado, sino que debemos comprender como son las relaciones entre ciudadanos, servicios, políticas de transporte y la generación de energía, así como su impacto total.

Actualmente la Ciudad de Buenos Aires cuenta con un modelo territorial donde se expone el deseo de una ciudad más justa, más inclusiva, más competitiva y más humana y para poder lograr este objetivo, el cual comparto que debe ser así, considero que uno de los primeros pasos es lograr romper con las **barreras urbanas** impuestas por el mismo planeamiento antiguo y fomentar el desarrollo sustentable de la misma.

El arquitecto Daniel Chain, Ministro de Desarrollo Urbano de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en el Modelo Territorial, habla sobre la ciudad y menciona que el principal desafío para alcanzar esta nueva ciudad es lograr la sustentabilidad, concepto que debe ser comprendido en un sentido amplio y multivariable, y comenta que los desequilibrios son los que actúan contra la sustentabilidad. Esta referencia que hace el arquitecto, tiene que ver con la diferencia de ocupación territorial que tenemos en la ciudad, al igual que en otras partes del país, donde encontramos áreas con grandes terrenos inutilizados y a su vez, territorios totalmente saturados que obligan a las personas a trasladarse hacia un centro urbano en búsqueda de trabajo y deja rezagado a otros territorios y que a su vez atenta contra la ecología, por ejemplo promoviendo el uso del automóvil. Es decir, para lograr una ciudad sustentable, deberíamos orientarnos hacia una **ciudad policéntrica** o multicéntrica, donde las personas tengan más cercano a su alcance, todos los servicios necesarios para subsistir.

Por otro lado, en el modelo territorial, el actual Jefe de Gobierno e Ingeniero Mauricio Macri, dice: "...mejorar las condiciones de la ciudad es una forma de mejorar las condiciones de vida de la población..." Y a su vez menciona: "mejorar la calidad de los espacios públicos existentes e incrementar la calidad de los mismos en el futuro, es aumentar las posibilidades de desarrollo económico y social, y sumar alternativas para el disfrute de los atractivos urbanos" "En la ciudad todo es comunicación y el espacio público es fundamentalmente un lugar de encuentro, por eso se constituye en un lugar estratégico para la intervención pública orientada a mejorar estos encuentros". Entonces, si logramos derribar las barreras urbanas que actualmente tiene la ciudad, lograremos mejorar la calidad de vida de las personas ya que lograremos recuperar, entre otras cosas, la comunicación perdida.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es la **participación ciudadana** como regla fundamental para la intervención de la ciudad ya que enriquece las decisiones. En muchos casos, quien toma las decisiones proyectuales, no vive en la zona y por ende no experimenta a diario ese territorio y desconoce problemáticas de menor escala, que en definitiva suelen ser las que más aquejan a los vecinos. Por eso creo que, el primer termómetro que siempre debe chequearse son los habitantes de dicho territorio, y con esta información lograr un equilibrio entre proyectistas y especialistas, y los ciudadanos con el único fin de favorecer el desarrollo de la ciudad y mejorar la calidad y las condiciones de vida.

CAPITULO I:

Comprensión del conflicto

CAPITULO I: Comprensión del conflicto

I. 1 Primeros pasos hacia la creación de la autopista

Como primer paso para profundizar en el “caso autopista”, es importante para mi comprender que se entiende como una autopista, incluso desde la ley. Según el Artículo 5 de la Ley 24.449 ⁴:

“una autopista es una vía multicarril sin cruce a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.”

Pero para poder comprender el significado de la autopista para el hombre y como llegamos a la necesidad de crear las autopistas actuales, debo retroceder en la historia y primero comprender el porqué de su creación.

Ya en el periodo precolombino los incas tenían la necesidad de trasladarse y para ello poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. A veces, a través de puentes de cuerdas entre las montañas.

El hombre buscó siempre los lugares más fáciles para trasladarse. Es así que fueron exigiendo mejores condiciones a medida que ya no se trataba solo de ir a pie por ellas, sino que comenzaron a utilizarse los animales para carga y después, con la rueda.



PUENTE INCA



Ya en el siglo XIX la creación de las maquinas de vapor cambió radicalmente las variables económicas. Las fábricas europeas encontraron el impulso necesario para transformar el planeta a través de la Revolución Industrial. Hasta ese momento la humanidad solo conocía la tracción a sangre y se demoraban semanas o meses para transportarse de una ciudad a otra. Las rutas se bloqueaban por la nieve en invierno y se hacían fangosas con los deshielos en primavera.

Para solucionar la inestabilidad que el clima causaba en los caminos se comenzaron a montar rieles que facilitaban el traslado de los carros tirados por los caballos. El último eslabón de esta cadena aparece en 1804 cuando el Inglés Richard Trevithick adaptó la máquina de vapor para convertirla en la fuerza motriz de la 1ra locomotora.⁵



En 1870 la empresa “Monster Manufacture” construyó una bomba autónoma de vapor que a finales de siglo se convirtió en parte del equipo básico de los bomberos (hasta ese momento se movía con caballos). Y a finales de siglo ya contábamos con pequeños automóviles, y ya en 1903 circulaban versiones más pesadas del automóvil a motor. Donde se podía trasladar a un número mayor de personas que en un caballo.



Ya en 1903 los nuevos vehículos invadían las calles y a medida que progresaban los vehículos y se veía su creciente necesidad, fue necesario mejorar las características de las carreteras y dotarlas de una capa resistente suficiente para soportar las cargas. Es decir, a mayor desarrollo automotriz, mayor exigencia y necesidad de mejorar las carreteras para dichos vehículos.



Por otra parte, el camino al pasar los obstáculos naturales requería obras como puentes, que permitiese salvarlos con más comodidad y menos peligro. Así mismo, el hombre recorriendo siempre la misma ruta se dio cuenta que era posible reducir las pendientes cambiando la configuración del terreno y así se inicia la ejecución de las obras del movimiento de tierras.

Luego encontramos uno de los primeros antecedente sobre la intervención del hombre en el suelo absorbente, generando un **impacto ecológico** que luego no tendría freno. Se da en Detroit, Estados Unidos, donde en 1909 Henry Ford, junto a 3 o 4 visionarios necesitaban un lugar para probar los nuevos vehículos que comenzaban a producirse en masa, con la reciente invención de Ford. Para entonces, los caminos estaban cubiertos de grava, a menudo utilizados por caballos, carros, coches a caballo y autos. Esto hacia que el estado fuera pésimo, que los caminos estuvieran llenos de agujeros y montículos; y hasta muchas veces terminaba siendo mucho más efectivo el uso del caballo ya que estos debían, en muchas oportunidades, sacar los autos modernos que se trababan por los pozos que se encontraban en la carretera. Es por ello, que deciden cubrir el suelo con una capa gruesa de cemento sobre un tramo de la Avenida Woodward a modo de prueba. Estas pruebas fueron exitosas y a partir de allí comenzaron a cubrirse todos los caminos, impermeabilizando el suelo por todo el territorio estadounidense, y luego por Europa.

Pero como si esto no bastara y ante la evolución del automóvil, el crecimiento del número de autos adquiridos por el hombre, la problemática fue otra. No bastaba con tener un buen suelo si la cantidad de autos que circulaban congestionaban el tramo. Por lo tanto, fue necesario que las ciudades contaran con infraestructuras que ante el aumento del caudal automotor, pudieran agruparlo y organizarlo, sin generar caos vehicular en las grandes ciudades hacia donde se dirigían.

Entonces, primero se necesitaban suelos mas óptimos para los nuevos vehículos y luego ante el aumento de la cantidad de automóviles que se necesitaban trasladar hacia un punto determinado hubo la necesidad de **ORDENARLOS**.



La primer referencia más cercana a la actual autopista fue construida en Italia, iniciada en 1921 (actualmente forma parte de la AU8 – AU9) conocida como “La autopista de los Lagos”⁶. Fue creada por el ingeniero Puricelli, que pensó en una calle para autos aunque no es exactamente como las actuales ya que tenía cruces a nivel pero si contaba con las dos manos de circulación separadas.

El motor de construir esta infraestructura fueron 2. Por un lado, como vengo repitiendo, el desarrollo automotriz en crecimiento

(teniendo en cuenta que en el 1er tramo se unirían Milán y Turín dos ciudades que estaban incrementando su densidad industrial y por sobre todo en la industria automotriz) y por otro lado porque finalizada la 1ra guerra mundial los caminos se encontraban en mal estado era necesario recuperarlos.

Fue inaugurada en 1924 el 1er tramo, y fue el 1er referente que luego evolucionaría a lo que podemos ver en la actualidad en cada rincón del planeta.



Entonces, lo que puedo redundar respecto a cómo llegar a este momento en que la evolución provoco la necesidad de transporte, este, obliga a mejorar y buscar un mejor suelo por donde circular, pero nuevamente el desarrollo nos obliga a **mutar** en el cómo movernos, y a necesitar buscar **estrategias** de cómo ordenarnos y como sería más sencillo una circulación vehicular segura.

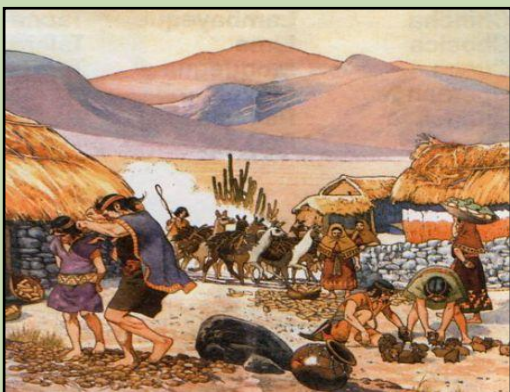
También acercándome a donde estamos parados actualmente, podemos apreciar que llegamos a estar presos de un círculo vicioso donde ordenamos el tránsito y, como el uso de estas vías rápidas era más sencillo y beneficioso para movernos, y sumando nuevamente al aumento del número de vehículos, la autopista no basta, y nos encontramos nuevamente en una **crisis** que es necesario transformar porque, por ejemplo, acercándonos a la realidad argentina, la autopista General Paz, no podría seguir ensanchándose muchas veces más, para alivianar el tránsito que circula en horas pico. Por lo tanto, tanto Argentina como el resto de los países debemos adoptar estrategias diferentes para contrarrestar y lograr vencer al crecimiento de la densidad vehicular de esta.

Aquí es donde nos encontramos parados en la **actualidad**, y como podemos apreciar, la creación de la autopista tuvo únicamente el objetivo de conectar de forma eficiente, veloz y ordenada el tránsito de una ciudad, siendo **únicamente** los beneficiados de la misma las personas que tenían la necesidad de circular y llegar a la misma. En ninguna de las primeras investigaciones se tuvo en cuenta a las personas que posiblemente menos iban a utilizarla, pero si iban a convivir con ellas a diario. Quizás porque anteriormente las zonas que se recorrían no se encontraban superpobladas como en la actualidad, y no se lo consideraba un problema, posiblemente falló la **mirada a futuro** en un contexto social particular. Se podría decir que solo se intentó resolver un problema y no hubo una **planificación previa** de estas situaciones.

Por otro lado, podemos considerar que el problema, es una consecuencia del modo en que se han desarrollado las ciudades en el mundo por ello para poder lograr abordar esta investigación es importante comprender el porqué nos encontramos hoy ante una ciudad que fue planificada desde la **centralidad**, generando como consecuencia este movimiento vehicular constante hacia estos centros.

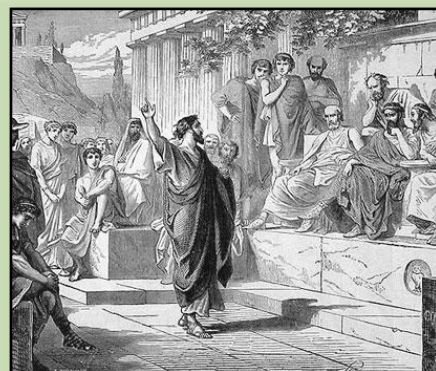
I. 2 DE LA CIUDAD MEDIEVAL A LOS GRANDES CENTROS

Para poder comprender el por qué sucede esta centralidad necesito retroceder en el tiempo. Durante milenios el hombre llevó una existencia itinerante, dedicándose a la caza o la recolección y viviendo en pequeños grupos, repartidos sobre amplios territorios.

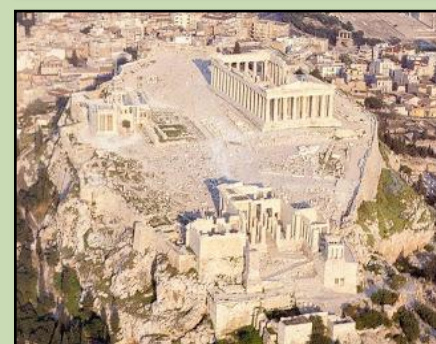


En el neolítico con el desarrollo de la Agricultura y la Ganadería empezaron a constituirse aldeas más estables y también más pobladas. Es decir que la ciudad surge en el momento en que el hombre abandona su estado de cazador - recolector y descubre la Agricultura.

Avanzando en la historia, Aristóteles ⁷ acentúa el carácter político de la ciudad y la define como un conjunto de ciudadanos, de manera que la ciudad no es, en realidad, un espacio físico determinado, sino un conjunto de hombres libres ejerciendo en común sus libertades públicas, siendo el espacio un aspecto secundario.



Esta visión política de la ciudad responde al modelo de la *polis* griega (ciudad estado), donde el *ágora*⁸ es el elemento fundamental, el espacio donde los ciudadanos ejercen sus libertades públicas. Junto al *ágora*, se emplazan sus templos, palacios, museos, gimnasios, teatros, parques urbanos, bibliotecas.



7. en griego antiguo Ἀριστοτέλης, *Aristotélēs*. (384 a. C.–322 a. C.) fue un filósofo, lógico y científico de la Antigua Grecia

8. *Ágora* (del griego ἀγορά, asamblea, de ἀγείρω, reunir) es un término por el que se designaba en la Antigua Grecia a la plaza de las ciudades-estado griegas (*polis*).

Si volvemos a la actualidad podemos notar que no solo en Buenos Aires sino en las ciudades más importantes del mundo están desarrolladas y expandidas desde este **centro**.

Estas ideas influirían notablemente en el urbanismo de los nuevos territorios. La conquista de América, iniciada en el siglo XV, permitió a los urbanistas llevar a la práctica en un territorio virgen las ideas utópicas del modelo griego, construyendo ciudades conforme al planteamiento aristotélico conforme al modelo político de plaza mayor donde las cabeceras eran ocupadas por la iglesia y el los edificios gubernamentales y en los laterales las casas de las principales personalidades.

Mas adelante gracias a la Revolución Industrial nacen concentraciones industriales, que necesitan no solo nuevas técnicas de gestión empresarial sino nuevas fuentes de energía, de movilidad, de división de las tareas por la mecanización. Y como consecuencia, es necesario poner al servicio de la producción nuevos medios tecnológicos, nuevas condiciones de accesibilidad, y una nueva distribución del espacio. El desarrollo de la energía eléctrica favorece al surgimiento de las periferias de las ciudades, que son ocupadas por los nuevos asentamientos industriales y laborales, y a la población inmigrante que se distribuye en torno al núcleo urbano.

“La naturaleza prepara el sitio, y el hombre lo organiza de tal manera que satisfaga sus necesidades y deseos”⁹

Es así como nos aproximamos a las ciudades actuales, donde contamos con un casco histórico como centro de la ciudad, en el que encontramos, el desarrollo económico de la misma, y de forma radial se expande el resto de las funciones que debe cumplir una ciudad (sea vivienda, esparcimiento, etc.)

Se podría de decir que como consecuencia de esta forma de desarrollo en la mayoría de las ciudades fue necesario crear infraestructura que acompañe la movilidad de todos los ciudadanos desde la periferia hasta los centros industrializados.

Conjuntamente con la Revolución industrial, sumado a la adquisición de vehículos, al desarrollo del transporte público, y la centralización de la actividad productiva generó grandes congestionamientos, donde ya solamente tener un suelo efectivo para el transporte no era suficiente sino que fue necesario una estrategia en pos de generar un **orden**, para facilitar la movilidad. Lo que no fue tenido en cuenta a la hora de plantear estrategias para mejorar la movilidad es si ésta decisión provocaba algún **impacto** en los ciudadanos que convivían a diario con la ciudad.

Desde un pensamiento mas abarcativo del tema, se podría decir, que para la correcta proyección de una infraestructura tan invasiva como es una Autopista, no solo se debe considerar el inconveniente a resolver como es el ordenamiento del caudal vehicular, sino considerar que quizás, que la solución no sea generar una infraestructura que termine, favoreciendo este caudal vehicular e incitando a que este mismo aumente y generar un **circulo vicioso**, donde mas autos ingresen, mas autopistas proyectemos. Sino proyectar un **plan**, donde se favorezca la reorganización del territorio, las necesidades de los ciudadanos que viven en ese sector estudiado, las problemáticas ambientales que generaría cualquier intervención que realicemos, donde el sector que intervengamos pueda **aumentar su valor**, y **revitalizar** la zona. Siendo entonces, un beneficio para todas las personas que lo transiten y también las que convivan con esta estructura diariamente.

Luego de haber comprendido como y porque se plantearon las autopistas, quiero comenzar a acercarme a nuestra ciudad de Buenos Aires y tomarla como referencia para el análisis de este caso.

1.3 LAS AUTOPISTAS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En un comienzo, cuando se planteó la necesidad de la creación de una autopista solo se consideraba que eran importantes para la periferia de la Ciudad de Buenos Aires. Mientras que en la década del 70, cuando se comienza a pensar en un desarrollo céntrico/periferia es cuando empieza a tomar protagonismo la decisión de proyectar una autopista en la ciudad.

1.3.1 EL MASTERPLAN DE CACCIATORE

El Plan de autopistas urbanas fue un proyecto que contemplaba una red de 9 autopistas de 74 kilómetros con peaje atravesando la ciudad.

Fue ideado en la época de la **dictadura militar** autodenominada Proceso de Reorganización Nacional que gobernaba el país y ejecutado durante la intendencia *de facto* del brigadier Osvaldo Cacciatore¹⁰.

Este plan formo parte de un grupo de medidas urbanísticas tomadas por Cacciatore. Dentro de las primeras medidas, hay ejemplos como la limpieza de frentes de edificios públicos y privados, la reparación de aceras, la prohibición de venta de productos en las vías públicas, que pusieron de manifiesto ciertos lineamientos del régimen que luego cobrarían más sentido: el cuidado higiénico y estético, y la búsqueda de **orden**.



En 1977 se crea un nuevo Código de edificación, resulta prácticamente una reproducción del Código de 1973, pero con ciertas modificaciones de gran impacto. Los objetivos manifiestos del código eran: orientar el desarrollo de la ciudad regulando la distribución de la población, incentivar el perímetro libre y el englobamiento de parcelas con el fin de liberar suelo urbano regulando la intensidad de uso de las parcelas, definir los usos y evitar mezclas, mejorar la calidad ambiental de la ciudad, promover un sistema de autopistas, red vial primaria y secundaria y estacionamientos, reactivar áreas degradadas, preservar edificios de valor histórico y crear un sistema regional de parques recreativos.

Algunas de las modificaciones respecto al Código de 1973 eran de gran importancia. En primer lugar, se introdujo este Plan de Autopistas Urbanas que comenzaba a ejecutarse al mismo tiempo que la sanción del Código. Si bien el Código de 1973 preveía la construcción de Autopistas, se limitaba a proponer tres, de las cuales una sola atravesaba espacio urbano consolidado, mientras que el Código de 1977 proponía 9 autopistas que atravesaban, en su mayoría el tejido urbano consolidado.

Enmarcadas dentro del Código de 1977, las autopistas fueron, una de las obras más controvertidas de la dictadura por muchas razones. Por un lado, en términos urbanos, significaban el fuerte incentivo a la utilización del automóvil individual, suponían la demolición de miles de viviendas y la violenta ruptura de la trama urbana de los barrios, consolidando además, un foco de contaminación del aire, visual y sonora en zonas residenciales. Por otra parte, el costo millonario de la expropiación de inmuebles y la construcción de autopistas, financiado en parte con deuda externa consolidó una enorme deuda para la Municipalidad.

10. Osvaldo Andrés Cacciatore (1924 - 2007), militar argentino perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina que alcanzó el rango de brigadier. Participó en el Bombardeo de la Plaza de Mayo (16 de junio de 1955). Gobernó la Ciudad de Buenos Aires entre 1976 y 1982, designado por el llamado Proceso de Reorganización Nacional.

En primer lugar, la Municipalidad se encargó de costear las expropiaciones de viviendas y las demoliciones, que serían en teoría posteriormente cubiertos por la empresa concesionaria, pero esto no fue así. Ya que las empresas afirmaron que el negocio no dio los beneficios esperados y la municipalidad debió hacerse cargo del mantenimiento de las autopistas y comprar las acciones (haciéndose por ende cargo de las deudas).

La Sociedad Central de Arquitectos (SCA), el Centro Argentino de Ingenieros (CAI) y la Sociedad Argentina de Planificación (SAP) señalaban que este Plan de Autopistas no mejoraba los problemas de transporte sino que los empeoraba al favorecer el uso del transporte individual, y por el altísimo costo económico y social que suponía el plan, el impacto sobre el tejido urbano y la pésima resolución de la propuesta física.

Señalaban también que el estudio de factibilidad para la construcción de autopistas se realizó con posterioridad a la decisión política, por lo tanto, terminó funcionando como una justificación de una decisión ya tomada. Enfatizaba que la construcción de las autopistas sería un gravísimo error urbanístico y los altísimos costos económicos y sociales para la ciudad, además de la destrucción de cientos de manzanas.



Además de criticar a las autopistas por su elevadísimo costo económico, social y ambiental y por contribuir a empeorar el sistema de transporte interno de la ciudad, algunos autores señalaban lo contradictorio del plan de Autopistas con otras políticas sostenidas por la misma Municipalidad. En primer lugar las distintas acciones encaminadas hacia la **protección ambiental** que se manifestaban en reglamentaciones varias y en el propio Código no se condecían con la construcción de las autopistas como foco de contaminación en medio de la trama urbana. Esta imagen corresponde al momento de la construcción de la Autopista Perito Moreno, donde se puede visualizar el quiebre que generó en la Ciudad, generando una **barrera urbana**.

En 1976, 1.500.000 vehículos circulaban por las calles y avenidas de la ciudad de Buenos Aires. La red de avenidas se encontraba saturada y obsoleta para el crecimiento del tráfico y la ausencia de las mismas en el centro histórico, administrativo y comercial empeoraba la situación.

El intendente Cacciatore ideó el Plan de autopistas urbanas, basado en el título del libro “La ciudad arterial”¹¹

La construcción comenzó el 2 de noviembre de 1978, afectando alrededor de 2.500 personas. Una importante cantidad de terrenos fueron **expropiados**, en muchos casos de manera forzada, y con profundo malestar y rechazo de gran parte de los vecinos afectados. Muchos de ellos fueron trasladados a barrios construidos por proyectos estatales de vivienda. Las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno fueron finalmente inauguradas el 6 de diciembre de 1980, sumando un total de 15,5 kilómetros de vías rápidas, y con un peaje cada una.



Otras obras fueron comenzadas, como puentes junto a la Avenida Lacarra en las inmediaciones del Parque Almirante Brown, para la autopista Occidental (AU7), y numerosas expropiaciones de terrenos a lo largo de la traza de la futura autopista Central (AU3) que, como hacia mención antes, posteriormente quedaron **abandonados** y fueron **ocupados ilegalmente**.

Las autopistas comprendidas en el plan eran:

AU1: “25 de Mayo”:

Comprende Barrios: Constitución, San Cristóbal, Boedo, Parque Chacabuco, Flores, Parque Avellaneda, y Villa Lugano. Fue inaugurada el 6 de Diciembre de 1980.

Esta obra significó la **expropiación** de numerosos terrenos a lo largo de los trazados, con la entrega de créditos para viviendas para los propietarios, y la utilización de la fuerza para quienes se resistan a ceder sus viviendas.

La elección del método de viaducto adoptada para la mayor parte del recorrido provocó que los vecinos y urbanistas reticentes vieran el proyecto como una interrupción del paisaje urbano, **segmentado** y **desvinculando** los barrios.

También fueron **afectados** espacios verdes Plaza San Martín, Parque Chacabuco y Parque Avellaneda.

11. Escrito en 1970 por el Secretario de Obras Públicas y Urbanismo, el Dr. Guillermo D. Laura.

Proyecto Inconcluso



En 1995 junto con la obra del enlace con la autopista La Plata comenzó la construcción de una conexión con la futura Autopista Rivereña (Costanera), un proyecto reflatado del plan de 1978 que aún no logró concretarse debido a la dificultad del emplazamiento de una vía rápida por el eje céntrico de la Avenida Moreau de Justo. Diversos trazados y métodos de construcción fueron barajados, pero ninguno satisfizo las exigencias de los diversos intereses económicos presentes en el floreciente barrio de Puerto Madero.

AU2: “Costanera”:

Atravesaría los barrios de Puerto Madero, Retiro, Recoleta, Palermo, Belgrano y Nuñez.

Formaría un anillo de circunvalación junto a la AU4 (Avenida General Paz), pero no fue concretado. El proyecto de la AU2 vuelve a tomar impulso en los '90, pero el proyecto se rechaza porque amenazaban con aislar al flamante Puerto Madero. El intendente Jorge Domínguez intentó gestionar la conversión del proyecto en una “Avenida Parquizada”, solución similar a la adoptada en el barrio Saavedra para la ex AU3. Sin embargo, la solución más viable era la de construir una autopista trinchera o túnel, aunque esta solución también fue descartada por su costo excesivo. Como nunca se llegó a una conclusión nunca se construyó.

AU3: “Central”:

No se construyó, sino que se diseñó una vía rápida (Av. Goyeneche). Igualmente se expropiaron cientos de terrenos para la obra.

Pese a las quejas de los vecinos, lograron desocupar 800 propiedades a través del sistema de indemnización, como paso previo a la liberación de la traza. Las expropiaciones comenzaron desde Saavedra hacia Nueva Pompeya. Por esta razón, en el norte se concentró la mayor cantidad de casas expropiadas entre Av Congreso, y Juan B. Justo.

Como la situación económica y política se vuelve adversa en 1982 se paralizaron las demoliciones del trazado. Para aquel entonces, la traza entre General Paz y Av. Congreso estaba liberada y el tramo hasta Av. De los Incas, se hallaba parcialmente demolida. Por a esta medida, se salvan de la expropiación muchos inmuebles desde Chacarita hasta el Riachuelo, pero generó un polo de conflicto en los barrios de Saavedra, Coghlan y Belgrano, ya que gran parte de las casas desocupadas quedaron abandonadas y terminaron siendo usurpadas.

AU4: "General Paz":

Comprende Barrios: Nuñez, Saavedra, Villa Urquiza, Villa Pueyrredon, Villa Devoto, Villa Real, Versalles, Liniers, Mataderos, Villa Lugano y Villa Riachuelo.

Básicamente, se trataba de una adecuación de la Avenida de circunvalación de la ciudad de Buenos Aires, eliminando sus rotondas de intersección, reemplazándolas por puentes y accesos a diferentes niveles.

La General Paz había sido proyectada como una avenida Parque de tránsito rápido y su construcción se había extendido entre los años 1937 y 1941.

Con el aumento de la población del Gran Buenos Aires, la capacidad de la Avenida General Paz se vio colmada, por lo que se decidió encarar nuevas obras.

En 1969, se inauguraron los nuevos distribuidores para cruces de las avenidas Constituyentes, Del Libertador y Juan B Alberdi.



Entre 1996 y 1997 se realizaron la obra para convertir a la Avenida General Paz en una verdadera autopista sin cruces a nivel.

AU5: "Transversal"

Comprendería un recorrido lineal en dirección sudoeste–noreste cercana en todo su trayecto a la Avenida Juan B Justo. Nunca se concretó y no hay mas información del motivo.

AU6: "Perito Moreno"

Comprende los barrios de: La Boca, Barracas, Pompeya, Flores, Parque Avellaneda, Villa Luro y Liniers. La construcción comenzó el 2 de Noviembre de 1978 y fue finalmente inaugurada el 6 de Diciembre de 1980, con un peaje a la altura de Parque Avellaneda.

AU7: "Occidental"

Esta breve autopista, de 3 kilómetros de extensión, correría en todo su trayecto en sentido nordeste – sudoeste, junto a la calle Tapalqué, entre las autopistas AU6 Perito Moreno y AU4 General Paz. Jamás se construyó.

AU8 :

No se concretó y no se cuenta con mayor información. Correspondía a un pequeño trayecto que atravesaría el barrio de Mataderos.

AU9 : Av1 o 9 de Julio

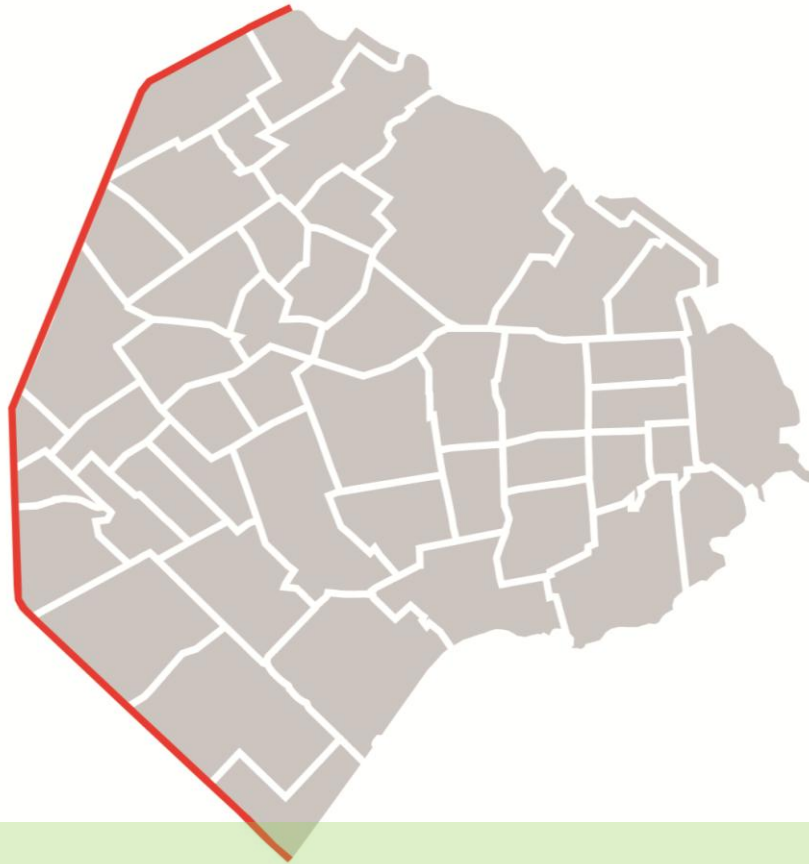
Se encuentra emplazada en los barrios de Barracas, Constitución, y Comienzo de Avenida 9 de Julio hasta unirse con la AU2. En su sección norte (AV1 9 de Julio Norte) la autopista sería una continuación de la Avenida 9 de Julio, cruzando las vías de los ferrocarriles que parten de Retiro para luego conectarse con en la AU2 Costanera al lado de la Terminal de Ómnibus.

Del lado sur (AV1 9 de Julio Sur), partiría de la intersección de la Avenida 9 de Julio con la Avenida San Juan, conectándose con la AU1 25 de Mayo. Desde allí giraría para ubicarse junto a la calle General Hornos, hasta desembocar en el Nuevo Puente Pueyrredón construido en 1969, e interconectándose con la AV2 (27 de Febrero). Ambas secciones serían construidas luego de la caída del gobierno militar. A fines de la década de 1980 se habilitó la autopista al sur de la Avenida San Juan, recibiendo en el año 2008 el nombre de Autopista Frondizi. Tiempo después, en el año 1995, se inauguró el viaducto sobre la parrilla de vías del ferrocarril como parte de la Autopista Illia.

En el proyecto original, desde su extremo sur se construiría la Autopista Buenos Aires–La Plata. Cuando dicha autopista fue finalmente comenzada a mediados de la década de 1990, se optó por llevar su trazado más hacia el Este, cruzando al Riachuelo en su desembocadura, corriendo luego sobre la Avenida Pedro de Mendoza, hasta la interconexión con la Autopista 25 de Mayo (AU1).

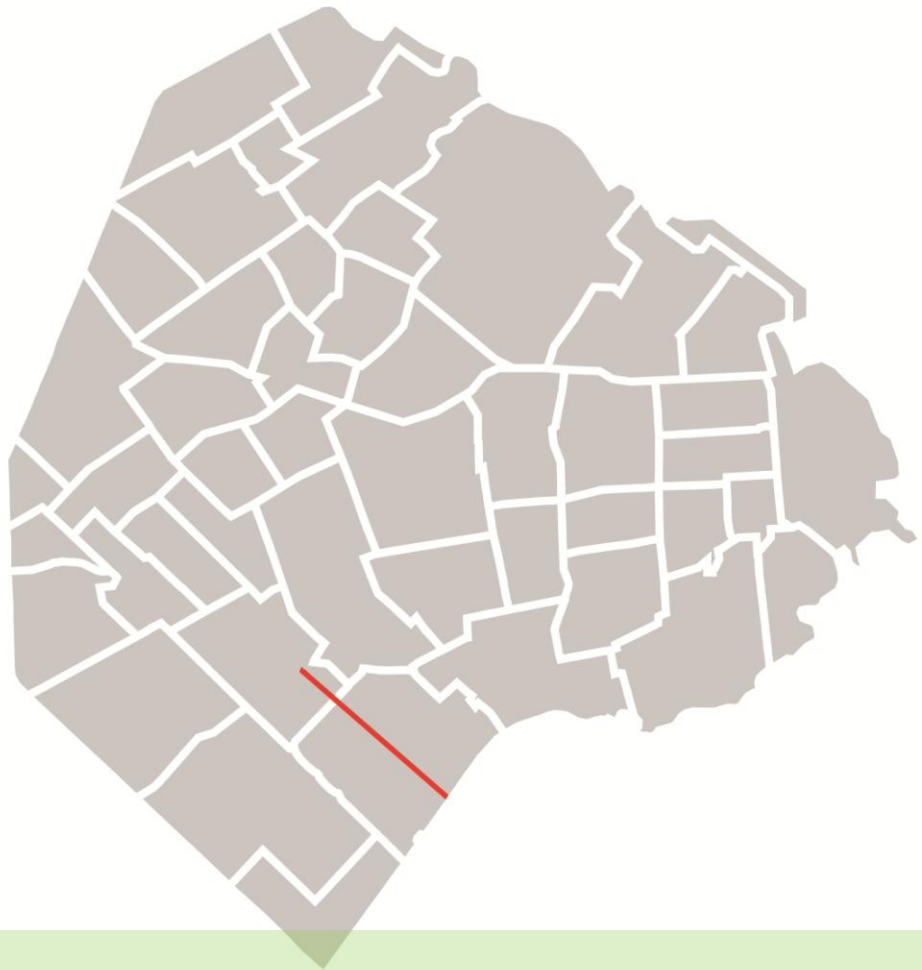
I.3.2 AUTOPISTAS ACTUALES EN LA CIUDAD

AUTOPISTA GENERAL PAZ



- Extensión: 24,3KM
- Numeración 1 al 17 400
- Conecta todos barrios del Oeste
- Concesionaria: Autopistas del Sol
- No cuenta con peajes
- Inicio: Av. Leopoldo Lugones
- Finalización: Puente de La Noria sobre el Riachuelo
- Prolongación: Camino Negro
- Es la autopista de la Ciudad de Buenos Aires con mayor caudal de tránsito

AUTOPISTA HECTOR J. CAMPORA



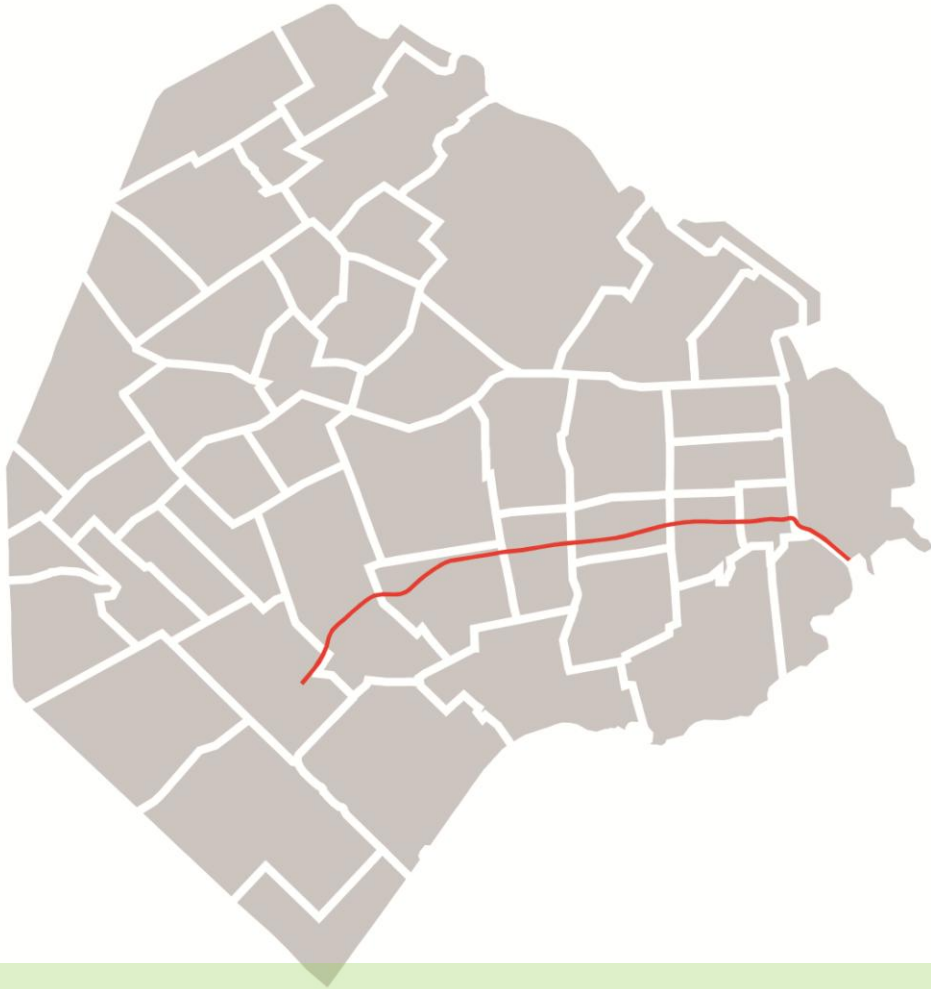
- Extensión: 3,6 KM
- Concesionaria: Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
- Ocupa el antiguo trazado de la Avenida Lacarra y recorre el Parque Almirante Brown.
- Barrios que atraviesa: Parque Avellaneda, Villa Soldati
- Avenidas de atraviesa: Castaños, Gral. Francisco Fernández de la Cruz, Cnel. Roca
- Debajo de ella se encuentra emplazadas numerosas villas de emergencia.

AUTOPISTA PERITO MORENO



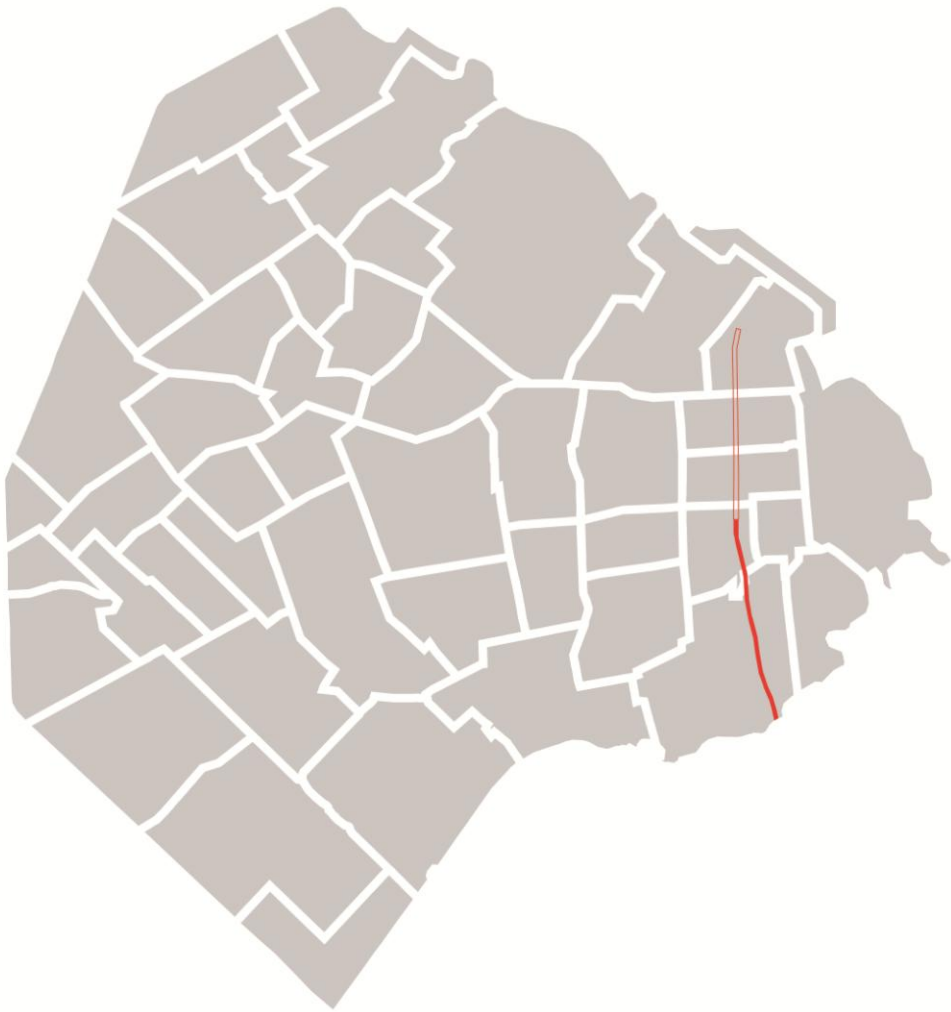
- Extensión: 6.00 KM
- Concesionaria: Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
- Inicio: Av. General Paz
- Finalización: Autopista 25 d Mayo
- Barrios que atraviesa: Parque Avellaneda, Villa Luro, Liniers, Versalles
- Avenidas que atraviesa: Lacarra, Eva Perón, Directorio, Juan B. Alberdi, Rivadavia, Juan B. Justo

AUTOPISTA 25 DE MAYO



- Extensión: 9.50 KM
- Concesionaria: Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
- Inicio: Avenida Teniente General Luis J. Dellepiane
- Finalización: Avenida Ingeniero Huergo, empalma con la Autopista Buenos Aires – La Plata
- Barrios que atraviesa: Parque Avellaneda, Flores, Parque Chacabuco, Boedo, San Cristóbal, Constitución, San Telmo
- Avenidas que atraviesa: Lafuente, Carabobo, Eva Perón, La Plata, Boedo, Avenida Jujuy, Entre Ríos, 9 de Julio, Paseo Colón
- Subte cercano Línea E

AUTOPISTA 9 DE JULIO – PRESIDENTE ARTURO FRONDIZI



- Extensión: 3.50 KM
- Concesionaria: Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
- Inicio: Avenida San Juan y 9 de Julio
- Finalización: Puente Pueyrredon
- Barrios que atraviesa: Constitución, Barracas
- Avenidas que atraviesa: Juan de Garay, Caseros, Suárez, Pedro de Mendoza

AUTOPISTA ARTURO U. ILLIA Y SU PROLONGACION CON AV. LUGONES



- Extensión: 3.50 KM
- Concesionaria: Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
- Inicio: Avenida Leopoldo Lugones
- Finalización: Avenida 9 de Julio
- Barrios que atraviesa: Retiro, Recoleta, Palermo
- Avenidas que atraviesa: Avenida del Libertador, Sarmiento

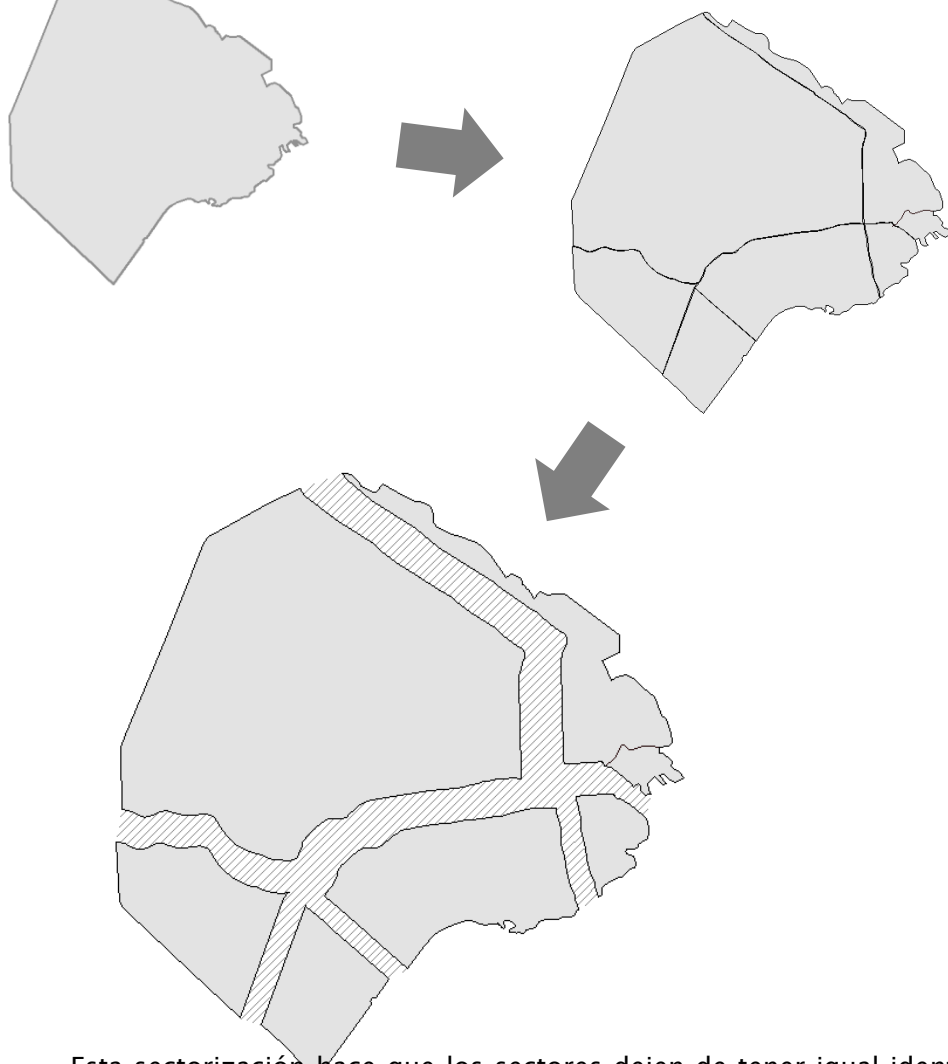
CAPITULO II: CONFLICTO ACTUAL

CAPITULO II: CONFLICTO ACTUAL

II. 1 ANALISIS DEL CONFLICTO – ESCALA URBANA

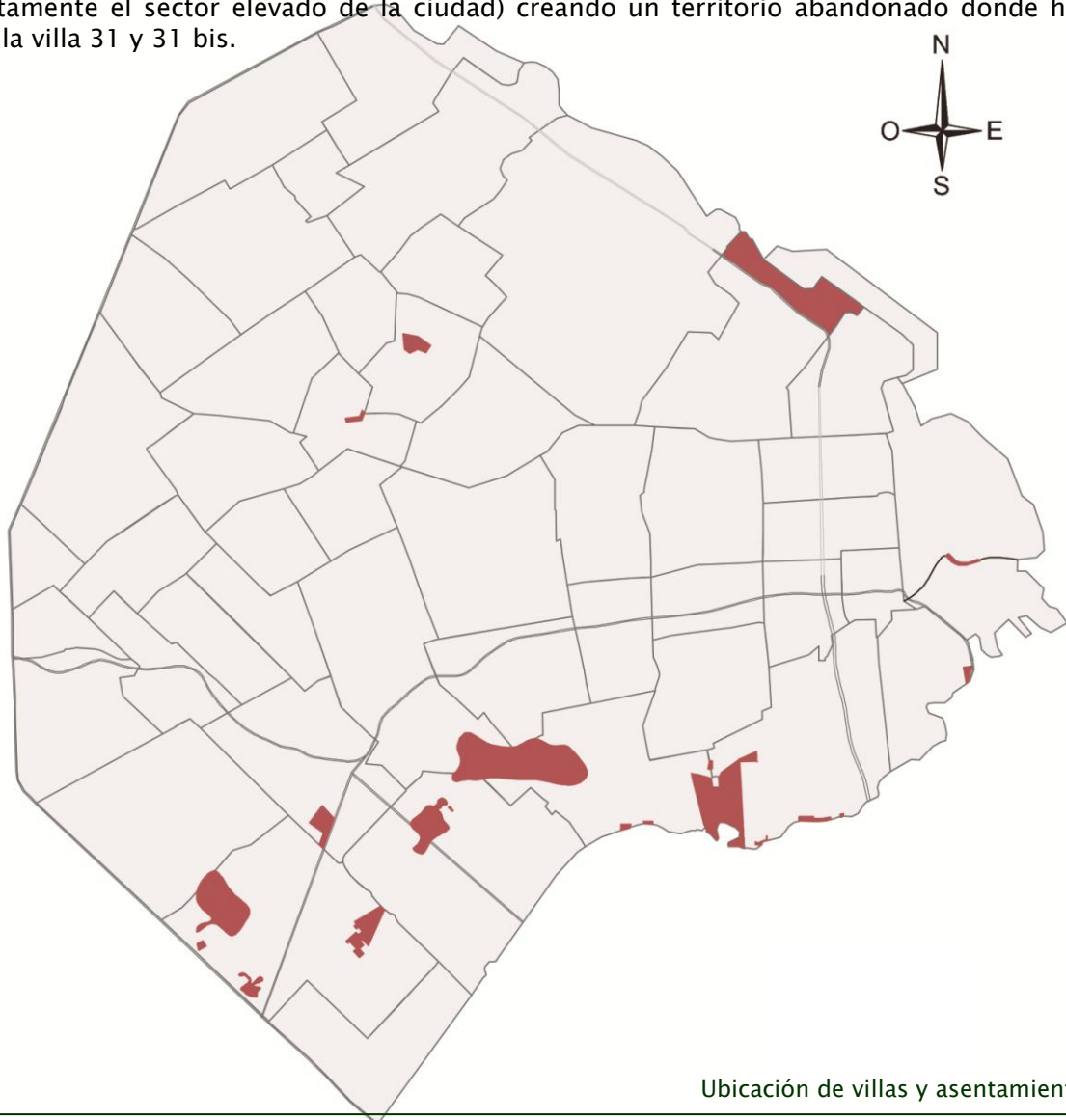
Para poder tener en cuenta el impacto que provocaron las autopistas en los diferentes barrios de la ciudad debemos visualizar la ciudad como conjunto y así comenzar a comprender que sucede con las autopistas a una escala macro; y así comprender como, la implantación de las autopistas, afectaron a la organización de la ciudad.

Si vemos el plano de la Ciudad de Buenos Aires, con sus respectivas autopistas elevadas podemos notar que estas transforman de una ciudad compacta en una ciudad **segmentada** diferentes sectores.



Esta sectorización hace que los sectores dejen de tener igual identidad para convertirse, algunas áreas en zonas no deseables para los territorios colindantes.

Como nos muestra el gráfico¹², podemos ver como la autopista Illia aísla un sector de la ciudad
(Justamente el sector elevado de la ciudad) creando un territorio abandonado donde hoy está la villa 31 y 31 bis.

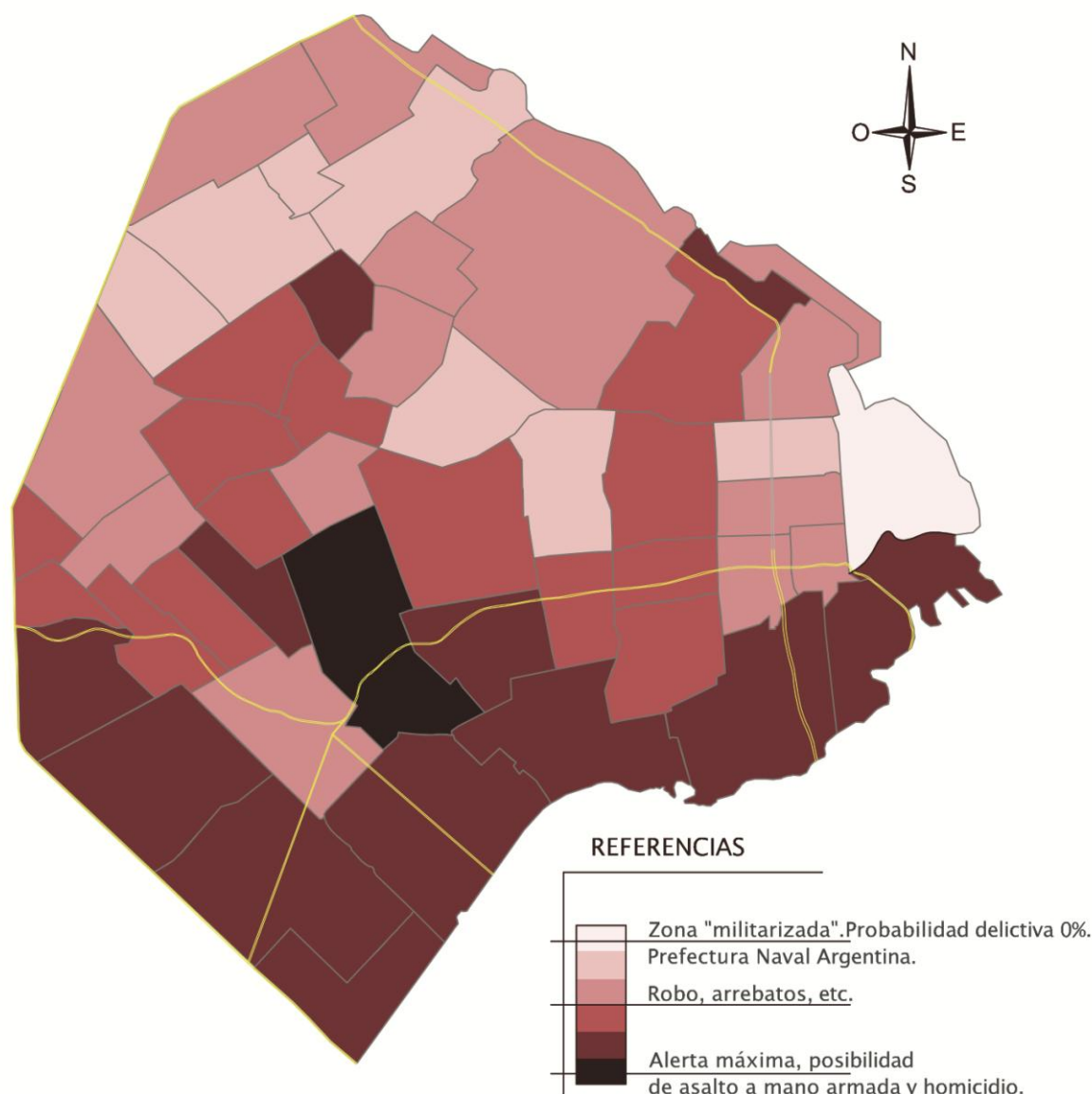


Ubicación de villas y asentamientos

Por otro lado, si vemos hacia el sur de la ciudad podemos visualizar como en el sector que delimita la Autopista 25 de Mayo encontramos el 95% de las villas y asentamientos, desde la villa Rodrigo Buenos, pegada a Puerto Madero, hasta las decenas de pequeños asentamientos incluyendo la villa de Lugano hacia el sudoeste.

Si bien sería un error decir que la autopista es la culpable de que existan las villas (al menos las más grandes) sí está claro que en la mayoría de los casos crea una **barrera** que delimita y empobrece aún más los asentamientos ya precarios creando una frontera entre los 2 territorios.

Esta pobreza genera justamente mayor pobreza, menores condiciones de salubridad y también provoca niveles de delincuencia mayores, como podemos visualizar en el siguiente grafico¹³

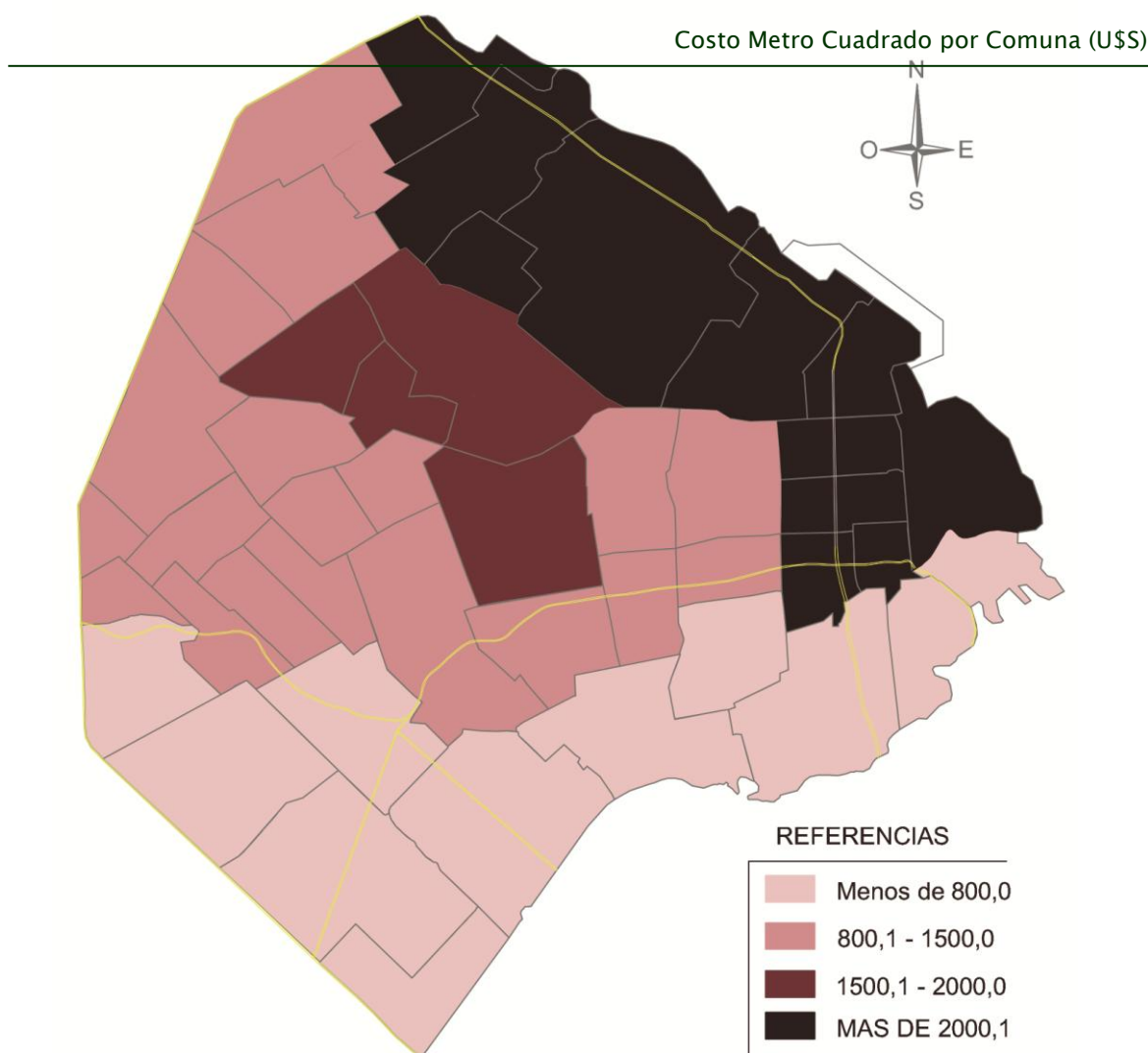


Si bien actualmente la ciudad tiene niveles altos de delincuencia podemos notar como la autopista 25 de Mayo aísla toda la zona sur de la ciudad que justamente es el área con niveles de delincuencia más críticas; quizás porque tienen los delincuentes un recurso de mayor escape como son las villas, por ende sería una consecuencia de una problemática que las autopistas incrementaron.

Por otro lado, las autopistas crean espacios muertos que no fueron reutilizados o reciclados y generan terrenos vacantes para crearse asentamientos que incrementan el número de villas y sectores abandonados de la ciudad, que aportan su grano de arena a esta problemática.

13. Obtenido a través de la Dirección General de Estadísticas y Censos (Ministerio de Hacienda de GCBA - 2011)

Otra comparación posible en esta aislación es el valor de los terrenos, departamentos y casas. Es muy considerable la diferencia en el valor de la propiedad en la ciudad de un lado y del otro de la autopista. Podemos notar que a medida que nos acercamos a la Autopista 25 de Mayo el valor de la propiedad disminuye y si la cruzamos los precios se desploman, consecuencia una vez mas de esta cicatriz¹⁴.



En conclusión, lo que puedo ver de todo este análisis, es como una mala decisión provoca consecuencias que se van agravando con el tiempo. Como creyendo que se encuentra una solución para un conflicto, por no haber tenido en cuenta todos los aspectos que serian afectados, termina siendo un problema más grande que provoca en la ciudad una cicatriz afectando la vida cotidiana y la composición de la ciudad. Como desaparecen piezas de este rompecabezas dejándolo incompleto.

Antes de continuar, creo que es importante hacer mención respecto a la diferencia de impacto que generaron las autopistas del sur con las autopistas del norte, desde la diferencia en el costo del terreno hasta los niveles de seguridad. Esto tiene que ver con que en la zona norte de la Ciudad de Buenos Aires se encuentran grandes equipamientos como por ejemplo el Aeroparque Jorge Newbery, grandes parques como por ejemplo los Bosques de Palermo, la cancha de River, entre otros, que hacen de **interface** entre los espacios, evitando las barreras urbanas. Son áreas que favorecen la constante circulaciones de personas y mantienen a este sector de la ciudad con igual calidad de vida, sin que las autopistas lo afecten negativamente. No sería así, si estas funciones no existieran, y en lugar de ellas encontraríamos únicamente viviendas.



Cancha Club Atlético River Plate



Aeroparque Jorge Newbery



Bosques de Palermo

II. 2 ANALISIS DEL CONFLICTO – ESCALA BARRIAL

Para poder analizar el conflicto ACTUAL debemos también cambiar una escala más barrial y poder saber con honestidad cuales son los conflictos reales para los vecinos más cercanos a la autopista, decidí delimitar un sector de estudio, correspondiente a la AU1¹⁵, y allí poder realizar el trabajo de campo correspondiente. Decidí por esta autopista ya que es una de las autopistas emplazadas en una zona céntrica de la ciudad, que atraviesa la trama urbana y que se encuentra en constante comunión con los vecinos y comerciantes de la Ciudad de Buenos Aires. A su vez es una de las autopista más utilizadas por las personas que se acercan en hora pico a la Ciudad de Buenos Aires, siendo víctima de congestión en muchos horarios del día.

Me encontré con muchas personas que desearon dar su opinión, y otras personas que por desconfianza preferían no opinar al respecto.

El **polígono** a analizar comprende las calles: SOLIS, CONSTITUCION, SARANDI, y Av. San Juan.



II.2 .1 MATRIZ FODA: RESULTADO DE LAS ENTREVISTAS

Luego de recorrer la zona, he podido conversar con los vecinos del barrio y los comerciantes. Para poder sintetizar cual es el impacto y como afecta a los ciudadanos de la ciudad aplicaremos la matriz FODA.

II.2.2 SINTESIS MATRIZ FODA

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
INTERNA	1.1 Vía de salida rápida hacia la Provincia de Buenos Aires 1.2 Recorrido mas seguro antes estados climáticos diversos.	2.1 Terrenos Expropiados con la mudanza obligatorio. 2.2 En la obra: 2.2.1 Contaminación sonora al momento de la Obra 2.2.2 Contaminación de polvo al momento de la Obra. 2.2.3 Congestionamiento vehicular en la obra. 2.2.4 Perdida económica de comerciantes. 2.3 Terrenos bajo la autopista sin función / Abandonados 2.4 Creación de asentamiento en los espacios abandonados. 2.5 Inseguridad 2.6 Perdida de la pertenencia al barrio. 2.7 Perdida de fachadas/Sectorización del barrio/División social/ Barrera Urbana 2.8 Mayor movimiento y congestionamiento en carriles de ascenso y descenso de la autopista. 2.9 Peligro de accidentes en las bajadas por la velocidad. 2.10 Constitución de sectores insalubres 2.11 Disminución del costo de la propiedad. 2.12 Contaminación sonora 2.13 Riesgo de proyección de objetos. 2.14 Mayor contaminación por monóxido de Carbono en el ambiente. 2.15 Disminución de la rentabilidad en los comercios. 2.16 Perdida de la Capa Vegetal.
EXTERNA	OPORTUNIDADES 3.1 Mejor acceso para las personas de la periferia a la Ciudad. 3.2 Menor daño al automóvil. 3.3 Menor accidentes en el trabajo.	AMENAZAS 4.1 Aumento en el nro. de automóviles que circulan.

II.2.3 DESARROLLO MATRIZ FODA

INTERNAS

FORTALEZAS:

1.Vía de salida rápida hacia la Provincia de Buenos Aires:

Como fortaleza consideran que, la autopista les permitió acceder a la Provincia de Buenos Aires, disminuyendo los tiempos, ya que pueden viajar a mayor velocidad y sin contar con semáforos que interrumpan el trayecto.

2. Recorrido más seguro, ante estados climáticos diversos:

Disminuye el riesgo de accidentes de tránsito al no tener intersecciones o cruces a nivel.

DEBILIDADES:

2.1 Terrenos Expropiados con la mudanza obligatoria:

Para los vecinos que aún viven en la zona desde la construcción de la misma, la implantación de la autopista provocó una pérdida de parte de la identidad del barrio. Para ello no es lo mismo tener un vecino al lado que un bloque de hormigón, esto ocasionó y ocasiona un malestar colectivo.

2.2 En la obra:

Los vecinos que ya vivían en el barrio al momento de iniciarse la obra manifiestan que sufrieron grandes malestares dentro y fuera de su hogar cuando estaba la obra en marcha:

2.2.1 Contaminación sonora al momento de la Obra:

Se ocasionó por el uso de maquinarias impidiendo un buen descanso en su hogar.

2.2.2 Contaminación de polvo al momento de la Obra:

Generando problemas respiratorios y suciedad en su hogar por ser el polvo muy volátil.

2.2.3 Congestionamiento vehicular en la obra:

Manifiestan que sufrieron inconvenientes de circulación vehicular al tenerse que cerrar calles para el ingreso y egreso de camiones y maquinarias.

2.2.4 Pérdida económica de comerciantes:

Por el cierre de calles, muchos comerciantes sufrieron pérdidas económicas al tener que cerrar los comercios o tener obstruida la calle para poder acceder a estos.

Considero importante tener en cuenta cuales fueron las debilidades al momento de la construcción de la autopista, ya que, más allá de que pasaron muchos años, deben ser

tenidas en cuenta para una futura intervención y así poder disminuir lo más posible el impacto negativo y a afectar la vida cotidiana de las personas que convivirían con la obra.

2.3 Terrenos bajo la autopista sin función / Abandonados:

Al momento de construir la autopista elevada no se tomo en cuenta que con la obra se crearían terrenos sin una función definida debajo de la autopista. Por lo tanto, por muchos años estos terrenos estuvieron abandonados. Actualmente, en el caso de la zona de análisis, pero por lo general se repite en la mayoría de los terrenos, estos fueron vendidos o alquilados para canchas deportivas o estacionamientos. Esto no sería un problema ya que al ser una cubierta alta podría aplicarse para esparcimiento deportivo, pero no se planificó para ese fin, simplemente quedo el espacio vacío. Por lo tanto se crean espacios, que no tiene la calidad necesaria ya que no tuvo una correcta planificación para su fin actual, como decíamos antes, no encajaría en el rompecabezas.

2.4 Creación de asentamiento en los espacios abandonados:

Como detallamos en el punto anterior, el bajo autopista, al no ser planificado generó varios vacíos en la ciudad que no pueden ser utilizados para cualquier utilidad. Ya que contamos con ruido, vibraciones, proyección de objetos que hacen inviables ciertas actividades en el lugar. Estos vacíos lo convierten en un lugar tentador para personas sin hogar, trayendo consigo, por ser un espacio insalubre, suciedad y posibles enfermedades.

2.5 Inseguridad:

Al generarse asentamientos y convertirse en un espacio oscuro se convirtió en sectores con mayor tendencia de actos de inseguridad. Ya que según manifiestan, como la gente intenta no pasar por allí, se convierten en sectores desolados e inseguros.

También al estar mal planificada la autopista, se crean para salvar espacios muertos alrededor, pequeñas plazas secas, donde al ser espacios sin circulación constante, son muy inseguras ya que desde afuera de la misma, muchas veces no puedes visualizar si hay alguien dentro y por esto, las personas prefieren evadirlas y por lo tanto no son espacios que favorezcan y revitalicen el barrio.

2.6 Pérdida de la pertenencia al barrio:

Independientemente de donde este emplazada la autopista, esta estructura se transformo en una barrera urbana donde cada lado de la misma deja de estar integrada a su colindante. Como ocurre en el barrio de Barracas, donde de un lado queda la zona residencial y en la otra principalmente fábricas y asentamientos precarios. Provocando la pérdida de áreas de la ciudad a la que los de la zona residencial no desean acceder ni la consideran ya parte de su barrio.

Es aquí donde una barrera arquitectónica, se convierte en una barrera social, cultural, etc. Genera un barrio sin identidad homogénea y sin inclusión social, lo que manifiesta los vecinos como un conflicto en vías de ser más pronunciado en caso que no se apliquen algunas decisiones para resolverlo.

2.7 Pérdida de fachadas/Sectorización del barrio/División social/ Barrera Urbana

Muchos vecinos tienen sus ventanas que dan hacia la autopista donde antes tenían un vecino, provocando ruidos molestos y hasta temor por la proyección de objetos. Por otro lado la implantación de la autopista destruyó el perfil urbano.

Esto genera una distancia entre vecino generando perdida de la identidad como barrio y la relación entre los mismos. Por otro lado, también implica una contaminación visual y la pérdida de satisfacción al recorrer las cuadras donde residen.

2.8 Mayor movimiento y congestionamiento en carriles de ascenso y descenso de la autopista:

En los sectores donde se generan intersecciones de subidas y bajadas y a su vez de semáforos provoca el congestionamiento vehicular, provocando ruidos molestos en el barrio y una mayor contaminación por monóxido de carbono al estar los motores en marcha.

2.9 Peligro de accidentes en las bajadas por la velocidad:

Al conducir por la autopista a mayor velocidad los autos descienden por las bajadas a gran velocidad corriendo el riesgo de accidentes de tránsito.

2.10 Constitución de sectores insalubres

Al haber gran cantidad de bajos autopistas sin un control sanitario por estar despoblado, se generan nidos de ratas e insectos que ponen en riesgo la salubridad del barrio y a su vez la vida de las personas que viven en la calle y utiliza como refugio ese sector.

2.11 Disminución del costo de la propiedad.

Al disminuir la calidad de vida por el ruido, el costo de la propiedad disminuye, generando un perjuicio al momento de la venta del inmueble.

2.12 Contaminación sonora

Al estar cercano a una autopista se genera una constante circulación vehicular que provoca ruidos molestos en cualquier horario.

2.13 Riesgo de proyección de objetos.

Al no ser una autopista cerrada, existe el peligro de proyección de objetos por algún objeto que se desprenda de un vehículo o por un accidente de tránsito.

2.14 Mayor contaminación por monóxido de Carbono en el ambiente.

Por ser una autopista una vía rápida, un gran número de vehículos generan emanación de monóxido de carbono en el ambiente, perjudicando el medio ambiente y la calidad de vida.

2.15 Disminución de la rentabilidad en los comercios.

Las barreras impuestas por la autopista provocan la disminución en la venta de los comercios ya que los vecinos prefieren comprar en los comercios del lado de la autopista donde están para evitar atravesarla.

2.16 Perdida de la Capa Vegetal.

Se da por la cantidad de metros cuadrados que fueron cubiertos con asfalto y hormigón, perdieron suelo absorbente.

EXTERNAS

OPORTUNIDADES:

3.1 Mejor acceso para las personas de la periferia a la Ciudad:

Favoreció en el reordenamiento del tránsito, favoreciendo a las personas externas a la ciudad, a ingresar con mayor facilidad acordando los tiempos y con mayor seguridad.

3.2 Menor daño al automóvil:

Al disminuir la cantidad de frenadas, y de aceleraciones, favorece al cuidado del auto.

3.3 Menor accidentes en el trayecto:

Al no tener cruces a nivel ni semáforos, disminuyen los accidentes.

AMENAZAS:

4.1 Aumento en el número de automóviles que circulan

Por la facilidad de conexión desde la periferia con el centro de la ciudad, las personas suelen preferir acercarse con su automóvil en vez de con transporte público.

II.2.4 CONCLUSION

Como conclusión de esta matriz podemos notar que nos encontramos ante una mayor proporción de debilidades internas, la cuales generan conflictos que afectan directamente a la vida cotidiana de las personas, generando insatisfacción, inseguridad y pérdida de la identidad del barrio.

Esto se da, a mi parecer, porque afectan directamente a las personas que conviven a diario con la autopista. Con este análisis, lo que puedo ver es que para los ciudadanos que conviven a diario son mayor cantidad, los factores negativos por sobre los que son beneficiosos para ellos.

Según manifestaron, consideran que el precio negativo que genera la autopista no les da los beneficios necesarios para que valga la pena. Es decir, preferían volver a la antigua ciudad sin una autopista que les genere tantos conflictos.

Por lo tanto, todos estos factores, que interfieren en la vida cotidiana de las personas deben ser tenidos en cuenta al momento de proyectar una **nueva alternativa** de vía rápida, en caso de no tener otra opción, como por ejemplo un plan real de sustentabilidad vehicular.

Ante la situación actual de la ciudad, más allá de que se están desarrollando planes de reorganización, y de descentralización para que las personas, para poder conseguir un trabajo, no necesiten acercarse al centro de la ciudad de Buenos Aires, el caudal vehicular y el nro de personas que trabajan y viven en la ciudad son tan altos que aún así será necesario vías rápidas hacia el centro. Pero para poder realizar un plan viario sustentable, y que favorezca al 100% de las personas, no solamente a las personas que no conviven a diario con ella, deberán tenerse en cuenta muchos factores, entre algunos los mencionados anteriormente.

CAPITULO III

Intervenciones positivas

CAPITULO III

Intervenciones positivas

Antes de continuar desarrollando mi tesis creo que es importante entender que aspectos se deben tener en cuenta y desarrollaré brevemente 4 propuestas realizadas en diversos países del mundo, donde considero que de cada una de ellas, podemos rescatar aspectos que deben ser tenidos en cuenta a la hora de desarrollar un plan de vías rápidas en la ciudad de Buenos Aires:

III. 1 – CASO I – MOLL DE LA FUSTA – BARCELONA



Este caso lo considero interesante, ya que es una muestra de cómo se puede realizar una vía rápida sin afectar en mayor medida la vida cotidiana de las personas. Y en este caso, mejorarla. Saliendo del común de una autopista, donde no se reflexionaba en como impactaría en la población y aprovechar esta necesidad de cambio para darle a la ciudad un valor agregado, y mejorar la calidad de vida.

Antes de la intervención, este sector de Port Vell, se encontraba aislado del mar, lo interrumpía una vía rápida con 5 carriles en cada sentido, un ferrocarril y el Puerto Marítimo. Luego el puerto fue cerrado pero la barrera física aun existía.

En el año 1982 el Puerto Autónomo de Barcelona cede este espacio a la ciudad.

Se inicia entonces un proyecto de remodelación con dos objetivos básicos:

- **restablecer la comunicación** entre la ciudad y el mar

- **organizar** una estructura viaria que canalizase el tránsito urbano.



Finalmente fue remodelado en 1987 para las Olimpiadas del 92, bajo la dirección del arquitecto Manuel de Solá Morales. Las medidas tomadas para cumplir este proceso de **revitalización** y **reapertura** fueron: suprimir la línea férrea, se construyó la Ronda Litoral para el tránsito rodado a un nivel inferior, el paseo, y un estacionamiento subterráneo.



El paseo peatonal también tenía dos niveles, uno inferior, justo al borde del mar, y otro superior.

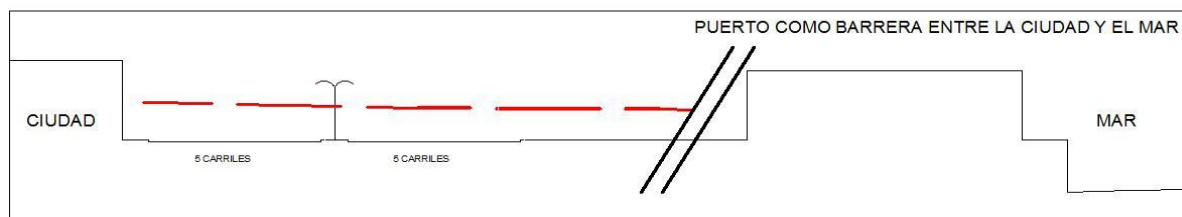


Para salvar la Ronda y los dos niveles del paseo peatonal, se instalaron puentes vinculantes.

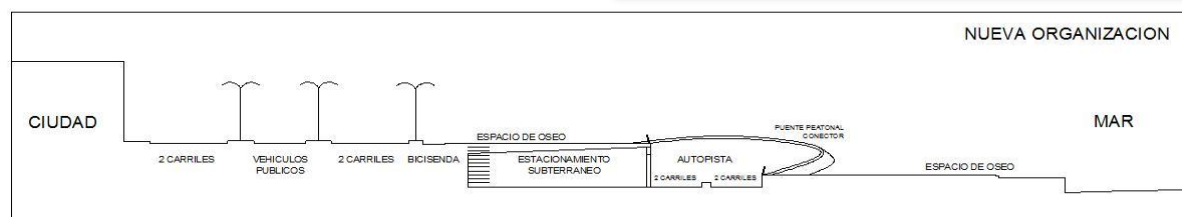


Considero una propuesta interesante de la que podemos rescatar la intención de **revitalizar** la zona permitiendo el acceso al mar, se puede garantizar esto, ya que luego se comenzaron a desarrollar proyectos comerciales en la zona y en los alrededores que favoreciendo a la vida del sector.

ANTES



DESPUÉS

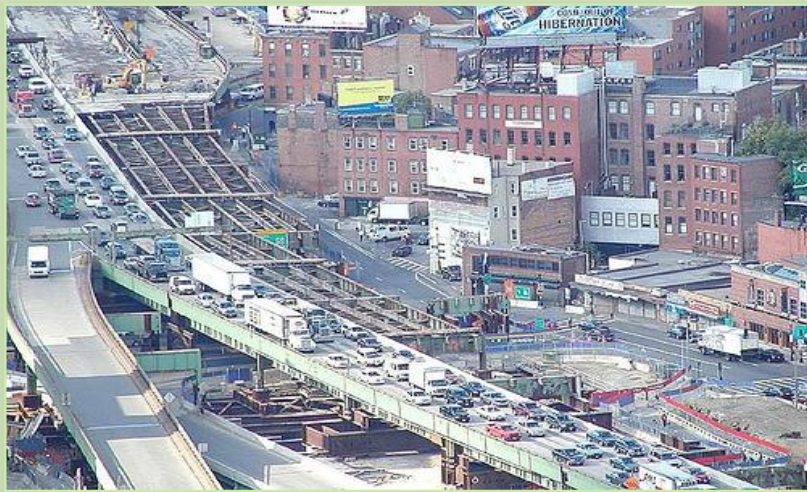


Entonces, ante la necesidad de resolver dos conflictos: por un lado una zona degradada por el abandono del puerto, y por otro lado, el congestionamiento vehicular y el tránsito a gran velocidad que provocaba peligro para los transeúntes; se decidió por un plan integral donde con una única intervención se pudieran resolver inconvenientes que afectaban tanto a quienes no vivían en la zona como a los ciudadanos de Port Vell y a su vez favorecer el turismo.

III. 2- CASO 2 – BIG DIG – BOSTON

Este caso lo elegí no solo por la decisión proyectual sino por la **conciencia** con la que se realizó para generar el menor impacto posible en la vida cotidiana de las personas. Considero que es un **plan integral** donde se tuvo en cuenta, la resolución de una vía rápida, el impacto de las personas que habitan Boston desde el momento de la construcción, y también reintegrarle a la ciudad la unidad territorial y espacios verdes perdidos.

El tejido urbano de Boston, respondiendo a un criterio orgánico, se ordena en gran medida en relación a importantes espacios verdes. El conjunto de los espacios verdes, públicos de Boston, forman parte de un sistema paisajístico propuesto por Frederick Law Olmsted, desde finales del siglo XIX.



Por todo este desarrollo fue necesaria una autopista que vincule de norte a sur la ciudad, conectar el aeropuerto, el puerto, y el distrito financiero. Así se construye la autopista interestatal 93. Una autopista que albergaría 72mil vehículos diariamente, invadiendo la ciudad con una altura de 12m, Esta autopista que fue pensada para resolver un inconveniente de conexión, y en su momento fue con resultado exitoso.

Luego dejo de tener el mismo éxito ya que, sumado a la contaminación visual y sonora, a la **cicatriz urbana** que genera la división de dos sectores en la ciudad, se suma a la lista negativa el motivo por el cual se construyó, ya que el caudal vehicular había aumentado a 200mil vehículos diarios y no era suficiente la superficie. Y como agravante esta autopista necesitaba urgentes refacciones ya que estaba muy deteriorada.

Los proyectistas contaban con dos opciones posibles:

- Conservar los problemas actuales y reparar, en ese momento, la autopista actual: esto solamente resolvería el inconveniente estructural por unas décadas, conservando el resto de los aspectos negativos que solamente aumentarían en el tiempo.

- Comenzar de cero, construyendo una nueva autopista que tuviera en cuenta todos los inconvenientes que generó la actual autopista, considerando como prioridad no solo la conexión sino también la calidad de vida y el desarrollo de la ciudad y su población:

Se toma como decisión el desarrollo de un **túnel subterráneo**, aumentando la capacidad vehicular, ordenando la infraestructura de agua potable, drenaje, energía eléctrica y comunicaciones que viajaban por el lugar e implementando en la superficie del túnel, un gran parque lineal, que se favorezca al desarrollo urbano sustentable en esa zona de la ciudad de Boston, y vinculando ambos sectores anteriormente separados por las autopista.



Pero esta propuesta no era fácil de afrontar y se debieron superar varios obstáculos:

Un sector de la plaza principal era la intersección entre un pasaje peatonal, un servicio de autobús al aeropuerto, la línea roja del subte donde circulaban 200mil pasajeros diariamente: Debajo de esto debía pasar a 36 metros de profundidad la autopista.

Sector cercano al puerto donde debía construirse 30 metros por debajo de la superficie: este sector constaba de piezas prefabricadas, 12 secciones tubulares de 100m de longitud cada una. (7 toneladas cada una)

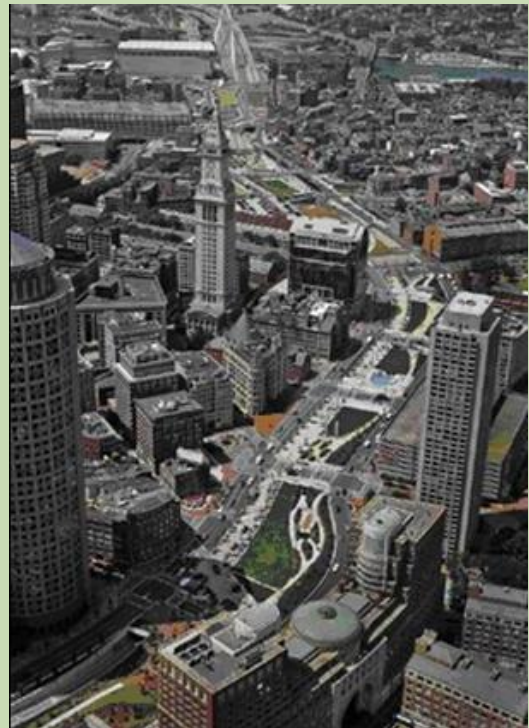
Sector de la autopista que pasaba por debajo de las vías del servicio de tren: el suelo era tan blando que debieron congelar las vías con 2mil tubos de H₂O salada a -34°C.

Como construir bajo la vieja autopista sin dejarla inactiva: Se perforaban tubos verticales que se llenaban con hormigón, que distribuirían la carga de la antigua autopista y luego se construyo entre ellos la nueva autopista así 30 mil toneladas de acero sostenían la autopista.

Sistema de ventilación por incendio: Se debieron construir 7 edificios de ventilación con 140 ventiladores de hasta 6 metros de altura que introducían y renovaban el aire. Monitoreado con cámaras y termostatos.



ANTES



DESPUES

Si bien, considero que es un proyecto innovador, donde se aplica un desarrollo tecnológico, desarrollo sustentable, favorece al vinculo social, entre otros; es importante tener en cuenta que tomar una medida como esta (enterrando la autopista) implica un riesgo no solo económico, por el nivel de inversión y de mantenimiento que un peaje no podría sustentar, sino también un riesgo en la salud de los conductores y los transeúntes, por posibles intoxicaciones, obligando a un mantenimiento constante de las instalaciones y un monitoreo muy detallado de cada sector, que no sería necesario con igual intensidad si la circulación fuera a cielo abierto.

También es importante comentar de este proyecto, que la tierra que se extrajo para realizar los km de autopista (3 millones de m³) se trasladó a la isla Spectacle que anteriormente estaba llena de desechos contaminantes y hoy es un parque nacional con kilómetros de senderismo y 26 mil árboles y plantas. Sumando en total 120 hectáreas de plazas y espacios verdes recuperadas.



III. 3 – CASO 3 – AUTOPISTA 7 – HAMBURGO, ALEMANIA

En 2011, Hamburgo fue nombrada la Capital Verde de Europa por la Comisión Europea.

Esta declaración, reconoce a las ciudades que desarrollan planes para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y cuidar el medio ambiente. Un 40% de la superficie de Hamburgo, la segunda ciudad más grande de Alemania, está cubierta de áreas verdes, como cementerios, centros deportivos, huertos, parques y plazas.

Para unirlos entre sí con caminos peatonales y Ciclovías, el municipio lanzó el plan “Green Network”, el que tiene como meta que en los próximos 20 años las personas se puedan mover por la ciudad sin la necesidad de ocupar autos.

Objetivos de las intervenciones en la ciudad:

- Reducir la emisión de monóxido de carbono (40%: 2020 / 80%: 2050)
- Vincular nuevamente a los barrios separados por la autopista (Luego de 30 años)
- Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que lo habitan
- Proteger el medio ambiente

Como parte del nombramiento, la ciudad lanzó un paquete de planes verdes, llamado: **“Tren de Ideas”**.

Dos de los proyectos más emblemáticos son:

- Plan para eliminar el uso del auto en los próximos 20 años
- La construcción de un techo verde sobre la autopista A7 que formaría un parque urbano, algo muy parecido a lo que se busca hacer sobre la Autopista Central en Santiago.

ANTES

Contaban con una autopista bajo nivel a cielo abierto:

Esta autopista actúa como frontera entre los dos barrios

Degradaba la calidad de vida generando contaminación sonora y emanación de monóxido de Carbono

Perdida del espacio público



La construcción de un techo verde sobre la autopista A7 que formaría un parque urbano, algo muy parecido a lo que se busca hacer sobre la Autopista Central en Santiago.



DESPUES

Objetivo de la intervención:

Reducir la emisión de monóxido de carbono de los vehículos

Vincular nuevamente a los barrios separados por la autopista que actuaba como frontera, luego de 30 años.

Eliminar los altos niveles de ruido.

Para este proyecto: se expropiaron terrenos de agricultores y viviendas, que serían devueltos con los terrenos sobre la autopista.

Si bien es similar al caso de Boston, donde se recuperaron espacios verdes, la diferencia principal tiene que ver con las políticas gubernamentales, donde en Boston, solamente se abocaron en disminuir el impacto de la autopista con todos los factores que intervengan, sin embargo en Hamburgo, existe un plan promulgado desde el mismo estado, en fomentar una mejor calidad de vida, saludable y menos estresante, en revitalizar cada sector de un país con conciencia sustentable, y el desarrollo de esta autopista, acercado o no, es simplemente una consecuencia arrastrada por un total.

III. 4 – CASO 4 – ARROYO CHEONGGYECHEAN – AUTOPISTA CHEONGGYE EXPRESSWAY – SEUL

En 2003 como iniciativa del alcalde Lee Myun Bak se decide demoler una autopista y recuperar 5,8 km de parque urbano que había sido tapado por la autopista en 1976, la que consideraban que la autopista degradó la zona.



Se reciclaron gran parte de los materiales de la autopista para la reconstrucción, y se recuperaron diferentes especies de peces, insectos y pájaros a los márgenes del arroyo.

Impacto positivo:

- Disminución de la temperatura

- Mejoras de las infraestructura

- La gente vuelve a utilizar el transporte publico.

Otro factor interesante de este proyecto es que el urbanista Kee Yean Huang se encargó no solo del diseño sino también de la **integración de los ciudadanos** a través de **entrevistas** y **audiencias públicas**. Por lo tanto no solo se tiene en cuenta el impacto, sino también se integra a los ciudadanos haciéndolos partícipes de un proyecto que luego ellos experimentarían.



Se consideraba el proyecto como un conjunto donde no solo se destaparía el arroyo sino mejoraría la calidad de vida y generara un beneficio para la ciudad. Para ello se tomaron medidas para que el barrio tuviera un desarrollo sostenido en el tiempo generando emprendimientos públicos y privados.



Entonces, como resultado de esta intervención los cambios más significativos son:

- Creación de un gran espacio público convertido en el pulmón de la ciudad.
- Una mejor calidad de vida.
- Valorización del terreno.
- Aumento del desarrollo turístico.



Este proyecto, más allá de en vez de crear una autopista, la están eliminando, me pareció interesante para tenerlo en cuenta, ya que se desarrolló dentro de un plan integral donde gracias a medidas de movilidad tomadas, mejorando el transporte público y la circulación peatonal y vehicular, logró que la autopista no tuviera un tránsito significativo y pudieran eliminarla del barrio, sin necesidad ni de reubicarla ni de enterrarla.

III. 5. SINTESIS DE OBJETIVOS

En todos estos proyectos, los planificadores intentaron como principal motor y desde diferentes estrategias y adoptando diferentes decisiones, solucionar las interfaces negativas que tenían en cada territorio, y adoptaron diversas estrategias complementarias para lograr este objetivo.

	CASO	REVITALIZACION DEL ESPACIO	INTEGRACION TERRITORIAL	INTEGRACION SOCIAL	INNOVACION TECNOLOGICA	REUTILIZACION MATERIAL	CONCIENCIA COLECTIVA ECOLOGICA	PLAN INTEGRAL
I	MOLL DE LA FUSTA - BARCELONA -	X	X	X				X
II	BIG DIG - BOSTON -	X	X	X	X	X	X	
III	AUTOPISTA 7 - HAMBURGO -	X	X				X	X
IV	AU CHEENGGYE EXPRESSWAY - SEUL -	X	X	X		X	X	X

CAPITULO IV: PROPUESTA

CAPITULO IV: PROPUESTA

ANALISIS Y CONTEXTO

Lo que considero más importante de esta tesis es poder comprobar cómo ante la necesidad de generar una infraestructura que intervenga la ciudad, si se realiza de forma consciente y **sustentable** podrá aportar al crecimiento del sector, aunque lo que estemos construyendo sea una autopista.

Hoy nos encontramos ante 2 situaciones:

P1 : AUTOPISTA EXISTENTE

Considero que todos estos inconvenientes que genera la implantación de la autopista en la ciudad son consecuencia de la **falta de identidad** de la misma. Por lo tanto creo que, si logramos renovar esta autopista otorgándole una identidad real a cada sector que invadirá, podremos subsanar en parte los daños ocasionados por la misma, revitalizando sus márgenes y por irradiación a los sectores aledaños, modificando esta heterogeneidad y constituyendo nuevamente una ciudad sin segregaciones; y para ello adoptaremos la Autopista 25 de Mayo como caso de estudio.

P2 : PROYECCION FUTURA

Un conflicto que se encuentra en una fase previa, como lo es la Av. Huergo, donde estaba planeada la creación de un nexo de la Autopista 25 de Mayo que se convertiría en la AU2 (autopista costanera) el cual nunca fue concretada y desarrollada. Lo que me permite pensar en cómo debería ser una intervención para que no solo propicie una solución al conflicto sino también aporte a la ciudad una solución eficaz ante otras problemáticas. Así aportar a la **revitalización, integración y desarrollo sustentable** de ella.

Es importante para mí encarar ambos temas, porque si yo decido únicamente desarrollar una propuesta resolutive del conflicto actual de las autopistas existentes estoy dejando de lado como considero desde mis conocimientos y mi conciencia ecológica, social, cultural, etc. debería realizarse estas intervenciones de forma honesta. Pero, pensando inversamente, tampoco puedo solamente considerar relevante una nueva propuesta y desconocer el conflicto existente. Considero que al menos debo intentar resolver de la forma más honesta posible a fin de poder ayudar en la homogeneización y a la cicatrización de esta herida.

IV. 1. PROPUESTA I

Por su tamaño, por su significado, por lo que representaron para una época, por lo invasivas y lo poco pertenecientes al territorio y al contexto; por su falta de identidad y motivo por el cual las elegí para que sean mi tema de tesis, creo que las autopistas son la herida física más difícil de desterrar y uno de los daños más grandes que se le generaron a la ciudad. Porque afectó la vida cotidiana del que ya vivía allí, afectó al que vivía lindante a ella, afecto el medio ambiente, fomento el uso del automóvil, porque degrado la ciudad, elimino superficie absorbente, y ante todo esto no resarcí, desde ningún aspecto, el daño ocasionado.

Por lo tanto intentaré, desde esta propuesta, que la autopista retribuya a la ciudad un poco de lo que le quitó en esa época y le siguió quitando en el transcurso de los años. Si bien creo que ya hay un daño muy grande hecho que genero como consecuencia la ciudad disgregada que tenemos hoy, también creo que es momento de buscar estrategias que frenen esta creciente profundidad del conflicto y permitan empezar a retroceder en este impacto negativo.

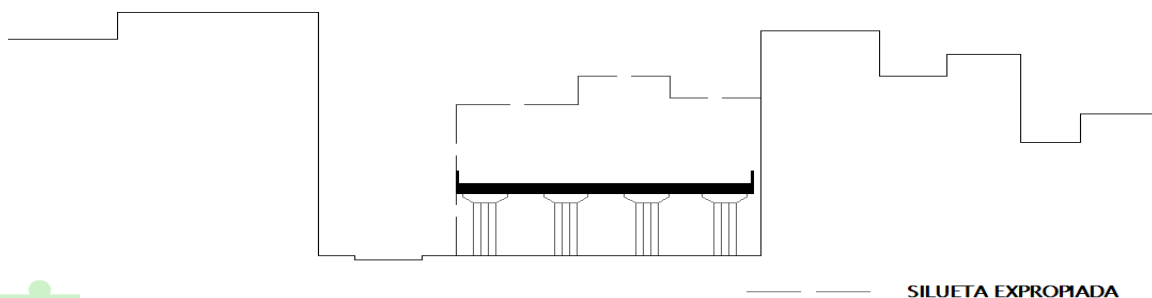
Como mencionaba en un principio cuando reflexionaba respecto a la ciudad que tenemos hoy, y utilizaba como analogía el rompecabezas¹⁶, creo que uno de los conflictos más grandes de cada territorio que invadió la autopista es que obligo a este sector a perder su identidad a nivel peatonal, la función de ese territorio dejo de ser la original y se transformó en una incertidumbre.

Considero que en casos de infraestructuras como estas, son necesarias identidades paralelas, ya que, por supuesto que a nivel territorio y a nivel urbano la autopista más allá del impacto negativo, tiene su identidad creada por su función nata. Pero, si disminuimos la escala, y la vemos a nivel peatón, no cuenta con una identidad propia, ya que no fue planificada. Es por ello que intentaremos buscar una estrategia para poder revitalizar el concepto de autopista y revertir el impacto negativo.

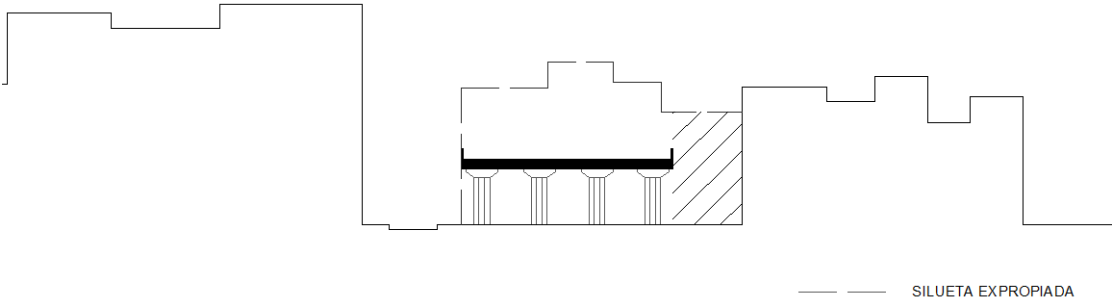
Al mirar el plano de la ciudad y comenzar a hacer zoom en los diferentes sectores de la Autopista 25 de Mayo quise buscar un área para intervenir que actúe a modo ejemplificador, para la posible resolución del resto de los trayectos, lo que me llevó a un gran conflicto porque ninguno de los sectores tenían los mismos conflictos urbanos ni en igual escala, ni en igual prioridad. Es por ello que comencé a sectorizar áreas e identificar diferentes conflictos los que me llevaron a encontrar diversos "PATRONES DE IMPACTO" de esta cicatriz:

PATRON 1 : PERDIDA PARCIAL DE MANZANA

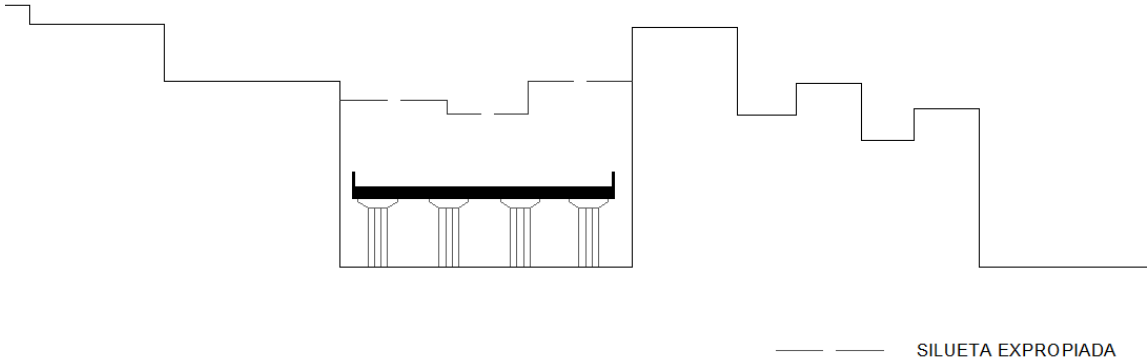
A - CON AUTOPISTA ADOSADA A MANZANA



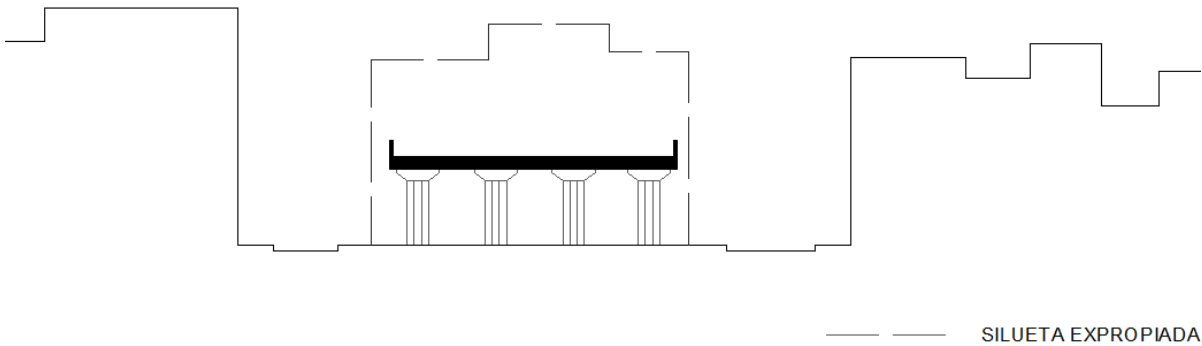
B - CREANDO UN ESPACIO MUERTO



PATRON 2: SEGMENTACION DE MANZANA

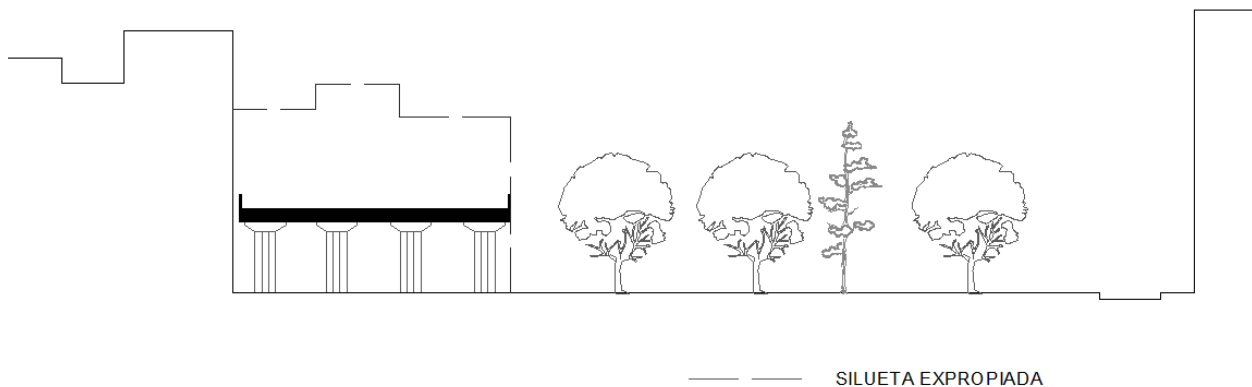


PATRON 3: PERDIDA TOTAL DE LA MANZANA

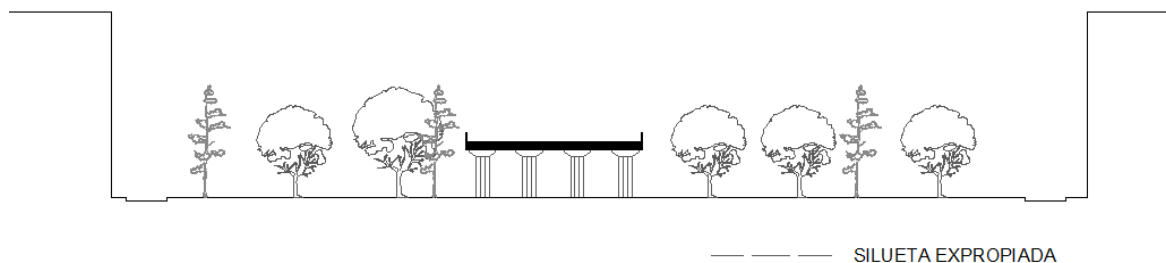


PATRON 4: INVASION DEL ESPACIO VERDE

A - PERDIDAS DE ÁREAS DE ESPACIO VERDE



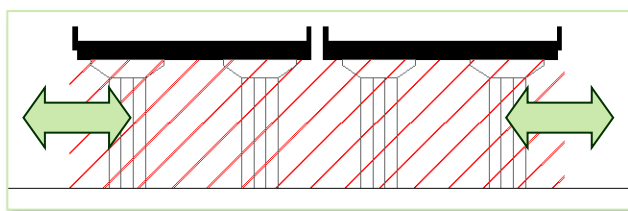
B - SEGMENTACION DE ESPACIO VERDE



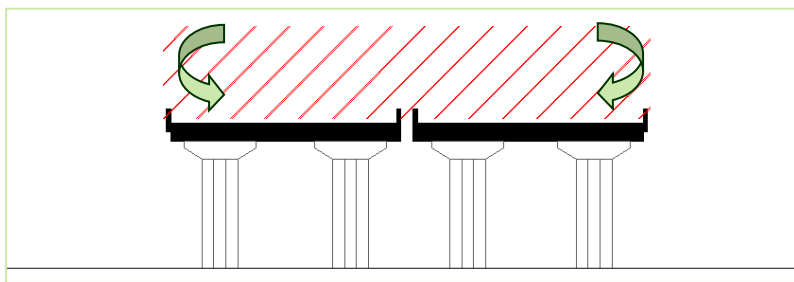
A partir del análisis de estos patrones de impacto, la propuesta la encararé desde 2 perspectivas diferentes:



Desde el vínculo de la autopista con la ciudad, que lo genera en definitiva, no lo que suceda sobre la autopista, sino debajo de ella, en los espacios degradados y abandonados.



Desde la autopista propiamente dicha



IV.1.1. DESDE EL VINCULO DE LA AUTOPISTA CON LA CIUDAD:

Este es el espacio más importante a nivel peatonal ya que, lo que suceda debajo, determinará el rol que cumplirá en el territorio que invada. Si bien cualquier actividad que implementemos podrá darle mayor valor al espacio, en vez de estar vacío como está hoy¹⁷. Decidí analizar cuáles serían dependiendo de su conformación la función más óptima para dicho sector, ya que considero que proporcionalmente mejor utilizado este esa área mayor será la retribución que realizará en la ciudad.

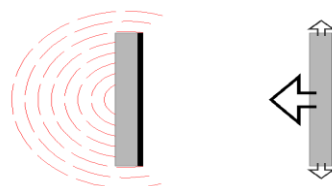
El bajo autopista es un espacio accidental que no fue planificado. Al igual que cualquier pieza de este rompecabezas debe contenerse con actividades que fomenten el **dinamismo** y sean **atractores** de los dos territorios aislados por ellas. Entonces, comenzaremos a analizar patrón por patrón y así poder otorgarle la **identidad** más apropiada.

PATRON 1 : PERDIDA PARCIAL DE MANZANA

A – CON AUTOPISTA ADOSADA A MANZANA

La autopista atraviesa la manzana provocando la pérdida de una de las fachadas en su totalidad.

- Respecto a la altura:
 - De gran altura (hasta dos niveles)
 - De baja altura si nos encontramos próximos a la bajada.
- Respecto a su superficie: 4800m² por planta (Fachada 40m x 120 metros de profundidad aproximadamente dependiendo de cada manzana)
- Ventilación: Este patrón tiene como negativo el haber perdido completamente una fachada, pero como fortaleza también nos permite poder recomponer esta fachada, con una función que nos permita ventilar a través de los 100 metros de calle. Lo que implica una libertad mayor a la hora de elegir su función.



17. Es importante que aclarar que hoy encontramos espacios ocupados como consecuencia de la necesidad de ocuparlo pero no desde el análisis de dicho espacio.

-Espacios colindantes: Pegado a la autopista tenemos directamente la calle y hacia los otros extremos viviendas, comercios, etc.

- Algunos de los casos son:



B - GENERANDO UN ESPACIO MUERTO

Su estructura no solo atraviesa la manzana de forma arbitraria sino que crea, aparte de un espacio bajo ella, otro espacio adosado sin función que se suma al espacio perdido por la intervención.

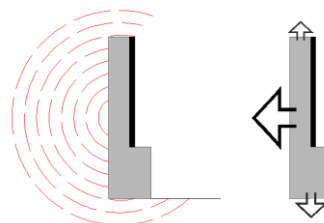
–Respecto a la altura:

De gran altura (hasta dos niveles)

De baja altura si nos encontramos próximos a la bajada.

– Respecto a su superficie: 4800m² por planta (Fachada 40m x 120 metros de profundidad aproximadamente dependiendo de cada manzana) mas el espacio adosado que dependerá de cada terreno, pero que haciendo un promedio oscila alrededor de 8m de fachada.

– Ventilación: Si bien el haber perdido mayor espacio lindante de la autopista, esto nos permite poder tener una mayor superficie de ventilación en la función que se encuentre debajo. No solo podría ventilar hacia frente y contra frente sino que podría ventilar hacia este espacio abierto.



–Espacios colindantes: Plaza seca lindante que no suelen ser utilizadas por los vecinos ya que son propensas a la delincuencia. Encontramos también viviendas, comercios, educación, salud, etc.

– Algunos de los casos son:



INTERSECCIÓN ENTRE CONSTITUCIÓN, DEAN FUNES, LA RIOJA Y COCHABAMBA



PATRON 2 : SEGMENTACION DE MANZANA

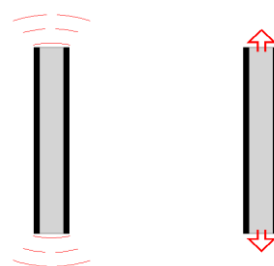
Su estructura atraviesa de forma arbitraria el volumen de la manzana.

Características del espacio:

Respecto a la altura:

- De gran altura (hasta dos niveles)
- De baja altura si nos encontramos próximos a la bajada.
- Respecto a su superficie: 4800m² por planta (Fachada 40m x 120 metros de profundidad aproximadamente dependiendo de cada manzana).
- Ventilación: No cuenta con espacios abiertos ya que se encuentra entre medianeras y solo podrá iluminarse naturalmente a través de los accesos de ambas calles.
- Espacios colindantes: Viviendas, Comercios, Escuelas, etc.

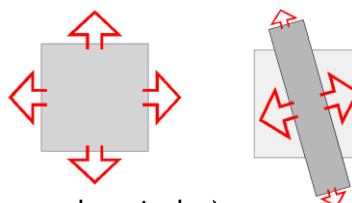
Algunos de los casos son:





PATRON 3 : PERDIDA TOTAL DE MANZANA

Su implantación creó una nueva manzana individual respecto a las manzanas lindantes, provocando que la autopista quede sectorizada por calles, creando una distancia mayor entre vecinos de un lado y del otro. Este aislamiento se puede considerar una desventaja aunque para poder proyectar nos permite tener un acceso por los 4 frentes de la manzana, permitiendo un acceso equilibrado, y nos evita la necesidad de tener que seleccionar un frente, es decir, el vinculo podrá ser equilibrado hacia todos los espacios lindantes.



Características del espacio:

- Respecto a la altura:

De gran altura (hasta dos niveles)

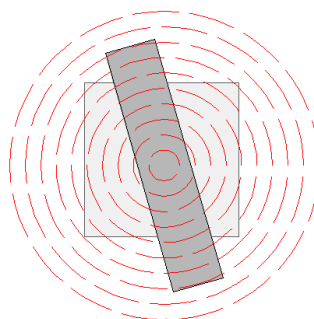
De baja altura si nos encontramos próximos a la bajada.

- Respecto a su superficie: 4800m² techados, y a esto debemos sumarle el espacio descubierto, que podrá variar pero sumado a la superficie cubierta contaremos aproximadamente con 10000 m², es decir una manzana completa¹⁸.

- Ventilación: Tienen ventilación hacia las 4 fachadas lo que nos permite libertad absoluta a la hora de diseñar un espacio, pudiendo realizar espacios abiertos e íntegramente vinculados con el exterior.

- Espacios colindantes: No posee medianeras, y a sus alrededores, encontramos viviendas, comercios, centros de salud, etc.

Algunos de los casos son:



INTERSECCIÓN E/ COCHABAMBA, SAN JUAN, AV. PASEO COLON Y AV. HUERGO

18. Variará dependiendo de cada manzana y del espacio que quede segmentado de cada lado.



PATRON 4 : INVASION DEL ESPACIO VERDE

A – PÉRDIDA DE AREAS DE ESPACIO VERDE

Su implantación provocó la reducción de ciertos espacios verdes alrededor de la ciudad de buenos aires, si bien esto es un conflicto, a la hora de proyectar una función viable para este patrón nos permite poder vincularla con este espacio abierto, nos permite poder realizar actividades que convivan con este espacio, a su vez nos da la posibilidad de tener una nueva fachada y recuperarla sin necesidad de estar en la línea de calle. Por lo tanto le otorgará visualmente a este espacio una perspectiva y un horizonte que el resto de los patrones no tiene. El cual podrá abrirse hacia el parque, y a su vez revitalizarlo. Y a su vez, nos permite crear un espacio que como antesala tendrá un espacio verde, lo que creará una intimidad diferente al resto, aunque se encuentre abierto y vinculado; ya que el vínculo con el vehículo que circula por la calle será más distante.

Características del espacio:

- Respecto a la altura:

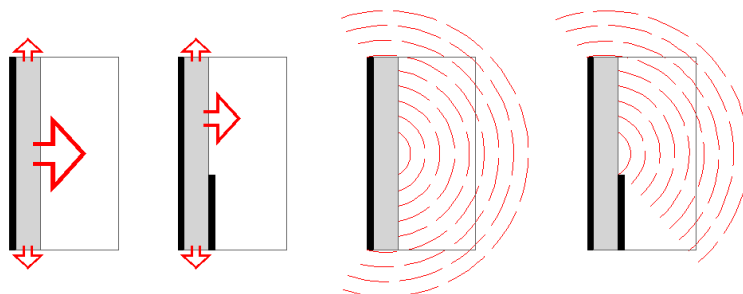
De gran altura (hasta dos niveles)

De baja altura si nos encontramos próximos a la bajada.

- Respecto a su superficie: 4800m² por planta (Fachada 40m x 120 metros de profundidad aproximadamente dependiendo de cada manzana) y a esto debemos sumarle el espacio descubierto¹⁹.

19. Oscilará dependiendo de cada parque ya que contamos con algunos casos que corresponden a una manzana completa y otros solo algunos sectores descubiertos.

•Ventilación: Este patrón como informábamos antes nos da la posibilidad de abrir el espacio hacia el área verde, lo que favorece a la ventilación de parte o toda una fachada hacia el exterior.



•Espacios colindantes: Puede poseer medianera de un solo lado o de un lado y parte del otro, y un espacio verde, lo que nos permite abrir el espacio hacia este espacio, y aprovechar todos los recursos a nuestro alcance.

•Algunos casos son:





B - SEGMENTACION DE ESPACIO VERDE

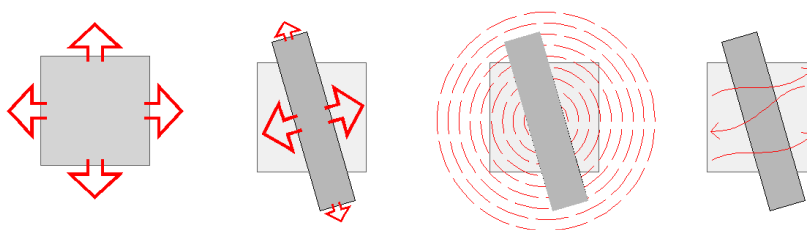
En este caso, la implantación se apoyo sobre un espacio verde, creando dos espacios que en la mayoría de los casos crearon barreras entre un lado y el otro. En este caso el desafío es poder unirlos nuevamente, y otorgarle una identidad que los enlace nuevamente permitiendo la total relación entre los dos sectores aislados. Como ventaja de este patrón, es la libertad de los 4 lados, permitiéndonos abrimos hacia todos los ángulos y así, convertirlo en un nexo entre todas las direcciones.

•Respecto a la altura:

- De gran altura (hasta dos niveles)
- De baja altura si nos encontramos próximos a la bajada.

• Respecto a su superficie: Variado, dependiendo de cada parque donde este emplazada la autopista. Si consideramos la autopista en corte serán 40 metros por la profundidad del parque. También será relevante en que sector del parque atravesase, si genera dos sectores similares en tamaño o un espacio con superficie pequeña y otro de gran tamaño.

• Ventilación: Este patrón al igual que el anterior, nos da la posibilidad de abrir el espacio hacia el área verde, lo que favorece a la ventilación, en este caso de las totalidades de las fachadas.



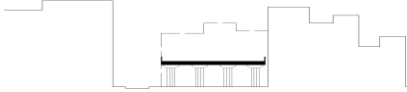
- Espacios colindantes: Espacio de esparcimiento, verde. En los alrededores viviendas, comercios, etc.
- Algunos de los casos son:



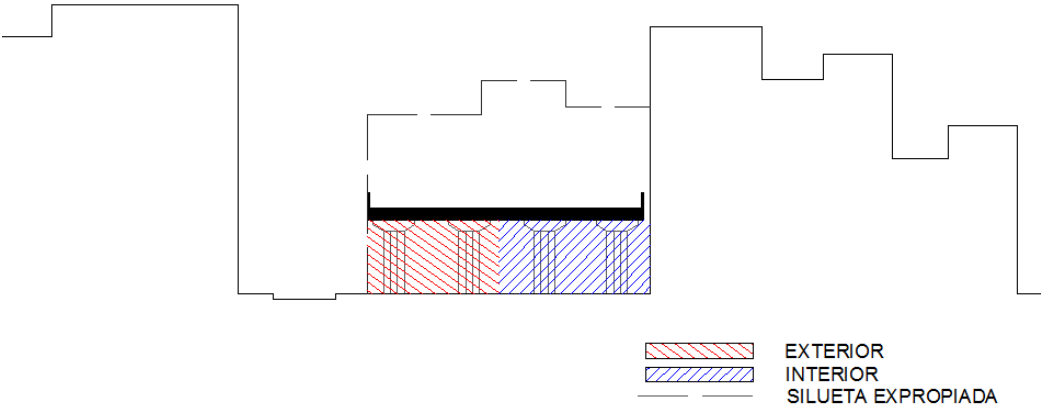
IV. 1. 1. 1 ESTRATEGIAS POR PATRON

PATRON 1 : PERDIDA PARCIAL DE MANZANA

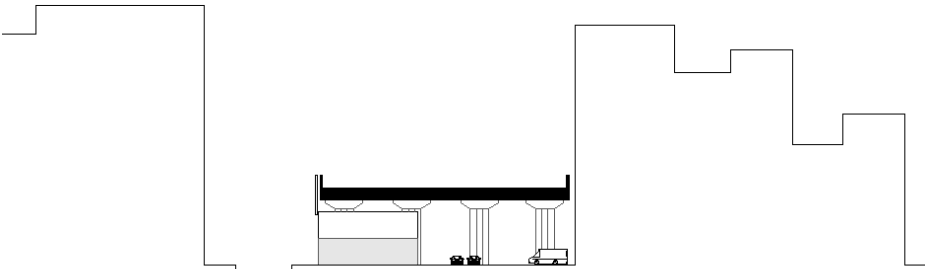
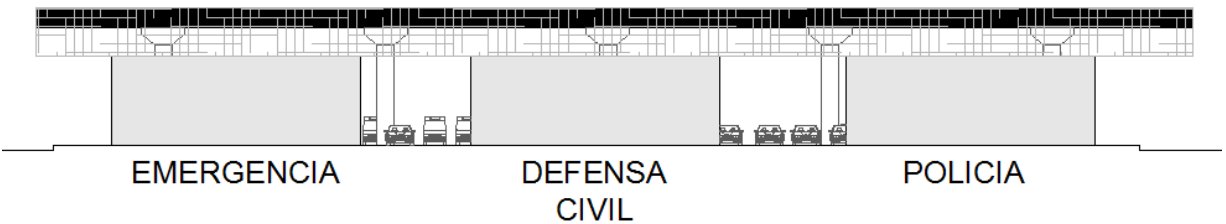
A - CON AUTOPISTA ADOSADA A MANZANA



Este patrón genera una gran tira que da hacia la calle y otra tira que está rezagada, y sin conexión directa al exterior.



Entonces este patrón sería ideal para funciones que demandan almacenamiento por ejemplo de vehículos y siendo una gran tira se puede considerar este espacio una extensa línea de servicios para la comunidad que cubra, servicios de emergencia, policía y defensa civil. Así podríamos aprovechar el espacio lindante a la medianera vecina para el estacionamiento de ambulancias, patrulleros, y camionetas que pertenezcan a este servicio, así contener en la ciudad servicios de emergencia en diversos puntos con un radio de intervención cada uno de ellos.



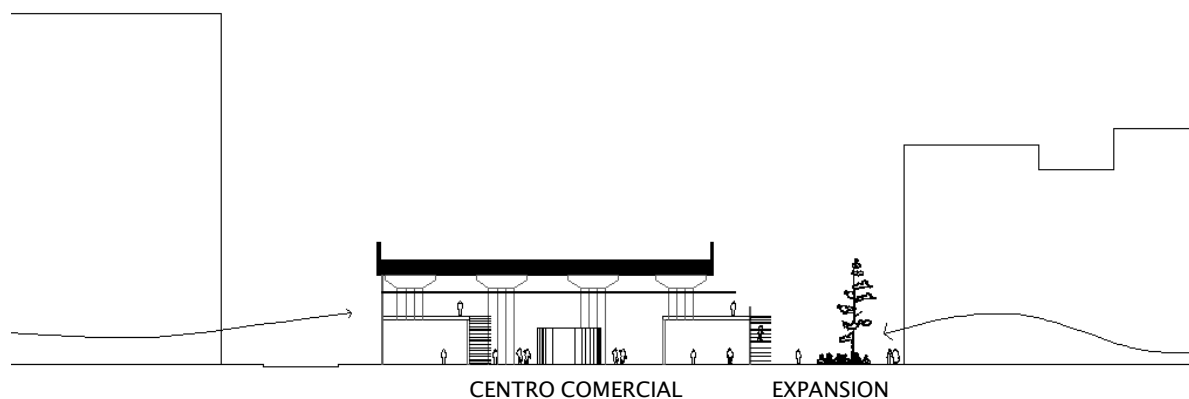
Otra posibilidad que existe para este patrón, que conserva las mismas características, y corresponde a una función que cuando se la emplaza en otra área suele demandar no solo mucho territorio sino que generar un impacto negativo en ciertos sectores de la ciudad son los supermercados. Los hipermercados como son los casos de COTO, CARREFOUR, VEA, DISCO, son grandes marcas que necesitan grandes volúmenes de espacio, no solo para el local sino para almacenamiento y estacionamiento, pudieron ser este espacio debajo de la autopista interesante para poder aprovecharse en esta función, lo que provocaría un movimiento constante de personas, seguridad en los alrededores. A su vez, siendo terrenos bajo la autopista podrían ser terrenos mucho más económicos que los terrenos que se encuentran actualmente ocupados por estos Hipermercados. Y esos terrenos actualmente ocupados, podrían utilizarse para recuperar parte del espacio verde ocupado por el desarrollo de la ciudad y las autopistas. De esta forma aprovecharíamos al 100% el terreno bajo la autopista y a su vez estaríamos reintegrando parte de lo robado a la naturaleza.



B – GENERANDO UN ESPACIO MUERTO

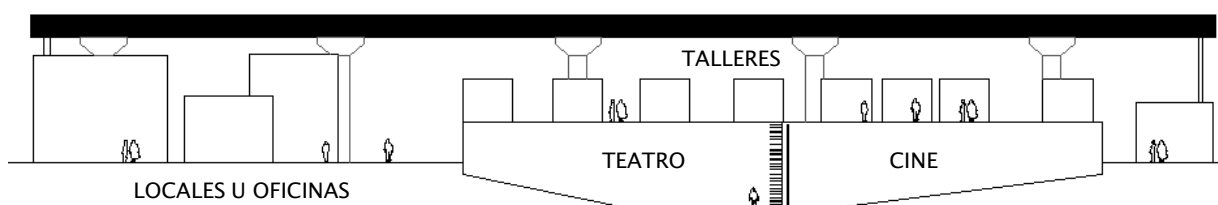
La ventaja como comentaba antes de este patrón es poder aprovechar este espacio hasta ahora inutilizado que me permita ventilar y abrirme hacia este espacio. Y a su vez, para atraer a grandes volúmenes de ciudadanos, y a su vez, cubrir varias edades y rubros, que aumenten el caudal circulatorio de personas. Entonces, porque no aprovechar este espacio proyectando un paseo de compras, siendo un área que moviliza cientos de personas por día, con una expansión a cielo abierto que permita crear un paseo atractivo para el barrio que permitirá que habitantes de ambos territorios anteriormente aislados por la frontera que generaba la autopista, tengan una motivación para acercarse allí.

El espacio descubierto podrá actuar como antesala de ingreso abierto al exterior o como expansión interna del centro comercial. Pudiendo también generar balcón en las áreas donde la altura lo permita.



PATRON 2 : SEGMENTACION DE MANZANA

Este patrón es el que más se repite en la ciudad. Puede ocurrir por ejemplo que la autopista cubra una superficie como por ejemplo 40m de fachada, me da en total una superficie de 4800 metros pero de la cual solo 40 metros lineales serán ventilados. Por lo tanto, ante el inconveniente de un gran espacio cerrado donde tengo únicamente acceso por frente y contra frente, considero que este espacio debe ser destinado a funciones que necesiten estar cerradas al aire libre, pero que sean tan atractivas que la gente desee acercarse allí. Y como creo que tanto el esparcimiento como el desarrollo cultural de los barrios son tan importante como la educación y la salud, ya que fomentan las buenas costumbres, la integración social y la disminución del prejuicio social a través de vínculos, este espacio podría ser destinado a la construcción de Cines, Teatros, espacios sum para exposiciones y muestras, creando grandes auditorios enterrados con ventilación artificial y enterrados

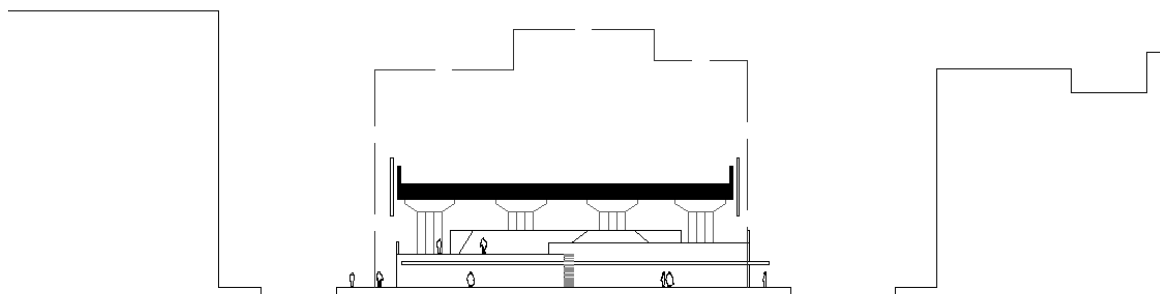


Las decisiones y el programa dependerían también de la profundidad del terreno. No será lo mismo tener un terreno de 30 metros de profundidad que si tiene 120 metros.

PATRON 3: PERDIDA TOTAL DE LA MANZANA

Este espacio tiene la ventaja de estar abierto hacia las 4 orientaciones, dándonos la posibilidad de no jerarquizar el espacio y poder brindarles a todos los vecinos por igual la apertura de este espacio. Esto permite vincular de forma más orgánica los espacios y así romper las barreras para volver a naturalizar el territorio como único y dejar la segmentación de lado.

En este caso, y considerando el caudal de convocatoria que tiene esta función, considero que sería la más acertada la construcción de espacios de capacitación e incentivación a la educación, permitiéndonos crear puentes que conecten no solo ambos lados sino ayuden a vincular a los ciudadanos con sus vecinos desde la educación y las buenas costumbres. Este espacio puede incluir capacitación para diferentes oficios, actividades, hasta capacitación universitaria y apoyo escolar. A su vez, se puede aprovechar este espacio para la reconstrucción de escuelas que se encuentren en la ciudad en mal estado, creando nuevos espacios para que desde pequeños puedan encontrarse en lugares amenos y más cercanos a su domicilio.

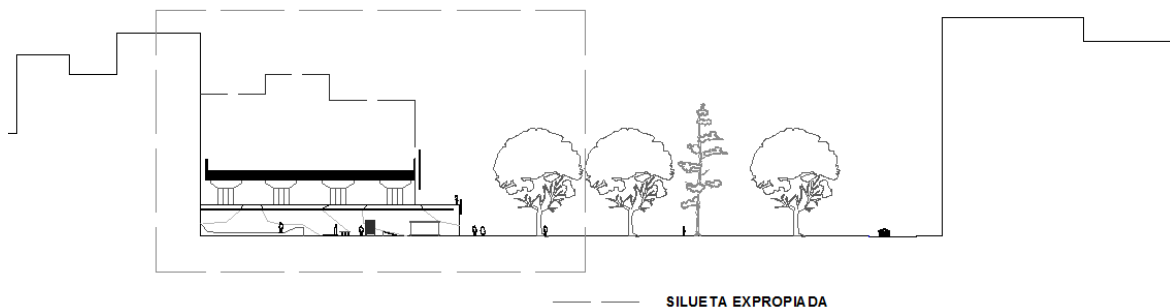


PATRON 4: INVASION DEL ESPACIO VERDE

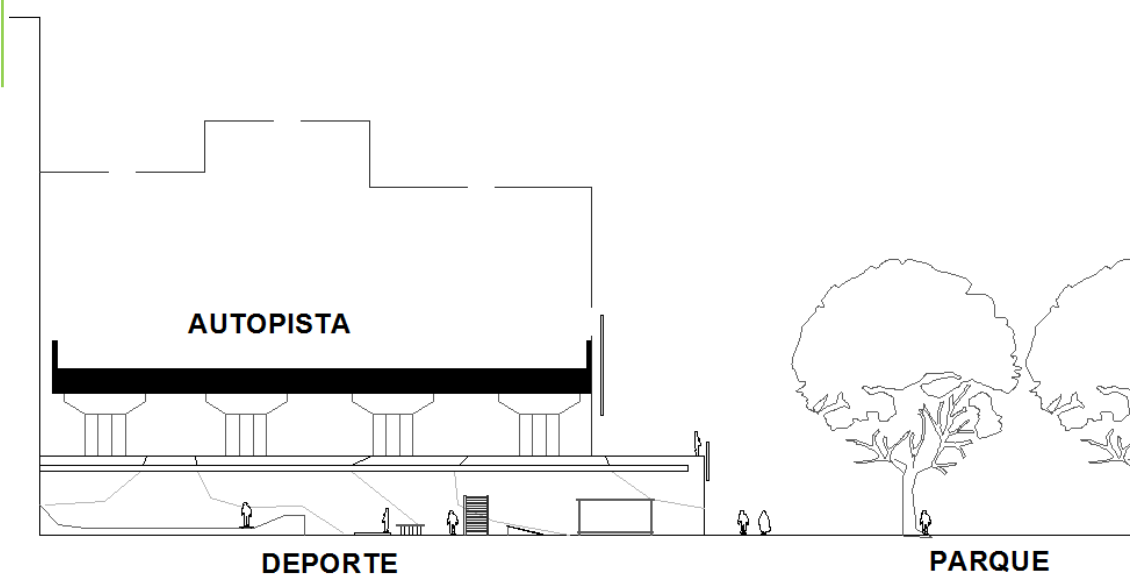
A - PERDIDAS DE ÁREAS DE ESPACIO VERDE



Estando con tanto contacto con el espacio verde, este espacio puede aprovecharse de forma más efectiva para la salud y la actividad física aprovechando esta sombra que genera la estructura para poder realizar actividad física en sombra. Este gimnasio a cielo abierto o semi cubierto estará acompañado de un espacio de capacitación y revisión médica. Este espacio permitirá que las personas se acerquen para realizarse chequeos y recibir información respecto a cómo llevar una vida saludable.



SILUETA EXPROPIADA



B - SEGMENTACION DE ESPACIO VERDE



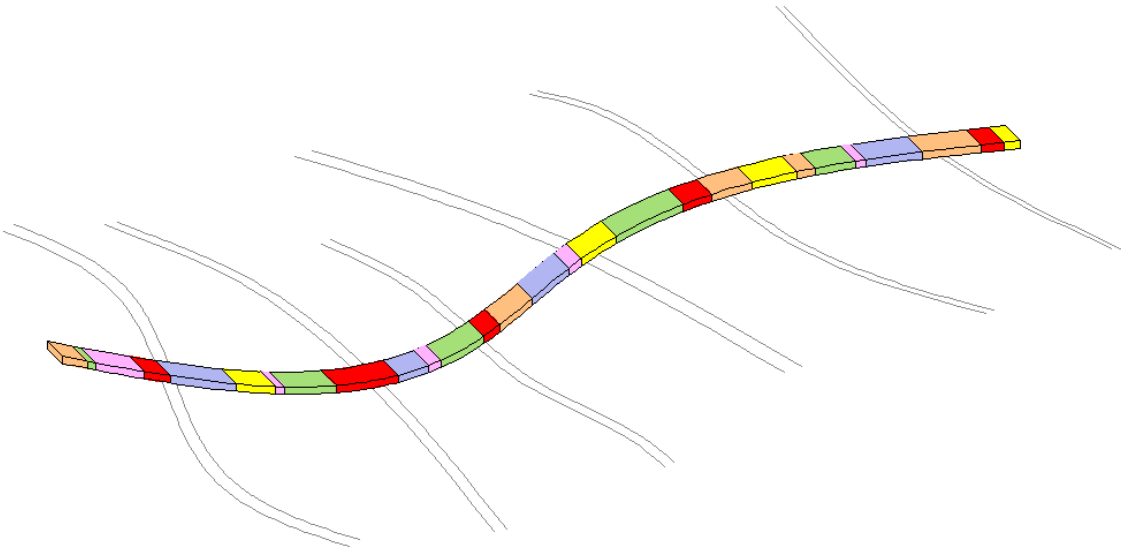
Este caso al igual que el anterior, tiene como ventaja encontrarse entre un gran espacio verde. Esta estructura secciona espacios verdes en dos. Estos dos espacios suelen, al igual que sucede con la ciudad, ser completamente diferentes de un lado y del otro. El objetivo es cocer nuevamente ambos espacios. El objetivo es crear un espacio atractor que lleve a todos los ciudadanos a esta cinta que atraviesa la ciudad. Siendo los parques grandes objetivos de placer y descanso, el objetivo para potenciar este será a través del esparcimiento. Creando espacios que permitan la reunión, la diversión, la expresión y el descanso de los vecinos. Y contará con un centro de seguridad que, ante el tamaño de estos espacios, permita la tranquilidad de sentirse cuidados. Entonces, del bajo autopista aprovecharemos la sombra, y la ventilación que provocará un espacio abierto con ventilaciones desde cualquier dirección. Contará con un auditorio a cielo abierto para la expresión de los artistas callejeros, plazas para niños, áreas para la actividad física, y un corredor elevado que permita ver desde la altura la perspectiva de estos grandes parques.



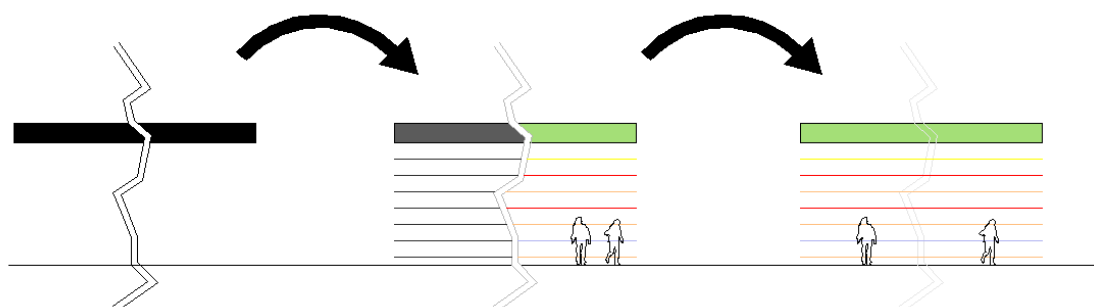
IV. 1. 1. 2. SINTESIS

	PERFIL	NOMBRE	FUNCION	RECUP. DE FACHADA	RECUP. DE MANZANA	EXPANSIÓN ABIERTA	EDAD	IMPACTO
1A		PERDIDA MANZANA AUTOPISTA ADOSADA	SERVICIOS PÚBLICOS DE EMERGENCIA	3	SI	NO	SIN RESTRICCION	
1B		PERDIDA MANZANA C/ESPACIO MUERTO	ÁREA COMERCIAL	3	SI	SI	SIN RESTRICCION	
2		SEGMENTACIÓN DE MANZANA	CULTURAL	2	SI	NO	SIN RESTRICCION	
3		PERDIDA TOTAL DE MANZANA	EDUCACIÓN	4	SI	SEMI- ABIERTA	SIN RESTRICCION	
4A		INVASIÓN ESPACIO VERDE	DEPORTE Y SALUD	1-2	NO	SI	SIN RESTRICCION	
4A		SEGMENTACIÓN ESPACIO VERDE	ESPARCIEN- TO Y OCIO	0	NO	SI	SIN RESTRICCION	

Entonces, si logramos crear un cordón que actúe como costura compuesta por todas estas actividades y que cada actividad del cordón, sea una función atractora a los ciudadanos de la ciudad, y que cada actividad sea vital para la vida de las personas, lograremos cortar esta frontera y revitalizar ambos espacios a fin de homogeneizarlos y recobrar el sentido de pertenencia.



Por lo tanto, si el hombre se acerca y pierde el miedo...



... el hombre va a cruzarlo e incorporar el territorio como único, cortando la barrera y naturalizando el bajo autopista para los ciudadanos.

Y por ende, si logramos con esto revitalizar el espacio, favoreceremos que entre un territorio y otro no haya la diferencia actual del valor, y si incorporamos los servicios y volvemos a vincular todos los espacios podremos lograr que no haya espacios rezagados que fomenten a la delincuencia y a la aislación del ciudadano. Mejoraremos no solo la ciudad sino la calidad de vida y el sentimiento de pertenencia, no solo a una porción del territorio sino a todo el espacio.

IV. 1. 2. DESDE LA AUTOPISTA PROPIAMENTE DICHA

Ya habiendo reconvertido el bajo autopista ponemos atención en lo que sucede por sobre ella ya que el gran número de vehículos que circulan por las autopistas generan contaminación sonora y ambiental, creando un descontento generalizado en el ciudadano sumado a todos los conflictos que mencionaba en el FODA²⁰. Ahora, debo pensar cómo hacer para que esta estructura amortice un poco de daño ocasionado.

Para poder responderme esto, debo analizar que sucede con la autopista:

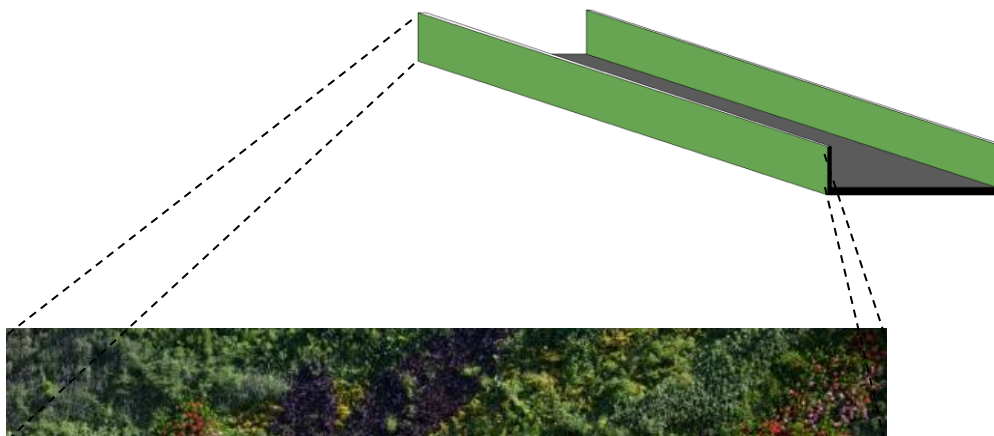
1. Vibración
2. Sonido
3. Emanación de monóxido de carbono.
4. Calor

1. VIBRACION:

En este caso en particular debo tener en cuenta sobre todo al momento de diseñar el bajo autopista y su relación con la estructura resistente ya que la vibración puede ocasionar molestias y daños en la nueva arquitectura.

2. SONIDO:

Ante la gran contaminación sonora debemos intentar atenuar lo más posible este daño. Lo cual puede generarse a través de vegetación implantada en los muros o con paneles verticales que favorezcan a la absorción acústica en caso de encontrarse la autopista pegada a una medianera. Esto favorecerá el microclima que se genere no solo en el espacio debajo de la autopista sino también en las viviendas vecinas que podrán tener sus ventanas abiertas y no sentir tanto ruido.



A su vez la vegetación cumple una doble función, protege de la radiación solar en verano (se puede llegar a evitar hasta del 50 al 90% de la radiación incidente) y del viento, lluvia y otras inclemencias en invierno (el efecto aislante podría llegar a ser de un 30 %). Favorece las condiciones de confort ambiental aportando humedad, filtrando el aire, absorbiendo Dióxido de Carbono y monóxido de Carbono y emitiendo O₂, ahorrando en sistemas de humidificación, filtros de aire e incluso climatización.

Este sistema deberá contar con:

- Sistema de paneles modular que contenga espacio para tierra aireada y raíces sanas.
- Sistema de riego de goteo con controles y sistema de monitoreo
- Lugar donde atrapar el agua de sobra y posible reutilización de esta en el sistema.
- Sistema de riego de goteo con controles y sistema de monitoreo

3. EMANACION DE MONOXIDO DE CARBONO²¹:

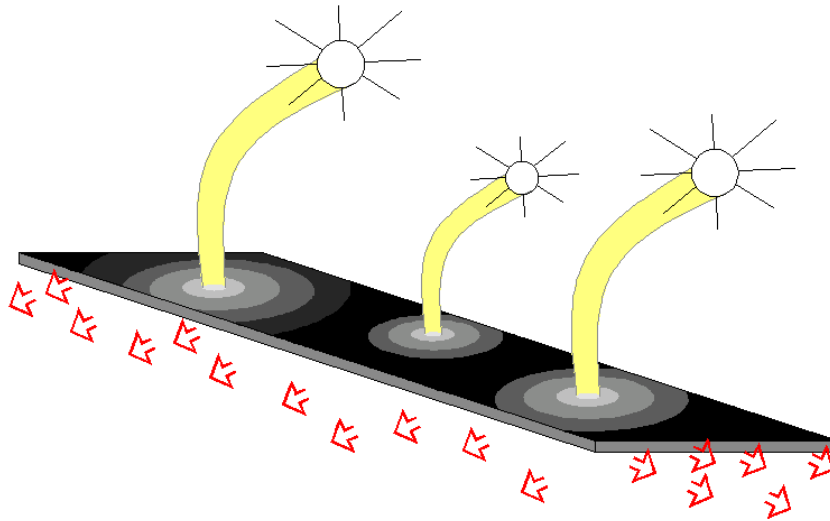
Ante el gran número de automóviles que circulan en la autopista se genera una gran concentración de monóxido de carbono que puede ser disminuida con la misma vegetación. Esto va a favorecer la recuperación de parte de la superficie verde que fue expropiada, y si bien no puede cumplir con su función de suelo absorbente puede favorecer en la renovación del aire en el ambiente²².

21. Se producen entre 20 y 40 gramos de sustancia toxica por litros de combustible consumido.

22. En el caso de las plantas con muchas hojas, el oxígeno es liberado al aire a través de las hojas de la planta. En promedio, una hoja produce alrededor de 5 milímetros de oxígeno por hora.

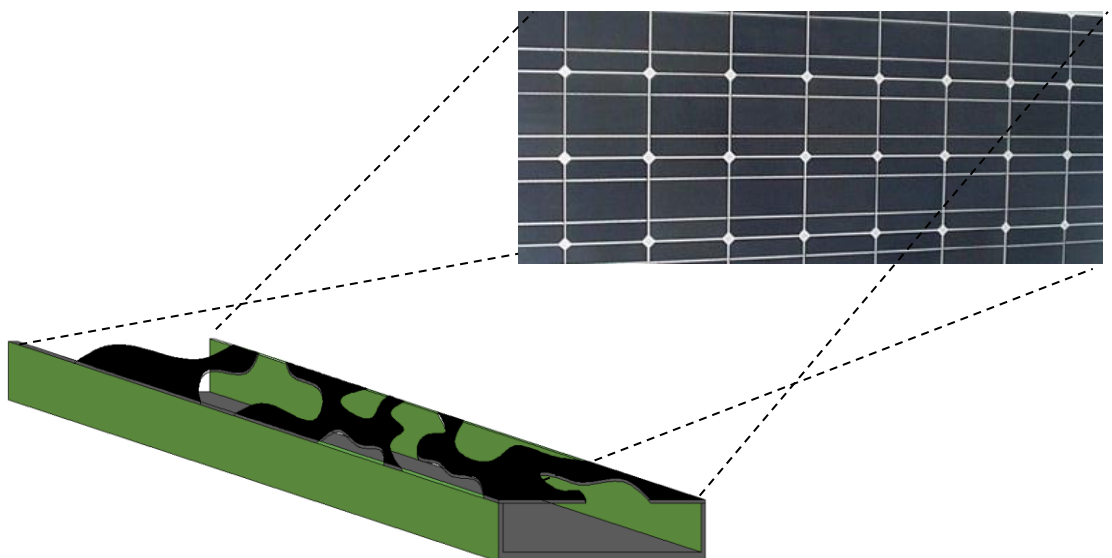
4. CALOR:

Como podemos notar viendo cualquier autopista, las autopistas cubren sin dejar espacios libres kilómetros y miles de metros cuadrados de suelo que absorben constantemente gran cantidad de calor que provoca un aumento en la temperatura del ambiente. Al igual que una piedra caliente la autopista emana calor constante al ambiente siendo este absorbido por los cuerpos cercanos ya sean personas, animales o edificaciones.²³



Si logramos que la superficie asfáltica de la autopista se encuentre en sombra, la misma estructura irradiaría menor cantidad de calor al ambiente.

Pero, si a su vez, aprovechamos la necesidad de crear una sombra en el asfalto, creando una malla por sobre ella que reciba ese calor y no permita que llegue al asfalto; podemos tomar este calor y convertirlo en energía creando una gran línea solar que abastezca no solo el sobre autopista sino también el bajo autopista. Esto favorecería a la disminución de los gastos eléctricos para quien ocupe el bajo autopista, siendo esto un incentivo hacia las empresas privadas que deseen ocuparlo.



23. Las celdas solares son capaces de absorber hasta el 99,7% de la luz incidente dependiendo de la tecnología que se implemente.

Entonces, podemos tomar esta estructura ya creada y **renovarla** con una propuesta que no crea ningún concepto diferente pero que aprovechándola mejora el entorno y le otorga a la autopista propiamente dicha una **funcionalidad**. Por otro lado, esta malla reconstruye en parte visualmente la fachada y la manzana, dándole una vuelta estética a una estructura creada por especialistas que no eran diseñadores. Es así que lograríamos aprovechar **integralmente** cada espacio de la autopista y cada estructura. Dándole no solo una mejor imagen que no saque al exterior la estructura dura e impersonal antigua vistiéndola, no solo más acorde a los tiempos que corren sino también dándole una **tarea** en la ciudad, y a través de esta tarea lograr que se **reconcilie** con la sociedad y con la ciudad.

Entonces, pasaría de ser una barrera a ser un **nexo**, de ser negativa a, al menos, brindarle aspectos **positivos**. Que pase de ser un espacio de temor a ser un área **conciliadora** e **integradora** y pase de invadir la ciudad con una imagen que nos retorna a un pasado no deseado por los argentinos a quizás ser el símbolo del **cambio de pensamiento**.

IV. 2 PROPUESTA 2

IV. 2 1. ANALISIS

Dentro de los patrones queremos separar un patrón que si bien no ocurre en la Autopista 25 de Mayo, si sucede en sectores de la Autopista Perito Moreno, la Au. Dellepiane, en la Au. General Paz, y en Au. Presidente Arturo Illia y su continuación Av. Leopoldo Lugones, es por ello que considero importante analizarlo. Corresponde a las autopistas construidas a nivel de vereda pero con el cruce peatonal sobre nivel.

Este caso es diferente al resto ya que no hay una mega estructura que visualmente delimite y genere una barrera. Como sabemos las barreras no necesariamente deben ser físicas sino que pueden ser barreras virtuales que provoquen el mismo efecto que un bloque de hormigón.

Entonces, en este caso la barrera está igual pero las causantes son otros. Podemos mencionar como ejemplo la imposibilidad de una libre circulación que perjudica el acceso de forma natural al territorio lindante y este inconveniente se potencia si tenemos en cuenta que este patrón no suele ocurrir en trayectos de corta distancia como es en el caso de General Paz que recorre 24,3 kilómetros de norte a sur en todo el borde oeste de la capital federal y si bien tiene puentes que conectan de un lado y otro de la frontera, el espacio se encuentra segmentado y se dificulta el acceso hacia el territorio vecino.

Si bien mi tesis se encuentra focalizada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y teniendo en cuenta que General Paz no atraviesa la ciudad sino que crea un muro entre la ciudad y las localidades de Vicente López, Villa Martelli, San Martín, 3 de Febrero, Ramos Mejía y Tablada. Sentí que correspondía mencionarlo porque si no sería, a mi entender, de escasa reflexión considerar a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como un territorio aislado del resto de la provincia de Buenos Aires.

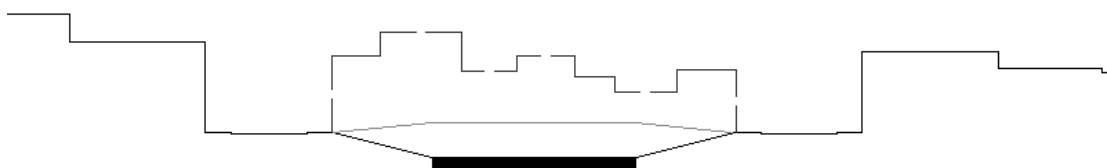
Otros casos son las Autopistas Dellepiane y Autopista Perito Moreno que corresponden a la continuación de la Autopista 25 de Mayo. Estas autopistas sectorizan zonas como Parque Avellaneda, Villa Lugano, Villa Soldati, Villa Riachuelo, entre otros. Creando un sector donde actualmente se encuentran el mayor número de villas de gran peligrosidad como mencionaba anteriormente. Estas autopistas segmentaron al igual que General Paz una porción de la Ciudad.²⁴



Si bien puedo continuar nombrando otros casos por ejemplo la autopista Illia y su continuación en la Av. Lugones (que si bien no es una autopista, genera el mismo efecto delimitador), los conflictos de segmentación física en mayor o en menor escala o de diferente impacto, siguen presentes; lo que considero importante, a mi parecer, es que debemos ser conscientes que una intervención de vías de circulación como la General Paz, Illia, etc., por su gran magnitud, podrían ocasionar un conflicto circulatorio ya que son las grandes arterias de circulación con las que cuenta la Ciudad. Por lo que debería idearse un plan de emergencia para poder contrarrestar este impacto.

En este caso también contamos con dos patrones en diferentes trayectos de estas autopistas:

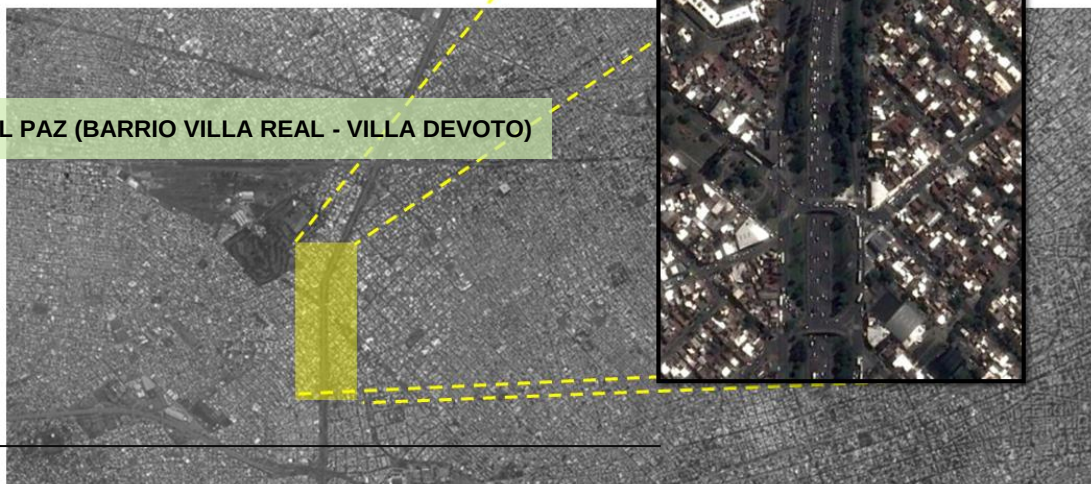
PATRON 1: Bajo nivel con cruce peatonal.



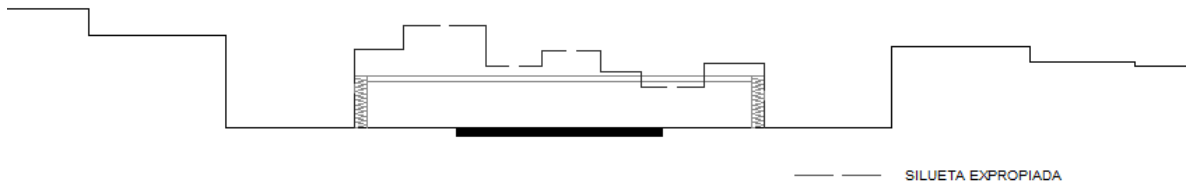
Autopista General Paz en su comienzo

Podemos tomar como ejemplo:

GENERAL PAZ (BARRIO VILLA REAL - VILLA DEVOTO)



PATRON B: A nivel con cruce peatonal sobre nivel.



Un caso puede ser:

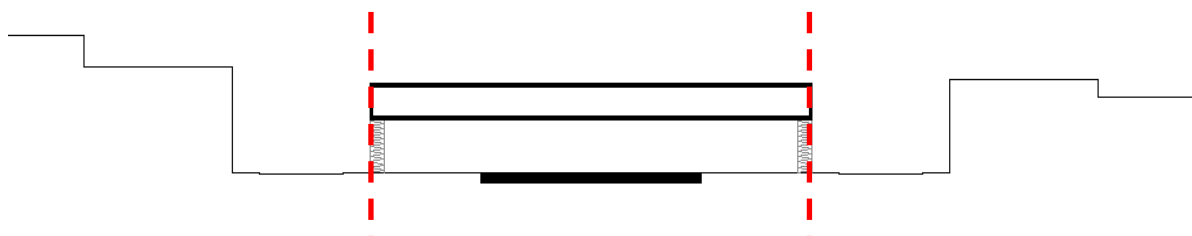


Avenida Leopoldo Lugones



LEOPOLDO LUGONES (CONTINUACIÓN AUTOPISTA ILLIA)

Antes de continuar, es necesario realizar una reflexión respecto a ambos patrones. Supongamos que en el caso de que tomara como decisión proyectual, para poder vincular los espacios segmentados, crear una plataforma por sobre la autopista ya existente otorgándole esa esencia que antes mencionaba por medio de una función vital, estaría aportándole esta funcionalidad que favorecería que el ciudadano se vincule con el espacio pero crearía una nueva barrera arquitectónica.



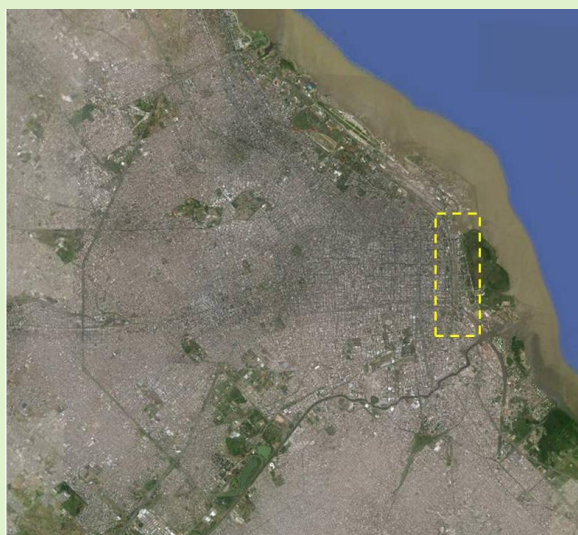
Si vemos este grafico nos va a resultar familiar a todos los patrones que mencionaba antes, que afectaron y afectan a la ciudad. Es decir, se estaría tratando de resolver el conflicto original creando un nuevo conflicto en vez de buscar una solución que favorezca de la forma más totalitariamente posible al desarrollo de la ciudad. Intentando, por supuesto, reaprovechar la mayor cantidad de desechos posibles.

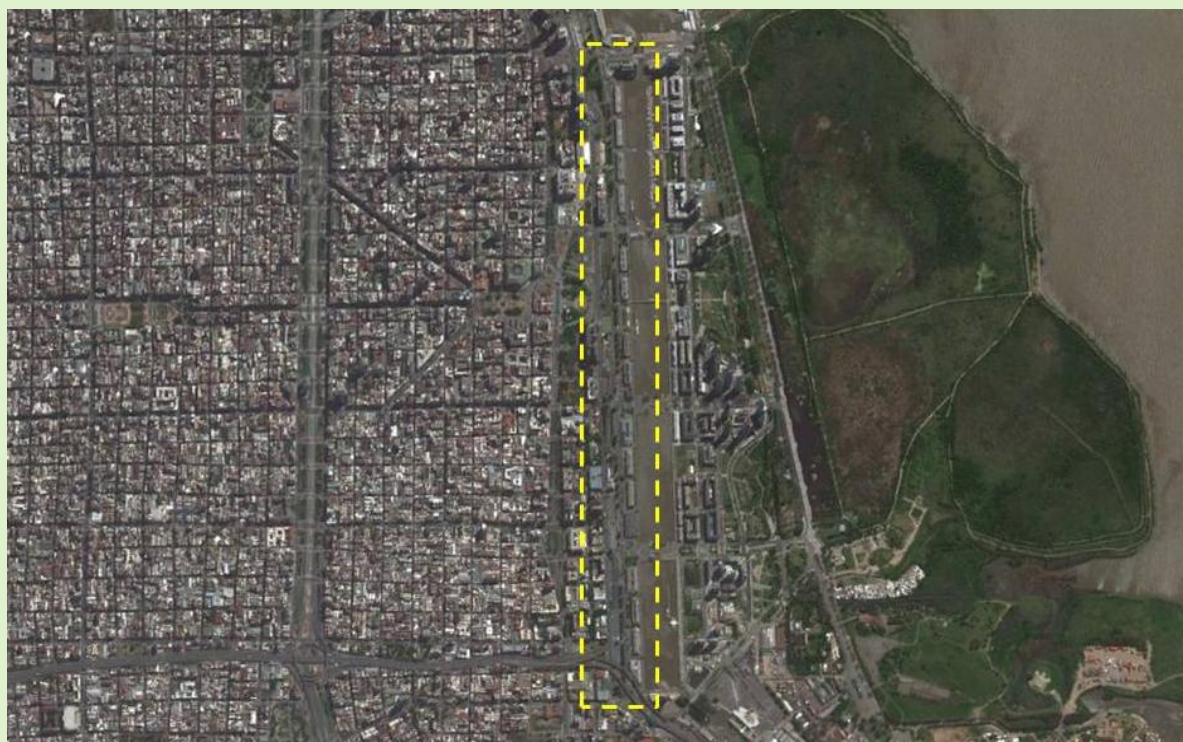
Quizás sea un poco osado pero creo que sería interesante considerar la posibilidad de no utilizar lo ya existente y pensar en comenzar de cero. Crear una nueva intervención basándose en estrategias ya existentes en otras partes del mundo que han sido efectivas y rescatando los aspectos más positivos de los patrones actuales que encontramos en la ciudad.

Entonces, para poder analizar este caso vamos a tomar como ejemplo un caso que se encuentra en una fase previa.

CASO HUERGO

La avenida Huergo delimita Puerto Madero con el resto de la Ciudad de Buenos Aires.





Este caso si bien actualmente no cuenta con una autopista, igualmente está creando una **barrera** entre Puerto Madero y los barrios lindantes que no fue resuelta. Me parece interesante este caso también porque existieron en el pasado proyectos para resolver este inconveniente, de hecho estaba proyectado dentro del proyecto de Cacciatore²⁵ como lo mencionaba en las primeras hojas y hasta está actualmente construida la estructura que actuaría como nexo con la Autopista 25 de Mayo. Pero hasta la actualidad nadie se atrevió a intervenir en ese proyecto.

Se ubica en la zona del bajo, sirviendo de límite entre Puerto Madero y los barrios de Monserrat y San Telmo. Con una orientación norte sur, corre paralelamente a la Avenida Paseo Colón y 9 de Julio y continuada por la Avenida Eduardo Madero.

Según el Ingeniero Jorge Felizia²⁶, menciona en una Jornada de Discusión Técnica (13 de mayo de 2010) sobre la autopista Rivereña y la problemática de la conectividad Norte - Sur; *“Con variaciones y circunstancias, podemos estar en los*



23.000 vehículos por día en Madero, en sentido ascendente. Y, en el descendente, en los 17.000. Sumando los dos sentidos, tendríamos, sumando autos y todo tipo de camiones y colectivos, cercano a los 40.000 vehículos por día. Los 40.000 vehículos se mantienen a lo largo de Madero hasta la llegada de la Autopista 25 de Mayo, cerca de Brasil. Tenemos camiones que prácticamente lo recorren todo, porque no tienen alternativa de salidas”

25. Ver página 16.

26. Jorge Felizia, Ingeniero y docente de la Facultad de Ingeniería de la UBA, Consultor del OCCOVI y Asesor de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

Sobre las consecuencias de esta situación existente, mencionó que genera; **contaminación**, alto índice de **accidentes**, produce elevados costos de operación, y un nivel de servicio defectuoso. Y destacó que, lo más complicado, es que “*hay una convivencia con alto porcentaje de autos y camiones*”. “*Son porcentajes similares, 50% y 50%. Hace la operación conflictiva y peligrosa*”. Estos conflictos son en parte similares a los manifestados por los vecinos.²⁷

La constante circulación de camiones dificulta también la circulación peatonal provocando una **barrera** que si bien no es estructural, esta avenida crea una frontera entre Puerto Madero y el resto de la Ciudad.

Esto lo podemos ver también en la notable diferencia entre las viviendas de Puerto Madero y zonas aledañas (podemos remitirnos a los gráficos de costo²⁸, inseguridad²⁹, etc. que nombraba y mostraba anteriormente.)

Entonces siendo Puerto Madero el barrio con la mejor calidad de vida, como lo vemos en el grafico²⁹, por qué no podríamos pensar que si logramos romper esa barrera que **aísla** esta “ciudad ideal” con el resto de la ciudad modificaremos la vida de los barrios lindantes de Puerto Madero.

Si bien soy consciente que la apertura de Puerto Madero puede ser controversial, ya que modificaría su esencia de barrio aislado y provocaría posiblemente insatisfacción en algunos vecinos de alto poder adquisitivo, si analizamos a nivel costo – beneficio creo que lograríamos que, los barrios aledaños y por contagio los siguientes, crezcan en calidad de vida, no solo abriendo Puerto Madero sino también al río. Ya que actualmente se debe cruzar esta barrera para poder llegar a él, lo que disminuye el incentivo a poder convivir a diario con esta zona.

Entonces, el desafío es como lograr que esta barrera se convierta en un **vínculo** y aporte a esta conexión y por ende mejore la calidad de vida de las personas que se encuentran cruzando la frontera de Puerto Madero.

Lo que puedo mencionar respecto a los diferentes proyectos que se presentaron (que ninguno fue concluido) es que en todos, el objetivo era el reordenamiento vehicular, para mejorar la circulación y el caudal de transito, pero en ninguno de ellos se mencionaba y se tenía en cuenta a la ciudad y como esta intervención afectaría a la vida de la misma.

Entonces, lo primero que debo hacer es considerar que características debe tener esta intervención para que favorezca tanto a la circulación, como a los ciudadanos, a la arquitectura y el planeamiento de la ciudad:

- Obtener la continuidad norte – sur para el transito pasante conformado por automóviles, ómnibus y camiones.
- Evitar que el tránsito liviano pasante sentido norte-sur y viceversa deba incorporarse inevitablemente a la trama urbana, muy especialmente a la avenida 9 de Julio.
- Cerrar el anillo de circunvalación a la Ciudad de Buenos Aires en el sector paralelo al Rio de la Plata.
- Captar fundamentalmente el tránsito de ómnibus y camiones impidiendo que el mismo circule por arterias de la trama urbana.
- Favorecer la conexión entre Puerto Madero y los barrios lindantes.
- Favorecer a la revitalización de los barrios lindantes.
- Disminuir la diferencia de calidad de vida entre un lado y otro de la frontera.
- Crear una vía rápida que pueda ser sustentable y reutilizar materiales de la misma avenida existente.
- Favorecer a prevenir la contaminación acústica.
- Crear una vía rápida con una correcta ventilación y absorción de monóxido de Carbono.
- Crear espacios atractores que actúen como nexo entre un lado y el otro.

27. Ver FODA página 37

28. Ver gráfico pagina 33

29. Ver gráfico pagina 32

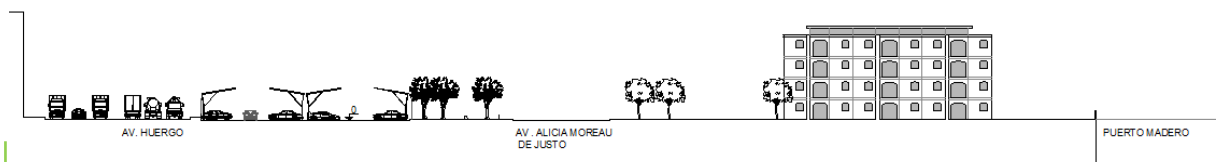
Luego de analizar la zona pude identificar tres patrones, que corresponden a que en su trayecto encontramos diferencias topográficas y para plantear una posible resolución debo tener en cuenta los tres.

PATRON 1:

Corresponde a la Avenida Huergo al 1100, en las cercanías de la Avenida San Juan. En este sector de la Avenida Huergo nos encontramos sin diferencias de altura considerables.



Esquema corte Avenida Huergo al 1100





Imágenes de la zona

PATRON 2:

Corresponde a la Avenida Huergo al 300, implantado en las cercanías del Ministerio de Defensa y es donde comenzamos a notar la diferencia de altura, teniendo alturas aproximadas de 0 a - 3 metros.

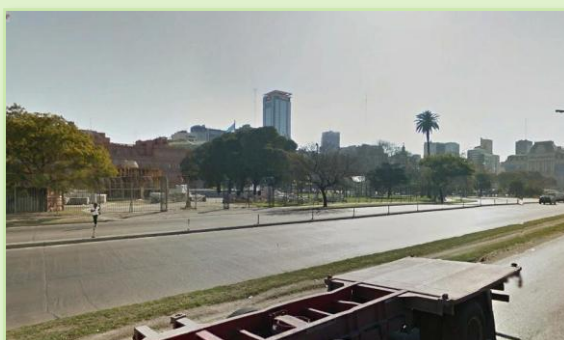
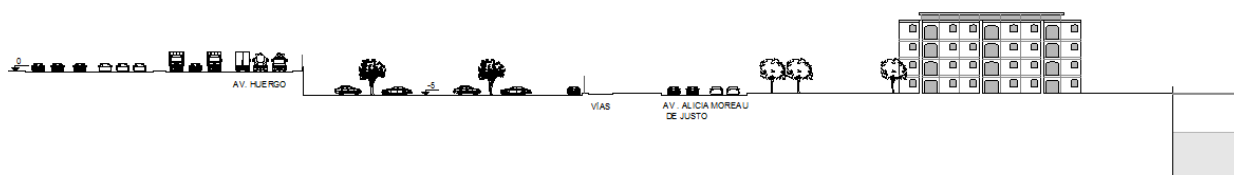




Imágenes de la zona

PATRON 3:

Corresponde al comienzo de la Av. Huergo, en las espaldas de la Casa Rosada. Esta es la zona con la mayor diferencia de altura, donde encontramos diferencias de altura de aproximadamente 5 metros.



IV. 2 2. OBJETIVO

El objetivo de esta intervención sería como decíamos antes no solamente reordenar el espacio vehicular, sino que por medio de esta intervención aportar a la **integración** de la ciudad y a **revitalizar** los vínculos entre la ciudad y puerto madero, y por ende con el vínculo Ciudad – Río.

Como vengo repitiendo a lo largo de toda la tesis, considero esencial para que esto ocurra que cada pieza del rompecabezas este implantada allí con un objetivo y analizando su entorno. Por lo tanto creo que este circuito de 1,5 kilómetros³¹ debe no solamente ser atractor en cada parte, debe también constituirse como un único espacio integrado por pequeños polos y a su vez esfumarse y ser parte de la ciudad, sin crear barreras.

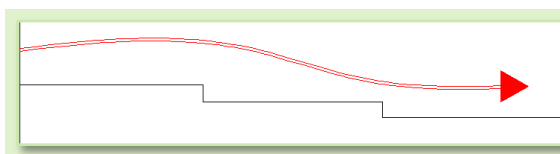
Cuando empecé a pensar en este proyecto, se me vino a la cabeza un muro o un suelo antiguo agrietado, cuando vemos una rajadura en un muro muy antigua podemos apreciar cómo, del centro de ella, comienza a nacer casi instintivamente y por naturaleza algo verde. Si bien no puedo dar certeza de que esto que crezca sea algo sano, si puedo decir que lo que me hizo reflexionar es la inteligencia de la naturaleza, dándose paso en cada rincón que nosotros se lo permitimos. Los hombres hemos destruido kilómetros y kilómetros de suelo absorbente, que inteligentemente la tierra colocó allí con una función específica, y el ser humano sin pensar en las consecuencias lo despojó de este. Quiero que esta idea de proyecto tenga, en alguna forma, la esencia de esta naturaleza que desea emerger de la tierra ya que sabe que es necesaria para nuestro futuro. Hoy nosotros, lo sabemos, lo que quizás antes ignorábamos y podemos ayudarla a emerger nuevamente.



Luego de analizar los casos ejemplificadores y comprender como debe ser un espacio para poder constituirse como homogéneo y como parte de la ciudad propondría:

INTEGRACION DEL ESPACIO:

Aprovechando las diferencias de altura, puedo **unificar** el espacio a través de escalonamientos que actúen como aterrazamientos que eviten la obstrucción visual y puedan identificarlo como conjunto. (actualmente es una zona sectorizada, por estacionamientos, y tránsito vehicular). Similar al caso del Moll de la Fusta³² donde a través de un escalonamiento lograron vincular diferentes sectores hasta la llegada al Río. El escalonamiento en estos casos no crea una jerarquización sino que ayuda a unificar el espacio permitiendo que visualmente se encuentre unido todo el territorio, por otro lado, crea una recorrido natural con perspectivas diferentes e interesantes hacia todos los sentidos.

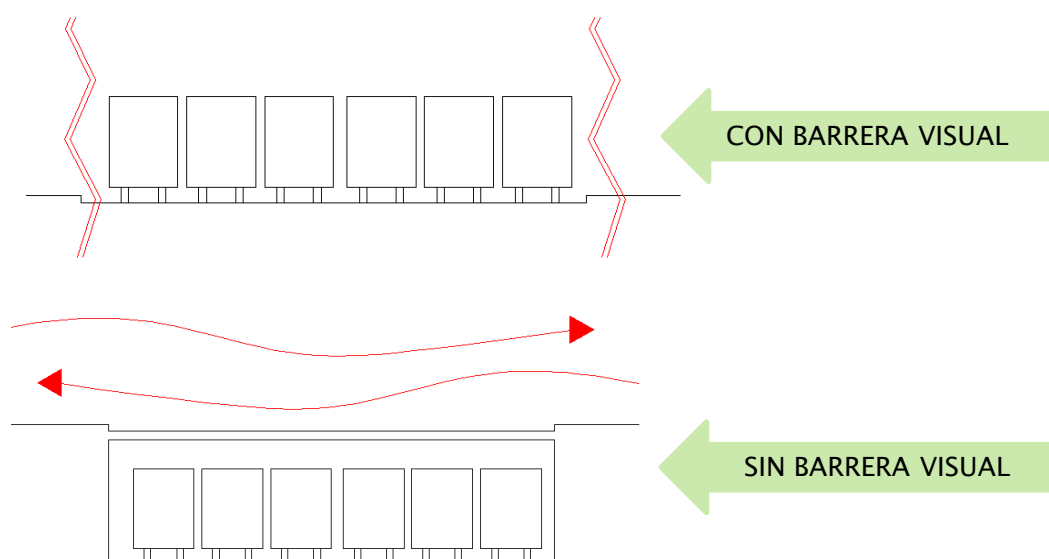


31. Corresponde a 14 cuadras de numeración desde 0 a 1400.

32. Ver página 44

AUTOPISTAS SUBTERRÁNEA:

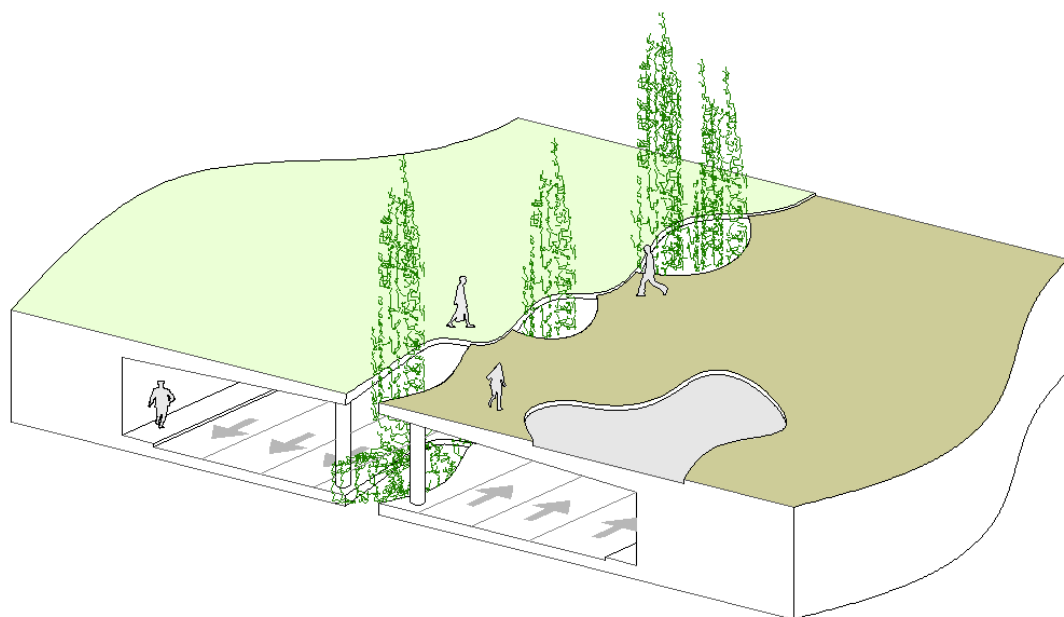
Alejar del contacto de los transeúntes y vehículos livianos a los camiones que necesitan obligatoriamente recorrer todo el trayecto de la Av. Huergo desde la Autopista 25 de Mayo hasta Retiro, creando una autopista con forma de trinchera semi cubierta de tal forma que tenga **libre ventilación**, posea ingreso de Luz natural, permita a los camiones una circulación directa sin semáforos hacia un acceso exclusivo en Retiro, y también elimine esta barrera que generaban los camiones en el exterior. Este túnel contaría con dos carriles en cada sentido más un carril de emergencias. Esconder los camiones favorecería a la conexión de una vereda ya que nos permitirá no solo menor tránsito sino también nos otorgaría una **apertura visual** diferente a la actual.



Contará con sus correspondientes salidas de emergencias. Al igual que en el Big Dig³⁴, de Estados Unidos y en AU7 de Alemania³⁵, solo con la diferencia que visto y considerando que para poder realizar una autopista o en este caso un carril exclusivo de camiones necesitamos contar con un sistema de ventilación que sea acorde a la necesidad, sumado a la complejidad de, en muchos casos, los materiales que transportan estos camiones considero importante que esta autopista se encuentra escondida a modo de trinchera pero que tenga horadaciones que permitan la libre ventilación en todos los tramos. A su vez, contará con **vegetación** que nacerá desde el nivel más bajo elevándose y creciendo hacia el exterior, como mencionaba anteriormente cuando hacía alusión a la grieta³⁶.



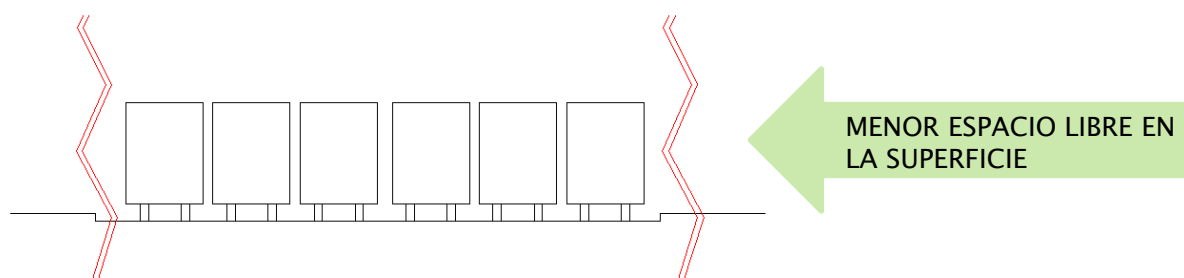
34. Ver página 47
35. Ver página 51
36. Ver página 91

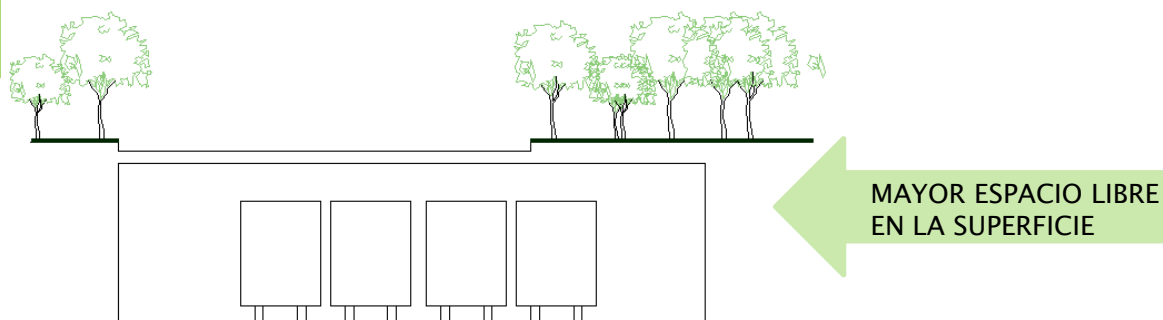


Esta vegetación no solamente ayudará a cumplir con este deseo de poder demostrar esta metáfora sino que tiene otra función mucho más importante que tiene que ver con no solo la renovación de Monóxido de Carbono por Oxígeno limpio sino también con favorecer a la **disminución de la contaminación sonora** en la superficie, permitiendo que las personas puedan olvidarse que debajo de ellas están circulando camiones de gran porte aunque pueda verlos a través de los orificios. (Que a su vez estarán desde la superficie también cubiertos con vegetación)

CARRILES AUTOMOVILES:

En la superficie quedará la avenida Huergo que pasará a tener en vez de 3 carriles por sentido solo dos, suficiente para que el resto de los vehículos livianos pueda recorrer sin inconveniente. La disminución del números de carriles podrá ser posible ya que como mencionaba hojas atrás al canalizar el transito pesado por otro recorrido, no solo serán circuitos más seguros, sino que también permitirá una mayor **comodidad** a la hora de circular por esta calle.





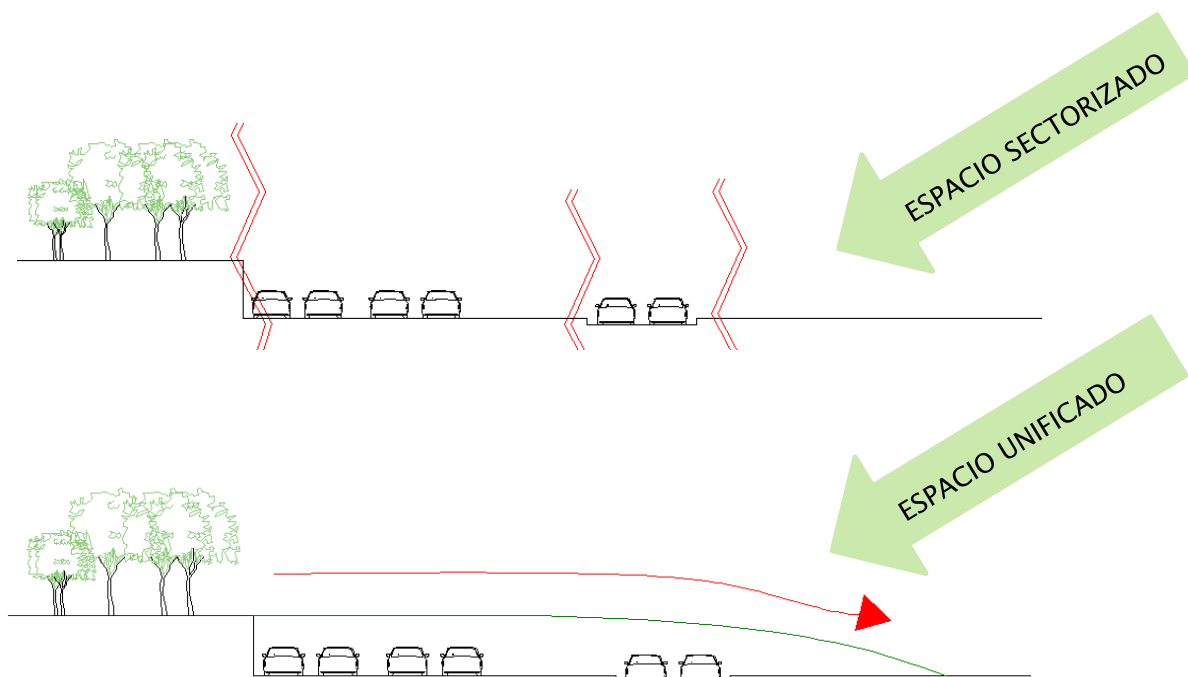
ESTACIONAMIENTO:

Contará con estacionamientos semi cubiertos enterrados en algunos casos y en otro semi enterrados, que permitirán aprovechar ese espacio, reintegrando espacio verde y creando diferentes **atractores** en el que darán sustento a esta función de nexo. Opto por las opción de esconderlos, al igual que se realiza en el Moll de la Fusta en Barcelona³⁷, porque creo que los espacios generados por estacionamientos, son espacios que se convierten en No Lugares que solamente sectorizan espacios sin permitir que las personas puedan aprovecharlo, en este caso podemos hundirlo, o taparlo y aprovechar los espacios lindantes y sobre ellos para usos que las personas realmente puedan aprovechar al 100%



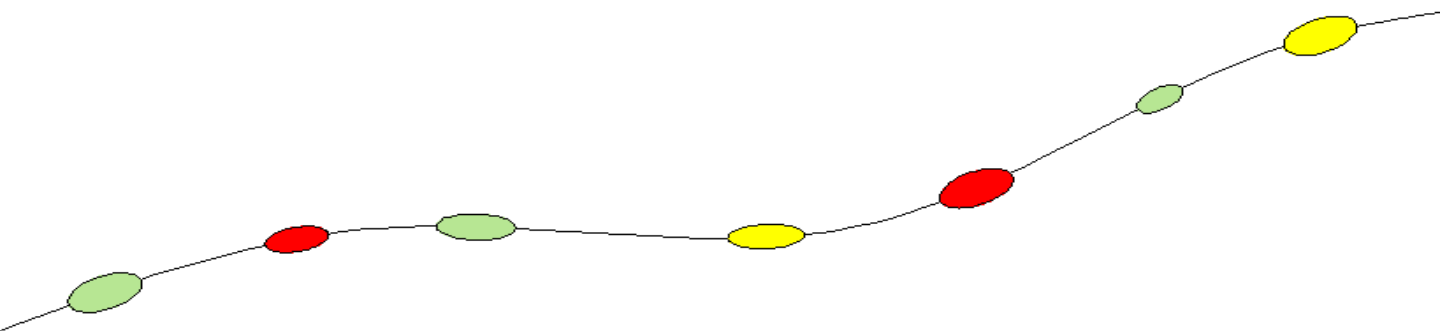
PUENTES PEATONALES:

Para favorecer a la conectividad desde la Av. Huergo hasta los diques de puerto madero, y por consiguiente al barrio de Puerto Madero propiamente dicho y al Rio., contaremos con un gran número de puentes que actúen de nexo entre todos los sectores permitiendo que los transeúntes no necesiten cruzar al mismo nivel que los vehículos y así evitar accidentes. Coincidiendo con el Moll de la Fusta estos puentes permitirán realizar un recorrido caminando o realizando actividad física sin tener que pensar en los vehículos que circulen debajo, por otro lado, la elevación del espacio permite tener una **mejor perspectiva** de la zona, permitiéndonos de esa forma ver las 10 cuadras de territorio verde y por consiguiente del resto de la ciudad desde estos puentes elevados.



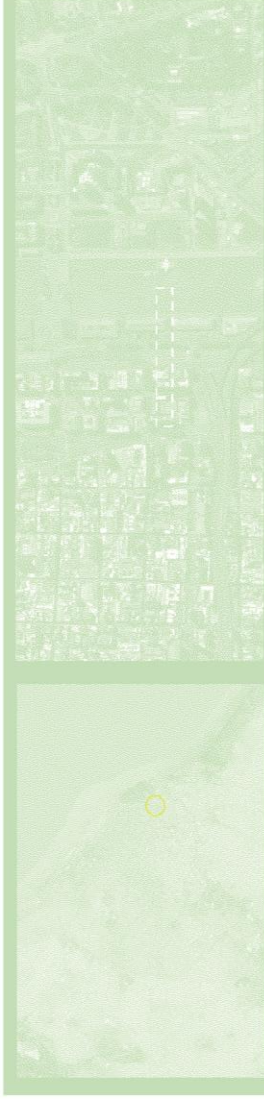
PROGRAMAS ATRACTORES POR PATRON

Cada espacio contará con diferentes actividades que auspiciaran de **escalones** que van creando un recorrido de SUR a NORTE y viceversa. Cada uno de ellos fue pensado para su ubicación. Cada escalón, corresponde a una pieza fundamental para el crecimiento de esta área de la ciudad. Estas actividades, incitan a la **vida sana, educación y buenas costumbres**. El objetivo es no solamente actuar como atractores en zonas que hoy no cuentan con una atracción, sino también favorecer a **romper las barreras** sociales y generacionales, permitiendo que este espacio sea no solo símbolo de la recuperación de la naturaleza sino también de la **recuperación de la confianza** y del vínculo.



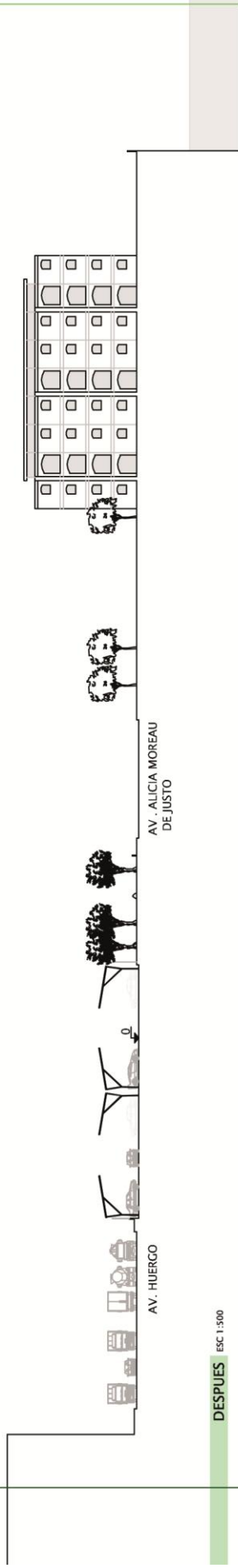
PATRÓN I

HUERGO 1100

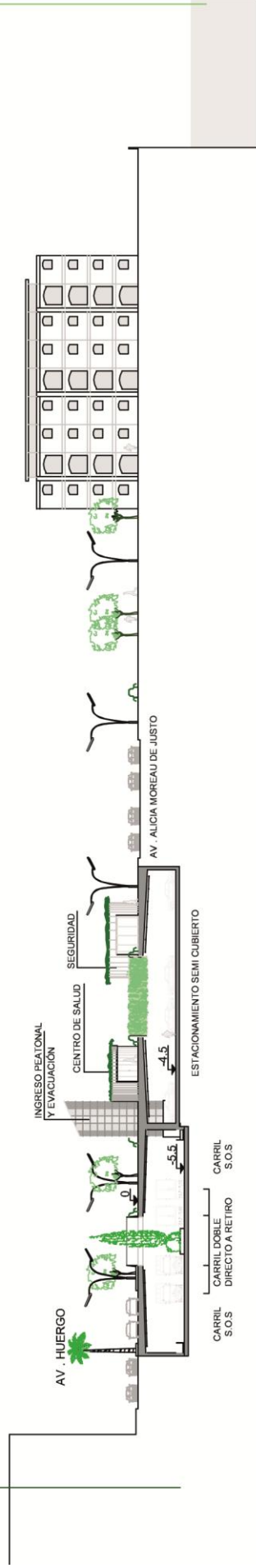


Es una situación complicada porque es la zona que se encuentra más próxima a la Villa Rodrigo Bueno39 (a solo 3 cuadras de distancia) creando una zona que actualmente es la más desprotegida de todo el circuito. Por lo que como decisión principal, debe existir en esta zona y como comienzo del trayecto un control de seguridad que permita sentir seguro a las personas que deseen acercarse a esta zona, y transitarla. Por otro lado, siendo un espacio abierto y que propicia al deporte, contaremos con un centro de salud que permita a los deportistas acercarse y realizar análisis o consultas. Por otro lado, es aquí donde comienzo un corredor verde que creará una especie de pista de atletismo verde, dándole continuidad a todo el recorrido.

ANTES ESC 1:500



DESPUES ESC 1:500

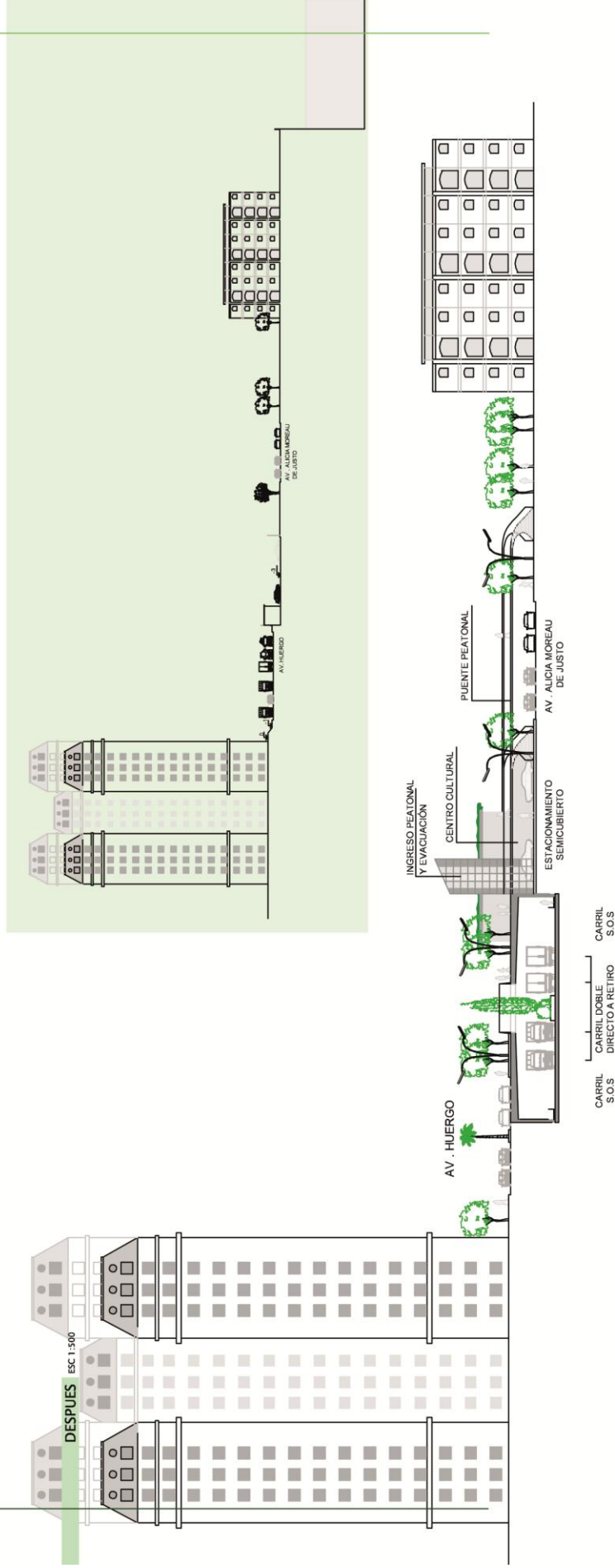


PATRÓN II

HUERGO 300

Ya próximos al sector del Ministerio de Defensa, siendo este el centro del proyecto, y considerando que cercano a él tenemos varias universidades (UBA, UCA, etc.) creo que la implantación de un centro cultural favorecerá al movimiento de este territorio, siendo que las personas que se acerquen a estudiar en estos ámbitos podrán a su vez realizar otras actividades, esto incrementará la circulación en la zona, y también favorecerá al crecimiento comercial en la misma. Es en el centro Cultural, donde finaliza también la pista de atletismo verde dando paso a esta nueva función.

ANTES ESC 1:1 000



PATRÓN III

HUERCO 0

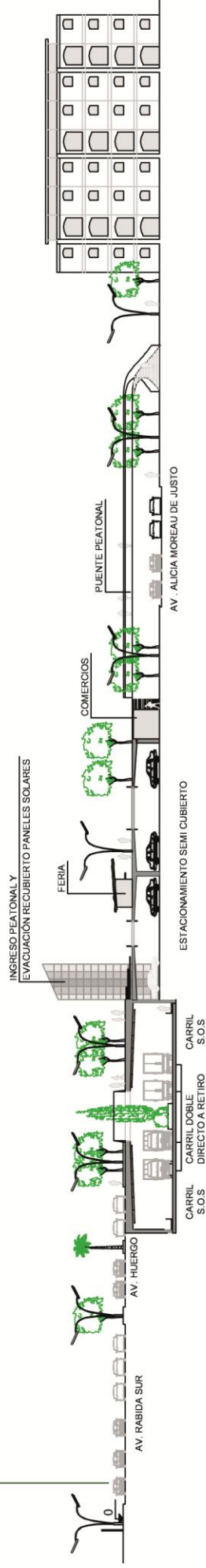


En el caso del patrón nro 3: Y acompañando a este crecimiento se creará un área comercial, permitiendo la implantación de comercios y a su vez de una feria de artesanos, permitiendo el crecimiento del número de comerciantes y de trabajo en la zona.

ANTES ESC 1:500



DESPUES ESC 1:500



IV. 3. MATERIALIDAD

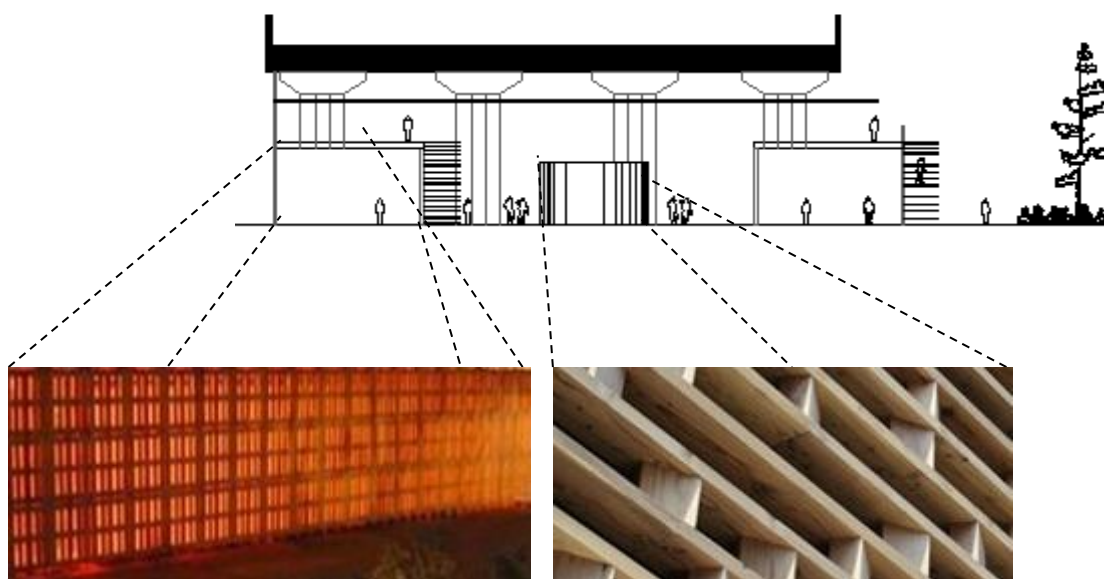
Además de entender los patrones de solución y de usos más convenientes para cada caso, otro nivel importante de la solución pasa por la materialidad, las opciones que se evaluaron están basadas en los lineamientos del marco conceptual y metodológico adoptado que es el del **desarrollo sustentable**. Como parámetro general para todos los casos el objetivo es crear en menor número de desechos posibles.

Contaremos con diferentes materiales, pero consecuentemente como venía proyectando desde el primer proyecto de revitalización de la autopista existente, la esencia del proyecto es poder optar en la mayoría de los casos con materiales nobles y reciclados que permitan reutilizar todo el material que ya tenemos en proceso de transformación en un desperdicio.

PALLETS:

Se utilizan en transporte y almacenamiento de los productos de gran consumo. Son recomendables para reutilizarlos ya que resultan muy económicas y a su vez dura y resistente, y suelen quedar inutilizadas por gran número de empresas que las desechan. Pueden utilizarse expuestas en el interior o revestirse para ser mejor conservadas. A su vez sirve también para construir muebles, decks y tarimas cuando sea necesario.

Podrían servir para todo el área de comercios y ferias para la construcción de los puestos y las fachadas y amueblamiento de los mismos. En el caso de los pallets que se encuentren expuestos en el exterior contarán con un tratamiento para evitar el daño de las inclemencias del clima.



IMPLANTACION DE VEGETACION:

Favorecerá al aumento del volumen verde en la zona. Sería utilizada en los techos de las ferias y los espacios, tanto el centro cultural como los comercios. Mejorando no solo el medio ambiente sino que favoreciendo a la imagen del área.

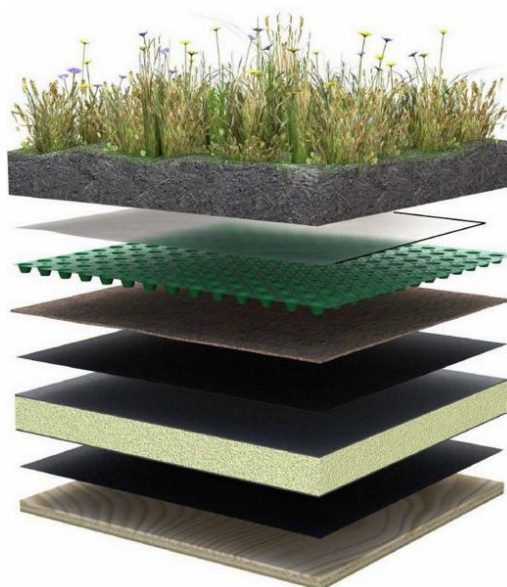
Superficies de hormigón y asfalto llevan a un sobrecalentamiento de la atmósfera de las zonas urbanas y dan lugar a que la suciedad y partículas de sustancias nocivas que se depositan en el suelo, suban en remolino por el calor generado y se desparren sobre la ciudad entera.

El uso de un techo verde podría mejorar el clima polucionado de la ciudad: el aire se purificaría, se reducirían considerablemente polvo y las variaciones de temperatura y los porcentajes de humedad disminuirían.

Los techos verdes además de influir en el mejoramiento del clima de la ciudad, también optimizan el aislamiento térmico, el almacenamiento de calor del edificio, y su aislamiento acústico. Además son considerados, a largo plazo, más económicos que las cubiertas convencionales.

Los techos ajardinados conducen, en esencia, a una construcción ecológica y económica. Ya que:

- Disminuyen las superficies pavimentadas,
- Producen oxígeno y absorben CO₂,
- Las plantas pueden filtrar polvo y partículas de suciedad. Éstas quedan adheridas a la superficie de las hojas y son arrastradas después por la lluvia hacia el suelo. A su vez, las plantas pueden absorber partículas nocivas que se presentan en forma de gas y aerosoles.
- Evitan el recalentamiento de los techos y con ello disminuyen los remolinos de polvo,
- Reducen las variaciones de temperatura del ciclo día – noche
- Disminuyen las variaciones de humedad en el aire.
- Tienen una larga vida útil si se ejecuta correctamente,
- Funciona como aislamiento térmico,
- Protegen de los intensos rayos solares del verano a las habitaciones ubicadas bajo el techo,
- Reducen el pasaje de sonido del exterior,
- Absorben la lluvia, por lo que alivian el sistema de alcantarillado.
- Es por medio de la evaporación de agua, la fotosíntesis y la capacidad de almacenar calor de su propia agua, que la planta extrae el calor de su ambiente.
- Por otro lado los techos verdes generan hojas agradables, y dan alojamiento a insectos y escarabajos. A su vez son estéticos e influyen positivamente en el estado de ánimo y en la distensión de las personas.



Vegetación

Sustrato

Filtro

Drenaje

Aislante Térmico

Impermeabilizante

Loza

En el caso de los proyectos de Alemania⁴⁰ y el Big Dig⁴¹, lo que se constituye ya que son creados por el hombre, y debajo cuentan con autopistas, son techos verdes de estas características pero en la superficie, de tal forma, la arquitectura subterránea se encuentra protegida y a su vez se reconstituye en la superficie el espacio verde perdido.

PLASTICO:

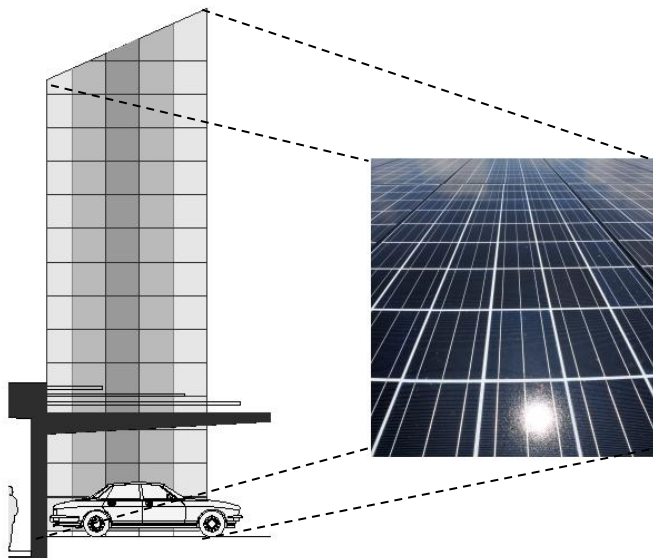
El plástico podrá ser reutilizado para la fabricación de ladrillos que luego de ser triturados, se mezclan con elementos áridos y así conformarán ladrillos para cerramientos con iguales características que los convencionales.



Siendo un material liviano, aislante térmico, y de fácil moldeado podrá también reutilizarse el material plástico que actualmente se envía con destino al desecho para fabricar mobiliarios como por ejemplo los tachos de basura, asientos para bancos, cubiertas de maquinas de ejercicio públicas, etc.

ENERGÍA SOLAR:

Las salidas de evacuación de los sectores subterráneos estarán recubiertas por paneles solares que captarán la energía y permitirán autosustentar energéticamente a los túneles.



Ventajas de este sistema:

- La producción de energía a través de fuentes renovables contribuye a desarrollar un planeta limpio y sostenible.
- No solo tiene beneficios en el medio ambiente sino también económico ya que genera energía limpia.
- Proviene de una fuente inagotable
- No contamina, no produce emisiones de CO₂ u otros gases
- No precisa de un suministro exterior, no consume combustible, ni necesita presencia de otros recursos como el agua o el viento
- No produce ruidos
- Reduce la dependencia energética de los espacios que suministra
- Las instalaciones son fácilmente modulables, con lo que se puede aumentar o reducir la potencia instalada fácilmente según las necesidades, ya sea en el túnel o en los locales en el exterior.
- Los módulos de absorción tienen una larga vida y poco mantenimiento.
- Los sistemas resisten condiciones climáticas extremas: granizo, viento, frío, etc.

CAPITULO V:

CONCLUSION – CURANDO LA CIUDAD

CAPITULO V: CONCLUSION – CURANDO LA CIUDAD

Si bien soy consciente que dentro de la ciudad ideal, lo más recomendable es que la planificación de la ciudad lleve a que no haya autopistas que la atraviesen y segmenten, ya que esto favorecería a la integración tan nombrada en esta tesis y favorecería al desarrollo sustentable a través de la eliminación del automóvil, la situación actual de las ciudades en el mundo y de nuestra ciudad nos lleva a encontramos con la necesidad de tener que lidiar con ellas.

Si bien en la actualidad existen planes que tienen como objetivo que en el futuro disminuya el uso del automóvil, visto y considerando los números y la situación actual del país, hay que ser consciente que esto no ocurrirá ni en el corto plazo ni en un plazo medio. Por lo tanto es necesario adoptar otras estrategias y ver lo que tenemos y que podemos hacer con esto.

Creo que los seres humanos desde la negligencia que nos caracteriza hemos dañado la ciudad desde todas las escalas: Desde arrojar un papel de caramelo en la calle en vez de en el tacho de basura hasta disregar la ciudad a través de la autopista.

Si creo, como lo dije anteriormente, que si bien la autopista es solo un caso de tantos otros que hieren la concepción de ciudad integrada, para todos, sin barreras, es una de los de mayor escala y a su vez de mayor impacto. Creo entender hoy que esto ocurre por varios motivos pero el principal es que la autopista fue planificada como autopista con un concepto totalmente narcisista.

Las autopistas creadas en la Ciudad de Buenos Aires, o mejor dicho, las personas que crearon las autopistas en la ciudad no pensaron en el daño que generaron, ni en la época que se construyó, ni tampoco en las generaciones futuras. Eran un producto de una idea de pensar la ciudad de la época.

Las autopistas crearon muchos daños en la ciudad y no le reintegraron nada como indemnización.

Creo que hoy nos encontramos en otra época donde tenemos claro que cada decisión que un proyectistas toma en una ciudad acarrea consigo muchos impactos que puede ser positivos o negativos, y queda en nosotros que estos sean positivos o que sean los menos negativos posibles.

Estamos en el momento donde tenemos las herramientas para poder modificar esta realidad y aportar al cambio.

A través de estas investigaciones logre comprobar y comprender, más allá de las propuestas y decisiones proyectuales, (que no son más que posibles opciones, entre muchas otras), que si logramos a través de una planificación integral darle a cada pieza de este rompecabezas un esencia, su forma, y su color que le otorgaran la identidad como tal, podemos crear una ciudad mejor, no solo en los sectores de mayor poder adquisitivo sino en las zonas donde las personas más lo necesitan.

Esto no solo modifica el concepto de urbanismo y el de integración sino que también cambia el paradigma de futuro. Si un chico ve que su ciudad mejora, que su territorio, es decir, su lugar, dejó de estar aislado y desprotegido, crecerá con otra visión de un futuro que quizás tenga y esto lo estimule a estudiar (porque tendrá a su alcance mayores recursos y herramientas que se lo faciliten) y a relacionarse y a ser en un futuro una mejor persona. Porque creo que en definitiva, la arquitectura y el urbanismo tienen entre uno de sus objetivos básicos dotar a las personas de diversos estímulos y experiencias a través de la arquitectura. Que serán en parte las que ayudaran a formar y desarrollar a cada individuo en el futuro.

Es importante ser consientes como mencione anteriormente en varias oportunidades en esta conclusión y en el desarrollo de la tesis, que así como su implantación creó un daño, pensar en eliminarla con la actualidad que contamos también crearía un caos por lo que parte del objetivo de esta tesis y desde una mirada que se enfoca solamente en mirar el vaso medio lleno me encargué de buscar estrategias con el fin de poder no solo revitalizar la ciudad sino también revitalizar esta estructura que ya hoy es parte de la ciudad, solo que no tenía un roll en ella. El objetivo es poder otorgarle una identidad y permitirle ser partícipe de ella..

Hasta el día de hoy, solo se colocaron elementos debajo de la autopista para rellenar espacios, buscando que estos espacios ayuden al entorno, pero nunca que ayude a la autopista, hasta hoy nadie se encargó de analizar que sucede, que características tienen, y como convertir un gran error humano de la arquitectura y de la ingeniería en algo positivo en la ciudad, lo que creo que es posible lograr.

Es quizás solo sentarse a reflexionar, al igual que lo realizamos a diario en los proyectos que se nos presentan como arquitectos, qué nos puede brindar cada entorno, qué nos puede brindar cada contexto, y sacar lo mejor de él en pos de realizar una ciudad con una mejor calidad de vida, aprovechando lo que tenemos y con los recursos que contamos.

También tenemos que ser consientes que en muchos casos es necesario estar en contacto con especialistas de otras áreas que nos ayuden a comprender aspectos que nos son ajenos a nuestra especialidad, pero que en muchos casos son necesarios conocerlos, ya que esta profesión nos da la posibilidad de proyectar para gran variedad de rubros, y así poder encontrar una mejor estrategia de intervención.

Creo, y luego de haber investigado lo puedo ver, que las autopistas pueden ser potenciales espacios arquitectónicos si aprendemos a entenderlos y a sacar de cada uno de ellos lo mejor. Esto lo pude ver a través de la generación de estos patrones que me permitieron ver en detalle con que elementos y características contábamos y así poder ver con más precisión que podemos hacer.

Haber analizado casos proyectados alrededor del mundo me permitió ver, visiones diferentes y también resoluciones posibles, poder analizar de cada una de ellas, los aspectos positivos, y los aspectos negativos, poder analizar que sería posible realizar aquí y que no. Pero, lo que sí puedo darme cuenta, es que cualquier proyecto que se desempeñe en el día de hoy, deberá contar con todas estas características que creemos que le faltaron a las autopistas de hoy. Hoy las nuevas autopistas, si no hay opción que la reemplace, deberán no solo resolver un conflicto de tránsito sino también integrarse a la ciudad naturalmente siendo parte del conjunto.

Entonces, si logramos una autopista que pertenezca a la ciudad y no que solamente se imponga en ella, que cree espacios ricos en pos de revitalizar el espacio en vez de deteriorarlo, que no solo tenga esa visión narcisista en la que solo resuelva su tema y no aporte a la ciudad transformándose en un “no lugar” para el ciudadano y como consecuencia en una barrera en el territorio; una autopista a la que le exprimamos el 100% de las características que tiene; habremos realizado un gran avance y habremos realizado un gran aporte a la ciudad.

El objetivo de mi último trabajo en el rol de estudiante de Arquitectura era poder demostrar que cada elemento de la ciudad puede, si se le otorga la identidad apropiada, ser positivo para la conformación de la ciudad no importa cuál sea su uso.

AGRADECIMIENTOS

AGRADECIMIENTOS

En estos 5 años de mi vida, si bien 5 de 26 son pocos, fueron muy intensos porque crecí a pasos agigantados, y estoy orgullosa de poder decirlo. Crecí como persona, decidí quererme, decidí cuidarme, decidí que deseo hacer en mi vida y esta profesión es parte de esa nueva vida.

Por lo que solo me queda dar gracias, pero creo que hay tantas personas a las que debería agradecerle en este momento, que si lo hiciera, esta sección sería mucho más larga que la tesis completa, pero creo que todo se simplifica en una sola palabra: EL AMOR.

Primero siento que debo darle gracias a las personas que me enseñaron el amor por esta profesión:

Gracias a todas las autoridades, empleados y docentes de la Universidad Abierta Interamericana que fueron partícipes de estos 5 años:

Primero, debo agradecerle al Arq. Pedro Pesci, el motor de esta tesis, ya que sin él no sería lo que es, gracias por mostrarme la arquitectura desde otra perspectiva que me ayudo a darme cuenta como quiero ejercerla, por ser un ejemplo para mí. Gracias por tu energía, tu incentivo constante, por tus consejos y tus palabras cuando las necesité. Por tu don de gente y por aguantarme en todo este intenso proceso siempre con una sonrisa.

Gracias a la Mg. Arq. Vicenta Quallito que con su sonrisa y su calidez me hizo sentir que esta carrera no solo era una profesión sino que era una forma de vivir la vida. Gracias por ser no solo una gran profesora sino también una madre, una amiga, una tía divertida, y alguien que nos cuida en cada uno de estos pasos que dimos.

Debo agradecerle al Mg. Arq. Jorge Fuccaracce que con sus constantes reflexiones y palabras me ayudo a crecer como profesional y como persona.

Por ultimo debo agradecerle al Arq. Norman Demarco, por no solo haber sido un gran profesor, sino por ser hoy un gran ejemplo para mí como profesional y como persona y también gracias hoy por ser un gran amigo, que me apoya en cada paso que doy.

Hubo muchas personas en este camino que también me acompañaron, y tengo que agradecerle en primera instancia al amor de mi familia que en estos 5 años me apoyo, soportándome día y sobre todo noches largas, por hacerme quien soy y aceptar quien quiero ser. Gracias mamá, papá, Flor, tía, y Cata. Porque aunque no los elegí, sino que el destino me hizo parte de esta familia, si fuera necesario, los elegiría una y otra vez.

Gracias a mi familia por elección, María Rosa y Daniel, por quererme y ser los mejores padrinos que mis papas podían darme. Gracias Noe por ser no solo mi prima sino una hermana para mí, y por regalarme este año al regalo más lindo que me podías dar, a esa lucecita llamada Mateo.

Necesito agradecerle al amor de mis amigas de la vida, que me alentaron en cada paso de mi carrera: Mariana, Daniela y Cynthia que son mi familia por elección, son mi sostén y quienes serán parte de mi vida por siempre. Quienes nunca se asustan de lo que puedo decir, se ríen conmigo y de mí también. Que a pesar de ser tres personas tan diferentes a mí, eso es lo que lo hace más interesante.

Al amor de mis nuevas amigas gracias a haber elegido esta ruta: Pau, Mari y Vivi, con las cuales hablamos desde el minuto 1 que cruce las puertas de esta facultad, y soportamos noches largas y agotadoras y también días llenos de sol encerradas trabajando, y que si no fuera por ellas que nos fuimos apoyando en cada paso de este recorrido quizás el final hubiera sido diferente. Porque hoy son mis confidentes y comparten conmigo no solo una carrera sino una vida. Gracias a Mati y Joy porque en ustedes encontré dos aliados, dos amigos, dos grandes personas que deseo tener a mi lado por el resto de mi vida. Gracias Chino, Emi, y Yapu por compartir conmigo esta experiencia, por hacerme reír siempre y mejorar esos momentos de agotamiento después de horas sin dormir. Y a todos los que compartieron algún momento conmigo en esta intensa carrera.

Gracias a mis amigos bancarios que me han aguantado sin dormir muchas veces y me han hecho pasar días muchos mejores gracias a su compañía.

Por otro lado, necesito dedicarle esta tesis al arte, al teatro, a mis amigos en esa vida paralela que llevo a la arquitectura que me ayudan constantemente a crecer, a alimentar mi creatividad y me llenan de buena energía todos los días que compartimos juntos.

También necesito agradecerle al Arq. Pedro Pando que hoy no solo sos mi compañero, sino que sos un ejemplo para mí, por como desempeñas tu carrera, con el amor con el que la llevas y como la disfrutas. Gracias por ser tan generoso conmigo, siempre estar al lado mío ayudándome, y enseñándome todo lo que sabes sin guardarte nada.

Para finalizar, necesito dedicarle esta tesis, a todas las personas que fueron parte de mi vida y hoy no las tengo conmigo, con quien desearía estar brindando en este momento pero el destino no lo quiso así. Sobre todo a vos Lau, que aunque llevo 10 años sin vos, tantas veces siento que me estas acompañándome que es como si no te hubieses ido nunca.

No puedo terminar estos agradecimientos sin agradecerme a mí misma, por nunca haber bajado los brazos ante la adversidad, por luchar sin rendirme para lograr esta meta, y que gracias a eso, creo que hoy estoy un poquito más cerca de la persona que deseo ser...

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Carreteras, Asociación argentina de carreteras.
Modelo territorial BUENOS AIRES 2010 2060
http://www.estadistica.buenosaires.gob.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/
Ciudades para un Pequeño Planeta, Richard Rogers
http://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_Interestatal_de_Autopistas
<http://www.diariodelviajero.com/america/la-primer-carretera-asfaltada-del-mundo>
https://www.google.com.ar/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.diariodelviajero.com%2Famerica%2Fla-primer-carretera-asfaltada-del-mundo&ei=5GNJVNDzHoeWgwTP6IL4Aw&usg=AFQjCNExz7oQxh_fA4e9IX8QTPWC1JpNjw&ig2=mZbHwtNuHpCKBnnxIIIRAw
<https://archive.org/stream/larepblicaargen00albegoog#page/n6/mode/2up>
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-429.htm>
<http://noticias-inmobiliarias-buenos-aires.blogspot.com.ar/2013/01/cotizacion-del-metro-cuadrado-por.html>
<http://noticias-inmobiliarias-buenos-aires.blogspot.com.ar/>
<http://www.reporteinmobiliario.com.ar/nuke/article310-valores-inmobiliarios-segun-la-region-venta-y-alquiler.html>
<http://planesbuenosaires.blogspot.com.ar/2011/03/plan-de-autopistas-urbanas.html>
http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/mapas/barriosciudad_2011.jpg
http://www.buenosaires.gob.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/cartografia_precensal.php?menu_id=34539
<http://www.infobae.com/2012/12/23/688041-buenos-aires-una-ciudad-que-crece-muy-desigualmente>
<http://www.revistaadn.com/website/vimpresa/9/PDF/Paredes-verdes.pdf>
<http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num170-2005-Contaminacion.pdf>
http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen3/ciencia3/159/htm/sec_8.htm
http://www.ehowenespanol.com/plantas-proveen-mayor-oxigeno-sobre_110977/
<http://www.neoteo.com/celdas-solares-negras-absorben-hasta-el-99-7-de-la/>
http://es.wikipedia.org/wiki/Richard_Trevithick
http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Ley%2024449.pdf
Dirección General de Estadísticas y Censos (Ministerio de Hacienda de GCBA)
http://www.webdianoia.com/aristoteles/aristoteles_bio.htm
<http://ciudadyderecho.blogspot.com.ar/2010/03/ciudad-y-ciudadania-segun-aristoteles.html>
http://es.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A8
Google Earth

