

Universidad Abierta Interamericana-Facultad de Arquitectura

Trabajo Final de Carrera
Patrimonio Urbano- Barracas

2012



Alumno: Padula Nicolás

Tutor: Pedro Pesci

Trabajo Final de Carrera



Índice General

Introducción	4
Marco Teórico	4
Metodología de Investigación	4

Capítulo I

Estructura Territorial.....	7
• Ubicación Geográfica	8
• Antecedentes históricos	10
• Población	22
• Análisis Territorial.....	27
- Código de Planeamiento Urbano.....	29
- Construcción	30
- Valor del suelo.....	34
- Usos del suelo.....	38
- Edificación / altura del barrio.....	40
Caso Práctico (PAC)	43
• Área de estudio	44
• Barreras urbanas.....	48
• Usos del suelo.....	50
• Estudio de campo (entrevistas).....	58
Conclusiones preliminares.....	65

Capítulo II

Introducción	69
Marco teórico.....	69
Metodología de investigación.....	69
Primera parte	
¿Que es el patrimonio urbano?.....	70



-Elementos que componen el patrimonio urbano-----	72
-Diversas perspectivas del patrimonio urbano -----	77
Herramientas útiles para abordar la intervención del patrimonio urbano-----	79
Segunda parte	
El modelo territorial-----	89
El patrimonio urbano en la ciudad actual -----	92
El patrimonio urbano en la ciudad tendencial-----	95
El patrimonio urbano en la ciudad deseada-----	98
El patrimonio urbano en la Ciudad sustentable-----	103
Antecedentes históricos del patrimonio urbano en Buenos Aires-----	112
El patrimonio urbano en barracas -----	115
Diagnostico del indicador Patrimonio urbano en Barracas -----	134
Tercera parte	
Etapa propositiva para el Patrimonio urbano en Barracas-----	141

Capítulo III

Propuesta Integradora-----	147
Conclusión Final-----	163
Bibliografía-----	164

Introducción

El presente informe de investigación se centra en el relevamiento, recolección y análisis de datos del barrio de Barracas localizado al sur de la ciudad de Buenos Aires. Se caracteriza la estructura territorial con la finalidad de identificar la problemática y dar soluciones reales a la misma.

Se pretende hacer foco en un área seleccionada, estudiando aquellas componentes que forman dicho sector y encontrar alternativas a los problemas detectados para proyectar de forma integral un reordenamiento barrial.

Se intenta con este trabajo de investigación dar formato a una cantidad de información, evaluada y procesada durante un largo periodo, aplicando los conocimientos adquiridos en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Abierta Interamericana.

El punto inicial para la elección del tema fue un estudio profundo del barrio de Barracas, llevado a cabo por la cátedra de la asignatura Problemática de la Arquitectura Contemporánea, a cargo de los docentes Arq. Fucaracce, Jorge – Arq. Quallito Vicenta en mes de agosto del año 2011. Los objetivos fueron generar un vínculo directo con los vecinos del barrio a través de talleres de debate, con el objetivo de obtener propuestas barriales e implementar acciones a seguir. “CONVIVIR BARRACAS” nos permitió experimentar mediante entrevistas y talleres vecinales, sumado a una previa investigación, la realidad que vive cada uno de los habitantes. El poder aplicar nuestro análisis, visualizar sus inquietudes y poder dar respuesta a dicha problemática dio inicio a esta investigación.

Sumado a esto hemos participado del concurso Convivir Barracas, propuesto por la Facultad de Arquitectura de la universidad abierta interamericana, en el cual expusimos un análisis que derivó en una propuesta urbano-ambiental para el barrio de Barracas.

MARCO TEÓRICO

Para poder abordar la problemática actual del barrio fue necesario conocer mediante un proceso de investigación la estructura territorial urbana. Para ello hemos seleccionado publicaciones oficiales y libros que definen el marco teórico y que se detallan en la bibliografía del presente trabajo.

METODOLOGÍA:

El presente trabajo de investigación se estructura en dos partes, una de manera grupal y otra de manera individual mediante una secuencia de acciones que permiten el estudio del mismo. Inicia con una parte introductoria, continúa en el **CAPITULO I** con su ubicación física, una breve reseña histórica nombrando los acontecimientos más importantes que posibilitaron la conformación del barrio y un análisis territorial urbano. Como primer acercamiento al barrio se plasma el análisis direccionado por la cátedra Problemática de la arquitectura contemporánea en la temática “CONVIVIR BARRACAS” donde quedan



explicitas, las inquietudes vecinales a cerca de la problemática que viven en la actualidad, en la documentación obtenida a través del trabajo de campo realizado en dicha materia (Caso Practico- PAC).

En el **CAPÍTULO II** se aborda de forma individual, cada alumno tomara un indicador urbanístico desarrollando el mismo. La metodología de investigación será con la visión y análisis que propondrá cada uno particularmente, dando como resultado propuestas de solución a la problemática obtenida a través del análisis grupal.

En el **CAPÍTULO III** como cierre de dicho trabajo se expondrá la síntesis proyectual de los procesos investigativos.



Capítulo I



Estructura territorial de Barracas, ciudad de Buenos Aires.

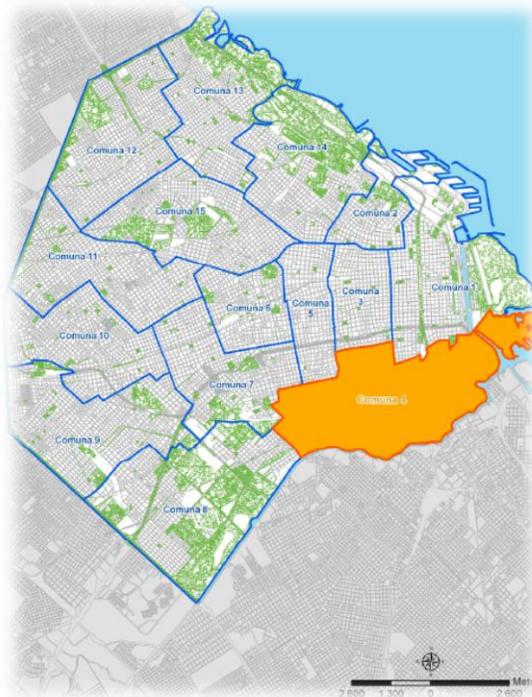
UBICACIÓN GEOGRÁFICA

El área de abordaje forma parte de la comuna 4, se localiza en el Sureste de la Ciudad de Buenos Aires, limitando al Noreste con la Comuna 1, al Norte con la Comuna 3 y la Comuna 5, al Suroeste con la Comuna 8, al Oeste con la Comuna 7 y al Sur con el Gran Buenos Aires, partidos de Lanús y Avellaneda

Comprende los barrios de La Boca, Barracas, Parque Patricios y Nueva Pompeya. Esta se constituye como una de las comunas con menor desarrollo relativo, lo cual se refleja en sus indicadores.

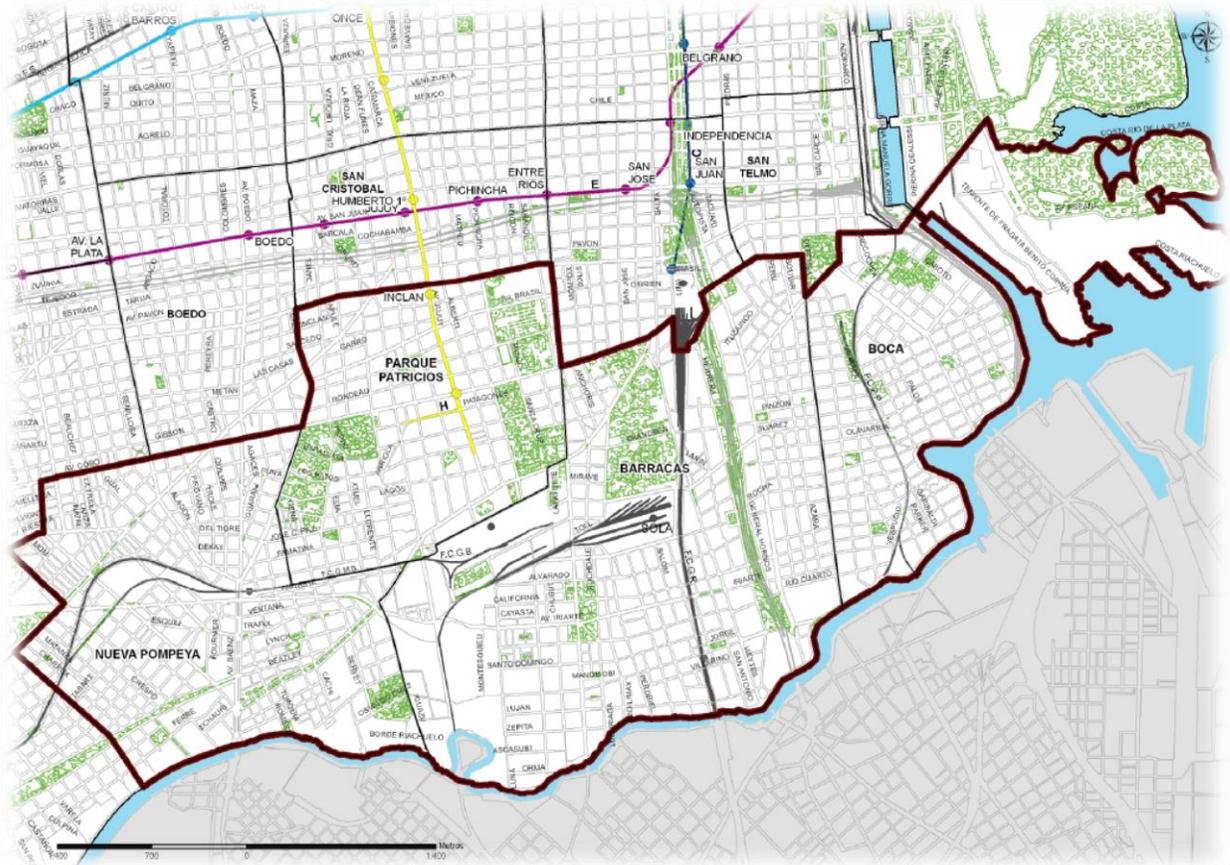
La comuna estructura su traza urbana en forma alargada de este-oeste. Posee algunos ejes de circulación bien marcados, cumpliendo la función de conectar el sur de la ciudad con el área central. En este sentido se destacan como principales arterias las avenidas Caseros, Sáenz, Montes de Oca y Regimiento Patricios. Las principales autopistas que se encuentran en dicha comuna son la 9 de Julio y Bs. As. La Plata.

Profundizando el análisis podemos decir que la avenida Coronel Francisco Ravanal la cual después combina con la avenida Coronel Roca es una de las arterias que comunica la comuna con los partidos del Oeste y Suroeste del conurbano bonaerense. Asimismo la avenida Perito Moreno es un eje de suma importancia ya que se enlaza con la autopista 25 de Mayo.



Fuente: Unidad Sistemas de inteligencia Territorial, Subsecretaria de Planeamiento, MDU. GCB

BARRIOS QUE CONFORMAN LA COMUNA



Fuente: Unidad Sistemas de inteligencia Territorial, Subsecretaria de Planeamiento, MDU. GCBA



Antecedentes Históricos

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Los orígenes históricos de Barracas, desde el tiempo de la colonia en adelante, remiten al establecimiento de quintas y estancias pertenecientes a familias y personajes conspicuos de la época. La continuidad de estos comienzos puede observarse, por caso en los terrenos ocupados por la actual Casa Amarilla, que en otros tiempos conformaron la estancia perteneciente al Almirante Brown, así como también en la existencia de grandes superficies que luego serían utilizadas para la instalación de grandes equipamientos hospitalarios, que comienzan a funcionar a mediados del siglo XIX. A principios del siglo XVII, comienzan a instalarse construcciones rudimentarias que funcionaban como depósitos de cueros y lanas que ingresaban o salían de la Ciudad.

La expansión económica de este barrio comenzó a principios del siglo XVIII, a partir de la actividad portuaria que se desarrolla en la boca del Riachuelo. Sin embargo, el proceso de industrialización de la zona se da con fuerza a finales del siglo XIX, con la instalación de los primeros establecimientos de grandes dimensiones, que ocuparán a una cantidad importante de personas, al tiempo que serán definitorias de las características del área. Entre los establecimientos productivos de mayor importancia que se localizan en esta época, puede mencionarse la instalación de las fábricas de Noel en 1875 y de Alpargatas en 1885. Esta última llega a expandirse hasta alcanzar la ocupación de tres manzanas. Otros importantes establecimientos que se instalan en la zona son Bagley, Canale, Molinos, La Primitiva, entre otras.



Fabrica de Chocolate y Café El Águila, Barracas.

Junto a los factores históricos que iniciaron este proceso, elementos del área que ocupa el barrio permiten entender la posibilidad de que este haya tenido este devenir. Por un lado, la presencia del Riachuelo jugó un papel relevante, puesto que fue utilizado, en un primer momento como forma de transportar la producción proveniente del sur de la Ciudad y de los partidos lindantes del Gran Buenos Aires, al mismo tiempo que muchos de los edificios productivos localizados sobre sus márgenes descargaban sus residuos industriales en él. Por otro lado, la construcción de los ferrocarriles, comenzada a finales del siglo XIX, supuso dotar de un mayor dinamismo el área, puesto que permitió el transporte de la producción primaria hacia las instalaciones industriales del sur de la Ciudad.

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com

Para esta época, la población acomodada de Buenos Aires se había ya retirado tiempo antes a otras zonas de la Ciudad, en parte debido a la instalación de grandes equipamientos, tales como el hospital neuropsiquiátrico Moyano, en 1854, y el Hospital Modelo en 1876, hoy denominado Elizalde.



Hospital neuropsiquiátrico Moyano

También contribuyó a esta relocalización de las clases altas porteñas la epidemia de fiebre amarilla que azotó a la Ciudad luego de la Guerra del Paraguay, lo cual provocó que gran parte de estas familias se mudaran a barrios como el actual Belgrano.

A partir de la década de 1930, se produce un nuevo impulso al proceso de industrialización de la zona, aunque esta nueva etapa posee características diferentes de la anterior. Por un lado, se trata de una producción vinculada a la satisfacción de la demanda del mercado interno, lo cual se relaciona con el surgimiento de lo que luego será denominado sustitución de importaciones. Por otra parte, las características de los nuevos establecimientos son de dimensiones menores que las primeras grandes instalaciones, aprovechando, en gran medida, las ventajas preexistentes.

Sin embargo, durante la década del setenta comienza un proceso de deterioro de las condiciones sociales y económicas del barrio, y de la zona de la Ciudad vinculada a la actividad industrial. De tal forma, dejan de funcionar numerosos establecimientos productivos, particularmente aquellos emplazados en torno al Riachuelo, con una correspondiente pérdida de puestos de trabajo, impactando en gran medida en la zona. Este proceso puede explicarse en dos escalas, relacionadas ambas con las políticas implementadas durante este período. Por un lado, en el nivel de la Ciudad se implementa una normativa urbana que restringe la instalación de actividades industriales en torno a una gran área alrededor del centro. Al mismo tiempo, en términos de la aglomeración, se promueve la formación de parques industriales en el área del Gran Buenos Aires. También, a nivel nacional tiene lugar una política que, de manera general, puede caracterizarse como de desindustrialización-

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com

Industrialización selectiva y que da lugar a un proceso de deterioro de las áreas industriales más favorecidas del período anterior. No obstante, en la actualidad, la actividad industrial de Barracas continúa siendo importante y correspondiendo a un gran número de puestos de trabajo.

BARRACAS AÑO A AÑO:

1785

En 1785, se leyó en el Cabildo el informe del Procurador General, en el que manifestaba la necesidad y utilidad de construirse un puente, en el lugar que llaman “de las barracas”. Las obras estuvieron a cargo de Juan Gutiérrez Gálvez, que poseía una quinta en la margen derecha, y era propietario de una de las canoas que efectuaba el cruce del río.

1789

Los cabildantes procedieron a convocar a “los quinteros del Riachuelo” y a los “carretilleros” a fin de resolver que contribución debían pagar para formar un fondo que permitiera nivelar los pantanos que había en los “caminos de barracas”. Fue necesario desmontar la abrupta barranca de la Calle Larga (hoy Av. Montes de Oca) y suavizar su pendiente para facilitar el tránsito desde la Plaza Mayor al Riachuelo.

1799

El Puente de Gálvez, inaugurado el 1° de diciembre de 1799, marcó el precedente del Puente de Barracas, de Restauración de las Leyes, y del ahora denominado Puente Pueyrredón. Su enlace con lo “pagos del sur” o también denominado “pago de la Magdalena” y la importancia como paraje, determinaron con el correr del tiempo la agrupación de vecinos con quintas que habitaban el lugar.

1806

En 1806 el Puente de Barracas se transformó en escenario estratégico de las Invasiones Inglesas, incendiado ex profeso para evitar el avance de los soldados británicos. El puente fue reparado nuevamente y el 23 de diciembre de ese mismo año, se lo consideró apto para su tránsito.

1807

Nuevamente en 1807, la Calle Larga y el Puente de Barracas vuelven a ser escenarios de la heroica defensa posibilitando el paso de Liniers hacia los Corrales de Miserere para impedir el avance de las fuerzas británicas.

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com

1810

En los prolegómenos de 1810, una quinta de Barracas, cuya propiedad pertenecía a Francisco M. Orna, adquiere relevancia al transformarse en punto de encuentro de los patriotas que gestaban la tan ansiada Revolución de Mayo.

1812

En 1812, otra propiedad vuelve a ser sitio de conspiraciones. La quinta de Alzaga en Barracas se transforma en “Cuartel General de los Conjurados”. La Capilla de Santa Lucía se convierte así en refugio de Martín de Alzaga ante las persecuciones del cual era objeto, siendo finalmente ajusticiado en la Plaza de la Victoria. Ese mismo año, se afinca en el barrio el Almirante Guillermo Brown, en la hoy denominada Av. Martín García.

1840

En 1840, este maestro oriundo de Castilla recibe a José Hernández y sus hermanos como alumnos, quienes vivían junto a su abuelo en una quinta ubicada en M. de Oca y O. Cruz (actual).

1853

En 1853, otro acontecimiento transcurre de manera relevante en la zona de Barracas. El denominado “sitio de Bs. As. ”, opera con sus diversas fuerzas en distintos puntos de la zona sur. En los potreros de Langdon ubicados en las alturas barraqueñas, el coronel B. Mitre recibe una herida en la frente provocada por un disparo. El 11 de julio, finaliza la lucha cuyas acciones tuvieron lugar en los sectores correspondientes al barrio y sus alrededores. El 30 de agosto de ese mismo año, se crea el primer Juzgado de Paz de Barracas al Norte, designándose para ocupar dicho cargo a Don Juan Mildberg.

1865

La llegada del ferrocarril en 1865, provoca cierta fractura entre las quintas, dando lugar a durmientes, vías y acero para la habilitación de los trenes del F. C. Sud. Desde Constitución, la primera estación más cercana fue BARRACAS, la segunda Lomas de Zamora, finalizando el trayecto en la localidad de Jeppener.

1871

En 1871, la terrible epidemia de fiebre amarilla, azota también el barrio. La cantidad de enfermos asciende a 426, y los fallecidos 144. Los doctores Federico de la Serna e Iriarte fueron designados, en la zona para la atención de los enfermos

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com

1871

El 9 de noviembre de 1871 se reinaugura el nuevo puente de Barracas. Su principal proyectista y concesionario Ing. Prilidiano Pueyrredón, no pudo ver concluida la obra, pues fallece con anterioridad a la inauguración. El nuevo puente construido de hierro dulce y fundido, presentaba en su parte central un espacio de diez varas, para dar paso a la navegación. Unida a una política de inmigración e industrialización del país, Barracas, sintetiza la concreción de este +proyecto.

1901

En 1901, la educadora Antonia Capurro, crea la primera escuela nocturna para mujeres obreras. Se incorpora así, otro nivel a los ya conocidos en Barracas: Escuela Manuel de Sarratea (1865) Fray J. Santa M. de Oro (1866), Escuela Normal de Maestras Nro. 1 (1874), Esc. Bernardo de Irígoyen (1875), Escuela Superior de Comercio J.V.González (1905), Escuela Normal Nro. 5 (1909) Escuela de Artes Gráficas (1940), Escuela Industrial Nro. 3 (1940). La vigencia de ciertas instituciones de bien público, que trascendieron a través del tiempo, le otorga a Barracas otra condición relevante. Aún se encuentran en el barrio la Asociación Española de Socorros Mutuos de Barracas y Buenos Aires fundada en 1862, la Asociación Fratelanza Artesana (1891), Sociedad Luz (1899) Club Social de Santa Lucía (1901), Club Barracas Central (1904), Asociación Fraga (1905), Club Barracas Junior (1912), Club Sportivo Barracas (1913), Club Sportsman (1920). La expresión más genuina de la música porteña el tango, tuvo en este barrio a los más destacados representantes. Por sus calles, cafés, pulperías y esquinas se pudieron ver y escuchar a diferentes figuras como el legendario Pedro Chiappe, allá por 1890, y desde principios del siglo XX, a creadores de la talla, tales como Eduardo Arolas, Agustín Bardi, los Bernstein, Carlos Marcucci, Eduardo del Piano, Rodolfo Sciamarella, Teófilo Ibañez, Armando Posada, Ignacio Riverol, Ángel Condercuri, Juan Velich, Alfredo Bigeschi, Normando Lazara, y Carlos Piccione, y Fulvio Salamanca entre otros. La presencia del maestro y compositor Alberto Ginastera, que nació y vivió hasta la década de los años 40 en Barracas, prestigió al barrio con su talento. Asimismo las cantantes líricas Isabel Marengo, Elsa Venturino, Elena Arizmendi y en la actualidad la soprano Adelaida Negri constituyen un significativo grado de excelencia en la música universal. Este patrimonio, se acrecienta con los artistas plásticos de valiosa trayectoria tales como Pío Collivadino, Justo Lynch, Vicente Forte, Osear Vaz, Aurelio Canessa, César Carugo, Marino Pérsico, y actualmente los destacados Maestros Carlos Cañas, Leo Vinci, Eduardo Mc Entyre, Marino Santa María entre tantos otros.

1904

Hacia fines del siglo XIX y principios del XX, la ribera barraquense va adquiriendo un perfil de fábricas, ferrocarriles, talleres, barracas de lanas, cueros y depósitos que lo asimila al quehacer cotidiano. En 1904, la población del barrio ascendía a 84.792 habitantes, de los cuales, casi 40.000, eran extranjeros provenientes de Europa, siendo el segundo barrio más poblado de la ciudad. Las condiciones de vida de muchos inmigrantes, no eran las óptimas. La desocupación, los bajos salarios, las reiteradas huelgas y encuentros masivos inquietaban al gobierno.

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com

1907

En 1907, se produce en el conventillo de la calle Ituzaingo la primer “Huelga de Inquilinos”, dado que les era imposible pagar lo que se le pedía. La huelga se extendió a los demás barrios. Lucharon durante dos meses. Muchos inmigrantes fueron expulsados del país, atento a la Ley de Residencia, sancionada en 1902, que permitía deportar a los extranjeros que consideraban “peligrosos”. Otros fueron víctimas de la represión que se implemento para neutralizar la huelga.

El patrimonio arquitectónico, se acrecienta con la construcción del Banco de Londres (1906), Banco Nación (1908-11), Asociación Fraga (1905), Iglesia del Sagrado Corazón (1980), Pasaje Europa (1923), incorporándose a las ya conocidas y relevantes- Iglesia de Santa Felicitas (1876), Iglesia de Santa Lucia (1887), Casa Cuna(1874), Hospital Rawson (1868), Hospital Nacional de Alienadas (1854), Establecimiento Noel (1858), Talleres Gráficos Peuser (1867), Establecimiento Metalúrgico Fontana (1865), Fábrica Argentina de Alpargatas (1985), Águila Saint hermanos (1 880) entre el centenar de establecimientos registrados. La educación pública abarca desde fines del siglo XIX, hasta nuestros días una amplia y diversa gama de modalidades y niveles

1940

En abril de 1940, la gran inundación que afectó a los barrios de sur, marcó en la memoria colectiva, uno de los momentos más dramáticos en la población barraquense. Los hechos políticos y sociales marcan en el puente Pueyrredón sucesivos acontecimientos, a lo largo de los años.

1945

En Octubre de 1945 masivas caravanas de trabajadores de los frigoríficos de Avellaneda junto a los obreros de las industrias de Barracas, se dirigieron a la Plaza de Mayo. El contexto de insalubridad dado por los saladeros, los elementos contaminantes del Riachuelo, el Matadero del Sud, las fundiciones de cebo, unidos a las precarias condiciones de higiene, favorecían aún mas la propagación de tal enfermedad.

1962

En 1962, el enfrentamiento de distintas corrientes en el ejército “azules y colorados”, vuelven a producir en las calles situaciones riesgosas y preocupantes entre el vecindario .El trágico derrumbe del edificio de la Av. Montes de Oca 680, en junio de 1970, donde numerosas personas perdieron su vida, conmovió a toda la ciudadanía. Comienzan así los años del terror. En 1974, perseguido por la Triple A, es asesinado en la calle Coronel Rico, Julio Troxler, quien fuera jefe de Policía de la provincia de Bs. As en la presidencia del Dr. Cámpora. Los distintos allanamientos y secuestros de vecinos registrados en distintas casas del barrio, volvieron a marcar huellas imborrables en la memoria de la población.

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com



1977

La demolición de 22 manzanas, para realizar la Autopista 9 de julio, durante el periodo 1977-80 produjo una fractura en la traza del barrio con las marcadas consecuencias de desarraigo de los vecinos y desaparición de viviendas, bibliotecas, comercios, industrias, escuelas que afectaron a la identidad y pertenencia de los barraquenses. Las recurrentes crisis económicas y su correlato en lo social y cultural, fueron modificando el perfil pujante que poseía el barrio.

2000

Barracas es hoy, a principios del siglo XXI, esa cultura heredada: los modos de vida, las costumbres, pero también las industrias cerradas, los cartoneros, las casas tomadas, los nuevos vecinos, inmigrantes muchos de ellos de provincias nuestras y países hermanos, con sus dolores y desgarros.

Fuente: www.jhbarracas.wordpress.com



Evolución territorial

1940



1965



Fuente: Mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires

1978



2004

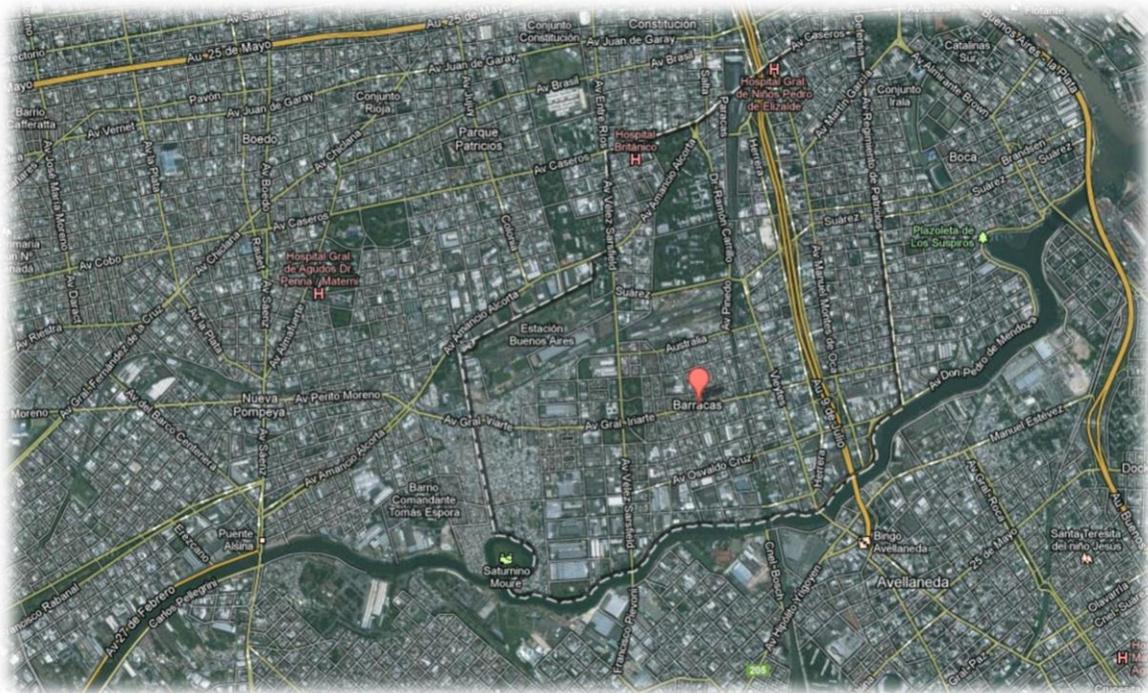


Fuente: Mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires

2009



2012



Fuente: Mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires



Densidad de Población

POBLACIÓN

Según datos del último Censo Nacional realizado en 2001, en Barracas habitan 77.474 personas (41.067 mujeres y 36.406 varones), representando el 2,5% del total de la población de la Ciudad, concentrado en el 3,7% de la urbe, arrojando una densidad de población de 10.218 habitantes por Km², valor que se sitúa por debajo de la media general de la Ciudad, siendo esta de 14.756 habitantes por Km². Barracas forma parte de una de las Comunas con un importante número de personas en condición de pobreza (Barracas forma parte de la Comuna 4 integrada además por la Boca, Nueva Pompeya y Parque Patricios); si consideramos el indicador de necesidades básicas insatisfechas (NBI), este arroja que el 16,6% de los hogares de Barracas no cumple con uno o más de los requerimientos mínimos contemplados por este indicador.

GRAFICO COMPARATIVO

POBLACIÓN TOTAL DISCRIMINADO POR SEXO (AÑO 1991) Y DENSIDAD POBLACIONAL (AÑO 1998):				
Total	Sexo		Superficie (Km ²)	Densidad (Hab/Km ²)
	Varones	Mujeres		
73.581	34.397	39.184	7,6	9.776

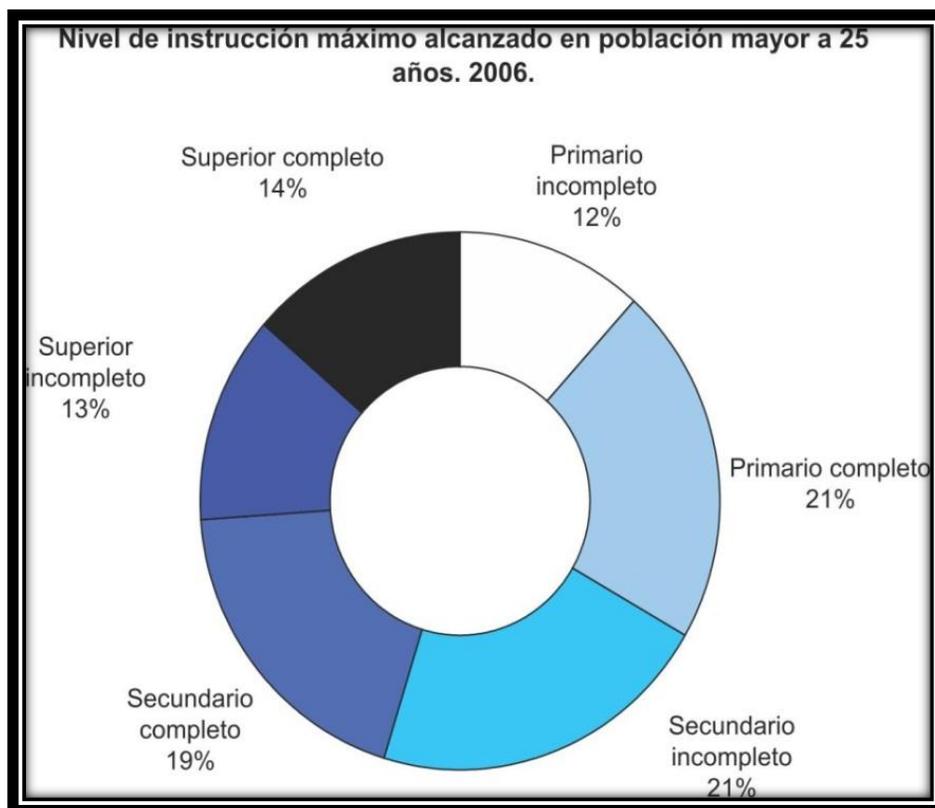
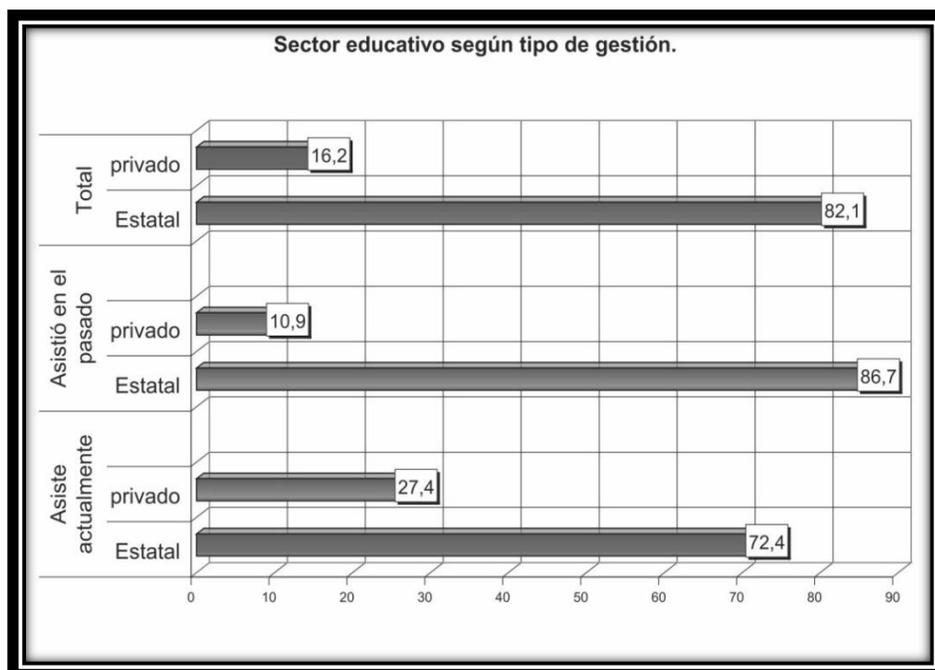
Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos (G.C.B.A.) sobre la base de datos censales
POBLACIÓN ESTIMADA POR SEXO SEGÚN BARRIO AL 01/07/2001:
(resultados del análisis de cobertura y conciliación censal, llevado a cabo por el INDEC y la Dirección Gral de Estadísticas y Censo, el mismo permitió realizar las correcciones necesarias a la población censada, con el objeto de estimar la población al 1 de julio del 2001 de la Cdad. de Bs As.)

Total	Sexo		Indice de Masculinidad
	Varones	Mujeres	
77.474	36.406	41.067	88,7

FUENTE: Direc. Gral. de Estadísticas y Censo Inf. de Resultados N°163 -Bs As, 06/01/2005

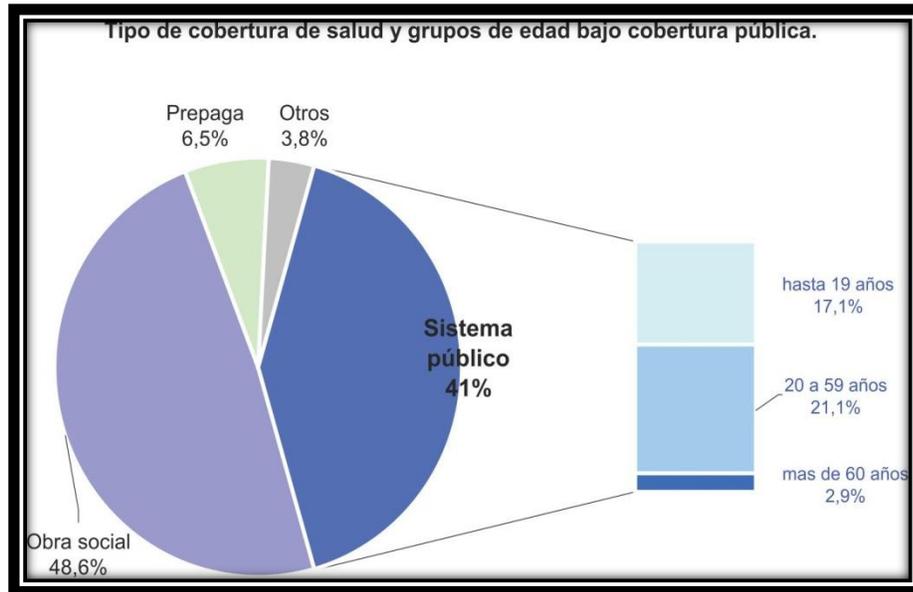
Fuente: Informe territorial comuna 4 del Ministerio de desarrollo urbano

EDUCACIÓN

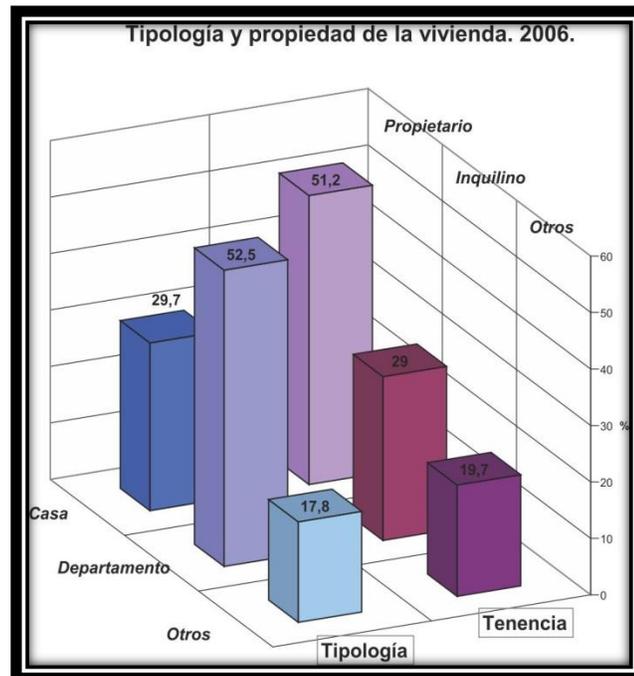


Fuente: Informe territorial comuna 4 del Ministerio de desarrollo urbano

SALUD



VIVIENDA



Fuente: Informe territorial comuna 4 del Ministerio de desarrollo urbano

BARRIO DE BARRACAS



En la actualidad puede verse al barrio con una leve intención de cambio pero sigue conviviendo la sensación de estancamiento.

Caracterizado como barrio industrial, ha disminuido su desarrollo con el avance de la crisis económica general y el particular proceso expulsor de la industria de Buenos Aires. La presencia de las playas ferroviarias y los grandes activos físicos existentes, rigidizan la tendencia convirtiéndose en una situación sin definiciones todavía claras, también de esto surge una división muy marcada del barrio como es la traza de la autopista 9 de julio Sur.

El Riachuelo sigue siendo un elemento conflictivo de gran poder y requiere un tratamiento especial el cual presenta un gran potencial en convertirlo en un borde costero útil reparando, al menos en parte, su influencia negativa.

Barracas es una especie de rótula con el resto de los barrios del sur de la Capital, lo convierten en una “pieza” de vital importancia a fin de establecer las líneas estratégicas fundamentales para la recuperación e integración del barrio.

El área posee una excelente ubicación con respecto al centro de la ciudad y por su conexión directa con el conurbano. La cercanía de la Estación terminal Constitución y la gran cantidad de transporte público favorecen el flujo permanente de personas.



Análisis Territorial

ANÁLISIS TERRITORIAL

Para analizar la normativa de este barrio se utilizará el Código de Planeamiento Urbano el cual es un instrumento que rige y restringe el uso del suelo, constituyéndose en la Principal herramienta legal en lo que respecta a la utilización parcelaria en todo el territorio de la Ciudad. De acuerdo a la última actualización de diciembre de 2008, la normativa vigente de mayor importancia es el distrito de equipamiento, ya que se presenta en el 28,8% de la superficie del barrio.

Estos distritos son áreas en las que se localizan actividades que sirven al conjunto urbano pero que no deben localizarse en zonas comerciales o residenciales por las molestias que pueden generar o por el tamaño necesario para dicha actividad. En el caso particular de Barracas, el distrito predominante es el E4, el cual refiere a equipamiento perteneciente a equipamientos especiales, se trata de usos singulares que requieren parcelas de gran superficie para su emplazamiento.

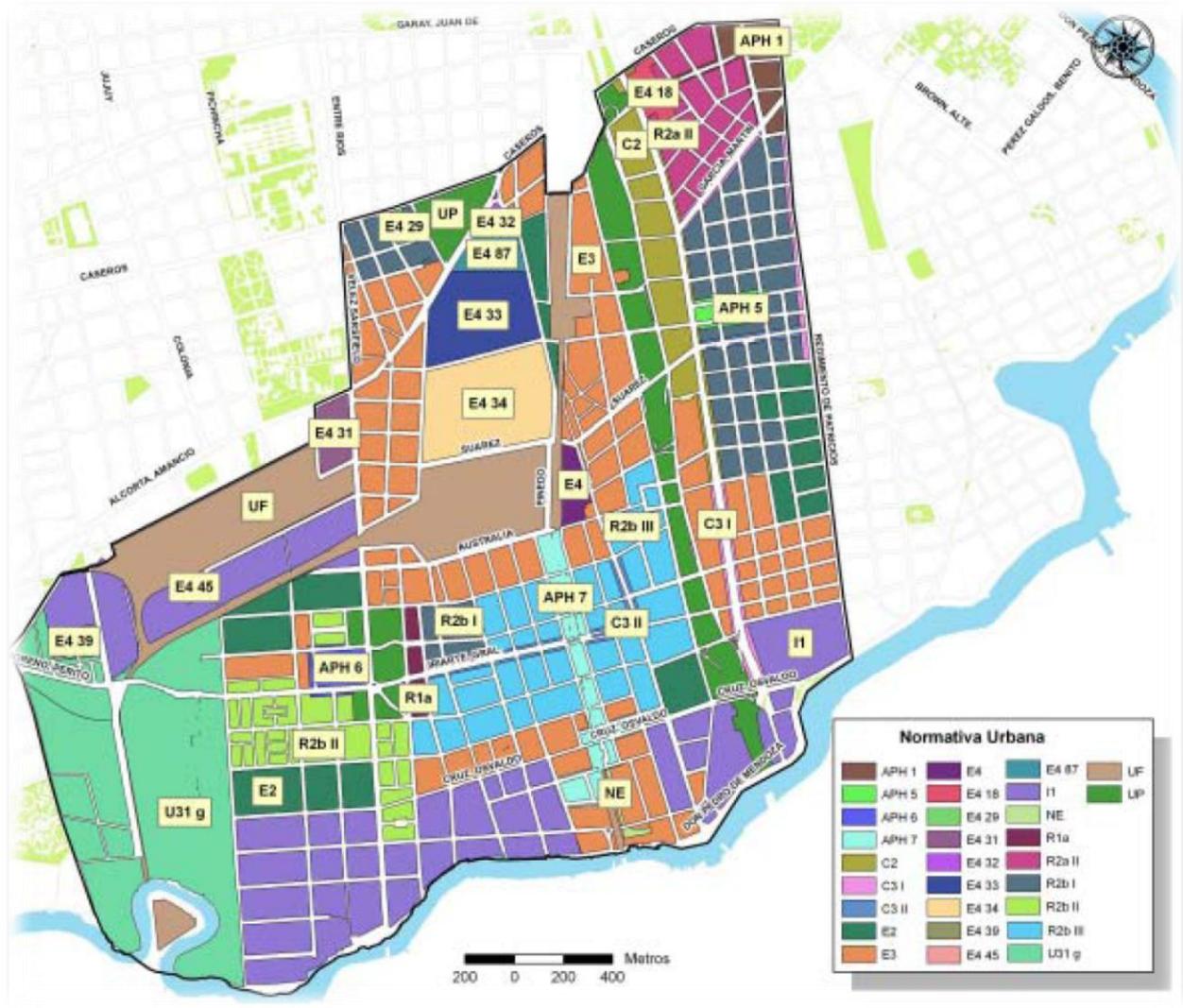
Los distritos residenciales se distribuyen en el 15,9% de la superficie del barrio, combinándose los de alta y baja densidad ya sean generales o exclusivos. Se emplazan en el sector central de Barracas y en extremo Este. En el 15,3% de la superficie parcelaria se establece el distrito Industrial (I), es decir, áreas destinadas al agrupamiento de actividades manufactureras y de servicios y que por sus características admiten ser localizadas en el tejido urbano. En este caso, se trata del distrito industrial 1 el cual exige la segregación respecto de otros distritos. De acuerdo a lo establecido por el CPU, el distrito I1 se desarrolla en una franja costera al Riachuelo y en el sector noroeste entre las vías de ferrocarril Gral.Belgrano y la calle Olavarría.

El barrio también presenta distritos de Urbanizaciones Determinadas (U31), en el sector oeste de barrio, con predominio de viviendas precarias en el 12,2% del área total. Se trata de un distrito residencial de densidad media y media baja en el que se admiten usos mixtos compatibles con la vivienda.

Los distritos de Urbanización Futura (UF) están presentes en el 10,3% del área y los de Urbanización Parque (UP) en el 5,8%. Los primeros corresponden a terrenos de propiedad pública, aún no urbanizados u ocupados; los segundos corresponden a áreas destinadas a espacios verdes y parquizaciones de usos público.

Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

Mapa 2.1: Código de Planeamiento Urbano en el barrio de Barracas



Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

CONSTRUCCIÓN

En el cuadro 2.1 se presenta la cantidad de permisos y la evolución de los m² permisados nuevos en el barrio de Barracas entre 1998 y 2008. En cuanto a la cantidad total de permisos para construcciones nuevas para todo el período esta representa el 1,3% del total de la Ciudad. La evolución en los valores absolutos denota un descenso de la cantidad de permisos desde 1998, pronunciándose en 2001 y aún más en 2002, cuando sólo se registró un permiso. Luego de este año, en 2003 se observa una leve recuperación, incrementándose gradualmente hasta el último año de la serie, en 2008, cuando se registran 29 permisos, lo que permite que el barrio alcance un peso sobre el total de la Ciudad del 2,1%, relación que se equipara a la existente en 1998.

Respecto de la evolución de los m² permisados se observa un comportamiento, en buena medida, similar al de los permisos, aunque con ciertas fluctuaciones importantes. De tal forma, se observa una tendencia general a la disminución desde el comienzo de la serie hasta 2002, año en donde las construcciones nuevas se vuelven prácticamente inexistentes. En el 2003 comienza un proceso de recuperación de los m² permisados para construcciones, duplicándose la cifra para el año posterior.

Por otra parte, se destaca un incremento importante en 2008, alcanzando un total superior a los 90.000 m². En gran medida, esta gran variación puede entenderse por la mayor participación de las obras no residenciales respecto a los años inmediatamente anteriores, tal como se verá a continuación. Una muestra de ello es el aumento en la relación de m² por permiso, que alcanza los 3.107,0 m² por permiso. Por otra parte, esta variación permite que Barracas aumente su peso sobre el total de la Ciudad, ya que los m² permisados en este barrio en 2008 significan el 4,1% del total, proporción muy superior a la registrada en años anteriores.

En la comparación de los comportamientos del barrio y de la Ciudad posteriores a la crisis de 2001, puede apreciarse que esta última se recupera a un ritmo mucho más acelerado, en tanto que la importancia de Barracas en tal proceso se reduce, mostrando menores porcentajes en relación al total de permisos y m² permisados de la Ciudad en 1998 y 1999. Este período coincide con una mayor importancia de los destinos residenciales en el mercado de la construcción en Barracas. No obstante, en 2008 se observa un importante incremento de los permisos y la superficie permisada, lo cuales llegan a representar el 2,1% de los permisos y el 4,1% de los m² permisados en toda la Ciudad. El mayor número de m² por permisos puede relacionarse con la importancia de los usos no residenciales en este barrio.

Cuadro 2.1: Permisos y Superficie total. Construcciones nuevas. 1998-2008.

Año	Permisos			m2			Permisos/m2	
	Total Ciudad	Barracas	(%) Ciudad	Total Ciudad	Barracas	(%) Ciudad	Total Ciudad	Barracas
1998	1.534	33	2,2	1.992.179	45.011	2,3	1.298,7	1364,0
1999	1.270	18	1,4	1.525.659	39.695	2,6	1.201,3	2205,3
2000	1.128	13	1,2	1.381.962	14.347	1,0	1.225,1	1103,6
2001	666	6	0,9	776.276	21.534	2,8	1.165,6	3589,0
2002	354	1	0,3	237.364	191	0,1	670,5	191,0
2003	982	10	1,0	1.119.432	5.056	0,5	1.140,0	505,6
2004	1.175	8	0,7	1.185.240	10.266	0,9	1.008,7	1283,3
2005	1.452	15	1,0	1.954.598	10.682	0,5	1.346,1	712,1
2006	2.014	19	0,9	2.782.329	31.566	1,1	1.381,5	1661,4
2007	1.800	25	1,4	2.809.535	26.389	0,9	1.560,9	1055,6
2008	1.386	29	2,1	2.191.146	90.103	4,1	1.580,9	3107,0
1998-2008	13.761	177	1,3	17.955.720	294.840	1,6	1.304,8	1665,8

En el cuadro 2.2 se presenta información sobre la participación de los metros permitidos discriminando entre los destinados a construcciones residenciales y no residenciales. Los datos presentados de esta manera dan cuenta de variaciones a lo largo del período respecto de la predominancia de los destinos residenciales y no residenciales, con un promedio general para el conjunto de un 74,5% de m2 de destino residencial. Sin embargo al iniciarse el análisis en 1998, la mayor parte de los m2 correspondieron a un 68,4% a obras no residenciales, ascendiendo el posterior año al 70,3%. Tal tendencia conoce un quiebre a partir del 2000, pasando a corresponder la mayor parte a construcciones residenciales, en un 81,6%.

Esta relación se sostiene, de manera general a partir de tal momento, e incluso de manera más acentuada luego de la crisis de 2001, lo cual se corresponde con la tendencia general del mercado de la construcción en el conjunto de la Ciudad. Debe mencionarse que en el año 2002, sólo fue otorgado un permiso para todo Barracas, el cual correspondía a una obra de destino residencial. No obstante, en el año 2007 se observa una atenuación del predominio de las construcciones residenciales, mientras que ya en 2008, último año de la serie, la relación se invierte, correspondiendo a los destinos no residenciales un 51,1% de los m2 permitidos para Barracas.

Por su parte, el conjunto de la Ciudad muestra un predominio general de las construcciones residenciales, lo cual se ha acentuado luego de 2002, y estando este tipo de obras a su importante recuperación y crecimiento posterior. No obstante, puede apreciarse una cierta correspondencia entre los momentos en que los m2 permitidos no residenciales en la Ciudad poseen mayor peso en el total, y aquellos años en los cuales la mayor parte de los m2 permitidos de Barracas correspondieron a obras no residenciales.

Cuadro 2.2: Participación de los metros permitidos residenciales y no residenciales. 1998-2008.

Año	Total Ciudad		Barracas	
	Residencial (%)	No residencial (%)	Residencial (%)	No residencial (%)
1998	68,6	31,4	31,6	68,4
1999	69,9	30,1	29,7	70,3
2000	77,1	22,9	81,6	18,4
2001	68,4	31,6	81,2	18,8
2002	74,9	25,1	100,0	0,0
2003	90,5	9,5	97,5	2,5
2004	88,2	11,8	91,4	8,6
2005	83,6	16,4	85,5	14,5
2006	87,0	13,0	94,8	5,2
2007	80,1	19,9	76,8	23,2
2008	76,2	23,8	48,9	51,1
1998-2008	78,6	21,4	74,5	25,5

En los cuadros 2.3 y 2.4 se puede observar la desagregación de los metros permitidos en residenciales (viviendas) y no residenciales (locales)². En términos absolutos al finalizar el período se permitieron en Barracas 2.132 viviendas y 138 locales. Esto corresponde a 208.647 m² destinados a la construcción de viviendas y 153.583 m² para locales. A lo largo del período, la cantidad de permisos para viviendas en Barracas muestra un comportamiento fluctuante antes de prácticamente paralizarse en 2002. Posteriormente, en 2003 las viviendas para las que se otorgaron permisos alcanzan las 114, para luego caer a 61 en 2004. En el 2006 se aprecia un nuevo incremento importante, puesto que las viviendas nuevas llegan a las 300, lo cual implica cifras superiores a las registradas con anterioridad a la crisis. Finalmente en 2008, fue registrado un gran salto, tanto en el número de viviendas como en la superficie permitida de destino residencial, alcanzando, respectivamente, 800 viviendas nuevas y 73.838 m² permitidos. Esto le permite a Barracas aumentar considerablemente su peso sobre el total de la construcción residencial de la Ciudad (4,1%).

Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

Cuadro 2.3: Permisos y superficie residencial. 1998-2008.

Año	Vivienda nuevas			m2			m2 / Vivienda nuevas	
	Total Ciudad	Barracas	(%) Ciudad	Total Ciudad	Barracas	(%) Ciudad	Total Ciudad	Barracas
1998	12.760	159	1,2	1.405.936	14.243	1,0	110,2	89,6
1999	9.626	82	0,9	1.103.045	11.894	1,1	114,6	145,0
2000	10.027	116	1,2	1.117.210	11.863	1,1	111,4	102,3
2001	4.957	194	3,9	570.004	17.992	3,2	115,0	92,7
2002	1.764	1	0,1	190.479	191	0,1	108,0	191,0
2003	9.740	114	1,2	1.067.251	9.419	0,9	109,6	82,6
2004	9.573	61	0,6	1.116.853	9.879	0,9	116,7	162,0
2005	14.386	84	0,6	1.633.686	9.130	0,6	113,6	108,7
2006	23.533	300	1,3	2.420.531	29.920	1,2	102,9	99,7
2007	23.548	221	0,9	2.249.215	20.278	0,9	95,5	91,8
2008	19.284	800	4,1	1.836.955	73.838	4,0	95,3	92,3
1998-2008	139.198	2.132	1,5	14.711.165	208.647	1,4	105,7	97,9

Respecto a la superficie no residencial y considerando el total de la serie, Barracas representa el 4,0% de este tipo de destino en el conjunto de la Ciudad. Sin embargo, esta relación comenzó siendo aún mayor al principio del período analizado, mientras que la cantidad de m2 permitidos en 2000 y 2001 sufrió importantes disminuciones, mientras que en 2002 no se otorgaron permisos para este tipo de construcción. Luego de una leve recuperación en 2003 y 2004, se dan incrementos importantes en los dos años siguientes, y aún más en 2007, alcanzando los 6.111,0 m2 permitidos, aunque todavía muy por debajo de los niveles de 1998 y 1999. Sin embargo, en 2008 se observa un gran incremento que supero incluso aquellas cifras, superando los m2 permitidos de destino residencial.

A su vez, un elemento que resulta destacable de la observación de los datos presentados radica en que, con respecto a las cifras correspondientes al total de la Ciudad, es mayor el peso de los m2 permitidos que el que posee el número de locales. Esta situación, puesta en relación al promedio de m2 por permisos, permite concluir que las dimensiones de los locales construidos en Barracas son muy superiores a lo que concierne al promedio de la Ciudad.

En gran medida, esto puede asociarse al hecho de que muchas de estas construcciones se vinculan con usos productivos, los cuales suponen una superficie mayor que los comerciales o residenciales.

Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

Cuadro 2.4 Permisos y superficie no residencial.1998-2008.

Año	Locales nuevos			m2			m2 / permisos	
	Total Ciudad	Barracas	(%) Ciudad	Total Ciudad	Barracas	(%) Ciudad	Total Ciudad	Barracas
1998	1.083	21	1,9	643.368	30.768	4,8	594,1	1465,1
1999	1.040	13	1,3	475.751	28.180	5,9	457,5	2167,7
2000	646	7	1,1	332.750	2.682	0,8	515,1	383,1
2001	342	3	0,9	263.632	4.161	1,6	770,9	1387,0
2002	184	0	0,0	73.316	0,0	0,0	398,5	-
2003	498	10	2,0	103.910	244	0,2	208,7	24,4
2004	1.067	3	0,3	198.564	929	0,5	186,1	309,7
2005	1.186	3	0,3	320.912	1.552	0,5	270,6	517,3
2006	1.157	11	1,0	361.798	1.646	0,5	312,7	149,6
2007	2.126	15	0,7	560.320	6.111	1,1	263,6	407,4
2008	1.326	46	3,5	522.352	77.310	14,8	393,9	1680,7
1998-2008	10.655	132	1,2	3.856.673	153.583	4,0	362,0	1163,5

VALOR DEL SUELO

El relevamiento sobre el precio de oferta de los terrenos en la Ciudad de Buenos Aires realizado por la USIT, permitió advertir 1.352 terrenos puestos a la venta en toda la Ciudad, mientras que 39 de ellos se ofertaron en Barracas, lo que equivale a un 2,9% del total. Estos terrenos en venta presentan dimensiones que van desde los 120,0 m² hasta los 7.417,0 m², siendo así el tamaño promedio de 582,4 m². En cuanto al precio de los mismos se registra un valor mínimo de U\$S 49.000 y un máximo de U\$S 3.000.000. Este último se halla en la calle Suárez al 1700 cuyo tamaño es de 2.055,0 m². El precio promedio del conjunto de terrenos en venta localizados en Barracas es de U\$S 666,2 m². Permisos y superficie total. Construcciones nuevas. 1998-2010.

En lo que respecta al precio promedio del suelo, los datos disponibles reflejan que los valores son siempre inferiores a los observados en el total de la Ciudad. En diciembre de 2001 el valor del suelo para el total de la urbe fue de U\$S 550,0 mientras que en Barracas la cifra se ubicó en U\$S 335,0 el m². Los máximos valores para el total de la Ciudad se registran en diciembre de 2008 con un promedio de U\$S 1.149,5; para Barracas este máximo se alcanza en diciembre de 2007 con un precio de U\$S 875,0. En lo que concierne a la evolución del indicador se observa un comportamiento más irregular en Barracas que en el conjunto de la Ciudad. Mientras que respecto a esta última se destaca una tendencia general al crecimiento con una cierta estabilización en las últimas mediciones, en el barrio se aprecian momentos de importantes incrementos combinados con otros trimestres en que se producen sensibles caídas.

Esto puede entenderse por el hecho de que la dinámica inmobiliaria no involucra una participación importante, en términos generales, de los barrios del Sur.

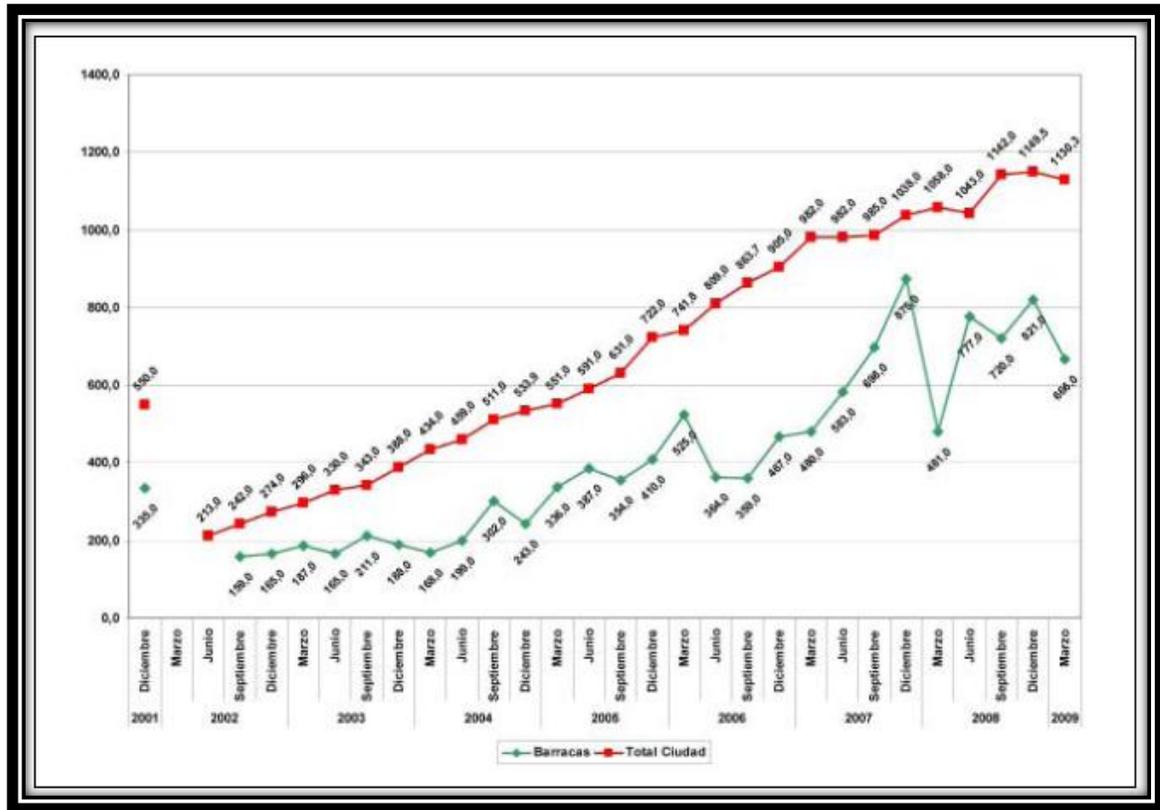
Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

Cuadro 2.5: Evolución del precio de terrenos en Barracas y en la Ciudad de Buenos Aires en el período diciembre 2001 – 2009.

	Barrio Barracas			Total Ciudad		
	Precio promedio del suelo U\$S	Variación trimestral %	Variación anual %	Precio promedio del suelo U\$S	Variación trimestral %	Variación anual %
2001						
Diciembre	335,0			550,0		
2002						
Marzo						
Junio				213,0		
Septiembre	159,0			242,0	13,6	
Diciembre	165,0	3,8	-50,7	274,0	13,2	-50,2
2003						
Marzo	187,0	13,3		296,0	8,0	
Junio	165,0	-11,8		330,0	11,5	54,9
Septiembre	211,0	27,9	32,7	343,0	3,9	41,7
Diciembre	188,0	-10,9	13,9	388,0	13,1	41,6
2004						
Marzo	168,0	-10,6	-10,2	434,0	11,9	46,6
Junio	199,0	18,5	20,6	459,0	5,8	39,1
Septiembre	302,0	51,8	43,1	511,0	11,3	49,0
Diciembre	243,0	-19,5	29,3	533,9	4,5	37,6
2005						
Marzo	336,0	38,3	100,0	551,0	3,2	27,0
Junio	387,0	15,2	94,5	591,0	7,3	28,8
Septiembre	354,0	-8,5	17,2	631,0	6,8	23,5
Diciembre	410,0	15,8	68,7	722,0	14,4	35,2
2006						
Marzo	525,0	28,0	56,3	741,8	2,7	34,6
Junio	364,0	-30,7	-5,9	809,0	9,1	36,9
Septiembre	359,0	-1,4	1,4	863,7	6,8	36,9
Diciembre	467,0	30,1	13,9	905,0	4,8	25,3
2007						
Marzo	480,0	2,8	-8,6	982,0	8,5	32,4
Junio	583,0	21,5	60,2	982,0	0,0	21,4
Septiembre	698,0	19,7	94,4	985,0	0,3	14,0
Diciembre	875,0	25,4	87,4	1038,0	5,4	14,7
2008						
Marzo	481,0	-45,0	0,2	1058,0	1,9	7,7
Junio	777,0	61,5	33,3	1043,0	-1,4	6,2
Septiembre	720,0	-7,3	3,2	1142,0	9,5	15,9
Diciembre	821,0	14,0	-6,2	1149,5	0,7	10,7
2009						
Marzo	666,0	-7,5	-23,9	1130,3	-1,0	8,9

Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

Grafico 2.1: Valor promedio del suelo en el barrio de Barracas y en el total De la Ciudad. 2001 –2009.



El mapa 2.2 muestra la distribución del precio de venta de los 20 terrenos relevados, donde se puede apreciar que los precios más elevados se corresponden con las avenidas Regimiento Patricios, y particularmente, Montes de Oca.

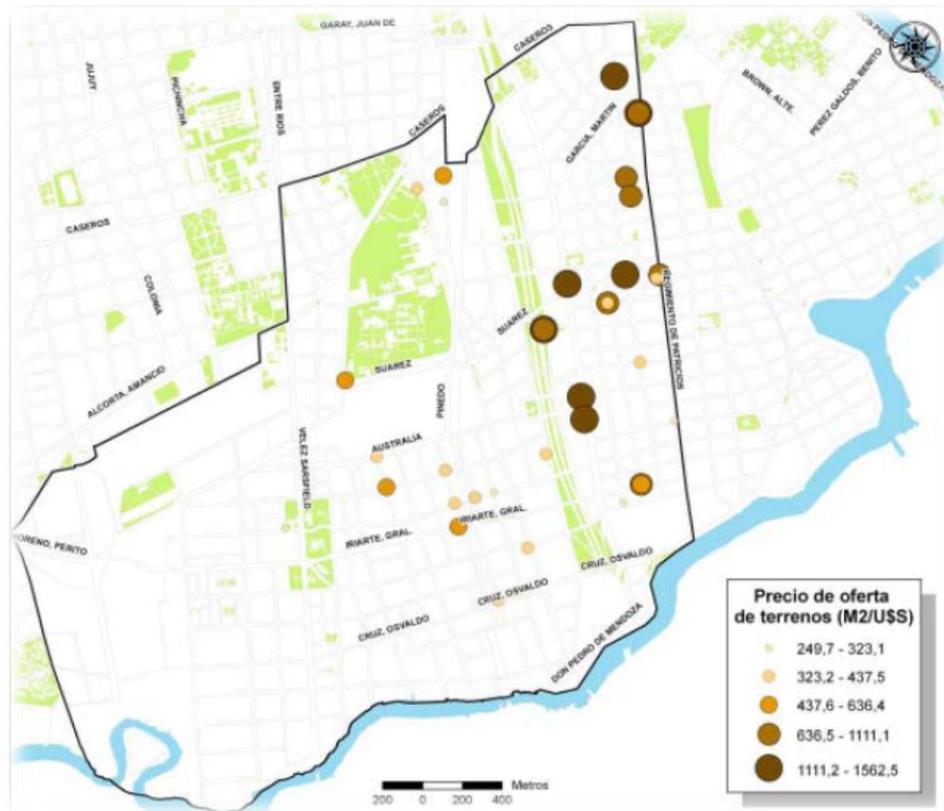
Estas avenidas poseen una gran importancia en lo que refiere a la actividad comercial de Barracas, al mismo tiempo que se trata de la parte del barrio donde mayor predominio presenta el uso residencial. De tal forma, al Este de la Autopista 9 de Julio, los valores medios por m² oscilan entre U\$S 1111,1y U\$S 1.562,2. Por el contrario, los terrenos con valores más bajos, se concentran hacia el centro de Barracas con valores que fluctúan entre U\$S 247,7 y U\$S 323,1 el m².

Vinculando las ofertas de terrenos en venta con la normativa urbanística es posible observar que todas las ofertas se localizan en áreas potenciales para la construcción en altura, muchas de ellas coinciden con los distritos de altas densidad ya sean residenciales(R2a II) o centrales (C3 I), lo que permite pensar en futuros emprendimientos inmobiliarios, a pesar de que la oferta resulta escasa en relación con otros barrios de la Ciudad.

Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA.



Mapa 2.2: Distribución del precio de venta de los terrenos por m2 en Barracas 2005- 2009.



Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA.

LOS USOS DEL SUELO

Para realizar este trabajo se seleccionaron e identificaron todas las manzanas y parcelas comprendidas dentro del área de estudio. El relevamiento de campo permitió reconocer el uso de las 7.183 parcelas existentes, las cuales se reparten entre las 407 manzanas de Barracas, lo cual permitió realizar un acercamiento al conjunto de los usos que componen la estructura territorial de este barrio, el cual posee elementos característicos de la zona Sur de la Ciudad.

Mapa 3: Parcelas seleccionadas para el relevamiento



Teniendo en cuenta lo que refiere a la superficie parcelaria, se observa una concentración en las parcelas de mayor tamaño, es decir, aquellas de más de 1.000 m², conteniendo el 70,3% del total. No obstante, se trata de un grupo minoritario en lo que refiere al número de parcelas, puesto que sólo el 8,4% del total de las de Barracas posee estas dimensiones. Una explicación de esta relación puede encontrarse en la gran presencia de edificios productivos y de infraestructura de equipamiento los cuales han tenido históricamente una localización preferente en el sur de la Ciudad, siendo Barracas uno de los casos más característicos. Junto a este aspecto, también puede destacarse la presencia de grandes infraestructuras tales como las correspondientes a instituciones hospitalarias.

Fuente: Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU, GCBA.

Les siguen en importancia, respecto a la superficie parcelaria, aquellas que se encuentran comprendidas en el rango que va de 250 a los 499 m², las cuales reúnen el 12,4% de la superficie total. A su vez, el grupo de parcelas que tienen más de 100 m² y menos de 249 m² es el más numeroso, reuniendo el 47,4% del total de las parcelas de Barracas, sólo el 9,7% de la superficie parcelaria del barrio. Por su parte, las comprendidas en el rango que va de los 500 a los 1.000 m² significan el 8,9% de las parcelas y el 7,1% de la superficie parcelaria. Con una importancia menor, las parcelas de menos de 100 m² reúnen el 3,7% de todas las del barrio y el 0,4% de la superficie.

TIPOLOGÍA EDILICIA

El análisis de la tipología edilicia de Barracas se realiza analizando la superficie parcelaria ocupada por cada uno de los tipos relevados. Este criterio se adopta a fin de incluirla consideración de la importante parte del barrio que es ocupada por viviendas de material precario, particularmente aquellas que constituyen la Villa 21-24, cuyas características impiden la aplicación de la metodología que permite distinguir la totalidad de los usos en el resto de la Ciudad. De tal forma, su análisis respecto al barrio de Barracas se realizará a través de la superficie que ocupa en relación a otros tipos de edificación.

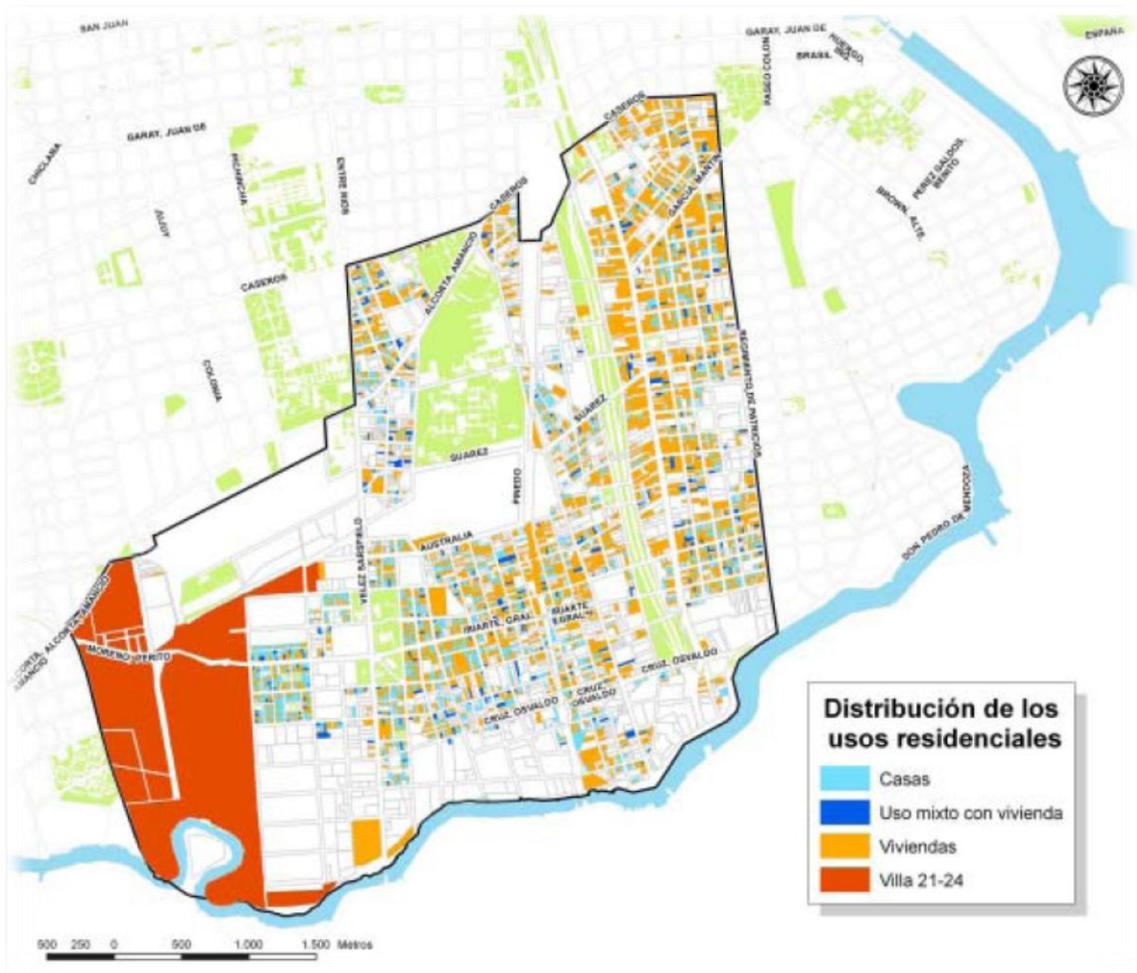
De acuerdo a este criterio, un 55,4% de las parcelas se hallaron ocupadas por edificios en propiedad horizontal, entre los cuales, el 98,0% se trataba de viviendas, en tanto que a los departamentos y oficinas correspondieron, respectivamente, 10 y 50 edificios. Lessiguen en importancia, las casas, las cuales ocupan 1.713 parcelas. Por otra parte, los edificios de uso mixto con vivienda se emplazan sobre 355 parcelas, las cuales representan el 6,6% del total. También fueron analizados los edificios abandonados (104 parcelas), las viviendas de material precario (86 parcelas), edificios de uso mixto (75 parcelas) y los edificios en obra (62 parcelas).

Sin embargo, atendiendo a la superficie parcelaria, y dada la señalada importancia de las pocas parcelas de grandes dimensiones, es posible precisar mejor la distribución de las tipologías edilicias en Barracas. De tal manera, se destaca la importancia que adquieren las viviendas de material precario, las cuales ocupan el 29,8% de la superficie parcelaria del barrio, proporción sólo superada por las viviendas en propiedad horizontal. Se trata fundamentalmente, de las parcelas que ocupa la Villa 21-24, en el sur del barrio.

Cuadro 3.2: Tipología de edificios por parcela. Barracas – Mayo 2009.

Tipología	Cantidad	%	Superficie Parcelaria	%
Propiedad horizontal	2.969	55,4	1.404.610,1	48,6
Vivienda	2.909	54,2	1.347.340,7	46,7
Departamentos	10	0,2	3.392,6	0,1
Oficinas	50	0,9	53.876,8	1,9
Casas	1.713	31,9	357.979,9	12,4
Uso mixto con vivienda	355	6,6	94.744,3	3,3
Edificios Abandonados	104	1,9	42.317,8	1,5
Viviendas de material precario	86	1,6	859.324,4	29,8
Uso mixto	75	1,4	101.074,1	3,5
En obra	62	1,2	27.820,0	1,0
Total	5.364	100,0	2.887.870,6	100,0

Mapa 3.3: Distribución de edificios de vivienda y casas en Barracas. Mayo 2009.



EDIFICACIÓN

En el cuadro que sigue a continuación es posible apreciar la altura edificada en el barrio de Barracas. Se contabilizaron un total de 6.943 edificios (5.598 destinados a vivienda, oficinas o departamentos, 621 de destino único y 729 productivos). El análisis de los datos obtenidos da cuenta de un predominio de las edificaciones de escasa altura, puesto que en el 81,3% de los casos se trata de edificios de entre 1 y 2 pisos. Si se toman en consideración junto con los de menos de 5 pisos, el 94,2% de las edificaciones de Barracas poseen estas características. En contraposición, los ejemplos que superan los 10 pisos alcanzan al 2,4% del total, mientras que aquellos comprendidos entre los 6 y 9 pisos representan el 3,3%. Esta información es compatible, en líneas generales, con lo establecido por la normativa urbana.

Fuente: Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU, GCBA.

El total de las 5.598 edificios muestra un reparto entre los rangos del 81,0% correspondiente a los de 1 y 2 pisos y del 12,0% a los de entre 3 y 5 pisos, siendo los rangos predominantes. Por su parte, los de entre 6 y 9 pisos representan el 4,0% del total, en tanto que los de 10 y 11 pisos, llegan al 2,0%. Finalmente, 48 edificios poseen entre 12 y 15 pisos, mientras que sólo 10 superan esta altura.

Respecto de los edificios de destino único, el 98,7% posee menos de 5 pisos, mientras que 8 se encuentran repartidos en los demás rangos menores a los 12 pisos. Por su parte en lo que respecta a los edificios productivos, los cuales representan el 10,5% del total de las edificaciones (en consonancia con el perfil industrial que ha caracterizado a buena parte del barrio), sólo 3 edificios poseen más de 5 pisos, en tanto que aquellos que poseen entre 1 y 2 pisos alcanzan a representar el 84,2% del total.

Cuadro 3.1: Edificaciones por cantidad de pisos. BARRACAS

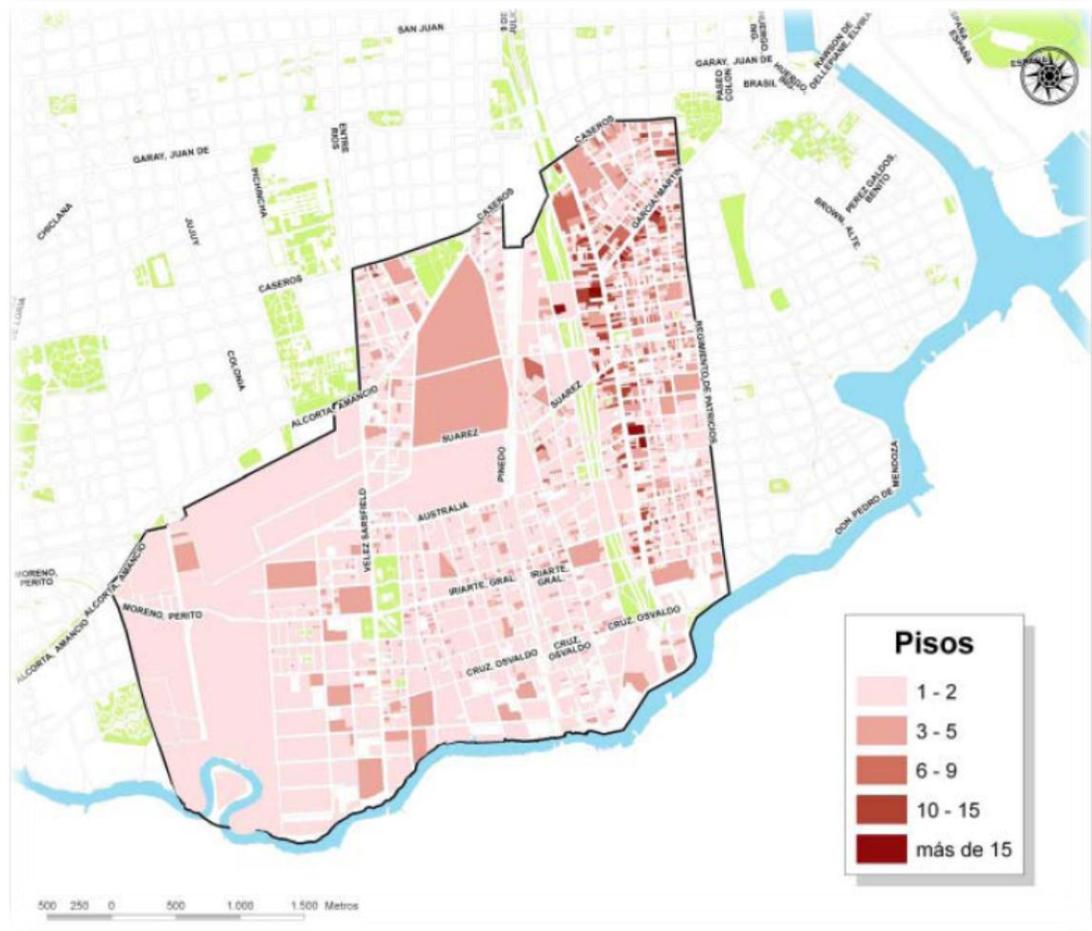
Cantidad de pisos	Total	%	Edificios	%	Edificios de Destino Único	%	Edificios Productivos	%
1 - 2	5.647	81,3	4.535	81,0	498	80,2	614	84,2
3 - 5	896	12,9	670	12,0	115	18,5	111	15,2
6 - 9	231	3,3	224	4,0	7	1,1	4	0,5
10 - 11	111	1,6	111	2,0	1	0,2	-	-
12 - 15	48	0,7	48	0,9	-	-	-	-
más de 15	10	0,1	10	0,2	-	-	-	-
más de 15	7	0,1	7	0,1	-	-	-	-
Total	6.943	100,0	5.598	100,0	621	100,0	729	100,0

Si se complementa lo expuesto más arriba con el análisis de la distribución territorial de las alturas de edificación, es posible obtener una idea más acabada y precisa de lo que refiere a esta dimensión de Barracas. De tal manera, puede observarse que existe una concentración de las alturas máximas a lo largo de la avenida Montes de Oca, y en menor sobre la avenida Martín García, mientras que en el resto del barrio las edificaciones de 1 y 2 pisos son predominantes.

Fuente: Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU, GCBA.

El mapa indica, por lo tanto, que las mayores alturas se concentran en el sector Este del barrio en coincidencia con un área residencial y comercial. En el resto del barrio las densidades en las edificaciones son medias a bajas

Mapa 3.2: Cantidad de pisos edificados por parcela. Barracas – Mayo 2009.



Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA., en base a Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.



Caso Práctico

“Problemática de la Arquitectura Contemporánea”

ÁREA DE ESTUDIO

En el siglo XVIII comenzaron a instalarse en el margen del Riachuelo las barracas, que eran construcciones bastante rudimentarias que se utilizaban para almacenar cuero y carnes saladas, y que funcionaron también como almacenes de esclavos.

Barracas tiene la impronta dejada por ser uno de los barrios más antiguos de Buenos Aires y por su pasado de importante polo industrial. Cuenta con un enorme patrimonio edilicio y de infraestructura que rememora épocas de pujanza como los edificios industriales construidos sobre todo entre 1880 y 1940.

La infraestructura de tránsito y transporte también contiene importantes elementos de identificación, como el viaducto del Ferrocarril y la Estación Yrigoyen.



ÁREA DE INTERVENCION

IRIARTE – 9 DE JULIO – RIACHUELO – VÍAS FCC ROCA



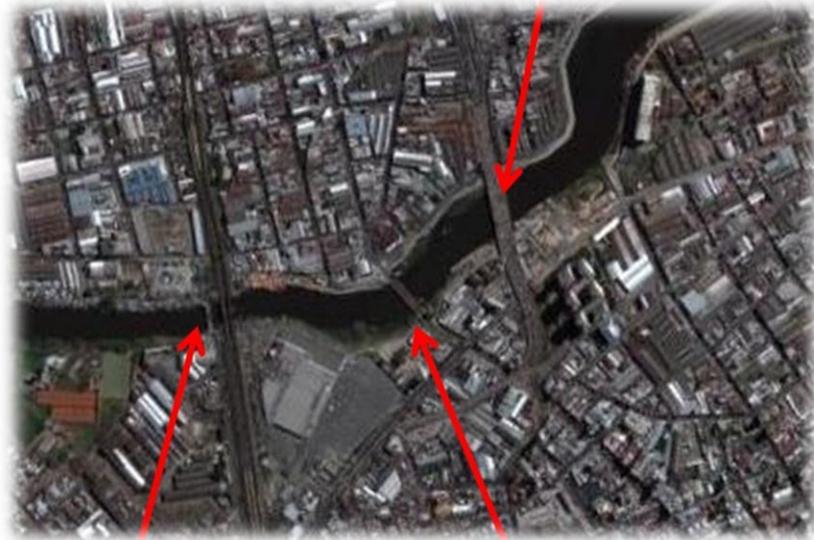
Fuente: Google maps

DESCRIPCIÓN DEL AREA

En el barrio se destacan los puentes metálicos de principios de siglo, como el Antiguo Puente Pueyrredón, que es la conexión más antigua con la Provincia de Buenos Aires a través del Riachuelo.

Hacia el oeste está el Puente Bosch, más pequeño y principalmente usado para el tránsito local. Estos puentes cuentan con estructuras que permitan su elevación para dejar paso a los barcos por el Riachuelo.

El nuevo puente Pueyrredón fue construido para reemplazar al antiguo y hacer frente al tránsito que se hacía cada vez más intenso; sumando una vía de comunicación para cruzar el Riachuelo.



PUENTE PUEYRREDÓN



PUENTE BOSCH



ANTIGUO PUENTE PUEYRREDÓN



Por el barrio pasan importantes vías de tránsito metropolitanas, que hacen circular diariamente más de medio millón de personas por día a través del barrio. Una de ellas es la Autopista 9 de Julio Sur que ingresa aproximadamente unos 110.000 vehículos por día. Las principales vías en la dirección este-oeste de Barracas son las Avenidas. Caseros, Martín García, Suárez, Brandsen e Iriarte. Por estas circulan casi todas las líneas de colectivos y las tres últimas son las principales conexiones con la parte al Oeste de la Autopista. El principal eje norte Sur dentro del área lo constituye la Av. Vieytes. El tránsito pesado circula mayoritariamente por la Av. Vélez Sarsfield; Brandsen, la Av. Iriarte y su prolongación en la Perito Moreno. También afectan a las calles Isabel la Católica, Azara, Irala y California y las avenidas M. García, Suárez, Brown y Patricios.

BARRERAS URBANAS

A pesar de la cantidad de vías de tránsito de carácter metropolitano, Barracas tiene problemas de conectividad con su entorno debido a la existencia de múltiples barreras urbanísticas. Con Parque Patricios, se dificulta por las playas ferroviarias y los hospitales, las pocas vías de comunicación están casi desiertas y son inseguras para el paso peatonal.



1-Con Parque Patricios, se dificulta por las playas ferroviarias y los hospitales, las pocas vías de comunicación están casi desiertas y son inseguras para el paso peatonal.

2-Con el barrio de Nueva Pompeya la comunicación se dificulta por la barrera que significa la la Villa 21-24 atravesada solamente por la Av. Iriarte y Osvaldo Cruz.

3-El borde con Avellaneda se constituye por el Riachuelo y es cruzado por los puentes antes mencionados. Presenta la desventaja de su estado de contaminación.

4-Con San Telmo y La Boca la conexión es problemática debido a la continuidad de la trama urbana principalmente por la vías de tránsito pesado. Aunque el contraste no es tan violento como el de las otras barreras es una de las que mas afecta al área de intervención.

En talleres anteriores quedo evidenciado que “los vecinos, consideran que la autopista dividió al barrio. La misma actúa como una barrera que obstaculiza la circulación y dejó una impronta que divide la historia de Barracas en un antes y un después. En general el área de intervención no cuenta con una buena conectividad con su entorno.

En contraste en la parte este de Barracas está la Av. Montes de Oca que constituye el centro del barrio y tiene una buena conectividad con las áreas vecinas. Este contraste también significa un desarrollo distinto. Por ejemplo, si bien la presencia de edificaciones antiguas es significativa en ambos sectores (construidas entre 1880 y 1950), en la zona oeste predominan con amplitud sobre las construcciones posteriores a 1980. En cuanto a los usos y tipos de edificación, las casas predominan en todo el barrio y la industria también se encuentra en ambos sectores. Pero la industria se ve más reducida en el lado Este mientras que al cruzar la Autopista la relación de la industria frente a los otros usos comienza a ampliarse rápidamente, sobre todo hacia el Riachuelo, donde los depósitos, fábricas y talleres configuran el aspecto urbano del lugar llegando al punto de que a pocas manzanas del Riachuelo la vivienda desaparece. Es notable la diferencia de densidad entre un sector y otro. Los comercios, bares, restaurantes y edificios públicos aparecen en la medida de la importancia de la presencia de la vivienda.

Otros problemas citados en los talleres anteriores:

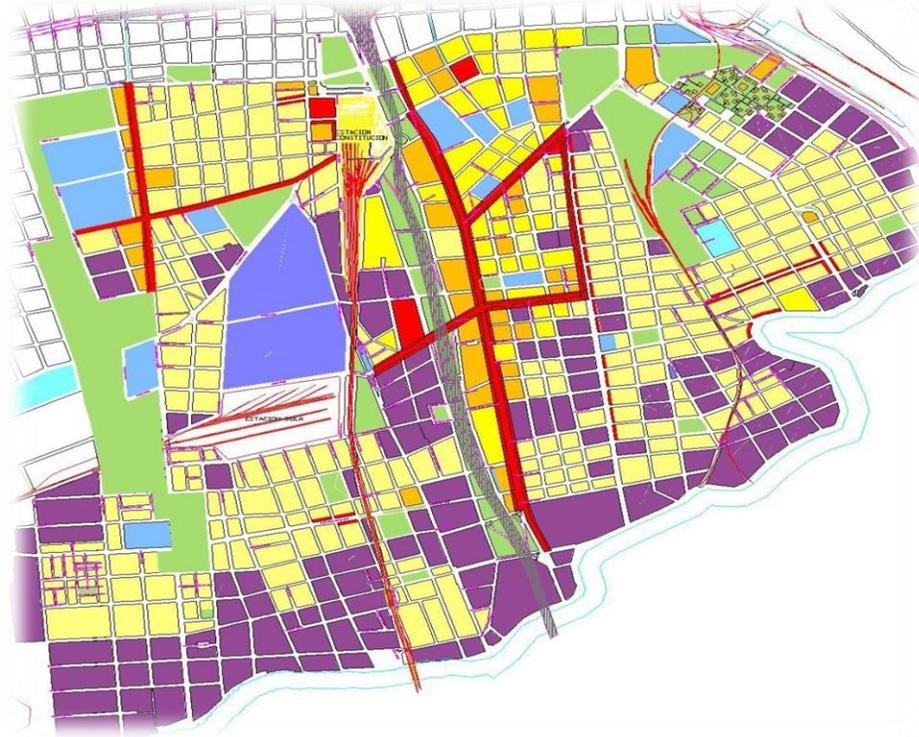
-La “cantidad de depósitos fiscales” que convierten a Barracas en una suerte de “puerto instalado” en el Barrio, con el agravante del tránsito pesado que conlleva el traslado a los depósitos de diferentes productos y el impacto que los camiones generan a nivel “ruidos” y “daños” de la vía pública.

-Con respecto a la circulación de las personas, agregan que se ve afectada por la “ausencia de colectivos que entren al barrio”. Barracas se divide para ellos, en la Barracas que tiene medios de transporte y la que no... “nosotros estamos en el fin del mundo”... “somos la puerta de atrás” del Barracas comunicado.

- El temor a la “invasión” asociado a la “inseguridad... Manifiestan estar viviendo una “lucha sin cuartel” contra los ocupas: “hay muchas casas tomadas por peruanos”; “en los containers hay gente viviendo” “De noche, a las 20 horas, es el fin del barrio”, “es un drama”, “somos un ghetto”. Revelan que el accionar de la policía “Comisaría 30” es nulo y que los vecinos se están movilizandando el respecto.

RELEVAMIENTO

USOS DEL SUELO



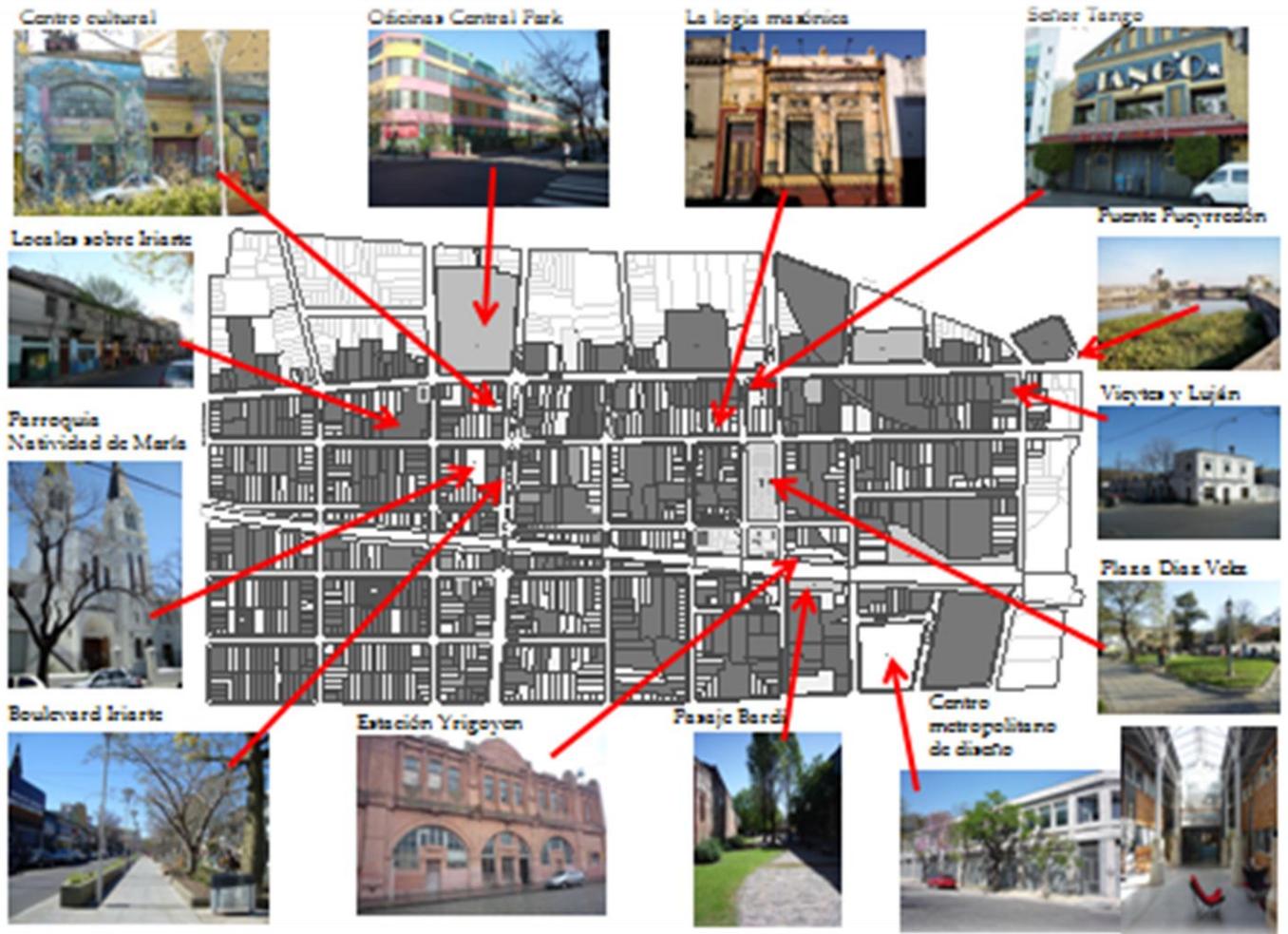
ZONIFICACIÓN CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO



- E3** EQUIPAMIENTO LOCAL . ZONAS DESTINADAS A LA LOCALIZACIÓN DE USOS DE SERVICIOS DE LAS ÁREAS RESIDENCIALES PRÓXIMAS , QUE POR LAS CARACTERÍSTICA DE LAS ACTIVIDADES PERMITIDAS ADMITEN LA COEXISTENCIA DEL USO RESIDENCIAL
- APH7** DISTRITO ÁREA DE PROTECCIÓN HISTÓRICA ÁMBITO ESTACIÓN HIPÓLITO YRIGOYEN Y VIADUCTO FERROCARRIL GENERAL ROCA , DESDE CALLE BENITO QUINQUELA MARTIN HASTA ESTACIÓN HIPÓLITO YRIGOYEN
- E2** EQUIPAMIENTO GENERAL SON ZONAS DONDE SE LOCALIZAN ACTIVIDADES QUE SIRVEN A LA CIUDAD EN GENERAL Y QUE POR SUS CARACTERÍSTICA ADMITEN COEXISTENCIA RESTRINGIDA CON EL USO RESIDENCIAL
- UP** DISTRITO DE URBANIZACIÓN PARQUE CORRESPONDEN A ÁREAS DESTINADAS A ESPACIOS VERDES Y PARQUIZACION DE USO PUBLICO Y ACCESO LIBRE
- I1** DISTRITO INDUSTRIAL SON ZONAS DESTINADAS AL AGRUPAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES MANUFACTURERAS Y DE SERVICIO CUYA ÁREA DE MERCADO ES PREDOMINANTEMENTE LA CAPITAL FEDERAL Y QUE POR SUS CARACTERÍSTICAS ADMITEN SER LOCALIZADAS EN EL TEJIDO URBANO . INDUSTRIAL EXCLUSIVO
- R2BIII** SON ZONAS DE CARÁCTER RESIDENCIAL SIMILAR A LAS R2A CON MENOR INTENSIDAD DE OCUPACIÓN TOTAL Y CON MAYOR DIVERSIDAD DE USO
- C3II** CENTROS LOCALES . SON ZONAS DESTINADAS A LA COMERCIALIZACIÓN DEL EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO , COMERCIAL, FINANCIERO, E INSTITUCIONAL, A ESCALA BARRIAL.
- R2BI** SON ZONAS DE CARÁCTER RESIDENCIAL SIMILAR A LAS R2A CON MENOS INTENSIDAD DE OCUPACIÓN TOTAL
- UF** DISTRITO DE URBANIZACIÓN FUTURA -CORRESPONDE A TERRENOS DE PROPIEDAD PUBLICA AUN NO URBANIZADOS U OCUPADOS POR INSTALACIONES Y USOS PASIBLES DE REMOCIÓN FUTURA , ASÍ COMO LAS TIERRAS DESTINADAS A USO FERROVIARIO , ZONA DE VÍAS , PLAYAS DE MANIOBRA , ESTACIONES Y TERRENOS ALEDAÑOS A ESOS USOS ESTOS DISTRITOS ESTÁN DESTINADOS A DESARROLLOS URBANOS INTEGRALES QUE EXIGEN UN PLAN DE CONJUNTO PREVIO , EN BASE A NORMAS Y PROGRAMAS ESPACIALES.
- NE** NORMAS ESPECIALES
- C3I** CENTROS LOCALES . SON LAS ZONAS DESTINADAS A LA LAICIALIZACIÓN DEL EQUIPAMIENTO ADMINISTRATIVO, COMERCIAL, FINANCIERO, E INSTITUCIONAL A ESCALA LOCAL , CON ADECUADA ACCESIBILIDAD
- I12** DISTRITO INDUSTRIAL - SON ZONAS DESTINADAS AL AGRUPAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES MANUFACTURERAS Y DE SERVICIO CUYA ÁREA DE MERCADO ES PREDOMINANTEMENTE LA CAPITAL FEDERAL Y QUE POR SUS CARACTERÍSTICAS ADMITEN SER LOCALIZADAS EN EL TEJIDO URBANO . INDUSTRIAL EXCLUSIVO

Fuente: Código de planeamiento urbano

RELEVAMIENTO DE EDIFICIOS Y LUGARES SIGNIFICATIVOS



Club Social y Deportivo Barracas



Bar Los Laureles



La Esquina del Polaco Goyeneche



Colegio del Buen Consejo



Colegio Mayor Universitario



Las Tres Esquinas

SEÑOR TANGO(esquina Vieytes y Osvaldo Cruz)

Una tradicional familia de inmigrantes italianos, frente a la vieja estación, construyeron un gran almacén de Ramos Generales, que con el tiempo fue uno de los más grandes y prestigiosos.

La arquitectura tradicional, a cargo de uno de sus fundadores, observa techos abovedados, columnas de hierro, pisos de adoquines en quebracho colorado, 3 niveles y detalles de solidez en su estructura general.



Respetando las visiones de quienes lo crearon, Fernando Soler lo ha reciclado íntegramente, manteniendo intacta su estructura. Su fachada recuerda una gran catedral romana, y a su ingreso se percibe la elegancia y el sueño realizado de aquellos pioneros.



LA LOGIA MASÓNICA (San Antonio 814)

En los barrios de Barracas y la Boca se formaron las primeras agrupaciones gremiales, alentadas intelectualmente por logias que, en ocasiones, brindaban apoyo económico y espacio para reuniones clandestinas en esta zona donde proliferaban negocios, talleres, industrias y viviendas modestas levantadas por inmigrantes, en su mayoría italianos. La Logia Masónica Hijos del Trabajo fue fundada el 14 de mayo de 1882.

En junio de 1890 se consagró este Templo Masónico, siendo su arquitecto y constructor Francisco Cabot (hijo), mientras



que los trabajos de pintura y decoración estuvieron a cargo de Francisco Prato y del francés Claudio Dive.

Se trata de un edificio de estructura portante de mampostería, con techos de bovedillas y cubiertas de chapa acanalada, presentando una fachada significativamente decorada y colorida, con revestimiento símil piedra cubierto por varias capas de pintura. El edificio responde a la tipología residencial de la "casa chorizo", con un tratamiento de fachada adaptado a su uso como sede masónica.



LAS TRES ESQUINAS (esquina Montes de Oca y Osvaldo Cruz)



Es una esquina que alcanzó la fama por ser la inspiradora del tango "Tres Esquinas" de Ángel D Agostino y Ángel Vargas.

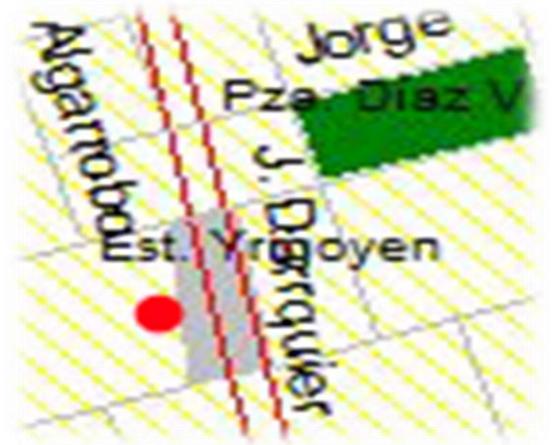
PASAJE BARDI

El sector de la Estación Hipólito Yrigoyen y su entorno poseen un valor patrimonial relevante. Constituyen un paisaje urbano característico de lo que significara el ferrocarril para el barrio desde principios de siglo.

El conjunto, genera un área de singulares características, que juntamente con los arcos del viaducto y el espacio público circundante del mismo conforman un sector de calidad, reproducible en el resto de la ciudad.

En nombre del pasaje es sinónimo de tango.

Agustín Bardi, un compositor a veces olvidado, donde cada una de sus obras fueron verdaderas joyas. En 1908 Bardi forma parte de pequeños grupos que estaban dando origen al tango, junto a Eduardo Arolas, Vicente Greco, Francisco Canaro, Osvaldo Fresedo y tantos otros que con el tiempo fueron denominados los de la guardia vieja.



ESTACIÓN YRIGOYEN

Es un centro de transferencia intermedio del servicio eléctrico metropolitano que se presta entre las estaciones Plaza Constitución, Alejandro Korn y Ezeiza. Junto con Gerli, es la estación con menor movimiento de pasajeros de la línea.

Posee cuatro andenes, de los cuáles solo se utilizan dos para el servicio electrificado. Uno de ellos se encuentra fuera de servicio; se accede a ellos mediante un túnel.

La estación original era de madera. En 1901 se comienza a construir el viaducto y se construye la actual estación, la que se inaugura en 1908 quedando la estación a alto nivel respecto a la calle.



El 20 de septiembre último, la Legislatura porteña sancionó la ley 2447, que declaró Área de Protección Histórica al Ámbito Estación Hipólito Yrigoyen y Viaducto del Ferrocarril General Roca.

Hace algún tiempo algunas agrupaciones vecinales habían denunciado el estado de abandono de la estación, reclamando su reciclaje para el desarrollo de un centro cultural.

En julio de 2003 se había firmado un convenio entre el gobierno porteño y el Organismo Nacional de Administración de Bienes (Onabe) para ejecutar un programa de urbanización y reconversión del área. En él se consideraba la urbanización de un sector de la estación Yrigoyen, que establecía la reconversión de predios en inmuebles de utilidad para toda la comunidad con la inversión en obras con destino cultural.



Seis viaductos fueron cedidos por el Onabe al gobierno porteño para emprendimientos culturales. Sin embargo, la obra quedó paralizada.

La estación Yrigoyen, los viaductos que van desde la calle Australia hasta Villarino, las casas del pasaje Juan Darquier y el barrio inglés son una muestra viva de cómo era Buenos Aires a principios del siglo XX.

Rodeada de viejos talleres y galpones, la estación del ferrocarril presenta una estructura que recuerda a los castillos medievales.





Estudio de campo

Taller, Convivir Barracas 2011

INTRODUCCIÓN A LA PRÁCTICA

El día 17 de noviembre de 2011 se realizó un taller con los vecinos del barrio de barracas con el propósito de mostrarles los avances realizados en la materia y para entrevistar a los mismos buscando obtener aquellas inquietudes y necesidades a cerca de un sector de la ciudad que ha tenido cambios en su fisonomía.

La entrevista fue realizada por los alumnos de la carrera de Arquitectura de la Universidad Abierta Interamericana, a cada uno de los vecinos que se acercaron al encuentro en el bar “Los Laureles”, ubicación AV. Iriarte 2290, una de las pocas construcciones que sobreviven desde el siglo XIX en Barracas.





MODELO DE ENTREVISTA

Datos del entrevistado

Nombre/s:

Apellido/s:

Domicilio:

Ocupación:

Espacios Urbanos:

	Boulevard Iriarte	Plaza Díaz Vélez
1 ¿Quiénes lo usan?		
2 ¿Qué se hace?		
3 ¿En que momentos se usa?		
4 ¿Qué 3 cosas le gusta más?		
5 ¿Qué 3 cosas le gusta menos?		

	Pasaje Bardi	Bajo autopista 9 de Julio
1 ¿Quiénes lo usan?		
2 ¿Qué se hace?		
3 ¿En qué momentos se usa?		
4 ¿Qué 3 cosas le gusta más?		
5 ¿Qué 3 cosas le gusta menos?		



Fisonomía del barrio:

5 ¿Qué no cambiaría del barrio? ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....
.....

6 ¿Qué le gustaría cambiar? ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

7 ¿Con qué se identifica del barrio?

.....
.....
.....
.....

8 ¿Qué diferencias encuentra con otros barrios?

.....
.....
.....
.....

9 Teniendo en cuenta lo conversado ¿Hay algo que desee agregar?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Entrevistó:

INFORMACIÓN TABULADA

	1	2	3
sexo	Vicente	Isabel	Alfredo
ocupación	Constructor	Ama de casa	Empresario Metalúrgico
B1	Gente/Chicos	Gente del barrio	Los empleados de las empresas
B2	Lugar de paso. Ordena el tránsito. De noche se junta gente a beber.	Antes mal ambiente. Ahora por ej. Mate	Almuerzan
B3	Verano y en las noches antes de prefectura (que vigila)	Ahora con prefectura de día	Al medio día
B4	Está mejor que antes. Uso vecinal. Lugar de paso, ordena el tránsito.	Para estar en verano- Para cruzar- Los asientos	La obra realizada
B5	Gente ajena al barrio/ Kioscos venden bebidas alcohólicas	Kioscos bebidas/ que no se cuida/ Antes mal ambiente	El aspecto de las casas frentistas
Plza. 1	Los vecinos	Familias	No sabe
2	Recreación/ Mate/ Pasear al perro	Recreación/ Esparcimiento	_____
3	Fines de semana	De día	_____
4	Es un espacio verde que usa la gente	Para descansar/ Cómo está parqueada/ Está bien iluminada	_____
5	Mal mantenida/ rotura de caños/ Robos	Podría estar mas linda/ Falta pasto/ Talleres alrededor	_____
Pje. Bardi 1	Esta ocupado no le pertenece a los vecinos	Está ocupado	Se encuentra ocupado
2	utilización exclusiva de los ocupas, anteriormente se organizaban actividades para darle vida al barrio.	Antes reuniones culturales	_____
3	Antes las actividades se realizaban los últimos domingo de cada mes. Ahora no se usa.	No se usa	_____
4	como está ahora no le gusta	Reuniones antes/ Los arcos	_____
5	Que se haya perdido el uso/ Inseguridad	Que esté ocupado/ que no se use/ mal estado	Los arcos tomados/ Robaron a una empleada
9 de Julio 1	chicos de escuela, deportistas	Adolescentes pare arreg./ Playones vehiculares parte cercana	Los chicos (Futbol)- Los skaters
2	Deportes/ Recreación	Jugar en parte nueva	Corren/ Toman mate

3	Se usa de día. Chicos de las escuelas la usan de lunes a viernes. Chicos de skate los fines de semana	de día	Todos los días en verano y más los fines de semana
4	Mejóro mucho/ Lugar de juegos/ Recupero de espacio público	mejoró zona arreglada/ Buen lugar de esparcimiento/ Los árboles	Limpieza/ Buena iluminación/ más habitable/ seguro
5	Barrera urbana, de este lado no se hizo nada	Está un poco lejos/ de este lado no sentí nada/ Autopista divide el barrio	Limpiar los grafiti
qué no cambiaría	La altura de las casas. Poder dejar el auto en la puerta de la casa. No cambiaría los adoquines	Las plazas, el boulevard, algunos edificios antiguos. Le dan identidad al barrio	El diálogo con la gente. Conocer a la gente
qué le gustaría cambiar	Falta desarrollo social y urbano. Recuperar la industria.	Mejorar el asfalto, podar árboles, sacar playas ferroviarias.	Se necesita más limpieza. Mejorar los frentes y embellecer la zona. Reemplazar los árboles viejos.
Con qué se identifica del barrio	cercanía con puntos estratégicos: estamos cerca y lejos de todo. Valora la calidad de vida del viajo Barracas	Con el Boulevard	Con que todavía se puede saludar al vecino.
qué diferencias encuentra con otros barrios	Deterioro de las viviendas. A los vecinos de Barracas no les interesa tener su casa en buenas condiciones	es más lindo que Constitución y la Boca	Tanto Barracas como la Boca son barrios, lo demás es todo "centro"
algo para agregar		Antes el barrio era muy lindo pero ahora está muy feo. Todo cambió cuando se cerraron las fábricas.	Que se mantenga la estructura del barrio y no hayan torres. Que no se pongan parquímetros



	4	5	6	7	8
sexo	M	F	F	M	F
ocupación	Comerciante	Comerciante	Gastronómico	_____	Ama de casa
B1	Todos (Familias)	Nadie	Todos	Familias	Todos
B2	Recreación	Nada	Recreación y descanso	Descanso	Recreación
B3	Día sí, noche no	Nunca	De día	De día	De día
B4	Jerarquiza	Renovación	Invita a venir. Jerarquiza	Área de encuentro	
B5	Iluminación y mantenimiento	Falta verde	No tiene estilo. Mantenimiento	No respeta el entorno	
Plza. 1	Todos	Trabajo	Todos	Todos	Mucha gente
2	recreación	medio día/ almuerzo	Paseos/ Almuerzo	Recreación	De paso
3	Día y noche	Medio día	Día	Día y de noche poco	Todo el día
4	Respetar el entorno	Mantenimiento	Estilo y vigilancia	Respetar la identidad	Recuerdos
5	_____	Falta verde	_____	_____	Poco verde
Pje. Bardi 1	Ocupas y delincuentes	Trabajo	Ocupas y delincuentes	Ocupas	Ocupas
2	Viven ahí	Tránsito	Viven ahí	Viven ahí	Viven ahí
3	Ocupado siempre	A la mañana	No lo usan los vecinos	No se usa	Nunca
4	_____	Iluminación	_____	_____	_____
5	_____	Cambio negativo	_____	_____	_____
9 de Julio 1	Todos	Ocupas	Gente del barrio	Gente del barrio	Juventud
2	Recreación	_____	Recreación	Paseo	Recreación
3	Día y noche	_____	Día y noche	Todo el día	Por la tarde
4	Vigilancia	_____	está bien	Está bien	Aspecto positivo
5	sector inconcluso	_____	Falta un tramo	_____	
qué no cambiaría	vecinos como gran familia	La gente y la manera de vivir	Los vecinos	Va a cambiar queramos o no	
qué le gustaría cambiar	Volver a los inicios	Que se restaure lo viejo	Nada. Rescatar las fachadas	Nada	
Con qué se identifica del barrio 	Es como un puerto en zona urbana (trabajo)	Relación con los vecinos	Taquería/ Bar	_____	
qué diferencias encuentra con otros barrios	Incomparable	Igual a Parque Chacabuco. Está cerca de todo pero lejos	Acá hay laburo. No tiene comparación.	_____	
algo para agregar	_____	Barracas tiene historia y trabajo	No es Puerto Madero. Lo abandonado molesta	Zona liberada/ seguridad	

CONCLUSIONES PRELIMINARES

Mediante el acercamiento a un grupo de vecinos tuvimos la experiencia de desarrollar una práctica con el objetivo de comprender sus necesidades y entender el valor que tiene ese conocimiento a la hora de dar respuesta a un problema a través de la Arquitectura.

En primera instancia realizamos un trabajo de análisis de la zona delimitada por la Avenida Iriarte, Vieytes, el Riachuelo y las vías del ferrocarril Roca. Observamos la estructura urbana del área, sus elementos característicos, sus calles, sus puentes, la composición de su tejido urbano, los edificios históricos y los espacios públicos. También observamos la relación del barrio con los barrios vecinos, las normativas urbanísticas implicadas, los usos del suelo, las posibilidades de crecimiento y los planes de acción relacionados. Para este análisis contamos además con el material elaborado por la cátedra en la etapa anterior, relevamientos de usos del suelo y registros de la opinión de los vecinos citados a un taller donde se debatió en forma grupal acerca de las problemáticas del barrio. Somos la puerta de atrás”, “Estamos cerca pero lejos de todo”, “La autopista dividió al barrio” y “Tenemos todo el cielo” fueron algunas de las expresiones que los vecinos utilizaron para definir su visión del barrio en aquel encuentro.

En base al análisis realizado pudimos familiarizarnos con la zona y realizar un primer acercamiento donde observamos algunos conflictos y potencialidades del área. Observamos entre los principales conflictos las barreras urbanísticas de Barracas que creemos hacen notar su influencia en el área estudiada: la zona de hospitales y playas ferroviarias que dificultan la comunicación con Parque Patricios, la villa 21-24 que solo es atravesada por la Avenida Iriarte y Osvaldo Cruz, la autopista 9 de Julio Sur que dificulta la vinculación con La Boca y el Riachuelo con su grado de contaminación actual. También observamos como temas preocupantes la inseguridad, la ocupación de viviendas, la baja actividad comercial y la mala cobertura del transporte público especialmente en el área en cuestión.

Entre las potencialidades de la zona destacamos su cercanía con el centro porteño y su conexión directa con Avellaneda y el resto del conurbano que favorecen el flujo permanente de personas. También destacamos la existencia de edificios con valor patrimonial que son referencia histórica y cultural del barrio. La posibilidad de que con el saneamiento del Riachuelo se mejore la habitabilidad de la zona y se facilite su revitalización fue otro de los aspectos positivos a los que hicimos referencia.

La siguiente etapa consistió en realizar una entrevista en forma individual a los vecinos citados al encuentro organizado por la cátedra el 17 de noviembre de 2011 en el bar Los Laureles esquina Iriarte y Goncalvez Díaz. Definimos de antemano, con la ayuda de la cátedra de la facultad de Sociología de la UAI, una serie de preguntas acerca de cuatro espacios urbanos de la zona: el boulevard Iriarte, la plaza Díaz Vélez, el pasaje Agustín Bardi y el sector bajo autopista 9 de Julio Sur. Además definimos una serie de preguntas acerca de la fisonomía del barrio. Les preguntamos a los vecinos qué cosas le gustaría cambiar del barrio y qué cosas no cambiaría, con que se identifican del barrio y que diferencias encuentran con otros barrios.

Según la mayoría de los entrevistados tanto el boulevard Iriarte como la plaza Díaz Vélez son utilizadas por los vecinos del barrio en tanto el bajo autopista es más utilizado por jóvenes y el pasaje Bardi se encuentra ocupado. El uso del boulevard se asoció con el de lugar de paso, ordenamiento del

transito y almuerzo de empleados. Durante la reunión se hizo referencia a que en ese lugar antes se realizaban ferias que ahora, con su nuevo equipamiento, no pueden realizarse. Lamentablemente la obra que se realizó en el boulevard durante el 2009 duró poco tiempo en buen estado. A pesar de eso en términos generales a la mayoría de los entrevistados les pareció bien el hecho de que se haya realizado una mejora pero creen que debería haberse respetado su antiguo uso.

El uso de la plaza Díaz Vélez se asoció más con el de lugar de estar y recreación. Lo definen como un lugar de paseo, para estar en familia, juntarse y pasar un momento distendido. Algunos criticaron que el entorno de la plaza está un poco descuidado y la mayoría dijo que a la plaza la ve un poco seca, que le hace falta más verde. En términos generales el tema de la inseguridad no apareció en la plaza de manera tan evidente como en el pasaje o el boulevard aunque los vecinos afirman que en este último desde que se encuentra vigilado por prefectura la situación mejoro bastante.

En el pasaje Bardi antes se realizaban reuniones culturales el último fin de semana de cada mes para darle vida al barrio. Lamentablemente el uso se perdió y ahora es un lugar inseguro. El pasaje había sido recuperado por el Centro Urbanístico de Barracas según nos contó uno de los entrevistados que fue miembro del mismo. Es un lugar de muy buena calidad, su adoquinado y los arcos del viaducto recuerdan lo que a principios de siglo significaba el ferrocarril para el barrio. En ese entonces la estación Yrigoyen era más utilizada por la gente que viajaba para trabajar en las fábricas de Barracas.

La opinión de la mayoría de los entrevistados respecto al bajo autopista de la 9 de julio fue que es una lástima que no se hayan continuado lo trabajos que se realizaron entre las calles Lamadrid y Osvaldo Cruz hasta las cercanías del área. Ese sector que se arregló les resulta agradable pero desde Osvaldo Cruz hacia el sur no se hizo nada y actualmente hay vacíos y playas de estacionamiento de la policía que acentúan la dureza del borde que para los vecinos sigue significando la autopista.

Cuando se le preguntó a los entrevistados que no le gustaría cambiar de Barracas algunos hicieron referencia a la altura de las casas y a los edificios antiguos pero fundamentalmente parece ser que a la gente del barrio no le gustaría cambiar el modo de relacionarse que tiene con los vecinos. Algunos de ellos se sienten identificados con que el barrio tiene historia o con su ubicación, otros con que todavía conocen y pueden saludar al vecino; pero todos parecerían estar de acuerdo, según lo dijo uno de los entrevistados, en que Barracas es "barrio" y no es "centro".

Si bien la actitud de los vecinos entrevistados es positiva en relación al progreso algunos creen que la idea del gobierno es hacer un nuevo Puerto Madero y que la tendencia inmobiliaria va a cambiar totalmente la forma y el estilo de vida del barrio. Respecto a esto la postura general es negativa, ellos no quieren que eso suceda.. Aunque en cuanto a los cambios que podrían realizarse para mejorar el barrio las opiniones fueron bastante divergentes ninguno de los entrevistados opinó que haría falta un cambio radical en la fisonomía del barrio. Algunas propuestas fueron recuperar la industria, restaurar lo viejo y realizar mejoras en cuanto al mantenimiento de lo existente.

Luego de la entrevista con los vecinos de barracas la conclusión a la que llegamos es que ellos ansían un cambio, un cambio que le devuelva la vida a barracas. Su gente se encuentra con los brazos abiertos para recibir el cambio y el progreso, pero con algunas inquietudes, rescatamos como uno de los pedidos más notorios que el cambio no modifique la esencia del barrio, la escala barrial, sus calles



adoquinadas, sentimos de su parte cierto grado de temor a perder eso que para ellos es barracas y que “gente de afuera” les quite lo que alguna vez fue de sus padres y abuelos, que ahora les pertenece y esperan que lo sigan viviendo sus hijos. Si bien es cierto que el barrio cambio con el tiempo por diferentes motivos (desaparición de determinadas actividades, la usurpación por extranjeros que no cuidan el barrio, la inseguridad por los factores sociales del país) también está la esperanza de revertir la situación. Sentimos un compromiso de ellos para con el barrio, entre sus deseos más destacados se encuentran rescatar a barracas como barrio, la relación entre su gente junto a las cosas que le dan identidad como el empedrado y las fachadas de las casas antiguas. Esperan una vuelta a los inicios, hay un deseo latente de volver a ver al antiguo barracas. Añoran la vida del viejo barracas, como el saludo entre vecinos y las reuniones sociales en bares y tabaquerías, se sienten identificados con la cercanía de barracas con puntos estratégicos de la ciudad y que a su vez siga siendo un barrio, no les gustaría perder eso y otro de los puntos en el que coinciden todos los vecinos es el deterioro actual del barrio, desde que cerraron las fabricas todo empeoro, antes el barrio tenía otro aspecto, actualmente nadie se preocupa por cuidarlo, crece la incertidumbre por la inseguridad aunque en el último tiempo la presencia de la prefectura se ha hecho notar satisfactoriamente.

Barracas tiene todo para encontrarse, redescubrirse y convertirse en un barrio nuevo, manteniendo la esencia y su historia, creemos que barracas tiene dos aspectos positivos que lo hace uno de los barrios de buenos aires con mejor posibilidades de crecimiento social y económico. Una es su pasado y otra es su futuro, el pasado tan característico, con fuerte historia e impronta, cuenta con muchos edificios típicos y propios del lugar, que hablan de una época donde el barrio era el foco industrial de la ciudad, edificios que deben ser rescatados y protegidos porque hacen a la esencia y a la identidad del barrio. Su ubicación geográfica lo convierten en un lugar privilegiado próximo a los lugares más relevantes de la ciudad de buenos aires, pero a su vez se mantiene alejado del caos urbano, conserva la escala barrial, la tranquilidad y los espacios verdes, esto debemos proteger y tomarlo como parte del patrimonio de barracas. El futuro creemos que es brillante, sus aspectos potencialmente positivos son únicos, una gran cantidad de sectores abandonados “galpones” están a disposición para intervenir a una escala considerable. El riachuelo ya presenta los primeros signos de saneamiento, a cargo de Tandanor, se están realizando en la cuenca en la matanza las primeras intervenciones, si bien es un trabajo que llevara muchos tiempo no podemos dejar de pensar en el potencial de tener el único rio a cielo abierto de la ciudad recuperado en un paseo costero al nivel las principales ciudades europeas.



Capítulo 2

INTRODUCCIÓN

El Patrimonio Urbano es expresión de la memoria colectiva, arraigada y transmitida, los que en forma individual o en conjunto, revelan características culturales, ambientales y sociales que expresan y fomentan la cultura y el arraigo social, refuerzan la identidad de las ciudades y barrios. Su protección y recuperación fortalecen la identidad y el sentido de pertenencia e integración social de la comunidad con su barrio, la ciudad y el país. Es por eso que el presente trabajo tiene como objetivo analizar y definir el patrimonio urbano en la ciudad de buenos aires y dar respuesta sus problemática específicamente en el barrio de Barracas.

MARCO TEÓRICO

Para abordar el estudio del patrimonio urbano en la ciudad de buenos aires y puntualmente en el barrio de barracas se ha seleccionado la publicación del modelo territorial de la ciudad de buenos aires y otras publicaciones que se detallan en la bibliografía del presente trabajo.

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

El presente capitulo se aborda de manera individual, por el alumno Nicolás Padula, se realiza una investigación el barrio de barracas desde un indicador urbano, en este caso Patrimonio urbano.

En primera instancia se realiza una recolección y análisis de la información, luego se realiza una introducción al tema elegido a nivel urbano, para esto se hace un análisis que toma como base el modelo territorial de la ciudad de buenos aires , se analizan otros ejemplos de problemática sobre el patrimonio urbano en el mundo y se reflexiona sobre la mirada de otros arquitectos sobre el patrimonio y la importancia que tiene este para la cultura y la sociedad.

En una segunda instancia se aborda profundamente el tema del patrimonio urbano en Barracas, analizando la situación actual del barrio y detectando sus problemáticas .Se reflexiona acerca de los indicadores urbanos en al barrio y se detectan oportunidades de mejoras.



Primera parte
¿Qué es el patrimonio urbano?

¿QUE ES EL PATRIMONIO URBANO?

El patrimonio urbano comprende las edificaciones y los espacios públicos cuya forma constitutiva es expresión de la memoria colectiva, arraigada y transmitida, los que en forma individual o en conjunto, revelan características culturales, ambientales y sociales que expresan y fomentan la cultura y el arraigo social.

Considerando que refuerzan la identidad de las ciudades y barrios, su protección y recuperación constituyen un imperativo para el fortalecimiento de la identidad y del sentido de pertenencia e integración social de la comunidad con su barrio, la ciudad y el país.

Las políticas de recuperación y protección del Patrimonio Urbano apuntan a revalorizar nuestras urbes y creando ciudades vibrantes y atractivas, mediante planes urbanos que incorporen y recuperen espacios públicos, preserven el carácter e identidad de los barrios, apliquen medidas de diseño urbano que revaloricen la ciudad y fomenten la protección y creación de un nuevo patrimonio urbano de calidad.

El patrimonio urbano excede el valor puramente estético o arquitectónico. El patrimonio se compone también de las condiciones del espacio público que singularizan la Ciudad, así como el paisaje y la morfología de la edificación. Asimismo, los valores patrimoniales estéticos o arquitectónicos que se ponderan en la actualidad, pueden mutar considerablemente a futuro, por lo que es necesario considerar conceptos más amplios e inclusivos.



“Elementos que componen el patrimonio urbano”

ELEMENTOS QUE COMPONEN EL PATRIMONIO URBANO

El componente patrimonial de la Ciudad es importante para el Modelo Territorial, debido a que se enmarca en un planteo conceptual diferente y novedoso del patrimonio, donde se combina lo monumental y el patrimonio entendido como calidad del hábitat. Se propone así una superación cualitativa del concepto de patrimonio, entendiéndolo como una característica de un conjunto urbano, necesariamente susceptible de ser relevado y entendido desde una perspectiva más amplia, a escala de hábitat o barrial.

El concepto de patrimonio urbano en la Ciudad Deseada, refiere, más que a la pieza arquitectónica puntual y aislada, al sistema conformado por el parque edilicio y los espacios urbanos de la Ciudad existente. La principal área, denominada de Patrimonio urbano, está conceptualizada en la consolidación de la Ciudad histórica, definida por el área de nacimiento de Buenos Aires, cuyo exponente mayor es el casco histórico y su área de influencia. Con fuerte perspectiva hacia el Sur (barrios de La Boca y Barracas) y hacia el Norte (barrios de Recoleta y Retiro). El objetivo se refuerza con el desarrollo de áreas de Patrimonio monumental, caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte singularidad arquitectónica, histórica o simbólica. La Ciudad actual está constituida por los edificios o espacios públicos que por su monumentalidad, riqueza histórica y singularidad, en gran parte ya se encuentran con algún grado de protección.

CONSTRUCTIBILIDAD

Descripción y Objetivo

El Código de Planeamiento Urbano actual permite cierta capacidad de construcción en diferentes zonas de Buenos Aires, la cual no se realiza en un 100% debido a restricciones generadas en el mercado inmobiliario o de otro tipo. A partir de esto se generan diferencias entre lo construido y lo construible. El indicador de Constructibilidad permite identificar las áreas de la Ciudad donde el stock edificado es mayor o menor a lo que permite el Código de Planeamiento Urbano, identificando las áreas donde el Código no refleja la construcción existente.

Metodología

Este indicador se ha elaborado a partir de los datos de m² construidos en las distintas áreas de la Ciudad en relación con la cantidad de m² que permite construir el Código de Planeamiento Urbano.

Resultados

En términos agregados, el valor actual del indicador es de 0,56 para toda la Ciudad, lo que equivale a afirmar que posee el 56% de sus posibilidades de construcción realizadas con el actual Código de Planeamiento Urbano. Puede observarse que la mayor parte de la Ciudad no se encuentra en el valor óptimo de constructibilidad. En este sentido, se puede observar que las áreas con valores óptimos se ubican en concentraciones puntuales, en barrios como Balvanera, Villa del Parque y en la zona de

Villa Urquiza. A su vez, se advierte que la mayor parte de la Ciudad se encuentra subconstruida, es decir, que cuenta con un potencial constructivo no utilizado, siendo esto así no solo en los barrios del Sur, sino también en los barrios del Norte y Centro del territorio.

PROTECCIÓN MONUMENTAL

Descripción y Objetivos

El indicador de edificios catalogados permite cuantificar y representar territorialmente los edificios catalogados en la Ciudad, permitiendo dar una idea clara y concreta de la magnitud y distribución territorial de este tipo de protección del patrimonio urbano.

Metodología

Este indicador ha sido construido a partir de reunir y sistematizar las bases de datos de catalogaciones vigentes a fin de representarla cartográficamente.

Resultados

El resultado global de este indicador se establece como óptimo, debido a que el total de lo que actualmente es considerado como patrimonio monumental de la Ciudad se encuentra catalogado. Resulta interesante describir la concentración de la protección monumental. Puede advertirse una fuerte concentración hacia el norte del Área Central, a la vez que se destacan concentraciones puntuales en algunos sectores del Oeste de la Ciudad como Flores, Floresta, Parque Chas. También se verifican concentraciones puntuales hacia el sur de Buenos Aires, donde la protección monumental coincide con el área histórica de fundación.

ÁREAS DE PROTECCIÓN HISTÓRICA

Las Áreas de Protección Histórica son zonas de la Ciudad con valor patrimonial que poseen gran calidad urbana y arquitectónica. Se caracterizan por tener rasgos de diverso orden, entre otros, históricos, simbólicos y ambientales. En el año 1992 fue reconocida la importancia de diferenciar los distritos de valor patrimonial, gestándose los Distritos APH –Área de Protección Histórica. La normativa de protección permite preservar no sólo las tipologías catalogadas y la escala de sus entornos sino también integrar el espacio público revitalizándolo. La normativa para las Áreas de

Protección Histórica regula los siguientes aspectos:

Protección para los edificios de valor

Se regula a partir de un catálogo en el que se definen niveles de protección (integral, estructural y cautelar) para los edificios que poseen valores urbanísticos, arquitectónicos, históricos y simbólicos. El catálogo es una herramienta de conocimiento y sistematización del patrimonio construido.

Protección General. Obras nuevas o edificios sin protección

Posibilita la inserción de obra nueva de acuerdo al contexto general del área. Se regula la ocupación del suelo y las alturas, se define un grado de edificabilidad equivalente a la de los inmuebles

catalogados para desestimar la demolición. Se establecen criterios de composición de fachada de manera que la obra nueva colabore en el completamiento armónico de la escena urbana.

PROTECCIÓN PARA EL ESPACIO PÚBLICO

Se definen tres niveles de protección para el espacio público (ámbito consolidado, preconsolidado y potencial) de acuerdo a las condiciones de degrado que posea el mismo. Regula y propone diseños articularizados para todos sus componentes (mobiliario urbano, señalización, aceras, y calzadas, forestación, marquesinas, publicidad, iluminación, colores y actividades).

Regulación de usos

Se definen usos que se inscriban dentro de las necesidades del sector y sean compatibles con las características de los edificios protegidos.

Incentivos

Los incentivos y beneficios actualmente vigentes, para los inmuebles catalogados, tienen por objeto estimular las acciones de conservación y recuperación edilicia.

Programas de acción

El Código de Planeamiento Urbano prevé la elaboración y puesta en marcha de programas de actuación, cuyos beneficios incidan fundamentalmente en el área, previo acuerdo con los respectivos titulares y/o organismos públicos, concesionarios de servicios e instituciones intermedias. Dichos programas tendrán en cuenta los siguientes aspectos, entre otros:

- Programas de conservación de edificios de alto valor patrimonial que comprendan su rehabilitación y puesta en valor.
- Programas de mejora ambiental del espacio público destinados a la protección del paisaje natural.
- Programas de equipamiento y servicio comunitario en áreas deficitarias.

INMUEBLES CATALOGADOS

en la Ciudad hitos arquitectónicos que merecen ser protegidos, por lo que son catalogados como edificios singulares existiendo tres niveles de protección:

- Protección Integral: protege edificios de interés especial con valor de orden histórico y/o arquitectónico.
- Protección Estructural: protege edificios de carácter singular y tipológico que caracterizan su entorno o califican un espacio urbano o son testimonio de la memoria de la comunidad.
- Protección Cautelar: protege edificios cuyo valor reconocido es el de constituir la referencia formal y cultural del área, justificar y dar sentido al conjunto.

Cada nivel de protección acepta distintos grados de intervención. A mayor valor patrimonial de la obra, menor es el nivel de intervención admisible.

La catalogación se realiza con base a los siguientes criterios de valoración:

- Valor Urbanístico: refiere a las cualidades que posee un edificio que define o califica la trama, el paisaje urbano o el espacio público
- Valor arquitectónico: refiere a los elementos poseedores de calidades de estilo, composición, materiales, coherencia tipológica y otra particularidad relevante.
- Valor Histórico - Cultural: refiere a aquellos elementos testimoniales de una organización social o forma de vida que configuran la memoria histórica colectiva y un uso social actual.
- Valor singular: refiere a las características irreproducibles o de calidad en cuanto a los aspectos técnicos constructivos o el diseño del edificio o sitio.



“Diversas perspectivas del patrimonio urbano”

DIVERSAS PERSPECTIVAS DEL PATRIMONIO URBANO

"El hombre nunca copia, no puede hacerlo pues esto seria contrario a las normas naturales .El fruto de una civilización madura al termino de la realización de todos los medios técnicos, lo medios técnicos son la lenta suma de un esfuerzo constructivo de la razón, de cero se ha ascendido hasta x , pasando con reveses y éxito por 1, 2, 3 ,4 etc. Se trata del capital mismo de una sociedad , acumulado y que constituye por lo tanto el alimento de un espíritu así determinado y que pretende irradiar ,colocarse en el cuadro de honor de las épocas de la tierra .Se trata entonces de ese sentimiento de las cosas arraigadas en profundas bases adquiridas y que ha sido designado con el nombre de cultura .En ciertos momentos , la agudeza de este sentimiento es tal , su decantación tan lograda , su cristal tan puro que una frase alcanza para proyectar luces : cultura griega , cultura latina, cultura occidental , etc. No se saquea en el patrimonio de nadie " ¹

La memoria de la historia

"De la misma manera en que la gravedad hace que no podamos olvidar que la materia trasmite sus cargas a la tierra, la memoria hace que no podamos olvidar que la arquitectura esta indesligablemente unida a la historia. Y de la misma manera que hablo de esa estructura de la estructura imprescindible para poder controlar bien el espacio, querría ver en la memoria de la historia esa ligazón imprescindible con la historia de la arquitectura cuando los arquitectos estamos concibiendo la nueva arquitectura." ²

Conclusión parcial

Tal es el esfuerzo realizado por los siglos y generaciones enteras, la sumatoria de conocimientos técnicos y culturales, arman la identidad de los pueblos , por ese motivo hay q resguardar el patrimonio , para saber quienes somos, de donde venimos y hacia a donde vamos. Ningún arquitecto puede proyectar desconociendo su herencia o la herencia de un pueblo .El contexto lo es todo porque los edificios son parte de una trama mucho mas compleja que el edificio mismo.

¹ *Le Corbusier – La ciudad del futuro*

² *Alberto Campo Baeza – Pensar con las manos*



“Herramientas útiles para abordar la intervención del patrimonio urbano”

HERRAMIENTAS ÚTILES PARA ABORDAR LA INTERVENCIÓN DEL PATRIMONIO URBANO

En este punto hacemos una reflexión sobre la problemática entre la relación del patrimonio urbano en las ciudades desarrolladas. Puntualmente el Patrimonio histórico, territorial y estrategias de solución en Bogotá Colombia y Leipzig Alemania

Desde cuando las ciudades del mundo empezaron a crecer de manera masiva a partir de la segunda mitad del siglo XIX, acelerándose este proceso hacia una verdadera metropolización en el siglo XX, existe un conflicto entre centro histórico y periferia urbana, hoy en día afectando prácticamente a todas las urbanizaciones del mundo. Este conflicto se agudizó a partir de los años 50 con la masificación del uso del automóvil y la fuerte diferenciación socioeconómica del espacio urbano. Hoy en día, la mayoría de las ciudades se ven frente a un dinámico desarrollo de sus periferias, sea a través de la urbanización de terrenos por parte de todos los estratos socioeconómicos, del desarrollo de centros comerciales, hipermercados y otra inversión privada, o de la construcción de infraestructura estatal como aeropuertos y autopistas.

El caso de Bogotá (Colombia)

El propósito del presente estudio es el de investigar el conflicto entre centro histórico y periferia urbana comparando estas dos ciudades con características prácticamente opuestas, con el fin de llegar a conclusiones generales sobre este fenómeno de desarrollo urbano. Hasta 1948 el casco histórico de Bogotá era indiscutiblemente el centro de la vida económica, social y cultural de la capital colombiana.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX se había desarrollado un centro de negocios alrededor de la Plaza de Bolívar, que se expandió hacia el norte después de la construcción de la Avenida Jiménez de Quesada que tapó el Río San Francisco. El lapso entre 1920 y 1948 se puede considerar como la “época dorada” del centro histórico de Bogotá, alcanzando una calidad de vida urbana que convirtió a esta metrópolis andina en la “Atenas de Sudamérica”.

A este desarrollo contribuyeron muchas obras que embellecieron la ciudad, algunas de ellas relacionadas con el 400° aniversario de la fundación de Bogotá en 1938.

El principal centro de negocios de la ciudad se encontraba entonces en el cruce de la carrera Octava con la calle 13 donde se concentraban casi todas las sedes principales de los bancos y la Bolsa de Bogotá. Después de los disturbios del 9 de abril de 1948, día del asesinato del líder populista Jorge Eliécer Gaitán en el centro histórico (hechos que pasaron a la historia como el “bogotazo”), el centro histórico entró en una fase de decadencia. A este respecto, el “bogotazo” fue solamente la gota que rebalsó el vaso, ya que el decaimiento del centro histórico estaba relacionado con múltiples factores que venían desarrollándose desde hace mucho tiempo atrás.

Como factor más importante se destaca el traslado de la clase alta bogotana hacia el norte, que comenzó a principios del siglo XX. Mientras que en 1880 la capilla de San Diego, ubicada hoy en el “Centro Internacional”, todavía marcaba el límite urbano, en 1930 ya se había urbanizado el sector de Teusaquillo, seguido por Chapinero, el Chicó y Santa Bárbara. Con cierto lapso de diferencia pero una intensidad cada vez más creciente, esta migración generó el traslado de servicios públicos y privados de alto rango (bancos, aseguradoras, líneas aéreas, embajadas, hoteles de primera categoría, etc.) desde la zona del centro histórico, el cual siguió a la migración en etapas de la clase alta a lugares cada vez más alejados del centro de la ciudad.



Una parte considerable de estos establecimientos se trasladó en los años 50 y 60 al Centro Internacional donde se había construido en 1955 el Hotel Tequendama como primer gran hotel de lujo fuera del centro histórico.

Después de la ampliación de las avenidas 10 y 26, siendo la última la conexión entre el Centro Internacional y el aeropuerto El Dorado inaugurado en 1959, se pudo observar una fuerte verticalización arquitectónica de la zona.

A finales de los años 80 se puede observar un desarrollo muy dinámico de los centros comerciales en distintas partes de la ciudad. Entre las razones para este desarrollo se destacan no solamente factores económicos, sino también cambios del comportamiento recreativo de la población y objetivos de seguridad, los cuales no puede ofrecer el centro histórico.

A partir de finales de los años 80 también aparecieron grandes centros comerciales dirigidos hacia estratos socioeconómicos medianos y bajos de la población (Ciudad Tunal 1987, Plaza de las Américas 1991, Centro Suba, Unisur 1995). Éstos ofrecen una infraestructura comunitaria (centros médicos, centros de atención distrital, plazoletas de cultura, etc.) y desde el punto de vista social verdaderamente remplazaron a la plaza tradicional, creando espacios urbanos artificiales

Todos estos procesos llevaron a una degradación material y funcional del centro histórico de Bogotá. Sin embargo, el centro histórico pudo mantenerse como centro institucional con entidades nacionales, departamentales y eclesiásticas, y como centro cultural con teatros, galerías de arte, museos, bibliotecas, salas de concierto.

La degradación funcional y arquitectónica del centro histórico empezó incluso antes de 1948. Como última gran inversión de negocios en el centro histórico se puede considerar la construcción del Edificio Avianca, terminado en 1969. El decaimiento se manifiesta hoy en un alto porcentaje de edificios en estado regular o malo, algunos con pisos vacíos; la instalación de mini mercados con el fin de ubicar a comerciantes ambulantes en lotes vacíos, la continua presencia de vendedores ambulantes en la calle, la oferta dominante de mercadería barata, el número creciente de

restaurantes de categorías bajas, la aparición de salones de billares y juegos de azar, casinos y cines X, especialmente en la parte central de la carrera Séptima.

1947



1997



El caso de Leipzig (Alemania)

El caso de la ciudad de Leipzig (Alemania) es completamente diferente del caso bogotano, pero en cuanto al conflicto entre centro histórico y periferia urbana existen muchas similitudes.

Al contrario de Bogotá, Leipzig es una ciudad que desde hace más de 50 años está perdiendo población. En los años 30 todavía tenía 700.000 habitantes, siendo en esta época la segunda ciudad más grande de Alemania. Debido a los efectos de la Segunda Guerra Mundial que destruyó el 50% de las edificaciones de la ciudad y la siguiente división de las dos Alemanias, Leipzig perdió 100.000 habitantes hasta llegar a los 600.000 en 1990.

En la época del sistema comunista no existió un proceso de suburbanización como hoy lo conocemos, ya que no existió un verdadero mercado de tierras, ni la libertad del ciudadano de elegir donde vivir. El único proceso de suburbanización que existía en este tiempo, era una suburbanización dirigida por el estado, desarrollando complejos uniformes de vivienda prefabricada en la periferia de la ciudad. Estas urbanizaciones gigantescas y anónimas con sus edificios altos y grandes fueron diseñadas para albergar hasta 100.000 habitantes como es el caso de las urbanizaciones Leipzig-Grünau, Halle Neustadt y Berlín-Marzahn. En ellas el estado buscaba realizar el ideal de una ciudad socialista e igualitaria. Al mismo tiempo, el régimen comunista dejó de caer por completo a los centros históricos y otros barrios céntricos de las ciudades. Hasta los años 60, el centro histórico de Leipzig permaneció prácticamente así como lo había dejado la guerra: semi-destruido.



No fue sino hasta entonces que se empezaron a llenar los huecos causados por las bombas aliadas con construcciones al estilo “socialista”, es decir con grandes edificios uniformes .



Cabe resaltar que por razones ideológicas en esta época también se destruyeron edificios que se habían salvado de la guerra, como es el caso de la iglesia gótica St.Pauli en Leipzig, que fue dinamitada en 1969 para dar paso a la construcción de la “Universidad Carlos Marx”.

Las demás casas de vivienda, la mayoría de ellas de origen burgués de finales del siglo XIX, fueron descuidadas completamente por las mismas razones ideológicas ya que contradecían la ideología urbana. La falta permanente de recursos financieros también impedía una restauración de estos edificios que marcan gran parte del paisaje urbano de Leipzig. Hoy se puede decir que gracias al descuido muchos edificios antiguos - aunque en estado lamentable- permanecieron en pie, mientras que muchos de ellos fueron arrasados en la Alemania Occidental por las fuerzas del libre mercado en los años 60 y 70, antes de que entraran en vigor las leyes contemporáneas de protección de

monumentos y conjuntos arquitectónicos. Como las casas en el centro eran más y más descuidadas, las unidades de vivienda en la periferia a pesar de su uniformidad parecieron atractivas para vivir.

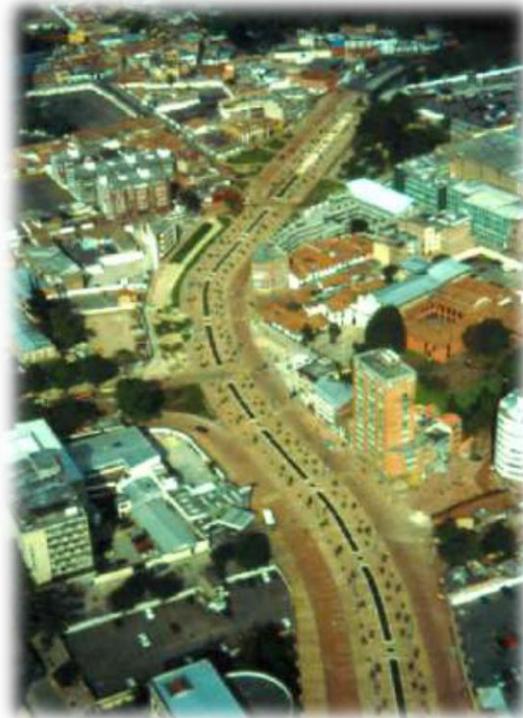
Es así que más y más gente empezó a vivir en la periferia, mientras que calles enteras en el centro quedaron prácticamente despobladas. Es así que más y más gente empezó a vivir en la periferia, mientras que calles enteras en el centro quedaron prácticamente despobladas. El desigual desarrollo de la ciudad perjudicó la revitalización del centro histórico de Leipzig, ya que ahora tiene que competir con urbanizaciones residenciales y centros comerciales en la periferia de la ciudad. Por esta razón, en los primeros años después de la unificación bajaron las ventas y los dueños de los locales comerciales cambiaron frecuentemente.

La frecuencia de clientes en el centro de Leipzig se iba reduciendo y el centro histórico iba perdiendo población residencial. Además, la inauguración del nuevo recinto de ferias en la periferia urbana ocasionó la desocupación de edificios utilizados hasta entonces por la feria de Leipzig, acelerando el decaimiento del centro.

Estrategias de solución En Bogotá y Leipzig

El conflicto entre centro histórico y periferia urbana básicamente se puede solucionar de dos maneras complementarias: estimulando la atraktividad del centro histórico, p.ej. por medio de programas urbanísticos, y al mismo tiempo desestimulando el desarrollo periférico, p.ej. a través de medidas de planeación y legislación.

En el caso de Bogotá, los principales promotores de una revitalización del centro histórico fueron movimientos cívicos como p.ej. ciudadanos que desarrollaron ideas para la protección de La Candelaria, los cuales ante el avanzado decaimiento de este céntrico barrio colonial y ante la destrucción de edificios antiguos para dar paso a edificaciones modernas (p.ej. sede de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Biblioteca Luis Ángel Arango) lucharon para conservar el patrimonio arquitectónico. Después de que en 1971 el Concejo de Bogotá declaró el centro histórico como zona piloto de interés histórico, artístico y ambiental, se creó en 1980, basado en estas iniciativas ciudadanas, la Corporación La Candelaria como soporte para la revitalización del centro histórico. Estas iniciativas no pudieron frenar la degradación comercial del centro, pero sí realizaron valiosos aportes para conservar el patrimonio arquitectónico y llenar el centro histórico con actividades culturales.



La remodelación de la céntrica Avenida Jiménez es un proyecto clave para la revitalización del centro histórico de Bogotá.

El centro histórico de Bogotá nunca dejó de ser el centro intelectual y cultural de la ciudad. Solamente la "cultura popular" con sus cines, discotecas y restaurantes de comida rápida se trasladó en gran parte hacia los centros comerciales y recreativos en la periferia.

Para la revitalización del centro histórico también es muy importante que la carrera Séptima como arteria principal ha podido mantener su importancia sociocultural como "calle del pueblo" en el corazón de los bogotanos, sea para altas ceremonias oficiales del estado, manifestaciones o el cierre los domingos para permitir actividades deportivas. Igualmente, el centro histórico sigue siendo escenario de importantes eventos culturales como el Festival Iberoamericano de Teatro.



Con base en esta fuerte tradición intelectual y cultural, las últimas administraciones municipales han emprendido obras para el mejoramiento urbanístico. Entre éstas se destacan sobre todo la conversión de la congestionada Avenida Jiménez de Quesada en un paseo peatonal la remodelación de la Plaza San Victorino y la demolición del temido barrio El Cartucho, convirtiéndolo en el Parque Tercer Milenio.

Estas obras no solamente mejoraron el aspecto físico-ambiental del centro, sino que trataron también de eliminar focos de inseguridad que amenazaban cualquier proyecto de revitalización del centro.



En el caso de Leipzig, también fue el espíritu cívico de los ciudadanos que impidió el avance del decaimiento del centro histórico. se ha vuelto a darle calidad ambiental al centro. Donde edificios no se pudieron salvar debido a su estado avanzado de degradación, se crearon parques y zonas verdes. Además, se decidió reabrir completamente el río que atraviesa el centro histórico, el cual fue tapado en los años 60 debido a su contaminación procedente de las industrias químicas y mineras al sur de Leipzig. las industrias contaminantes fueron cerradas años atrás.

Con el fin de incentivar la inversión privada, se creó por ejemplo la posibilidad de unir lotes en el centro para construir edificios grandes, pero preservando las fachadas históricas. De esta forma se conservó el aspecto físico del centro con sus fachadas de diferentes siglos, pero con edificaciones muy modernas detrás de las fachadas. En algunos casos, el municipio incluso renovó techos y fachadas de edificios con propios recursos.



Antes

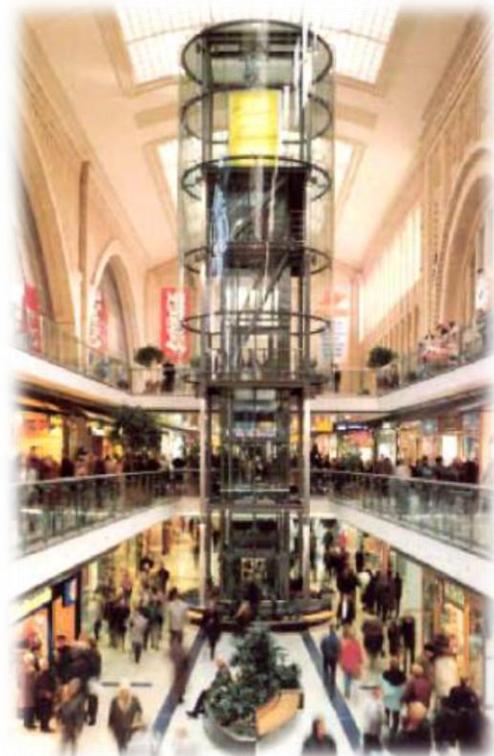


Despues

Un factor decisivo para la revitalización del centro fue la remodelación de la estación de ferrocarril - la más grande de Europa - que se aprovechó para construir dentro de la estación un centro comercial con tres pisos que ofrece todas las comodidades de los centros comerciales de la periferia, pero en una ubicación céntrica . Hoy en día, la estación de ferrocarriles volvió a funcionar como entrada al centro histórico. Además, se están construyendo varios centros comerciales modernos dentro del centro de la ciudad, mejorando la situación competitiva del centro histórico.



Antes



Después



En cuanto al desarrollo de la periferia, Leipzig también lucha con problemas administrativos. Por un lado, existe un Plan de Ordenamiento Territorial municipal y también existe un plan regional que sirve para solucionar muchos conflictos con respecto al desarrollo espacial de la ciudad, relacionado con municipios vecinos. Por otro lado, en el occidente el municipio limita con el estado federal de Sajonia-Anhalt que tiene sus propias leyes y su propia planeación.

Conclusión parcial

A pesar de tener una historia, una estructura, un tamaño y un entorno cultural diferente, existen muchos paralelismos entre Bogotá y Leipzig. En ambos casos, el espíritu cívico de la población misma - no solamente la que vive en el centro, sino la totalidad de la ciudad - ha tenido un papel clave en la revitalización del centro histórico, articulado. En ambos casos la persistencia del centro como centro intelectual y cultural de la ciudad ha constituido la base para todos los éxitos de reactivación. Claras diferencias se pueden identificar en la función del centro como centro de comercio y de negocios. Mientras que en Bogotá debido a la competencia permanente de la periferia todavía no hay indicio alguno que el centro histórico vuelva a funcionar como el principal centro de comercio y de negocios de la ciudad, en el caso de Leipzig se ha logrado en los últimos 6-7 años frenar la pérdida de funciones comerciales del centro, sobre todo a través de la construcción de lujosos centros comerciales en el centro histórico mismo. En combinación con los comercios en los paseos peatonales del centro, éstos han logrado quitarles una parte significativa de clientes a los centros comerciales de la periferia

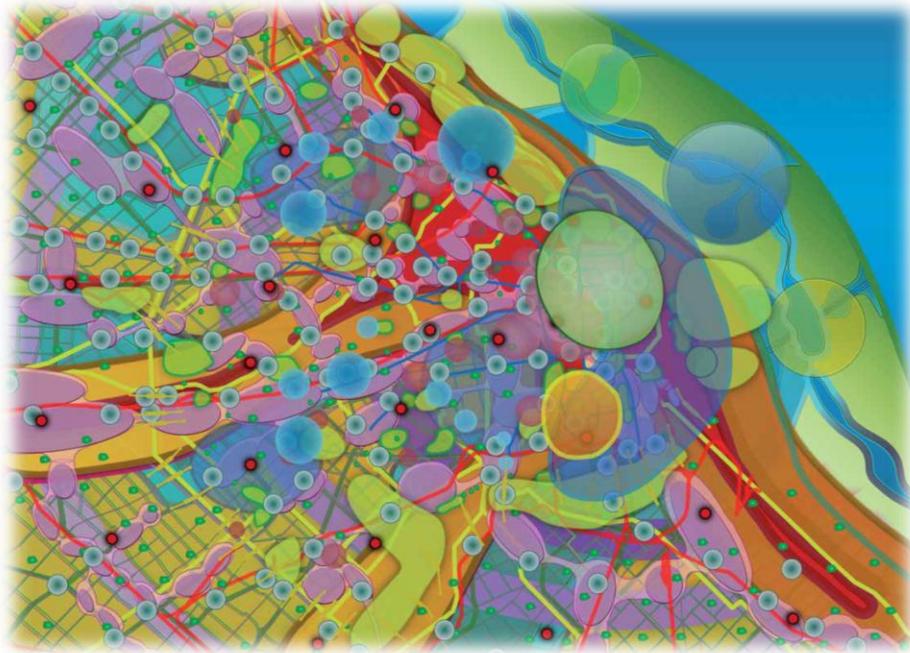
Fuente: Revista ambiente -centro histórico VERSUS periferia urbana- Por Juan Marco Müller



Segunda Parte

“El modelo territorial”

EL MODELO TERRITORIAL



Es la propia Constitución la que traza el camino del planeamiento y sus instrumentos: ordena la creación del Consejo del Plan Urbano Ambiental y del Consejo del Plan Estratégico, y establece la necesidad de elaborar el Plan Urbano Ambiental y un Plan Estratégico. En el Modelo Territorial se considera a la Constitución no solo como la norma madre, sino como el primer y más general insumo urbanístico a utilizar.

La Ciudad de Buenos Aires ha elaborado un instrumento de diagnóstico, análisis y planeamiento urbano: el Modelo Territorial. Esta herramienta sintetiza lineamientos de planeamiento a nivel territorial definidos de manera científica, mediante un cuerpo teórico-metodológico específico. El Modelo Territorial es, al mismo tiempo, una visión del presente, una visión hacia el pasado, pero también, una visión del futuro tendencial, del futuro deseado, una visión del futuro del modelo de Ciudad Sustentable. No solo expresa visiones y tendencias, sino que, de acuerdo al patrón de ciudad que se desea construir, permite establecer aspectos y atributos que es necesario modificar. En definitiva, esta Ciudad deseable es una visión contemporánea basada en los criterios aceptados tanto internacionalmente como en base a la experiencia local, y aspira a construir la legislación vigente y la que resultará más sostenible a largo plazo.

Fuente: Modelo territorial de Buenos Aires 2010-2050

El Plan Estratégico de la Ciudad resulta un instrumento de planificación conjunta elaborado por el Estado y los principales actores sociales y económicos de Buenos Aires. Este plan sistematiza y resume diferentes lineamientos objetivos a alcanzar por parte de la Ciudad, en un determinado periodo de tiempo. Es por esto que se incorpora como un elemento clave en el Modelo Territorial, ya que expresa un horizonte de consenso para una gran cantidad de sectores sociales.

El Plan Urbano Ambiental se constituye como el principal soporte técnico para las políticas públicas en materia de planeamiento y gestión urbana en la Ciudad. Particularmente, la ley del Plan Urbano Ambiental establece la existencia de instrumentos de monitoreo y control, los cuales han sido diseñados y utilizados en este Modelo Territorial para medir, analizar y planificar sobre aspectos concernientes a la calidad y sustentabilidad de la Ciudad en sus múltiples dimensiones. En este sentido, y siguiendo sus lineamientos, se ha organizado la mayoría de los capítulos del Modelo respetando las seis propuestas territoriales específicas que esta Ley contempla. La estructura interna que compone el Modelo se organiza lógica y cronológicamente. Esto implica que se constituye en primer lugar desde la Ciudad Producida, que trata sobre el desarrollo histórico de Buenos Aires, para luego partir del diagnóstico de la Ciudad Actual hacia la que ha sido estudiada y Pensada a lo largo de la historia. Posteriormente, el Modelo incluye la Ciudad Tendencial, es decir, el tratamiento de los cambios y continuidades esperables en un futuro próximo, de mantenerse los diagnósticos actuales y propuestas ya establecidas. La Ciudad Deseada, frente a esto, es una muestra del carácter ideal de las transformaciones buscadas. En este orden lógico, el Modelo cuenta con una última parte que consiste en el estudio científico de las transformaciones requeridas para alcanzar los objetivos trazados, denominada Ciudad Sustentable.

Como queda explícito, el Modelo presenta más que una visión sobre el ideal urbano. Se constituye en el conjunto temporal que hace de la Ciudad un contiguo pasado-presente-futuro y un conjunto de herramientas metodológicas.

El Modelo Territorial se define como un planteo conceptual y metodológico para un desarrollo urbano racional con soporte científico.



“El patrimonio urbano en la ciudad actual”

EL PATRIMONIO URBANO EN LA CIUDAD ACTUAL

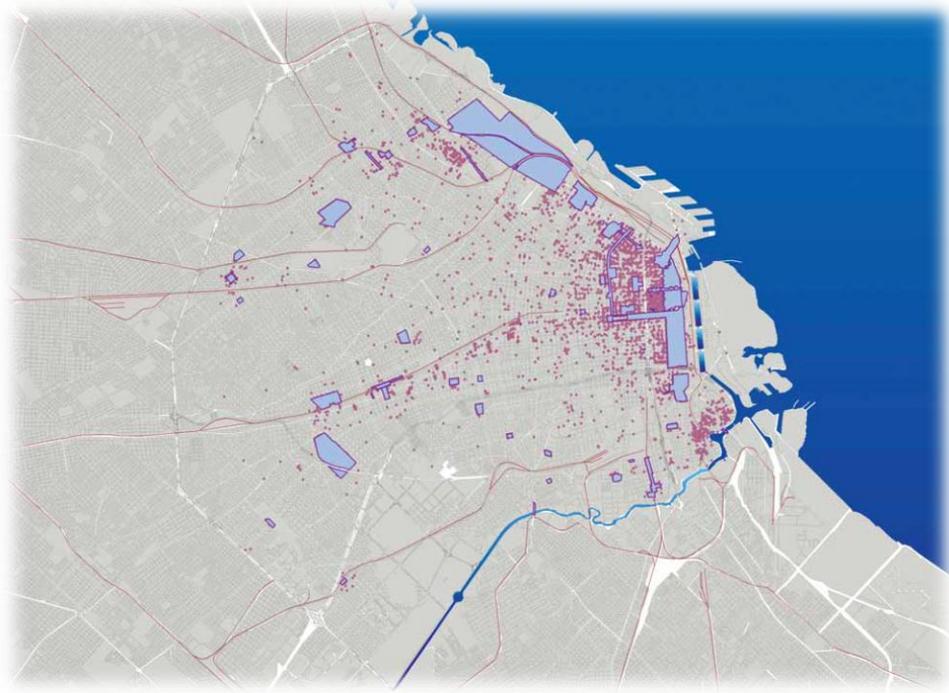
la Ciudad Actual permite desarrollar una idea clara sobre las debilidades y fortalezas de la Ciudad de Buenos Aires, identificando necesidades y problemas con un alto nivel de precisión, lo que permite alcanzar una mayor certeza al momento de planificar y concretar soluciones.

Patrimonio urbano

La Ciudad cuenta con una importante riqueza patrimonial que se define no solo por el valor arquitectónico de las edificaciones, sino también por la existencia de áreas o paisajes valorizados socialmente, cuyas características singulares le otorgan gran valor. Buenos Aires tiene más de 11.000 edificios protegidos, ocupando el sexto lugar dentro de las ciudades con mayor cantidad de inmuebles declarados bajo protección patrimonial. Para la protección del patrimonio, el Código de Planeamiento Urbano establece criterios y mecanismos de actuación relativos a la preservación de inmuebles con valores arquitectónicos, urbanísticos, históricos y simbólicos. La normativa define Áreas de Protección Histórica (APH), es decir, áreas, espacios o conjuntos urbanos que por sus valores históricos, arquitectónicos, singulares o ambientales constituyen ámbitos claramente identificables como referentes de la cultura y arquitectura urbanas. Las APH son distritos en los cuales todos los edificios comprendidos tienen un nivel de protección general. Además, se catalogan edificios, monumentos o espacios de manera puntual bajo diferentes niveles de protección, que admiten por lo tanto diversos niveles de transformación.

Los edificios catalogados se clasifican de acuerdo a una serie de niveles de protección: general, cautelar, estructural e integral. Del total de inmuebles, 67% tiene protección general, 27% tiene protección cautelar y el 6% estructural, mientras que los que tienen protección integral o especial representan cifras menores. En los últimos años se han producido importantes avances en la tarea de protección patrimonial de áreas, monumentos y edificios singulares. Desde el año 2007, se agregaron al patrimonio histórico de Buenos Aires 30 Áreas de Protección Histórica y alrededor de 4.000 inmuebles. Actualmente, el 3,2% de las unidades edilicias de la Ciudad están catalogadas como edificios monumentales. La distribución de las APH muestra las zonas con protección normativa, las cuales incluyen parte importante del casco histórico, barrios de urbanización antigua y zonas que gozan de características singulares. Por otra parte, la distribución de los edificios catalogados muestra una concentración importante en el Área Central, no solo incluidos en las APH sino también en la zona de negocios. Hacia el norte, se distribuyen en barrios como Recoleta y Belgrano, y hacia el sur, en especial hacia La Boca. Esta distribución demuestra que han sido los barrios del Área Central y los del Norte de la Ciudad, junto con otros como Almagro, Parque Chas, San Telmo y La Boca los que han recibido mayor atención en el proceso de catalogación.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



 Edificios catalogados

 Área de patrimonio histórico

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



“El patrimonio urbano en la ciudad tendencial”

EL PATRIMONIO URBANO EN LA CIUDAD TENDENCIAL

La Ciudad tiene una situación y dinámica que depende de una multiplicidad de fuerzas y lógicas, dentro de las cuales se incluyen los proyectos estatales. La Ciudad Tendencial, atiende principalmente a los procesos en marcha inminente, y a las modificaciones que incorporan los proyectos urbanos presentes en la agenda pública.

Patrimonio urbano

En materia de Patrimonio urbano, la Ciudad existente muestra diferentes tendencias abiertas, que avanzan hacia distintos procesos de patrimonialización. Por un lado existe una tendencia a una alta patrimonialización en términos puntuales, es decir, por unidades edilicias. Bajo diversos criterios de protección (cautelar, estructural, integral y especial), en la actualidad se resguardan en Buenos Aires más de 11.000 edificios. Esta cantidad es superior a la que se presenta en ciudades europeas como París o Roma. Sin embargo, existe otra tendencia progresiva hacia la protección patrimonial por Áreas de Protección Histórica (APH) y Entornos, cuyo valor se encuentra definido por el conjunto urbano, por el hábitat, y no ya exclusivamente en términos de piezas arquitectónicas individuales de escala parcelaria. Si se observan y analizan las aproximadamente cincuenta áreas y entornos definidos hasta fines de 2010, se puede identificar una tendencia a la incorporación de nuevos criterios de valor patrimonial en la definición de las APH y entornos establecidos. Estos se refieren a los valores históricos, simbólicos y arquitectónicos que pueden ser reconocidos en diversos ámbitos de la Ciudad de Buenos Aires.

Es deseable consolidar esta tendencia a futuro, mediante la consideración de la Ciudad, en su conjunto, como de valor patrimonial. Es decir, la conservación se propone de manera integral, en especial, a través de la protección de los paisajes urbanos barriales. Este objetivo se lograría mediante el afianzamiento de la propensión creciente a la incorporación de criterios morfológicos de edificación en los códigos pertinentes, los cuales compatibilizarían el desarrollo urbano con la protección del patrimonio de Buenos Aires. Por otra parte, resulta necesario resaltar una tendencia negativa, caracterizada por el incremento de demoliciones en áreas patrimonialmente sensibles, lo que demanda una mayor racionalidad tanto a la hora de catalogar patrimonialmente como al momento de tomar decisiones de demolición. Teniendo en cuenta estas tendencias abiertas, se caracteriza la protección patrimonial en tres escalas: en primer lugar, la protección puntual de escala parcelaria, con tendencia a incorporar nuevos criterios de catalogación en función de las distintas valoraciones patrimoniales. En segundo lugar, la escala de las áreas de protección (APH) en expansión, y finalmente, una escala integral de protección morfológica y paisajística. En función de lo expuesto resulta deseable que continúen profundizándose estas últimas tendencias mencionadas a fin de revertir las tendencias negativas existentes.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



Puente Nicolás Avellaneda Mercado del abasto



El Palacio de Aguas Corrientes



“El patrimonio urbano en la ciudad deseada”

EL PATRIMONIO URBANO EN LA CIUDAD DESEADA

La Ciudad Deseada expresa una serie de criterios transformadores de la Ciudad Actual y la corrección de la Ciudad Tendencial. También se sostiene en el pensamiento acumulado de la Ciudad Pensada, y suma los avances que se encuentran en la normativa existente.

La Ciudad Deseada es la síntesis de los criterios propositivos de carácter general pensados para un plazo de 50 años. Es un componente central del Modelo Territorial de la Ciudad, en el cual se explicitan los criterios y lineamientos ideales que hacen de Buenos Aires una ciudad con sustentabilidad urbana.

Patrimonio urbano

En el contexto de la Ciudad Deseada el patrimonio es la Ciudad en su conjunto: la Ciudad existente, la Ciudad histórica, la Ciudad transformada. Su protección y puesta en valor implican principalmente el desarrollo urbano con criterios morfológicos, que contemple la integración de todas las ciudades a través del espacio público recalificado, en un contexto de mixtura de usos. La imagen actual del patrimonio físico, dimensionado como un hecho estático, pretende ser modificada en la Ciudad Deseada a partir de concepciones superadoras que permitan articular cada edificación con su entorno, valorizando sobre todo el paisaje urbano y las condiciones de reproducción sistémica de la Ciudad. A los esfuerzos sociales de preservar parte de las edificaciones con valor patrimonial a través de las distintas herramientas con que cuenta la normativa, se le suman estrategias de consolidación del patrimonio basadas en conceptos morfológicos que sumen los caracteres de identidad del área local. En tal sentido, el concepto de patrimonio urbano en la Ciudad Deseada, refiere, más que a la pieza arquitectónica puntual y aislada, al sistema conformado por el parque edilicio y los espacios urbanos de la Ciudad existente, como la síntesis patrimonial de los procesos sociales, históricos, culturales y constructivos valorados por el conjunto de la sociedad. Radica entre las principales propuestas en materia de patrimonio, en la implantación de un nuevo Código Urbanístico Morfológico, que establecerá criterios de densificación a partir de las características existentes en los distintos contextos de Buenos Aires. Desde este enfoque, la futura densificación y crecimiento de distintas áreas promueve la rehabilitación patrimonial y morfológica y la puesta en valor, a través de la recualificación de los espacios urbanos. La fuerza del patrimonio en la Ciudad Deseada estará principalmente determinada por la concreción de áreas de patrimonio. La principal área, denominada de Patrimonio urbano, está conceptualizada en la consolidación de la Ciudad histórica, definida por el área de nacimiento de Buenos Aires, cuyos exponente mayor es el casco histórico y su área de influencia. Con fuerte perspectiva hacia el Sur (barrios de La Boca y Barracas) y hacia el Norte (barrios de Recoleta y Retiro); enmarcando en estas zonas aquellas parcelas que ya han sido modificadas en momentos contemporáneos y que posibilitan el crecimiento de nuevas edificaciones.

Las áreas de protección patrimonial se desarrollan en territorios donde, si bien predominan construcciones contemporáneas, se visualizan paisajes que merecen ser preservados y donde gran parte se encuentra protegido en la actualidad como Áreas de Patrimonio Histórico (APH). En ellas, la normativa prevé la catalogación de un radio en donde se protege la totalidad del área en sus diversas formas de catalogación.

Las restantes áreas patrimoniales de la Ciudad deseada enmarcan esta doble articulación entre la protección patrimonial y la homogeneidad morfológica paisajística. Así, las áreas se definen por la

densidad edilicia y en función de compatibilizar la Ciudad deseada del hábitat y la vivienda, con los conceptos urbanos y ambientales que permitan revalorizar

el patrimonio urbano. Además de estos conceptos continúa como parte del patrimonio la caracterización de aquellas edificaciones que tienen como particularidad la singularidad de sus obras. En tal sentido, los edificios tienen valor patrimonial por sí mismos independientemente del lugar de la Ciudad en donde se localizan.

El objetivo se refuerza con el desarrollo de áreas de Patrimonio monumental, caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte singularidad arquitectónica, histórica o simbólica.

A partir de esta conceptualización del patrimonio, la Ciudad producida está constituida por los edificios o espacios públicos que por su monumentalidad, riqueza histórica y singularidad, en gran parte ya se encuentran con algún grado de protección.

Si bien la Ciudad sufre transformaciones a lo largo del tiempo, las estrategias de la Ciudad Deseada permitirán aumentar su coherencia espacial con el futuro crecimiento, incorporando el espacio público como un elemento conectivo fundamental, donde la futura densificación edilicia y la protección del patrimonio sean definidas con criterios morfológicos y de sustentabilidad urbano-ambiental.



Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>

Áreas de patrimonio morfológico sustentable



Áreas que contemplan el desarrollo urbano, configuradas a partir del crecimiento en ciertos corredores, respetando la morfología patrimonial y los servicios urbanos existentes. Son espacios donde la densificación y transformación edilicia contempla el patrimonio, las morfologías barriales y el desarrollo de infraestructuras de servicios que garanticen el crecimiento urbano sustentable.

Área de Patrimonio urbano



Zona ubicada tendencialmente al Centro y Sur de la Ciudad, con características históricas, morfológicas, físicas y culturales que le otorgan gran valor patrimonial.

Áreas de protección y lugares de patrimonio monumental



Zonas específicas y lugares puntuales con particularidades asociadas al valor histórico, simbólico y edilicio que se insertan en la trama urbana, y que actualmente están protegidas por normas de protección particulares.

Edificios monumentales



Edificios que forman parte del patrimonio de la Ciudad de Buenos Aires, de valor histórico, monumental y/o simbólico que están actualmente protegidos por normas de conservación y mantenimiento de distinto nivel.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



“El patrimonio urbano en la ciudad sustentable”

EL PATRIMONIO URBANO EN LA CIUDAD SUSTENTABLE

Refleja la situación futura y confiable de Buenos Aires 2060 a través de un conjunto de indicadores, y es, al mismo tiempo, visión y camino: grafica los criterios de la Ciudad Deseada y también es una propuesta teórico-metodológica para evaluar y cuantificar la sustentabilidad de Buenos Aires.

Los objetivos de la Ciudad Deseada responden a la necesidad de una visión integrada, anticipada y al seguimiento de los impactos urbanos a mediano y largo plazo, reduciendo la externalidad de los impactos negativos hacia el entorno o hacia el futuro.

El Modelo Territorial plantea un marco estratégico para reorientar estos procesos tendenciales, con el objetivo de revertir los negativos y potenciar los que mejor responden al desafío de lograr escenarios de corto, mediano y largo plazo que permitan alcanzar un perfil óptimo de sustentabilidad para 2060.

Edificios monumentales

El componente patrimonial de la Ciudad es importante para el Modelo Territorial, debido a que se enmarca en un planteo conceptual diferente y novedoso del patrimonio, donde se combina lo monumental y el patrimonio entendido como calidad del hábitat. En este sentido, se plantea la necesidad de que los elementos patrimoniales sean relevados y estudiados mediante información de carácter cuantitativo, que posibilite una aproximación rigurosa al escenario actual y futuro del patrimonio urbano.

Resulta imprescindible y medular plantear aquí la conceptualización del patrimonio desde un punto de vista netamente morfológico. Se propone así una superación cualitativa del concepto de patrimonio, entendiéndolo ya no como un elemento atomizado (parcelario) de la trama urbana, sino como una característica de un conjunto urbano, necesariamente susceptible de ser relevado y entendido desde una perspectiva más amplia, a escala de hábitat o barrial. Esta situación se evidencia concretamente en la importancia que se le otorga dentro del patrimonio a las características morfológicas de las edificaciones en una manzana (diferencia de alturas) o a las incompatibilidades desde constructibilidad que genera la vigencia de un Código de Planeamiento Urbano estructurado a escala parcelaria y que no contempla, en mayor medida, los conjuntos urbanos en sus normativas.

Para alcanzar estos objetivos se utilizan como herramientas una serie de indicadores urbanos temáticos, siendo estos seleccionados para poder relevar integralmente todas las características patrimoniales de la Ciudad de Buenos Aires.

En este sentido se plantea una transformación en la morfología de la ciudad, orientada a establecer criterios de planeamiento morfológicos que tiendan a igualar alturas y volúmenes edificados.

Los impactos y situaciones derivadas de estas transformaciones pueden ser estudiados a partir de los indicadores de constructibilidad y de diferencia de alturas parcelarias, los cuales captan las disonancias de tipo morfológico que presenta la ciudad.

Por otra parte, resulta imprescindible incluir en este tema un indicador que permite relevar una dimensión más tradicional del patrimonio, como es la monumentalidad de determinados edificios y ámbitos de Buenos Aires, los cuales son captados con el indicador de Edificios monumentales. Este indicador permite cuantificar el grado de protección patrimonial en términos tradicionales que existe en la ciudad y, a partir de eso, orientar con mayor rigurosidad las decisiones tomadas en torno a este tema tan sensible.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>

Metodología y resultados

El indicador de Patrimonio urbano se encuentra definido fundamentalmente por dos indicadores morfológicos (Diferencia de altura parcelaria y Diferencia morfológica/Código de Planeamiento) y uno de catalogación patrimonial, por lo que su valor síntesis resulta muy efectivo para comprender cómo se encuentra la Ciudad en términos patrimoniales desde un punto de vista amplio.

La configuración actual de la Ciudad en materia de Patrimonio urbano muestra un valor índice de 0,80; lo que evidencia una situación relativamente buena en comparación

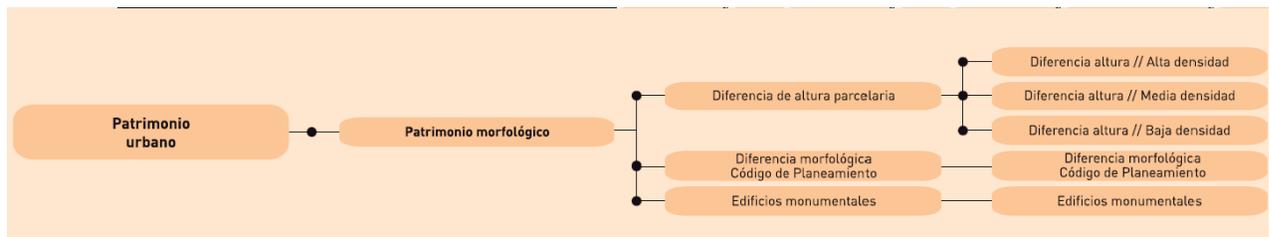
con otros valores temáticos. Se estima que en el mediano plazo este indicador muestre un crecimiento menor a los demás, alcanzando 0,94. Esto se debe, principalmente, a la inercia territorial que impide aplicar de manera integral medidas de protección patrimonial que conceptualicen el patrimonio desde un punto de vista cualitativamente distinto, como sucede con la generación de un nuevo Código de Planeamiento Morfológico, donde la Ciudad construida genera limitantes físicos a la aplicación total de los criterios morfológicos.

Descripción de los indicadores de Patrimonio Urbano

En función de definir un indicador de Patrimonio urbano, se ha decidido utilizar un indicador de Patrimonio morfológico. Este indicador ha sido elaborado a partir de las diferencias de alturas existentes y estimadas a futuro a escala de manzanas, además de un indicador del potencial construable con el actual Código de Planeamiento Urbano

y con el Código Morfológico. Por otra parte, se ha seleccionado un indicador distinto a los anteriores: el porcentaje de edificios monumentales catalogados; este indicador, a diferencia de los mencionados anteriormente- hace hincapié en el patrimonio a escala parcelaria y no en términos de paisaje o hábitat. De esta manera, se logra abarcar todo el espectro patrimonial que posee la Ciudad y las diferentes formas de medirlo, sistematizando las diversas características patrimoniales

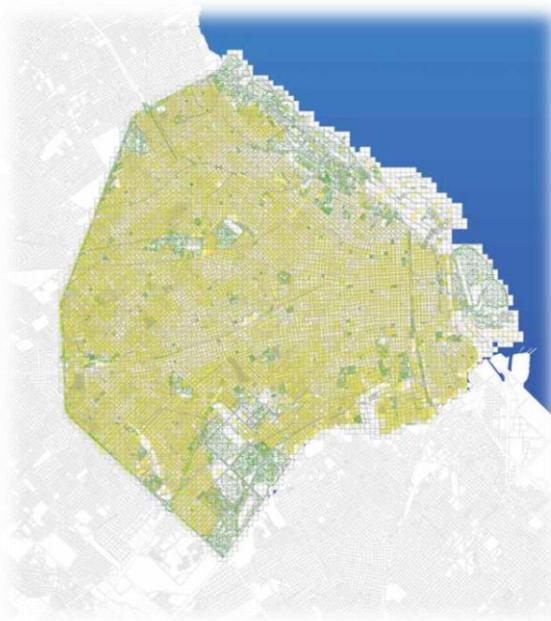
de Buenos Aires en un mismo indicador resumen. De esta manera, la evolución futura positiva de este indicador requiere la generación de un hábitat de características patrimoniales, es decir, digno de preservarse y cuidarse por su calidad, a la vez que se contempla la posibilidad de incorporar o no, nuevas estructuras edilicias al bagaje patrimonial de la Ciudad, según se modifiquen o no los criterios de preservación del patrimonio edilicio.



Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>

Valores del Índice de Patrimonio urbano: Ciudad Actual

Valores del Índice de Patrimonio urbano: Ciudad Deseada



Diferencia de alturas

Descripción

Se propone una nueva conceptualización, que incluye no solo lo tradicionalmente definido como Patrimonio, lo monumental, sino también a la ciudad como un elemento patrimonial en su totalidad. En este sentido se plantea que el análisis de las características edilicias y morfológicas de la ciudad contribuyen a comprender el patrimonio urbano.

Objetivo

El indicador de las diferencias entre alturas parcelarias por manzana resulta de gran utilidad para aproximar el estado de la morfología urbana a escala de manzana, resultando de gran utilidad para comprender la estructura morfológica de la ciudad actual y futura.

Metodología

Este indicador ha sido elaborado a partir de estudiar las diferentes alturas parcelarias que existen en las manzanas de la ciudad, extrayendo las diferencias entre las alturas máximas y mínimas de las manzanas de la ciudad, considerando como óptima (valor 1) una diferencia entre 0 y 2 pisos.

Resultados

El valor de este indicador en la Ciudad Actual es de 0,86, es decir, en promedio la Ciudad ya posee una estructura morfológica, con una diferencia de pisos en términos absolutos de 5, en promedio. En la Ciudad Sustentable se pretende alcanzar una estructura totalmente morfológica para todo el territorio, siendo esto de gran dificultad debido a las restricciones territoriales que genera la estructura edilicia actual, por lo que se espera poder alcanzar un valor de 0,96 para este indicador. El análisis territorial de la diferencia entre las alturas mínimas y máximas por manzana permite identificar zonas donde la edificación presenta mayor homogeneidad. En la actualidad, el promedio de diferencia entre los pisos edificados en una manzana en la Ciudad es de 5 pisos, siendo posible diferenciar la cantidad de pisos construidos en función de la densidad habitacional. En este sentido, para las zonas de alta densidad, la diferencia en la edificación asciende a 8 pisos, mientras que en media y baja densidad es de 6 y 4 pisos, respectivamente. La altura de edificación en la Ciudad Actual presenta valores más altos en las zonas de mayor densidad poblacional y edilicia, como son las principales arterias y gran parte de los ejes Norte y Oeste, además del Área Central.

Sin embargo, también es posible advertir niveles altos en construcciones puntuales, como es el caso de los complejos habitacionales en el Sur. Por lo tanto, gran parte de la zona periférica de la Ciudad muestra una estructura edilicia actual con muy bajas diferencias de alturas.

La propuesta a futuro con respecto a la diferencia en la altura de edificación por manzana tolera una diferencia de –como máximo- 2 pisos entre la altura máxima y la altura mínima. A partir de esto, para construir el indicador de diferencia en la altura de edificación a futuro se consideraron las Diferencias en la Ciudad Actual y se le ha restado dos pisos. Esto da como resultado una matriz considerablemente más homogénea, donde la diferencia entre las alturas mínimas y máximas por manzana se reduce. A pesar de esto, y de conseguir una estructura morfológica global, se observan aún ciertas áreas con diferencias más elevadas, principalmente en las zonas donde la densidad poblacional y edilicia es mayor y está más consolidada.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



Constructibilidad

Descripción

A partir de su reconceptualización, el patrimonio se concibe como la estructura edilicia integral de la Ciudad, caracterizada por la sustentabilidad y armoniosidad de la edificación determinada por criterios habitacionales. En este sentido, el Código de Planeamiento Urbano actual permite cierta capacidad de construcción en diferentes zonas de Buenos Aires, la cual no se realiza en un 100% debido a restricciones generadas en el mercado inmobiliario o de otro tipo. A partir de esto se generan diferencias entre lo construido y lo construible. Por otra parte, el planteamiento de un

Código Morfológico permite asignar la constructibilidad a partir de un análisis de un área determinada, teniendo en cuenta el stock edificado existente y las condiciones de hábitat que se modifican según la morfología edilicia, priorizando homogeneizar la altura de las edificaciones a escala de manzana o de áreas urbanas

Objetivo

El indicador de constructibilidad permite identificar las áreas de la Ciudad donde el stock edificado es mayor o menor a lo que permite el Código de Planeamiento Urbano, identificando las áreas donde el Código no refleja la construcción existente.

Metodología

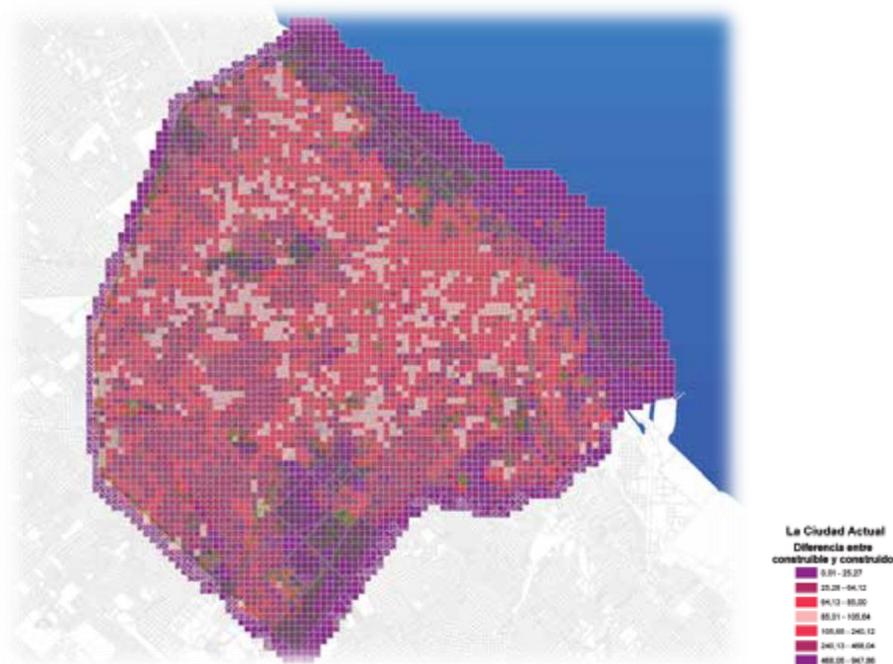
Este indicador se ha elaborado a partir de los datos de m² construidos en las distintas áreas de la Ciudad en relación con la cantidad de m² que permite construir el Código de Planeamiento Urbano. Esta información se agrega territorialmente en celdas de 200 x 200 metros, en las cuales se elabora el indicador, asignándole el valor óptimo (1) a aquellas celdas que poseen +/- 10% de los m² permitidos edificados, y estableciendo valores inferiores a 1 a medida que esta diferencia se amplía.

Resultados

En términos agregados, el valor actual del indicador es de 0,56 para toda la Ciudad, lo que equivale a afirmar que posee el 56% de sus posibilidades de construcción realizadas con el actual Código de Planeamiento Urbano. Por otro lado, mediante la implementación del Código Morfológico este valor alcanza el 90%, es decir que se establece un código de planeamiento notablemente más eficiente que el actual.

Al desagregar territorialmente este indicador, puede observarse que la mayor parte de la Ciudad no se encuentra en el valor óptimo de constructibilidad (1). En este sentido, se puede observar que las áreas con valores óptimos se ubican en concentraciones puntuales, en barrios como Balvanera, Villa del Parque y en la zona de Villa Urquiza. A su vez, se advierte que la mayor parte de la Ciudad se encuentra subconstruida, es decir, que cuenta con un potencial constructivo no utilizado, siendo esto así no solo en los barrios del Sur, donde los estímulos inmobiliarios son escasos, sino también en los barrios del Norte y Centro del territorio. Por otra parte en el escenario futuro, la implantación del Código Morfológico genera la optimización total de los valores de este indicador, logrando que toda la superficie de la Ciudad mejore su valor, debido a la flexibilidad que este presenta para adaptarse a la situación edilicia y patrimonial de cada barrio y manzana de Buenos Aires.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



Protección monumental

Descripción

A pesar de la importancia y la jerarquía otorgada a las características morfológicas del patrimonio urbano, es innegable el peso que aún posee el mecanismo de catalogación edilicia como un elemento central para la protección patrimonial de la Ciudad. En este sentido, la monumentalidad de una gran cantidad de estructuras edilicias y, en menor medida, de conjuntos urbanos, resulta importante al momento de caracterizar los escenarios de protección patrimonial, siempre y cuando esta información sea procesada y complementada con otra de carácter morfológico.

Objetivo

El indicador de edificios catalogados permite cuantificar y representar territorialmente los edificios catalogaciones patrimoniales en la Ciudad, permitiendo dar una idea clara y concreta de la magnitud y distribución territorial de este tipo de protección del patrimonio urbano.

Metodología

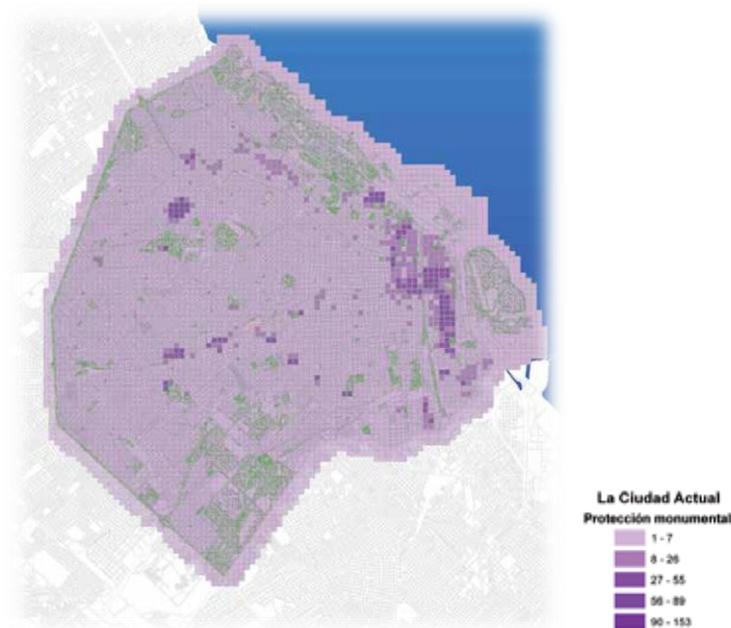
Este indicador ha sido construido a partir de reunir y sistematizar las bases de datos de catalogaciones vigentes a fin de representarla cartográficamente.

Resultados

El resultado global de este indicador se establece como óptimo, debido a que el total de lo que actualmente es considerado como patrimonio monumental de la Ciudad se encuentra catalogado. Por la misma razón también se considera como óptimo el valor futuro, no porque no vaya a

incrementarse la cantidad de edificios monumentales protegidos, sino porque no es posible determinar, y mucho menos cuantificar, las acciones futuras sobre elementos patrimoniales urbanos aún no considerados como tales.

En este sentido, sí resulta interesante describir la concentración de la protección monumental, la cual se encuentra representada en el mapa correspondiente, que se incluye en esta página. En dicho mapa puede advertirse una fuerte concentración hacia el norte del Área Central, a la vez que se destacan concentraciones puntuales en algunos sectores del Oeste de la Ciudad como Flores, Floresta, Parque Chas. También se verifican concentraciones puntuales hacia el sur de Buenos Aires, donde la protección monumental coincide con el área histórica de fundación.



Protección monumental.

Fuente: <http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar>



“Antecedentes históricos del patrimonio urbano en buenos aires”

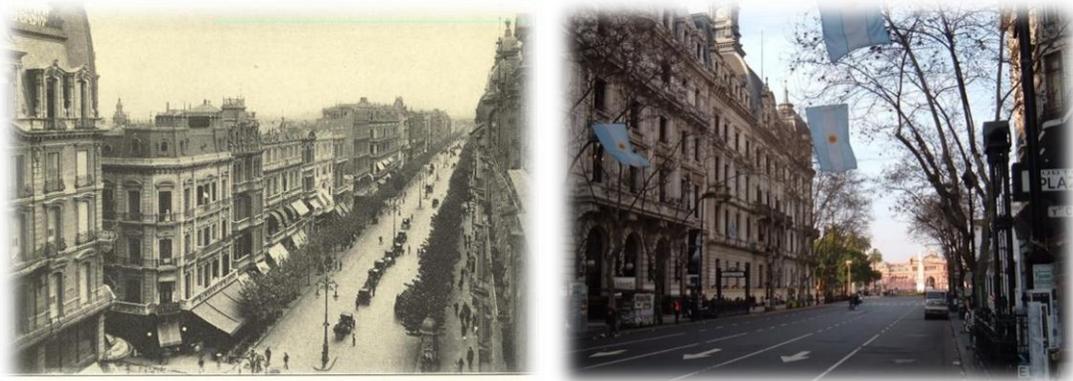
ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PATRIMONIO URBANO EN BUENOS AIRES

La preservación del patrimonio es también un recurso económico y cultural que cumple un rol importante en la puesta en valor del espacio público.

- En 1979, en el ámbito del Consejo de Planificación Urbana, se crea la Comisión Técnica para la preservación de Zonas Históricas. La zona propuesta comprendía la Avda. de Mayo y parte de San Telmo y tendía a la recuperación del sector más representativo histórico-cultural-arquitectónico de la Ciudad.



San Telmo



Av. de Mayo

- En 1992, se reformula y reconoce la importancia de diferenciar los Distritos de valor patrimonial de otro tipo de encuadramientos urbanísticos, gestándose los Distrito APH – Area de Protección Histórica. Estos abarcan los ámbitos que por sus valores históricos, arquitectónicos, simbólicos y ambientales poseen un alto significado patrimonial.
- En 2000, por Ley N° 449, se aprobaron 46 nuevos polígonos como APH, además de los vigentes.

Fuente:http://www.buenosaires.gob.ar/areas/planeamiento_obras/planeamiento/interpretacion.php#a
aDirectora General: Mónica Adriana Giglio



La normativa vigente en la Ciudad de Buenos Aires permite:

- Identificar y proteger áreas y edificios con valores urbanísticos, históricos, simbólicos, culturales y arquitectónicos.
- Mejorar y recuperar la calidad ambiental de los espacios públicos.
- Controlar obras de rehabilitación, obras nuevas e intervenciones en el espacio público a fin de que no alteren el carácter del área.
- Consolidar actividades que no degraden el sector.
- Impulsar programas de mejora del espacio público, mecanismos e instrumentos de gestión que estimulen la inversión privada y el desarrollo del área.
- Incorporar el área a otros circuitos urbanos, enlazando circuitos culturales y turísticos.

Fuente:http://www.buenosaires.gob.ar/areas/planeamiento_obras/planeamiento/interpretacion.php#
aDirectora General: Mónica Adriana Giglio



“El patrimonio urbano en barracas”

EL PATRIMONIO URBANO EN BARRACAS

Áreas de protección histórica en barracas

Las Áreas de Protección Histórica son zonas de barracas con valor patrimonial que poseen gran calidad urbana y arquitectónica. Se caracterizan por tener rasgos de diverso orden, entre otros, históricos, simbólicos y ambientales



Código de planeamiento urbano en barracas.

Se puede ver el área protegida (APH) que toma todas las vías del ferrocarril Roca, La estación Irigoyen, la plaza Díaz Vélez y el Antiguo Mercado del Pescado hoy en día el Centro Metropolitano de Diseño

Edificios de valor patrimonial ¹

Se destacan los puentes metálicos de principios de siglo, como el Antiguo Puesto Pueyrredón, que es la conexión más antigua con la Provincia de Buenos Aires a través del Riachuelo; hacia el oeste está el Puesto Bosch, muy pequeño y que solo es usado para el tránsito local, y un poco más allá está el Puesto Aristóbulo del Valle. Todos estos puentes cuentan con estructuras que permitían su elevación para dejar paso a los barcos por el Riachuelo; actualmente están en mal estado de conservación. Otro puente metálico de la misma antigüedad se halla inmediatamente al sur de la Estación Constitución sobre las vías del Ferrocarril. También son reconocidas iglesias como Santa Felicitas (1887), frente a Plaza Colombia; Santa Lucía, en la Av. Montes de Oca y la Basílica del Sagrado Corazón (1908), frente al Parque Pereyra(1)

¹Trabajo final de carrera UAI, Evangelista Leandro.

Antiguo puente Pueyrredón

El Puente Pueyrredón, oficialmente Puente Prilidiano Pueyrredón, cruza el Riachuelo, uniendo la calle Vieytes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Avenida Presidente Bartolomé Mitre de la Ciudad de Avellaneda.

A causa de la creciente ocurrida en mayo de 1858, que arruinó el Puente de Barracas (ex Gálvez), Prilidiano Pueyrredón, juntamente con Medrano, Panthou y Escribano se presentan al Gobierno, ofreciéndose a construir un puente giratorio de hierro, para no obstruir el paso de los barcos, en el mismo lugar del de madera. El 17 de marzo de 1862 se les otorga la concesión. La proyección de puente era excelente, muy de avanzada para la época. Traen la estructura de hierro forjado desde Inglaterra. La obra es finalizada en diciembre de 1867. El mismo día de la inauguración, mientras se realizaban las pruebas finales, ocurre el desastre. Una imprevisión en el número de los pilotes hace fracasar el mecanismo, el brazo de palanca vence al pilar-pivote y se va todo al fondo del río. Mucho dinero perdieron los empresarios, por lo que firmaron un nuevo contrato para arreglar lo sucedido y construir un nuevo puente. El puente quedaría listo y funcionando en noviembre de 1871. Prilidiano Pueyrredón quedó muy perjudicado económicamente y su salud se agravó considerablemente, falleció en 1870, sin ver terminado su puente. En homenaje a este empeinado ingeniero al puente se lo denominó Puente Pueyrredón. El puente fue arrasado por la más grande inundación del Riachuelo, el 23 de septiembre de 1884. De inmediato se lo sustituyó por uno de madera.

A los 47 años de edad, en la quinta familiar de San Isidro, falleció el 3 de noviembre de 1870, sin poder ver la finalización del puente que se habilitó el 9 de noviembre de 1871. En su homenaje dicho puente (que sería arrasado por el río en 1884) fue denominado con su nombre.

En 1899 se empezó a construir un puente de hierro con tramo central levadizo (contaba con cuatro columnas) para el pasaje de barcos, inaugurándose en 1903.

Finalmente el 20 de septiembre de 1931 fue inaugurado el que funciona actualmente, para lo cual se desarmó el puente con tramo central levadizo. El Puente Pueyrredón también es un puente levadizo. Debido al tránsito sobre este puente, calculado en alrededor de 21000 vehículos diarios en la década de 1940, se establecieron horarios para la apertura del puente para permitir el paso de los buques, ya que río arriba se encontraban los muelles del Ferrocarril del Oeste. En el año 1945 hubo un promedio de 70 aperturas mensuales.

El mecanismo de elevación se dejó de utilizar en 1969.³ El 19 de diciembre de 1969 fue inaugurado el Nuevo Puente Pueyrredón, por lo que el Puente Pueyrredón perdió paulatinamente su importancia y su mantenimiento cayó en el olvido. Aunque hoy en día frecuentemente es noticia, como consecuencia de los sucesivos piquetes que interrumpen el tránsito en la principal vía de comunicación entre Avellaneda y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, lo que obliga a su añeja estructura a soportar pesados camiones y colectivos.²

²Pinasco, Eduardo H. (1968). *Biografía del Riachuelo*



Estación Yrigoyen

Es una estación intermedia del servicio eléctrico metropolitano que se presta entre las estaciones Plaza Constitución, Alejandro Korn y Ezeiza. Junto con Gerli, es la estación con menor movimiento de pasajeros de la línea.

Posee cuatro andenes, de los cuáles solo se utilizan dos para el servicio electrificado. Uno de ellos se encuentra fuera de servicio; se accede a ellos mediante un túnel.

La estación original era de madera. En 1901 se comienza a construir el viaducto y se construye la actual estación, la que se inaugura en 1908, quedando la estación a alto nivel respecto a la calle.¹

Su nombre original era Barracas al Norte; para diferenciarla de Barracas al Sur, actual Avellaneda. Dicho nombre proviene de los depósitos de lanas y cueros que existían en la zona.¹



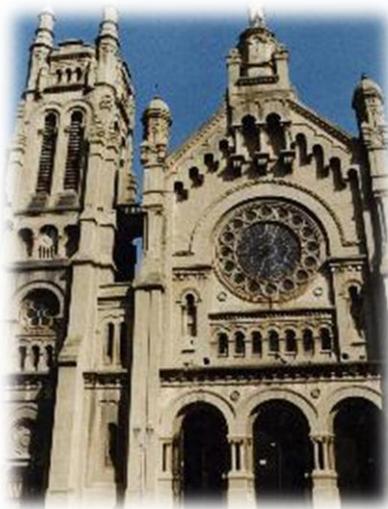
¹ Enrique Udaondo en "Significado de la nomenclatura de las estaciones ferroviarias de la República Argentina"

Basílica del Sagrado Corazón de Jesús

La construcción de la capilla se remonta al año 1904. Doña Antonia Iraola junto a sus seis hijos, donaron los terrenos, la construcción, su equipamiento total, los edificios aledaños y todas las instalaciones, en memoria, y según el deseo, de su esposo don Leonardo Pereyra de tener en estos terrenos una capilla dedicada al Sagrado Corazón de Jesús. Por ese motivo, la intención era que fuera una capilla familiar.

El ingeniero responsable de la obra fue Rómulo Ayerza. Se coloca la piedra fundamental en 1905 y en 1908, el obispo auxiliar de Buenos Aires, Gregorio Ignacio Romero, dedica el templo al Sagrado Corazón de Jesús. Fueron asignados para dirigir la actividad de la iglesia los ministros de la congregación de "Sacerdotes del Sagrado Corazón de Jesús de Betharram" (Bayoneses).

La Basílica, ubicada en Avenida Vélez Sarsfield 1351, mide alrededor de 80 metros de largo, 15 de ancho en la nave central, 30 metros entre crucero y otro tanto desde el piso hasta la clave de la bóveda. Tiene una cripta para los oficios normales, en tanto que en la planta principal se llevan a cabo las celebraciones mayores.¹



¹<http://www.geocities.com/basilicascj>

Iglesia Santa Felicitas

Los padres de Doña Felicitas construyeron en su memoria la capilla que hoy admiramos.

La construcción de la misma fue obra del arquitecto Ernesto Bunge. No posee un estilo definido, aunque la fachada ostenta reminiscencias neogóticas y neorrománticas. Elementos que se repiten en su interior. Es expresión del eclecticismo.

La capilla impresiona por la originalidad de sus líneas, la esbeltez de sus torres y las figuras de ángeles dispuestas en simetría. El interior del templo es de una sola nave con crucero y cúpula. Este interior llama la atención por la riqueza de su decorado, el cual se basa en una buena combinación de mármoles, estucos, y pinturas de mérito. La bóveda del crucero ha sido decorada con escenas simbólicas en la que resaltan los dorados. El altar mayor, los laterales y el púlpito son de mampostería policromada. En los cuatro ángulos del crucero se encuentran las imágenes de los Apóstoles.

La capilla posee tres altares: en el Altar Mayor esta la imagen de Nuestra Señora del Rosario, en el lateral izquierda la imagen de Santa Felicitas mártir que fue sacrificada junto a los siete hijos. En el altar lateral derecho se halla la imagen de San Martín de Tours, patrono de la ciudad de Buenos Aires.

Los vitrales son de origen francés y el piso de mosaicos españoles. Las lámparas del templo, con numerosos caireles de cristal aún conservan sus tubos de gas de carburo.¹

¹www.santafelicitas.org.ar



Logia masónica

Se encuentra en la antigua calle San Antonio una casa que es una reliquia por su fachada exóticamente ornamentada con los símbolos que representan los principios rectores de la masonería y la influencia de la cultura egipcia descubierta y apreciada desde la segunda mitad del siglo XIX. En nuestro país las logias masónicas después de la caída de Rosas en la Gran Logia Argentina de Libres Masones. Su actividad y sus integrantes, en un momento en el cual los partidos políticos modernos tenían escasa representación, influyeron notablemente en la sanción de las llamadas leyes laicas, la difusión de la educación y la cultura, la creación de dependencias sanitarias y de atención social.

Cada una de las logias tenía y tienen características particulares. Barracas es testigos del aglutinamiento de trabajadores, italianos, que van conformando instituciones solidarias como las gremiales o sociedades de resistencia, culturales y educativas, con el apoyo de logias del tipo Hijos del Trabajo o socialistas como la Sociedad Luz. La palabra masón significa albañil. Del gremio que los nucleaba surgieron los masones, por eso tienen como emblemas el martillo, la escuadra y el compás. Éstos se encuentran profusamente representados tanto en la fachada como en el interior del templo. La escuadra es el símbolo de la rectitud y el compás el de la equidad, con que deben medirse las acciones de los hombres. Ambos instrumentos entrelazados dibujan una estrella que encierra la letra "G" y que está presente siempre en las columnas.

El nombre "Hijos del Trabajo" inscripto en grandes caracteres en el frontispicio, subraya su compromiso con los movimientos obreros e identifica a la logia con los principios de Trabajo - Ciencia - Virtud.

El monograma del triángulo radiante, con un ojo, está asociado al concepto de Dios, y significa que el hombre que alcanzó el conocimiento y puede ejecutar el plan del Gran Arquitecto del Universo. En el friso se destaca el globo alado de los egipcios, que simboliza la sublimación de la materia. Las tres pirámides Gizeh: Mikerinos, Kefren y Keops, representan la inmutabilidad de los principios de la vida y del tiempo. Se observan también los clásicos tallos y hojas de loto y papiro. El templo es escenario de actividades propias a su función y también culturales, contando con una importante biblioteca. ¹



Pasaje Bardi

Se encuentra en Barracas, entre las calles Ricardo y Osvaldo Cruz, pegado a las vías de la Estación Hipólito Yrigoyen, a la misma altura de otro pasaje con historia: Darquier. El sector de la Estación Hipólito Yrigoyen y su entorno poseen un valor patrimonial relevante. Constituyen un paisaje urbano característico de lo que significara el ferrocarril para el barrio desde principios de siglo. El conjunto, genera un área de singulares características, que juntamente con los arcos del viaducto y el espacio público circundante del mismo conforman un sector de calidad, reproducible en el resto de la ciudad.

¹Ministerio de cultura de la ciudad de Buenos Aires

En nombre del pasaje es sinónimo de tango. Agustín Bardi, un compositor a veces olvidado, donde cada una de sus obras fueron verdaderas joyas. En 1908 Bardi forma parte de pequeños grupos que estaban dando origen al tango, junto a *Eduardo Arolas, Vicente Greco, Francisco Canaro, Osvaldo Fresedo* y tantos otros que con el tiempo fueron denominados los de la guardia vieja.¹



Mercado del pascado/centro metropolitano de diseño

Desde 1934 a 1983 funcionó en el barrio de Barracas el “Mercado de Concentración Mayorista de Pescado”, conocido como “Mercado del Pescado”, convirtiéndose con el correr del tiempo en un referente urbano incorporado al imaginario barrial. El singular sector urbano donde se emplaza comienza a adquirir su fisonomía actual a principios del siglo XX, cuando la empresa inglesa del Ferrocarril Sud construye la estación Barracas al Norte (actual Hipólito Yrigoyen) y los magníficos puentes ferroviarios que unen la Ciudad con Avellaneda. *“Ubicado en la manzana delimitada por las calles Algarrobo, Villarino, Santa María del Buen Aire y San Ricardo, próximo al Riachuelo y a la Estación Hipólito Yrigoyen del F.C. Gral. Roca, el Mercado integra hoy, junto el ámbito de esta estación y el viaducto ferroviario, un área de interés patrimonial que ha merecido diversos reconocimientos por sus valores testimoniales, urbanos y arquitectónicos”*²

Desde sus principios, las instalaciones del mercado estuvieron equipadas con vistas a su finalidad principal, esto es, la concentración de pescados y mariscos.

¹<http://www.pasajes-portenios.com.ar>

²Secretaría de Planeamiento Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. *Áreas de protección histórica. Buenos Aires. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*}

El Centro Metropolitano de Diseño de la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. Es un proyecto realizado por el arquitecto Paulo Gastón Flores, en el que es reciclado el antiguo Mercado de Abastecimiento de Pescado.

El Centro Metropolitano de Diseño(CMD) es el centro de diseño más grande de América Latina y la institución cultural nueva más importante en la Ciudad de Buenos Aires desde la creación del Centro Cultural Recoleta, en los años ochenta. En la actualidad cuenta con una superficie de 15.300 m²

La obra recibió el Premio Bienal de Arquitectura 2010 Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo(CPAU)-SCA (Sociedad Central de Arquitectos).



Antes



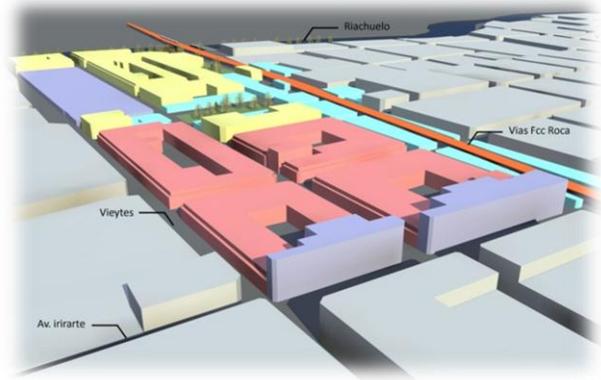
Despues

Además de las obras de arquitecturas aisladas y puntuales que denominamos Arquitectura monumental hay otros aspectos que definen el patrimonio urbano, como la calidad del hábitat, donde se caracteriza un conjunto urbano y el espacio público por lo cual el código de planeamiento prevé una cierta capacidad de construcción para garantizar escalas de usos correctos.

Comparativa entre el espacio urbano construido y el construible:



Espacio urbano construido



Espacio urbano construible

DIAGNOSTICO PROBLEMÁTICA DETECTADA

A continuación se detallan los aspectos positivos y negativos respecto al patrimonio urbano en el barrio de barracas, que expresan las diversas problemáticas detectadas, luego en la etapa propositiva se intentara dar respuesta .

Aspectos positivos:

- La existencia de edificios con gran valor patrimonial como hitos de referencia históricos y culturales :

La estación Irigoyen, la plaza Díaz Vélez, El Antiguo Mercado del Pescado hoy en día el Centro Metropolitano de Diseño, Logia Masónica, Pasaje Bardi, Antiguo puente Pueyrredón, Edificio Señor tango, Iglesia Santa Felicitas, Basílica del Sagrado Corazón de Jesús, Plaza Díaz Vélez, Parroquia natividad de María, Centro cultural sobre boulevard Iriarte, Bar los laureles, Club social y deportivos barracas, Colegio del buen consejo, Colegio mayor universitario, Las 3 esquinas, La esquina del polaco Goyeneche, entre otros disponibilidad de grandes lotes vacantes o terrenos aptos para la re funcionalización y localización de nuevos usos.

- La calidad del espacio público.



Plaza Díaz Vélez

Aspectos negativos:

- Creciente empobrecimiento de la población del Sur sumado al aumento de la población en villas miserias y asentamientos no regularizados. Esto es un problema que en muchos casos atenta contra el patrimonio del barrio, la falta de respuesta a los problemas del crecimiento poblacional sobre todo en barrios de pocos recursos general asentamientos y en algunos casos aparecen casas y espacios públicos tomados, es el caso del pasaje Bardi, un sector que sin duda tiene un gran valor patrimonial hoy en día es un espacio sin uso, siendo un lugar apropiado por familias en situación de calle.
- Barreras urbanas. Tanto el riachuelo, como el bajo autopista, y las vías del ferrocarril Roca son algunas de las barreras urbanas que presenta el barrio, esto genera una aislación parcial del barrio con el resto de la ciudad, generando a su vez espacios descuidados y en situación de abandono. alguno de estos sectores presentas edificios de valor patrimonial que por su situación han sido abandonados.

Otro de los conflictos que tiene el barrio a nivel patrimonial es la Pérdida de identidad. Las organizaciones Basta de Demoler y Proteger Barracas, que se encargan de proteger el patrimonio arquitectónico en la Ciudad de Buenos Aires, han denunciado una cantidad de edificios que se han demolidos y otros que esperan para hacerlos.

En su página <http://bastadedemoler.org> y <http://protegerbarracas.blogspot.com.ar> se pueden ver el total de las denuncias realizadas.

Aquí las más significativas:

Edificio situado en los playones de la estación Buenos Aires, Barracas, los cuales están siendo desafectados por un proyecto de ley.

Esto se enmarca dentro de una apropiación de tierras públicas sin precedentes en la ciudad concertada por el FPV y el PRO.

Fuente:<http://bastadedemoler.org>

El edificio será desafectado de su uso original. La construcción de vivienda social se hará dentro del marco del Programa Procrear. Los créditos serán manejados a través del Banco Hipotecario y solventados con fondos de la ANSES

Se intenta “Desafectar del distrito de Zonificación urbanización futura -UF del código de planeamiento urbano a la manzana 90 sección 38 circunscripción.



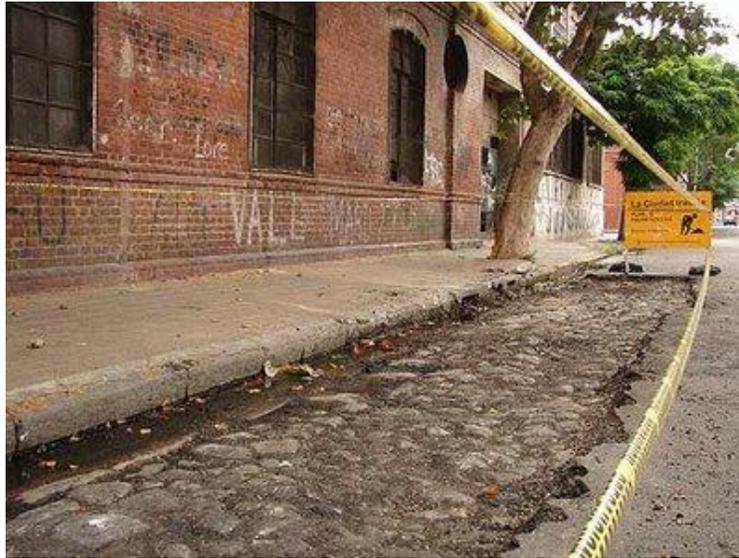
Historia debajo del asfalto

Se detectó que operarios que realizaban trabajos de bacheo retiraban una capa de asfalto y al hacerlo quedaba al descubierto un empedrado inusualmente antiguo, de la época virreinal.

El descubrimiento tuvo inmediata repercusión en varios medios que reflejaron su importancia histórica y arqueológica y los trabajos de bacheo se detuvieron hasta decidir de qué manera podría aprovecharse.

Mientras tanto, parece que esta calle (antiguamente llamada España) sigue empeñada en mostrarnos retazos de su historia: en el día de ayer constatamos el descubrimiento de otra porción del mismo pavimento de “piedras acomodadas” ya dentro de los límites del Casco Histórico, en Jovellanos entre Av. Martín García y Uspallata.

Fuente: <http://protegerbarracas.blogspot.com.ar>



En Martín García y Jovellanos un conjunto de edificios industriales que alguna vez albergaron a la gran Editorial Kraft asoma sus ladrillos a la avenida. Son tres:

Sobre Jovellanos y hasta Uspallata aparece el más antiguo. Un clásico ejemplo de la arquitectura fabril de corte inglés, construido a fines de siglo XIX o principios del XX con su fachada de ladrillos a la vista.



Fuente: <http://bastadedemoler.org>

Hacia Martín García se alza uno más elevado, de estilo racionalista -1930 o 1940) y que ha tenido la deferencia de mimetizarse con el anterior adoptando la tejuela como terminación exterior.



El tercero, sobre Uspallata, es más reciente y es una construcción fabril con predominio de hormigón armado y aventanamientos de hierro con vidrios repartidos.

El bello conjunto que forman los dos primeros edificios es parte de la memoria colectiva de muchos barraquenses y será demolido totalmente en breve por la empresa COTO para construir allí otro supermercado, según reza el pequeño y casi inadvertido cartel de obra:

DEMOLICION TOTAL Y OBRA NUEVA	
Proyecto y Dirección: Guillermo Eduardo Tejón Arquitecto UBA Matrícula CPAU: 15.970 Domicilio: Viamonte 550 2º E	Eduardo Tejón Arquitecto UBA Matrícula CPAU: 15.970 Domicilio: Viamonte 550 2º E
Construcción: Guillermo Eduardo Tejón Arquitecto UBA Matrícula CPAU: 15.970 Domicilio: Viamonte 550 2º E	Ejecutor Estructural: Guillermo Eduardo Tejón Arquitecto UBA Matrícula CPAU: 15.970 Domicilio: Viamonte 550 2º E
Plan Supermercado, Plano de Constr. Para Intanál. Expediente: 4210/00	Autorización de producción y alimentación urbana Nº 214/0070/09
Distrito de zonificación: C3	Superficie del terreno: 6800,84 m ²
INDICADORES REGLAMENTARIOS Superficie Cubierta existente: 18490,19 m ²	A CONSTRUIR Superficie Cubierta existente: 18490,19 m ² Superficie a Demoler: 18490,19 m ² Superficie Nueva: 17596,45 m ² Superficie Total: 17596,45 m ² Superficie Libre: 1447,08 m ²
Factor de Ocupación Total: 4	F.O.T. Adoptado: 2,59
Localización de la Obra: Av. M. García 743/45/55/57 / Jovellanos 151 Uspallata 822/28/32/34/54 / Isabel la Católica S/N	

Ocurre que, si bien el edificio más antiguo está comprendido en los términos de la ley 3056 y como tal debe pasar antes por el CAAP, la empresa hace valer un expediente de obra que tiene aprobado desde el año 2000.

En noviembre de 2011 se sancionó la ley 3954 que devolvió los parámetros urbanísticos anteriores al año 2000 a 30 manzanas de Barracas que estaban siendo objeto de demoliciones de casas y construcción de edificios en altura, confiábamos en sus efectos positivos a corto plazo.

En efecto, a pocos meses de la entrada en vigencia de la normativa algunos ya comienzan a percibirse y tal vez el más importante sea el relacionado con el antiguo garage de Uspallata 765.



En julio de 2009 se advirtió del riesgo que corría el valioso edificio.

El mal pronóstico quedó confirmado en septiembre de 2011 por las noticias de la intención de demolerlo completamente para construir una torre de 19 pisos que iba a provocar una disrupción muy violenta en la cuadra.

El anuncio publicado por la inmobiliaria Bullrich en su propio sitio web y en diarios de alcance nacional no dejaba lugar a dudas:

<http://protegerbarracas.blogspot.com.ar>

LEZAMA PARK
BARRACAS
USPALLATA 773

Uspallata 773

A pocos minutos de San Telmo, Puerto Madero y Microcentro

Comprende una torre de 19 pisos, con unidades de 1, 2 y 3 ambientes, y departamentos duplex en los pisos 16 y 17.

Ver tipologías

CONTACTO

Historia fundada en 1908

GRUPO TRO

ALUM - BELLERIN - CICCOLI arquitectos

CARACTERISTICAS DEL PROYECTO

- Fachada revestida en venecia e iluminada.
- Soleras en travertino o similar.
- Terraza jardín.
- Sauna.
- SUM con cocina y baño.
- Grinado vidrio en el piso 16.
- Cocheras (opcionales con balcón).
- Silla papera.
- Lavand y rocas.
- Seguridad 24 hs.

El aviso de la torre de 19 pisos

Como en ese momento el Código de Planeamiento Urbano lo permitía y el edificio existente había sido oportunamente desestimado por el CAAP, la futura torre de perímetro libre aparecía como inevitable a pesar del disgusto y la alarma de los vecinos.

Pero apenas semanas después llegó la sanción de la ley 3954 que –entre otros parámetros- fijó en planta baja, tres pisos y un retiro el máximo a construir en la zona. Entonces, la torre se hizo inviable obligando a reformular el proyecto para adecuarlo a las nuevas pautas.

El resultado será un edificio que tomaría la totalidad del ancho disponible del terreno, ajustaría su altura a los linderos existentes y conservaría la fachada histórica original.

LEZAMA PARK
BARRACAS
USPALLATA 773

A pocos minutos de San Telmo, Puerto Madero y Microcentro

Lezama Park® es un amplio complejo de 5 pisos con unidades de 1, 2 y 3 ambientes.

El proyecto cuenta, además, con gimnasio, SUM, plaza, laundry room, Wi-Fi y cocheras individuales.

CONSULTANDOS AHORA!

PENSANDO AL COSTO. Cuotas Fijadas en Pesos

5 pisos con unidades de 1, 2 y 3 ambientes

GRUPO TRO

ALUM - BELLERIN - CICCOLI arquitectos

CARACTERISTICAS DEL PROYECTO

- Fachada revestida en venecia e iluminada.
- Soleras en travertino o similar.
- Pósto jardín.
- Gimnasio.
- SUM con cocina y baño.
- Cocheras individuales.
- Silla parking.
- Laundry y rocas.
- Seguridad 24 hs.
- Wi-Fi.

El aviso con el proyecto reformulado

Para más datos, los planos registrados el 21 de mayo pasado bajo el expediente 2.414.075/2011 indican “*demolición parcial y ampliación de obra*”.

Queda demostrado en este ejemplo contundente que al haber modificado la ecuación económica de la zona se estimula la conservación, se propicia la re funcionalización y el respeto de las obras nuevas por los perfiles arquitectónicos existentes que conforman la identidad de Barracas.

Se preserva así la calidad de vida de los vecinos que ya viven en el entorno de estas intervenciones, tendiéndose a mediano plazo a una revalorización urbanística y económica que beneficia al barrio. Y sigue siendo negocio.



La casa es una pequeña maravilla casi centenaria: fachada de aire francés revocada en símil piedra con altos y bajorrelieves, guirnaldas y cornisas, coronada por dos balaustradas y rematada en un frontón curvo. Con puertas y ventanas de madera trabajadas en cedro y rejas de hierro forjado, está en Tacuarí 1786 casi esquina Finochietto, Barracas.

Hace pocos días sus vecinos alertaron sobre la aparición del cartel de venta y al realizar las averiguaciones del caso, se constató que una inmobiliaria de Belgrano la ofrece como terreno apto para construir un edificio de 2000 m². Es decir, para demolerla.

Fuente: <http://protegerbarracas.blogspot.com.ar>





“Diagnostico del indicador patrimonio urbano en barracas”

Diagnostico del indicador Patrimonio urbano en barracas

El componente patrimonial de la Ciudad es importante para el Modelo Territorial, debido a que se enmarca en un planteo conceptual diferente y novedoso del patrimonio, donde se combina lo monumental y el patrimonio entendido como calidad del hábitat. Se propone así una superación cualitativa del concepto de patrimonio, entendiéndolo como una característica de un conjunto urbano, necesariamente susceptible de ser relevado y entendido desde una perspectiva más amplia, a escala de hábitat o barrial.

El concepto de patrimonio urbano en la Ciudad Deseada, refiere a la pieza arquitectónica puntual y aislada. La principal área, denominada de Patrimonio urbano, está conceptualizada en la consolidación de la Ciudad histórica, definida por el área de nacimiento de Buenos Aires, cuyo exponente mayor es el casco histórico y su área de influencia. Con fuerte perspectiva hacia el Sur (barrios de La Boca y BARRACAS) y hacia el Norte (barrios de Recoleta y Retiro). El objetivo se refuerza con el desarrollo de áreas de Patrimonio monumental, caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte singularidad arquitectónica, histórica o simbólica. La Ciudad actual está constituida por los edificios o espacios públicos, riqueza histórica y singularidad, en gran parte ya se encuentran con algún grado de protección.

En la Etapa analítica se detectaron edificios con alto valor patrimonial en el sector a intervenir:





1 CMD

2 Pasaje Bardi



3 Estación Yrigoyen



4 Plaza DiazVelez



5 Señor Tango



6 Logia Masonica



7 Edificio Central Park

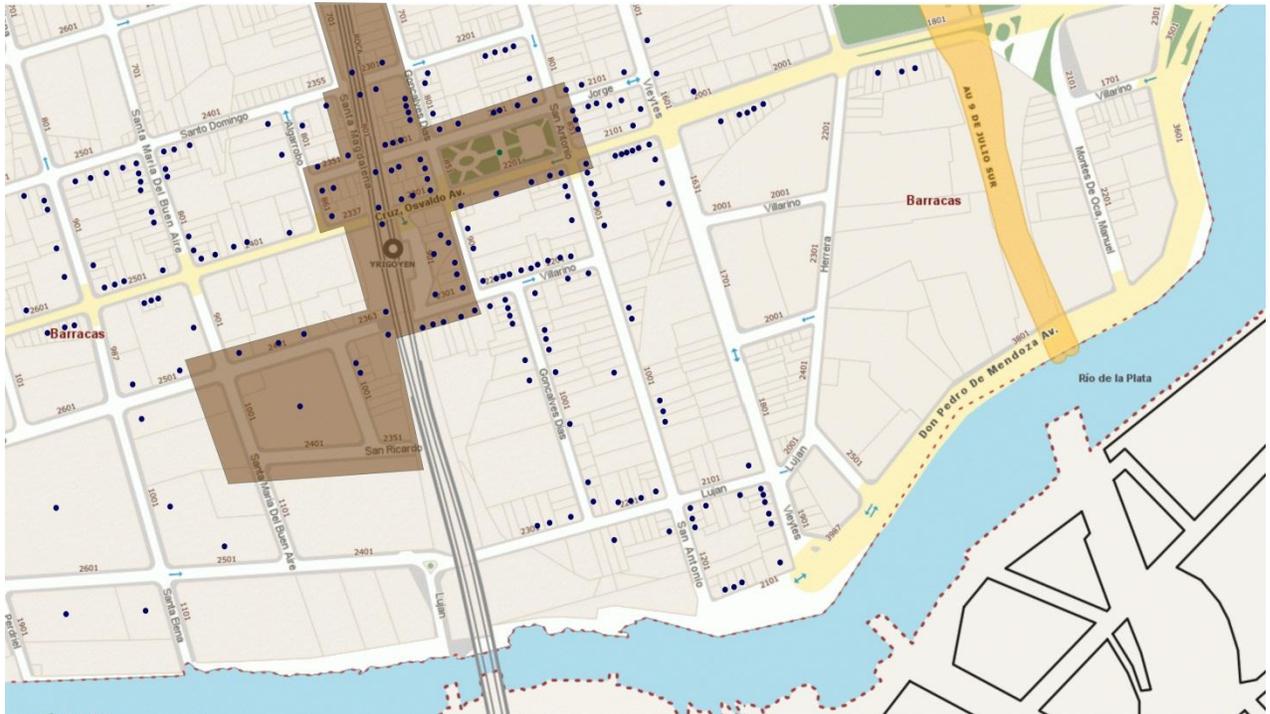


8 Parroquia Natividad de María



9 Basílica Sagrado Corazón de Jesús

En el siguiente plano se marcaron la totalidad de edificios con algún tipo de valor patrimonial en el sector a intervenir y el sector catalogado como APH en el código de planeamiento urbano.



Conclusión Parcial

Como podemos ver en el plano anteriormente presentado, no todos los edificios con valor patrimonial se encuentran protegidos por el código de planeamiento urbano, según lo plantea el modelo territorial.

Posible solución

Sugerencia de ampliación del sector catalogado como APH en el código de planeamiento urbano para resguardar la totalidad de edificios con valor patrimonial.



Sumado a los edificios recién destacados también se detectaron espacios y recursos urbanos propios de barrio, como las calles de empedrados, algunas tapadas por repavimentaciones.



Otros puntos destacables , que se analizaron como potencialidades son la gran cantidad de galpones desocupados y el viaducto, hoy en día esto genera sectores del barrio marginados pero con la intervención adecuada estos espacios pueden convertirse en la solución a algunos de los problemas que tiene el barrio como , la gran cantidad de asentamientos que refleja la necesidad de viviendas .

El patrimonio como oportunidad de marca

La revitalización de un barrio es posible solo si se da una serie de cambios.

Por supuesto que es vital la intervención del estado, pero esto solo no basta, el estado no tiene los recursos para generar un cambio total y significativo, es por esto que se requiere una inversión del capital privado, siempre controlado y normalizado por el estado. Para que esto suceda se tienen que presentar una serie de atractivos que hablaremos más adelante. Pero potencialmente barracas cuenta con valor patrimonial alto, cosa que no encontramos en todos los barrios de la ciudad, quizá San Telmo y La Boca sean los que más valor patrimonial presentan , que fue consecuencia de la fundación de buenos aires y su crecimiento histórico.

Fuera de Buenos Aires y la República Argentina podemos destacar el caso de Colonia del Sacramento, Uruguay que su casco histórico presenta un destacado de valor patrimonial, tal es así , que fue declarado patrimonio de la humanidad por la Unesco, pero que tienen en común estos barrios además del valor patrimonial .El uso de ese patrimonio como marca. Tanto San Telmo, como La Boca Y Colonia, sobre todo, venden patrimonio, tal es así que en Colonia su actividad comercial principal es el turismo consecuencia de la explotación del valor patrimonial de la ciudad.

Barracas presenta características similares a los barrios recién mencionados, sin embargo no esta desarrollado su patrimonio como marca. Esto es un punto importante a destacar porque tiene una estructura patrimonial fuerte que puede ser un atractor para los inversionistas privados, permitiendo una mejora barrial, basada en la recuperación de edificios emblemáticos y antiguos, potenciando cada vez mas su valor patrimonial, generando un circulo positivo...a mayor patrimonio recuperado mayor identidad genera el barrio , profundizando al idea de barracas como patrimonio y no edificios aislados.



Casco antiguo de la ciudad de Colonia de Sacramento



Barrio de La Boca, Caminito.

Conclusión

Barracas tiene la impronta dejada por ser uno de los barrios más antiguos de Buenos Aires y por su pasado de importante polo industrial. Cuenta con un enorme patrimonio edilicio y de infraestructura que rememora épocas de pujanza como los edificios industriales construidos sobre todo entre 1880 y 1940, casi todos sobre el lado oeste del barrio. La mayoría hoy no están funcionando y otros fueron reciclados para otros usos. La infraestructura de tránsito y transporte también contiene importantes elementos de identificación, como el viaducto del Ferrocarril y su arquitectura ladrillera; la Estación Irigoyen.

Se destacan los puentes metálicos de principios de siglo, como el Antiguo Puento Pueyrredón, que es la conexión más antigua con la Provincia de Buenos Aires a través del Riachuelo; hacia el oeste está el Puento Bosch, muy pequeño y que solo es usado para el tránsito local. Todos estos puentes cuentan con estructuras que permitían su elevación para dejar paso a los barcos por el Riachuelo, actualmente están en mal estado de conservación. Otro puente metálico se halla inmediatamente al sur de la Estación Constitución sobre las vías del Ferrocarril.

También son reconocidas iglesias como Santa Felicitas (1887), frente a Plaza Colombia; Santa Lucía, en la Av. Montes de Oca y la Basílica del Sagrado Corazón (1908), frente al Parque Pereyra.



Tercera Parte

*“Etapa propositiva par el patrimonio urbano en
barracas”*

ETAPA PROPOSITIVA PARA EL PATRIMONIO URBANO EN BARRACAS

Esta etapa del trabajo se realizó en conjunto con el concurso de ideas para estudiantes de arquitectura “convivir barracas”.

Aspectos generales:

- Proyectar soluciones colectivas que interactúen de forma positiva entre los diferentes escenarios con intereses diversos.
- Promover acciones que generen riqueza visual permitiendo una mejor calidad de vida y reforzar la identidad.
- Consolidación del tejido urbano con alto valor patrimonial existente .
- Concepción de centros Cívicos-Comerciales-Transporte y Vivienda respetando y dándole una puesta en valor al patrimonio urbano.
- Desmaterializar las barreras urbanas.
- Recuperar y mantener vivos los rasgos de identidad y la esencia cultural.
- Fortalecer el vínculo entre la población y el riachuelo.
- Revalorización del espacio público implementando fortaleciendo la identidad del barrio.
- Revalorizar hitos urbanos en las intersecciones de las principales circulaciones mediante el desarrollo de circuitos turísticos.
- Relocalización para las familias que habitan los asentamientos o villas.
- Interconectar la zona con el resto de la ciudad optimizando la infraestructura existente.

CONCURSO DE IDEAS:



EDIFICIOS

En este plano podemos ver que se han destacado una serie de edificaciones existentes, la mayoría de ellas en estado de abandono. Lo que se pensó para el reordenamiento de este sector del barrio es darle diversos usos a estos edificios/ galpones. Estos nuevos equipamientos urbanos le darán a la zona una vitalidad que hará reactivar espacios urbanos que hasta el día de hoy se encuentran marginados y sin uso.

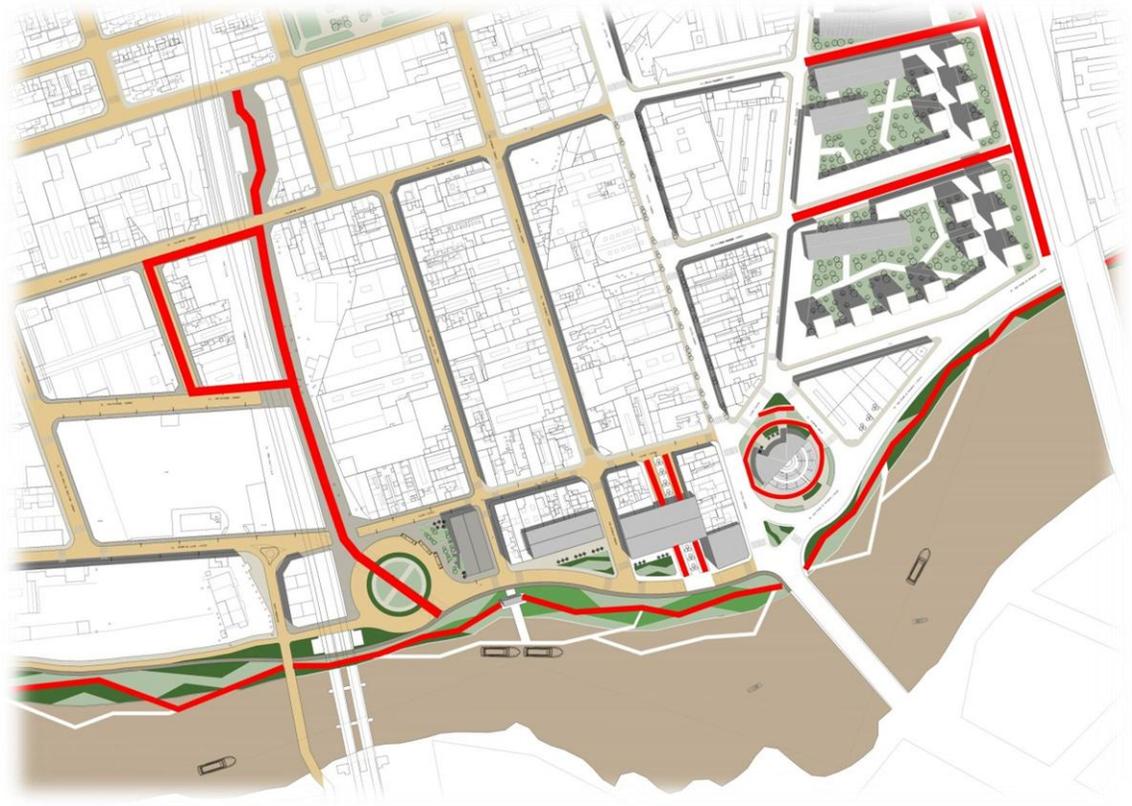
En el sector riachuelo se pensó la nueva terminal de la línea 12, uno edificio de oficinas usando la estructura de un galpón en ruinas. Se planteo también un centro de desarrollo económico dentro del cual se realizo la apertura de un pasaje peatonal, en el cual se recupera la antigua feria del bulevar Iriarte y cobra vida a la margen del riachuelo. A los pies del antiguo puente Pueyrredón se coloco una delegación de la prefectura naval por 3 motivos se eligió este sector en particular, primero que contábamos con una edificación de escala media/pequeña que cumple con el metraje necesario para una delegación de estas características, segundo porque se encuentra al pie del puente el cual es una entrada – salida a la provincia de buenos aires. Este tipo de nodo tiende a ser clave a lo que seguridad respecta. Y por último a pocos metros se ha planteado una estación fluvial que fortalece el vínculo de barracas con el centro porteño lo que creemos que es correcta la inmediata relación entre la delegación y la terminal ya que es un nuevo centro de trasferencia en el área.

Sobre el Este del barrio, al lado de la autopista se encuentra el sector con más conflictos, una serie de galpones abandonados degradan el espacio público, esto sumado a la gran cantidad de asentamientos en el área y a la contaminación sonora y visual que genera la autopista 9 de julio sur desemboca en una idea que integra y de respuesta a todos los problemas. Se plantearon una serie de edificios que tienen como destino vivienda social, pero con la particularidad de que estos edificios funcionan como pantallas verdes que “amortiguan” visual y sonoramente la polución que la autopista genera. Al mismo tiempo se reciclaron una serie de galpones que le prestaran servicios al barrio: Centro de salud, comercios, Colegios primarios, Jardín de infantes y espacios verdes.

Y por último se planteo sobre la margen del riachuelo un nuevo centro cultural, el cual funcionara como un auditorio al aire libre y como un colegio de artes locales en su interior. Para este edificio no se recicla ninguno existente si no que será una obra totalmente nueva pero lo destacamos como un punto fuerte de la propuesta a nivel patrimonial no por el edificio en si , si no por el uso que este tendrá, que será poner en valor el patrimonio cultural del barrio , se darán clases de: tango, milonga , murgas. Para fortalecer la cultura barrial y generar un vinculo con nuestra herencia cultural.



Edificios Pantalla



APERTURAS DE CALLES

Otro de los aspectos del concurso tuvo que ver con como mejorar la circulación y el funcionamiento del barrio, siempre en los sectores más marginados , y vimos que aparecieron una serie de oportunidades que fortalecían desde lo patrimonial algunas ideas:

Se planteo un acceso directo desde la estación Yrigoyen has y a el nuevo centro de trasferencia (colectivos y fluvial) este acceso se planteo de manera paralela al viaducto del ferrocarril roca generando un pasaje y abriendo algunos pasos por el viaducto que conectan con el centro metropolitano de diseño, todo este paseo peatonal se realizo íntegramente con empedrados y poniendo en valor todo el viaducto.

Sobre la margen del riachuelo se planteo entre otras cosas un paseo costanero en el cual desde lo patrimonial se han rescatado dos cosas, por un lado sectores de descanso con solados en empedrado haciendo referencia ala vieja identidad del barrio , y por otro la forestación utilizando árboles autóctonos del área como , Ceibos , Jacaranda y Sauces.



Jacaranda



Ceibo

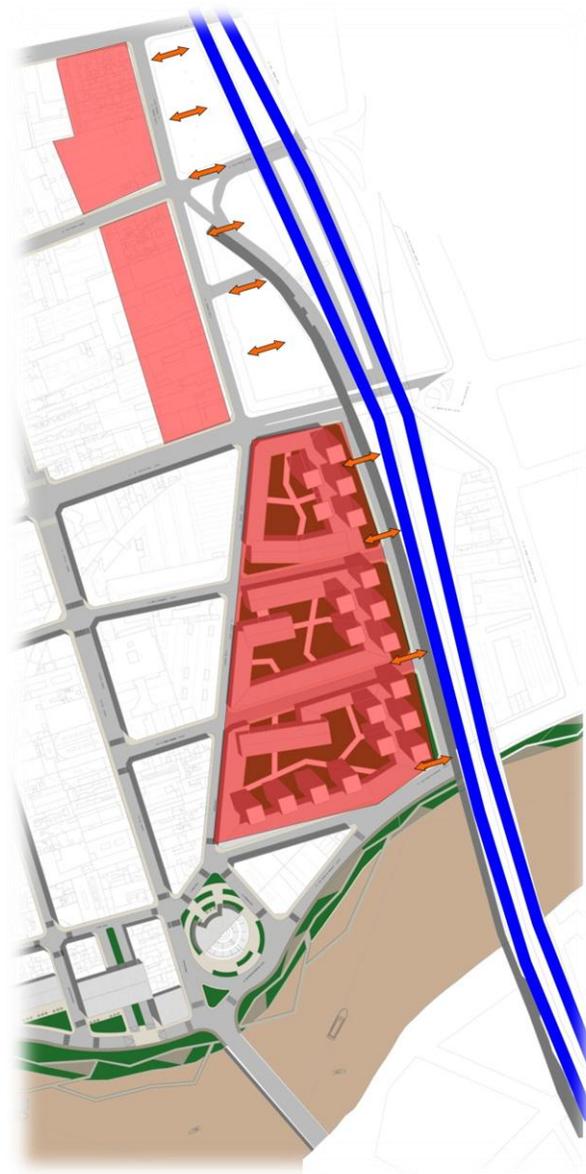


Sauce

CRECIMIENTO URBANO

Este fue un punto clave en el desarrollo del proyecto a nivel patrimonial. Toda renovación de un área tiene que contar no solo con el apoyo político sino también del capital privado. Pero para mantener la identidad del barrio debemos proteger el patrimonio, tanto a nivel monumental como la calidad del habitat, para esto incrementamos la superficie de espacios públicos y respetamos la altura del barrio en todos lados, con excepto de un sector en el cual los inversionistas tendrán una cantidad mayor de m² para construir, este sector se planteo bordeando toda la autopista 9 de Julio Sur. Creemos que es el único sector del área que permite el crecimiento en altura no solo sin perjudicar al barrio si no también brindándole un beneficio, funcionando como barrera anticontaminante, visual y sonora, que la autopista genera.

Es por eso que se pedirá al municipio de la Ciudad de Buenos Aires un cambio en el código de planeamiento sobre el sector delimitado en el plano:





Capítulo 3



Conclusión Final
“Propuesta integradora”

CONCURSO UAI PARA ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

“CONVIVIR BARRACAS”

Ideas para transformar las barreras urbanas en oportunidades para la integración y el desarrollo barrial.

Objetivos Específicos

Encontrar una serie de soluciones innovadores o alternativas a los problemas detectados en el trabajo de Base sobre este sector de Barracas. Los proyectos deberán tener en cuenta o propender a:

- Lograr la eliminación de barreras urbanas trabajando las interfaces definidas como Áreas o Sectores de propuesta para transformar la situación negativa (corte, ruptura, segregación, aislamiento, abandono) en positiva (integración, desarrollo, calidad de vida, etc.)
- Lograr espacios urbanos para o de la gente, atendiendo a sus verdaderas necesidades y no a impuestos estéticos, programáticos o comerciales
- Fomentar el encuentro barrio-barrio y barrio-ciudad. Incluso en el caso del sector del Riachuelo ciudad-ciudad
- Fomentar la peatonalidad y el uso del espacio público
- Fomentar la creación de una trama de espacios abiertos públicos
- Fomentar el uso del transporte público
- Ser de bajo impacto ambiental o bajo consumo energético por sus soluciones tecnológicas, arquitectónicas, paisajísticas urbanísticas;
- Atender a generar espacios para la integración entre clases sociales, géneros, culturas u otro tipo grupos
- Ver que puedan ser de producción articulada mixta público-privada, donde el privado desarrolle dentro del marco de políticas públicas;
- Generar programas innovadores capaces de ser autosustentables en sí mismos o que ayuden al desarrollo del sector, siempre en el marco de la sustentabilidad.

La suma de las soluciones podrán dar un marco para una serie de actuaciones que bien organizadas o entendidas deben ser articuladas para ser sinérgicas entre sí; lo que permitirá que cada una se valore con las soluciones realizadas en las otras. En definitiva el resultado del Concurso será un abanico o catálogo para el diálogo en búsquedas de soluciones entre los habitantes de Barracas y la Ciudad. En definitiva hay que liberar las energías, la necesidad de innovación, para que la arquitectura se sume a la ciudad y así mejorar su calidad, movilizand o conocimientos, teorías y prácticas de tecnología social. El fin último debe ser, pues asegurar la supervivencia y dejar atrás la arquitectura que se mira a sí misma y que se olvida de la gente. Este Concurso es, tanto para estudiantes como los habitantes de Barracas como para profesionales que asesoren, un canal para reconocer las falencias y, en el mejor de los casos, obtener un resultado legítimo.

Definición del área del Concurso. Criterios de selección de áreas.

El área donde se ubican los sectores a intervenir es parte del barrio de Barracas ubicado entre Boulevard Iriarte, riachuelo, autopista 9 de Julio Sur y vías del ferrocarril Roca. Se ha elegido este sector a partir de los resultados y evaluaciones del trabajo realizado entre diferentes unidades académicas de la UAI denominado Aprendizaje y Servicio Proyecto consensuado de reordenamiento barrial de un sector de Barracas.

Los sectores específicos surgieron como los más indicados por la población como elementos de conflicto ciudad-barrio, barrio-barrio.

- **Área 1:** Sector vías, bajo vías del Ferrocarril Roca. Estación Hipólito Yrigoyen.
- **Área 2:** Sector Autopista 9 de Julio.
- **Área 3:** Sector rivera del Riachuelo.

ELECCIÓN DEL ÁREA

Se eligió como área de intervención el área 3 sector rivera del riachuelo, por ser este el sector más degradado-

Vemos la clara necesidad que tienen el barrio y la ciudad de recuperar y reformular ese sector por el enorme potencial que tiene. Devolver el vínculo barrio – riachuelo que tan necesario es para la población. Cuando este saneado y será sin dudas el punto de interés ambiental de la zona sur de la ciudad.

Diagnostico

ESPACIO PÚBLICO

Barrios de la zona sur de la ciudad "Los Beltrán" del barrio de Beltrán, sobre la avenida Vélez Sarsfield. Tiene una estructura horizontal, con la mayoría de viviendas de altura promedio, entre 3 y 4 pisos, con una gran variedad de departamentos y comercios. El barrio Beltrán, en Beltrán, Río de la Plata, y Avenida Vélez Sarsfield, presenta un espacio público que se caracteriza por la gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo. El espacio público de este barrio se caracteriza por su estructura horizontal, con una gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo. El espacio público de este barrio se caracteriza por su estructura horizontal, con una gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo.

HABITAT Y VIVIENDA

La vivienda de Beltrán se caracteriza por su estructura horizontal, con una gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo. El espacio público de este barrio se caracteriza por su estructura horizontal, con una gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo. El espacio público de este barrio se caracteriza por su estructura horizontal, con una gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo.

TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CENTRALIDADES

Por el barrio pasan importantes vías de tránsito, que hacen del mismo un punto de encuentro de personas por día a través del barrio. Una de ellas es la Avenida Vélez Sarsfield, que tiene un flujo de tránsito muy alto. El barrio Beltrán, en Beltrán, Río de la Plata, y Avenida Vélez Sarsfield, presenta un espacio público que se caracteriza por la gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo. El espacio público de este barrio se caracteriza por su estructura horizontal, con una gran variedad de usos, desde el comercio hasta el recreo.

ASPECTOS POSITIVOS

- La estructura de la zona sur.
- La estructura de la zona sur.
- La estructura de la zona sur.

ASPECTOS NEGATIVOS

- La estructura de la zona sur.
- La estructura de la zona sur.
- La estructura de la zona sur.

ZONIFICACIÓN

La estructura de la zona sur.

CONCLUSIÓN

La estructura de la zona sur.

CONCLUSIÓN

La estructura de la zona sur.

CONCLUSIÓN

La estructura de la zona sur.

Fin de la lámina y comienzo del análisis diagnóstico

Consorcio UAI para estudiantes de Arquitectura "CONVIVIR BARRACAS"

SECCIONADO

Módulo para transformar las barracas urbanas en oportunidades para la integración y el desarrollo barrial.

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA UAI

Facultad de Arquitectura

LAMINA 1

En esta Lámina se realizó un trabajo de investigación y diagnostico, se tomaron distintos indicadores urbanos los cuales se analizaron en el sector a intervenir:

ESPACIO PÚBLICO

En el modelo de Ciudad Sustentable se entiende al espacio público como un componente central del espacio urbano.

Se buscan reconstituir el vínculo perdido entre ciudadano, espacio público y medio natural. Dos elementos son fundamentales para lograr este objetivo: la delimitación de áreas de movilidad sustentable, de movilidad vehicular, y la generación de una continuidad entre las áreas verdes.

La cantidad, variedad y tamaño de las áreas destinadas a espacio público juegan un rol fundamental, en la medida que proporcionan el soporte para la incorporación de la vegetación necesaria para el desarrollo de la biodiversidad, la producción del oxígeno para el desarrollo de la vida, la reducción de la contaminación, la fijación del dióxido de carbono y la regulación de la temperatura.

El objetivo de este indicador es medir el acceso cotidiano potencial de los vecinos a un espacio verde útil, considerando una distancia óptima permite su aprovechamiento.

La referencia para la valoración de la proximidad a espacios verdes está determinada por la distancia que puede caminar un adulto medio en un lapso de tiempo no mayor a 10 minutos. Esta distancia está determinada en 350 metros, por lo que entre un espacio verde y otro no debería haber una distancia superior a 700 m.

Dotación de árboles en la vía pública

Este indicador establece la relación entre la cantidad de arbolado existente en la vía pública y la cantidad necesaria para garantizar que todas las calles de la Ciudad se encuentren arboladas.

El arbolado en la vía pública contribuye a las mejoras de las condiciones ambientales de los espacios urbanos mediante la reducción de la temperatura en época estival, la oxigenación del aire y la absorción de contaminantes atmosféricos.

Para realizar la estimación de árboles necesarios se estableció la cantidad de hileras de árboles factibles de incorporarse en cada tipología de calle, siendo así como las calles más anchas (25 m o más) pueden tener hasta tres y cuatro hileras de arbolado. A su vez, se analizó la cantidad de árboles factibles a agregar en cada hilera. Se tomó como referencia una cuadra típica de 100 m, en la que se estiman 10 árboles por hilera.

Resultado

Barracas cobija entre sus límites al parque "Fray Luis Beltrán", que abarca unas 3,5 hectáreas, sobre la avenida Vélez Sarsfield. Tiene una arboleda frondosa, con diversidad de especies muy añosas, senderos, prados y un lago artificial de aproximadamente $\frac{1}{4}$ de hectárea en la manzana central. El "Leonardo Pereyra, en Alvarado, Río Cuarto, Luzuriaga y Avenida Vélez Sarsfield es un apacible parque ubicado frente a la imponente basílica del Sagrado Corazón. El parque "España", en la avenida Caseros, Baigorria y Avenida Amancio Alcorta, presenta una variada vegetación, entre la que sobresalen los palos borrachos y las tipas. Además, tiene en su interior numerosas esculturas de importantes autores. Entre las plazas, pueden citarse la "Plaza Padre Marcelino Champagnat" (Río

Cuarto, Iriarte y la Avenida Vélez Sarsfield) y la "Plaza Colombia" (Avenida Montes de Oca, Isabel la Católica, Brandsen y Pinzón). Entre las plazoletas, son para citar, la Plazoleta "Agustín Magaldi, en Arata, entre Iriarte y Río Cuarto, la "Plazoleta Benito Quinquela Martín, en Avenida Suárez e Isabel la Católica, la "Plazoleta Miguel de Unamuno, en William Morris, Aníbal Ponce, Miguel de Unamuno y Dr. Emilio R. Coni, y la "Plazoleta Elisa", triángulo ubicado sobre Ruiz Guzmán y la avenida Martín García.

A partir del indicador de proximidad a espacios verdes útiles, (La referencia para la valoración de la proximidad a espacios verdes está determinada en 350 metro por lo que entre un espacio verde y otro no debería haber una distancia superior a 700 m.) se detecta que no presentan continuidad y no cumple con la referencia de valoración, por lo que no se considera una distancia optima.

Es visible el faltante de arbolado urbano en la vía pública, por lo que resulta desfavorable para proporcionar la cantidad de oxígeno necesaria para la vida cotidiana, contrarrestar la polución ambiental y considerar un área sustentable.

Las escasas áreas verdes que se encuentran en el barrio, se encuentran en un estado de abandono, prácticamente no le queda césped, los senderos totalmente desdibujados, los monumentos y placas están en deterioradas y casi no tiene iluminación, lo que da lugar a ser un ámbito aun más inseguro. Estas irregularidades evidencian una falta de mantenimiento, y un efecto negativo para su población.

HÁBITAT Y VIVIENDA

Teniendo presente el Plan Urbano Ambiental como marco normativo del Modelo Territorial, se desarrolla un indicador temático de Hábitat y Vivienda a fin de evaluar la calidad del hábitat urbano y las características de la infraestructura habitacional de la Ciudad. El concepto de hábitat y vivienda hace alusión a las condiciones ambientales y sociales adecuadas para acoger actividades humanas en un espacio determinado.

La actual estructura radio-convergente de la Ciudad, bajo la cual se estructuraron las centralidades y la movilidad, determina también los patrones de densificación edilicia y poblacional y los de localización de viviendas.

Resultado

La tipología edilicia de Barracas se realiza analizando la superficie parcelaria. Este criterio se adopta a fin de incluir la consideración de la importante parte del barrio que es ocupada por viviendas de material precario, particularmente aquellas que constituyen la Villa 21-24-26 y asentamientos, cuyas características impiden la aplicación de la metodología que permite distinguir la totalidad de los usos en el resto de la Ciudad.

El análisis respecto al barrio de Barracas se realiza a través del estudio la superficie que ocupa en relación a otros tipos de edificación. Las casas ocupan 1.713 parcelas. Por otra parte, los edificios de uso mixto con vivienda se emplazan sobre 355 parcelas, las cuales representan el 6,6% del total. También fueron analizados los edificios abandonados (104 parcelas), las viviendas de material

precario (86 parcelas), edificios de uso mixto (75 parcelas) y los edificios en obra (62 parcelas). Sin embargo, atendiendo a la superficie parcelaria, y dada la señalada importancia de las pocas parcelas de grandes dimensiones, es posible precisar mejor la distribución de las tipologías edilicias en Barracas. De tal manera, se destaca la importancia que adquieren las viviendas de material precario, las cuales ocupan el 29,8% de la superficie parcelaria del barrio, proporción sólo superada por las viviendas en propiedad horizontal. Se trata fundamentalmente, de las parcelas que ocupa la Villa 21-24, en el sur del barrio.

Cuando se observan los resultados provisionales del Censo Nacional de Población, hogares y Viviendas 2010 en el barrio de Barracas se obtienen los siguientes datos:

Villas 21-24 en el año 1991 queda censada una cantidad de 10.822 residentes, en el año 2001 a 16.108 y finalmente en el año 2010 a 29.782.

Villa 26 en el año 1991 hay 220 residentes, en 2001 a 456 y 2010 a 636

El Riachuelo, símbolo de la dejadez y la contaminación, también es la vértebra sobre la que se recuestan la mayoría de las villas porteñas. La villa más grande es la 21-24, en un predio de Barracas de 66 hectáreas que hasta hace 20 años era un descampado. Las primeras viviendas aparecieron en 1989. Hoy hay más de 45.285 habitantes.

El deterioro de la zona y el abandono del riachuelo son factores que favorecen, a familias de baja recursos, a instalarse en dichas áreas sin tener en cuenta las condiciones ambientales

En los últimos años se detectaron altos crecimientos en villas de emergencia y asentamientos; estos son sectores que serán necesarios recuperar mediante acciones de mejoramiento integral del espacio público y programas de incentivo a la radicación residencial y de actividades productivas para configurar un nuevo paisaje urbano de calidad ambiental.

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

Existe una serie de indicadores urbanos que permiten captar las características de la Estructura y Centralidades de la Ciudad. En este sentido, se destaca la importancia que poseen las centralidades comerciales en la estructura de la Ciudad, las cuales condicionan las posibilidades del desarrollo urbano.

En términos absolutos la complejidad promedio de la Ciudad se ubica en torno a un valor de 2,1, lo que equivale a decir a que en la mayor parte de las celdas en que se divide el territorio se presenta menos de la mitad de las ramas de actividad económica que es posible encontrar.

En este contexto, se plantea que la sustentabilidad en lo comercial está dada por la mayor presencia de ramas posibles según el uso circundante lo demanda, permitiendo un desarrollo de esas áreas comerciales y productivas.

Proximidad a centralidades

La distribución de centralidades comerciales en la Ciudad no es en términos generales, una distribución homogénea. El indicador de Proximidad a centralidades tiene por objetivo cuantificar las distancias existentes y futuras a las centralidades comerciales de la Ciudad, permitiendo reconocer, evaluar y analizar las zonas más cercanas y más alejadas a las centralidades.

Las centralidades comerciales actuales han sido definidas a partir de identificar aquellas cuadras con 15 o más locales. A partir de esto se calcula la proximidad de los diferentes sectores, tomando como valor óptimo una distancia de 250 m a partir de la cual se considera un traslado que resulta excesivo para adquirir bienes, por lo que se generan traslados no sustentables.

Resultado

Los edificios productivos en el barrio de Barracas poseen una gran importancia, tanto por el propio carácter de sus actividades, como así también en su número y su relevancia en lo que hace a la dinámica del área.

Se encuentran en actividad establecimientos dedicados a la elaboración de productos alimenticios, actividades editoriales y de imprenta. También edificios destinados a la fabricación de productos metálicos, tornerías mecánicas, fabricación de maquinarias, reciclados de papel, y de autopartes. Se detecto la presencia de grandes infraestructuras productivas a lo largo de la avenida Regimiento Patricios, aun cuando en gran parte los usos comerciales han adquirido una importancia en este eje que determina el límite entre Barracas y La Boca.

De tal forma, la red de tránsito pesado y la localización de edificios productivos determinan los puntos de concentración de los galpones y de manera particular, el subgrupo mayoritario, los depósitos. Por su parte, los talleres mecánicos muestran una cierta distribución asociada a la existencia de tránsito pesado, puesto que se observa que el mayor número de ellos se localiza en torno de las avenidas Amancio Alcorta, General Iriarte y la autopista 9 de Julio.

Se detecto que el área de estudio no está dada por la mayor presencia de ramas comerciales; por lo tanto es un sector que se encuentra actualmente degradado y no cumple con la sustentabilidad permitiendo un desarrollo comercial y productivo del sector.

Además, el indicador da como valor óptimo una distancia de 250 m por lo que se generan traslados no sustentables dentro del área de estudio.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

El Transporte y la Movilidad son elementos fundamentales y son definidos por la orientación de los flujos de personas e información, contribuyendo así a dar forma a la estructura de la Ciudad de Buenos Aires. A fin de poder orientar las transformaciones del transporte y la movilidad se utilizan una serie de indicadores que permiten sintetizar y relevar las características del transporte de la Ciudad.

Los objetivos del Modelo Territorial plantean para Buenos Aires una nueva modalidad de transporte, que estimule patrones de movilidad más sostenibles, con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado, a fin de

fortalecer el papel del peatón. Las infraestructuras adecuadas a la movilidad peatonal facilitan las condiciones urbanas para hacer atractiva y competitiva la movilidad sustentable.

Proximidad a nodos

El indicador de Proximidad a nodos permite captar la distancia promedio global y por unidades espaciales específicas a un nodo de transporte de medios guiados. A partir de la expansión de ciertos nodos de transporte guiados, contemplados en el Modelo Territorial, se plantea un fuerte crecimiento multidireccional de la red de transporte público de media y alta capacidad, logrando así una mayor conectividad de toda la Ciudad.

Se ha elegido como valor ideal de proximidad a los 500 m, debido a que se trata de una distancia que, en promedio, la mayor parte de las personas decide recorrer a pie. De esta manera se asegura que el uso de la red es complementado con otro modo de transporte sustentable (la bicicleta y la caminata).

Proximidad a la red vial primaria

El indicador de Proximidad a la red vial primaria permite identificar la distancia promedio global y por unidades espaciales específicas a la red de transporte público automotor. La Ciudad presenta una estructura de transporte que se caracteriza por una extensa red de transporte público automotor, la cual cuenta con una amplia cobertura en todo el territorio. Esta red de transporte posee una importante multidireccionalidad y una alta densidad de los flujos, por lo que se la define como la red primaria de transporte urbano, siendo la que mayor cantidad de pasajeros transporta de toda la red de transporte público.

El indicador de Proximidad a la red vial primaria es elaborado a partir de estimar la distancia de las diferentes partes de la Ciudad a los recorridos de los colectivos actuales, tomando como un valor óptimo (1), una proximidad igual o menor a 200 metros.

Resultado

Por el barrio pasan importantes vías de tránsito metropolitanas, que hacen circular diariamente más de medio millón de personas por día a través del barrio. Una de ellas es la Autopista 9 de Julio Sur que ingresa 110.000 vehículos por día. A una cuadra de la Autopista está la Av. Montes de Oca, la calle principal y el eje del barrio. En el límite con La Boca esta la Av. Regimiento de los Patricios. Estas dos constituyen las conexiones norte-sur más importantes al este de la Autopista. Las principales vías en la dirección este-oeste son las Avenidas. Caseros, Martín García, Suárez, Brandsen e Iriarte. Por estas circulan casi todas las líneas de colectivos y las tres últimas son las principales conexiones con la parte al Oeste de la Autopista.

El tránsito pesado circula mayoritariamente por la Av. Vélez Sarsfield; Brandasen, la Av. Iriarte. También afectan a las calles Isabel la Católica, Azara, Irala y Patricios con una circulación de 300 camiones por hora produciendo una polución sonora de 99 decibeles cuando lo tolerable son 55 decibeles.

En lo que respecta al transporte ferroviario, dos líneas pasan por Barracas. La línea Roca traslada 320.000 pasajeros hasta la Estación Constitución uno de los más grandes centros de transbordo multimodal de la Región Metropolitana con la terminal de la línea C de Subte y 16 líneas de colectivos. La otra línea ferroviaria es la Belgrano Sur con terminal en la Estación Buenos Aires.

Con el barrio de Nueva Pompeya la comunicación se dificulta por la barrera que significa la la Villa 21-24 atravesada solamente por la Av. Iriarte y Osvaldo Cruz. Entre Pompeya y Barracas es muy escasa la presencia del transporte público. Con San Telmo y La Boca la conexión no es problemática debido a la continuidad de la trama urbana y la no existencia de un contraste violento entre uno y otro. Al respecto, actualmente se está realizando la continuación de las calles Pilcomayo, Villafañe, Gualaguay y M. Rodríguez en Casa Amarilla siendo una obra de gran importancia para ambos barrios.

Con el partido de Avellaneda la conexión se produce a través de los puentes que permiten la continuación de las principales vías de tránsito como el Puente Pueyrredón y el Ferrocarril Roca. Otros pasos son el Antiguo Puente Pueyrredón y el Puente Bosch, el primero es utilizado para el tránsito local. Por ninguno de ambos circulan líneas de colectivos.

Por lo tanto, como resultado se cumple con el indicador de proximidad a nodos (con valor ideal de proximidad a los 500 m). Como así también con el indicador de proximidad relativas a red primaria de transporte. Se debería complementar con otro modo de transporte sustentable (la bicicleta y la caminata).

PATRIMONIO URBANO

El componente patrimonial de la Ciudad es importante para el Modelo Territorial, debido a que se enmarca en un planteo conceptual diferente y novedoso del patrimonio, donde se combina lo monumental y el patrimonio entendido como calidad del hábitat. Se propone así una superación cualitativa del concepto de patrimonio, entendiéndolo como una característica de un conjunto urbano, necesariamente susceptible de ser relevado y entendido desde una perspectiva más amplia, a escala de hábitat o barrial.

El concepto de patrimonio urbano en la Ciudad Deseada, refiere a que a la pieza arquitectónica puntual y aislada. La principal área, denominada de Patrimonio urbano, está conceptualizada en la consolidación de la Ciudad histórica, definida por el área de nacimiento de Buenos Aires, cuyo exponente mayor es el casco histórico y su área de influencia. Con fuerte perspectiva hacia el Sur (barrios de La Boca y BARRACAS) y hacia el Norte (barrios de Recoleta y Retiro). El objetivo se refuerza con el desarrollo de áreas de Patrimonio monumental, caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte singularidad arquitectónica, histórica o simbólica. La Ciudad actual está constituida por los edificios o espacios públicos que por su monumentalidad, riqueza histórica y singularidad, en gran parte ya se encuentran con algún grado de protección.

Resultado

Barracas tiene la impronta dejada por ser uno de los barrios más antiguos de Buenos Aires y por su pasado de importante polo industrial. Cuenta con un enorme patrimonio edilicio y de infraestructura que rememora épocas de pujanza como los edificios industriales construidos sobre todo entre 1880 y

1940, casi todos sobre el lado oeste del barrio. La mayoría hoy no están funcionando y otros fueron reciclados para otros usos. La infraestructura de tránsito y transporte también contiene importantes elementos de identificación, como el viaducto del Ferrocarril y su arquitectura ladrillera; la Estación Irigoyen.

Se destacan los puentes metálicos de principios de siglo, como el Antiguo Puente Pueyrredón, que es la conexión más antigua con la Provincia de Buenos Aires a través del Riachuelo; hacia el oeste está el Puente Bosch, muy pequeño y que solo es usado para el tránsito local. Todos estos puentes cuentan con estructuras que permitían su elevación para dejar paso a los barcos por el Riachuelo, actualmente están en mal estado de conservación. Otro puente metálico se halla inmediatamente al sur de la Estación Constitución sobre las vías del Ferrocarril.

También son reconocidas iglesias como Santa Felicitas (1887), frente a Plaza Colombia; Santa Lucía, en la Av. Montes de Oca y la Basílica del Sagrado Corazón (1908), frente al Parque Pereyra

Aspectos positivos

- La cercanía al centro porteño
- La existencia de edificios con gran valor patrimonial como hitos de referencia históricos y culturales
- Su conexión directa con Avellaneda y con el resto del conurbano que favorecen el flujo permanente de personas.
- El posible saneamiento del riachuelo.
- Disponibilidad de grandes lotes vacantes o terrenos aptos para la re funcionalización y localización de nuevos usos.
- Relación con el Riachuelo, potencialidad urbana.

Aspectos negativos

- Creciente empobrecimiento de la población del Sur.
- Barreras urbanas.
- Baja disponibilidad de espacios verdes y en estado de abandono.
- Pérdida de identidad.
- Aumento de la población en villas miserias y asentamientos no regularizados.
- Fuerte contaminación del Riachuelo.
- Deterioro de las condiciones estructurales y de habitabilidad de los conjuntos habitacionales.
- Conflicto entre actividades industriales y usos residenciales y el parque industrial abandonado.
- Poca conectividad vial con el resto de la ciudad y con el sur del Área Metropolitana.
- Inseguridad.

Conclusión:

Construir una ciudad a escala de las personas, donde todo aquel que viva, transite y trabaje en Barracas pueda disfrutar de las mejores condiciones de hábitat, vivienda, espacio público y movilidad, entre otros aspectos significativos que hacen al ámbito urbano y a la sustentabilidad.



LAMINA 2

En la segunda lámina se plantea el máster plan de la propuesta, con su respectiva memoria descriptiva en la cual se comprende de qué manera se hará la refuncionalización del barrio, también se enumeran los aspectos generales de la propuesta, es decir los objetivos que se plantearon en la etapa propositiva y qué tipo de vegetación se ha elegido y el porqué de esa elección.

Aspectos generales:

- Proyectar soluciones colectivas que interactúen de forma positiva entre los diferentes escenarios con intereses diversos.
- Promover acciones que generen riqueza visual permitiendo una mejor calidad de vida y reforzar la identidad.

- Consolidación del tejido urbano existente.
- Concepción de centros Cívicos-Comerciales-Transporte y Vivienda.
- Desmaterializar las barreras urbanas.
- Recuperar y mantener vivos los rasgos de identidad y la esencia cultural.
- Fortalecer el vínculo entre la población y el riachuelo.
- Revalorización del espacio público implementando equipamiento adecuado, promocionar circuitos peatonales y mejoramiento de la accesibilidad.
- Secuencia de espacios verdes en el recorrido de la ciudad.
- Delimitar los cambios de densidad, loteos y los diferentes contextos urbanos mediante la inserción de plazas, bulevares con ejes verdes.
- Revalorizar hitos urbanos en las intersecciones de las principales circulaciones mediante el desarrollo de circuitos turísticos.
- Relocalización para las familias que habitan los asentamientos o villas.
- Interconectar la zona con el resto de la ciudad optimizando la infraestructura existente.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El recupero de la ribera, apertura de calles, construcción de viviendas e inclusión social son una necesidad en la actualidad para revertir la situación de deterioro.

Se propone la urbanización de ribera revalorizando el espacio. Se mantiene en su mayoría el trazado de las calles existentes, se generan nuevas aperturas permitiendo la continuidad de la trama urbana y la vinculación con el río.

Se proyecta abrir una circulación peatonal adyacente a las vías del tren y se caracterizan veredas verdes permitiendo desarrollar un circuito turístico/diseño por los diferentes hitos (edificios característicos de gran valor patrimonial) exponenciando los focos de prestigio y jerarquizando la zona como distrito del diseño, orientando el recorrido de forma natural mediante su visualización.

El reordenamiento de la circulación, a través de la vinculación vehicular y peatonal para potenciar centros e infraestructura.

Se recupera la infraestructura existente proporcionándole un uso comercial y de vivienda dando respuesta a familias que viven en asentamientos y villas en condiciones precarias e invasivas para su salud. El cambio debe ser sustentable, tangible y no debe proporcionar un desarraigo desproporcionado. Por este motivo se propone implantar edificios de viviendas para relocalización de habitantes, en tres manzanas entre la calle Herrera y lindante con la autopista, funcionando como pantalla de contaminación visual y ambiental, permitiendo a través de un basamento comercial, materializar la manzana y continuar con la trama urbana.

Entre la Av. Don Pedro de Mendoza y Vieytes, se recupera un espacio sin uso y se propone un anfiteatro brindando un escenario para combinar las actividades culturales ya existentes en el barrio. Lindante a este se encuentran dos galpones en estado de abandono donde se plantean recuperar su estructura existente y generar semi-cubiertos fomentando el sector comercial a través de puestos de ferias barriales. Protegiendo la tipología para mantener la identidad del lugar a modo histórico.

El sistema de transporte es un conjunto de elementos físicos vinculados entre sí, que configuran una unidad y permiten el traslado de personas. Se propone recuperar el nodo de la estación de tren existente, guiando al usuario, mediante una calle peatonal, hasta el próximo nodo la terminal de colectivos (200 m) una vez llegado a este, se puede visualizar la estación de transporte fluvial (200 m). En este pequeño recorrido se propone conectar los flujos y orientar al peatón de forma visual con dichos centros. Para hacer atractiva y competitiva la movilidad sustentable se propone continuidad de bici-senda por la costa del riachuelo.

La costa del río sirve de senda al caminante, es un recorrido flexibilizando su funcionalidad. El verde se convierte en espacios de esparcimiento, las circulaciones en corredores y lugares de estar.

El espacio en sí mismo va reinventándose según su necesidad sin cambiar de forma. Se generan variantes diferentes de sectores de estar: cubiertos, descubiertos, sobre terreno firme, sobre pasto, enmarcados por las variantes de vegetación.

La variedad de especies de árboles provocan distintas sombras y distintas situaciones vivenciales, generando una variedad elegible de microclimas. La conformación de los recorridos responde al acto de pasear, en el cual uno camina instintivamente, dejándose llevar.

También pensado desde la identidad del barrio y para contrarrestar aquellos factores provenientes de la contaminación ambiental.

En cada zona se trata de continuar con la misma especie, y se eligen las más aptas para las veredas, por una cuestión de alineación. Se trabaja con el criterio de mantener la diversidad, para evitar que se disemine una plaga y afecte a muchos ejemplares de una misma especie.

La vegetación que se propone;

JACARANDA

Nativo de las regiones típicas de la América intertropical y subtropical, que prosperan preferentemente en zonas con un buen régimen de lluvias, aunque pueden implantarse y prosperar en zonas más templadas, por ejemplo hacia los 35° de latitud, de modo que se encuentran espléndidos jacarandás centenarios en Buenos Aires y en Montevideo

Las variadas especies pueden alcanzar desde los 2 a los 30 metros de altura, de los cuales el fuste representa unos dos tercios. Éste llega a los 70 cm de diámetro, de forma recta y estilizada. La copa es poco densa y semeja un cono invertido. En su especie *Jacaranda mimosifolia* es caducifolio en clima templado al llegar la primavera, como otras especies tropicales.

Florece dos veces por año, en primavera y otoño, produciendo inflorescencias racimosas de flores de color azul violáceo.



CEIBO

Llamado comúnmente ceibo, seíbo o becaré también se conoce con otros nombres como árbol del coral, flor de coral, pico de gallo, gallito, sananduva. Es un árbol de la subfamilia Faboideae originario de Sudamérica, donde se encuentra en Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay. Es el árbol y flor nacional de Argentina y Uruguay.

Es un árbol de porte mediano, con un diámetro de fuste que puede superar el metro, y alturas de entre 5 a 10 m, llegando raramente hasta los 20 m. Su raíz es pivotante, con nudosidades producidas por bacterias nitrificantes que viven en simbiosis, facilitando a ésta la absorción del nitrógeno que fijan y de la cual toman las sustancias orgánicas que elabora.



SAUCE

Salixbabylonica o Sauce llorón, es un árbol que pertenece a la familia de las salicáceas y es nativo del este de Asia (en especial del norte de China).

Es un árbol caducifolio de 8 a 12 m de altura (excepcionalmente 26 m), con ramas delgadas, flexibles, largas, colgantes casi hasta el suelo, su crecimiento es rápido y

Se suele plantar de manera aislada para que resalte su bello porte.

Tiene un importante valor desde el punto de vista ecológico ya que evita la erosión del suelo en riberas de ríos, con lo que protege la flora de la zona y fortalece los cauces ante posibles desbordamientos.



KIRI

Originario de China. Los ejemplares poseen una copa frondosa y de forma globosa, con grandes hojas caedizas y hermosa floración abundante a principios de la primavera. Pero lo que lo hace tan distintivo es que tolera la polución, absorbe diez veces más dióxido de carbono que cualquier otro árbol en el mundo y es ideal para la lucha contra el cambio climático.

Es ideal para lugares con el aire y el agua muy contaminada porque el kiri, puede prosperar en ellos, al tiempo que purifica la tierra en la que crece.

El kiri es el árbol del presente, puede ser de gran ayuda contra el calentamiento global y contra la desertificación.

Esta especie está ubicada sobre la costa del riachuelo y sobre la calle peatonal que se abre junto a las vías F.C.G.R, convirtiéndose en un icono del barrio y del recorrido de peatonal.



SUTURA FLUVIAL

Servicio aliviador de transporte público.

La utilización de la cuenca riachuelo – matanza no solo como un lugar de esparcimiento, si no como una vía de comunicación es un valor agregado de la propuesta , ya que una nueva opción de acceso al centro porteño alivia la estructura de transporte público existente , además de conectar distintos barrios (capital-provincia) entre sí . El recorrido de las lanchas colectivas van cociendo distintos puntos fortaleciendo el vínculo entre barrios y conectando como destino final en puerto madero.

Lancha colectiva

Cada lancha colectiva estándar tiene una capacidad de 75 personas con una frecuencia cada 15 minutos permite una movilidad de 300 personas por hora, un total de 7200 personas diarias.



Lamina 3

En esta lámina podemos ver el planteo de reordenamiento de la circulación, a través de la vinculación vehicular y peatonal para potenciar centros e infraestructura.

El sistema de transporte es un conjunto de elementos físicos vinculados entre sí, que configuran una unidad y permiten el traslado de personas. Se propone recuperar el nodo de la estación de tren

existente, guiando al usuario, mediante una calle peatonal, hasta el próximo nodo la terminal de colectivos (200 m) una vez llegado a este, se puede visualizar la estación de transporte fluvial (200 m). En este pequeño recorrido se propone conectar los flujos y orientar al peatón de forma visual con dichos centros. Para hacer atractiva y competitiva la movilidad sustentable se propone continuidad de bici-senda por la costa del riachuelo.

La costa del río sirve de senda al caminante, es un recorrido flexibilizando su funcionalidad.

En el “corte – riachuelo se define el nuevo perfil del barrio en lo que respecta a los elementos de transporte y demás elementos como ser espacio privado, público y peatón, mientras que en el corte autopista podemos ver cómo surge una solución de dos problemáticas como la vivienda social y la contaminación urbana que genera la autopista .El papel que interpretan los nuevos edificios verdes, que actúan como barreras visuales u sonoras, generando así una mejor calidad de vida barrial.



Lamina 4

En esta lámina podemos encontrar como se reutilizan edificios en situación de abandono para brindar equipamientos urbanos a un sector que hoy en día está totalmente degradado.

Entre el equipamiento que se propuso se encuentran un nuevo destacamento de la prefectura naval justo al pie del viejo puente Pueyrredón el motivo de la ubicación es porque está próximo a un cruce con otra jurisdicción, de esta manera se controla mejor una de las entradas y salidas que tiene el barrio. Otro edificio planteado es un centro de desarrollo económico barrial, este centro cumple la función de brindarle un espacio a los pequeños productores del barrio, para que puedan vender y comercializar sus productos, anexo a este edificio se recupero un sector para general una feria al aire libre , tal como en algún momento existió en el boulevard Iriarte devolviéndole de esta manera parte de la identidad que el barrio había perdido. La aparición de un nuevo centro cultural con un anfiteatro al aire libre fomenta las artes barriales tales como la murga, clases de tango y pintura. Sobre la autopista un sector en situación de abandono que hoy en día se circula exclusivamente de manera vehicular se encuentra en un estado de degradación importante quizá el más avanzado del área , por tal motivo se interviene de manera radical , integrándolo a la trama urbana , abriendo nuevas calles y planteando un uso totalmente distinto , no solo están planteados estos edificios verdes , que dan respuesta a la problemática de vivienda social y alojamiento a las familias de las villas y asentamientos que estaban en la margen del riachuelo, sino que también se reciclaron edificios y galpones que dan servicios a estos edificios: escuelas, salas de primeros auxilios, comercios , etc.

CONCLUSIÓN FINAL

El trabajo de investigación realizado tubo comienzo en el año 2011 en la cátedra problemáticas de la arquitectura contemporánea. En esos meses de estudio se llego a conocer medianamente la problemática de un sector de barracas, este trabajo pretende ser la continuación y profundización de ese proyecto, haciendo hincapié en problemáticas puntuales de uno de los tantos indicadores urbanos analizados , en este caso Patrimonio urbano.

La dificultad a la hora de dar respuestas a todas las problemáticas de orígenes distintos es que una solución no vaya en contra de otras problemáticas, es un equilibrio muy delicado que requiere un análisis profundo.

Este trabajo generado a la par de otros dos trabajo, generan un trabajo único en el cual se tomaron 3 indicadores urbanos (patrimonio urbano, espacio público y transporte y movilidad), tres problemáticas distintas y se dio respuesta a las tres a la vez sin descuidar ninguna en particular .esta tarea interdisciplinaria creemos que es el motivo de un buen resultado final. Generando soluciones reales que dan respuesta a varias problemáticas a la vez.



Bibliografía

Unidad Sistemas de inteligencia Territorial, Subsecretaria de Planeamiento, MDU. GCB

www.jhbarracas.wordpress.com

Mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires

Informe territorial comuna 4 del Ministerio de desarrollo urbano

Dirección General de Estadísticas y Censos. GCBA.

Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA.

Google maps

Código de planeamiento urbano

Le Corbusier – La ciudad del futuro

Alberto Campo Baeza – Pensar con las manos

Revista ambiente -centro histórico VERSUS periferia urbana- Por Juan Marco Müller

Modelo territorial de Buenos Aires 2010-2050

http://www.ssplan.buenosaires.gob.ar

http://www.buenosaires.gob.ar/areas/planeamiento_obras/planeamiento/interpretacion.php#

Trabajo final de carrera UAI, Evangelista Leandro.

Pinasco, Eduardo H. (1968). Biografía del Riachuelo

Enrique Udaondo en "Significado de la nomenclatura de las estaciones ferroviarias de la República Argentina