

Boulevard ferrouurbanístico costero

Esta propuesta reivindica recuperación explícita y selectiva de estudios y proyectos de calidad. No aspira a inventar uno nuevo, sino a integrarlos.

La propuesta toma el frente del Río de la Plata, en un tramo virtual entre la Avenida General Paz y el Riachuelo.

La relación que la ciudad fue desarrollando con el Río de la Plata ha sido vital y conflictiva. Poéticamente, Juan José Saer habla del Río sin orillas, en un ensayo histórico.

Arquitectónicamente, Le Corbusier sentenció que Buenos Aires le da la espalda al río. Es así a pesar de planes y trazados paisajísticos, como los de la Comisión de Estética Edilicia, Forestier y otros paisajistas que intentaron ese acercamiento. El proyecto original de Puerto Madero permitió el desarrollo de la Costanera Sur, un paseo, seguido de un balneario.. La Boca llegaba a la Dársena Sur. Líneas ferroviarias y tranviarias facilitaban ese acceso.

Pero luego, se fue consolidando una espalda de infraestructuras. De Sur a Norte, el tramo de autopista Buenos Aires La Plata, desde el cruce del Riachuelo hasta la Avenida Brasil, generó condiciones de degradación todavía hoy muy marcadas, a pesar de barrios de excelente calidad, como Catalinas Sur e intervenciones significativas recientes, como la Usina del Arte. El tramo entre la Avenida Brasil y Retiro mantuvo un cierto aislamiento, aunque como veremos, recuperable y con un gran potencial de movilidad sustentable, especialmente a partir de la mudanza del Puerto y la transformación de Puerto Madero como un barrio a la ciudad.

De Retiro hacia el Norte, además de la barrera de Puerto Nuevo y la parrilla ferroviaria se han venido desarrollando nuevos tramos de autopista. La Illia, que cruza hacia la av. 9 de Julio y ahora incorpora dos nuevos tramos de salida, con un proyecto de conversión en avenida al pasar por la villa 31, en el marco de un programa de urbanización e integración.

Luego, el eje Lugones Cantilo, paradójicamente con nombre de Avenidas, marca una barrera, acentuada por el Aeroparque, la ciudad universitaria y un conjunto de clubes deportivos y equipamientos públicos hasta la llegada al extremo Norte de la ciudad. Varios ramales ferroviarios salen de Retiro hacia el Norte y Noroeste, en algunos casos con un tratamiento ingenieril y arquitectónico ejemplar, como los puentes de hierro que cruzan Libertador a la altura de Dorrego. Otros, siguen derecho al Norte, bastante estrangulados por el crecimiento de los carriles viales.

Hoy la ciudad se encuentra en un punto crítico. Por un lado, viene recuperando una conciencia de la fractura que se genera, con intervenciones que intentan evitarla, como la mencionada reconversión de la autopista Illia en su tramo villa 31 o el intento de una solución en trinchera para el tramo Retiro Avenida Brasil de una autopista. Sin embargo, por otro, sigue generando rupturas y riesgos de emisión que ya no resisten los parámetros actuales, no sólo de calentamiento global y metas de los acuerdos del COP XXI en París, sino también de óxidos nitrogenados y micropartículas, como las emitidas por motores Diesel, que hoy están siendo prohibidos en el mundo. El índice de calidad del aire de Plume Labs¹ permite comparar, de acuerdo a datos de la OMS², algunas relaciones entre los efectos de la calidad del aire y la salud, con reducciones de la expectativa de vida entre 9 y

¹ <https://air.plumelabs.com/fr/live/buenos-aires>

² <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/>

18 meses en ciudades como Londres, que la han obligado a tomar medidas extremas (por ejemplo, *Air Quality Strategy, Mayor of London*³).

Así, a pesar de esfuerzos importantes, tanto de política pública como financieros, las condiciones de separación física entre la ciudad y el río, de una visión sustentable del medio ambiente, de dependencia del transporte automotor y del auto particular, de congestión y generación de condiciones para un hábitat disperso y poco sostenible siguen generando degradación. En los años '70 el plan de autopistas urbanas generó una ruptura con los abordajes tradicionales de la ciudad de acuerdo a los grandes planes, como el Plan Regulador (que preveía un Catalinas Norte abierto al Río) y al Esquema Director Área Metropolitana Argentina 2000 (que preveía poner en valor los once accesos ferroviarios de la ciudad). En los años 90 se continuó y acentuó esta ruptura con un sistema de accesos viales por concesión que, combinados con el cierre de ramales ferroviarios, generó un fuerte impulso en la urbanización extensiva del territorio. Hoy es tiempo de volver a actuar desde el centro hacia la periferia en un cambio de concepción, como la que muestra esta integración de proyectos.

Algunos antecedentes son el estudio del acceso a la ciudad universitaria, objeto de un concurso nacional de estudiantes de arquitectura⁴ y un taller en la Boca. En 2001 se realizó un estudio en profundidad para el área Aeroparque Puerto Retiro entre el Gobierno de la Ciudad y el APUR de París⁵. Es notable que en esos casos hay tres ejes paralelos: el río, el ferrocarril, la vialidad. Mientras que estos estudios son compatibles con boulevards costeros, la ilusión funcionalista de autopistas segregadas de intersecciones no lo es. Es tiempo de cambiar las rupturas existentes y evitar el desarrollo de nuevos tajos urbanos. Como el resurgimiento de proyectos existentes lo demuestra, eso es posible aun aumentando la capacidad de circulación y accesibilidad, tanto de personas como de cargas. Se trata de una estrategia basada en la organización de las funciones hoy existentes y en la mejora de la oferta de servicios alternativos.

De acuerdo a las bases, se han tomado varios puntos:

La producción de obras y proyectos que asumen el compromiso con esta temática integrando estrategias sustentables desde el inicio mismo de su concepción es cada vez más importante y destacable. Estas buenas prácticas auguran nuevos rumbos, y este Premio pone su interés en reconocerlas. Un primer paso es recuperar los estudios existentes y no ignorarlos.

Con respecto a los objetivos del concurso, aquí se destacan y recuperan trabajos ya realizados por profesionales comprometidos. Con respecto a “la actividad profesional en relación a un nuevo paradigma que incluye en la producción, de forma integrada, el cuidado de los aspectos sociales, económicos y medioambientales, y su relación directa con la calidad de vida cotidiana de nuestras ciudades y hábitat” se destaca la forma en que

³ https://www.london.gov.uk/sites/default/files/Air_Quality_Strategy_v3.pdf

⁴

<http://socearq.org/2.0/2014/07/21/concurso-nacional-de-ideas-para-estudiantes-de-arquitectura-un-pasaje-una-ciudad/>

⁵ Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, APUR, CPAU, “Convenio SPU/GCBA-CPAU-APUR-A/URBA-CoPUA/GCBA 1” (Buenos Aires, 2001).

estos aspectos habían sido o son considerados, pero se deja de lado una serie de proyectos que no los toma en consideración.

En lo que se refiere a “poner de relieve propuestas contemporáneas compatibles y respetuosas con nuestro medio que por su concepción y materialización representan un salto de calidad en nuestras obras y proyectos” se toman antecedentes internacionales al respecto.

Con respecto a la categoría urbanismo se toma un terreno de mayor superficie con el fin de reivindicar una estrategia, aunque los antecedentes de los proyectos seleccionados puedan tomar puntualmente dimensiones menores.

Esta propuesta aspira a integrar estudios y proyectos que ponen en valor el patrimonio, incluido el patrimonio natural. Aspira también a revertir la degradación generada por las rupturas viales y evitar nuevas rupturas.

La cercanía se multiplica mediante un mejor acceso y desarrollo del transporte guiado y mediante la posibilidad de acceso peatonal, pasando de autopistas sin intersección a boulevards y avenidas urbanas a lo largo de toda la costa.

En la medida en que las velocidades estén diseñadas a máximos compatibles con la seguridad vial, tan como lo contempla la OMS⁶ y no con velocidades de ruta que niegan el hecho urbano ésta aumentará considerablemente.

La calle es el espacio público por excelencia. El 80% del espacio público urbano son calles⁷. A esto se suma la consideración del ferrocarril y sus trazados como espacio público, capaz de mejorar la relación de espacio verde por metro cuadrado y habitante (por ejemplo, trabajos de Sandro Munari, Nantes, etc.).



6

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf

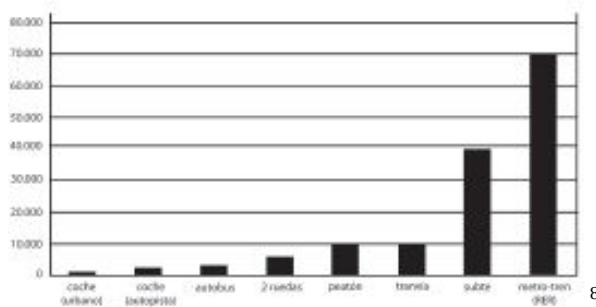
⁷ M. Herce and F. Magrinya, *El Espacio de La Movilidad Urbana* (Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2013).

Tranvía urbano de Nantes, foto de los autores. Cambia la relación áreas construidas, áreas verdes y naturaleza. Es una imagen objetivo para la propuesta.

Los proyectos que esta propuesta aspira a integrar e reinterpretar como un conjunto incluyen un manejo del sistema hídrico y una repotenciación del suelo absorbente. Implican también una reducción drástica del consumo de energía por pasajero transportado, una reducción drástica de emisiones de efecto invernadero y polución del aire, incluidas micropartículas y gases nitrogenados. La propuesta constituye en sí una concepción de estrategias bioclimáticas para el sistema general viario, jerarquización de las vías. Conversión de autopistas en boulevards, aumento sustantivo de la oferta ferroviaria.

La accesibilidad de los trazados hoy tratados como autopistas permitirá la proyección de la trama urbana hacia el río. En general, se jerarquiza la red ferroviaria, de calles y avenidas sobre la de autopistas.

Cada antecedente los desarrolla en profundidad. Ejemplo: pasajeros por hora en una franja de tres metros, estudio de A. M. Burlon, APUR de París, del vehículo particular al ferrocarril, de menos de 2000 a más de 70000 (ej. Línea A RER de París).



⁸ Fuente: André Marie Burlon, director adjunto del APUR.