



La General Paz,

Recuperación de los principios urbanísticos originales y cuestionamiento de las modificaciones aplicadas a posteriori en el límite entre Capital Federal y el Conurbano Bonaerense

autora: arq. Montserrat Fàbregas Flò

director: Dr. Fernando Murillo

co-director: Dr. Thomas Massin

Buenos Aires, febrero 2019

cohorte 2013-2015

tesis Maestría en Estudios Urbanos

Universidad Nacional General Sarmiento

Los Polvorines, Provincia de Buenos Aires



FORMULARIO “E” TESIS DE POSGRADO

Niveles de acceso al documento autorizados por el autor

El autor de la tesis puede elegir entre las siguientes posibilidades para autorizar a la UNGS a difundir el contenido de la tesis:

- a) Liberar el contenido de la tesis para acceso público.
- b) Liberar el contenido de la tesis solamente a la comunidad universitaria de la UNGS:
- c) Retener el contenido de la tesis por motivos de patentes, publicación y/o derechos de autor por un lapso de cinco años.

a. Título completo del trabajo de Tesis: la General Paz, recuperación de los principios urbanísticos originales y cuestionamiento de las modificaciones aplicadas a posteriori en el límite entre Capital Federal y el Conurbano Bonaerense

b. Presentado por: Fàbregas Flò, Montserrat

c. E-mail del autor: mfabregasflo@gmail.com

d. Estudiante del Posgrado: Maestría en Estudios Urbanos

e. Institución o Instituciones que dictaron el Posgrado: Programa en Estudios Urbanos, Instituto del Conurbano, Universidad Nacional General Sarmiento

f. Para recibir el título de:

a) Grado académico que se obtiene: Magister

b) Nombre del grado académico: Magister en estudios urbanos

g. Fecha de la defensa: Día mes año

h. Director de la Tesis: Murillo, Fernando

i. Tutor de la Tesis: Co-director: Massin, Thomas

j. Colaboradores con el trabajo de Tesis:

k. Descripción física del trabajo de Tesis (cantidad total de páginas, imágenes, planos, videos, archivos digitales, etc.): 121 páginas, 66 imágenes

l. Alcance geográfico y/o temporal de la Tesis: Área Metropolitana de Buenos Aires, desde s. XVI hasta 2015.

m. Temas tratados en la Tesis (palabras claves): Avenida General Paz, límite urbano, frontera, barrera, capital, park-way, avenida-parque, Palazzo, conurbano, cuestión capital, Dirección Nacional de Viabilidad (DNV), puerto

n. Resumen en español (hasta 1000 caracteres):

Con la declaración de independencia en 1816, Argentina inicia una contienda interna por fijar la capital nacional. A pesar de que Buenos Aires es, con diferencia, la ciudad con más peso político y



económico, Provincia no quiere ceder el poder a la nación. Después de varias décadas de conflictos entre ambas jurisdicciones, en el 1887 se pacta la capitalización de la ciudad y se establece su nuevo límite. Medio siglo después, se lleva a cabo la construcción del trazado, denominado Avenida General Paz, y se convierte en una avenida-parque diseñada por un grupo multidisciplinar de profesionales viales y urbanos bajo la Dirección Nacional de Vialidad. El proyecto deviene en un ejemplo de modernidad por su diseño integrador como vía rápida y como parque lineal, ofreciéndose como lugar de interacción y de entrada a la ciudad. Debido al efecto atractor que origina la concentración de poder de Capital, empieza a formarse el conurbano, el cual crece y se expande desmesuradamente en las últimas décadas generando una relación de dependencia entre centro y periferia. Como consecuencia, la General Paz ha pasado a convertirse en una barrera urbana debido a las ampliaciones y alteraciones viales. La presente tesis analiza la transformación que sufre la avenida como consecuencia de la falta de planificación entre infraestructura y urbanismo durante las últimas décadas y cómo el continuo conflicto entre Buenos Aires y el resto del país se ha ido plasmando en su trazado.

o. Resumen en portugués (hasta 1000 caracteres):

Com a declaração de independência em 1816, a Argentina inicia uma disputa interna para estabelecer a capital nacional. A pesar de Buenos Aires ser de longe a cidade com o maior peso político e econômico, a Província (Estado) não quer ceder o controle da cidade à Nação. Após várias décadas de conflitos entre as duas jurisdições, em 1887 a capitalização da cidade foi acordada e seu novo limite foi estabelecido. Meio século depois, foi realizada a construção da via, chamada Avenida General Paz, que se tornou uma avenida-parque projetada por um grupo multidisciplinar de profissionais rodoviários e urbanistas da “Dirección Nacional de Vialidad”, órgão estadual que controla os projetos e a operação das rodovias nacionais. O projeto torna-se um exemplo de modernidade devido ao seu esquema integrador como via expressa e parque linear, oferecendo-se como local de interação e acesso à cidade. Devido ao efeito de atração originado pela concentração de poder da capital, cria-se o “conurbano” (periferia), que cresce e se expande desproporcionalmente nas últimas décadas gerando uma relação de dependência entre centro e periferia. Como resultado, a General Paz tornou-se uma barreira urbana devido a extensões e alterações do sistema rodoviário. Esta tese analisa a transformação sofrida pela avenida como consequência da falta de planejamento entre infraestrutura e urbanismo durante as últimas décadas e como o contínuo conflito entre Buenos Aires e o resto do país foi influenciando o seu traçado.

p. Resumen en inglés (hasta 1000 caracteres):

With the declaration of independence in 1816, Argentina begins an internal struggle to settle its national capital. Although Buenos Aires is by far the city with the most political and economic weight, the homonymous province does not want to cede that power to the rest of the nation. After several decades of conflicts between both jurisdictions, in 1887 Buenos Aires is agreed to be the country's capital city, and its borders are established. Half a century later, the construction of its limit called “Avenida General Paz” is carried out, as a parkway designed by a multidisciplinary group of engineers and urban professionals from “Dirección Nacional de Vialidad”. Due to its integrating design as a fast



route and a linear park, the project becomes an example of modernity, offering a place of interaction and entrance to the city. At that time, the attracting effect of the concentration of power in Buenos Aires, leads to the development of the “conurbano” - an area outside the borders of the capital city - that grows and expands disproportionately during the last decades, generating a relation of dependence between the center and the periphery. As a result, General Paz becomes an urban barrier due to its extensions and modifications. This thesis analyzes the transformations the avenue suffered as a consequence of lack of infrastructure and urban planning during the last decades, and presents how the continuous conflict between Buenos Aires and the rest of the country reflects on its layout.

q. Aprobado por (Apellidos y Nombres del Jurado):

Firma y aclaración de la firma del Presidente del Jurado:

Firma del autor de la tesis:



Índice

Índice de imágenes.....	7
Agradecimientos.....	11
Abreviaturas.....	12
INTRODUCCIÓN.....	13
Objeto de estudio de la presente tesis	16
Algunas consideraciones previas	19
Estratégica metodológica	21
Estructura de la investigación	22
Capítulo 1 HISTORIA DE UN TRAZADO POLÍTICO.....	24
1.1. La ‘cuestión capital’, la delimitación de la ciudad de Buenos Aires	25
1. 1. 1. Ser o no ser capital y cómo.....	27
1. 1. 2. Los nuevos límites, cerrando el territorio para instaurar el poder	37
1. 2. Expansión de la mancha urbana a principios del s.XX	45
1. 2. 1. La ‘cintura higiénica’, la avenida-parque y su diseño funcional	48
1. 2. 2. La materialización de la Avenida General Paz.....	54
1. 3. Urbanizaciones e infraestructura, modeladores de capitales.....	62
1. 3. 1. Conformación del Conurbano: efecto de Capital Federal	65
1. 3. 2. Ampliación de la traza vial y los accesos	71
1. 3. 3. Intenciones para cerrar la circunvalación.....	78
Capítulo 2 DE UN ANILLO INTEGRADOR A NODOS DE CENTRALIDAD	83
Capítulo 3 CAMBIOS DE PARADIGMAS EN LAS ETAPAS DE LA AVENIDA.....	94
3. 1. Consenso del límite, 1887.....	96
3. 2. La integración, 1937-1941	98
3. 3. La metamorfosis hacia una frontera, 1950-2015	103
CONCLUSIONES.....	109
BIBLIOGRAFÍA.....	113
ANEXO.....	122



Índice de imágenes

Figura 1 Imagen de la primera Buenos Aires realizado por Schmidl en el 1599	28
Figura 2 “Plano que manifiesta el repartimiento de Solares que hizo el Gral. Juan de Garay a los Fundadores de Buenos Ayres año 1583”	29
Figura 3 Proceso de crecimiento de la ciudad de Buenos Aires	30
Figura 4 “Plano topográfico de los alrededores de Buenos Aires”, d’Adolfo Sourdeaux, 1850	32
Figura 5 “Plano topográfico de la ciudad de Buenos Aires y de todo su municipio incluyendo parte de los partidos de Belgrano, San José de Flores y Barracas al sur”, 1867 indicando el límite del Municipio de Buenos Aires que se estableció en ese mismo año.....	34
Figura 6 Línea del tiempo en la que se muestra las diversas capitalizaciones de Buenos Aires	36
Figura 7 “Plano del territorio cedido a la Nación para ensanche de la Capital Federal con indicación del límite definitivamente adoptado 1888.”	38
Figura 8 Plano de la Capital Federal del 1888 con análisis de superficies (cálculo aproximado según escala gráfica)	40
Figura 9 Mapa de las chacras en 1803	40
Figura 10 Análisis geométrico del nuevo límite	41
Figura 11 Plano de la "Ciudad y Distrito Federal de Buenos Aires", 1889.....	42
Figura 12 Mapa catastral de Buenos Aires y sus alrededores, 1890, Carlos de Chapeaurouge.....	43
Figura 13 Diferentes límites de la ciudad de Buenos Aires siendo establecida como capital (1826, 1853, 1887)	44
Figura 14 Mapa del Plan Bouvard para la ciudad de Buenos Aires, en el que se muestra las modificaciones al trazado actual, 1909.	46
Figura 15 Plano de espacios verdes dentro del Plan Noel, 1925.	47
Figura 16 Progresión de las áreas urbanas desde la segunda fundación de la ciudad hasta la década del 1920.....	49
Figura 17 Plano del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad, 1904	51
Figura 18 Esquema de la ciudad de Buenos Aires en 1887, señalando las áreas construidas y los tres sucesivos "Boulevards de circunvalación" durante el siglo XIX	52



Figura 19 Calzadas laterales, avenida de jinetes y "squares" habilitados en varios tramos de la Avenida General Paz, antes de la circunvalación	52
Figura 20 "Expresión gráfica del desarrollo de la Avenida General Paz, desde su origen en el Riachuelo rectificad, hasta su terminación en la línea de la futura costanera, junto al río de la Plata. La parte grisada señala los terrenos ya expropiados y en blanco, los que aún no lo han sido. Los cruces ferroviarios muestran la cantidad de pasos a bajo o alto nivel, que se construirán en el futuro."	53
Figura 21 Ilustraciones del proyecto de la Avenida General Paz.....	55
Figura 22 El famoso "Doble lazo" del ingeniero Palazzo	56
Figura 23 Composición paisajística, donde se indican las plantaciones en el cruce de la Avenida del Tejar.	57
Figura 24 Jardines que alternaban con las calzadas, formando en conjunto una arteria de dimensiones generosas. Muchas cuadras se hallaban preparadas en el 1938 para ser habilitadas faltándoles sólo el pavimento, las aceras y algunos detalles.	58
Figura 25 Centro de Liniers (izquierda), estación Lynch (derecha) en el 1938.....	59
Figura 26 Calle Blandengues, actual Av. Libertador (izquierda). Se había instalado una fuente como final de la Avenida. Puente Av. Beiró (derecha).....	59
Figura 27 Av. General Paz en 1941, cuando todavía se circulaba por la izquierda hasta en el 1945, después tuvieron que adaptar las colectoras para circular por la derecha	60
Figura 28 Imágenes de la General Paz al poco tiempo de su inauguración.....	62
Figura 29 Esquema de los diferentes límites entre la capital y su periferia	70
Figura 30 Red vial proyectada para los accesos a Capital Federal en el 1951	71
Figura 31 Proyecto del acceso Norte a la ciudad de Buenos Aires. Ruta Panamericana. Intersección con la Avenida General Paz, todavía en construcción en el 1951.	72
Figura 32 Caudales medios diarios de tránsito en avenidas y calles principales de la ciudad de Buenos Aires, 1954.	74
Figura 33 Volumen de tránsito medido en vehículos por hora, 1968.....	75
Figura 34 Aspecto general del distribuidor de tránsito sobre Avenida Cabildo-Maipú, 1972.....	76
Figura 35 Plano del nuevo distribuidor en el cruce entre Cabildo y la Avenida General Paz.	76
Figura 36 Objetivos para ampliación y remodelación de la General Paz propuesto en el 2008.....	77



Figura 37 Final del trazado de la General Paz en el cruce con el Riachuelo, transformándose en el Camino del Presidente Juan Domingo Perón. La franja roja indica la ubicación por dónde estaba planificado continuar la traza de la circunvalación.	79
Figura 38 Lineamientos estructurales para el Gran Buenos Aires del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, 1947. El plan recupera diversas ideas e iniciativas de proyectos de Della Paolera y Le Corbusier.	80
Figura 39 Plano Director del Plan Regulador elaborado por la Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (OPRBA), 1957-1962	81
Figura 40 Croquis de la propuesta de la ampliación del trazado de la Avenida General Paz en la zona sur, durante la década de 1990 (pasado el Riachuelo).....	82
Figura 41 Esquema ilustrativo en el que se muestran los diferentes tratamientos en los principales nodos de centralidad en la General Paz. La ubicación de cada nodo corresponde a la Figura 42.	83
Figura 42 Indicación de los ocho nodos de vialidad que se van a analizar	85
Figura 43 Nodos Libertador y Cabildo.....	86
Figura 44 Nodo Panamericana	87
Figura 45 Nodo San Martín	88
Figura 46 Nodo Beiró	89
Figura 47 Nodo Liniers	90
Figura 48 Nodo Alberdi	91
Figura 49 Nodo Riccheri.....	92
Figura 50 Nodo Puente de la Noria.....	93
Figura 51 Efecto atractor de Capital Federal hacia su periferia pasando por el filtro de la General Paz	97
Figura 52 Trazado que indica por dónde iba a pasar el recorrido de la nueva Avenida General Paz en medio de la trama urbana, en la zona del cruce con el tren Urquiza.	99
Figura 53 Posando en la nueva vía, década del 1940.	100
Figura 54 Otra forma de mostrar la Avenida General Paz, textos y dibujos de Calé.	101
Figura 55 Escena de "El eternauta" que transcurre en la fuente que había al principio de la General Paz con Libertador, 1957-59.	101



Figura 56 Vista de la Avenida y una de las casas originarias de los jardineros.....	102
Figura 57 Nodo Acceso Oeste con cuatro niveles diferentes	103
Figura 58 General Paz con Lope de Vega, lado Conurbano. Puesto de control de la Policia Federal, (junio 2016).....	105
Figura 59 Espacios verdes marginales, lado Conurbano (por la altura del barrio Piedra Buena, imagen izquierda) (altura al lado de Tecnópolis, imagen derecha) (junio 2016).....	106
Figura 60 Venta ambulante y estacionamiento en zonas no permitidas, lado conurbano (cruce Lope de Vega) (junio 2016).....	107
Figura 61 Convivencia entre el acceso a la colectora y la escala residencial, lado Conurbano (cerca del cruce con Lope de Vega) (junio 2016).....	107
Figura 62 Plano comparativo entre las superficies de Buenos Aires y Londres, publicado en La Nación, 6 de junio de 1904.....	110
Figura 63 Vista de la General Paz sobre finales de la década de 1950	112
Figura 64 Vista de la General Paz desde el puente Lope de Vega, un sábado al mediodía (junio 2016)	112



Agradecimientos

Esta tesis es el resultado de una aventura académica de posgrado que parecía muy lejano y prácticamente inalcanzable al inicio. El camino transitado en estos años de maestría ha ido perfilando las herramientas y los saberes que conforman esta investigación, ampliando de una manera desorbitada mis intereses y mis conocimientos dentro del mundo de los estudios urbanos.

Este documento empezó como una aproximación por querer dilucidar el origen del conurbano bonaerense y entender cómo devino en la concentración urbana más grande del país. Para tal fin y siendo foránea, ha sido necesario que me sumergiera en las bases de la historia argentina para constituir unos fundamentos en los que poder ubicar el objeto de estudio, con lo que agradezco a todas las personas que me han ayudado a comprender mejor la historia de este país y me han transmitido su sabiduría a lo largo de estos casi nueve años de residencia porteña, haciendo que mi interés sólo fuera en aumento.

Entre idas y venidas, aplazamientos y cambios, llegar a presentar esta tesis ha sido posible gracias a una serie de sucesos y de insistencias personales que combinado con la dedicación y disponibilidad constante que ha ofrecido Cristina Cravino, en el durante y después de cursar la maestría, y a mis polifacéticos compañeros y amigos de clase Leandro, Einat, Joaco, Milena, Ana, Magdalena, Javier, Adrián, Julieta, Yasmín y Carla, que con su profesionalidad, ayuda y conocimiento, han contribuido a que pudiera llegar a este punto.

Agradezco a los ingenieros Juan Pablo Martínez y a Raúl González por transmitirme su pasión por la infraestructura de transporte y su historia; a Susana Boragno por compartirme sus conocimientos sobre la General Paz; a Horacio Caride por acompañarme en las primeras temblorosas pisadas de esta tesis; a Gustavo Brandariz por reforzar la importancia de la historia en la comprensión de la ciudad; a mi director de tesis y eterno referente Fernando Murillo por estar siempre cuando lo necesitaba, incluso en la distancia y contagiarme su entusiasmo por este proyecto; a la necesaria incorporación de Thomas Massin como mi co-director quien me concretó y direccionó en los últimos engañosos pasos; al amigo Adrián por acompañarme en el exhaustivo paseo a lo largo de la General Paz y agradezco a todos mis amigos y familiares argentinos que, no sólo me han acompañado haciendo mejor este camino académico con sus charlas improvisadas y ánimos constantes, sino porque principalmente me han hecho sentir con la comodidad de estar en casa desde el primer momento que pisé Argentina.

Finalmente, agradezco a mis padres y a mi familia que, aunque estén lejos, siempre se sienten cerca.



Abreviaturas

AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CONADE	Consejo Nacional de Desarrollo
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DOT	Desarrollo Orientado al Transporte
INDEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
ISI	Industrialización por Sustitución de Importaciones
LA	Latinoamérica
MCBA	Municipalidad Ciudad de Buenos Aires



INTRODUCCIÓN

*Buenos Aires la Reina del Plata,
Buenos Aires mi tierra querida;
escuchá mi canción
que con ella va mi vida.
Tango "Buenos Aires"
Letra: Manuel Romero*

La historia de la ciudad es, en gran medida, la de su espacio público y la de la infraestructura que le da servicio. Las relaciones entre los habitantes y entre el gobierno y la ciudadanía se suceden, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano y en los servicios públicos que se ofrecen. Por consiguiente, el espacio público define la calidad de la ciudad, es decir la de las personas y determina la propia calidad de la ciudadanía de sus habitantes (Borja, Muxí, 2000).

En la actualidad, el requerimiento para garantizar un espacio público de calidad debe figurar en la agenda de todos los gobiernos como requisito fundamental. Para obtener indicadores de referencia, se toma la superficie total de espacio verde existente en la ciudad y éste se compara con la cantidad de habitantes. Con tal de asegurar una calidad aceptable y poder medirlo fácilmente, el Decreto ley 8912¹ recomienda que haya unos 10m²/habitante de espacio verde en los núcleos urbanos. Ahora bien, hay ciertos espacios urbanos, como los intersticiales o los mismos que ocupan las infraestructuras, que no se consideren espacios verdes pero que son parte del espacio público y que podrían, por tanto, llegar a ser potenciales espacios de calidad para la ciudadanía. Las calles y los espacios que se denominan 'de servicio', dedicados a que el resto de la ciudad funcione, son sacrificados sin ser considerados como posibles lugares de interacción ya que no tienen las características del que es clasificado como espacio público. En muchos casos, estos son los tipos de espacios, sin uso o de transición, que quedan liberados en situación de abandono y que pueden presentar altos niveles de deterioro.

Estos espacios conjuntamente con la movilidad, la estética, el servicio y equipamiento público, son las principales características que representan y hacen a la ciudad y son el resultado de la historia de su planificación urbana y de su implementación. En las últimas décadas, se han estado incorporando diferentes miradas y abordajes para establecer las estrategias de desarrollo y diseño urbano. Los planes, cada vez más multidisciplinares, absorben inquietudes y necesidades básicas que antes no se consideraban correlacionadas y los conceptos actuales de la planificación se han ido ampliando, sobre todo desde que el 'derecho a la ciudad' de Lefbvre (1968) proclamó la igualdad de derechos ineludibles que tienen todos los habitantes de vivir y disfrutar la ciudad de una forma plena y saludable. Por consiguiente, se tiende a verla como un "instrumento de importancia en el proceso de consolidación y distribución de las relaciones y de los lugares donde la vida de desarrolla en el

¹ Artículo 13, <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-8912.html>



espacio geográfico” (Lombardo, 2015, p.18). Esta visión distiende de los diferentes puntos de vista y estrategias, que se plantearon a partir de finales del s.XIX y que fueron conformando las grandes urbes.

A raíz de la Revolución Industrial europea, las ciudades se masificaron y dejaron de ser el lugar más propicio para el desarrollo físico, moral y espiritual para sus habitantes. Este cambio de tendencia conllevó a repensar urgentemente un nuevo paradigma de ciudad que garantizara la reproducción saludable y confortable del ser humano, con lo que se plantearon diseños de urbanismos de carácter utópico, algunos de los cuales pasaron a materializarse. Se plantearon como alternativas, la voluntad de crear núcleos urbanos en zonas puramente rurales, tal y como expresaron R. Owen o C. Fourier en la mitad del s.XIX y la propuesta de E. Howard que incluía lo rural dentro de lo urbano con su proyecto de ‘ciudad jardín’, hacia finales del mismo siglo (Caride, febrero 1999).

Estas propuestas encaraban el principal problema que presentaban las ciudades, que era la falta de higiene, y que se pretendía atacar mezclando lo rural con lo urbano, lo verde con la construcción, es, por tanto, que el pensamiento higienista rigió la planificación para el crecimiento de las grandes metrópolis a principios del s.XX.

Después de la Primera Guerra Mundial y la consecuente reconstrucción urbana que comportó, el urbanismo se consolidó en una etapa institucional “en la que confluyen reflexiones académicas (entre las cuales la de los científicos e historiadores positivistas son básicas) y experiencias concretas de intervención, logrando una consagración legislativa a nivel nacional” (Bruant, 1985 y Gaudin, 1987 en Novick y Piccioni, 1990, p.2).

Más adelante, a finales de la década del sesenta, se consagró el concepto de proyecto urbano cuando, después de las propuestas vanguardistas del Movimiento Moderno, se materializaron esos proyectos unitarios de arquitectura de cierta dimensión considerable que pretendían representar la ciudad. Ese nuevo enfoque propuso revisar la relación de la arquitectura con la ciudad desde todas sus facetas, desde su análisis, el modo a intervenir y la implementación a seguir.

Las estrategias de desarrollo local se originaron como consecuencia a la crisis de la década del 1970, la que implicó entre otros efectos, que las regiones ligadas a actividades industriales tradicionales sufrieran un deterioro de su economía que impactó negativamente en su dinamismo y perspectiva de futuro. En contrapartida, se produjo un desplazamiento de las actividades más innovadoras e incluso de la población hacia otras zonas, generando grandes desequilibrios territoriales. En ese marco, el desarrollo local pretendía reactivar la economía y dinamizar los recursos endógenos, propios y existentes de la zona para estimular su crecimiento productivo, cultural y social, en pos de mejorar la calidad de vida de su sociedad.

En el cambio de siglo, la mirada se empezó a situar dentro del paradigma de un urbanismo sostenible que incorporó la función social y la razón ecológica, estableciendo una conciencia y una mirada más holística denunciando la necesidad de cambiar y repensar el enfoque de producir ciudad. La participación ciudadana pasó a considerarse parte insoslayable de la política urbana como



generador de ideas y de consensos, proporcionando así, un acercamiento igualitario a toda la comunidad.

En Argentina, como en otras tierras colonizadas en donde todo estaba por hacerse, la planificación fue siguiendo los pasos según se iba sucediendo la historia y se inspiró en las referencias internacionales como pautas para su crecimiento. Estas estrategias y proyectos urbanos que se tomaron como referencias para el 'nuevo mundo', se implementaron como instrumentos para organizar la ciudad como si fuera un campo de experimentación, pensándose infalibles y adaptables a todos los casos, pero en realidad se tornaron poco flexibles y, en algunos casos, estaban fuera de contexto y a destiempo. En el caso de Buenos Aires, a partir del s.XX se generaron los primeros planes urbanos para encarar el desarrollo de la ciudad y éstos se empezaron a inspirar en las ideas europeas de mediados y finales del s.XIX.

A principios de siglo y coincidiendo con la celebración del centenario de la independencia del país, se presentó el Plan Bouvard, elaborado entre 1907 y el 1910, que intentó “conciliar en el trazado, estética y razonamiento por funciones, en el ámbito de una idea de ciudad cerrada y jerarquizada” (Novick, 2000 p.2) para una Buenos Aires que tenía que mostrarse al mundo como una capital global. Más adelante, en el 1925 se presentó el Proyecto Orgánico, o más conocido como el Plan Noel, que hizo hincapié en las directrices generales y sobretodo higiénicas para garantizar una expansión equilibrada de la ciudad. Les siguieron el Plan Director del 1938, en el cual intervino Le Corbusier, que planteaba resoluciones a escala regional y urbana; el Plan Director en el 1958 que abarcaba el Gran Buenos Aires; el Plan CONADE 2000 del 1970 que configuraba un esquema director para la Región Metropolitana y, por último, se ha elaborado el Modelo Territorial de Buenos Aires 2010-2060, centrado en CABA y con cierta perspectiva metropolitana.

Estos fueron los principales planes que pautaron el crecimiento y el desarrollo de la capital, y que han sido adaptados según los intereses políticos y económicos que han regido cada implementación. Las ideas e innovaciones de Europa y Norteamérica, fueron captadas por Buenos Aires en los primeros planes y fue absorbiendo esas estrategias urbanas en cuenta gotas y con un cierto desfase en el tiempo, provocando, que, en la mayoría de los casos, se adaptaran de forma inconexa al territorio. Cravino y González Carvajal (2012) cuestionan el modus operandi de la implementación de los proyectos urbanos en general, ya que consideran que:

Todo proceso de transformación social y urbana implica remover estructuras de significados y construir nuevos consensos acerca de las formas de habitar el espacio. (...) La dimensión social, política y simbólica ocupa un lugar fundamental al mismo tiempo en que, generalmente, es subestimada a la hora de analizar la implementación de las políticas públicas urbanas.

Tener en consideración los planes y proyectos que se implementaron y los que no, conforman un marco contextual de la situación de la ciudad en cada época. En la década del 1930, Buenos Aires había acumulado años de cierto desarrollo productivo y expansivo como capital del país, y determinó enmarcarse dentro de un límite territorial cerrado que indicaba el alcance a conseguir para crecer



como gran metrópolis. Dicho límite lo conformaba el trazado de la Avenida General Paz y su diseño venía considerándose dentro de varios planes antes de su construcción, pero su ambicioso programa requirió que fuera tratado como un proyecto especial aparte, y fue ejecutado por la DNV, que, por ese entonces, justo se formaba como organismo. El proyecto simbolizó modernidad y se diseñó integralmente por profesionales de diferentes disciplinas como un parque lineal, demostrando que era más que una simple circunvalación, era la puerta a la capital y se debía dejar constancia de ello.

Desgraciadamente, la avenida no pudo mantener su diseño integral a lo largo de los años debido a decisiones político-territoriales que derivaron en una gran expansión urbana y en el consecuente crecimiento del parque automotor. Tales circunstancias hicieron que el trazado sufriera modificaciones puntuales sin tener una estrategia de escala mayor que estuviera concebida dentro de un plan urbano.

Los principales proyectos urbanos que se llevaron a cabo terminaron siendo inconexos entre sí y se basaban en referencias lejanas y de adaptabilidad local dudosa. La falta de unos lineamientos estratégicos integrales a largo plazo ha propiciado, en las últimas décadas, una divergencia en el accionar según los intereses cambiantes gubernamentales y económicos. Estas diferencias se terminan materializando en el territorio, el cual absorbe y sufre, de forma directa, la política de la ciudad.

Objeto de estudio de la presente tesis

La ciudad de Buenos Aires, actualmente CABA, se ubicó como enclave estratégico para marcar el territorio conquistado y ser origen y destino de mercancía exportada. Estas ciudades-puerto fueron nuevos centros urbanos, en el despoblado continente, que se asentaron exitosamente y fueron creciendo sin límite alguno a partir de su desarrollo comercial. Esta expansión infinita creada en un tiempo record determinó la idiosincrasia de las nuevas grandes metrópolis. Es decir, la combinación de los factores espacio y tiempo, promovieron que estas ciudades fundacionales se expandieran en superficie, radicando el poder en sus nuevos centros neurálgicos, a un ritmo acelerado. Esta necesidad de crear una nueva identidad para empezar a operar dentro de un sistema local y global originó conflictos internos por decidir cómo se crecía y qué condiciones se implementaban.

Alrededor del año 1880, Buenos Aires, como capital definitiva del país, albergaba una sociedad dinámica e inestable en transformación, en la que se mezclaban varias relaciones y desigualdades sociales, que provocaban ciertas tensiones y confrontaciones. Este malestar se remontaba a la década incierta del 1820 y todavía conservaba cierto protagonismo (Sabato, 2013). La denominada 'cuestión capital' llevó al país a una situación de provisionalidad durante seis décadas que provocó una larga serie de conflictos internos entre la ciudad de Buenos Aires y Provincia, que todavía, hoy en día, supeditan esta relación. Finalmente, en el 1880 después de una derrota militar en la que el ejército nacional se impuso al de la provincia, ésta perdió no sólo territorio, sino que también perdió poder ya que Buenos Aires pasó de ser su capital a ser federalizada por una ley del Congreso.



Para afianzar su nuevo status, la ciudad necesitaba de la magnitud y el respaldo de una infraestructura urbana que estuviera a la altura del resto de las urbes internacionales. Para tal fin, Capital cuadruplicó la superficie que tenía el antiguo municipio de Buenos Aires. El conquistar territorio para urbanizar la extensa pampa y, así, civilizar a lo salvaje, era ya una práctica recurrente desde la época de la colonización y este concepto se fue adaptando a las nuevas épocas de expansiones urbanas. Sarmiento (1886, comentado en Gorelik 1998) se encargó de recuperar y adaptar esta visión cuando hablaba del centro de Buenos Aires y comentaba que:

La 'ciudad nueva', en este sentido, es una máquina de educar para la vida política a la sociedad necesariamente nueva que debe surgir, y que jamás podrá hacerlo en el marco que la ciudad tradicional ofrece. Es tan estrecha la relación ciudad/sociedad para Sarmiento que siempre se plantea en términos circulares: el plan de la 'ciudad nueva' sería convertir un círculo vicioso en virtuoso. (p.83)

A Capital Federal se le presentaba el gran reto de reinventarse y de generarse como un centro metropolitano con cierta urgencia para establecer y simbolizar el poder nacional. En el 1887 se trazó el nuevo límite y se consensuó que la superficie incorporada a la ciudad absorbiera los municipios de San José de Flores y Belgrano, pero aún y así sólo el 10% del total estaba urbanizado (Caride, abril 1999).

La Avenida General Paz pasó a delimitar el nuevo perímetro de la ciudad de Buenos Aires y se estipuló que debía ser un boulevard con un ancho de 100m con la función de facilitar el acceso a la ciudad y a los barrios colindantes. Entre el 1887 y el 1941, se coordinó y se materializó la nueva infraestructura del límite y la ciudad se urbanizó y se consolidó como un referente a nivel global. Lestard, Janches, Bonder (1995) comentan el efecto que tuvo esta expansión urbana en el territorio explicando que:

El crecimiento y desarrollo de Buenos Aires, a través de líneas de ferrocarril y avenidas trazadas en forma radial en dirección al centro portuario, determinó áreas de nueva centralidad en torno de las estaciones de ferrocarril y un tipo de relación de dependencia muy clara en la periferia respecto del centro concentrador del poder económico. (p.67)

La infraestructura requería de conexiones transversales para unir las vías radiales, es, por tanto, que la construcción de la General Paz adquirió tanta importancia por tratarse del primer cinturón que tendría la capital. La DNV se encargó del proyecto y el ingeniero Palazzo dirigió el equipo de profesionales a cargo. La nueva circunvalación encaraba un gran reto que era el de integrarse como vía rápida dentro de un contexto urbano bastante definido, con el propósito de ser un ejemplo de 'cintura higienista' (Gorelik, 1998) necesaria para abastecer a la ciudad de los tan necesarios espacios verdes.

El diseño del proyecto se referenció y tuvo como base las pautas de una avenida-parque (parkway), la cual combinaba la parte técnica de la infraestructura vial con la belleza de la naturaleza dentro de un paisaje urbano. Ambos factores rigieron la filosofía del proyecto logrando un resultado



exitoso como referente nacional e incluso internacional para la época. Se combinaba el placer de conducir en una zona urbana con los aires bucólicos que brindaba el paisaje, de una forma amena y distendida. Se agregaba así un parque lineal que ofrecía una gran cantidad de espacio verde a la ciudad, el cual era realmente necesario por su falta de previsión dentro de la trama urbana. A finales de la década del 1940, la capital y la periferia experimentaron un crecimiento exponencial, sin estrategias de planificación concretas, que conllevó al origen del conurbano bonaerense y, más adelante, a la metropolización de la ciudad.

La densificación y expansión constante del AMBA ha ido contribuyendo al aumento de la demanda de servicios de infraestructura y ha requerido de adaptaciones y ampliaciones de los accesos por parte de los organismos viales y ferroviarios. Estas transformaciones también afectaron a la General Paz que, en la segunda mitad del s.XX, empezó a sufrir ampliaciones en los accesos principales y, a partir de la década del 1970, se vio forzada a la sobre-materialización de la vía misma, es decir, requirió de modificar los accesos y añadir carriles a su trazado aumentando la superficie de asfalto en detrimento del espacio verde.

Estas ampliaciones en la vía que delimita la ciudad, enfatizaron, aún más, la diferencia entre un lado y otro del trazado, por consiguiente, la General Paz ha pasado a transformarse, de una avenida-parque integradora, a una barrera urbana entre capital y conurbano. Entre ambas partes se establece una relación simbiótica, en la que capital funciona como atractor de una periferia en constante crecimiento y que depende totalmente de su centro socioeconómico. Curiosamente, la ciudad se ha mantenido estable con sus casi 3.000.000 de habitantes desde el censo del 1947, preservándose y seleccionando quién podía 'merecer la ciudad' (Oszlak, 1991). Por el contrario, la gran periferia se expandió y se consolidó exponencialmente a partir de la década del 1970 durante la época de la ISI, llegando a ser, en la actualidad, la mancha urbana más grande del país la cual alberga casi un tercio de la población nacional. Aunque, a pesar de tener un vínculo físico-territorial tan estrecho, la relación sociopolítica entre la capital y su área metropolitana siempre se ha mantenido distante. Incluso se alude que el conurbano representa una amenaza para la ciudad, hecho que remarca y resignifica el argumento de que "los problemas y los peligros de la ciudad vienen de afuera" (Segura 2013, p.152).

En referencia a un artículo escrito por un lector en la Nación en 1979, en el que el autor describió su sensación al cruzar la General Paz comentando el contraste acentuado entre Capital y el conurbano, siendo este último carente de los más esenciales servicios que abastece un mundo civilizado, Segura (2013) comenta que:

Se reactualiza la frontera y sus efectos: no bien se la cruza, uno se encuentra con otro mundo, debido, no sólo a las carencias sino a que se ingresa en otro tiempo en el que predominan otros rostros y otras filiaciones, en una experiencia equivalente a la que oponía una Buenos Aires fortificada y el mundo indígena en gran parte del siglo XIX. Se recurre al poderoso eje metafórico que opone civilización y barbarie, pero ésta última no se encuentra en el interior del país sino en una periferia urbana degradada, cercana y peligrosa. (p.137)



Gorelik (2013) remarca que en pocas metrópolis ha resultado tan complicado la coordinación interjurisdiccional como en el caso argentino, rememorando el significado que alberga el Gran Buenos Aires que no incluye a Capital y se refiere a la General Paz como “esa avenida emblema de una división cargada de significados en la cultura nacional” (p.35).

Es, por tanto, que el mismo límite tiene la potestad de concretar cuándo empieza y termina lo que se venía perpetrando. En el caso de la General Paz no es sólo un trazado, sino que es una franja de 100m de ancho, en la que se pueden llegar a albergar diferentes dinámicas, como si de un mundo aparte se tratara, pasando a ser un lugar no reconocido sin ninguna definición en concreto, sobre todo en los intersticios de los accesos u otros frentes que no guardan relación con su entorno urbano. Se crea, por tanto, una división en la que la frontera, al igual que la periferia urbana, “es el lado en bruto del espacio: lleno de huellas no interpretadas. Es esta determinación negativa del indicativo la que constituye la apertura de la zona marginal. En su misma no-interpretabilidad contiene un significado desatendido” (Christiansen 1992 en Margariños 1995, p. 11).

La General Paz pasó de ser un eje integrador a una barrera urbana, que, con la reforma de la Constitución del 1994, se transformó en frontera ya que la ciudad pasó a ser de carácter autónomo. En palabras de Sennett (2014), el trazado se convirtió de un borde poroso interactivo entre los ciudadanos, a un sistema cerrado y expulsivo.

Por lo expuesto hasta aquí, la presente tesis pretende abordar la pregunta de cómo se ha ido transformando territorialmente el concepto de ‘límite’ que ha generado el trazado de la Avenida General Paz desde su origen hasta la actualidad entre la ciudad y su periferia. Inscripta en estas principales cuestiones, la avenida “es abordada como un cruce de problemas que nos abre nuevos interrogantes sobre el crecimiento y la expansión del espacio urbano, así como también nos lleva a reflexionar sobre las formas concretas que definieron el límite/acceso a la ciudad” (Gruschetsky 2012, p.3).

La General Paz, no sólo divide dos jurisdicciones diferentes, sino que, a lo largo de su trazado, los accesos responden de diferentes modos a su entorno inmediato debido a las ampliaciones que ha requerido la demanda vial y éstos han evolucionado como nodos de centralidad llegando a crear sus propias identidades. Es decir, se producen diferentes tratamientos en el mismo trazado desvirtuando el propio lenguaje unificador que tuvo en su diseño original. Por consiguiente, en esta investigación se propone analizar cómo se engendró el proyecto de Palazzo y cómo se fueron implementando las diferentes intervenciones según las demandas e intereses políticos y qué efectos tuvieron en el mismo trazado.

Algunas consideraciones previas

Indagar sobre la General Paz implica debatir sobre historia, modernidad, infraestructura e intereses políticos, pero esencialmente, es hablar de desbordamiento proyectual.



Las modificaciones que se han ejecutado en el trazado, a lo largo de las últimas décadas, son un reflejo de cómo ha ido evolucionando el conurbano con respecto a la relación que se ha establecido con Capital y viceversa. El mismo desborde que ha sufrido la periferia por su crecimiento urbano ilimitado, lo ha absorbido la General Paz a base de ampliar carriles y accesos para dar una respuesta al incremento de la demanda automovilística. En cambio, la ciudad de Buenos Aires ha permanecido prácticamente intocable tal y como lo demuestra el hecho que la población se haya mantenido constante en los últimos 70 años. Por consiguiente, el límite que representa la avenida, de alguna forma u otra, contiene y preserva la ciudad de estos desbordamientos manteniéndola en una situación aparte.

En la actualidad, no es frecuente que se conozca el proyecto original del ingeniero Palazzo y difícilmente se percibe lo que fue la avenida en sus primeros años antes que sufriera las ampliaciones significativas. Cuesta de imaginarse que esta circunvalación que delimita Capital fuera consagrada como un parque lineal que incluía una vía de tránsito más rápida que la actual (se diseñó para poder alcanzar una velocidad de 100km/h y actualmente la máxima es de 80km/h). Es, por tanto, que las principales conclusiones de la presente investigación, van a estar relacionadas con la filosofía del proyecto original y van a compararse con las diferentes intervenciones que se fueron ejecutando como respuestas paliativas a un fenómeno de tránsito que, en realidad, va más allá de una mera cuestión vial. Esta constante comparativa va a poner en crisis cómo fueron las implementaciones de los principales planes y proyectos que se establecieron en la ciudad y cómo repercutieron en la General Paz.

El marco de fondo de esta investigación se basa en la confrontación entre la ciudad de Buenos Aires y Provincia, que se originó con la independencia y que aún está presente. El hecho de querer analizar y dilucidar parte de las decisiones que se tomaron para solventar la 'cuestión capital' y recuperar documentación al respecto, pretende ser una base de cuestionamiento necesario para examinar los proyectos urbanos que se implementaron en los últimos años, inculcando una mirada más crítica y comprensiva. La pérdida del contexto histórico para encarar los proyectos de la ciudad delimita las herramientas para llevarlos a cabo, distorsionando así, el problema a una parte menor de lo que realmente es. Por consiguiente, recuperar las estrategias que se perfilaron en el diseño original, puede ser una fuente de inspiración para abordar los retos que se presentan en la actualidad.

El objeto de estudio ha sido protagonista en varios documentos y artículos y la expansión urbana de Buenos Aires es uno de los temas más discutidos en planificación. Autores de trabajos clásicos como Scobie o Gorelik encaran un enfoque muy enriquecedor histórico del origen de la ciudad y de cómo ésta se produce mutuamente con la cultura, respectivamente. Su perspectiva amplia y detallada abarca puntos cruciales para entender la conformación y la morfología de la capital. El contexto que crean ambos autores es propicio para arrancar como base de cualquier análisis histórico urbano. Es, por tanto, que sus referencias son constantes en esta tesis como el sustento para discernir los sucesos en diferentes momentos clave de la historia.



En cambio, Gruschetsky se adentra en el análisis profundo de la General Paz reflexionando acerca del proceso mediante el cual se convirtió en avenida y elige dos momentos para “dar cuenta del largo derrotero que fue desde el proyecto de 1888” (Gruschetsky 2017, p.201) hasta su inauguración en 1941. Estas dos fechas sólo estudian los orígenes del por qué y el cómo se construyó el límite de Capital. La presente tesis propone añadir un tercer momento que es el de la transformación de la avenida a lo largo de la segunda mitad del s.XX hasta la última ampliación significativa en 2015. Esta tercera etapa histórica describe cómo ha sido el funcionamiento de la vía y qué consecuencias ha tenido según los cambios que ha sufrido.

Ampliar este análisis hasta la actualidad, permite realizar una comparativa entre los principios urbanísticos originales que rigieron el diseño de la avenida con las acciones realizadas a posteriori en la misma. Esta comparación cuestiona la desconexión entre planes y proyectos que se fueron implementando y analiza el resultado obtenido. Este ejercicio permite ser consciente de la problemática urbana actual y ofrece una visión más amplia, y a la vez más precisa, para poder presentar una solución al respecto.

Esta tesis pretende plantear una base de la que partir para realizar análisis territoriales más profundos que demuestren qué repercusiones tienen ciertas decisiones de la política urbana en proyectos tan emblemáticos, tanto en su entorno inmediato como en la movilidad de la ciudad.

Estratégica metodológica

Se propone realizar una investigación exploratoria y descriptiva enmarcada en una estrategia cualitativa de evidencia histórica, orientada a interpretar el crecimiento de la ciudad de Buenos Aires a través de sus límites territoriales. El enfoque cualitativo permite comprender los contextos y procesos por los que los actores construyen significados e interpretar los sucesos urbanos colectivos en los que se desenvuelven.

Para tal fin, ha sido necesario dotarse de abundantes fuentes primarias tales como cartografías originales o entrevistas a profesionales clave relacionados con la temática para aprender y entender mejor algunos conceptos técnicos específicos y procesar cierta información vivencial que los entrevistados tuvieron con el objeto de estudio. También se realizó un recorrido a largo de toda la General Paz, en ambos sentidos, para hacer un reconocimiento fotográfico del estado actual. Dicho recorrido se hizo un sábado al mediodía en junio del 2016 con lo que se obtuvo una muestra del funcionamiento de la vía sin ser hora pico.

Al ser una investigación territorial e histórica, se ha realizado un análisis comparativo de mapas de diferentes épocas para el mismo territorio, con la intención de destacar los cambios en el espacio a través del factor tiempo, mostrando así su crecimiento urbano y su dinámica. Los planos históricos de la ciudad, desde su fundación hasta los elaborados para los diferentes planes en el s. XX, son analizados y comentados a lo largo de la tesis, siendo algunos de ellos manipulados por la



autora con la intención de abstraer datos y de hacer más entendible al lector los comentarios correspondientes. Para mejorar y destacar ciertas ideas y conclusiones también se ha provisto como soporte, esquemas gráficos de elaboración propia en los capítulos 2 y 3, los cuales son los que formulan preguntas y despliegan gran parte del argumento aquí presentado.

También se ha utilizado la estrategia cuantitativa en la recopilación de información a partir de los censos nacionales y su correspondiente análisis a través de estadísticas, sobre todo para mostrar el crecimiento demográfico de la ciudad y su periferia y la evolución de ambas. Con estas bases se genera un análisis socio-urbano que fundamenta parte de este trabajo.

La investigación documental llevada a cabo pretende interpretar un pasado y un presente enmarcándose en fechas clave de la ciudad de Buenos Aires a través de mapas que den cuenta sobre los diferentes tratamientos que tuvo su límite y dilucidar los efectos que ha provocado la conformación y la delimitación de Capital para con el conurbano. En este contexto, se analizan y proponen definiciones de los conceptos de territorialidad, límite y barrera urbana basándose en el caso de la General Paz, generando así, una base teórica que da soporte a los diferentes proyectos urbanos que han afectado al trazado.

Estructura de la investigación

La presente tesis se estructura en tres partes, cada una es un capítulo con una perspectiva diferente sobre la Avenida General Paz.

El *Capítulo 1, Historia de un trazado político* tiene un enfoque histórico que explica la evolución de la ciudad de Buenos Aires y la relación con sus correspondientes límites, hasta el crecimiento extenso del conurbano generando la metropolización de Capital. Este capítulo se divide en tres etapas según fechas determinantes para la General Paz. En la primera se relata cómo se resolvió la 'cuestión capital' después de varias décadas, terminando por establecer definitivamente, los límites de la ciudad. En el segundo apartado, se describe cómo se pensó el proyecto propio de la General Paz adaptándose a los parámetros de una parkway y el significado y la repercusión que generó después de su ejecución. En el tercero, se explica la conformación de la periferia y las diferentes variaciones y ampliaciones que tuvo la vía como consecuencia de la expansión urbana y del aumento del parque automotor. La extensión de este capítulo es necesaria porque describe cómo fue cambiando la relación de la urbe con el territorio siendo primero ésta de conquista y expansión y luego de reclusión en sí.

El *Capítulo 2, De un anillo integrador a nodos de centralidad* es un capítulo bisagra, en el que se plasma de forma visual, a través de un mapeo temporal, los cambios que ha sufrido la General Paz desde su proyecto original hasta principios de s.XXI. Se han elegido ocho nodos principales que son representativos para mostrar estos cambios y entender cómo el trazado fue evolucionando de forma tan dispersa dentro de sí mismo. Se cree oportuno hacer hincapié en la disparidad de



ampliaciones que ha sufrido el diseño de la avenida, para dar cuenta de los cambios de paradigmas que se fueron acaeciendo en la metrópolis y mostrar que la General Paz fue testigo de tales modificaciones ya que su diseño fue mutando constantemente absorbiendo lo que pasaba en a su alrededor. Este análisis sólo ese realizó gráficamente y no se profundizó en otro tipo de comparativas porque se consideró que conllevaría otro tipo de nivel de investigación aparte.

El *Capítulo 3, Cambios de paradigmas en las etapas de la General Paz*, recopila cada una de las tres etapas históricas presentadas en el Capítulo 1 y se analizan desde una perspectiva simbólica que dan a entender los conceptos que se fueron generando de la avenida a lo largo de su existencia. Se muestra así, la evolución tan cambiante de un mismo trazo según los intereses geopolíticos. Este análisis se aglutina en un cuadro comparativo a modo de resumen que vendría a ser el eje estructural de la presente tesis.

Finalmente, en las conclusiones se agrupan las principales conjeturas planteadas en esta investigación que dan a entender por qué la General Paz dista tanto de lo que fue en su proyecto original y se esbozan posibles cuestiones y diferentes enfoques a tener en cuenta para proyectos urbanos de tal envergadura.



Capítulo 1 HISTORIA DE UN TRAZADO POLÍTICO

“La ciudad es entendida como un objeto con posibilidades de apropiación diferentes según las posiciones y los recorridos sociales que los individuos despliegan durante su vida.”

Pierre Bourdieu, (1999)

Todo proyecto proviene de un requisito y de una determinación. Por muy poco estudiadas que sean las decisiones elegidas, éstas pueden ser suficientes para mostrar una intención y materializarla. Una concatenación de sucesos, algunos incluso imperceptibles, pueden llegar a cambiar el rumbo o generar nuevos enfoques.

Puede darse el caso, que la toma de decisiones se sentencie por un impulso que sesgue el marco contextual, evitando así, tener una visión integral de la situación. Este proceder, suele conllevar respuestas puntuales y de limitado alcance. Poder ubicarse en espacio y tiempo es una tarea indispensable para poder analizar lo que está sucediendo en la actualidad y evaluar si es necesario cambiar el modus operandi. El camino hecho hasta el día de hoy es el resultado de las acciones, activas y pasivas, que se acontecieron hasta la actualidad, por tanto, las decisiones del presente serán las que condicionarán las consecuencias del futuro.

Los proyectos urbanos son asemejan a los de la vida. Analizar la historia es necesario para entender el origen de la dinámica de las ciudades, tomar consciencia del porqué de su funcionamiento y proyectar las acciones según la resolución convenida. Conocer, en este caso, la historia de la avenida General Paz es vincular la consagración de la ciudad de Buenos Aires como capital y, por consiguiente, la constitución de Argentina como una nueva nación. Desde la independencia de la nación hasta el establecimiento definitivo de la capital, pasaron varias décadas de incertidumbre en la que se generó una etapa de provisionalidad que invalidaba que el país tomara ciertas acciones legales. Durante este período, se asentaron los conflictos entre Capital y Provincia que originaron su controvertida relación y que, por consiguiente, condicionarían los proyectos venideros que tuvieran en común.

La construcción de la avenida que iba a delimitar físicamente la ciudad, conllevó varias décadas más, hasta que, en el 1941, se inauguró definitivamente. La serie de ampliaciones que mutaron el trazado a partir de la segunda mitad del s.XX, y que tomaron énfasis a finales de siglo, hicieron que se borrara cualquier vestigio del diseño original. Si no se rebusca en la historia del proyecto, difícilmente se puede imaginar lo que fue la General Paz en sus primeras décadas como espacio social integrador. De esta manera, se puede llegar a entender cómo llegó a ser una barrera irrefrenable y, con tal conocimiento, poder encontrar la manera de revertir dicho efecto. En otras palabras, es necesario aprender del pasado para poder afrontar el futuro.

Por consiguiente, en este primer capítulo se indaga en la historia de la capitalización de Buenos Aires; se explica por qué fue tan complejo tomar una decisión y se visualiza la impronta que fue generando en el territorio.



1.1. La 'cuestión capital', la delimitación de la ciudad de Buenos Aires

¿Qué es una capital, señor? Démonos cuenta del rol que desempeña en el organismo de la sociedad. Una capital, es el cerebro, es el corazón de la nación: tengamos un cerebro y un corazón robusto, y tendremos una nación poderosa.

La capital es el punto donde residen todas las tradiciones, todos los talentos, todos los prestigios, todo el desenvolvimiento moral é intelectual de un país; la capital no solamente es el asiento de los poderes políticos, la base de sus Tribunales y de su Legislatura: la capital es también los clubs políticos, los círculos literarios, la Universidad, todos los elementos de cultura que una sociedad tiene: es á la capital donde el extranjero viene á medir los grados de adelanto y civilización de una sociedad; la capital atrae y asimila todo lo que el país enteros produce de grande y de noble.

Debates parlamentarios, "Capital de la República", antecedentes-debates, tomo II, 1880

El origen de la palabra 'capital' proviene del latín 'capita' que se refiere a la cabeza. Se relaciona con el mando debido a que la cabeza tiene el control del resto del cuerpo. De modo que si a una ciudad se la denomina como la 'capital' es porque adquiere cierta importancia por encima del resto de las ciudades del país y suele albergar, también, el poder nacional.

La palabra 'capital' también hace referencia a un elemento que es de alta importancia para la vida misma, que es necesario e incluso vital. Con el paso del tiempo, su significado se fue alterando y también adquirió el significado de dinero, el cual se refiere a lo que posee de valor una persona y que puede estar materializado por bienes y/o inmuebles. Mientras que el capital económico es convertible en dinero y es esencial para mantener la hegemonía, Bourdieu (2000) desarrolla otros tipos de capital intangibles y los desglosa entre el tipo de *capital social*, el cual hace referencia a los recursos que puedan reunirse a través de las redes o relaciones de influencia y entre el *capital cultural*, que agrupa los conocimientos, y actitudes que determinan el estatus y las diferencias entre las sociedades. Más adelante también desarrolla el concepto de *capital simbólico* que sólo puede ser reconocido por consenso, por basarse en un prestigio o poder acumulado como pueden ser las obras de arte.

Considerando estos significados, se torna lógico pensar que una ciudad capital es el lugar donde se acumulan estos tipos de capitales, tanto los que comenta Bourdieu como el que hace referencia al centro económico. Ahora bien, pensando en qué se produce primero, ¿qué capital origina el otro capital? ¿La ciudad capital de por sí debe producir capital tal y como lo requiere su status, o la inserción de los diversos tipos de capitales ayudan a crear ciudades como centros neurálgicos que pueden devenir en centros de poder y, por ende, en capitales?

Pensar a priori que Buenos Aires sufrió la denominada 'cuestión capital' por varias décadas, nos remite meramente a una cuestión jurisdiccional y política por ser o no la principal ciudad del país. Pero ¿exactamente qué es lo que los unitarios se disputaban contra los federalistas? Básicamente, si la ciudad debía compartir con las otras provincias el poder que tenía, es decir el capital que generaba, el cual estaba centrado y originado básicamente en la aduana del puerto. Por tanto, hablar sobre la 'cuestión capital' en el caso de Buenos Aires va más allá de debatir si debía ser la capital del país o no, si no que lo más importante que se debía plantear y solucionar era de qué forma lo sería y cómo gestionaría su riqueza, es decir sus tipos de capitales, con el resto del descompensado y deshabitado país.



Desde su fundación, la ciudad se forjó como complemento del puerto y ésta fue creciendo a la par del comercio naval, desarrollándose, como la ciudad más importante del país. Una vez que Argentina se independizó (ver Figura 6), estuvo debatiendo qué tipo de país quería ser y dónde debía ubicar la capital. A pesar de que ninguna otra ciudad podía igualar el nivel de desarrollo de Buenos Aires, se promovieron algunos intentos por designar a otras ciudades como capitales de la nación, pero los tiempos de decisión y de incertidumbre produjeron importantes altercados entre las diferentes autoridades en varias ocasiones, sin que se resolviera la situación por varias décadas.

La ciudad de Buenos Aires fue nominada como capital en varias instancias a lo largo del s.XIX mediante leyes y decretos, pero siempre fueron soluciones provisionales mientras se solucionaba la 'cuestión capital' de manera definitiva. Estas resoluciones, constantemente cambiantes, hicieron que se creara un ambiente hostil y de competencia entre la ciudad y el resto del país, hecho que condicionó esa relación para siempre. A continuación, se dictan las principales adjudicaciones legales al respecto que ha habido desde que el país se independizó:

- Ley del 4 de marzo de 1826, Designando la Capital del Estado:

“art.1. La Ciudad de Buenos Aires es la Capital del Estado” (Facultad de Filosofía y Letras, 1937, p.876).

- Constitución de la Confederación Argentina (1853):

“art 3: Las Autoridades que ejercen el Gobierno Federal residen en la Ciudad de Buenos Ayres que se declara capital de la Confederación por una ley especial” (Corte Suprema de Justicia de la Nación / Biblioteca del Congreso de la Nación / Biblioteca Nacional, 2010, p.31).

- Resolución del 1860 para la reforma de la Constitución:

“1º al artículo 3 esta: Las autoridades que ejercen el Gobierno Federal residen en la Ciudad que se declare Capital de la República por una ley especial del Congreso previa cesión hecha por una o más legislaturas provinciales del territorio que haya de federalizarse” (Corte Suprema de Justicia de la Nación / Biblioteca del Congreso de la Nación / Biblioteca Nacional, 2010, p.55).

- “Ley de Compromiso o de Residencia” del 1862:

“1º Declárese la ciudad de Buenos Aires residencia de las autoridades nacionales, con jurisdicción de todo su municipio, hasta tanto que el Congreso dicte la ley de capital permanente” (Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 1938, p.530).

- En la 22ª Sesión ordinaria (de la Cámara de Senadores de la Nación, 24 de agosto 1880, antes de pasar a la orden del día, el senador sr. Pizarro pide la palabra e introduce el principal tema de la actualidad en la jornada del día:



“Pero fácilmente se comprende que un gobierno encerrado en el estrecho recinto de una ciudad, que puede ser pequeña, reducida, de escasa población y de elementos escasos, tendría que ser un Gobierno débil, vacilante, sin suficiente base de autoridad y de gobierno, el que no respondería así á las exigencias de un Gobierno Nacional (...) Es, pues, con relación al territorio que haya de federalizarse; con relación simplemente al territorio y no á la ciudad; es con relación al territorio que se pretenda incorporar á la ciudad Capital, segregándolo del de la Provincia en que aquella se encuentra; (...) Tratando con especialidad de la ciudad de Buenos Aires, debo decir sr. Presidente, una cosa que á primera vista va á parecer paradoja: la ciudad de Buenos Aires no pertenece á la provincia de Buenos Aires! Esta ciudad no pertenece á la provincia de Buenos Aires: es una ciudad esencialmente nacional, eminentemente nacional, exclusivamente nacional. Lo ha sido en todo tiempo, ella ha pertenecido siempre á la Nación y no puede reputarse como perteneciente á la provincia” (Facultad de Filosofía y Letras, 1939, p.192).

Es, por tanto, que el Senado y Cámara de DD. De la Nación, sancionan con fuerza de Ley (el Congreso Nacional la declarará la Ley 1029):

“Art. 1° Declárase Capital de la República, el municipio de la Ciudad de Buenos Aires, bajo sus límites actuales, y después q’ se haya cumplido el requisito constitucional de que habla el último artículo de esta ley” (Facultad de Filosofía y Letras, 1939, p.201)

- Reforma Constitucional, 1994:

“art 129: La ciudad de Buenos Aires tendrá un régimen de gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción y su jefe de gobierno será elegido directamente por el pueblo de la ciudad. Una ley garantizará los intereses del Estado nacional, mientras la ciudad de Buenos Aires sea Capital de la Nación” (Corte Suprema de Justicia de la Nación / Biblioteca del Congreso de la Nación / Biblioteca Nacional, 2010, p.185).

En los siguientes capítulos, se desarrollan los principales hechos históricos que se sucedieron en los años previos a la capitalización definitiva de Buenos Aires y las condiciones que se negociaron para establecer tal pacto, de las cuales se devinieron las resoluciones anteriormente presentadas.

1. 1. 1. Ser o no ser capital y cómo

Allí donde el mapa corta, el relato atraviesa

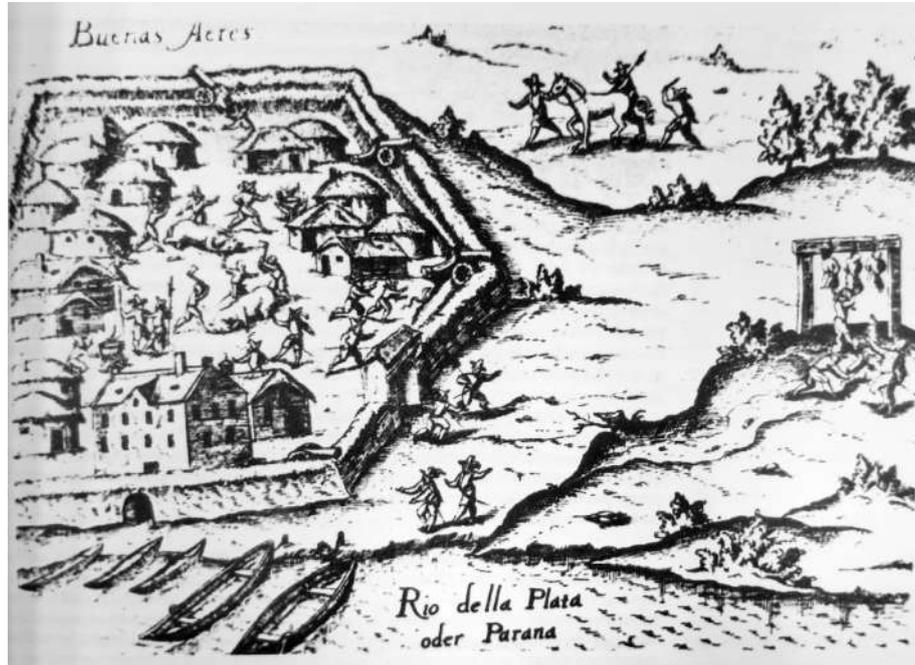
Michel de Certeau (citado en Segura 2006)

Las primeras imágenes que se conocen de la primera fundación de Buenos Aires las realizó Ulrico Schmidl las cuales, se perciben más como una aldea alemana que como un asentamiento precario español. Estas ilustraciones muestran una idea general de la situación que se vivió en su



momento, sin representar una realidad detallada. En la Figura 1 se observa cómo se delimitaba la nueva población rodeada de un cerco construido con material de la zona para protegerse del desconocido exterior.

Figura 1 Imagen de la primera Buenos Aires realizado por Schmidl en el 1599



fuelle: Gutiérrez R., 2014

Este límite físico irá cambiando a partir de la segunda fundación de la ciudad acontecida en el 1580, cuando pasó a tener otra impronta en la que se identificaba notoriamente el edificio del fuerte, se establecía la ubicación de la plaza principal y, alrededor de ésta, se marcaban las manzanas que seguían el damero típico establecido por la Ley de Indias.

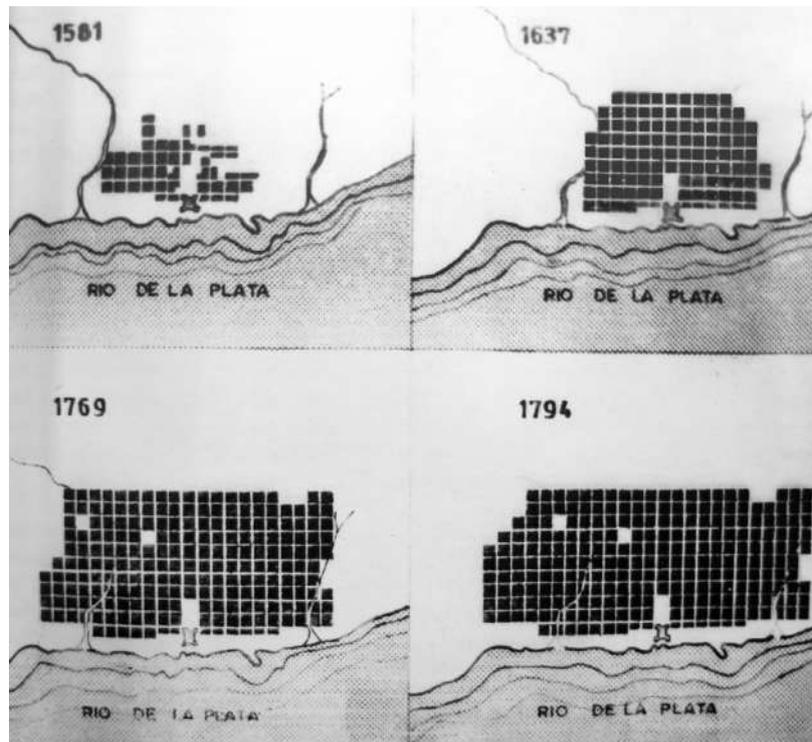
La característica principal de esta cuadrícula fundacional era la expansión ilimitada que se adaptaba al crecimiento de la población. En medio de la extensa y llana pampa, se proyectó una grilla que auguraba un controlado infinito como un sistema establecido y calculado del cual se esperaba que ordenara y urbanizara lo salvaje. Se creaba así una situación dicotómica entre la expansión que ofrecía el terreno y el supuesto límite que debía marcar la ciudad, ya que, tal y como comenta Gorelik (1998):

La ausencia de obstáculos es la falla primordial: la imposibilidad de fijar un límite estable entre la ciudad y la pampa es la causa de una expansión ilimitada que imagina siempre la nueva ciudad como una prolongación lo más exacta posible de la existente. (...) la imposibilidad tan repudiada de fijar una frontera estable entre la ciudad y la pampa constituyó uno de los principales incentivos para imaginar la expansión ilimitada como forma de resolver las condiciones de hacinamiento del centro y dar lugar a una expansión que es al mismo tiempo de la ciudad y la ciudadanía. (p.33)



pasó de 14.000 habitantes en la década del 1750 a 25.000 en 1780 y a 40.000 para finales de siglo (Scobie, 1977).

Figura 3 Proceso de crecimiento de la ciudad de Buenos Aires



fuelle: Gutiérrez R., 2014

La ciudad sufrió un cambio radical en muy poco tiempo, pasando de ser habitada por criollos que vivían de la tierra a recibir españoles burócratas y funcionarios de la península que venían convencidos a implementar un desarrollo económico y cultural. La nueva Capital del Virreinato se convirtió en un centro de nuevas ideas políticas en donde se empezaron a establecer los primeros aires separatistas con respecto a la autoridad borbónica. Esos nuevos ideales devinieron con importantes conflictos internos y transoceánicos que originaron la Declaración de la Independencia en el 1810 estableciendo el territorio como una nueva nación.

Una vez terminado el período de guerras y conseguida la independencia absoluta con respecto al reinado español, en el 1820 se consagró la Provincia de Buenos Aires como Estado Autónomo, teniendo a la ciudad homónima como capital de la misma. Siendo una jurisdicción independiente, la Provincia se mostró como ejemplo de poder regional con respecto a los territorios colindantes, hecho que despertó en las otras provincias replantearse la posible anexión. Dicha posibilidad contemplaba la idea de que la ciudad de Buenos Aires se convirtiera en capital de una nación integradora que unificara al resto del territorio.

Se originó, entonces, una situación tensa por parte de los habitantes de Buenos Aires por no querer compartir la ciudad con el resto de las provincias. En este conflicto interno, los argentinos se



dividieron entre federales y unitarios. Los primeros abogaban por una autonomía provincial y los segundos por una autoridad central basada en la ciudad de Buenos Aires.

En el 1824, con la guerra iniciada contra el Brasil, Argentina necesitaba de un gobierno nacional fuerte para combatir con el país vecino y se apresuró a nombrar el primer presidente, Bernardino Rivadavia, para organizar el Estado. Una vez asumido el cargo, se ocupó de enaltecer la ciudad de Buenos Aires y de transformarla pasando de una ciudad colonial a una ciudad moderna inspirándose en los principios de la arquitectura francesa.

En el 1826, Rivadavia logró que se sancionara la Ley de Capitalización a pesar de tener una fuerte oposición. El artículo 1 otorgaba a la ciudad de Buenos Aires el estatus de Capital del Estado, quedando establecidos sus límites en el mismo artículo 6 (Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 1937), el cual indicaba que:

Corresponde a la Capital del Estado todo el territorio que se comprende entre el puerto de las Conchas y el de la Ensenada; y entre el Río de la Plata y el de las Conchas, hasta el Puente llamado de Márquez, y desde éste tirando una línea paralela al Río de la Plata, hasta dar con el de Santiago. (p.877) (ver Figura 13).

Esta ley provocó una gran tensión debido a los intereses que tenían los porteños de preservar las riquezas de la ciudad sin querer compartirlas con el resto de la nación. Tal presión y disconformidad provocó la renuncia del mismo presidente.

En el 1831 se estableció el Pacto Federal, considerado como el inicio de la Confederación, en el cual primero participaron las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, y durante los años siguientes, se unieron las 9 provincias restantes que existían en ese momento. Durante ese período, Juan Manuel de Rosas, como gobernador de la Provincia de Buenos Aires del 1829 al 1852, se ocupó de centralizar el poder en la capital, hasta que Justo José de Urquiza, gobernador de la Provincia de Entre Ríos, lo derrocó conformando, así, una nueva Confederación Argentina en el 1853.

En esa época, Buenos Aires vivió un crecimiento cuantitativo y cualitativo importante. En el 1855 residían en la ciudad 90.000 habitantes (Brandariz, 1997), siendo la zona sur mucho más densa que el resto de la ciudad. Se continuaron expandiendo los trabajos de nivelación, pavimentación, alumbrado, servicios de limpieza y abastecimiento de agua y en el 1857 el primer ferrocarril denominado "la Porteña" daba por iniciada la revolución industrial a la ciudad.

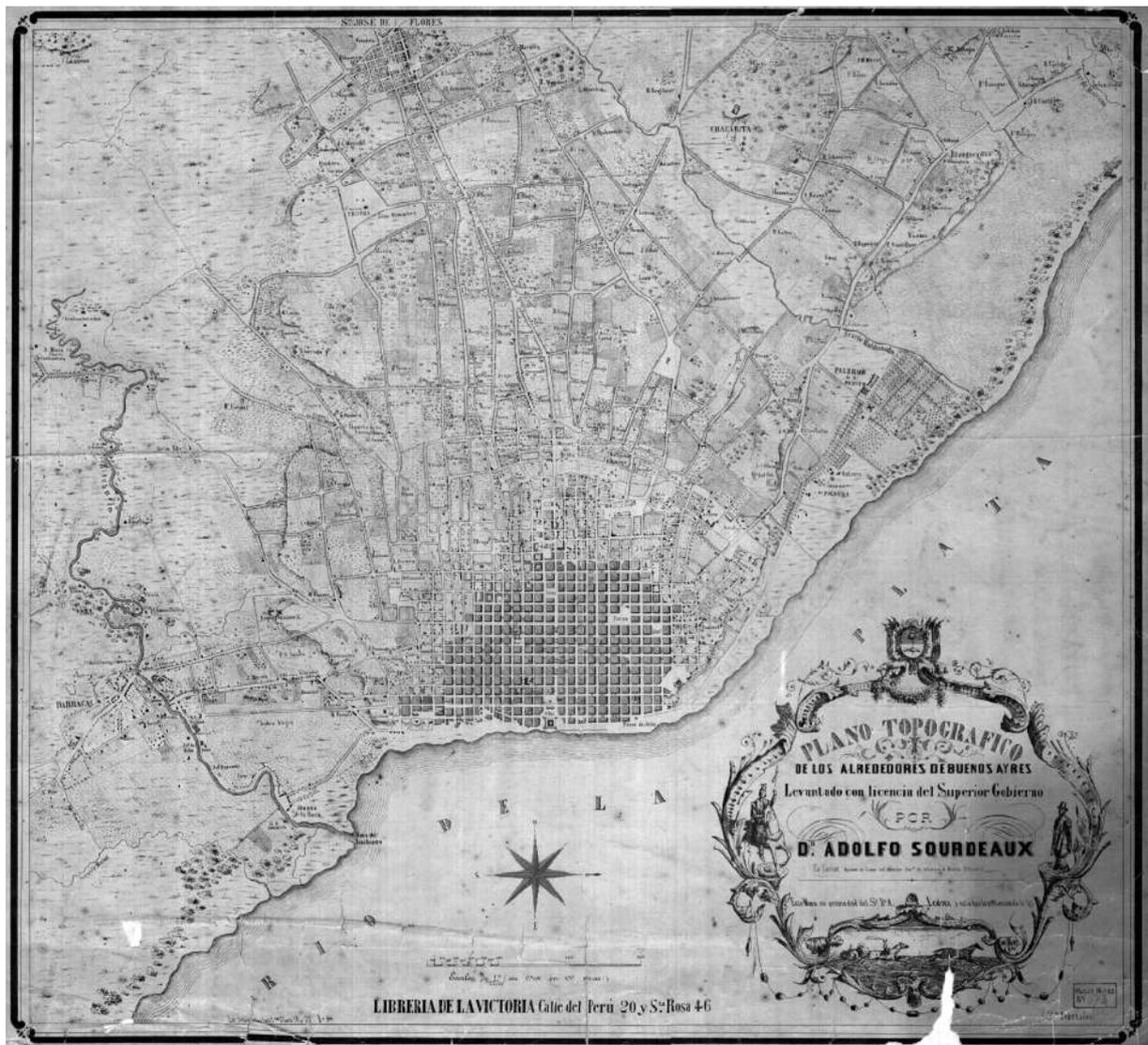
En el siguiente plano de Adolfo Sourdeax, se muestra la rigurosidad de la grilla que conformaba la ciudad de Buenos Aires en el 1850 contrastada por los predios rurales que estaban delimitados por los diversos caminos que nacían de la zona urbana de forma radial, de los cuales los principales eran el que se unía hacia el municipio de San José de Flores por el oeste y el que se dirigía a la quinta de Rosas en Palermo por el norte. La ciudad se presenta como una cuadrícula de unas 25x15 manzanas de las cuales casi todas se muestran construidas en su totalidad. La forma de la mancha urbana es heterogénea e insinúa una ligera expansión direccionada hacia el oeste y al sur



de la ciudad. Nótese que el área urbana todavía distaba bastante de alcanzar el Riachuelo y es que durante la década del 1850 el verdadero límite suroeste de la ciudad lo imponía la barranca y no el río (Gorelik y Silvestri, 1991).

Hay una franja sutil en la que se mezcla lo urbano y lo rural marcada por manzanas sin construir que hace de transición entre los lotes de manzanas y los grandes predios de las quintas. Sourdeax traza con precisión los múltiples caminos que nacen concéntricamente de Buenos Aires y se dirigen a diferentes puntos del país. Algunos de esos trazados formarán la base del entramado de lo que será el tejido urbano de la capital.

Figura 4 “Plano topográfico de los alrededores de Buenos Aires”, d’Adolfo Sourdeaux, 1850



fuentes: mapoteca del Museo Mitre

En el 1853 se sancionó la primera y esperada Constitución Nacional para todas las provincias que formaban la Confederación, a excepción de Buenos Aires la cual se había separado y se erigió como Estado Autónomo. La Constitución Nacional, en el art.3, propuso como capital la ciudad de Buenos Aires a través de una "ley especial" (Corte Suprema de Justicia de la Nación / Biblioteca del



Congreso de la Nación / Biblioteca Nacional, 2010), pero ésta siguiendo fija a sus propios intereses, no quería ceder ni el puerto ni la aduana, se independizó de la Confederación. Debido a tal oposición, Urquiza decidió en el 1854 que la capital pasara a situarse, provisoriamente, en la ciudad de Paraná, pero su insuficiente infraestructura y su localización geográfica periférica dificultaron las conexiones necesarias para ser capital y en el 1861 (Caride, febrero 1999) dejó de serlo por resultar difícil de sostener.

Después de varias guerras internas entre unitarios y federales, en el 1859 Buenos Aires se reincorporó a la Confederación tras el pacto de Flores. Finalmente, en el 1861 Urquiza es derrotado en la batalla de Pavón y en 1862 con la federalización de las diferentes provincias se proclamó la República Argentina. Con la asunción del presidente Bartolomé Mitre y con respuesta a la nueva unión federal se firma la "Ley de Compromiso o de Residencia" en la que, en su art. 1, proponía la ciudad de Buenos Aires como sede provisoria de las autoridades nacionales hasta que el Congreso dictara la ley de capital permanente. No obstante, las autoridades de la Provincia continuaron residiendo en la ciudad por ser la capital de la misma, tal y como lo permitía la Ley de Residencia en su art. 2, en la que puntualizaba que "si ellas mismas no creyesen conveniente trasladarse á otro punto" (Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 1938, p.530).

En el 1867 se determinaron exactamente los nuevos límites de la ciudad los cuales, tal y como describe Boragno (2001), pasaron a ser:

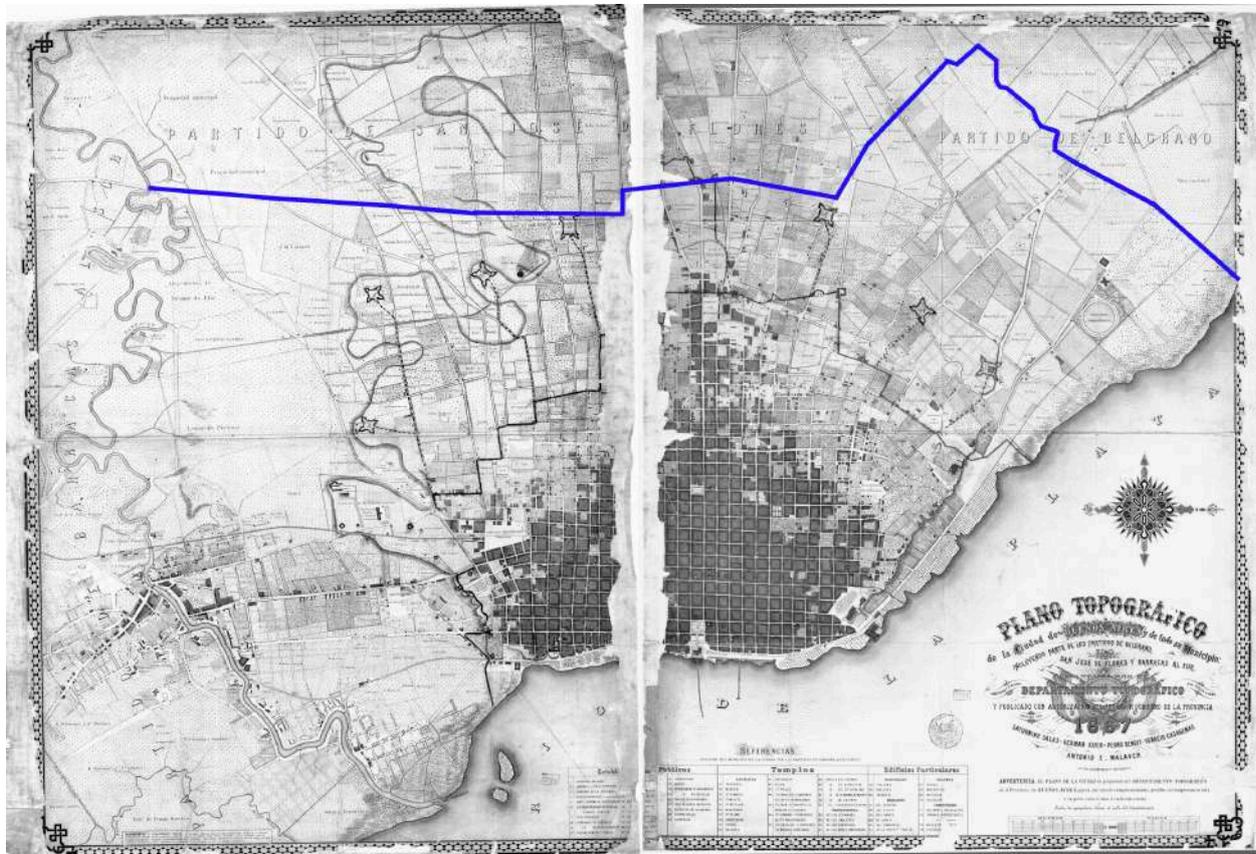
El arroyo Maldonado (la actual Av. Juan B. Justo) desde su desembocadura en el Río de la Plata hasta tocar el límite este (terreno conocido en el plano de Sourdeaux con el nombre de Calderón); al oeste las calles Rivera (hoy Córdoba), Medrano, Castro Barros y Boedo hasta el Riachuelo; al sur el Riachuelo y al este el Río de la Plata (ver plano Figura 5). La superficie total llegaba a las 4.000 hectáreas y la población sumaba 177.000 habitantes. (p.28) (ver Figura 5).

La configuración de la ciudad fue muy cambiante en pocos años debido a la dinámica demográfica de la época. La Constitución del 1853 dejó plasmado las intenciones por promover la inmigración para la construcción de una nueva nación en varios de sus artículos, como en el art. 25 que "establecía que el gobierno federal tenía el deber de 'fomentar la inmigración europea' y el artículo 64 (inciso 16) que el Congreso debía promulgar leyes 'protectoras' para promover la inmigración y la colonización de 'tierras de propiedad nacional'" (Pérez, 2014, p.9). A pesar de no tener un registro realmente certero de los inmigrantes que llegaron al país, se calcula que entre el 1860 y el 1880 ingresaron alrededor de 500.000 personas, una importante cifra si se tiene en cuenta que, en Argentina en el 1870, la población total era de unos 1.800.000 habitantes. La mayoría de los inmigrantes que arribaban, se albergaban en la zona sur, en los barrios de San Telmo y Montserrat, donde se situaban los conventillos, los cuales se caracterizaban por su hacinamiento y carecían de higiene y salubridad. En el 1867, Buenos Aires sufrió la epidemia del cólera y en el 1871 la fiebre amarilla, hechos que diezmaron de una manera atroz a la ciudadanía sobre todo en la zona donde habitaban los inmigrantes debido a sus deplorables condiciones habitacionales. Es a partir de estos



casos epidémicos, cuando se empezó a producir un gran desplazamiento poblacional crónico, mayoritariamente por parte de la burguesía, hacia el norte de la ciudad el cual determinó el origen de la fuerte diferenciación territorial a nivel social y urbano en detrimento de la zona sur.

Figura 5 “Plano topográfico de la ciudad de Buenos Aires y de todo su municipio incluyendo parte de los partidos de Belgrano, San José de Flores y Barracas al sur”, 1867 indicando el límite del Municipio de Buenos Aires que se estableció en ese mismo año.



fuelle: mapoteca del Museo Mitre con indicación del límite (elaboración propia)

El plano de la Figura 5 muestra claramente la ocupación de la mancha urbana en la ciudad de Buenos Aires en el 1867 y el resto del territorio que queda por urbanizar dentro del nuevo límite establecido en ese mismo año. La ciudad tenía menos de la mitad de la superficie urbanizada, es decir, a pesar de ser sólo una capital provisoria, ya que el Congreso todavía tenía que dictar la ley correspondiente, se había trazado un nuevo límite que dejaba suficiente margen para que la ciudad de expandiera y creciera.

Con la designación de la Ley de Residencia y, por consiguiente, durante la convivencia de las dos autoridades en la misma ciudad, Carlos Tejedor, gobernador de la Provincia, se refería a las autoridades nacionales como el "huésped indeseable" y a ellos mismos como los "dueños de casa" y vaticinaba que las tensiones entre ambas eran las causantes de la afectación en los funcionamientos necesarios para los estados provinciales (Schmidt, 2011). En esencia, la Provincia no quería ceder su ciudad-puerto, su fuente de riqueza, la "Atenas de la Plata" (Schmidt, 2011) ni el control de la aduana tan apreciada y disputada que se fue forjando durante el último siglo. Por otro lado, Nación veía en



Buenos Aires las virtudes perfectas para que se transformara en una capital icónica para la nueva República que se estaba creando. Consecuentemente, la ciudad fue el escenario de varios conflictos políticos y enfrentamientos constantes durante las dos décadas siguientes debido a la falta de resolución a la denominada 'cuestión capital'.

En el 1867, con el plazo cumplido que establecía la ley, el Congreso no renovó la jurisdicción federal sobre la ciudad, por consiguiente, las autoridades nacionales pasaron a ser, oficialmente, los huéspedes en tierras provinciales. Ambos bandos se confrontaron durante los siguientes años mientras se debatía la propuesta de situar la capital en otras ciudades, siendo la principal candidata Rosario. Esta indeterminación y falta de identidad nacional sumado a otras "preocupaciones políticas y públicas como las candidaturas, el derecho electoral y, como consecuencia de las medidas decretadas por Tejedor, la potestad de las provincias para movilizar a la Guardia Nacional" (Sabato 2008, p.266) llevaron a originar el conflicto más importante durante la convivencia de ambas autoridades, en la campaña del 1880, con Tejedor como gobernador y Julio Roca como candidato a la presidencia. Fue entonces que, por unos pocos días de junio, el municipio de Belgrano fue considerado como capital del país, ya que las Autoridades Nacionales reagruparon sus fuerzas en esa localidad durante el gran conflicto (Scobie, 1977). Los dos bandos constituyeron sus ejércitos, de unos 5.000 hombres cada uno, y provocaron serios enfrentamientos armados, siendo el definitivo un lunes 21 de junio a las puertas de la ciudad, en el actual Parque Patricios. El duro e intenso conflicto, que duró más de 10h, terminó con unas 2.000 bajas, que sumadas a las de los anteriores días alcanzaba la total cifra de 3.000 muertos (Sabato, 2008).

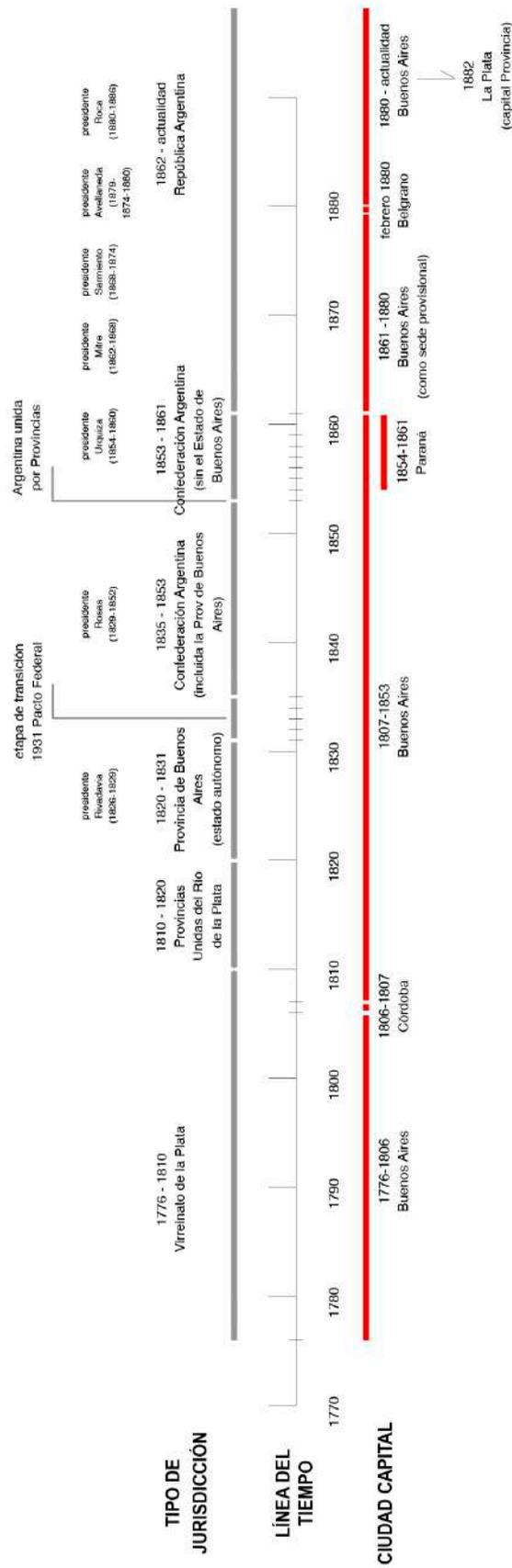
Después de esos acontecimientos fatídicos y de la asunción de Roca como presidente del país, los disturbios cedieron. Se pactó que la capital de la Provincia debía ser La Plata, una ciudad erigida de cero en un nuevo emplazamiento y financiada por Nación, a cambio de que Buenos Aires fuera declarada Capital Federal y que se le permitiera ampliar su territorio. Finalmente, quedaba resuelta la situación provisoria del país después de varias décadas.

En la siguiente Figura 6, se representa una línea del tiempo en la que se relaciona los tipos de jurisdicciones que se fueron acaeciendo en la región, desde que se estableció primero el Virreinato del Río de la Plata hasta que se instauró la República Argentina, con las diferentes ciudades que ostentaron la categoría de capital según los sucesos que se fueron aconteciendo. Como se observa, la ciudad de Buenos Aires prácticamente siempre tuvo el papel de ciudad capital, a pesar de las diferentes jurisdicciones que rigieron en la zona, debido a que, como comenta Scobie (1977):

La ciudad había crecido lenta pero constantemente durante 270 años, y conservaba una enorme ventaja sobre posibles competidoras por su población, aceptación comercial y concentración de mercancías para exportar, ya que no por sus condiciones geográficas ninguna otra ciudad de la costa podía competir con ella en tamaño, sin olvidar su riqueza, prestigio y poder. (p. 92)



Figura 6 Línea del tiempo en la que se muestra las diversas capitalizaciones de Buenos Aires



fuelle: elaboración propia en base a la bibliografía citada



1. 1. 2. Los nuevos límites, cerrando el territorio para instaurar el poder

Todo desplazamiento, toda elección topológica en la ciudad, tiene connotaciones sociales, toda definición de posición implica una toma de partido.

“El parque y la grilla”, Adrián Gorelik (1998)

Juan Bautista Alberdi, principal autor intelectual de la Constitución del 1853, proponía ceder al jefe de la Nación el control local de la ciudad de su residencia con el fin de crear un gobierno serio y eficaz (Schimdt 2011). Comparando con otras capitales internacionales como Madrid o Santiago de Chile que albergaban la misma situación, Alberdi no entendía como las tres jurisprudencias (nacional, provincial y municipal) tenían conflictos por convivir en la misma ciudad, lo que devenía en un caso singular por la época. Lo que sufrió la población de Buenos Aires, durante las décadas anteriores a la resolución de la ‘cuestión capital’, por esclarecer qué papel jugaba en cada período según los intereses políticos, dejó una dolorosa experiencia en la mente de los ciudadanos, hecho que implementaría la eterna conflictividad territorial en la relación entre los porteños y el resto del país.

Se tomó la iniciativa de fortalecer la capital desde Nación y en el 1883 la intendencia de Buenos Aires se formó a partir de un Consejo Deliberante, el cual lo elegía el mismo pueblo, y un Departamento Ejecutivo, dirigido por un funcionario elegido por el Presidente de la República con acuerdo del Consejo Deliberante (Schimdt 2011). Entre el 1880 y el 1883, hubo una Comisión Municipal que dirigía la ciudad, la cual la presidió Torcuato de Alvear, a quien Roca designó como intendente hasta el 1887. Una vez acordada la Capital Federal, “el urbanismo se enfrentaba a una disyuntiva: ¿una ciudad abierta o una ciudad cerrada? Dicho de otra manera ¿en qué lugar la planificación de una ciudad encontraba sus límites?” (Caride, abril 1999, p.15).

Al mes de la capitalización, Alvear pidió la regularización del límite de la ciudad, pero no se podía determinar hasta que no se hubiera ubicado el nuevo emplazamiento para la futura capital de la Provincia, ya que debían mantener una cierta distancia prudencial entre sí. Los municipios de San José de Flores y de Belgrano se postularon como posibles enclaves para la nueva capital, pero debido a su cercanía y a la perspectiva de expansión urbana que profesaba Buenos Aires, se denegaron los pedidos. Finalmente, en el 1882 se consagró la nueva capital provincial, la ciudad de La Plata, a unos 60km de la capital nacional.

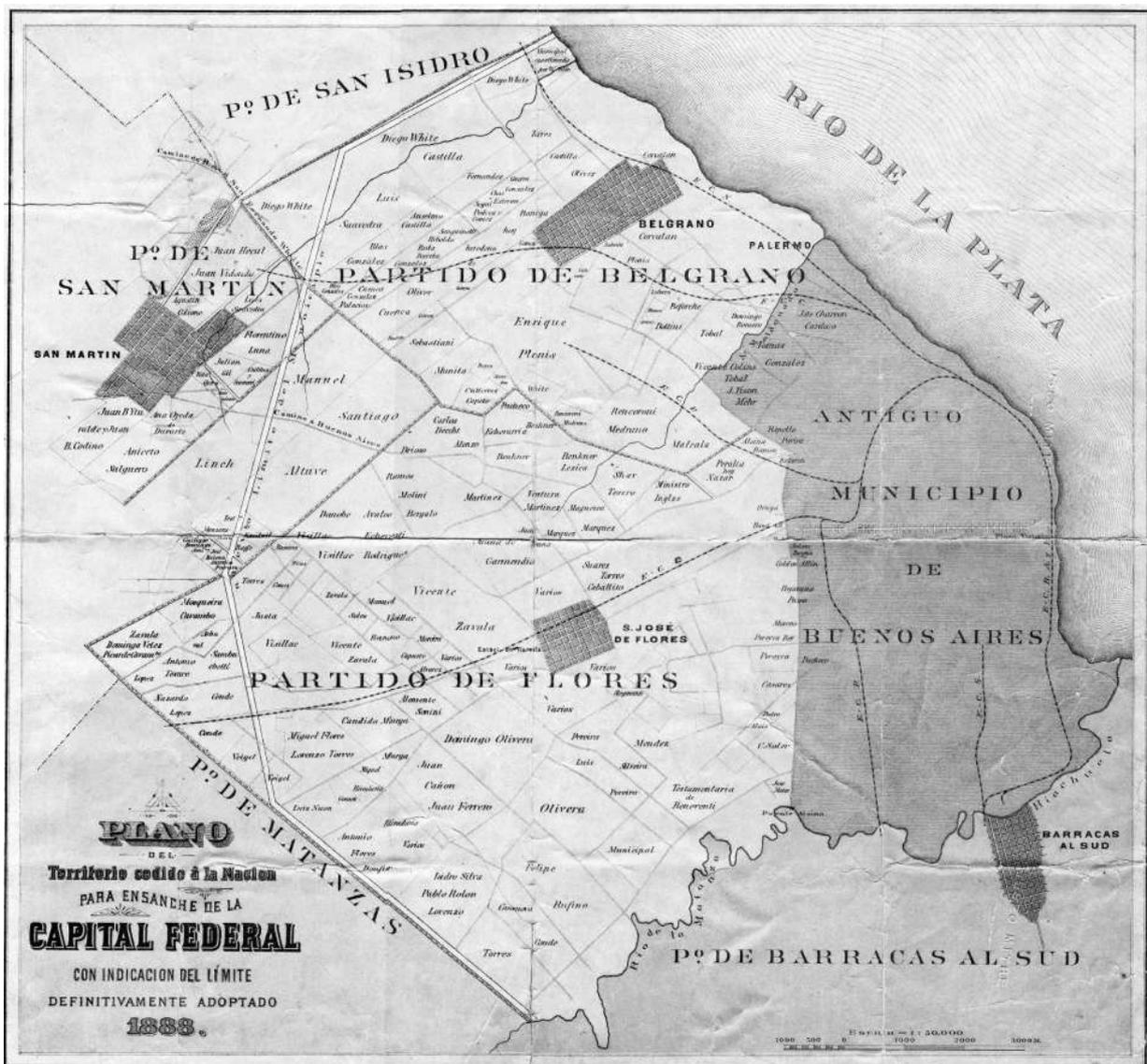
Buenos Aires se concebía como la ‘Gran Capital del Sur’ y la importancia que adquiría estaba en relación a la superficie de la misma, la cual distaba mucho con los límites actuales que tenía. En el 1887, Celman (sucesor de Roca) destrabó el trámite para que Belgrano y San José de Flores pasaran a unificarse al municipio de Buenos Aires y así la capital amplió su superficie pasando de 4.000ha a 19.000ha, estando, con respecto a este total, menos del 10% edificado (Caride, abril 1999). En ese momento la ciudad dejaba en claro qué tipo de poder quería albergar y a qué aspiraba. De repente pasó a representar la nación y como tal, debía ofrecer ciertos servicios políticos y públicos y mostrar un aspecto de modernidad que estuviera a la altura de las ciudades internacionales más avanzadas



de la época. Es por tanto que famosos arquitectos y urbanistas, tales como Alejandro Christophersen y Mario Palanti, viajaron de Europa a Buenos Aires en las siguientes décadas, para ofrecer sus técnicos y modernos conocimientos en los planes y proyectos urbanos que la capital debía encarar.

Finalmente, la capitalización de Buenos Aires quedó resuelta con la regularización de su nuevo límite a través de un boulevard de circunvalación de 100m de ancho, el cual quedaba dentro de la potestad de Capital Federal y estaría financiado por Nación. Esta nueva delimitación quedó representada en el plano definitivo a cargo de los ingenieros Luis Silveyra, representante de Provincia, y Pablo Blot, representante de Nación en el 1888, el cual se muestra a continuación.

Figura 7 “Plano del territorio cedido a la Nación para ensanche de la Capital Federal con indicación del límite definitivamente adoptado 1888.”



fuelle: mapoteca del Museo Mitre

Observando el plano, se puede discernir claramente varios tipos de delimitaciones tal cual estaban en el momento de la capitalización, como, por ejemplo: los límites de cada municipio, entre



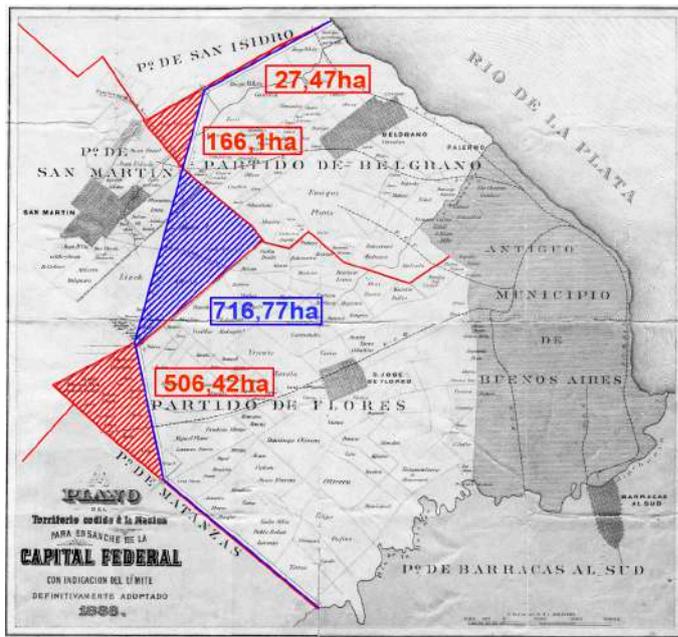
ellos el de Buenos Aires que se había establecido en el 1867; el límite de los partidos y dentro de ellos las particiones rurales de los predios con el nombre del terrateniente; los límites naturales de los ríos (Maldonado, Riachuelo-Matanza, La Plata) y por encima de todos ellos, el nuevo límite de Capital. Por consiguiente, este es un plano de límites. Según lo acordado, se determina que el "Antiguo Municipio de Buenos Aires" pasa a ser la gran Capital Federal con "el límite definitivamente adoptado 1888." (título descriptivo del plano) después de varias décadas de conflictos e incertidumbre. Con esta explícita frase que da título al mapa y el punto final después del año, se denota que es una sentencia definitiva y esperada o por lo menos necesaria para cerrar el conflicto del que tanto dependía el país.

La forma de representar este mapa es muy diferente de los que se han mostrado anteriormente. Primeramente, se le da un giro situando el norte hacia arriba la lámina, mientras que, en los anteriores, mostraban el "antiguo municipio de Buenos Aires" con el oeste hacia arriba. Llama la atención también el hecho de que todos los municipios colindantes tengan marcadas su grilla y su zona rural y que Buenos Aires, en cambio, esté representada por un color monótono en la que no se diferencia lo que está urbanizado de lo que sí, es decir, no se muestra ningún detalle de la conformación de su trama urbana principal. Pareciera que fuera más importante mostrar claramente cómo y cuál era el territorio que se iba a incorporar y cómo estaban caracterizados cada uno de los municipios que el describir al mismo nivel la configuración que tenía la ciudad de Buenos Aires. Es en este plano que queda plasmado el relato de la resolución de la 'cuestión capital'.

La división jurisdiccional se establece lejos de los cascos urbanos existentes y así facilitar la expropiación de los terrenos que, por ser rurales, ofrecían menor inconveniente. Esta línea regular y a la vez arbitraria "fija una figura ordenada para la nueva ciudad, buscando preservar, pese al cambio de escala, la centralidad y la simetría de la ciudad tradicional" (Gorelik 1998, p.128). El nuevo trazado geométrico proviene de una compensación territorial entre el territorio de Nación (la capital) y de Provincia (partidos colindantes) (ver Figura 8). Es decir, al incorporar los partidos de San José de Flores y de Belgrano a la Capital Federal, la superficie que se excluye con el nuevo límite de dichos municipios y pasa a ser de Provincia, se compensa con la que el partido de San Martín cede a la Capital. Por otro lado, los vértices del polígono, que marca el nuevo trazado, no se sitúan casualmente, coinciden con los límites de los predios rurales actuales. En la siguiente imagen se muestran estos detalles y también se corrobora que las superficies anexadas y las cedidas son prácticamente las mismas (según escala gráfica).



Figura 8 Plano de la Capital Federal del 1888 con análisis de superficies (cálculo aproximado según escala gráfica)



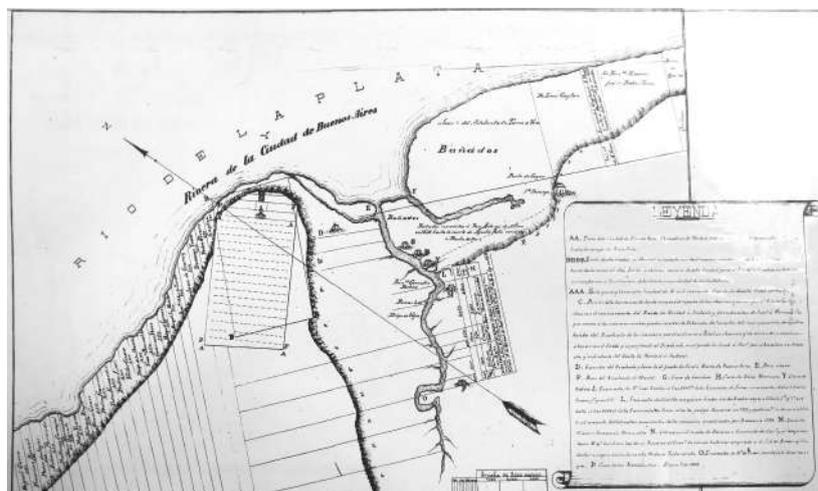
SUPER.	ANEXADA (ha)	CEDIDA (ha)
		27,47
		166,1
		506,42
TOTAL	716,77 (ha)	700,00 (ha)

- superficie anexada a Capital Federal
- superficie cedida a Provincia
- nuevo límite Capital Federal 1887
- límites municipales anteriores 1887

fuentes: análisis propio en base al mapa original

Los límites de los predios rurales y, por ende, de los partidos venían originados por las directrices que se marcaron en las primeras chacras que se establecieron a principios del s.XIX y que seguían la lógica de ser perpendiculares a los ríos, tanto al Río de la Plata como al actual Riachuelo (ver Figura 9).

Figura 9 Mapa de las chacras en 1803

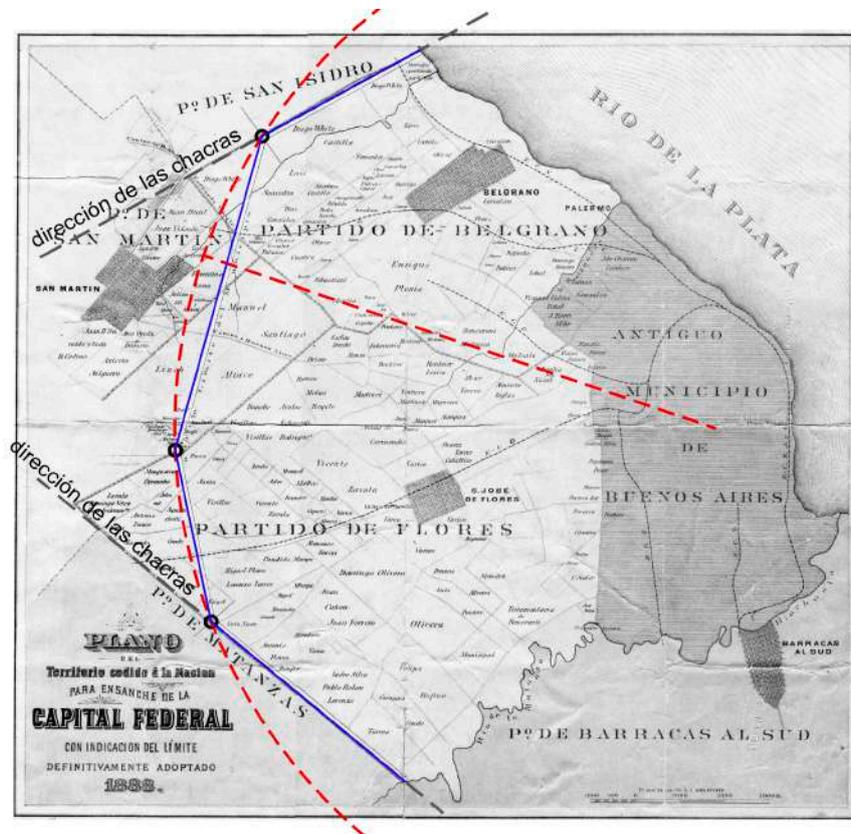


fuentes: mapoteca del Museo Mitre



Partiendo de estas divisiones básicas de las tierras y de la idea de mantener la centralidad del “Antiguo Municipio de Buenos Aires”, el trazado definitivo va a cumplir con la geometría que se acomode mejor para tales fines. Al aplicar la ley geométrica que indica que un círculo queda definido sólo por tres puntos en el plano del 1888, se observa que los tres vértices del nuevo límite marcan el centro justo en el antiguo municipio.

Figura 10 Análisis geométrico del nuevo límite

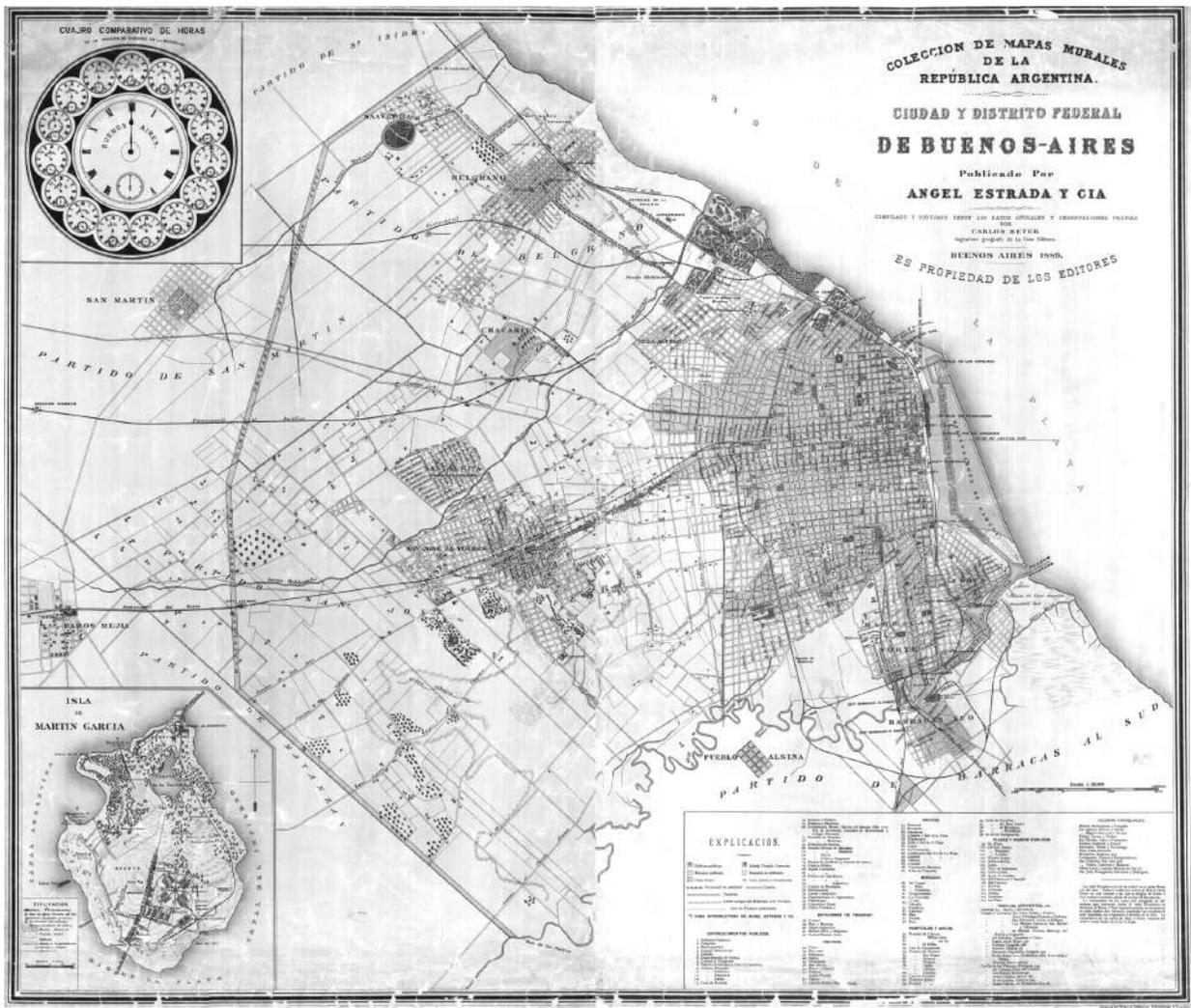


fuelle: análisis propio en base al mapa original

En el plano del 1889 de la Figura 11 se muestran todavía los antiguos límites de los municipios colindantes de Buenos Aires y se refiere al nuevo trazado como “Boulevard proyectado y límite probable del municipio nuevo”. El grafismo es más descontracturado y se distinguen las tres manchas urbanas que habían pertenecido a cada uno de los municipios por separado antes de la anexión, que están en proceso de extensión y que tienden a unirse entre sí, sobre todo a través de las principales rutas.



Figura 11 Plano de la "Ciudad y Distrito Federal de Buenos Aires", 1889



fuente: mapoteca del Museo Mitre

En el plano de Chapeaurougé (Figura 12) se muestra la configuración de los centros suburbanos de Buenos Aires y la división de los terrenos tanto en la ciudad como en la periferia. Se percibe todo el territorio como un contexto semirural y rural y se originó una constelación de urbanizaciones unidas por los trazados viales y de ferrocarriles, que fueron la base sobre la cual se conformaría el conurbano.



Figura 12 Mapa catastral de Buenos Aires y sus alrededores, 1890, Carlos de Chapeaurouge.

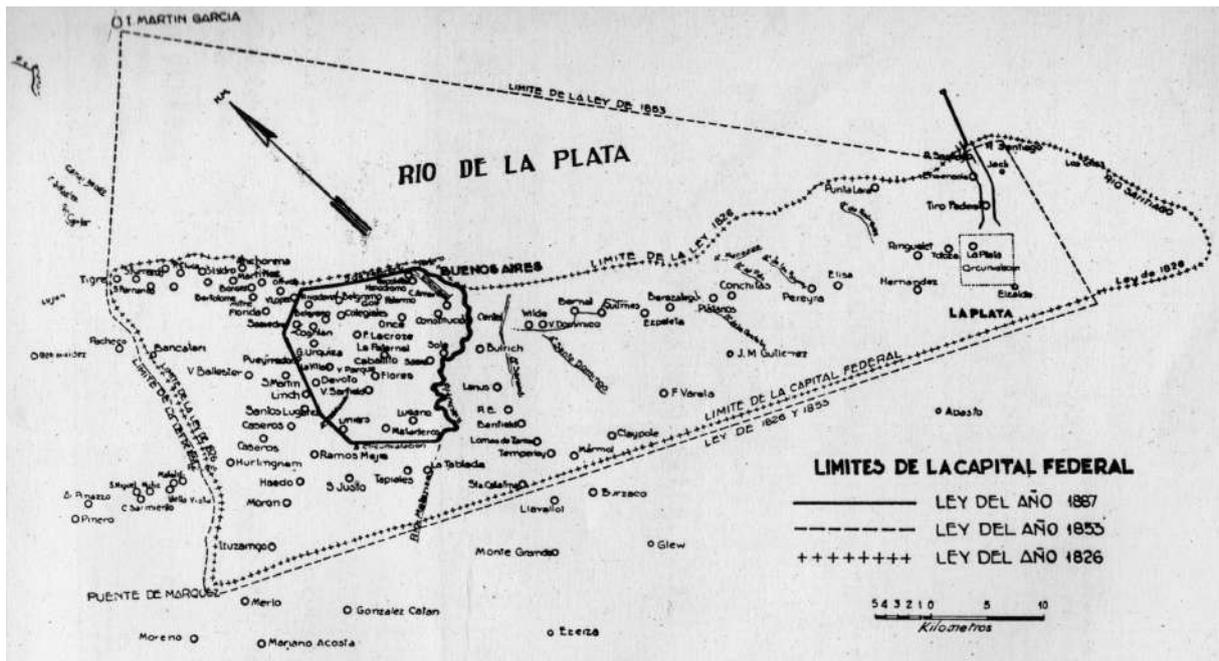


fuelle: Vedia, 1999, p.89 (Instituto de Geografía "Rómulo Ardissonne" Facultad de Filosofía y Letras, UBA).

A modo de resumen, en la siguiente imagen se muestran los principales límites, establecidos por leyes, que tuvo la ciudad de Buenos Aires siendo capital. Se observa una desproporción entre los dos primeros del 1826 y el 1853 con respecto al último y definitivo establecido en 1887. Los primeros abarcan una gran cantidad de territorio despoblado y rural y se definen a través de los principales trazados fluviales, como el río Reconquista (anteriormente nombrado como el de las Conchas), el río Santiago y el río de la Plata. Si bien en el 1827 se deroga la Ley Capital y la Provincia de Buenos Aires vuelve a ser autónoma, el límite establecido entonces, serviría de base para casi 30 años después con la proclamación de la Constitución. En cambio, el último y definitivo límite se remite a abarcar lo pactado entre jurisdicciones y lo que será sólo la zona urbana de la ciudad, sin zona rural alguna, siendo una escala mucho más acotada.



Figura 13 Diferentes límites de la ciudad de Buenos Aires siendo establecida como capital (1826, 1853, 1887)



fuelle: *Avenida General Paz*, editado por la Dirección Nacional de Vialidad (Talleres Gráficos G. Kraft, Buenos Aires, 1938)

Para consagrarse como la capital de la República, la ciudad necesitó de una delimitación clara y determinada para diferenciarse del resto del territorio y tener una superficie lo suficientemente extensa para expandirse y crecer como una gran metrópolis de escala internacional. Ese cometido había sido característico de la ciudad tuviera o no el cargo de capital del país. Es decir, el centro neurálgico de la región siempre estuvo en Buenos Aires, sólo restaba manifestarse como tal. Scobie (1977) lo desarrolla en su libro cuando comenta que estudió:

Buenos Aires porque su evolución simboliza y explica en gran medida el desarrollo de la Argentina. Durante la última parte del s.XIX (...) la repentina prosperidad económica redundó ante todo en beneficio de esta ciudad y no en el desarrollo de las regiones rurales o interiores de la Argentina. De la riqueza agropecuaria y de la dependencia exterior surgió una estructura social y política estable, centralizada en Buenos Aires, que dio carácter no sólo a la ciudad, sino también a la Argentina toda. La ciudad dominó la nación. (p.13)



1. 2. Expansión de la mancha urbana a principios del s.XX

“¿Cómo puede admitirse, en efecto, que las antiguas ciudades sean la última expresión de lo bueno en materia de trazado cuando es sabido que no presidió ningún plan en su nacimiento ni” en su crecimiento?”

Enrique Chanourdie, 1906 (citado en Novick 1995)

Para entender la conformación de la ciudad Buenos Aires y cómo ésta se fue desarrollando a partir de la década del 1870 en adelante, se debe tener en cuenta la resolución de tres problemas importantes que, ingenieros, comerciantes, políticos y otros grupos interesados debían consensuar para avanzar con el crecimiento urbano. Estos puntos fueron el emplazamiento de las instalaciones del nuevo puerto, el desarrollo de una red ferroviaria y la fijación de la capital federal. Para el principio del s.XX la resolución de estos problemas había organizado, por fin, el perfil de Buenos Aires (Scobie, 1977).

Una vez fijados estos tres temas, era necesario determinar cómo la capital debía planificar su expansión urbana y qué decisiones clave debía encarar para la prosecución de su crecimiento. La municipalidad elaboró varias estrategias que se reflejaban en el Plan de Mejoras para Buenos Aires en el 1898, el Proyecto de Transformación Edilicia propuesto por Enrique Charnourdie en 1906 y el Proyecto de Avenidas y Diagonales de Victor Jaeschké en 1911. El primer Plan trataba el tema del límite e indicaba que el Camino de Circunvalación, que indicaba el territorio de la ciudad, se ensamblaba con los dos ríos y que, según describía Morales (1901, citado en Novick 1995):

Cerrando este hermoso circuito se tendrá el paseo proyectado a lo largo del Riachuelo que se prolongará hasta Barracas. Así encerrada en este hermoso marco, con grandes parques y paseos, sus amplias avenidas, sus grandes edificios públicos y privados y su población, que irá siempre en aumento, atraída por este gran centro se puede tener una idea de lo que será la que ya es hoy la primera ciudad de América. (p.10)

A finales del s.XIX, la ciudad de Buenos Aires albergaba alrededor de 700.000 habitantes y todavía le quedaba lejos expandirse fuera del área del antiguo municipio y alcanzar ese nuevo límite. Charnourdie y Jaeschké plantearon diferentes propuestas de crecimiento urbano para la ciudad en las que anunciaban desde una cuadrícula que se extendía casi ilimitadamente hasta una densificación y concentración a través de edificios en altura en el centro, respectivamente (Caride, abril 1999).

En el 1894, la Municipalidad designó una Comisión “para emprender el trazado definitivo de calles, plazas y avenidas ‘de acuerdo al cual debía procederse en el futuro’” (Novick 2000, p.5). En el 1898 se da a conocer el Plan de Mejoras que presenta, principalmente, una estrategia de saneamiento y regularización para toda la ciudad dentro de una idea de ciudad cerrada y jerarquizada con un entramado de red de parques. Este Plan fue la base del plano elaborado en el 1904 en el que se muestra por primera vez, toda la proyección de la cuadrícula en la ciudad (ver Figura 17) y sentó los principios para el siguiente Plan elaborado por Bouvard.



Al acercarse la celebración del Centenario de la nación, la ciudad debía mostrarse como una capital internacional capaz de albergar grandes eventos. Por ese entonces, Argentina afrontaba un gran reto que era resolver “la cohesión social y la cohesión nacional” (Devoto, 2010, p.43). Debía mostrar una imagen de unión y prosperidad forzosa en tiempo record, por tanto, la capital debía organizarse y embellecerse a través de las extensiones de las avenidas, la creación de espacios monumentales y la construcción de edificios emblemáticos. Dichas estrategias se vieron plasmadas en el Plan Bouvard, que se elaboró entre el 1907 y el 1910, a pedido por los Intendentes de Buenos Aires, Carlos T. de Alvear (1907-08) y Manuel J. Güiraldes (1908-10). Se organizó una comisión de técnicos por funcionarios municipales y un consultor internacional que fue J. J. Bouvard, Jefe de Trabajo Públicos de París. La comitiva tenía como principal objetivo crear una escenografía urbana acorde a los festejos del Centenario, de entre las cuales se destaca la abertura para la avenida de Mayo.

Figura 14 Mapa del Plan Bouvard para la ciudad de Buenos Aires, en el que se muestra las modificaciones al trazado actual, 1909.



fuernte <http://www.observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/planes/1910-nuevo-plan-para-buenos-aires/ficha>

En ese contexto de expansión y organización urbana, en el 1923 la Intendencia Municipal, presidida entonces por Carlos Martín Noel, constituyó la Comisión de Estética Edilicia, la cual publicó, en el 1925, el Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. Después de los festejos del Centenario y de los monumentos y obras que se hicieron para la cita internacional, dejaron de manifiesto ciertas preocupaciones con respecto a la estética de la ciudad y el conocido Plan Noel se enfocaba en que la obra edilicia de la ciudad de Buenos Aires como capital “ha de sintetizar la

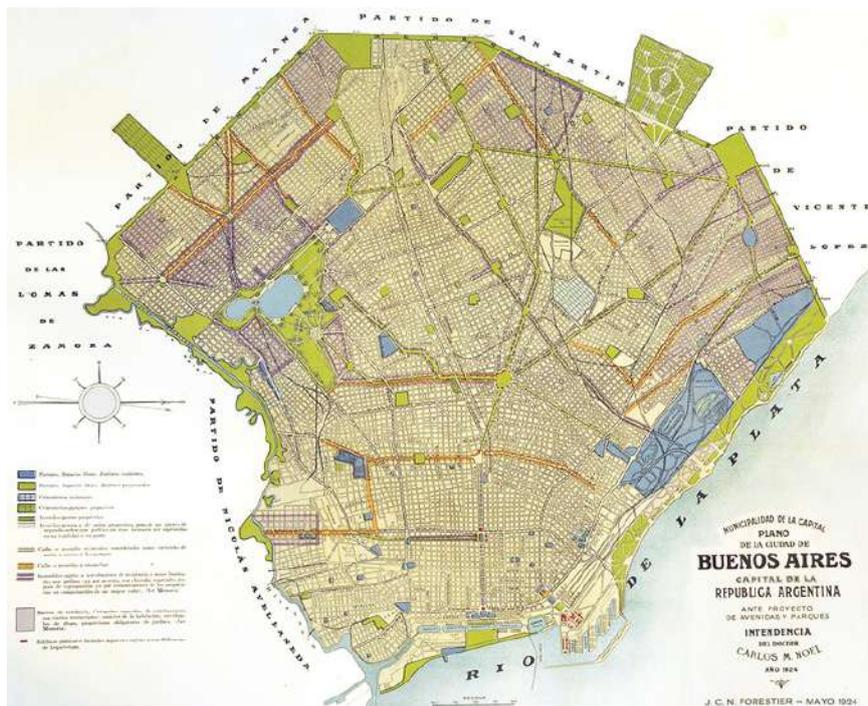


expresión total del sentido estético a que aspira el progreso social e intelectual de la Nación” (extracto del Plan Noel en Molina y Vedia J. 1999, p.105). Entre varios de estos temas, el Plan contemplaba, como uno de sus enunciados base, el tratamiento de las avenidas-paseo como encargadas de extender y unir las zonas verdes. Se ofrecía, así, en los barrios fuera del centro, el carácter de las ciudades-jardín que garantizaban ciertos estándares de higienización que, por ese entonces, eran tan necesarios para ciudades de tal envergadura como Buenos Aires.

Esta mirada más descentralizadora, también llegó a plantear el papel que debía adquirir el conurbano, ya que el Plan reconocía que la mayoría de los partidos colindantes a la ciudad, no podían permanecer ajenos a los intereses de la misma y, por tanto, debían incluirse en la planificación urbana y socioeconómica de la capital. Por ejemplo, se planteaba que, en cierto modo, el Tigre podía “ser considerado como uno de esos grandes paseos rurales suburbanos de que Buenos Aires deberá rodearse” (1925 citado en Molina y Vedia, 1999, p.124).

En síntesis, el Plan Noel promovía preservar la ciudad histórica; unificar las grandes rutas y caminos viales para mejorar la circulación; descongestionar las áreas urbanas conflictivas; generar una red de espacios verdes y sobretodo, se centraba en el diseño integral de las vías como avenidas-paseo. A pesar de esa insistencia, la combinación entre parque y vía “resulta ser la propuesta del Plan Noel que más se ha perdido en la construcción de la ciudad, especialmente desde los años sesenta” (Molina y Vedia, 1999, p.119).

Figura 15 Plano de espacios verdes dentro del Plan Noel, 1925.



fuentes: <http://www.observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/planes/1925-proyecto-organico/proyectos-asociados/proyecto-espacios-libres-1925-forestier>



El urbanista argentino Carlos María della Paolera, quien dirigió la Oficina del Plan de Urbanización de la Municipalidad en la década del 1930, “alertaba sobre la reducción acelerada de los espacios verdes en la ciudad” (Gruschetsky 2012, p.5). Según el catastro y el censo de mediados de los años treinta, más de la mitad de la superficie de Buenos Aires estaba edificada y el resto eran terrenos baldíos, y este patrón se extendía aceleradamente hacia la periferia. Esta época marcó un antes y un después en el concepto de proyectar la ciudad, como se demostró en el siguiente Plan Director del 1938 elaborado por Ferrari y Kurchan-Hardoy con Le Corbusier en París. En él se plasmaban nuevas ideas basadas en lejanas utopías que apuntaban a un modelo de sustitución urbana con una “concepción instantaneísta” (Choay 1983, citado en Novick y Piccioni, 1990, p.7) que no tenía en consideración la historia de la ciudad y su cultura como herramientas estratégicas. En el 1933, Della Paolera ya criticaba esta fórmula sentenciando que “en el urbanismo también hay renovadores que quieren hacer tabla rasa con las enseñanzas del pasado, (a ellos) que actúan por horror de lo que fue se les puede recordar un consejo de Gaudet: para apartarse de un principio es necesario conocerlo” (Novick y Piccioni, 1990, p.8).

La modernidad que vivió Buenos Aires, sobre todo entre el 1915 y el 1940, fue comparable a las grandes ciudades mundiales del momento: se desarrolló una extensa red de líneas de tranvía; fue una de las doce ciudades en el mundo que tuvo transporte subterráneo y la primera del hemisferio sur; se elaboraron planes urbanísticos tan importantes como el Plan Noel o el Plan Director; se concretaron avenidas y parques significativos para la ciudad diseñados por paisajistas de renombre internacional como Thays y Forestier y se construyeron edificios innovadores como el edificio Kavanagh que en el 1936 fue el más alto de Latinoamérica construido en hormigón armado. Los proyectos que se realizaron en esa época fueron representativos y auguraban un desarrollo trepidante o, por lo menos, un constante auge económico para la ciudad de Buenos Aires. La falla, como en otros casos urbanos, fue pensarlos como acciones puntuales y no dotarlos de un marco estratégico integrador que tuviera en cuenta la totalidad del territorio y, también, las características particulares y socioeconómicas de cada zona de la ciudad.

El paso del tiempo ha dejado en evidencia que, a partir de la segunda mitad del s.XX, muchas de las bondadosas directrices marcadas en dichos planes, quedaron a la merced de las situaciones y prioridades políticas del país, sin pensar de una forma holística y a largo plazo.

1. 2. 1. La ‘cintura higiénica’, la avenida-parque y su diseño funcional

El país necesitaba perfeccionar el régimen federal y la capitalización de Buenos Aires

General José María Paz (citado en Boragno 2001)

El trazado definitivo de la Capital Federal fue el resultado de una larga tarea de canjes de tierra entre ambas jurisdicciones y pasó de llamarse “Límite del Municipio”, a “Calle de Circunvalación” hasta que en el 1904 pasó a denominarse definitivamente “Avenida General Paz”,



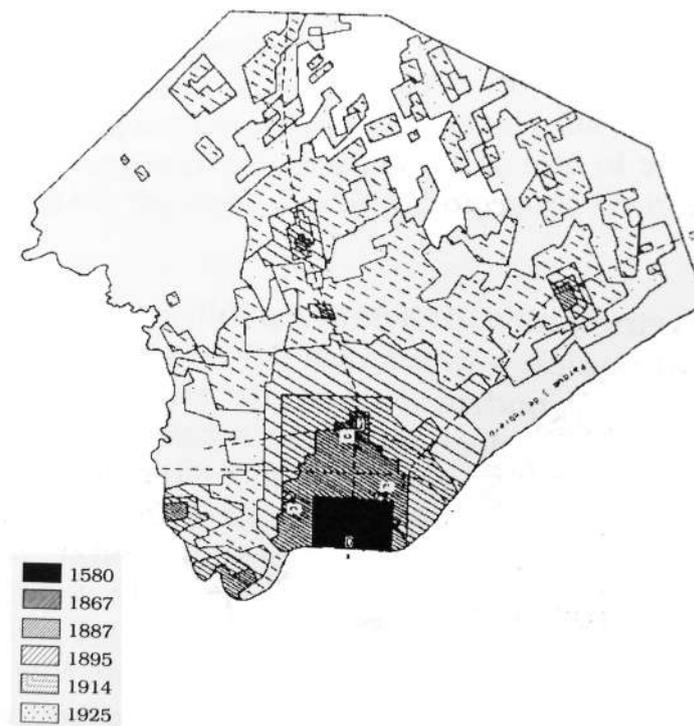
rememorando la predicción que había hecho el general cordobés a mediados del s.XIX. Este trazado empezaba y terminaba con dos ríos, el de la Plata y el Riachuelo, y serviría para mejorar el acceso desde la Provincia y rodear Capital rápidamente.

Debido al trepidante crecimiento de la ciudad desde su capitalización (ver Figura 16), varias áreas de las que antes eran rurales se empezaron a urbanizar. Para materializar el trazado de la avenida, se tuvieron que realizar numerosas expropiaciones y al no tener un catastro de propiedades relevado, se produjeron algunos conflictos entre los propietarios de los terrenos y la municipalidad debido a la especulación por el aumento del valor de las tierras afectadas.

El coste de la obra era inalcanzable por los diferentes gobiernos y, tal y como se explica en el Anuario Municipal (Buenos Aires, Municipalidad, 1931-32), se fue dejando para más adelante la solución definitiva, ya que:

Las crisis de 1889 a 1893, la del 1901 al 1904 y la del 1912 al 1915 sumado al período de la Primera Guerra Mundial, hicieron que el problema se fuera olvidando, aunque los vecinos de la zona Oeste nunca dejaron de insistir a la Intendencia que cumplieran su promesa, ya que en el 1904 por la ley 4506 se le autorizó a la Municipalidad a expropiar las fracciones necesarias que requería el nuevo boulevard. En el 1930, todavía restaba obtener dos tercios del total de la superficie necesaria para el trazado de la General Paz. (p. 95)

Figura 16 Progresión de las áreas urbanas desde la segunda fundación de la ciudad hasta la década del 1920.



fuelle: Gorelik (1998, p.236)



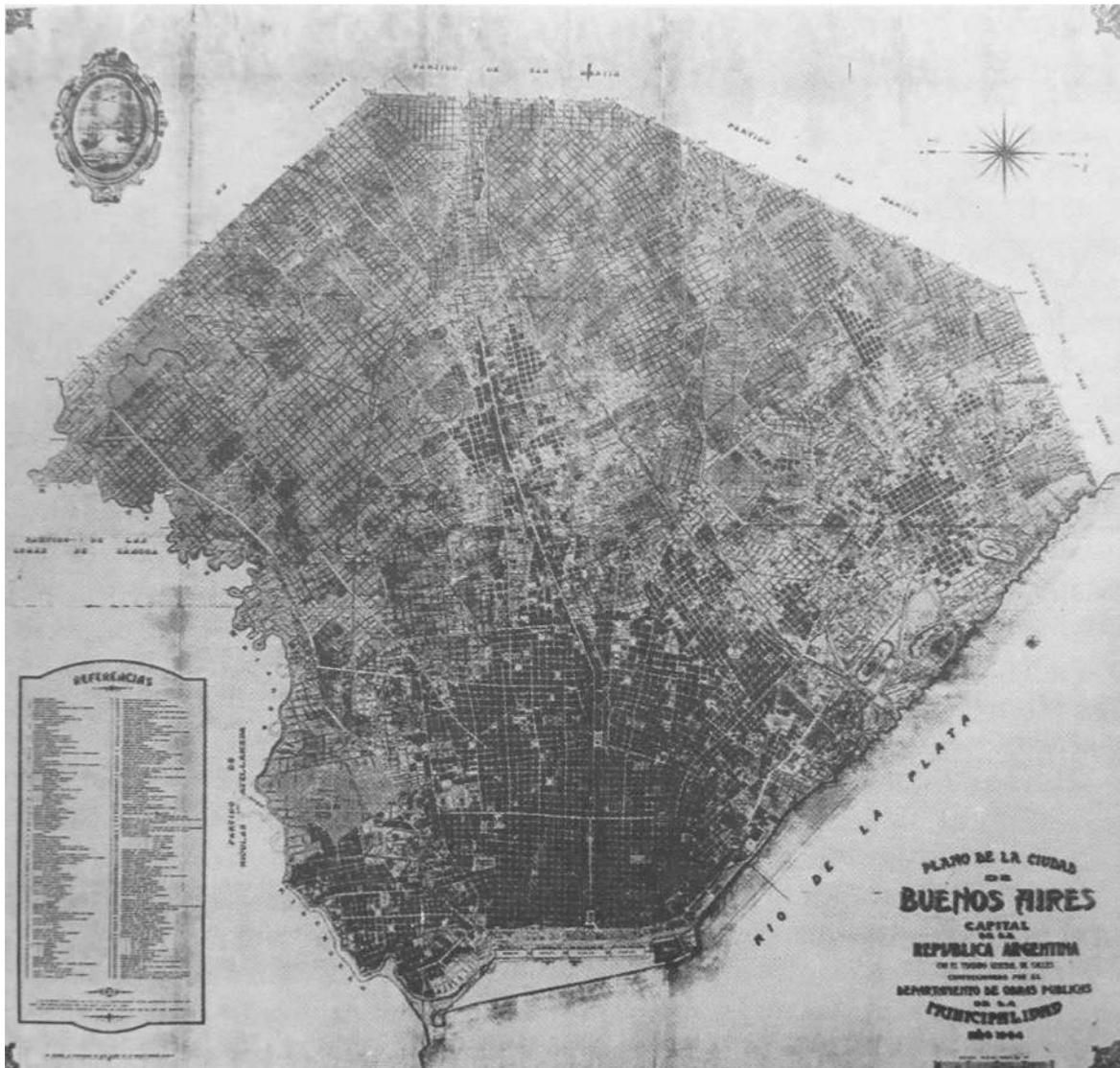
En el 1904 se declara “de utilidad pública la expropiación de terrenos necesarios para la apertura de la Avenida de circunvalación (Ley N° 4506)” a cargo de la municipalidad de Capital y estableciéndose que “debían imputarse a la misma ley los gastos que demandase su cumplimiento” (Iribarne, 1934. p.425). Según lo determinado, se destinó el 40% como mínimo de los fondos existentes y de los que correspondían anualmente a la Capital Federal para la construcción de la Avenida. También se le sumó la contribución vecinal que pagarían los vecinos que estuviesen comprendidos dentro de dos franjas de 200m, una de cada lado, y cobrándose también “el 50% del costo total de las obras de pavimentación y sus ampliaciones a los frentistas, no pudiendo exceder este último gravamen el 25% del valor de las propiedades” (Iribarne, 1934. p.425).

El proyecto de extensión de Capital era en rigor un proyecto de regularización que redefinía el límite aleatorio que formó el antiguo municipio de la ciudad de Buenos Aires por uno nuevo geométrico y racional que se distanciara del casco urbano consolidado. Así, el nuevo límite se presentaba como una “cintura higiénica” (Gorelik 1998, p.126) con intención de generar un boulevard verde que rodeara la ciudad y la contuviera.

En el plano del 1904 de la Figura 17 se muestra por primera vez el nuevo municipio de Buenos Aires cubierto en su totalidad por la cuadrícula que proyecta el crecimiento de la ciudad. Nótese la diferencia en las zonas con las manzanas oscuras (construidas) y las manzanas más claras que sólo indican cómo debería ocuparse el territorio vacío. Por un lado, la grilla muestra una serie de pretensiones homogeneizadoras para con el vasto descampado que ofrece la nueva superficie de la capital y, por otro, el límite se encarga de remarcar “lo que es ciudad de lo que no lo es” (Gorelik 1998, p.27).



Figura 17 Plano del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad, 1904

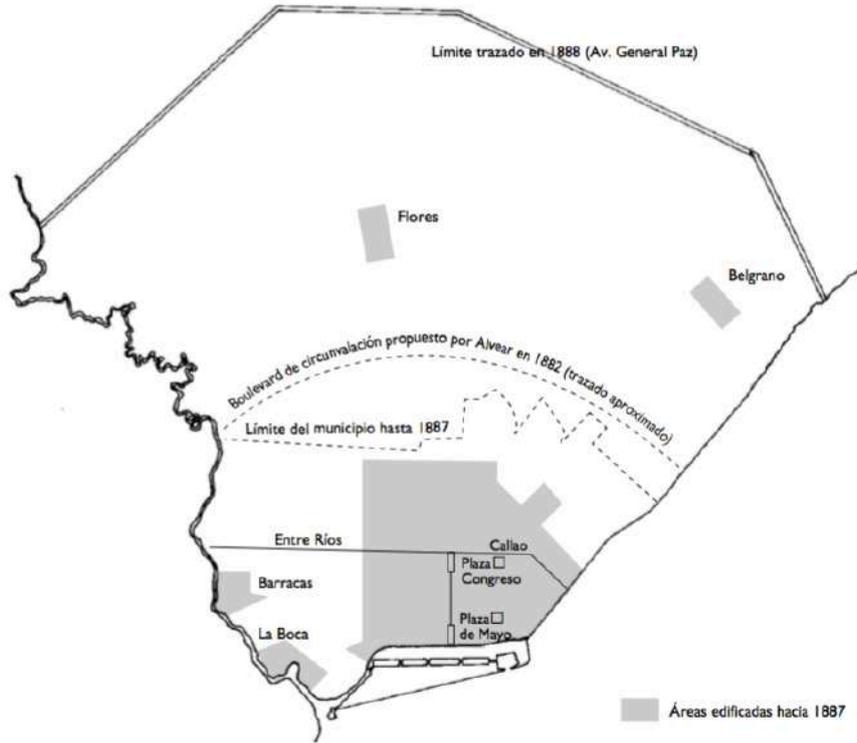


fuate: Gorelik (1998, p.25)

Buenos Aires como ciudad fue delimitada por diferentes trazados para marcar su perímetro urbano (ver Figura 18), pero antes de resolver la 'cuestión capital' nunca se materializó, es decir, no había hecho falta construir un borde físico que indicara dónde empezaba y dónde terminaba, ya que el mismo vacío extenso de la pampa se ocupaba de hacer de límite. La adjudicación del límite definitivo establecido en el 1888, implicaba, finalmente, la construcción física del mismo. Las expropiaciones se fueron realizando por etapas y por zonas, por tanto, se fueron pensando diferentes tipos de diseños paisajísticos según se iba avanzando. Éstos no formaban parte de un proyecto urbano general, sino que respondían directamente a la necesidad de cumplir con el acuerdo establecido de construir el boulevard de 100m de ancho (ver Figura 19).

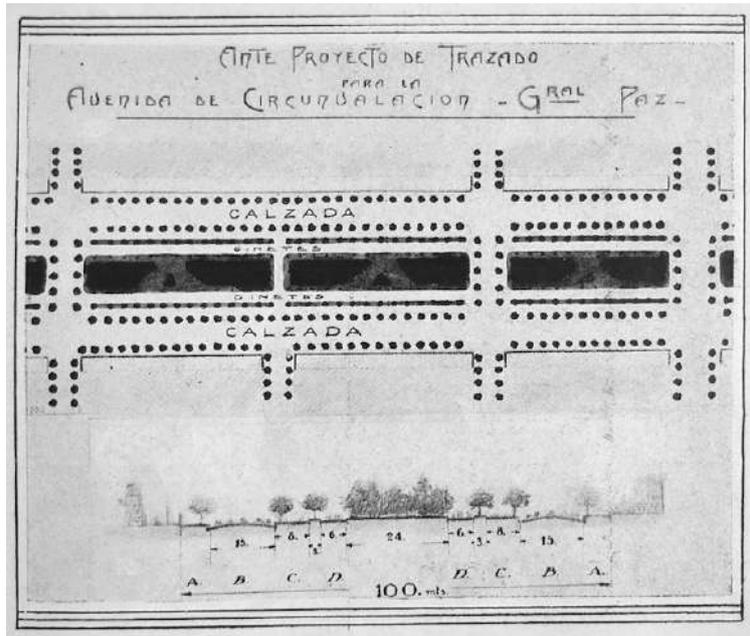


Figura 18 Esquema de la ciudad de Buenos Aires en 1887, señalando las áreas construidas y los tres sucesivos "Boulevards de circunvalación" durante el siglo XIX



fuelle: Gorelik (1998, p.15)

Figura 19 Calzadas laterales, avenida de jinetes y "squares" habilitados en varios tramos de la Avenida General Paz, antes de la circunvalación



fuelle: Anuario Municipal, Buenos Aires Municipalidad, 1931-1932, pg. 93 (Biblioteca Ministerio de Economía)



Avenida 9 de Julio es una de sus propuestas de diseño. Solucionaba así, los problemas de circulación y estacionamiento, y aumentaba los espacios verdes tan necesarios en la ciudad (Novick, 2000). En este contexto de crecimiento y expansión, se crearon las bases propicias para encarar el mayor proyecto vial que hasta entonces se había planteado en el país.

1. 2. 2. La materialización de la Avenida General Paz

Con su ancha faja de luz, con su bella gama de puentes, en los que a veces parece combinarse la severidad matemática con las inflexiones de la gracia artística, con los panoramas que la bordean en la línea de conjunción de la provincia y nuestra capital, (...), con todos estos índices de la belleza artificial que revela el vigor de una raza que actúa sobre su suelo desnudo y de esa fuente de belleza moral que ha sido el horizonte de nuestras llanuras; frente a ese trazo de nuestras tierras, que se advierte desde el linde de esta avenida, rindamos, inaugurando esta obra, un homenaje a nuestra patria y a nuestra civilización.

discurso de la inauguración de la Avenida General Paz de Oría, 1941 (Oría, 1983)

En el 5 de julio del 1941, después de 53 años de establecer el trazado oficial, se inauguraba finalmente la Avenida General Paz siendo el primer proyecto de vialidad urbana que encaraba la DNV y, a la vez, el de mayor desafío. La construcción comenzó en agosto de 1937 y tenía como objetivo resolver la accesibilidad y el tránsito diario de la capital garantizando unas condiciones estéticas y potenciando los términos tan necesarios de la higiene urbana abogando por un parque lineal que rodeara y oxigenara la ciudad.

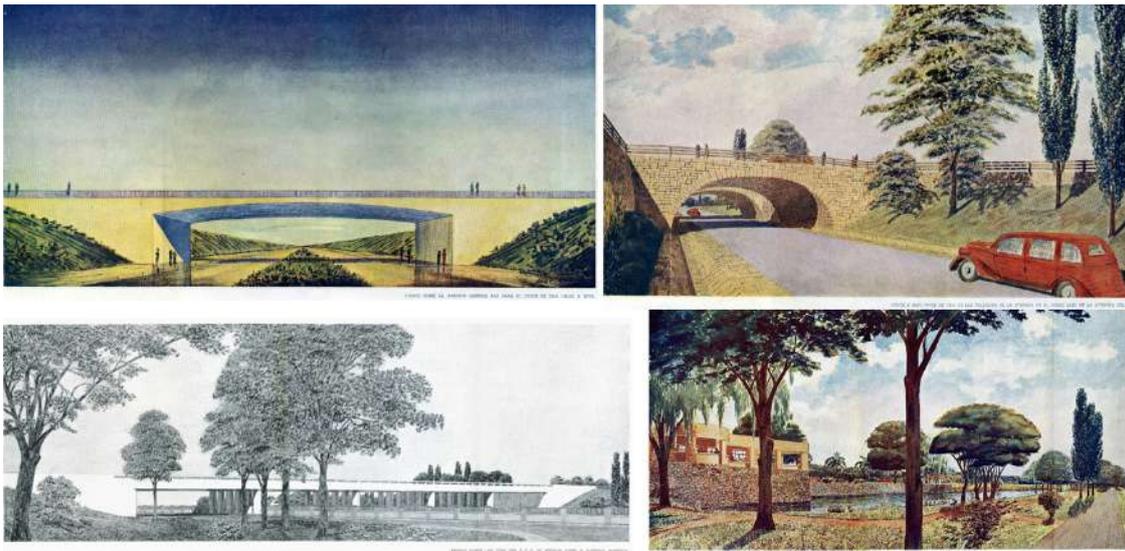
Estos requisitos de proyecto requerían de un equipo multidisciplinario que abarcara diferentes tipos de profesionales. La confección del proyecto fue otorgada al ingeniero Pascual Palazzo quien dirigió un equipo principalmente formado por los ingenieros Lauro O. Laura y León Laurent, los arquitectos Ernesto Vautier y Francisco Houloubek y el Director General de Paseos de la Municipalidad de la Capital Carlos L. Thays, entre otros. Para la realización de este trazado, la DNV trabajó conjuntamente con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, la Dirección General de Arquitectura y con la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de la Capital. Es decir, las jurisdicciones de Nación, Provincia y Capital volvieron a trabajar en un proyecto común después de la decisión de la 'cuestión capital' en el 1888.

En los anuarios de la ciudad (Buenos Aires Municipalidad 1937-38) añadían mucha expectativa y la describían de la siguiente manera:

Esta obra que será, en su género, una de las más bellas del mundo, tendrá dos franjas pavimentadas de seis metros cada una. Éstas serán construidas en el centro mismo de la avenida y estarán separadas por una banquina de igual dimensión. El resto del ancho comprenderá dos calzadas de seis metros para el tránsito lento, situadas en la parte exterior de la arteria y entre estas y las vías centrales, quedarán amplios espacios libres destinados a jardines, sectores arbolados, sendas para jinetes y ciclistas, etc. (p.79)



Figura 21 Ilustraciones del proyecto de la Avenida General Paz



fuelle: Dirección Nacional de Vialidad, (1938)

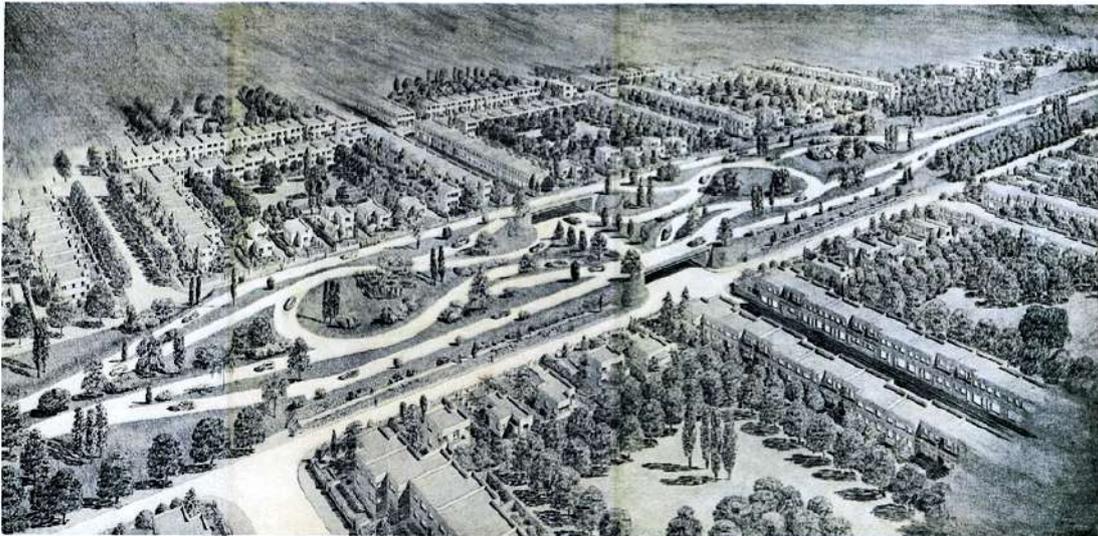
Todo el trazado de la ruta estuvo estudiado y pensado para que el automóvil mantuviera una velocidad constante en condiciones normales con seguridad y comodidad: la velocidad directriz del camino. A la vez, se alternaba con plazoletas centrales y laterales que separaban los diferentes tipos de tráficos y velocidades, gracias a su ancho tan generoso. En ese momento, se planificaba que el tráfico rápido de la avenida se desarrollase a una “velocidad aproximada de cien kilómetros por hora, sin que en ningún caso pueda ser dificultada por curvas cerradas o por falta de visibilidad en las pendientes” (Mazo, 1939, p.194). Este concepto de la velocidad directriz le permitía a Palazzo (Bustamante, 2004) decir que:

El proyectista de un camino que hasta ayer, frente a un obstáculo derivado de los hechos, se sentía perplejo ante la decisión a tomar, tiene ahora en el criterio de la velocidad directriz un apoyo para fundamentar sus opiniones y sostenerlas. (...) El criterio de la velocidad directriz no entraña, por sí, descubrimiento concreto alguno, ni aclaración cualquiera de un fenómeno. Sin ser eso, es más que eso, es el orden la disciplina, la claridad. (p.23)

Palazzo tenía una gran preocupación por la seguridad vial y por el buscar soluciones, no sólo a los problemas de su época sino también a los que se podían acontecer en un futuro. La visión humanista que le caracterizaba, le hacía ver más allá de las condiciones que establecían las pautas viales, otorgando al proyecto una perspectiva holística que contemplaba todas las variables que intervenían en el diseño, dotándolo así de un diseño avanzado por su época.



Figura 22 El famoso "Doble lazo" del ingeniero Palazzo



fuelle: Dirección Nacional de Vialidad (1938)

El trazado de la General Paz puso de manifiesto por primera vez en el país los criterios necesarios para el diseño de las autovías. Por ese entonces, se sentaron varias definiciones que hoy por hoy se dan por sabidas, pero en su momento fueron principios realmente avanzados (Centro Argentino de Ingenieros, 1980). A pesar de tener las características de una autovía por el trazado en general y por el tratamiento de los cruces viales y férreos, la nueva circunvalación no era una autovía común ya que sus 100m de ancho le proporcionaban unas características singulares, lo que originó que se tomara como base conceptual la nueva tendencia que planteaba el parkway.

Palazzo adaptó el concepto basándose en la implementación estadounidense por los nuevos proyectos automovilísticos que mezclaban la recreación del conducir con la naturaleza en rutas históricas o parques o lugares de contemplación. En el área de Nueva York, Robert Moses fue el principal exponente que activó la proliferación de los parkway en la década del 1920 con la rehabilitación de la Bronx River Parkway, a la que siguieron muchos más proyectos viales que perseguían el denominado 'sueño americano'. Palazzo también se basó en la experiencia que obtuvo al viajar un par de veces a Europa en donde pudo apreciar, sobre todo, la flamante y eficiente red de autopistas alemanas.

Lo que hizo insólito el proyecto, aparte de su magnitud y su trascendencia para esa época, fue el nivel de dedicación y de precisión con el que se originó la composición paisajística de todo el trazado, en la que se indicaba dónde debía ir cada tipo de árbol y se adjuntaba información anexada explicando las características del follaje y del tronco de cada especie, para así corroborar que la ubicación era la correcta con el fin de no entorpecer la dinámica vial. Este diseño de parquización sí que era uno de los fundamentos que caracterizaba la avenida-parque. En la revista La Ingeniería, el Centro Argentino de Ingenieros (1980) lo resumía así:



Luego de la consideración de los distintos tipos de arterias existentes, se determinó la elección de un tipo de avenida que, poseyendo las características esenciales de las autovías, en lo que se refiere a su trazado general y al tratamiento de los cruces con las vías férreas y de las grandes arterias radiales, permitiera, mediante calzadas adicionales, el tránsito a sangre y de servicio local de la propiedad frentista, por un lado, y ofreciera, en cuanto a su aspecto, la rústica belleza del “parkway” norteamericano, dentro de las limitaciones del ancho, por otro. (p. 82)

A lo largo de los 24kms y 250m, la ruta estaba envuelta por un estudiado proyecto de parquización que incluyan 70.000 árboles de especies diferentes (Boragno, 2001) que acompañaban al trazado, pero que no interrumpían la visibilidad y hacían del espacio un lugar privilegiado para estar en contacto con la naturaleza y desconectar del ritmo trepidante del centro de la ciudad.

Figura 23 Composición paisajística, donde se indican las plantaciones en el cruce de la Avenida del Tejar.



fuente: Bustamante 2004, “Consejo Profesional de Ingeniería Civil” boletín 381, p.21 (Biblioteca Ministerio de Economía)

Esa mezcla entre el auto y naturaleza se plasmó en el trazado de la General Paz que se planteó como una ruta de extraordinaria convivencia y armonía entre aquellos que deseaban conducir cómodamente y los que disfrutaban de los parques colindantes de la carretera. La extensión de estos tipos de trazados viales en EEUU por Moses se entendían como “carreteras de acceso limitados pensadas para el tránsito de coches rodados y deliberadamente diseñadas para que fueran una experiencia recreativa” (Hall 1996 citado en Gruschetsky 2012, p.11). El mismo Palazzo tenía muy en claro los principios que regían todo diseño vial en cualquiera de sus aspectos y escribía (citado en Bustamante, 2004):

La técnica exige hoy que las vías para automotores, además de llenar acabadamente las necesidades del tránsito, sean hermosas. (...) La economía, seguridad y belleza no son de ningún modo excluyentes entre sí, al contrario, podríamos afirmar que son complementarias: no hay transporte económico si no existe seguridad en el tránsito y no hay transporte seguro



si las consideraciones estéticas y psicológicas han estado ausentes de la mente del proyectista. (p.23)

En el diseño de la General Paz, se pensaron cuatro tipos de cruces diferentes a lo largo del trazado dependiendo del tipo de vías que se intercalaban entre sí. Para las grandes avenidas se admitieron cruces a dos niveles que requerían de una velocidad determinada y para las líneas ferroviarias, como las de Rivadavia, Juan B. Justo, San Martín, Del Tejar y Cabildo y algunos cruces a nivel para tráfico medio y/o escaso. Para algunos cruces se diseñó el trébol de “doble lazo” el cual quedaba dentro de los límites de la avenida y evitaba así cualquier tipo de expropiación, la cual podría resultar ser muy costosa y conllevar más demoras. Los encuentros menos importantes se resolvieron a nivel. Para las arterias de acceso a la ciudad se previeron encuentros con vías y soluciones modernas. El diseño de la General Paz se basó en el “criterio de hacer ingeniería sin que lo pareciese” (La Ingeniería, 1980, p.85).

Para salvaguardar el desnivel natural del propio trazado, se requirió adaptar sólo la calzada central que estaba dedicada al tráfico rápido, dejando las vías laterales al tráfico lento que siguieran la topografía del terreno. Eso produjo que se originaran relieves más o menos acentuados, los cuales formaron parte del proyecto de paisajismo y era donde se ubicaban principalmente las plantaciones.

Figura 24 Jardines que alternaban con las calzadas, formando en conjunto una arteria de dimensiones generosas. Muchas cuadras se hallaban preparadas en el 1938 para ser habilitadas faltándoles sólo el pavimento, las aceras y algunos detalles.



fuelle: Buenos Aires Municipalidad 1937-1938, (Biblioteca Ministerio de Economía)

Para la construcción de pavimentos, se previó dos fajas de hormigón armado de 6m de ancho cada una y de 15cm de espesor en su zona central y 18cm en los bordes, separadas entre sí por una



franja en la que se situaba la vegetación. En total, la superficie de hormigón armado para pavimento fue de 531.800m² (Ministerio de Obras Públicas, 1951).

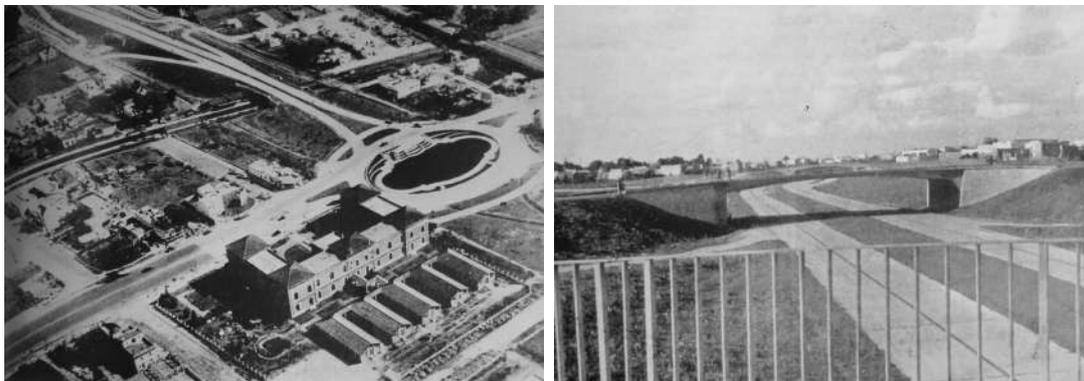
El proyecto fue dividido entre tres tramos a los efectos de su licitación y su construcción, de los cuales, el segundo y el tercero, la Compañía de Construcciones Civiles S.A. se hizo cargo de llevar la obra. El plazo de su realización era tan sólo de 16 meses, pero el hercúleo movimiento de tierras en coordinación con la construcción de las alcantarillas y los conductos de desagües para el adecuado drenaje, la construcción de los puentes y los inconvenientes surgidos con los cruces de los ferrocarriles y las líneas tranviarias hicieron que, a pesar de trabajar en tres turnos al día, la obra se retrasara y se terminara en un total de cuatro años.

Figura 25 Centro de Liniers (izquierda), estación Lynch (derecha) en el 1938



fuelle: Mazo (1939), (Biblioteca Ministerio de Economía)

Figura 26 Calle Blandengues, actual Av. Libertador (izquierda). Se había instalado una fuente como final de la Avenida. Puente Av. Beiró (derecha)



fuelle: Compañía de Construcciones Civiles (1941), (Biblioteca Ministerio de Economía)

A lo largo del trazado de la General Paz, su estética era cambiante según los tramos en los que se alternaban materiales y técnicas constructivas pasando desde las estructuras más modernas del momento como los puentes de hormigón armado hasta los puentes revestidos de piedra de Mar del Plata que evocaban un aire más pintoresco y clásico. Esta variedad de los estilos, podría ser una



consecuencia de las diferentes tendencias político-jurisdiccionales que lideraron el proyecto (Gruschetsky, 2012).

La ley 4.506 del 1904 disponía que la Municipalidad de la Capital debía realizar las expropiaciones necesarias para la apertura de la Avenida y determinaba cómo debía hacerse la financiación (Iribarne, 1934). Más adelante, la ley 12.134 del 1935 determinó que la obra sería llevada a cargo por la DNV y concretó que se encargara de terminar la gestión de las expropiaciones faltantes y, en el artículo 11, se estableció que la Municipalidad de Buenos Aires se ocuparía “de las obras y de la prestación de los servicios de iluminación, arbolado y conservación de pavimentos de la avenida General Paz”, a cambio que la Administración General de Vialidad Nacional entregara anualmente y de sus recursos propios, la cantidad de dos millones quinientos mil pesos a partir del 1 de enero de 1950 (Senado y Cámara de Diputados, 1934).

Estos cambios y pactos de responsabilidades compartidas, durante los años de diseño y ejecución del proyecto, fomentaron incertidumbres y dejaron tareas inconclusas. En otros documentos oficiales no se explicitaba esta división de quehaceres ni cómo debían ser las ejecuciones de los servicios complementarios (Gruschetsky, 2012), dejando así algunas responsabilidades al azar, hecho que recordaba los conflictos de antaño entre las diferentes jurisdicciones y que reafirmaba que todavía seguían latentes.

Figura 27 Av. General Paz en 1941, cuando todavía se circulaba por la izquierda hasta en el 1945, después tuvieron que adaptar las colectoras para circular por la derecha



fuelle: imagen extraída del buscador google

El proyecto se terminó en el 1941 simbolizando modernidad y prosperidad y se convirtió en un área de esparcimiento para los habitantes de la capital. Se prohibió el uso de carteles o propagandas que pudieran distraer a los conductores y se establecieron parámetros de adecuación para las fachadas y muros visibles desde la avenida, rigiendo los 10m máximos de altura. Devino en “una hermosa arteria sin necesidad del uso de la bocina anunciándose paso, no se correrá el riesgo de



llevarse por delante a un peatón descuidado, a un carro que cruce imprudentemente, la columna de tráfico correrá silenciosa y veloz a lo largo de la arteria” (Boragno, 2001, p.39).

El cordón verde que ofrecía la General Paz no sólo generaba buenas conexiones viales, sino que también embellecía a las entradas de la ciudad por tierra e incorporaba nuevos espacios verdes que se les asignaban un “rol civilizador asociado a la creación de ámbitos de sociabilidad” que eran “apropiados para civilizar y argentinizar a las nuevas masas de inmigrantes” (Armus, 2007 citado en Gruschetsky 2012, p.9) promulgando usos tales como la práctica de deportes, el descanso o el paseo. Se conseguían varios objetivos a la vez, Novick (2004, citado en Gruschetsky 2012) lo describe así:

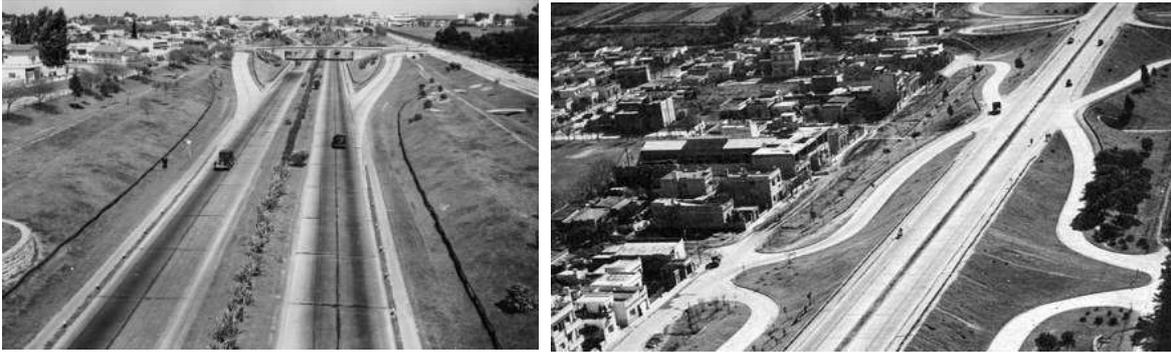
El proyecto de la avenida abordaba diferentes aspectos urbanos que superaban las cuestiones relativas a la circulación. En primer lugar, se recuperaban problemas que desde las últimas décadas del siglo XIX habían cobrado vigencia en la agenda municipal: la higiene y la salubridad, la estética y el ornamento, y la circulación y el tráfico. (p.5)

Entre el 1887 y el 1937 cambió mucho el entorno inmediato urbano en la zona del trazado, ya que cuando se estableció el boulevard de 100m de ancho los terrenos colindantes eran campos o pequeñas urbanizaciones mientras que, en el momento de su construcción, la General Paz tenía que responder a los vecindarios y unir zonas de diferentes índoles socio-económicas (comparar Figura 7 con Figura 52). Era primordial que la avenida entablara una buena relación con su entorno y respondiera a las urbanizaciones que existían y a las que se preveían en un futuro cercano. Por tanto, la nueva avenida adquiriría un rol de gran importancia a nivel integrador ya que no sólo debía dar respuesta a los diferentes cruces, sino que también debía vincular a los barrios colindantes que habían crecido de forma inconexa entre sí.

Este gran reto, fue posible gracias a que el diseño de la General Paz estudió hasta el detalle cada una de las intersecciones y creó un espacio de intercambio social. El límite de la capital, con la construcción de la avenida, tomó forma y se materializó pasando a ser, no sólo una circunvalación sino, un mundo aparte del resto de la ciudad. Se creó un parque lineal que contenía y amparaba a la capital; un cordón verde muy necesario para los vecinos y admirado por los visitantes que accedían a la urbe; fue un respiro dentro de tanta celeridad urbana; una zona de contemplación y de disfrute familiar. Estas características adquiridas y apropiadas por los ciudadanos para con el territorio fueron posibles debido a que el límite no se estipuló sólo a una línea, sino a una franja de 100m de ancho que ofrecía un espacio considerable para ser vivido dentro de ella.



Figura 28 Imágenes de la General Paz al poco tiempo de su inauguración



fuelle: imágenes extraídas del buscador google

1. 3. Urbanizaciones e infraestructura, modeladores de capitales

“Cuando Norteamérica, votó un programa de 26 billones de dólares para carreteras, lo más caritativo que puede pensarse es que no tienen la menor idea de lo que están haciendo. Dentro de los próximos años, será demasiado tarde para corregir todo el daño causado a nuestras ciudades y campiñas, no menos que a la eficiente organización de la industria del transporte, por este programa mal concebido y tan absurdo por lo desequilibrado”

Lewis Mumford, 1963

El acceso a las grandes ciudades ha comportado un reto para la planificación desde que el automóvil pasó a ser el principal vector de la conformación utópica urbana durante el s.XX que, según Blas, Massin, Rodríguez 2017:

(...) determinó gran parte de la vida económica y forjó un amplio conjunto de normas, prácticas, comportamientos, exigencias y fantasías. El culto de la libertad, la velocidad y el bienestar que la movilidad individual suponía, cambió por completo la forma de hacer ciudades, fomentando la expansión urbana de baja densidad, junto con una fuerte inversión en infraestructura vial.

Estos patrones se establecieron principalmente a mediados del siglo pasado en Norteamérica, donde se forjaba un *modus vivendi* basado en un modelo urbano expansivo y muy poco denso en el que aseguraba la calidad de vida de los ciudadanos basado en el sueño americano como referente a seguir. Estas urbanizaciones extensas ubicadas en la periferia se escapaban de las áreas centrales degradadas y dedicadas exclusivamente a la producción económica de las ciudades y garantizaban, así, una cualidad habitacional para la clase trabajadora. Esto fue posible gracias a la popularización del automóvil y, por consiguiente, a la basta infraestructura vial que se estableció como política en el país.

El profesor de transporte en Harvard, Paul Cherington, durante los años sesenta, dictaminó que “realmente, todo el problema del tránsito se ha considerado sobre una base errónea, a saber: que las rutas de transporte deberían ir a donde está la población. Esto es erróneo. La gente tiende a radicarse donde están los medios de transporte” (citado en Autopistas del Sol S.A., 1995, p.15). Este



punto de vista de la conformación urbana, pareciera beneficiar a todos los implicados en un corto plazo. Pero como auguraba Mumford, no se tuvo en cuenta una planificación integral a futuro de lo que acabaría comportando esa expansión urbana tan masiva vertebrada por rutas pavimentadas en todas las periferias.

En la planificación, las urbanizaciones y la infraestructura que les da servicio, tanto las rutas como los servicios básicos, deben converger y pensarse como una unidad, o, por el contrario, no puede garantizarse unas correctas condiciones de habitabilidad ni asegurar el “derecho a la ciudad” para todos los ciudadanos. Este concepto abarca todas las dimensiones vitales que los humanos generan en un espacio social y que entienden como propio “permitiendo el uso total y completo de momentos y lugares” (Lefebvre 1968 citado en Wagner 2014) viviéndolo como un derecho innato y teniendo la libertad de gozarlo. Es un concepto general y difícil de medir, tal como el derecho al medio ambiente, es por tanto que implica un conocimiento íntegro sobre la ciudad para, así, poder garantizar un desarrollo más justo y equitativo.

La sentencia de Cherington describe un proceder que se venía dando en las décadas anteriores en la planificación y que era de pura expansión, en la que se planteaba que el uso del automóvil era tan extendido que era primordial garantizar el acondicionamiento correcto de las rutas. La ampliación y la seguridad vial que ofrecía la infraestructura facilitaban la conexión entre ciudad y periferia, lo que potenció el crecimiento de urbanizaciones puramente residenciales. Por tanto, el profesor de Harvard afirma que, para planificar correctamente, se debe tener en cuenta que el trazado de las rutas origina nuevas poblaciones. Pero, ¿siempre ha sido así?

Tradicionalmente, la planificación del desarrollo urbano no suele considerar el tema de la movilidad, a pesar de estar estrechamente relacionados. A su vez, la producción de la vivienda, también ha estado desarticulada de la planificación de las ciudades y sus áreas metropolitanas. Ahora bien, esta relación entre ambas partes, urbanizaciones e infraestructura, se puede originar de dos formas:

1. La infraestructura sigue los patrones de demanda, por tanto, se trata de abastecer a un área urbana que carece o no tiene un servicio de movilidad suficiente.
2. El uso del suelo dedicado a la infraestructura del transporte origina urbanizaciones satélites alrededor. En este caso, las urbanizaciones se sitúan estratégicamente debido a la buena accesibilidad y al correspondiente potencial económico que ofrece la nueva infraestructura en sus áreas colindantes.

Intentar discernir cuál de las dos origina la otra, es querer dilucidar una falacia que se encierra en sí misma ya que una ciudad siempre tendrá una infraestructura vial para acceder a ella por insuficiente que sea, asimismo, una ruta siempre tendrá como objetivo unir áreas urbanizadas que, a su vez, a lo largo de su trazado, puede originar más poblaciones y así sucesivamente. Según la aproximación a la escala que se observe, se pueden generar casos y subcasos, por ejemplo, los



accesos internos que vinculan los barrios, dentro de una ciudad, pueden potenciar y generar cambios en zonas más urbanizadas o no, llegando a engendrar, así, una serie de fractales urbanos.

La General Paz se trazó como una circunvalación aprovechando que debía limitar territorios y derivó en una distribuidora que daba servicio a las urbanizaciones contiguas, las cuales se densificaron y obligaron a ampliar el trazado vial para abastecer la demanda de las poblaciones. La superficie verde que abarcaba el paisajismo estudiado de Thays, y que superaba ampliamente la superficie pavimentada de la avenida, disminuyó en detrimento de las reincidentes ampliaciones viales que sufrió la vía en las últimas décadas en pos de ofrecer un mejor servicio, pero sin una planificación conjunta del territorio. Tal y como lamenta Molina y Vedia (1999)

(...) hay un verdadero tratado elemental de diseño de calles de variada complejidad, que no merecería hoy volverse a citar si no hubiera ocurrido el total olvido de este asunto desde hace décadas –en que las vías se piensan exclusivamente como lugar de paso de vehículos y estacionamientos–, abandonando todo al crecimiento del asfalto sobre los restos de verde que aún sobreviven. El híbrido de parque y vía resulta así la propuesta del Plan Noel que más se ha perdido en la construcción de la ciudad especialmente desde los años sesenta. (p.119)

Actualmente se empiezan a vislumbrar casos de ciudades que replantean la visión del desarrollo urbano para que se enfoque en generar una movilidad inclusiva, equitativa y sustentable para todos sus habitantes. Esto implica incorporar a las políticas públicas, estrategias de desarrollo urbano en donde el andar en bicicleta, caminar, y la optimización en el uso del transporte público y su infraestructura de soporte, sean los objetivos en el desarrollo de las ciudades. A este conjunto de decisiones, se conoce como DOT. Al desarrollar urbanísticamente los principales corredores y nodos de transporte y la mejora de la peatonalidad de dichas áreas, su calidad paisajística, seguridad y confort, también se genera una mejora en la seguridad vial y la habitabilidad urbanas, lo que promueve el desarrollo económico local y la renovación urbana.

En el caso de Capital Federal ya se vaticinaba, a finales de los años cuarenta, que su crecimiento exponencial, sin estrategias de planificación concretas, conllevaría a un cierto libre albedrio que sería el origen de una metropolización de la ciudad. El arquitecto y crítico de urbanismo José María Pastor (1947, citado en Caride abril 1999), ya dejó claro en esa época que:

El olvido de la realidad regional es el responsable de las aberraciones como esa Megalópolis llamada Buenos Aires, que concentra en derredor suyo a la tercera parte de la población de la República Argentina y monopoliza en proporción mayor todavía, las actividades sociales de todo el país. (p. 31)

Es por ese entonces, que se empieza a conformar el conurbano bonaerense.



1. 3. 1. Conformación del Conurbano: efecto de Capital Federal

Para enfocar estos cambios, verdaderas transformaciones de la tradición geográfica de la ciudad y el campo en que se educó, y para expresarlas con más vigor, nos es necesario extender algo nuestro vocabulario; pues cada nueva idea para la que aún no tenemos una palabra, merece una. Hace falta, pues, un nombre para estas regiones urbanas, para estos conjuntos de poblaciones. Constelaciones no podemos llamarlas, conglomerados se acerca en la actualidad más al blanco pero, por desgracia, puede resultar despectivo; ¿por qué no “conurbaciones”? Quizá ésta pueda servir como la palabra necesaria, como una expresión de esta nueva forma de agrupamiento de la población que está desarrollando, por así decirlo, subconscientemente, nuevas formas de agrupación social y también de gobierno y administración.

Patrick Geddes, (1915, citado en Caride abril 1999)

La frase ‘el país termina en la General Paz’ es una expresión cotidiana que procede del carácter porteño que muestra la visión que se tiene sobre Capital y el resto del territorio argentino. Dicha sentencia remarca la autosuficiencia y la centralidad que tanto ha proclamado la ciudad desde los inicios de su fundación y que continúa conservando, e incluso potenciando en la actualidad dado el estatus que alcanzó en el 1994 cuando pasó a ser CABA. Su tendencia, desvinculada del resto del país, se ha traducido tanto a nivel político como en la dinámica urbana que ha imperado en su territorio y, es que, a pesar de tener jurisdicciones diferentes, el conurbano siempre se ha visto supeditado a la capital creciendo y desarrollándose de forma dependiente a lo que pautaba la ciudad. El concepto de “conurbano” se estableció oficialmente con el decreto 70/48, del 8 de enero del 1948, de la Provincia de Buenos Aires que, tal y como comenta Caride (abril 1999):

Adoptó la denominación ‘Gran Buenos Aires’ para el área urbana y rural de catorce partidos (sí, catorce) circunvecinos a la Capital Federal. (...) Buenos Aires fue –y es- la única gran metrópoli del mundo donde la ciudad de origen, núcleo histórico y centro en el amplio sentido del término quedó excluida de la denominación que usualmente define su conurbación. Pareciera que esta actitud, contradictoria hasta la esquizofrenia, proponía una nueva versión (acaso más sofisticada) de la antigua y atávica dualidad que la Provincia y la Nación habían presentado en toda su vida independiente con respecto a la capital del país. (pp.34-35)

El crecimiento demográfico de la periferia con respecto a la ciudad muestra cierta correlación entre ambas jurisdicciones. A continuación, se presentan los datos censales del último siglo que denotan un vínculo particular con lo que respecta a la ciudad y a su extrarradio.



Tabla 1 Evolución de la población argentina según censos nacionales

año	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010
país	7.885.237	15.893.827	20.013.793	23.364.431	27.947.446	32.615.528	36.260.130	40.117.096
Capital Federal	1.575.814	2.981.043	2.966.634	2.972.453	2.922.829	2.965.403	2.776.138	2.890.151
Partidos del Gran Buenos Aires	458.217	1.741.338	3.772.411	5.380.447	6.843.201	7.952.624	8.684.437	9.916.715
AMBA	2.034.031	4.722.381	6.739.045	8.352.900	9.766.030	10.918.027	11.460.575	12.806.866
% AMBA / país	25,8	29,7	33,6	35,7	34,9	33,5	31,6	31,9

fuentes: elaboración propia en base a los censos oficiales del INDEC

(http://www.mininterior.gov.ar/poblacion/archivos_estadisticas/EvolucionPoblacionProvincias1914.pdf)

Tal y como demuestra la Tabla 1, la ciudad ha mantenido su población constante desde el 1947, mientras que el conurbano ha continuado creciendo exponencialmente hasta el último censo en el 2010. También se indica el porcentaje de la cantidad de habitantes en el AMBA con respecto al total del país, es decir, en el 1970 de los 23.364.431 habitantes que se registraron a nivel nacional, el 35,7% vivía en el AMBA, llegando a ser el porcentaje más alto. En los siguientes censos, se observa una disminución de este índice hasta que en el 2010 se percibe un ligero aumento obteniendo un porcentaje de casi el 32%.

Ya en el 1936 se vaticinaba la necesidad "de un convenio entre Capital Federal y la provincia de Buenos Aires para que desde el punto de vista técnico se organice como un solo conjunto a la gigantesca urbe que poseen en condominio" (Della Paolera, 1979 citado en Oslzak 1991, p.39). No obstante, se tuvo que esperar hasta el 1948 para que el área del Gran Buenos Aires se integrara como unidad de planeamiento urbano-rural dentro del gobierno de la Provincia, incluyendo los diecisiete partidos² que en ese momento conformaban la periferia. Se esperaba que Capital Federal formara parte de esa unidad, pero "su compromiso se redujo a un acta suscripta por funcionarios del entonces llamado Plan de Buenos Aires con miembros de la Comisión Asesora del Gran Buenos Aires expresando el común acuerdo de voluntades para una acción planificadora y promotora" (MCBA 1979 citado en Oslzak 1991, p.82).

Esta expansión urbana se originó al cruzarse varios factores clave que la hicieron posible, sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial y con el modelo de ISI que caracterizó la zona. Primeramente, en el conurbano se situó la mayor concentración de área industrial de todo el país, hecho que captó los principales flujos migratorios. En gran parte del área metropolitana, se situaba el centro neurálgico del poder económico y político atrayendo instituciones públicas y privadas de gran peso a nivel nacional. Se facilitó el acceso a la tierra urbana y a la vivienda ofreciendo buenas

² Los resultados finales del censo tuvieron en cuenta los diecisiete partidos, pero la idea original fue la de incluir solamente doce. Caride (abril 1999), desarrolla esta controversia sobre qué partidos debían incluirse en el Gran Buenos Aires.



oportunidades de pagos en cuotas, ya que los propietarios de las tierras baldías del conurbano aprovecharon para vender lotes sin ninguna infraestructura a los que tanto deseaban tener una casa unifamiliar con terreno propio. Finalmente, este esquema se entrelazaba con el desarrollo de una red básica de transportes, al alcance de las familias populares, quedando así unidos los principales centros.

A pesar de estos incentivos, la suburbanización se originó sin una planificación urbana adecuada y con una escasez de planes habitacionales económicos dejando en evidencia la "proliferación de villas precarias en zonas marginales, una creciente contaminación derivada de la expansión industrial en el cinturón capitalino y también una insuficiente prestación de ciertos servicios colectivos básico, como transportes, cloacas, aguas corrientes, hospital y escuelas" (Oszlak 1991, p.18). Siendo la Capital Federal el centro neurálgico que originó la gran mancha urbana del AMBA, cabe preguntarse ¿qué relación estableció la ciudad con respecto su conurbano?

Según la Tabla 1, Capital Federal albergaba 2.981.043 habitantes en el 1947 y en el último censo nacional, en el 2010, se registraron 2.890.151. En estos más de sesenta años, la ciudad preservó su población constante, como si hubiera congelado su crecimiento demográfico. Incluso, se preservó tanto que, ésta nunca volvió a alcanzar la cantidad de habitantes que se registraron en el 1947. Paralelamente a este dato, si se analiza la evolución de la cantidad de viviendas durante las últimas décadas, se observa un gran aumento en la construcción y, asimismo, en la desocupación de las mismas.

Tabla 2 Viviendas particulares en Capital Federal

año	1960	1980	1991	2001	2010	% 1960-1980	% 1991-2010
total viviendas	680.027	1.088.517	1.239.034	1.350.154	1.423.973	60	14,93
total deshabitadas	20.620	169.587	215.620	341.287	340.975	722,4	58,1

% viviendas deshabitadas	3,0	15,6	17,4	25,2	23,9

Fuente: según los censos nacionales de 1960 y 1980 en Oszlak 1991, p.49

En el resto de años según estudio del Gobierno de la Ciudad basado en el censo 2010

https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2015/04/ir_2012_503.pdf

En la Tabla 2 se comparan los años 1960 y 1980 entre sí, mostrando que el incremento de construcción de viviendas es destacablemente alto, llegando a tener una variación porcentual del 60%, es decir, en el 1980 se construyeron más de la mitad de las viviendas que había en el 1960. Por otro lado, las viviendas desocupadas en el 1960 eran del orden del 3% con respecto al total, mientras que en el 1980 se llega casi a un 16%. Esta variación significa que el número de viviendas deshabitadas entre este período de veinte años aumentó un 722%.

Con respecto al último par de décadas entre el 1991 y el 2010, se muestra que la construcción total de las viviendas se incrementa un 15%, siendo del orden de un 58% el aumento de las viviendas deshabitadas entre ese período. Por tanto, a excepción del período intercensal del 2001



al 2010, en el cual disminuyó el número de las viviendas deshabitadas un poco más de un 1%, la tendencia en los últimos cincuenta años ha sido que éstas aumentaran. Cabe destacar que, la cantidad de viviendas deshabitadas en el 1980, llegó a superar en más de ocho veces el número registrado en el 1960.

A partir del 1895, en la Capital Federal se manifestó una tendencia hacia "una forma de suburbanización caracterizada por dispersión residencial y disminución de las densidades medias, acompañadas por un rápido aumento de la superficie de aglomeración" (Oszlak 1991, p.44). Esto provocó un déficit habitacional ya que la construcción no podía abarcar el crecimiento demográfico que tanto se acentuaba. Dicha carencia se manifestó directamente en la zona-sur, que por aquel entonces era el sector céntrico de la ciudad y recibía a todos los inmigrantes que desembarcaban en el país, es, por tanto, que "no casualmente, los provincianos y extranjeros de países limítrofes, residentes en la ciudad, se concentran en mayor proporción en los distritos ribereños del Riachuelo y en los cercanos al puerto, es decir, en las zonas de mayor deterioro y marginalidad de la ciudad" (Oszlak 1991, p.52). Este creciente abandono contrastaba con el barrio norte el cual albergaba la mayor parte de las familias con más recursos afianzándose como una zona próspera. Efectivamente, esta área de la capital se densificó debido a la gran oferta de servicios, accesos y oportunidades que se ofrecían en esa parte de la ciudad. No obstante, se trataba de la zona que más acentuaba las restricciones en términos habitacionales ya que los precios de edificación por metro cuadrado eran muy elevados y se pagaban altas contribuciones, provocando así que el barrio norte pasara a ser un área restringida para los sectores de más bajos recursos.

La ciudad, por tanto, se iba desequilibrando. Se instauraba así una tendencia, sobre todo en la parte norte de Capital Federal, a restringir el acceso a la vivienda sólo para las clases de medianos y altos ingresos. Esta inclinación no seguía el patrón clásico de otras ciudades latinoamericanas en el que el centro pasó a ser olvidado y destinado al uso comercial, e incluso habitado por sectores más populares, mientras que la periferia pasaba a ser ocupada por sectores de altos recursos. Buenos Aires es un caso particular de una capital que supo mantener sus barrios de clase media alta en algunas zonas del centro urbano y que desplazó grandes masas de los sectores más vulnerables a los suburbios, con excepción de la zona norte que limita a lo largo del río de La Plata y que en general mantiene las mismas altas restricciones socio-económicas que la zona norte de la ciudad.

Se calcula que actualmente 3,5 millones de personas ingresan diariamente, ya sea por actividades necesarias o de ocio, a la Capital desde el Gran Buenos Aires³. Ya en el 1936 Della Paolera señalaba la necesidad de "hacer algo para que los cientos de miles de personas que trabajan como porteños y que duermen y votan en calidad de provincianos puedan seguir forjándose la ilusión de que, con sus respectivas familias, viven en el campo" (Della Paolera citado en Oszlak 1991, p.53). El especialista quería evitar las políticas urbanas expansivas y centralizadas en Capital, debido a que

³ <http://www.lanacion.com.ar/1785124-la-ciudad-atascada-el-auto-reemplazo-de-un-transporte-publico-deficiente>



la tendencia de situar miles de unidades domésticas atomizadas desbordaba la situación de la periferia, ya que éstas dependían económicamente de la ciudad. Por tanto, viéndolo de una forma mercantilista, la capital empezó a captar la plusvalía productiva que le dejaba el conurbano diariamente.

La ciudad restringía y marcaba su expansión teniendo sólo como base el código de edificación, en cambio, en el conurbano se dictaron muy pocas medidas para ordenar el crecimiento urbano en las décadas del 1950 y 1960 sobre todo a lo que refiere en materia de provisión de infraestructura y áreas a lotear. La falta de planificación de los diferentes partidos prefiguraba el desorden que caracterizaría al patrón de su estructura urbana, y tomaría dimensiones considerables en el período marcado entre el 1960 y el 1980 debido al alto crecimiento demográfico que sufrió la zona, tal y como muestra la Tabla 1 y sumado, también, a las políticas de exclusión que promovía la Capital Federal por aquel entonces y que se reflejan por la cantidad de viviendas deshabitadas que muestra la Tabla 2. Por consiguiente, la desestructuración urbana que sufrió la zona devino por la falta de políticas integrales entre la capital y el conurbano, las cuales se vieron aún más potenciadas a partir del gobierno de facto del 1976. Oszlak (1991) lo describe comentando que en ese delicado juego de políticas multijurisdiccionales, fue indudable que la iniciativa del gobierno municipal de la Capital Federal tuvo efectos determinantes sobre la suerte del conjunto de la región metropolitana.

Las políticas de ese período destacaban por querer preservar a la ciudad capitalina manteniendo “su actual dimensión demográfica, estabilizada desde 1947 como vecindario de 3 millones de residentes en poco más de 20.000 hectáreas” (declaraciones del Consejo de Planificación Urbana de la Capital a comienzos del 1980, citado en Oszlak 1991, p.77). No sólo se quería preservar la cantidad de la población, sino que también se quería seleccionar la calidad de los ciudadanos tal y como lo sentencian estas palabras del Dr. Cioppo, intendente de la Capital en el 1980 (citado en Oszlak 1991):

(...) no puede vivir cualquiera en ella. Hay que hacer un esfuerzo efectivo para mejorar el hábitat, las condiciones de salubridad e higiene. Concretamente: vivir en Buenos Aires no es para cualquiera sino para el que lo merezca, para el que acepte las pautas de una vida comunitaria agradable y eficiente. Debemos tener una ciudad mejor para mejor gente. (p.78)

Esta visión de la capital como ente capaz de regular el acceso a la misma y de utilizar la periferia sólo para obtener su beneficio económico, viene ya remarcándose años atrás, cuando en el 1925 el Plan Noel planteaba que “el plano de reforma y extensión de Buenos Aires” se consideró que “Avellaneda, Matanza, Lomas de Zamora, San Martín, Haedo, no pueden permanecer ajenos a los propios intereses de Buenos Aires, puesto que, están llamados a compartir su porvenir y ser en el presente fuentes de abastecimiento y tributarios de los servicios urbanos de la Capital” (Caride H., abril 1999, p.19). El conurbano bonaerense, no estaba sólo destinado a que su crecimiento urbano, su política socio-económica y su movilidad dependiera de capital, sino que éste tenía que reportar a la ciudad los gastos que la ciudad invertía en su dinámica. Por tanto, se establece una relación de dependencia muy marcada: la ciudad ha funcionado y funciona como elemento atractor asegurando



una oferta productiva capaz de albergar diariamente a una cantidad mayor de personas externas que de capitalinos.

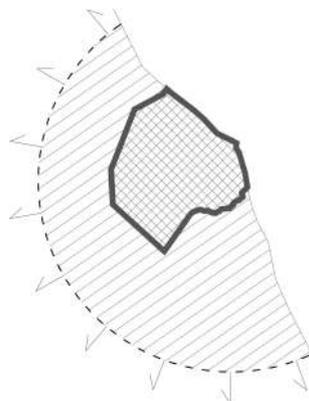
El ensayista argentino Glusberg (1995) debate sobre estos términos y explica que:

La denominación “periferia” (término que significa “circunferencia”, “contorno de una figura curvilínea”) (...) remite al disparado crecimiento de las ciudades y su transformación en las “megalópolis” bautizadas por Lewis Mumford. Pero el sistema difiere en Europa y en la Américas. En Europa, la periferia nació, en general, de la anexión –administrativa o voluntaria- de las localidades vecina, según ocurrió en Milán, en Barcelona y en Berlín: es que las ciudades del Viejo Mundo carecían en verdad del espacio necesario para expandirse.

En las Américas fue al revés: las localidades vecinas se anexaron a la ciudad. Pero, también al revés de Europa, estas localidades son posteriores a la ciudad, en la mayoría de los casos. En tal sentido, Buenos Aires, más que Nueva York, ejemplifica las condiciones de la periferia urbana en las Américas, y lo hace de modo histórico y, además, exclusivo. Porque Buenos Aires fue fundada con la previsión de lo que ahora llamamos la Periferia. (p.58)

La periferia existe porque existe un centro al que rodea, un centro que atrae lo suficiente para que se originen desplazamientos hacia él diariamente, pero tiene la capacidad de no retener o de retener sólo a unos pocos, por tanto, son desplazamientos que determinan una estancia muy acotada. Así como el centro difícilmente podrá expandirse por estar acotado por la periferia, ésta suele no tener límites para crecer. Se produce así, una relación de adjetivos dicotómicos entre centro y periferia que se complementan entre sí, y que, a su vez, se necesitan uno al otro para definirse. Normalmente, la importancia del centro vendrá condicionada por la magnitud de la periferia: como más influyente sea el centro, más expansiva será su periferia. Ahora bien, ¿puede una ciudad, en el momento de ser planificada y forzada a cumplir el rol de capital como Buenos Aires, ser consciente de la periferia que puede llegar a originar?

Figura 29 Esquema de los diferentes límites entre la capital y su periferia



fuentes: elaboración propia



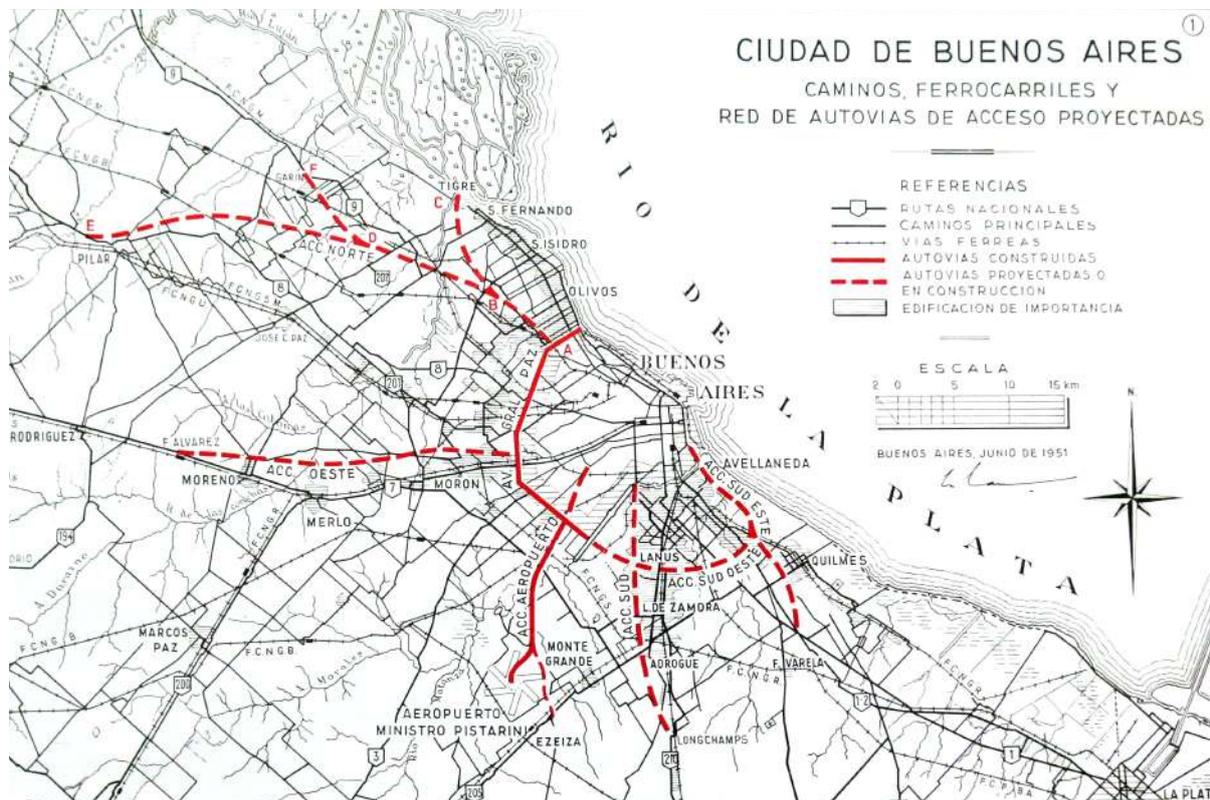
1. 3. 2. Ampliación de la traza vial y los accesos

“De las dos creaciones helenísticas, la ciudad y la estatua, aún es la ciudad la más bella. Tiene además de la línea, el movimiento. Es a un tiempo estatua y tragedia, tragedia en el más elevado sentido de la palabra, espectáculo de un movimiento en la libertad.”

Eugeni d’Ors (citado en Borja y Muxi, 2000)

El incremento de los altos volúmenes de tránsito provocados por la expansión del Gran Buenos Aires ha requerido de constantes adaptaciones y ampliaciones de los accesos por parte de los organismos viales y ferroviarios desde mediados del siglo pasado. En el 1951 el Ministerio de Obras Públicas presentó un informe correspondiente a la actualización de la red de caminos y ferrocarriles y de las futuras ampliaciones en las principales ciudades, en especial en Capital Federal. En la siguiente imagen se observa la red vial que se describe a continuación.

Figura 30 Red vial proyectada para los accesos a Capital Federal en el 1951



fuelle: “Plan de Accesos Viales a las grandes ciudades”, por el Ministerio de Obras Públicas
(Biblioteca Dirección Nacional de Vialidad)

La “primera supercarretera urbana de penetración en la ciudad” (Ministerio de Obras Públicas, 1951, p.3) que se construyó fue el acceso sud con conexión directa al Aeropuerto Ministro Pistarini, la cual se inauguró en el 1948. Fue la primera autopista construida en el país diseñada para una velocidad directriz de 120km/h a lo largo de sus 14km y sólo quedaba encarar un tramo de 5km de longitud dentro de la misma ciudad. El diseño de la ruta inicial era de dos calzadas para tránsito rápido de 10,50m de ancho cada una y dos calzadas laterales de servicio de 6,50m. Este acceso



formaba parte de la operación Ezeiza que “se inició a partir de la decisión de dotar a Buenos Aires de un aeropuerto nacional e internacional” pero no sólo se limitaba “a la resolución de este tema, sino que significó una operación territorial de gran magnitud sobre el sector SO del Gran Buenos Aires” ya que “Ezeiza ocupaba un lugar destacado en el imaginario peronista” (Ballent, 1999, p.3). Es decir, la zona sur se pensaba como un nuevo centro neurálgico anexo a la gran capital.

La autopista Ricchieri planteaba tres esquemas viales distintos: autopista urbana, avenida-parque y viaducto y ciudad. Los dos últimos tramos son una consecuencia del primero para demostrar la potencia del proyecto y de la inserción urbana que requería la gran estrategia de Ezeiza. El trazado de la autopista era puras líneas rectas mientras que la General Paz adquiriría un trazado más complejo debido a sus otros accesos y a su variable topografía. El cruce entre las dos vías era la mayor obra puntual que se realizaba sobre la General Paz. El trazado completo entre Ezeiza y el centro de la ciudad no logró constituirse en esa época. La conexión entre el aeropuerto y la zona urbana central tuvo que esperarse unas décadas más para materializarse, logro que ejecutó el gobierno militar del brigadier Cacciatore con afán de modernizar la ciudad.

El Plan de Acceso a las grandes ciudades del 1951 completaba la red de accesos a la ciudad, proyectando el acceso norte, que vincularía con varias rutas nacionales, tales como la 8, 9, y 12. El Primer Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Buenos Aires en el 1955 (Carreteras revista, 1998) estableció ciertas pautas para afianzar el vínculo entre los países americanos, entre ellas, un nuevo acceso que penetraría en la “república de Bolivia en su ascenso geográfico hacia América del Norte” (Ministerio de Obras Públicas, 1951, pag. 3). Es, por tanto, que este acceso, con intención de unir los países americanos, se terminó denominando comúnmente la Panamericana.

Este acceso norte se proyectó con ciertas características particulares, ya que absorbería intensos volúmenes de tránsito por conexión con las tres rutas nacionales mencionadas y se bifurcaría en tres ramales estratégicos para unir Pilar y las ciudades ribereñas de Tigre y San Fernando. La longitud total de este acceso alcanzaría los 84km.

Figura 31 Proyecto del acceso Norte a la ciudad de Buenos Aires. Ruta Panamericana. Intersección con la Avenida General Paz, todavía en construcción en el 1951.



fuelle: “Plan de Accesos Viales a las grandes ciudades”, (Ministerio de Obras Públicas, 1951)
(Biblioteca Dirección Nacional de Vialidad)



El acceso oeste se encontraba por ese entonces en fase de anteproyecto por tanto no estaban establecidas sus características de diseño, pero sí se había definido que el trazado sería la continuación de la calle Gaona con la intención de descongestionar la calle Rivadavia. Se preveía una longitud de 34km y que empalmaría con la ruta nacional n°7.

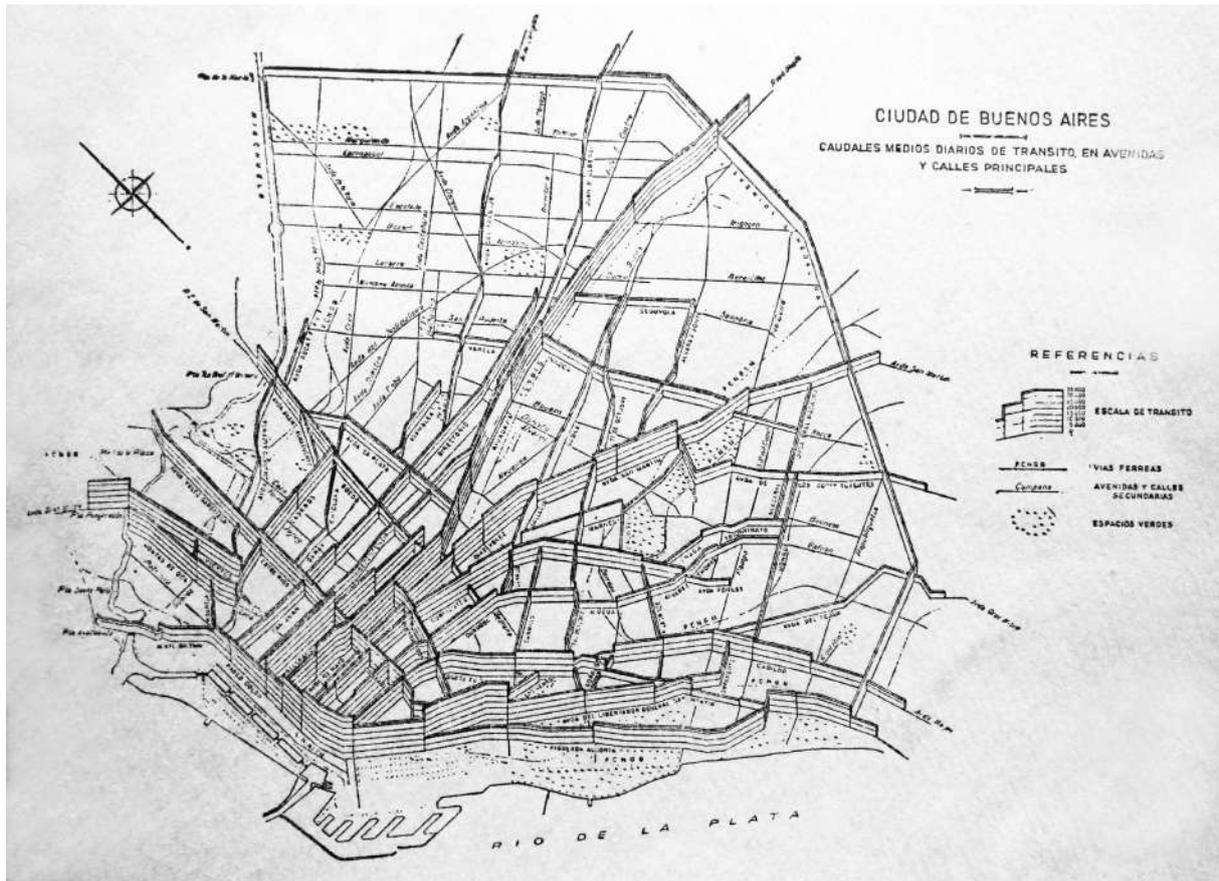
Lo mismo pasaba con el acceso sud, todavía sin un diseño concreto y sólo se indicaba el trazado por el cual debía vincularse con la ruta n°210 previéndose una longitud de unos 21km. Por el contrario, el acceso sudeste, proyectado por unos 19km de longitud, ya había empezado a construirse y constaba de dos calzadas de acceso rápido de 7m de ancho cada una y dos calzadas laterales de servicio de 6,50m y las intersecciones correspondientes se sucederían en diferentes niveles. Este acceso se preveía que absorbería una alta demanda de tránsito constante ya que conectaría con las ciudades de La Plata y Mar del Plata.

Por último, se contemplaba la prolongación de la General Paz por la zona sudoeste y así cerrar la avenida como circunvalación y cerrar el primer anillo alrededor de la ciudad de Buenos Aires. Esta estrategia ofrecía una conexión directa entre el sur y el norte sin tener que entrar en la ciudad. Esta extensión de 15km de longitud habría generado una relación más fluida entre estas dos zonas opuestas sirviendo, a la vez, una zona densamente poblada. Se preveían dos calzadas de 7m de ancho para el tránsito rápido y dos laterales de 6,50m cada una, con lo que se demostraba que el diseño de la General Paz que se había construido diez años antes, empezaba a quedar obsoleto por tener un ancho de 6m en los carriles principales y laterales. Este acceso a la ciudad ha sido el único que no se ha llevado a cabo, a pesar de proyectarse en varios planes viales a lo largo del s.XX.

En 1954, el ingeniero vial Lauro O. Laura, realizó un estudio social, económico y vial en el que mostraba que la mejor opción para resolver los problemas que planteaba la creciente densidad de la población en la ciudad con respecto a la inseguridad vial y al aumento de tránsito automotor, era proyectar viaductos y cambiar el perfil de las calles afectadas proponiendo una renovación urbana con bloques de vivienda de siete pisos a lo largo de la autopista. Esta propuesta serviría para conectar los accesos de fuera la capital con el centro urbano de la misma de una forma rápida, eficiente y segura poniendo, así, las autopistas urbanas y suburbanas como primer elemento básico del Plan Regulador de la ciudad del futuro. De esta forma, se resolvería la descentralización de las zonas congestionadas del centro originando un nuevo vínculo con la periferia y formando nuevos barrios satélites (Laura, 1954). Este planteamiento se basaba en el estudio vial que se muestra en la Figura 32 en donde se indican las escalas de tránsito de las principales avenidas urbanas. Las principales vías afectadas por la alta circulación son las que salen radialmente del centro hacia la periferia, y destacan, sobre todo, el acceso oeste y las vías que conectan la zona norte. Se percibe entonces, un cambio de enfoque. A pesar del potencial que presentaba el acceso sur hacia Ezeiza, por ser el primero en construirse y promover un nuevo centro urbano, las conexiones de la zona norte terminaron siendo las más ampliadas y transitadas.



Figura 32 Caudales medios diarios de tránsito en avenidas y calles principales de la ciudad de Buenos Aires, 1954.



fuelle: Elementos básicos del Plan Regulador de Buenos Aires, contribución al estudio de los problemas de tránsito (Laura, 1954) (Biblioteca Dirección Nacional de Vialidad)

En el 1969 se realizó un Esquema Director para el año 2000 que organizaba el espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires, analizando la estructura y el funcionamiento de la aglomeración de toda el área y planteando ciertas consideraciones e intenciones a futuro. En el apartado del diagnóstico de los accesos viales a la región, se elaboró un diagrama de flujos promedios diarios para todo tipo de vehículo en las principales rutas, del que salió el esquema que se muestra en la Figura 33. En este Esquema Director se (Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana, 1969) puede observar lo siguiente:

La evolución del tránsito diario en los principales accesos muestra que, entre los años 1960-1964, se produce en general un aumento del 65% al 80%. Las variantes muy acusadas con respecto a esta media responden a casos especiales, tales como la triplicación de los flujos en la ruta 9, sobre cuyo tramo inicial fue trazada la ruta Panamericana con características de autopista. (...) En conclusión, puede afirmarse que los tránsitos axiales son los de mayor importancia y que, cualquiera sea su origen (...) se dirigen hacia el Área Central o la atraviesan y, por lo tanto, alcanzan valores extremos (...). Pero, ya en las entradas a la Capital Federal los flujos resultan elevados en relación con la capacidad vial disponible. La



única excepción está constituida por la Avenida Teniente General Ricchieri, que recibe un tránsito muy inferior a su capacidad. (p.61)

Figura 33 Volumen de tránsito medido en vehículos por hora, 1968



fuelle: Esquema director 2000 (Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana, 1969), (Biblioteca Dirección Nacional de Vialidad)

Tal y como se describe en el diagrama, los accesos de la zona sur de la General Paz no tienen el mismo caudal vial que el resto de las conexiones. Se demuestra entonces que la autopista hacia Ezeiza, después incluso de 17 años de haberse construido, no llegó a absorber el caudal que se esperaba ya que la zona nunca se transformó en el centro neurálgico que se había ideado. En el 1972 se encararon las principales remodelaciones significativas de la General Paz distribuidas por tramos parciales con el objetivo de mejorar la fluidez de su tránsito ofreciéndole las características de una autopista con cruces a distinto nivel. El diseño geométrico y estructural estuvo a cargo de la DNV. La primera etapa de la remodelación estuvo dedicada a la construcción del distribuidor de tránsito de la Av. Libertador un tiempo atrás y se complementó con el de la Av. Leopoldo Lugones en ese mismo año.

La segunda etapa se centró en la ampliación propiamente dicha de la calzada de la Av. General Paz y abarcó el tramo comprendido entre el anterior distribuidor y el Acceso Norte. Se adjudicaron vías especiales para tránsito pesado y se derivó el transporte público a las colectoras, así la circulación del tránsito liviano disponía en todo lo largo de la remodelación dos vías centrales de



10,5m de ancho cada una, lo que significó que se establecieron tres carriles para cada sentido, más 1m de ancho para la banquina. Fontana Nicastro S.A. Construcciones (1972) describía así la ampliación:

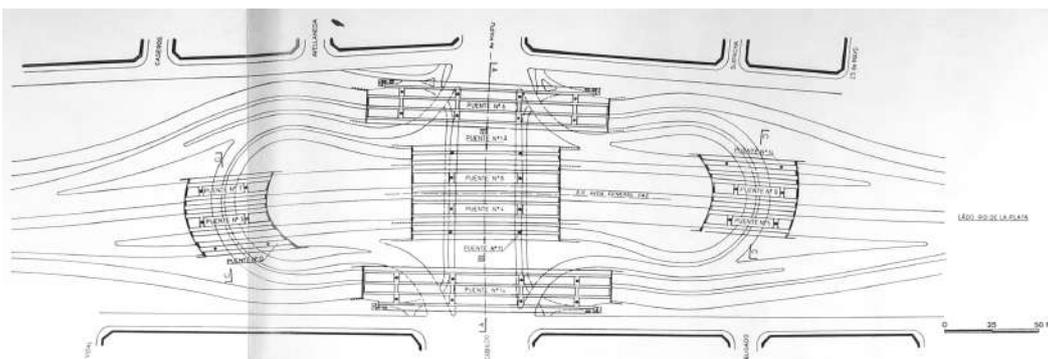
La velocidad directriz adoptada para el diseño de las calzadas de tránsito ligero ha sido de 110km/h y para las de tránsito pesado en general de 80km/h. Para el cruce de la Av. Cabildo se proyectó un moderno distribuidor denominado “doble tourbillon” que incluía “la construcción de seis puentes principales sobre la avenida en hormigón a la vista pretensado, apoyados sobre columnas centrales. (...) Este distribuidor incluye además seis puentes secundarios para salvar el cruce sobre las ramas de enlace que vinculan a la Avenida General Paz a cada una de las calzadas.” (pp.18-19)

Figura 34 Aspecto general del distribuidor de tránsito sobre Avenida Cabildo-Maipú, 1972



fuelle: Fontana Nicastro S.A., revista Construcciones 1972, (Biblioteca Ministerio de Economía)

Figura 35 Plano del nuevo distribuidor en el cruce entre Cabildo y la Avenida General Paz.



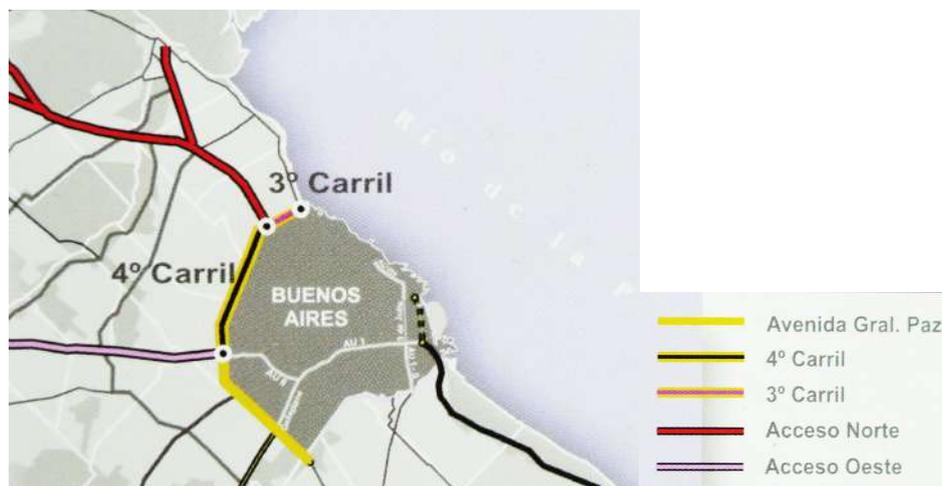
fuelle: Fontana Nicastro S.A., revista Construcciones 1972, (Biblioteca Ministerio de Economía)



En la década de 1990, las previsiones de diseño habían sido superadas por el crecimiento del tránsito, lo que exigía, a fin de permitir su adecuado funcionamiento, una remodelación de su geometría e incluso, del refuerzo de sus pavimentos. Es, por tanto, que se proyectó un ensanche de las calzadas principales (llevándolas de dos a tres carriles cada una); se constituyeron calzadas colectoras faltantes, se ensancharon y repavimentaron las calzadas colectoras existentes con un ancho de 8 metros; se eliminaron todos los cruces a nivel de las calzadas principales y se proveyó, además, la construcción de un nuevo puente sobre el Riachuelo y remodelación de sus accesos (Autopistas del Sol, 1995).

En el 2008 se asentaron las condiciones necesarias para la ampliación de la zona comprendida entre el acceso Oeste y la Avenida Lugones con el objetivo de reducir el congestionamiento vehicular de las calzadas centrales añadiendo un cuarto carril. También se proyectó la ampliación del tramo Acceso Norte - Lugones, donde el tránsito pesado era considerable y requería de la construcción de un tercer carril y de la rectificación de la curva de acceso a la Avenida Lugones. Esta ampliación implicaba reemplazar los puentes en arco y permeabilizar algunos cruces transversales con las avenidas urbanas modificando algunos distribuidores de tránsito. El objetivo era disminuir los tiempos de viaje en hora pico entre un 25 y 30 % (Carreteras, 2008).

Figura 36 Objetivos para ampliación y remodelación de la General Paz propuesto en el 2008



fuente: Revista Carreteras, 2008 (Biblioteca Ministerio de Economía)

La última ampliación la que se inició en 2015 y terminó en 2017, se realizó alegando que “la cantidad de vehículos provocaba que las condiciones de circulación tuvieran un nivel de servicio bajo con demoras, tanto para el tránsito que circulaba longitudinalmente, como el que cruzaba en los sentidos Capital – Provincia” (Varios, 2016). Se añadió un cuarto carril hasta el Acceso Oeste y se cambiaron los puentes existentes que cruzan la avenida por puentes metálicos, siendo así, la obra vial urbana más importante de los últimos tiempos.

El parque automotor incrementó de manera exponencial en las últimas décadas en la República Argentina, pasando de 1.708.635 vehículos en el 1966; de 4.919.086 en el 1980 a



9.388.811 en el 1998⁴. En el 2016 llegaron a registrarse 12.503.920 vehículos (incluyendo comerciales livianos y pesados), distribuyéndose el 48% en la Provincia de Buenos Aires siendo dónde se sitúa la máxima concentración de la flota. De esta cantidad se deduce que hay 3,8 habitantes por vehículo en el país⁵.

Ya en el año 1999 se terminó la ampliación de dos a tres carriles por sentido en toda la General Paz, alegando el mismo discurso de congestiónamiento del tránsito. Sólo 16 años separan la penúltima ampliación de la última y en cada ocasión la intención era mejorar el confort de la circulación, pero una vez más se ha demostrado que no es tan eficiente como se creía. Ampliar el ancho de calzada para agilizar la circulación, es una práctica del fenómeno 'tráfico inducido', es decir, por mucho que se amplíe, se terminan ocupando los nuevos espacios, ya que, al aumentar el suministro de un bien, se consume más. Es una paradoja en sí misma, porque, al agregar más vías a una red de tráfico para mejorar los tiempos de viaje, atrae a la vez más usuarios y, por ende, provoca una nueva congestión⁶.

Algunos de los aspectos del proyecto original que contemplaban la disolución de la trama en los bordes del trazado de forma sinuosa, el cinturón verde y la convivencia entre la circulación vehicular y el esparcimiento, quedaron olvidados con la remarcación de la línea recta de las vías y el aumento de la superficie del asfalto, en pos de una sensación de mejoría cortoplacista.

1. 3. 3. Intenciones para cerrar la circunvalación

Camino: franja de tierra por la que se va a pie. La carretera se diferencia del camino no sólo porque por ella se va en coche, sino porque no es más que una línea que une un punto a otro. La carretera no tiene su sentido en sí misma; el sentido sólo lo tienen los dos puntos que une. El camino es un elogio al espacio. Cada tramo del camino tiene sentido en sí mismo y nos invita a detenemos. La carretera es la victoriosa desvalorización del espacio, que gracias a ella no es hoy más que un simple obstáculo para el movimiento humano y una pérdida de tiempo.

"La inmortalidad", Milan Kundera (1990)

La avenida fue diseñada originalmente como arteria de circunvalación de la ciudad de Buenos Aires, pero su función se vio truncada por la falta de conexiones a accesos con otras autopistas. Durante la segunda mitad del s.XX se planteó, en varios proyectos, la continuación del trazado de la General Paz en la zona sur, al otro lado del Riachuelo, cerrando así la circunvalación propiamente dicha, pero ninguno de ellos se terminó materializando. Por consiguiente, la Avenida General Paz técnicamente es una distribuidora y no una circunvalación ya que no se cierra en sí misma. Actualmente, después del Puente de la Noria, que cruza el río, continúa el trazado como Camino

⁴ http://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/estadisticas/bolesta1/boletin0102/primera_seccion/pagina09.htm

⁵ <http://www.afac.org.ar/paginas/noticia.php?id=2170>

⁶ ver artículos relacionados con esta temática: <http://blogs.eltiempo.com/despacio/2013/06/23/otra-paradoja-del-transporte-mas-vias-mas-trancon/>
<https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/construir-mas-vias-trae-mas-trafico-y-presas/OJBjONY2BDCVBB2V7TPXGK4DM/story/>



Presidente Juan Domingo Perón y allí se dirige hacia Lomas de Zamora y termina integrándose en la trama vial del partido (ver Figura 37). Difícilmente se puede percibir, pero en una época se había trazado la continuación de la General Paz por esta zona. Sólo sabiéndolo, se pueden entender las trazas en diagonal de ciertas calles en medio de una trama reticular. En vista aérea, se puede distinguir por dónde se situaba el recorrido de este trazado ya que el tejido urbano que se originó en esta franja no corresponde a la trama del entorno.

Figura 37 Final del trazado de la General Paz en el cruce con el Riachuelo, transformándose en el Camino del Presidente Juan Domingo Perón. La franja roja indica la ubicación por dónde estaba planificado continuar la traza de la circunvalación.



fuelle: imagen satelital de Google (elaboración propia)

En el Plan Regulador de Buenos Aires, elaborado por los arquitectos argentinos Ferrari Hardoy y Kurchan que hicieron conjuntamente con el urbanista de renombre internacional Le Corbusier durante el 1938, planteaba como elementos estructurales para el Gran Buenos Aires una red vial en diferentes escalas, entre ellas, el cierre del anillo de la General Paz hasta la ruta 1 en dirección a La Plata (ver Figura 38).



Figura 38 Lineamientos estructurales para el Gran Buenos Aires del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, 1947. El plan recupera diversas ideas e iniciativas de proyectos de Della Paolera y Le Corbusier.



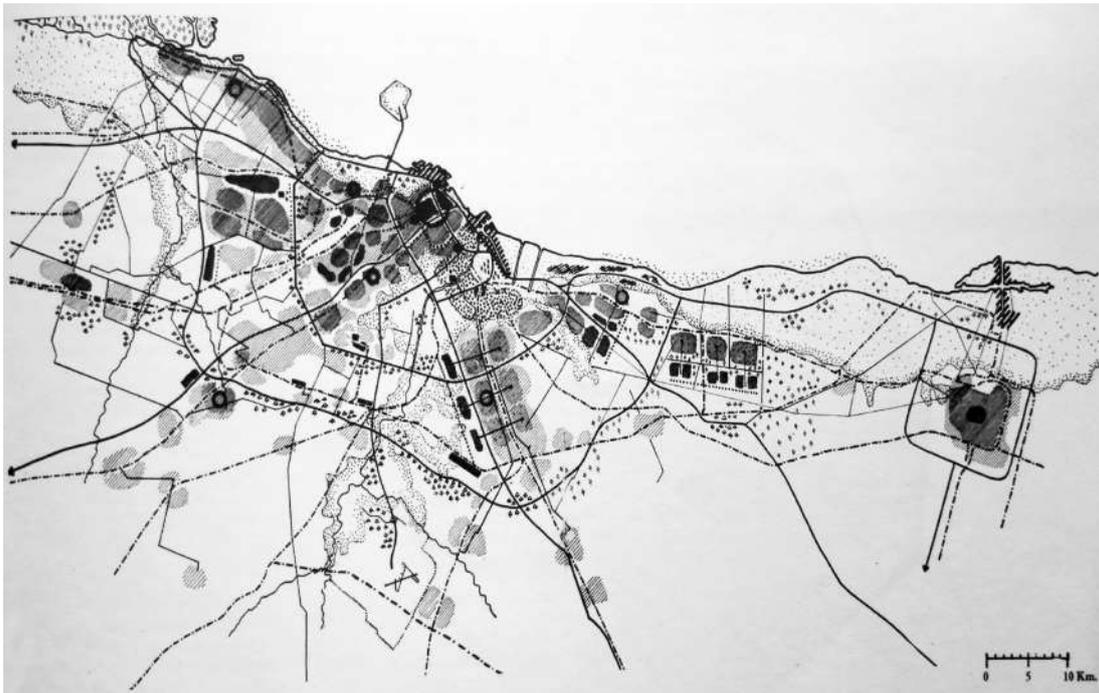
fuente: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692016000100012 - B021

En el Plan Regulador que se elaboró entre 1957-1962 se adoptan tres escalas diferentes de planteamiento: área urbana, área metropolitana (30km de radio desde el centro de la ciudad) y área regional (100km desde el centro urbano). Este enfoque, no hace más que reafirmar que la capital no puede analizarse como una unidad de planificación aparte, sino que se reconoce como un área de influencia en varias escalas. Por consiguiente, en la Figura 39 se puede observar el alcance territorial que tiene el Plan y se destaca el sistema vial radial propuesto para toda el área debido al reducido número de caminos aptos en sentido anular.

En consecuencia, no sólo se plantea cerrar el anillo de la General Paz, sino que también se completa el trazado del Camino de Cintura (Ruta 4) y se proyecta la nueva circunvalación de la Ruta 6. Esta propuesta partía de la falta de conexión entre las ciudades del norte y las del sur del Gran Buenos Aires y pretendía, a la vez, descongestionar la capital del tráfico pesado.



Figura 39 Plano Director del Plan Regulador elaborado por la Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires (OPRBA), 1957-1962



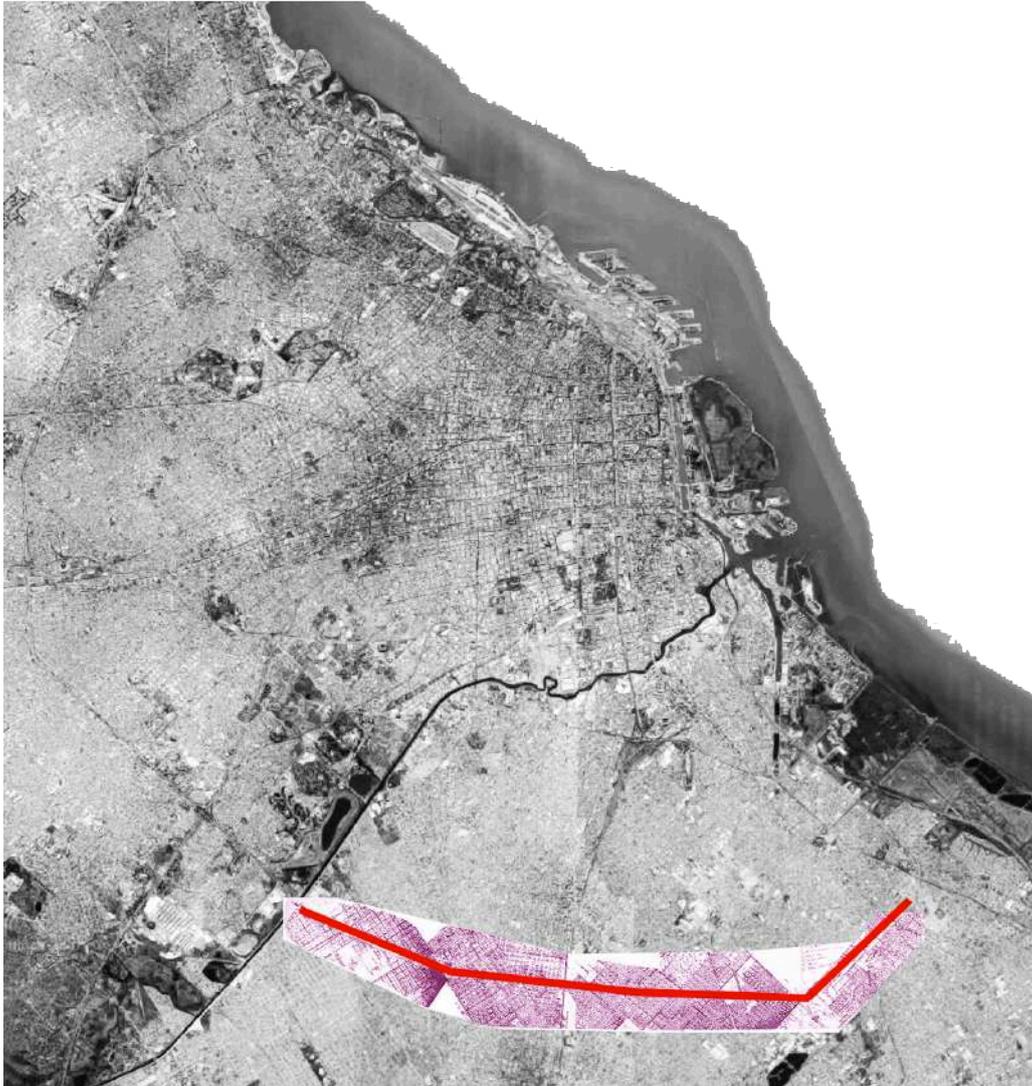
fuelle: Molina y Vedia (1999, p.227)

En el momento de la estipulación del límite definitivo de la capital, éste se trazó del río de la Plata al Riachuelo, es decir, el límite artificial quedó delimitado por límites naturales. La conexión de la ciudad con la periferia en la zona sur, ha sido tratada de forma puntual por puentes y es mucho más escasa que los accesos que proporciona la General Paz. Por consiguiente, la relación que tiene la ciudad con los partidos de la zona sur está condicionada por estos insuficientes accesos. A pesar de que se cerrara el trazado de la circunvalación, el Riachuelo quedaría como una fina grieta que continuaría separando Capital del conurbano. En la Figura 40 se muestra el último intento de recuperación del trazado en la zona sur que se había proyectado como continuación de la avenida. Quedó como un estudio que propuso el grupo Techint, en el cual, el ingeniero Juan Pablo Martínez⁷ colaboró en la década de los noventa.

⁷ Ver Anexo



Figura 40 Croquis de la propuesta de la ampliación del trazado de la Avenida General Paz en la zona sur, durante la década de 1990 (pasado el Riachuelo)



Fuente: fotomontaje a partir del trazado propuesto para la continuación de la General Paz en la zona sur, trazado proporcionado por el ingeniero Juan Pablo Martínez a pedido de Techint (elaboración propia)



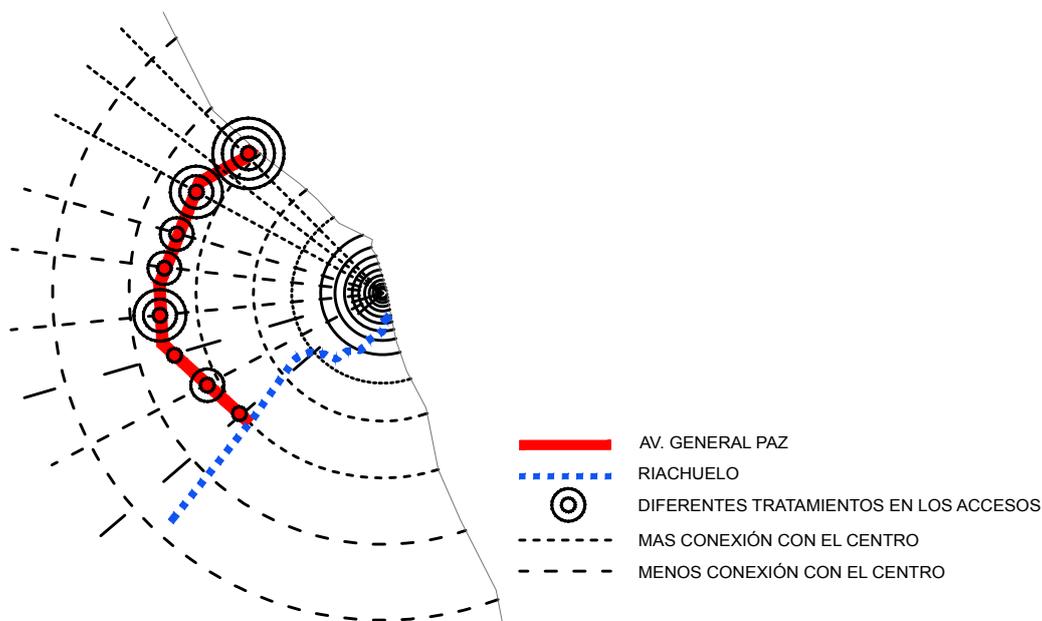
Capítulo 2 DE UN ANILLO INTEGRADOR A NODOS DE CENTRALIDAD

*Puente Alsina, que ayer fuera mi regazo,
de un zarpazo la avenida te alcanzó...
Viejo puente, solitario y confidente,
sos la marca que, en la frente,
el progreso le ha dejado
al suburbio rebelado
que a su paso sucumbió.*

*Tango "Puente Alsina"
Letra: Benjamín Tagle Lara*

Como se ha explicado anteriormente, la General Paz se originó como una mezcla entre avenida paisajística y autovía para ofrecer a Capital y a los barrios colindantes una accesibilidad vial fluida y mostrarse como puerta a la ciudad. El diseño del proyecto y lo que se implementó brindaba un trazado integrador con respecto a su entorno y a lo largo de todo su recorrido, pero debido al crecimiento demográfico del conurbano y al, consecuente, incremento del tránsito vehicular, la General Paz devino de un anillo unificador a una serie de tratamientos particulares de "nodos". Es decir, pasó de ser una línea con un recorrido constante a una serie de puntos inconexos entre sí. Los accesos originales que tenían un tratamiento igualitario y harmónico pasaron a ser nodos de centralidad.

Figura 41 Esquema ilustrativo en el que se muestran los diferentes tratamientos en los principales nodos de centralidad en la General Paz. La ubicación de cada nodo corresponde a la Figura 42.



fuente: elaboración propia en base a la información que se ha incorporado a lo largo de este documento



En la Figura 41 se muestra, de una manera esquemática, cómo los principales accesos operan en la actualidad y qué peso tienen con respecto al resto. Los más importantes como el acceso norte de Panamericana, Cabildo o el acceso Oeste de Liniers han pasado a ser más que una conexión vial, se han transformado en nodos de centralidad llegando a tener incluso su propia identidad. Es, por tanto, que el límite entre Capital y conurbano, sí que distingue una zona de otra a nivel jurisdiccional, pero, a nivel físico lo que realmente pasa en la actualidad, es que hay más diferencias a lo largo del trazado que entre ambos lados.

Estos nodos de centralidad se han ido formando dependiendo del tipo de conexión que cada acceso ha requerido para unir el centro de la ciudad con la periferia. Cada uno de éstos ha evolucionado independientemente del resto de los otros accesos. Es así como se ha perdido el propósito integrador que tenía la Avenida General Paz en su diseño original. Esta comparación entre los principales nodos muestra las diversas formas de planificación que ha sufrido el trazado. Por ejemplo, los tratamientos de los accesos de la zona norte comparados con el resto se distinguen en cantidad y en complejidad, ya que principalmente abastecen a un cierto número de usuarios debido a determinados intereses urbanos específicos en potenciar la zona. Incluso difieren en tiempo, como por ejemplo el acceso sur del puente de la Noria que cruza el Riachuelo, el cual fue proyectado con dos puentes, uno principal y otro alternativo, pero sólo se construyó uno. No fue hasta el 2000 que se materializó el primer puente paralelo siendo sólo de un único sentido y en el 2008 se complementó con el otro para abastecer el tránsito vial (ver Figura 50). En cambio, el acceso norte de la Panamericana se modificó en la década de 1950 y no dejó de ampliarse hasta el 1996, llegando a ser el acceso más transitado de todos (ver Figura 44).

Para observar esta distorsión en el diseño original del parkway del ingeniero Palazzo, se muestra a continuación la comparativa de imágenes satelitales de cómo fueron evolucionando ocho de los principales accesos de la General Paz, desde su origen hasta la actualidad. El propósito es mostrar el dibujo original del proyecto, percibir la sensibilidad técnica y el diseño integrador con los que se basó y observar los cambios que fue sufriendo el trazado a lo largo de los años convirtiéndose en una transitada distribuidora. Para tener una idea general de la modificación, es significativo el dato de la cantidad de accesos que se proyectaron, unos 175, comparados con los que existen actualmente, unos 93⁸, lo que denota la pérdida de transversalidad que sufrió el trazado durante las últimas décadas.

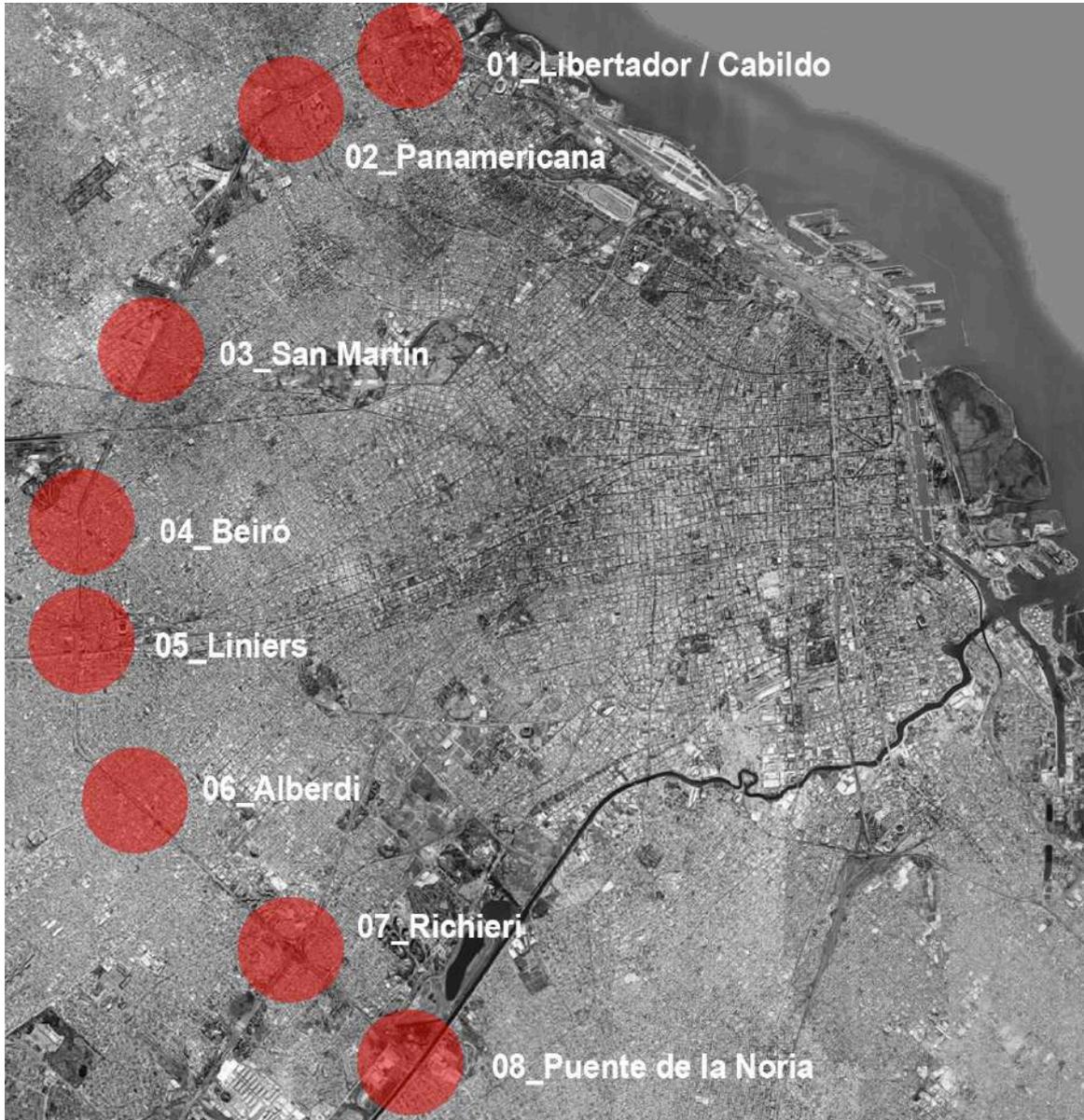
Se eligieron las conexiones que se muestran en la Figura 42 siendo las más representativas y con cierta equidistancia entre sí. Nótese que, en el proyecto original, más de la mitad de la superficie de la franja de 100m se dedicó al espacio público con el tratamiento paisajístico detallado. En cambio, en la imagen satelital del 2016 se observa un alto incremento, casi completo en algunos casos, de la superficie de asfalto. Aunque siendo más una percepción que un comentario técnico, también se

⁸ Este conteo lo realizó la autora en base al proyecto original La General Paz (DNP 1938) y para el estado actual se basó en las imágenes satelitales de google earth.



advierte que, en el dibujo original, hay una tendencia a las curvas, a lo sinuoso, en cambio, a medida que se van ampliando los carriles y modificando las salidas, estas formas se tornan cada vez más rectas y más angulosas. Mostrando así, la pérdida en la delicadeza del trazado y en los paradigmas que la fundamentaban.

Figura 42 Indicación de los ocho nodos de vialidad que se van a analizar



fuelle: elaboración propia



Figura 43 Nodos Libertador y Cabildo



fuente: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&z=14&modo=transporte>
 y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938



Figura 44 Nodo Panamericana



fuente: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte>
 y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938



Figura 45 Nodo San Martín



fuelle: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte>
y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938



Figura 46 Nodo Beiró



fuelle: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte>
 y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938



Figura 47 Nodo Liniers



fuelle: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte>
 y "La Avenida General Paz", Direcci3n Nacional de Vialidad, 1938



Figura 48 Nodo Alberdi



fuente: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte>
y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938



Figura 49 Nodo Riccheri



fuelle: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&z=14&modo=transporte>
y "La Avenida General Paz", Direcci3n Nacional de Vialidad, 1938



Figura 50 Nodo Puente de la Noria



fuelle: <http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte>
y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938



Capítulo 3 CAMBIOS DE PARADIGMAS EN LAS ETAPAS DE LA AVENIDA

“La división del espacio necesariamente ha de ir modificándose a lo largo de la historia en la medida en que el propio espacio histórico-social se modifica.”

“Poder y espacio”, Juan Eugenio Sánchez (1979)

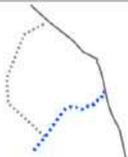
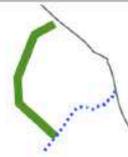
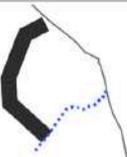
Hasta este punto hemos visto la evolución de la expansión de la ciudad de Buenos Aires y la de su periferia, llegando a transformarse en la mancha urbana más importante del país, la cual, actualmente, alberga una tercera parte de la población argentina. La relación entre periferia y ciudad ha sido condicionada por el límite entre ambas, que ha ido desvirtuándose según las políticas jurisdiccionales que se han determinado a lo largo de su conformación. En la época de la capitalización, Nación y Provincia fueron las que establecieron el crecimiento de Buenos Aires y estipularon la construcción del límite. Más adelante, la municipalidad se consagró como poder político y se formuló como un tercer ente jurisdiccional que pasaría a preservar la ciudad y la General Paz pasó a ser “el límite político y físico de la Capital, e implicó una cierta condición no sólo política, sino física y simbólica, de inclusión y exclusión en el casco urbano” (Lestard, Janches, Bonder, 1995 p. 67).

Desde el consenso del trazado del nuevo boulevard de circunvalación de 100m de ancho en el 1887 hasta las últimas ampliaciones que sufrió la General Paz en 2015, se pueden distinguir tres épocas. Éstas son las mismas en las que se ha estructurado el Capítulo 1 y que, a modo de síntesis, se pueden comparar en la Tabla 3. Son tres etapas bien marcadas en las que se produjeron cambios significativos en el límite y que fueron desfigurando el paradigma de su diseño y propósitos originales. Éstas son:

1. Entre el 1887 y la construcción de la General Paz: año en el que se determinó la resolución de la denominada ‘cuestión capital’, después de varias décadas, y se estableció el nuevo límite para la ciudad, con voluntad de crecimiento y consolidación.
2. La materialización del trazado, 1937-1941: entre este período se construyó el parkway con un diseño moderno y avanzado que creó un nuevo icono para la ciudad y la delimitó con la periferia de una forma integradora a lo largo de su recorrido.
3. Entre la década del 1950 hasta el 2015: con el crecimiento del parque motor y el servicio del transporte público, la periferia creció alrededor de la ciudad, haciendo de ésta un atractor socio-económico de gran envergadura, por tanto, la circunvalación requirió de nuevas ampliaciones y transformaciones viales que dieran respuesta a la nueva demanda de tráfico.



Tabla 3 Comparativa de las características del trazado según sus épocas

CUÁNDO	1887	1937 - 1941	1950 - 2015
DÓNDE	en el PLANO de 1888	MATERIALIZACIÓN in situ	SOBRE - MATERIALIZACIÓN
PARA QUÉ	CONFORMACIÓN nueva Capital	cintura HIGIÉNICA	mejorar ACCESO CIUDAD
CÓMO ES	TRAZADO	AVENIDA - PARQUE	DISTRIBUIDORA
SIGNIFICADO	TERRITORIAL límite jurisdiccional	FUNCIONAL	BARERRA simbólica
ESQUEMA			
INTENCIONES	trazado para DELIMITAR	MODERNIZACIÓN diseño AUTOVÍA	ampliación NODOS CENTRALIDAD
EFFECTOS	pautas EXPANSIÓN ciudad	INTEGRACIÓN URBANA	CONURBANO ≠ CAPITAL
HABITANTES EN CAPITAL	1887: 433.375 hab 1895: 663.854 hab 1904: 908.492 hab*	1914: 1.575.814 hab 1934: 2.023.335 hab 1947: 2.981.043 hab**	1970: 2.972.453 hab 1991: 2.965.403 hab 2010: 2.890.151 hab**
PLANES/ PLANOS	1850 plano Sourdeaux 1888 plano C. Federal	1904 plano cuadrícula 1910 Plan Bouvard 1925 Plan Noel 1937 Plan Le Corbusier	1958 Plan Director 1970 Plan Conade

*fuente: datos sacados de G. A. Brandariz, 1997

**fuente: datos sacados de los Censos Nacionales

fuente: elaboración propia



3. 1. Consenso del límite, 1887

*El límite es el verdadero protagonista
del espacio
como el presente, otro límite,
es el verdadero
protagonista del tiempo*

Eduardo Chillida, (citado en Segura, 2006, p.9)

Con la elaboración del plano de Silveyra y Blot en el 1888, se sentenció el límite y la conformación de la nueva capital. Esta resolución quedó, por ese entonces, en el plano jurisdiccional sin tener una representación física, ya que, la nueva división pasaba por áreas escasamente habitadas y debían hacerse las expropiaciones pertinentes. Este reajuste requirió de varios trámites y pactos complejos que provocó que la materialización de la nueva avenida fuera un proceso lento y arduo. Por tanto, en esta primera etapa de la adjudicación del trazado, éste definió la conformación de la ciudad otorgándole un significado jurisdiccional y, por consiguiente, territorial. Con esta nueva delimitación se le indicaba a capital hasta donde podía expandirse y qué meta alcanzar.

El concepto en sí de territorialidad plantea una relación entre el territorio y el efecto que produce el sentimiento de pertenencia a éste. No tiene por qué coincidir con ninguna región necesariamente, pero sí que tiene que irradiar una cierta identidad cultural. En el caso de la General Paz, la avenida genera una división territorial que separa dos ámbitos diferentes entre sí a nivel económico, político y administrativo que conlleva a crear diferentes mapas mentales entre las zonas que la limitan, con lo que termina condicionando, también, el nivel cultural. Se establece un efecto de territorialidad que diferencia capital del conurbano, los cuales a su vez abarcan diferentes sub-zonas con otros efectos relacionados con el territorio.

Territorializar significa situar una acción, dar una propiedad de sitio a un acto, a una tendencia, a un movimiento, tal y como comenta Sack (1986) “tanto las relaciones espaciales como la territorialidad de los hechos sociales traen aparejadas distintas concepciones del espacio a las que denominaremos concepciones sociales”. Éstas dependen en sí mismas de las estructuras político-económicas que se generan en la sociedad. Los sucesos se naturalizan según su producción social en el marco de un contexto, por tanto, pasan a estar localizados. En este proceso Agnew (1996) destaca tres elementos principales sobre el concepto de lugar:

Locale, los emplazamientos en los cuales se constituyen las relaciones sociales (que pueden ser informales o institucionales); *localización*, los efectos de los procesos sociales y económicos sobre los *locales* operando a escalas más amplias; y el *sentido del lugar*, la ‘estructura de sentimiento’ local. (p.9)

La consagración de la ciudad se establece, entre otros factores, de la necesidad que tiene el poder de concentrarse sobre sí mismo, y no dispersarse ni social, ni geográficamente. Es necesario que se asiente en un punto del territorio para que pueda disponer de los elementos e instancias de



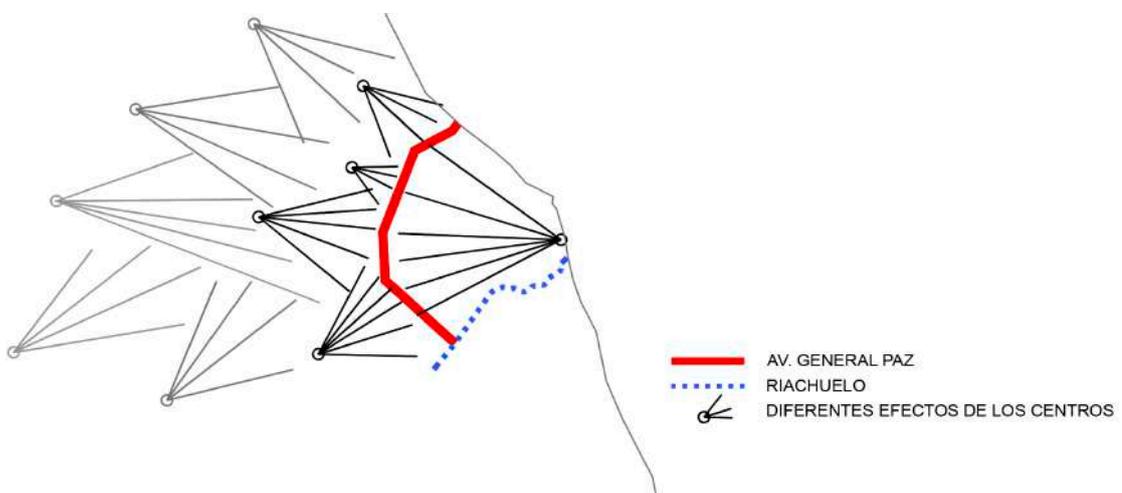
dominio sobre el resto del espacio socio-geográfico. Sólo así, podrá apropiarse del excedente producido. El poder tiene necesidad de localizarse estratégicamente en el espacio, pasando a ser un centro de poder (Sánchez, 1979).

En el caso de la ciudad de Buenos Aires, su ubicación siempre fue clave y le permitió centralizar el excedente que le propiciaba la gestión del puerto que obtenía con las mercancías que importaba y exportaba. El poder estaba localizado en el origen de la ciudad. Tanto es así, que su límite se trazó de forma radial con respecto al centro de la capital (ver Figura 10), con lo que evidenciaba la ubicación geográfica del dominio. A partir de allí, las indicaciones de la expansión urbana se daban por sentadas. El crecimiento acentuado a mediados de s.XX, estableció una relación entre periferia-ciudad en la que la periferia quedaba supeditada a la ciudad en la medida en que el excedente era absorbido por esta última. Era una relación jerárquica y de dominio, de la ciudad sobre su periferia, la cual se ha mantenido a lo largo de su existencia. Esta relación de dominio puede darse en tres formas diferentes según Agnew (1996):

Las militares-administrativas, las económicas y las culturales. Las periferias pueden ser conquistadas e incorporadas por los centros en todas estas formas o sólo en una de ellas. Pero los cambios en un tipo de relaciones afecta a las demás. (p.6)

Tal y como se ha visto en las tablas demográficas anteriores (Tabla 1), el AMBA alberga casi un tercio de la población nacional, siendo el área urbana más extensa y con diferencia de todo el país, con lo que se demuestra que el peso de Capital Federal es realmente relevante. Por tanto, Buenos Aires, teniendo este peso demográfico, conquista a su periferia, e incluso al resto del país, generando su efecto atractor implantando una relación de dominio en las tres formas diferentes que establece Agnew.

Figura 51 Efecto atractor de Capital Federal hacia su periferia pasando por el filtro de la General Paz



fuelle: elaboración propia

Es decir, la ciudad desempeña el papel de centro de poder de las relaciones espaciales (centro hegemónico), por tanto, se determina una hegemonía geográfica al respecto. En este caso, se



crea una relación de "dominio-dependencia" debido al proceso de "desarrollo-control" entre el centro dominante y la periferia dominada (Sánchez 1979). Estas relaciones se sirven de los elementos que condicionan la capacidad productiva del trabajo y los manipulan diferencialmente en el espacio como uno de los mecanismos más eficaces en el proceso de desarrollo-control, de forma tal que, por un lado, se crea excedente, pero por otro no les permitan la independización entre ambas partes. El poder se define por la doble faceta de la apropiación del excedente y el de la gestión del mismo.

En el 1888 Buenos Aires estableció su principal objetivo que era delimitarse y a la vez expandirse dentro del gran límite nuevo, aspirando a ser una ciudad de referencia a nivel internacional. A partir de entonces, Capital sólo le quedaba crecer y consagrarse como principal potencia del país, hecho que ha mantenido hasta la actualidad sin ninguna competencia posible.

3. 2. La integración, 1937-1941

¿Cuáles son, cuáles serán los lugares con éxito social; cómo detectarlos, con qué criterios; qué tiempos, qué ritmos de vida cotidiana se inscriben, prescriben en estos espacios "con éxito", es decir, favorables a la felicidad? Esto es lo que interesa."

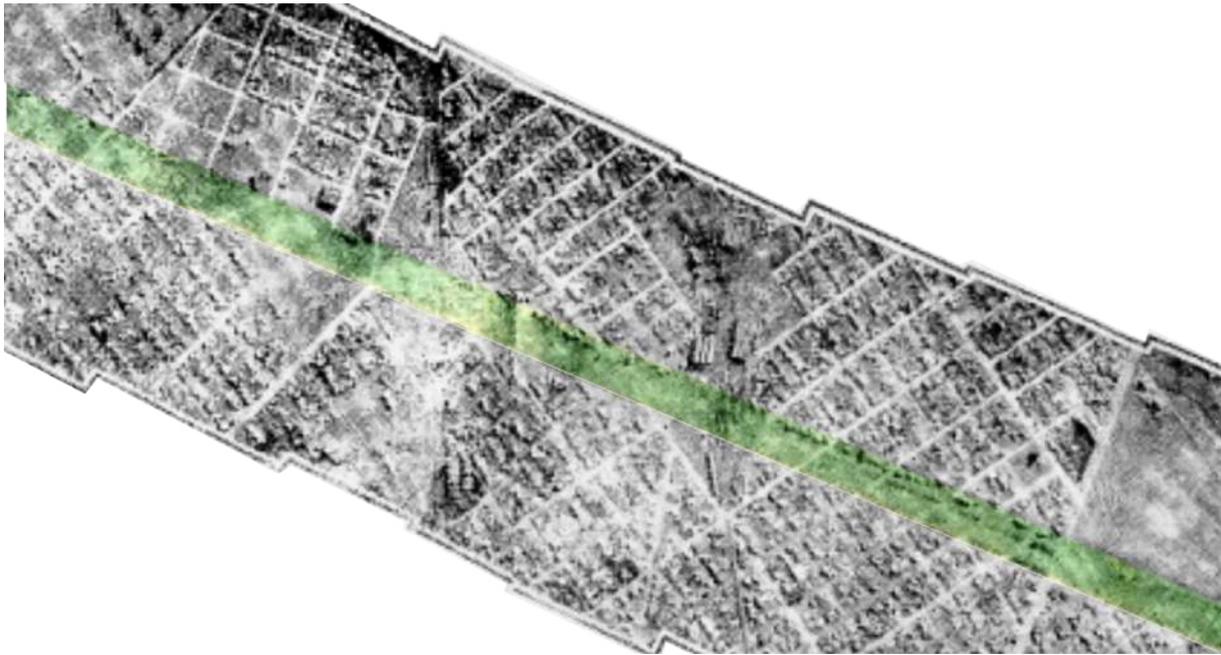
"La producción del espacio", Henri Lefebvre (1974)

En la década de 1930, el tejido urbano de la ciudad se expandía traspasando su límite jurisdiccional hacia el conurbano sin que se visualizara ningún cambio en la trama (ver Figura 52). Fue la propia materialización de la nueva avenida-parque que se encargó de resaltar dónde empezaba la periferia y dónde terminaba la ciudad. Las morfologías de las construcciones eran las mismas y los trazados viales eran continuos de un lado al otro, pero durante la construcción de la avenida, los dos tejidos jurisdiccionales que se habían establecido en el 1887, quedaban separados definitivamente por una franja vacía de 100m de ancho (ver Figura 25).

Sin embargo, a pesar del corte que generaba el nuevo trazado en las tramas de las dos zonas, el diseño de la General Paz unificó ambas jurisdicciones generando cierta integración social como espacio público. Es más, la franja sin construir se percibía como un quiebre, como una herida en el tejido urbano que separaba, de una forma contundente, los dos lados y reclamaba a gritos unos puntos de sutura para unir esa conexión. Los nuevos accesos a la General Paz fueron estos puntos que cosían los dos tejidos y el espacio verde que se generó pasó a ser un espacio de interacción social en el que se creaban encuentros y actividades esporádicas lúdicas. Es decir, se generó un nuevo corredor verde para disfrutar de la ciudad en el que acudían los del conurbano y los porteños.



Figura 52 Trazado que indica por dónde iba a pasar el recorrido de la nueva Avenida General Paz en medio de la trama urbana, en la zona del cruce con el tren Urquiza.



fuelle: Dirección Nacional de Vialidad, 1938, La General Paz, (Biblioteca DNV)

La sensibilidad proyectual que mostró Palazzo a la hora de determinar las conexiones viales y la unificación con el entorno a través del dominio de las herramientas para el diseño del paisajismo y del espacio público, fue crucial para lograr que la General Paz fuera un referente como proyecto moderno y estuviera a la vanguardia de la época. Con ella se materializó la visión romántica de lo que se podía lograr con un equipo multidisciplinar de profesionales y que abogaba por implementar, a través de la planificación, integridad y equidad en el tratamiento urbano para todos los diferentes barrios limítrofes de la ciudad y la periferia. En la concepción del proyecto no era importante la idea de límite entre las jurisdicciones, se dejaba aparte las diferencias que había habido entre ambas, décadas atrás, para pasar a focalizarse en un diseño integral y funcional que daría servicio a las dos partes.



Figura 53 Posando en la nueva vía, década del 1940.



fuelle: Boragno S. (2001)

El diseño paisajístico fue un proyecto de gran envergadura que requirió prácticamente de la misma dedicación que para el diseño vial ya que era necesario dedicar parte de la avenida a espacios verdes. Tal y como decía Palazzo (Boragno, 2001):

Buenos Aires es pobre en parques, por lo tanto, la Avenida será también un parque jardín, un nuevo pulmón de la ciudad, se plantarán 70.000 árboles de especies diferentes, con hojas permanentes y caducas. Algunas exóticas. Se instalarán juegos infantiles y entretenimientos, una nota de particular atractivo para el viajero. (p.35)

Los objetivos del proyecto se cumplieron y la avenida pasó a ser parte de la vida de los vecinos frentistas y un referente para los ciudadanos como paseo obligado los mismos domingos. Todo el barrio se mostraba en la General Paz y los usuarios que lo vivieron lo recuerdan con cierta nostalgia (Boragno, 2001).



Figura 54 Otra forma de mostrar la Avenida General Paz, textos y dibujos de Calé.



fuelle: Boragno S., 2001

Figura 55 Escena de "El eternauta" que transcurre en la fuente que había al principio de la General Paz con Libertador, 1957-59.



fuelle: El Eternauta, 1957-1959, ediciones Record

Para el correcto mantenimiento paisajístico, se ubicaron, cada quílómetro y poco a lo largo del trazado, casas para albergar a los jardineros, quienes se encargaban de preservar la avenida-parque.



Se calcula que estas casas existieron desde la década de 1950 hasta la 1990, cuando empezaron con las ampliaciones de la vía.

Figura 56 Vista de la Avenida y una de las casas originarias de los jardineros



fuelle: <http://blogs.lanacion.com.ar/archivoscopio/archivoscopio/las-casitas-de-la-general-paz/>

El diseño original del trazado podría describirse como un “sistema abierto” que liberaba al urbanismo y dejaba que el espacio público se viviera como un proceso cambiante y amoldable. Según Sennett (2014) “los umbrales son zonas de un hábitat donde los organismos son más interactivos, debido al contacto con las especies o de las condiciones físicas diferentes”⁹ (p.33). Es decir, los umbrales son zonas activas donde se producen intercambios, ya sean de información, de nutrición o de diversión, entre otras, por tanto, se generan ciertos beneficios entre los integrantes que acceden a esa zona dinámica. Que un contorno se defina como un umbral denota que van sucediendo ciertas acciones de intercambio que son propiciadas por el diseño del mismo y por el uso que se le da. Para que este efecto perdure en el tiempo, Sennett lo compara con la membrana de una célula que es porosa y que permite que haya un equilibrio entre lo que entra y sale para que ésta se pueda nutrir correctamente.

Esta comparación es trasladable a los elementos y al diseño del espacio público y su integración con el entorno. La General Paz se proyectó para ser un umbral poroso y crear un espacio de interacción para los usuarios que quisieran acceder a sus servicios y se beneficiaran del nuevo espacio público que generaba, aparte de las ventajas viales que ofrecía. Desde su inauguración hasta sus significativas ampliaciones en la década del 1970, el espacio público que ofrecía la avenida como

⁹ traducción propia de la autora



cinturón verde, era utilizado como un espacio de referencia a disfrutar en la ciudad, principalmente, para los usuarios durante los fines de semana.

3.3. La metamorfosis hacia una frontera, 1950-2015

“Buenos Aires fue, desde su origen, una ciudad global -parte, como todas, de un sistema de ciudades unidas por la navegación trabajosa de entonces-, y lo siguió siendo durante las distintas fases de su desarrollo como puente entre Europa y el mundo indígena, o más bien entre Europa y las riquezas del ‘nuevo’ continente.

Una ciudad siempre es un foco, un hito, un punto fijo de algún sistema de caminos, cuyos flujos la acompañan en las metamorfosis, lentas o violentas, de su trayectoria.

“Buenos Aires herido”, Juan Molina y Vedia (1999)

Las ampliaciones que ha sufrido la General Paz, desde la segunda mitad del s.XX hasta la última que fue en el 2015, han contribuido a la sobre-materialización de la misma vía, es decir, se han sobre-construido accesos y carriles aumentando así, la superficie de asfalto a lo largo de toda la avenida. En muchos casos, se ha llegado a la saturación de la misma capacidad que ofrecía la vía y se han incluido diferentes niveles (ver Figura 43, los nodos Libertador y Cabildo en el 2016).

Con la intención de mejorar el acceso a la ciudad y de crear nodos de centralidad que dieran servicio a tales demandas, se renunció a los propósitos originales del diseño de la General Paz. Es decir, pasó de ser de una vía integradora a transformarse en una barrera urbana.

Figura 57 Nodo Acceso Oeste con cuatro niveles diferentes



fuelle: elaboración propia

El origen de la avenida fue la necesidad de establecer el nuevo límite entre jurisdicciones. El concepto de límite remite a una línea que tiene el poder de terminar o empezar con unas propiedades



distintas a lo que se venía dando hasta entonces. Algo o todo cambia, ya sea a nivel conceptual o a nivel morfológico. Pero, debido a las ampliaciones viales que ha sufrido el trazado, ha pasado, no sólo de ser un límite, sino a ser, también, una barrera física.

Manuel Delgado (2007) lo describe de tal forma que podríamos llegar a decir que los límites de la ciudad son los creados por sus habitantes, no los proyectados por urbanistas y arquitectos. Los límites y los territorios en los que una ciudad puede ser dividida han sido generados y ordenados justamente para posibilitar su lectura, o como Delgado lo entiende, para el control de la misma ciudad. Por tanto, hay una apropiación literal del concepto límite por parte de los ciudadanos. Los usuarios transforman el lugar donde residen y transitan dándole ciertas características. Incluso, analizando otro nivel superior de influencia sobre el territorio, Lacoste (citado en Delgado Jiménez, 2012) comenta que:

Es importante comprender que el espacio no es neutro ni inocente, sino que es por excelencia uno de los campos de acción de las fuerzas políticas: el estado es también una entidad geográfica y el aparato de estado organiza el espacio geográfico de modo de ejercer su poder sobre los hombres. (p.1)

Tales comportamientos sociales urbanos, tanto por parte de los ciudadanos como por las acciones políticas, parecería que se determinan la base de la relación entre dimensiones sociales y territoriales (Pírez 1995).

El simbolismo de la General Paz fue cambiando debido a sus modificaciones en el mismo trazado y en sus inmediaciones, llegando a revertir el efecto original, pasando de ser un atractor a un expulsor. O, según la perspectiva utilizada por Sennett (2014), pasó a transformarse en un sistema cerrado por conformar una forma demasiado definida, por consiguiente, la avenida pasó de ser un umbral de interacción a una frontera. Los dos conceptos son contornos, pero el segundo es un límite controlado que diferencia dos territorios. En este caso, debido a que Buenos Aires es una Ciudad Autónoma desde la década de 1990, la General Paz está custodiada por las fuerzas de seguridad de cada una de las jurisdicciones, es decir por la policía Federal y la Bonaerense. Molina y Vedia (1999) reflexiona sobre las vías urbanas y comenta que:

Unir o fracturar es un par de opciones puestas en cuestión constantemente, en cada momento del diseño. Las buenas soluciones suelen conseguir, a la vez, de cierto modo separar y de otro unir, (...) Cuando los proyectos de diseño urbano nacieron de intenciones más articuladas, no restringidas sólo a unir dos puntos, sino abiertas a entrevistas posibilidades de enriquecimiento del paisaje circundante, fueron posibles intervenciones de 'de lujo' como las de la avenida General Paz, hoy desgraciadamente muy agredidas por nuevas ampliaciones. El tema parece ser el mismo: vías de circulación rápida. En un caso fracturan, y en el otro unen. La belleza increíble de las autopistas y su desperdicio por malos programas o malas resoluciones es una cuestión en la que vale la pena insistir, puesto que el



hecho de que las geografías inaugurales fueran tan maravillosas no significa renunciar a lo nuevo, que puede sin duda serlo de otra manera. (p. 29)

Para crear una frontera no hace falta que sea un muro sólido, las mismas autopistas cortan ciudades con el trazado de sus seis u ocho carriles. Los lados de estas vías tienden a convertirse en espacios degradados y abandonados, pasan a ser los “no lugares” que nombra Augé (2008). Sennett (2014) también lo vincula a un efecto social cuando comenta que:

Estos muros invisibles han estado utilizados, de manera infausta, para marcar territorios que separan ricos de pobres o para separar razas diferentes. Falta porosidad. Por regla general, el urbanismo del siglo XX ha servido más como instrumento para crear fronteras que no para crear umbrales¹⁰. (p.35)

Figura 58 General Paz con Lope de Vega, lado Conurbano. Puesto de control de la Policía Federal, (junio 2016)



fuentes: elaboración propia

La General Paz pasó a ser un cerco perimetral que filtra el acceso a la ciudad sin que éste sea fluido o del todo natural. Miles de personas la cruzan como parte de su recorrido diario o por circunstancias puntuales y dejó de ser un espacio vivido. Se crea, por tanto, un circuito de servicios y beneficios. El arquitecto Louis Khan se refiere, cuando habla de la distribución de sus edificios públicos, del espacio servido y del espacio sirviente (Varios, 1998) como la relación establecida entre ambos en el que uno queda subyugado al otro. Trasladando este vínculo al territorio, puede describirse como “recursos hacia fuera, vínculos hacia adentro, decíamos. (...) ‘el afuera’ adquiere centralidad (variable) en las estrategias de aprovisionamiento y ‘el adentro’ es el ámbito donde se construyen los lazos no sólo vecinales sino también familiares y afectos” (Segura 2006, p.19).

¹⁰ traducción de la autora



El territorio se fetichiza pasando a crear límites físicos y límites artificiales y éstos se terminan politizando. La geografía en sí origina nacionalismos o sentimientos de pertenencia, por tanto, se genera una identidad sobre el territorio. Las fronteras crean la ambigüedad de separar a los que están a fuera y unir, a la vez, a los que viven dentro de ella, es decir, enfatizan el efecto de socialización del espacio interno mientras se refuerza la segregación con lo externo. También cabe remarcar que por el mero hecho que se cruce una frontera, ésta no se suprime. A pesar de que los habitantes del conurbano viajen cada día a CABA e inviertan su tiempo y dejen parte de su capital económico y cultural en la ciudad, en el imaginario colectivo, siempre van a ser diferentes de los porteños, y viceversa. Es más, generalmente, se quieren distinguir entre sí y se deja claro el origen como tarjeta de presentación, descartando cualquier tipo de posible confusión. A escala más concreta, tal y como hemos visto, la avenida responde de diferente manera con sus accesos a las urbanizaciones colindantes a lo largo de su trazo. Estas diferencias y peculiaridades afectan en los mapas mentales de los ciudadanos y, por ende, en la territorialización de cada barrio y partido. La misma frontera responde de diferentes maneras y esa respuesta se caracteriza por: “la separación y la unión. En toda frontera hay momentos de mayor apertura y otro de mayor cierre, hay personas que la atraviesan con mayor facilidad que otras, hay motivos o razones por los cuales es más factible atravesarla que otros” (Segura 2006, pg.16).

Estas estructuras de movilidad de gran escala, como lo es la General Paz, que ofrecen pobres posibilidades de contacto entre la escala global y la escala local y fragmentan el territorio, se transforman en barreras urbanas. Se genera un problema de integración y disminuye su caminabilidad, lo que genera que el comercio local emigre y con ello se agudice la escasez de movilidad peatonal en las calles. El área pasa a ser menos vivida a escala humana y se torna más insegura. A causa de ello, el área colindante presenta un decrecimiento en el valor y terminan surgiendo usos marginales y menos variados.

Figura 59 Espacios verdes marginales, lado Conurbano (por la altura del barrio Piedra Buena, imagen izquierda) (altura al lado de Tecnópolis, imagen derecha) (junio 2016)



fuelle: elaboración propia.



Todos los procesos territoriales se originan a partir de la “producción social de significados” que afecta a “las prácticas espaciales y las percepciones” (Lefebvre en Fernández Wagner 2014). Es decir, cada sociedad produce, naturalmente, su propio espacio, por tal proceso, si un grupo social no llega a producirlo, se entiende como algo antinatural. Los espacios verdes de la avenida dejaron de ser producidos para pasar a ser marginales, hecho que desnaturaliza este proceso básico generando forcejeos para dominar el territorio y modificando la idiosincrasia del espacio a un ritmo acelerado.

Figura 60 Venta ambulante y estacionamiento en zonas no permitidas, lado conurbano (cruce Lope de Vega) (junio 2016)



fuentes: elaboración propia

La mayoría de las edificaciones actuales frentistas a la General Paz todavía mantienen la escala barrial de sus orígenes, enfrentando así, dos ritmos diferentes: el de una vía rápida y el de una zona residencial. Se crea una convivencia impuesta entre ambas que conlleva a cierta incomodidad diaria y al deterioro de estas áreas. Esta situación estigmatiza tales áreas enfrentándolas a dos tipos de segregación respecto al resto de la ciudad: espacial, porque son áreas donde no se puede ir, y temporal, porque son áreas donde es peligroso ir a ciertas horas (Dammert, 2001).

Figura 61 Convivencia entre el acceso a la colectora y la escala residencial, lado Conurbano (cerca del cruce con Lope de Vega) (junio 2016)



fuentes: elaboración propia.



Las ampliaciones viales que sufrió la General Paz provocaron que pasara de ser un lugar servido a un lugar sirviente, es decir, en sus primeras décadas los jardines anexados eran una zona de recreación ofreciendo un uso aparte de la circulación vial, y pasaron a transformarse en zonas de servicio que abastecían a la autovía o se anularon porque se amplió la superficie de asfalto. La zona verde complementaria a la vía, paso del espacio al no espacio.



CONCLUSIONES

“Al fondo, en la alta pared oscura que cortaba el camino, se veía una enorme valla blanca, rectangular, donde en letras de un azul brillante e intenso se leían de un lado a otro estas palabras: Viva seguro, viva en el Centro.”

José Saramago, “La caverna”, 2000

Generalmente, es en el área central donde se instalan las principales actividades socioeconómicas más características que dinamizan la ciudad. Esto es debido, principalmente, a que éste suele ser el centro histórico donde alberga el origen fundacional y concentra el patrimonio que generó el desarrollo urbano. Los diferentes capitales que establece Bourdieu (2000) abarcan estos aspectos intangibles que también forman parte de la idiosincrasia de la ciudad y la definen a nivel social, cultural y simbólico. Estos capitales, conjuntamente con el aspecto económico, determinan el empoderamiento que adquiere la ciudad estableciendo, así, un centro neurálgico que configura una expansión urbana alrededor. Este conurbano atiende a las actividades y servicios que ofrece el área central y, por tanto, se establece una relación de dependencia entre ambos. Puede llegar a predecirse, que cuanto más poder capital genere el centro, más crecerá la periferia debido a su efecto de atracción.

Ingresar al área central requiere de una cierta accesibilidad que no todos los ciudadanos poseen por igual. Factores como la movilidad urbana o el acceso al suelo determinan diferentes grados de permisividad que actúan como selección territorial.

La ciudad de Buenos Aires, una vez fue consagrada como capital de la nación, debía ofrecer ciertos servicios políticos y públicos y mostrar un aspecto de modernidad que estuviera a la altura de las ciudades internacionales más avanzadas de la época. Para tal fin, fue necesario establecer un nuevo límite y la representación del mismo. Tales acciones iban a definir las pautas de la relación entre la ciudad y su periferia y, por consiguiente, la identidad de toda el área urbana. Refiriéndose a la década del 1880, cuando se consensuó el límite definitivo de Buenos Aires, Gorelik y Silvestri (1991) se cuestionan “¿pero por qué la definición de la nueva capital tenía que tomar como límite al Riachuelo, seccionando a todo lo largo lo que ya entonces existía como puerto industrial funcionando en ambas márgenes?” (p.22).

El plano con el nuevo límite que realizaron Blot y Silveyra en el 1888 (ver Figura 7) para Capital Federal, estaba definido por una forma geométrica compuesta por cuatro líneas rectas que terminaban en el río de la Plata y en el Riachuelo. A priori, sería lógico pensar que las mismas interrupciones geográficas eran una buena referencia para delimitar la ciudad de una forma natural. Por tanto, era comprensible que los ríos pasaran a ser parte del límite de la superficie que se incorporaba a la ciudad. Aunque, tal y como cuestionan Gorelik y Silvestri, la zona de la boca del Riachuelo albergaba, desde el s.XVII, la principal zona portuaria del país, por lo que había una zona urbanizada al otro lado del río que era ‘Barracas al Sud’ (ver Figura 7) Tal urbanización, no se incorporó a la nueva capital, a pesar de tener un vínculo histórico con el antiguo municipio de Buenos



Aires. Esta sentencia territorial marcó la posición que tomaba Capital con respecto a su periferia y que condicionaría su desarrollo urbano durante el último siglo. De hecho, la distancia entre el centro y la periferia sur es a la mitad que la de la periferia norte, sin embargo, la zona sur se percibe más lejana por la relación que se ha establecido.

Con la nueva área, Buenos Aires se equiparó a las grandes capitales internacionales como Londres, aspirando a mantener su potencia como urbe. Las ansias de adquirir más superficie intentaron promocionar el crecimiento urbano, pero Gruschtsky comenta que “si bien el ensanche encerraba amplios territorios, el proceso de ocupación fue lento y, hasta bien entrado el siglo XX, se trataba de una ciudad pequeña rodeada de campo o de loteos sin ocupar” (Gruschtsky, 2017, p.192). Por más que el nuevo límite marcara lo que era Capital de lo que no, en bastantes barrios poca diferencia había entre ambas jurisdicciones y esa sensación todavía hoy se percibe. El absorber territorio se pensó como una estrategia de empoderamiento político pero se descuidó cómo debía ser esa ocupación.

Figura 62 Plano comparativo entre las superficies de Buenos Aires y Londres, publicado en La Nación, 6 de junio de 1904.



fuelle: Gorelik (1998, p.17)

El límite es una determinación física y simbólica y difícilmente movable, en cambio, la ciudad es un ente vivo y expansivo, por tanto, el contacto entre ambos tiende a generar conflictos urbanos. La mutación que ha sufrido la General Paz en las últimas décadas ha remarcado aún más la diferencia entre ambas jurisdicciones por el mero hecho que se ha transformado en una barrera urbana que dificulta el cruce de un lado a otro, anteponiendo el servicio del transporte privado al espacio público. Para evitar estos efectos negativos sobre la ciudad que puede generar un límite físico, antes debería plantearse varias cuestiones como si realmente hace falta que un límite se materialice o si podría plantearse de una forma más sutil que tuviera un cierto grado de plasticidad para adaptarse a la evolución de su entorno.

Durante el s.XX, los planes y proyectos urbanos no han considerado la movilidad dentro de su desarrollo, hecho que ha generado un alto impacto de externalidades negativas sociales y ambientales para el sistema urbano. Frente a este esquema, se ha planteado un paradigma basado en el DOT, cuya visión del desarrollo urbano se enfoca en generar una movilidad incluyente, equitativa y sustentable para los habitantes de la ciudad. Esto significa que se debe transitar hacia modelos y estrategias de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte



público sean los elementos centrales del desarrollo de las ciudades. Este abordaje permite una mejor integración en las escalas macro y micro de la movilidad, en especial en relación a las áreas centrales.

En este sentido y como se ha presentado en los capítulos anteriores, algunos expertos en la temática defienden que ampliando la capacidad de la vía no significa que se mejoren los tiempos de circulación, sino que, generalmente, se vuelve contraproducente. A pesar de estas argumentaciones, la General Paz ha continuado ampliándose, y en la última intervención en el 2015, se requirió de una ingeniería de vanguardia debido al ambicioso proyecto que debe “dar respuestas a las necesidades del mundo contemporáneo” (Varios, 2016).

Desde que se estableció el nuevo límite de la capital hasta su materialización (1937-1941), pasaron cincuenta años de indeterminación y de expansión territorial. Esta situación condicionó en el diseño del trazado ya que el entorno inmediato había cambiado considerablemente durante ese período. Los 100m de ancho que se estipularon en 1887, resultaron insuficientes para implementar un parkway con las características que requería el trazado en la década de 1930, con que se fusionó con algunos conceptos que definían una autovía. Esta mixtura de usos se implementó con cierto éxito si no fuera porque algunas responsabilidades se dejaron al azar, rememorando, así, los conflictos que hubo antaño entre jurisdicciones.

En poco más de una década, la General Paz empezó a sufrir sus primeras modificaciones y ampliaciones en sus accesos, siendo la primera apuesta en la zona sur, la cual se esperaba que fuera la de más actividad por la ubicación del aeropuerto y de las nuevas urbanizaciones. Sin embargo, la periferia fue creciendo desigualmente en varias direcciones y los accesos a la ciudad respondieron a las nuevas demandas viales, creciendo de manera desmesurada en la zona oeste y, sobre todo, en la zona norte, rompiendo así, la integridad del diseño original que caracterizó la avenida. Este ritmo representa las incertidumbres y las pugnas por las que ha sufrido la ciudad y han provocado que la General Paz haya pasado a ser una damnificada que, como todo organismo vivo, absorbe en su fisonomía.

La transformación inversa que sufrió la avenida, de ser un parque lineal e integrador con una vía rápida incorporada, a desvirtuarse conformándose como una superficie asfáltica con varios carriles y con una débil franja de amortiguación verde lateral en algunas zonas, demuestra los nocivos efectos que se han impuesto según los criterios de diseño basados en la potencialidad del vehículo, prometiendo acabar con los crecientes atascos de tráfico. Esta visión establece el “riesgo de confundir la búsqueda de una expresión más sostenible de la ciudad con la construcción de infraestructuras nuevas de transporte sin ningún cuidado con el espacio público que se construye” (Herce, 2015, p.149).

Observar lo que fue la General Paz en la implementación de su proyecto original (ver Figura 63) y compararlo con lo que se ha transformado en la actualidad (ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**), denota un desequilibrio y una desatención proyectual para con la misma vía



y su propio entorno, que se ha prolongado en varias décadas y que ha borrado cualquier reminiscencia de la descripción que hizo el vicepresidente de la nación el Dr. Castillo el día de la inauguración de la avenida en julio de 1941 (Boragno, 2001):

Fue una obra de gran envergadura, una avenida sin obstáculos “una hermosa arteria sin necesidad del uso de la bocina anunciándose paso, no se correrá el riesgo de llevarse por delante a un peatón descuidado, a un carro que cruce imprudentemente, la columna de tráfico correrá silenciosa y veloz a lo largo de la arteria. (p.39)

A partir de esta última ampliación que sufrió la General Paz que ocupó su máxima capacidad como vía en el 2015, se tendrá que ver qué efectos va a generar y qué acciones se implementarán al respecto. Llegado ese momento, se va a establecer una cuarta etapa que seguirá el relato de las otras tres anteriores aquí presentadas.

Figura 63 Vista de la General Paz sobre finales de la década de 1950



fuelle: <http://www.friki.net/fotos/107432-antigua-av-general-paz.html>

Figura 64 Vista de la General Paz desde el puente Lope de Vega, un sábado al mediodía (junio 2016)



fuelle: elaboración propia



BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

BORAGNO, S. H., (2001) *La avenida General Paz*, en Historia de la ciudad. Una revista de Buenos Aires, n°11 septiembre 2001, pg.27-41

CARIDE. H., (febrero 1999) Visiones del suburbio. Utopía y realidad en los alrededores de Buenos Aires durante el siglo XIX y principios del siglo XX, ed. Universidad Nacional de General Sarmiento, documento de trabajo 13

CARIDE. H., (abril 1999) *La idea del conurbano bonaerense, 1925-1947*, ed. Universidad Nacional de General Sarmiento, documento de trabajo 14

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, (1938) *La Avenida General Paz*, impreso en talleres Gráficos Kraft Ltda., Buenos Aires

GORELIK, A. (1998), *La grilla y el parque, espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 3º edición 2010

GORELIK, A., SILVESTRI, G. (1991) *Imágenes al sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires*, Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazso", num. 17, Universidad de Buenos Aires (FADU), (en línea)

GRUSCHETSKY, V. (2012) *El paisaje de un borde urbano: el proyecto de la Avenida General Paz en la Buenos Aires de los años treinta*, versión ampliada y modificada del artículo publicado en Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones estéticas "Mario J. Buschiazso", num. 41 pp.155-165, Universidad de Buenos Aires (FADU) [en línea]

<http://saberesdeestado.ides.org.ar/files/2013/09/Gruschetsky-IDES.pdf>

GRUSCHETSKY, V. (2017) *Construir la frontera de la Capital Federal (1887-1941)*. Anales del IAA, 47(2), 189-203. (En línea)

<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/249/422>

GRUSCHETSKY, V. (2015) *Infraestructuras de movilidad urbana durante la primera mitad del S. XX en la ciudad Buenos Aires: el proyecto de la Avenida General Paz*. Dmuchowsky, Jimena(Comp.) Actas del Primer Congreso Argentino del transporte Buenos Aires2015, Buenos Aires: Eudeba,. (En línea)

https://www.academia.edu/34268176/Infraestructuras_de_movilidad_urbana_durante_la_primera_mitad_del_S._XX_en_la_ciudad_Buenos_Aires_el_proyecto_de_la_Avenida_General_Paz



HARVEY, D. (2013), *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*, Ediciones: Akal, Madrid, título original: Rebel Cities. From the right to the City to the Urban Revolution, 2012

NOVICK, A. (1995) *Notas sobre planes y proyectos. Buenos Aires 1898, 1906, 1911*, Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo", num. 60, Universidad de Buenos Aires (FADU), (en línea)

<http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0060.pdf>

NOVICK, A. (2000) *Planes versus Proyectos: algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936)*, en Revista de Urbanismo, num.3, agosto, Departamento de Urbanismo Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile (en línea)

<https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/11787/12150>

NOVICK, A., PICCIONI, R. (1990) *Carlos María Della Paolera, Buenos Aires (1890-1960) o Los orígenes de la profesión urbanística en la Argentina*, Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo", num. 16, Universidad de Buenos Aires (FADU), (en línea)

<http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0016.pdf>

OSZLAK, O., (1991) *Merecer la ciudad, los pobres y el derecho al espacio público*, editorial CEDES, Buenos Aires

SCOBIE, J. (1977) *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870 – 1910*. Ediciones Solar S.A., Buenos Aires. Título original: Buenos Aires, Plaza to Suburb, 1870-1910, Oxford University Press, 1974.

SENNETT, R. (2014), *L'espai Públic, un sistema obert, un procés tancat*, título original: The Public Realm, ponencia leída en la BMW Stiftung Herbert Quandt en 2008, ed. Arcàdia, Barcelona

SCHIMDT, C. (2011) *La convivencia imposible: una capital para dos Estados, Buenos Aires (1880-1888)*, Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones estéticas "Mario J. Buschiazzo", num. 41 pg27-36, Universidad de Buenos Aires (FADU)

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

AGNEW, J. (1996) *Representar el espacio. Espacio, escala y cultura en las ciencias sociales*, 1996, Este trabajo, cuyo título original es "Representing Space. Space, scale and culture in social science", corresponde al capítulo 14 de la siguiente compilación: Duncan, James & Ley, David (eds.) (1993) *Place/culture/representation*. Routledge, Londres. Traducción: Federico J. Fritzsche. Cátedra



de Introducción a la geografía, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1996

AUTOPISTAS DEL SOL S.A. (1995), Los grandes equipamientos de transporte, seis reflexiones y un emprendimiento: la Avenida General Paz y Acceso Norte, revista *Arquis, Arquitectura y Urbanismo*, Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura Universidad de Palermo, Editorial CP67, mayo 5, pp 17-21

AUGÉ, M. (2008) *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Gedisa editorial, Barcelona (primera impresión 1992)

BALLENT, A., (1999) *La Operación Territorial Ezeiza (1944-1955)*, [en línea], consultado enero 2018, <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0072.pdf>

BARSKY, A. Y FERNÁNDEZ, L. (2004) *¿Qué diferencias hay entre Gran Buenos Aires, conurbano, Área y Región Metropolitana?* (en línea) En GeoRed, www.georedweb.com.ar

BLANCO, J. (1996) Area Metropolitana de Buenos Aires: transformaciones territoriales en el marco de la globalización. En EURE, Santiago, v. 22, n. 67.

BLAS, F., MASSIN, T., RODRIGUEZ, F. (2017) *Buenos Aires, frente al desafío de la movilidad autónoma*, (en línea) consultado enero 2018, disponible en:

<https://www.cronista.com/columnistas/Buenos-Aires-frente-al-desafio-de-la-movilidad-autonoma-20171208-0023.html>

BOURDIEU, P. (1999) Efectos de lugar en *La miseria del Mundo*, Ediciones: Akal

BOURDIEU, P. (2000) *Las estructuras sociales de la economía*, ediciones de Seuil, primera reimpresión, 2002, en Talleres Gráficos Leograf SRL, Argentina

BORGANO, S. H., (2005) *La avenida General Paz: una avenida con pasado, presente y futuro*, en Asociación Argentina de Carreteras, trabajo presentado de 30 p, Buenos Aires

BORJA, J., MUXÍ, Z. (2000) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, (en línea) http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf

BUENOS AIRES. MUNICIPALIDAD (1937-1938), *En 1938 quedará terminada la avenida General Paz*. Anuario Municipal, pp. 77-79.

BUENOS AIRES. MUNICIPALIDAD, (1931-1932) *Apertura de la avenida General Paz*, Anuario Municipal, pp. 93-96.

BUZAI, G.D. (2003) *Mapas sociales urbanos*. Lugar Editorial, Buenos Aires



BUSTAMANTE, J. G., (2004) *Ingeniero Pascual Palazzo: pionero de la vialidad argentina*. Boletín. Consejo Profesional de Ingeniería Civil. set.oct.nov., n. 381, pp. 20-24.

BRANDARIZ, G. A., (1997) *Buenos Aires 1915-1940 La gran transformación*, extracto del libro "Imágenes de Buenos Aires 1915-1940" editado por la Fundación Antorchas, Buenos Aires

CÁMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCIÓN, *Obra de remodelación de la Avenida General Paz*, Revista Construcciones. 1972, n. 233, pp. 13-20.

CASTELLS, M. (1975) *La cuestión urbana*, Siglo XXI, México, 1986

CARRETERAS, revista, (1998) Autopista del oeste inauguró el nuevo tramo de Avda Gral. Paz – Avda. Vergara, Morón, agosto 1998, n. 154, pp. 36-37

CARRETERAS, revista, (2008) *Ampliación de la avenida General Paz*, octubre 2008, n. 191, pp. 14-17.

CAVERI, C. (2002) *Una frontera caliente, o la arquitectura americana entre el sistema y el entorno*, Ed. Syntaxis, Buenos Aires. (en línea)

<https://es.scribd.com/document/331209334/Una-Frontera-Caliente-o-La-Arq-Claudio-Caveri-2002-ED-SINTAXIS>

CENTRO ARGENTINO DE INGENIEROS (1980), *Avenida General Paz*. Revista La Ingeniería. septiembre 1980, vol. 79, n. 1041, pp. 81-86.

COMPAÑÍA DE CONSTRUCCIONES CIVILES S. A., (1941) *La Avenida General Paz*, Boletín de la Cámara de la Construcción. octubre, año 3, n. 10, pp. 442-456.

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN / BIBLIOTECA DEL CONGRESO DE LA NACIÓN / BIBLIOTECA NACIONAL, (2010) *Constitución de la Nación Argentina: publicación del Bicentenario* - 1a ed. - Buenos Aires (en línea)

<http://bibliotecadigital.csjn.gov.ar/Constitucion-de-la-Nacion-Argentina-Publicacion-del-Bicent.pdf>

CRAVINO M.C., DEL RÍO J.P., DUARTE J.I., (2010) "Los barrios informales del Área Metropolitana de Buenos Aires: evolución y crecimiento en las últimas décadas", en: *Ciudad y Territorio* N° 163.

CRAVINO, M. C. y PALOMBI, A. M. (2015). *El macrismo ¿neoliberal? Política urbana en el sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 8(15) (en línea)

<http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.cvu8-15.mnpu>



CRAVINO, M. C., y GONZÁLEZ CARVAJAL, M. L. (2012) “El barrio son los vecinos. El encuentro de las políticas con los barrios”, cap.6, en: Cravino, M.C. (2012) *Construyendo barrios. Transformaciones socio territoriales a partir de los Programas Federales de vivienda en el Area Metropolitana de Buenos Aires (2004-2009)*, Ciccus- UNGS; Los Polvorines.

DALLE, P. (2012), *Cambios recientes en la estratificación social en Argentina (2003-2011)*. Inflexiones y dinámicas emergente de movilidad social. Argumentos, Revista de crítica social, 14 de octubre 2012

DAMMERT, L. (2001), *Construyendo ciudades argentinas: temor y violencia en Argentina*, revista Scielo, v.27 n.82

DELGADO, M. (2007) *Sociedades movedizas: pasos hacia una antropología de las calles*, ed. Anagrama, en Política y Sociedad, 2008, vol. 45, num.2: 201-204

DELGADO JIMÉNEZ, A. (2012) *De la crisis fordista a la crisis de la financiarización*, Polis (en línea), publicado el 15 de abril 2012 (en línea) <http://polis.revues.org/1342>

DEVOTO, F. J., (2010), *El país del primer centenario, cuando todo parecía posible*, ed. Capital Intelectual, Buenos Aires

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, UBA, (1937) *Asambleas Constituyentes Argentinas*, tomo segundo (1825-1826), Ley del 4 de marzo de 1826, Designando la Capital del Estado, art.1, art. 6, pp.876-877, Proyecto Patrimonio Histórico, Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Buenos Aires, (en línea)

<http://ravignanidigital.com.ar/asambleas/asa2/asa2110000.html?h=876>

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, UBA, (1938) *Asambleas Constituyentes Argentinas*, tomo quinto (1861-1879), Sesión (de la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires) del 25 de setiembre de 1862, art. 1 y art. 2, p.530, Proyecto Patrimonio Histórico, Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Buenos Aires, (en línea)

<http://ravignanidigital.com.ar/asambleas/asa5/asa5110000.html?h=530>

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, UBA, (1939) *Asambleas Constituyentes Argentinas*, tomo sexto, primera parte (1810-1898), 22ª Sesión ordinaria (de la Cámara de Senadores de la Nación) del 24 de agosto de 1880, p.192, p.201 Proyecto Patrimonio Histórico, Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Buenos Aires, (en línea)

<http://ravignanidigital.com.ar/asambleas/asa61/asa6100000.html?t=1&h=192>

FERNANDEZ WAGNER, R. (2014) *Las políticas habitacionales en la ciudad injusta*, artículo a ser publicado en la Revista Vivienda Popular de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la Republica, Montevideo, Uruguay, octubre-septiembre



FONTANA NICASTRO S.A. CONSTRUCCIONES, (1972), Obra de remodelación de la Avenida General Paz, revista *Construcciones*, enero-febrero 233, p. 13-20

FILGUEIRA, C. (2007), Actualidad de las viejas temáticas: clase, estratificación y movilidad social en América Latina, LOM-CEPAL-GTZ, Santiago

FRITZSCHE, F. y VIO, M. (2008) La huella del desarrollo urbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Consideraciones acerca de las transformaciones recientes del espacio industrial. En Czerny, Mirosława y Lombardo, Juan (comps.) *Procesos, transformaciones y construcción de la ciudad en la era del capitalismo global. Buenos Aires, Madrid, Varsovia*. UNGS, Los Polvorines.

GLUSBERG, J. (1995) Vida y milagros de la periferia urbana de Buenos Aires, revista *Arquis, Arquitectura y Urbanismo*, Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura Universidad de Palermo, Editorial CP67, mayo 5, pp 57-59

GORELIK, A. (2013) Terra incognita. Para una comprensión del Gran Buenos Aires como Gran Buenos Aires, dentro de la recopilación Tomo 6: *El Gran Buenos Aires*, director Kessler G., editorial Unipe, Edhasa, pp.21-69

<http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0017.pdf>

GUTIÉRREZ, R. (2014) *Buenos Aires, evolución urbana, 1536-2000*, ed. CEDODAL, Buenos Aires

HERCE, M. (2015) El espacio del transporte colectivo como intrusión, revista *Passages, espacios de transición para la ciudad del siglo XXI*, monográfico de la Revista de la Facultad de Arquitectura, noviembre de 2015, Montevideo – Uruguay, Universidad de la República, pp.142-151

IRIBARNE D. (1934), La Avenida General Paz, revista *La Ingeniería*, setiembre, vol. 38, n. 719, pp 425-426

JANOSCHKA, M. (2002) *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*, revista *Eure* vol XXVIII, n° 85, pp. 11-29, Santiago de Chile

JACOBS, J. (1961) *Muerte y vida de las grandes ciudades*, editorial Capitán Swing, Madrid 2011

KESSLER, G. (2015) *El Gran Buenos Aires*, Unipe: editorial universitaria, Colección: Historia de la Provincia de Buenos Aires, tomo 6

LAURA, G., LIERNUR J. F., (1995), Los grandes equipamientos de transporte, seis reflexiones y un emprendimiento: Avenida General Paz y Acceso Norte. revista *Arquis, Arquitectura y Urbanismo*, Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura Universidad de Palermo, Editorial CP67, mayo 5, pp.15-21



LAURA, L. O., (1954) *Elementos básicos del Plan Regulador de Buenos Aires, contribución al estudio de los problemas del tránsito*, Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Administración General de Vialidad Nacional, Buenos Aires

LEFEBVRE, H. (1968) *El derecho a la ciudad*, ed. Capitán Swing, 2017, Madrid

LEFEBVRE, H. (1974), *La producción del espacio*, ed. Capitán Swing, 1º edición 2013, Madrid

LESTARD, JANCHES, BONDER, (1995), *Arquitectura de la primera frontera*, revista *Arquis, Arquitectura y Urbanismo*, Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura Universidad de Palermo, Editorial CP67, mayo 5, pp.65-69

LOMBARDO, J.D. (2013), *La ciudad. Inversiones, reproducción social y orden territorial*, en *Espacio, poder e identidad, hacia un estatus urbano de lugar*, coordinador Tella G., ediciones UNGS, Los Polvorines

MARGARIÑOS, N., (1995), *Escenarios futuros en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)*, revista *Arquis, Arquitectura y Urbanismo*, Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura Universidad de Palermo, Editorial CP67, mayo 5, pp 7-11

MAZO, J. (1939), *La Avenida General Paz*, revista *La Ingeniería*, marzo, vol. 43, n. 773, pp 194-207

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, (1936) *Se iniciará la construcción de la avenida General Paz. Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, n. 24, pp. 516-517.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, (1951) *Plan de accesos viales a las grandes ciudades*, editado por Administración General de Vialidad Nacional, Buenos Aires

MOLINA Y VEDIA, J., (1999) *Mi Buenos Aires Herido*, Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000), Ediciones Colihue, Buenos Aires

MUMFORD, L. (1963) *La Carretera y la Ciudad*, (en línea)

<https://dejenmevivir.wordpress.com/tag/la-carretera-y-la-ciudad/>

OFICINA REGIONAL DE DESARROLLO ÁREA METROPOLITANA, (1969), *Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Esquema Director año 2000*, Presidencia de la Nación Argentina (Biblioteca de Dirección Nacional de Vialidad)

ORÍA, S. (1983) *Últimos discursos*, editorial Emecé, Buenos Aires

PÉREZ, M.A., (2014) *Inmigración y colonización. Los debates parlamentarios en el s.XIX*, editorial Universidad Nacional General Sarmiento, Los Polvorines, Provincia Buenos Aires



PÍREZ, P. (1995) *Actores sociales y gestión de la ciudad*, publicado en CIUDADES 28, octubre-diciembre, RNIU México.

PÍREZ, P. (2004) *La configuración metropolitana de Buenos Aires: expansión, privatización y fragmentación*. En Realidad Económica, Buenos Aires, n. 208.

RUIZ DIAZ, S. (2003) *Problemas del transporte en el área metropolitana*, Academia Nacional de Ciencias Económicas, Instituto de Economía Aplicada "Dr. Vicente Vázquez Presedo", Buenos Aires

SACK, R. (1986) *Acerca del concepto de territorialidad*, extractos de los capítulos 1 y 2 de *Territorialidad humana*, traducción interna de la cátedra de Introducción a la Geografía, UBA 1996

SABATO, H. (2008) *Buenos Aires en armas, la revolución de 1880*, Siglo XXI Editores Argentina, Buenos Aires

SABATO, H. (2013) Ensayo introductorio. Buenos Aires de 1820 a 1880: procesos, actores, conflictos, dentro de la recopilación Tomo 3: *De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880)*, directora de tomo Ternavasio M., editorial Unipe, Edhasa, pp.15-43

SÁNCHEZ, J. E. (1979) *Poder y espacio*, Cuadernos críticos de geografía humana, Universidad de Barcelona, año IV, núm: 23, septiembre (en línea)

<https://ens9004-mza.infod.edu.ar/sitio/upload/02-%20SANCHEZ,%20J.E.%20-%20Poder%20y%20espacio.pdf>

SECCHI, B. (2013) *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*, editorial Catarata, Madrid

SEGURA, R., (2006) *Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico*, Cuadernos del IDES, 9 julio 2006, Buenos Aires

SEGURA, R., (2013) La imaginación geográfica sobre el conurbano. Prensa, imágenes y territorio, dentro de la recopilación Tomo 6: *El Gran Buenos Aires*, director Kessler G., editorial Unipe, Edhasa, pp.129-157

SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS, (1934), *Ley 12.134*, Comprensión en beneficios de ley 11658 de Avenida General Paz de Circunvalación de Buenos Aires, (en línea)

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/290000-294999/294160/texact.htm>

TELLA, G. (2015) *Espacio, poder e identidad, hacia un estatus urbano de lugar*, Ediciones UNGS, Buenos Aires

TERNAVASIO, M. (2013) *De la organización provincial a la federalización de Buenos Aires (1821-1880)*, Unipe: editorial universitaria, Colección: Historia de la Provincia de Buenos Aires, tomo 3



TORRES, H. (2001a). *Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990*. (en línea)

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071612001008000003&lng=es&nrm=iso&tng=es

TORRES, H. (2001b) *Tres grandes procesos de suburbanización en Buenos Aires: 1904-1914, 1943-1947-1960 y 1991-2001*. Buenos Aires

VAPÑARSKY, C. A. (1990), *El crecimiento urbano en la Argentina*, Grupo Editor Latinoamericano IIED – América Latina

VARIOS (2016), *Av. Gral. Paz, Camino, movimientos y futuro*, memoria fotográfica de obra Ampliación Av. General Paz, tramo Acceso Norte – Acceso Oeste, Presidencia de la Nación

VARIOS, (1998) *Louis I. Kahn: en el reino de la arquitectura*, ed. Gustavo Gili, 1.ed. (11/1998), Barcelona

VASILACHIS DE GIALDINO, I. (2006), La investigación cualitativa, en Vasilachis de Gialdino, I. (Coord.); *Estrategias de investigación cualitativa*. Buenos Aires: Gedisa.

WAGNER, R. F. (2014) *Las políticas habitacionales en la ciudad injusta*, Revista Vivienda Popular de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República de Montevideo, Uruguay



ANEXO

Personas entrevistadas

- Raúl F. González, ingeniero civil, maestría en ingeniería del transporte. La entrevista principal tuvo lugar en CABA el 22 de julio del 2014, después se sucedieron una serie de intercambios de información y discusiones sobre el tema más informales.
- Susana H. Boragno, historiadora e investigadora de la ciudad de Buenos Aires, ha escrito varios artículos y trabajos sobre la Avenida General Paz. La entrevista tuvo lugar en CABA el 26 de agosto del 2014.
- Juan Pablo Martínez, ingeniero electromecánico, especialista en transporte. Hubo varias entrevistas principales con el ingeniero que se dieron los días 28 de junio del 2014, 25 de marzo 2016 y 23 de octubre del 2017. Todas tuvieron lugar en CABA. Desde el primer encuentro hasta la actualidad, el ingeniero ha ido aportando información y anécdotas a la temática de forma constante y muy enriquecedora para el proyecto, ya sea desde la parte profesional hasta incluso desde la parte personal por haber vivido la transformación de la General Paz en primera persona.
- Guillermo D. Laura, licenciado en abogacía, maestría en economía, y autor del libro “La ciudad arterial” publicado en el 1970. La entrevista tuvo lugar en CABA el 18 de mayo del 2018.

Otras fuentes

- La mapoteca del Museo Mitre
- Biblioteca del Ministerio de Economía
- Biblioteca de la Dirección Nacional de Vialidad
- Biblioteca del Instituto de Arte Americano

Se consultó información por internet de las siguientes entidades oficiales:

- Observatorio Metropolitano
- Ministerio del Interior, datos censales
- Datos del INDEC
- Gobierno de la ciudad, estadística