

TESIS DOCTORAL

# Tramas rígidas, bordes blandos. La integración de sectores urbanos a través de la reconfiguración espacial de la calle derivada de los procesos amplios de peatonalización. El caso de la ciudad de Buenos Aires

*Rigid Fabric, Soft Borders. The Integration of Urban Areas through Street Spatial Rearrangement Derived from Wide Pedestrianization Processes. The Case of Buenos Aires city*

AUTOR

Mg. Arq. Luis Daniel Passantino

DEFENSA DE TESIS

31 de marzo de 2021

COMUNICACIÓN / FADU-UBA / 2024

Universidad de Buenos Aires UBA | Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo  
FADU | Secretaría de Investigaciones | PROGRAMA DE DOCTORADO

UBA, FADU. DISEÑO, UBA.

# Tramas rígidas, bordes blandos. La integración de sectores urbanos a través de la reconfiguración espacial de la calle derivada de los procesos amplios de peatonalización. El caso de la ciudad de Buenos Aires

*Rigid Fabric, Soft Borders. The Integration of Urban Areas through Street Spatial Rearrangement Derived from Wide Pedestrianization Processes. The Case of Buenos Aires city*

## AUTOR

Mg. Arq. Luis Daniel Passantino

lpassant@hotmail.com

## DEFENSA DE TESIS

31 de marzo de 2021

## DIRECTOR

Dr. Arq. Fernando Néstor Murillo

**MODO DE CITAR ESTA TESIS:** Passantino, Luis Daniel (2021). *Tramas rígidas, bordes blandos. La integración de sectores urbanos a través de la reconfiguración espacial de la calle derivada de los procesos amplios de peatonalización. El caso de la ciudad de Buenos Aires* [Tesis de Doctorado, Universidad de Buenos Aires]. Repositorio Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad de Buenos Aires.



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución – No Comercial – Sin Obra Derivada 4.0 Internacional  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales y de maestría del Centro de Documentación y Biblioteca "Prof. Arq. Manuel Ignacio Net", Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con el reconocimiento de dicha fuente.

*This thesis is part of the master's and doctoral theses collection of the Centro de Documentación y Biblioteca "Prof. Arq. Manuel Ignacio Net", Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo of the Universidad de Buenos Aires. Were it to be used, it should be done with appropriate acknowledgment of this source material.*

# TESIS DOCTORAL

## PALABRAS CLAVE

peatonalización; integración; ambiental; vitalidad; sectores urbanos

## RESUMEN

Esta investigación tiene como objetivo conocer las condiciones espaciales y morfológicas modificadas de las calles peatonalizadas en amplias áreas de la ciudad de Buenos Aires. Se plantea observar la forma en que estas intervenciones se ajustan a las dinámicas propias del desplazamiento del peatón. Durante la última década, la ciudad ha ido madurando en su sector urbano central una serie de fases de ralentización de la movilidad muy significativas por su escala, sistematización y compacidad.

Las condiciones espaciales y morfológicas de las calles derivan principalmente de las propiedades de sus bordes construidos, organizados bajo los rasgos particulares de los tejidos urbanos por los cuales discurren los procesos de peatonalización. En el caso aquí estudiado, el tejido está conformado por un zócalo urbano consolidado salpicado por edificios en altura más exentos. Estos últimos, en general, se han retirado de la línea de la calle, dejando a lo largo de las vías una sucesión de espacios vacíos de aproximación, en su mayoría de dominio privado, que se asocian informalmente con los procesos de peatonalización mencionados.

Este estudio intenta definir las condiciones en que se encuentran los ámbitos en las márgenes de las calles, a fin de que esas asociaciones insinuadas entre dominios diversos constituyan un aporte en la construcción del espacio urbano. Estos ámbitos pueden representar oportunidades para absorber las expresiones más demoradas de los desplazamientos de a pie en el tándem de marchas y detenimientos propios de los peatones.

Esta investigación parte del supuesto de que la movilidad urbana acompañada del aprovechamiento de los recursos ambientales presentes en las calles, integrados en un cero urbano más continuo y polivalente, está en mejores condiciones de contener poblaciones más estables en el espacio público. Estos aspectos pueden aportar al sostenimiento de la dinámica de las áreas centrales que, por su carácter y funciones terciarias, tienden a perder público fuera de los horarios de oficina y los fines de semana.

## KEYWORDS

peatonalization; integration; environmental; liveliness; urban areas.

## ABSTRACT

*This work seeks to determine the modified morphological and spatial conditions of pedestrianized streets in wide areas of Buenos Aires city. It addresses how these interventions accommodate to the characteristic dynamics of pedestrian travel. During the last decade, the central urban area of this city has undergone a series of mobility slowdown phases, quite significant for their scale, systematization, and compactness.*

*The morphological and spatial conditions of streets derive mainly from the properties of their built-up borders, which are organized according to the specific features of the urban fabric undergoing peatonalization processes. In the case studied, the fabric consists in a settled urban strip featuring more isolated high buildings. In general, these constructions are retired from the street line, thus leaving along them a succession of empty spaces for approach, most of them privately owned, informally associated with the aforementioned peatonalization processes.*

*This study aims to define the conditions of these areas along street margins, so that such hinted associations between different domains can contribute to the construction of urban space. These areas may constitute opportunities to incorporate the slowest expressions of travel made on foot within the continuum of movement and stops that characterizes pedestrians.*

*This research is based on the assumption that urban mobility is better equipped to contain more stable populations in public spaces when coupled with the leveraging of the environmental resources of streets (which are integrated into a more versatile and continuous urban zero ground). These aspects can contribute to support the dynamics of central areas that, due to their nature and tertiary functions, tend to see their traffic reduced during off-hours and weekends.*

Un marco teórico universal da cuenta de la evolución general de la calle enmarcada en el devenir de un entorno más pacífico para ciertos sectores urbanos, y aporta herramientas conceptuales para interpretar las condiciones y aspectos particulares de la urbe porteña. Se intenta reconocer un patrón en las formas atomizadas del completamiento parcela a parcela que han definido secuencias de llenos y vacíos propias de esta ciudad, frente a otras experiencias urbanas con maduraciones más prolongadas. Se comparan las propiedades estructurales de las calles de cada una de esas ciudades con las lógicas internas de la movilidad del peatón.

Mediante un análisis detallado de varias situaciones observadas en el área central de Buenos Aires, se destacan espacios que han quedado en evidencia como recursos ambientales anteriormente solapados por calles agobiadas por flujos vehiculares. Bajo estas observaciones, este estudio intenta definir ciertos lineamientos para que, en el marco de las intervenciones de peatonalización, ámbitos urbanos con jerarquías semejantes puedan construir, amalgamados, un soporte que refuerce la vitalidad del centro de la ciudad.

*A universal theoretical framework addresses general street evolution, with the emergence of a quieter environment for certain urban sectors, providing conceptual tools for the interpretation of the specific conditions and aspects of Buenos Aires. This study attempts to identify a pattern in the atomized way each lot has been used, defining sequences of full and empty spaces that characterize this city compared with other urban experiences with longer maturation processes. The structural properties of streets in each of those cities are compared with the internal logic of pedestrian mobility.*

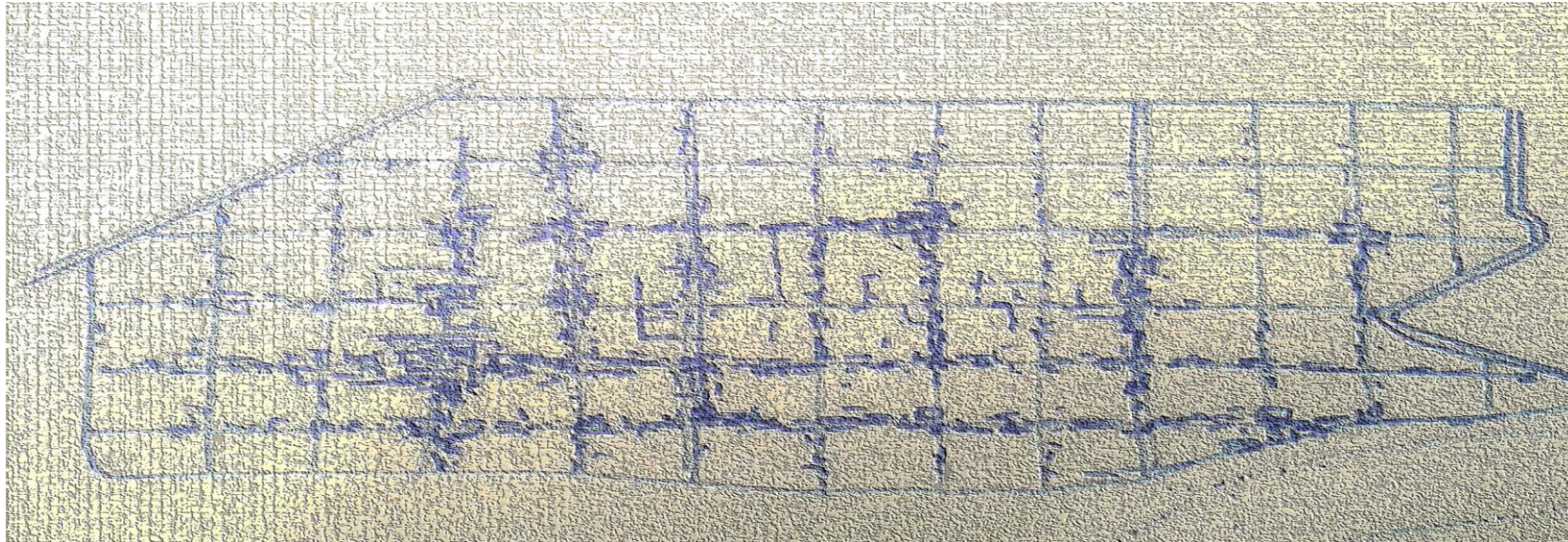
*Through a detailed analysis of different situations observed in the central area of Buenos Aires, this work highlights spaces evidenced as environmental resources that had previously overlapped with streets crowded by vehicular flow. By way of these observations, this study attempts to define certain guidelines so that, within the framework provided by pedestrianization interventions, urban environments with similar hierarchies can blend and build a support for downtown liveliness.*

**Doctorado: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo;  
Universidad de Buenos Aires.  
Doctorando: Arq. Luis Daniel Passantino.  
Director: Dr. Arq. Fernando Murillo.  
Año: 2021.**

**Título: Tramas rígidas, bordes blandos.**  
La integración de sectores urbanos a través de la reconfiguración espacial de la calle  
derivada de los procesos amplios de peatonalización.

**El caso de la ciudad de Buenos Aires.**





### **Introducción**

*Esta investigación se interesa en la forma en que las intervenciones dirigidas hacia los ordenamientos de las movilidades vehiculares y peatonales en el área central de la ciudad han "modificado" algunas de las condiciones físicas de sus calles. Se observará el modo en que el plano de apoyo de las actividades se acomoda a los cambios estructurales de las vías urbanas en un sector que ha intentado adecuarse a las condiciones de una centralidad urbana cambiante.*

*Se analizará la manera en que estas reconfiguraciones nuevas se ajustan a las lógicas internas de los desplazamientos a pie, entendiendo en este trabajo que estos aspectos podrían influir sobre la definición de condiciones en favor del sostén de las personas en el espacio público y sobre el consecuente apuntalamiento de la vitalidad de este sector de la ciudad.*

*Esta investigación culminará intentando definir el grado de incidencia que vienen teniendo las intervenciones "peatonales" a gran escala en la ciudad de Buenos Aires.*



**INDICE**

<i>Definición del problema.</i>	11
<i>Hipótesis.</i>	14
<i>Objetivos general y particulares.</i>	15
<i>Encuadre del objeto de estudio.</i>	15
<i>Orientación del análisis.</i>	16
<i>Delimitación del sector de estudios.</i>	22
<i>Escalas de análisis.</i>	22

<b>CAPÍTULO I</b>	
<i>Evolución del espacio para el peatón en la calle.</i>	25
1.1. <i>El peatón como enlace entre los aspectos dinámicos del vial y las condiciones estructurales de la calle.</i>	26
1.2. <i>Aportes del desplazamiento peatonal a los ordenamientos de la movilidad.</i>	27
1.3. <i>La dinámica de las personas en el espacio público.</i>	28
1.4. <i>La ubicación de las áreas para peatones en la estructura general de la ciudad.</i>	31
1.5. <i>Adecuación de las áreas para peatones a las condiciones morfológicas y espaciales de los entornos barriales.</i>	32
1.6. <i>Introducción de la acera y la calzada sobre las condiciones morfológicas de la antigua calle.</i>	38
1.7. <i>La estructura espacial y morfológica de la calle.</i>	41
1.8. <i>Las condiciones del borde en la configuración del espacio público de la calle.</i>	43
1.9. <i>La centralidad urbana y sus implicancias sobre el espacio público de la calle.</i>	44

<i>Antecedentes</i>	49	<b>CAPÍTULO II</b>	
		<i>Análisis previo de las condiciones particulares de la Ciudad de Buenos Aires para la asimilación de los procesos amplios de "peatonalización".</i>	61
<b>1.10. Barcelona</b>	50		
<b>1.10.1. Estructuración general de las áreas para peatones sobre la ciudad.</b>	50		
<b>1.10.2 Ordenamientos viarios.</b>	51	<b>2.1. La centralidad urbana.</b>	62
<b>1.10.3. Maduración y asociación de los ámbitos para la movilidad de a pie con las condiciones espacio-morfológicas de los tejidos urbanos.</b>	51	<b>2.2. La dinámica del Sector Central Norte.</b>	63
<b>1.10.4. Gestión urbana en el marco de la colaboración público-privada.</b>	53	<b>2.3. Los ordenamientos viarios de la ciudad "porteña".</b>	65
		<b>2.4. Aspectos generales de la trama.</b>	68
<b>1.11. Portland</b>	55	<b>2.5. Condiciones del tejido y normativas urbanas que han incidido en el área de estudio.</b>	70
<b>1.11.1. Estructuración general de las áreas para peatones sobre la ciudad.</b>	55	<b>2.6. Inserción de los procesos de peatonalización en la ciudad.</b>	74
<b>1.11.2. Ordenamientos viarios.</b>	56	<b>2.7. Las normativas vigentes.</b>	77
<b>1.11.3. Maduración y asociación de los ámbitos para la movilidad de a pie con las condiciones espacio-morfológicas de los tejidos urbanos.</b>	56	<b>2.7.1. Referencias al Sector Central Norte.</b>	78
<b>1.11.4. Gestión urbana en el marco de la colaboración público-privada.</b>	59		

**CAPÍTULO III**

<b>Análisis del conjunto del Sector Central Norte y de recortes urbanos en su interior.</b>	<b>81</b>
<b>3.1. Metodología.</b>	<b>82</b>
3.1.1. Descripción de los indicadores urbanos seleccionados.	84
3.1.2. Información: obtención de datos.	85
<b>3.2. Relevamientos de calles "peatonalizadas" con diferentes prioridades para el peatón.</b>	<b>87</b>
<b>3.3. Relevamientos de los espacios adyacentes a los procesos de "peatonalización".</b>	<b>88</b>
<b>3.4. Índice sintético de "caminabilidad".</b>	<b>89</b>
<b>3.5. Conjunto de los ámbitos de la calle y recortes urbanos con análisis específicos.</b>	<b>90</b>
3.5.1. Categorías de espacios de borde según su gradiente de permeabilidad, escala intermedia.	92
<b>3.6. Resultados.</b>	<b>137</b>
3.6.1. Permeabilidad.	138
3.6.1.1. Medición de flujos peatonales.	139
3.6.2. Versatilidad de la marcha.	141
3.6.3. Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle.	142
3.6.4. Legibilidad: continuidad visual de los ámbitos disponibles	143
3.6.5. Usos urbanos.	144
3.6.6. Dominios.	145

**CAPITULO IV**

<b>Identificación de patrones y ensayos de reconfiguración.</b>	<b>147</b>
4.1. Identificaciones de patrones espacio - morfológicos en los bordes de las calles inmediatas a los recortes urbanos.	148
4.2. Definición de los patrones espacio-morfológicos, de los desplazamientos y de las áreas estables.	152
4.3. Implicación y refuerzo de las categorías análisis en el diseño.	154
4.4. Ensayos de reconfiguración para los recortes urbanos.	156
4.5. Proyección de las categorías de análisis en los ensayos de reconfiguración.	166
4.6. Enlaces entre la propuesta y la dinámica del peatón.	170
4.7. Lineamientos para las normativas apoyados sobre los ensayos de reconfiguración.	171
4.8. Propuestas sobre las posibilidades de gestión.	172
4.9. Comparación del caso de estudio con los antecedentes presentados.	173

<b>V. Conclusiones</b>	<b>177</b>	<b>Anexos</b>	<b>189</b>
<b>5.1. Exploración de recursos espaciales en el tejido urbano.</b>	<b>178</b>	- <b>Centro peatonal y tribunales peatonal.</b> <i>Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2019.</i>	<b>190</b>
<b>5.2. Las condiciones de las normativas.</b>	<b>180</b>	- <b>Edificios de oficinas</b> <i>Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 49.</i>	<b>196</b>
<b>5.3. Lineamientos de la gestión público-privada.</b>	<b>182</b>		
<b>5.4. Consideraciones finales.</b>	<b>184</b>		
<b>Bibliografía</b>	<b>185</b>	- <b>Distribución de locales del sector servicios</b> <i>Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 89.</i>	<b>196</b>
		- <b>Código de Planeamiento Urbano, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Edición actualizada al 31 de diciembre de 2012, pp. 37, 136, 137.</b>	<b>197</b>
		- <b>Cantidad de pisos edificados por parcela</b> <i>Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 46.</i>	<b>200</b>
		- <b>Superficie parcelaria afectada por obras</b> <i>Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 117.</i>	<b>200</b>
		- <b>Índice de "caminabilidad"</b> <i>Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 123.</i>	<b>201</b>
		- <b>Mapa de edificabilidad y usos</b> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo IV, p. 2.</i>	<b>202</b>
	<b>8</b>		

- <i>Artículo 5.2.1.c: Red vial</i> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 109.</i>	203	- <i>Sector de estudio y área central inmediata, Planchetas de Edificabilidad y Usos N.º 13</i> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo IV, p. 15</i>	210
- <i>Artículo 5.3 c.: Jerarquización vial</i> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 96.</i>	204	- <i>Plano de delimitación, Catedral Norte, APH51</i> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138.</i>	211
- <i>Artículo 6.4.1.2.: Retiro de frente</i> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 109-110.</i>	205	- <i>Parcelarios para cada uno de los recortes urbanos analizados</i> <i>Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro (2019). Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.</i>	212
- <i>Código de Planeamiento Urbano, actualización de 2012</i> <i>Informe Territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 28.</i>	207		
- <i>Inmuebles catalogados, Catedral Norte, APH51</i> <i>Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 139.</i>	208		
- <i>Obras y Proyectos 2012-2013 para calles con diferentes prioridades para el peatón en el sector de estudio</i> <i>Ministerio de Desarrollo Urbano (2013). La humanización del espacio público, Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, p. 33.</i>	209		



## Definición del problema

Las intervenciones para el apuntalamiento del desplazamiento del peatón en el centro de la ciudad de Buenos Aires se han ido desarrollando por medio de un proceso sistematizado de trabajos en las calles que implican la definición ambiental de un plano más continuo de apoyo de las actividades en el espacio público. Estas acciones urbanas se han registrado en un periodo relativamente corto que no supera la última década y que aún continúan, en un área extensa que esta investigación recortará al sector comprendido entre las Plazas de Mayo y San Martín, delimitado al este por la avenida Alem y al oeste por la avenida 9 de Julio. (Figs. 1 y 2)

Fig. 1

Interpretación de las ubicaciones de los sectores urbanos intervenidos con respecto al conjunto de la ciudad.

Fuente: Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable. "Centro peatonal y tribunales peatonal", Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2019, pag.4.

Relevamiento in situ, (2019).

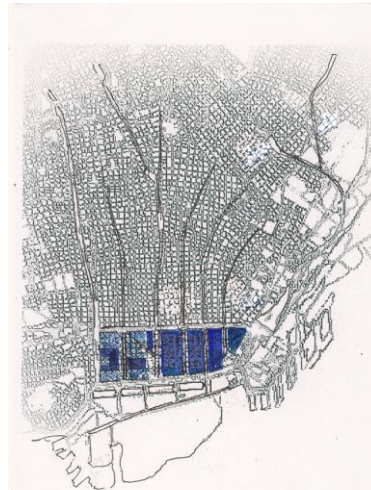


Fig. 2.

Interpretación de las áreas de intervenciones en el centro de la ciudad y detalles de los procesos de expansión.

Fuente: Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable. "Centro peatonal y tribunales peatonal", Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2019, pag.4.

Relevamiento in situ (2019).



Fig. 2

Estas actuaciones urbanas se afirman conceptualmente a partir de ciertas experiencias desarrolladas en algunas ciudades del mundo que, sin eliminar totalmente la movilidad vehicular, plantean nuevos equilibrios con el tráfico rodado a fin de apuntalar los desplazamientos de a pie. Estas nuevas compensaciones entre desplazamientos han decantado en el ensanchamiento de las aceras y en la nivelación de las calzadas, generando, así, un ámbito de mayor continuidad perceptual y de apropiación de la calle.

Estas operaciones, a su vez, se relacionan con los rasgos particulares de la estructura urbana donde se insertan, configurando encajes morfológicos especiales, en los que la trama y las propiedades morfológicas y espaciales de los tejidos edilicios que dan forma a las vías comprendidas juegan un papel relevante.

En este caso las peatonalizaciones se desarrollan sobre un trazado urbano regular con contadas variaciones y accidentes, sin embargo, las condiciones morfológicas de la

ciudad en este sector permiten la configuración de calles con situaciones espacialmente ricas, organizadas por accesos especiales, recovas y, sobre todo, por los retiros de frente a escala urbana que han dejado las tipologías de los edificios en altura.

Estas instancias son los ámbitos en general privados que se encuentran por detrás de la línea oficial de la calle y pertenecen al conjunto de edificios de las instituciones de gerenciamiento público y privado, y de las prestaciones de apoyo a ellas, actividades urbanas que definen la centralidad específica de esta área de la ciudad.

Empujados por los procesos de peatonalización, estos espacios contiguos han iniciado un proceso de asociación ambiental con la vía colaborando en la definición de un registro espacial complementario que asume la forma de una franja de intervalos sostenidos a lo largo de la calle. Estos ámbitos se resignifican mediante una participación más activa sobre toda la sección del vial, ahora más despejado, que contribuye a la reconfiguración de proporciones espaciales y generan formas de vacío urbano más variadas y alternadas.

Los ámbitos en las márgenes reciben un porcentaje significativo de los desbordes más dinámicos de las marchas del peatón; muchos son atravesados por las personas o contienen sus pausas y detenciones de manera informal.

Estos espacios en los límites construidos han quedado en una situación de jerarquía espacial equivalente a la de la calle, exhortados a soportar una condición pública particularmente intensa; sin embargo, el proyecto peatonal parece haberse puesto como objetivo principal actuar sobre el ámbito específico del vial, y no ha incluido estos ámbitos vecinos. No se han detectado en relevamientos previos herramientas de enlace o de resolución de estos encuentros, por lo cual estos recursos espaciales se insinúan en varias

instancias, pero sus cualidades no se aprovechan de manera integral.

Además, las entidades a las que pertenecen estos espacios tampoco han definido, en general, un planteo urbano "propositivo" para ellos. (Fig. 3).



Fig. 3

**Relaciones entre el espacio propio de la calle y los ámbitos contiguos a ella.**

**Relevamiento in situ (2019).**

Esta condición se puede reconocer más relevante cuando se verifican recorridos muy prolongados para los nuevos transcurso de a pie y la escasez de instancias intermedias de vacíos disponibles más ensanchados: espacios de alternancia, acondicionados para las pausas en los trayectos del peatón, que superen las secciones normalizadas del vial.

Las resoluciones de estas participaciones espaciales entre ámbitos presentes en la calle se han considerado de

*interés cuando se ha entendido la movilidad del peatón como parte de una serie de marchas y dilaciones secuenciadas, que implican el enlazamiento de caminos y lugares, aprovechando las capacidades conectivas del peatón y sus incursiones indiferenciadas entre ámbitos diversos. Estos aspectos se han relacionado con las cuestiones "erráticas" del movimiento humano, la "deriva" (Perniola 2008), y con la alteridad de las decisiones tácticas e inesperadas de los individuos (Certeau 2000), aspectos que pueden tener un valor intrínseco en la actuación urbana.*

*Las obras generales de peatonalizaciones vienen a resolver un problema que ha decantado por sí solo, como producto de las concentraciones producidas por la centralidad del entorno urbano que se analiza y las consecuentes congestiones en la movilidad.*

*Sobre estos aspectos físicos de las calles encuentra cabida, preferentemente, una población numerosa que, en general, se asocia a las funciones urbana terciarias en horas diurnas (Fig. 4). Sin embargo, esta área urbana pierde considerablemente la vitalidad después de los horarios de oficina y en los fines de semana.*

*Las condiciones ambientales del sector supuestamente han mejorado respecto a las situaciones previas, cuando las calles del centro acogían en sus secciones relativamente estrechas la mayor parte de la dimensión circulatoria, agobiadas por peatones y vehículos sin muchas alternativas intermedias posibles.*

*Sin embargo, al comprender estas mejoras en la movilidad general se puede interpelar al proyecto actual de peatonalización en cuanto al grado de alcance propuesto: se ha concentrado mayormente en los aspectos funcionales del vial, separando las cuestiones dinámicas del desplazamiento urbano de las condiciones estructurales de la calle. En consecuencia, no*

*considera las oportunidades espacio-ambientales que se presentan por detrás de la línea oficial de la calle. Los procesos de peatonalización se han detenido en general en las fronteras entre los dominios públicos y privados, dejando liberadas las asociaciones entre ellos para que se resuelvan por sí solas.*



**Fig.4**

**Entornos de las calles peatonalizadas del centro de la Ciudad de Buenos Aires.**

**Relevamiento in situ (2019).**



### **Hipótesis**

*-Las condiciones espaciales y morfológicas de las calles "peatonalizadas" del centro de la ciudad de Buenos Aires albergan una serie de ámbitos que se pueden convertir en espacios complementarios que incluyan los detenimientos significativos del peatón sobre los trayectos de a pie propuestos.*

*-Algunos de estos ámbitos sobre los bordes de los viales pertenecen al dominio privado, por lo que las acciones dirigidas al apuntalamiento de asociaciones estratégicas entre ellos y los espacios públicos de la calle podrían colaborar en la definición de un entorno urbano con un balance más ergonómico para el tándem de marchas y demoras propio del desplazamiento peatonal.*

**Fig. 5**

*Interpretación de las condiciones ambientales generalizables en el sector de estudios. Entorno de la calle Bartolomé Mitre en su intersección con San Martín.*

*-Las integraciones de ámbitos vecinos a las "peatonalizaciones" ya ejecutadas, pueden ayudar a imbricar este proceso urbano con las condiciones estructurales del sitio, utilizando los esquemas espaciales solapados en el tejido urbano como oportunidades para contener poblaciones más estables en el espacio público. (Fig. 5).*

## Objetivos

### General

*Definir lineamientos que permitan establecer estrategias de intervención dirigidas a resolver asociaciones y encuentros entre los espacios públicos de las calles y los espacios privados por detrás de las líneas oficiales de la manzana, que gozan de características ambientales asimilables.*

### Particulares

- a- Interpretar el ámbito resultante y los patrones espaciales que deriven de considerar una serie de asociaciones entre vacíos "vacantes" en un conjunto sistematizado de calles con propuestas para el peatón.*
- b- Definir la manera en que las herramientas de intervención podrían apuntalar los usos insinuados previamente en los espacios de la calle como forma de anclaje de los peatones en el espacio público.*
- c- Verificar la manera en que las interpretaciones de estos procesos de integración ambiental se relacionan con las lógicas internas del desplazamiento de a pie enunciadas por los marcos teóricos.*
- d- Revisar los contenidos normativos que han derivado en las situaciones espacio-morfológicas halladas en los relevamientos previos y observar cómo se perfilan estos rasgos en relación con las disposiciones urbanas vigentes.*

## Encuadre del objeto de estudio

*Este trabajo se centra en la observación de las condiciones ambientales mencionadas solamente al interior de la tipología urbana de la calle. No se consideran aquí viales con posiciones aisladas o protagónicas ni con jerarquías significativas; se excluyen de este estudio vías clasificadas o arterias con categorías especiales, bordes, senderos públicos y transcurros para el peatón que no estén flanqueados por las dinámicas de los límites construidos de la calle. Se observarán especialmente, los sectores de la ciudad que se han propuesto revisar las paridades balanceadas de aceras y calzadas como única resolución posible de la movilidad, en tanto trazados y ordenamientos hegemónicos de las vías urbanas.*

*En cuanto a los ámbitos urbanos lindantes con los procesos de peatonalización se analizarán los espacios que estén en el camino de los peatones y que se puedan tipificar en la intermediación y accesos hacia los dominios interiores de las edificaciones, sin incluir la categoría de espacios cerrados en el estudio.*

*La acepción más ajustada del uso generalizado de la palabra "peatonalización", es entendida en este trabajo como: "adjudicación de mayores dominios para el desplazamiento a pie"; lo que implica poder contener teóricamente las diferentes formas en las cuales discurren las esferas de acción del peatón.*

## Orientación del análisis

*Esta investigación estudia los aspectos dinámicos de la calle, su condición de vial urbano y la introducción sucesiva de las movilidades lentas —en este caso, la peatonal— en ella. Esta condición inicial es puesta en relación con los aspectos estructurales, los tejidos urbanos y sus propiedades espacio-morfológicas. Estas consideraciones que le dan forma a la calle serán tenidas en cuenta para observar las consecuencias que tienen sobre la caracterización y definición del espacio público.*

*El estudio se enmarca en los balanceos teóricos que se han desarrollado desde mediados del siglo XX entre la especialización, que entiende a la calle casi como un conector urbano, y las posiciones que defienden la polivalencia de esta, que han derivado en una exigencia funcional muy alta.*

*Los paulatinos intentos por alejar a la calle de su única interpretación como vial fueron permitiendo que esta quedara inserta en las discusiones sobre el espacio público. En las últimas décadas, las intervenciones se han dirigido hacia la recuperación de diferentes relaciones entre el peatón y el vehículo bajo un equilibrio modificado y más generalizado de paridad, y no necesariamente como un proyecto especial. Esta condición ha permitido que las intervenciones se extiendan con mayor facilidad sobre las diferentes condiciones de los sectores urbanos, generando complejos esquemas en trama. Según estos lineamientos, los ordenamientos de la movilidad han modificado las condiciones del entorno urbano en el centro de la ciudad de Buenos Aires, reforzando el concepto de las "áreas ambientales" de forma coherente con lo descrito por Buchanan (1964), en tanto conformación de entornos más protegidos para el ejercicio del espacio urbano donde pueda prevalecer la aptitud de los individuos.*

*Las intervenciones peatonales han reforzado el esquema interpretativo y los aspectos perceptuales de la calle que implican la posibilidad de un mayor encaje visual entre los ámbitos propios del vial y aquellos en sus márgenes. Sin embargo, como se ha definido en el planteo del problema, las peatonalizaciones, en el plano formal, se han detenido en las líneas oficiales del bloque de manzana sin considerar los espacios en los bordes, cuestión que implica tener en cuenta otros aspectos. Las intervenciones se dan sobre calles de tipología "corredor" según las definiciones espacio-morfológicas esenciales en la definición tipológica (Standford Anderson 1981; Martínez Caro y Rivas 1985), que se caracterizan por tener una voluntad infinita de desarrollo en su sentido longitudinal. Se trata de calles que, en general, pertenecen a trazados urbanos regulares, con repeticiones sistemáticas en las secuencias viales y en sectores amplios y masivos de la ciudad. Esta condición implica un desafío para el esquema perceptual, en la lectura de los alcances y las posibilidades de conquista de la propuesta peatonal por parte de los usuarios. En línea con esta condición, también se ha mencionado la carencia de espacios intermedios de demora en el sector de estudio y las consecuentes pocas posibilidades de que el espacio público de estas calles genere situaciones que colaboren con el anclaje de poblaciones más estables, fuera de los horarios de la actividad administrativa.*

*En las hipótesis de esta investigación se contempla que los espacios en las márgenes del complejo vial pueden considerarse ámbitos complementarios que absorban aspectos ampliados de la movilidad peatonal y, así, contribuyan en reforzar un esquema perceptual y funcional más ajustado con el peatón —por ejemplo, como contenedores significativos de sus demoras— y también el mencionado anclaje. Esta contribución de los vacíos del cuerpo edificado se ha estimado*

*particularmente significativa porque su presencia es muy frecuente y variada en gradientes de penetración en el bloque de manzana. Estos vacíos urbanos en los bordes se dan tanto en los retiros de los edificios en altura (en todo su desarrollo vertical) como en el nivel de la planta baja, y en general pertenecen a la esfera privada, aspecto que pone en discusión sus ensambles con el espacio público de la calle por pertenecer a dominios distintos.*

*Para el aprovechamiento de esas instancias espaciales en las márgenes, esta investigación necesita comprender, previamente, bajo qué esquema solapado o patrón espacial y morfológico se pueden definir esas integraciones, y en qué condiciones asumibles para la ciudad se formalizarían, con el fin de que encajen y sean significativas para el área de estudio. Algunas de estas integraciones ya se vienen decantando de manera informal.*

*Para poder verificar las hipótesis, se propone lo siguiente:*

*a- Realizar una confrontación de los aspectos teóricos universales con las condiciones particulares del caso de estudio.*

*En este apartado, dos ciudades tomadas como referentes urbanos colaborarán en descifrar aquel patrón en el caso de estudio.*

*b- Analizar las condiciones espaciales y morfológicas de las calles y de las actividades del peatón en el área de estudio, con el fin de observar los recursos disponibles propios de la calle y en sus márgenes, y sus roles como contenedores del peatón.*

*c- Verificar a través de la interpretación y el ensayo de reconfiguraciones en el sector de estudios que permitan observar las posibilidades de integración entre los dominios público y privado.*

### ***a-Relación entre el marco teórico y las condiciones particulares del caso de estudio.***

*En la primera parte de la tesis se hace una ampliación de los aspectos teóricos aquí planteados, que dan una explicación más universal de la problemática presentada.*

*Los conceptos teóricos se han intentado ordenar según corresponden a los aspectos dinámicos del vial y los aspectos estructurales, espacio-morfológicos de las calles, entendiendo que la capacidad capilar del desplazamiento del peatón lo convierten en un agente vinculante de ambas dimensiones. A continuación, estos aspectos se confrontan con las condiciones propias de la ciudad de Buenos Aires para entender cómo los procesos de peatonalización se aplican y acomodan a esta. Se tienen en cuenta las propiedades de la trama, las funciones urbanas y la centralidad específica del sector que se analiza. Este aspecto enmarca parte de la problemática planteada. Se observará cómo el caso de Buenos Aires se alinea teórica y prácticamente con los procesos de peatonalización universales en lo que se refiere a una decantación coherente con los procesos de las áreas centrales, densas y relativamente consolidadas.*

*En la interpretación del caso estudio se pondrá un especial énfasis en la revisión de normativas, desde el Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio (1923-25) hasta el Código Urbanístico (2019) que se enmarca en el "Plan Urbano Ambiental", manera fin de poder observar cómo el marco regulatorio ha influido en la formalización de la calle a través de la conformación de los tejidos urbanos y poder comprender el patrón espacio-morfológico inmanente en ellos.*

*Otro recorrido para fundamentar la interpretación de esa matriz urbana se apoya en teorías generales alineadas al estructuralismo, que entiende a los lenguajes (entre ellos el*

urbano) como paradigmas universales, reconstruye y enuncia las reglas de funcionamiento del objeto.

En Alexander (1977), estos aspectos se centran en el análisis de las cualidades morfológicas que permiten unidad y variabilidad simultáneas. Entiende los patrones como átomos del medio ambiente y la comprensión de las relaciones entre los ámbitos que los conforman establece una estructura que define como lenguaje. Esta estructura está determinada por iniciativas primarias que comprendidas como elementos genéticamente coordinados conforman el ADN del urbanismo, que expresan reglas de combinación entre ellos. Los análisis de esta investigación se alinean con la forma en que Alexander, en "El modo intemporal de construir" (1979:81), presenta la interacción entre el espacio y los acontecimientos, y su repetición periódica, para identificarla como patrón.

En otro itinerario para comprender los esquemas y ordenamiento inmanentes, se realizará una comparación con otras dos ciudades mencionadas —Barcelona y Portland—, en dos contextos muy diferenciados. Estas ciudades tienen sistemas que contrastan respecto de la producción de espacio urbano, con una tradición temprana de ajuste de amplios procesos de peatonalización, mediante la utilización de soportes continuos y matrices relacionales entre la movilidad y las condiciones estructurales de sus tejidos edilicios. Estos aspectos se consideran catalizadores estratégicos en la definición del espacio público por medio de herramientas de intervención y gestión de áreas técnicas, el diseño urbano y normativas específicas.

En este caso, las dos ciudades mencionadas son referencias urbanas para esta investigación, pero no se pretende lograr respecto de ellas la misma penetración analítica que se desarrolla para la ciudad de Buenos Aires.

### **b- Análisis de las condiciones espaciales y morfológicas de las calles y de las actividades del peatón en el área de estudio**

La interpretación de los aspectos estructurales del sector urbano elegido es parte central de la investigación para entender la definición ambiental de las calles comprendidas y el aprovechamiento de todos sus recursos espaciales, tanto públicos como privados.

El análisis se funda básicamente sobre dos rasgos que se registran en las observaciones previas: el desborde de los desplazamientos del peatón entre los dominios propios de la calle y los ámbitos por detrás de las líneas oficiales, y el uso de estos últimos como ámbitos públicos que, de manera informal, contienen gradientes diversos de las demoras del peatón. En el ambiente de las calles analizadas se observa la conquista de ámbitos diversos por parte de personas, que deriva en una apropiación rápida que recuerda las "tácticas" de los individuos enfrentadas a las "estrategias" del ámbito proyectado a las que alude Certeau (2000). Según él, la "táctica" tiende a esquivar y a no atarse necesariamente a las "estrategias" del espacio planificado ni a un uso consciente de los dominios y categorías prefijadas del ambiente. Estos rasgos de las actitudes de los individuos se apoyan mayormente en un uso informal, intuitivo y casual del espacio público. Estos conceptos se enlazan a esquemas más "erráticos" y sostenidos en la "deriva situacionista" que se apoya sobre un plan inconsciente de orientación que no necesariamente responde a los lineamientos formales de los trazados urbanos y abre rutas alternativas para las personas, en las que el individuo es capaz de elegir constantemente según su "congruencia" más o menos consciente del medio ambiente, "migrando" de las situaciones

*cuando no son significativas según los rangos amplios de perfiles que presentan las personas (Rapoport 1978).*

*En la forma de crecimiento parcela a parcela de la ciudad de Buenos Aires se ha observado, a priori, una atomización significativa de los vacíos encontrados por detrás de las líneas oficiales de las calles, lo que condensa el problema general de esta investigación en la tensión entre la fragmentación encontrada y el apuntalamiento de la asociación de ámbitos, según se definen en la hipótesis.*

*En consecuencia, el estudio se plantea verificar la forma en que se dan estas relaciones entre estas dos situaciones contiguas en la calle, emergentes en el abordaje de la integración por compartir jerarquías funcionales y espaciales semejantes, y por tener un registro previo que sugiere una repetición sostenida. Para llegar a tal fin, los ámbitos en los bordes deben demostrar tener condiciones y propiedades suficientes para interpretarse como espacios públicos, aunque requieran adaptaciones.*

*Para corroborar la reiteración de estos eventos, se han realizado observaciones y mediciones en cinco puntos del sector de análisis, a modo de casos de estudio que aquí se denominan 'recortes urbanos. Además, en escalas más amplias se observarán las secuencias entre las categorías de ámbitos mencionadas.*

*En cuanto a las formas en que el usuario puede entender una lectura integrada de los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales, es posible considerarlas avaladas por las posiciones teóricas que centrales en la preocupación sobre los aspectos perceptivos y la interpretación de los elementos en el entorno urbano.*

*Según Cullen (1961) la integración de formas fragmentadas en el medio construido se da a través de "la óptica" y la "visión serial", donde la yuxtaposición de elementos*

*del paisaje urbano será teñida de sentido y significados de conjunto y unicidad a través de la subjetividad y el esquema perceptual del individuo.*

*Según Lynch (1960), por medio de la facilidad con que las partes pueden reconocerse y organizarse, a partir de un esquema coherente percibido e interpretado, es la "legibilidad" lo que define "la cualidad que hace que un espacio sea manejable".*

*Bentley (1985-2005) asume el concepto de legibilidad de Lynch y lo integra; según su mirada, esto es lo que el ciudadano entiende como "oportunidades" ofrecidas por el lugar. Por medio de este concepto, este autor intenta coordinar distintas aportaciones teóricas, entre las que se encuentran las de los autores anteriormente mencionados.*

*En ese marco, Bentley introduce el concepto de ambiente como objeto de diseño que supera el concepto pasivo de la percepción del ciudadano; de esta forma, el ambiente se suma a los esquemas visuales como elemento integrador. En "Entornos vitales"; el autor describe cómo el ejercicio de las "oportunidades" es un aporte a la sustentabilidad en tanto aprovechamiento de todos los recursos disponibles en el medio físico para que colaboren en el sostén del ecosistema urbano; la "versatilidad" de usos juega un papel clave en este sentido. Bentley entiende que el "ambiente hecho por el hombre es en sí mismo un sistema político (...) que establece limitaciones en lo que puede hacer" (1985-2005:9). En consecuencia, un diseño democrático será aquel que evite esas limitaciones y que, por el contrario, amplíe la detección de las "oportunidades" por parte del ciudadano como elemento de intermediación de la "legibilidad".*

*Este aspecto se ha considerado clave en la elección de las categorías de espacios privados en las márgenes de las calles como sistema de ámbitos que pueden contribuir con la*

sostenibilidad del esquema urbano y colaborar en mayor grado con lo público, dado que una gran parte de ellos pertenecen a la esfera privada. Los espacios de retiro que han generado en sus desarrollos les han permitido un uso más intensivo de la parcela.

### **Elección de las categorías de análisis**

En este trabajo, se entiende que los desbordes de las funciones de la calle sobre las márgenes de esta pueden observarse bajo las búsquedas de "oportunidades" que Bentley traduce en las categorías de "permeabilidad" y "versatilidad" de usos, definidas en tanto cualidades ineludibles para la "legibilidad" como tercera categoría<sup>1</sup>.

Este autor traduce las cualidades inmediatas de Lynch en "cualidades vitales": "Una imagen ambiental puede ser distribuida analíticamente en tres partes a saber identidad, estructura y significado" (Lynch 1960:16). La adopción de las categorías de Bentley en esta investigación es pertinente en relación con la naturaleza de los fenómenos espaciales y formales encontrados en relevamientos previos, donde no siempre son detectables los elementos o categorías que se definen en el subgrupo de la "identidad" de Lynch o Cullen, como "sendas", "nodos" y "mojones", o "plazas y plazoletas", respectivamente. Algunos de los espacios en los bordes de las calles del centro de Buenos Aires no responden a una taxidermia de este género, pero sí a cualidades abiertas generalizables para el espacio público.

Esta investigación entiende que, para reforzar la identidad de espacios tal cual lo realizan los autores

---

<sup>1</sup> En el inicio del Capítulo III, se realiza una descripción detallada del uso de estas categorías en el análisis.

mencionados, sería necesario recurrir a alguna forma de integración de los espacios más imprecisos e indeterminados, y de escalas menores en las márgenes con los espacios propios de la calle. Sin embargo, Bentley refuerza el subgrupo de las categorías de la "estructura" que hacen referencia a los aspectos relacionales entre los elementos urbanos y el observador, donde las categorías mencionadas presentan un nivel mayor de generalización sin llegar a la identificación textual.

Las posibilidades de llegar a aquellas identificaciones a través de un trabajo de integración formal y espacial ya han sido esbozadas en el sector urbano que se estudia por las reconfiguraciones iniciadas con los procesos de sistemáticos de peatonalización.

La "legibilidad" de Lynch también es una propiedad estructural y relacional de partes que Bentley desagrega en las categorías más elementales, otorgándoles una gran capacidad operativa. Se espera que el uso abierto de estas categorías pueda colaborar con el encuentro y la tipificación de ámbitos en los bordes de las calles analizadas.

### **c- Verificación a través de los ensayos de reconfiguración en el sector de estudios**

Estos ensayos sobre los recortes urbanos analizados tienen como objetivo realizar una revisión acerca de la capacidad de los ámbitos por detrás de las líneas oficiales de la calle para condensar cualidades de los espacios públicos y así integrarse a aquellos estrictamente públicos. Se intenta verificar la posibilidad de reforzar el sentido transversal de la calle mediante los enlaces espaciales, atendiendo a los acontecimientos y accidentes urbanos que se manifiestan en el sentido más corto del vial. Este reconocimiento se hará en

*relación con sus aspectos cualitativos, teniendo en cuenta las categorías anteriormente mencionadas y otras cuantitativas, como superficies y funciones urbanas atribuidas a los espacios, en tanto consideración de aptitudes ambientales viables.*

*La operatividad de las categorías aludidas se encuentra en los ajustes a los que pueden ser sometidas propiedades genéricas como la "permeabilidad", que intenta comprobar diversos niveles y gradientes de participación entre los ámbitos encontrados en las calles de acuerdo con la mayor o menor definición de los límites de esos espacios. Por otro lado, la "versatilidad" refiere a acercamientos con el objetivo de determinar las funciones previas de estos ámbitos y cómo se pueden reforzar, y también valoraciones sobre sus aspectos físicos para determinar si pueden afianzarse sobre ellos mayores instancias para las demoras de los peatones relacionadas con otras actividades públicas. Para la "legibilidad" se determinarán el tenor de los límites y sus gradientes de aperturas y clausura, para sostener posibles enlaces perceptuales y funcionales con otros bordes y superficies de los espacios de la calle.*

*Los aspectos verificados en esta etapa de ensayo proyectual están dirigidos a colaborar con el resto del análisis en previsualizar lineamientos de intervención, como herramienta de estudio que puede condensar algunos conceptos teóricos.*

*Las categorías elegidas son descriptas por Bentley como aptas para elaborar estrategias de intervención en áreas urbanas interiores y en los centros antiguos, donde las acciones deben ser sutiles y cuidadosas. Las tres primeras categorías mencionadas, de las siete enunciadas por el autor, se adaptan al análisis e intervención de sectores urbanos mayores y la "variedad", la "vitalidad", la "imagen visual apropiada" y la*

*"personalización" se dirigen a aquellos más circunscriptos y en escalas menores.*

*Se prevén interpretaciones que hagan un balance entre las escalas cuando sea necesaria una mayor para verificar aspectos del planeamiento de las vías urbanas.*

*La propuesta en general se dirige hacia la integración de elementos heterogéneos en apoyo a una lectura posible de mayor unidad, donde se reconocen los procesos de peatonalización en tanto plataforma y catalizador estratégico.*

### **Especificidad de la propuesta**

*-Se prevé el soporte de un ensayo del diseño de los casos analizados, que muestre diferentes condiciones topológicas, morfológicas, dimensionales y espaciales con respecto al vial con el fin de poder prefigurar formas que guíen posibles intervenciones.*

*-Se espera que estas prefiguraciones permitan la generalización y sistematización de estrategias, y el acercamiento a la resolución de los aspectos planteados (objetivo general y la primera proposición de la hipótesis).*

*-Se elaborarán esquemas síntesis que permitan visualizar el modo en que los espacios intervenidos, en tanto instancias para permanencias más estáticas de las personas en los ámbitos de la calle, se relacionan con la cuadrícula sistematizada de calles "peatonalizadas" (primer objetivo particular).*

*-Las proposiciones también plantearán la localización de actividades insinuadas que necesiten ser reforzadas*

*(segundo objetivo particular, última proposición de la hipótesis).*

*-Se abordan cuestiones generales que permitan prever los dominios públicos y privados que quedarían involucrados en la integración de estos ámbitos (planteo del problema).*

*-La interpretación en diferentes escalas de las propiedades del sector y las posibilidades de intervención expondrá conceptos locales más firmes, que se encontrarán en mejores condiciones de ser puestos en discusión con los expuestos en el cuerpo teórico más universal y con otras experiencias urbanas consolidadas (tercer objetivo particular).*

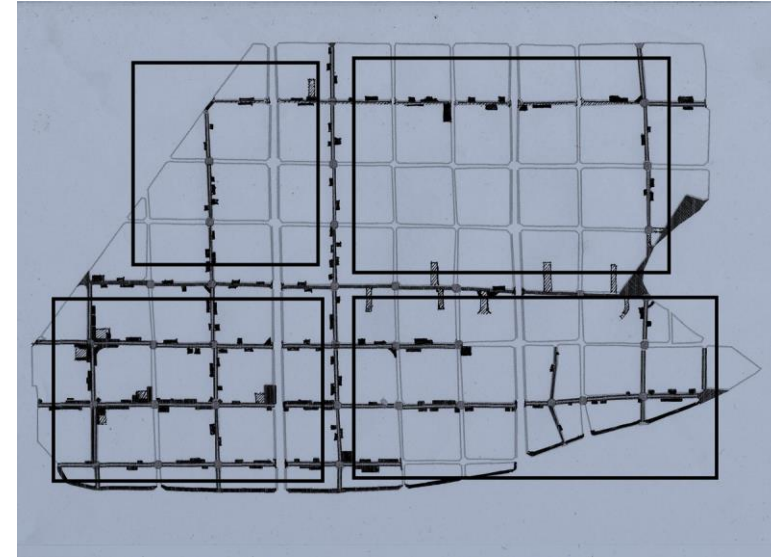
*-Los ensayos de proyecto, junto al análisis, permitirán orientar la enunciación de lineamientos que pudieren prefigurar un enfoque normativo para los espacios libres derivados de los retiros de los edificios en altura que tiendan a mejorar las interfaces de relación entre los espacios públicos y privados del ámbito de la calle (cuarto objetivo particular).*

### **Delimitación del sector de estudios**

*Con el fin de poder ajustar las escalas de observación según los objetivos enunciados y las proposiciones de la hipótesis, se han elegido diferentes situaciones urbanas en función de las que se divide en cuatro cuadrantes la zona general de estudio. Dentro de esta área se han detectado en relevamientos previos sub-áreas con condiciones morfológicas y espaciales semejantes, pero con gradientes diferenciales de asociaciones entre ámbitos derivadas de las intervenciones de peatonalización, que pueden ser comparadas y contrastadas. (Fig. 6).*

### **Escalas de análisis**

*El interés en la lectura de los aspectos espacio-morfológicos de la tipología urbana de la calle hace que los estudios se centren en la escala del bloque de manzana y sus inmediaciones. Sin embargo, se tendrán en cuenta las incidencias que esta mirada tiene sobre los sectores urbanos de rango barrial y del conjunto de la ciudad. Los aspectos más dinámicos de los comportamientos de las movilidades, tanto peatonales como vehiculares, necesitan indefectiblemente de la atención de estas dos últimas escalas mencionadas.*



*Fig. 6*

*Delimitación de los sectores de estudio.  
Relevamientos in situ previos (2019).*



***CAPÍTULO I***

***Evolución del espacio para el peatón en la calle.***

***Estado de la cuestión***

### **1.1. El peatón como enlace entre los aspectos dinámicos del vial y las condiciones estructurales de la calle**

*Las concepciones que han favorecido el planteo de la calle bajo las condiciones dominantes de las ruedas no han hecho que más enfatizar su condición de vial y conector, arrimando sobre sus bordes cada vez más al peatón y al espacio público. Desde mediados de siglo XX, cuando las condiciones del tráfico en las grandes ciudades terminaron por colapsar los centros urbanos y la necesidad de disminuir los volúmenes de coches resultó acuciante, la mirada se dirigió sobre el peatón y el estudio más detallado de sus dinámicas. La comprensión de estos aspectos ha permitido que la movilidad peatonal se convierta en un catalizador de algunas intervenciones en las calles, dirigidas a la reconfiguración del espacio urbano. En oposición a las ruedas, los desplazamientos a pie tienen la capacidad de establecer enlaces significativos entre los elementos del vial dirigidos a resolver la movilidad, las aceras y calzadas, con las condiciones espacio-morfológicas de la calle y sus bordes, donde se ejercen más ampliamente su condición de espacio público. Estos aspectos no han hecho más que encabalgarse en los posicionamientos que intentaron recuperar las condiciones estructurales de los diferentes sitios urbanos desde mediados del siglo XX; las definiciones teóricas de este trabajo se organizarán sobre este tándem.*

## 1.2. Aportes del desplazamiento peatonal a los ordenamientos de la movilidad

La consideración de la eficiencia y la rapidez vehicular como dimensiones sobrevaloradas del desplazamiento al interior de las ciudades derivó en la congestión y en la consecuente obsolescencia de las calles, lo que llevó a este problema hacia los viarios mayores. Estas condiciones alertaron sobre un tema que no tiene solución en las urbes grandes y complejas, que siempre estarán presionadas por coronas suburbanas extensas que crean desplazamientos intensos hacia los centros. En consecuencia, las respuestas vinieron de la mano del fortalecimiento del transporte público y los retenes de coches en los bordes de los centros urbanos. Las teorías sobre la ordenación de los tráficos vehiculares y peatonales desde la década de los 60, en el marco de una concepción teórica más actualizada, siguen explicando principalmente las intervenciones urbanas que comprometen escalas intermedias de acción. Conceptualmente, plantean una jerarquización de vías para contener flujos importantes de coches por fuera o alrededor de sectores urbanos más protegidos para los tránsitos peatonales, identificados por Buchanan (1963) como "áreas ambientales"<sup>2</sup>. Este concepto ha organizado gran parte del andamiaje teórico en función del cual se han ordenado los tráficos en muchas ciudades. De esta forma, se definen sectores urbanos para una mayor cohesión espacial y uso por parte de las personas. (Fig. 1).

<sup>2</sup> El autor, explica que "la conformación de las áreas ambientales no es entendida en la forma de "...recinto, (...) enteramente libre de tráfico de motor, (...) las áreas ambientales previstas aquí pueden ser muy activas, y tener un grado considerable de tránsito, pero lo que no pueden tener es un tráfico extraño, ajeno a la zona considerada: tránsito de paso en tal área" (Buchanan 1973:61, orig. 1963)

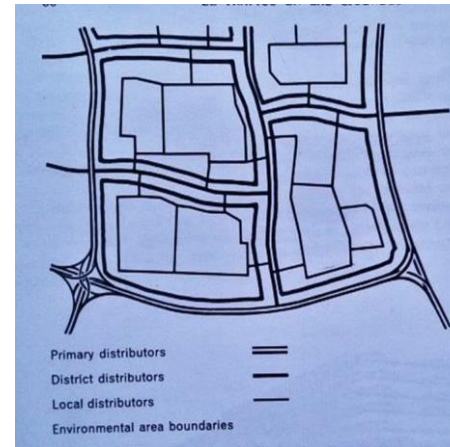


Fig. 1

La conformación de "áreas ambientales" a través del principio de la jerarquía de las vías distribuidoras.

Fuente: Buchanan, C. (1973). *El tráfico en las ciudades*, Tecnos Ed., p. 60.

Estas consideraciones teóricas tienen más sentido en las áreas centrales donde la congestión viaria termina por poner la velocidad del coche a "la par" con la del peatón. Por ello, desde un punto de vista estrictamente funcional, la calle deriva en peatonal por sí sola, dado que las personas tienden a conquistar las calzadas fácilmente como consecuencia de la percepción que han disminuido los riesgos en la interacción con los vehículos.

En las últimas décadas, se han ido incorporando diferentes mediaciones a través de negociaciones diversas entre las moviidades de las calles, para que estas asuman el desplazamiento general de la ciudad. Estos planteos han intentado reparar la ruptura de los tejidos originados por el trazado de vías rápidas a través de los centros urbanos. Estas intervenciones habían sido avaladas por visiones más funcionalistas de los ordenamientos viarios, separando radicalmente los coches y los peatones. En sentido opuesto,

también se han hecho críticas que apuntan a que, sin vías rápidas en la ciudad, la calle debe hacerse cargo de muchas funciones (los coches, los peatones, las bicicletas, las expansiones de los comercios de comida y el espacio público), sin poder, a veces, resolverlas adecuadamente. En la actualidad, las discusiones teóricas y una gran variedad de ensayos sobre diversas intervenciones urbanas se balancean sobre los grados de especialización y/o polivalencia que debieren tener las calles.

En el marco de estos posicionamientos teóricos, las experiencias han mostrado que el dominio de las ruedas en el ámbito urbano sigue siendo grande, que la continuidad del desplazamiento en general no se ha orientado a las personas sino a los vehículos y que el circuito de los peatones es el que siempre termina por ser interrumpido (Peremiquel Lluch 2017). Este ordenamiento tiene consecuencias difíciles de salvar en el planteo general del espacio público en las calles<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Aquí, el autor analiza cómo los sistemas de circulación para los vehículos son continuos, a diferencia de aquellos destinados a los peatones: "La ciudad dispone de una red viaria básica para la circulación rodada que define las vías principales para garantizar la conectividad; dispone de una red de transporte público, conformada por líneas de autobuses y taxis que circulan por una bien definida red de carril bus-taxi (...), red de carril bici (...). El resto es para los peatones, que efectivamente, pueden andar, mal que bien, por todas partes. Y aunque pueda parecer lo contrario es el peatón el que tiene el flujo interrumpido, el que debe desviar su trayectoria, el que no dispone de un espacio propio, el que ha de compartir. La acera, tal y como hoy la conocemos no es un espacio propio" (Peremiquel Lluch 2017:237).

### 1.3. La dinámica de las personas en el espacio público

Diferentes planteos teóricos han intentado explicar la forma en la cual se expresan las personas en el ámbito urbano. Para Delgado (1999:14), estos aspectos son difíciles de definir, ya que los individuos se expresan según una gama de rasgos donde los comportamientos son espontáneos, indeterminados e inasibles; son "... protagonistas ya no de comunidades coherentes, homogéneas (...), sino actores de una alteridad que se generaliza, paseantes a la deriva".

Estas miradas en relación con la movilidad peatonal la entienden como no necesariamente asociada a una eficiencia determinada o a algunas de las dimensiones que se le atribuyen en general: diligencia, accesibilidad, y conectividad. Sennett (1997:20) plantea que estos atributos se han construido desde la modernidad más temprana a nuestros días, donde "el espacio se ha convertido así en un medio para el fin del movimiento puro". Este autor se basa en las experiencias humanas que descansan en la garantía y la rapidez del desplazamiento, haciendo que las propiedades del ambiente queden muchas veces "inconscientes y sin fijación" por el uso excesivo del espacio en su dimensión de "corredor" sin trabas ni tropiezos. El desplazamiento a pie presenta toda una serie de aspectos difíciles de valorar e infinitos, marchas y contra marchas diversas, velocidades pendulares, zigzagueos constantes, intenciones precoces, dilaciones variadas y detenimientos más y menos significativos. Existe todo un conjunto de habilidades del peatón que están encabalgadas sobre las libertades del movimiento, no estructuradas únicamente sobre trayectorias condicionadas por las normalizaciones de los trazados urbanos. El desplazamiento no necesariamente debe tener un destino; la "deriva situacionista" propone una utilización

*“experimental” no productiva del espacio urbano. Este pensamiento, al cual adhieren diferentes autores, estima que el individuo debería sentir y utilizar el ámbito de la ciudad absorbiendo sus atributos integrales, posicionándose en ese espacio de la misma forma que lo hace con su vehículo y con su vivienda. A su vez, critica la fijación sobre estas dos posesiones, que implica una existencia reducida de la vida moderna, posible de ser expandida en el espacio socializado cuando este no está dominado por conductas modelo y un gran poder urbano. Este movimiento que Perniola (2008) designa como “La última vanguardia del siglo XX”, se sitúa en la “psicogeografía”: el estudio de las implicaciones que el medio geográfico ejerce sobre el comportamiento de los individuos, sea este deliberadamente organizado o espontáneo en su formalización. Así, la “deriva” se convierte en un instrumento que permite el reconocimiento de esos efectos producidos por el contexto urbano en un marco de intenciones del individuo no pensadas ni reguladas, orientaciones que no llegan interpretarse en el viaje o el paseo<sup>4</sup>. Este enfoque plantea recuperar expresiones más informales en el medio público, como los esquemas lúdicos, el nomadismo circunstancial y la aventura espontánea (2008:27), donde la “situación” es el dominio y el sostén de las manifestaciones propias frente a la forma en que el individuo se modifica con respecto a los demás en su comportamiento público (2008:30).*

*Otra forma de relación entre los comportamientos y la definición formal del espacio urbano se explica a través del par*

---

<sup>4</sup> “La deriva presenta un doble aspecto, pasivo y activo: por un lado, comporta la renuncia a cualesquiera objetivos y metas fijadas de antemano, así como el abandono a las solicitaciones del terreno” (Perniola 2008:25).

*conceptual de Certeau (2000) “estrategia” y “táctica”; la “estrategia” se adjudica al diseñador y sus trazados, y la “táctica” a una propiedad expresada por los individuos. Estos conceptos permiten asociar al espacio público con una forma construida por el cálculo y la manipulación, “la estrategia”, en la que juegan también las prescripciones formales de la ciudad como elemento que circunscribe y deja firme una esfera de acción, que sostiene un lugar propio, vigila, controla y mide, en una visión a la distancia que le permite prever y adelantarse. De esta forma, pone en marcha herramientas e impone sus características por medio de la técnica y los enunciados totalizadores. Estos esquemas discursivos la legitiman para articular un conjunto de lugares físicos donde se reparten sus fuerzas (2000:42-45). La táctica también puede ser una acción calculada y definir una “trayectoria táctica”<sup>5</sup>, pero sin lugar propio ni, por lo tanto, fronteras; en efecto, se introduce y se disemina dentro de un territorio ya ordenado, hace usos del instante y la circunstancia para modificar la situación en un hecho provechoso. Se vale de la rapidez para modificar la organización del espacio en su beneficio. El individuo esgrime la táctica, una coartada del sujeto más fragmentaria y oportunista, que es parcial y deslocalizada, y produce marcas más endebles y azarosas en el ambiente.*

---

<sup>5</sup> Trazan “trayectorias indeterminadas”, aparentemente insensatas porque no son coherentes respecto al espacio construido, escrito y prefabricado en el que se desplazan. Se trata de frases imprevisibles en un lugar ordenado por las técnicas organizadoras de sistemas. Pese a tener como material los vocabularios de las lenguas recibidas (el de la televisión, el del periódico, el del supermercado o el de las disposiciones urbanísticas), pese a permanecer encuadrados por sintaxis prescritas (modos temporales de horarios, organizaciones paradigmáticas de lugares, etcétera), estos “atajos” siguen siendo heterogéneos para los sistemas donde se filtran. (...) Circulan, van y vienen, se desbordan y derivan en un relieve impuesto, (...) de un orden construido” (Certeau 2000:40-41).

*La "táctica" puesta en marcha por las actitudes de las personas en el espacio público recupera el aspecto de los posicionamientos temporalmente indefinidos, y atraviesa de forma indiferenciada dominios y pertenencias que se descifran inadvertidamente, penetrando y enlazando espacios sobre mapas mentales propios, conquistando ámbitos sobre la lógica más inconsciente de la relación entre el hombre, su movimiento y el espacio.*

*Los pies de las personas están en una constante posición de elección de los lugares donde cada quién encuentra "congruencia": una discriminación inconsciente según las necesidades, las ideas preconcebidas y las expectativas puestas sobre esos espacios. Así lo expone Rapoport (1978:18), quien dice que, en relación con el espacio público, siempre habrá un mínimo de capacidad de selección y un pequeño campo de acción, por más que las circunstancias sean restrictivas. Por medio de los procesos de percepción a través de los sentidos, la cognición como acto intelectual y la evaluación constante en el sentido de la acción, siempre está abierta la posibilidad de la "migración". En el campo de la percepción, sobre todo, el entorno urbano se decodifica de acuerdo con la variedad cultural y social de los grupos humanos que usan esos espacios públicos. En ese sentido, el ambiente físico en su expresión de lenguaje no verbal se interpreta no solo desde las experiencias previas y la construcción individual de los esquemas cognitivos de las personas; en esto se diferencia Rapoport cuando enfatiza que también se interpreta desde las esperanzas inmediatas y las voluntades puestas sobre los espacios de acción. De ahí la necesidad de la multiplicidad del medio ambiente, donde se vierten variaciones infinitas de la expresión y el comportamiento humano. La organización del medio ambiente es un aspecto preconcebido y posconcebido simultáneamente, prefigurado, evaluado e intervenido constantemente en el*

*tiempo, por las personas y la construcción de sus símbolos y significados, atravesados por la cultura y la construcción de sus valores, sin que esto sea necesariamente una expresión bi-única con los comportamientos<sup>6</sup>.*

*Los comportamientos también están guiados por esquemas cognitivos y mapas mentales que pueden ser propios o informados, y que varían en las culturas y en el tiempo, por lo que no siempre necesitan del soporte espacial directo. Resulta interesante la influencia de los esquemas cognitivos en lugares no experimentados y poco conocidos, que colabora con la decodificación del medio cuando se ejerce. Estos aspectos de la lectura son claves en la orientación y mejoran el grado de predicción y elección subjetiva o estilos cognitivos en la forma de "aprehender" el ambiente, las preferencias, el significado de los elementos, las distancias y los itinerarios. Estas trayectorias en los esquemas temporales del hombre no siempre son directas (1978:142-143). El tiempo y el espacio son categorías del sistema cenestésico, de la posición del hombre en el espacio desde una visión antropocéntrica. Sin embargo, esta mirada puede relativizarse en otras concepciones, como el esquema visual o abstracto de muchas culturas, que organizan su dispositivo cognitivo de manera más integrada, donde el plano simbólico está por delante de la forma en que se comprende el medio físico (1978:145).*

---

<sup>6</sup> "El espacio del comportamiento está íntimamente relacionado con el espacio subjetivo, el cual se distingue del espacio "objetivo" y es, por otra parte, un caso especial del espacio psicológico. (...) Los espacios psicológicos y los espacios del comportamiento están, a su vez, relacionados con el espacio cultural definido para diferentes grupos y categorías, taxonomía o dominios. (...) Se podría afirmar que la organización del medio ambiente es antes un hecho mental que un hecho físico" (Rapoport 1978:28-29).

#### 1.4. La ubicación de las áreas para peatones en la estructura general de la ciudad

*En las últimas décadas, las ciudades que se han orientado hacia nuevos equilibrios de las movilidades han tomado como referencia los relativos éxitos de las pruebas iniciales de calles peatonales en los centros principales, para impulsar fórmulas semejantes en aquellos más periféricos. La creación de "áreas ambientales" en diferentes puntos de la ciudad han planteado, hasta muy avanzado el siglo XX, que la articulación de todas estas situaciones urbanas conectadas por el transporte público permitiría que los peatones se trasladen y salten entre estas áreas especiales, lo que redundaría en beneficios circulatorios (Prinz, D. 1986:70). (Fig. 2).*

*Se ha definido una relación estrecha entre la centralidad urbana y el desarrollo de procesos de mayor adjudicación para los tránsitos de a pie. Sin embargo, esta condición fluctúa en función de la evolución y la estructura de cada ciudad en particular. Teniendo en cuenta estos aspectos, los conjuntos urbanos han presentado un abanico de condiciones de centralidades fértiles donde han madurado los procesos de peatonalización, desde los concentrados y dominantes en un área muy jerarquizada hasta los que se organizan sobre numerosas centralidades secundarias, con formas más polivalentes. Estos planteos urbanos están, en general, condicionados por las escalas de las diferentes ciudades y por sus diversas condiciones metropolitanas.*

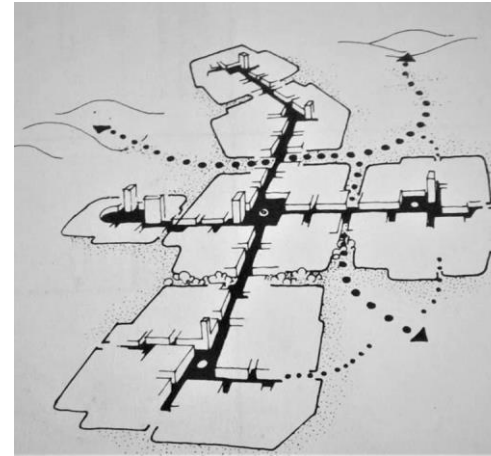


Fig. 2

*Coordinación espacial de los distritos, de los barrios y de los objetivos más importantes mediante ejes de desarrollo en la planificación peatonal.*

*Fuente: Prinz, D. (1986). Planificación y configuración urbana, G.Gili. Ed., p. 70.*

*En las ciudades donde las peatonalizaciones han madurado significativamente, se podrá observar, generalmente, que estas se han insertado en aquellos puntos donde hay o han habido centralidades o centros originarios, en aquellos nodos desde los que se desarrollaron las urbes. En ciudades amplias y complejas con ensanches urbanos significativos, los centros primarios o cascos antiguos, con procesos de ralentización vehicular, resaltan sobre los crecimientos y la repetición de esas tramas, remarcando las matrices estructurales originales. En general, los ensanches urbanos "modernos" han admitido menores propuestas para el peatón, dado que los dimensionamientos y secciones de sus calles han sido, supuestamente, concebidos como espacios más balanceados entre los tránsitos peatonales y vehiculares.*

*En diferentes experiencias urbanas también se han adjudicado más dominios para el peatón sobre grandes ejes viarios, como proceso de relativización de las circulaciones rápidas dentro de la ciudad. Sobre estos ejes, algunas intervenciones intentaron el acercamiento de aceras y*

*superficies, convirtiéndose en acciones articuladoras con las redes de calles peatonales propuestas en las áreas barriales. Estas dos escalas de intervenciones se han ensamblado considerando todo el conjunto de la ciudad como campo operacional; son propuestas apoyadas sobre los encadenamientos horizontales que han permitido enfatizar la continuidad del paisaje urbano<sup>7</sup>.*

---

<sup>7</sup> Sobre el final de este capítulo, se expondrán los casos de las ciudades de Barcelona y Portland como antecedentes que han desarrollado estos conceptos en la organización del espacio público y la movilidad urbana.

### **1.5. Adecuación de las áreas para peatones a las condiciones morfológicas y espaciales de los entornos barriales**

*El dominio del peatón en el medio urbano ha avanzado y retrocedido a lo largo de la historia de las ciudades a través de diferentes representaciones formales como, por ejemplo, el boulevard. Las rupturas con las tipologías urbanas en la primera mitad del siglo XX, empujadas por la teoría y las utopías urbanas, llegaron a entender la circulación peatonal como senderos independientes de la estructura morfológica y espacial de los entornos urbanos, y la calle también se vio involucrada en este paradigma. Sin embargo, estos aspectos teóricos y prácticos iniciaron un proceso prolongado de revisión en la segunda mitad del siglo.*

*Dentro de este proceso, las primeras experiencias para ganar mayores dominios para el peatón resolvían cuestiones puntuales y se consolidaban en el marco de una sola pieza, generalmente una calle que comenzaba y terminaba en sí misma, remarcando una sola función urbana (en muchos casos, apuntalando la actividad comercial). Tales intervenciones no siempre mostraron ser eficaces en proveer públicos permanentes, uno de sus objetivos iniciales. En función de estas experiencias previas, las intervenciones comenzaron a plantear la necesidad de crecer mediante esquemas más complejos de tramas peatonales con diferentes alternativas y propuestas, a fin de poder penetrar y afianzarse sobre las condiciones de las áreas barriales. De esta forma, se configurarían en ámbitos más cotidianos para las personas<sup>8</sup> (Fig. 3).*

---

<sup>8</sup> Las primeras calles especiales para peatones aparecieron en el período de entre guerras, y las posteriores reconstrucciones permitieron activar su planificación más generalizada. Un caso paradigmático y

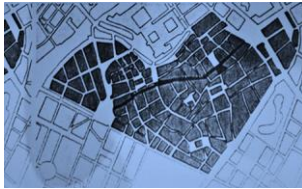
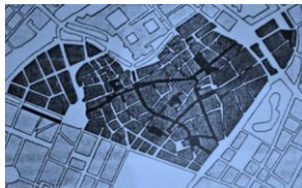


Fig.3

**Copenhague**  
 Calles peatonales  
 implementadas  
 gradualmente desde  
 1962.



Fuente: Hazel, G. y  
 Parry, R. (2004).  
 Making Cities Works,  
 Wiley Academy,  
 p. 87.



sistemático fueron las ciudades de la República Federal Alemana. el autorexplica que "la actualización y la constante difusión de conceptos superados exigen ante todo seguir el camino que va desde la calle para peatones, concebida como calle comercial libre de tráfico hasta la zona para peatones" (Monheim 1979:11). Esta cita de Monheim es una introducción al análisis sobre una decena de casos de diferentes centros urbanos en el norte de Europa, que se convirtieron en entramados más complejos de calles especiales para la movilidad de a pie, partiendo de ejes protagónicos que habían sido peatonalizados previamente como el caso del crecimiento del área peatonal asociada a Stroget, en Copenhague, desde 1962 hasta la actualidad (Hazel y Parry 2004: 83).

En las ciudades del norte de América, estas estrategias estuvieron en general dirigidas a contener la degradación de sectores urbanos, repoblándolos, mientras que en el norte de Europa se orientaron predominantemente hacia la conservación patrimonial de los cascos antiguos.

Las experiencias de peatonalización tempranas y cuantiosas en las ciudades del norte de Europa generaron esquemas teóricos que abordan la movilidad del peatón desde la lógica de la eficacia, atendiendo a las distancias máximas y mínimas de recorridos, sus motivos y los tipos de transportes con los cuales se combinan (Monheim 1979:17-27). (Fig. 4).

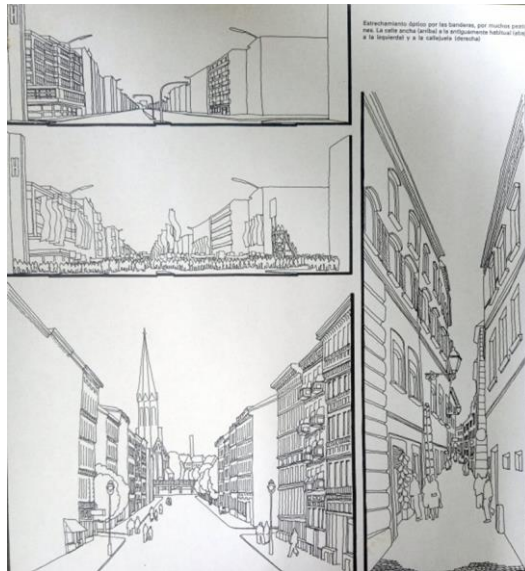


Fig. 4  
 Longitud de caminos y recorridos a visitar en la ciudad de Bonn.  
 Fuente: Monheim (1979). La ciudad peatonal, Paulhans, Comp. G. Gili, p. 21.

La comprensión de la calle en mayor medida como lugar y expresión de lo público más que como vial eficiente fue corriendo la discusión desde las concepciones más dinámicas hacia las más estructurales, a partir de mediados del siglo XX. Estos conceptos ayudaron a que las acciones urbanas tendieran a dar cabida a toda una gama de actividades y formas preexistentes, a reforzar usos polivalentes ya instalados y a

apuntalar los significados del lugar, intentando imbricar los procesos peatonales con las condiciones físicas de los diferentes sectores urbanos, con el fin de preservarlos (Brambilla y Longo 1989).

De a poco, se fueron asumiendo más variables urbanas; las escalas de la ciudad se pusieron en relación con las escalas físicas y psíquicas de las personas. En los estudios sobre los aspectos perceptuales de los ámbitos para el caminante, se generalizaron los análisis sobre las secciones de la calle y la relación con las longitudes, los objetivos alcanzables, la articulación de tramos rectilíneos y meandros, los relieves de las fachadas, los segundos planos, los efectos visuales y toda una serie de interrogantes relacionados con cómo se interpretan y descifran estos ámbitos a través de los sentidos, con el fin de que estos distritos se conviertan en lugares atractivos (Schmidt y Stahr 1979). (Fig. 5).



**Fig. 5**  
 Estudios sobre  
 diferentes efectos  
 ópticos en la  
 interpretación de la  
 calle.

Fuente: Schmidt, E. y  
 Stahr, G. (1979). *La  
 ciudad peatonal*,  
 Paulhans, Comp.,  
 G. Gili, p. 70.

Los enfoques teóricos que se encuadran en estas problemáticas están representados por las teorías operativas de Unwin (1909) en adelante, las experimentaciones en las reconstrucciones de la segunda generación del movimiento "New Towns" y la revalorización del diseño urbano como reacción a los resultados informales y abstractos del "planning". En la misma línea se suman también los conceptos correspondientes a la academia morfotipológica de los setenta, que acentuaba el aprecio por la ciudad compacta y heterogénea, y por la trabazón entre calles y edificios.

Los aspectos perceptuales en la comprensión del entorno urbano han sido ampliamente estudiados por Lynch (1960), quien creó una teoría general para su interpretación. En sus planteos se refuerzan la interacción entre espacio físico y el uso humano, donde el observador otorga forma visual a la ciudad por medio de la percepción de las cualidades inmediatas y sensibles de la experiencia del lugar y de largas secuencias temporales. El autor descompone la imagen ambiental en tres partes: la "identificación" de situaciones y objetos, la "estructura" como relación espacial entre estos objetos y el observador, y el "significado" práctico o emotivo (1960:16-17). Estas cualidades de la imagen del ambiente intervienen en la "legibilidad", en tanto propiedad que permite que los elementos sean organizados coherentemente por los individuos de acuerdo con sus esquemas visuales en el entorno físico (1960:10-13). A esta síntesis del campo visual se le otorga el concepto de "imaginabilidad" organizada por la riqueza de los aspectos integrados de ese medio. Los organizadores de esa imagen son elementos predominantes de la "identificación": "sendas", "bordes", "barrios", "nodos" y "mojones", que deben estar integrados en una estructura común para constituir "la imagen de la ciudad". Esta ciudad como mundo artificial hecho con arte en un medio modelado con objetos humanos ha respondido

tradicionalmente a los sentidos. Lynch intenta, entonces, orientarlos hacia el estudio y refuerzo más racionalizador de las estructuras perceptivas, y a los procesos simbólicos.

Dentro del campo operativo, Lynch prefiere hablar de "city design" más que de "urban design", dado que este último alude más a un enfoque arquitectónico. En la intervención de los elementos de la "identificación", y a través de ellos, plantea acentuar la continuidad, la claridad de la dirección, la orientación —e incluso el sentido melódico— de las "sendas"; la distinción de "bordes" y los contrastes y la singularidad de los "mojones". A estos elementos existentes reconocidos recuperados los pone en relación con los nuevos, a modo de remodelación de las "estructuras latentes".

Lynch realiza un primer intento sistemático de regularizar la lectura urbana mediante el estudio de categorías de referencia a través de las cuales se realiza la percepción, como plan visual de la ciudad.

En *Townscape* Cullen (1961), define el concepto de "visión serial", que tiene en cuenta el impacto visual producido por los ingredientes del paisaje urbano en el desplazamiento de las personas. Propone el desarrollo de un nuevo tipo de racionalismo basado en razonar y acumular experiencias a partir de lo "pequeño", lo "concreto" y el "detalle", y también de lo particular y singular a escala urbana. Estos elementos se configuran en catalizadores efectivos del movimiento mediante las reacciones e intrigas que desencadenan en el anhelo de descubrimiento que sienten las personas. Rescata el concepto de "incidente urbano" para evitar la monotonía en el paisaje. Se enmarca en un sistema de planificación en el que el ciudadano espectador se encuentra inmerso en ese "arte del paisaje", y ayuda así a representar la estructura del mundo subjetivo que debe contribuir —junto con el sentido común y la lógica— a construir el paisaje urbano (1961:193-194).

La construcción de esa estructura viene definida por un sistema de relaciones cuya finalidad consiste en ensamblar los elementos que constituyen el conjunto. La idea de conjunto se construye por medio de tres caminos fundamentales: la óptica, el lugar y el contenido (1961:8-13, 10-15). En la óptica, los escenarios urbanos se nos revelan en formas fragmentadas, la mente humana reacciona ante los contrastes y la ciudad adquiere vida a causa de las reacciones emocionales que surgen como consecuencia de la relación con los elementos yuxtapuestos del paisaje urbano, que se van expresando por las posiciones cambiantes de una persona en movimiento. Se define así el concepto de "lugar", donde el espectador reconoce el carácter, la personalidad y la unicidad del entorno urbano. Cullen, tanto en su interpretación visual analítica como en el campo operacional, sostiene el refuerzo de las líneas más significativas y las formas inteligibles y características<sup>9</sup>.

Se define una serie de elementos urbanos como categorías de ámbitos, identificadas en las "plazas y plazoletas para todos los gustos"; la idea de "cierre" o gradientes de clausura de estos espacios, la convivencia entre circulación rodada y peatonal en "piernas y ruedas"; y la relación entre arquitectura y paisaje urbano en la "planificación del llano". También tiene en cuenta las diferencias de nivel encontradas en el sitio y la incorporación de árboles, agua y edificios históricos como catalizadores. Todos estos elementos definen el rol clave del esquema perceptivo del individuo (1961:97-175).

Como se ha descrito anteriormente, Bentley (1985-2005) condensa varios aspectos teóricos de la última mitad de siglo XX, alineado con los autores desarrollados previamente.

---

<sup>9</sup> "La labor del planificador es una labor que está encaminada principalmente a resolver conflictos y solucionar problemas visuales" (Cullen, 1961:111).

Bentley define una serie de cualidades exigibles para el espacio urbano con el fin de que ese entorno sea vital o sensible. Tales aspectos se cumplen principalmente cuando responden adecuadamente a las necesidades y deseos de los usuarios, cuando se "enriquecen" las posibilidades al poner a su disposición un máximo el grado de elección (1985-2005:9). Esas "cualidades exigibles" que se convierten en categorías de análisis e intervención en entornos urbanos están definidas por la "permeabilidad", la "variedad", la "versatilidad", la "vitalidad" y la "personalización", que proporcionan un amplio campo de sensaciones, y la "legibilidad", que permite al ciudadano entender las posibilidades ofrecidas por el lugar (Fig. 6).

Las categorías mencionadas se tratan de forma abierta, marcando gradientes en el ambiente, sin llegar a necesariamente a una expresión denominativa de los ámbitos, aspecto que hace posible usarlas en entornos acotados e interiores de la ciudad. En ocasiones, el uso de estas cualidades del ambiente se exige y adapta al grado menudo de la escala urbana<sup>10</sup>.

Alexander (1981) define las actividades del hombre como una propiedad ineludible de la composición de sus patrones en el marco del contenedor espacial, aunque sugiere que el espacio y su morfología las anteceden de forma procesual y orgánica<sup>11</sup>. En función de estos conceptos, define

<sup>10</sup> Las cualidades de "permeabilidad", "versatilidad" y "legibilidad" serán tomadas como variables de análisis de esta investigación y sus definiciones se amplían al inicio del Capítulo III.

<sup>11</sup> "Naturalmente, el patrón de espacio no causa el patrón de acontecimientos. Tampoco el patrón de acontecimientos causa el patrón de espacio. El patrón total, espacio y acontecimientos juntos, es un elemento cultural. Es inventado por la cultura, transmitido por la cultura y está meramente anclado en el espacio. Pero hay una relación interna fundamental entre cada patrón de acontecimientos y el patrón de espacio en el que ocurre.

que el proceso de producción del espacio urbano, más que su concepción como objeto acabado, es de mayor interés para su teoría.

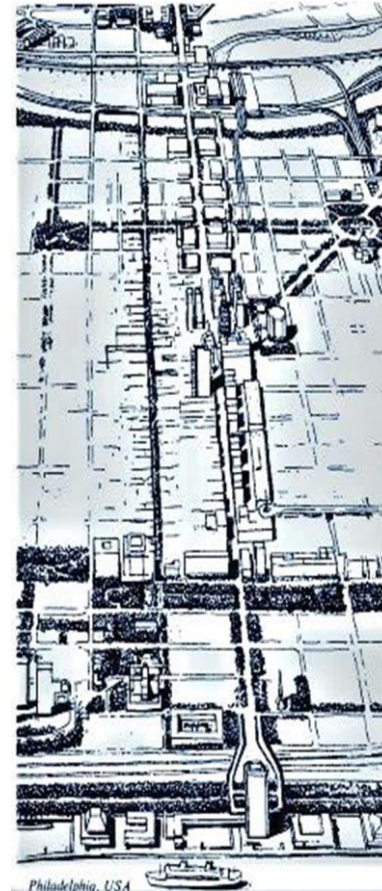


Fig. 6

El camino como uno de los elementos más importantes de la ciudad para la comprensión del ambiente por parte de las personas.

Fuente: Bentley Ian (2005). Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano, Manual de diseño, G. Gili, p. 44.

El patrón de espacio es, precisamente, la precondition, el requisito que permite que ocurra el patrón de acontecimientos" (Alexander 1981:85-86).

Como otros autores afines a este marco teórico, Alexander reconoce en el medio urbano la tensión enriquecedora entre la atomización y la integración. Estima que esta última sería indefectible, confiando que el esquema perceptual de las personas siempre desencadenará la integración, propiedad a la que le asigna el concepto de "modo" en que actúa el lenguaje<sup>12</sup>. Para este autor, los elementos y el contexto no se definen por sí solos, sino por las relaciones que establecen y construyen sus significados, por lo que designa a esta propiedad como "regla empírica"<sup>13</sup>. Así, define que el patrón es una imagen mental y pone, como otros autores, la subjetividad en primer plano para la interpretación de la percepción en contexto general (1981:81-84).

Alexander presenta estos conceptos contrastando las virtudes de estas propiedades como lenguajes vivos con la de los lenguajes actuales, que considera "fragmentados y brutales". El lenguaje de patrones debe ser ampliamente compartido por todos y el uso constante de la gente retroalimenta ese lenguaje y lo mantiene en buen estado, reforzando su propiedad evolutiva (1981:193).

---

<sup>12</sup> Este autor (1981:277-289) explica que, en el "modo diferenciador", cada elemento tiene una función específica según su lógica interna, pero actúa desde el todo hacia las partes, donde el entorno fija unas reglas más primitivas. Este despliegue en el todo precede a las partes, la lógica del entorno, su ADN. En el modo integrador, actúa desde las partes hacia el todo y hace que cada parte contribuya a la formación del todo, de manera que cualquier acto de construcción contribuya necesariamente al desarrollo de los patrones superiores de la ciudad.

<sup>13</sup> "... el así llamado elemento por sí solo es un mito y, por cierto, no sólo está inserto en un patrón de relaciones, sino que es en sí mismo un patrón de relaciones y nada más que un patrón de relaciones. (...) Por último, las cosas que parecen elementos se disuelven, dejando tras de sí una urdimbre de relaciones que es la materia, que realmente se repite a sí misma y da estructura a un edificio o a una ciudad" (1981:83-84).

Alexander gira en torno a la relación íntima entre el proceso de crecimiento y el proceso de reforma y reparación<sup>14</sup>. Estos últimos conceptos son entendidos como dispositivos dirigidos a la intervención. En "The Oregon Experiment" (1975), expone formas de acción de manera particularmente cuidadosa; parte de aspectos inmanentes en el ambiente, que son guiados por actos locales de los que emergen gradualmente, pareciéndose a un esquema orgánico y natural. El autor aborda también en las formas de gestión y participación comunitaria y plantea pasar de una ciencia como la arquitectura y el urbanismo a una ciencia de la acción sobre el entorno general.

En una línea similar, Rapoport (1978:24) afirma que siempre el medio ambiente va a tener una estructura subyacente que facilita y refleja las relaciones, y que no es un conjunto de elementos unidos al azar. Las "regularidades" que se presentan, en forma de reglas y normas para la organización de esa estructura, siempre tendrán un sentido descifrable porque los elementos derivados de las concepciones sobre el espacio, el tiempo, la comunicación y los significados que los acompañan están relacionadas sistemáticamente con la cultura (1978:29).

En conjunto, estos autores plantean aspectos teóricos con ciertas relaciones conceptuales, desde las particularidades y complejidades de Cullen, pasando por los esquemas que

---

<sup>14</sup> "El proceso de reparación es posible y necesario porque ningún todo es perfecto; cuando se construye algo casi siempre quedan incompletos los vacíos entre las partes, por ello siempre se puede completar y cuajar más, siempre admite reformas y mejoras. Además el todo es una conjetura, una aproximación, ya que los acontecimientos que ocurren en el son levemente distintos de los previstos, por tanto el todo siempre necesita rectificaciones" (1977:361-365).

organizan los campos visuales en la formación de la imagen de Lynch, hasta el hallazgo de sistemas solapados para la interpretación del ambiente en Alexander y Rapoport. Todos ellos confían en la capacidad integradora de los elementos urbanos, a veces disímiles, a través de la percepción y los esquemas de cognición inmediatos sobre el medio. Muchas de estas investigaciones de base terminaron por definir conceptos que integran una plataforma teórica que apuntala esquemas operacionales para una posterior metodología de intervención.

En las últimas décadas, en lo que a la calle se refiere, a medida que se fue relativizando el rol circulatorio de esta, las discusiones teóricas han vuelto a observarla como un elemento más protagónico: un espacio público con definiciones especiales en el encuadre de su tipología urbana. Las áreas para peatones han sido ámbitos proteicos en el ajuste del espacio público en las calles; de esta forma, estos sectores especiales se reprodujeron más allá de los conocidos impulsos comerciales y, también, fueron a apuntalar los distritos culturales y administrativos, las áreas de interés para el fomento del turismo y el consumo urbano, y las zonas residenciales como plataformas supuestamente "inocuas" para diversos desarrollos urbanos.

Inversamente, la crítica hacia las zonas y calles peatonales ha expuesto los inconvenientes que pueden ocasionar las modificaciones de los equilibrios entre coches y peatones, que deben realizarse mediante acciones ajustadas, con el fin de que las calles no pierdan la vitalidad que les ofrecían las interacciones entre desplazamientos. Es por ello que se han ensayado diferentes contrapesos que se han alejado de la calle peatonal exclusiva hacia gradientes diversos de prioridades para el peatón y variados balances en la definición de porciones de espacios públicos y situaciones integrables como fermentos urbanos.

## 1.6. Introducción de la acera y la calzada sobre las condiciones morfológicas de la antigua calle

De acuerdo con los planteos de esta investigación, se puede intentar rastrear la forma en la cual los elementos especializados para la movilidad al interior de las vías urbanas, aceras y calzadas, se han relacionado históricamente con las condiciones morfológicas y espaciales de la calle.

Acerca de los primeros indicios de plano de apoyo para las actividades del desplazamiento del hombre, Rykwert (1981:23) describe que un paso inicial fue el abandono de los esquemas conceptuales de senderos perecederos con demarcaciones efímeras a favor de la construcción de superficies estables. Estos esquemas ensamblados con las necesidades de emplazamiento, como proceso milenario, iniciaron y dieron forma a la estructura tridimensional de la calle.

La ciudad planificada, en oposición a la espontánea, define el trazado como concepto racionalizador y plano abstracto donde se apoyan las construcciones, explica Ellis (1981:125-142). Se escinde para siempre el plano horizontal del vertical, que eran parte de un mismo elemento constructivo continuo en la ciudad medieval (y sus antecedentes), que se comportaba como una masa corpórea a la que había que cincelar para poder abrir sus calles.

Sobre los primeros procesos generalizados y sistematizados que discriminaron la acera de la calzada como orden racionalizador de la calle, Ascher (2005) describe que se dieron sobre la "primera modernidad"<sup>15</sup>; fueron ordenamientos

---

<sup>15</sup> Aquí explica que "la primera modernidad dio lugar a una verdadera revolución urbana. La ciudad medieval se convierte en la ciudad "clásica"... se presenta —mediante la perspectiva— en relación con el

iniciales de la especialización de la movilidad. Así, la calle, de a poco, abandonó las fricciones e interferencias entre actividades de diferentes naturalezas anteriormente contenidas en ella, como los aspectos sociales, parte del mercado y la producción.

En las adaptaciones hacia las condiciones "modernas" del desplazamiento, la calle fue modificando algunas de sus condiciones estructurales. Solà Morales i Rubió (2007) explica que en la versión de la de la vieja calle, la actividad se daba hacia su eje central, sin ser este un ejemplo claro de espacio público, dado que muchas de las actividades eran también de orden privado. Con los impulsos modernizadores del siglo XVIII, muchas de estas funciones que se realizaban al aire libre se desplazaron hacia los interiores por detrás de las fachadas. La ordenación hacia los lados implicó, de a poco, un proceso de reconfiguración y especialización de los bordes de la calle. Las aceras primitivas, una diferenciación inicial del plano general de la calle para el hombre, fueron estrechos podios y "... paradas más jerarquizadas que permitían observar los productos acabados de la era mercantil". La aparición más tardía en el siglo XIX de la generalización del escaparate y la vidriera son producto de este proceso<sup>16</sup>. (Fig. 7).

---

individuo, traza avenidas, plazas y jardines urbanos que acaban con la mezcla de callejuelas, callejones y huertas, aleja y transforma las murallas, redefine y separa lo público de lo privado, los espacios interiores y exteriores, les asigna funciones, inventa las aceras y los escaparates. El desplazamiento ocupa más espacio, las calles se amplían y se diferencian funcional y socialmente" (Ascher, 2005:24).

<sup>16</sup> Aquí, el autor describe la apertura del eje Ferran – Princesa como secuencia histórica de este proceso urbano complejo (Solà- Morales i Rubió, 2007:37-102).



Fig. 7

Vista oblicua de la calle Ferran, Barcelona.

Fuente: Solà- Morales i Rubió, Manuel (2007). Diez, lecciones sobre Barcelona, ETSAB. UPC. Barcelona, p. 101.

A estas pequeñas expresiones previas de superficies, más cercanas a la expresión de un ámbito para la circulación peatonal, se sumaron los bordes sobre-elevados para el acceso a la vivienda más y menos sistematizados, extensiones de cierta parte de las construcciones sobre la calle y resabios de apoyos estructurales.

Sobre los conceptos previos, Vidler (1981) remarca que mucha de la vida privada de los individuos que se daba en las callejuelas estrechas es reemplazada por la racionalidad ilustrada y sus formas: "... la calle planificada como un edificio, iba absorbiendo gradualmente las funciones de circulación (circulación de materiales de bienes y de gentes) al tiempo que conservaba su categoría de escenario público..." (Vidler 1981).

En el siglo de la "Ilustración", las ciudades pusieron en marcha varios instrumentos urbanísticos. Busquets (2004) describe cómo muchos de ellos estaban dirigidos a que las

calles de la ciudad antigua fueran forzadas a rectificarse hacia formas más alineadas, a fin de poder contener mayores funciones circulatorias. Por medio de normativas en el ordenamiento y rectificaciones en el plano de fachada, se intentaba que la calle, de a poco, se convirtiera en un canal urbano más eficiente<sup>17</sup>.

Los elementos especializados para la circulación descriptos anteriormente —aceras y calzadas que se introdujeron lentamente desde el marco racionalizador del Renacimiento— se generalizaron entre mediados y fines de siglo XIX. Con ello colaboraron, también, el empuje de los ensanches de ciudades y las intervenciones modernas sobre los antiguos trazados de “nueva planta”, caracterizados por el bloque urbano sistemático y repetido con una definición geométrica más regular, que define el destino de la calle tipo “corredor”. De esta forma, se afianzó este tipo de calles que abundan en los desarrollos de las ciudades occidentales modernas, con las salvedades pertinentes a la ruptura de las tipologías urbanas del siglo XX.

En palabras de Martínez Caro y Ribas (1985), la calle como contenedor de las experiencias contemporáneas es el “movimiento urbano institucionalizado” entendido como espacio urbano intermedio entre la escala del edificio y los espacios abiertos que lo rodean, y el sistema más amplio de

---

<sup>17</sup> Este autor describe que “... se publicó un edicto prohibiendo cualquier tipo de obras en las casas con volada, —cuerpos de edificación en voladizo sobre la calle que aumentaban la escasa superficies de algunas parcelas, buscando de esta forma regularizar el trazado y evitar la estrechez de las calles. Ésta era tal que hacía difícil la circulación de carretas (...). Los instrumentos urbanísticos van a buscar establecer un nuevo orden urbano. Éste pasa sobre todo por el control de la iniciativa privada- fijando reglas de composición de las fachadas (...), y por la corrección puntual de las alineaciones de las calles para conseguir mayor anchura y una mejor continuidad urbana” (Busquets, 2004:89-90).

avenidas y rutas. Es una tipología urbana inserta en un esquema jerárquico de ámbitos urbanos que permite el desarrollo de un espacio público “extendido” con dirección y cauce dominante sobre los otros<sup>18</sup>. Dentro de las características esenciales de la calle, el autor define tres grupos de elementos denominativos: los que hacen referencia a sus condiciones físicas contextuales en la definición de sus bordes, como “terrazza”, “hilera”, “arcada”, “terraplén”, “galería”; los que aluden a sus formas de ir de a pie, como “senda”, “desfile”, “paseo”, “alameda”, y aquellos que denotan el tránsito de vehículos, asuntos legales y de ingeniería, como “vía rápida”, “arteria”, “autopista” (1985:36).

Con la recuperación de mayores dominios del peatón sobre la calle, la acera afianzada sobre los bordes ha tenido que lidiar con la ambigüedad de ser camino y lugar a la vez. El refuerzo de la dimensión peatonal desde mediados del siglo XX ha permitido que la calle como espacio público retorne ligeramente hacia su primitivo eje central en el albergue de actividades (algunas informales), pero la especialización de las márgenes decantadas por siglos ha dejado generalmente al peatón en el cobijo cercano de las fachadas.

Una consecuente observación teórica sobre la calle contemporánea entiende que sobre esta se ha reflejado la creciente especialización y compartimentación de la sociedad. Estos procesos han ido interiorizando muchas de las actividades socialmente cohesivas que se desarrollaban en las vías urbanas. La forma en que se ha ido organizando el tráfico

---

<sup>18</sup> Una calle es “... un camino relativamente ancho, dentro de una ciudad o un pueblo que discurre entre dos hileras de casas. Por lo general dispone de aceras y calzadas”. (...) “Es al mismo tiempo un camino y un lugar, y no se puede separar de los edificios que la bordean. La interdependencia de todos estos elementos y funciones informa las características esenciales de la calle” (Martínez Caro y Ribas 1985:36).

*no ha colaborado con la función que la calle tenía de soporte complementario de las relaciones interpersonales, a las que se han sumado el resto de las modalidades actuales de relación. La adaptación tecnológica y el creciente control centralizado exigirán ajustes de esta institución urbana (1985:39). Sin embargo, frente a estos tipos de especializaciones, en las últimas décadas, se han producido crecientes reacciones dirigidas a la comprensión integral de la calle y a la condensación de diferentes roles sobre ella.*

### **1.7. La estructura espacial y morfológica de la calle**

*Introduciendo las cuestiones estructurales de la calle contemporánea, Ellis (1981) diferencia la ciudad "tradicional", organizada por la repetición del bloque de manzana con bordes bien definidos, de la ciudad planteada por el "movimiento moderno" en arquitectura, que tiende a disolver las tipologías urbanas.*

*Este autor identifica a la ciudad "tradicional" como un ordenamiento a través de una "estructura de espacios" y a la "moderna" como una "estructura de sólidos"; entendiendo las cuestiones de la morfología urbana en función de la relación de llenos y vacíos que permite cada una de estas concepciones.*

*Sobre la complejidad espacio-morfológica de la calle de la ciudad "tradicional", Ellis explica que, en este esquema, existe una equivalencia cualitativa entre los espacios exteriores, similar a como se organizan los espacios interiores de los edificios. A su vez, ambas categorías de ámbitos conservan relaciones topológicas, de escalas y funcionales similares entre sí. Estas condiciones permiten que la calle pueda comportarse como conector y, a su vez, establecer simultáneamente ámbitos más estables para otras funciones. Por esta razón, los elementos organizadores de la movilidad parecen estar más integrados y ser intermediarios de este sistema<sup>19</sup>. (Fig. 8).*

---

<sup>19</sup> "A causa de sus bien definidas características de volúmenes aparentes y de su mezcla interdependiente de elementos y funciones, estas calles tienden a actuar, tanto literalmente como metafóricamente, a modo de estancias exteriores de la ciudad. Funcionan como lugares y como uniones, e incorporan las distintas actividades sociales y operacionales a un complejo integrado, y en cierta medida indeterminado, en forma bastante similar a como lo hacen los volúmenes interiores de los edificios. Esta propiedad a menudo se elabora en forma de complejo de espacios interiores y exteriores,



Fig. 8

*Perspectiva de la Strada Nuova, (Vía Garibaldi) Génova.*

Fuente: Ellis, Williams (1981). *La estructura espacial de la calle*, Stanford Anderson; Comp., p. 126.

Desde mediados del siglo XIX, sobre los grandes ensanches urbanos de las ciudades, la repetición del bloque de manzana en tramas regulares y continuas se tiende a entender como espacio urbano más asociado al concepto de "corredor": una calle longitudinal de segmentos repetitivos relativamente prolongados sin trabas en el sentido transversal. En las últimas décadas, cuando después de soportar flujos viarios forzados las calles de los cascos antiguos volvieron a ser predominantemente peatonales, lo hicieron sobre algunos lineamientos formales que se mantuvieron en el tiempo, por lo que dicha restitución se redefinió sobre condiciones espacio-morfológicas pertinentes para desplazamientos lentos, que estos viales urbanos ya habían sostenido. Sin embargo, en las calles tipo "corredor", que hoy por hoy se han propuesto aumentar los dominios peatonales, la condición no es la misma. Estos trazados viarios se han dimensionado mediante un ajuste más cercano con el desplazamiento vehicular, lo que hace que la restitución de

---

con usos privados y públicos, y configuraciones diferentes, relacionadas por medio de un circuito de calles que es a su vez son parte del sistema diferenciado" (Ellis 1981:126).

algunas propiedades del espacio de la calle como "lugar" (con el fin de poder atender a las demandas ampliadas de los desplazamientos del peatón) se convierte en un desafío. Esto se debe a la carencia de elementos que pongan límites a la infinitud del sentido longitudinal, que colaboren en la definición de ámbitos más estables. En consecuencia, el encuentro estratégico de propiedades morfológicas y el aprovechamiento de aspectos particulares que contengan a las personas comenzarán a jugar un rol más participativo que el de los aspectos orientados a la circulación eficiente, cuando el proyecto esté dirigido a la ralentización de la calle.

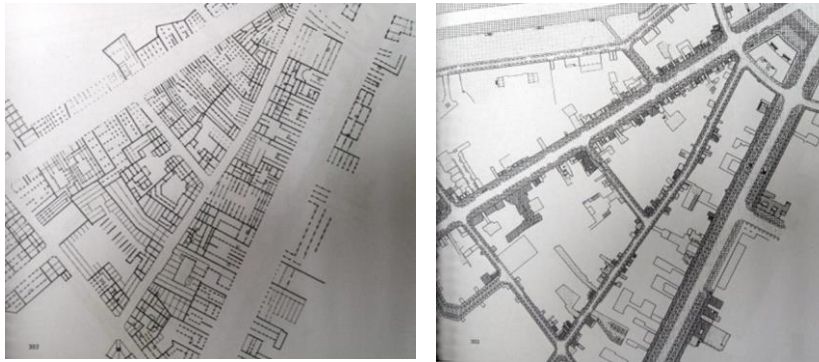
En otro extremo, en el orden espacial a través de la "estructura de sólidos" de la ciudad del "movimiento moderno", los elementos de la organización de la calle se han ido disolviendo y las aceras, las calzadas y los edificios tienen una existencia totalmente independiente.

Muchas calles contemporáneas están organizadas espacial y morfológicamente bajo la ambigüedad de estos dos rasgos formales, y cada configuración condiciona la definición de los bordes construidos. En este sentido, la resolución de los límites en el "cero urbano", sobre las plantas bajas, no tienen por qué coincidir necesariamente con el desarrollo en altura de las edificaciones: este plano tiene aspectos diferenciados por adaptarse a las presiones ejercidas por los usos específicos de la calle.

Stanford Anderson (1981) analiza diferentes sectores urbanos en función de su carácter, en tanto más o menos residenciales, comerciales o institucionales, y observa cómo los diferentes elementos en los bordes se construyen de acuerdo con los rasgos de cada uno de esos recortes urbanos. Define, así, que la construcción de los límites está determinada por las convenciones sociales, y que de ellas dependen las mayores y menores intensidades de discriminación entre ámbitos, desde el

punto de vista funcional y/o perceptual. Considera el orden estructural de las construcciones como elementos muy determinantes en estas relaciones, según el grado de apertura que tengan hacia la calle. (Figs. 9 y 10).

A su vez, este autor explica los grados de "relativización" que a veces establecen las interrelaciones entre los límites físicos y los diferentes dominios de las vías urbanas.<sup>20</sup> Esta relativización y la lectura singular de cada uno de estos datos del ambiente físico dependerán de las convenciones construidas por cada cultura y de los rasgos particulares de cada urbe.



**Fig.9 y 10.**  
**Relación entre las estructuras de las edificaciones y los elementos enlazados espacialmente con la calle, Avenida Victo-Hugo, Paris.**  
 Fuente: Standford, Anderson (1981). *La calle dentro de un modelo contextual*, Standford Anderson, Comp., *Calles, Problemas de Estructura y Diseño*, G.Gili Ed., p. 302-303.

<sup>20</sup> Aquí, el autor explica que "... el espacio de dominio público no queda únicamente delimitado por edificios, porque con frecuencia se extiende a su interior, ni queda marcado por la propiedad, porque el espacio privado puede ser de acceso público, y el espacio de propiedad pública puede no serlo; ni por los límites del acceso físico, porque espacios visualmente accesibles pueden ser elementos importantes en la forma, la actividad y el significado de las calles" (Standford 1981:292).

## 1.8. Las condiciones del borde en la configuración del espacio público de la calle

Los bordes de la calle se pueden considerar dentro de un esquema de contactos múltiples; no tienen por qué aludir a límites precisos. Los bordes pueden constituir un sistema de espesores y anchos variantes dependiendo de sus constituciones morfológicas, por lo que se organizan bajo un campo relacional dinámico, una frontera de transferencias entre los ámbitos encerrados por esos límites. Estos límites pueden presentar diferentes estratificaciones público-privadas antes de abrirse al ámbito estrictamente público que pertenece a la calle. La participación coherente entre los espacios comprendidos por el contorno de las construcciones y los ámbitos propios de la calle está apuntalada, en parte, por la dinámica de las personas que los trasponen, que aportan experiencias tanto en el sentido trasversal como longitudinal de la vía urbana<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> "En el campo disciplinar de la arquitectura, el término borde se asocia no sólo con la idea de un cerramiento que deslinda campos con precisión, sino también con un estado o situación intermedia entre dos áreas o regiones adyacentes. El borde en el espacio arquitectónico es una franja, un área o espacio de borde que se puede producir y experimentar a través de prácticas subjetivas como un espacio predominantemente lineal. En este sentido, el espacio de borde se recorre con la conciencia de estar en un espacio diferenciado que encierra un lugar, (...) borde como tránsito entre lugares. Vistos desde los lugares que quedan encerrados o separados por los bordes, éstos se perciben de un modo diferente: es el límite que marca la apertura o cierre hacia otro lugar distinto, dando lugar a la experiencia del atravesamiento. Las tensiones de atravesamiento son complementarias de las tensiones de recorrido en el borde, constituyendo ambas una experiencia existencial fundada en la percepción dinámica del trayecto" (Arroyo, 2007).

*Cuando ceden algunas de las interferencias dominantes del tráfico vehicular, el desplazamiento de a pie puede dar sentido a la conformación de un ámbito más amalgamado, y esta condición tiende a relativizar las categorías del armado de la calle regular, generalmente organizada en bandas estratificadas para el peatón, para los vehículos y para los accesos. Como enunciaba Certeau, la capacidad del peatón está encabalgada sobre la "táctica", una secuencia de coartadas fragmentarias, y sin un reconocimiento necesario de las fronteras, o de las pertenencias y los dominios que atraviesa, sobre una conciencia más integrada del espacio. El ámbito público de la calle, con un balance más armónico entre movilidades, permite un ambiente más despejado que mejora el reconocimiento perceptual y dimensional a ambos márgenes, reforzando las cualidades espaciales de la dimensión transversal, los transcurso oblicuos, las actividades y los parajes circunstanciales al costado de las trayectorias longitudinales más rápidas.*

*El perfil urbano de cada calle es expresado por esa gestión de sus elementos constituyentes, los cuales se balancean entre la "movilidad y el anclaje", a veces como aspectos en pugna y a veces como complementarios en su función de caracterizar su espacio público. Este equilibrio puede fomentar distintas maneras de conquistar tal espacio, desde los ámbitos reforzados por sus habitantes cercanos hasta los que son usados sobre las experiencias del anonimato y el distanciamiento, en las que se dificulta cualquier fijación. En los sectores de centralidad urbana, la condición de "camino-lugar" de la calle se encuentra en una tensión especial con respecto a las garantías para el sostén de poblaciones, capacidades que se disuelven por momentos y en otros se refuerzan simultáneamente, entre la inmediatez cambiante de estas áreas y los rasgos más estables en el tiempo.*

### **1.9. La centralidad urbana y sus implicancias sobre el espacio público de la calle**

*Las áreas centrales de las ciudades tienden a concentrar una serie de actividades de gestión, culturales y de ocio, atrayentes, que implican un uso intensivo del espacio público; estas exigencias producen un fuerte empuje sobre los elementos constituyentes de la calle, que son instados a transformarse. Como se ha observado en las anteriores definiciones de Buchanan, los procesos de peatonalización son pertinentes a las centralidades urbanas como herramienta para resolver los problemas de las obsolescencias viarias generadas por las altas demandas de sus servicios en áreas que también tienden a presentar alta consolidación y densificación urbana.*

*Gourdon (2017) explica la forma que la calle va adquiriendo a través de estas presiones urbanas en términos de una dinámica que viene expresada por el balance entre "permanencias y cambios": Las permanencias están expresadas por los trazados, las redes técnicas y el patrimonio; en su lugar, el cambio se formula a través de la renovación parcela a parcela y la sustitución de edificación a edificación.*

*La relación entre permanencias y cambios combina dos elementos presentes: el primero, "la continuidad del trazado" y de los encadenamientos formales que por diferentes consensos sociales terminan por convertirse en "patrimonio"; pero también los saltos en el tiempo de las "rupturas contemporáneas" que se han expresado en la economía de la parcela.*

*Sin esta economía de renovación parcelaria, ciertos sectores urbanos se convertirían en museos, mermando así una*

*parte de las dinámicas de la vida urbana de la calle<sup>22</sup>. La centralidad y su economía cambiante presionan sobre la parcela, y la parcela reacciona acomodando un límite posible para sus funciones privadas; en la asociación con otros solares urbanos con demandas similares se termina por condicionar la forma de la calle. Los aspectos del trazado viario más permanente y la economía de la parcela se decantan sobre el espacio público de la calle, multiplicando los efectos propositivos por un gran número. Gourdon, citando a Perroux (1998), lo designa como aquel que produce “un máximo número de externalidades positivas”, dando lugar a “restablecer la heterogeneidad como valor urbano y la diversidad en lugar de la especialización uni-funcional”. Sin embargo, esta condición viene a su vez condicionada por la necesidad de una “intención directriz, organizadora de lo aleatorio”, de una “estructura alrededor de la cual los elementos puedan agregarse respetando una organización de conjunto”.*

*A los procesos de peatonalización se les ha asignado esta función ordenadora en su condición de amalgama urbana, y han sido enmarcados en inversiones de patrimonio. Estas intervenciones dirigidas a la supuesta “mejora” de un sector de la ciudad, a su vez, estimularían la inversión y el establecimiento desde lo privado de una renta diferencial, afianzado por la “productividad de la calle”. Estas condiciones se han encuadrado en la construcción y consolidación del espacio público, mediante las fuerzas de la economía*

---

<sup>22</sup> Para este autor, esta dinámica deriva de la “...articulación de dos lógicas económicas, del patrimonio y del capital, del largo plazo y del inmediato en un espacio trabajado por la sociedad, la historia, la innovación de uso, la alternancia de inversiones, públicas, privadas, acechándose unos y otros, esperándose, encadenándose...” (Gourdon 2017: 13).

*financiera, como una de las variables de la definición del uso y el “consumo” del ambiente de la ciudad en el marco de los procesos urbanos derivados del capitalismo tardío y su decantación en las manifestaciones culturales (Sassen 1999).*

*En el marco de los destinos de los recursos urbanos, el estado se ha sentido históricamente cómodo invirtiendo en su propio dominio público, en sus propios vacíos de la ciudad. En otro sentido, las inversiones de lo público hacia el dominio privado también están indirectamente expresadas en las normativas urbanas. La aplicación de esas normativas a menudo ha derivado en ordenamientos de volúmenes y vacíos urbanos que no siempre se equilibran bien con la cualificación ambiental deseada. En ese caso, las acciones públicas pueden compensar esos desajustes reinterpretando las consecuencias morfológicas y espaciales de lo construido. Parte de la problemática deriva en la forma en que se resignifican esos “recursos urbanos” que quedan del lado del privado.*

*En palabras de Solá Morales i Rubió (1992), existe el peligro de que estos ámbitos queden “estériles”, dependiendo de cómo se los considere y el valor urbano que se les otorgue. Estos espacios interiores y exteriores cumplen, muchas veces, una función de espacios “colectivos” que tienen un valor equivalente al expresado en los dominios públicos, pero en el resbaladizo entorno físico de la esfera privada. Las transiciones y accesos, amplios espacios institucionales a escala urbana, equipamientos culturales, sociales y comerciales, espesores derivados de los atributos formales y las cualidades expresivas de las edificaciones son territorios apropiados a diario por las personas. Los intercambios sostenidos de estos ámbitos ambiguos con los espacios públicos les otorgan el significado social que necesitan para ser avalados. Esta reunión de ámbitos públicos y privados es un ensamblado que no necesariamente tiene la coherencia espacial de un diseño o*

*pretendido plan urbano. La localización y el uso de estos recursos dependen más de la lógica de la oportunidad y la adopción de las partes fragmentarias del cuerpo edificado. El aprovechamiento de estas instancias puede implicar actuaciones sobre un suelo disponible sin afectaciones estatales previas por medio de convenios con los entes privados que impliquen erogaciones moderadas en lo social<sup>23</sup>.*

*El uso de ámbitos fragmentarios del tejido urbano puede sugerir soluciones de convivencias complementarias con otros espacios públicos, con atributos muy significativos para la apropiación colectiva. Estos espacios colectivos intermedios pueden realizar un rescate de la ciudad como lugar de la experiencia, opuesta a la que en oportunidades es expresada por la visión formal del espacio urbano. La ambigüedad de ellos puede cubrir rasgos diversos de las expresiones de los ciudadanos, una conquista percibida que a veces no consigue el espacio público<sup>24</sup>.*

---

<sup>23</sup> “Con todo, sería peligroso que nos preocupáramos de la forma de la ciudad sólo en aquello que es dominio exclusivo de la administración. En estos años no se han planteado propuestas incisivas en el tejido privado que puedan resultar innovadoras, por ejemplo, en el campo de la vivienda o en el de las oficinas. (...) La importancia del espacio público no está, seguramente, en ser más o menos extenso, cuantitativamente dominante o protagonista simbólico, sino en referir entre sí los espacios privados haciendo también de ellos patrimonio colectivo” (Solá Morales i Rubió [1992] 2000:23).

<sup>24</sup> Solá Morales i Rubió opina, en relación con las actuaciones públicas en los dominios públicos, que “... es la hipertrofia de la ciudad oficial la que puede descuidar, e incluso expulsar, ciertas formas de vida colectiva. El espacio colectivo es mucho más y mucho menos que el espacio público, si este lo limitamos al de propiedad administrativa. La riqueza civil y arquitectónica, urbanística y morfológica de una ciudad es la de sus espacios colectivos, la de todos los lugares donde la vida cotidiana se desarrolla, se representa y se recuerda. Y, quizás, estos son, cada vez más, espacios que no son ni públicos ni privados, sino ambas cosas a la vez” ([1992] 2000:24-25).

*De esta forma, parte de aquellos beneficios otorgados indirectamente a los emprendimientos privados por los ordenamientos normativos pueden ser retornados al espacio urbano y público si se entienden las partes sugerentes de las variaciones del tejido urbano. Dado que los edificios privados pueden transferir valores urbanos y, de hecho, lo hacen —quieran o no—, la función del sector público puede darles calidad colectiva, ya que las personas que los usan no necesariamente los diferencian según las categorías “público” y “privado”. La ciudad puede representar, en alguna de sus partes, el lugar donde “... lo privado puede ser, y a menudo es, social, tanto como lo público”, dado que la discriminación entre ambas distinciones se borra al suprimirse las diferencias que las provocan (2000:25). Aunque estas condiciones pueden observarse tanto en los centros urbanos como en los ámbitos más periféricos de la ciudad, la centralidad urbana enfatiza esta condición en particular. Las interacciones entre los espacios públicos y privados colectivos es intensa al estar sometidos a contactos muy próximos derivados de las presiones a las que está sometido el vacío urbano, producto de las densidades y concentración de actividades de estas áreas.*

*Los espacios colectivos y la definición de vacíos urbanos también ha derivado de la producción privada de espacio público. En una de sus modalidades, estos espacios han provenido del uso de una norma urbana: “Incentive Zoning”, generalizada y aplicada a desarrollos inmobiliarios que se hicieron efectivos principalmente en varias ciudades del norte de América, desde la década de 1960 en adelante. Consiste en la obtención de bonificaciones para mayor capacidad constructiva, instando a los proyectos a ceder una parte significativa del terreno para el uso público. Este instrumento se ha ido generalizando y aplicando de forma más universal*

desde las décadas de 1960 y 1970. y se ha sostenido en el tiempo.

El desarrollo urbanístico de las ciudades prefirió un canje sobre la altura de las edificaciones más que sobre su volumen, a fin de mejorar las relaciones de llenos y vacíos. Mediante diferentes beneficios en la cantidad de metros cuadrados por la altura, los promotores debían volcar una cantidad menor al espacio urbano en general sobre las planas bajas, los basamentos o los zócalos urbanos. Estos privados debían construir, prever el mantenimiento y asegurar una amplia accesibilidad para el público. La normativa en las experiencias de las ciudades norteamericanas planteaba algunos objetivos específicos según se debían orientar: como ámbito de destino urbano identificable, estímulo de la interacción social, breves detenciones, espacios de paso y puesta en valor de espacios marginados (Schlack 2011:19).

En su momento, los resultados parecieron alentadores, pero cualitativamente plantearon varias dudas y muchos de los objetivos a los que se dirigían algunos de estos incentivos se desvirtuaron. Muchos de estos espacios públicos terminaban bajo un efecto urbano secundario paisajístico o escultórico, y en la búsqueda de una apariencia visual ordenada del lugar y una cortesía selectiva para maximizar beneficios. La poca afección de los desarrollistas va en la dirección de repeler el uso público de una forma que se intentaba que no fuera evidente, pero que tenía resultados urbanos adversos.

La controversia que han generado estos emprendimientos es que en general pertenecen a grandes desarrolladores que son los que están en condiciones de llevarlos a cabo, y que —asociados a modelos consumo y franquicias corporativas— inician una espiral de “gentrificación urbana”. Estos procesos tienden a desplazar

poblaciones y empresas locales de pequeña escala en las áreas urbanas donde actúan.

Sin embargo, los entornos urbanos afectados han encontrado resistencias a las injerencias descompensadoras de inversiones poco sensibles a los entornos urbanos. Estas se basan en la interpretación de las claves urbanas y socioculturales vernáculas que han persistido.

En este sentido, existen estrategias urbanas que han introducido diversas escalas de inversión dentro de las áreas para sostener actores menores apoyados desde las administraciones públicas. Estas acciones se han realizado mediante evaluaciones de sectores posibles de ser rezonificados, cuñas urbanas donde beneficiar inversiones locales más modestas y refuerzos de microeconomías reponiendo espacios para su relocalización. También se ha considerado el aumento de impuestos y tasas urbanas a grandes desarrolladores transferidas a emprendimientos locales (Zukin 2010).

La reintroducción de actividades perdidas va en la dirección de la utilización de índices urbanos mixtos y operaciones de gestión sobre diversificación de los rasgos de los inversores.



*Antecedentes*

## 1.10. Barcelona

### 1.10.1. Estructuración general de las áreas para peatones sobre la ciudad

Esta ciudad, con una centralidad importante en el sur de Europa y con una región metropolitana amplia, ha desarrollado procesos de peatonalización complejos y sistemáticos, que conforman redes que se insertan en su esquema policéntrico.

Como en muchas ciudades, su estructura urbana se organizó a través de retazos urbanos conformados por cascos antiguos aglutinados por el ensanche Cerdá de 1868. Los complejos a favor del peatón se dan principalmente sobre estos núcleos, pero no de manera exclusiva. (Fig. 1).



Fig. 1

Barcelona: Áreas ambientales definidas por la agrupación de intervenciones peatonales.

Fuente: Passantino, Luis D. (2017). *La trama del peatón sobre la trama urbana*, Quaderns de Recerca en Urbanisme; Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, n.º 7, pág. 226.

A lo largo de varias décadas, los procesos de "peatonalización" se asociaron con los rasgos de los entornos urbanos y barriales donde se insertaron. Estos conjuntos presentan patrones atomizados en redes con formas irregulares, combinados con tramos de secciones en damero regulares menos frecuentes. Estos núcleos iniciales se han ido enlazando urbanamente entre sí a través de ejes más calificados y prolongados, como ramblas y paseos, con distancias adecuadas para el desplazamiento de a pie. (Fig. 2).

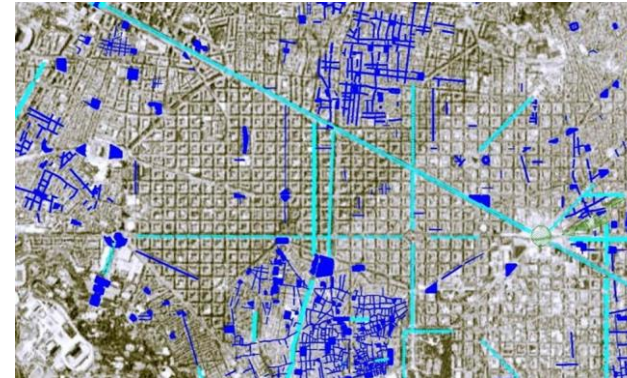


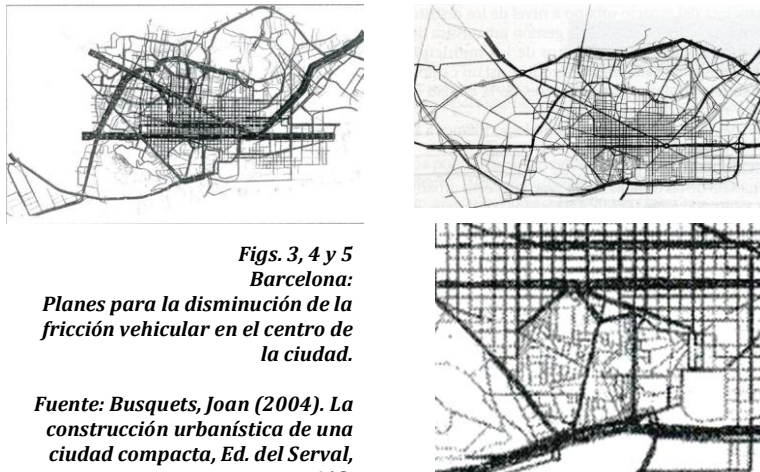
Fig. 2

Barcelona: Conjunto de calles con diferentes propuestas ampliadas a favor del peatón y ejes urbanos con condiciones similares.

Fuente: Passantino, Luis D. (2017). *La trama del peatón sobre la trama urbana*, Quaderns de Recerca en Urbanisme; Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, n.º 7, pág. 218.

### 1.10.2. Ordenamientos viarios

Las posibilidades de adjudicación de mayores dominios para el peatón han sido posibles gracias a la organización de los tráficos vehiculares en los viarios de toda la ciudad; por medio de circunvalaciones y rondas se ha podido redefinir el volumen de vehículos de paso a través del centro y disminuir la fricción sobre las áreas barriales. (Figs. 3, 4 y 5).



Figs. 3, 4 y 5  
 Barcelona:  
 Planes para la disminución de la fricción vehicular en el centro de la ciudad.

Fuente: Busquets, Joan (2004). *La construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ed. del Serval, p. 418.

Las políticas dirigidas a incluir y actuar sobre la ralentización vial de algunos ejes vinculantes de la movilidad general de la ciudad, permitieron que a sus veras crecieran áreas barriales protegidas para peatones<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> En relación al proceso completo y la forma en que derivan estas intervenciones urbanas, "... al aumentar la capacidad de la red...", a través de las rondas, "... se ajusta la distribución, pero fácilmente se facilita un aumento de tráfico. Por ello de inmediato los grandes ejes urbanos (...), cambian de

### 1.10.3. Maduración y asociación de los ámbitos para la movilidad de a pie con las condiciones espacio-morfológicas de los tejidos urbanos

Las áreas en beneficio del desplazamiento de a pie han aprovechado y se han enriquecido con las condiciones físicas de los entornos por los cuales discurren, estableciendo empalmes con los bordes de las calles. De esta forma se han enlazado plazas y toda una sucesión de espacios de escalas intermedias en el camino, así se han ido asociando situaciones complementarias para las movildades lentas. (Fig. 6).



Fig. 6  
 Espacios libres y monumentales en Ciutat Vella.  
 Fuente: Busquets, Joan; (2004) *La construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ed. del Serval, p. 452. Ilust. 11-2

sección reduciendo su capacidad viaria y recuperando espacio para el peatón, la bicicleta y la vegetación" (Busquets 2004:417).

Fig. 7

*Sistema encadenado de calles adecuadas para el desplazamiento a pie y diversos patios de instituciones culturales.*

*Fuente: Busquets, Joan (2004). La construcción urbanística de una ciudad compacta, Ed. del Serval, p. 452.*



*Así mismo, en algunos sectores de la ciudad, como en el barrio del Raval Norte, los claustros de diversos conventos generalizados en ese sector se han tejido con los procesos de peatonalización locales. Los trayectos de a pie se han fusionado con los patios de estas instituciones, que han modificado sus funciones y roles hacia un carácter más público. De esta forma, se ha establecido una secuencia de desplazamientos en las calles que generan lugares más estables para los detenciones del caminante sobre estos vacíos internos. (Fig. 7 y 8).*

Fig. 8  
 Características morfológicas del tejido urbano del Raval Norte. Sector de actuación de los planes especiales de reforma interior de los barrios.

*Fuente: Ajuntament de Barcelona (2002). Barcelona. La segona renovació, p. 173.*



*Sobre los cascos antiguos se han apuntalado, también, relaciones con los centros de manzana, y las acciones de mejora del equipamiento de vivienda han reforzado las conexiones con estos pulmones. A través de una serie de condiciones ambientales homologables con la calle, se ha mejorado la continuidad del ámbito urbano público. (Figs. 9, 10 y 11).*



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11

*Figs. 9,10 y 11. Barcelona: Penetraciones de los trayectos para el peatón en el interior del bloque de manzana.*

*Fuente: Ajuntament de Barcelona (2002). Barcelona. La segona renovació, p. 120.*

En el mismo sentido, la recuperación de algunos patios de manzana en el ensanche Cerdá implicó otras operaciones bajo condiciones morfológicas distintas. En sus bases, el proyecto del ensanche había reservado parte de la superficie de los patios de manzana como espacios públicos. En consecuencia, estos también se han conectado con las aceras a través de esponjamientos claves y en una escala que no supera la parcela. Aunque los ensanches no han generado procesos de peatonalización masivos, como los cascos antiguos, los ordenamientos viarios permitieron menores incidencias de coches en las zonas barriales; diversos programas de creación de áreas protegidas han generado un ambiente pertinente para el estímulo de entornos más ralentizados. (Figs. 12, 13 y 14).

Todos estos planteos tienden a articular la estructura de la ciudad y las características espacio-morfológicas de los tejidos urbanos con los ordenamientos viarios y los procesos de peatonalización consecuentes.

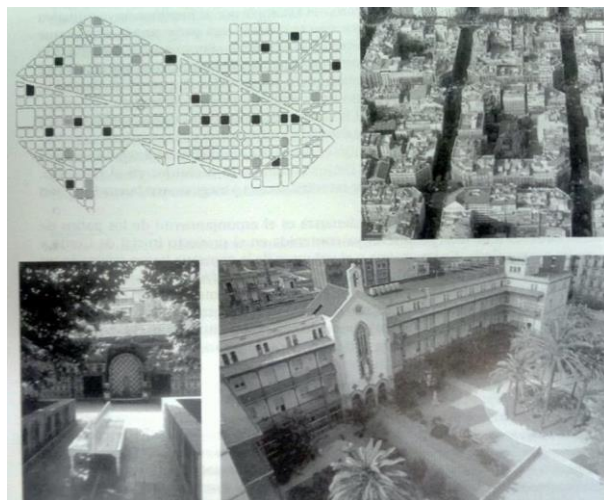
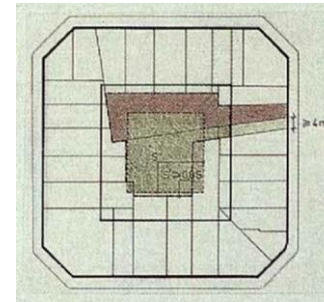


Fig. 12.

Recuperación de los patios de manzanas algunos con usos públicos.

Fuente: Busquets, Joan (2004). *La construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ed. del Serval, p. 371.



Figs. 13 y 14

Procedimientos de incentivación de la apertura de patios para el uso público con acceso desde la calle.

Fuente: Ajuntament de Barcelona (2002). *Barcelona. La segona renovació*, p. 168.

#### 1.10.4. Gestión urbana en el marco de la colaboración público-privada

Las definiciones ambientales anteriormente descritas en Barcelona derivaron de un marco urbano mayor en el que se balancea la creación de áreas de nueva centralidad y se limita la tercerización por medio del fomento de la vivienda y el espacio público de proximidad (Ajuntament de Barcelona 2002:13). Por medio de estos objetivos generales se reforzaron sistemas tendientes a la adquisición de suelo público a través de dos sistemas urbanísticos generalizados: la expropiación y la compensación. A su vez, se controlaron las escalas de actuación urbana circunscribiendo los proyectos de división o reunificación parcelaria, a fin de que se sostengan las escalas a las que se dirigían las intervenciones urbanísticas que se

*llevarían a cabo. También se acotaron los sectores urbanos de trabajo a través de planes de reforma interior de los barrios, y se diagnosticaron áreas de medias y reducida escala de acción. Inicialmente, las intervenciones se concentraron en definir pequeños tramos de tejido edificado cualificando los índices de construcción para vivienda social y de promoción pública. Estas cualificaciones permitieron luego asumir en mejores condiciones de rendimiento las expropiaciones y también compensar a los propietarios con polígonos de actuación con índices más privilegiados en solares inmediatos para los casos donde se actuaría con emprendimientos privados o por medio de estos (2002:122).*

*Estas acciones le permitieron al ayuntamiento resolver la falta de conectividad y discontinuidad de la trama urbana que tenían algunas calles, y lograron con sus aperturas dirigir los alineamientos de algunas vías claves hacia conexiones con calles mayores. De esta forma, se reforzó el espacio público donde había carencias, lo que fue acompañado por las necesidades de esponjamiento de sectores muy densos. Las actuaciones han sido de escala intermedia y la legitimación de ellas vino de la mano de la utilidad pública de la vivienda, al controlar los índices de construcción para que manifestaran un equilibrio entre las indemnizaciones y los privilegios obtenidos para los emprendimientos privados. Estas actuaciones privadas junto con las unidades públicas de gestión y participación se convirtieron en un catalizador urbano clave (2002:123-124).*

*Este tipo de acciones comprendieron tejidos diversos y algunos muy degradados en los que se hicieron demoliciones delimitadas a objetivos específicos.*

*En lo que concierne a las actuaciones de las manzanas del ensanche Cerdá, fue necesaria la adquisición de una o dos parcelas en unos de los lados del bloque de manzana, a fin de poder penetrar a través del cuerpo edificado en busca del*

*espacio vacío en el centro del bloque de manzana afectado originalmente por el plan y convertirlos en espacios públicos y plazas accesibles de la calle. Esas adquisiciones de parcelas luego completaron el bloque mediante construcciones con destinos diversos, dejando las permeabilidades necesarias sobre las plantas bajas.*

*Las estrategias se dirigieron al diseño de instrumentos de gestión específicos que se ajustaran a la escala de intervención urbana. Estos, a su vez, debieron cumplir con los términos legales y con los requerimientos de inserción social y urbana justificables, acoplados a planes mayores, lo que permitió resolver el ajuste y ensamblaje urbano entre el cuerpo edificado y los espacios públicos inmediatos. En ocasiones, las intervenciones comprometieron pocas parcelas, estratégicamente integradas en los conjuntos que adquirieron mayor significado urbano.*

## 1.11. Portland

### 1.11.1. Estructuración general de las áreas para peatones sobre la ciudad

Esta ciudad tiene una gran experiencia y trayectoria en procesos a favor del peatón; goza de una centralidad dominante en la región noroeste de América del Norte y una influencia metropolitana significativa.

La ciudad tiene una red ordenada de calles con condiciones especiales para el desplazamiento de a pie sobre ejes viarios calificados del centro de la ciudad, generalmente siguiendo las trayectorias de tranvías especialmente diseñados para un impacto ambiental bajo. A estos procesos urbanos más acompasados se acoplan otros con disgregaciones secundarias y paralelas a las márgenes de las riberas, a un lado y otro del Río Columbia, con secuencias transversales menores.

La trama general de las propuestas peatonales es abierta y no se corresponde con una repetición calle a calle, sino que descansa sobre la estructuración de vías destacadas que encierran distritos peatonales menores. (Figs. 15 y 16). La ciudad tiene algunas centralidades secundarias pero presenta en conjunto, una fuerte discriminación entre el centro principal y los suburbios, por lo que la estrategia a nivel general estuvo dirigida a que el centro urbano se ganara la base de la población metropolitana, acercando los barrios más periféricos por medio de su plan original de ordenamiento de la movilidad. (Garvín 1997).

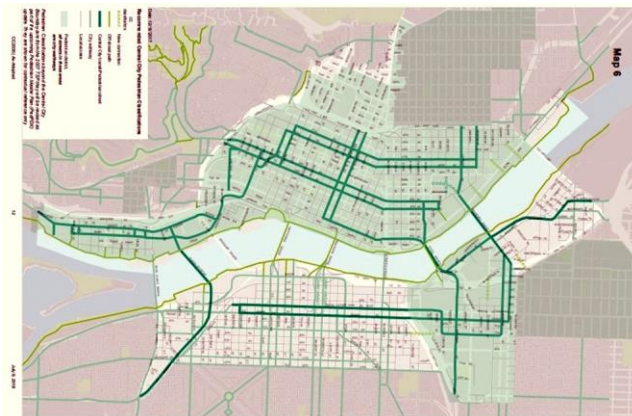


Fig. 15

Distritos peatonales en el centro de la ciudad.

Fuente: City of Portland Oregon (2018). Transportation System Plan Amendments, Bureau of Planning and Sustainability, pág. 12.



Fig. 16

Clasificación del tránsito en el centro de la ciudad.

Fuente: City of Portland Oregon (2018). Transportation System Plan Amendments, Bureau of Planning and Sustainability, pág. 8.

### 1.11.2. Ordenamientos viarios

Con el fin de acercar las poblaciones suburbanas al centro, se trazaron hacia 1977 dos "transitmalls" paralelos con sentidos de circulación opuestos que recorren toda la longitud del centro urbano. Estas experiencias animaron sucesivas intervenciones en otras vías paralelas y consecutivas, planteando gradientes de velocidades diferenciadas sobre calles con secciones diversas. Estas condiciones dieron lugar al tráfico rodado moderado, el transporte público, la movilidad de bajo impacto y a los peatones, al liberar las inmediaciones. (Fig. 17).

Algunas de estas vías se conectaron con los suburbios, llevando los beneficios obtenidos en el "downtown" hacia la periferia mediante políticas de intervención y gestión similares. Con el fin de integrar todos los puntos de la ciudad que comparten condiciones ambientales similares para el tránsito peatonal, se creó un distrito metropolitano interconectado por el transporte público.



Fig. 17  
 Incidencia del tráfico vehicular en las calles antes y después del ordenamiento viario del centro de la ciudad.

Fuente: City of Portland Oregon (2004). Portland Transit Mall, Urban Design Analysis & Vision, Bureau of Planning, pág. 11.

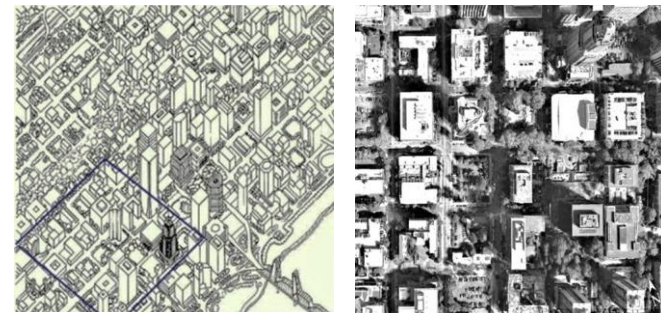
### 1.11.3. Maduración y asociación de los ámbitos para la movilidad de a pie con las condiciones espacio-morfológicas de los tejidos urbanos

Las intervenciones sobre los ejes con mayores jerarquías viarias comprendieron varios bloques urbanos en un centro compuesto por 300 manzanas. Una serie de intervenciones sostenidas en el tiempo han impulsado los crecimientos de áreas peatonales acompañadas por un plan puntual de ambientación y mejora de las condiciones paisajísticas, con el fin de crear un entorno "atractivo" en lo que refiere a la retención de usuarios en los espacios públicos.

El centro de la ciudad no es homogéneo en sí mismo; se suceden varias áreas en el sentido longitudinal, paralelas al río. Dos tipos de tejidos urbanos son los más característicos: unos más antiguos con un grano parcelario intermedio, que presentan diferentes alturas y densidades, y otros compuestos por grandes edificaciones resueltas en todo el bloque de manzana, que en la forma de polígonos resuelven dentro de sí los requerimientos programáticos tanto privados como públicos (Figs. 18 y 19).

Figs. 18 y 19

Sistema de ocupación del bloque de manzana mediante polígonos.



Fuente: American Urban Architecture (1989). Catalysts in the Design of Cities. Berkeley: University of California Press, pág. 102.

Estos polígonos deben hacerse cargo del tratamiento de los espacios vacíos, sobre todo de aquellos que quedan al frente de las calles y deben cumplir con un planteo urbano.

A partir de los ordenamientos viarios y normativas edilicias originales de 1972, se sucedieron una serie de planes e intervenciones que se dirigieron paulatinamente a mejorar la gestión de la interfaz público-privada, e incluyeron los bordes de las construcciones con el fin de crear situaciones para diferentes usos cívicos (Figs. 20 y 21).

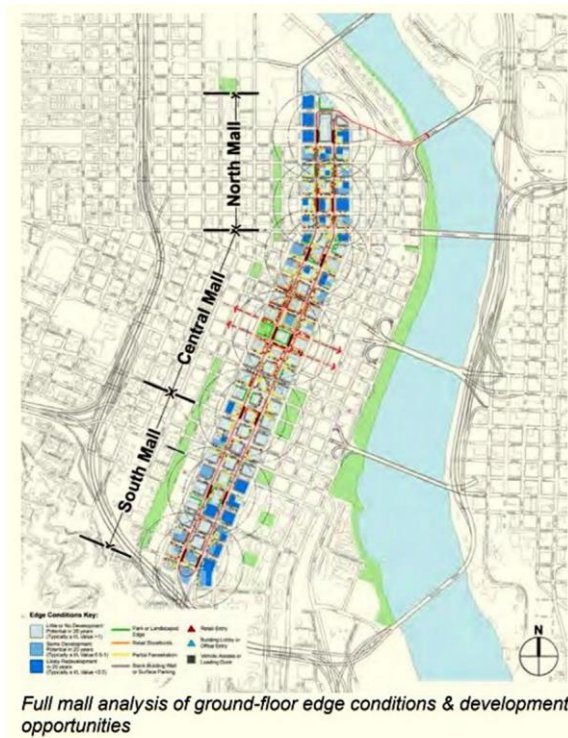


Fig. 20

Análisis general de las condiciones de la calle en planta baja y desarrollo de oportunidades.

Fuente: City of Portland Oregon, (2004), Portland Transit Mall, Urban Design Analysis & Vision, Bureau of Planning, pág. 31.

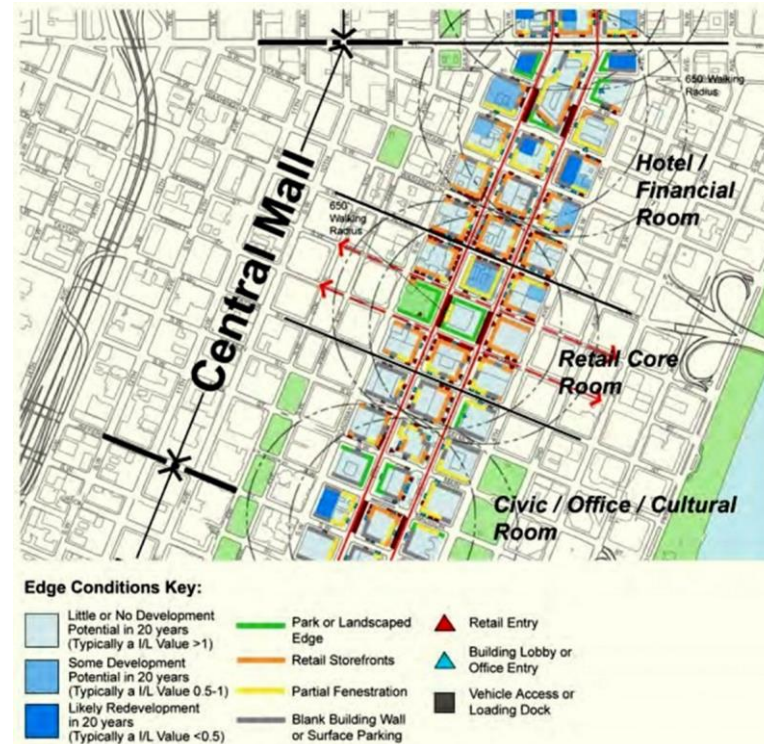


Fig. 21

Claves de las condiciones de bordes.

Fuente: City of Portland Oregon (2004). Portland Transit Mall, Urban Design Analysis & Vision, Bureau of Planning, pág. 34.

Los delineamientos y trazados del transporte público juegan un rol protagónico en estos objetivos generales, al acoplarse a los espacios públicos de borde por medio de estaciones, paradas y zonas de aproximación, generando amplias áreas de espacios públicos.

El sector central de esta ciudad ha buscado identificar las mejores brechas de actividad ajustada a cada segmento urbano para comprender las dinámicas de los lugares a lo largo de las calles. Dentro de los mapeos, se incluyeron los usos

*inactivos, las márgenes latentes y los cordones urbanos sin interacción con la calle como elementos a intervenir. En esta línea, cuando se requirió, se realizaron actuaciones dirigidas al cambio de contexto de los bordes existentes y el uso de parcelas subocupadas para la promoción de actividades blandas en reemplazo de otras menos propositivas. (City of Portland Oregon 2004:35). Esto permitió modificar los patrones aleatorios y poco claros del desarrollo minorista de grano fino, e impulsó la calidad del entorno en general en la interfaz público-privada. Los puntos de acercamiento a los transportes fueron, a su vez, acoplados a estos patrones en el marco del refuerzo de los esquemas interpretativos en el espacio público y como áreas donde capitalizar el movimiento peatonal (Figs. 22 a 25).*

*Se asumieron los cambios de escala de los diferentes segmentos urbanos dentro de la organización lineal del centro y se reconocieron los elementos atractores de cada uno de ellos.*

**Figs. 22, 23 y 25**  
 Acoples entre el espacio urbano y los trazados del transporte público.  
 Fuente: Shiels Obletz Johnsen., 2020, *Transit Mall Revitalization through Infrastructure Upgrades and Stewardship Program*, Client, Trimet, City of Portland, OR.



Fig. 22.



Fig. 23

**Figs. 24**  
 Ordenamientos y proyecto de la calle sobre el sector financiero y hotelero.  
 Fuente: City of Portland Oregon, (2004), *Portland Transit Mall, Urban Design Analysis & Vision*, Bureau of Planning, pág. 73.

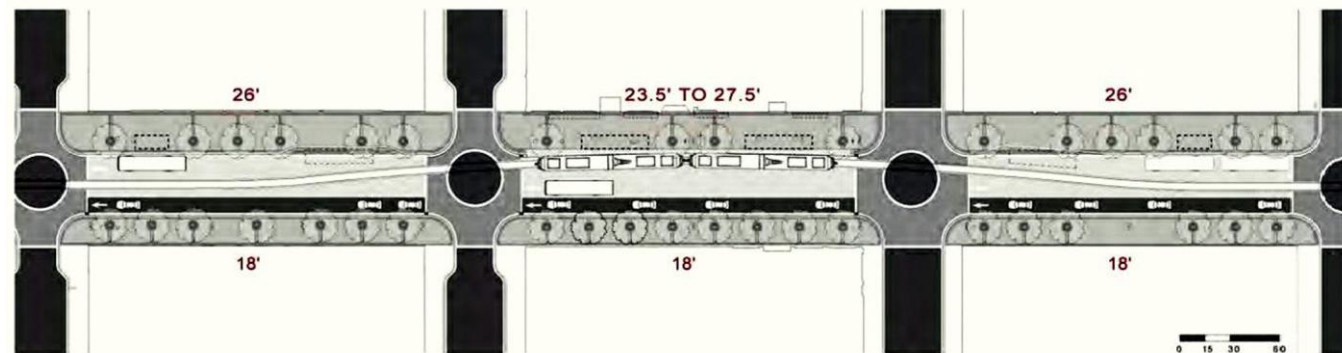




Fig. 25

#### 1.11.4. Gestión urbana en el marco de la colaboración público-privada

La gestión está ajustada a los requerimientos de aquellos tejidos urbanos previamente descritos, por lo que se crearon herramientas para diferentes situaciones urbanas.

Se les exigió a los polígonos un compromiso diferente, dado que se creó una serie estímulos para los emprendimientos edilicios privados en sus esferas. Los aumentos de la densidad en el distrito de oficinas por medio de las condiciones normativas permitieron mayores alturas y condicionaron a los desarrollos inmobiliarios a que plantearan en sus proyectos

áreas públicas. Estos espacios de cara a la calle son coordinados por las oficinas de planeamiento de la ciudad y por los entes regulatorios del transporte, que tienen un compromiso muy significativo en la definición del espacio urbano.

Dado que las evaluaciones previas habían detectado segmentos diversos, también se definieron perfiles para el sector de hoteles ligados al financiero, la universidad y el administrativo, donde las parcelas pertenecen a la escala intermedia. Algo similar se planificó con otros sectores urbanos y con áreas de servicios: por ejemplo, estaciones intermodales de trenes ligeros y equipamientos urbanos públicos y privados de mayor escala participaron con sus ámbitos inmediatos, que fueron incorporados al proyecto integral del espacio público equiparando calidades ambientales.

Para los tejidos urbanos de menor escala, se asumieron consideraciones para el grano pequeño y se recalificaron parcelas para favorecer la inversión del sector privado. Las evaluaciones previas de cada uno de los segmentos urbanos que mostraron esquemas disimiles en los ordenamientos derivados de la sumatoria de los emprendimientos minoristas en el tiempo fueron puestos bajo un proyecto urbano de reurbanización (2004:32-33).

Las herramientas de intervención estaban en la escala de la visión general del diseño urbano, como una fase avanzada y de ensamblaje de partes en el marco del ajuste de varios planes previos.



***CAPITULO II.***

***Análisis previo de las condiciones particulares de la  
Ciudad de Buenos Aires para la asimilación de los procesos amplios de "peatonalización"***

## 2.1. La centralidad urbana

Los sistemas complejos y sistematizados de "peatonalizaciones" en la ciudad de Buenos Aires se iniciaron hacia el año 2011, en un área urbana coincidente con uno de los sectores de mayor centralidad urbana, conocido como "Sector Central Norte". Esta área presenta índices altos de densificación y consolidación urbana, y está constituida por un paquete muy amplio de equipamientos de gerenciamiento público-privados a escala local, nacional y regional. Goza de un soporte amplio y variado de funciones terciarias complementarias de ese gerenciamiento, lo que le ha permitido disponer de una rama de empleos en servicios superior al promedio de la ciudad. Esta especialización urbana ha ocasionado un retroceso muy significativo de la presencia de vivienda estable, por lo que la población propia que ocupa sus espacios públicos es escasa (Informe Territorial Comuna 1 2014:15-24). (Fig. 1).

Las nuevas modalidades de la economía global vigentes desde las décadas de los setenta y ochenta han demandado equipamientos de oficinas y administración de mayor escala. Esta situación dejó al sector de estudio en condiciones relativamente más desfavorables para poder albergarlos. Este recorte urbano se ha ido consolidando por varias décadas mediante un sistema de densificación parcela a parcela, por lo que sus tipologías arquitectónicas más generalizadas representan las necesidades de etapas de gerenciamiento anteriores.

Fig.1

Densidades de población de la Comuna 1.

Fuente: Informe Territorial Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 25.

Esto ha traído consecuencias en las distribuciones de las funciones urbanas, y otros sectores con centralidades específicas se radicaron en diferentes puntos de la ciudad o se desbordaron del mismo Sector Central Norte.



## 2.2. La dinámica del Sector Central Norte

*Este sector urbano posee una superficie de 168 hectáreas, de las 1350 que aproximadamente tiene el conjunto del área central de la ciudad (Arrese 2002:89). Comprende parte de los barrios de San Nicolás y Retiro, y se localiza dentro de la administración de la Comuna 1 de la ciudad.*

*En su interior, se encuentra irrigado por una red amplia de transportes públicos de alta penetración capilar con alcances próximos y por el centro de transferencias intermodal de Retiro en el borde norte. Esta conectividad implica que su área en el conjunto urbano es relativamente pequeña, pero se encuentra sometida a una presión muy alta de población que somete al sector a fuertes desplazamientos y a una ocupación muy tupida del espacio público. Las últimas acciones en favor de la movilidad de a pie involucraron a un millón de beneficiarios en el área del microcentro, en donde el Sector Central Norte ha absorbido la mayor cantidad de los desplazamientos diurnos (Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable, Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2019:2)<sup>26</sup>.*

*En la década del setenta, el desarrollo de 12 hectáreas en el sector aledaño de Catalinas Norte, sobre los viejos depósitos portuarios desactivados, permitió expandir los usos administrativos a través de un conjunto de torres y cuerpos más bajos. Varias décadas después, este desarrollo se define como alternativa a la saturación y, a su vez, empuja la transformación de las zonas próximas al Sector Central Norte para alojar equipamientos complementarios de esa expansión.*

---

<sup>26</sup> Documento completo en anexos (págs. 190-195).

*El tejido urbano del Sector Central Norte preserva un gran valor patrimonial y es parte de los recursos que producen la atracción hacia este punto de la ciudad.*

*Las plazas de Mayo y San Martín se encuentran en los extremos del sector de estudios, a uno y otro lado, y sus representaciones como espacios públicos están a escala del conjunto general de la ciudad. Cerca del baricentro del polígono urbano que se analiza se encuentra la plaza Suipacha, uno de los pocos espacios públicos de escala intermedia, integrado al camino de las calles peatonalizadas.*

*El sector preserva algo de vivienda estable en el área inmediata a la avenida 9 de Julio, en la porción más occidental, y esta condición se afianza más en el barrio de Retiro, sobre todo por medio de unidades de departamentos en altura (Informe Territorial Comuna 1 2014:24); el resto del sector ha desplazado la vivienda en beneficio de otras actividades terciarias. Esta condición esgrime, a priori, un uso generalizado del espacio público por personas que se califican como "no locales".*

*Esta área urbana no es necesariamente homogénea en actividades, pero mayormente se la reconoce por sus funciones administrativas y de servicios complementarios en varias escalas y esferas<sup>27</sup>. Su actividad comercial es también muy importante y, de hecho, aún más numerosa en cantidad de entidades y ocupación que las oficinas. La mayoría de los locales se encuentran asociados a la venta de indumentaria; los servicios ocupan la segunda rama en la intermediación financiera, seguidos de prestaciones empresariales, como locales que se dedican a la edición y la impresión (2014:82).*

---

<sup>27</sup> En anexos planos con las ubicaciones de los edificios de oficinas y del sector de servicios (pág. 196).

*Dos calles peatonalizadas en décadas previas, en el centro del sector, conforman sendos ejes perpendiculares de actividad, uno longitudinal en el sentido norte-sur, calle Florida, y otro con orientación este-oeste, calle Lavalle. El primero tiene un comercio orientado a la indumentaria y el segundo presenta locales para las actividades culturales y de esparcimiento. Estos dos ejes tienen usos específicos que se han consolidado en el tiempo y generan desplazamientos intensos de personas de a pie asociadas a esas actividades. El otro elemento estructurante por excelencia es la concentración de actividades de gerenciamiento público y privado en torno a Plaza de Mayo en un radio de aproximadamente siete cuadras, donde las personas conectan caminando las variadas entidades allí congregadas. Desde ese foco, se abren dos esquemas lineales de ordenamientos de actividades, uno sobre las calles del borde oeste y otro sobre las del borde este. Estos esquemas longitudinales sortean en su transcurrir la jerarquía de la calle Florida y se extienden hasta las inmediaciones de Plaza San Martín. Estos esquemas de calles contienen equipamientos administrativos complementarios con los primarios de Plaza de Mayo: comercios, hoteles y gastronomía asociados. Las personas relacionadas con estas actividades transitan, así, entre aquel polo y estos dos corredores urbanos.*

*Algunas calles de estos corredores tienen rasgos particulares: en Suipacha se corrobora mayor preservación de usos mixtos y comercio de proximidad; las calles Esmeralda y Maipú tienen un perfil semejante a esa altura. Sin embargo, esta franja urbana también ha ido adquiriendo rasgos más administrativos al ir consolidándose como área de transición hacia tribunales. En el cordón este, en la calle Reconquista, también se verifican desplazamientos mixtos en relación con los comercios no diarios con personas que realizan actividades asociadas a las labores administrativas. Un perfil semejante en*

*la franja noreste sostiene la calle San Martín. La calle 25 de Mayo tiene, tal vez, la mayor especificidad, por concentrar en su eje gran cantidad de edificios administrativos, lo que origina movilidades entre este y Plaza de Mayo. Estas edificaciones se han instalado en el tiempo con fachada hacia la avenida Alem, y la escasa dimensión trasversal de los bloques de manzana en ese recorte urbano permite que los edificios sea pasantes hacia la calle inmediata, 25 de Mayo, donde se encuentran varios de sus accesos.*

*A su vez, el sector en general ha consolidado fuertemente su orientación turística, lo que permitió el crecimiento del sector hotelero y de comercios gastronómicos asociados a las necesidades de las oficinas. Los hoteles turísticos se concentran en el polígono conformado por las avenidas Corrientes, 9 de Julio, Santa Fe y Alem. Se evidencian varios usos de esparcimiento y culturales, especialmente sobre la avenida Corrientes, y una mayor presencia de establecimientos vinculados a la enseñanza superior en el extremo sureste de Retiro. Es muy significativa la presencia de garajes privados y comerciales, lo que da cuenta de que, además del uso del transporte público, el sector es alcanzado por un porcentaje alto de desplazamientos particulares.*

*Este sector presenta uno de los índices más altos de complejidad urbana de la ciudad y valores muy bajos en la relación entre la superficie construida y el espacio público, por no contar con buena cantidad y distribución de espacio público atenuante (2014:118). En las calles del sector prevalecen los recorridos rápidos y exigidos de los oficinistas, compartidos con paseantes y turistas, donde la presencia de usuarios, en general, depende de los horarios de la administración. Las calles no tienen rigurosamente una función excluyente, pero sí muchos de los rasgos anteriormente descriptos.*

### 2.3. Los ordenamientos viarios de la ciudad "porteña"

Sobre el difícil balance entre los espacios para las personas y los coches, Borthagaray (2014) plantea que "en Buenos Aires se sobreponen dos modelos de ciudad: uno compacto, asociado a un sistema de movilidad básicamente ferroviario, tranviario y peatonal; y otro expandido, vinculado con un sistema, predominantemente automotor. De cada uno sobrevive un tipo de estructura diferente del espacio público".

Dado que la ciudad alcanzó el millón de habitantes con un crecimiento explosivo entre los siglos XIX y XX, una gran parte del conjunto urbano se estructuró de forma concentrada antes de la llegada del transporte automotor. Este perfil urbano se ha ido balanceando a través de las grandes avenidas y el espacio público. Esta condición también le permitió a la ciudad desarrollar una red de subterráneos sobre un área más acotada, a partir de 1913.

La ciudad gravitó siempre alrededor de la infraestructura portuaria, convergiendo sobre la ribera, a la cual también quedó condicionado el sistema de comunicaciones, generándose, así, el encuadre de su área central. Esta situación le permitió sostener el núcleo consolidado del centro, esbozando unas primeras relaciones entre el planeamiento urbano, la movilidad y el espacio público, lo que facilitó relaciones cercanas entre la vivienda y la calle con un amplio sentido urbano.

Sobre estas definiciones morfológicas se vieron obligados a orbitar los planes orientados a ordenar los viarios en la ciudad.

En el marco de los ordenamientos más cercanos en el tiempo, el estudio preliminar de 1972 fue el primer intento de plan circunscripto al transporte urbano entendido de forma integral y como redes interconectadas, que incluyó escalas de aproximación como son el taxi y el automóvil privado (Martínez 1972). (Fig. 2).



Fig. 2

Propuesta del Estudio Preliminar del Transporte para la Región Metropolitana (EPTRM)

Fuente: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (1971).

El plan autopistas 1977/1978 tuvo una propuesta distinta a la consignada por los anteriores (Suarez 1994): la mayoría llegaba al centro y, si bien varias de las autopistas que formaban parte de la red nunca se construyeron, una parte importante llegó a concretarse y dejó una huella profunda en la ciudad. (Fig. 3).

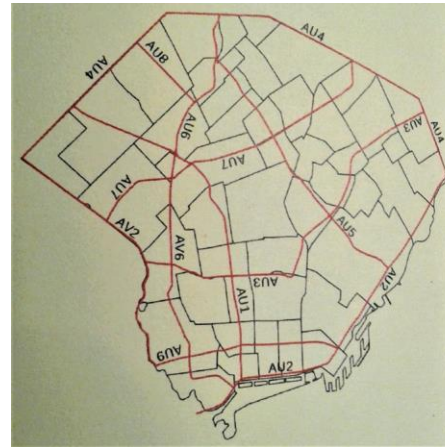


Fig. 3

Plan de Autopistas  
 Municipalidad de la Ciudad  
 de Buenos Aires, 1978.

Fuente: Alpern, D. (2009).  
 Plan de Autopistas de la  
 Ciudad de Buenos Aires,  
 Alpertron.

La transición democrática permitió la interrupción transitoria del programa de autopistas y la reiniciación lenta de la expansión del subterráneo. Estas iniciativas fueron parte de un conjunto de transformaciones más radicales no inscriptas en los planes, sino en decisiones administrativas y de ejecución. A gran escala, la ciudad siguió apuntalando la actividad portuaria y el trazado de una autopista ribereña quedó postergado.

Los planes de accesos viales han tenido mucha influencia en los cambios del espacio público. Un caso particular ha sido el de la avenida 9 de Julio y, más ampliamente, la conexión Norte-Sur de Buenos Aires. Estas

intervenciones han apuntalado la conectividad, pero han dejado a esta arteria, que pasa por el centro, conectada y sometida a las presiones vehiculares de la cintura de la ciudad (Borthagaray 2014).

En el plan urbano ambiental 1998/2000 se observa una preocupación por balancear los aspectos que han enfatizado la solución de la movilidad vehicular con la calidad del ámbito urbano. En este plan, se pusieron en valor un gran número de espacios públicos y se reivindicó al transporte colectivo; se intentó equilibrar las condiciones ambientales del centro de la ciudad con el conjunto urbano en general, a través de los grandes ejes. (Fig. 4).



Fig. 4  
 Plan Urbano Ambiental de  
 Buenos Aires, "Modelo  
 Territorial"

Fuente: Café de las  
 ciudades (2004). Planes de  
 las ciudades, Ed., Corti, M.  
 Año 3, n.º 21

En las propuestas más recientes (INTRUPUBA 2009, Modelo Territorial 2010), se comienza a marcar la tensión entre los sistemas alternativos de movilidad y el espacio público; se apuntalan la peatonalización de calles, el fomento al transporte público y los carriles exclusivos, el estudio más

*detallado de las interconexiones con el subterráneo y los intentos por evitar los pasos a nivel de los ferrocarriles. Estos planes atendieron los conflictos entre velocidades diversas que afectan sobre todo a los peatones, quienes transitan los espacios de manera transversal. En este sentido, el área central de la ciudad se vio beneficiada por estas iniciativas, y la presencia de los coches se redujo en un 50 % mediante los procesos de peatonalización (Subsecretaría de Movilidad Sustentable 2019:1)<sup>28</sup>.*

*La relación entre movilidad y espacio público es muy clara en la práctica, aunque no necesariamente en la formulación -explica Borthagaray (2014: 12)-, porque el apoyo al transporte colectivo coexiste de forma poco integrada y contraria con proyectos de ampliación de la red vial. Así mismo, las decisiones muchas veces se toman desde campos teóricos y unidades de gestión diferentes. En este sentido, Diez (2017), en el marco de los aportes previos del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo a la formulación del nuevo Código Urbanístico (2019), plantea la necesidad de abordar una visión integral de la ciudad desde el plano normativo. Para ello, sería necesario una mayor coordinación de los instrumentos legales que competen al territorio urbano, donde se puedan observar los balances complejos de la triada compuesta por el tejido construido, la movilidad general y el tratamiento sobre el espacio público, "todo ello dentro del marco de sustentabilidad que brinda un eventual Código Ambiental". Este aspecto colaboraría mucho con la integración espacial y la confluencia próxima entre las áreas edificadas y las áreas públicas. Así, Diez remarca que desde la teoría y la práctica se han establecido consensos en cuanto a la relación estrecha entre la calidad del espacio público y la calidad de la*

---

<sup>28</sup> Documento completo en anexos (págs. 190 -195).

*vida urbana, donde juegan un papel significativo los recursos "paisajísticos, culturales y ambientales". Según este autor, la integración ambiental de los diferentes elementos de la ciudad con valor de espacio público se debería dar en el marco de un "ensamble" que permita un esquema sostenido en el entorno urbano de esa propiedad pública<sup>29</sup>. En este sentido, la calle corre con una gran responsabilidad, ya que la mayor parte del espacio urbano de la ciudad está integrada por ellas.*

*Bajo estas consideraciones, el espacio público es comprendido como un esquema estructurado y coordinado, y no como una resolución ocasional; de esta forma, puede ir cubriendo los déficits sectoriales que pudieran ir apareciendo en las trayectorias urbanas. En todo caso, lo ocasional puede entenderse en la detección de "la necesidad, la oportunidad y la factibilidad", respecto de las cuales el diagnóstico y la posterior intervención sobre las pequeñas posibilidades amalgamadas del entorno urbano pueden producir grandes mejoras. Así, se debería resaltar el "diseño urbano" como herramienta de escala apropiada para resolver los enlaces espaciales y morfológicos entre los ámbitos del entorno urbano. Esto permitiría aumentar la "visión de conjunto" y superar el diseño de edificios y la fijación normativa sobre las parcelas privadas (2017:26-27).*

---

<sup>29</sup> "El paisaje urbano se debe considerar a partir de una visión integrada de sus facetas materiales y simbólicas, concibiéndolo como producto de la interacción dinámica de sus componentes (trazado urbano, tejido edilicio, infraestructuras y patrimonio histórico). El espacio urbano así entendido no es una entidad abstracta, sino el ensamble concreto de calles, avenidas, plazas, parques y monumentos públicos en un conjunto significativo. La tarea de un código urbano no es sólo conservar y mejorar estos ensambles, sino promover la resolución de aquellos que no han sido completados o formular nuevos que estructuren y potencien las áreas menos desarrolladas" (Diez 2017:23).

*Con respecto a la vialidad, aunque se han producido avances en la conectividad transversal de la ciudad, en las normativas se continúa reforzando la clasificación de las vías en cuanto a su función circulatoria, aspecto que —en el caso de la ciudad de Buenos Aires— tiende a remarcar la fuerte estructura radial, sobre todo, de sus grandes avenidas. La transversalidad circulatoria y los sistemas anulares de ordenación del tráfico están más asegurados en su área central, pero son más deficitarios en su extensión y estructuración en red, hacia el oeste, aspecto que aproxima tráfico hacia su área central en busca de conectividad. Esta condición se encuentra a contramano de la preservación de las “áreas ambientales” y sus espacios públicos (impulsada en el nuevo código como diferentes “unidades de sustentabilidad”), y es acorde con la ciudad policéntrica que lleva tiempo consolidándose. Aquí, Diez (2017) hace la pertinente reserva en cuanto a que el Código Urbanístico no define estrategias, sino que regula las formulaciones del Plan Urbano Ambiental y las referencias del Modelo Territorial, por lo que se ponen de manifiesto las carencias mencionadas en cuanto a la articulación y jerarquización de las herramientas normativas (2017: 27).*

## 2.4. Aspectos generales de la trama

*La trama primigenia de la ciudad de Buenos Aires, apaisada sobre un transcurso recto del Río de la Plata, era homogénea y repetitiva, y con calles orientadas generalmente de forma perpendicular al curso del río. Sobre este entramado se abrieron las primeras avenidas, lo cual ayudó a jerarquizar la traza urbana. En este sentido, colaboraron las intervenciones dirigidas a la atención del borde del río y la prolongación de algunos caminos hacia los poblados cercanos. Algunos de esos acentos son hoy una red viaria mayor, que circunvala el centro y lo atraviesa en su sentido más corto; son vías clasificadas y avenidas (de Mayo, Corrientes, Córdoba, Santa Fe) que se organizan cada 500 metros aproximadamente. (Fig. 5).*



**Fig. 5**  
**Plano de la Ciudad de Buenos Aires, 1885**

**Fuente: Guía de Cartografía Histórica de la Ciudad de Buenos Aires 1854-1900 (2003). Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, p. 287.**



Los aspectos del trazado que se han modificado recientemente derivan de los ensanchamientos de aceras que se han producido en la actualidad, que alcanzan los 3,00 metros con algunas variaciones poco significativas, y una calzada enrazada al nivel de las veredas de 3,50 metros. Estas nuevas condiciones han creado supuestas mejoras de las aceras precedentes, que en muchos casos no superaban el metro veinticinco de ancho.

El conjunto de la trama se extiende sobre una topografía nivelada hasta la fuerte pendiente sobre el este, antigua barranca del río. Esta condición topográfica y los bloques de manzanas más estrechos en esta franja propician una serie de secuencias espaciales constituidas por calles y situaciones urbanas que dominan las visuales hacia el Río de la Plata (Fig. 8). Varias construcciones significativas en este borde aprovechan también las condiciones del desnivel para sus planteos edilicios.



**Fig. 8**

**Fotografía de una de las calles que se dirigen hacia "el bajo" de la ciudad.**

**Fuente: Relevamientos in situ, 2019.**

## **2.5. Condiciones del tejido y normativas urbanas que han incidido en el área de estudio**

El Sector Central Norte corresponde a un área fundacional de la ciudad; la morfología urbana actual es producto de la decantación en el tiempo de tipologías edilicias que representan diferentes momentos históricos, diversas condiciones políticas, económicas, sociales y normativas.

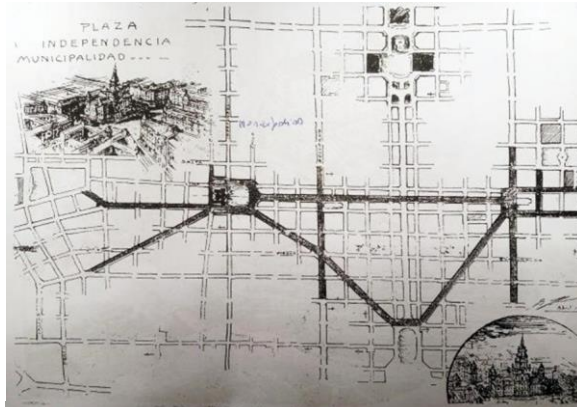
En este sentido, el Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio 1923-25 fue el primer instrumento normativo validado por una comisión especializada para tal fin en el siglo XX. Entre otros aspectos, este instrumento apuntalaba la consolidación del centro cívico gubernamental en torno a Plaza de Mayo, localizando allí los nuevos ministerios. El sector que aquí se estudia se ubica inmediato a esta plaza y de forma excéntrica hacia el costado norte, por lo que tal cercanía marcó para siempre un desarrollo complementario de esa inicial centralidad urbana. Este plan preveía la agrupación de edificios administrativos para conformar centros monumentales conectados por un sistema continuo de grandes avenidas; también contemplaba la creación de plazas vecinales en tanto espacios vacíos en el tejido, ocupándose así de la mediana y pequeña escala (Fig. 9). El plan respondía en líneas generales a la teoría de la "city beautiful" de comienzos de siglo XX y, fiel a su época, no incluía zonificación de usos de suelo y reglamentó solamente el tejido urbano<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> Suárez (1994:14) asimila las teorías de ordenamientos urbanos (lideradas en los Estados Unidos por la obra de D. Burnham, E. Bennet y F. Olmsted) con algunos ordenamientos propuestos para la ciudad de Buenos Aires.

**Fig. 9**

**Plan 1925, Área Central.**

Fuente: Suárez, O. (1994). Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985, Universidad de Buenos Aires. Segunda Ed., p. 25.

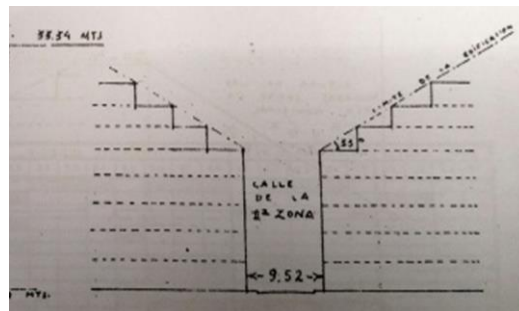


Este instrumento dividió a la ciudad en seis tipos de distritos, intentando ordenar la densidad poblacional de entonces a través de volúmenes edificatorios, lo que le imprimió a esta legislación urbana una componente morfológica imperante; la forma de las tipologías urbanas, la plaza y la calle o el boulevard, eran fundamentales. En el sector urbano que se analiza, la forma y las proporciones de la calle en sí venían reguladas por una proporción que correspondía a una altura correspondiente a dos veces el ancho de la calle, de nueve metros y medio. Esta condición planteaba una altura aproximada menor de veinte metros, lo que equivalía a cinco niveles construidos de esa etapa histórica. (Fig. 10).

**Fig. 10**

**Código propuesto en el Plan 1925, Zona 1., Altura de Fachada.**

Fuente: Suárez, O. (1994). Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985, Universidad de Buenos Aires. Segunda Ed., p. 81.



El nivel de consolidación y ordenación de ese código fue significativo, ya que estuvo vigente desde su sanción en 1928 hasta 1944. En ese período, la ciudad pasó de tener 1.800.000 habitantes a casi 3.000.000 de habitantes según el censo de 1947, por lo que el código encuadró a gran número de edificios que hoy persisten. (Fig. 11, pág. 58).

El plan director para Capital Federal 1958-65, más cercano a las concepciones urbanas de la "zonificación", aspiraba a ordenar el tejido (sobre todo el residencial) de modo que se lograra una buena proximidad vivienda-trabajo. En el marco de estos objetivos, puso énfasis en el espacio público a escala humana como elemento aglutinador a través de la multiplicación teórica de plazas vecinales. Para lograr esta calidad ambiental, intentó evitar la presión del tráfico sobre el área central. Los propósitos generales del plan de una ciudad central muy densificada y consolidada, que permitía las proximidades enunciadas, estaba a contrapunto de un área metropolitana más oxigenada<sup>32</sup>. A su vez, otorgó destino administrativo a numerosas fracciones aún no urbanizadas de la ciudad, entre ellas Catalinas Norte. El código de edificación (1944-1977) fue el encargado de reglamentar las condiciones del plan general de 1962. Estuvo en vigencia durante 34 años, por lo cual gran parte de la morfología de la ciudad en general y del sector estudiado en particular derivan de su aplicación

<sup>32</sup> "...este plan estuvo principalmente inspirado por la filosofía, y práctica administrativa del planeamiento británico y su plan de Londres, (formulado en 1945 bajo la dirección de Sir Patrick Abercrombie)" En lo que concierne al área central, intentó que los sistemas primarios de accesos regionales evitaran converger al sector, sugirió contener la masificación continúa del área metropolitana y generar su reagrupación en núcleos urbanos sobre un área de influencia de aproximadamente 100 km, por lo que, en la contracara, permitiría conservar la concentración en la capital" (Suárez 1994:16-17)

(Suárez 1986:73). Este código planteaba un factor de ocupación total promedio para toda la ciudad cercano a (5), aunque las alturas de la edificación en los distritos centrales fueron igualmente considerables, no fue la aplicación de este índice lo que provocó el desarrollo de un tejido muy apretado en varios puntos de la ciudad, sino la ocupación de la parcela con un balance inadecuado de llenos y vacíos.

En lo que afecta al Sector Central Norte, este plan estableció la ubicación de la terminal de ómnibus en sus cercanías y planteó un relleno de 400 hectáreas frente a Puerto Madero y el ensanchamiento de algunas avenidas. El carácter general de este plan se fue desvirtuando e interrumpiendo, en algunos de sus aspectos, en el último período no democrático, y fue contaminado por el Plan de Autopistas Urbanas 1977/78 anteriormente mencionado. Esta condición normativa permitió la llegada de flujos metropolitanos al área central sin un estudio detallado de retenes, lo cual tuvo consecuencias difíciles de revertir para el área central<sup>33</sup>.

Otros planes, como la Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires, esquema Director Año 2000, continuaron con la idea de un área central fuertemente concentrada siguiendo el plan de 1962, y propusieron la expansión del sector central administrativo sobre los terrenos de Puerto Madero, eliminando la configuración de los diques. Un planteo similar tuvieron el Plan de Renovación de la Zona Sur 1970-71 y otros proyectos de Ensanche del Área Central para capital entre 1978 y 1983<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Suárez (1994:18) remarca que "muchas otras obras y medidas propuestas no fueron concretadas y, peor aún, en el período 1976-1983 fueron iniciadas algunas en violenta oposición al plan Director vigente (aprobado en 1962 y nunca derogado)";

<sup>34</sup> (1994: 51-55) explica que los diversos intentos de los planes por ampliar el área administrativa de la ciudad se deben a que, en comparación

El Código de Planeamiento Urbano, en su versión original de 1973, tuvo como objetivos más significativos la introducción del concepto de "espacio urbano" con el fin de mejorar las condiciones del tejido, regularizando la conformación del espacio libre de manzana y eliminando los "pozos de aire y luz"; tendió a mejorar la calidad estética del tejido resultante y a una mayor continuidad de este sobre una cota menor a los diez metros, marcando las diferencias entre el zócalo urbano y el edificio en altura<sup>35</sup>. Este instrumento normativo estableció un factor de ocupación total promedio de (2,2), muy inferior al permitido por el código de edificación pero suficiente para albergar las proyecciones de población. Los indicadores de mayor densidad llegaron hasta un factor de ocupación total de (3,5). Este código también intentó preservar los "Distritos Especiales" con caracteres históricos, tradicionales o ambientales que, con el tiempo, hubieran adquirido ciertos entornos urbanos. También se buscó eliminar la excesiva mezcla de usos, afianzando ciertas especializaciones urbanas y distritos específicos. Así mismo, intentó moderar los valores de la tierra y, en general, estimuló los edificios de perímetro libre.

Los distintos planes que han intentado trabajar sobre las condiciones del tejido urbano, (1958-62, 1969, 1971,

---

con otras urbes, la Ciudad de Buenos Aires tenía un porcentaje relativo menor de usos de suelo para estas funciones terciarias, que debían equilibrarse con el tejido residencial más intenso del área central.

<sup>35</sup> "... no se favorecía con mayor factor de ocupación total al edificio de perímetro libre. Sólo se otorgaba un moderado plus para esta tipología en las zonas intermedias en las cuales el edificio entre medianeras se le fijaba una altura máxima de 9,5 m. Con tales medidas se trató de evitar la proliferación de medianeras a la vista, tanto en los distritos ya densificados como en las zonas intermedias destinadas a recibir el "salpicado" de edificios de mayor densidad" (1994:75)

*normas de códigos y usos del suelo desde fines de la década del 70 al 2006, etc.) han tenido una influencia o bien muy teórica o, inclusive, de efectos contrarios a los buscados (Borthagaray 2014:4). Por otra parte, las decisiones por las que se desarrollaron las inversiones más importantes no necesariamente fueron objeto de un plan formal. Una serie de estrategias para sectores que no habían sido alcanzados por el desarrollo, como Catalinas Norte y el Parque Almirante Brown, en el bañado, y tierras inundables del sur de la ciudad, se enmarcaron en tipos de iniciativas con niveles parciales de concreción.*

*Desde el punto de vista del espacio público propuesto en el modelo que dio lugar al código de planeamiento de 1977, la cuestión higienista de ofrecer pulmones frente a la alta densidad se consideró prioritaria. También fueron urgentes las pretensiones formales de lograr lo que más tarde sería la idea de la altura consolidada del bloque de manzana. Sin embargo, frente a la calle quedaba la idea del zócalo, aun con torres de perímetro libre o semilibre, con premios a la edificación en altura por la liberación de superficie en los bordes de los terrenos. La cuestión de las centralidades aparecía claramente marcada con distintos niveles de jerarquía, y se expresaba con los rasgos del tejido mixto (Borthagaray 2014:5).*

*Las incorporaciones del edificio en altura en el Sector Central Norte irrumpieron gradualmente y fueron disolviendo parte de las continuidades relativas que poseía su tejido urbano; las alteraciones sobre los alineamientos en las plantas bajas produjeron algunos esponjamientos espaciales significativos. Estas tipologías parecen haber preferido las posiciones con ciertos retrocesos de las líneas oficiales de la calle sobre el lado del bloque de manzana, sobre todo aprovechando la jerarquización de las esquinas. Esta condición ha sido avalada por los incentivos de las reglamentaciones, que*

*permitían a las parcelas de más de 2500 metros cuadrados beneficiarse de un factor de ocupación total de (7), pero con una ocupación de suelo no superior al 30 %. Este tipo de regulaciones han propiciado la aparición de áreas libres a intervalos en el espacio aéreo y, consecuentemente, en las plantas bajas, aspecto que ha generado la disolución de algunas ochavas en planta baja y ciertos aspectos del bloque de manzana cerrado. Con la edición actualizada del Código de Planeamiento Urbano de 2012, se han continuado y aprobado nuevas obras hasta principios de 2019 (Informe Territorial Comuna 1 2014:117)<sup>36</sup>. (Fig. 12).*

*En la versión de 2012 del código se garantizaba el espacio de la parcela libre de edificación por los retiros de frente para el uso de carácter público, acondicionado con superficies verdes parquizadas y áreas peatonales. También se estimulaban, para las calles con anchos menores a los 17 m, los retiros de frente solo en planta baja con una profundidad de 3,50 metros, conformando "aceras cubiertas" e instando a que su solado se prolongara de forma continua hasta la línea del acceso propiamente dicha (Código de Planeamiento Urbano 2012: 37, 136 y 137) <sup>37</sup>.*

---

<sup>36</sup> Alturas de las edificaciones por parcela y superficie parcelaria afectada por obras, en anexos (pág. 200).

<sup>37</sup> En anexos: artículos específicos de esta normativa, en relación con los temas enunciados (págs. 197-199).

## 2.6. Inserción de los procesos de peatonalización en la ciudad



Fig. 11

Vista aérea de Buenos Aires hacia la década de 1950: La conformación del "zócalo" urbano

Fuente: Sociedad Central de Arquitectos (1956). Evolución del Gran Buenos Aires, en el tiempo y el espacio, n.º 376 p. 65.



Fig. 12

Vista aérea de Buenos Aires, 2019.

Fuente: Google Earth (2019).

El Sector Central Norte esgrime la madurez de su espacio público como recurso urbano cargado de significados. Las actuaciones recientes a favor de este entorno, mediante los procesos de "peatonalización", se dieron sobre las calles que comprenden la especificidad del sector financiero. Este fue un primer germen, que luego se extendió a otras áreas más amplias de la misma centralidad urbana y a sectores contiguos con otros gradientes de concentración de equipamientos terciarios.

El área para peatones es significativamente particular en Buenos Aires por la amplia escala que ha tomado en poco tiempo. La concentración de intervenciones define un bloque compacto de completamiento denso en todas las vías secundarias, sin saltos ni alternancias, salvo en las vías clasificadas (Subsecretaría de Movilidad Sustentable 2019:1)<sup>38</sup>. (Fig. 13).

Dentro de los objetivos principales se encuentran "Priorizar a las personas para que puedan disfrutar del espacio público" y "Elevar la calidad ambiental del Área Central de la Ciudad", donde el ordenamiento de la movilidad del sector juega un rol destacado apoyado en los desplazamientos a pie.

<sup>38</sup> En este documento se detalla que en la zona restringida están actualmente implicadas 86 cuadras del Microcentro y 127 cuadras de Retiro y Casco Histórico, y se extendió a 259 cuadras con la incorporación de Tribunales. Documento completo en anexos (págs. 190-195).

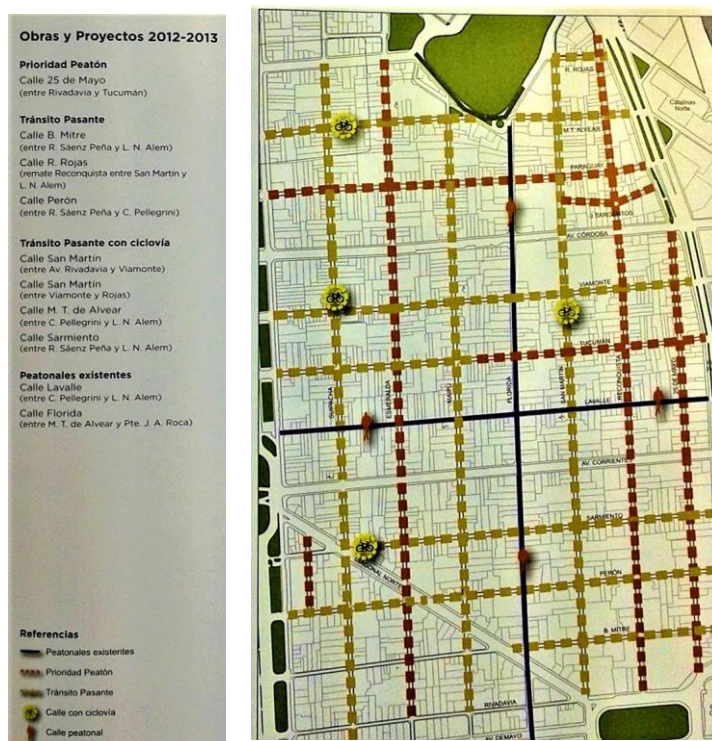


Fig. 13

Obras y proyectos para calles con diferentes prioridades para el peatón, en el sector de estudios.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano (2013). *La humanización del espacio público*, Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, p. 33.

En anexos, plano ampliado (pág. 209).

El Modelo Territorial, en tanto continuidad del Plan Urbano Ambiental, se ha apoyado para perfilar sus objetivos en indicadores de sustentabilidad urbana. Entre ellos se encuentran las características de las áreas de la ciudad elegidas por las personas para desplazarse a pie, lo que ha derivado en la elaboración de un índice de "caminabilidad". Este indicador reconoce aquellas calles con mejores condiciones para el desplazamiento de peatones (Informe Territorial Comuna 1 2014:141)<sup>39</sup>. El Modelo Territorial fomenta la incorporación de nuevos espacios públicos en cualquiera de sus modalidades, dimensionados y cualificados a partir de criterios innovadores que responderán a indicadores ambientales, de accesibilidad de la población y compacidad existente (Índice Sintético de Caminabilidad 2014:10). La búsqueda de estas condiciones está orientada al refuerzo de la sustentabilidad urbana donde es prioritario: el desarrollo de corredores verdes, balances hídricos con superficies más absorbentes, unidades espaciales microurbanas, zonas de edificación más equilibradas y espacios públicos de mitigación ambiental. Se considera también como aspecto precursor de la sustentabilidad la búsqueda de usos mixtos que comprendan los rasgos de las actividades cotidianas de las personas y sus destinos deseados a poca distancia, entre 400 y 800 metros. Este perfil urbano atiende a la eficiencia económica y privilegia los usos mixtos por sobre los segregados, ya que estos últimos generan más desplazamientos motorizados.

Uno de los ejes de estas búsquedas llevó a la implementación de las "Unidades de Sustentabilidad Básica". Estas unidades se conciben bajo la forma de "macromananzas"

<sup>39</sup> Plano con los Índices de Caminabilidad, Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, en anexos (pág. 201).

*organizadas por conjuntos de bloques de manzana delimitados espacialmente por una red de circulación primaria o avenidas, cuyas calles internas, o ejes de circulación secundarios, constituyen vías de prioridad para el peatón. Estas unidades constituyen la estructura que sustenta el sistema de espacios verdes públicos, de proximidad y uso cotidiano integrados a la trama urbana, ubicados dentro del área de un recorrido peatonal no mayor a 5 minutos, donde la manzana es la unidad sustentable del hábitat urbano (2014:11).*

*En la práctica, como desarrollos sistemáticos, las peatonalizaciones están aún en proceso de consolidación urbana. El conjunto de calles especiales tiene sus antecedentes en dos de ellas previamente intervenidas en décadas anteriores (Calles Florida y Lavalle). Estas pertenecían al tipo de acciones aisladas sobre los "ceros urbanos" de ejes viarios específicos, que quedaron integradas en los programas mayores actuales. En otros sectores del área central mayor de la ciudad se encuentran intervenciones a favor al peatón de muy baja intensidad. Estas son situaciones muy particulares de vías con especiales definiciones espacio-morfológicas o con obsolescencias viarias manifiestas. Han madurado otras áreas amortiguadas para tránsitos vehiculares, en zonas más alejadas del centro; sin embargo, por la escala de la ciudad, se encuentran totalmente desconectadas de cualquier relación funcional o espacial.*

*En cuanto al planeamiento general de estas áreas, la teoría ha aconsejado la regulación de los sistemas que disuelven indiscriminadamente las líneas de demarcación de las aceras con las calzadas, en las que habría que resguardar los aspectos comunicacionales de la calle en su plano horizontal como tipología urbana reconocible (Bentley 1985). En el caso porteño, estas lecturas intentan compensarse por medio de demarcaciones secundarias. También se ha advertido*

*sobre los usos equilibrados de vías de rebalse o enrazados sistemáticos y su implementación de forma indistinta; habría que revisar las superficies y su relación con la población de proximidad, promoviendo evaluaciones y diagnósticos de los procesos de remediación a los que aspiran estas acciones urbanas sobre las vías (Diez 2017:28).*

*En cuanto a los ámbitos adyacentes de las calles intervenidas, los vacíos urbanos derivados de los retiros de frente de los edificios de altura, descritos anteriormente, no tienen en general una propuesta como espacios públicos, salvo en contadas situaciones; éstos solo están resolviendo los accesos a las edificaciones. Esta condición parece emergente en los casos que han quedado contiguos a los espacios de las calles peatonalizadas con una misma jerarquía espacial y de usos compartidos. Muchos de los desplazamientos de los peatones se desbordan y balancean entre estos dos dominios; los últimos procesos de peatonalización no han diseñado un sistema de enlace con estos espacios vacantes inmediatos, ni en las incumbencias del diseño ni en lo normativo, aunque el nuevo Código Urbano (2009) haya asumido aspectos más ambientales para las calles secundarias, que superan la mera resolución de las movilidades diversas.*

## 2.7. Las normativas vigentes

*Las últimas normativas para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se recopilan en el Código Urbanístico (2019) y están enmarcadas en el Plan Urbano Ambiental (PUA)<sup>40</sup>.*

*Este código pone el acento sobre los aspectos ambientales en relación con los morfológicos y funcionales; remarca la condición de la integración sociourbana y se plantea como principios de planificación la ciudad policéntrica, consolidando simultáneamente la jerarquía de su gran área central.*

*En cuanto a los usos, promueve los principios de una ciudad diversa y plural, redefiniendo cuatro tipos de mixturas entre las actividades residenciales, productivas y culturales. Así, permite diferentes grados de prevalencia entre ellas, distintas densidades y morfologías, enriqueciéndolas con su mutua convivencia.*

*La movilidad urbana se plantea con la orientación de la circulación vehicular hacia las avenidas y los "corredores" urbanos más altos, de manera tal que se pacifiquen las áreas circunscriptas entre esos ejes. También hay una relativización de la calzada y el uso de esa superficie para el espacio público y ámbitos más verdes en aquellos ejes cuyas condiciones específicas lo permitieren. Se prioriza el desplazamiento urbano enfocado en el peatón de la mano de un tipo de*

---

<sup>40</sup> En anexos, mapa de edificabilidad y usos del Código Urbanístico (2019), Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T. (pág. 202).

*movilidad social que propicie el encuentro, la interacción y la permanencia ocasional (Código Urbanístico 2019: 95)<sup>41</sup>.*

*La sustentabilidad urbana de la movilidad se apoya en el balance entre el tránsito motorizado y no motorizado. La jerarquización viaria está dirigida hacia un ordenamiento que tiende a liberar las vías terciarias de escala barrial, con el fin de canalizar principalmente los movimientos internos cortos, con escasa o nula presencia de tránsito pasante (2019:96)<sup>42</sup>.*

*Desde lo morfológico, se pone el acento en la forma urbana, con un especial cuidado en la densificación del bloque de manzana, utilizando la flexibilidad de las parcelas en función de su completamiento. Para tal fin, se acotan las alturas y se relativizan los conceptos del factor de ocupación total (FOT) y el factor de ocupación del suelo (FOS), a fin de permitir la homogenización. Para apuntalar este concepto urbano, se restringen las construcciones retiradas con respecto a la vía pública (2019:109-110)<sup>43</sup>.*

*Este código tiene una fuerte orientación hacia la protección patrimonial y de las identidades a escala de diferentes sectores urbanos; intenta reforzar líneas reales o virtuales, indicadas o insinuadas por los límites de los volúmenes, por los encuentros de planos e inclusive por la dimensión. También intenta poner en valor y reforzar el modo físico de ocupar u organizar el espacio de un área determinada, rescatando su referencia formal y promocionando los elementos puntuales y contextuales como dinamizadores y estructuradores de sectores urbanos. Para este cometido, se establecen mayores controles de las fachadas y los muros linderos.*

---

<sup>41</sup> En anexos, detalles de los artículos específicos (pág. 203).

<sup>42</sup> En anexos, (pág. 204).

<sup>43</sup> En anexos, (págs 205-206).

La edificabilidad se ordena a través de dos tipos de "Corredores Centrales, Altos y Medios", con alturas de 38 y 31 metros, respectivamente, en función del espacio público que enfrentan. Estos corredores se complementan con las áreas que circunscriben, denominadas "Unidades de Sustentabilidad", de "Altura Alta" hasta los 22,8 metros, de "Altura Media" hasta los 16,50 metros y de "Altura Baja" entre 11 y 9 metros, todas con remates.

Los retiros de frente quedan restringidos a situaciones especiales y en las áreas de baja altura. En las Unidades de Sustentabilidad de Altura Alta y Media existen excepciones con el fin de evitar medianeras expuestas. Este código establece toda una serie de particularidades que permiten asociaciones con retiros de frente de edificaciones existentes y el seguimiento hacia la recuperación paulatina de las líneas oficiales de la calle. Así mismo, las alturas de los edificios de perímetro libre no pueden superar en ningún caso el plano límite de la tipología de edificio entre medianeras, y, en general, estas tipologías quedan limitadas a los corredores y áreas altas, y a los tejidos barriales de menor escala.

### 2.7.1. Referencias al Sector Central Norte

De acuerdo con la versión anterior del Código de Planeamiento Urbano del año 2012, el Sector Central Norte estaba rodeado por una serie de distritos históricos protegidos, pero este en sí pertenecía a un distrito central con protección de algunos cordones de arquitectura especial e inmuebles catalogados (Informe Territorial Comuna 1 2014:28)<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> En anexos, detalle de los distritos del Código de Planeamiento Urbano, Actualización 2012, Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, (pág. 207).

El nuevo código ha definido "Áreas de Protección Histórica y de Arquitectura Especial" al interior del sector, comprendidas por la avenida Alem y la calle Florida inclusive, entre las avenidas Rivadavia y Santa Fe, más otra área protegida en el entorno de Plaza San Martín (Código Urbanístico 2019:139)<sup>45</sup>. A su vez, el sector restante ha sido ordenado en Corredores Altos en las avenidas, Corredores Medios en sus inmediaciones y Unidades de Sustentabilidad de Altura Alta en las áreas entre los grandes ejes (2019:15)<sup>46</sup>. (Fig. 14).



Fig. 14

Detalle del Mapa de Edificabilidad y Usos para el "Área de Protección Histórica 51, Catedral Norte".

Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo IV, Plancheta N° 13.

<sup>45</sup> En anexos, Área de Protección Histórica, e Inmuebles Catalogados, Catedral Norte, APH51, Anexo III, (pág. 208).

<sup>46</sup> En anexos, Mapa de Edificabilidad y Usos, Plancheta n.º 13, Anexo IV, (pág. 210).

Así mismo, se siguen sosteniendo cordones de arquitectura especial en áreas claves del patrimonio, que observan las continuidades entre parcelas contiguas y el contexto urbano con el fin de lograr unidad arquitectónica. También se contempla el completamiento de tejido o edificabilidad cuando la altura de alguno de los edificios linderos supera la altura máxima de la parcela a edificar.

Las tipologías de edificios entre medianera y semi-perímetro libre quedan encuadradas en las disposiciones, estrategias y fórmulas especiales dirigidas a la continuidad del tejido urbano, por lo que el código pone una especial atención en la normativa sobre los edificios de perímetro libre, que pueden tener retiros de frente (Fig. 15). Esta tipología se puede desarrollar en los Corredores Altos, Medios y las Unidades Sustentables de Altura Alta cuando el frente mínimo de la parcela es de 34 metros a mitad de cuadra y de 30 metros en las esquinas de los corredores, siempre y cuando la edificación a construir esté entre otros edificios de perímetro y semi-perímetro libre.

Las diferencias de altura entre las parcelas contiguas de las edificaciones entre medianera y semi-perímetro libre, provocadas por las distintas orientaciones entre las normativas previas y actuales, se resuelven con el seguimiento del plano límite de la edificación más antigua en los primeros tres metros de la nueva construcción; luego, es posible desligarse de ese alineamiento. Aunque las normativas previas también tenían estrategias similares, este código pone especial atención en que se generen fachadas y muros tratados cuando se crea espacio urbano al frente de la calle, como producto de los retiros.

Enmarcado en las disposiciones para afianzar los rasgos de los diferentes entornos urbanos, las nuevas normativas para el Sector Central Norte rescatan las definiciones morfológicas que se han decantado en el tiempo, producidas en calles especiales y con tradición peatonal como Florida y Lavalle. Denomina a estas calles como ejes de "Protección Ambiental, Ámbito Consolidado", poniéndolas a la altura de frentes muy representativos como los de la avenida Alem y Diagonal Norte.

A su vez, divide el Área de Protección Histórica en tres sub-áreas menores y reconoce en la primera, la más cercana a

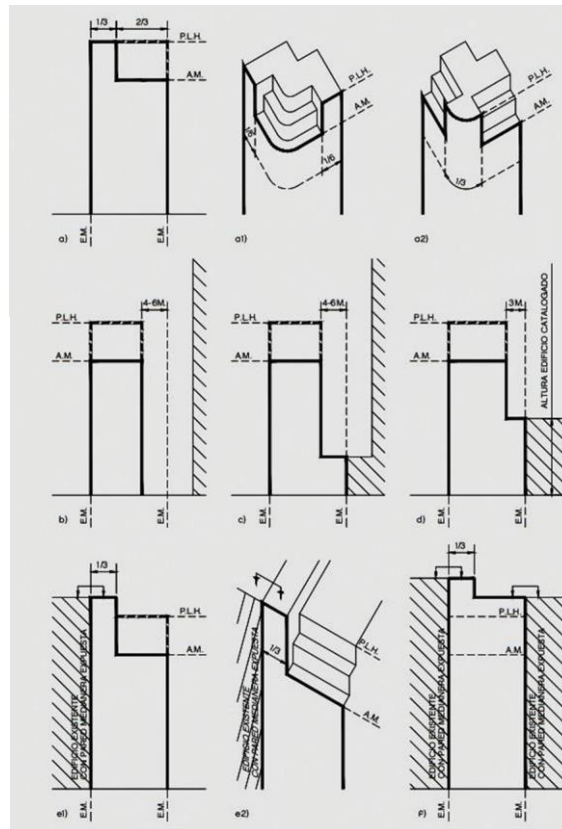


Fig. 15

Disposiciones particulares: Completamiento de Tejido y Edificabilidad, "Área de protección Histórica, 51, Catedral Norte".

Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 140.

*Plaza de Mayo, su carácter económico-financiero consolidado que culmina con "la representación de solvencia y tradición". En esa porción urbana se remarca la presencia de un tejido particular dentro de la ciudad, rescatando sus tipologías arquitectónicas y calidades edilicias (Código Urbanístico 2019:156)<sup>47</sup>.*

*Con respecto a las voluntades del código urbano de dirigirse hacia el completamiento del bloque de manzana y lograr un tejido urbano más continuo, se han realizado algunas advertencias en el marco de los aportes previos a la formulación del nuevo Código Urbanístico (2019) por parte Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo. Las advertencias estuvieron en línea con la definición de una sola altura, por cada una de las cinco "Unidades de Sustentabilidad" para un tejido urbano complejo como el de la ciudad de Buenos Aires. Esta condición generará inevitablemente nuevas disrupciones que no van a poder solucionarse mediante la única herramienta del enrase. Esta aplicación de alturas máximas necesitaría de estudios previos en sectores más circunscriptos. Esta condición también es válida para algunos corredores de alturas medias que ya se han consolidado con alturas mayores donde el código propone reducciones (Gutiérrez Ruzo y Kozak 2017:30). Así mismo, se ha sugerido el estudio controlado y justificado de los cambios en la capacidad edificable de la parcela para evitar efectos disruptivos, ya no por altura, sino por volumen. En línea con estas observaciones, se ha valorado el reconocimiento que el nuevo código hace de la entidad de la "medianera expuesta".*

*En el marco de estos aportes, se han considerado positivos los mecanismos de transferencia de la capacidad*

*constructiva de edificios catalogados y se proponen otras fuentes de transferencia que no sean exclusivamente los edificios patrimoniales para las compensaciones. Se ha propuesto que se valore la utilización de este instrumento sobre todo en las áreas más consolidadas y de desarrollo donde tiene mayor impacto.*

*En general se ha criticado que un código morfológico no puede aplicarse genéricamente a una condición heterogénea y debe corresponderse con el estado real del tejido y su grado de segmentación. Así, los procedimientos de enrase deben considerar el estado de completamiento del tejido en relación con la edificabilidad permitida, sobre todo en aquellas situaciones difíciles, derivadas por la divergencia entre la densidad edificada promedio y la de los edificios presentes de mayor densidad (2017:42).*

*También se ha considerado positiva la reducción de la edificabilidad, que es beneficiosa para el completamiento, y las inversiones distribuidas en diferentes parcelas y en promotores menores.*

---

<sup>47</sup> En anexos, Áreas Especiales Individualizadas, Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo II, (pág. 211).

*Capítulo III.*

*Análisis del conjunto del Sector Central Norte y de recortes urbanos en su interior*

### 3.1. Metodología

*En este capítulo, la investigación estará dirigida a la elaboración de un sistema que permita identificar y evaluar recortes urbanos inscriptos en el área peatonal que aquí analizamos, con el fin de conocer las posibles relaciones que se establecen entre los ámbitos públicos de la calle y los entornos privados próximos (que también tienen una función pública). (Fig. 1).*

*Esto permitirá conocer si tales espacios son aptos para aceptar un planteo de mejoras en los enlaces entre estas dos categorías, a manera de asociación estratégica que permita una definición ambiental adecuada para contener las demoras y los detenimientos de los peatones, como situaciones complementarias de los desplazamientos de a pie.*

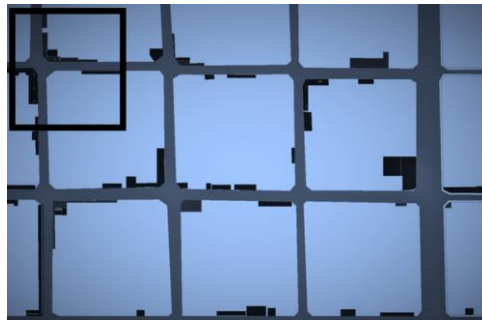
*- Se tendrán en cuenta las condiciones de las variables físicas que definen patrones especiales en la relación con las formas en que las personas usan estos ámbitos.*

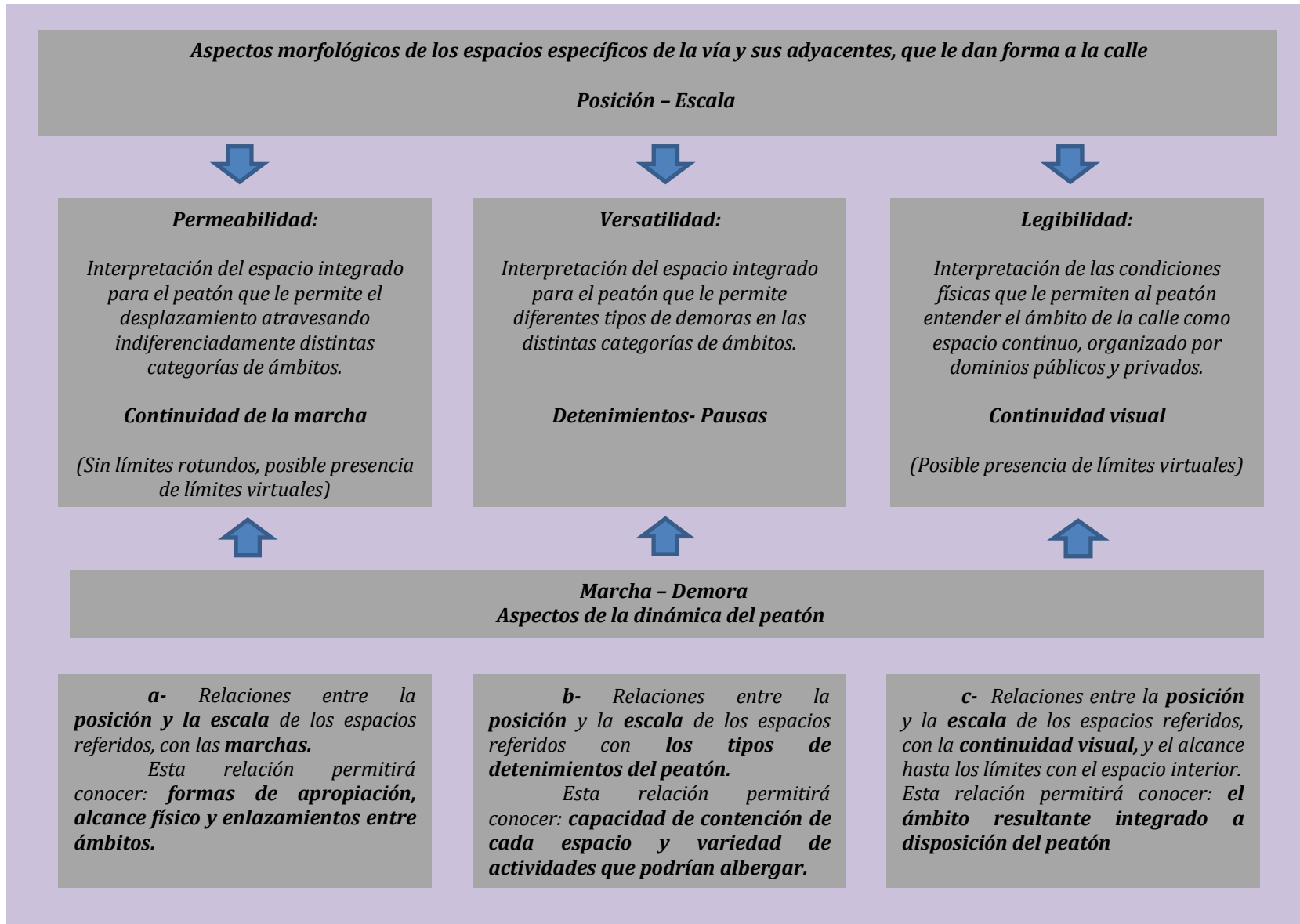
*- En función de la delimitación del sector de urbano considerado, se tomarán porciones más pequeñas (recortes urbanos) como casos de estudio de intersecciones y tramos de calles, en tanto conformen una muestra previamente caracterizada mediante relevamiento de variables comunes.*

**Fig. 1**

**Relevamientos de calles  
"peatonalizadas" y sus  
espacios adyacentes.**

**Relevamientos in situ (2019).**





### 3.1.1. Descripción de los indicadores urbanos seleccionados

#### -Permeabilidad:

"Supone un espacio público continuo, con rutas alternativas, la permeabilidad tiene como límite las necesidades de privacidad, especial atención en esta separación o interface" (p. 12) (Fig. 2).

#### -Versatilidad:

"Los lugares que pueden ser usados para muchos usos diferentes, ofrecen a los usuarios más posibilidades de elección que los lugares cuyo diseño los limita a un solo uso".

El autor utiliza "robustness" (textualmente, 'vigor, fortaleza'); en la versión en español se tradujo como 'versatilidad'.

"En el diseño del espacio público hay también tendencia a pensarlo en función de usos determinados, cuando realmente, las actividades públicas, por su propia naturaleza, no necesitan habitualmente aislarse de otras actividades". (p. 56) (Fig. 3).

#### -Legibilidad:

"Para que las posibilidades de elección de un lugar sean efectivamente aprovechadas es preciso que los usuarios puedan manejarse en ese entorno. Denominamos legibilidad a la cualidad que hace a un espacio manejable en dos niveles, formas y actividades reconocibles" (p. 42) (Fig. 4)<sup>48</sup>.

<sup>48</sup> Bentley Ian (2005). Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano, manual práctico, Ed. G. Gili. Aquí, el autor identifica estos aspectos como cualidades exigibles del ambiente urbano y las implicancias que podrían tener en los términos operativos.



Fig. 2  
Permeabilidad: interpretación del autor.



Fig. 3  
Versatilidad: interpretación del autor.



Fig. 4  
Legibilidad: interpretación del autor.

### 3.1.2. Información: obtención de datos

#### a- Aspectos morfológicos

##### a-1. Ámbitos específicos de la calle.

Caracterización de la muestra:

Continuidad espacio-morfológica, sectores nivelados de aceras y calzadas en las calles.

a-2. Ámbitos adyacentes a los trazados normativos de la vía, públicos o privados, por detrás de las líneas oficiales de la calle, que, por tener escalas, funciones y características ambientales similares, contribuyen significativamente con ella.

Caracterización de la muestra:

**-Posición:** ubicación topológica y proximidad de los espacios paralelos a la dirección de la calle, en esquinas y sobre el lado del bloque de manzana.

**-Escala urbana.**

**Profundidad:** penetraciones sobre las fachadas que posibilitan como mínimo el paso de dos personas o dos metros (escala social de tránsito) que equivalen a aprox. el 20 % de la sección del vial (9,50 m)<sup>49</sup>.

**Extensión:** desarrollos que permiten la dilatación física y funcional de la vía en recorridos que superan dos parcelas pequeñas o 15 m.

**Altura:** vacíos sobre las fachadas que superen la escala doméstica de un nivel (3,50 m) o plano normativo de la planta baja.

<sup>49</sup> Secciones promedio de las calles regulares del sector de estudios, perímetros de manzana en C.A.B.A, en anexo (pág. 212).

#### b- Aspectos de la marcha del peatón

Repetición periódica de actividades de los peatones en el espacio principal de la calle y en sus espacios adyacentes.

Caracterización de la muestra:

**-Desplazamiento:** marcha y tipos de circulaciones para cada ámbito, por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle; desbordes, atravesamientos y articulaciones de unos con otros.

**-Detenimientos:** actividades en los espacios de referencia en los momentos de pausa en la marcha. Detección de los tipos y formas de permanencia. (Figs. 5 y 6).



Figs. 5 y 6

Tipos de relevamiento fotográfico en periodos de 30 minutos; registro de 6 intervalos  
Caso testigo in situ (2019).

Espacios y formas de usos por delante y por detrás de las líneas oficiales.

Desbordes sobre el dominio privado de algunas funciones de la calle y extensiones de los usos sobre el dominio público.

### c- Usos urbanos y dominios

**c-1. Detección de las funciones principales que flanquean las calles (instituciones, equipamientos complementarios, comercios y viviendas). (Fig. 7).**

**c-2. Tipos de pertenencias (público-privadas) de los espacios por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle (Fig. 8).**

*Relaciones entre la posición y la escala de los espacios mencionados con los usos urbanos y tipos de dominios.*

*-Esta relación permitirá conocer las funciones urbanas que propician, en mayor o menor grado, la generación de ámbitos propios con perfiles de espacios públicos vinculados con la calle.*

*-Así mismo, también se podrán valorar las posibilidades de gestión de estas funciones.*

*-La interpretación de los dominios está dirigida a conocer cuáles son los balances de superficie entre los ámbitos públicos y privados, y el aporte que cada uno de ellos realiza al espacio de la calle.*



Fig. 7

**c-1. Funciones urbanas principales, caso testigo**

*Relevamientos in situ (2019).*



Fig. 8

**c-2. Categorías espaciales según dominios públicos y privados presentes en las calles, caso testigo**

*Relevamientos in situ (2019).*

### 3.2. Relevamiento de calles "peatonalizadas" con diferentes prioridades para el peatón



**Fig. 9**  
Elaboración del gráfico con base en relevamientos in situ (2019) e información de obras y proyectos para calles con diferentes prioridades para el peatón, en el sector de estudios.

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano (2013). La humanización del espacio público, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, p. 33.

### 3.3. Relevamiento de los espacios adyacentes a los procesos de "peatonalización"



**Fig. 10**

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ (2019) y los parcelarios de las siguientes bases de datos:

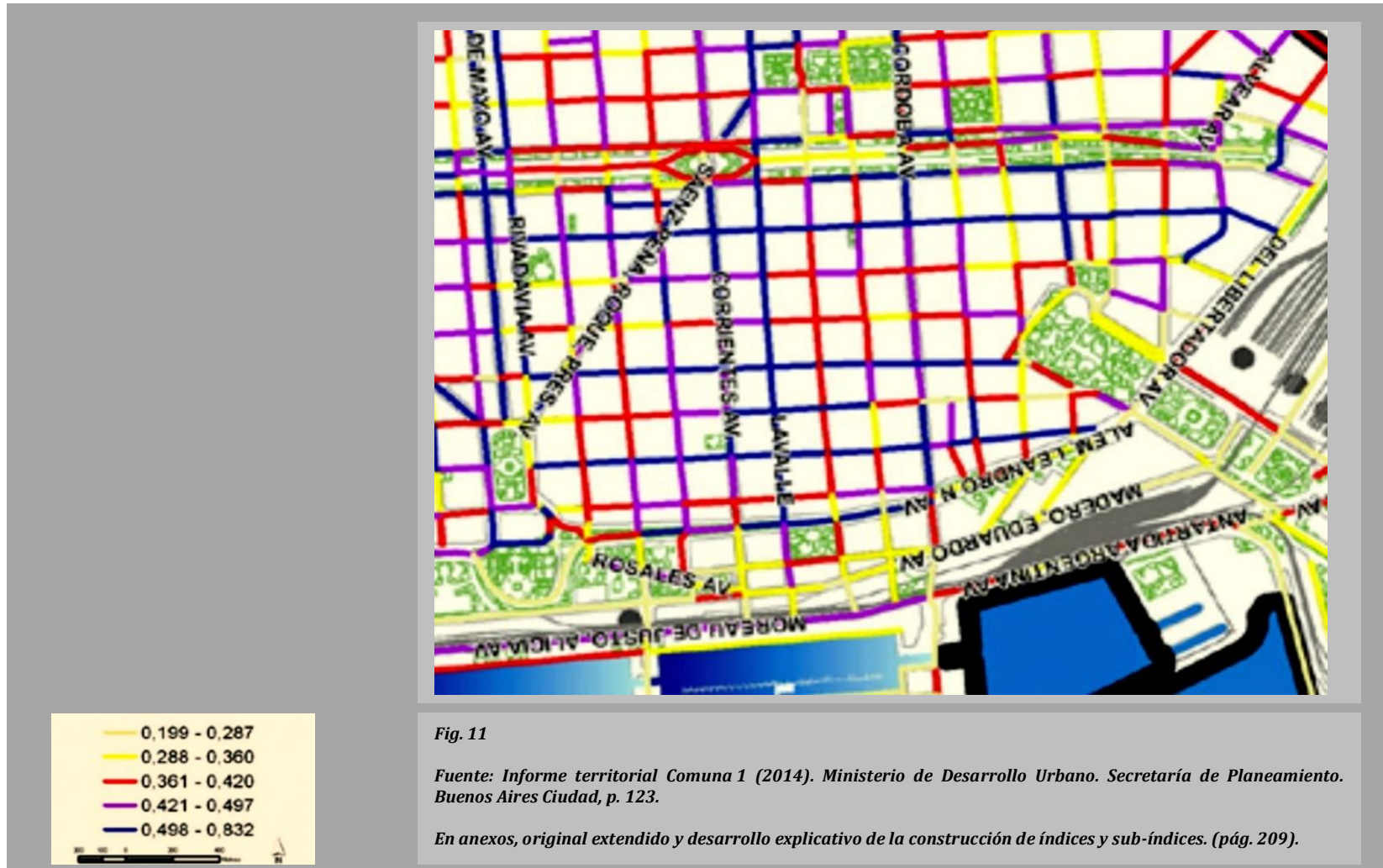
Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51.  
 Fuente: Código Urbanístico (2019).  
 Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138, Plancheta N.º 13, Anexo IV, p. 15

Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro.

<https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/peri-metros-de-manzana>

En anexos (págs. 210, 211 y 212)

### 3.4. Índice sintético de "caminabilidad"



### 3.5. Conjunto de los ámbitos de la calle y recortes urbanos con análisis específicos

*Sobre los relevamientos generales se han elegido cinco "recortes urbanos", áreas de relevamiento detalladas de 150 × 120 metros en las esquinas y a mitad del bloque de manzana. Estos recortes se someterán a análisis especiales. (Fig. 12).*

**-Criterios de selección de los recortes urbanos a analizar:**

**-Ubicación.** *En la selección, se intentó cubrir diferentes puntos de la totalidad del Sector Central Norte.*

*En estas ubicaciones, se ha considerado que los recortes se encuentren en los sectores de mayor uso por parte de los peatones, según el índice de "caminabilidad" (Fig. 11).*

**-Posición.** *Se ha dado mayor relevancia a aquellos ámbitos por detrás de las líneas oficiales con una ubicación topológica apaisada y paralela con respecto a la dirección de la calle, por permitir esta condición una mayor relación con sus espacios públicos.*

**-Escala.** *Se han elegido situaciones significativas por sus amplias dimensiones, a fin de que estas puedan congregarse a diferentes agrupaciones de personas. En el caso de espacios de menores dimensiones, se estimaron sus asociaciones con otros similares.*

**-Función.** *En los relevamientos previos se detectó la escasa propiedad expansiva que tienen las entidades de gerenciamiento público y privado sobre los espacios retirados que dejan las edificaciones donde se ubican. Estos ámbitos solo resuelven los accesos y aproximaciones que en general ocupan una porción menor de esa superficie.*



**Fig. 12**  
 Conjunto de todos los ámbitos de la calle y recortes urbanos con análisis específicos  
 Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y de los parcelarios de las siguientes bases de datos:  
 Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51, Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138,  
 Plancheta N.º 13, Anexo IV, p. 15.  
 Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro. <https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>  
 En anexos (págs. 210, 211 y 212).

**3.5.1. Categorías de espacios de borde según su  
 gradiente de permeabilidad, escala intermedia.  
 (Cuadrante A)**

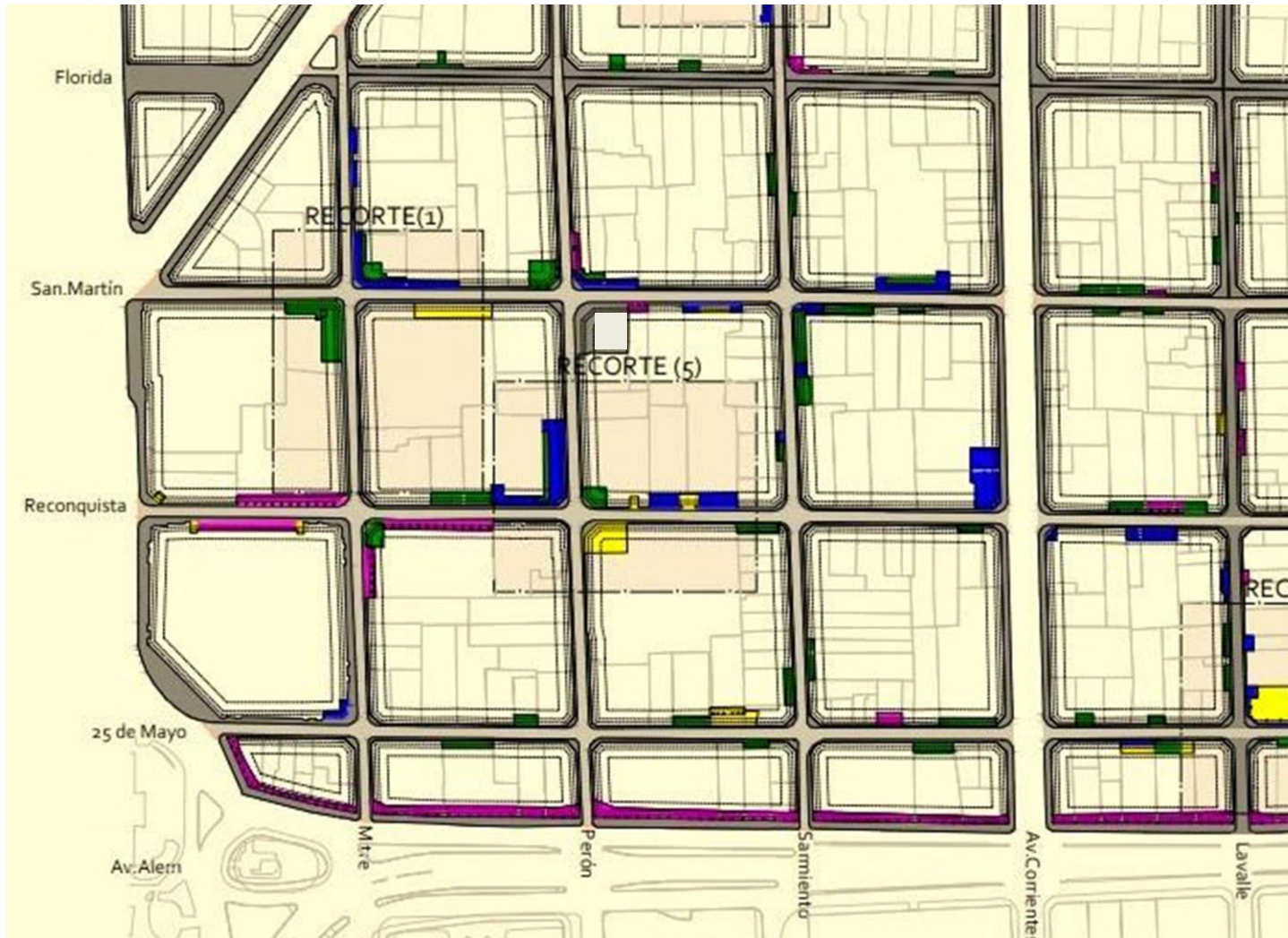


Fig. 12(a)

Elaboración del gráfico  
 por medio de  
 relevamientos in situ  
 (2019) y los parcelarios  
 de las siguientes bases  
 de datos:

Perímetros de Manzana,  
 Ministerio de Desarrollo  
 Urbano y Transporte,  
 Subsecretaría de  
 Registro, Interpretación  
 y Catastro.

<https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/peri-metros-de-manzana>

En anexos (pág.212).

- Espacios a nivel descubiertos.**
- Espacios a nivel semi-cubiertos.**
- Espacios en desnivel.**
- Espacios porticados.**

(Cuadrante B)



Fig. 12(b)

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:

Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro.

<https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>

En anexos (pág.212).

-  *Espacios a nivel descubiertos.*
-  *Espacios a nivel semi-cubiertos.*
-  *Espacios en desnivel.*
-  *Espacios porticados.*

(Cuadrante C)



(Cuadrante D)

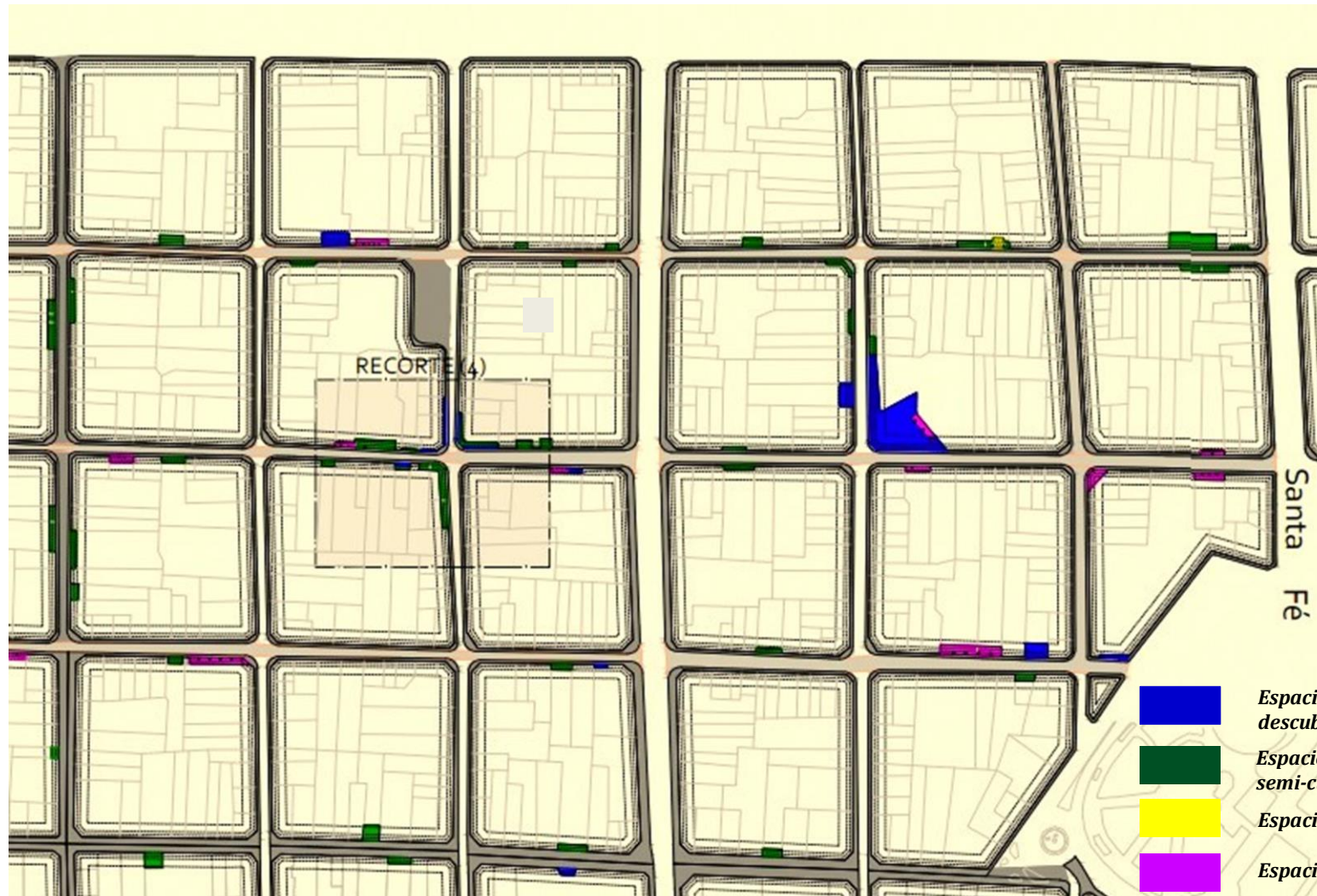


Fig. 12(d)

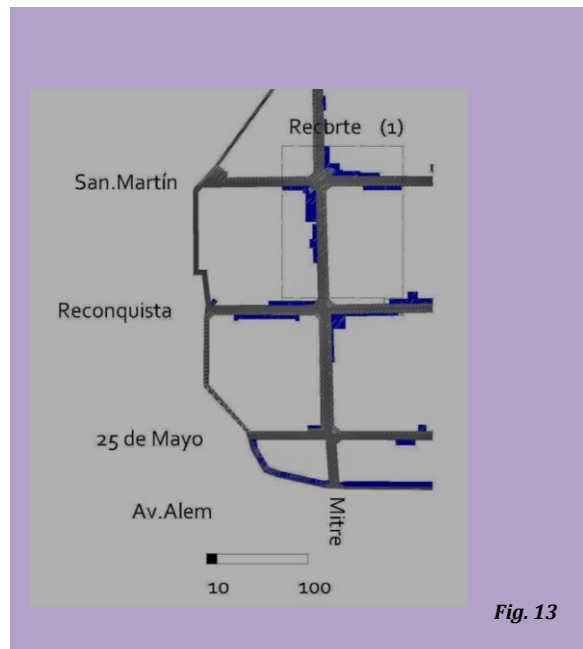
Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:

Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro.

<https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/parametros-de-manzana>

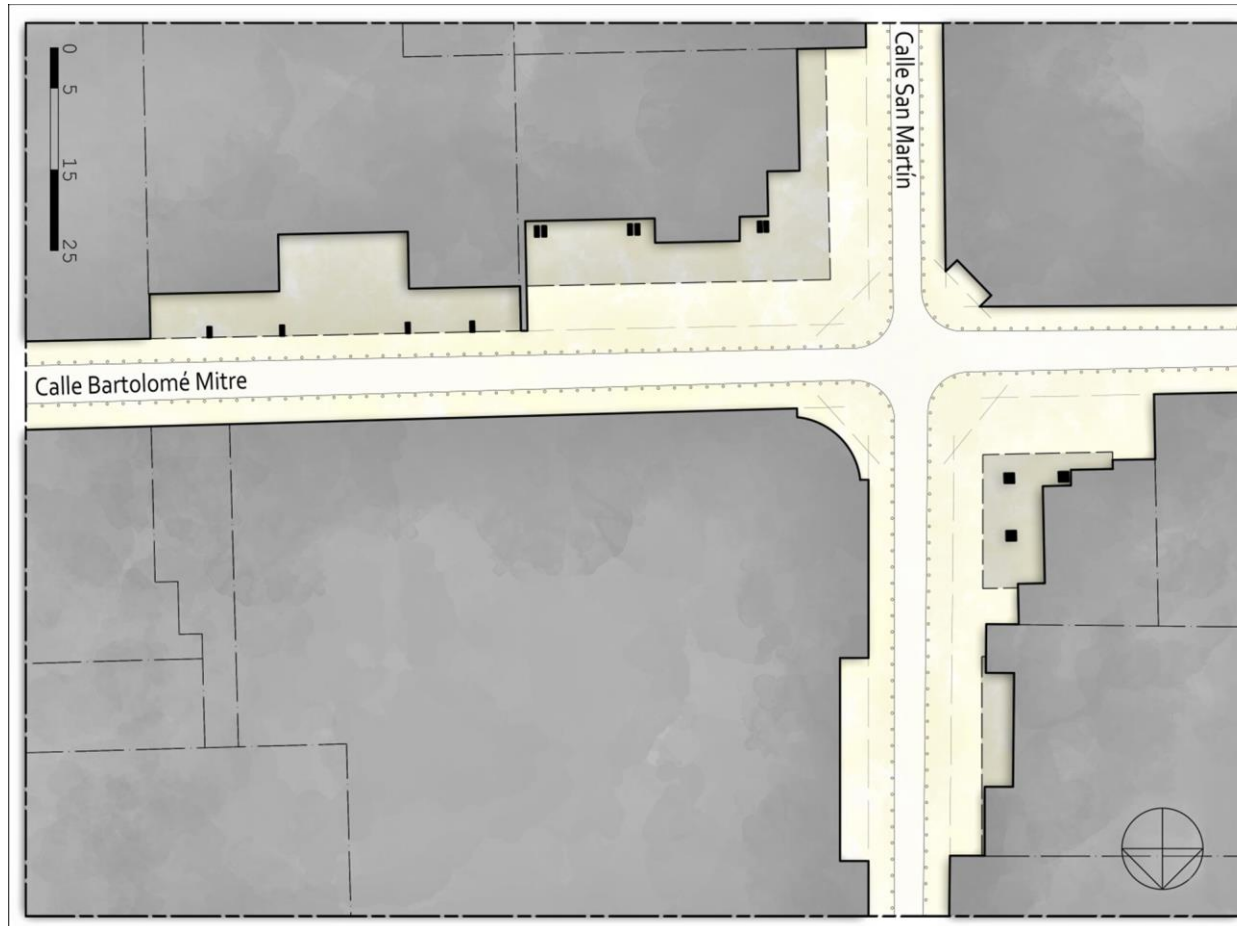
En anexos (pág. 212).





*Recorte urbano (1)*

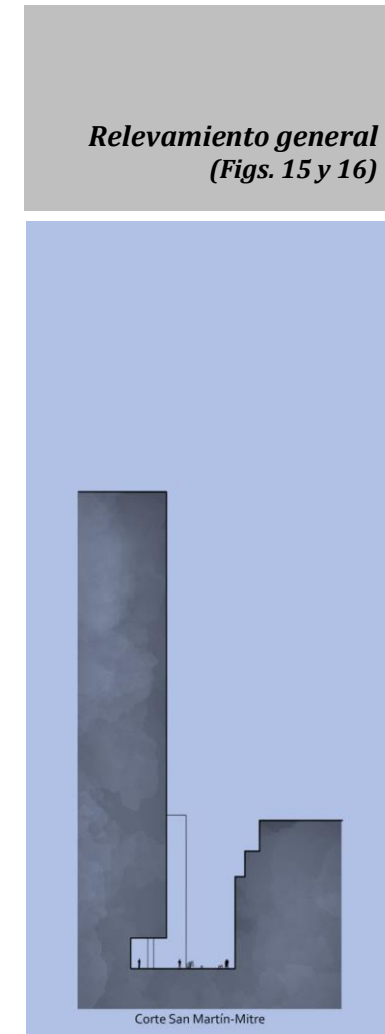
*Intersección e inmediaciones de las calles  
San Martín y Bartolomé Mitre  
(Figs. 13 y 14)*



**Fig. 15. Planta**

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:  
 Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51, Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento,  
 Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138, Plancheta n.º 13, Anexo IV, p. 15.  
 Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y  
 Catastro. <https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>.

En anexo (págs. 210,211 y 212).



**Fig. 16. Corte**

**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.**
- b- Giros.**
- c- Accesos.**

-Quedan en evidencia los desbordes de un dominio sobre el otro; el peatón alterna, sin notarlo, entre ambos ámbitos, los enlaza y aprovecha los ensanchamientos del espacio disponible. (Figs. 17, 18 y 19).

**Fig. 17**

**Interpretación de los recorridos del peatón**

**Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.**



**Fig. 18**



**Fig. 19**

**Imágenes: relevamientos in situ (2019).**

**Permeabilidad**

**Cuantificación de los usos peatonales en los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle**

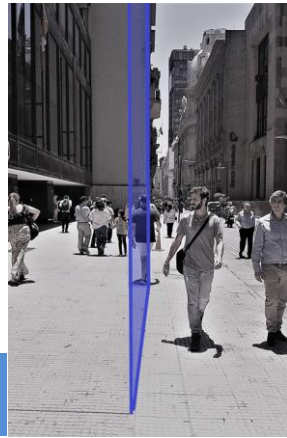
*Figs. 20, 21 y 22*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo diurno**

**+ 7**



**+ 4**

**+ 7**



**+ 6**

**+ 7**



**+ 3**

*Figs. 23, 24 y 25*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo vespertino**

**+ 3**



**+ 4**

**+ 2**



**+ 3**

**+ 8**



**+ 3**

**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.
- b- Giros.
- c- Accesos.

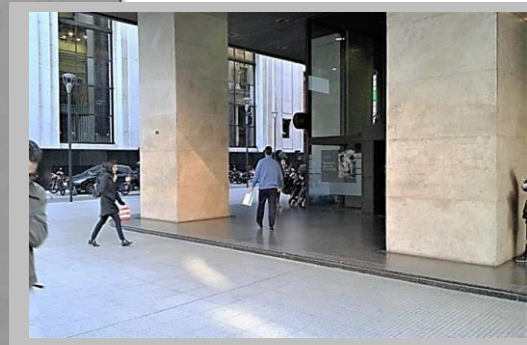
*-En ambas esquinas, los peatones cortan camino a través de los semi-cubiertos de los edificios y elementos estructurales a la vista. (Figs. 26 y 27).*

*-Los accesos no necesariamente invaden todo el espacio de retiro del frente del edificio. (Figs. 28 y 29).*



**Fig. 26**

*Interpretación de los giros del peatón en la esquina a través de los espacios de la parcela*



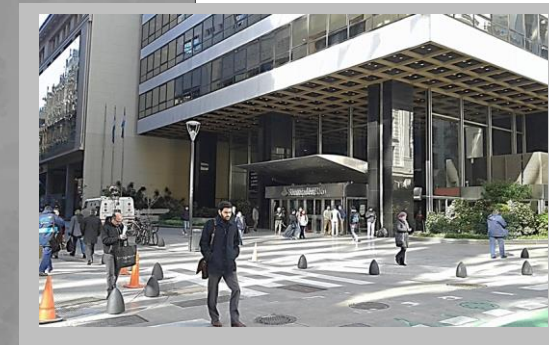
**Fig. 27**



**Fig. 28**

*Interpretación de las formas de los accesos*

*Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.*



**Fig. 29**

**Imágenes: relevamientos in situ (2019).**

**Versatilidad de la marcha**

**Detenimientos y pausas del peatón.**

**Definición de las áreas con menor incidencia de marchas y con actividades más permanentes en relación con la calle.**

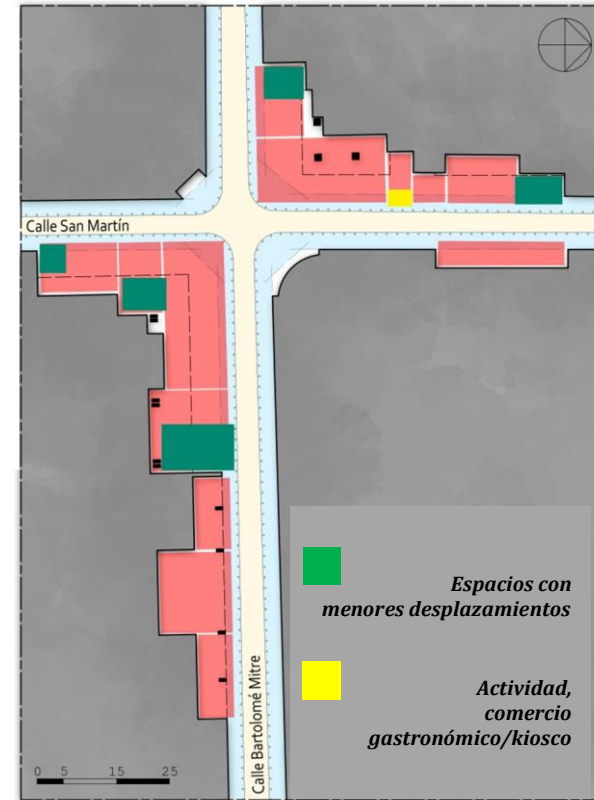
-Los retiros dejan expuestas medianeras sobre las que se pueden verificar fácilmente y medir visualmente el ensanchamiento espacial y la sección de la calle. En estas inmediaciones, se crean situaciones con menores desplazamientos de peatones. (Fig. 30).

-En las áreas de los retiros, sobre el espacio privado de la parcela, se producen detenimientos y demoras variadas e informales. (Figs. 31, 32 y 33).

-El kiosco ha quedado sobre la acera nivelada con la calzada, sin la referencia del cordón sobre el tránsito de peatones. (Fig. 33).

**Fig. 30**  
 Interpretación de las sub-áreas menos recorridas por los peatones

Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.



**Fig.31**



**Fig. 32**



**Fig.33**

**Imágenes: relevamientos in situ (2019).**

**Legibilidad**

**Continuidad visual, interpretación del espacio disponible para el peatón.**

**Indicación de límites virtuales entre la acera y los espacios por detrás de la línea oficial de la calle.**



-En este caso, los edificios con sus retiros han disuelto dos esquinas opuestas, condición que se percibe de forma más pronunciada en planta baja. En consecuencia, diversos ámbitos vecinos con dominios públicos y privados se asocian informalmente entre sí; estos varían significativamente la sección de la calle, haciéndose más evidente en la esquina. A esta situación, se le suman otros ámbitos secundarios, lo que produce un encadenamiento de llenos y vacíos en los bordes de la calle.

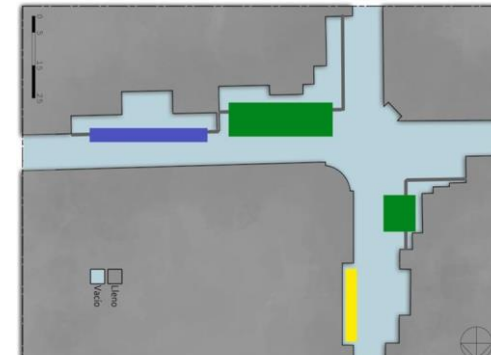
-Aunque existen proyecciones de las plantas superiores de los edificios en altura, en este caso están lejos de la escala humana y más cerca de la urbana. Así mismo, existen límites virtuales débiles, como las diferencias de solados, por lo que es posible reconocer el espacio vacío continuo al alcance y disposición del peatón. (Figs. 34, 35 y 36).

**Fig. 34: Tipos de límites virtuales, referencias.**

- Proyecciones
- Continuidad del solado
- Discontinuidad del solado
- Cambio de nivel



Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.

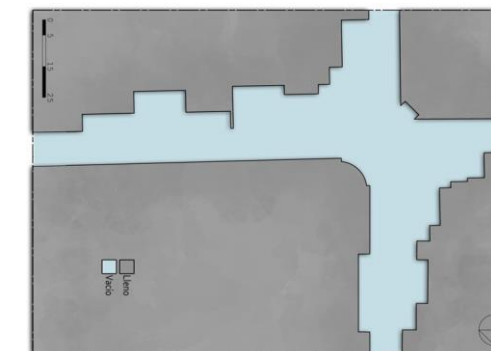


**Fig.34. Límites virtuales**



**Fig. 35**

**Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle**



**Fig. 36**

**Interpretación del espacio vacío de la calle**

### Usos urbanos

-En este caso, dos de los tres espacios mayores por detrás de las líneas oficiales de la calle pertenecen a instituciones públicas y uno a una entidad privada; en general, salvo en los espacios de acceso, las actividades mencionadas no tienen un carácter expansivo sobre el espacio público y los retiros edificios estudiados. (Fig. 37).

-Uno de los espacios tiene actividad comercial y vidrieras para exponer, por lo que se necesita tener ese perímetro más liberado.



Fig. 37. Actividades que contienen las edificaciones sobre los bordes de las calles

### Dominios

-En este recorte urbano de 150 m por 120 m, la proporción de espacios por detrás de la línea oficial que participan con el espacio de la calle y los cuales pueden ser alcanzados por los peatones corresponde al 65 % de la superficie de la vía urbana. (Fig. 38).

-Algunos de los ensanchamientos espaciales de la calle duplican sobradamente su sección en recorridos que, en ciertos casos, se prolongan por media cuadra. En esta esquina, la diagonal generada por los espacios vacíos opuestos quintuplica la sección del vial. (Fig. 39).

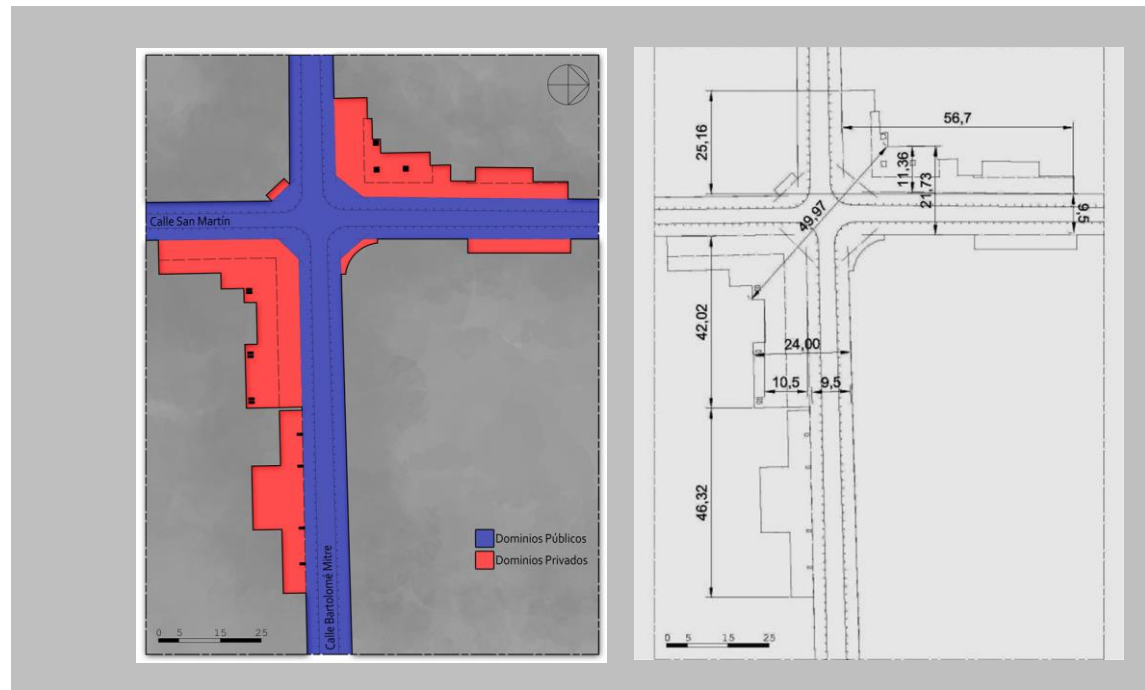


Fig. 38. Proporciones de espacios propios de la calle y de aquellos por detrás de las líneas oficiales

Fig. 39. Dimensiones de los vacíos resultantes

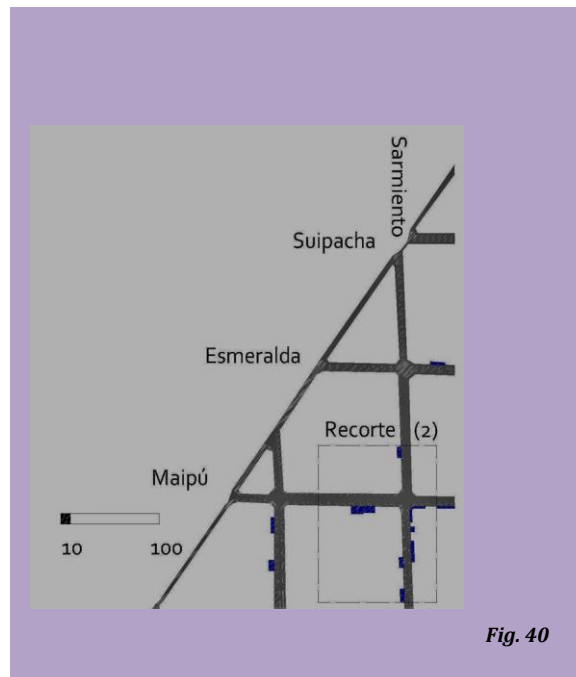


Fig. 40



Fig. 41

*Recorte urbano (2)*  
*Intersección e inmediaciones de las calles*  
*Sarmiento y Maipú*  
*(Figs. 40 y 41)*

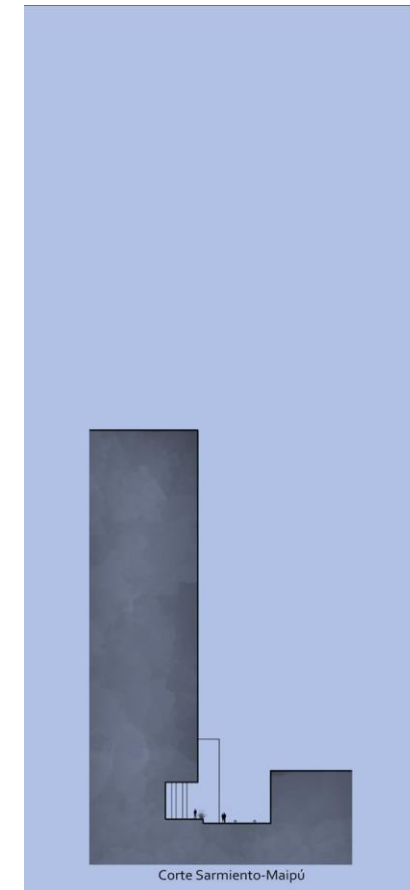


**Fig. 42. Planta**

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:  
 Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51, Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento,  
 Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138, Plancheta n.º 13, Anexo IV, p. 15.  
 Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y  
 Catastro. <https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>

En anexos (págs.210, 211 y 212).

**Relevamiento general**  
(Figs. 42 y 43)



**Fig. 43. Corte.**

**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

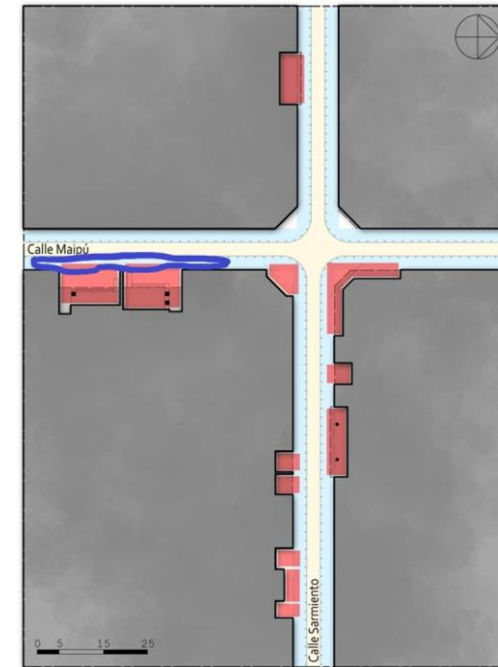
- a- Desbordes.**
- b- Giros.**
- c- Accesos.**

*-En este caso, el desborde de un dominio sobre el otro es más tenue; hay dos espacios adyacentes a la calle Maipú que son amplios pero poco prolongados en la dirección de la calle. (Figs. 44, 45 y 46).*

**Fig. 44**

**Interpretación de los recorridos del peatón**

**Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.**



**Fig. 45**



**Fig. 46**

**Imágenes: relevamientos in situ (2019).**

**Permeabilidad**

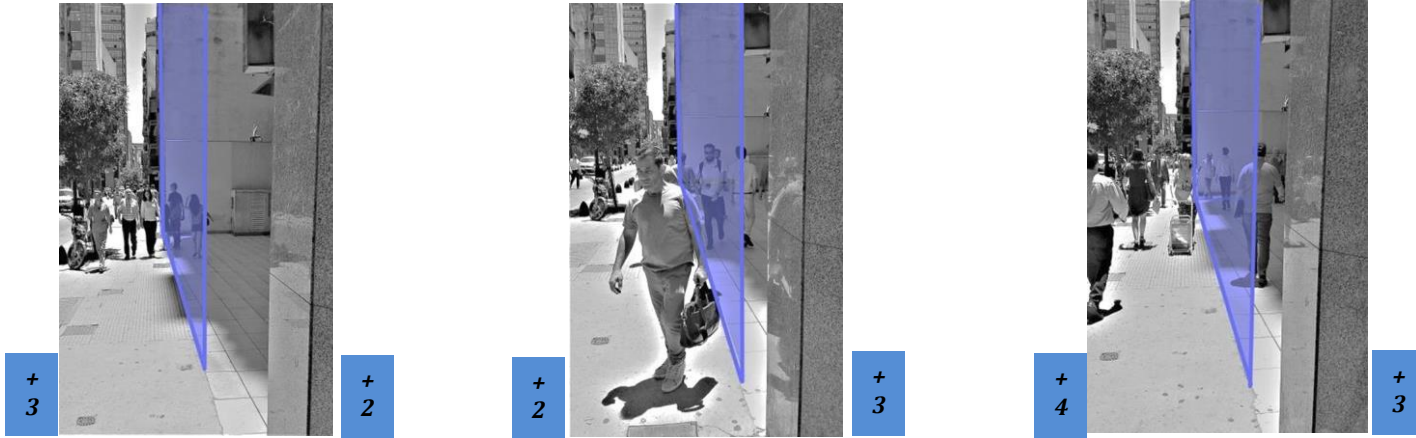
**Cuantificación de los usos peatonales en los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle**

*Figs. 47, 48 y 49*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo diurno**

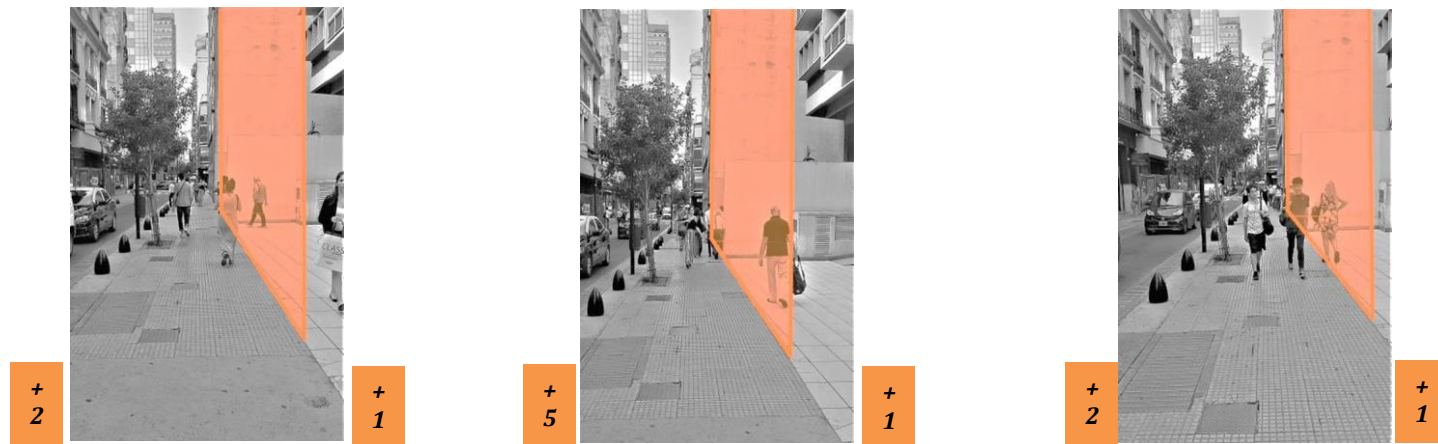


*Figs. 50, 51 y 52*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo vespertino**



**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.
- b- Giros.
- c- Accesos.

-En una de las esquinas, los peatones cortan camino por debajo de los semi-cubiertos de los edificios, pero la penetración de espacio público por detrás de la línea oficial es poco significativa. (Figs. 53 y 54).

-Los accesos no necesariamente invaden todo el espacio del retiro de frente de los edificios. En las dos situaciones espaciales más amplias, el caso de la derecha corresponde a un vacío de acceso compartido por un edificio de oficinas y una galería comercial que pasa hasta la calle Florida. (Figs. 55 y 56).

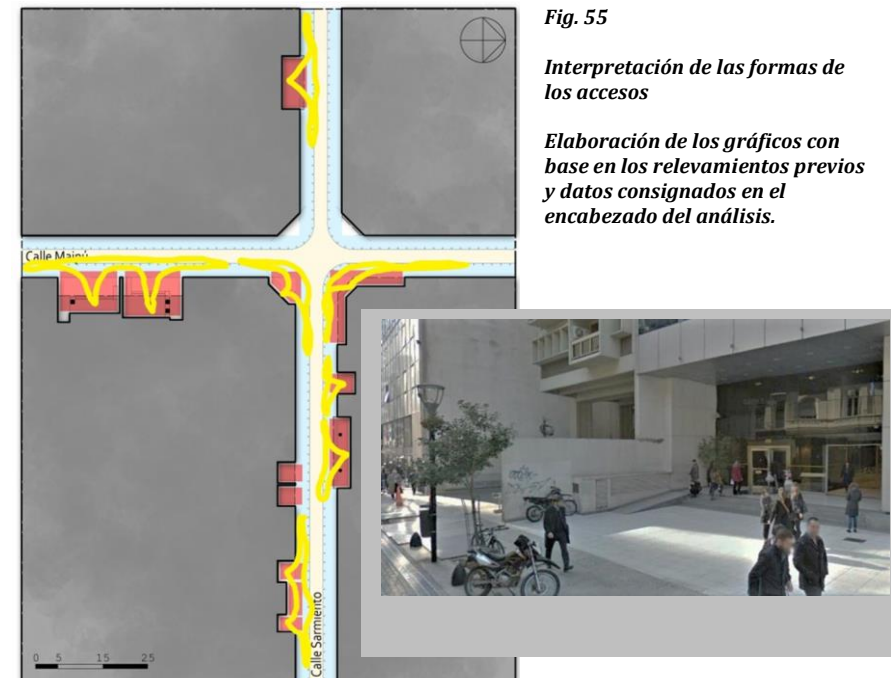


Fig. 54

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

Fig. 56

**Versatilidad de la marcha**

**Detenimientos y pausas del peatón.**

**Definición de las áreas con menor incidencia de marchas y con actividades más permanentes en relación con la calle.**

-En este caso, la presencia de espacios de acceso amplios adyacentes a la calle produce el ensanchamiento espacial y de la sección de esta. Tales ámbitos tienen algunas superficies más estables con menor tránsito de peatones. (Fig. 57).

-En las áreas de los retiros, sobre el espacio privado de la parcela, se producen detenimientos y demoras variadas e informales, muchas en la búsqueda de apoyos isquiáticos por la falta de lugares para sentarse. (Figs. 58, 59 y 60).

-Sobre la calle Sarmiento, los encadenamientos de espacios sobre las márgenes presentan, en algunos casos, expansiones de locales de comida y cafeterías.

Fig. 57

Interpretación de las sub-áreas menos recorridas por los peatones

Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.



Fig. 58

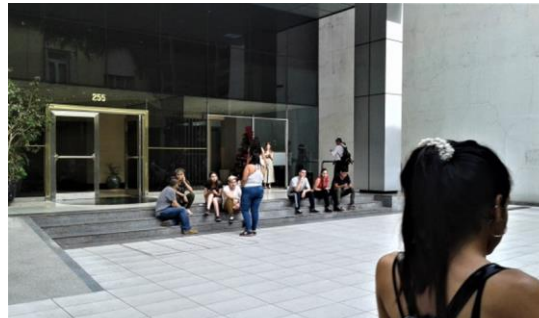


Fig. 59



Fig. 60

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

**Legibilidad**

**Continuidad visual, interpretación del espacio disponible para el peatón.**

**Indicación de límites virtuales entre la acera y los espacios por detrás de la línea oficial de la calle.**



**Fig.61. Límites virtuales**

- En este caso, la mayoría de los espacios adyacentes a las calles comparten el mismo nivel de las aceras y las continuidades del "plano cero" son relevantes. (Fig. 61).

- La dilatación más significativa del espacio de la calle por la contribución de espacios vecinos a ella se presenta sobre el lado del bloque de manzana; un muro medianero divide ambos espacios, que comparten una misma categoría y jerarquía espacial. (Figs. 62 y 63).

-Sobre la calle Sarmiento, hay una serie de espacios en sus bordes, que son de menores dimensiones, pero producen una secuencia de ámbitos que enriquecen la calle.

**Fig. 62**

**Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle**



**Fig. 63**

**Interpretación del espacio vacío de la calle**



**Fig. 61. Tipos de límites virtuales, referencias:**

- Proyecciones
- Continuidad del solado
- Discontinuidad del solado
- Cambio de nivel



Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en el encabezado del análisis.

### Usos urbanos

-En este caso, la mayoría de los espacios semipúblicos abiertos por detrás de las líneas oficiales de la calle pertenecen a comercios y equipamientos complementarios de este sector urbano.

-Hay una menor concentración de instituciones de gerenciamiento público; los espacios de mayores dimensiones corresponden a funciones mixtas de oficinas privadas y comercios. (Fig. 64).

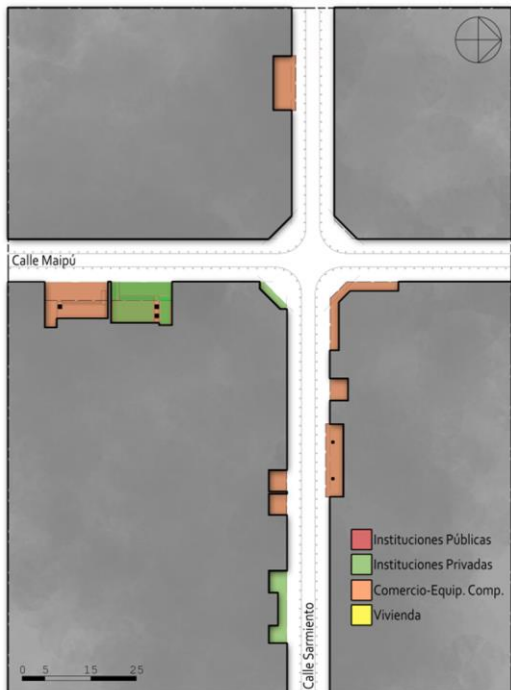


Fig. 64. Actividades que contienen las edificaciones sobre los bordes de las calles

### Dominios

-En este recorte urbano de 150 m por 120 m, la proporción de espacios por detrás de las líneas oficiales que participan con el espacio de la calle y los cuales pueden ser alcanzados por los peatones corresponde al 20 % de la superficie de la vía urbana. (Fig. 65).

-Algunos de los ensanchamientos espaciales de la calle duplican la sección del vial. (Fig. 66).



Fig. 65. Proporciones de espacios propios de la calle y de aquellos por detrás de las líneas oficiales

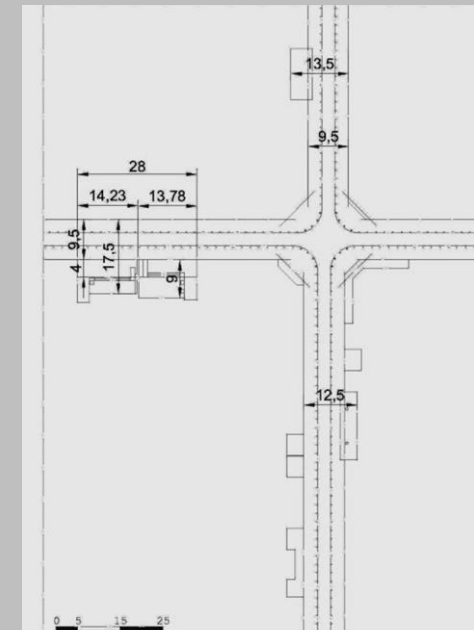


Fig. 66. Dimensiones de los vacíos resultantes

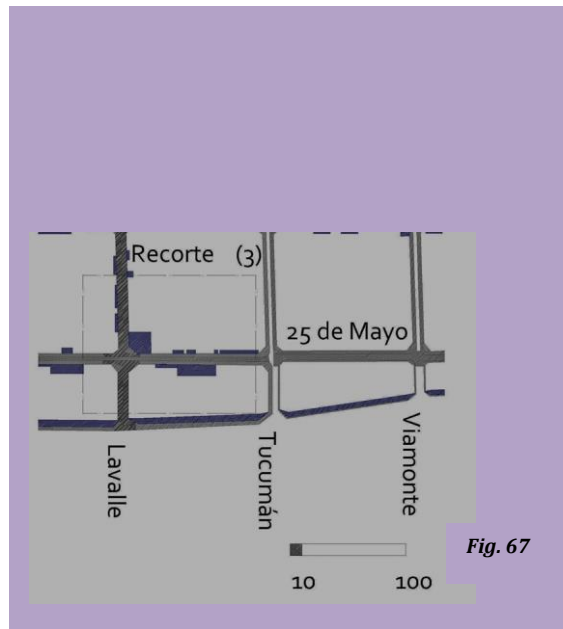
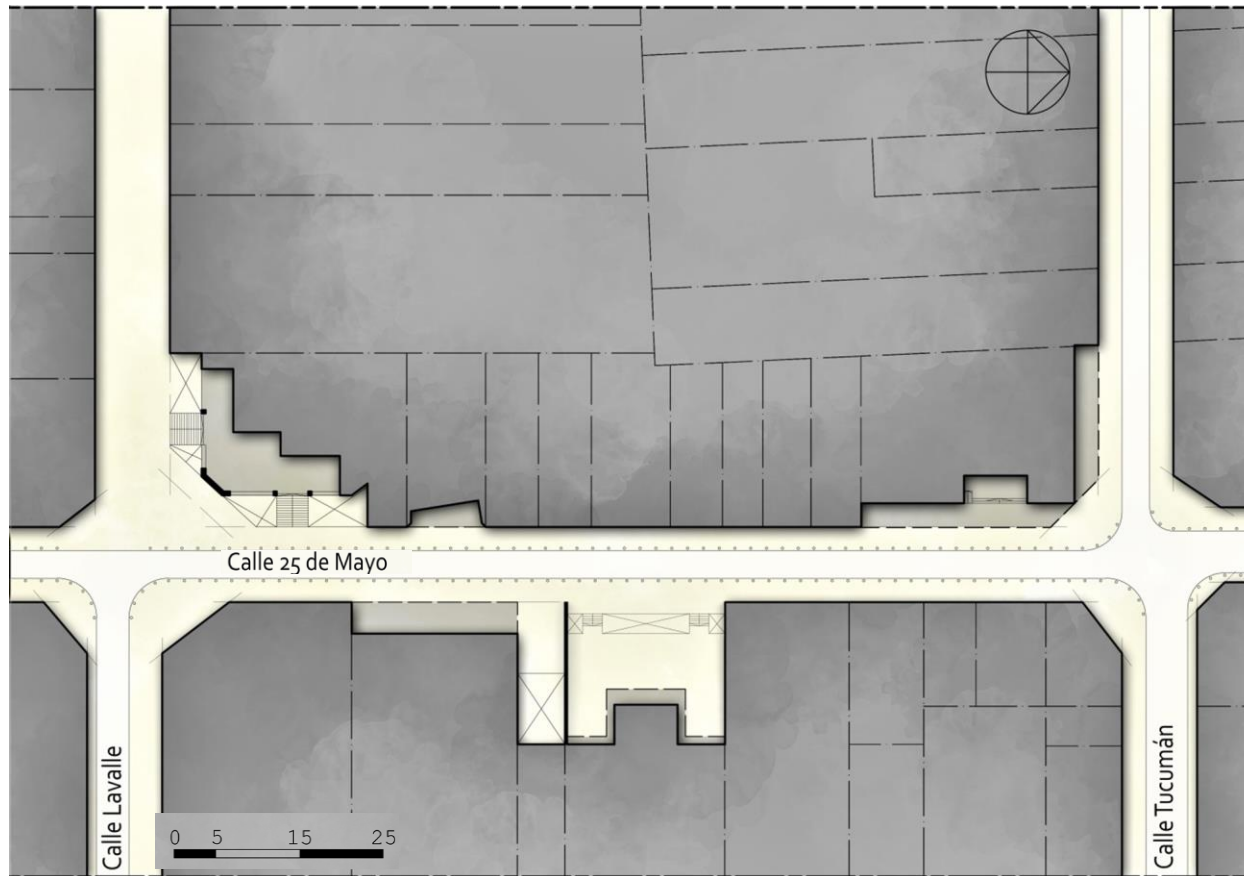


Fig. 68

**Recorte urbano (3)**

**Intersecciones e inmediaciones de la calle 25 de Mayo entre Lavalle y Tucumán (Figs. 67 y 68)**

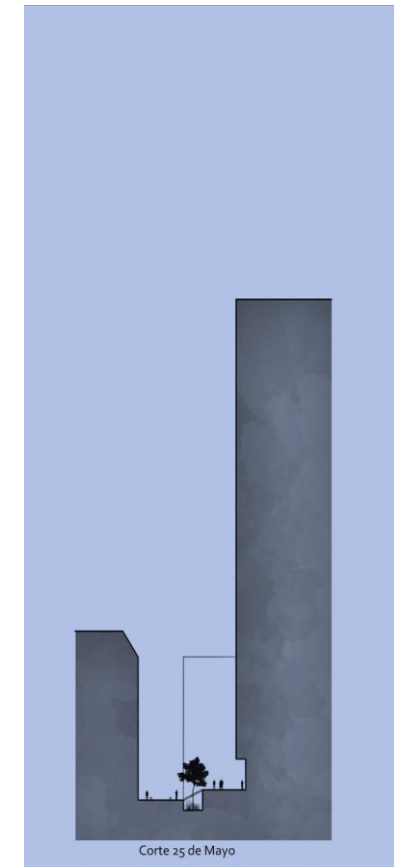


**Fig. 69. Planta**

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:  
 Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51, Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento,  
 Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138, Plancheta n.º 13, Anexo IV, p. 15.  
 Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y  
 Catastro. <https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>.

En anexos (págs. 210, 211 y 212).

**Relevamiento general**  
**(Figs. 69 y 70)**



**Fig. 70. Corte.**

**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

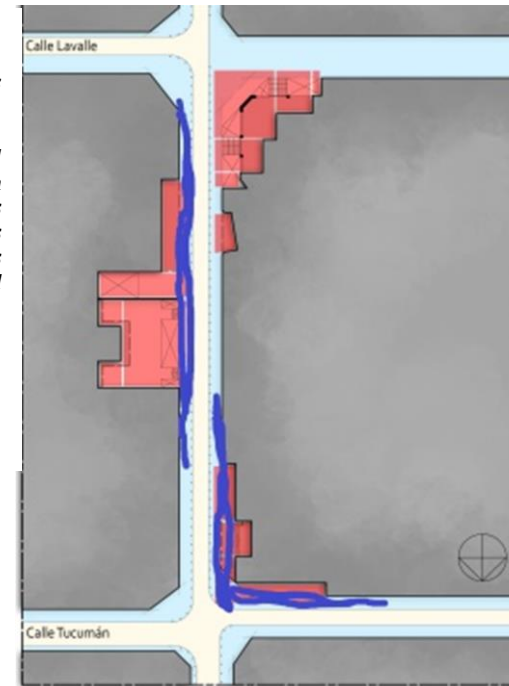
- a- Desbordes.**
- b- Giros.**
- c- Accesos.**

- Los desbordes de los transeúntes de un dominio sobre el otro se dan sobre los retiros pronunciados de los edificios. Los accesos en general tienen una diferencia de medio nivel con respecto a la calle y avanzan sobre esta; sin embargo, hay un área en donde el "cero" se hace continuo con la primera parte de los retiros, lo que produce el ensanchamiento del espacio de la calle y la acera. (Figs. 71, 72 y 73).

**Fig. 71**

**Interpretación de los recorridos del peatón**

**Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.**



**Fig. 72**



**Fig. 73**

**Imágenes: relevamientos in situ (2019).**

**Permeabilidad**

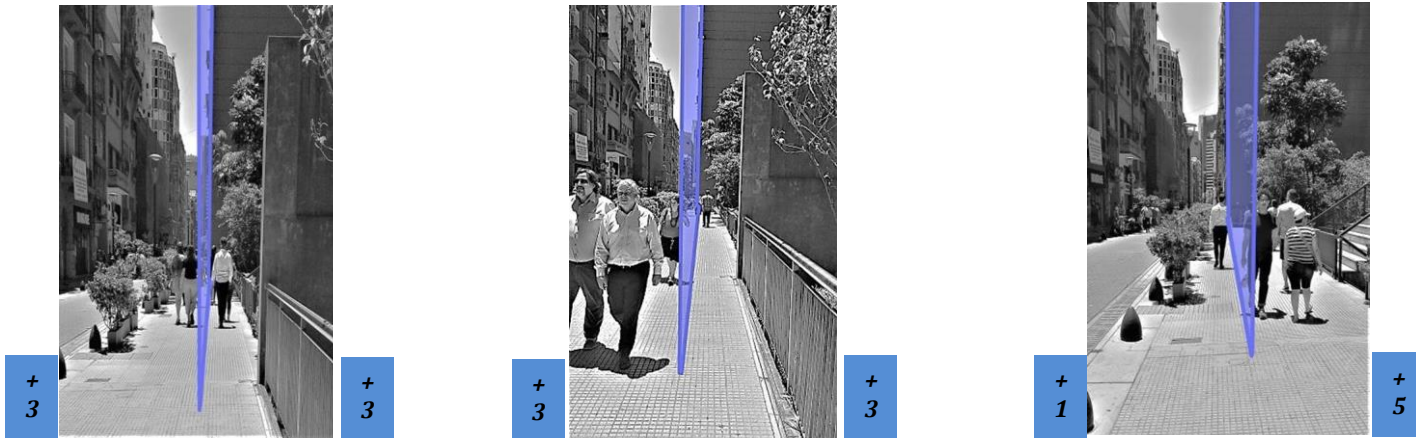
*Cuantificación de los usos peatonales en los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle*

*Figs. 74, 75 y 76.*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo diurno.**

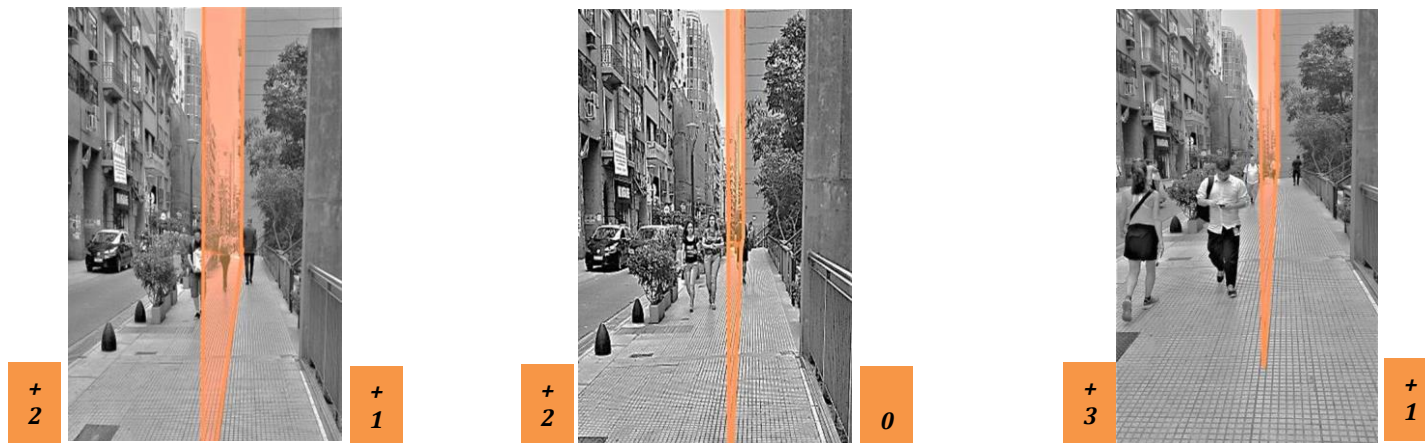


*Figs. 77, 78 y 79.*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo vespertino.**



**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.
- b- Giros.
- c- Accesos.

-En una de las esquinas, los peatones cortan camino por los semi-cubiertos de los edificios con una profundidad por detrás de las líneas oficiales más reducida que en los anteriores casos comentados, pero que igualmente produce una dilatación relevante para las circulaciones. (Figs. 80 y 81).

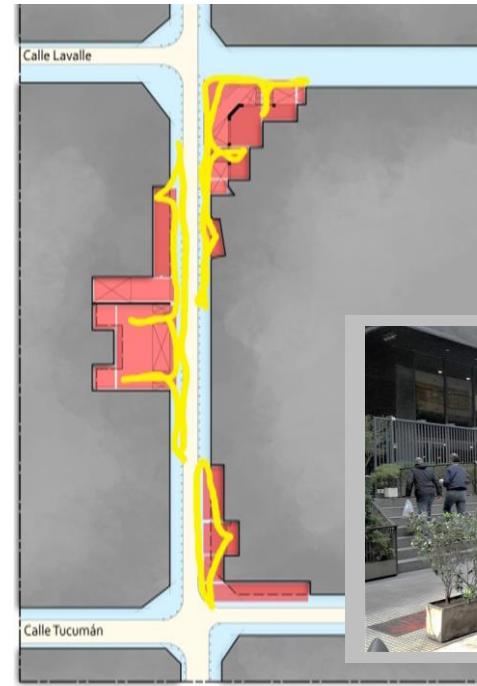
-Los accesos se dan repetidamente sobre planos elevados en casi toda la cuadra, lo que privatiza estas secuencias de aproximación. (Figs. 82 y 83).



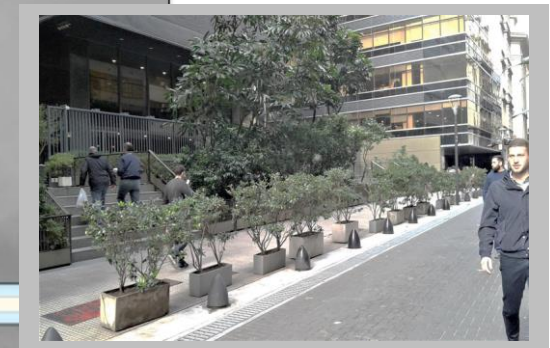
**Fig. 80**  
 Interpretación de los giros del peatón en la esquina a través de los espacios de la parcela



**Fig. 81**  
 117



**Fig. 82**  
 Interpretación de las formas de los accesos  
 Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.



**Fig. 83**

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

**Versatilidad de la marcha**

**Detenimientos y pausas del peatón.**

**Definición de las áreas con menor incidencia de marchas y con actividades más permanentes en relación con la calle.**

-Los espacios vacantes que permiten los detenimientos, enmarcados en los trayectos del peatón, se dan sobre un espacio estrecho pero particularmente prolongado. (Fig. 84).

-Estos detenimientos son variados e informales y, al igual que en otras situaciones, la búsqueda de apoyos isquiáticos que sostengan la demora se sigue repitiendo. (Figs. 85, 86 y 87).

Fig. 84

Interpretación de las sub-áreas menos recorridas por los peatones

Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

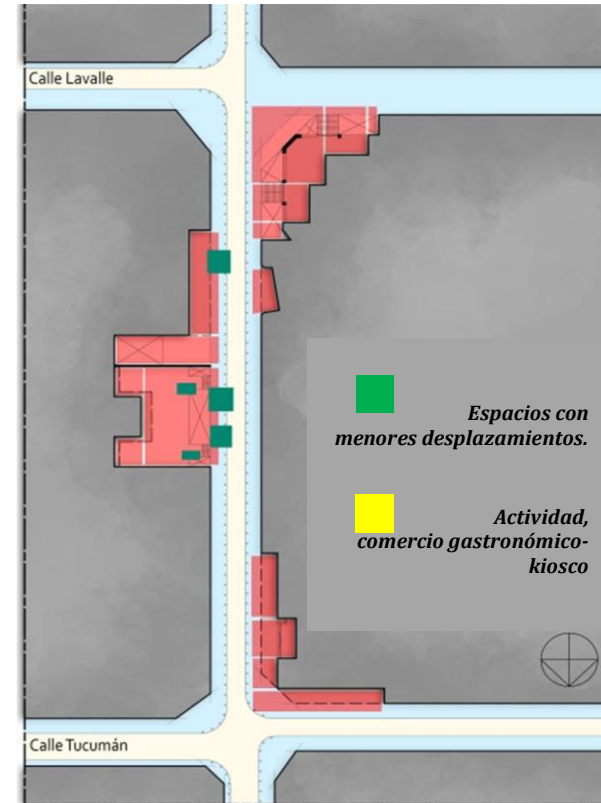


Fig. 85

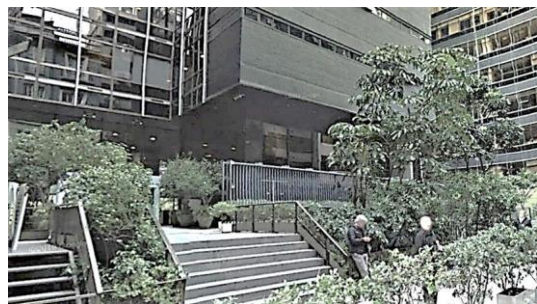


Fig. 86

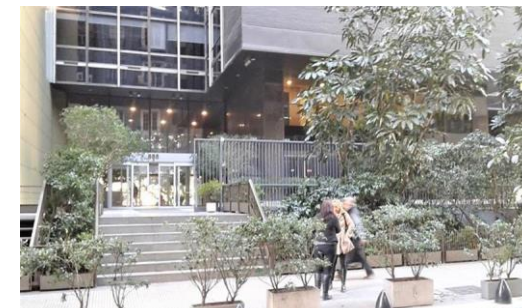


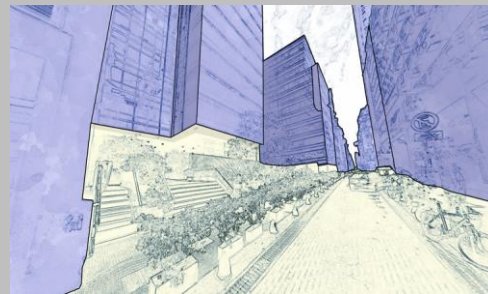
Fig. 87

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

**Legibilidad**

**Continuidad visual, interpretación del espacio disponible para el peatón.**

**Indicación de límites virtuales entre la acera y los espacios por detrás de la línea oficial de la calle.**



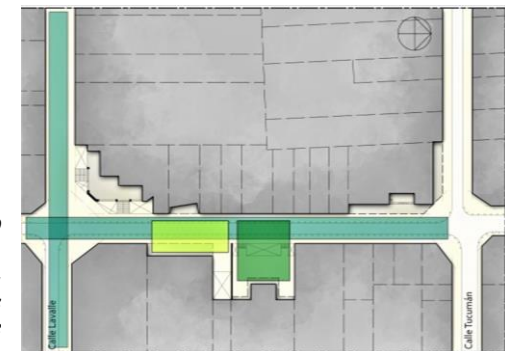
-En este caso, los retiros de las líneas oficiales de la calle más significativos se producen principalmente sobre los lados del bloque de manzana mediante los encadenamientos sostenidos de estas penetraciones. Estos se repiten a lo largo de varias manzanas de la calle 25 de Mayo y proponen un enriquecimiento espacial particular de esta vía urbana.

-Estas secuencias de espacios se estratifican mediante diferentes límites virtuales y niveles diversos que definen los accesos (Fig. 88). Estas condiciones propician continuidades y participaciones variadas de los espacios adyacentes de la parcela con la calle, superponiéndose entre sí y definiendo el ámbito general de la vía. (Figs. 89 y 90).

-Una serie de rejas bajas custodian la observación directa de los patios por debajo del nivel de la calle.

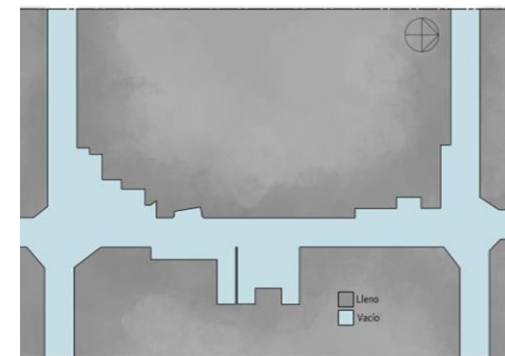


**Fig. 88. Límites virtuales**



**Fig.89**

**Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle**



**Fig. 90**

**Interpretación del espacio vacío de la calle**

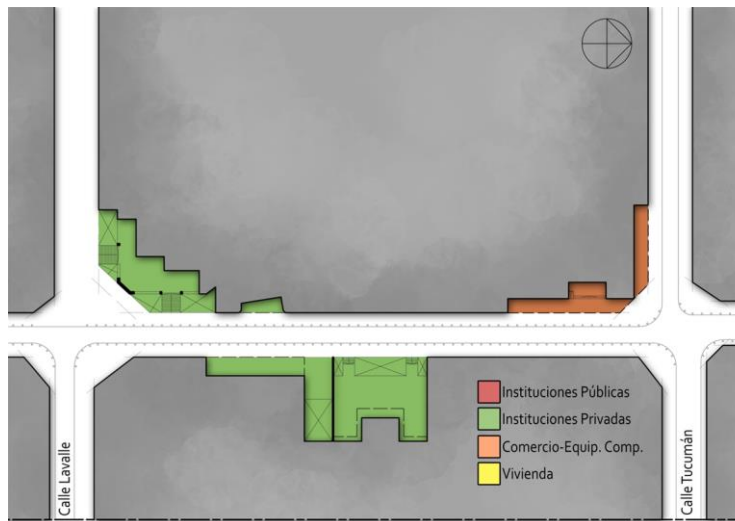
**Fig. 88. Tipos de límites virtuales, referencias**  
 Proyecciones.  
 Continuidad del solado  
 Discontinuidad del solado  
 Cambio de nivel



Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

### Usos urbanos

-El perfil de este recorte urbano está afianzado por una concentración manifiesta de instituciones económico-financieras privadas, con equipamientos complementarios y comercios asociados a ellas. (Fig. 91).



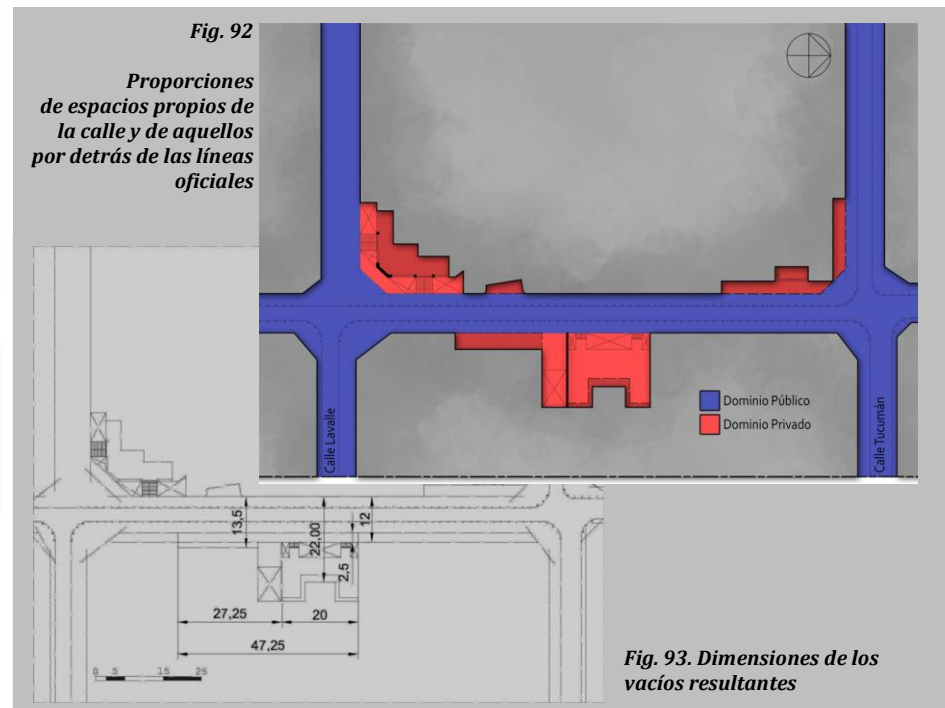
**Fig.91. Actividades que contienen las edificaciones sobre los bordes de las calles**

Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

### Dominios

-En este recorte urbano de 150 m por 120 m, la proporción de espacios por detrás de las líneas oficiales que participan con el espacio de la calle y los cuales pueden ser alcanzados por los peatones corresponde al 39 % de la superficie de la vía urbana. (Fig. 92).

-Algunos de los ensanchamientos espaciales de la calle duplican sobradamente la sección del vial. (Fig. 93).



**Fig. 93. Dimensiones de los vacíos resultantes**

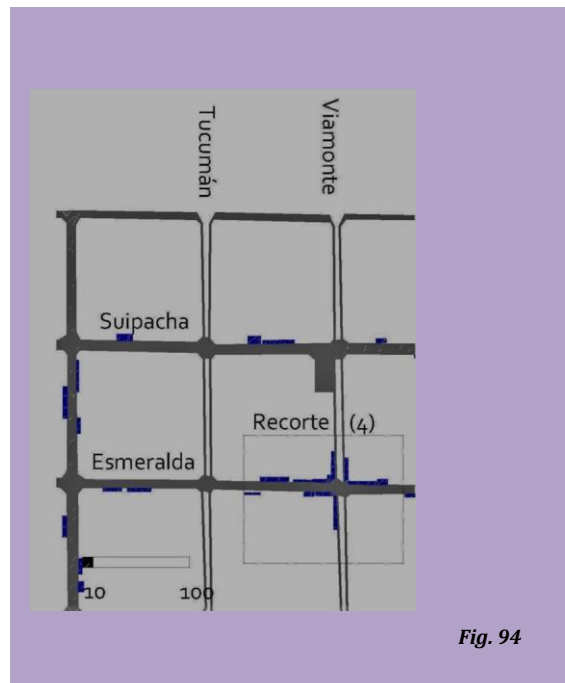


Fig. 94



Fig. 95

*Recorte urbano (4)*  
*Intersección e inmediaciones de las calles  
Esmeralda y Viamonte  
(Figs. 94 y 95)*

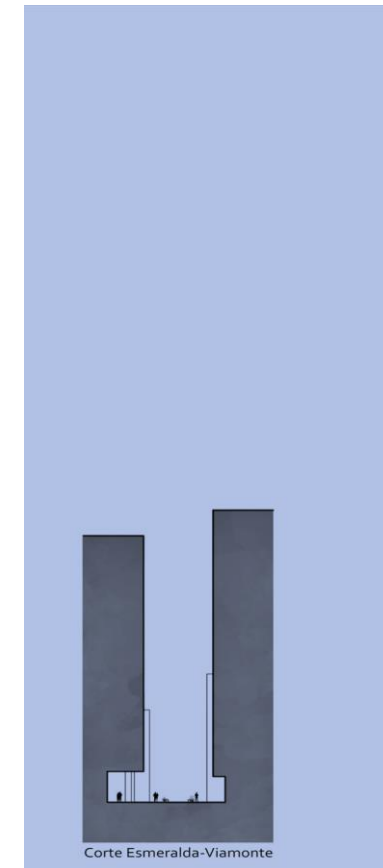


**Fig. 96. Planta**

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:  
 Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51, Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138, Plancheta n.º 13, Anexo IV, p. 15.  
 Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro. <https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>.

En anexos (págs. 210, 211 y 212).

**Relevamiento general**  
**(Figs. 96 y 97)**



**Fig. 97. Corte.**

**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

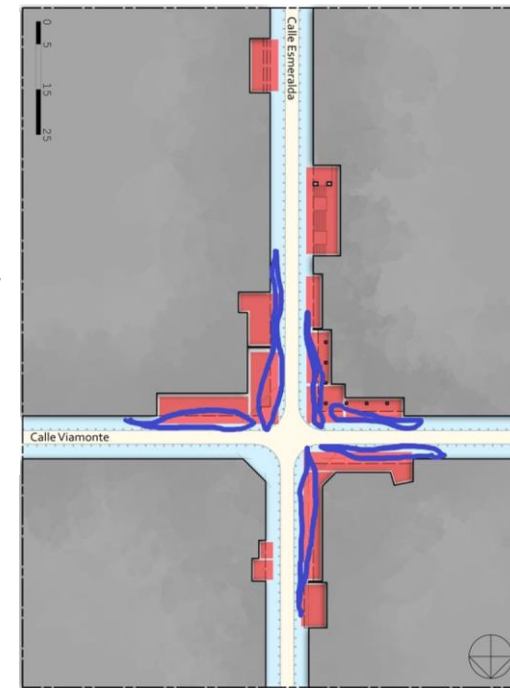
- a- Desbordes.
- b- Giros.
- c- Accesos.

-En este recorte urbano, se producen encadenamientos de espacios adyacentes a la calle derivados de los retiros en planta baja. Estos se dan sobre el tramo intermedio del bloque de manzana y en las esquinas. En estas últimas, se verifican una serie de desbordes en los recorridos, en donde los peatones aprovechan la dilatación del espacio continuo y alternan entre los espacios de la calle y aquellos pertenecientes a la parcela. (Figs. 98, 99 y 100).

-En los tramos intermedios del bloque de manzana, no se dan desbordes entre estos ámbitos, ya que los espacios privados tienen poca longitud en el sentido de la calle.

**Fig. 98**  
 Interpretación de los recorridos del peatón

Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.



**Fig. 99**



**Fig. 100**

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

**Permeabilidad**

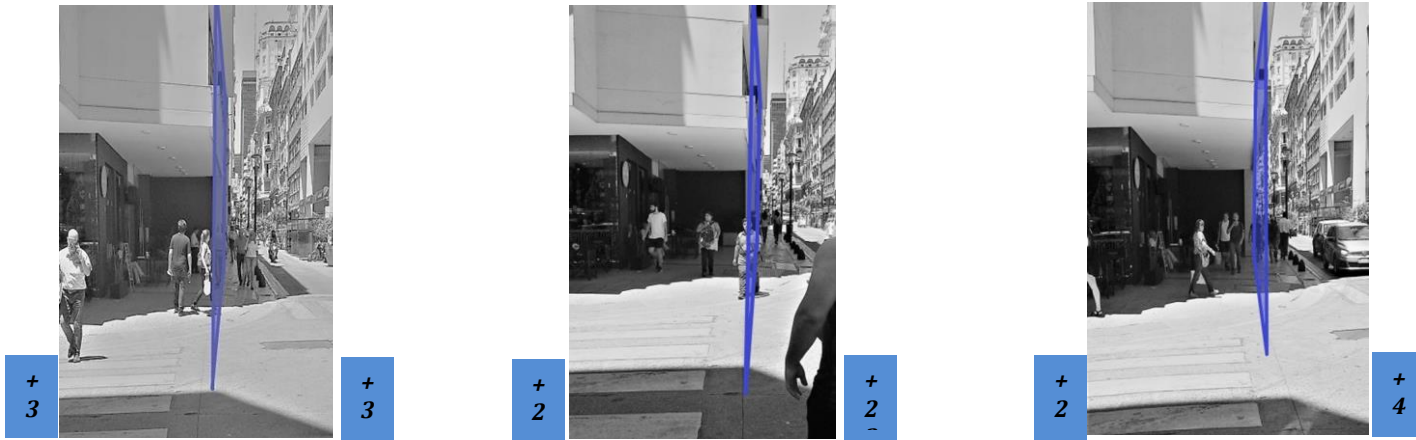
*Cuantificación de los usos peatonales en los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle*

**Figs. 101, 102 y 103**

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo diurno.**



**Figs. 104, 105 y 106**

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo vespertino.**



**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.
- b- Giros.
- c- Accesos.

-En este caso, en tres de las cuatro esquinas de la misma intersección de calles se producen retiros en planta baja, que les permiten a los peatones girar sobre estas penetraciones y por debajo de los cuerpos salientes de las edificaciones.

(Figs. 107 y 108).

-Los accesos no necesariamente invaden todo el espacio generado por el retiro de las edificaciones en las plantas bajas.

(Figs. 109 y 110).

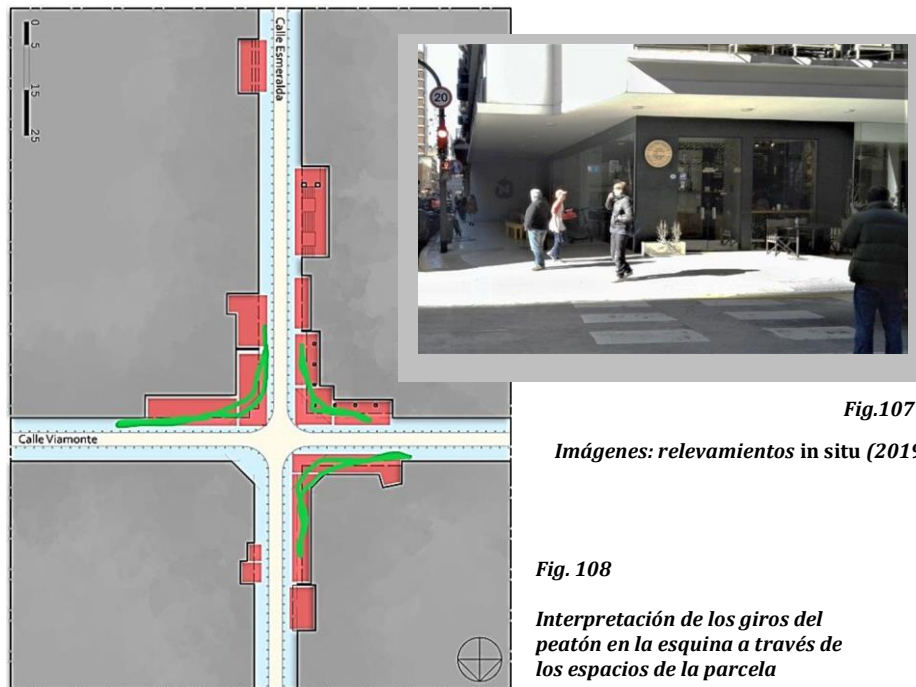


Fig.107

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

Fig. 108

Interpretación de los giros del peatón en la esquina a través de los espacios de la parcela

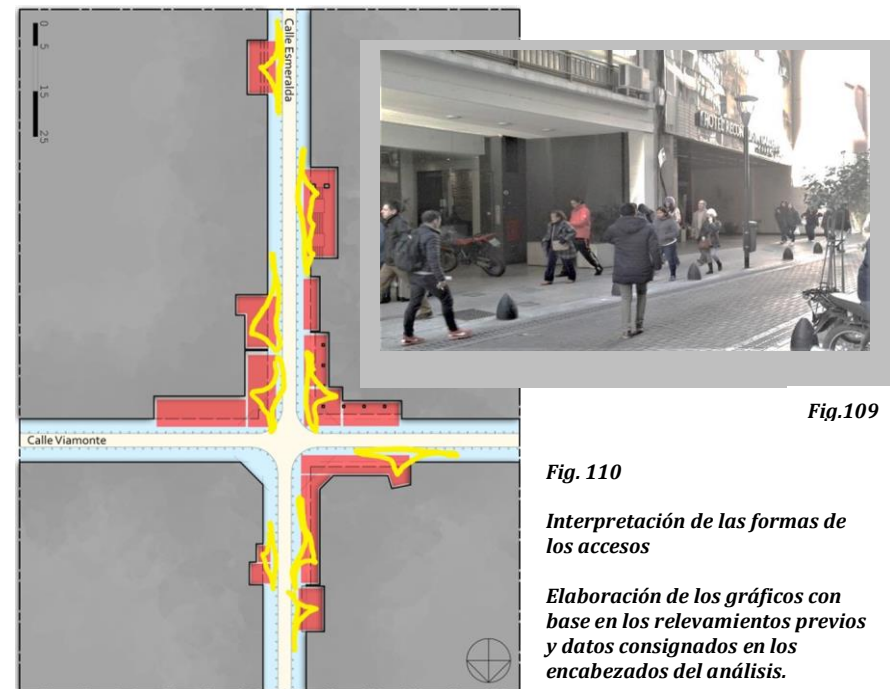


Fig.109

Fig. 110

Interpretación de las formas de los accesos

Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

**Versatilidad de la marcha**

**Detenimientos y pausas del peatón.**

**Definición de las áreas con menor incidencia de marchas y con actividades más permanentes en relación con la calle.**

-En el sector donde se encuentra este recorte urbano se sostiene una mayor actividad comercial. En este caso, hay algunas funciones orientadas a la gastronomía con espacios de expansión semi-cubiertos profundos con equipamientos y mobiliarios urbanos, lo que genera instancias de detenimiento más prolongadas. (Figs. 111, 112 y 113).

-Como en el resto de los casos, sigue habiendo espacios amplios de transición a los edificios institucionales donde se producen demoras informales del peatón, pero sin equipamientos que las contengan. (Fig. 114).

Fig. 111

Interpretación de las sub-áreas menos recorridas por los peatones

Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

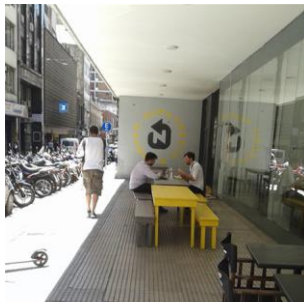
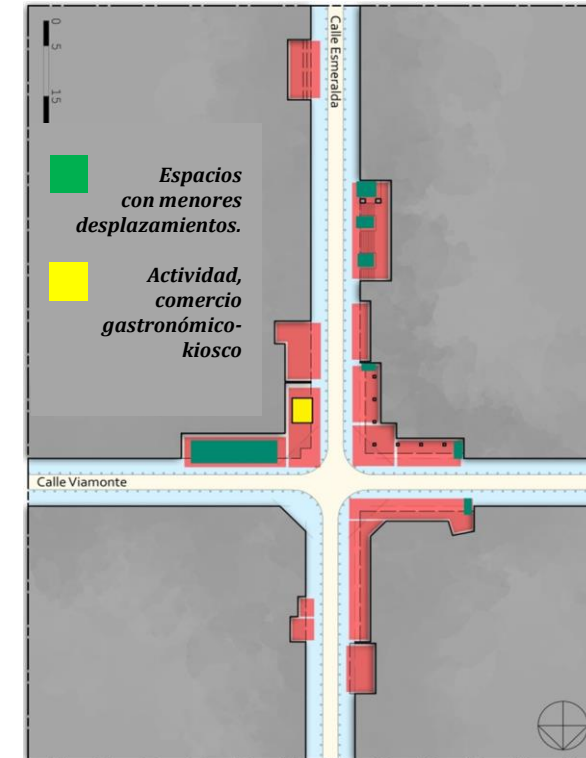


Fig.112

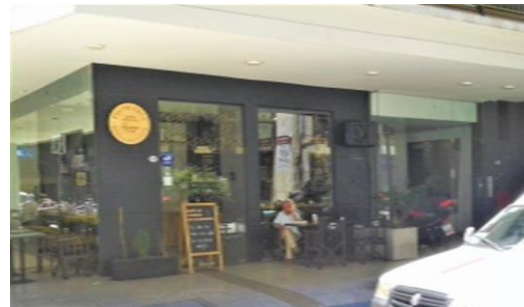


Fig. 113



Fig.114 Imágenes: relevamientos in situ (2019).

**Legibilidad**

**Continuidad visual, interpretación del espacio disponible para el peatón.**

**Indicación de límites virtuales entre la acera y los espacios por detrás de la línea oficial de la calle.**



-En este recorte urbano, los espacios contiguos a las aceras en las esquinas sostienen la continuidad del cero urbano. (Fig. 115).

-Los espacios de transición a las edificaciones adyacentes a la calle no tienen una profundidad tan notable como en el resto de los casos analizados. Estos pertenecen a los tipos de retiros de las edificaciones que se dan sobre todo en las plantas bajas y, muy tímidamente, en el desarrollo en altura de los edificios. Sin embargo, estos ámbitos se repiten e integran un ensanchamiento espacial muy significativo en la intersección de las calles. (Figs. 116 y 117).

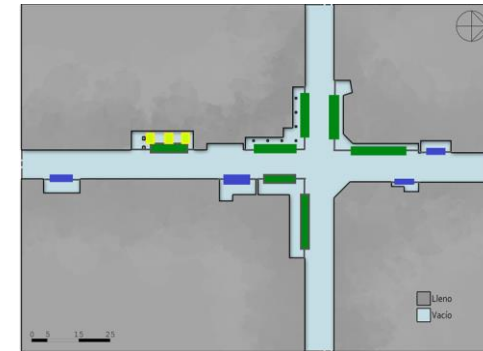
-Sobre el eje de la calle Esmeralda, se encadenan también otros espacios vecinos a la vía en el tramo intermedio del bloque de manzana.

**Fig.115. Tipos de límites virtuales, referencias.**

- Proyecciones
- Continuidad del solado
- Discontinuidad del solado
- Cambio de nivel



Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

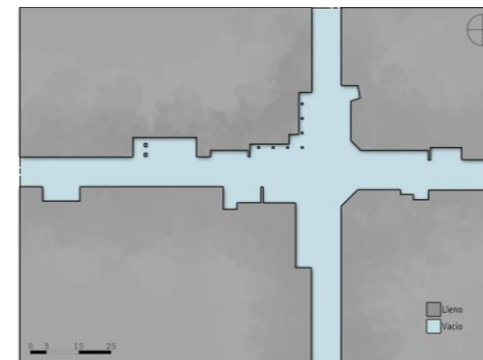


**Fig. 115. Límites virtuales**



**Fig. 116**

**Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle**



**Fig. 117**

**Interpretación del espacio vacío de la calle**

**Usos urbanos**

-En este caso, tres esquinas de la intersección de calles tienen comercios (algunos de uso más cotidiano que otros).

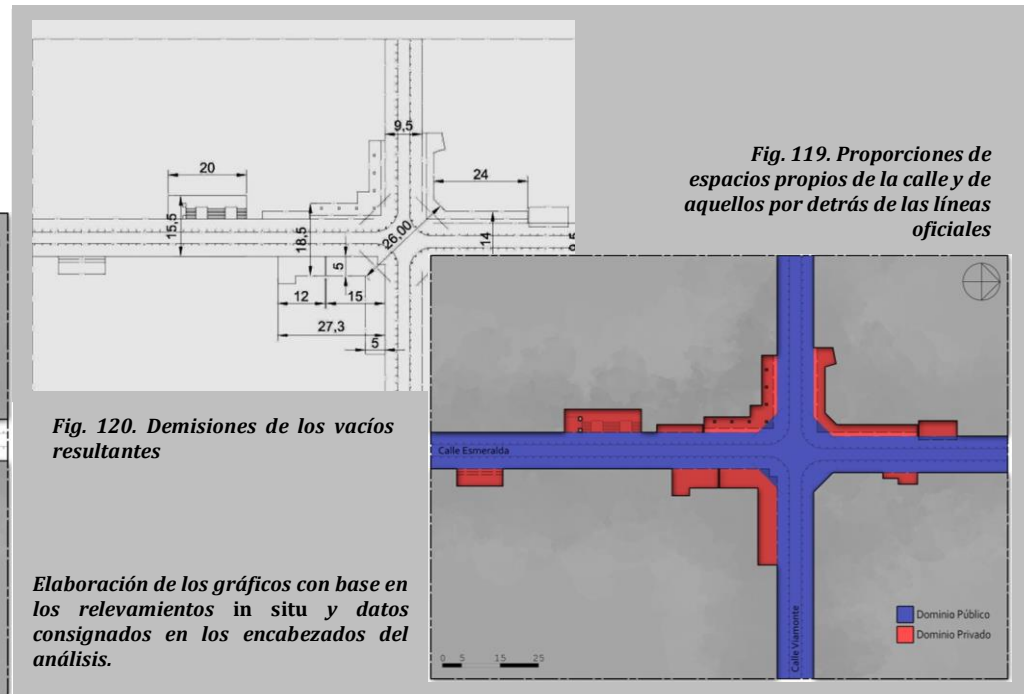
-Al igual que en el resto de los casos, sigue siendo sostenida la presencia de oficinas del sector privado. (Fig. 118).

**Dominios**

-En este recorte urbano de 150 m por 120 m, la proporción de espacios por detrás de las líneas oficiales que participan con el espacio de la calle y los cuales pueden ser alcanzados por los peatones corresponde al 31 % de la superficie de la vía urbana. (Fig. 119).

-Algunos de los ensanchamientos espaciales de la calle duplican sobradamente la sección del vial, y la diagonal generada por los espacios vacíos de las esquinas opuestas la triplica. (Fig. 120).

**Fig. 118. Actividades que contienen las edificaciones sobre los bordes de las calles**



**Fig. 120. Demisiones de los vacíos resultantes**

**Fig. 119. Proporciones de espacios propios de la calle y de aquellos por detrás de las líneas oficiales**

*Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos in situ y datos consignados en los encabezados del análisis.*

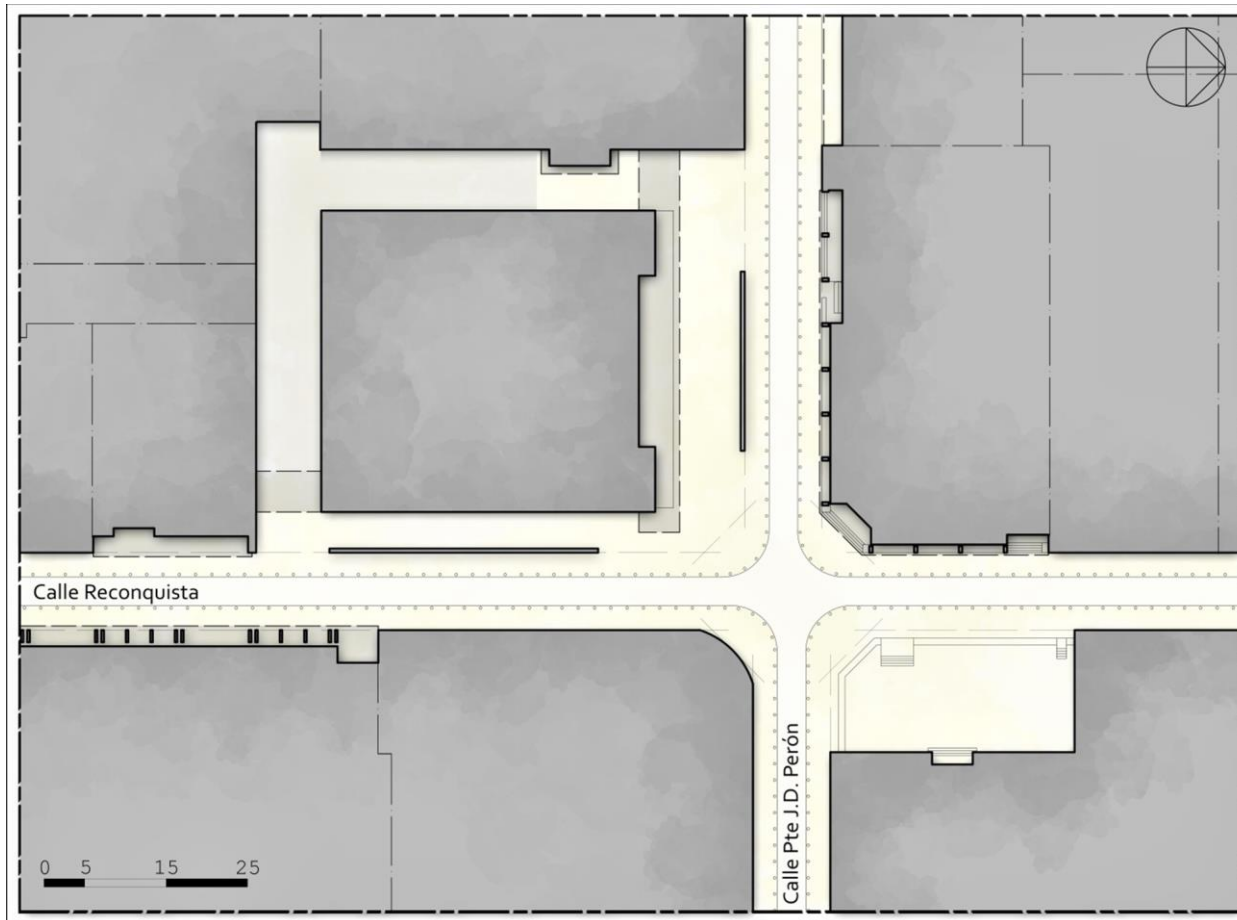


Fig. 121



Fig. 122

**Recorte urbano (5)**  
**Intersección e inmediaciones de las calles  
Reconquista y Teniente General Perón  
(Figs. 121 y 122)**



**Fig. 123. Planta**

Elaboración del gráfico por medio de relevamientos in situ y los parcelarios de las siguientes bases de datos:  
 Plano de Delimitación, Catedral Norte, APH51, Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138, Plancheta n.º 13, Anexo IV, p. 15.  
 Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro. <https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>

En anexos (págs. 210, 211 y 212).

**Relevamiento general**  
**(Figs. 123 y 124)**



**Fig. 124. Corte.**

**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.**
- b- Giros.**
- c- Accesos.**

-En este caso, se verifican desbordes tímidos entre el espacio de la acera y los ámbitos de la parcela. Algunos límites virtuales, como los muros externos y las rejas corredizas preservadas por el proyecto del edificio de oficinas mayor, definen una división más firme entre estas dos categorías de ámbitos. (Figs.125, 126 y 127).

**Fig. 125**

**Interpretación de los recorridos del peatón**

**Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.**



**Fig.126**



**Fig. 127**

**Imágenes: relevamientos in situ (2019).**

**Permeabilidad**

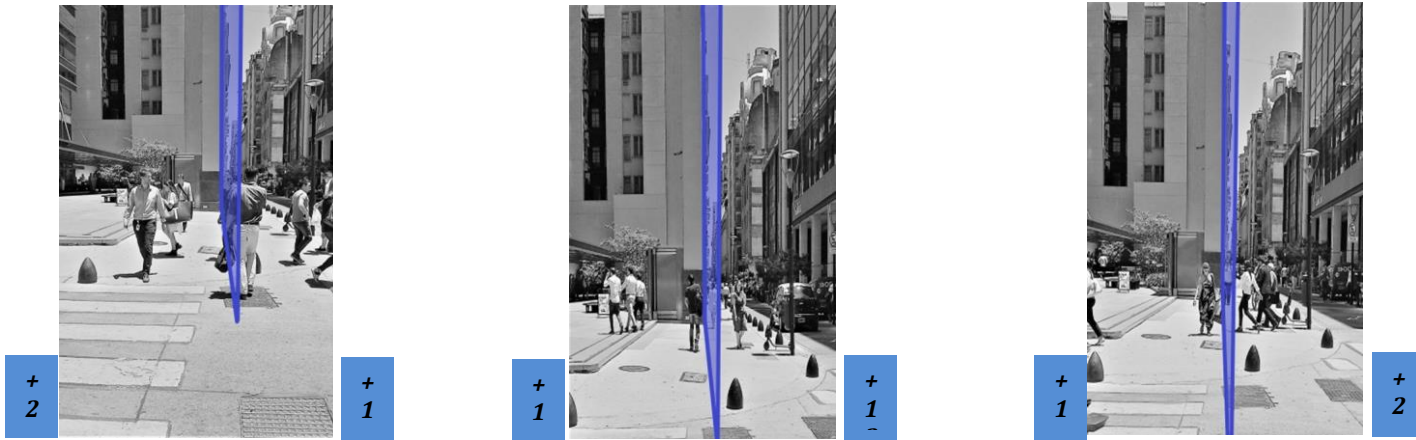
*Cuantificación de los usos peatonales en los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle*

*Figs. 128, 129 y 130*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo diurno.**



*Figs. 131, 132 y 133*

*Medición del número de personas a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle*

*Relevamientos in situ (2019).*

**Intervalo vespertino.**



**Permeabilidad**

**Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios de la parcela.**

**Tipos e incidencias de estos desplazamientos sobre cada una de las áreas.**

- a- Desbordes.
- b- Giros.
- c- Accesos.

-En este recorte urbano, se producen giros sobre el espacio de la parcela en el sector de la esquina, sobre el retiro del edificio. (Figs. 134 y 135).

-Los espacios de acceso son muy amplios, tanto en el edificio de oficinas en una de las esquinas como en el de la Parroquia de la Merced en la esquina opuesta. Ambos vacíos urbanos tienen una participación amplia en las condiciones públicas de la calle. (Figs. 136 y 137).



**Versatilidad de la marcha**

**Detenimientos y pausas del peatón.**

**Definición de las áreas con menor incidencia de marchas y con actividades más permanentes en relación con la calle.**

-Los dos vacíos protagonistas de este recorte urbano son las esquinas en diagonal. El área que antecede al ingreso del edificio de oficinas propone lugares para el detenimiento de los peatones con asientos en forma de plaza interior. (Fig. 138).

-Los accesos a las oficinas ocupan solo una parte de los amplios espacios de aproximación. Los paños vidriados son un límite generalizado con el interior del edificio, pero allí no se exhiben vidrieras; de igual forma, su carácter tampoco es expansivo. (Fig. 139).

-Sobre uno de los costados de este espacio hay un despacho de cafetería utilizado indistintamente por los transeúntes de la calle y por los oficinistas. (Fig. 140).

-Las rejas de la parroquia disminuyen el uso intenso del espacio de acceso. La continuidad visual es amplia (Fig. 141).

Fig. 138

Interpretación de las sub-áreas menos recorridas por los peatones

Elaboración del gráfico con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

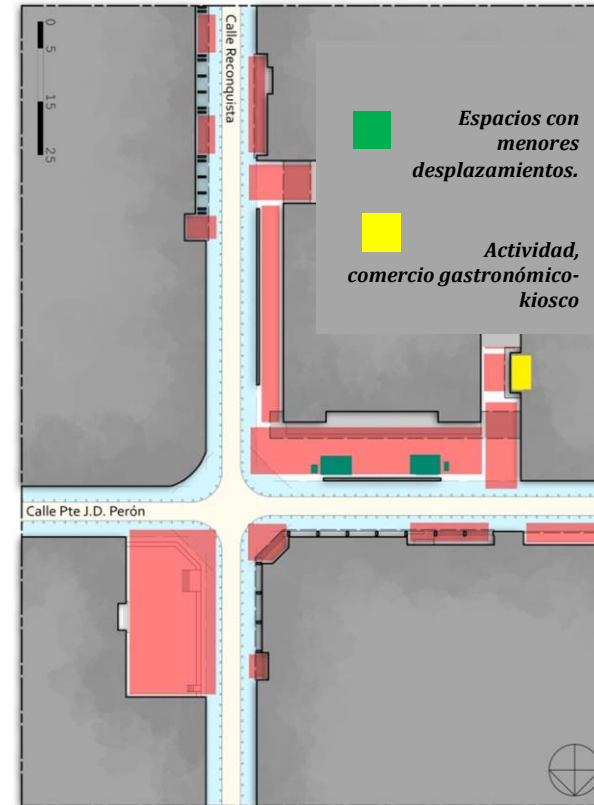


Fig. 139



Fig.140

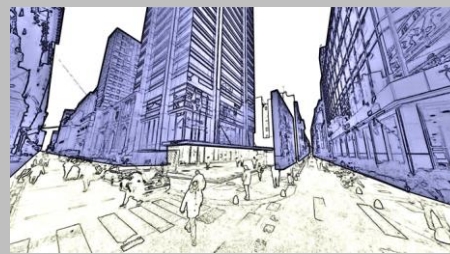


Fig. 141 Imágenes: relevamientos in situ (2019).

**Legibilidad**

**Continuidad visual, interpretación del espacio disponible para el peatón.**

**Indicación de límites virtuales entre la acera y los espacios por detrás de la línea oficial de la calle.**



-En este recorte urbano, las relaciones espaciales se encuentran tamizadas por los límites virtuales que se presentan en ambas áreas de aproximación. En el caso del edificio de oficinas, las rejas quedan abiertas en el horario de funcionamiento. Hay una significativa diferencia de nivel en el acceso a la parroquia y el espacio de transición al edificio de oficinas, conserva un solado con características semejantes al de las aceras. (Fig. 142).

-Las ubicaciones topológicas y condiciones espaciales de los retiros de los edificios permiten una relación perceptual muy próxima con la calle, y propician los solapamientos entre ámbitos. (Fig. 143).

-Los espacios de acceso en las esquinas opuestas permiten visuales muy prolongadas sobre la diagonal. (Fig. 144).

Fig. 142. Tipos de límites virtuales, referencia.

- Proyecciones
- Continuidad del solado
- Discontinuidad del solado
- Cambio de nivel



Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

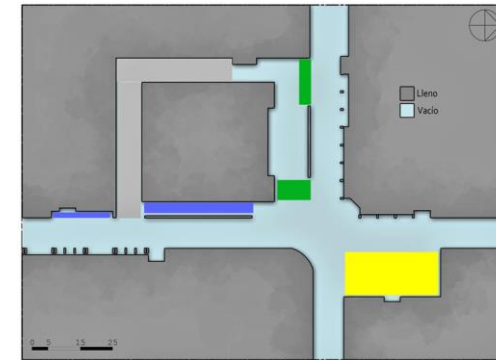


Fig.142. Límites virtuales



Fig. 143

Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle

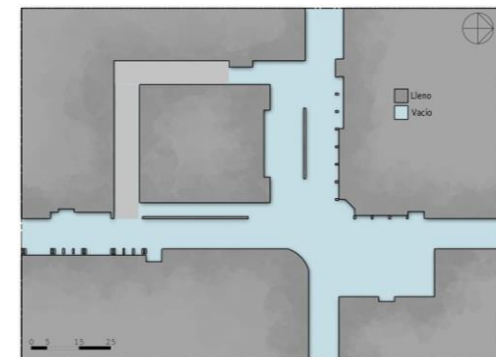


Fig. 144

Interpretación del espacio vacío de la calle

### Usos urbanos

-En este caso, prevalecen los edificios de oficinas y las instituciones administrativas tanto públicas como privadas. Este es uno de los sectores con mayor perfil gerencial del micro-centro y, en algunos casos, conviven edificios de carácter patrimonial. (Fig. 145).

Fig. 145. Actividades que contienen las edificaciones sobre los bordes de las calles



### Dominios

-En este recorte urbano de 150 m por 120 m, la proporción de espacios por detrás de las líneas oficiales que participan con el espacio de la calle y los cuales pueden ser alcanzados por los peatones corresponde al 60 % de la superficie de la vía urbana. (Fig. 146).

-Algunos de los ensanchamientos espaciales de la calle duplican sobradamente la sección del vial, y la diagonal generada por los espacios vacíos de las esquinas opuestas la cuadruplica. (Fig. 147).

Fig. 146. Proporciones de espacios propios de la calle y de aquellos por detrás de las líneas oficiales

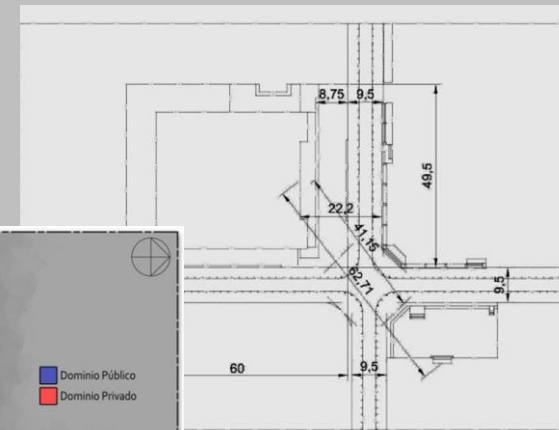
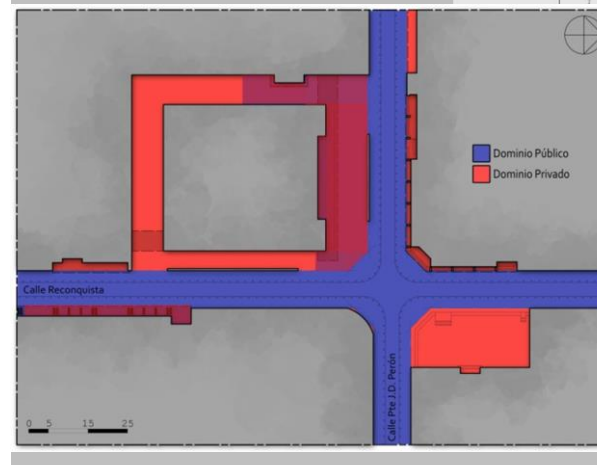


Fig. 147. Dimensiones de los vacíos resultantes

Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.



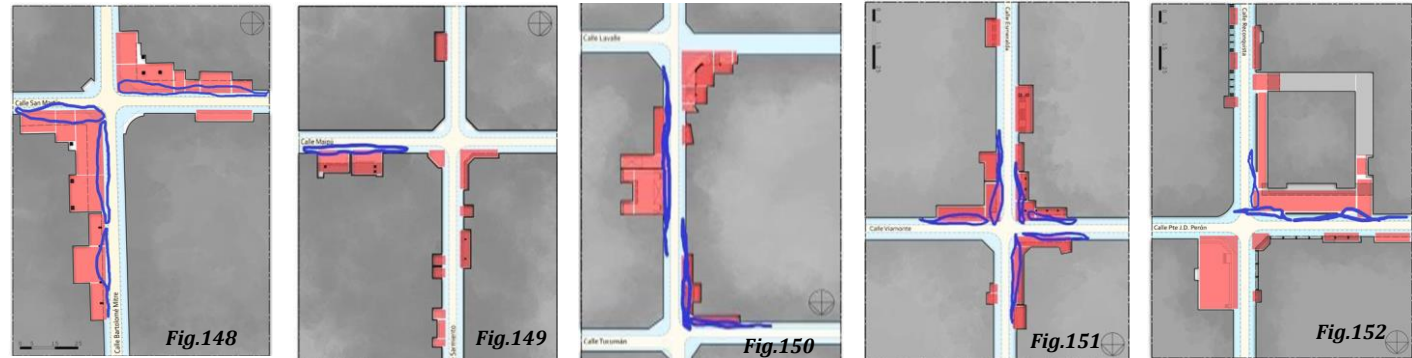
### ***3.6. Resultados***

### 3.6.1. Permeabilidad

#### Continuidad de la marcha del peatón entre la acera y los dominios por detrás de las líneas oficiales de la calle

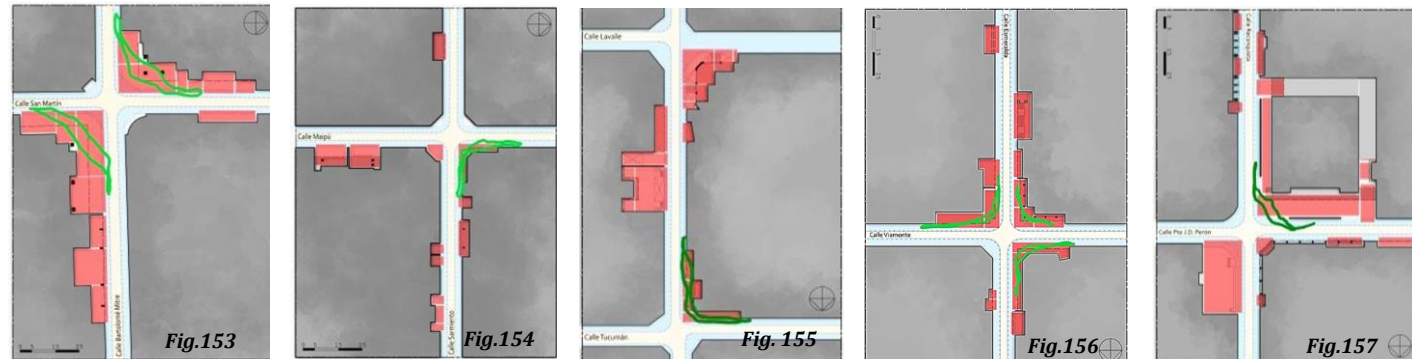
##### -Desborde de la acera hacia el espacio de la parcela

El andar indiferenciado del peatón enlaza espacios a un lado y otro de las líneas oficiales de la calle. Se da preferentemente en los trayectos donde el retiro de las edificaciones es prolongado y en especial en las esquinas, donde el caminante entra y sale de estos ámbitos sin percibirlo. (Figs. 148 a 152). Recortes 1 a 5.



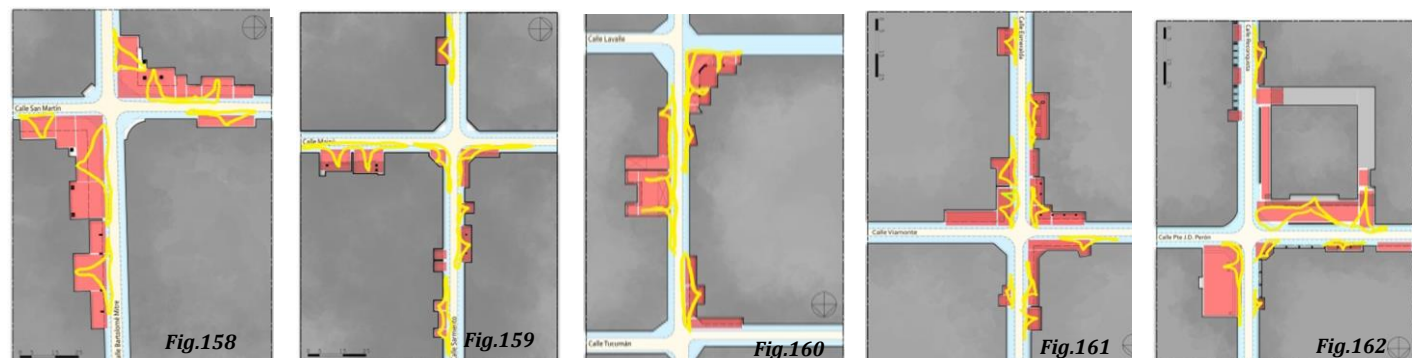
##### -Giro en la esquina a través de los espacios de la parcela

Los retiros en las esquinas permiten los giros holgados y la continuidad de la marcha en las intersecciones. Son situaciones que, por la escala, superan la condición de la ochava en planta baja. En los casos estudiados, se da en cada uno de ellos en mayor o menor medida. Así mismo, en varios de los casos, el desplazamiento peatonal se produce bajo los semi-cubiertos y los elementos estructurales de las edificaciones. (Figs. 153 a 157). Recortes 1 a 5.

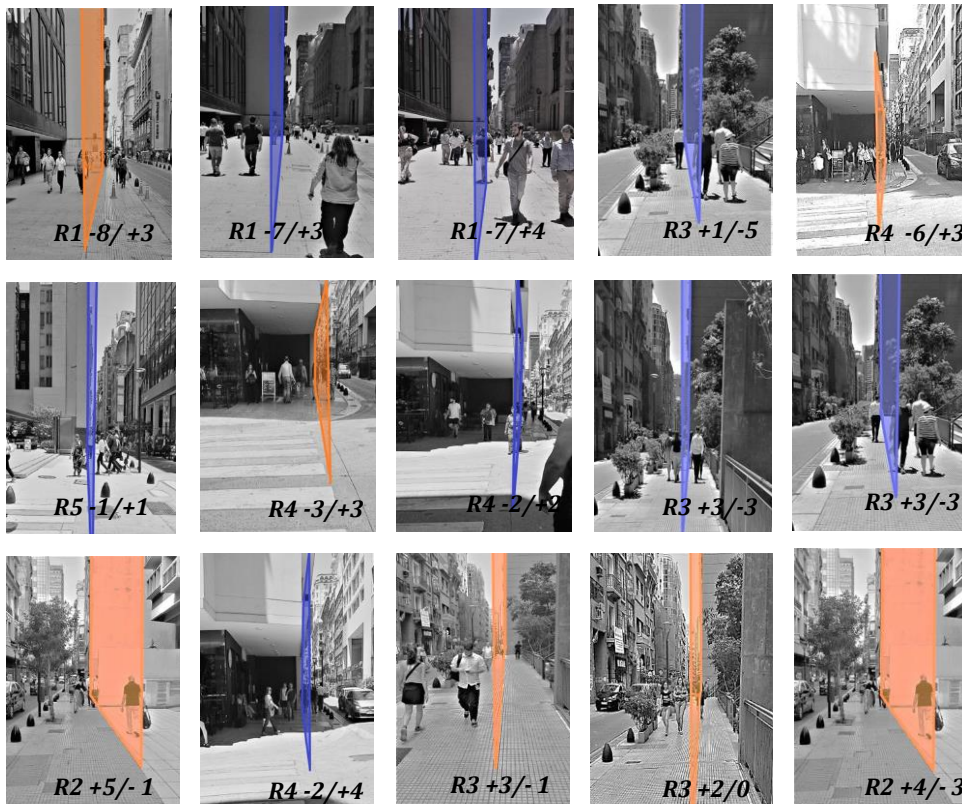


##### -Accesos

Las aproximaciones a las edificaciones se producen en varios de los casos analizados, sobre espacios amplios y con una condición topológica paralela a la calle. Este aspecto implica que el acceso en sí no ocupa necesariamente todo el espacio del retiro. (Figs. 158 a 162). Recortes 1 a 5.



**3.6.1.1. Medición de los flujos peatonales**  
**Ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle**



(Figs. 163 a 167).

-De izquierda a derecha, situaciones en los recortes urbanos con mayores desbordes de personas por detrás de las líneas oficiales de la calle con respecto a la cantidad en las aceras.

(Figs. 168 a 172).

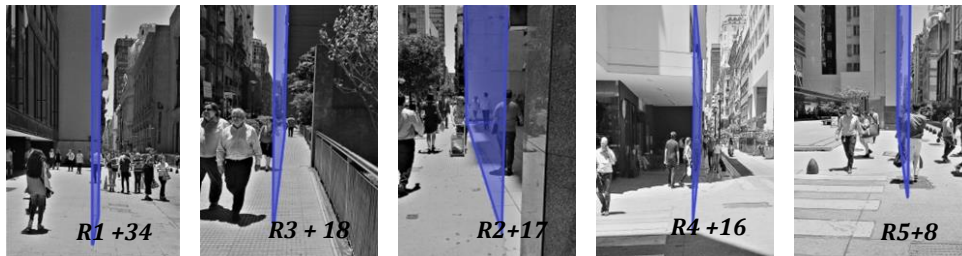
-De izquierda a derecha, situaciones en los recortes urbanos con mayores equilibrios de personas, por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle.

(Figs. 173 a 177).

-De izquierda a derecha, situaciones en los recortes urbanos con menores cantidades de personas por detrás de las líneas oficiales de la calle con respecto a la cantidad en las aceras.

(Valores positivos para las aceras; en azul, intervalos diurnos, y en naranja, intervalos vespertinos).

Imágenes: relevamientos in situ (2019).



(Figs. 178 a 182).

-De izquierda a derecha, recortes urbanos con mayores y menores presencias totales de personas. (Intervalos diurnos).



(Figs. 183 a 187).

-De izquierda a derecha, recortes urbanos con mayores y menores presencias totales de personas. (Intervalos vespertinos).

(Los datos son el total calculado para cada recorte; la foto es la más representativa).

Imágenes: relevamientos in situ (2019).

-Las situaciones observadas tienden a indicar que en el Recorte n.º 1 se dan repetidamente mayores desbordes desde las aceras hacia los espacios por detrás de las líneas oficiales; las holgadas dimensiones, las posiciones sobre las esquinas y la presencia de menores límites perceptuales favorecen estas dinámicas del desplazamiento. La presencia de límites, aunque más no fuere en un segmento pequeño del recorrido, basta para desestimularlos (Recortes n.º 2 y n.º 5).

Sin embargo, se puede observar que todos los recortes urbanos analizados tienen en mayor o en menor medida la capacidad de descongestionar los flujos de personas de las aceras hacia los dominios por detrás de las líneas oficiales de la calle, cuando estos aumentan mucho en un intervalo determinado. El peatón es proclive a descifrar sendos ámbitos como partes de una misma categoría y como escenario urbano continuo.

En general, tiende a haber un uso más intensivo durante el intervalo diurno (de 11 a 13 h) y un poco menor en el vespertino (de 15 a 17 h), pero no es totalmente concluyente.

La posición topológica del Recorte n.º 3, a mitad del bloque de manzana, favorece recorridos fluidos en ambas categorías de ámbitos. El retiro prolongado que producen dos edificios de gran escala permite esta condición.

Aunque las aceras en promedio tienen un ancho de 3 m, gracias a las intervenciones en favor del peatón, esta condición no se sostiene en todo el sector analizado. Algunas inclinaciones imperceptibles de los lados del bloque de manzana ajustan mucho estas medidas en algunos puntos. En este sentido, el Recorte n.º 1 y el n.º 4 asumen particularmente estas congestiones circunstanciales, sobre el ámbito privado.

### 3.6.2. Versatilidad de la marcha

#### Detenimientos y pausas del peatón

-Derivado del anterior análisis sobre las marchas, es posible identificar sobre los retiros de las edificaciones, ámbitos liberados para los desplazamientos del peatón con dimensiones amplias.

-En general, los retiros dejan al descubierto medianeras con áreas de menor circulación peatonal cercanas a ellas, salvo que se produzcan accesos en los extremos de estos espacios.

-Se verifican detenimientos o demoras cortas, con falta de equipamiento para descansar; muchos de los espacios vacantes analizados son generosos dimensionalmente. (Figs. 188 a 192).

- Los detenimientos son informales, en tanto el espacio no está equipado para que ello ocurra; los peatones buscan apoyos isquiáticos o asientos próximos, como barandas y bordes bajos.

-En la mayoría de los casos analizados, se dan actividades relacionadas a algún consumo gastronómico de reducida escala.

Figs. 188 a 192  
 Recortes 1 a 5,  
 respectivamente

Referencias

Interpretación de las áreas con menores desplazamientos de peatones y actividades complementarias.

	Espacios con menores desplazamientos
	Actividad, comercio gastronómico/kiosco

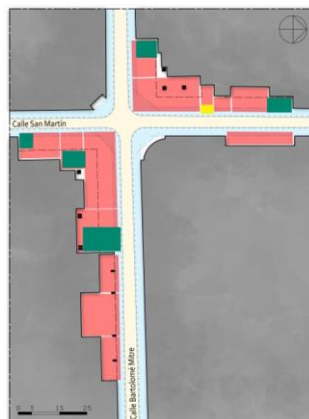


Fig. 188



Fig. 189

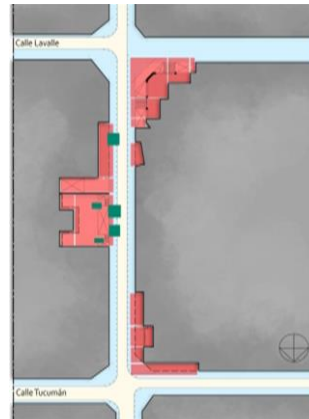


Fig. 190



Fig. 191

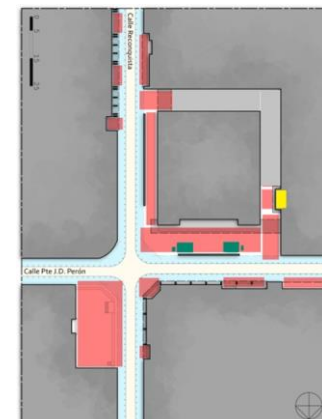


Fig. 192

Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

### 3.6.3. Patrones espacio-morfológicos de ámbitos participantes de la calle

-Según los análisis previos de las relaciones de los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle, se observa que estas articulaciones generalmente se hacen efectivas por la carencia de límites rotundos y la presencia de límites virtuales débiles.

- Desde el punto de vista de la forma en que estos espacios se perciben, no siempre es claro dónde termina y comienza cada uno, por lo que se producen solapamientos en la forma de comprenderlos y utilizarlos.

-Las relaciones aumentan con las dimensiones y las cantidades de contactos entre las formas geométricas en las que se han intentado definir las áreas de incidencia en los gráficos, aunque en la realidad sus formas serían más imprecisas.

-Las profundidades de las penetraciones sobre el plano de la línea oficial son dimensionales significativas, en ciertos casos, sus escalas amplias logran remarcar un ritmo transversal que compite con la dirección dominante de la calle. (Fig. 195).

-Cuando estas relaciones se dan en el lado del bloque de manzana, la definición geométrica es más clara y en estas situaciones también participan los planos de las fachadas opuestas (Figs. 194 y 195). En las esquinas, las relaciones se dan en más de un sentido, por lo que los solapamientos y las superposiciones entre ámbitos tienden a ser más complejos. (Figs. 193, 196 y 197).



Figs. 193 a 197. Recortes 1 a 5, respectivamente

Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

### 3.6.4. Legibilidad: continuidad visual de los ámbitos disponibles

- Los resultados previos permiten observar que es posible una reinterpretación del vacío de la calle mediante la colaboración de ámbitos con diferentes pertenencias. (Figs. 198 a 202).

Los ámbitos privados encontrados en los análisis comparten características y categorías semejantes a los propios de la calle, lo que provoca el ensanchamiento de la sección del vial. En los casos primero, cuarto y quinto, los retiros se dan sobre esquinas opuestas, lo que provoca una dilatación muy significativa en el sentido oblicuo de la intersección, que amplifica la continuidad espacial entre calles perpendiculares. En los casos segundo y tercero, estas situaciones se repiten sobre el lado del bloque de manzana. En el cuarto caso, los retiros son menos evidentes y profundos, pero se dan repetidamente en tres de las cuatro esquinas, que integran condiciones espaciales significativas.

-En virtud de algunos aspectos normativos, hay muchas edificaciones que marcan una diferenciación formal entre la resolución de la planta baja y el arranque del edificio o las torres. Este límite, en general, está ubicado a una altura mayor al nivel regulado por los códigos, por lo que esta dimensión física es propia de la escala urbana más que de la humana, lo cual potencia la vinculación espacial entre la calle y las áreas de transición a las edificaciones.

-Las diferencias de nivel entre la acera y los accesos, en aquellos espacios que los proponen, no superan el medio nivel, por lo que la continuidad visual sigue siendo fluida y, en muchos casos, el alcance físico también. En la mayoría de las situaciones, la continuidad del cero urbano es manifiesta.

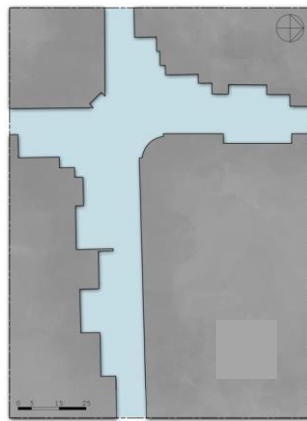


Fig. 198

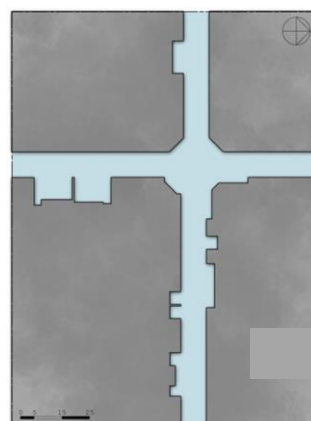


Fig. 199

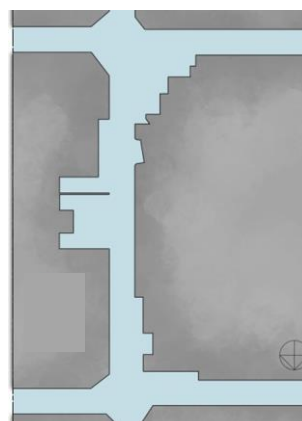


Fig. 200

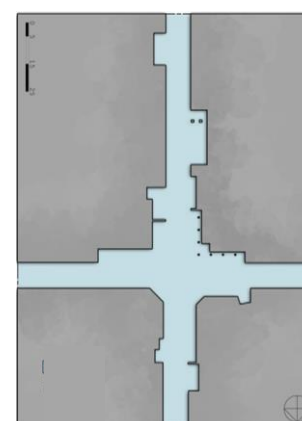


Fig. 201



Fig. 202

Figs. 198 a 202. Recortes 1 a 5, respectivamente

Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

### 3.6.5. Usos urbanos

#### Actividades que contienen las edificaciones sobre los bodes de las calles

- En las comparaciones de los casos analizados se puede observar la mayor concurrencia de instituciones privadas.

-Hay un número menor de instituciones públicas, y tanto estas como las privadas tienen un fuerte sesgo hacia el gerenciamiento económico-financiero y sus actividades asociadas, pero esta condición no es homogénea en todo el Sector Central Norte. (Figs. 203 a 207).

-Los retiros amplios que dejan los edificios en altura por delante de ellos derivan del uso intensivo de la parcela y de la búsqueda del carácter simbólico, más que de las necesidades de resolver los espacios de acceso y aproximación. En consecuencia, hay áreas que quedan con vacancias significativas para otros usos.

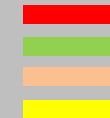
-La vivienda representa un porcentaje muy bajo en la ocupación de este sector urbano.

-El comercio acompaña las actividades de gestión, pero no en su totalidad. El cordón superior del sector, sobre el oeste, preserva algo más de viviendas y comercio relacionado con esta función urbana, como se observa en el cuarto recorte urbano estudiado.

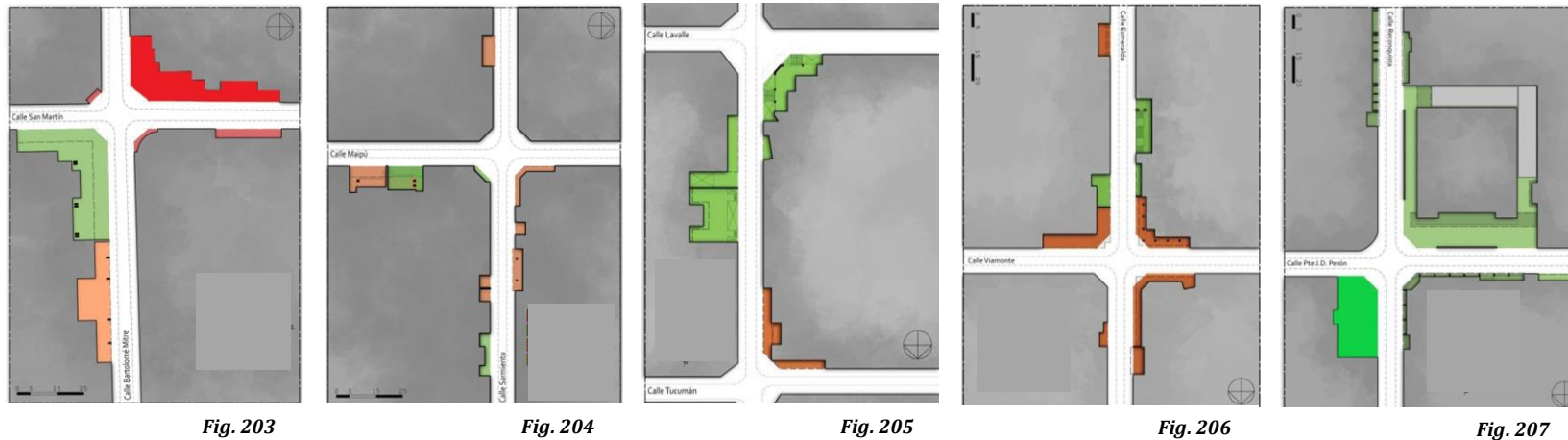
Figs. 203 a 207  
 Recortes 1 a 5

Actividades principales de las edificaciones de las calles.

Instituciones Públicas  
 Instituciones Privadas  
 Comercio y Equip. Complementario  
 Vivienda



Referencias:



Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.

### 3.6.6. Dominios

*De los ámbitos por delante y por detrás de las líneas oficiales de la calle*

-Los porcentajes de participación de los espacios por detrás de las líneas de oficiales con el ámbito público de la calle son los expresados en la parte inferior de los gráficos, y corresponden a las áreas de los recortes urbanos de 150 m x 120 m, previamente consignados. (Figs. 208 a 212).

- Estas son aquellas instancias que el peatón puede alcanzar en recorridos aproximados de una cuadra.

*Figs. 208 a 212  
Recortes 1 a 5.*

*Dominios públicos y privados participantes del ámbito de la calle.*

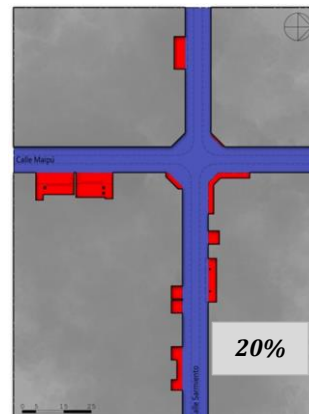
*Referencias:*



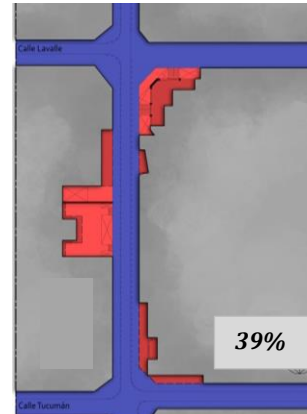
*Elaboración de los gráficos con base en los relevamientos previos y datos consignados en los encabezados del análisis.*



*Fig. 208*



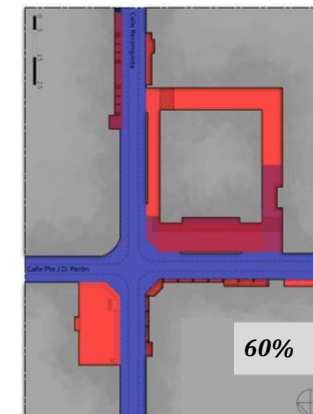
*Fig. 209*



*Fig. 210*



*Fig. 211*



*Fig. 212*



*Capítulo IV.*

*Identificación de patrones y ensayos de reconfiguración*

#### 4.1. Identificaciones de patrones espacio-morfológicos en los bordes de las calles inmediatas a los recortes urbanos

##### Recortes n° 1 y 5, cuadrante A, escala intermedia

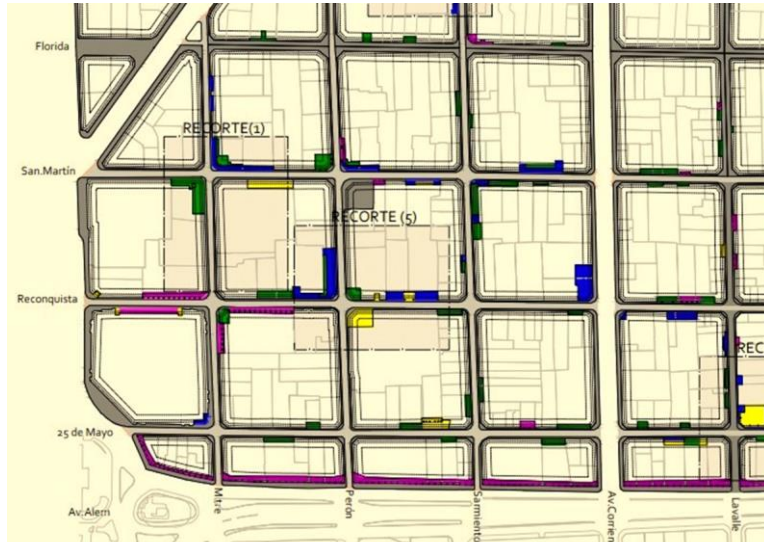


Fig. 1

Categorías de espacios en los bordes.

Referencia Fig.12 (a), en análisis Cap. III.

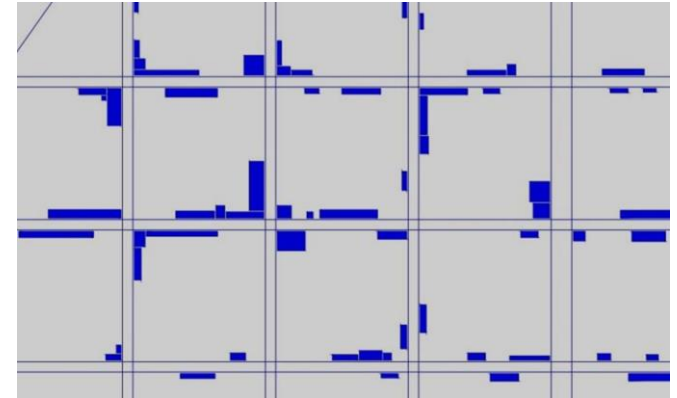


Fig. 2

Patrones: ubicaciones topológicas y secuencias y de ámbitos.



Fig. 3

Características del tejido urbano.

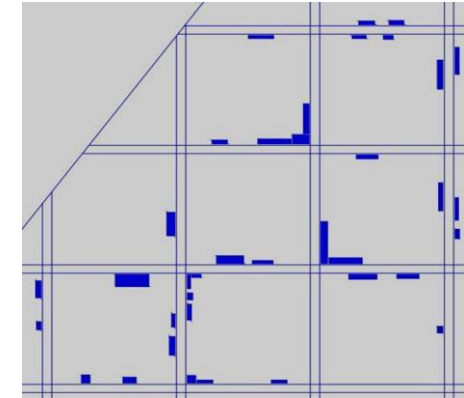
*Recorte n°2, cuadrante B*



**Fig. 4**

*Categorías de espacios en los bordes.*

*Referencia Fig.12 (b), en análisis Cap. III.*



**Fig. 5**

*Patrones: ubicaciones topológicas y secuencias y de ámbitos.*



**Fig. 6**

*Características del tejido urbano.*

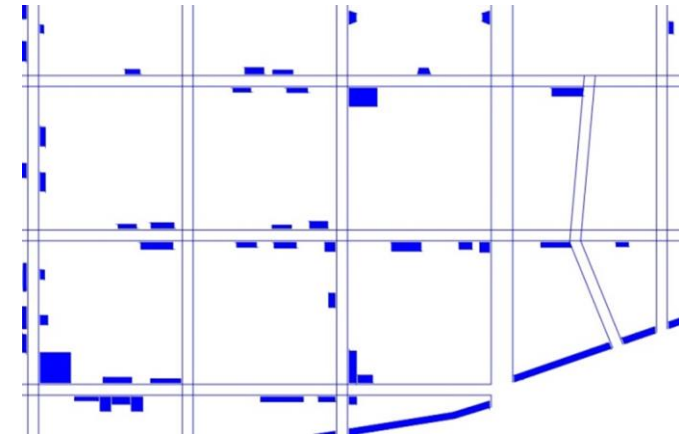
*Recorte n° 3, cuadrante C*



**Fig. 7**

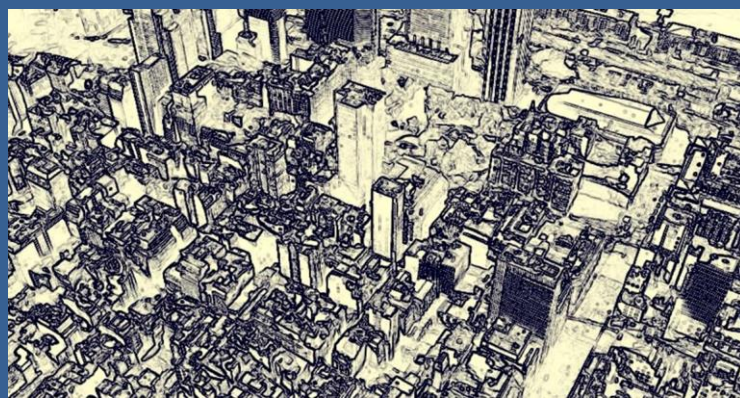
*Categorías de espacios en los bordes.*

*Referencia Fig.12 (c), en análisis Cap. III.*



**Fig. 8**

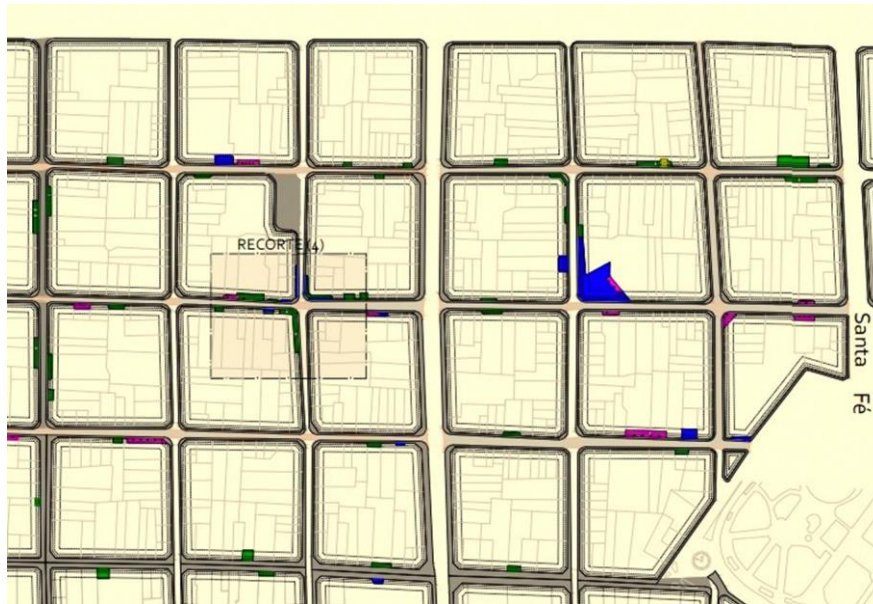
*Patrones: ubicaciones topológicas y secuencias y de ámbitos.*



**Fig. 9**

*Características del tejido urbano.*

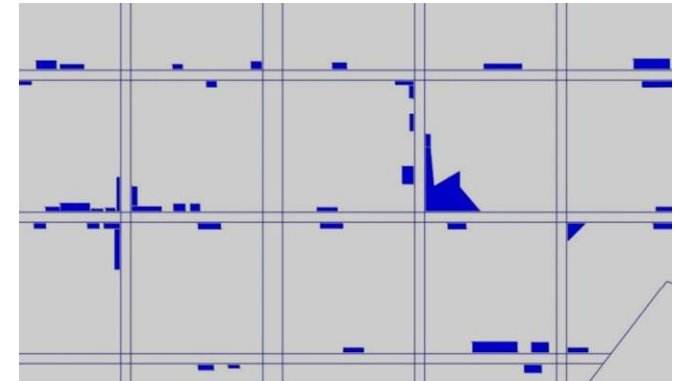
*Recorte 4, cuadrante D*



*Fig. 10*

*Categorías de espacios en los bordes.*

*Referencia Fig.12 (d), en análisis Cap. III.*



*Fig. 11*

*Patrones: ubicaciones topológicas y secuencias y de ámbitos.*



*Fig. 12*

*Características del tejido urbano.*

#### 4.2. Definición de los patrones espacio- morfológicos, de los desplazamientos y de las áreas estables

La lectura en una escala mayor de los entornos próximos donde se encuentran los recortes urbanos permite observar las secuencias en que hay una concentración de retiros de edificaciones que se traban entre sí en ciertos puntos de ese contexto. Así, se decantan asociaciones espontáneas entre estas situaciones espaciales, derivadas de la presencia de límites débiles entre esos ámbitos. (Figs. 13 y 14).

Estas asimilaciones se organizan en conjuntos de 3 a 5 parcelas con retiros de edificación de mayor escala. A estas instancias se suman otras secuencias de espacios menores, o de retiros de edificación menos significativos, que terminan por definir la morfología de ese patrón, en el cual se puede identificar una cabecera jerarquizada y una estela de situaciones encadenadas secundarias. Estas progresiones se alternan y encarrilan sobre la sección normalizada del vial, y se expanden en esos puntos donde se concentran los retiros.

La categorización de los espacios en las márgenes muestra que los edificios con retiros que dejan vacíos hacia la calle en toda su altura son los que conforman las penetraciones mayores sobre el bloque de manzana. De esta forma marcan la definición de esas cabeceras en la asociación entre ellos. A estas condiciones de mayor escala se suceden otros espacios semicubiertos de accesos sobre la misma dársena que tienden a enfatizar la profundidad. Las situaciones desniveladas de algunos retiros se suman al esquema espacial complejo del borde. Los espacios porticados están generalizados en las situaciones de acompañamiento a lo largo de la calle y conforman las derivaciones prolongadas de espacios de bordes en su eje longitudinal.

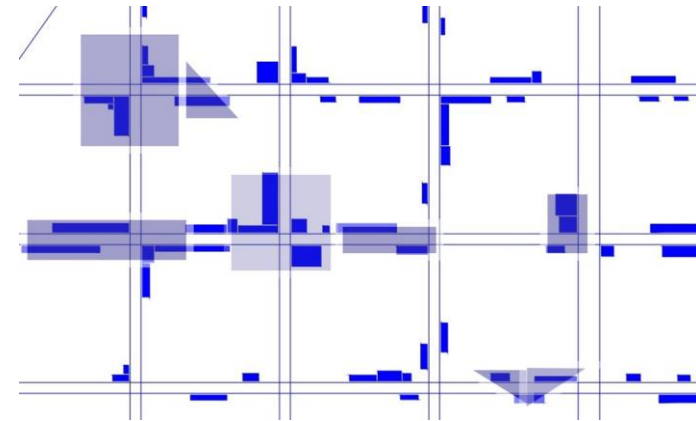


Fig. 13  
 Interpretación del patrón espacio-morfológico.

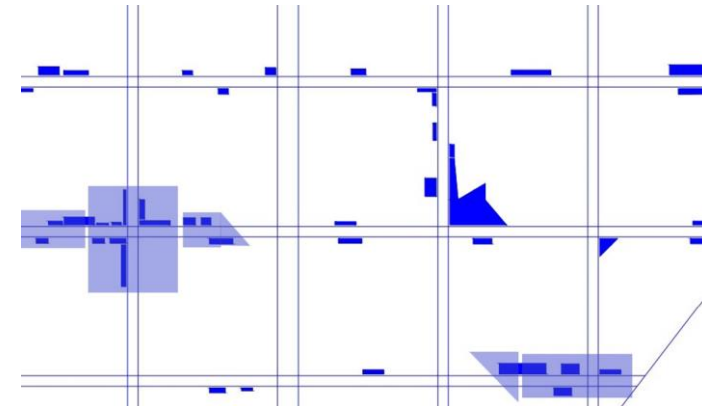
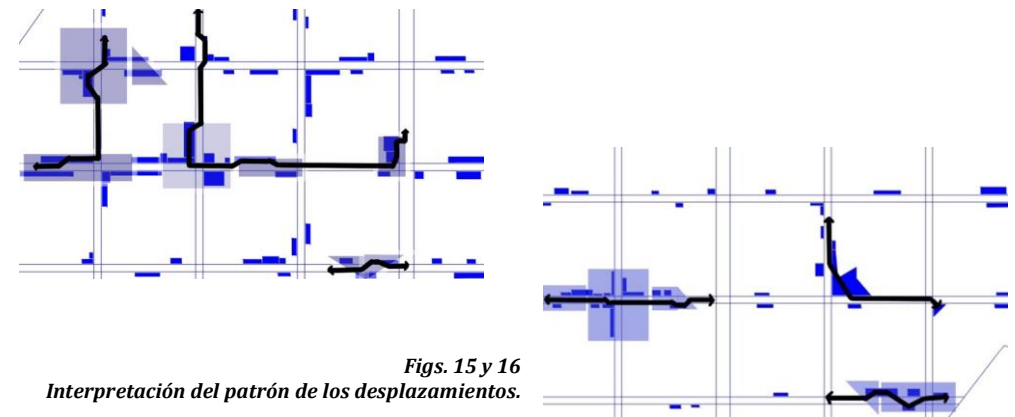


Fig. 14  
 Interpretación del patrón espacio-morfológico.

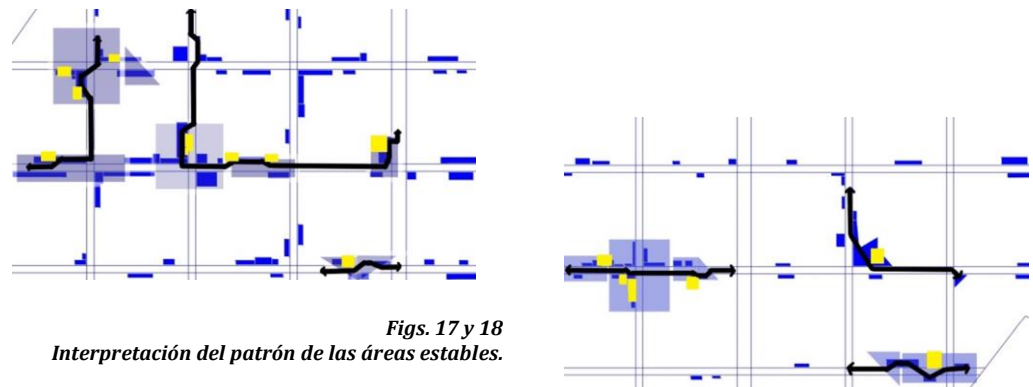
Las condiciones del tejido urbanos en estos puntos de asimilaciones espaciales muestran disoluciones significativas por la presencia de edificaciones en altura con perímetro libre y semilibre. Se observan en los recortes uno y cinco en las esquinas, una por cada bloque, y en los recortes dos y tres sobre el lado de la manzana, con tres edificios en altura para el segundo y uno para el tercero. El caso del recorte cuatro corresponde a dos retiros de edificios en altura y otros dos tomados al zócalo urbano menos penetrantes, pero que en la sumatoria producen dilataciones del espacio significativas sobre la esquina. En el sector hay bloques de manzanas con hasta tres edificios en altura de perímetro libre y semilibre, pero con improntas diversas sobre los ceros urbanos.

Estas lecturas permiten entender que estos patrones físicos dan lugar a la definición de patrones en los desplazamientos del peatón. Estos perfiles en la movilidad se producen a través de un balance de desbordes secuenciados entre categorías de diversos ámbitos, en trayectorias cortas y enlazadas prolongadas. (Figs. 15 y 16).

A su vez, estos patrones de desplazamiento pueden vincularse con esquemas próximos de ámbitos potenciales que se presentan más estáticos y que pueden contener funciones complementarias de las moviidades lentas, como los detenimientos y las demoras del peatón. Estas condiciones se desencadenan por el encuentro de áreas vecinas a los circuitos de a pie dimensionalmente muy superiores a la resolución de los accesos a las edificaciones en sí. En general, se observa que, cuando los peatones se encuentran con estas dilataciones, se balancean hacia el interior del bloque de manzana y definen una curva o diagonal. En el espacio entre esa trayectoria y las medianeras expuestas, se genera un espacio más estable con menores desplazamientos. (Figs. 17 y 18).



Figs. 15 y 16  
 Interpretación del patrón de los desplazamientos.



Figs. 17 y 18  
 Interpretación del patrón de las áreas estables.

- Desplazamientos.
- Áreas estables.

### 4.3. Implicación y refuerzo de las categorías análisis en el diseño

A continuación, los aspectos operativos de las categorías de análisis, según Bentley (2005)<sup>50</sup>.

#### **Permeabilidad:**

En términos operativos, esta categoría está dirigida a aumentar las posibilidades de elección de las personas en el espacio público, y puede implicar el refuerzo de la porosidad física y/o perceptual de los límites que definen el espacio (2005:12).

-La operatividad de esta categoría está planteada básicamente en dos escalas de actuación: una en la planificación de entornos urbanos de escala intermedia y otra en las condiciones espaciales y formales inmediatas a la escala humana.

-Para ello, según el autor, se debe reforzar la lectura para la identificación de los recursos en el ambiente, con el fin de que el espacio pueda reconocerse, penetrarse y conquistarse.

-Con respecto a la trama urbana, se considera importante el tamaño del bloque de manzana. Si este es muy grande, se ha de ver la opción de aumentar penetraciones e intersecciones que disminuyan física o perceptualmente la longitud de sus lados.

-Esta condición permitirá una secuencia mayor de puntos donde corroborar la posición del observador y organizar un mapa mental más claro del sitio (2005:12).

---

<sup>50</sup> Este apartado es un desprendimiento sucinto del marco teórico, que se ubica en este capítulo como referencia próxima al desarrollo particular de los ensayos de reconfiguración, que se exponen seguidamente y que se apoyan en los lineamientos expuestos por este autor.

-En las escalas más próximas entre espacios, se deben aumentar los números de accesos entre ámbitos contiguos y establecer caminos opcionales, abriendo rutas alternativas entre ellos.

-Se observan los tipos de límites y sus definiciones como obstáculos relativos entre espacios.

#### **Versatilidad:**

Vigor y fortaleza son dos propiedades que el autor referido atribuye a la versatilidad de los lugares que pueden usarse para muchas actividades diferentes.

-Para que puedan darse, será necesario romper la especialización de los espacios en el entorno urbano. Los ámbitos perimetrales con orientación pública de las edificaciones de promoción privadas tienden, en general, a resguardarse en esa especialización. Sin embargo, debería entenderse que, por su propia naturaleza, las actividades públicas realmente no suelen necesitar aislarse una de otras aunque sean diversas, por lo que se debe tender a definir ámbitos no compartimentados (2005:56).

- Se observa que hay actividades que se pueden enlazar entre ellas y que el impulso de una repercutirá sobre el fomento de la otra.

- Aunque se actué en un punto determinado, se deben tener en cuenta las actividades de los edificios circundantes.

### **Legibilidad:**

*El autor la define como la propiedad que el ambiente tiene de ser "manejable" por el usuario en dos niveles: formas y actividades reconocibles como oportunidades (2005: 42).*

*-Aconseja organizar la estructura del espacio en cuanto a la trama urbana, para que sea fácilmente reconocible con el fin de captar el modo en que las actividades se distribuyen en el lugar y avalar claves para detectar lo que sucede en él.*

*Al respecto, el autor indica como necesarias las acciones que se detallan a continuación.*

*-Reforzar la complementariedad entre forma física y modos de uso.*

*- Configurar enlaces significativos entre las jerarquías de espacios con diferentes procesos de generación: modernos y tradicionales (2005: 42).*

*-Bentley recuerda la utilidad de la recuperación de los elementos de Lynch: nodos, bordes, recorridos, zonas e hitos (2005: 44-45).*

*-Colaborar con la lectura de algunas partes del área que se está interviniendo como tramos conquistables y lugares a los que llegar.*

*-Realizar una interpretación general del ambiente previo: su potencial y las claves que estructuran perceptivamente el conjunto.*

*-Revisar el nivel funcional de las vías urbanas comprometidas y las actividades de los edificios involucrados.*

*-Enlazar las nuevas propuestas con elementos existentes del emplazamiento y sus alrededores*

*-Rescatar los caracteres visuales diferentes: la forma de los edificios, sus materiales y detalles.*

#### 4.4. Ensayos de reconfiguración para los recortes urbanos

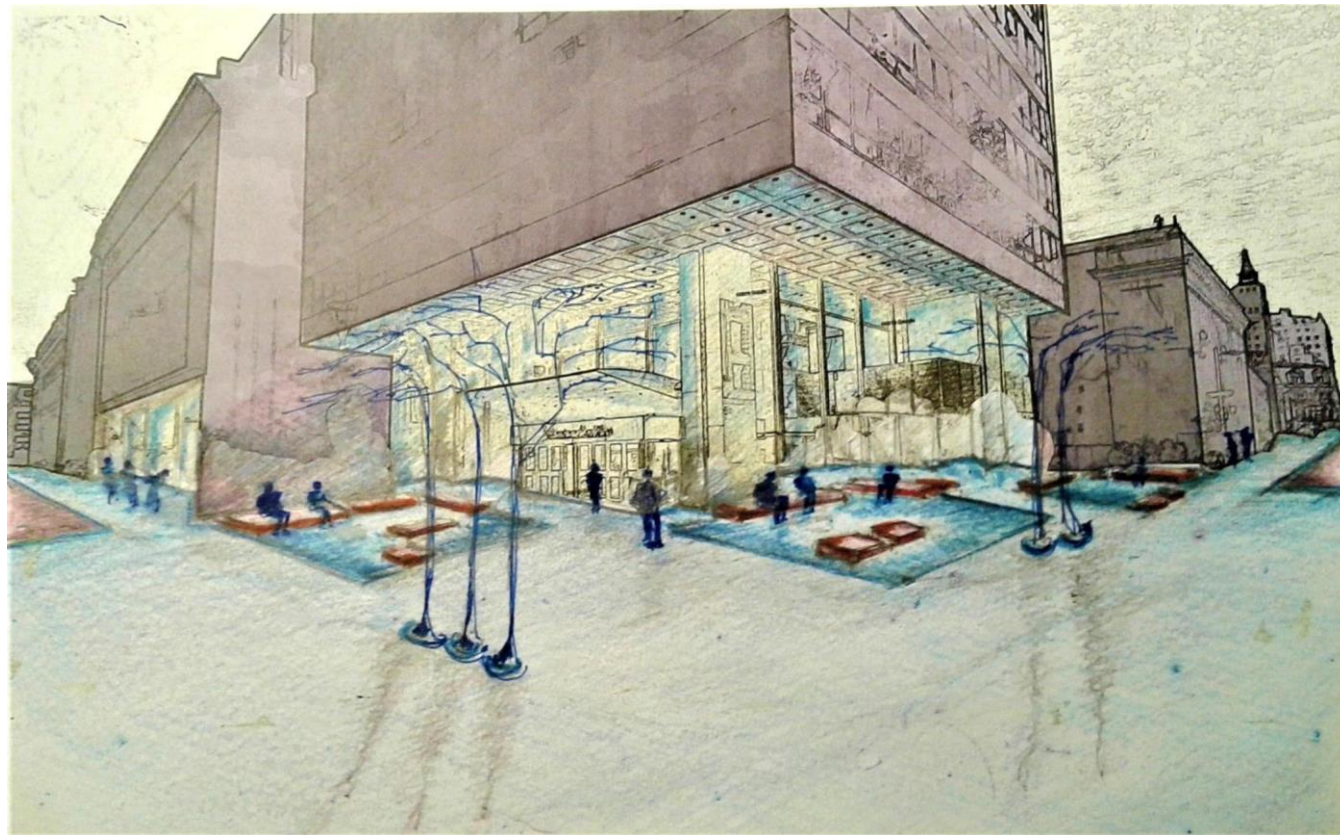
##### Recorte Urbano (1)



*Intersección e inmediaciones de las calles San Martín y Bartolomé Mitre*

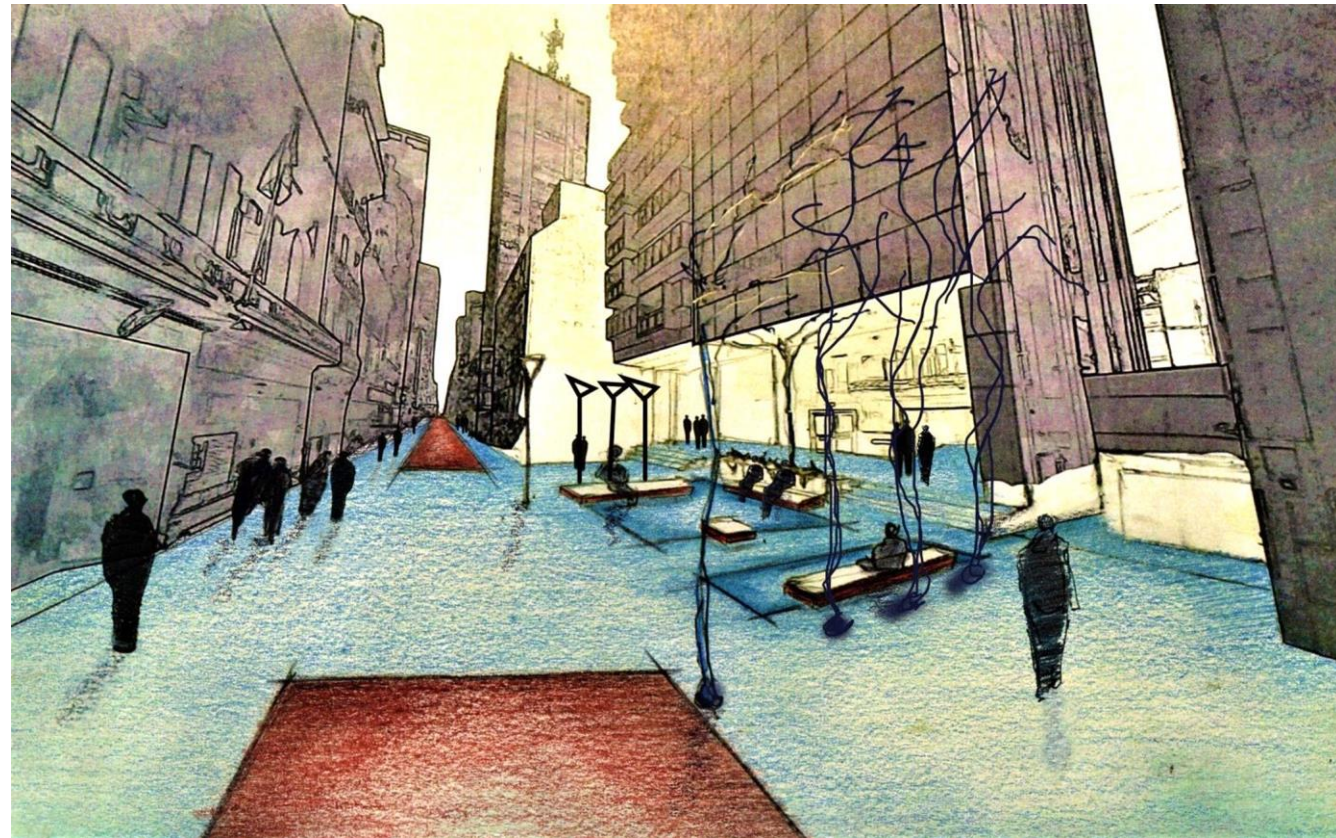
**Fig. 19. Planta**

*Elaboración de los gráficos con base en los datos consignados en los encabezados del análisis.*



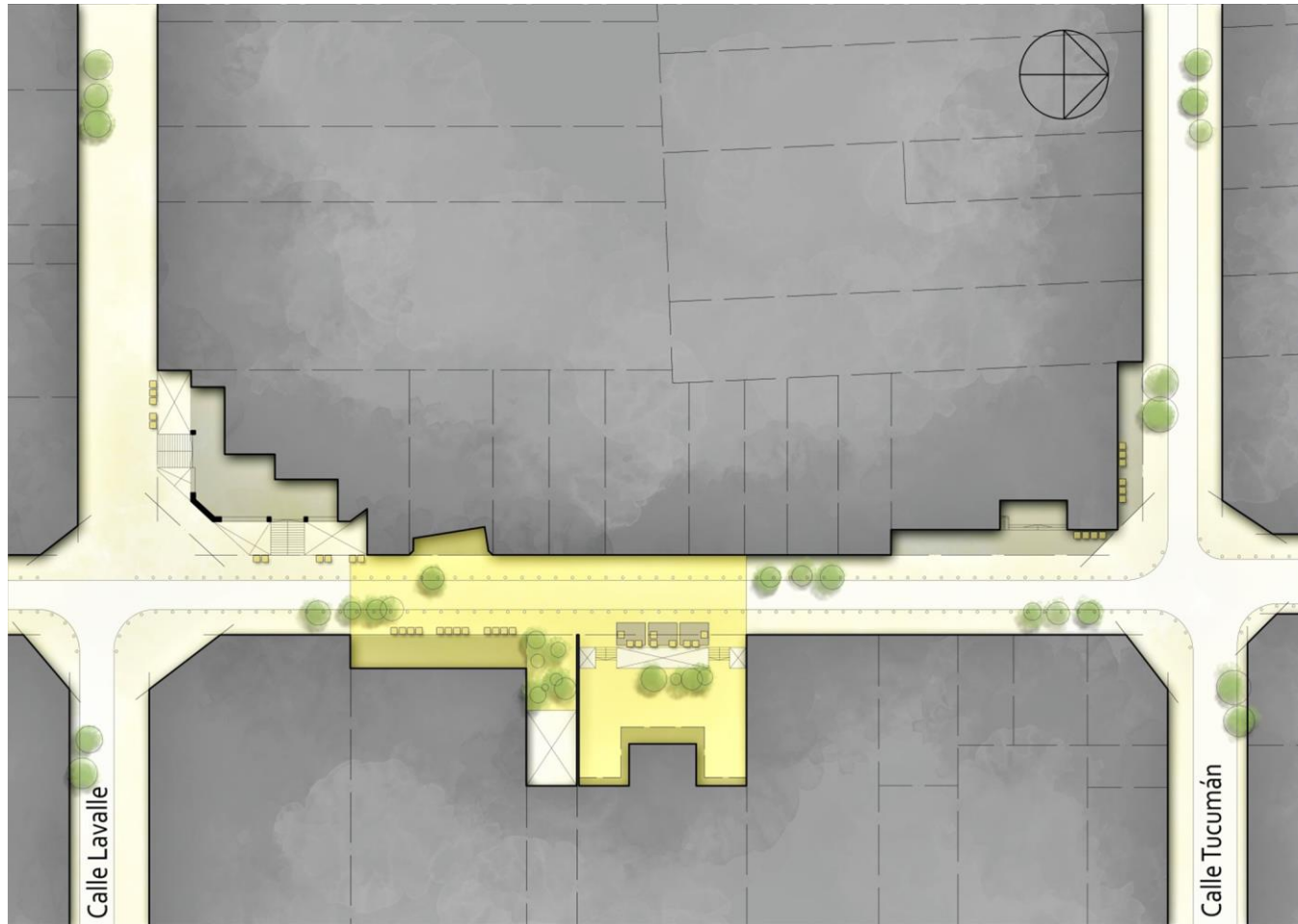
*Fig. 20. Perspectiva*





*Fig. 22. Perspectiva*

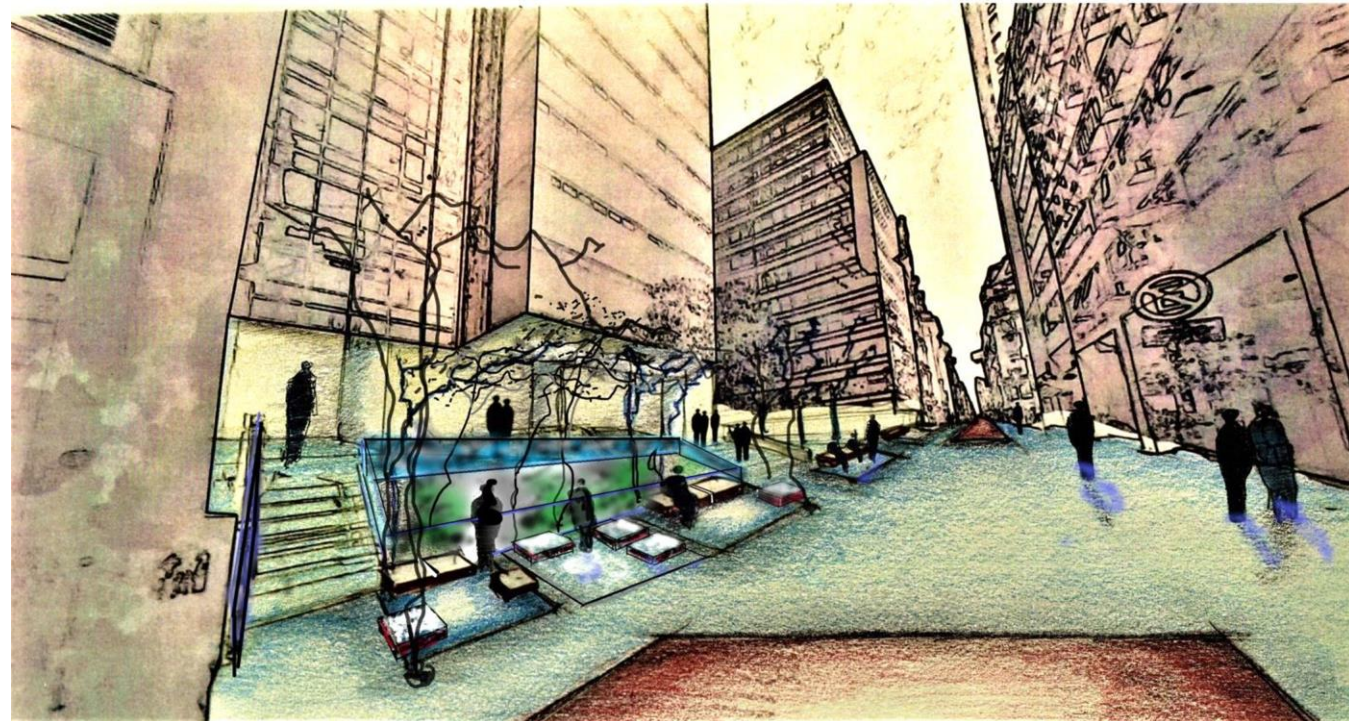
*Recorte Urbano (3)*



*Intersección e  
inmediaciones de la  
calle 25 de Mayo  
entre Lavalle y  
Tucumán*

*Fig. 23. Planta*

*Elaboración de los gráficos  
con base en los datos  
consignados en los  
encabezados del análisis.*



*Fig. 24. Perspectiva*

*Recorte Urbano (4)*



*Intersección e  
inmediaciones de las  
calles Esmeralda y  
Viamonte*

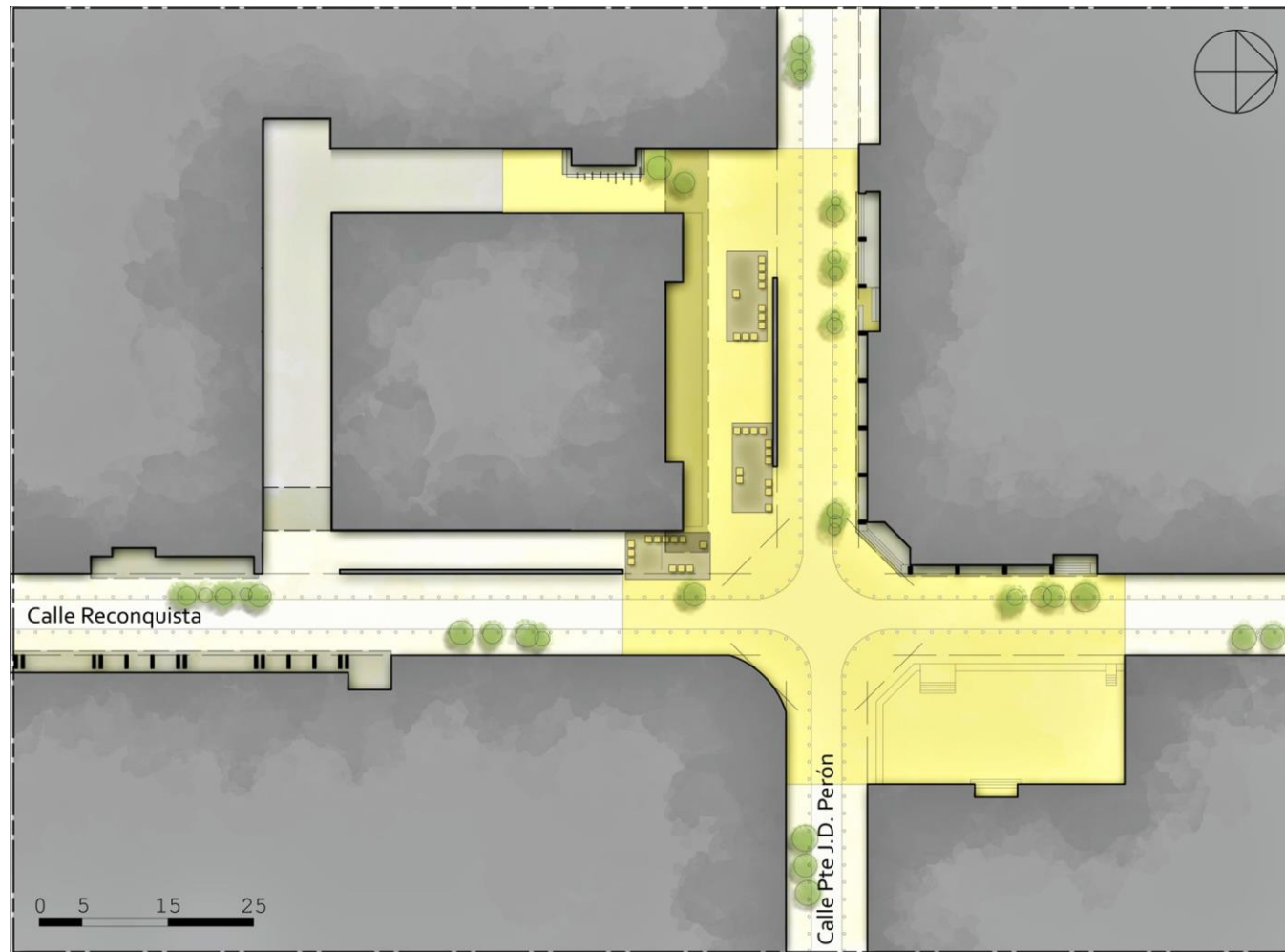
*Fig. 25. Planta*

*Elaboración de los gráficos  
con base en los datos  
consignados en los  
encabezados del análisis.*



*Fig. 26. Perspectiva*

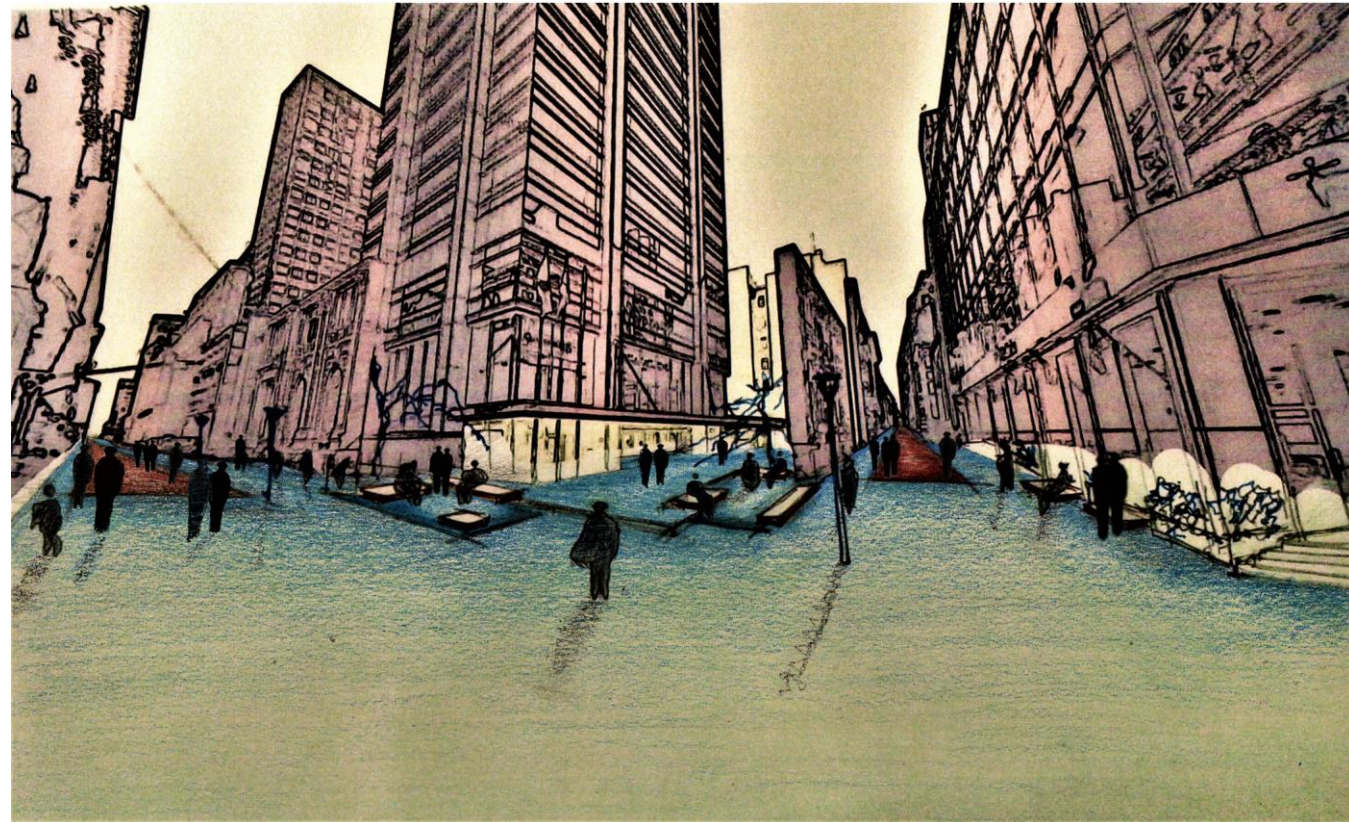
*Recorte Urbano (5)*



*Intersección e  
inmediaciones de las  
calles  
Reconquista y  
Teniente General  
Perón*

*Fig. 27. Planta*

*Elaboración de los gráficos  
con base en los datos  
consignados en los  
encabezados del análisis.*



*Fig. 28. Perspectiva*

#### 4.5. Proyección de las categorías de análisis en los ensayos de reconfiguración

##### Legibilidad:

-Refuerzo de la identificación de los recursos en el ambiente.

##### Objetivos.

Definir espacios con proporciones y dimensiones que se comprendan como lugares de llegada y más aptos para la permanencia.

##### Estrategias.

Unificación de los retiros de dos o más parcelas contiguas entre sí y/o de márgenes opuestas por medio de eliminación de límites que separan espacio con jerarquías públicas asimilables. Estos límites son aquellos observados en el análisis: medianeras sueltas sin apoyos edilicios, cercos y elementos de protección en las líneas oficiales del bloque de manzana. En los puntos donde se han definido las propuestas, se plantea la continuidad de la acera de margen a margen de la calle invadiendo la calzada en los puntos donde la penetración de los retiros edilicios sea mayor. (Figs. 29 a 33).

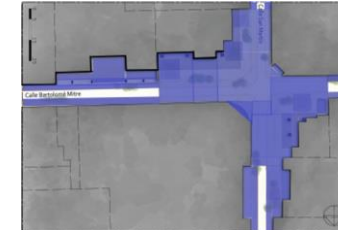


Fig. 29.  
Recorte Urbano 1.



Fig. 30.  
Recorte Urbano 2.



Fig. 31.  
Recorte Urbano 3.

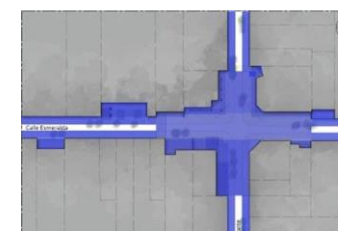


Fig. 32.  
Recorte Urbano 4.



Fig. 33.  
Recorte Urbano 5.

**-Refuerzo de la relación entre ámbitos de las márgenes opuestas de la calle.**

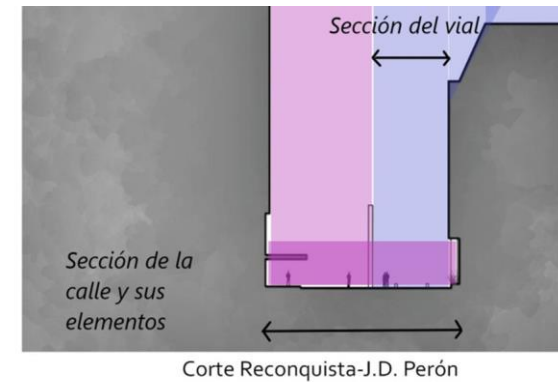
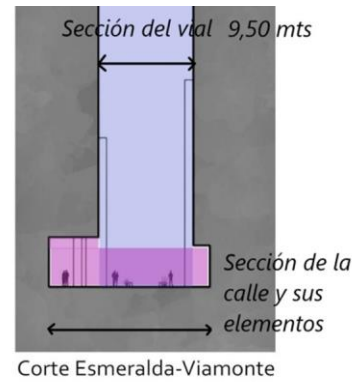
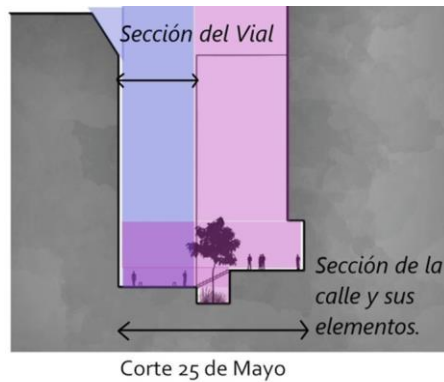
**Objetivo.**

En línea con el objetivo previo, remarcar el sentido transversal de la vía, aprovechando los recursos adyacentes, para relativizar el esquema longitudinal y absoluto de la calle "tipo corredor" y promover la identificación de las actividades en los bordes.

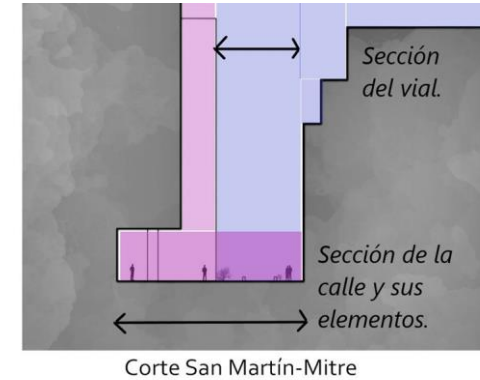
**Estrategias.**

Complementarias a las descritas anteriormente. (Figs. 34 a 38).

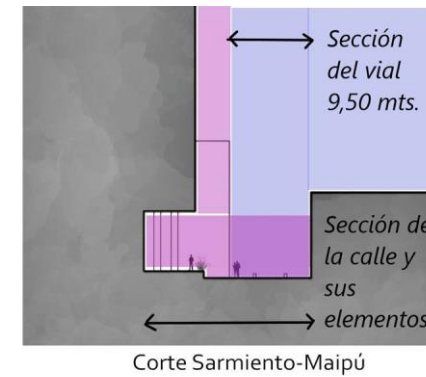
**Figs. 36,37 y 38.**  
**Recorte Urbano 3,4 y 5.**



**Fig. 34.**  
**Recorte Urbano 1.**



**Fig. 35.**  
**Recorte Urbano 2.**



**Permeabilidad:**

**-Refuerzo de las continuidades espaciales y posibilidades de conquista de los ámbitos.**

**Objetivos.**

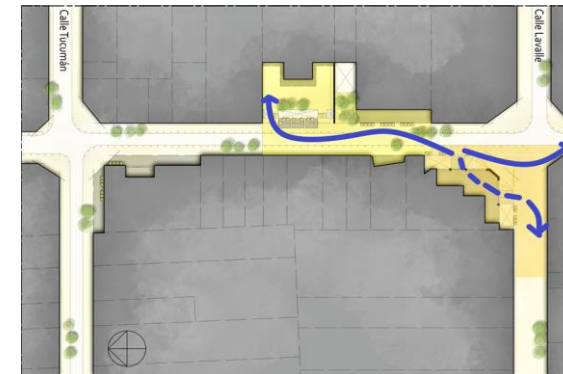
*Aumentar la capacidad de elección de trayectos diversos, rutas alternativas y esquemas perceptivos más continuos.*

**Estrategias.**

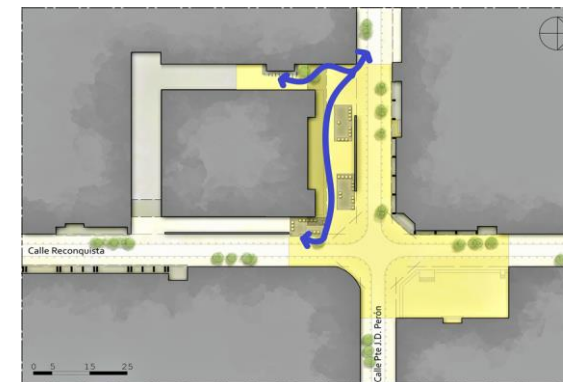
*Disminución de límites lineales físicos y perceptuales. Este aspecto permite la regulación perceptual en las lecturas de las distancias en que se suceden los acontecimientos espaciales, y de actividades en los bordes del bloque de manzana. Las integraciones de varios retiros en las esquinas anticipan y amplían visualmente la intersección, acortando perceptualmente la distancia de las cuadras urbanas y los recorridos. (Figs. 39 a 41).*



**Fig. 39.**  
**Recorte Urbano 1.**



**Fig. 40.**  
**Recorte Urbano 3.**



**Fig. 41.**  
**Recorte Urbano 5.**

**Versatilidad:**

**-Promoción de actividades sobre los retiros.**

**Objetivo.**

*Reforzar actividades que actualmente se dan informalmente, sin el apoyo de equipamientos.*

**Estrategias.**

*Disposición de asientos para las demoras más prolongadas y organización de apoyos isquiáticos. (Figs. 42 a 45).*

**-Apuntalamiento de pequeñas actividades comerciales.**

**Objetivo.**

*Anclar actividades encontradas en los relevamientos previos y estimular su multiplicación en los espacios de borde.*

**Estrategias.**

*Organización de emplazamientos de quioscos y pequeños locales.*

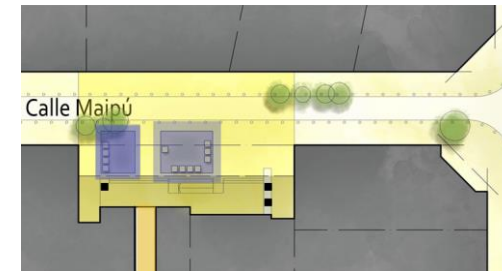
*Tanto para los pequeños locales como para el equipamiento mobiliario, son adecuados los espacios pegados a las medianeras libres, que quedan más resguardados de los desplazamientos de a pie. Así mismo, colaborarían en cubrir medianeras expuestas en planta baja. Estos equipamientos pueden también ser límites precautorios a espaldas de los accesos a las cocheras y áreas de servicios de los edificios. Varios bordes permiten acercamientos de equipamientos por pertenecer a funciones urbanas de gestión que no expanden ni exhiben. (Figs. 42 a 45).*



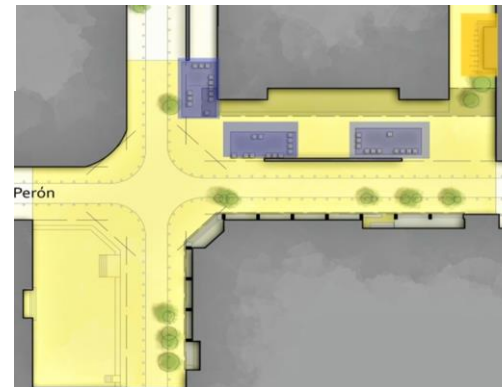
**Fig. 43.**  
**Recorte Urbano 1.**



**Fig. 42.**  
**Recorte Urbano 1.**



**Fig. 44.**  
**Recorte Urbano 2.**



**Fig. 45.**  
**Recorte Urbano 5.**

**Referencias:**

**Espacios con asientos.**



**Pequeños locales y kioscos**



#### 4.6. Enlaces entre la propuesta y la dinámica del peatón

*La propuesta se dirige a reforzar la integración de espacios inmediatos presentes en las calles por medio del trabajo de los límites entre ellos, intentando aumentar la permeabilidad que permite la articulación ambiental para la acción ampliada de los transeúntes.*

*La organización de los elementos urbanos en esquemas coherentes, como lo expresaba Lynch (1960) —quien define la “legibilidad” como un ambiente “manejable” para las personas—, es traducida por Bentley (1985-2005) en “oportunidades”. En este sentido, la propuesta en general ha intentado dejar más abiertas esas capacidades de elección que Rapoport (1978) describe como una condición incesante y continua de los pies de las personas cuando inconscientemente el entorno físico les resulta “incongruente”.*

*La expresión de una calle con un sistema de movilidad más apaciguado da lugar a la participación de ámbitos vecinos y enfrentados, en este caso privados, algo indiferentes en su situación urbana actual. Estos pueden reconocerse como ocasiones para pasar hacia un campo más abierto e intangible si se quiere, que permita mayor ejercicio de situaciones complementarias a la ralentización de las vías urbanas.*

*Un entorno con capacidades de contener rasgos diversos del comportamiento, no necesariamente alineado al uso de una forma productiva y eficiente, puede colaborar en poblar espacios por momentos no tan comprometidos con las personas. Así lo expresa Perniola (2010), reflexionando sobre la “deriva situacionista” e instando al abandono momentáneo de las solicitudes del terreno sobre un refuerzo del esquema informal, circunstancial y espontáneo, con más instancias para “errar” y experimentar cuando las personas así lo requieran.*

*Para Sola-Morales (1992), estas situaciones ambiguas a veces propuestas por espacios difíciles de reconocer en sus categorías de público o privado se convierten en situaciones donde es más fácil resolver las convivencias complementarias y cubrir gestos diversos de las expresiones de los ciudadanos, en una conquista percibida que a veces no se consigue el espacio público, más formal.*

*En el dominio del ambiente donde prevalecen los trazados impuestos de la formalización del espacio que Certeau (2000) denomina “estrategias”, se pueden recuperar aspectos que ya se vienen decantando de manera informal en estos ámbitos como expresiones “tácticas” de los individuos en tanto posicionamientos temporales y más indefinidos. Así, las personas hacen usos de las instancias encontradas en el entorno urbano para modificar la organización del espacio en su beneficio, y atraviesan de forma indiferenciada e inadvertida dominios diversos, penetrando y enlazando espacios sobre mapas mentales propios.*

*Así mismo, el refuerzo de los ámbitos para los detenimientos y diferentes gradientes de demoras en el marco de la versatilidad del ambiente, y la convivencia de diversas representaciones en este, puede expresar de a plazos el tándem de manifestaciones productivas y experimentales de la movilidad de las personas.*

#### 4.7. Lineamientos para las normativas apoyados sobre los ensayos de reconfiguración

Los ensayos de reconfiguración han permitido valorar las direcciones que podrían tomar las acciones de acondicionamiento y enlace de los ámbitos propios de la calle y de aquellos por detrás de las líneas oficiales, con el fin de orientar la forma en que las intervenciones públicas puedan encontrar herramientas para actuar en los ámbitos de los retiros de la parcela.

Estos aspectos están alineados con el entendimiento de la movilidad peatonal como refuerzo para el uso significativo del espacio público al utilizar las derivaciones de la marcha del peatón en sí. Las nuevas normativas expresan este objetivo general, pero no explicitan reglamentaciones más definidas en este sentido<sup>51</sup>.

Se plantean lineamientos generales apoyados en:

-Integración de situaciones espaciales menores en esquemas perceptuales mayores, teniendo en cuenta los patrones encontrados.

-Encadenamiento de ámbitos a lo largo de la calle con el fin de enriquecer las trayectorias de los peatones.

-Desmaterialización de límites virtuales que dividan espacios con categorías asimilables.

-Ordenamiento y refuerzo de actividades previas.

<sup>51</sup> Código Urbanístico (2019). Título 5, Sistema de Movilidad. Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T.

Las nuevas normativas consideran al espacio destinado a los peatones de una forma más compleja; entienden que la red vial tiene un componente social, "el lugar en el que las personas ejercen la movilidad, el encuentro, la interacción y la permanencia ocasional", y que desde lo "ambiental" debe ser equipada para que estas circunstancias se den. En anexos (pág. 203)

Las estrategias formales se dirigen a actuaciones entorno a las edificaciones existentes y se sintetizan en:

-Estimular el refuerzo del "cero urbano" a partir de la continuidad del plano horizontal donde sea posible y promover la prolongación de materiales y texturas entre dominios públicos y privados.

-La demarcación de la calzada, aun cuando esta se encuentre enrasada con las aceras, podría interrumpirse momentáneamente en algunos puntos estratégicos del sector urbano con el fin de que las aceras se adjudiquen el dominio continuo entre fachadas y se integren con los retiros de las edificaciones, cuando los hubiere.

-En parcelas contiguas en las que al menos dos de ellas presenten retiros de edificaciones, tender a integrar estos espacios a través de la desmaterialización de las medianeras, que solo se presentan como muros independientes.

-Disponer de equipamientos y mobiliarios que se puedan extender a los espacios exteriores de los dominios privados liberados de la parcela, de forma tal que su disposición estimule áreas para la permanencia y el encuentro en relación con la vía urbana. Homologar estos equipamientos para que tengan una lectura común

-Tratamiento de medianeras expuestas: tender a que los pequeños comercios que expenden café o kioscos puedan recostarse sobre ellas, como refuerzo de estas actividades en el espacio público.

-Ubicación de las iluminarias y la vegetación, entendidas como elementos que pueden conformar planos virtuales para organizar espacios más estables en la calle.

-Revisión de algunos elementos de seguridad como cercos sobre las líneas oficiales, que en los edificios retirados pudieren estar más asociados a la materialización de su fachada propiamente dicha.

#### 4.8. Propuestas sobre las posibilidades de gestión

En los casos analizados, se ha observado una concurrencia muy significativa de instituciones de gerenciamiento público-privadas, por lo que la articulación con algunas de ellas podría ser efectiva. De hecho, en aquellas sedes que pertenecen a instituciones públicas se ha observado un mayor acoplamiento de los retiros edilicios con las peatonalizaciones.

Sin embargo, dejar a la libre interpretación de los actores privados los proyectos de enlace expuestos podría atentar contra la lectura más homogénea de ámbitos reconocibles para el peatón. En este sentido, las propuestas se dirigen en las siguientes direcciones:

Inclusión de planes y proyectos restringidos bajo la modalidad de reforma interior del sector urbano que pueden intervenir sobre los espacios de retiro de las edificaciones para regular la presencia de patrones aleatorios.

Desde lo morfológico, el sector público puede direccionar acciones para el estímulo de emprendimientos edilicios de menor escala, que no produzcan grandes alteraciones de llenos y vacíos<sup>52</sup>.

En el mismo sentido, reforzar los lineamientos normativos y acciones de tutelaje por parte de las oficinas técnicas para que, desde lo morfológico, las edificaciones puedan funcionar

---

<sup>52</sup> Estos estímulos están en línea con la disminución de los índices de edificabilidad que el Código Urbano (2019) ha definido para las diferentes "Unidades de Sustentabilidad".

Es posible que el sector público también intervenga para coordinar actores e inversores menores que puedan abordar la capacidad edificatoria de las parcelas del sector urbano, inconvenientes que no tienen los grandes inversores.

como piezas de encastre o "ajuste"<sup>53</sup>. Estas piezas pueden buscar el seguimiento de las líneas retrasadas de edificaciones existentes hacia la recuperación de las líneas oficiales en las parcelas lindantes, aunque los retiros nuevos permitidos son sólo parciales<sup>54</sup>.

Inducir a las reservas en las plantas bajas para la incorporación de actividades estimulantes de los cerros urbanos y el espacio público, con énfasis en las penetraciones espaciales en esas plantas, equilibrándolas con las actividades planteadas. Las secuencias de las formas del desplazamiento peatonal observadas en el análisis, mediante diagonales y curvas producidas entre los trayectos encarrilados en la sección del vial y los desbordes en los espacios de retiro, pueden ser aspectos referenciales en las formalizaciones de las nuevas plantas bajas.

A su vez, fomentar los estímulos para parcelas subocupadas de pequeñas dimensiones y para aquellas con bordes duros e inactivos que derivan en funciones urbanas que tienen poca interacción con el espacio de la calle. Estos aspectos se pueden prever en regulaciones activas y balances estudiados para los procesos de reagrupación de solares.

---

<sup>53</sup> La figura de pieza de ajuste está dirigida a la articulación de diferentes situaciones edilicias con valor patrimonial, pero su uso puede generalizarse e ir más allá de las soluciones en relación a edificios catalogados. El uso de esta herramienta se describe en Código Urbanístico (2019: 147) y en su Anexo II, Áreas Especiales Individualizadas (2019:38).

<sup>54</sup> Estos lineamientos se incluyen en el Código Urbanístico (2019) mediante una serie de fórmulas para lograr este objetivo; la utilización de remanentes constructivos de parcelas vecinas con edificios catalogados también tiene este sentido. El uso más generalizado de la flexibilidad de los solares va en la dirección de un balance en el beneficio del aumento del volumen construido a cambio de los beneficios por altura de las normativas previas, limitadas en el nuevo código por los enraques.

#### 4.9. Comparación del caso de estudio con los antecedentes presentados

Al inicio de la investigación se planteó que una de las formas para reconocer los patrones en la relación entre la movilidad, los aspectos espacio-morfológicos y la definición del espacio público sería a través de la comparación con dos antecedentes urbanos, ambos con procesos prolongados de maduración de estas condiciones. Las siguientes observaciones derivan de los desarrollos previos realizados para cada uno de los antecedentes. En este apartado se presentan relaciones de escala en áreas urbanas equivalentes a un sector barrial.

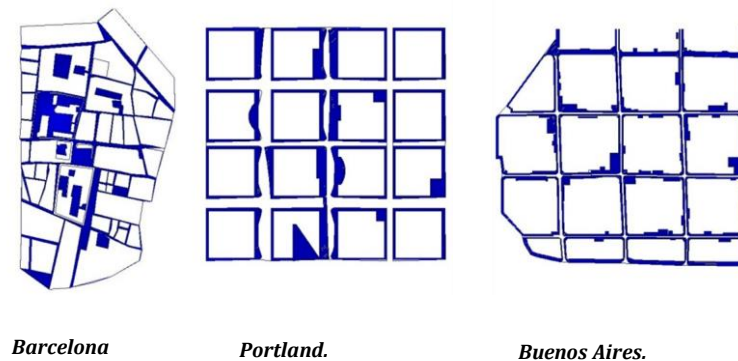
##### **Permeabilidad:**

En el caso de Barcelona, un tejido muy alineado —ya sea por las normativas o por la saturación urbana— ha buscado las conexiones entre los trayectos peatonales y diferentes vacíos. De esta forma, se han enlazado ámbitos en los ensanchamientos de los meandros de las calles irregulares de algunas tramas no planificadas, en la asociación de pequeñas plazoletas y al atravesar el cuerpo edificado en busca de los centros vacíos del bloque de manzana.

En el caso de Portland, el proyecto viene asociado a algunos lineamientos de las moviidades del transporte público, ondulantes en ciertos segmentos urbanos, con el fin de quebrar la rigidez de la trama. Estos zigzagueos permiten ensanchamientos de aceras que también se conectan con los retiros que producen las edificaciones a gran escala. Estas construcciones conforman un tejido urbano por medio de un gran número de polígonos coincidentes con el bloque de manzana en parte de la ciudad.

En los tejidos más antiguos, donde las edificaciones son sucedidas por una secuencia de parcelas más pequeñas, los espacios de aproximación a las edificaciones se han asociado en un esquema mayor integrado por medio de un proyecto de intervención urbana para esa área de la ciudad. Otras calles han replicado esquemas similares a los ejes más jerárquicos.

En el caso de Buenos Aires las calles peatonalizadas han iniciado un proceso informal de asociación con los retiros de las líneas oficiales que pertenecen a edificios de escalas diversas a través de diferentes límites que regulan grados diversos de relación. Estos retiros generan una secuencia de ámbitos amplios en los márgenes de las vías, a veces sobre un mismo bloque de manzana. (Fig. 46).



Barcelona

Portland.

Buenos Aires.

**Fig. 46.**  
Permeabilidad: Relación entre trayectos peatonales y ámbitos contiguos.

**Versatilidad:**

*En el caso de Barcelona, los espacios contiguos a las calles peatonales en general presentan flexibilidad de usos y se acomodan a diferentes esquemas entre la marcha y los detenimientos, pero con un gradiente de tipos de demoras, algunas más efímeras y otras más prolongadas. Estos aspectos responden a la presencia de varias categorías de ámbitos, algunos perimetrales y otros internos. En varios de ellos, sus definiciones geométricas están condicionadas por desprendimientos de la calle y acoplamientos de la forma a la vía; otros responden a una definición más regular derivada del uso de tipologías de plazas y patios de manzanas históricamente decantadas.*

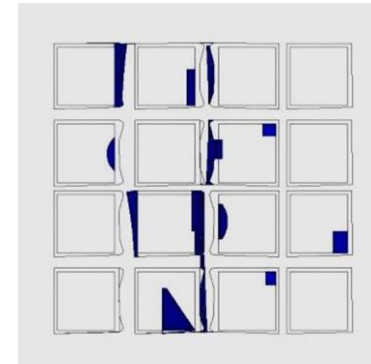
*En el caso de Portland, los espacios para las demoras están condicionados por los aspectos más dinámicos del vial. El resguardo de los detenimientos se apoya en equipamientos y mobiliarios urbanos, y organiza ámbitos más estables, pero sin límites precisos. Las instancias se ordenan sobre una plataforma prolongada alineada a las márgenes continuas de las calles.*

*En el caso de Buenos Aires, los vacíos en las márgenes de las calles presentan dos categorías básicas: retiros plenos en toda la altura edilicia y aquellos que se dan solo en las plantas bajas. Estos ámbitos se alternan y muestran diferentes dimensiones y características. Se resuelven geoméricamente con formas más bien regulares, definidas por dos o tres lados de los límites de las edificaciones a las que pertenecen. Estas condiciones los posicionan con atributos de ámbitos más estables. (Fig. 47).*

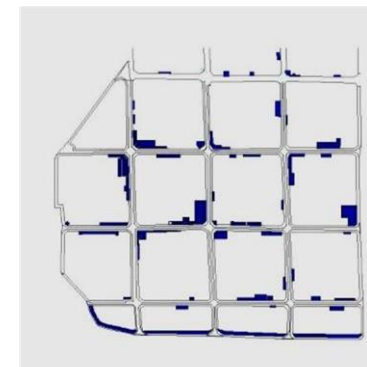
*Barcelona*



*Portland.*



*Buenos Aires.*



**Fig. 47.**  
**Versatilidad: Espacios contiguos,**  
**flexibilidad para diferentes usos.**

**Legibilidad:**

En el caso de Barcelona, las secuencias entre trayectos y ámbitos más estables se resuelven muy asociadas a los aspectos morfológicos de un tejido saturado, sobre un parcelario atomizado. Estos encadenamientos se producen mediante la trabazón de calles cortas con espacios de descompresión sobre los bordes y hacia los interiores de la manzana.

En el caso de Portland, las secuencias entre espacios dinámicos y estáticos se resuelven por medio de una amalgama. Este soporte se balancea entre las condiciones morfológicas del tejido y los lineamientos de la resolución de la trama vehicular y peatonal en el margen opuesto. Los ámbitos se pegan a los bordes de fracciones urbanas de calles corredores prolongadas, con solares de las escalas del bloque de manzana y segmentos más fragmentados.

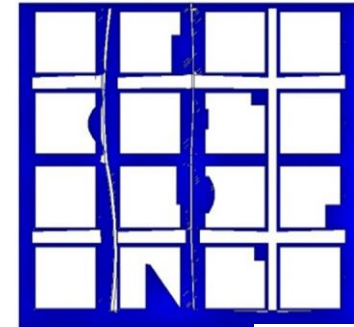
En el caso de Buenos Aires, las secuencias enunciadas se dan mediante calles rectilíneas prolongadas y penetraciones en los bordes del tejido, más y menos profundas, sobre un parcelario con dimensiones diversas. (Fig.48).

**Patrón:**  
 Propuesta zigzagueante.  
 Secuencias cortas.  
 Penetración mixta: superficial y profunda.  
 Tejido continuo.  
 Parcelario atomizado.



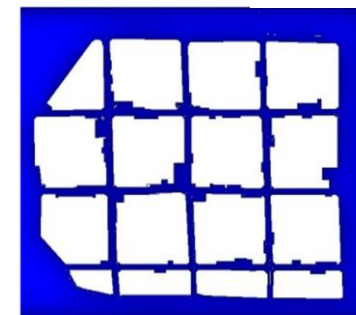
Barcelona

**Patrón:**  
 Propuesta zigzagueante.  
 Secuencias prolongadas.  
 Penetración más superficial.  
 Tejido más atomizado.  
 Parcelario mixto: polígonos y sucesión de parcelas.



Portland.

**Patrón:**  
 Propuesta zigzagueante,  
 Secuencias mixtas: cortas y prolongadas,  
 Penetración intermedia  
 Tejido mixto: (zócalo/torre)  
 Parcelario fragmentado.



Buenos Aires.

Fig. 48.  
 Legibilidad: Interpretación integrada de las secuencias entre trayectos de a pie y ámbitos de demora



## 5. Conclusiones

### 5.1. Exploración de recursos espaciales en el tejido urbano

Esta investigación se ha dirigido a interpretar el conjunto de ámbitos presentes a un lado y otro de las líneas oficiales de las calles, en el centro de la ciudad de Buenos Aires, como un patrón espacio-morfológico a instancias del peatón. Este está conformado por una sucesión de llenos y vacíos derivados de las condiciones de los tejidos urbanos mixtos (zócalo/torre) que se han consolidado a través de una secuencia de completamientos parcela a parcela. (Fig. 1).

Fig. 1  
 Patrones espacio-morfológicos de la calle

Síntesis gráficas del apartado del análisis (Cap. III).



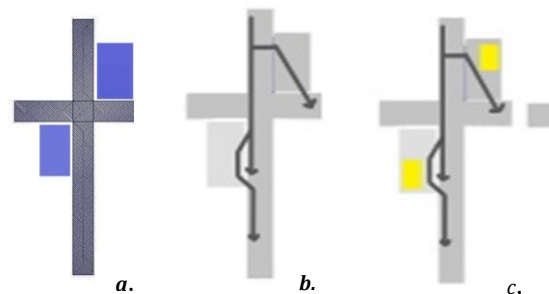
En la escala próxima de los recortes urbanos analizados, este patrón se entiende como un esquema prefigurado de ámbitos en un proceso informal de integración entre dominios públicos y privados. La presencia de límites virtuales débiles entre las fronteras de estos diferentes espacios y el carácter homogéneo del equipamiento urbano de edificios de gerenciamiento propician estas asociaciones<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> La integración de estos ámbitos descansa en los conceptos de la síntesis del campo visual y perceptual, que tienden a unificar los elementos urbanos en un esquema coherente que colaboran en la "legibilidad" del entorno y en que el espacio sea "manejable" (Lynch 1960; Cullen 1961; Bentley [1985] 2005).

Las secuencias de llenos y vacíos son producto de una sucesión de edificaciones retiradas; sus geometrías y superficies responden más al cálculo eficiente de la economía interna del uso de la parcela y de sus capacidades constructivas que a la resolución que presentan como espacios de aproximación, por lo cual suelen dejar amplios espacios vacantes.

Estas instancias permiten observar que la unificación de esos espacios de aproximación se da en todos los recortes urbanos analizados a través de la presencia de parcelas inmediatas con espacios de retiros en la edificación con jerarquías similares, que junto a la integración con el espacio público de la calle conforman ámbitos potenciales más estables que pueden asumir aspectos complementarios de la movilidad peatonal. Estos esquemas espaciales permiten contar con una secuencia de ámbitos urbanos con diferentes condiciones estáticas y dinámicas, que pueden adaptarse a las necesidades de las marchas y demoras del peatón. Así, se pueden acoplar mejor a los patrones de comportamiento de los caminantes, que se asocian a los patrones físicos mencionados (Fig. 2)<sup>56</sup>.

Fig. 2  
 Esquemas de algunos patrones físicos y ergonómicos asociados.



a. Espacios.  
 b. Recorridos.  
 c. Áreas estáticas, en relación con los trayectos.

Interpretación de las síntesis gráficas del apartado del análisis, (Cap. IV).

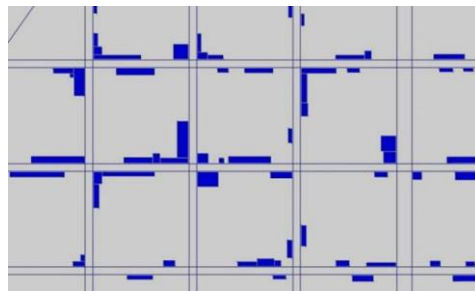
<sup>56</sup> Interpretación de esquemas jerarquizados entre patrones espaciales y de comportamiento (Alexander 1981).

En la escala intermedia, se pudo observar que las sucesivas integraciones de retiros conforman una dilatación espacial en las calles, significativa en diferentes puntos del sector que se enlazan perceptualmente en un sistema congruente con otros puntos con características semejantes. Esta dilatación espacial construye un patrón espacio-morfológico urbano de situaciones que se repiten alternadamente<sup>57</sup>. En las esquinas, desmaterializan el espacio de la tipología "corredor" de la calle; en la sección media de la manzana, lo descomprimen (Fig. 3).

Fig. 3.

Identificación de Patrones en escala intermedia.

Síntesis gráficas (Cap. IV).



Todos estos encadenamientos de ámbitos en los bordes de las calles pueden interpretarse como un registro espacial complementario que produce los ensanchamientos y las variabilidades funcionales y perceptuales en la vía (Fig. 4).

<sup>57</sup>Lecturas de "regularidades" como sistemas que se expresarán indefectiblemente por pertenecer a aspectos procedimentales semejantes en un marco cultural mayor (Rapoport 1978).

Fig. 4.

Ámbito integrado espacialmente  
 Síntesis gráficas del apartado del análisis (Cap. III).



Los ensayos proyectuales han permitido observar que estas integraciones pueden definirse en un ámbito de interpretación por parte de los individuos como oportunidades de usos alternativos.

La disminución de los flujos vehiculares configuró un ámbito más liberado que posibilita una lectura más clara de las márgenes de la calle, de sus recursos espaciales y su sentido transversal. Las condiciones físicas anteriormente mencionadas colaboran en la definición de una traba perceptual que contribuye a desdibujar el sentido "infinito" de calles del tipo "corredor" más adaptadas a los desplazamientos rápidos, y las lleva hacia un sentido perpendicular más estable de "lugar". Así, se adaptan a la nueva condición de espacio público de las vías peatonalizadas y a los diversos rasgos enunciados de la expresión de las personas en él. Estos rasgos se dan en el marco de la proposición para un ejercicio más informal de la "deriva"; de las "tácticas" para la apropiación más personal y persistente del ambiente, y de las elecciones en función de la "congruencia" de las personas con el sitio. Estos aspectos pueden contenerse en un espacio más polivalente junto con el uso más productivo y eficiente de la calle.

*En las comparaciones que se han realizado de los dos referentes urbanos, Barcelona y Portland, se han observado patrones diversos en la relación entre las movilidades y las condiciones de los tejidos urbanos, y, en esta relación, la forma en que se decantan situaciones para la definición del espacio público. Se ha observado cómo ciertos desprendimientos de espacios pertenecientes a tipologías urbanas con mayor definición y jerarquía se convierten en oportunidades, en escala pequeña, de ejercicio del espacio público en las que se inscribe la pausa significativa de las personas de a pie. Esta condición de ámbitos acoplados puede colaborar en la definición de un espesor con propiedades de amortiguación de alteraciones morfológicas desbalanceadas por prácticas decantadas en el tiempo. En el caso de Buenos Aires, se da bajo la definición de un patrón mixto de secuencias de trayectos peatonales combinados, cortos y más prolongados, y el encuentro de situaciones en los bordes de diversas escalas y proposiciones.*

*El entendimiento de un esquema solapado que pueda contener y aprovechar los rasgos y conductas más informales observadas previamente en el sector estudiado, se ha verificado por medio de los ensayos de reconfiguración expuestos que se han dirigido a mostrarlo como un recurso urbano válido.*

## **5.2. Las condiciones de las normativas**

*La relación entre movilidad, tejido urbano y sus consecuencias en el espacio público se puede observar en los diferentes planes urbanos para la ciudad de Buenos Aires. Su contemplación explícita en las normativas de creación de espacio público ha tenido diferentes orientaciones y representaciones a lo largo del tiempo. En el Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio (1923-25), fueron las plazas vecinales, bajo la forma de vacíos urbanos*

*jerarquizados. Esta normativa se apoyó en la interpretación morfológica compacta de la ciudad que siempre prevaleció en parte de ella. La delimitación del área central, tensionada sobre la ribera por la gravitación del puerto, condicionó el sistema de comunicaciones y así marcó unas primeras relaciones entre el planeamiento, la movilidad y el espacio público, lo que le dio un amplio sentido urbano.*

*El plan director 1958-65, pasó a entender esas plazas vecinales en forma sistemática y como elementos aglutinantes para las relaciones en escalas próximas, bajo la confianza en los trayectos cortos dentro de la ciudad. En el sector estudiado, un referente de este tipo de espacio público es la plaza Suipacha, que aparece como único vacío enlazado con las calles, ahora peatonalizadas.*

*El código de edificación (1944-1977) del plan general de 1962 muestra inicialmente la preocupación por el balance de llenos y vacíos en el tejido urbano, la manzana y la parcela. El Código de Planeamiento Urbano, en su versión original de 1973, regularizó el espacio libre de manzana e incorporó el concepto de "espacio urbano" para evitar los "pozos de aire y luz". En este periodo, la movilidad incluyó escalas de aproximación dentro de un plan integral circunscripto al transporte urbano en el estudio preliminar de 1972. El plan de autopistas de 1977/1978, con sus llegadas al centro, aumentó la tensión y su encuadre; las ordenaciones de la movilidad no siempre estuvieron inscriptas en los planes formales.*

*En 1977, el código reforzó las pretensiones formales de la altura consolidada del bloque de manzana; sin embargo, frente a la calle quedaba la idea del zócalo, aun con torres de perímetro libre o semilibre, que esta normativa estimulaba bajo la lógica de la inversión eficiente en los solares, pero no siempre acompañada de una propuesta urbana para aprovechar el espacio vacío así generado. Estas regulaciones*

han propiciado la aparición de áreas libres a intervalos en el espacio aéreo y, consecuentemente, en las planas bajas, aspecto que ha generado la disolución de algunos aspectos del bloque de manzana cerrado. Esta lógica estaba dirigida a liberar superficies hacia la calle en beneficio de la capacidad edificatoria; así, parte del vacío en algunos puntos se volcó de cara las vías urbanas.

El Código Urbano (2019), se dirige en sus enunciados a no estimular los retiros de frente de los edificios en el conjunto de la ciudad. De esta forma, se refuerza el completamiento del bloque de manzana. En el sector que se analiza, existe una franja urbana de mayor protección de las condiciones del tejido histórico que va desde la avenida Alem hasta la calle Florida, inclusive. Sin embargo, el sector oeste, más cercano a la avenida 9 de Julio, está organizado en "corredores" y "unidades de sustentabilidad" altas y medias en las que se permiten los retiros para los edificios de perímetro y semiperímetro libre. Aunque la normativa se esfuerza en una serie de fórmulas complejas para que estos edificios vayan recuperando los lineamientos, igualmente se seguirán repitiendo algunos retiros significativos. En la actualidad, sobre este cordón urbano hay obras en construcción reguladas por las normativas previas, que también siguen sosteniendo las condiciones de alejamiento de las edificaciones de la línea oficial en las parcelas.

Los últimos planes intentan balancear la movilidad vehicular con la calidad del ámbito urbano, y comienzan a marcar la tensión entre los sistemas alternativos y el espacio público. La implementación de las "unidades de sustentabilidad básica" se organizó sobre estos lineamientos, y definió "macromananzas" compuestas por bloques delimitados espacialmente por una red de circulación primaria o avenidas, dejando las calles internas con prioridad peatón.

El nuevo código enfatiza sobre la forma de las tipologías urbanas; comprende el modo en que los rasgos decantados en el tiempo y los perfiles en las actividades han influido en esas constituciones morfológicas. Sin embargo, en una lectura más detallada de este instrumento, la homogeneización del tejido pretendida en general necesita de estudios más particulares por sectores<sup>58</sup>.

Las disoluciones parciales por la producción de espacio urbano que derivan de los retiros de las edificaciones en altura en el sector analizado son ampliamente discutidas y polémicas desde la teoría y la práctica. Sin embargo, en el marco de una contradicción compleja, ese espacio volcado hacia adelante puede entenderse como oportunidad para crear en él un espacio público articulado, extendido sobre la tipología urbana de la calle "corredor", que discurre en un esquema más sostenido de "ensambles" de propiedades públicas<sup>59</sup>. Esta integración de ámbitos adyacentes puede colaborar en superar la partición parcela a parcela, los esquemas de incentivos individuales y la fragmentación espacio-morfológica derivada.

La articulación mencionada puede contribuir con la confluencia próxima entre las áreas edificadas y las públicas, cubriendo déficits sectoriales en las trayectorias urbanas.

Estos esquemas derivan de la producción más ambigua de espacio público en un entendimiento de ámbitos públicos,

---

<sup>58</sup> Aspectos desarrollados en el Capítulo II sobre observaciones que realizan Gutiérrez Ruza, y Kozak, (2017) en el marco de los aportes a la formulación del Código Urbanístico (CPAU), donde se señala que una sola altura por cada "unidad de sustentabilidad" es insuficiente para un tejido urbano tan complejo como el de la ciudad de Buenos Aires.

<sup>59</sup> Aspectos en línea con los desarrollados por Díez (2017), desplegados en el Capítulo II, sobre observaciones que realiza en el marco de los aportes a la formulación del Código Urbanístico (CPAU).

privados y colectivos<sup>60</sup>, que no se encuentran necesariamente enraizados en una tipología urbana definida como aquella plaza vecinal y sus derivaciones en el tiempo.

La producción de estos espacios es fomentada por el "Modelo Territorial" (2010) en la incorporación de nuevos espacios públicos de mitigación ambiental en cualquiera de sus modalidades.

### 5.3. Lineamientos de la gestión público-privada.

Los índices generalizados y de homogenización de las normativas pueden presentar límites en los resultados y objetivos esperados en sectores urbanos con alto grado de consolidación urbana, como el analizado. Los desajustes morfológicos y de dinámicas internas que presentan por las prácticas decantadas en el tiempo requieren a veces proyectos especiales y más circunscriptos.

En los referentes de las dos ciudades analizadas se han observado estas acciones —en escala menor— y sus herramientas legales de intervención. Esto se hizo desde el marco de una evaluación y comprensión previas detalladas de las condiciones físicas y los perfiles de los sectores urbanos, alineadas con los planes urbanos mayores.

Como se ha descrito anteriormente, el Código de Planeamiento Urbano de la ciudad de Buenos Aires planteaba algunas consideraciones básicas, muy tímidas, acerca de cómo debía ser el tratamiento de los espacios de retiro de las líneas oficiales por parte de los emprendimientos privados. Estas pautas normativas están ausentes en el Código Urbano (2019).

---

<sup>60</sup> Conceptos relacionada con los expresados por Sola-Morales ([1992] 2000), en función de las representaciones sociales de estas categorías de espacios en el ámbito urbano actual, desarrollados en el Capítulo I.

Como se ha mencionado, las características especiales de la "Unidad de Sustentabilidad Básica" en la cual se encuadra el sector analizado pueden seguir produciendo algunos retiros.

Aquí, cabe mencionar las consideraciones que se han hecho sobre experiencias más universales en el incentivo de estos espacios públicos de producción privada a gran escala, en tanto que la participación de los promotores tiende a afianzar un efecto urbano secundario y de mediano compromiso que procura más bien la inhibición del uso público, con resultados urbanos adversos<sup>61</sup>.

En relación con uno de los referentes estudiados, en el caso particular de la ciudad de Portland, las intervenciones por parte del sector público se dirigen a otorgar a los espacios de las edificaciones existentes inmediatos a la calle una relativa unidad a los patrones urbanos aleatorios. Son estrategias proyectuales aplicadas desde las oficinas técnicas por medio de herramientas de diseño urbano. En el caso de las construcciones existentes, esto es posible en el plano cero más general y en las plantas bajas. Los patrones espacio-morfológicos que se han encontrado en este análisis se entienden en apoyo a un sistema interpretativo más integrado para la inserción de los ensayos proyectuales expuestos en el Capítulo IV. Estos van en la dirección de la búsqueda de vocabularios comunes en la lectura urbana, desde la enfatización de algunas posiciones topológicas y espaciales hasta los equipamientos más blandos que refuercen el significado público.

En el caso de las edificaciones futuras para la ciudad de Buenos Aires, es posible actuar sobre las morfologías. En el

---

<sup>61</sup> Conceptos expuesta por Zukin (2010), acerca de los límites que por sí solos presentan los espacios públicos de producción privada, desarrollados en el Capítulo I.

marco normativo actual de una relativa disminución de la edificabilidad, la gestión pública puede incentivar el abordaje de formas más mediadas urbanamente en escala, con la participación de actores menores integrados. Este tipo de actuaciones pueden ir de la mano de los estudios detallados sugeridos para ciertos sectores urbanos consolidados en los que pueden colaborar el uso de la capacidad constructiva y la flexibilidad remanente de las parcelas propias y linderas planteadas por el Código Urbano (2019). Estas acciones pueden dirigirse hacia operaciones con edificaciones más encuadradas dentro del zócalo urbano y piezas bisagra de ensamble de diferentes volumetrías. Son intervenciones que se balancean entre la escala del proyecto urbano y diferentes formulaciones edilicias<sup>62</sup>.

Los modelos de intervención también han mostrado efectividad en la calificación por parcelas pequeñas combinadas con limitaciones en las reunificaciones, a fin de favorecer la asociación en inversiones más acotadas que puedan abordar los volúmenes edificatorios que ofrecen los índices urbanos de las áreas centrales. Como se plantea desde la teoría<sup>63</sup>, son oportunidades para reintroducir algunas funciones urbanas sustituidas por el afianzamiento de la tercerización urbana. En el caso que se analiza, la vivienda ha sido una de las más desplazadas y es uno de los usos que más colabora en poblar los espacios públicos con usuarios locales<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> Estas operaciones de acople entre escalas se han observado principalmente en las experiencias de la ciudad de Barcelona.

<sup>63</sup> En las consideraciones realizadas por Zukin (2010), basadas en la interpretación de las claves urbanas soslayadas.

<sup>64</sup> La reincorporación de actividades mediante la eliminación de las tangentes y la graduación de mixtura de usos son, también, objetivos del nuevo código.

Así mismo, los rasgos de los edificios administrativos y su valor patrimonial, el conjunto y el carácter de la zona son parte del atractivo turístico del que se ha beneficiado el sector en los últimos años, y la movilidad más acompañada de turistas y paseantes aporta al anclaje en el espacio público.

El estudio de algunos bordes que no producen expansiones o superficies de exposición como las vidrieras ha sido motivo de intervenciones para el estímulo del espacio público y dinámica peatonal<sup>65</sup>. En el sector analizado, existen amplias áreas donde se da esta situación por la densificación de edificios administrativos, sobre todo en el área más cercana a Plaza de Mayo y en algunos de los ejes que se dirigen desde esta hacia la Plaza San Martín. En ese sentido, la configuración de ese límite urbano juega un doble rol: por un lado, se presenta poco propositivo hacia los espacios en las márgenes de las calles, pero, a su vez, su carácter indiferente permite la intervención sin fricciones graves, como se ha intentado mostrar en los ensayos de prefiguración en el acercamiento de equipamientos y mobiliarios para poblar las inmediaciones de esos límites.

En este sentido, las posibilidades de transferir las propuestas planteadas a otras áreas de la ciudad derivan de que otras áreas de centralidad urbana comparten rasgos similares a los analizados, por ejemplo, en la continuidad de los equipamientos de gestión hacia el lado sur de Plaza de Mayo.

Algunos rasgos pueden ser trasladados a otras áreas de la ciudad, dado que las disoluciones parciales y la

---

<sup>65</sup> Estrategias principalmente observadas en algunos segmentos urbanos de la ciudad de Portland. Asimismo, el índice de "caminabilidad" de la ciudad de Buenos Aires remarca que el comercio minorista sobre la calle es uno de los principales indicadores del fomento de los desplazamientos a pie.

*conformación de un tejido mixto de zócalo y torre se extiende en gran parte de su área central. La transferencia se puede dar a través de la interpretación y traducción de esos rasgos y escalas. Los reparos están puestos en que las entidades administrativas son, en general, más indiferentes a los espacios de retiro observados, mientras que otras funciones resguardan mayormente sus espacios de intermediación.*

#### **5.4. Consideraciones finales.**

*En el intervalo espacial que se asignó a cada recorte urbano estudiado, que es algo mayor a la extensión de una cuadra, se verificó que los aportes que realizan los dominios privados al ámbito propio de la calle representan desde un mínimo de 20 % hasta un máximo 60 %. En consecuencia, estos dominios pueden asumir parte de los balances expuestos en las ralentizaciones de las vías. Algunas penetraciones de vacíos disolventes en el bloque de manzana son significativas, y el marco de una nueva normativa es una oportunidad de revisión y comprensión de las pautas morfológicas de los esponjamientos detectados en los bordes de las calles, y de una regulación más activa de las áreas de producción privada de espacio público.*

*Aunque algunas transparencias y oquedades en estas márgenes parecen oportunidades para el enriquecimiento de los desplazamientos a pie, es de considerar que estas pueden darse bajo otros esquemas espacio-morfológicos que tengan consecuencias en los cerros urbanos mediados por la escala, los enlaces comprometidos y la urbanidad en el impulso del uso de las plantas bajas, en condiciones de conciliación de partes del tejido urbano.*

*Los procesos de peatonalización se generalizaron copiando la trama, por lo que su extensión hacia el interior del*

*bloque de manzana, donde se han registrado las posibles ocasiones, se puede convertir en una amalgama que enlace los aspectos básicos de esta malla urbana con las condiciones espaciales y morfológicas modificadas del tejido. Estas acciones deben darse en el marco de sistemas interpretativos que le brinden cierta unidad a la lectura de la calle, en favor de comprender situaciones alternadas de circulación y demora como mecanismo de mayor afianzamiento de personas en el espacio público.*

*Este aspecto se ha intentado aclarar para el caso de análisis, que se desarrolla bajo un esquema fragmentario de parcelas irregulares y con esponjamientos sobre las márgenes del bloque de manzana. Sin embargo, estas condiciones se dan en un sector urbano sometido a exigencias funcionales y a altas concentraciones y densificaciones urbanas. Estas están en línea con las condiciones contemporáneas en las que se encuentran diferentes categorías de espacios en las áreas centrales de grandes ciudades, que tienden a ser expresión de esas exigencias y presiones, materializadas en la fusión y asimilación de ámbitos, a veces transgrediendo los límites de las tipologías urbanas.*

## **Bibliografía**

**-Ajuntament de Barcelona (2002). Barcelona, La segona renovació, Barcelona.**

**-Alexander, Christopher (1981). El modo intemporal de construir. G. Gili, Barcelona.**

**-Alexander, Christopher, Ishikawa, Sara., Silvertein, Murray. (1980). Un lenguaje de patrones. Ciudades. Edificios. Construcciones, G. Gili, Barcelona.**

**-Alexander, Christopher (1975). The Oregon Experiment, Oxford University Press.**

**-Alpern, D. (2009). Plan de Autopistas de la Ciudad de Buenos Aires, Alpertron.**

**-American Urban Architecture (1989). Catalysts in the Design of Cities. Berkeley: University of California Press.**

**-Arrese, Daniel Alvaro (2002). Buenos Aires y la Ribera del Plata, Conceptos de Diseño para Reestructurar Áreas Centrales, Delft, Holanda, Delft University of Technology.**

**-Arroyo, Julio (2007). Bordes y Espacio Público, Fronteras Internas en la Ciudad Contemporánea, Vitruvius 081.02. Año 07.**

**-Ascher, François (2005). Los Nuevos Principios del Urbanismo. Alianza Editorial, Madrid.**

**-Brambilla, Roberto y Longo, Gianni (1989). Centro Urbanos Peatonales, Oikos-Tau S.A., Barcelona.**

**-Bentley Ian (2005). Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano manual práctico, G. Gili, Barcelona.**

**-Borthagaray, A. (2014). El espacio público de Buenos Aires bajo la presión de la movilidad urbana, III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. San Pablo, Brasil.**

**-Buchanan, C.D. (1973). El tráfico en las ciudades, Tecnos Ed.**

**-Busquets, Joan (2004). La construcción urbanística de una ciudad compacta, Del Serbal Ed.**

**-Café de las ciudades (2004). Planes de las ciudades, Ed., Corti, M. Año 3, N.º 21.**

**-Certeau, Michel de (2000). La Invención de lo Cotidiano, Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico de Estudios Superior de Occidente, A.C; México.**

**-City of Portland Oregon (2018). Transportation Sistem Plan Amendments, Bureau of Planning and Sustainability.**

**-City of Portland Oregon (2004). Portland Transit Mall, Urban Design Analysis & Vision, Bureau of Planning.**

**-Código de Planeamiento Urbano (2012). Ciudad Autónoma de Buenos Aires Edición actualizada al 31 de diciembre.**

**-Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T.**

**-Cullen, Gordon (1961). "Townscape". The Architectural Press; London.**

**-Delgado, Manuel (1999). El animal público. Ed. Anagrama, Barcelona.**

**-Diez, Fernando (2017). Aportes a la formulación del Código Urbanístico, Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU), p.22-28.**

**-Ellis, Williams (1981). La estructura espacial de la calle, en Standford Anderson; Comp., Calles, Problemas de Estructura y Diseño, Editorial G. Gilli; Barcelona.**

**-Garvin, Alexander (1997). The American City, What Works, What Doesn't; Mc Graw- Hill; Nueva York.**

**-Guía de Cartografía Histórica de la Ciudad de Buenos Aires 1854-1900 (2003). Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.**

**-Gourdon, J. (2017). Fité, P., Martín Ramos, Á, (trad.), La calle como forma. QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme, N.º 7, p. 9-16. (orig. 2005).**

**-Gutiérrez Ruzo, Guillermo y Kozak, Daniel (2017). Aportes a la formulación del Código Urbanístico, Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU), p.29-42.**

**-Hazel, G. y Parry, R. (2004). Making Cities Work, Wiley Academy.**

**-Índice Sintético de Caminabilidad, (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaría de Planeamiento, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.**

**-Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad.**

**-Lynch, Kevin (1960). The Image of the City. The Massachusetts Institute of Technology Press; Cambridge.**

**-Luque Valdivia, José (2004). Constructores de la Ciudad Contemporánea: Aproximación disciplinar a través de los textos, Editoriales Dossat, Universidad de Navarra.**

**-Martínez Caro, C. y Rivas, Juan Luis de la (1985). Arquitectura Urbana, Editorial Eunsa, Universidad de Navarra.**

**-Martínez, J. P. (1972). Estudio preliminar del transporte para la región metropolitana, Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación.**

**-Ministerio de Desarrollo Urbano (2013). La humanización del espacio público, Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.**

**-Monheim, Rolf (1979). De la calle a la ciudad de peatones, en Paulhans (comp.), La ciudad peatonal, Ed. G. Gili.**

**-Palacio Videla, Ignacio (1980). La megalópolis argentina nació con 250 manzanas, Summa 145-146, p. 163-171.**

**-Passantino, Luis D. (2017). La Trama del peatón sobre la trama urbana, Quaderns de Recerca en Urbanisme 7, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, p. 208-229.**

**-Paulhans, Peters (1979). La ciudad peatonal, Ed. G. Gilli, Barcelona.**

**-Peremiquel Lluch, F. (2017). Retos de la movilidad: eficiencia y calidad, Quaderns de Recerca en Urbanisme 7; Universitat Politècnica de Catalunya Barcelona, p. 230-237.**

*-Perniola, Mario (2008). Los situacionistas. Historia crítica de la última vanguardia del siglo XX, Acuarela & A. Machado; Madrid.*

*-Prinz, D. (1986). Planificación y configuración urbana, Ed. G. Gilli, Barcelona.*

*-Rapoport, Amos (1978). Aspectos humanos de la forma urbana, Ed. G. Gilli, Barcelona.*

*-Rykwert, Joseph (1981). La calle: el sentido de su historia, en Stanford Anderson (comp.) Calles, Problemas de Estructura y Diseño, Editorial G. Gilli; Barcelona.*

*-Saskia Sassen (1996). La Ciudad Global. Buenos Aires: Eudeba.*

*-Shiels, Obletz, Johnsen. (2020). Transit Mall Revitalization through Infrastructure Upgrades and Stewardship Program, Client, Trimet, City of Portland, OR.*

*-Schlack, Elke (2011). Producción privada de espacio público. Espacios privados de uso público y la planificación por incentivos, Revista De Arquitectura, N°24, p.18-25.*

*-Schmid, Eike, Stahr, Gerrit (1979). Concepciones estructurales de la zona para peatones, en Paulhans (comp.), La ciudad peatonal. Ed. G. Gilli, Barcelona.*

*-Sennet, Richard (1997). Carne y Piedra, El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental, Alianza Editorial, S.A; Madrid.*

*-Sociedad Central de Arquitectos (1956). Evolución del Gran Buenos Aires, en el tiempo y el espacio, N.º 376, S.C.A., Buenos Aires.*

*-Solá Morales i Rubió, Manuel (2000). Espacios públicos espacios colectivos, Potafolio, Vol. 1, Núm. 1. Universidad del Zulia, Venezuela, (orig. 1992).*

*-Solá Morales i Rubió, Manuel (2007). Diez lecciones sobre Barcelona; Servei de Publicacions de (COAC). Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Laboratori d'Urbanisme, ETSAB. UPC. Barcelona.*

*-Solá Morales i Rubió, Manuel (2007). La segunda historia del proyecto urbano, de arquitectura 01.*

*-Stanford Anderson (1981). Calles, Problemas de Estructura y Diseño. Ed. G. Gilli; Barcelona.*

*-Suárez, O. (1994). Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1985, Universidad de Buenos Aires. Segunda Ed.*

*-Subsecretaría de Movilidad Sustentable (2019). Centro Peatonal-Tribunales Peatonal, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.*

*-Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro (2019). Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.*

*-Vidler, Anthony (1981). Los escenarios de la calle, en Stanford Anderson (comp.), Calles, Problemas de Estructura y Diseño, Editorial G. Gilli; Barcelona.*

*-Zukin, Sharon (2010). Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places, Oxford University Press, New York.*



*Anexos*

### **Centro Peatonal y Tribunales Peatonal**

*En su primera etapa, las áreas peatonales con restricción vehicular se extendieron a Retiro y Casco Histórico, y en una segunda instancia a Tribunales. Desde entonces la reducción de vehículos en esa zona alcanzó el 50%. La restricción rige los días hábiles de 11 a 16 hs y los residentes pueden obtener el permiso para ingresar en forma gratuita.*

Desde que se extendieron las áreas peatonales a Retiro, Casco Histórico y Tribunales, el ingreso de autos disminuyó 50% los días hábiles de 11 h a 16 h. Así, las dos millones de personas que caminan por Centro Peatonal todos los días lo harán de manera más segura, en un entorno más ordenado y sustentable.

Centro Peatonal, conformado por Microcentro; Retiro; Casco Histórico y Tribunales, es una de las áreas más conectadas de la Ciudad y en la que más personas confluyen todos los días. Con el objetivo de mejorar las condiciones de los vecinos que circulan por allí se implementó la extensión de la zona de prioridad peatón con el objetivo de equilibrar los usos del espacio público y mejorar la seguridad vial y la calidad ambiental, optimizando la experiencia de todos los que por ahí circulan.

La zona restringida - 86 cuadras de Microcentro; 127 cuadras de Retiro y Casco Histórico-, se extendió a 259 cuadras con la incorporación de Tribunales. Asimismo, el transporte público tiene permitido circular por las áreas restringidas durante las 24 horas, por lo que se puede ingresar en colectivo, subte, taxi y remis y en auto con el permiso correspondiente. Para permitir la circulación de vehículos, las avenidas continúan siendo de libre acceso para el tránsito general.

*Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable,  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
2019*

*Pág. 1.*

### Impacto total

- 2 millones de personas beneficiadas todos los días
  - Microcentro actual: 1 millón de beneficiados.
  - Casco histórico: 190 mil beneficiados.
  - Retiro: 310 mil beneficiados.
  - Tribunales: 500 mil beneficiados.
- 259 cuadras en 2 áreas con mayor seguridad vial: Microcentro extendido (con la incorporación de Casco Histórico y Retiro) y Tribunales.
- Se reducirán 2.800 toneladas de CO2 en forma anual. Se necesitan 37 mil árboles para contrarrestarlo.

### Objetivos

- Reducir el tiempo de viaje de los usuarios de transporte público.
- Ordenar el tránsito vehicular.
- Continuar impulsando el uso del transporte público y medios de movilidad saludables como caminar y andar en bicicleta.
- Promover un Centro Peatonal con menos autos, más sustentable y con más espacios seguros para peatones.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial para las dos millones de personas que circulan diariamente por Centro Peatonal.
- Priorizar a las personas para que puedan disfrutar del espacio público.
- Elevar la calidad ambiental del Área Central de la Ciudad.

*Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable,  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
2019.*

*Pág. 2.*

### Avenidas y calles permitidas para libre circulación

El transporte público puede circular por las áreas restringidas las 24 horas; está permitido el ingreso a las áreas en colectivo, subte, taxi y remis libremente en el horario restringido; y en auto o moto con el permiso correspondiente. Las líneas de colectivos que circulan por el área no tienen modificaciones en sus recorridos. Para permitir la circulación de vehículos, las avenidas continúan siendo de libre acceso para el tránsito general:

- ✓ Av. 9 de Julio.
- ✓ Av. Córdoba.
- ✓ Av. Corrientes.
- ✓ **Av. R. Sáenz Peña - Diagonal Norte: los días hábiles de 8 h a 20 h funciona como carril exclusivo para colectivos (sentido al noroeste).**
- ✓ Av. de Mayo.
- ✓ Av. J. A Roca - Diagonal Sur
- ✓ H. Yrigoyen.
- ✓ Av. Belgrano.

Las siguientes calles también tienen permitida la circulación las 24 horas:

- ✓ 25 de mayo entre Av. Córdoba y Viamonte
- ✓ Viamonte entre 25 de mayo y Av. Leandro N. Alem
- ✓ Moreno entre Av. Paseo Colón y Balcarce
- ✓ Balcarce entre Moreno y Av. Belgrano

*Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable,  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
2019.*

*Pág. 3.*



Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable,  
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
 2019.

Pág. 4.

### Días y horarios

- ✓ Días hábiles de 11 a 16 hs.

### Implementación en 3 etapas

La implementación de Centro Peatonal es gradual y consiste en 3 etapas:

**Centro peatonal**  
 Etapa 1 - Abril 2018



**Abril 2018**

Horario: 11 h a 16 h

**Centro peatonal**  
 Etapa 2 - Octubre 2018



**Noviembre 2018**

Horario: 11 h a 16 h

**Centro peatonal**  
 Etapa 3 - Julio 2019



**Sin fecha definida**

Horario: 9 h a 18 h

*Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable,  
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
 2019.*

*Pág. 5.*

*Primera Etapa: extensión de Microcentro actual a Retiro y Casco Histórico*

- ❖ A partir del 3 de abril 2018.
- ❖ Horario: de 11 a 16 horas.
- ❖ Perímetro: Carlos Pellegrini, su continuación, Bernardo de Irigoyen; av. Belgrano; av. Paseo Colón; av. La Rábida; av. Leandro N. Alem; San Martín; Florida; av. Santa Fe.
- ❖ En esta instancia, además, la restricción alcanza las siguientes cuadras del Microcentro Peatonal actual donde estaba permitido circular:
  - San Martín entre av. Corrientes y av. Córdoba,
  - Suipacha entre av. Corrientes y av. Córdoba,
  - Mitre entre Carlos Pellegrini y av. Roque Sáenz Peña (Diagonal Norte),
  - Rivadavia entre Carlos Pellegrini y Maipú,
  - Sarmiento entre Carlos Pellegrini y Diagonal Norte,
  - Viamonte entre Carlos Pellegrini y av. Leandro N. Alem.

*Segunda Etapa: extensión a Tribunales*

- ❖ A partir del 15 de noviembre 2018.
- ❖ Horario: 11 a 16 horas.
- ❖ Perímetro: al Microcentro extendido se le suma el área de Tribunales comprendida por av. Córdoba; Cerrito, su continuación Lima; av. de Mayo y Montevideo.

*Tercera Etapa: ampliación del horario a 9 horas*

- Fecha de implementación a definir.
- Se extiende el horario a 9 horas, de 9 a 18 hs.

- Sub-Secretaría de Movilidad Sustentable,  
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
2019

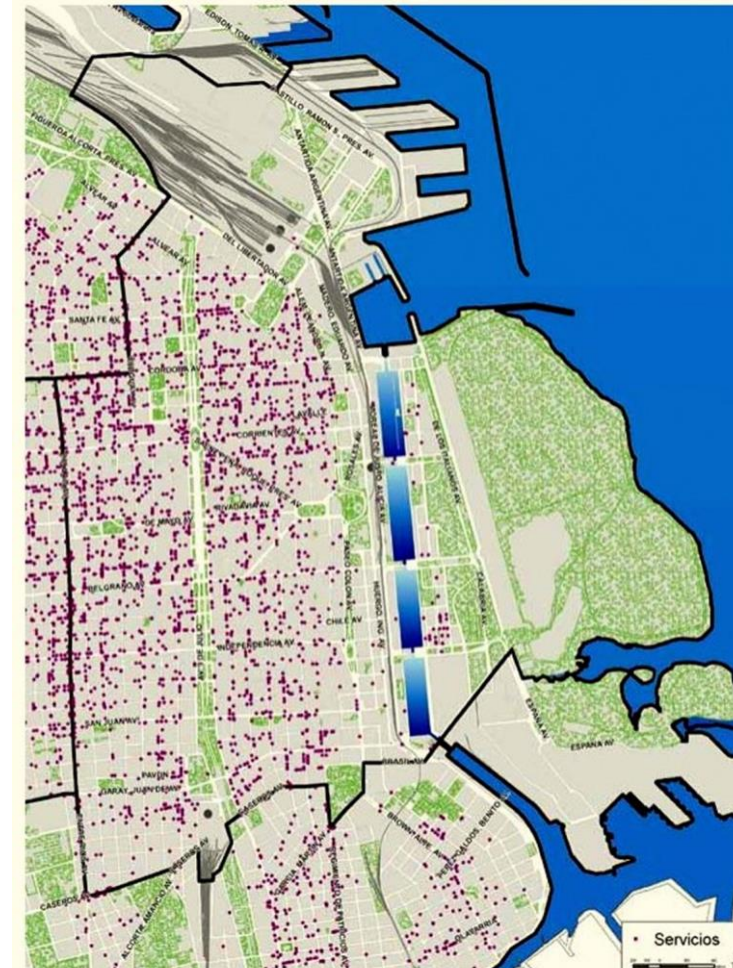
**Pág. 6.**



Fuente: Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA, 2012.

### Edificios de oficinas

Fuente: Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 49.



Fuente: Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA, 2012.

### Distribución de locales del sector servicios

Fuente: Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 89.



## Código de Planeamiento Urbano

- a) La edificación frentista a las vías públicas comprendidas en el Listado “Vías con Líneas Oficiales de Edificación Particularizadas” de la Sección 6 de este Código, deberá respetar los retiros de frente con respecto al eje de calle que allí se indican;
- b) Para nueva edificación frentista a vías públicas adyacentes a estaciones ferroviarias, el Consejo realizará un estudio para cada caso y establecerá, mediante resolución, Líneas de Edificación Particularizada;
- c) En todo el resto de la ciudad, cualquiera sea el ancho actual de la vía pública, se podrá edificar en coincidencia con la L.O. actual, excepto cuando las normas particulares de tejido del Distrito dispongan lo contrario. El retiro de frente será optativo y cuando se lo concrete deberá cumplirse con lo establecido en el Art. 4.5.3.

### 4.5.3 OBRAS DETRÁS DE LA LÍNEA OFICIAL Y DE LA LÍNEA DE EDIFICACIÓN

#### 4.5.3.1 Edificios entre medianeras

I. Retiro total de la fachada: Se permitirá edificar detrás de la L.O. o de la L.E. pudiendo retirarse sin limitación, siempre que: El espacio correspondiente al retiro de frente sea parquizado. Si se materializa una separación con la vía pública, ésta estará constituida por un cerco con altura no mayor de 1m.

II. Retiro parcial de frente: Cuando el retiro no se realice en la totalidad de la fachada, se regirá según lo establecido en el Art. 4.2.2 inciso f), en cuyo caso se podrá realizar una separación con la vía pública constituida por un cerco con altura no mayor de 1m.

III. Retiro de frente realizado en forma quebrada: Cuando se realice una fachada en forma quebrada, se deberá garantizar que los vanos de iluminación y ventilación enfrenten a espacios urbanos o a patios apendiculares.

#### 4.5.3.2 Edificios de perímetro libre

a) Los edificios de perímetro libre podrán retirarse detrás de la L.E. sin limitaciones.

b) Los basamentos apoyados contra las paredes medianeras cumplirán las condiciones establecidas en el Parágrafo 4.5.3.1.

#### 4.5.3.3 Línea Oficial en aceras cubiertas con pórticos

En cada cuadra donde exista obligación de ejecutar acera cubierta con pórtico, la Dirección fijará la L.O. interior de la fachada para el piso bajo y la L.O. exterior de los pilares y pisos altos.

#### 4.5.3.4 Avance sobre la L.O. o sobre L.E., con sótano bajo la acera (Ver I.O.)

En ningún caso se permitirá trasponer la L.O., la L.E., o la Línea de Retiro Obligatorio establecida en el Art. 4.6.4 con construcciones bajo nivel de acera.

Edición actualizada al 31 de diciembre de 2012.

37



## Código de Planeamiento Urbano

### 5.4.2. DISTRITOS CENTRALES – C

#### 5.4.2.1 Distrito C1 – Área Central

- 1) **Carácter:** Es el área destinada a localizar el equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional a escala nacional, regional y urbana, en el más alto nivel de diversidad y de densidad, dotada de las mejores condiciones de accesibilidad para todo tipo de transporte de pasajeros.
- 2) **Delimitación:** Según Plano de Zonificación.
- 3) **Subdivisión:** Cumplirá con las condiciones generales de la Sección 3.
- 4) **Tipología Edilicia:** Se permiten basamentos, edificios entre medianeras, edificios de perímetro libre y edificios de perímetro semilibre.

#### Disposiciones Particulares

- a) Basamentos

Altura máxima: 10m por encima de la cota de la parcela.

Área edificable: Podrá ocupar la totalidad de la superficie de la parcela, salvo las limitaciones de F.O.S. establecidas en el Cuadro de Usos N° 5.2.1.

- b) Edificios entre medianeras

Tejido: Cumplirá con las disposiciones generales de la Sección 4 de acuerdo con:

$$R = h/d = 3,5$$

- c) Edificios de perímetro libre

Tejido: Cumplirán con las disposiciones generales de la Sección 4 de acuerdo con:

$$R = h/d = 4,5 \quad r = h'/d' = 6$$

- d) Edificios de perímetro semilibre

Tejido: Cumplirá con las disposiciones generales de la Sección 4 de acuerdo a:

$$R = h/d = 3,5 \quad r = h'/d' = 6 \quad e)$$

F.O.T. máximo = 5

f) F.O.S.: El que resulte de aplicar las normas de tejido.

#### g) Retiro obligatorio

En todas las parcelas frentistas a calles cuyo ancho entre L.O. sea inferior a 17m, debe efectivizarse un retiro de la edificación en Planta Baja de 3,50m (tres metros con cincuenta centímetros) a partir de la L.O.

Dicho retiro deberá cumplirse hasta una altura fija de 3,50m (tres metros con cincuenta centímetros) a contar desde la “cota de la manzana”, formando acera cubierta. El espacio resultante en Planta Baja no podrá ser invadido por elemento alguno de estructura resistente ni de instalaciones fijas y el solado de la acera de tránsito peatonal público, deberá prolongarse sin solución de continuidad, desde el cordón de vereda hasta el frente retirado en Planta Baja.

La superficie semicubierta que resulte de la materialización de este retiro no será computada para el cálculo del F.O.T.

Estimúlase la remodelación de plantas bajas en los edificios existentes cuyos propietarios efectivicen voluntariamente el retiro de fachada y formen acera cubierta.

En estos casos se permitirá la subsistencia de elementos estructurales verticales indispensables para la estabilidad del edificio que queden comprendidos entre la L.O. y una paralela de 0,50m a la misma, siempre que los mismos no impidan la continuidad y el libre paso en la acera cubierta.

En estos casos, se permitirá agregar una nueva construcción cuya superficie cubierta sea equivalente a la demolida para efectuar el retiro, siempre que la misma quede involucrada en el volumen del edificio existente.

Edición actualizada al 31 de diciembre de 2012.

136



### Código de Planeamiento Urbano

Dicho estímulo consiste en reducciones porcentuales de las contribuciones de alumbrado, barrido y limpieza, territorial y de pavimentos y aceras según lo establecido por Ord. N° 35.278, B.M. N° 16.136.

Se excluye de la obligatoriedad de materializar estos retiros al sector comprendido entre las calles San Martín, Av. Córdoba, Av. Leandro N. Alem y líneas divisorias de fondo de las parcelas frentistas a la Av. Rivadavia, lado Norte, hasta su intersección con la calle San Martín.

h) Caso particular para edificios de perímetro libre Los edificios de perímetro libre, siempre que cumplan las condiciones detalladas a continuación, podrán alcanzar un F.O.T. máximo por todo concepto de 7.

Deberán ser construidos únicamente en parcelas de esquina con superficie igual o mayor a 2.500m<sup>2</sup> (dos mil quinientos metros cuadrados).

La ocupación del suelo (F.O.S. máximo) no podrá superar el 30%.

El resto de la parcela deberá destinarse exclusivamente al uso público, con espacios verdes parquizados y áreas peatonales.

En el caso de destinarse el edificio a "hotel cuatro o cinco estrellas", podrá materializarse un basamento con un F.O.S. = 60% destinado a localizar las instalaciones necesarias para alcanzar esa categoría a nivel internacional, sin perjuicio del cumplimiento del F.O.S. máximo del 45% para aquello que se construya por sobre el basamento.

Restricción al dominio: previo a la concesión del permiso de obras, el propietario de la parcela deberá restringir su dominio mediante la constitución de una servidumbre administrativa, formalizada en escritura pública, por la cual se garantice el libramiento permanente al uso público, de la superficie de la parcela que resulte libre de edificación.

Tratamiento del contorno: Los muros exteriores y que resulten enfrentados al espacio librado al uso público deberán tratarse arquitectónicamente.

De cumplirse todo lo anterior, se permitirá rebasar con la edificación los planos límites resultantes de aplicar las relaciones  $R = 4,5$  y  $r = 6$  establecidas por el inciso c) del presente y las normas generales de la Sección 4, con una superficie cubierta no mayor que el 20% (veinte por ciento) de la superficie cubierta que se construya por debajo de dichos planos límites y por encima de la cota de la parcela.

i) De cesarse sin cargo a la Ciudad una parcela que resulte apta para ser afectada al dominio público como plaza, que tenga un desarrollo mayor a 17m sobre L.O., y siempre que la misma no sea frentista a las calles B. de Irigoyen, C. Pellegrini, Lima o Cerrito, ni pertenezca a un distrito de arquitectura especial AE, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar la transferencia de la capacidad constructiva de la parcela, a otra u otras ubicadas dentro del mismo polígono de zonificación del Distrito C1, en tanto no se superen las volumetrías máximas ni F.O.T. = 7. La parcela cedida deberá entregarse parquizada y con sus medianeras tratadas arquitectónicamente. (Ver I.O.)

5) Usos del suelo: Los que resulten permitidos según el Cuadro de Usos N° 5.2.1.

No se admitirá el uso residencial en basamento, pudiendo localizarse dicho uso solamente por sobre el mismo, salvo una vivienda por parcela como uso complementario de los permitidos, con una superficie máxima de 91m<sup>2</sup> siempre que para la misma se respeten las condiciones establecidas en la Sección 4.

6) Observaciones: En el Distrito, el espacio urbano podrá ser considerado desde el nivel -3m de la cota de la parcela.

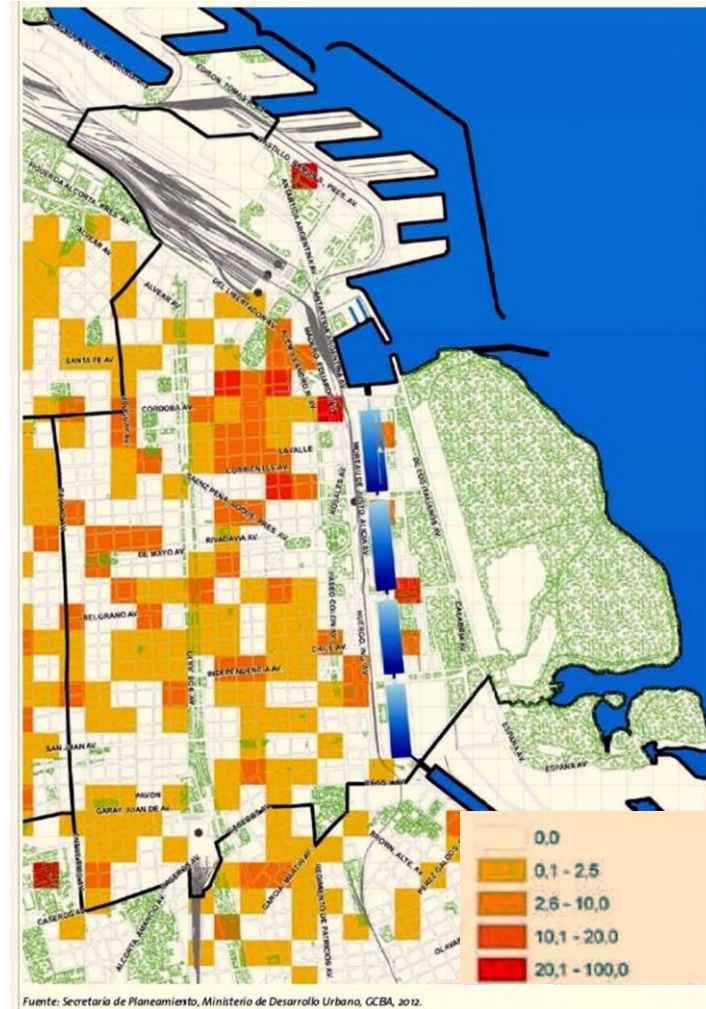
Edición actualizada al 31 de diciembre de 2012

137



**Cantidad de pisos edificados por parcela**

Fuente. Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 46.



**Superficie parcelaria afectada por obras**

Fuente. Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 117.



**Índice Sintético de "caminabilidad"**

Fuente: Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano. Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 123.

**Índice Sintético de Caminabilidad, (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaría de Planeamiento, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. p. 17.**

En este informe se describe la elaboración del Índice Sintético de Caminabilidad donde se destacan los perímetro de calles con mayores circulaciones que suele estar definidos por los siguientes sub-índices: las mixturas de usos, la presencia de atractivos urbanos como los zócalos comerciales, las densidades poblacionales con balances ajustados de empleos y servicios, la calidad estética con interés en el diseño del espacio público y mobiliario urbano, tipos de veredas, vegetación, iluminación, planificación con áreas de descanso y recorridos continuos de interés protección frente al tráfico automotor, conectividad de la red peatonal, acceso a espacios verdes y espacio público recreativo, la calidad ambiental con adecuados niveles de confort acústico y bajos niveles de contaminantes atmosféricos, el confort térmico asociado a protección del sol y los vientos, paisajes urbanos de interés, balance con los vehículos motorizados con dirección hacia la prioridad peatonal.

**El valor 1 corresponde a la máxima presencia de estos sub -índices. La construcción de los sub -índices están avalados por diferentes valoraciones que se han realizado desde la teoría.**



## Título 5. Sistema de Movilidad

### 5.1. Movilidad Sustentable

Se entiende por movilidad sustentable al conjunto de estrategias urbanísticas y acciones que apuntan a la consolidación de un sistema de transporte eficiente y sostenible en términos medioambientales, sociales, económicos y culturales, en la cual el peatón es un eje prioritario de las intervenciones.

### 5.2. Sistema De Movilidad

El Sistema de Movilidad está compuesto por la Red Vial y los Sistemas de Transporte.

#### 5.2.1. Red Vial

La Red Vial es parte constitutiva de la Ciudad y se entiende como el soporte físico de cuatro funciones complementarias entre sí:

- a. **Accesibilidad territorial:** Implica la posibilidad de interacción entre las parcelas frentistas y la infraestructura del transporte público, en particular, y de movilidad, en general.
- b. **Ambiental:** Tiene como objeto asegurar buenas condiciones de asoleamiento y ventilación para propiciar las condiciones de habitabilidad, tanto de los espacios habitables frentistas como del espacio público en general y la posibilidad de dar soporte a la vegetación, el arbolado y el mobiliario urbano.
- c. **Social:** Es aquella que reconoce a este espacio como el lugar en el que las personas ejercen la movilidad, el encuentro, la interacción y la permanencia ocasional.
- d. **Tránsito:** Comprende la posibilidad de desplazamiento de personas y de cargas a través de modos motorizados y no motorizados.

El Sistema quedará complementado con Políticas, Planes, Programas que dicten los Organismos Competentes de conformidad a su normativa específica.

#### 5.2.2. Sistemas de Transporte

Los sistemas de Transporte estarán conformados por la infraestructura de circulación, los espacios de ascenso y descenso de pasajeros, estaciones, centros de trasbordo, superficies para detención transitoria, estacionamiento, guarda y mantenimiento de los vehículos, y todo espacio, establecimiento o local necesario para su operación.

### 5.2.3. Modos de Transporte

Los modos de transporte enunciados a continuación contribuyen a la accesibilidad de los ciudadanos al transporte público y a la movilidad sustentable a través de la intermodalidad y continuidad de los movimientos que realizan a diario en la Ciudad y fomenta un desarrollo urbano orientado al transporte.

Cada modo se regula por su normativa específica y forman parte los subsistemas descriptos a continuación. El siguiente listado no es taxativo:

- a) Modo ferroviario
  - a.1) Red Expreso Regionales (RER)
  - a.2) Sistema ferroviario complementario
- b) Modo Subterráneo y premetro
- c) Modo automotor de transporte público de pasajeros
  - c.1) Sistema de transporte público por automotor masivo, rápido, diferenciado y en red (METRO-BUS)
  - c.2) Sistema de transporte automotor complementario.
- d) Modo de Transporte público no Motorizado
  - d.1) Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB)

La intermodalidad podrá generarse a través de Centros de Traslado.

### 5.3. Jerarquización de Red Vial

La Red Vial es el principal soporte de los flujos generados por las actividades urbanas, determinando la localización de las mismas, su accesibilidad y sus limitaciones de expansión.

La Jerarquización de la Red Vial tendrá como objeto delimitar las características funcionales de las distintas arterias que componen la vialidad de la Ciudad.

A los efectos del presente Código y de acuerdo a los lineamientos generales del artículo 5.1, en función de las características morfológicas y operativas la red vial se clasifica en:

- a) **Vías Primarias:** Ejes de escala metropolitana compuesta por autopistas y avenidas de tránsito rápido. En cuanto a la función de tránsito cumple el rol de canalizar los movimientos de larga distancia y de conexión y

### Artículo 5.2.1. Red vial

*Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 95.*

### Artículo 5.2.1. b, c y d.: Red vial

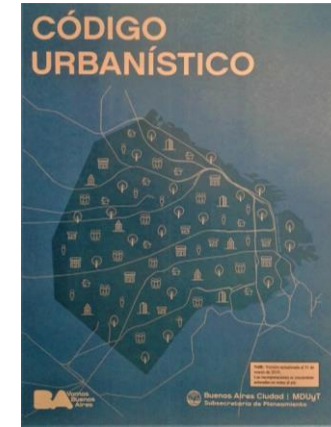
*Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 95.*

**b. Ambiental:** Tiene como objeto asegurar buenas condiciones de asoleamiento y ventilación para propiciar las condiciones de habitabilidad, tanto de los espacios habitables frentistas como del espacio público en general y la posibilidad de dar soporte a la vegetación, el arbolado y el mobiliario urbano.

**c. Social:** Es aquella que reconoce a este espacio como el lugar en el que las personas ejercen la movilidad, el encuentro, la interacción y la permanencia ocasional.

**d. Tránsito:** Comprende la posibilidad de desplazamiento de personas y de cargas a través de modos motorizados y no motorizados.

El Sistema quedará complementado con Políticas, Planes, Programas que dicten los Organismos Competentes de conformidad a su normativa específica.



distribución de viajes de ingreso, egreso o pasantes que atraviesan la Ciudad sin detenerse.

**b) Vías Secundarias:** Ejes de escala local integradas mayoritariamente por avenidas de mano única o doble mano, y calles o pares de calles de distribución. En cuanto a la función de tránsito están dedicados principalmente a los corredores de transporte público y la posibilidad de acceder a él, brindan conexión a los puntos no alcanzados por las vías primarias y distribuyen el tránsito urbano e interurbano hacia otras vías secundarias y terciarias.

**c) Vías Terciarias:** Ejes de escala barrial donde la capacidad de tránsito debe adaptarse a los requerimientos de las demás funciones; comprendidas por todas las calles de la Ciudad que no integran las redes primarias y secundarias. En cuanto a la función de tránsito su principal rol es la de canalizar predominantemente movimientos internos cortos, con escasa o nula presencia de tránsito pasante.

Cuadro N° 5.4 Vías con L.E. Particularizadas

Avenida o Calle	Tramo	Distancia Al Eje En Metros	Ancho Total En Metros
Acosta, Mariano	Av. Rivadavia - Av. Perito Moreno	13	26
Acosta, Mariano	Av. Gral. Fernández De La Cruz - Av. Cnel. Roca	13	26
Acoyte	Avellaneda - Neuquén	13	26
Acoyte	Av. Díaz Vélez - Av. Ángel Gallardo	13	26
Alberdi, Juan Bautista	Av. San Pedrito y Pumacahua	13	26
Alcorta, Amancio	Av. Vélez Sarsfield - Brandsen	13	26
Alcorta, Amancio	Zavaleta - Av. Perito Moreno	26	52
Álvarez Jonte	Concordia - Punta Arenas	15	30
Avellaneda	Espinosa - Rio De Janeiro	13	26
Boedo	Venezuela - Av. Rivadavia	13	26
Boyacá	Méndez De Andes - Av. Álvarez Jonte	13	26
Bulnes	Av. Rivadavia - Av. Honduras	13	26
California	Vieytes - Av. Don Pedro De Mendoza	13	26
Castañares	Av., Escalada - Av. Lafuente	16,5	33

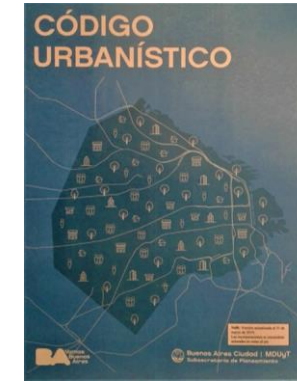
**5.4. Vías con L.E. Particularizadas**

En las nuevas construcciones que se ejecuten con posterioridad a la afectación de L.E. Particularizada con frente a las calles enumeradas en el Cuadro N° 5.4 deberá respetarse el retiro de frente al eje de calle que en el mismo se indica.

La franja de terreno comprendida entre la L.O. y la L.E. resultante del retiro previsto deberá ajustarse a lo dispuesto en el artículo 4.3.1 de este Código.

**Artículo 5.3.  
Jerarquización vial**

**Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 96.**



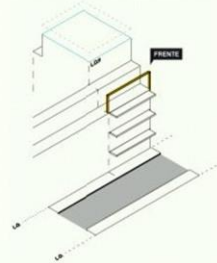
**Artículo 5.3 c.: Jerarquización vial**

**Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 96.**

**c) Vías Terciarias:** Ejes de escala barrial donde la capacidad de tránsito debe adaptarse a los requerimientos de las demás funciones; comprendidas por todas las calles de la Ciudad que no integran las redes primarias y secundarias. En cuanto a la función de tránsito su principal rol es la de canalizar predominantemente movimientos internos cortos, con escasa o nula presencia de tránsito pasante.

### 6.3.3. Estructuras sobre Altura Máxima

Se podrá ejecutar una estructura aporcionada sobre la altura máxima hasta la altura del primer retiro de conformidad a la normativa de edificación.



### 6.3.4. Tratamiento de muros expuestos

Los muros expuestos son aquellos que tienen incidencia en la estética urbana.

Se regirán por las siguientes reglas:

#### 6.3.4.1. Fachadas

Todas las edificaciones deberán tratar sus fachadas principales, laterales y posteriores estética y/o arquitectónicamente. En caso de dudas sobre el tratamiento aplicado podrá solicitarse al Consejo que se expida.

Cuando las edificaciones sean lindantes con parques, plazas, plazoletas y paseos públicos, deberán tener fachada hacia los mismos. Los edificios no podrán tener accesos desde estos espacios públicos. En caso de ser imprescindibles, el Consejo evaluará la autorización de dichos accesos.

#### 6.3.4.2. Muro Lindero

Todo muro lindero expuesto que se encuentre visible desde la vía pública debe presentar un tratamiento estético y/o arquitectónico que genere fachada.

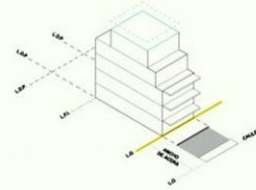
El Organismo Competente podrá aprobar vanos y ventanas transitorias, hasta tanto se materialicen las edificaciones linderas, de cualquier forma y tamaño, que proporcionen iluminación y ventilación suplementaria, de conformidad a la normativa de edificación.

### 6.4. Área Edificable

En todos los casos se garantiza a las parcelas una banda edificable mínima de dieciséis (16) metros.

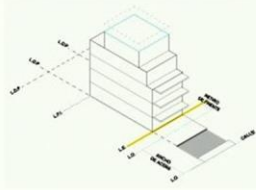
#### 6.4.1. Línea Oficial (L.O.)

Toda nueva obra que se levante con frente a la vía pública debe seguir la L.O., salvo las situaciones consignadas a continuación y la aplicación del artículo 6.4.4.2.1.



#### 6.4.1.1. Línea Oficial de Edificación (L.E.)

La edificación frentista a las vías públicas comprendidas en el Listado "Vías con Líneas Oficiales de Edificación Particularizadas" del Título 5 deberá respetar los retiros de frente con respecto al eje de calle que allí se indican.

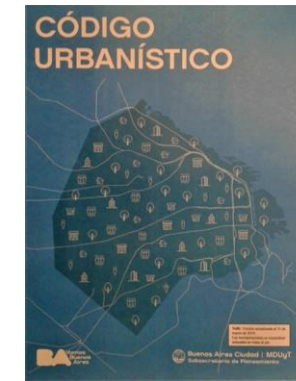


#### 6.4.1.2. Retiro de Frente

El Retiro de Frente, total o parcial, será posible en las Áreas de Protección Patrimonial y en las Urbanizaciones Determinadas; en las Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja (U.S.A.B.1 y 2) con Baja Mixtura de Usos de Suelo (1); en los Corredores cuando se materialicen Edificios de Perímetro Libre el Retiro sólo podrá ser parcial, según el artículo 6.5.2.

En el caso que el edificio lindero cuya altura sea igual o mayor al setenta y cinco por ciento (75%) a la altura

CÓDIGO URBANÍSTICO | 109



### 6.4.1.2. Retiro de Frente

El Retiro de Frente, total o parcial, será posible en las Áreas de Protección Patrimonial y en las Urbanizaciones Determinadas; en las Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja (U.S.A.B.1 y 2) con Baja Mixtura de Usos de Suelo (1); en los Corredores cuando se materialicen Edificios de Perímetro Libre el Retiro sólo podrá ser parcial, según el artículo 6.5.2.

En el caso que el edificio lindero cuya altura sea igual o mayor al setenta y cinco por ciento (75%) a la altura

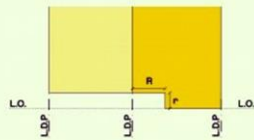
#### Artículo 6.4.1.2. Retiro de frente

**Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 109.**

máxima establecida para su unidad de edificabilidad y se encuentre materializado con Retiro de Frente de al menos un (1) metro, la nueva obra deberá adosarse a la medianera existente retirándose de la L.D.P. como mínimo un metro con cincuenta centímetros (1,5 m) o tres (3) metros cuando deba conformarse Espacio Urbano, sin dejar medianeras expuesta en la L.D.P. opuesta.

Sobre la L.O. podrán materializarse cercas cuyas características se regulan en la normativa de Edificación.

En los casos de vías con líneas particularizadas o sujetas a apertura o ensanche podrá ejecutarse cercas transitorias sobre la Línea Oficial.



$r \geq 1m$   
 $R: \text{min } 1,5m$   
 Si conforma  
 Espacio Urbano  $\geq 3m$

**6.4.1.3. Línea Oficial de Esquina (L.O.E.)**

En la parcela de esquina se prohíbe la construcción en la superficie de terreno comprendida entre las L.O. y la L.O.E. concurrentes a los efectos de asegurar una mejor visibilidad para el tránsito.

Es obligatorio materializar la L.O.E. cuando se realicen aperturas, ensanches o rectificaciones de vías públicas, se construyan edificios o aceras, o se modifiquen las existentes.

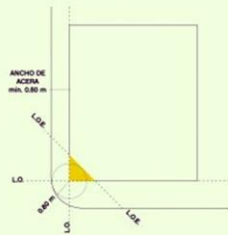
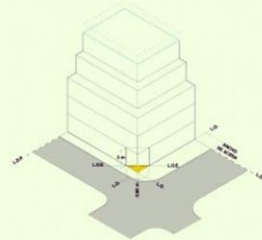
Sobre la L.O.E. queda prohibida la construcción de accesos vehiculares sobre la zona de seguridad de boca-calle.

S (suma de los anchos de las calles concurrentes en la encrucijada)	Menor de 75°	De 75° a 105°	De 105° a 135°	Mayor a 135°
$S \leq 24m$	4m	7m	5m	0
$24m \leq S \leq 42m$	4m	6m	4m	0
$42m \leq S \leq 70m$	4m	5m	4m	0
$S \geq 70m$	4m	0	0	0

110 | CÓDIGO URBANÍSTICO

**Artículo 6.4.1.2. Retiro de frente.**

**Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, p. 110.**



**6.4.1.3.1. Traza y dimensión de la L.O.E.**

La traza y dimensión de la L.O.E. se rige por las siguientes reglas:

**a) Caso General (forma ochavada):**

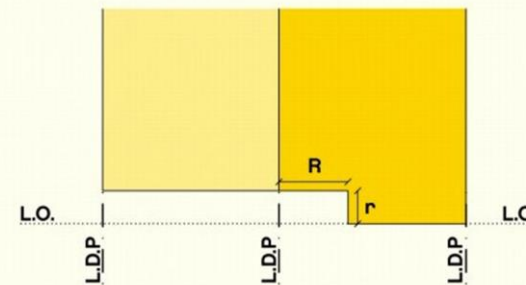
La traza de la L.O.E. será perpendicular a la bisectriz del ángulo formado por las L.O. de las calles concurrentes, dependiendo su dimensión de este ángulo y de la suma de las distancias entre las L.O. según el siguiente cuadro:

Cuadro N° 6.4.1.3.1. Traza y Dimensión L.O.E.

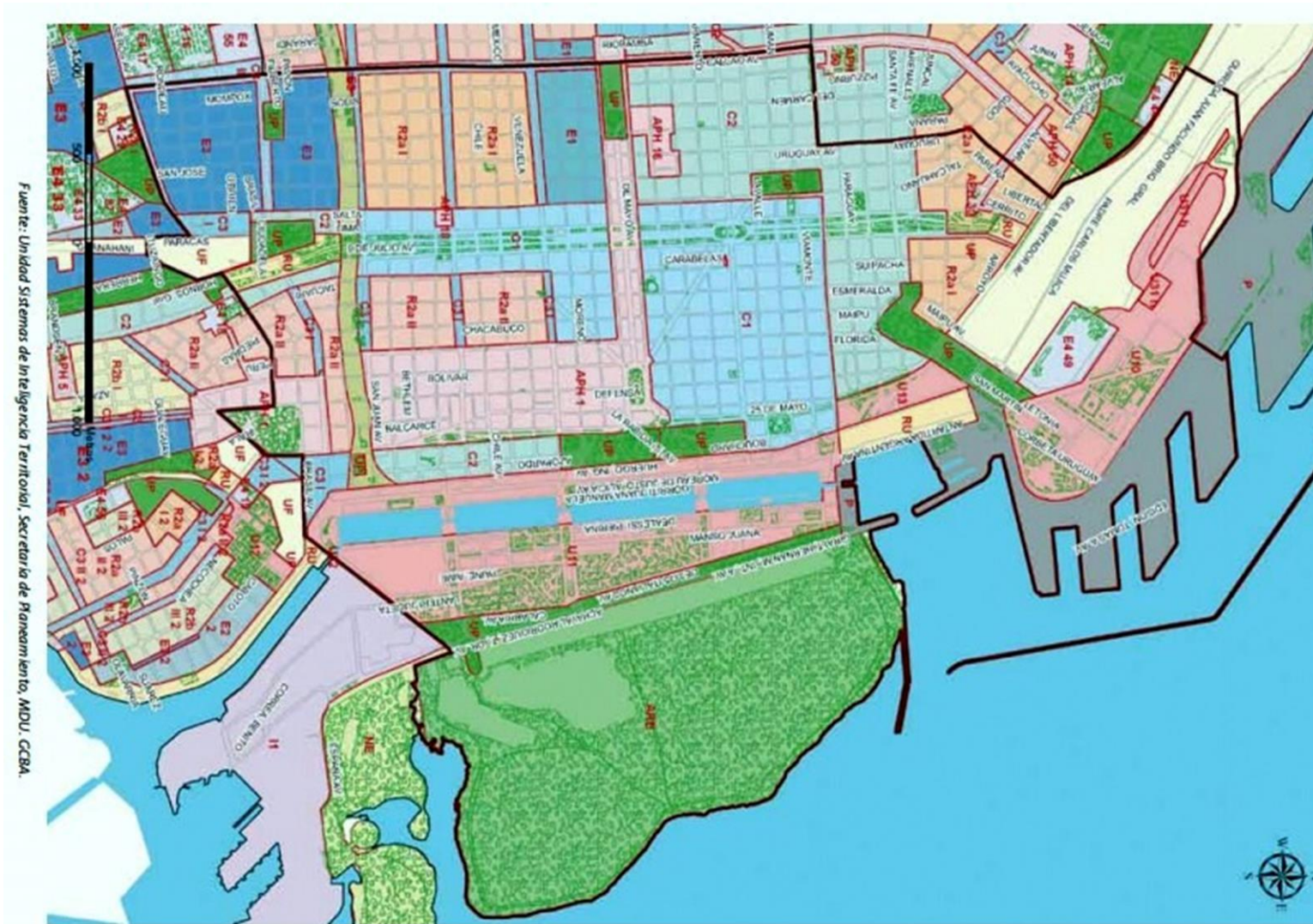
máxima establecida para su unidad de edificabilidad y se encuentre materializado con Retiro de Frente de al menos un (1) metro, la nueva obra deberá adosarse a la medianera existente retirándose de la L.D.P. como mínimo un metro con cincuenta centímetros (1,5 m) o tres (3) metros cuando deba conformarse Espacio Urbano, sin dejar medianeras expuesta en la L.D.P. opuesta.

Sobre la L.O. podrán materializarse cercas cuyas características se regulan en la normativa de Edificación.

En los casos de vías con líneas particularizadas o sujetas a apertura o ensanche podrá ejecutarse cercas transitorias sobre la Línea Oficial.



$r \geq 1m$   
 $R: \text{min } 1,5m$   
 Si conforma  
 Espacio Urbano  $\geq 3m$



Código de Planeamiento Urbano, actualización 2012

Fuente: Informe territorial, Comuna 1 (2014). Ministerio de Desarrollo Urbano, Secretaría de Planeamiento. Buenos Aires Ciudad, p. 28.



**REFERENCIAS**

- Protección Integral
- Protección Estructural
- Protección Cautelar
- Protección Ambiental: Ámbito Consolidado
- Protección Ambiental: Ámbito Preconsolidado

**APH51**

CATEDRAL NORTE  
 PLANO DE INMUEBLES CATALOGADOS N° 3.7.38 b)

*Inmuebles catalogados, Catedral Norte, APH51*

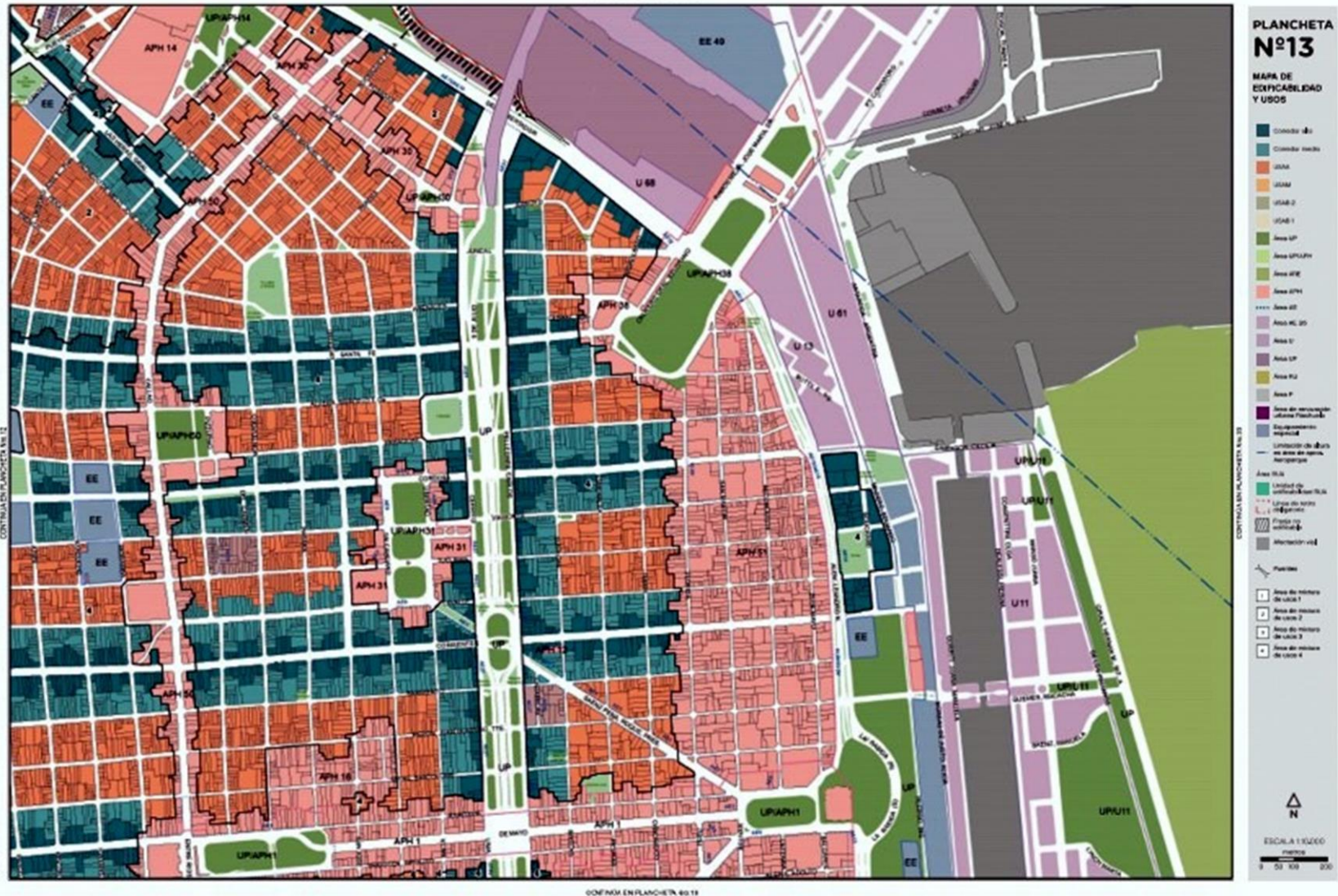
*Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 139.*



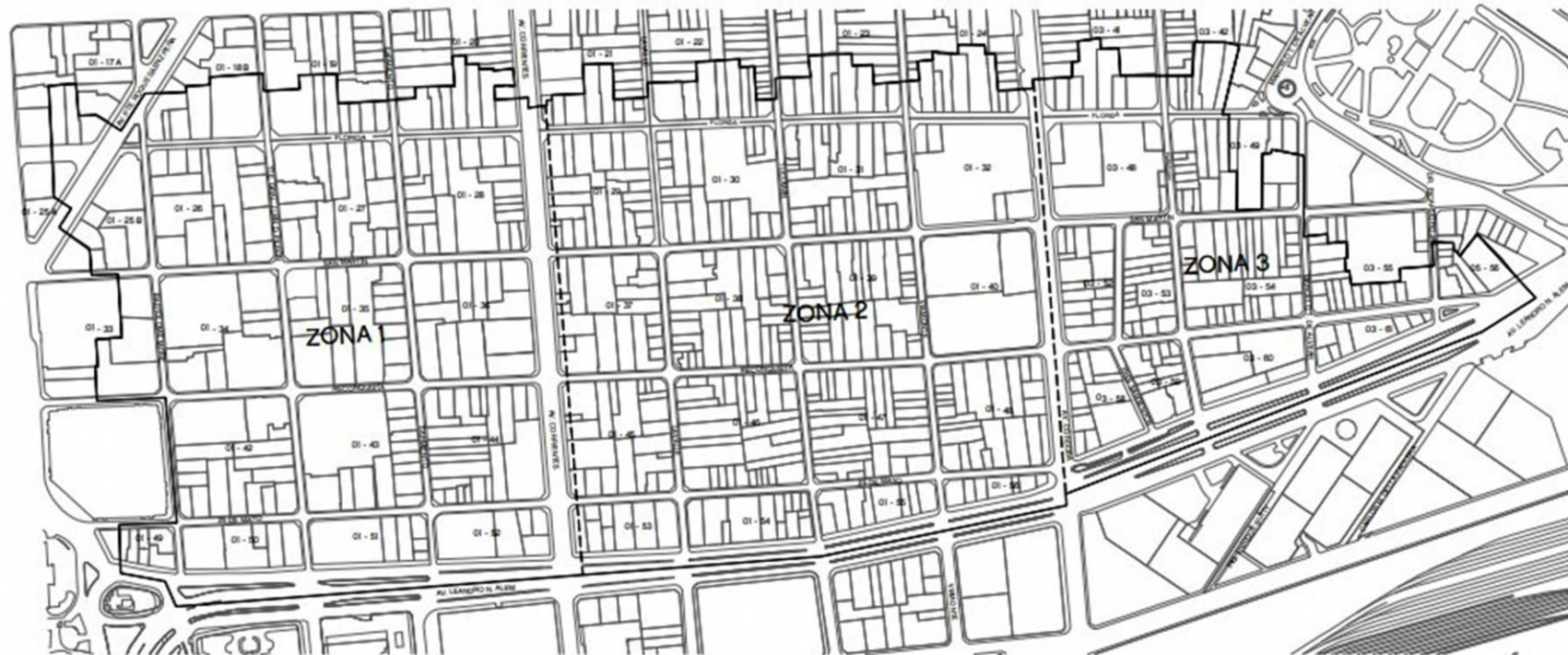
<p><b>Prioridad Peatón</b>          Calle 25 de Mayo          (entre Rivadavia y Tucumán)</p>
<p><b>Tránsito Pasante</b>          Calle B. Mitre          (entre R. Sáenz Peña y L. N. Alem)          Calle R. Rojas          (remate Reconquista entre San Martín y L. N. Alem)          Calle Perón          (entre R. Sáenz Peña y C. Pellegrini)</p>
<p><b>Tránsito Pasante con ciclovia</b>          Calle San Martín          (entre Av. Rivadavia y Viamonte)          Calle San Martín          (entre Viamonte y Rojas)          Calle M. T. de Alvear          (entre C. Pellegrini y L. N. Alem)          Calle Sarmiento          (entre R. Sáenz Peña y L. N. Alem)</p>
<p><b>Peatonales existentes</b>          Calle Lavalle          (entre C. Pellegrini y L. N. Alem)          Calle Florida          (entre M. T. de Alvear y Pte. J. A. Roca)</p>

Obras y Proyectos 2012-2013 para calles con diferentes prioridades para el peatón en el sector de estudios

Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano (2013). *La humanización del espacio público*, Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, p. 33.



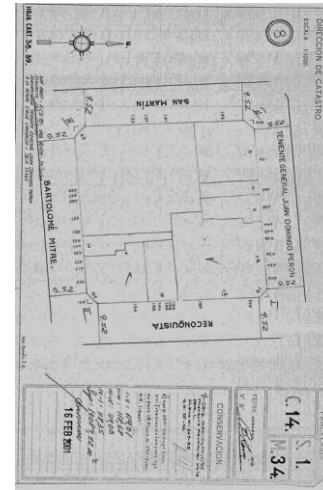
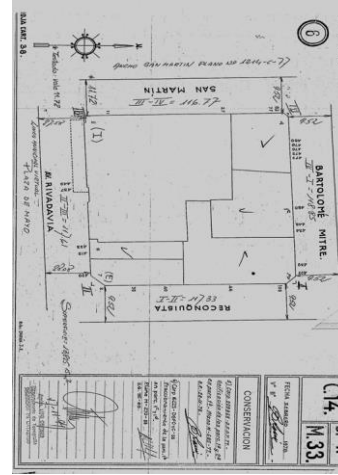
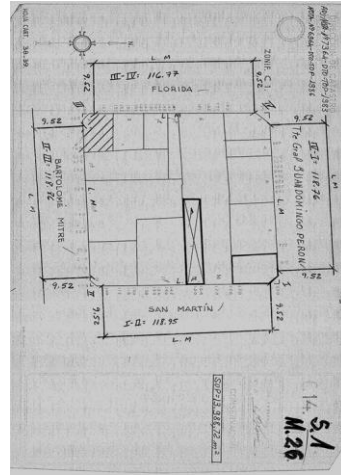
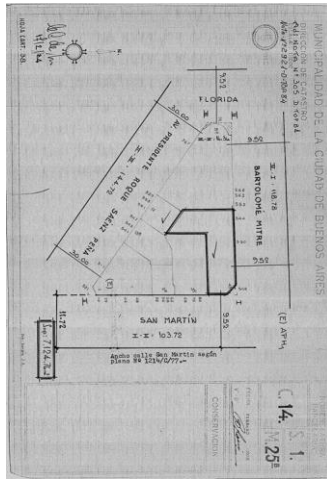
Sector de estudio y área central inmediata. Planchetas de Edificabilidad y Usos. N.º 13  
 Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo IV, p. 15.



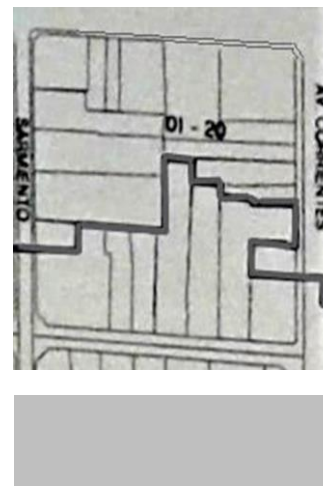
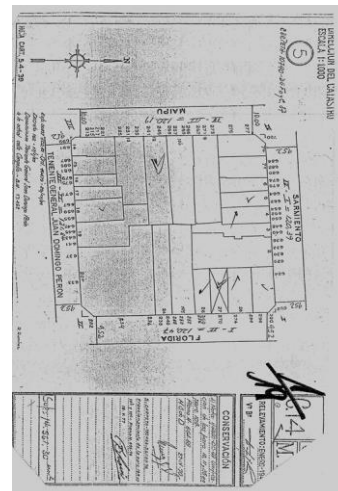
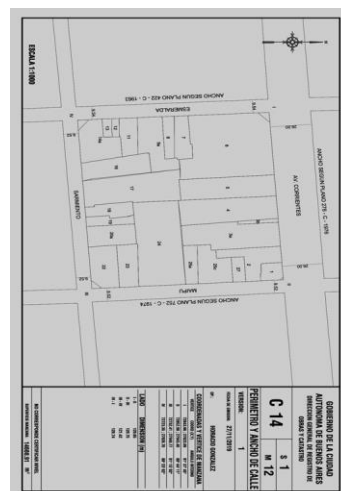
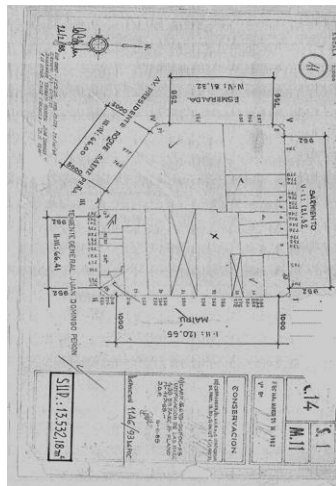
**APH51**  
CATEDRAL NORTE  
PLANO DE DELIMITACIÓN N° 3.7.38

*Plano de delimitación, Catedral Norte, APH51*

*Fuente: Código Urbanístico (2019). Subsecretaría de Planeamiento, Buenos Aires Ciudad, MDU y T, Anexo III, p. 138.*



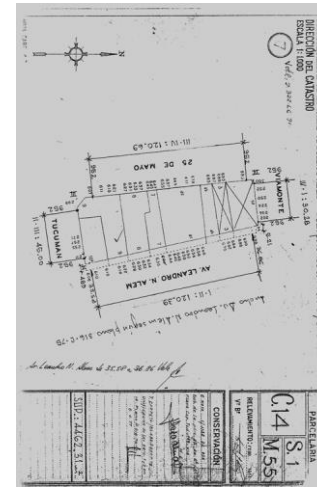
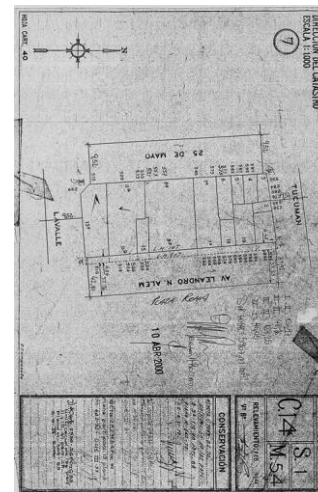
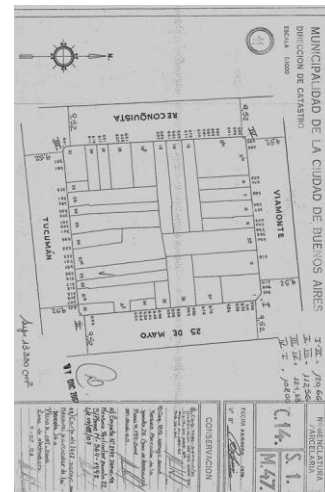
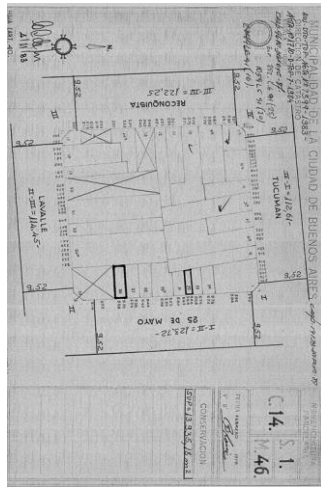
Recorte urbano 1  
 Manzanas: 25b-  
 26 33-34.



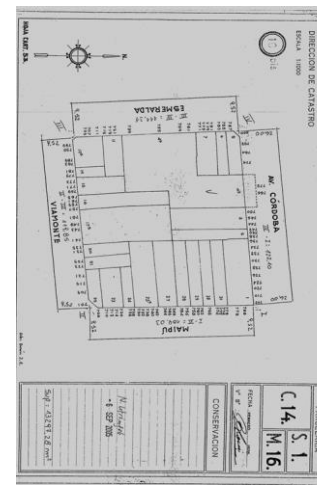
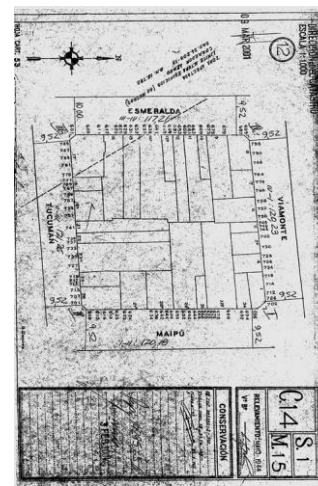
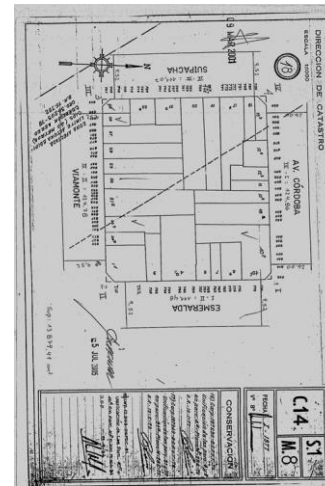
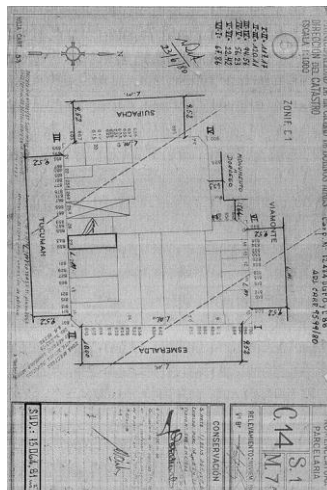
Recorte urbano 2  
 Manzanas: 11-12  
 19-20.

Parcelarios y perímetros de manzana para cada uno de los "recortes urbanos" analizados

Fuente: Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro (2019). Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte. <https://www.buenosaires.gov.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>



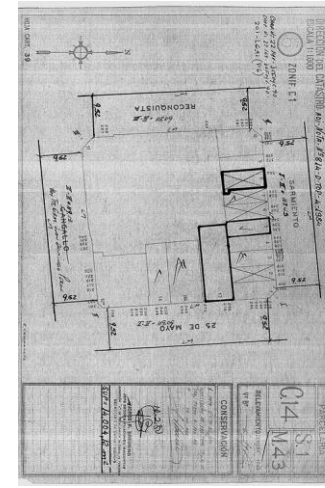
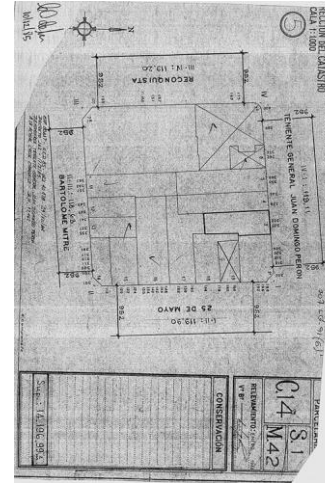
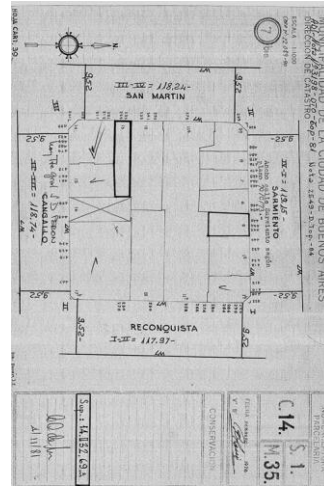
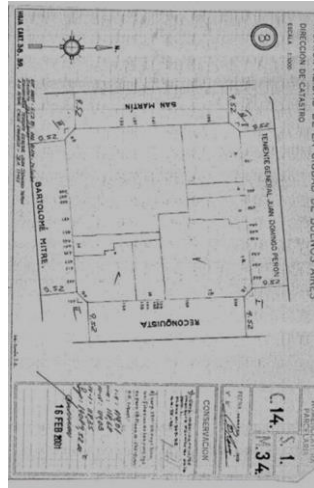
**Recorte urbano 3**  
**Manzanas: 46-47**  
**54-55.**



**Recorte urbano 4**  
**Manzanas: 7-8-**  
**15-16.**

**Parcelarios y perímetros de manzana para cada uno de los "recortes urbanos" analizados**

**Fuente: Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro (2019). Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.**  
<https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>



**Recorte urbano 5**  
**Manzanas: 34-35**  
**42-43.**

**Parcelarios y perímetros de manzana para cada uno de los "recortes urbanos" analizados**

**Fuente: Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro (2019). Perímetros de Manzana, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.**  
<https://www.buenosaires.gob.ar/planificacion/perimetros-de-manzana>

