

ANTEPROYECTO URBANO BARRIO 31 CARLOS MUGICA

director :
arq. Javier Fernández Castro
IEHu-FADU-UBA



El presente anteproyecto es el resultado de un trabajo de investigación proyectual urbana, iniciado en el año 2002 y que continúa su desarrollo hasta el presente. Bajo el título "Las Articulaciones Ciudad Formal / Ciudad Informal. Una metodología de abordaje válida para la región" se conformó un equipo de trabajo con sede en el Instituto de la Espacialidad Humana de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, en colaboración con el Departamento de Sociología y Política de la PUC Río de Janeiro, obteniendo el Primer Premio de Investigación en la III Bienal Iberoamericana de Arquitectura desarrollada en Chile en octubre del 2002. La propuesta inicial consistía en desarrollar y explicitar un método general para el proyecto y gestión socio – espacial del hábitat de la pobreza en el contexto latinoamericano, reuniendo y capitalizando las experiencias exitosas desarrolladas en diversas ciudades de la región.

Esta investigación suponía la profunda revisión de los conceptos clásicos acerca del proyecto urbano, así como de las tradicionales respuestas físicas con que las políticas sociales han contemplado la informalidad.

El proyecto urbano es visto aquí bajo el concepto de articulación, esto es conjunción de lógicas diversas. Se trata de entender la prefiguración del hecho urbano como un proceso de elaborada síntesis y complejas integraciones, pretendiendo mutar escenarios caracterizados por la carencia de recursos en objetos de posibilidad.



Frente a la dualidad urbana que presentan las metrópolis latinoamericanas como consecuencia de las respectivas crisis, se trata de recuperar el proyecto como herramienta de transformación, capaz de cualificar y cuantificar políticas de inclusión. El principal rasgo distintivo de las operatorias propuestas es su focalización en las componentes espaciales donde entendemos se juegan las condiciones de ciudadanía. El espacio público, las infraestructuras, los equipamientos, los ámbitos de producción, son los que definen la integración social urbana y por tanto es en ese núcleo de espacios en los que el proyecto debe prioritariamente intervenir. Se trata de trascender el concepto tradicional de políticas de “vivienda” entendidas como meras soluciones habitacionales, para pasar a diseñar políticas integrales de “ciudad”, en donde la informalidad no es una anomalía a extirpar sino un recorte a intervenir en forma calificada, en articulación socio – espacial al resto de la estructura urbana. La experiencia de un programa exitoso como el Favela - Barrio en Río de Janeiro, sustento referente del planteo, actuó como un antecedente ineludible, requiriendo necesarias adecuaciones a las condicionantes locales. Los lineamientos de este programa han sido resumidos en diez objetivos:

- _ Favorecer la conectividad de la estructura urbana
- _ Respetar la historia y configuración preexistente
- _ Garantizar la accesibilidad de personas y flujos
- _ Tender al máximo arraigo
- _ Abrir claros e introducir recalificaciones
- _ Potenciar nuevas y viejas centralidades
- _ Provocar un cambio drástico de imagen
- _ Buscar la participación de la comunidad
- _ Producir cohesión articulando lógicas heterogéneas

Estas consideraciones o hipótesis iniciales, fueron las que guiaron el trabajo sobre las villas 31 y 31 bis, tomadas como principal objeto de estudio.

Las tareas iniciadas a partir del subsidio de la Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo en el año 2002, se continuaron en la programación científica de la Universidad de Buenos Aires mediante los proyectos UBACyT A 401 programación 2003, A022 programación 2004/07 y A018 programación 2008/10 además de inscribirse en el Programa de Voluntariado Universitario del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación durante el año 2007.

Es de destacar que el anteproyecto resultante mereció ser declarado de interés por unanimidad de los miembros de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante resolución 279/05; y sirve de base para el proyecto de ley “Plan de urbanización de las villas 31 y 31 bis” expediente 2913/08 impulsado por la Comisión de Vivienda de dicha Legislatura.

Constituye así mismo el documento principal sobre el cual trabaja la Mesa por la Urbanización del Barrio, constituida por delegados y vecinos, con el apoyo y asesoramiento del Instituto de la Espacialidad Humana IEHu - FADU - UBA, Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia ACIJ, Center on Housing Rights and Evictions COHRE, y Madres de Plaza de Mayo línea fundadora.

Las villas 31 y 31 bis representan sin duda el área informal con mayor carga emblemática de la Ciudad de Buenos Aires. Si bien su extensión y población no se acercan a las mayores presencias del hábitat de la pobreza en la Región Metropolitana, una serie de factores concurren a realzar su especial significación. Se trata de una villa omnipresente y a la vez ausente. Aquella de la cual se suele opinar desde la cultura del entretenimiento mediático pero sobre la que poco y nada se reflexiona desde la cultura profesional y política. A la que le sobran frases hechas y lugares comunes, pero le faltan estudios integrales. Sobre la que se omite o excepciona, cuando se enuncia con tono políticamente correcto la condición general de radicación para las demás. Que no es periférica sino central, que no está

en el sur sino en el norte. Que se empeña en contrastar, trillada y ostentosamente, con las torres corporativas vecinas. Por sobre todo, es la que simboliza la historia del movimiento villero en la figura de su mártir, el padre Carlos Mugica.

El trabajo del equipo comenzó en la construcción de un relevamiento directo y la digitalización de información secundaria. Como paso previo e indispensable al planteo de su reformulación, fue necesario comprender la estructura subyacente en la organización del espacio. En contacto con diversos delegados de los vecinos se desarrollaron varias e intensas jornadas de trabajo de campo donde se fueron levantando inquietudes, historias y necesidades. Un equipo de pasantes de investigación, estudiantes de la FADU, recorrió cada uno de los sectores de la villa, sus calles y pasillos, reconociendo sus puntos focales y líneas de flujo, sus referencias particulares y modalidades de tejido, desde la densidad consolidada de los mas antiguos hasta la vivienda precaria de los recién llegados.

El análisis de algunas fuentes indirectas, tales como censos previos, fotos satelitales y la interacción con otras investigaciones de orientación social y antropológica sobre el recorte fueron concurrentes en el objetivo de definir un diagnóstico. La comparación entre los escenarios anteriores y posteriores al fatídico final del 2001, así como las actualizaciones del relevamiento tras las diversas ocupaciones relativamente recientes, permitió además deducir ejes de crecimiento y dinámicas internas.

El desarrollo de estas lecturas permitió interpretar la estructura del sitio. El encuentro de las potencialidades y condicionantes de las preexistencias fue el paso necesario y determinante para proponer una nueva estructura, en definitiva una propuesta de resignificación del espacio. Entendemos que toda propuesta que aspire a tener sentido debe basarse en una interpretación crítica de las preexistencias.

Los nuevos sentidos que el proyecto intenta introducir no son pensados aquí como reemplazo de los existentes, sino como una construcción transformadora a partir de estos. Lo nuevo entonces aparece sustentado sobre lo viejo, recalificándolo, diferenciando claramente la opción de radicación y arraigo de las alternativas de implantación en un espacio ex novo o de las pretendidas erradicaciones.

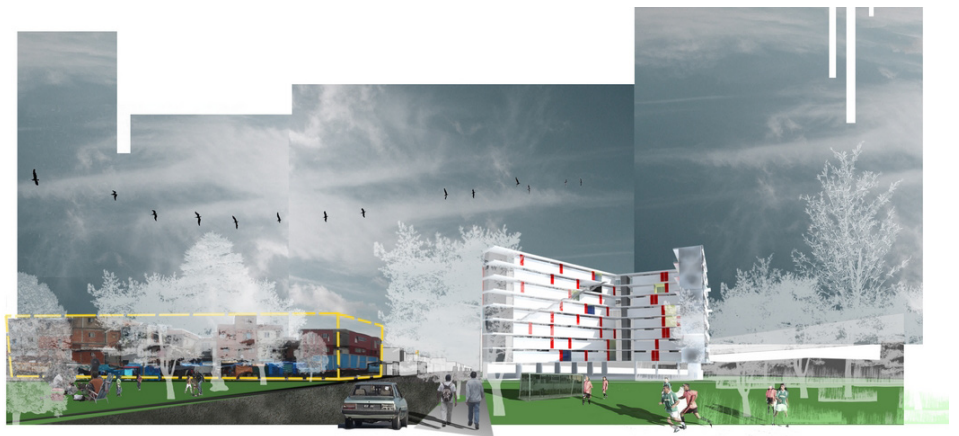
La estructura reconocida puede sintetizarse en la descripción de una cabecera consolidada, el barrio Güemes, lindante a la estación terminal de ómnibus; una explanada lateral inicialmente bordeada de galpones ferroviarios; un vacío interno en el baricentro de la villa; dos ejes de crecimiento bordeando la autopista; un nudo vial incompleto lindante al abandonado Edificio Movimiento, ejemplo paradigmático de la arquitectura moderna estatal de los años cincuentas.

Momentáneamente suspendida esta primera etapa exploratoria, los trabajos se plantearon avanzar sobre las propuestas, afrontando los siguientes interrogantes: ¿Es posible radicar? ¿Total o parcialmente? ¿Pueden la autopista y el puerto encontrar soluciones compatibles con la radicación del barrio? ¿Es posible formular un proyecto integral que atienda las diversas solicitudes e intereses en juego sobre el área? ¿Es viable un escenario compartido allí donde confrontan posiciones aparentemente irreductibles? El proyecto se planteo desde sus inicios responder afirmativamente todos y cada uno de estos interrogantes.



La propuesta resultó de una construcción colectiva, donde los profesionales actuamos en escucha e interpretación de las demandas de los vecinos del barrio, además de proyectar en ellas los saberes específicos de la disciplina urbana y la necesaria visión integral de las problemáticas en juego. El proyecto urbano se pretende como una herramienta innovadora. Sus categorías tradicionales, en general aplicadas esencialmente al desarrollo inmobiliario entendido como objetivo excluyente, debieron adaptarse a un contexto no habitual a sus propuestas, en un marco de búsqueda de rentabilidad social como concepto incluyente. Es por eso que la solución desarrollada no se pretende inamovible ni cerrada, sino que adopta la flexibilidad suficiente para obtener capacidad de ponderar diferentes escenarios, reconocer piezas constituyentes previendo su etapabilidad de ejecución, sumando potencialidades externas para compensar debilidades internas, ofreciendo escenarios de integración a los diferentes actores con intereses en el sitio, previendo las posibilidades ciertas de financiación y gestión por parte de un Estado aún en reconstrucción, en definitiva articulando.

Dada la radicación como eje conceptual, la estructura resultante del proyecto aparece con marcadas continuidades respecto de la actual, como su corrección, focalizando las intervenciones en algunas acciones puntuales paradigmáticas y otras extendidas y tipificadas que se derraman sobre la totalidad del territorio. La serie de acciones propuestas han ido siendo sometidas a un proceso de generación de consensos y ajustes continuos con los vecinos, mediante asambleas periódicas desarrolladas en las diversas asociaciones locales, en un interesante proceso de intercambio.



Atendiendo a sus grados de especificación el proyecto resuelve tres escalas de intervención:

Escala macro: resolución de la relación del barrio con su entorno mediato, incorporando su estructura en funcionamiento articulado con el sistema costanera norte - aeroparque - puerto - retiro, al tiempo de presentar alternativas sustentables frente a los escenarios previstos para el área.

Escala media: resolución de la relación del barrio con su entorno inmediato, a partir de diversas piezas de articulación capaces de establecer relaciones con infraestructuras presentes en el entorno, garantizando espacios públicos compartidos y situaciones claras de accesibilidad.

Escala micro: resolución de la estructura interna del barrio, a partir de asociar en un sistema coherente el conjunto de sus piezas componentes, en operaciones de calificación de la preexistencia, incorporando nuevos programas y extendiendo el alcance de las infraestructuras básicas.

Referencia: espacios de distinción identitaria, focos y contenedores

Flujo: espacios de movilidad y accesibilidad, líneas y vínculos

Habitabilidad: espacios de domesticidad, áreas y conjuntos

Intercambio: espacios de interrelación, cruces y nodos

Deslinde: espacios de diferenciación e intersección, bordes y límites

Proyectos específicos

El trabajo sobre las centralidades existentes reconoce la plaza de la feria como la fachada del Barrio hacia la terminal de buses. El proyecto de este espacio contempla el diseño de un piso continuo en el que se conjugan una plataforma para la feria y otros usos diversos, paradores de transporte público y el diseño de un nuevo acceso a la terminal de ómnibus, mediante una rampa que organiza el espacio. La explanada lateral, contemplaba en los primeros esquemas del proyecto la recuperación de los galpones ferroviarios que la limitan, constituyendo un centro de generación de empleo y renta, donde los emprendimientos productivos de los vecinos tengan un lugar de manufactura y comercialización. La actual transformación del área que imposibilita el proyecto original de recuperación de estas infraestructuras, permite prefigurar un emprendimiento mas ambicioso que sume al programa planteado una estructura habitacional y de servicios conformando un edificio contemporáneo y complejo capaz de acompañar el ingreso de la autopista al barrio. La generación de estos espacios productivos, donde los vecinos de la ciudad formal puedan requerir los servicios y productos del nuevo barrio, y su cercanía al centro de transferencia de Retiro representan un aporte significativo a la sustentabilidad del proyecto.

La plaza central, generada por la irrupción de la autopista en su curva de altura, presenta la potencialidad de transformarse en articulación entre la cabecera del Güemes y los ejes de crecimiento descritos. Un gran espacio público de pliegue garantiza en la propuesta la continuidad del barrio, en el que confluye el citado centro de generación de empleo y renta, además de otros posibles equipamientos sociales, educativos y deportivos en el aprovechamiento del bajo autopista.

Un gran parque de borde, ofrecido al barrio y al conjunto de la Ciudad, marca la delimitación definitiva del tejido urbano sobre el puerto, al tiempo que permite contener equipamientos sociales y vivienda nueva en densidad, mediatizando la presencia de las instalaciones portuarias y la futura conexión con la autopista a La Plata.

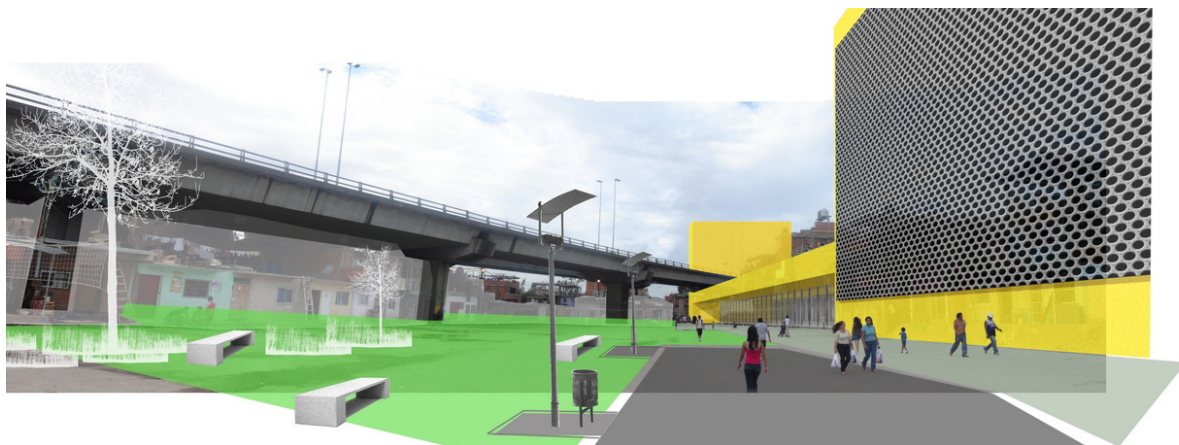
En el remate noroeste del proyecto, la iglesia original con un entorno recuperado, en conjunto con la implantación del memorial del Padre Mugica se constituye en un nuevo centro de peregrinación y homenaje, que equilibra la estructura general propuesta, en las adyacencias del edificio Movimiento.

La necesaria jerarquización y calificación de la trama vial, partió de reconocer las líneas principales existentes, capaces de officiar de ejes estructurantes, peatonales y vehiculares; seguidas de un sistema de pasillos como condición garante de densidad sin hacinamiento.

En esta organización se interviene especialmente sobre la calle 9, potenciándola como el principal eje disposicional. Con operaciones mínimas de alineación y corrimiento, se logra una conexión integral del barrio en sentido SE-NO, desde la plaza de la feria hasta el memorial del Padre Mugica, pasando por la Plaza Central. La apertura de nuevas calles secundarias garantiza la conectividad entre la 9 y el corredor Castillo hacia el norte y la 31 bis hacia el sur, además de enriquecer otros puntos de la trama sin dejar de reconocer sus inflexiones.

Una nueva vía de acceso a la estación terminal, partiendo desde el completamiento del nodo de autopista, oficia de avenida de borde, formalizando el cierre hacia la playa ferroviaria y congelando las posibilidades de crecimiento por extensión. En ella se desarrollan dos miradores urbanos, aprovechando la excepcional condición paisajística del frente, además de proponer una pasarela peatonal de conexión con el parque Thays captando las mejores visuales de la playa ferroviaria. Un sistema de pasillos recalificados y acotados, exceptuando los que actualmente generan condiciones de hacinamiento, garantiza el acceso a viviendas internas en régimen de propiedad horizontal y en propuesta de esponjamiento de la densidad original.

Las necesarias aperturas de calles o mudanzas por riesgo ambiental requieren la ejecución de un acotado pero significativo número de vivienda nueva. La incorporación de nuevas arquitecturas, tanto para la habitación como en los programas de referencia, actúa como catalizadora de la consolidación, contribuyendo al drástico cambio de imagen buscado.



En este sentido la incorporación al barrio de algunos estratégicos terrenos cercanos, los cuales requerirán estudios de factibilidad particularizados, pueden aportar la necesaria implantación de estas viviendas nuevas. En el plano adjunto se trabaja con dos formalizaciones complementarias: alta densidad en lote propio completando el tejido preexistente, y alta densidad en altura sobre el nuevo Parque Inmigrantes. Esta propuesta requerirá de un ajuste definitivo en su cuantificación a partir de los resultados específicos del reciente censo, si bien se estima que su actual desarrollo que abarca un octavo de las necesidades habitacionales del barrio se ajusta coherentemente a la propuesta.

Acciones particulares sobre la mayoría de las viviendas radicadas, en especial la provisión de infraestructuras y servicios, aprovechando la experiencia de gestión llevada a cabo por programas nacionales como el de Mejoramiento de Barrios, sumadas a operatorias de consolidación, créditos de materiales y asesoramiento proyectual, terminan de extender la propuesta sobre el espacio doméstico.

El proyecto plantea una serie de hipótesis y pretende discutir con el conjunto de los actores involucrados sus formalizaciones, en un ejercicio constante de especificación creciente, destinado a garantizar el futuro desarrollo de un proyecto ejecutivo factible y sostenible. En este sentido aporta una serie de definiciones tendientes a rebatir los argumentos esgrimidos para justificar la erradicación del barrio, algunos de índole ideológica y otros de índole técnica. Muchos de ellos han llegado a constituir verdaderos obstáculos epistemológicos que es necesario poner en discusión, si es que se pretende aportar una solución seria sobre la condición del Barrio.

Estos son algunos aportes a esas discusiones que el proyecto ha tenido en cuenta. ¿Es viable un nudo de autopista sobre las cabezas de 8000 familias? ¿No es más sensato resolverlo a la altura del edificio Movimiento, continuando la autopista por Castillo o por el área portuaria que posee capacidad suficiente?

Entender una articulación vial como un problema meramente de flujos y capacidades, sin reflexionar sobre el espacio urbano resultante y menos aun omitiendo la existencia de los pobladores del sitio aparece, en el mejor de los casos, como una ingenuidad.

¿Son estas tierras estratégicas para el puerto? ¿No puede pensarse en Castillo como un borde urbano dejando la expansión del puerto hacia el río como está prevista y resolviendo el acceso del ferrocarril en el nudo antes citado?

Lo estratégico no es contrario a lo táctico. El proyecto debe contemplar a la vez la resolución de la relación ciudad – puerto, y la existencia de un barrio que durante mas de cincuenta años no la impedido.

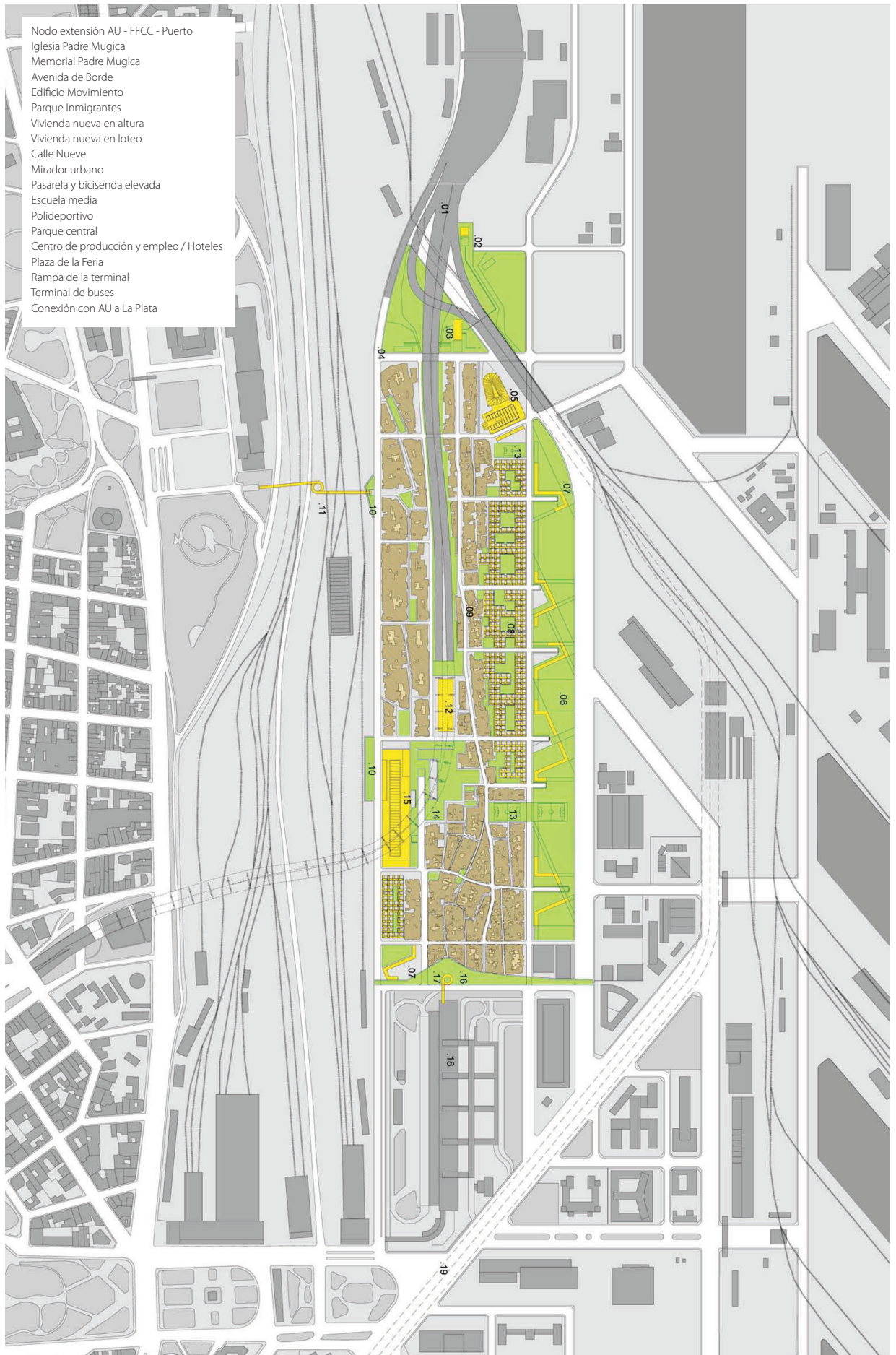
¿Es peligrosa la localización del barrio por el cono de acceso al aeroparque? Nadie ha propuesto, aplicando el mismo criterio, la relocalización y mudanza de Ciudad Universitaria.

¿Es incompatible la radicación con los proyectos más ambiciosos para Retiro? Es a todas vistas mas barato y amortizable para cualquier ecuación inmobiliaria que se presente sobre recortes cercanos, partir de un proceso de urbanización gradual e incluyente visto no como carencia sino incluso como un nuevo atractor del sitio. El proyecto no se plantea como “alternativa a”, sino como “complemento de” otros estudios sobre el área. Sin entrar a discutir la vigencia de cada uno de ellos, propone un escenario de posible conjunción, haciéndose cargo de la factibilidad real que implica el consolidar frente a una erradicación, siempre más costosa y sin destino físico determinado.

No se trata de ser provocativos, sino de permitirse pensar de otro modo. No se trata de embanderar la radicación como opción ideológica sino como objetivación de ventajas comparativas. En definitiva este proyecto se propone como una herramienta. Unas ideas y dibujos sobre los cuales poder empezar a discutir, una alternativa desarrollada a evaluar. Intenta ser, ante todo, el proyecto integral para el área de un actor que hasta ahora no lo tenía: los vecinos del barrio.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19

- Nodo extensión AU - FFCC - Puerto
- Iglesia Padre Mugica
- Memorial Padre Mugica
- Avenida de Borde
- Edificio Movimiento
- Parque Inmigrantes
- Vivienda nueva en altura
- Vivienda nueva en loteo
- Calle Nueve
- Mirador urbano
- Paseo y bicicleta elevada
- Escuela media
- Polideportivo
- Parque central
- Centro de producción y empleo / Hoteles
- Plaza de la Feria
- Rampa de la terminal
- Terminal de buses
- Conexión con AU a La Plata



Director: arq. Javier Fernández Castro

Consultor externo: arq. Jorge Mario Jáuregui

Investigadores: arq. Ariel Misuraca, arq. Liliana D' Angeli, arq. Matías Tozzini, dra. Cristina Cravino, d.g. Mariana Gigliotti, lic. Daniela Trajtengartz, lic. Martín Epstein, arq. Omar Suárez Van Kerkhoven, arq. Isabel Basombrío, arq. Charles Vitez

Dibujantes: Matías Torres, Mauricio Slon

Distinciones

- _ 1° Premio de Investigación III Bienal Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo / Santiago de Chile, Chile. Año 2002
- _ Incorporado en la Programación científica de la Universidad de Buenos Aires proyectos UBACyT A401 2003, A022 2004 - 2006 y A018 2007 - 2010 > Acreditado por el Programa de Voluntariado Universitario / Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación. Año 2007
- _ Declarado de Interés por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires / Resolución n° 279 / 2005 > Fundamento del proyecto de ley 2913/08 "Plan de urbanización de las villas 31 y 31 bis" impulsado por la Comisión de Vivienda - Legislatura de la CABA

Contactos

- _ arq. J. Fernández Castro / Secretario Académico FADU-UBA / Tel. 15-5327-2893 / 4789-6211 / jfcqrq@fibertel.com.ar / www.fernandezcastro.com.ar / Ciudad Universitaria Pabellón III 4° piso BPF 1428 CABA
- _ Instituto de la Espacialidad Humana / Secretaría de Investigaciones FADU-UBA / Tel. 4789-6232 / insespum@fadu.uba.ar / www.espacialidadhumana.com.ar / Ciudad Universitaria Pabellón III 4° piso BPF 1428 CABA