

"Un nuevo centro a escala metropolitana para la ciudad"

(Cont. de la pág. 1; col. 8)

transcurir por las calles, y se los tiene que hacerlo.

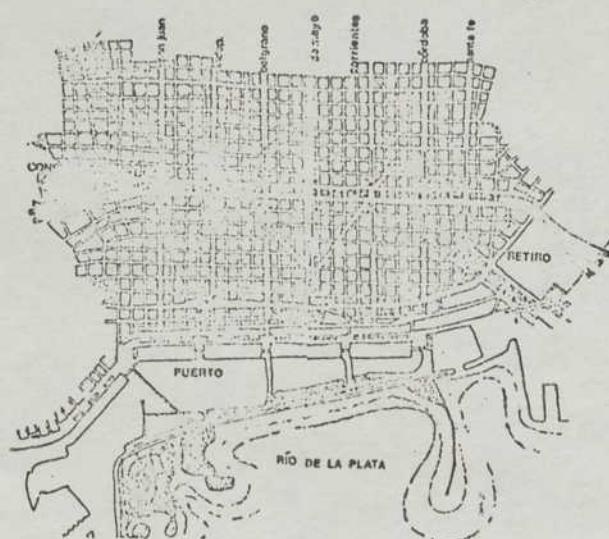
Un centro que no hay arriba es una sinfonía, pero es también un centro que no existe arquitectura, ni comunicación, ni amor y comprensión entre las personas. Una de las partes de la arquitectura del futuro será, por lo tanto, en fuerza de las ciudades calientes.

También la dinámica de las ciudades calientes, como es la de Buenos Aires, capital de la Argentina. Los maestros de la urbanidad. Asimismo el concepto de

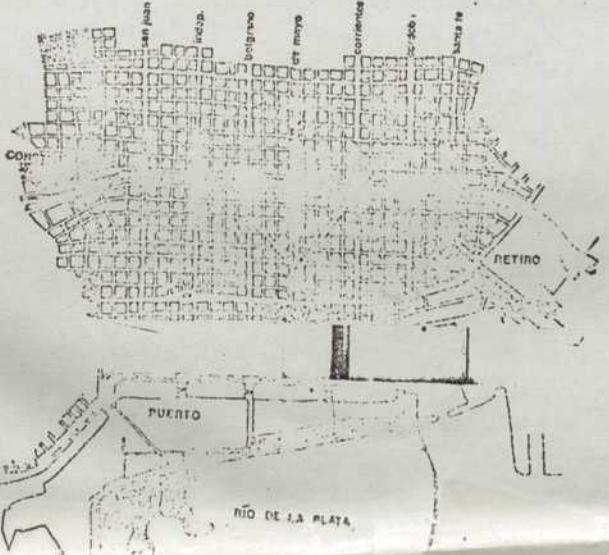
"urbanidad", tan apropiado y oportunamente lanzado por los organizadores de la Sociedad Arquitectura de la Bienal de París y por ello nos ha parecido útil.

La urbanidad es un modo de vida ciudadana, pleno de contacto, de intercambios, de comunidad en acción. Y es además, una manera de construir continua, permanentemente, el espacio urbano para albergar ese modo social añadido.

Sociedad y soporte espacial unidos, sin determinismos ni condicionamientos aristócraticos, realizan la constitución



Trazado de la autopista bajo nivel: El proyecto que se plantea ejecutar provee solución adecuada a los problemas de movilidad y aliceta un espacio urbano agradable (plazoletas, jardines, juegos de niños). Pero la fractura subsiste, en algunos puntos agravada por los grandes huecos de ventilación e iluminación de la autopista bajo nivel.



Propuesta de Centro Metropolitano: Se dejan grandes intercambios de nación, plazas, enlaces y salidas de autopistas, transversales, diagonales, cruciales con actividades culturales y recreativas, y se crean espacios de tránsito de alta calidad anterriaria. Colocadas en las intersecciones de la 9 de Julio con las avenidas de penetración radial, recorren el mayor tráfico tránsito y de tránsito colateral y lo transforman en una instancia de unión urbana y comunicacional cultural. En el sentido longitudinal, un recorrido continuo de casi 4 km. metros, con alternancias de zonas verdes recreativas y zonas construidas de equipamiento cultural. En los extremos, la conexión con las grandes terminales de transporte colectivo.

ción de una entidad mayor que ampare la ciudad como centro formador.

Aclaran los organizadores al definir la urbanidad como la "calidad de una organización urbana que ilustra la

identidad de una ciudad, su memoria, sus conflictos, sus cambios. Colocan de un punto o una singularidad que sirve para expresar las presencias y representaciones de los diferentes actores sociales. Colocan de prácticas sociales que actúan sobre el espacio y la arquitectura. Es la memoria humana y la ciudad pueden ser dotados de urbanidad.

En rigor, hallamos un paralelo firme entre nuestra definición de ciudad lila y los objetivos que persigue la urbanidad, según es ella descrita por los organizadores.

La ciudad fracturada

Buenos Aires tiene un centro, el mismo de todos los países de la América hispana: la Plaza Mayor. A medida que crece, el centro urbano se extiende, con ella hacia el Sur, el Oeste y el Norte (y levemente hacia el Este, en el Barrio, con las tierras que se le exponen). Llegó así a constituirse un radio urbano "macrocentro", que alcanza hasta la Plaza del Congreso, 2 km al oeste de la Plaza Mayor, dos sitios unidos, desde fines del siglo pasado, por la primera avenida de la ciudad: la Avenida de Mayo.

Las calles paralelas a la costa resultan distribuidoras del tráfico local, y las grandes avenidas perpendiculars —los ejes de convergencia radioconcentradas— sirvieron para dar lugar al movimiento pendular de una gran ciudad entre su periferia interna y su centro.

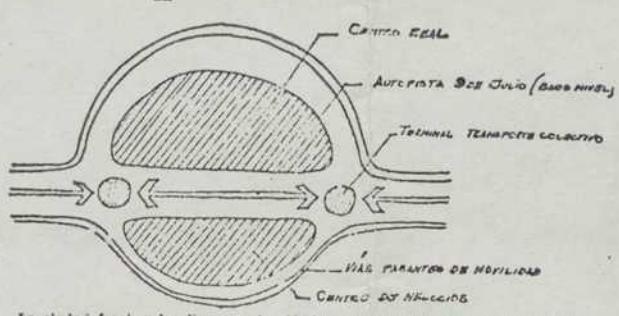
En la década del 20, buscando abrir un eje Norte-Sur, originado en zonas de tránsito (Le Corbusier, 1929) y

en la voluntad movimentadora de tantos administraciones municipales, comenzó a abrirse una ruta entre el centro histórico de la ciudad y el resto de su territorio. El resultado es la actual avenida 9 de Julio, cuyos primeros tramos datan de 1905 y cuya conclusión y adaptación al tránsito acañado producida entre 1919 y 1930. (Sin embargo, este proyecto tuvo continuación hasta el Bajo-Bajo, límite sur de la ciudad.)

Se trata de un verdadero bulevar americano, de 30 cuadras de la calle, o sea, 3,5 kilómetros de extensión, de un ancho de 134 metros, con pequeños caminos parqueados y cruzados por numerosos carriles de tránsito y áreas de estacionamiento de vehículos.

Con la avenida 9 de Julio, por encima del funcionalismo de la seudosolución al tránsito de la zona central y por encima de la ciudad, se eleva a nivel de los edificios, aislados (arquitectura-oficio), Buenos Aires queda fracturada. La unidad del macrocentro dejó de existir, ya que la avenida 9 de Julio lo dividió en dos partes: la esquina, el centro propiamente dicho, y la interior, interminable y periferizada.

Si la vida urbana fluye de especial por los aviones y de penetración radial, y ese flujo es particularmente importante a nivel peatonal (la avenida Corrientes como eje de los cines y teatros; la avenida Santa Fe como eje de las tiendas; etc., etc.; la Avenida de Mayo como eje cívico, y las avenidas San Juan, Independencia, Belgrano y Córdoba, como ejes comerciales), la fractura ocasionada por la 9 de Julio interrumpe o dificulta ese valioso, sueltando dos áreas



La ciudad fracturada: Esquema topológico que sintetiza la estructura urbana actual y su fractura. Se consigue articular una red de flujos adecuada, con las autopistas perimetrales y la autopista central bajo nivel, y con su enlace de las grandes terminales de transporte público de pasajeros de Constitución y Retiro. Pero la conformación de un "lugar" de centralidad, amplitud y urbanidad metropolitana no interviene en el mosaico.

marcándose el centro, cuartelero, cosmopolita, selecto, y el vino centro, de segunda categoría.

En síntesis, la ciudad carece de centro, y debe adquirir uno nuevo, a escala metropolitana. Si la repetición del silencio de la ciudadela y sus pequeñas plazas no sirve a la urbanidad, tampoco sirve de salvavidas una zanja de casi 4 kilómetros de longitud.

No han comprendido algunas grandes ciudades urbanas, teniendo a ejemplo de Buenos Aires con actividades económicas a su nivel. Pero todas ellas, (el parque Amancio Borda, al Sur; el nuevo Centro Gubernamental, al Nordeste, o el Polideportivo, al Norte) se realizan en los bordes de la ciudad, sin dotarla de un centro metropolitano.

También se tiende en estos momentos una red de autopistas, cuyo objeto es dotar a la ciudad de un sistema de movilidad interior de mayor fluidez. Se plantea, en fin, la realización de una autopista central bajo la 9 de Julio. Pero, hasta ahora no se han elevado propuestas para la renovación de tan vasto espacio semivacío, para su aprovechamiento, de acuerdo a mejorar la calidad y cantidad del macrocentro de Buenos

La nueva centro
La construcción de una red de autopistas para la 9 de Julio, es sólo un aspecto de la problemática de la ciudad en su centro de la zona. Tampoco necesaria la total reconstrucción para cumplirlo a su vez.
La ciudad convive en este en su centro y su periferia en un lento proceso de integración.

Ciudad fracturada
Nuestra propuesta, que busca "entregar" el eje de la 9 de Julio, consiste en construir en el vacío que dejó la futura autopista satélite, un centro metropolitano a escala de los nueve millones de habitantes del Gran Buenos Aires, y en la más adecuada localización para integrar la ciudad. Sintética y clara, hecha de (Cont. en la pág. 3; col. 1)