

La Paternal, Buenos Aires

El Este, Sector Industrial del Barrio La Paternal

Ubicada ligeramente al noroeste del centro de la ciudad, el área de interés seleccionada se compone de una gran sección del barrio La Paternal, ubicado en la Comuna 15. El sitio está rodeado de infraestructura de gran escala, como el Cementerio de Chacarita, el Hogar de Ancianos San Martín, la Estación de Tren La Paternal, el asentamiento informal La Carbonilla, así como las vías del ferrocarril San Martín (recientemente elevadas sobre el nivel del suelo) y los metrobuses sobre las avenidas Juan B. Justo y San Martín.

Alrededor de 12.000 personas viven en 100 hectáreas (1 km² o 100 manzanas de una ciudad), lo que equivale a una densidad poblacional de 12.000 personas/km², muy por debajo del promedio de la ciudad de 15.156 personas/km².

Los edificios residenciales de baja y media densidad se entrelazan con usos industriales y fabriles, algunos de los cuales han sido abandonados con el tiempo. Los principales puntos fuertes de la zona son su proximidad a una estación de tren reformada y dos BRT, una seguridad bastante buena y una baja densidad de población, lo que la hace bastante habitable y agradable. Una debilidad en términos de accesibilidad son las mencionadas barreras urbanas y las externalidades que producen los usos industriales (presencia de camiones, carga y descarga de mercancías, fachadas de hormigón), además de la falta de espacios verdes.

Las principales expectativas de la ciudad son mejorar e integrar los usos residenciales e industriales del barrio. También son necesarias medidas para mejorar la calidad de vida de la población de La Carbonilla.



Figura 1) Vista aérea del sitio 2021. Fuente: Oficina de Antropología Urbana

Área aproximada del sitio: El sitio cubre aproximadamente 100 hectáreas, delimitado por la Avenida San Martín, las vías del Ferrocarril San Martín, la Calle Paysandú y la Avenida Warnes.

Información clave:

El sitio está compuesto principalmente por hogares de clase media y una población de clase baja que reside principalmente en La Carbonilla, un barrio informal que comenzó a formarse en 2001, al sur de las vías del ferrocarril, con una población creciente estimada de 4.000 habitantes.

Áreas prioritarias y principales expectativas:

Reducir las duras características industriales de la zona, integrando mejor la infraestructura existente. Incrementar la habitabilidad de la zona mejorando su transitabilidad y acceso a espacios verdes. Integrar mejor el asentamiento de La Carbonilla con el resto del barrio. Los estudiantes deben considerar soluciones para el vecindario en su conjunto. Sin embargo, es posible que también deseen concentrarse en intervenciones específicas para cualquiera de los edificios abandonados ilustrados en la Figura 2.

Presentación del sitio y expectativas de desarrollo

Ubicación y tránsito

El área se ubica al sur del Cementerio de Chacarita y del Hogar de Ancianos San Martín. Tiene una densidad demográfica baja-media que convive con usos industriales, entre ellos las bodegas, que históricamente aparecieron por la cercanía del ferrocarril. En 1984 una ley que obligaba a envasar el vino en su lugar de origen provocó el cierre de muchas de las bodegas, que fueron convertidas en almacenes para otros fines.

Al lado del barrio se encuentra el Ferrocarril General San Martín (Estación La Paternal), con conexiones al Eje de Transportes de Retiro. Hay aproximadamente 10 líneas diferentes de colectivos accesibles a través de paradas cercanas (algunas de las cuales circulan en el metrobus por la Avenida San Martín). La estación de metro más cercana (Dorrego - Línea B) está a un mínimo de 1 km.

Los precios de alquiler en la ciudad están subiendo. Por lo tanto, esta área es importante para la ciudad porque ofrece oportunidades para aumentar la densidad de población al proporcionar nuevas viviendas a hogares de clase media que tienen dificultades de acceso a la vivienda. Además, existe un proyecto para convertir el tramo triangular sur del Cementerio de Chacarita en un parque público, permitiendo el desarrollo de nuevas edificaciones y viviendas en sus límites, logrando una mejor integración entre ambos lados de las vías del ferrocarril.

Características urbanas

La Oficina de Antropología Urbana de la Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires desarrolló el [Índice de cobertura de las necesidades de la vida cotidiana](#), compuesto por subíndices y dimensiones que miden la proximidad de cada manzana a las comodidades y servicios urbanos. El Índice nos muestra que la zona tiene un alto déficit de servicios gubernamentales, espacios verdes e instalaciones recreativas (bares, teatros, librerías, mercados).

La zona está inmersa en un proceso de transformación en el que almacenes abandonados se están convirtiendo en talleres colectivos para artistas, que los alquilan y subdividen los espacios para uso independiente. Esto ofrece un paisaje urbano diferente a la zona, que no es visible mirando los edificios desde el exterior.

La avenida Warnes y calles aledañas se encuentran pobladas por talleres de reparación de automóviles y tiendas de repuestos, generando una excesiva cantidad de automóviles estacionados ilegalmente en calles y aceras del sector norte del sitio.

Accesibilidad y barreras urbanas

El barrio La Paternal cuenta con 78.168 m² de espacios verdes, apenas el 3,5% de su superficie total y un promedio de 4,3 m² por habitante. Sólo el 24% de los residentes puede acceder caminando cinco minutos o menos; sin embargo, la accesibilidad peatonal presenta condiciones desfavorables que dificultan su uso diario. La zona de estudio - zona Sur del barrio - no cuenta con ningún espacio verde para el esparcimiento, recreación o reunión al aire libre, y por el contrario predomina el espacio vehicular.

Así, queda claro que La Paternal tiene dos defectos evidentes: la falta de espacios verdes y las malas conexiones entre el norte y el sur del barrio, debido a las múltiples barreras urbanas que lo fragmentan. Por lo tanto, se recomienda a los estudiantes que desarrollen estrategias innovadoras que promuevan la caminabilidad y las reuniones al aire libre,

haciendo uso de herramientas que puedan medir/observar el impacto de las intervenciones propuestas.

Usuarios

Es importante considerar la diversidad de usuarios y actividades que operan dentro del área. Así, las propuestas deben considerar las necesidades de los usuarios actuales de la zona, asegurándose de tenerlas en cuenta y mitigar los efectos de la gentrificación.

Tecnologías

Entendemos que la innovación puede estar presente tanto en la implementación de nuevos dispositivos relacionados con la electrónica, informática, automatización, robótica y similares; pero las estrategias de mitigación de residuos, reutilización de materiales y revalorización de la producción local también pueden ser innovadoras. Así, invitamos a los participantes a proponer soluciones basadas en la naturaleza, la articulación con la producción local de materiales, muebles y todas las estrategias que puedan contribuir a la economía circular.

Nuevo modelo urbano

Ante el cambio climático y los desafíos de la vida urbana, es cada vez más necesario repensar la importancia de los espacios públicos, tanto en términos de accesibilidad como de calidad. A partir de algunos de los modelos de ciudad recientes (urbanismo ecosistémico, ciudad a escala humana, ciudad relacional, Ciudad de Proximidad, etc.), **los participantes deben identificar soluciones y modelos urbanos que mejor se adapten al área de estudio, con potencial de replicarse en otras partes de la ciudad. Las propuestas de los estudiantes deben considerar soluciones que puedan aplicarse al barrio en su conjunto. Sin embargo, es posible que también deseen concentrarse en intervenciones específicas para cualquiera de los edificios abandonados que se ilustran a continuación.**

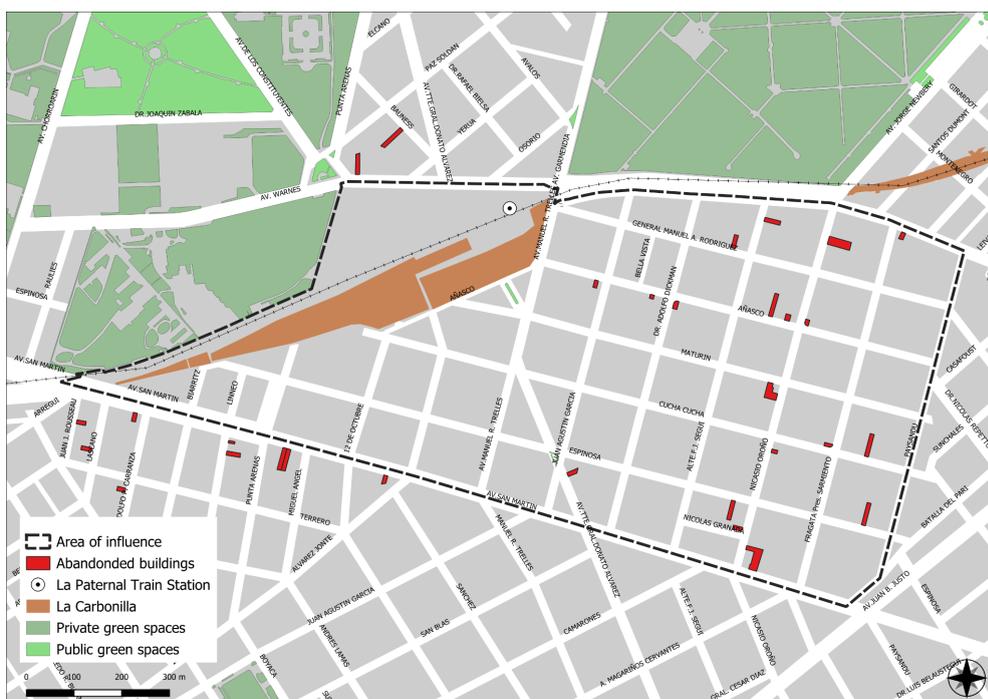


Figura 2) Mapa de calles y edificios abandonados. Fuente: Oficina de Antropología Urbana



Figura 3) Vista aérea de 1940. Fuente: <https://mapa.buenosaires.gob.ar/>

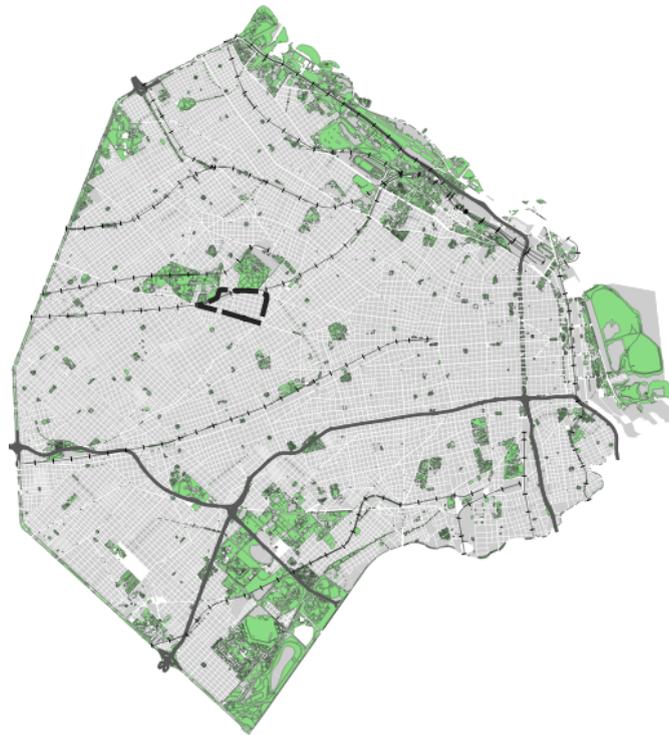


Figura 4) Ubicación del sitio dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Fuente: Oficina de Antropología Urbana

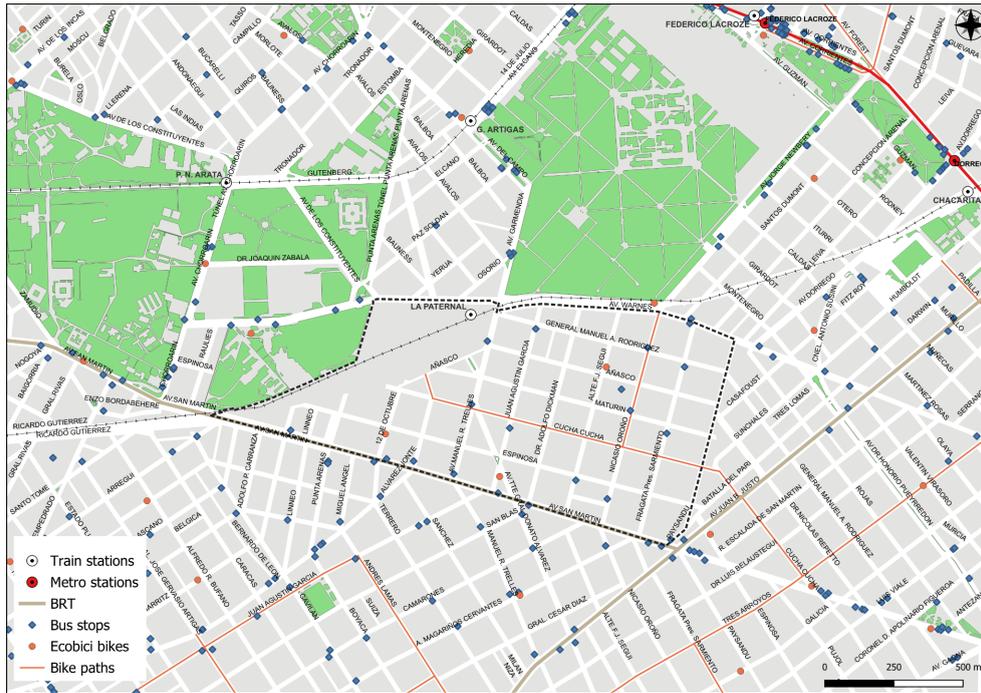


Figura 5) Mapa de Tránsito. Fuente: Oficina de Antropología Urbana



Figura 6) Un depósito típico en La Paternal. Ph: María Emilia Persico.



Figura 7) Los edificios de baja densidad son comunes en el barrio. Ph: María Emilia Pérsico.



Figura 8) El tren ha sido elevado recientemente, pero la barrera urbana persiste. Ph: María Emilia Pérsico.

Prioridades climáticas de la ciudad y desafíos ambientales específicos

Buenos Aires es una ciudad metropolitana costera con aproximadamente 14 millones de habitantes (en la ciudad y las áreas metropolitanas circundantes). La ciudad está ubicada en la región fitogeográfica de la *Provincia Pampeana*¹ (Cabrera, et A.L.) y en la subregión de *Pampa Ondulada*. Antes de la industrialización, la zona estaba formada por varios ecosistemas, incluidos ríos, praderas y bosques, que desde entonces se han perdido. Una topografía bastante plana caracteriza este territorio, con presencia de suaves barrancos en dirección a los cursos de agua, hoy en día la mayoría de ellos alcantarillados. Los ecosistemas predominantes solían ser praderas, en las laderas había bosques de Tala (*Celtis ehrenbergiana*), y en las orillas de los principales ríos y arroyos una selva de galería.

La expansión urbana generó una alta densidad de vida residencial en Buenos Aires, donde los principales desafíos socioambientales están relacionados con la mitigación y adaptación a olas de calor, inundaciones, pérdida de biodiversidad y contaminación acústica. Aunque La Paternal es mayoritariamente un barrio de baja densidad, los efectos de estos problemas siguen siendo relevantes y el sitio también presenta una falta de espacios públicos azul-verdes en las proximidades. En este sentido, la incorporación de nuevas superficies absorbentes para la naturalización podría favorecer una transición hacia un entorno más habitable para las comunidades humanas y conectarlas con la naturaleza en la vida cotidiana.

Muchos de los principales desafíos socioambientales podrían abordarse mediante la creación de un bosque urbano que también proporcionaría a la comunidad una amplia gama de beneficios colaterales más allá de los objetivos inicialmente establecidos. Se espera que la planificación y el diseño de árboles urbanos promuevan una cobertura de dosel de modo que los parques, calles, aceras y edificios cuenten con sombra durante la temporada de verano. En este sentido, es recomendable seguir los parámetros del [Plan Maestro de Árboles de la Ciudad de Buenos Aires recientemente actualizado](#).

En la ciudad existen varios asentamientos informales que enfrentan necesidades básicas críticas como la falta de cobertura de infraestructura y servicios de vivienda. Estos barrios vulnerables son también los más afectados por las olas de calor y en la mayoría de los casos por la contaminación del agua y del suelo. Abordar los problemas ambientales en estos territorios es especialmente desafiante porque a veces las infraestructuras azul-verdes no se perciben directamente como necesidades básicas. La Carbonilla tiene una superficie relativamente pequeña en comparación con otros asentamientos informales, pero los desafíos siguen siendo los mismos.

Regulaciones y normas de planificación específicas

La Ciudad de Buenos Aires tiene dos principales normas urbanísticas que se deben tener en cuenta a la hora de desarrollar cualquier proyecto urbano o arquitectónico:

[Plan Urbano Ambiental](#): Aprobado en diciembre de 2008, contiene las principales directrices y principios en materia de movilidad urbana, patrimonio urbano, espacio público, empleo y desarrollo económico, hábitat y vivienda.

¹ Cabrera, AL (1976). Regiones fitogeográficas argentinas. Acme, Buenos Aires. 85 págs. En: Kugler WF (Ed) Enciclopedia argentina de agricultura y jardinería. Tomo 2. 2° edición. Cumbre. Buenos Aires, Argentina.

[Código Urbanístico](#): Aprobado en 2018, establece los parámetros para determinar la morfología de la edificación (altura máxima y uso del suelo) y los edificios y áreas históricas que deben protegerse. También se puede consultar una versión 3D del Código en la web de "[Ciudad 3D](#)".

Aunque no es obligatorio, es recomendable consultar los siguientes documentos:

[Plan de Movilidad Sustentable 2030](#): Establece los objetivos a alcanzar en materia de movilidad urbana para el año 2030.

[Plan de Acción Climática 2050](#): Define acciones, instrumentos y estrategias de adaptación y mitigación del cambio climático para reducir la vulnerabilidad de los sistemas humanos y naturales.

Requisitos de idioma

Las propuestas deberán presentarse en español o inglés.

Premios específicos de la ciudad

El equipo ganador tendrá la oportunidad de presentar su proyecto ante funcionarios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.