



Análisis morfológico de la Avenida Circunvalación de la Ciudad de La Plata

MARTÍN, Camila; ULACIA, Andrea

Ámbito de pertenencia

Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
Laboratorio de Experimentación Gráfica Proyectual del Habitar.
La Plata, Argentina.

Palabras Clave

Morfología - Avenida Circunvalación - La Plata - Evolución Histórico-morfológica

El plan de trabajo "Análisis morfológico de la Avenida Circunvalación de la Ciudad de La Plata" se desarrolló en el marco del Programa de Pasantías de Introducción a la Investigación para Estudiantes FAU (2020). Con sede en el Laboratorio de Experimentación Gráfica Proyectual del Habitar -L'Egraph- tuvo dirección de la Esp. Arq. Andrea Ulacia, dentro de la línea de investigación ciudad y espacio urbano.

Parte de considerar que, tras la federalización de la Ciudad de Buenos Aires, se fundó en 1882 La Plata como nueva capital provincial ex-novo. Su proyecto de planta cuadrada de trazado regular y estricta geometría era delimitado por una Avenida de Circunvalación, por donde pasaría un ferrocarril que circunvalaría la ciudad y actuaría como borde a la manera de murallas medievales, cuyos ángulos estaban vinculados por bulevares para mejorar el sistema circulatorio.

Los objetivos del trabajo fueron:

- Analizar, estudiar y comunicar interdisciplinariamente la evolución morfológica de la Avenida de Circunvalación, desde su definición fundacional a la actualidad, las variaciones en cuanto a funcionamiento, circulación y normativas de uso, subdivisión y ocupación de suelo.
- Analizar, comparar y comunicar las pantallas. La idea de vacío urbano, límite o conector entre el casco fundacional y la periferia, identificando espacios significativos, equipamiento, vegetación, usos.

Se concluyó en sugerencias que permiten generar lineamientos estratégicos para producir un impacto positivo en su crecimiento y desarrollo, buscando que sea planificado, ordenado y sostenible.

Las herramientas comunicacionales no son un dato menor, especialmente contemplando que el trabajo se desarrolló entre abril y julio 2020, atravesado por el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio -ASPO-, lo que determinó su revisión y ajuste.

Herramientas tecnológicas online que permiten la composición de elementos gráficos y comunicación visual de ideas

Por las condiciones explicitadas, se adoptaron diversas fuentes de información



de manejo de datos y de recopilación de información secundaria, apelando a la utilización de nuevas herramientas, medios digitales, softwares y visualizadores satelitales.

En principio, la recopilación de información y búsqueda de antecedentes legales e históricos se basó en el visualizador **UrBASig**, mapa interactivo que muestra mediante elementos gráficos la normativa y contiene una sección con leyes, ordenanzas y decretos de forma escrita.

Para el manejo gráfico de la información relevada se utilizó **AutoCAD**, para el plano parcelario que luego se exportó a **Photoshop** y se volcó la información recolectada

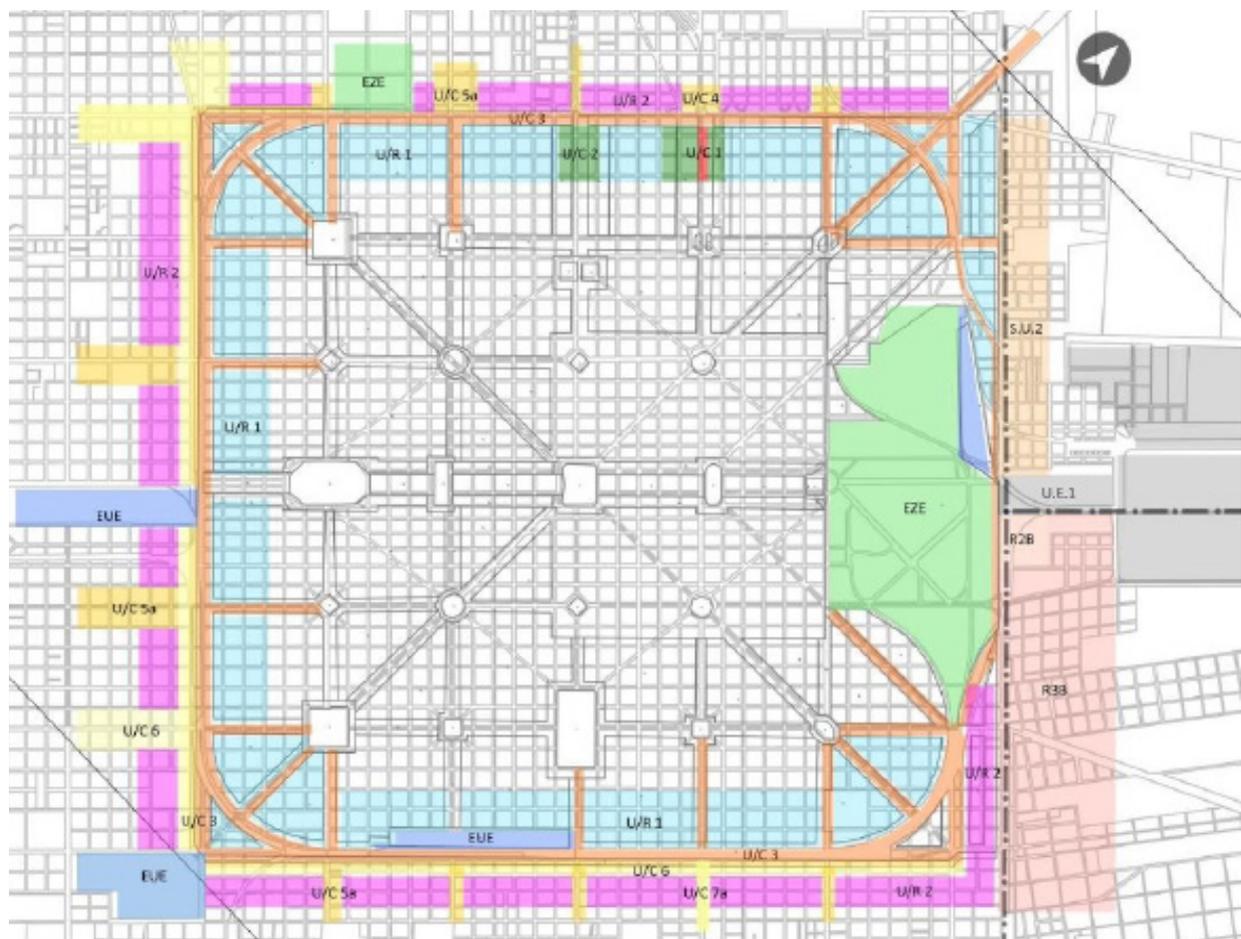


Imagen 1: zonificación según usos de la Av. Circunvalación. Fuente: urBASig. Elaboración propia. Laboratorio: Legraph-FAU-UNLP.

Como estrategia metodológica, se dividió el caso de estudio en cuatro tramos, diferenciando unidades de análisis correspondientes con las "aristas" del cuadrado del casco fundacional. Se analizó cada uno desde la normativa, pantallas que constituyen los frentes de las Avenidas y el espacio vacío.

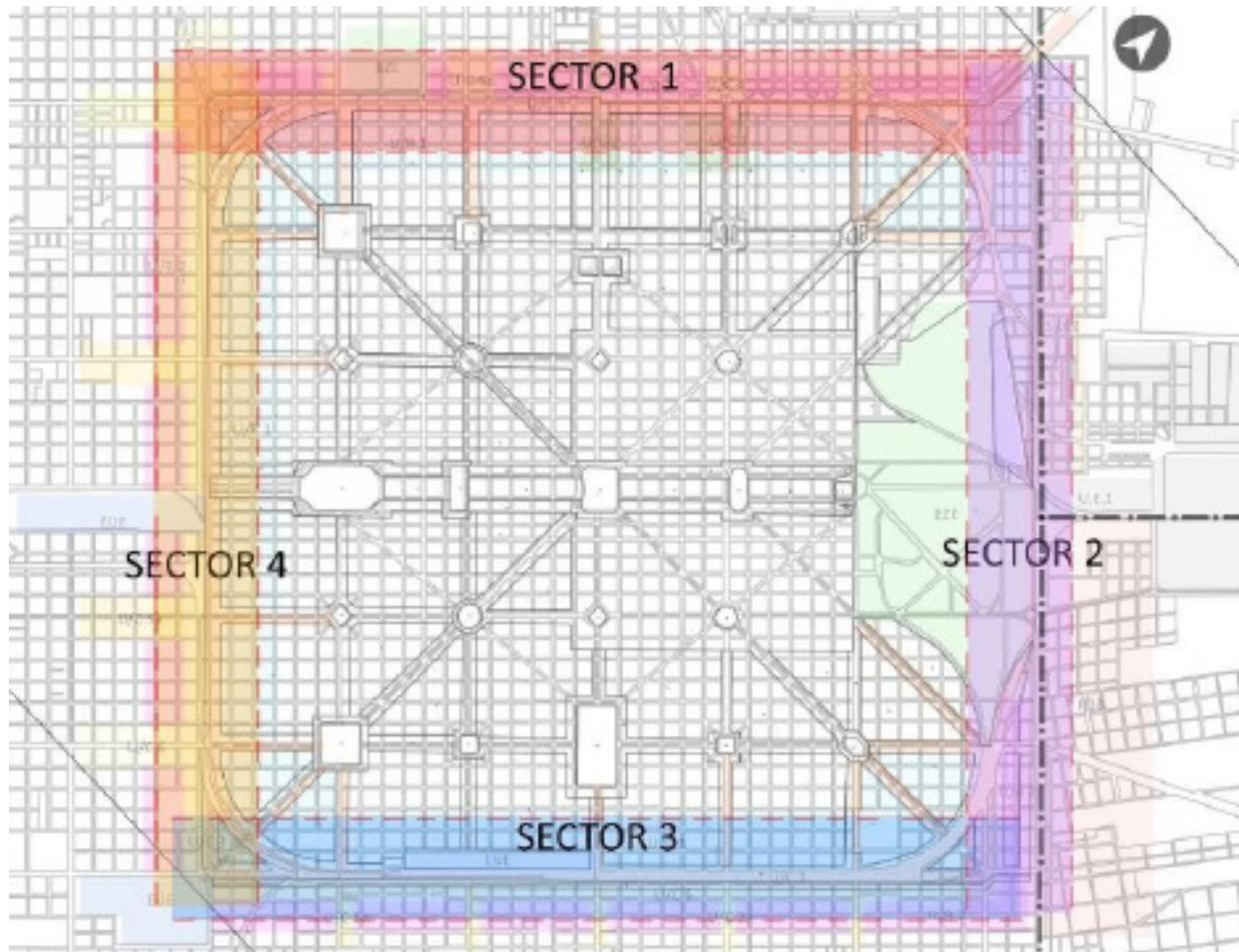


Imagen 2: sectorización de la Av.Circunvalación de la ciudad de La Plata. Fuente Elaboración propia. Laboratorio L'graph-FAU-UNLP

Para el estudio tridimensional del vacío urbano se apeló al relevamiento fotográfico-digital de cada sector, lo que permitió detectar usos, infraestructura, equipamiento, morfología particular, pantallas urbanas. Se utilizaron los softwares digitales Google Earth y Google Street View, así como el visualizador de imágenes Photoshop marcando los puntos de toma fotográficas.

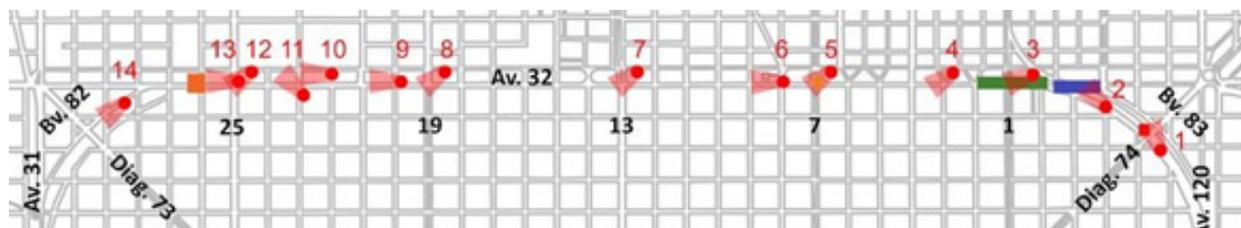


Imagen 3: usos sobre la rambla y toma de fotografías. Sector 1. Fuente: Elaboración propia - L'graph-FAU-UNLP



Imagen 4. Toma 1: Intersección Boulevard 83 y Diag. 74. Fuente: Google Street View. Elaboración propia-L'egraph-FAU-UNLP

Para el estudio y visualización comparativa de antecedentes se empleó una línea de tiempo realizada en Photoshop (imagen 5), donde se volcaron los hechos más significativos que impactaron al trazado, el uso, la subdivisión, entre otras cuestiones morfológicas. La información de la evolución histórica se obtuvo desde diversas fuentes tales como Google Earth, mediante la herramienta "historial", diarios online, portales.

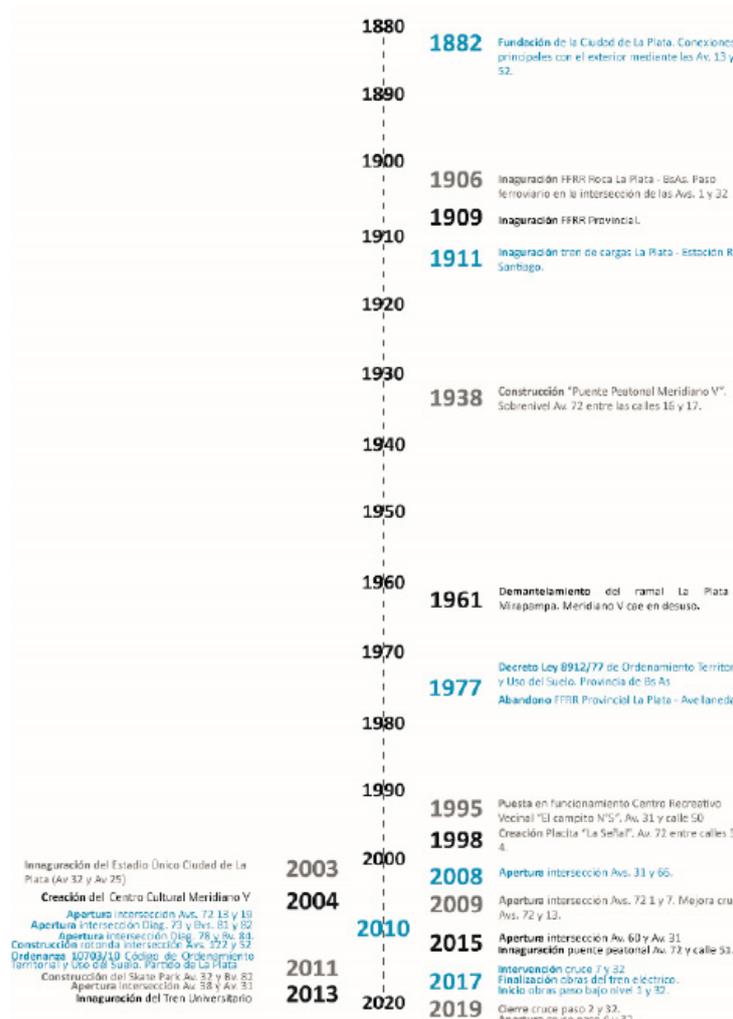


Imagen 5: línea de tiempo histórico-morfológico. Fuente Elaboración propia-L'egraph-FAU-FAU



Como herramienta para la sistematización de información se diseñó una grilla de comunicación descriptiva y comparativa que permite visualizar los cruces vehiculares, peatonales y ferroviarios sobre la Avenida Circunvalación.

CRUCES SECTOR 1	DESCRIPCIÓN	IMAGEN
By. 83 y Diag. 74	Ancho del cruce: 22m. Doble mano con una pequeña rambla separadora de carriles. Sobre la rambla y de forma paralela a la misma se encuentran las vías del tren, barreras y su correspondiente señalización. En cuanto a la infraestructura urbana: semáforos y luminaria. Carece de sendas peatonales.	
Av. 32 y calle 117	Ancho del cruce: 20m. Doble mano con una pequeña rambla separadora de carriles. Sobre la rambla y de forma paralela a la misma se encuentran las	

Imagen 6: tabla comparativa de cruces del sector 1. Elaboración propia-L'egraph-FAU-FAU

Del mismo modo, los usos detectados sobre la rambla se expusieron empleando una grilla similar. En la imagen 7, a modo de ejemplo, se aprecian los usos del sector 4, correspondiente a la Av. 31, mayoritariamente relacionados con el antiguo trazado ferroviario.

USOS SECTOR 4	DESCRIPCIÓN	IMÁGENES
Av. 31 entre calle 67 y Av. 66	Se presenta una construcción correspondiente al ferrocarril en desuso.	
Av. 31 y Av. 52	En medio de la rambla verde se encuentra un edificio histórico en relación con la estación de Los Hornos: <u>Gambier</u> .	

Imagen 7: tabla comparativa de usos del sector 4. Elaboración propia-L'egraph-FAU-FAU

Para la comunicación de la aplicación de la normativa se utilizó la herramienta "polígono" del software Google Earth que permite recomponer las pantallas urbanas acorde a la normativa en su máximo potencial. Se profundizó la mirada en los sectores con alteraciones morfológicas (Gambier y Bosque). El fin es visualizar la ciudad deseada, el modelo planteado por la normativa.



Imagen 8: Sector Av. 122. Encuentro de los tres municipios, actualidad. Fuente: Elaboración propia-L'egraph-FAU-FAU



Imagen 9: Sector Av. 122. Encuentro de los tres municipios, permitido. Fuente: Elaboración propia-L'egraph-FAU-FAU

Conclusiones

En relación al tema del objeto de estudio:

Desde el punto de vista normativo, se reconoce un mismo tratamiento para todo el desarrollo de la Avenida de Circunvalación -U/C3: corredor de acceso principal- por lo que todas las pantallas urbanas que lo enmarcan son similares.



Se hizo hincapié en el caso de la Av. 120/122 (RP n°11) -sector 2- ya que es el condensador de las tres normativas municipales de La Plata, Berisso y Ensenada, por lo que sería deseable que tenga un criterio unificado de corredor en el que las tres ordenanzas le otorguen un mismo tratamiento -usos, alturas, retiros- dado que es un continuo espacial que no reconoce el cambio de jurisdicción.

La normativa no tiene en cuenta cada uso específico dentro del vacío de la rambla, por lo que se considera necesario el reconocimiento legal de cada uno. En este punto, es importante resaltar la situación en la que se encuentran las antiguas construcciones ferroviarias, de los sectores 3 y 4 (avs. 72 y 31), ya que se considera necesario su reconocimiento como edificaciones patrimoniales mediante su declaratoria ya que es importante su preservación por el valor histórico que poseen. En tal sentido, se propone la identificación, catalogación e inventario de estos edificios como un patrimonio industrial-ferroviario que devenga en un reconocimiento por parte de lo normativo.

En cuanto a las alteraciones morfológicas de la linealidad de la vía de comunicación, se detectó que el sector 2 tiene una alteración producida por el Paseo del Bosque que obliga a desviar el tránsito vehicular desde la Av. 120 hacia la Av. 122 -RP N°11- Y el sector 4 tiene una alteración producida por la vieja traza ferroviaria que se relaciona con los Galpones Ferroviarios de Gambier.

Desde el punto de vista de la movilidad y conectividad que produce la Avenida de Circunvalación como corredor principal de la región, se observa que el sector que mayor cantidad de cruces vehiculares presenta es el correspondiente a la Avenida 32. En relación directa con el crecimiento urbano del Partido de La Plata hacia el sector Norte.

Mientras que las Avenidas 120 y 122 presentaron intervenciones, pero se mantuvieron similar a sus orígenes. A partir del 2000, comenzaron a abrirse e intervenir los cruces sobre los sectores 3 y 4, correspondientes a las Avenidas 72 y 31.

Entonces, la Avenida de Circunvalación puede ser entendida como un espacio de separación entre el Casco Fundacional y la periferia en función del aparato normativo, y al mismo tiempo, un espacio de continuidad urbana de usos y ocupación. Debíó adaptarse al paso del tiempo, lo que devino inevitablemente en el cambio de su morfología. Hoy en día se están comenzando a replantear las formas de movilidad, habitabilidad y crecimiento de la ciudad. Se considera que la rambla es potencialmente apta para albergar un tren eléctrico de circunvalación, bicisendas y ciclovías con el fin de promover el transporte no motorizado y masivo, reduciendo de esta forma la huella de CO2. Así cómo se podría aumentar la cantidad de vegetación y espacios deportivos y recreativos para el disfrute de toda la sociedad. Entiendo a los espacios públicos verdes como espacios democratizadores por excelencia.

En relación al desarrollo del trabajo:

A lo largo de la presentación se han expuesto herramientas digitales utilizadas para el estudio, búsqueda de información, recopilación, construcción digital de datos, etc., que permitieron desarrollar el trabajo aún bajo las nuevas condiciones que impuso la Pandemia de COVID.

El ASPO supuso un desafío y cambio de planes que, lejos de impedir la realización



de las tareas, generó una revisión de la metodología y herramientas a utilizar. Lo que terminó fortaleciendo la pasantía. Fue situación positiva ya que impulsó una adaptación forzosa a nuevas herramientas que van a ser empleadas a futuro.

Desde lo personal, esta primera experiencia incursionando en el análisis, estudio y comunicación de los espacios urbanos encausó la continuidad de mi trabajo en distintos ámbitos. Entre los que se destacan la Beca de Entrenamiento en Investigación para estudiantes FAU y la Beca de Estímulo a las Vocaciones Científicas -EVC-CIN. El plan de trabajo de ambas es la continuidad de la pasantía, enfocando el tema de estudio en el Bosque de La Plata.

Y por último quiero mencionar que todo este trabajo me generó la inquietud de incursionar en softwares tales como los Sistemas de Información Geográfica -QGIS-, particularmente en los mapas temáticos y cartografía disciplinar, como herramienta específica de la problemática urbana de gran uso, no solo para las actividades que desarrollo como estudiante, sino también que me serán de utilidad en mi futuro profesional.

Bibliografía

DE PAULA, A. (1987) "La ciudad de La Plata, sus tierras, su arquitectura". Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, Buenos Aires.

DE TERAN, F. y MOROSI, J. (1983) "La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular". Editorial del Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.

LIERNUR, J. y ALIATA, F. (compiladores) (2004) "Diccionario de Arquitectura en la Argentina". Voz. La Plata.

GANDOLFI, F. y GENTILE, E. (2004) "La Plata", Clarín Arquitectura. Buenos Aires.

MOROSI, J. y VITALONE, C. (1991) "Perduración de las normas indianas en el urbanismo argentino", La Plata, 1990

Ord.Mun.N°40/24 / Ord.Mun.N°9/32 / Ord.Mun.N°1943/49 / Ord.Mun.N°001/63

Ord.Mun.N°9231/01 y Ord.Mun.N°9380/01 convalidadas por Dcto.Prov.N°1200/02 / Ord.Mun.N°10703/10 convalidada por Dcto.Prov.N°466/11 / Ord.Mun.N°10896/12(sin convalidar) / Ord.Mun.N°11069/13 convalidada por Dcto-2018-1029-gdeba-gpba / Dcto Mun.N°2216/19(sin convalidar)