



m

Passages
espacios de transición
para la ciudad del siglo XXI

Universidad de la República

Dr. Roberto Markarian
Rector

Facultad de Arquitectura

Dr. Arq. Gustavo Scheps
Decano

Consejo de la Facultad de Arquitectura**Orden estudiantil:**

María José Milans
Andrés Croza
Sofía Ibaguren

Orden docente:

Arq. Juan Carlos Apolo
Dra. Arq. María Mercedes Medina
Arq. Francesco Comerci
Arq. Salvador Schelotto
Arq. Fernando Rischewski

Orden de egresados:

Néstor Pereira
Diana Spatakis
Alfredo Moreira

Comité editorial de la revista R

Paola Carretto
MDesS. Arq. Martin Cobas
Arq. Marcelo Danza
Arq. Marcelo Gualano
Florencia Lista
Ana Lützen
Arq. Luis Oreggioni
Nicolás Pérez
Arq. Marcelo Roux

**El Monográfico es una publicación
coeditada entre la Facultad de
Arquitectura y el Institut pour la ville
en movement (IVM)**

Director científico del IVM

Marcel Smets

Delegada general del IVM

Mireille Apel-Muller

Director para América Latina del IVM

Andrés Borthagaray

Edición y producción general

Daniella Urrutia y Andrés Borthagaray

Asistentes de edición

Carla Laguzzi y Carolina Gilardi

Coordinación editorial

Florencia Lista

Coordinación gráfica

Arq. Marcelo Gualano

Diagramación y producción gráfica

Sofía Ganduglia
Valentina Levrero

Foto de tapa y cortes

Andrea Sellanes

**Tratamiento digital
de imágenes y cortes**

Arq. Marcelo Gualano

Corrección de textos en español

Guillermina Rosenkrantz
Rosanna Peveroni

Traducción

Guillermina Rosenkrantz

Agradecimientos

A la intendencia de Montevideo.

A Manuel Herce, por su colaboración especial en la publicación.

A los autores, miembros de la cátedra del IVM y colaboradores.

A quienes brindaron un espacio académico de intercambio, así como a los profesores que trabajaron con sus alumnos en talleres o cursos sobre el programa *Passages*.

A UN-Habitat, Fundación Avina, autoridades del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Cecilia Marola, entre otras personas e instituciones.

El *Monográfico de la Revista de la Facultad de Arquitectura* autoriza la reproducción parcial o total de los textos y originales gráficos siempre que se cite la procedencia. Los criterios expuestos en los contenidos, textos e imágenes son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la institución.

Web

www.revista.edu.uy

Contacto

editorial@revista.edu.uy

Distribución

publicaciones@farq.edu.uy

Facultad de Arquitectura
Bulevar Artigas 1031 CP 11200
Montevideo, Uruguay
Teléfono: (+598) 24001106
Fax: (+598) 24006063

ISSN: 0797-9703

Comisión del Papel
Edición amparada por el Decreto 218/96

Esta publicación se terminó de imprimir en
noviembre de 2015

EL ACCESO PEATONAL Y CICLISTA A LA CIUDAD UNIVERSITARIA DE BUENOS AIRES

DANIEL KOZAK Y FRANCISCO ORTIZ

DANIEL KOZAK Daniel KOZAK Arquitecto con Medalla CPAU y Diploma de Honor FADU-UBA (2001) y doctor en Arquitectura y Urbanismo por Oxford Brookes University (2009). Investigador CEUR-CONICET y docente-investigador del CIHE-SI-FADU-UBA. Profesor asociado al Programa Buenos Aires de la Washington University in St. Louis, WUSTL. Profesor invitado en la Maestría Políticas Sociales Urbanas, Universidad Nacional de 3 de Febrero. Dicta seminarios en universidades nacionales y extranjeras.

FRANCISCO ORTIZ Arquitecto, FADU-UBA (1993) y *Master in City Planning* por el *Massachusetts Institute of Technology* (1998). Becario, programa de investigación del Tren Urbano (MIT,

Universidad de Puerto Rico), 1997-1998. Profesor de Planificación Urbana, cátedra Arq. Alfredo Garay (FADU-UBA), desde 2010. Integrante del Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana (CETAM, FADU-UBA). Profesor principal Buenos Aires, *International Honors Program: Cities in the 21st Century Program*. Tiene experiencia profesional como consultor en el sector público, empresas consultoras, prestadoras de servicios de transporte y organizaciones no gubernamentales en Argentina y Estados Unidos. Consultor independiente en el área de transporte urbano, con énfasis en el transporte no motorizado. Autor de artículos y capítulos de libros en publicaciones temáticas.

La autopista se diferencia del camino no sólo porque por ella se va en auto, sino porque no es más que una línea que une un punto con otro [...] no tiene sentido en sí misma; el sentido sólo lo tienen los dos puntos que une. El camino es un elogio del espacio. Cada tramo del camino tiene sentido en sí mismo y nos invita a detenernos. La autopista es la victoriosa desvalorización del espacio, que gracias a ella no es hoy más que un simple obstáculo para el movimiento humano y una pérdida de tiempo.

Milan Kundera, *La inmortalidad*, 1988.

Introducción

En los meses de julio y agosto de 2014 se llevó adelante en Buenos Aires el Concurso de Ideas y Taller para estudiantes de arquitectura «Un pasaje, una ciudad. Propuestas para superar límites a la movilidad saludable entre la costa, la Ciudad Universitaria y la ciudad a la altura de la estación Scalabrini Ortiz», organizado por el *Institut pour la Ville en Mouvement* (IVM) y la Sociedad Central de Arquitectos (SCA). Su principal objetivo fue promover una reflexión sobre la idea de pasaje¹ como espacio de transición en el vínculo ciudad-Ciudad Universitaria, y particularmente, aportar propuestas para mejorar la accesibilidad de peatones y ciclistas a la Ciudad Universitaria de la Universidad de Buenos Aires (CU) y los parques ribereños adyacentes.

En el momento de la realización del concurso, y hasta la actualidad, el único acceso peatonal y ciclista a la CU desde el suroeste –desde donde llega la mayoría de los estudiantes, docentes y demás trabajadores que concurren allí diariamente–² resulta insuficiente e inadecuado desde todo punto de vista: es inseguro e inhóspito (ver Figura 1), y está alejado de los pabellones II y III, donde se concentra la mayor parte de la población de la CU. Se trata del puente Scalabrini Ortiz, emplazado sobre la estación homónima de la línea de ferrocarril Belgrano Norte, ubicada entre las avenidas Figueroa Alcorta y Güiraldes, en las plazoletas entre la calle La Pampa y su correspondiente a la avenida Monroe (Figura 2) –próxima a ser clausurada y reemplazada por la nueva estación Ciudad Universitaria, actualmente en proceso de construcción (Figura 3)–.

La ubicación de la estación Scalabrini Ortiz, y consecuentemente la de su puente peatonal –utilizado también por ciclistas, aunque ese no haya sido el propósito de su diseño–, estuvo determinada por la existencia de un antiguo balneario popular, localizado aproximadamente en donde hoy en día se encuentra el club privado Parque Norte. La desaparición del balneario público, y especialmente la construcción de la CU, no lograron desplazar por casi medio siglo la inconveniente ubicación de la estación ferroviaria, a pesar de una demanda insistente por parte de la comunidad universitaria –especialmente desde la Secretaría de Hábitat Universitario de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-UBA)– y la periódica generación de proyectos alternativos, por lo menos desde mediados de los ochenta.

El esperado anuncio del cierre de la estación Scalabrini Ortiz y la construcción de la nueva estación Ciudad Universitaria –ubicada entre el predio del Club Atlético River Plate y el Pabellón II de la CU, aproximadamente a 1.000 m de su antigua localiza-

utilización del término «pasaje» refiere al concepto de *passage*, un espacio de transición, en el sentido que le asigna el programa «Passages» del *Institut pour la Ville en Mouvement / PSA Peugeot* (ver: www.ville-en-mouvement.com/en/tags/passage).

La población de la CU incluye, aproximadamente, 45.000 alumnos, 20 docentes y 800 trabajadores no docentes.

ción– coincidió con la segunda fase del Concurso-Taller, en agosto de 2014. La noticia fue extensamente celebrada por los organizadores y participantes del concurso e incorporada como un dato más a tener en cuenta en la reelaboración de los proyectos participantes. En ese momento, se desconocía si la construcción de la nueva estación incluiría alguna mejora en el acceso de modos no motorizados a la CU. De todas formas, en el ámbito del taller realizado con los equipos de estudiantes seleccionados para pasar a la segunda ronda del concurso se proponía que aunque se construyera un nuevo acceso para este fin, el actual puente Scalabrini Ortiz seguiría siendo relevante por su cercanía a los parques ribereños y al Pabellón I de la CU. Para mejorar la débil conectividad de la CU, evidentemente, haría falta más de un acceso para peatones y ciclistas.

En el transcurso de los meses siguientes al concurso se pudo acceder al proyecto, y luego, a principios de 2015, observar la construcción de la estación Ciudad Universitaria, y los cambios en el esquema de circulación interna y la disposición de las paradas de colectivos en la CU. A pesar de la gran mejora que implica la cercanía y conveniencia de la nueva estación, y algunas ventajas a partir de las obras internas, no hubo ningún avance respecto del acceso para quienes llegan mediante modos no motorizados. El antiguo puente Scalabrini Ortiz –cuyo objetivo original era permitir que los usuarios del tren pudieran sortear las «avenidas-autopistas» Lugones y Cantilo, que flanquean las vías– sigue siendo la mejor opción para la –todavía– reducida población que decide ir a la CU en bicicleta, o cruzar a pie desde la avenida Figueroa Alcorta. En este sentido, siguen siendo de suma validez las reflexiones que propiciaron el Concurso-Taller, en cuanto a las mejoras que generaría la intervención sobre el puente en cuestión, en primer lugar, y luego, en segunda instancia, en un territorio ampliado.

Reflexiones a partir del Concurso-Taller para estudiantes, 2014

La primera fase del Concurso-Taller consistió en la identificación y el análisis de problemas en el pasaje constituido por el puente sobre la estación Scalabrini Ortiz, y el desarrollo de ideas preliminares para mejorar la calidad de su espacio público. En la segunda fase, seis trabajos seleccionados fueron invitados a desarrollar sus propuestas en un taller, cuyo resultado final se presentó en el contexto de la Conferencia Internacional «*Future of Places II*» (UN Habitat «*for a better urban future*»).³

3. Ver: <http://futureofplaces.com/>
buenos-aires-1-3-sep

Desde las bases del concurso, se instó a los participantes a explorar el «punto de encuentro entre Infraestructura, Paisaje y Arquitectura», mediante el abordaje de un problema urbano y un desafío concreto y acotado: mejorar la conectividad entre las márgenes noreste de la avenida Lugones y suroeste de la avenida Figueroa Alcorta, en un punto clave, con la potencialidad de convertirse en una pieza de infraestructura de gran intensidad urbana y valor paisajístico-arquitectónico. Particularmente, se encomendó que las propuestas apuntaran a: 1) dotar de urbanidad y espacio público de calidad a un cruce potencialmente significativo –pero actualmente descuidado–; 2) contribuir a «civilizar» las «avenidas-autopistas» Lugones y Cantilo, cuyos usos actuales degradan los bordes de los espacios lindantes; 3) promover distintas formas de movilidad sustentable, a través del fortalecimiento de la accesibilidad peatonal y ciclista de la margen noreste del área a intervenir, y 4) la generación de nuevos vínculos entre programas de afluencia masiva –como Ciudad Universitaria y River Plate– y el sistema ferroviario existente (SCA, Faivre y Kozak, 2014).

4. Primer Premio: Marcos Altgelt y Segundo Denegri (tutora: Arq.^a Constanza Núñez); Segundo Premio *ex aequo*: Rodrigo Di Cesare, Ignacio Di Gilio, Lautaro Vogel y Emir Zuain (tutor: Arq. Juan C. Etolain); y Segundo Premio *ex aequo*: Gabriel Safranchik, Javier Deyheralde, Fabián Dejinar, Santiago Trivilino y Ailén Aljadedí (tutora: Arq.^a Ludmila Crippat). Para una lectura completa de los trabajos premiados, incluyendo aquellos que obtuvieron menciones, así como el fallo del jurado y las bases del concurso, ver: <http://socoarq.org/2.0/2014/07/21/concurso-nacional-de-ideas-para-estudiantes-de-arquitectura-un-pasaje-una-ciudad/>

Los tres trabajos premiados⁴ abordaron distintas problemáticas, pero análogamente pertinentes, y dieron cuenta de tres estrategias diferenciadas y oportunas. El trabajo que recibió el Primer Premio (Figura 4) respondió manifiestamente a una de las consignas principales de las bases que alentaba a la «moderación en el uso de recursos». Se plantea en este proyecto una intervención predominantemente paisajística que, mediante la iluminación de los espacios verdes en los extremos del puente, busca conferir mayor visibilidad al cruce y ofrecer una respuesta a la cuestión de la inseguridad. Se propone también una nueva materialidad para los bordes del puente, que suma de este modo un atractivo visual mediante un efecto de luz reflejada y color, perceptible desde la distancia. Se cumple así con otro de los puntos destacados de las bases, que sugería responder a las «inclemencias del tiempo». Por otro lado, el Fallo del Jurado destacó que el proyecto «reconoce y potencia la belleza de la naturaleza imperfecta del puente actual», y «trabaja y resalta la memoria del puente existente en una suerte de “arqueología industrial».

Uno de los dos proyectos que obtuvieron el Segundo Premio (*ex aequo*) propone extender el puente hacia la entrada de la CU, por encima de una de las bajadas de la autopista Güiraldes y la conexión con la autopista Cantilo (Figura 5). Este es, seguramente, el punto más conflictivo del puente actual y uno de los principales factores que disuaden a quienes podrían llegar a la CU en bicicleta o caminando y no lo hacen porque consideran –con razón– que este cruce vial no es seguro. Esta intervención demandaría acciones proyectuales que están implícitas en la propuesta. Para lograr la altura suficiente que exige el gálibo de las autopistas es necesario subir, de algún modo, la altura del extremo noreste del puente. Aunque esto no esté debidamente documentado –y quizá haya sido una de las debilidades del trabajo–, no sería difícil alterar el puente existente para lograr este cometido. El Fallo del Jurado enfatizó en este proyecto cómo se resuelve «el tema propuesto de una forma contundente» y se logra «una conexión eficiente con Ciudad Universitaria». También se pondera la sugerencia de «un sistema de referencia mediante el cual elementos del puente puedan ser incorporados en el parque y viceversa», con el fin de reforzar la continuidad entre ambos ámbitos.

El otro proyecto empatado en el Segundo Premio plantea quizá la intervención que demandaría menos inversión, y a la vez sería la más radical. Se propone incluir semáforos y pasos para peatones y ciclistas en el nivel 0,00 y transformar, de este modo, las «autopistas urbanas» –término que de por sí es un oxímoron– en avenidas. En la misma línea, se proyecta incluir, y priorizar, el paso de peatones y ciclistas en el puente que conecta la avenida Figueroa Alcorta a la altura de Echeverría con Güiraldes y cruza sobre el conjunto Lugones-vías del ferrocarril-Cantilo, que en la actualidad no contempla siquiera una vereda peatonal, además de estar prohibido el cruce en bicicleta. La transformación de este puente, como se demuestra mediante fotomontajes muy sugerentes, sería categórica. En este sentido, esta es la propuesta que más fehacientemente cumple con la consigna de las bases que exhortaba a procurar «civilizar» las autopistas. Con este fin, también se incorporan carriles exclusivos para Metrobus (BRT), mobiliario y equipamiento urbano. El punto débil del proyecto, destacado por el Jurado, es la indeterminación del cruce a nivel por las vías del ferrocarril, para el que no se plantean soluciones. No obstante, el Jurado también pondera que la propuesta «propone un debate pendiente en la sociedad –ya planteado en otras– acerca de la vigencia y necesidad de las autopistas de penetración en la ciudad»; y observa que un proyecto de esta naturaleza requeriría «operaciones previas» y «un alto grado de consenso político».



Fig. 1a



Fig. 1b



Fig. 1c



Fig. 1d



Fig. 1e

Fig. 1a-e. Puente peatonal Scalabrini Ortiz, 2014. Fotografías: Daniel Kozak.

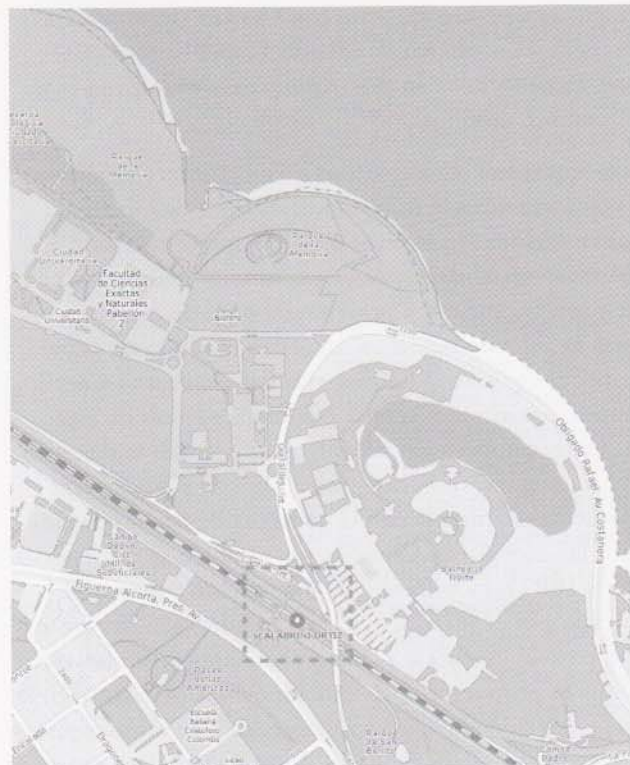


Fig. 2a



Fig. 2b-c

Fig. 2. Ubicación del puente Scalabrini Ortiz, e imágenes del acceso a la estación del ferrocarril Belgrano Norte, 2014. Fuente: Adaptado del Mapa Interactivo de Buenos Aires (GCBA) / Fotografías: Daniel Kozak.

Transformaciones recientes en los accesos y la circulación a la CU, 2015

Posteriormente al Concurso-Taller para estudiantes, y junto con la construcción de la nueva estación de ferrocarril Ciudad Universitaria, se llevaron a cabo obras de remodelación de la red circulatoria de la CU, entre enero y abril de 2015, mediante un convenio entre la UBA y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA).⁵

5. Aunque no sea el tema central de este artículo, la planificación y el cronograma del proyecto merecen un comentario. Las obras comenzaron junto con el inicio del ciclo lectivo. La circulación interna estuvo interrumpida en distintos tramos durante unos seis meses. No existió una instancia de participación de los actores involucrados: la comunidad académica. Resulta paradójico que en el ámbito donde se imparte la educación superior, un proceso de mejoras se lleve a cabo de este modo. En este sentido, no puede sino llamar la atención el apuro por concluir antes de las elecciones municipales. Las obras debieron haberse llevado a cabo luego de un proceso de debate y en época de vacaciones.

Previamente al inicio de las reformas, había serios problemas de acceso y circulación interna. En cuanto a lo primero –y como consecuencia de una lógica que prioriza el control de los accesos y la seguridad en detrimento de la accesibilidad–, cabe destacar que aunque existan en la CU seis puntos de acceso, sólo dos estaban habilitados antes de las obras, y ahora, solamente tres. Los dos accesos viales que ya funcionaban son: 1) el principal, sobre Güiraldes frente al acceso a Parque Norte; y 2) el que está sobre la colectora que da acceso a Cantilo; ambos hacia el sureste. Los accesos restantes –que estaban deshabilitados– son los que se ubican: 1) frente al pabellón I (FCEN), 150 metros al norte de la entrada principal; 2) sobre Güiraldes, 320 metros al norte del acceso principal, casi en el límite con el Parque de la Memoria, que brinda acceso al pabellón de Industrias, al nuevo edificio del Instituto de Fisiología, Biología Molecular y Neurociencias y a los pabellones II y III, sin tener que pasar delante del pabellón I; 3) sobre Cantilo, a la altura del complejo de edificios del campo de deportes –en este caso, se permitía con intermitencias el acceso a peatones y ciclistas–; y 4) en el noroeste, vinculado a una calle que desemboca en la rotonda ubicada en el extremo norte del puente Labruna.

Este esquema de accesos era la causa principal de muchos de los problemas de circulación interna. Todos los flujos se canalizaban por escasos puntos y creaban desgaste en la vialidad, congestión e inseguridad. De los dos accesos habilitados, sólo el principal, sobre Güiraldes, canalizaba la gran mayoría del tránsito, mientras que el otro, sobre la colectora de Cantilo, solamente era utilizado por algunos autos. Los usuarios que accedían desde el norte tenían que transitar un recorrido extra, que sumaba congestión innecesariamente (Figura 7). La principal intervención –y el aspecto más positivo de las reformas– consistió en la separación del transporte público del privado, sin cruces, tanto en el acceso a la CU como en la circulación interna. La entrada principal, sobre Güiraldes, se reserva para el acceso exclusivo de colectivos. Para los automóviles particulares, se rehabilitaron el acceso vehicular ubicado unos 320 metros al norte del acceso principal y el del extremo noroeste (Figura 8). En el reordenamiento de la circulación interna, el transporte público usa el mismo circuito que utilizaba antes de las reformas, con cambios menores: antes circulaba por una vialidad que compartía con autos particulares delante de los pabellones II y III, al final de la cual concluían los recorridos de los colectivos. Los recorridos de retorno se iniciaban a lo largo de la calle que bordea las canchas de fútbol frente a los pabellones II y III. Esta calle también era usada por los autos particulares para salir de CU en cualquier dirección, ya que el acceso del extremo oeste, que sirve para todos los destinos al norte de CU, no estaba habilitado. Lo llamativo es que en la diferenciación de flujos se priorizó el transporte privado: la calle que pasa directamente delante de los pabellones queda destinada con exclusividad para autos particulares, conformada por un par vial de ida y vuelta. Las dos calles de este par vial tienen un ancho de un solo carril, lo cual parece insuficiente, especialmente en los accesos a los pabellones donde se dan situaciones de descenso de pasajeros de autos conducidos por otros y la detención frena a todos los autos posteriores. Adicionalmente, a lo largo de la calle de retorno se ubicaron espacios para estacionamiento perpendicular, lo cual crea otra situación de conflicto por las demoras generadas por autos que maniobran para estacionar.



(Arriba) Fig. 3. Construcción de la nueva estación Ciudad Universitaria, 2015. Fotografías: Daniel Kozak.

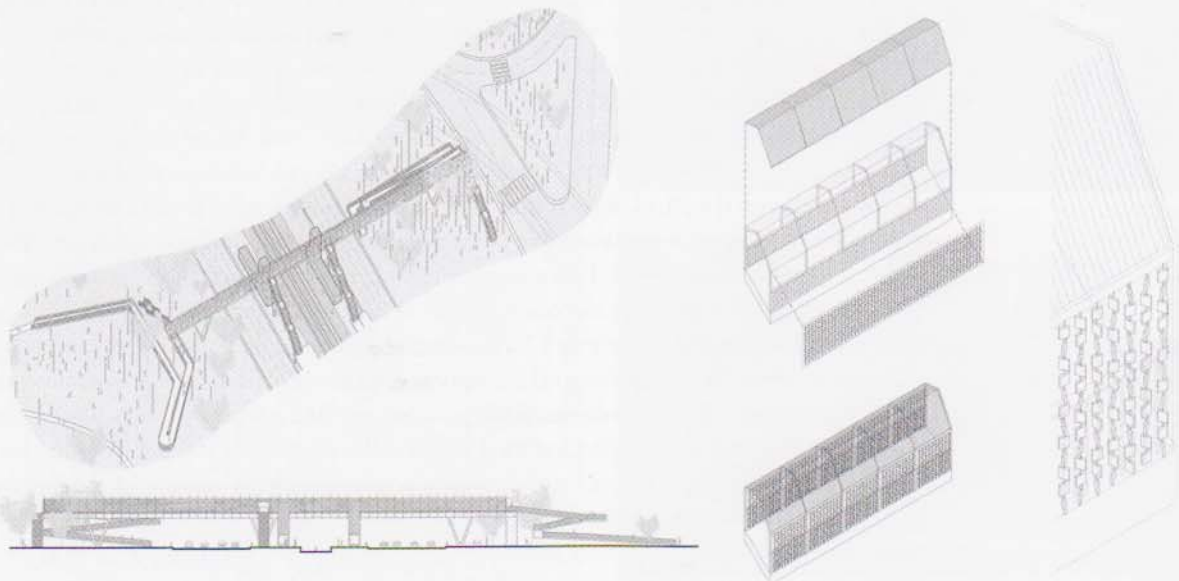


Fig. 4. Primer Premio. Autores: Marcos Altgelt y Segundo Denegri. Tutora: Arq.^a Constanza Núñez. Fuente: Sociedad Central de Arquitectos.

No se plantearon cambios en cuanto a la activación de los potenciales ejes de circulación ribereña detrás de los pabellones principales –muchas veces propuesto en sucesivos proyectos de transformación de la CU (ver Jaimes, 2009)–. Esta es otra de las grandes asignaturas pendientes del predio. Una transformación en este sentido cambiaría profundamente el uso y la apropiación de los usuarios de la CU, para quienes en la actualidad la cercanía del río pasa prácticamente inadvertida. La reubicación del estacionamiento –la mayor parte en una playa construida sobre los cimientos abandonados del pabellón IV– no resuelve el problema de fondo: la alta tasa de acceso a la CU en automóvil particular. En los momentos de mayor afluencia se pueden ver autos estacionados irregularmente en todas partes, especialmente en la calle hacia el acceso noroeste. Con respecto a los colectivos, se han mejorado las condiciones de espera de los pasajeros. Se rehicieron por completo los refugios y se agregó señalización, información, iluminación y mobiliario. Las veredas fueron rehechas, y se renovó la parquización del eje central.

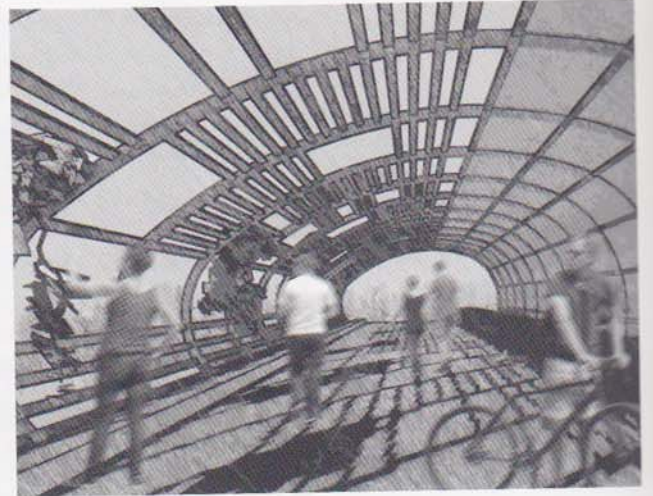
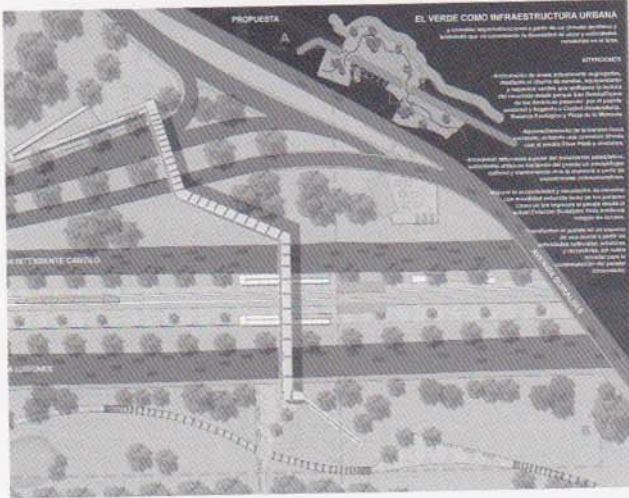
Finalmente, y en cuanto a nuestro interés principal en este artículo, se incorporaron ciclo-vías y se organizó un pequeño espacio para estacionamiento de bicicletas en el pabellón III, con aproximadamente 140 lugares. No se mejoraron en ningún sentido las condiciones precarias de acceso de los ciclistas.

Algunas conclusiones de cierre

La CU ocupa un lugar privilegiado y estratégico, tiene una gran extensión de tierra (aproximadamente 55 hectáreas, sin contar la península de la reserva ecológica norte) sobre la costa del Río de la Plata en el corredor norte, principal dirección de acceso a la ciudad de Buenos Aires. Y es, tal vez, uno de los ejemplos más paradigmáticos del patrón de aislamiento y desconexión de la costa de la Ciudad de Buenos Aires. A su vez, la CU es uno de los principales generadores de viajes que se podrían realizar en modos no motorizados, condición que jamás ha sido debidamente reconocida por quienes tienen a su cargo gestionar mejoras en su accesibilidad.

La calidad del recorrido que ciclistas y peatones deben transitar desde el puente Scalabrini Ortiz hasta el acceso a la CU –la mejor opción disponible hasta la fecha– es disuasoria: se debe subir un puente mal iluminado y que no drena el agua cuando llueve, atravesar calles con tránsito rápido y mal señalizadas sin ninguna prioridad para movimientos en modos no motorizados, veredas en mal estado y con escasa iluminación y protección. Para acceder a pie a este puente desde la trama urbana se debe atravesar otra vía rápida, la avenida Figueroa Alcorta, cuya semaforización favorece el tránsito rápido de autos, a tal punto que el peatón debe solicitar señal para cruzar.

La opción desde el norte, el puente Labruna, es igualmente poco atractiva. Es un puente para modos automotores al que se le añadió una senda-rampa inadecuada para peatones y ciclistas. Es estrecha y no permite el cruce de un ciclista y un peatón en sentido contrario. Sus extremos también son inhóspitos y no están preparados para ciclistas y peatones: del lado del estadio de River Plate se debe cruzar una calle rápida y sin semáforo que une Udaondo con Lugones, una de las autopistas de mayor tránsito de la ciudad; del lado de Ciudad Universitaria, luego de descender por una rampa aun más estrecha que la senda del puente, se llega a otra cuya superficie de rodado se encuentra en muy mal estado de conservación, y sin ningún control social en la zona. Adicionalmente, para acceder al predio de la CU se debe ingresar por un portón en la zona de deportes de la UBA, cerrado al tránsito automotor y que no siempre está abierto para bicicletas o peatones.



(Arriba izq. y der.) Fig. 5. Segundo Premio *ex aequo*. Autores: Rodrigo Di Cesare, Ignacio Di Gillo, Lautaro Vogel y Emir Zuain. Tutor: Arq. Juan C. Etulain. Fuente: Sociedad Central de Arquitectos.



Fig. 6. Segundo Premio *ex aequo*. Autores: Rodrigo Di Cesare, Ignacio Di Gillo, Lautaro Vogel y Emir Zuain. Tutor: Arq. Juan C. Etulain. Fuente: Sociedad Central de Arquitectos.

Fig. 7. Esquema de accesos y circulación: situación preexistente. Fuente: Francisco Ortiz.

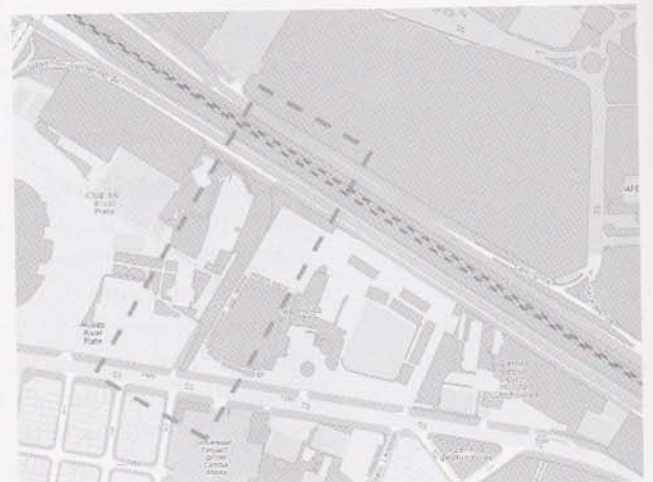


Fig. 8. Esquema de accesos y circulación: descripción de la intervención GCBA/UBA, 2015. Fuente: Francisco Ortiz.

Fig. 9. Continuación de la calle Saenz Valiente, actualmente usurpada por el Club River Plate, y fotografías de la construcción de la estación Ciudad Universitaria, 2015. Fuente: Adaptado del Mapa Interactivo de Buenos Aires (GCBA) / Fotografías: Daniel Kozak.

Por último, la otra dirección desde la que se puede acceder a la CU es la avenida Costanera Rafael Obligado. Tiene infraestructura a lo largo del río recientemente mejorada para la bicicleta, pero acceder a ella es difícil. Es una pieza aislada, no cuenta con nexos transversales que la vinculen a la trama urbana. La avenida Obligado sigue siendo una vía de alta velocidad a pesar de las intervenciones recientes que buscaban desviar el tránsito rápido hacia el par Lugones/Cantilo. La intervención amplió la capacidad vial y reemplazó algunos semáforos con rotondas, lo que facilitó la circulación a mayor velocidad en desmedro de los modos no motorizados.

Si bien las transformaciones recientes mejoraron en varios aspectos la movilidad interna y el acceso a la CU, principalmente a partir de la construcción de la estación de ferrocarril Ciudad Universitaria y el ordenamiento de la circulación interna, mediante la separación de colectivos y autos particulares, se ha perdido una gran oportunidad que podría transformar radicalmente la llegada a la CU.

Si hay un lugar en Buenos Aires que podría recibir masivamente a usuarios de bicicletas es este. Principalmente, por la franja etaria y las características de su población, pero también por el potencial paisajístico de sus accesos frente al río y la cercanía con algunos de los mejores circuitos de ciclovías de la ciudad, como los de las avenidas Figueroa Alcorta, del Libertador y, en menor medida, Costanera Norte. La CU podría convertirse en uno de los lugares más atractivos e interesantes de la ciudad, con otros usos –residenciales, comerciales, culturales, recreativos– más allá de su actual monofuncionalidad y la evidente subutilización de su ubicación favorecida.

Para lograr este cometido es fundamental encarar obras cuyo objetivo específico sea mejorar el acceso a la CU de modos no motorizados. En este sentido, sería primordial que se recuperara la calle continuación de Saenz Valiente, usurpada por el Club River Plate, que conectaría en forma directa a la ciclovía de Figueroa Alcorta con el acceso de la nueva estación de tren Ciudad Universitaria, cuyo puente debería extenderse para cruzar Lugones (actualmente sólo cruza Cantilo) (Figura 9).

Si se habilitara un acceso franco desde la avenida Figueroa Alcorta, conectado directamente con la nueva estación de tren Ciudad Universitaria y los pabellones II y III, esta sería la entrada principal a la CU, especialmente para peatones y ciclistas. En ese caso, el puente Scalabrini Ortiz serviría como *passage* para llegar a los parques ribereños y al pabellón I. Mientras tanto –y nada hace pensar que esto podría cambiar en el corto o mediano plazo–, este pasaje sigue siendo el mejor punto de acceso para medios no motorizados a la CU. Por este motivo, las autoridades del GCBA y las de las UBA harían bien si miraran con atención los resultados del Concurso-Taller para estudiantes y recogieran algunas de las ideas, que podrían no sólo mejorar ya mismo la accesibilidad de la CU sino también contribuirían a fortalecer, en un modo más general, la actual débil conexión de la ciudad con su borde costero.

Referencias bibliográficas

- B. Borthagaray, A. (2009). *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Buenos Aires: Infinito.
- B. Borthagaray, A. (2015). Una nueva estación de tren, apenas un primer paso. En: *Clarín*, 25/03/2015. Disponible en: www.clarin.com/opinion/Trenes-Accoparque-Ciudad-Universitaria-Inversion_vial_0_1527067314.html
- J. James, P. (2009). *La Ciudad Universitaria de la Universidad de Buenos Aires, 1958-2009*, mimeo.
- S. SCA, Faivre, M. y Kozak, D. (2014). *Bases para el Concurso-Taller para Estudiantes de Arquitectura: 'Un pasaje una ciudad. Propuestas para superar límites a la movilidad saludable entre la costa, la Ciudad Universitaria y la ciudad a la altura de la estación Scalabrini Ortiz'*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos (SCA).