

# Ciudad Universitaria Buenos Aires

## Acercar Ciudad Universitaria a la ciudad

por Daniel Kozak\*

Profesor Adjunto del Centro de Investigación Hábitat y Energía (CIHE-FADU-UBA).  
Profesor Titular de Teoría Urbana Contemporanea (FADUUBA).\*

RESUMEN\*\*  
*En la actualidad, las ciudades universitarias en América Latina comparten una serie de problemas afines que suelen ser el resultado de sus débiles vínculos con las ciudades que las albergan. El caso de la Ciudad Universitaria de la UBA puede servir como un ejemplo. Por las características de su población, por el potencial paisajístico y la cercanía con algunos de los mejores circuitos de Buenos Aires, podría ser uno de los principales generadores de viajes en modos no-motorizados de la ciudad. Sin embargo, quienes la frecuentan, conocen los problemas de accesibilidad a la Ciudad Universitaria, que suelen tornarse notablemente más agudos y graves para ciclistas y peatones.*

\*\**Put the campus closer to the city.* ABSTRACT  
*At present, campuses in several Latin American universities share a series of related problems usually the result of their weak links with the cities that house them. The case of the Buenos Aires University campus, la Ciudad Universitaria, can serve as an example. Because of the characteristics of its population, because of the potential of its landscape and the proximity to some of the best circuits in Buenos Aires, it could be one of the main generators of non-motorized trips in the city. However, those who frequent it know the problems of the accessibility to the campus, which tend to become more and more acute and serious for cyclists and pedestrians.*

Las ciudades universitarias en América Latina, en general, fueron creadas a partir de un mismo cuerpo de ideas: son fruto de la conjunción de un ideal arquitectónico-urbanístico modernista y los programas de grandes obras del desarrollismo latinoamericano. Por otra parte, así como devienen de un origen más o menos similar, en la actualidad también comparten una serie de problemas afines que generalmente son el resultado de sus débiles vínculos con las ciudades que las albergan. Aquello que originalmente fue pensado como un aspecto virtuoso —su alto grado de autonomía las mantendría resguardadas de la ciudad exterior—, en el presente constituye uno de los mayores desafíos para adaptarlas a las metas del urbanismo contemporáneo, principalmente en cuanto a la promoción de la movilidad sustentable.

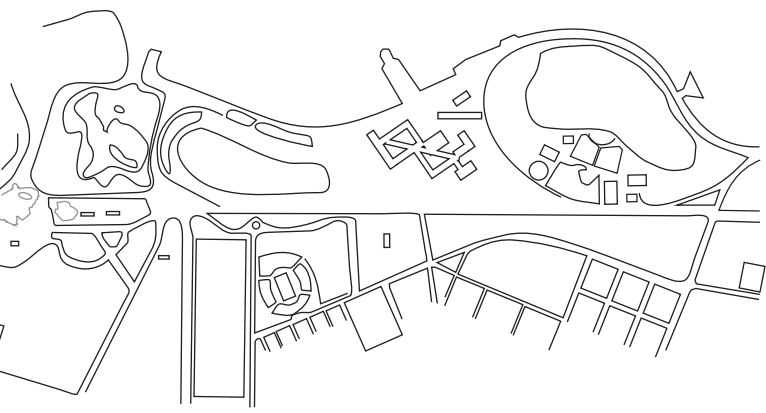
La Ciudad Universitaria de la UBA<sup>1</sup> (CU) ocupa un lugar privilegiado y estratégico de la ciudad, y es uno de los ejemplos más paradigmáticos del patrón de aislamiento y desconexión de la costa de Buenos Aires. Por la franja etaria y las características de su población, por el potencial paisajístico de su borde frente al río y la cercanía con algunos de los mejores circuitos de ciclovías de Buenos Aires, podría ser uno de los principales generadores de viajes en modos no-motorizados de la ciudad. Sin embargo, quienes van habitualmente a la CU en bicicleta, o quienes alguna vez lo intentaron y desistieron, saben que ésta es —por lejos— la

opción menos usual. Los conocidos problemas de accesibilidad de la CU, son notablemente más agudos y graves para ciclistas y peatones.<sup>2</sup>  
El único acceso para modos no-motorizados en el sur del predio —desde donde llega la mayoría de estudiantes, docentes y demás trabajadores<sup>3</sup> — resulta insuficiente e inadecuado desde todo punto de vista: es inseguro e inhóspito, y está alejado de los pabellones II y III, en donde se concentra la mayor parte de la población de la CU. Se trata del puente Scalabrini Ortiz<sup>4</sup>, emplazado sobre donde hasta hace poco funcionaba la estación homónima del ferrocarril Belgrano Norte, recientemente clausurada y reemplazada por la nueva estación Ciudad Universitaria, ubicada entre el predio del Club Atlético River Plate y el Pabellón III de la CU, aproximadamente a un kilómetro de su antigua localización. Este puente fue el tema central del Concurso Nacional 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 Instituto de la Ciudad en Movimiento y la Sociedad Central de Arquitectos, en 2014 (ver proyectos seleccionados en página 98).  
Si bien la nueva estación mejoró notablemente la llegada de transporte público, se ha perdido una preciada oportunidad para fortalecer el vínculo con la ciudad. La nueva estación conforma un puente sobre las vías del tren y Cantilo,

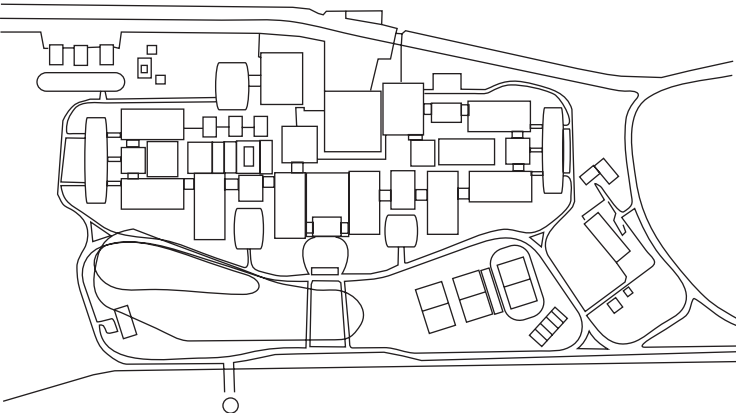
El único acceso para modos no-motorizados en el sur del predio resulta insuficiente e inadecuado desde todo punto de vista: es inseguro e inhóspito, y está alejado de los pabellones II y III, en donde se concentra la mayor parte de la población de Ciudad Universitaria.



Aislado por la autopista Lugones, el borde costero norte de la ciudad manifiesta signos de autismo. Ciudad Universitaria, que lo dota de vida propia y movimiento, termina padeciendo los problemas de desconexión de la trama urbana.

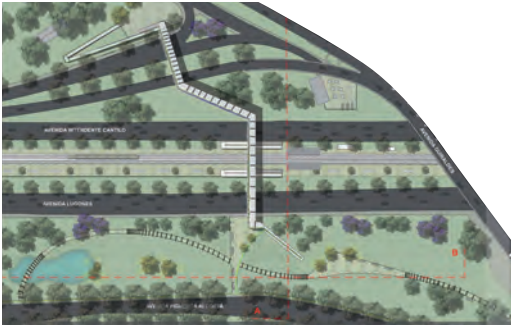


Planta de inserción urbana de la Ciudad Universitaria de Buenos Aires.



Plano original de pabellones de la Ciudad Universitaria de Buenos Aires.





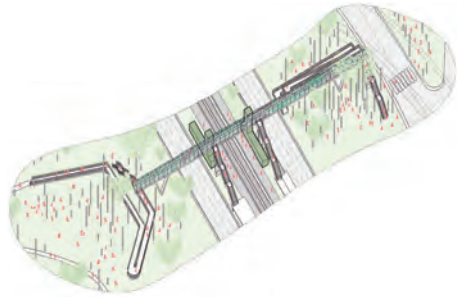
Primer Premio.

Autores: Marcos Altgelt y Segundo Denegri . Tutora: Arq.ª Constanza Núñez . Fuente: Sociedad Central de Arquitectos.



Segundo Premio ex aequo.

Autores: Rodrigo Di Cesare, Ignacio Di Gilio, Lautaro Vogel y Emir Zuain . Tutor: Arq. Juan C. Etulain . Fuente: Sociedad Central de Arquitectos.



Segundo Premio ex aequo.

Autores: Gabriel Safranchik, Javier Deyheralde, Fabián Dejtiar y Santiago Trivilino, Ailén Aljadeff . Tutora: Arq.ª Ludmila Crippa . Fuente: Sociedad Central de Arquitectos.

y –absurdamente– no cruza Lugones. Si lo hiciera, podría conectarse con la continuación de la calle Saenz Valiente –cedida por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires al Club River Plate–, y así con la ciclovía de Figueroa Alcorta. Este sería un primer paso para acercar la CU a la ciudad y transformarla en uno de los lugares más atractivos e interesantes que podría tener Buenos Aires, a partir de sumar nuevos usos (residenciales, comerciales, culturales, recreativos), más allá de su actual monofuncionalidad, y la evidente subutilización de su ubicación favorecida.

Notas:

- 1- Para una historia de CU y la configuración de sus bordes, ver: Kozak, D. y Ortiz, F. “Llegar a Ciudad Universitaria en bicicleta [o caminando]”. *Café de las ciudades*. Revista digital, Diciembre, 2015, Vol. 153.
- 2- Ver Kozak, D. y Ortiz, F. “El acceso peatonal y ciclista a la Ciudad Universitaria de Buenos Aires”. Monográfico de la Revista de la Facultad de Arquitectura. *Passages, espacios de transición para la ciudad del siglo XXI*. Montevideo: Universidad de la República, 2015, pp. 110-119.
- 3- La población de CU incluye, aproximadamente, 45.000 alumnos, 1.000 docentes y 800 trabajadores no docentes.

La ciudad universitaria de la UBA ocupa un lugar privilegiado y estratégico en la ciudad. Es uno de los ejemplos más paradigmáticos del patrón de aislamiento y desconexión de la costa de Buenos Aires.

Eterno contraste: la playa de estacionamiento de automóviles abarrotada y el pequeño estacionamiento de bicicletas con disponibilidad, es una imagen que se repite en Ciudad Universitaria por problemas culturales, de conexión y de seguridad, entre otros. Fotografías: Albano García



\*Arquitecto, graduado con Diploma de Honor de la Universidad de Buenos Aires y Medalla del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (2001), y PhD in Built Environment por Oxford Brookes University (2009). Es Investigador Adjunto en el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEURCONICET), Profesor Adjunto del Centro de Investigación Hábitat y Energía (CIHE-FADU-UBA), Profesor Titular de Teoría Urbana Contemporánea (FADUUBA), Affiliate Associate Professor de la Graduate School of Architecture & Urban Design, Washington University in St. Louis (WUSTL), Profesor Invitado en la Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Torcuato Di Tella (EAEU-UTDT) y Visiting Scholar en la Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, Columbia University (GSAPP). Desde 2001 comparte, junto a Aron y Alejandra Kozak, el estudio Kozak Arquitectos, especializado en prácticas de sustentabilidad en arquitectura y urbanismo. Es co-autor de los libros *World Cities and Urban Form: fragmented, polycentric, sustainable* (Jenks, Kozak y Takkanon, Routledge, 2008) y *Sustentabilidad II: Criterios y normativas para la promoción de sustentabilidad urbana en la CABA* (Kozak y Romanello, CPAU, 2012).