

LA PROBLEMÁTICA DE INTEGRACIÓN DE LOS GRANDES CONJUNTOS CON SU ENTORNO URBANO

Fernando Leblanc

ferleblanc1@gmail.com

Marcelo Pellegrino

marcelopellegrino@yahoo.com.ar

Daniela Degano

danielacdegano@yahoo.com.ar

CIEC, Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata

Resumen

Nuestro país tiene una larga experiencia en la construcción de conjuntos habitacionales. Cuando nos referimos a *conjuntos habitacionales* aludimos a conjuntos de viviendas dirigidos a sectores sociales con capacidad de ahorro insuficiente para acceder a la vivienda propia, desarrollados mediante participación y auxilio del Estado mediante diversos modos de gestión.

Entre fines de la década del 60 y comienzos de la del 70, se proyectaron y construyeron una serie de conjuntos de grandes dimensiones. Con el paso del tiempo estos conjuntos mostraron importantes falencias, entendiéndose, que esas estaban relacionadas con la escala de estos conjuntos.

Una de las más graves falencias ha sido la imposibilidad reiterada de integrarse al entorno urbano.

En la práctica no han vuelto a intentarse la construcción de conjuntos de tamaño semejante. Sin embargo, dado el calibre de nuestro déficit habitacional, no parece ilógico, pensar en respuestas masivas.

En la presente ponencia, se estudian, desde un punto de vista físico y funcional, los aspectos determinantes de la dificultad de estos conjuntos han presentado, para integrarse de manera efectiva al entorno urbano. Se han tomado en cuenta los siguientes aspectos:

1. Tipologías de ocupación del territorio urbano, desconocidas para los habitantes del entorno, (Bloques urbanos distintos al amanzanamiento frecuente; discontinuidad de la trama urbana; sectores de uso común que no señalan con claridad si son de pertenencia del conjunto o están abiertas a la comunidad).

2. El agrupamiento de viviendas, (tipologías diferentes a las usuales del barrio, ruptura de la continuidad de la línea municipal, orientaciones de los tiras/bloques no coincidentes con la dirección de la trama, bordes discontinuos con espacios sin destino ni propiedad reconocible)

3. Organización interna del barrio: disposición de los bloques de vivienda y sus sistemas de conexiones. Propiedad y uso del suelo. Densidad de ocupación heterogénea con fuerte acento hacia el centro del conjunto y dispersión hacia la periferia

Palabras clave: GRANDES CONJUNTOS, INTEGRACIÓN URBANA, ASPECTOS FÍSICOS Y FUNCIONALES

INTRODUCCIÓN

Entre fines de la década del 60 y el transcurso de la siguiente, se proyectan y construyen, en el área metropolitana de Buenos Aires y en algunas grandes ciudades del interior del país, una serie de conjuntos habitacionales de grandes dimensiones. Estos conjuntos, a los que con el tiempo se los reconocerán como *Megaconjuntos*, se asientan en las periferias urbanas de manera singular. Los registros históricos han mostrado, como característica dominante, graves problemas de integración con la ciudad que los rodea. La fuerte identidad asociada a estos conjuntos, generalmente opera como elemento de segregación para el entorno. Indudablemente, en esta cuestión inciden aspectos culturales y sociales, sobre los que no vamos a trabajar, pero también, y este es el objeto de estudio de nuestro trabajo, aspectos de la conformación física y organizacional funcional, no reconocibles por la memoria colectiva del entorno. Estos operan reforzando otras categorías posibles de segregación.

La caracterización de estos Megaconjuntos, en principio se asienta en su escala de desarrollo. Conjuntos con miles de viviendas a los que se dota de distintos equipamientos y servicios urbanos, considerando que se deben desempeñar como núcleos autosuficientes. Pero seguramente la característica dominante sea el carácter singular, único y distinguible que presentan, en sus disposiciones generales, en la conformación y agrupación de sus viviendas, en sus sistemas de circulación; y principalmente, en sus imágenes urbanas potentes, recortadas sobre los suburbios. Estas características singulares se encuentran en la base de la problemática de integración que abordamos. Para contextualizar su surgimiento, resulta necesaria una rápida revisión de la evolución del concepto de vivienda urbana agrupada, producido en la primera mitad del siglo XX.

LA VIVIENDA AGRUPADA EN LA CIUDAD DEL SIGLO XX

Con la Revolución de Octubre, se abre en la Unión Soviética un período de algo más de una década donde la vanguardia cuestiona todos los componentes de la ciudad tradicional. Son propuestos y en algún caso construidos conjuntos de vivienda con una estética y una organización semejantes a las vanguardias del movimiento moderno, incluso antecediéndose en algunos aspectos a ellos. Se abordan problemáticas novedosas como la colectivización de la vida familiar. Benevolo¹, 1999 señala al respecto: “Esta investigación llega mucho más allá de cualquier búsqueda mundial sobre el tema de la residencia...”

Paralelamente en Europa occidental son varios los arquitectos que asumen la problemática de la vivienda masiva y el diseño urbano: Le Corbusier, Mies van der Rohe, Hannes Mayer, Walter Gropius etc.

Entre ellos es Le Corbusier el que asume el tema con una mayor sistematicidad, partiendo de la *Ciudad para tres millones de habitantes* en 1922 materializada desde el punto de vista de la vivienda agrupada, por los Inmuebles-villa. La exposición del Pabellón del Esprit Nouveau, de ese mismo año, representa a escala natural, una de las células de los inmuebles mencionados. Durante las décadas siguientes Le Corbusier presenta los planes de diversas intervenciones urbanas en París, Río de Janeiro, Buenos Aires, Argel, Amberes y propuestas teóricas como la Ville Radieuse de 1935. En las obras completas², se leen los elementos esenciales de las propuestas corbusieranas: ... “*Bloques de viviendas sobre pies derechos en planta baja, cuyo efecto es dejar el 100% del terreno a la disposición de los peatones. Separación definitiva del automóvil y del peatón. Construcción de nuevas unidades de habitación.*”

En 1952 se termina de construir la Unidad de habitación de Marsella, proyectada a partir de 1947. Es una placa de gran tamaño que reúne, a la manera de las propuestas rusas, distintos tipos de servicios integrados en el edificio, y también, inspirado en propuestas del mismo origen, un corte que permite disponer una circulación común cada tres pisos y unidades de vivienda en dos niveles con espacios en doble altura. Este edificio, será representativo de una de las tipologías de viviendas comunitarias más

¹ Benevolo L., p. 592

² Le Corbusier 1910-1965, 1971, p. 332

extendidas, y en nuestro país, en versiones menores y simplificadas, dará origen a los llamados “monobloques”. Las circulaciones, denominadas pretenciosamente *rues intérieures*, resultan pasillos oscuros sin ninguna posibilidad de conformarse como calles que alberguen algo parecido a vida urbana.

En 1952, Alison y Peter Smithson proyectan el conjunto Golden Lane, que, aunque nunca fue construido, dio origen a un sistema aplicable alternativamente a diversas circunstancias. Acá los bloques de viviendas reproducen la idea de la Unidad de Marsella con circulaciones cada tres pisos, pero con una gran diferencia: las placas, son conceptualmente seccionadas de manera longitudinal y las calles interiores se convierten en calles semicubiertas, sobredimensionadas respecto de la necesidad de circulación, y proyectadas con la esperanza de albergar en ellas la vida suburbana. Este esquema se proponía como multiplicable *ad infinitum*, alternativa a la *tabula rasa* de la Ville Radieuse, ya que sus crecimientos ramificados, podían desarrollarse manteniendo la presencia de la ciudad existente. Frampton³ desestima esa posibilidad y sostiene que *“Golden Lane parecía estar tan en contra de la continuidad de la ciudad existente como las proyecciones haussmannianas del Plan Voisin de Le Corbusier de 1925. La axonometría (del conjunto) describía las condiciones de borde entre la antigua pauta de calles y la nueva obra, como una serie de colisiones inevitables”*. Esta contraposición entre la ciudad real y las propuestas arquitectónicas, son expuestas con claridad. Alison Smithson⁴ señala: *“Este proyecto propone que una comunidad se estructura a partir de una jerarquía de elementos asociadores, y trata de expresar esos distintos niveles de asociación (la casa, la calle, el barrio, la ciudad). Es importante señalar que los términos usados: calle, barrio, etc. no deben ser tomados como realidad, sino como ideas, y que será tarea nuestra la de hallar nuevos equivalentes de esas formas de asociación para nuestra nueva y no demostrativa sociedad. El problema de re-identificar al hombre con su ambiente no puede ser resuelto usando antiguas formas de agrupamiento de viviendas, calles, plazas, espacios veredas, etc., puesto que la realidad social que ellas representan ya no existe”*.

Basándose en estas ideas, Lynn y Smith desde el departamento municipal de Arquitectura de Sheffield, construyen en 1961 en Park Hill, un conjunto de viviendas que condensa la teoría sobre conjuntos habitacionales desarrollados en los últimos diez años. De él, Reyner Banham⁵, ideólogo del movimiento señala: *“La cruzada moral del Brutalismo en función de un mejoramiento del hábitat a través de su entorno construido, probablemente alcanza su culminación en Park Hill. Ninguna otra cosa propuesta desde entonces, ha sido extrema como esta, pero muchas de sus ideas se han difundido hasta hacerse de uso común...”* El conjunto se estructura en circulaciones-calles exteriores que se dan cada tres niveles. Construido sobre un terreno de ocho hectáreas, sus placas articuladas y conectadas por las circulaciones, alcanzan en total una longitud de más de un kilómetro. El conjunto, debido al desnivel del terreno, presenta en un extremo tres niveles de altura, y en el otro doce, por lo que es posible acceder al conjunto casi a nivel del suelo y a media que se lo recorre, llegar caminando, (siempre en el mismo nivel), a su máxima altura. El hecho que el sector más bajo se encuentre a 100 m de la estación de trenes, hace que, en la práctica, se conforme como el lugar previsible de acceso masivo al conjunto; aunque esto no está evidenciado por ningún elemento arquitectónico que lo destaque. Otra característica del conjunto estriba en la manera en que se agrupan las placas, envolviendo el espacio aldeaño, buscando una escala intermedia entre el edificio y el entorno urbano. Estos espacios, están provistos de estacionamientos, en algunos casos juegos para niños y otros equipamientos, con forestación y mantenimiento aceptable.

Si las propuestas del sistema Golden Lane tienden a desarrollarse entremezclándose con la ciudad existente, aunque sin llegar a integrarse totalmente, en este caso el conjunto Park Hill, ocupa un terreno de manera exclusiva. Sin embargo, las diferencias arquitectónicas con el entorno, impiden su integración manteniendo el conjunto una fuerte diferenciación con las construcciones cercanas. La volumetría, las tipologías de agrupamiento de viviendas y las viviendas mismas, la manera en que se ocupa el terreno, el

³ Frampton, 1989, p. 268

⁴ Smithson, Alison (ed), 1966, p. 33

⁵ Banham, 1969, p. 16

sistema circulatorio y las condiciones de borde, llevan a acentuar esa diferenciación. El conjunto siguiendo su propia lógica de conformación, va dejando retazos de terreno que evidencia la segregación con el tejido vecino. Estos sectores de terrenos libres, ubicados al exterior de una conformación esencialmente centrípeta, debieron ser controlados con rejas colocadas a posteriori, las que demarcan el límite físico exterior del terreno; (la ampliación del conjunto, presenta dos bloques de mayor altura, pero con características generales semejantes).

Los ejemplos analizados se destacan por presentar una estructura propia, muy evidente y singular respecto de sus entornos, lo que acentúa su carácter de segregación.

Paralelamente a estos acontecimientos históricos, comienza a extenderse una tendencia a imaginar formas urbano-arquitectónicas dominadas por un fuerte sesgo utópico y con un carácter dominante de “mega-estructuras”.

La publicación inglesa Archigram, (núcleo de un grupo de jóvenes arquitectos), es la precursora de esas tendencias, donde se destaca la Plug in City y la Instant City. En otros ámbitos se consideran ideas semejantes tal como la ciudad espacial de Yona Friedman para París o las ideas de los metabolistas para Tokio. Todas estas propuestas se destacan por su singularidad, y una impronta muy fuerte en las imágenes producidas. En los casos donde aparece la ciudad tradicional, ésta sirve como marco neutro al desarrollo de las utopías, no estableciéndose interrelaciones. La idea de una mega-estructura singular y autosuficiente, lejana a la ciudad tradicional, implícita en las propuestas de los conjuntos habitacionales de la década del 50 y 60, toma en las propuestas utópicas una dimensión superlativa. El punto culminante se sintetiza en Walking City: una ciudad caminante, con forma de coleóptero gigante, ocupando el más destacado sitio de las utopías.

Esta alegoría representa el ideal de la época para la vivienda agrupada urbana: mega estructuras resueltas a partir de operaciones funcionalistas, coherentes y compactas en sí mismas; realizadas en una sola operación y poseedoras de una imagen que evidencia tal característica: distancia absoluta con la ciudad real y, en definitiva, construcciones sin historia ni lugar de referencia.

Esta actitud, refuerza las ideas que, dentro de parámetros más realistas, se presentan como la vanguardia arquitectónica de las realizaciones locales. Viendo los megaconjuntos proyectados y realizados en nuestro país en coincidencia histórica con estos acontecimientos, se perciben las influencias que aquellas tendencias han tenido.

Luego del período señalado, ya nunca más se intentó en la escena nacional, realizaciones de la escala señalada; aun cuando estos megaconjuntos, se correspondían con el calibre del déficit existente entonces y ahora. Por ese motivo es que entendemos importante reconsiderar, con una visión crítica estos emprendimientos. Sus tamaños, a escala del déficit que les da origen, lo justifican.

LOS MEGA CONJUNTOS HABITACIONALES DEL SUR DEL GRAN BUENOS AIRES

De los megaconjuntos, típicos representantes de las propuestas de intervención de la época, son el Comandante Luis Piedrabuena, el Barrio General de División Manuel Savio y el conjunto Don Orione, los que desarrollaremos como ejemplos de las tendencias señaladas.

Los orígenes de los dos primeros conjuntos señalados se remontan al plan regulador de 1958, que se plantea, como la mayor iniciativa de planeamiento urbano, equilibrar la relación norte-sur de la ciudad de Buenos Aires con la urbanización del área de Villa Lugano. Esto dio origen al proyecto “Centro Urbano Integrado Parque Almirante Brown” (1965), donde ya existían el Barrio Almirante Brown, el barrio modelo Villa Lugano, coronel García y el antiguo Barrio Piedrabuena.

Dichas soluciones habitacionales producidas con participación del Estado, han sido el resultado de decisiones adoptadas desde el ámbito público que involucran a las instancias del proceso productivo: desde las políticas, planes y programas, hasta su concreción considerando la gestión, el proyecto, construcción y adjudicación, sin incluir su posterior uso y mantenimiento.

Los mega conjuntos realizados en la época que estamos tratando, se piensan en función de una política dirigida a la erradicación de villas miseria, (llamadas eufemísticamente “de emergencia”) para eliminar estas construcciones del ámbito de la Capital Federal. Se aprovechan vacíos urbanos para realizar propuestas que contienen, además de las viviendas, distintos tipos de equipamientos.

Lekermán y Posse⁶ lo escriben de la siguiente manera: “El concepto de “vivienda de interés social” fue construido hegemónicamente como una modalidad habitacional provista por la acción directa del Estado para la población de bajos recursos económicos, y como capital socialmente asignado y protegido de acuerdo a las reglas del mercado. Inicialmente, este tipo de viviendas fueron pensadas en el marco de ideas evolucionistas basadas en el progreso y el ascenso social de los trabajadores y concebidas como medidas pedagógicas en que el Estado les “enseñaría” formas de vida civilizadas.”

CONJUNTO: COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA

El emplazamiento del conjunto se efectuó en una zona marginal, en un espacio intermedio entre el límite de la urbanización de la Capital Federal y una amplia zona destinada a la quema de basura a cielo abierto. Este espacio de gran extensión, era asentamiento de villas y actividades industriales afines al matadero, de los alrededores de la urbe y de las derivadas de los basurales. Estas villas son compulsivamente desalojadas del territorio de la Capital, y reubicadas en el Gran Buenos Aires. La quema se eliminó, creándose el sistema de relleno de tierras.

El conjunto es construido en dos etapas: una en 1957, y otra entre los años 1975 y 1980 en el barrio de Villa Lugano, al sudoeste de la ciudad de Buenos Aires. La primera parte del barrio, es un conjunto de casas unifamiliares y dos monoblocks bajos. Estas 356 viviendas, fueron proyectadas por la Dirección General de Vivienda y financiadas por el Banco Hipotecario Nacional. Fueron enplazadas en un terreno, recorrido por siete calles con nombres de embarcaciones de la Armada Argentina, cuya trama está girada con respecto a las calles y a las avenidas del entorno inmediato.

La parte más reciente es un complejo de monoblocks de mayor escala, parte del Plan Alborada encarado por la Secretaría de Vivienda de la Nación. Se financió con créditos del Banco Hipotecario Nacional, y posteriormente mediante el FONAVI. Se construyó con el objetivo de relocalizar a habitantes de la villa miseria conocida como Ciudad Oculta.

El proyecto del complejo es ganado por el estudio de arquitectura de Manteola, Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Viñoly, con Sallaberry, Tarsitano y Aslan y Ezcurra como arquitectos asociados. En esta etapa se agregan 12 monoblocks alargados, de tres plantas con locales comerciales en la planta baja. Las empresas constructoras fueron Aslan y Ezcurra S.A., Dycasa S.A. y Petersen, Thiele y Cruz, estando las mismas a cargo de la dirección de las obras.

El conjunto ocupa 144.000 m² y cuenta con 153.000 m² de superficie cubierta de viviendas y 16.000 m² de equipamiento urbano. Tiene una densidad proyectada de 1050 hab/ha, muy elevada para la zona donde se implanta. Está conformado como un edificio-trama en hemiciclos, conformado cada uno por dobles tiras articuladas de diferentes alturas. Los nudos de circulación vertical articulan las tiras bajas y otros las placas mayores. Ambos sistemas circulatorios son vinculados en diversas alturas por puentes. Las viviendas son diseñadas previendo una mejor orientación para el mayor número de ambientes y el empleo de la menor superficie de circulaciones comunes por su disposición radial. Sin embargo, por el tamaño del terreno, sus recortes y la caprichosa forma de los hemiciclos abiertos, un 30% de las unidades quedan con las orientaciones más desfavorables.

El sistema circulatorio peatonal es sumamente complejo, genera desorientación en el que no está familiarizado, al punto que los vecinos han implementado un sistema de carteles para salvar este aspecto. También innumerables problemas de convivencia, ya que los residentes que viven en el bloque interior se

⁶ Lekerman V. y Posse K., pag 5

ven obligados a pasar delante de los residentes de planta baja, provocando que estos cierren los pasos comunes y los incorporen a los edificios más altos.

En total, suman 2.100 unidades de vivienda de 1 a 5 dormitorios. Estos edificios, están conformados por hemisiclos de placas y tiras articuladas en trama, como un sistema de 7 módulos. Cada uno de ellos forma un hemisiclo compuesto por un grupo de edificios altos (12 pisos, compuestos por 2 series de 3 tiras) que envuelven a los más bajos (entre 3 y 4 pisos), cuyos extremos terminan escalonados formando terrazas; interconectados por puentes peatonales. Los bloques de edificios cada 4 (o 3 unidades, dependiendo cantidad de dormitorios), están articulados por núcleos verticales de forma octogonal y exentos que rematan en los tanques de agua. Estos contienen, escaleras semicubiertas (muchas fueron cerradas con ventanas, por los usuarios), conductos de residuos y una batería de 2 ascensores que paran en los pisos 5°, 8° y 11°, (sirviendo en forma directa solo al 20% del total de las unidades), conectando a las viviendas a través de pasillos semicubiertos, completando el sistema con una serie de escaleras que conectan los pasillos con un nivel superior con otro inferior; (obligando a los usuarios a subir o bajar para los otros pisos, en pos de abaratar costos y beneficiar a algunos departamentos con doble ventilación). Esto trae aparejados inconvenientes, sobre todo para personas ajenas al conjunto, las que sufren discapacidad o tienen que ser atendidas o evacuadas; (caso testigo el del cuarto piso, cuyas escaleras llegan al tercero, para el cual hay que subir al 5to en ascensor y bajar un piso). La relación entre edificios altos y bajos se da a través de la circulación peatonal, lo que en intención era transformar a la terraza en un espacio de uso común; al acceder a cada vivienda, muchas incorporaron este espacio común como propio, cerrándolo.

El conjunto actualmente está en muy mal estado y no se cumplen las leyes que lo declararon en emergencia hace más de 15 años. Solo se ven intervenciones puntuales de pintura exterior, haciendo caso omiso a los innumerables reclamos de sus residentes, de los graves problemas de estructura, infraestructura, cañerías, servicios, ascensores, escaleras, etc.

La red vehicular se organiza por una calle de directriz quebrada, (calle 2 de abril de 1982), a lo largo de la que se alinean los edificios de mayor altura; se vincula por esta a la Av. Piedrabuena con la calle de servicio paralela a la Av. General Paz, evitando que el flujo circulatorio que se dirige al matadero Municipal, atraviese al conjunto. Se prolongó la calle Montiel a través del terreno y en forma perpendicular a la directriz, intentando relacionar al conjunto con su entorno. El cruce de las principales calles del conjunto, se planteó como el centro de la actividad urbana alrededor de una plaza elevada donde se agruparan los edificios de uso comunitario. Sin embargo los usos propuestos se fragmentan, por el cruce vehicular en el cero y de peatones por la plaza elevada, no reflejando en el uso el centro cívico proyectado. La forma de pirámide, cortada en sus directrices tampoco ayuda en los usos propuestos (iglesia, centro asistencial, centro comercial y gimnasio), provocando que se radiquen fuera del centro cívico. El conjunto cuenta, además, dos escuelas primarias, dos guarderías, un colegio secundario y una biblioteca, dentro del complejo. Actualmente, en la periferia del mismo, se encuentran una escuela primaria, secundaria y de adultos y dos establecimientos privados (uno de ellos incorpora la Iglesia).

El equipamiento de salud se proyectó dentro del centro cívico, (en una construcción formada por un cuarto de pirámide con el techo hasta el suelo), y por las pésimas condiciones edilicias, de ventilación, iluminación natural y de mantenimiento, tornaron inviable su funcionamiento. Después de más de 10 años de gestión se logró construir en el lateral del conjunto el centro de salud y acción comunitaria "CeSAC N°7, Santojanni", que desarrolla salud comunitaria, escolar, epidemiología, (hasta un grupo de vecinos del Piedrabuena que participa en el Programa de Educación para la Salud de Adultos); esta nueva localización permitió que el centro sea utilizado también por el resto de los vecinos, que debían desplazarse hasta el Hospital Santojanni a unos 3 km. de la zona.

En el Centro Cívico, además, se encuentra el Centro Educativo de Cursos Especiales de Jóvenes y adultos. A una cuadra, sobre la calle Álvarez, se ubica el Jardín Maternal Piedrabuena.

Todos los establecimientos, de educación primaria y educación especial, secundaria, de adultos y de oficios, están ubicados perimetralmente, sobre las calles y las avenidas; esto hace que se puedan relacionar con el resto de la comunidad y no tener exclusividad con el conjunto.

También se ubican dos centros de educación Privada, pero por fuera del conjunto y en los extremos del barrio. Uno de ellos tiene la Iglesia que fue trasladada del centro Cívico.

Además, en el centro Cívico funciona la Asociación Cultural y Deportiva Malvinas Argentinas, la cual posee: una biblioteca, 2 canchas y dos salones usos múltiples donde se dictan cursos de oficios. A una cuadra esta la biblioteca Popular Hijos del Barrio Piedrabuena y el Centro Cultural Juan Carlos Castagnino, que funciona como un espacio de formación donde se dictan carreras cortas, seminarios y talleres comunitarios. Por último, en el extremo del eje, se encuentra el Galpón Piedrabuenarte, declarado de Interés cultural por la secretaria de cultura de la Nación y de la Ciudad de Buenos Aires. Allí se realizan diversas actividades, entre las que se destacan: pintura, música, teatro, talleres, festivales, proyecciones de películas y exhibiciones artísticas, de amplia participación ciudadana, con una radio y participación de eventos y recuperación de los espacios públicos con murales, huerta y plazas. Estas instalaciones han creado en el vecino un fuerte componente de identidad con las actividades y entre ellos, que trasciende el ámbito del barrio. El centro cívico, por su conformación, con cubierta sumamente inclinada y baja, y con escasa ventilación no contribuyo efectivamente a las actividades allí programadas. Estos equipamientos, en la práctica han sido reemplazados; (por ejemplo, comercios promovidos por los vecinos que, en acciones informales, los han localizado en ambientes de sus viviendas de planta baja e incluso invadiendo la vereda u otros espacios comunes, con construcciones precarias de chapas, mampostería o placas).

Se mantiene así la constante común a la mayoría de este tipo de conjuntos: la apariencia de obra inconclusa por sus detalles de terminación, la falta programada de mantenimiento, la precariedad de materiales utilizados en obras informales, (como las cocheras cerradas que invaden el perímetro de los espacios libres dejados por los hemiciclos). Ante la escasa superficie de sus viviendas los vecinos optan por cerrar espacios de balcones e incluso se apropian de palieres que llegan a sus unidades, también con materiales precarios que transmiten su apariencia a la totalidad del conjunto

El conjunto Habitacional Comandante Luis Piedrabuena, es un claro ejemplo de los conjuntos desarrollados en esta época, cuya característica de diseño se diferencia de la cuadrícula tradicional, generando una ruptura urbana que contribuye a la conformación de “guetos urbanos” sin posibilidad de integrarse a la ciudad que los envuelve.

La traza propuesta por este gran conjunto responde a la necesidad de asoleamiento y ventilación de los locales, que por otra parte ya vimos que cumple solo en parte. Estas disposiciones lo distancia de la ciudad tradicional, con su damero y división en parcelas. El terreno, sin propiedad particular definida se convierte en tierra de nadie, con las consecuencias lógicas en cuanto a mantenimiento y mejoras. Así mismo esta situación es proclive a las apropiaciones irregulares como ya se viera en el caso de comercios informales.

Al localizarse el conjunto, se estaba en condiciones de establecer una continuidad con la estructura viaria circundante. Estas discontinuidades en la traza de la trama urbana como resultado de la implantación del conjunto, provoca un quiebre, una ruptura de la estructura viaria, que no coincide ni siquiera con la primer parte del barrio, casas bajas de 1957.

Así la particularidad del sistema propuesto, la discontinuidad de la trama urbana y la avenida Piedrabuena generan una barrera entre un uso de suelo industrial, (mataderos y depósitos empresas internacionales), el uso residencial, determinando un límite físico con lógicas diferentes de ciudad, lo que dificulta la integración.

El hecho de que este conjunto este implantado en un gran terreno, como parcela única, provoca la dificultad de ser absorbido y asimilado por la ciudad. Este conjunto, por no disponer la posibilidad de transformación, en una escala más pequeña, permanece sin mayores cambios en su morfología original y sus edificios envejecen y se deterioran rápidamente por la falta de mantenimiento y organización de los espacios comunes.

A esto contribuye la calidad relativa de su ejecución. Recorriendo el complejo, y a simple vista, se logran identificar las problemáticas estructurales que evidencia el conjunto Piedrabuena. Son notorias las rajaduras entre los paneles, en las vigas, columnas, dejando expuesta la armadura. Esto como consecuencia del sistema constructivo empleado, la falta de calidad de los materiales, innumerables fallas en tendidos de redes de agua y gas, asentamiento en las fundaciones y su nula previsión de mantenimiento.

La ciudad, cuando se topa con este conjunto, por su magnitud y dimensiones, no tiene la capacidad de continuar con el tejido urbano, produciendo una ruptura de escalas, ya no solo por la continuidad del trazado (que solo se da en la prolongación de la calle Montiel, y en la calle 2 de abril de 1982, que termina en la Av. Piedrabuena), sino por la confrontación de diferentes escalas de ciudad. Esta particularidad de que el terreno este contenido por dos avenidas, la trama quebrada de las calles de la primera parte de casas bajas del barrio, detrás de estas, los edificios de las Madres de Plaza de Mayo, sobresaturan los servicios del Piedrabuena, agotando la infraestructura. Grupos de vecinos organizados, junto con el Gobierno Porteño y el centro de participación comunal n°8 (que abarca Villa Lugano, Villa Riachuelo y Villa Soldati), levantaron un cerco de rejas en 6 manzanas del barrio Piedrabuena sobre Av. Castañares desde la Gral. Paz hasta Av. Piedrabuena, aislando aún más la posibilidad de que las áreas de esparcimiento (actualmente sin uso previsto) lleguen a lograr lugares de sociabilización.

El cambio abrupto de escala, de densidad, de ocupación del suelo y de la manzana, aísla aún más la posibilidad de sociabilización del conjunto con el entorno. Esto se materializa con cercos de plazas, alambrados, áreas comunes invadidas por residentes de planta baja. Lugares de esparcimiento ocupados por cocheras clandestinas, y cuando no se cerca, se han tomado ilegalmente fracciones de terreno para viviendas clandestinas.

BARRIO GENERAL DE DIVISIÓN MANUEL SAVIO

“Este barrio, al que le va bien el mote de “conjunto urbano” o “complejo habitacional”, es una imponente muralla de edificios que obviamente resalta entre las casas bajas y parques grandes de Villa Lugano. Pasar del Barrio Las Casitas a Lugano 1 y 2 es como cruzar la frontera. Quien lo haya visitado no se lo va a olvidar nunca, porque difícilmente haya otro barrio municipal más imponente y fascinante que este. Lugano 1 y 2, o Barrio General Savio, es una ciudad en miniatura con sus propios negocios, escuela, bibliotecas, iglesias, supermercado, comisaría, terminal de Premetro, etc.” La Teja⁷

Así comienza la caracterización del Barrio General de División Manuel Savio según un Blog llamado La Teja que relata la creación del barrio desde sus orígenes, y que nos resulta sumamente esclarecedor a los fines de nuestro análisis.

El conjunto habitacional popularmente llamado Lugano I y Lugano II, está ubicado en el parque Almirante Brown de Villa Lugano, al sudeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Este barrio fue planificado hacia 1969 en el marco del Plan Piloto del Parque Almirante Brown, que contemplaba la zonificación para diversos usos de los terrenos hasta ese entonces anegadizos, que se conocían con el nombre de *Bañado de Flores* y que habían sido saneados. La Organización del Plan Regulador de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, con el apoyo económico de un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo, planificó una serie de conjuntos habitacionales en el recién creado Parque Almirante Brown.

El proyecto fue realizado en conjunto con la Comisión Municipal de la Vivienda (CMV) comenzando a construirse hacia 1970.

La 1º etapa, comprendida por 1000 viviendas, fue inaugurada fines de 1970, concluyéndose definitivamente en febrero del año siguiente. La 2º etapa, de mediados de 1971, pasó a estar a cargo del FONAVI en 1972, y se terminó en partes, entre octubre de ese año y marzo de 1973. Al concluirse, se

⁷ <https://lateja3.wordpress.com/2009/05/01/1973-1992-barrio-general-savio-1-2-y-3/>

totalizan 118 edificios en tira, del tipo conocido como *monoblocks*, de 14 pisos cada uno, con 4 departamentos por piso. La planta baja fue reservada para circulación libre y acceso a las viviendas, ya que se construyen locales comerciales a la altura del 1º piso, con acceso por escaleras que conducen a galerías elevadas a lo largo de cada tira de edificios. Esto sobre la avenida principal del conjunto. Además, se inauguran 4 escuelas primarias con jardín de infantes.

El barrio también contó desde su comienzo con un centro cívico, compuesto por un supermercado, correo, juez de paz, una sala de atención médica, una plaza, una iglesia, un centro comunitario, un club social y deportivo y una guardería, en el núcleo del conjunto y también en una superficie elevada al nivel del 1º piso de los edificios, conectada por puentes sobre la Av. Soldado de la Frontera.

A fines de la década 1970 se finalizó el complejo, al iniciarse la 3º etapa del proyecto, también conocida como Savio III. Comprendió 11 torres de planta baja y 22 pisos, de 136 departamentos cada una. Las últimas 3 torres se construyeron entre 1984 y 1985, a cargo de las empresas Calcaterra S.A., Eugenio Grassetto S.A. y Benito Roggio e hijos S.A., y se aplicaron en ellas algunas mejoras con respecto a las anteriores: cocinas y comedores más amplios, balcones más profundos, patios particulares para los departamentos del 1º piso.⁸

En la actualidad viven aproximadamente 50.000 habitantes.

El conjunto se estructura a partir de una avenida principal, denominada Av. Soldado de la Frontera que atraviesa al conjunto longitudinalmente de Norte a Sur. Esta avenida, es atravesada, por 10 calles de menor jerarquía de doble mano (que serían reconocidas con números del 1 al 10), en forma perpendicular que acompañan las formas dinámicas de los monoblocks y que se configuran como el acceso vehicular al mismo.

Tanto la avenida principal del conjunto habitacional, como las 10 calles secundarias, no presentan relación alguna con la trama vial del entorno que lo circunda. Lo cual denota, una forma totalmente independiente en relación a su entorno. Acentuada por una numeración que no coincide en nada con los barrios linderos.

Esta diferencia notable se potencia, aún más, por las 4 amplias avenidas que lo rodean. Dos de sus límites se corresponden con el Parque Almirante Brown y el Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires. Mientras que las otras dos caras limitan con una trama ortogonal de casas bajas, que contrastan notoriamente con la altura del conjunto.

Como ya se dijo anteriormente, las viviendas se agrupan en 9 tiras de monoblocks de 14 pisos cada uno, con 4 departamentos por piso, en total serían 118 edificios y 11 torres de planta baja y 22 pisos de altura, de 136 departamentos cada una. Los edificios citados no se presentan exentos, o sea que desde el exterior no se aprecia tal cantidad, sino que están agrupados conformando placas muy extensas. También integran el conjunto torres, esta sí exentas. Las tipologías de viviendas son de 2, 3 y cuatro dormitorios.

Cada acceso-palier reúne 4 viviendas, tanto en los monoblocks como en las torres. En este punto es pertinente resaltar la apropiación que han hecho los propios habitantes de este espacio común de acceso. En algunos casos se ve la incorporación de rejas, cercas o algún elemento que demarque un límite, desde los más precarios a los más sofisticados, como es el caso del acceso al edificio N°114, que muestra, además del uso de rejas, un parqueizado muy cuidado y la incorporación de lajas tanto en el piso como en los muros de la planta baja de acceso, y la incorporación de una rampa para discapacitados con baranda.

Otro ejemplo de la apropiación hecha por parte de los usuarios de los espacios comunes, se manifiesta en los espacios verdes previstos en todo el perímetro del conjunto. En esos lugares, se puede visualizar cómo han sido transformados por los propios habitantes, en estacionamientos vehiculares,

⁸ Barrio General Savio, III etapa, Villa Lugano, en revista "Summa" N° 208/209. enero/febrero de 1985. Buenos Aires, Argentina. (p. 103)

Lugano I-II. Revista Summa n°18. Septiembre de 1969, Buenos Aires, Argentina.

Lugano I-II - Inauguración de la primera etapa. Revista Summa n°32. Diciembre de 1970, Buenos Aires, Argentina.

espacios verdes no pensados en su origen para tal fin. Y aún más, muchos de ellos son cercados con muros de paneles prefabricados de hormigón sobre la línea municipal o muros de ladrillo común, incluso techados. Generando un corte abrupto con el entorno, dándole la espalda a aquello que sucede más allá del mismo.

En cuanto al equipamiento, el barrio General de División Manuel Savio, comprende un centro cívico, formado por un supermercado, correo, juez de paz, una sala de atención médica, una plaza, una iglesia, un centro comunitario, un club social y deportivo y una guardería, además el conjunto cuenta con 4 escuelas primarias y un jardín de infantes.

El equipamiento comercial, es un caso singular. Está planteado para que funcione en el primer piso del conjunto, a través de una superficie elevada que recorre los monoblocks en todo su perímetro, a modo de paseo de compras peatonal. Dejando la planta baja para acceso a las viviendas y circulación vehicular. A este primer nivel comercial se accede a través de núcleos de escaleras dispuestas a distancias significativas unas de otras, y son interconectadas con puentes peatonales elevados a los comercios de los monoblocks ubicados del otro lado de la Avenida Soldado de la Frontera.

La particularidad de esta planificación de usos y división por niveles de lo peatonal con lo vehicular se visualiza recorriéndolo, allí se verifica una relación forzada, en la que gran parte de los comercios están deshabitados. Como se viera anteriormente, esta segregación de los flujos vehicular y peatonal, es una aspiración de varios de los ejemplos europeos vistos y que tiene su origen en las propuestas corbusianas.

Una imagen que refleja de manera contradictoria de este planteo es aquella sobre la avenida principal, donde se puede ver el puente peatonal elevado y en soledad y el nivel 0.00 transitado por vehículos y gente caminando en improvisadas sendas peatonales.

CONJUNTO DON ORIONE

El conjunto habitacional Don Orione se encuentra ubicado en la Localidad de Claypole, Partido de Almirante Brown. Las 187 hectáreas de terreno del conjunto se adquirieron al Pequeño Cottolengo de Don Orione. El terreno resultante rodea al complejo del Cottolengo y tiene límites sinuosos, definidos por diversas calles. En su límite noreste se ubican las avenidas Monteverde y Lacaze, las que forman parte del Camino de cintura. Es el borde más dinámico, y se constituye en el sector más cercano al centro de la localidad de Claypole, mientras que el opuesto, tiene contacto con el comienzo de las áreas rurales que rodean a la Área Metropolitana de Buenos Aires. Es puede sintetizar la ubicación del conjunto como formando parte de la periferia del cordón exterior del AMBA.

En principio el conjunto prevé dos tipologías de vivienda: viviendas individuales en lotes particulares y torres de gran altura. En la primera etapa se construyen 252 viviendas mediante el Plan Evita paralizándose luego la obra. En el año 1979, mediante un convenio celebrado entre la Comisión Municipal de la Vivienda y la Secretaría de Estado de Desarrollo Urbano y Vivienda, se decide la continuación de la obra, pero la nueva reglamentación provincial impide la realización de las torres altas, por lo que estas son reemplazadas por construcciones de planta baja y tres niveles altos, y planta baja y dos niveles altos, estos últimos la mayoría. Estos bloques son de planta de desarrollo escalonado determinando, en la confrontación con un segundo bloque, la aparición de una escala de espacio exterior más acotada, rodeada por las construcciones. En ese momento se prevé la construcción de 1250 viviendas individuales y 3800 en los bloques descriptos. Finalmente gran parte de las viviendas individuales previstas son reemplazadas por los bloques en altura, aumentando de manera decisiva la cantidad de viviendas. En total se construyen 480 viviendas individuales y 8200 viviendas en altura. Según el censo de 2010 en el conjunto se alojan 43.294 personas. La densidad bruta es de 65 hab/ha, muy elevada para la periferia del área metropolitana.

La trama del conjunto se dispone según los puntos cardinales conformando bloques amanzanados rectangulares de distinta longitud y proporción. En los sectores de vivienda individual pueden llegar a tener un largo de 140 m por un ancho de 50. Las parcelas se organizan dando a los laterales más largos con medidas de 22,5m x 10 m y están separadas en sus fondos por senderos peatonales de 5 m de ancho.

Las fachadas urbanas están orientadas a este y oeste, respectivamente. En este caso la orientación de la trama permite un asoleamiento parejo para todas las viviendas. En el caso de las construcciones en altura los boques amanzanados son mayores, alcanzando longitudes de 400 m por 125 m de ancho. En este caso la orientación no resulta tan homogéneas ya que al estar las plantas espejadas, hay ambientes que abren al norte y otros similares al sur, si bien la mayoría de los ambientes lo hacen al este y oeste.

La trama vehicular, totalmente pavimentada con hormigón armado, presenta una avenida de doble mano con rambla de separación. Esta avenida llamada Avenida Principal o Avenida Eva Perón recorre de manera quebrada todo el conjunto teniendo uno de sus extremos en la Av Monteverde y el otro en la Av Lacaze, ambas componentes del llamado camino de cintura. A ella convergen calles pavimentadas de una mano, constituyéndose así la trama vehicular.

La trama vehicular se ve complementada, en el sector de las construcciones en altura, por senderos peatonales que permiten el acceso a las viviendas y que normalmente atraviesan el espacio dejado por los dos bloques enfrentados. No existe un criterio común en cuanto a la relación entre el espacio "claustral" determinado por el enfrentamiento de los bloques escalonados en planta y los accesos; ya que dependiendo de la orientación de las viviendas, en algunos casos el acceso es desde ese espacio y en otros es por fuera, directamente desde las calles vehiculares.

La disposición de los bloques de planta escalonada, destruye lo que sería la línea municipal, dejando una gran cantidad de recortes de terrenos entre las calles y las construcciones. Más adelante volveremos sobre este punto, ya que ha impulsado las más diversas acciones de los vecinos. Pero acá, y en relación al análisis de la trama vehicular, señalamos que gran parte de esos espacios han sido ocupados por construcciones destinadas a garajes cubiertos, produciendo, ahora sí sobre la línea municipal, una fachada urbana, en algunos casos casi continua, de enorme degradación, dada la precariedad constructiva de los garajes.

El agrupamiento de las viviendas, en el caso de los bloques en altura se produce con plantas que reúnen veinte viviendas, agrupadas por cuatro con una circulación vertical común. Cada una de estas agrupaciones constituye un "escalón" de la planta escalonada. Tomando en cuenta los bloques de dos plantas altas enfrentados, el espacio que determinan, reúne a 120 familias. Número un tanto excesivo para poder pensar en un criterio de reunión de vecinos en consorcio, para enfrentar obras comunes de mantenimiento y mejoramiento. En la práctica se verifica que estas acciones, cuando se dan, abarcan un número menor de vecinos.

Originalmente el proyecto del conjunto presentaba un denominado Centro Zonal, donde se agrupaban un centro de salud, un centro comunitario, uno cultural y uno deportivo, comercios diarios, periódico y ocasionales, una iglesia, y establecimientos educativos preescolar, primario y secundario. Este centro zonal se complementaba con tres Centros Cívicos, ubicados a lo largo de la Av. Eva Perón. En cada uno de estos centros cívicos se agrupaban establecimientos educativos preescolar y primario, una capilla, comercios y sector de juegos infantiles. Finalmente se distribuían en diversos sectores del barrio conjuntos de comercios diarios y juegos infantiles.

En concreto ese esquema, completo y regulado en distintas escalas de servicios y equipamiento, se ha cumplido solo en parte. Los tres Centros Cívicos se han realizado según lo planificado y con las localizaciones previstas. El Centro Zonal ha sido reemplazado en toda su extensión por bloques de vivienda, la mayoría de planta baja y tres plantas altas. En este sector, algunos de los bloques que debiesen estar, según la distribución adoptada, no han sido construidos dejando terrenos vacíos. Estos supuestamente debieran contener algún tipo de equipamiento. Solo contienen canchitas de fútbol improvisadas u ocupaciones informales de vecinos.

Parte del equipamiento del Centro Zonal ha sido distribuido por el barrio, tales como establecimientos educativos preescolar, primario y secundario y centros de salud. Un aspecto significativo lo constituye lo que estaba planteado como grupos de comercio diario. Esos han sido sustituidos por locales comerciales que ocupan parte de la planta baja de las viviendas de altura o locales al frente en las

viviendas individuales, así mismo a lo largo de la Av. Eva Perón se han construido, de manera informal, diversos locales de comercio y servicio.

Respecto del esparcimiento se detectan equipamientos especialmente realizados, fundamentalmente en cercanías de los establecimientos educacionales y dirigidos al público infantil. Así mismo soluciones espontáneas como clubes de fútbol infantil, playones etc.

El tema de la trama girada y los recortes de terrenos que provoca, plantea varios problemas. Ya en el año 1987, cuando aún el conjunto no había sido terminado en todas sus etapas, Molina y Vedia⁹ señalaba respecto de la problemática de los bordes: "...la trama girada 45° desperdiciando el tejido de los bordes determina un futuro conflicto en los extremos de todos los bloques. (...) De todos modos debió preverse y no se previó, una resolución específica para los bordes y el empalme de la trama girada con sus continuaciones en las tramas vecinas." En esta observación se plantean dos aspectos de la problemática: Los recortes y su relación con el espacio entre la calle y los bloques, y la relación entre tramas vecinas con patrones de conformación diferente.

Respecto del primer punto resulta que los numerosos recortes de terreno, dada la estrategia de ocupación planteada por los bloques de viviendas en altura, han llevado a muy diversas acciones de los vecinos, ante la falta de una parquización de esos espacios o un destino más contundente que el de simples vacíos.

Ya se mencionó el tema de los garajes que agrupados a lo largo de la línea municipal, constituyen una fachada urbana absolutamente degradada. En algunos casos esos espacios han sido ocupados por locales de comercio o servicios personales. Otro tema que ha provocado la aparición de vacíos al frente de las construcciones, ha sido la apropiación informal en planta baja por parte de los vecinos con diversas construcciones y sin ningún tipo de criterio de equidad, sin más no fuese entre los vecinos de ese nivel. Distintas formas de rejas, alambrados, muros premoldeados o de mampostería, delimitan en el terreno propiedades no adjudicadas, y que se extienden según la prioridad establecida por la voluntad de los que primero tomaron la iniciativa. Techitos semicubiertos, cercos vivos y hasta parrillas, consolidan en el uso la privatización de espacios que fueron pensados como comunes. Algo semejante sucede en las viviendas individuales con los senderos que separan las parcelas por el fondo. Se registran casos de vecinos que invaden estos senderos con distintas construcciones.

Más allá de la anarquía y precariedad con que se han efectuado esas modificaciones, son el resultado previsible de un planteo de ocupación rígido respecto de la separación entre los comercios y servicios por un lado y el sistema de circulación peatonal. El surgimiento de locales asociados al uso cotidiano o en el caso de la Av. Eva Perón, a los flujos circulatorios se motiva en usos reconocibles por el vecino. Molina y Vedia¹⁰, señala esta problemática marcando:

"...algo que debe entenderse definitivamente: el sistema circulatorio y el comercial, y por lo tanto una parte importante de la vida de relación e intercambio, son uno solo."

Respecto del problema entre las tramas propias y las del entorno, se evidencia que no solo ambas resultan difícilmente compatibles por sus distintos ángulos, sino que el tamaño de los bloques amanzanados, hace que resulte imposible una coincidencia de las calles que permita una mínima continuidad entre ellas.

El conjunto se estructura a partir de la avenida que lo recorre, y donde se localizan los equipamientos más importantes. Esta vía es acentuada en su importancia a partir de un aumento de la densidad por las mayores alturas de los bloques aledaños. La avenida tiene importancia solo para el conjunto, ya que luego de recórrerlo se vuelve a conectar con el camino de cintura. No es lugar de paso, su importancia es intrínseca y los elementos descriptos (densidad, equipamientos) la apuntalan como elemento estructurador. El que la avenida no tenga continuidad significativa en el entorno, sumado a las

⁹ Molina y Vedia, 1987, p 14

¹⁰ Op. Cit., pag. 19

incongruencias entre la trama del conjunto y la vecina, acentúa el carácter del conjunto como un elemento ajeno al entorno.

Entre las tipologías de viviendas, las individuales, reducidas en su número con el reprojeto, son las que ofrecen una mejor estrategia para la integración con el entorno. La decisión de alternar en el frente urbano, conformaciones de cubiertas, el uso de techos con pendiente, y cierta posibilidad de modificaciones a partir de sectores de terreno libre en el frente, conformación de las rejas, semicubiertos, terminaciones de fachadas, etc. le da al sector una fisonomía absolutamente distinta a las clásicas tiras provenientes de movimiento moderno. Ayuda en esto los más de 30 años pasados, y un evidente compromiso de los propietarios con sus viviendas. Claramente la vivienda individual produce una caída de la densidad que es la mitad que la del conjunto.

Las viviendas en altura desarrollan una propuesta que tiene algunos puntos interesantes como el hecho de determinar “claustros” a los que se puede asociar un número acotados de vecinos para las tareas de mantenimiento y mejoramiento. La geometría ortogonal podría ser la base de búsquedas con la manzana suburbana tradicional, sin embargo la rotación a 45°, destruye toda posibilidad de armonía con el entorno y crea los problemas que ya hemos analizado. La conformación de espacios de identidad de grupos de vecinos, la llamada escala consorcio, debiera tender a un número más reducido, de manera de facilitar el compromiso de los vecinos con sus viviendas y entornos inmediatos.

Si bien en un principio el equipamiento más importante tendía a ocupar una posición central dentro del conjunto, la posterior difusión y repartición de equipamientos como los educacionales y comerciales, puede llevar a la estimación que el entrono vecino, accede a ellos.

La imagen general del conjunto está muy fuertemente influida por las fachadas urbanas degradadas, con las intervenciones informales sobre comercios y fundamentalmente garajes. Esta situación, ya analizada, le da al conjunto una fuerte identidad negativa, más allá del acertado tratamiento de las viviendas individuales, que por su escasez relativa no alcanza para revertir la cuestión.

CONCLUSIONES

Mediante los análisis efectuados, se ha verificado que en los conjuntos analizados, se dan condiciones físicas y de funcionamiento que tienden a dificultar la integración entre estos y el entorno urbano. Estas situaciones, si bien verificadas en estos casos, son representativas de situaciones semejantes que se reproducen con respecto a otros megaconjuntos.

Se pueden sintetizar que estas situaciones se deben a dos categorías de fenómenos:

- Los megaconjuntos acentúan su condición de elemento autosuficiente, con estructuras singulares, propias y definidas; y con una característica general de conformación centripeta, que enfatiza la sensación de pertenencia para el vecino propio y de extrañeza para el vecino “extramuros”
- La manera en que se conforman los elementos significativos de reconocimiento de los conjuntos, no responden a la memoria colectiva urbana del habitante exterior. En el vecino propio, una vez decodificados y apropiados los aspectos singulares de su conjunto, tienden a una acentuación de la pertenencia, Para el vecino exterior, esas singularidades tienden a acentuar la segregación.

Muchas veces estas dos categorías se potencian mutuamente, al darse en situaciones particulares, elementos urbanos que tienen ambas trascendencias.

Una característica que en general responde a estas dos categorías se relaciona con la trama propuesta por los conjuntos.

En los tres conjuntos analizados se verifica una clara falta de interés por la continuidad de la trama periférica: en los casos de Piedrabuena y Savio, una avenida perimetral separa el interior del exterior, y asimila la no convergencia de las calles y sus cambios de ángulos. En el caso del conjunto Don Orione, los cambios de orientación de las calles y las variaciones de ancho de los bloques amanzanados del conjunto, son dificultosamente asimilados por calles vecinales. En los tres conjuntos la discordancia es “prolijamente” respetada. Conjuntamente con esta situación, los tres conjuntos presentan una avenida (dos

en cruz en el caso del Piedrabuena) que refuerza la estructura interna. Notablemente en ninguno de los casos estas avenidas pertenecen a la trama urbana circundante. Nacen y mueren en los límites de los conjuntos. En ninguno de los casos las calles se conforman a semejanza de las calles “corredor”, típicas de nuestras ciudades, ya que las construcciones no materializan la “línea municipal”

La trama de senderos peatonales, repite la situación de diferenciación. Tampoco acá se reconoce la típica vereda urbana. Al no haber línea municipal consolidada por las construcciones, los senderos se independizan de las calles y se asocian a la configuración singular de las construcciones.

El conjunto Savio presenta la particularidad que la segregación entre circulación rodada y peatonal, se da diferenciando sus niveles. Esto responde a una consigna primigenia del urbanismo del movimiento moderno, creando un “cero” para peatones distanciado del de los vehículos. En el conjunto señalado, el nivel de peatones, coincidente con los comercios sobre la avenida principal, no se configura como paseo de compras, y los peatones caminan por el nivel de los vehículos, ayudándose con sendas peatonales marcadas ante la evidencia de su necesidad.

El conjunto Piedrabuena presenta un sistema de acceso a las viviendas conformadas en dos hemiciclos de altura diferenciada, de tal complejidad, que como se señalara, los vecinos implementaron un sistema de cartelitos para la orientación del visitante. Además este sistema, que buscaría la disminución de costos, impide el acceso rodado (sillas de ruedas, camillas, carritos con cargas etc.) a un alto porcentaje de viviendas.

El conjunto Don Orione, al conformarse a partir de una trama ortogonal (girada 45° respecto del entorno) podría configurar un sistema peatonal reconocible por el vecino exterior, sin embargo, el giro de las construcciones respecto de la trama, impiden esta situación, y como alternativa se propone un sistema que ingresa en cada uno de los “claustros” formados por las construcciones, evitando así que el vecino exterior recorra una calle “pública” como está acostumbrado, y se le presente como alternativa un sistema con alta pertenencia ajena.

La localización de equipamiento comercial, educacional y de salud, es un muy potente recurso para regular la pertenencia a los conjuntos y la posibilidad de usuarios alternativos. Este es quizás el más importante tema que permite una integración efectiva con el vecino exterior. A esta situación ayuda el que la regulación de la localización de algunos equipamientos, sobre todo el comercial, no se haya dado de acuerdo a lo proyectado, ligado a áreas interiores de los conjuntos. Con respecto a este equipamiento ha habido históricamente dos posturas: concentrarlos para reforzar áreas centrales, o dispersarlos, según los recorridos cotidianos de los vecinos. En los tres conjuntos que originariamente se orientaron por la primera opción, se verifica el surgimiento de comercios informales, ligados a las viviendas en locales domésticos de planta baja o en construcciones irregulares localizadas en los extensos vacíos de terrenos. El comercio disperso, no refuerza un esquema central y centrípeto, por el contrario posibilita el surgimiento de lazos con el vecino exterior.

Las viviendas de los conjuntos, planteadas normalmente en tipologías ligadas a densidades elevadas, no se compatibilizan con la de los sectores suburbanos, caracterizadas por la baja densidad y la ocupación individual de las parcelas. Pero sobre todo el mayor grado de extrañeza lo producen las tipologías de asociación de las unidades. Tanto en Savio como en Piedrabuena, la conformación de hemiciclos resulta totalmente desconocida para el entorno, diferente a lo que podría haber sido vivienda de alta densidad configurada de acuerdo al damero tradicional. En el conjunto Don Orione se da una situación interesante en cuanto a las viviendas individuales, un escaso 10% del total de viviendas del conjunto. Estas se localizan en parcelas individuales con conformaciones variadas, según ya se señaló, y que con la ayuda de las transformaciones propias del tiempo, logan una imagen que se integraría con facilidad con los entornos exteriores al conjunto. El resto de las viviendas del conjunto que son la mayoría, se conforman como bloques escalonados en planta que enfrentados de a pares conforman “claustros” que limitan la extensión indefinida del espacio ligado al suelo, típico de otros conjuntos. La escala de estos espacios, si bien más acotados que la de los otros dos conjuntos analizados, siguen conteniendo un número de familias, ciento veinte, mayor a la deseable para que esos espacios sean apropiados por grupos con capacidad de

administrar mantenimientos y mejoramientos. Sin embargo pareciera que ajustar esta alternativa pudiese ser un camino para acercarse a tipos de vivienda de escasa altura, compatibles con la realidad suburbana. Una situación realmente injustificada es la rotación de estos bloques respecto de la trama vehicular. Acá se produce una situación que es una constante de los megaconjuntos que es el descontrol sobre los espacios exteriores, ya grandes vacíos o como en el caso que comentamos, como multiplicidad de recortes vacíos injustificados.

El tema del descontrol de los espacios vacíos es uno de los aspectos más graves de los megaconjuntos. No solo contribuyen a la extrañeza en el reconocimiento de los elementos en juego, sino que provoca, a partir de la apropiación irregular de esos espacios, conformaciones urbanas incompatibles con la memoria urbana. Los megaconjuntos no proponen la regulación de espacios que quedan como tierra de nadie. Esta se da incluso a pie de las construcciones en altura, lo que provoca la tentación de apropiación irregular por parte de esos vecinos de los espacios en cuestión. Una situación extendida en los conjuntos analizados es la de las cocheras realizadas de manera precaria a lo largo de los lados de las calles y en contacto con los vacíos de terreno. En el caso de Don Orión la situación abarca prácticamente la totalidad del conjunto, produciendo fachadas urbanas tan degradadas como lo son los materiales empleados en esas cocheras.

Como se señalara, la segregación de los megaconjuntos, obedece a varias causas, entre ellas, las ligados a la conformación física y organización funcional, no reconocibles por la memoria colectiva del entorno urbano. Según lo analizado se concluye que desde el punto de vista del proyectista y de la disciplina en su conjunto, en caso de considerarse la posibilidad de intentar un control del déficit de vivienda mediante grandes construcciones, son muchos los aspectos que debieran tenerse en cuenta. La atención que se tuvo en otro momento sobre las tendencias y propuestas externas, debiera compensarse con objetos de estudio mucho más cercanos, como lo son nuestras ciudades reales, sus diversas tipologías y sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA

- Banham, Reyner. El nuevo brutalismo. En El nuevo brutalismo, documentación y evaluación, Cuadernos Summa – Nueva visión nº 24/25.1969.
- Benévolo, Leonardo. Historia de la arquitectura moderna. Barcelona: Gustavo Gili, 1999 ISBN: 9788425217937
- Boesiger, W y Girsberger, H. Le Corbusier 1910-1965. Barcelona: Gustavo Gili, 1971
- Framton, Kenneth. Historia crítica de la arquitectura moderna. Barcelona: Gustavo Gili, 1989
- <https://lateja3.wordpress.com/2009/05/01/1973-1992-barrio-general-savio-1-2-y-3/>
- Lekerman V. y Posse K. Informe Programa de Rehabilitación y Puesta en Valor de Conjuntos Urbanos. Defensoría del Pueblo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- Smithson, Alison. Team 10. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1966
- Revistas:
- Revista Summa Nº 208/209 Barrio General Savio, III etapa, Villa Lugano, en. Enero / febrero de 1985. Buenos Aires, Argentina. (p. 103)
- Revista Summa nº18 Lugano I-II. Septiembre de 1969, Buenos Aires, Argentina.
- Revista Summa nº32 Lugano I-II - Inauguración de la primera etapa. Diciembre de 1970, Buenos Aires, Argentina.

ISBN 978-987-4415-46-2

