

Centro de transbordo e Corredor de Belgrano

Mobilità e spazio pubblico a Buenos Aires



**POLITECNICO
DI TORINO**



Politecnico di Torino
Architettura per il Progetto Sostenibile

Universidad de Belgrano
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Relatrice : Arch. Silvia Gron
Co-Relatrice : Arq. Liliana Bonvecchi
Arq. Haydée Bustos
Cansidato : Marco Zanoni
s250254 - Politecnico di Torino
18667 - Universidad de Belgrano

INDICE

0. RIFLESSIONI E RINGRAZIAMENTI	6-7
1. INTRODUZIONE	8-13
1.1 - Premessa	9
1.2 - L'area, le tematiche, l'intervento	9
1.3 - Struttura dell'elaborato	12
2. GLOSSARIO	14-23
2.1 - Introduzione	15
2.2 - Ciudad de Buenos Aires	16
2.3 - Partidos del Gran Buenos Aires	16
2.4 - Conurbano	17
2.5 - Cordón (primer, segundo e tercer)	18
2.6 - Gran Buenos Aires (GBA)	19
2.7 - Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)	19
2.8 - Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA)	20
2.9 - Terminologia	22
3. PROVINCIA DE BUENOS AIRES	24-27
4.1. AMBA - AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES - STORIA -	28-35
4.1.1 - Introduzione	29
4.1.2 - Fase della formazione dell'area. 1870-1930	30
4.1.3 - Fase della crescita e dell'industrializzazione. 1930-1970	32
4.1.4 - Fase della crisi e della deindustrializzazione. 1970-1990	34
4.1.5 - Fase dell'inserimento globale e della ristrutturazione economica. 1990-presente	34

4.2. - AMBA - AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES - SITUAZIONE ATTUALE -	36-53
4.2.1 - Urbanizzazione	37
4.2.2 - Città e Confini	38
4.2.3 - Urbanizzazione nel mondo e crescita urbana	39
4.2.4 - Urbanizzazione in Argentina	41
4.2.5 - Crescita demografica a Buenos Aires	43
4.2.6 - Problematiche delle aree metropolitane	46
4.2.7 - Decentralizzazione e metropolizzazione	47
4.2.8 - Esperienze intergiurisdizionali nell'AMBA	48
5.1. - CABA -CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES - STORIA -	54-75
5.1.1 - Introduzione	55
5.1.2 - Fondazione e inizi	56
5.1.3 - XVII secolo	58
5.1.4 - XVIII secolo	60
5.1.5 - XIX secolo	60
5.1.6 - XX secolo	66
5.1.7 - Sviluppo storico dei trasporti	69
5.2. - CABA -CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES - SITUAZIONE ATTUALE -	76-89
5.2.1 - Informazioni generali	77
5.2.2 - Mobilità a Buenos Aires	80
6.1. PIANIFICAZIONE DELLA CITTÀ - STORIA -	90-113
6.1.1 - Introduzione	91
6.1.2 - “ <i>Plan Noel</i> ”. 1925	94
6.1.3 - Le Corbusier. 1940	99
6.1.4 - OPRBA. 1957 - 1962	102
6.1.5 - “ <i>Esquema Director Año 2000</i> ”. 1969	108
6.1.6 - CONANBA. 1995	110
6.1.7 - Conclusioni	113
6.2. PIANIFICAZIONE DELLA CIUDAD -OGGI E DOMANI-	114-143
6.2.1 - Introduzione	115
6.2.2 - Costituzione della <i>Ciudad Autónoma de Buenos Aires</i>	116
6.2.3 - Piano Strategico	119
6.2.5 - Piano Urbano Ambientale	127

7. AREA DI PROGETTO: AVVICINAMENTO	144-179
7.1 - <i>Comuna 13</i>	145
7.2 - <i>Il barrio di Belgrano</i>	148
7.3 - <i>La Linea Mitre e l'area di progetto</i>	151
7.4 - <i>Ferrocarril Bartolomé Mitre, Ramal Tigre</i>	153
7.5 - <i>Il progetto</i>	159
7.6 - <i>Analisi</i>	162
8. PROGETTO: GENERALE -CORREDOR Y PUERTA DE BELGRANO-	180-211
1.1 - <i>I Settori</i>	183
1.2 - <i>Linee Guida</i>	198
1.3 - <i>Vision di progetto</i>	201
1.4 - <i>Strategie di progetto</i>	205
1.5 - <i>Funzionamento Generale</i>	207
1.6 - <i>L'intervento</i>	208
9. PUERTA DE BELGRANO: CENTRO DE TRANSBORDO BELGRANO C	212-241
2.1 - <i>Mobilità integrata</i>	214
2.2 - <i>Centri di trasbordo (Centros de Transbordo)</i>	215
2.3 - <i>Centros de Transbordo a Buenos Aires</i>	219
2.4 - <i>Progetto del nuovo Centro de Transbordo superficiale Belgrano C</i>	223
9. CORREDOR DE BELGRANO: BARRIO CHINO	242-269
9.1 - <i>L'area</i>	244
9.2 - <i>Annessioni</i>	246
9.3 - <i>Strategia progettuale</i>	247
9.4 - <i>Trattamento dei residui</i>	248
9.5 - <i>Referenze</i>	253
9.6 - <i>Progetto</i>	264
9.7 - <i>Approfondimento</i>	272
10. CONCLUSIONI	284-285
11.1. BIBLIOGRAFIA	286-291
11.2. SITOGRAFIA	292-296
12. ALLEGATO: TAVOLE DI PROGETTO	297-299

0.

**RIFLESSIONI E
RINGRAZIAMENTI**

A Febbraio dell'anno passato iniziava la mia avventura a Buenos Aires, la mia seconda casa. Questo pensiero mi fa sorridere, pensare e mi fa emozionare al tempo stesso.

Tutto ciò che è successo in questi sedici mesi non era stato pianificato, questa Città ha cambiato la mia vita, riordinato le mie priorità, mi ha dato nuove energie e mi ha fornito una nuova prospettiva del mondo. Difficilmente si tornerà indietro.

L'*Erasmus*, l'*Atelier* all' *Universidad de Belgrano*, i viaggi in Patagonia, Perù e Bolivia, il triste ritorno, l'ultimo esame della mia carriera da studente, il tirocinio, la quarantena passata con la mia ragazza, l'eredità più bella dell'Argentina, sono le tappe affrontate in questo lasso di tempo. Tutti questi eventi sono stati accompagnati, nel bene e nel male, dal lavoro contenuto in queste pagine. Rileggendola e controllandola per l'ultima volta, mi rendo conto che, in questo lavoro, si sono concentrate, inconsapevolmente, un insieme di emozioni: devozione per questa Città e amore per la sua gente, preoccupazione e fiducia per il futuro di questo incredibile ma anche difficile Paese, malinconia del periodo più entusiasmante della mia vita, rabbia e nervosismo per non aver rispettato la mia "tabella di marcia", soddisfazione per esserci comunque riuscito.

Per quanto abbia vissuto momenti spesso solitari mi sembra doveroso ringraziare le persone che mi hanno aiutato, soprattutto mentalmente e umanamente, a terminare questa fase "iniziale" della vita.

Ringrazio mia mamma, perché abbiamo attriti, perché a volte sembra non ci capiamo, perché litighiamo, ma ogni giorno mi dimostra che non smetterà mai di essere al mio fianco e di amarmi.

Ringrazio mio papà, perché ha sempre lavorato per me e per noi, non si è mai dato per vinto, dimostra quanto tiene al mio futuro, chiedendomi niente in cambio.

Ringrazio Yamila, perché mi è sempre vicina, mi infonde naturalmente tranquillità e sicurezza in me stesso e crede in noi e nel nostro futuro, ovunque esso sarà.

Ringrazio i miei amici, Emilio Tauro, il mio nucleo storico, la famiglia che ho scelto e che avrò sempre con di me.

Ringrazio Matteo, il mio compagno di avventure in Argentina: Gurru 1360, "frustate", il nostro "italo-spanglish", i viaggi, le cene, la cacio e pepe, l'asado, i "boliches", i "pettini", le risate e i ricordi che abbiamo.

Ringrazio Ale, per la musica, la compagnia, le risate, l'organizzazione, le cene, la carbonara.

Ringrazio Buenos Aires.

Ringrazio ovviamente la mia relatrice Silvia Gron, con la quale ho lavorato benissimo, mi ha aiutato e dato molta fiducia.

1.

INTRODUZIONE

1.1 - Premessa

Il presente lavoro nasce dall'esperienza di interscambio svolta nel secondo semestre dell'ultimo anno di Magistrale, presso l'Universidad de Belgrano, Buenos Aires, Argentina. Da febbraio a giugno sono stato impegnato nel "Taller de Tutoría de Trabajo Final de Carrera", e nel "Trabajo Final de Carrera A", entrambi sotto la cattedra della professoressa Liliana Bonvecchi. Questi due corsi sono il corrispettivo della nostra tesi: il primo è un atelier di gruppo, in cui viene sviluppato un tema scelto da noi, in un'area scelta dalla docenza; il secondo è un approfondimento individuale applicato all'atelier. Essendo il mio interscambio di soli sei mesi, ho frequentato contemporaneamente i due corsi e, questo fatto, ha comportato l'impossibilità di approfondimento del tema scelto con il gruppo. Il presente lavoro quindi è il risultato di ciò che è stato iniziato nel "Trabajo Final de Carrera A" e poi finito in Italia. Il lavoro di gruppo resta comunque utile come esperienza e mi ha aiutato anche nella fase di analisi dell'area di progetto che è pressoché la stessa.

1.2 - L'area, le tematiche, l'intervento

L'area designata dalla docenza corrisponde a un poligono dentro la traccia di Buenos Aires, comprendente vari settori nel *barrio* di Belgrano (fig.1). Belgrano è una delle 48 sotto unità amministrative della *Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, si situa nella zona nord e, insieme a *Nuñez*, è il *barrio* più benestante della Città. Come si vedrà, Buenos Aires è "spaccata" tra una zona nord altolocata, ricca di servizi, ben connessa e inserita, e una zona sud problematica, sede delle classi meno agiate, sovrappopolata, dotata di infrastrutture scadenti e assente di servizi. Questa "divergenza" trova origine nei processi storici che hanno costituito questa città e la sua area metropolitana.

L'Universidad de Belgrano, si ubica all'interno di questo poligono. Camminando per il quartiere, la mia attenzione è

immediatamente stata attirata dal cantiere del *Nuevo Viaducto Mitre, Ramal Tigre* e della nuova stazione elevata di Belgrano C, nel cosiddetto *sub-barrio* di Barrancas de Belgrano. Questo imponente progetto urbanistico si è sviluppato ed è entrato in funzione proprio nei mesi in cui frequentavo Belgrano. Questo mi ha permesso di osservarne le ultime fasi di lavoro e di vedere l'opera quasi ultimata con la linea ferroviaria già in funzione. Il Viadotto Mitre fa parte di uno di quei grandi interventi urbanistici che il *Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires* ha fortemente voluto e desiderato al fine principale di migliorare la circolazione stradale e, al tempo stesso, rispondere ad altre problematiche o linee d'azione contenute nel suo *Plan Urbano Ambiental* del 2009. Altri interventi simili sono stati iniziati tutti negli ultimi cinque/dieci anni: l'elevazione di altre due traccie ferroviarie (*Viaducto San Martín, Viaducto Belgrano Sur*), il sotterramento di una (*Enterramiento del Sarmiento*) e il grande intervento del *Paseo del Bajo* nell'area di Puerto Madero. Si tratta di interventi di eccezionale dimensione, chilometrica, e molteplici conseguenze, in grado di cambiare la connotazione della città. Questi interventi modificano non solo il loro intorno più prossimo, bensì, essendo azioni mirate al miglioramento della circolazione cittadina e metropolitana, hanno un'influenza globale sulla città e sul rapporto e connessione con i *partidos* della *Gran Buenos Aires*. L'interesse dimostrato dalla Città di Buenos Aires in ambito di infrastruttura per il trasporto pubblico, fa trasparire la centralità di questo tema nelle logiche di sviluppo e miglioramento della Città. Buenos Aires è una delle più grandi metropoli del mondo, nonché una delle più popolate con i suoi 3 068 043 abitanti (INDEC, 2010); essa è inoltre il traino e il riferimento di un Area Metropolitana che conta 14 576 300 abitanti (INDEC, 2010), la seconda dell'America Latina. Questi numeri fanno riflettere sull'importanza che il mezzo di trasporto pubblico ricopre nel funzionamento cittadino. Buenos Aires infatti concentra

i migliori livelli di occupazione, istruzione, economici, infrastrutturali, sociali, dei servizi, non solo dell'Area Metropolitana, ma di tutto il Paese. Pertanto, ogni giorno, oltre ai tre milioni di persone residenti in *Capital Federal*, un flusso stimato di altri tre milioni di lavoratori, si riversano nella Città attraverso le autostrade cittadine e producono alti livelli di congestione, emissioni e incidenti sulle *Avenidas*, e sulle strade della Città. Come già sta emergendo ora, è evidente come, quando si parla di interventi urbanistici di questa portata, non si possa fare riferimento solamente alla Città di Buenos Aires o addirittura a un suo *barrio* specifico, bensì sia indispensabile considerare il funzionamento e le ricadute anche, se non soprattutto (in un ottica futura), a livello metropolitano. La Città è infatti consolidata: la popolazione non aumenta ormai da settant'anni e gli interventi

non creano nuovi scenari ma si stratificano sui precedenti. La vera sfida futura per Buenos Aires è la gestione della sua Area Metropolitana dove le disuguaglianze, se possibile, sono ancora più accentuate che all'interno della Città: si passa dai *country club*, comunità chiuse, fornite di spazi verdi, servizi e abitati da persone di classe alta, a situazioni di estrema povertà e disagio, in cui i servizi basilari ancora non sono stati costruiti (acqua, corrente, gas, fognature), le inondazioni sono frequenti, le strade non sono asfaltate, i *colectivos* (bus locali) non passano. Come si vedrà nella trattazione, la gestione di queste due entità (cittadina/metropolitana) è resa estremamente difficile dal punto di vista amministrativo per la grande presenza di attori in gioco: la Nazione, la Provincia, la Città (autonoma) e le sue divisioni amministrative, i *barrios*.

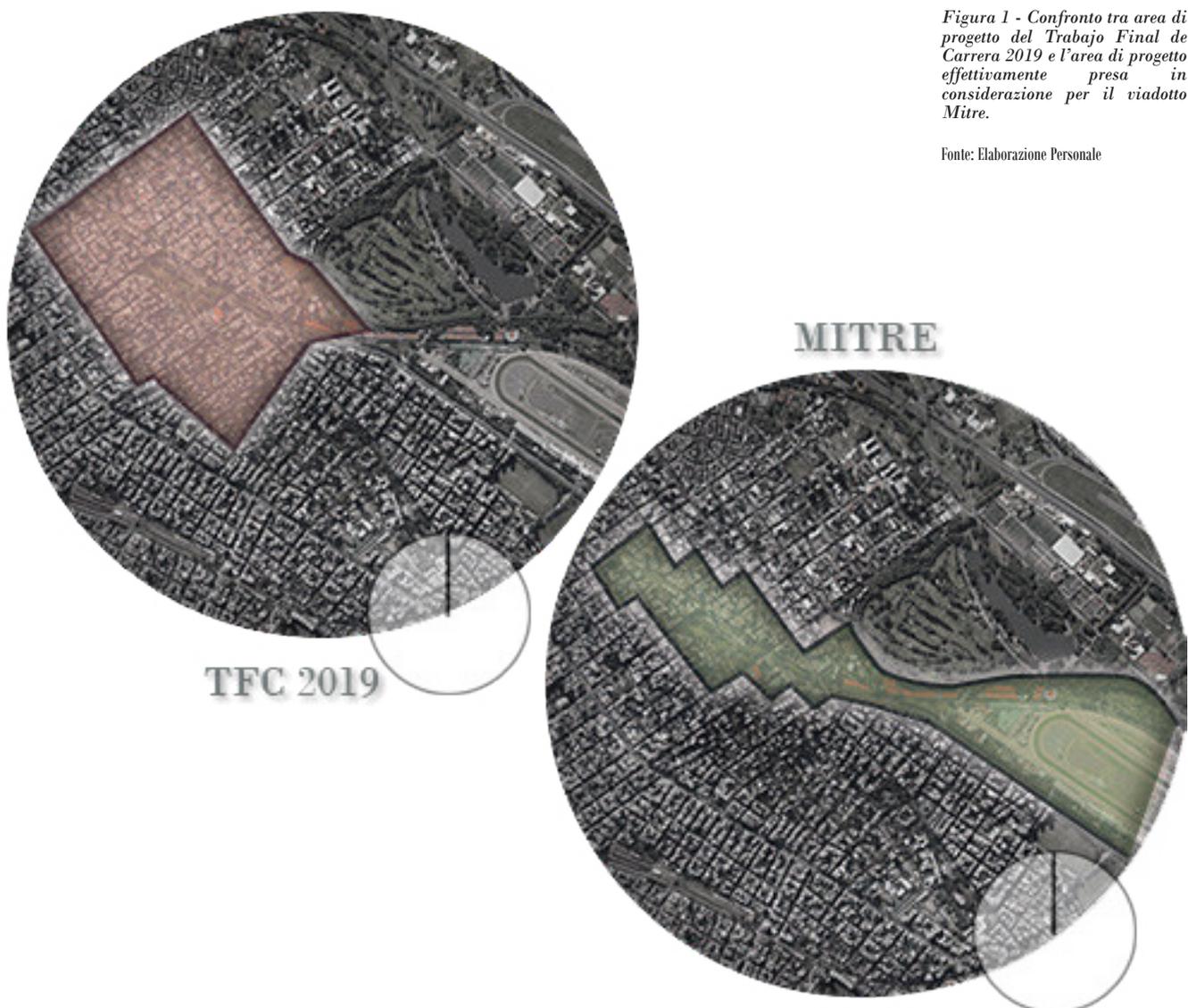


Figura 1 - Confronto tra area di progetto del Trabajo Final de Carrera 2019 e l'area di progetto effettivamente presa in considerazione per il viadotto Mitre.

Fonte: Elaborazione Personale

La tematica dei trasporti e la questione metropolitana, sono le due principali aree toccate dalla tesi. Nel corso della trattazione verranno però affrontate anche altre problematiche e sfide. La città di Buenos Aires infatti, nel secolo passato, è stata oggetto di diverse esperienze urbanistiche che, con più o meno successo, hanno modificato il suo aspetto e hanno contribuito alla formazione della fisionomia attuale. I vari piani che hanno guidato lo sviluppo della Città sono sempre stati molto influenzati da fattori politici o economici e non sempre sono riusciti a dare una soluzione a quei problemi che lo stesso Governo definisce “ricorrenti”. In questo periodo storico, il documento di riferimento per gli interventi di tipo urbanistico è sicuramente il *Plan urbano Ambiental*, approvato con la *Ley 2930* nell’anno 2009. In questo documento è contenuta la *Vision* della Città di Buenos Aires, gli obiettivi da raggiungere e qualche indicazione puntuale su come farlo. I processi di pianificazione e gestione saranno definiti a partire dal consenso cittadino sul tema della *Ciudad Deseada* (Città Desiderata). Le sei “categorie” di interventi proposti da questo piano riguardano:

- Struttura e Centralità.
- Trasporti e Mobilità.
- Ambiente e Abitazioni.
- Spazio Pubblico.
- Produzione e Occupazione.
- Patrimonio Urbano.

Il progetto toccherà quindi, oltre al tema dei trasporti e della struttura (intesa come struttura metropolitana) il tema dello spazio pubblico, dove si registra una carenza di spazi verdi nella zona, e il tema della valorizzazione di alcune situazioni presenti nell’intorno del viadotto Mitre.

L’intervento che propongo sarà pertanto una risposta a quelle che sono le istanze dettate direttamente dal Governo della Città di Buenos Aires, definite e approvate dalla popolazione stessa. Il progetto si muoverà pertanto in due direzioni, le quali però sono strettamente connesse e lavorano insieme: la funzionalizzazione degli spazi al di sotto della traccia rialzata del viadotto Mitre e la costituzione di un centro di trasbordo (CT) intermodale nella zona antistante alla nuova stazione sopraelevata di Belgrano C. Il primo intervento agisce a livello di “intorno”: vengono valorizzati i luoghi di maggiore interesse della zona, inseriti percorsi ciclabili e pedonali per potenziare una viabilità a zero emissioni, vengono create nuove zone verdi pubbliche, moltiplicate le funzioni e le attività della zona, migliorata la viabilità stradale grazie all’apertura di nuove strade prima bloccate dalla traccia ferroviaria. Il secondo intervento agisce in vece a livello cittadino e metropolitano: viene creato il primo centro di trasbordo intermodale “di confine” che alleggerirà il flusso nell’*Area Central* della città, invoglierà all’utilizzo del trasporto pubblico rendendolo più competitivo, dialogherà con le altre centralità della Città e con i loro rispettivi centri intermodali, offrirà un collegamento più efficace con la zona nord dell’Area metropolitana, diminuirà l’isolamento di cui soffre la fascia costiera della Città.

L’obiettivo è quello di creare una nuova centralità cittadina, sia dal punto di vista di flusso e connessione, sia da quello attrattivo, turistico sportivo e culturale. Un intervento che si dimostri un miglioramento di quest’area: nel passato, una “cesura” della città, un elemento che separa e settorializza, che allontana, mentre adesso, un corridoio che connette e collega, un filo che “ricuce” la città, una nuova centralità, connessa e inserita nella rete di centri di cui Buenos Aires si sta attrezzando.

1.3 - Struttura dell'elaborato

Il presente lavoro si sviluppa in due fasi: quella di analisi e quella di progetto.

La **fase di analisi** si concentra soprattutto nel contestualizzare l'area di intervento, la Città e il suo rapporto con l'Area metropolitana, nel descrivere le problematiche presenti, nell'analizzare le risposte passate a determinati problemi. L'andamento della trattazione seguirà un ordine che va dall'insieme al particolare. Come una lente d'ingrandimento, si passerà dalla Provincia di Buenos Aires fino all'area di intervento. La successione degli argomenti sarà questa:

- Glossario.
- *Provincia de Buenos Aires.*
- *Área Metropolitana de Buenos Aires - AMBA.*
- *Ciudad Autónoma de Buenos Aires - CABA.*
- Processi storici di pianificazione.
- Strumenti Urbanistici per la pianificazione.
- Area di intervento e analisi

La funzione principale del glossario è quella di fare ordine tra le molteplici entità istituzionali presenti nella Gran Buenos Aires, fornendo le diciture ufficiali dell'INDEC (*Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina*; <https://www.indec.gob.ar>) riguardanti le varie istituzioni e le loro aree di competenza all'interno del quadro istituzionale. Una seconda parte del glossario poi, agisce da "vocabolario" delle parole più usate nella trattazione. Infatti, la lingua parlata in Argentina, il *Castellano*, contiene alcune parole di facile traduzione e altre meno.

Inizia poi l'avvicinamento al progetto. Ogni "passaggio di scala" (eccetto quello sulla Provincia di Buenos Aires), è diviso in due sottocapitoli: uno riguardante i processi storici e l'altro riguardanti le caratteristiche e le problematiche moderne. I processi storici a Buenos Aires sono essenziali in materia di infrastruttura stradale e ferroviaria, in quanto, come si vedrà, lo sviluppo delle vie di comunicazione ha preceduto e guidato lo sviluppo del tessuto urbano. Si può affermare che Buenos Aires sia stata fondata grazie al Porto ma si sia formata grazie alla ferrovia.

Nel capitolo sui processi storici di pianificazione verranno passate in rassegna le esperienze pianificatrici del secolo passato. Molti dei problemi sorti all'inizio del XX secolo, nonostante svariate soluzioni provate, permangono immutati ancora oggi, altri sono stati risolti, innumerevoli nuovi sono sorti.

Nel capitolo sugli strumenti urbanistici utili alla pianificazione, sarà analizzato il corpo normativo che regola la progettazione al giorno d'oggi; in particolare, verranno analizzati tre documenti essenziali: la Costituzione della Città, il Piano Strategico e il Piano Urbano Ambientale.

L'ultimo capitolo di questa fase di analisi si concentra sull'area di intervento: viene analizzato il *barrio* di Belgrano, si forniscono i dettagli del progetto (già eseguito) del viadotto Mitre e si eseguono varie analisi sul suo intorno.

La **fase di progetto** si costituisce di tre Capitoli:

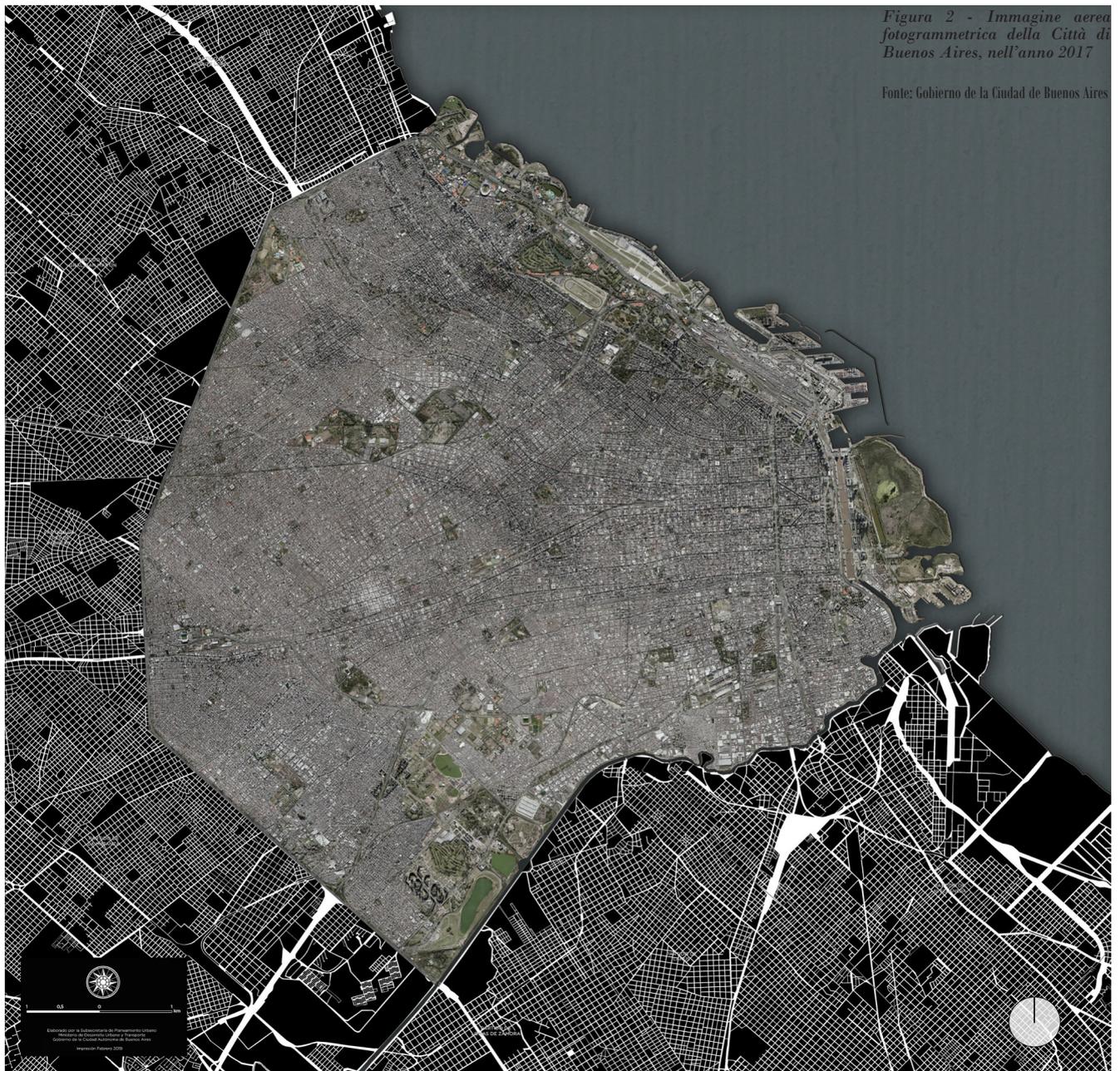
- *Masterplan generale.*
- Centro di trasbordo intermodale ("*La Puerta*").
- "*Corredor de Belgrano: El Cuarto Chino*"

Il primo capitolo analizza il viadotto nel suo complesso, ne delinea la strategia generale, e definisce i principi regolatori.

Gli altri due capitoli si concentrano invece sui due settori scelti per l'intervento: l'area dinnanzi la nuova stazione di Belgrano C, dove risiederà il centro intermodale di trasporto, e il settore sotto il viadotto che attraversa il *barrio Chino* di Buenos Aires.

Di questi due settori si analizzeranno le loro connessioni con l'intorno, la loro ricaduta a livello cittadino e metropolitano, i loro schemi distributivi, il loro programma funzionale e le ricadute attese sulla Città. Un ulteriore *zoom*, a una scala di dettaglio maggiore, viene infine eseguito su di un sotto-settore del *barrio Chino*.

La trattazione si chiude quindi con alcune conclusioni e considerazioni personali.



2.

GLOSSARIO

2.1 - Introduzione

Parlando di Buenos Aires e della sua Area Metropolitana, si fa continuamente riferimento ad appellativi come *Gran Buenos Aires*, *Partidos del Gran Buenos Aires*, *Aglomerado Gran Buenos Aires*, *Área metropolitana de Buenos Aires*, *Conurbano bonaerense*, *Capital Federal*... C'è molta confusione riguardo a questa terminologia sia tra i *porteños* (cittadini di Buenos Aires), che principalmente parlano di *Capital* e *Provincia* (esempio personale: “*vivo en Provincia y trabajo en Capital*”, “*Vivo in Provincia e lavoro nella Capitale*”), sia nella bibliografia esaminata, che a volte, per fare un esempio, si riferisce indistintamente alla *Gran Buenos Aires* come se si stesse parlando del *Conurbano Bonaerense*, e via dicendo... Apparentemente

questi termini possono sembrare tutti sinonimi e sembrano indicare le medesime due entità: una città e un'area metropolitana che la circonda. In realtà, ognuno di questi essi denomina sistemi differenti e, a seconda di come vengono chiamati, si fa riferimento a differenti concetti.

Per porre rimedio a questa situazione che, anche a livello istituzionale, stava creando imbarazzo, nell'agosto del 2003 l'INDEC (*Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina*; <https://www.indec.gob.ar>), pubblica un piccolo *informe* (rapporto) chiamato *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*¹, nel quale vengono definiti i significati dei termini che creavano fraintendimenti.

Figura 1 - INDEC logo



*<<Con esto tratamos de remediar el hecho de que distintos programas de trabajo han utilizado en distintos momentos del tiempo denominaciones no siempre uniformes.>>*²

“Con questo (rapporto) cerchiamo di rimediare al fatto che differenti programmi di lavoro abbiano utilizzato in periodi diverse denominazioni non sempre uniformi.”

(Traduzione personale)

Note

1. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*, INDEC, BUENOS AIRES, 2003.
2. Ivi, p.3.

2.2 - Ciudad de Buenos Aires

La Ciudad de Buenos Aires è chiamata “*Capital Federal*”, soprattutto a livello colloquiale, in quanto Capitale della Repubblica Federale Argentina. In realtà, la *Constitución de la Ciudad de Buenos Aires*³ (Costituzione della Città di Buenos Aires) del 1996, sancisce che la Città venga chiamata “*Ciudad de Buenos Aires*” (CBA) o “*Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”(CABA). La denominazione “*Capital Federal*” non è ritenuta sbagliata, bensì solo un attributo della Città.

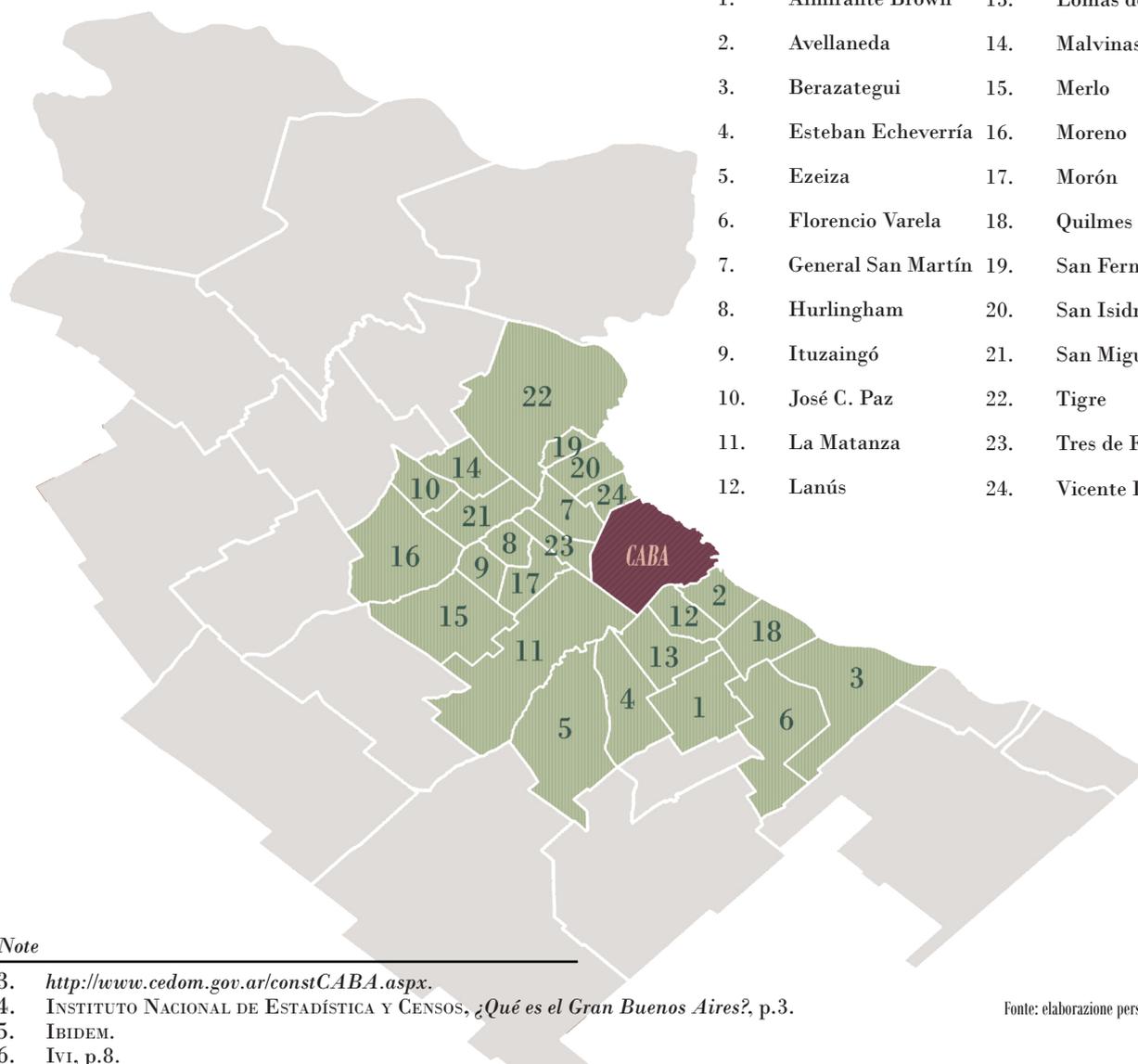
Nel corso della tesi, l'appellativo *Capital Federal* verrà solo utilizzato in contrapposizione al termine *Provincia* al fine di consentire maggiore chiarezza nella distinzione geografica, sociale e amministrativa delle due aree

geografiche. Per *Provincia* si intende l'insieme di tutte le giurisdizioni non facenti parte della CABA. La distinzione, oltre che geografica, è politica ed è dovuta all'indipendenza di Buenos Aires dalla sua omonima Provincia.⁴

2.3 - Partidos del Gran Buenos Aires

Spesso, nei documenti ufficiali, si parla indistintamente di “*19 partidos del GBA*”, o di “*conurbano*”, riferendosi alla grande area che circonda la CABA. Si deve specificare che, negli anni 1993 e 1994, la *Provincia di Buenos Aires*, tramite alcune suddivisioni, istituisce 5 nuovi *partidos*, che diventano così 24. Riferendosi a questi, il nominativo corretto è quindi “*partidos del GBA*”, mentre *conurbano*, come si vedrà in seguito, assume un significato differente.⁵

Figura 3 - CABA e 24 partidos



Partidos del Gran Buenos Aires

1. Almirante Brown	13. Lomas de Zamora
2. Avellaneda	14. Malvinas Argentinas
3. Berazategui	15. Merlo
4. Esteban Echeverría	16. Moreno
5. Ezeiza	17. Morón
6. Florencio Varela	18. Quilmes
7. General San Martín	19. San Fernando
8. Hurlingham	20. San Isidro
9. Ituzaingó	21. San Miguel
10. José C. Paz	22. Tigre
11. La Matanza	23. Tres de Febrero
12. Lanús	24. Vicente López

Note

3. <http://www.cedom.gov.ar/constCABA.aspx>.
4. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, ¿Qué es el Gran Buenos Aires?, p.3.
5. IBIDEM.
6. IVI, p.8.

Fonte: elaborazione personale

2.4 - Conurbano

Si parla di “conurbanos bonaerenses” in riferimento a quattro diversi raggruppamenti territoriali in cui vengono divisi i *Partidos de GBA*. Questi quattro insiemi di *partidos* non si caratterizzano secondo un criterio di continuità geografica, bensì secondo criteri di omogeneità tra differenti variabili di tipo socio-economico. Per questo motivo accade che essi non sempre siano contigui tra di loro.⁶

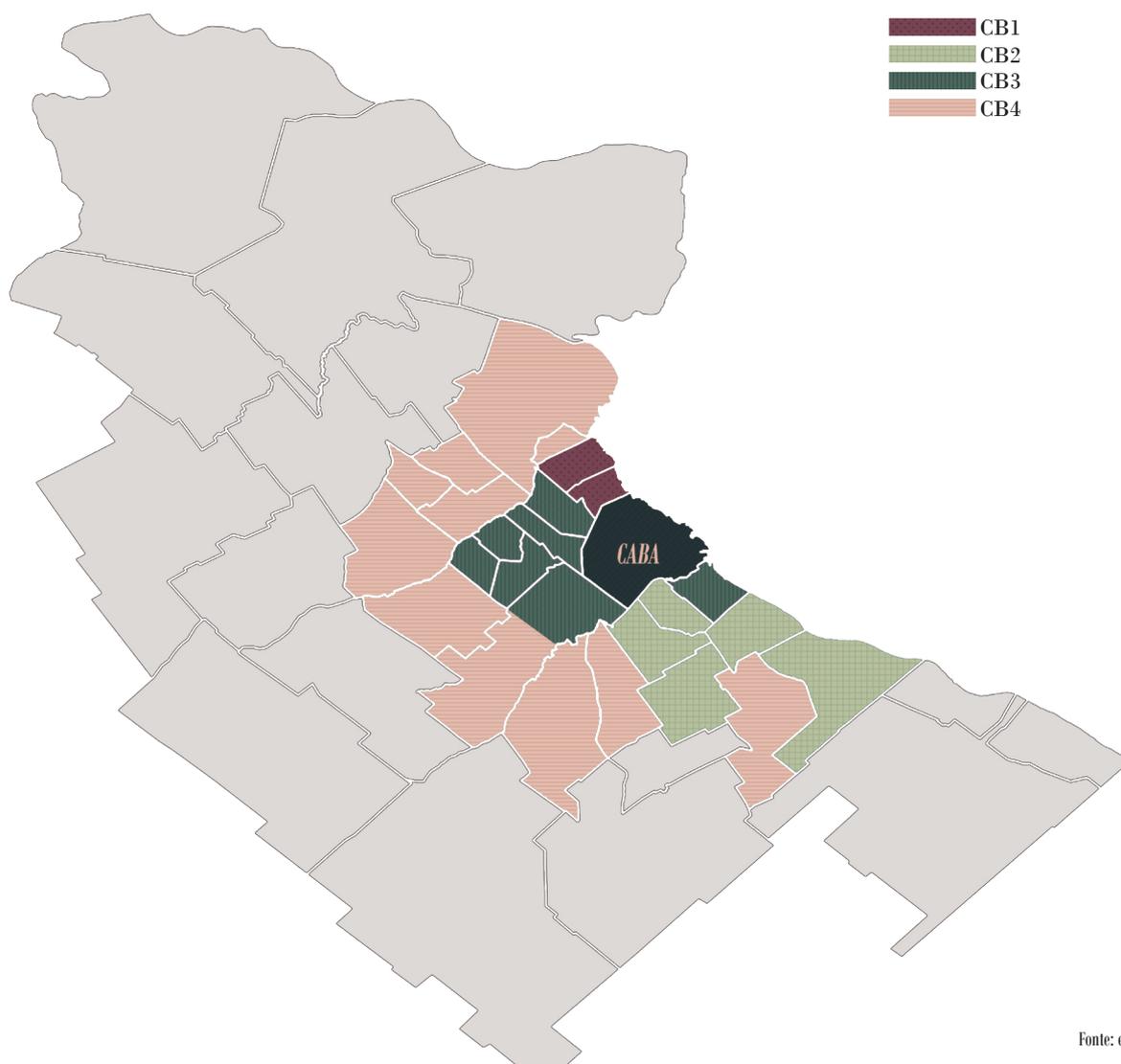
Conurbano bonaerense 1 (CB1):
San Isidro e Vicente López;

Conurbano bonaerense 2 (CB2):
Avellaneda, La Matanza 1, Morón, Hurlingham, Ituzaigo, General San Martín e Tres de Febrero;

Conurbano bonaerense 3 (CB3):
Almirante Brown, Berazategui, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes;

Conurbano bonaerense 4 (CB4):
Florencio Varela, Esteban Echeverría, Merlo, Moreno, José C. Paz, Malvinas Argentinas y San Miguel, La Matanza 2, San Fernando e Tigre.

Figura 3 - Conurbanos bonaerenses



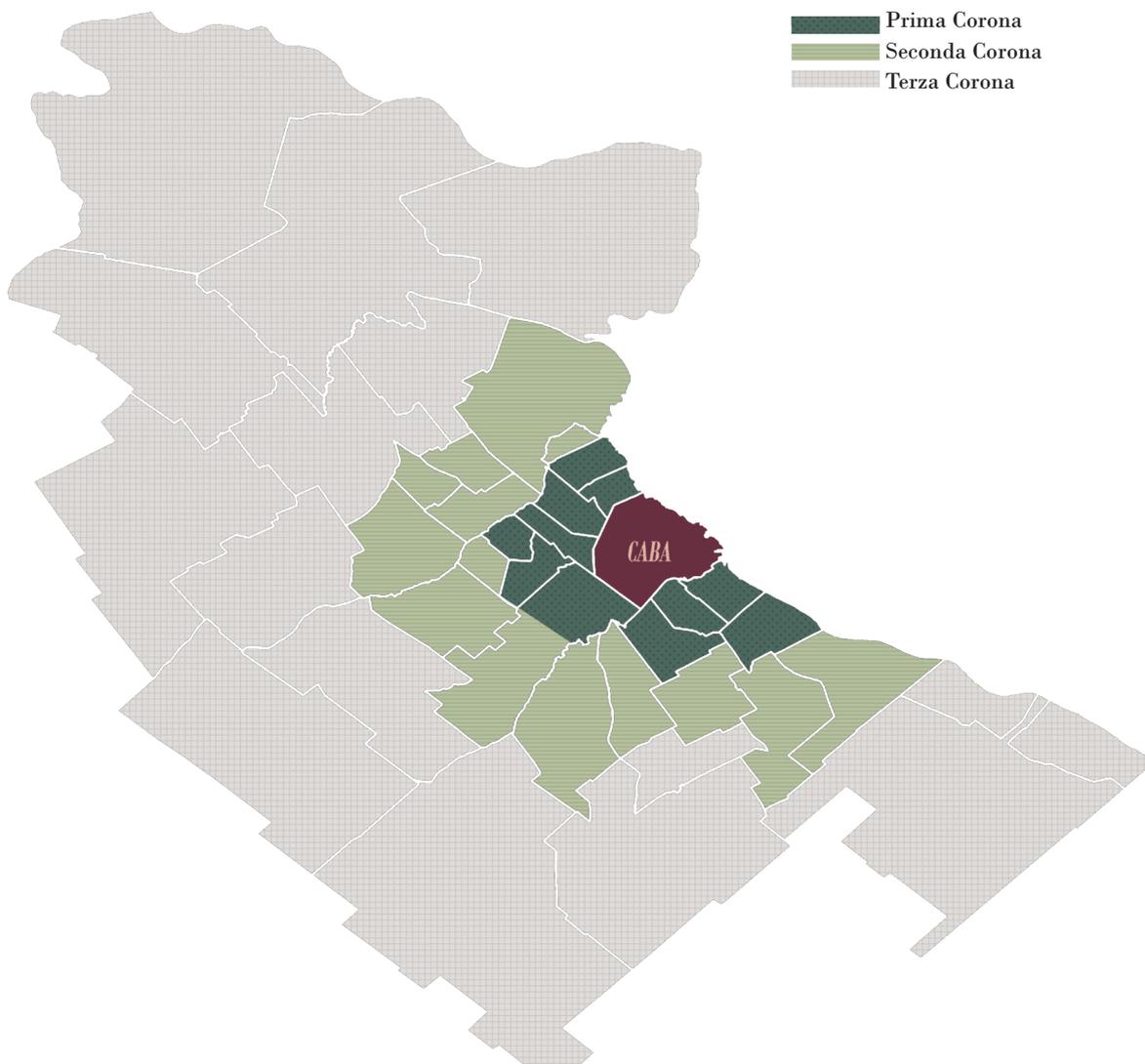
Fonte: elaborazione personale

2.5 - Cordón (primer, segundo e tercer)

Quando si parla di “cordón”, si fa espressamente riferimento a un’area geograficamente continua. Parlando di “primer cordón” si intende un anello di *partidos* che si sviluppano concentricamente attorno alla CABA, il “segundo cordón” si sviluppa esternamente al primo fino ad arrivare al “tercer cordón”.

Il termine *cordón* è di difficile traduzione. Nei testi consultati, scritti in lingua italiana, si trova spesso la definizione di “primo/a anello/corona di accrescimento”, “secondo/a anello/corona di accrescimento” e “terzo/a anello/corona di accrescimento”⁷.

Figura 4 - Cordones



Fonte: elaborazione personale

Note

7. IVI, p.4.
8. IVI, p.5.
9. IBIDEM.

2.6 - Gran Buenos Aires (GBA)

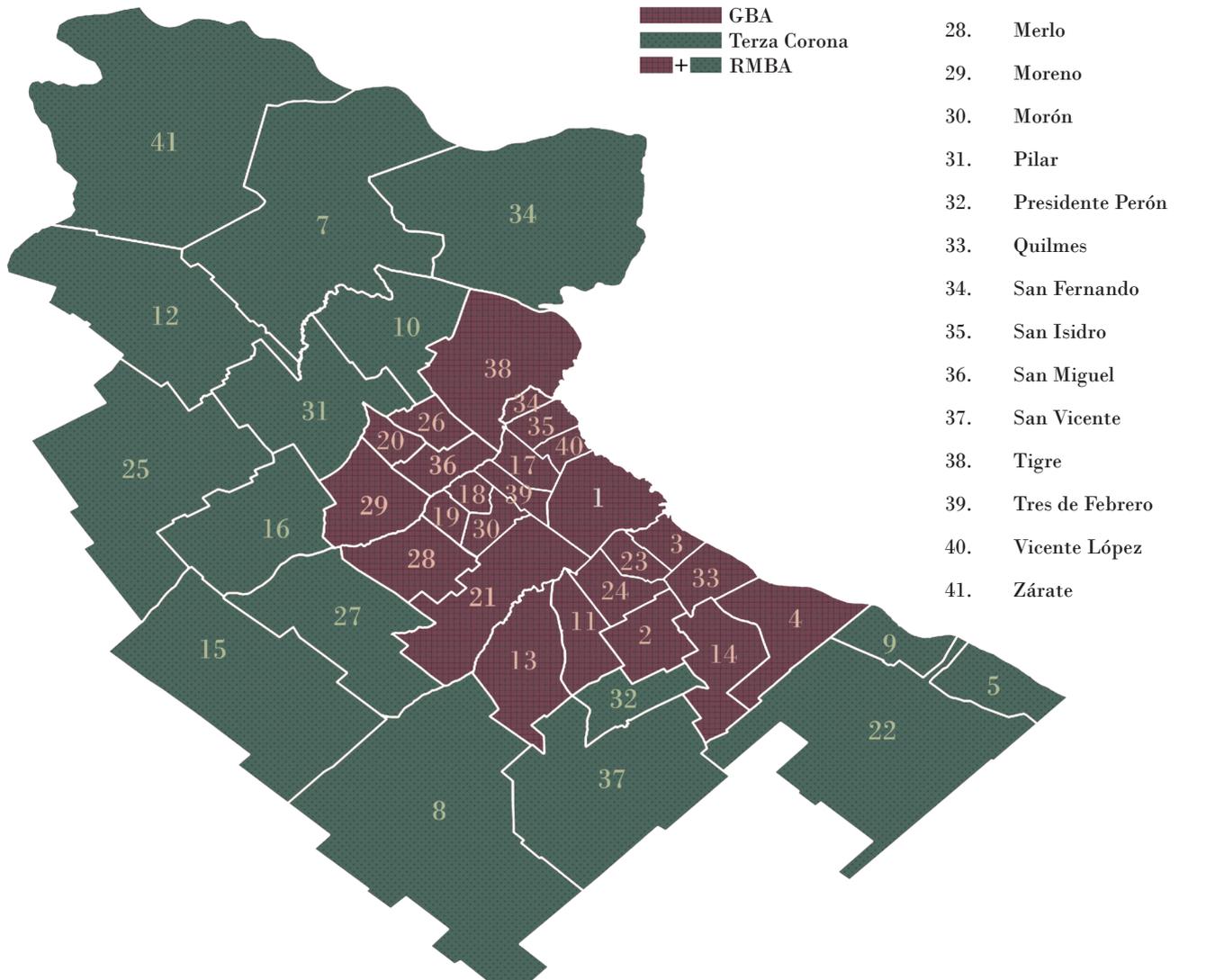
Per Gran Buenos Aires (GBA) o Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) o Región Gran Buenos Aires (Región GBA), si intende il congiunto della Ciudad de Buenos Aires e dei 24 Partidos del Gran Buenos Aires.⁸

2.7 - Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)

Comprende i territori del Gran Buenos Aires, ovvero CABA e i 24 partidos, a cui si aggiungono altri 16 partidos della Terza Corona.⁹

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| 1. Ciudad Autónoma de Buenos Aires | 13. Ezeiza |
| 2. Almirante Brown | 14. Florencio Varela |
| 3. Avellaneda | 15. General Las Heras |
| 4. Berazategui | 16. General Rodríguez |
| 5. Berisso | 17. General San Martín |
| 6. Brandsen | 18. Hurlingham |
| 7. Campana | 19. Ituzaingó |
| 8. Cañuelas | 20. José C. Paz |
| 9. Ensenada | 21. La Matanza |
| 10. Escobar | 22. La Plata |
| 11. Esteban Echeverría | 23. Lanús |
| 12. Exaltación de la Cruz | 24. Luján |

Figura 5 - GBA e RMBA



Fonte: elaborazione personale

2.8 - Agglomerado Gran Buenos Aires (AGBA)

Per “*Agglomerado Gran Buenos Aires*” (AGBA) si intende un’area geografica delimitata da un confine in continuo mutamento, che non rispetta i limiti amministrativi dei *partidos* chiamato “*envolvente de población*”, ovvero una linea che marca il confine fino al quale si estende la cosiddetta “*mancha urbana*” (macchia urbana).¹⁰ Il confine dell’AGBA cambia continuamente e, attualmente, essa raggruppa: la CABA, 14 *partidos* interi e 16 solo in modo parziale, per un totale di 31 unità amministrative a cui se ne stanno per aggiungere quattro nuove.¹¹

Figura 6 - Crescita dell’urbanizzazione nell’ultimo secolo.

Macchia urbana del 1910



Macchia urbana del 1972



Nell’immagine sottostante (figura 8) si può osservare l’espansione dell’agglomerato urbano nel corso dell’ultimo secolo, con riferimento agli anni 1910, 1947, 1972 e 2001.

In figura 9, infine, un’immagine aerea dove risalta l’urbanizzazione attuale dell’area.

Macchia urbana del 1947

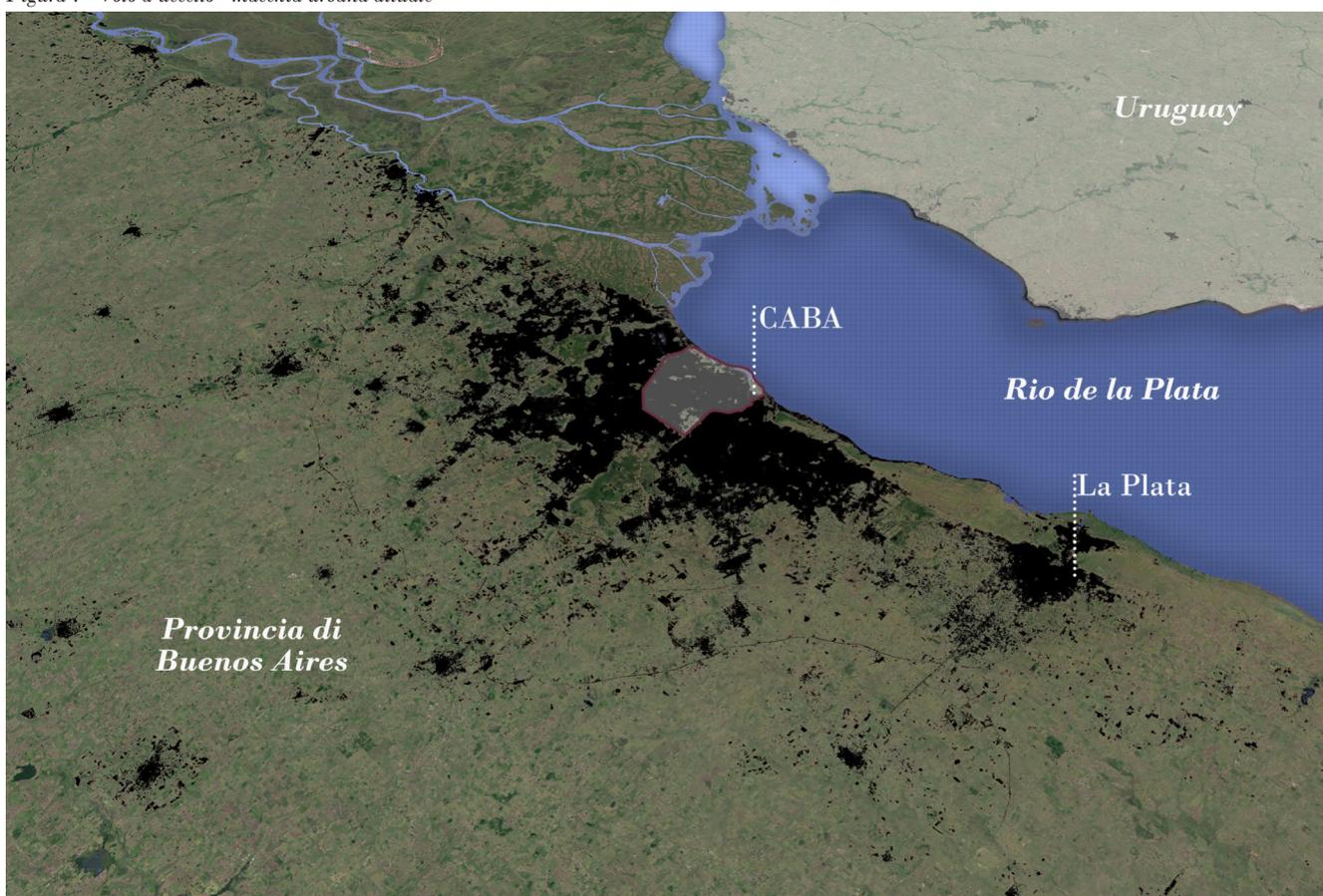


Macchia urbana del 2001



Fonte: elaborazione personale, sulla base di *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*

Figura 7 - Volo d'uccello - macchia urbana attuale



Fonte: elaborazione personale sulla base di Google Earth Pro

Note

10. <https://laconu.wordpress.com/que-es-el-agba/>
11. FERNANDEZ, LEONARDO, *Censo 2010. Somos 14.819.137 habitantes en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires, 2011.

2.9 - Terminologia

- *Área Central*: zona identificata da un poligono i cui vertici sono le stazioni più importanti della Città: Constitución, Retiro y Once. (Figura 10)
- *Autopista*: autostrada.
- *Avenida*: via di circolazione principale all'interno di una città. Sono a doppio senso e questo le differenzia dalle *calles* che solitamente sono a senso unico.
- *Barrio*: quartiere, a Buenos Aires sono 48 raggruppati in 15 *Comunas*.
- *Bicisendas*: parte di marciapiede destinata alla circolazione di biciclette. Solitamente viene disegnata la traccia a terra, non vi è separazione fisica dal transito pedonale.¹²
- *Calle*: Strada, solitamente sono disposte perpendicolarmente alle *Avenidas* e la loro circolazione è a senso unico.
- *Ciclovias*: parte di strada destinata alla circolazione di biciclette. Solitamente viene pitturata e separata fisicamente dal traffico veicolare.¹³
- *Ciudad*: Città.
- *Comuna*: unità decentralizzata di gestione politica e amministrativa sotto la quale si raggruppano più *barrios*. Rispetto al *Gobierno de la Ciudad*, le *Comunas* hanno competenze esclusive e concomitanti: si occupano principalmente degli spazi verdi, della manutenzione delle strade secondarie e dell'amministrazione del proprio patrimonio.¹³
- *Colectivos*: Pullman. La parola prende il nome dai predecessori, ovvero i “*taxi colectivos*” degli anni ‘30. Dal momento che il servizio di taxi non poteva più competere con l'economicità del *Subte*, i tassisti appendevano un cartello fuori dalla vettura e caricavano diversi passeggeri.
- *Cuadra*: distanza lineare tra due strade parallele. Nel linguaggio colloquiale dei *Porteños* è l'unità di misura delle distanze in Città. (es: “casa mia dista dieci *cuadras*”)
- *Ferrocarril*: ferrovia.
- *Gobierno*: governo.
- *Informe*: relazione.
- *Manzana*: spazio limitato da strade su tutti i suoi lati. La forma è generalmente quadrata e regolare.
- *Manzana atípica*: manzana irregolare con una delle caratteristiche in figura 8.
- *Metrobus*: servizio di *colectivos* che viaggiano su una corsia esclusiva risparmiando tempo di viaggio.
- *Partido*: suddivisione amministrativa di secondo livello nella Provincia di Buenos Aires. Formalmente sono considerati come una singola unità amministrativa, contengono uno o più centri abitati e sono divisi in *localidades*.
- *Porteños*: Abitante di Buenos Aires. Gli stessi abitanti iniziarono a chiamarsi così, letteralmente “abitante del porto”.
- *Pueblo*: piccolo villaggio.
- *Ramales*: “rami” in cui si divide una linea ferroviaria. A Buenos Aires le sette linee ferroviarie partono tutte dalla zona centrale per poi diramarsi a ventaglio in 24 *ramales*.
- *Subte*: abbreviazione di *subterráneos*, ovvero metropolitana.
- *Veredas*: marciapiede.
- *Vecinos*: abitante di Buenos Aires (= *Porteños*.)

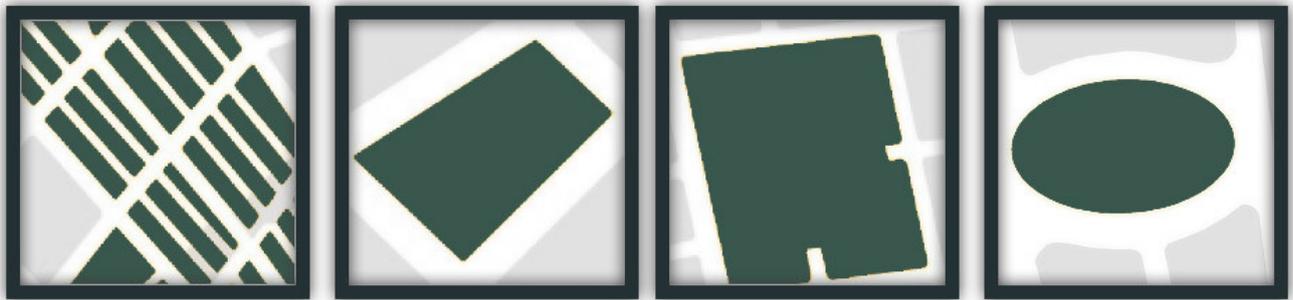
Figura 9 - Manzanas Atípicas

1. Manzanas quadrangolari in cui la semi somma di due dei suoi lati opposti sia inferiore a 62 metri

2. Superficie della manzana inferiore a 4 000 m²

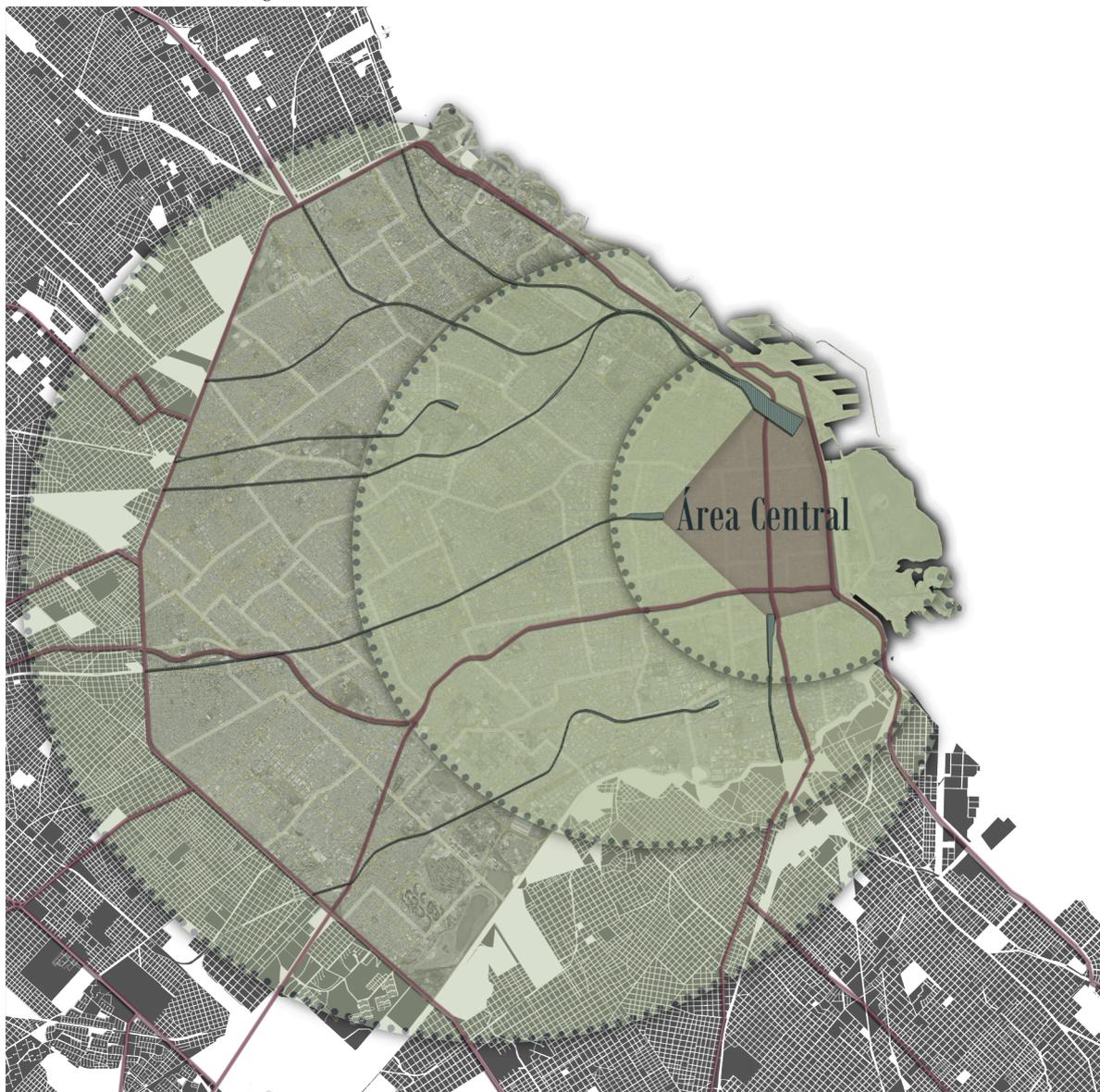
3. Manzana con tre, cinque o più lati

4. Manzana con un lato curvo



Fonte: elaboración personale sulla Base di <https://www.buenosaires.gob.ar/>

Figura 10 - Área Central e radioconvergenza di Buenos Aires



Fonte: elaboración personale

Note

12. Ciclovía y Bicisendas: Consultabile presso: <https://rosarioenbici.com/2013/10/ciclovias-y-bicisendas/>

13. Comunas: Consultabile presso: <https://www.buenosaires.gob.ar/comunas>

3.

**PROVINCIA
DE
BUENOS AIRES**



Buenos Aires Provincia

La Provincia di Buenos Aires è la più grande e la più popolata tra le ventiquattro provincie dell'Argentina. Geograficamente parlando, la CABA, Capitale del paese, risiede all'interno del territorio della Provincia di Buenos Aires e, all'interno di essa, vi svolge un ruolo trainante sotto la totalità degli aspetti: economico, finanziario, industriale, turistico, commerciale, demografico e infrastrutturale. Dal punto di vista istituzionale e governativo, però, Buenos Aires non ne fa parte, per via della sua proclamazione a Capitale Federale della Repubblica Argentina avvenuta nel 1880. Da questa data infatti, Buenos Aires è a tutti gli effetti un'unità amministrativa a sé stante e viene annoverata tra le 24 provincie (si hanno dunque sia la Provincia di Buenos Aires, sia la Città Autonoma di Buenos Aires). Il ruolo di capoluogo della Provincia è quindi ricoperto da La Plata, una città di 79 800 abitanti (INDEC, 2010), a 53 chilometri a sud-est da Buenos Aires. Questa città venne letteralmente fondata nel 1882 (due anni dopo la separazione di Buenos Aires) al fine di svolgere la funzione amministrativa di capoluogo della Provincia di Buenos Aires.¹⁴

La Provincia di Buenos Aires si situa geograficamente nella zona occidentale dell'Argentina; si affaccia a est sull'Oceano Atlantico e confina con la Provincia Entre Ríos a nord, con la Provincia Santa Fe a ovest, con

le Provincie Córdoba, La Pampa e Río Negro a sud. L'intera estensione appartiene alla regione geografica denominata Pampa, ovvero un vasto territorio pianeggiante e privo di boschi ubicato tra le Ande cileno-argentine e l'Atlantico. In questi territori, oltre al tradizionale allevamento di bestiame tipico della Pampa arida (presente a ovest, all'interno e a sud), si praticano culture molto diversificate, specialmente nelle zone più vicine ai litorali (Pampa umida). Il territorio pianeggiante rende queste regioni vulnerabili ai fenomeni di inondazioni da parte dei vari fiumi che le attraversano¹⁵.

La Provincia di Buenos Aires ha un'area di 307 571 km² il che la rende la più estesa tra le provincie dell'Argentina e conta una popolazione di 15 594 428 abitanti (INDEC, 2010) rappresentanti circa il 38% della popolazione dell'Argentina pari a 40 412 376 abitanti nel 2010. Amministrativamente la Provincia di Buenos Aires conta 134 unità amministrative che prendono il nome di *partidos*, 24 di essi costituiscono i cosiddetti *Partidos del Gran Buenos Aires* e sono strettamente connessi con la *Ciudad de Buenos Aires*.¹⁶

Note

14. SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA, *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Buenos Aires, 2007, p.10

15. <http://www.treccani.it/enciclopedia/pampa/>.

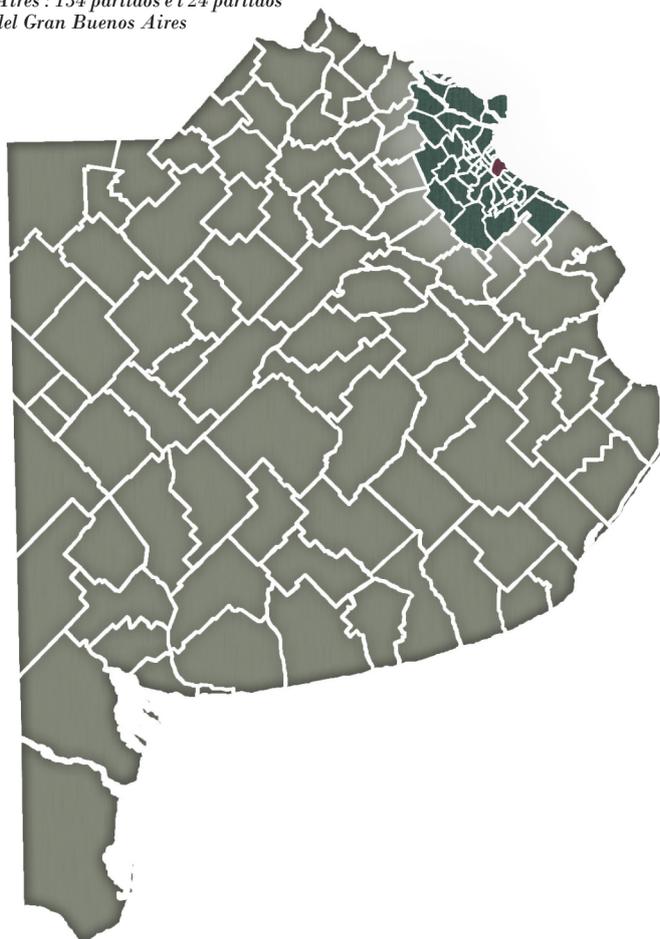
16. <https://www.gba.gob.ar>.

Figura 1 - Le 24 Provincie Argentine, la provincia di Buenos Aires.



Fonte: elaborazione personale

Figura 2 - Provincia di Buenos Aires: 134 partidos e i 24 partidos del Gran Buenos Aires



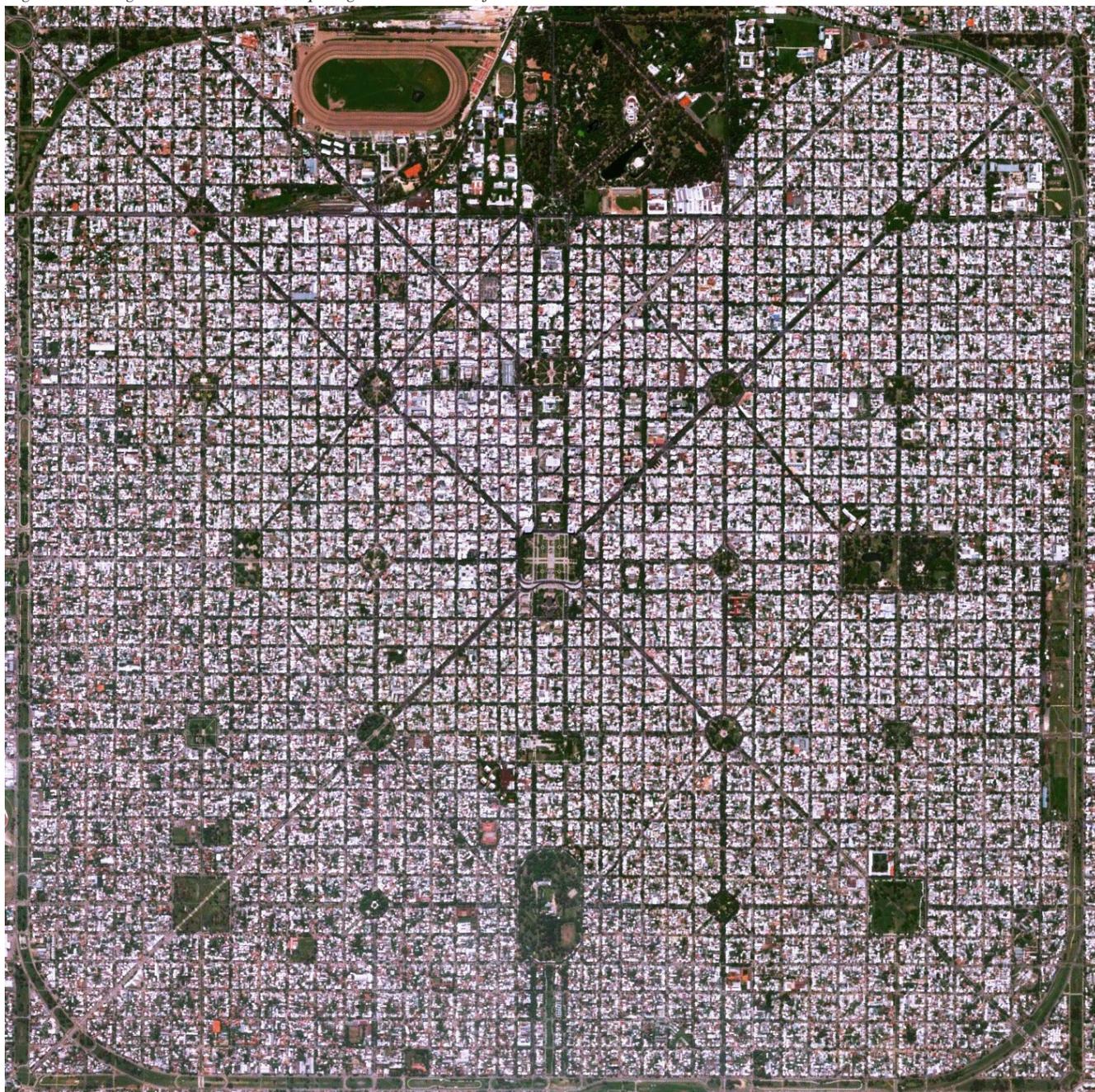
Fonte: elaborazione personale

Figura 3 - Immagine aerea di Buenos Aires e La Plata



Fonte: elaborazione personale

Figura 4 - Immagine aerea di La Plata, capoluogo della Provincia, fondata nel 1882



Fonte: <https://bluesyenre.com/2015/07/30/daily-overview-a-collection-of-aerial-photography/the-planned-city-of-la-plata-the-capital-city-of-the-province-of-buenos-aires/>

4.1
-AMBA-
AREA
METROPOLITANA
DE
BUENOS AIRES
-STORIA-

4.1.1 - Introduzione

Le grandi città dell'America Latina, di cui Buenos Aires fa sicuramente parte, mostrano nel loro sviluppo quattro fasi più o meno riconoscibili: una prima fase di città coloniale, con una traccia urbana compatta (solitamente intorno al XIX secolo), una seconda e una terza fase caratterizzate dall'espansione del suo territorio, l'impulso è quello dei flussi migratori, prima europei e dopo interni (queste due fasi si sviluppano normalmente tra il 1900 e il 1970); infine un'ultima fase, che potremmo definire attuale, ed è caratterizzata da una forte frammentazione.¹⁷

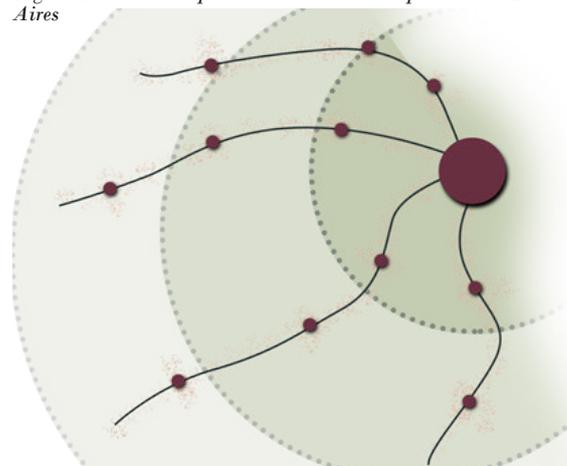
Si può dire che, a grandi linee, questa configurazione temporale dataci da Piña W. A., rispecchia ciò che avvenne per Buenos Aires e la sua Area Metropolitana. Conoscere la sua storia e il suo sviluppo è importante per una migliore comprensione del suo stato attuale. Per mettere in mostra alcuni fatti urbanistici utili alla comprensione, si è identificata una periodizzazione più puntuale per l'AMBA, costituita di 4 fasi rappresentative di altrettanti periodi storici con caratteristiche abbastanza definite:

1. 1870 - 1930: Fase della formazione dell'Area Metropolitana.
2. 1930 - 1970: Fase della crescita e dell'industrializzazione.
3. 1970 - 1990: Fase della crisi e della deindustrializzazione.
4. 1990 - Presente: Fase dell'inserimento globale e della ristrutturazione economica.

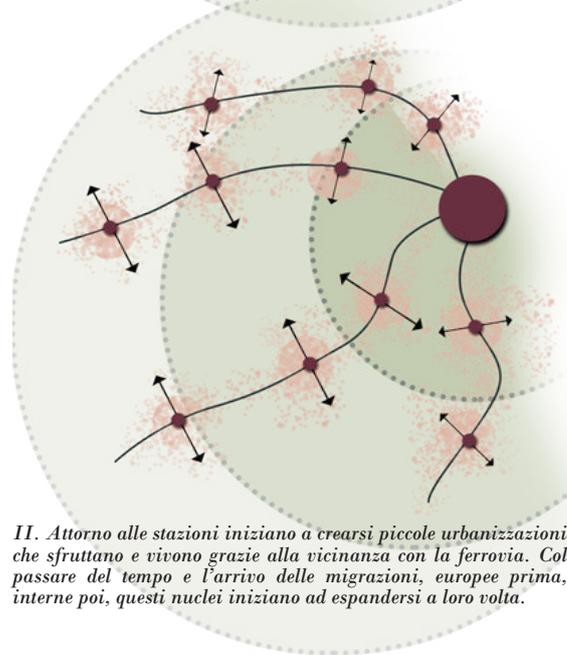
Note

17. PIÑA W. A., *Urbanization: concepts, trends and analysis in three Latin American cities*, in *Miscellanea Geografica - Regional Studies on Development*, vol.18, n.3, 2014, p.6.

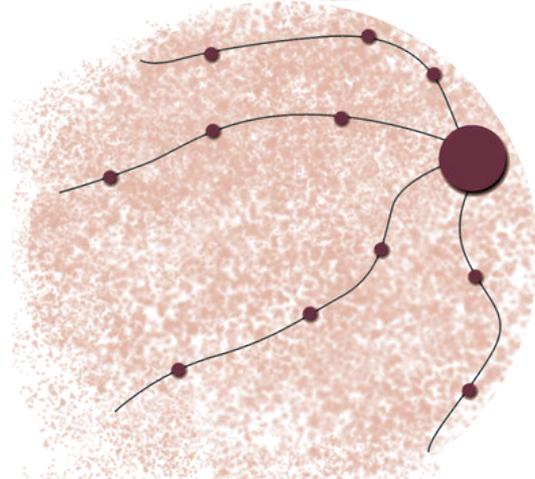
Figura 1 - Schema espansivo dell'Area Metropolitana di Buenos Aires



I. Dall'Area Central, le linee ferroviarie si diramano a raggiera verso la pianura, stazioni sorgono lungo questi assi



II. Attorno alle stazioni iniziano a crearsi piccole urbanizzazioni che sfruttano e vivono grazie alla vicinanza con la ferrovia. Col passare del tempo e l'arrivo delle migrazioni, europee prima, interne poi, questi nuclei iniziano ad espandersi a loro volta.



III. Le urbanizzazioni si espandono e si uniscono alle altre, creando un tessuto urbano unico e coprendo interamente il territorio.

Fonte: Elaborazione personale

4.1.2 - Fase della formazione dell'area - 1870-1930

In questo periodo inizia a formarsi la disposizione mono-centrica e radiale che ha caratterizzato il processo di crescita dell'Area Metropolitana fino ai tempi recenti e vengono costruite le infrastrutture basiche per una città industriale e portuaria.

I primi anni di questo ciclo sono caratterizzati dalla connotazione agro-esportatrice dell'Argentina, con Buenos Aires e il porto a ricoprire il ruolo di punto di incontro tra il Paese e il resto del mondo. A partire dal 1890 si assiste a un importante sviluppo dell'attività industriale che si impone come un fattore sempre più importante all'interno dell'economia del paese. Sempre in questi anni comincia il fenomeno che certamente più ha influenzato la storia di Buenos Aires e della sua area metropolitana: l'immigrazione europea. Questa, oltre a portare molta forza lavoro, accelerò il processo di espansione di Buenos Aires, caratterizzato da due fasi distinte e contemporanee: la consolidazione dell'Area Centrale e l'espansione radiale lungo gli assi viari (figura 1). Il consolidamento prende avvio dalla parte centrale della città, attorno al porto e a *Plaza de Mayo*, dove si ubicano tutte le funzioni essenziali per la città, nonché le residenze delle classi più agiate. L'espansione invece avviene grazie al processo di urbanizzazione dei terreni adiacenti alle linee ferroviarie che, dalla zona centrale, si diramano a raggiera verso tutto il paese. Esse furono costruite con l'intento di trasportare i prodotti agricoli dalla campagna al porto di Buenos Aires, ma in realtà funsero anche da “*estructurador metropolitano*” ovvero da “costruttore dell'area metropolitana”; iniziano così a consolidarsi nuove centralità urbane, specialmente attorno alle nuove

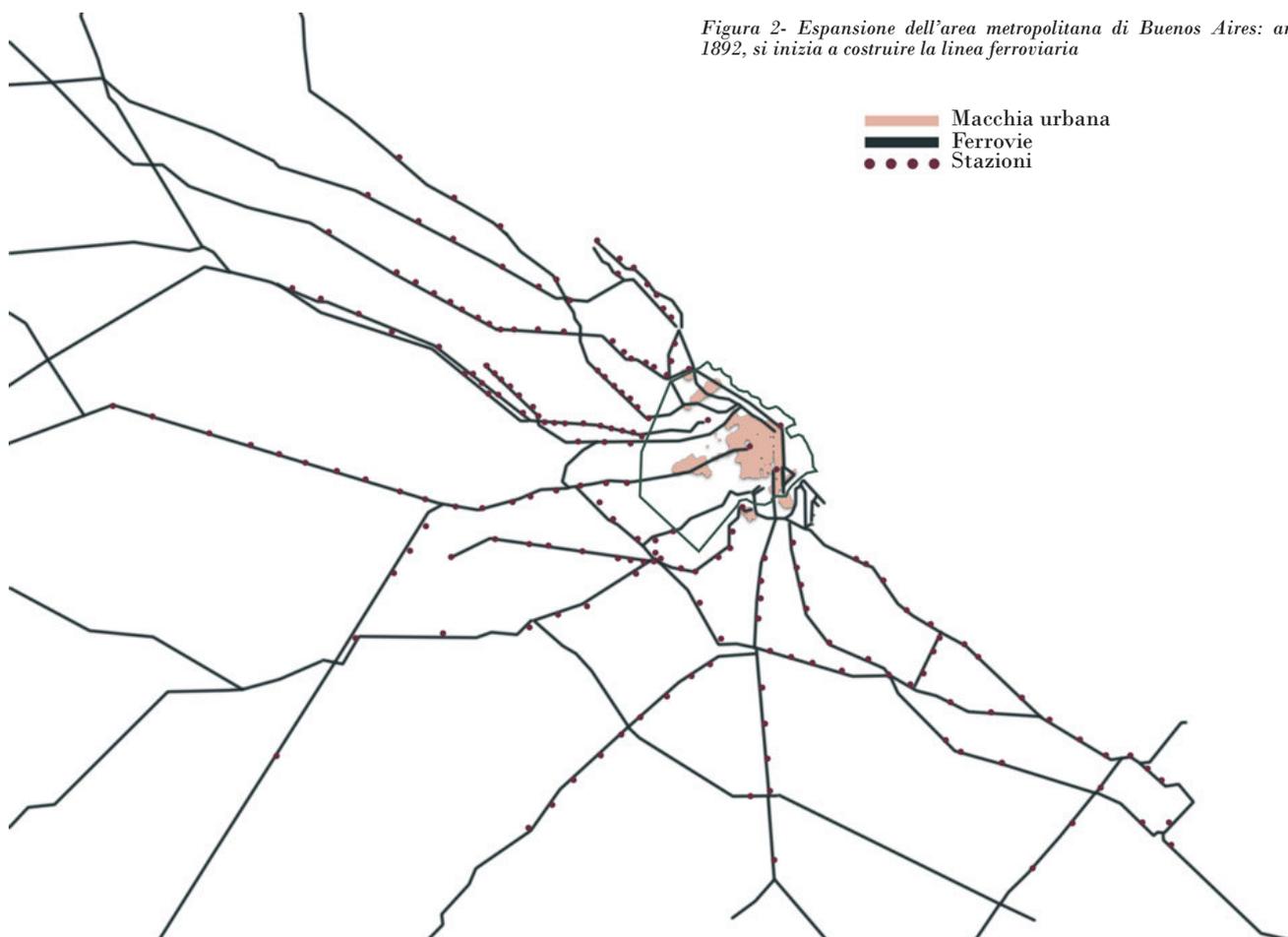
stazioni. A partire da questi insediamenti puntuali, concentrati attorno alle stazioni, inizia il processo di espansione degli stessi. Alimentati dalle ondate migratorie essi si espandevano così tanto e così rapidamente da “ricoprire” la campagna fino a unirsi con le altre urbanizzazioni adiacenti. Confrontando la macchia urbana del 1982 (anno in cui la rete ferroviaria viene completata) e del 1910 è evidente il cambiamento di urbanizzazione verificatosi in un lasso di soli 18 anni. Nel contesto di questa espansione, le attività industriali iniziano a concentrarsi nel sud della Città, intorno al fiume Riachuelo, soprattutto per la vicinanza col porto. Vengono quindi costruite fabbriche e grandi stabilimenti che occupano grandi lotti e parcelle. Si crea così un tessuto misto dove a piccole case degli operai, quasi sempre auto-costruite, si alternano grandi parcelle industriali. La zona Sud, seppur abbia sempre ospitato le classi più povere della società bonaerense, ha mantenuto una certa vitalità fino al periodo della deindustrializzazione di cui si parlerà in seguito.

Una data essenziale del periodo in questione è il 1880, anno in cui si attua la divisione politico-territoriale tra *Capital Federal* e *Provincia*, che ufficializza la separazione di due entità connesse ma differenti e segna l'alba della problematica che oggi persiste e che rende difficile il coordinamento della città: la suddivisione istituzionale e politica di un territorio geograficamente unitario. Con la separazione del 1880, a Buenos Aires, la giurisdizione si divide tra Nazione, Città, Provincia e *partidos del Conurbano*, impedendo la formulazione di politiche di sviluppo globale della metropoli.¹⁸

Note

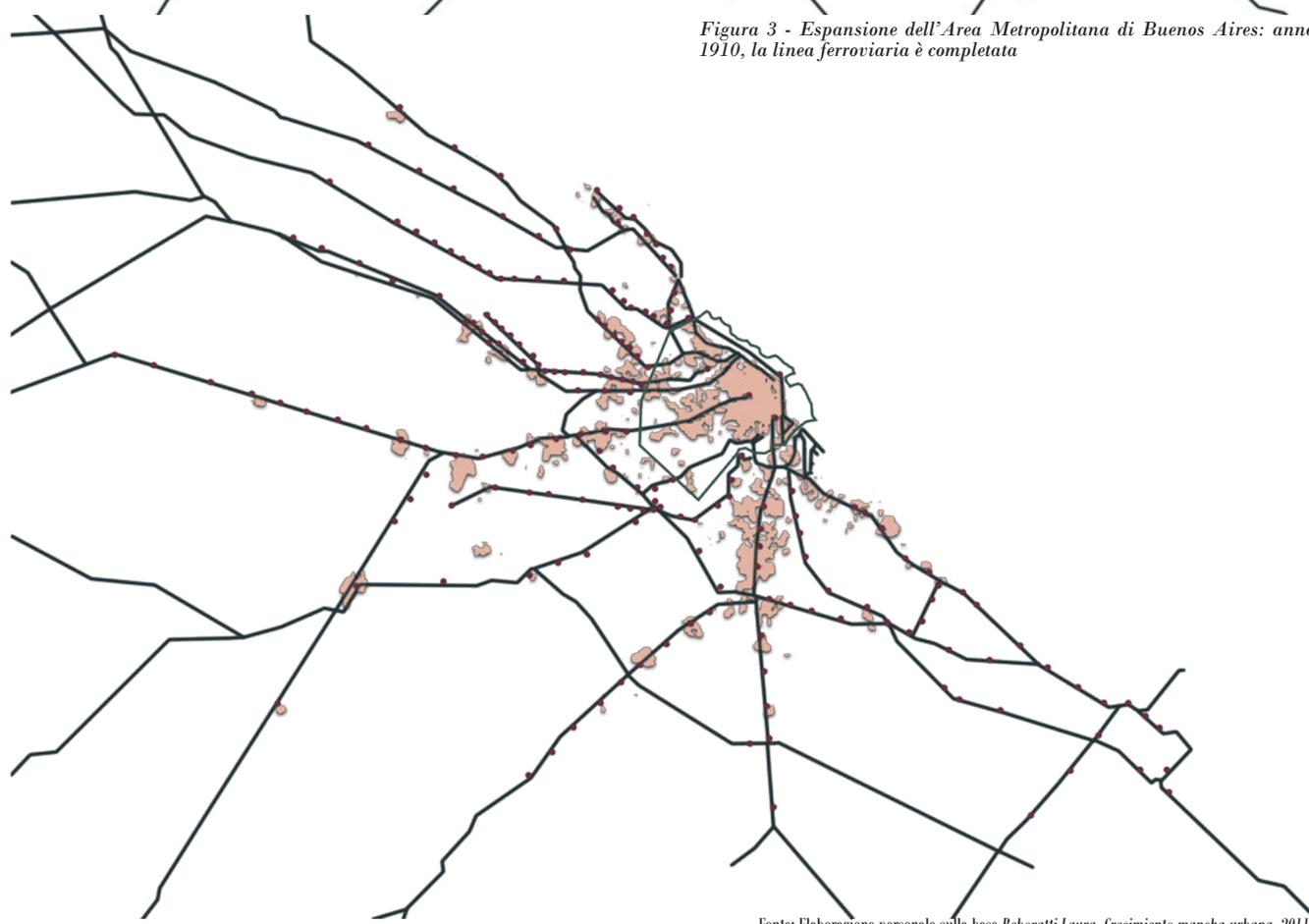
18. SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA, *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, 2007, p.47-48

Figura 2- Espansione dell'area metropolitana di Buenos Aires: anno 1892, si inizia a costruire la linea ferroviaria



Macchia urbana
Ferrovie
Stazioni

Figura 3 - Espansione dell'Area Metropolitana di Buenos Aires: anno 1910, la linea ferroviaria è completata



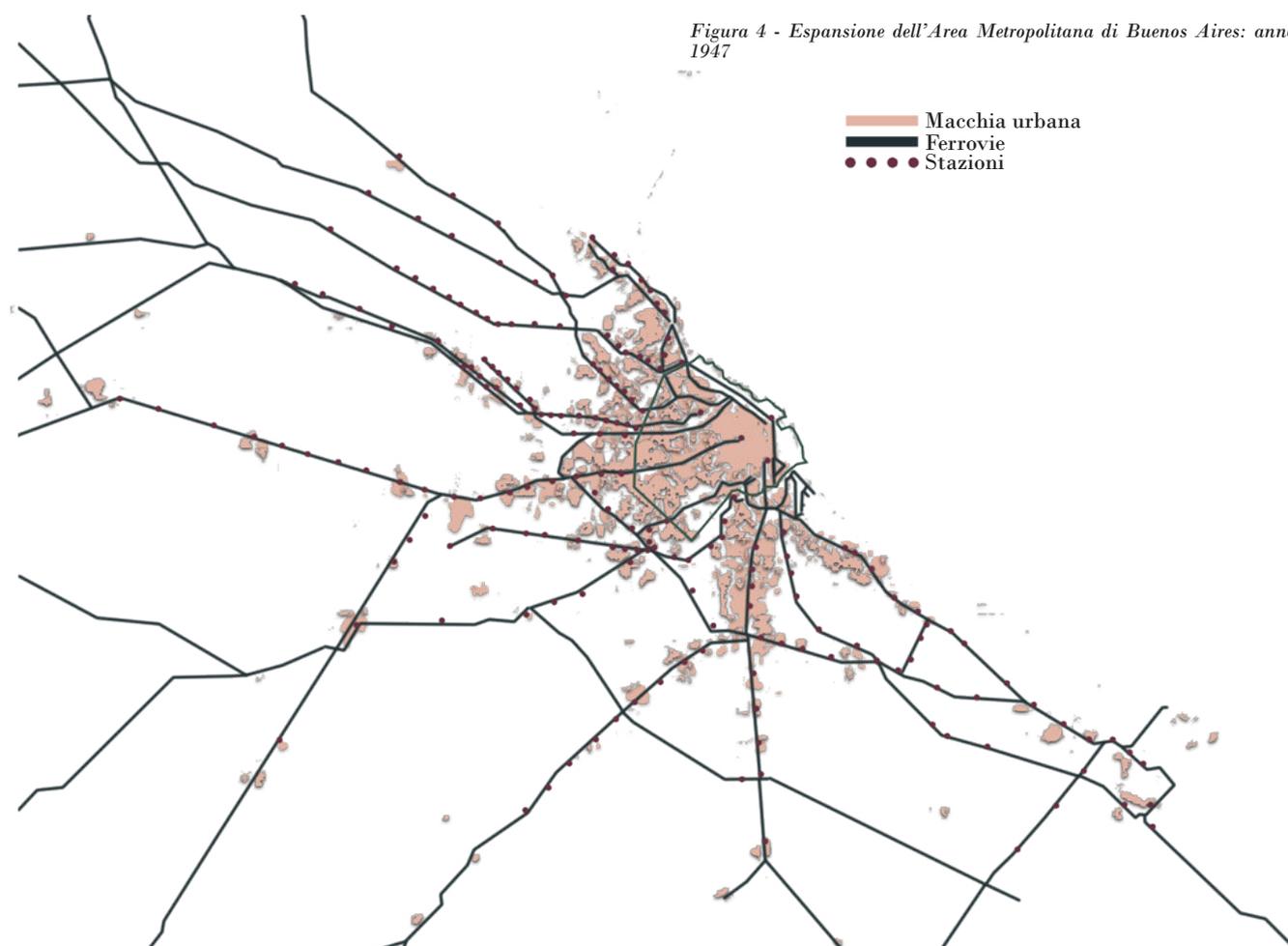
Fonte: Elaborazione personale sulla base Reboratti Laura, *Crecimiento mancha urbana*, 2011

4.1.3 - Fase della crescita e dell'industrializzazione - 1930-1970

Questa seconda fase storica dell'area metropolitana vede Buenos Aires affermarsi come metropoli industriale grazie a un modello di sviluppo basato sulla sostituzione delle importazioni e sulla costruzione e miglioramento delle infrastrutture collettive da parte della Nazione.

Nel 1947, per la prima volta, si ferma la crescita demografica della popolazione della Città di Buenos Aires, stanziandosi sui circa tre milioni di abitanti. Da questo momento in poi, la popolazione della Città termina definitivamente di crescere, al contrario di quella del Gran Buenos Aires che continua la sua espansione. In questo periodo, la fase di consolidamento

raggiunge la Prima Corona attorno a Buenos Aires, mentre l'espansione continua alimentata da un nuovo tipo di immigrazione: non più quella europea, bensì quella interna al paese. Come già accennato, i processi di espansione sono sempre stati accompagnati da quelli di consolidamento delle aree urbanizzate. In questo periodo, la densificazione delle aree centrali viene alimentata dalle classi medie che, grazie a riforme sugli affitti e alla nuova tendenza di costruire verso l'alto, si insediano in queste zone. Nelle periferie, invece, l'espansione è guidata dai settori poveri della società che comprano lotti economici dove costruiscono le loro abitazioni. Lo Stato si è



Fonte: Elaborazione personale sulla base Reboratti Laura, *Crecimiento mancha urbana*, 2011

Note

19. Ivi, p.48-50.

mostrato molto partecipe in questo processo espansivo: innanzitutto ha costruito abitazioni nei *barrios* operai nel dopoguerra, inoltre ha sostenuto fortemente lo sviluppo del trasporto e attuato politiche a favore del settore operaio. Le linee ferroviarie continuano a essere gli assi direttori dell'espansione urbana, accompagnati dagli assi stradali costruiti in quel periodo. Essi rinforzavano alcuni "corridoi urbani" e, contemporaneamente, ne aprivano nuovi. I nuovi centri urbani che formati iniziano a organizzare autonomamente le proprie funzioni commerciali e amministrative, riconoscendo sempre alla Città un ruolo preponderante. Inizia quindi a formarsi la configurazione che

oggi conosciamo di *Centro e Barrios*.

Dagli anni '60, con l'indebolimento dello Stato, si assiste a un progressivo smantellamento delle politiche atte a favorire l'espansione e un conseguente deterioramento delle condizioni abitative in alcune zone del *Conurbano*.

Il Governo della Città, dal canto suo, attua una politica metropolitana che conduce alla costruzione di nuove infrastrutture stradali e all'espansione delle infrastrutture di servizio (acqua, elettricità, fognature...) verso la periferia.¹⁹

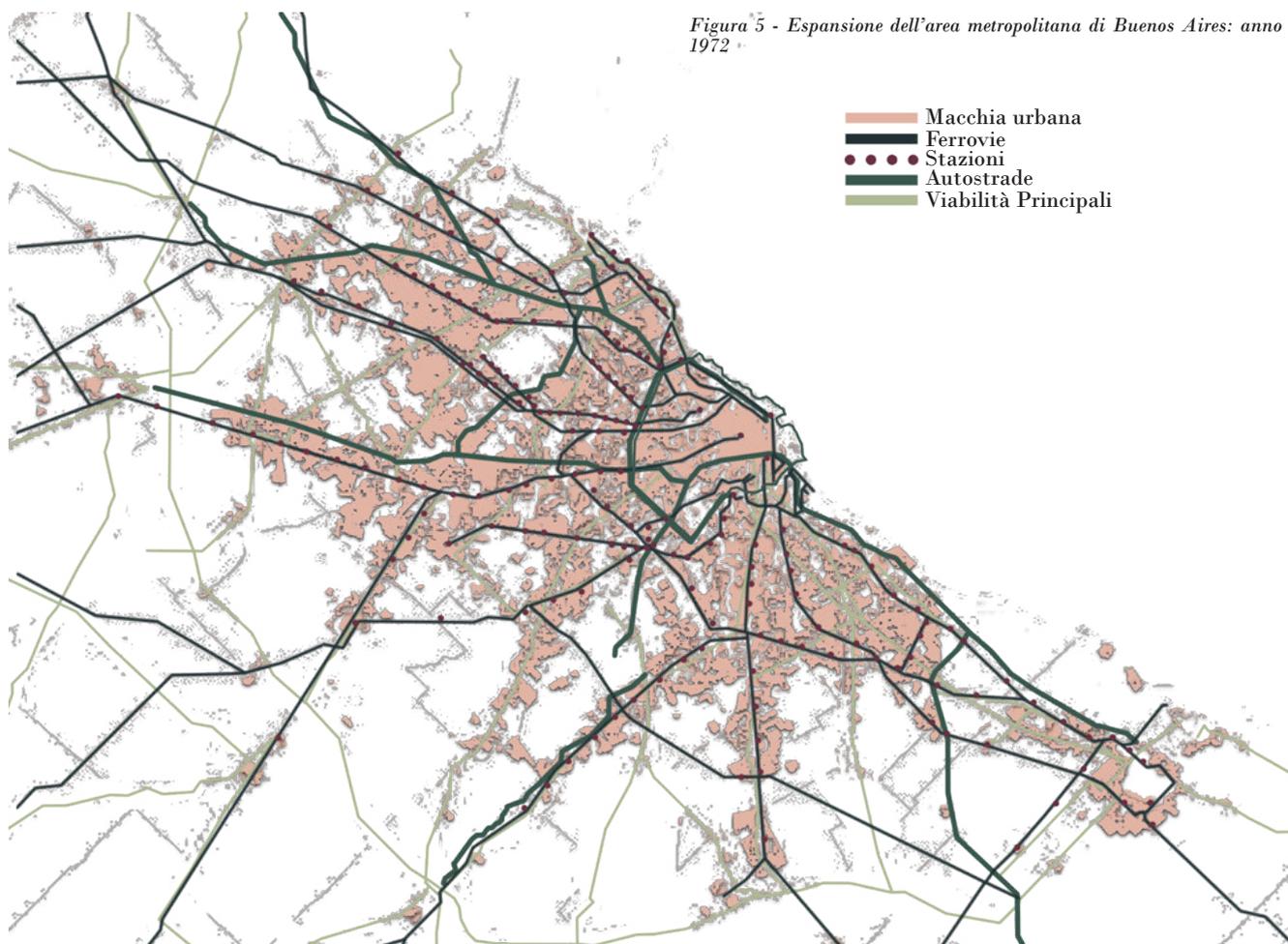


Figura 5 - Espansione dell'area metropolitana di Buenos Aires: anno 1972

Fonte: Elaborazione personale sulla base Reborati Laura, *Crecimiento mancha urbana*, 2011

4.1.4 - Fase della crisi e della deindustrializzazione - 1970-1990

Questo periodo rappresenta probabilmente il periodo peggiore della storia recente di Buenos Aires e della sua area metropolitana. Questo ventennio è caratterizzato dal colpo di stato militare del 1976, dall'abbandono della politica di sostituzione delle importazioni e soprattutto dai processi di deindustrializzazione che hanno causato aumenti critici dei tassi di povertà e disoccupazione. Gli investimenti per le opere pubbliche vengono tagliati, le politiche di aiuto per dare abitazioni alle fasce operaie vengono eliminate e le immigrazioni di massa, che avevano caratterizzato gli ultimi cento anni di storia recenti, diminuiscono considerevolmente.

Dal punto di vista urbanistico, si assiste alla formazione della Terza Corona, la zona più attiva di questo periodo, in contrasto con la stagnazione demografica della Città e della Prima Corona. Iniziano anche a intravedersi i primi sintomi di quello che oggi è un altro grande tema su cui lavorare, ovvero la segregazione socio-spaziale dell'AMBA: verso il nord si sviluppano le autostrade e vi si stanziano le fasce medio-alte della società, a sud, attorno alle ferrovie e in mezzo ai grandi stabilimenti ormai abbandonati per la deindustrializzazione, vi si insedia la fascia popolare. Un altro fenomeno segregativo che nasce in questi anni è quello dei *countries*, ovvero veri e propri *barrios* di persone molto ricche che si inseriscono in zone ad alto tasso di povertà. Questi vengono recintati e sono completamente estranei alle condizioni popolari e alle caratteristiche dei *partidos* nei quali si inseriscono, creando situazioni di estremo squilibrio sociale all'interno di uguali giurisdizioni.²⁰

4.1.5 - Fase dell'inserimento globale e della ristrutturazione economica - 1990-presente

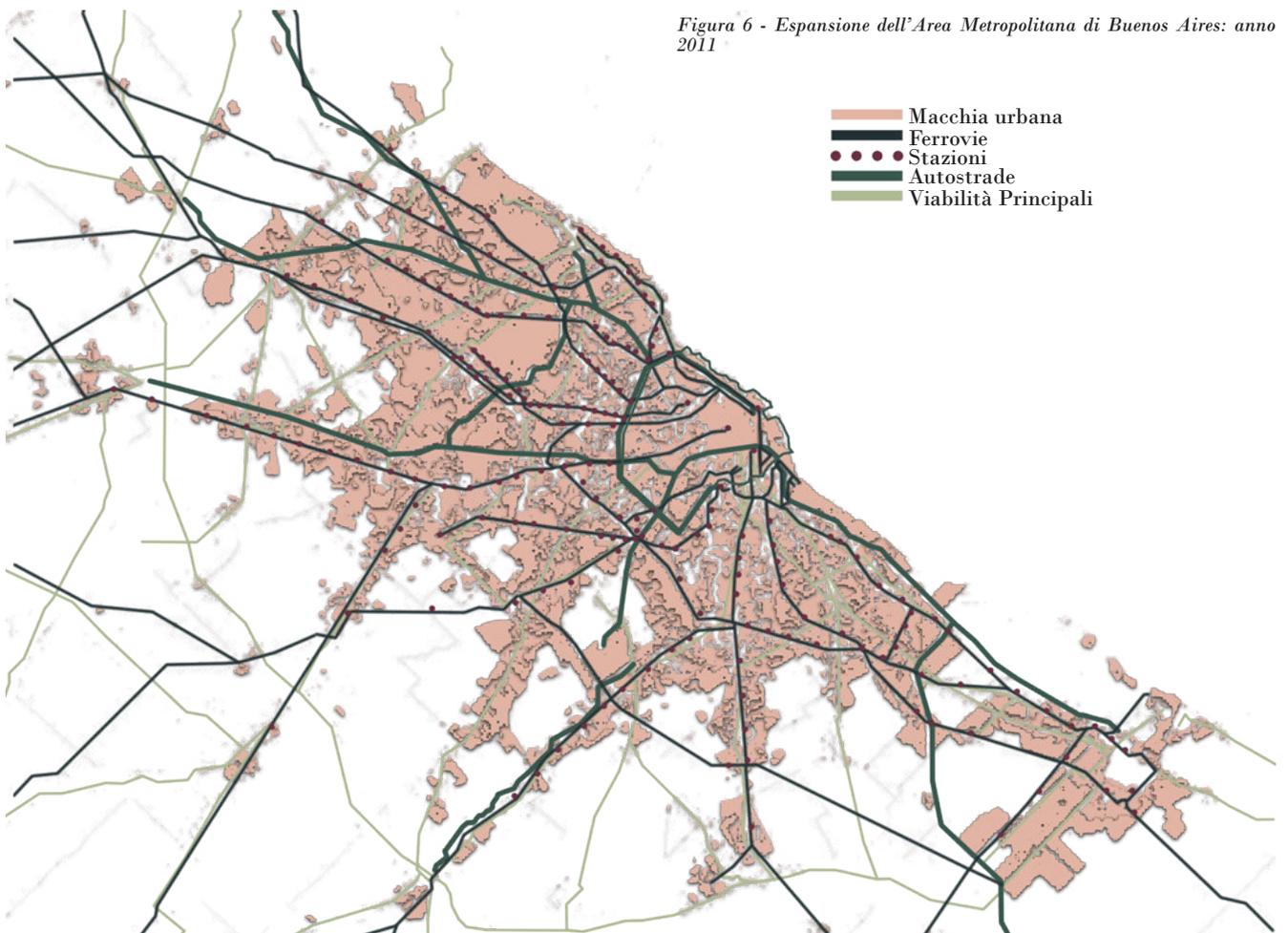
Negli ultimi anni, i processi segregativi socio spaziali hanno raggiunto livelli estremi e l'economia si è frammentata tremendamente a causa della globalizzazione che ha caratterizzato questa fase storica. Vi si distinguono tre tendenze: le fasce ricche ormai globalizzate, le fasce povere quasi completamente escluse da queste logiche e che, in molti casi, mantengono stili di vita legati alla tradizione, e le fasce medie colpite dalla diminuzione degli investimenti e dalla crisi delle attività industriali e commerciali. Il fenomeno dei *countries* precedentemente descritto emerge in maniera sempre più evidente, con urbanizzazioni chiuse caratterizzate da grattacieli, infrastrutture e zone verdi, posizionate in *barrios* (in città) o *partidos* (in periferia) a bassa densità, privi di servizi adeguati, con povertà diffusa e generalmente sotto sviluppati. Emerge sempre più chiaramente inoltre la differenza tra spazi strategici e residuali: i primi sono quelli che il Governo ritiene utili all'ammodernamento della Città e al suo processo di globalizzazione, i secondi sono spazi che vengono abbandonati al loro destino, sui quali né l'iniziativa pubblica né la privata agiscono.²¹

Note

20. Ivi, p.50.

21. Ivi, p.51-52.

Figura 6 - Espansione dell'Area Metropolitana di Buenos Aires: anno 2011



Fonte: Elaborazione personale sulla base Reboratti Laura, *Crecimiento mancha urbana*, 2011

4.2

-AMBA-

AREA

METROPOLITANA

DE

BUENOS AIRES

-SITUAZIONE

ATTUALE-

Prima di parlare specificatamente del caso di Buenos Aires, è importante definire meglio i concetti di urbanizzazione e di Città. Nel 2018 dalle Nazioni Unite pubblicano i due documenti intitolati *World Urbanization Prospects 2018*²² e *The World's Cities in 2018*²³, in cui si incontrano analisi riguardanti le tendenze (passate e future) di urbanizzazione delle cosiddette *mega-città* mondiali.

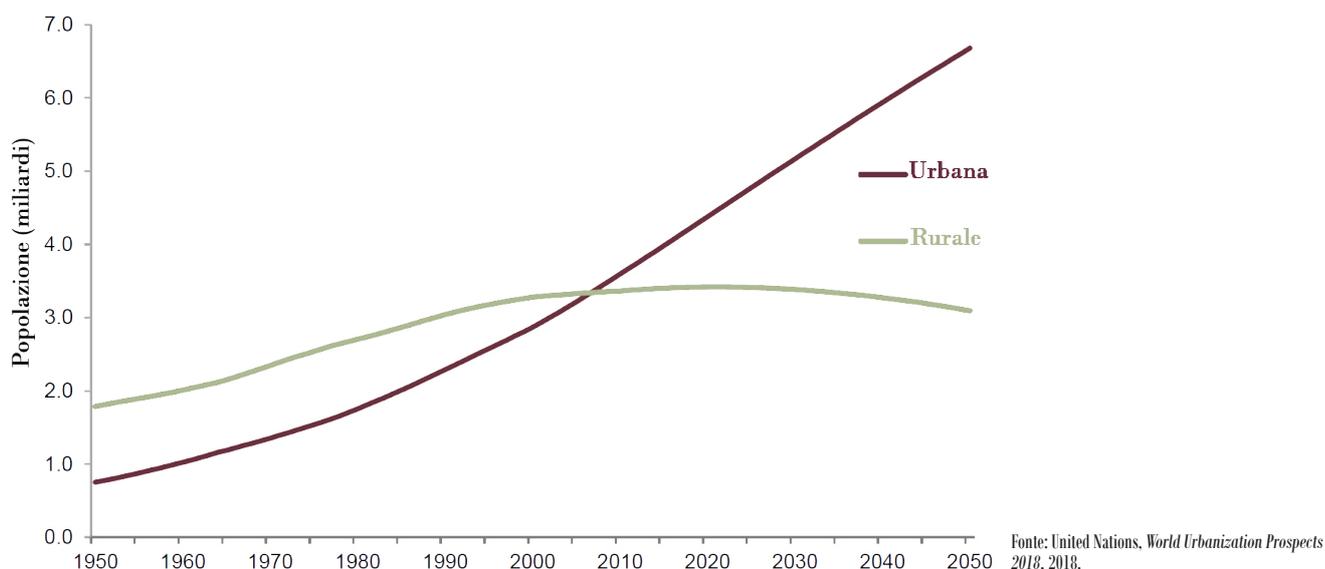
4.2.1 - Urbanizzazione

L'urbanizzazione è un processo socio-economico di trasformazione dell'ambiente rurale in insediamento urbano. I cambiamenti che avvengono in questo processo modificano lo stile di vita e la cultura delle persone che le occupano nonché la struttura demografica e il comportamento delle suddette aree. Gli elementi fondamentali dell'urbanizzazione sono la pianificazione spaziale ed urbana e gli investimenti pubblici e privati per le costruzioni e per le infrastrutture.

Nel 1950, circa il 70% della popolazione viveva in aree rurali. Da quell'anno si è registrato

un forte incremento dell'urbanizzazione e, nel 2007, per la prima volta nella storia, la popolazione che vive in città ha superato quella che vive nelle campagne. Questo andamento è inoltre in ascesa: si stima che, nel 2050, circa il 68% della popolazione risiederà in città. Attualmente (dato 2018) 4.2 miliardi (55%) di persone vivono in città, mentre 3.4 miliardi di persone in aree rurali. Si ipotizza che, entro dieci anni, si giungerà al 60% di residenti in città, con indicativamente una persona su tre che vivrà in agglomerati che contano almeno mezzo milione di abitanti.²⁴

Grafico 1 - Tendenza della popolazione urbana e rurale mondiale



Note

22. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, *The World's Cities in 2018*, United Nations, New York, 2019.
23. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, *World Urbanization Prospects 2018*, United Nations, New York, 2019.
24. UNITED NATIONS, *The World's Cities in 2018*, 2019, p.5.

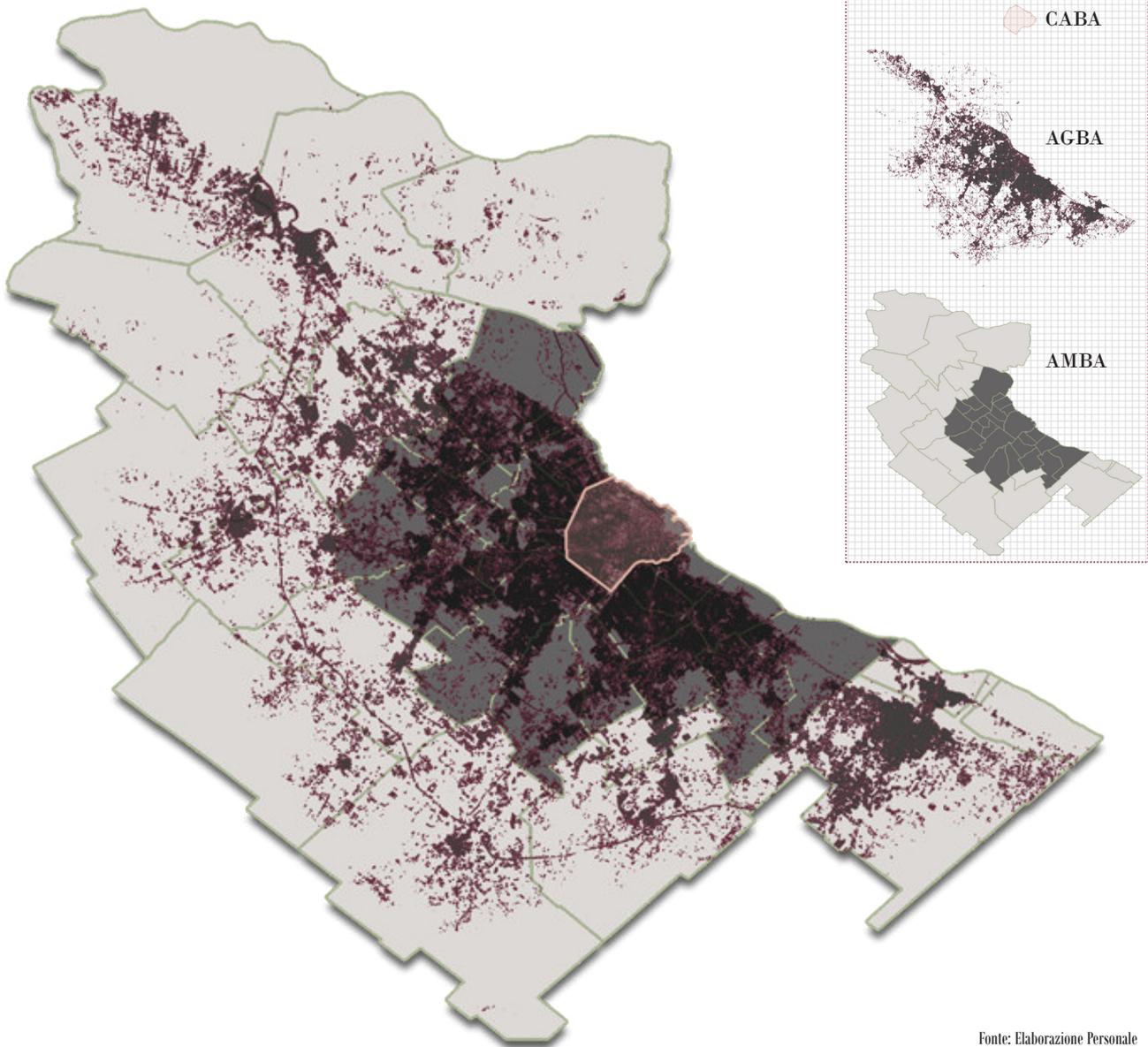
4.2.2 - Città e Confini

Definire i limiti geografici di una città è una questione di primaria importanza poiché è naturale che, in base a come i confini di una città vengono considerati, cambieranno i risultati delle analisi o degli studi che vengono fatti su di esse (popolazione, dimensioni, livello economico ...).²⁵

La loro definizione, però, non è facile in quanto non esistono criteri internazionali standardizzati per la loro determinazione. Esistono tuttavia alcune possibili modalità; esse consistono nel:

- Prendere in considerazione il confine amministrativo (CABA);
- Considerare l'agglomerato urbano, ovvero l'estensione della sua area costruita (AGBA)
- Considerare l'Area Metropolitana (AMBA).

Figura 7 - I confini di Buenos Aires



Fonte: Elaborazione Personale

Note

25. UNITED NATIONS, *World Urbanization Prospects 2018*, 2019, p.1.

4.2.3 - Urbanizzazione nel mondo e crescita urbana

Le città continuano a crescere. Come si può notare dal grafico (2 e3), si sta assistendo a un progressivo aumento del numero e delle dimensioni degli insediamenti urbani nel mondo. Il grafico mette a confronto tre date che coprono un periodo temporale di quarant'anni (1990, 2018 e 2030). Attualmente (2018) quasi la metà della popolazione mondiale residente in città, pari circa a due miliardi di persone, vive in centri abitati con una popolazione minore a mezzo milione di abitanti, mentre, un dieci per cento, vive in quelle città con popolazione compresa tra il milione e il mezzo milione di abitanti. Si stima che, nel 2030, la popolazione residente in città sarà aumentata di circa un miliardo di persone ma il tipo di insediamento urbano prevalente resterà quello di città con meno di un milione di abitanti. Le città di queste dimensioni sono la tipologia prevalente anche dal punto di vista geografico, con la sola eccezione dell'Oceania dove la maggior parte delle persone risiede in insediamenti con una popolazione compresa tra il milione di abitanti e i cinque milioni (grafico 3). Le città con più di cinque milioni e meno di dieci ospitano circa l'8% della popolazione. Seppur questo dato sia ancora contenuto, si noti come dal 1990 a oggi il numero di questo tipo di insediamenti sia più che raddoppiato, passando da 21 città a 48. Le città con più di 10 milioni di abitanti sono le cosiddette mega-città e anch'esse sono in progressivo aumento. Dal 1990, il loro numero è addirittura triplicato passando da 10 mega-città a 33. Oggi (2018), queste ospitano 529 milioni di persone pari al 13% della popolazione che risiede in città. 20 paesi nel mondo concentrano le 33 mega-città attuali con Cina (6) e India (5) a contare il maggior numero. Per quanto concerne l'America del Sud, si contano 6 agglomerati con più di 10 milioni di abitanti: Bogotá, Lima, Città del Mexico, Rio de Janeiro, São Paulo e proprio Buenos Aires. Si prevede che nel 2030 si aggiungeranno altre dieci *mega-città*: una europea, sette asiatiche e due africane.²⁶

Grafico 2 - Popolazione urbana e numero di città classificate per numero di abitanti

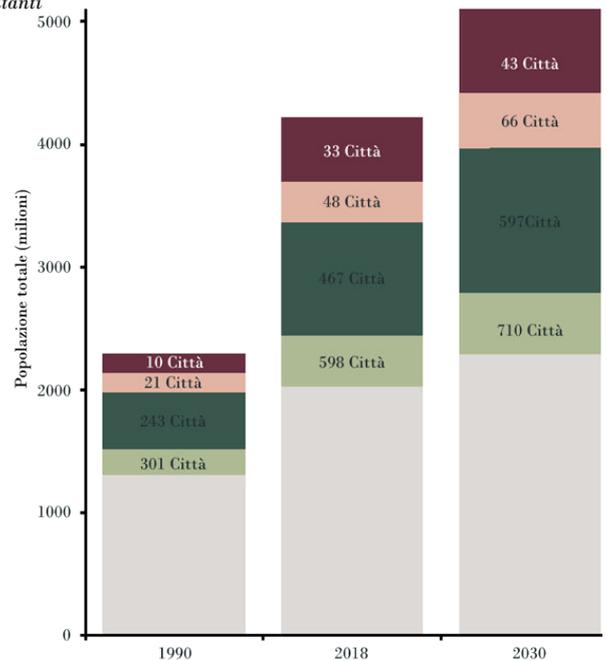
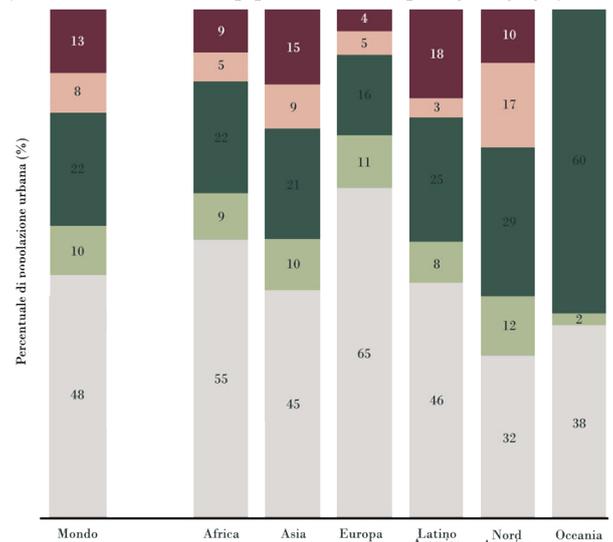


Grafico 3 - Distribuzione della popolazione urbana per regione geografica



Legenda

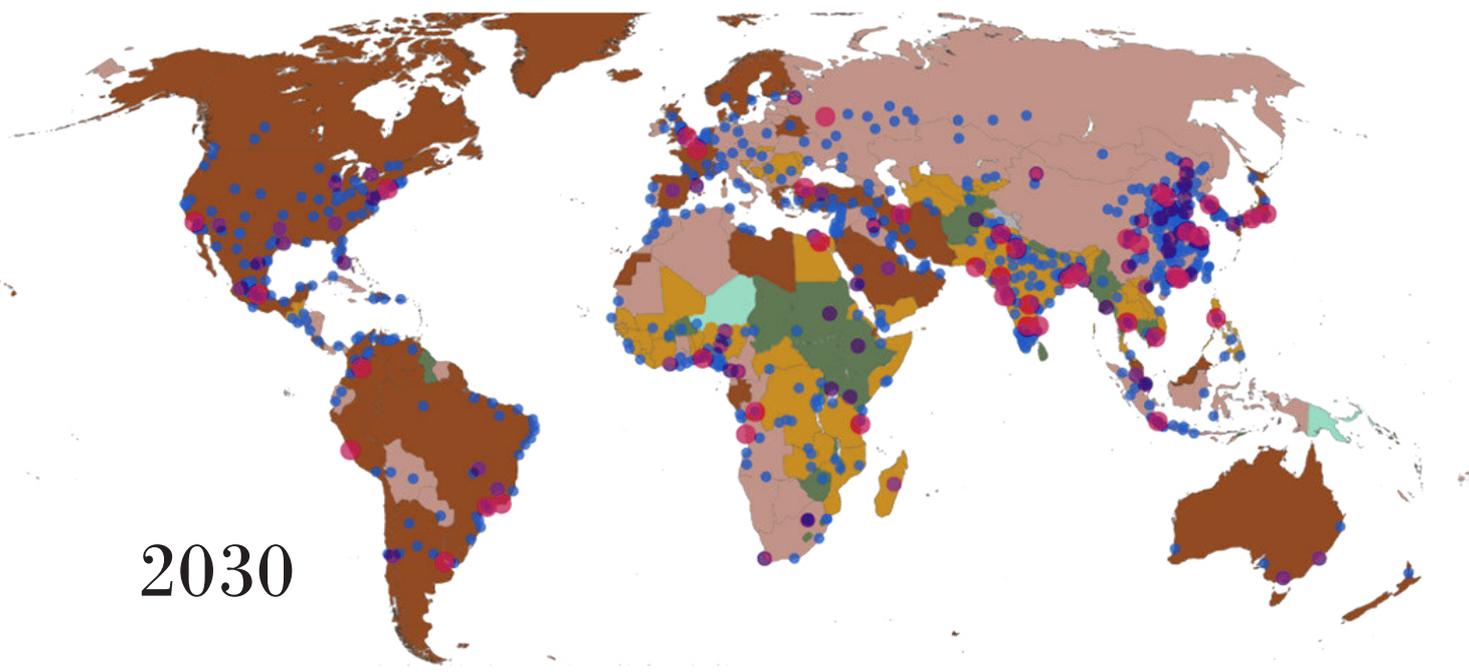
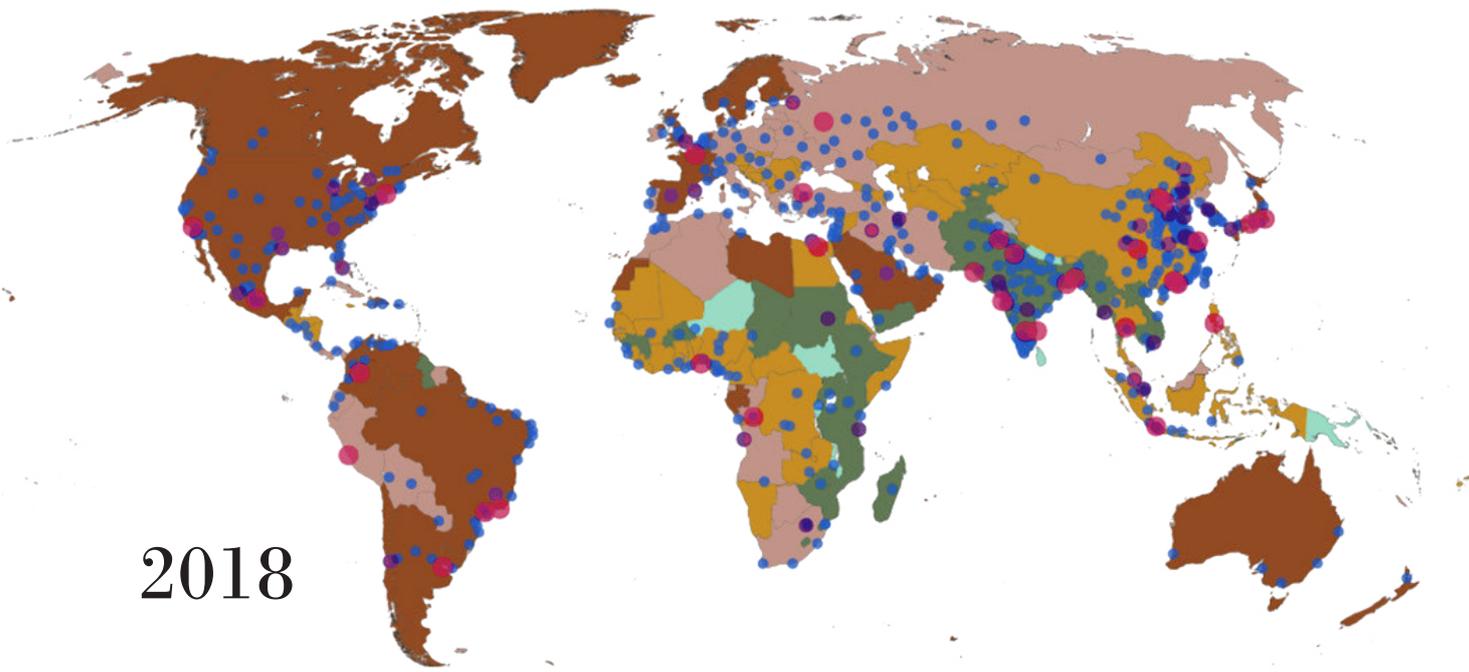
- Mega-città con oltre 10 milioni di abitanti
- Grandi città di 5 a 10 milioni di abitanti
- Medie città di 1 a 5 milioni di abitanti
- Città di 500 000 a 1 milione di abitanti
- Insiementi urbani con meno di 500 000 abitanti

Fonte: United Nations, <https://population.un.org/wup/>

Note

26. UNITED NATIONS, *The World's Cities in 2018, 2019*, p.3.

Figura 8 - Popolazione urbana e città classificate per numero di abitanti, anni 2018 e 2030



Percentuale Urbana

- 80 - 100 %
- 60 - 80 %
- 40 - 60 %
- 20 - 40 %
- 0 - 20 %
- Nessun dato

Popolazione delle città

- 10 milioni o più
- Dai 5 ai 10 milioni
- Da 1 a 5 milioni

Fonte: United Nations, <https://population.un.org/wup/Maps/>, 2018

4.2.4 - Urbanizzazione in Argentina

Buenos Aires fa parte delle cosiddette mega-città. La sua area metropolitana conta 14.839.746 abitanti e una superficie di 13.947 km² per una densità di popolazione pari a 6.105 abitanti per km². Come si può vedere nei seguenti grafici (4-8), l'Argentina segue il *trend* globale di urbanizzazione e espansione delle città. Buenos Aires, che concentra circa un terzo della popolazione argentina, si pone come forza trainante di tale processo.

Dal grafico 4 si può notare il variare della percentuale di popolazione residente in agglomerati urbani dal 1950 fino a oggi (2018), e le stime future. Viene messa a confronto l'Argentina con le regioni geografiche nella quale si trova: America del Sud e America Latina, comprendente anche la parte caraibica. In tutti e tre i casi, la curva è crescente, pertanto la percentuale della popolazione che risiede in città è aumentata e continua ad aumentare, in linea con ciò che accade nel resto del mondo. All'interno di questo andamento, si nota come l'Argentina abbia una percentuale urbana più alta rispetto al suo contesto geografico. Nel 2018, la percentuale di popolazione urbana è maggiore al 90% e il dato è destinato a crescere.

I grafici 5 e 6 si focalizzano sulla popolazione argentina separando la sempre più esigua popolazione rurale da quella urbana, nel lasso temporale che va dal 1950 a 2050. I due grafici ci danno la stessa informazione vista dal punto di vista percentuale (grafico 5) e quantitativo (grafico 6). Ciò che appare evidente è la forbice che continua ad allargarsi a favore della popolazione urbana, che, nel 2018, rappresenta all'incirca il 92% della popolazione. Confrontando il grafico 7, con il grafico 1 (p.37), che ci da la stessa informazione relazionata al mondo, si può constatare come, già negli anni 50 del secolo passato, in Argentina oltre il 60% della popolazione abitasse in città, mentre nel resto del mondo fosse ancora predominante il vivere rurale. Solo nel 2007 la popolazione urbana superò la rurale a livello mondiale.

L'ultimo grafico (8) mette in evidenza come le dimensioni delle città argentine continuino ad aumentare. Buenos Aires e la sua area metropolitana continuano tuttavia a essere le zone più popolate dell'Argentina che conta solo altre 3 città al di sopra del milione di abitanti e nessuna sopra i 5. Attualmente la CABA ospita quasi un terzo dell'intera popolazione argentina; questa percentuale è però destinata a diminuire progressivamente per l'aumentare di altri conglomerati in espansione.

Grafico 4 - Argentina: percentuale urbana per regione e sotto-regione.

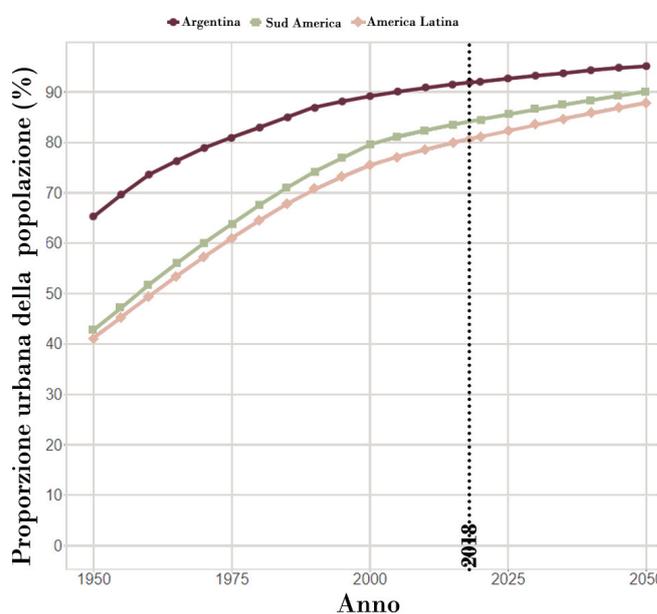


Grafico 5 - Argentina: percentuale di popolazione urbana e rurale.

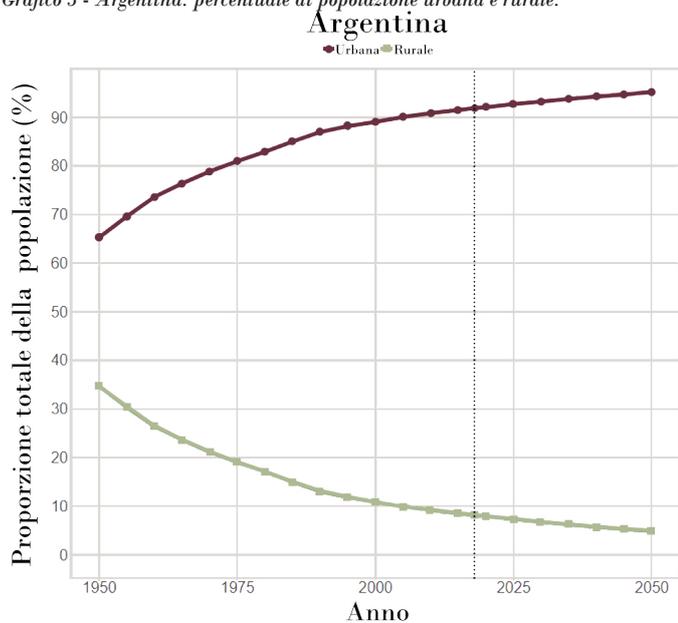


Grafico 6 - Argentina: popolazione urbana e rurale.

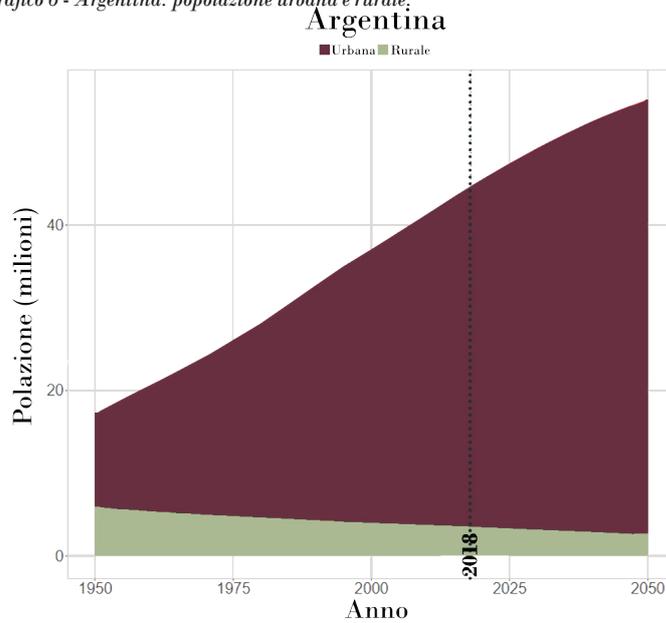


Grafico 7 - Tendenza della popolazione urbana e rurale mondiale.

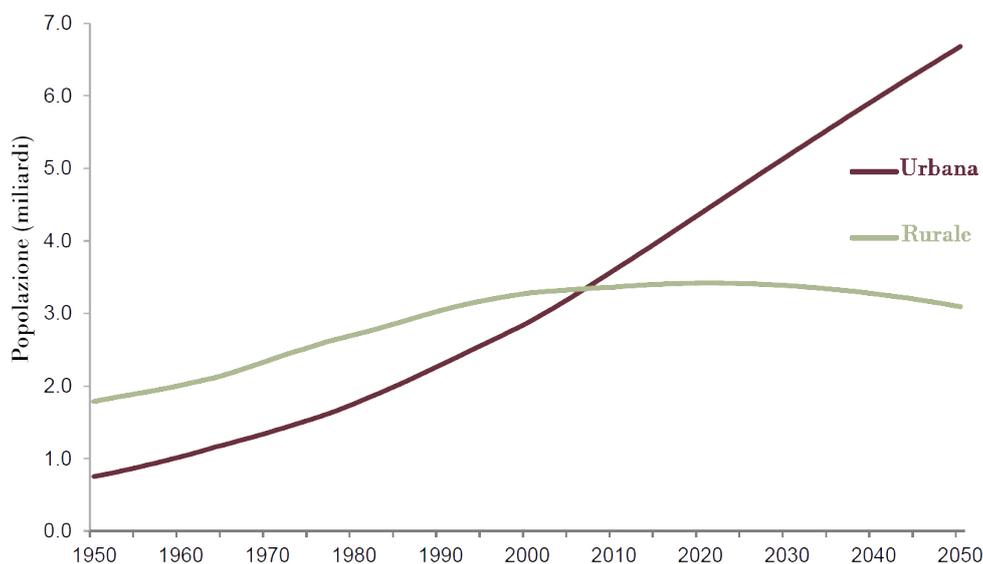
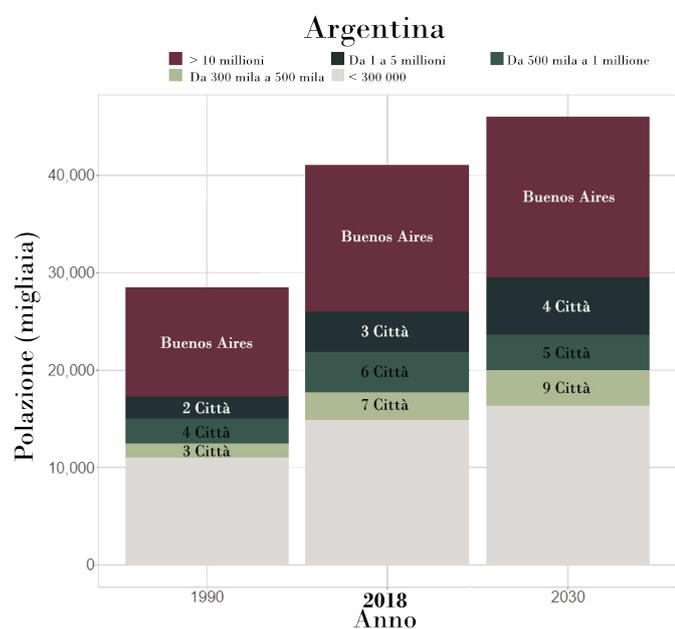


Grafico 8 - Argentina: tipologie di insediamenti urbani e popolazione.



Fonte: United Nations, <https://population.un.org/wup/Country-Profiles/>, 2018.

4.2.5 - Crescita demografica a Buenos Aires

L'espressione *Área Metropolitana de Buenos Aires* (AMBA) e *Aglomerado Gran Buenos Aires* (AGBA) hanno due significati diversi, che alludono a due differenti maniere di considerare i propri confini. Con *Área Metropolitana de Buenos Aires* si intende il territorio che comprende la Città e i 24 *partidos* di Buenos Aires, mentre, con il concetto di *Aglomerado Gran Buenos Aires*, ci si riferisce alla *mancha urbana* e alla sua estensione sul territorio, senza tenere in conto i confini politici o amministrativi che la regolano. I dati e le informazioni, come per esempio quelli su estensione e popolazione, sono quindi discordi in quanto riferiti a diverse entità. A causa del carattere mutevole dell'AGBA, queste differenze, si andranno certamente accentuando nel tempo.

Il concetto di una unità fisica edificata (AGBA), che non presenta discontinuità e che si estende sopra differenti unità politico-amministrative grazie a una rete viaria, iniziò a circolare tra gli abitanti di Buenos Aires prima di quello di area metropolitana. Infatti già nella decade del 1930 si parlava di "*Gran Buenos Aires*". Nel 1939, questa denominazione si applicò al territorio che comprendeva la Capitale, sette *partidos* interi (Avellaneda, Lomas de Zamora, Morón, San Martín, Vicente López, San Isidro e San Fernando) e parte di altri 4 (Almirante Brown, Matanza; Quilmes e Tigre), per una popolazione totale di quasi tre milioni e mezzo di abitanti, dei quali due e mezzo risiedenti in *Capital Federal* e un milione nei vari *partidos*.²⁷

L'*Área Metropolitana de Buenos Aires* ebbe invece un'espansione eccezionale tra il 1945 e il 1960, anni nei quali il tasso di crescita annuale di quest'area raggiungeva addirittura il 6%, ovvero il doppio di quanto fatto registrare in *Capital Federal* (3.2%) e il quadruplo di quanto fatto registrare nel resto del paese (1.7%).²⁸ Questa incredibile esplosione demografica, che, se fosse continuata, avrebbe portato l'Area Metropolitana a circa ventidue milioni

di abitanti nei primi anni 2000, fu alimentata principalmente dal miglioramento delle connessioni viarie e dei mezzi di trasporto e, soprattutto, dai flussi migratori. Le persone che arrivavano a Buenos Aires cercavano terre accessibili a prezzi popolari e l'area esterna alla città ne offriva in abbondanza. Questo fatto provocò la crescita sfrenata della periferia.

Grazie ai dati forniti dall'INDEC (<https://www.indec.gov.ar>), è possibile avere informazioni numeriche sicure fino al 2010, anno in cui si svolse il *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*²⁹, ovvero il Censimento Nazionale della popolazione, delle famiglie e delle abitazioni del 2010; ci vengono inoltre fornite proiezioni attualizzate all'anno 2019 e i dati dei censimenti passati. I dati numerici sulla popolazione sono tutti stati reperiti dal documento ufficiale del suddetto censimento e sono utili a delineare l'incidenza che la *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* e i suoi 24 *partidos* hanno rispetto al Paese e alla Provincia. Aiutano inoltre a delineare alcune tendenze che si stanno verificando negli ultimi anni.

Nell'anno 2010, l'Argentina contava 40.117.096 abitanti. Come visibile nella tabella 1, l'andamento storico della crescita demografica del Paese è sempre stata, dal 1869 al 2010 abbastanza lineare, con accrescimenti decennali di quattro o cinque milioni di persone.

Tabella 1. Evoluzione della popolazione totale secondo i censimenti nazionali della popolazione. Totale del Paese. Censimenti dal 1869 al 2010.

1869 - 1,8
1895 - 4,0
1914 - 7,9
1947 - 15,8
1960 - 20,0
1970 - 23,3
1980 - 27,9
1991 - 32,6
2001 - 36,2
2010 - 40,1

Fonte: INDEC, *Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010, 2012*.

Note

27. LATTES E. A., *Dimensiones demografica de los partidos del Gran Buenos Aires*, in *Revista de Historia Bonaerense*, AÑO III, n°10, Asociación de amigos del Insitituto Histórico del partido de Morón, Morón, 1996, p.3-4;

28. <http://www.observatorioamba.org>

29. INDEC, *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, Censo del Bicentenario*, Indec, Buenos Aires, 2012.

La popolazione presente nel 2010 nell'Area Metropolitana di Buenos Aires corrispondeva invece a 12.945.196 persone suddivise in tale maniera: 3.028.481 risiedenti nella *Ciudad* e 9.916.715 risiedenti nei 24 *partidos* di Buenos Aires.

Si può quindi subito dedurre l'incidenza di questa enorme agglomerazione che, da sola, rappresenta il 32,3% della popolazione del paese e l'82,8% di quella della Provincia di Buenos Aires.

Osservando l'andamento degli ultimi due censimenti (2001 e 2010, tabella 2) e confrontandoli, è evidente come il tasso di crescita della *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* cresca molto lentamente rispetto a quello dei suoi *partidos*, ma anche rispetto a quello della Provincia e del paese intero.

È altresì interessante osservare gli incrementi di popolazione in ciascuno dei 24 *partidos* e capirne le tendenze degli ultimi anni. Prestando attenzione soprattutto al dato sulla variazione percentuale relativa della popolazione e tenendo sott'occhio una cartografia dell'AMBA, si nota immediatamente come gli aumenti maggiori di popolazione si siano verificati nei *partidos* della zona sud o sud-ovest come Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, La Matanza, Merlo, Moreno, Quilmes. Come si è visto, la zona sud di Buenos Aires e dell'AMBA è da sempre quella che presenta condizioni economiche, sociali, istituzionali e infrastrutturali di bassa qualità, con una grandissima differenza rispetto alla zona nord. Questo divario è fonte di grandi difficoltà nella pianificazione unitaria della metropoli. Tra i *partidos* citati risalta La Matanza, la cui popolazione, in un decennio, è aumentata quasi del 50%, arrivando a superare abbondantemente il milione e mezzo di persone. Tra i *partidos* benestanti, ovvero principalmente quelli a nord della Città, spiccano Tigre e Malvinas Argentinas, ma generalmente i tassi di crescita sono estremamente ridotti fino ad arrivare al caso di Vicente López, unico *partido* che registra un andamento decrescente.

Tabella 2. Confronto tra i dati dei censimenti 2001 e 2010

	popolazione		variazione assoluta	variazione relativa (%)
	2001	2010		
Argentina	36.260.130	40.117.096	3.856.966	10,6
CABA	2.776.138	2.890.151	114.013	4,1
Provincia	13.827.203	15.625.084	1.797.881	13,0
24 <i>partidos</i>	8.684.437	9.916.715	1.232.278	14,2
Resto Provincia	5.142.766	5.708.369	565.603	11,0

Fonte: INDEC. *Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010, 2012.*

Tabella 3. Confronto tra i dati dei censimenti 2001 e 2010 per i 24 *partidos*

	popolazione		variazione assoluta	variazione relativa (%)
	2001	2010		
Almirante Brown	515.556	552.902	37.346	7,2
Avellaneda	328.980	342.677	13.697	4,2
Berazategui	287.913	324.244	36.331	12,6
Esteban Echeverría	243.974	300.959	56.985	23,4
Ezeiza	118.807	163.722	44.915	37,8
Florencio Varela	348.970	426.005	77.035	22,1
General San Martín	403.107	414.196	11.089	2,8
Hurlingham	172.245	181.241	8.996	5,2
Ituzaingó	158.121	167.824	9.703	6,1
José C. Paz	230.208	265.981	35.773	15,5
La Matanza	1.255.288	1.775.816	520.528	41,5
Lanús	453.082	459.263	6.181	1,4
Lomas de Zamora	591.345	616.279	24.934	4,2
Malvinas Argentinas	290.691	322.375	31.684	10,9
Merlo	469.985	528.494	58.509	12,4
Moreno	380.503	452.505	72.002	18,9
Morón	309.380	321.109	11.729	3,8
Quilmes	518.788	582.943	64.155	12,4
San Fernando	151.131	163.240	12.109	8,0
San Isidro	291.505	292.878	1.373	0,5
San Miguel	253.086	276.190	23.104	9,1
Tigre	301.223	376.381	75.158	25,0
Tres de Febrero	336.467	340.071	3.604	1,1
Vicente López	274.082	269.420	-4.662	-1,7

Fonte: INDEC. *Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2010, 2012.*

Osservando la Tabella 3, si nota che tutti i *partidos* in cui si sono registrati gli incrementi demografici maggiori nel decennio, non appartengono alla Prima Corona, ovvero quella a diretto contatto con i confini della *Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Questo è lo specchio dell'andamento storico dell'urbanizzazione della città che, evidentemente, sta continuando, sempre guidato dalla stessa logica di espansione e consolidamento. In quest'area dunque, la Terza Corona è il terreno d'espansione, mentre la Prima Corona, già praticamente completamente occupata, è in fase di consolidamento.

In tabella 4, si possono analizzare le proiezioni dell'INDEC con uno sguardo al presente (2019-2020) e prossimo futuro (2025).

Si può notare come, anche in questo caso, l'andamento generale non cambierà, con Nazione, Provincia e *partidos* in continua espansione, al contrario della Città, la cui popolazione resterà pressappoco invariata.

Le analisi illustrate sono emblematiche del meccanismo innescatosi quasi un secolo fa e di come esso si stia mantenendo tuttora: l'espansione della *Ciudad* verso la sua Area Metropolitana. Si deduce l'impossibilità del parlare della Città di Buenos Aires senza confrontarsi anche con la sua periferia. Il processo di espansione non si ferma e, se le stime dell'INDEC si confermassero, tra cinque anni (2025) Buenos Aires e la sua Area metropolitana conteranno circa quasi 15 milioni di abitanti.

Tabella 4. Stime della crescita demografica fino all'anno 2025

	2019	2020	2021	popolazione			
				2022	2023	2024	2025
Argentina	44.938.712	45.376.763	45.808.747	46.234.830	46.654.581	47.067.641	47.473.760
CABA	3.072.029	3.075.646	3.078.836	3.081.550	3.083.770	3.085.483	3.086.680
Provincia	17.370.144	17.541.141	17.709.598	17.875.743	18.039.509	18.200.851	18.359.753
24 <i>partidos</i>	11.142.882	11.264.104	11.383.537	11.501.314	11.617.414	11.731.800	11.844.454
Resto Provincia	6.227.262	6.277.037	6.326.061	6.374.429	6.422.095	6.469.051	6.515.299

(Fonte: INDEC. Censos Nacionales de Población)

4.2.6 - Problematiche delle aree metropolitane

Oggi, quando si parla di Buenos Aires ci si riferisce a una città metropolitana di dimensioni eccezionali. La città denomina anche la sua zona circostante divisa istituzionalmente in 24 *partidos*, se si parla dell'AMBA (3.833 km² di estensione e 12.806.866 abitanti, nel 2010), o 42 se ci si riferisce alla RMBA (13.947 km² di estensione e 14.839.746 abitanti, nel 2010) (INDEC, 2012), generando con essa una interrelazione che non è analizzabile scongiuntamente dall'insieme. Quando si parla di area metropolitana, si intende un vincolo tra più città che va oltre i limiti amministrativi definiti dall'organizzazione giuridico-politica di ognuno dei territori in questione, ponendo al centro dell'attenzione il coordinamento tra i diversi dipartimenti.

<<Area metropolitana : entità amministrativa che raggruppa il comune di una grande città e i comuni limitrofi, specialmente al fine di uniformare la pianificazione e la gestione dei servizi e delle risorse>>³⁰

Al giorno d'oggi, più della metà della capacità produttiva dei paesi risiede nelle città, così come la popolazione che, nel 2015, in America del Sud, giunse a essere il 78%. Il processo non si è fermato in quanto le previsioni stimano che nel 2025 la percentuale giungerà all'80%. (Trivelli, 2004)

Nelle aree metropolitane, le varie città che le compongono (denominate *partidos* nel caso di Buenos Aires) si convertono in centralità urbane diffuse sul territorio. Esse non vengono più regolate da un solo livello di giurisdizione, bensì da diversi, trasformandosi in unità politiche differenti a seconda del paese in cui ci si trova: province, comuni, città...

Il coordinamento tra le varie giurisdizioni e i diversi livelli istituzionali e politico-amministrativi non sempre risulta però facile, specialmente quando, come nel caso dell'AMBA, ci si deve confrontare

con situazioni di sviluppo estremamente diversificate tra le varie realtà. In questi casi, ci si deve scontrare con la mancanza totale di omogeneità, la base di partenza per ogni tipo di politica sociale o processo di pianificazione. Questa è una situazione abbastanza frequente soprattutto in America del Sud dove, in molte metropoli, lo sviluppo delle città non è stato accompagnato da quello delle infrastrutture e dei servizi. Inoltre quasi sempre (e Buenos Aires non fa eccezione, come vedremo nel capitolo sulla storia della Città), intere parti di città, specialmente le periferie, non sono state pensate ne tantomeno pianificate, bensì si sono formate spontaneamente, in risposta alle necessità dettate dai periodi storici e dalle regioni in cui si trovavano. Nel caso dell'America Latina, le tendenze riscontrabili in molte aree metropolitane sono quelle di spazi venutisi a creare in seguito allo spostamento dalle città verso la periferie di persone, industrie e servizi. I motivi di tali "migrazioni" sono solitamente economici, relativi alla ricerca di spazi più ampi, o di salute (epidemie). L'espansione urbana incontrollata ha provocato la necessità di dover ampliare le varie reti infrastrutturali (fognature, rete elettriche, trasporto pubblico...), senza una vera pianificazione. Questo ha portato all'aumento dei costi di approvvigionamento, spostamento e produzione. Si creano così vari spazi urbani, policentrici, molto lontani dall'ideale di città compatta. L'urbanizzazione di queste aree conduce a disuguaglianze e a situazioni di povertà infrastrutturale: molte zone rimangono isolate e mal collegate rispetto ad altre e ciò si traduce nell'impossibilità di accesso a servizi basilari o posizioni lavorative presenti all'interno della stessa area metropolitana.

Per le ragioni appena spiegate, il trasporto pubblico e la sua integrazione a livello metropolitano oltre che urbano è uno dei temi più importanti che le metropoli del XXI secolo si trovano ad affrontare.³¹

Note

30. DIZIONARIO INTERNAZIONALE: www.internazionale.it.

31. UNTREF, *Hacia una Política de Transporte de Calidad en el AMBA: Diagnóstico y Recomendaciones*, Buenos Aires, 2015, p. 9-11.

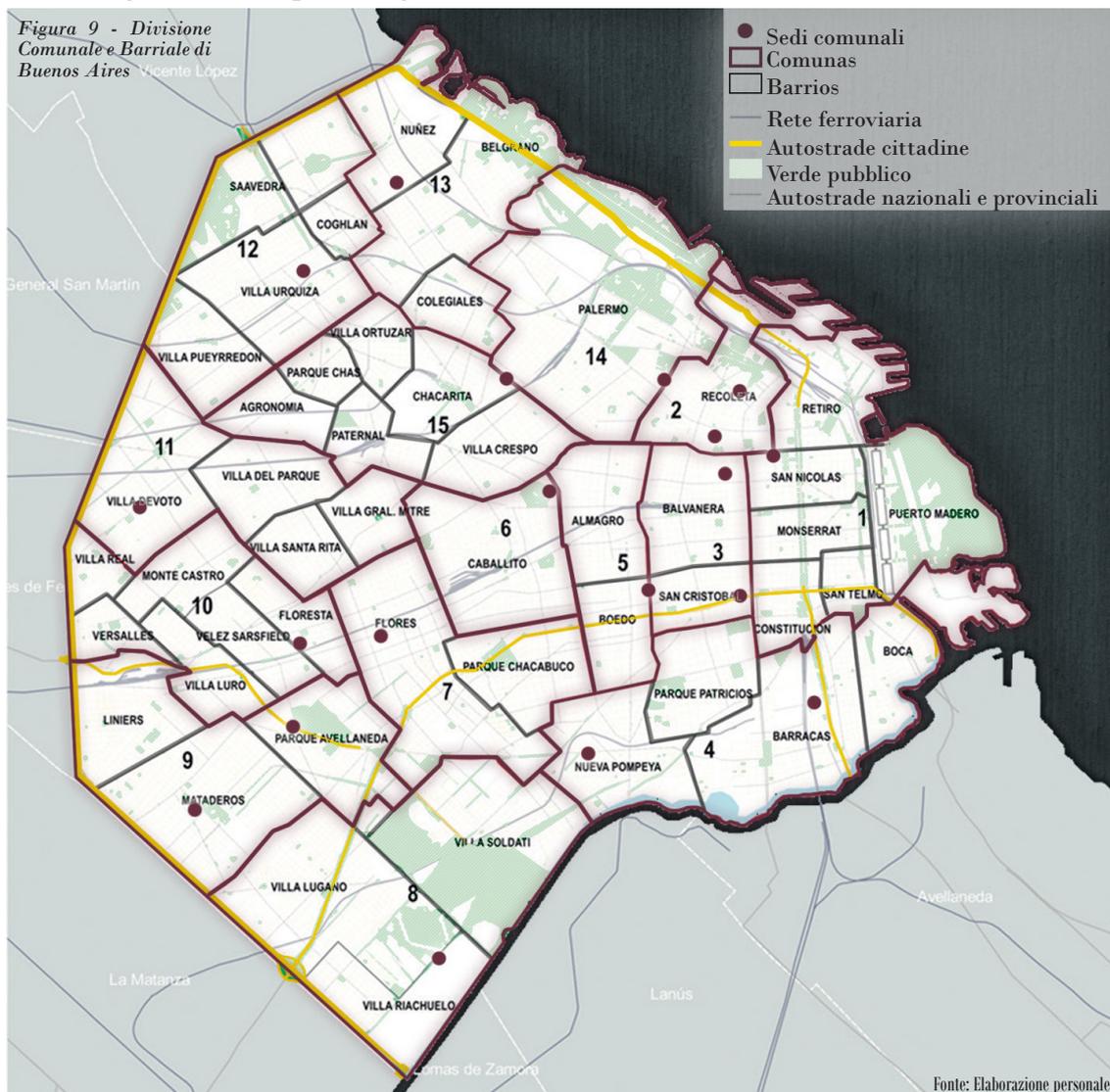
32. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 1*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2017, p. 39-40.

4.2.7 - Decentralizzazione e metropolizzazione

Un altro importante problema che grandi città come Buenos Aires si trovano ad affrontare è la questione amministrativa di difficilissima soluzione. Essa è molto complicata perché deve mediare tra due tendenze uguali e contrarie nate al fine di governare al meglio questi enormi agglomerati: decentralizzazione e metropolizzazione.

La decentralizzazione del potere nasce dalla necessità delle grandi metropoli di suddividersi in unità più piccole e quindi controllabili e gestibili in maniera più efficace. Questo conduce a politiche di decentramento del potere, con conseguente introduzione di livelli amministrativi sottomunicipali. La decentralizzazione è dunque un meccanismo costituzionale che distribuisce le varie funzioni a diverse competenze con l'obiettivo di migliorare la qualità generale

del Governo e dell'amministrazione. Dividendo amministrativamente una città in tante minori giurisdizioni, si ottiene una "particolarizzazione" delle politiche pubbliche. Esse, infatti, sono pensate a partire dalle esigenze della popolazione che li vi risiede. È impossibile pensare che una stessa politica pubblica possa produrre le stesse esternalità in un *barrio* benestante, attrezzato e sviluppato (esempio: Belgrano), come in un *barrio* caratterizzato da una classe sociale più povera, con poche infrastrutture e un livello di vita inferiore (esempio: La Boca). Un altro effetto della decentralizzazione del potere è costituito dal fatto che essa rende molto più facile ascoltare le esigenze dei cittadini e renderli partecipanti attivi della progettazione delle politiche pubbliche e alla loro gestione.³²



A Buenos Aires, la Costituzione del 1996, nell'articolo n°127, sancisce la nascita delle *comunas* definite: «*unidades de gestión política y administrativa con competencia territorial [...]»*³³, ovvero “unità di gestione politico-amministrativa con competenza territoriale [...]”

La *Ley 1777* del 2005, definisce l'organizzazione amministrativa e territoriale di Buenos Aires in 48 *barrios* raggruppati in 15 *comunas* che, in maniera autonoma rispetto al Governo della città, possono svolgere funzioni di tipo politico, amministrativo o territoriale. Le azioni comunali possono essere congiunte con quelle del Governo oppure essere competenze esclusive come per le opere di manutenzione delle strade secondarie, degli spazi verdi, del patrimonio, o le iniziative legislative.

L'Articolo 130 della Costituzione stabilisce che «*Cada Comuna tiene un órgano de gobierno colegiado denominado Junta Comunal compuesto por siete miembros, elegidos en forma directa con arreglo al régimen de representación proporcional, formando cada Comuna a esos fines un distrito único.[...]*»³⁴, ovvero “Ogni *comuna* possiede un organo governativo chiamato *Junta Comunal* (Consiglio Comunale), composto da sette membri eletti direttamente in conformità con il sistema proporzionale (vengono eletti dai cittadini e hanno un incarico di quattro anni). Ogni *comuna* costituisce un distretto unico. [...]” Il presidente della Giunta Comunale è la persona che ottiene il maggiore numero di voti al momento della definizione dei 7 membri. Oltre alla *Junta Comunal*, le *comunas* hanno anche un *Consejo Consultivo* (Consiglio Consultivo), composto da residenti del comune, rappresentanti di enti non governativi di quartiere, partiti politici e altre forme di organizzazione che abbiano interesse a intervenire attivamente al miglioramento della *comuna*. Il Consiglio Consultivo può intervenire nelle scelte della Giunta Comunale fornendo consigli, opinioni, presentando proposte e domande. Infine, vi è un organo che viene presieduto dal Capo del governo e integrato dai 15 presidenti delle 15 *comunas*: il *Consejo de Coordinación Intercomunal* definito così nella *Ley 1777* del 2005: «*órgano de discusión y consenso*

*de las políticas entre las Comunas y el Poder Ejecutivo»*³⁵ ovvero, “l'organo di discussione e consenso sulle politiche tra i comuni e il potere esecutivo (Detenuto a Buenos Aires dal Capo del Governo).

La metropolizzazione nasce dalla necessità di sviluppare grandi piani e proposte urbane a scala metropolitana in un ottica globale che possa favorire l'inserimento della città nel processo di globalizzazione che attraversa tutte le megalopoli moderne. A Buenos Aires, la realizzazione di piani urbani generali è però fortemente ostacolata da una realtà amministrativa debole, che si deve confrontare perennemente con città e giurisdizioni municipali poco unificate tra di loro. Questo impedisce il miglior funzionamento dell'amministrazione pubblica che viene costantemente rallentato o ostacolato dal dover interagire con tutte le varie realtà comunali o cittadine. Al problema governativo si aggiunge quello già citato in precedenza che vede nella disomogeneità sociale, dei servizi e economica un altro ostacolo alla pianificazione integrale della Città nel suo insieme. Una delle sfide che Buenos Aires si è posta per il futuro è quindi quella di sviluppare in maniera efficace la cooperazione intergiurisdizionale tra i vari livelli governativi.³⁶ Si ricordi che a Buenos Aires e Area Metropolitana esercitano la loro influenza le seguenti giurisdizioni: Nazione, Città, Provincia e 42 *partidos* della Regione di Buenos Aires.

4.2.8 - Esperienze intergiurisdizionali nell'AMBA

Le esperienze sperimentate fino ad oggi a Buenos Aires nell'ambito della cooperazione intergiurisdizionale sono:

Note

33. <http://www.cedom.gov.ar/constCABA.aspx> .

34. IBIDEM.

35. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035*, p. 77-79.

36. IVI, p. 40.

37. <http://www.puertomadero.com/#/es/empresa> .

38. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035*, 2017, p. 41.

• **Corporación Puerto Madero S.A. (CPM)**

• **Autoridad de Cuenca Matanza - Riachuelo (ACUMAR)**

Creata nel 1989 con l'obiettivo di urbanizzare i 170 ettari che conformavano l'area in cui sorgeva il vecchio porto di Buenos Aires. Come cita la pagina web ufficiale:



«La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. es una sociedad anónima de propiedad estatal, integrada en partes iguales por el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.»³⁷

“La corporazione Antiguo Puerto Madero S.A. è una società anonima statale, integrata in parti uguali da Stato Nazionale e Governo della Città di Buenos Aires.”

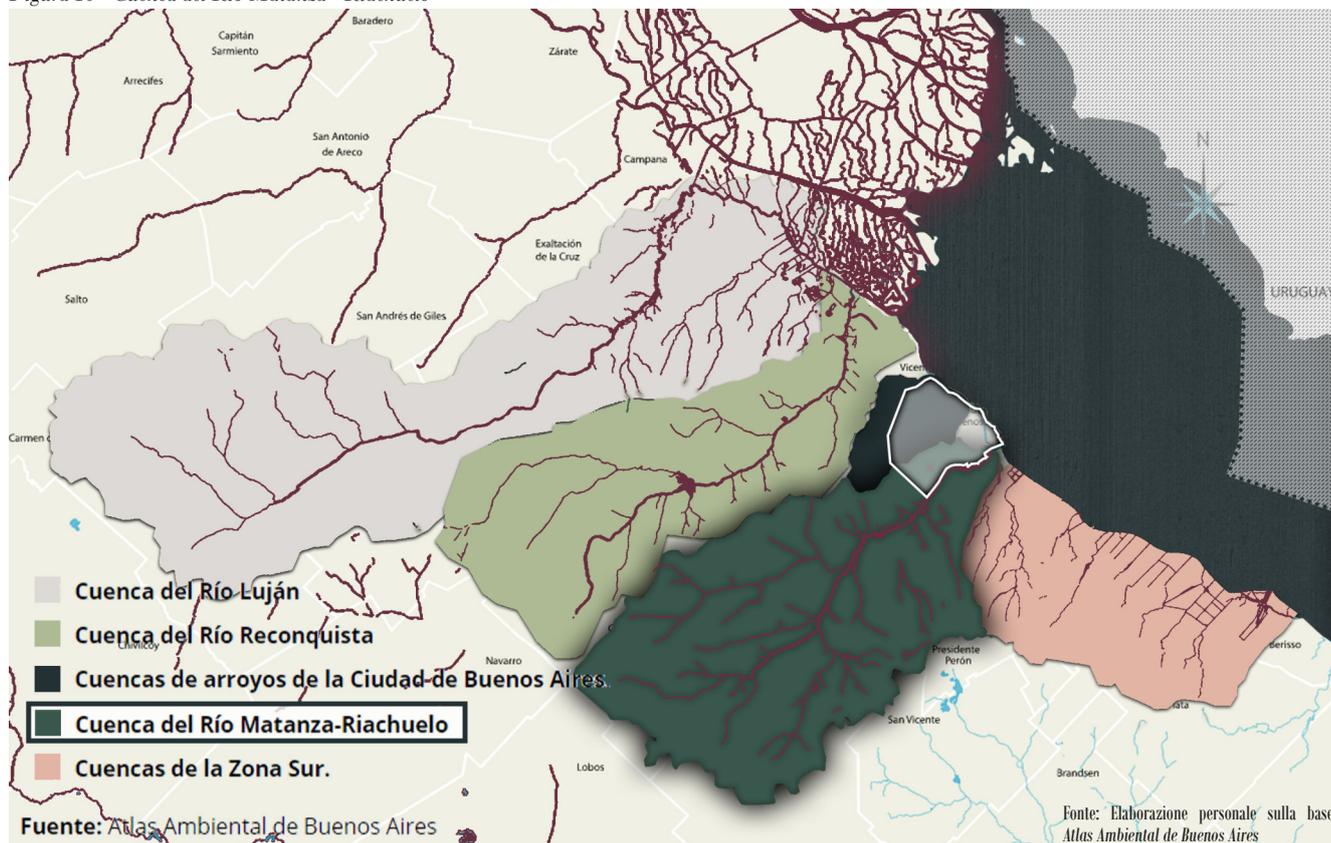
Questo modello di gestione rende l'interazione tra le diverse istanze più semplice grazie alla concordanza degli obiettivi da perseguire e delle strategie da adottare.

È un ente intergiurisdizionale che implica la coesistenza di tre governi con competenza sul territorio della *Cuenca Matanza-Riachuelo*: Nazione, Ciudad Autónoma de Buenos Aires e 14 partidos della Provincia de Buenos Aires.

La *Cuenca Matanza-Riachuelo* è il bacino idrografico, di circa 2.200km² del fiume Matanza-Riachuelo che dall'avvento delle prime industrie ha sempre sofferto un gravissimo problema di insalubrità dell'acqua e degrado ambientale.

ACUMAR nasce nel 2006 e nel 2009 elabora il *Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA)* realizzato nel 2016.³⁸

Figura 10 - Cuenca del Río Matanza - Riachuelo



• *Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE)*



Si tratta di un'impresa creata dalla *Provincia de Buenos Aires* e dalla *Ciudad de Buenos Aires* al fine di pensare e organizzare un sistema che consenta la gestione integrale dei rifiuti urbani dell'Area Metropolitana.³⁹

• *Comisión Consultiva del Área Metropolitana de Buenos Aires (CoCAMBA)*

Il Governo di Buenos Aires ha creato nel 2016 il CoCAMBA ovvero la *Comisión Consultiva del Área Metropolitana de Buenos Aires*, strumento con cui cerca di coordinare le politiche pubbliche tra i vari livelli amministrativi nazionali, provinciali e comunali.

Gli obiettivi del CoCAMBA sono i seguenti:

- Proporre misure volte a promuovere il coordinamento tra le giurisdizioni che si trovano nell'Area Metropolitana di Buenos Aires (AMBA).
- Formulare proposte di politiche pubbliche di innovazione istituzionale basate sullo sviluppo umano, economico, tecnologico, ambientale e urbano.
- Promuovere un processo di dialogo e di formazione del consenso in consultazione con le autorità politiche di ciascuna delle giurisdizioni incluse nell'AMBA.⁴⁰

• *Interventi sul trasporto e ATM*

Anche dal punto di vista dell'interazione dei trasporti tra Area Metropolitana e Città sono state implementate misure che possano produrre un miglioramento del trasporto pubblico. Il sistema di *Metrobus*, che consiste in una rete di corsie preferenziali per i *colectivos*, è al momento il più avanzato in questo senso. Il servizio infatti è composto da vari corridoi che collegano efficacemente la zona nord e il *partido* di La Matanza. Per quanto concerne le reti di *subterráneos* e di *ferrocarriles*, sono già state provate alcune politiche con risultati parziali o fallimentari. L'opinione comune è però quella che ci si debba impegnare maggiormente su questo fronte e per questo è stato introdotto, dal 2016, il programma "*Buenos Aires sin Barreras*", programma dentro il quale si inserisce anche il viadotto Mitre e di cui si parlerà più dettagliatamente a pagina 157 del presente lavoro. Dal punto di vista delle autostrade cittadine, è in corso il progetto urbanistico dell'interramento del *Paseo del Bajo*, che unirà le *autopistas* Illia, 25 de Mayo y Ricardo Balbín. All'interno di *Capital Federal* poi è in atto un programma di costruzione di percorsi ciclabili e pedonalizzazione.⁴¹

In figura 11 si possono apprezzare le infrastrutture stradali, ferroviarie e metropolitana che agiscono sul territorio.

ATM - Agencia de Transporte Metropolitano

Con il decreto 513 dell'anno 2012 la Legislatura de la *Ciudad de Buenos Aires* crea l'*Agencia de Transporte Metropolitano* (ATM), un'ente nato dall'accordo tripartito tra le istituzioni di Nazione, Provincia di Buenos Aires e la *Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Ognuna delle tre giurisdizioni provvede a eleggere un proprio membro che formi con gli altri la direzione superiore dell'organismo. In figura 13 si può vedere nel dettaglio la struttura dell'ente.

Note

39. IBIDEM.

40. IBIDEM.

41. IVI, p.42.

Figura 11 - Rete Stradale e Ferroviaria dell'AMBA

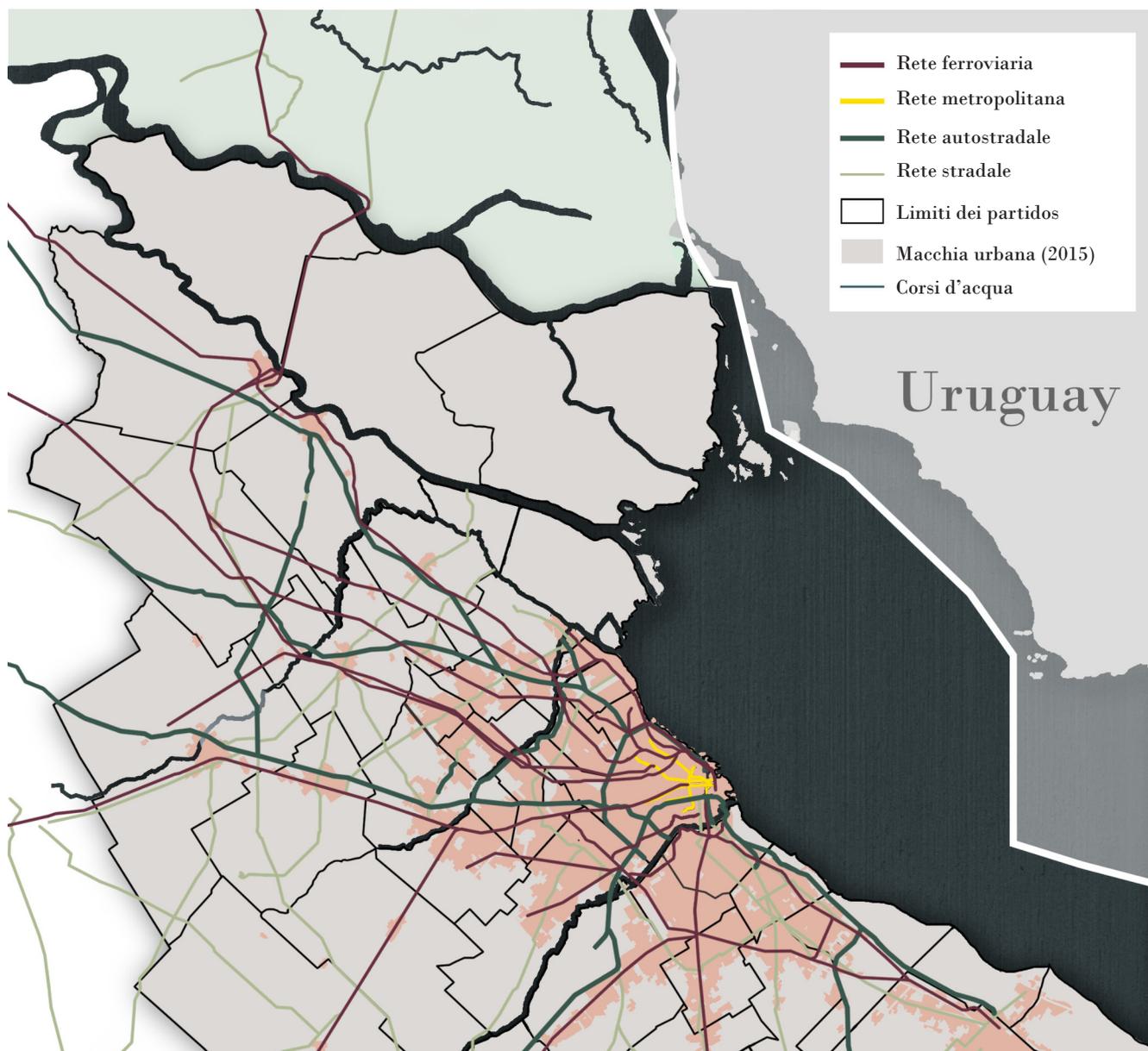
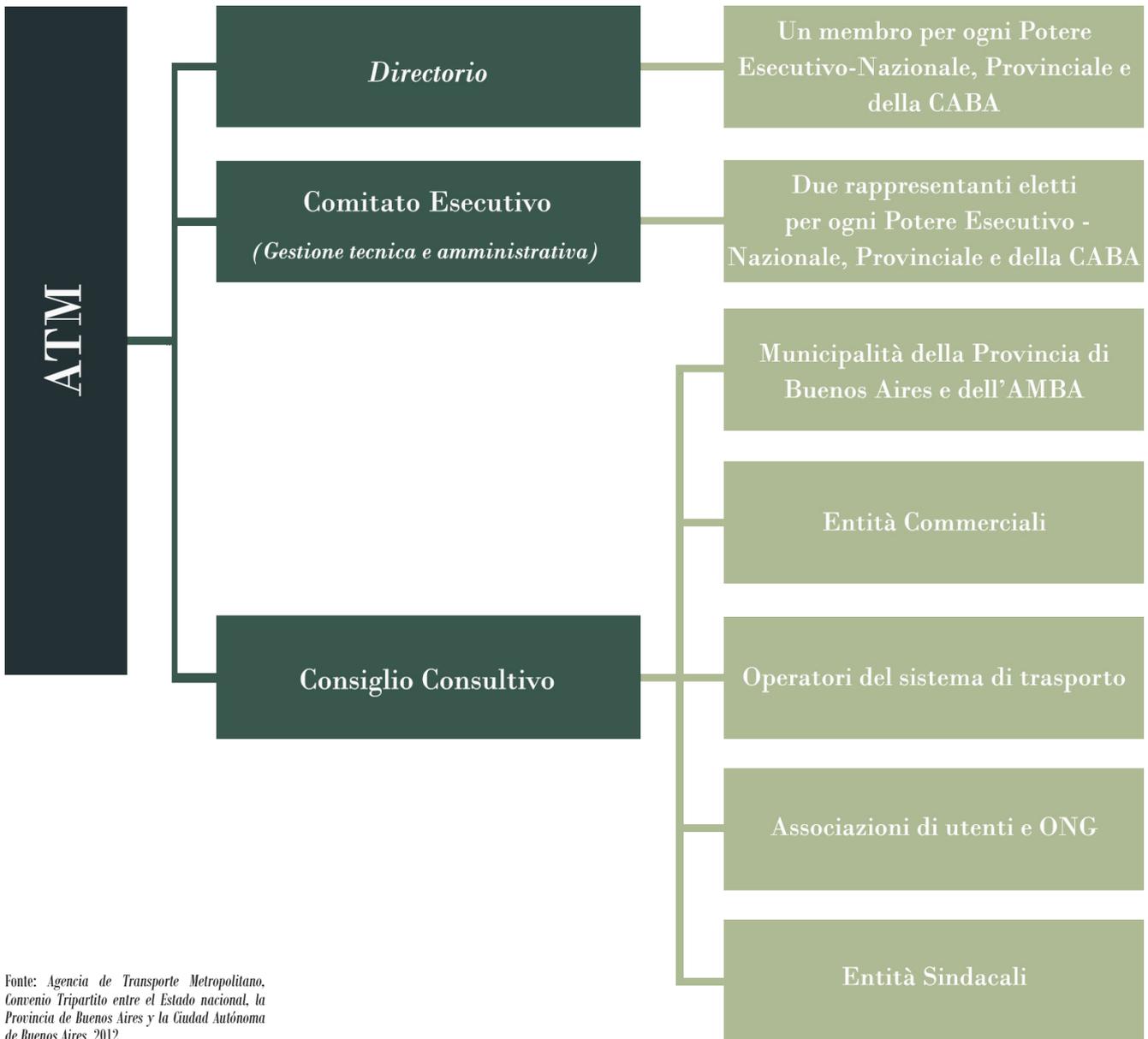


Figura 12 - Accordo tripartito dell'ATM: Nazione, Provincia e Città



Fonte: Elaborazione personale sulla base di *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2 - 1a ed -*

Figura 13 - Struttura organica dell'ATM



Fonte: Agencia de Transporte Metropolitano, Convenio Tripartito entre el Estado nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2012.

Figura 14 - Giurisdizione dei tre principali sistemi di trasporto pubblici

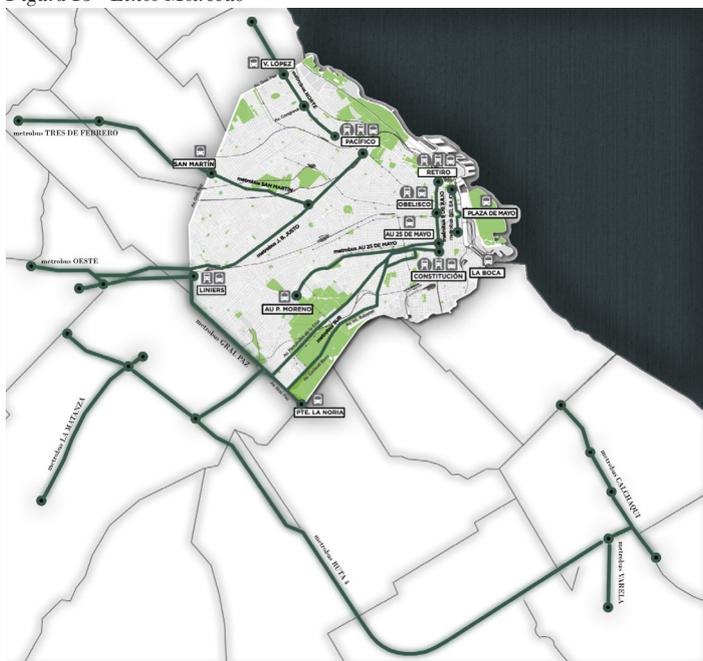
	Governo Nazionale	Governo della Provincia di Buenos Aires	Governo della Città Autónoma di Buenos Aires	Comuni della Provincia di Buenos Aires
Ferrocarriles				
Colectivos	Privato			
Nella CABA				
Tra Provincia CABA				
Tra i Comuni				
Nel singolo Comune				
Metropolitana				

Fonte: Elaborazione personale

L'ATM è dunque un organismo intergiurisdizionale consultivo, di pianificazione e coordinazione del trasporto pubblico e delle infrastrutture a lui dedicate. Esso nasce con l'obiettivo di migliorare le condizioni di connessione e sicurezza del trasporto di passeggeri e merci grazie alla pianificazione e coordinazione del sistema di trasporto urbano e suburbano delle giurisdizioni firmatarie dell'accordo. Gli obiettivi dell'ATM sono:

- Definire, implementare e eseguire politiche comuni che ordino, pianifichino e coordinino le diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di equilibrare lo sviluppo sostenibile dei trasporti e il complesso sistema intergiurisdizionale.
- Rafforzare il coordinamento dei diversi attori pubblici con competenze nel ramo dei trasporti, cercando di conciliare i loro interessi nell'ambito delle politiche di trasporto.
- Rinforzare integralmente la rete dei trasporti.

Figura 15 - Linee Metrobus



Fonte: Elaborazione personale

Note

42. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035*, 2017, p. 90-92.

L'ATM venne costituito nel 2012 ma non fu istituzionalizzato fino al 2016 quando, all'inaugurazione del *Centro de Tránsito* di Constitución, in cui erano presenti il Capo del Governo della Città di Buenos Aires, la Governatrice della Provincia de Buenos Aires e il Ministro dei Trasporti della Nazione. Venne così messa in moto l'agenzia che attualmente sta coordinando:

- **“Red de Expresos Regionales (RER)”**: progetto che si propone di connettere i diversi servizi ferroviari della regione metropolitana attraverso una rete di tunnel sotterranei.
- **“Sotterraneo del Tren Sarmiento”**: progetto che intende collegare, attraverso un tunnel sotterraneo di 16 km, le stazioni ferroviarie orientali della Prima Corona dell'AMBA con la stazione di Caballito nella CABA. Il sotterraneo sarà quello della linea *ferrocarril Sarmiento*. L'intervento farà risparmiare ai 180.000 utenti giornalieri della linea il 25% del tempo di viaggio e eliminerà 40 passaggi a livello in superficie con conseguente giovamento della viabilità urbana in superficie.
- **“Electrificación de la Línea Roca”**: Tramo Quilmes-La Plata
- **“Nuevos Metrobús en el Conurbano”**: ampliamento di 4 linee di *Metrobus* che conatteranno in maniera sempre più efficace Città e *Área Metropolitana*, con notevoli vantaggi in termini di circolazione e tempi di spostamento. Con questo intervento verranno beneficiati circa 540 000 utenti che, ogni giorno, utilizzano le seguenti linee in questione:
 - Metrobús La Matanza: 14.5km.
 - Metrobús Tres de Febrero: 12 km.
 - Metrobús Oeste: 17.3 km.
 - Metrobús Sur: 4.6 km.⁴²

5.1
-CABA-
CIUDAD
AUTÓNOMA DE
BUENOS AIRES
-STORIA-

5.1.1 - Introduzione

Durante i cinque secoli che compongono la sua storia, a Buenos Aires si sono succeduti una serie di discontinui processi di incremento e consolidamento del suo tessuto urbano. Le varie fasi di sviluppo urbano che si sono avvicinate hanno vissuto un andamento non lineare, alternando periodi positivi di grande sviluppo ad altrettanti negativi di recessione. Si può affermare che l'attuale conformazione della Capitale Federale della Repubblica Argentina sia il risultato di una complessa e continua sovrapposizione di opere, logiche e significati che, nel corso della sua storia, le diedero forma.

Gli andamenti oscillanti di cui si è accennato sono sempre stati una diretta conseguenza sia dell'andamento economico (i primi secoli di storia della Città in particolar modo) sia dell'importanza politica che la città assunse dopo l'Indipendenza dalla Corona Spagnola (1816). La storia di Buenos Aires può essere grossolanamente divisa in due fasi: la prima metà dei suoi cinque secoli di storia furono caratterizzati da un'impostazione spiccatamente economica e commerciale, con l'attività portuaria a fare da traino: «essa visse periodi di eccezionale sviluppo alternati ad altri di disarticolazione delle rotte commerciali.»³¹ Nella sua seconda fase, il cui inizio si può datare intorno alla fine del XVIII secolo, Buenos Aires cominciò un processo di sviluppo più complesso che nasceva dall'unione tra l'importanza politica che la Città aveva guadagnato dopo essere diventata nel 1776 Capitale del *Virreinato del Río de la Plata* (Vicereame del Rio de la Plata), e la crescente attrattività che i porti atlantici stavano acquisendo agli occhi europei.

Gli inizi del XIX secolo furono un periodo storico molto concitato e ricco di avvenimenti importanti per Buenos Aires che assunse un ruolo chiave verso l'indipendenza dalla Spagna. Avvenimenti fondamentali

di questo periodo furono le invasioni inglesi degli anni 1806 e 1807 e la *Revolución de Mayo* (Rivoluzione di Maggio) del 1810, con cui si diede inizio alla Guerra d'Indipendenza Argentina, che condusse alla Dichiarazione d'Indipendenza del 1816. Sul finire del secolo poi iniziarono a prender piede processi sociali, economici e politici che si protrassero nel tempo in modo più continuo: l'immigrazione di massa, l'espansione territoriale, lo sviluppo delle attività produttive, il potere del porto. Il congiunto di tutti questi fenomeni condusse alla nascita delle prime idee urbanistiche pensate proprio per far fronte a tutta questa serie di tematiche impellenti e per migliorare le condizioni di vita nella Città.

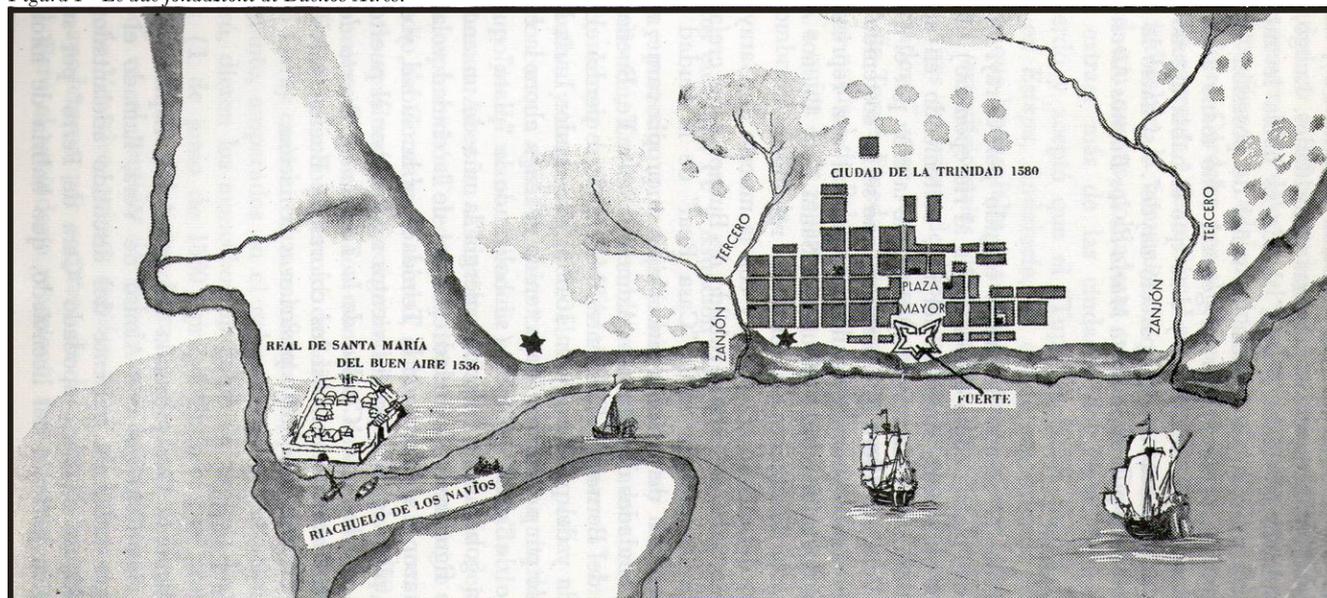
L'inizio del XX secolo diede continuità ai processi iniziati sul finire del secolo precedente con momenti di splendore economico alternati ad alcuni di recesso, ma che comunque permisero alla città di avere una struttura solida per affrontare la crisi degli anni '30.

Nuove tematiche sorsero poi verso la metà del secolo passato, momento nel quale iniziarono a prendere piede questioni legate a fenomeni come le migrazioni interne, la crescita demografica, la segregazione delle periferie e gli effetti dello sviluppo industriale. Queste nuove dinamiche furono l'ennesima sovrapposizione di idee e scenari che si applicarono, in modo più o meno convincente, su di un contesto già costruito che però non si poteva più modificare molto strutturalmente. La città infatti, in quest'epoca, aveva ormai raggiunto un livello di consolidazione materiale che non si è modificato fino ai nostri giorni, nonostante sia stato influenzato da radicali cambiamenti politici, dall'avanzamento della tecnologia e dal nuovo stile di vita dei *porteños* (i cittadini di Buenos Aires).

Note

43. Traduzione personale da: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009, p.29.

Figura 1 - Le due fondazioni di Buenos Aires.



Fonte: <http://www.cienciayfe.com.ar/buenosaires/biblio.php?l>

5.1.2 - Fondazione e inizi

Buenos Aires venne fondata due volte: la prima volta, nel febbraio del 1536, da Pedro de Mendoza, con il nome di *Ciudad del Espíritu Santo y Puerto Santa María del Buen Ayre*. L'accampamento, posto sulle rive meridionali del Rio de la Plata, aveva una posizione strategica per gli spagnoli: «A Mendoza si deve il merito di aver scelto un'ottima ubicazione, sopra una piccola altura e con una buona vista sul Rio de la Plata, dove la navigazione e quindi gli attacchi sono resi difficili dai banchi di sabbia, ma vicino alla confluenza del fiume Riachuelo, più piccolo e riparato, usato come porto naturale.»⁴⁴ Questo villaggio venne però abbandonato dopo soli quattro anni a causa di continue invasioni degli indigeni. La seconda volta fu invece definitiva e avvenne l'11 giugno 1580 per mano di Juan de Garay che chiamò il nuovo insediamento *Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Nuestra Señora de los Buenos Aires*. Garay commentò la sua impresa così: «[...] Sono partito dalla Città di Asunción con più o meno sessanta soldati che, come fedeli servitori e vassalli di Sua Maestà e desiderosi

di aumentare i suoi regni e signorie, hanno deciso di venire con me a compiere il popolamento di Buenos Aires, così conveniente alla Corona Reale di Castiglia e sono venuti con le loro armi, cavalli e bestiame a loro spese, con grande rischio e, con il loro aiuto, ho fondato questa città della Trinidad de Santa Maria de Buenos Aires.»⁴⁵

Agli inizi della sua storia, avendo una minore importanza rispetto a città come Lima o altre città coloniali della Corona Spagnola, Buenos Aires faceva parte del *Virreinato de Perù* (Vicereame del Perù).

Note

44. Traduzione personale da: GUTIERREZ R., *Buenos Aires. Evolución Histórica*, Fondo Editorial Escala, Buenos Aires, 1992.

45. Traduzione personale da: BORTHAGARAY J.M., *Habitar Buenos Aires: las manzanas, los lotes y las casas*, Sociedad Central de Arquitectos; Buenos Aires, 2009.

46. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060*, 2009, p.30.

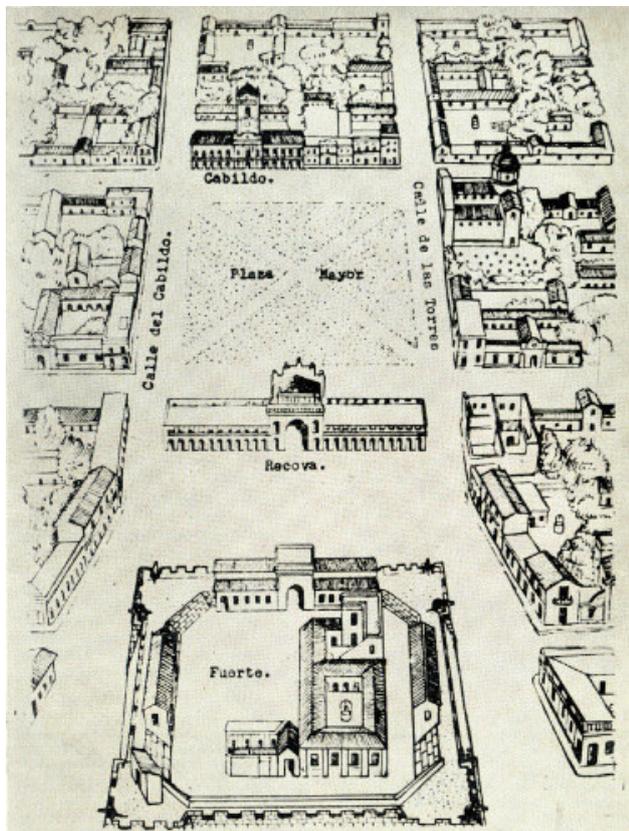
47. DE LA GUARDIA M., *Las Leyes de Indias*, Establecimiento tipográfico de Pedro Nuñez, Madrid, 1889.

48. (1 vara = 0,866 metro)

La città, che inizialmente aveva dimensioni molto ridotte, era stata creata per volere della Corona Spagnola che, dopo la conquista dell'Incanato (Impero Inca), avvenuta tra il 1533 e il 1534, aveva come nuovo desiderio quello di garantire e semplificare la navigazione dei grandi fiumi che dal mare giungono fino al centro del Continente sudamericano. Attraverso la posizione strategica sul delta del Rio de la Plata, l'obiettivo era quello di usare il porto di Buenos Aires per spingersi verso l'interno del continente, impossessandosi di quelle terre e popolandole al fine di incrementare e facilitare la circolazione e il commercio tra i nuovi domini e l'Alto Perù. Il commercio e la circolazione sono dunque le due principali ragioni per cui Buenos Aires venne fondata, nonché i fattori che più caratterizzarono i primi anni della città.⁴⁶

Il territorio su cui venne edificato il primo nucleo di Buenos Aires si divideva morfologicamente in due aree: una pampa ondulata fertile e ricca di acqua potabile e una spiaggia umida e insidiosa alla navigazione.

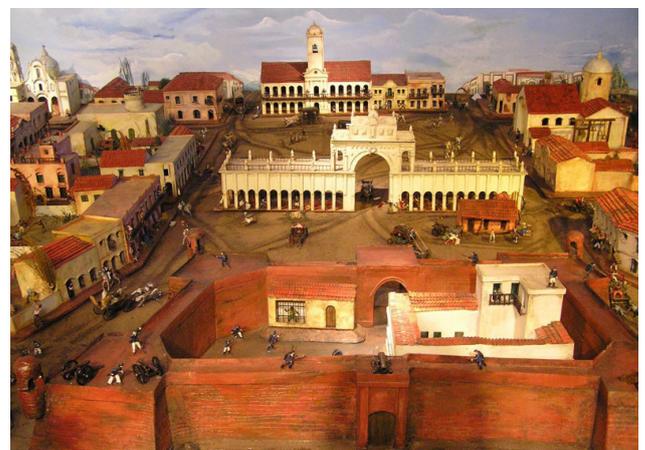
Figure 2 - Plaza Mayor e i suoi edifici principali: Cabildo, Recova e Forte



Fonte: <http://www.cienciayfe.com.ar/buenosaires/biblio.php?l>

Mentre la prima servì all'edificazione, la seconda fungeva da perfetta difesa contro gli attacchi marittimi. Il punto scelto per l'edificazione fu quello più alto e vicino alla costa. Juan de Garay seguì il tipico disegno urbano coloniale Spagnolo a «*cuadrícula de calles y manzanas*»⁴⁷ (“reticolo di strade e isolati”), che si conformava ai principi stipulati dalle *Leyes de Indias*. Esse prevedevano una griglia di strade parallele e perpendicolari tra di loro a circondare le cosiddette *manzanas*, suddivise, a loro volta, in lotti edificabili chiamati *parcelas*. La *manzana* costituiva il modulo base di questa “scacchiera”: la sua dimensione era di 140 *varas castellanas*, un'unità di misura utilizzata dalla Corona Spagnola equivalente a 0,866 metri.⁴⁸ Le strade erano invece larghe 11 *varas*. Dalla somma delle due nasce un'unità di misura molto usata anche oggi, ovvero la *cuadra*. In quest'epoca, una *cuadra* era pari a 151 *varas*, ovvero all'incirca 130 metri⁷. Il nucleo primordiale di Buenos Aires era inscritto in un grande rettangolo di quindici *cuadras* rivolte verso il Rio de la Plata e nove che si estendevano verso l'interno del continente. Il fulcro della Città era Plaza Mayor (oggi Plaza de Mayo) che ospitava il Cabildo (ovvero l'edificio in cui venivano svolte le questioni istituzionali) e il Forte, ubicato a ridosso del pendio, in fondo alla piazza; al suo posto oggi si trova la Casa Rosada, sede del *Gobierno Nacional*.

Figure 3 - Plaza Mayor e i suoi edifici principali: Cabildo, Recova e Forte



Fonte: www.argentinaparamirar.com.ar



Fonte: Archivo General de la Nación

attivi al tempo degli Inca. Nel 1585 e nel 1604 vennero poi inaugurati due nuovi collegamenti che collegavano Buenos Aires rispettivamente con *Córdoba* e *Santiago del Chile*. In Questa maniera, Buenos Aires divenne il fulcro di una rete composta da città e percorsi che si davano forza commerciale l'un con l'altro. Venivano fondate, in questo periodo, nuove città, la cui prosperità o decadenza dipendeva dal loro inserimento in queste rotte. Questo processo di fondazioni fallite o di successo consolidarono il sistema di città, province e rotte che conformarono l'attuale Argentina.⁵⁰

Figura 6 - Aldus Verthoont, 1628, Vista di Buenos Aires dal Rio de la Plata



Fonte: Álbum de imágenes históricas / Archivo Buenos Aires

5.1.4 - XVIII secolo

Nel 1776, dopo la Riforma Borbonica, Buenos Aires venne designata Capitale del nascente *Virreinato de Río de la Plata*, l'ultimo dei 4 vicereami della Corona Spagnola. Il Vicereame del Río de la Plata comprendeva i governatorati di Río de la Plata, Paraguay, Tucumán e Santa Cruz de la Sierra e le Provincie di Cuyo e Charcas. Attualmente queste terre corrispondono a Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay, le zone meridionali di Brasile e Perù, il nord del Cile. A partire da questa data, la città cominciò ad avere una vita commerciale di sempre più elevata importanza. La base delle sue fortune fu indiscutibilmente il porto: punto di forza e di connessione con tutte le altre città del Vicereame. Nel giro di due anni, la popolazione della città ammontava già a 24 205 abitanti, come riferitoci dal censimento di Vértiz del 1778. In questo modo, cominciò a essere una città commerciale di maggiore tenore, basando la sua forza sul porto e sulla connessione con le altre città del Vicereame.⁵¹

L'essere divenuta Capitale del Vicereame del Río de la Plata, unita all'essere un'economia sempre più fiorente e un allentamento del controllo della Corona Spagnola, dovuta a problemi di successione, diedero impulso alla diffusione dell'idea dei locali, soprattutto dell'*elite* della città, di essere effettivamente padroni delle proprie terre.

5.1.5 - XIX secolo

Negli anni 1806 e 1807, Buenos Aires fu invasa e occupata brevemente dagli inglesi, ma le popolazioni locali, senza nessun aiuto da parte della Corona riuscirono a cacciarli e a difendersi dai seguenti attacchi. Questo Fatto diede molta consapevolezza ai *Porteños* e fu una miccia che innescò tutti quei processi che portarono alla Dichiarazione d'Indipendenza del 1816 dalla Corona Spagnola.

Nel 1826 si assistette al primo cambiamento impattante del tessuto urbano: Bernardino Rivadavia, primo presidente del Paese, volendo distaccarsi dalla visione coloniale spagnola di città, realizzò l'estensione di alcune strade: Corrientes, Cordoba, Santa Fe, Belgrano e Independencia.⁵² Nel 1853, con

Figura 7 - Vicereami della Corona Spagnola



Fonte: Elaborazione personale

l'approvazione della *Constitución de la Nación Argentina*, venne creato lo Stato di Buenos Aires. All'epoca di tale avvenimento, la città era delimitata da Plaza Miserere e dalle attuali strade Jujuy e Pueyrredón a ovest, dall'attuale Avenida Santa Fe l nord, da San Juan a sud; il resto del territorio non era per nulla o quasi urbanizzato, eccezion fatta per i *pueblos* di Belgrano e Flores.

Note

51. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060* Buenos Aires, 2009, p 30.

52. IBIDEM.

53. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires, 2008, p.20.

Figura 8 - César Hipólito Bacle, "Plano Topográfico de las calles de la ciudad de Buenos Aires...", 1830.



Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

La popolazione, in questi anni, cresceva in modo costante: il censimento svolto nel 1855 contava già 93 000 abitanti, quello svolto nel 1869 addirittura 187 000. In soli quindici anni, la popolazione era raddoppiata.⁵³ Una crescita così rapida era difficile da controllare e la Città cominciò a ingrandirsi "spontaneamente" secondo una logica di espansione a raggi concentrici che conserva tuttora. Il suolo veniva occupato lungo gli assi di circolazione principali e, attorno ad essi, si creavano delle sorte di quartieri periferici che, col passare del tempo, si espandevano fino a legarsi con quelli

a loro adiacenti. Mentre il processo espansivo continuava, le parti di città già costruite si facevano sempre più dense. In questo modo la trama della città si espandeva e consolidava.

Al fine di migliorare la circolazione, anche l'area originale della città, ovvero quella centrale, venne modificata. Venne pianificata la creazione di *Avenidas*, che ancora oggi, svolgono una funzione di importanza fondamentale, poiché, oltre a rappresentare la viabilità principale in città, concentrano le funzioni commerciali e economiche della stessa. Il centro si converte quindi nel polo più importante

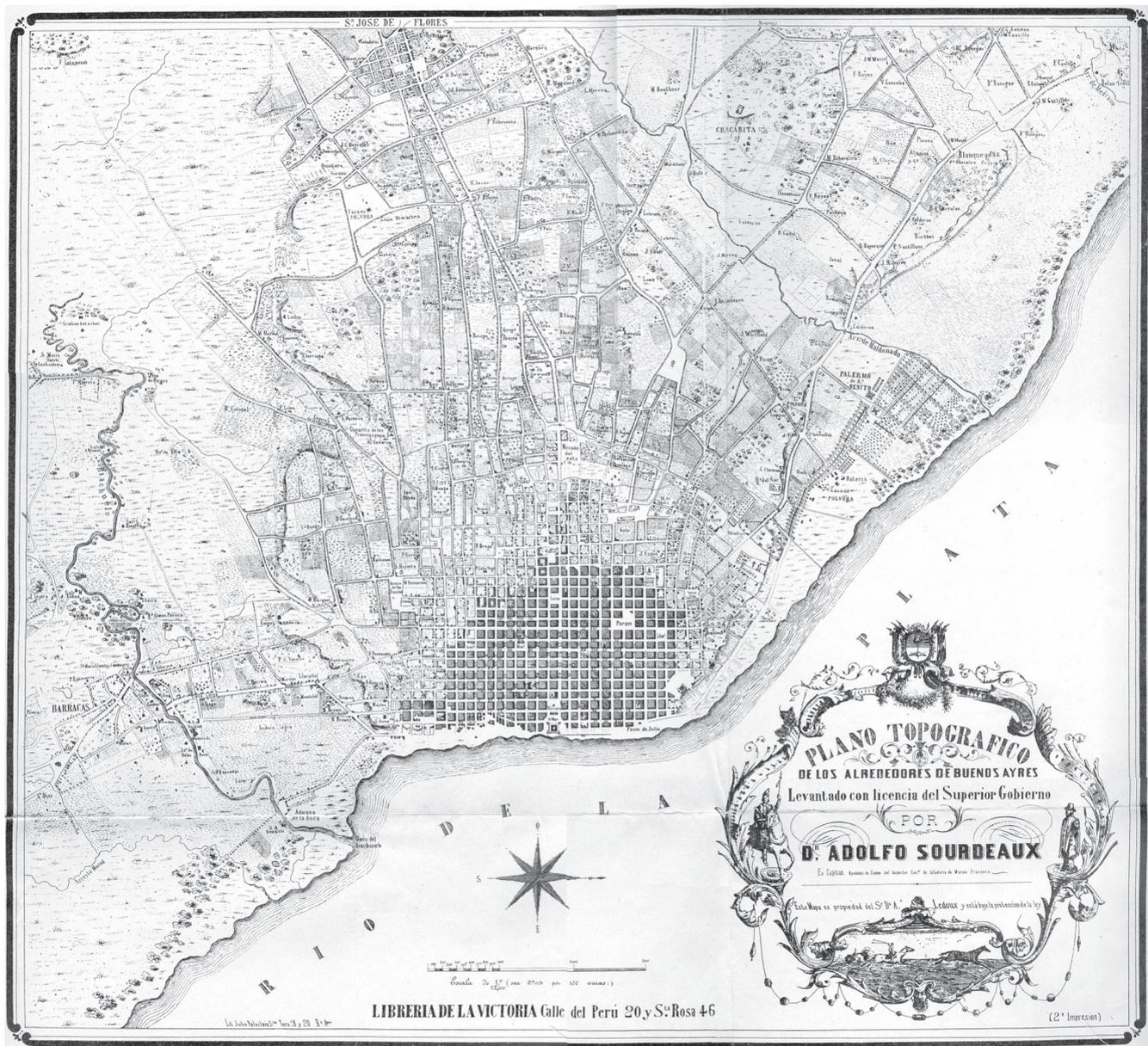


Figura 9 - Adolfo Sourdeaux, "Plano topográfico de los alrededores de Buenos Ayres", Buenos Aires. 1853.

Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

della città, dove si concentrano inoltre le opere architettoniche più importanti.

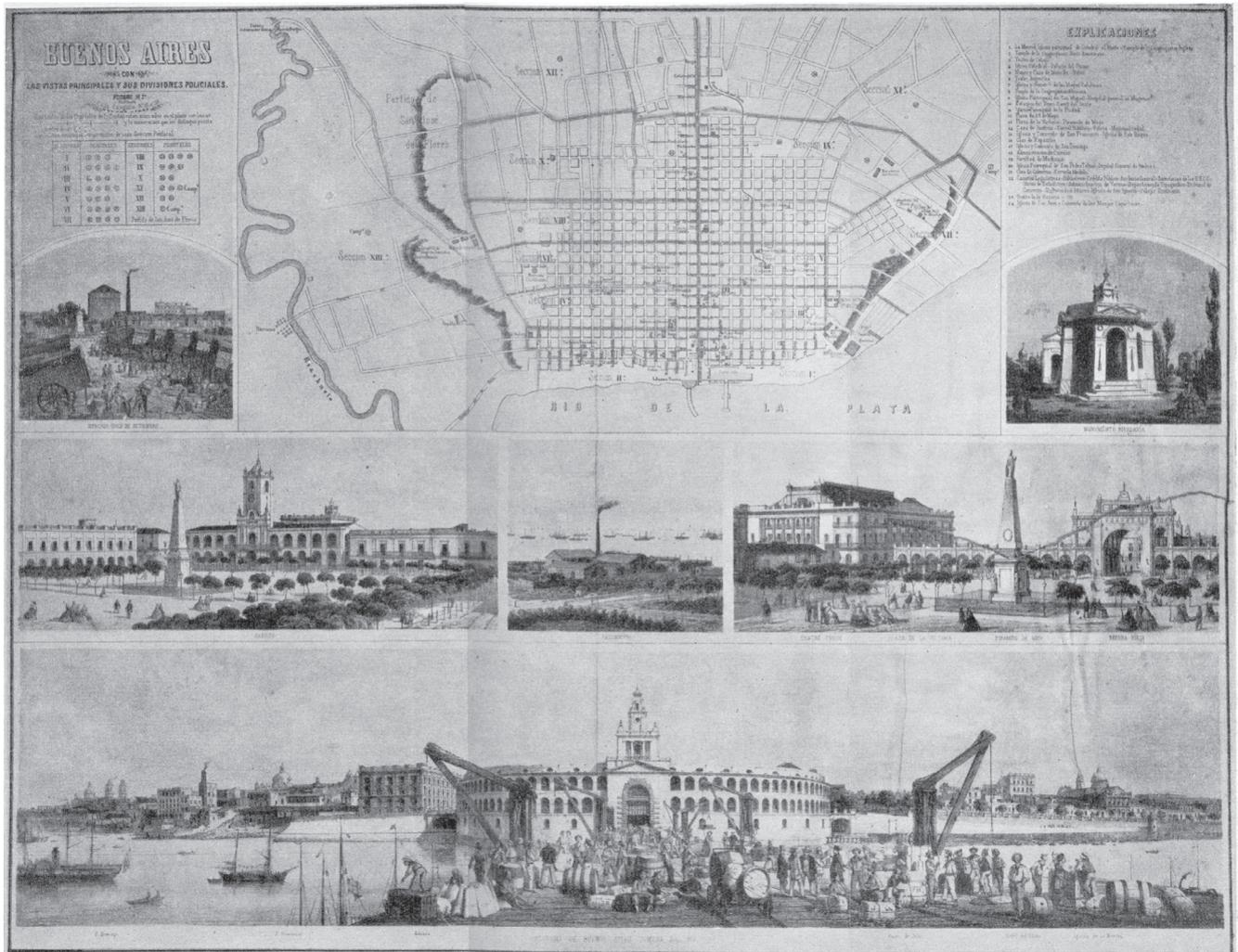
Attorno alla città, nelle campagne, piccoli villaggi rurali cominciarono a sorgere. Questi villaggi erano molto dipendenti dalle attività svolte nell'Área Central della Città. I villaggi Moròn e Moreno sono i più antichi, così come Belgrano. Essi sorgevano sul *Camino Real* di cui si parlerà più attentamente nel capitolo dedicato al *barrio* di Belgrano.

Intorno al 1860 si può dire che Buenos Aires fosse diventata una vera e propria città moderna, con il porto e la dogana a trainare la sua economia e il suo commercio, e una popolazione in costante crescita. Una data

molto importante in questo senso fu il 1876, anno in cui venne emessa la *Ley de Inmigración* (o *Ley Avellaneda*) che diede un fortissimo impulso all'immigrazione dall'Europa. La città di Buenos Aires accoglieva parte di questi nuovi coloni europei che diedero una grossa spinta verso la crescita demografica e portarono forza lavoro per l'espansione economica.⁵⁴

Nel 1880, dopo anni di conflitto con la Provincia di Buenos Aires che non voleva perdere il territorio della Città tanto per motivi economici quanto politici, Buenos Aires si trasformò in *Capital Federal* della Repubblica Federale Argentina, separandosi dalla sua omonima Provincia che scelse la città di La

Figura 10 - Fusoni, "Buenos Aires con las vistas principales y sus divisiones policiales", Buenos Aires. 1859.



Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

Plata (fondata appositamente nel 1882) come sede dei poteri della Provincia. Il 28 settembre 1887 vennero definiti precisamente i confini della *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* e vennero inclusi i *pueblos* di Belgrano e Flores, che passarono fisicamente e politicamente sotto le regole della Municipalità della Città di Buenos Aires, diventando nuovi *barrios* della Città a tutti gli effetti.⁵⁵

A partire dal 1890, anche lo sviluppo industriale prese forza diventando un fattore chiave per l'economia urbana. Le diverse tipologie di attività erano localizzate in zone specifiche sul territorio: le industrie metallurgiche, avendo bisogno di molta acqua

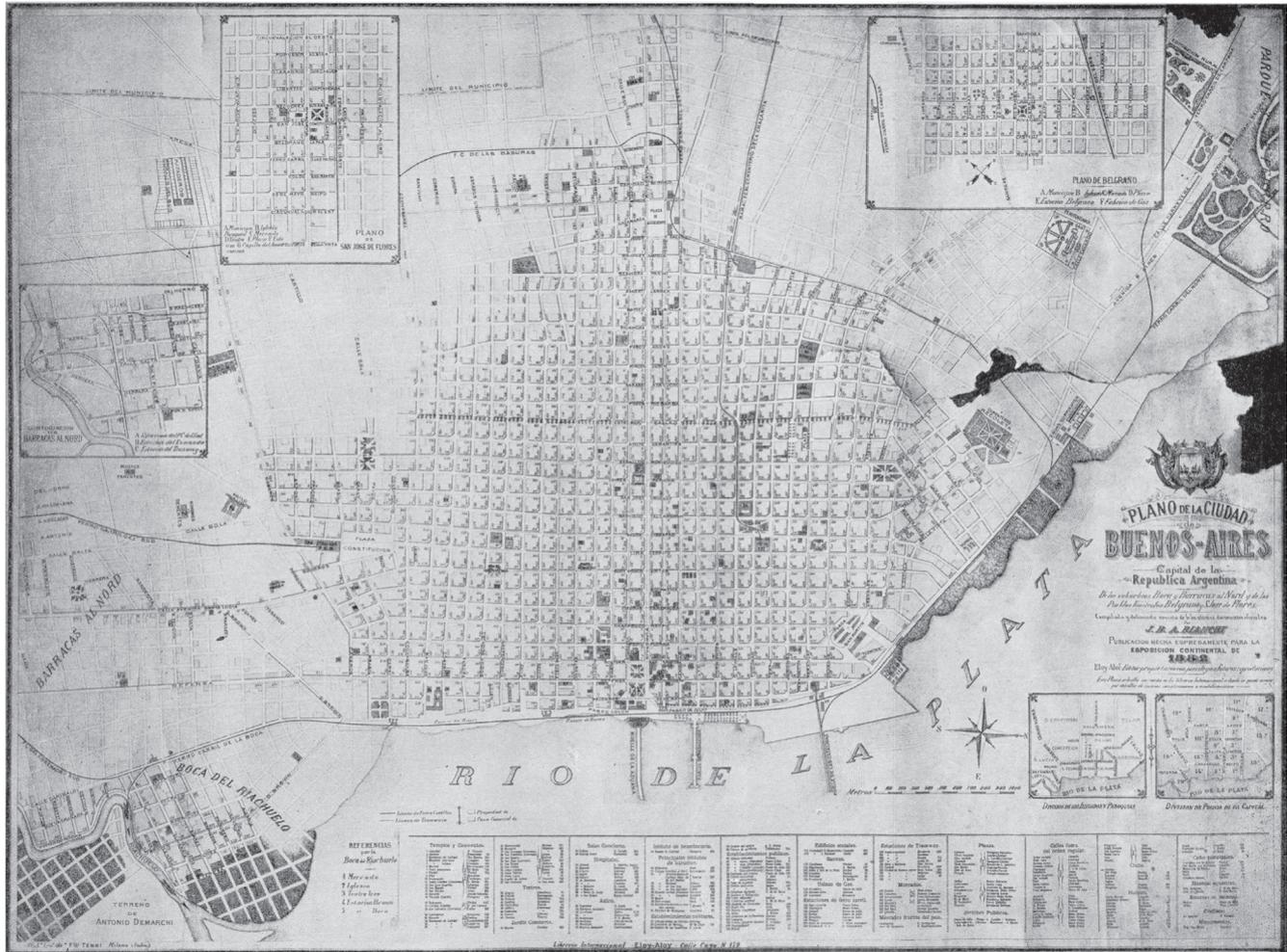
e di una buona connessione con il porto per il trasporto dei prodotti e dei materiali, si concentravano prevalentemente nelle zone di Barracas e Avellaneda, così da poter sfruttare la presenza del fiume Riachuelo e del *ferrocarril* Roca. Le altre industrie che non necessitavano della stessa quantità d'acqua, si insediavano nella zona nord del *barrio* di Barracas; ancora oggi il quartiere conserva la fisionomia industriale che si configurò in questo periodo.

Note

54. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p 32.

55. Ivi, p.33.

Figura 11 - Bianchi J., "Plano de la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina", Buenos Aires. 1882



Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

In breve tempo, la pianta urbana si modificò: si consolidò il ruolo trainante dell'Área Central, mentre gli altri *barrios* si caratterizzarono in differenti funzioni e gerarchie. La popolazione con maggiori risorse economiche cominciò a spostarsi dalla tradizionale zona a sud della città verso quella nord, cominciando a costruire le proprie nuove residenze nei *barrios* di Retiro e Recoleta, e, poco dopo, Palermo. Questi spostamenti erano causati prevalentemente dalla presenza di scarse condizioni igieniche presenti nell'area sud (si ricordano l'epidemia di colera nel 1869 e di febbre gialla del 1871). Vi era anche un altro motivo per questi spostamenti: la "moda" della nuova epoca, che prediligeva grandi palazzi individuali e, il nord della città, meno

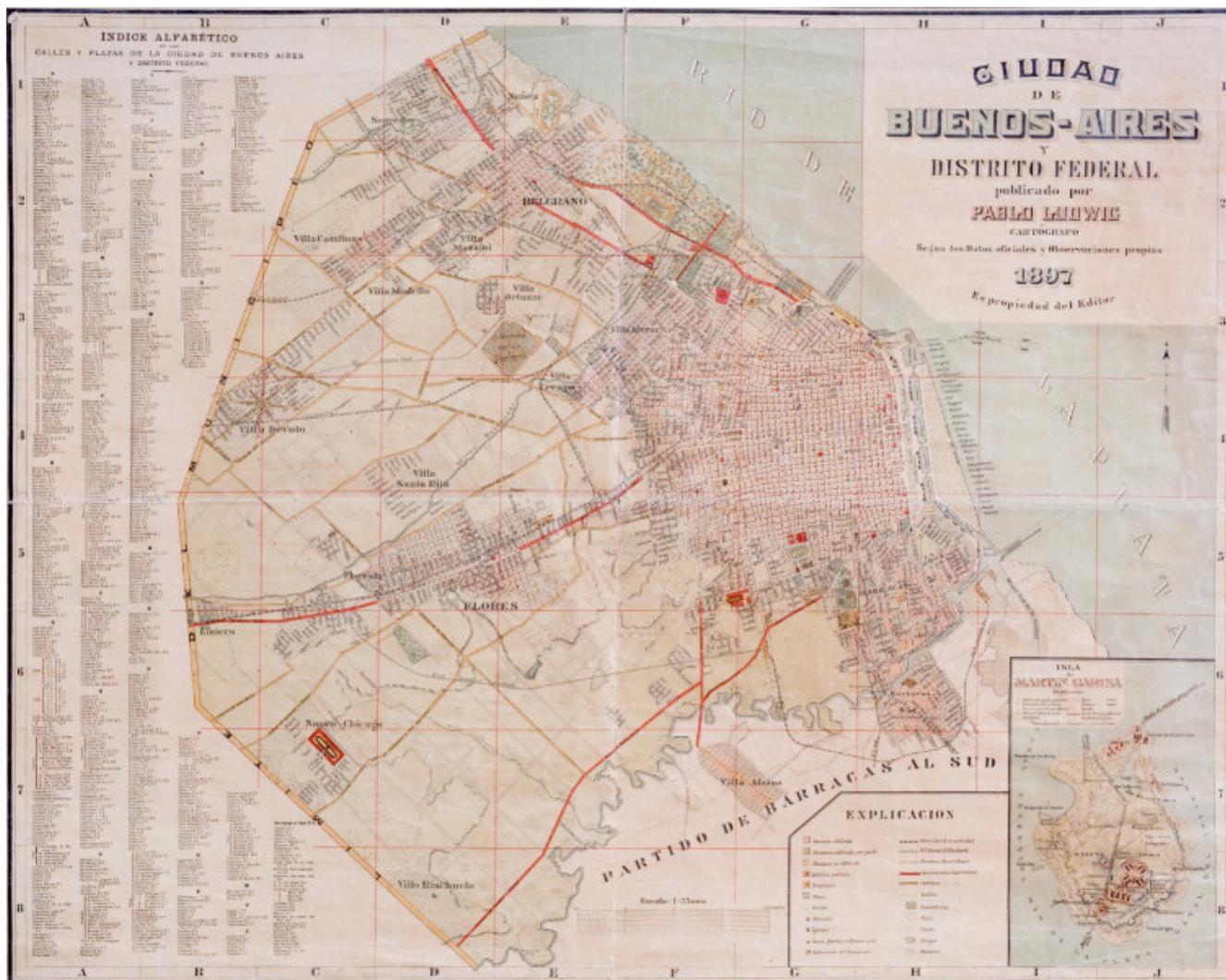
urbanizzato, presentava più spazi per costruire. L'Área Central cominciò a ospitare sempre più i settori bancari e commerciali della città. Il consolidamento del centro venne favorito dall'ubicazione delle funzioni centrali, dal fatto che fosse residenza delle classi alte e, allo stesso tempo, dal fatto fosse stata scelta dagli immigrati europei come zona per stabilirsi. Il fatto che Buenos Aires conservi l'importanza economica, simbolica e sociale del centro storico, la differenza da molti altri modelli di città sud americane, ma anche nord americane.⁵⁶ Verso sud intanto, la città continuava ad espandersi lungo le strade di Barracas fino al Riachuelo.

Si definì una prima organizzazione metropolitana per l'estensione lungo le nuove linee della ferrovia: verso ovest, nel 1857,

Note

56. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 1*, p. 29.
 57. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p 32.

Figura 12 - Pablo Ludwig, "Ciudad de Buenos-Aires y Distrito Federal", Buenos Aires, 1897.



Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

il *ferrocarril* Roca collegava il centro fino al *barrio* di Flores, nel 1860 arrivò fino a quello di Moreno (già al di là dei confini attuali della Ciudad Autónoma de Buenos Aires). Verso nord il treno giungeva fino a Belgrano nel 1862 mentre, nel 1863 fino a San Fernando. Sempre nel 1863 venne aperto il *Ferrocarril del Sur* che nel 1872 permetteva il trasporto fino a Quilmes. In questi anni, si configurò la disposizione spaziale delle stazioni terminali ancora oggi presente. Esse si localizzavano nelle periferie della trama urbana. Le stazioni di: Retiro a nord, Miserere a ovest e Constitucion a sud, collegavano la città con la periferia vicina e soprattutto con il centro del paese.⁵⁷

L'ultimo trentennio del XIX secolo fu un periodo di grande attività per Buenos Aires

sotto tutti i punti di vista, da quello economico a quello istituzionale, da quello industriale a quello demografico. Al censimento del 1895, la popolazione raggiunse i 664 000, triplicandosi rispetto a quello di quindici anni prima (1869). Tra il 1870 e 1880 Buenos Aires completò definitivamente la sua trasformazione in città moderna: si accelerò la costruzione di strade nuove, la pavimentazione delle esistenti, la costruzione di servizi ospedalieri e educativi. La nuova spinta demografica diede impulso a un'altra espansione della città, a partire, questa volta, dal consolidamento dei nuovi *barrios* periferici. Gli spostamenti dal centro ai *barrios* periferici cominciarono quindi a essere una realtà quotidiana, ciononostante, la città continuava sempre a dipendere dal centro. La

rete tranviaria fu migliorata e implementata per coprire la crescente richiesta di mobilità della città in espansione.

La città venne federalizzata e iniziarono i preparativi per il “*Centenario*”, che si sarebbe celebrato nel 1910, in onore della *Revolución de Mayo*, ovvero una serie di rivolte contro la Corona Spagnola nel 1810. Queste nuove condizioni diedero impulso a molteplici azioni urbane volte a soddisfare la crescente domanda di servizi sanitari, fognature, illuminazione elettrica, e grandi stazioni dei treni. Fu un'epoca di grande entusiasmo e prolificità costruttiva in cui vennero costruite anche opere con forte carattere simbolico: Palacio del Congreso, Casa Rosada, Teatro Colon; fu aperta Avenida de Mayo nel 1898; nel 1894 si inaugurò Puerto Madero; si moltiplicarono parchi e piazze. Nel 1875 fu creato il Parque 3 de Febrero, progettato da Carlos Thays. Nel 1924, si costruì Avenida Costanera Sur, con l'aeroporto paesaggista Forestier.

Un ruolo fondamentale in questa dinamica di espansione fu giocata dal cambiamento dei mezzi di trasporto tradizionali. Nei primi trent'anni del XX secolo, si verificò il passaggio dal tram a trazione animale (cavalli) a quello elettrico. Nello stesso periodo, più precisamente nel 1913, venne inaugurata a Buenos Aires la prima metropolitana del continente sudamericano. La prima linea (Linea A) collegava Plaza de Mayo a Plaza Miserere; un anno più tardi essa giungeva fino al *barrio* di Caballito. La rete di trasporti continuò gradualmente ad espandersi e a densificarsi: le linee principali collegavano ormai le zone periferiche della città come Belgrano, Flores e Liniers. Anche il servizio ferroviario venne migliorato sia a livello urbano che a livello suburbano. L'introduzione delle automobili avvenne a partire dal 1905 e questo rese necessaria la costruzione di strade adeguate. Verso la metà del 1920 poi, iniziò a essere presente il trasporto pubblico a motore.⁵⁸

La popolazione della Città continuò a incrementare e, nel 1914, il censimento indicava il superamento del milione e mezzo di abitanti. L'espansione dell'urbanizzazione continuava seguendo i principi che la caratterizzarono fino ai giorni nostri:

- Espansione della macchia urbana lungo gli assi di circolazione (ferrovia inizialmente, autostrade in seguito).
- Consolidamento delle aree già occupate.

Tuttavia, a causa di abitudini culturali diverse e della differente qualità del trasporto offerto, il modello di occupazione cambiava da nord a sud:

- Asse nord, disponendo di buoni servizi di trasporto e disponibilità di terre alte, continuò il processo di accoglienza dalle classi agiate iniziato già nel 1860. Le persone con grande disponibilità economiche vi si trasferivano alla ricerca di spazi più ampi e salubri.
- Asse Sud, legato ai settori lavorativi industriali, rimase legato a quest'ultimi.

Lo spostamento della popolazione dalla Città verso la struttura metropolitana è testimoniato dai censimenti del 1914 e del 1935. Nel primo, la percentuale della popolazione residente in Città rispetto a quella residente in tutta l'area metropolitana (quindi Città compresa) costituisce il 78%, mentre, nel 1935, nonostante la popolazione della sola città tocchi i tre milioni di abitanti, la percentuale rispetto alla totalità dell'area metropolitana si riduce al 69%. Detto ciò, la crescita demografica era comunque in aumento. L'immigrazione restava la causa principale ma essa non era più di matrice europea, bensì interna alla stessa Argentina. Questa crescita esponenziale iniziò ad avere due andamenti diversi dal 1947: in

Note

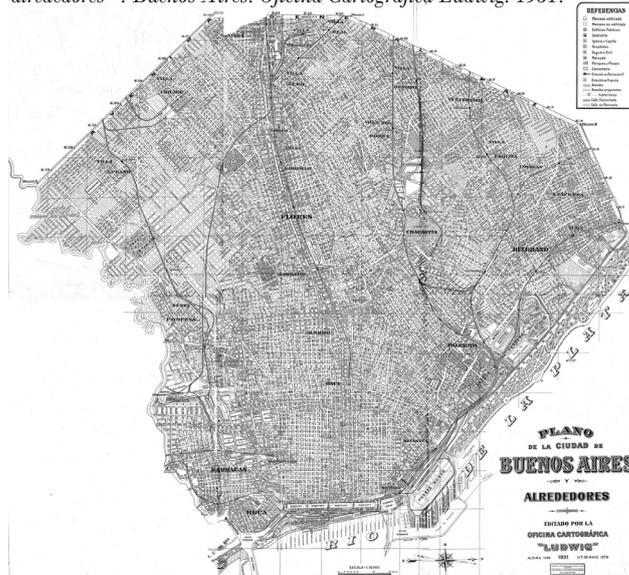
58. Ivi, p. 32-33

59. CoPUA, *Plan Urbano Ambiental*, 2008, p.24.

questo anno, infatti, la popolazione residente nella Città di Buenos Aires smise di aumentare e si stabilizzò sui tre milioni di abitanti, quella della Corona Metropolitana invece che continuò il processo di crescita. Un fattore essenziale della crescita metropolitana fu il grande sviluppo industriale. In esso vi si riconoscono due fasi: una prima fase in cui venivano prodotti beni di consumo semplice (merci tessili, chimiche e meccaniche), con le piccole e medie imprese situate in Capitale o nelle sue vicinanze; una seconda fase, che prese inizio nel 1946, in cui l'espansione degli stabilimenti industriali della città raggiunse il suo apice. Da questo momento, l'industria cercò spazi più ampi nella periferia della Grande Buenos Aires e il sistema dei trasporti ha svolto un ruolo decisivo in questa dinamica.⁵⁹

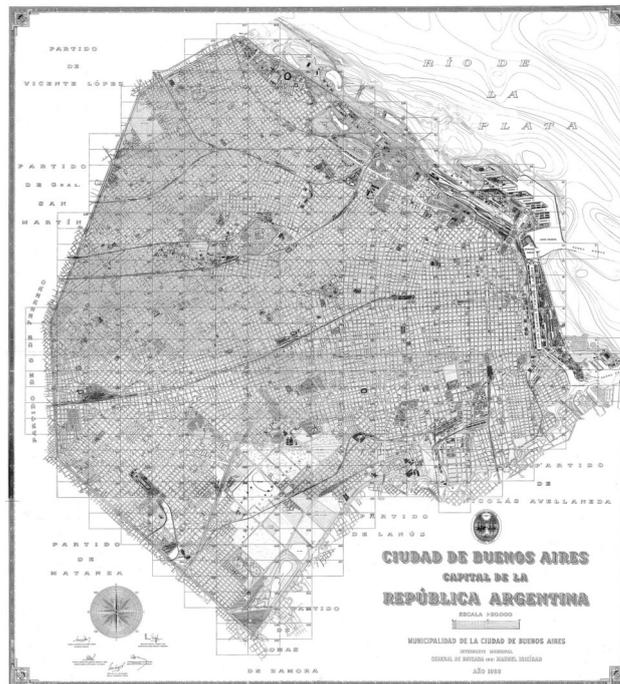
I grandi fenomeni di crescita demografica portarono a diversi tipi di soluzioni insediative. La suburbanizzazione periferica vide come protagonista soprattutto la fascia popolare della società. In questi territori non vi era una efficiente regolamentazione statale e, per questo motivo, era normale trovare terreni di qualità ambientale pessima e nei quali predominava l'auto-costruzione. Nel territorio della Capitale, invece, dal 1940 iniziò inoltre un processo di occupazione dei terreni interstiziali, con conseguente infittimento delle aree consolidate da parte delle fasce medie e benestanti della società. La *Ley de Propiedad Horizontal* del 1948 regolarizzava le leggi della proprietà orizzontale. La legge permetteva l'acquisto di singoli appartamenti all'interno di quelle che un tempo erano state case singole delle fasce più ricche della società. La legge fu una risposta concreta alla necessità di produrre nuove abitazioni per far fronte a un tasso demografico in costante ascesa. Grazie a questa legge, il processo di trasformazione delle grandi case e ville signorili e degli edifici singoli in condomini fu favorito e reso più semplice per le persone il cui reddito non permetteva l'acquisto di una stanza in affitto. La contropartita del sovraffollamento di alcune zone aveva come conseguenza le terribili condizioni di vita:

Figura 13 - Cannizzaro. "Plano de la Ciudad de Buenos Aires y alrededores". Buenos Aires: Oficina Cartográfica Ludwig. 1931.



Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

Figura 14 - Dirección General de Catastro y Vía Pública - Dirección del Catastro y Topografía, "Ciudad de Buenos Aires. Capital de la República Argentina. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires", Buenos Aires, 1968



Fonte: Atlas histórico de planos urbanos / Archivo Buenos Aires

manca di acqua e fognature, edifici precari, sovraffollamento e mancanza di igiene generale.

La crescita così rapida produsse una grande differenziazione all'interno della società. In questo periodo si assistette al consolidamento dell'Asse Nord che collegava i quartieri di Retiro e Recoleta fino a Tigre. I quartieri attraversati da questo asse erano ben serviti dai mezzi pubblici e collegati da strade a scorrimento veloce, con abbondanti risorse paesaggistiche. In essi si concentrano inoltre il miglior livello di infrastrutture e di attrezzature per l'edilizia abitativa. Nei quartieri del sud, è generalmente riscontrabile un minore gradiente di densità e un minore livello socioeconomico dei loro abitanti. Tra questi estremi, diverse sfumature si ripropongono in tutta la città. Il mix sociale riconosce una densità storica e un livello socio-economico decrescente dal centro alla periferia, così come tra i nuclei e gli interstizi.

L'introduzione di un nuovo modello economico avvenuta dalla metà degli anni '70 provocò profondi cambiamenti sociali: la deregolamentazione del mercato degli affitti portò all'espulsione di una percentuale significativa di popolazione a basso reddito, mentre la diminuzione dell'attività industriale condusse alla perdita di una delle componenti più dinamiche di Buenos Aires, allo smantellamento del suo tessuto industriale, a un impatto negativo su piccole e medie imprese, a un aumento della disoccupazione e a un degrado profondo delle aree industriali, specialmente nel sud della città. La situazione vissuta dall'industria negli anni '70 fu causata dallo sviluppo del mercato e portò come conseguenza la segregazione degli usi industriali a favore di altri con minore intensità produttiva, che esigevano spazi e terreni a basso costo. L'effetto distruttivo di questo processo si nota particolarmente nei quartieri in cui predominava la commistione degli usi: declino industria e aumento disoccupazione portano a una necessaria ristrutturazione del tessuto produttivo.

Note

60. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060* Buenos Aires, 2009, p. 36.

La minore interferenza dello Stato nella pianificazione e nell'azione pubblica si manifestò in fenomeni come la deregolamentazione di servizi pubblici, trasporti e organismi di controllo, ampliando così la forbice tra le diverse aree della città. Privatizzazioni e concessioni sono tra i fattori che più hanno tolto potere di intervento allo Stato.

Nello stesso periodo si registra un forte aumento della povertà urbana: tra il 1991 e il 2001 la popolazione che viveva nelle baraccopoli raddoppiò. Anche i meccanismi che avevano guidato l'espansione dell'Area Metropolitana nella prima parte del secolo mostrarono segni di esaurimento e il problema abitativo venne risolto attraverso l'occupazione dei lotti vacanti, attraverso la densificazione dello spazio già costruito, attraverso la suddivisione dei lotti e anche attraverso la crescita di baraccopoli.

Aumentò così processo di decentralizzazione che vide la popolazione spostarsi verso l'Area Metropolitana della città che ormai ha raggiunto la Terza Corona,

Alcuni di questi *partidos* non sono del tutto integrati nell'agglomerato e spesso presentano aree rurali estese. Un altro fenomeno registrato nelle periferie esterne è quello delle organizzazioni chiuse o *countries*. Questo fenomeno è rivolto a fasce di popolazione con alto potere d'acquisto che ricercano un contatto più stretto con la natura e maggiore sicurezza. Il fenomeno è stato facilitato dall'accesso alle autostrade. Lo sviluppo di questi *country club* e delle comunità chiuse, contigue alle fasce di popolazioni povere, costituisce un fenomeno socio-spaziale che conduce al dissolvimento delle classiche forme di rapporto di vicinato.

Anche il centro storico della città subì, in questo periodo, processi di degrado e spopolamento; fu pertanto avviato un processo di rivitalizzazione a partire dallo sviluppo di attività commerciali e spazi per il turismo. Oggi, è nell'Área Central della città che si trovano la maggior parte delle attività finanziarie e amministrative, metropolitane, nazionali e persino regionali.⁶⁰

5.1.7 - Sviluppo storico dei trasporti

Come visto, Buenos Aires venne fondata dalla Corona Spagnola per motivi inizialmente strategici e, in seguito, commerciali. La posizione scelta per la sua fondazione fu la riva meridionale del delta del Rio de la Plata. L'obiettivo era quello di sfruttare questo imponente corso d'acqua come collegamento tra la costa e il centro del continente. Buenos Aires fu quindi concepita come il punto di incontro tra il vecchio e il nuovo mondo. Nella Città giungevano le materie prime provenienti dal continente sud americano per essere trasportate in Europa che, a sua volta inviava prodotti manifatturieri già finiti in Sud America. L'impronta della Città fu quindi commerciale e soprattutto portuaria, tanto che, i suoi stessi abitanti iniziarono a definirsi *porteños*, letteralmente "abitanti del porto". Il porto di Buenos Aires è quindi il "padre" di quello che sarebbe diventato il sistema di trasporto più esteso e complesso della Repubblica Argentina. Nell'area portuale si concentrarono le attività principali e il commercio e, da questo nucleo iniziale, iniziò l'espansione delle vie di comunicazione terrestri, con la rete ferroviaria a giocare un ruolo di primaria importanza non solo perché consentiva il trasporto di merci e materie prime, ma anche perché divenne un "*estructurador metropolitano*",⁶¹ ossia il vero e proprio artefice dell'urbanizzazione delle campagne. Specialmente nella seconda metà

del XIX secolo, attorno ai suoi binari e alle sue stazioni, sorsero insediamenti inizialmente piccoli che però, col tempo si espansero, coprendo la campagna. Nello stesso periodo, anche la rete stradale cominciò a conformarsi all'esigenza di una città moderna quale Buenos Aires ormai era. Si applicarono politiche di allargamento delle strade esistenti e si iniziò la costruzione di nuove. Avenida de Mayo fu inaugurata nel 1894. Essa facilitava il traffico commerciale e il mantenimento delle condizioni igieniche, nonché rendeva più bella la città; fu la prima *Avenida* argentina e sud americana². Sempre sul finire del secolo, furono dichiarati "di pubblica utilità" i terreni della città che oggi corrispondono alle attuali Av. General Paz e Avenida 9 de Julio. Esse vennero inaugurate rispettivamente nel 1941 e nel 1938. La costruzione di Av. General Paz nasce da un'idea del 1887 che riteneva utile la costruzione di un'autostrada cittadina che ricalcasse i confini della Città e marcasse il confine con la Provincia. Anche Avenida 9 de Julio (che supera i 140 metri di larghezza) era già stata pensata prima del XX secolo. Nel 1887 venne deciso che tutte le future strade avrebbero avuto una larghezza minima di 17 metri. Questo periodo di costruzione di nuove strade, ampliamento e rettificazione fu molto produttivo e prolifico a partire dagli anni '70 del XIX secolo, fino alla crisi degli '30 che costrinse l'attività a rallentare.⁶²

Note

61. SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA, *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, 2007, p.47.

62. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060* Buenos Aires, 2009, p. 46.

I. Porto

Verso la fine del XIX secolo, Buenos Aires entrava prepotentemente nel mercato mondiale grazie al suo ruolo di porto d'oltremare. Le materie prime provenienti dalla periferia grazie alle reti ferroviarie venivano poi esportate in Europa transitando per il porto, in cambio dall'Europa arrivavano prodotti manifatturieri. Un altro ruolo veramente importante che il porto ricoprì per la storia di Buenos Aires e dell'Argentina in generale fu quello di ricevere le grandi ondate migratorie, provenienti specialmente dall'Europa Centrale o Meridionale (Italia su tutti), iniziate nell'ultimo ventennio del XIX secolo. Questa immigrazione massiccia provocò un'esplosione demografica incredibile e trasformò definitivamente Buenos Aires da città di dimensioni normali a grande metropoli. La costruzione di un porto adeguato alla sempre maggiore importanza di Buenos Aires venne stabilita il 15 luglio 1870 ma, solo nel 1882, viene approvato il progetto di Eduardo Madero (da cui prende il nome l'attuale *barrio* di Puerto Madero). Le costruzioni portarono ad una apertura parziale nel 1889 e a quella definitiva nel 1998. La sempre maggiore importanza di Buenos Aires in questo periodo storico conduce alla necessità di un ampliamento del porto. Nel 1911 iniziarono così i lavori per il *Puerto Nuevo*, essi durarono quasi 15 anni e lasciarono in eredità alla città il porto più grande di tutto il Sud America e dell'emisfero australe.⁶³

Figura 15 - 1857, un treno entra nella Estación Parque, la prima della Città

II. Ferrocarriles

Il treno fu il primo mezzo di trasporto non a trazione animale che funzionò in Argentina. La sua storia iniziò il 29 agosto 1857, anno dell'inaugurazione del Ferrocarril del Oeste (l'attuale Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento), la prima linea argentina, e della prima locomotiva, *La Porteña*, prodotto dell'industria inglese. La sua apparizione fu così commentata da Raúl Scalabrini Ortiz:

<<Había sido construida para la India y empleada en el sitio de Sebastopoli, durante la guerra de Crimea. La difusión de la trocha ancha entre nosotros (poco habitual en el mundo) se debe a esa circunstancia fortuita.>>⁶⁴

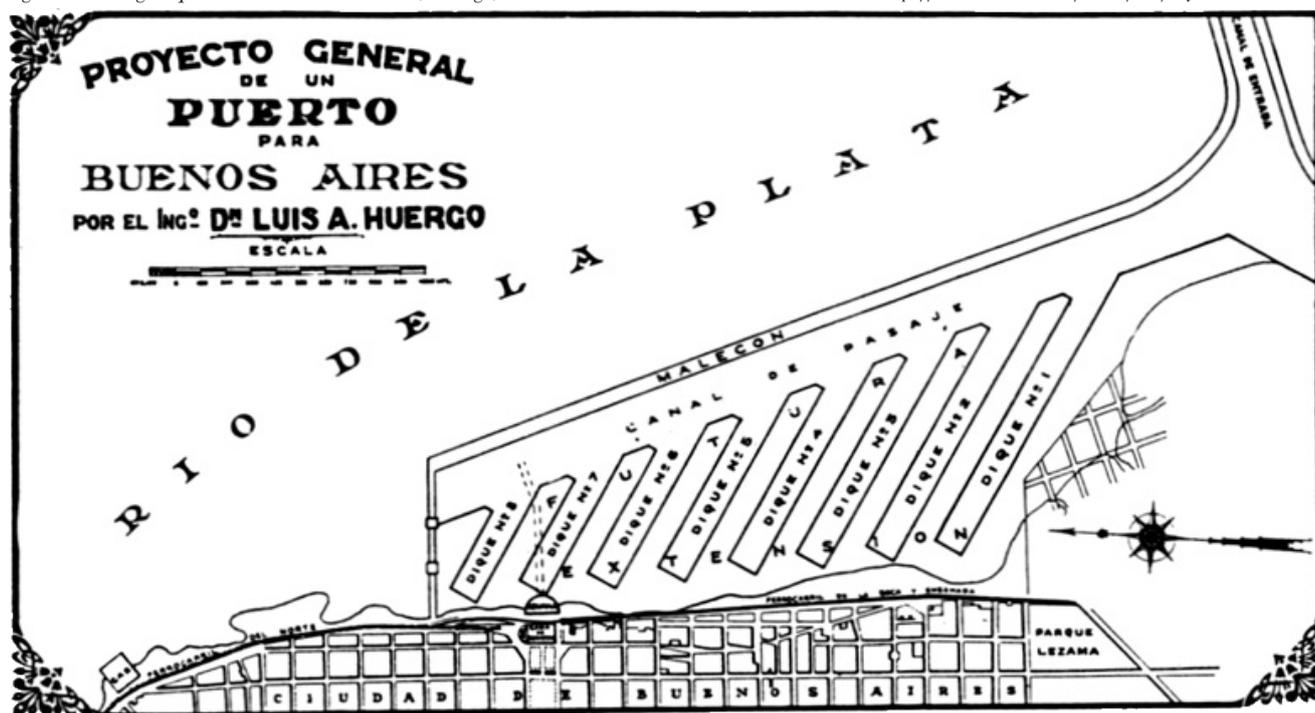
“Venne costruita per l'India e utilizzata a Sebastopoli, durante la guerra di Crimea. La diffusione del rotaie (fatto insolito nel mondo) nel nostro paese è dovuta a quella circostanza fortuita”

(Raúl Scalabrini Ortiz, 1940)

Il suo percorso univa la *estación* Parque (Oggi non esiste più, si trova nella zona del Teatro Colón) con il terminale di Floresta, nel *pueblo* di Flores, che, al tempo, ancora non faceva parte di Buenos Aires. Il suo percorso di 10 km contava quattro stazioni intermedie: Once de Septiembre, Almagro, Caballito e Flores.

Fonte: https://www.wikiwand.com/es/Ferrocarril_Oeste_de_Buenos_Aires





III. Tranvía

Il sistema ferroviario argentino, che si formò principalmente tra il 1870 e il 1914, inizialmente venne finanziato da capitali argentini ma, in breve tempo, venne fortemente integrato da capitali stranieri: inglesi e francesi.⁶⁵ Nel 1946 la rete ferroviaria venne nazionalizzata, fino al 1990 dove le linee vennero concesionate a privati.

L'attuale rete conta 47 059 km di estensione ed è la più vasta del Sud America. Bisogna però notare come la rete arrivò a contare 100.000 km di estensione che iniziarono a ridursi per l'introduzione dell'auto.

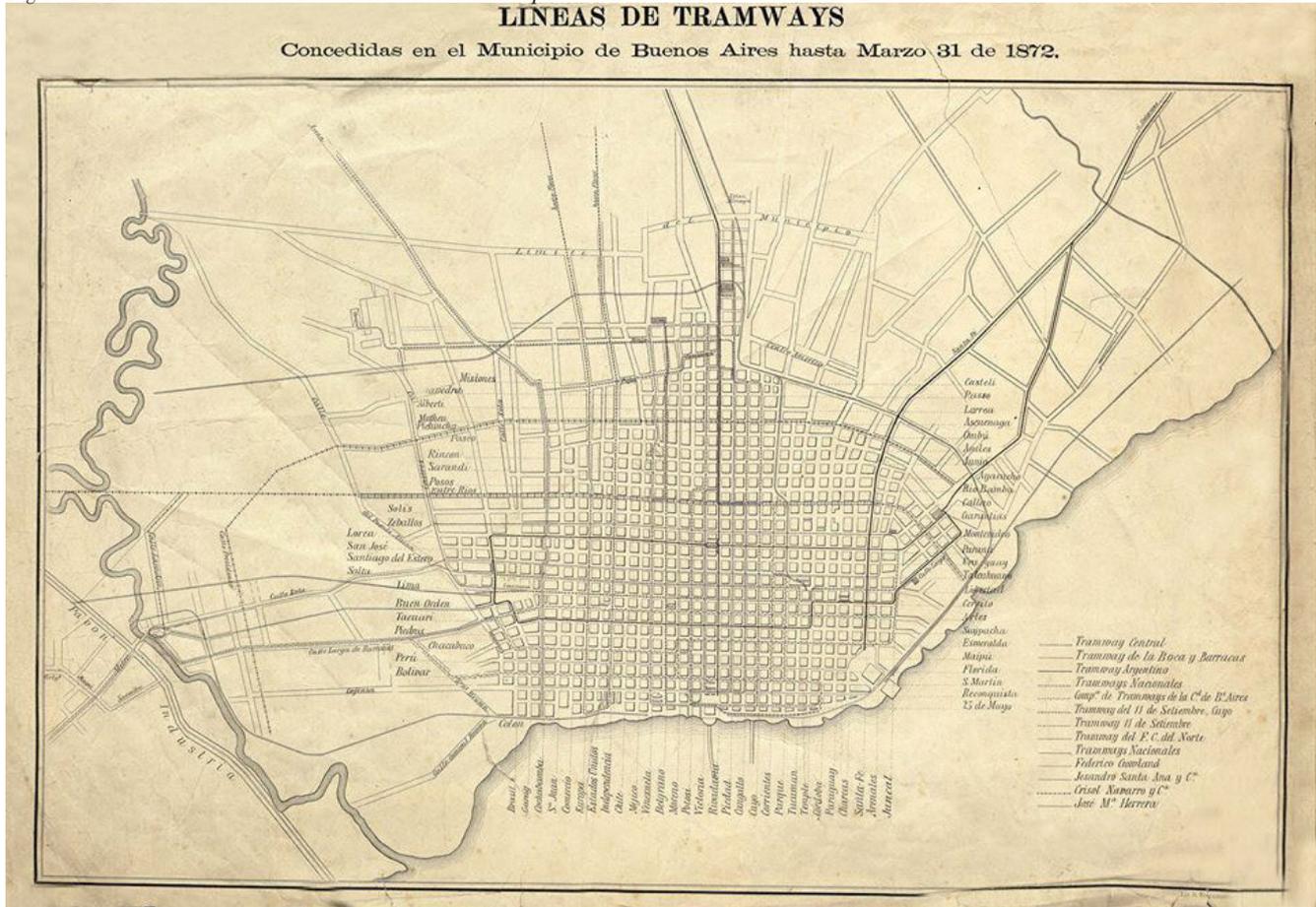
Il *ferrocarril* fu un motore di sviluppo urbano incredibile in quanto attorno alla sua traccia si svilupparono una moltitudine di insediamenti.⁶⁶

Un mezzo che merita una menzione è il *tranvía* (tram). Questo mezzo non è più in funzione da decenni a Buenos Aires ma vide un estremo utilizzo al principio del secolo passato e si può dire che le sue problematiche costituiscono la base della nascita di altri mezzi di trasporto attivi oggi, come metropolitana e *colectivos*. Inizialmente questo servizio funzionava grazie al lavoro dei cavalli, che li trainavano. Il primo servizio di *tranvía* comparse nel 1863 nella zona portuaria, come prolungamento del *ferrocarril* del Norte tra la stazione capolinea Retiro e Plaza Colón. Nel 1870 vennero inaugurate ufficialmente le due prime tratte: il Tramway Central, di proprietà dei fratelli Lacroze, e il *tranvía* Once de Septiembre, dei fratelli Méndez.⁶⁷ In brevissimo tempo, le strade della Capitale vennero letteralmente invase da linee ferroviarie e tranviarie.⁶⁸ Se da un lato questa diffusione collegò in maniera migliore le varie parti della città e velocizzò il processo di espansione della "macchia urbana" verso le sue *pampas* (campagne), dall'altro creò problemi di congestione delle strade. Questa problematica fece sì che l'idea di costruire reti di trasporto sotterranee o elevate, azionate dall'energia elettrica, prese sempre più piede.

Note

63. TOGNONI N., VALENTI A., VANINETTI F., *Dinamiche storiche del porto di Buenos Aires*, in "Il Porto di Buenos Aires: Riqualficazione urbana del settore "Puerto Nuevo-Retiro", Politecnico di Milano, Milano, 2013, p.50.
64. SCALABRINI ORTÍZ R., *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1940, p.29.
65. GÓMEZ T., REGALSKY A., SCHVARZER J., *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, UBA, Buenos Aires, 2007, p.7.
66. <http://blogs.monografias.com/estampas-de-buenos-aires/2011/12/22/historia-del-tranvia-en-buenos-aires-1ª-parte/>.
67. <https://www.buenosaires.gob.ar/subte/nuestra-historia>.
68. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060*, 2009, p.48.

Figura 17 - Piano delle linee di tranvías concesse dalla municipalità di Buenos Aires il 31 marzo 1872.



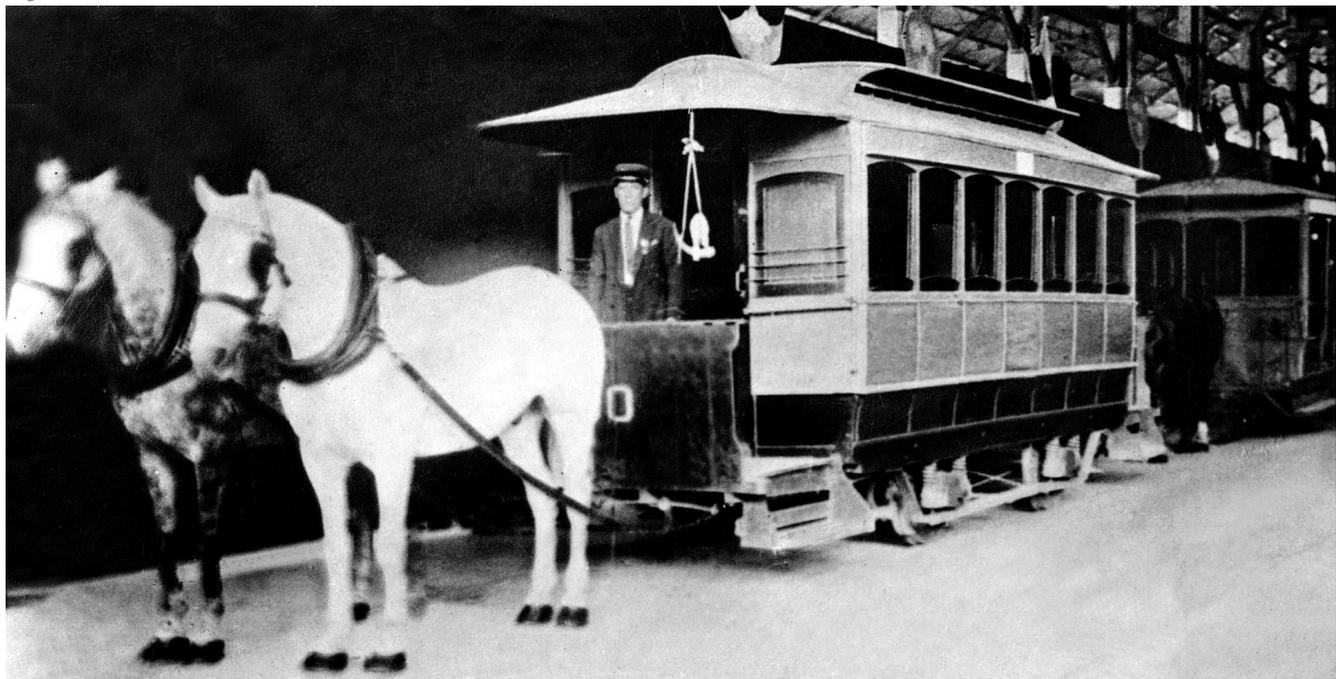
Fonte: Pagina facebook: Archivo General de la Nación Argentina

“L’elettrificazione” della rete pubblica di trasporto della *Ciudad de Buenos Aires* cominciò agli albori del secolo passato sia per i *tranvía* che

per i *ferrocarriles* (1908).

Il sistema dei *tranvías* iniziò a perdere importanza verso il 1930. Questo fu dovuto

Figura 18 - Tranvía a trazione animale.



Fonte: <https://www.metrovias.com.ar/index.php/historica/>

Note

69. <https://www.metrovias.com.ar/index.php/historia-subte/> .

essenzialmente alla sempre più massiccia introduzione dell'auto privata o dei “*vehículos de transporte colectivo*” (mezzi di trasporto collettivi), gli antecedenti dei *colectivos* attuali, e della rete di *subterráneos*. Sebbene con una piccola ripresa verso gli Anni '50, i *tranvías* vennero sempre meno utilizzati fino a che nel 1861 venne decretato il termine del loro servizio. L'ultima corsa si data nel febbraio del 1963.⁶⁹

IV. Subterráneos

Uno dei fattori che più incisero sulla scomparsa del *tranvía* fu l'introduzione del *subte* (comunemente chiamato così, da *subterráneos*). La prima linea (Linea A) venne inaugurata nel 1913. Essa collegava Plaza de Mayo a Plaza Miserere. I suoi vagoni erano in legno e provenivano dal Belgio. Il sistema di rete *subterráneos* nacque in risposta al problema del traffico sempre crescente nella Buenos Aires di inizio secolo. La seconda linea (attuale Linea

B), dei fratelli Lacroze, nacque nel 1930 e, con essa, venne introdotta la prima scala mobile in città. Fino al 1936, le due linee si chiamavano con il nome dell'impresa proprietaria; da quel momento venne creato la *Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires* (CTCBA), un ente a capitale misto privato-statale, con l'obiettivo di rafforzare il sistema composto da *subterráneos*, *Omnibus* e *tranvía*. Lo stato sostituì poi l'ente nel 1952, creando la *Administración General de Transportes de Buenos Aires* (AGTBA), che, nel 1955 deteneva solo più il sistema di *Subte*, essendo gli altri ormai privatizzati. L'AGTBA venne rimpiazzata nel 1963 dall'ente *Subterráneos de Buenos Aires*. Nel gennaio 1994 le allora cinque reti di *Subte* passarono al privato Metrovia S.A.⁷⁰ Dal 2013 infine il servizio viene gestito dal Governo della Città, mediante l'impresa *Subterráneos de Buenos Aires S. E.* (SBASE). L'ultima linea entrata in attività è la H (2007), la sesta linea di Buenos Aires.⁷¹

Figura 19 - Inaugurazione della Linea A del servizio Subterráneos, all'evento è presente il Presidente Victorino de la Plaza (uomo col bastone)



Note

Fonte: Archivo General de la Nación

70. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2017, p.104.

71. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060*, 2009, p.78.

V. Colectivos

La nascita del sistema dei *colectivos* è strettamente collegata alla diffusione del *tranvía* e del *subterráneos*. Queste due nuove modalità di trasporto ebbero un impatto notevole sulla società dell'inizio '900 e sulle sue modalità di mobilità. La città infatti, dall'introduzione dell'auto privata, era stata invasa dal servizio offerto dai taxi. Dopo l'avvento di metropolitana e tram, però, il servizio risultava ormai poco competitivo per i prezzi decisamente superiori rispetto alle altre modalità di trasporto. Agli inizi degli anni '20, tra i tassisti, nacque l'idea del *taxi colectivo*: i tassisti attaccavano un cartello al loro veicolo in cui consentivano l'ingresso a più di un

passaggero. Iniziarono poi a fornire il servizio su un percorso fisso. Nel 1928 venne formata la prima linea di auto *colectivos* che collegava Primera Junta con Rivadavia. Il crescente utilizzo di questa modalità di trasporto, oltre ad aspri scontri con i *tranvía*, condusse all'introduzione di veicoli più grandi che i loro conducenti coloravano. Nel 1931 il *colectivo* così come lo si intende al giorno d'oggi iniziò a circolare per Buenos Aires, non solo nella sua *Área Central*, ma anche attraverso tutti i vari *barrios* della città. Già alla fine del 1932 si annoveravano 69 linee. Attualmente il servizio di *colectivo* è il più utilizzato a Buenos Aires.⁷⁰

Figura 20 - Immagine storica dei primi "taxi colectivos"



Fonte: <http://www.defensoria.org.ar/noticias/dia-del-colectivo-y-la-colectivera-el-mensaje-de-la-defensoria/>

Note

72. BIDART M., LANFRANCHI G., VERDECCHIA C., *ADN Urbano - Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA)*, Cippec, Buenos Aires, 2017, p. 2.

5.

**-CABA-
CIUDAD
AUTÓNOMA DE
BUENOS AIRES
-SITUAZIONE
ATTUALE-**

5.2.1 - Informazioni generali

Nel 2010 è stato svolto l'ultimo censimento della *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* e i dati attestano una popolazione di 3 068 043 abitanti nella città, 12.8 milioni nella Gran Buenos Aires e 14.5 milioni se viene presa tutta la Regione Metropolitana. (INDEC, 2010). Per questa ragione, tra le sessantaquattro aree metropolitane dell'America Latina, Buenos Aires è la terza più grande dopo San Paolo in Brasile e Città del Messico.⁷⁰ Naturalmente è anche la Città più popolata dell'Argentina, nonché sua capitale. La Città copre un'area di approssimativamente 200 km² e il suo perimetro si estende per circa sessanta chilometri; la densità è di 15.038 abitanti al chilometro quadrato ma non è distribuita uniformemente sul territorio, con un'Área Central (Comunas 3,5 e 6) più densa e una zona sud (Comunas 4,8 e 9) meno.⁷³

Dal punto di vista geografico e topografico, Buenos Aires si trova in un territorio chiamato "Pampa Ondulada", ovvero una pianura leggermente ondulata con picchi di soli 30 metri sul livello del mare, formatasi grazie all'accumulo di sedimenti trasportati dal fiume o del vento. Il clima è temperato umido: quattro stagioni, estati calde di giorno e temperate di notte, inverni miti di giorni ma molto freddi di notte.⁷⁴

Con la Riforma Costituzionale dell'anno 1996, Buenos Aires diviene ufficialmente una Città Autonoma, capace cioè, di scegliere le proprie autorità e le proprie leggi, amministrarsi autonomamente e avere un servizio di giustizia proprio. Dal punto di vista amministrativo, la città si divide in 48 sotto unità: i *barrios*. Questo tipo di suddivisione iniziò a delinearsi nel periodo di espansione della città ed era regolato dalle parrocchie, si è poi istituzionalizzato sotto Bernardino Rivadavia (primo presidente argentino dal 1826 al 1827)⁷⁵ e infine, nel 2007, con la "ley 2329", viene decisa la creazione delle *Comunas* e, di conseguenza, l'attuale posizione dei confini. Le *comunas* sono vere e proprie unità amministrative e politiche che hanno lo scopo di decentrare il potere del Governo Centrale;

esse sono, infatti, autonome rispetto al Governo e hanno la loro autonomia di gestione. Grazie al "Consejo Consultivo", le *Comunas* dialogano e si confrontano direttamente con gli abitanti, i quali possono partecipare allo sviluppo di progetti e alla loro gestione. Le *comunas* sono 15 e comprendono al loro interno uno o più *barrios*. I loro confini sono stati tracciati tenendo in conto similarità negli aspetti sociali, economici, urbanistici e culturali di cada raggruppamento.⁷⁶

Dal punto di vista architettonico, la descrizione di Buenos Aires, la Regina de la Plata, è molto ardua. Questa è la descrizione che Martin, il protagonista di "Medianeras", film del 2011 condotto da Gustavo Taretto, offre della Città:

«*Buenos Aires crece de manera descontrolada e imperfecta, es una ciudad superpoblada en un país desierto, una ciudad en la que se yerguen miles y miles y miles de edificios sin ningún criterio. Al lado de uno muy alto hay uno muy bajo, al lado de uno racionalista, uno irracional, al lado de un estilo francés hay otro sin ningún estilo*»⁷⁷

"Buenos Aires cresce in maniera incontrollata ed imperfetta, è una città super popolata all'interno di un paese deserto, una città nella quale si ergono migliaia e migliaia e migliaia e migliaia di edifici senza nessun criterio. Al lato di uno molto alto ne hai uno molto basso, al lato di uno razionalista, uno irrazionale, al lato di uno stile francese uno senza nessuno stile"

Note

73. DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Buenos Aires en números*, Dirección General de Estadística y Censos, Buenos Aires, 2019, p.7.

74. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Atlas de indicadores de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2009, p.111-112.

75. <http://www.treccani.it/enciclopedia/bernardino-rivadavia/>.

76. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Atlas de indicadores de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires*, 2009, p.104-105.

77. *Medianeras - Innamorarsi a Buenos Aires*, Gustavo Taretto, 2011.

La definizione di uno stile bonaerense è impossibile: la città è un grande agglomerato dove si incontrano edifici di epoche, culture e stili diversi, posti uno di fianco all'altro senza un principio guida. Le ragioni di questo si devono al rapporto storico di Buenos Aires con il Rio de la Plata: un tempo porto della Corona Spagnola, in seguito meta di un'immigrazione europea in cerca di fortuna nel nuovo mondo. «*Buenos Aires, patria di emigranti, ha sempre aspirato e ha sempre cercato di emulare ciò che non era: una capitale europea. La mixité culturale che si è via via stratificata ha sempre guardato il Rio Della Plata con gli occhi della cultura europea cercando invano, nelle sue acque marroni e nel suo corso dilatato, gli azzurri fiumi delle città europee del passato. L'immagine eroica della Senna a Parigi o del Tevere a Roma tra i palazzi di fine Ottocento, così come il fiume come pezzo di città, come realtà urbana che divide, identifica e contribuisce all'immagine della città hanno condizionato la percezione del Rio Della Plata, per anni escluso dagli interessi di architetti e urbanisti.*»⁷⁸ L'essere una destinazione di innumerevoli flussi migratori, ha creato all'interno della città un'ampia differenziazione di stili ed epoche; l'essere meta di migrazioni europee, ha creato la tendenza a ispirarsi a un modello europeo per nulla omogeneo; la mancanza di una cultura autoctona, ha permesso che questa giustapposizione di modelli, stili e culture si sviluppasse tanto a livello architettonico, quanto sociale.⁷⁹ Buenos Aires è una città fortemente multietnica, basti pensare che il 38% della sua popolazione non vi è nata e che, su dieci persone trasferitesi a Buenos Aires, sei sono argentine e quattro straniere.⁸⁰

Come si è appena visto, il rapporto che la Città ha con il Rio de la Plata è controverso: esso è stato la ragione per la quale la città è stata fondata, è stato il punto di arrivo della popolazione che ha poi costruito Buenos Aires, ma nonostante questo, la Città ha sempre preferito “dargli le spalle”, concentrandosi sulla costruzione verso l'interno del continente. Il disinteresse della Città verso il suo fiume costituisce uno dei tre problemi urbani principali che la città ha individuato e si impegna a cambiare; gli altri due sono l'eccessiva centralizzazione geografica e il suo carattere radio-centrico.⁸¹ Per ciò che concerne

la prima problematica, si constata come l'Área Central (ovvero una zona identificata da un triangolo i cui vertici sono le stazioni più importanti della Città: Constitución, Retiro y Once) sia indubbiamente il centro trainante per la città, in cui si concentrano tutte le attività amministrative, finanziarie e culturali e dove gli indicatori sono i migliori non solo a livello cittadino, ma anche metropolitano.⁸² A partire da quest'area inoltre si sviluppano a raggiera in direzione nord, sud e ovest, tutti i “corridoi” rappresentati dalle ferrovie e dalle autostrade che gli conferiscono la struttura radio-centrica di cui si parlerà. Negli ultimi anni, a causa dell'eccessiva congestione di quest'area, il numero di residenti in questa zona ha cominciato ad allontanarsi. L'Área Central infatti presenta i livelli di inquinamento sonoro e ambientale più elevati della Città e, in generale, si è registrata, in seguito alla crisi del 2001, una tendenza alla degradazione dell'ambiente urbano. Il carattere radio-centrico di Buenos Aires è dovuto invece alla storia della conformazione del tessuto urbano. Oltre a una scarsa viabilità trasversale, si registra come questa struttura debba essere rinforzata con l'istituzione di nuove centralità sparse sul suo territorio e meglio connesse grazie al miglioramento dei collegamenti concentrici.⁸³ Gli interventi quindi, anche per il futuro, dovranno muoversi verso una prospettiva di rivitalizzazione dell'Área Central, mediante il rafforzamento di nuovi nodi nella

Note

78. D'ANNUNTIIS M., MONDAINI G., SOLLAZZO P., *Regeneraciones Urbanas: de la ciudad abandonada al Smart Landscape*, DGB.Books, Santa Fe, 2014, p. 158.

79. Ivi, p. 159-160.

80. DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Buenos Aires en números*, 2019, p.8.

81. D'ANNUNTIIS M., MONDAINI G., SOLLAZZO P., *Regeneraciones Urbanas: de la ciudad abandonada al Smart Landscape*, 2014, p. 172.

82. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, p.78.

83. D'ANNUNTIIS M., MONDAINI G., SOLLAZZO P., *Regeneraciones Urbanas: de la ciudad abandonada al Smart Landscape*, DGB.Books, Santa Fe, 2014, p. 172.

84. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, p.74.

85. DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Informe Cobertura Vegetal*, Dirección General de Estadística y Censos, Buenos Aires, 2019.

86. <https://definicion.de/plazoleta/>.

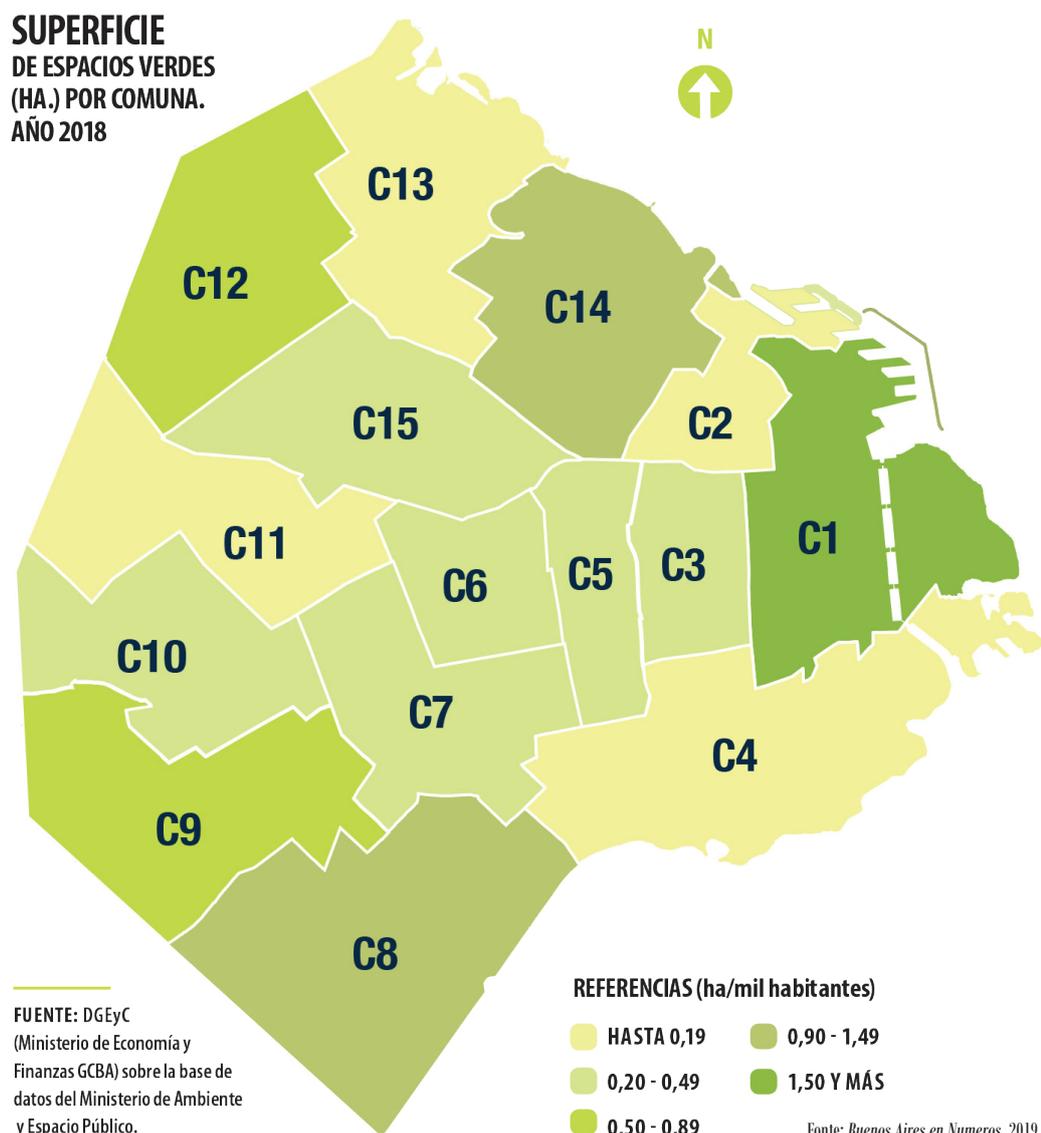
87. DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Buenos Aires en números*, 2019, p.15.

Città, che possano accogliere grandi flussi di persone e attività. Proprio per questa ragione, la Città di Buenos Aires ha individuato nel binomio “commercio-trasporto” l'accoppiata vincente per la risoluzione del problema. La presenza di una stazione è spesso accompagnata da quella di attività commerciali nell'area. Queste zone sono molto importanti a livello di *barrio* soprattutto quando si trovano inserite in quartieri molto residenziali. Nei primi dieci anni del millennio, sono sorte, in concomitanza delle stazioni ferroviarie molte attività di svariato tipo le quali hanno generato la nascita di nuove sparse sul territorio. Queste piccole centralità sono indispensabili in un'ottica di decentralizzazione del potere e delle attività dall'Área Central: si avvicinano all'utente e rendono più equilibrati i flussi, ancora troppo concentrati nell'Área Central. Oltre a potenziare

il *barrio* in cui si ubicano, queste centralità, se costituiscono un “centro de transborde”, avranno un riflesso anche a livello metropolitano, sovra passando la scala *barriale* e anche quella cittadina.⁸⁴

Per quanto riguarda gli spazi verdi, Buenos Aires ha una copertura vegetale che copre il 30.4% (61 km² su 203 km²) del suo territorio all'anno 2019.⁸⁵ Sul suo territorio sono presenti 1.341 spazi verdi pubblici: 54 parchi, 299 piazze, 438 *plazoletas* (più piccole delle piazze, non occupano una *manzana* intera ma solo la sua metà)⁸⁶, 388 aiuole al centro di strade o *avenidas*, 30 giardini e 132 spazi con altre denominazioni. A ogni persona corrisponde 6 m² di spazio verde. In figura 22 si può apprezzare la relazione tra la superficie di spazio verde e gli abitanti in ogni *comuna* di Buenos Aires.⁸⁷

Figura 21 - Superficie verde per ogni abitante per ogni comunas

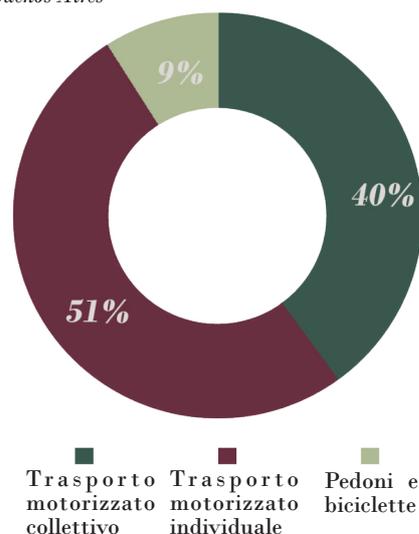


5.2.2 - Mobilità a Buenos Aires

Nella *Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, ogni giorno, si riversano tre milioni e mezzo di persone, provenienti dai vari *partidos* dell'Area Metropolitana, che si aggiungono agli altri tre milioni già risiedenti in *Capital*. Circa il 33% degli spostamenti giornalieri di tutta la regione avviene all'interno di Buenos Aires. Il ruolo trainante di Buenos Aires all'interno della regione è indiscutibile: è sede dei tre poteri nazionali, il centro economico del paese, la città che produce più lavoro e garantisce i guadagni migliori, quella offre i migliori servizi e infrastrutture scolastiche e mediche. Altre realtà con rilevanza all'interno della RMBA sono i *partidos* Lomas de Zamora, La Matanza, Morón e Tigre che, congiuntamente, producono il 25% dei spostamenti giornalieri. Nella Terza Corona invece, vengono compiuti solo il 3% degli spostamenti.⁸⁸

Si è già visto in precedenza quanto le vie di comunicazione abbiano giocato un ruolo di fondamentale importanza nella logica di urbanizzazione e espansione di Buenos Aires e della sua Area Metropolitana. Il treno, in particolar modo, con la rete ferroviaria e le stazioni, ha strutturato l'espansione della città attorno a essi. Negli ultimi anni, si è assistito all'esplosione di un altro mezzo di trasporto, sostituitosi prepotentemente agli altri: l'automobile individuale. Questo nuovo modello di mobilità conduce anche a nuove tipologie di insediamento urbano: *barrios* chiusi (o *countries*) e a città diffuse sul territorio, con basse densità e grandi spazi vuoti. La macchia urbana quindi cresce non solo più attorno alla rete ferroviaria ma anche intorno a quella stradale in modo sempre più disordinato e confuso. Una città con queste caratteristiche è più difficile da pianificare uniformemente sia dal punto di vista dei servizi sia dal punto di vista delle infrastrutture basiche (acqua potabile, corrente, fognature ...); rende inoltre indispensabile a gran parte della popolazione l'utilizzo dell'automobile privata.

Figura 22 - Distribuzione modale nell'anno 2010 a Buenos Aires



Fonte: Elaborazione personale sulla base di *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2*

I. Mobilità Privata

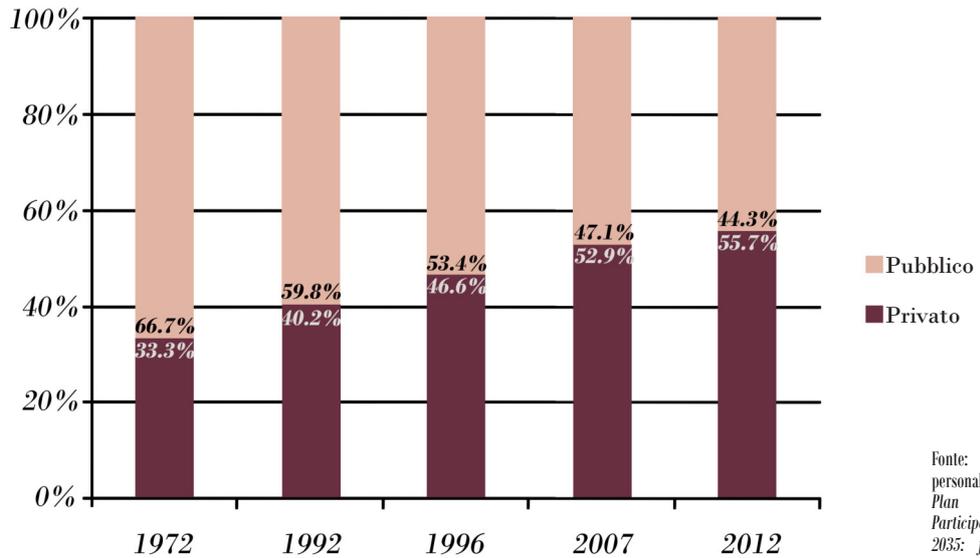
La sola Città di Buenos Aires concentra il 10,2% dei veicoli motorizzati di tutta l'Argentina, corrispondente a circa il 40% della sua Regione. Per capire quanto la diffusione di questo mezzo sia esplosa negli ultimi anni basti pensare che, in un decennio (2006-2015), il numero di veicoli motorizzati è aumentato del 104% nelle Regione e del 63,4% in Città, con conseguenze sul traffico: negli ultimi dieci anni il numero di ingressi in città è aumentato dell'80%. La tendenza sempre più marcata all'utilizzo dell'auto trova le sue radici negli anni 70 del secolo passato ed è dovuto principalmente all'espansione del sistema di autostrade nella regione. Il fenomeno si intensificò poi negli anni 90 in concomitanza con la ripresa economica e, nel 2010, esso costituiva il 51% del trasporto totale a Buenos Aires. Secondo l'*Agencia de Protección Ambiental APrA*, i veicoli individuali sono i primi in fatto di emissioni di ossido di idrogeno e diossido di carbonio, e secondi in fatto di emissioni di VOC (*Volatile Organic Compounds*). Buenos Aires si pone insieme a Città del Messico e San Paolo come le città sudamericane con i consumi energetici più alti nell'ambito dei trasporti.⁸⁹

Note

88. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 2*, p. 90-91.

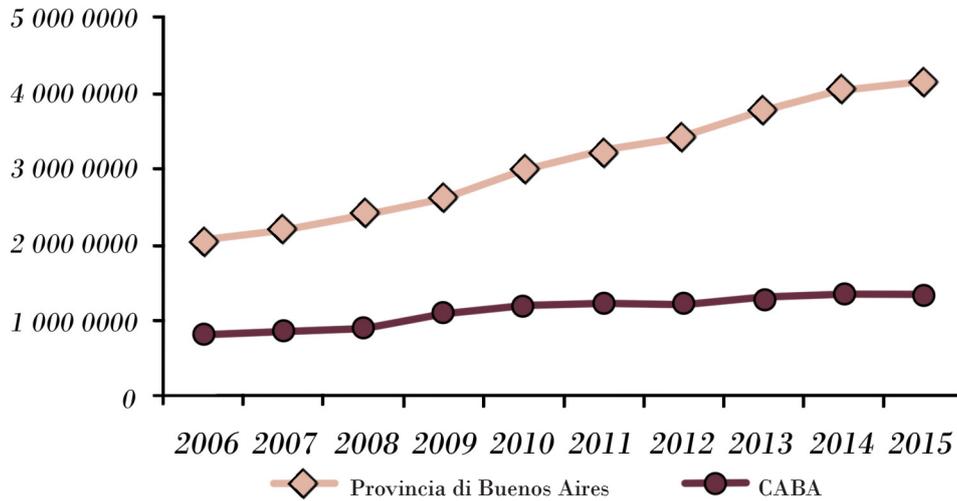
89. IVI, p. 95.

Figura 23 - Variación del rapporto mobilità pública/privada nell'AMBA a intervalli decennali (1972-2012)



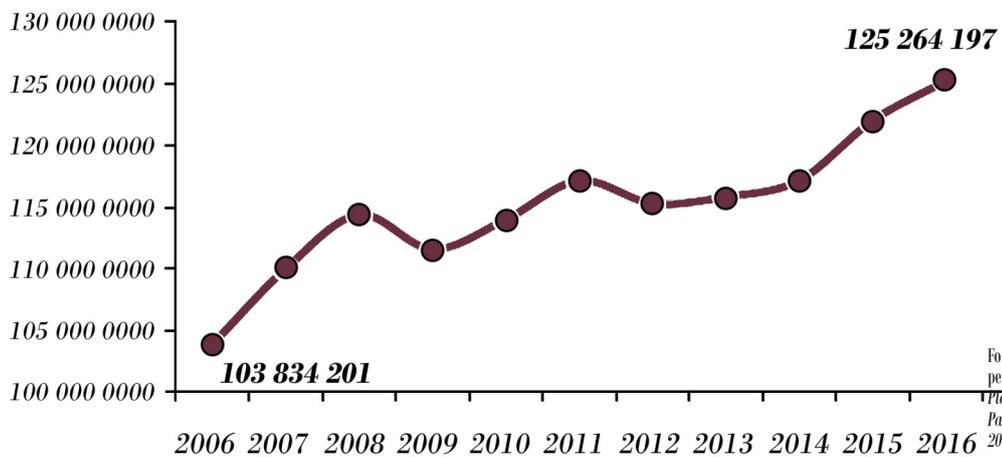
Fonte: Elaborazione personale sulla base di Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2

Figura 24 - Confronto dell'incremento dei veicoli motorizzati tra la Provincia di Buenos Aires e la CABA



Fonte: Elaborazione personale sulla base di Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2

Figura 25 - Numero di passaggi annuali nelle autostrade cittadine di Buenos Aires nell'ultimo decennio



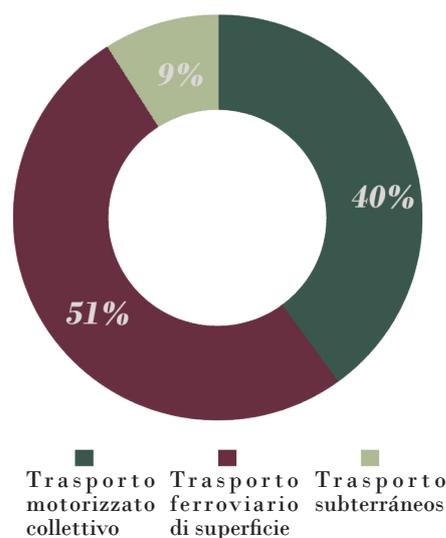
Fonte: Elaborazione personale sulla base di Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2

II. Mobilità Pubblica

Dal punto di vista delle infrastrutture legate ai trasporti pubblici, al giorno d'oggi, la Regione metropolitana di Buenos Aires si compone di tre sistemi: due che agiscono a livello metropolitano, ovvero la rete stradale percorsa dai *colectivos* (pullman) e quella ferroviaria, mentre uno agisce unicamente nel territorio della CABA, ovvero il servizio metropolitano chiamato *Subte* (da *subterráneos*) che conta di sei linee.⁹⁰

I servizi ferroviari e di *colectivos*, così come il servizio di metropolitana, dal 2009 sono integrati dalla tessera SUBE (*Sistema Único de Boleto Electrónico*). Questa tessera permette di viaggiare con tutti i differenti tipi di trasporto pubblico (*colectivos, metrobus, ferrocarriles e subte*) dell'Área Metropolitana de Buenos Aires.⁹¹ Il servizio tuttavia presenta alcune criticità dovute alla suddivisione istituzionale già descritta. Esse sono: la non omogeneità dei prezzi e dunque l'impossibilità di creare abbonamenti o "periodi di utilizzo": ogniqualvolta si usa un mezzo esso va pagato come corsa singola. Ciò è parzialmente alleviato dal fatto che, nel caso si realizzino una o più combinazioni nelle due ore seguenti al primo timbro, vengono applicati degli sconti. Il sistema è inoltre efficiente e generalmente economico.⁹²

Figura 26 - Distribuzione modale del trasporto pubblico nell'anno 2015



Fonte: Elaborazione personale sulla base di Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2

Figura 27 - SUBE Logo



Fonte: <https://www.argentina.gob.ar/sube>

Figura 28 - Scontistica SUBE



Primer viaje

Pagás el valor total del pasaje.



Segundo viaje

Pagás un 50% menos.



A partir del tercer viaje

Pagás un 75% menos.

Fonte: <https://www.argentina.gob.ar/sube>

Al fine di un miglioramento del servizio, in un prossimo futuro, la tessera sarà progressivamente rimpiazzata dal servizio “SUBE Digital” che consentirà di viaggiare attraverso la cosiddetta *RED SUBE* solo con lo *smartphone*.

La tessera SUBE integra una grandissima quantità di mezzi e modalità di trasporto sia a livello urbano, sia metropolitano. Attualmente la rete coperta dalla SUBE è così composta:

- 336 linee di *colectivos* che comprendono, oltre i servizi urbani e suburbani, anche i servizi di navetta autostradale;
- 7 linee ferroviarie : *Ferrocarril Belgrano Norte, Ferrocarril Belgrano Sur, Ferrocarril Mitre, Ferrocarril Roca, Ferrocarril San Martín, Ferrocarril Sarmiento e Ferrocarril Urquiza*;⁹³
- 6 linee di *subterráneos*: A,B,C,D,E e H;⁹⁴
- 1 linea di Premetro;
- 9 linee di *Metrobus*: *Metrobus Del Bajo, Metrobus Juan B. Justo, Metrobus La Matanza, Metrobus Norte, Metrobus 9 de Julio, Metrobus Ruta 8 (o Tres de Febrero), Metrobus San Martín, Metrobus Sur e Metrobus 25 de Mayo*.⁹⁵

In ambito di trasporti internazionali, Buenos Aires dispone anche di sei porti (Zárate, Campana, Escobar, Puerto de Buenos Aires, Dock Sud e La Plata) e di due aeroporti internazionali (Aeroparque Jorge Newbery e Aeroporto Internazionale Ministro Pistarini/Ezeiza).

Figura 29 - Il trasporto pubblico a Buenos Aires, in numeri.



Fonte: Buenos Aires en números, 2019

Note

90. CIONI A., *La Gran Buenos Aires: rompecabeza metropolitano*, Konrad Adenauer Stiftung, Buenos Aires, 2010, p. 83.

91. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 2*, p. 99.

92. <https://www.argentina.gob.ar/redsube> .

93. <https://www.argentina.gob.ar/redsube/lineasdetransporte> .

94. IBIDEM.

95. IBIDEM.

Infrastruttura Stradale

La rete stradale della Regione di Buenos Aires è estremamente densa. Essa si può gerarchizzare in questa maniera:

- Autostrade.
- Strade nazionali.
- Strade provinciali.
- *Avenidas*.
- *Calles*.

La differenza tra le *avenidas* e le *calles* risiede nella loro importanza e grandezza: le *avenidas* sono solitamente strade molto ampie con almeno quattro o più corsie e possono avere il doppio senso di circolazione, le *calles* invece sono strade normali solitamente a senso unico. Le autostrade coprono 355 km nel territorio dell'AMBA e sono concesionate a sei imprese private diverse. Le strade nazionali, in quanto sotto la giurisdizione della Nazione, si estendono per circa 650 km, mentre quelle appartenenti alla Provincia, circa 1000 km. All'interno della CABA infine ci sono all'incirca 780 km di *avenidas*.⁹⁶

Figura 30 - Infrastruttura stradale nella RMBA - autostrade

Impresa Concessionaria	Autostrade	Longitudine (km)	
AUSA	Au. 9 de julio Sur Au. Presidente Campora Au. Dellepiane Au. Perito Moreno Au. 25 de Mayo	Au. Illia al Norte Au. Illia al Centro Av. Lugones Av. Cantilo	48
Autopistas del Sol	Av. General Paz Acceso Norte Acceso Tigre	Ramal Campana Ramal Pilar	120
AUBASA	Au. Buenos Aires - La Plata		62
AUSUR	Au. Richieri Au. Ezeiza - Cañuelas		56
Autopistas del Oeste	Acceso Oeste		55
CEAMSE	Au. Del Buen Ayre		23
Totale RMBA			355

Figura 31 - Infrastruttura stradale nella RMBA - strade principali / avenidas

Giurisdizione	Strade principali / Avenidas	Longitudine approssimata (km)
Nacional	15 strade nazionali e <i>autopistas</i>	650
Provincial	Più di 30 strade provinciali e <i>autopistas</i>	1000
CABA	227 Avenidas	780
Totale RMBA		2430

Fonte: Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2.

Note

96. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 2*, p. 93.

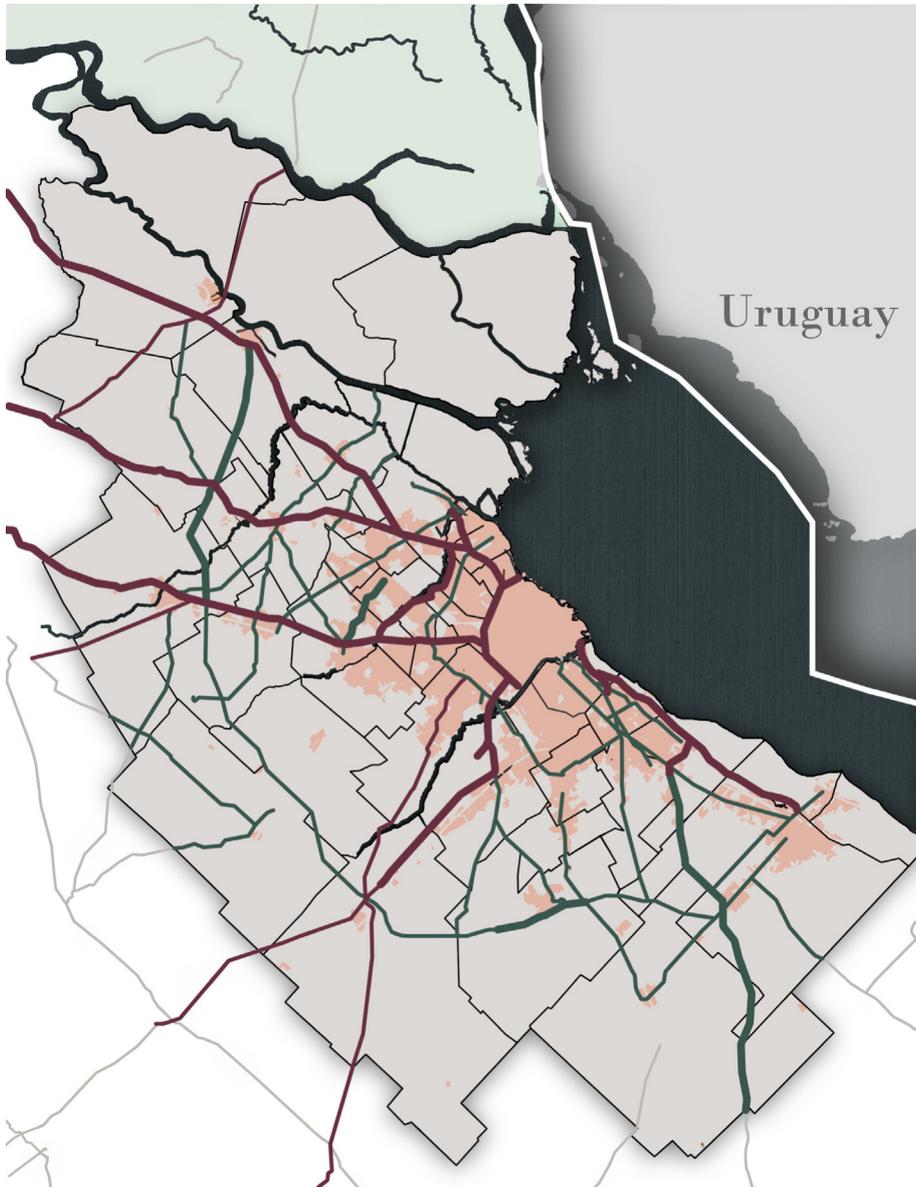


Figura 32 - Infrastruttura stradale AMBA

- Rete Nazionale**
- Autostrade
 - Strade Nazionali
- Rete Provinciale**
- Autostrade
 - Strade Provinciali
- Limiti dei *partidos*
 - Macchia urbana (2015)
 - Corsi d'acqua

Fonte: Elaborazione personale sulla base di *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2.*



Figura 33 - Infrastruttura stradale CABA

- Autostrade
- Avenidas

Fonte: Elaborazione personale sulla base di *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2.*

Colectivos

Il servizio di *colectivos* è il modo di spostarsi più utilizzato sia in *Capital* che in *Provincia*. Questo fatto è dovuto al fatto che, grazie alla sua flessibilità di progettazione e le vaste aree in grado di coprire, esso è il mezzo che presenta una copertura più completa e una maggiore penetrazione nel territorio. La copertura presenta in ogni caso delle forti disomogeneità concentriche: il servizio è molto efficiente nella CABA e nella sua prima corona, mentre perde di intensità e qualità man mano che ci si allontana.⁹⁷

Un'altra caratteristica del trasporto pubblico *colectivos* è la sua grandissima frammentazione istituzionale: giurisdizione nazionale per le linee che circolano in *Capital Federal* e la collegano con *Provincia*, giurisdizione provinciale per quelle linee che collegano almeno due *partidos* della *Gran Buenos Aires*, giurisdizione comunale per quelle linee che iniziano e terminano il loro percorso all'interno di un unico *partido*.⁹⁸

Buenos Aires ha sempre potuto contare su un'ottima offerta da parte del servizio di *colectivos*, specialmente fino agli anni 70, periodo nel quale, si assistette all'inizio di un cambiamento nella distribuzione modale dei viaggi, con l'esplosione dell'utilizzo dell'auto privata. Questa tendenza divenne sempre più marcata da allora ed ebbe ovviamente ricadute sull'occupazione dello spazio urbano, come la nascita dei *countries* in aree periferiche o l'aumento delle autostrade che, al 1960, erano solo quattro e collegavano la Città a tutta la Provincia.⁹⁹

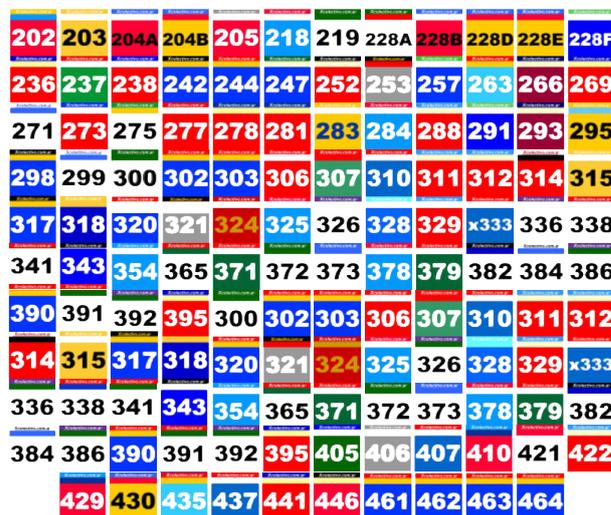
Attualmente circolano in Città 138 linee, alcune di esse iniziano o terminano il loro percorso nell'area metropolitana.

Alle 138 delle CABA si aggiungono le 130 RMBA.

Figura 34 - Colectivos di Buenos Aires.



Figura 35 - Colectivos del Gran Buenos Aires.



Fonte: Elaborazione personale

Dal 2010 la CABA introdusse il *Metrobus*, una miglioria nel trasporto pubblico *colectivos*. Esso consiste in corsie riservate unicamente ai mezzi pubblici che collegano sia parti di città sia alcuni *partidos* della Prima Corona. I vantaggi in termini di tempo che il *Metrobus* permette di ottenere sono notevoli (tra il 20% e il 50% del tempo in meno, a seconda della tratta) e la rete si sta espandendo. Attualmente sono presenti otto linee di *Metrobus* (una suddivisa in due tratte) che coprono 62.5 km attraverso la Città: Le linee di *colectivos* che ne beneficiano sono 91.¹⁰⁰

La rete ferroviaria si compone di sette linee che dalla zona centrale di Buenos Aires si espandono in maniera tentacolare verso il Paese suddividendosi in 24 *ramales* (“rami”) di cui 11 si muovono con energia elettrica mentre 13 a diesel. La rete copre un’estensione di 951,3 km e conta 283 stazioni di cui 7 centrali, da cui si diramano le varie linee. La rete ferroviaria si configura come molto più densa nella parte nord rispetto a quella sud. Le sette linee appartengono a due società private (Metrovías S.A. e Ferrovías S.A.) e a un’impresa di stato (Operadora Ferroviaria S.E., SOFSE).¹⁰¹

Figura 36 - Ferrocarriles in numeri

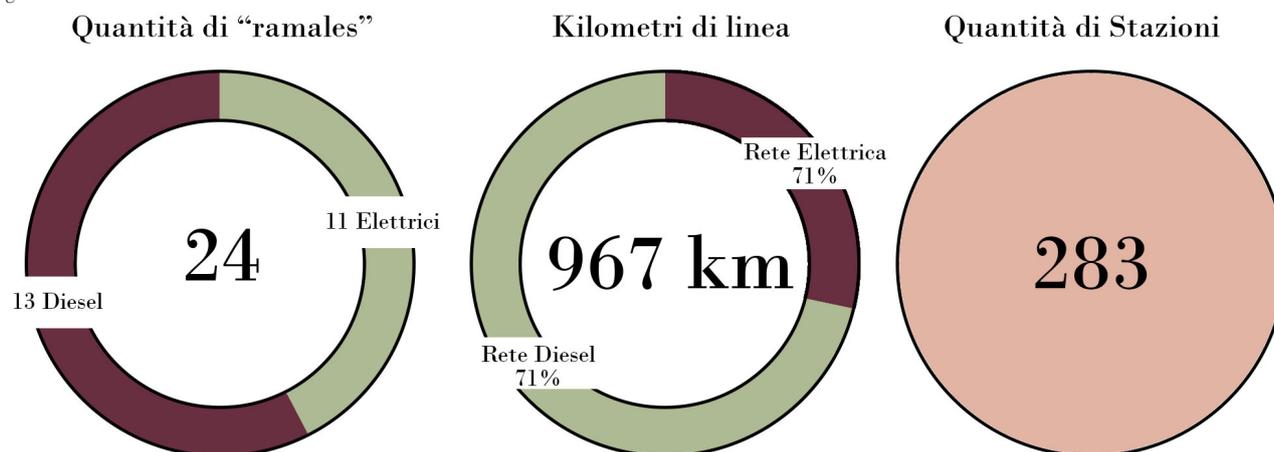


Figura 37 - Le sette linee di ferrocarriles.

Linea	Operatore	Inizio gestione
Urquiza	Metrovias S.A.	Dal 01/01/1994
Belgrano Norte	Ferrovías S.A.C.	Dal 01/01/1994
Sarmiento	SOFSE	Dal 24/10/2013
Mitre		Dal 02/03/2015
San Martín		
Roca		
Belgrano Sur		

Fonte: Elaborazione personale sulla base di *Red ferroviaria de pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires - Informe estadístico anual 2018*

Note

97. CIONI A., *La Gran Buenos Aires: rompecabeza metropolitano*, Konrad Adenauer Stiftung, Buenos Aires, 2010, p. 86.

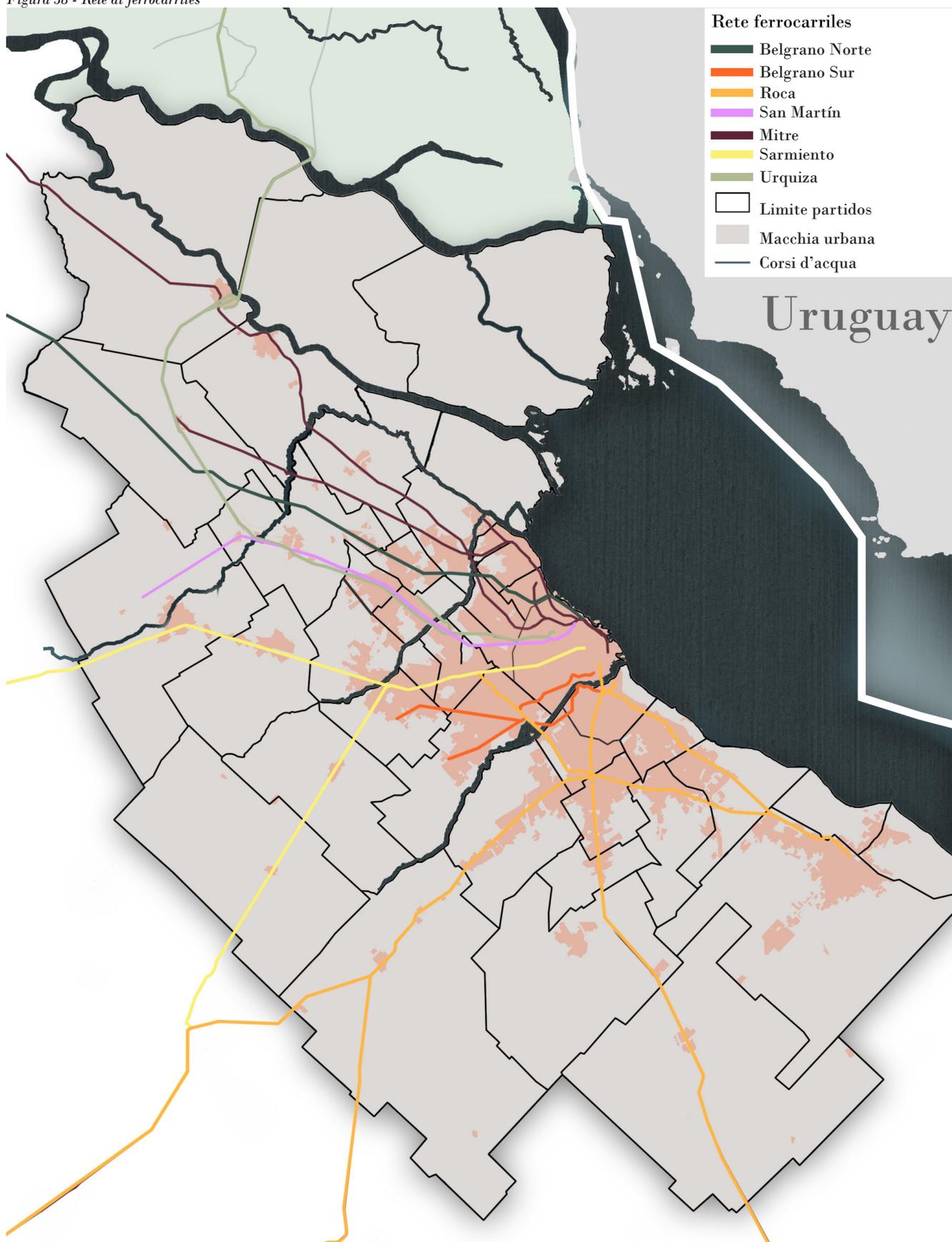
98. Ivi, p.85 .

99. Ivi, p. 87-88.

100. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 2*, p. 100.

101. COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico 2018, Línea Mitre, red ferroviaria de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, CNRT, Buenos Aires, 2018, p. 8.

Figura 38 - Rete di ferrovie



Fonte: Elaborazione personale sulla base di *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2.*

Subterráneos

Buenos Aires è servita da 6 linee di metropolitana gestite, dal 2013, dalla società *Subterráneos de Buenos Aires (SBASE)*, di pertinenza del Governo della Città. La rete copre all'incirca 61 km e conta 104 stazioni. Le 6 linee sono indicate da una lettera e un colore, l'ordine delle lettere corrisponde alla cronologia della loro inaugurazione:¹⁰²

1. Linea A - Azzurra: creata nel 1913; A
2. Linea B- Rosso: creata nel 1930 B
3. Linea C - Blu: creata nel 1934 C
4. Linea D - Verde: creata nel 1937 D
5. Linea E - Viola: creata nel 1944 E
6. Linea H - Gialla: creata nel 2007 H



La linea A, inaugurata il 1° di dicembre del 1913, fu la prima nell'America Latina e collegava Plaza de Mayo con Plaza Miserere.¹⁰³

Figura 39 - Rete di Subte



Fonte: <https://www.buenosaires.gov.ar/subte/mapa-y-combinaciones>

Note

102. GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 2*, p. 104.

103. <https://www.buenosaires.gov.ar/subte/nuestra-historia>.

6.1

**PIANIFICAZIONE
DELLA
CITTÀ
- STORIA -**

6.1.1 - Introduzione

In quanto colonia della Corona Spagnola, Buenos Aires nacque come una “città pianificata”, regolata nei suoi aspetti urbanistici dalle *Leyes de Indias*, ovvero un insieme di leggi promulgate al fine di regolare le questioni sociali, politiche e economiche delle colonie americane. La legge IV, in particolare:

«*Concierne al descubrimiento y la conquista territorial. Fija las normas de población, reparto de tierras, obras públicas y minería*»¹⁰⁴

“Riguarda la scoperta e conquista territoriale. Stabilisce le normative per il popolamento, la distribuzione dei terreni, le opere pubbliche e le miniere”

Dal momento della fondazione nel 1580, Buenos Aires ha cominciato ad espandersi grazie soprattutto all'importanza che il suo porto riuscì ad assumere. Gli eventi del XIX secolo, come l'indipendenza, la trasformazione in *Capital Federal* e l'importanza crescente del suo ruolo portuario fecero letteralmente esplodere lo sviluppo della città.

I primi pensieri urbanistici che vedevano Buenos Aires come possibile capitale iniziarono a farsi spazio nelle prime decadi del XIX secolo, quando ancora le ondate migratorie europee

non si erano abbattute sulla città e l'aumento demografico era contenuto. I ragionamenti riguardavano ovviamente l'area portuale, le infrastrutture e il decentramento delle attività inquinanti come macelli o ospedali (al tempo erano fonti di epidemie) al di fuori della traccia urbana. La Costituzione del 1853, Buenos Aires *Capital Federal* nel 1880 e l'espansione dei nuovi confini fisici e giuridico-amministrativi del 1887 (con l'annessione di Flores e Belgrano), furono tappe essenziali che condussero alle prime grandi trasformazioni urbane della fine del XIX secolo. In questo periodo, oltre a queste grandi conquiste politiche, si stavano verificando un insieme di fenomeni fisici, economici e sociali che cambiarono radicalmente Buenos Aires: l'immigrazione europea (si passò dai 187.126 abitanti del 1869 ai 1.576.814 del 1914), l'esplosione delle esportazioni, l'arrivo di capitali stranieri, la costruzione del porto nuovo, l'introduzione dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture basiche come la rete fognaria, idrica ed elettrica. In questo periodo vennero progettati e costruiti gli edifici del Stato, i sistemi educativi e sanitari, vennero costruite o modernizzate nuove strade, piazze e parchi.

Note

104. DE LA GUARDIA M., *Las Leyes de Indias*, Establecimiento tipográfico de Pedro Nuñez, Madrid, 1889.

All'inizio del XX secolo, il tema più ricorrente riguardava la conciliazione tra le azioni volte a un “*embellecimiento del centro*” (abbellimento del centro) e quelle per le infrastrutture suburbane. Questo si può vedere dalle disposizioni del *Nuevo Plano del Centenario* del 1909 che riteneva necessaria l'azione dello stato riguardo:

- La costruzione o l'ammodernamento delle infrastrutture stradali e di servizio della città.
- La regolamentazione dell'azione dell'edilizia privata.
- Progetti di edilizia popolare al fine di incoraggiare il capitale privato.¹⁰⁵

L'ultimo secolo di Buenos Aires è caratterizzato da una ricchissima tradizione progettuale, che spazia dalla pianificazione “tradizionale” di inizio secolo, fino ai più complessi progetti contemporanei. Ognuno

dei piani citati e descritti in questo capitolo racchiude al suo interno i problemi e le soluzioni specifiche del periodo storico in cui vennero affrontati, ma, soprattutto, i grandi problemi irrisolti e perennemente ricorrenti della città: il secolare squilibrio tra zona nord e zona sud di città e area metropolitana, il “non affaccio” della città sul Rio de la Plata e conseguente degrado della zona costiera, la suddivisione amministrativa e giurisdizionale Nazione - Provincia - *comunas* e via dicendo. Questa dualità tra problemi puntuali e problemi ricorrenti fa emergere come, molte volte, le soluzioni proposte nei piani siano nient'altro che riformulazioni di idee precedenti, mentre altre esse siano elementi innovativi e efficaci nel tempo.¹⁰⁶ Un altro elemento da tenere sempre a mente è che i tre livelli che costituiscono un piano (formulazione, corpo normativo e istituzionalità) sono stati più o meno efficaci in relazione all'orientamento politico di chi governava e alle correnti ideologiche del tempo.¹⁰⁷

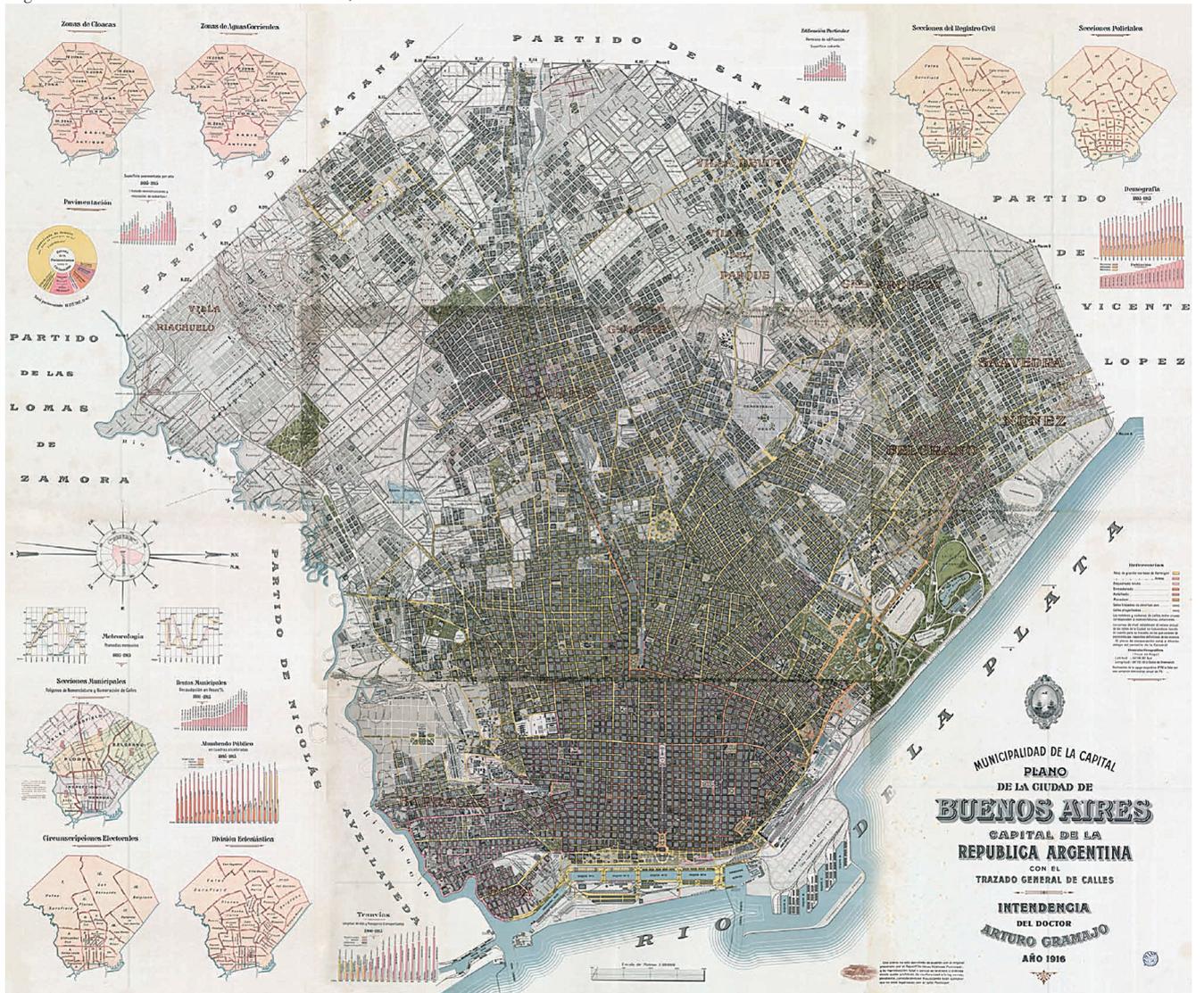
Note

105. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, 2008, p.21.

106. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060*, 2009 p.125.

107. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 1*, 2017, p.30.

Figura 1 - Piano della Città di Buenos Aires, 1916



Fonte: La producción de la Ciudad 1900/2010, 2010.

1925 - “PROYECTO ORGÁNICO PARA LA URBANIZACIÓN DEL MUNICIPIO INTENDENCIA NOEL. PLANO REGULADOR Y DE REFORMA DE CAPITAL FEDERAL”

Figura 3 - Progetto area Congreso



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

Note

108. SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA, *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Buenos Aires, 2007, p.11-12.

109. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 1*, 2017, p. 30-31.

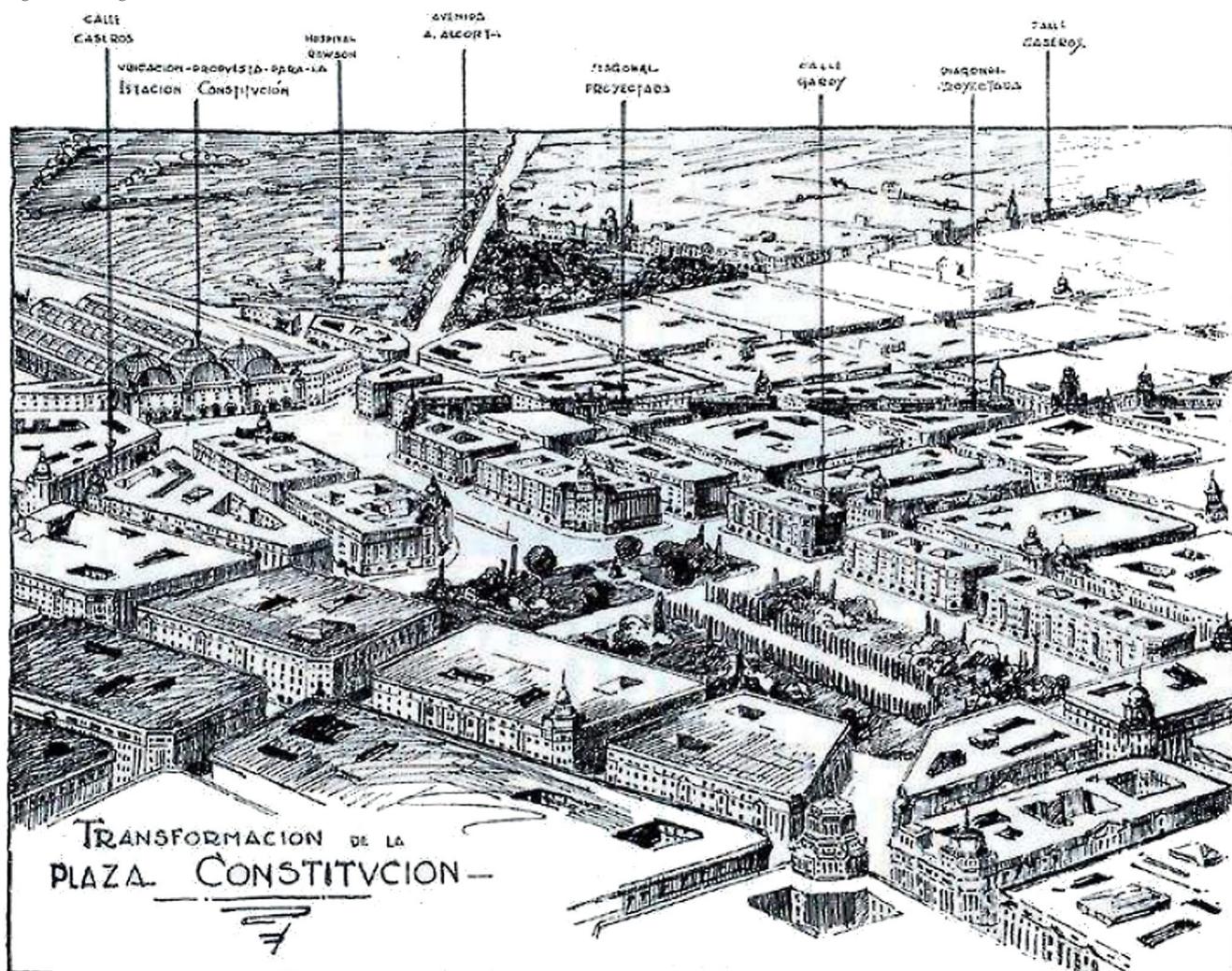
6.1.2 - Plan Noel. 1925

Nel 1923 venne istituita la *Comisión de Estética Edilicia* presieduta da Carlos Noel, con il compito di elaborare una proposta organica per le questioni basiche della Città. Il frutto del lavoro viene alla luce due anni più tardi, nel 1925, con la pubblicazione del *Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio*.¹⁰⁸

La *Comisión de Estética Edilicia* pone nel senso estetico della progettazione e nel carattere spirituale di un certo concetto il suo principale campo d'indagine e azione. Nella sua visione si parla di città “come espressione del senso estetico del progresso nazionale”, e si cita spesso il rafforzamento morale provocato dalla bellezza.

In questi anni, l'idea di una Città Moderna, nella quale la monumentalità si trovava al centro, era già affermata e gli urbanisti contemporanei dibattevano su questo tema. La

Figura 4 - Progetto Plaza Constitución



Fonte: Moderna Buenos Aires

posizione della *Comisión* rispetto a questo tema era di prendere i concetti base di queste teorie e applicarli senza scordarsi delle particolarità che la città presentava e soprattutto dei problemi concreti da risolvere. Proprio per questo motivo, le proposte presentate dalla *Comisión* sono risposte a questioni pratiche, nelle quali i fattori estetici vengono subordinati a questioni più concrete; gran parte della riflessione, per esempio, era legata alla disponibilità economica per attuare le riforme. Si possono apprezzare nelle figure 3 e 4 i progetti per due importanti piazze della città, dove emerge il tema della monumentalità.

Il piano fu evidentemente influenzato dalla corrente della *city beautiful* sviluppatasi negli Stati Uniti da Burnham, Bennet e Olmsted. Interventi come lo sviluppo e la monumentalizzazione di una rete di *avenidas* che

connettevano spazi importanti della città come Plaza de Mayo, Plaza Congreso, Plaza Lavalle, o come la creazione di nuove piazze e il recupero delle esistenti, o come l'apertura dell'*Avenida Norte-Sur* (attuale 9 de Julio), o come il tracciato dell'*Avenida General Paz*, dimostrano perfettamente il binomio tra un lato estetico che va alla ricerca della monumentalità, e un lato più pratico che mirava al miglioramento della circolazione in zone nevralgiche della città.¹⁰⁹ Grande importanza venne posta sulla progettazione di nuovi parchi e il rifacimento di quelli già esistenti. L'immagine 5 ci mostra il grande sistema di zone verdi, piazze e percorsi esistenti e progettati. Lo spazio per le nuove aree verdi venivano ottenute o attraverso espropriazione o guadagnando terreno dal Rio de la Plata.

Figura 5 - Sistemi di parchi cittadini

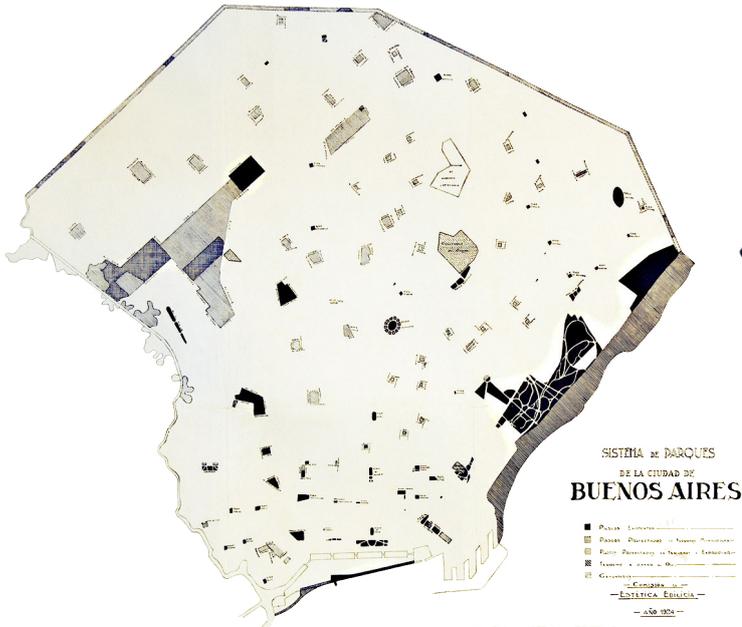
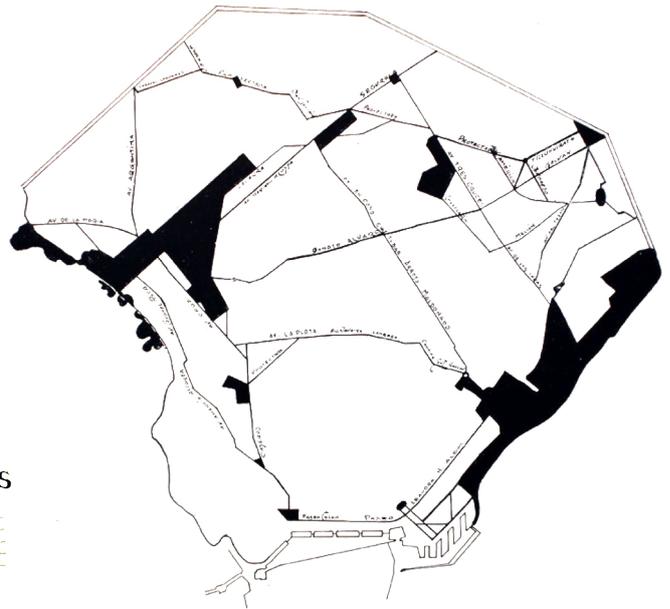
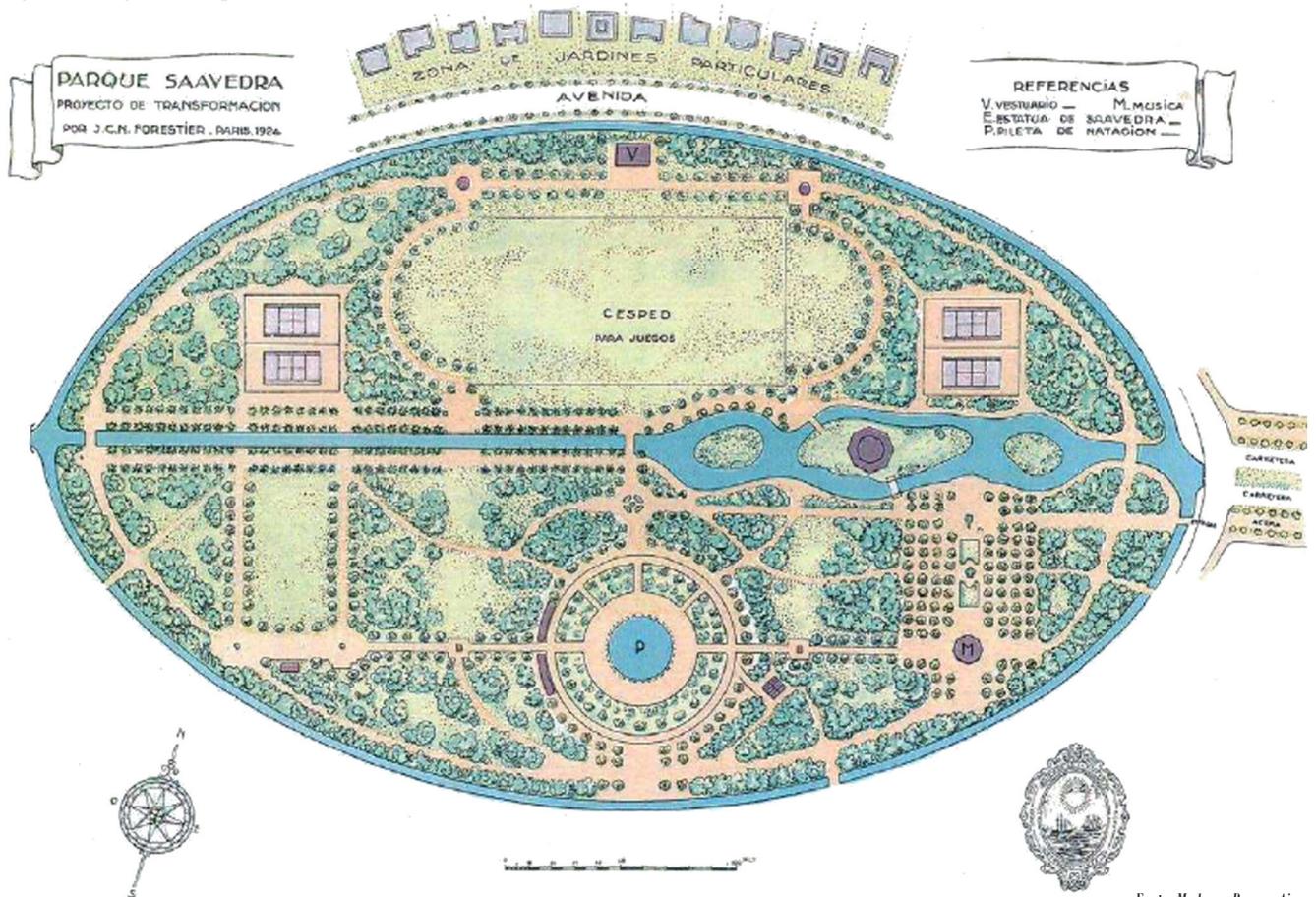


Figura 6 - Sistemi di avenidas alberate



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

Figura 7 - Progetto di Parque Saavedra



Fonte: Moderna Buenos Aires

Una delle iniziative più celebri di questo piano è la cosiddetta “reconquista del río” che proponeva la creazione di una serie di passeggiate e parchi pubblici adiacenti all’estuario del Rio de la Plata, così da recuperare quell’uso di spazio ricreativo che la zona aveva già svolto nel passato.

La *Comisión* affrontò, per la prima volta, gli aspetti legati al problema del traffico e della viabilità in città, in particolare nell’*Área Central*. Al tempo mancavano informazioni ufficiali e, per svolgere le analisi, la *Comisión* dovette affidarsi ai dati di un rapporto della *Compañía Anglo Argentina de Tranvías*. Ciò che più risalta è il confronto tra la proposta della *Comisión* e quella degli inglesi riguardo l’espansione della rete sotterranea. L’azienda inglese progettava una serie di tratte che sarebbero confluite nella linea A e, da essa, all’*Área Central*; la *Comisión*, attraverso una rappresentazione grafica di tutte le aree servite, propose tre alternative che meglio si adattavano alle esigenze della città.

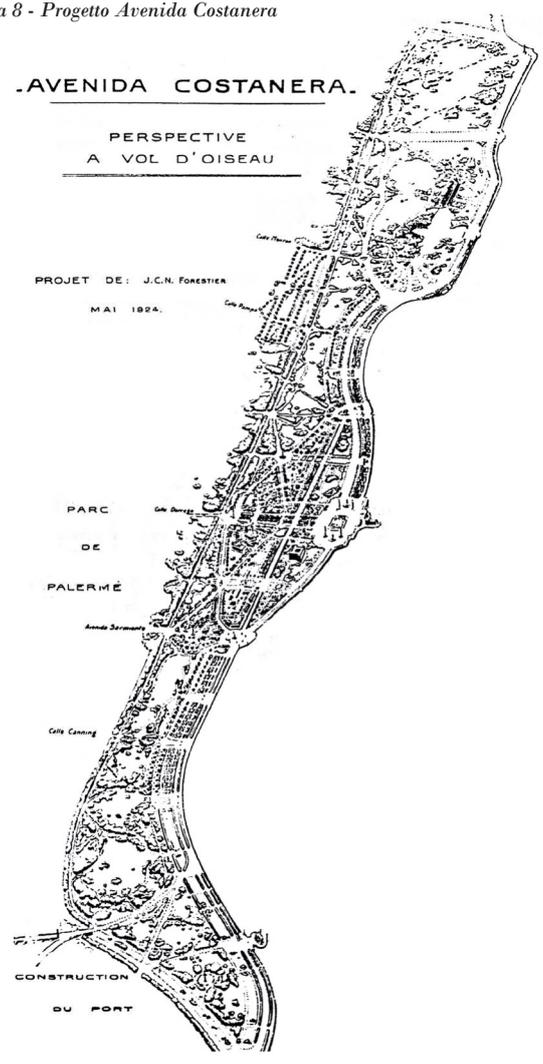
Il piano proponeva poi la creazione di alcuni strumenti specifici come un *Código de Construcciones*, o l’estensione del potere di espropriazione da parte delle autorità pubbliche, o l’imposizione di metodi restrittivi alla proprietà per tenere a bada la crescita della città. Un fattore che mostra la lungimiranza del piano fu la proposta di incorporare i nuclei urbani della Provincia, in un’ottica già metropolitana della Città.¹¹⁰

Il *Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio* ebbe il grande merito di animare il dibattito pubblico sul tema del cambiamento e miglioramento della città. Seppur ebbe pochi risvolti pratici infatti, il progetto sollevò grande interesse e introdusse varie proposte, alcune delle quali, vennero attuate o ripensate durante il secolo.¹¹¹

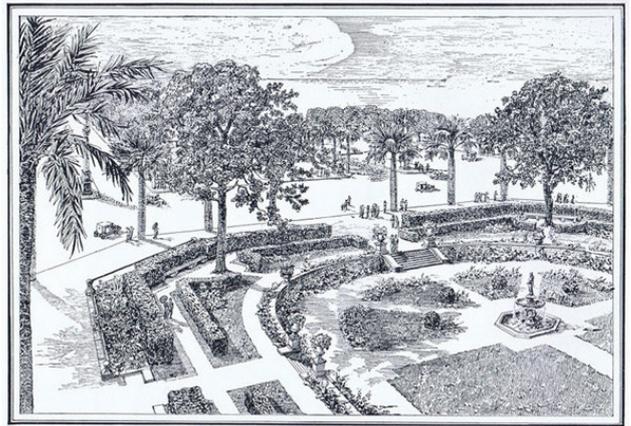
Note

110. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060* Buenos Aires, 2009, p.126-129.
 111. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, 2008, p.23.

Figura 8 - Progetto Avenida Costanera



Fonte: *La producción de la Ciudad 1900/2010*, 2010.



AVENIDA • COSTANERA • GRAN • PLAZA

Fonte: *Moderna Buenos Aires*

Figura 9 - Proposta per il tracciato della futura linea metropolitana della Comisión de Estética Edilicia

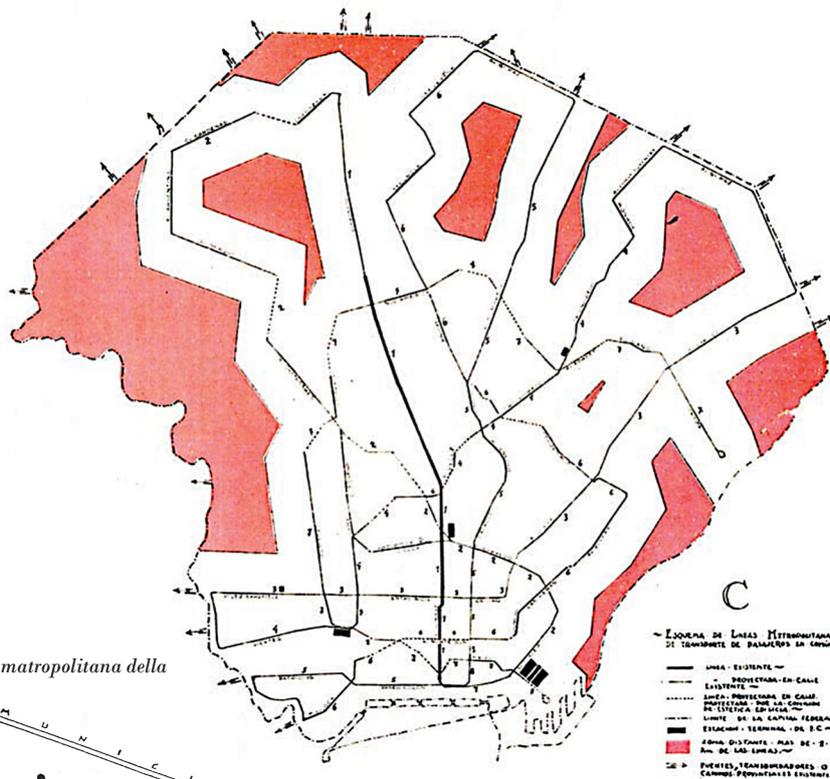
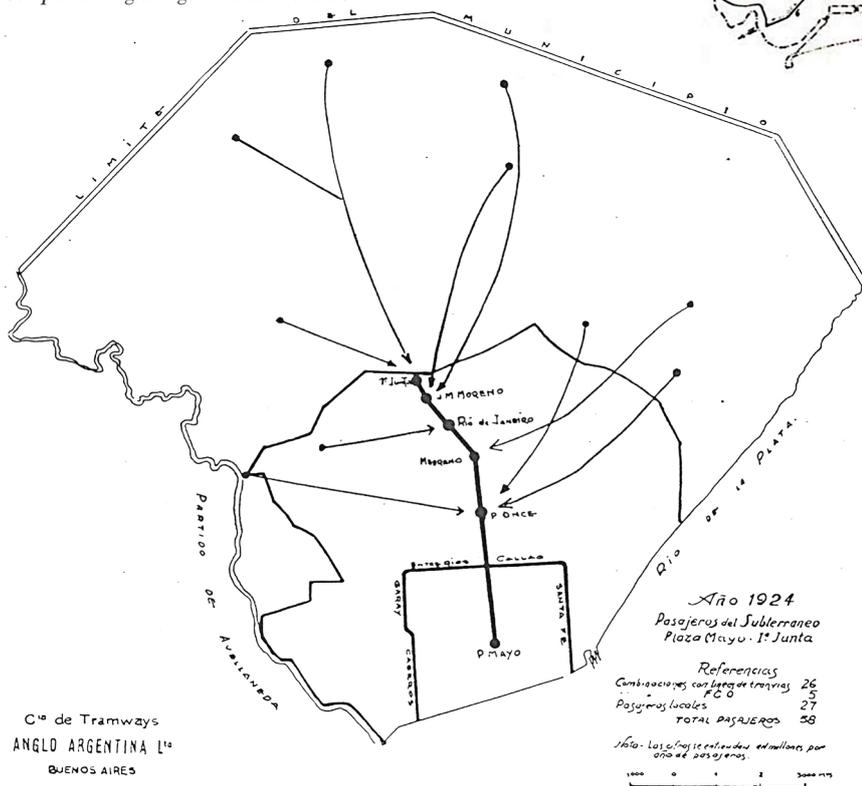


Figura 10 - Proposta per il tracciato della futura linea metropolitana della Compañía Anglo Argentina de Tranvías



C^o de Tramways
ANGLO ARGENTINA L^{ta}
BUENOS AIRES

Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

1940 - “PLAN DIRECTOR PARA BUENOS AIRES”

6.1.3 - Le Corbusier. 1940

Nel 1929 Le Corbusier arriva per la prima volta a Buenos Aires. L'architetto svizzero al tempo era l'esponente principale della Carta d'Atene e dell'urbanistica moderna. L'impressione che l'architetto ebbe di Buenos Aires era completamente in disaccordo con la sua concezione di città moderna tanto da definirla così: «*Buenos Aires, la città del grande destino del Sud America, è la più malata tra tutte. Proprio perché di natura forte e giovanile, ha subito nella sua crescita fulminea l'assalto accelerato degli errori. Oggi è una delle grandi capitali del mondo. Vi attende un destino formidabile. Nel 1929, dopo averla conosciuta, l'ho chiamata: “La città senza speranza”. In cui gli uomini non potevano nemmeno mantenere la speranza di giorni armoniosi e puri. A meno che, forte della sua forza, Buenos Aires non reagisca e non agisca*»¹¹²

Secondo Le Corbusier, le città dell'epoca stavano attraversando un punto di transizione tra differenti civiltà; esse erano ormai “recipienti” inadeguati per la società che le viveva, discendente dalle trasformazioni di fine del secolo precedente.

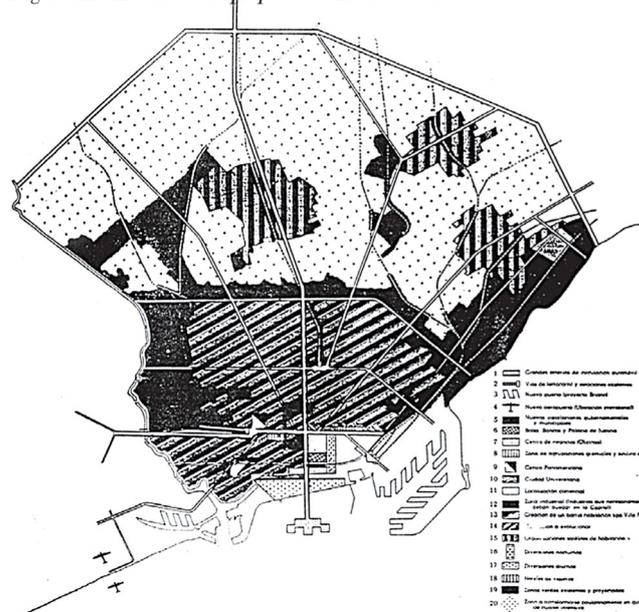
Il *Plan Director para Buenos Aires* del 1940, a cura di Le Corbusier con la collaborazione degli architetti argentini Jorge Ferrari Hardoy e Juan Kurchan, fu probabilmente il piano che ebbe maggiore influenza nel corso del XX secolo. In esso vennero applicati i principi urbanistici del Movimento Moderno, come quelli che insistono sulla specializzazione territoriale mediante la zonizzazione delle città e l'inserimento di una

Note

112. *La Arquitectura de hoy*, N. 4 Abril 1947. Buenos Aires. Argentina. p. 7.

113. Ivi, p.24.

Figura 11 - Zonizzazione proposta da Le Corbusier



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

rete autostradale. Veniva criticato il tracciato tradizionale della città composto da “strade corridoio” e *manzanas*.

Un'altra linea guida del Piano in questione è quella di progettare città dotate di ampi spazi nei quali i loro cittadini abbiano disponibilità di aria, di luce, di sole nelle abitazioni. Queste idee provengono dall'Igienismo ma, in una certa maniera, lo superano nel solo aspetto della salute. Le varie zone della città dovevano avere una caratterizzazione molto specifica ed essere separate l'una dall'altra da grandi spazi verdi.

Uno dei punti cardine su cui Le Corbusier si esprimeva era la necessità di concentrare maggiormente la città «*La Città di Buenos Aires è pericolosamente estesa. [...] Le decisioni di principio devono essere prese dalle autorità: concentrare la città. Vietare un'ulteriore espansione. Stabilire i posti utili per le abitazioni e le forme efficaci di queste abitazioni. Stabilire i luoghi per le diverse funzioni della città, del lavoro, dell'amministrazione e del tempo libero. Stabilire una zonificazione.*»¹¹³ Queste idee si basavano sui principi della *Ville Radieuse* e sul pensiero che una città estesa, è una città onerosa per costi e tempi di trasporto. Si prevedeva una posizione centrale per le funzioni amministrative e economiche, mentre una radiale per quelle abitative. In questo contesto è interessante vedere il pensiero dell'architetto sul nuovo

Figura 12 - Schema distributivo e "barrios satellite"

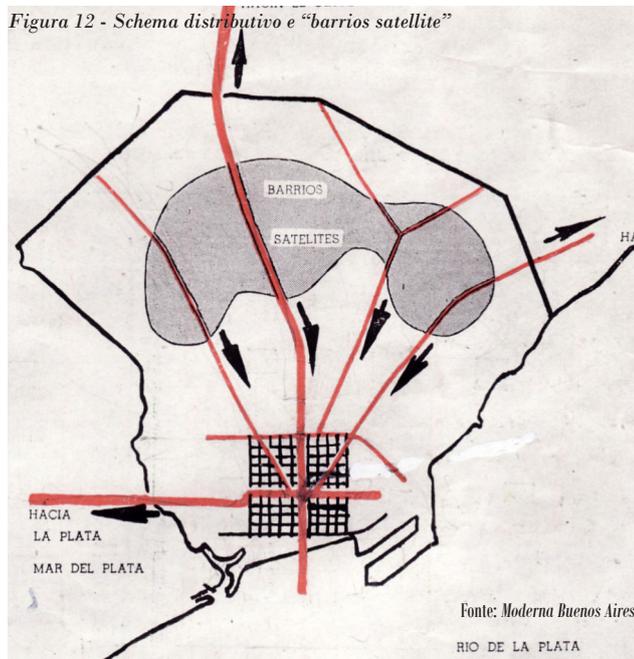
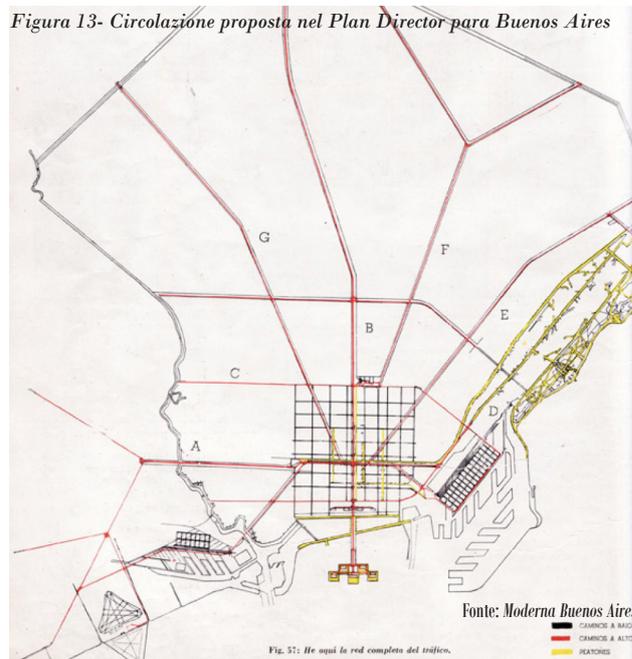


Figura 13- Circolazione proposta nel Plan Director para Buenos Aires



ruolo dei quartieri “periferici” di Buenos Aires come Belgrano, Flores e San Isidro: <<Una volta stabiliti i limiti ragionevoli della nuova città - entro i quali sarà raggiunta la densità adeguata mediante regolamenti che obbligano a costruire all'altezza utile, vietando ogni altra altezza maggiore o minore, con gli spazi liberi necessari - i quartieri satellite Flores, Belgrano, San Isidro, ecc. saranno riorganizzati come unità abitative efficienti.>>¹¹⁴ Essi dunque sarebbero stati “nuclei satellite” a impronta residenziale, connessi ma indipendenti dal nucleo centrale e separati tra loro da grandi spazi naturali come foreste, vivai e fattorie.

Per quanto riguarda le disparità tra nord e sud della città, Le Corbusier propone un grande asse di circolazione nord-sud lungo il quale collocare gli edifici pubblici del Governo Comunale, in modo tale da conferire valore all'area interessata. Ecco le sue parole : <<[...] Si dovrà aprire un'arteria di circolazione. E sempre con una decisione dell'autorità, saranno costruiti lungo questa arteria o nelle sue vicinanze, alcuni dei più grandi servizi pubblici facenti parte del programma urbano immediato.>>¹¹⁵

Per quanto concerne la circolazione veicolare, viene usata l'analogia con il sistema cardiaco umano, distinguendo: arterie di direzione, arterie di distribuzione e arteriole di ripartizione; è dunque prevista la conformazione di una rete stradale primaria con

configurazione radiale che consente l'accesso all'Área Central dai nuclei satellite, attraverso autostrade sopraelevate. Relazionato con la circolazione, Le Corbusier sviluppa la cosiddetta trasformazione molecolare della città consistente in azioni sulla struttura urbana con interventi come l'apertura di nuovi viali e autostrade. Contemporaneamente a questo vi è da gestire la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale, con quest'ultimo al livello del suolo e il primo costituito da autostrade in quota.

Le proposte di Le Corbusier non ebbero un'immediata applicazione nella normativa urbana, ma furono comunque molto influenti sulla tradizione urbanistica seguente, sulla definizione del *Código de Planeamiento Urbano* del 1977 e sul sistema autostradale venutosi a formare. Il progetto nacque da un'iniziativa privata ma ebbe comunque una grande influenza sugli uffici municipali che iniziarono a pensare e sviluppare nuovi studi urbani per la città.¹¹⁶

Note

114. Ivi, p.25.

115. Ivi, p.29.

116. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 1*, 2017, p.31.

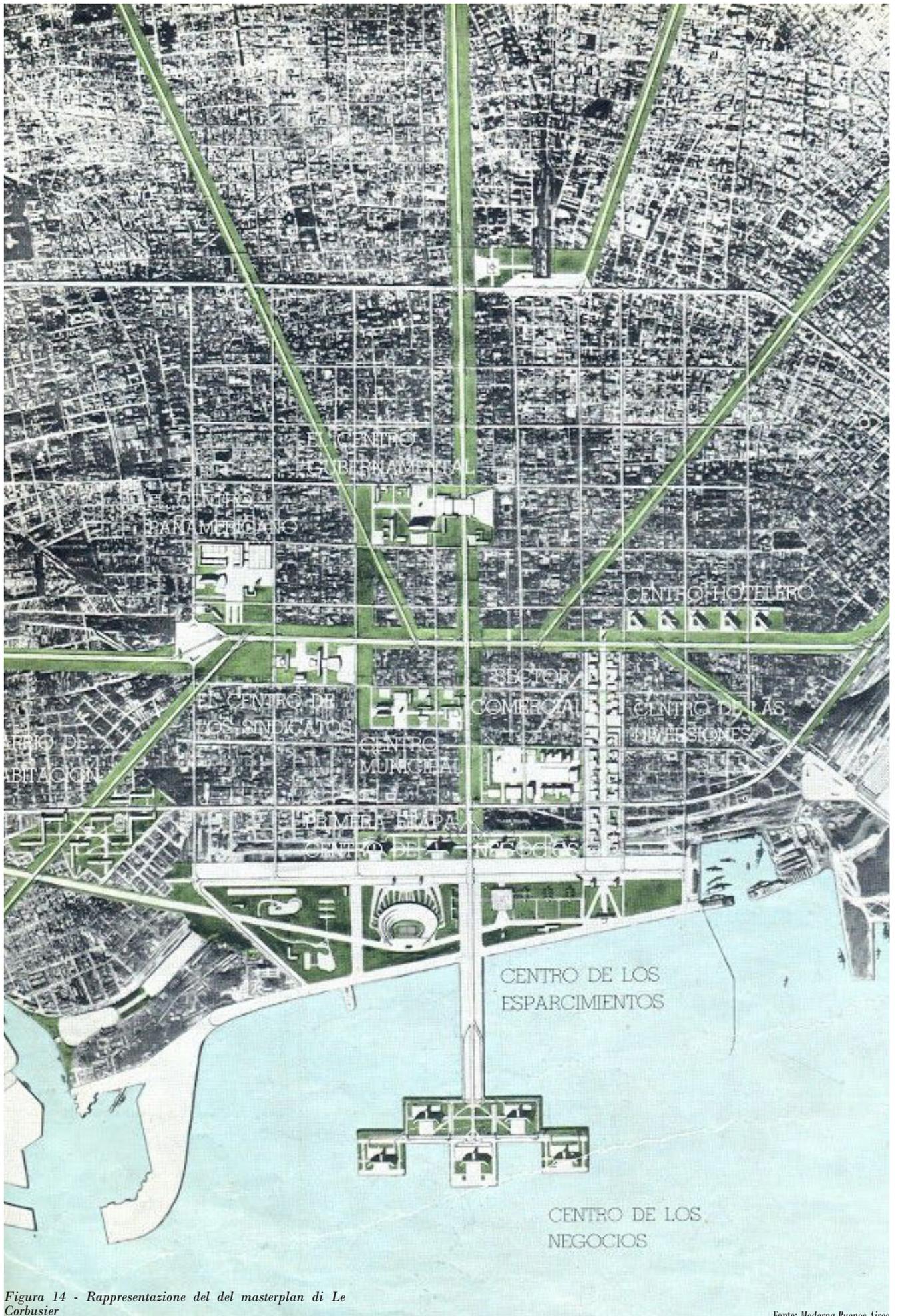


Figura 14 - Rappresentazione del del masterplan di Le Corbusier

1957-1962 - “PLANO DIRECTOR (OPRBA) PLAN REGULADOR”

6.1.4 - OPRBA. 1957 - 1962

Il piano regolatore fu redatto dall’*Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires de la Municipalidad de la Ciudad* (OPRBA), tra gli anni 1957 e 1962. Il piano è composto da studi che agiscono su tre scale di intervento:

1. **La scala Regionale**, che comprende l’*Area Metropolitana* e i vari settori rurali in un raggio di circa 100 km.
2. **La scala Metropolitana**, che comprende la Città e i *partidos* limitrofi in un raggio di 30 km.
3. **La scala Urbana**, che comprende la sola *Ciudad de Buenos Aires*.

Ognuno di questi tre livelli viene analizzato per mezzo di studi e documenti che sono: l’*Informe Preliminar* (Rapporto preliminare), un *Estudio de Distribución Espacial de la Población y Usos del Suelo* (Studio della distribuzione spaziale della popolazione e usi del suolo), un *Plano Director* (il *Masterplan*) corredato da mappe tematiche che compongono le varie proposte, una *Descripción Sintética del Plan Regulador* (una descrizione sintetica del Piano Regolatore).

L’idea di utilizzare questa metodologia su più scale scaturisce dall’impossibilità di ragionare sulla *Ciudad de Buenos Aires* come un organismo a sé stante. È evidente la stretta connessione che lega la città alla sua area metropolitana, così come questa è strettamente relazionata con la regione in cui è inserita. Le tre zone sono considerate per la prima volta un tutto organico dal punto di vista fisico, economico e sociale. Lavorando contemporaneamente su tre livelli ci si scontra nel caso di Buenos Aires anche con altrettanti stadi di giurisdizione: nazionale, provinciale e comunali. Ne consegue la necessità di dialogo e coordinamento tra essi.

Il primo passo del processo di studio ha riguardato il riconoscimento e la valutazione della morfologia urbana e dei suoi aspetti sociologici; seguono riflessioni riguardo i settori dell’economia, dell’industria e dell’energia; infine vengono considerati gli strumenti legislativi, l’amministrazione e i finanziamenti dei progetti. Il processo segue quindi questo andamento: analisi delle condizioni, valutazione di esse, proposte, realizzazione di studi dettagliati, codifica, promozione e diffusione dei contenuti.

Da questi studi emerge subito la considerazione che Buenos Aires, rispetto al resto del paese, ma anche rispetto alla sua Area Metropolitana, è l’area dove si concentrano la maggiore produzione di beni, servizi, manodopera e consumi. Per quanto concerne i trasporti, si nota un conglomerato di reti stradali e ferroviarie che si sviluppano concentricamente rispetto a Buenos Aires e in particolare alla sua area portuale che svolge un ruolo monopolizzante essendo il fulcro di importazione e esportazione di tutto il paese.¹¹⁷

Note

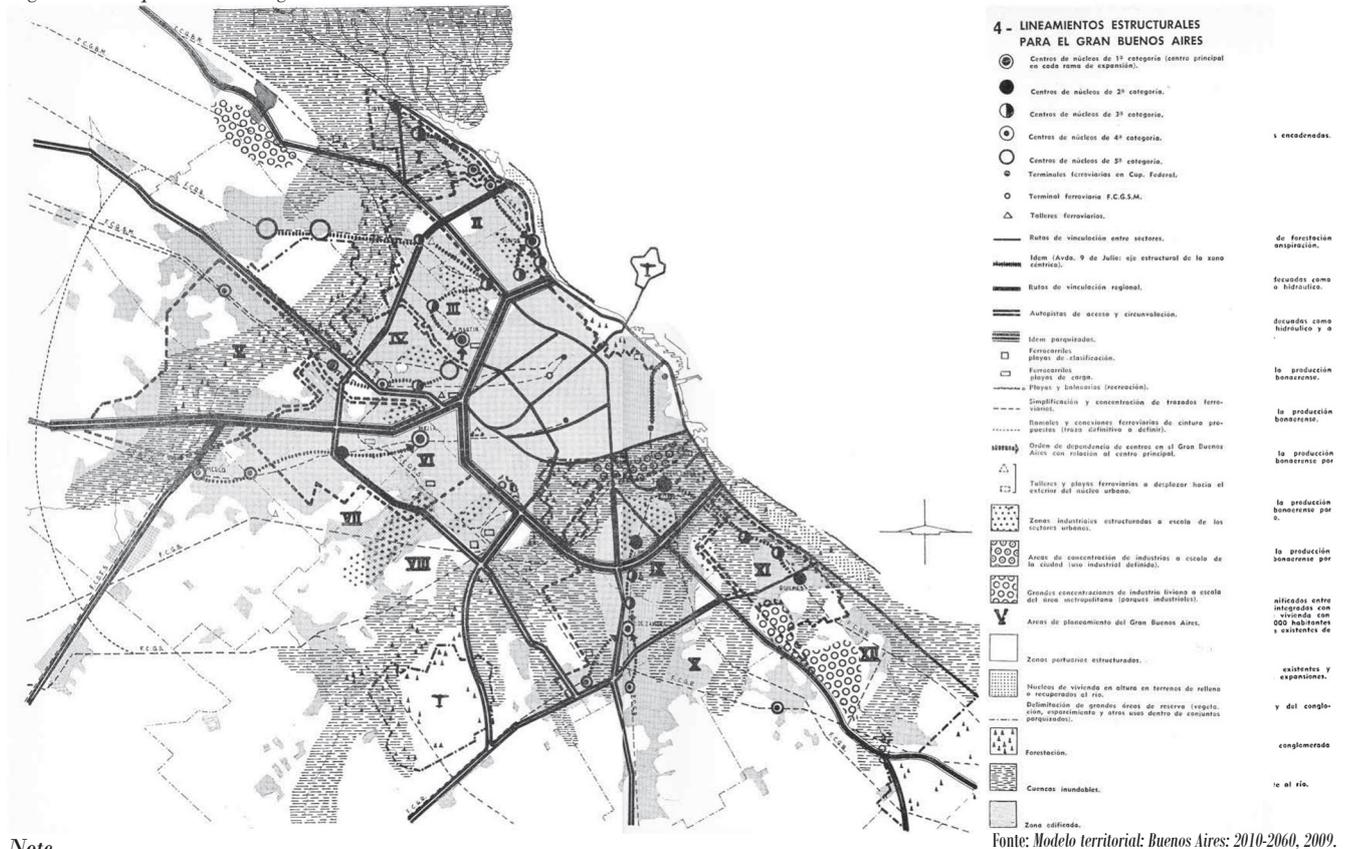
117. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p132.

I. Regionale

A livello regionale vengono analizzati gli aspetti fisici e ambientali (legati specialmente al problema delle inondazioni e della bonifica delle zone soggette a esse), quelli di approvvigionamento energetico. Si analizzano inoltre i diversi nuclei urbani dal punto di vista del potenziale dell'area in cui si situano e le vie di connessione tra di essi. Dalle varie analisi svolte emerge chiaramente come il settore nord-occidentale presenti migliori condizioni rispetto al resto della regione.

Sulla base di questi studi viene proposto di rafforzare le località non ancora urbanizzate attraverso una rete ferroviaria più solida, in modo tale da assorbire la futura crescita dell'agglomerato e generare una cintura verde di aree boschive e orti.¹¹⁸

Figura 15 - Proposte a livello regionale



Note

118. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 1*, 2017, p.32

119. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p. 134.

II. Metropolitano

L'area Metropolitana è invece soggetta a una grande espansione non uniforme: la disponibilità e il basso costo della terra, congiunto all'insediamento di alcune industrie hanno provocato una aumento della popolazione molto squilibrato e disordinato. L'Area Metropolitana presenta poi diverse altre problematiche: la rete di circolazione è insufficiente e congestionata, i corsi d'acqua sono inquinati, i servizi pubblici non crescono al ritmo dell'espansione dell'area costruita; secondo i dati del Piano Regolatore, inoltre, il 73% degli edifici industriali è privo di fognature, mentre addirittura il 40 % non dispone di acqua corrente.

Le misure proposte mirano all'equilibrio che deve accompagnare l'espansione e l'ordinamento di questa disordinata area. La crescita inoltre non può continuare ad essere incontrollata:

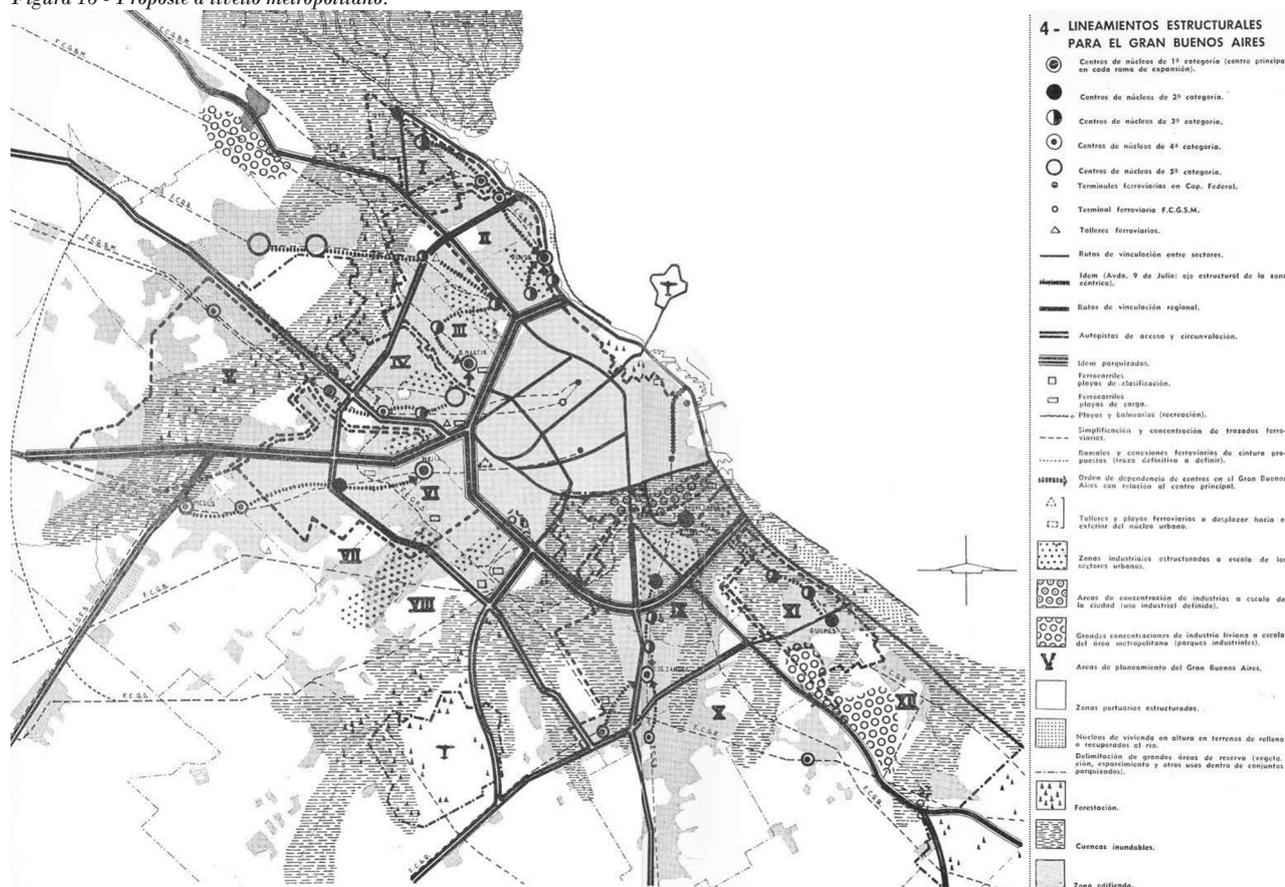
- Verso nord: bloccare l'espansione e impedire l'occupazione di terreni inondabili nella zona del Delta del Paraná.

- Verso Ovest: porre dei limiti ad un'espansione indefinita nelle terre alte, strutturandola su una solida colonna stradale e ferroviaria.

- Verso nord-ovest e sud-ovest: definire le aree urbane e rurali, al fine di evitare crescite intermedie separate dalle colonne di trasporto.

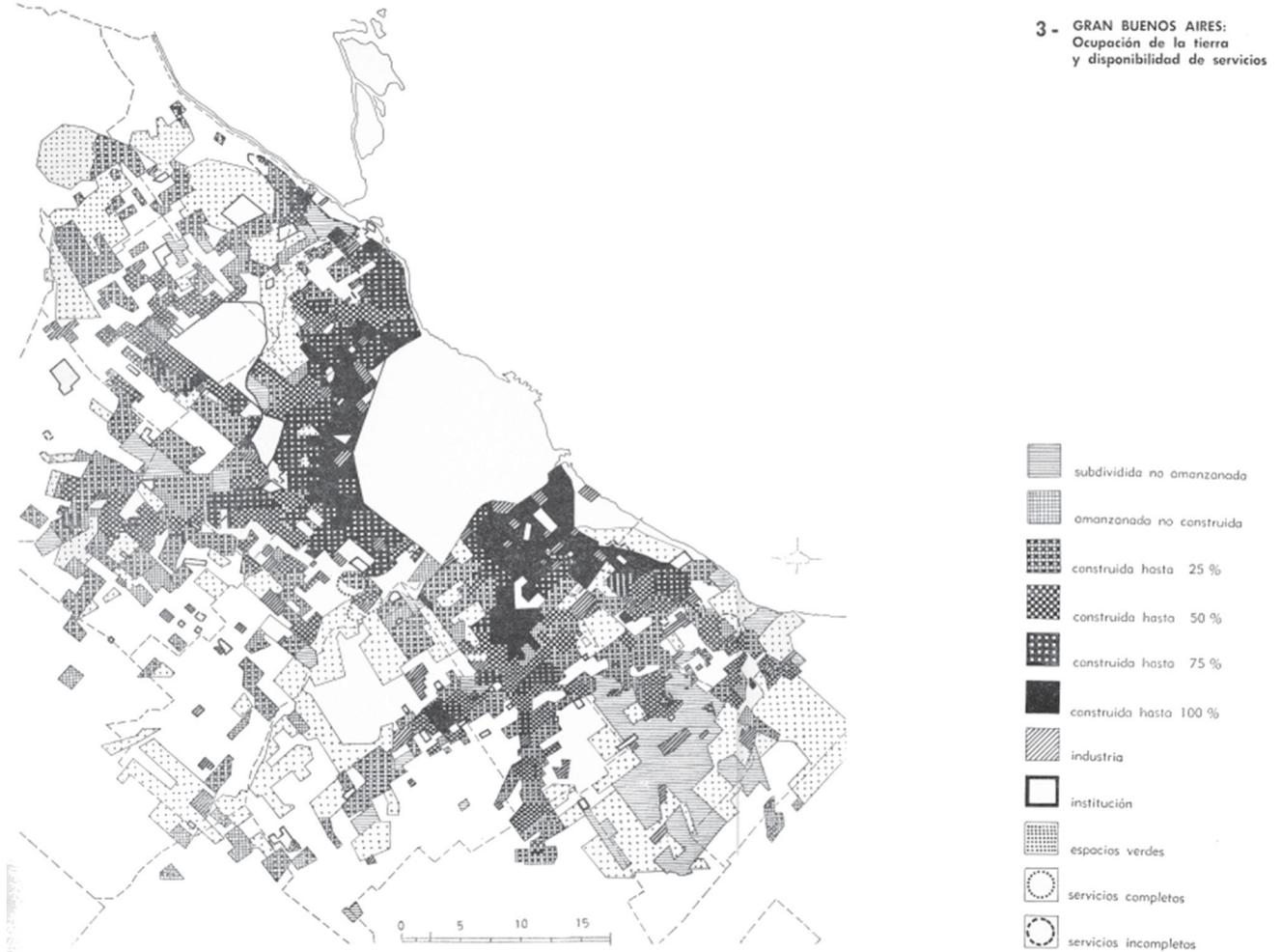
- Verso Sud-Est: recupero di pianure vicino al fiume, favorendo un'espansione ordinata.

Figura 16 - Proposte a livello metropolitano.



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

Figura 17 - Occupazione della terra e disponibilità di servizi



Fonte: *Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.*

Altre azioni dettate dal piano sono: favorire la densificazione dei centri urbani già esistenti, zonizzare degli usi, evitare suddivisioni rurali, definire di aree ricreative e abitative nelle zone costiere, migliorare le strutture di servizio pubblico.

Per ciò che concerne la viabilità, invece, viene proposto un sistema integrale che decentri

e faciliti l'accesso all'Area Metropolitana. La struttura base di questo nuovo metodo di accesso sarebbe composta da un'autostrada costiera che connetta Tigre a La Plata, un'autostrada centrale che colleghi gli accessi Nord e Sud, *Avenida General Paz* e il Camino de Cintura.¹²⁰

Note

120. Ivi, p.136.

III. Urbano

Le analisi rivolte all'Area Urbana mostrano come anch'essa sia essenzialmente priva di un processo di pianificazione. In seguito a svariate analisi riguardanti gli usi e i valori del terreno, la densità abitativa e la fornitura di servizi, sono emerse un certo numero di centralità che sono poi state gerarchizzate in questo modo: un grande centro (*Área Central*) e centri di prima, seconda e terza fascia.

Le analisi riguardo al grado di occupazione e al tipo di lavoro della popolazione hanno portato alla divisione in due macro-categorie: abitanti "di alto livello" risidenti in Barrio Norte, Belgrano, Villa Urquiza e Villa Devoto, e di "basso livello" nel sud della città e Chacarita. Circa l'85% della costruzione portata a termine in città è nella zona nord, mentre la zona centrale e del sud mostrano dati molto inferiori.

Per quanto riguarda i servizi pubblici viene mostrato come la città di Buenos Aires sia ben servita, eccezion fatta per la vasta estensione di Bañado de Flores e delle zone circostanti.

Gli obiettivi urbanistici prefissati sono:

- Articolare i settori, bilanciandoli attraverso la distribuzione delle tensioni in modo ordinato e correlato.
- Modificare la distribuzione "piramidale" della popolazione creando nuove aree di concentrazione o disponendo i "punti di picco" dove la densità è elevata.
- Suddividere le diverse aree della città in modo ordinato per ridurre gli spostamenti giornalieri.

Figura 18 - Gerarchie e connessioni tra le centralità di Buenos Aires



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

Per quanto riguarda la mobilità, vengono stabiliti cinque diversi livelli in funzione del tipo di trasporto e della loro funzione:

1. Vie di penetrazione regionali, composte dall'Autopista Central (continuazione della Panamericana), Autopista de la Costa e l'Acceso Oeste.
2. Insieme di assi di distribuzione settoriale rapida (Perito Moreno y la *avenida Francisco Beiró*).

Note

121. Ivi, p.138.

3. Assi di servizio a circolazione rapida tra le diverse aree (Carabobo, Caseros, San Juan e altre).
4. Connessioni tra centri di servizi e centri di attività (Rivadavia, Corrientes e Santa Fe).
5. Il resto delle strade.

Tutto questo sistema è inoltre integrato con quello di circolazione sotterranea. L'obiettivo è risolvere il trasporto collettivo e facilitare la pianificazione della struttura morfologica superficiale.

Riguardo le ferrovie, si desidera semplificare l'accesso ferroviario e concentrarlo in alcune tratte definite, liberando le zone di carico/scarico merci e conferendole nuovi usi.¹²¹

Figura 19 - Corridoi cittadini



6- SINTESIS DE LA CONFORMACION FISICA ACTUAL DE LA CAPITAL FEDERAL



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

1969 - “ESQUEMA DIRECTOR DE LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES AÑO 2000”

6.1.5 - Esquema Director Año 2000. 1969

Nel 1970 fu pubblicato l'*Esquema Director Año 2000* comprendente opere che vanno dal 1966 al 1969, anni in cui iniziava il governo militare (1966-1983) in Argentina. Il piano fu diretto dall'architetto Juan Ballester Peña e proponeva una pianificazione di tipo regionale basata su un orizzonte trentennale.

In questo piano, l'intera Nazione veniva divisa in regioni tra cui ovviamente anche quella di Buenos Aires. Vi si nota in questo piano la volontà di pianificazione su macro-scale: quella regionale e quella nazionale. Veniva messa da parte la scala comunale. Viene messa in discussione l'efficacia la regolazione del territorio metropolitano, parziale e frammentata, operata da un vasto numero di unità amministrative. Secondo questa nuova corrente, i problemi locali sarebbero nient'altro che la conseguenza di problemi regionali, sui quali bisognerebbe dunque porre l'attenzione. Un'altra caratteristica del piano è l'evidente importanza posta a attrezzature e grandi infrastrutture di scala regionale: autostrade e ferrovie.

Viene aspramente criticato il potere delle amministrazioni locali, ritenute non in grado di risolvere problematiche urbane, considerate

non in grado di opere di utilità nazionale anzi, di ostacolo ad esse, e accusate di mancanza di prospettiva regionale.

Al fine di ridurre la sproporzione di servizi e funzioni tra *Área Central* e resto della regione metropolitana, il Piano propone lo sviluppo delle sotto-centralità urbane. Viene quindi considerata la possibilità di trasferire alcune funzioni a livello regionale per creare posti di lavoro a coloro che vivevano in queste aree.

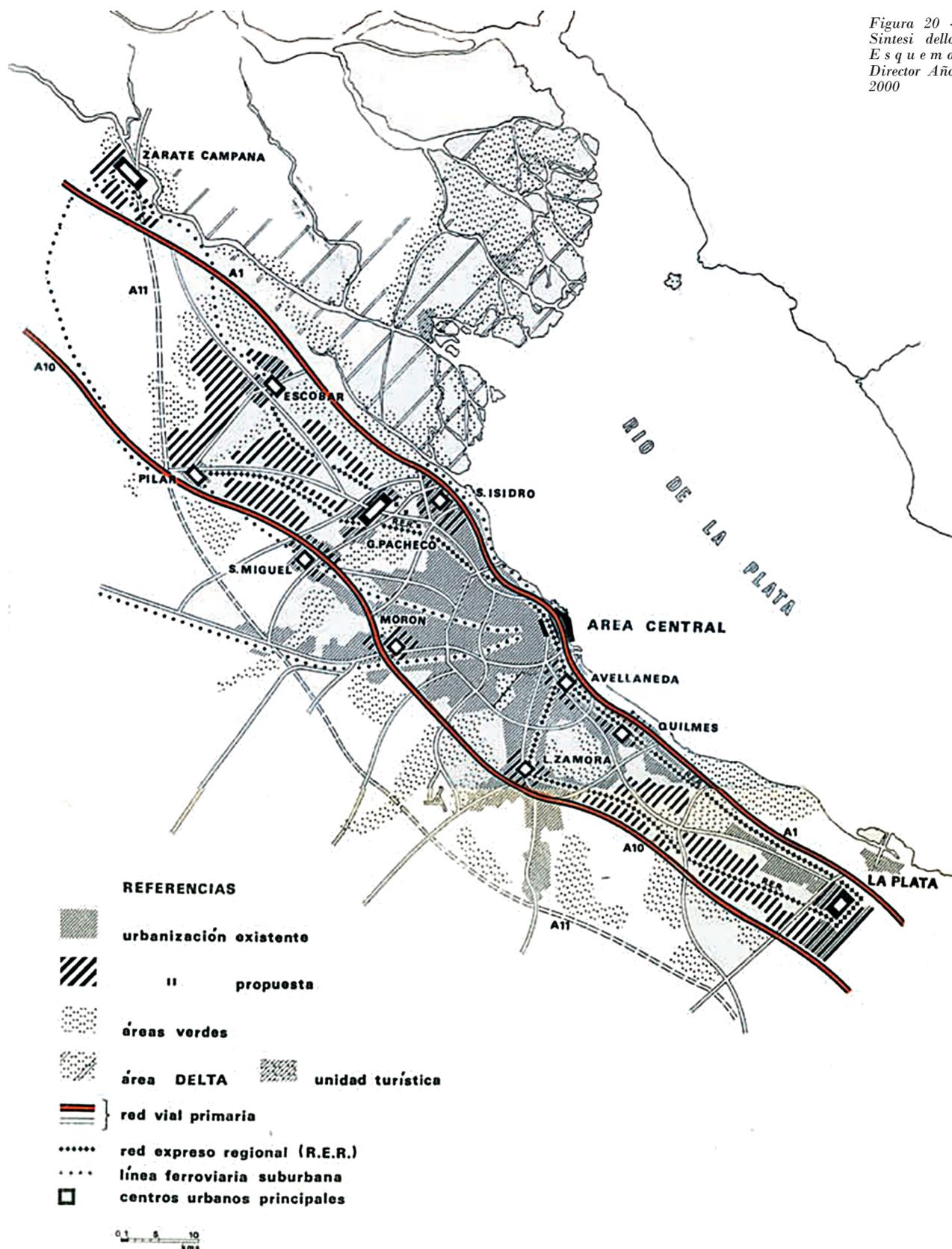
Le proiezioni dell'epoca affermavano che nell'anno 2000 la Regione di Buenos Aires avrebbe raggiunto i 13 milioni di abitanti. Per questa ragione anche le strutture per il tempo libero diventavano essenziali nella pianificazione. Venne dunque proposta la creazione di *unidades de esparcimiento* (unità di tempo libero). Il Delta viene considerata la zona più adatta per adempiere a queste funzioni.

Quelle appena citate sono proposte di sviluppo metropolitano che però sarebbero dovute essere comunque supportate da un sistema di trasporto metropolitano: l'*esquema de movilidad*. Esso era composto da due reti di mobilità: quella ferroviaria e quella stradale. Il piano proponeva che la rete ferroviaria supportasse gli spostamenti verso l'*Área Central*, mentre la rete autostradale sarebbe stata usata per viaggi al di fuori e trasporto merci. Questa proposta nasceva dalla considerazione della maggiore capacità di trasporto passeggeri da parte dei treni. Furono prese in considerazione tutte le linee ferroviarie e, per ognuna di esse, furono eseguite precise considerazioni come ampliamenti, miglioramenti e eliminazione di passaggi a livello. Per quanto riguarda la rete stradale, essa sarebbe stata migliorata con l'inserimento di due autostrade principali parallele al fiume: l'Autopista del Río, sarebbe stata la più importante e avrebbe corso da nord a sud servendo l'*Área Central*; l'*Autopista Tangencial*, avrebbe avuto sempre un andamento nord sud ma avrebbe servito i sotto-centri terziari e secondari.¹²²

Note

122. Ivi, p. 139-142.

Figura 20 -
 Síntesis dello
 Esquema
 Director Año
 2000



SINTESIS DEL ESQUEMA DIRECTOR AÑO 2000

Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

1995 - “DIAGNOSTICO Y RELEVAMIENTO DE CONAMBA, MINISTERIO DEL INTERIOR”

6.1.5 - CONANBA. 1995

Il documento in questione fu elaborato utilizzando come punto di partenza il rilevamento dell'Area Metropolitana e si propone di tracciarne la struttura spaziale a partire da una prospettiva regionale. È la sintesi dell'opera più completa *Análisis Integral del Conurbano Bonaerense, Relevamiento de la Infraestructura de Servicios*, svolta dal *Gobierno de la Provincia de Buenos Aires*.

L'area soggetto d'indagine comprende lo spazio che circonda *Capital Federal*. Vengono analizzati svariati aspetti come quelli fisico-naturali, uso del suolo, caratteristiche della popolazione, centri e strutture urbane, infrastruttura sanitaria, servizi pubblici...

Questo lavoro fa parte di una serie di studi e diagnosi che si dedicano alla ristrutturazione e gestione del *Conurbano* di Buenos Aires: in primo luogo si riconosce che nuove identità locali stanno emergendo e che esse richiedono la possibilità di autogovernarsi, in un secondo momento si riconoscono i problemi sovra-locali che necessitano nuove modalità di gestione.

Si assume pertanto che questi cambiamenti debbano essere supportati da strumenti tecnici appropriati.

In una delle sue sezioni, viene analizzato il sistema di trasporto e il suo sistema di infrastrutture. Le analisi mostrano: una configurazione radiale, connessa e unificata grazie alle linee ferroviarie e alla consolidazione dei corridoi urbani sui quali si innestano le attività commerciali; un sistema di strade radio-centrico ancora incompleto, costituito da *Avenida General Paz, el camino del Buen Ayre e el camino de Cintura*; assi stradali formati dalla costruzione di autostrade che costituiscono nuovi modelli insediativi.¹²³

Note

123. Ivi, p. 150-153

Figura 21 - Schematizzazione dell'uso del suolo

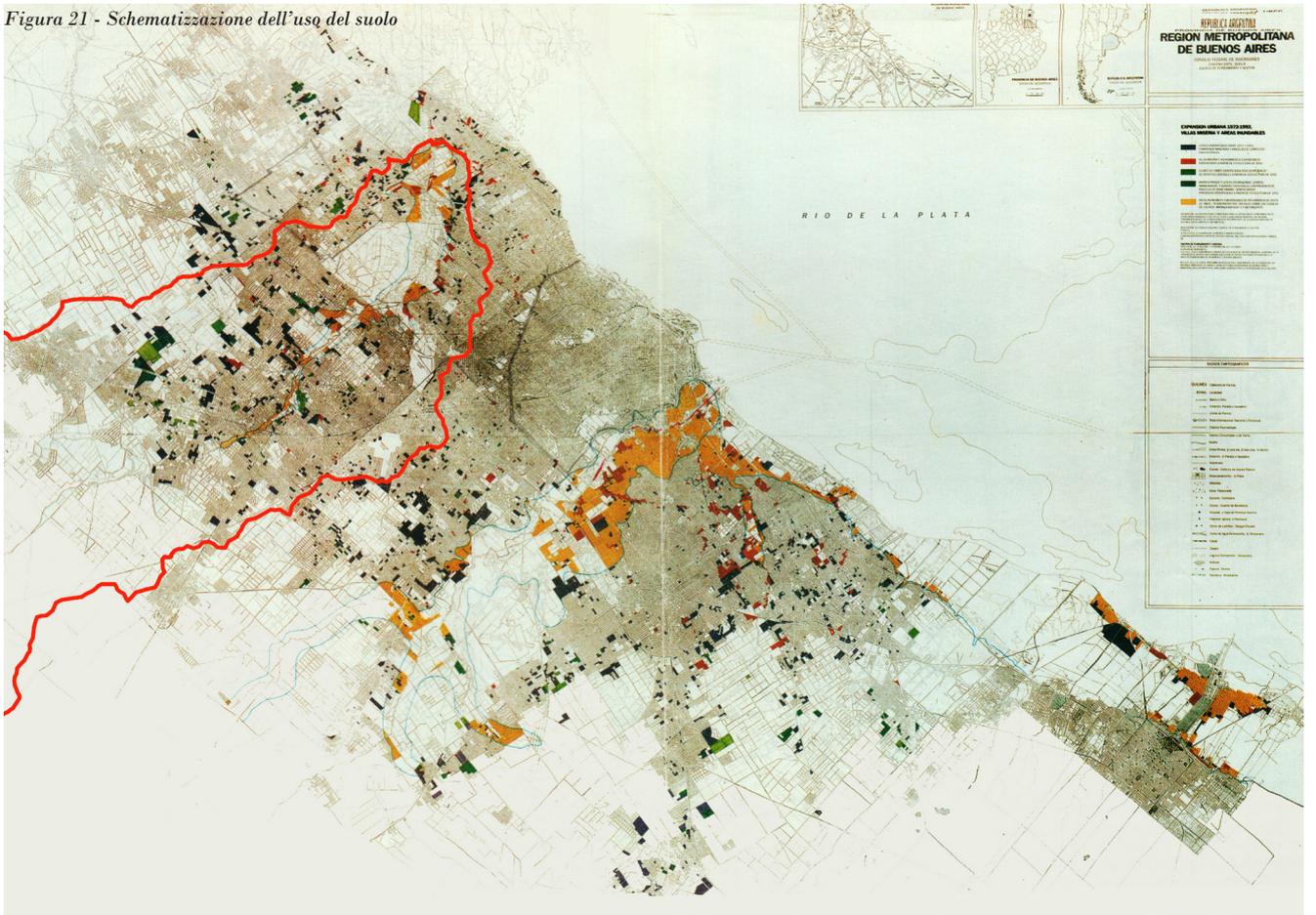
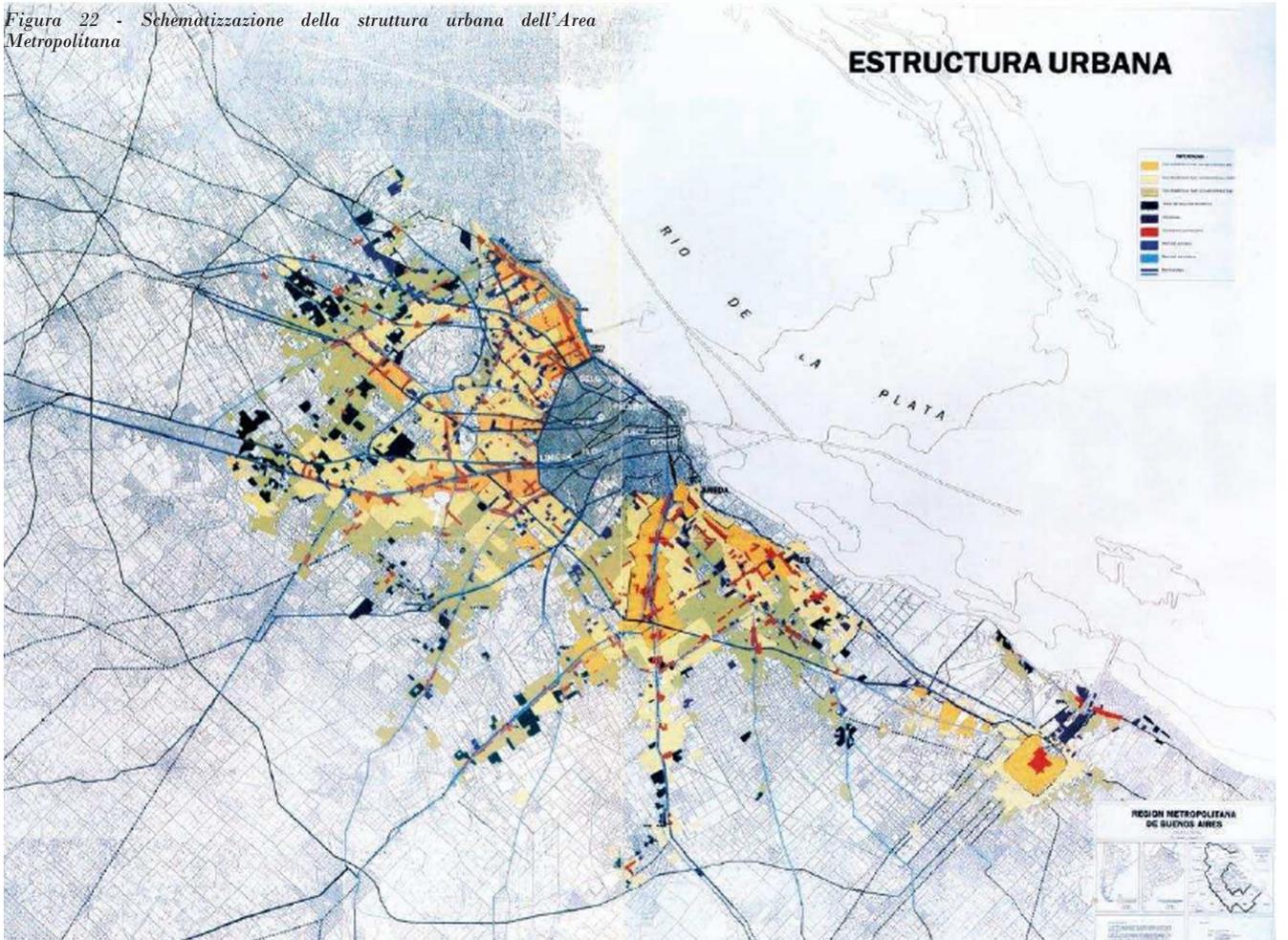
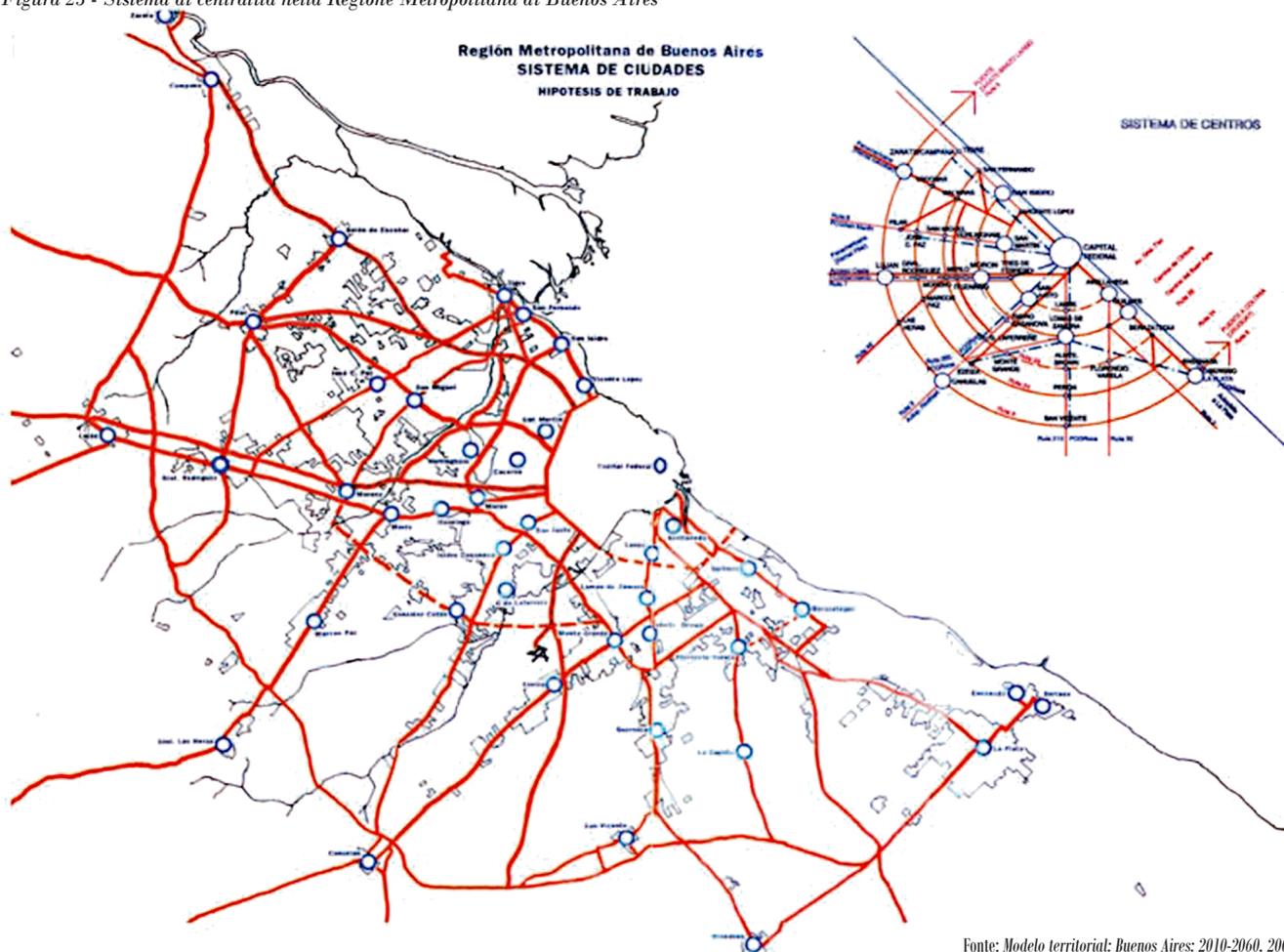


Figura 22 - Schematizzazione della struttura urbana dell'Area Metropolitana



Fonte: Moderna Buenos Aires

Figura 23 - Sistema di centralità nella Regione Metropolitana di Buenos Aires



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

6.1.6 - Conclusioni

Terminata la rassegna storica dei piani urbanistici che hanno caratterizzato e influenzato la tradizione pianificatrice di Buenos Aires nell'ultimo secolo, ci si appresta ad esaminare il cosiddetto marco normativo attuale, ovvero l'insieme di leggi che guidano le questioni di carattere urbanistico-ambientale nel presente. Il fatto che siano le ultime ad essere state pubblicate non per forza significa che esse siano contestualizzate a pieno al periodo storico attuale. È dunque giusto analizzare a che punto fosse la situazione cittadina e metropolitana di Buenos Aires negli anni a cavallo del millennio per capire l'ottica con cui sono state prodotte, anche in relazione anche a quanto prodotto dai piani precedenti. Si può innanzitutto notare come, durante l'ultimo secolo, siano state risolte diverse problematiche ma come alcune di esse permangano attualmente in quanto di difficile soluzione. I problemi irrisolti sono innanzitutto istituzionali: il territorio di Buenos Aires e della sua area metropolitana resta infatti governato amministrativamente da entità che faticano a trovare un punto di incontro: Nazione, Provincia e Città. La non uniformità della regolamentazione impedisce la pianificazione globale sia dal punto di vista legislativo, sia da quello infrastrutturale. Si possono identificare problemi non risolti a livello metropolitano e a livello cittadino.

A livello metropolitano il problema che permane dagli anni venti resta la ricerca di una gestione metropolitana che consenta di risolvere i problemi comuni in una maniera flessibile. Questo è ostacolato dalla mancanza di coordinamento delle istituzioni, problema già citato in precedenza, e dal grande squilibrio

e disomogeneità della popolazione che si settorializza, in base alla propria fascia economica, in diverse parti di Città e area metropolitana, creando forti squilibri dal punto di vista delle infrastrutture e dei servizi. Oltre a dover risolvere queste tematiche "interne" Buenos Aires mira a mantenere e sviluppare un ruolo trainante a livello Nazionale, nonché a inserirsi sempre più stabilmente nel panorama internazionale.

A livello cittadino invece il problema principale rimane l'irrisolto squilibrio tra la zona nord, sempre più benestante, e la zona sud che invece presenta problemi a livello infrastrutturale, di servizi e di livello socio-economico. L'altro grande tema è il non-rapporto della città con il Rio de la Plata e la poca attenzione alla sua fascia costiera completamente trascurata. Sorgono poi problematiche come l'eccessivo accentramento delle funzioni economiche e amministrative nella sola *Área Central* della città, fatto che la rende eccessivamente congestionata, le fratture trasversali causate dalle linee ferroviarie che, espandendosi a raggiera, producono settori di città con connessioni carenti. A riguardo di questo tema, ovvero la connessione dentro la città, si nota la mancanza di coordinamento dei trasporti pubblici, alcuni a carattere pubblico e altri privato, la mancanza, in varie zone della città, di un sistema di spazi pubblici aperti di qualità che possano connettere lo spazio urbano e la nuova situazione venutasi a creare con l'esplosione dell'utilizzo dell'auto privata che sovraffolla e congestiona il sistema di autostrade cittadine che connettono *Capital e Provincia*.¹²⁴

Note

124. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, 2008, p. 30-32.

6.2

**PIANIFICAZIONE
DELLA CIUDAD
-OGGI E
DOMANI-**

6.2.1 - Introduzione

Dopo la rassegna storica dei piani urbanistici che hanno caratterizzato l'ultimo secolo di Buenos Aires, si arriva ai giorni nostri. Nella Città Autonoma di Buenos Aires, le politiche di tipo urbano, ambientale o territoriale sono regolate da diverse linee guida o istanze contenute in tre documenti di essenziale importanza per la Città:

- Costituzione della Città di Buenos Aires.
- Piano strategico della Città di Buenos Aires.
- Piano Urbano Ambientale.

L'insieme di questi tre strumenti compone il cosiddetto *marco normativo* della Città in ambito di regolamentazione e indirizzamento delle linee guida sulle questioni di carattere urbanistico-ambientale. Questi tre documenti si dispongono gerarchicamente su una scala al cui gradino più alto troviamo la *Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Essa, oltre a regolare tutte le normative e le leggi che governano le politiche pubbliche della Città, contiene al suo interno alcuni articoli riguardanti definizioni e criteri di tipo ambientale, urbanistico e territoriale; inoltre è la stessa Costituzione che predispone la creazione degli altri due documenti del *marco normativo* e degli organi predisposti alla loro elaborazione: il *Consejo del Plan Urbano Ambiental* e il *Consejo del Plan Estratégico*.¹²⁵

Note

125. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*. Buenos Aires, 2009, p.15;

CONSTITUCIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

6.2.2 - Costituzione

La Costituzione della Città di Buenos Aires¹²⁶ venne redatta nel 1996, due anni dopo la riforma della Costituzione Nazionale Argentina del 1994, con la quale la CABA ottenne la sua autonomia. La sua stesura è pertanto relativamente recente e quindi abbastanza in linea con il periodo storico attuale. Essa fu il primo corpo di leggi creato dalla Città e per la Città di Buenos Aires dopo la sua indipendenza. Nello stesso anno venne eletto il primo *Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*, eletto per votazione popolare e con un mandato di quattro anni. Come si può leggere nel sito del Governo della Città, l'Autonomia acquisita da Buenos Aires implica la possibilità di:

- Eleggere le proprie autorità
- Applicare le proprie leggi
- Contare su un proprio sistema di giustizia
- Amministrare le proprie risorse
- Confidare sulla propria polizia e sistema di sicurezza.¹²⁷

Nella *Constitución* sono presenti 140 Articoli che descrivono le questioni essenziali rispetto a diritti, doveri e garanzie per la Città. Tra essi, alcuni trattano e definiscono questioni relative a temi di impronta urbanistico-ambientale, inquadrando quelle politiche territoriali che compongono la base dei futuri *Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires* e *Plan Urbano Ambiental*.

Note

126. Consultata da: LOPEZ ALFONSIN MARCELO, *Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Comentada*, Buenos Aires, Editorial Estudio, 1996.

127. <https://www.buenosaires.gob.ar/gobierno/autonomia> .

128. <http://www.cedom.gov.ar/constCABA.aspx> .

• <<**ARTICULO 18** - *La Ciudad promueve el desarrollo humano y económico equilibrado, que evite y compense las desigualdades zonales dentro de su territorio.*>>¹²⁸

• <<**ARTICULO 27** - *La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve:*

1. *La preservación y restauración de los procesos ecológicos esenciales y de los recursos naturales que son de su dominio;*
2. *La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora;*
3. *La protección e incremento de los espacios públicos de acceso libre y gratuito, en particular la recuperación de las áreas costeras, y garantiza su uso común;*
4. *La regulación de los usos del suelo, la localización de las actividades y las condiciones de habitabilidad y seguridad de todo espacio urbano, público y privado;*
5. *La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte;*
6. *La regulación de la producción y el manejo de tecnologías, métodos, sustancias, residuos y desechos, que comporten riesgos;*

• “**ARTICOLO 18** - *La Città promuove uno sviluppo umano ed economico equilibrato che eviti e riduca le disuguaglianze zonali all'interno del suo territorio.*”

• “**ARTICOLO 27** - *La Città sviluppa, in modo inderogabile, una politica di pianificazione e gestione dell'ambiente urbano integrata alle politiche di sviluppo economico, sociale e culturale, e che preveda il suo inserimento nell'area metropolitana. Attua un processo di pianificazione territoriale e ambientale partecipativo e permanente che promuove:*

1. *La conservazione e il ripristino dei processi ecologici essenziali e delle risorse naturali che appartengono al suo dominio;*
2. *La conservazione e il ripristino del patrimonio naturale, urbanistico, architettonico e della qualità visiva e sonora;*
3. *La protezione e l'aumento degli spazi pubblici ad accesso libero e gratuito, in particolare il recupero delle zone costiere, garantendone l'uso comune;*
4. *La regolamentazione dell'uso del territorio, dell'ubicazione delle attività e delle condizioni di abitabilità e sicurezza di tutto lo spazio urbano, pubblico e privato;*
5. *La sicurezza stradale e pedonale, la qualità atmosferica e l'efficienza energetica nella mobilità e nei trasporti;*
6. *La regolamentazione della produzione e della gestione di tecnologie, metodi, sostanze, residui e rifiuti che comportano rischi;*

7. *Un desarrollo productivo compatible con la calidad ambiental, el uso de tecnologías no contaminantes y la disminución en la generación de residuos industriales.>>¹²⁹*

• *<<ARTICULO 29 - La Ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el artículo 81, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas.>>¹³⁰*

• *<<ARTICULO 31 - La Ciudad reconoce el derecho a una vivienda digna y a un hábitat adecuado [...]>>¹³¹*

• *<<ARTICULO 49 - El gobierno de la Ciudad diseña sus políticas de forma tal que la alta concentración de actividades económicas, financieras y de servicios conexos, producidos en la Ciudad, concurra a la mejor calidad de vida del conjunto de la Nación [...]>>¹³²*

7. *Uno sviluppo produttivo compatibile con la qualità ambientale, l'utilizzo di tecnologie non inquinanti e la riduzione della produzione di rifiuti industriali."*

• *“ARTICOLO 29 - La Città definisce un Piano Urbanistico Ambientale elaborato con la partecipazione interdisciplinare delle entità accademiche, professionali e comunali, approvato con la maggioranza prevista dall'articolo 81, che costituisce la legge principale a cui si adeguano gli altri regolamenti di opere urbane e pubbliche.”*

• *“ARTICOLO 31 - Il Comune riconosce il diritto ad un alloggio decente e ad un habitat adeguato [...]”*

• *“ARTICOLO 49 - Il governo della Città progetta le sue politiche in modo tale che l'alta concentrazione di attività economiche, finanziarie e di servizi connessi, prodotte nella Città, contribuisca alla migliore qualità di vita della Nazione nel suo complesso [...]”*

Note

129. IBIDEM.

130. IBIDEM.

131. IBIDEM.

132. IBIDEM.

Pianificazione della Città - Oggi

PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

6.2.3 - Piano Strategico

<<Il Piano Strategico della Città di Buenos Aires è uno strumento di pianificazione prodotto dagli sforzi congiunti della Nazione e dei principali attori (pubblici e privati) economici e sociali della Città di Buenos Aires.>>¹³³ Attraverso la loro partecipazione, la loro collaborazione e ai loro accordi, è stata individuata, di comune accordo, la *vision* della Città che trascende da quella del Governo e da voce alla società civile. Sono stati inoltre definiti degli obiettivi da raggiungere al fine di “produrre” e avvicinarsi quanto più possibile alla Città desiderata.

a. Il Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires 2010/2016¹³⁴

Il *Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires 2010/2016*, presenta un'impronta spiccatamente metropolitana. Fu elaborato dal Consiglio di Pianificazione Strategico (*Consejo de Planeamiento Estratégico CoPE*), la cui creazione fu sancita nella Costituzione della Città. Il Consiglio di Pianificazione Strategico è un organo di carattere consultivo che ha un ruolo di fondamentale importanza al fine di intraprendere qualsiasi progetto di sviluppo.

Note

133. <https://www.buenosaires.gob.ar/buenosaires2020/plan-estrategico>.

134. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Buenos Aires 2016: con perspectiva metropolitana*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2011

135. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*. 2009, p.18;

Nel Consiglio si raggruppano istituzioni e organizzazioni sociali rappresentative di lavoro e produzione, associazioni culturali, religiose e educative.

L'obiettivo del Consiglio è quello di rendere più facile il dialogo con la società civile così da poter proporre periodicamente nuovi piani strategici che partano direttamente dal consenso dei cittadini di Buenos Aires. Il *Plan Estratégico 2010/2016*, venne presentato nel settembre dell'anno 2010 dal Comitato Esecutivo del suddetto Consiglio.¹³⁵ Attualmente, oltre al nuovo documento PEP BA 2035, di cui si parlerà in seguito, è in fase di elaborazione il nuovo *Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires 2030*.¹³⁶



La natura di un Piano Strategico è quella di anticipare e organizzare azioni nel tempo e nello spazio; in questa fase dunque si elaborano postulati molto generali e ampi: gli *Ejes Estratégicos*. Questa fase deve essere poi seguita da quella di formulazione di proposte e azioni concrete: le cosiddette linee guida e politiche di stato.¹³⁷

Assi strategici

Il Consiglio ha individuato dodici assi strategici che servono a progettisti, pianificatori, gestori e anche ai cittadini stessi per indirizzare le proprie azioni al fine di ottenere una città migliore.¹³⁸ I dodici indirizzi coprono diversi temi tra i quali anche quello ambientale, il tema metropolitano e quello della cosiddetta “Città accessibile.”

136. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Hacia el Plan Estratégico: estrategias para avanzar en la planificación participativa*, Buenos Aires, 2015, p.15.

137. <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/plan-estrategico-participativo-buenos-aires-2035-pep-ba-2035>.

138. CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Buenos Aires 2016: con perspectiva metropolitana*, 2011, p.11.

I dodici assi strategici sono:

- « **Ciudad equitativa y inclusiva.** Poner en el centro de atención a la infancia, la adolescencia, los adultos y adultas mayores.
- **Ciudad ambiental.** Considerar al cuidado medioambiental como un activo cultural.
- **Ciudad accesible.** Recuperar, ordenar y mantener el espacio público en función del respeto por la diversidad, la inclusión y la equidad.
- **Ciudad promotora de salud.** Sistema de atención universal y sustentable.
- **Ciudad productiva, creativa y de innovación.** Atraer actividades sustentables y de alto valor agregado.
- **Ciudad educadora y del conocimiento.** Asumir y garantizar la educación pública de calidad como derecho humano fundamental.
- **Ciudad proyectual o del futuro.** Reestructurar el planeamiento urbano para lograr una ciudad más equilibrada, sustentable y de mejor calidad de vida.
- **Ciudad segura.** Garantizar la seguridad ciudadana.
- **Ciudad de gestión asociada y participación ciudadana.** Favorecer el seguimiento y control ciudadano de los fondos públicos, fortalecer los mecanismos de participación ciudadana consolidando el proceso de descentralización, modernizar el Estado.
- **Ciudad metropolitana.** Avanzar hacia una total interacción con la región, elaborando

- “ **Città equa e inclusiva.** Mettere al centro dell’attenzione infanzia, adolescenza e gli anziani.
- **Città ambientale.** Considerare la tutela dell’ambiente come un bene culturale.
- **Città accessibile.** Recuperare, ordinare e mantenere lo spazio pubblico con rispetto per la diversità, l’inclusione e l’equità.
- **Città promotrice di salute.** Sistema di assistenza universale e sostenibile.
- **Città produttiva, creativa e innovativa.** Attrarre attività sostenibili e ad alto valore aggiunto.
- **Città dell’istruzione e della conoscenza.** Farsi responsabile e garantire l’istruzione pubblica di qualità come diritto umano fondamentale.
- **Città progettata o del futuro.** Ristrutturare la pianificazione urbana per ottenere una città più equilibrata, sostenibile e con una migliore qualità di vita.
- **Città sicura.** Garantire la sicurezza della città.
- **Città di gestione associata e partecipazione cittadina.** Favorire il controllo dei fondi pubblici da parte dei cittadini, rafforzare i meccanismi di partecipazione consolidando il processo di decentramento, modernizzare lo Stato.
- **Città metropolitana.** Avanzare verso un’interazione totale con la regione,

en conjunto políticas tendientes a la solución de problemas comunes.

• **Ciudad Autónoma y Capital Federal.** Para continuar con las iniciativas tendientes a fortalecer el rol de Buenos Aires en el sistema federal de gobierno, y estableciendo con la Nación una relación madura y constructiva.

• **Ciudad del mundo.** Insertar a la Ciudad internacionalmente como líder en la región explotando sus ventajas competitivas. >>¹³⁹

Linee guida / Politiche di Stato

Per il lasso di tempo 2010/2016, il Consiglio ha elaborato le seguenti linee guida/politiche di stato:

- «*Visión metropolitana y perspectiva de género en las políticas públicas.*
- *Pleno funcionamiento de las comunas como unidades de gestión político-administrativa.*
- *Reforma del estado y profesionalización de la administración pública.*
- *Seguridad pública.*
- *Reforma política en cumplimiento de los mandatos constitucionales.*
- *Infancia como prioridad de las políticas sociales.*
- *Sistema universal y sustentable de atención de la salud.*
- *Educación como gesta cultural y científico tecnológica.*

elaborando insieme politiche tese alla soluzione di problemi comuni.

• **Città Autonoma e Capitale Federale.** Proseguire le iniziative volte a rafforzare il ruolo di Buenos Aires nel sistema federale di governo, e stabilire un rapporto maturo e costruttivo con la Nazione.

• **Città del mondo.** Inserire la Città a livello internazionale come leader nella regione, sfruttando i suoi vantaggi competitivi.”

- “*Visione metropolitana e prospettiva di genere nelle politiche pubbliche.*
- *Pieno funzionamento delle comunas come unità di gestione politico-amministrativa.*
- *Riforma di Stato e professionalizzazione della pubblica amministrazione.*
- *Sicurezza pubblica.*
- *Riforma politica nel rispetto dei mandati costituzionali.*
- *L'infanzia come priorità della politica sociale.*
- *Sistema sanitario universale e sostenibile.*
- *L'educazione come impresa culturale e scientifico-tecnologica.*

Note

139. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p.18;

- *El Plan Estratégico como base del sistema de planeamiento de la Ciudad.*
- *Evaluación ambiental estratégica.*
- *Movilidad Sustentable.*
- *Equidad social como guía para la contribución fiscal.*
- *Sostenibilidad de la inversión pública y cooperación con el sector privado.*
- *Creatividad e innovación como paradigma cultural y productivo.*
- *Desarrollo productivo para la inclusión social.>>¹⁴⁰*

- *Il Piano Strategico come base del sistema di pianificazione della città.*
- *Valutazione ambientale strategica*
- *Mobilità sostenibile.*
- *L'equità sociale come guida per i contributi fiscali.*
- *Sostenibilità degli investimenti pubblici e cooperazione con il settore privato.*
- *Creatività e innovazione come paradigma culturale e produttivo.*
- *Sviluppo produttivo per l'inclusione sociale.”*

b. Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: PEP BA 2035

Il documento¹⁴¹ venne pubblicato nel 2017 e fu il frutto del lavoro di 183 associazioni della società civile che, per otto mesi, si incontrarono e discussero al fine di ottenere un documento che si componesse di 5 assi strategici e potesse migliorare le edizioni precedenti. Questo documento presenta importanti novità

rispetto agli antenati come, ad esempio, il lasso di tempo sul quale si distribuisce, la sua spiccata natura inclusiva e partecipativa e l'aumentata attenzione e importanza del tema ambientale, portata negli ultimi anni in risalto e grazie anche all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

I cinque Ejes Estratégicos

*<<Buenos Aires Autónoma, Descentralizada y Participativa.
Buenos Aires Accesible, Equitativa e Inclusiva.
Buenos Aires Ecológica.
Buenos Aires Metropolitana.
Buenos Aires Competitiva.>>*¹⁴²

“Buenos Aires Autónoma, Decentralizada e Participativa.
Buenos Aires Accesible, Equitativa e Inclusiva.
Buenos Aires Ecológica.
Buenos Aires Metropolitana.
Buenos Aires Competitiva.”

Figura 24 - Ejes Estratégicos



Fonte: Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 3.

Note

141. Consultato presso tre documenti: GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2017.

142. <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/plan-estrategico-co-participativo-buenos-aires-2035-pep-ba-2035>

Figura 25 - “cuaderni” e Fasi d’indagine.



Gli assi strategici si esprimono in tre fasi d’indagine:

1. *Lineamientos* - Linee guida
2. *Propuestas de actuación* - Proposte d’azione
3. *Acciones concretas* - Azioni concrete.

Le **linee guida** sono postulati generali che trattano tematiche ampie, costituendo componenti parziali e autonomi per lo sviluppo degli assi strategici.

Le **proposte d’azione** sono componenti autonome che danno concretezza alle linee guida. All’interno delle proposte d’azione sono dunque contenute le **azioni concrete** da eseguire.

Al termine di queste tre fasi d’indagine, i risultati ottenuti sono poi soggetti a valutazione.

Gran parte delle proposte del PEP BA 2035 coincidono con i 17 obiettivi dello Sviluppo Sostenibile definiti dalle Nazioni Unite nel 2015 per quanto riguarda l’Agenda 2030. Delle 96 proposte di azione, ben 31 rientrano nei 17 obiettivi dell’ONU.¹⁴³

Figura 26 - Agenda 2030: I 17 obiettivi sostenibili dell’Onu per il 2030.

THE GLOBAL GOALS

OBBIETTIVI GLOBALI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



Fonte: Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: cuaderno 3.

Caratteristiche

Il Piano è stato prodotto in otto mesi di lavoro (gennaio-agosto 2017). Il risultato è un documento che poggia su 5 pilastri fondamentali e che si pone come obiettivo quello di aggiungere valore ai piani precedenti:

1. **Partecipazione e consenso tra gli attori**

L'aspetto più interessante di questo piano è il suo carattere spiccatamente partecipativo: esso rappresenta un'eccezione rispetto non solo all'Argentina, ma anche alla maggior parte dei piani strategici del mondo, che solitamente nascono da un'area del Governo e, in un secondo momento, invitano alla partecipazione anche la società civile.

2. **Piano articolato con piani governativi settoriali**

Al fine di arricchire il risultato finale del piano, le organizzazioni aderenti al Consiglio di Pianificazione Strategico, sono state invitate a presentare i progetti riguardanti le loro specifiche aree di competenza. Il Consiglio, infatti, gestisce organizzazioni che da molti anni conducono lavori e ricerche in diversi campi.

3. **Una visione olistica e a lungo termine del futuro**

Assicurata grazie agli incontri organizzati dal Consiglio, in cui si incontrano diversi approcci e opinioni (istituzionale, sociale, fisico, economico, metropolitano...). In questi incontri, la pianificazione nasce come il risultato di un processo trasversale.

4. **Piano flessibile e aperto che può essere aggiornato**

L'orizzonte temporale di questo nuovo Piano è stato posto nel 2035: 18 anni anziché i canonici 6 che avevano caratterizzato i Piani Strategici precedenti di Buenos Aires. Per questo motivo si tratta di un piano aperto, flessibile, in grado di cambiare in risposta alle situazioni che si presenteranno.

5. **Proposte concrete e misurabili che possono essere valutate e monitorate nel tempo**

Le idee e le proposte sono connesse ad azioni chiare e precise, con obiettivi e indicatori per la valutazione delle stesse.¹⁴⁴

Note

143. IBIDEM

144. IBIDEM

Obiettivi

- «*Plantear una visión de futuro a largo plazo con lineamientos claros y con propuestas concretas que guíen la actuación de las sucesivas gestiones de gobierno.*
- *Proyectar, con una mirada integral, el desarrollo y mejora de la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, por medio de la participación y del consenso entre los actores.*
- *Generar un plan dinámico y flexible, susceptible de revisión, corrección y actualización, mediante un monitoreo periódico.»*¹⁴⁵

- “*Proporre una vision a lungo termine con orientamenti chiari e proposte concrete che guidino le azioni delle amministrazioni pubbliche future.*
- *Progettare, in un’ottica integrale, lo sviluppo e il miglioramento della qualità della vita degli abitanti della Città, attraverso partecipazione e consenso tra gli attori.*
- *Generare un piano dinamico e flessibile, soggetto a revisione, correzione e attualizzazione, attraverso un monitoraggio periodico.”*

Vision della Città:

- **Una città autonoma e integrata con la regione metropolitana** che consolidi i processi di *governance* democratica.
- **Una città aperta e solidale**, aperta all’integrazione, sicura e inclusiva, che generi spazi di convivenza per l’intera comunità, con una prospettiva di genere e nel rispetto della diversità.
- **Una città promotrice di pari opportunità**, con particolare attenzione all’accesso universale ai beni pubblici, al territorio e all’ambiente.

- **Una città attenta allo sviluppo sostenibile**, all’ambiente e al miglioramento della qualità della vita, attraverso il rafforzamento della sanità, dell’educazione e della partecipazione cittadina, creando insieme la città del futuro.
- **Una città che si ponga come centro regionale d’innovazione**, turismo e servizi. Un territorio di opportunità, asse di sviluppo produttivo e ambiti legati alla conoscenza, alla cultura e alla creatività, che fondi la sua crescita su un modello sostenibile.¹⁴⁶

Note

145. IBIDEM.

146. IBIDEM.

PLAN URBANO AMBIENTAL

6.2.5 - Piano Urbano Ambientale

Come descritto nel Capitolo sulla Costituzione, la *Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires* (1996), nell'articolo 29, stabilisce la creazione di un Piano Urbano Ambientale (*Plan Urbano Ambiental - PUA*) e di un organo che si occupi della sua produzione: il Consiglio del Piano Urbano Ambientale (*Consejo del Plan Urbano Ambiental - COPUA*).

Le caratteristiche e le linee guida del Piano Urbano Ambientale furono elaborate e pubblicate nel settembre dell'anno 1998 attraverso la pubblicazione della *Ley 71*.¹⁴⁷ Quest'ultima si può considerare come l'antecedente della *Ley 2930*,¹⁴⁸ pubblicata nel gennaio del 2009, data che sancisce l'effettiva entrata in azione del piano. La lettura della *Ley 71* è importante in quanto fu essa che definì i criteri e gli obiettivi della successiva 2930.

a. *Ley 71 e Documento Final del Plan Urbano Ambiental*

La *Ley 71* venne approvata nel settembre 1998. Essa costituisce il tramite tra l'articolo 29 della Costituzione bonaerense e l'effettiva redazione di un *Plan Urbano Ambiental*. Possiamo dire che la *Ley 71* predispone le basi del Piano, definendone la creazione, gli obiettivi, le aree di interesse e anche l'organizzazione dell'organo atto alla sua stesura: il *Consejo del Plan Urbano Ambiental* (CoPUA). Nel 2000 il CoPUA pubblica il documento chiamato *Documento Final del Plan Urbano Ambiental* che viene respinto dalla legislatura porteña. Tuttavia esso è considerato l'antecedente del *Plan Urbano Ambiental*. La città sta affrontando in quegli anni profonde trasformazioni tipiche delle Città Metropolitane, soprattutto a livello urbanistico. La privatizzazione dei servizi pubblici, la globalizzazione, le telecomunicazioni, la crescita della povertà e della marginalità, i

cambiamenti politico-amministrativi causati dal passaggio allo statuto di *Ciudad Autónoma*, la progressiva segregazione sociale, i nuovi modelli di sub-urbanizzazione e molti altri sono fattori che si esplicitano sul tessuto urbano della città, nonché sul ruolo che Buenos Aires ricopre a livello regionale e internazionale. Il documento del CoPUA contiene: una fase diagnostica, il modello territoriale e le politiche di azione proposte attraverso diversi strumenti di pianificazione, gestione e monitoraggio.¹⁴⁹ Il concetto di sviluppo sostenibile viene posto al centro del processo di pianificazione come si può vedere nell'Articolo 11 della *Ley 71*.

La legge si compone di 18 articoli e può essere suddivisa in tre parti:

- Dall'articolo 1 al 10 - viene delineata la struttura del *Consejo del Plan Urbano Ambiental* (COPUA), i suoi compiti, la sua composizione e le tempistiche.
- Dall'articolo 11 al 14 - sono definiti una serie di criteri tecnici per lo sviluppo urbano, caratterizzato da alcuni principi guida.
- Dall'articolo 15 al 18 - sono definite le tempistiche, come scadenze, ritardi e possibili aggiornamenti

Note

147. <https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/plan/files/ley71.pdf>.

148. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Ley 2930: Plan Urbano Ambiental*, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires, 2009.

149. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p. 20.

L'articolo 1 della *Ley 71* sancisce la creazione di un *Plan Urbano Ambiental* e dichiara che la sua redazione è affidata al *Consejo del Plan Urbano Ambiental*, i cui compiti sono esplicitati all'articolo 5.

• «**Artículo 1** - Establece que el organismo encarado de la formulación y actualización del Plan Urbano Ambiental será el Consejo del Plan Urbano Ambiental, con competencia en ordenamiento territorial y ambiental de acuerdo con lo establecido en los artículos 27, 29 y 104 [...].»¹⁵⁰

• «**Artículo 5** - Son funciones del Consejo del Plan Urbano Ambiental:

- a. *Elaborar el Plan Urbano Ambiental .*
- b. *Programar y coordinar la marcha del proceso de elaboración del plan.*
- c. *Preparar los documentos de avance y finales de cada etapa. [...]*
- h. *Promover las instancias de coordinación y acuerdo con el Gobierno Nacional, los gobiernos provinciales y los gobiernos municipales tendientes a compatibilizar la gestión urbano ambiental en la región metropolitana.*
- i. *Realizar las evaluaciones periódicas de los resultados alcanzados en las distintas etapas de aplicación del Plan Urbano Ambiental. [...]*
- k. *Proponer los criterios para elaborar los instrumentos necesarios para implementar políticas urbano ambientales, en especial de los Códigos de Planeamiento Urbano, Ambiental y de Edificación.»*¹⁵¹

Note

150. <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley71.html> .

151. IBIDEM.

152. IBIDEM.

• «**Articolo 1** - Stabilisce che l'organismo incaricato di formulare e aggiornare il *Plan Urbano Ambiental* è il *Consejo del Plan Urbano Ambiental*, con competenza in materia di ordinamento territoriale e ambientale in conformità a quanto stabilito dagli articoli 27, 29 e 104 [...].»

• «**Articolo 5** - Sono funzioni del Consiglio del Piano Urbanistico Ambientale:

- a. *Elaborare il Plan Urbano Ambiental.*
- b. *Programmare e coordinare l'avanzamento del processo di sviluppo del piano.*
- c. *Preparare e i documenti parziali e finali di ogni fase. [...]*
- h. *Promuovere le istanze di coordinazione e accordo con il Governo Nazionale, quelli provinciali e municipali al fine di compatibilizzare la gestione urbano-ambientale nella regione metropolitana.*
- i. *Effettuare valutazioni periodiche dei risultati ottenuti nelle diverse fasi di attuazione del Piano Urbanistico Ambientale. [...]*
- k. *Proporre i criteri per elaborare gli strumenti necessari all'implemento delle politiche urbano-ambientali, in particolare i codici di pianificazione urbana, ambientale ed edilizia.»*

Gli Articoli 11, 12 e 14 sono quelli fondamentali di questa legge poiché contengono i cosiddetti criteri ordinatori del piano. All'articolo 11 si può comprendere il **fondamento** su cui poggia il piano, ovvero il concetto di sviluppo sostenibile della Città

• «*Artículo 11 - El Plan Urbano Ambiental se fundamentará en el concepto de desarrollo sostenible, entendido como un proceso participativo, que integra la transformación urbanística, el crecimiento económico, la equidad social, la preservación de la diversidad cultural y el uso racional de los recursos ambientales, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población y minimizar la degradación o destrucción de su propia base ecológica de producción y habitabilidad, sin poner en riesgo la satisfacción de las necesidades de las futuras generaciones.*»¹⁵²

• «*Artículo 12 - El objetivo central del Plan Urbano Ambiental será el de servir de instrumento técnico-político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de Buenos Aires en diferentes horizontes temporales y en orden a:*

- a. *Mejorar la calidad de vida de la población.*
- b. *Promover un desarrollo más equilibrado y equitativo de la ciudad.*
- c. *Generar oportunidades de consenso y compromiso institucionalizando mecanismos de concertación de políticas urbanas con los distintos sectores de la sociedad.*
- d. *Promover y hacer más eficientes, en términos sociales, ambientales, urbanísticos y económicos, las inversiones tanto del estado como del sector privado.*

con una forte impronta partecipativa della popolazione. Nell'articolo 12 invece vengono esposti gli **obiettivi** del Piano. Nell'articolo 14, infine vengono enunciati i 5 **criteri guida** della Città:

• “*Articolo 11 - Il Plan Urbano Ambiental si basa sul concetto di sviluppo sostenibile, inteso come processo partecipativo, che integra la trasformazione urbanistica, la crescita economica, l'equità sociale, la conservazione della diversità culturale e l'uso razionale delle risorse ambientali, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita delle persone e di minimizzare il degrado o la distruzione della loro base ecologica di produzione e abitabilità, senza compromettere il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni future.*”

• “*Articolo 12 - L'obiettivo centrale del Plan Urbano Ambiental sarà quello di essere uno strumento tecnico-politico del Governo per l'identificazione e l'attuazione delle principali strategie di miglioramento territoriale e ambientale di Buenos Aires in diversi orizzonti temporali e al fine di:*

- a. *Migliorare la qualità della vita della popolazione.*
- b. *Promuovere uno sviluppo più equilibrato ed equo della città.*
- c. *Generare opportunità di consenso e impegno, istituzionalizzando meccanismi di consenso delle politiche urbane con i diversi settori della società.*
- d. *Promuovere e rendere più efficienti, in termini sociali, ambientali, urbanistici ed economici, gli investimenti dello Stato e del settore privato.*

- e. Instrumentar una eficiente coordinación entre las áreas gubernamentales de la ciudad y el resto de las jurisdicciones de la región metropolitana, tendiente a una gestión de carácter integral.

- f. Tender a que todos los habitantes de la ciudad tengan acceso a disponer de aire, agua y alimentos, química y bacteriológicamente seguros, a circular y habitar en áreas libres de residuos, de contaminación visual y sonora y ambientalmente sanas, al uso y goce de espacios verdes y abiertos.

- g. Preservar el patrimonio cultural, arquitectónico y ambiental.>>¹⁵³

• <<Artículo 14 - En relación con los objetivos y conceptos expresados en los artículos 11 y 12, la formulación del Plan Urbano Ambiental se regirá por siguientes criterios orientadores:

- A - Transformación de la estructura urbana centralizada hacia una policéntrica que, en concordancia con el proceso de descentralización en comunas, atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de nuevas centralidades y al simultáneo refuerzo de identidades barriales.[...]

- B - Reconversión de la relación entre la ciudad y la franja costera, reafirmando la vinculación de la ciudad con el río, preservando los recursos hídricos potenciando su accesibilidad y privilegiando su uso público recreativo y gratuito.[...]

- C - Reestructuración, densificación y renovación urbana del Área Sur, para equilibrar la sobreocupación del Área Norte.[...]

- e. Attuare un efficiente coordinamento tra le aree governative della città e il resto delle giurisdizioni della regione metropolitana, tendente ad una gestione integrale;

- f. Assicurare che tutti gli abitanti della città abbiano accesso all'aria, all'acqua e al cibo, chimicamente e batteriologicamente sicuri, per circolare e vivere in aree prive di rifiuti, inquinamento visivo, acustico e sano dal punto di vista ambientale, predisposto all'uso e alla fruizione di spazi verdi e spazi aperti.

- g. Preservare il patrimonio culturale, architettonico, ambientale.”

• “Articolo 14 - In relazione agli obiettivi e ai concetti degli articoli 11 e 12, la formulazione del Plan Urbano Ambiental è disciplinata dai seguenti criteri guida:

- A- Trasformazione da una struttura centralizzata a una policentrica che, in accordo con il processo di decentramento nelle comunas, si occupi tanto del consolidamento del centro quanto della promozione di nuove centralità e del rafforzamento delle identità di quartiere. [...]

- B.- Riconversione del rapporto tra la città e la fascia costiera, riaffermando il legame tra la città e il fiume, preservando le risorse idriche, migliorandone l'accessibilità e privilegiandone l'uso pubblico libero e ricreativo. [...]

- C - Ristrutturazione, densificazione e rinnovamento urbano dell'Area Sud, per bilanciare il sovraffollamento dell'Area Nord. [...]

• *D - Promoción de una estrategia de Espacios Públicos con la recuperación, ampliación y mejoramiento de los espacios verdes y las vías públicas y de las áreas de calidad ambiental-patrimonial. [...]*

• *E - Establecimiento de un sistema intermodal con mejoras de la eficiencia y seguridad del transporte de cargas y del transporte público de pasajeros tendiente a disminuir la participación del automóvil particular en el tránsito urbano.>>¹⁵⁴*

• *D - Promozione di una strategia per gli spazi pubblici con il recupero, l'espansione e il miglioramento degli spazi verdi, delle strade pubbliche, delle aree di qualità ambientale e del patrimonio. [...]*

• *E - Istituzione di un sistema intermodale con miglioramenti dell'efficienza e della sicurezza del trasporto merci e del trasporto pubblico di passeggeri al fine di ridurre la partecipazione dell'automobile privata al trasporto urbano.”*

Note

153. IBIDEM

154. IBIDEM

b. Ley 2930 e Plan Urbano Ambiental

L'8 gennaio 2009, viene approvata la legge 2930 del *Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires*. La sua pubblicazione significò, in termini normativi, la messa in atto della *vision* della precedente *Ley 71* del 1998. La *Ley 2930* diventa lo strumento a cui le norme urbanistiche e le opere di carattere pubblico devono conformarsi nella *Ciudad de Buenos Aires*. Vengono in questo modo fornite le linee guida e gli obiettivi che fungono da strumento tecnico-politico del Governo al fine di individuare e attuare le strategie di pianificazione territoriale e ambientale per il miglioramento della città. Il *Plan Urbano Ambiental* assume dunque una essenziale importanza nella pianificazione urbanistico-ambientale: oltre che definire le fasi di diagnosi della città, gli obiettivi da raggiungere, le proposte territoriali e gli "strumenti" per ottenerle, si pone come il supporto di tutti i processi pianificatori e gestionali, uno strumento a cui progettisti devono fare riferimento e che li guida nei processi decisionali. L'importanza di questo piano risiede nel fatto che i processi di pianificazione e gestione saranno definiti a partire dal consenso cittadino sul tema della "Città desiderata". A questo proposito, il Potere Esecutivo mantiene la possibilità di adattare, anche in futuro, la normativa vigente riguardante lo sviluppo urbano, ambientale e dei lavori pubblici. Il Piano si presenta con un contenuto più asciutto e con piccole riformulazioni rispetto al suo antecedente del 2000, pur mantenendo inalterata la *vision* della città. Si configura dunque come un documento che consente le formulazione progettuale di proposte mirate a ottenere una città integrata, policentrica, diversificata, sana, plurale, e con una nuova enfasi sulle tematiche ambientali e abitative. Le proposte territoriali si differenziano rispetto alla scala urbana alla quale ci si riferisce: metropolitana o comunale.

Note

155. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*, 2009, p. 21.

156. CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires, 2008, p.32.

A livello metropolitano, le questioni da affrontare ricadono nell'ambito di trasporti e mobilità, di sviluppo urbano e della sua strutturazione, delle questioni ambientali e dei rischi di inondazioni.

A livello cittadino invece non si può prescindere dal carattere metropolitano e dal ruolo centrale che Buenos Aires vi ricopre; si riconosce pertanto come indispensabile l'implementazione di spazi e forme istituzionali di coordinamento, coadiuvate con la partecipazione del Governo Nazionale e quelli delle giurisdizioni coinvolte, attraverso la formulazione di politiche, strategie, piani, programmi e progetti.¹⁵⁵

Come definito nel suo stesso documento, il PUA: << *rapresenta un nuovo modello di gestione volto a sostituire le vecchie pratiche progettuali e normative che per omissione, a partire dagli anni Settanta, hanno favorito una dinamica di azione guidata dalla capacità di pressione degli interessi del mercato immobiliare, favorita da apparati gestionali locali frammentati e lontani dai cittadini. Il Governo della Città si è proposto di assumere la leadership, e di essere il garante dell'interesse sociale per guidare i processi di investimento e la costruzione di meccanismi di consenso che permettano di stabilire regole stabili del gioco per incanalare la capacità di trasformazione del settore privato e della società civile verso uno sviluppo sociale ed economico sostenibile [...]. Mira a diventare "lo strumento tecnico-politico del governo per l'identificazione e l'attuazione delle principali strategie di pianificazione e miglioramento ambientale urbano a Buenos Aires". Ciò implica "definire nuovi orientamenti e condizioni per le azioni dei diversi agenti della città, rendendo più trasparenti e democratiche le decisioni di politica urbana e ambientale". Per fare questo, è necessario specificare gli interessi, i ruoli e l'impegno di ciascuno degli attori che partecipano alla produzione della città; così come creare gli ambienti per la loro articolazione e il loro consenso.*>>¹⁵⁶

La *Ley 2930* si compone di 32 articoli suddivisi in quattro capitoli:

- Dall'articolo 1 al 4 - Si definisce il *Plan Urbano Ambiental*, i suoi obiettivi e le caratteristiche della Città che si desidera produrre attraverso la sua attuazione.

- Dall'articolo 5 al 11 - Vengono elencate dettagliatamente le proposte territoriali, sia a livello metropolitano (articolo 5) sia a livello cittadino (Articoli da 6 a 11). Queste ultime sono divise secondo cinque macro-temi:

- Struttura e Centralità.
- Trasporti e Mobilità.
- Ambiente e Abitazione.
- Spazio Pubblico.
- Produzione e Occupazione.
- Patrimonio Urbano.

- Dall'articolo 12 al 26 - Vengono specificati i mezzi attraverso i quali agirà il Piano, ovvero le proposte strumentali. Esse sono divise in quattro categorie:

- Strumenti di pianificazione: dettagliano più specificatamente le indicazioni generali del *Plan Urbano Ambiental*. Il loro obiettivo è quello di pianificare e programmare gli interventi nel tempo. Essi sono: studi diagnostici, piani comunali, piani settoriali, piani di dettaglio, costituzione di aree prioritarie di sviluppo; piani tematici e piani per la valutazione d'impatto. (Articoli dal 14 al 20).

- Strumenti di gestione: facilitano lo sviluppo delle azioni proposte dal *Plan Urbano Ambiental*. Si suddividono in quattro gruppi che coprono svariati ambiti, da quello economico a quello normativo: strumenti di sviluppo, di promozione, economici e normativi. In quest'ultima categoria rientra anche il nuovo Codice Urbanistico che ha rimpiazzato il vecchio *Código de Planeamiento Urbano* del 1977.

- Strumenti di partecipazione: promuovono e facilitano la partecipazione della comunità alla gestione dell'ambiente urbano.

- Strumenti di monitoraggio e di controllo: permettono di verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

- Dall'articolo 27 al 32 - Vengono definite le modalità di implementazione e aggiornamento del Piano.

• « **Artículo 1** - La presente Ley constituye el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas.>>¹⁵⁷

• « **Artículo 3 - OBJETIVOS:** El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires (PUA) tiene como objetivo constituirse en el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, como política de Estado, a partir de la materialización de consensos sociales sobre los rasgos más significativos de la ciudad deseada y la transformación de la ciudad real, tal que dé respuesta acabada al derecho a la Ciudad para todos sus habitantes.>>¹⁵⁸

• « **Artículo 4** - [...] este Plan Urbano Ambiental postula que la Ciudad de Buenos Aires desarrolle a pleno los siguientes rasgos:

• **CIUDAD INTEGRADA.** En cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos que la rodean y de la ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana.

• **CIUDAD POLICÉNTRICA.** En cuanto a consolidar la jerarquía de su gran Área Central y, simultáneamente, promover una red de centros secundarios, así como de centros comunales y barriales con identidad y pujanza propia.

• **CIUDAD PLURAL.** En cuanto a que sea un espacio de vida para todos los sectores sociales, ofreciendo en especial un hábitat digno para los grupos de menor capacidad económica, así como un hábitat accesible para las personas con capacidades diferenciales.

• “ **Articolo 1** - La presente legge costituisce il Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, legge alla quale si adeguano i regolamenti urbanistici e le opere pubbliche”

• “ **Articolo 3 - OBIETTIVI:** Il Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires (PUA) vuole costituirsi come supporto al processo di pianificazione e gestione della Città, come politica statale, a partire dalla realizzazione del consenso sociale sulle caratteristiche più significative della città desiderata e sulla trasformazione della città reale, così da fornire una risposta definitiva al diritto alla Città per tutti i suoi abitanti.”

• “ **Articolo 4** - [...] questo Plan Urbano Ambiental propone che la Ciudad de Buenos Aires sviluppi pienamente le seguenti caratteristiche:

• **CITTÀ INTEGRATA.** Per quanto riguarda il collegamento di tutte le sue aree tra loro e, soprattutto, della zona sud con il resto della città, della città con i fiumi che la circondano e della città con il Conurbano con cui costituisce un'Area Metropolitana.

• **CITTÀ POLICENTRICA.** In quanto al consolidamento della gerarchia della sua grande Área Central e, contemporaneamente, di promozione di una rete di centri secondari, nonché di centri comunali e di quartiere con identità e forza propria.

• **CITTÀ PLURALE.** In quanto a renderla uno spazio di vita per tutti i settori sociali, offrendo specialmente un ambiente dignitoso per i gruppi con minori capacità economiche, nonché un ambiente accessibile per le persone diversamente abili.

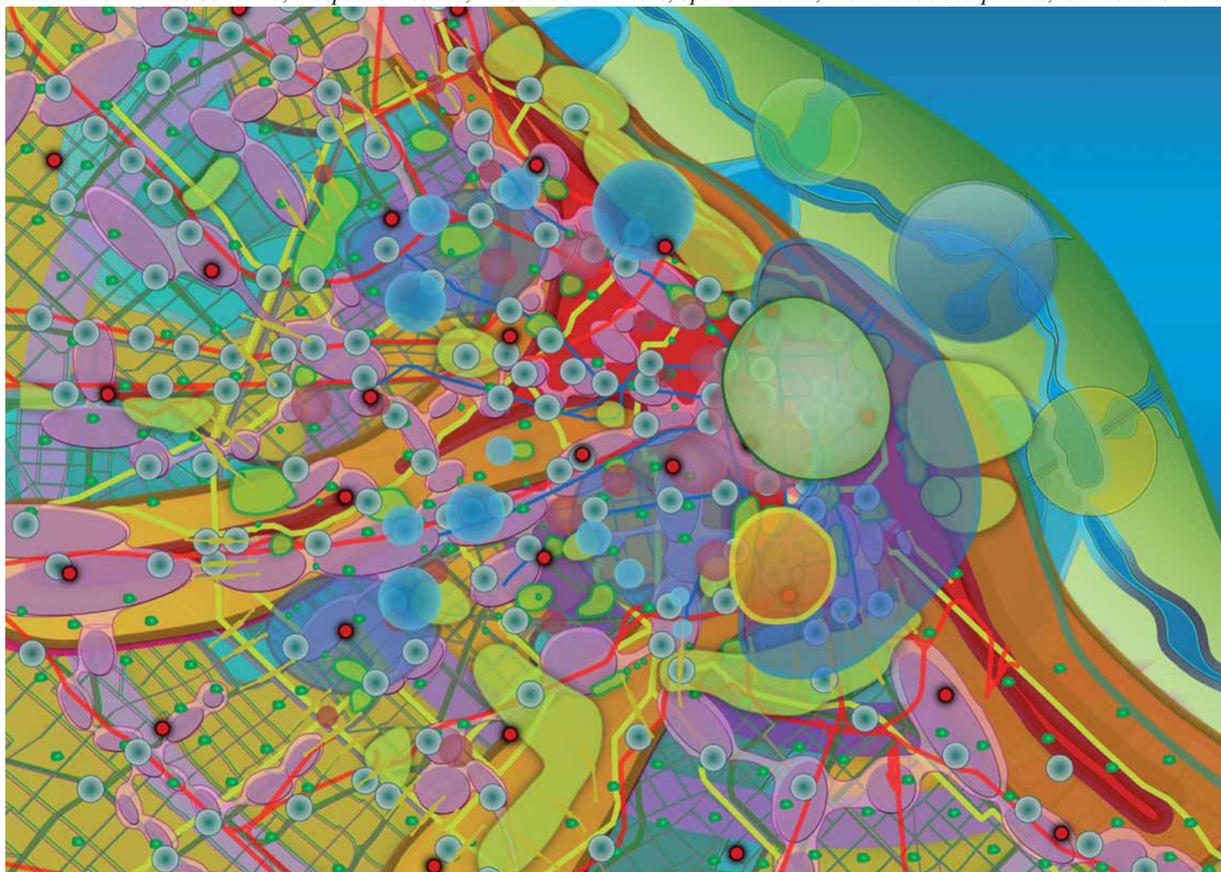
Note

157. <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/123445#collapseSix> .

158. IBIDEM.

159. IBIDEM.

Figura 27 - Sintesi schematica prodotta dal Modelo Territorial per rappresentare la “Città desiderata”. Si sovrappongono i pattern degli ambiti analizzati: Struttura e Centralità, Trasporti e Mobilità, Ambiente e Abitazione, Spazio Pubblico, Produzione e Occupazione, Patrimonio Urbano.



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

- **CIUDAD SALUDABLE.** En cuanto a las condiciones de habitabilidad que garanticen la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, de provisión adecuada de infraestructura de saneamiento, de la prevención de inundaciones y de la resolución de la gestión de los residuos.

- **CIUDAD DIVERSA.** En cuanto a mantener su pluralidad de actividades (residenciales, productivas, culturales) y su pluralidad de formas residenciales (distintas densidades, distintas morfologías), compatibilizando los requerimientos de calidad ambiental de cada una de ellas y enriqueciéndolas con su mutua convivencia.>>¹⁵⁹

- **CITTÀ SANA.** In termini di condizioni di abitabilità che garantiscano la qualità e la sostenibilità ambientale, basate sull'utilizzo di tecnologie appropriate nelle attività produttive e nei sistemi di trasporto, sulla fornitura di adeguate infrastrutture igienico-sanitarie, sulla prevenzione delle inondazioni e sulla risoluzione della gestione dei rifiuti.

- **CITTÀ DIVERSIFICATA.** In termini di mantenimento della sua pluralità di attività (residenziali, produttive, culturali) e della sua pluralità di forme residenziali (diverse densità e morfologie), rendendo compatibili le esigenze di qualità ambientale di ciascuna di esse e arricchendole con la loro reciproca convivenza.”

<< Artículo 5 - Los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

El carácter de centro metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires condiciona su desarrollo y, en dicho sentido, se considera altamente necesario propugnar la implementación de espacios y formas institucionales de coordinación, con la concurrencia del gobierno nacional y de los gobiernos de las jurisdicciones involucradas, mediante la articulación de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos. [...] los principales temas que requieren ser considerados a nivel metropolitano son:

• En relación con la estructuración y desarrollo urbano de la aglomeración:

- 1. La definición de la red circulatoria jerárquica (autopistas, avenidas principales y medios masivos guiados).*
- 2. Los criterios de extensión y consolidación de la expansión urbana y las consecuentes políticas de provisión de infraestructura y equipamientos básicos [...]*

• En relación con los aspectos de transporte y movilidad:

- [...] 4. Coordinar políticas de transporte de pasajeros que concurran a una progresiva coordinación física, tarifaria y operacional intra e intermodal, que contemple los modos tecnológicos más amigables con el medio y de menor costo social, de acuerdo con los avances tecnológicos y operativos.>>¹⁶⁰*

“ Artículo 5 - Le Linee Guida Strategiche e le Azioni del Plan Urbano Ambiental costituiscono gli strumenti tecnico-politici del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires per l'identificazione e l'attuazione delle principali strategie di pianificazione e miglioramento territoriale e ambientale della Ciudad de Buenos Aires.

Il carattere di centralità metropolitana di Buenos Aires condiciona il suo sviluppo e, in questo senso, si ritiene fortemente necessario sostenere la realizzazione di spazi e forme istituzionali di coordinamento, con il coinvolgimento del Governo Nazionale e dei governi delle giurisdizioni coinvolte, attraverso l'articolazione di politiche, strategie, piani, programmi e progetti. [...] le principali questioni che devono essere considerate a livello metropolitano sono:

• In relazione alla strutturazione e allo sviluppo urbano dell'agglomerato:

- 1. La definizione di una rete di circolazione gerarchica (autostrade, avenidas principales e mezzi di massa).*
- 2. I criteri per l'ampliamento e il consolidamento dell'espansione urbana e le conseguenti politiche per la fornitura di infrastrutture e attrezzature di base. [...]*

• In relazione agli aspetti di trasporto e mobilità:

- [...] 4. Coordinare le politiche di trasporto passeggeri che consentano un progressivo coordinamento fisico, tariffario e operativo intra e intermodale, che contempli modalità tecnologiche più rispettose dell'ambiente e meno costose dal punto di vista sociale, in funzione dei progressi tecnologici e operativi.”*

Note

160. IBIDEM.

<< Artículo 6 - ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES - Es propósito del Plan Urbano Ambiental transformar la estructura radioconvergente y fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una estructura más reticular y policéntrica, que atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional [...]
- b. El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Conformar físicamente y funcionalmente una red de centros.
 - 2. Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo y Nueva Pompeya, Flores, Caballito y Belgrano.
 - 3. Consolidar las centralidades barriales con intervenciones en el espacio público y protección del perfil característico [...]
 - 7. Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.
- c. El impulso a la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros[...].
- d. La integración del Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Promover, con los Municipios del Gran Buenos Aires, la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.[...]

Articolo 6 - STRUTTURA E CENTRALITÀ
Il Plan Urbano Ambiental ha lo scopo di trasformare la struttura radio-convergente e fortemente mono-centrica di Buenos Aires in una struttura più reticolare e policentrica, che serva sia al consolidamento del centro attuale sia alla promozione delle centralità di quartiere e secondarie in relazione alla configurazione comunale e all'integrazione con l'AMBA.

Al fine di soddisfare lo scopo dichiarato, vengono stabilite le seguenti linee guida:

- a. Il consolidamento dell'Área Central come centro metropolitano, nazionale, regionale e internazionale [...]
- b. Il rafforzamento dei centri secondari comunali e di quartiere, attraverso le seguenti azioni:
 - 1. Formare físicamente e funzionalmente una rete di centri.
 - 2. Conferire carattere di centro a scala urbana a Palermo e Nueva Pompeya, Flores, Caballito e Belgrano.
 - 3. Consolidare i centri barriales con interventi nello spazio pubblico e protezione del profilo caratteristico.[...]
 - 7. Promuovere la rivitalizzazione di aree e corridoi commerciali.
- c. L'impulso alla configurazione di nuove centralità secondo le esigenze attuali e gli scenari futuri [...].
- d. L'integrazione del Sistema delle Centralità della Città con i centri della Gran Buenos Aires, attraverso le seguenti azioni:
 - 1. Promuovere, con i Municipios del Gran Buenos Aires, la complementarietà tra i centri esistenti nelle zone di confine. [...]

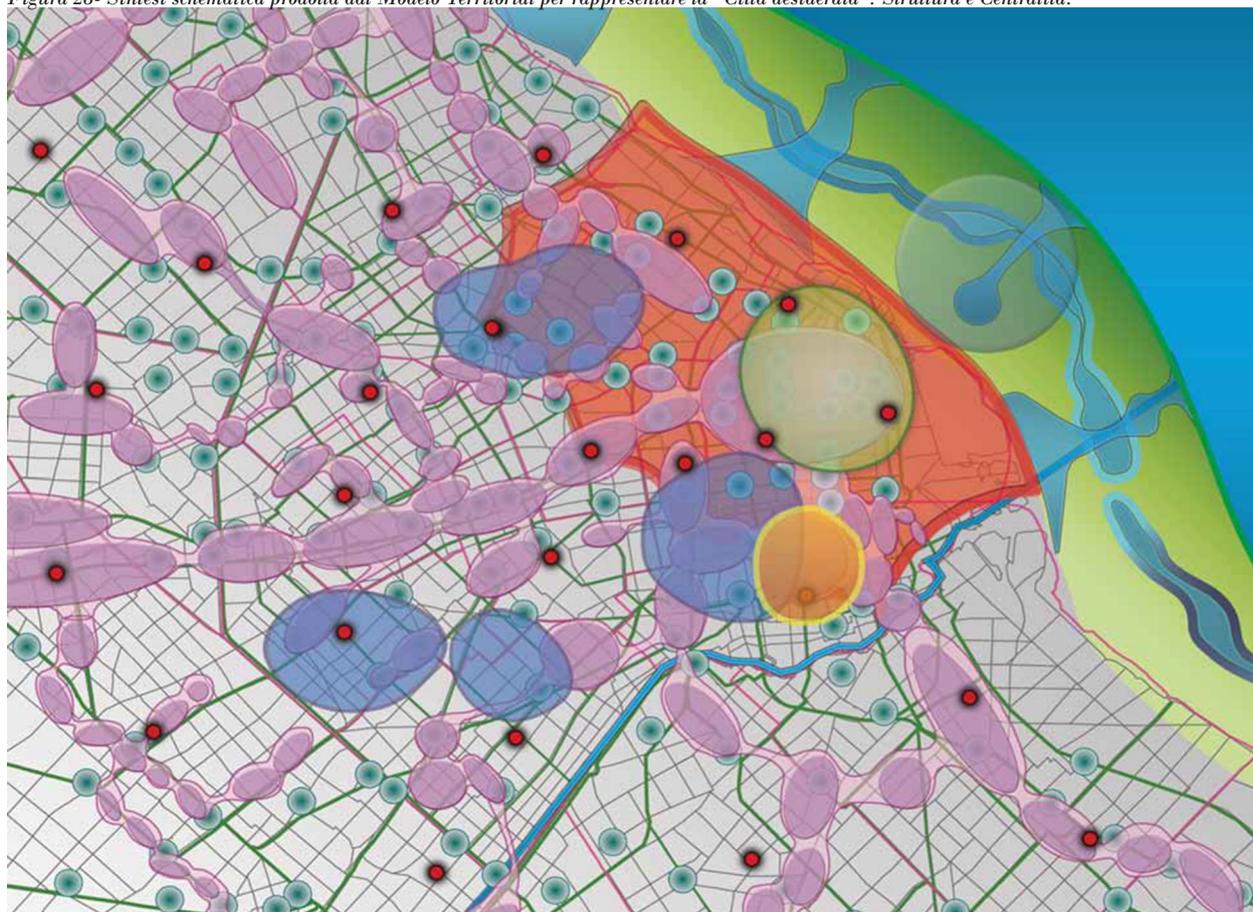
• e. *El fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal, a través de las siguientes acciones:*

- 1. *La consolidación de vinculaciones transversales entre Flores y Belgrano, y entre Nueva Pompeya, Caballito y Palermo, a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia.*
- 2. *La conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.>>¹⁶¹*

• e. *Il rafforzamento e la diversificazione della connettività trasversale, attraverso le seguenti azioni:*

- 1. *Il consolidamento dei collegamenti trasversali tra Flores e Belgrano, e tra Nueva Pompeya, Caballito e Palermo, attraverso sistemi di trasporto pubblico a capacità intermedia.*
- 2. *La creazione di sistemi verdi trasversali che permettano il collegamento dei centri di quartiere.”*

Figura 28- Sintesi schematica prodotta dal Modelo Territorial per rappresentare la “Città desiderata”: Struttura e Centralità.



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

Note

161. IBIDEM.

<<Artículo 7- TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental.[...]

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- *a. La utilización intensiva del transporte ferroviario en los ejes radiales de la aglomeración, a través de las siguientes acciones:*
 - *[...] 2. Impulsar gestiones frente al Estado Nacional, los entes reguladores y las empresas concesionarias [...].*
- *b. La maximización del uso del transporte subterráneo y Premetro mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.*
- *c. La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados, a través de las siguientes acciones:*
 - *1. Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial.*
 - *2. Ampliar la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.[...]*
- *e. La racionalización del uso de los automóviles privados, a través de las siguientes acciones:*
 - *1. Desalentar su uso en zonas y horarios de congestión.*
 - *2. Limitar el estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso y fundamentalmente en aquellas donde circula el transporte automotor.*

Articolo 7 - TRASPORTI E MOBILITÀ

Scopo del Plan Urbano Ambiental è quello di promuovere un sistema di trasporto sostenibile che valorizzi l'intermodalità, di tendere all'espansione dell'uso dei mezzi pubblici, in particolare dei mezzi guidati, migliorando la capacità e la qualità dei servizi, e di scoraggiare l'uso dell'auto privata, il tutto per migliorare le condizioni logistiche della mobilità, la sicurezza e la qualità ambientale. [...]

Al fine di rispettare lo scopo dichiarato, vengono stabilite le seguenti linee guida:

- *a. L'uso intensivo del trasporto ferroviario sugli assi radiali dell'agglomerato, attraverso le seguenti azioni:*
 - *[...] 2. Promuovere trattative con lo Stato Nazionale, gli enti regolatori e le società concessionarie[...].*
- *b. Massimizzare l'utilizzo del trasporto subterráneo e di Premetro attraverso la continuità e l'estensione della rete a maglie e collegamento dei centros de trasbordo.*
- *c. La razionalizzazione del trasporto pubblico a motore con la funzione di integrare le modalità guidate, attraverso le seguenti azioni:*
 - *1. Riprogettare i percorsi in relazione alla gerarchia stradale.*
 - *2. Ampliamento della rete di corsie esclusive per autobus e taxi.[...]*
- *e. La razionalizzazione dell'uso delle auto private, attraverso le seguenti azioni:*
 - *1. Scoraggiare il loro utilizzo in zone e tempi congestionati.*
 - *2. Limitare il parcheggio dei veicoli nelle arterie ad alto traffico, specialmente quelle in cui circolano i veicoli a motore.*

- 5. *Alentar el uso compartido de los automóviles privados.*
- f. *La conformación de un sistema vial, a través de las siguientes acciones:*
- [...] 3. *Jerarquizar la red vial, estableciendo las características físicas y funcionales de los distintos tipos de arterias.*
 - 4. *Incrementar las ciclovías, bicisendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad.*
 - 6. *Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas.*
- g. *La eliminación de los conflictos entre modos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o calles y avenidas.[...]*
- h. *El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad [...]*
- i. *La promoción de la intermodalidad, a través de las siguientes acciones:*
- 1. *Definir la localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las políticas de descentralización comunal y centralidades barriales.*
 - 2. *Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de trasbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamiento de automóviles y motos, y bicicletas). [...]*
 - 4. *Propender a la integración tarifaria. [...]*

- 5. *Incoraggiare il car sharing privato.*
- f. *La formazione di un sistema stradale, attraverso le seguenti azioni:*
- [...] 3. *Gerarchizzare la rete stradale, stabilendo caratteristiche fisiche e funzionali dei diversi tipi di arterie.*
 - 4. *Aumentare il numero di piste ciclabili, corsie e percorsi esclusivi per biciclette fino a formare una rete che copra l'intera città.*
 - 6. *Riprogettare le strade secondarie dei quartieri per un maggiore uso pedonale e ciclistico.*
- g. *Eliminare i conflitti tra modalità di trasporto eliminando i passaggi a livello tra la rete ferroviaria e la rete stradale principale alzando o interrando i binari o le strade e i viali.*
- h. *Il miglioramento della connettività trasversale tra i diversi settori della città [...].*
- i. *La promozione dell'intermodalità, attraverso le seguenti azioni:*
- 1. *Definire la localizzazione dei nuovi centros de trasbordo, sulla base delle politiche di decentramento comunali e di quartiere.*
 - 2. *Miglioramento degli attuali spazi che operano come centros de trasbordo con strutture per le modalità pubbliche, semipubbliche e private (parcheggi per auto e moto e biciclette).[...]*
 - 4. *Promuovere l'integrazione tariffaria. [...]*

Note

162. IBIDEM.

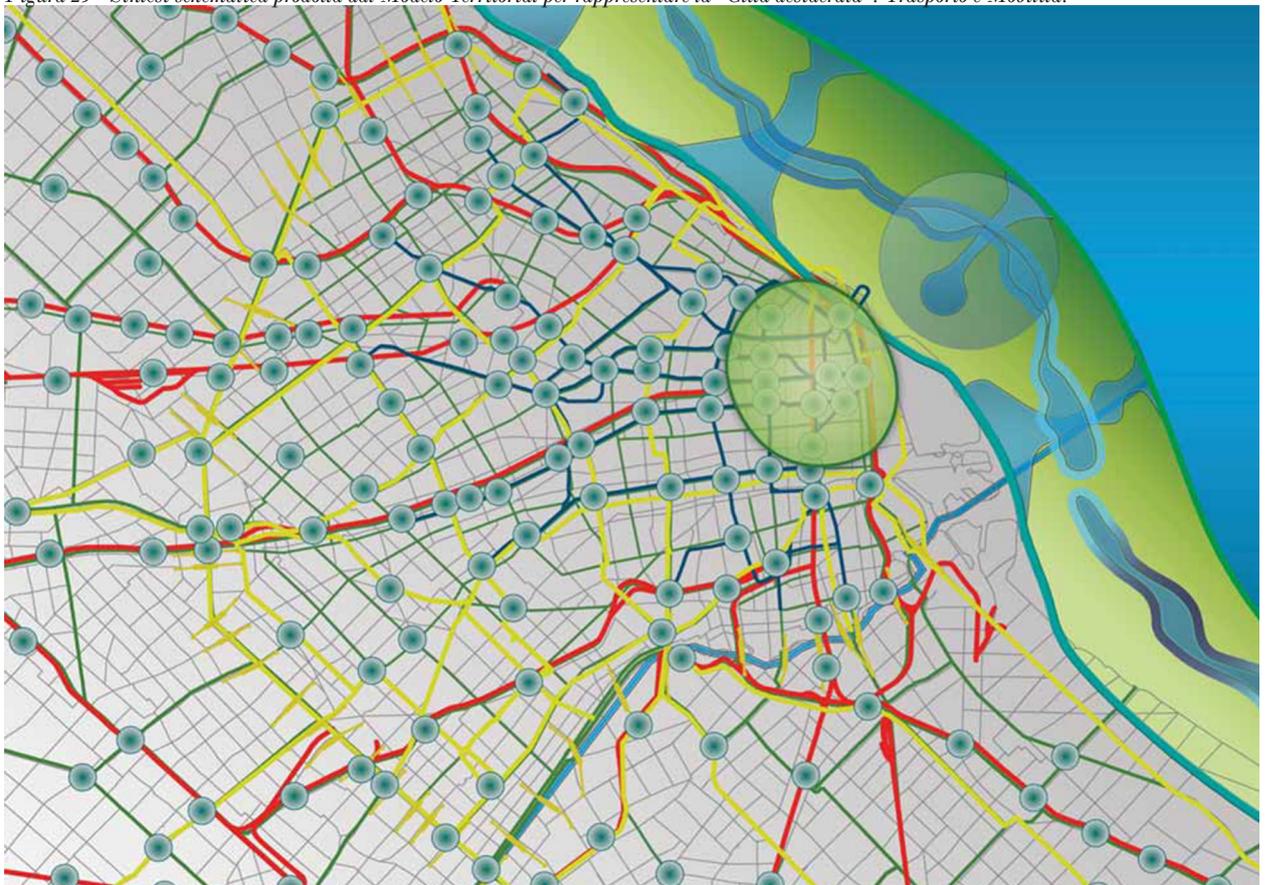
• k. La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados, a través de las siguientes acciones:

- 1. Desarrollar y promover el Sistema de Transporte Público de Bicicletas
- 2. Incorporar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas al criterio de intermodalidad e integración tarifaria.
- 3. Desarrollar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas como transporte alternativo, eficaz y ambientalmente sostenible entre sub-centros barriales.
- 4. Eliminación de barreras físicas y realización de mejoras estructurales que faciliten el uso del transporte público de bicicletas.[...]>>¹⁶²

• k. La promozione di mezzi di trasporto alternativi meno inquinanti e non motorizzati, attraverso le seguenti azioni:

- 1. Sviluppare e promuovere il Sistema de Transporte Público de Bicicletas
- 2. Integrare il Sistema de Transporte Público de Bicicletas ai criteri d'intermodalità e integrazione tariffaria.
- 3. Sviluppare il Sistema de Transporte Público de Bicicletas come trasporto alternativo, efficiente e sostenibile dal punto di vista ambientale tra i sottocentri di quartiere.
- 4. Eliminazione delle barriere fisiche e realizzazione di miglioramenti strutturali che facilitino l'uso del trasporto pubblico di biciclette.”

Figura 29 - Sintesi schematica prodotta dal Modelo Territorial per rappresentare la “Ciudad deseada”: Transporte e Movilidad.



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

« Artículo 9 - ESPACIOS PÚBLICOS

El PUA tiene como objetivo el incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de la circulación, de los parques, plazas y paseos y de las áreas de calidad patrimonial, a fin de dar lugar a funciones vitales como las de encuentro relax, confort y socialización, asegurando a todos los habitantes el derecho a su uso, y de otorgar identidad a las distintas zonas de la ciudad.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La conformación de un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados (Parque Tres de Febrero, Parques de Costanera Sur, la Reserva Ecológica y Parque Almirante Brown) y los que se creen en el futuro.
- b. El mejoramiento funcional y ambiental de los parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Promover su mejoramiento y rediseño manteniendo su integridad y considerando la diversidad de las demandas sociales.
 - 2. Promover la parqueización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple[...]
 - 3. Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan para tierras fiscales desafectadas de usos anteriores.
 - 4. Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas[...]
- d. La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a través de las siguientes acciones:

Articolo 9 - SPAZI PUBBLICI

Il PUA si propone di incrementare, recuperare e migliorare gli spazi pubblici e la circolazione, i parchi, le piazze, i percorsi e le aree di qualità patrimoniale, al fine di dare vita a funzioni vitali come l'incontro relax, il comfort e la socializzazione, garantendo a tutti gli abitanti il diritto di utilizzarli, e di dare identità alle diverse aree della città.

Al fine di soddisfare lo scopo dichiarato, vengono stabilite le seguenti linee guida:

- a. La creazione di un sistema di parchi a scala metropolitana, attraverso l'articolazione fisica e funzionale dei grandi spazi della città già formati (Parco di Tres de Febrero, Parchi di Costanera Sur, Riserva Ecologica e Almirante Brown Park) e quelle che verranno create in futuro.
- b. Il miglioramento funzionale e ambientale dei parchi, delle piazze e delle passeggiate esistenti e l'ampliamento dell'offerta su scala urbana e di quartiere, attraverso le seguenti azioni:
 - 1. Promuovere il loro miglioramento e ridisegno mantenendo la loro integrità e considerando la diversità delle esigenze sociali.
 - 2. Promuovere la paesaggistica, il rimboschimento, l'illuminazione e le attrezzature dei parchi con criteri di molteplice utilizzo[...]
 - 3. Promuovere l'inserimento di nuovi parchi urbani all'interno degli usi definiti per i terreni pubblici che sono stati disattesi da usi precedenti.
 - 4. Promuovere la creazione di nuove piazze, piazzali e campi da gioco in relazione alla densità di popolazione delle varie aree [...]
- d. La formazione di sistemi verdi che attraversano la città, attraverso le seguenti azioni:

Note

163. IBIDEM.

- 1 Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.
- a. Incorporar las tierras fiscales que, siendo desafectadas de otros usos, sean destinadas a espacios públicos.
- 2 Conformar el Corredor Verde Oeste. [...]
- d. Conformar nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales.
- e. La ampliación de las áreas peatonales, a través de las siguientes acciones:
 - 3. [...]Rediseñar las vías públicas barriales con parquización, conformación de redes de ciclovías y recorridos peatonales.>>¹⁶³

- 1 Preservare ed espandere il Corridoio Verde Nord.
- a. Incorporare terreni fiscali che, essendo privi di altri usi, sono destinati a spazi pubblici.
- 2 Dare forma al Corridoio Verde Occidentale. [...]
- d. Creare nuovi spazi e strutture pubbliche nel caso in cui i terreni pubblici vengano sottratti alla città.
- e. L'ampliamento delle aree pedonali, attraverso le seguenti azioni:
 - [...] 3. Riprogettazione delle strade pubbliche di quartiere con interventi paesaggistici, creazione di reti di piste ciclabili e percorsi pedonali.”

Figura 30 - Sintesi schematica prodotta dal Modelo Territorial per rappresentare la “Città desiderata”: Spazio Pubblico



Fonte: Modelo territorial: Buenos Aires: 2010-2060, 2009.

7.

**AREA DI
PROGETTO:
AVVICINAMENTO**

7.1 - Comuna 13

La *Comuna 13* si situa nella zona nord della *Ciudad de Buenos Aires* ed è composta da tre *barrios*: Núñez, Belgrano e Colegiales. Confina a nord con il *Río de la Plata*, a ovest con i *barrios* Saavedra, Coghlan e Villa Urquiza, a sud con i *barrios* Villa Ortúzar, Chacarita e Palermo, infine, a nordest, con la prima corona dell'area metropolitana, nello specifico, il *partido* di Vicente López.¹⁶⁴

La conformazione urbana della *Comuna 13* rispecchia l'impianto a scacchiera tipico della *Ciudad de Buenos Aires*. L'attuale configurazione è il frutto dell'espansione che dall'*Área Central*

della città ha portato verso la periferia lungo le sue "arterie" distributive principali. Queste attraversano la *Comuna* in direzione ovest-est e mettono in comunicazione la città con l'Area Metropolitana. I tre assi stradali principali che attraversano la *Comuna 13* sono: *Avenida Cabildo* (dove vi si trova la sede comunale), *Avenida de Libertador* e *Avenida Lugones* (che poi diventa *Cantilo*). Queste tre viabilità, in particolar modo *Avenida Lugones*, svolgono un ruolo essenziale di collegamento e continuità tra la *Ciudad Autónoma de Buenos Aires* e l'intera zona nord dell'Area Metropolitana.

Figura 1 - *Comuna 13*, composta dai *barrios* di Núñez, Belgrano e Colegiales



Fonte: *Elaborazione Personale*

Note

164. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Informe territorial: Comuna 13: Nuñez, Belgrano, Colegiales*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2011, p.10.

Dal punto di vista dei trasporti pubblici, la *Comuna 13* è molto ben collegata con il resto della città grazie al cospicuo numero di *colectivos* che la attraversano. Gran parte di essi, inoltre, terminano il proprio percorso al di fuori dei limiti della città, costituendo un ottimo collegamento tra la Città e la sua Area Metropolitana. La *Comuna 13* può contare inoltre sul fatto che sul suo territorio transitino il *ferrocarril* Belgrano Norte e il *ferrocarril* Mitre. Quest'ultimo si divide in tre rami: *ramal* Mitre, *ramal* José L. Suárez e il *ramal* Tigre. Su *Avenida* Cabildo vi si trova la stazione di capolinea Congreso de Tucumán della Linea D della metropolitana.¹⁶⁵ Il fatto di essere al confine tra *Capital* e *Provincia* e, allo stesso tempo, disporre di una grande quantità di *colectivos* e del passaggio della metropolitana e di due linee ferroviarie, rendono la 13 una delle *comunas* meglio integrate con Città e area metropolitana, nonché un nodo naturale nella visione della città policentrica proposto nel *Plan Urbano Ambiental*.

L'ultimo censimento del 2010 ci dice che la popolazione residente nella *Comuna 13* era pari a 230 062 persone (1.5% in più rispetto a quello del 2001). Il tasso demografico è dunque in ascesa, anche se leggermente inferiore a quello registrato dal resto della Città nello stesso periodo (4.1%). Il comportamento della densità demografica ci dimostra come la popolazione si concentri soprattutto nel *barrio* di Belgrano, in particolar modo lungo *Avenida* Cabildo e nell'area compresa tra la stessa Cabildo, Juramento, José Hernández e i binari del *ferrocarril* Mitre.¹⁶⁶

La 13 è una delle *comunas* più benestanti e attrezzate tra le 15 di Buenos Aires. Questa condizione è in linea con gli sviluppi storici

urbani della Città già trattati, che vede la parte nord della Città e dell'Area Metropolitana, come le parti storicamente più ricche.

Dal punto di vista dell'occupazione lavorativa, si è in linea con i dati registrati per il resto della Città: con il 70% della popolazione impiegata nel settore servizi. Il dato che si discosta maggiormente dal contesto cittadino invece riguarda il livello di disoccupazione o sottoccupazione: sono infatti i più bassi della Città, rispettivamente 3.7% e 6.3%. Anche gli indici di povertà ci dimostrano come in questa *Comuna* vi si trovino situazioni di agio e ricchezza abbastanza diffusa. Per quanto concerne il tasso di istruzione si hanno buoni riscontri con il 43% della popolazione che ha completato il livello superiore. Attualmente, inoltre, circa il 55,3% di coloro che frequentano la scuola, lo fanno nella sfera privata.¹⁶⁷

La maggiore concentrazione di attività economiche della *Comuna 13* si concentra principalmente lungo tutta l'estensione di *Avenida* Cabildo. La stessa configurazione prevalentemente commerciale, seppur in minor misura, si presenta nell'area compresa tra Cabildo, Monroe, Virrey del Pino e Cramer. Nel *barrio* di Belgrano, inoltre, in diretta prossimità della stazione di Belgrano C, si sviluppa il cosiddetto *barrio Chino*, un sub *barrio* in cui si concentrano moltissime attività commerciali e gastronomiche di impronta cinese; esso è inoltre uno dei principali poli turistici di Belgrano e della Città. Altri assi commerciali importanti sono costituiti dalle *avenidas* Federico Lacroze, Alvarez Thomas e El Cano.¹⁶⁸

Note

165. Ivi, p.14.
166. Ivi, p. 8.
167. Ivi, p.20.
168. Ivi, p.48.

Figura 2 - Comuna 13, principali viabilità



Fonte: Elaborazione Personale

7.2 - Il barrio di Belgrano

Il *barrio* di Belgrano, situato nella zona nord della *Ciudad de Buenos Aires*, fa parte della *Comuna 13* ed è uno dei *barrios* che concentra i migliori livelli di reddito, istruzione e occupazione della Città. Belgrano si estende su un'area approssimativa di 6.8km² ed è un quartiere di impronta generalmente residenziale con una forte attività commerciale specialmente a ridosso dell'*Avenida Cabildo*. Vi si contano 458 *manzanas* e 8 666 *parcelas*.¹⁶⁹

I *barrios* confinanti con Belgrano sono: Villa Urquiza, Villa Ortuzar e Colegiales a sud, Cohglam a ovest, Núñez a nord-ovest e Palermo ad est. I suoi limiti sono definiti dalle seguenti strade: Guillermo Udaondo (nord), Congreso (nord-ovest), Zabiola (ovest), Monroe (ovest),

Rómulo Naón (sud), La Pampa (sud), Forest (sud), de los Incas (sud), Virrey del Pino (sud-est), Zabala (est), Valentín Alsina (est) e ancora La Pampa (nord-est).¹⁷⁰

Le più grandi “arterie” stradali che lo attraversano sono: le *avenidas* Cabildo, Cramer e Libertador in direzione nordovest - sudest e Juramento in direzione sudovest - nordovest.

I dati del censimento del 2010 ci dicono che la popolazione di Belgrano è pari a 126.831 abitanti, di cui 70.358 (55.5%) donne e 56.473 (44.5%) uomini. La sua popolazione, all'anno 2010 (ultimo anno di cui si hanno dati ufficiali), incideva su quella di Buenos Aires per il 4.4% circa.¹⁷¹

Figura 3 - Barrio di Belgrano, Comuna 13, zona nord di Buenos Aires



Fonte: Elaborazione Personale

Come la *comuna* di appartenenza, il *barrio* è ben servito dal punto di vista dei trasporti, sia per coloro che provengono dalla Città sia per coloro che provengono dalla Provincia. Sul suo territorio si trovano 4 stazioni ferroviarie: la stazione Raúl Scalabrini Ortiz (o Ciudad Universitaria) della linea Belgrano Norte, e le tre stazioni dei due *ramales* (rami) della linea Bartolomé Mitre: Belgrano R della tratta che da Retiro arriva a José León Suarez, e le due future nuove stazioni elevate Lisandro de La Torre e Belgrano C della tratta che congiunge la stazione di Retiro con Tigre. Belgrano è anche attraversata da un'autostrada cittadina (divisa in due tratte): *autopista* Intendente Cantillo e *autopista* Leopoldo Lugones, che transitano a ridosso della fascia costiera, nella parte settentrionale del quartiere.¹⁷²

L'architettura di Belgrano è molto varia e non è identificabile uno stile unitario. Come per tutta Buenos Aires, si può trovare uno spiccato eclettismo architettonico, frutto dell'incontro tra le diverse culture europee che l'hanno popolata costruita. A Belgrano, in particolar modo, troviamo un eccentrico contrasto tra la grande quantità di case signorili della fine del XIX secolo, con le moderne costruzioni che si sviluppano in altezza. I punti di maggiore interesse del *barrio* sono il Museo de Arte Español Enrique Larreta, la Iglesia de la Inmaculada Concepción (più conosciuta come la Iglesia Redonda), il caratteristico *Barrio Chino*, lo storico stadio Monumental Antonio Vespucio Liberti del River Plate e gli splendidi pendii verdi di Barrancas de Belgrano.¹⁷³

Le prime organizzazioni urbane che sorsero sul territorio delle attuali Belgrano e San Isidro, risalgono all'epoca coloniale. Quella che poi diventerà Belgrano, all'epoca era conosciuta con il nome di *Partido de los Montes Grandes*. L'attuale *Avenida* Cabildo, già in quest'epoca, aveva una grande importanza in quanto coincideva con il cosiddetto "*Camino Real*", un passaggio obbligatorio per coloro che volessero andare verso le città del nord del paese e per il trasporto verso la città della *conchilla*, un materiale di origine calcarea usato in quei tempi per le costruzioni. Il *Partido de los Montes Grandes* era infatti anche conosciuto con il nominativo di "*La Calera*" (fornace da calce) per via dei suoi depositi calcarei.

Nel 1855, Valentín Alsina, l'allora Governatore della Provincia de Buenos Aires, decretò la creazione di un villaggio nella zona della *Calera*. Durante quell'anno si progettò la traccia urbana di Belgrano. Le strade furono chiamate tutte col nome di battaglie e eroi nazionali: l'attuale *Avenida* Cabildo fu chiamata 25 de Mayo (1810) in onore della data in cui venne destituito il viceré Baltasar Hidalgo de Cisneros della Corona Spagnola, l'attuale Cramer venne chiamata San Lorenzo, l'attuale Juramento venne chiamata Lavalle, Tres de Febrero e Once de Septiembre non cambiarono nome. Il 6 dicembre del 1857 venne deciso di chiamare il *pueblo* con il nome del generale che creò la bandiera argentina: Manuel Belgrano.

Grazie allo sviluppo che avevano avuto i mezzi di trasporto in quest'epoca, negli anni seguenti alla sua creazione, Belgrano riuscì a togliersi dall'isolamento che l'aveva contraddistinta e aumentarono le comunicazioni con Buenos Aires. Nel 1873, il *tranvía* trainato da cavalli, istituì un percorso che collegava il centro della Capitale con Belgrano. Il *tranvía* arrivava fino all'incrocio tra le strade Cabildo e Juramento. Questo nodo è uno dei più trafficati e importanti del quartiere

Note

169. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Barrio: Belgrano*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2009, p.10.

170. Ivi, p.16.

171. IBIDEM.

172. IBIDEM.

173. <https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/barrios/belgrano>

174. <https://museosarmiento.cultura.gob.ar/>.

175. MINISTERIO DE DESAROLLO URBANO, *Barrio: Belgrano*, 2009, p.14-16.

ancora oggi. Nel 1871, Buenos Aires venne colpita da una tremenda epidemia di febbre gialla che costrinse le famiglie di rango elevato a spostarsi dalla zona centrale della città verso la periferia, area di cui Belgrano faceva parte. Questo periodo, seppur in maniera minore, segna già la tendenza delle famiglie ricche di spostarsi dall'Área Central verso il corridoio nord; fenomeno che aumenterà col tempo.

La prima stazione di Belgrano venne costruita nel 1876 ed era una stazione di transito della compagnia inglese Buenos Aires and Rosario Railway (BA&R), che appunto collegava la Capitale con la città di Rosario. Un'altra stazione della compagnia ramal Central Argentino venne fondata nel 1878. Belgrano R e Belgrano C sono due *sub barrios* di Belgrano: presero questa denominazione in quanto centralità che si svilupparono attorno a queste due stazioni. La lettera indicava il nome delle diramazioni di queste linee. Le altre sotto regioni del quartiere sono: Bajo Belgrano, Barrio Chino e Barrio Parque Gral. Un'altra caratteristica che è giunta fino a noi è la centralità di Avenida Cabildo (Allora 25 de Mayo). Su questo percorso si stavano già concentrando attività commerciali in quanto essa aveva due peculiarità che la rendevano strategica: la prima consiste nel fatto che Cabildo fosse una delle principali vie di accesso per la parte nord della Provincia, la seconda consiste nel fatto che essa fosse ubicata all'incirca a metà strada tra le due stazioni sopracitate.

La decade del 1880-1890 fu per Belgrano molto concitata. Il villaggio era ormai diventato una città e aveva acquisito importanza. L'ultima Guerra civile Argentina, conclusasi nel 1880, con Buenos Aires dichiarata Capitale Federale e La Plata Capoluogo della Provincia

di Buenos Aires, lasciò in eredità a Belgrano la sede del Governo Nazionale rendendola di fatto, per alcuni anni, Capitale provvisoria del paese. Le riunioni della Camera venivano svolte nell'edificio che oggi ospita il *Museo Histórico Sarmiento*.¹⁷⁴ Nel 1887, finalmente, i *partidos* di San José de Flores e di Belgrano furono ceduti dalla Provincia di Buenos Aires alla Città. Questo rese possibile l'integrazione dei due *partidos* all'interno della giurisdizione di Buenos Aires e così divennero definitivamente *barrios* di essa. In questo stesso anno, vennero anche cambiati i nomi delle strade in quanto già presenti omonime in Capitale.

È importante notare come la conformazione fisica del territorio di Belgrano sia cambiata molto, "rubando" terra al fiume. Fino a questi anni, infatti, il Rio de la Plata arrivava fino alla traccia ferroviaria della linea Bartolomé Mitre, *ramal* Tigre. Barrancas de Belgrano è il segno di questo fatto: una grande e improvvisa pendenza caratterizza quest'area che una volta costituiva la fascia costiera. A partire da questi anni, iniziò il processo di estensione a discapito del fiume. Si creò così il cosiddetto *Bajo Belgrano*.

A Belgrano furono installate poche opere di pubblica utilità. Si possono ricordare l'Ospedale Belgrano del 1896 e l'Ippodromo Nazionale del 1887, poi spostato a Palermo nel 1913, e sul quale venne edificato l'Estadio Monumental Antonio Vespucio Liberti del 1938, stadio della storica società calcistica Club Atlético River Plate.

La metropolitana arriva a Belgrano nel 1997 con l'estensione della Linea D fino alla stazione José Hernández. Nel 2000 la linea D subì un ulteriore prolungamento fino all'attuale stazione di capolinea Congreso de Tucumán.¹⁷⁵

7.3 - La Linea Mitre e area di progetto

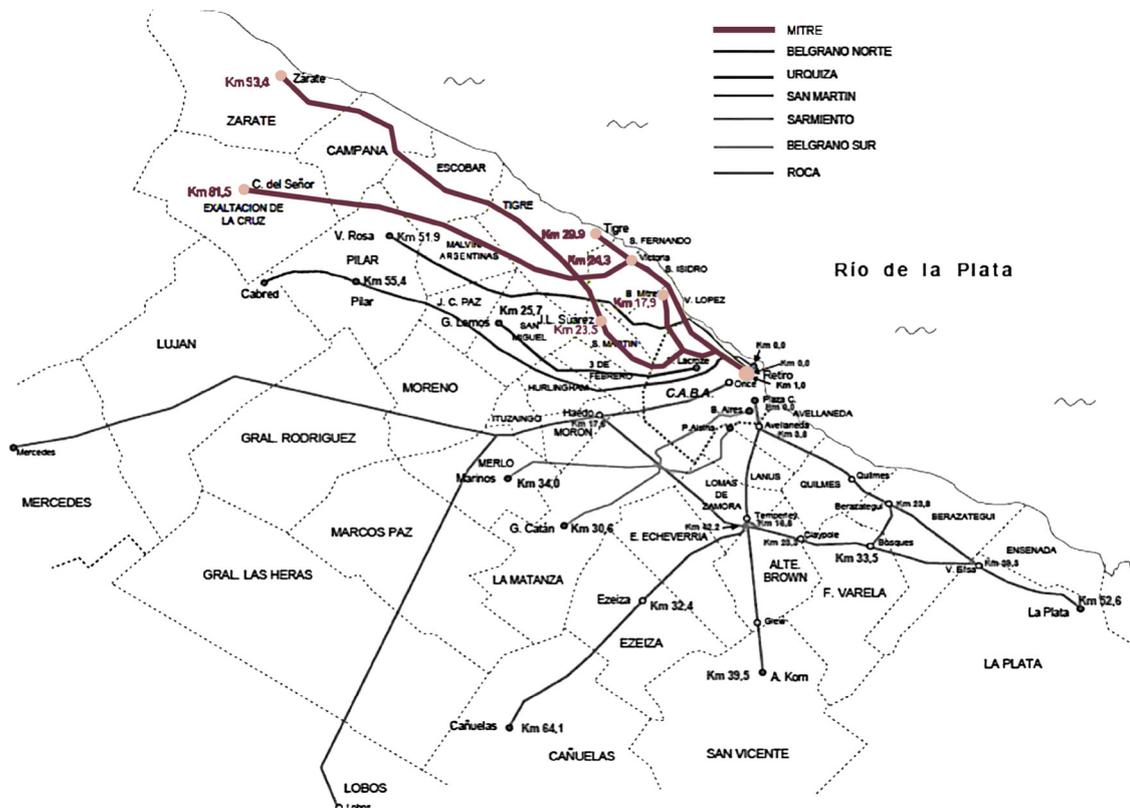
La Linea Mitre si estende dalla stazione Retiro, nel centro della città, verso il nord e collega i *partidos* settentrionali dell'AMBA con la *Capital*. La linea si compone di 5 *ramales* che, sommati, coprono una distanza di 192,4 km e che vengono supportati da 56 stazioni ferroviarie.

I cinque *ramales* sono:

- Retiro/ Tigre di 29,9km
- Retiro/J. L. Suárez di 23,3km
- Retiro/B. Mitre di 17,9km
- Victoria/Capilla del Señor di 69,9km (81,3 km partendo da Retiro)
- Villa Ballester/Zárate di 57,2km (93,4 km partendo da Retiro)

Di queste cinque tratte, tre sono già state elettrificate (Retiro/Tigre nel 2014, Retiro/J.L. Suárez nel 2015 e Retiro/B. Mitre nel 2015) mentre le altre due funzionano a diesel. L'elettrificazione dell'attuale linea Mitre venne terminata nel 2016. Nello stesso anno vennero introdotti 182 veicoli ferroviari elettrici che da allora circolano sui tre *ramales* elettrificati citati.¹⁷⁶

Figura 4 - I cinque *ramales* della Linea Mitre



Note

176. COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico 2018, Linea Mitre, red ferroviaria de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, CNRT, Buenos Aires, 2018, p.4.

Fonte: CNRT, *Informe Estadístico 2018: Linea Mitre*, 2018

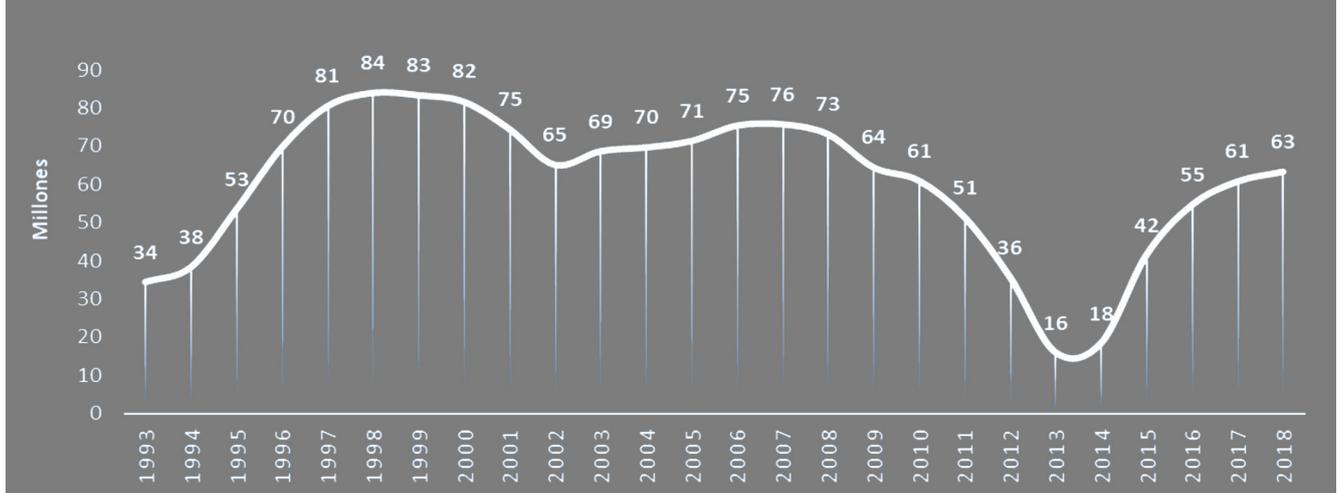
Figura 5 - Le stazioni della Linea Mitre



Nel grafico 3, si notano le oscillazioni nell'andamento dei passeggeri paganti che hanno usufruito del servizio ferroviario tra il 1993 e 2018. Si può osservare come le migliorie apportate tra gli anni 2014 e 2016, abbiano sortito gli effetti sperati, con un incremento del 31.6% dei passeggeri tra l'anno 2015 (42 milioni di passeggeri) e il 2016 (55 milioni di passeggeri). In questo biennio vennero apportati diversi cambiamenti: furono introdotti i nuovi veicoli elettrici, venne intensificato il numero delle corse e migliorata la loro regolarità e puntualità, inoltre vennero migliorati i controlli anti-evasivi. Seppur la crescita del numero di passeggeri sia aumentata fino ad arrivare ai 63 milioni di utenti nel 2018, si nota comunque come il servizio sia meno sfruttato rispetto all'utilizzo medio registratosi negli ultimi vent'anni. La fine della prima decade del nuovo millennio portò infatti un calo delle vendite dei biglietti su tutte le reti di *ferrocarriles* dell'Argentina. Questo fatto è dovuto alla crisi economica e

soprattutto all'abbassamento del servizio di sicurezza sulle linee. I treni e le stazioni vissero un periodo di scarsa sicurezza, nel quale molte biglietterie preferivano rimanere chiuse in determinati orari per l'assenza di sorveglianza. Questo portò a un livello di evasione molto alto in questi anni.¹⁷⁷ La linea Mitre inoltre visse una ulteriore depressione delle vendite a causa del tragico incidente del 2012 accaduto alla stazione Once, in cui morirono 51 persone e ci furono 789 feriti.¹⁷⁸ Questa disgrazia condusse alla recessione del contratto di concessione all'impresa *Trenes de Buenos Aires S.A.* e ciò comportò una netta diminuzione di frequenza e qualità del servizio: dal 2011 al 2014 i treni che mensilmente transitavano sulla linea passarono da 14 000 a 8 000. Dal 2015, le linee Mitre, San Martín, Roca e Belgrano Sur passarono dai vecchi operatori privati alla società di stato *Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado*. Da questa data, la linea Mitre è in costante ripresa.¹⁷⁹

Figura 6 - Passeggeri paganti dal 1993 al 2018



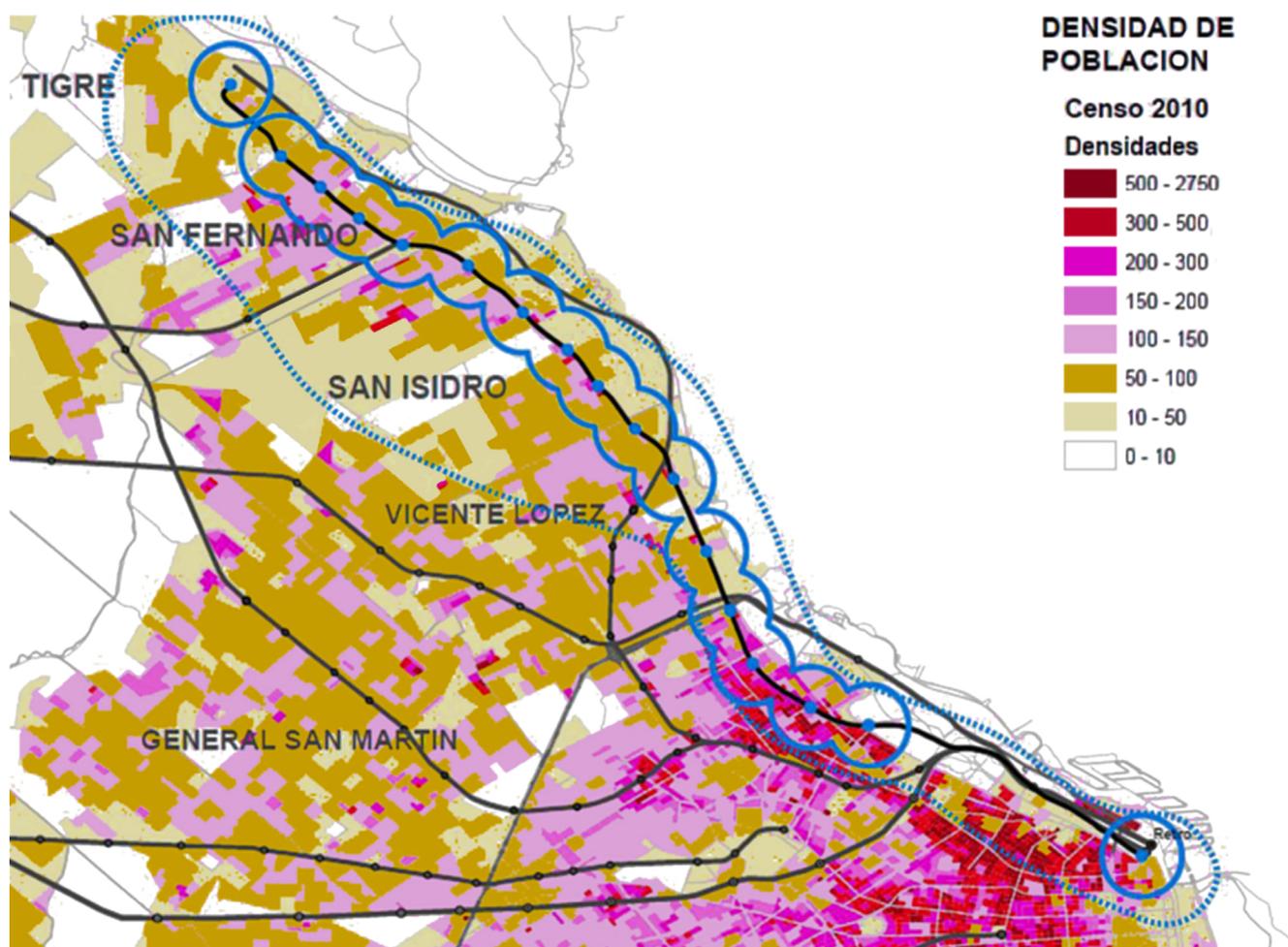
Fonte: CNRT, Informe Estadístico 2018: Linea Mitre, 2018

7.4 - Ferrocarril Bartolomé Mitre, Ramal Tigre

Il *ferrocarril* Bartolomé Mitre, *ramal* Tigre collega il terminale di Retiro, localizzato nell'Área Central di Buenos Aires, al terminale di Tigre, ubicato nel *partido* omonimo, nel nord dell'Área Metropolitana de Buenos. La linea si sviluppa approssimativamente per 30 km, attraversando i *barrios* di Palermo, Belgrano e Núñez, in *Capital*, e i *partidos* di Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre, nell'AMBA. Attualmente conta 17 stazioni: i due capolinea già citati, una stazione di combinazione (Victoria, nel *partido* di San Fernando) e altre 14 stazioni intermedie. Trasporta mediamente 120 000 passeggeri al giorno.¹⁸⁰

Dal grafico in figura 4, si può apprezzare come il *ferrocarril* attraversi e serva zone molto popolate della CABA e dell'AMBA. La domanda potenziale di persone risiedenti a meno di un chilometro di distanza dalle varie stazioni della linea si aggira attorno al mezzo milione di persone. Tra di queste, circa la metà si concentra nei 12 km che attraversano il territorio della *Ciudad de Buenos Aires*.

Figura 7 - Densità di popolazione lungo il ramal Tigre



Fonte: Subsecretaría de Planeamiento Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Note

177. Ivi, p. 9.

178. <https://www.cij.gov.ar/>.

179. COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, 2018, p.9.

180. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.2 Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre*, Concurso público n° 392-0003-CPU19, Agencia de administración de bienes del estado, Buenos Aires, 2019, p. 3-4.

La linea connette le zone con il tasso di motorizzazione più alto di tutta la Regione Metropolitana di Buenos Aires, da ciò ne scaturisce un enorme flusso veicolare che, ogni giorno, attraverso la *Autopista Panamericana*, si riversa nell' *Área Central* di Buenos Aires.

Il fatto che la linea si sviluppasse per un così lungo tratto sul suolo della città, portava come conseguenza la proliferazione di passaggi a livello che producevano congestioni di traffico non indifferenti, nonché una netta cesura tra la città e la sua fascia costiera, rendendo ancora più netta la storica tematica che vede l'affaccio della città sul Rio de La Plata come uno spazio con potenziale ma mal sfruttato. Un altro grande problema che i passaggi a livello provocavano era l'impossibilità di aumentare il numero delle corse del servizio ferroviario, condizione che portava al sottoutilizzo della tratta e indeboliva, quantitativamente e qualitativamente, sia il servizio di trasporto pubblico urbano, sia quello metropolitano.¹⁸¹

Figura 8 - Passaggi a livello a Buenos Aires



Fonte: Archivio GBCA

La presenza dei passaggi a livello produceva una vasta serie di esternalità negative legate alle due problematiche appena espresse:

- « Interruzioni nella trama urbana, con settori della città isolati o esclusi dal loro contesto.
- Connettività pedonale e automobilistica ostruita.
- Tasso di incidenti nei pressi dei passaggi a livello considerevole.
- Degradazione della qualità ambientale.
- Rumori, disturbi e vibrazioni per le costruzioni adiacenti.
- Diminuzione del valore economico del suolo.>>¹⁸²

Note

181. Ivi, p.1.

182. Ivi, p.2.

183. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenesargentinos/viaductos-ferroviarios> .

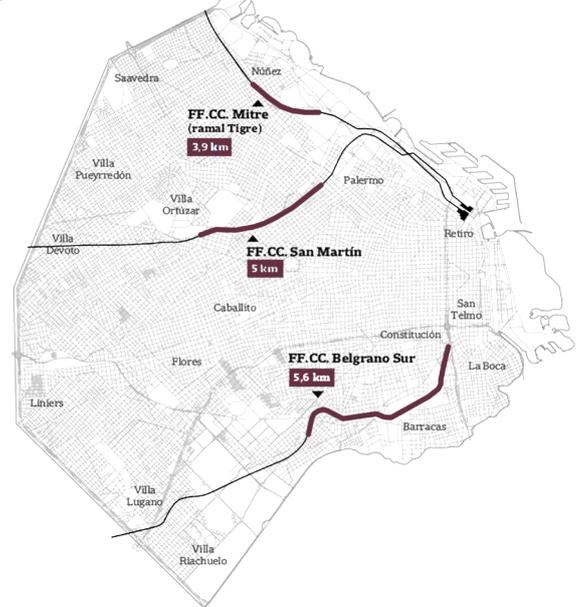
184. <https://www.ansa.com.ar/novedades/viaducto-san-martin/> .

Per porre rimedio a questa situazione, la Nazione, deliberò l'elevazione di parte del tracciato della linea, in maniera da rendere il servizio più efficiente e ridurre l'impatto urbano da lui generato. Nazione e Governo promossero poi l'occupazione degli spazi lasciati vuoti al di sotto del *ferrocarril* Mitre, così come quelli analoghi delle linee San Martín e Belgrano Sur (figura 10 e 11).¹⁸³ Queste tre esperienze congiunte rappresentano l'azione di sviluppo in ambito di mobilità e integrazione urbana, da parte di Buenos Aires, in un'ottica di integrazione con l'Area Metropolitana. Come tendenza "uguale e contraria" si ricorda il grande progetto di interramento di ben 18 km della linea del *ferrocarril* Sarmiento. Queste esperienze si inseriscono in un piano più ampio in atto nella CABA, il progetto "*Buenos Aires sin barreras*" (figura 13).

Viaducto San Martín

Il 10 luglio 2019, fu inaugurato ufficialmente il viadotto San Martín, nella zona ovest della CABA. L'operazione da circa 70 milioni di dollari consiste nell'innalzamento, a 8 metri dal suolo, di 5 km di tratta della Linea San Martín, dalla stazione Palermo fino

Figura 9 - I tre nuovi viaductos



Fonte: La Nación

alla stazione La Paternal. Il tratto rialzato attraversa i *barrios* di Palermo, Chacarita e La Paternal e consente di eliminare 11 passaggi a livello e di aprire altrettante nuove strade prima "cieche". Verranno inoltre costruite due nuove stazioni elevate: La Paternal e Villa Crespo.¹⁸⁴

Figura 10 - Viaductos San Martín.

Fonte: elaborazione personale

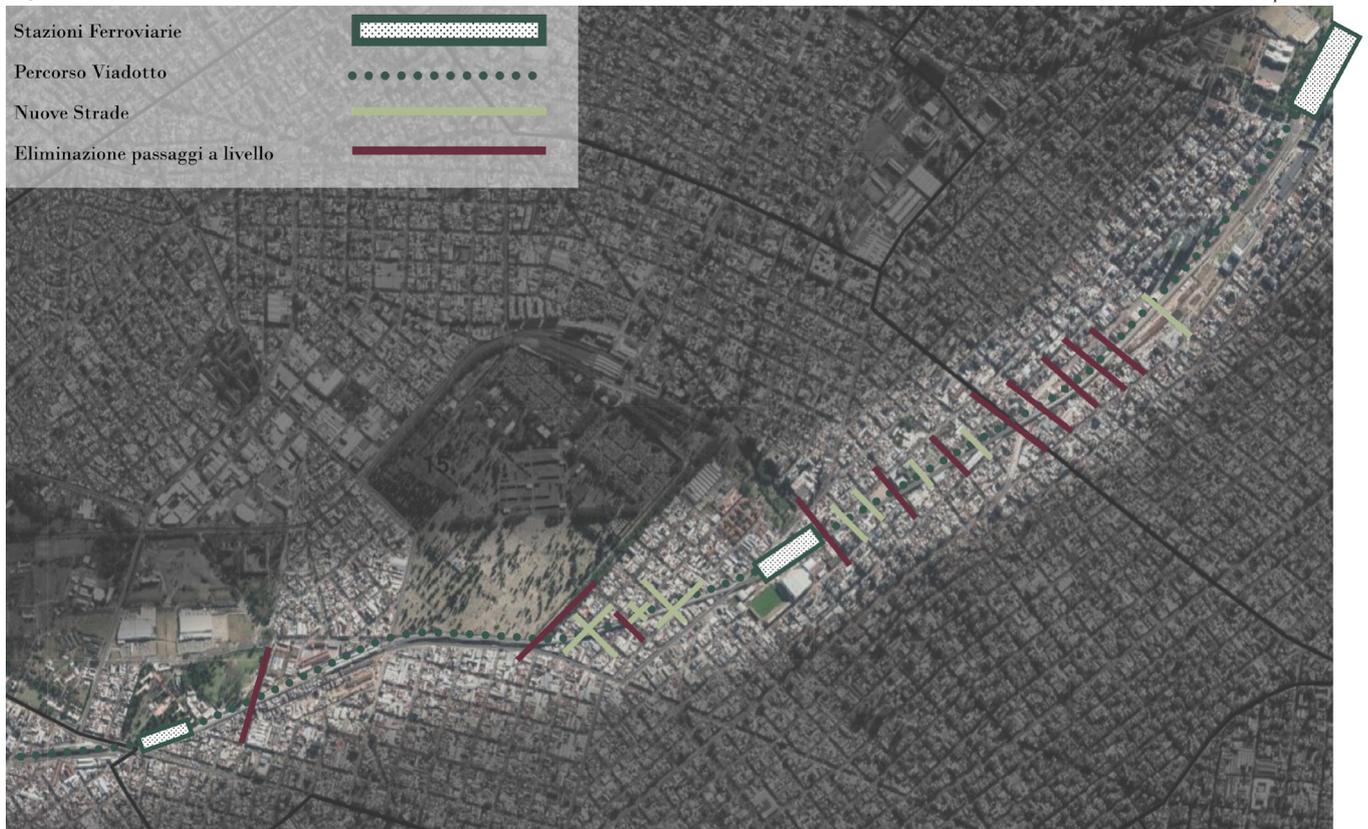


Figura 11 - Viaductos Belgrano Sur



Fonte: elaborazione personale

Viaducto Belgrano Sur

Il viadotto Belgrano Sur fu inaugurato ufficialmente il 25 novembre 2019. L'opera beneficia circa 450 000 persone ogni giorno tra usufruttori della linea, automobilisti e pedoni. Il tratto sopraelevato copre 5.6 km tra le stazioni di Nueva Pompeya e Constitución e permette l'eliminazione di 8 passaggi a livello e l'apertura di 7 nuove strade prima "cieche". La tratta, oltre a essere già stata sopraelevata, verrà anche prolungata fino al terminale Constitución. È stata inoltre costruita la nuova stazione elevata Dr. A. Sáenz che fungerà da *centro de trasbordo* in cui confluiranno il servizio di *ferrocarril* e quello di *colectivos* con la linea Metrobus Sur.¹⁸⁵

Interramento Sarmiento

I lavori per l'ambizioso progetto di interrimento della Linea di *ferrocarril* Sarmiento presero il via nell'ottobre del 2016, ma si trovano attualmente fermi da quasi un anno a causa dell'assenza dei fondi necessari. Questo progetto consiste nella costruzione di un tunnel sotterraneo di 11 metri di diametro a una profondità media di 22 metri e una lunghezza addirittura di 18 km tra le stazioni Caballito e Castelar. Le ripercussioni di questo intervento si tradurranno in risparmio di quasi il 40% del tempo per chi attualmente usa la linea, corse più frequenti (fino a tre minuti nelle ore di punta), 52 passaggi a livello eliminati, maggiore sicurezza per le strade, meno congestione veicolare.¹⁸⁶

Note

185. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/inauguramos-el-viaducto-belgrano-sur> .

186. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenesargentinos/soterramiento-del-sarmiento> .

Figura 12 - Tunnel Sarmiento



Fonte: Clarín

Figura 13 - Buenos Aires elimina le barriere

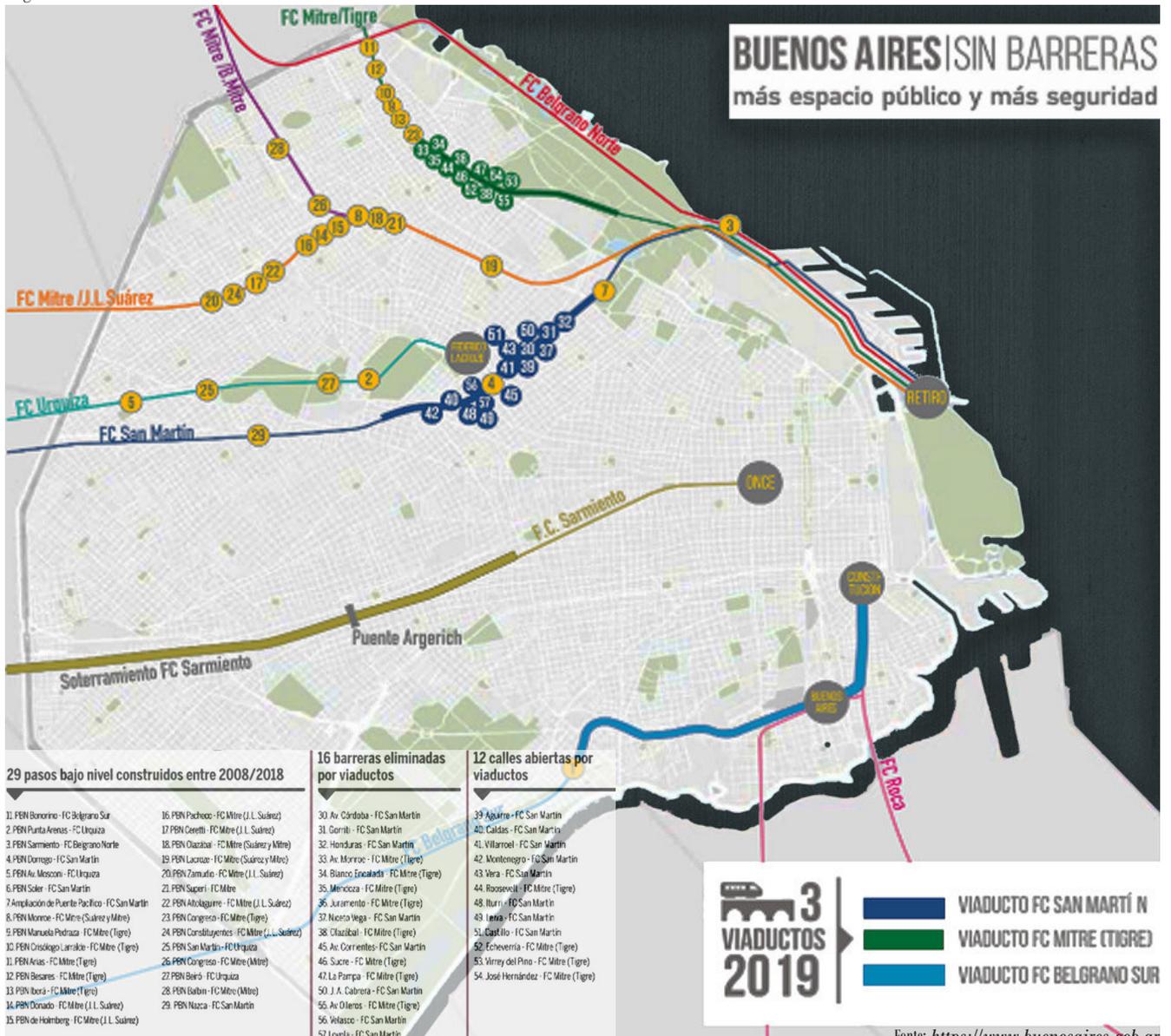


Figura 14 - Vista aerea Belgrano C



Fonte: Clarín

Viaducto Mitre

Il tratto ferroviario innalzato ha un'estensione di 3 845 metri ed è compreso tra *avenida Congreso*, nel *barrio* di Belgrano, e *avenida Dorrego*, nel *barrio* di Palermo. In questo tratto sono stati eliminati 8 passaggi a livello negli incroci tra il vecchio tracciato e le *calles* Olleros, La Pampa, Sucre, Juramento, Mendoza, Olazábal, Blanco Encalada e Monroe; sono stati inoltre aperti 2 nuovi passaggi su Echeverría e Roosvelt. Circa 200 000 persone al giorno giovano dell'intervento: ai 120 000 utenti abitudinari della linea, infatti, si aggiungono anche i circa 50 000 automobilisti e i 30 000 usufruttori delle linee di *colectivos*. Si calcola che, mediamente, grazie all'eliminazione delle barriere urbane, essi risparmiano circa venti minuti per ogni viaggio.¹⁸⁷

Note

187. <https://www.broggio.com.ar/viaducto-mitre/> .
188. <https://www.chediack.com.ar/obras/ing-urbana/viaducto-ferroviario-elevado-en-las-vias-del-f-c-mitre-ramal-tigre> .
189. <https://www.buenosaires.gob.ar/baobras/viaducto-mitre> .
190. NOGARIN MAURO, *Argentina: Viadotto Mitre, un'opera indispensabile*, in C&PI worldwide journals, n°5, C&PI worldwide, Cologne, 2019, p.78.
191. IBIDEM, p.79-80.

Figura 15 - La traccia raddoppia per non ostacolare il servizio ferroviario



Fonte: Elaborazione personale sulla foto di Roggio e Hijos S.A.

Figura 16 - Attrezzatura da varo



Fonte: Elaborazione personale sulla foto di Roggio e Hijos S.A.

7.5 - Il progetto

L'opera è stata affidata alle imprese Benito Roggio e Hijos S.A. e José J. Chediack S.A.I.C.A.,¹⁸⁸ i lavori sono iniziati il 10 agosto del 2017 e sono terminati il 10 novembre del 2019.¹⁸⁹ Le due aziende costruttrici hanno dovuto confrontarsi con la problematica di dover costruire il viadotto senza intaccare il regolare funzionamento del servizio ferroviario (figura 12). Per far fronte dunque a questa difficile situazione, si è ricorso all'utilizzo di conci prefabbricati in calcestruzzo armato posizionati con attrezzatura da varo, una tecnologia che consente la posa in opera di manufatti in cemento armato prefabbricati (figura 13). L'ingegnere civile Maria Arredondo, dell'azienda Benito Roggio e Hijos S.A., si è espressa così riguardo alla scelta della tecnologia usata: <<Il primo vantaggio che offre questa tecnologia è di dare una maggior velocità e sistematizzazione nella costruzione del viadotto. Le caratteristiche della costruzione sono state adattate al luogo dove si è eseguita l'opera. Abbiamo duplicato la larghezza della via (figura 12), la metà è stata spostata da un lato e nell'altra abbiamo fatto l'opera civile del viadotto. E questo ha portato molti benefici>>¹⁹⁰ Per il progetto sono state utilizzate due macchine da varo importate da Vancouver e Riad, ciascuna del peso di 220 tonnellate. Per quanto riguarda i conci in cls, invece, si parla di elementi di 12 metri di larghezza 40 tonnellate di peso ciascuno, che vengono posizionati uno dopo l'altro fino a formare la soletta su cui i

binari del treno poggiano (figura 14). Essi hanno apparentemente tutti la stessa forma e le stesse dimensioni geometriche. Questo è vero solo in parte, dal momento che le geometrie esterne sono uguali, mentre quelle interne variano in termini di spessore e forature per il passaggio dei cavi di acciaio. Questi cavi sono l'elemento indispensabile affinché i conci restino uniti tra di loro e vengono inseriti dopo la posa in opera dei conci, azione chiamata post-tensione. Questa delicata fase si compie in tre passaggi: il concio, appeso all'attrezzatura da varo, viene allineato a quelli già posizionati attraverso tre punti di ancoraggio e viene applicato un primo carico (30% della massima tensione). Allineando con questa tecnica i conci, si ottiene una "trave longitudinale", ovvero un componente unico composto da più elementi (figura 15). Per questo progetto, una "trave longitudinale" è pari a 11 conci allineati e questa distanza corrisponde a una campata completa. Una volta formata la trave longitudinale, essa viene appoggiata sulla testa delle colonne estreme e viene applicata un'ulteriore tensione dei cavi sempre pari al 30% della massima. Da questo momento si inizia a "rilasciare" la tensione dalla macchina da varo alla trave longitudinale, fino al raggiungimento della tensione massima. Il viadotto, parlando di cifre, è composto da un totale di 1 017 conci, 108 colonne, 109 architravi, altrettanti pulvini e 440 pali di fondazione.¹⁹¹

Figura 17 - I conci prefabbricati



Fonte: foto di Roggio e Hijos S.A.

Figura 18 - Formazione della trave longitudinale



Fonte: foto di Roggio e Hijos S.A.

Il progetto di sopraelevazione delle linee Mitre, San Martín, Belgrano Sur, e l'interramento della linea Sarmiento costituiscono un processo di trasformazione della mobilità e dell'integrazione urbana per la *Ciudad de Buenos Aires*, nonché un passo in avanti nel processo di connessione e integrazione con la realtà metropolitana. Il processo di funzionalizzazione degli spazi lasciati vuoti dal vecchio tracciato offrono l'opportunità di lavorare in armonia con alcuni dei principi definiti nel *Plan urbano Ambiental*. Le linee guida da seguire sono quelle che portano verso una città *integrada, mixta, diversa, sustentable e innovadora* (integrata, mista, diversificata, sostenibile e innovatrice).¹⁹²

Gli obiettivi dichiarati del progetto sono:

- Migliorare le condizioni di vita delle persone;
- Generare attività che producano sviluppo del tracciato e dei suoi settori adiacenti, incorporandole con la città in maniera sostenibile, articolata e pianificata;
- Creazione di nuovi spazi pubblici;
- Crescita dell'attività economica nell'intorno urbano.¹⁹³

Figura 20 - Il tratto rialzato



Fonte: Oficina urbana

L'adempimento di tali obiettivi passano attraverso tre passaggi:

1. L'eliminazione dei passaggi a livello attraverso innalzamento delle rotaie, per eliminare le cesure, diminuire la congestione nella città, creare nuovi spazi pubblici che possano proporsi come fattori di sviluppo e crescita economica;
2. L'aumento della frequenza delle corse, per ottenere un sostanziale miglioramento sia in termini quantitativi sia qualitativi dell'offerta di trasporto pubblico cittadino e metropolitano;
3. La più frequente e organizzata connessione di *barrios* estremamente popolati come quelli di Belgrano e Palermo con la stazione di Retiro, dirotterà gran parte del traffico automobilistico sulla linea ferroviaria con indubbe ricadute positive in ottica di mobilità sostenibile.

Figura 19 - Le nuove aperture



Fonte: Oficina urbana

I benefici attesi dall'intervento sono evidenti sia a livello di trasporto sia a livello cittadino:

- Miglioramento della prestazione del servizio ferroviario in termini di velocità e comfort, senza nessuna ripercussione sulla circolazione veicolare nel tratto Retiro-Belgrano C.
- Rimozione di 8 passaggi a livello: 2 sulle *avenidas* Juramento e Olleros e sei sulle *calles* La Pampa, Sucre, Mendoza, Mendoza, Olazábal, Blanco Encalada e Monroe.
- Apertura di 2 nuovi incroci sulle *calles* Echeverría e Roosevelt.
- Risoluzione dell'incrocio tra *avenida* Juramento e Virrey Vértiz.
- Eliminazione della possibilità di incidenti causati da passaggi a livello.
- Riduzione dell'inquinamento ambientale e del consumo energetico.
- Miglioramento della fluidità del traffico.
- Eliminazione delle barriere urbane costituite dai passaggi a livello
- Generazione di nuovi incroci stradali lungo il percorso.
- Creazione di un nuovo spazio pubblico sopra *Túnel* Libertador tra le strade Virrey del Pino e José Hernández.
- Nuova stazione sopraelevata Belgrano C.
- Nuova stazione sopraelevata Lisandro de la Torre.
- Sviluppo urbano e integrazione dei quartieri.¹⁹⁴

Note

192. <http://oficinaurbana.com.ar/project/anteproyecto-y-estudio-tecnico-de-impacto-ambiental-viaducto-ferroviario-fc-mitre-ramal-tigre/>.

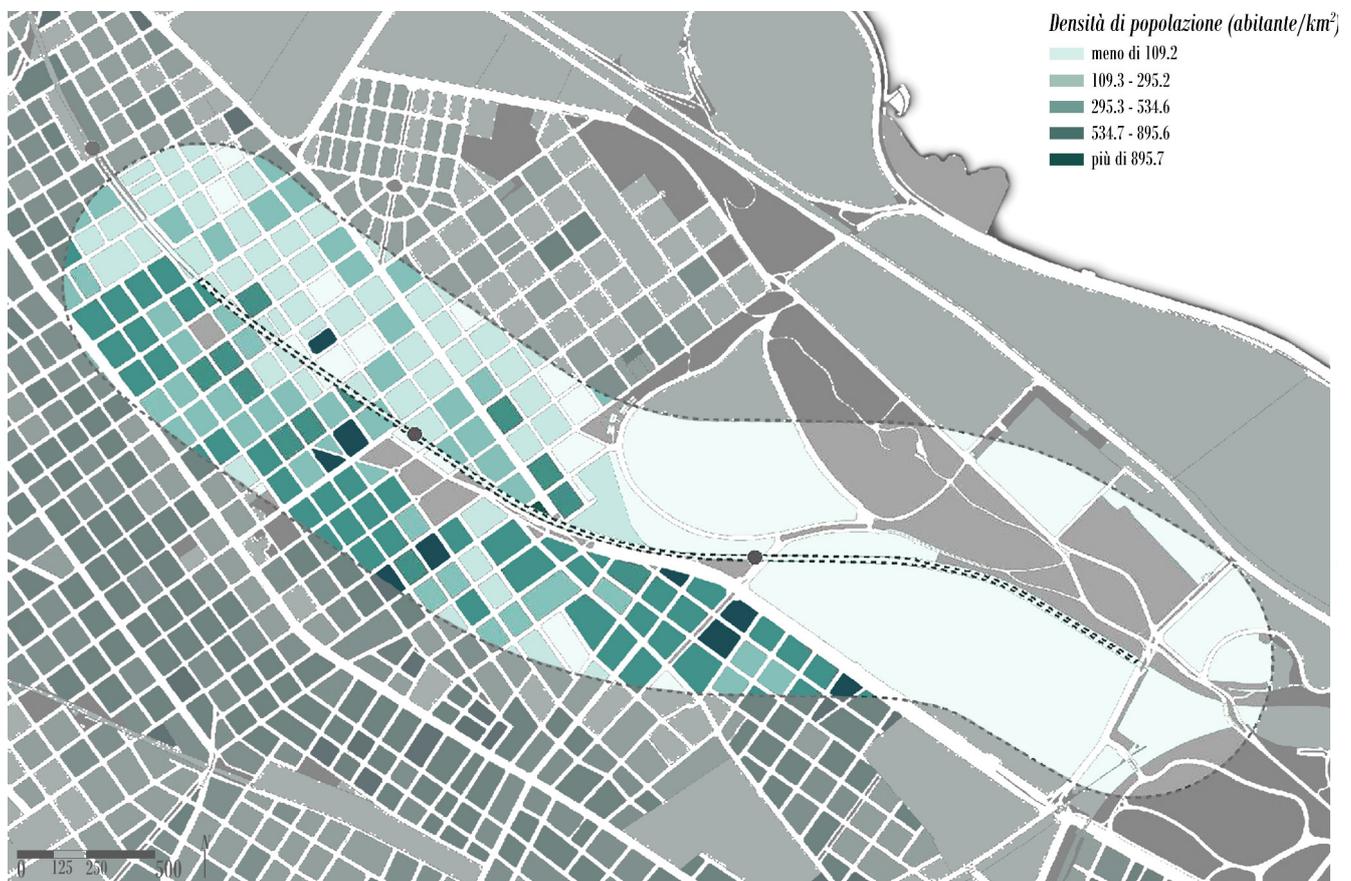
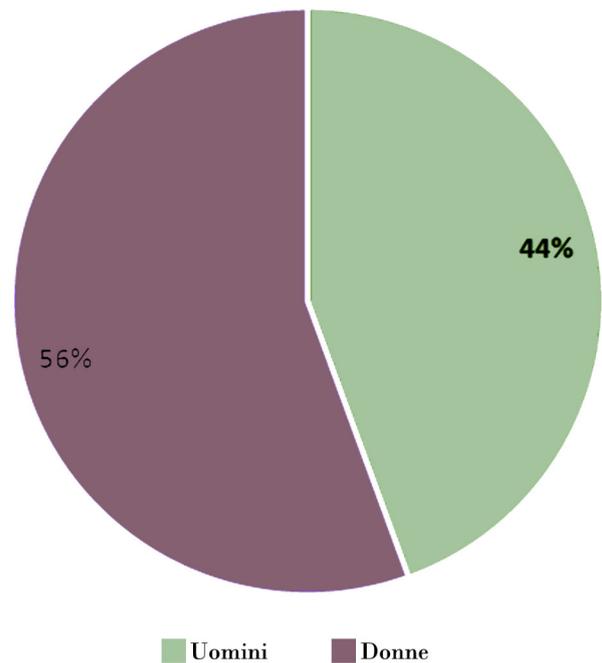
193. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.2 Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre*, p.1

194. Ivi, p. 6-7.

7.6 - Analisi

I. Densità di popolazione

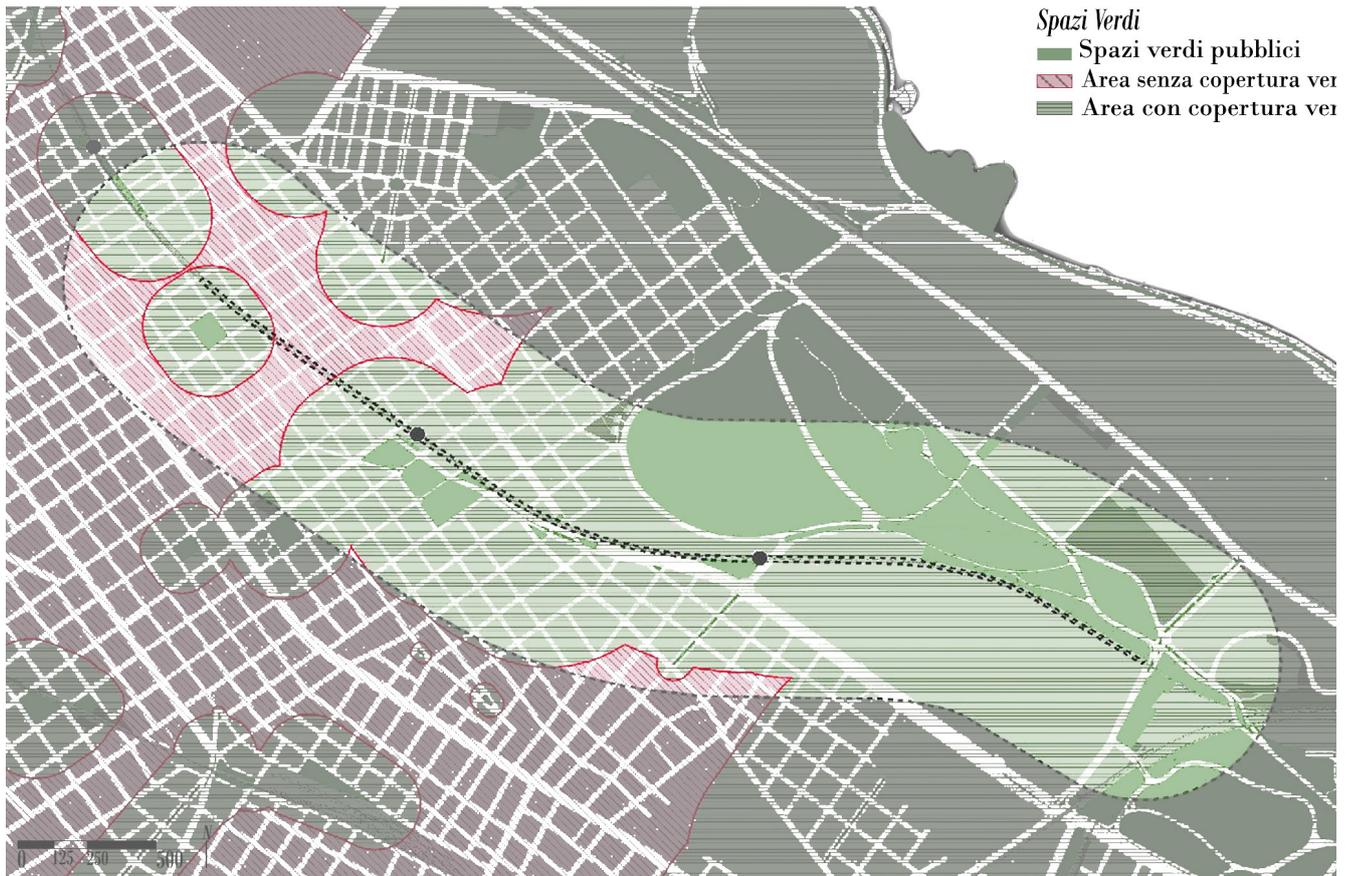
Attorno alla traccia del *Viaducto Mitre* si incontra una delle zone con la più alta concentrazione di persone della città. La densità della popolazione in quest'area è infatti pari a 15 700 abitanti al chilometro quadrato, superiore quindi a quella che si registra nella città di Buenos Aires pari a 14 210 abitanti al chilometro quadrato. La proporzione uomini/donne è 44%/56%. Si può notare che, seguendo la traccia ferroviaria da sud a nord, la densità di popolazione è leggermente decrescente con la parte sud molto densa e quella nord leggermente meno. Lo stesso fenomeno si riscontra a est e ovest della traccia, con il lato verso il fiume (est) caratterizzato da abitazioni più basse e una densità minore rispetto al lato verso *avenida Cabildo*, caratterizzato da grattacieli moderni e concentrazione di attività.¹⁹⁵



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

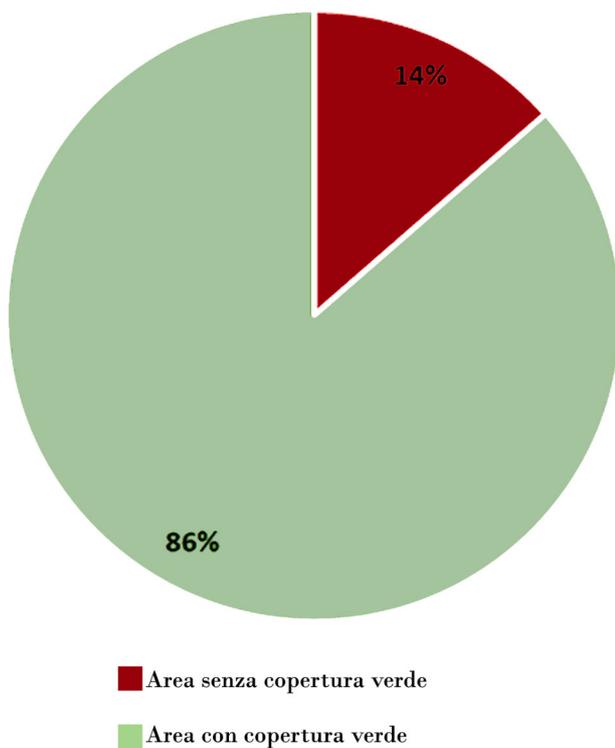
Note

195. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.3 Informe de Datos Entorno del Viaducto*, Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana, Buenos Aires, 2018, p.5.



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

II. Spazi Verdi



Gli spazi verdi attorno alla traccia del *Viaducto Mitre* sono decisamente abbondanti. Si riscontrano infatti due fattori che contribuiscono a rendere molto verde la zona: la ricca presenza di piazze e parchi. Per quanto riguarda le prime si deve assolutamente ricordare la bellissima zona di *Barrancas de Belgrano* proprio dinnanzi alla nuova stazione *Belgrano C*. Questi pendii verdi sono la “traccia” di quando il fiume bagnava questa zona. I parchi invece sono rappresentati dai grandi *Parques de Palermo*, che si estendono quasi fino al fiume e contengono zone ricche di vegetazione e spazi pubblici per sport, svago e tempo libero.

L'intorno immediato è fornito di copertura verde, mentre, spostandosi verso ovest e quindi verso *avenida Cabildo*, le zone verdi diventano rare o addirittura assenti.¹⁹⁶

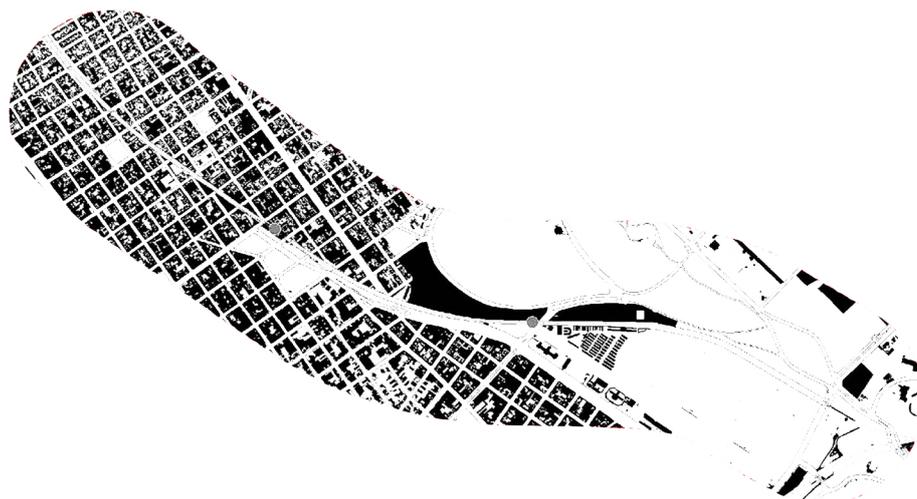
Note

196. Ivi, p.6.

III. Pieni e Vuoti

Osservando l'analisi dei pieni e dei vuoti, notiamo immediatamente una netta separazione est/ovest. A est si notano lotti di grandi dimensioni segnati come “vuoti” in quanto dedicati a spazi verdi e equipaggiamenti urbani di grandi dimensioni.

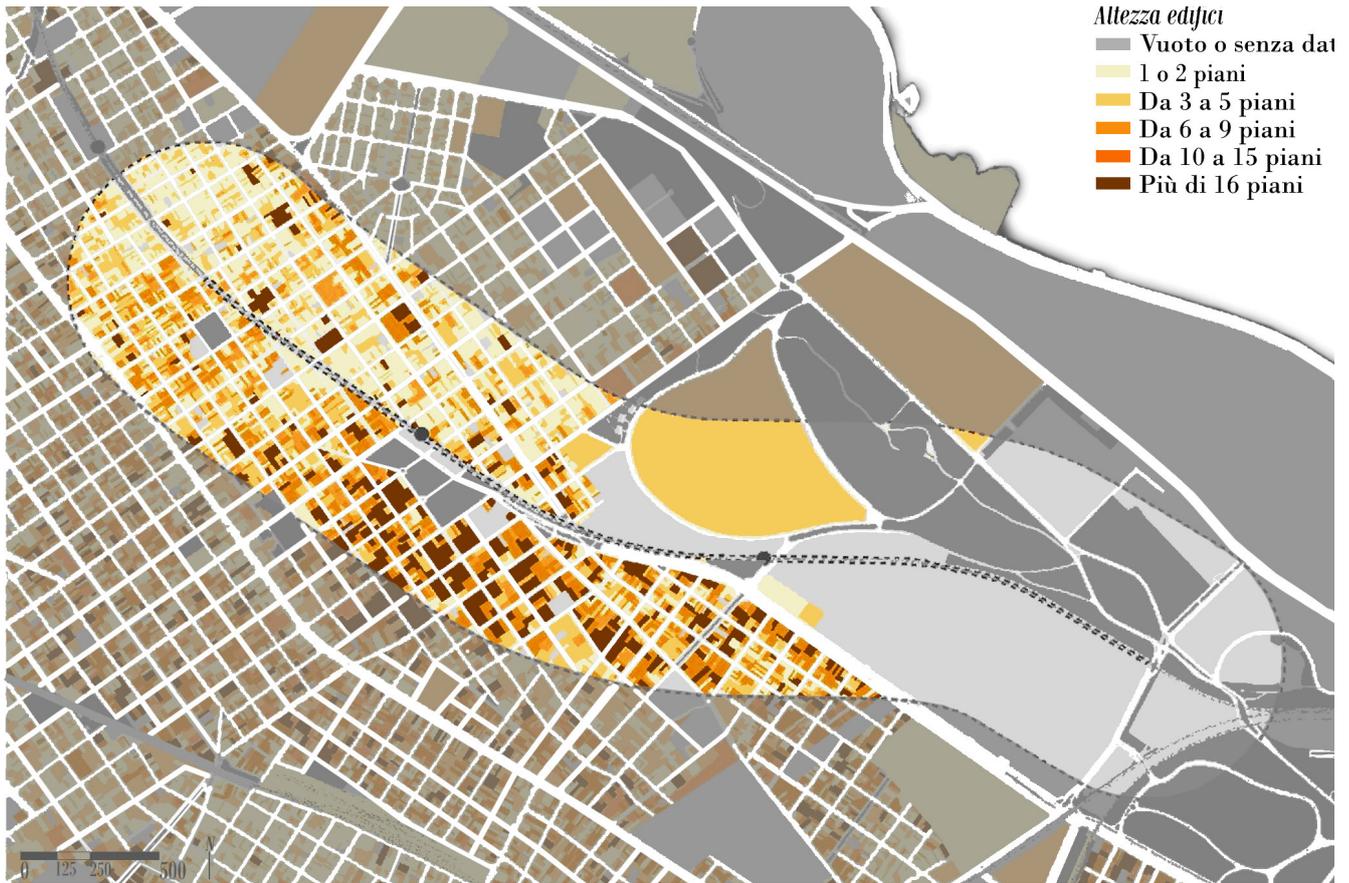
Per equipaggiamenti si intendono: <<Insieme di strutture e servizi necessari per una specifica attività in industrie, urbanizzazioni, eserciti, ecc>>¹⁹⁷ A ovest della traccia troviamo lotti più piccoli e intensamente costruiti.¹⁹⁸



197. <https://www.wordreference.com/definicion/equipamiento>.

198. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Informe de Datos Entorno del Viaducto*, 2018.p.8..

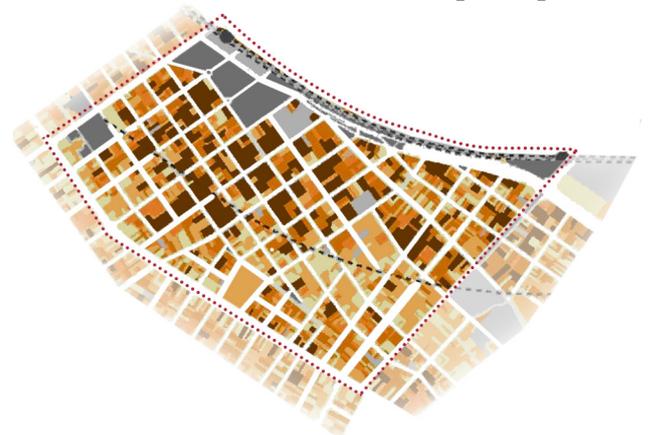
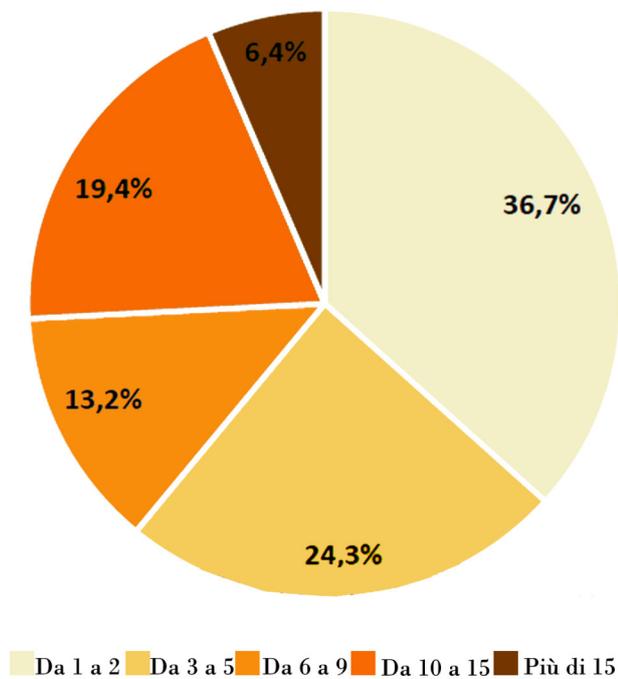
Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

IV. Altezza edifici

Gli edifici intorno al viadotto presentano altezze molto diverse tra di loro. Si può identificare una zona in cui l'altezza è molto elevata (mediamente 10 piani), ovvero quella compresa tra le due stazioni (Belgrano C e Lisandro De la Torre) e tra *avenida* Cabildo e la traccia della linea Mitre. La zona nord est invece è caratterizzata da case di pochi piani.¹⁹⁹



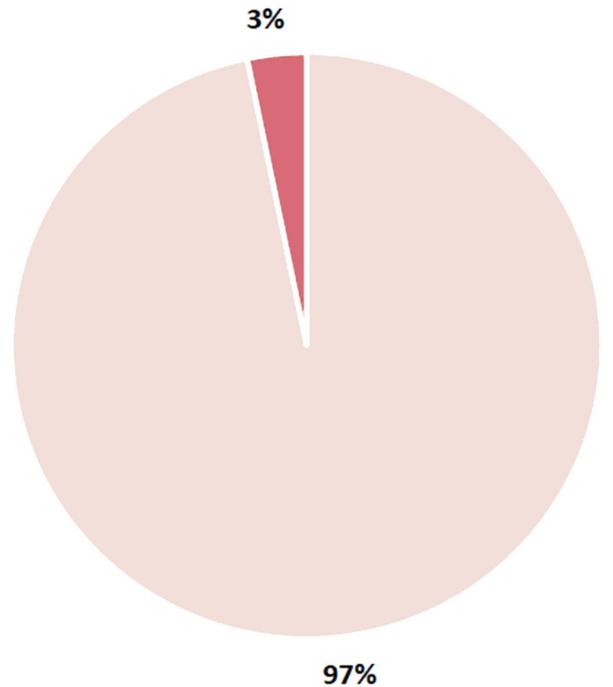
Note

199. Ivi, p.9.

V. Tessuto urbano

L'intorno del *Viaducto Mitre* presenta una netta preponderanza di tessuto urbano consolidato, ovvero edifici di carattere principalmente commerciale e residenziale.

Il tessuto "blando", ovvero gli edifici di carattere produttivo, capannoni, edifici abbandonati è relegato al 3% della zona esaminata e si concentrano principalmente nella zona nord del viadotto, per lo più nei pressi della stazione Belgrano C.²⁰⁰



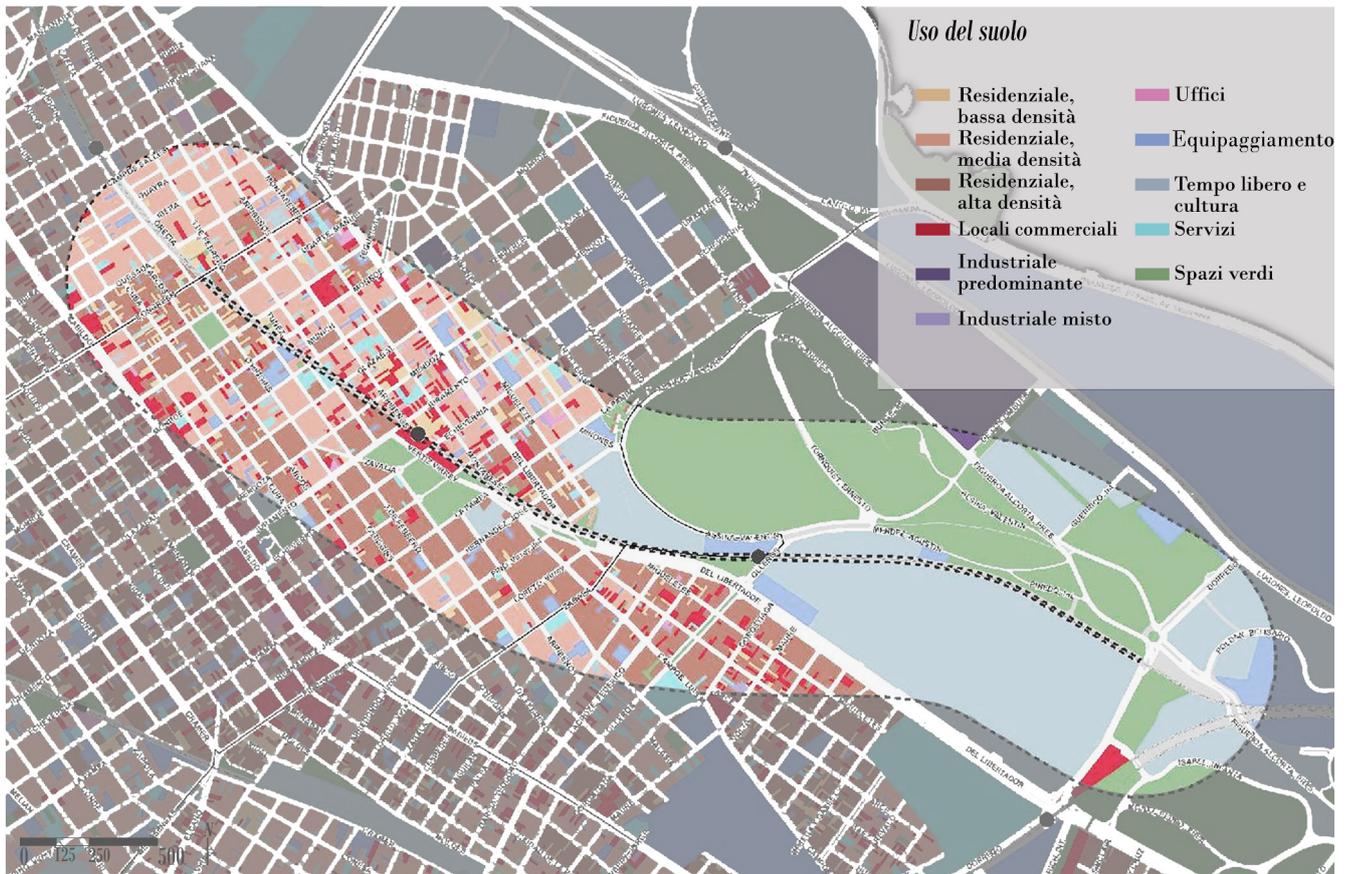
- Tessuto "blando": corrisponde a edifici prodotti capannoni, garage commerciali, edifici abbandonati stazioni di servizio
- Tessuto consolidato: corrisponde a edifici residenziali commerciali e edifici con destinazione unica



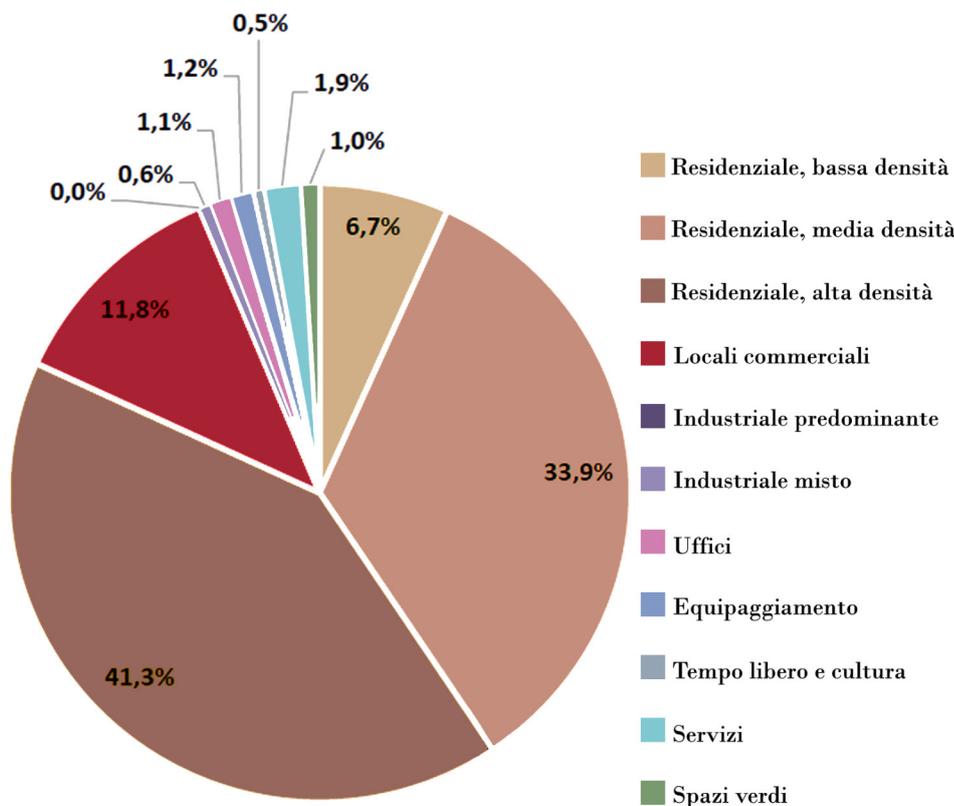
Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

Note

200. Ivi, p.7.



Fonte: elaborazione personale sulla base di Informe de Datos Entorno del Viaducto.



VI. Uso del suolo

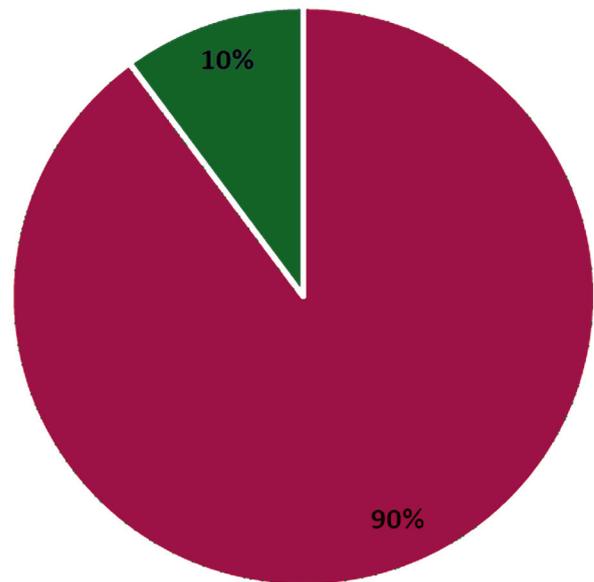
Da questa analisi si nota come l'uso residenziale sia il preponderante della zona (81.9%), soprattutto quello ad alta densità (41.3%). L'altra funzione predominante è quella legata al commercio (11.8%), soprattutto lungo l'asse di *avenida Cabildo*. Nessuno degli altri utilizzi supera il 2%. all'interno dell'area più prossima al viadotto (500m) non vi sono parcelle con uso industriale preponderante.²⁰¹

Note

201. Ivi, p.10.

VII. Locali Commerciali

Come già accennato, il commercio è la seconda funzione caratterizzante della zona dopo quella residenziale. Il luogo in cui si incontrano più locali commerciali è sicuramente *avenida Cabildo*, l'asse più importante di Belgrano e di tutta la Comuna 13. Da questa analisi si può apprezzare come la grande maggioranza dei locali adibiti al commercio siano aperti e questo dimostra che la zona è molto vantaggiosa da questo punto di vista. Un altro elemento importante che emerge è il fatto che i locali commerciali chiusi (10%) non sono concentrati in nessuna zona particolare bensì si incontrano sporadicamente prevalentemente lungo gli assi come Cabildo o all'interno dei centri commerciali.²⁰¹



Locali aperti Locali chiusi



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

Note

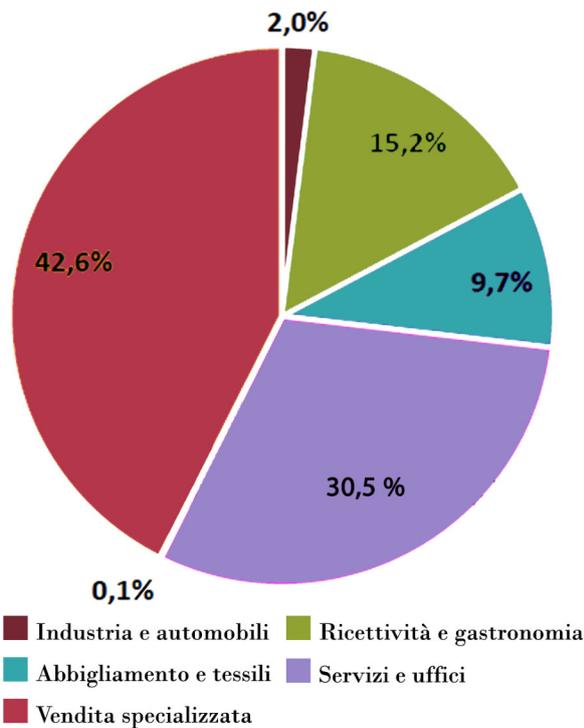
202. Ivi, p.11.



Fonte: elaborazione personale sulla base di Informe de Datos Entorno del Viaducto.

VIII. Spazi del commercio

Analizzando i campi d'interesse degli esercizi commerciali nella zona intorno al viadotto si può notare come i due campi preminenti in quest'area siano i settori di vendita specializzata e gli esercizi legati ai servizi e agli uffici. Questi due settori rappresentano il 73% del commercio totale della zona. Sono poi seguiti da i settori della ricettività (hotel, alberghi...) che incidono per un 15.2% del totale. L'industria e il settore automobilistico contano per un 2%. è altresì interessante vedere come le varie attività si concentrino prevalentemente ognuna su un proprio asse: si può per esempio notare come su Monroe ci sia una predominanza di funzioni commerciali, gastronomiche, negozi legati all'abbigliamento e quelli industriali e legati al settore automobilistico; su Juramento invece si concentrano i servizi e gli uffici; Cabildo è invece la più ricca di negozi di vendita specializzata.²⁰³

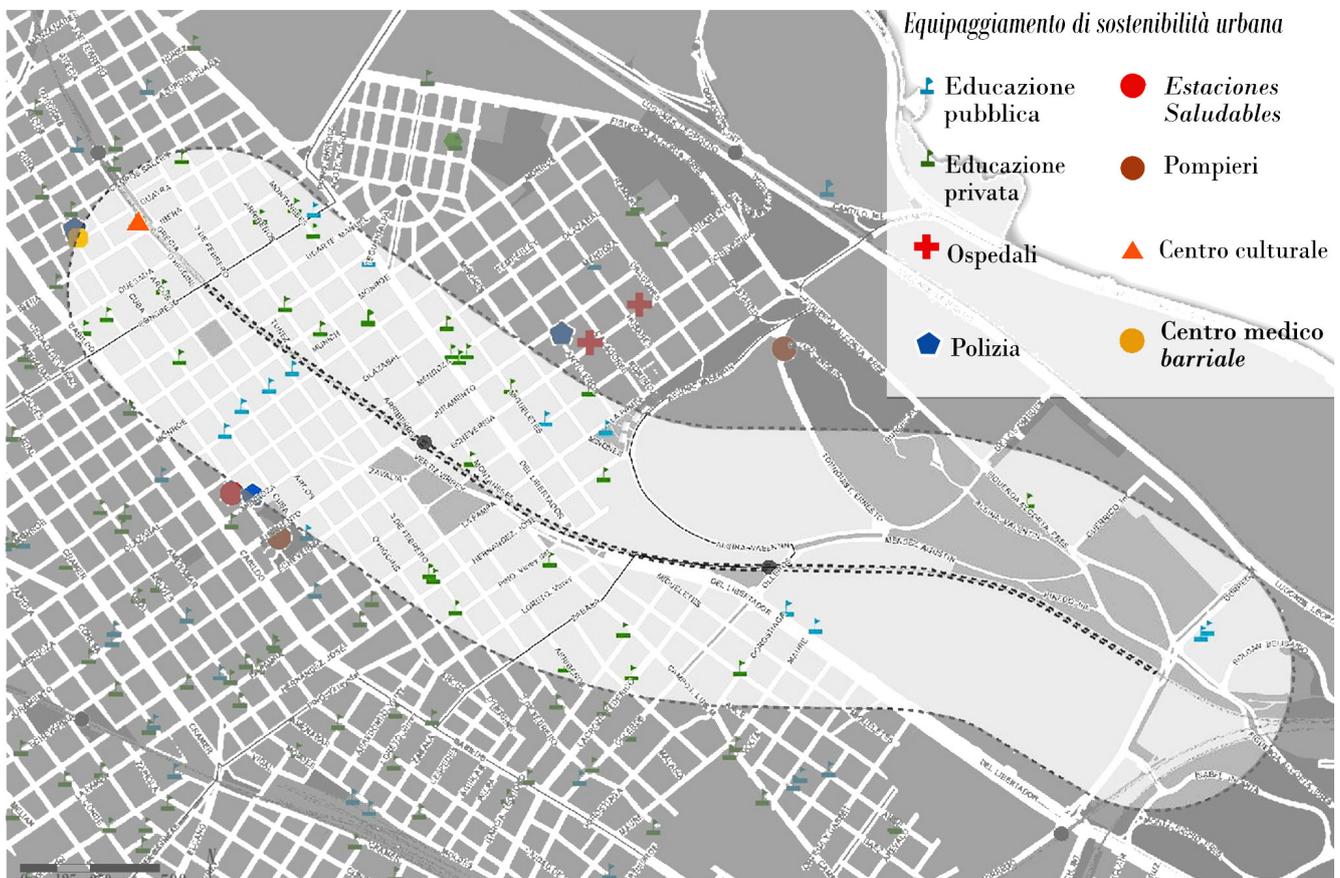
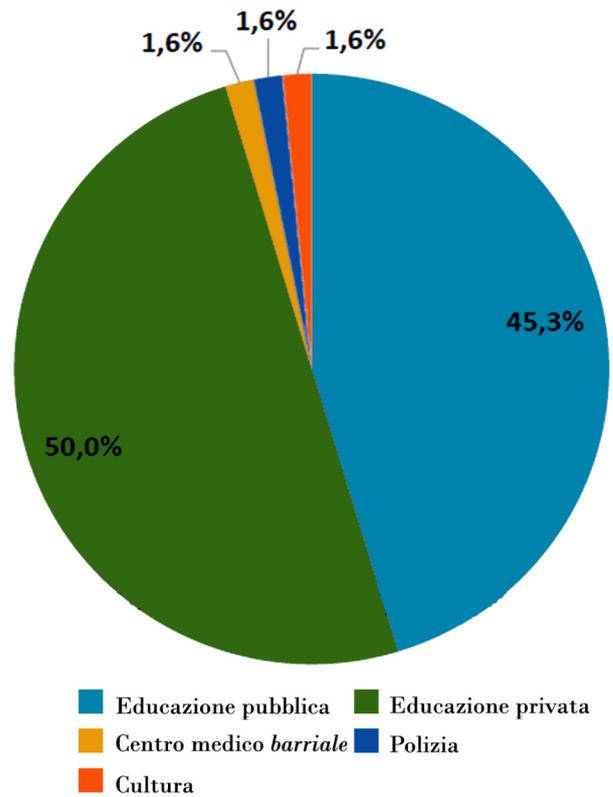


Note

203. Ivi, p.12.

IX. Equipaggiamento urbano

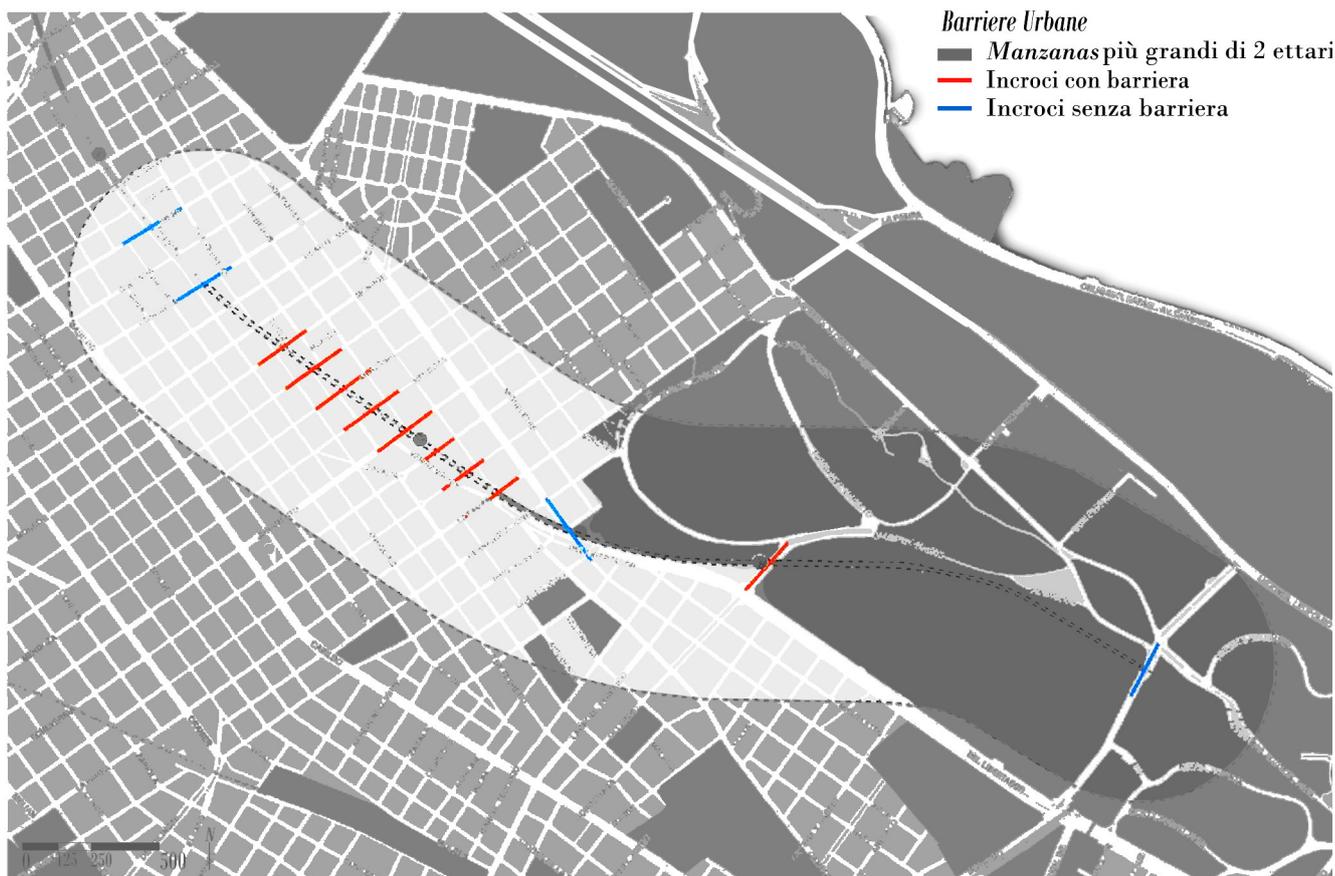
Il 95% dell'equipaggiamento urbano nei pressi del viadotto (500m) è rappresentato da edifici legati all'educazione. Il fatto da segnalare è sicuramente la percentuale di scuole private nella zona che, con il suo 50%, supera di quasi 5 punti percentuali quelle delle pubbliche. Questo dato è un altro importante indicatore che ci dimostra come questa zona, e Belgrano in generale, sia una delle parti con più disponibilità economiche della città. A riprova di ciò basti dire che, mediamente, a Buenos Aires le scuole pubbliche superano di 25 punti percentuali quelle private. Troviamo inoltre un centro medico del *barrio*, una stazione della polizia e un centro culturale.²⁰⁴



Fonte: elaborazione personale sulla base di Informe de Datos Entorno del Viaducto.

Note

204. Ivi, p.13.



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

X. Barriere urbane

Per quanto riguarda le “barriere urbane” si segnala innanzitutto la grande differenza di circolazione sull’asse sud-nord e est-ovest. Il primo è quello che segue lo sviluppo storico degli assi che dal centro della Città si diramano verso l’esterno; per questo motivo è privo di ostacoli “fisici” e le strade sono per lo più rettilinee per lunghissimi tratti. Questione inversa per l’asse est-ovest, ovvero quello che indicativamente collega la parte ovest dell’Amba con il Rio de la Plata. Su questo asse la viabilità è interrotta da grandi barriere urbane e tra di queste vi

era proprio la linea del *ferrocarril* Mitre. Prima dell’intervento di sopraelevazione del tratto di 3,9 km, esso costituiva una barriera fisica alla circolazione. Come si è visto l’intervento ha permesso di eliminare le barriere da 8 strade e di aprirne quattro rendendo la viabilità nettamente più scorrevole riducendo i tempi di viaggio non solo agli utenti del treno, ma anche a coloro che viaggiano per le strade.

Oltre al ferrocarril si deve notare come anche l’ippodromo e l’area dei *Clubes di Belgrano* costituiscano delle barriere urbane.²⁰⁵

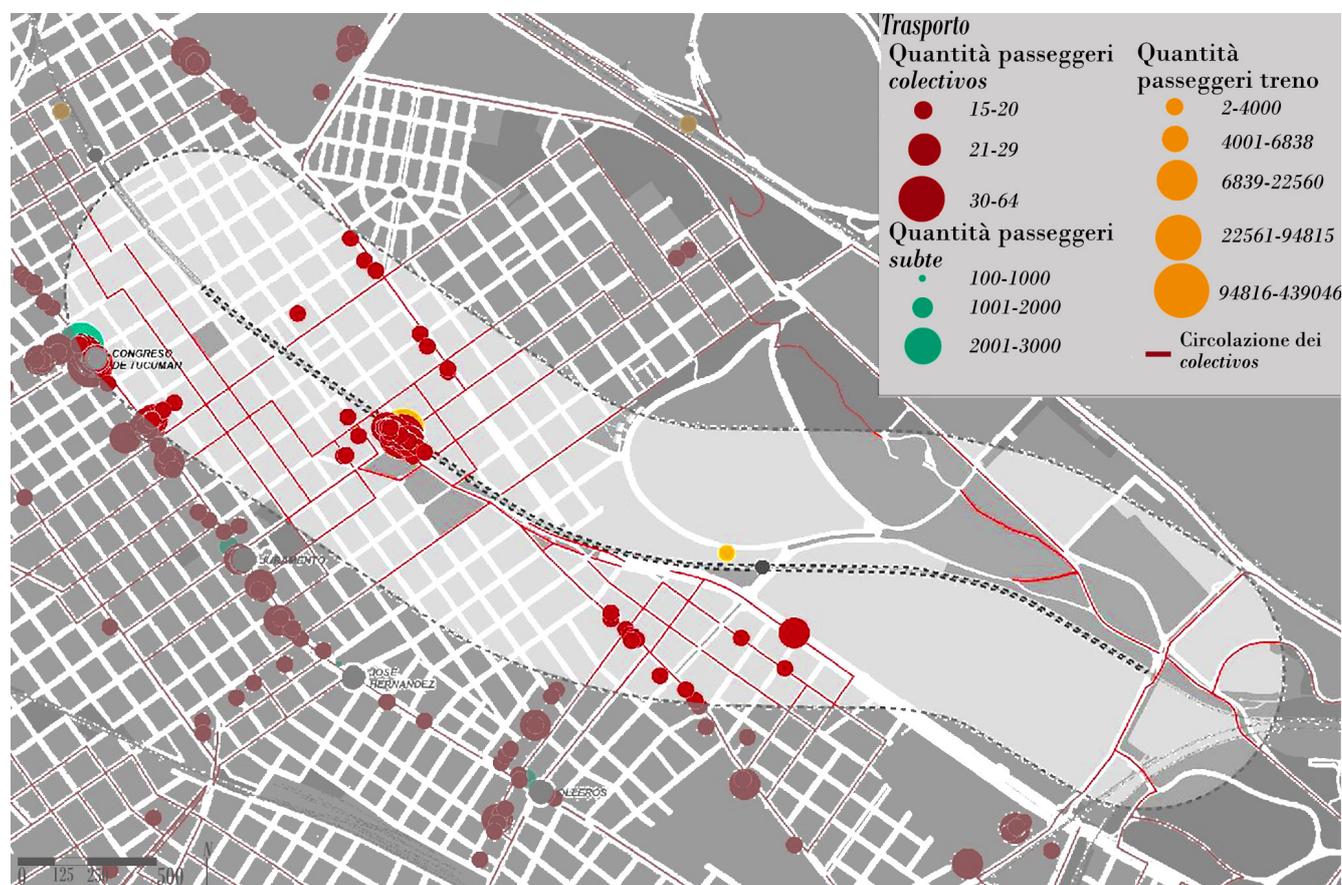
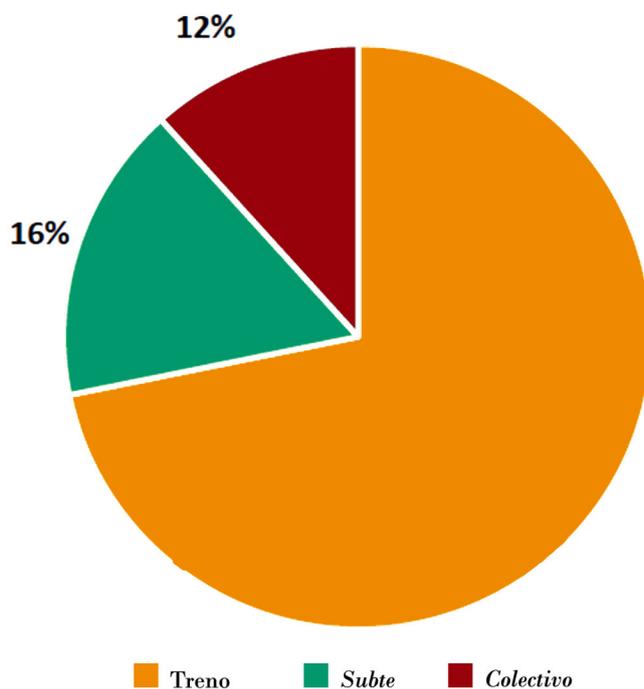
Note

205. Ivi, p.15.

XI. Trasporto

L'analisi sui trasporti è stata eseguita basandosi su i dati della *Secretaría de Transporte* che ha analizzato tutti i punti nei quali mediamente viene “timbrata” la tessera Sube almeno 15 volte nell’arco di cinque minuti di tempo.

I dati riguardo la zona del viadotto ci dicono che il servizio di *colectivos* è il più utilizzato nella zona, tendenza abbastanza comune anche nel resto della città. La maggior parte dei viaggi si concentra nella zona della nuova stazione elevata Belgrano C (treno+*colectivo*) e attorno al capolinea della linea D del Subte (*subte*+*colectivo*), Congreso de Tucumán. Un’altro nodo di circolazione da annotare è quello all’intersezione tra Cabildo e Monroe.²⁰⁶



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

Note

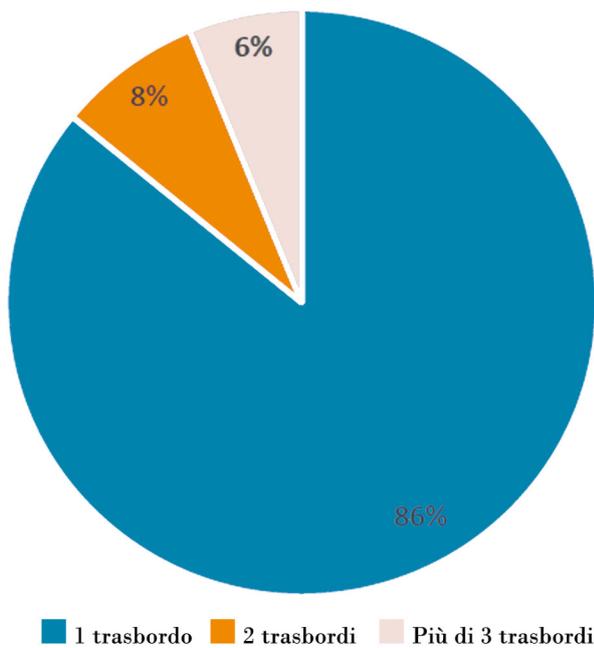
206. Ivi, p.16.



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

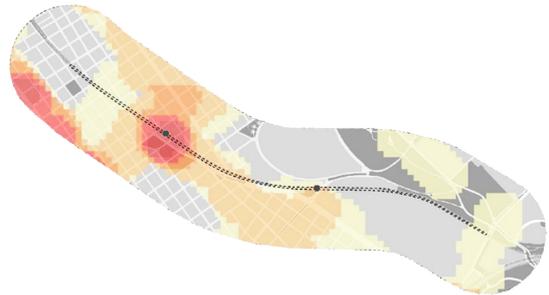
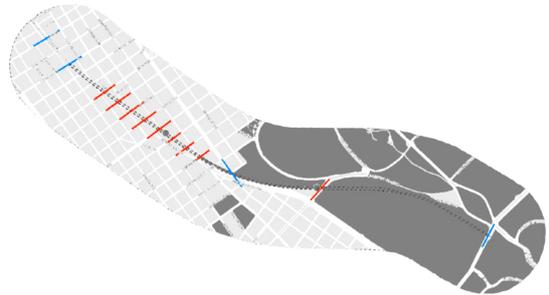
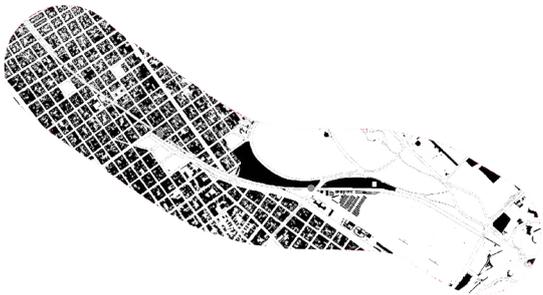
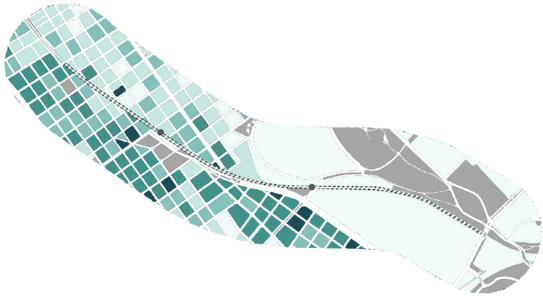
XII. Traslado

Per quanto riguarda i trasbordi, di cui si parlerà approfonditamente in seguito, si può notare come essi si concentrino in particolare modo nei pressi della stazione di Belgrano C. Anche gli assi di Juramento e Campos mostrano importanti movimenti di passeggeri. La stragrande maggioranza dei viaggi implicano un solo cambio di mezzo.²⁰⁷



Note

207. Ivi, p.17.



XIII. Indice di sostenibilità urbana ISU

Il cosiddetto *Índice de Sustentabilidad Urbana* (ISU) è uno strumento valutativo molto importante elaborato dalla *Dirección General de Planeamiento* e introdotto nel *Modelo Territorial*. Questo indice è uno strumento essenziale perchè permette di referenziare in termini quantitativi le diverse proposte di pianificazione, confrontando i risultati ottenuti dalle varie proposte con i risultati riscontrati sulla realtà urbana attuale.

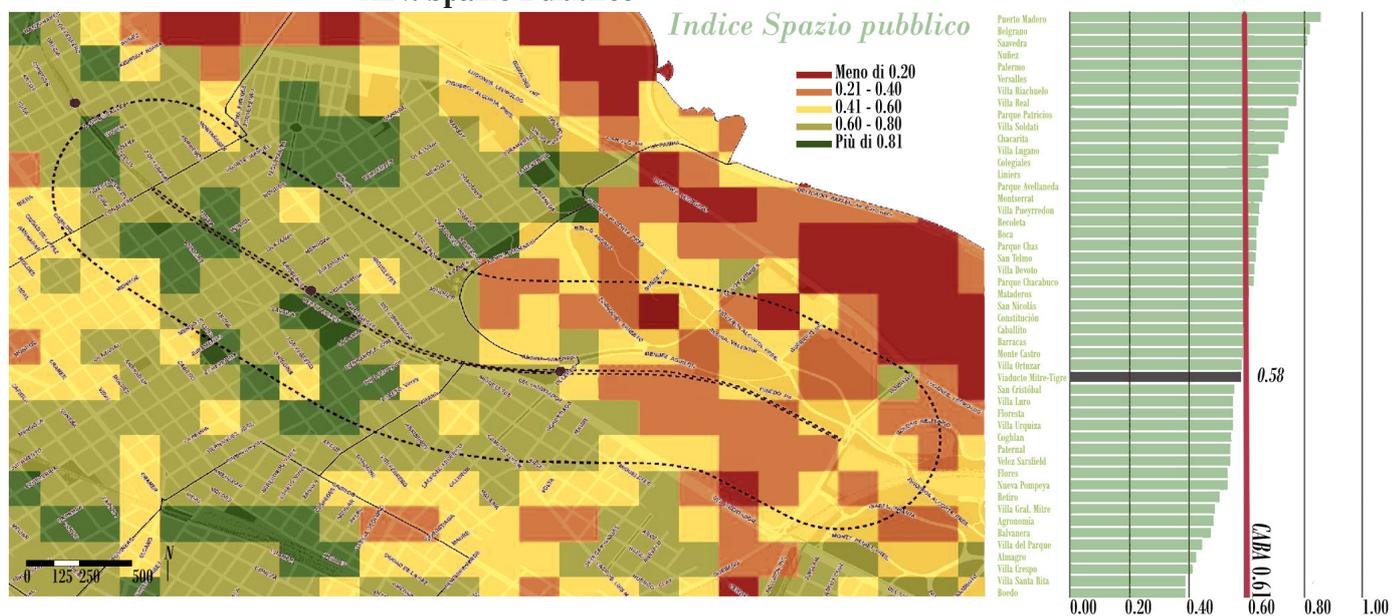
Posto che il *Modelo Territorial* definisce lo sviluppo urbano sostenibile quello sviluppo che mira a raggiungere il benessere sociale ed economico a partire dalla conservazione delle condizioni ecologiche necessarie per sostenere la vita della generazione presente e di quelle future, garantendo un livello di benessere equo per tutta la popolazione, l'ISU è costituito da una gerarchizzazione di vari indicatori sociali, economici e ambientali. La gerarchizzazione

segue quella di cui abbiamo già parlato nel capitolo dedicato al *Plan Urbano Ambiental*:

- Spazio pubblico
- Patrimonio Urbano
- Ambiente e abitazioni
- Trasporto e mobilità
- Struttura e centralità
- Produzione e lavoro

La valutazione dell'ISU è molto semplice: vengono equiparati i valori ottenuti per ogni categoria e si mettono su una scala fittizia di valori che va dallo 0, che rappresenta i valori critici, a 1, ovvero i valori ideali.²⁰⁸

XIV. Spazio Pubblico



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

L'indice dello spazio pubblico ci mostra come le aree più popolate abbiano valori molto positivi. Questi sono il frutto della vicinanza a grandi aree verdi e strade con servizi adeguati. Si nota altresì che ci sono zone con valori nettamente negativi. Queste zone sono

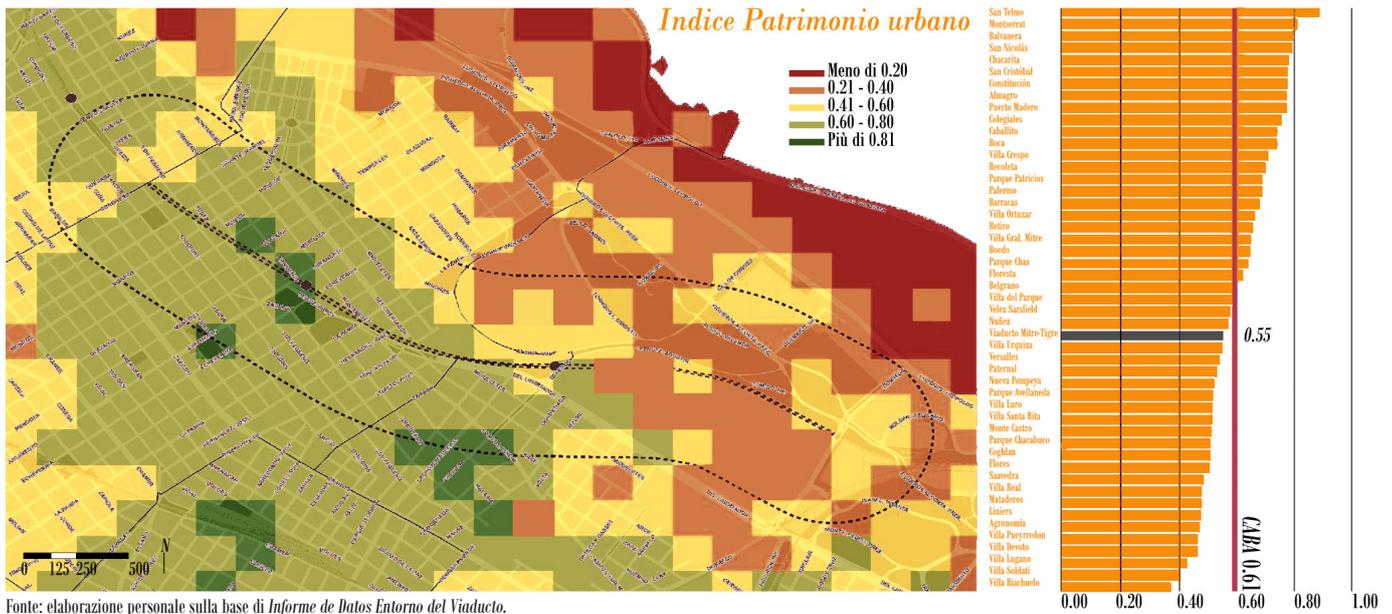
caratterizzate da un basso livello di popolazione e da lotti occupati da grandi attrezzature. Queste zone fanno abbassare l'ISU attestandolo comunque a un livello in linea con quello della CABA: 0.58 per la zona del viadotto contro 0.61 della Città.²⁰⁹

Note

208. Ivi, p.33.

209. Ivi, p.36.

XV. Patrimonio urbano

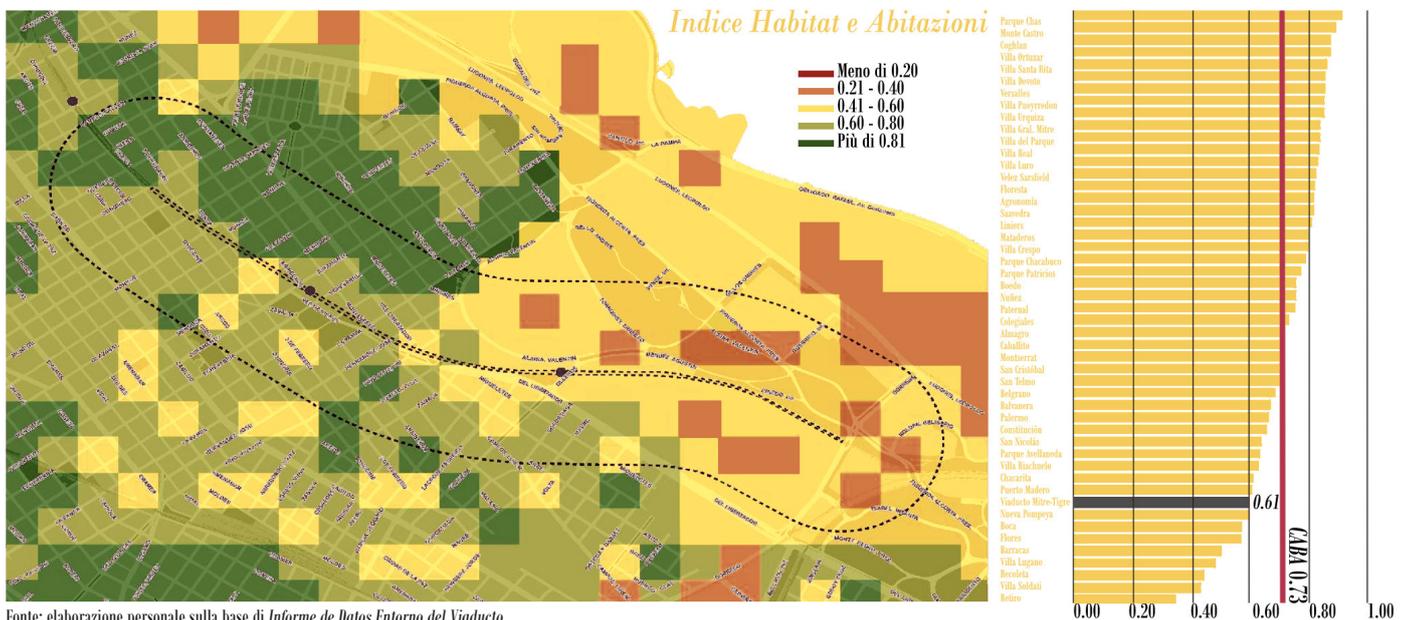


Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

L'indice del patrimonio urbano mostra che l'intorno del viadotto presenta valori medio-alti. È però evidente che vi siano altresì anche zone con valori medio-bassi: queste si concentrano principalmente nelle aree caratterizzate da grandi appezzamenti e

attrezzature. La mancanza di consolidamento del tessuto in queste zone è una delle cause dell'abbassamento dell'ISU che si attesta comunque a 0.55, in linea con il 0.61 della CABA.²¹⁰

XVI. Habitat e abitazioni



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

L'indice di Habitat e abitazioni presenta anche due diverse realtà: i valori a ovest del viadotto sono molto alti e superano di molto quelli della città, dall'altro lato, a est del viadotto, si notano valori più bassi dovuti al poco suolo dedicato all'uso residenziale e

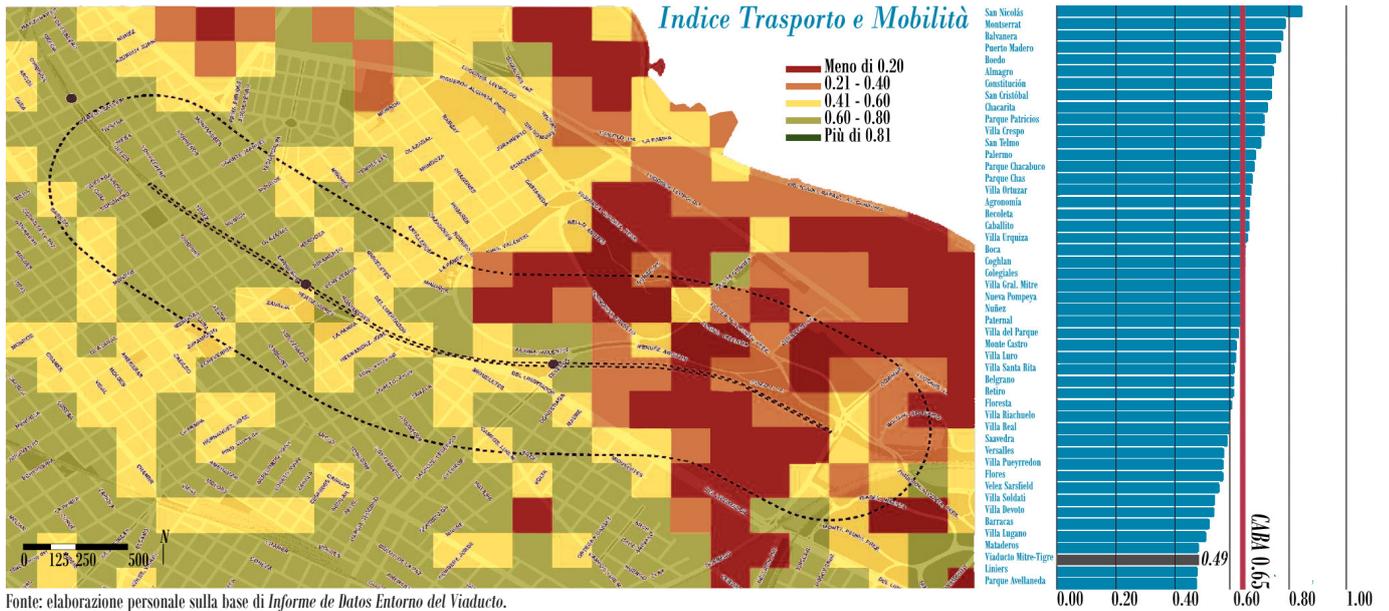
la presenza di grandi appezzamenti destinati alle grandi attrezzature per la città. Questi frammentano il territorio e abbassano l'ISU che si attesta a 0.61 rispetto allo 0.73 della CABA.²¹¹

Note

210. Ivi, p.37.

211. Ivi, p.38.

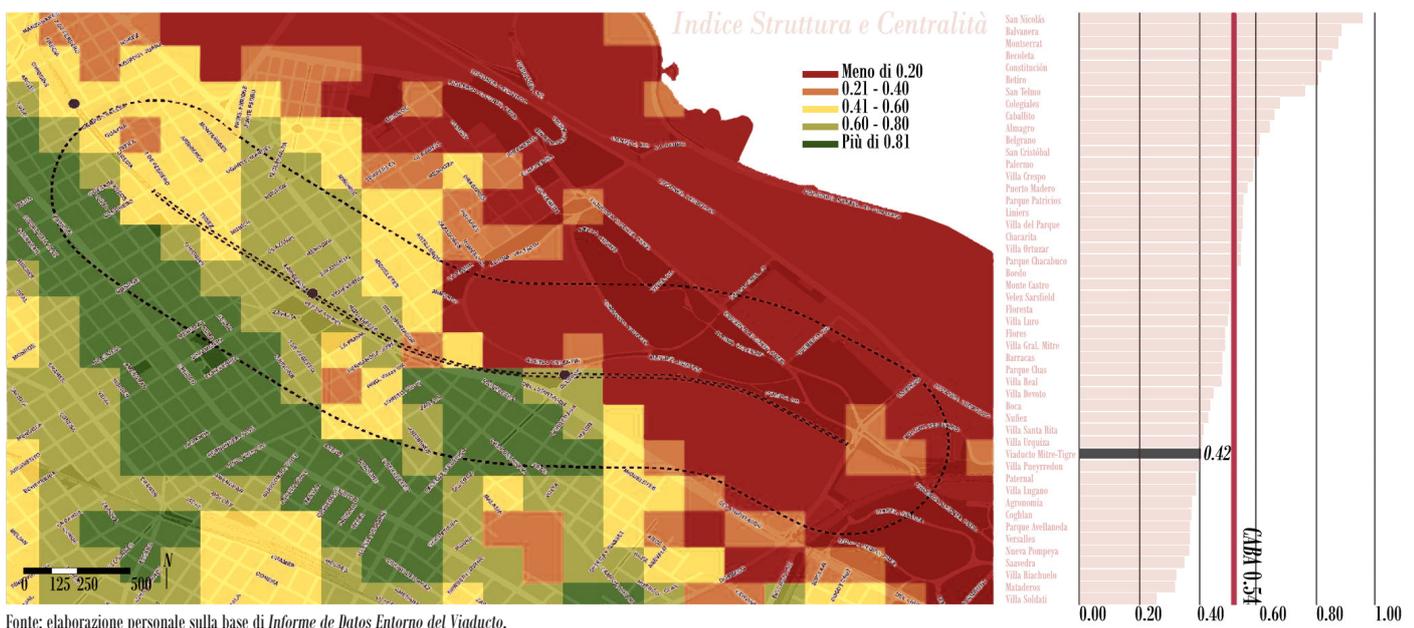
XVII. Trasporto e mobilità



L'indice di trasporto e mobilità mostra valori generalmente elevati. Anche in questo caso le zone dove si concentrano i grandi appezzamenti mostrano valori bassi. Questi sono causati dall'assenza di nodi di trasporto

e anche dai carenti percorsi pedonali interrotti dalle barriere urbane presenti in zona. Questi Valori ricadono negativamente sull'ISU, che è molto più basso rispetto a quello della CABA: 0.49 contro 0.65.²¹²

XVIII. Struttura e centralità



L'indice di struttura e centralità è il più basso tra i valori ISU analizzati. Questo è dovuto alla scarsa copertura di attrezzature politico-costituzionali. Dal punto di vista

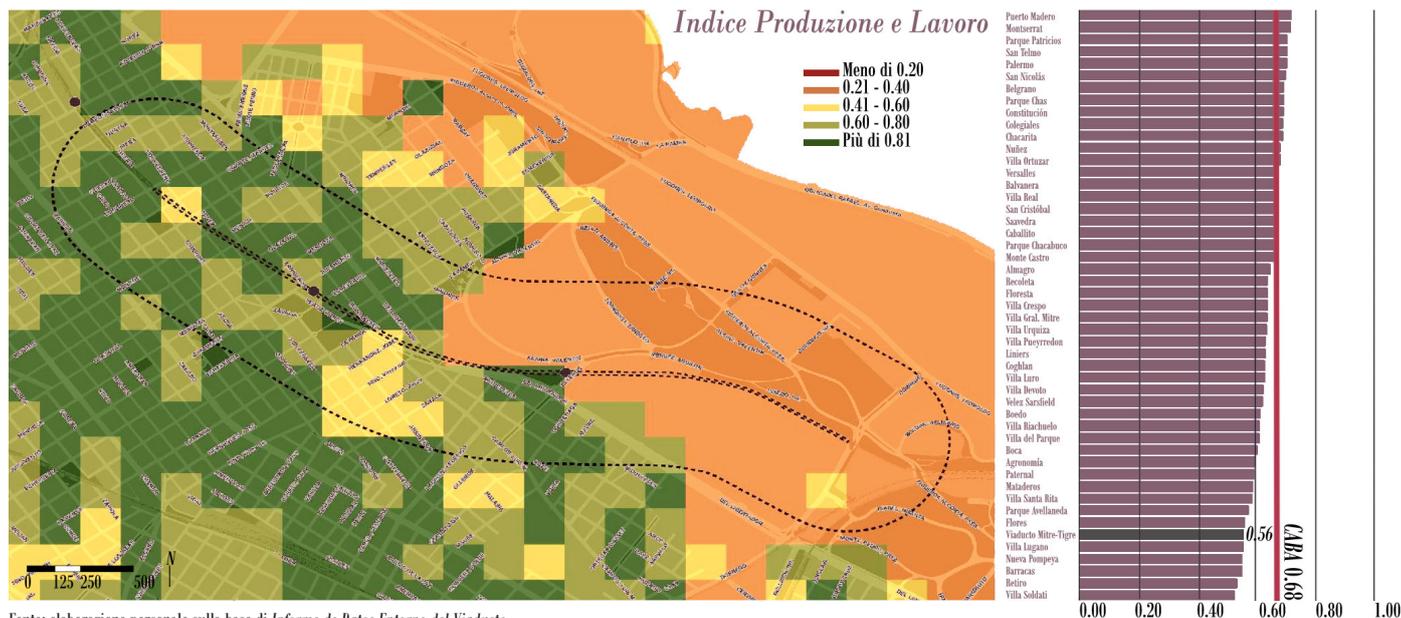
del territorio questa mancanza si riflette in un grande corridoio costituito da i grandi appezzamenti del nord e nordest.²¹³

Note

212. Ivi, p.39.

213. Ivi, p.40.

XIX. Produzione e lavoro



Fonte: elaborazione personale sulla base di *Informe de Datos Entorno del Viaducto*.

L'indice di produzione e lavoro mostra la solita depressione nell'intorno dei grandi appezzamenti. Esso è dovuto principalmente alla mancanza di equilibrio negli usi. Gli alti valori che si registrano invece nel lato ovest del viadotto e in quello nord est sono dovuti

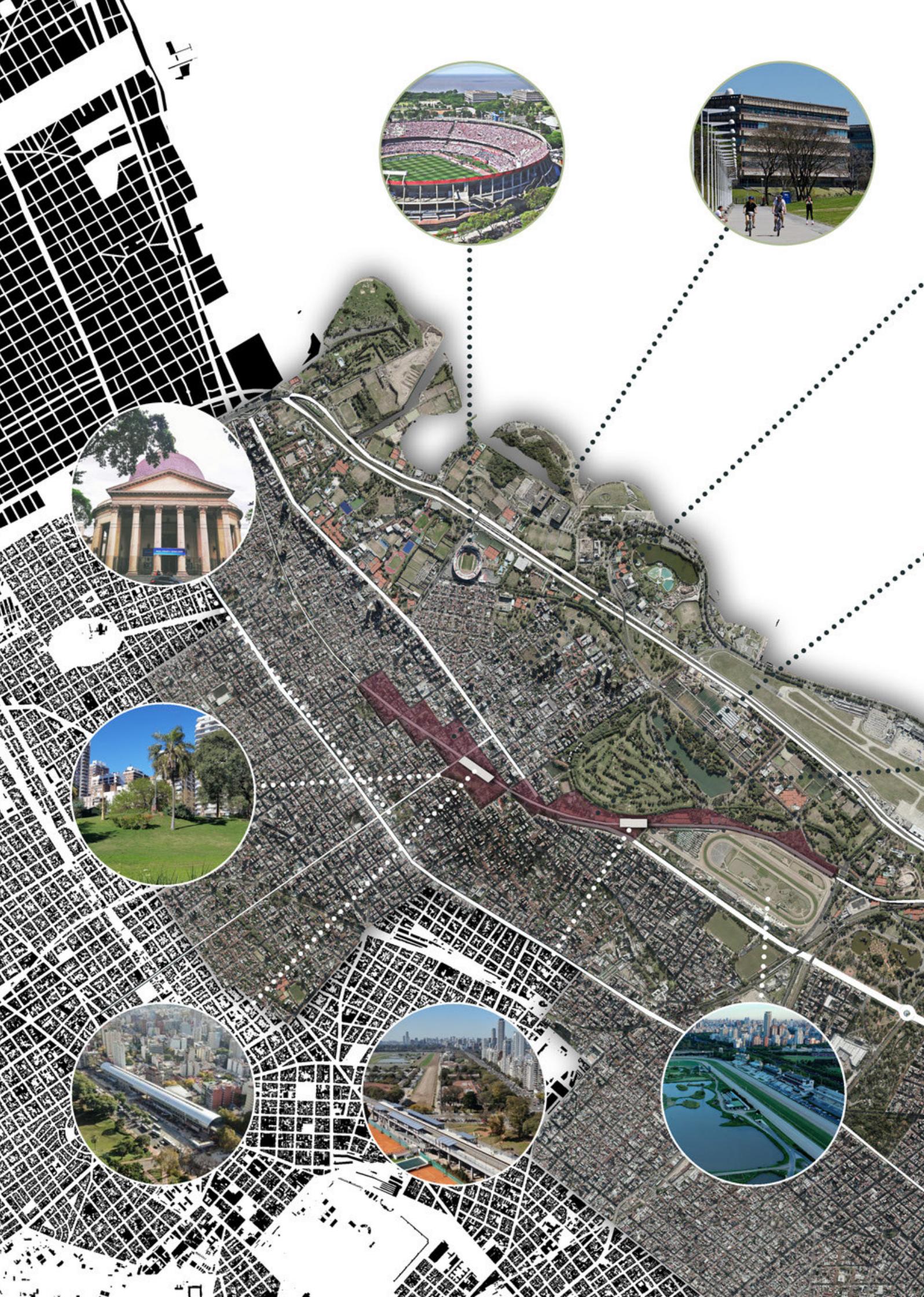
principalmente all'alto livello socioeconomico degli abitanti della zona. Anche in questo caso però, l'ISU della zona del viadotto è inferiore a quello della CABA: 0.56 contro lo 0.68 della Città.²¹⁴

Note

214. Ivi, p.41.

8.

**-PROGETTO-
MASTERPLAN
GENERALE
-CORREDOR
Y PUERTA
DE BELGRANO-**

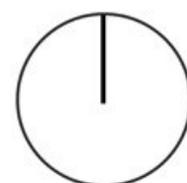




1.1 - I Settori

Il Viadotto Mitre, si estende per quasi quattro chilometri sul territorio di Buenos Aires, attraversando i due *barrios* di Palermo e Belgrano, ed è servito dalle stazioni Lisandro de la Torre e Belgrano C che, di recente, sono state modernizzate e sopraelevate in concomitanza con la traccia ferroviaria.

Al fine di semplificare la lettura del progetto, si è suddivisa la traccia in sette settori. La suddivisione è stata eseguita tenendo in considerazione le diverse situazioni urbane che si susseguono lungo il percorso del viadotto. Emergono così cinque situazioni o “settori” caratterizzati da specifiche caratteristiche del tessuto urbano e due relativi alle nuove stazioni ferroviarie. In questo capitolo, vengono descritte sinteticamente queste zone seguendo l’andamento della linea Mitre, dal centro città verso la Provincia. Per ognuna di esse saranno definiti i limiti fisici, la situazione urbana nonché i vincoli e i criteri citati dal bando di progetto *Informe Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos* prodotto dalla *Subsecretaría de Planeamiento Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*.



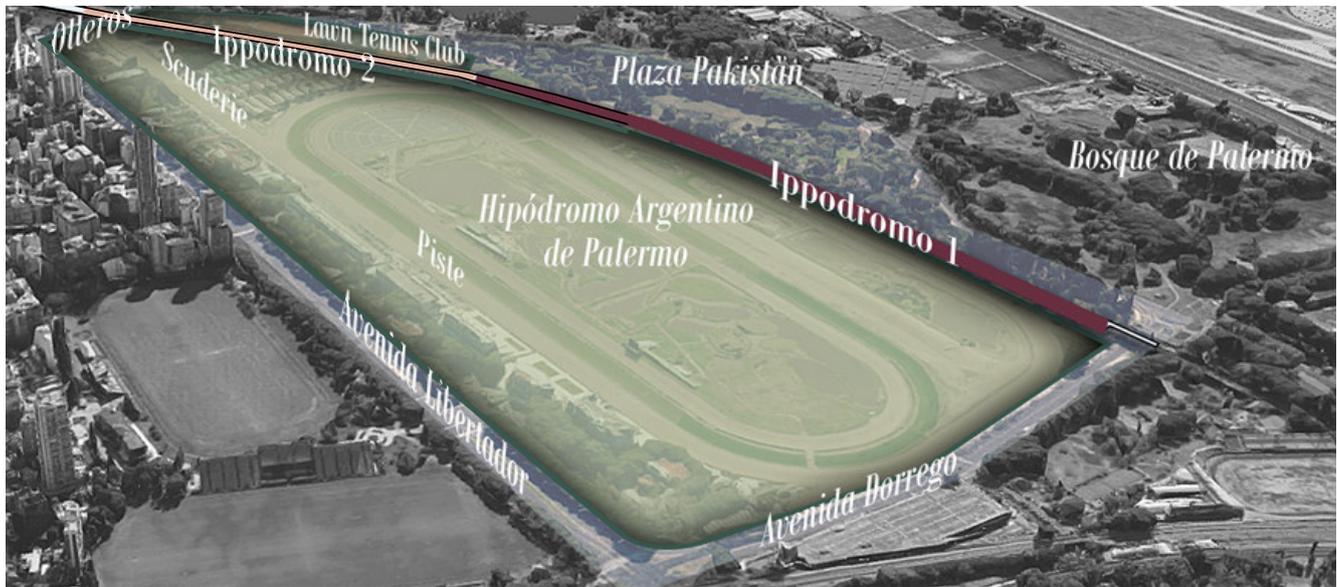


Figura 2 - Settore Ippodromo

Fonte: Elaborazione personale

I. Settore Ippodromo

Il settore è delimitato da *avenida Dorrego* a sud, e *avenida Olleros* a nord ed è chiamato così perché si sviluppa tangenzialmente all'Ippodromo di Palermo. In questo tratto si differenziano due situazioni differenti per la maniera in cui il viadotto si integra con il tessuto urbano adiacente.

Settore ippodromo - Area 1

Il primo tratto è compreso tra *avenida Dorrego* a sud mentre, a nord, viene delimitato dal confine tra il terreno privato del *Club Lawn Tennis* e *Plaza Pakistán* uno spazio verde all'interno del *Parque Tres de Febrero*.

Il viadotto è centrale rispetto al terreno del lotto e lascia scoperti alcuni metri da entrambi i lati. Essi affacciano a sud ovest sulle piste di corsa dell'Ippodromo di Palermo, mentre a nord est sul grande *Parque Tres de Febrero*, uno degli spazi verdi più utilizzati e apprezzati della Città. Questo spazio è anche conosciuto come *Bosques de Palermo* e costituisce un enorme corridoio verde che si sviluppa su una fascia compresa tra la Città e la costa. In quest'area si possono trovare laghi, varietà di piante e fiori, percorsi aerobici e sportivi, nonché una grande varietà di luoghi turistici e culturali come i giardini giapponesi, il planetario o il *Rosendal*, il famoso giardino delle rose. Il lato nord est del viadotto è quindi direttamente affacciato su quest'area dall'alto potenziale e costituirà

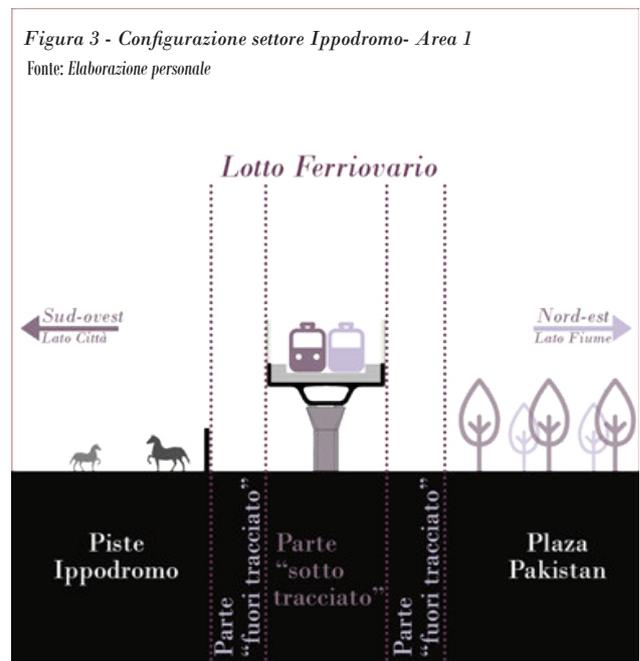


Figura 3 - Configurazione settore Ippodromo- Area 1

Fonte: Elaborazione personale

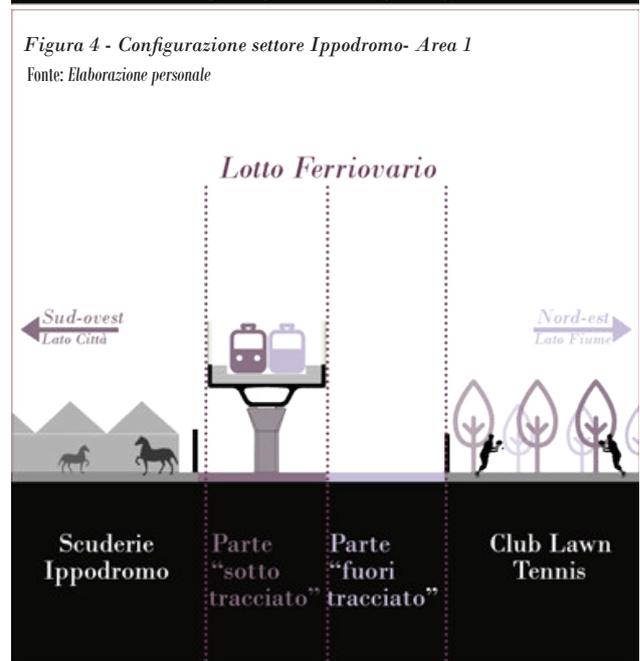


Figura 4 - Configurazione settore Ippodromo- Area 1

Fonte: Elaborazione personale

un nuovo fronte urbano libero accessibile dal parco e in grado di dialogare e relazionarsi con esso.

Essendo questa la parte iniziale del viadotto, in cui la struttura si solleva da terra, i primi metri non disporranno di spazi al di sotto di esso. Nella sua fase iniziale, così come in quella finale, la tecnologia usata non sfrutta i pilastri ma appoggia su terrapieni armati a un'altezza che varia tra i quattro metri e il livello del terreno.

Settore ippodromo - Area 2

Il secondo tratto è delimitato a sud dal confine che separa il terreno privato del *Club Lawn Tennis* e *Plaza Pakistán*, e, a nord, da *avenida Olleros*.

Al fine di non impedire il normale funzionamento della linea Mitre durante i lavori di innalzamento del viadotto, la nuova traccia ferroviaria è stata traslata rispetto al tracciato precedente; nella schematizzazione osservabile in figura 3, si nota come il viadotto sia decentrato verso il lato sudovest del lotto, quello adiacente alle scuderie dell'ippodromo. Il lato di terreno adiacente al *Club Lawn Tennis* è invece lasciata "a cielo aperto". In quest'area del settore Ippodromo, la Città ha già avviato la costruzione di una zona di regolazione per i mezzi del trasporto pubblico motorizzato. La stessa destinazione d'uso è stata inoltre assegnata al lotto compreso tra *La Pampa* e

Sucre, nel settore *Belgrano C*. Questi luoghi di smistamento e stazionamento notturno dei mezzi pubblici sono essenziali per il corretto funzionamento del servizio stesso. Vengono inseriti in adiacenza delle due nuove stazioni *Lisandro de la Torre* e *Belgrano C*.

Indicazioni generali

<<Nel settore Ippodromo è consentita la costruzione al di sotto del viadotto e nello spazio a esso adiacente con l'altezza massima consentita pari all'altezza del bordo inferiore del viadotto.

Non è consentita la costruzione nel tratto pendente in cui il viadotto si eleva da terra (Area 1).

È permessa l'integrazione di spazi adiacenti (pubblici/privati) attraverso l'apertura dei muri.

*È permessa l'integrazione con le piste ciclabili presenti su *Av. Olleros* e *Dorrego*, e nei *Bosques de Palermo*.*

*È importante che le nuove costruzioni non costituiscano una nuova barriera urbana, che garantiscano relazioni, visuali, permeabilità e trasparenza tra le piste dell'Ippodromo e *Plaza Pakistan*.*>>²¹⁵

Figura 5 - Settore Ippodromo visto da calle *Agustín Méndez*, all'interno dei *Parchi di Palermo*.



Note

Fonte: Google Maps

215. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.2 Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre*, 2019, p.25-27.

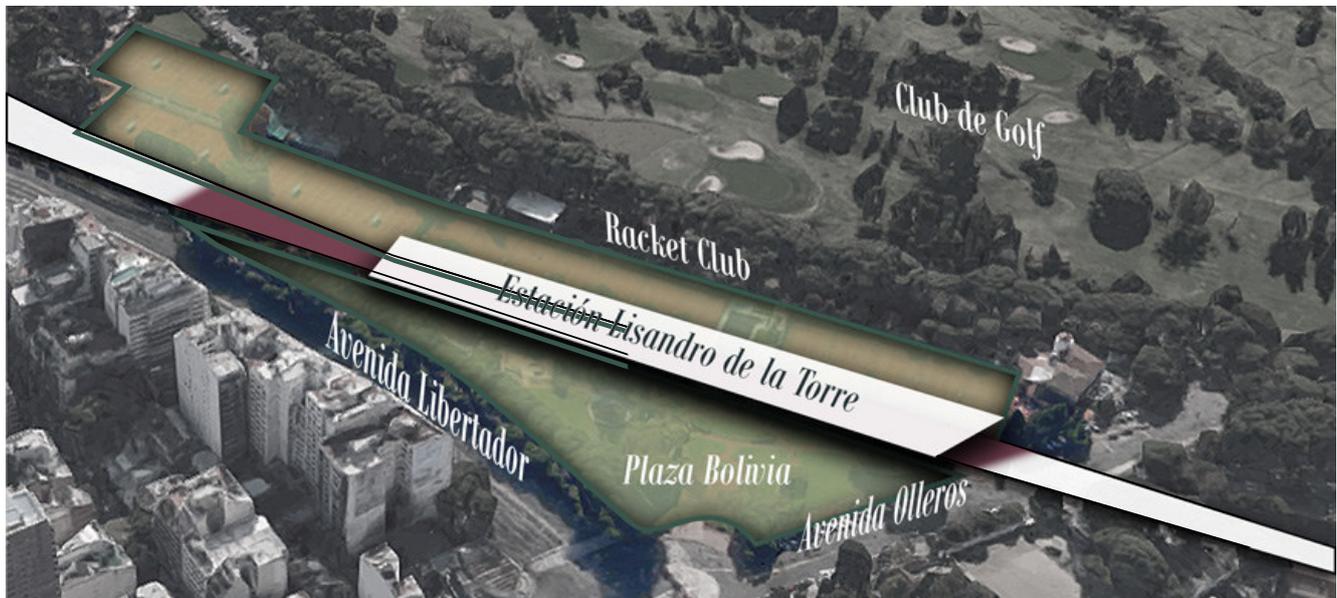


Figura 6 - Settore della stazione Lisandro de la Torre

Fonte: Elaborazione personale

II. Settore Stazione elevata Lisandro de la Torre

La nuova stazione elevata è attualmente in costruzione e si ubica tra *avenida* Olleros, a sud, e la proiezione di *avenida* Lisandro de la Torre a nord. In questo settore, il terreno ferroviario si affaccia su Plaza Bolivia dal lato sud ovest, mentre confina con i fondi di *parcelas* corrispondenti al *Club Rocket*. Gli spazi che si creeranno al di sotto della stazione, dovranno relazionarsi con gli spazi verdi di Plaza Bolivia e con la città. Dovranno inoltre garantire accessibilità al pubblico. Sono dunque permesse attività commerciali, sociali e culturali.

L'accesso al pubblico avverrà da *avenida* Olleros, mentre sulla proiezione di *avenida* Federico Lacroze saranno posizionate le uscite di emergenza.

La stazione è servita dalla ciclabile che corre su *avenida* Libertador, collegando la stazione e *calle* Virrey del Pino. Essa si collega con un percorso esistente su *avenida* Olleros, e due progettati su *calle* Teodoro Garcia e su *avenida* Virrey Vertíz.

Figura 7 - Vista aerea di Lisandro de la Torre



Fonte: Clarín 17-09-2019

Indicazioni generali

<<Nel settore Lisandro de la Torre è consentita la costruzione al di sotto del tracciato, con attività legate al settore commerciale, sociale e/o culturale.>>²¹⁶

Note

216. Ivi, p. 23-24.

Figura 8 - Avvicinamento alla stazione da Plaza Bolivia



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 9 - Lisandro de la Torre in costruzione



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 10 - Entrata principale di Plaza Bolivia



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 11 - Plaza Bolivia



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 12 - Futura entrata principale di Lisandro de la Torre



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 13 - Passaggio del ferrocarril



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019



Figura 14 - Settore Clubes

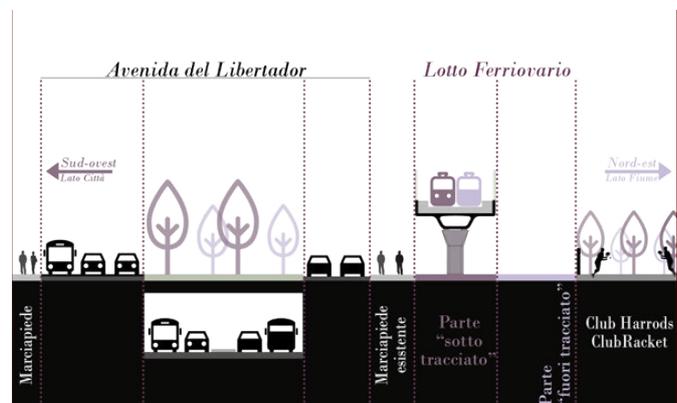
Fonte: Elaborazione personale

III. Settore Clubes

Il settore è compreso tra la proiezione di *avenida Federico Lacroze* a sud e *calle Virrey Loreto* a nord. Questo settore prende questa denominazione per la sua adiacenza, sul lato nord est, con i Clubs privati *Harrod's* e *Racket*. Il lato rivolto verso la città, invece, costituisce un nuovo fronte urbano libero affacciato su *avenida Libertador*, una delle grandi arterie stradali che collega il centro della città con il nord della sua area metropolitana. Questa grande *avenida* ha una larghezza considerevole che, in alcuni punti, arriva a disporre di 12 corsie di percorrenza. Nel tratto compreso tra le proiezioni di *calle Virrey Loreto* e *Virrey del Pino*, si verifica una situazione interessante dovuta all'incrocio di tre viabilità: quella interrata del Tunnel del Libertador, quella sopraelevata del viadotto Mitre e quella pedonale/ciclabile passante al livello del terreno. In questi spazi, il Governo della Città ha già costruito spazi pubblici verdi che fungono da connettori tra il settore La Pampa e il settore Clubes e garantiscono permeabilità e una nuova relazione tra i due sub *barrios* Belgrano C e Bajo-Belgrano.

Il viadotto è stato costruito traslato verso sud ovest rispetto alla sua traccia a terra; la parte che resta quindi scoperta è quella che affaccia sui lotti occupati dal *Club Harrod's* e *Racket*. Essi costituiscono una barriera urbana che divide il tessuto costruito che si affaccia su *avenida del Libertador* dal *Parque Tres de Febrero*.

Figura 15 - Configurazione settore Clubes



Fonte: Elaborazione personale

Note

217. Ivi, p. 20-22.

Indicazioni generali

<<Nel settore Clubes è consentita la costruzione al di sotto del viadotto e nello spazio a esso adiacente con l'altezza massima consentita pari all'altezza del bordo inferiore del viadotto.

È permessa l'integrazione di spazi adiacenti (pubblici/privati) attraverso l'apertura dei muri. È possibile creare nuovi accessi ai Club direttamente dal lotto ferroviario.

È importante che le nuove costruzioni non costituiscano una nuova barriera urbana ma operino come connettori, garantendo relazioni, permeabilità e trasparenza tra i Club privati e la città oltre avenida del Libertador.

Le visuali delle calles Zabala, Teodoro García e Av. Foco Lacroze dovranno essere lasciate libere come continuità con l'intorno.

Gli spazi devono essere occupati da corridoi pedonali e aerobici, spazi pubblici ricreativi, culturali, sportivi, collegati tramite la pista ciclabile esistente che corre sul marciapiede di avenida del Libertador.>>²¹⁷

Figura 16 - Zona progettata dalla Città



Fonte: Gobierno de la Ciudad

Figura 17 - Zona progettata dalla Città



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 18 Tunnel del Libertador



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 19 - Zona progettata dalla Città



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019



Figura 21 - Settore Clubes

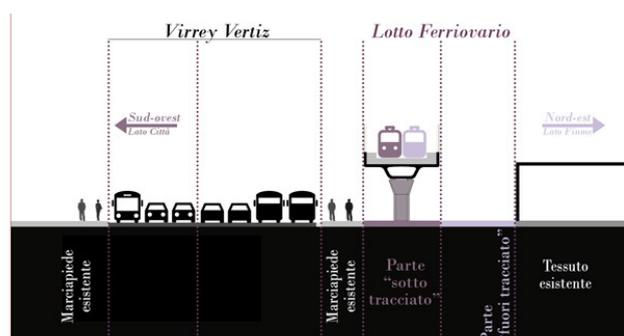
Fonte: Elaborazione personale

IV. Settore La Pampa

Il settore è compreso tra *calle* La Pampa e Virrey del Pino, subito dopo lo spazio verde costruito dal Governo. L'area dispone di un solo affaccio su Av. Virrey Vertiz, a sud ovest; il lato nord est, invece, confina con lotti costruiti già esistenti. Il viadotto è costruito lateralmente alla traccia originale e lascia libera la zona adiacente al tessuto costruito.

Questo tratto, per la sua conformazione, si presenta come un fronte urbano libero di facile accessibilità e relazionabile con tutto il suo intorno.

Figura 22 - Configurazione settore Clubes



Fonte: Elaborazione personale

Figura 23 - Settore La Pampa, altezza José Hernandez

Fonte: Google Maps, maggio 2019



Note

218. Ivi, p. 18-19.

Figura 24 - Settore La Pampa, pista ciclabile già costruita



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Indicazioni generali

<<Nel settore La Pampa è consentita la costruzione al di sotto del viadotto e nello spazio a esso adiacente con l'altezza massima consentita pari all'altezza del bordo inferiore del viadotto.

È permessa l'integrazione di spazi adiacenti (pubblici/privati) attraverso l'apertura dei muri.

È possibile creare nuovi accessi ai Club direttamente dal lotto ferroviario.

È importante che le nuove costruzioni non costituiscano una nuova barriera urbana ma operino come connettori, garantendo relazioni, permeabilità e trasparenza.

La proposta dovrà dialogare con il progetto degli spazi pubblici sviluppato dal Governo per il nodo Avenida Libertador, Virrey del Pino e Virrey Loreto.

Gli spazi devono essere occupati da corridoi pedonali e areobici, spazi pubblici ricreativi, culturali, sportivi, collegati tramite la pista ciclabile esistente che corre sul marciapiede di Avenida del Libertador>>²¹⁸

Figura 25 - Settore La Pampa, affaccio su Virrey Vertiz

Fonte: Google Maps, maggio 2019





Figura 26 - Settore Belgrano C

Fonte: Elaborazione personale

V. Settore Stazione elevata Belgrano C

La nuova stazione si ubica tra *calle Juramento* e *La Pampa*. Tra le due nuove stazioni, quella di Belgrano C, è sicuramente quella che concentra la maggior quantità di passeggeri. La stazione è posta perpendicolarmente a due assi stradali che porteranno grande affluenza di persone alla stazione: *Juramento* e *Campos*. Questi due assi, se percorsi per 7 *cuadras* verso il centro della città, collegano la stazione con *avenida Cabildo*, l'asse principale di Belgrano. Intermodalità è una parola chiave quando si parla di questa zona, circa l'89% degli utenti compie un cambio di mezzo (*subte - colectivo/ Metrobus*) quando si muove per quest'area. Considerando che probabilmente il flusso di passeggeri aumenterà esponenzialmente nei pressi della nuova stazione Belgrano C, lo spazio compreso tra l'area verde *Barrancas de Belgrano* e la stazione verrà potenziato attraverso un nuovo *centro de transferencia y transbordo* di superficie tra i lotti occupati dalla stazione e *avenida Virrey Vertíz*. Inoltre, tra le *calles Sucre* e *La Pampa*, sotto il viadotto, è stata creata un'area per *colectivos* che aiuterà la regolazione diurna del servizio.

La rete ciclabile è anch'essa in fase di progetto, si pensa di farla passare lungo *avenida Virrey Vertíz* e conmetterla con le due esistenti su *calle 11 de Septiembre* e *avenida Libertador*.

Indicazioni generali

<<Nel settore Belgrano C è consentita la costruzione al di sotto del tracciato, con attività legate al settore commerciale, sociale e/o culturale.

Tra *calles La Pampa* e *Sucre*, si dispone la creazione di un'area di regolazione diurna.>>²¹⁹

Figura 27 - Uno dei due ingressi principali di Belgrano C



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Note

219. Ivi, p. 14-16.

Figura 28 - Area di regolazione diurna



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 29 - Area di regolazione diurna



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 30 - Scale di accesso alla linea ferroviaria



Fonte: Sopralluogo svolto in data 24-11-2019

Figura 31 - Belgrano C vista da Barrancas di Belgrano



Fonte: Sopralluogo svolto in data 24-11-2019

Figura 32 - Futura entrata principale di Lisandro de la Torre



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 33 - Passaggio del ferrocarril



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019



Figura 34 - Settore Barrio Chino

Fonte: Elaborazione personale

VI. Settore Barrio Chino

Il settore è compreso tra Juramento a sud e avenida Monroe a nord.

Lo spazio contenuto tra Monroe, Juramento, Libertador e la traccia della ferrovia, è denominato *Barrio Chino*. Questo quartiere è contraddistinto da caratteristiche culturali e sociali tipiche della comunità cinese. Già negli ultimi anni sono stati compiuti miglioramenti dello spazio pubblico in quest'area della città, come la pavimentazione e pedonalizzazione di *calle Arribeños* e l'istallazione di elementi simbolici della cultura cinese. Attualmente questo *sub-barrio* si è consolidato come luogo turistico, gastronomico e commerciale, con una enorme affluenza di persone sia nei fine settimana che nei giorni lavorativi. *Calle Arribeños* è il corridoio su cui la maggioranza dei locali commerciali e gastronomici si affacciano. In questa via inoltre si organizzano feste, fiere, attività culturali e religiose relazionate con la cultura cinese.

In questo tratto, i terreni ferroviari attraversano le *manzanas* tipiche regolari qui presenti. I suoi bordi sono quindi tangenti a un tessuto urbano già esistente di natura commerciale e residenziale.

Figura 35 - Configurazione settore Chino

Fonte: Elaborazione personale

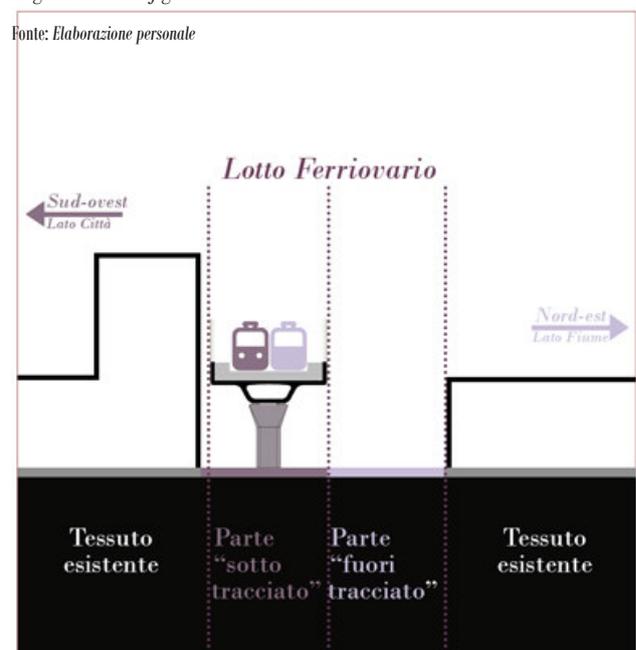


Figura 36 - Calle Arribeños e arco



Fonte: Google Maps, maggio 2019

Note

220. Ivi, p. 11-13.

Indicazioni generali

<<Nel settore Barrio Chino è consentita la costruzione al di sotto del viadotto e nello spazio a esso adiacente con l'altezza massima consentita pari all'altezza del bordo inferiore del viadotto.

È permessa l'integrazione di spazi adiacenti (pubblici/privati) attraverso l'apertura dei muri. È possibile creare nuove relazioni con gli esercizi commerciali esistenti.

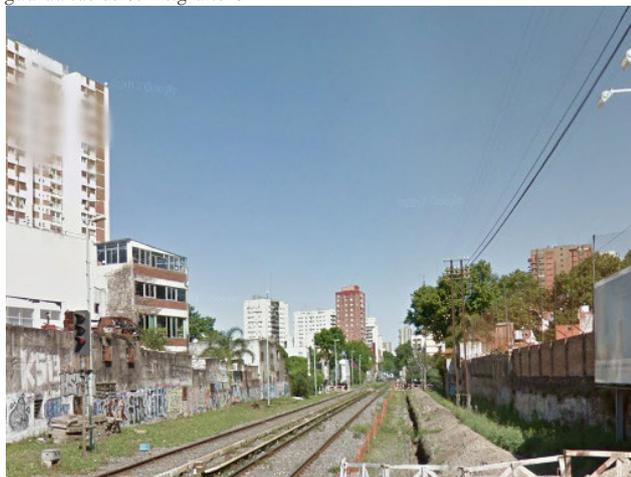
La Città prevede per questo tramo un programma di orientamento culturale, sociale e di servizio che si colleghi con la nuova Stazione di Belgrano C dal punto di vista fisico (percorsi ciclabili e pedonali), e con calle Arribeños dal punto di vista sociale e culturale.>>²²⁰

Figura 38 - Commercio chino in calle Arribeños



Fonte: Google Maps, maggio 2019

Figura 40 - Lotto ferroviario prima dell'intervento visto da Av. Monroe, guardando verso Belgrano C



Fonte: Google Maps, novembre 2016

Figura 37 - Locale commerciale barrio Chino tra Mendoza e Olazábal



Fonte: Sopralluogo svolto in data 25-08-2019

Figura 39 - Lotto adiacente al viadotto al momento inutilizzato, compreso tra Blanco Encalada, Dr. Juan Angel Golfarini, Av. Olazábal e il viadotto.



Fonte: Google Maps, maggio 2019

Figura 41 - Lotto adiacente al viadotto al momento inutilizzato, compreso tra Av. Olazábal, Mendoza e il viadotto.



Fonte: Google Maps, maggio 2019



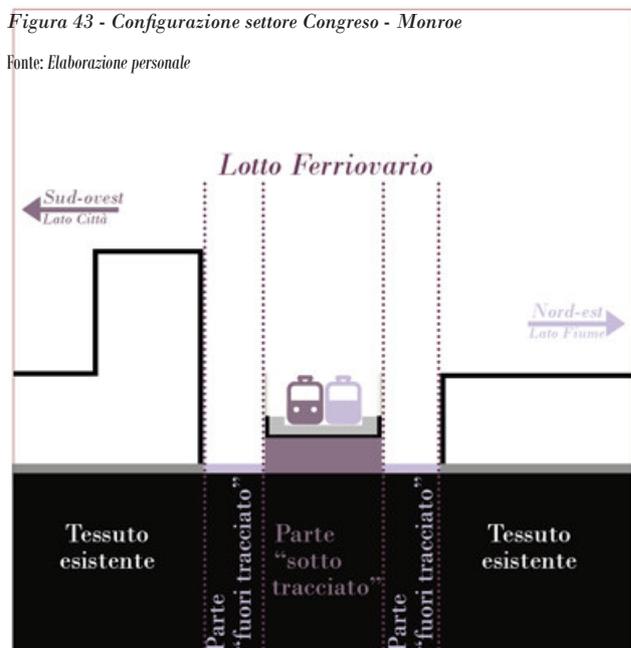
VII. Settore Congreso - Monroe

Il settore è compreso tra *calle Monroe* a sud e *avenida Congreso* a nord.

In questo settore, la traccia è centrale rispetto al lotto ferroviario che si inserisce attraverso le *manzanas* regolari, confinando quindi con lotti già edificati, con i quali si possono innescare nuove relazioni. In questo settore non è concessa la costruzione in quanto, come succede nel settore ippodromo, il viadotto inizia a perdere quota a partire da *avenida Monroe*, fino ad arrivare alla quota di circa tre metri, superata *calle Roosevelt*. La zona è adatta alla creazione di spazi pubblici aperti e percorsi pedonali e ciclabili sicuri poiché non trafficati da autoveicoli.

Figura 43 - Configurazione settore Congreso - Monroe

Fonte: Elaborazione personale



Indicazioni generali

<<Nel settore Congreso - Monroe non è consentita la costruzione al di sotto del viadotto.

È permessa l'integrazione di spazi adiacenti (pubblici/privati) attraverso l'apertura dei muri.

È consigliato conferire alla zona la funzione di corridoio urbano in grado di connettersi alla nuova Stazione Belgrano C.>>²²¹

Note

221. Ivi, p. 9-10.

Figura 44 - Abbassamento della traccia ferroviaria vista da calle Roosevelt



Fonte: Clarin

Figura 45 - Abbassamento della traccia ferroviaria vista da calle Manuel Ugarte



Fonte: Google Maps, maggio 2019

1.2 - Linee Guida

La dimensione dell'area di progetto, la sua localizzazione strategica in quanto al confine tra *Capital Federal* e la sua area metropolitana, l'attenzione e l'azione diretta del Governo della Città di Buenos Aires rendono la sopraelevazione della linea Mitre *ramal Tigre* uno degli interventi urbanistici più importanti degli ultimi anni e, di conseguenza, rendono la riconversione degli spazi al di sotto del viadotto stesso un'opportunità di miglioramento e sviluppo cittadino. Il programma del progetto segue e risponde alle linee guida dettate da due documenti:

- Il *Plan Urbano Ambiental* (PUA)
- L' *Informe Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos*.

Le istanze contenute nel *Plan Urbano Ambiental*, del quale si è già parlato nel corso della trattazione (Cap.6.2 p.125), sono quelle a carattere più generale, ovvero indicazioni valide per la progettazione urbanistica in tutta la città. Le linee guida contenute invece nel secondo documento sono invece quelle a carattere più specifico dell'area di intervento.

a. *Plan Urbano Ambiental*

Si sono prese in considerazione le indicazioni contenute agli articoli 4,5,6,7 e 9 del documento. Rispetto a quanto contenuto in tali articoli, il progetto intende rispondere essenzialmente a tre grandi temi:

1. **Connessioni:** il collegamento fisico tra le varie aree della città, tra la città e la sua fascia costiera e soprattutto con la sua Area Metropolitana. Questo tema è relazionato con l'articolo 7, riguardante i Trasporti e la Mobilità. Si intende valorizzare l'intermodalità del trasporto, attuare politiche e interventi che incoraggino il trasporto pubblico e scoraggino l'uso dell'auto privata e incentivare l'utilizzo della bicicletta in tutta la città.
2. **Policentricità:** la creazione di una rete di nuove centralità sul territorio cittadino e metropolitano che si affianchino a quella predominante dell'*Área Central*. Questo secondo tema si relaziona con l'articolo 6, in cui la struttura di Buenos Aires è definita <<radio-convergente e fortemente mono-centrica>>²²² (PUA, Articolo 6, 2009), diversa dunque da quella desiderata <<più reticolare e policentrica>>²²³ (PUA, Articolo 6, 2009). Il *barrio* di Belgrano è peraltro annoverato tra le possibili future centralità urbane insieme a Palermo, Flores, Caballito (articolo 6, punto b.2)
3. **Diversificazione delle attività e degli utenti:** promuovere la molteplicità delle funzioni all'interno del territorio e il recupero e miglioramento degli spazi pubblici. Il tema si relaziona con l'articolo 9 del PUA riguardante lo spazio pubblico, nel quale emergono volontà come quelle di creare un <<sistema di parchi a scala metropolitana, attraverso l'articolazione fisica e funzionale dei grandi spazi della città già formati (*Parco di Tres de Febrero, Parchi di Costanera Sur, Riserva Ecologica e Almirante Brown Park*) e quelle che verranno create in futuro>>²²⁴ (articolo 9, punto a), di promuovere la loro gestione, di aumentare lo spazio dedicato alle funzioni pubbliche, di creare sistemi di verde che attraversino la città, di ampliare le aree pedonali della città.

Note

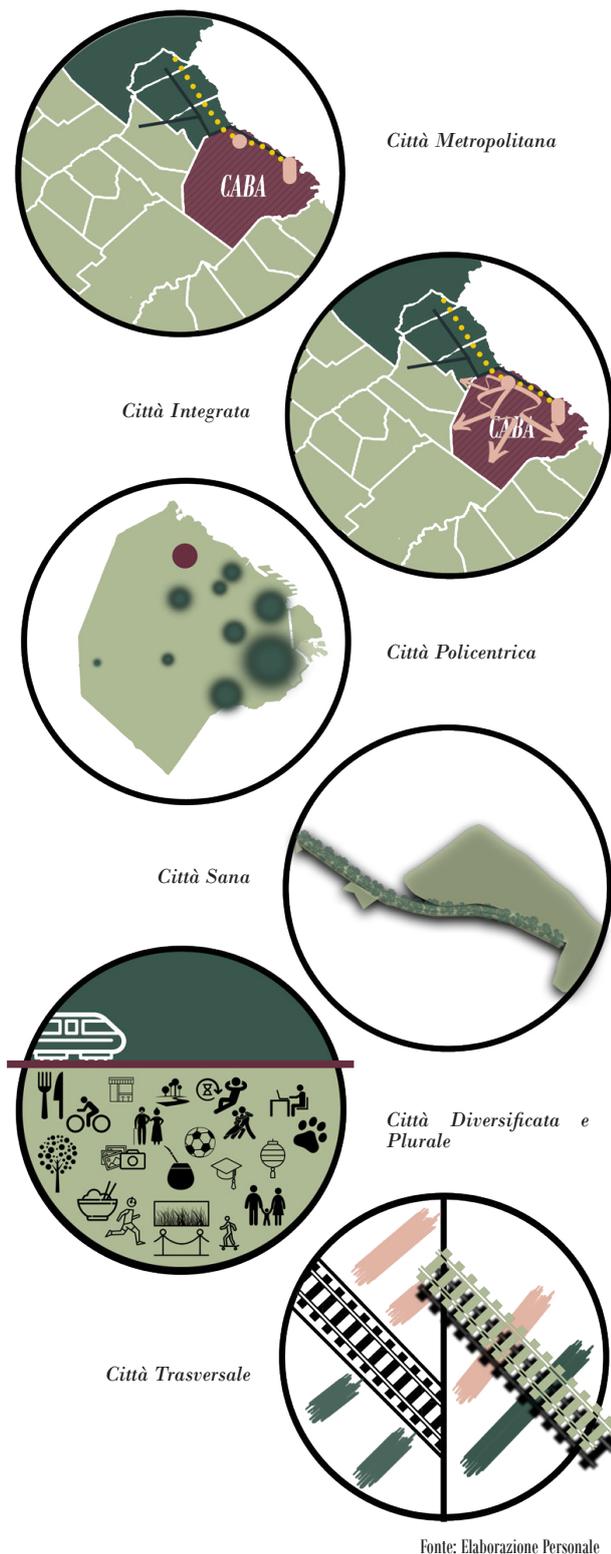
222. <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/123445#collapseSix>.

223. IBIDEM.

224. IBIDEM.

b. Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos

Figura 46 - Obiettivi per la Città di Buenos Aires



Il documento è stato prodotto dalla *Subsecretaría de Planeamiento Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires* e costituisce parte del bando per l'assegnazione degli spazi al di sotto del viadotto Mitre. I *Lineamientos Urbanísticos* sono le cosiddette linee guida urbanistiche da seguire per la progettazione delle nuove superfici al di sotto del viadotto. Esse dovranno relazionarsi con l'intorno immediato e generare spazi che creino nuove dinamiche e funzioni di qualità, che possano giovare a tutti gli abitanti della Città, nel segno dello sviluppo urbano integrale.

L'obiettivo è quello di potenziare i nuovi corridoi liberatisi sotto il viadotto con una proposta culturale, sociale, sportiva e/o di servizio che possa essere utile e innovatrice per la città. La proposta progettuale dovrà comprendere anche attività, programmi e servizi per gli spazi progettati. Dove possibile e vantaggioso, si possono prevedere strategie per l'integrazione dei lotti confinanti con l'area di progetto, al fine di produrre un'integrazione più profonda tra lo spazio ferroviario e la trama cittadina.

Le attività e gli interventi proposti si devono altresì integrare e complementare con azioni sugli spazi di uso pubblico. La relazione con il suo intorno urbano è essenziale. La connessione con la città dovrà essere potenziata attraverso la costruzione di corridoi pedonali, aree ricreative, piste ciclabili, marciapiedi che permettano al progetto di funzionare per se stesso e, allo stesso tempo, forniscano un servizio qualitativo agli ambienti che attraversa.²²⁵

Le proposte che più verranno prese in considerazione sono quelle che riusciranno a creare un'esperienza narrativa del percorso, che articoli il paesaggio costruito con le attività socio-culturali proposte per il *bajo viaducto*.

Note

225. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.2 Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre*, 2019, p. 29.

Si dovranno tenere in conto quattro criteri trasversali validi per tutto il progetto:

- **<<Patrimoniale - culturale:** creazione di spazi pubblici ricreativi e per l'incontro dei cittadini, che mettano in mostra gli aspetti positivi e i valori del patrimonio presente nella zona, al fine di far conoscere aspetti caratteristici e luoghi di spicco ai visitatori.
- **Ambientale e paesaggistico:** laddove possibile, creare zone vegetate, che producano spazi pubblici sostenibili e enfatizzino le caratteristiche ambientali, visive e percettivo-sensoriali.
- **Mobilità e spazio pubblico:** ripensare lo spazio pubblico creatosi al di sotto della traccia a partire dall'utente; incentivare i sistemi di mobilità pedonale, l'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta
- **Sociale e di attività urbana:** valorizzare le proposte che incorporano nuovi usi urbani nella conformazione degli spazi pubblici (spazi di energia pulita, innovazione, interattivo, ricreativo e di apprendimento per la città).>>²²⁶

Altre istanze che la giuria valuterà in fase di decisione sono:

- <<La realizzazione di una proposta integrale che promuova l'integrazione del bajo viadotto con il suo intorno urbano, soprattutto in considerazione delle condizioni del suo tessuto;
- Le proposte che attuino azioni affinché il settore operi come attrattore di attività, promuovendo il mix funzionale;
- Inserimento di criteri di sostenibilità e pratiche efficienti nell'utilizzo delle risorse materiali;

• Nei settori in cui la proposta è destinata all'uso pubblico, è apprezzata l'integrazione come corridoio urbano, privilegiando la struttura paesaggistica generale dell'ambiente;

• L'inserimento di aree verdi, percorsi pedonali e aerobici, piste ciclabili, aree sportive attrezzate e aree di riposo ad uso libero e gratuito.

• Per quanto riguarda gli interventi su fronti urbani e parchi esistenti, l'esecuzione di costruzioni con fronti aperti e vetrati, che forniscano permeabilità verso il tessuto urbano, e diano forma a volumi costruttivi compatti, potenziando la permeabilità in modo trasversale, sia dal punto di vista costruttivo che volumetrico.

• L'incorporazione con usi commerciali, sociali e di servizio nei settori al piano terra, con l'obiettivo di ampliare la fascia di utilizzo e la permanenza del pubblico.

• All'incrocio del viadotto con le strade trasversali dove si generano nuovi fronti commerciali, sociali e culturali, è necessario realizzare l'unificazione e la continuità morfologica di facciate, apparecchi di illuminazione, marciapiedi e pavimentazione.

• La proposta deve contemplare la trama urbana in cui è inserita, conferendo allo spazio pubblico la massima qualità ambientale. In funzione di ciò, devono essere inclusi nella proposta, interventi che includano superfici verdi, piantumazione urbana, illuminazione pedonale e segnaletica stradale.

• Se la proposta comprende la circolazione pedonale (con larghezza minima di quattro metri) al di fuori della proiezione verticale dei bordi laterali della viadotto, le pareti laterali corrispondenti ai fondi di parcella devono essere trattati in maniera architettonica e/o come pareti verdi.>>²²⁷

Note

226. Ivi, p. 30.

227. Ivi, p.30-32.

1.3 - Vision di progetto

Il progetto di elevazione della linea ferroviaria e funzionalizzazione degli spazi creatisi al di sotto del viadotto Mitre, si propone di essere un intervento in grado di dar valore non solo all'area che lo circonda, bensì a tutta la città, compresa la sua area metropolitana. Si agirà quindi su due scale differenti:

I. Metropolitana/cittadina, grazie alle due nuove stazioni elevate Belgrano C e Lisandro de la Torre, direttamente connesse con la zona nord dell'AMBA, e soprattutto grazie al nuovo centro di trasbordo progettato su *Avenida Virrey Vértiz*, dinanzi alla stazione Belgrano C. Gli interventi a questa scala si inseriscono nel programma del PUA e lavorano nell'ottica di ottenere una città più connessa, policentrica e con una pluralità di funzioni.

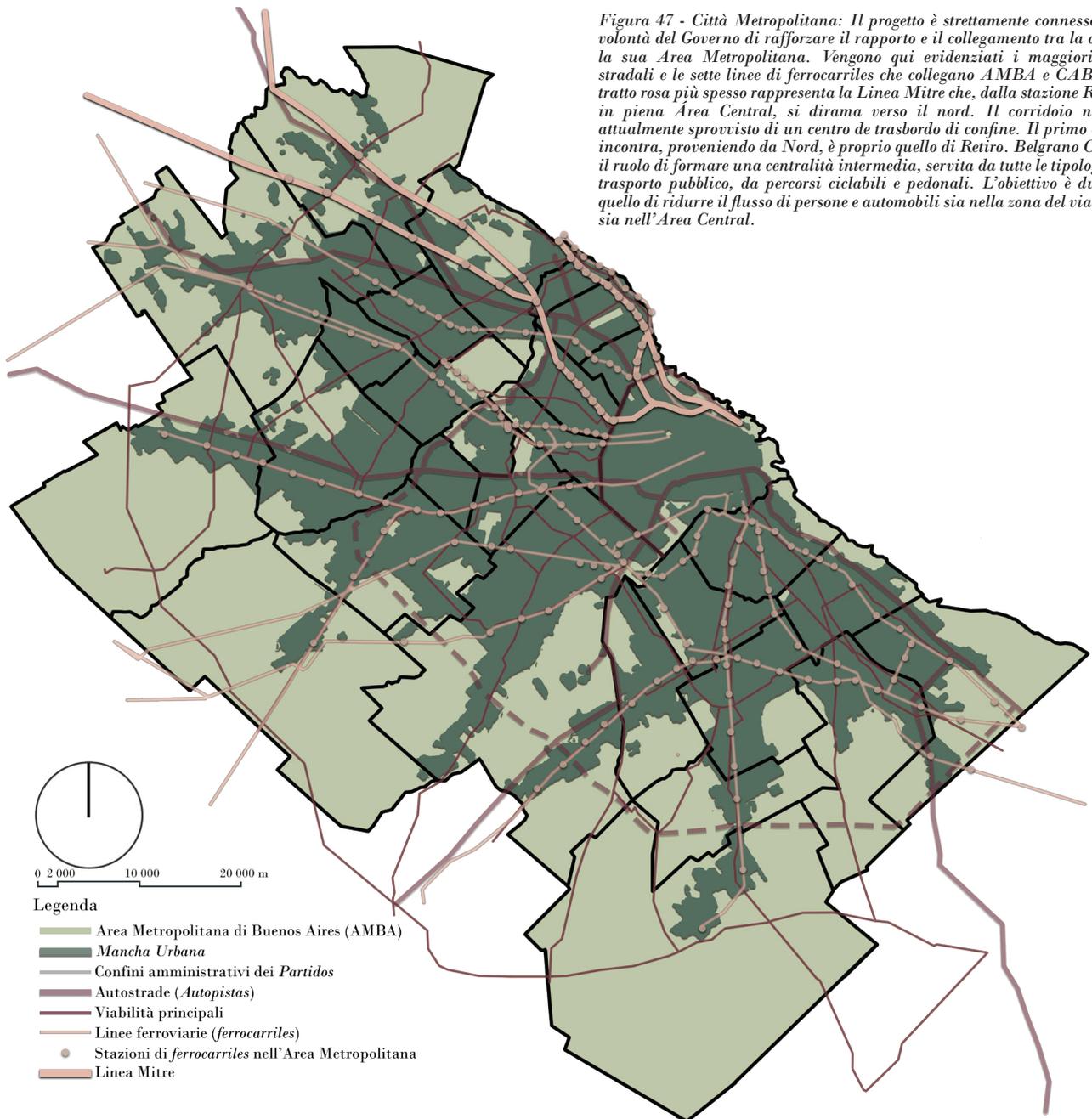


Figura 47 - Città Metropolitana: Il progetto è strettamente connesso alla volontà del Governo di rafforzare il rapporto e il collegamento tra la città e la sua Area Metropolitana. Vengono qui evidenziati i maggiori assi stradali e le sette linee di ferrocarriles che collegano AMBA e CABA. Il tratto rosa più spesso rappresenta la Linea Mitre che, dalla stazione Retiro, in piena Area Central, si dirama verso il nord. Il corridoio nord è attualmente sprovvisto di un centro de trasbordo di confine. Il primo che si incontra, proveniendo da Nord, è proprio quello di Retiro. Belgrano C avrà il ruolo di formare una centralità intermedia, servita da tutte le tipologie di trasporto pubblico, da percorsi ciclabili e pedonali. L'obiettivo è dunque quello di ridurre il flusso di persone e automobili sia nella zona del viadotto, sia nell'Area Central.

Legenda

-  Avenidas
-  Confini amministrativi Barrios
-  Autostrade (Autopistas)
-  Linee ferroviarie (ferrocarriles)



Figura 48 - Città Connessa: Questa rappresentazione è uno zoom rispetto alla precedente, nella quale la lente d'ingrandimento si pone sulla Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sono qui segnalate le autostrade cittadine, le Avenidas e le linee di ferrocarriles. Assi ferroviari (prima) e assi stradali (oggi) sono le direzioni che guidano e hanno guidato lo sviluppo urbanistico di Buenos Aires e della sua Area metropolitana. Specialmente per le ferrovie si nota la struttura convergente e radio centrica: dall'Área Central verso il Paese. Questa conformazione segna profondamente la circolazione nella Città provocando delle nette cesure nel tessuto stradale e urbanistico. La circolazione trasversale di Buenos Aires è fortemente ostacolata dalle linee ferroviarie i cui passaggi a livello comportano incidenti, congestionamenti e perdite di tempo ingenti. Il Governo ha avviato la loro eliminazione o "innalzando" la traccia, come nel caso di progetto, o "interrandola" come nel caso del Tunnel Sarmiento. L'eliminazione delle

cesure trasversali, unite al potenziamento della rete di trasporto pubblico e della sua intermodalità, per mezzo della creazione di nuovi centros de transbordo, avranno externalità positive sul traffico cittadino, sull'ambiente, sugli incidenti come su molti altri fattori connessi alla diminuzione di traffico e emissioni.

Come si può notare, l'accesso da nord si limita una grande autostrada che conduce ogni giorno gli abitanti della zona nord dell'area metropolitana verso l'Área Central, con conseguente congestionamento di essa. La linea Mitre, elettrificata e intensificata in seguito all'apertura del viadotto, collegandosi direttamente con l'Área Central, può aiutare non solo a compiere questo compito, ma anche, in quanto nuova centralità connessa fisicamente con tutta la città, a sostituirsi a esso nello smaltimento del flusso di persone .

II. Barriale/sub-barriale, Seguendo le indicazioni contenute nei *Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos*, si intende creare una proposta innovativa e attrattiva per il quartiere e la città. Si vuole produrre e promuovere un mix funzionale di attività al di sotto del viadotto, correlate alle varie situazioni urbane che la traccia attraversa. È altresì necessaria l'integrazione tra la traccia e la trama urbana circostante, servendosi anche di annessioni che possano produrre maggiore connessione e benefici a livello sociale, commerciale e ambientale. Di fondamentale importanza è la costituzione di aree verdi, aree di svago e incontro, percorsi pedonali, aerobici e ciclabili.

L'area si configura dunque non solo più come "zona di transito" tra *Capital* e *Provincia*, bensì come nuova centralità della Città, capace di accogliere grandi flussi di persone e proporre svariate tipologie di funzioni in grado di ampliare la fascia di usufruttori. Il trasporto pubblico ha quindi un ruolo centrale nelle logiche del progetto. L'intera traccia fungerà da "corridoio" in cui si inseriranno percorsi pedonali e ciclabili sicuri che renderanno più attrattiva la possibilità di muoversi con mezzi non motorizzati attraverso il quartiere. La presenza delle due stazioni garantisce la possibilità di muoversi con il servizio ferroviario sia verso *Área Central*, sia verso *Área*

Metropolitana; il centro de trasbordo Belgrano C, invece, il collegamento con il resto della città attraverso il servizio di *colectivos*. Una ciclabile diretta unirà inoltre Belgrano C con la stazione della linea D di *subterráneos*: Juramento (distante circa 702 m).

Le attività inserite nel programma saranno o ampliamenti/miglioramenti di quelle già presenti negli edifici/aree a ridosso della traccia ferroviaria, o saranno di nuova fattura, con l'obiettivo di aumentare l'attrattiva e il ventaglio funzionale dell'area. Esse dovranno contestualizzarsi all'interno del settore in cui si trovano relazionandosi funzionalmente con gli elementi caratterizzanti lo stesso. Realtà come il *barrio Chino*, *Barrancas de Belgrano*, *Parques tres de Febrero*, rendono di per sé attrattiva l'area, dal punto di vista turistico e del tempo libero. La connessione tra queste aree e le molteplici altre realtà, suggeriscono un possibile indirizzo complessivo a carattere commerciale, turistico e di tempo libero.

Il verde ha infine un ruolo centrale del progetto. La tangenzialità della traccia con zone verdi molto importanti della città, ma divise tra loro, (come i *Parques tres de Febrero* o *Barrancas de Belgrano*), rendono suggestiva l'idea di creare un collegamento ecologico attraverso gli spazi del *bajo viaducto*.

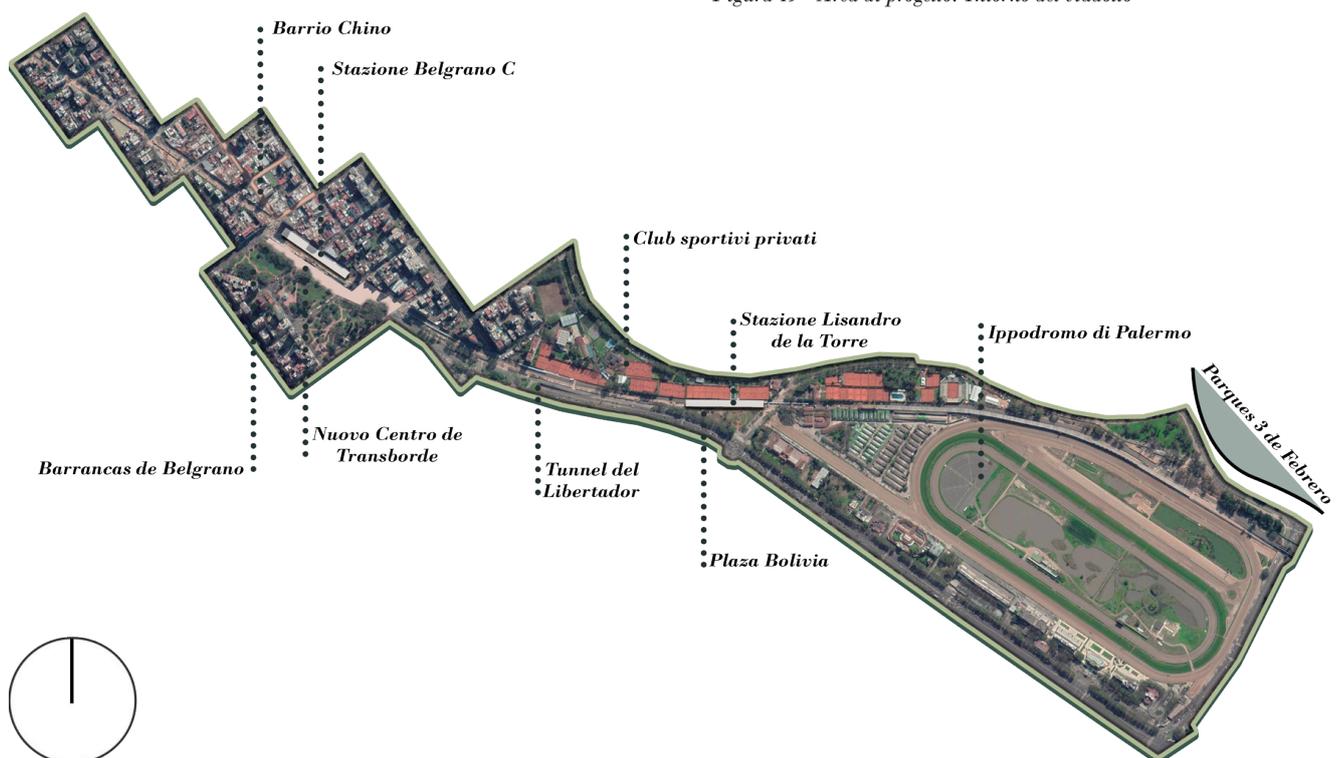
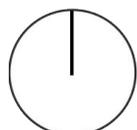


Figura 49 - Area di progetto: Intorno del viadotto



Fonte: Elaborazione Personale



Legenda

- Strade
- Avenidas*
- Autostrade (*Autopistas*)
- Ciclabili
- Linee ferroviarie (*ferrocarriles*)
- Traccia Viadotto
- Stazioni di *ferrocarriles* nell'Area

- Barriere urbane
- Subte Fermate Metropolitana (*Subte*) - Linea D
- ♻️ Stazioni *Ecobici*
- 🏫 Scuola Pubblica
- 🏫 Scuola Privata
- 🎓 Università

Fonte: Elaborazione Personale

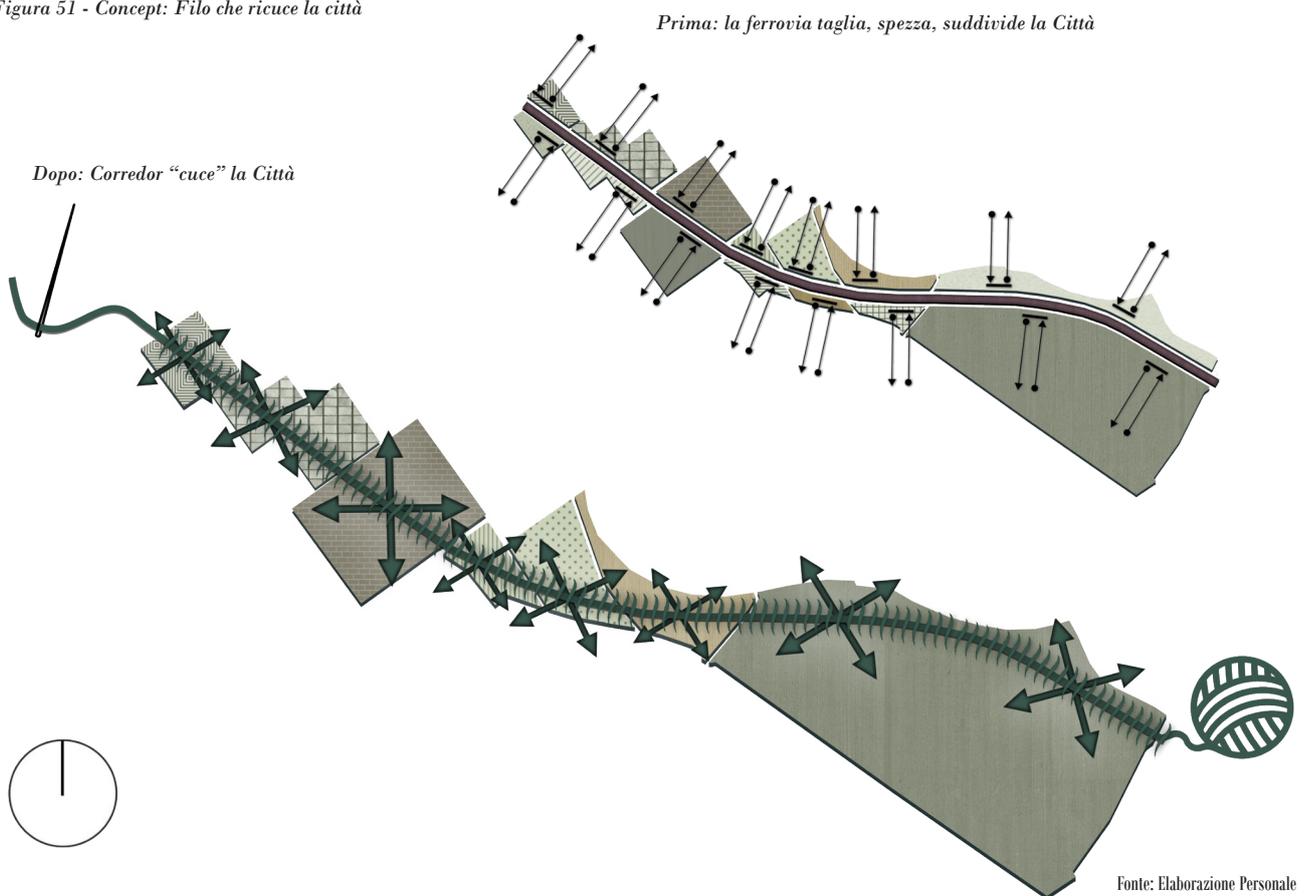
Analisi dell'area, scala di rappresentazione originale 1 : 10 000
 In questa rappresentazione emergono varie informazioni che definiscono maggiormente l'area di intervento. Si può innanzitutto dire che, essendo ubicata nella zona nord della Città, questa è un'area caratterizzata da una componente sociale piuttosto facoltosa. La quantità di scuole private della zona è particolarmente elevato rispetto a quella registrata nel resto della città. Per ciò che concerne la connettività trasversale è interessante notare come la traccia della linea Mitre costituisca una cesura tra la città e la sua fascia costiera. L'innalzamento del viadotto aumenta la permeabilità in questo senso, senza però del tutto eliminarla in quanto grandi cesure

permangono: L'ippodromo, i Club sportivi etc. Nonostante ciò, l'intervento ha come effetto quello di connettere le realtà dei vari sub barrios di Belgrano: Barrio Chino, Belgrano C, Bajo Belgrano e Barrancas de Belgrano. Il punto di incontro, manco a farlo apposta, è proprio in prossimità del nuovo centro de trasbordo Belgrano C.

Le piste ciclabili infine coprono parte dell'area ma lasciano scoperte varie zone, così come c'è carenza di zone di stazione Ecobici, il sistema pubblico della Città

1.4 - Strategie di progetto

Figura 51 - Concept: Filo che ricuce la città



a. Filo e Settorializzazione

Il funzionamento dell'area segue due linee progettuali concettualmente diverse ma complementari: una di separazione e una di unione.

Facendo riferimento a ciò che è stato scritto nel paragrafo sulla "settorializzazione" (p.181-195), la traccia del viadotto attraversa varie situazioni della Città. Si va da spazi più aperti e con una grande componente di verde, come quelli adiacenti all'Ippodromo di Palermo, ad altri più inseriti nella trama cittadina come quelli del settore Chino; si va da settori in cui transita una grande quantità di gente, come Belgrano C o, in maniera minore, Lisandro de la Torre, a settori residenziali in cui non emerge nessun elemento caratterizzante in particolare, come il settore Congresso - Monroe. Ci sono settori con un'attrattiva turistica elevata e ad accesso pubblico, come il *barrio Chino* o

Barrancas de Belgrano, mentre altri dove prevale la componente privata, come settore Ippodromo o Clubes. Questa grande diversità di situazioni costituisce la base perfetta per quel mix funzionale desiderato dal Governo della Città, specialmente in centralità nevralgiche come questa. Si asseconderà questa caratteristica settorializzando le funzioni lungo la traccia. Il carattere di ogni settore dovrà relazionarsi alla situazione urbana in cui si inserisce. Verranno pertanto potenziate le attività già presenti, attraverso annessioni o nuove espansioni; ne saranno inoltre aggiunte di nuove, in modo tale che esse possano giovare della loro posizione e che possano altresì costituire un valore aggiunto all'area.

La natura stessa del tracciato ferroviario offre però anche un'altra opportunità. La linea Mitre infatti costituisce di per sé un corridoio di 4 chilometri che collega varie zone nevralgiche del quartiere e che taglia un denso tessuto

urbano. La zona è inoltre molto trafficata per via del passaggio di una grande arteria stradale come quella di *Avenida del Libertador*. Per queste ragioni, si è deciso di utilizzare i nuovi spazi al di sotto del viadotto come corridoio urbano sicuro, protetto dal traffico cittadino e in cui si possa sviluppare la mobilità sostenibile attraverso percorsi ciclabili, pedonali e corridoi ecologici che mettano in contatto le varie aree verdi che si susseguono lungo il tracciato.

Il viadotto cambia significato: se prima costituiva una cesura, una ferita, un elemento divisivo, adesso costituisce il “filo” che cuce, mantiene unite e rafforza le varie situazioni della Città. “Corridoio” è la definizione che più caratterizza il progetto, per questo motivo, il progetto è stato chiamato “*Corredor de Belgrano*”

Figura 52 - Concept: Porta della Città e Corredor



Fonte: Elaborazione Personale

b. Porte, Corridoio e stanze della Città

Assimilato il funzionamento dell’area di progetto, è importante capire come essa si relazioni poi con la il quartiere, con la Città e con l’Area Metropolitana.

Si deve immaginare il progetto come costituito da tre elementi:

- “*Corredor*” - “Corridoio”
- “*Puertas*” - “Porte”
- “*Cuartos*” - “Stanze”

Le “stanze” rappresentano le varie situazioni della Città, o, per comodità, i vari settori in cui è stato diviso il terreno d’intervento. Esse sono collegate attraverso il *Corredor de Belgrano*, ovvero l’elemento cardine per il funzionamento dell’area.

Il *Corredor* mette in comunicazione, collega e unisce tutte le varie “stanze” attraversandole, dotandole di percorsi sicuri per pedoni e ciclisti e di vari spazi verdi che diano continuità al *Parque Tres de Febrero*. Dal punto di vista naturalistico infatti, il *Corredor* si può altresì assimilare a un’ “arteria verde” collegata direttamente al polmone della Città.

Figura 53 - Concept "porte": Corredor e connessioni con il barrio

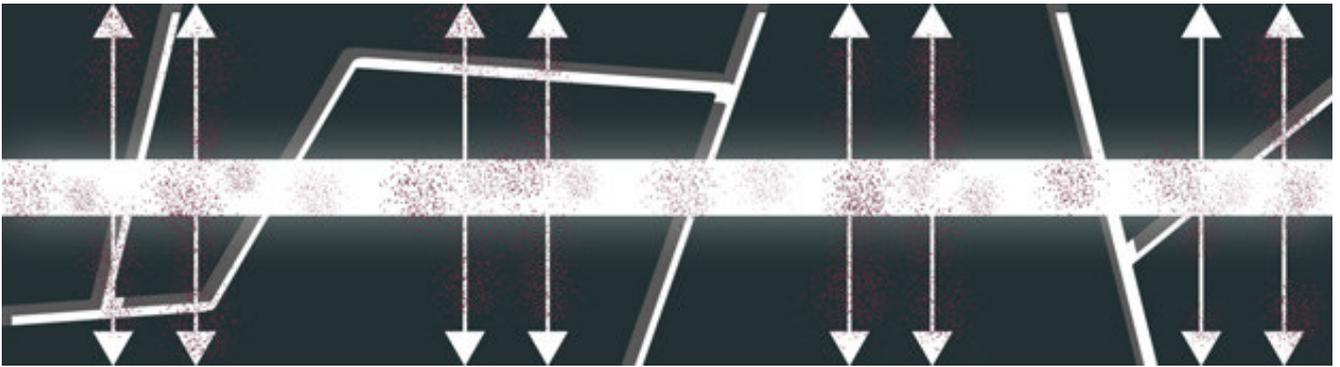
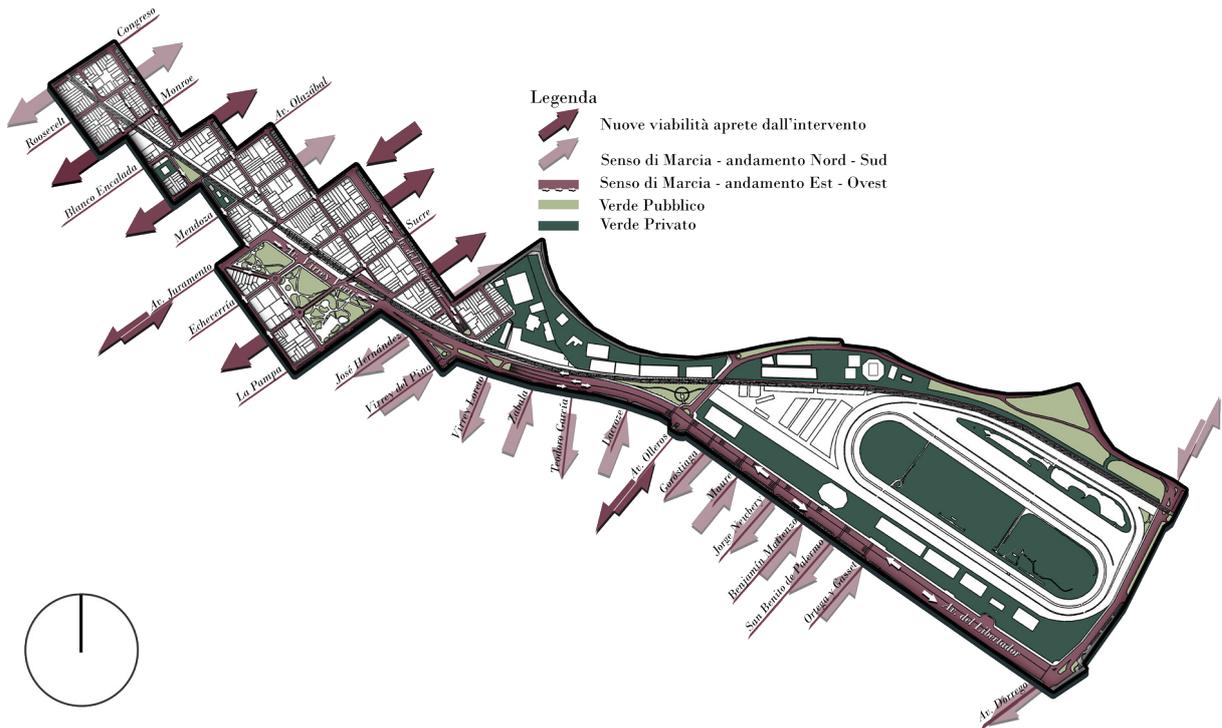


Figura 54 - Analisi della viabilità, "porte": incroci tra la traccia e infrastruttura stradale



Fonte: Elaborazione Personale

Il rapporto con la città invece si risolve attraverso le "puertas". Esistono due tipologie di "porte": quelle di quartiere e quelle della Città. Con "porte di quartiere" si intendono tutti i punti lungo la traccia in cui dal Corredor si può accedere al quartiere (stanze) e viceversa. Esse si posizionano a tutti gli "incroci" tra il viadotto e il sistema stradale della zona e, in determinati casi, dove il tessuto si presenta non edificato, anche nel mezzo dei settori.

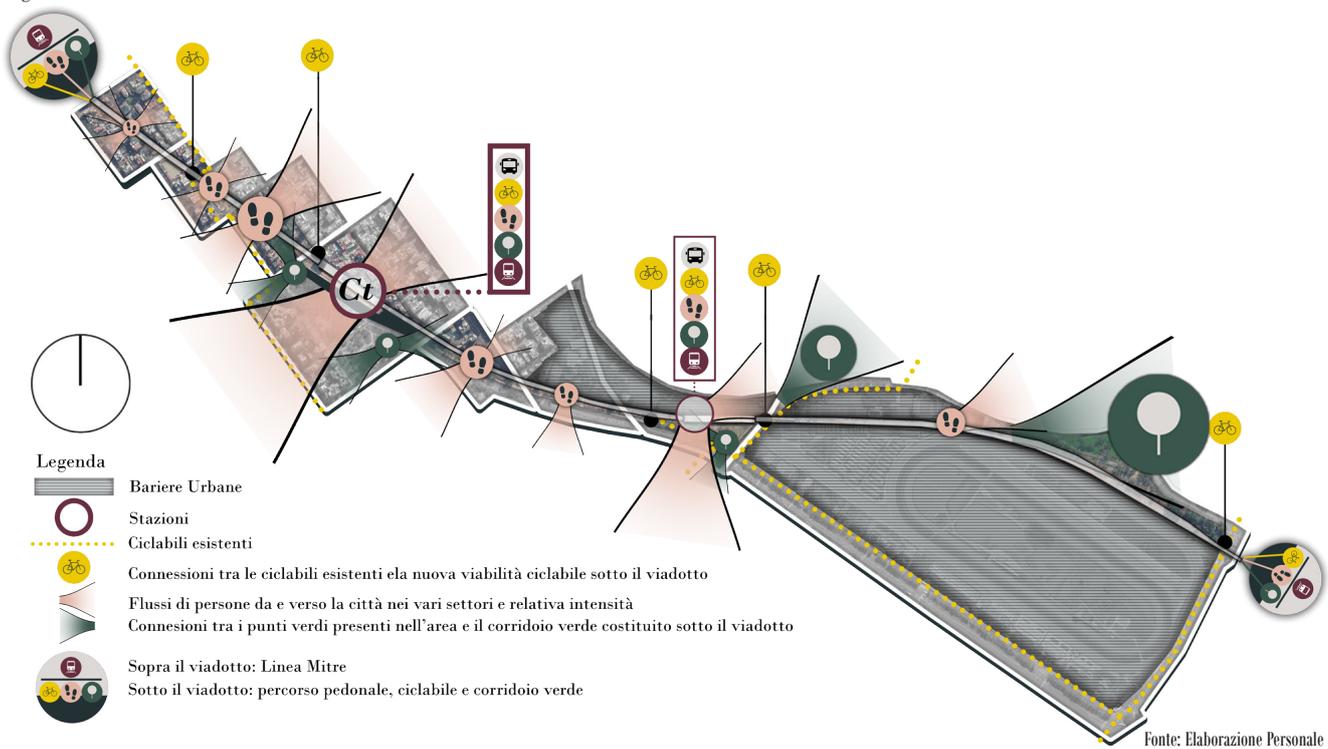
Con "porte della Città" ci si riferisce invece alle due stazioni Lisandro de la Torre e Belgrano C, specialmente quest'ultima.

Le stazioni infatti sono il mezzo attraverso cui il Corredor si mette in relazione non solo con il quartiere ma con la città e il sistema metropolitano.

1.5 - Funzionamento Generale

In figura 55 emerge il comportamento globale dell'area di progetto. Sono distinguibili i settori (stanze), ognuno dei quali, è raggiungibile sia dalla Città, sia dal Corredor. Ogni "cuarto" presenta un'intensità di fruitori diversa in relazione alle attività che vi si praticano, alla

Figura 55 - Funzionamento Generale



1.6 - L'intervento

posizione rispetto al *barrio*, all'attrattiva del luogo e all'accesso dalla Città. Anche il verde è stato considerato come un *continuum* con quello già presente nella Città. Esso si incanala nel *Corredor* che, a sua volta, lo "consegna" ad altre parti della città.

Il *Corredor* invece si compone dei tre sistemi fondamentali del progetto: il percorso pedonale sicuro, la nuova viabilità ciclabile e il sistema di verde. La viabilità ciclabile percorrerà interamente i 4 chilometri di traccia e si integrerà con i percorsi già esistenti con cui si incrocia. Laddove un percorso esistente incroci il nuovo, verrà posta uno stazionamento *Ecobici*, in modo da rendere sempre più appetibile il suo utilizzo.

Per quanto concerne le porte invece si notino le due nuove stazione elevate, connesse direttamente con il Centro della Città e con la sua Area Metropolitana, attraverso la linea Mitre, con il resto della Città, attraverso il servizio di *Colectivos*.

Illustrata la logica seguita per pensare al progetto, si passa all'approfondimento di esso. Per questo scopo si è scelto di analizzare nel dettaglio una "puerta", un "cuarto" e un tratto di "corredor".

La porta è rappresentata da Belgrano C, ovvero l'ingresso principale all'area di progetto. In primo luogo, verrà chiarito il significato, l'utilità e la fattibilità di nuovo *centro de transbordo* a Buenos Aires, per poi passare all'intervento proposto e al confronto con lo stato attuale.

La "stanza" analizzata è invece rappresentata dal Settore Chino, adiacente a Belgrano C. Il settore è stato scelto per la sua forte caratterizzazione e per il suo posizionamento all'"incrocio" di diverse realtà.

Figura 56 - Navigatore di Progetto



Figura 57 - Volo d'uccello sull'area di Progetto. Da questa rappresentazione, oltre al sistema "porta", "corridoio", "stanza" si può apprezzare l'intorno dell'area di progetto, apprezzare l'altezza degli edifici (più bassa verso il Rio, più alta verso la Città) e i dislivelli della zona.

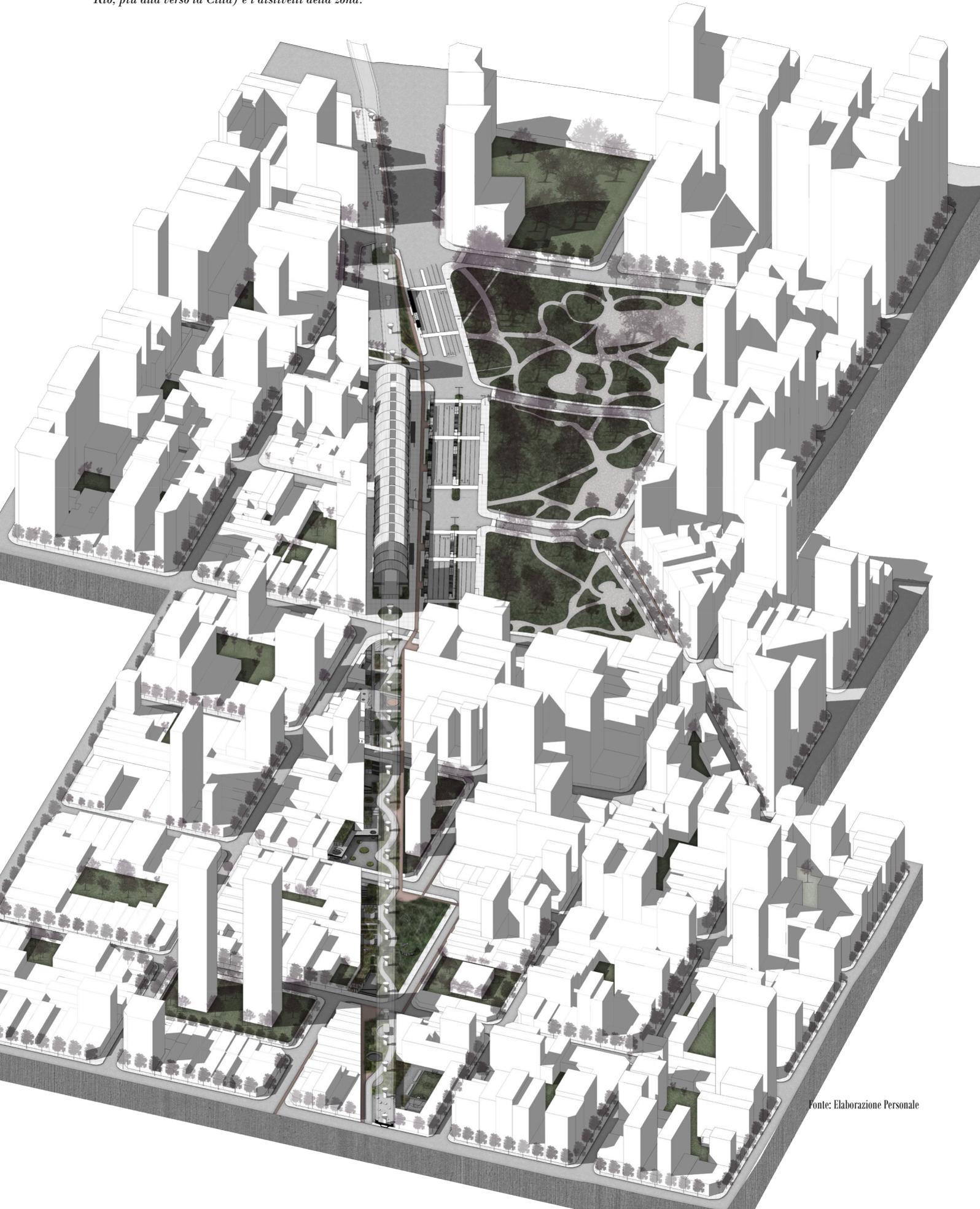
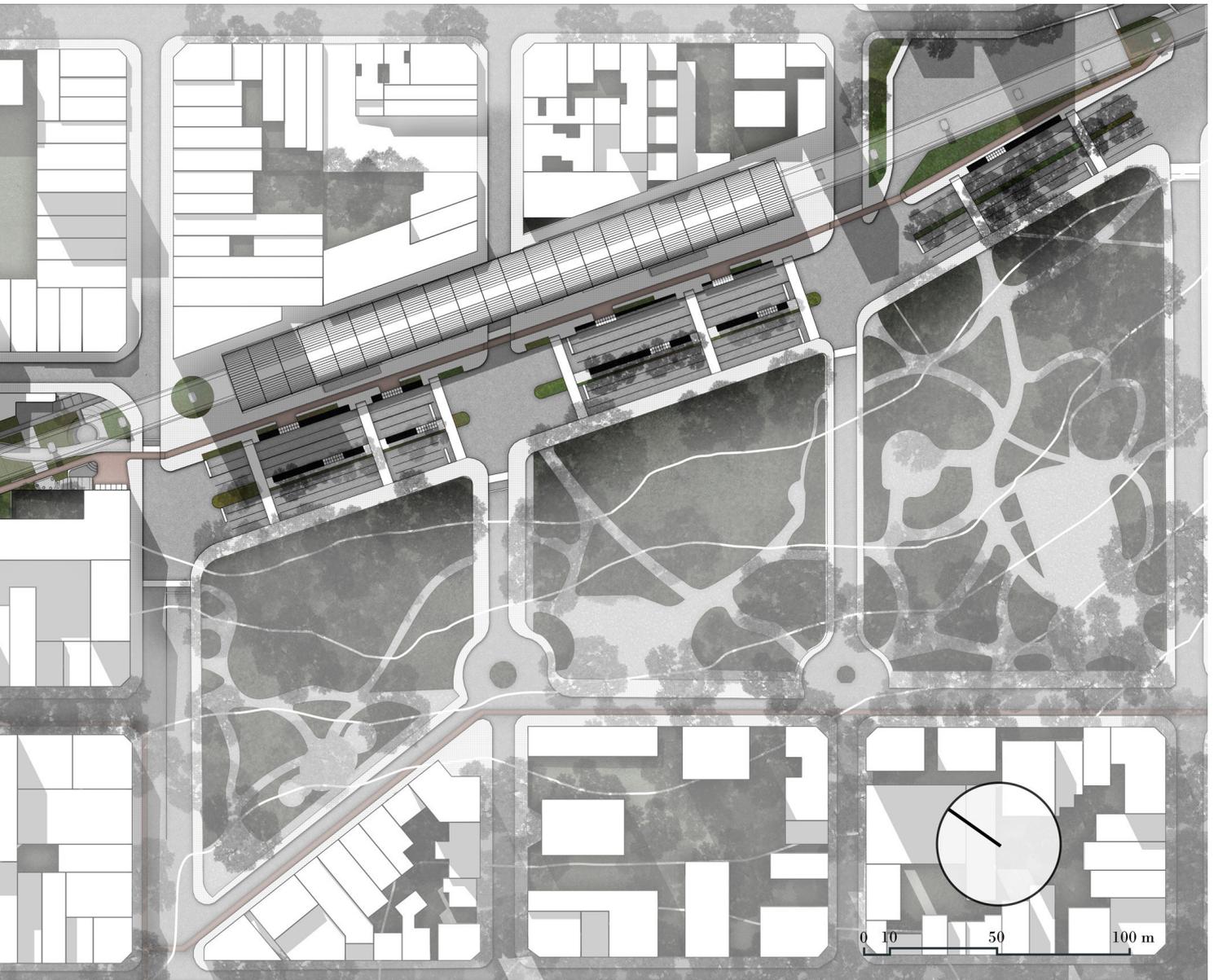


Figura 58 - Masterplan di Progetto: Scala originale 1 : 1 000





9.
PUERTA
DE
BELGRANO:
CENTRO DE
TRANSBORDO
BELGRANO C

2.1 - Mobilità integrata

L'intervento di innalzamento della traccia ferroviaria del *ferrocarril Mitre ramal Tigre* nasce dall'esigenza di diminuire il livello di congestione presente nella *Ciudad de Buenos Aires*. L'eccessivo utilizzo dell'auto privata provoca grandi concentrazioni di mezzi nelle strade urbane e questo porta diverse esternalità negative come alte emissioni di CO², consumo di risorse non rinnovabili, un alto tasso di incidenti e grandi perdite di tempo durante gli spostamenti. L'insieme di questi effetti dannosi influisce negativamente sulla qualità di vita degli abitanti e conduce alla necessità di sviluppare un sistema di trasporto pubblico qualitativo e che incoraggi all'uso dei mezzi pubblici per gli spostamenti. In metropoli delle dimensioni di Buenos Aires risulta spesso quasi impossibile muoversi da un punto A a un punto B della città utilizzando un solo mezzo di trasporto pubblico. Proprio per questa ragione, l'utente medio predilige l'utilizzo dell'auto privata che consente un viaggio "porta a porta", garantisce indipendenza e comodità ma, allo stesso tempo, è causa delle esternalità negative citate precedentemente, nonché provoca anche un esborso economico superiore a quello del trasporto pubblico. Una soluzione per invogliare al suo utilizzo è la creazione di un sistema di trasporto integrato che consenta il funzionamento coordinato e organizzato della mobilità attraverso le varie tipologie di trasporto, siano esse pubbliche o private. Un sistema di trasporto si definisce integrato quando vi si verificano quattro tipologie di integrazione:

- **Integrazione fisica:** integrazione tra due o più modalità di trasporto.
- **Integrazione tariffaria:** integrazione che prevede il pagamento di un ticket unico anche per viaggi che implicino un cambio di mezzo.
- **Integrazione operativa:** integrazione atta a garantire continuità e qualità nel servizio grazie al coordinamento degli orari tra le varie modalità di trasporto e una offerta adeguata alla domanda.
- **Integrazione istituzionale:** coordinazione delle azioni, degli obiettivi e degli interessi da parte degli organismi responsabili del trasporto pubblico.²²⁸

Lo sviluppo dell'intermodalità nell'ambito dei trasporti pubblici urbani è un'azione essenziale per migliorare il livello di mobilità nelle città, diminuire le perdite di tempo e aumentare la qualità e affidabilità del servizio stesso.²²⁹ Una buona integrazione dei mezzi di trasporto consente l'eliminazione dei viaggi inadeguati, ottimizza gli investimenti, migliora le condizioni di traffico e riduce il consumo di combustibili e la produzione di inquinamento.

Una delle soluzioni per il miglioramento del trasporto pubblico attuato a Buenos Aires è stata l'introduzione dei *centros de transbordo*.

Note

228. AVILA R.E., *Impactos de los Centros de Transbordo en la movilidad urbana*, Universidad Nacional San Martín, Buenos Aires, 2017, p. 111.

229. NESPOLI, L (1989). *Integración de los transportes urbanos. Serie de Cuaderno Metro de Tecnología N° 1*, Sao Paulo, Brasil, Compañía del Metropolitano de Sao Paulo, 1989.

230. <http://www.treccani.it/vocabolario/transbordo/>.

231. GARTNER A., *Estudio Sobre Centros de Transbordo Urbanos de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, Universidad Tecnológica Nacional, Avellaneda (AMBA), 2012, p. 4.

232. IVI, p. 7.

2.2 - Centri di trasbordo (Centros de Transbordo)

a. Trasbordo e Connettività

Il Dizionario Treccani, alla voce “trasbordo”, cita:

<<trasbórdο – L'operazione di trasbordare da un mezzo di trasporto a un altro il carico, o anche i passeggeri e i loro bagagli, e ogni altra persona o cosa trasportata: “effettuare il t. del carico della nave in avaria su un altro mercantile; disporre il t. dei passeggeri, o dei feriti, su una nave di soccorso; la linea ferroviaria era interrotta, e fu necessario il t. dei viaggiatori su autobus; durante il t. da un aereo a un altro ho perso il bagaglio.>>²³⁰

Il trasbordo quindi presuppone il trasferimento di merci o persone da un mezzo a un altro; esso non è mai un fine, bensì un “mezzo” o una “fase” all'interno di uno spostamento da un luogo a una destinazione.

Si possono distinguere due tipologie di trasbordo:

- Intramodale, quando il trasferimento avviene tra due modalità di trasporto uguali (una persona che si sposta da un punto A a un punto B utilizzando esclusivamente due o più linee di trasporto pubblico, costituisce un trasbordo intramodale).
- Intermodale, quando il trasferimento avviene tra due modalità di trasporto distinte (una persona che si sposta da un punto A a un punto B utilizzando, per esempio, la propria vettura personale e poi una linea ferroviaria, costituisce un trasbordo intermodale).²³¹

L'esperienza del trasbordo, vissuta da parte dell'utente, si può suddividere in tre fasi, la cui qualità dipende da differenti fattori:

1. L'azione del trasbordo, che è influenzata dalla conformazione della stazione o luogo del trasbordo;
2. La fase di attesa, la cui qualità e durata dipendono dall'autorità predisposta al coordinamento e amministrazione del sistema intermodale. Questa fase è la più importante al fine di ridurre il tempo di viaggio.
3. La “penalità” del trasporto, dipende da fattori come sicurezza, accessibilità, facilità di movimento all'interno della stazione, disponibilità di scale e ascensori, protezione dalle condizioni climatiche avverse.

L'insieme di questi tre momenti costituiscono il tempo di trasbordo. La percezione che si ha di esso, da parte dell'utenza, viene spesso ritenuta “superiore” a quella passata su un mezzo in movimento. Spesso questo non è vero: si prenda ad esempio il tempo trascorso a bordo della propria auto imbottigliati nel traffico.

Il trasbordo è quindi un mezzo utile al fine di migliorare l'esperienza di viaggio e la connettività all'interno di una città. La connettività consiste nella presenza di un collegamento diretto o indiretto tra due punti di una rete. Essa è ottimizzabile attraverso due possibili azioni: favorire lo sviluppo urbano, offrendo varietà di soluzioni di spostamento ai passeggeri in un'area urbana specifica, e facilitare il trasbordo dei passeggeri grazie alla pianificazione di sistemi integrati che aumentino l'attrattiva del trasporto pubblico.²³²

Una volta assimilati i concetti di trasbordo e connettività, si possono delinear meglio i *centros de transbordo*. Queste premesse sono state necessarie in quanto sul tema, come si vedrà, non vi è una definizione esaustiva, bensì varie definizioni e concetti estrapolati da diversi autori. La maggior parte di esse sono state estrapolate dalla tesi di Gartner A. “*Estudio Sobre Centros de Transbordo Urbanos de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires*” (2012).

b. Definizione

Secondo il pensiero di Vukan Vuchic²³³ in “*urban transit operations planning and economics*” (2006), i *centros de transbordo* sono delle stazioni in cui vengono accorpate due o più linee differenti attraverso le quali i passeggeri possono compiere dei passaggi.

Paloma G.S.²³⁴ afferma nel suo lavoro “*El Centro de Transbordo del barrio Nueva Pompeya, Caracterización e identificación de problemáticas*” (2004), che i *centros de transbordo* sono luoghi di articolazione in cui sono possibili interscambi tra diverse reti di trasporto e diverse linee dello stesso mezzo. Aggiunge inoltre come essi siano nodi centrali sia nell’organizzazione dei trasporti, sia in quella della città, poiché permettono di collegare le diverse aree. Essi quindi si configurano come elementi puntuali agenti su diverse scale territoriali in stretta correlazione alle esigenze della città.

Secondo il *Plan Integral de Tránsito y Transporte de la CABA* del 2007, i *centros de transbordo* sono luoghi che hanno come finalità l’integrazione delle diverse modalità di trasporto che in essi convergono. Le zone in cui si inseriscono vedranno inoltre lo sviluppo di attività accessorie e complementari (economiche, culturali...) nel loro intorno, con le quali stabiliranno relazioni.

Per il *Manual de procedimientos para la ejecución de centros de transbordo* elaborato dalla *Secretaría de Transporte de la Nación* nel 2015, i *centros de transborde* sono insiemi fisico-funzionali composti da strade, marciapiedi, edifici e attrezzature necessarie al trasferimento

dei passeggeri tra linee di una stessa modalità di trasporto o tra diverse modalità.

Per Fernandez R.²³⁵ (*Teoría de Tráfico*, 1999) i *centros de transbordo* sono il luogo di incontro dove gli oggetti del trasporto (merci e persone) e le modalità di trasporto (tipi di veicolo differente e non) possono essere caricati o scaricati da i veicoli nel caso delle merci, o salire o scendere dai mezzi nel caso delle persone.²³⁶

Analizzando queste definizioni appare dunque chiaro che il ruolo principale dei *centros de transbordo* non è quello solo di un luogo dove vengono gestiti differenti modalità di trasporto, bensì un luogo in cui si articolano reti modali diversificate e scale urbane di diversa grandezza. La buona riuscita della progettazione di un centro di trasbordo quindi si ripercuoterà non solo nella sua più immediata vicinanza, ma anche a livello urbano, interagendo con i vari “nodi” sparsi nella città.

c. Struttura

I *centros de transbordo* non necessariamente devono essere “costruiti” o essere chiusi dentro una struttura. Per Paloma G.S. essi possono sia avere sia non avere un’infrastruttura che li ospiti. Ciò che li definisce non è l’infrastruttura o la loro funzione di trasferimento tra diverse modalità di trasporto, ma la loro ricaduta sul funzionamento globale della città. Emerge dunque l’importanza che i *centros de transborde* o *áreas de transbordo* (quando non hanno un’infrastruttura) esercitano a livello urbano e metropolitano.²³⁷

Note

233. Professore di “University of Pennsylvania”, Fonte: *Wikipedia*

234. Paloma Garay Santalo, laureata in geografia ha lavorato dal 2004 al 2008 per la “*Subsecretaría de Planeamiento, Ministerio de Planeamiento y Obras Públicas, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”

235. Ingegnere civile, Universidad de Chile, Fonte: <https://ing.uandes.cl>

236. GARTNER A., *Estudio Sobre Centros de Transbordo Urbanos de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, p. 8-10.

237. Ivi, p. 10.

d. Caratteristiche

I *centros de trasbordo* per essere definiti tali, devono avere una serie di attributi fondamentali:

- Rete di circolazione veicolare.
- Rete di circolazione pedonale.
- Stazione ferroviaria.
- Stazioni di servizio per le linee di autobus.
- Fermate di linea degli autobus.
- Parcheggi per automobili e moto.
- Aree per lo stazionamento delle biciclette.
- Zone di regolazioni dei pullman fuori servizio.²³⁸

e. Obiettivi

Per ciò che riguarda gli obiettivi, invece, essi devono:

- Integrare le varie linee di trasporto pubblico che transitano in una zona specifica.
- Facilitare il trasbordo dei passeggeri dalle loro automobili private al trasporto pubblico.
- Rendere il trasbordo degli utenti sicuro, confortevole e breve.
- Migliorare le condizioni lavorative degli operatori del trasporto pubblico.²³⁹

Note

238. IBIDEM.

239. IVI, p. 11.

240. AVILA R.E., *Impactos de los Centros de Transbordo en la movilidad urbana*, p. 114

241. IBIDEM.

Le ricadute sull'ambiente urbano, previa una buona progettazione, sono indubbiamente positive sotto molti punti di vista. I *centros de transbordo* innanzitutto rendono più attrattiva la scelta di muoversi coi mezzi pubblici a discapito dell'auto personale e ciò ha ricadute ambientali, urbane e sociali: riduzione di emissioni, incidenti e tempi di trasporto. Questo si ripercuote positivamente a livello umano e mentale sull'utenza e sui lavoratori che in questo modo ottengono una città più salubre, meno congestionata, risparmieranno tempo e denaro per gli spostamenti, godranno di più sicurezza e comodità nei viaggi e nei trasbordi e beneficeranno di un ambiente urbano generalmente migliore. A livello urbano inoltre i *centros de transbordo* contribuiscono a una migliore integrazione territoriale, promuovono dinamiche economiche e sociali e contribuiscono allo sviluppo urbano.

f. Classificazione

La classificazione dei *centros de transbordo* avviene in relazione a quattro indicatori differenti: ubicazione, livello di complessità, livello di pianificazione o dimensioni.²⁴⁰

I. Ubicazione

Si distinguono tre tipologie:

- I *centros de transbordo* centrali si trovano in posizioni importanti del centro città, come per esempio in concomitanza di stazioni ferroviarie di testa o coincidenze di linee metropolitane.
- I *centros de transbordo* sub-centrali si trovano anche in concomitanza di luoghi importanti dell'Área Central della città.
- I *centros de transbordo* periferici sono ubicati in zone di confine.²⁴¹

II. Complessità

Si hanno tre livelli:

- i superficiali senza infrastruttura generalmente si compongono di un'area in cui si concentrano fermate di vari mezzi motorizzati,
- i superficiali con infrastruttura sono quelli in cui vi è una struttura centrale in cui convergono varie modalità di trasporto,
- i sotterranei infine sono anch'essi dotati di infrastruttura sotto il piano di campagna a cui si vincolano diverse modalità di trasporto.²⁴²

III. Livello di pianificazione

Introdotta da Gartner (2012) che distingue:

- i *centros de transbordo* organizzati-pianificati, che consistono in spazi progettati e organizzati al meglio all'interno di un'infrastruttura
- i *centros de transbordo* organizzati non pianificati, che vengono progettati e pensati ma restano in superficie all'aria aperta, senza infrastruttura.²⁴³

IV. Dimensione

Vi si distinguono tre fasce: meno di 30 000, tra i 30 000 e i 120 000 e più di 120 000 utenti giornalieri. Il flusso di pubblico che usufruisce del servizio è direttamente proporzionale alla dimensione dell'infrastruttura o dell'area utile al centro di trasbordo.²⁴⁴

g. Valutazione benefici

Non esiste un vero e proprio sistema per la valutazione e quantificazione dei benefici prodotti dai *centros de transbordo*. Nel 2010, Muñoz M., Rodríguez F.A., Ureba S.F., nel loro articolo "*Los intercambiadores de transporte público como factor determinante de la intermodalidad: el caso de la Ciudad de Madrid.*"²⁴⁵ (2010), per evidenziare i benefici che il loro progetto di costruzione di svariati *centros de transbordo* su diversi corridoi urbani a cavallo tra la città di Madrid e la sua periferia avrebbero portato, si sono avvalsi dei seguenti indicatori:

- <<Riduzione del tempo di viaggio
- Risparmio di denaro
- Numero di utenti che si muovevano in auto privata giornalmente
- Numero di passeggeri che si muovevano col trasporto pubblico giornalmente
- Numero di utenti che si muovevano in bicicletta privata giornalmente
- Numero di utenti definibili come "vulnerabili" (anziani, gravidanze, persone con mobilità ridotta e bambini) che utilizzavano il trasporto pubblico giornalmente
- Comodità, affidabilità e sicurezza del viaggio (inchiesta soggettiva).>>²⁴⁶

Note

242. IBIDEM.

243. GARTNER A., *Estudio Sobre Centros de Transbordo Urbanos de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, p. 14-16.

244. AVILA R.E., *Impactos de los Centros de Transbordo en la movilidad urbana*, p. 114.

245. MUÑOZ MIGUEL, J.P., RODRÍGUEZ F.A., UREBA, S.F., *Los intercambiadores de transporte público como factor determinante de la intermodalidad: el caso de la Ciudad de Madrid*, Universidad Rey Juan Carlos, Madrid, España, 2010.

246. AVILA R.E., *Impactos de los Centros de Transbordo en la movilidad urbana*, p. 119.

247. <https://www.buenosaires.gov.ar/movilidad/metrobus/centros-de-transbordo> .

2.3 - Centro de Transbordo a Buenos Aires

Buenos Aires conta attualmente sette *centros de transbordo* attivi sparsi sul suo territorio e uno in fase di costruzione (Liniers). Ognuno di essi è posto in concomitanza di nodi intermodali caratterizzati da grandi concentrazioni di mezzi e persone. Tra di essi infatti, dal punto di vista delle dimensioni, solamente il centro di Flores scende sotto le 120 000 utenze giornaliere. Oltre all'utilizzo dei mezzi privati, i sistemi di trasporto pubblico integrati nella città di Buenos Aires sono quattro: tre motorizzati, ovvero le linee ferroviarie, le linee di *colectivos* (con relative reti di *Metrobus*) e le sei linee di metropolitana; e uno "green" ovvero la rete di *Ecobici*. Tra questi quattro sistemi, due agiscono a livello urbano (*Subte* e *Ecobici*) mentre gli altri due (treni e *colectivos*) agiscono anche a livello metropolitano. Tutti i nodi intermodali nella città sono situati in adiacenza a stazioni ferroviarie a dimostrazione del fatto che esso rimane il mezzo di trasporto che fa registrare i numeri più alti dal punto di vista dell'utenza.

Subito dopo viene l'altro sistema metropolitano: il servizio di *colectivos*. Ogni CT integra un gran numero di linee transitanti per queste aree (dalle 17 di Sáenz alle 34 di Constitución) e tre di esse sono dotate di linee di *Metrobus*. Il sistema di *Subte* è presente in tutti i CT, eccezion fatta per Sáenz, che è anche carente di stazione di *Ecobici*. Quest'ultimo sistema è tuttavia in fase di ampliamento e dovrebbe coprire zone sempre più ampie dell'AMBA.

Constitución è il CT più importante della città, nonché l'unico dotato di infrastruttura. In esso si integrano tutte le tipologie di trasporto e ha una utenza stimata di più di un milione di persone ogni giorno.

Dal punto di vista dell'ubicazione, si nota come, attualmente, Buenos Aires sia priva di CT periferici. Per questo motivo il futuro *centro de transbordo* di Liniers verrà ubicato su *avenida Rivadavia* al confine occidentale tra *Capital* e *Provincia*, a ridosso dell'*autopista* Gen. Paz.²⁴⁷

Figura 1 - I Centros de Transbordo di Buenos Aires.



Centro de Transbordo Retiro



Centro de Transbordo Sáenz



Centro de Transbordo Once



Centro de Transbordo Pacifico



Centro de Transbordo Constitución



Centro de Transbordo Chacarita



Centro de Transbordo Flores



Centro de Transbordo Liniers

Fonte: <https://www.buenosaires.gov.ar/>

Constitución

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Centrale</i>	<i>Superf. con infrastruttura</i>	<i>Organizzato - pianificato</i>	<i>> 1 000 000</i>
FFCC / stazione	<i>General Roca</i>		<i>Constitución</i>
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>34 linee</i>		<i>Metrobus Sur</i>
<i>Subte</i>	<i>Linea C</i>		
Ecobici	<i>Estación Constitución I Ecobici y Constitución II Ecobici</i>		

Retiro

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Centrale</i>	<i>Superf. senza infrastruttura</i>	<i>Organizzato - non pianificato</i>	<i>380 000</i>
FFCC / stazione	<i>Mitre, Belgrano Norte e San Martín</i>		<i>Retiro</i>
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>30 linee</i>		<i>//</i>
<i>Subte</i>	<i>Linea C</i>		
Ecobici	<i>Estación Ecobici Retiro</i>		

Sáenz

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Sub centrale</i>	<i>Superf. senza infrastruttura</i>	<i>Organizzato - non pianificato</i>	<i>350 000</i>
FFCC / stazione	<i>Ferrocarril Belgrano Sur</i>		<i>Sáenz</i>
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>17 linee</i>		<i>Metrobus Sur</i>
<i>Subte</i>	<i>//</i>		
Ecobici	<i>//</i>		

Once

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Centrale</i>	<i>Superf. senza infrastruttura</i>	<i>Organizzato - non pianificato</i>	<i>190 000</i>
FFCC / stazione	<i>Ferrocarril Sarmiento</i>		<i>Once</i>
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>20 linee</i>		<i>//</i>
<i>Subte</i>	<i>linee A e B</i>		
Ecobici	<i>Estación Plaza Miserere</i>		

Pacífico

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Centrale</i>	<i>Superf. con infrastruttura</i>	<i>Organizzato - pianificato</i>	<i>120 000</i>
FFCC / stazione	<i>San Martín / Mitre</i>	<i>Palermo / Carranza</i>	
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>22 linee</i>	<i>Metrobus Norte Etapa 2 e Juan B. Justo</i>	
<i>Subte</i>	<i>Linea D</i>		
<i>Ecobici</i>	<i>Estación Ecobici Pacífico, Plaza Italia y Carranza</i>		

Chacarita

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Sub centrale</i>	<i>Superf. senza infrastruttura</i>	<i>Organizzato - non pianificato</i>	<i>200 000</i>
FFCC / stazione	<i>Mitre, Belgrano Norte e San Martín</i>	<i>Estaciones Federico Lacroze</i>	
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>20 linee</i>	<i>//</i>	
<i>Subte</i>	<i>Linea B</i>		
<i>Ecobici</i>	<i>Estaciones Federico Lacroze y Guzmán</i>		

Flores

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Sub centrale</i>	<i>Superf. senza infrastruttura</i>	<i>Organizzato - non pianificato</i>	<i>55 000</i>
FFCC / stazione	<i>Ferrocarril Sarmiento</i>	<i>Estación Flores</i>	
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>22 linee</i>	<i>//</i>	
<i>Subte</i>	<i>Linea A</i>		
<i>Ecobici</i>	<i>//</i>		

Liniers

Ubicazione	Complessità	Liv. di pianificazione	Dimesione
<i>Periferica</i>	<i>Superf. senza infrastruttura</i>	<i>Organizzato - non pianificato</i>	<i>120 000</i>
FFCC / stazione	<i>Ferrocarril Sarmiento</i>	<i>no</i>	
<i>Colectivos / Metrobus</i>	<i>16 linee</i>	<i>Metrobus Juan B. Justo</i>	
<i>Subte</i>	<i>//</i>		
<i>Ecobici</i>	<i>//</i>		

Figura 2 - Ubicazione dei Centros de Transbordo di Buenos Aires



Fonte: Elaborazione personale

2.4 - Progetto del nuovo Centro de Transbordo superficiale Belgrano C

Il progetto si pone come obiettivo quello di creare un nuovo *Centro de Transbordo* su *Avenida Virrey Vértiz*, la grande strada che, con le sue otto corsie, separa la nuova Stazione sopraelevata Belgrano C dai pendii verdi di *Barrancas de Belgrano*. La strada è stata recentemente ampliata all'interno del programma che ha prodotto l'elevazione del viadotto Mitre e la conseguente apertura di otto nuove viabilità prima chiuse o interrotte da passaggi a livello.

La nuova stazione Belgrano C e Virrey Vértiz costituiscono già di per sé un centro di trasbordo in quanto transitate ogni giorno da grandi traffici di persone (più di 120 000). La zona è servita da una linea molto utilizzata di *ferrocarril* (Mitre), da 13 linee di autobus, di cui tre agenti a scala metropolitana, e da percorsi ciclabili e pedonali sicuri pensati in fase di progetto. L'incontro di queste tipologie di trasporto pubblico, a cui si aggiunge anche la mobilità privata di tipo automobilistico, rendono la zona perfetta per un punto di trasbordo intermodale. La progettazione del *centro de trasbordo* è strettamente connessa al progetto di funzionalizzazione degli spazi sotto il viadotto e contribuisce alla sua all'organicità. Questo nuovo nodo intermodale però, non solo

fa parte del "sistema" viadotto, bensì è anche interconnesso per natura al "sistema" Città e a quello metropolitano. L'efficacia di un *centro de transbordo* infatti, non si valuta a partire solo dalle migliorie apportate nel suo intorno più immediato, bensì da quelle prodotte alle diverse scale territoriali con cui dialoga. Il nuovo *centro de transbordo* Belgrano C si pone come obiettivo di diventare la prima centralità intermodale di tipo periferico di Buenos Aires e produrre una rinforzata connessione tra la zona nord dell'area metropolitana e la zona centrale della città.

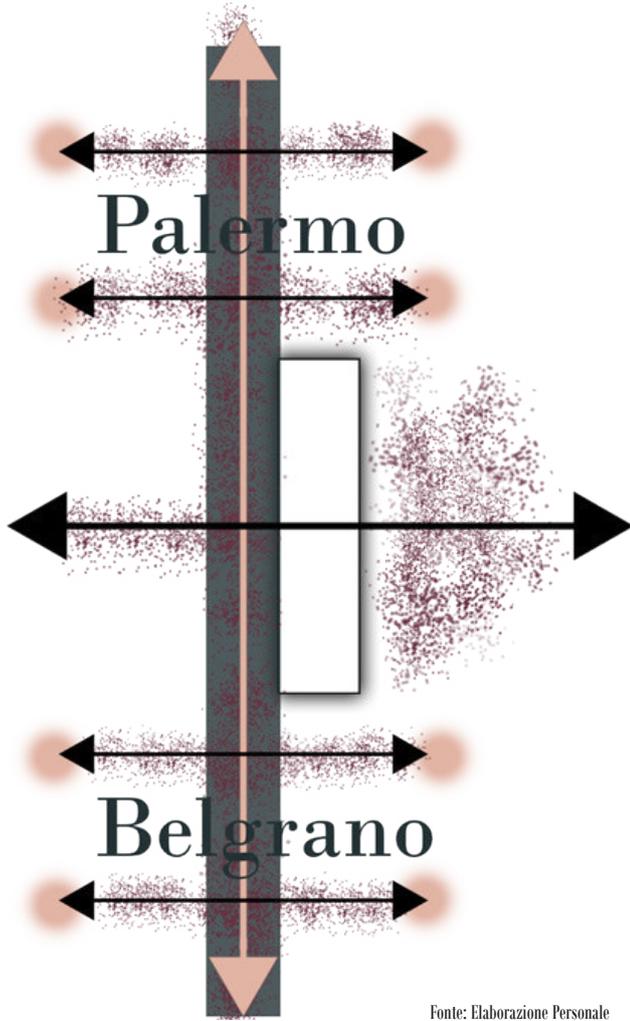
Questa schematizzazione fa capire che il centro di Barrancas fungerà, all'interno del *masterplan* di progetto, da "porta di accesso" al *Corredor de Belgrano*, collegandola fisicamente con Buenos Aires e con l'Area Metropolitana. L'obiettivo principale dell'intervento è quello di creare uno spazio di qualità, connesso con vari punti del territorio e con l'*Área Central* di Buenos Aires, che consenta spostamenti intermodali semplici e veloci, che possa migliorare la qualità del tempo d'attesa e che quindi renda più attrattiva la scelta del trasporto pubblico e di quello sostenibile rispetto a quello automobilistico.

Figura 3 - Concept: Porta della Città e Corredor



Fonte: Elaborazione Personale

Figura 4 - Connessione a livello barriale



Il centro di trasbordo di Belgrano C costituisce quindi la “porta” della Città. La connessione con essa avviene su tre livelli:

- Barriale.
- Cittadino.
- Metropolitano.

Dal punto di vista del *barrio*, Belgrano C costituisce, insieme al corridoio, un sistema che consente alle persone di muoversi attraverso i quartieri di Belgrano e Palermo su percorsi sicuri, evitando l’uso dell’auto privata. Belgrano C, per il grande flusso di mezzi di trasporto che concentra, si pone come punto di arrivo e di partenza per gli utenti che usufruiscono dei servizi della zona. La sua connessione con la Città è garantita, oltre che dalla Linea Mitre, collegata con la stazione di Retiro in *Área Central*, dai 13 *colectivos* che si diramano in tutte le direzioni verso la città e l’Area Metropolitana. Il collegamento con l’Area Metropolitana infine è garantito dalla linea Mitre. Ci si aspetta di ottenere in questo senso due tipologie di flusso: una in entrata e uno in uscita. Il flusso, nei giorni lavorativi, sarà quello che da Area Metropolitana entra in *Capital* ma, nei giorni festivi, il flusso sarà verso l’Area Metropolitana. Questo perché, a differenza della maggioranza dell’Area Metropolitana, la zona nord è caratterizzata da un elevato tasso di turismo (specialmente il *partido* di Tigre) ed è la zona di villeggiatura della classe benestante della Città.

Figura 5 - Connessione a livello Cittadino

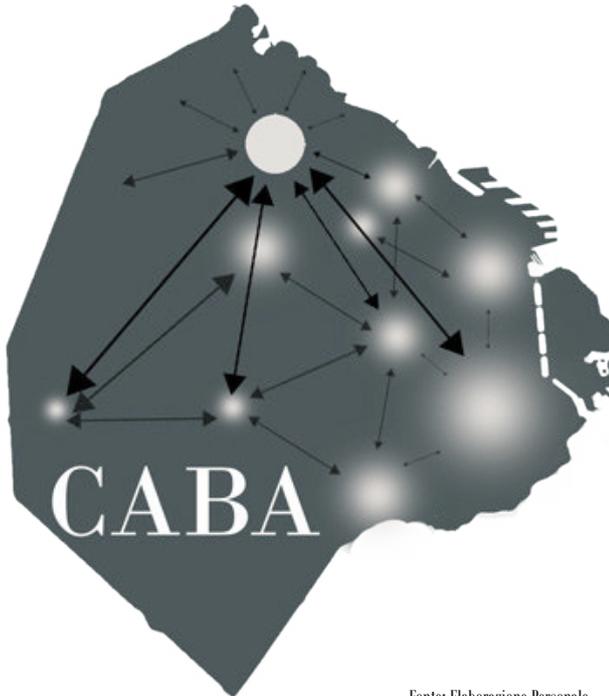


Figura 6 - Connessione a livello Metropolitano



II - L'area

Il progetto si sviluppa nel Settore Belgrano C, compreso tra La Pampa e *Avenida Juramento*. Il progetto del viadotto ha completamente modificato il profilo della zona: oltre alla nuova stazione sopraelevata, la viabilità infatti è stata fortemente migliorata grazie all'eliminazione dei passaggi a livello che ostruivano le *calles* La Pampa, Sucre e Juramento, e all'apertura di Echeverría. La strada è stata allargata e la zona di regolazione diurna per i *colectivos*, prima di fronte alla stazione, è stata posta al di sotto del viadotto, nella nuova *manzana* creatasi tra La Pampa e Sucre.

A livello di quartiere, l'eliminazione delle barriere urbane porta alla formazione di un nuovo nodo in cui si incontrano i *sub-barrios* *Barrancas de Belgrano* (o *Belgrano C*), *Barrio Chino*, *Bajo Belgrano* e, 500 metri più a sud, il grande *Parque Tres de Febrero* che, per estensione, si può considerare una realtà a sé stante. Specialmente le prime tre realtà citate, seppur separate da poche decine di metri, vivono una situazione di coesistenza particolare, distanti tra loro sia dal punto di vista architettonico ma soprattutto da quello sociale e, parlando specificatamente del quartiere cinese, culturale. *Barrancas de Belgrano* è dove risiede la popolazione più benestante di Belgrano; la sua architettura è un connubio

tra le antiche case signorili del XIX secolo e i nuovi grattacieli moderni e che “sovrastano” le tre *manzanas* verdi che costituiscono una delle zone più apprezzate della città per tempo libero e eventi. Questi tre pendii, fino a due secoli fa, erano bagnati dal fiume. I terreni sottratti a esso hanno formato *Bajo Belgrano*, un'area prettamente residenziale con costruzioni basse e una buona disponibilità di spazi verdi, grazie alla vicinanza con i *Bosques de Palermo*. Infine il *Barrio Chino* costituisce l'elemento più “attraente” dal punto di vista turistico e commerciale, ma anche quello che presenta differenze culturali più marcate e una tendenza al “chiudersi” in se stesso. Il fulcro del quartiere cinese è *Calle Arribenos* che, costantemente affollata, specialmente nei fine settimana, è stata di recente pedonalizzata. La stazione di Belgrano C si pone come *Landmark* della zona e costituisce di per sé una nuova centralità all'interno di Città e dell'Area Metropolitana, affiancandosi a *avenida Cabildo*, l'unico altro nodo importante della *Comuna 13*. *Avenida Cabildo* corre pressapoco parallela al *Corredor*, a 700 metri di distanza; in essa si concentrano molte attività commerciali di ogni genere, nonché la linea D della metropolitana e la linea *Metrobus Norte*.

Figura 7 - Calle Echeverría, prima e dopo l'intervento



Fonte: Google Maps



Fonte: Clarín

Figura 8 - L'area di Belgrano C, prima e dopo l'intervento



Fonte: Observatorio Metropolitano

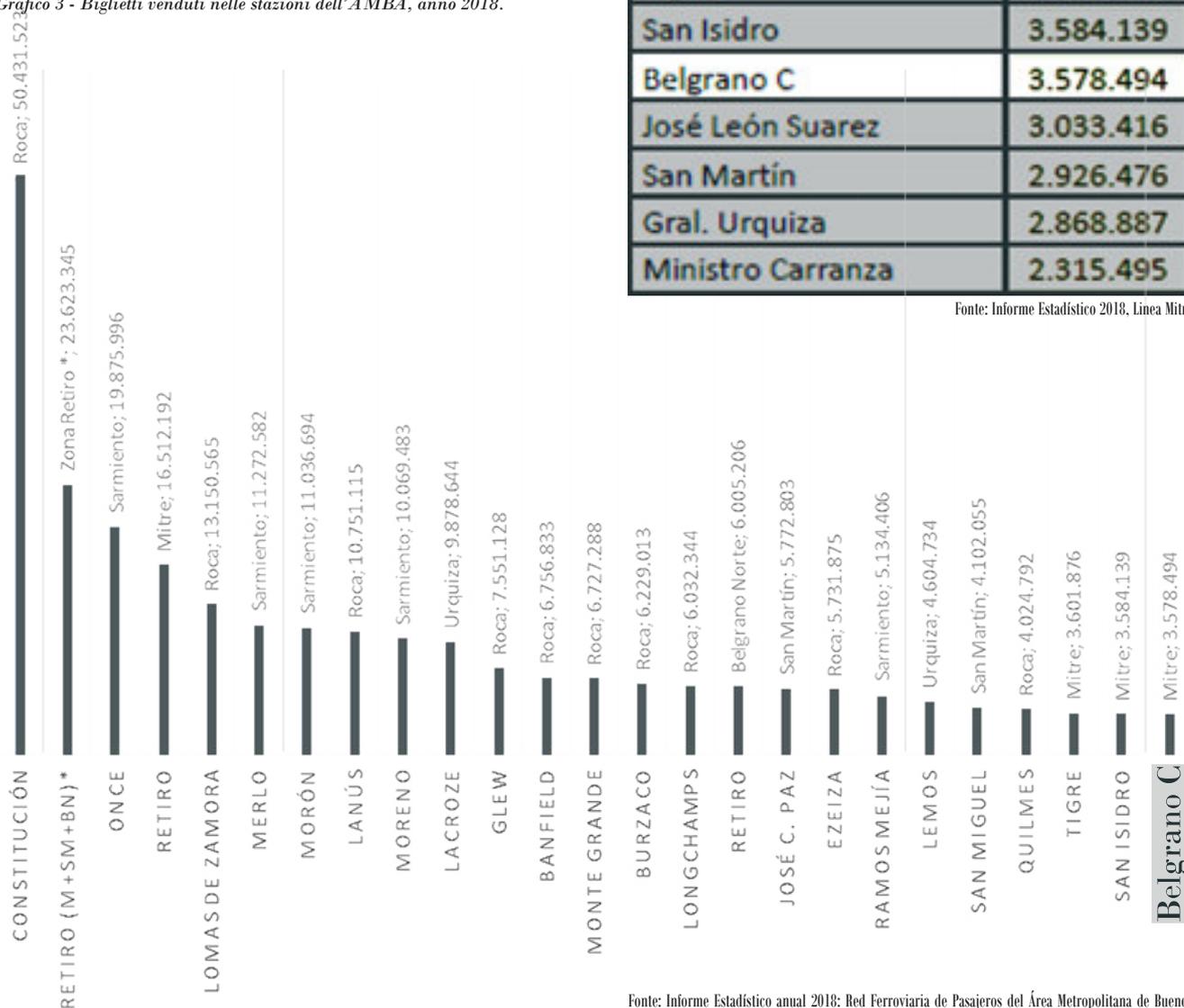
III - tipologie di mobilità e analisi colectivos

Nel nuovo *centro de transbordo* di Belgrano C confluiscono: il *ferrocarril* Mitre, 13 linee di *colectivos*, la viabilità ciclabile esistente e quella in progetto, il percorso pedonale in progetto sotto il viadotto e la rete stradale con il suo flusso di auto e taxi. Il servizio *subterráneos* inoltre si incontra non distante, su *avenida* Cabildo: la *estación* più vicina è Juramento (Linea D), raggiungibile percorrendo *calle* Juramento per sei *cuadras*, per una distanza di circa 700 metri.

Linea Mitre

La linea Mitre è una delle più utilizzate della Città con 63.344.068 passeggeri paganti nell'anno 2018.²⁴⁸ Essa si divide in 5 rami, quello che passa per Belgrano C è il *ramal* Tigre, il più utilizzato di tutti (Grafico 1). Belgrano C

Grafico 3 - Biglietti venduti nelle stazioni dell'AMBA, anno 2018.



Fonte: Informe Estadístico 2018, Línea Mitre

Grafico 1 - Passeggeri paganti sui cinque rami della Linea Mitre, anno 2018.

Ramo	Totale
Retiro/Tigre (e)	33.082.706
Retiro/José León Suárez (e)	27.521.040
Retiro/Mitre (e)	2.339.333
Victoria/Capilla del Señor (d)	101.838
Villa Ballester/Zárate (d)	110.271
Totales	63.344.068

Fonte: Informe Estadístico 2018, Línea Mitre

Grafico 2 - Biglietti venduti nelle stazioni della Linea Mitre, anno 2018.

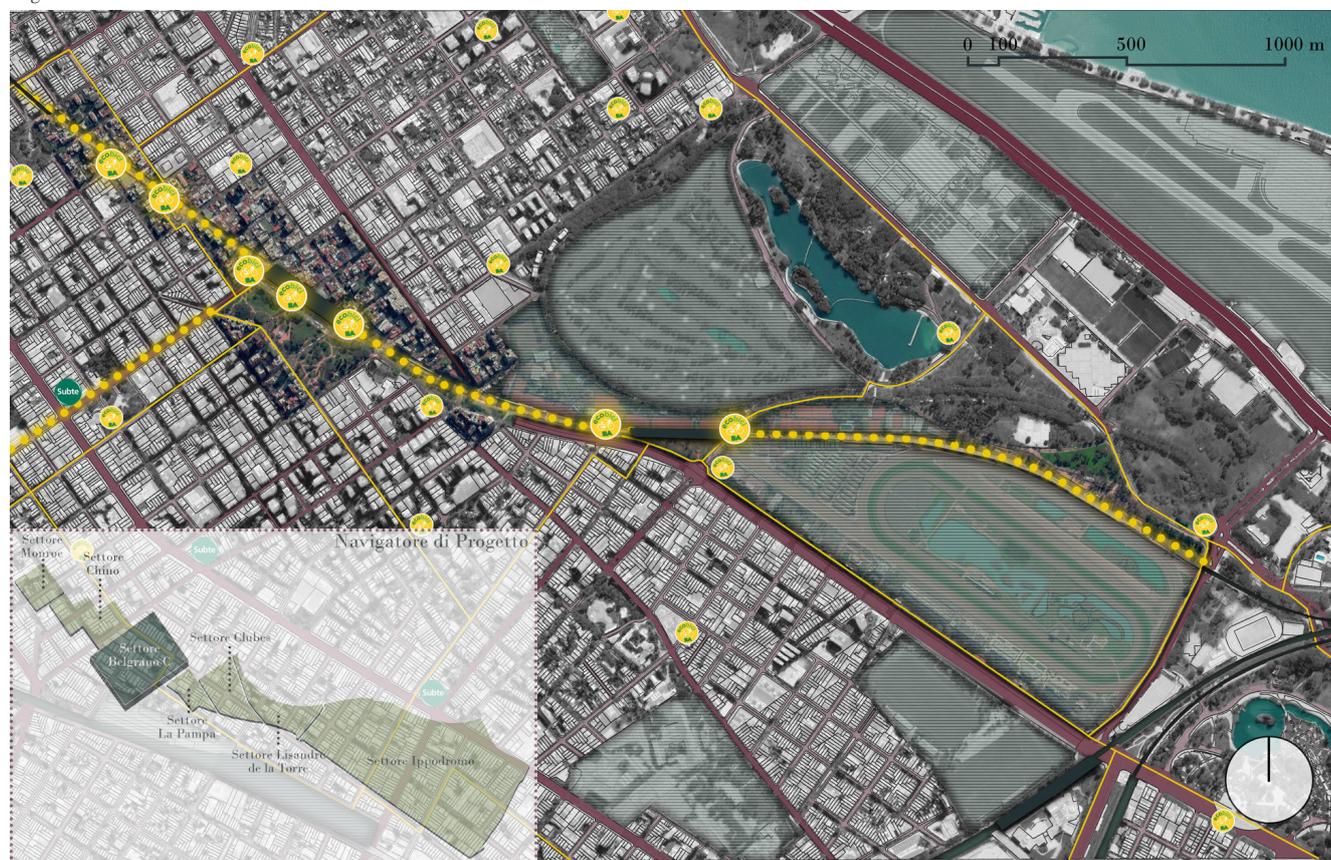
Stazione	2018
Retiro ramal Tigre	8.714.357
Retiro ramal Suarez/Mitre	7.797.835
Tigre	3.601.876
San Isidro	3.584.139
Belgrano C	3.578.494
José León Suarez	3.033.416
San Martín	2.926.476
Gral. Urquiza	2.868.887
Ministro Carranza	2.315.495

Fonte: Informe Estadístico anual 2018: Red Ferroviaria de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires

si posiziona anche al quinto posto fra le stazioni più utilizzate di tutta la linea Mitre nel 2018 (Grafico 2), nonché al venticinquesimo per quanto riguarda le stazioni dell'AMBA nello stesso anno²⁴⁹ (prima dell'intervento)(Grafico 3). Il percorso del *ramal* Tigre attraversa i *barrios* di Palermo, Belgrano e Núñez in *Capital Federal*, e i *partidos* di Vicente López, San Isidro, San Fernando e Tigre in Provincia, con una domanda potenziale di 12 milioni di persone residenti a meno di 500 metri dalle sue 17 stazioni.

Come detto, lo spazio al di sotto del viadotto ospiterà un nuovo percorso ciclabile e pedonale. Questi si integreranno a quelli già esistenti nell'area. Verranno inoltre installate sul territorio stazioni *Ecobici* per promuovere l'utilizzo del mezzo. Un nuovo percorso ciclabile verrà inoltre costruito per poter connettere la stazione di *subte* Juramento con il nuovo centro di trasbordo.

Figura 9 - Percorsi Ciclabili esistenti e nuovi



Fonte: Elaborazione Personale

Legenda

- Strade
- Avenidas
- Autostrade (Autopistas)
- Ciclabili esistenti
- Ciclabili Progetto
- Linee ferroviarie (ferrocarriles)
- Stazioni di ferrocarriles nell'Area
- Barriere urbane
- Fermate Metropolitana (Subte) - Linea D
- Stazioni Ecobici esistenti
- Stazioni Ecobici progetto

Note

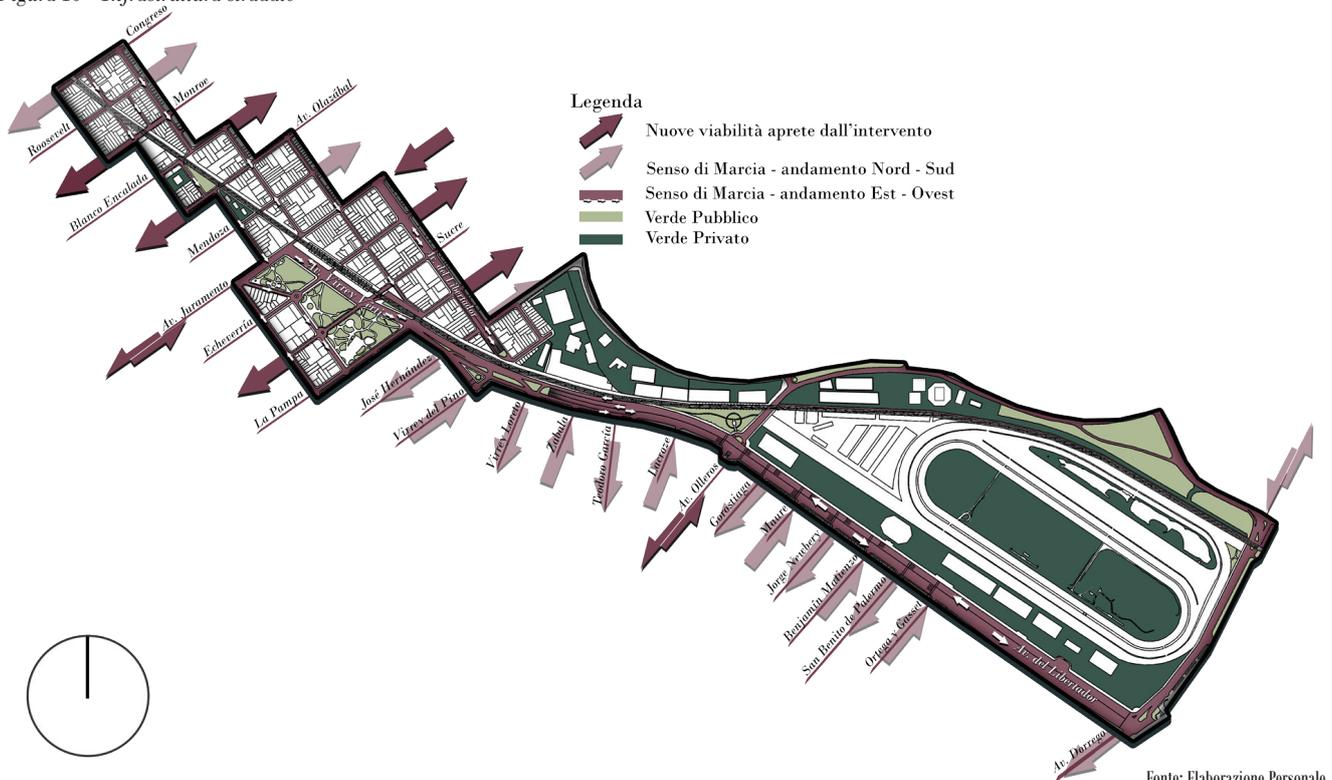
248. COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico 2018, Línea Mitre, red ferroviaria de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, 2018, p. 7.
 249. COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico anual 2018: Red Ferroviaria de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, 2018.

Infrastruttura stradale

L'infrastruttura stradale dell'area è quella che ha subito più interventi di miglioramento. In figura 10, possiamo notare come nel settore che ospiterà il centro di trasbordo, ossia Belgrano C, le quattro viabilità perpendicolari alla traccia (Da sud: La Pampa, Sucre, Echeverría e Juramento) sono state tutte aperte, rendendo la circolazione molto più permeabile. Di queste quattro strade, l'unica "aperta" precedentemente era Juramento, la quale però si doveva confrontare con un passaggio a livello causa di grandi congestioni, soprattutto nell'orario di punta. Le viabilità trasversali, come si può notare, sono quasi tutte a senso unico di marcia, eccezion fatta per Juramento e Olleros che, infatti, costituiscono i due assi principali in questa direzione e coincidono con la presenza delle due stazioni ferroviarie. La circolazione parallela alla traccia invece si presenta molto più fluida grazie alla grande *Avenida del Libertador*, che dalla

stazione Retiro in *Área Central*, arriva fino al *partido* di San Fernando in Area Metropolitana. *Avenida del Libertador* "taglia", passandole al di sotto, la traccia del viadotto Mitre all'altezza del settore Clubes. Al momento di abbassarsi e immettersi nel Tunnel del Libertador, la *Avenida* omonima cambia nome e diventa *Avenida Virrey Vértiz*, ovvero quella che passa in fronte alla stazione di Belgrano C e che ospiterà dunque il centro di trasbordo. Su questa strada sono stati compiuti vari interventi. Innanzitutto, grazie allo spostamento delle aree di regolazione (diurna e notturna) sotto la traccia del viadotto, si è liberato lo spazio davanti a Belgrano C. Questo fatto ha permesso di allargare la strada che è passata dalle sei corsie precedenti alle otto attuali, equivalenti a circa 31 metri di larghezza. Proprio in quest'area verrà organizzato il centro di trasbordo Belgrano C.

Figura 10 - Infrastruttura stradale

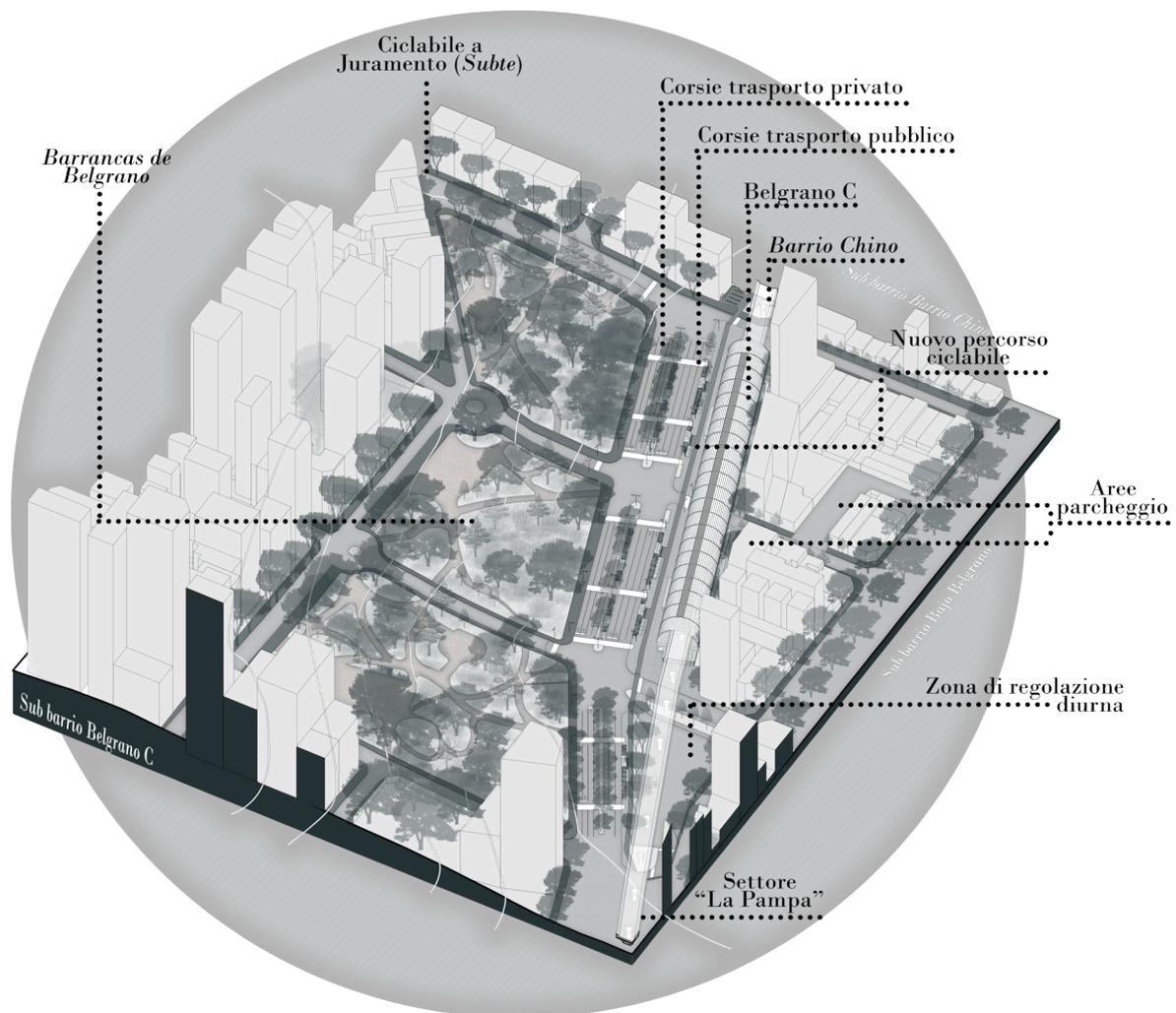


IV - Interventi

Dopo aver analizzato la zona e il suo funzionamento si è progettato un insieme di interventi sia a livello distributivo-stradale, sia livello di arredo urbano. La volontà è quella di creare un centro di trasbordo di superficie adiacente alla stazione di Belgrano C. Per questo fine è importante concentrare il più possibile le varie tipologie di trasporto pubblico (bici e *colectivos*) nei pressi della stazione. In questo modo si andrà a lavorare sul tempo di trasbordo (vedi p.215) che è quello in grado rendere, o meno, attrattiva la scelta

del trasporto pubblico. La zona, come si può vedere in figura 11, è caratterizzata da un tratto in pendenza e uno in pianura, a livello del mare. La zona pendente è occupata dai grandi spazi verdi di Barrancas de Belgrano, un'area molto utilizzata dai cittadini di Buenos Aires per la sua bellezza, eleganza e per la sua natura. Il pendio, unito all'altezza degli edifici che lo attorniano, creano una sorta di vera e propria quinta, con al fondo il centro di trasbordo, il *barrio chino* e le basse costruzioni residenziali e commerciali del *Bajo Belgrano*.

Figura 11 - Volo d'uccello sull'Area di Intervento



Fonte: Elaborazione Personale

Interventi sulla Viabilità

Gli interventi sulla viabilità riguardano principalmente azioni sulla circolazione dei *colectivos*, gli autobus locali. Nell'area antistante alla stazione di Belgrano C, transitano 13 linee di *colectivos*. Tre di questi (42, 44 e 64) hanno una portata metropolitana mentre i restanti agiscono unicamente nella Città. Ben otto linee invece fanno capolinea nella zona di Belgrano C, servendosi della zona di regolazione diurna progettata dal Governo.

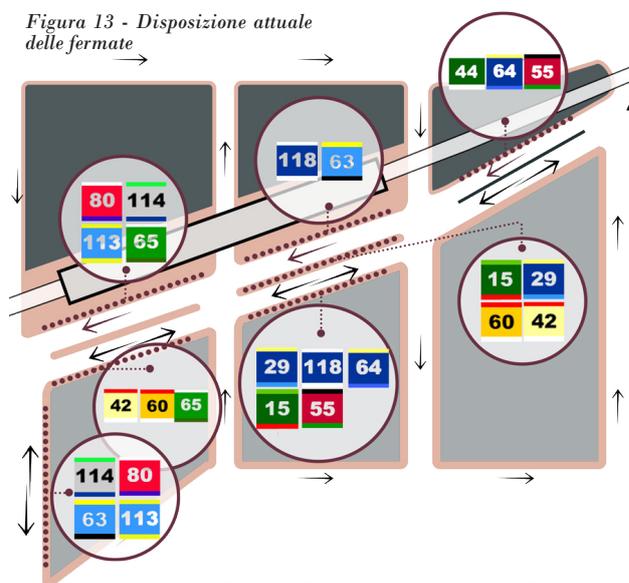
Figura 12 - I colectivos di Belgrano C

Linea	Direzione			Scala	
	Verso Nord	Verso sud	Capolinea	AMBA	CABA
15	■	■			●
29	■	■			●
42	■	■		●	
44	■		■	●	
55		■	■		●
60	■	■			●
63	■	■			●
64		■	■	●	
65	■		■		●
80	■		■		●
113	■		■		●
114	■		■		●
118		■	■		●

Fonte: Elaborazione Personale

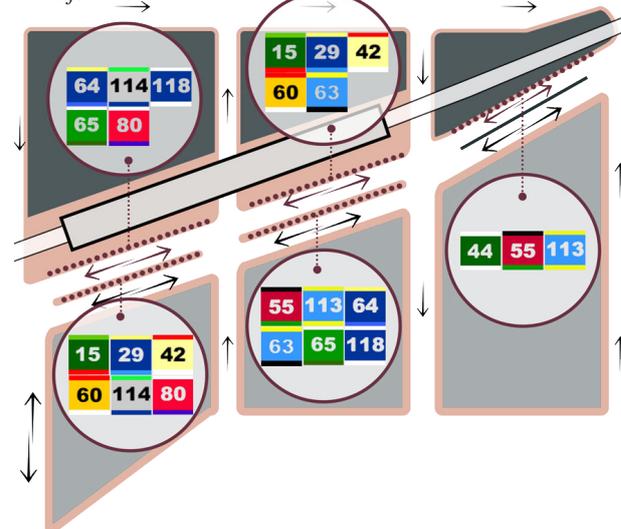
Osservando la disposizione attuale delle fermate (figura 13) si può notare come esse siano sparse sul territorio in maniera abbastanza diffusa: troviamo fermate adiacenti alla stazione ma, la maggior parte, si posiziona sui marciapiedi di *Barrancas de Belgrano*, affollando quest'area e rendendo necessario l'attraversamento di una strada a otto corsie per compiere un trasbordo. Si propone pertanto una serie di interventi affinché venga creata una zona nevralgica in cui si concentrino le fermate degli autobus, le stazioni di *Ecobici* e le entrate della stazione, ottenendo la situazione rappresentata in figura 14.

Figura 13 - Disposizione attuale delle fermate



Fonte: Elaborazione Personale, sulla base di Osservatorio Metropolitano

Figura 14 - Disposizione di progetto delle fermate



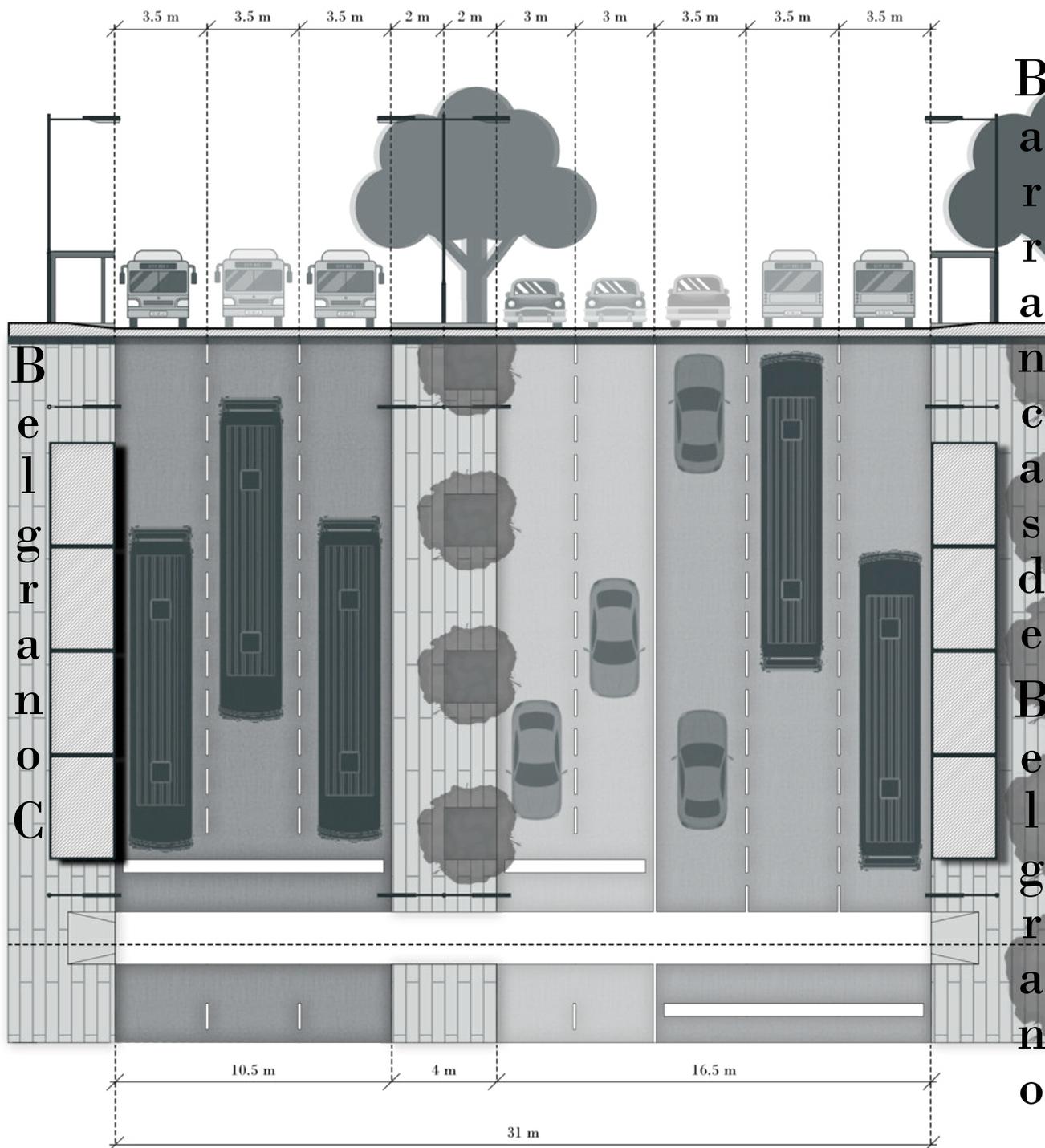
Fonte: Elaborazione Personale

La situazione di partenza possiamo osservarla in figura 15. Si può subito notare la presenza di otto corsie così utilizzate: tre corsie esclusive per il trasporto pubblico a ridosso dell'isolato di Belgrano C, due corsie esclusive per il trasporto privato nel mezzo della strada e tre corsie "miste" pubblico-privato sul lato verso *Barrancas de Belgrano*. Le due isole centrali di fronte alla stazione sono utilizzate in parte:

una ospita delle fermate, l'altra vegetazione e attraversamenti pedonali.

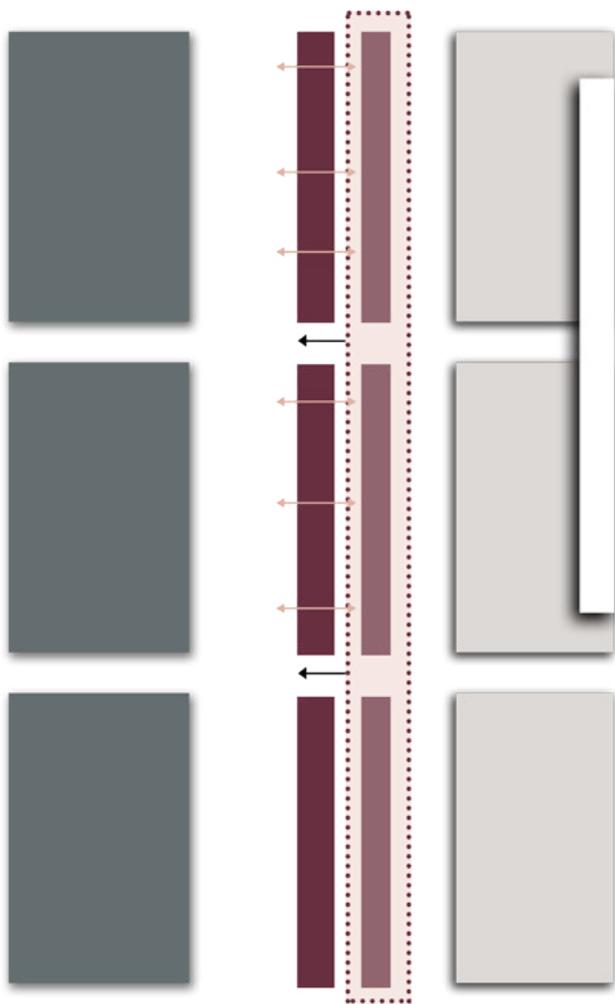
La circolazione attuale presenta come criticità la grande estensione sul territorio e la necessità di attraversare *Avenida Virrey Vértiz* per raggiungere la stazione ferroviaria. Inoltre la zona a traffico misto può essere causa di incidenti e rallentamenti della circolazione, sia pubblica che privata.

Figura 15 - Disposizione schematica di Avenida Virrey Vértiz - conformazione attuale



Fonte: Elaborazione Personale

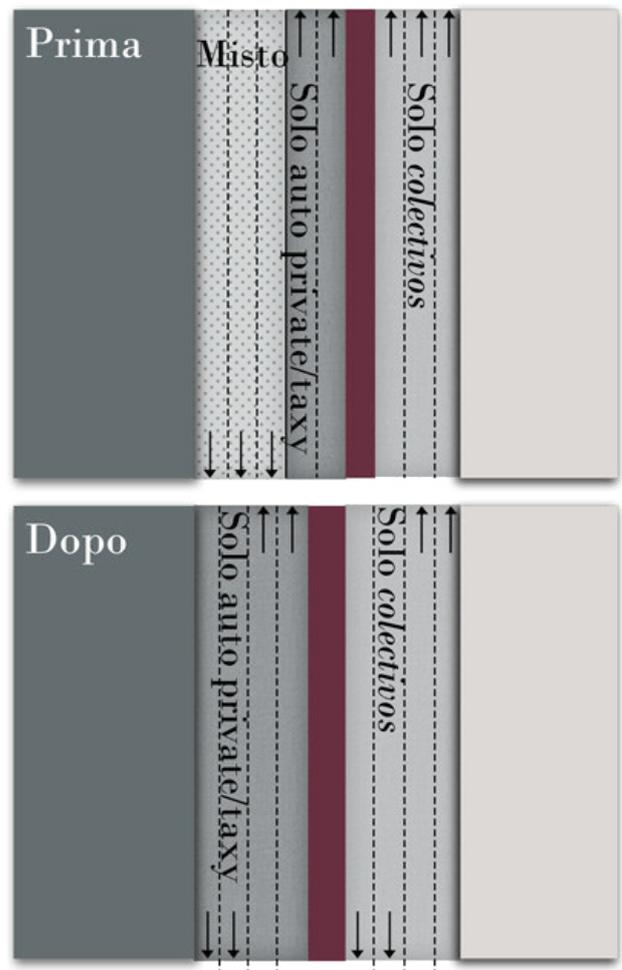
Intervento 1 - Traslazione Isola Centrale



Fonte: Elaborazione Personale

Il primo intervento è quello di traslare la posizione dell'isola centrale di tre metri e mezzo verso i lotti di *Barrancas di Belgrano*. Questo intervento garantisce la possibilità di creare una nuova corsia esclusiva per gli autobus, creando di fatto due circolazioni, una pubblica e una privata. La nuova isola centrale sarà dotata di rampe per l'accesso delle persone diversamente abili e la sua altezza, pari a quella dell'entrata a un *colectivo*, garantirà l'accesso al *colectivos* senza la necessità di salire nessuna scala.

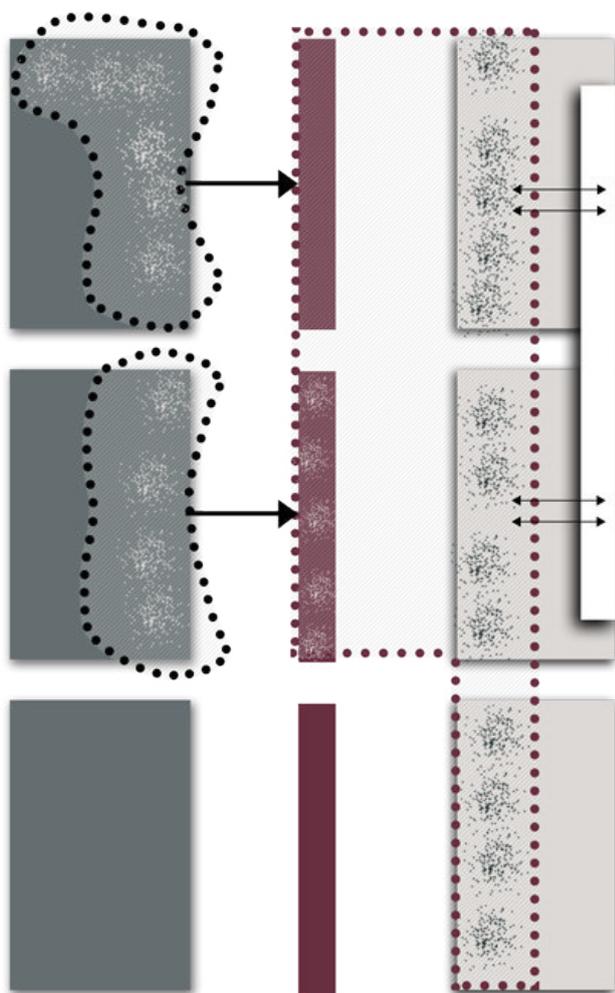
Intervento 2 - Separazione Pubblico/Privato



Fonte: Elaborazione Personale

Il secondo intervento è la creazione di due circolazioni differenziate: una esclusiva per i *colectivos* (di circa 14 metri) e una esclusiva per il trasporto pubblico privato (di circa 11 metri). Questa nuova disposizione libera completamente dalla presenza delle fermate il lato di strada rivolto verso *Barrancas de Belgrano*. L'isola centrale, una volta traslata, verrà anche allargata di un metro così da poter ospitare, nei suoi cinque metri di larghezza, le pensiline di attesa oltre a un considerevole spazio (2.5 metri) da destinarsi a spazio verde o passaggio.

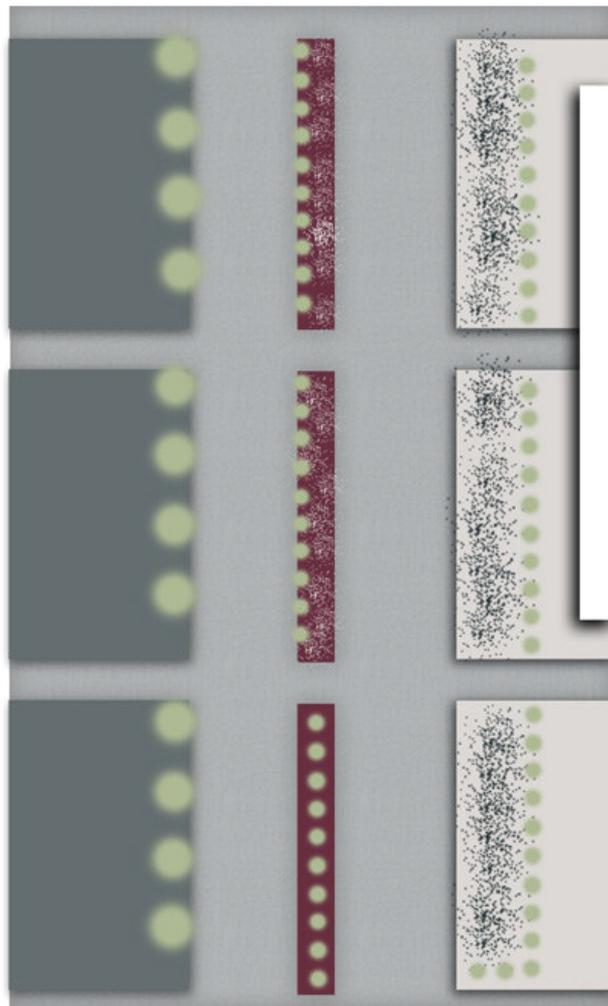
Intervento 3 - Accentramento dei flussi



Fonte: Elaborazione Personale

Una volta eseguita la traslazione e la separazione delle circolazioni, verranno inserite le nuove pensiline lungo i cinque *paradores*, ovvero le aree di carico/scarico passeggeri. Il flusso di persone avrà così a disposizione una zona di interscambio molto concentrata in cui gli spostamenti da compiere sono minimi, i *colectivos* avranno una corsia preferenziale rapida che faciliterà le azioni di carico/scarico passeggeri, le auto private avranno una circolazione propria e l'area verde di *Barrancas di Belgrano* sarà liberata dalla presenza delle fermate dei *colectivos*.

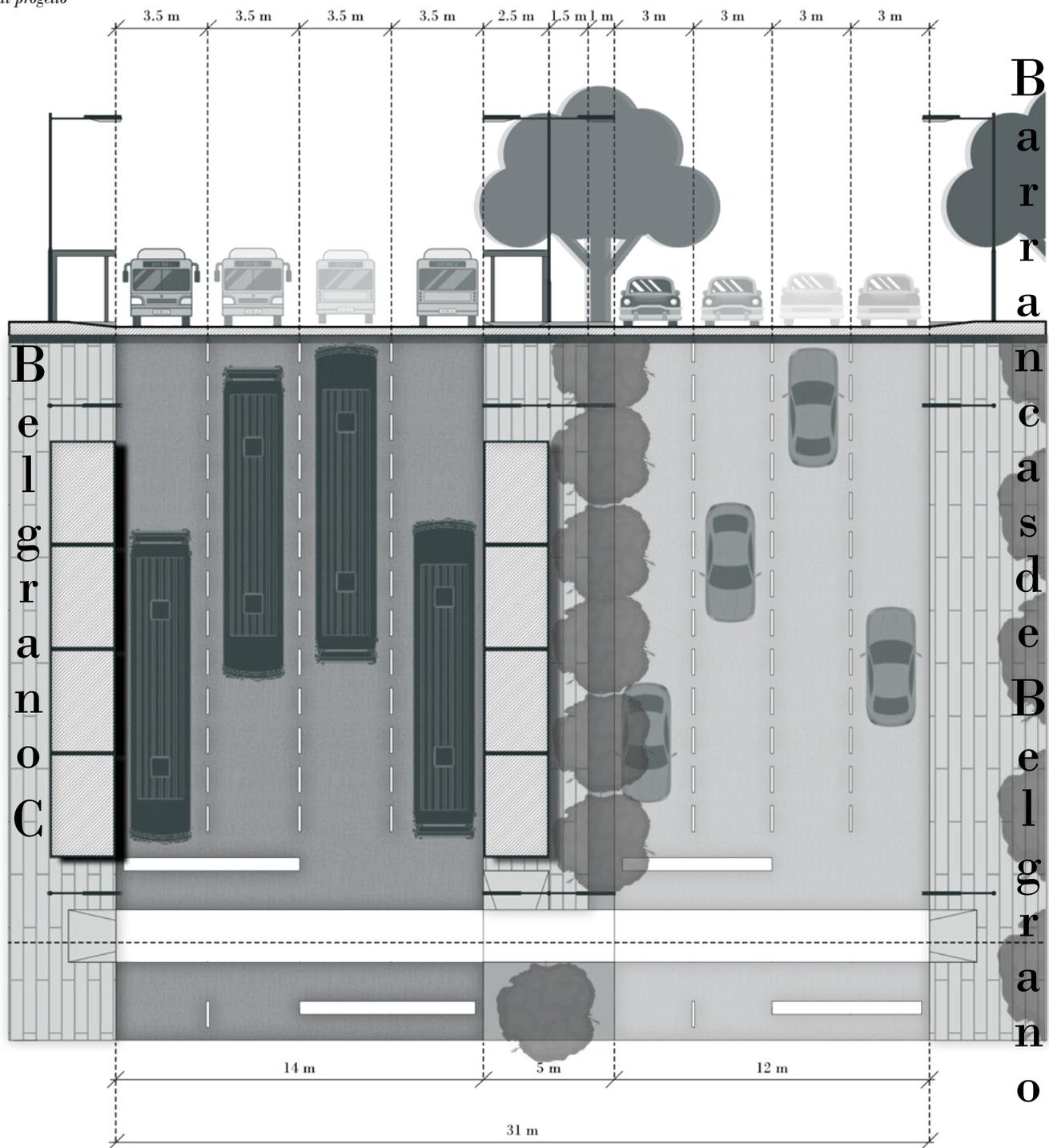
Intervento 4 - Disposizione del verde



Fonte: Elaborazione Personale

L'ultima azione proposta è quella di disporre la creazione di due "corridoi" che definiscano e isolino le due differenti circolazioni. L'isola centrale, di cinque metri di larghezza ospiterà una fascia di un metro di larghezza in cui verranno inserite piante al alto fusto. Questo intervento, elemento di continuità con lo spazio verde di *Barrancas de Belgrano*, si propone di rendere un'area apparentemente "solo" funzionale per la Città, in un'area ricca di vegetazione, sostenibile e piacevole per chi la vive, secondo i principi del *Plan Urbano Ambiental* e della Città più verde.

Figura 16 - Disposizione schematica di Avenida Virrey Vértiz - conformazione di progetto



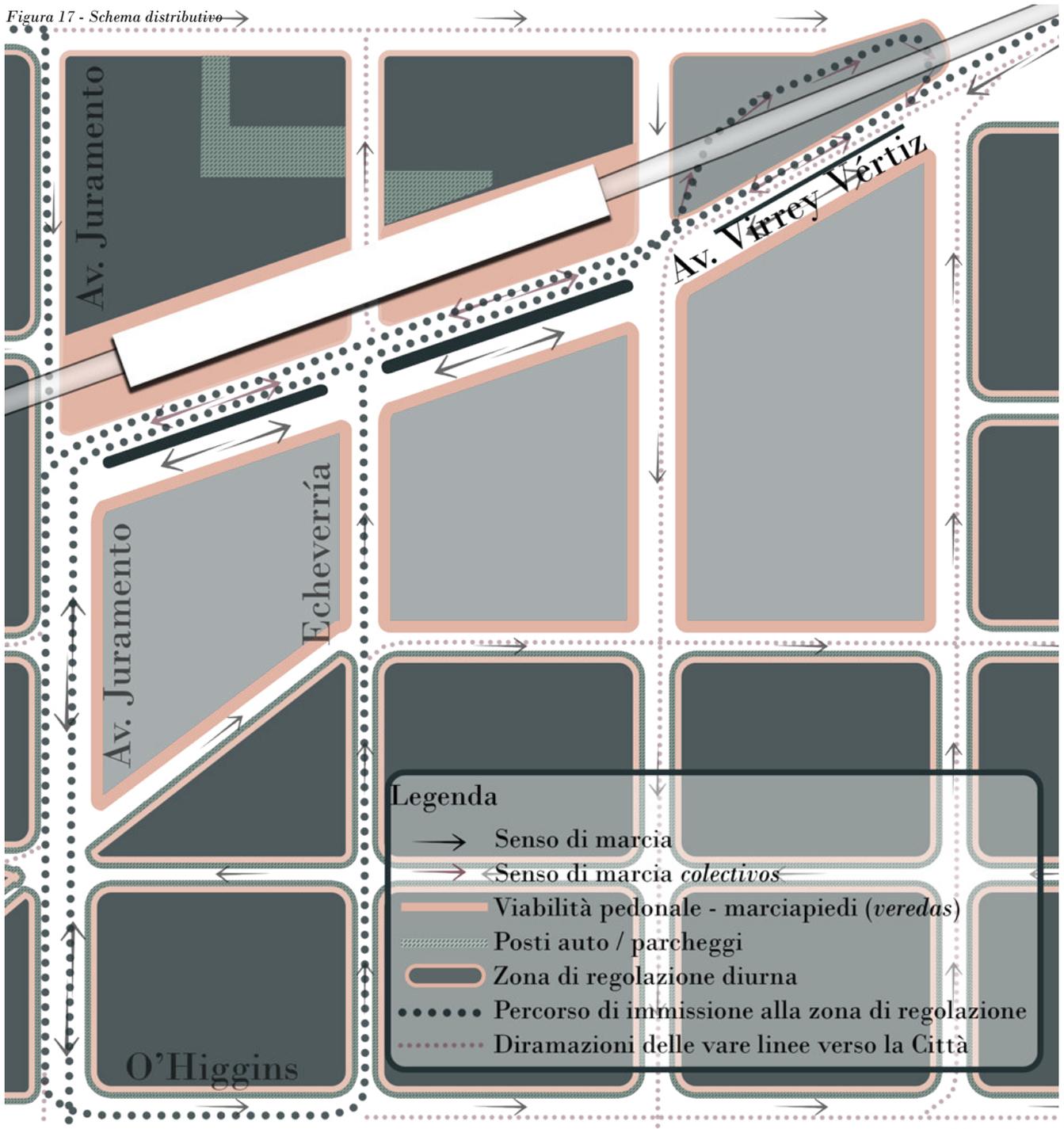
Fonte: Elaborazione Personale

Schema Distributivo

La netta separazione della viabilità privata da quella pubblica, rende necessaria la ridefinizione di alcuni percorsi dei *colectivos*. Quest'azione è facilitata dalla zona di regolazione diurna che si pone come snodo fondamentale della zona: essa infatti funge da capolinea per le otto linee che terminano e incominciano il proprio percorso da Belgrano C. La zona di regolazione, già costruita, ha un senso di marcia

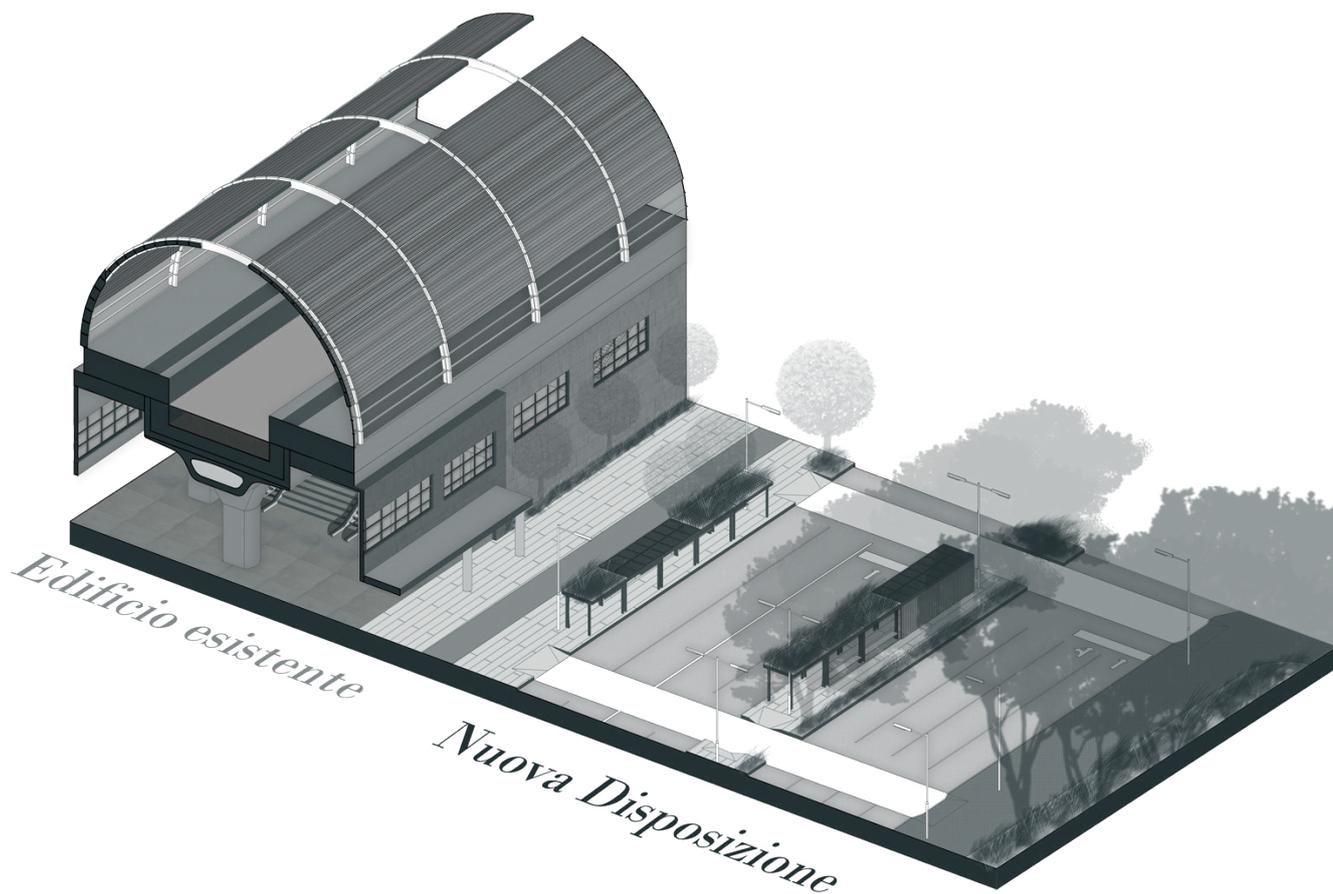
che impone alle linee provenienti dal sud della città di compiere una manovra attraverso Av. Juramento, O'Higgins, Echeverría e Av. Virrey Vértiz. Le linee provenienti dal nord della Città sono invece facilitate poiché si possono immettere direttamente su Av. Virrey da Av. Juramento.

Figura 17 - Schema distributivo



Fonte: Elaborazione Personale

Figura 18 - Spaccato Assonometrico



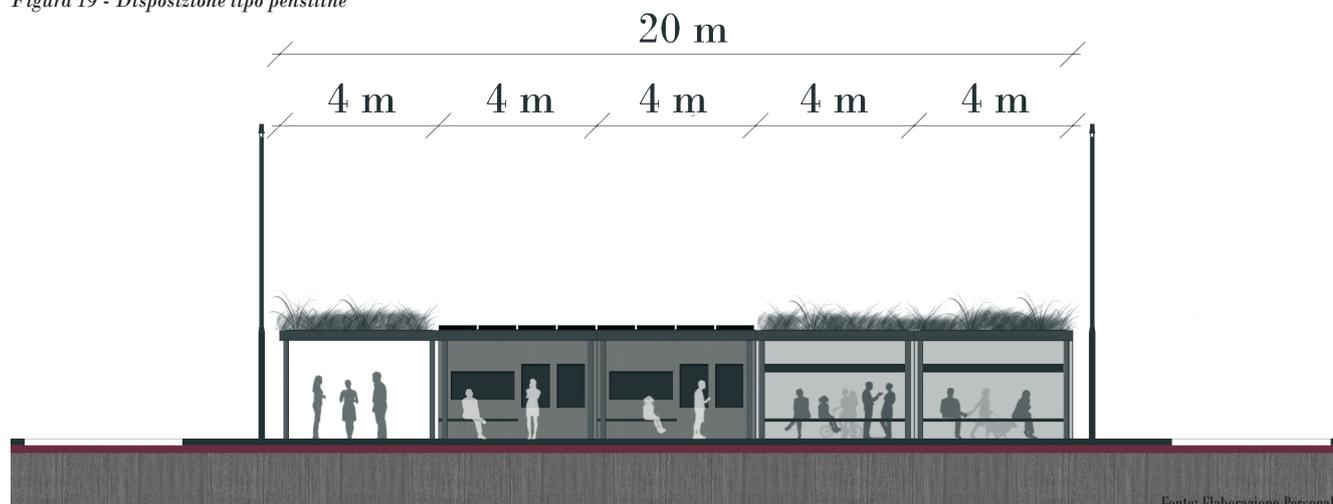
Fonte: Elaborazione Personale

Interventi sull'arredo urbano

In questo spaccato assonometrico si può avere una suggestione di come si presenterà Avenida Virrey Vértiz a lavoro ultimato. In uno spazio di circa 40 metri incontriamo le fermate dei *colectivos*, la nuova viabilità ciclabile, l'ampio marciapiede dell'isolato di Belgrano C e l'entrata della stazione sopraelevata.

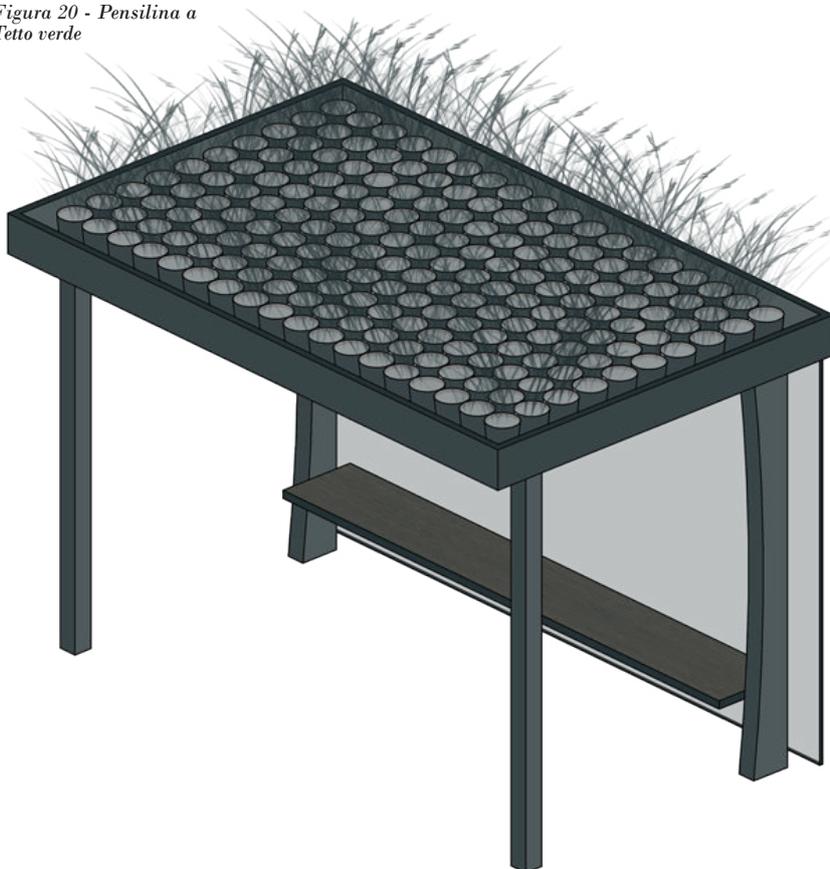
Pensiline a tetto verde e pensiline dotate di pannelli fotovoltaici verranno inserite nelle zone di attesa dei *colectivos*, così come: rampe per l'accesso delle persone diversamente abili in concomitanza di ogni attraversamento pedonale, stazioni di *Ecobici* disposte dietro le pensiline, illuminazione ai lati delle strade.

Figura 19 - Disposizione tipo pensiline



Fonte: Elaborazione Personale

Figura 20 - Pensilina a Tetto verde



Fonte: Elaborazione Personale

Pensilina a Tetto Verde

Questa pensilina contiene, all'interno dello spessore della sua copertura, una serie di vasi contenenti varie specie floreali. Questo tipo di pensilina è molto utilizzata in Olanda. Oltre che un pregevole risultato estetico, le ricadute dell'utilizzo massiccio di questa tecnologia comportano esternalità positive come: diminuzione di inquinamento e polveri sottili, rinfrescamento estivo, raccolta e conservazione dell'acqua piovana, aumento della biodiversità.²⁵⁰

Note

250. <https://www.greenme.it/abitare/arredo-urbano/pensiline-autobus-piante-api/>.

Pensilina con Tetto Fotovoltaico

Questa tipologia di pensilina sarà dotata di pannelli fotovoltaici che forniranno l'energia per il funzionamento dei monitor indicanti il prossimo passaggio e della rete "BA wifi", la rete pubblica di Buenos Aires.

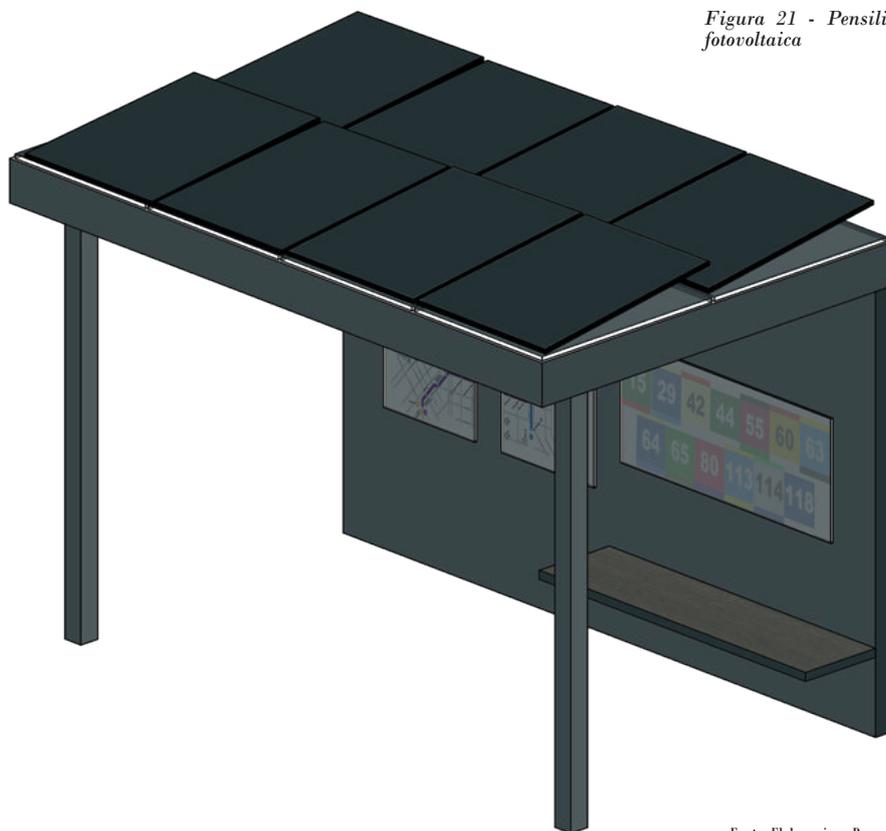
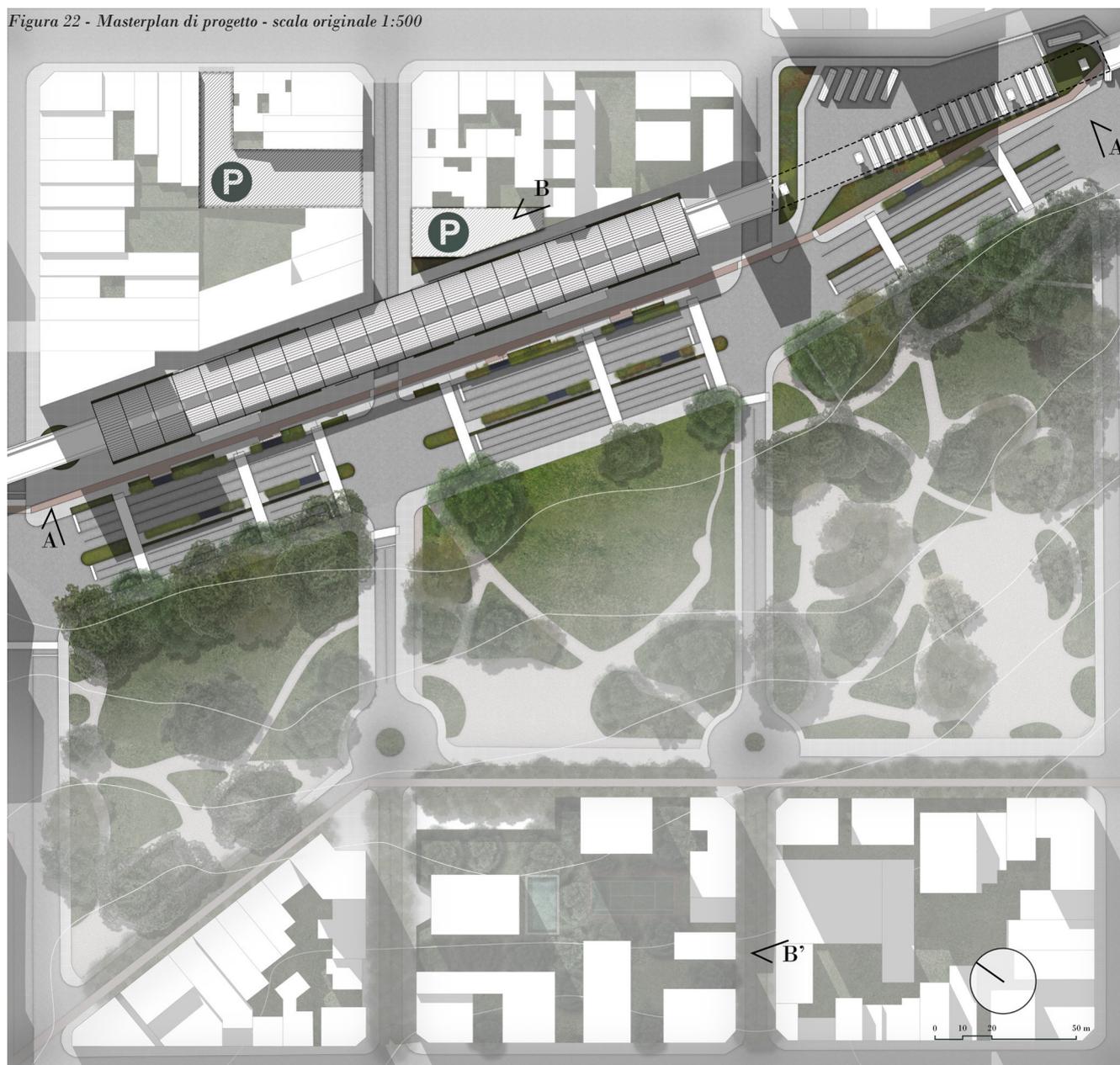


Figura 21 - Pensilina fotovoltaica

Fonte: Elaborazione Personale

Figura 22 - Masterplan di progetto - scala originale 1:500

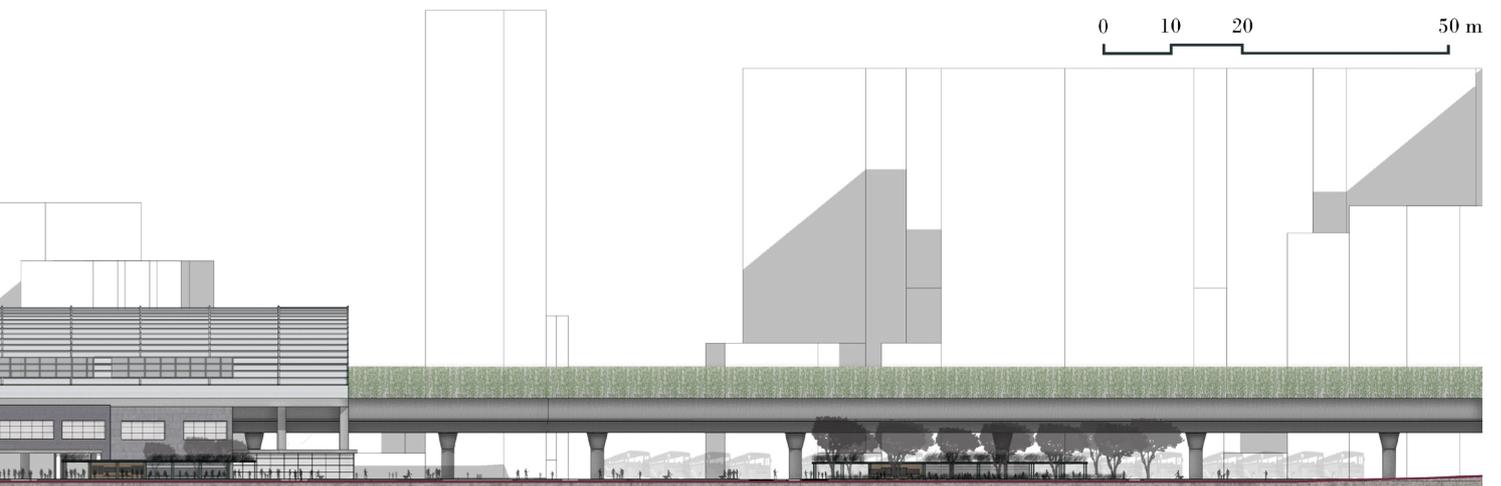
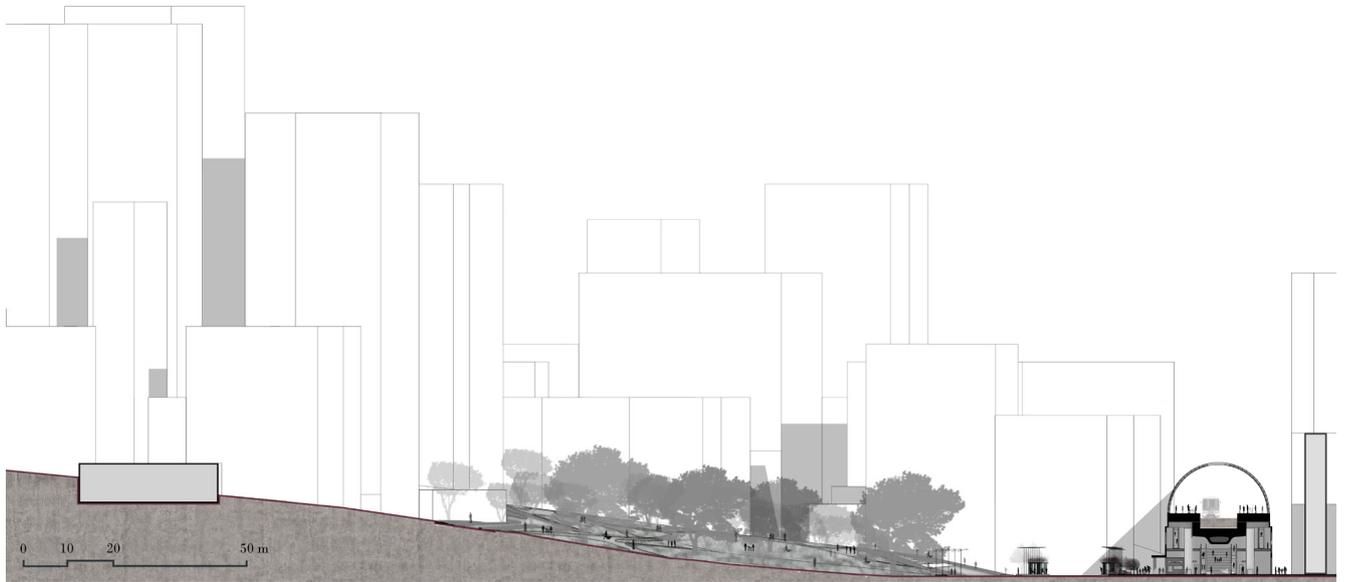


Fonte: Elaborazione Personale

Figura 24 - Sezione longitudinale BB' - scala originale 1:500



Figura 23 - Sezione trasversale AA'- scala originale 1:500



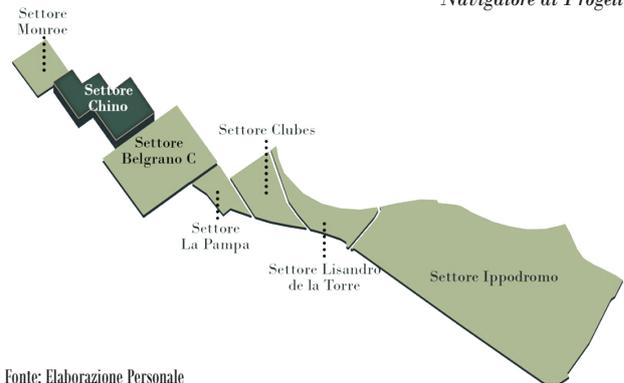
9.
CORREDOR
DE
BELGRANO:
BARRIO
CHINO

9.1 - L'area

Il settore Barrio Chino si trova accanto al sopraccitato settore Belgrano C ed è compreso tra le *calles* Juramento e Monroe. La traccia del viadotto attraversa, tagliandole, quattro *manzanas* che diventano, per questa ragione, *manzanas atípicas*. Il settore è attraversato trasversalmente da cinque viabilità: quattro a senso unico (da sud a nord: Mendoza, Olazábal, Blanco Encalada e Monroe) e una a senso alternato (Juramento). Gli spazi al di sotto del viadotto sono così accessibili da queste “porte”, eccezion fatta per il “sotto settore” compreso tra Av. Olazábal e Blanco Encalada. Questo settore infatti si trova in adiacenza di una zona non edificata, che permette pertanto l'accesso diretto.

L'elemento che più contraddistingue la zona, conferendogli anche il nome, è *calle* Arribeños. Questa strada ospita il famoso *barrio* Chino, già citato in precedenza. Questo *sub barrio* è caratterizzato da una forte impronta della cultura cinese: ristoranti, *street food* e piccolissime attività commerciali caratterizzano quest'area, usualmente molto trafficata e visitata non solo dai turisti, ma anche dagli abitanti di Buenos Aires, soprattutto nei fine settimana. Il Barrio Chino si sviluppa quindi su *calle* Arribeños per tutta l'estensione del settore, ma con “intensità differenti”: Le prime due *cuadras* che si incontrano provenendo da Belgrano C, sono infatti completamente caratterizzate dalla cultura cinese e, di recente, sono state semi pedonalizzate; le altre due *cuadras*, invece, si presentano come più “ibride”, ovvero vi si incontra una mescolanza maggiore tra le attività a carattere cinese e quelle a carattere occidentale. È importante specificare però che si tratta sempre di piccole attività e che il primo centro commerciale, si trova già nel settore Congreso-Monroe. Questa zona è pressoché tutta a livello del mare e quindi non vi si incontrano pendii. L'altezza degli edifici è variabile ma, generalmente, si tratta di costruzioni mediamente basse, di due o tre piani, anche se non mancano le eccezioni.

Navigatore di Progetto



Fonte: Elaborazione Personale

Un percorso ciclabile è già esistente nella zona e collega Barrancas de Belgrano con *Avenida* Congreso (termine del viadotto). Questo percorso verrà mantenuto, integrandosi con il nuovo in progetto.

Attualmente non sono presenti spazi verdi pubblici nell'area, mentre la piantumazione dei bordi strada è molto fitta.

La continuità data dal viadotto e dai percorsi passanti sotto di lui, viene spezzata dagli attraversamenti stradali. Questo fatto suggerisce perciò una ulteriore settorializzazione all'interno di quest'area. Si è pertanto deciso di trattare il settore non come una stanza unica, bensì come quattro stanze connesse, comunicanti ma, al tempo stesso, indipendenti l'una dalle altre.

Essendo il programma di funzionalizzazione abbastanza aperto (*Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos*, p.199), si è ragionato su quali fossero i fattori caratterizzanti dell'area. Gli elementi tenuti in conto sono dunque:

- **Corredor de Belgrano.** Lo spazio al di sotto del viadotto resta innanzitutto uno strumento di connessione per la Città. L'area, prima vista quasi esclusivamente come meta finale per il tempo libero, assume ora anche una fisionomia più "di transito", la quale si dovrà integrare con l'attrattiva che essa genera. Questo è possibile solo tramite una buona progettazione di percorsi e collegamenti.

- **Vicinanza con Belgrano C.** Il fatto di essere già di per sé un luogo molto apprezzato della città, unito alla maggiore importanza che Belgrano C assume in seguito all'intervento, rendono la zona sicuramente molto interessante sotto il profilo commerciale, turistico e sociale. La zona sarà sempre più connessa con la città, il flusso di persone incrementerà così come il ventaglio di attività offerte.

- **Barrio Chino.** La presenza del *barrio chino* è sicuramente un elemento positivo da considerare. La sua presenza genera automaticamente l'interesse delle persone sull'area. L'idea è dunque quella di rafforzare questa caratterizzazione dell'area ma, allo stesso tempo, cercare una maggiore integrazione con la Città, soprattutto dal punto di vista sociale, con la comunità cinese.

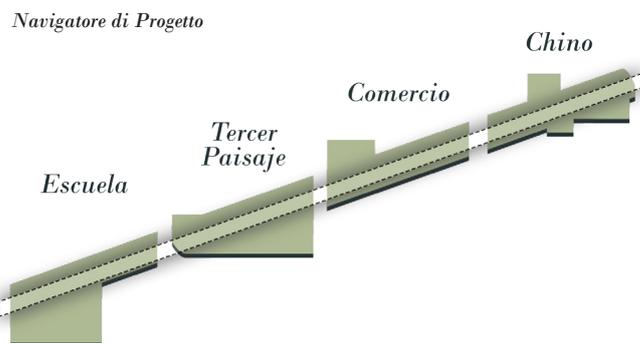
- **Mancanza di aree verdi pubbliche,** la mancanza di aree verdi pubbliche nella zona è parzialmente ovviata dalla presenza di *Barrancas di Belgrano* davanti alla stazione. Si cercherà tuttavia di generare nuovi spazi verdi usufruibili dai cittadini.

- **Presenza di scuole nella zona.** La grande presenza di scuole (pubbliche e private) e di università nella zona è un elemento che è stato assolutamente tenuto in considerazione, specialmente per il fatto che il viadotto, come già detto, sarà un collegamento sicuro della Città. Esso conterà il centro di intercambio di Belgrano C, con le varie infrastrutture scolastiche della zona, generando anche in questo senso, un grande flusso di studenti e giovani.

- **Tessuto edificato all'intorno.** In particolare in questo settore, la traccia ferroviaria si inserisce nel tessuto cittadino, venendo a contatto con i fondi di parcella degli edifici. L'integrazione con la città è uno dei temi più importanti del progetto.

Alla luce di quanto visto dunque si è deciso di caratterizzare i quattro settori in questa maniera (da sud a nord):

- Settore "Chino"
- Settore "Comercio"
- Settore "Tercer Paisaje"
- Settore "Escuela"



Fonte: Elaborazione Personale

9.2 - Annessioni

Il progetto intende integrarsi completamente con la Città e con il suo intorno più prossimo. Come citato nel documento *Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos*: «È permessa l'integrazione di spazi adiacenti (pubblici/privati) attraverso l'apertura dei muri. È possibile creare nuove relazioni con gli esercizi commerciali esistenti.»²⁵¹ Si è ritenuto opportuno quindi di integrare alcuni spazi adiacenti al viadotto nel programma di funzionalizzazione. Le annessioni al progetto sono state eseguite seguendo diverse logiche, ma tutte con l'obiettivo di apportare un valore aggiunto all'opera.

• **Annessione 1:** In questo caso, è proprio a partire dall'annessione che viene definita la funzione del settore. L'edificio integrato è un istituto scolastico, la *Normal School No. 10 Juan Bautista Alberdi*. L'edificio non si pone al servizio del progetto, bensì il contrario. Si intende eliminare l'entrata della scuola attualmente posta su *calle 3 de Febrero* e spostarla sul lotto di progetto, così da creare una zona sicura in cui i ragazzi possano entrare e uscire dall'edificio.

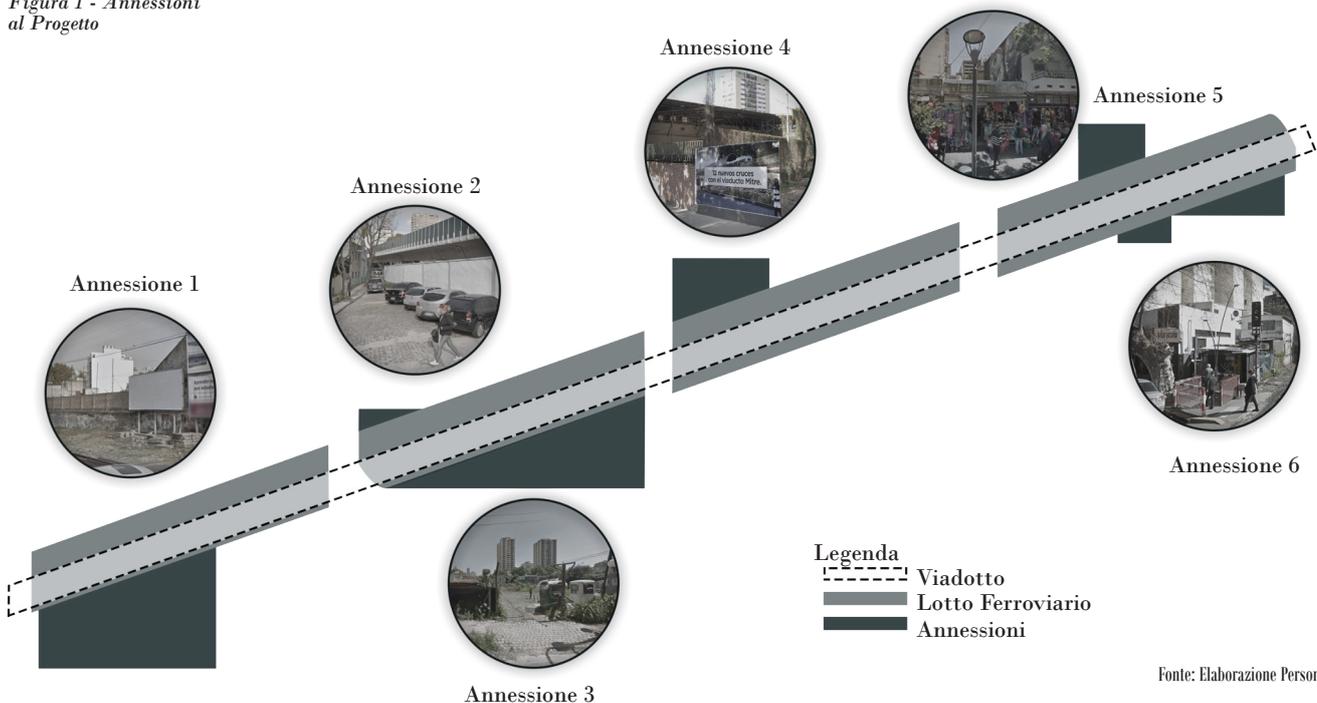
• **Annessione 2:** Attualmente è un piccolo spiazzo residuale con cinque posti auto. È adiacente a un basso edificio residenziale (2 piani) e al lotto di progetto.

• **Annessione 3:** Questo lotto triangolare di circa 1800 m² è stato recentemente messo in vendita dal Governo della Città, dopo essere stato usato come cantiere durante i lavori del viadotto Mitre.²⁵²

• **Annessione 4:** Edificio abbandonato adiacente alla traccia. In precedenza ospitava una struttura sportiva semicoperta. Il lotto attualmente si compone di un cortile e di una tettoia in lamiera.

• **Annessione 5 e 6:** Le ultime due annessioni sono entrambe nel settore "Chino" e seguono la stessa logica: non si tratta infatti di terreni liberi o di integrazione funzionale come per la connessione 1, bensì di appropriazione di piccoli edifici (1 piano) a carattere commerciale, creazione di nuove dinamiche e di un nuovo affaccio commerciale più redditizio, e concessione di questi spazi ai proprietari.

Figura 1 - Annessioni al Progetto



Fonte: Elaborazione Personale

Note

251. SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre*, 2019, p.13.

252. <https://diarioz.com.ar/2019/10/02/de-remate-el-gobierno-llicita-una-manzana-entera-en-belgrano/>.

9.3 - Strategia progettuale

Il disegno del progetto nasce a partire dai percorsi e dalle funzioni necessarie da installare. Si sono individuati tre “sistemi” fondamentali, più uno che scaturisce dalle relazioni reciproche tra i primi tre. Questi “tre sistemi più uno” saranno presenti in ogni settore del viadotto.

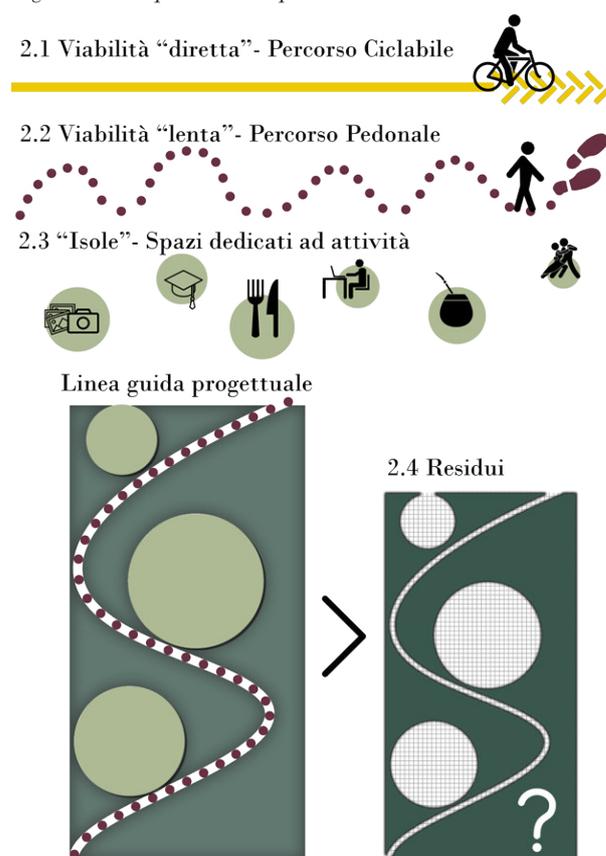
Il primo sistema è quello della “viabilità diretta”, ovvero del percorso ciclabile che si estenderà per tutta la lunghezza del tratto sotto il viadotto. Il percorso ciclabile assume all’interno del progetto la funzione di viabilità rapida; per questa ragione, esso viaggerà per lo più in maniera rettilinea, evitando deviazioni o incroci con la viabilità pedonale, garantendo il percorso più rapido possibile. La nuova ciclabile quindi sarà lunga 3.9 chilometri e si estenderà da Av. Dorrego nel *barrio* di Palermo, fino a Av. Congreso nel *barrio* di Belgrano. Il percorso è prevalentemente pianeggiante e, presupponendo una velocità media tra i 10 e i 15 km/h in bicicletta, la tratta sarà percorribile in un lasso di tempo che va dai 15 ai 25 minuti.

Il secondo sistema è quello della “viabilità lenta”, ovvero il percorso pedonale. L’obiettivo di questo tipo di viabilità è quello di accompagnare il visitatore attraverso le varie “stanze” della città, trasportandolo tra i vari scenari che ogni settore offre. Per questa ragione, la sua forma richiama quella di un fiume che, con il suo corso, collega e separa allo stesso tempo vari scenari e funzioni differenti. Il richiamo col fiume rimanda ovviamente al Rio de la Plata, l’elemento naturale che ha portato alla fondazione di Buenos Aires. Nei primi tempi, il Rio de la Plata, protesse e separò la colonia spagnola da quella portoghese in Uruguay (città di Colonia del Sacramento), mentre in seguito e attualmente, rappresenta una rotta commerciale molto utilizzata che connette i paesi di Argentina e Uruguay, sia dal punto di vista fisico, sia da quello culturale. Allo stesso modo, i lotti ferroviari della Linea Mitre, che prima separavano e isolavano varie parti della Città, mirano a diventare un elemento di unione, un filo che cucia la città.

Le funzioni e le attività che caratterizzano ogni settore sono appunto il terzo sistema. Questi spazi saranno disseminati lungo la traccia e si inseriranno tra i percorsi sopracitati e i fondi di parcella delle *manzanas* attraversate. Queste “isole” sono tra loro isolate ma comunicanti grazie ai due percorsi.

Come si può vedere nella figura 2, la progettazione di questi tre sistemi lascia degli spazi privi di funzione, quelli che possono essere definiti residui di progettazione. Il quarto sistema è rappresentato dal corridoio verde che intende dare continuità ai vari parchi presenti nella zona. Si è pertanto deciso di trattare questi “residui” secondo i principi contenuti nel *Manifesto del Terzo Paesaggio*²⁵³, saggio di Gilles Clément, famoso biologo, scrittore e docente presso l’*École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles*.

Figura 2 - Concept “tre sistemi più uno”



Fonte: Elaborazione Personale

Note

253. CLÉMENT G., *Manifeste du Tiers paysage*, Sujet/objet, Paris, 2004 (trad. it. *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005).

9.4 - *Trattamento dei residui*

I residui della progettazione del viadotto Mitre formeranno il collegamento biologico tra le varie aree verdi adiacenti alla traccia ferroviaria, un corridoio verde passante attraverso il fitto tessuto edilizio di Buenos Aires. Per la “progettazione” di questi spazi, si è fatto riferimento alle idee di Gilles Clément, cercando di intenderne anzitutto la teoria che sta dietro alle sue istanze e, in un secondo momento, i risvolti pratici che questi interventi avranno sul progetto.

Diversità

Il primo elemento su cui ci si deve concentrare è il tema della diversità biologica. Secondo Clément, essa « [...] si riferisce al numero di specie viventi distinte tra gli animali, i vegetali e gli esseri semplici (batteri, virus etc) [...]»²⁵⁴ e «[...] si esprime attraverso il numero delle specie sul pianeta e la varietà dei comportamenti.»²⁵⁵ La varietà dei comportamenti è relazionata con la libertà d'azione che una singola specie possiede e anche dalla sua capacità di adattarsi. Nonostante la varietà biologica, teoricamente, sia infinita, in quanto capace di adattarsi e modificarsi, «la crescente uniformità delle pratiche antropiche porta a una diminuzione delle varietà di comportamento»²⁵⁶

Rifugi della diversità e Mescolanza Planetaria

I rifugi della diversità sono quei luoghi dove i processi biologici possono continuare indisturbati. Clément identifica tre tipologie di origine di questi luoghi: gli insiemi primari, le riserve e i residui. Questi tre insiemi naturali si contrappongono a quelli gestiti dall'uomo.

Per “insiemi primari” si intendono luoghi che non sono mai stati sfruttati dall'uomo, non per decisione, ma per impossibilità. Questi insiemi sono estremamente stabili e restano praticamente immutati. La stabilità è data dal fatto che in questi territori le specie che trovano dimora sono esattamente quelle più adatte alle condizioni ambientali del luogo. All'occhio, i sistemi primari appaiono unitari ma la diversità al loro interno è eccezionale. Per la loro natura

isolata, essi ospitano una grande diversità biologica ma solo di determinati biomi, quelli adatti alla situazione climatica presente.

Le riserve sono molto simili agli ambienti primari: territori non sfruttati dall'uomo, molto stabili, con grande diversità biologica ma solo di specie indigene adatte al luogo. Ciò che le differenzia dagli insiemi primari è il fatto che esse sono consapevolmente mantenute “vergini” dall'uomo. I motivi possono derivare da un riconoscimento della loro fragilità, dei rischi che corrono, della loro rarità oppure si può trattare di luoghi considerati sacri o proibiti.

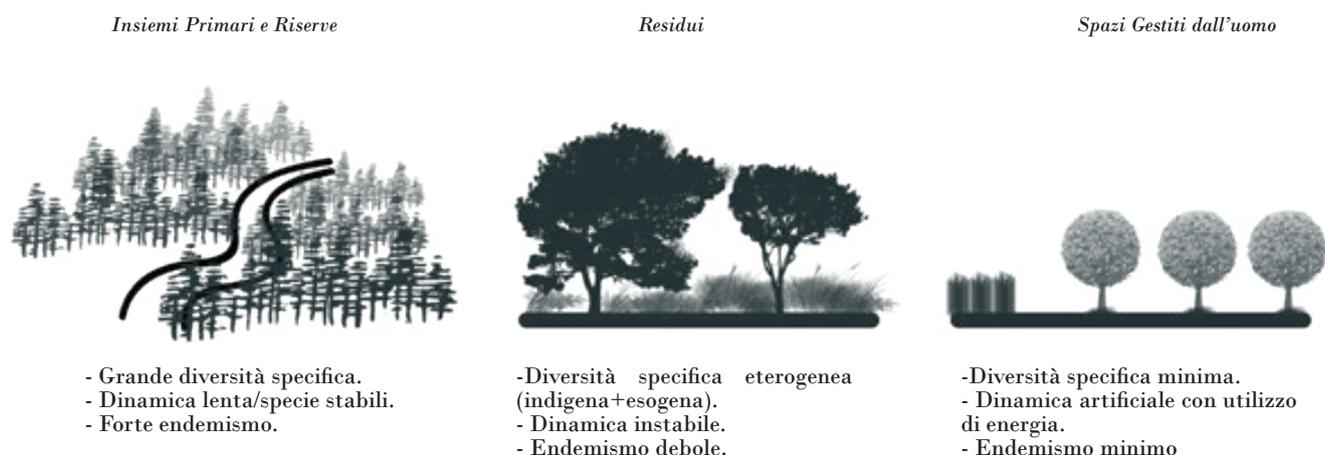
I residui sono il sistema che costituisce il cosiddetto “Terzo Paesaggio”. Essi derivano «[...] dall'abbandono di un terreno precedentemente sfruttato. La sua origine è molteplice: agricola, industriale, urbana, turistica etc [...]»²⁵⁷ Essi «riguardano tutti gli spazi. La città, l'industria, il turismo producono tanti residui quanto l'agricoltura la silvicoltura e l'allevamento.»²⁵⁸ Secondo Clément essi sono strettamente legati con l'organizzazione e quindi la progettazione del territorio, infatti «Ogni organizzazione razionale del territorio produce un residuo»²⁵⁹ I residui quindi sono spazi di risulta della progettazione sia urbana sia rurale. Per quanto concerne ciò che passa a livello cittadino essi sono terreni senza una destinazione o che nascono in seguito all'abbandono di un'attività. La loro quantità è direttamente proporzionale al tessuto urbano: tanto più è rado, tanto più sono i residui.

Contrapposti a questi tre insiemi, troviamo gli ambienti gestiti dall'azione umana. Essi presentano al loro interno una scarsissima diversità specifica e una debolissima stabilità, in quanto si tratta di spazi mantenuti grazie all'utilizzo di energia, bisognosi di continua manutenzione.

Note

-
254. Ivi, p. 14.
255. Ivi, p. 31.
256. Ivi, p. 32.
257. Ivi, p. 13.
258. Ivi, p. 19.
259. IBIDEM.

Figura 3 - I Rifugi della Diversità



Fonte: Elaborazione Personale

Residui e Terzo Paesaggio

Come si è appena visto, i residui nascono come “scarti” della progettazione, spazi apparentemente privi di funzione e con un valore percepito dalla società piuttosto basso. Essi costituiscono però il futuro biologico del nostro pianeta, un <<luogo privilegiato dell'intelligenza biologica: predisposizione a reinventarsi costantemente.>>²⁶⁰ Essi, dopo l'abbandono di un'attività, iniziano immediatamente un processo di trasformazione, evolvendo verso un “paesaggio secondario”. Ci dice Clément: <<Una foresta secondaria può provenire da un residuo. Una forte dinamica caratterizza i paesaggi secondari. Un residuo giovane accoglie rapidamente specie pioniere che presto scompaiono a vantaggio di specie più stabili, fino al raggiungimento di un'equilibrio. I paesaggi secondari sono eterogenei e caotici>>²⁶¹ Le specie pioniere sono piante molto fragili che hanno però una grande capacità di adattamento. Esse “conquistano” il residuo in un primo momento per poi farsi da parte e lasciare campo a piante più stabili. Ciò che differenzia i residui rispetto agli altri sistemi visti in precedenza è la possibilità di contenere al proprio interno non solo varietà di flora indigena, ma anche specie pioniere esotiche, provenienti da altri luoghi.

Questa caratteristica, derivante dalla loro grande fragilità e dalla mancanza di un equilibrio al loro interno, rende i residui il <<territorio per eccellenza della mescolanza planetaria.>>²⁶²

Figura 4 - Concept mescolanza planetaria: semi e tipologie di piante provenienti da varie parti del mondo si incontrano nei residui e danno vita a processi biologici unici, nuovi e differenti. Un arricchimento per la diversità.

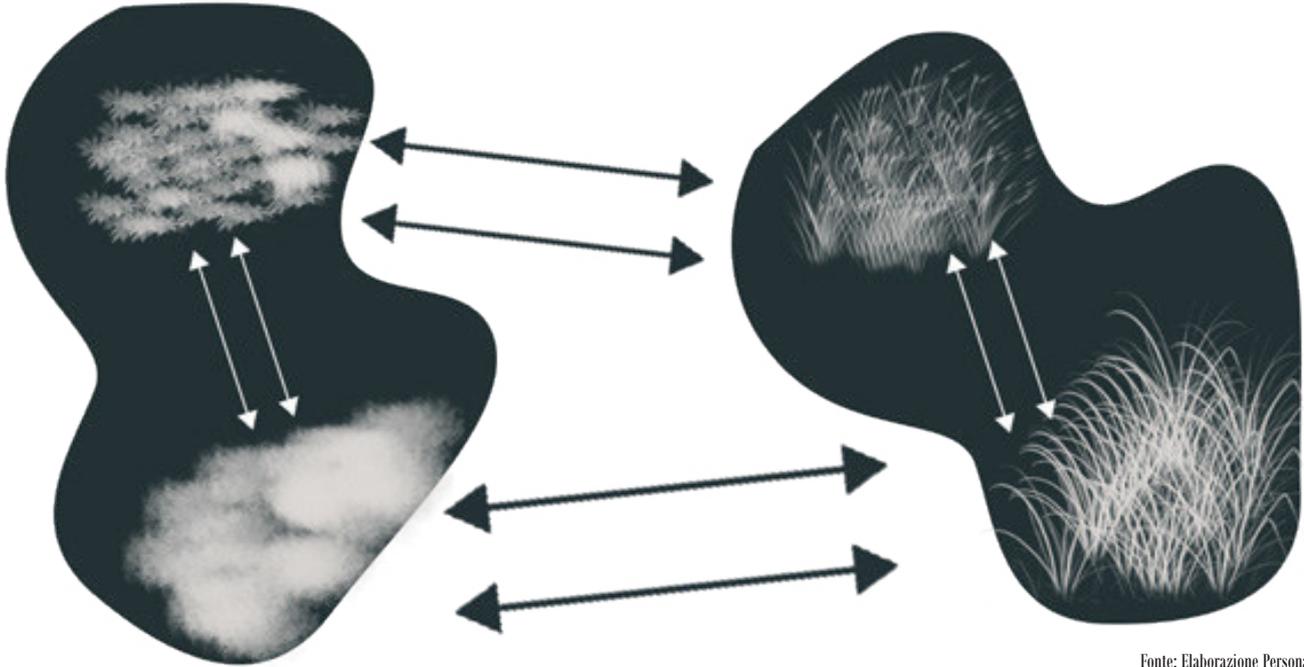


Fonte: Elaborazione Personale

Note

- 260. Ivi, p. 65.
- 261. Ivi, p. 24.
- 262. Ivi, p. 26.

Figura 5 - Scambi interni e scambi con ambiente esterno



Fonte: Elaborazione Personale

I residui quindi sono un campo di scoperta per quanto riguarda la diversità biologica che, come visto, si presuppone infinita. Gli incostanti processi di nascita, morte, spostamento tipici dei residui sono possibili grazie alle dinamiche che intervengono su di essi nel corso del tempo. Scambi interni e scambi con l'ambiente circostante sono un fattore cruciale di queste dinamiche. Gli scambi interni danno vita a nuove specie più resistenti e conducono, in breve tempo, il residuo a diventare una foresta. Gli scambi con l'ambiente esterno invece possono avvenire con un territorio antropizzato o con altri residui. Per quanto riguarda il rapporto con il territorio circostante, tanto più è forte la pressione, tanto più si avrà una perdita di diversità.²⁶³ Il contatto con altri residui può avvenire nelle maniere più svariate: il vento che trasporta il polline, semi trasportati dal pelo animale, dalle suole delle scarpe, dai copertoni delle biciclette...

I residui sono caratterizzati da una vita relativamente corta: in meno di quarant'anni, se non ostacolati, si passa da un incolto a un

fitto imboscamento. Le tempistiche sono tuttavia un tema importante nel trattamento dei residui. Il Terzo Paesaggio infatti <<evolve nella dipendenza biologica>>²⁶⁴, essa è, per sua natura, imprevedibile. Non è infatti in alcun modo possibile prevedere né le scadenze, né tantomeno l'aspetto finale. Questo fatto, apparentemente difficile da accettare, è completamente in linea con il significato di un sistema biologico, il cui fine non è quello di produrre (un risultato o uno scenario), bensì quello di sopravvivere. Data per assodata l'impossibilità di prevedere le tempistiche relative a un residuo, si possono tuttavia identificare tre situazioni che si verificheranno sicuramente: incolto giovane, spinoso e l'imboscamento. La curva che però porta allo stato di foresta, ovvero il raggiungimento di una stabilità, è caratterizzato dall'incostanza, causata sia dai comportamenti singoli dei componenti, sia dalle loro risposte all'ambiente. Tuttavia è proprio l'incostanza che garantisce la resistenza del sistema al tempo.

Note

263. Ivi, p. 37-39.

264. Ivi, p. 51.

Figura 6 - Fasi di crescita del residuo



1. Incolto giovane
 In questa fase la diversità di specie è media e l'instabilità regna sovrana con le piante pioniere che coprono il residuo per poi lasciare spazio a piante più stabili.



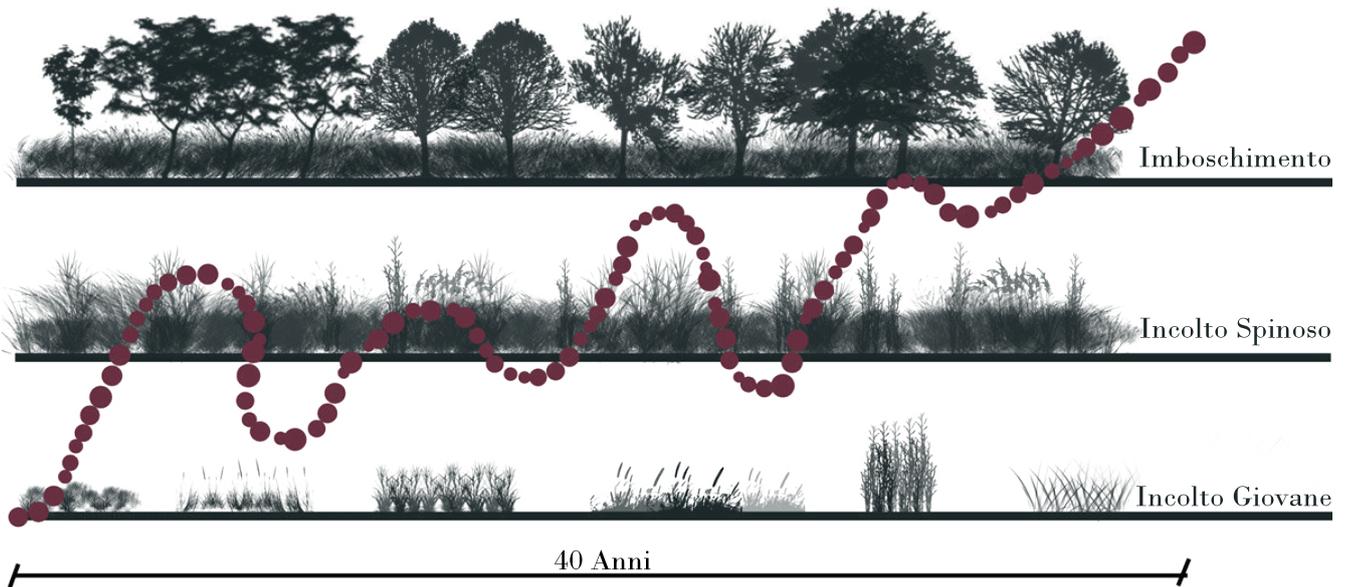
2. Incolto spinoso
 In questa fase la diversità di specie è al suo apice e le piante pioniere hanno lasciato spazio a quelle più stabili. Ogni avvenimento che accade, per esempio la caduta di un albero, dà vita a nuovi cicli e procedimenti inaspettati.



3. Imboschimento
 In questa fase la diversità di specie è piuttosto marcata e le piante hanno trovato un equilibrio. <<Una foresta cresciuta su un residuo presenta sempre una diversità superiore a una foresta gestita dall'uomo>> (Clemént, 2005)

Fonte: Elaborazione Personale

Figura 7 - Crescita incostante del residuo



Fonte: Elaborazione Personale

Una delle riflessioni più importanti di Clément è sicuramente il rapporto tra il Terzo Paesaggio e la società. Lo scrittore delinea due tipologie di azione che l'istituzione assume: l'assunzione di responsabilità, il disinteresse. Per quanto concerne la prima, essa implica:

- <<Stabilire criteri positivi;
- fissare limiti precisi;
- definire gli usi;
- stabilire lo statuto giuridico, le norme di diritto, di sicurezza, assicurative.>>²⁶⁵

Inoltre, nel caso un frammento del Terzo Paesaggio sia messo sotto protezione o considerato patrimonio, esso sarà:

- <<posto sotto sorveglianza;
- proposto come modello;
- organizzato per non cambiare nel tempo>>²⁶⁶

In caso di disinteresse da parte dell'istituzione, si avrà:

- <<Un punto di vista svalutante: area dismessa, incolto, residuo, vuoto, discarica ecc.
- Un punto di vista moralizzante: luoghi sacri, luoghi proibiti>>²⁶⁷

Clément asserisce che l'interesse dell'istituzione nei confronti del Terzo Paesaggio ne decreta la fine. Questo perché istituzione e Terzo Paesaggio sono animati da due principi diversi e incompatibili tra loro: rispettivamente evoluzione economica (accumulo) e evoluzione biologica (trasformazione). Il disinteresse invece, inteso non come disinteresse in senso assoluto, non ostacola il suo divenire, anzi, al contrario è ciò che lo rende possibile.

<<Dalla notte dei tempi, il giardiniere non ha mai smesso di svolgere le tre funzioni del suo lavoro d'eccellenza:

- l'organizzazione dello spazio;
- la produzione;

- la manutenzione nel corso del tempo.

Fino all'inizio del XXI secolo, il giardiniere era l'architetto del giardino, colui che fornisce i fiori, i frutti, le verdure, colui che taglia, pota, rastrella, innaffia e concima... Eccolo ora improvvisamente promosso a responsabile del vivente, garante di una diversità da cui dipende l'intera umanità.>>²⁶⁸

Nel libro *Giardini, paesaggio e genio naturale*, Clément, alla luce delle sue teorie, definisce in maniera più chiara anche il "nuovo" compito del giardiniere. Viene così distinta la figura del giardiniere da quella di paesaggista: <<il paesaggista regola la mutevole estetica del giardino (o del paesaggio), mentre il giardiniere interpreta ogni giorno le invenzioni della vita; è un mago>>²⁶⁹

La mescolanza globale rende il Terzo Paesaggio un territorio in continuo adeguamento, in cui nuove specie, provenienti da lontano, si inseriscono in nuovi ambienti, producendo una risposta ambientale non pronosticabile e che rende impensabile il ruolo classico di giardiniere, quello di attenersi a un progetto di giardino e al suo mantenimento: <<Dobbiamo invece liberarci dell'assurdo contratto in uso per cui il paesaggista (o giardiniere) sarebbe garante di un paesaggio definitivo, contratto impropriamente ricalcato su quello degli architetti [...] Alla consegna di un lavoro, l'architetto può ritenere che la sua casa sia terminata; alla consegna del suo lavoro, il paesaggista sa che il giardino comincia.>>²⁷⁰

Si può quindi affermare che, in un frammento del Terzo Paesaggio, in un residuo, un giardiniere riveste ruolo centrale: fa uso delle sue conoscenze per studiare le relazioni e i comportamenti del luogo e delle specie che lo abitano, studia, osserva, impara e agisce. La sua azione non è più quella organizzatrice bensì nasce dall'osservazione e dalla riflessione: il giardiniere può tagliare o decidere di non farlo, aggiungere nuove specie, rimuovere o non farlo.

Note

265. IVI, p. 55.

266. IBIDEM.

267. IVI, p. 56.

268. CLÉMENT G. *Jardins, paysage et génie naturel*, Collège de France/Librairie Arthème Fayards, Paris, 2012 (trad. it. *Giardini, paesaggio e genio naturale*, Quodlibet, Macerata, 2013), p.25.

269. IVI, p. 9.

270. IVI, p. 33-34.

9.5 - Referenze

In seguito agli scritti di Gilles Clément, l'attenzione sui residui da parte dell'istituzione è indubbiamente aumentata. Pare altresì che il concetto di non-pianificazione e di non gestione di questi spazi risulti, per motivi politici o economici, indigesta a molte istituzioni. Il concetto di biodiversità è molto spesso non chiaro e, per la classe politica, dichiarare un luogo della città non soggetto ad alcun tipo di intervento viene letto come un atto di negligenza. Eppure valorizzare questi spazi significa proteggere e mantenere la vita, intesa come biodiversità. Il tema della biodiversità, come detto, è spesso mal compreso; una pedagogia adeguata riguardo al tema consentirebbe sicuramente di giustificare l'interesse per il suo divenire. A questo riguardo è significativo evidenziare come, negli ultimi anni, si siano

inaugurate diverse scuole che trattano il tema della diversità e del suo riconoscimento: la prima *École du Jardin Planétaire* inaugurata nel 2011 in Francia, una seconda inaugurata nel 2014 nell'isola di La Réunion, l'Università Rurale del paesaggio sempre in Francia. Altre iniziative, mostre, studi e progetti si muovono verso la nozione di Terzo Paesaggio.

Si analizzano in seguito tre progetti emblematici:

- L' *Île Derborence* nel Parco Matisse a Lille;
- Il Giardino del Terzo Paesaggio della Base sottomarina di Saint - Nazaire;
- Il Parco dell'Arte Vivente a Torino

Figura 8 - *Île Derborence, PAV e Giardino del Terzo Paesaggio*



I - Île Derborence

Il progetto in questione si ubica in Francia, nella città di Lille, all'interno del Parco Matisse. Il Parco è stato completato nel 1995, all'interno del programma di sviluppo *Euralille*. Esso copre un'area di otto ettari divisi in quattro aree: un vasto prato, l'Île Derborence, un bosco di pirofite, erica e bambù e un giardino posto all'interno delle antiche fortificazioni. Al centro del parco si innalza l'Île Derborence, un'enigmatica e inaccessibile "isola", rialzata di sette metri e mezzo rispetto al terreno e visibile dalla vicina stazione ferroviaria Lille TGV. L'isola è stata pensata e progettata da Gilles Clément con il chiaro obiettivo di attirare l'attenzione e provocare un senso di stranezza nello spettatore. La sommità dell'isola è volutamente inaccessibile; lo scopo, infatti, è

quello di offrire alla natura uno spazio in cui si possa organizzare e esprimere autonomamente, seguendo le proprie dinamiche e non quelle regolatrici dettate dell'uomo. La forma scelta per l'isola, inizialmente quadrata, è una forma organica che ricalca quella di un'isola realmente esistente in Nuova Zelanda, all'antipodo di Lille: l'isola degli Antipodi. Inizialmente, il progetto prevedeva la costruzione di una cupola vetrata al centro dell'isola che permettesse l'accesso visivo al pubblico e consentisse agli esperti l'osservazione dell'evoluzione del paesaggio. L'intervento, troppo costoso, è stato sostituito da due controlli annuali eseguiti dal comune e da un'associazione locale. Attualmente, la superficie dell'isola è ricoperta da una foresta primaria.²⁷¹

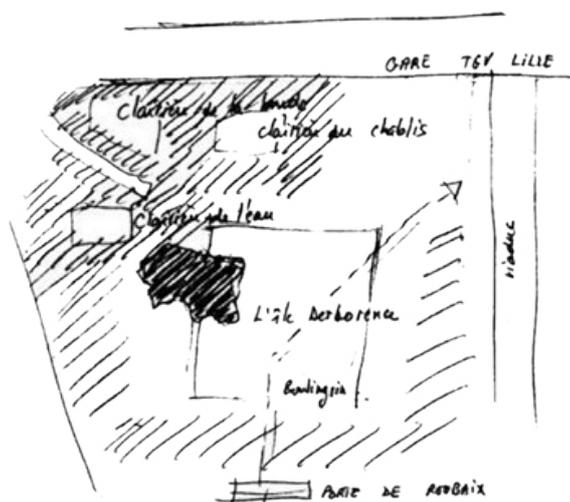


Figura 9



Figura 10

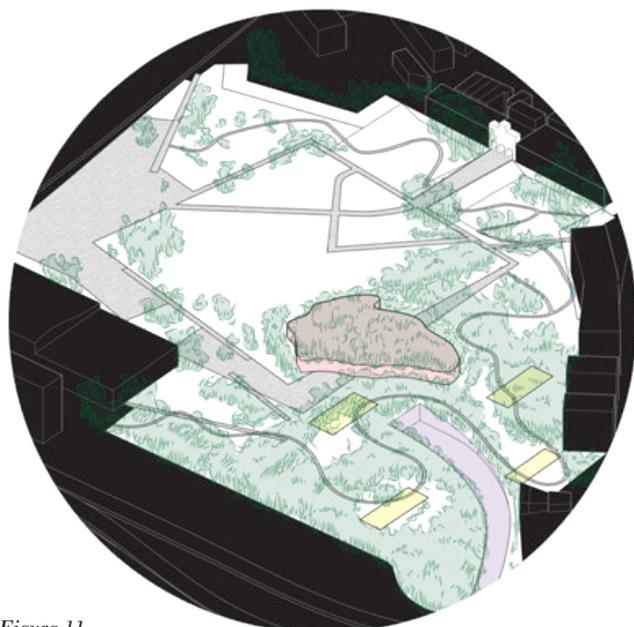


Figura 11



Figura 12

Si può affermare che quest'opera sia un emblema del residuo volontario. Le reazioni all'opera e la sua eredità sono controverse: alcuni abitanti del luogo fecero pressione sul comune affinché la sua superficie diventasse un giardino anziché un terreno incolto, inoltre venne richiesto di coprire lo zoccolo, ritenuto brutto, attraverso la piantumazione dell'area circostante. Altre critiche al progetto ritengono che esso rappresenti più un simbolo che un fatto: la foresta primaria creata sull'Île Derborence non è reale, bensì costruita artificialmente. L'ultimo fattore che incide negativamente nella sua valutazione è la quasi completa inaccessibilità al pubblico, costretto a osservare l'opera dal prato senza la possibilità di accedervi o attraversarlo.

Guardata da un altro punto di vista, la foresta primaria venutasi a creare è artificiale perché le è stato costruito un "palco" su cui svilupparsi, tuttavia essa esiste, si gestisce da sola e offre una risposta alternativa alla possibilità di introdurre luoghi di biodiversità all'interno della Città moderna.²⁷²

Note

271. Ivi, *Manifesto del Terzo Paesaggio*, p. 73-75

272. GANDY M., *Entropy by design: Gilles Clément, Parc Henri Matisse and the Limits to Avant-garde Urbanism*, in "International Journal of Urban and Regional Research", Vol. 37, 2012, p. 259-278.



Figura 13



Figura 14



Figura 15

Figura 9 - Schizzo di Gilles Clément del 1990 per il Parco Matisse

Fonte: <https://www.pinterest.co.uk/pin/366832332142426343/>

Figura 10 - Pianta del Parco Matisse.

Fonte: <http://www.gillesclement.com/cat-banqueimages-matisse-tit-Parc-Matisse-Lille>

Figura 11 - Rappresentazione tridimensionale del Parco Matisse

Fonte: <http://www.nathanaelscheffler.com/parc-henri-matisse>

Figura 12 - Vista Aerea dell'Île Derborence

Fonte: *La voix du Nord*

Figura 13 - Zoccolo dell'isola coperto da alberi su richiesta

Fonte: <http://matheugandy.blogspot.com/2011/05/urban-islands-parc-henri-matisse-lille.html>

Figura 14 - Trattamento dello zoccolo

Fonte: <http://matheugandy.blogspot.com/2011/05/urban-island>

Figura 15 - Vista dal prato

Fonte: <https://more.groww.fr/ile-derborence/>

II. “Giardino del Terzo Paesaggio” sul della Base sottomarina di Saint - Nazaire

Quest'opera, completata tra il 2009 e il 2011, si situa sul tetto di un edificio militare: una base sottomarina. Come già specificato, anche l'architettura abbandonata può diventare un “rifugio per la diversità” e, in questo caso, si situa sul tetto di un basamento in calcestruzzo alto nove metri, nei “settori” delle camere da scoppio, ovvero un luogo in cui le granate nemiche restavano “imbrigliate” evitando che la deflagrazione danneggiasse la struttura. La conformazione del tetto è quindi composta da muri paralleli alti due metri e distanziati di tre metri. Il progetto è diviso in tre settori che costituiscono il Giardino del Terzo Paesaggio e mira alla valorizzazione di diverse specie,

principalmente provenienti dall'estuario della Loira. I tre settori sono: il Bosco dei Pioppi Tremuli a nord (l'unica parte in cui la struttura è completamente terminata), il Giardino dei Sedi nel centro e il Giardino delle Etichette a sud.²⁷³

Il “*Bosco dei Pioppi Tremuli*” (realizzato nel 2009) è costituito da 107 pioppi tremuli che, piantati all'interno di sacchi di terra posizionati nelle camere sottostanti, “emergono” in superficie sul tetto, attraverso le travi, e costituiscono un basso bosco superficiale visibile sia dalla città che dal mare. L'effetto del passaggio del vento che fa vibrare e scintillare le foglie è molto suggestivo.²⁷⁴



Figura 16

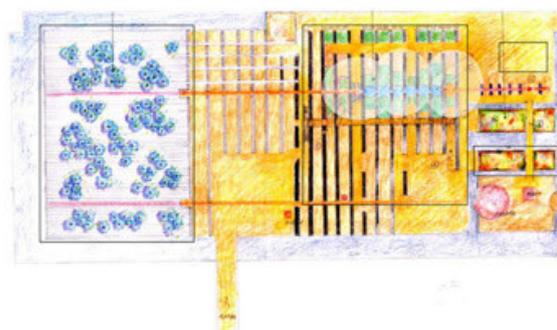


Figura 17



Figura 18

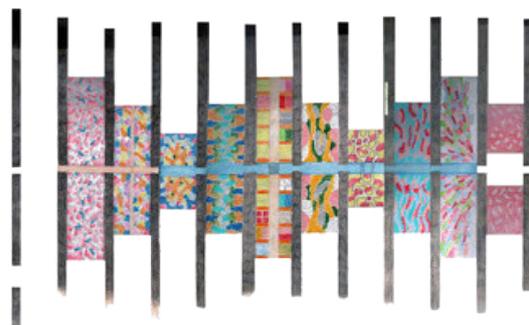


Figura 19

Il “*Giardino dei Sedi*” è invece costituito da una serie di “stanze” formate dalla successione delle camere di scoppio. Esse sono messe in comunicazione da una serie di “porte” attraversate da un canale. Solo la prima camera è osservabile nella sua completezza. Il canale e le porte creano un gioco prospettico che guida l’osservazione delle altre.²⁷⁵

Il “*Giardino delle Etichette*” è l’unico dei tre settori che corrisponde ai principi del Terzo Paesaggio in quanto non pianificato. Si può infatti affermare che esso sia stato “formato dal vento” e dall’azione degli uccelli. Questi due agenti infatti sono trasportatori di semi differenti, provenienti dai settori

vicini e anche da altre parti della zona. Le piante che compaiono in questo giardino sono costantemente osservate e etichettate per il pubblico.

A differenza dell’Île Derborence, il giardino del Terzo Paesaggio è aperto al pubblico.²⁷⁶

Note

273. Ivi, *Manifesto del Terzo Paesaggio*, p. 75.

274. <http://www.archidiap.com/opera/jardins-du-tiers-paysage/>

275. AREA: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

276. Ivi, *Manifesto del Terzo Paesaggio*, p. 76



Figura 20



Figura 21



Figura 22

Figura 16 - Tetto della base sottomarina di Saint Nazaire

Fonte: <https://www.saintnazaire.fr/concertation/la-base-sous-marine-de-saint-nazaire-se-met-au-vert-13267>

Figura 17 - Pianta del Giardino del Terzo Paesaggio

Fonte: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

Figura 18 - Bosco dei Tremuli

Fonte: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

Figura 19 - Schema generale del Giardino dei Sedi

Fonte: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

Figura 20 - Prospettiva sul Giardino dei Sedi

Fonte: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

Figura 21 - Giardino delle Etichette

Fonte: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

Figura 22 - Catalogazione delle specie nel Giardino delle Etichette

Fonte: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>

3. “Parco Arte Vivente” (PAV) Torino

A metà tra un parco e un museo d’arte contemporanea, il PAV, acronimo di Parco Arte Vivente, si situa in Via Giordano Bruno a Torino su un’area di 23 000 m² prima occupati da un’industria metalmeccanica. Il parco nasce nel 2008 sotto la direzione di Pietro Gilardi in collaborazione con Gianluca Cosmacini (paesaggista).²⁷⁷

Questo parco/museo è uno spazio innovativo in cui è chiaro l’incontro tra natura, uomo e arte, e la loro interazione. Il percorso si divide in una parte interattiva al coperto in cui vi si svolgono anche svariate attività (workshop, mostre, laboratori, ricerche) e una grande area verde in cui sono disperse varie installazioni artistiche di artisti italiani e stranieri.

La parte coperta del parco è una struttura ottagonale integrata con l’ambiente circostante. Il terreno infatti si addossa alle sue pareti, trasformandola in una sorta di collina

artificiale e riducendo le dispersioni di calore all’interno dell’edificio. Il tetto è in legno e ospita un giardino pensile progettato da Gilles Clément.²⁷⁸

Per quanto riguarda invece l’area esterna, le installazioni sono numerose: le più rinomate sono il “*Trèfle*” di Dominique Gonzalez-Foerster (2006) e il “*Jardin Mandala*” di Gilles Clément (2010).

Note

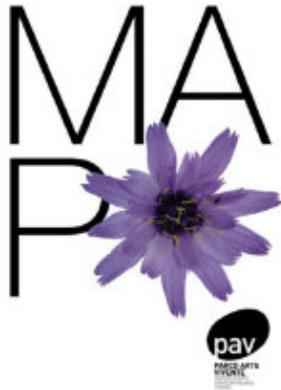
277. <http://parcoartevivente.it> .

278. <https://www.guidatorino.com/pav-il-parco-darte-vivente-di-torino/> .

Figura 23 - Vista aerea del PAV di Torino



Fonte: <http://parcoartevivente.it/pav/mappa-del-pav/>



Il PAV è un centro sperimentale d'arte contemporanea che comprende un sito espositivo all'aria aperta e un museo interattivo inteso quale luogo d'incontro e di esperienze di laboratorio rivolte al dialogo tra arte e natura, biotecnologie ed ecologia, tra pubblico e artisti.

PAV is an experimental centre for contemporary art that includes an open-air exhibition site and an interactive museum, meant as a place for meetings and workshops dealing with the ongoing dialogue between art and nature, biotechnology and ecology, between public and artists.



PAV Parco Arte Vivente

Centro sperimentale d'arte contemporanea / Experimental center for contemporary art
 via Giordano Bruno 31, Torino
 +39 011 3152235
 info@parcoartevivente.it
 www.parcoartevivente.it

Orari di apertura / Opening time

Per scuole e gruppi, su prenotazione, da martedì a venerdì / Reservation is mandatory for schools and groups from Tuesday to Friday
 Per il pubblico: mercoledì, giovedì, venerdì ore 15-18, sabato e domenica ore 12-18 / For public: Wednesday, Thursday, Friday 3-6 pm, Saturday and Sunday 12 am - 7 pm

**Installazioni nel parco / outdoor installations
 VILLAGE GREEN**

- 01 Trèfle**
Dominique Garza-Foerster, 2006
- 02 Focolare**
Collettivo Serra Serra, 2012
- 03 Jardin Mandala**
Giles Clément, 2010
- 04 Rain is for free**
Frame Works, 2013
- 05 Pedogenesis**
Raffaello Spignuolo/Andrea Carotto, 2009
- 06 Acta Herbarium di un Giardino Triassico**
Isamir Morales, 2010
- 07 Labirintico Antropocene**
Piero Gilardi, 2018
- 08 La Folie du PAV**
Emmanuel Loizelet, 2008
- 09 New Alliances**
Critical Art Ensemble, 2011-2013
- 10 The Jumpsuit Theme**
Sara Enrico, 2017

- 11 Potlatch 13.4**
Norma Janez, 2013
- 12 Aneico, Abacco e Adoneo**
Andrea Magnani, 2017
- 13 La Table de Circé**
Dijana de Matus, 2012
- 14 Corpo Vegetale**
NoëFico, 2011
- 15 Libera Scuola del Giardino**
myrtilles, 2016-Ongoing
- 16 Tre quarti di sfera con coda**
Luigi Marinotti, 2000
- 17 Isola Bonsai**
Dori Thies, 2015
- 18 Berta**
Wurmico, 2019
- 19 L'albero del PAV**
Piero Gilardi, 2018

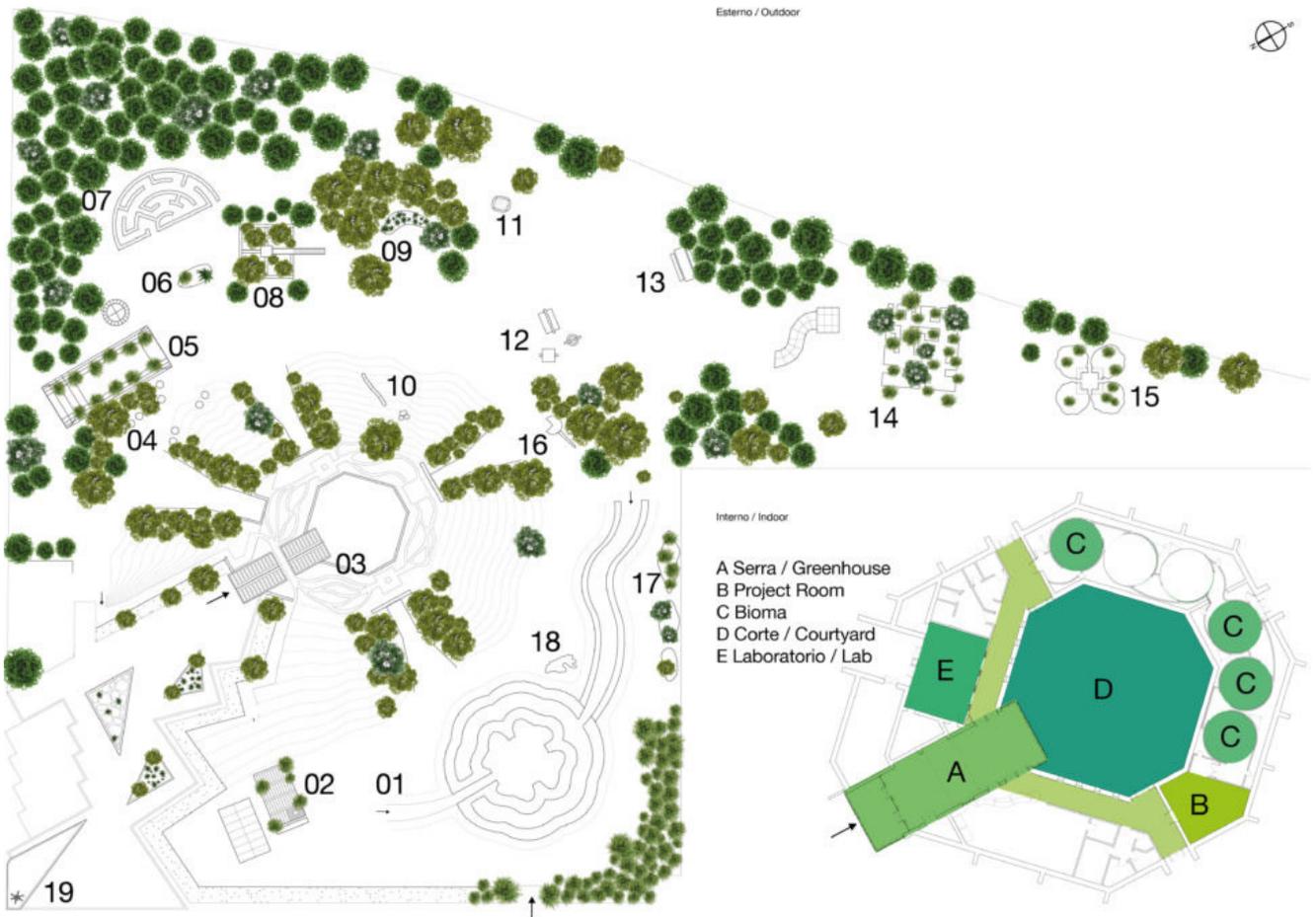


Figura 24 - Mappa del PAV di Torino
 Fonte: <http://parcoartevivente.it/pav/mappa-del-pav/>

“Trèfle” - Dominique Gonzalez-Foerster (2006)

Quest’opera d’arte contemporanea venne donata al PAV dall’artista tedesco Dominique Gonzalez-Foerster nel 2006, prima ancora che fosse adibito il parco e costruito il suo edificio. Quest’opera coincide con l’inizio e dei lavori e delle attività del Parco. <<La forma dell’opera s’ispira a due elementi paesaggistico/architettonici: le chiese etiopi copte interrate di epoca medioevale e il Gran Canyon.>>²⁷⁹ Il segno che l’opera traccia sul terreno è quello di un trifoglio a quattro petali (*trèfle*=trifoglio). Il centro dell’opera è a livello del terreno e vi si accede tramite un ponte in legno che si erge al di sopra dei bordi del fiore che invece sono scavati nel terreno. Un percorso che inizia dallo stelo del fiore conduce in questa “gola” profonda tre/quattro metri.

“Jardin Mandala” - Gilles Clément - 2011

Questo giardino pensile venne eseguito dallo stesso Gilles Clément. Si tratta del tetto dell’edificio del Pav: un’area calpestabile di circa 500 m² con la forma di un Mandala.²⁸⁰

<<I Mandala, per tradizione, sono uno strumento unico per acquisire la consapevolezza di uno spazio nel quale fissare la mente, centrando la comprensione del proprio mondo interiore. Jardin Mandala – secondo l’autore – “può rappresentare sia il contenitore che il contenuto”, vale a dire l’insieme delle biodiversità vegetali nel loro costante divenire.>>²⁸¹

In questo sito la vegetazione è prevalentemente composta da *sedum* e graminacee. Clément inoltre sperimenta la piantumazione di specie vegetali abituate a vivere negli ambienti aridi e non bisognose di alcuna cura. Il *Jardin Mandala* si può considerare un giardino del Terzo paesaggio eccetto per il fatto che i percorsi sono mantenuti quantomeno visibili dall’amministrazione del museo per renderli accessibili al pubblico.

Note

279. <http://parcoartevivente.it/mostre/archivio/mostre-2006/> .

280. DIZIONARIO TRECCANI – Diagramma simbolico, caratteristico del tantrismo induista e buddista, in cui circoli e quadrati concentrici [...] rappresentano l’universo e l’origine del cosmo nonché le connessioni tra le forze cosmiche e le divinità: considerato atto a favorire la meditazione, può essere realizzato con intrecci di fili su telaio, o tracciato al suolo con polveri di vario colore, dipinto su stoffa, affrescato sulle pareti dei templi ovvero costituire la pianta stessa del tempio.

281. <http://parcoartevivente.it/mostre/archivio/mostre-2006/> .



Figura 25



Figura 26



Figura 27



Figura 28



Figura 29



Figura 30



Figura 31



Figura 32

Figura 25 - Treflé - Vista dal prato

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 26 - Treflé - Percorso scavato nel terreno

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 27 - Treflé - Dentro al percorso sotterraneo

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 28 - Mandala - limite tra prato e Giardino del Terzo paesaggio

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 29 - Mandala - Camminata nel Giardino del Terzo paesaggio

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 30 - Mandala - Camminata nel Giardino del Terzo paesaggio

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 31 - Mandala - Panchina conquistata dal Terzo paesaggio

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Figura 32 - Mandala - Percorso nel Giardino del Terzo paesaggio

Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

Altre foto dal Sopralluogo



Figura 33



Figura 34



Figura 35



Figura 36



Figura 37



Figura 38



Figura 39



Figura 40



Figura 41



Figura 42



Figura 43

- Figura 33 - Entrata del PAV**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 34 - Edificio del PAV osservato dal Jardin Mandala di Clément**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 35 - Scultura "The Jumposuite Theme" di Sara Enrico, 2017.**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 36 - Opera "Acta Herbarium per un giardino Triassico" di Isamit Morales, 2016. L'artista immagina il paesaggio "primordiale dei territori tra Italia e Francia.**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 37 - Scultura "La Folie du PAV" di Emmanuel Louisgrand, 2009. Un'opera a metà tra scultura, architettura e giardino.**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 38 - Scultura "La Folie du PAV" di Emmanuel Louisgrand, 2009. Un'opera a metà tra scultura, architettura e giardino.**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 39 - Installazione "Pedogenesis" di Andrea Caretto e Raffaella Spagna, 2009. Orto urbano in una serra ribaltata. Orto visto come un'arca.**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 40 - Installazione "Potlatch" di Norma Jeane, riferimento al rituale di liberazione dei beni materiali da parte degli indiani di alcune tribù della British Columbia (Canada)**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 41 - Installazione "Corpo Vegetale" di Nooffice, 2011**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 42 - Installazione "Cucuzza People" di Leone Contini, 2019. Celebrazione dei saperi rurali migranti raccolti per l'Italia.**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020
- Figura 43 - All'interno del Treflè di Dominique Gonzalez-Foerster**
Fonte: Sopralluogo svolto in data 27-06-2020

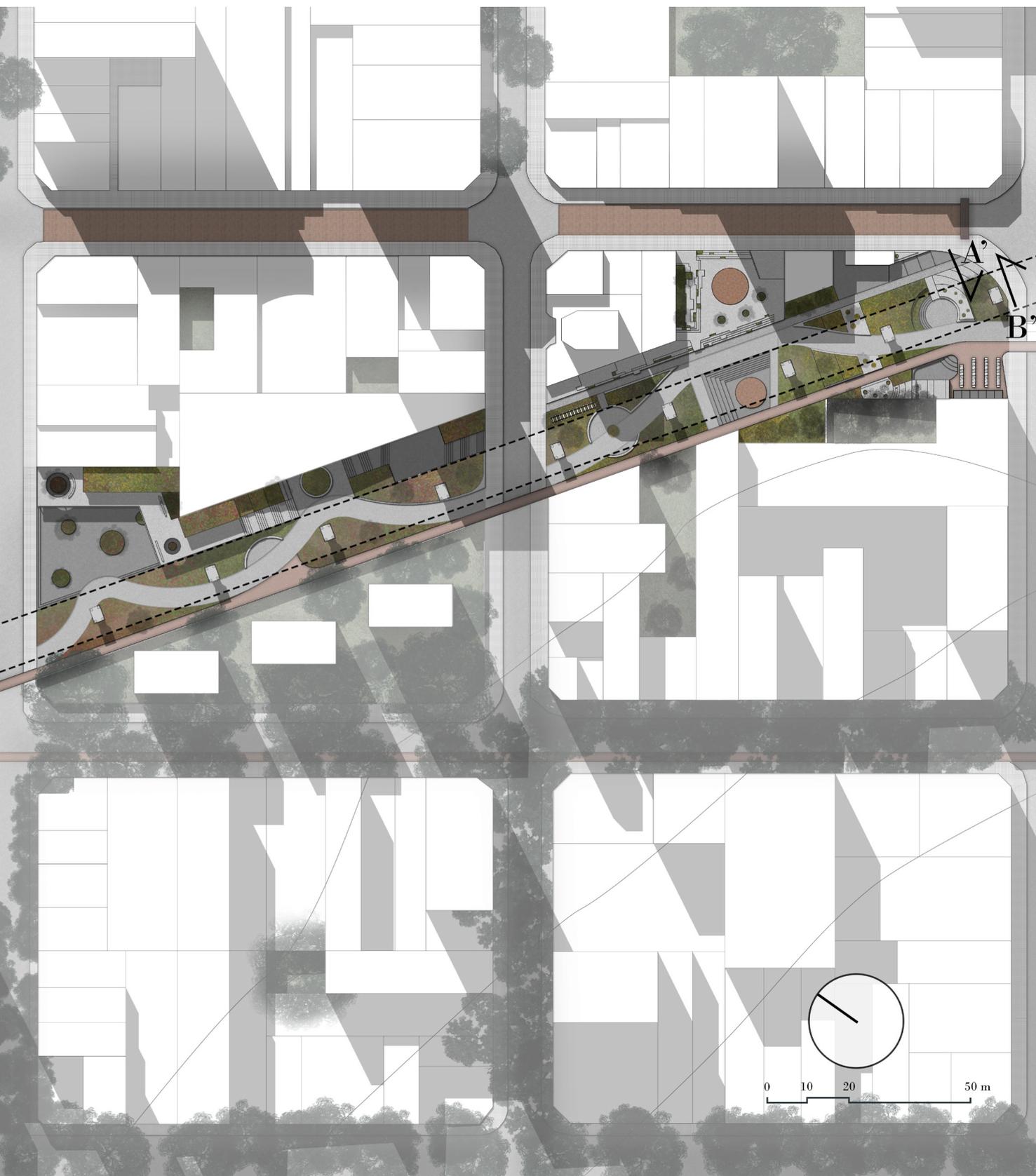
Figura 44 - Masterplan di progetto per il settore Chino



9.6 - Il progetto

Osservando il *masterplan* di progetto in figura 44, emerge chiaramente la settorializzazione del progetto. Procedendo da Belgrano C (da est) verso ovest, si incontreranno quattro situazioni diverse. Il

primo sotto-settore è quello dove il progetto più si mescola con la preesistenza del famoso *barrio* Chino. La natura commerciale, gastronomica, turistica e di tempo libero dell'area è stata mantenuta e potenziata con l'apertura di un nuovo fronte commerciale e di una nuova piazza, punto di integrazione tra la cultura



argentina e quella cinese. Procedendo poi verso ovest incontriamo il sotto-settore "comercio" nel quale, parallelamente a ciò che avviene su *calle Arribeños*, l'impronta cinese si mescola maggiormente con quella occidentale-latina. Qui si concentreranno attività gastronomiche e commerciali, che renderanno la zona un

importante centralità a livello di quartiere e anche un utile punto di passaggio per coloro che, terminato il lavoro, prima di ritornare alla propria abitazione con la linea Mitre, vorranno fermarsi a comprare quello di cui hanno bisogno. Il terzo sotto-settore è quello chiamato "*tercer paisaje*", che è forse, insieme

Figura 45 - Sezione AA'

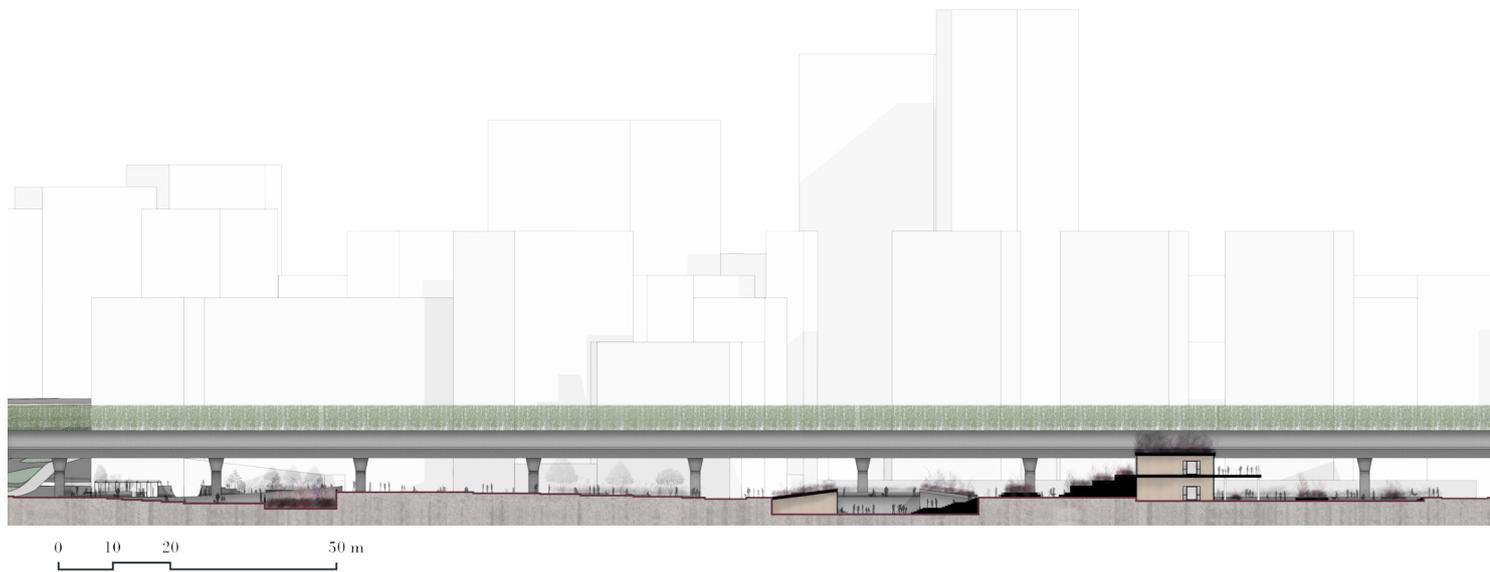
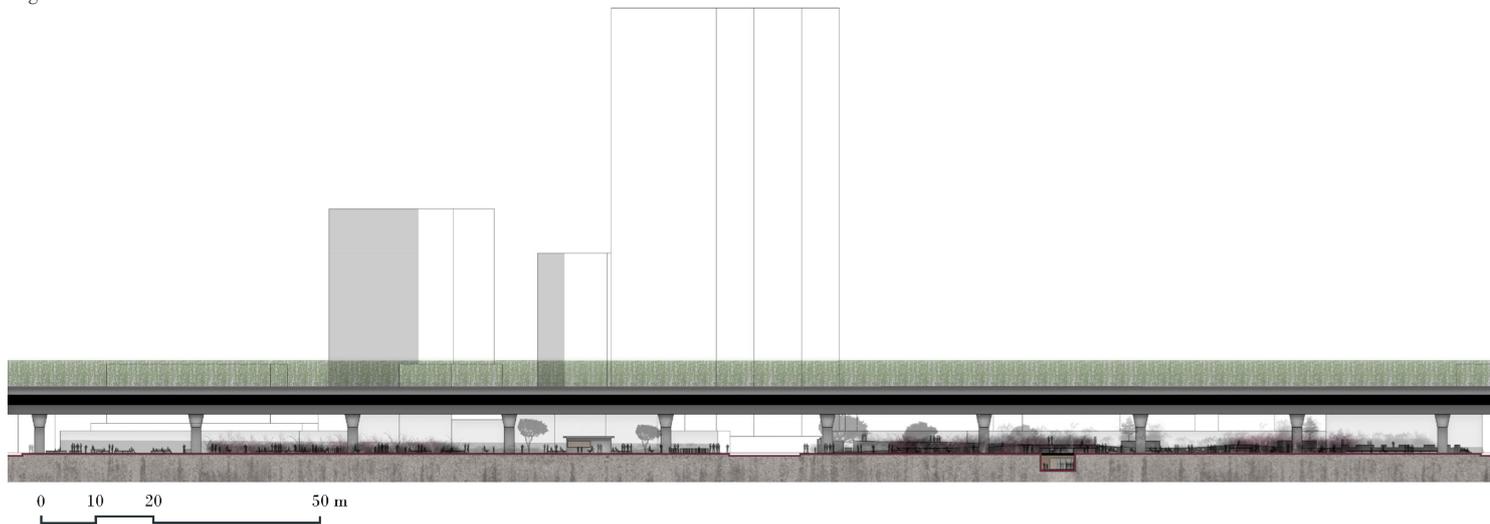
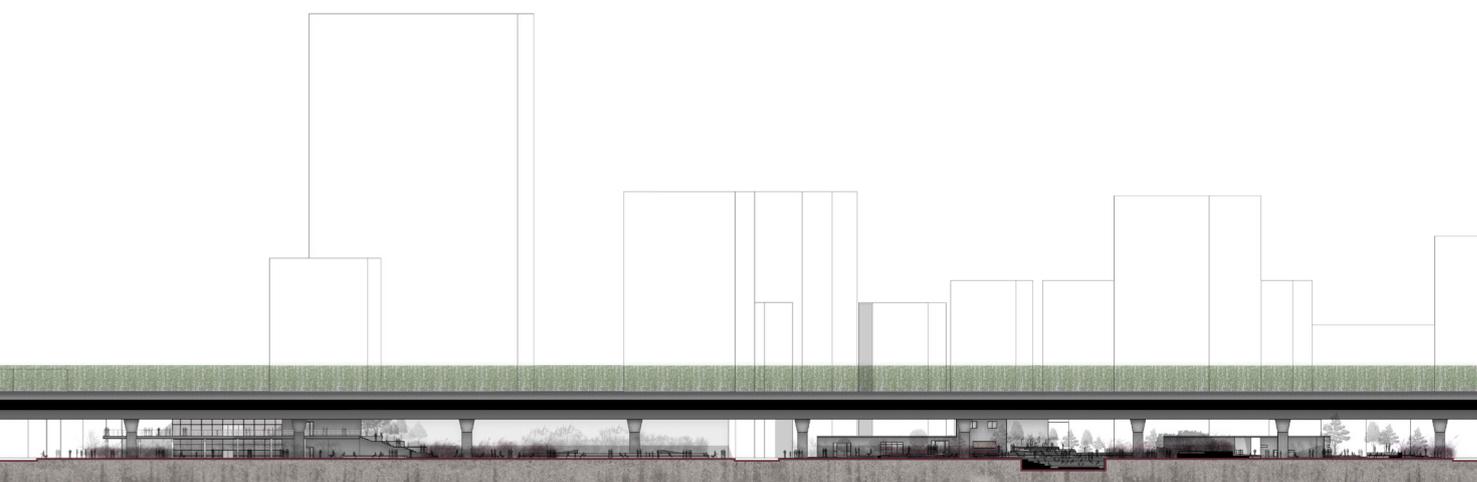


Figura 46 - Sezione BB'



a quello “chino”, il settore più caratterizzante del progetto. Qui infatti si applicano a pieno le istanze di Gilles Clément in ambito di trattamento dei residui e Terzo Paesaggio. È un settore caratterizzato da cultura e natura. Le attività inserite sono due: museo del “*tercer paisaje*” e sala studio, una tipologia di struttura

di cui la città è spesso carente. L'ultimo sotto-settore è invece quello “*escuela*”. L'ingresso della *Normal School No. 10 Juan Bautista Alberdi*, che attualmente si trova su calle 3 de Febrero, sarà spostato sotto il viadotto. Questa scelta porta come conseguenza la creazione di un ingresso sicuro per gli studenti; un ingresso integrato

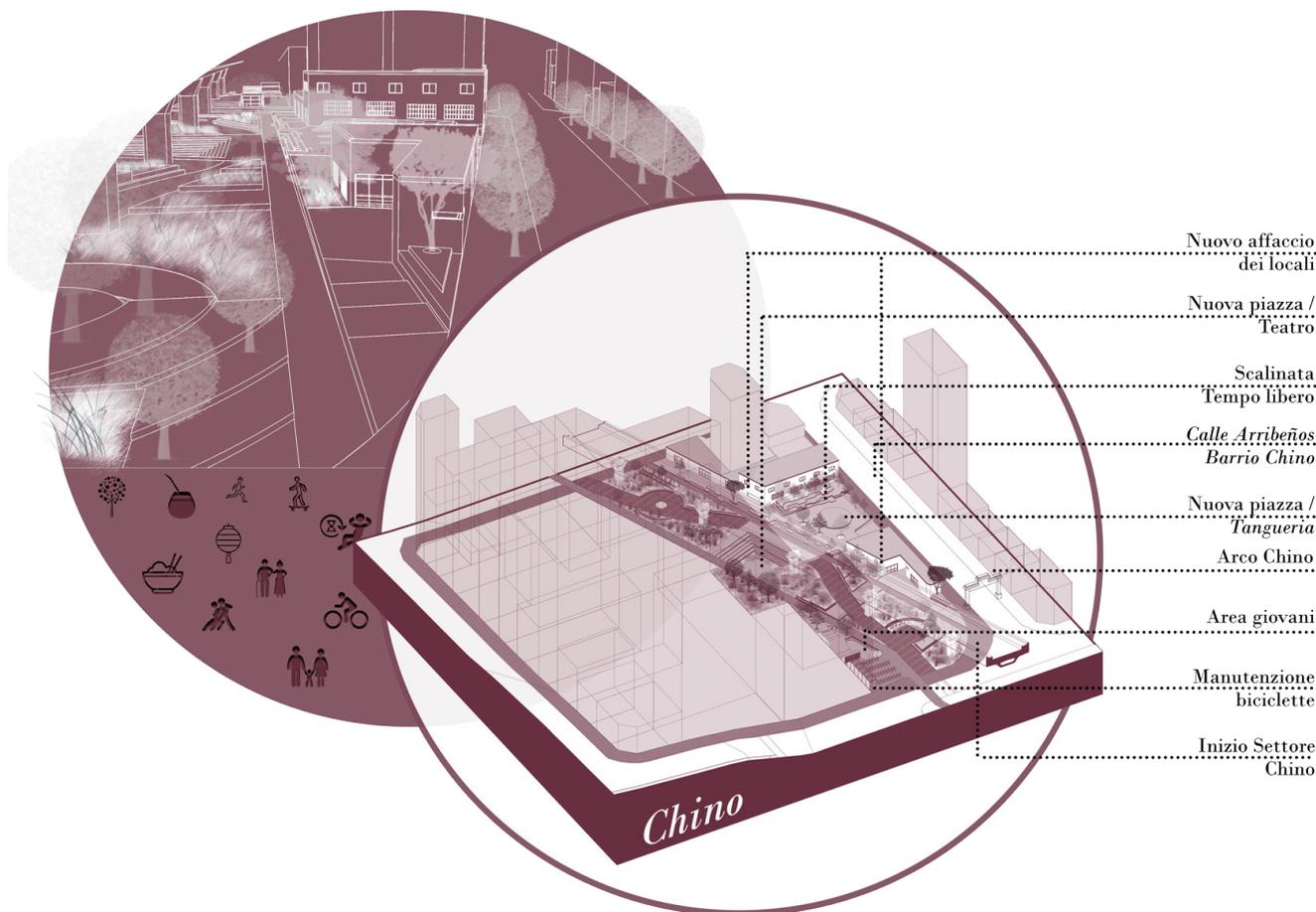


nel sistema di percorsi sicuri del viadotto che collegano, come detto, quattro chilometri di città e sono serviti da un centro di trasbordo che faciliterà l'accesso a questo sistema.

Dalle due sezioni territoriali qui proposte si può notare come gli edifici non superino mai gli otto metri di altezza (due piani) fuori terra e

i quattro metri sotto terra. I residui, così come le coperture degli edifici sono usate come spazi verdi in cui si possa sviluppare la “*Mescolanza Planetaria*” di Gilles Clément.

Figura 47 - 3D e vista del sotto-settore "Chino"



I. "Chino"

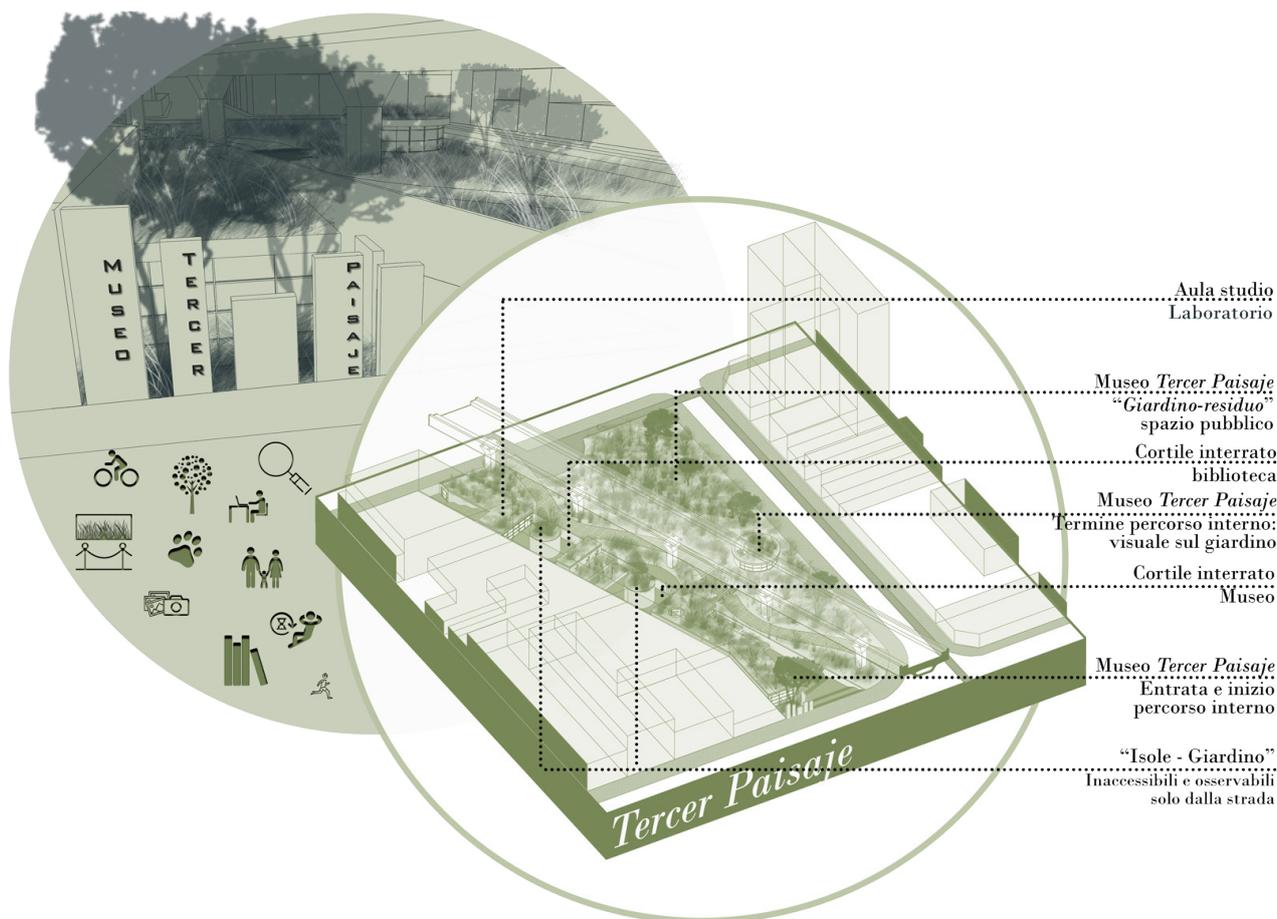
Il settore "Chino" è quello in cui gli interventi sono più sostanziosi. Tra i quattro settori è sicuramente quello maggiormente integrato con la città sia per la sua notorietà che per la sua adiacenza con la stazione di Belgrano C. Immaginando un aumento dell'affluenza in quest'area, la prima idea è subito stata quella di ampliare l'offerta già esistente, mediante l'apertura di un nuovo fronte commerciale affacciato sul lotto ferroviario. Si configurava così la creazione di due corridoi commerciali che, partendo da uno stesso punto, divergevano verso la città senza incontrarsi più: *calle Arribeños* e *Corredor de Belgrano*. La mancanza di comunicazione tra i due corridoi, unita al rischio che la creazione di due fronti, avrebbe creato rivalità e segregazione tra culture anziché unione, hanno portato alla decisione di unire le due vie, attraverso la creazione di una piazza centrale a discapito di due edifici commerciali a cui saranno concessi spazi sul nuovo affaccio. In questa nuova piazza, posta quasi al

centro del lotto, spiccano la scalinata/seduta, in cui le persone si possono fermare a mangiare i prodotti comprati da i vari *street food* della zona, e la pista di tango, simbolo indiscusso della cultura *porteña* e posto come punto simbolico di integrazione tra due culture. Svariate altre piste di tango all'aperto sono ubicate nella *Ciudad de Buenos Aires* e attorno ad esse si concentrano sempre persone e turisti ad ammirare questa incredibile espressione artistica.

Altri elementi importanti della zona sono la creazione di una grande area per le biciclette con relativa officina per la manutenzione, una piazza/teatro ipogea, perpendicolare alla pista di tango e utilizzata anch'essa per tempo libero o eventi, un'area più appartata dedicata ad attività giovanili o ludiche con la presenza di un *half-pipe* per gli skateboard.

Il gioco di dislivelli in questo settore è molto accentuato. I principi di Clement vengono applicati ma in una maniera meno "spontanea" di come vorrebbe lo scrittore. La natura sarà lasciata libera di esprimersi ma è comunque contenuta in spazi decisi a priori.

Figura 49 - 3D e vista del sotto-settore "Tercer Paisaje"



III. "Tercer Paisaje"

Il settore "tercer paisaje" è quello nel quale i principi di Clément emergeranno maggiormente e, per questo motivo, verrà ulteriormente approfondito in seguito. Il settore ha lo scopo di porsi come un manifesto di tali principi, con l'obiettivo di informare e sensibilizzare la popolazione. Svolgerà tre funzioni principali: spazio verde pubblico per la città, museo del "tercer paisaje" e aula studio. I primi due compiti sono estremamente correlati, in quanto il grande lotto triangolare annesso alla traccia sarà al tempo stesso il punto finale del percorso museale di cui si parlerà in seguito e un'area verde accessibile dalla città. In questo spazio verde, così come negli altri del settore, il pubblico potrà accedervi e attraversarlo, i percorsi tuttavia non saranno decisi a priori ma si formeranno autonomamente e con l'aiuto dei "giardinieri" del museo che avranno come

compito l'osservazione, la catalogazione, la "manutenzione" e l'esposizione di ciò che verrà prodotto dalla natura.

Lo spettatore si troverà così immerso dentro a un "giardino in movimento" molto lontano dalla tradizione paesaggistica di Buenos Aires, in cui i progetti, specialmente quelli di Carlos Thays e dei suoi Parques Tres de Febrero, risultano molto pensati e pianificati.

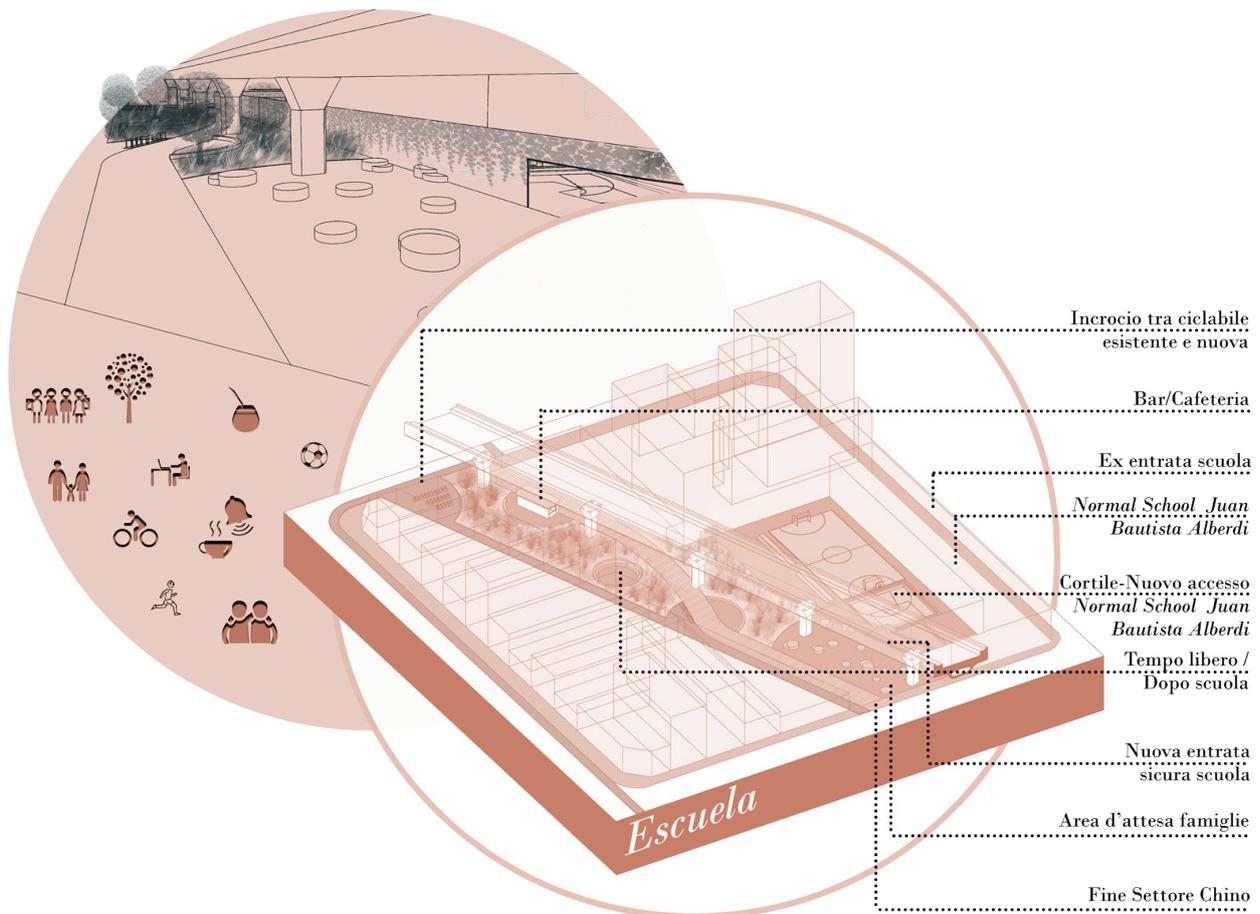
L'esigenza di un aula studio invece nasce dalla presenza di svariati istituti scolastici nell'area di cui, collegati fisicamente dai percorsi al di sotto del viadotto. Altre aule studio saranno poste lungo la traccia del viadotto in altri settori.

IV. “Escuela”

Il settore “Escuela” è l’ultimo sotto cui è possibile costruire. Da questo momento in poi il viadotto perde quota fino a tornare a livello terra. Nei lotti in cui non è possibile costruire al di sotto della traccia, sono comunque presenti i percorsi ciclabili e pedonali che poi continuano fino a Belgrano C. L’area è pertanto periferica ma al tempo stesso ben connessa. La presenza di un istituto scolastico (la *Normal School No. 10 Juan Bautista Alberdi*) il cui cortile confina con il lotto ferroviario, ha fatto pensare di creare un area di ingresso/uscita sicura per i ragazzi che frequentano la scuola. Spostando l’entrata dal marciapiede di *calle 3 de Febrero* al lotto ferroviario, si ottiene un ampio spazio antistante al riparo dal traffico cittadino e ben

connesso con città e quartiere. Il settore intero è quindi stato inteso come uno spazio utilizzabile dagli studenti pre e dopo scuola: con un piccolo bar, sedute, aree relax, stazionamento bici e aree verdi. Anche il cortile scolastico (attualmente un campo in terra battuta) è stato ridisegnato con l’inserimento di una scalinata e rampa per l’accesso (il cortile è più basso rispetto al piano di campagna), campi sportivi, aree verdi e spalti.

Figura 50 - 3D e vista del sotto-settore “Escuela”



9.7 - *Approfondimento: “Tercer Paisaje”*

Nella *manzana* in cui si ubica il sotto-settore “*Tercer Paisaje*” si possono notare tre situazioni:

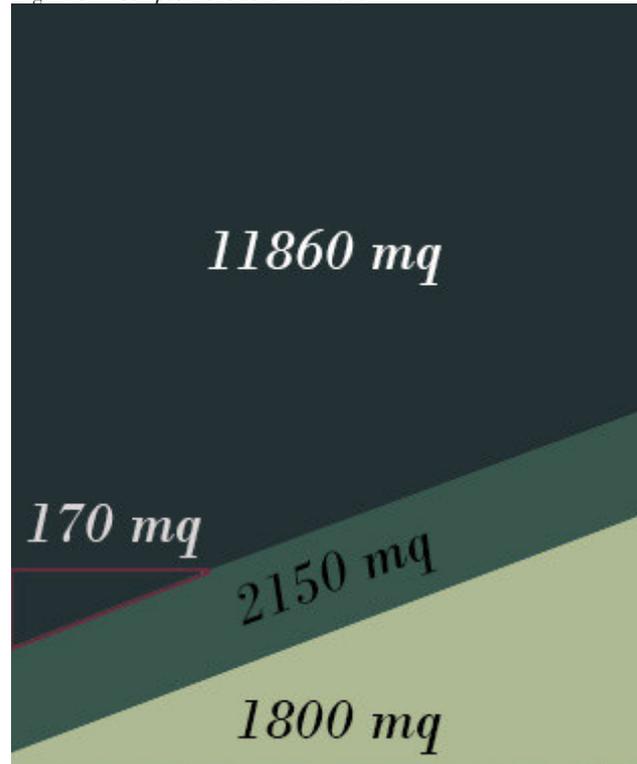
- Il lotto ferroviario.
- Il lotto triangolare in disuso.
- Il tessuto urbano esistente.

Il lotto ferroviario ha una superficie di circa 2150 m².²⁸² Si protrae obliquamente (19.7°) rispetto alla *manzana* dividendola in due parti le quali costituiscono le altre due situazioni urbane prima citate. Tra i quattro sotto-settori che si sono analizzati nel settore “*Barrio Chino*”, il lotto ferroviario di questo sotto-settore, nel caso non si costruisse nel lotto triangolare antistante, è l’unico visibile dalla città, nonché accessibile su tre lati: quelli più corti presentano una larghezza di compresa tra i 18 m e i 20 m, mentre il lato maggiore, affacciato sul lotto triangolare, è lungo 115 m.

Il lotto triangolare è invece uno spazio attualmente in disuso che il Governo della Città di Buenos Aires ha messo in vendita con una base d’asta di sei milioni di dollari,²⁷⁸³ giustificando il prezzo alto poiché il lotto «*se encuentra en la zona de alto potencial.*»²⁸⁴ Questo lotto è stato utilizzato durante il periodo di cantiere del viadotto Mitre come base operativa per l’azienda costruttrice (Chediak), è attualmente recintato e non edificato (solo *containers*). La sua superficie equivale all’incirca a 1800 m² di terreno accessibili da tutti i suoi lati: il lotto è compreso tra Av. Olazábal a est (circa 41 m), Dr. Juan Angel Golfarini a sud (circa 108 m), Blanco Encalada a ovest (circa 6 m) e con il lotto ferroviario a nord (115 m).

L’ultima situazione che incontriamo è poi quella del tessuto urbano consolidato della zona. Questa è una *manzana* molto bassa e prettamente residenziale: nessuno degli edifici qui costruiti supera i tre piani di altezza e la prevalenza di essi sono abitazioni. Dall’immagine in figura 53, si può notare

Figura 51 - *Composizione della Manzana*



Fonte: Elaborazione Personale

quanto detto: il lato su Av. Olazábal (est), di circa 80 m, è caratterizzato dalla presenza di qualche locale gastronomico e di un'impresa che cambia le valute; il lato opposto, su Blanco Encalada (ovest), di circa 110 m, è invece quasi totalmente residenziale, eccetto un edificio di due piani utilizzato come concessionario d’auto; infine, il lato su *calle Arribeños* è quello in cui si concentrano più attività: ristorazione, agenzia di viaggi e un grande parcheggio a pagamento e sorvegliato. L’area corrisponde all’incirca a 11860 m² di terreno, a cui si devono sottrarre circa 170 m², che verranno incorporati al progetto. Si segnala infine la presenza del “*Pasaje Arribeños*”, un bellissimo edificio in stile neo-coloniale del 1927, opera degli architetti Jorge Birabén e Ernesto Lacalle. Questo complesso di diciannove abitazioni non è purtroppo attraversabile.²⁸⁵

Note

282. Dato trovato con gli strumenti di *Google Earth*.

283. <https://diarioz.com.ar/2019/10/02/de-remate-el-gobierno-licita-una-manzana-entera-en-belgrano/>.

284. IBIDEM.

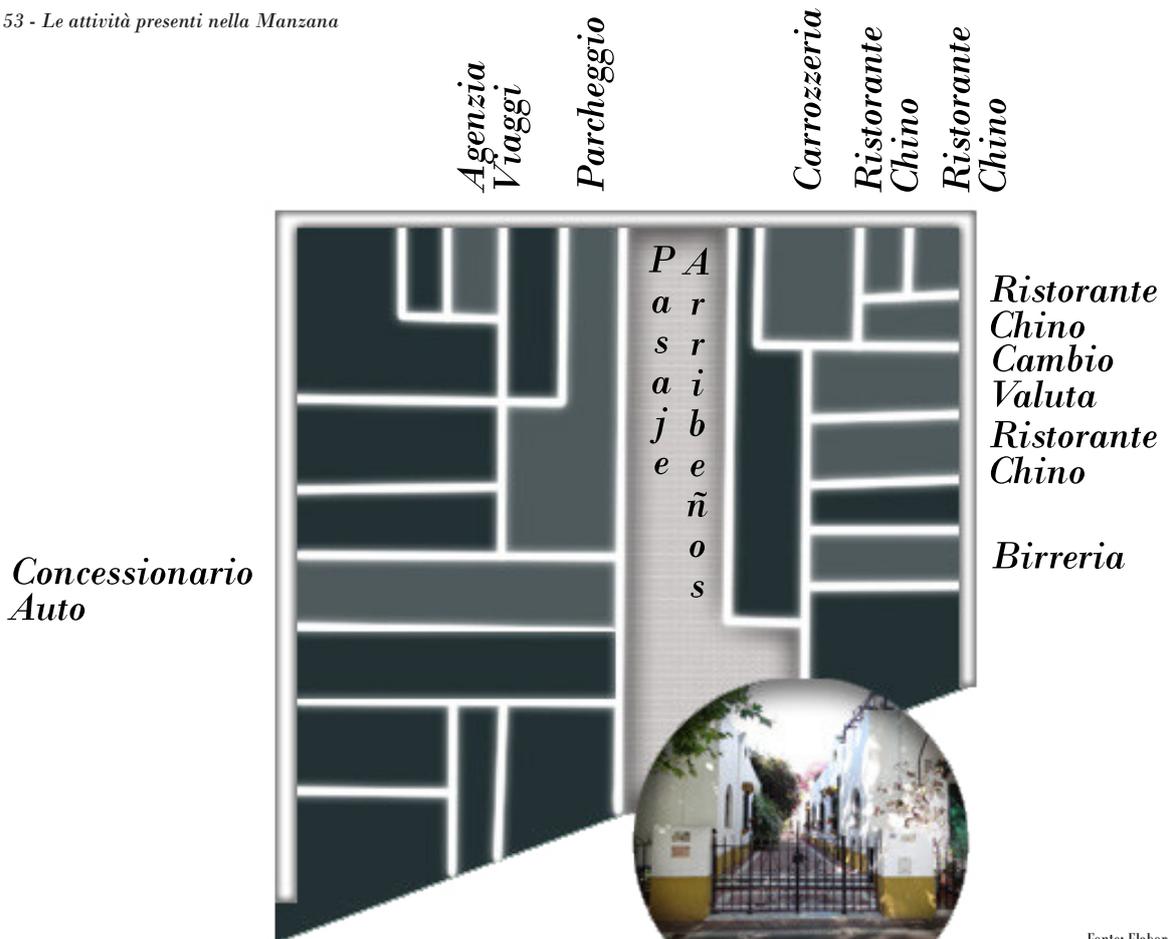
285. <http://openhousebsas.org/pasaje-arribeos>.

Figura 52 - Manzana del "Tercer Paisaje"



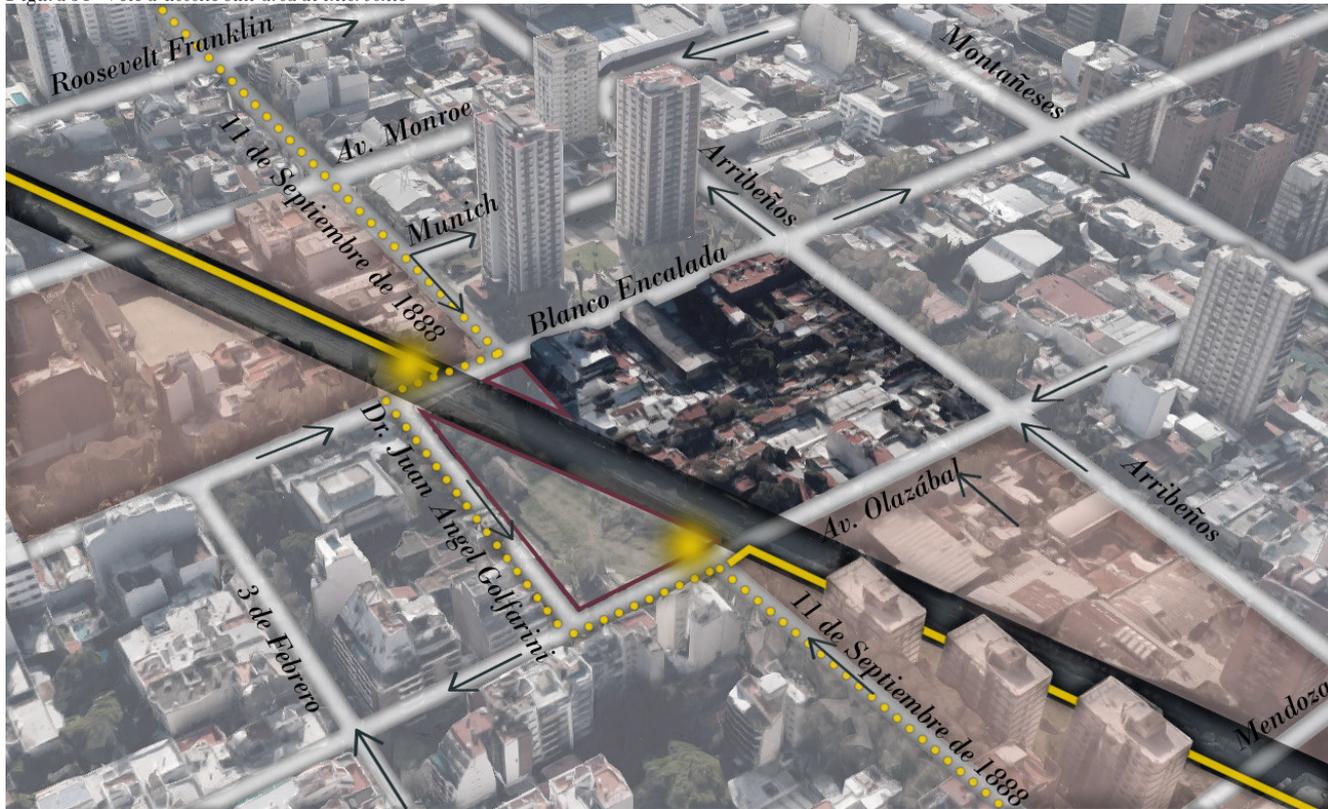
Fonte: Elaborazione Personale

Figura 53 - Le attività presenti nella Manzana



Fonte: Elaborazione Personale

Figura 54 - Volo d'uccello sull'area di intervento



Fonte: Elaborazione Personale

Dopo aver analizzato l'area si è passati alla definizione dei "tre sistemi più uno" (vedi pagina 247), di cui per comodità si riporta qui il *concept*.

La viabilità ciclabile, ovvero quella che, nell'ambito del progetto, corrisponde alla viabilità "diretta", in questo settore, si va a integrare con un percorso già esistente (linea gialla puntinata in figura 54). In corrispondenza dei punti di incrocio tra le due viabilità ciclistiche verranno posizionate due stazioni di *Ecobici*. L'intervento su questo tipo di viabilità sarà dunque minimo e consisterà nel semplice ammodernamento della pista già presente e di un suo allargamento fino alla misura di due metri e cinquanta.

La viabilità pedonale, come detto, sarà un percorso non lineare, che ricorderà il corso del Rio de la Plata, a esaltare e ricordare il legame (dimenticato) che Buenos Aires ha con esso (figura 56). Il camminamento pedonale, in questo settore, ha un'ampiezza variabile che va da un minimo di tre metri e cinquanta a un massimo di sei metri e passa interamente

Figura 55 - Concept "tre sistemi più uno"

2.1 Viabilità "diretta"- Percorso Ciclabile



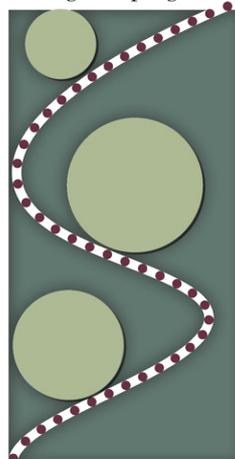
2.2 Viabilità "lenta"- Percorso Pedonale



2.3 "Isole"- Spazi dedicati ad attività



Linea guida progettuale



2.4 Residui



Fonte: Elaborazione Personale



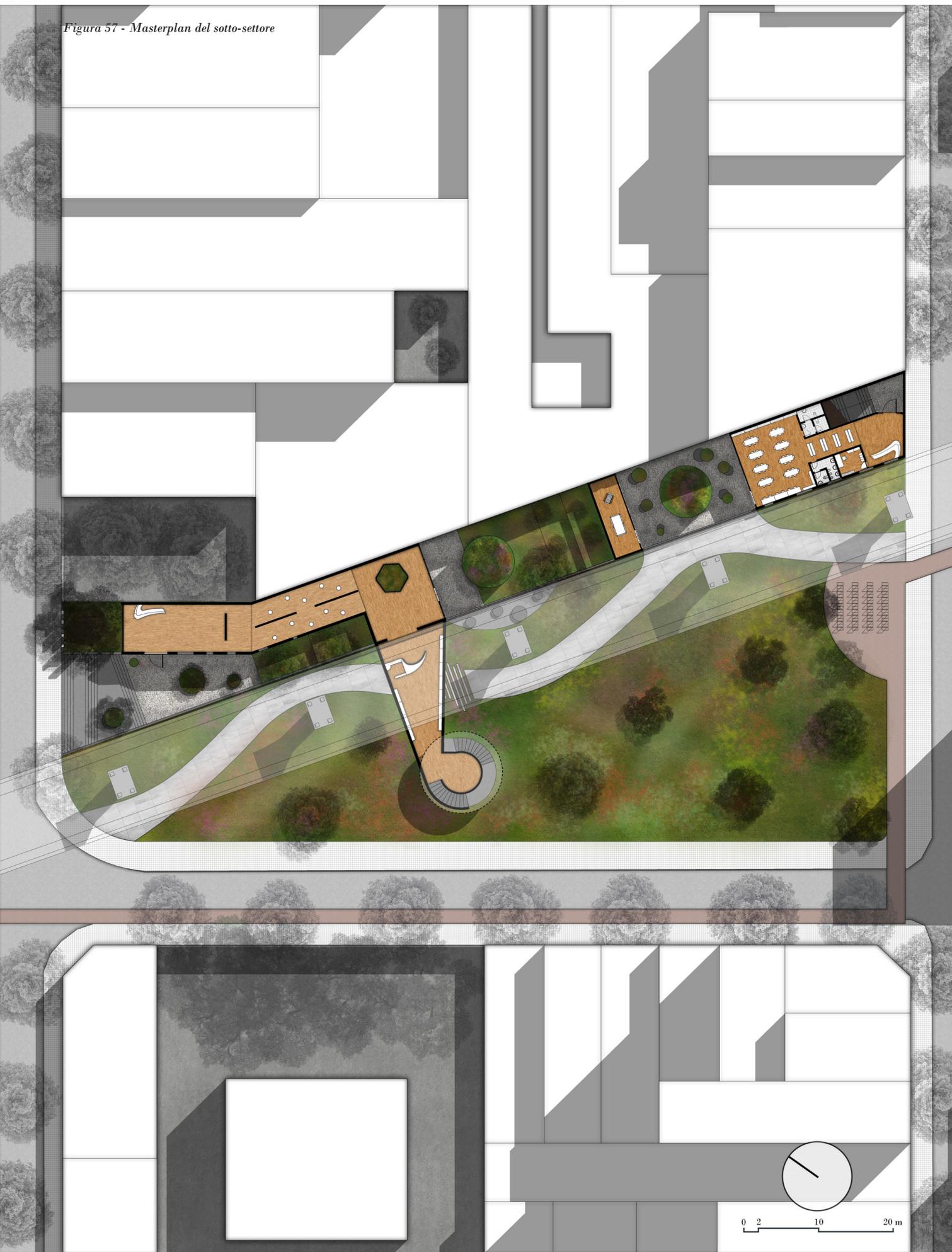
Fonte: Elaborazione Personale

al di sotto della traccia del viadotto (12 metri). Il percorso pedonale quindi taglia il lotto in due parti: una a ridosso del costruito e l'altra rappresentata dal lotto triangolare da concessionare.

Definite le due viabilità, la configurazione di "Corredor" è già evidente; a questo punto si sono progettate le cosiddette "isole", ovvero le aree del lotto destinate ad adempiere le funzioni per quartiere e città. Come si vedrà nelle prossime pagine, il programma delle funzioni definito per questo sotto-settore prevede: spazio pubblico/verde per la città, un'area adibita ad aula studio/laboratorio e il museo del "tercer paisaje"/area espositiva. La volontà era quella di creare un parco verde nell'area triangolare, lasciandola non edificata così da non intralciare le visuali visive tra il lotto ferroviario e la città.

I due edifici si ubicano pertanto a ridosso del costruito e sono ipogei. Questa scelta è dettata sia dalla volontà di rendere visualmente l'idea di un grande prato, nascondendo gli edifici, sia dai vincoli che impedivano una grande altezza degli edifici (inferiore agli otto metri). I due edifici quindi si estendono parallelamente al viadotto Mitre, tra il costruito e la traccia. Sono scavati per quattro metri sotto terra e hanno una larghezza di undici metri. Essendosi persa la forma circolare che si ripete in tutta la composizione, si è deciso l'inserimento di due "isole" circolari sul modello dell'Île Derborence (p.254). Questi due rialzamenti inaccessibili costituiscono il "palco" del giardino in movimento e si possono ammirare dal percorso pedonale.

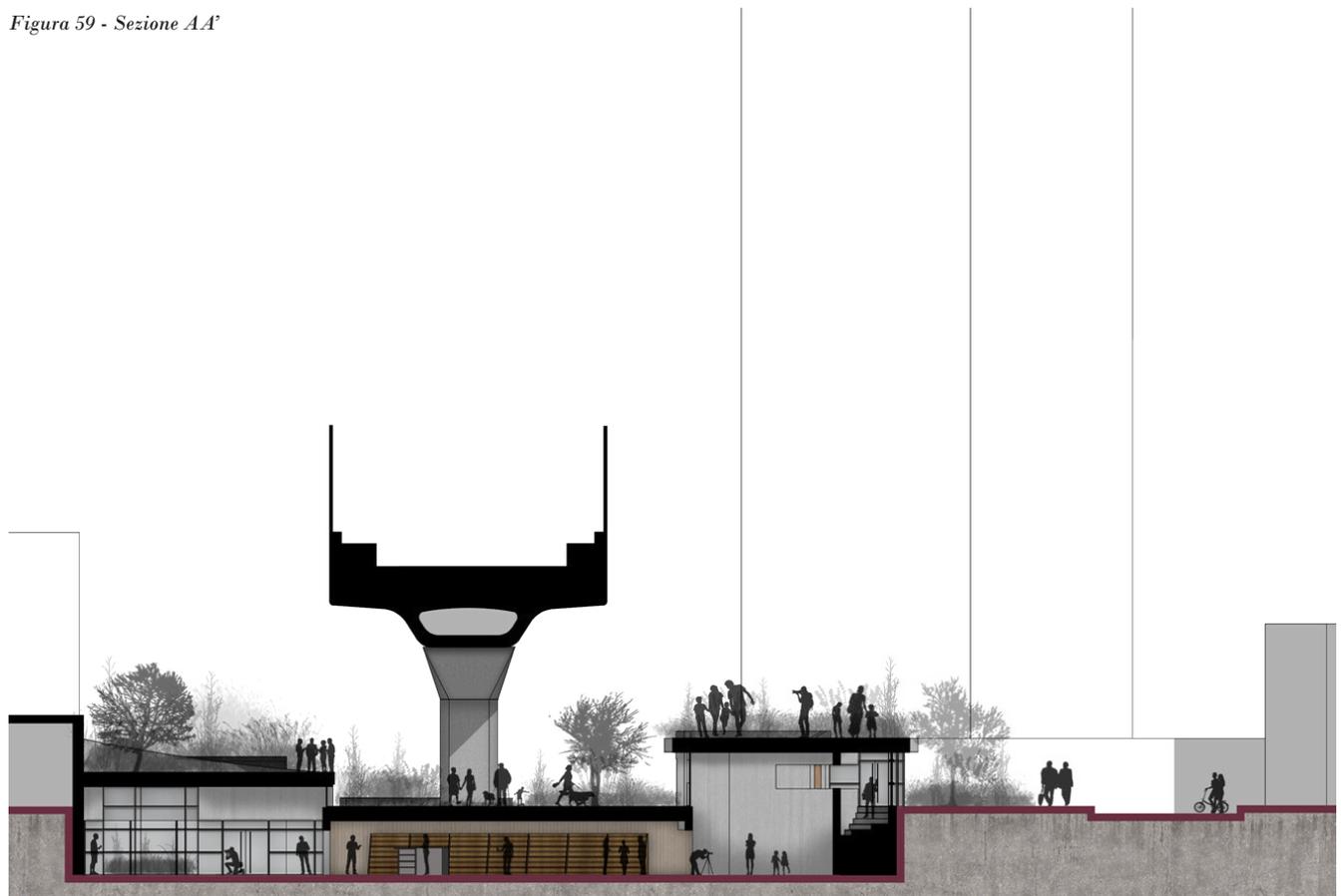
Figura 57 - Masterplan del sotto-settore



*Figura 58 - Incrocio tra la viabilità
pedonale e ciclistica a ridosso di Avenida
Olazábal*

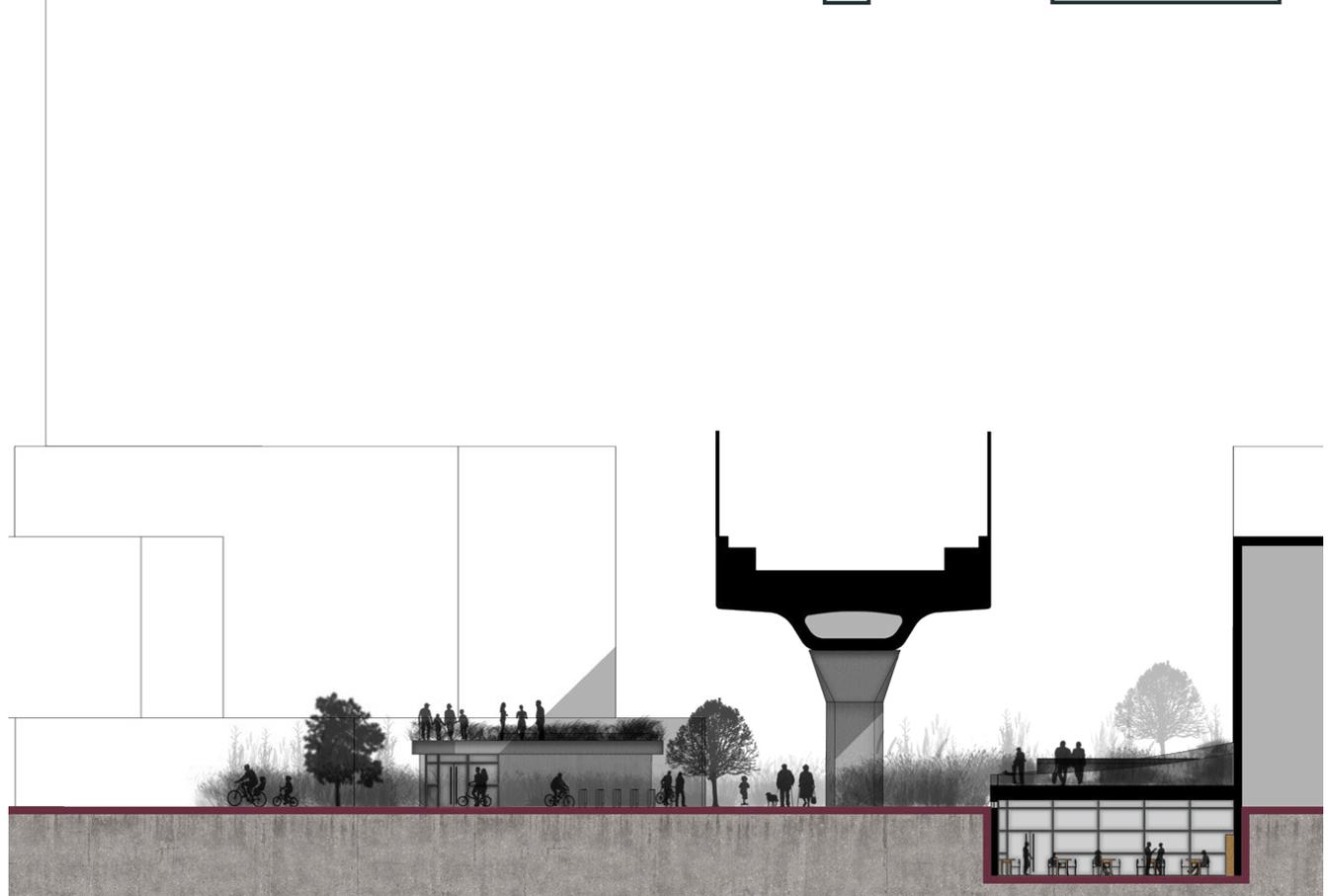


Figura 59 - Sezione AA'



0 2 10 20 m

Figura 60 - Sezione BB'

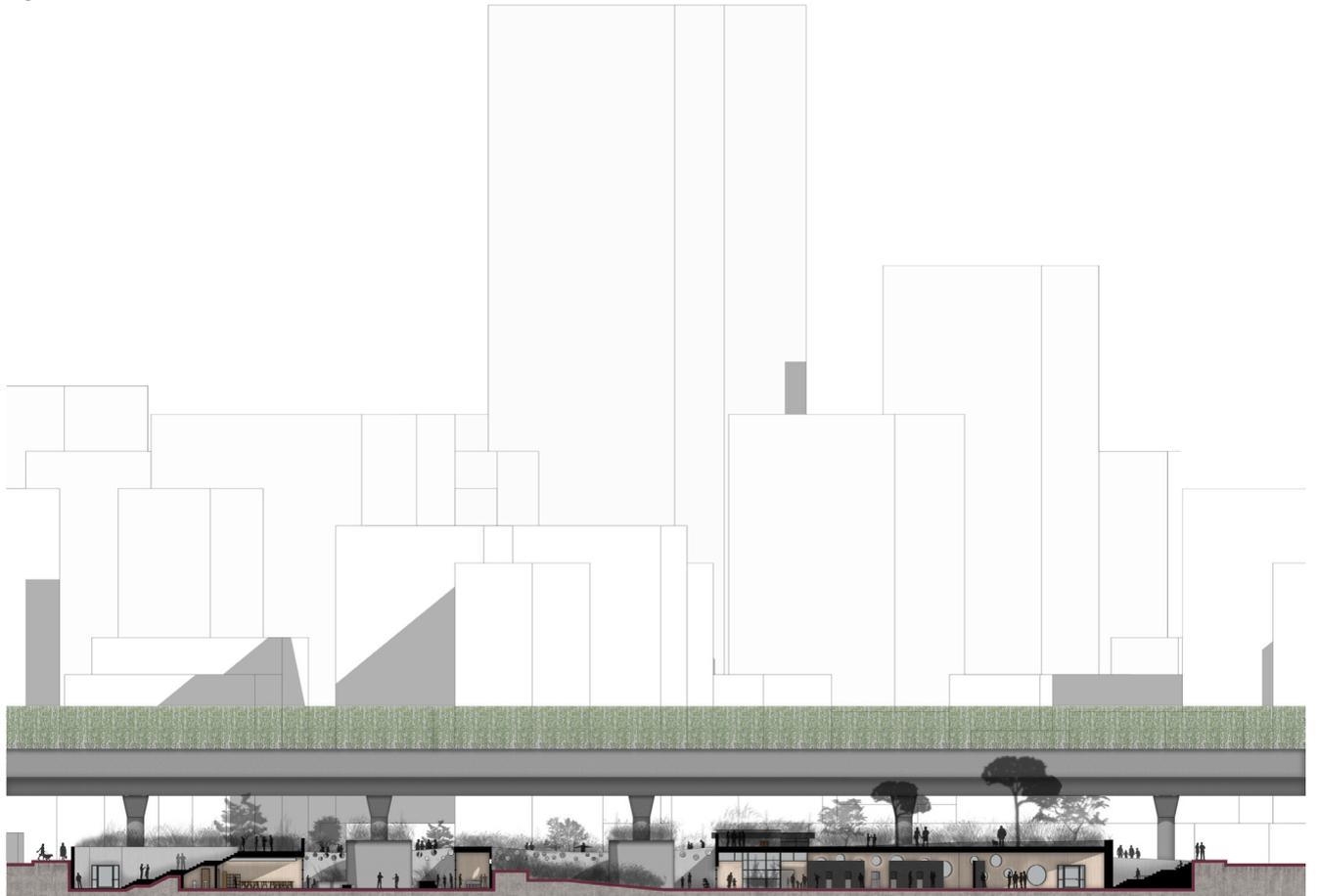


0 2 10 20 m

Figura 61 - Sezione CC'



Figura 62 - Sezione DD'



0 2 10 20 m

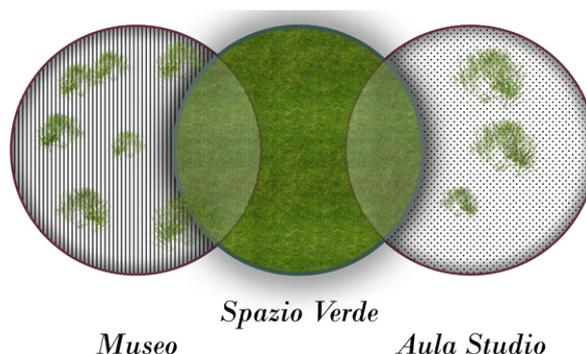
0 2 10 20 m

Come si è detto, le funzioni scelte per questo sotto settore sono tre:

- Parco pubblico;
- Museo/ Sala Espositiva;
- Aula Studio/Laboratorio.

Queste tre sono relazionate tra di loro come rappresentato in figura 64. Il parco è l'elemento cardine del progetto: Esso non è l'insieme di vari residui di progettazione separati e sparsi nell'area, bensì è considerabile come un unico grande spazio residuale all'interno della Città, cosa che per altro è. Come si è visto nei progetti di Clément, il Terzo Paesaggio nasce e si da un ordine autonomamente, ma, delle volte, può essere necessario che le venga preparato un "palcoscenico" su cui poi esso possa esprimere la sua bellezza e varietà. È per esempio il caso delle coperture verdi calpestabili o delle isole centrali inaccessibili. Nonostante la decisione a priori delle zone che saranno destinate al Terzo Paesaggio, la natura sarà completamente libera e nessuna forma verrà decisa a priori: tutti gli spazi verdi del lotto saranno liberi di crescere, evolversi, spostarsi, morire e ricombinarsi con la minima manutenzione e la massima attenzione da parte dei ricercatori/botanici/studenti che lavorano o partecipano alle attività del museo. È molto importante sottolineare come questa mancanza di pianificazione dello spazio verde, non conoscenza del risultato finale e non conoscenza delle sue tempistiche non si debba tradurre in disinteresse. L'interesse è rivolto al Terzo Paesaggio e alla sua diversità: il futuro biologico per il pianeta Terra. Proprio questo interesse per la diversità biologica sarà il nucleo che animerà le attività di ricerca, classificazione, catalogazione e esposizione dei ricercatori/botanici che lavoreranno nell'edificio che denomina il settore: il museo del "Tercer Paisaje". Questo spazio espositivo è stato pensato non esclusivamente per l'esposizione dei risultati prodotti dal Terzo Paesaggio, ma come uno spazio flessibile che si adatta a molte tipologie di mostre/esposizioni.

Figura 63 - Spazio verde ricopre e integra le funzioni



L'edificio si estende per circa 500 m², a quattro metri sotto il livello del suolo. Esso può essere diviso formalmente in due parti: una visibile, in cui le pareti sono alte cinque metri e fuoriescono di un metro rispetto al livello del terreno, e una parte nascosta completamente ipogea che collega la struttura principale con l'isola posta nel mezzo del prato. Il *Museo del Tercer Paisaje* è composto da nove ambienti (interni/esterni) differenti pensati per comporre un percorso museale: Il primo ambiente è l'entrata, uno spazio aperto a cui si accede attraverso una grande scalinata da Blanco Encalada. In questo spazio di possono già apprezzare i vari dislivelli costruiti che verranno ricoperti dalla natura, il suggestivo tetto verde a cui si può accedere dal prato e la "Tina del Tercer Paisaje" ovvero uno spazio semi-permeabile, occupato dalla natura che cercherà da lì di espandersi. Il secondo ambiente è invece la hall, caratterizzata da un'ampia vetrata che guarda verso la "Tina del Tercer Paisaje", rendendo possibile l'osservazione di migliore di questo spazio, in cui la natura crescerà senza l'intervento umano, nemmeno. Si passa poi a due aree espositive (terzo e quarto ambiente) nelle quali saranno presenti immagini, tipi di piante raccolte dal giardino, teche, contenuti multimediali, fotografie. Nel secondo ambiente espositivo è stato lasciato un lucernario nel tetto attraverso cui filtra la luce e le piogge,

Figura 64 - Scalinate che portano all'ingresso del museo. Sulla sinistra si può osservare la "Tina del Tercer Paisaje" e il tetto verde; di fronte l'ingresso e i vari gradoni su cui si dispongono, separate, le varie specie che si mescoleranno secondo i principi del Terzo Paesaggio; a destra il viadotto Mitre, la grande area verde e l'isola centrale, punto dove finirà il percorso museale



“nutrendo” la natura che lì vi sarà fatta crescere, anch’essa senza l’intervento umano. Il quinto ambiente è invece costituito da un altro spazio esterno, una sorta di cortile interno, quattro metri sotto terra e al cui centro si erge una delle due “isole” circolari. Ciò che avviene alla sua sommità non è osservabile, in prima battuta, dal cortile ma, solo in un secondo momento, dal prato. Ciò che si può osservare da questa “sala aperta” è un’altra scalinata verde in cui i semi delle specie sono inizialmente selezionate e separate tra di loro, ma che con l’applicarsi dei processi biologici tipici del Terzo Paesaggio, daranno vita a scenari prima non pensabili. Il sesto ambiente consiste in un’area usata come *book shop/gift shop* prima dell’ultimo ambiente chiuso, ovvero le scalinate che da sotto terra conducono lo spettatore fino a quattro metri sopra il suolo dove avrà un punto di vista privilegiato su il grande lotto triangolare, divenuto giardino del Terzo Paesaggio. Questo è

quindi l’ultimo ambiente del percorso museale, che si conclude con l’uscita direttamente all’interno del Giardino del Terzo Paesaggio: uno spazio ibrido, a metà tra il pubblico e il privato, facente parte integrante delle attività museali, ma anche utilizzabile dai *vecinos* di Buenos Aires per trascorrere il tempo libero. Questo spazio, così come gli altri residui sparsi lungo la traccia del viadotto Mitre, verrà utilizzato come terreno di ricerca dagli studiosi del museo, ma lasciato aperto alla Città. Verranno poste segnaletiche a indicare quanto detto, chiedendo semplicemente il rispetto del luogo. L’obiettivo è quello di sensibilizzare i cittadini di Buenos Aires e anche i vari turisti che affollano la zona su uno dei temi più importanti della nostra epoca. Come afferma Clemént: «*Poco importa cosa spinga la politica ad adottare la non-gestione, purché questa - come la gestione - sia integrabile nei piani urbanistici locali e nelle politiche di gestione dello spazio agricolo, in*



qualità di principio accettabile che si dia le proprie regole.>>²⁸⁶ Prosegue: «Non si può fare tutto questo senza un'adeguata pedagogia. La questione stessa della biodiversità, generalmente mal compresa, esige d'essere spiegata e presentata in una prospettiva che consenta di giustificare tanto interesse riguardo al suo divenire»²⁸⁷ La gestione del “giardino” composto dall'insieme di tutti i frammenti al di sotto del viadotto, è quindi delegata direttamente ai cittadini, e controllata e coordinata dai funzionari del museo.

Se da Blanco Encalada si accede al Museo del Tercer Paisaje, da Av. Olazábal, si accede all'aula studio. Questo edificio, anch'esso costruito quattro metri sotto terra, si divide in tre aree: la sala studio, il giardino esterno e una sala svago/tempo libero. L'edificio che contiene la sala studio ha un'area di circa 130 m² e le sue pareti sono alte cinque metri, fuoriuscendo di uno oltre la linea di terra. Al complesso si accede attraverso una scalinata che dal tetto verde camminabile (da cui si può osservare già il cortile interno dell'edificio e

Figura 65 - La seconda sala espositiva del Museo del Tercer Paisaje da cui si può vedere a sinistra il cavedio solare attraverso cui la natura si “ciba” di sole e acqua; di fronte invece si può vedere il cortile in cui si erge una delle due “isole” inaccessibili

la sommità della seconda “isola” inaccessibile, conduce all'ingresso. Nessuna parete separa l'accoglienza dalla sala studio, solo una serie di scaffali/librerie contenenti libri, manuali e riviste. L'aula studio è ampia e luminosa, e affaccia direttamente sul giardino in cui si trova la seconda isola inaccessibile, anch'essa visibile solo dal livello strada o dal tetto verde dell'edificio. Tavoli e sedute sono poste in mezzo a questo connubio di ghiaia e piante pioniere. L'ultimo spazio dell'aula studio è una stanza di svago in cui si possono inserire tavoli da ping pong, biliardo e biliardino. Questa stanza è posta in posizione centrale rispetto ai due edifici (museo e sala studio) ed è quindi lontana visivamente e uditivamente dall'aula studio.

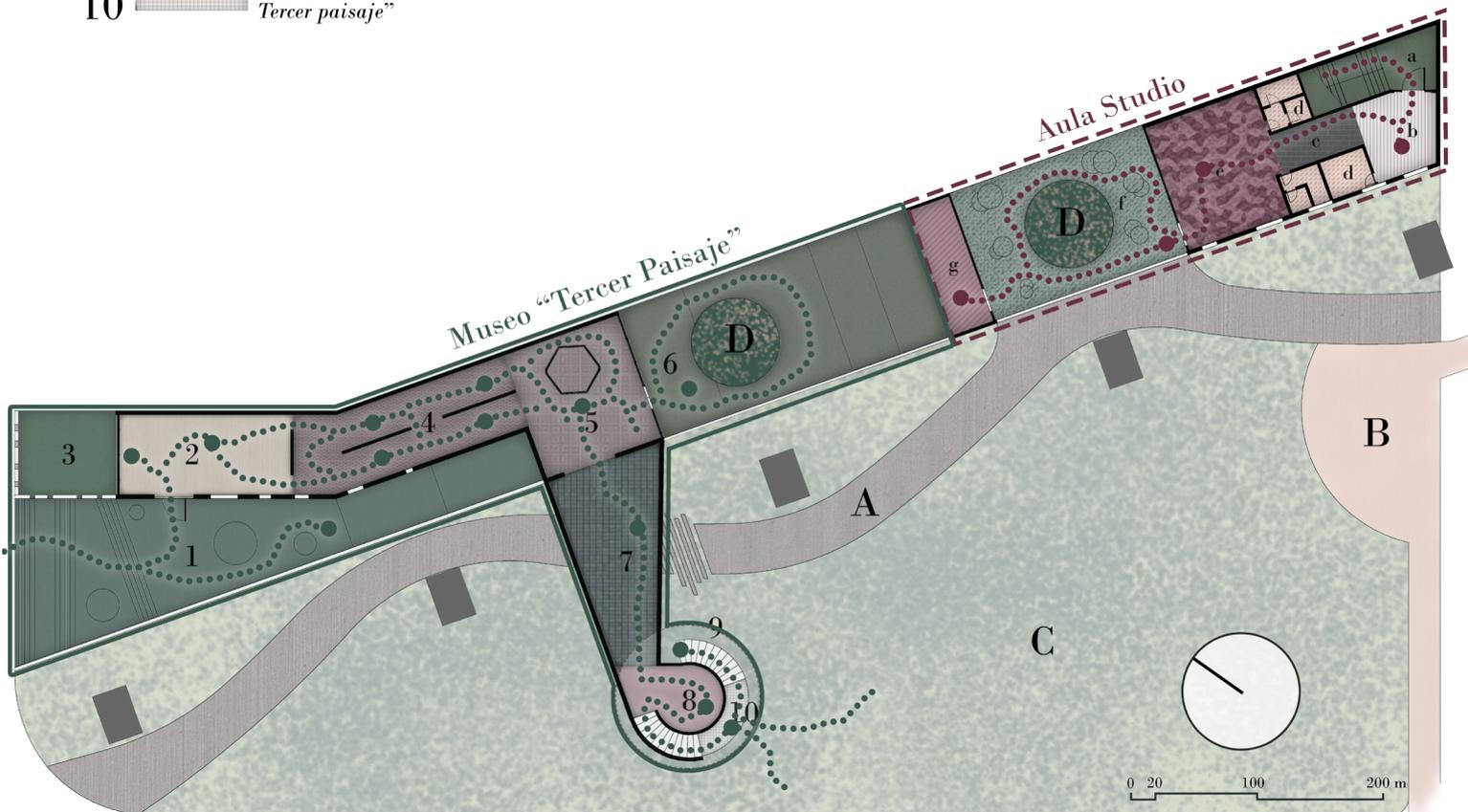
Note

286. CLÉMENT G., *Manifesto del Terzo Paesaggio*, 2005, p. 71.

287. IBIDEM.

Figura 66 - Schematizzazione dei percorsi dell'aula studio

- | Museo | | Aula Studio | | Spazio Pubblico | |
|-------|------------------------------------|-------------|---------------------------------|-----------------|-------------------------|
| 1 | Scalinata e entrata di ingresso | a | Scalinata e entrata di ingresso | A | Percorso pedonale |
| 2 | Hall ingresso | b | Hall ingresso | B | Percorso Ciclabile |
| 3 | "Tina" del "Tercer Paisaje" | c | Zona librerie | C | "Jardin Tercer Paisaje" |
| 4 | Sala Espositiva 1 | d | Servizi e locale personale | D | Isole inaccessibili |
| 5 | Sala Espositiva 2 | e | Aula Studio | | |
| 6 | Cortile del "Tercer Paisaje" | f | Cortile | | |
| 7 | Book shop/ magazzino | g | Sala Svago | | |
| 8 | Sala Espositiva 3 | | | | |
| 9 | Tetto verde panoramico | | | | |
| 10 | Uscita nel "Jardin Tercer paisaje" | | | | |



10.

CONCLUSIONI

L'intervento proposto per l'occupazione degli spazi al di sotto della traccia del Viadotto Mitre si inserisce all'interno della visione odierna che il Governo della Città, in accordo con i propri cittadini, desidera per Buenos Aires: la nuova caratterizzazione dell'area, prima cesura e adesso congiunzione, ha ricadute sia a livello di quartiere che a livello cittadino e metropolitano; il nuovo centro di trasbordo intermodale crea una connessione più forte e sicura sia con la *Capital* che con la *Provincia*; i percorsi sicuri si inseriscono negli interventi di pedonalizzazione e ampliamento dei percorsi ciclabili proposti dal Governo in varie parti della città, i quali puntano alla diminuzione dell'utilizzo dell'auto privata e quindi di emissioni, incidenti e intasamenti urbani; l'eliminazione della cosiddette "barriere" rappresentate dai passaggi a livello facilita la circolazione trasversale, da sempre tema controverso a Buenos Aires; gli spazi al di sotto del viadotto creano un nuovo spazio dotato di un mix funzionale multiforme che si integra con le varie situazioni urbane assimilandole, migliorandole e affiancandovene di nuove. La città inoltre guadagna un nuovo spazio verde, una "novità" sotto molti punti di vista: estetica, formale, sociale, concettuale e culturale. I concetti di Clément vengono infatti applicati ad una scala alla quale non si era mai arrivati: il "*Corredor verde*", composto dalla somma dei residui urbani lasciati dalla progettazione (involontariamente e, alle volte, volontariamente), costituisce un corridoio biologico, rifugio della diversità e futuro della vita (intesa come quantità di specie), il quale attraversa una zona altamente urbanizzata di una delle grandi metropoli mondiali. Questo enorme "giardino" costituisce inoltre il collegamento biologico tra varie aree verdi adiacenti alla traccia ferroviaria come il *Parque Tres de Febrero* e *Barrancas de Belgrano*. I risultati di questa innovativa maniera di trattamento delle aree verdi della Città sarà oggetto di studio e osservazione da parte sia dell'autorità, sotto il profilo di beneficio per la città e gradimento della popolazione, sia da parte dei botanici, studiosi e giardinieri coinvolti nelle attività del "*Museo del Tercer Paisaje*", sotto il profilo dell'aumento di biodiversità e ricadute positive.

Il progetto è diviso in due macro interventi: il centro di trasbordo e il corridoio di Belgrano. Pur avendo connotati differenti, è evidente che dall'esistenza dell'uno dipenda il successo dell'altro e viceversa. La presenza del centro di trasbordo è giustificata da quella di una nuova centralità urbana, attrattiva e competitiva, raggiungibile senza l'utilizzo dell'auto privata, mentre la presenza del corridoio di Belgrano è giustificata da quella di un centro di trasbordo di confine, che facilita l'accesso ai mezzi pubblici e collega in maniera sempre più efficace *Área Central* e *Provincia*.

Il bando di concorso del progetto, ovvero il già citato documento *Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre* (2019), come si è visto, imponeva pochi vincoli ma ci offriva una lista di risultati attesi dalla Città da questo intervento. La grande dimensione dell'area, unita alla possibilità di creare un centro di trasbordo intermodale nell'area antistante a Belgrano C, presupponevano, a mio parere, l'opportunità di soddisfare non solo gli obiettivi puntuali del bando di concorso, bensì di assolvere a quei grandi temi urbanistici che Buenos Aires, come altre grandi città mondiali, si trovano ad affrontare oggi e che saranno sempre più importanti vista la tendenza all'urbanizzazione di cui si è parlato: metropolizzazione, gestione e integrazione metropolitana del trasporto pubblico, decentramento del potere, impatto ambientale... Per queste ragioni, la fase di ricerca e analisi, si è focalizzata su queste tematiche, sugli strumenti urbanistici di Buenos Aires e sulla ricerca storica, la quale si è dimostrata essenziale in quanto "serbatoio" di esperienze passate (felici e infelici) sulle problematiche ancora presenti.

Con il procedere della tesi, ho acquisito la consapevolezza della centralità di queste tematiche, soprattutto rispetto ai tempi che verranno, nei quali le proiezioni ci dicono che saranno sempre di più le mega-città e le aree metropolitane, e che la maggior parte di esse appartengono a terre e culture distanti dalla nostra (orientale, africana e sud americana): città giovani, spesso non pianificate, formatesi rapidamente e quasi "spontaneamente", spaccate socialmente e ricche di problematiche e opportunità.

11.1.

BIBLIOGRAFIA

- ALDAO M., BALDIVIEZO J. E., KULEKDJIAN E. M., *Institucionalidad, descentralización y Participación Ciudadana en la planificación urbano-ambiental en la Ciudad de Buenos Aires*, in “3° Congreso Internacional Vivienda y Ciudad: Debate en torno a la Nueva Agenda Urbana”, Córdoba, 2018.
- AVILA R.E., *Impactos de los Centros de Transbordo en la movilidad urbana*, Universidad Nacional San Martín, Buenos Aires, 2017.
- BIDART M., LANFRANCHI G., VERDECCHIA C., *ADN Urbano - Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA)*, Cippec, Buenos Aires, 2017.
- BLANCO J., GUTIÉRREZ A., ROCA L.D., *Ciudad de Buenos Aires: elementos para una política de transporte*, in “Revista Transporte y Territorio”, UBA, Buenos Aires, 2016.
- BORTHAGARAY J.M., *Habitar Buenos Aires: las manzanas, los lotes y las casas*, Sociedad Central de Arquitectos; Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Buenos Aires, 2009.
- CARRERA I.H., *Belgrano: pueblo, ciudad, capital, barrio*, Centro de Estudios Historias del pueblo de Belgrano: cátedra popular de Historia local, Buenos Aires, 1964.
- CACIONI A., *La Gran Buenos Aires: rompecabeza metropolitano*, Konrad Adenauer Stiftung, Buenos Aires, 2010.
- CLÉMENT G. *Jardins, paysage et génie naturel*, Collège de France/Librairie Arthème Fayards, Paris, 2012 (trad. it. *Giardini, paesaggio e genio naturale*, Quodlibet, Macerata, 2013).
- CLÉMENT G. *Le jardin en mouvement*, Sens&Tonka Editeurs, Paris, 1991 (trad. it. *Il giardino in movimento*, Quodlibet, Macerata, 2011).
- CLÉMENT G. *Manifeste du Tiers paysage, Sujet/objet*, Paris, 2004 (trad. it. *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005).
- CLÉMENT G. *Traité succinct de l'art involontaire*, Sens&Tonka Editeurs, Paris, 1997 (trad. it. *Breve trattato sull'arte involontaria*, Quodlibet, Macerata, 2019).
- COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico anual 2018: Red Ferroviaria de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, CNRT, Buenos Aires, 2018.
- COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico 2016: Línea Mitre, red ferroviaria de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, Línea Mitre, CNRT, Buenos Aires, 2016.
- COMISIÓN NACIONAL DEL REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, *Informe Estadístico 2018, Línea Mitre, red ferroviaria de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*, CNRT, Buenos Aires, 2018.
- CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Hacia el Plan Estratégico: estrategias para avanzar en la planificación participativa*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2015.
- CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Buenos Aires 2016: con perspectiva metropolitana*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2011.
- CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 1*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2017.

- CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 2*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2017.
- CONSEJO DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO, *Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035: fase de análisis: cuaderno 3*, Consejo de Planeamiento Estratégico, Buenos Aires, 2017.
- CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Ley 2930: Plan Urbano Ambiental*, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires, 2009.
- CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (CoPUA), *Plan Urbano Ambiental*, Consejo del Plan Urbano Ambiental, Buenos Aires, 2008.
- CORCHUELO B., MÓNICA E., R., *La revalorización de la calle como espacio urbano*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2004.
- D'ANNUNTIIS M., MONDAINI G., SOLLAZZO P., *Regeneraciones Urbanas: de la ciudad abandonada al Smart Landscape*, DGB.Books, Santa Fe, 2014.
- DE LA GUARDIA M., *Las Leyes de Indias*, Establecimiento tipográfico de Pedro Nuñez, Madrid, 1889.
- DE TERAN F., *La Evolución Urbanística de la Ciudad. Experiencias Projectuales: Madrid - Buenos Aires*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2000 (DOCUMENTO DE TRABAJO).
- DIEZ F., *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1997.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Anuario Estadístico 2018 Ciudad de Buenos Aires*, Dirección General de Estadística y Censos, Buenos Aires, 2019;
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Buenos Aires en números*, Dirección General de Estadística y Censos, Buenos Aires, 2019.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, *Informe Cobertura Vegetal*, Dirección General de Estadística y Censos, Buenos Aires, 2019.
- FERNANDEZ, LEONARDO, *Censo 2010. Somos 14.819.137 habitantes en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires, 2011.
- GANDY M., *Entropy by design: Gilles Clément, Parc Henri Matisse and the Limits to Avant-garde Urbanism*, in "International Journal of Urban and Regional Research", Vol. 37, p. 259-278, 2012.
- GARTNER A., *Estudio Sobre Centros de Transbordo Urbanos de Pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, Universidad Tecnológica Nacional, Avellaneda (AMBA), 2012.
- GÓMEZ T., REGALSKY A., SCHVARZER J., *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, UBA, Buenos Aires, 2007.
- GORELIK A., *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*, Siglo veintiuno editores, Buenos Aires, 2004.
- GUERRA M.W., *Buenos Aires a la deriva, transformaciones urbanas recientes*, Editorial Biblos, Buenos Aires, 2005.
- GUTMAN M., HARDOY J., *Buenos Aires. 1536-2006*, Infinito, Buenos Aires, 2006.
- GUTIERREZR., *Buenos Aires. Evolución Histórica*, Fondo Editorial Escala, Buenos Aires, 1992.

- HENRY L., MARSH D.L. , *Intermodal Surface Public Transport Hubs: Harnessing Synergy for Success in America's Urban and Intercity Travel*, in "2008 American Public Transportation Association Bus & Paratransit Conference" Austin, Texas, 2012.
- LATTES A., *Dimensiones demográficas de los partidos del Gran Buenos Aires*, in "Revista de Historia Bonaerense: Conurbano Bonaerense, n° 10", Asociación de amigos del Instituto histórico del Partido de Morón, Morón (AMBA), 1996.
- LIOTTA S.A., *Architettura reincarnata*, in "Domus", n. 696, Milano, 2013.
- LORENZO S.D., CALLE M.L., COSCIA C., *Nuevos modelos urbanos: estrategias para la consolidación de áreas de nueva centralidad que permitan mejorar conflictos de movilidad y de acceso a la vivienda en el marco del desarrollo sustentable de la ciudad*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2012.
- LOPEZ ALFONSIN MARCELO, *Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Comentada*, Buenos Aires, Editorial Estudio, 1996.
- LYNCH K., *La imagen de la ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcellona, 1984.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Atlas de indicadores de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires*, . Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2009.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Barrio: Belgrano*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2009.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Informe territorial: Comuna 13: Nuñez, Belgrano, Colegiales*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2011.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Modelo territorial: Buenos Aires : 2010-2060 Buenos Aires*. Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2009.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE, DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE, *El Plan de Movilidad Sustentable para la Ciudad de Buenos Aires*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Subsecretaría de Transporte, Dirección General De Transporte, Buenos Aires, 2010.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *Índice sintético de caminabilidad*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2014.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *La producción de la Ciudad 1900/2010*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2010.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO, *1 Mapa oficial / edición literaria*, Ministerio de Desarrollo Urbano, Buenos Aires, 2009.
- MORALES S., *Territorios*, Gustavo Gili, Barcellona, 2002.
- MUÑOZ MIGUEL, J.P., RODRÍGUEZ, F.A., UREBA, S.F., *Los intercambiadores de transporte público como factor determinante de la intermodalidad: el caso de la Ciudad de Madrid*, Universidad Rey Juan Carlos, Madrid, España, 2010.

- NESPOLI L., *Integración de los transportes urbanos. Serie de Cuaderno Metro de Tecnología N° 1*, Compañía del Metropolitano de Sao Paulo, Sao Paulo, Brasil, 1989.
- NOGARIN M., *Argentina: Viadotto Mitre, un'opera indispensabile*, in C&PI worldwide journals n°5, , C&PI worldwide, Cologne, 2019.
- PIÑA W. A., *Urbanization: concepts, trends and analysis in three Latin American cities*, in *Miscellanea Geografica - Regional Studies on Development*, vol.18, n.3, 2014.
- RUIZ DE GOPEGUI G., *Generación de Procesos Urbanos, Estrategias de lo público y lo privado en el marco de una nueva cultura urbanística: caso Puerto Madero*, Investigación de Alumnos Serie Programa de Iniciación en la Investigación, Buenos Aires, 1996.
- SCALABRINI ORTÍZ R., *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1940.
- SCARABINO R.N., BIANCO F., *La calle como organizador del espacio urbano*, Universidad de Belgrano, Buenos Aires, 2006.
- SECCHI B., *La città del ventesimo secolo*, Laterza&Figli, Bari, 2005.
- SECCHI B., *Prima lezione di urbanistica*, Laterza&Figli, Bari, 2000.
- SPELLMAN C., *Re-Envisionin Landscape/ Architecture*, Actar, Barcellona, 2003.
- SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA, *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Buenos Aires, 2007.
- SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.2 Lineamientos Urbanísticos Bajo Viaductos Mitre*, Concurso público n° 392-0003-CPU19, Agencia de administración de bienes del estado, Buenos Aires, 2019.
- SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, *Anexo C.3 Informe de Datos Entorno del Viaducto*, Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana, Buenos Aires, 2018.
- TELLA, G., AMADO J., *Conectividad, accesibilidad y movilidad en centros urbanos : guía de diseño, implementación y gerenciamiento de calles compartidas*, Fodeco, Buenos Aires, 2017.
- TOGNONI N., VALENTI A., VANINETTI E., *Dinamiche storiche del porto di Buenos Aires*, in "Il Porto di Buenos Aires; Riqualificazione urbana del settore "Purto Nuevo-Retiro", Politecnico di Milano, Milano, 2013.
- UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, *The World's Cities in 2018*, United Nations, New York, 2019.
- UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, *World Urbanization Prospects 2018*, United Nations, New York, 2019.
- UNTREF, *Hacia una Política de Transporte de Calidad en el AMBA: Diagnóstico y Recomendaciones*, UNTREF, Buenos Aires, 2015.
- VUCHIC R.V., *Urban Transit Systems and Technology*, J. Wiley & Sons, Hoboken, New Jersey, 2017.

11.2.

SITOGRAFIA

11.2.1 - Mappe digitali, dizionari, traduttori

- ARBOLADO URBANO: <https://www.arboladourbano.com/index.php#mapa>
- DEEPL TRADUTTORE: <https://www.deepl.com/it/translator>
- DEFINICION.DE: <https://definicion.de>
- DIZIONARIO INTERNAZIONALE: www.internazionale.it.
- ESTADÍSTICAS Y MAPAS - PLATAFORMA BAM 2.1: <http://bam21.org.ar/estadisticas-y-mapas/>
- GOOGLE BOOKS: <https://books.google.it>
- GOOGLE EARTH: <https://www.google.it/intl/it/earth/>
- GOOGLE MAPS: <https://www.google.com/maps>
- GOOGLE TRANSLATE: <https://translate.google.it>
- MAPA INTERACTIVO CESBA: <http://cesba.gob.ar>
- MAPA INTERACTIVO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: <https://mapa.buenosaires.gob.ar/comollego/>
- OBSERVATORIO METROPOLITANO: <http://www.observatorioamba.org>
- PLANO ABIERTO: <https://planoabierto.buenosaires.gob.ar/lote/>
- TOPOGRAPHIC - MAP: <https://es-pe.topographic-map.com>
- TRECCANI: <http://www.treccani.it>
- WORLD REFERENCE.COM: <https://www.wordreference.com/>

11.2.2 - Pagine Ufficiali

- ACUMAR | AUTORIDAD DE CUENCA MATANZA RIACHUELO: <http://www.acumar.gob.ar>
- AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO: <http://www.atm.gob.ar>
- CEAMSE: <https://www.ceamse.gov.ar>
- CHEDIACK: <https://www.chediack.com.ar/obras/ing-urbana/viaducto-ferroviario-elevado-en-las-vias-del-f-c-mitre-ramal-tigre>
- COMPR.AR: <https://comprar.gob.ar>
- FERROVÍAS: <http://www.ferrovias.com.ar/index.php>
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS: <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/>
- DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANO: <https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollo-urbano/secretaria-de-desarrollo-urbano/directora-general-de-planeamiento-urbano>
- GILLES CLÉMENT: <http://www.gillesclement.com/index.php>
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: <https://www.buenosaires.gob.ar>
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES: <https://www.gba.gob.ar>
- INDEC: <https://www.indec.gob.ar>
- ISSUU: <https://issuu.com>
- LA CONU: <https://laconu.wordpress.com/que-es-el-agba/>
- MERCOSUR: <https://www.mercosur.int>
- METROVÍAS: <https://www.metrovias.com.ar>
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE: <https://www.buenosaires.gob.ar/social/ministerio-de-desarrollo-urbano-y-transporte>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE: <https://www.argentina.gob.ar/transporte>
- MODERNA BUENOS AIRES: <https://www.modernabuenosaires.org>
- OBSERVATORIO METROPOLITANO: <http://www.observatorioamba.org>
- PAV - PARCO ARTE VIVENTE: <http://parcoartevivente.it>
- REVISTA TRANSPORTE Y TERRITORIO: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt>

- **ROGGIO:** <https://www.broggio.com.ar/viaducto-mitre/>
- **SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE:** <https://www.gba.gob.ar/transporte>
- **SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO:** <https://www.buenosaires.gob.ar/jefedegobierno/declaraciones-juradas/ministerio-de-desarrollo-urbano-y-transporte/subsecretaria-planeamiento>
- **TRENES ARGENTINOS | ARGENTINA.GOB.AR:** <https://www.sofse.gob.ar>
- **UBA - FADU - ATLAS HISTÓRICO DE PLANOS URBANOS / ARCHIVO BUENOS AIRES:** <https://sites.google.com/view/ba-en-cartografia/página-principal>
- **UNITED NATIONS:** <https://www.un.org/en/>

11.2.3 - Quotidiani

- **ARCHI DIAP:** <http://www.archidiap.com>
- **AREA:** <https://www.area-arch.it>
- **CENTRO DE INFORMACIÓN JUDICIAL:** <https://www.cij.gov.ar/inicio.html>
- **CLARÍN:** <https://www.clarin.com>
- **DIARIO Z:** <https://diarioz.com.ar>
- **LA NACIÓN:** <https://www.lanacion.com.ar>
- **LA VOIX DU NORD:** <https://www.lavoixdunord.fr>; <https://www.lavoixdunord.fr>
- **ROSARIO EN BICI:** <https://rosarioenbici.com/2013/10/cicloviarias-y-bicisendas/>

11.2.1 - Varie: fonti usate per immagini, informazioni puntuali, date.

- ARCHI DIAP - JARDINS DU TIERS-PAYSAGE: <http://www.archidiap.com/opera/jardins-du-tiers-paysage/>
- AUSA - VIADUCTO SAN MARTÍN: <https://www.ausa.com.ar/novedades/viaducto-san-martin/>
- CATÁLOGO ESPACIAL Y TEMPORAL DE FOTOS ANTIGUAS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: <http://www.cienciayfe.com.ar/buenosaires/biblio.php?l>
- CORPORACIÓN PUERTO MADERO: <http://www.puertomadero.com/>
- COSMOPOLIS: <http://mathewgandy.blogspot.com/2011/05/urban-islands-parc-henri-matisse-lille.html>
- COSTITUZIONE DI BUENOS AIRES: <http://www.cedom.gov.ar/constCABA.aspx>.
- CLUB BELGRANO: <https://www.clubbelgrano.org.ar>
- DEFENSORIA DEL PUEBLO-CIUDAD DE BUENOS AIRES: <http://www.defensoria.org.ar/noticias/dia-del-colectivero-y-la-colectivera-el-mensaje-de-la-defensoria/>
- FERROCARRILES METROPOLITANOS AMBA: <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=278affa342b94308a80ec125eb70ae61>
- GROW: <https://more.groww.fr/ile-derborencel/>
- GUIDA TORINO - PAV: <https://www.guidatorino.com/pav-il-parco-darte-vivente-di-torino/>
- HISTAMAR - PUERTO DE BUENOS AIRES: <https://www.histamar.com.ar/Puertos/BsAs/ProyMadero-Bateman.htm>
- JARDINS DU TIERS-PAYSAGE: <https://www.area-arch.it/jardins-du-tiers-paysage/>
- LEY 1777: https://www.buenosaires.gob.ar/areas/leg_tecnica/sin/normapop09.php?id=77544&qu
- LEY 2930: <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/123445#collapseSix>
- LEY 71: <http://www2.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley71.html>
- MONOGRAFIAS.COM - HISTORIA DEL TRANVÍA EN BUENOS AIRES: <http://blogs.monografias.com/estampas-de-buenos-aires/2011/12/22/historia-del-tranvia-en-buenos-aires-1º-parte/>
- MUSEO HISTÓRICO SARMIENTO: <https://museosarmiento.cultura.gob.ar>
- NATHANAELSCHIFFLER - PARC HENRY MATISSE: <http://www.nathanaelschiffler.com/parc-henri-matisse>
- LILLE TOURSIM: <https://www.lilletourism.com/parc-et-jardin-lille/parc-henri-matisse.html>
- OFICINA URBANA - VIADUCTO MITRE: <http://oficinaurbana.com.ar/project/anteproyecto-y-estudio-tecnico-de-impacto-ambiental-viaducto-ferroviario-fc-mitre-ramal-tigre/>
- OPEN HOUSE BUENOS AIRES: <http://openhousebsas.org/pasaje-arribeos>
- SUBE | ARGENTINA.GOB.AR: <https://www.argentina.gob.ar/sube>
- WIKIWAND - FERROCARRIL OESTE DE BUENOS AIRES: https://www.wikiwand.com/es/Ferrocarril_Oeste_de_Buenos_Aires

12.

**ALLEGATO:
TAVOLE
PROGETTO**

Tavola 1

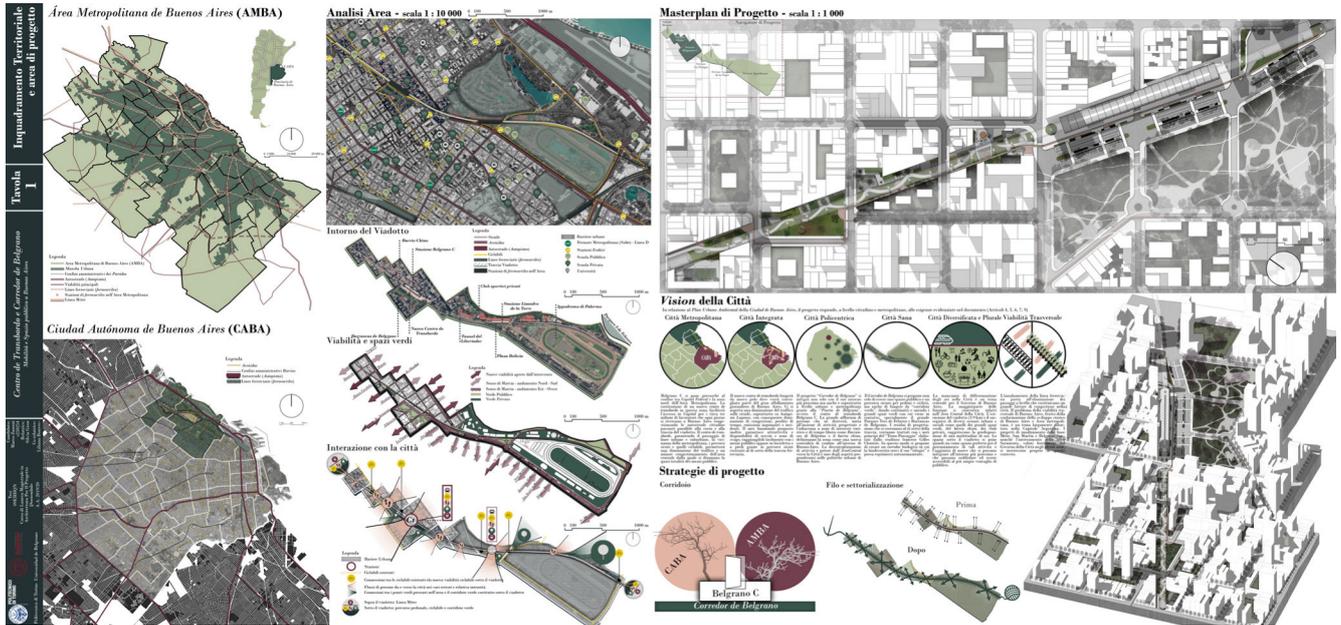


Tavola 2

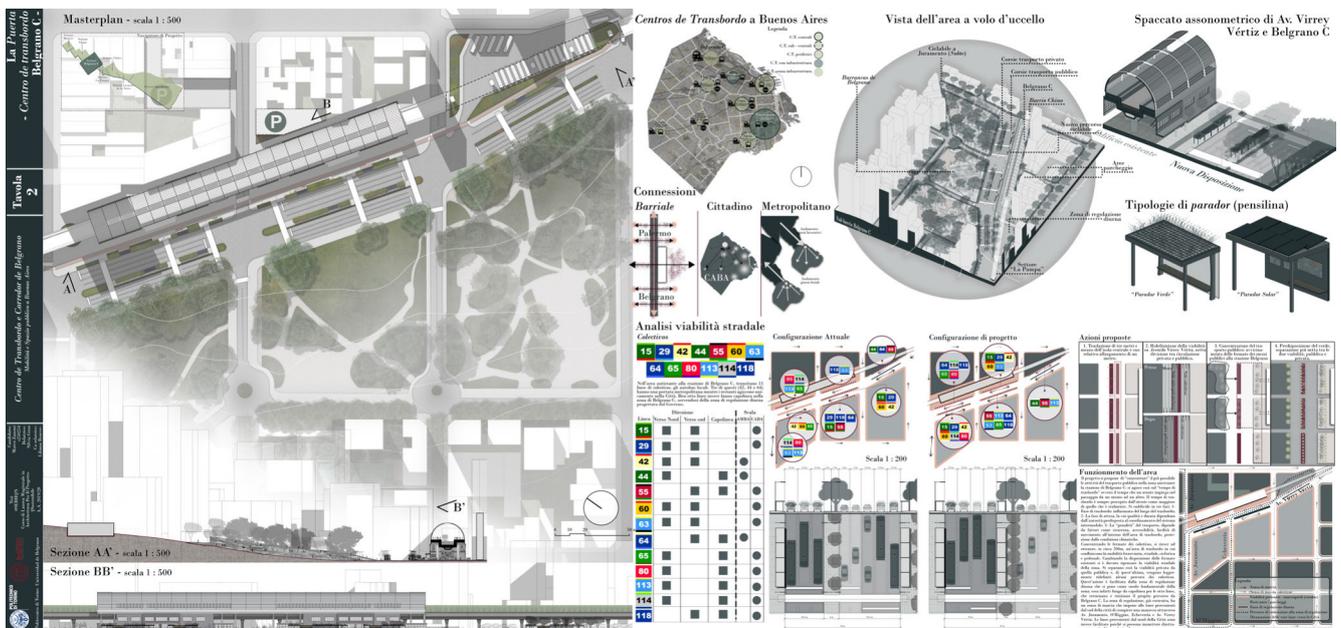


Tavola 3

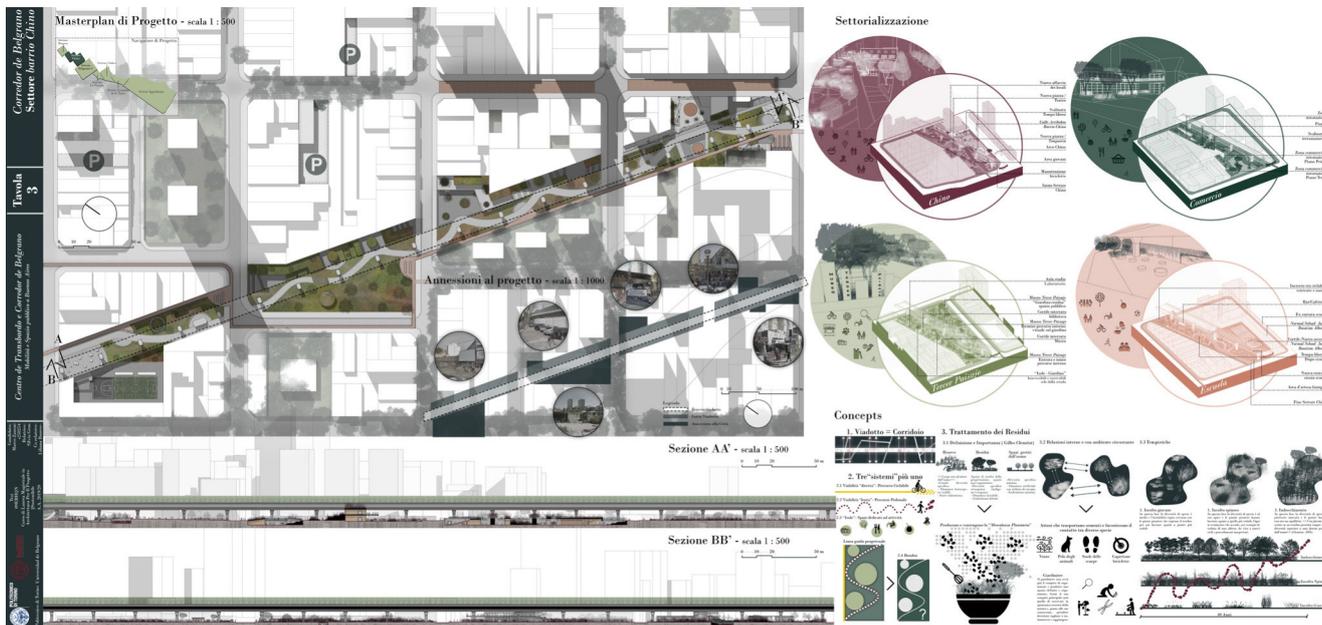


Tavola 4



