

CONCURSO DE IDEAS PARA LA ORDENACIÓN ARQUITECTÓNICA DE LA AVENIDA AGRACIADA

EXPOSICIÓN DEL ARQUITECTO

C. GÓMEZ GAVAZZO

El Concepto Moderno de la Calle

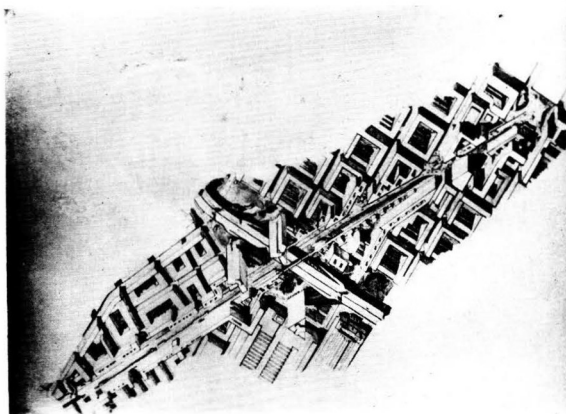
—La calle es una creación urbana del hombre, destinada a facilitar las comunicaciones entre las distintas zonas que usa.

—El incremento de las actividades motoras del hombre, determina la magnitud de esa creación y las directivas que han de asegurar la obtención de su finalidad en las mejores condiciones de higiene y seguridad para el hombre y sus actividades urbanas.

—Una razón económica y práctica, vinculó racionalmente la calle con la habitación.

—Esta disposición se acentuaba en épocas pasadas, en virtud del incipiente problema que representaba la vinculación de dos fuerzas motoras: el peaton y la tracción animal, frente a las necesidades de la época.

■ *Seopectiva axonométrica*



—Esta operación, no afectaba la economía de la habitación, porque ésta no tenía causa de existir (bajo precio del terreno y de la construcción).

—Este estado de cosas, contribuyó fundamentalmente para la ordenación de las ciudades de hoy, en su época inicial, dando origen a una organización cuyos principales directivas aún perduran.

—Las características de la calle moderna, están en contraposición con los principios del parcelamiento y distribución de los conjuntos edificados actuales.

—La organización de las calles y conjuntos edificados, se basa hoy sobre principios científicos muy distintos y que se han dado en confundir solamente por tradición arraigada en los hechos sucesivos que llevan a la solución única de alinear las construcciones sobre la calle.

—La calle y las construcciones, tienen una sola conexión de carácter viario y un solo problema en común: la armonía arquitectónica del conjunto.

—Las velocidades mecánicas nuevas, han transformado las condiciones de seguridad e higiene de las ciudades, destacando la diferencia locomotriz existente entre el hombre y la máquina, creando con la velocidad adquirida por ésta, una nueva unidad urbana de distancia.

—El hombre se aparta naturalmente de esta función contraria a su naturaleza y crea con los beneficios adquiridos en el orden de su vida colectiva, una nueva unidad de habitación independiente de la calle.

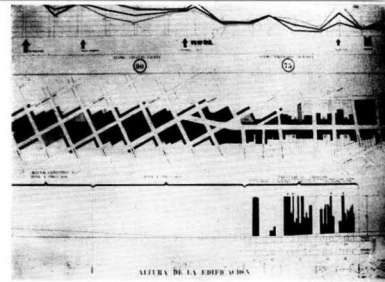
—La unidad creada por la velocidad y la unidad de habitación, se corresponden, decretando una escala definida, que desborda de la conformación material de las ciudades de hoy.

—Esta escala, afectando ya a nuestra ciudad, impone una etapa de su urbanización.

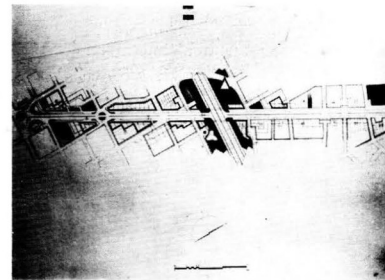
—La época en que vivimos, debe de reconocerse por tanto, como una etapa de renovación, debiéndose formular el problema urbano moderno, libre de prejuicios tradicionales y tomando la función social como único principio director del diagrama funcional urbano.

—Pretendemos vivir una vida moderna, dentro de un marco material anticuado, he ahí una contradicción que revela un error o una incapacidad.

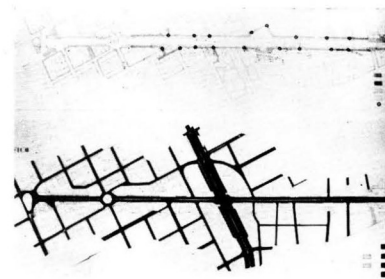
■ Gráfico del valor del terreno e influencias directas sobre su evaluación. — Gráfico de posibilidades de alturas de la edificación, en los predios comprendidos en el tramo Valparaíso - Nícaragua, en función de las superficies, coeficientes de la relación sup. construida / espacio libre y ordenanzas vigentes sobre higiene de las construcciones.



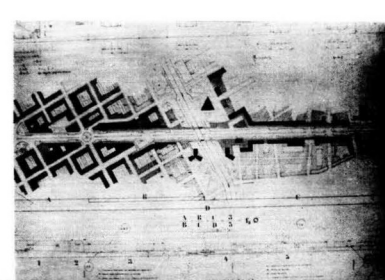
■ Conformación de islotes y parcelamiento de las zonas expropiadas y susceptibles de reformas.



■ Circulaciones de peatones y tráfico vehicular.



■ Distribución por zonas, de las diferentes alturas propuestas por la edificación.



Frente al hecho consumado de la Avenida Agraciada, la técnica urbanística se ha visto obligada a hacer una reverencia protocolar ante los errores cometidos y emprender UNA TENTATIVA DE ADAPTACION.

Del complejo estudio que ha debido realizarse para ello, se han extraído las conclusiones siguientes y que conforman la concepción general de este trabajo:

—Creación de una sola y grandiosa composición arquitectónica de la avenida en toda su extensión.

—Detención de las visuales perspectivas, según puntos realzados por su importancia funcional: 18 de Julio, Uruguay, Zona de La Paz, Palacio Legislativo; cuya relación de distancias determinan casualmente entre sí, magnitudes estéticamente consideradas armónicas, como términos de la relación de oro y dando lugar a la proporción reguladora del todo bajo la proporción generadora del ángulo Θ

$$\frac{18 \text{ de Julio} - \text{Uruguay}}{\text{Uruguay} - \text{La Paz}} = \frac{\text{Uruguay} - \text{La Paz}}{\text{La Paz} - \text{P. Legisl.}} = \frac{\text{La Paz} - \text{P. Legisl.}}{18 \text{ de Julio} - \text{P. Legisl.}} = \frac{5}{8}$$

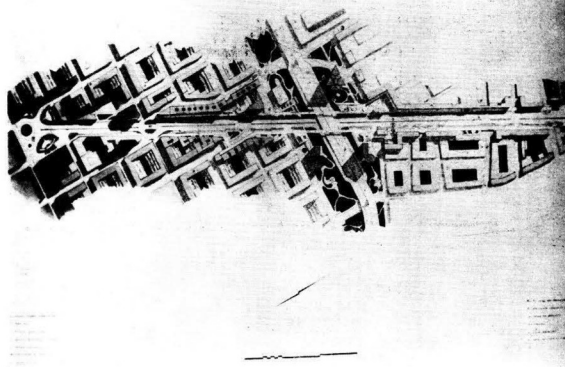
$$\frac{5}{8} = \frac{1}{1.66} \cotg \Theta \quad \Theta = 31^{\circ}30'$$

—Creación de un espacio libre entre las calles Galicia y Valparaíso, tramo del park-way futuro (Influencias urbanas de la red troncal de un plan regulador) centro de la composición.

—Construcción de una acera para peatones, de 5 metros de ancho, a nivel de la cota 19 y dentro de la línea de edificación actual, sin cruzamientos con el tráfico vehicular, dando acceso a la edificación y que partiendo de la calle Uruguay, termine en la calle Nicaragua (cotas iguales), con accesos intermedios en las calles Cerro Largo, Galicia, Valparaíso, Nueva York, Asunción, Lima y Nicaragua. Las aceras para peatones, pasan sobre la autovía y establecen un primer ordenamiento de las construcciones, limitando la altura para las de extensión más reducida, en las manzanas 15 y 17, anexándolas al Todo.

—Conjugación volumétrica de dos partes análogas que comprenden las construcciones a uno y otro lado del park-way: a) alineándolas paralelamente a la avenida con un retiro de 5 metros sobre la acera de peatones en el tramo La Paz-Nicaragua y estableciendo una

■ Plano general de la composición.



altura única con respecto al cero oficial (principio de horizontalidad), que varíe en relación al ancho de la calzada, según alturas comprendidas desde 24 metros en Nicaragua, hasta 32.50 metros en Valparaíso.

b) Alineación de las construcciones en el tramo Uruguay-Galicia, con un retiro a 5 metros de la línea actual, formando un ancho de calle de 50 metros en la esquina de Uruguay, conjugado de la altura de los edificios en ese mismo punto, según el ángulo θ y variable en función de la cota de la calzada, siguiendo la misma relación hasta la calle Galicia, ensanchando el marco de la avenida progresivamente hacia el parque y abriendo las perspectivas sobre las grandes construcciones de éste.

—Composición del park-way, con construcciones bajas de la altura de la acera de peatones, relacionadas con las construcciones existentes en la esquina de Galicia (edificio Introzzi) destinadas a constituir una zona comercial (tiendas, almacenes, etc.) y grandes construcciones de carácter hotelero, desarrolladas en altura, con un mínimo de 65 metros sobre 0 oficial.

—Diseminadas por esta zona, se establecen pequeños comercios y lugares de descanso y esparcimiento: cafés, juegos, pequeñas ventas, etc.

—Establecimiento de construcciones de un piso, sobre la nueva línea de edificación del tramo Uruguay-Galicia, destinados a negocios y atractivos de la calle, en saliente hasta la circulación de peatones.

—Obtención de las vistas sobre la bahía, desde las terrazas públicas y privadas.



■ Zona del parque en el cruce-
miento Agraciada - La Paz.

—Continuación hasta 18 de Julio, de la circulación general de peatones independientemente de la red de tráfico vehicular, por medio de un cruzamiento subterráneo en Uruguay y aceras continuas hasta 18 de Julio con cruzamiento subterráneo bajo la plaza de este punto, aprovechando las construcciones existentes de este carácter.

—Composición volumétrica del tramo 18 de Julio-Uruguay, en función de los principios de horizontalidad, determinando una plástica en función de las alturas de la edificación de 18 de Julio y obras en construcción sobre la avenida Agraciada, fijadas en 65 metros sobre el cero oficial, alineación de las alturas mayores según la dirección N-S, conformando un espacio relacionado con el edificio del Banco de Seguros y otro que constituya el arranque de la avenida.

—Supresión del tráfico vehicular en las calles:

Colonia entre Agraciada y Julio Herrera y Obes.

Mercedes entre Agraciada y Río Negro.

Mercedes entre Paraguay y Río Negro.

Paysandú entre Agraciada y Rondeau.

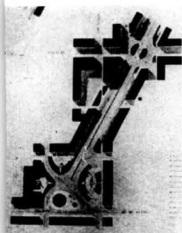
Cerro Largo entre Agraciada y Paraguay.

Asunción (entrada a Agraciada costado Este).

Lima (entrada a Agraciada costado Oeste).

Nicaragua (entrada a Agraciada costado Oeste).

Venezuela (entrada a Agraciada costado Oeste).



■ Tramo 18 de Julio - Uruguay.

Destinando esos espacios a la circulación de peatones y estacionamiento de vehículos.

—Supresión total de la calle Paysandú en su confluencia con Agraciada (costado Oeste).

—Desviación de la calle Paraguay, recibiendo el tráfico de Paysandú (costado Oeste) y desembocando en el cruzamiento de tráfico continuo de Uruguay-Agraciada.

—Interrupción del tráfico transversal a la avenida en las calles Galicia y Valparaíso.

—Supresión de la calle Pampas entre Agraciada y Nueva York.

—Regulación de la calzada de la avenida, librando su ancho actual para tres vehículos en movimiento por cada sentido y disponiendo hasta de 5 metros de la acera actual para estacionamiento en posición oblicua al movimiento o 2.50 metros en posición paralela.

—Construcción de una espina central en la avenida, dividiendo el sentido del tráfico paralelo y regulando los cruzamientos de acuerdo con el mismo.

—Conformación de islotes por anexo de las manzanas:

3 con	4 (Este)
6 "	7 "
5 "	7 (Oeste) y 8
25 "	14
17 "	19
20 "	23 y plaza de deportes.

—Con formación de un frente de edificación continuo, entre las calles:

Colonia y Uruguay (costado Este).

Colonia y Uruguay (costado Oeste, según la nueva alineación de la calle Río Negro).

Uruguay y Galicia (Oeste).

Uruguay y Rondeau (Este).

Rondeau y Galicia.

Valparaíso y Nicaragua.

—Parcelamiento de áreas mínimas de 280 mts. cds. con frentes no menores de 17 metros.

—Regulación de la red tranviaria de la zona, creando un sistema paralelo a la avenida y fuera de ésta, con cruzamientos únicos en Uruguay y 18 de Julio.

REALIZACION

La realización por etapas, es un procedimiento inherente a toda concepción urbana y ello es la consecuencia lógica del carácter de los estudios realizados, basados siempre en una posible evolución de los hechos hacia un desarrollo mayor.

Parecería un trabajo carente de sentido, la concepción adoptada para la composición de la zona de la calle La Paz, pero dentro de los términos en que se ha circunscrito el estudio de urbanización (porque no puede ser otra cosa, a pesar del carácter arquitectónico que le asigna el título del programa) débese observar que la autovía es una concepción para el futuro y que por el momento se está obligado a establecer un plan de mínima con vistas a ese futuro y que se basa sobre el trazado del ensanche proyectado para la calle La Paz hasta el cruzamiento con la Avenida Agraciada en forma de poder realizar luego las obras que esta zona requiera para sus relaciones generales con toda la ciudad y que la lógica aconseja, sean derivadas de un plan integral.

La realización de todas las demás obras proyectadas, serán el resultado del esfuerzo particular concientemente dirigido por la intervención municipal.

Cabe pues pensar, que si hasta aquí hemos visto pacientemente el desarrollo de nuestra ciudad sin el contralor técnico exigido por las necesidades de la época presente, este concurso sea la iniciación de una etapa auspiciosa del desenvolvimiento nacional y que la idea que aquí se expone, es solamente un esfuerzo de adaptación, que por tanto adolecerá siempre de los defectos inherentes a los trabajos de este grado.

Sólo el estudio de un plan regulador, dará la única afirmación de las ideas sustentadas.