

## **¿Es posible pensar una ciudad con menos contaminación ambiental?**

### **Análisis de la implementación de supermanzanas en entornos de alta densidad poblacional**

Observatorio de Sostenibilidad Urbana (FAU/UB)

Orduna, M.

Muchinsky, V.

Otero, M.

Pérsico, M.

Ruppi, M.

#### **Resumen**

Dentro de las buenas prácticas del urbanismo, las supermanzanas se presentan como una estrategia para hacer frente a los impactos ambientales que resultan de la primacía del automóvil en el trazado urbano.

Bajo este marco, el texto analiza la implementación de supermanzanas en Buenos Aires como una herramienta para mejorar la calidad de vida urbana en entornos de alta densidad poblacional. Para ello se exploran los antecedentes, su evolución y su potencial para transformar las ciudades en espacios más sostenibles y habitables.

El estudio de caso propone como metodología evaluar usos del suelo, transporte público y patrimonio a fin de identificar oportunidades y desafíos para la implementación de zonas 30. Esta estrategia de avanzar inicialmente con la planificación de zonas de *tránsito calmo*, consolidaría una futura etapa de supermanzanas, considerando a las mismas como una oportunidad para avanzar hacia un urbanismo más sostenible en la ciudad.

#### **Palabras claves**

Supermanzanas. Zonas 30. Sustentabilidad. Movilidad. Espacio Público.

#### **Abstract**

*Within urban planning best practices, superblocks are presented as a strategy to mitigate the environmental impacts stemming from the dominance of the car in urban networks.*

*This analysis examines the implementation of superblocks in Buenos Aires as a tool to enhance the quality of urban life in densely populated areas. To this end, it explores the background, evolution, and potential of superblocks to transform cities into more sustainable and livable spaces.*

*The case study proposes a methodology that evaluates land use, public transportation, and heritage. This evaluation aims to identify both opportunities and challenges associated with the implementation*

*of 30 km/h zones (Zone 30). This initial strategy of developing traffic calming zones would pave the way for a future implementation of superblocks, positioning them as a key opportunity to advance sustainable urbanism within the city*

*Key words*

*Superblocks. Traffic calming. Sustainability. Mobility. Public space.*

## **Contenido**

1. Introducción
  - 1.1. Antecedentes de supermanzanas
  - 1.2. Caso Buenos Aires
  - 1.3. Ventajas y desventajas
2. Metodología
  - 2.1. Relevamiento del caso de estudio
  - 2.2. Diagnóstico
  - 2.3. Criterios para desarrollar una metodología de implementación de zonas 30 y potenciales supermanzanas
3. Conclusiones: oportunidad de implementación de supermanzanas en la Ciudad de Buenos Aires

## 1. Introducción

### 1.1. Antecedentes de supermanzanas

La búsqueda de una mejor calidad de vida en la Ciudad es constante. La vegetación urbana proporciona diversos servicios ecosistémicos que hacen que las ciudades sean más habitables para las personas. A medida que el mundo continúa urbanizándose, la cubierta vegetal en las áreas urbanas está cambiando rápidamente (Richards & Belcher, 2019) y demanda proyectos en los cuales el aporte “verde” a la ciudad otorgue a la misma una mayor sostenibilidad y resiliencia (Newman, 2008).

Las supermanzanas reconocen una secuencia de adaptaciones a diversos entornos urbanos a lo largo del siglo XX y en su diseño incrementan la superficie verde de las ciudades. Así al presente, las supermanzanas o *superblocks* forman parte del conjunto de buenas prácticas internacionales, inspiradas a partir de la pionera implementación en Barcelona, propuesta por Ildefonso Cerdá (Cerdá, 1996), y las más recientes de Salvador Rueda de principios de este siglo (Nieuwenhuijsen, 2024).

El innovador proyecto original de Cerdá, enmarcado en el Plan para dicha ciudad, incluyó la propuesta de grandes manzanas, hoy conocidas en el mundo como supermanzanas, *superillas*, o *superblocks*, constituyendo las mismas una herramienta de diseño urbano visionaria de las demandas que luego tendrían las grandes ciudades en su proceso de metropolización.

Es necesario recordar que orgánicamente, el concepto de supermanzana surge a partir de la unidad manzana. Si bien muchos investigadores han estudiado la evolución histórica de la manzana<sup>1</sup> (López de Lucio, 2003) cabe acotar que el origen de la misma para el mundo hispanoamericano proviene de las mismas Leyes de indias, “acaso [...] la primera legislación urbanística que conoce el mundo” (Chueca Goitía, 1968) y del propio crecimiento de las ciudades fundadas bajo estas normas como fue el caso de Buenos Aires.

La réplica de casos de supermanzanas en todo el mundo como en Madrid, Vitoria, Berlín, Friburgo y tantas otras metrópolis y ciudades intermedias han llevado a plantear su implementación en ciudades latinoamericanas como Buenos Aires, con la idea de englobar la tradicional manzana de 100x100 m.

El concepto de supermanzanas ha sido aplicado principalmente en ciudades de densidades poblacionales medias y bajas, por lo que el estudio se centra en la formulación de una metodología secuencial y adaptativa para la implementación efectiva de supermanzanas, específicamente en el contexto de áreas urbanas de alta densidad poblacional, como pueden encontrarse en varios barrios de la ciudad de Buenos Aires.

Se busca establecer un marco de trabajo que permita implementar supermanzanas en contextos de alta complejidad urbana, como forma de garantizar no solo la seguridad vial, sino también la calidad ambiental de la ciudad.

---

<sup>1</sup> Para más, véase López de Lucio, Ramón (2003). De la manzana cerrada al bloque abierto. En: "Un siglo de vivienda social, 1903-2003". Nerea. ISBN 8489569924.

## 1.2. Caso Buenos Aires

Para el caso de Buenos Aires la ciudad cuenta con diversas normativas, como las leyes del Plan Urbano Ambiental - Ley 2930 (GCBA, 2008), el nuevo Código Urbanístico y modificatorias - Ley 6099 (GCBA, 2018-2024) y una ley propia para las supermanzanas Ley 6387 (GCBA, 2020), pero hasta la fecha carece de su correspondiente reglamentación.

La Secretaría de Desarrollo Urbano<sup>2</sup> del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA) a partir de dichas normas, más la propia Constitución de la Ciudad y el Plan Estratégico, fue definiendo el tipo de “ciudad deseada” a alcanzar con escenarios futuros propuestos en un planteo para el modelo territorial<sup>3</sup>. Como denominador común, el espacio público y los espacios verdes han cobrado importancia relevante ya que en la Constitución de la Ciudad existen varios artículos que definen no sólo en aspectos del marco normativo, sino que también orientaciones para los propios procesos de planeamiento de la ciudad autónoma.

La aprobación y puesta en vigencia del Plan Urbano Ambiental significó en términos normativos, una visión de la Ciudad más detallada en el cual se encuentran los lineamientos estratégicos y propuestas específicas para el desarrollo urbano de la Ciudad, bajo el cual se encuadró el modelo territorial y la norma de supermanzanas.

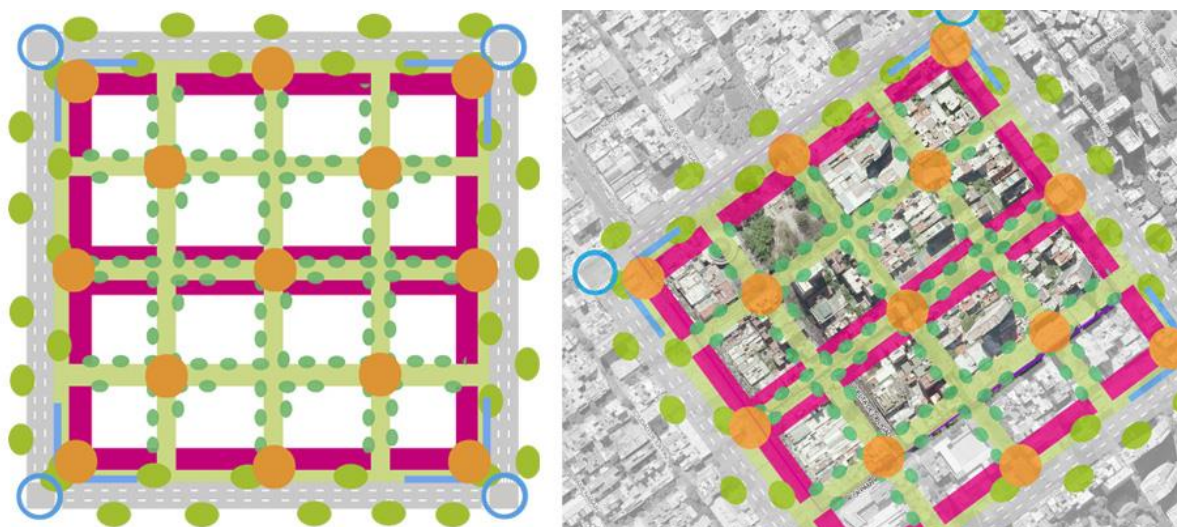
Como se especificara anteriormente, si bien la reglamentación de supermanzanas aún no ha sido estipulada por el GCBA, el ejecutivo porteño desarrolló el concepto de las llamadas Unidades de Sustentabilidad Básica (USB) dentro del marco de una propuesta para el modelo territorial de la ciudad.

Las USB, integrando el urbanismo y la planificación de la movilidad, son un nuevo componente urbano pensado para reorganizar el espacio público y resolver problemas de movilidad. Su objetivo principal es priorizar al peatón y limitar la presencia del vehículo privado en áreas urbanas. Una USB se define como un conjunto de manzanas delimitadas por una red de circulación primaria, donde las calles internas favorecen la movilidad sustentable y el desarrollo de espacios públicos útiles. Así, el GCBA delimitó 835 polígonos USB, con características semejantes a lo que potencialmente sería una base o antecedente para la consolidación de una supermanzana, y que contemplan los criterios de ponderación que figuran en el Cuadro 1.

---

<sup>2</sup> Unidades de Sustentabilidad Básicas Propuesta de desarrollo y lineamientos de intervención. Secretaria de Desarrollo Urbano 2014. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

<sup>3</sup> Véase Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060 (GCBA, 2011).



**Figura 1. Esquema de implementación de USB**

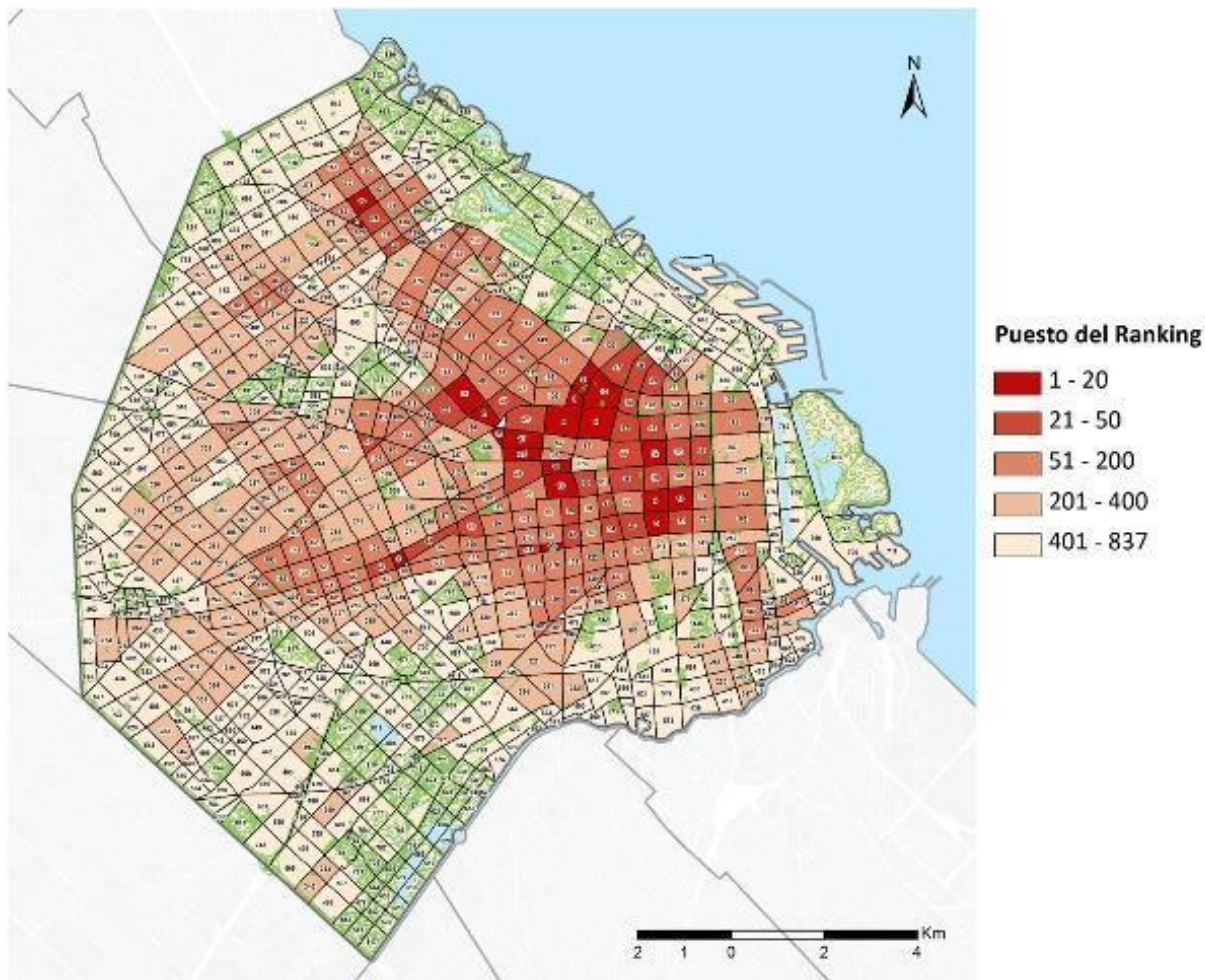
Fuente; Unidad de Sustentabilidad básica - Secretaría de Planeamiento Urbano – Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2014.

| Criterio                         | Consideración                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Físico</b>                    | Se priorizan las avenidas como vías de circulación externas a una USB ya que las mismas presentan mejores condiciones para el tránsito automotor y las calles internas favorecen la movilidad de los peatones y la interacción con el espacio público. |
| <b>Jurídico</b>                  | Los límites de las USB coinciden con los límites comunales.                                                                                                                                                                                            |
| <b>Sustentabilidad social</b>    | Se priorizan aquellas USB con accesibilidad al transporte público y a centros de salud, cuarteles de bomberos, hospitales y comisarías.                                                                                                                |
| <b>Movilidad</b>                 | Los límites priorizan la función del transporte público y la eficiencia del transporte de cargas, por lo que se tuvieron en cuenta ambas redes para la delimitación de cada USB.                                                                       |
| <b>Patrimonial y morfológico</b> | Se consideran las particularidades de los distintos barrios que, a grandes rasgos, mantienen un mismo estilo arquitectónico y características homogéneas.                                                                                              |

**Cuadro 1. Criterios para la localización de supermanzanas en la Ciudad de Buenos Aires**

Fuente: Elaboración propia en base al informe Unidades de Sustentabilidad Básicas.

Propuesta de desarrollo y lineamientos de intervención ( Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA, 2012)



**Figura 2. Áreas USB priorizadas según ranking en la Ciudad de Buenos Aires**

Fuente: Unidades de Sustentabilidad Básicas. Propuesta de desarrollo y lineamientos de intervención. (Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA, 2012)

Para la implementación de las USB se analizó la viabilidad de seleccionar 3 ejes de ponderación (densidad estructural, características socioeconómicas y movilidad) que contemplan variables para la posible implementación de USB en la ciudad, con una determinada ponderación para así obtener aquellas USB con mayor prioridad para ser planificadas.

Gracias al enfoque multicriterio de las USB, las metas se multiplican a partir del alcance de cada intervención, que tiene inicialmente el desafío de mejorar la accesibilidad a los espacios públicos, potenciar corredores comerciales y ciclovías, y por supuesto, reducir los riesgos viales y molestias ambientales como así también equilibrar aspectos ambientales, económicos y sociales, integrando diversas acciones que promuevan una ciudad más sustentable. Esto incluye aumentar el espacio peatonal, restringir el acceso vehicular, y crear zonas multifuncionales. Se espera que estas

transformaciones mejoren la calidad de vida al liberar el espacio público del tránsito motorizado, fomentando así la presencia de peatones y facilitando la caminabilidad para los grupos más vulnerables.

### 1.3. Ventajas y Desventajas

De lo expuesto en el punto anterior para el caso de Buenos Aires, podría decirse en general, que las supermanzanas constituyen un modelo urbano diseñado para transformar las ciudades en espacios más sostenibles y habitables. Los beneficios o ventajas podrían sintetizarse en los siguientes aspectos:

- **Mejoras ambientales:** reducen la contaminación atmosférica y acústica gracias a la disminución del tráfico motorizado dentro de sus áreas.
- **Promoción de la salud:** facilitan la actividad física y mejoran la calidad del aire, lo que contribuye a prevenir enfermedades crónicas como cardiovasculares, respiratorias y mentales. Caminar aporta beneficios directos a la sociedad y al medio ambiente, así como a la prosperidad económica de las ciudades. (ARUP, 2016).
- **Fomento de la cohesión social:** al priorizar espacios peatonales y zonas verdes, se incrementa la interacción entre vecinos, fortaleciendo las redes sociales y la comunidad.
- **Seguridad vial:** la reorganización del tránsito reduce los accidentes y mejora la seguridad para peatones y ciclistas.
- **Vida al aire libre:** las áreas verdes y espacios públicos dentro de las supermanzanas fomentan el esparcimiento y el contacto con la naturaleza.
- **Urbanismo sostenible:** este modelo es consistente con buenas prácticas internacionales y políticas europeas tales como el Pacto Verde Europeo (Comisión Europea, 2019), coadyuvando a combatir el cambio climático.

Pero, por otra parte, podrían enumerarse las siguientes desventajas de las supermanzanas, que se presentan como desafíos a revertir para consolidar su aceptación y viabilizar su implementación exitosa en las ciudades:

- **Impacto en el tráfico circundante:** aunque reducen el tráfico interno, pueden generar congestión en las calles periféricas debido al desvío de vehículos motorizados.
- **Problemas de estacionamiento:** los residentes suelen enfrentar dificultades para estacionar cerca de sus hogares debido a restricciones en el acceso vehicular.
- **Gentrificación:** la mejora en la calidad de vida puede aumentar los costos de alquiler y vivienda, desplazando a los residentes originales.
- **Impacto económico en negocios locales:** algunos comercios dentro de las supermanzanas pueden experimentar una disminución en clientes debido a las restricciones vehiculares.
- **Percepción de inseguridad:** en ciertas áreas menos transitadas dentro de las supermanzanas, algunos habitantes perciben un aumento en inseguridad.
- **Costos iniciales:** la implementación requiere inversiones significativas en infraestructura y planificación urbana. De todas formas, para proyectos de una cartera de movilidad metropolitana no serían de mayor envergadura frente a otros de impacto sobre la movilidad masiva.

En resumen, las supermanzanas representan un modelo innovador con potencial para mejorar la calidad de vida urbana, pero su éxito depende de una implementación cuidadosa que mitigue sus desventajas o potenciales efectos negativos.

## 2. Metodología

### Delimitación y caracterización de la zona de estudio

Se seleccionó un sector de la ciudad de Buenos Aires que permita modelizar la posibilidad de implementar supermanzanas y zonas 30 en contextos urbanos de alta complejidad como parte de una propuesta de mejora de la calidad del espacio público y de la movilidad urbana. El área a intervenir se sitúa entre las avenidas Las Heras, Pueyrredón, Santa Fe y Callao, en el corredor norte de la ciudad. Conformando de esta forma ejes que combinan el uso residencial de densidad media a alta con actividad comercial, además de una amplia cobertura de transporte público: tanto del modo colectivos como de subterráneos con las líneas D (Congreso - Catedral) y H (Hospitales - Facultad de Derecho).

Del polígono a intervenir se definió el área de influencia, y luego se procedió desarrollar un estudio espacial vinculado al uso del suelo y el recorrido del transporte público en sus redes de subte (metro) y buses.

Por medio de Sistemas de Información Geográfica (SIG), se modelizaron los usos del suelo: residenciales, comerciales y equipamientos ocupados dentro de cada manzana. De los resultados, se definieron para los mismos tres categorías: comercial, residencial y mixto<sup>4</sup>.

De este modo cada manzana quedó asignada a una categoría de acuerdo a la proporción del uso predominante. Así se determinaron áreas de influencia, considerando áreas homogéneas, pudiéndose observar dos sectores bien marcados: por un parte, un sector residencial predominante, que se centra en el polígono a intervenir y que se extiende hacia el oeste de la avenida Pueyrredón; y por otra parte, un sector con actividad comercial, que se concentra entorno a las avenidas Santa Fe y Callao. En cuanto a los equipamientos, el área de estudio posee importantes equipamientos educativos destinados a universidades, colegios primarios y secundarios, y equipamientos institucionales culturales, tales como el centro cultural Recoleta y la Biblioteca Nacional. (Muchinsky, Otero, Persico, & Ruppi, 2025)

---

<sup>4</sup> Los resultados alcanzados exponen

- predominante comercial: más del 50% de los usos de la manzana comercial;
- predominante residencial: más del 50% de uso residencial;
- mixtura de usos: 50% comercial y 50% residencial



**Figura 3. Delimitación del área de influencia**

Fuente: Elaboración propia en base a Relevamiento de Usos del Suelo (DGDEYPU, 2016)

El siguiente mapa (Figura 4), salida gráfica del modelo SIG con insumo de la base de datos del GCBA sobre relevamientos de usos del suelo del año 2016, permite describir y conocer las disposiciones de los distintos usos y así detectar la concentración o mixturas de usos, como también la vinculación con la jerarquía vial de las calles. En el área de influencia, se reconocen dos situaciones urbanas distintas divididas por el eje Santa Fe: hacia el sur, el aglomerado comercial de Once, genera un efecto derrame por el barrio de Balvanera hacia la Av. Córdoba, y la actividad comercial se combina con las residencias y los equipamientos; y hacia el Norte, el uso comercial se consolida, dispersándose en el territorio con mayor cantidad de espacios verdes.

En cuanto al sector específico para la implementación de supermanzanas, definido por las arterias Callao, Las Heras, Pueyrredón y Santa Fe, se replica la distribución de actividades del suelo que observamos en su entorno (conformado por el área entre dichas arterias y un perímetro externo a las mismas de aproximadamente 250 metros), predominando ejes comerciales a lo largo de todo el perímetro propio del sector, y un uso del suelo preponderantemente residencial a su interior, acompañado de equipamientos educativos de niveles de educación inicial, primaria, media y superior de universidades privadas y también de la universidad pública.



**Figura 4. Cambios de usos del suelo entre 2011 y 2016**

Fuente: Elaboración propia en base a Relevamiento de Usos del Suelo (DGDEYPU, 2016)

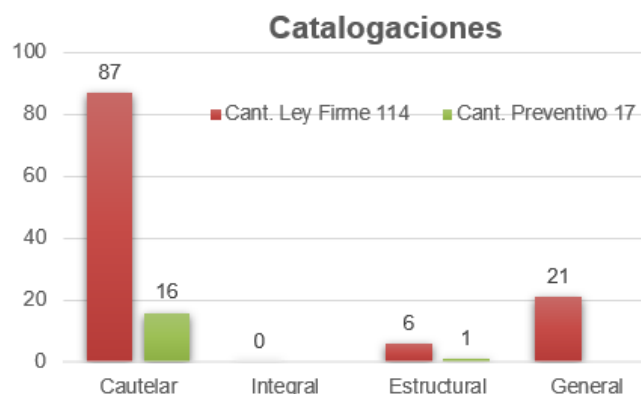
En los años 2011 y 2016, el GCBA llevó adelante dos relevamientos. Comparar ambos años nos permite estudiar las transformaciones del lugar: La línea H, que une las estaciones Facultad de Derecho y Hospitales, fue inaugurada en el 2007 con la estación Parque Patricios. Las estaciones Córdoba y Las Heras se inauguraron en el año 2015, mientras que la estación Santa Fe fue inaugurada en el año 2016. Considerando que en el período entre los dos relevamientos se fue construyendo la Línea H, la comparación entre ambos puede acercarnos un indicio de la transformación que se fue gestando en el sector de estudio.

En el siguiente mapa de calor (Figura 5), distinguimos con una representación gráfica del tipo “amebas” la ubicación y las tendencias de los cambios en los usos del suelo. A grandes rasgos, las variaciones entre ambos años, muestran lotes con obras en construcción, que pasan a consolidarse a usos residenciales con actividad comercial. Este fenómeno se muestra entorno a la intersección de las calles Juncal y Azcuénaga; Junín y Peña o Las Heras y Uriburu. También se detectó un cambio en la tipología edilicia, de unifamiliar a multifamiliar, a la que se sumó la actividad comercial.

En cuanto a la distribución de estos focos, algunos próximos a las estaciones de la Línea H, denotan que la transformación de los usos puede estar vinculada a la nueva línea de subte que brinda una mejor conectividad a la zona.



56



**Gráfico 1. Catalogación del patrimonio**

Fuente: Elaboración propia en base a Áreas de Protección Histórica (Subsecretaría de Registro, I. y. (2023)

En lo referente al patrimonio, en el área se ha identificado un universo de 343 edificaciones patrimoniales, de las cuales sólo el 34% se encuentran catalogadas actualmente, un 5% permanecen aún en condición de catalogación preventiva y un destacado 61% ha sido desestimado.

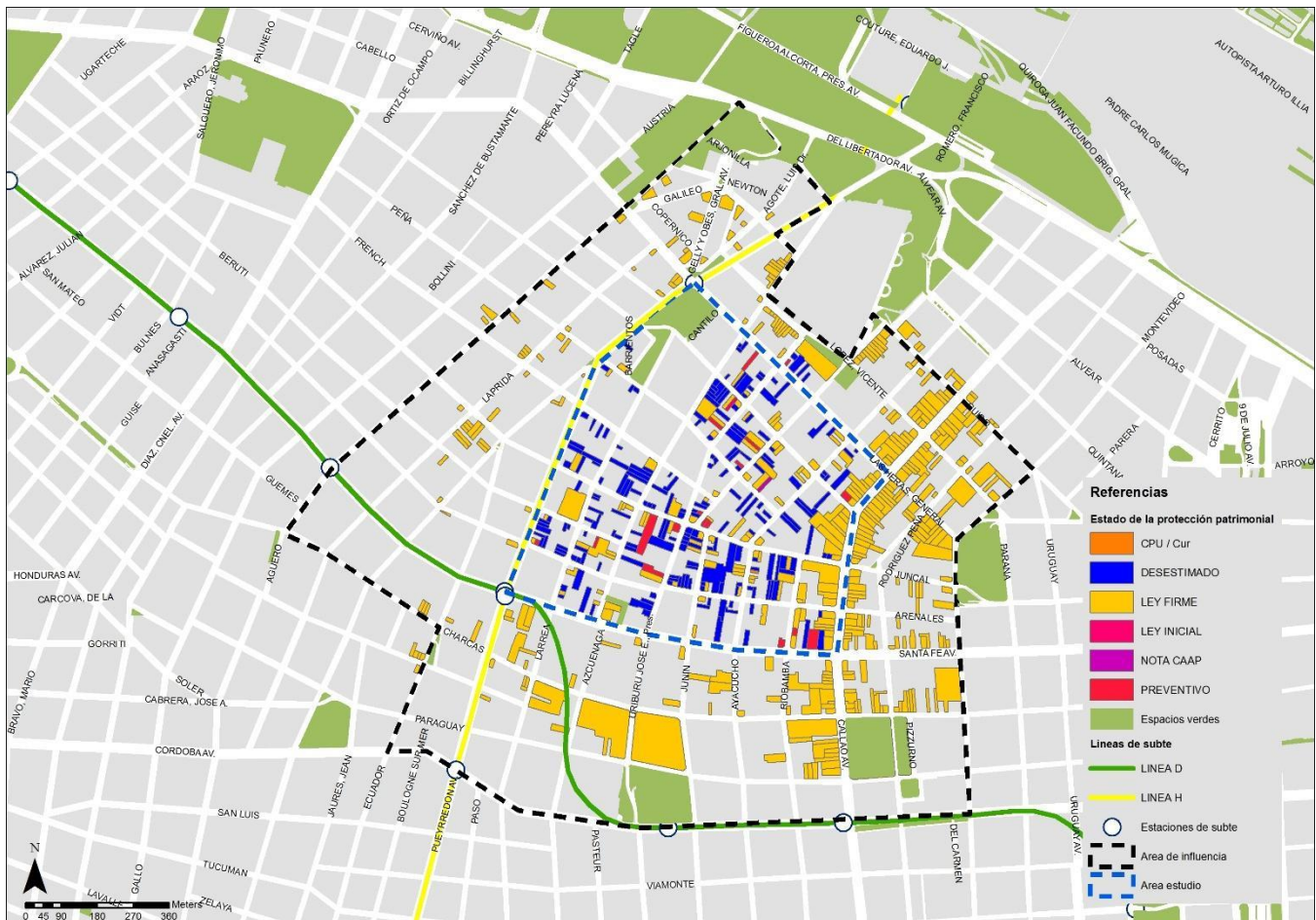
Profundizando el análisis sobre cada una de las condiciones de protección, se detecta que de las 114 edificaciones con “Ley Firme”, el 87% poseen protección “cautelar”, el 6% protección “estructural” y 21% protección “general”, careciendo el área de edificaciones de “protección integral”. Ello expone que la gran mayoría de las edificaciones catalogadas presenta el menor nivel de protección patrimonial estipulado por el GCBA.

En relación a las catalogaciones en estado “preventivo”, todas las edificaciones bajo tal condición poseen una protección cautelar, los que incrementarían el universo de edificios protegidos tras su aprobación normativa (ley firme).

Al hacer foco sobre el elevado número de edificaciones en las que ha sido desestimada su catalogación, es menester indagar sobre cuáles fueron los motivos de dichas desprotecciones, estableciéndose la siguiente clasificación de posibles causas:

- edificios bajo la ley 3056/09: en la que se contemplaban todas aquellas construcciones cuyos planos habían sido registrados antes del 31 de diciembre de 1941, y que podrían haber sido desestimados tras la evaluación por parte de la Dirección General de Interpretación Urbanística y el Consejo Asesor de Asuntos Patrimoniales. Del universo de inmuebles que se enmarcan dentro de esta catalogación, su gran mayoría son edificaciones propias de la arquitectura moderna, en las cuales las formas simples y puras priman sobre la ornamentación;
- edificios con poco valor arquitectónico: considerándose dos tipologías:

- inmuebles que, si bien presentan reminiscencias de edificaciones de riqueza arquitectónica, las alteraciones morfológicas han desdibujado su imagen patrimonial integral;
- edificaciones que se encontraban dentro de las contempladas bajo la ley 3056/09 pero cuya morfología, estética y tratamiento arquitectónico no es relevante;
- edificios desestimados por especulación inmobiliaria: se clasifican bajo este marco todas aquellas edificaciones que poseían previamente protección patrimonial pero que han sido demolidas y sobre cuyos lotes hoy se emplazan nuevos edificios.
- edificios desestimados sin razón: identificando en este grupo las edificaciones que exponen al presente cualidades arquitectónicas de gran singularidad y que no poseen modificaciones que pudieran alterar su imagen patrimonial, pero de las cuales se desconocen los motivos de su exclusión del catálogo patrimonial que previamente los contemplaba.



**Figura 5. Mapeo de Registro lotes patrimoniales**

Fuente: Elaboración propia en base a Áreas de Protección Histórica (Subsecretaría de Registro, I. y. (2023)

La propuesta de distinción de las posibles causas de desestimación patrimonial permite reconocer que el 23% de estas edificaciones han estado sujetas a renovación del parque inmobiliario, identificándose un total de 24 edificios que han sido demolidos, situación que se incrementa con un edificio Elaboración propia en base a Áreas de Protección Histórica, 2023. Subsecretaría de Registro, Interpretación y Catastro. Secretaría de Desarrollo Urbano. Jefatura de Gabinete de Ministros demolido que a la fecha reviste protección cautelar con ley firme. En los lotes afectados por demolición, 18 de ellos se emplazan nuevos edificios y en 6 se registran obras en construcción. Indicadores que exponen el proceso de desprotección patrimonial y -consecuente- dinámica inmobiliaria que se ha ido generando en el sector de estudio.

Paralelamente al análisis cuantitativo y cualitativo, se ha procedido con la territorialización de los edificios patrimoniales, cuyo mapeo expone una primacía de edificios bajo “ley firme” que se encuentran emplazados sobre la Av. Callao, generando un continuo patrimonial urbano. Sin embargo, a través del proceso de registro y análisis particularizado se reconoce que la gran mayoría de las edificaciones emplazadas sobre este eje no presentan cualidades arquitectónicas patrimoniales o son edificaciones de escasa antigüedad, respondiendo su catalogación a condición locacional por erigirse dentro del APH 50-Av. Callao”, ley 3.174. Concretamente, el 78% de las edificaciones catalogadas sobre esta área corresponden a protección general, representando sólo el 14% las edificaciones con protección cautelar y el 7% las de protección estructural.

Por su parte, las edificaciones desestimadas se disponen en forma dispersa dentro del sector, pero se destacan en algunos ejes aglomeraciones de lotes contiguos que ya no se encuentran protegidos, pudiendo ser un potencial espacio de renovación edilicia y consecuente demolición del patrimonio arquitectónico.

## 2.1. Diagnóstico

Se han indagado sobre los usos del suelo la dinámica de transformación de edificios de valor patrimonial y la infraestructura de transporte con el objetivo de evaluar la complejidad urbana de la zona.

El área se caracteriza por un predominio del uso residencial, presencia de diversos equipamientos urbanos y concentración de la actividad comercial sobre las avenidas. En el abordaje del análisis patrimonial se han identificado 343 edificaciones, de las cuales sólo el 34% se encuentran catalogadas actualmente, un 5% permanecen aún en condición de catalogación preventiva y un destacado 61% ha sido desestimado. Del elevado número de descatalogaciones se ha identificado que el 24% corresponde a renovación edilicia a partir de demoliciones y nuevos edificios.

En el análisis patrimonial se identificó un elevado número de descatalogaciones las cuales se deben en gran medida a procesos de renovación edilicia que involucran demoliciones y nuevas construcciones, representando el 24% del total descatalogado. Esta dinámica se refleja también en el análisis de la dinámica inmobiliaria, donde se registran 28.88 obras nuevas por km<sup>2</sup> en el área de estudio, valores equivalentes al total del barrio de Recoleta.

Se observa una concentración significativa de estos procesos de transformación en la intersección de las estaciones Pueyrredón (línea D) y Santa Fe (línea H), así como en el cruce de dichas avenidas, lo que refuerza la hipótesis de una relación causal con la apertura de las estaciones de la Línea H.

## 2.2. Criterios para desarrollar una metodología de implementación de zonas 30 y potenciales supermanzanas

A fin de desarrollar una metodología para la implementación de posibles supermanzanas en zonas urbanas de alta densidad poblacional se toma como principal referencia la declaración de Estocolmo realizada en el año 2020 en el marco de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial donde numerosos expertos y alcaldes de ciudades del mundo acordaron una serie de medidas para el año 2030. Se destaca el artículo 11, donde explícitamente señalan *“Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y **exigir una velocidad máxima de 30 km/h** en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico”*.<sup>5</sup>

A partir de este acuerdo numerosos países (incluido la Argentina) se comprometieron a que sus ciudades persigan este objetivo, además que contemporáneamente, también sobre fines del 2020, la Legislatura de la Ciudad Autónoma sancionó la ley 6387.

En dicha ley, su artículo primero, apunta a que esa normativa promueva las supermanzanas “permitiendo su consolidación en los diferentes barrios a través de nuevas formas de gestión y utilización del espacio público, generando nuevos espacios para la interacción comunitaria, el esparcimiento y la utilización de movilidad activa y medios de transporte sustentables”.

Define a la supermanzana en su artículo segundo como “un conjunto delimitado de manzanas y calles internas cuyas características ambientales y urbano-paisajísticas son homogéneas y/o permiten la identificación de una zona con características particulares y reconocibles.”

Y a su vez, en el artículo tercero, estipula la delimitación de supermanzanas, definiendo que estará “delimitada por un perímetro de calles externas o vías de circulación principal, las que admitirán medios de transporte que en ellas circulen”.

La declaración internacional para Zonas 30, más la normativa local sobre supermanzanas constituyen el mayor potencial normativo y la seguridad jurídica para la implementación de este tipo de proyectos. Si bien queda pendiente la reglamentación de la Ley 6387, con su promulgación en diciembre del 2020, más la política pública que fomenta el GCBA junto con el Plan de Movilidad Sustentable 2030<sup>6</sup> conforman una seguridad jurídica y un ambiente favorable para la implementación de ambos proyectos.

Proponemos como criterios de implementación, una metodología secuencial en la cual se planifiquen las supermanzanas en 3 etapas:

1. Delimitación de las supermanzanas considerando los antecedentes recopilados.

<sup>5</sup> Declaración de Estocolmo (Declaración de Estocolmo, 2020).

<sup>6</sup> Para más véase Plan de Movilidad Sustentable 2030. (GCBA, 2023)

2. A partir de la caracterización de los usos del suelo existentes determinar un conjunto de variables que permitan identificar el carácter principal potencial Zona 30.
3. Estudio y planificación de supermanzanas considerando el carácter principal de las mismas, a partir de la evaluación de las zonas 30.

Con esta propuesta, resulta fundamental la consolidación de las USB propuestas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en 2014, su monitoreo, análisis y evaluación de resultados de estas unidades, a fin de avanzar en la planificación de zonas 30, para que una vez evaluadas, puedan orgánicamente planificarse como supermanzanas, según sus entornos. Las zonas 30, al restringir la velocidad vehicular, crean entornos más seguros y amigables para peatones y ciclistas, lo cual son características esenciales de las supermanzanas. Al implementar zonas 30 y analizar su impacto en la movilidad, el uso del espacio público y la calidad ambiental, se obtiene información valiosa para delimitar y diseñar supermanzanas que respondan a las necesidades específicas del entorno urbano. De esta manera, las zonas 30 actúan como una etapa preparatoria y un banco de pruebas para la posterior planificación e implementación de supermanzanas, asegurando una transición más orgánica y adaptada a las condiciones del área.

Para lograr una implementación exitosa de supermanzanas y zonas 30, es imprescindible adoptar una metodología que considere las normativas vigentes y comprenda a profundidad las complejidades del contexto urbano y su potencial para mejorar la calidad ambiental. Al priorizar esta comprensión integral del entorno, se maximiza la capacidad de estas intervenciones para reducir la contaminación, fomentar la movilidad sostenible y crear espacios urbanos más saludables y habitables.

### **3. Conclusiones: Oportunidad de implementación de supermanzanas en la Ciudad de Buenos Aires.**

La Ciudad de Buenos Aires presenta una oportunidad única para la implementación de supermanzanas. La ciudad ya cuenta con un marco normativo favorable, incluyendo leyes como el Plan Urbano Ambiental (Ley 2930, 2008), el Código Urbanístico (Ley 6099, 2018-2024) y la Ley 6387, 2020, que promueve las supermanzanas. Sin embargo, para aprovechar plenamente esta oportunidad, es crucial que la planificación de las supermanzanas se adapte a la complejidad del entorno urbano, considerando las diversas dinámicas sociales, económicas y físicas que caracterizan a la ciudad. Además, la propuesta de las Unidades de Sustentabilidad Básica (USB) por parte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA) sienta un precedente importante y proporciona una base para la consolidación de supermanzanas.

Las supermanzanas ofrecen un modelo urbano diseñado para transformar la ciudad en un espacio más sostenible y habitable, con beneficios que abarcan, no sólo mejoras a la seguridad vial, sino también mejoras ambientales, promoción de la salud, fomento de la cohesión social, impulso a la vida al aire libre y -en general- un urbanismo sostenible. Estos beneficios están en línea con las políticas y objetivos del Plan Urbano Ambiental, que busca una "ciudad deseada"

con un enfoque en el espacio público y los espacios verdes, según indica la Constitución de la Ciudad y el Plan Estratégico.

En el contexto de zonas de alta densidad poblacional y complejidad urbana, las supermanzanas emergen como una estrategia con el potencial de generar impactos positivos significativos en la calidad ambiental. La reducción del tránsito vehicular en el interior de estas áreas disminuye directamente la emisión de contaminantes atmosféricos y la contaminación acústica, dos problemáticas críticas en entornos densamente poblados, como es en el caso de estudio. Asimismo, la integración de espacios verdes y la promoción de modos de movilidad activa, como caminar y el uso de la bicicleta, contribuyen a la creación de microclimas más saludables y a la mejora de la calidad ambiental general.

A pesar de los desafíos que implica su implementación, como el impacto en el tráfico circundante, problemas de estacionamiento, y costos iniciales, las supermanzanas representan una oportunidad para Buenos Aires de avanzar hacia un urbanismo más sostenible. Sin embargo, su éxito depende de una planificación cuidadosa y una metodología secuencial que considere en profundidad las complejidades del entorno urbano, creando diferentes tipologías de supermanzanas según el carácter predominante de cada una.

## Bibliografía

- ARUP (2016). *Cities Alive: Towards a walking world. 150 smart and responsive city case studies*. Londres: Arup's Foresight + Research + Innovation, Transport Consulting and Urban Design teams.
- Cerdá, I. (1996). *Las Cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización*. Barcelona: Electa.
- Comisión Europea (2019-2024). *El pacto verde europeo*. Bruselas, Comisión Europea.
- Hueca Goitía, F (1968). *Breve Historia del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Declaración de Estocolmo. (2020). *Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030*. Estocolmo.
- GCBA. (2011). *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*.
- GCBA. (2023). *Plan de Movilidad Sustentable 2030*. Ciudad de Buenos Aires: GCBA.
- GCBA, L. d. (2008). Plan Urbano Ambiental - Ley 2930.
- GCBA, L. d. (2018-2024). Nuevo Código Urbanístico. Ley 6099.
- GCBA, L. d. (2020). Ley 6387.
- López de Lucio, R. (2003). De la manzana cerrada al bloque abierto. En: "Un siglo de vivienda social, 1903-2003". Madrid: Nerea.
- Muchinsky, V., Otero, M., Persico, M., & Ruppi, M. (2023). *Diagnóstico de corredores urbanos para la implementación de Zonas 30*. (CETAM-FADU-UBA, Ed.) Obtenido de Mobilitas: <https://cetam.fadu.uba.ar/mobilitas/>
- Newman, P. B. (2008). *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change*. Island Press.
- Nieuwenhuijsen. (2024). The Superblock model: A review of an innovative urban model for. *Environmental Research*. Elsevier. Obtenido de [www.elsevier.com/locate/envres](http://www.elsevier.com/locate/envres)
- Richards, D., & Belcher, R. (2019). *Global changes in urban vegetation cover*. (Vols. 12(1), 23). Remote Sensing.
- DGDEYPU. (2016). *Relevamiento de usos del suelo*. Obtenido de BA Data: <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/relevamiento-usos-suelo>
- Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA. (2012). *Unidades de Sustentabilidad Básicas. Propuesta de desarrollo y lineamientos de intervención*.
- Subsecretaría de Registro, I. y. (2023). *Áreas de Protección Histórica*. Obtenido de BA data: <http://data.buenosaires.gob.ar/dataset/areas-proteccion-historica>