

CIUDAD EN MOVIMIENTO

Arq. Martín Blas Orduna

22 de agosto de 2008

Hipótesis de trabajo

- Hipótesis de diseño
 - La ciudad del siglo XX, sostenida en el paradigma de la modernidad ha cerrado su ciclo con el hito histórico del rediseño de Berlín
- Hipótesis urbano-ambientales
 - La ciudad cuya movilidad se basa en el automóvil particular y ha alcanzado un rango metropolitano no alcanza los más mínimos estándares de sustentabilidad energética aceptables en el siglo XXI
- Hipótesis funcionales
 - El puerto de Buenos Aires redistribuirá paulatinamente sus cargas hacia otros puertos de la ribera metropolitana

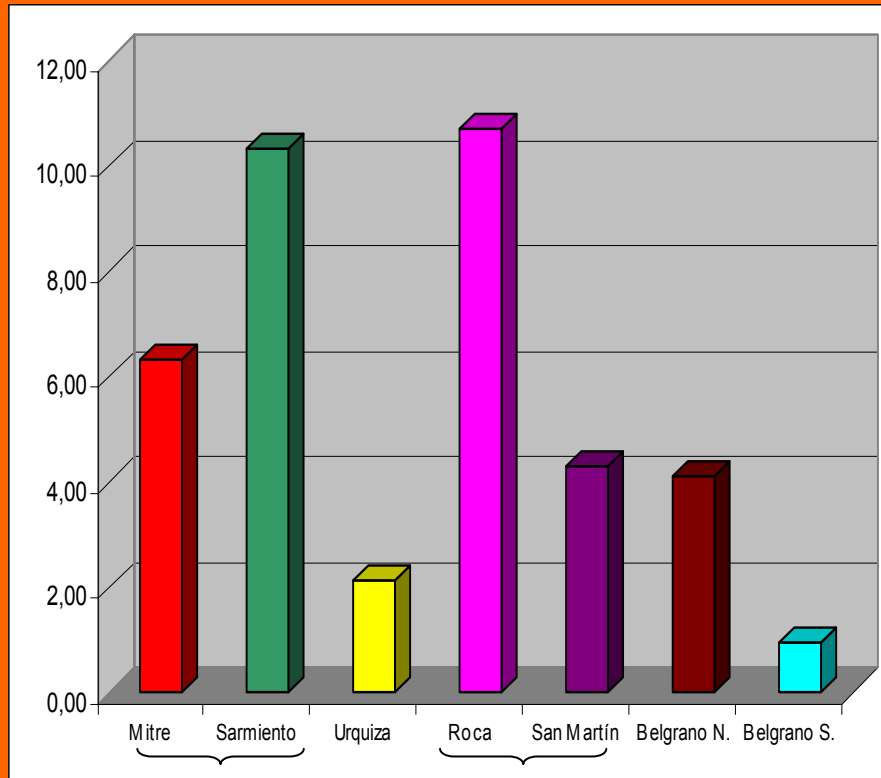
Relación oferta - demanda

- Una diversificada oferta de transporte público
 - Desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX
- Importantes inversiones en autopistas
 - En los años '90 se desarrollaron obras en la red de accesos a Buenos Aires
- Asignatura pendiente
 - Queda pendiente de resolución el paso por el Area Central de la Ciudad del transporte público y de la vialidad



Demanda ferroviaria en las 7 líneas

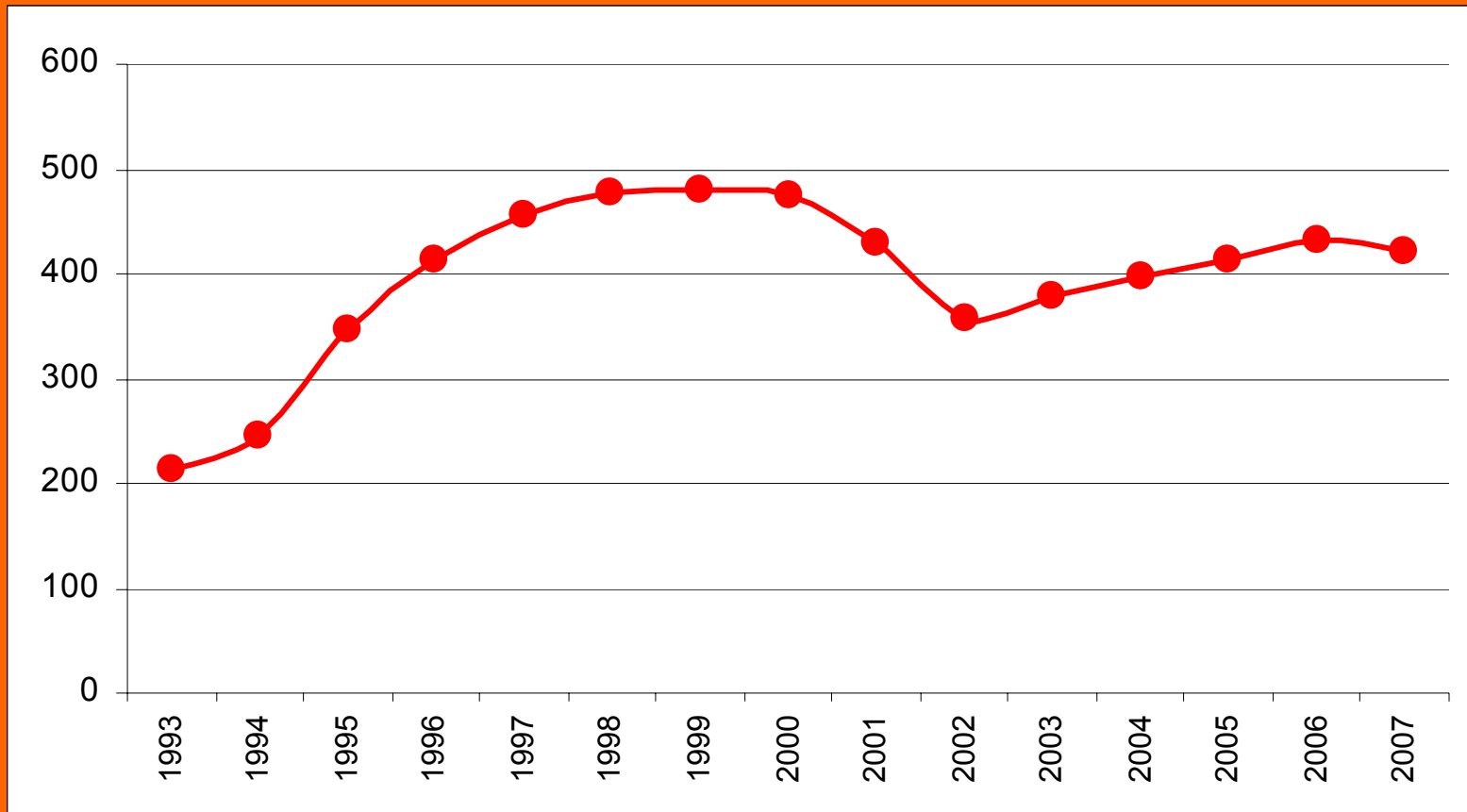
FFCC/AMBA Mayo 2008, en millones pax.



Fuente: elab. CETAM/FADU/UBA en base a CNRT

Evolución de la demanda ferroviaria

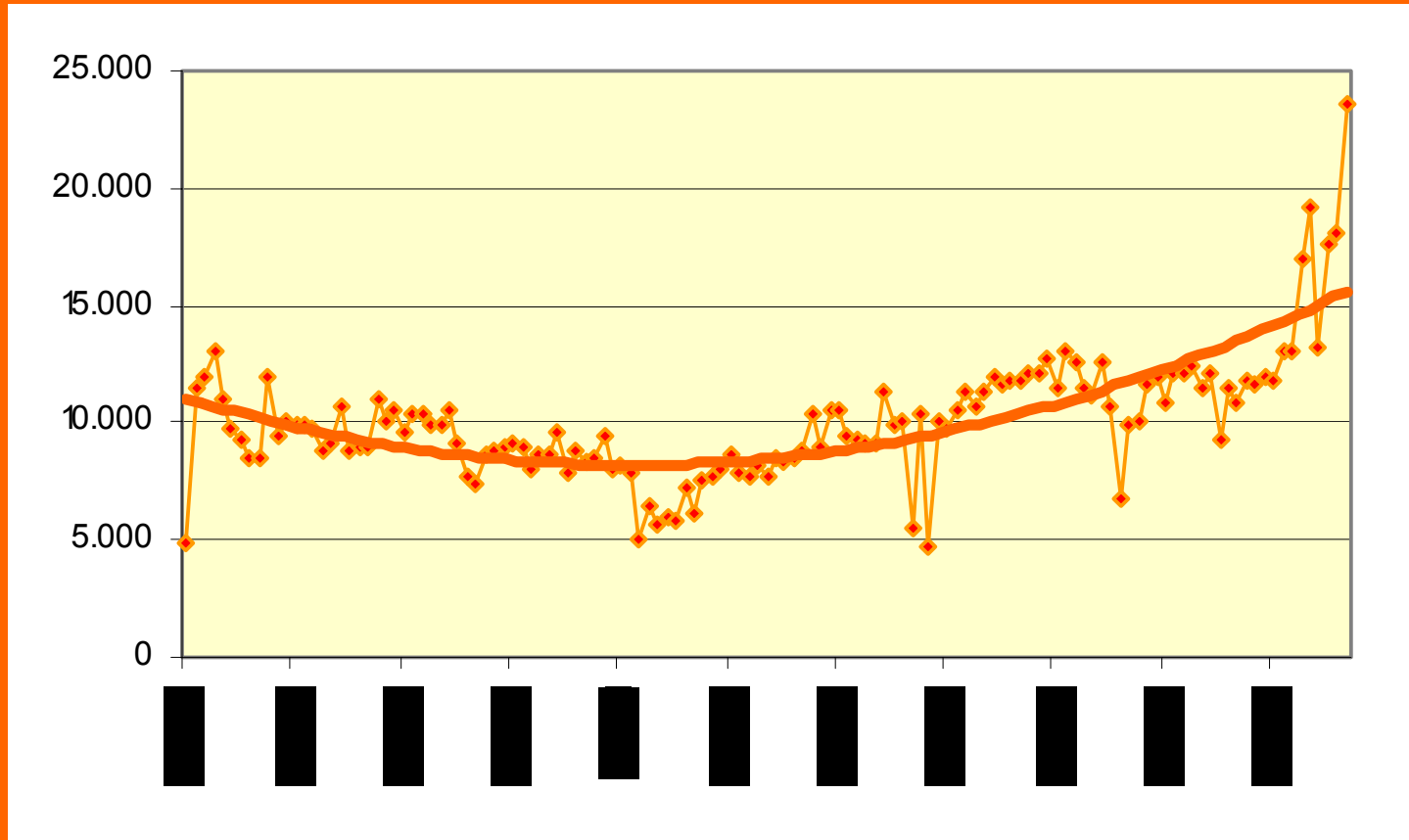
FFCC/AMBA 1993-2007, en millones pax.



Fuente: CNRT

Evolución de la demanda FC Pto. Madero

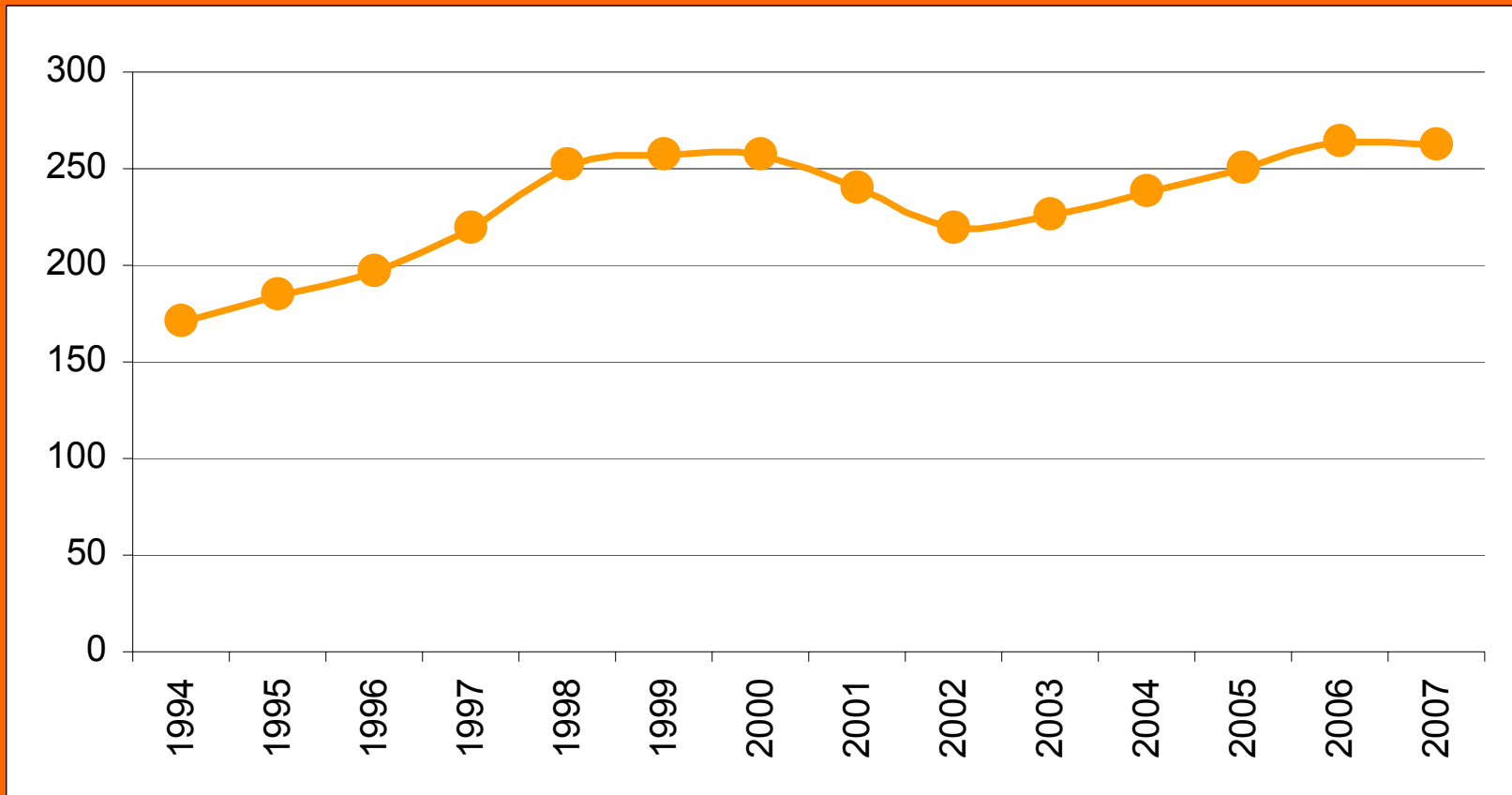
1997-2007



Fuente: M. Orduna en base a TBA

Evolución de la demanda del subte

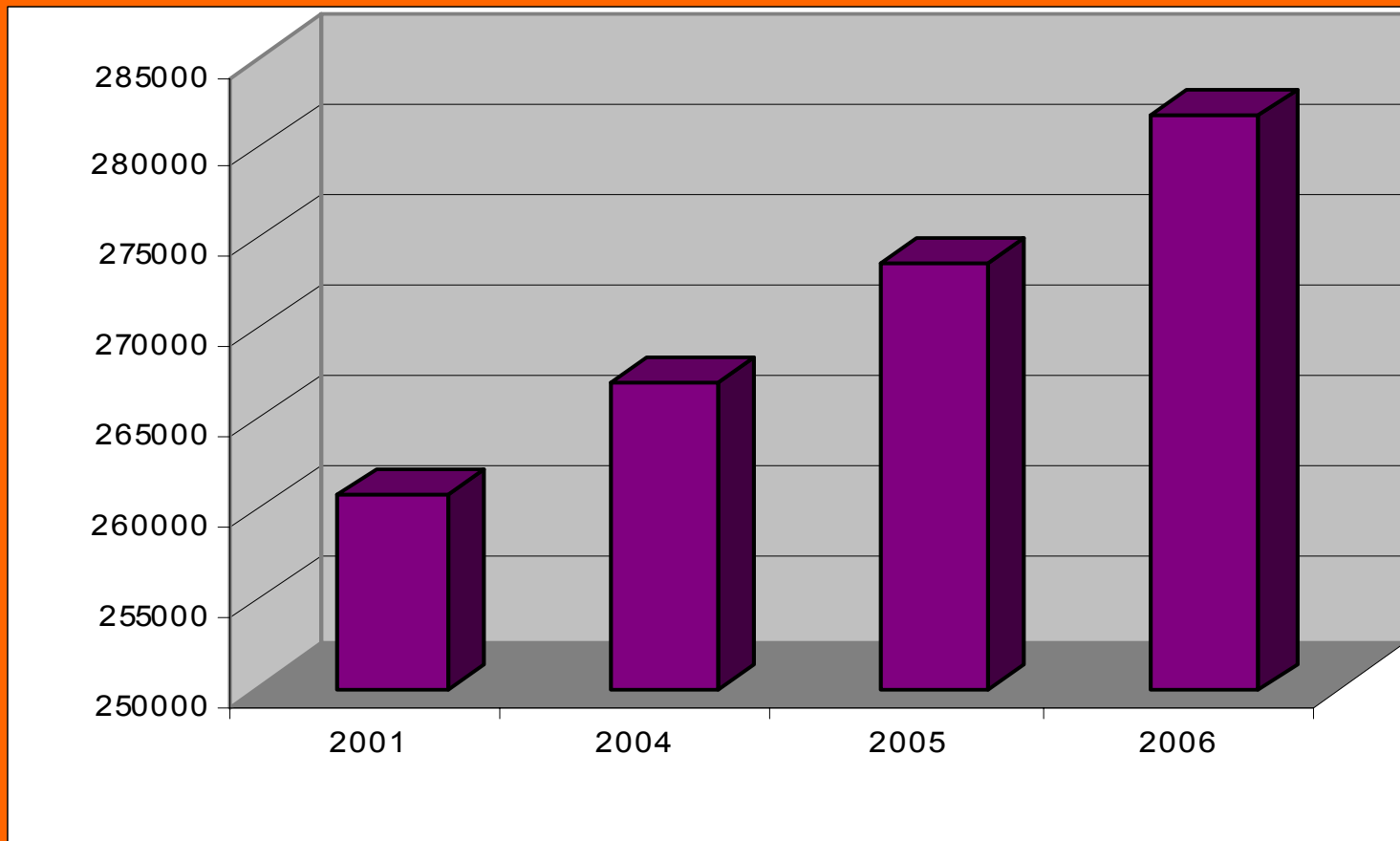
Subtes Ciudad de Buenos Aires, 1994-2007, en millones pax.



Fuente: CNRT

Evolución TMDA Gral. Paz (I)

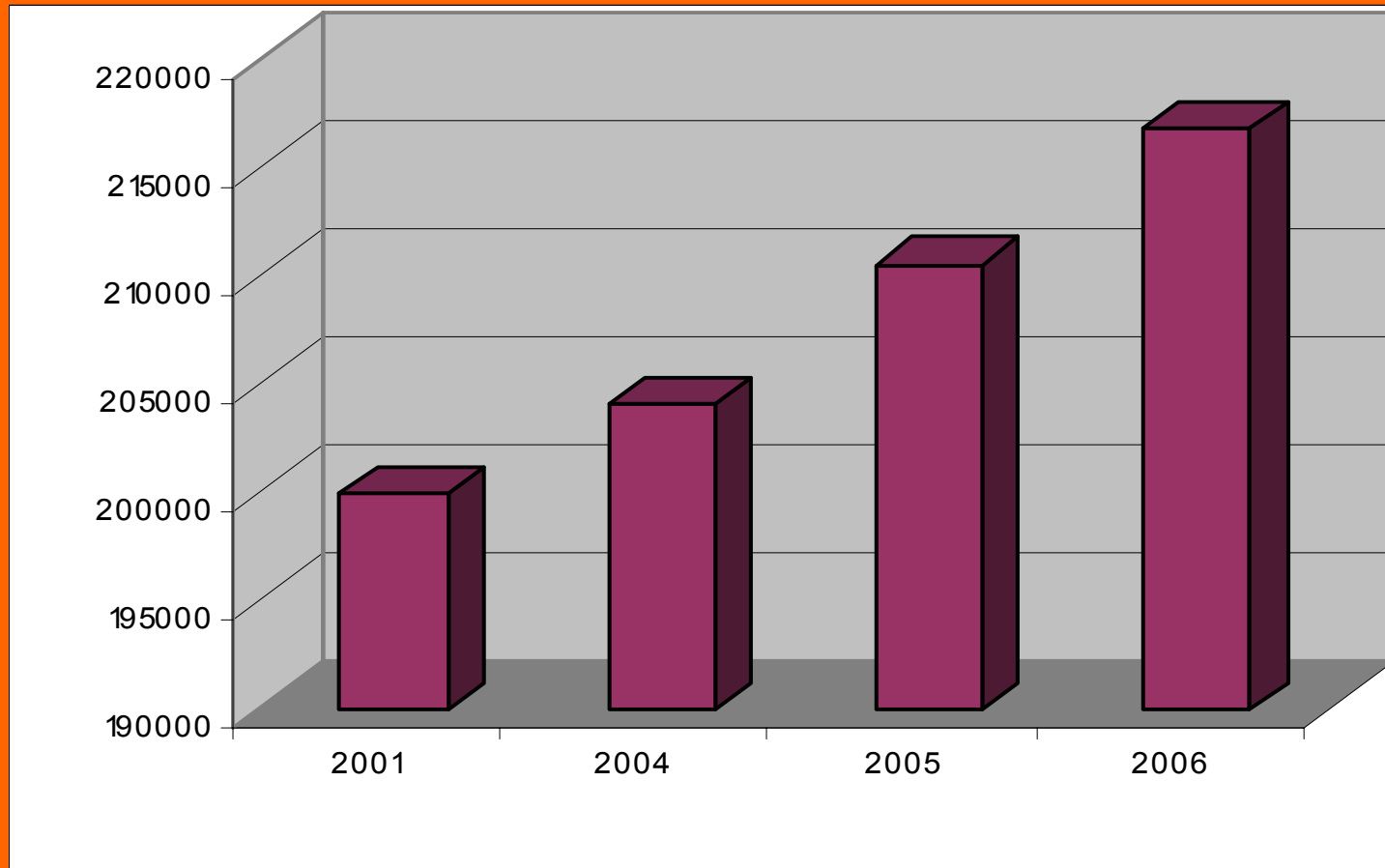
Entre RN9 y Av. Cabildo, 2001, 2004-2006



Fuente: elaboración CETAM/FADU/UBA en base a DNV

Evolución TMDA Gral. Paz (II)

Entre RN9 y Av. del Tejar, 2001, 2004-2006



Fuente: elaboración CETAM/FADU/UBA en base a DNV