

1

An aerial black and white photograph of a city. The lower half shows a dense, regular grid of streets and buildings. The upper half shows a large, complex industrial or construction site with various structures, pipes, and a large open area. The image is used as a background for a poster.

**CONCURSO
AREA RETIRO**



Bases para el Concurso Nacional de Ideas para el Desarrollo Urbanístico del Area Retiro

Entes promotores:

Ferrocarriles Argentinos (e.l.)

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires

Organización:

Sociedad Central de Arquitectos

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires

Intendente Municipal

Lic. Jorge Domínguez

Secretario de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente

Arq. Marco Pasinato

Secretario de Producción y Servicio

Ing. Francisco M. Stepanik

Secretario de Gobierno

Ing. Jorge Pereyra Olazábal

Ferrocarriles Argentinos (En liquidación)

Liquidador

Dr. Matías Lucas Ordóñez

Sociedad Central de Arquitectos

Comisión Directiva:

Presidente

Julio Keselman, arq.

Vicepresidente 1º

Carlos Lebrero, arq.

Vicepresidente 2º

Rolando Schere, arq.

Secretario

Guillermo Marengo, arq.

Tesorero

Enrique García Espil, arq.

Prosecretario

Saúl Erlich, arq.

Protesorero

Raimundo Flah, arq.

Vocales Titulares

Mario Linder, Carlos del Franco, Víctor Bossero, Horacio Baliero y Carlos Quintero, arqs. Aspirante, Hernán Bisman.

Vocales Suplentes

Jorge Aslan, Carlos Roizen, Alvaro Arrese, Jorge Iribarne, Juan C. Fervenza, Francisco Gigliotti, Gabriel Malamud, Gustavo Cañaverall, Alfonso Piantini, Alfredo Szmulewicz y Enrique Fernández Meijide, arqs. Aspirante, Elizabeth Wiman.

Calendario del Concurso

- Fecha de apertura: **22 de abril de 1996**
- Fecha de entrega de los trabajos: **24 de julio de 1996**

Consultas a la Asesoría

- Las recibidas hasta el 09/05/96 se contestan el 16/05/96
- Las recibidas hasta el 23/05/96 se contestan el 31/05/96

Visitas programadas al lugar

- Visita 06/05/96: con aviso de concurrencia hasta el 02/05/96
- Visita 13/05/96: con aviso de concurrencia hasta el 09/05/96

Remisión de las Consultas

Calle Montevideo 938, 1019 Capital Federal

Asesoría

- Por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires
Arq. Federico Mougnot / Arq. Jorge A. Rocca
- Por Ferrocarriles Argentinos
Ing. Roberto Carretero / Dr. Ismael Mata
- Por la Sociedad Central de Arquitectos
**Arq. Luis Einstein / Arq. Heriberto Allende /
Arq. Carlos Lebrero / Arq. Odilia E. Suárez**

Colaboraron con la Asesoría: en la documentación gráfica del Anexo 4.3 el Centro de Información Metropolitana (CIM) FADU-UBA y en el Anexo 4.6 la Subcomisión de Patrimonio de la SCA.

Calendario del Concurso

- Fecha de apertura: 22 de abril de 1995
- Fecha de entrega de los trabajos: 24 de julio de 1995

Consultas a la Asesoría

- Las recibidas hasta el 03/05/95 se contestan el 10/05/95
- Las recibidas hasta el 23/05/95 se contestan el 31/05/95

Visitas programadas al lugar

- Desde el 10/05/95 con aviso de concurrencia hasta el 02/06/95
- Desde el 13/05/95 con aviso de concurrencia hasta el 09/06/95

Recepción de los Consultas

Calle de los Andes 208, 1014 Capital Federal

Asesoría

Comité Organizador de la Ciudad de Buenos Aires
Calle de los Andes 208, 1014 Capital Federal

Comité Organizador de la Ciudad de Buenos Aires
Calle de los Andes 208, 1014 Capital Federal

Comité Organizador de la Ciudad de Buenos Aires
Calle de los Andes 208, 1014 Capital Federal

Comité Organizador de la Ciudad de Buenos Aires
Calle de los Andes 208, 1014 Capital Federal

Índice

Introducción

1. Reglamento del concurso

- 1.1. Llamado a Concurso
- 1.2. Bases
- 1.3. Carácter del Concurso
- 1.4. De los participantes
 - 1.4.1. Obligación de los participantes
 - 1.4.2. Condiciones que deben reunir los participantes
 - 1.4.3. Reclamos de los participantes
 - 1.4.4. Declaración de los participantes
 - 1.4.5. Anonimato
 - 1.4.6. Registro de participantes
 - 1.4.7. Visitas guiadas al lugar
- 1.5. Asesoría
 - 1.5.1. Asesores
 - 1.5.2. Deberes de los Asesores
 - 1.5.3. Consultas a los Asesores
 - 1.5.3.1. Cronograma
 - 1.5.3.2. Formulación de consultas
 - 1.5.3.3. Informes de los Asesores
- 1.6. Presentación de los trabajos
 - 1.6.1. Condiciones
 - 1.6.2. Exclusión del concurso
 - 1.6.3. Sobre de identificación
 - 1.6.4. Recepción de los trabajos
 - 1.6.5. Envío directo
 - 1.6.6. Recibo y clave secreta
- 1.7. Normas de presentación
 - 1.7.1. Elementos constitutivos
 - 1.7.2. Láminas
- 1.8. Jurado
 - 1.8.1. Composición del Jurado
 - 1.8.2. Funcionamiento del Jurado
 - 1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado
 - 1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado
 - 1.8.5. Informe de la Asesoría
 - 1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado
 - 1.8.7. Asesores del Jurado
 - 1.8.8. Premios desiertos
 - 1.8.9. Inapelabilidad del fallo
 - 1.8.10. Apertura de sobres
 - 1.8.11. Falsa declaración
 - 1.8.12. Acta final
- 1.9. Retribuciones
 - 1.9.1. Premios
 - 1.9.2. Otras retribuciones
 - 1.9.3. Forma de pago
- 1.10. Obligaciones
 - 1.10.1. Obligación de los Promotores

- 1.10.2. Propiedad intelectual
- 1.10.3. Exposición
- 1.10.4. Devolución
- 1.11. Anexos

2. Consideraciones generales

- 2.1. Objeto del concurso
- 2.2. Antecedentes más recientes del Proyecto Retiro
- 2.3. Información y criterios-guía sobre los temas del entorno vinculados con el Proyecto Retiro
 - 2.3.1. Objetivos del emprendimiento
 - 2.3.2. El Puerto
 - 2.3.2.1. Significado
 - 2.3.2.2. Déficit actuales
 - 2.3.2.3. Conclusiones
 - 2.3.3. Las Autopistas 9 de Julio y La Plata-Buenos Aires
 - 2.3.3.1. Antecedentes
 - 2.3.3.2. Características aún no definidas
 - 2.3.3.2.1. Rampas de enlace de la Autopista 9 de Julio con las Avs. Callao y Pueyrredón
 - 2.3.3.2.2. Zona de empalme de las autopistas 9 de Julio y La Plata-Bs. As. y nudo de enlace con la red de calles a nivel en zona portuaria
 - 2.3.3.2.3. Autopista La Plata-Buenos Aires, tramo Av. Brasil-Retiro
 - 2.3.4. El proyecto ferroviario
 - 2.3.4.1. Situación actual
 - 2.3.4.2. Modificaciones propuestas
 - 2.3.4.2.1. 1ra. etapa: acceso a puerto para trenes de trocha ancha
 - 2.3.4.2.2. 2da. etapa: liberación de terrenos del uso ferroviario
 - 2.3.4.2.3. 3ra. etapa: estado final del proyecto
 - 2.3.5. El centro de trasbordo
 - 2.3.5.1. Situación actual
 - 2.3.5.1.1. Terminal de ómnibus
 - 2.3.5.1.2. Terminales ferroviarias de pasajeros
 - 2.3.5.1.3. Transferencia de pasajeros con el transporte colectivo urbano
 - 2.3.5.1.4. El acceso peatonal
 - 2.3.5.1.5. Flujos de tránsito
 - 2.3.5.2. Antecedentes de soluciones propuestas
 - 2.3.5.3. Alcance de la propuesta solicitada por estas Bases
 - 2.3.5.3.1. Espacios libres públicos y actividades complementarias
 - 2.3.5.3.2. Interferencia del tránsito de vehículos con el ferrocarril
 - 2.3.5.3.3. Organización de las transferencias intermodales
 - 2.3.5.3.4. El reordenamiento espacial
 - 2.3.6. El tránsito en el Área Retiro y red vial a nivel
 - 2.3.6.1. El tránsito en el área
 - 2.3.6.2. El tránsito frente al centro de trasbordo
 - 2.3.6.3. Otros aspectos viales
 - 2.3.7. Infraestructura de servicios
 - 2.3.7.1. Los grandes colectores
 - 2.3.7.2. Los servicios en el área
 - 2.3.8. El área central
 - 2.3.8.1. Límites actuales

- 2.3.8.2. El crecimiento del área central
- 2.3.8.3. La situación prospectiva
- 2.3.8.4. El rol urbanístico del área de Retiro
- 2.3.9. El espacio público
- 2.3.10. La conservación y transformación edilicia
- 2.3.11. Propósitos generales del programa, etapas y gestión urbana
 - 2.3.11.1. Propósitos generales del programa
 - 2.3.11.2. Etapas y gestión urbana
 - 2.3.11.3. Consideraciones económicas
 - 2.3.11.4. Consideración final

3. Consideraciones particulares

- 3.1. El terreno global objeto del concurso
 - 3.1.1. Ubicación
 - 3.1.2. Dimensiones
 - 3.1.3. Ocupación actual
- 3.2. Programa indicativo por etapas
 - 3.2.1. Primera etapa
 - 3.2.2. Segunda etapa
 - 3.2.2.1. Complejo espacial Av. del Libertador
 - 3.2.2.1.1. El espacio público
 - 3.2.2.1.2. El área privada
 - 3.2.2.1.3. Subdivisión y ocupación del suelo
 - 3.2.2.1.4. Tejido urbano
 - 3.2.2.1.5. Usos del suelo
 - 3.2.2.1.6. Conjuntos urbanos pre-determinados
 - 3.2.2.1.7. Fases de ejecución
 - 3.2.2.2. El centro de trasbordo
 - 3.2.3. Tercera etapa
 - 3.2.3.1. Extensión del complejo espacial Av. del Libertador
 - 3.2.3.2. Centro de trasbordo
 - 3.2.3.3. Reciclaje y readaptación del edificio y hangares de la estación terminal del F.C. Mitre
- 3.3. La normativa vigente y su validez para estas Bases
- 3.4. Condiciones obligatorias de las Bases
- 3.5. Criterios de valoración de las propuestas

4. Anexos

- 4.1. Documentación fotográfica
- 4.2. Figuras (ilustraciones al texto)
- 4.3. Planos de base
- 4.4. Desarrollos urbanísticos proyectados
- 4.5. Estudio de tránsito y transporte en el área de influencia del proyecto Retiro
- 4.6. Grados de valor patrimonial en el área de Retiro
- 4.7. Reglamentaciones vigentes
- 4.8. Bibliografía de referencia

2.3.8.2. El crecimiento del área central

2.3.8.3. La situación prospectiva

2.3.8.4. El rol urbanístico del área de Petino

2.3.9. El espacio público

2.3.10. La conservación y transformación edilicia

2.3.11. Propósitos generales del programa, etapas y grandes ejes de desarrollo

2.3.11.1. Propósitos generales del programa

2.3.11.2. Etapas y gestión urbana

2.3.11.3. Consideraciones económicas

2.3.11.4. Consideración final

9: Consideraciones particulares

9.1. El terreno global objeto del concurso

9.1.1. Ubicación

9.1.2. Dimensiones

9.1.3. Ocupación actual

9.2. Programa indicativo por etapas

9.2.1. Primera etapa

9.2.2. Segunda etapa

9.2.2.1. Complejo escolar Av. del Libertador

9.2.2.1.1. El espacio público

9.2.2.1.2. El área privada

9.2.2.1.3. Subdivisión y ocupación de áreas

9.2.2.1.4. Tejido urbano

9.2.2.1.5. Uso del suelo

9.2.2.1.6. Contorno urbano

9.2.2.1.7. Fase de desarrollo

9.2.2.1.8. El centro de desarrollo

9.2.2.1.9. Tercera etapa

9.2.3.1. Extensión del complejo escolar Av. del Libertador

9.2.3.2. Centro de desarrollo

9.2.3.3. Proyecto y reorganización del terreno de la estación terminal del F.C. Mitre

9.3. La normativa vigente y su validez para estas Etapas

9.4. Condiciones obligatorias de las Bases

9.5. Mecanismo de valoración de las propuestas

A. Anexos

A.1. Fotoreprensión fotográfica

A.2. Fotoreprensión de planos (al texto)

A.3. Planos de base

A.4. Planos de desarrollo proyectados

A.5. Estudio de tránsito y parquímetros en el área de Petino

A.6. Mapa de valor patrimonial en el área de Petino

A.7. Planos de zonificación vigente

A.8. Planos de zonificación proyectada

A.9. Planos de zonificación proyectada

A.10. Planos de zonificación proyectada

A.11. Planos de zonificación proyectada

A.12. Planos de zonificación proyectada

A.13. Planos de zonificación proyectada

A.14. Planos de zonificación proyectada

A.15. Planos de zonificación proyectada

A.16. Planos de zonificación proyectada

A.17. Planos de zonificación proyectada

A.18. Planos de zonificación proyectada

A.19. Planos de zonificación proyectada

A.20. Planos de zonificación proyectada

Introducción

Decreto nº 1737 del Poder Ejecutivo Nacional

Con fecha 22 de noviembre de 1994, fue sancionado el decreto N° 1737, con la firma del señor Presidente de la Nación, Dr. Carlos S. Menem, y de los Ministros de Interior y de Trabajo y Seguridad Social, por el cual (Art. 2º):

«Encomiéndose a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y a Ferrocarriles Argentinos para que efectúen un llamado a concurso de ideas o de croquis preliminares, de carácter no vinculante, para el desarrollo urbano del área desafectada de la operación ferroviaria delimitada por el Artículo 1º del presente. Los gastos que demande la realización de dicho concurso serán solventados por Ferrocarriles Argentinos.»

Y en su Artículo 6º:

«En base a las ideas seleccionadas en el concurso, Ferrocarriles Argentinos elaborará el Proyecto de Desarrollo urbanístico del sector.

»Este proyecto deberá ser sometido a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, para su aprobación.»

Contrato entre la MCBA, FA y la SCA

Con fecha 13 de marzo de 1995, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Ferrocarriles Argentinos y la Sociedad Central de Arquitectos celebraron un contrato mediante el cual las entidades mencionadas en primer término encomiendan a la SCA la organización y realización de un Concurso Nacional de Ideas, sobre la re-urbanización de los terrenos ferroviarios del área Retiro comprendido en los límites indicados en el punto 3.1. de estas Bases.

Aprobación de las Bases

Con fecha 12 de marzo de 1996, Ferrocarriles Argentinos y el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires aprobaron las presentes Bases, propuestas por la Sociedad Central de Arquitectos para la realización del Concurso de Ideas.

1. Reglamento del concurso

1.1. Llamado a concurso

Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en adelante "El Promotor", por intermedio de la Sociedad Central de Arquitectos, en adelante "La Sociedad", que actuará como entidad organizadora con domicilio legal en la calle Montevideo 938 Capital Federal, llama a "**Concurso Nacional de Ideas para el desarrollo urbanístico del área Retiro**".

1.2. Bases

El concurso se registrará por lo establecido en el presente Reglamento, Programa y Anexos, llamados en adelante "Bases", las que tendrán carácter contractual entre "El Promotor", "La Sociedad" y los participantes.

Estas Bases se ajustan al Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos y, en adelante, cualquier aspecto no específicamente contemplado en las mismas deberá resolverse de acuerdo a lo que en dicho Reglamento se estipula.

1.3. Carácter del concurso

El presente concurso de ideas, según lo especificado en el art. 9, inc. d, del Reglamento de Concursos (RC), es de carácter nacional, a una sola prueba y queda abierto desde el 22 de abril de 1996 hasta el 24 de julio de 1996.

1.4. De los participantes

1.4.1. Obligación de los participantes

El hecho de intervenir en este concurso implica el reconocimiento y aceptación de todas las disposiciones de las Bases y las del Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA).

1.4.2. Condiciones que deben reunir los participantes

1.4.2.1. Para participar en este concurso se requiere ser arquitecto, con título expedido o revalidado por universidad nacional o de universidades privadas debidamente reconocidas, y estar matriculado en el Colegio o Consejo Profesional respectivo de su jurisdicción. En el caso de equipos compuestos interdisciplinariamente, es necesario y suficiente que los miembros arquitectos titulares cumplan con este requisito. (Art. 19 RC.)

1.4.2.2. No podrá presentarse al concurso persona alguna que forme parte del gobierno o de la administración de las instituciones Promotoras. Tampoco podrán participar quienes tuvieren vinculación profesional con alguno de los asesores o hubieran intervenido en forma directa en la confección de estas Bases. (Art. 20 RC.)

1.4.2.3. El participante que fuese socio o colaborador, empleado o empleador de algún miembro del Colegio de Jurados, deberá dirigirse a éste con anterioridad a la presentación de los trabajos, pa-

ra comunicarle su participación en el concurso. En tal caso el miembro del Colegio de Jurados deberá excusarse de participar en el sorteo o elección correspondiente. (Art. 21 RC.)

1.4.3. Reclamo de los participantes

Ningún participante podrá reclamar ante el Promotor ni recurrir a propaganda alguna que trate de desvirtuar el fallo o desprestigiar a los miembros del Jurado, a la Asesoría o a los demás participantes. Quienes transgredieren lo establecido serán pasibles de las sanciones que correspondan, previa intervención del Tribunal de Honor de la Sociedad Central de Arquitectos. (Art. 23 RC.)

1.4.4. Declaración de los participantes

Cada participante deberá declarar por escrito y bajo fe de firma que las ideas presentadas son su obra personal, concebida por él y dibujada bajo su inmediata dirección, de acuerdo con el formulario que se acompaña en el Anexo 1.2. En el mismo podrá mencionarse a los colaboradores que reúnan o no las condiciones establecidas en el 1.4.2.1., pero el Promotor sólo contrae las obligaciones emergentes del concurso con el profesional o profesionales arquitectos autores del trabajo premiado, considerándose la mención de los demás a título informativo (Art. 10 RC.)

1.4.5. Anonimato

Los participantes no podrán revelar la identidad de su trabajo ni mantener comunicaciones referentes al concurso ya sea con miembros del Jurado o con la Asesoría o con el Promotor, salvo en la forma en que se establece en el punto 1.5.3. de estas Bases (Art. 67 RC.)

1.4.6. Registro de participantes

Los participantes del concurso deberán inscribirse obligatoriamente en el registro correspondiente, mediante el envío del formulario de inscripción que se adjunta en el Anexo 1.1. A partir de esta inscripción le serán remitidas por correspondencia las comunicaciones de la Asesoría. El recibo de pago de las Bases deberá ser presentado en el momento de entrega de los trabajos (punto 1.6.4.). La inscripción, a efectos de recibir las respuestas por correo, se clausurará el día 6 de mayo de 1996.

1.4.7. Visitas guiadas al lugar

Para facilitar la comprensión por parte de los participantes de estas Bases, han sido programadas dos visitas guiadas los días 06/05/96 y 13/05/96, que no tienen carácter obligatorio.

Dado que el predio en que se desarrolla el Concurso tiene numerosas áreas restringidas, no serán admitidas visitas fuera de las indicadas.

Para participar de éstas, los participantes deberán confirmar su concurrencia a la Sociedad por fax N° 813-6629. Para la primera visita el plazo de aviso es hasta el 02/05 y para la segunda hasta el 09/05.

1.5. Asesoría

1.5.1. Asesores

Actúan como tales los arquitectos Luis Einstein, Heriberto Allende, Carlos Lebrero y Odilia Suárez por la Sociedad Central de Arquitectos; Federico Mougén y Jorge A. Rocca por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; el ingeniero Roberto Carretero y el abogado Ismael Mata por Ferrocarriles Argentinos.

1.5.2. Deberes de los asesores

- a) Redactar las Bases, de acuerdo con las expectativas expresadas por el Promotor, las disposiciones pertinentes del Reglamento de Concursos de FADEA y con las leyes y ordenanzas vigentes.
- b) Hacer aprobar las Bases por el Promotor y la Sociedad.
- c) Organizar el llamado a concurso.
- d) Evacuar periódicamente, y con el procedimiento que establezcan las Bases, las preguntas o aclaraciones que los participantes le formulen en forma anónima.
- e) Notificar con la anterioridad necesaria a los miembros del Colegio de Jurados de la realización y fecha del Concurso, solicitando de los mismos su conformidad para ser incluidos en la selección y sorteos correspondientes.
- f) Dirigir un informe especial a la Sociedad Central de Arquitectos, con anticipación a la fecha de clausura del concurso, donde consten las respuestas recibidas.
- g) Recibir por interpósita persona los trabajos en el lugar y fecha indicados, preparando la clave correspondiente para mantener el anónimo de los participantes.
- h) Redactar un informe dando cuenta de los trabajos recibidos, de los rechazados de acuerdo con el punto 1.6.2. y de los observados, dejando constancia de los dibujos, fotografías u otros elementos que hubieran observado por no estar autorizados en las Bases.
- i) Convocar a reunión del Jurado y entregarle los trabajos y el informe a que alude el inciso anterior.
- j) Asistir a las reuniones del Jurado a título informativo y sin facultades para emitir opinión sobre la calidad de los trabajos.
- k) Velar por que en los trabajos que resultaran premiados se hayan cumplimentado las disposiciones obligatorias establecidas en las Bases, debiendo, si es del caso, señalar en el acta del fallo las discrepancias que en tal sentido pudieran tener con el Jurado.
- l) Suscribir conjuntamente con el Jurado el acta del fallo y comunicar el resultado al Promotor, a la Presidencia de la Federación, a la Comisión Directiva de la Sociedad, a los ganadores y a los órganos de prensa.
- m) En aquellos casos en que razones urbanísticas así lo determinaran, los asesores deberán fijar los criterios y límites que orienten las propuestas hacia las mejores opciones de acuerdo a requerimientos comunitarios.

1.5.3. Consultas a los asesores

1.5.3.1. Cronograma

Los asesores contestarán las consultas que formulen los participantes según el siguiente cronograma:

- las recibidas hasta el 9 de mayo se contestarán el 16 de mayo.
- las recibidas hasta el 23 de mayo se contestarán el 31 de mayo.

Estas respuestas serán comunicadas a todos los participantes inscriptos.

1.5.3.2. Formulación de las consultas

- a) se referirán a puntos concretos de las Bases;
- b) deben estar expresadas en forma breve y clara;
- c) serán escritas a máquina, sin firmas ni signos que permitan individualizar el remitente;
- d) estarán dirigidas a "Sres. Asesores del Concurso Nacional de Ideas para el desarrollo urbanístico del Area Retiro", al domicilio de la Sociedad, Montevideo 938, 1019 Capital Federal.

1.5.3.3. Informes de los asesores

Los informes que emita la Asesoría —que estarán refrendados como mínimo por dos asesores de la SCA, uno de la MCBA y uno de FA— pasarán a formar parte de las Bases y serán entregados al Jurado en el momento de su constitución.

1.6. Presentación de los trabajos

1.6.1. Condiciones

Cada participante podrá presentar más de un trabajo completo separadamente, no admitiéndose variantes de una misma propuesta.

Los elementos constitutivos serán presentados sin lema ni señal que pueda servir para la identificación de su autor o autores.

1.6.2. Exclusión del concurso

No serán aceptados los trabajos que no fueran entregados dentro del plazo fijado, o que contuviesen una indicación fehaciente de la identidad del participante. (Art. 30 RC.)

Los trabajos que, por exceso o defecto, no respeten las normas de presentación que se establecen en el punto 1.7. de estas Bases serán observados por los asesores, separando los elementos en exceso, siendo facultad del Jurado su aceptación o declaración fuera del concurso.

1.6.3. Sobre de identificación

Con cada trabajo los participantes entregarán un sobre blanco, sin signos, tamaño oficio, opaco, cerrado y lacrado, en cuyo exterior el participante escribirá a máquina el nombre del arquitecto por el que vota para que integre el Jurado. Este deberá pertenecer a los Colegios de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos y haber sido incluido en la nómina de votables que figurará en el último informe suministrado por la Asesoría. Se admitirá el voto en blanco.

Dicho sobre contendrá:

- la declaración jurada a que hace referencia el punto 1.4.4.;
- nombre del autor o autores de la propuesta, con mención o no de los colaboradores;
- domicilio, título universitario exigido en 1.4.2.1., entidad y fecha en que le fue otorgado o revalidado;
- número de matrícula y colegio o consejo profesional en el que está inscrito y número de socio de la entidad.

Si el participante desea que su nombre figure junto al trabajo en la exposición a realizarse posteriormente al fallo del Jurado, aunque no hubiese recibido Premio o Mención, deberá escribir en el exterior del sobre: "El Jurado está autorizado a abrir este sobre para que el nombre del autor o autores figure en la exposición de los trabajos". Sin esta declaración los trabajos no premiados guardarán anonimato.

1.6.4. Recepción de los trabajos

Los trabajos serán recibidos por la Asesoría el día 24 de julio de 1996, desde las 14 hasta las 21 horas, en la sede de la Sociedad Central de Arquitectos, calle Montevideo 938, Capital Federal y, por delegación, el mismo día con el mismo horario en las sedes de las entidades de la FADEA que a continuación se indican:

- Colegio de Arquitectos de la Pcia. de Santa Fe - Hipólito Yrigoyen 3208 - 3000 Santa Fe.
- Colegio Público de Arquitectos de la Pcia. de Formosa - Av. González Lelong 378 - 3600 Formosa.
- Colegio de Arquitectos de Jujuy - Necochea 565 - 4600 San Salvador de Jujuy.
- Colegio de Arquitectos de la Pcia. de Buenos Aires - Bvard. 53 n° 320 - 1900 La Plata.
- Colegio de Arquitectos del Neuquén - Entre Ríos 553, PB - 8300 Neuquén .
- Colegio de Arquitectos de La Rioja - Lamadrid 46 - 5300 La Rioja.
- Colegio de Arquitectos de San Luis - Mitre 434 - 5700 San Luis.
- Colegio de Arquitectos de Santiago del Estero - Buenos Aires 135 - 4200 Santiago del Estero.
- Colegio de Arquitectos de Entre Ríos - Libertad 149 - 3100 Paraná.
- Colegio de Arquitectos de Mendoza - Mitre 611 - 5500 Mendoza.
- Colegio de Arquitectos de Misiones - Av. Fco. de Haro 2745 - 3300 Misiones.
- Colegio de Arquitectos de Salta - Zuviría 291 - 4400 Salta.

- Colegio de Arquitectos de San Juan - San Luis 351 - 5400 San Juan.
- Colegio de Arquitectos de Tucumán - Rivadavia 179 - 4000 San Miguel de Tucumán.
- Colegio de Arquitectos de Río Negro - Colón 563 - 8500 Viedma.
- Sociedad de Arquitectos de Comodoro Rivadavia - Casilla de Correo 560 - 9000 Comodoro Rivadavia.
- Sociedad de Arquitectos de Corrientes - Bolívar 749 - 3400 Corrientes.
- Sociedad de Arquitectos del Chaco - Av. 25 de Mayo 555 - 3500 Resistencia.
- Sociedad de Arquitectos del Chubut - Honduras 27 - 9100 Trelew.
- Sociedad de Arquitectos de Santa Cruz - 25 de Mayo 286 - 9400 Río Gallegos.
- Sociedad Fueguina de Arquitectos - Valdez 895 - 9410 Ushuaia.
- Asociación de Arquitectos de La Pampa - Urquiza 564 - 6300 Santa Rosa.
- Unión de Arquitectos de Catamarca - Camilo Melet 223 - 4700 San Fernando del Valle de Catamarca.

En las entidades indicadas, la Asesoría delega, para este acto, en la persona que a tal efecto designe la entidad que corresponda, quien deberá ajustarse a las disposiciones de recepción establecidas en estas Bases, siguiendo el procedimiento que se detalla a continuación:

- 1) Verificará la presentación del recibo de adquisición de las Bases y redactará por triplicado un recibo, donde conste la cantidad de los elementos componentes del trabajo presentado, que será numerado correlativamente a partir del número 1 (uno).
El original será suministrado a la persona que efectúe la entrega del trabajo, el duplicado será remitido a la Asesoría del concurso, adjuntando el sobre correspondiente, y el triplicado quedará en poder de la entidad receptora.
- 2) El mismo número del recibo se escribirá con lápiz, en forma suave que permita ser borrado sin dejar huellas, sobre todos los elementos integrantes del trabajo.
- 3) Percibirá, si es el caso, el importe correspondiente al embalaje y flete de cada trabajo hasta el lugar de funcionamiento del Jurado.
- 4) Vencido el plazo estipulado en las Bases, procederá a labrar un acta de recepción por duplicado, en la que deberá indicarse la cantidad de trabajos recibidos, los elementos de que consta cada uno y los votos emitidos por los participantes para elegir el miembro que los representará en el Jurado. El original de dicha acta será enviado a la Asesoría. El acta de recepción deberá suscribirse aún cuando no se haya presentado trabajo alguno.
- 5) Inmediatamente de labrada el acta de recepción, comunicará telegráficamente a la Asesoría la cantidad de trabajos recibidos y el número de sufragios emitidos por cada uno de los candidatos votados para integrar el Jurado en representación de los concursantes. Esta comunicación deberá cursarse aún cuando no se haya recibido trabajo alguno.
- 6) Arbitrará los medios para que, inmediatamente a la recepción, sean enviados a la Asesoría los trabajos recibidos, incluyendo los duplicados de sus recibos y el acta de recepción.
- 7) Los trabajos deberán enviarse convenientemente embalados, recomendándose no adherir a los mismos ningún elemento que pueda suministrar indicación de su procedencia; los rótulos y guías de transporte deberán pegarse a una envoltura exterior a los trabajos. Serán despachados por encomienda aérea, expresa o por la vía más rápida, de manera de poder citar al Jurado para su constitución dentro del plazo más breve.

1.6.5. Envío directo

Los participantes que así lo deseen podrán enviar sus trabajos por correo o cualquier otro medio adecuado a nombre de los Asesores del concurso. El esqueleto o paquete en que se remita el trabajo, así como el Documento que ampare el envío, no deberá tener indicación del remitente.

El envío se realizará de modo de ser recibido con anterioridad a la fecha y hora señaladas para la clausura del concurso. Para estos casos, la Asesoría o sus delegados extenderán un recibo en el que se haga referencia al número del documento de porte. La Asesoría no se hace responsable de los extravíos o de la recepción fuera de término de los trabajos enviados de esta forma.

1.6.6. Recibo y clave secreta

En el acto de la recepción, la Asesoría entregará a cada participante un recibo numerado, y preparará una clave secreta para identificar los trabajos por medio de otro número o letra desconocido por el participante, con el que señalará los elementos de cada trabajo y el sobre de identificación. La clave de identificación será conservada en poder de la Asesoría hasta el momento de la adjudicación de los premios.

1.7. Normas de presentación

1.7.1. Elementos constitutivos

Los trabajos contarán con los siguientes elementos mínimos y obligatorios, los cuales se especifican ordenados por número de lámina:

1) Lámina N° 1: Planta de conjunto: etapas 1ra., 2da. y 3ra.

Sobre el plano base N° 3 se dibujará en escala 1:5.000 la imagen final que se espera obtener una vez completado la totalidad del desarrollo urbanístico previsto. Si en una misma área existieran diferencias entre las etapas 2da. y 3ra., en este plano se dibujará la que corresponda con la 3ra. etapa. Con un grafismo de raya y punto se marcará el deslinde entre la 2da. y la 3ra. etapas.

En esta planta de conjunto se indicarán las vinculaciones del área objeto del concurso con el contexto urbano circundante, en el grado de especificidad (circulación vial, peatonal, usos del suelo, composición paisajística, etc.) que el participante estime conveniente destacar. Por tratarse de un conjunto de ideas, será admitida la indicación de alguna modificación en el entorno que el participante quiera sugerir, en tanto la estime necesaria para una mejor interpretación de su propuesta.

En el área objeto del concurso se indicarán, de acuerdo con la convención de colores establecida en el Anexo 1.4.:

- calles y áreas de estacionamiento público;
- paradas del transporte público;
- caminos peatonales y plazas secas públicas;
- espacio verde público (a crear);
- espacio verde público existente;
- senderos para bicicletas (públicos);
- forestación en espacios públicos;
- lagos, fuentes, esculturas e hitos espaciales en espacios públicos;
- áreas de parcelas privadas con indicación del uso predominante y la ocupación edilicia;
- edificios a preservar, con indicación del uso a que estarían afectados.

2) Lámina N° 2: Planta de conjunto 1ra. y 2da. etapas

Se trata de una lámina con igual grado de definición y de simbología que las usadas en la lámina N° 1. El objetivo de este desglose es facilitar la comprensión del aporte que proporcionaría el completamiento de estas dos etapas, al mismo tiempo que se mantiene la mayor parte de las condiciones actuales del uso ferroviario. Esta etapa debe ser considerada con la importancia que adquiere el poder constituir, por mucho tiempo, la imagen final del proyecto Retiro.

3) Láminas Nros. 3, 4, 5 y 6: Planta y vistas de conjunto de las tres etapas

Esta planta y vistas, dibujadas en escala 1:1.000 sobre el plano base N° 5 seccionado en cuatro partes, irán adheridas a cartones o tableros rígidos de 1,00m x 0,90m, de modo que permitan una lectura del conjunto en continuidad. En ellas:

- se dibujarán los mismos elementos solicitados para la Lámina N° 1, más las precisiones que brinda la nueva escala (los colores indicativos del uso del suelo pueden ser suprimidos);
- se indicará la subdivisión de parcelas que serán asignadas al uso privado y a los edificios a preservar. En el caso en que se prevea la posibilidad de diferentes trazados en las subdivisiones parcelarias, el participante deberá dibujar en el plano la variante que estime más representativa de su propuesta, derivando a la Memoria Descriptiva la indicación de los márgenes de flexibilidad que prevé en cada caso o distrito;
- en cada parcela se indicará la superficie que ocupan los volúmenes construibles. Como en el caso anterior, se consignará la variante que se estime más representativa de la propuesta y cuando se trate de conjuntos urbanos predeterminados (punto 3.2.2.1.) estas zonas deberán destacarse con alguna simbología especial. Cada silueta construible irá acentuada con sombras convencionales a 45°, representativas de la altura edificable prevista.

Los planos base de 1,00m x 0,70m serán adheridos dejando una franja libre de 0,20m en el

borde inferior de las láminas y en el borde lateral derecho de la Lámina Nº 3. En esos espacios, y en perfecta correspondencia con las plantas, se dibujarán, también en escala 1:1.000, las vistas del conjunto frente a la Av. del Libertador y frente a la Av. Ramos Mejía.

4) Lámina Nº 7: Corte-vistas, 2da. y 3ra. etapas

En escala 1: 1.000 se dibujarán no menos de cinco cortes transversales espaciadamente distribuidos a lo largo del área a urbanizar y que comprendan toda la profundidad de los terrenos asignables a la 2da. y 3ra. etapas. En aquéllos que corresponda, se indicará el límite entre ambas etapas.

5) Lámina Nº 8: Plantas y cortes auxiliares (2da. y 3ra. etapas)

En esta lámina, dibujados en escala 1:1.000, se ubicarán las plantas generales de distintos niveles que fuesen necesarias para una mejor comprensión de la propuesta, en particular en las plazas de traspaso. Asimismo se incluirán, también en escala 1:1.000, las plantas y cortes esquemáticos correspondientes a la readaptación a otros usos del edificio y hangares que hoy ocupa la estación terminal del F.C. Mitre.

6) Lámina Nº 9: Perspectivas

Deberán presentarse por lo menos dos perspectivas aéreas o axonométricas, que expresen la imagen global volumétrica que espera obtenerse en el área objeto del concurso en la 2da. etapa: una corresponderá al centro de traspaso y otra al complejo espacial de la Av. del Libertador.

7) Láminas Nº 10 y Nº 11: Optativas

Estas láminas optativas podrán destinarse a: perspectivas parciales que expresen las condiciones de ambientación que se imaginan para las distintas zonas, diagramas o cualquier otro elemento que se estime conveniente.

8) Planillas

Los participantes deberán presentar, completadas con los datos de su propuesta, las planillas que figuran en el Anexo 1.3. Las mismas se refieren a:

- cómputo final sobre las asignaciones de terrenos: calles, áreas libres públicas y área de parcelas privadas, edificios a preservar;
- en el área de parcelas privadas: superficies por parcela, FOT, FOS, retiros, basamento, altura, uso preferencial.

Estas planillas se presentarán desglosadas en tres sectores: centro de traspaso, complejo espacial de Av. del Libertador (2da. etapa), ídem 3ra. etapa, y serán abrochadas como Anexo en la carpeta de la Memoria Descriptiva.

9) Memoria Descriptiva

Se presentará escrita a máquina a doble espacio y abrochada en carpeta tamaño oficio. La redacción será concisa, tratando de obviar la mera descripción de lo que está expuesto en los planos. Se deberá hacer referencia a:

- los criterios de vinculación del área objeto del concurso con el contexto urbano circundante;
- los objetivos básicos en cuanto a zonificación de usos del suelo y vías de circulación vehicular, peatonal y otras;
- los criterios de ambientación y diseño del espacio público;
- los fundamentos de los tejidos urbano-tipo propuestos;
- el marco de flexibilidad que se presupone para el desarrollo urbanístico;
- los elementos a preservar o reciclar.

1.7.2. Láminas

Las láminas nros. 1, 2, 7, 8, 9, 10 y 11 (estas dos últimas optativas) se presentarán adheridas a paneles rígidos (sin armazón) y livianos, en medidas de 0,70m x 1,00m, y las láminas 3, 4, 5 y 6 en forma similar en paneles de 0,90m x 1,00m y estarán dibujadas con líneas oscuras sobre fondo

blanco. Las perspectivas y láminas optativas serán ejecutadas según técnica libre, estando permitidas las fotos de maquetas.

Los planos se presentarán con el límite que configura la Av. del Libertador hacia el borde inferior de la lámina. Las láminas serán numeradas en forma correlativa según el orden listado en el punto 1.7.1.. El número de orden se ubicará en el ángulo superior derecho, y en cualquiera de las láminas se reservará un espacio libre de 25cm x 35cm, a fin de adherir la crítica del Jurado.

1.8. Jurado

1.8.1. Composición del Jurado

El Jurado que emitirá el fallo del concurso estará integrado por 8 (ocho) miembros:

- a) el Intendente Municipal de la ciudad de Buenos Aires o quien él designe;
- b) el Sr. Liquidador de Ferrocarriles Argentinos o quien él designe;
- c) un arquitecto representante de la FADEA;
- d) un arquitecto representante de la Sociedad;
- e) un arquitecto representante de los concursantes;
- f) un ingeniero designado por la Sociedad;
- g) un representante de la Municipalidad y uno por Ferrocarriles Argentinos.

La Presidencia será ejercida por el Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y en caso de su ausencia por el Liquidador de Ferrocarriles Argentinos. En caso de ausencia de ambos, la Presidencia será asumida por uno de sus representantes en el mismo orden mencionado.

Los miembros indicados en c) y d) serán elegidos por las respectivas comisiones directivas, por sorteo entre los integrantes de sus Colegios de Jurados. El indicado en e) será elegido entre los integrantes de los Colegios de Jurados de la Sociedad.

1.8.2. Funcionamiento del Jurado

Los jurados serán nominativos e inamovibles desde la constitución del Jurado hasta la emisión del fallo.

El Jurado funcionará con un quórum constituido por la mayoría de sus miembros. Al proceder al otorgamiento de los premios, el fallo del Jurado se realizará de acuerdo con el voto directo de sus miembros. Si existiera caso de empate entre dos o más trabajos premiables, el Presidente poseerá doble voto.

1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado

(Art. 44 RC) Son deberes y atribuciones del Jurado:

- a) Aceptar las condiciones de este Reglamento y de las Bases y Programa del concurso.
- b) Recibir de la Asesoría los trabajos y su informe.
- c) Estudiar en reunión plenaria las Bases, programa, consultas, respuestas y aclaraciones.
- d) Dictar las normas a que se ajustará su tarea, de manera que se asegure una valoración de todos los trabajos y de acuerdo a la que se establezca en las Bases.
- e) Visitar obligatoriamente el terreno o sitio donde se realizará la obra motivo del concurso.
- f) Declarar fuera de concurso los trabajos en los que no se hayan respetado las condiciones obligatorias de las Bases y programa y los no admitidos de acuerdo con lo establecido en el punto 1.5.2., inc. h).
- g) Es obligación del Jurado respetar el cumplimiento de las disposiciones obligatorias contenidas en las Bases y señaladas en los puntos 1.6 y 1.7.
- h) Formular el juicio crítico de todos los trabajos premiados y de aquellos que a su juicio así lo merecieran.
- i) Adjudicar los premios y demás distinciones previstas en estas Bases.
- j) Otorgar, además de los premios establecidos, menciones honoríficas cuando lo considere conveniente.
- k) Labrar un acta en que se deje constancia del resultado del concurso, explicando ampliamente los fundamentos de aplicación de los incisos d), h) e i) de este artículo, y de los f) y j) si fuera el caso.

1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado

Dentro de los siete (7) días a partir de la recepción de todos los trabajos por la Asesoría, el Jurado será convocado por la misma y sesionará en la ciudad de Buenos Aires, en la sede de la Sociedad.

1.8.5. Informe de la Asesoría

En la primera reunión del Jurado, éste recibirá de la Asesoría un informe sobre el cumplimiento de las normas del punto 1.7. por los participantes, fundamentando las observaciones e ilustrando al Jurado sobre las características del concurso.

La Asesoría estará a disposición del Jurado durante el desarrollo de su trabajo, para efectuar las aclaraciones necesarias.

1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado

El Jurado deberá emitir su fallo dentro de los 15 (quince) días contados a partir de la fecha de su constitución. Por razones debidamente fundadas, podrá solicitar a la Comisión Directiva de la Sociedad la prolongación hasta por 15 (quince) días adicionales, con intervención de la Asesoría (Art. 47 RC).

1.8.7. Asesores del Jurado

El Jurado está facultado para recabar los asesoramientos técnicos que considere conveniente, sin que ello implique delegar funciones. Si esto significase un gasto, éste estará a cargo de los Promotores. La persona consultada deberá declarar por escrito, y bajo declaración jurada, que no ha asesorado a ningún participante del concurso (Art. 48 RC).

1.8.8. Premios desiertos

Para declarar desierto cualquiera de los premios del concurso deberán fundamentarse ampliamente los graves motivos que determinan tal medida. No podrán declararse desiertos los premios si los defectos de las propuestas provienen de fallas de las Bases (Art. 45 RC).

1.8.9. Inapelabilidad del fallo

El fallo del Jurado será inapelable (Art. 50 RC).

1.8.10. Apertura de sobres

Adjudicados los premios por el Jurado y labrada el Acta donde ello conste, los sobres correspondientes a los trabajos premiados serán abiertos por la Asesoría en presencia del Jurado y de un representante de la Sociedad.

1.8.11. Falsa declaración

Si alguno de los sobres mencionados en 1.8.10. contuviese una falsa declaración, el Jurado está facultado a efectuar una nueva adjudicación, conservando el orden establecido en el fallo.

1.8.12. Acta final

Se labrará, en el acto de apertura de sobres, una Acta donde constará el nombre de los autores de los trabajos premiados.

1.9. Retribuciones

1.9.1. Premios

Se establecen los siguientes:

- Primer Premio: \$ 65.000 (pesos sesenta y cinco mil)
- Segundo Premio: \$ 45.000 (pesos cuarenta y cinco mil)
- Tercer Premio: \$ 35.000 (pesos treinta y cinco mil)
- Primera Mención: \$ 13.000 (pesos trece mil)
- Segunda Mención: \$ 7.000 (pesos siete mil)

Y tres menciones honoríficas.

1.9.2. Otras retribuciones

Las retribuciones correspondientes a la Sociedad, a los miembros de la Asesoría y a los miembros del Jurado se efectuarán de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato celebrado entre "El Promotor" y "La Sociedad".

1.9.3. Forma de pago

Los premios, honorarios del Jurado y gastos de viáticos del mismo serán abonados por el Promotor dentro de los 30 (treinta) días corridos de haberle notificado la Sociedad el resultado del concurso o en el momento de realizarse la entrega de premios, según lo que acontezca primero. El resto de las retribuciones se ajustarán a lo establecido en el contrato celebrado entre "El Promotor" y "La Sociedad".

1.10. Obligaciones

1.10.1. Obligación de los Promotores

A continuación se transcriben los artículos pertinentes del Convenio firmado entre "Los Promotores" y "La Sociedad".

«NOVENO: [...]

Con el pago de los honorarios del Jurado y de los asesores designados por "La Sociedad", de los gastos de "La Sociedad" por las tareas a su cargo, del pago de los premios y de lo expresado en art. 14, Ferrocarriles Argentinos quedará liberado de cualquier otro pago adicional por cualquier concepto o interpretación. Esta circunstancia deberá constar en las Bases del Concurso y deberá ser aceptada expresamente por los concursantes.»

«DECIMOCUARTO: Los trabajos premiados quedarán de propiedad de "Los Promotores", a los efectos de la confección del referido anteproyecto urbano, que se realizará en base a las ideas del primer premio y sin perjuicio de la posibilidad de combinación con otras ideas. "Los Promotores" se obligan a contratar, hasta la conclusión del anteproyecto, dos profesionales, como mínimo, integrantes del equipo ganador. En el caso de que el Comitente incluyera algunas ideas elaboradas en otros trabajos premiados, contratará al menos a un representante de cada uno de los equipos, en las condiciones previstas en el presente artículo, para integrar el perfil deseado de proyecto. La contratación de los profesionales se convendrá en las condiciones previstas por el Art. 3º del Arancel de Honorarios para la Jurisdicción Nacional, aprobado por el decreto 7887/55, sin que ello signifique alterar el régimen de responsabilidad previsto en el Art. 9º del presente Contrato. La retribución que percibirán será la que corresponda a lo establecido para días de trabajo en gabinete en dicho artículo del Arancel Profesional, teniendo en cuenta, además, su responsabilidad y los eventuales gastos especiales en que pueda incurrir. Para el caso en que "Los Promotores" decidieran no intervenir urbanísticamente sobre el área o cambiar el destino fijado para la misma, su obligación con respecto a lo mencionado en este artículo quedará automáticamente cancelada. Dicha circunstancia deberá constar en las Bases del Concurso y deberá ser aceptada expresamente por los concursantes.»

1.10.2. Propiedad intelectual

“Los Promotores” adquiere la titularidad de las ideas premiadas en todo, en parte o combinándolas entre sí y con otras nuevas. A estos efectos se entenderá que los profesionales que se presenten al concurso ceden todos y cada uno de los derechos que genere su idea a “Los Promotores”, en los términos del artículo décimo cuarto del convenio de fecha 13/03/95 que se transcribe en el punto 1.10.1. de estas Bases. Sin embargo, los autores premiados guardarán el derecho de citar y publicar el trabajo premiado por ellos presentado al concurso en cualquier publicación al respecto, sin por ello reclamar ningún derecho pecuniario de autoría.

1.10.3. Exposición

Luego de haberse fallado el concurso, todos los trabajos admitidos serán expuestos públicamente, exhibiéndose el juicio crítico emitido por el Jurado en los trabajos premiados.

El lugar de exposición será habilitado por “La Sociedad” o por “Los Promotores”.

1.10.4. Devolución

Los trabajos no premiados serán devueltos por “La Sociedad” contra entrega del recibo correspondiente, no responsabilizándose “La Sociedad” ni “Los Promotores”, ni los asesores por aquellos trabajos que no se retiren dentro de los 30 (treinta) días de comunicada tal devolución. Los gastos de flete y embalaje corren por cuenta del participante.

1.11. Anexos

Anexo 1.1.: Registro de inscripción en el “Concurso Nacional de Ideas para el Desarrollo Urbanístico del Area Retiro” (punto 1.4.6. de las Bases).

Anexo 1.2.: Declaración Jurada (punto 1.4.4. de las Bases).

Anexo 1.3.: Modelos de planillas (punto 1.7.1.8. de las Bases).

Anexo 1.4.: Colores convencionales para dibujar el plano de uso del suelo en Láminas 1 y 2 (punto 1.7.1. de las Bases).

"Los Promotores" adquiere la titularidad de las ideas premiadas en todo, en parte o parcialmente, en las obras premiadas. A estos efectos se entenderá que los promotores de este concurso al concursar ceden todos y cada uno de los derechos que genera su obra a "Los Promotores", en los términos del artículo décimo cuarto del convenio de fecha 13-03-93 que se firmó en el punto 1.10.1. de estas Bases. Sin embargo, los autores premiantes podrán publicar o hacer publicar y publicar el trabajo premiado por ellos presentado al concurso en cualquier publicación o medio de comunicación, sin perjuicio de su derecho de autoría.

1.10.3. Exposición

Luego de haberse fijado el concurso, todos los trabajos admitidos serán expuestos públicamente, exhibiéndose el juicio crítico emitido por el Jurado en los trabajos premiados. El lugar de exposición será fijado por "La Sociedad" o por "Los Promotores".

1.10.4. Revocación

Los trabajos no premiados serán devueltos por "La Sociedad", contra entrega del valor correspondiente a los autores. "La Sociedad" o "Los Promotores", en los casos que pudieran producirse, no se harán responsables de la devolución de los trabajos que no se exhiben dentro de los 30 (treinta) días de comunicada la decisión del Jurado y empadronados con el correspondiente.

1.11. Anexos

- Anexo 1.1. Registro de inscripción en el Concurso Nacional de Ideas para el Territorio Urbano del Área Rural (punto 1.4.B. de las Bases).
- Anexo 1.2. Declaración Jurada (punto 1.4. de las Bases).
- Anexo 1.3. Matriz de planilla (punto 1.7.1.B. de las Bases).
- Anexo 1.4. Formas convencionales para dibujar el plano de uso del suelo en Láminas 1 y 2 (punto 1.7.1.A. de las Bases).

ANEXO 1.3.1.

Planilla de distribución de superficies

DESTINO DE LA SUPERFICIE	DESTINO PARCIALIZADO	2da.ETAPA (has)	3ra. ETAPA (has)	SUBTOTAL (has)	TOTAL (has)
1. Superficie total					
2. Espacio libre público	• calles vehiculares				
	• estacionamiento				
	• áreas deportivas				
3. Parcelas privadas	• uso residencial				
	• hoteles				
	• comerc. y serv. com.				
	• cultura y educación				
	• delegaciones extr.				
	• actividades deport.				

EXACTA	LUGAR DE LA MUESTRA	DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA	VOLUMEN DE LA MUESTRA	MUESTRO TOMADO	ANÁLISIS HECHO	CANTIDAD DE MUESTRA	APUNTA del	OBSERVACIONES

EXACTA DE LA MUESTRA (Muestra) (Muestra)

VINHO 135

Anexo 1.4.

Convenciones de colores y símbolos

Convención de colores para aplicar al plano de uso del suelo requerido para las láminas N° 1 y 2 (punto 1.7.1. de las Bases).

Color básico	Referencia
A. Espacio público	
- Verde oscuro (pleno)	Espacio verde público
- Verde oscuro (cuadrículado)	Áreas deportivas públicas
- Gris claro (pleno)	Calles vehiculares y áreas de estacionamiento (públicos)
- Amarillo (pleno)	Circulaciones peatonales, solados de plazas secas y veredas
- Amarillos (en guiones)	Senderos para bicicletas y patines
- Celeste	Espejos y cursos de agua
- Cruz Turquesa (x)	Esculturas e hitos espaciales
- Punto Violeta (•)	Paradas de transporte colectivo
- Violeta (pleno)	Edificios terminales de transporte
- Línea Negra	Vías férreas
- Libre graficación	Forestación
B. Parcelas privadas	
- Verde claro-grisáceo (pleno)	Superficies de predios privados
Los volúmenes edificados usarán:	
• Ocre (pleno)	Uso residencial
• Marrón (pleno)	Hoteles
• Rojo (pleno)	Comercio y servicios comerciales
• Azul (pleno)	Cultura y educación
• Azul turquesa	Embajadas, consulados, delegaciones internacionales
- Verde claro	Actividades deportivas
- Borde Carmín	Edificios a preservar

NOTA: En el entorno del terreno motivo del concurso, el participante podrá aplicar el tratamiento que estime conveniente, pero cuidando que ni los tonos ni el grafismo empleado obtengan un mayor protagonismo, o se confundan, con los utilizados para ilustrar su propuesta.

Convenciones de colores y símbolos

Convención de colores para aplicar al diseño de uso del suelo, con base en las láminas N.º 1 y 2 punto 1.3.1. de las Bases.

Código	Descripción
A	Español y Bilingüe
B	Español y Bilingüe
C	Español y Bilingüe
D	Español y Bilingüe
E	Español y Bilingüe

El presente documento es una copia de la versión original que se encuentra en el archivo digitalizado de la página 100 del libro "Convenciones de colores y símbolos" publicado por el INIA.

2. Consideraciones generales

2.1. Objeto del concurso

El entorno de las estaciones ferroviarias de Retiro puede ser considerado como el área urbana más compleja de toda la ciudad, por cuanto sobre su relativamente escasa superficie convergen:

- Distintos equipamientos de primera magnitud:
 - Puerto Nuevo, principal puerto del país;
 - vías, playas de carga y terminales de pasajeros de tres importantes ferrocarriles, cuyos servicios tienen alcance nacional y metropolitano, y la llegada de cargas a Puerto de los ramales de otros dos ferrocarriles;
 - la Terminal de Ómnibus de larga y media distancia.
- Los requerimientos funcionales de:
 - la zona de enlace de dos autopistas, la 9 de Julio y la Buenos Aires-La Plata, con sus numerosas rampas para camiones, colectivos y rodados de menor porte;
 - un centro de trasbordo de pasajeros de naturaleza intermodal, ferrocarril-ómnibus-transporte urbano;
 - un centro nacional de trasbordo de cargas de naturaleza intermodal, ferrocarril-camión-puerto.
- El área de encuentro del extremo de tres zonas de extraordinaria importancia y carácter dentro de la ciudad:
 - el área central, con el predominio de actividades administrativas y financieras que la caracteriza;
 - la zona residencial Norte, de alta densidad, buen estándar edilicio y alto nivel socio-económico de la población;
 - la “cuña verde norte” que, en un largo trayecto de unos 10 km y con anchos variables entre 1 y 2 km (desde la Av. Gral Paz hasta la Av. Callao), eslabona grandes parques públicos (Tres de Febrero y otros), importantes equipamientos deportivos (Balneario Norte, Campo Municipal de Golf, Hipódromo, Campo de Polo), clubes (River Plate, Hípico Argentino y otros), edificios culturales (ATC, Facultad de Derecho, Biblioteca Nacional, Museo Nacional de Bellas Artes, Pabellón Municipal de Exposiciones, Palais de Glace, Centro Cultural Recoleta y muchos otros), así como barrios-parque de baja densidad y excelente calidad edilicia (que cuentan con calles de denso arbolado y un trazado no adaptado a un tránsito de paso, lo que acentúa su carácter de privacidad), la Plaza San Martín y tres importantes plazas frente a las terminales de Retiro: Fuerzas Armadas, Salvador María del Carril y Canadá.

Desde el área de Retiro, en una franja que prosigue hacia el sur por el borde costero y enfrenta al área central de la ciudad, se propician importantes proyectos, algunos de los cuales tienen obras realizadas y otros se encuentran con diverso grado de definición:

- el destino de los terrenos ex Tandanor en Dársena Norte;
- el concurso-licitación para una nueva Estación Terminal Fluvio-marítima en Dársena Norte, la que recibiría tanto el movimiento de ultramar como el habitual con la costa uruguaya;
- el desarrollo de la urbanización de Puerto Madero, la cual se ha iniciado con éxito mediante el reciclado y ocupación de los viejos docks que enfrentan los cuatro diques;
- los terrenos que integran la Reserva Ecológica en desarrollo;
- la traza de la autopista Buenos Aires-La Plata en el tramo de 2 km que enfrenta a Puerto Madero;

- el desarrollo urbano de Puerto Madero;
- un nuevo desarrollo urbano para los terrenos que constituyeron la ciudad deportiva de Boca Juniors;
- iniciativas de algunas empresas por desarrollar nuevas instalaciones portuarias, que están operando en torno a la embocadura del Canal Sur y el Dock Sur.

El objeto de este Concurso Nacional de Ideas se inscribe dentro del amplio contexto arriba mencionado, ya que, a partir del reordenamiento de las actividades ferroviarias y portuarias es posible la liberación de terrenos que podrán ser destinados a otros usos urbanos. En consecuencia:

Es propósito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y de Ferrocarriles Argentinos, por intermedio de este Concurso Nacional de Ideas, evaluar alternativas de desarrollo urbanístico de los terrenos y edificios que, en distintas etapas, serán desafectados del uso ferroviario dentro del área ferroviaria de Retiro, tanto en lo que se refiere a la estructura físico-funcional del área en sí misma como a su articulación con las áreas del entorno.

Se espera que los participantes aporten una visión estructurada, tanto de los movimientos funcionales como de las imágenes espaciales y volumétricas que puedan obtenerse en cada una de las etapas, según los terrenos disponibles. Las propuestas serán formuladas de acuerdo con los criterios generales consignados en estas Bases. Por tratarse de un concurso de ideas, la solución que se ofrezca deberá tender a enriquecer los términos del Programa que integra estas Bases y de su articulación con el entorno y no estar referida a otros supuestos imaginados por el proyectista. Los términos del desafío se refieren a revalorizar y completar un complejo sector urbano, cuyo carácter morfológico fue imaginado y realizado durante las primeras décadas del siglo que transcurre, pero que, aún hoy, sigue siendo celebrado, disfrutado y vivenciado con singular preferencia por la ciudadanía de Buenos Aires.

2.2. Antecedentes más recientes del Proyecto Retiro

En el mes de mayo de 1992, el Poder Ejecutivo Nacional sancionó el decreto 602/92, que transfirió a la ex Comisión Venta de Inmuebles Estatales (hoy Subsecretaría de Administración de Bienes), todos los inmuebles propiedad del Estado Nacional que se encuentren ubicados en el radio comprendido por la calle J. Salguero al NO, el Río de la Plata al N y al E, las vías del Ferrocarril Mitre, Av. del Libertador y Av. E. Madero al SO y O, y la prolongación del eje de la Av. Córdoba al S.

De acuerdo con el plan económico y el proceso de privatizaciones de empresas del Estado, el objetivo fue disponer de un organismo que quedase a cargo de los terrenos que no fuesen concesionados. Esta zona, que supera en total las 200 has, actualmente está intensamente ocupada por actividades relacionadas con los sistemas de transporte ferroviario, automotor, fluvial y marítimo.

Las transformaciones operativas de estos sistemas de transporte, producto de la evolución de los procesos utilizados, en muchos casos permiten disponer de tierras desafectadas que pueden ser incorporadas a otros usos urbanos, por lo que se otorgó a la citada Comisión (art. 5º) facultades para vender, concesionar, permutar y arrendar total o parcialmente estos predios, así como realizar en los mismos las subdivisiones y los parcelamientos que fuesen necesarios a efectos de un mejor aprovechamiento de los terrenos. Para ejercer estas funciones, se encomendó a la Comisión (art. 3º) la confección de un Plan Maestro de urbanización, que comprendería la totalidad del área transferida.

En el mes de setiembre de 1993 se hizo la presentación oficial del Proyecto Retiro, el que abarcó la mitad de la zona definida en el decreto 602/92, y consistió en una propuesta de reestructuración ferroviaria que permitiría la liberación de 93 has a las que, luego de las obras a resolver, se les otorgaría el atractivo de una nueva urbanización. Ese estudio fue producto de un contrato con la

consultora CANAC, que incluyó la participación de firmas canadienses y de los consultores locales F.B. Camba y Asoc. S.A., L. Ezcurra Medrano y Asoc. y D. Badens y Asoc. El proyecto fue pasible de algunas reservas y cuestionamientos, por lo cual el H. Concejo Deliberante decidió suspender el tratamiento del mismo (según hubiese correspondido a efectos de incorporar al Código de Planeamiento Urbano las nuevas normas y aperturas de calles allí previstos).

En los casi dos años transcurridos desde aquella presentación, tuvieron lugar acciones y obras llevadas a cabo desde diversos organismos e instituciones públicas y privadas, que van afectando y definiendo, de manera directa o indirecta, pero más consensuada, el futuro del área y de los terrenos relacionados con este Concurso. Así, por ejemplo:

- En Puerto Nuevo fueron licitadas y adjudicadas a empresas privadas, por lapsos entre 20 y 25 años, seis Terminales Portuarias, en las que ya se han ejecutado importantes modificaciones y obras de utilaje.
- La firma Exolgan construyó una terminal portuaria en Dock Sud y otra empresa opera en los diques abiertos al canal Sud, habiendo alquilado terrenos de la ex Ciudad Deportiva como superficie para estibaje de contenedores.
- La SCA, por convenio con Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, realizó cuatro informes bajo el título de "Consideraciones urbanísticas sobre el Proyecto Retiro", los que fueron elaborados por un grupo de estudio de esa entidad durante el año 1994, con motivo del cual se mantuvieron diversas entrevistas con informantes y funcionarios.
- Durante el año en curso, se anunció la voluntad de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de racionalizar el trazado y la operación de las parrillas ferroviarias que se encuentran dentro de la jurisdicción del puerto: parrillas 3 y 5 y Empalme Norte.
- Se constituyó una Comisión integrada por representantes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, de la OCRABA (Organismo de control de la Red de Accesos a Buenos Aires) y la Unidad de Apoyo a la creación de la ATAM (Autoridad del Transporte del Área Metropolitana), con el fin de mejorar el nudo de enlace de la Autopista 9 de Julio con el área de Puerto Nuevo, a la vez que la Intendencia Municipal está procediendo a la erradicación de la Villa 31, que obstaculiza la traza de aquélla. La Comisión mencionada también deberá decidir en torno a la conflictiva definición de la traza de la Autopista Buenos Aires-La Plata frente a Puerto Madero.
- La Subsecretaría de Transporte ha preparado un pliego de licitación con el fin de construir, en forma inmediata, un acceso directo a puerto desde las playas de Retiro para trenes de trocha ancha, así como una playa de cargas anexa que posibilite a los concesionarios sustituir, en forma progresiva, las existentes.
- La unidad de apoyo a la creación e la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de la Secretaría de Transporte, realizó un estudio del tránsito y transporte en la zona de influencia del Proyecto Retiro, en el contexto de otros proyectos existentes, a efectos de evaluar el impacto que el mismo provocaría.
- Con fecha 3/10/94, se emite el decreto presidencial N° 1737, en el cual se explicitan algunas características que sería oportuno, a juicio del Poder Ejecutivo Nacional, otorgar a la futura urbanización y que han sido tomadas en cuenta en estas Bases.
- Fue eliminado gran parte del legendario "paredón" de Retiro y la MCBA concretó la apertura de una calzada paralela a la Av. del Libertador, desde la calle Suipacha hasta la Av. Callao, actualmente prolongada por detrás del Parque Thays, hasta la calle Austria.
- Varios talleres verticales de la FADU-UBA efectuaron ejercicios de diseño sobre el Área Retiro, muchos de los cuales fueron completados con grandes maquetas, expuestas en los salones de la SCA.
- Con fecha 13/03/95, fue firmado el convenio entre MCBA-FA-SCA para la convocatoria al presente Concurso de Ideas.
- En el N° 175 de la **Revista de Arquitectura** de la SCA (mayo de 1995), se incluye un extenso artículo, firmado por el Arq. Carlos Lebrero, que contiene información sumaria e ilustrativa de los diferentes estudios e iniciativas relativos al área motivo de este Concurso.

2.3. Información y criterios-guía sobre temas del entorno vinculados al Proyecto Retiro

En la zona de Retiro, por ser un área de encuentro donde se asientan actividades urbanas y metropolitanas muy diversas, a veces de carácter diametralmente opuesto, no debe extrañar que, potencialmente, cada una trate de avanzar sobre las restantes, de modo que a partir de obtener terrenos adicionales puedan mejorar sus funciones, resolver algunos de sus problemas o acrecentar sus utilidades. A continuación se ilustra con respecto a varios tópicos claves para la ciudad que condicionan el Proyecto Retiro, así como sobre los criterios-guía que han servido a la Asesoría del Concurso para formular el Programa que integra estas Bases. Ellos son: 1) el puerto; 2) las autopistas; 3) el proyecto ferroviario; 4) el centro de trasbordo; 5) el tránsito y la red vial a nivel; 6) la infraestructura de servicios; 7) el futuro del área central; 8) el espacio público; 9) conservación y transformación edilicia; 10) los propósitos generales del programa, etapas y gestión urbana, y 11) consideraciones económicas.

2.3.1. Objetivos del emprendimiento

De acuerdo con el positivo proceso de maduración de la idea en el tiempo, el Proyecto Retiro, de acuerdo con estas Bases, no debe ser visto como un recurso inmobiliario, por cuanto sus objetivos son tres:

- 1º) Propiciar la articulación de factores físicos que tiendan a mejorar la funcionalidad del puerto de Buenos Aires, que siempre ha constituido un poderoso factor de la economía de la ciudad y del país. Para ello son acciones prioritarias y esenciales proveer un acceso directo a puerto para trenes de carga de trocha ancha, así como la readecuación de las parrillas ferroviarias portuarias.
- 2º) Contribuir a una más adecuada satisfacción de la transferencia intermodal de pasajeros y a las funciones complementarias con que ella está vinculada, así como jerarquizar los tránsitos peatonales y de otras formas no motorizadas de desplazamiento personal, tanto al interior de los ámbitos existentes y de aquellos nuevos a promover cuanto en su vinculación con los sectores urbanos del entorno.
- 3º) Componer una concepción espacial urbana adecuada a la incorporación a otros usos de los terrenos y edificios que serán desafectados del uso ferroviario. Esta morfología deberá responder con criterios urbanísticos y del paisaje al encuentro de los tres importantes sectores ya señalados: "cuña verde norte", "área residencial norte" y "área central".

2.3.2. El Puerto

2.3.2.1. Significado

El puerto de "Santa María de los Buenos Aires" nació el mismo día que la ciudad de la "Santísima Trinidad", la cual, tiempo después, adoptó el nombre de aquél; este hecho ha quedado impreso en el escudo que hoy identifica a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

En el transcurso de más de cuatro siglos, el puerto ha sido, y es, factor principalísimo del predominio político y del desarrollo económico-cultural de esta ciudad, que por intermedio de esa vía fluvial-marítima estuvo siempre abierta a las novedades del mundo. El puerto no es una función "agregada" a esta ciudad: desde sus orígenes y a lo largo de su historia fue actor principal, y hoy permanece como principal puerto del país. Por ello constituye una genuina fuente de empleos directos de toda índole (agencias marítimas, armadores, cámaras de comercio, despachantes de

aduanas, amarraderos, contenedores, empresas de estibaje, dragado, radio-comunicaciones, practaje, remolques, reparaciones, etc.).

En simultaneidad con la presentación del Proyecto Retiro, el gobierno nacional comenzó a instrumentar una política portuaria que trajo la tranquilidad necesaria con respecto a la permanencia y eficiencia que se esperan para el puerto de Buenos Aires. Por una parte, a fines de 1993 fueron licitadas y adjudicadas seis Terminales Portuarias, en las cuales ya se han efectuado importantes inversiones modernizadoras (ver foto 2). Por otra parte, fue contratado el dragado de los ríos de la Plata y Paraná a 32 pies, desde el acceso por el Océano Atlántico hasta el puerto de Santa Fe. Esa medida beneficiará a los numerosos puertos argentinos ubicados sobre la margen derecha del Paraná, mejorando las condiciones para la exportación de granos que por ellos tiene lugar. La obra se ejecutará en varias etapas y estará a cargo de la empresa belga Jan des Nul pero, por el momento, no incluye al puerto de Buenos Aires (canales Norte y Sur). Este puerto actualmente opera a 28' y absorbe casi todas las demandas de importación que se requieren en el país. La carga se mueve en contenedores (aunque también hay un importante volumen de arena y combustibles) y, en su mayor proporción, tiene por destino la propia área metropolitana. De acuerdo a información recibida de los funcionarios a cargo del área portuaria, se contempla la ejecución del dragado para permitir la operación a 32 pies.

2.3.2.2. Déficits actuales

En la convicción de que lo mencionado en el párrafo anterior será oportunamente contemplado, aún subsisten en Puerto Nuevo tres graves déficits que condicionan en forma directa el Proyecto Retiro.

1) La falta de un ingreso directo de trenes de carga de trocha ancha (el F.C. Mitre y el F.C. San Martín) desde las playas de Retiro hasta las playas ferro-portuarias nros. 5 y 3, facilidad que ya posee el ferrocarril Belgrano, de trocha angosta (plano N° 2). Actualmente, el ingreso a puerto de los trenes de las líneas Mitre y San Martín se produce en forma bastante penosa, por intermedio de la parrilla Empalme Norte (jurisdicción portuaria) a la que llegan dos vías que salen de las playas de Retiro y cruzan calles, avenidas y plazas públicas, y se juntan en Empalme Norte con los trenes de carga que llegan del Sur (F.C. Roca) y del Oeste (F.C. Sarmiento). Desde allí las vías, originariamente previstas como itinerario de trenes de carga a las dársenas de Puerto Nuevo, siguen las acentuadas e incómodas inflexiones de la calle Corbeta Uruguay.

Este dificultoso movimiento, hoy es utilizado solamente por los trenes que salen de Retiro transportando cargas a granel, ya que, además de las deficientes condiciones técnicas de las vías, el tránsito se ve entorpecido porque cruza terrenos concesionados para las operaciones de cada terminal portuaria (fig. 1). En consecuencia, el corto trecho que siguen los contenedores, entre Playa Retiro y embarque en las terminales portuarias, se realiza en camiones, que a tales efectos usan la Av. del Libertador y la Av. R.S. Castillo.

Uno de los aspectos sustanciales del Proyecto Retiro consiste, precisamente, en construir este acceso directo de cargas por ferrocarril de trocha ancha, lo cual significa que es el aspecto inicial de toda la operatoria de remodelación del área. Sin embargo, esta mejoría sería casi inútil si, en forma paralela, no se remodelaran las parrillas ferroviarias nros. 5 y 3 del puerto, para dotarlas de una mayor longitud de vías que les permita recibir trenes de 40 vagones y, a la vez, disponer de un espacio lateral para el movimiento de contenedores. La intención de realizar esta obra ya fue anunciada por el Sr. Subsecretario de Puertos y Vías Navegables.

Una vez ejecutadas dichas mejoras ferroviarias (las que involucran tanto a Ferrocarriles como a la Secretaría de Puertos y Vías Navegables), es evidente que el movimiento de vagones de carga proveniente de los F.C. Roca y Sarmiento debería seguir produciéndose por Empalme Norte.

En ese lugar (hoy densamente ocupado por parrillas ya obsoletas, dada su escasa longitud) existe, sin embargo, la posibilidad de que queden solamente dos pares de vías y que la entrada a puerto de los trenes de carga provenientes del F.C. Roca y del F.C. Sarmiento continúe efectuándose ya no por la vieja traza que contornea la calle Corbeta Uruguay, pasando por las

terminales portuarias, sino entrando a la playas de Retiro por la vía del F.C. San Martín que cruza la Plaza Canadá y la Av. Ramos Mejía y desde allí ingresar al puerto por el nuevo acceso de trocha ancha.

- 2) El segundo déficit importante que hoy exhibe el funcionamiento de Puerto Nuevo es el de sus arterias de acceso, que utilizan camiones de carga (simples y con acoplados). Las cargas que se mueven por el puerto de Buenos Aires, en un alto porcentaje, tienen origen-destino en distintos puntos del área metropolitana y de su región inmediata, por lo cual ese traslado no se realiza por ferrocarril sino por camiones que hoy tienen como inadecuadas arterias de tránsito la Costanera Norte (con el Norte) y las avenidas E. Madero-Ing. Huergo (con el Sur). La absorción de esos movimientos de modo que no ocasionen perjuicios al tránsito urbano fue originariamente prevista por intermedio de las calzadas elevadas de las autopistas 9 de Julio y Buenos Aires-La Plata, cuyos enlaces y rampas de acceso requieren un cómodo desarrollo, acorde con la densidad y tonelaje del tránsito que deben atender. Este conflictivo tema es desarrollado con mayor detalle en el punto 2.3.3. de estas Bases.
- 3) El otro problema que se presenta, si bien se carece de estudios que permitan su ponderación cuantitativa, es la escala de espacio necesario para el estibaje de contenedores que el Puerto requiere para su operación.

Actualmente se movilizan 500.000 TEUS anuales y se estima que esta cantidad se duplicará en el próximo lustro. La superficie existente en el área delimitada por la verja del puerto, con el rendimiento operativo esperado por las autoridades portuarias —un m²/contenedor/año— sería suficiente para absorber ese movimiento.

Para lograr los espacios necesarios para la operación con contenedores en la zona portuaria, se han eliminado recientemente antiguas arboledas y sólidos galpones.

A fin de incrementar la disponibilidad de espacio para este cometido, existe un proyecto de cegar la Dársena A. Por su parte, la empresa que opera la Terminal 6 comenzó un relleno al oeste del 6to. espigón, que permitirá ampliar la superficie disponible. También se comenzó un relleno en el recodo de la Dársena F —en la cual operan las areneras— que posibilitaría prolongar la calle Junín hasta la Terminal 6 y disponer así de una superficie para espera de camiones que movilizan contenedores.

Actualmente otra empresa, Exolgan S.A., ha instalado una terminal de contenedores sobre el canal Dock Sud que estableció una competencia con la operación del Puerto de Buenos Aires.

No obstante lo expuesto, se observa un depósito relevante de contenedores en terrenos contiguos a la Reserva Ecológica y en zonas próximas a la verja portuaria, con una elevada densidad de acopio. Este hecho hace presumir la necesidad de espacios adicionales a los disponibles dentro del área portuaria para la operación de contenedores, o bien que resulta necesario mejorar el equipamiento y la eficiencia de sus movimientos.

El depósito de contenedores implica, desde el punto de vista urbano, un problema por los espacios que deberían preservarse como complemento de la operación portuaria y el impacto vial generado por la necesaria circulación de camiones de gran porte para movilizarlos entre el puerto y los depósitos.

2.3.2.3. Conclusión

En principio, esta Asesoría comparte la tesis de que el puerto de Buenos Aires no debe seguir expandiéndose físicamente. Pero —vista la carencia de estudios que permitan evaluar cuantitativamente la proyección de los requerimientos de espacios fuera del área portuaria para la operación con contenedores en el corto y largo plazo y la gran cantidad de factores que inciden en estos requerimientos— se señala que dicha expansión debe ser objeto de una cuidadosa evaluación antes de tomar decisiones que comprometan los espacios disponibles y afecten la eficiencia operativa, resultante en un incremento de las perturbaciones y los costos globales de transporte.

2.3.3. Las Autopistas 9 de Julio Norte “Presidente Arturo Illia” y La Plata-Buenos Aires

2.3.3.1. Antecedentes

- La “Autopista Costera”:

Las dos autopistas que se analizan en este punto figuraron en el Plan Regulador de la Municipalidad de Buenos Aires (aprobado en 1962) bajo el nombre de “Autopista Costera”, la que se extendería desde Tigre a La Plata. Por ese entonces una traza similar asomaba, también, en los proyectos de Vialidad Nacional. Más tarde esa vía principal de circulación fue confirmada en el plan “Buenos Aires 2000” (ORDAM-CONADE, 1969) y en el “Estudio preliminar del transporte de la Región Metropolitana” (SETOP, 1971-73).

Según esos estudios la función principal de esta “Autopista Costera” era materializar un vínculo de entradas y salidas regionales que no interfiriera con el tránsito a nivel propio de la ciudad ni tampoco con el de su área central, razón por la cual su red de calles y avenidas tendría escasas conexiones con aquélla. Cumpliendo ese servicio regional y metropolitano, una de las funciones más trascendentes de esta vía ribereña pasaba a ser la de canalizar el intenso tránsito de camiones y acoplados con cargas que tienen su origen-destino entre el Puerto Nuevo y las áreas industriales y comerciales mayoristas de la ciudad, el área metropolitana y el área regional de contorno, sin ocasionar interferencias con el tránsito de la red urbana a nivel. La ejecución de esa obra, al transcurrir por un límite urbano, presentaba la enorme ventaja de no exigir demoliciones ni expropiaciones masivas.

En esos planes también se reconoció conveniente prever una bifurcación de la Autopista Costera para empalmar con la Av. 9 de Julio Norte, proveyendo un paso en viaducto sobre las playas ferroviarias de Retiro. En cambio, siempre fue tema de debate si el tramo coincidente con la calzada central de la Av. 9 de Julio debía o no mantenerse en diferencia de nivel.

- La Autopista 9 de Julio:

Posteriormente, y encuadrada dentro del plan de autopistas que lanzó la Intendencia del Brig. Cacciatore, en 1981 se firmó contrato para la que se denominó “Autopista 9 de Julio”, a ejecutarse desde el Puente Pueyrredón (sobre el Riachuelo) hasta la Av. Gral Paz. En esa oportunidad se estudió una traza a bajo nivel (en trinchera abierta), que se ejecutaría ocupando la calzada central de la avenida del mismo nombre.

A partir de 1984 (Intendencia de Saguier), se renegó ese contrato seccionando el trazado en dos tramos: Autopista 9 de Julio Norte (desde la calle Arroyo hasta la Av. Gral. Paz) y Autopista 9 de Julio Sur (desde la Av. San Juan hasta el Puente Pueyrredón). El tramo central se mantendría a nivel o, mejor dicho, se eliminarían del mismo las características de autopista, por cuanto se mantuvieron todos los cruces de calles y avenidas transversales. Esto confirmó definitivamente que la Autopista 9 de Julio no está concebida como arteria principal de tránsito pasante sino como vía rápida de llegada, salida y distribución entre el área central y las direcciones de expansión urbana-metropolitana Norte y Sur.

El tramo Sur fue completado en 1989 y a comienzos del mismo año se inició la construcción del tramo Norte. La calzada Norte a Sur del mismo, entre Av. Sarmiento y calle Arroyo, fue habilitada con fecha 30/10/95. Actualmente los plazos probables de habilitación del resto son los siguientes:

- Calzada Sur a Norte (entre Arroyo y Salguero): diciembre de 1996 (con posibilidad de ser anticipada)
- Ramas de enlace con Avs. Callao y Pueyrredón: octubre de 1997
- Autopista completa, ambos sentidos: noviembre de 1998
- Conexión con Autopista La Plata-Bs.As.: setiembre de 1999 (incluido el intercomunicador a puerto)

Después de cruzar la Av. Sarmiento en dirección noroeste, está previsto que la traza descenderá a nivel terreno y correrá paralela a las vías del ferrocarril Belgrano, las que, en un tramo de tres kilómetros, sufrirán un desplazamiento alejándolas del Aeroparque para dar cabida a la calzada Sur a Norte. Los demás enlaces con la red urbana a nivel serán:

- Salguero (salida y entrada desde y hacia el sur)
- Av. Sarmiento (salida y entrada desde y hacia el norte)
- Av. Dorrego (entrada hacia el sur)
- La Pampa (salida desde el norte y probable salida desde el sur)
- Puente S. Ortiz, altura Av. Obligado (salida desde el norte)
- Av. Udaondo: conexiones en todos los sentidos

- La Autopista La Plata-Buenos Aires:

En el año 1963, la Dirección Nacional de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires efectuó el primer estudio de factibilidad de esta autopista. En el año 1972 esa obra pasó a ser manejada por Vialidad Nacional, que llamó a licitación ese mismo año, y fue finalmente adjudicada en el año 1981 a la empresa COVIARES. Los trabajos se iniciaron en 1984, pero se suspendieron en varias ocasiones hasta la última renegociación del contrato, en 1993. El primer tramo, comprendido entre la Av. Brasil (en Capital Federal) y la ciudad de Quilmes (en el Gran Buenos Aires), fue habilitado el 1º de julio de el año en curso, si bien se trata sólo de la rama Norte-Sur. Las fechas supuestas hasta su finalización son:

Tramo Av. Brasil-Retiro: setiembre de 1999 (a iniciar en 1996)
Autopista completa La Plata-Buenos Aires: 1999

2.3.3.2. Características aún no definidas

Las dos autopistas en ejecución aún están sujetas a alternativas en la definición de algunos tramos de trazas, rampas y nudos de enlace, y sufren algunos conflictos en su ejecución (como el de Villa 31), varios de los cuales tienen una relación directa con el Proyecto Retiro. En la información que dispone esta Asesoría algunos de estos temas sustanciales se encuentra resuelto definitivamente, por lo cual en estas Bases, junto con la orientación necesaria para los participantes, también se aporta una opinión crítica que toma en cuenta la lógica urbana con la cual aquellas arterias fueron proyectadas. Es opinión de esta Asesoría que si las actuales indeterminaciones son admisibles por tratarse de un Concurso de Ideas, de ningún modo debieran subsistir en el momento en que se decida comenzar la realización de las primeras obras edilicias que el Proyecto Retiro implica.

2.3.3.2.1. Rampas de enlace de la Autopista 9 de Julio con las avenidas Callao y Pueyrredón

Estas rampas estuvieron previstas en planos de los ingenieros proyectistas de la autopista y en algunos de la Dirección de Catastro de la MCBA, pero no figuraron en la presentación oficial del Proyecto Retiro. Casi en contrario, en él se sugirió una penetración pasante de esas dos avenidas bajo el talud sobre el que se asentaría el ingreso unificado de los tres ferrocarriles y, más al norte, bajo el talud de la autopista hasta llegar a la Av. R.S. Castillo, en el puerto. Esa propuesta adoleció de la falta de un objetivo convincente para forzar esas conexiones y tampoco contempló la complejidad de las situaciones funcionales que se producirían con los movimientos propios del puerto en casi todos esos cruces.

Sin embargo, esta Asesoría tampoco estima convincente el proyecto y la ejecución de las dos rampas hasta tanto no estén perfectamente acordadas las características que tendrá el desarrollo del área motivo de este Concurso. En efecto:

- La situación espacial existente en el entorno de la Facultad de Derecho, el Pabellón Municipal de Exposiciones y el puente peatonal sobre la Av. Figueroa Alcorta (que se complejiza aún más con

la nueva rama de la Av. del Libertador que, pasando por detrás de esos edificios, llega a la calle Austria) no está dispuesta para recibir con naturalidad esas rampas antes de su ingreso en el terreno propio de las playas ferroviarias.

- La prematura construcción de esos enlaces puede crear un severo condicionamiento a cualquier variante que sea necesario afrontar en el proyecto ferroviario; inclusive, no se conoce corte constructivo en el que se visualice la situación de paso de estas rampas a través del haz principal de vías que, según la alternativa oficial, en ese lugar estarían sobreelevadas para dar paso al "túnel" de ingreso de cargas a puerto. Es decir, que la rama de enlace con la Av. Callao deberá elevarse para cruzar no sólo las calzadas de la propia autopista sino el haz de vías principales ya sobreelevadas (no menos de 6 m al intradós).
- Las proyectadas rampas de enlace de las avenidas Pueyrredón y Callao con la autopista, a pesar de su importante y perturbador despliegue espacial, constituyen una solución parcial que no incluye el rumbo sur.
- Por disponerse en escasas cuatro y siete cuadras hacia el este del enlace múltiple de la Av. 9 de Julio con la Autopista, hacia ambas direcciones, debiera considerarse seriamente la supresión de los enlaces directos de Pueyrredón y Callao que aquí nos preocupan. Por otra parte, esas dos avenidas gozan del tradicional enlace directo con los numerosos carriles que ofrecen las avenidas del Libertador y Figueroa Alcorta.

Por tratarse de un concurso de ideas y de un tema directamente involucrado dentro de los objetivos de este concurso, se invita a los participantes a que expresen con toda libertad su propuesta con respecto al tema aquí planteado.

2.3.3.2.2. Zona de empalme de las autopistas 9 de Julio y La Plata-Buenos Aires y nudo de enlace con la red de calles a nivel en zona portuaria

Este importante nudo de encuentro entre ambas autopistas, que aún tiene modificaciones en estudio y conlleva la resolución de rampas para el tránsito de cargas con destino a Puerto Nuevo así como para los ómnibus de la Terminal, pertenece a las obras contratadas por la MCBA y, en consecuencia, está bajo la supervisión directa de la misma.

En el plano N° 2 se ha dibujado la variante propuesta por la MCBA para ampliar los exigidos radios de curvatura y conexiones de algunas rampas que serán usadas por camiones de gran porte.

Cabe señalar que las indeterminaciones que actualmente presenta este nudo están afectadas por el tratamiento político que en definitiva se otorgue al asentamiento precario denominado Villa 31. La función principal de servir de acceso a los camiones a puerto que debe cumplir esta vía regional lleva a esta Asesoría a recomendar que se prosiga con la materialización de este nudo de enlace, ya que de lo contrario se corre el riesgo de provocar serias distorsiones circulatorias y ambientales en el frente este del área central de la ciudad.

2.3.3.2.3. Autopista La Plata-Buenos Aires, tramo Av. Brasil-Retiro

Para una mejor comprensión de las indeterminaciones que afectan a este tramo, conviene subdividirlo en tres sectores:

Sector Av. Brasil-Av. Córdoba

El *proyecto oficial* con el cual se llamó a licitación en el año 1972 consiste en un viaducto elevado con dos carriles de circulación en cada dirección (fig. 2a). Las rampas de enlace con la red a nivel son escasas y se producen, en forma despareja, por los extremos del tramo, favoreciendo la conexión desde y hacia el sur, por cuanto el acto licitatorio no incluía la eventual conexión con la Autopista 9 de Julio Norte. Estos enlaces son los siguientes:

- con la Av. Brasil: bajada-subida desde y hacia el sur (no hay enlaces para la circulación hacia o

- desde el norte, lo cual perjudica al tránsito general y en particular al de cargas que, con destino a Puerto Nuevo, provenga del sur de la Capital);
- con la Autopista 25 de Mayo (AU1) hay enlace de viaductos principales en ambos sentidos, pero el enlace con la red a nivel está reservado sólo para la AU1;
 - desde la Av. Madero, a la altura de la Plaza Colón, hay un defectuoso enlace y sólo hacia el sur;
 - con la Av. Córdoba hay una bajada de enlace para los carriles que provienen del sur.

Por otra parte, en la parte sur del sector que estamos analizando el viaducto proyectado avanza sobre la calle Dávila con la finalidad de salvar el edificio que aloja a la Comisaría 22 (que está emplazado sobre la Av. Huergo, entre México y Chile), lo cual genera un importante desajuste espacial y funcional, a la vez que el paso de vías férreas (que deben mantenerse) está contemplado en forma bastante desordenada entre los pilares del viaducto. Por último, cabe señalar que en la época en que fue ejecutado este proyecto los terrenos estaban afectados a la jurisdicción del puerto y los diques de Puerto Madero aún desarrollaban alguna actividad.

Por decreto 1279/89 se crea la *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*, a la cual le es transferido el dominio de los terrenos anteriormente afectados al Puerto Madero (138 has, sin el espejo de agua de los diques), quedando el trazado de este tramo de autopista dentro de la nueva jurisdicción. Siguiendo con el plan de desarrollo adoptado, la Corporación ya ha efectuado con éxito el reciclaje de gran número de los antiguos docks ubicados en el borde oeste de los diques. Ello implica la incorporación de un total de 346.000 m² cubiertos de superficie, restando aún por comenzar el sector al este de los diques, cuyo desarrollo presupone otros 1.396.000 m² cubiertos por todo concepto. Con el propósito de favorecer la visión urbana del sector que administra, en 1991 la Corporación desarrolló un proyecto alternativo de la autopista para el tramo comprendido entre la calle Estados Unidos y la Av. Córdoba, que consistió en reemplazar el viaducto elevado por un complejo viario a nivel (fig. 2b). Este constaba de una calzada rápida central y una lateral de servicio en cada sentido de circulación, utilizando para ello todo el ancho disponible, incluidas la calle Dávila y las Avs. Madero-Huergo, y ubicando la vía férrea entre las dos calzadas centrales. Los cruces viales oeste-este, semaforizados, estarían cada 5 o 6 cuadras en coincidencia con el paso entre diques.

En las "Consideraciones urbanísticas sobre el Proyecto Retiro", producidas por la SCA en 1994, se observa que:

- esa solución a nivel invalidaría la eventual prolongación de la Av. Madero por los terrenos a liberar en Retiro (2da. etapa), para formar un par con Av. del Libertador según fuera previsto en el proyecto oficial;
- no disminuirían sino que aumentaría la barrera visual y funcional (ancho mayor de 80m) que le impondría un denso tránsito de camiones y acoplados con destino a Puerto Nuevo, al que se sumarían el tránsito liviano de paso y la presencia, también a nivel, de la vía férrea;
- quedaría prácticamente invalidado el uso del viaducto para intentar eliminar de la superficie urbana a nivel el movimiento de cargas entre el puerto y la zona sur del área metropolitana y regional, por cuanto se estima ridículo hacer ascender nuevamente al viaducto los camiones para, en cortísimo trecho, tener que descender por cerradas rampas en el puerto.

En fecha más reciente, la Corporación encargó un estudio de la traza de esta autopista que bajaría en túnel en el corto tramo que enfrenta al Dique 3. Esta variante también es juzgada altamente conflictiva por sus altos costos ambientales, funcionales y de mantenimiento. Asimismo, fue sugerida la muy cuestionable idea de desviar la autopista por la Costanera Sur (B. de los Italianos o Av. A. Rodríguez), lo cual entrañaría el deterioro final de ese hermoso paseo a recuperar. Esta alternativa ha sido recientemente instrumentada por la MCBA, sólo para tránsito pesado, a nivel, y con carácter provisorio.

En cambio, se analiza actualmente en la MCBA la posibilidad de aplicar las avenidas Madero-Huergo mano única norte a sur y la calle Dávila-Antártida Argentina mano única sur a norte, ambas desde la Av. Brasil hasta la calle San Martín. Dicho par sería un complejo circulatorio auxiliar de la Autopista Costera elevada. Su mayor eficacia consiste en que los ingresos y egresos a la Autopista podrían materializarse mediante rampas paralelas sencillas y que no crean conflictos con las avenidas adyacentes (fig. 2c).

En consecuencia, es opinión de esta Asesoría que en este Concurso de Ideas los participantes deben considerar válido el criterio establecido en el proyecto inicial con un viaducto elevado al cual, sin embargo, oportunamente deberán introducirse mejoras de traza, alineamiento y enlaces. Ello permitirá:

- mejores y más fluidos accesos del tránsito urbano y peatonal a nivel, hacia y desde Puerto Madero;
- proveer un ordenado alojamiento de la vía férrea debajo del viaducto y lograr, además, generosas superficies para estacionamiento;
- mantener la Av. Madero-Huergo para el tránsito liviano y estudiar su mejor asignación de uso junto con la calle Dávila, que es una propuesta alternativa de la MCBA;
- eliminar de la superficie urbana a nivel los camiones y acoplados con cargas a y desde Puerto Nuevo.

En relación a lo expresado, para el presente y futuro inmediato de Buenos Aires resulta perentoria la solución vial de este tramo Av. Brasil-Av. Córdoba, tomando en cuenta todas las variables que convergen en el problema.

Sector Av. Córdoba - Av. Antártida Argentina

Según el proyecto oficial, en este corto tramo la autopista pasa frente a Dársena Norte, por los terrenos que hoy ocupa la parrilla ferroviaria Empalme Norte, en jurisdicción del puerto de Buenos Aires. Algo forzosamente, la traza se recuesta hacia la avenida Madero para recibir una muy inconveniente y largamente objetada rampa de enlace hacia la dirección sur. En las "Consideraciones urbanísticas sobre el Proyecto Retiro" ya mencionadas, la SCA propuso una variante que considera muy conveniente y que esta Asesoría somete a la consideración de los participantes para incluirla, o no, en su propuesta de ideas. Esta variante es válida a partir de la eliminación de casi todas las vías que integran el Empalme Norte, según se explica en el punto 2.3.4. En ese caso el viaducto se mantendría recto y en línea con la Av. Antártida Argentina, recostándose hacia la Dársena Norte de cuyo borde quedaría separado los 50 m que existen actualmente, y cubriría la vía de paso de los trenes de carga que proceden del sur. De esta manera la cuestionada rampa de enlace se desplazaría y tendría un acceso al viaducto desde la calle San Martín mucho menos conflictivo. Esta solución aportaría la gran ventaja de dejar enteramente libre una franja de 50 m de ancho por 700 m de largo enfrentando el conjunto de oficinas de Catalinas Norte, el cual podría ser ampliado y conectarse mediante puentes peatonales que crucen la Av. Madero que, por su parte, estaría reservada al tránsito liviano (fig. 4, fotos 3 y 4).

Sector Av. Antártida Argentina-empalme Autopista 9 de Julio

En este tramo el viaducto de la autopista La Plata-Buenos Aires estaría ubicado en coincidencia con los canteros centrales de la Av. Antártida Argentina y proseguiría frente a la Terminal de Omnibus en similar situación sobre el ancho cantero existente hasta el empalme de calzadas con la autopista 9 de Julio.

2.3.4. El proyecto ferroviario

2.3.4.1. Situación actual

A las playas y estaciones de Retiro actualmente convergen tres importantes ferrocarriles nacionales: dos de trocha ancha, que son el ex F.C. Mitre —hoy Nuevo Central Argentino (NCA)— y el ex F.C. San Martín —hoy Buenos Aires al Pacífico (BAP)—, y un tercero de trocha angosta, el F.C. Belgrano —que mantiene el mismo nombre— (figs. 4a, b y c). Los tres sirven al traslado de cargas

al puerto y de pasajeros interurbanos. Estos últimos son servicios de larga distancia que fueron transferidos a iniciativas provinciales. También se presta un importante servicio diario de carácter suburbano, el cual tiene un radio de alcance regional que ronda los 100 km. Ha sido concesionado por 10 años a distintas empresas que son supervisadas por la Secretaría de Transportes (fig. 5).

Dentro del área ferroviaria de Retiro, los tres ferrocarriles disponen, separadamente, de sus respectivas parrillas y galpones para cargas, así como de los edificios que alojan sus estaciones terminales de pasajeros. Ente éstos se destacan, en orden de importancia edilicia y capacidad de vías, los dos grandes hangares del Mitre, siguiendo la estación del Belgrano, en tanto que el San Martín cuenta con instalaciones provisionales, fácilmente removibles. En el costado sur del hangar del Mitre se encuentran las playas de alistamiento de trenes interurbanos o de larga distancia.

Si bien solamente las vías del San Martín circulan en viaducto elevado dentro de la ciudad, las tres líneas ingresan a las playas de Retiro por sendos puentes de construcción metálica que salvan la calle Salguero (más al NO, el Mitre y el San Martín también cruzan en puentes la Av. Sarmiento, no así el Belgrano). El orden con que ingresan en la playa a la altura de la calle J. Salguero es, de sur a norte: San Martín, Mitre y Belgrano, en tanto que en las terminales de pasajeros la posición del San Martín está invertida por cuanto a poco de aquel ingreso las vías del San Martín cruzan arriba de las del Mitre (que ya ha descendido) y las del Belgrano para ocupar la ubicación más al norte.

2.3.4.2. Modificaciones propuestas

El estado de avance del estudio ferroviario (y los consiguientes acuerdos que deben lograrse con concesionarios de los servicios de carga y de pasajeros) puede ser descrito integrando tres grandes etapas.

2.3.4.2.1. 1ra. etapa: Acceso a puerto para trenes de trocha ancha

Esta etapa, que consiste exclusivamente en un proyecto de racionalización ferroviaria, se considera como la contribución más importante que el Proyecto Retiro puede aportar al mejor funcionamiento de este singular nudo ferro-urbano-portuario. El tema sólo aparentemente compete en exclusividad a Ferrocarriles Argentinos, ya que su adecuada resolución involucra a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y a la propia Municipalidad de Buenos Aires.

Para una mejor comprensión del significado de esta etapa conviene dividir las consideraciones en tres aspectos: a) el acceso directo a puerto, b) remodelación de parrillas portuarias, c) viaducto de la avenida R. Castillo sobre las vías ferroviarias de acceso a Puerto.

a) El acceso directo a puerto

Los movimientos actuales y previstos para cargas con origen-destino a puerto por las concesionarias de las líneas son los siguientes:

Línea	Concesionario	Tráfico trenes/sem.	
		Actual	Futuro
Gral. Mitre	NCA	12	28
Gral. San Martín	BAP	4	35
Gral. Belgrano	FBSA	0	14
Totales		16	77

Actualmente, sólo el Ferrocarril Belgrano (trocha angosta) dispone de una vía que desde la playa de Retiro ingresa en forma directa a la parrilla N° 5 de Puerto Nuevo. Los dos ferrocarriles res-

tantes, de trocha ancha, cuentan con sendas vías que cruzan a nivel la Av. Ramos Mejía, las plazas Canadá y S.M. del Carril, respectivamente, y llegan a la parrilla ferroviaria denominada Empalme Norte (jurisdicción portuaria), donde se encuentran con las formaciones provenientes del sur (F.C. Roca) y del oeste (F.C. Sarmiento). Estos últimos arriban a ese empalme por las vías que corren paralelas a la Av. Dávila, frente a Puerto Madero. En Empalme Norte los trenes son clasificados y rearmados, y llegan a la zona de dársenas portuarias por una vía de tortuoso itinerario, paralela a la calle Corbeta Uruguay. A este deficiente itinerario debe sumarse el hecho de que los trenes que por allí circulan atraviesan territorios concesionados a las Terminales Portuarias, cuyos mandantes se oponen a dicho paso aludiendo razones de seguridad y control.

En consecuencia, el proyecto de acceso directo a puerto para trenes de trocha ancha, que ya cuenta con pliego de licitación preparado, consiste en tres modificaciones fundamentales (fig. 6):

- La primera es efectuar un enlace entre las vías de los dos ferrocarriles de trocha ancha (Mitre y San Martín) algo más al oeste del cruce con la calle Salguero. Esta obra se denomina *Empalme Ugarteche*, ya que se produciría a la altura de la calle de ese nombre.
- Después de materializado ese empalme, cualquier tren de carga del Mitre podrá tomar la vía del San Martín y entrar a la playa Retiro por un nuevo riel a construir, que llegará hasta el ángulo que limita con la Terminal de Omnibus y, desde allí, retroceder hasta el límite con la calle Salguero, donde se dispondrá de una parrilla de operación y espera que se ha denominado *Playa Saldías*. El funcionamiento de esta nueva playa es justamente lo que permitirá liberar en forma inmediata los terrenos que hoy ocupa la playa de cargas del Mitre y que enfrentan la Av. del Libertador y, en etapas posteriores, atender también a las necesidades del San Martín y del Belgrano, y, eventualmente, del Roca y el Sarmiento. Es previsible que, en el tiempo, estos tres ferrocarriles efectúen parte de las *operaciones de carga en playas más periféricas de la aglomeración* (el Mitre en Migueletes, el San Martín en Santos Lugares y el Belgrano en Boulogne u otra). Por lo tanto, hasta que se logre el ajuste necesario, la Playa Saldías deberá disponer de un ancho importante y variable en todo el extremo noreste de Retiro.
- Por último, desde la Playa Saldías se construirá el ingreso directo a puerto para trenes de trocha ancha, mediante el agregado de un tercer riel en la vía del Belgrano.

b) Remodelación de parrillas portuarias

Las obras descritas en el ítem precedente carecerían de sentido si, al mismo tiempo, dentro de la zona portuaria no se modificaran las parrillas nros. 5 y 3, adaptándolas para recibir formaciones de trenes de mayor longitud (aproximadamente 40 vagones), ya que actualmente dan cabida a formaciones antieconómicas de sólo 14 a 17 vagones.

c) Viaducto de la Av. R. Castillo sobre las vías de acceso a Puerto

La concreción del acceso ferroviario de trocha ancha al puerto y el consiguiente incremento de ese tráfico, asociado a una previsible intensificación de la carga circulatoria vial en ese sector urbano han de significar un creciente conflicto entre ambos modos de transporte. A efectos de resolver esa interferencia se viene considerando la ejecución de un cruce fuera de nivel para el tránsito vial.

Otros aspectos relacionados son los siguientes:

d) Cintura ferroviaria periférica

Con respecto a esta primera etapa, cabe expresar que desde el momento en que estuviese operando el acceso directo a puerto para trenes de trocha ancha podría estudiarse seriamente la posibilidad de eliminar por completo toda vía que reste en Empalme Norte y la que bordea el desarrollo de Puerto Madero hacia Casa Amarilla, Riachuelo y Empalme Km 5, en el Partido de Avella-

neda. Para ello bastaría habilitar la cintura ferroviaria más periférica que permita a los trenes de carga del Roca y del Sarmiento alcanzar las vías del San Martín por el enlace que ya existe desde Caseros a las playas de Haedo (fig. 7). Si esta idea llegara a materializarse, se habrían liberado importantes sectores del área central de la ciudad de una molesta instalación ferroviaria totalmente ajena a la naturaleza comercial-administrativo-financiera de aquélla y, sobre todo, podrían eliminarse por completo Empalme Norte y la vía del San Martín que cruza Plaza Canadá y la Av. Ramos Mejía, lo que hoy limita una mejor organización del centro de trasbordo de Retiro.

La Asesoría de este concurso ha indagado con respecto a esta atractiva posibilidad, considerando que si ella no se concretara el movimiento de cargas desde el sur podría ser derivado a camiones, lo que ocasionaría mayores perjuicios al área central. Esta hipótesis, por el momento, no parecería resultar todo lo beneficiosa que era de esperar, por las siguientes razones:

- desde Km 5 hasta Empalme Norte vía Haedo, triplicaría el tiempo de viaje que hoy se emplea por el arco Casa Amarilla-Puerto Madero;
- desde Km 5 se incrementarían los costos de desplazamiento, por la necesidad de pagar peaje por la utilización de las vías Temperley-Haedo. Sin embargo, para el tránsito que se origina en Temperley existiría alguna ventaja para el arco vía Haedo;
- el aumento de trenes de carga por el circuito Haedo afectaría la fluidez de la circulación vial en arterias principales como Provincias Unidas (en San Justo) y Av. Rivadavia (en Haedo);
- existirían restricciones en la programación de los servicios, desde el momento en que la cintura por Haedo es utilizada por trenes del ex San Martín con destino a La Plata y, además, debieran ser cuidados los cruces con los servicios metropolitanos de pasajeros en la zona de Tapiales, y para los trenes que provengan de Km 5, con las vías electrificadas del F.C. Roca en Temperley;
- por último, se perjudicarían las conexiones interlíneas del ex Mitre, por cuanto deberían hacerlo desde Empalme Norte retrocediendo hasta la cintura vía Haedo.

Más arriba se ha tratado de sintetizar las diversas y atendibles objeciones que se formulan contra la instrumentación de una cintura ferroviaria periférica. Sin embargo, ninguna de las razones que se aducen parece totalmente concluyente, y se torna un valor relativo que debería ser sopesado con los perjuicios que el arco ferroviario Puerto Madero-Empalme Norte produce no sólo en el área central sino en el centro de trasbordo de Retiro. Lo más probable es que luego de construidos tanto el nuevo enlace entre el San Martín y el Mitre a la altura de la calle Ugarteche como el acceso directo a puerto de trocha ancha, sean rediagramados varios servicios con el fin de utilizar en mayor grado el arco Haedo y aligerar el tránsito frente a Puerto Madero y centro de trasbordo.

Por todo lo expuesto, en función de este Concurso, los participantes pueden asumir que la permanencia de Empalme Norte y de la vía del San Martín que une el mismo con la playa ferroviaria de Retiro (pasando por la plaza Canadá y cruzando la Av. Ramos Mejía) es un hecho transitorio, que operará en horarios nocturnos y condenado, en el futuro, a una lógica desaparición.

e) *Empalme Norte*

A partir del momento en que estuviesen cumplidas las obras que integran la 1ra. etapa ferroviaria, aún cuando no se recurra a utilizar una cintura ferroviaria periférica también podría obtenerse una importante reducción de actividades en Empalme Norte. En efecto: los trenes con cargas a puerto que provengan del Sur y del Oeste pueden simplemente "pasar" por Empalme Norte para ingresar a la playas de Retiro por la actual vía del F.C. San Martín, llegando por ella a Playa Saldías, y desde allí ingresar vagones a puerto por el nuevo acceso de trocha ancha.

En tal caso se reduciría el denso haz de vías de Empalme Norte a sólo dos pares, que tendrían la función antedicha, más la del paso de formaciones de trenes de interconexión de los sistemas Norte-Sur. Si también se desplazara ligeramente la traza de la autopista (ubicando el par de vías debajo de la misma) se obtendría una generosa franja de terrenos enfrentando, sobre la Av. E. Madero, al conjunto de Catalinas Norte, los que podrían ser objeto de un desarrollo de torres de oficinas complementario de aquél.

f) Estibaje de contenedores

El reordenamiento de los movimientos ferroviarios de cargas dentro de Retiro que se lograría en esta etapa permitiría, también, aportar algunas superficies para ser aumentar la capacidad operativa de este sistema, aunque más no fuere en forma transitoria (fig. 8).

2.3.4.2.2. 2da. etapa: Liberación de terrenos del uso ferroviario

Con las obras realizadas en la etapa anterior es factible proceder a la desafectación del uso ferroviario de importantes superficies de terreno. Ellas serían (fig. 9 y fotos 24 y 30):

- Los terrenos sobre Av. del Libertador que actualmente ocupa la playa de cargas del F.C. Mitre (hoy NCA), cuyas operaciones serían transferidas a la nueva playa Saldías o a la de Migueletes (Km 16, lindante con la Av. Gral. Paz);
- La playa de alistamiento de trenes interurbanos, cuyos requisitos operativos pasarían a ser absorbidos en la estación San Martín del F.C. Mitre (Partido de San Martín). Estos dos sectores representan 18 has.
- En el sector que ocupa el centro de trasbordo podría correrse hacia atrás la estación terminal de pasajeros del F.C. San Martín y, con ello, se libraría al uso público un importante espacio que puede ser aprovechado para ensayar un reordenamiento espacial y funcional del nudo urbano de transferencia de pasajeros. Según este objetivo, la Estación Terminal de pasajeros del San Martín podría desplazarse al oeste, a una posición que admite desde un retiro fácil de 50 a 70 metros hasta uno máximo de 120 m desde la línea municipal sobre la Av. Ramos Mejía.

Es pertinente señalar que con esta modificación :

- no sería necesario recomponer un nuevo sistema de señales (que suele ser la instalación más costosa);
- seguiría en utilización el importante Taller de Locomotoras que actualmente dispone el F.C. San Martín en esa zona;
- toda la solución representaría una etapa previa suficientemente flexible para decidir, en su oportunidad, respecto a las características del proyecto ferroviario final.

Lo expresado también significaría poder llevar adelante la 3ra. etapa o, de lo contrario, interrumpir el proceso de transformación en este punto.

Es importante acotar que, durante toda esta 2da. etapa, las superficies de playas ferroviarias de Retiro podrán seguir prestando apoyo transitorio para ayudar a atender el depósito de cargas a puerto, aportando para tal fin unas 26 has.

2.3.4.2.3. 3ra. etapa: Estado final del proyecto

Esta es la etapa más remota en el tiempo y, para entonces, tanto el país como el puerto de Buenos Aires habrán experimentado los vaivenes que las circunstancias del devenir nacional e internacional les determine, a la vez que los servicios ferroviarios a puerto también pueden haber sufrido cambios en su concepción operativa. No obstante estos hipotéticos cambios, no es lógico encarar una obra de gran envergadura, como la que aquí se trata, sin explicitar un "norte" que sea la guía de una imagen final prospectiva.

En este caso la Asesoría se remite al propósito manifiesto en la Alternativa 6D del Proyecto Oficial, a la cual, sin embargo, se habrán introducido las modificaciones pertinentes con respecto a la playa Saldías y otras eventuales necesidades de superficies ferroviarias y portuarias. Es decir que la imagen prospectiva y ulterior que habrán de considerar los participantes a este Concurso de Ideas podría resumirse en las siguientes características (Plano N° 4):

- reposición de los puentes que cruzan la calle Salguero, según un nuevo ordenamiento de las trazas de cada ferrocarril, las que mantendrían el mismo orden hasta su destino final en la nueva estación de pasajeros;
- resumir el haz de vías de los tres ferrocarriles en una sola traza sobreelevada (en talud), que dejará pasar (en túnel) el acceso de trocha ancha a puerto, en el mismo punto en el que fue ejecutado el acceso de la 1ra. etapa. Luego de ese cruce con el "túnel", el talud sobre el que se asienta el haz de vías principales comenzará a descender con una pendiente máxima del 1,5%, según la cual tocará el nivel natural del terreno en un recorrido de 1.000 m. La ubicación definitiva de este haz de vías y su talud tendrá relación con el ancho que, en definitiva, se otorgue a Playa Saldañas, así como a la permanencia o no del edificio que hoy ocupa el Ministerio de Bienestar Social. En la fig. 10 y en los planos del Anexo 4.3. se ha dibujado la opción que liberaría para otros usos urbanos mayor superficie de terrenos;
- construcción de una Nueva Estación Terminal de Pasajeros que resuma el requerimiento de los tres ferrocarriles. En la fig. 11 puede apreciarse el diseño básico de las plataformas de la Nueva Estación, que insumiría un ancho de frente de 164,30 m. Ello significa pasar de 19 actuales a 17 plataformas para la operación de servicios de corta y larga distancia al final de la 3ra. etapa;
- reciclado o eliminación del edificio de la terminal de pasajeros del F.C. Belgrano y readaptación a otros usos de la importante superficie que hoy ocupa la terminal del Mitre.

2.3.5. El centro de trasbordo

2.3.5.1. Situación actual

El área de Retiro constituye el principal centro de trasbordo que tiene la ciudad, por cuanto allí confluyen:

- a) el movimiento propio de la Terminal de Omnibus de larga y media distancia;
- b) las terminales ferroviarias de los servicios interurbanos (larga distancia) y de los metropolitanos (suburbanos);
- c) la zona de transferencia con el transporte urbano (subterráneo Línea C, colectivos, taxis y vehículos particulares);
- d) desplazamientos peatonales.

A continuación se describen las principales características físico-funcionales:

2.3.5.1.1. Terminal de Omnibus

Se trata de un predio edificado de grandes dimensiones (fig. 12, foto 2), en el cual se dispone de 75 dársenas para ómnibus de larga distancia que circulan hacia todo el país y seis países vecinos, totalizando un promedio de 1.300 servicios diarios. Anualmente se verifica un promedio de 30.000 pasajeros diarios en servicios que se distribuyen en las 24 horas del día, los que aumentan a 50.000 en temporada alta.

Esta terminal no está destinada al movimiento de pasajeros suburbanos y en el proyecto original se preveía un importante arribo de taxímetros y autos particulares por una calle elevada al mismo nivel de los halles principales, en tanto que el nivel inferior se reservaba al movimiento de equipajes y de salidas. En su puesta en funcionamiento (desde hace más de una década) se ha constatado la presencia de importantes contingentes de personas que diariamente se desplazan entre la Terminal de Omnibus (desde el extremo este del hall) y las terminales ferroviarias, ya fuere para efectuar algún enlace intermodal entre ambos servicios de transporte o para alcanzar las paradas de las líneas urbanas de colectivos y la boca de la Línea C de subterráneos, que se alinean a lo largo de la Av. Ramos Mejía.

Actualmente se encuentran casi finalizadas varias obras que significarán apreciables mejoras en las vinculaciones de la Terminal de Omnibus con el entorno urbano:

- El transporte colectivo urbano por automotor (once líneas) contará con paradas propias, a cubierto, en el bajo nivel del frente norte de la Terminal. De esta manera adquieren autonomía parcial las transferencias propias de esa terminal con respecto al resto de las operaciones del área.
- El desplazamiento peatonal desde y hacia las terminales ferroviarias y boca del subterráneo podrá efectuarse por la galería cubierta elevada al mismo nivel que el hall de la terminal (+4,74 m) que finaliza enlazando con la vereda a nivel mediante rampa mecánica. Esta obra está casi concluida en sólido hormigón armado (foto 5).
- Existe actualmente una línea de transporte automotor suburbano (recorridos mayores de 40 km y menores de 200 km) que tiene parada sobre la vereda sur de la Plaza Canadá, la que será internada dentro de la propia Terminal de Omnibus.
- En el futuro, los ómnibus que entren y salgan de la terminal circularán por las calzadas elevadas de las dos autopistas, usando como acceso a la playa de dársenas el enlace descrito en el punto 2.3.3.2.b).

Por último, en contra de lo que sería una evidente mejora, es conveniente aclarar que la existencia del gran colector pluvial que se describe en el punto 2.3.7.1.a) impide pensar en una eventual prolongación del subterráneo Línea C hasta el predio de la Terminal.

2.3.5.1.2. Terminales ferroviarias de pasajeros

a) De larga distancia

Actualmente se mantienen sólo tres servicios de pasajeros para larga distancia (fig. 13, cuadros) y aunque en el futuro se volvieran a incrementar estos servicios con otras localidades del país se hipotetiza que el movimiento podrá ser absorbido según los lineamientos descritos en el punto 2.3.4.2. (2da. etapa).

La conexión más típica del pasajero de larga distancia con el radio urbano es por intermedio del taxímetro o el automóvil particular, por cuanto aquéllos suelen moverse con equipaje. La forma de arribo de estos vehículos ha sido organizadamente prevista sólo en la estación del Mitre, que cuenta con una generosa calzada cubierta (foto 16); las otras dos terminales dejan a los pasajeros a cielo abierto (foto 7), sobre veredas que comparten con las paradas de los colectivos urbanos y algunas actividades comerciales. Como playas de estacionamiento para automotores particulares se usan los espacios longitudinales que separan las distintas estaciones entre sí (foto 14).

b) Servicios suburbanos

El gran movimiento generado en las tres terminales ferroviarias corresponde a los servicios suburbanos del área metropolitana (fig. 13, cuadro 2). Los usuarios acceden a las estaciones desde las líneas de transporte colectivo, por la Línea C de subterráneos o a pie.

Si bien en los últimos años se produjo una sensible disminución de los pasajeros/viajes urbanos y suburbanos de ferrocarril (que para el conjunto de líneas alcanzó un descenso del 59,4% entre 1955 y 1993), con la privatización de los servicios metropolitanos se prevé la recuperación de la demanda en un plazo máximo de diez años.

2.3.2.1.3. La transferencia de pasajeros con el transporte colectivo urbano

a) Horas pico y demanda de paradas de líneas

Las horas pico de estos movimientos lógicamente se verifica en coincidencia con los horarios del trabajo administrativo: para los descensos entre las 7 hs. y las 10 hs. y para los ascensos entre las 17 hs. y las 20 hs. En estos lapsos se genera, entre las tres estaciones, un movimiento de aproximadamente 8.000 pasajeros/hora (a los cuales, actualmente, se agregan los pasajeros que provienen de la Terminal de Omnibus).

En el momento actual se contabilizan 32 líneas de colectivos urbanos que sirven al área e ingresan a la misma por cuatro canales diferenciados: desde Av. del Libertador acceden 9 líneas, por la calle San Martín lo hacen 7, por la Av. Madero 6 y por Av. Maipú otras 6 líneas, en tanto que hay otras 4 líneas pasantes por el eje Alem-Libertador. Desde estas direcciones ingresan por la calle San Martín, bordeando la Plaza Fuerza Aérea (ex Británica), donde se encuentran varios postes de descenso. Algunas líneas terminan de bordear esa plaza para regresar por la Av. Ramos Mejía frente a la estación del Mitre, pero la mayoría se recuesta sobre la vereda sur de la Plaza S.M. del Carril (donde está emplazada una feria) para tomar un contracarril de la Av. Ramos Mejía que prosigue bordeando esa plaza y la Plaza Canadá, en cuyo extremo se encuentra un retorno tipo cul-de-sac. El mayor número de líneas, sin embargo, prosigue por la Av. Antártida Argentina por un corto trecho, para hacer zona de espera en las calles del entorno con menor movimiento vehicular. El regreso se produce por esa misma avenida y por la Ramos Mejía, pasando, en doble rango, frente a las estaciones del San Martín y del Belgrano y, en triple rango, frente a la terminal del Mitre (foto 20). Desde esa arteria la gran mayoría de colectivos regresan hacia la zona centro (por Libertador-Alem o Maipú) donde se concentra el gran volumen de actividades administrativas y financieras (ver figs. 16 y 17).

Las paradas para ascensos y descensos descritas insumen una longitud aproximada de 1.700 m, lo cual obliga al cruce de peatones (a veces con bolsos de viaje) y vehículos, que se produce en cierto desorden a pesar de la buena contribución que aportan los cruces a nivel señalizados y semaforizados y el túnel peatonal del subterráneo, bajo la Av. Ramos Mejía (Plano N° 9c).

b) El desplazamiento peatonal

El desplazamiento peatonal que genera esta transferencia se ve aún más dificultado por:

- El exiguo ancho de veredas intermedias para abordar los diferentes rangos de paradas de colectivos, que también impiden conexiones intermedias con el cruce a bajo nivel que lleva al subterráneo.
- La instalación de precarios comercios alineados sobre las veredas que, si bien brindan un servicio, aprovechan el denso tránsito peatonal sin reparos por los inconvenientes funcionales que provocan (foto 21). Esta situación ha inducido al municipio a dos actitudes en cierta forma contradictorias. Por una parte, en varios tramos de vereda frente a la terminal Mitre, se han construido grandes canteros de ladrillos, bastante elevados, como para evitar la instalación de quioscos sobre la ya exigua superficie disponible para el tránsito peatonal (foto 15). Por la otra, ciertos tramos de mayor ancho han sido transitoriamente protegidos de la intemperie por tendidos de lonas plásticas entre los "frentes" de los "locales" improvisados. Esta situación está más consolidada en el tramo intermedio entre la Terminal de Omnibus y la terminal del San Martín (fotos 6, 7 y 8).
- La estación del Mitre goza de una amplia y cómoda calle cubierta para vehículos, pero ello a la vez produce un doble cruce de vehículos con la vereda y confusión de acceso con los peatones. Se configura así una situación que merece ser repensada, si se toma en cuenta que podría proporcionarse acceso de taxis por las laterales de la estación (fotos 14, 15 y 16).
- La falta de un espacio urbano bien caracterizado, adjunto a las estaciones, cuyo rol no alcanza a ser cubierto por las plazas Fuerza Aérea (ex Británica), S.M. del Carril y Canadá, que están separadas de las terminales por la gran calzada de la Av. Ramos Mejía y el denso tránsito que la circunda.
- Las interrupciones que genera sobre las veredas de la Av. Ramos Mejía el paso de los dos ramales ferroviarios que ligan, respectivamente, el F.C. Mitre y el San Martín con Empalme Norte (fotos 8 y 9).
- Una boca del subte Línea C emplazada sobre una estrechísima vereda; si bien este servicio cuenta también con otra boca sobre la plaza Fuerza Aérea que se liga a la anterior por un túnel peatonal con alineamiento lateral de pequeños comercios que cruza la Av. Ramos Mejía para desembocar, finalmente, en el hall de la estación del Mitre, servido por escalera mecánica. El

desarrollo que hoy tienen esas galerías a bajo nivel sugiere que podría ser un recurso apropiado para alojar mayor número de comercios, así como para facilitar la orientación y las conexiones del pasajero entre los andenes, las plazas de trasbordo y las paradas de servicios colectivos urbanos.

c) Espacios de regulación y cabecera de líneas

Otro problema adicional para el área de transferencia consiste en el hecho de que entre las 32 líneas de automotores colectivos que sirven al trasbordo, 26 de las mismas tienen cabecera de línea y regulación en Retiro. Las cabeceras de línea requieren espacios donde estacionar vehículos en espera para iniciar nuevos recorridos. La permanencia en los espacios de regulación es de 3 a 6 vehículos por línea, tendiendo a aumentar en función de la demanda.

En terrenos bajo autopista frente a la Terminal de Omnibus se ha previsto un espacio de regulación de 3.250 m² para 13 líneas, que ingresarán por la nueva calle construida al efecto paralela a la calle 10. La elección de estas líneas se realizó considerando aquellas que actualmente efectúan regulación en Av. Ramos Mejía o cercanas a las estaciones terminales. Para las otras 13 que tienen cabecera en el área se está gestionando la utilización de un espacio similar con frente a la calle 10, en terrenos del ex SADOS (que estaría enfrentando a los anteriores). Con esto se concentraría en un mismo lugar el área de regulación, hoy dispersa en todo el antepuerto y en las zonas críticas de circulación de Retiro.

2.3.5.1.4. El acceso peatonal

Desde el momento que las terminales ferroviarias de Retiro se encuentran próximas a importantes conjuntos de edificios de oficinas, también se produce un fuerte movimiento de convergencia peatonal. La circulación de peatones se concreta en dos flujos diferenciados. Uno de ellos, desde la Av. Alem y calle San Martín, llega a la esquina del Hotel Sheraton para dirigirse a través de la Plaza Fuerza Aérea a las estaciones ferroviarias. Puede estimarse que circulan, en dirección al microcentro por la mañana y en sentido contrario por la tarde, aproximadamente 2.000 personas/hora. El otro flujo viene desde Plaza San Martín y Av. Maipú, y cruza la Av. del Libertador hacia la Av. Ramos Mejía, movilizandando en los picos de la mañana y de la tarde unas 11.000 personas/hora. La mayor densidad peatonal se verifica en la vereda norte de la Av. Ramos Mejía, en la que se registran más de 5.000 peatones/hora, a una velocidad promedio de desplazamiento de 69 metros/minuto.

2.3.5.1.5. Los flujos de tránsito

Estos movimientos están descritos en el punto 2.3.6.2.

2.3.5.2. Antecedentes de soluciones propuestas

— Estudio de los arquitectos Antonini, Schön y Zemborain, año 1982.

La Intendencia municipal convocó la participación de este estudio, quienes proyectaron una costosa solución que implicaba el desplazamiento de los colectivos en un bajo nivel, en tanto los peatones circulaban por una retícula de senderos a nivel, ocupándose con tal finalidad toda la superficie de la actual Plaza Canadá.

— Programa "Ciudad y Transporte", año 1988.

Las ideas formuladas por este equipo, básicamente, consistieron en:

- a) para peatones: imaginar un puente elevado transversal que, partiendo de la vereda norte de la Av. del Libertador, penetrara en el hall del Mitre, ligando sucesivamente los halles de las diferentes estaciones, concluyendo en la Terminal de Omnibus;
- b) para vehículos: un ordenamiento lineal de descensos y ascensos, adyacentes entre sí, en

todo el frente de las terminales. Sin embargo, esta propuesta no supera la situación actual (que tiene el área de descensos sobre calle San Martín) por cuanto se produciría un inaceptable conflicto de circulaciones en la esquina de Av. del Libertador-Maipú-Ramos Mejía.

— Proyecto oficial, año 1993.

En lo que fue presentado oficialmente como Proyecto Retiro, el nudo de transferencia no fue objeto de estudio. Solamente se sugirió que antes de su resolución era conveniente efectuar un estudio especial del tránsito en el área y considerar la utilización de la Plaza Canadá para ordenar las paradas de colectivos. Ese estudio de tránsito ya fue efectuado y sus principales conclusiones se presentan en el punto 2.3.6. de estas Bases. Asimismo, el proyecto oficial propició un retiro de 50 m sobre el frente de la Nueva Estación Terminal Unificada ferroviaria, generando un espacio urbano en lo que hoy es el frente de las estaciones del San Martín y del Belgrano.

2.3.5.3. Alcance de la propuesta solicitada en estas Bases

La Asesoría confía en que, en esta convocatoria, los participantes propongan una solución ponderada, de factible realización y acorde con las tres etapas previstas para el proyecto. El tema no es sencillo, pero tampoco se aspira a que el mismo sea resuelto con forzadas, costosas y supuestamente "impecables" soluciones funcionales desde el momento en que la ciudad requiere canalizar con naturalidad los grandes movimientos masivos que genera. En este sentido, junto con lo funcional no debiera omitirse evaluar el poder significativo que ofrecen los espacios urbanos que identifiquen con claridad las acciones públicas que allí se realizan y todo lo que puede girar en torno a la idea de una "plaza de trasbordo". El espacio meramente funcional es "gris", el espacio simbólico "brilla y significa".

A efectos de orientar las propuestas que se desarrollen para la organización del centro de trasbordo se sintetizan, a continuación, los principales criterios que se sugiere tener en cuenta.

2.3.5.3.1. Espacios libres públicos y actividades complementarias

Se considera relevante:

- la valorización de los espacios verdes de las tres plazas existentes, Fuerza Aérea, S.M. del Carril y Canadá;
- potenciar la articulación entre las mismas y con el nuevo espacio público que se crearía frente a la terminal del F.C. San Martín en la 2da. etapa;
- reconsiderar la instalación de la Feria Internada N° 71, que se encuentra sobre el lado sur de la plaza S.M. del Carril (fotos 9 y 10);
- ordenar las circulaciones peatonales de modo de definir recorridos claramente identificables;
- reconsiderar el gran acceso vehicular cubierto de la estación del Mitre y los conflictos que genera;
- reestructurar la disposición de espacios comerciales a nivel, sobre y bajo nivel, y en concordancia con los desplazamientos peatonales;
- revalorizar los edificios de las terminales ferroviarias;
- reestructurar el tratamiento del sector lateral de la terminal del Mitre que enfrenta a la Av. del Libertador, incluyendo el destino final del edificio de Ferrocarriles Argentinos que ocupa esa esquina y la remodelación de su planta baja y accesos (fotos 21 y 23).

2.3.5.3.2. Interferencia del tránsito de vehículos con el ferrocarril

La remodelación ferroviaria prevista para la 1ra. etapa permitirá remover la vía férrea del F.C. Mitre que liga con Empalme Norte. Por el contrario, la vía del San Martín que cruza por el extremo norte de la Plaza Canadá y la Av. Ramos Mejía justificará su permanencia para servir de ingreso solamente a los trenes del F.C. Roca con destino a puerto (no se prevé que por el Sarmiento circulen productos a puerto), así como por la necesidad de efectuar eventuales conexiones de los sistemas ferroviarios Norte y Sur.

Por cuanto estos movimientos directos se diagraman en horarios nocturnos, es previsible que esta situación permanezca aún después de la 3ra. etapa y hasta tanto se constate la real conveniencia que tendría para el área central la supresión total de esa vía férrea desde Casa Amarilla hasta Puerto Nuevo, mediante la construcción del enlace ferroviario de cintura mencionado en el punto 2.3.4.2.1., 1ra. etapa c).

2.3.5.3.3. Organización de las transferencias intermodales

• Colectivos

Para un dimensionamiento del área de transferencias en proyecciones a 10 años se ha estimado un total de aproximadamente 2.000 m lineales de dársenas (ascensos y descensos), correspondiendo 20 m lineales de cordón para cada parada. En este cálculo se tiene en cuenta que algunas líneas, por la cantidad de servicios que prestan, podrán tener más de una parada y que otras, de baja frecuencia, pueden compartir una misma parada (hasta un máximo de tres líneas). Con ello se atenderá en hora pico de la mañana (8 hs.) 7.500 pasajeros en ascenso y 4.000 en descenso. A efectos de un dimensionamiento preliminar, el ancho mínimo de andén peatonal para circulación y espera debiera ser de 3 metros, mientras que el ancho de calzada para los vehículos no será menor de 7 metros. En el área de transferencia se debe dar preferencia a la segregación u ordenamiento vehicular/peatonal, de modo que los peatones accedan y egresen de las dársenas sin cruces con flujo de vehículos, excepto por senderos señalados y semaforizados.

• Taxímetros:

Las paradas de taxis deben organizarse en la proximidad de las bocas de salida de las estaciones ferroviarias, otorgando suficiente espacio para acomodar las colas de vehículos que usualmente se producen en este medio de transporte. En la hora pico de la mañana (8 hs.) alcanzan a 735 las personas que utilizan taxi, estimándose una frecuencia de 10 vehículos/minuto para la situación actual.

• Subterráneo:

La utilización intensiva de este medio es una meta deseable, por cuanto cuenta con estaciones de intercambio con todas las líneas radiales que concurren al área central. En el año 1994 movilizó un total de 52.642.583 pasajeros, con un promedio diario de 61.412 pasajeros en día hábil (ambos sentidos). La forma de acceso a este medio de transporte así como el flujo peatonal que lo utiliza resulta bastante cercano al ideal, por cuanto se desplazan en diferencia de nivel con respecto a los movimientos de superficie. Se trataría, por lo tanto, de asegurar el máximo de eficiencia, despliegue y comfort para este medio.

En la 3ra. etapa de cumplimiento del proyecto ferroviario la Unidad de Apoyo a la creación de la ATAM prevé la posibilidad de un desplazamiento de la actual estación Retiro de la Línea C, tratando de acercarla a la que sería la Nueva Estación Terminal Unificada. Con este fin se buscaría, para las vías del subterráneo, una orientación paralela a las del ferrocarril de superficie. A partir de esta situación se hipotetiza la posible prolongación de esa línea hacia la zona de Av. del Libertador y Av. Pueyrredón, lo cual permitiría una continuidad del sistema bajo la Av. Pueyrredón. Siempre dentro de esta hipótesis, el diseño del túnel debe contemplar un ancho mínimo de 6,4 m y, en las estaciones, un ancho mínimo de 4m para el andén lateral y 8m para andén central, con alturas libres de 4,4 m.

En opinión de esta Asesoría esta propuesta presenta varios inconvenientes, como son:

- la imposibilidad de llevar la estación terminal del subte más allá del límite del terreno ferroviario, dada la existencia de los grandes colectores pluviales (fig. 15a), por lo que una extensión de esa línea de tan reducida longitud (150 m) no encuadraría en una apropiada relación costo-beneficio;

— con respecto al giro hacia el noroeste y extensión hasta la Av. Pueyrredón, el radio mayor a 100 m que exige la curva mínima para trenes en baja velocidad torna muy forzada esta idea, aparte de que los destinos de ocupación que tendrá el predio de Retiro no justifican tal conexión.

Más lógico y razonable será pensar que, si en el futuro se decidiera la construcción de una transversal de subterráneos bajo la Av. Pueyrredón, ella fuera prolongada por la Av. del Libertador o por el predio de Retiro, para quedar en condiciones de empalmar peatonalmente, con facilidad, con la terminal existente de la Línea C. No obstante, aún en este caso, esta solución tendría que competir con la alternativa de formar un "loop" completo de líneas subterráneas que comprenda el circuito formado por las avenidas Pueyrredón, Córdoba, Alem y Belgrano, lo cual ampliaría y facilitaría en alto grado las circulaciones propias del área central.

Por lo expresado más arriba, dentro de los términos de este Concurso no se visualiza ninguna prolongación de subterráneo hasta tanto se formule un proyecto que contemple el área central en su conjunto. Ello no impide, en cambio, que se mejoren las condiciones y se amplíe el radio de captación peatonal del entorno hacia la Línea C, en concordancia con las áreas peatonales propias de los centros y plazas de trasbordos.

- **La Nueva Estación Terminal Unificada:**

En el contexto de la 3ra. etapa, la línea municipal de la nueva estación ferroviaria se retrocederá hasta un máximo de 120 m a partir de la LM actual del F.C. San Martín. En la fig. 11 puede apreciarse la estructura de andenes propuesta por la consultora. Este edificio aún no ha sido proyectado y los participantes podrán indicar el tipo de enlaces funcionales que prevén entre el mismo y el espacio público de acceso.

- **Playas de estacionamiento para autos particulares:**

Se considera necesario disuadir el ingreso y estacionamiento de estadía prolongada para los vehículos particulares por lo cual, a modo de hipótesis, debería considerarse cupos restringidos para servicio exclusivo de los transportes de larga distancia.

2.3.5.3.4. El reordenamiento espacial

El reordenamiento del área de transferencia, de acuerdo con los criterios-guía expuestos más arriba, presenta dos instancias bien diferenciadas que sería conveniente compatibilizar entre sí: las que corresponderían, respectivamente, a una 2da. y 3ra. etapas. La diferencia sustancial consistiría en que, en la segunda etapa, sería posible contar con un nuevo espacio público enfrentando a la recedida terminal del F.C. San Martín, así como con los terrenos que sobre Av. Libertador ocupa la playa de alistamiento de trenes interurbanos. Pero, al persistir el uso ferroviario para la estación del Mitre, no tendría lógica una salida lateral hacia el norte del transporte colectivo por la ya existente calle 15. Esta situación solamente se presenta favorable en caso de que el proyecto progrese hasta su 3ra. etapa.

Sobre el particular se solicita a los participantes:

- a) visualizar las mejoras para el centro de trasbordo que podrían obtenerse en la 2da. etapa, y
- b) precisar la forma de articulación que esa solución podría tener con las condiciones de la 3ra. etapa, si es que fuera necesario.

2.3.6. El tránsito en el área Retiro y la red vial a nivel

2.3.6.1. El tránsito en el área

En el artículo 4º del decreto presidencial nº 1737 (3/10/94), se encomendó a la MCBA la reali-

zación de un estudio referido al tránsito y transporte en el área de Retiro, cuyas conclusiones debían formar parte de este llamado a Concurso. El trabajo estuvo a cargo del equipo técnico denominado "Apoyo a la creación de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana" que actúa en la Secretaría de Transporte de la Nación. Este equipo produjo un informe cuyas principales conclusiones figuran en el Anexo 4.5. de estas Bases. Aquí es interesante rescatar los siguientes aspectos urbanísticos:

- a) Se trata de un área bastante extensa, en la cual la red vial se encuentra en gran parte saturada por el flujo automotor y, como era previsible, el mismo no disminuye sino que aumenta con la habilitación del tramo norte de la Autopista 9 de Julio. Los efectos positivos de la autopista estarán limitados a facilitar cierto volumen del tránsito de paso en dirección norte-sur de la aglomeración y en eliminar del tránsito a nivel el movimiento de camiones de carga con origen destino en Puerto Nuevo (siempre que se decida llevar adelante la ejecución del nudo de enlace con la red vial del puerto que se mencionó en el punto 2.3.3.2.2. y construir en viaducto el tramo Retiro-Av. Brasil de la Autopista La Plata-Bs. Aires).
- b) Cualquier medida a adoptar debería inscribirse en una política de fuerte apoyo al transporte público de pasajeros y al desaliento a la utilización del automóvil particular en el área central de la ciudad.
- c) El Proyecto Retiro tendrá alguna incidencia en el volumen y fluidez del tránsito, pero los principales efectos críticos están relacionados con el incremento global de la población, de las actividades centrales y de la tasa de motorización. No obstante, no deberán localizarse usos que impliquen una utilización intensiva de automóviles.

2.3.6.2. El tránsito frente al centro de trasbordo

Los datos que aquí se consignan tienen su origen en el estudio del Programa de la Ciudad y el Transporte, según recuentos realizados los días 8, 9 y 10 de noviembre de 1988 (figs. 14a y b). En la Av. del Libertador, entre Maipú y San Martín, entre las horas 8 y 9, circularon hacia el sur 4.306 vehículos, de los cuales el 85% eran livianos y, en el mismo horario, el flujo hacia el norte fue de 1.778 vehículos, con un 91% de livianos. Entre las horas 17 y 18, se dirigieron hacia el norte 3.915 vehículos, con el 95% de livianos, y circularon hacia el sur 3.535 con un 74% de livianos.

En el Informe N° 4 de la SCA, titulado "Consideraciones urbanísticas sobre el Proyecto Retiro", punto 4.3., se lee:

«Actualmente, el mínimo de orden que se obtiene en la zona es posible dado que tanto el tránsito de camiones a puerto (que circula por Av. Madero, Antártida Argentina y Av. de los Inmigrantes) como el tránsito ligero de paso entre el área central y zona Norte (que sigue el eje Av. Alem y Av. del Libertador-Figueroa Alcorta) se efectúan por los extremos opuestos en forma tangencial al movimiento propio del nudo de transferencia.» (Fig. 14a.)

Y el punto 4.4.7.2. del mismo informe se refiere al tránsito de cargas en los siguientes términos:

«En el área de Retiro el movimiento de cargas tiene como origen y destino el puerto, los depósitos de la zona portuaria y los centros de distribución o almacenamiento que están emplazados dentro y fuera de los límites de la ciudad, en particular los primeros, que se concentran en la zona sur extendiéndose hacia el oeste.

»El estudio de factibilidad para una terminal de cargas realizado por CONARSUD en 1982 reveló que había 1.059 transportistas de carga fraccionada en la Capital Federal, de los cuales el 40% estaba ubicado en el barrio de Parque Patricios, en la ciudad de Buenos Aires. La mayoría de estas empresas operan con 1-2 camiones, la flota operativa por compañía promediaba 7,4 camiones y la cantidad semanal de viajes era 4,39.

»Según los datos censales efectuados en la zona de Retiro, los vehículos de carga de más de 12 toneladas que circulan son en un 57% unidades de dos ejes; 7% camiones con acoplado y 34% semi-remolques. El itinerario seguido por estos vehículos respeta la red de tránsito pesado que fue establecida por ordenanza municipal N° 34856, que en la zona de Retiro está conformada por la Av. Antártida Argentina, tramo de calle San Martín y Av. Madero. No obstante, desde el principio de 1995, con motivo de las privatizaciones de las terminales portuarias, ha sido instrumentado un discutible circuito de tránsito pesado formado por la Av. R.S. Castillo, Av. Comodoro Pi, Dávila, Viamonte, Bv. de los Italianos y Av. Brasil.

»Los conflictos más importantes provocados por la interferencia del tránsito pesado se registran en la intersección de la Av. Madero y San Martín, que tiene limitada capacidad para evacuar los volúmenes de demanda de las horas pico.

»La terminación de la autopista costera permitirá canalizar gran parte del movimiento de camiones en el área, facilitando el descongestionamiento del tránsito y la reorganización del sistema circulatorio del transporte público y particular vehicular. Esta posibilidad se vería seriamente disminuida en caso de adoptarse el criterio de llevar a nivel el tránsito de la autopista frente a Puerto Madero.

»Un problema adicional con el transporte de carga de la zona Retiro se presenta con la utilización de la vía pública para el estacionamiento (o Puerto Seco) de vehículos, en su mayoría de origen extranjero, que permanecen en períodos de hasta tres días según los requerimientos de la carga y descarga de productos.

»En relevamientos efectuados a principios de 1994 se contabilizaron en un día hábil un total de 95 vehículos estacionados, de los cuales 20 se ubicaron en calle 8, 15 en calle 3, 20 en calle 15 y 40 en Av. Obligado, entre Salguero y calle 5.

»Complementariamente al transporte pesado, en la Av. Ramos Mejía frente a las estaciones ferroviarias se registra un movimiento de camiones pequeños de abastecimiento que en el momento de mayor afluencia, por la mañana, alcanzaban el 4% del total de vehículos circulando por esa arteria.»

2.3.6.3. Otros aspectos viales

En el curso del presente año la Intendencia Municipal hizo demoler el gran paredón que, desde la Av. Callao hasta la calle Esmeralda, ocultaba las playas ferroviarias, sustituyéndolo por un alambrado tejido. En la franja de terrenos libres del uso ferroviario que se extendía paralela a aquél, se construyó una calzada que amplió en dos carriles los disponibles en Av. del Libertador (Anexo 4.3., plano N° 2), de la cual quedaron separados por un canchero con árboles y, además, se agregó un sendero para bicicletas y un sendero peatonal. Esta calzada adicional se extiende desde la altura de la calle Esmeralda hasta la Av. Callao y, actualmente, se han finalizado las obras para proseguirla desde allí (bordeando el límite del predio ferroviario y pasando detrás de la Facultad de Derecho, frente al predio cedido al Reino de España) para empalmar a la altura de la calle Austria con la Av. del Libertador. Esta traza es de dos carriles, con veredas a ambos lados y sendero para bicicletas contiguo a la vereda sur.

Asimismo, en estas Bases (punto 2.3.6.) se ha hecho mención de la calle 15, que actualmente es una cinta pavimentada de 7 m de ancho, sin acordonamiento ni iluminación, que corre en terrenos de la playa ferroviaria desde la Av. Ramos Mejía hasta Salguero, desde donde empalma con la Av. Costanera Norte. Este es un itinerario sui generis que hoy prefieren algunos automovilistas que proceden del área central, para escapar hacia el norte en las horas pico.

Con respecto a las tres arterias mencionadas, los participantes podrán aceptar su existencia o proponer su modificación, teniendo en cuenta la relación costo-beneficio habitualmente considerada en estos casos.

2.3.7. Infraestructura de servicios

2.3.7.1. Los grandes colectores

El área de Retiro y su entorno inmediato, por un conjunto de razones de carácter diverso (altimetría relativa, proximidad al río, ubicación central en la directriz norte-sur de desarrollo metropolitano, así como históricas), se encuentra bordeada y atravesada por componentes troncales de infraestructura, entre los que resultan destacables aquellos de servicios pluviales y cloacales.

En relación a los pluviales, se mencionan los siguientes elementos constitutivos (fig. 19):

a) de dirección noroeste/sureste:

- un conducto ubicado bajo la Av. del Libertador (con sección de 4,30 m x 3,70 m), que descarga en la zona del antepuerto por medio de un desvío coincidente con la calle San Martín;
- el Colector General de Desagüe (sección aproximada de 6,20 m x 3,70 m), que se extiende entre las vías del ex F.C. San Martín y el Belgrano, el cual descarga un poco al norte de la calle Salguero;
- un conducto ubicado entre las vías del ex F.C. San Martín y la Terminal de Omnibus (sección aproximada 6,60 m x 3,80 m), que descarga en la zona del Antepuerto;

- el “Triple Conducto”, que se extiende bajo la Av. Madero y que, al norte de la Av. Córdoba, entra en la zona de Empalme Norte para descargar en el Antepuerto con una sección triple de 7,50 m x 4,50 m.

b) de dirección suroeste/noreste:

un conjunto de conductos en coincidencia con los ejes de las Avs. Pueyrredón, Agote y 9 de Julio y las calles Ugarteche, Austria, Rodríguez Peña, Libertad, Suipacha, Esmeralda, Basavilbaso y Ramos Mejía que, en su mayor parte, cruzan el área de parrillas ferroviarias con secciones que oscilan entre casi 6,00 m x 3,50 m y 1,50 m x 1,40 m.

En cuanto a conductos cloacales, se trata de grandes instalaciones que bordean el área ferroviaria, a saber (fig. 20):

- el Colector General de la Baja Costanera, que tiene un desarrollo en incidencia con las avenidas F. Alcorta, del Libertador y Alem;
- el ramal Puerto Nuevo del Colector de la Zona Baja Costanera, que se desarrolla a lo largo de las Avs. R.S. Castillo, Madero y Huergo.

2.3.7.2. Los servicios en el área

Los terrenos de Retiro objeto del concurso, si bien están servidos por las redes de infraestructura en la proporción que hasta ahora han requerido los servicios técnicos del ferrocarril y los servicios al pasajero (lo cual seguramente no es proporcional a las demandas de la futura reurbanización), se encuentran bordeando un área central densamente edificada, por lo cual es previsible que no existan más problemas en la extensión y capacidad de las redes que los que existirían para cualquier mayor densificación de actividades en cualquier otro lugar del área central.

En cuanto al trazado local de redes, ello será consecuencia lógica del partido que en definitiva se adopte para la urbanización. Se deberá tener en cuenta, sin embargo, la situación de los grandes conductos pluviales mencionados en el punto precedente, lo cual puede llegar a condicionar el trazado del espacio público, los itinerarios subterráneos o, en su defecto, procederse a su remodelación.

2.3.8. El área central

2.3.8.1. Límites actuales

El área central de Buenos Aires es la inscripta dentro del triángulo virtual que determinan las tres grandes terminales ferroviarias: Retiro, Once y Constitución cuyos servicios suburbanos garantizan, para todas las direcciones principales de la expansión metropolitana, el acceso cotidiano de pasajeros que trabajan en (o que los utilizan) los miles de empleos administrativos, financieros, comerciales y culturales allí existentes.

Esta alta accesibilidad, típica de cualquier área central de una ciudad del siglo XX, se ve reforzada por la presencia de cuatro líneas radiales de subterráneos que allí convergen (líneas A, B, D y E) y de la transversal (Línea C) que las interrelaciona al conectar entre sí las terminales ferroviarias de Constitución-Retiro. A ello se suma la densa red de transporte colectivo por automotor que circula a nivel (plano N° 1, Anexo 4.3).

En el Código de Planeamiento están reconocidos como distritos centrales los calificados como C1, que reúnen la mayor capacidad de concentración de empleos administrativos, y, en segundo término, los C2, que presuponen una mayor capacidad para la vivienda en relación al anterior, en tanto que los C3 son centros principales locales (o de barrio).

2.3.8.2. El crecimiento del área central

Por tradición y disposición original, el área central tiene su epicentro en el triángulo que conforman las sedes de los tres poderes del gobierno nacional: la Casa de Gobierno (sede del Ejecutivo), el Palacio del Congreso (sede del Legislativo) y el Palacio de Justicia (sede del Poder Judicial). Los tres están caracterizados por importantes edificios y enfrentan a grandes plazas (de Mayo, del Congreso y Lavalle) con sus respectivos monumentos o fuentes que las jerarquizan.

En el Plan 1925 (Intendencia del Dr. Noel) se postuló llegar a una perfecta centralidad y equilibrio de este esquema para lo cual se sugirió el emplazamiento del "Palacio Municipal" como remate de la Diagonal Sur en su encuentro con la Av. 9 de Julio (que ya estaba diagramada pero con menor ancho que el actual, sólo 30 m). Este esquema de equilibrio no fue concretado y muchos se preguntan la razón de la falta de un remate monumental de la Diagonal Sur, según correspondía a la estética adoptada. Con esta anomalía comienza a concretarse un desequilibrio en el área central en favor del sector Norte de la Av. de Mayo cuya principal motivación debe buscarse en la desigual accesibilidad que tiene ese sector por la presencia de mayor número de líneas de subterráneos (en particular la Línea B, a sólo cuatro cuadras del eje Av. de Mayo atendido por la Línea A).

Los distritos centrales mejor servidos por subterráneos (microcentro norte y microcentro sur) ya se encuentran saturados, con densa edificación y alto porcentaje de actividades administrativas centrales. Por tal razón la OPRBA de la MCBA en el año 1962 asignó un denso destino de oficinas y hoteles al complejo construido sobre la ex playa ferroviaria conocida como Catalinas Norte. Este hecho ayudó a confirmar la tendencia del área central a expandirse hacia el Norte. Sin embargo, en esa dirección, el área linda con la zona residencial Norte de alta densidad y excelente standard edilicio a la cual una eventual invasión por parte de actividades administrativas le deparará una inevitable degradación y deterioro.

Por lo expresado más arriba urge adoptar medidas urbanísticas que ayuden a reequilibrar el área central para poder dar cabida a las actividades que la caracterizan, hacia otras direcciones apropiadas.

En el año 1989, el Consejo de Planificación Urbana de la MCBA logró hacer aprobar una importante y acertada modificación en la zonificación que consistió en ampliar el distrito C1 desde la Av. Belgrano hasta la Estación Constitución en una franja de dos manzanas sobre los bordes de la Av. 9 de Julio, que está servida por la línea "C" de subterráneos. Asimismo, desde 1992, progresivamente se están habilitando los docks reciclados de Puerto Madero y, también, se ha avanzado en la promoción de toda el área ocupada por el ex Puerto Madero lo que posibilitará una importante (aunque acotada) expansión periférica de actividades centrales. Esta futura expansión contará con un buen acceso por automotor y una dosis excepcional de valores ambientales y paisajísticos que es una oferta apreciada en la emergente red de ciudades-líderes.

Sin embargo, la verdadera potenciación de Puerto Madero, el deseable reequilibrio Norte-Sur y recentramiento del área central sólo se logrará previendo una nueva línea de subterráneos que circule bajo la traza de la Av. Belgrano entre la estación Once y la Av. Dávila (y aún más hacia el Este). Al mejorarse la accesibilidad hacia las direcciones Sur y Este podrán incorporarse con plena eficiencia nuevos distritos para alojar actividades centrales. Y, de tal modo, quedaría neutralizado el futuro de saturación y deterioro que amenaza a la valiosa zona residencial-cultural del centro Norte. Cabe reflexionar que ésta invasión de las áreas residenciales de alta densidad con actividades administrativas centrales se ha producido en casi todas las grandes ciudades norteamericanas con un deplorable resultado ya que las clases de nivel socio-económico más elevado que allí habitaban optaron por emigrar a la periferia estableciendo "ghettos" limpios en las áreas suburbanas a las que, más tarde se trató de vincular con el área central construyendo costosas autopistas cuyo nivel de saturación suele ser regulado por el precio del peaje. Paralelamente, las antiguas áreas residenciales centrales experimentan todo tipo de deterioro físico y social del cual ya no pudieron salvarlas costosas operaciones de "urban renewal". Esta Asesoría tiene la firme convicción que éste no es un destino irremediable para nuestra Buenos Aires y que cada ciudad debe actuar con lúcida persuasión urbanística capaz de neutralizar mercantilistas negocios circunstanciales.

En relación con los aspectos cuantitativos, el último estudio consistente fue el realizado en los años 1980-82 para el EAC (Ensanche Area Central) y contratado por la MCBA con consultores privados. El mismo fue posible por haberse basado en el exhaustivo relevamiento inmobiliario encarado por la Dirección General de Rentas de esa Municipalidad en el año 1979 y que luego fue especialmente procesado para el EAC en ocho distritos centrales comprendidos en el área circunscrita por las avenidas: del Libertador, Madero, Juan de Garay y Entre Ríos-Callao. Por este estudio se pudo conocer la cantidad de m² cubiertos afectados a distintos usos del suelo (incluida vivienda) en cada uno de los ocho distritos y, con ello, inferir la cantidad de empleos que cada uno proporcionaba. (Un escueto resumen de esas conclusiones fue incluido en las Bases del Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, punto 2.1.3.2. y Fig. 10.)

Con posterioridad, en el informe elaborado por la Consultora Canac en junio de 1993 con motivo de la presentación oficial del Proyecto Retiro, fue incluido un análisis del mercado de oficinas en Capital Federal que arrojó un total de 2.530.000 m² cubiertos en edificios construidos exclusivamente con ese destino (sobre un área sin delimitación explícita que denominan "microcentro"). Estos fueron clasificados en tres categorías con el siguiente resultado: 20% en la Categoría I que «comprenden superficies modernas o que responden a especificaciones aceptables para los estándares actuales», 42% en la Categoría II, 18% en la III y un 20% en edificios ocupados por la administración pública.

Esta Asesoría también dispuso de un informe de la MCBA en el cual se consigna la evolución de la cantidad de población en los límites asignados por Ordenanza a los 46 barrios porteños según los censos de 1970, 1980 y 1991. Estos resultados evidencian una persistente pérdida de población en los distritos centrales (lo cual puede ser atribuido tanto a descompresión de edificios "hacinados" como al incremento de superficies construidas para diversas actividades centrales).

Estos importantes estudios cuantitativos, que debieran constituir una rutina dentro del sector público para el conocimiento y control de las tendencias evolutivas que experimenta la ciudad, lamentablemente han sido efectuados en lapsos discontinuados y son difíciles de comparar, dado las diferencias de límites de zonas y de metodología adoptadas.

2.3.8.3. La situación prospectiva

A lo largo del borde costero que rodea el área central de la Capital se han producido importantes modificaciones en los usos de grandes superficies. Los principales datos se consignan en el Anexo 4.4. de éstas Bases y su localización urbana puede apreciarse en el Plano N° 1 del Anexo 4.3.

Aún no ha sido efectuado un balance urbanístico bien ponderado de lo que éstas iniciativas significan y de las medidas que en definitiva ha sido adoptadas. Según ésta Asesoría pueden considerarse como predios vacantes, bien ubicados para cubrir necesidades de expansión de actividades administrativas en edificios de primera categoría, las siguientes:

Catalinas Norte:	80.000 m ² cub.	(a completar)
Empalme Norte:	140.000 m ² cub.	
Puerto Madero:	545.000 m ² cub.	
Total:	765.000 m ² cub.	(aproximadamente)

Esta cifra representaría un incremento del 30% sobre el total de 2.530.000 m² cub. que hoy constituye el mercado de oficinas de toda categoría, lo cual contrasta con la más modesta proyección de la demanda (120.000 m² cub.) que estimó la Consultora Canac para el año 1998.

Si a lo expuesto se suma la hipótesis de ampliar la accesibilidad del sector Sur del área central con un subterráneo bajo la Av. Belgrano ello podría aportar la nada despreciable suma de otros 500.000 m² cubiertos. De esta manera estarían satisfechas las demandas por un lapso muy considerable lo cual permitiría formular con cierta tranquilidad nuevas estrategias para el emplazamiento

to de actividades administrativas centrales, fuere en la Capital o en el AMBA. Para ello se estima esencial tener ideas prospectivas bien formuladas y consensuadas así como llevar un monitoreo estadístico que constate la marcha de la demanda.

Con respecto a las ideas difusas, pero difundidas, de un cambio de la concentración de empleos centrales que caracteriza a la ciudad actual (el cual se produciría en razón de las facilidades que provee la intercomunicación informática) cabe aclarar que aún no se advierte, en los países más desarrollados, indicios de que tal descentralización indiscriminada puede producirse más allá de algunos "business centres" que, al igual que los "shopping centres", tratan de aprovechar las ventajas de mejor accesibilidad por automotor que les prometen algunas autopistas no saturadas (en desmedro del tradicional transporte colectivo). Por el contrario, hasta hoy se constata una marcada predisposición a hacer usos de torres de gran altura, emplazadas en sitios centrales que son utilizados como símbolos del poder económico de la empresa a la cual pertenece el edificio.

2.3.8.4. El rol urbanístico del área Retiro

Dentro del contexto de área central más arriba descrito, los terrenos de la playa ferroviaria de Retiro que puedan ser liberados de ese uso quedarían fuera del radio que lógicamente debe asignarse a las actividades administrativas y financieras que más fuertemente caracterizan el área central para quedar inscritas dentro de las demandas que suelen absorberse en la periferia de esas áreas y cuyos usos principales deben ser:

- * mejora de la superficie asignada a los espacios libres recreativos y paisajizados;
- * provisión de hotelería de buen nivel;
- * actividades culturales y deportivas centrales;
- * edificios para asiento de delegaciones extranjeras e internacionales;
- * uso residencial;
- * comercio y servicios comerciales de apoyo;
- * integración con el entorno por medio de propuestas espaciales que presenten un valor por sí mismas;
- * contribuir a organizar las complejidades del tránsito y del centro de transbordo de pasajeros sin menoscabo de la riqueza espacial paisajísticas y de paseo que pueda obtenerse;
- * contribuir a la mejor funcionalidad del puerto de Buenos Aires.

En este contexto programático el uso residencial junto con el espacio público son aportes importantes y positivos que se ofrecerán a la ciudad. En primer lugar, porque permitirán completar y potenciar el carácter de una área urbana singularmente valiosa como es la existente "cuña verde norte" que ha adquirido, inclusive, una dimensión turística. En segundo lugar, porque afirmará la presencia de una extensa área residencial de buen estándar edilicio próxima a los empleos de mayor jerarquía en el área central (lo cual constituye una notoria excepción con respecto a otras metrópolis), que Buenos Aires ha sabido conservar y debe proteger.

El programa general indicado se fundamenta en firmes consideraciones urbanísticas que no deberían ser lesionadas con actitudes extremas. La propuesta serena, creativa, entusiastamente realizable y querible por la ciudadanía es lo que se espera como desarrollo para un sector urbano que presenta las excepcionales potencialidades (unidas a un considerable cúmulo de problemas) como ofrece el área de Retiro.

2.3.9. El espacio público

La conformación del espacio público es uno de los hechos más destacados de las ciudades de renombre, dado la calidad ambiental que aquél contribuye a crear. Con la incorporación a otros usos urbanos de terrenos hoy ocupados por las playas ferroviarias de Retiro, a Buenos Aires se le presenta otra buena ocasión para incrementar su patrimonio público y a esta generación de portefolios de saldar la deuda que tiene respecto al enriquecimiento y embellecimiento del espacio urba-

no común. Puede afirmarse que el lograrlo es un objetivo central sino de la "operación Retiro" en su conjunto sí lo es de este Concurso de Ideas con respecto al uso de los terrenos que son objeto del mismo.

En este lugar de Buenos Aires, que hoy se ve amenazado por la desintegración que producen las obras viales, es imperioso recobrar el protagonismo del espacio público al servicio del peatón al que, luego que esté definida su concepción, corresponderá articular los espacios privados cubiertos o descubiertos. Los volúmenes arquitectónicos serán acentos, figuras o telones de cierre de estos espacios y las actividades que se imaginen contribuirán al carácter que se proponga obtener en ellos. El Concurso solicita el diseño explícito, definido y bien caracterizado de los espacios públicos a ser materializados para luego proceder a la venta de las parcelas privadas destinadas a enmarcarlo; de tal modo que los edificios pasarán a integrarse a un espacio público como sucede hoy en cualquier parcela baldía en un sector urbano ya desarrollado. Se trata de avanzar a partir de un espacio público ya diseñado para completarlo con los espacios privados (cubiertos y descubiertos) normativizados.

El entorno urbano al que el Proyecto Retiro ha de pertenecer, y que en estas Bases ha sido calificado como "cuña verde", ofrece hoy cuatro tipos de situaciones características:

- La primera es la de un espacio abierto bien definido y enmarcado por la edificación del entorno pero en el cual el protagonismo lo ejerce el propio espacio público más que los edificios de sus bordes por más animación que tengan. Ejemplos de éstas situaciones son la Plaza San Martín o las plazas de la Recoleta.
- La segunda situación es la de espacios que aspiran a una buena caracterización, como es el Parque Thays, pero que se debaten en el vacío que le genera la falta de enmarque, en una periferia de vías y galpones caracterizados por el desorden visual.
- La tercera es la de entornos libres pero que tienden a ser "tragados" por el protagonismo del edificio que albergan, cuyo volumen arroja una especie de "sombra" sobre aquéllos y, en consecuencia, todo el entorno pasa a estar supeditado al propio edificio. Esto sucede casi siempre con edificios de mucho volumen "impenetrable" como es el caso de la Facultad de Derecho y que podría haberlo sido también con la Biblioteca Nacional y ATC si la calidad de los proyectistas no hubiera conseguido que el entorno inmediato mantenga el auténtico valor de espacio público activo.
- La cuarta situación reconocible es la de espacios abiertos que por sus propias dimensiones hacen posible la creación de paisajes propios con independencia del entorno edificado como es el caso del Jardín Botánico, del Zoológico y del Parque 3 de Febrero en general (Jardines de Palermo, lagos, rosedal, campo municipal de golf, etc.).
- Y en ésta breve mención respecto a las características del espacio público del entorno no puede dejar de mencionarse a los grandes grupos escultóricos que reiteradamente fueron considerados una nota distintiva de la belleza y personalidad urbana de Buenos Aires, entre los cuales la última incorporación (que se encontró sin un lugar específicamente preparado para acogerlo) ha sido el "torso de hombre" donado por Luis Botero y ubicado en el Parque Thays.

Desde las plazas secas cerradas, los paseos lineales o los grandes parques, las ciudades de todas las épocas se han enorgullecido de los paseos públicos que lograron crear a la vez que se han lamentado aquellas oportunidades que no se supieron aprovechar. Uno de los grandes reproches que suele hacerse al pasado Movimiento Moderno es el de haber abusado del empleo de un espacio neutro como fondo y que pocas veces pasó a ser figura lo cual corre el riesgo de degenerar en una verdadera pérdida conceptual del valor de "lo público". La ciudad tiende a recobrar el criterio de que "lo público" no debe estar sólo para ser mirado sino para ser usado, recorrido y gozado. Hasta es posible imaginar que llegue a constituir una verdadera "espiná" común en torno de la cual se articulen las distintas funciones urbanas. Y todo ello no está necesariamente reñido con la concepción económica de la ciudad de la que tanto se está abusando y que con las amenazas del caos, la saturación y el deterioro terminarán por socavar los propios intereses económicos.

Actualmente la acera Sur de la Av. del Libertador constituye un preciado borde donde termina

una "pared" de altos edificios los cuales se asoman con avidez al otro espacio distinto, más distendido y paisajizado que está "más allá", "más al Norte" y que está menos castigado por los estentóreos volúmenes de tránsito. En este Concurso de ideas se invita a los participante a imaginar cómo se completa este espacio "más allá" en la franja que va desde la calle Salguero hasta la Av. Ramos Mejía (donde se une con la Plaza San Martín y ex Británica) especialmente para aquellos terrenos que serán incorporados en las primeras etapas.

2.3.10. La conservación y transformación edilicia

Todo proceso de reconversión de áreas a nuevas funciones urbanas se enfrenta con el dilema de la conservación y reciclado de edificios que signifiquen un valor testimonial así como de su eventual eliminación en el caso que no lo tengan y que no puedan ser absorbidos en los nuevos esquemas funcionales y estéticos a desarrollar. En el área de las playas ferroviarias de Retiro varios importantes edificios merecen alguna de esas calificaciones y se los pasa a enumerar según el orden en que podrían resultar afectados en las distintas etapas.

— *Primera etapa:*

No se afecta ningún edificio existente.

— *Segunda etapa:*

En esta etapa la remoción de la playa de cargas del Mitre así como de la playa de alistamiento de trenes interurbanos requiere un pronunciamiento en torno a la permanencia de los siguientes edificios:

- * Museo Ferroviario: se trata de un bloque de tres pisos de altura que enfrenta a la terminación de la calle Suipacha. Está construido en ladrillo a la vista y representa un buen ejemplo del estilo que caracterizó a las construcciones realizadas en el país por las compañías de ferrocarriles inglesas (foto 26). Actualmente lo ocupa el Museo Ferroviario (con horarios de atención al público).
- * Cámara de electricidad: este edificio ubicado casi a continuación del anterior pero apoyado sobre la línea municipal de Av. del Libertador, alberga los equipos de transformación eléctrica para las operaciones ferroviarias. A menos que fuese enteramente reemplazado desde un comienzo (hecho que no está previsto), su liberación sólo sobrevendría al finalizar la última etapa. El volumen edilicio tiene un digno tratamiento exterior neoclasicista (foto 27) que contrasta estilísticamente con las construcciones vecinas.
- * Torre (sin uso): casi sobre la esquina de la Av. del Libertador y Av. Callao se levanta una relativamente pequeña pero interesante construcción en forma de pequeña torre de tres niveles en un estilo similar al bloque que ocupa el Museo Ferroviario. Para los vecinos del lugar éste edificio es un hito recordable (foto 30).
- * Oficinas de Ferrocarriles Argentinos: es un edificio de P.B. y seis pisos altos (a los que fueron adicionados otros dos a modo de mansarda). Es una construcción del año 1950, apoyada sobre las líneas municipales que forman la esquina de Av. del Libertador y Av. Ramos Mejía. Actualmente aloja oficinas y despachos jerarquizados de funcionarios de la Secretaría de Transporte. Pisos y revestimiento de mármoles en sus interiores exhiben buen estado de conservación aunque hoy resulte poco eficaz como edificio moderno de oficinas (foto 23 y plano 9b). Es factible que este edificio, sin ser demolido o conservado a ultranza, sea objeto de permanencia y remodelación, principalmente de sus plantas bajas y accesos con el fin de integrarlos a una nueva concepción espacial y funcional del lugar.
- * Edificio del Ministerio de Bienestar Social: este edificio que tiene acceso por la calle J. Salguero es una construcción bastante reciente y en muy buen estado de mantenimiento que cubre aproximadamente 2.150 m² cubiertos en dos plantas. No se dudaría en mantenerlo pero constituye una notoria obstrucción para poder concretar la denominada "Playa Saldías" (punto 2.3.4.2.) por lo cual su permanencia o remoción dependerá de las características que, en definitiva, adopte el proyecto ferroviario en la 2da. y 3ra. etapas (foto 37)

- * Estación Terminal del BAP (ex F.C. San Martín): este edificio, que fue la última de las estaciones levantadas en Retiro, no tiene la solidez y pretensión de permanencia de las dos restantes. Se trata de una construcción desmontable que, de acuerdo con el proyecto ferroviario puede ser corrida más hacia el oeste o sustituido por otra construcción liviana para dar lugar a un espacio público previo a la misma (punto 2.3.4.2. "2da. etapa"). Ello ayudaría a una mejor organización del centro de transbordo y llegaría a ser removido sólo durante la ejecución de la última etapa.

— Tercera etapa:

- * Control de operaciones: Hacia el norte de los dos anteriores se levanta este edificio de seis pisos con un interesante remate en voladizo, el que está destinado a control de operaciones de trenes del Nuevo Central Argentino (ex F.C. Mitre). Por lo tanto, en caso de desearse su remoción sólo sería posible al final de la tercera etapa de transformación ferroviaria.
- * Estación Terminal del F.C. Belgrano: Este noble edificio (fotos 10, 11 y 12 y planos 9 a y d), que se sitúa en un retiro de la L.M. fijada para el Mitre, además del gran hall central está dotado de una bien proporcionada estructura que se repite rítmicamente para cubrir los tres andenes de pasajeros. Desde que se inicie la 3ra. etapa el mantenimiento de esta cubierta no sería factible por cuanto la Nueva Estación Terminal Unificada ocuparía también ese predio. Si se adopta para la Nueva Estación un retiro de la L.M. de la Av. Ramos Mejía próximo al límite de los 120 m (al que se aludió en el punto 2.3.4.2.2.) se conservaría el edificio de mampostería del gran hall el cual, en tal caso, quedaría ocupando la parte lateral de la ampliada plaza de transbordo. Aún cuando la 3ra. etapa nunca fuera ejecutada, también sería factible incorporar esta disposición espacial en una 2da. etapa definitiva. Ello, obviamente, requeriría la construcción de un nuevo edificio-estación para el F.C. Belgrano que estuviese recedido con criterio similar al del F.C. San Martín dejando, en este caso, el edificio histórico para ser destinado a otros usos.

El participante que se inclinase por esta decisión puede indicarlo en la Memoria Descriptiva y dibujarlo en la Lámina N° 2 (punto 1.7.1.) como estado final de la 2da. etapa.

- * Estación Terminal del ex F.C. Mitre: Este notable edificio integra el patrimonio arquitectónico de la ciudad, por lo cual se impone su preservación y reciclado más allá del momento en que hubiere perdido su uso actual. El edificio, que ofrece más de 35.000 m² cubiertos de uso público, se terminó de construir en el año 1915 y consta de un gran hall de estación (de 19 m de altura) y ocho plataformas cubiertas por una estructura de hierro en forma de dos grandes arcos articulados. Esta importante estructura estuvo inspirada seguramente por las que, a fines del siglo pasado, estuvieron en boga en París para la cobertura de los grandes "halles dès machines" de las famosas exposiciones industriales (fotos 16, 17, 18 y 19 y planos 9a y 9c).

Una vez que finalice su destino de estación ferroviaria se piensa que este edificio podría adecuarse a otros usos, afines con las dimensiones globales que posee, como podría ser el de sustituir al Pabellón Municipal de Exposiciones que está instalado en estructuras precarias próximo a la Facultad de Derecho-UBA. Otros destinos imaginados podrían ser el albergar espectáculos artísticos, convenciones y actividades deportivas.

La proximidad de la nueva terminal ferroviaria unificada así como de la línea "C" del subterráneo garantizaría una excelente accesibilidad por transporte público masivo; sin embargo ello no podrá evitar que un alto porcentual también acceda por automotores colectivos y privados lo cual incrementaría la ya densa actividad peatonal y vehicular del centro de transbordo. Asimismo vale recordar que en el estudio de tránsito con toda lógica fue recomendado (punto 2.3.6.) no localizar usos que impliquen una utilización intensiva de automotores. De tal manera, a juicio de esta Asesoría, el probable aumento de la congestión en las circulaciones que ocasionaría un reciclaje para otros usos de la actual Terminal del ex F.C. Mitre constituye una objeción principal contra la idea de implementar el Proyecto Retiro en su tercera etapa.

En el Anexo 4.6, se incluyen los criterios de valoración para la preservación patrimonial de las terminales ferroviarias de Retiro y de su entorno inmediato.

2.3.11. Propósitos generales del programa, etapas y gestión urbana

2.3.11.1. Propósitos generales del programa:

El Proyecto Retiro nació, originalmente, como una operación de “compresión ferroviaria” con los objetivos de realizar aportes a la funcionalidad ferroviaria y a rescatar de ese destino la mayor superficie de terrenos que pudiera ser dedicada a otros usos urbanos; con la perspectiva, además, de otorgarles una gran intensidad de ocupación edilicia de modo que con ello pudiera obtenerse un buen rédito económico. En la operación estaban involucradas esencialmente las competencias de la Comisión de Venta de Inmuebles del Estado (Decreto 602/92) y de Ferrocarriles Argentinos para llevar a cabo el proyecto que mejor conviniese a la rentabilidad de sus terrenos.

Desde su presentación oficial —setiembre de 1993— hasta hoy, diversos elementos han inducido a enriquecer la orientación primitiva. En función de la complejidad del tema, resulta necesaria la participación más activa de un conjunto de actores públicos y privados —municipio, puerto, autopistas, sectores privados y organizaciones comunitarias— a través de un sistema de coordinación formal dirigida a la optimización global de los resultados del Proyecto, tanto en términos urbanísticos cuanto de funcionalidad y rentabilidad sectoriales.

En el Proyecto Oficial se había calculado que completar la operación insumiría un lapso mínimo de veinte años (lo cual en la Argentina es, definitivamente, el largo plazo). Dentro de ese margen de tiempo no toda la tierra es igualmente fácil de liberar, ya que las valiosas dieciocho hectáreas que hoy ocupan las playas de carga del ex F.C. Mitre (y que enfrentan la Av. del Libertador) podrían ser desocupadas en el corto plazo sin más requisito que lograr que el actual concesionario acceda a reubicar esa superficie en la Playa Saldías (ver punto 2.3.4.2. “1ra. etapa a”) desde donde los contenedores serían trasladados a y desde el puerto por camión (como se hace actualmente) o por el nuevo acceso ferroviario a puerto de trocha ancha, como se explica en estas Bases.

En términos urbanísticos, la justificación del Proyecto se basa en tres aspectos principales, a saber:

- 1) obtener la mayor eficiencia en las operaciones (movimientos y depósito) de cargas ferro-portuarias que en ese lugar, y en el entorno próximo, se realizan;
- 2) obtener el mejor orden, armonía y funcionalidad urbana que pueda lograrse con la incorporación de algunas de esas superficies a otros usos urbanos;
- 3) que la racionalidad del Proyecto Retiro actúe como catalizador para ordenar las decisiones que deben ser tomadas en torno a otros proyectos, en particular las trazas de las autopistas y sus diversos enlaces.

Dentro de este enfoque, la MCBA deberá necesariamente asumir un mayor protagonismo en relación a los aspectos de planificación y gestión urbanas de su natural competencia involucradas en el Proyecto, sin desmedro de otras competencias y derechos de los diversos actores participantes.

2.3.11.2. Etapas y gestión urbana

Primera etapa:

La mención de esta etapa tiene por objetivo aportar mayor claridad sobre la importancia que representa la mejora de los aspectos ferroviarios-portuarios para la economía de la ciudad, haciendo valer como hechos claves:

- * la construcción del acceso a puerto para trenes de carga de trocha ancha;
- * la consecuente remodelación de las parrillas portuarias N° 5 y 3;
- * la construcción de un puente vial que garantice la continuidad de circulación por la Av. R.S. Castillo;

- * el progresivo desenmarañamiento de vías y autopista en Empalme Norte y visualizar el rol fundamental que puede aportar el desarrollo de esas tierras para el financiamiento de las operaciones mencionadas;
- * la necesidad de incluir el problema de la circulación de camiones a puerto en la consideración de la traza definitiva y de los intercambiadores que tendría la autopista La Plata-Bs. As. en el tramo que enfrenta a Puerto Madero, ya que no es sensato estar moviendo de nivel por cortos tramos a los pesados camiones y acoplados que transportan cargas a puerto;
- * considerar la conveniencia de aportar algunas superficies de la playa ferroviaria para aliviar la operación de cargas hacia y desde el puerto.

Es evidente que la primera etapa así planteada requiere, antes que nada, una estrecha coordinación (u operatoria conjunta) entre Ferrocarriles Argentinos y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, en conjunto con la Municipalidad de Buenos Aires.

Segunda etapa:

Esta etapa es la más decisiva en cuanto a efectos visuales y funcionales a producirse sobre el entorno urbano. De acuerdo con las recomendaciones efectuadas en estas Bases:

- * se habría optado, en forma definitiva, por la traza elevada de la autopista La Plata-Bs. As. frente a Puerto Madero, con las rectificaciones y mejoras que el proyecto licitado merece;
- * se habrían ejecutado las obras ferroviarias-portuarias que integran la primera etapa y se estaría en condiciones de: a) continuar el complejo de oficinas de Catalinas Norte sobre los terrenos liberados de Empalme Norte y, b) realizar el desarrollo urbano sobre la ex playa de cargas y de alistamiento de trenes interurbanos del F.C. Mitre, lo que es motivo de este concurso;
- * se ejecutaría el corrimiento de la estación terminal de pasajeros del ex F.C. San Martín con el fin de obtener un espacio que permita mejorar los complejos movimientos del centro de transferencia de pasajeros con el transporte urbano, según la solución que surja de este concurso.

En esta etapa el peso de la operatoria deberá recaer tanto en el ámbito de Ferrocarriles Argentinos (o del ente que lo sustituya) como en el de la Municipalidad de Buenos Aires o, en su defecto, de un organismo ad-hoc dependiente de aquéllos que al efecto se designe. Los organismos promotores deberán básicamente afrontar los costos de:

- * materializar y equipar los espacios públicos que se solicitan en el punto 2.3.9. así como la eliminación, mantenimiento o reciclado de los edificios detallados en 2.3.10.;
- * el costo de traslado de la terminal del San Martín y ejecutar las modificaciones que imponga la solución del centro de transbordo que se haya aprobado; (incluido obras en la línea "C" del subterráneo o en bajo nivel);
- * anular del proyecto de autopista 9 de Julio las agresivas y superfluas rampas que pretenden conectar las Avdas. Pueyrredón y Callao con la calzada principal de aquella o, al menos, postergarlas hasta que se hubiere completado la 3ra. etapa del Proyecto Retiro.

A cambio de ello en esta etapa podrán obtenerse los siguientes beneficios económicos:

- * el producto de la venta de terrenos (que enfrentan la Av. del Libertador) para su construcción;
- * los cánones que puedan obtenerse por locales comerciales que se prevé instalar en el centro de transbordo, de las playas de estacionamiento para automotores así como de superficies para estibaje de contenedores a servicio del puerto.

La magnitud de las obras propias de esta etapa hace que no se visualice como demasiado probable que sean encaradas en forma simultánea con las que en estas Bases se incluyen como de tercera etapa. Como esa última etapa sería una instancia bastante más alejada en el tiempo, ello habría permitido experimentar con el resultado que haya arrojado las operatorias de: ingresos di-

rectos de cargas al puerto; el funcionamiento de Playa Saldías y sus requerimientos de espacio para los tres o cinco ferrocarriles; la reacción de los concesionarios de los servicios de cargas y de pasajeros; el funcionamiento de las nuevas comodidades que se hayan ofrecido en el centro de transbordo y de los problemas que podría ocasionar una mayor "compresión" del frente de Terminales ferroviarias de pasajeros; la marcha de las operaciones portuarias en su necesidad de superficies para movilizar contenedores, así como confrontar con las ideas políticas, urbanísticas y ferroviarias que por entonces se sustenten.

Esta Segunda Etapa debe ser valorada como un estadio final en sí misma, otorgando así flexibilidad a las condiciones y al inicio de la Tercera Etapa en el tiempo.

Tercera etapa:

La observación que cierra el punto anterior de ningún modo invalida la necesidad de ofrecer una imagen final prospectiva que podrá ser alcanzada según fueren las repercusiones que el Proyecto Retiro vaya teniendo en cada etapa. Esta última incluye las operaciones más audaces, costosas y cuestionables de aquél. En efecto:

- * Se hará necesario dar una dimensión final, en superficie, al sector de usos ferroviarios de cargas que se denomina Playa Saldías.
- * La transformación ferroviaria será radical y completa ya que significa:
 - la sustitución de los tres puentes ferroviarios que cruzan la calle J. Salguero;
 - la unificación en un solo haz de vías del trazado que corresponde a los tres ferrocarriles;
 - la construcción de un solo edificio (Nueva Estación Terminal) que unifique la llegada de los ferrocarriles y que estaría emplazada en el sector que hoy enfrenta a la plaza Canadá;
 - la transformación del edificio que hoy aloja la Terminal de Pasajeros del F.C. Belgrano. Debe señalarse que de los dos sectores que constituyen el mismo —administración y hangares— esta Asesoría valora de manera relativa mayor al sector administrativo, cuya preservación debiera intentarse;
 - la supresión total o parcial del edificio que hoy ocupa el Ministerio de Bienestar Social;
 - las incomodidades para los servicios y sus usuarios que exigirá el largo proceso de las obras civiles y ferroviarias.
- * Se deberá instrumentar un nuevo destino y reciclaje para el importante edificio que hoy aloja a la Terminal del N.C.A. (ex F.C.Mitre) el que debe ser proporcionado a:
 - el movimiento de personas y vehículos que el área pueda soportar;
 - lograr el uso redituable de esas grandes superficies y al mismo tiempo conservar la jerarquía de comportamientos que se espera en esa zona de la ciudad con un manejo adecuado de su administración.

Seguramente este último es uno de los aspectos más problemáticos de la imagen prospectiva para una tercera etapa por lo que, en su momento, debería ser nuevamente evaluado.

Aunque todavía no se han establecido las pautas de gestión económica, puede destacarse que en la 3ra. etapa se contaría con los ingresos que genere la venta de los nuevos terrenos que quedarían desafectados del uso ferroviario.

En esta etapa los problemas de gestión habrán quedado a cargo de los organismos competentes. Se reitera la necesidad de la participación de la MCBA en el ejercicio de sus atribuciones propias en materia urbana.

2.3.11.3. Consideraciones económicas

El Proyecto Retiro no debe ser entendido como una obra cuyo objetivo sea obtener un rédito inmobiliario sino un balance económico neutro al cabo del desarrollo total del mismo. Asimismo, da-

do el destino urbano activo que pueden tener las superficies que sean liberadas del uso ferroviario es legítimo pretender que la operación, en sus sucesivas etapas, sea autofinanciable. Ello no debe implicar forzar el grado de ocupación edilicio más allá de lo conveniente desde el punto de vista urbano: un equilibrio bien ponderado es lo que se pretende.

Desde un punto de vista urbanístico, sin embargo, todo ello no debe lesionar los beneficios comunitarios que se piensan obtener, se trata de un patrimonio que debe ser aplicado al beneficio común. En el Proyecto Retiro los objetivos orientados al beneficio común son, principalmente, tres: 1) obtener una mejora operativa en los servicios de cargas a puerto por ferrocarril, 2) aportar a una mejora funcional y espacial del centro de trasbordo y 3) completar y mejorar tanto el paisaje urbano como la calidad de vida en un área de singular valor de la ciudad que es uno de los puntales de su merecido prestigio. Con estos tres parámetros debe tratar de equilibrarse económica y financieramente la operación.

En un emprendimiento que se extenderá en el tiempo por más de dos décadas, en cuya definición se presentan aún diversas incógnitas, no es posible prever con precisión suficiente una estimación de egresos e ingresos ubicada en el tiempo. Este tipo de cálculos iniciales consiste en describir el rango de obras y desembolsos estimados necesarios en cada etapa y estimar si pueden existir ingresos que previsiblemente lleguen a cubrirlos.

Las normas generales indicadas en estas Bases han sido consideradas por esta Asesoría y por el Comitente como un máximo admisible tanto para apuntar al bienestar urbano como para garantizar una fuente de recursos suficientes para afrontar las obras. Los cálculos globales indican que el FOT máx. 3,5 aplicable como promedio sobre el 35% de la superficie del terreno que integra cada área, en cada una de las etapas, se trata de un tope máximo que podrá, en medida razonable, ser disminuido por los proyectistas en función de su propuesta con la debida justificación y con la limitación prevista en el último párrafo del presente.

A continuación se expresa en forma numérica estas estimaciones:

a) Estimación de costos e ingresos

1ra. Etapa:

Acceso de trocha ancha a puerto

Obras en terrenos ferroviarios	\$	9.000.000
Obras en terrenos portuarios	\$	5.500.000
Puente sobre Av. R.S. Castillo	\$	9.000.000
Total 1ra. Etapa	\$	23.500.000

Estas obras deberían ser financiadas con fondos externos al Proyecto

2da. Etapa:

Infraestructura de servicios y parquización	\$	6.500.000
Nueva Estación F.C. San Martín	\$	5.500.000
Plaza de trasbordo	\$	5.000.000
Total 2da. Etapa:	\$	16.500.000

3ra. Etapa:

Obra ferroviaria incluida la nueva estación	\$	109.000.000
Infraestructura y parquización	\$	21.000.000
Total 3ra. etapa	\$	130.000.000
Total 1ra., 2da. y 3ra. etapas	\$	170.000.000

b) Cálculo estimado de ingresos

Si bien en la 2da. y en la 3ra. etapa existirán situaciones diferentes, dada la jerarquía del espacio que se pretende habilitar se supone que la venta de terrenos debería poder generar ingresos medios del orden de \$ 360 por cada metro cuadrado construido considerado en el FOT.

Sobre esta base se determinan los ingresos en cada una de las etapas:

2da. etapa:

$$180.000 \text{ m}^2 \times 0,35 \times 3,5 \times \$ 360 = \$ 79.380.000$$

3ra. etapa

$$570.000 \text{ m}^2 \times 0,35 \times 3,5 \times \$ 360 = \$ 251.370.000$$

$$\text{Total de ingresos potenciales} \quad \$ 330.750.000$$

Si bien no se han incorporado al análisis los costos de financiamiento de las inversiones debido al desconocimiento de muchas de las variables que intervienen en este tipo de análisis, se estima, con una confiabilidad razonable, que es factible alcanzar el balance económico pretendido.

Los participantes podrán evaluar la incertidumbre propia de este tipo de análisis considerando los márgenes existentes en ambas etapas y las necesidades de financiamiento que surgen del desfase existente entre la oportunidad en que deben realizarse las inversiones y la percepción de los ingresos. En relación a la Tercera Etapa, los concursantes podrán proyectar con cierta libertad su propuesta según los márgenes de ocupación del suelo que estimen conducentes, hasta un 20% por debajo de los topes asignados en estas Bases, o sea FOT = 2,8.

2.3.11.4. Consideración final

En el desarrollo de este punto 2 de las Bases de este Concurso de Ideas, la Asesoría ha tratado de reflejar la complejidad de la situación urbanística e institucional en que hoy se encuentra el contexto del Proyecto Retiro, aún cuando algunos de los temas tratados no son objeto de este Concurso. Ello advierte con respecto a la diversidad de decisiones sobre políticas urbanas que deben adoptarse y que aun no se encuentran definidas.

No obstante, se estima positivo proseguir con este concurso por cuanto las mejores ideas que en él se viertan aportarán otro importante elemento de juicio (que aun falta conocer) para poder cerrar el mosaico de objetivos que permita instrumentar una solución en el tiempo.

La Asesoría ha tratado de reunir la mayor información posible, sintetizándola en forma acorde con la extensión de estas Bases. Cuando se advierten indefiniciones, los participantes deben comprender que la información otorgada es toda la que se obtuvo de los organismos oficiales. Pese a estas dificultades, en estas Bases se aspira a consolidar, mediante el diseño urbano, la opción urbanística que esta Asesoría considera hoy la más ajustada para nuestra ciudad.

3. Consideraciones particulares

3.1. El terreno global objeto del concurso

3.1.1. Ubicación

Las fracciones de terrenos objeto de este Concurso de Ideas se inscriben dentro de la superficie total de 126,4 has que hoy ocupan las playas y estaciones ferroviarias de Retiro, en las cuales operan tres ferrocarriles nacionales: el Mitre, el San Martín y el Belgrano. Esta área, que se extiende desde la calle Salguero hasta la Av. Ramos Mejía, está limitada según los contornos que se aprecian en el plano N° 2: hacia el NE por la traza sobre taludes de la Autopista 9 de Julio hasta el deslinde con los terrenos de jurisdicción portuaria y con los que ocupa la Terminal de Omnibus. Sobre el límite descrito, desde esa Terminal hacia el oeste, se encuentra el asentamiento precario denominado Villa 31. Hacia el SE limita con la Av. Ramos Mejía. Hacia el SO el límite lo constituye la Av. del Libertador, el deslinde del predio ferroviario que contornea el Parque Thays, los fondos del Pabellón Municipal de Exposiciones y el predio cedido al Reino de España detrás de la Facultad de Derecho, el edificio de ATC y el barrio Palermo Chico. Hacia el NO lo bordea la calle Salguero, que es un acceso principal hacia la Costanera Norte, por un lado, y hacia Puerto Nuevo, por el otro.

El uso ferroviario de este predio fue resultado de la evolución histórica que se consigna en el punto 4.6.1. del Anexo 4.6., y tuvo lugar antes de efectivizarse el relleno y construcción de Puerto Nuevo. En el plano N° 2 del Anexo 4.3. puede apreciarse los variados e importantes usos del suelo que rodean estos terrenos ferroviarios: hacia el NE la zona portuaria, la Villa 31 y la Terminal de Omnibus; hacia el SE las plazas Fuerza Aérea, S.M. del Carril y Canadá, y más hacia el río importantes edificios en los cuales está funcionando actualmente el Fuero Penal de los Tribunales de la Capital; hacia el SO la Plaza San Martín, una zona residencial de alta densidad y buen estándar edilicio, y hacia el NO el extremo de lo que se ha denominado la "cuña verde norte".

3.1.2. Dimensiones

En su mayor dimensión el predio alcanza una longitud de 3.200 m, con frentes de 460 m frente a la Av. Ramos Mejía y 320 m frente a la calle Salguero. Se trata de un terreno de superficie Plana, sin forestación en el que, si bien la Asesoría no ha dispuesto de cateos, la importancia de los edificios linderos ya construidos y la Autopista 9 de Julio que lo atraviesa indican una buena capacidad portante del mismo. La napa freática se encuentra entre 2 y 3 m de profundidad.

3.1.3. Ocupación actual

En el plano N° 2 del Anexo 4.3 se consigna la ocupación actual con vías, galpones, edificios y calles existentes.

Vías:

El rasgo más notorio lo constituye el hecho de que la ubicación relativa que adoptan los conjuntos de vías dependientes de cada ferrocarril dentro de la playa difiere del orden con que las vías principales ingresan a la misma. Este hecho está provocado por el cruce en alto nivel de las vías del San Martín por sobre las del Mitre y del Belgrano, para ir a ocupar el sector más al norte del terreno.

Galpones:

En gran parte se encuentran vacíos y deteriorados, por cuanto el movimiento mayoritario de cargas hoy se efectúa mediante contenedores. Asimismo, existe un número apreciable de estos antiguos galpones que están alquilados como depósitos para actividades que nada tienen que ver con el entorno portuario y que, oportunamente, serán removidas.

Edificios:

Por sus dimensiones e importancia estratégica con respecto a las finalidades del Proyecto Retiro, se destacan, en particular, los siguientes edificios:

- El edificio de Bienestar Social que cuenta con acceso desde la calle Salguero y que constituye una importante restricción al desarrollo de la playa Saldías.
- El galpón de locomotoras del F.C. San Martín el cual, dada su importancia y funcionalidad, representa un límite en la 2da. etapa al retroceso de la Línea Municipal sobre Av. Ramos Mejía que puede asignarse a la estación terminal del San Martín, y que en ocasión de realizarse la tercera etapa sería trasladado a la Playa de Santos Lugares, en el Partido de San Martín.
- La Estación Terminal del F.C. Mitre, cuyo gran volumen e importancia edilicia impone difíciles desafíos para su re-utilización en el caso que, en una 3ra. etapa, fuese suprimida su función de estación ferroviaria.

Calles:

En el plano Nº 2 se advierte la importancia de la calzada asfaltada (sin cordones ni iluminación) denominada Calle 15 como medio de circulación interna del predio global, ya que se extiende en toda la longitud del mismo. Actualmente está abierta al libre tránsito y, a pesar de que su traza exhibe algún acodamiento y un cruce interno de vías, es usada por algunos automovilistas que prefieren eludir la Av. Figueroa Alcorta como salida al norte en horas pico para usar, en cambio, la Costanera Norte.

Desde la calle Salguero existe un ingreso vehicular de servicio para la playa del F.C. Belgrano de unos 800 m de longitud.

3.2. Programa indicativo por etapas

La programación del Proyecto Retiro, según estas Bases, se presenta dividida en tres etapas cualquiera llegue a ser el grado de proximidad, superposición o lejanía que ellas tengan entre sí durante su larga y compleja instrumentación. Con esta subdivisión se facilita:

- una mejor comprensión de los objetivos de toda la operación Retiro en sus diferentes facetas;
- la consecuente toma de decisiones;
- la coordinación de acciones entre organismos participantes, ya fueren aquéllas de naturaleza política, técnica o administrativa;
- la programación presupuestaria de las obras en sí mismas;
- la programación urbanística de las obras del entorno urbano: puerto, autopistas, área central, Puerto Madero y otras.

En consecuencia, los participantes, en la elaboración de su propuesta, deberán respetar las tres etapas que a continuación se describen, siendo ésta una condición obligatoria de estas Bases.

3.2.1. Primera etapa

Esta etapa trascendente del Proyecto Retiro es exclusivamente ferroviaria (punto 2.3.4.) y, en síntesis, la misma consiste en:

- construcción del empalme entre las vías principales del F.C. San Martín y el F.C. Mitre, a la altura de la calle Ugarteche, las que en ese lugar transitan elevadas, próximas y paralelas;
- dentro de los terrenos ferroviarios de Retiro, construcción del par de vías que se desprenderá de las principales del F.C. San Martín para llegar (previa una larga lanzadera) hasta la nueva Playa Saldías (también a construir en esta etapa) y desde ésta el ingreso directo a puerto para trenes de trocha ancha, mediante el agregado de un tercer riel a la vía existente de trocha angosta del F.C. Belgrano (a la altura de la calle Junín);

- remodelación de las parrillas portuarias nros. 5 y 3;
- construcción de un puente vial para salvar el paso de la Av. R.S. Castillo sobre la vía de trocha mixta de ingreso a puerto;
- revisión de la situación de Empalme Norte y de la traza de la autopista La Plata-Buenos Aires en dicho sector, así como de la permanencia de la vía del F.C. Mitre que accede a aquél por Retiro. Posibilidad de completar el conjunto edilicio Catalinas Norte sobre la fracción liberada de este sector;
- afectación transitoria de superficies sobrantes en playas de Retiro para la operación ferroviaria de cargas.

3.2.2. Segunda etapa

Las acciones principales correspondientes a esta etapa son:

- traslado de la playa de cargas del F.C. Mitre a la Playa Saldías;
- liberación del uso ferroviario de todos los terrenos con frente a la Av. del Libertador (con excepción de la Cámara de electricidad), desde la Av. Callao hasta la Av. Ramos Mejía, en una superficie global de 18 has, en la cual se encuentran comprendidos varios de los edificios descritos en 2.3.10.: Museo Ferroviario, Cámara de Electricidad, oficinas de Ferrocarriles Argentinos, pequeña torre (sin uso), así como los terrenos del bajo autopista;
- posibilidad de desplazamiento de la estación terminal del F.C. San Martín, con la finalidad de ganar un espacio público que permita un mejor ordenamiento de las actividades propias del centro de trasbordo. Este desplazamiento edilicio de la estación puede ser concebido según tres opciones:
 - a) la de un corrimiento cuya permanencia será limitada en el tiempo, lo cual llevaría a proponer una edificación meramente transitoria;
 - b) la de un edificio con pretensión de permanencia para el San Martín, en el presupuesto de que la 3ra. etapa no llegara a efectuarse;
 - c) un edificio para el San Martín que incluya los rasgos edilicios que luego servirán como elementos permanentes en la Nueva Estación Unificada.

La afectación a nuevos usos urbanos de los terrenos así liberados es objeto de este Concurso de Ideas. Con el fin de lograr un mejor orden expositivo en la descripción del Programa, se los subdivide bajo las denominaciones de "Complejo espacial Av. del Libertador" y "Centro de trasbordo Retiro".

3.2.2.1. Complejo espacial Av. del Libertador

3.2.2.1.1. *El espacio público:*

El objetivo principal en el diseño de este sector es la creación de un espacio público y de un paisaje urbano cuyas características conceptuales han sido enmarcadas en el punto 2.3.9. A tales efectos será destinado el 65% (sesenta y cinco por ciento) de la superficie global disponible (18 has) en esta etapa, en aquél estarán incluidas las superficies que insuman las calles destinadas a circulación vehicular, senderos peatonales y de bicicletas, o estacionamientos públicos a cielo abierto. La zona del bajo autopista será incluida en esta categoría en tanto permanezca como uso público transitable. En el caso que se la destine a concesiones privadas con edificación (usos o servicios comerciales) o a explotaciones comerciales aún cuando no conlleven edificaciones, serán categorizadas en el restante 35% (por ejemplo canchas deportivas, estacionamientos privados, instalaciones recreativas, etc. sobre parcelas de propiedad privada).

Los participantes deberán proyectar en forma acabada, a nivel de anteproyecto el espacio público, indicando en el mismo: arborización (especificando los tipos vegetales predominantes), zo-

nas de césped, canchas deportivas (si las hubiere), juegos infantiles, tipos de solados, veredas, plazas secas, senderos peatonales y de bicicletas, cercos y vallados, emplazamiento de fuentes y grupos escultóricos (si estuvieran previstos), perfiles de calles y alumbrado público.

El área pública así conformada será la primera en materializarse, antes de la venta de parcelas al uso privado. Esta superficie, con calles y senderos públicos, será transferida al patrimonio de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Es importante que los participantes valoren la continuidad físico-espacial que puedan obtener a lo largo de este espacio público en prolongación del Parque Thays y hasta el encuentro con las plazas San Martín y Fuerza Aérea.

También será importante que los participantes consideren el cambio de matices urbanos que experimenta esta franja en toda su extensión (que supera el kilómetro). Así, recorriéndola de este a oeste:

- Un “primer tramo” —desde la AV. Ramos Mejía hasta la calle Esmeralda— se encuentra impregnado de las actividades de las terminales ferroviarias y centro de trasbordo. Sobre la Av. Ramos Mejía se encuentra el principal cruce peatonal y vehicular de la Av. del Libertador que es recibido, desde el lado de las terminales, por una escueta vereda sobre la que se alinean varias paradas del transporte colectivo que circula por la Av. del Libertador y por la hermética planta baja del edificio de oficinas de Ferrocarriles Argentinos, construida sobre la línea municipal. Al oeste de ese edificio, en casi todo el tramo, se puede apreciar la potente forma abovedada de los hangares de la estación del Mitre. Teniendo presente que fue necesario reducir la vereda de la Av. Ramos Mejía con grandes maceteros para impedir la instalación de improvisados comercios, puede pensarse que este primer tramo podría plantearse como verdadera plaza de trasbordo: con comercios, servicios comerciales, oficinas de apoyo, espacio público, buen andén para el transporte público, acceso lateral directo al hall de la estación terminal y un remodelamiento de las plantas inferiores del edificio de oficinas.
- Un “segundo tramo” —desde la calle Esmeralda hasta la Autopista 9 de Julio— comienza con los volúmenes que ocupan la Cámara Eléctrica y el Museo Ferroviario que, a modo de transición, lo separan del “primer tramo”. El resto, hasta la traza de autopista, se trata de un espacio que, a pesar de estar contorneado por la traza elevada de esa autopista, goza de gran visibilidad desde las aceras y calzadas de las calles C. Pellegrini y Cerrito, la propia avenida y la autopista. Asimismo, este segmento tiene la peculiaridad de contar, en su entorno inmediato, con el bajo autopista.
- Un “tercer tramo” —desde la Autopista 9 de Julio hasta la Av. Callao y Parque Thays— comprende la mayor y más homogénea superficie del terreno de esta 2da. etapa, que es la continuación directa de la “cuña verde norte”, rica en parques públicos y edificios culturales y que está enfrentada a un área residencial de alta densidad y muy buen estándar edilicio.

3.2.2.1.2. *El área privada:*

El 35% (treinta y cinco por ciento) de la superficie total del predio a liberar del uso ferroviario en esta etapa y que esté comprendido en el área que se ha denominado “Complejo espacial Av. del Libertador” estará destinada a parcelas que serán vendidas al uso privado. Cada parcela será vendida con especificación explícita de las normas de uso, ocupación, retiros y volumetría edilicia que le corresponda en el diseño del conjunto.

A los edificios públicos incluidos en el área del Complejo Av. del Libertador que el participante proponga conservar y reciclar (además de la Cámara de Electricidad, cuya permanencia es obligatoria en esta 2da. etapa) les será adjudicada una parcela propia, la que será computada dentro de la superficie que conforma este 35%. En el caso de edificios reciclados para usos no residenciales, podrá aplicarse un FOS máximo del 80%.

Cada parcela tendrá acceso desde calle vehicular pública pero se tratará, en lo posible, de que aquéllas no tengan acceso directo desde la Av. del Libertador ni desde la calle últimamente abierta en el lado norte de esa avenida, con el fin de no generar nuevas interferencias en la rápida circulación vehicular de paso. Seguramente adquirirá particular relevancia el modo en que los partici-

pantes prevean articular estos predios privados con el espacio público indicado en el ítem precedente.

3.2.2.1.3. *Subdivisión y ocupación del suelo:*

La forma, dimensiones y subdivisión de las parcelas entre sí será una opción libre de los participantes y un motivo principal de este Concurso. La construcción y ocupación de las mismas estará sujeta a los siguientes criterios:

FOT promedio: 3,5 Este Factor de Ocupación Total es el máximo admisible y corresponde al total de las parcelas a edificar y con edificación a preservar. Este valor promedio podrá ser distribuido en forma diferenciada sobre cada parcela, según los FOT máximo y mínimo asignables a cada una.

FOT máximo: 6

FOT mínimo: 1

Estos FOT máximo y mínimo son los aplicables a cada parcela en particular, en tanto no se supere el FOT promedio de 3,5 fijado para toda el "área".

A efectos de aplicar el FOT promedio, serán consideradas como "áreas" completas las siguientes:

Segunda etapa:

Área 1) El total del área a desafectar del uso ferroviario comprendida entre el eje del viaducto de la Autopista 9 de Julio y la L.M. de la Av. Ramos Mejía, lo que totaliza 18 has.

Área 2) El total del área a desafectar del uso ferroviario comprendida entre el eje del viaducto de la Autopista 9 de Julio (al este) y la L.M. de la calle que contornea el Parque Thays (hacia el oeste), que totaliza 57 has.

Nota: en la 2da. etapa, la superficie que será incorporada al uso público según el retroceso que el concursante determine para la Estación del F.C. San Martín quedará exenta en este concurso de toda norma expresa y también del ser computable como "área". Cada participante podrá otorgarle el tratamiento que estime más conveniente, inclusive el introducir construcciones edilicias.

Tercera etapa:

Área 3) La totalidad de la superficie liberada del uso ferroviario en esta etapa será considerada como una sola "área". En consecuencia, la peculiar situación que generaría el reciclaje de la gran superficie cubierta que ocupa la estación terminal del Mitre y de otros edificios que puedan ser preservados, será interpretada de la siguiente manera:

- se asignará una superficie de terreno propia a cada parcela de los edificios a preservar y reciclar, que será por lo menos un 25% mayor que la proyección en planta de los volúmenes construidos (FOS máx. 80%);
- el FOT que según el proyecto se asigne a cada uno (con un FOT máx. = 6 y un FOT mín. = 1) será finalmente prorrateado con el total que corresponda a los terrenos de la tercera etapa, lo cual no podrá sobrepasar el FOT promedio de 3,5 para toda el "área".

3.2.2.1.4. *Tejido urbano:*

FOS máximo 40% para uso residencial

FOS máximo 60% para otros usos permitidos

Este Factor de Ocupación del Suelo será el máximo correspondiente a cada parcela y representa el máximo de la superficie de terreno que se puede ocupar con la proyección de los volúmenes

edificados. En el uso residencial un FOS máximo 20% adicional podrá ser ocupado por un basamento que no exceda los 7 m de altura y con un tratamiento de terraza accesible con jardín.

Serán permitidas edificaciones de perímetro libre, semi-perímetro libre (con o sin basamentos) y entre medianeras. En todos los casos no podrá superarse un plano límite de 90 m medidos desde la superficie natural del terreno. En las superficies de parcelas privadas que queden a la vista pública, se impondrá un tratamiento acorde con el espacio público proyectado.

3.2.2.1.5. Usos del suelo:

Se fijan como usos permitidos: el residencial colectivo y la hotelería (nivel superior a tres estrellas), comercios y servicios comerciales de apoyo a la residencia, representaciones diplomáticas y organismos internacionales, así como edificios destinados a usos culturales que no impliquen espectáculos con afluencia masiva de público. Entre los establecimientos educacionales sólo serán permitidos guarderías infantiles y escuelas primarias.

3.2.2.1.6. Conjuntos urbanos predeterminados:

En estas Bases se solicita de los participantes superar el concepto de "espacio público más lotes privados con normativa" y pasar a imaginar verdaderos conjuntos urbanos bien definidos (en el nivel de concurso de ideas) en el uso del suelo, volúmenes edificados y elementos básicos dominantes, que regirán tanto en el espacio público como en las construcciones sobre parcelas privadas. Se trata de que el sector público no limite su acción a una simple venta de lotes sino que cuente con un diseño urbano pre-determinado que buscará promover.

El área de la ciudad que se pretende transformar goza de una excepcional ubicación como sector de enlace entre diferentes zonas, lo cual permite presuponer un amplio éxito a las operaciones que allí se emprendan y posibilitará incorporar a la venta de parcelas a desarrollar el concepto de construcción en lapsos determinados.

En estos "conjuntos predeterminados" difícilmente será posible obtener una imagen definitiva hasta tanto no intervengan los interesados directos para la ejecución de cada edificio o de varios de ellos. Pero sí se estima posible que se efectúe un diseño general del conjunto que exprese un programa general preliminar, formulado por el propio participante de acuerdo con las normas generales establecidas en estas Bases. En el momento en que el Promotor, junto con los ganadores del concurso, procedan a la confección del anteproyecto definitivo, serán efectuados los reajustes que se juzguen imprescindibles en dicha programación. Estos distritos quedarán incorporados al Código de Planeamiento Urbano, ya sea como "urbanizaciones determinadas" o como "arquitectura especial". Ello facilita la imposición de normas que autoricen diferentes volúmenes construibles sobre parcelas próximas entre sí. De todos modos, los participantes cuidarán, en lo posible, que en las composiciones que propongan exista una equilibrada distribución de cargas y beneficios en el área urbana en el cual están emplazadas. A posteriori, se procedería a la venta de parcelas con el compromiso de ejecución de los volúmenes y usos pre-determinados dentro de un lapso convenido para la iniciación de las obras (en su defecto, o en forma complementaria, también podría recurrirse a aplicar un "impuesto al baldío").

No será obligatorio que los participantes consideren que la totalidad de las parcelas obtenibles serán ofrecidas a la venta bajo estas condiciones, pero la Asesoría supone que sería de gran eficacia apelar a estos conjuntos generadores de forma urbana en tres ubicaciones-tipo:

- 1) en la plaza de trasbordo que puede generarse sobre la Av. del Libertador entre Esmeralda y Av. Ramos Mejía;
- 2) en parte o la totalidad de lo que en estas Bases se ha denominado "Complejo Av. del Libertador", entre la Autopista 9 de Julio y Av. Callao, y
- 3) en el extremo noroeste del predio, en terrenos recuperables en la tercera etapa y próximos al Barrio Parque y al Shopping Paseo Alcorta.

Los participantes expresarán en plantas, vistas, cortes y axonométricas los volúmenes máximos

y el uso predominante asignado a cada parcela de acuerdo a los símbolos, escalas y elementos requeridos en el punto 1.7.1. de estas Bases. Por tratarse de un concurso de ideas no se requiere la redacción de la normativa a aplicar, pero deben quedar perfectamente explicitados los datos previstos en la planilla del Anexo 1.3.2. para los terrenos de la 2da. etapa, así como todo otro elemento que se estime indispensable para la correcta interpretación de la propuesta.

3.2.2.1.7. Fases de ejecución:

Si bien se trata de un concurso de ideas y no de un anteproyecto definitivo, es difícil pensar que tanto las 18 has de la 2da. etapa como las 57 has de la 3ra. etapa puedan, en cada caso, ser ejecutadas como una sola operación. No sería lógico imaginar que el mercado inmobiliario pueda canalizar sus ofertas en forma masiva ni tampoco que el sector público pueda ejecutar sin sub-etapas las obras ferroviarias y de infraestructura. Conviene recordar que en la primera presentación del Proyecto Retiro se calculó un desarrollo global a veinte años.

En consecuencia, los participantes subdividirán cada etapa en diferentes "fases" cuyo número, dimensionamiento y secuencia quedan a su criterio. Se cuidará la coherencia de cada fase en sí misma y con el entorno, así como con la apertura de calles y el tratamiento del espacio público.

Esta Asesoría desconoce cuál será la modalidad de gestión que, en definitiva, será adoptada para la implementación del proyecto, pero en principio puede pensarse que cada "fase" constituirá una "unidad de gestión" que pueda ser ejecutada por distintos urbanizadores. Para cada "fase" la infraestructura de servicios podrá ser derivada de un haz de troncales dispuesto según la mayor longitud de los terrenos a urbanizar.

3.2.2.2. El "centro de trasbordo"

En el punto 2.3.5. fueron explicadas: la situación actual, los datos estadísticos y los objetivos a lograr con la finalidad de intentar mejorar la operatividad de este complejo centro de trasbordo y transferencia. En esta 2da. etapa, que posiblemente perdure durante bastante tiempo, se mantendrán en operación las tres estaciones terminales de los ferrocarriles Mitre, Belgrano y San Martín en las ubicaciones relativas que actualmente ocupan. Se trata, sin embargo, de intentar otorgar una mejor disposición espacial y funcional de todo ese conjunto. A tales efectos:

a) Los participantes podrán prever un retroceso del edificio que actualmente ocupa la estación terminal del F.C. San Martín desde la línea municipal hasta un máximo de 120 m (medidos en forma perpendicular a ella). Esta medida está dada por el límite máximo posible sin que se requiera efectuar costosas transformaciones de vías, señalizaciones ferroviarias o afectar el uso del importante galpón-taller de locomotoras que, dentro del área, dispone ese ferrocarril. De todos modos, deberá tenerse en cuenta que cuanto mayor fuere el retroceso de esta terminal, más incómodo puede tornarse su acceso por medios peatonales o del transporte público que no penetra hasta la misma, así como la necesidad de proteger a los pasajeros de la intemperie.

En la ubicación que se determine se trataría de efectuar una construcción liviana para luego desmontar la existente o, si el sector público decidiera acelerar la realización de la 3ra. etapa, esta construcción podría ser parte integrante de la Nueva Terminal Unificada. Cualquiera fuere el caso, la nueva estación terminal para el San Martín o Nueva Terminal Unificada, el anteproyecto de la misma *no es motivo de este concurso de ideas*. Los participantes se limitarán a indicar la línea municipal a partir de la cual sería emplazado el futuro edificio, así como a especificar las ubicaciones y cotas de nivel según las cuales prevé accesos peatonales.

b) El espacio que resulte de este retroceso de la estación del San Martín estará destinado a espacio público, en el cual se podrá disponer de las siguientes posibilidades:

- un tratamiento simbólico como "plaza de trasbordo";
- la adecuación para la llegada de taxis y, si se estima conveniente, de líneas de transporte colectivo;

- lugar de llegada e intercambio de las corrientes peatonales que se generan entre las terminales ferroviarias y de ómnibus y paradas de líneas colectivas;
- posible extensión del túnel peatonal de la Línea C de subterráneo e interconexiones hacia las plazoletas previstas para paradas de colectivos;
- construcciones en bajo, alto y/o a nivel para la instalación de locales comerciales que estén al servicio de los viajeros;
- zonas de descanso, paseo y espera al aire libre;
- cualquier otra iniciativa que, a juicio de los participantes, mejore la calidad plástico-funcional de este espacio.

La proporción de superficies que se asigne a cualquiera de los destinos arriba especificados queda a juicio de cada participante.

- c) Las desordenadas instalaciones comerciales que hoy existen en el área podrán ser removidas o reinstaladas en los lugares fijados en la propuesta. En todos los casos se trata de concesiones precarias.
- d) En tanto estén destinadas a obtener una mayor funcionalidad de todo el conjunto, los participantes podrán proponer cualquier tipo de remodelación que estime necesaria, ya fuere dentro de las estaciones del F.C. Mitre y del Belgrano como en las calzadas y plazoletas de la Av. Ramos Mejía y las plazas circundantes: Fuerza Aérea, Salvador M. del Carril y Canadá.

En síntesis:

- En esta 2da. etapa el tratamiento que se proponga para el “centro de trasbordo” tendrá muy en cuenta que ello puede constituir tanto una situación definitiva como transitoria (hacia la instrumentación de la 3ra. etapa); en tal sentido deberá tomarse en consideración el tipo de alteraciones que este hecho pueda provocar.
- La reorganización que en estas Bases se propone para el “centro de trasbordo” no debe tomarse como un desafío a la imaginación sino como un desafío al buen sentido, aunque no se descarta que ambos estén asociados.
- Es propósito de este concurso de ideas el aportar diversos elementos de juicio, de modo de facilitar correctas tomas de decisión en cada una de sus etapas y en la sucesión entre las mismas. Inclusive, el participante que lo juzgue recomendable podrá hacer uso de la opción que fue planteada en el punto 2.3.10. (tercera etapa) con respecto a la permanencia o no de la actual estación del F.C. Belgrano en el fin de la 2da. etapa.

3.2.3. Tercera etapa

Las acciones principales que corresponderían a esta etapa son:

- construir el nuevo haz de vías principales para los tres ferrocarriles, incluida la reposición de los tres puentes que cruzan la calle Salguero. La conformación final de la Playa Saldías y la conservación del edificio de Bienestar Socialhabrán de determinarse en esta instancia;
- construcción de la Nueva Estación Unificada para terminal de pasajeros común a los tres ferrocarriles;
- transformación del edificio que ocupa la terminal de pasajeros del F.C. Belgrano, teniendo en cuenta las consideraciones del punto 2.3.11.2 y del Anexo 4.6.;
- reciclaje y readaptación a otros usos del edificio que hoy ocupa la estación terminal del F.C. Mitre;
- reajustes en el “centro de trasbordo” si los hubiere;
- liberación de los terrenos no comprometidos con el uso ferroviario y cuya afectación a nuevos usos urbanos es motivo de este concurso de ideas.

Con el propósito de seguir el ordenamiento expositivo adoptado para la etapa anterior la descripción del Programa Indicativo para esta tercera etapa se subdivide bajo las denominaciones de "Extensión del complejo espacial Av. del Libertador", "Centro de trasbordo" y "Reciclaje de la estación del F.C. Mitre".

3.2.3.1. Extensión del complejo espacial Av. del Libertador

En la fig. 12 se puede apreciar las superficies de terreno que se agregarían a las obtenidas en la segunda etapa, lo cual representa sumar un parcial de 57 has. Por el hecho de constituir, también, parte de la denominada "cuña verde norte", se trata de un complemento de los terrenos a urbanizar en la 2da. etapa, por lo cual le serán aplicables las mismas normas y disposiciones generales especificadas para aquélla en el punto 3.2.2.1. de estas Bases. La sola excepción es en materia de usos, por cuanto desde la prolongación virtual del eje de la Av. Callao hacia el NO no está permitido el uso hotelería.

En esta etapa se les presentará a los participantes la posibilidad de incorporar, o no, a su propuesta la calle 15, cuya traza corre al norte de las vías del F.C. Belgrano, así como el edificio que en el punto 2.3.10. fue denominado "Control de operaciones". En ambos casos los participantes podrán decidir libremente con respecto a su permanencia, remodelación o desaparición.

Por último, en relación a las supuestas rampas de enlace de la Autopista 9 de Julio con la prolongación de las avenidas Pueyrredón y Callao, estas Bases remiten a los participantes a lo expuesto en el punto 2.3.3.2. Para esta etapa no se requiere el llenado de la planilla del Anexo 1.3.2.

3.2.3.2. "Centro de trasbordo"

Al llegar a la ejecución de esta 3ra. etapa, en el centro de trasbordo se habrá producido una importante transformación, por cuanto la totalidad de las terminales de pasajeros estaría concentrada en la Nueva Estación Terminal Unificada, que ocuparía la zona que hoy utilizan los ferrocarriles Belgrano y San Martín, a la vez que estaría enfrentando el espacio público previo que haya sido obtenido frente a la segunda en la 2da. etapa. Se supone que en estas circunstancias las demandas de transferencias serán similares, o superiores, a las indicadas en el punto 2.3.5., por lo cual los participantes podrán optar por:

- a) dejar la organización del centro de trasbordo en la misma situación obtenida en la 2da. etapa, más los reajustes del caso (en especial el destino a otorgar al edificio de la actual estación del F.C. Belgrano);
- b) establecer modificaciones para aprovechar la posibilidad de lograr un nuevo frente lateral para paradas de transporte colectivo que circularían por una supuesta paralela a la calle 15 hacia Av. del Libertador o calle Cerrito;
- c) intentar una concentración de líneas frente a la Nueva Terminal Unificada, utilizando a tal efecto la Plaza Canadá y/o el propio espacio público obtenido en la 2da. etapa.

3.2.3.3. Reciclaje y readaptación del edificio y hangares que hoy ocupa la estación terminal del F.C. Mitre

El reciclaje y readaptación de usos de un edificio de volumen y dimensiones globales como el que aquí se trata y que, además, deberá seguir formando parte del patrimonio público, es una operación delicada y pasible de sufrir grandes riesgos técnicos, ambientales y económicos. Según fuera expresado anteriormente, este reciclaje y la supresión del edificio de la terminal del F.C. Belgrano constituyen algunos de los puntos más cuestionables del que fuera presentado como "proyecto oficial" para Retiro.

Desde el momento en que aquí se trata de un Concurso de Ideas, no se pretende que se presente un anteproyecto acabado relativo al posible destino futuro de este edificio. Los participantes sólo indicarán el "partido" general que podría adoptarse, señalando en la escala y gráfica solicita-

das en el punto 1.7.1. 3) las zonas y destinos a que serían afectadas las superficies existentes, las que se proponga introducir, accesos, circulaciones y enlaces principales de los sectores interiores con los exteriores. En todo momento se tendrá en cuenta las condiciones ambientales de ventilación e iluminación natural, así como acondicionamiento térmico de los espacios indicados.

3.3. La normativa vigente y su validez para estas Bases

En el Código de Planeamiento Urbano en vigencia los terrenos que son objeto de este concurso de ideas están calificados como "Distrito de Urbanización Futura - UF", en los cuales:

- «1) Carácter: Corresponden a fracciones de terrenos de propiedad pública de gran superficie, aún no urbanizados u ocupados por instalaciones y usos pasibles de remoción futura.
Estos Distritos están destinados a desarrollos urbanos integrales que exigen un plan de conjunto previo en base a normas y programas especiales [...]»

En el Anexo 4.7. se han transcripto los principales artículos de las disposiciones vigentes en el entorno de ese predio U.F.. Es oportuno observar la gran variedad de distritos singulares en dicho entorno, como son: Urbanización Parque (UP), Urbanizaciones determinadas (U), Equipamientos especiales (E4), Puerto (P), de Arquitectura Especial (AE), Residencial (R1b) y Norma Especial (NE).

Las normas que se estimen apropiadas para el desarrollo urbanístico del Área de Retiro, si bien pueden tener su perfil propio como corresponde a los distritos de Urbanizaciones Determinadas, es recomendable que se refieran a los lineamientos establecidos en las secciones generales del Código de Planeamiento Urbano en lo referente a:

- propuesta de apertura de vía pública y parcelamientos;
- normas generales sobre tejido urbano;
- la zonificación en distritos.

En el Anexo 4.7. también se incluye una síntesis de las "Normas relativas al parcelamiento y apertura de vía pública" (Art. 3 del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires), así como el texto de la ley que concedió un terreno al Reino de España.

3.4. Condiciones obligatorias de las Bases

A efectos del cumplimiento el art. 28 del RC, son condiciones obligatorias de las presentes Bases:

- a) La presentación de todos los elementos exigidos en el punto 1.7.
- b) Desarrollo de la propuesta en tres etapas según se solicita en el punto 3.2.
- c) El cumplimiento de las normas establecidas en el 3.2.2. y 3.2.3. para la 2da. y 3ra. etapas.

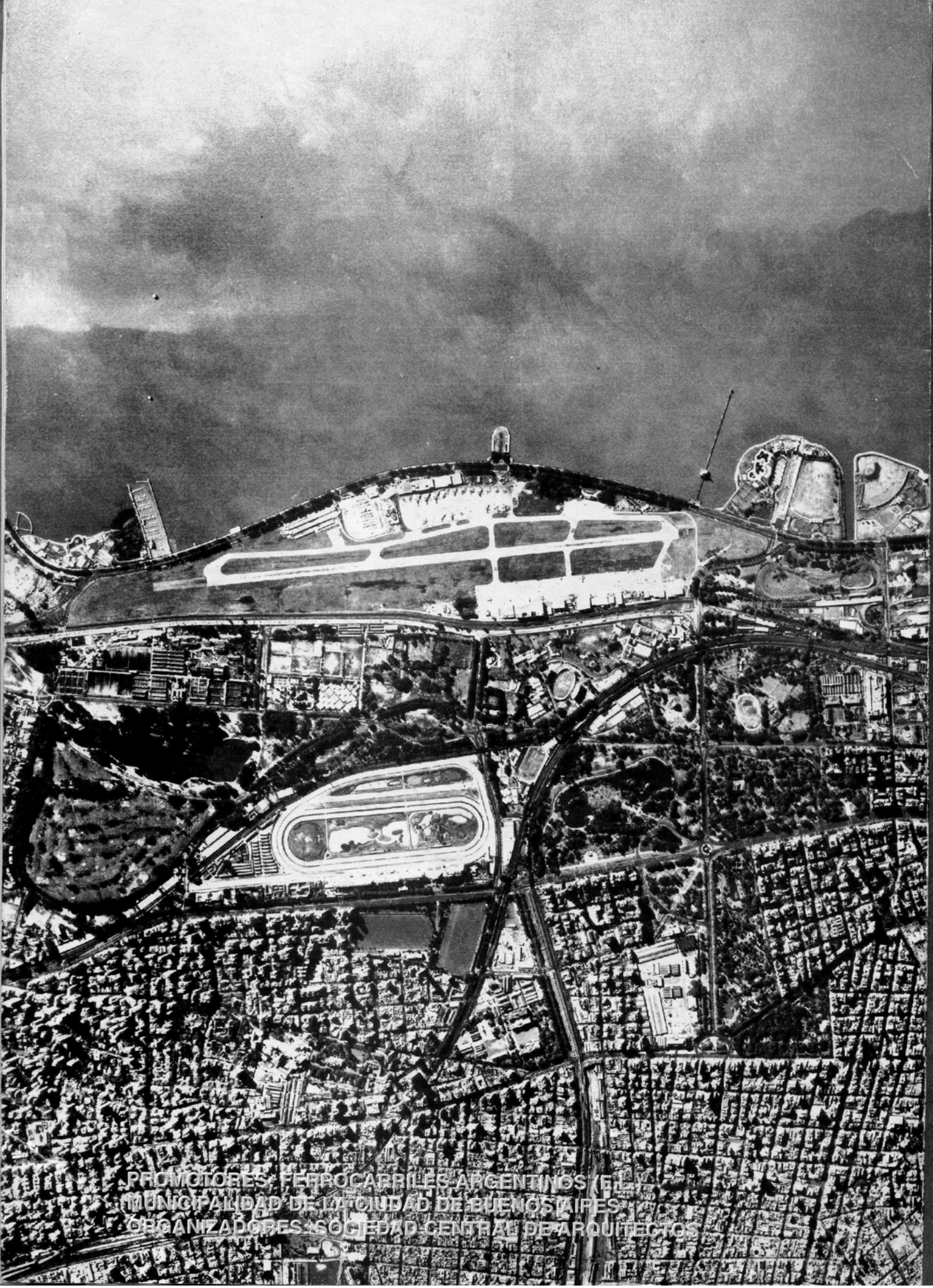
3.5. Criterios de valoración de las propuestas

La Asesoría considera importante que en la búsqueda de las mejores soluciones y propuestas que demanda este concurso los participantes y el Jurado tengan presentes, entre otros, los siguientes aspectos:

- Equilibrio entre el beneficio comunitario y las condiciones básicas para el desarrollo de la inversión. Este objetivo ha sido holgadamente previsto en las normas de máxima ocupación privada establecidas en estas Bases y cuyos alcances están explicados en el punto 2.3.11.3.

- Definida caracterización y relevancia del espacio público, así como su contribución a mejorar las condiciones ambientales del área, pasando a constituir el tramo final de la llamada "cuña verde norte". Para ello se sugiere avanzar en la propuesta de que parte de las construcciones privadas contribuyan a conformar una volumetría de "conjuntos urbanos predefinidos" antes que un anodino resultado de la normativización. Si se logra instrumentar este objetivo, se habrá dado un importante paso adelante hacia el buen manejo del diseño del espacio urbano. Este es un hecho que hoy está a riesgo de perderse en nuestra ciudad que desde fines del siglo pasado fue generosamente enaltecida con los mismos.
- Dignificación del espacio y las funciones propias del centro de trasbordo. El logro de este objetivo para esta importante función urbana comprende dos facetas: 1) la de un orden temporal en el pasaje de la 2da a la 3ra. etapas y 2) la del orden espacial cuyos nuevos epicentros se proponen uno frente a la Av. del Libertador y otro frente a la actual estación del F.C. San Martín y Plaza Canadá. A estos espacios se suman las tres plazas que actualmente bordean la Av. Ramos Mejía, las que hoy parecen insuficientes para lograr la correcta caracterización urbana del lugar según las corrientes peatonales y vehiculares que al mismo convergen.
- Armonización de la concepción plástico-funcional que se proponga con las diversas y singulares características que ofrece el entorno que, en gran medida, ya han sido asimiladas por la población como parte de los rasgos típicos de la ciudad de Buenos Aires.
- Atender al hecho de que la 2da. etapa, una vez completada, puede llegar a permanecer durante largo tiempo como imagen final, sin descartar que también deban proveer una natural vinculación con las transformaciones que puedan realizarse en una 3ra. etapa.
- Debe quedar claro que las modificaciones en el entorno no son el objeto de este concurso y que ellas deben ser evaluadas sólo en la medida en que contribuyan a la mejor comprensión de la característica del diseño urbano propuesto.

Este libro se terminó de imprimir en el mes de abril de 1996
en los Talleres CO.G.T.A.L.
Rivadavia 767, Capital Federal, Rep. Argentina



PROMOTORES FERROCARRILES ARGENTINOS (E.L.)
MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
ORGANIZADORES SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS