

PROYECTO AREA RETIRO / Concurso Nacional de Ideas

Proyecto de Concurso :
Alberto Varas, socio a cargo

con

J. Lestard y M. Baudizzone
Asociados : Ferrari /Becker

Evolución en las infraestructuras del transporte

Introducción:

Buenos Aires ha llegado a una fase de su desarrollo urbano altamente complejo con oportunidades para la generación de nuevos espacios urbanos, públicos y privados. Esto es debido a las transformaciones que inevitablemente deberán producirse en la ciudad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y la eficacia de su rol metropolitano.

El estancamiento de la ciudad durante décadas ha hecho que una gran parte de sus infraestructuras se encuentren hoy obsoletas.

Mientras que la residencia mantuvo un ritmo de actualización en manos de desarrollos privados con inversiones en general bajas y atomizadas que permitieron un progreso de la calidad de la vivienda, el espacio público y las infraestructuras, por el tipo de inversión necesaria para su ejecución y por la complejidad de su resolución quedaron demoradas.

El reciclaje de las grandes infraestructuras y los vacíos urbanos que se derivan de ello permiten recuperar **una dimensión monumental de la ciudad** y de su **espacio público** como aporte a su concepción contemporánea.

La mejora de la calidad de vida en la metrópolis contemporánea, que es también un objetivo principal del Proyecto, está ligada tanto a la calidad de su espacio residencial (mediante la propuesta de nuevos tejidos frente a la masa cuadrangular de la ciudad existente) como a la calidad del espacio destinado al esparcimiento y al movimiento y los traslados en los que la gente pasa, cada vez más, una porción importante de su tiempo.

El proyecto propone también hipotetizar sobre el funcionamiento de otros aspectos de la vida de la ciudad sin cuya solución no se puede asegurar esa calidad de vida que se pretende para los ciudadanos el esparcimiento, el contacto con la naturaleza, el puerto, el funcionamiento racional de las vías de circulación del transporte de cargas y las funciones, que en general, hacen a su realidad económica, vista la ciudad como centro de producción.

Buenos Aires inaugura de esta manera la problemática de una nueva escala de fragmentos urbanos monumentales en áreas de centralidad.

ESTRATEGIAS FUNDANTES

Sobre estas grandes líneas la propuesta presentada propone las siguientes estrategias fundantes:

Consideración de **las relaciones funcionales y estratégicas con el entorno**.

El tratamiento de la **dimensión monumental** del fragmento a escala de la ciudad.

Una estructuración urbana FLEXIBLE con un acotamiento de sus parámetros espaciales, capaz de absorber los cambios implícitos en una gestión público-privada de la ciudad.

El espacio público como protagonista de la estructuración espacial del área y de la identidad de los fragmentos.

El rol de **las infraestructuras como estructuradoras** del nudo.

La utilización del concepto de "contenedores urbanos" como **tipología flexible** para usos residenciales (torres) u otros, polifuncionales como los destinados a usos comerciales, recreativos u hotelería (basamentos y torres).

Oposición de **fragmentos identificables** e integrados en sí frente a la masa y al borde construido de la ciudad existente.

Una **lógica de llenos y vacíos flexible y medida** como factor de equilibrio entre la masa urbana construida y el suelo urbano libre para usos recreativos (**densidad regulada**).

Creación de **entornos protegidos** para la residencia de gran **calidad ambiental**.

Respeto de la **calidad del patrimonio urbano** que se salvaguarda impidiendo su contaminación con soluciones "hiperfuncionales".

En las demandas del Nudo de Transportes, **priorización de los sistemas de transporte no contaminantes** ni visual ni ambientalmente y del confort del peatón (cubierto de la intemperie).

Reconsideración de **la red vial como espacio público paisajístico** frente a la "vialidad funcional".

Identidad de las partes y fragmentos significativos como base del ordenamiento a escala monumental de la "**visualidad de la metrópolis**".

Mecanismos de gestión etapas y fases de desarrollo que consideren la "**visualidad**" de cada etapa completa y su **factibilidad económico-financiera**.

16 IDEAS para el área de RETIRO

En relación al Complejo Espacial Av. del Libertador Gral. San Martín:

2º Etapa :

DOS GRANDES PIEZAS FUERTEMENTE AUTODEFINIDAS QUE RECARACTERIZAN EL ESPACIO DE LA AV. DEL LIBERTADOR

En esta etapa el Complejo espacial de la Av. del Libertador queda definido por **DOS GRANDES PIEZAS** de alta densidad a fin de lograr **una fuerte identidad de esta etapa y una nueva caracterización de este tramo del espacio de la Av. del Libertador** .

pieza 1: un contenedor

1. UN CENTRO MULTIFUNCIONAL : HITO GENERADOR DE UN ESPACIO QUE ENMARCA LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL MITRE

* Un complejo **de alta densidad concebido como desarrollo privado con acceso público en las plantas bajas y los subsuelos, ubicado sobre Av. Libertador** en el área que linda con la estación Retiro del Mitre.

En la planta baja y primer subsuelo, creación de un centro de comercios y abastecimiento conectado con el flujo de y hacia las estaciones de ferrocarril y con el nudo subterráneo de pasajeros (2da. Etapa).

En los niveles superiores, en **dos torres que enmarcan las naves de la estación del ferrocarril Mitre**, se propone un hotel de pasajeros de 3 estrellas y un centro polifuncional (apart-hotel / estudios / servicios de oficinas / comunicaciones.)

pieza 2:

2. UNA PIEZA DE TEJIDO URBANO RESIDENCIAL DE ALTA CALIDAD AMBIENTAL

* una **pieza de tejido urbano de desarrollo privado y predominantemente residencial separada** de Av. del Libertador por un corredor verde, de altura media (entre 8 y 14 pisos) que se autodefine en esta segunda etapa.

Esta nueva pieza sobre AV. del Libertador crea una nueva dimensión de la avenida en este tramo, consolidando la recova como límite histórico del tejido

en la pieza 2 se distinguen :

3. UNA CABECERA DE ALTA DENSIDAD, UN "SEÑALADOR URBANO" PRÓXIMO A LA AUTOPISTA QUE "ANCLA" LA SEGUNDA ETAPA Y MARCA EL CRUCE DE LA AUTOPISTA 9 DE JULIO

* Se propone un tratamiento particular de la cabecera de la pieza de tejido residencial en la proximidad al cruce de la Autopista 9 de Julio con una ocupación volumétrica especial que indica su **carácter de final de la autopista, puerta de entrada y salida de la ciudad y demarcación de un punto focal de la segunda etapa de urbanización.**

Sobre estos terrenos se propone la construcción de un basamento de la altura de la autopista y dos torres para un complejo hotelero y de apart-hotel de 5 estrellas.

4. EL CORREDOR VERDE "AMORTIGUADOR" DE LA AV. LIBERTADOR

* Se propone la separación entre la pieza de tejido residencial y el frente de la Av. Libertador mediante un **corredor verde y de uso de 50 mts de ancho** capaz de absorber ruidos, visuales, la velocidad de la vía rápida y la eventual subida a la autopista desde Av. Libertador.

Este corredor verde prolonga la cuña verde de los parques urbanos existentes que se originan en el norte de la ciudad e independiza los accesos vehiculares del sector de las vías rápidas.

5 .TRAZADO DE UNA ESTRUCTURA VIAL QUE PERMITE LA SEPARACIÓN ENTRE EL TRANSITO DE PASO Y EL TRANSITO INTERNO DE LA PIEZA

* Se propone eliminar en esta segunda etapa la vía rápida mas allá de Av. Callao, conservando el "bypass" aliviador sobre Av. Libertador. De esta manera el nuevo barrio queda protegido del tráfico rápido de paso.

3º Etapa:

6. EL NUEVO PARQUE PUBLICO TEMÁTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

* Se propone la creación de un **Gran Parque Publico** unificando, en la 3a etapa, el espacio de los parques existentes con las nuevas áreas destinadas a este uso publico.

Se propone la creación de un parque contemporáneo "activo", donde la representación de la naturaleza convive con las actividades culturales, recreativas y educativas.

7. CONSOLIDACIÓN ESPACIAL DEL NUEVO FRENTE URBANO Y DEL LIMITE DEL NUEVO PARQUE

* El nuevo limite de la ciudad y el parque público se consolidan a través de una línea virtual formada por un fondo transparente de torres apoyado sobre la línea del límite de la tercera etapa .

En esta etapa la línea de torres jalona el nuevo limite de la ciudad hacia el río.

Se utiliza la tipología de la torre como tipología flexible para la estructuración volumétrica de una etapa lejana en el tiempo.

8. EL BOULEVARD PAISAJISTICO DE LA TERCERA ETAPA COMO ESPACIO PUBLICO VIAL DISEÑADO

* Se propone la creación de una vía interna y caracterizadora de la tercera etapa: un boulevard paisajístico que se conecta con el trazado de Av. Madero y continua hasta la calle Salguero, semaforizado, para evitar su conversión en un vía de paso .

El boulevard sirve de terminación al parque y es a la vez una vía estructuradora de la etapa final de la urbanización.

9. EL PARQUE MEDIATICO DE EXPOSICIONES

* Creación de un **área de edificios de planta ancha** y de baja altura flexibles y de carácter público para la creación de un **Parque Mediático de Exposiciones**, museos, entes culturales y /o educativos que estará ligado a la transformación de las naves de la estación del ferrocarril Mitre que se propone sean destinadas a un Gran Centro Urbano de Convenciones, Exposiciones y Atracciones relacionadas con la cultura, el conocimiento y las artes.

10. UNA PIEZA BAJA Y VERDE : "SEPARADOR" DE LA SEGUNDA Y TERCERA ETAPAS

* En una lengua intermedia entre las torres de la tercera etapa y la pieza de tejido consolidado de la segunda, **creación de un área separadora formada por edificios de planta ancha, de conformación**

flexible, para la ubicación de los servicios (áreas deportivas, abastecimiento, recreación, cines, educación, etc.) necesarios para las nuevas residencias del área en lo que será, en su etapa final, un barrio de entre 8.000 y 10.000 habitantes.

Esta pieza que contiene otro corredor verde completa la interpenetración entre la "cuña verde" y la nueva urbanización

11. UN BARRIO DE BAJA DENSIDAD COMO EXPANSIÓN DEL BARRIO PARQUE

* Creación de un barrio de media y baja densidad completando el Barrio Parque existente actualmente.

En relación al Nudo de Traslado:

12. UN CENTRO SUBTERRÁNEO DE TRASBORDO DE PASAJEROS

* Creación de un **Gran Centro de Traslado de Pasajeros** de distribución intermodal conectado desde la acera oeste (antes del cruce) de Av. Libertador hasta la nueva estación unificada de ferrocarriles, subterráneos y premetro en la cota -5.00 y -9.00 (subte y premetro).

13. UNA ESTACIÓN DE SUPERFICIE PARA COLECTIVOS CON UN CENTRO DE ABASTECIMIENTO MASIVO

* Frente a la estación ferroviaria se ubica una **Estación de Superficie para Parada de Colectivos a cota +1.20, con acceso peatonal desde el centro de traslado a cota -2.50**, donde se concentran las paradas.

Creación de un centro de abastecimiento en la cota -2.50 para contribuir a su financiamiento.

14. PREMETRO + SUBTERRÁNEO: NUEVA ESTACIÓN DE INTERCAMBIO

* Creación de un **premetro** o ferrocarril liviano con terminal en Retiro y llegada hasta Av. Brasil/Costanera Sur para servir las nuevas áreas de borde del área central (Retiro/ Nueva Catalinas / Puerto Madero / Reserva Ecológica - Costanera Sur / Ciudad Deportiva de Boca Juniors.

* Inclusión de una **estación de intercambio** entre el premetro y el subterráneo línea "c" debajo de la nueva estación unificada.

15. EL SUBTERRÁNEO EN LA NUEVA ESTACIÓN UNIFICADA

* Prolongación de la línea "c" de subterráneos hasta ubicar la estación debajo de la nueva estación de ferrocarril y prolongación eventual bajo la Av. Pueyrredón.

16. MEJORAS EN EL ENTORNO INMEDIATO DE LAS ESTACIONES Y CONSERVACIÓN PATRIMONIAL

* Ensanche de la vereda sobre Ramos Mejía y creación de un **paseo peatonal y una plaza multiniveles** frente a la nueva estación unificada con acceso directo al centro de traslado.

* Recuperación y revalorización de las estaciones terminales del Mitre y el Belgrano en segunda y tercera etapa.

* **Reciclaje del edificio de FA.** modificación de la planta baja y el primer piso para convertirlos en acceso al nudo subterráneo. creación de un **centro de abastecimiento** conectado con el nudo.

EL CONTEXTO DEL PROYECTO RETIRO

A. OPCIONES ESTRATÉGICAS ELABORADAS PARA EL ENTORNO URBANO DE RETIRO

B. EL PUERTO DE BUENOS AIRES

C. EL SISTEMA DE TRANSPORTES

D. LA RED VIAL

A. OPCIONES ESTRATÉGICAS PARA EL ENTORNO URBANO QUE ENMARCAN LAS PROPUESTAS PARA EL ÁREA ESPECÍFICA DEL PROYECTO RETIRO.

1. Área Puerto Nuevo

OPCIÓN:

1. Conversión del Puerto de Buenos Aires en un puerto tecnificado con tendencia a operar básicamente carga general en contenedores

Reducción drástica del estibaje en el exterior de las terminales.

PERMITE :

En el puerto:

La opción de crear una Terminal Intermodal de Cargas tecnificada y eficiente para servir a todas las terminales del puerto.

En la zona de influencia:

Se recuperan amplias zonas de terrenos actualmente destinados a estiba de contenedores para otros usos: residencias para personal con empleo en el área, centros deportivos, áreas verdes etc.

Se completa así una gran mancha verde que comienza en la barranca de la ciudad y termina sobre el Puerto y la Dársena F.

Recuperación de una parte del borde de la Terminal 1, antiguo paseo costero, como mirador portuario y de la ciudad en conexión con el área de la Dársena Norte, de gran valor paisajístico

2. Área Dársena F /Puerto Deportivo

OPCIÓN:

2. Recuperación de la Dársena F para fines paisajístico-deportivos y recreación. / Prolongación en puente de la traza de la Av. Pueyrredón para dar accesibilidad al área nueva.

PERMITE

La creación de un polo de recreación y un puerto deportivo en la línea de la costa con acceso de público y como prolongación de la Costanera Norte hacia Retiro.

El uso de un área y la implantación de actividades con una conexión posible desde la zona céntrica frente a Retiro y desde el nuevo barrio de Retiro mediante la prolongación de la traza de Pueyrredón elevada sobre la autopista como salida y con entrada por la calle Salguero.

3. Área Catalinas/Empalme Norte/Dársena Norte

OPCIÓN:

3. Recuperación paisajística de la Dársena Norte como rótula entre Puerto Madero y el Proyecto Retiro

PERMITE :

Creación de un **Paseo Peatonal Paisajístico** bordeando la Dársena Norte.

Ubicación de la **Estación Fluvio-Marítima de Buenos Aires** en el galpón existente reciclado y en un nuevo edificio, completando el Nudo de Traslado de Pasajeros y el carácter de Nudo de Transportes de toda el área

Edificio - autopista

Propuesta de un "**edificio -autopista**" de 400 mts de largo a todo lo largo del frente de la Dársena Norte que, conteniendo en su parte superior, con protección acústica y visual, la calzada de la autopista, tiene en su parte inferior una arquería de dos pisos de altura, en parte transparente y en parte ocupada por locales. Esta solución que permite una **banquina peatonal sobre la Dársena Norte sin interferencias de la autopista.**

Nueva Catalinas. Nuevo cruce peatonal

Ampliación del área de Catalinas Norte sobre los terrenos del Empalme Norte que desaparecería de acuerdo a lo expuesto en las bases de la convocatoria.

Creación de un basamento de usos comerciales en esta nueva área y posibilidad de cruce con puentes peatonales sobre la Av. Madero a cubierto desde el basamento con posibilidad de acceso a la nueva estación del premetro.

Premetro y conexión peatonal de Catalinas

Esta ampliación permite crear una vinculación peatonal entre "la isla de Catalinas Norte" y el borde del Paseo de la Dársena Norte.

Junto al edificio de la autopista se prevee una estación del premetro que unirá con la Terminal de Retiro (a bajo nivel) y que continúa a lo largo del Puerto Madero hasta la Costanera Sur. Otras estaciones del premetro se ubicarán a lo largo de Puerto Madero para finalizar luego de entrar por Av. Brasil en la Costanera Sur, Reserva Ecológica y Ex-Ciudad Deportiva de Boca Juniors.

B. EL PUERTO DE BUENOS AIRES

HIPÓTESIS ESTRATÉGICAS SOBRE LAS TENDENCIAS DEL DESARROLLO URBANO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL ÁREA RETIRO que se han considerado en las ideas propuestas.

Hipótesis tendenciales sobre el Puerto de Buenos Aires

El puerto de Buenos Aires es el más importante del país y uno de los más importantes de Sudamérica.

La ciudad de Buenos Aires forma parte del grupo de ciudades que hoy se denominan "ciudades globales" que emergen en el Sistema Mundial como nodos significativos para el transporte las comunicaciones y la toma de decisiones a nivel mundial.

Este status alcanzado por Buenos Aires atrae considerables beneficios económicos. Para mantenerlo es necesario un importante enlace de transporte con otras ciudades globales.

Este proceso genera reestructuraciones socioeconómicas y espaciales a nivel urbano sin precedentes que deben ser tenidos en cuenta en la elaboración de los planes urbanos que involucran infraestructuras del transporte y la comunicación.

VISIÓN PROSPECTIVA:

Para lograr un desarrollo integrado del Puerto en el Área Retiro, es fundamental conocer no solo el puerto actual, sino también el de los años venideros. Vivimos una era de cambios muy rápidos y en consecuencia, la predicción en el mediano y largo plazo requiere un cuidadoso análisis prospectivo.

La vida útil del Puerto Nuevo, que ya lleva siete décadas, depende, por un lado de la durabilidad de los materiales y de la estabilidad de sus estructuras y por el otro, del fenómeno de obsolescencia a que actualmente está afectado por factores altamente dinámicos: la aceleración de las innovaciones tecnológicas, la rápida transferencia de los conocimientos del campo de la Ingeniería Oceánica al de la Ingeniería Portuaria, la globalización económica y tecnológica y su efecto dinámico en el comportamiento de los mercados y las nuevas tecnologías aplicadas en los sistemas de transporte.

Se asoma ya un replanteo profundo del quehacer portuario. En el aspecto tecnológico solamente, basta pensar en la probabilidad de optimización y diseño de la infraestructura portuaria con eliminación de depósitos de carga en tránsito, eliminación de estructuras de amarre convencionales, nuevas posiciones del buque respecto de la costa, eliminación del personal de amarre, eliminación de remolcadores, eliminación de defensas, eliminación de prácticos de abordaje, nuevos diseños de buques para facilitar carga, descarga y estiba, cuando fundamentalmente el tráfico de carga general se realiza exclusivamente en contenedores.

En el caso del Puerto Nuevo de Buenos Aires podemos señalar, además :

a) los muros de atraque son estructuras a gravedad de hormigón simple con coronamiento de grandes bloques de piedra. Materiales, éstos, de alta durabilidad.

Con las intervenciones recientes se han renovado drenes que tienen importancia en la estabilidad de los muros.

b) se ha aumentado la superficie para la estiba de contenedores

- c) se ha modernizado el utilaje de movimiento de contenedores
- d) se han dragado las dársenas a 32'.

Actualmente y dado el último ordenamiento portuario, el Puerto de Buenos Aires se ha dedicado casi exclusivamente al tráfico de contenedores, como respuesta a esta innovación de carácter mundial en el tráfico de mercaderías generales.

Todo esto hace pensar en una significativa vida útil remanente como puerto especializado en mercaderías generales exclusivamente ya que por sus características hidrográficas (profundidad máxima 32') no resultaría competitivo como puerto para graneles sólidos y/o líquidos.

En resumen:

-El Puerto Nuevo tiene acceso por canales artificiales muy largos y que exigen un dragado costoso.

-Las dársenas acaban de ser dragadas a 32' y ésta es una profundidad máxima que las estructuras existentes no permiten superar.

Tampoco es posible pensar, desde un punto de vista económico, en dragar los canales a mucho más de 32'.

Los grandes buques actuales, superportacontenedores, exigen calados muy por arriba de los 32'.

El actual Puerto de Buenos Aires, recientemente se ha ido modernizando en forma efectiva pero aparecen limitaciones que no son superables: profundidades máximas limitadas y largos canales de acceso.

Para un futuro más o menos próximo es posible pensar en terminales off-shore en la boca del Río de la Plata. De esta manera las instalaciones portuarias actuales dejarían de constituir un **puerto limitado** para ser parte de un **Complejo Portuario de Buenos Aires** complementado con las terminales citadas y a escala de su futuro rol.

1. Buenos Aires, Puerto de Contenedores

Dadas las características de las cargas, el rol regional y local y el tamaño del Puerto de Buenos Aires éste tendería a convertirse principalmente en un **puerto de contenedores** de barcos de porte medio, "feeders"(alimentados) por barcos de gran tamaño, de hasta 4000 contenedores, que debido a sus dimensiones no pueden entrar al puerto en su estado actual. En el futuro los grandes porta contenedores podrán operar desde otros puertos del litoral fluvial o marítimo o desde estaciones "off shore".

Este destino del puerto de Buenos Aires como puerto de contenedores implicará una mayor longitud de muelles lineales, sin quiebres, para operar las grúas pórtico y aumentar la superficie de apilamiento al lado de las mismas.

La forma actual del puerto Nuevo no satisface, a mediano plazo, estas necesidades debido a que sus dársenas entrantes presentan serias dificultades: no tienen tramos lineales largos, lo que multiplica el número de grúas; exigen una maniobra dificultosa de atraque y no disponen del ancho necesario para el estibaje lateral

2. Tendencias en la estiba de contenedores

Se profundizará la transformación en las tecnologías de manipulación de las cargas dentro y fuera de las terminales con una tendencia a reducir sustancialmente el tiempo de estiba y de permanencia de contenedores llenos y vacíos en la terminal.

También se tenderá a eliminar el factor de **ineficiencia que significa la estiba de contenedores vacíos fuera de la terminal**.

La tendencia será a la descentralización de la estiba dentro de las terminales o en los "puertos secos" descentralizados en el interior del gran Buenos Aires o del país, en puntos de ruptura de cargas más próximos a las zonas de carga y descarga directa de los productos y desde donde se distribuirán las cargas por camión.

La llegada a estos puertos descentralizados se realizará preferentemente por ferrocarril, a cuya vera se ubicarán los terrenos para este fin.

Para la mejora de esta tecnología se cuenta con el proceso inicialmente en curso de descentralización computerizada de la actividad aduanera.

3. Terminal Intermodal de Cargas

A pesar de la actual concesión de las terminales portuarias por períodos de alrededor de veinte años, es posible suponer que durante el período de la concesión dos o más de los concesionarios lograrán un acuerdo entre sí y con las empresas privatizadas de ferrocarril para hacer más eficiente y más rentable el manejo de las cargas a puerto y dentro del mismo mediante la implementación de una Terminal Intermodal de Transporte de Cargas que involucra el tránsito de camiones, ferrocarriles y grúas de carga en forma concentrada, evitando la dispersión y el incremento de los tiempos de estibaje debido al rápido despacho de los contenedores.

La terminal puede ubicarse, mediante un acuerdo entre las partes involucradas, en un borde entre las terminales 1 y 2 sobre la Avenida del Castillo que no altera la independencia de las terminales y en relación al nuevo acceso a puerto de trocha ancha y a la modificación de las parrillas N°3 y N°5.

4. Modificación del destino de la Dársena F

Esta dársena que actualmente es usada principalmente para el atraque de barcos areneros es de menor calado que las otras.

Sobre su borde se ubican areneras de concesión vencida y cuyo aporte al total de la arena que entra en la Ciudad de Buenos Aires no supera el 30 % del total, siendo el resto producido por otras areneras del sur de la ciudad.

Debido al vencimiento de las concesiones el equipamiento industrial de las empresas se encuentra obsoleto y en un alto grado de abandono desmejorando el paisaje urbano del en un área de gran valor.

La desafectación de esta dársena no solo traerá aparejada una mejora en el tránsito vehicular en la continuación de la Costanera Norte sino que no afecta la actividad industrial del Puerto por estar fuera de las concesiones de las terminales y no tener condiciones de calado para su reutilización. Su destino futuro como puerto deportivo parece ser el más indicado.

5. Accesibilidad al puerto como espectáculo urbano

La mayor parte de las ciudades portuarias exponen sus puertos activos como parte del espectáculo de la ciudad. Sin, que por razones de seguridad, el puerto pueda ser enteramente librado al acceso del público, la actividad portuaria representa hoy y lo será más en el futuro un núcleo de su actividad vital de alta tecnología cuyo carácter educativo es de gran importancia para un país y una ciudad con la tradición portuaria de Buenos Aires.

La incorporación del paisaje portuario a la ciudad es, por lo tanto, una nueva faceta del futuro desarrollo del puerto de Buenos Aires a la que se contribuirá mejorando su accesibilidad y visualización.

C. EL SISTEMA DE TRANSPORTES

Análisis e Hipótesis tendenciales sobre los sistemas de transporte en el área.

En términos generales las hipótesis generales sobre la que se basa la propuesta son:

Tendencia a mejorar la ofertas existente y aumentar en el futuro la oferta de transporte público para el acceso al área central dentro de la que se encuentra el Proyecto Retiro.

Tendencia a privilegiar el transporte subterráneo sobre el de superficie en las inversiones futuras en transporte público.

Tendencia a mejorar la tecnología de todo el sistema de transporte y el movimiento de pasajeros en superficie esto incluye el uso de recursos de tecnología simple como los medios mecánicos de desplazamiento (tapis roulant, escaleras mecánicas ascensores puntuales para discapacitados, etc. .

Tendencia a incorporar tecnologías de transporte de bajo nivel de contaminación ambiental con recorridos entre centros de transferencia INTERMODALES (con otros medios públicos o con automóviles particulares descentralizados) para abastecer áreas centrales consolidadas y otras de reciente y futuro

desarrollo (La ex-ciudad deportiva Boca Juniors/Villa olímpica/Puerto Madero/Retiro hasta Salguero y Costanera y Aeroparque)

Retiro: Principal Centro de Tránsito del país

Una de las características de la zona de Retiro es su condición de nodo singular de transferencia entre modos de transporte. En esta área se concentran:

- ° terminales ferroviarias de servicios metropolitanos y de larga distancia
- ° terminales de subterráneos
- ° terminal de servicios de autotransporte de larga distancia
- ° terminales de servicios de autotransportes urbanos
- ° En el entorno se localizan Terminales de carga (portuarias, ferroviarias y automotores)

Esta concentración de terminales de transporte genera, además de un inmenso movimiento de personas y vehículos, millones de trasbordos entre un medio y otro, dado que la mayoría de los viajes tienen orígenes y destinos fuera del área del proyecto.

La proyección hacia el largo plazo

Las perspectivas para el futuro, tanto las tendenciales como las deseables, pueden sintetizarse en las siguientes, que se han tenido en cuenta para el diseño de la propuesta:

- ° Mantenimiento de la histórica preeminencia del Área Central como zona atractora de viajes, en el marco del fortalecimiento de las funciones centrales en un área "centro ampliado" que toma el tradicional Microcentro, el Macrocentro y áreas nuevas de expansión sobre Puerto Madero, Retiro y la zona Sur
- ° Incremento de viajes internos al Área Central "ampliada" mencionada anteriormente.
- ° Incremento de la función de nodo de transferencia del área Retiro, por mayor utilización del modo ferroviario.
- ° Presión social por una mejor calidad de vida, que hará necesario mejorar las condiciones de acceso a los medios de transporte, las transferencias, esperas, trámites servicios conexos, etc.
- ° Avance del transporte urbano de Buenos Aires hacia una mayor oferta y utilización de medios de transporte masivos y guiados, dada la saturación de la red vial urbana y los efectos contaminantes del automotor.

El último punto se traduce en la determinación de prioridades:

desarrollo del transporte ferroviario como medio de acceso a la ciudad y del transporte subterráneo como medio de transporte urbano masivo. Esta priorización se traduce en dos ejes estructuradores de esta propuesta

- ° La ubicación de un gran centro de transferencias a bajo nivel, coincidente con la terminal ferroviaria y de subterráneos a los cuales da prioridad.
- ° La construcción de un ferrocarril liviano (premetro) desde Retiro hasta la calle Brasil atravesando Catalinas Norte y Puerto Madero

Gran Centro de Tránsito de Pasajeros

El diseño del Centro de Tránsito de Pasajeros se realiza a partir de las siguientes pautas:

- ° La ubicación a bajo nivel: por la priorización al transporte subterráneo y la minimización de las interferencias con el entorno urbano.
- ° la ubicación en correspondencia con la estación ferroviaria: por la priorización del ferrocarril como medio de acceso a la ciudad.
- ° la conexión en un punto de todos los modos que confluyen en el área (ferrocarril, subte, colectivos, premetro) para minimizar distancias de caminata y maximizar la disponibilidad de opciones del usuario.

Quedando descartadas las opciones a nivel por la interferencia entre vehículos y peatones que produce el actual caos circulatorio, el distribuidor subterráneo en relación a otros en altura tiene la siguiente ventaja:

No se afecta ni el carácter ni la escala del espacio de la Av. del Libertador, de la plaza Britania o de los edificios que se desea conservar por su valor patrimonial con puentes pasarelas o edificios circulatorios de gran volumen de costosa ejecución y difícil mantenimiento.

Premetro Retiro/ Av. Brasil-Costanera Sur

Se proyecta la construcción de una línea de ferrocarril liviano (premetro) desde el Centro de Transferencia de Retiro, pasando por Puerto Madero y la zona de Catalinas Norte (nueva) hasta la Av. Brasil y Costanera Sur (en el futuro Villa Olímpica/ urbanización ex Ciudad Deportiva de Boca Juniors), en una primera etapa.

El premetro circularía por la superficie dado su carácter paisajístico, excepto para acceder a su **terminal ubicada debajo de la estación unificada del ferrocarril**, donde podría interconectarse con este medio y con el subterráneo de la línea "C".

Dependiendo del desarrollo del área Costanera Sur y Ciudad Deportiva, el premetro podría regresar describiendo un *loop* por Costanera Sur para volver a entrar a bajo nivel en los terrenos del actual empalme Norte (futura Nueva Catalinas) y regresar a la Terminal en Retiro.

La justificación de esta obra se basa en las siguientes consideraciones:

- ° La red de subterráneos adolece de una falta de conectividad transversal, en la actualidad limitada a la línea "c".
- ° Dicha línea deja fuera de su área de influencia a la zona de mayor crecimiento de actividades centrales, en la actualidad concentrada en el frente Alem-Catalinas-Puerto Madero.
- ° Esta nueva área de expansión tiene una oferta pobre de transporte público masivo, lo que induce a un mayor uso del automóvil particular para el acceso a ella.
- ° La cuantiosa inversión en una línea de subterráneo y su inflexibilidad a modificaciones hace aconsejable una etapa previa de ferrocarril liviano que, de justificarse posteriormente, podría ser reemplazada por un subterráneo.
- ° El costo de construcción de una línea de premetro se encuentra en el orden de los 5 millones de pesos por kilómetro y un nivel de utilización de 20.000 pasajeros /día justificaría la inversión.
- ° La línea proyectada tendría una longitud de 4 kms. de los cuales aproximadamente 800 mts . serían en un túnel, parte del cual puede hacerse a cielo abierto durante la construcción de la nueva Estación Unificada, lo cual reduciría sensiblemente su costo.

Bajo estas condiciones el costo de la construcción estaría en el orden de los 25 millones de pesos, cifra menor, considerando el monto total de las inversiones que se proyectan para el área. A su vez, una demanda de 20.000 pasajeros/día implica una carga de alrededor de 2.000 pasajeros en horas pico, o el equivalente a 40 ómnibus. La demanda actual de viajes en el área supera estos valores "piso" que justifican el proyecto.

Recuperación del frente peatonal sobre Av. Ramos Mejía

Al desaparecer las paradas de colectivos se propone ensanchar la vereda sobre la Av. Ramos Mejía para permitir un paso fluido de los peatones que opten por recorrer el frente de las estaciones o que provengan de la Plaza Británica el frente de los edificios ferroviarios se convierte en una rambla accesible. que contribuye, asimismo a la puesta en valor de los edificios reciclados de las estaciones.

Nueva Estación de Parada de Colectivos a cota -2.50

Un centro Parada para pasajeros de automotores urbanos "colectivos", frente a la estación unificada de ferrocarril que libere el frente sobre Av. Ramos Mejía. y concentre y ordene la actividad de los colectivos y mejore las condiciones ambientales y de seguridad de los pasajeros.

Se ha definido un área frente a la futura estación unificada que funcione con el carácter de una Estación de Parada de Colectivos a la que acceden los peatones desde el gran hall del Distribuidor de Pasajeros a

cota - 5.00 mediante un sistema de escaleras mecánicas de subida y bajada, con una reserva de escaleras comunes.

La playa de colectivos a nivel - 1.40 funciona como un "filtro".

Los colectivos entran por una calle perimetral de tres carriles, se detienen en las "costillas" sobre una calle de dos carriles frente a una plataforma de 4 mts. de ancho, donde esperan o descienden los pasajeros y luego salen por el otro borde de la calle perimetral para seguir su recorrido por Av. Ramos Mejía.

Las plataformas peatonales están protegidas por un techo a 2.60 mts. Por encima de ese techo un sistema de mástiles de iluminación altos define el espacio del total del área de estacionamiento de colectivos.

Los pasajeros provienen del hall del Distribuidor a cota -5.00 o se dirigen a él para conectarse con los distintos destinos: el subterráneo, el premetro, la estación unificada de ferrocarriles, la estación Terminal de Ómnibus o la vereda oeste de la Avenida Libertador Gral. San Martín

Prolongación de la Línea "C" de subterráneos

Prolongación de la Línea "C" de subterráneos hasta una posible continuación por Av. Pueyrredón.

En relación a esta prolongación de la línea los elementos de infraestructura de servicio que podrían interferir con el trazado de la prolongación de la línea son menores en relación a las ventajas que se estima que podría traer su vinculación con la estación unificada del ferrocarril suburbano y con el premetro que se propone, que, en este punto, pasaría a bajo nivel.

Condiciones de las infraestructuras de servicio para la realización de las propuestas

La infraestructura fina (conexiones domiciliarias de agua, colectoras domiciliarias cloacales, redes eléctricas de MT y BT, conductos telefónicos, distribuidores de gas, etc. no son afectados en el cruce de la AV. del Libertador ya que pasarán por arriba o por debajo del cruce de la avenida.

Frente a las estaciones del ferrocarril las cañerías serán remodeladas en consonancia con el proyecto no afectando su factibilidad.

En lo relativo a la infraestructura maestra, el conducto cloacal que corre por Libertador (Colector de los Pueblos Ribereños) es profundo y no se verá afectado ya que queda fuera del radio de la estación y pasa muy por debajo del cruce de la Av. Libertador.

Los conductos cloacales y pluviales que pasan frente a las estaciones son conductos de terminación de línea de fácil remoción, más aun considerando la modificación de la calzada y de las estaciones. Son de 0.80 mts. de diámetro y de fácil reubicación.

Los principales conductos de desagüe pluvial pasan paralelos a la curva de la línea "C", con lo cual no interfieren con su posible trazado salvo un tramo por Ramos Mejía que puede ser desviado por tratarse de un colector secundario. Otros conductos no troncales, con una tapada de aprox. 1.00, que desaguan en el troncal, no sería mayor problema desviarlos y reconectarlos en con la colector principal

La cañería maestra de agua de 750 mm. que corre por Libertador no es afectada.

Otras infraestructuras como el gasoducto que corre por Av. Libertador o cables de AT que van a Dársena Norte son desviables para su cruce a costos compatibles con el proyecto

D. LA RED VIAL

En cuanto a la red vial.

Se ha cuidado especialmente que el esquema vial contemple los siguientes puntos

a) Lograr una buena accesibilidad (acceso y egreso) a los sectores urbanos creados desde el Norte y el Sur.

b) Evitar vías rápidas de paso por dentro del tejido propuesto.

c) Lograr una buena inserción dentro del sistema circulatorio general de la ciudad y del sector.

Uno de los principales elementos condicionales de la estructura vial existente, dada la estrechez de la faja de la 2º Etapa, es la vía rápida de "by-pass" del nudo 9 de Julio / Av. Libertador.

Se ha aislado este tránsito del de las calles de acceso al Barrio de la 2º Etapa.

Se cambia el sentido de la circulación de Suipacha para volverla a convertir en vía de salida, usando Esmeralda como calle de ingreso al Barrio (vía Libertador)

En la 2º Etapa se mantiene la vía rápida más allá de Av. Callao hasta Austria.

En la 3º Etapa se elimina esta continuidad para permitir la construcción del Parque Urbano.

Las grandes vías transversales son Av. Callao que tiene doble mano en el nuevo Barrio (3º etapa) y Av. Pueyrredón en iguales condiciones. Desde un área central reservada entre las dos manos de esta avenida se accede a un puente que trae el tránsito proveniente de la Dársena "F" hacia el Av. Libertador y el Centro de la Ciudad.

La otra vía posible que podría cruzar en sentido inverso podría ser Tagle, pero, en cualquier caso, como acceso al área de Dársena F, también puede considerarse a la calle Salguero.