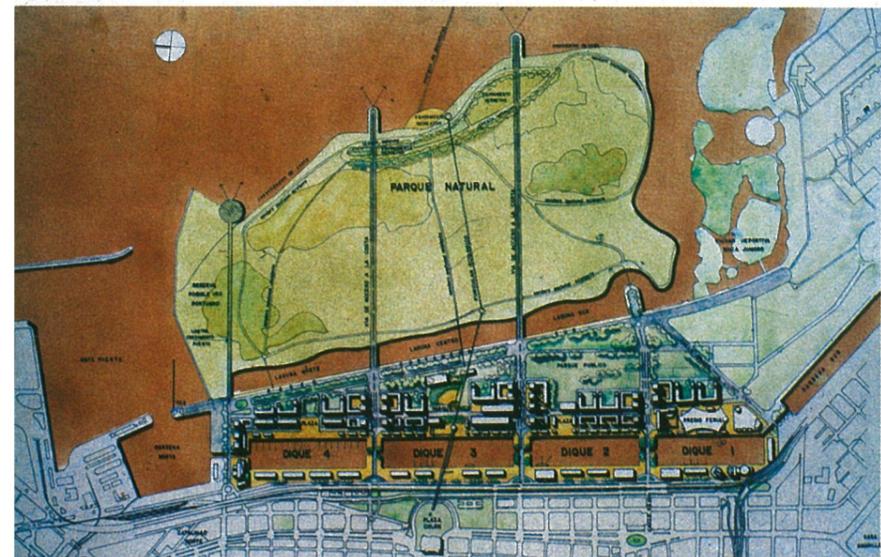
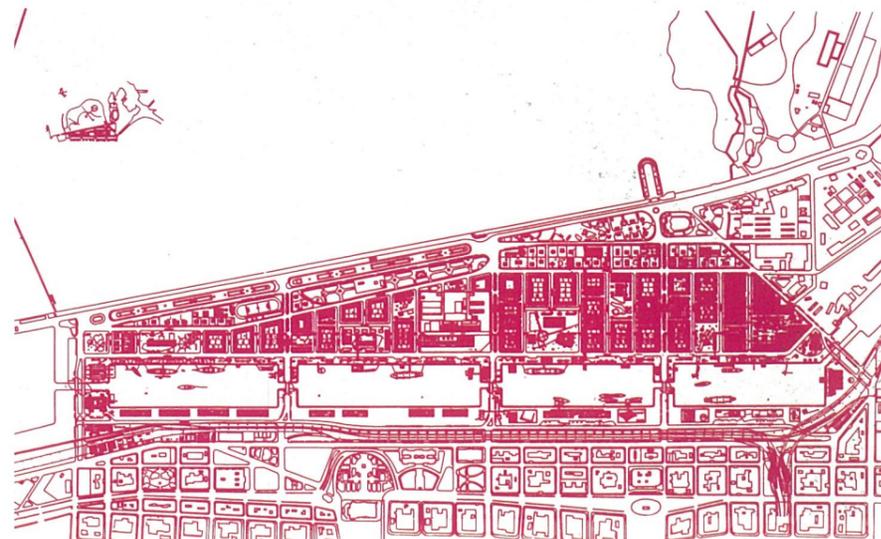


Borthagaray, Gastellu, Marré, Pérez Guimil, Rosellini, Doval, Behar, Coos, Dietrich.



Carnicer, Grinbaum, Labeur, Pérez, Xavs, Basani.



García Espil, Leidemann, Maci, Sabatini, Soldini, Tufaro.

El Concurso Nacional de Ideas

Como resultado del debate surgido en torno del proyecto donado por el Ayuntamiento de Barcelona (que significó un importantísimo jalón para que la sociedad tomase el emprendimiento como en vías de hecho) la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires suscribió con la Sociedad Central de Arquitectos un contrato para la realización de un Concurso Nacional de Ideas para la urbanización del área.

Los asesores, Arqs. Pablo Huberman y Jorge Moscato, por la Municipalidad, y Heriberto Allende y Odilia Suárez, por la Sociedad, elaboraron las bases del Concurso y el programa de necesidades.

En la búsqueda del carácter estructurante que debiera tener este emprendimiento urbano, la Asesoría acordó proponer un Programa Indicativo que resulta de una equilibrada conjugación de los usos que justificadamente pueden reclamar su presencia en el área, considerando cinco objetivos principales:

1. La propia reconvertibilidad del área para salvarla de la decadencia y el deterioro, reordenándola según una definida voluntad de urbanización que contribuye a re-equilibrar los principales déficits urbanos de la ciudad central.
2. Reconponer el carácter del área preservando el fuerte poder evocativo que la misma tiene por haber sido uno de los brazos potentes que agitó la Argentina del perfil agro-exportador de fines del siglo pasado, valores que hoy perduran en la escala y belleza de sus diques y depósitos de digna construcción y en la subyugante potencia de algunas de las estructuras para silos que se encuentran en su entorno.

Este poder evocativo se amplía en el Paseo de la Costanera Sur que fue un lugar predilecto de la sociedad porteña durante la primera mitad de este siglo. Hoy perdura sin semejante connotación pero que podría potenciarse en grado insospechado de entretener sus espacios con los nuevos espacios públicos que pueden ofrecer, tanto la reconversión del área de Puerto Madero como la excepcional superficie del Parque Natural-Reserva Ecológica, más una potencial "nueva costanera" que permitiría gozar de verdadero e inmejorable contacto con el río.

El simbolismo del área Puerto Madero no se remonta a la

gesta de Mayo y a su histórica Plaza sino que corresponde a un período posterior. Pertenece al recuerdo de la pujante ciudad que tuvo en su frente ribereño el orgulloso edificio de la Aduana diseñado por el ingeniero E. Taylor y que fuera luego reemplazado para dar lugar al no menos ambicioso y significativo Puerto Madero, con sus diques, galpones y elevadores de bien ganada valorización plástica.

3. Ofrecer la oportunidad para alojar actividades del terciario que requieren ubicación central —ya se trate de oficinas públicas o privadas como de servicios comerciales y culturales, más el adecuado acompañamiento de actividades residenciales— que no encuentran en el denso tejido urbano existente las superficies de terreno o el contexto ambiental adecuado.

4. Actuar como puerta de entrada para incorporar al uso y disfrute de los habitantes de Buenos Aires: las hectáreas recreativas que puede aportar el Parque Natural, y el valor cultural-educativo de las áreas de Reserva Ecológica así como reconquistar una nueva y efectiva aproximación al río.

5. Por último, mantener en el área las actividades necesarias al desenvolvimiento del Puerto de Buenos Aires a fin de facilitar su rediseño en el tiempo contando no sólo la importancia económica que el mismo representa y ha representado en la prosperidad de esta ciudad sino el legítimo derecho que exhibe por haber sido la actividad generadora del área. Al menos en el marco de estas Bases, el puerto de Buenos Aires no es la actividad indeseable o competidora con los nuevos destinos del área sino asociada a los mismos en el tiempo y forma en que resulte imprescindible.

A tales objetivos específicos puede agregársele uno de mayor envergadura planificatoria como es el de contribuir a "re-centrar" el área central de la ciudad equilibrando los Sectores Norte y Sur de la misma.

Con un total de 1.500.000 m² de superficie edificada máxima, el programa ha sido el de ocupación más moderada que se formulara desde que comenzara a cuantificar el volumen edificable, en el proyecto ORDAM/CONADE de 1969.

El concurso selecciona tres proyectos cuyos arquitectos conformarán de manera reducida un equipo integrado que producirá el proyecto urbano definitivo.

reflexiones y fundamentos del fallo de Concurso

jurado presidido por el intendente Carlos Grosso y consi-
dido por los arqs. Jorge Aslan, Carmen Córdova, César
Arli, Alfredo Garay, Raúl Rivarola, Emilio Rivoira y Mario
Abugo, produjo el siguiente fallo al concurso:

a evaluación de la totalidad de los trabajos presentados,
permitido al Jurado comprender la diversidad de opinio-
es existentes respecto al mejor modo de integrar el área de
Puerto Madero a la ciudad de Buenos Aires. Podría afirmarse
que los arquitectos hablaron a través de sus propuestas, y
que en esta oportunidad es responsabilidad del Jurado
identificar los grandes temas, rescatando aquellos criterios
más adecuados, más estudiados o mejor resueltos.

La definición de un pauta para la evaluación de las
propuestas, ha permitido la identificación de un conjunto de
tendencias o ejes de proyecto, que sintetizan la posición de
el Jurado frente a Puerto Madero.

El área debe tener un *carácter* propio, que asumiéndose
como absolutamente Porteño, abra la posibilidad de propor-
cionar lo nuevo. Puerto Madero debe simbolizar la ciudad que
queremos. Tras años de polémica entre modernidad y
conservación, contextualismo o trasgresión, se espera que el
proyecto sea conforme un nuevo contexto, fuertemente caracteriza-
do, armónico, organizado.

La decisión de recuperar el área para usos urbanos y por
tanto para el disfrute de los habitantes de Buenos Aires
debe valorar la factibilidad de los proyectos.

La frustración que experimentaron grandes proyectos que
nunca lograron transformarse en realidad determinó la bús-
queda de la relación entre las propuestas y las tendencias
actuales de inversión urbana en la actual coyuntura, permitien-
do establecer un marco en el que la economía global del
proyecto se convierte en una pauta importante de conside-
ración.

Las propuestas fueron evaluadas no solo desde su posibili-
dad de proponer alternativas espaciales, sino también como
diferentes escalas de inversión o como modelos alternativos
de gestión.

Frente a los ejercicios de composición que apuntan a la
destrucción de una totalidad en etapas, el Jurado prefirió el
concepto de Estrategia, más coherente con el proceso de
destrucción de la ciudad nunca acabada, donde la conforma-
ción espacial es el resultado de la acción de múltiples
fuerzas con concepciones y capacidades de intervención
diferentes.

La clara comprensión del proceso de ocupación y
clasificación del área, vuelve la mirada sobre tramas
diversas así como a la diversidad de oportunidades que
ofrece, para que sean asumidas o no por la Sociedad.

La definición de "La Porteñidad", como un valor retoma en
el caso del antiguo puerto una significación profunda. La
valorización de las *preexistencias*, así como el señalamiento
de connotaciones míticas o simbólicas, que adjetivan el
carácter del área, constituyen un polo esencial de la tensión

entre la ciudad existente y la que vendrá. Los proyectos
seleccionados han tratado en sus memorias descriptivas
este punto con particular atención.

5) El alejamiento de la costa del Río, ha sido un proceso
recurrente en la historia de la ciudad, específicamente en el
Puerto por ser ésta un área de trabajo y no de disfrute para
sus habitantes.

Es asimismo cierto que el Paraná ha ensanchado el sistema
de islas del Delta del Río de la Plata y que la aparición de
nuevas islas frente a la costa, no es un fenómeno.

Puede sintetizarse de ambas tendencias que, si bien el río se
aleja como gran horizonte, nuevos espacios ribereños se
anexan, pasando a ser propios de la ciudad.

Los diques, como espacios urbanos nuevos, y el borde de
la antigua Costanera Sur de Forestier, así como la propuesta
de una nueva Costanera sobre el río abierto permitirán que
las áreas verdes tengan distintas escalas de tratamiento en
el paisaje y un acceso franco de la población a la costa
perdida. Sobre el tema del futuro de la actual Reserva
Ecológica la reflexión del Jurado lleva a desear que se
concrete en la creación de un gran Parque Natural de intenso
uso público, la implementación de los correspondientes
sistemas de acceso y la generación de una cabecera
recreativa sobre la costa debidamente consolidada.

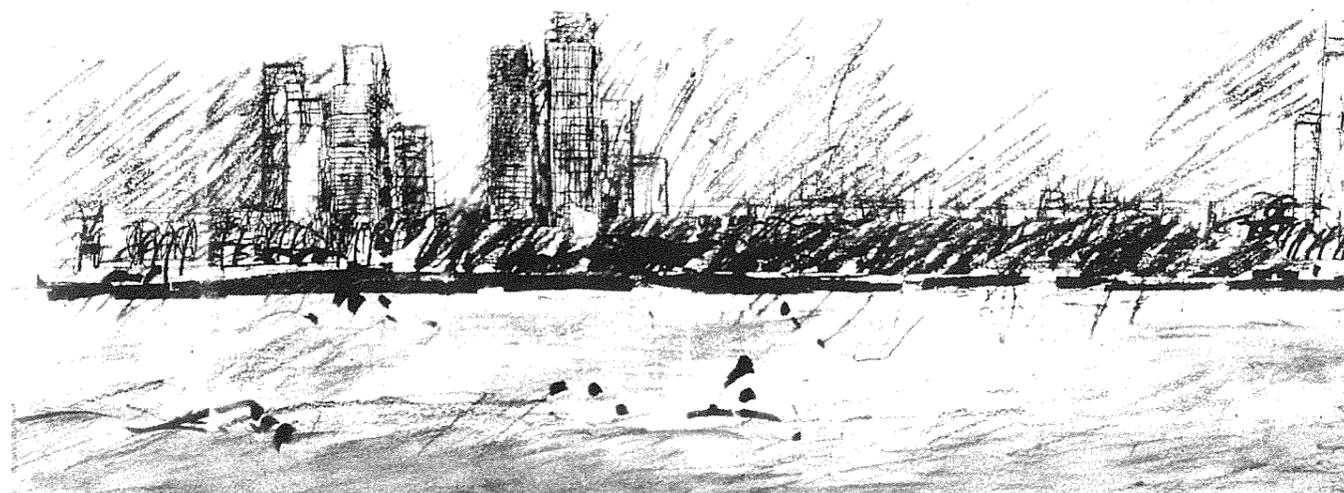
6) Conscientes de las limitaciones del "Zonning" estricto, con
la consecuente generación de áreas y horas muertas, el
Jurado encuentra que éstos trabajos revelaron la compleji-
dad de la ciudad, el interés de la calle y de la superposición
de funciones en una trama abierta capaz de contener las
iniciativas comerciales, lúdicas o culturales de quienes la
viven.

7) Las grandes decisiones referidas a la trama, como conti-
nuidad o como ruptura, implican una toma de posición
respecto de la integración de este área a la ciudad. El Jurado
ha optado por valorar a Puerto Madero como parte del área
central, asumido el interés de los concursantes por incorpo-
rar nuevas áreas verdes al centro.

8) La resolución de los *accesos* ha priorizado, en la mayoría
de los proyectos, la relación este-oeste. A su vez la disparidad
de opciones respecto de la Autopista indica que aún no está
cerrada la evaluación de una alternativa óptima.

9) Asumiendo que este proyecto implicará una decisión de
política urbana para revalorizar el Centro, las propuestas
seleccionadas permitirán abrir nuevas instancias de partici-
pación de la comunidad.

Dado que la decisión final a la que arriba este Jurado ha sido
tomada por unanimidad, el mismo desea resaltar que la
selección de propuestas, a su criterio, posibilitará la concre-
ción de las ideas expuestas, lo que lo lleva a hacer expresa
su esperanza de poder caminar, dentro de un plazo razona-
ble, por este nuevo fragmento de nuestra ciudad como
demostración del empeño puesto para modificar situaciones
más aún no resueltas.



Juan Manuel Borthagaray

Carlos Marré

Pablo Doval

Rómulo Pérez

Cristian Carnicer

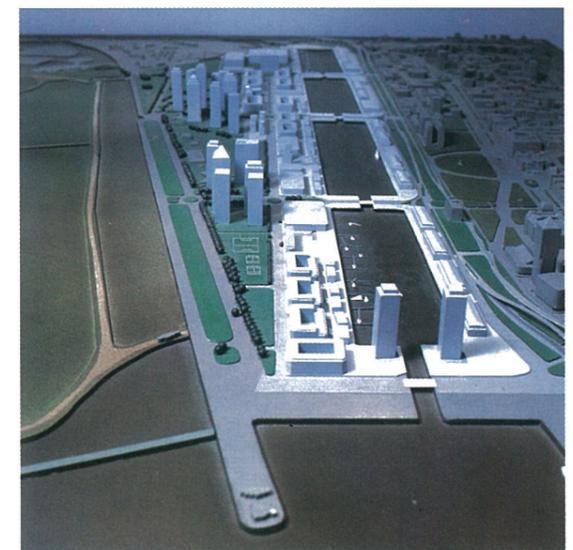
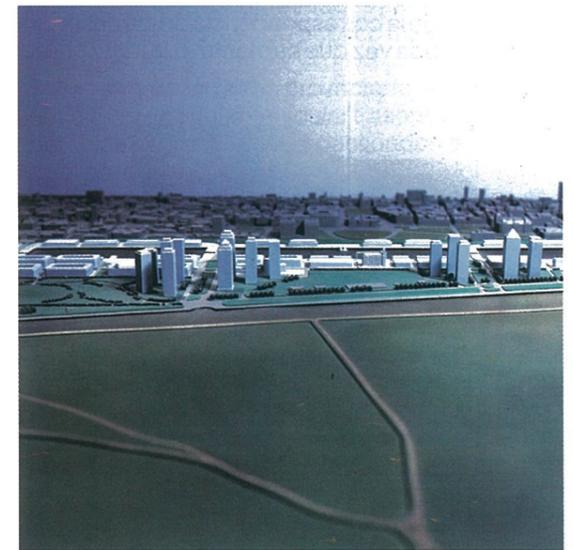
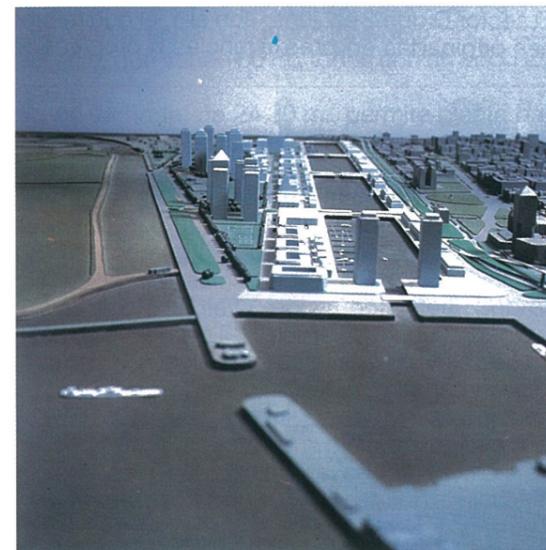
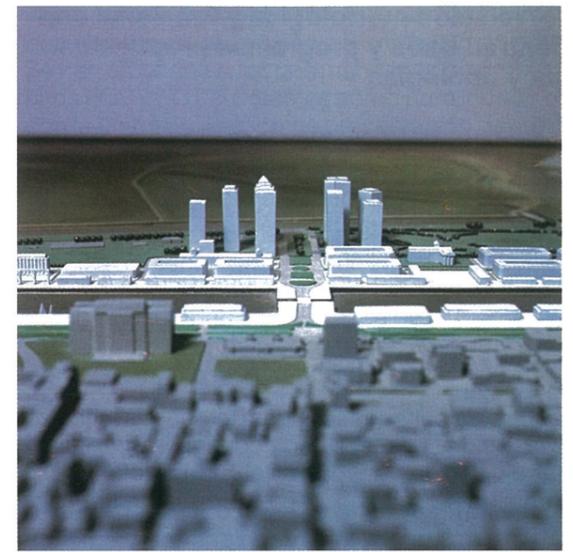
Eugenio Xaus

Enrique García Espil

Antonio Tufaro

Mariana Leidemann

Arquitectos



El trazado, relación morfológica y funcional con el Area Central. Usos y programas propuestos. Morfología y tipologías

El área objeto del presente trabajo está separada del resto de la ciudad por la franja de mayor concentración de tensiones del Area Metropolitana, en la que se acumulan barreras viales, ferroviarias y fluviales.

Los proyectistas estiman, luego del análisis de alternativas efectuado, que la solución funcional ideal para la autopista pasante y el enlace ferroviario sería una solución en trinchera, a los efectos de asegurar la mayor permeabilidad de entradas y salidas, y al mismo tiempo no deteriorar el ambiente espacial.

Sin embargo, las dificultades surgidas del análisis ambiental particularizado y de su factibilidad económica, han llevado a adoptar la solución de calzada a nivel con múltiples trochas y ferrovía en el medio como la mejor de las alternativas posibles.

Estas consideraciones acotaron el universo de alternativas y por ende el grado de relación con el amanzanamiento de la ciudad (en el sentido de la correspondencia de las calles que van de este a oeste) toda vez que se mantuvo la matriz de los

diques, con sus largos puentes tradicionales, como generadora del amanzanamiento en el ritmado norte-sur.

Cada uno de los ejes de acceso, una vez franqueados los puentes existentes, se abre en grandes bulevares de penetración que llegan hasta la Av. Costanera. En el caso de Tte. Gral. Perón y Av. Belgrano, los bulevares capitalizan las avenidas de tipas existentes.

El Area del Dique 1

El sector de terreno comprendido entre Brasil y Estados Unidos, en correspondencia con el Dique 1, se destinó a Predio Ferial, Centro de Exposiciones y Convenciones, Hotel y usos anexos. Se reglamentó FOS, FOT, retiros y áreas parquizadas destinadas al uso público, y una importante porción de terreno al Este de la calle Comodoro Rivadavia, se destinó a canchas deportivas, encuadradas en recintos arbolados.

La parcela al sur del dique ha sido destinada a helipuerto.

El Area del Dique 2

El sector Dique 2 es, junto con el 1, el que menos restricciones originadas en preexistencias o propiedades privadas

tiene para su desarrollo integral. La única importante preexistencia es a la vez una oportunidad: y es el hermoso edificio de ladrillos rojos propiedad de Molinos Río de la Plata.

La oportunidad se aprovecha situando la plaza del sector en correspondencia con este edificio, que sirve de fondo a un espacio que llega hasta el borde del espejo de agua. También sirve como generador de un sistema de manzanas, una fila a cada lado del bulevar, de 127 m. de largo.

La doble tira de manzanas se abre a espacios calificados en sus frentes largos. La tira al oeste del bulevar tiene una fachada sobre éste y la otra sobre el Dique y la vista a la Ciudad. La otra tira se abre al mismo bulevar y a un gran parque.

Para estas seis manzanas se desea inducir una predominancia residencial, aunque con una gama de usos permitidos suficientemente amplia como la que caracteriza los distritos residenciales de Buenos Aires.

Se codificó un tejido de manzanas cerradas, con una banda perimetral construida de 14 m. de profundidad entre frente y contrafrente (de manera de excluir los patios interiores) en torno a un corazón, de 24 m. en la tira al oeste del bulevar, donde las manzanas tienen un ancho total de 52 m., y de 32 m. en las del este, que tienen 60 m., todas con un largo total de 127 m.

La altura fija de fachada, de 24.30 m., permite planta baja, siete pisos altos y un octavo retirado de ambos frentes, y con cubierta inclinada cuyo perfil se especifica.

Al borde del agua se extiende un malecón peatonal de acceso público de 15.00 m. de ancho. Entre la calle vehicular anteriormente descrita y el malecón se proyectó una tira de lotes de 15.00 m. de profundidad entre frentes. Entre Belgrano y la plaza, esta tipología lleva recova obligatoria sobre el malecón, y cuando dobla a 90°, sobre la plaza. El cierre sur de la plaza es un cuerpo de igual codificación, vale decir, se quiere inducir un uso comercial festivo, obligatorio en la planta baja, aunque con uso permitido de vivienda, estudios y terciario en las plantas altas. Entre la plaza y el bulevar cuyo eje coincide con el de Estados Unidos, se induce una tira de uso residencial exclusivo, aunque con estudio o atelier anexo a la vivienda.

El edificio de propiedad privada de ladrillos rojos sólo podrá reciclarse dentro de su actual caja, conservando sus valores arquitectónicos y constructivos actuales.

La codificación está establecida manzana por manzana, y no por distritos, como en el Código de Planeamiento de Buenos Aires. Se optó por este criterio dada la particularidad del diseño urbano del Area y el carácter que se desea preservar. Esto ha llevado también a declarar de "arquitectura especial" a las tiras bajas paralelas a la explanada-malecón y a las manzanas de vivienda de los Diques 2 y 4.

El resto del Area del Dique 2 está ocupado por una gran área parquizada, dentro de la cual se ha delimitado el terreno para la Escuela Primaria programada y una manzana de torres.

El Area del Dique 3

El Dique 3, a diferencia de los anteriores, tiene preexistencias muy fuertemente condicionantes: las edificaciones de Molinos Río de la Plata y los silos de la Junta Nacional de Granos. El Concurso Nacional de Ideas puso de manifiesto la incongruencia de la continuidad industrial del molino con respecto al desarrollo del Antiguo Puerto Madero. Tratándose de una

importante propiedad, la conciliación de los intereses privados con los urbanos aparece como la más pertinente.

Se han asignado a las dos manzanas de propiedad de MRP unos FOS y FOT suficientes como para inducir este cambio, con la única obligación de preservación del edificio largo al este de la calle, y con usos permitidos amplios, aunque buscando inducir al terciario.

Al norte de MRP se produce una franja de tres manzanas entre el bulevar y la tira contigua al malecón. La del centro es la plaza del sector Dique 3, que contiene a los silos de la JNG, persistencia que, al igual que la del Dique 2, ha sido jugada como oportunidad emblemática de la memoria portuaria.

Este acento se refuerza con la utilización del espejo de agua del Dique como Museo de la Navegación.

La manzana de la plaza contiene, además una parcela de forma cuadrada, que forma una minimanzana con cuatro fachadas libres. En este lugar se ha querido inducir una tipología "palazzo" apta tanto para el terciario como para residencia. Las dos manzanas largas que flanquean la plaza se forman por englobamiento de dos minimanzanas de las mismas dimensiones que la de la plaza. Con esto se ha querido proveer oportunidades para la inclusión de grandes edificios con acceso de público masivo (acuario, palacio de deportes, etc.).

Sobre el malecón se ha proyectado una tira de parcelas entre el mismo y una calle vehicular trasera. La edificación en estas parcelas contendrá usos destinados a animar la utilización pública de la explanada del borde del agua, tales como bares, restaurantes, negocios relacionados con el deporte, librerías, etc.

El Area del Dique 4

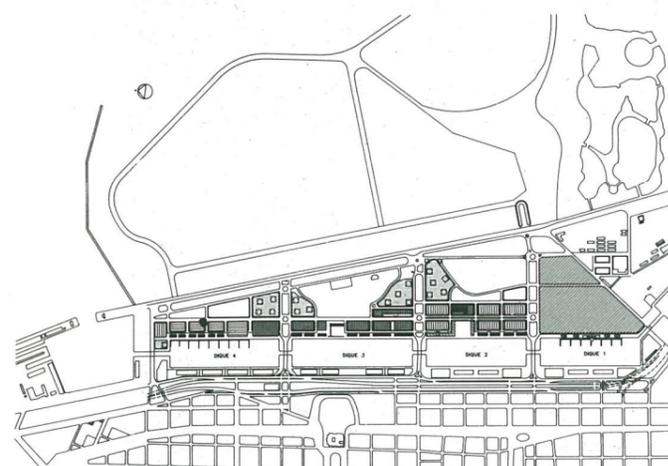
Como en el Dique 3, el trazado es de una sola tira de manzanas que corren entre el verde y la tira de malecón. A diferencia de las del 3, el corazón de estas manzanas está abierto al uso público, y mantiene la cota de las veredas. Se busca inducir una planta baja comercial con casas de departamentos en las plantas altas, aunque, a semejanza de las manzanas del 2, con un cuadro de usos relativamente amplio. La cinta de edificación permitida es, asimismo, de 14.00 m de profundidad.



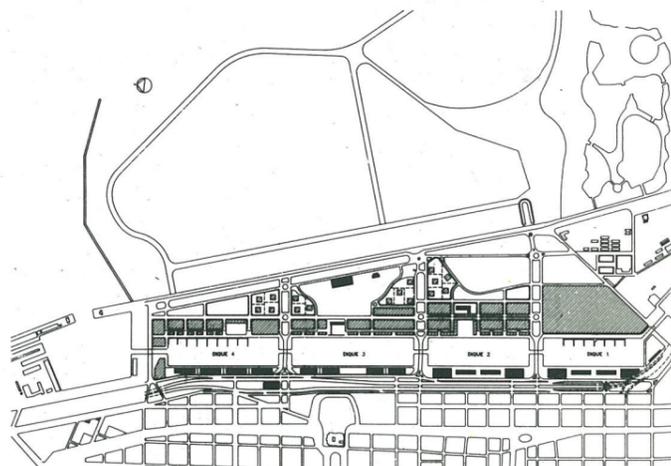
Areas verdes



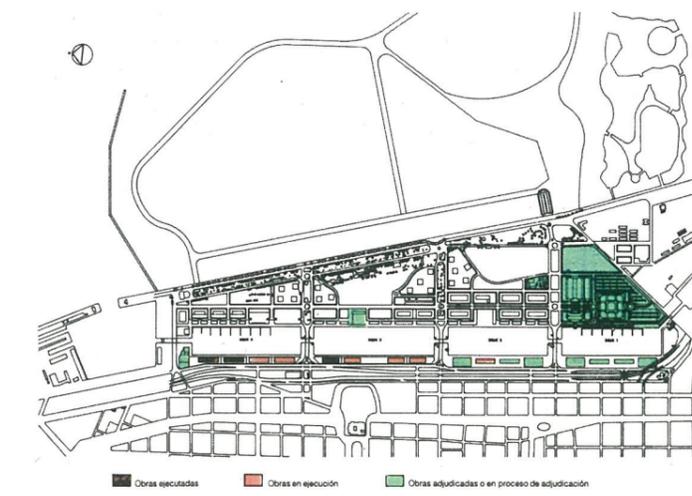
Fondo y figura con la ciudad



Usos del suelo



Subdivisión



Plano de avance



Una tira de parcelas entre el malecón y una calle vehicular rasera, tiene la misma función de animación que su similar del Dique 3, aunque la presencia de la marina deportiva en el espejo del Dique 4 induce la presencia de comercios relacionados con la náutica.

Entre la plaza y el bulevar de penetración correspondiente a Tte. Gral. Perón se trazó una supermanzana definida como "Área de Programas Especiales", que, al igual que la del Dique 3, provee una oportunidad de albergar desarrollos de excepción, para los cuales el tejido de Buenos Aires no ofrece alternativas satisfactorias de superficie, visibilidad y acceso.

Por último, fuera del sistema espacial del Dique 4, en su extremo norte, en la plazoleta que se produce en la embocadura con la Dársena Norte, se proyectó una parcela codificada para edificación en torre, con el fin de componer, junto con una similar permitida en el espacio de enfrente, una especie de portal de la cadena de diques.

Las Torres y el Parque

La matriz del proyecto consiste en una tira urbanizada angosta que corre entre los Diques y un Gran Parque. El Parque está formado por las reservas verdes establecidas en el área de proyecto que se funden con los jardines de la Costanera Sur.

El espacio abierto producido por los Diques se une con el del

Parque a través de los anchos bulevares trazados en correspondencia con los ejes de penetración.

Estos son cinco, los dos extremos, Córdoba y Brasil, son tangenciales al proyecto. Otro tanto, por la forma triangular del sector del Dique 1, cuanto por su función de servir al Predio Ferial, elemento autónomo dentro del mix de la urbanización, puede decirse, en cierta forma, del de Estados Unidos.

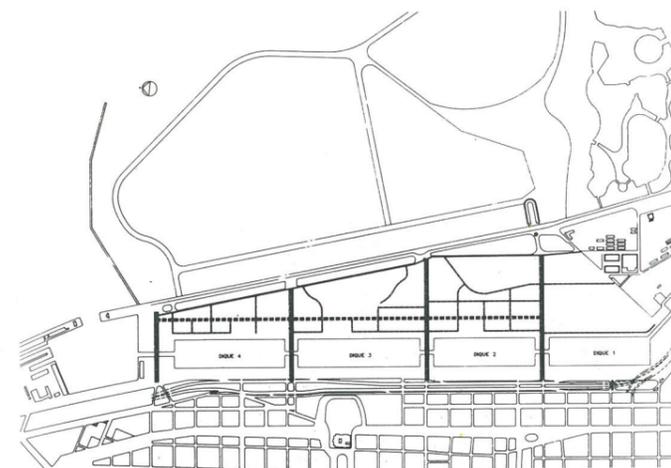
Quedan dos bulevares centrales, el que corresponde a la traza de Tte. Gral. Perón y el que continúa la Av. Belgrano. Estos son los ejes principales de penetración y de comunicación espacial con la ciudad existente. En correspondencia con los mismos se dispusieron parcelas destinadas a la construcción de dos racimos de torres.

Las parcelas están dimensionadas y codificadas de manera de producir dos grupos heterogéneos en cuanto a dimensiones, proporciones y alturas.

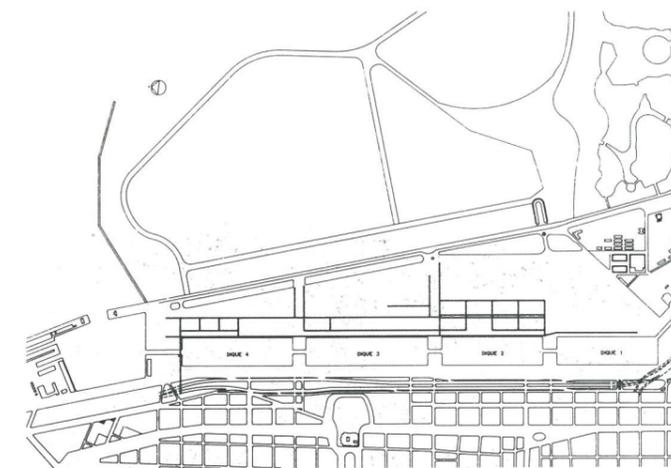
Plantadas en el espacio del Parque, señalan, a través del vacío que se produce entre ellas, la presencia del Eje de Mayo, aunque sin perturbar el recorte contra el cielo de la Casa Rosada.

Desde los ejes, se busca una referencia con la escala humana a través de arbolados y del basamento, aunque su monumentalidad y llegada al suelo es claramente perceptible.

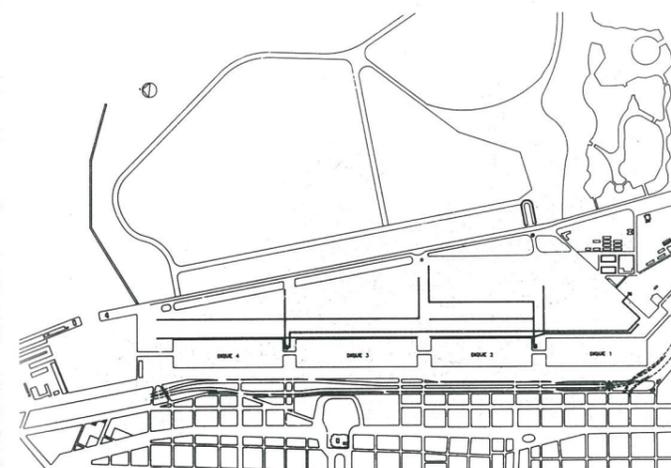
Desde el Parque, por el contrario, la llegada al suelo de las torres queda velada por macizos de árboles de gran porte. Desde la mediana distancia, cuando su silueta asoma, parecerán emerger del follaje.



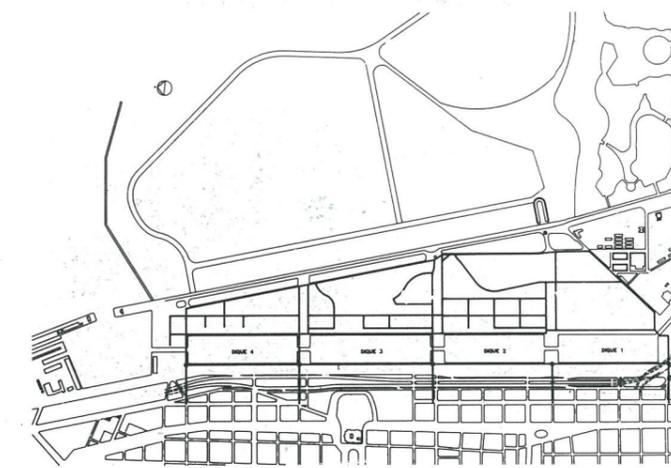
Circulación



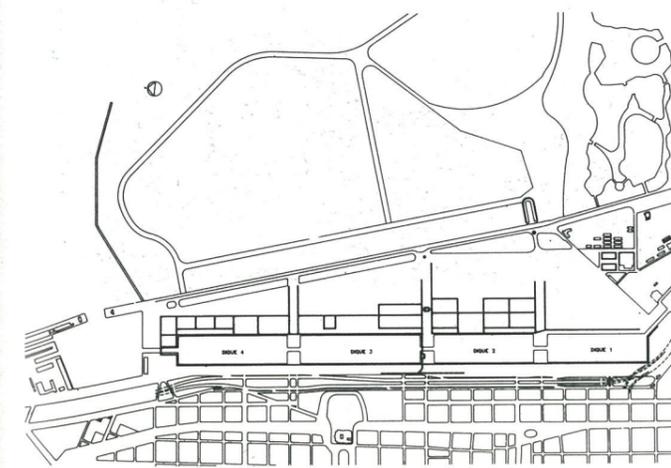
Telefonía



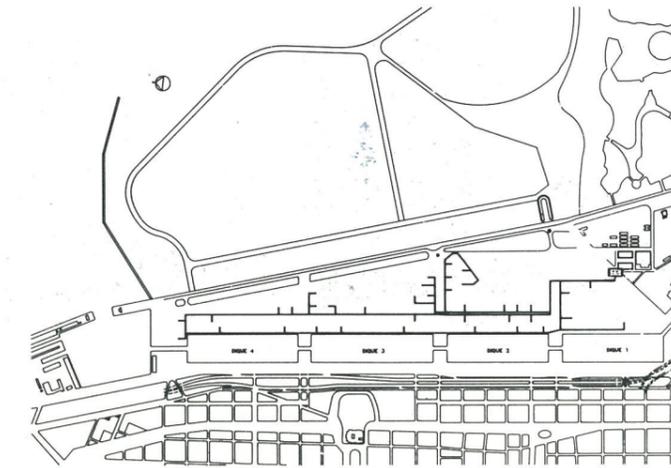
Cloacales



Agua



Gas



Electricidad

