

Renovación urbana de la Zona Sur

El Plan de Renovación de la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires, es la consecuencia de una decisión adoptada por las autoridades de la Municipalidad en función de las precisiones y directivas contenidas en el Plan Regulador de la Ciudad.

El estudio abarca dos áreas diferenciadas de la misma: el Sector I, constituido por zonas viejas de la urbe en que se ubican los barrios de San Telmo y Monserrat, y el Sector II que comprende Puerto Madero y la zona del Río, pasible de habilitarse para la ciudad mediante el relleno.

Para ambos sectores, la Oficina del Plan Regulador estableció directivas precisas en lo referente a objetivos y metas a alcanzar y a tales precisiones debió ceñirse la tarea del equipo encargado de la realización del estudio.

La presente publicación es una apretada síntesis del estudio completo, llevado a cabo por un equipo interdisciplinario especialmente constituido, que cumplió su cometido dirigido por el arquitecto Juan Kurchan.

A los efectos del control y coordinación de las tareas se constituyó en la Municipalidad el Ente de Renovación de la Zona Sur, cuyo Comité Ejecutivo se formó con el Director General del Plan Regulador, arquitecto Héctor O. Losi, el Director General de Arquitectura y Urbanismo, arquitecto Jorge A. Prego, y un Delegado del Departamento Ejecutivo, doctor Alberto Elguera.

Complementando las funciones del Ente de Renovación y con el fin de coordinar las propuestas del estudio con los planes y presupuestos de todos los organismos actuantes en la ciudad, se formaron dos comisiones técnicas; una Municipal, en la que se incluían representantes de todos los sectores que pudieran ser afectados por las propuestas del estudio, y otra de Servicios Públicos, que se formó con representantes de los organismos que tienen a su cargo la infraestructura de servicios de la ciudad.

El documento que explicita la propuesta se compone de todos los informes que contienen los análisis, encuestas, muestras, conclusiones y diagnósticos que fundamentan las proposiciones del proyecto, que además se acompaña de toda la documentación gráfica necesaria para la comprensión del mismo.

La tarea encomendada se cumplió en el plazo de un año, que abarcó el lapso que va desde el 26 de noviembre de 1970 hasta el 26 de noviembre de 1971.

A quienes les cupo la responsabilidad de dirigir los estudios inherentes al proyecto, solo les cabe reiterar el agradecimiento por la colaboración prestada a todos los integrantes del equipo, al Ente de Renovación de la Zona Sur, a las comisiones municipales y de servicios y a todos los que aportaron su apoyo a la tarea realizada.

José Luis Bacigalupo, arq.; Daniel E. Batalla, ing.; José A. Montes, ing.; David Jalife, ing.; Alfredo Alonso, lic.; doctor Leopoldo Portnoy; Jorge O. Riopedre, arq.; doctor Oscar A. Soría; Roberto Burle Marx, arq.

Equipo¹

Director del proyecto
Arq. Juan Kurchan

Directores de áreas

Arqs. José L. Bacigalupo, director del Área de Planeamiento Urbano y Aspectos Sociológicos y Jurídicos; ing. Daniel E. Batalla, director del Área Transportes, Red Vial y Comunicaciones; ing. José A. Montes, director del Área Saneamiento y Energía; ing. David Jalife, director del Área Aspectos Económico-Financieros, Lic. Alfredo Alonso, director del Área Control de Proyecto, Servicios Técnicos y Administrativos; Dr. Leopoldo Portnoy, coordinador técnico; arq. Jorge O. Riopedre, coordinador técnico alterno; Dr. Oscar Soría, codirector del Sector Aspectos Sociológicos y Jurídicos; arq. Roberto Burle Marx, asesor especial, arquitecto paisajista.

Metodología de estudio

Enfoque de la programación sistemática general

El estudio para la renovación urbana de la Zona Sur planteó la formulación de planes urbanísticos para dos sectores limítrofes de la Capital que constituyen, con la zona céntrica, el casco del área principal de la ciudad. Desarrollar dos planes urbanísticos en áreas vecinas, aparentemente plantea un estudio de similares características (salvo el detalle de que el Sector I llega al nivel proyecto y el Sector II al nivel anteproyecto); no obstante, al considerar los sectores en particular surgen diferencias propias que es conveniente señalar para luego caracterizar con claridad la estructura metodológica que fundamenta programáticamente el desarrollo de los estudios.

El Sector I es el área antigua de la ciudad, donde se produjeron los primeros asentamientos, que a través del tiempo se ha deteriorado produciéndose el estancamiento típico de áreas viejas colindantes con áreas céntricas. Este fenómeno se ha desarrollado con características similares, en todas las grandes urbes donde la expansión incontrolada ha ocupado otras zonas, despreocupándose de las que edilicia y urbanísticamente han cumplido su vida útil.

El Sector I, cuyo deterioro se ha visto acelerado por el cambio de sus ocupantes —los estratos sociales altos que lo poblaron al comienzo han ido cediendo lugar a distintos niveles sociales— se caracteriza por estar ocupado y porque la tierra, en su mayor parte, es propiedad privada.

Teniendo en cuenta estas características, se ha fijado como uso predominante el de la vivienda, y además se ha establecido que el Plan se desarrollará, sobre todo en la parte edilicia, a través del sector privado.

El Sector II, ocupado en gran parte por las actividades portuarias, ha dejado de cumplimentar eficazmente sus funciones, razón por la cual se propone la remodelación, conformándolo con la zona del puerto viejo y el área potencial de expansión que constituye la extensión posible, sobre la base de ganar tierras al río.

Como gran proporción de las tierras son fiscales, no se ha determinado con precisión la función que este Sector debe asumir.

Criterio metodológico de la programación general

Para ambos casos se partió de una necesidad: despejar las dos incógnitas: los destinatarios de la zona en el caso del Sector I, y la función de la zona para el Sector II.

En el primer caso se seleccionaron como determinantes el Conurbano, la Zona Céntrica, el Sector I en sus condiciones actuales, las pro-

posiciones físicas del Plan Regulador, los estudios realizados para el sector, las premisas sustentadas por la Municipalidad de Buenos Aires para el Sector I y los factores de corrección. Para el Sector II se consideraron los análisis del Área Regional Metropolitana y de las condiciones actuales del Sector II; las premisas sustentadas por la Municipalidad de Buenos Aires para el Sector II y las determinantes del Modelo Social del Sector I.

Es conveniente señalar que el Conurbano, entendiéndose por ello el Gran Buenos Aires y la Región Metropolitana, fueron elegidos por adjudicárseles importancia concurrente: en el primer caso, por ser el lugar presumible de origen de la futura población del Sector I, y en el segundo por representar el cuerpo de una cabeza de la cual el Sector II forma parte importante. Aquí se produce la primera interrelación entre los dos sectores, ya que no puede descartarse la vinculación entre ambos, sobre todo la que se producirá por la instalación en el Sector I de un grupo poblacional considerable.

A fin de determinar las interrelaciones e interacciones que se producen en ambos casos, se recurrió, para resolver y controlar el problema, al apoyo de un modelo iterativo.

Determinados los sistemas de interrelaciones se definieron los programas que, en este caso, no cubrieron simplemente una enumeración de necesidades sino que abarcaron, precisamente, el sistema de interrelaciones, guía fundamental del proceso de diseño.

Para la etapa del diseño se descartó el criterio de plasmar directamente una solución definitiva, cuya fiabilidad no estuviera fehacientemente comprobada. Por tal razón se determinó como necesaria una etapa previa a la del proyecto y el anteproyecto, respectivamente.

Para el sector I se elaboraron los proyectos alternativos emergentes de las posibilidades que configuran el mismo, controlados, en lo que se refiere a su funcionalidad, por el sistema de interrelaciones y, en lo relativo a su estructuración morfológica, mediante técnicas de computación, por un modelo heurístico² que permitirá evaluar las múltiples posibilidades que puedan proponerse para los respectivos proyectos alternativos.

Para el Sector II esta etapa se resolvió a través de la formulación de esquemas de ordenamiento evaluados por una serie de parámetros destinados a medir la funcionalidad, el valor de representación, las posibilidades tecnológicas y financieras y la valoración económica de los diferentes esquemas.

En ambos casos la resultante de los procesos enunciados en esta etapa de valoración racional culminó en la elección de partidos convenientemente evaluados que se volcaron en la elaboración del proyecto y anteproyecto definitivo, así como en la realización de las respectivas documentaciones, que incluyeron los análisis financieros necesarios para la factibilidad de los proyectos y la medición y determinación del impacto de los planes propuestos, especialmente en la ciudad y en el Conurbano.

¹ El equipo interviniente estuvo integrado, además de los directores de área, por un importante grupo de profesionales, técnicos y expertos en las áreas de Planeamiento Urbano y Aspectos Sociológicos y Jurídicos; Transporte Vial y Comunicaciones; Saneamiento y Energía; Aspectos Económico-Financieros; Control Proyecto, Servicios Técnicos y Administrativos, a quienes no citaremos por razones de espacio, pero que figura detalladamente en la publicación realizada por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

² El modelo heurístico se define como "determinación de una secuencia de operaciones con las que no siempre se llega al resultado "esperado", admitiéndose, en términos de procesamiento de datos que el error se debe a la "no adecuación de los datos". En este caso se trató de compatibilizar las pautas de diseño, las normas urbanísticas y las técnicas de computación, teniendo en cuenta en parte, la forma mental que un arquitecto adopta al ir elaborando sus soluciones.

Finalmente se propuso un conjunto de recomendaciones destinadas a compatibilizar con el resto de la ciudad los efectos de las localizaciones que se determinan.

De lo expuesto se deduce que ha sido preocupación principal aplicar un proceso lógico y racional, cuyas etapas den resultados fehacientemente comprobados por técnicas modernas de apoyo, a fin de dar respuesta adecuada a la demanda planteada.

Sector I

Condiciones actuales

Superficie y ubicación en la ciudad

El Sector I abarca un área de 548 Ha, superficie equivalente al 3% del área total de la ciudad de Buenos Aires, y se halla limitado por las avenidas Belgrano, Entre Ríos, Caseros, Montes de Oca, Martín García, las calles Irala, Aristóbulo del Valle, S. del Valle Ibarlucea, Wenceslao Villa-fañe, Pedro de Mendoza y avenida Ing. Huergo hasta avenida Belgrano.

Su ubicación contigua a la Zona Central determina su condición de área de transición entre el centro y las zonas residenciales, de servicios e industriales de la Zona Sur del Conurbano (Fig. 1).

Los estudios catastrales demostraron que de la superficie parcelada total, casi el 85% está ocupado por la vivienda y su equipamiento diario, siguiéndole en importancia la industria, que cubre un 5,47% del área parcelada.

Se comprobó asimismo que la mayor cantidad de lotes del Sector I posee características morfológicas que los inhiben para el desarrollo de una edificación con condiciones mínimas de habitabilidad, asoleamiento, ventilación y privacidad adecuadas, sobre todo si se tiene en cuenta que por su ubicación céntrica el Sector es un área que tiende a densificar la construcción.

En lo que se refiere a la ocupación del suelo, el porcentaje promedio de superficie ocupada es considerablemente elevado, debido a la preeminencia de la construcción en una sola planta. Por su parte el índice de intensidad de uso es evidentemente bajo (1,96), comparado con el potencial del área y teniendo en cuenta lo establecido en el Código de Edificación actual, que posibilita un FOT³ de 6,3, lo que muestra el escaso desarrollo del Sector, en el cual casi no se han realizado construcciones nuevas de acuerdo con las reglamentaciones vigentes. Otro dato que refirma el estancamiento del Sector es el valor promedio de la tierra al 31 de mayo de 1971 —\$ 300 a \$ 400 por metro cuadrado—, bajísimo si se lo compara con el de otras áreas similares por su ubicación y función.

El grado de resistencia que opone la edificación actual al proyecto de renovación se midió a través del Índice de Resistencia Física, que representa el grado de oposición al cambio, el cual resultó muy bajo. Este índice se elaboró sobre la base de determinados parámetros: edad, estado y altura de las construcciones, siendo este último considerado de mayor gravitación, dato que implica volumen edificado y, consecuentemente, la inversión económica.

De acuerdo con el Censo de 1970, la población del Sector acusa una disminución del 28% con respecto al censo de 1947, cifra demostrativa de la tendencia de los habitantes a emigrar a otras áreas de la ciudad. Además se destaca una preeminencia notoria de adultos sobre niños y adolescentes, situación corroborada por el índice de población activa del Sector, 47,3%, mayor que el de la Capital Federal (42%) y Gran Buenos Aires (38,5%).

Un dato indicativo de las características socioeconómicas de la población actual del Sector es el de la distribución de ocupación: 33,2% en los sectores de servicios y 20,6% en comercio.

La encuesta sociológica pone en evidencia as-

pectos relativos a la estructura del barrio y a la percepción que los habitantes tienen del mismo.

Las dos terceras partes de la población se pronuncia por el cambio; la parte restante hace reservas sobre ciertas áreas que deben respetarse: monumentos nacionales y edificios históricos.

En general los habitantes destacan la reducción de los espacios verdes, hecho que atribuyen a los edificios nuevos.

Es destacable que la población joven, en muchos casos nueva en el barrio, insiste en la carencia de buena vivienda, servicios y mejores condiciones de habitabilidad, mientras que las personas que viven en inquilinatos, por lo general viejos residentes, niegan este dato y dicen que al barrio "no le falta nada".

La encuesta permitió detectar los déficits básicos: carencia de servicios, deterioro de los pavimentos, edificación inadecuada y en mal estado, falta de lugares para niños y ancianos, falta de calles que faciliten el tránsito peatonal, falta de espacios verdes.

En lo relativo a su parque habitacional, surge que la mayor densidad de viviendas se manifiesta en aquellas manzanas que han experimentado una evolución pronunciada, y se localiza en el área norte del Sector I, hasta la avenida Independencia, siendo apreciable la disminución gradual de la misma hacia el sur, donde se registran los más bajos índices de renovación.

Un 60% de las viviendas se encuentran localizadas en edificios de poca altura, habiéndose determinado una relación directa entre los bajos niveles de ingresos, la altura de los edificios y el índice de hacinamiento, que supera el correspondiente a la Capital en su totalidad.

Otro índice importante es el relativo a viviendas obsoletas —70% del total— lo que refirma el estado deficitario del Sector en este aspecto, cuyos valores superan los de Capital Federal y los del total del país.

La situación actual del Sector I, puesta en evidencia por el exhaustivo análisis estadístico efectuado, se enriqueció con la aplicación de modelos de control que coadyuvaron en el análisis de la situación actual y en la evaluación de las soluciones alternativas que se formularon. De este modo se estableció el grado de oportunidad, o sea la mayor o menor resistencia al cambio que el Sector puede ofrecer en sus diferentes áreas; se instrumentó, asimismo, un modelo estructural que sumó a la visión estática de los análisis descriptos una caracterización dinámica del Sector; de las proyecciones y tendencias formuladas por un modelo social se extrajeron conclusiones sobre la estructura social y la función del Sector.

La información de base para el modelo estructural provino del Estudio preliminar del transporte de la Región Metropolitana, realizado en 1970, que dividía a la Región en 44 áreas. Una de esas áreas —el área 3— fue asimilada al Sector I, ya que la correspondencia de límites es suficientemente aproximada (Fig. 2).

La Región se dividió en sectores y anillos que configuran unidades de análisis significativas. El Sector I pertenece al primer anillo y al Sector Sur, habiéndose deducido que, con respecto a las densidades de empleos y terminales de compras, el Sector I es típico con respecto al primer anillo pero excepcional con respecto al Sector Sur; en lo relativo al nivel socioeconómico de los residentes, el Sector I participa de las condiciones del Sector Sur y no de las del primer anillo; en relación con el nivel socioeconómico de los empleados, el Sector I participa de las características del primer anillo y no de las del Sector Sur.

Se determinó, además, que el Sector I posee ventajas locacionales que se visualizan en el tiempo promedio de viaje al trabajo, menor que la media regional; que los flujos de compras más importantes originados en el Sector se dirigen al Centro, que solo los segundos en importancia quedan dentro del Sector y que además no recibe flujos de otras zonas; que en relación con los flujos al trabajo, son más im-

portantes los orientados hacia el Sector que los originados en el mismo y dirigidos hacia otras zonas; en este caso, la mayor proporción se dirige hacia el Centro y está constituida primordialmente por grupos de alto nivel de ingresos. Lo mismo sucede con los residentes que trabajan dentro del sector.

Se comprobó, asimismo, que el Sector es el único ejemplo en la metrópoli que se corresponde con modelos ecológicos formulados para situaciones urbanas de otros países, en donde el primer anillo que rodea al centro se caracteriza por su vejez y deterioro físico, presencia de tugurios, predominio de grupos socioeconómicos de bajos ingresos y usos incompatibles con la posición relativa actual (industrias, depósitos).

Las conclusiones del análisis indican que la zona en estudio carece de fuertes sistemas de actividades y que las asociaciones especiales entre actividades se limitan a pocas variables. La única asociación sistemática encontrada en el área, significativa en relación con la caracterización de la estructura de la misma, es la de la variable "población" y el factor "deterioro" (viviendas viejas y de poca altura).

La ubicación del Sector I en un área privilegiada de la ciudad, en la vecindad de la Zona Central, en la que existen y se seguirán generando empleos que corresponden al sector de servicios, permite definir a la población futura preponderante como perteneciente a los sectores sociales de ingresos medios. Esta información permite afirmar el carácter de la función neta de servicios que actualmente desempeña la Zona Centro.

Por otra parte, la caracterización por nivel de ingresos de la población futura es fundamental para la determinación de los planes financieros.

Como control en relación con la solución física del proyecto se usaron los modelos iterativo y heurístico.

El modelo iterativo permite indagar sobre el problema de las interacciones funcionales y tomar decisión sobre las diferentes alternativas posibles.

El modelo heurístico permite la organización espacial del volumen de los edificios, de acuerdo con las normas y los criterios urbanísticos establecidos para el logro de las metas propuestas (Ver summa N° 63, junio de 1973, pág. 37).

Programa

En función de las conclusiones generadas por los análisis, las premisas adoptadas y la proyección de población —300.000 habitantes para el Sector I, cifra sujeta a los ajustes que determine el proyecto definitivo—, se formuló el programa, que se dividió en cinco grandes rubros:

a) **Vivienda:** se determinan necesidades totales y parciales para "habitantes residentes en el Sector I", para "habitantes no residentes en el Sector I" y para "habitantes de bajos recursos". La composición del parque de viviendas se establece porcentualmente por número de dormitorios, en función de la estructura poblacional, y en especial de la composición familiar.

b) **Equipamientos:** con respecto a la enseñanza se estableció la cantidad de alumnos por nivel de educación, y en función de ello la cantidad de terreno necesaria, las superficies libres y las superficies construidas para los establecimientos correspondientes.

En lo referente al culto, los análisis demuestran la suficiencia de capacidad de los recintos religiosos existentes.

Para el rubro de comercio y servicios se prevé un total de 1.706 m² por habitante, a los que deben agregarse 0,15 m² por empleado más la superficie para ocho o nueve ferias municipales. En este rubro se han incluido, también, los aspectos culturales y de esparcimiento: confiterías, bares, cines y otros locales similares.

En lo referente a sanidad, la Secretaría de

Salud Pública ha establecido la necesidad de crear un centro médico integrado para el Sector Sur, que se compatibiliza con la propuesta municipal de renovar los establecimientos de su dependencia.

El equipamiento deportivo a nivel general de la población, necesitada de áreas amplias y adecuadas, se ha previsto en zonas externas y vecinas al Sector I: el centro deportivo "Vuelta de Obligado" y las áreas específicas que se prevén en el Sector II.

Igual criterio se adopta para las actividades culturales, que tienen ubicación en la plataforma de interrelación peatonal sobre Avenida 9 de Julio, en las franjas verdes y en el Sector II.

Las franjas verdes se prevén de modo que contribuyan a organizar y estructurar el Sector, y que admitan localizaciones culturales o de enseñanza secundaria.

c) **Industria:** De acuerdo con la prioridad establecida para el Sector I —vivienda— debe prevalecer la erradicación paulatina de los establecimientos industriales, con excepción de las industrias de servicios o de las artesanales que atiendan necesidades de la población.

d) **Infraestructura:** se previeron los futuros requerimientos para cada uno de los rubros.

e) **Criterios para las normas urbanísticas:** En función de los programas, de las premisas preestablecidas, de las conclusiones resultantes de las encuestas, análisis y evaluaciones realizados, se formularon proyectos alternativos de diseño a efectos de efectuar una valorización particular de cada uno y decidir la propuesta definitiva.

Estos proyectos alternativos, realizados todos por medio de computadoras, se fundamentaron en una serie de criterios rectores referidos a: a) subdivisión de la tierra; b) uso del suelo; c) morfología; d) vinculación externa; e) vinculación interna; f) equipamiento; g) servicios; h) transportes; i) ordenamiento edilicio.

Teniendo en cuenta estos criterios se formularon nueve proyectos alternativos que sometidos a una evaluación para determinar la solución definitiva, dieron por resultado la selección de una de las alternativas (Fig. 3), que se realizó según una de las variantes —adaptada a las necesidades del presente estudio— del método denominado "Planning Balance Sheet".⁴

El método se caracteriza por incorporar y evaluar, además de costos y beneficios económicos, los costos y beneficios sociales.

El plan debe satisfacer los requerimientos del mayor número de individuos y, por tal razón, el método de selección debe mostrar de qué manera tales requerimientos son satisfechos y a qué costo.

El método se estructuró según los siguientes conceptos:

a) Considerar las expectativas de la comunidad y del municipio respecto del Plan de Renovación.

b) Contemplar los aspectos ambientales y funcionales de los usos del suelo.

c) Considerar los sectores de la comunidad afectados por los usos del suelo.

d) Adoptar una división de sectores que agrupe a los productores-operadores y a los consumidores del Plan, de modo tal que los efectos del mismo puedan ser tenidos en cuenta en función de sus objetivos.

e) Considerar costos y beneficios para todos los sectores.

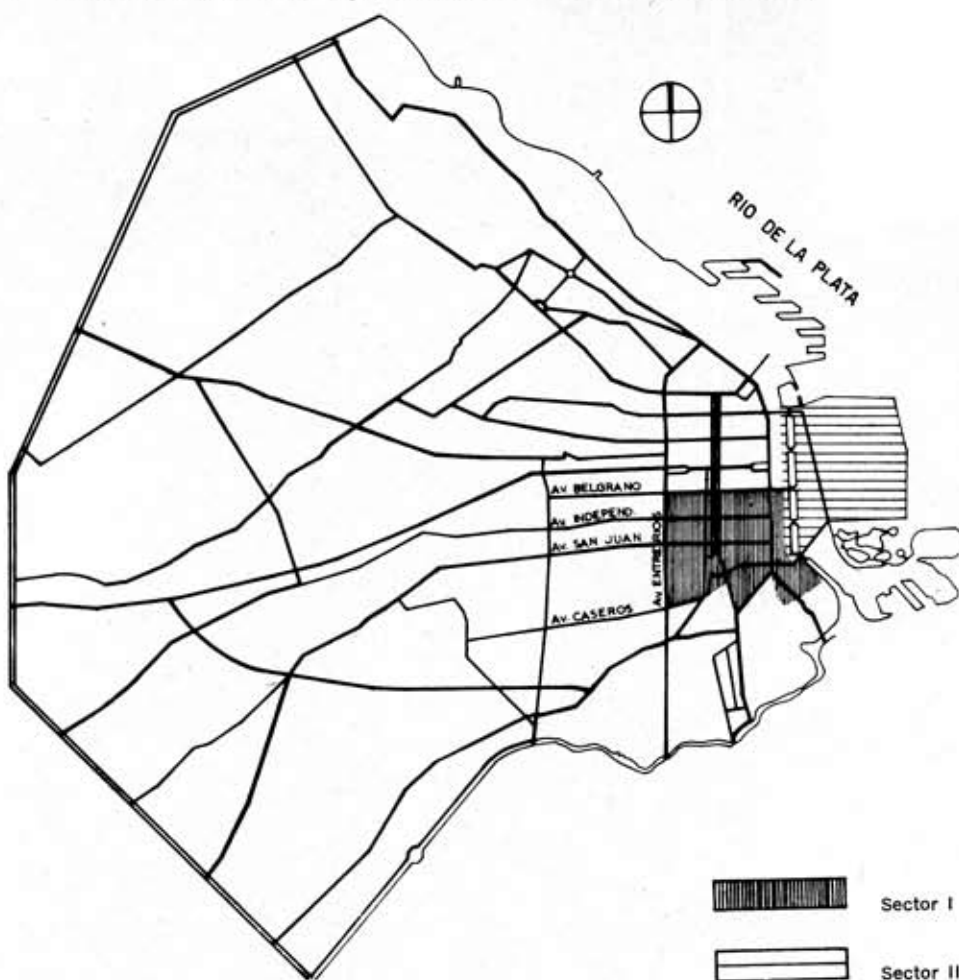
f) Cuantificar los costos y los beneficios en unidades monetarias. Cuando esto no sea posible, indicar un orden relativo.

g) Enunciar todos los costos y beneficios intangibles en términos cualitativos.

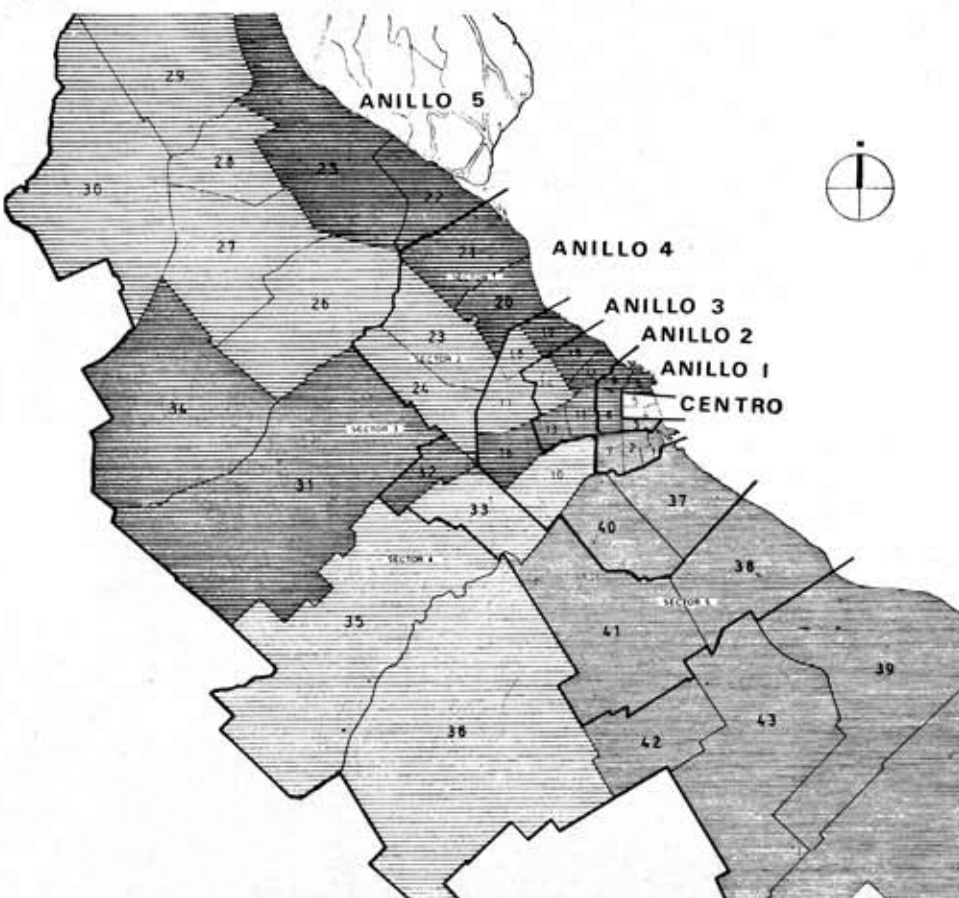
³ Factor de ocupación total: Índice que multiplicado por la superficie del terreno indica los metros de superficie a construir, regulando de este modo la densidad de población.

⁴ El método se caracteriza por incorporar y evaluar, además de costos y beneficios puramente económicos, los costos y beneficios sociales, los elementos o hechos físicos a los cuales se les asigna interés o valor especial y los estándares o condiciones de habitabilidad que se pretende alcanzar.

1 Ubicación del Sector I y el Sector II en la Capital Federal



2 Estructura de anillos y sectores





3

**Sector I. Proyecto urbanístico.
Diseño alternativa seleccionada**

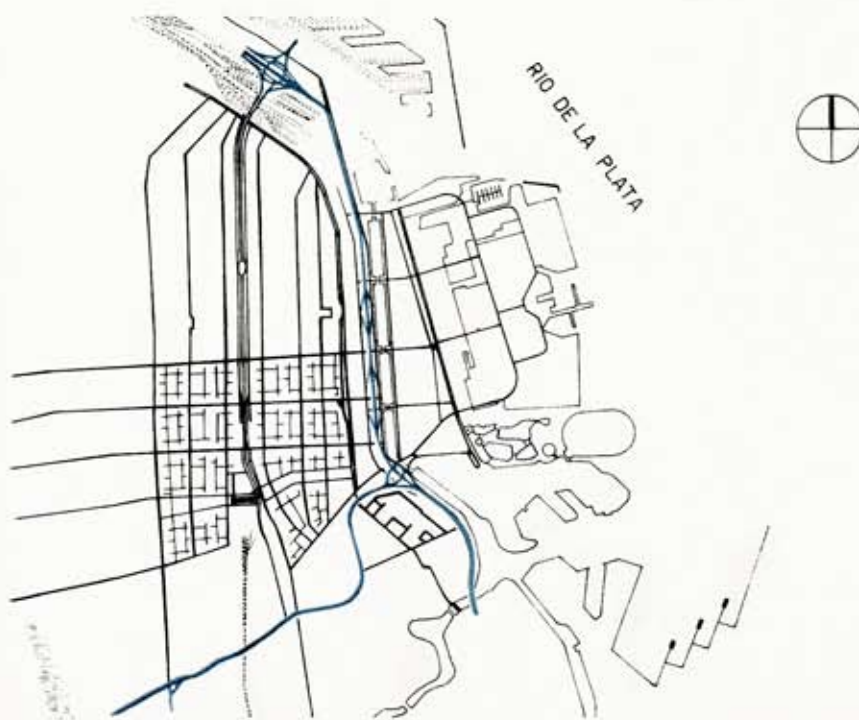
- Area verde
- Vivienda
- Vivienda y oficina
- Equipamiento educacional
- Industria
- Area interrelación a nivel peatonal
- Red vial primaria
- Red vial terciaria
- Red vial secundaria

4

**Proyecto Renovación de la Zona Sur
Relaciones externas**

- Red vial primaria
- Red vial secundaria
- Red vial terciaria

3



5

Uso del suelo. Reparciamiento

1 Sector I

- Vivienda
- Vivienda y oficina
- Verde público
- Servicios de la vivienda
- Ampliación Catalinas

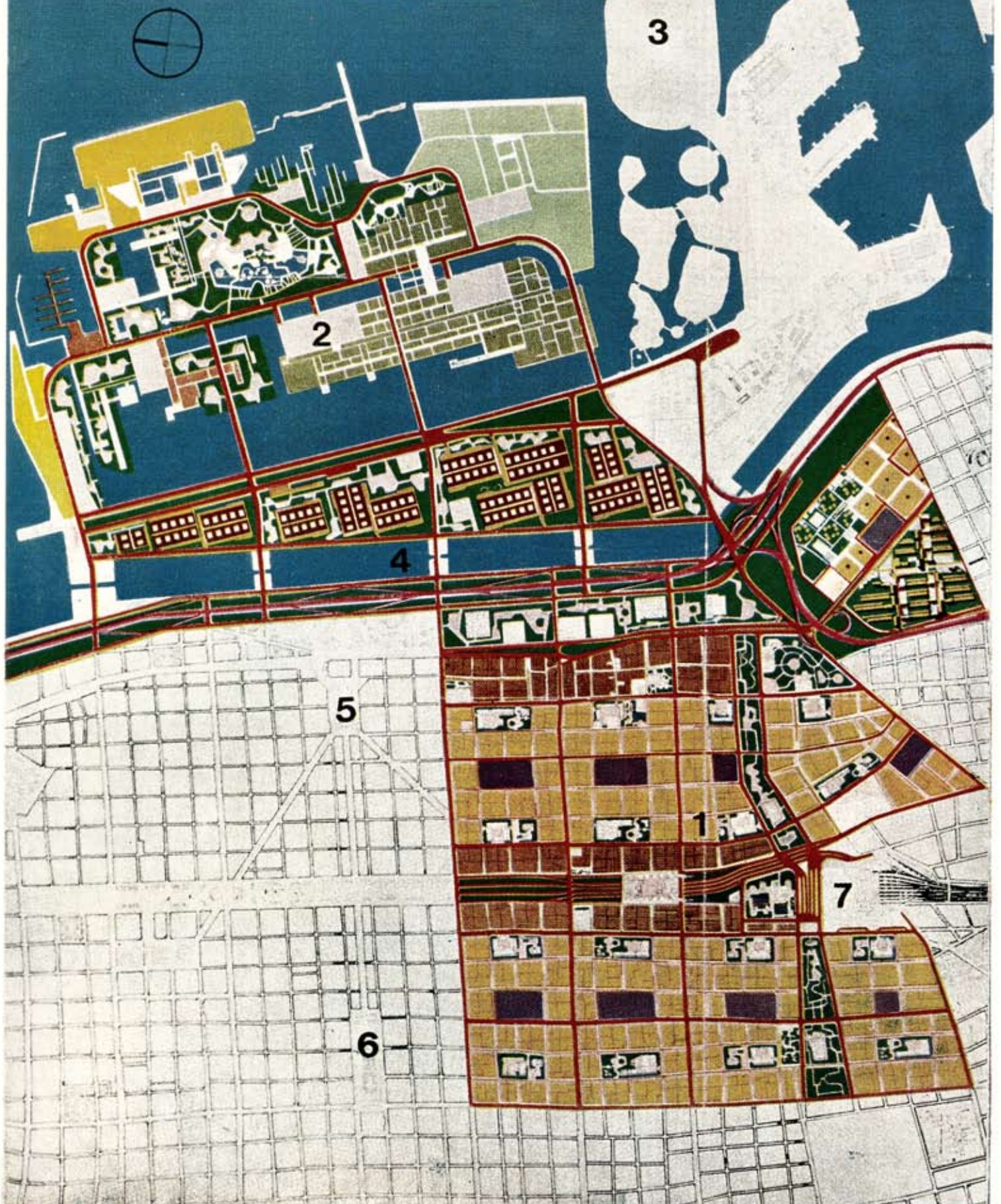
2 Sector II

- Expansión zona centro
- Área cultural
- Estación marítima
- Actividades náuticas
- Área balnearia
- Área deportiva
- Área de exposiciones
- Red vial primaria

- 3 Futuro estadio C. A. Boca Juniors
- 4 Diques
- 5 Plaza de Mayo
- 6 Plaza Congreso
- 7 Estación Constitución

4

Rio de la Plata



Solución propuesta

Al formularse el proyecto de renovación del Sector I, además de tener presentes las alternativas elaboradas, los programas cuantitativos y cualitativos y las premisas establecidas, se puso especial énfasis en que la propuesta respondiera ajustadamente a un programa de ejecución, y que se adecuara con eficacia y con suficiente elasticidad a diferentes posibilidades previstas para la puesta en marcha y la ejecución del Plan de Renovación.

Morfología: El Sector I está constituido por unidades cuya solución de continuidad está dada por la red vial secundaria. Estos ámbitos se constituyen con las manzanas actuales, delimitadas por la red secundaria de circulación automotriz y la red peatonal, que permiten el acceso a todas las parcelas que se habiliten en cada unidad.

El tamaño de estas unidades, de acuerdo con el número de manzanas que contiene, varía entre 4 y 14, siendo las más numerosas las conformadas por 12 manzanas.

La división que produce la Avenida 9 de Julio, por la magnitud de su división transversal, ha sido salvada proyectando su depresión entre la avenida Independencia y la calle Cochabamba y ubicando sobre la misma una plataforma peatonal que se extiende entre la avenida San Juan y la calle Carlos Calvo, en la que se localiza un centro comunitario a nivel del Sector I. La plataforma de interrelación crea una óptima vinculación desde el punto de vista funcional, y otorga morfológicamente continuidad edilicia al Sector.

El tejido general propuesto es similar para la mayor parte del Sector, con un mismo tipo de ordenamiento originado en la actual configuración, con excepción de las unidades ubicadas al sudeste del Sector: Casa Amarilla y Catalinas Sur y su ampliación, por tratarse estas últimas de áreas libres, en las que es dable un ordenamiento concebido con mayor grado de libertad.

El proyecto, realizado por Burle Marx, propone un

espacio verde a nivel del Sector, constituido por franjas verdes que se desarrollan de oeste a este, entre las avenidas Garay y Brasil, y de sur a norte, entre las avenidas Paseo Colón e Ing. Huergo.

La creación de esta área parquizada dará lugar a la localización de un determinado nivel de equipamiento del sector (educación media y superior, instituciones culturales, edificios públicos existentes, etc.), y se interrelacionará con espacios abiertos exteriores al mismo: el centro Deportivo "Vuelta de Obligado" y la nueva apertura hacia el río que se plantea con la propuesta para el Sector II.

Al sur, en el eje central del Sector I, se desarrolla el Complejo Constitución, en el que se integran funcionalmente las terminales de ferrocarril, de subterráneos y de transporte automotor de larga y media distancia, que se ligan peatonalmente, en forma independiente, con la plaza.

Esta área, junto con la plataforma de interrelación, las franjas verdes y las unidades delimitadas por la trama vial secundaria constituyen los núcleos y elementos jerarquizados del proyecto, sobre cuya base se estructura el conjunto.

Uso del suelo: el proyecto se desarrolla de acuerdo con la premisa que define el uso predominante de "vivienda" para el Sector I (Fig. 4), y se complementa en áreas determinadas por sus características específicas con uso mixto de "viviendas y oficinas".

La zonificación de usos se basa en el "uso principal", fijándose a través de las normas correspondientes los usos complementarios permitidos y obligatorios.

Se ha adoptado el criterio de establecer menor espacio ocupado en las áreas de mayor densidad para obtener una relación de espacio libre por habitante, homogénea en todo el Sector. Igualmente se establece la obligatoriedad de destinar parte del espacio libre a espacio verde parquizado.

Vinculación externa: (Fig. 5) se efectiviza a través

de la red vial primaria, la red vial secundaria y el Complejo Constitución, importante centro de transferencia de todas las líneas de transporte que vinculan al Sector con el resto de la ciudad, el Área Metropolitana y el sur del país.

El sistema primario que afecta al Sector está constituido por las autopistas Perito Moreno y Costera, que lo conectarán con la Zona Oeste, la primera, y con las zonas Norte y Sur, la segunda. La red vial secundaria, constituida por un equilibrado sistema de avenidas, satisface las necesidades del tráfico pasante y del de origen y destino en el Sector.

El Complejo Constitución soluciona tanto el tráfico pasante como el de origen y destino en el Sector y está constituido por la estación terminal ferroviaria de Constitución, las estaciones terminales de subterráneos que vinculan el Sector con las zonas Central, Norte y Sur de la Capital Federal y con las terminales de transporte colectivo de larga y media distancia.

Vinculación interna: se realiza a través de la red vial terciaria y la red peatonal. La red vial terciaria, liberada del tráfico pasante y de origen y destino en el Sector, sirve a las actividades internas del mismo y de sus unidades componentes.

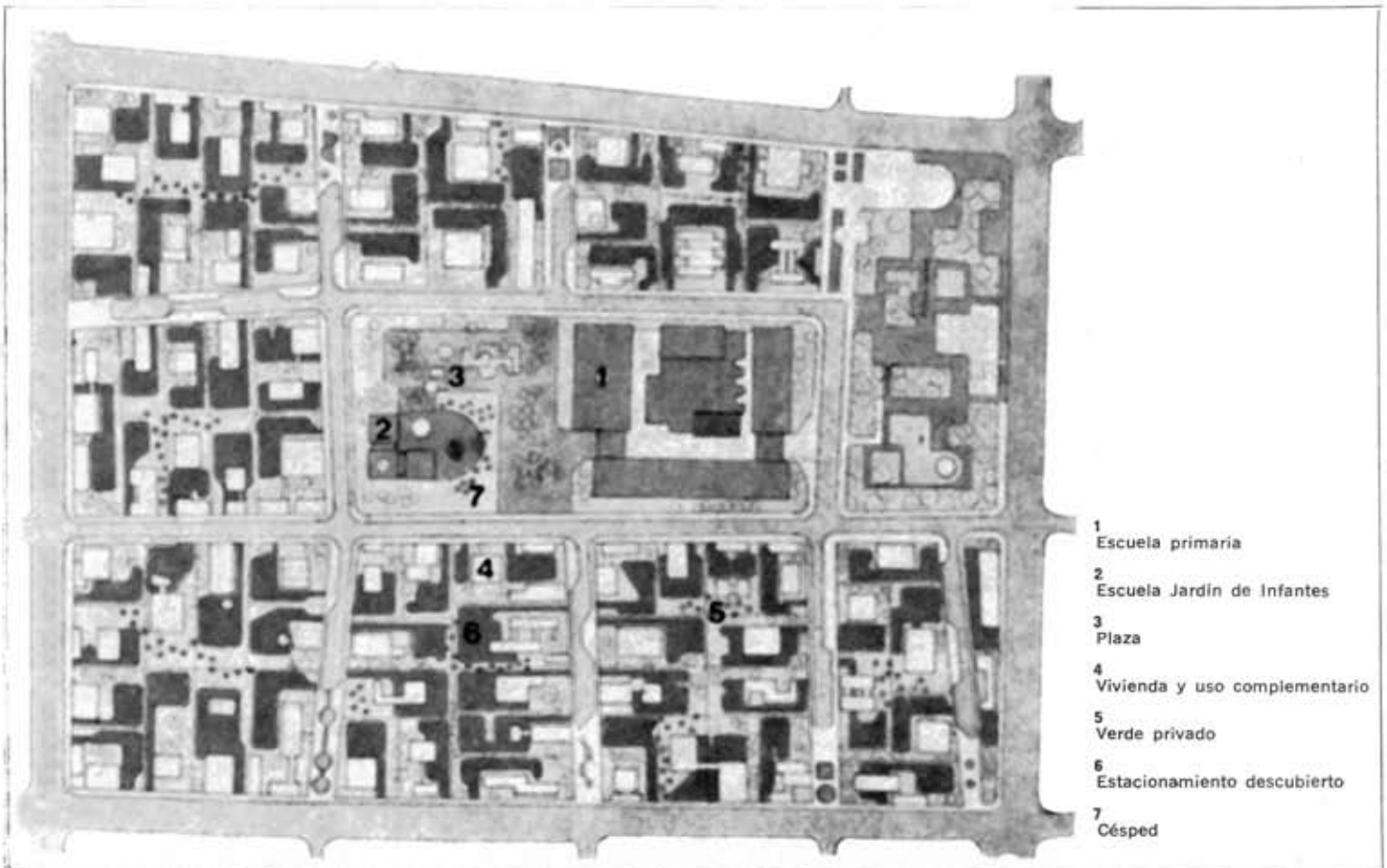
La red peatonal a escala vecinal da solución de continuidad a la red vial de distribución, facilitando la movilización y el recorrido interno de cada unidad.

A escala del Sector, la vinculación peatonal se logra a través de la plataforma de interrelación sobre la Avenida 9 de Julio, a la cual se accede peatonalmente desde las áreas este y oeste del Sector y vincula, además, las zonas Norte y Sur del mismo.

Ordenamiento edilicio: se concretará a través de la reglamentación de normas urbanísticas conducentes al logro de un tejido urbano abierto, con grandes espacios libres de uso privado que faciliten condiciones de habitabilidad adecuadas.

Capacidad: la capacidad potencial del Sector es

6 Unidad de programación prioritaria



consecuencia directa del área del mismo, de la distribución de esta superficie por actividades, y de su intensidad de uso.

De acuerdo con las asignaciones previstas en el Plan, la superficie destinada a calles y avenidas ha disminuido aproximadamente en 10 Ha, debido a que gran parte de la red vial actual se convierte en peatonal y por su tratamiento parquizado pasa a integrar los espacios verdes públicos.

La superficie parcelada también ha disminuido aproximadamente en 75 Ha, que en parte pasan a incrementar la superficie de las avenidas que se ensanchan, integrantes de la red vial secundaria, y en mayor proporción se incorporan a las zonas destinadas para espacios verdes a nivel vecinal y de Sector.

La capacidad total del Sector se ha calculado en 280.000 habitantes, aproximadamente, con una intensidad de uso del suelo determinada por un FOT promedio 3, un FOS (Factor de ocupación del suelo) que no supera el 35% y que reduce a más de la mitad el promedio actual, un estándar de equipamiento de más de 32 m² por habitante y 5,20 m², por habitante, de espacios verdes.

En resumen, las densidades promedio de población para el total del Sector son: densidad residencial neta: 665 hab/Ha; densidad bruta: 515 hab/Ha, entendiéndose por densidad neta la relación de población sobre superficie parcelada más calles de acceso, y por densidad bruta la relación de la población sobre superficie total de área considerada.

Unidades de programación: para concretar la realización programada en etapas sucesivas, el conjunto se dividió en unidades de programación. El criterio adoptado se fundamenta en las siguientes razones: a) resuelve sistemáticamente la ejecución del Plan mediante una programación integral que contempla posibilidades financieras reales; b) permite la puesta en marcha, la conducción, el desarrollo y el control del proceso de ejecución del Plan; c) satisface los requisitos técnicos de la renovación de la infra-

estructura; d) localiza el equipamiento en unidades completas; e) permite la visualización directa de la concepción general.

Cada unidad de programación está constituida por el agrupamiento de manzanas encuadradas y definidas por la trama vial secundaria, con inclusión del equipamiento básico que le confiere autonomía.

Aplicando estos criterios, el Sector se ha dividido en 29 unidades de programación, cuyos límites pueden observarse en el plano correspondiente (Fig. 6).

Criterio operativo: todo Plan implica una conducción. Ello significa que la puesta en marcha desencadena un proceso que necesariamente, directa o indirectamente, debe ser orientado y dirigido. En consecuencia, se determinan dos cursos de acción con tipos de control diferenciados a saber: 1) acciones de tipo voluntario, espontáneas, de carácter puntual; 2) acciones programadas, que se desarrollan en orden escalonado y predefinido, a través de las unidades de programación.

Las primeras, promovidas y ejecutadas por el sector privado, podrán desarrollarse en toda el área sujeta a renovación de acuerdo con la reglamentación urbanística específicamente determinada.

Las acciones programadas se refieren a áreas integradas —las unidades de programación— en las que el proceso de renovación abarca su totalidad y constituyen células demostrativas del tejido urbano total.

En este segundo caso, el Ente de Renovación Urbana realiza el control de la puesta en marcha, de la ejecución y del desarrollo de los proyectos correspondientes. En síntesis, su gestión incluirá los diferentes aspectos de promoción, obtención de créditos, asesoramiento técnico, coordinación de proyectos, difusión, etcétera.

El estudio define la primera unidad prioritaria para dar comienzo al proceso de renovación.

La prioridad se determinó en función de la resistencia al cambio, la atracción de las distintas áreas y la accesibilidad.

Estas condiciones se midieron en función de cuatro parámetros:

1) **Oportunidad:** la mayor o menor posibilidad de operar la renovación en función del índice actual de grado de oportunidad.

2) **Atracción:** el mayor atractivo que ejerce cada unidad de programación de acuerdo con las preferencias de los usuarios, medidas por una encuesta piloto.

3) **Transporte automotor:** el grado de accesibilidad medido por los flujos que podrán circular por las vías de tránsito que bordean o atraviesan las unidades de programación.

4) **Transporte subterráneo:** el grado de accesibilidad en función de este medio de transporte.

De acuerdo con las premisas enunciadas, se determinó la unidad de programación prioritaria.

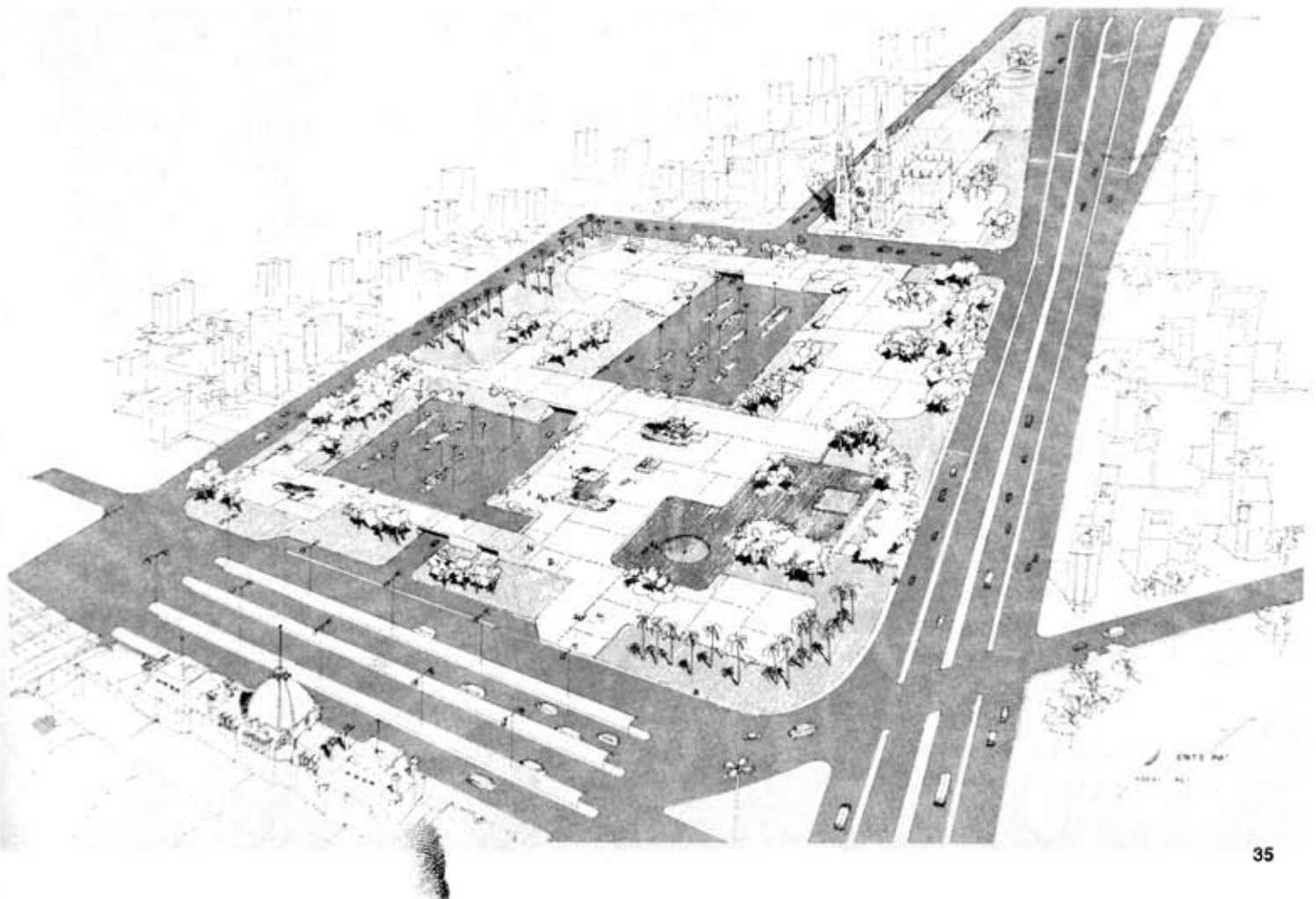
Proyectos particularizados: el Plan contiene seis proyectos particularizados perfectamente definidos en sus premisas básicas:

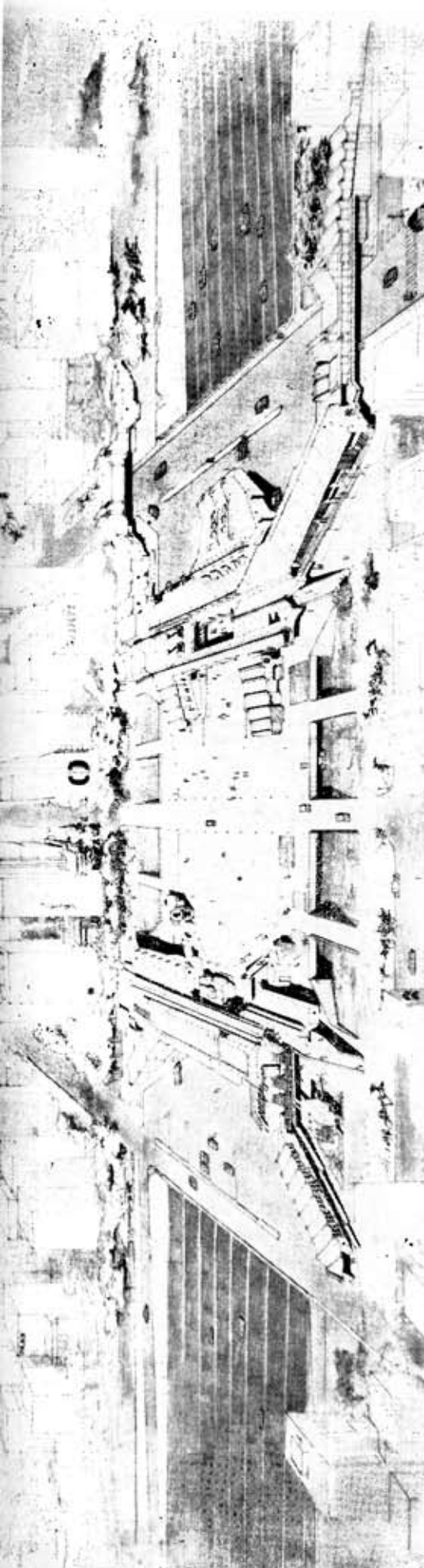
- 1) Unidad de programación prioritaria (Fig. 7).
- 2) Áreas de preservación histórica.
- 3) Anteproyectos de parquización.
- 4) Conjunto de viviendas Casa Amarilla (Fig. 8).
- 5) Plataforma de interrelación sobre Avenida 9 de Julio (Figs. 9 y 10).
- 6) Complejo Constitución (Fig. 11).

Para la unidad de programación prioritaria se propone un diseño indicativo, con un reparcelamiento del área determinado según las normas establecidas.

Dentro de las áreas de preservación histórica, el estudio propone la creación de áreas especiales en torno a San Telmo, Santo Domingo y la Casa de Ejercicios Espirituales, integrándose el área frentista sobre la calle Bernardo de Irigoyen

7 Complejo Constitución





8 Plataforma de interrelación sobre Avenida 9 de Julio

entre Independencia y Estados Unidos. Tanto los espacios como los edificios preservados en el diseño de las tres áreas deben destinarse a actividades públicas, de índole cultural y de esparcimiento.

La solución propuesta en el rubro parquización responde, en primer término, a la necesidad de subsanar las carencias que en este aspecto afectan al Sector I. En lo relativo a su tratamiento propone soluciones que permitan armonizar en forma coherente a todos los componentes del Sector, no solo entre sí sino también con el medio en que se integran.

La remodelación de los espacios verdes se estudió sobre la base de la conservación y subsistencia de la vegetación existente y de la integración de la misma con nuevas áreas verdes propuestas.

Con respecto a la plataforma de interrelación, debe tenerse en cuenta que la importancia de la Avenida 9 de Julio supera el nivel de tránsito barrial, siendo su condición la de una vía de tránsito rápido a escala urbana. Esta circunstancia la convierte en una franja divisoria entre las áreas que la bordean y que constituyen el Sector I.

La solución propone la depresión de la Avenida 9 de Julio entre las calles Cochabamba y Estados Unidos, que posibilita el tráfico rápido y continuo y permite la ubicación, sobre la Avenida, de una plataforma de interrelación peatonal entre ambos lados de la misma.

En esta plataforma, que abarca dos manzanas, desde la calle Carlos Calvo a la avenida San Juan, se emplaza un centro comercial y cultural a escala del Sector.

En lo que respecta al Complejo Constitución, el proyecto tiende a racionalizar su funcionamiento, compatibilizando los diferentes requerimientos funcionales dentro de un ordenamiento adecuado, mediante la organización de la traza de Avenida 9 de Julio a fin de permitir un flujo circulatorio de acuerdo con las exigencias de los medios que confluyen al Complejo.

El proyecto (Fig. 12) erradica del contorno de la Plaza todas las terminales existentes de transporte automotor de media y larga distancia, llevándolas a una terminal contigua a la actual terminal ferroviaria.

Esta terminal de media y larga distancia está directamente comunicada con la terminal ferroviaria y de subterráneos; a su vez las tres terminales están comunicadas por pasaje subterráneo, bajo la avenida Brasil, con las dársenas de transporte colectivo urbano o directamente con la Plaza.

En su interior la Plaza contiene dos zonas destinadas a estacionamiento, con capacidad para 300 autos, las que funcionan independientemente de las áreas verdes.

Sistema de implementación

Normas urbanísticas: Las normas urbanísticas dentro de las cuales se encuadrará el desarrollo del Sector han sido encaradas de manera tal que puedan insertarse tanto en el Código de Edificación actual, vigente desde 1944, como en el Código de Planeamiento propuesto por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (Ver summa N° 61, abril de 1973).

Las diferentes situaciones que plantea la nueva estructura del Sector corresponden a:

- 1) **Urbanización determinada:** abarca el área mayoritaria del Sector I, destinada predominantemente a vivienda y usos complementarios (Fig. 13). Se la ha considerado como un nuevo distrito que se agrega a los ya existentes en el Código de Edificación actual.
- 2) **Urbanización a determinar:** comprende las áreas que, de acuerdo con el uso asignado y la implementación para los mismos, encuadran dentro del espíritu del Art. 3.6.1 (Código actual): "Distritos U.F. según urbanizaciones a determinar". (Fig. 14).
- 3) **Urbanización para reserva de espacios abiertos:** abarca ciertas áreas del Sector I que encuadran —de acuerdo con el destino fijado a

las mismas— en el concepto del Art. 3.6.2 (Código actual): "Distrito U.F. según urbanizaciones para reserva de espacios verdes y parque". (Fig. 15).

4) **Urbanización para reserva de espacios históricos:** se refiere a las áreas que, como ya se dijo, incluyen grupos de edificios que tienen significación por sus valores históricos, conformando espacios integrados. A tal efecto se consideró conveniente la creación de una reserva que estableciera condiciones y posibilitara el ordenamiento previsto para las mismas (Fig. 16).

Evaluación económica y financiamiento

La evaluación económica tiende, a través de sus indicadores, a establecer el grado de conveniencia del proyecto, cuantificando los beneficios y costos que de su ejecución se derivarán. Tomando en cuenta tanto unos como otros, los indicadores de evaluación económica obtenidos arrojan resultados económicos plenamente satisfactorios, aún para la más alta tasa de actualización utilizada (9% anual), de modo que los beneficios del proceso de renovación permitirán compensar plenamente los costos económicos asignables al mismo.

La concreción del proceso de renovación del Sector I presenta dos aspectos clave: la acción municipal destinada al ensanche de calles y a la ampliación de espacios verdes, y la acción pública y privada dirigida al reemplazo de construcciones vetustas y a la ampliación del número de viviendas del área.

La acción municipal se reflejará principalmente en las expropiaciones que deberá efectuar para concretar el ensanche de las calles. Teniendo en cuenta que al modificarse sustancialmente las características urbanísticas del área se valorizarán las parcelas edificables, y como resultado del análisis de distintas alternativas, se propone que dicha inversión municipal sea financiada mediante la aplicación de un gravamen a la Renovación Urbana, ajustable anualmente, que afectará a las parcelas en que se construyan nuevos edificios, desde el momento en que el área sea declarada "de renovación prioritaria", y que asegure la recuperación de las erogaciones municipales dentro del período de quince años de ejecución del Plan.

Previsiblemente serán los sectores de ingresos medios los que predominarán entre los futuros habitantes del Sector I; por su parte, el grueso del esfuerzo de financiamiento para los sectores sociales de bajos recursos deberá provenir del sector público; en consecuencia, los fondos destinados a los sectores de ingresos medios deberán provenir, en su gran mayoría, de los ahorros privados. Para ello se ha estructurado todo un sistema de depósitos en cuentas de ahorro hipotecario y de emisión de células hipotecarias revaluables anualmente, que permitan la captación de grandes masas de ahorros privados con destino al financiamiento de viviendas y aseguren la recuperación plena de los capitales prestados.

Sector II

La zona denominada Sector II, cuya ubicación con respecto a la ciudad puede apreciarse en la Fig. 1, abarca, en sus condiciones actuales de uso, una superficie aproximada de 323,38 Ha, excluida el área a ganar al río.

En el área correspondiente a este Sector se ubicó, a fines del siglo pasado, el puerto de la ciudad de Buenos Aires, el que posteriormente se amplió, en etapas sucesivas, con Dársena Norte y Puerto Nuevo y se completó con las instalaciones ubicadas sobre la boca del Riachuelo.

Esta actividad se incrementó con localizaciones industriales relacionadas con la actividad portuaria y con las importaciones y exportaciones tradicionales. Posteriormente, al construirse la Costanera Sur, se incorporó al área la actividad recreativa, que en cierta medida recupera para la ciudad la posibilidad de relación con la zona ribereña.

Sin embargo, con el transcurso del tiempo, exigencias de tipo funcional-administrativo coartaron en gran parte esta posibilidad, limitando sustancialmente la conexión entre la ciudad y el río.

La Dirección General del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, en su Plano Director, consideró el destino del área manifestando su decisión de "promover la remodelación del área de Puerto Madero cuyo uso actual resulta inadecuado en relación con el desarrollo alcanzado por la ciudad", y al mismo tiempo "crear espacios parquizados de esparcimiento a escala urbana en los terrenos resultantes de la recuperación de Puerto Madero y relleno del río", dado que los estudios realizados demuestran la posibilidad de remodelar el área y reconquistarla para la ciudad, desafectándola de su uso actual predominante y replazándolo por localizaciones que satisfagan requerimientos y salven déficits notorios que tiene la ciudad.

Funcionalmente, el Sector está dividido, en la actualidad, en tres áreas principales:

a) **Área recreativa:** ubicada entre la Avenida Costanera (avenidas Carlos Noel y Tristán Achával Rodríguez) y las parrillas que sirven a los diques 1, 2, 3 y 4 (calles Florencio Sánchez y José Balbín), se extiende desde Dársena Norte hasta la avenida Brasil, ocupando una superficie aproximada de 30 Ha, destinadas a parque público y esparcimiento; está recorrida por vías de tránsito lento.

b) **Área de actividades portuarias:** con una superficie aproximada de 141 Ha, se extiende entre las avenidas Ingeniero Huergo y Dávila. Dentro del área existen dos parrillas ferroviarias de clasificación: una, que abarca desde Dársena Norte hasta la avenida Brasil y que sirve a los depósitos ubicados a ambos lados de los diques 1 a 4; la otra sirve a depósitos y edificios ubicados en el límite de la zona, lindando con el área recreativa.

c) **Área de actividades industriales y Dársena Sur:** delimitada por las avenidas Brasil, Jovellanos y su prolongación hasta la usina de Segba, eje del Canal Sur, antepuerto, termina en la avenida Pedro de Mendoza encerrando una superficie de 155 Ha.

A lo largo de ambos márgenes de Dársena Sur se ubican talleres, depósitos, astilleros y la Central Costanera de Segba, localizaciones que en su mayor parte dependen de organismos pertenecientes al sector público.

Dentro del sector, la tenencia de la tierra es, en general, de carácter precario; casi en su totalidad corresponde a concesiones o permisos de uso.

Las parcelas son de gran tamaño y se han conformado con un criterio puramente funcional, de acuerdo con los requerimientos que era necesario satisfacer.

Es evidente que la actividad prioritaria del Sector es la portuaria, cuya trascendencia no puede desconocerse, y que, sin embargo, es el factor que traba el desarrollo del área. Estos elementos obligan a una cuidadosa evaluación de la situación.

El análisis del funcionamiento actual de Puerto Madero se relacionó comparativamente con el conjunto portuario en su totalidad, a efectos de poder valorar con certeza las condiciones de aprovechamiento del mismo.

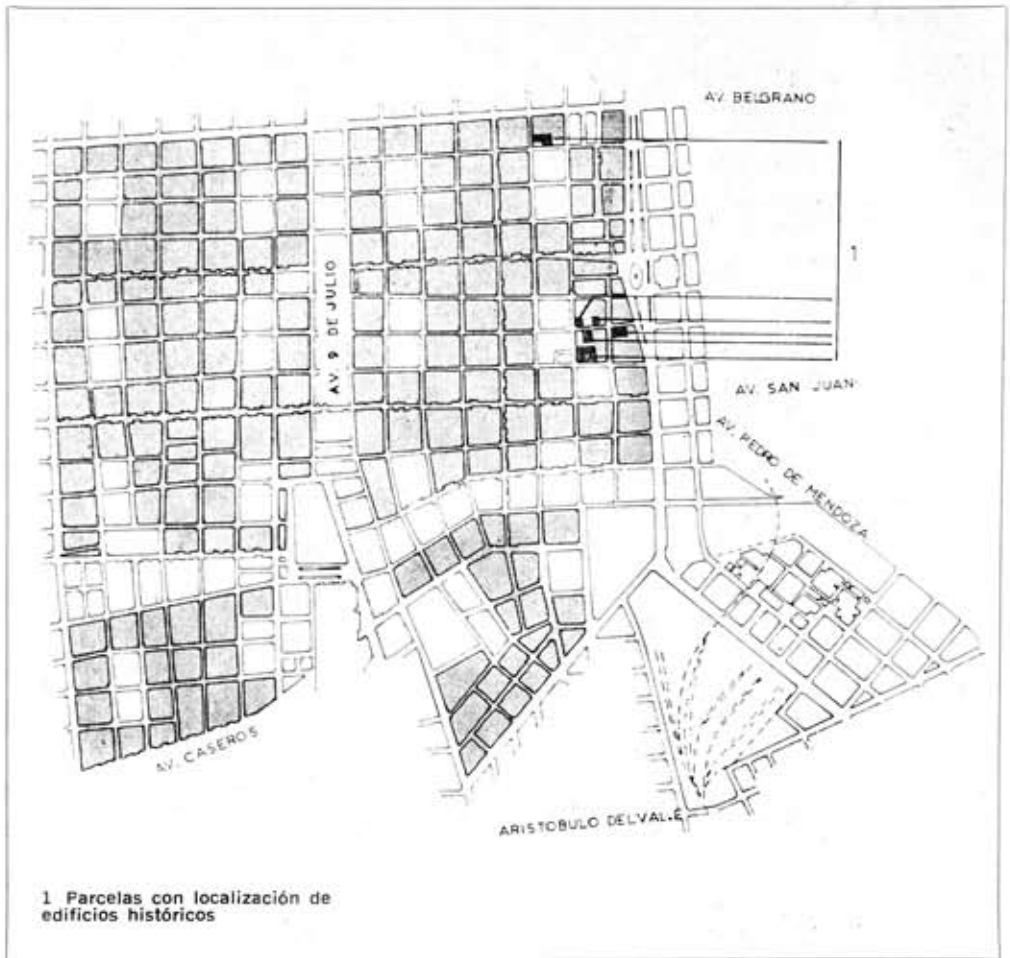
A fin de realizar esta evaluación se utilizó la información proveniente del relevamiento físico efectuado en el lugar, del procesamiento de datos referidos al movimiento de buques de carga y de buques por sitio del puerto en el año 1970, y de los censos de origen y destino de camiones realizados en los accesos portuarios.

Para evaluar la situación actual del Puerto de Buenos Aires se analizó la infraestructura existente, la oferta y el movimiento de carga y pasajeros, y la demanda.

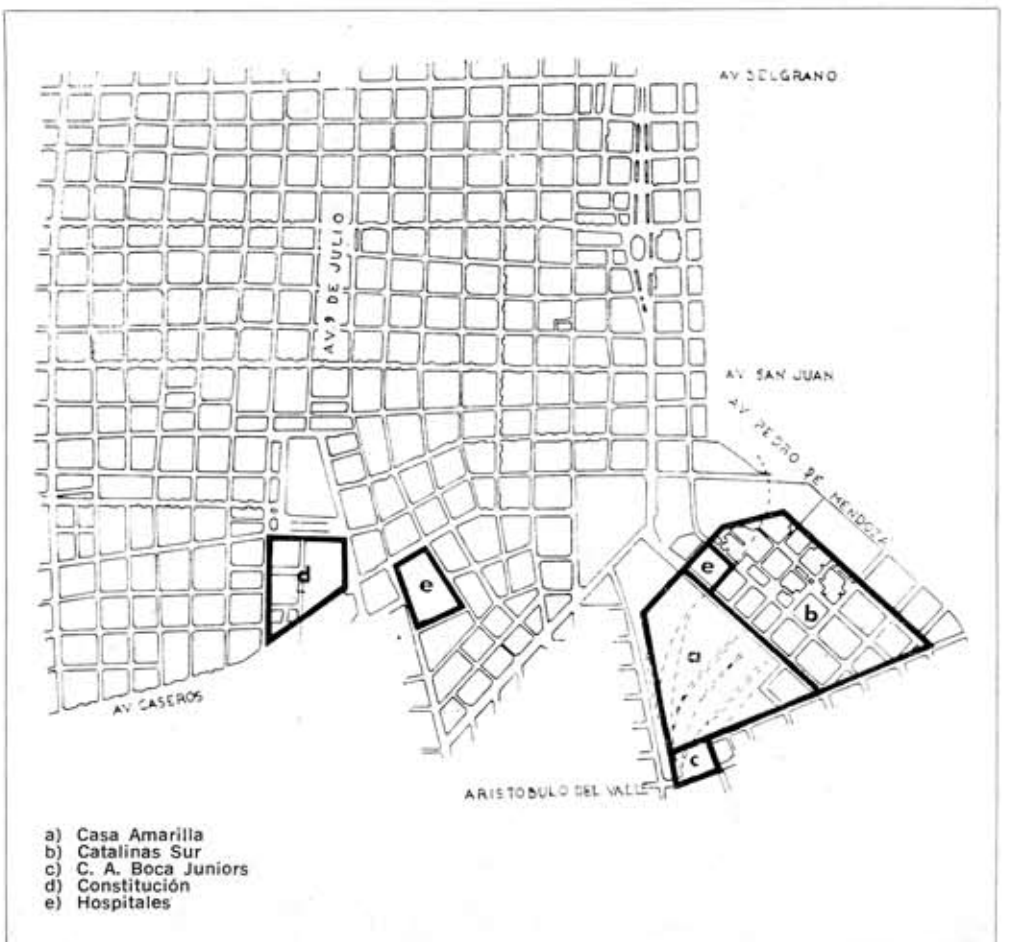
El estado de las instalaciones existentes muestra una acentuada obsolescencia de los diques de Puerto Madero, en cuanto a su diseño y a la operatividad de su infraestructura y equipos.

Puerto Nuevo presenta un diseño mucho más apto a los efectos de la maniobrabilidad de los

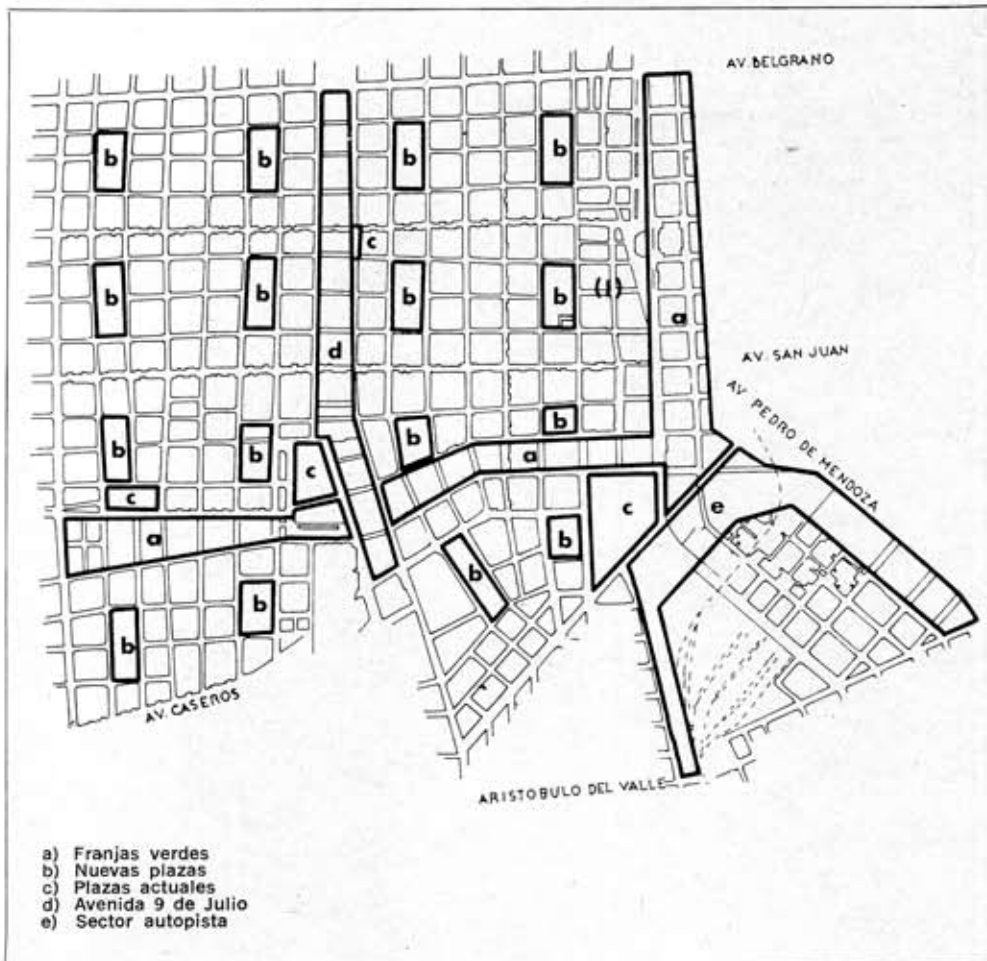
9 Urbanización determinada



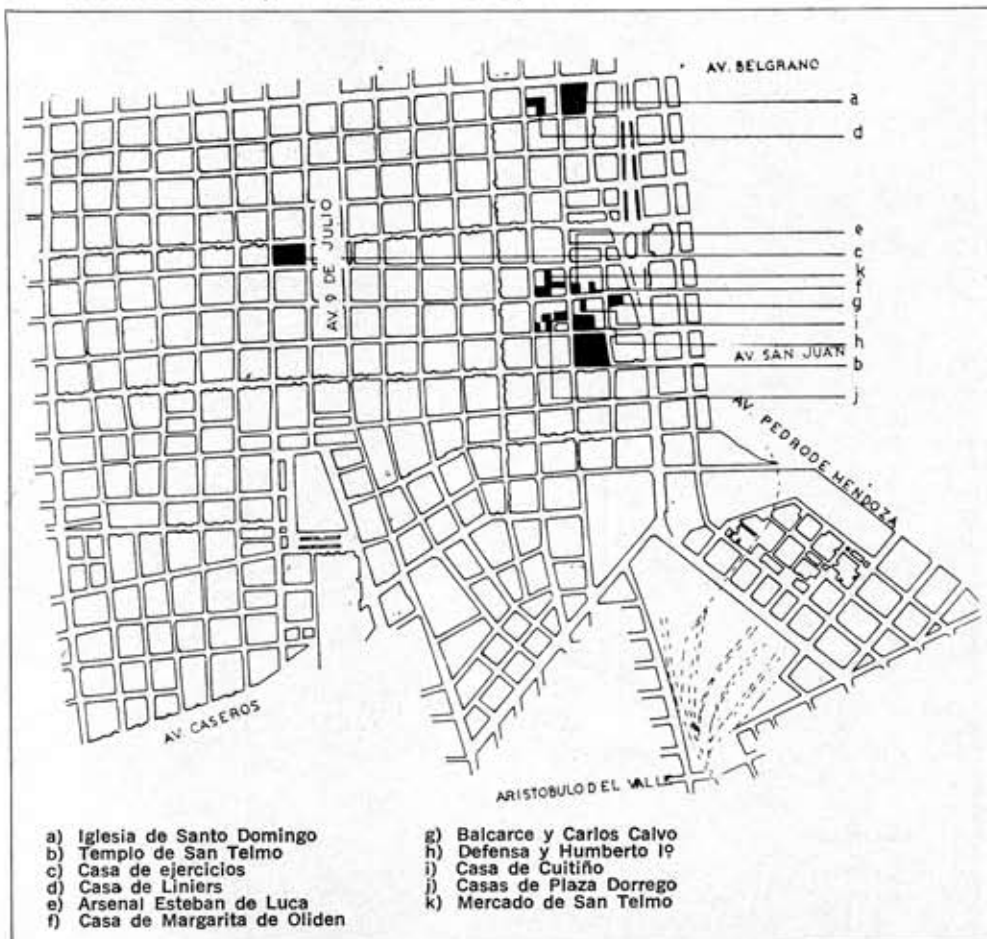
10 Urbanización a determinar



11 Urbanizaciones para reservas de espacios abiertos



12 Urbanizaciones para reservas de espacios históricos



buques, y el estado de sus instalaciones es aceptable en general.

El análisis del movimiento de cargas se realizó mediante el procesamiento de datos existentes en la Administración General de Puertos, sobre giro de buques a muelle en el año 1970.

Dicho análisis demostró el escaso aprovechamiento de Puerto Madero y en especial de los diques 1, 2 y 3, que se origina en las siguientes razones: el aumento del tamaño de los buques —que los hace más aptos— no es compatible con la capacidad de los diques; inadecuado diseño que complica accesos y salidas; muelles poco amplios; diseño incorrecto de los depósitos, que no permite la utilización de maquinaria moderna para el estibaje de las mercaderías; instalaciones para carga y descarga con velocidades de operación muy reducidas.

En conclusión, de los análisis efectuados surgió la conveniencia de eliminar los diques de Puerto Madero, reemplazándolos con una ampliación equiparable en Puerto Nuevo.

Los proyectos referidos al Puerto de Buenos Aires de los ingenieros Juan A. Briano, Ernesto Baldassarri, Alfredo Melli y Pascual Palazzo, así como los esquemas elaborados por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, y el estudio sobre el Puerto de Buenos Aires de la Organización del Plan Regulador, coinciden con esta conclusión.

Esta alternativa trae aparejada la posibilidad de recuperar para la ciudad una importante área, estratégicamente ubicada, que facilitará la operación financiera al generar una fuerte disponibilidad de tierras. Cabe aclarar que disponiendo a tal fin, como máximo, de un 20 % de las tierras para volcarlas al mercado, se cumpliría con suficiencia el propósito enunciado.

Programa

La definición del Sector II toma en cuenta los estudios y análisis efectuados, las directivas del Plan Regulador, las recomendaciones hechas en el Esquema Director año 2000 por la Oficina Regional de Desarrollo del Área Metropolitana, y las propias consideraciones del estudio.

Se trató de detectar cuáles son las funciones que a escala de la ciudad son insuficientes a los requerimientos actuales y futuros y que por sus características se adaptan a las condiciones que impone el Sector II.

La primera situación considerada fue la de la Zona Central de la ciudad, la mayor área de servicios de la misma, cuya situación en la actualidad es de gran congestión, provocada por el crecimiento inorgánico, la superposición de funciones y la falta de una infraestructura adecuada.

La Oficina Regional de Desarrollo del Área Metropolitana estableció 650.400 empleos existentes en el año 1965, y prevé 480.000 nuevos a crearse hasta el año 2000.

Esta situación indica la necesidad de prever áreas que, conjuntamente con la Zona Central, asimilen este crecimiento.

Se analizaron luego las otras funciones y localizaciones urbanas relativas a la comunidad en su conjunto: sanidad, educación, esparcimiento y espacios verdes y cultura.

Las dos primeras se descartaron porque ambas requieren localizaciones puntuales; por otra parte, el déficit relativo a sanidad, más que de suelo es de instalaciones; el de educación es notorio en ambos aspectos, pero su localización está ligada a la ubicación de las áreas habitacionales.

En lo referente a esparcimiento al aire libre y a actividades deportivas, el Plan Regulador señala el déficit que sufre la ciudad de áreas apropiadas para este fin, hecho que se agrava por estar las existentes ubicadas, casi con exclusividad, en el sector norte de la urbe.

Con respecto a espacios verdes la situación es similar en todos sus aspectos, tanto en el déficit como en la localización, ya que se reitera la ubicación preferencial en el área norte de la ciudad.

La actividad cultural en sus múltiples matices, concebida como un complejo que concentre la variada gama de posibilidades y concite la participación activa de la población, no tiene en Buenos Aires un ámbito propicio a tal fin.

La posibilidad de concretar este tipo de concentraciones es doble en áreas metropolitanas de significativa magnitud. Se analizaron así las posibilidades de un Centro de Exposiciones, elemento de importancia relevante en una época como la actual, en la que comunicación e interrelación son necesidades imperiosas de la sociedad contemporánea.

A estas localizaciones, capacitadas para organizar la estructura programática del área, deben sumarse dos actividades propias de la zona: los deportes náuticos, que tienen ya su asiento en el Sector, y la futura Estación Marítima, programada por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias.

En síntesis, el Sector II se estructurará sobre la base de dos funciones principales: a) área de expansión de la zona administrativa central; b) área de recreación y esparcimiento, las que a su vez se descomponen en las subfunciones enunciadas. De acuerdo con ellas, se ha previsto:

a) Área de expansión de la zona administrativa central

- 1) Área de oficinas para el sector privado, localizadas en parcelas cuya dimensión mínima será de 2.000 m² y la máxima de 2.500 m², con accesos peatonales independientes de los vehiculares y estacionamiento interno propio de un auto cada 15 empleados.
- 2) Área de oficinas para el sector público, que podrá absorber hasta 15.000 empleos originados en dicho sector.
- 3) Comercio de servicio y comercio en general, que podrá localizarse en toda el área, en los niveles inferiores de los edificios de oficina.
- 4) Hoteles, que podrán absorber hasta un 5% del área construida total, con capacidad para 3.000 a 5.000 personas.
- 5) Salas de espectáculos, que podrán ubicarse en toda el área, ya sea en los edificios previstos a tal fin o independientemente de ellos.
- 6) Garajes públicos, ubicados en toda el área, ya sea independientes o incluidos en los edificios de la zona.

b) Área de recreación y esparcimiento

- 1) Área cultural, que reuniría en un solo complejo integral, teatro, cine, danza, experiencia audiovisual, conferencias y cursos, teatro al aire libre, museo de ciencias naturales, acuario, museo de bellas artes y biblioteca especializada.
- 2) Estación marítima, de ultramar y fluvial.
- 3) Área de actividades náuticas.
- 4) Parque Metropolitano.
- 5) Área balnearia, específicamente destinada a este fin, en la que se tomarán las medidas conducentes a evitar la contaminación del río.
- 6) Área deportiva, con instalaciones para deportes y todos los servicios complementarios; se prevé, además, la ubicación de un estadio cubierto con capacidad para 10.000 espectadores y uso múltiple.
- 7) Área de exposiciones, de uso permanente; es decir, que cuando no funcione con exposiciones pueda ser utilizada como área de paseo y recreación.

Las funciones determinadas generan una población usuaria de dichas localizaciones que asume distintas modalidades: "población residente periódica" —personas que trabajan en el área—; "población flotante ocasional" —la que concurre atraída por las distintas localizaciones—; "población residente" —la que habita en el área y no tiene valor significativo para el caso.

Analizadas las características y el comportamiento de la población que actúa en el área, fue necesario determinar las máximas posibilidades de ingreso y egreso que ofrece el Sector, partiendo de los cinco ingresos existentes, debidamente acondicionados.

Se prevé que entre las dos primeras categorías de población se originará un flujo de 150.000 personas empleadas en la zona, más otras 120.000 atraídas por la zona de esparcimiento y recreación. Sin embargo debe tenerse en cuenta que ambos flujos se producen en días y horas diferentes, y excepcionalmente se superponen.

Este importante flujo contará, además de los accesos propiamente dichos, con otras vías, que se suman como infraestructura de conexión e interrelación: la futura Autopista Costera y sus dos pares complementarias, las avenidas Ingeniero Huelgo - Madero y Adolfo Dávila, la prolongación del subterráneo línea B y la interrelación de los ferrocarriles Roca y Bartolomé Mitre.

Solución propuesta

Dos factores fundamentales de ubicación caracterizan esta área: su posición relativa respecto de la ciudad y su situación a orillas del Río de la Plata.

La posibilidad de ligar ambientalmente el centro neurálgico de la ciudad con una zona paisajística abierta, con acceso al río, no solo significa la creación de un área requerida por las necesidades funcionales de la urbe, sino también una reestructuración fundamental que tiende a ratificar la significación y la importancia de la Zona Central como centro vital de la ciudad y de la Zona Metropolitana.

Sobre la base de estas consideraciones se destina el sector más próximo a la Zona Central —la actual zona ocupada por Puerto Madero— la expansión de dicha Zona, y la más alejada —área de relleno— a la creación de áreas de recreación y esparcimiento.

De tal manera se verifica un paulatino y gradual escalonamiento decreciente —en cuanto al congestionamiento, volumen y altura de los edificios— desde el centro actual hasta terminar en los parques recreativos de la nueva línea de ribera.

La concepción propuesta para el área de expansión de la Zona Central, que por su función específica tiende a configurar un área urbana con vida propia, trata de conformarla de modo

que incite a vivirla y recorrerla, al margen de la influencia que ejerce su propia función.

Se ha adoptado un diseño basado en la conformación de núcleos relativamente concentrados, con intervalos de apertura que determinan abras verdes orientadas hacia las áreas parquizadas de recreación, hacia el río y hacia la ciudad.

El conjunto está organizado funcionalmente con clara definición de la circulación peatonal, libre de interferencias con la circulación vehicular.

La localización, en los niveles inferiores de los edificios, de servicios y comercios generales tiende a crear, a nivel peatonal, áreas de concentración que por el interés generado concite el encuentro de la población.

En las tierras ganadas al río, y en forma perimetral, se ubican todas las localizaciones correspondientes a la recreación y el esparcimiento.

El espacio central de la composición se ha destinado al Parque Metropolitano, que entrelazando todas las funciones constituye el elemento obligado de interconexión. Sobre Dársena Norte, en lugar predeterminado por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, se localiza la Estación Marítima de ultramar y fluvial.

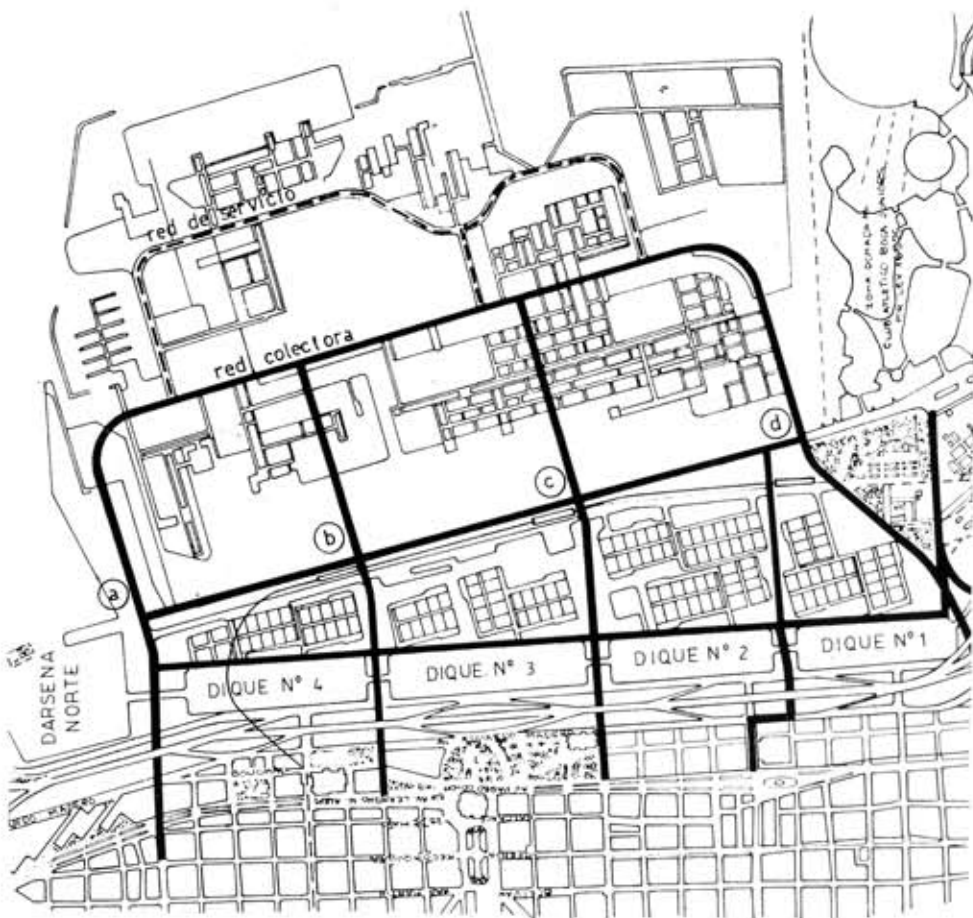
La interrelación, fusión y ordenamiento de las partes componentes definen la estructura del anteproyecto, aspecto que se refuerza al dar participación prioritaria a requerimientos funcionales de interconexión (trama vial y peatonal), al paisaje natural en que se ubica el anteproyecto (el río) y a una localización central con capacidad integradora (Parque Metropolitano).

Estos tres elementos, la trama vial, el río y el Parque, juntos o separadamente, constituyen los elementos básicos de interrelación interna del área, entrelazando e interaccionando equilibradamente las distintas funciones participantes.

Uso del suelo

Las condiciones de uso del suelo resultantes de las localizaciones determinadas en el anteproyecto son de mayor definición en el área destinada a la expansión de la Zona Central, debido

13 Sector II. Planta de conjunto



a que será la única zona parcelada del Sector II.

La superficie del área que no está sometida a parcelamiento, 76 % del total, se destina a parquización, circulación vehicular y peatonal.

La intensidad del uso en toda la zona destinada a oficinas privadas se controla mediante la aplicación de un FOT neto, sobre parcela, de 6, que para la zona destinada al sector público se ha fijado en 3. Para los usos previstos en el área de esparcimiento y recreación se han definido áreas globales cuyos límites no tienen precisión rigurosa, ya que por sus funciones específicas unos se complementan con otros y de ello se deriva una utilización del suelo que en gran porcentaje se comparte.

Ordenamiento edilicio

El ordenamiento edilicio previsto está referido al área de expansión de la Zona Central (Fig. 18), en la que se ha adoptado un partido basado en nucleamientos de conjuntos de edificios agrupados en los espacios determinados por las avenidas de penetración y las que corren paralelas a los diques y a la Costanera.

Esta distribución facilita la ejecución en etapas, pues cada núcleo constituye un complejo edilicio autosuficiente, estructurado en subgrupos de ocho, diez y doce localizaciones alineadas en pares y ubicadas transversalmente unas respecto de las otras, lo cual permite aperturas visuales, asoleamiento y ventilación.

Las circulaciones se prevén independientes y diferenciadas, la trama vehicular a nivel del terreno, con accesos directos a los edificios. En este nivel se ubican también los estacionamientos y las instalaciones mecánicas, evitándose así subsuelos y sótanos que no son convenientes dadas las características del terreno. La trama peatonal se desarrolla en un nivel superior, junto con los accesos principales y las localizaciones comerciales.

En lo relativo a normas urbanísticas y dado el carácter de anteproyecto, se definieron solo lineamientos que sirvan de base a la reglamentación definitiva, debiendo determinarse en cada caso las normas específicas.

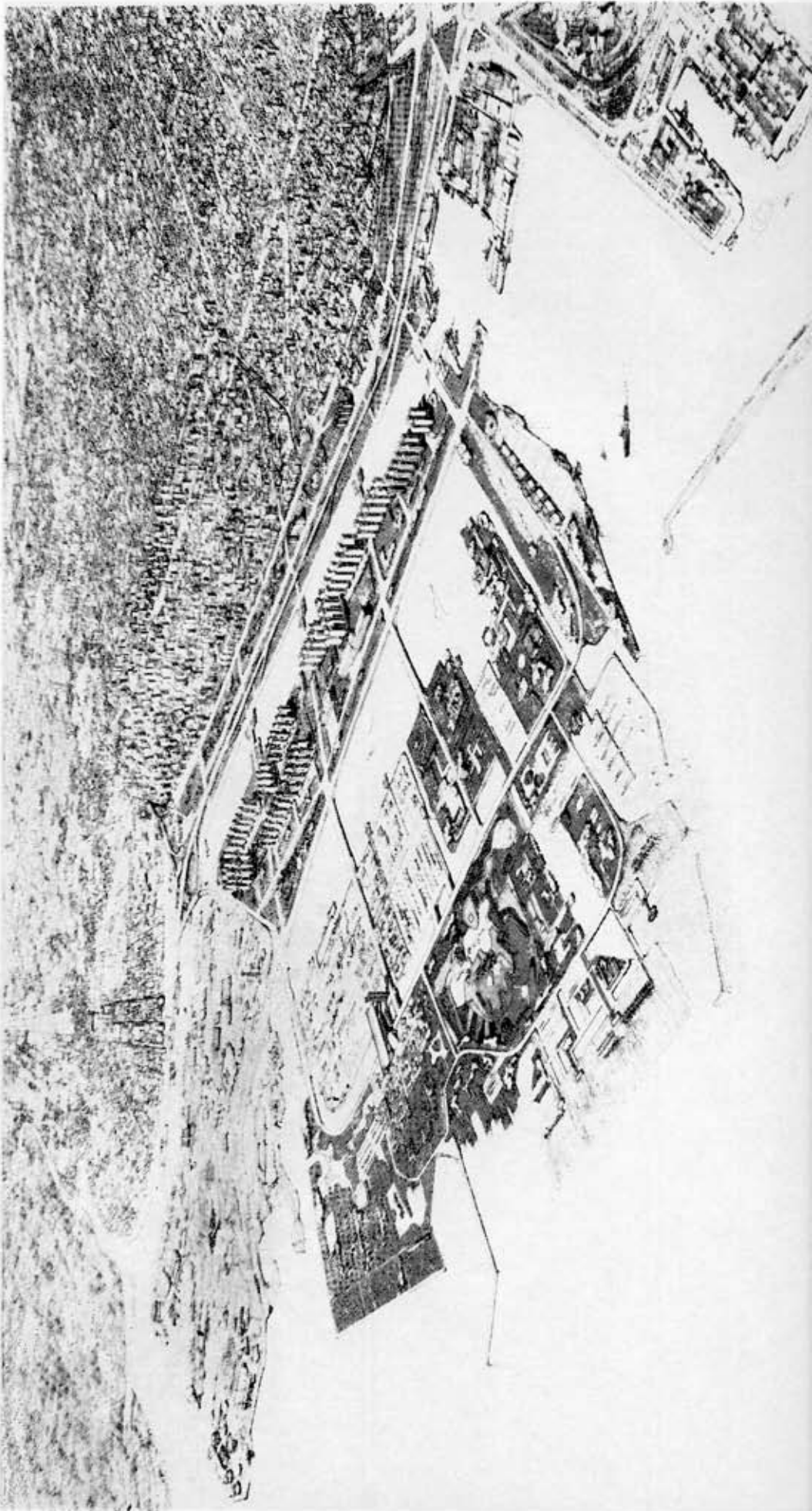
En cuanto a la evaluación económica y al financiamiento de las obras, los beneficios computados para la evaluación del Sector II surgen del valor económico de las tierras que se integran a la comunidad y del ahorro operativo de las áreas portuarias. Tomando como base un movimiento de 500 buques por año, este ahorro ascendería a unos 2.300.000 dólares anuales.

El análisis financiero efectuado para cada uno de los aspectos del Plan de Renovación del Sector II considera viable la obtención de un crédito bancario internacional que cubra el 50 % de las inversiones destinadas a la ampliación portuaria; en cuanto a las obras de relleno, compactación y defensa de las tierras ganadas al Río de la Plata, así como a las obras de infraestructura básica y parquización deberán ser financiadas íntegramente con fondos municipales, que se cubrirán en gran medida con el resultado de la venta de las áreas contiguas a los actuales diques 1, 2 y 3 de Puerto Madero.

El Plan de Renovación de la Zona Sur finaliza con una serie de **Recomendaciones** relativas a las normas viales y de prestación de servicios públicos y a las bases de un programa operativo para unidad prioritaria, con la indicación de qué deberá hacerse referencia a ellas en todos los casos en que la Municipalidad acuerde la realización de determinados trabajos con organismos de la administración centralizada o con empresas públicas.

Estas recomendaciones prevén la afectación preventiva del área que permitirá la concreción de la Autopista Costera y el ensanche de la red vial secundaria que afecta al Sector; la reserva de las áreas destinadas al Complejo Constitución, a la construcción del nuevo puente sobre el Riachuelo y a la Autopista La Plata - Buenos Aires; la conexión ferroviaria Retiro - Constitución, número de vías, ubicación y tamaño de las estaciones.

Se prevén asimismo, detalladamente, los organismos con los que deberán celebrarse acuerdos, así como las medidas a adoptar para llevar a buen fin el proyecto ■



14 Sector II. Perspectiva general



Juan Kurchan 1913 - 1972

Con Juan Kurchan * desaparece uno de los mejores, más incondicionales, más cálidos amigos de **summa**.

Más de una vez su actitud, su aliento y también su intervención directa para la solución de determinadas situaciones difíciles, fue definitoria.

No vacilo en afirmar que de no ser por Kurchan y el Fondo Nacional de las Artes, **summa** ya no existiría. Es más, ¿no hubiera pasado de su número 8!

No son muchos los hombres que pueden aunar, como lo hizo él, una actividad profesional apretada con el ejercicio de esa capacidad de participación en cuanto empresa cultural considerara de interés para el país, especialmente a través de su directorio en el Fondo de las Artes.

Una reseña de su obra, tal como la trazan sus amigos y asociados, sólo nos da una faceta de su calidoscópica personalidad, aunque ella signifique obras que fueron jalones como la casa de Virrey del Pino o el sillón BKF.

Tal vez solo quienes frecuentaron su amistad pudieron conocer la amplia gama de inquietudes, de conocimientos, de sentimientos, que hicieron de Juan Kurchan una personalidad inolvidable.

No se olvidará fácilmente su personal estampa, su cara de marcados rasgos, cejas con cierta línea irónica sobre unos ojos agudos y brillantes; su mirada rápida; su hablar incisivo, a menudo exuberante y lleno de anécdotas y recuerdos; su eterno moñito; toda su cálida humanidad. No lo olvidaremos.

Lala Méndez Mosquera, arq.

El 3 de noviembre dejó de existir en Buenos Aires el arquitecto Juan Kurchan.

Su obra y su actividad definen naturalmente, por su trascendencia, los nítidos perfiles de su personalidad.

Apasionado y dedicado a las actividades que son privativas de la arquitectura y el planeamiento, nunca limitó su acción a una esquemática especialización profesional.

Su personalidad polifacética, su talento, su afinada sensibilidad, su preparación cultural así como sus propios diseños, le permitieron desbordar los límites estrictos de la actividad profesional y proyectar generosamente su pensamiento y su capacidad intelectual al ámbito en que le tocó actuar.

Por menos divulgada, es necesario destacar su constante preocupación por la cultura, término al que Kurchan asignaba significación dinámica y cambiante, de acuerdo con las condicionantes ambientales y regionales, dimensión vital propia de la actividad humana en toda la gama de sus posibilidades.

Su formación y vocación de servir lo llevan necesariamente a canalizar su acción en una prédica constante, que se asienta en el férreo convencimiento de que los cambios estructurales que la sociedad requiere, tan mentados en los últimos tiempos, solamente se alcanzarán mediante la elevación moral y material del hombre, que le permitan por su propia determinación, su integración justa y equilibrada en la sociedad.

Así, para Kurchan, la capacitación cultural tiene el altísimo significado de ser la herramienta apropiada que permite plantear al hombre el horizonte y las perspectivas justas para su desarrollo integral.

Esto lo lleva, paralelamente, a su actividad en el campo de la arquitectura y el urbanismo, a desarrollar una acción continua en distintos lugares del país a través de organismos como la Universidad y el Fondo Nacional de las Artes, que lo contaron oportunamente en sus cuerpos directivos, permitiéndole llevar a cabo una acción tan cara a sus inquietudes, la que le valió el apoyo caluroso de personalidades destacadas en el quehacer cultural, tanto del país como del exterior.

Esta acción en el campo socio-cultural no se halla desvinculada de su actividad específica en el campo de la arquitectura y el urbanismo; muy por el contrario, es la resultante coherente de su

propio pensamiento. Sabía muy bien Kurchan —y así lo expresó continuamente— que la creación en cualquier campo de la actividad humana debe poseer la impronta que le marca su destino, y era corriente oírle decir: "La obra de arquitectura mejor concebida no puede cambiar el destino de la sociedad si no la acompaña la voluntad del hombre".

Recién graduado, se aleja del país y trabaja junto a Le Corbusier en París. No pierde de vista la realidad del medio al que lo unía su pensamiento y su destino, y formula, junto al maestro y a su amigo Ferrari Hardoy, un Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires, muchas de cuyas propuestas y directivas tienen todavía hoy validez.

Su estadía en Europa le permite comprender e interiorizar el sentido de las distintas corrientes modernas del pensamiento y de la creación plástica en sus diferentes posibilidades expresivas.

Vuelto al país después de dos años de ausencia, contribuye a formar el grupo Austral, aglutinando a un conjunto de profesionales jóvenes, que constituyen una de las primeras corrientes de expresión arquitectónica moderna inspirada en los principios de la Carta de Atenas del CIAM.

Esta acción del Grupo Austral, del cual Kurchan fue protagonista, promueve una corriente arquitectónica cuyo impacto se refleja en la Universidad, en la concepción teórica y en las realizaciones que comienzan en nuestro medio a dar expresión cabal a los contenidos de la temática arquitectónica de nuestro tiempo.

De allí en más continúa la polivalente acción de Kurchan, que en todos los lugares en que actúa deja la impronta de su labor, definida, con mayor trascendencia, en la Universidad cuando tiene a su cargo la Dirección de la Sección de Estudios Nacionales del Departamento de Graduados; en la Municipalidad, al frente de la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo que, entre otras tareas, tiene la responsabilidad de la formulación del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires; en el Fondo Nacional de las Artes, donde su infatigable labor se hace sentir por su decidido aporte a todo esfuerzo creador que demande apoyo; en la Sociedad Central de Arquitectos, donde nunca retaceó su colaboración; en la esfera privada, donde contribuyó a la constitución de los grupos Urbis y PAT que realizan y concretan trabajos y estudios importantes en el campo del planeamiento y el ur-