

## **El borde costero de la ciudad autónoma de Buenos Aires: una asignatura pendiente.**

Trabajo de la Subcomisión de Ambiente y Planeamiento (2015), Sociedad Central de Arquitectos, CABA.

### **Resumen:**

En sus inicios, la ciudad tenía una relación cotidiana con el río. Hasta las décadas del 50/60 del siglo XX, el río era un lugar de esparcimiento y había balnearios con gran concurrencia de vecinos. Pero, históricamente, la costa cenagosa se fue rellenando, alejando la costa de la ciudad y se instalaron grandes obras de infraestructura: las vías férreas que consolidaron el frente costero, las sucesivas ampliaciones del puerto, el aeropuerto, los proyectos de la autopista ribereña. Hacia fines de siglo, se concesionaron grandes franjas costeras que impidieron el acceso libre a la costa.

En los últimos tiempos, han aparecido propuestas que han provocado inquietud en diversas instituciones: las concesiones en la dársena 5 de Puerto Nuevo, la renovación de las concesiones de los locales de Costanera Norte, las trazas alternativas de la Autopista Ribereña, la ubicación de las plantas de recuperación, reciclaje en Costanera Norte, la planta de incineración de residuos en Costanera Sur, el concurso para el Polo Audiovisual en la Isla Demarchi, entre otros.

Todas estas propuestas, incluyen decisiones a nivel local (Ciudad Autónoma), regional (Área Metropolitana y Provincia de Buenos Aires) y nacional (Gobierno Nacional). Consideramos que la elaboración de un plan para la ribera debería contemplar la articulación de dichas jurisdicciones en un trabajo conjunto.

Nuestro objetivo es recuperar la visión del borde costero como una región con características particulares, mostrando la evolución histórica de la costa y sus sucesivos rellenos y las ideas planteadas por el Plan de Le Corbusier, Amancio Williams, Odilia Suárez y otros.

Buscamos mapear la costa en su situación actual, retroceder para ver su evolución histórica y exhibir los diferentes proyectos que se han planteado para el Aeroparque y Costanera Norte, el Puerto y su área de influencia, Puerto Madero, Costanera Sur y reserva Ecológica Costanera Sur, isla Demarchi, Incorporando en su análisis Tandano, solares de Santa María y la villa Rodrigo Bueno, y la Autopista Ribereña con sus trazas alternativas y lo relacionado a movilidad (traza ferroviaria, transporte de carga y pasajeros y accesibilidad peatonal a la costa.

Estas cuestiones invitan a reflexionar sobre qué borde costero queremos para la ciudad de Buenos Aires, y muestran las diversas propuestas posibles que la ciudad debería encarar con una mirada integradora a través de un *Masterplan* que integre todo el borde costero.

**Palabras clave:** costa, planificación, ribera, urbanismo, paisaje ribereño

---

## Introducción:

La ciudad de Buenos Aires es una ciudad densa, compacta, diversa. Las propuestas de intervención en el tejido consolidado deberían servir para sus valores. La gran asignatura pendiente del urbanismo de la ciudad es la definición de un Master Plan para el borde costero del río de la Plata que trate el área en forma integral.

En sus inicios, la ciudad tenía una relación cotidiana con el río. Hasta las décadas del 50/60 del siglo XX, el río era un lugar de esparcimiento y había balnearios con gran concurrencia de vecinos. Pero, históricamente, la costa cenagosa se fue rellenando, alejando la costa de la ciudad y se instalaron grandes obras de infraestructura: las vías férreas que consolidaron el frente costero, las sucesivas ampliaciones del puerto, el aeropuerto, los proyectos de la autopista ribereña.

Hacia fines de siglo, se concesionaron grandes franjas costeras que impidieron el acceso libre a la costa. Buenos Aires, la ciudad de los porteños, que nació a orillas del río de la Plata, es, para muchos de sus habitantes, una ciudad mediterránea. En la Figura 1 se puede observar la evolución histórica que tuvo el borde costero, avanzando sobre el río, a lo largo de los años.

**Figura 1: Evolución histórica del borde costero**



*Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA (2015)*

En los últimos tiempos, han aparecido propuestas que han provocado inquietud en diversas instituciones: las concesiones en la dársena 5 de Puerto Nuevo, la renovación de las concesiones de los locales de Costanera Norte, las trazas alternativas de la Autopista Ribereña, la ubicación de las plantas de recuperación, reciclaje en Costanera Norte, la planta de incineración de residuos en Costanera Sur, el concurso para el Polo Audiovisual en la Isla Demarchi, entre otros.

Todas estas propuestas, incluyen decisiones a nivel local (Ciudad Autónoma), regional (Área Metropolitana y Provincia de Buenos Aires) y nacional (Gobierno Nacional).



Consideramos que la elaboración de un plan para la ribera debería contemplar la articulación de dichas jurisdicciones en un trabajo conjunto.

Nuestra intención es recuperar la visión del borde costero como una región con características particulares, mostraremos la evolución histórica de la costa y sus sucesivos rellenos y las ideas planteadas por el Plan de Le Corbusier, Amancio Williams, Odilia Suárez y otros.

En el estudio y presentación de la relación de la ciudad de Buenos Aires con su ribera podemos identificar cinco (5) sectores relevantes de la costa:

- A) AEROPARQUE y COSTANERA NORTE desde la Av. Gral. Paz, parques, Ciudad Universitaria y ribera hasta la llegada a las arenas;
- B) PUERTO NUEVO, desde Dársena F hasta Dársena Norte;
- C) PUERTO MADERO, desde Dique 4 hasta Dársena Sur, con la Reserva Ecológica;
- D) AUTOPISTA RIBEREÑA, trazas propuestas.
- E) ISLA DEMARCHI, Villa Rodrigo Bueno, Santa María del Plata;

Buscamos mapear la costa en su situación actual, retroceder para ver su evolución histórica y exhibir los diferentes proyectos que se han planteado para el Aeroparque y Costanera Norte, el Puerto y su área de influencia, Puerto Madero, Costanera Sur y reserva Ecológica Costanera Sur, isla Demarchi, Incorporando en su análisis Tandanor, solares de Santa María y la villa Rodrigo Bueno, y la Autopista Ribereña con sus trazas alternativas y lo relacionado a movilidad (traza ferroviaria, transporte de carga y pasajeros y accesibilidad peatonal a la costa.

## a) Aeroparque y costanera Norte

**Figura 2: Situación Actual**



*Fuente:* Elaboración propia del grupo de trabajo

La Costanera Norte (en adelante CN) es un *corredor* que limita con la costa del Río de la Plata; conecta el barrio de Recoleta con Ciudad Universitaria, hasta el límite con Vicente López; es un recorrido por la única avenida de Buenos Aires que da al Río y constituye un paseo de excelencia urbana, sitio oficial de turismo de la CABA; brinda múltiples ofertas lúdicas, permite disfrutar del verde, tiene excelente gastronomía, y deja la vista del río sin obstáculos visuales.

El Parque Costanera Norte, inaugurado en 2013, en el espacio que ocupa el Parque Saint Tropez, concentra la práctica de deportes y una agenda de espectáculos y actividades culturales. Este espacio fue conformado mediante la recuperación de 350m de costa y una península, ahora habilitada al público, que va diseñando *pequeños livings* frente al río, la cual, unida a la plantación de 200 árboles, conforma un espacio de recreo y disfrute visual. En él se encuentran bicisendas, asientos que miran al río, plazoletas y juegos para niños, además de bancos para pescadores y bebederos; sin dudas es una de las vistas más bellas de la Ciudad.



Desde el punto de vista del planeamiento urbano, CN supone una diversidad significativa de *marcas territoriales antrópicas*: las discutidas concesiones de múltiples edificios comerciales, restaurantes, hotel, el complejo Tierra Santa; el Club de Pescadores; el Aeroparque Metropolitano; la Ciudad Universitaria, los Parques de los Niños y de la Memoria que contiene una reserva ecológica; la planta de tratamiento de áridos sólidos (actualmente se encuentra suspendida su construcción); clubes náuticos privados con instalaciones y amarras de embarcaciones; playas de arena artificiales durante el verano; un pequeño asentamiento villero ambientalista conforman espacios que contradicen lo expresado en el Plan Urbano Ambiental y el Modelo Territorial. A ello, hay que agregarle una compleja red circulatoria, donde coexisten una trama vial, fluvial, aérea y ferroviaria, no bien articulada desde el concepto de movilidad urbana.

Costanera Norte debería ser una verdadera interfase entre la ciudad y el río, materializada como *corredor verde*, un paisaje continuo y cuidado desde lo territorial y lo ambiental. En suma, un lugar con escasas interferencias que permite ser disfrutado como espacio lúdico, ambientalmente preservado.

Los nuevos proyectos incluyen la ampliación de Aeroparque, la construcción de una *aeroisla*, ampliaciones de Ciudad Universitaria con edificios de, al menos, dos Facultades de la UBA, residencias universitarias, la terraza de acceso, recientemente inaugurada, y la exposición de esculturas de artistas nacionales e internacionales. La construcción de nuevos edificios para la planta de residuos sólidos, la construcción del sitio de emplazamiento a la escultura de Cristóbal Colón, recientemente trasladada, el completamiento de los parques mencionados y, sobre todo, un proyecto en estudio del GCBA de reestablecer sustancialmente el corredor verde sin interferencias, ajustándose, así, a la normativa vigente.

## PUERTO NUEVO

**Figura 3: Situación Actual**



*Fuente:* Elaboración propia del grupo de trabajo

Puerto Nuevo ocupa 5 km. de la ribera del Río de la Plata, comprendidos entre las areneras de Dársena “F” y Dársena Norte. Su superficie aproximada es de 250 ha. En su entorno inmediato, se levanta el llamado Antepuerto, que posee aproximadamente 35 ha. Estructura medularmente al sector un par de espaciosos bulevares. La franja territorial comprendida entre ambos bulevares es seccionada diagonalmente por la Avenida Antártida Argentina, que constituye una pieza importante del Corredor Costero.

Desde los tiempos de la Colonia hasta la década del 90, se desarrollaron distintos proyectos y obras que nunca resultaron del todo satisfactorios por el crecimiento de la ciudad y obstáculos jurisdiccionales, políticos, técnicos y económicos.

Hoy, Puerto Nuevo mueve 1.200.000 contenedores al año y llegan 300.000 pasajeros en cruceros; cuenta, además, con una Terminal de Cereales.

Su ubicación plantea múltiples conflictos: A) dadas las incompatibilidades funcionales existentes entre un Área Central con alta concentración de empleo y creciente expansión con las necesidades espaciales de un moderno puerto de contenedores, naturalmente



expansivas sobre áreas de depósitos en territorios de altísimo valor inmobiliario. B) El ingreso y egreso de cargas en contenedores a y desde el puerto está sumamente dificultado. C) Carece de adecuada conexión ferroviaria con todas las dársenas y no tiene resuelto el movimiento de los camiones transportadores de cargas en una red exclusiva. D) el crecimiento en la última década de la Villa 31 amenaza y limita la operatividad del Puerto al ocupar parte de las escasas tierras fiscales libres.

E) La ubicación provisoria de la Terminal 3 de Pasajeros Benito Quinquela Martín es inadecuada por afectar el movimiento de contenedores. F) No se ha traspasado el Puerto al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Permanece en la órbita del Estado Nacional, lo que impide el estudio de alternativas futuras.

En el año 1998, el Gobierno Nacional propuso ampliar el Puerto Nuevo creando una extensa península con el dragado de los canales de acceso, pero se objetaron sus alcances y la iniciativa perdió fuerza. En el año 2000 se anunció la preparación de un Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires; posteriormente, la Administración General de Puertos (AGP) definió una serie de obras en etapas que piensa ejecutar en los próximos años. Se trata de correr las escolleras de acceso, rellenar dársenas, aumentar el calado del canal de acceso y de los muelles. Para ser operativo, el puerto deberá recibir buques de 350 m de eslora y 50 de manga con profundidades de 40 pies frente a los 32 actuales. Estas obras las financiarían los concesionarios de las Terminales con el apoyo del Estado.

## PUERTO MADERO

**Figura 4: Situación Actual**



*Fuente:* Elaboración propia del grupo de trabajo

Puerto Madero es un sector urbano de la ciudad construido según un plan maestro a fines del siglo XX. Es una zona apreciada como muy atractiva por los ciudadanos y extranjeros por ser un área organizada, claramente planificada y ordenada, próxima al área central de una de las ciudades metrópolis más grandes del mundo.

Su diseño está basado en unas pocas ideas centrales, como ser: una adecuada convivencia entre la arquitectura contemporánea, de fines del siglo XX y comienzos del XXI, con los edificios preservados y reciclados, lo que mantiene viva la memoria del viejo puerto agroexportador. La presencia del sector más moderno de la ciudad con una arquitectura diversa y contemporánea junto a los silos, depósitos y grúas de un siglo atrás, la proximidad del agua por la cercanía del río y una proporción adecuada de espacio público con amplias veredas y con espacios verdes de cierta magnitud han convertido ese espacio en la nueva postal de Buenos Aires.

Pero, también, se pueden identificar algunos conflictos aún no resueltos: la falta de un medio de transporte público que resuelva los problemas de accesibilidad al área, teniendo en cuenta que Puerto Madero es una isla conectada a la ciudad por 5 puentes; la falta de diversidad de población, circunscripta a un sector de altos ingresos y sin equipamiento

urbano básico; y la necesidad de evitar que sea, durante los días laborales, el estacionamiento a cielo abierto del área central de la ciudad.

Mirando al futuro, este sector de la ciudad tiene posibilidades de crecimiento hacia el norte y el sur, pero más interesante resulta replicar esta experiencia de “hacer” ciudad a través de un Master Plan en otras áreas de la ciudad, como es el borde costero motivo de este trabajo.

## AUTOPISTA RIBEREÑA

**Figura 5: Situación Actual**



*Fuente:* Elaboración propia del grupo de trabajo

Se denomina así al tramo que unirá la autopista Illia con la autopista Buenos Aires-La Plata a la altura de los barrios de Puerto Madero y Retiro. Su construcción completará el eje de conectividad vial Norte-Sur y, además, cerraría el anillo de circunvalación con la avenida Gral. Paz.

Desde los años '60, esta arteria ha sido prevista en diversos planes y estudios de la ciudad (Plano Director de 1960 y Código de Planeamiento Urbano de 1977, entre otros) como parte de una autopista que corría a lo largo del borde de la ciudad y paralela a la ribera, siempre con la denominación de Autopista Costera.



Nuevamente, en 1976, el Plan de Autopistas Urbanas incluyó esta autopista como parte de una red arterial de nueve autopistas que atravesaban toda la ciudad: era la Autopista 2, que corría elevada y paralela a los docks de Puerto Madero y por detrás del Aeroparque. De ella, solo sus extremos Norte (hoy denominado Illia) y Sur (Buenos Aires-La Plata) fueron materializados, quedando este tramo como un eterno faltante.

A partir de aquí, fueron desplegados varios proyectos para esta vía, incluso algunos que tomaron estado público y llegaron a licitarse y adjudicarse. Algunos fueron presentados por diferentes grupos de ingenieros y arquitectos (tales como el estudio de Mario Roberto Álvarez, el Grupo Torcello o la consultora Consulbaires) o a través de varias iniciativas gubernamentales, incluso con diferentes tipos de traza: en túnel, a nivel, elevada, en trinchera. También, sus desarrollos presentaban diferentes recorridos: paralela a los diques, bajo estos, por los bordes de la reserva ecológica, etc. No obstante, de las 26 propuestas que ha habido, hasta ahora ninguna ha llegado a concretarse.

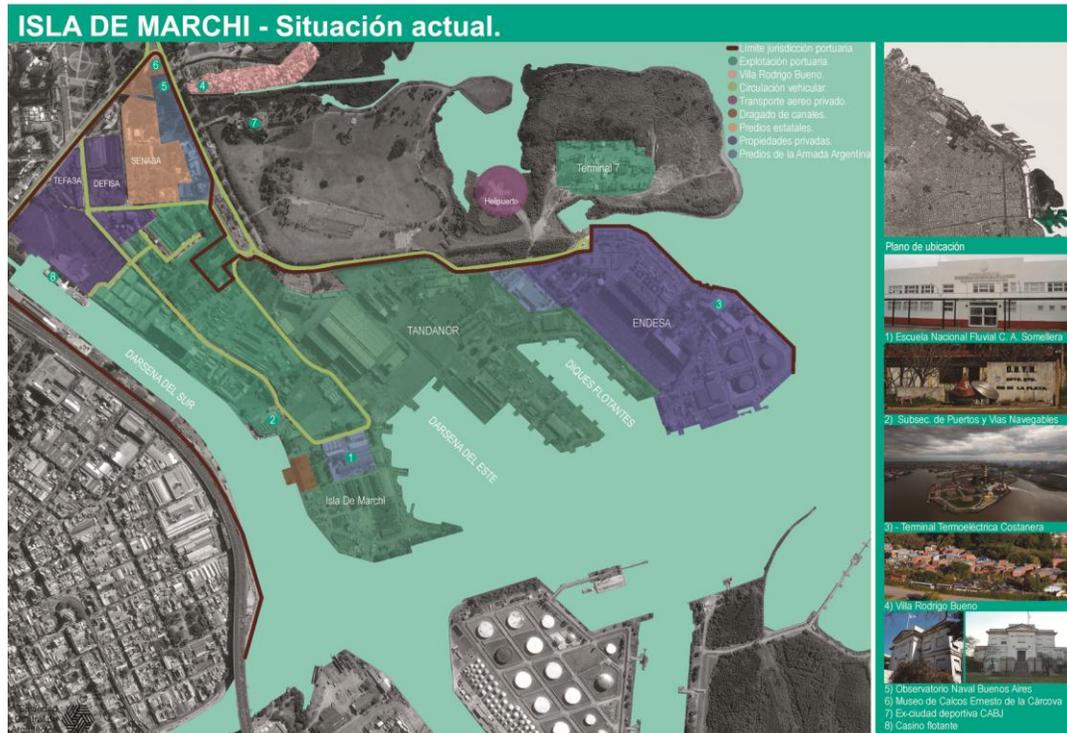
Su construcción ha presentado y presenta muchas trabas; principales la jurisdiccional, por cuanto esta autopista pertenece al Estado Nacional y, tanto este como la Ciudad de Buenos Aires, tienen que llegar a un acuerdo para su construcción y financiamiento. También, se exteriorizaron otros obstáculos desde diferentes sectores de la sociedad: grupos ambientalistas que se oponen al trazado por la Reserva Ecológica; la Villa 31 que se ha asentado y expandido sobre los terrenos previstos para su traza; el aumento de los costos de construcción, así como diferentes posturas políticas y de toma de decisiones locales o federales en relación a sus conexiones con el puerto (circulación de camiones) y con la ciudad (posibles bajadas).

El año pasado (2015) se había llegado a decidir un proyecto coordinado por la Corporación Antiguo Puerto Madero, el cual retomaba el estudio de la traza original (paralela a los docks), pero ahora en forma de túnel. La ya mentada ausencia de consenso político impide y retrasa su presentación pública y su pronta realización.

En este estado de situación, llegamos al presente 2016 con un proyecto de autopista en tramos subterránea y en tramos en semitrinchera para camiones y micros, que busca liberar el tránsito de Puerto Madero y Retiro, más carriles para los autos particulares y más espacio verde y para peatones. Se la presenta como un proyecto urbano integral, no solo vial, y por esto ha cambiado su nombre “autopista ribereña” a “Paseo del Bajo”.

## ISLA DEMARCHI Y SU ENTORNO.

Figura 6: Situación Actual



Fuente: Elaboración propia del grupo de trabajo

La isla Demarchi y su entorno se encuentran en el extremo sur del borde costero de la ciudad, sobre el Río hasta el Riachuelo.

Actualmente, es sede del Observatorio Naval, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la base operativa de la flota de dragado y balizamiento y contiene galpones desactivados. Últimamente, cobró actualidad por la difusión de las imágenes del concurso del proyecto de Polo Audiovisual llamado a licitación por la ANSES (por fuera del sistema tradicional de concursos, a través de la SCA.). Entre los proyectos del concurso, se prioriza el seleccionado; ha sido promocionado como el “edificio más alto de América Latina”, lo que parece confundir a la arquitectura con la literatura.

La configuración fragmentada de esta parte del borde costero se verá potenciada si se realizaran los proyectos planteados para la zona.

1. El proyecto de IRSA para el nuevo barrio de Solares de Santa María, en la ex Ciudad Deportiva de Boca, con antecedentes de otros proyectos de viviendas para el área.

2. El proyecto ganador del concurso para el Polo Audiovisual.
3. La preexistencia de la villa Rodrigo Bueno, sobre la que se plantea la discusión entre su eliminación o su urbanización, separada del barrio de IRSA por un arroyo afluente del Río de la Plata, el cual utilizan para desagüe cloacal.
4. El proyecto de relleno impulsado por el Gobierno de la Ciudad, para alojar una planta de incineración de residuos.
5. La preexistencia de la planta de energía (ENDESA Central Termoeléctrica Costanera).
6. La cercanía del polo petroquímico de Dock Sur.

Este collage ejemplifica las contradicciones que se plantearían y la imposibilidad de generar con estas propuestas un borde costero sustentable, de calidad ambiental y de libre acceso para la población.

### **A modo de conclusión**

Nuestro trabajo de investigación llega hasta este punto, las conclusiones las deben sacar, ustedes, los lectores. Para eso, hemos elaborado todo este material actualizado por autores notables con conocimiento sobre el tema, vinculados todos ellos entre sí.

Estos asuntos invitan a reflexionar sobre qué borde costero queremos para la ciudad de Buenos Aires, y muestran las diversas propuestas posibles que la ciudad debería encarar con una mirada integradora a través de un Masterplan que integre todo el borde costero.

Todas estas propuestas incluyen decisiones a nivel local (Ciudad Autónoma), regional (Área Metropolitana y Provincia de Buenos Aires) y nacional (Gobierno Nacional). Consideramos, también, que la elaboración de un plan para la ribera debería contemplar la articulación de dichas jurisdicciones en un trabajo conjunto.

En síntesis, nuestro propósito es crear conciencia sobre la necesidad de generar un plan que contemple a la costa en forma integral, como una región en sí misma y que el diagnóstico que surja sirva para elaborar proyectos, y definir estrategias que confluyan en un Master Plan general.

Esto no significa pretender un borde costero homogeneizado, Buenos Aires, a diferencia de Montevideo, Río de Janeiro, Chicago u otras ciudades costeras, no puede tener un desarrollo lineal homogéneo a lo largo de su costa, por la diversidad de usos que tiene y que es componente de su valor como pieza urbana.

### **Bibliografía consultada:**

- ARRESE, Álvaro. (2003). *Buenos Aires and De la Plata Riverfront* Delft, Delft University Press.

- CARMAN, María. (2011). *Las trampas de la naturaleza. “Medio Ambiente y Segregación en Buenos Aires”*. FONDO DE CULTURA ECONÓMICO. Buenos Aires.
- DE GANDIA, Enrique. (1939). *Historia de la Boca del Riachuelo. 1536/1840*. ATENEO POPULAR DE LA BOCA, Buenos Aires
- FIORAVANTI, Máximo y otros. *La Autopista Ribereña de la Ciudad de Buenos Aires (2014)*. Documento N° 8. Instituto del Transporte, Academia Nacional de Ingeniería, Buenos Aires.
- FUNDACIÓN ARGENTINA SIGLO XX. (1995). *Estudio de Tránsito en el Área Puerto Madero y Retiro*, Buenos Aires, FASXX.
- KOHN, Fabián. (1998). *Movimiento de cargas en el Puerto de Buenos Aires*. FURBAN, Buenos Aires.
- MIGNAQUI, Iliana. (2014) *Cambios y continuidades en el uso y gestión de la ribera del Río de la Plata. Situación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. Fundación Ciudad, Documento de Trabajo, Buenos Aires.
- MODELO TERRITORIAL DE BUENOS AIRES 2010-2060 (2010) Buenos Aires, GCBA.
- LEY 2931 - PLAN URBANO AMBIENTAL - Documento Final, (2004) GCBA; SPU, CoPUA, Buenos Aires.
- PLAN ESTRATEGICO PARA EL PUERTO DE BUENOS AIRES, (2013) CoPE, Buenos Aires.
- PUERTOS (02) (2014) Departamento técnico CAI-CPAU, Buenos Aires.
- RAMOS, Mariano S. – Odlanyer Hernández de Lara. (2011.) *Arqueología histórica en América Latina “Dinámica humana y natural en la desembocadura del Riachuelo”*. Universidad Nacional de Luján, Buenos Aires.
- SILVESTRI Graciela. (1986). *“Mirar desde el río”*, Buenos Aires, Revista de Arquitectura SCA N° 187.
- SUAREZ, Odilia (1988) *“Ampliación del Puerto de Buenos Aires. Apreciaciones urbanísticas”*. En Revista “Nuestra Arquitectura” N° 518, Buenos Aires.
- Revista de Arquitectura SCA N° 238 ( 2010) “Proyecto Buenos Aires”
- Revista de Arquitectura SCA N° 242 (2011) “20 años del Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero”
- *20 Ideas para Buenos Aires*. (1988). Comunidad de Madrid/Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Buenos Aires. (2009). *Espacio público y segregación urbana. El caso del asentamiento. Costanera Sur. Rodrigo Bueno*. Por María Florencia Rodríguez.
- Diversos artículos de divulgación periodística de los diarios Clarín y La Nación. Versión impresa y digital.



*\*Coordinación General:* BRANDARIZ Graciela

*\*Coordinación técnica y gráfica:* BERSON, Bárbara

*\*Autores:* Arqs. ALONSO VIDAL, Martha; ARRESE, Álvaro; BERSON, Bárbara; BRANDARIZ Graciela; GARCÍA ESPIL, Enrique; GARCÍA FALCÓ, Marta; HERNAEZ, Carlos; GASSÓ, Rodolfo; GUTIERREZ RUZO, Guillermo.

*\*Colaboradores:* Daiana BALDUCCI; María Victoria BONANNO; Guillermo COLOMBO; Carlos CORNALÓ EGUIA; Sofía DIAZ; Mariana ESPAÍN; Patricia ILACQUA; María Luisa MARTIN; María Felicitas NAVIA; Marina PEDOJA; Belén PROTO; Rocío REGO; Mijal ROSENFELD; María Belén SEPULVEDA; Sofía TELLEZ ADBA; Romina VAGLICA; Florencia VENNERA.