



DÁRSENA NORTE
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

CONCURSO
NACIONAL e INTERNACIONAL de IDEAS

**PARA EL SECTOR URBANO
DEL ENTORNO
DE DÁRSENA NORTE**

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
REPÚBLICA ARGENTINA

**PROPUESTAS PARA LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL
Y EL DESARROLLO DEL SECTOR**



Promotor

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
GCABA



Organizador

Sociedad Central de Arquitectos
SCA



Auspiciante

Federación Argentina de Entidades de Arquitectos
FADEA

Buenos Aires, abril de 2009

Autoridades del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Jefe de Gobierno	Ing. Mauricio Macri
Vicejefa de Gobierno	Lic. Marta Gabriela Michetti
Ministro de Desarrollo Urbano	Arq. Daniel Chain
Subsecretario de Planeamiento	Arq. Héctor Antonio Lostri

Comisión Directiva de la Sociedad Central de Arquitectos

Presidente	Arq. Daniel Silberfaden
Vicepresidente 1°	Arq. Luis María Albornoz
Vicepresidente 2°	Arq. Mario Boscoboinik
Secretario General	Arq. Darío Lopez
Prosecretaría	Arq. Roberto Busnelli
Tesorero	Arq. Ricardo Koop
Protesorero	Arq. Alberto Gorbatt
Vocales Titulares	Arq. Rita Comando Arq. Daniel Miranda Arq. Juan Martín Urgell Arq. Marcelo Grisetti Arq. Jorge Lema
Vocal Aspirante Titular	Sr. Pablo Gadea
Vocales Suplentes	Arqs. Matías Gigli, Enrique Garcia Espil, Walter Gomez Diz, Alejandro Stoberl, Nanette Cabarrou, Marta Kelly, Adriana Dwek, Pablo Suarez, Alicia Baena, Néstor Magariños, Graciela Novoa, Antonio Ledesma
Vocal Aspirante Suplente	Srta. Romina Del Campo

Autoridades de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos

Presidente	Arq. Jorge Daniel Ricci <i>Región Pcia. de Córdoba</i>
Vice-presidente	Arq. Edgardo Rubén Bagnasco <i>Región Pcia. de Sta. Fe</i>
Secretario	Arq. Gerardo Montaruli - <i>Región Cuyo</i>
Tesorero	Arq. Carlos Desiderio Duarte - <i>Región NEA</i>
Vocales Titulares	Arq. Adolfo Albanessi - <i>Región Sur</i> Arq. Luis María Albornoz - <i>SCA</i> Arq. Juan Martínez Romero - <i>Región NOA</i> Arq. Jorge Alberto García - <i>Región Pcia. de Bs. As.</i>

CONCURSO NACIONAL E INTERNACIONAL DE IDEAS PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR URBANO FRENTE A DARSENA NORTE EN LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES. REPUBLICA ARGENTINA

Carácter

Concurso de ideas para la integración territorial y el desarrollo del sector.

Asesoría

Por la SCA

Arq. Heriberto Allende

Por el GCABA

Arq. Antonio Ledesma

Calendario del Concurso

Fecha de apertura	20 de abril de 2009
Fecha de cierre	16 de junio de 2009
Reunión del Jurado	23 de junio de 2009
Fallo del Jurado	30 de junio de 2009

Costo de las Bases

\$250 para participantes de la República Argentina

U\$S 250 para participantes extranjeros

Consultas a la Asesoría

Los asesores contestarán todas las consultas que se les formulen según el siguiente cronograma.

Las recibidas hasta el 15 de mayo de 2009 se contestarán el día 20 de mayo de 2009.

Las respuestas se publicarán en la página web de la SCA www.socearq.org

Premios

1 Primer premio	\$ 200.000
2 Segundo premio	\$ 100.000
3 Tercer premio	\$ 60.000
4 Tres menciones de	\$ 9.000 cada una

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1. Reglamento del Concurso

- 1.1. Llamado a Concurso**
- 1.2. Bases**
- 1.3. Carácter del Concurso**
- 1.4. De los participantes**
 - 1.4.1. Obligaciones de los participantes
 - 1.4.2. Condiciones que deben reunir los participantes
 - 1.4.3. Reclamo de los participantes
 - 1.4.4. Declaración de los participantes
 - 1.4.5. Anonimato
 - 1.4.6. Inscripción y compra de las Bases
- 1.5. Asesoría**
 - 1.5.1. Asesores
 - 1.5.2. Deberes de los Asesores
 - 1.5.3. Consultas a los Asesores
 - 1.5.4. Informes de los Asesores
- 1.6. Presentación de los trabajos**
 - 1.6.1. Condiciones
 - 1.6.2. Exclusión del Concurso
 - 1.6.3. Sobre de identificación
 - 1.6.4. Recepción de los trabajos
 - 1.6.5. Envío directo
 - 1.6.6. Fecha de recepción
 - 1.6.7. Recibo y clave secreta
- 1.7. Normas de presentación**
 - 1.7.1. Condiciones de representación de las láminas
 - 1.7.2. Elementos constitutivos
- 1.8. Jurado**
 - 1.8.1. Composición del Jurado
 - 1.8.2. Funcionamiento del Jurado
 - 1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado
 - 1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado
 - 1.8.5. Informe de Asesoría
 - 1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado
 - 1.8.7. Asesores del Jurado
 - 1.8.8. Premios desiertos
 - 1.8.9. Inapelabilidad del fallo
 - 1.8.10. Apertura de sobres
 - 1.8.11. Falsa declaración
 - 1.8.12. Acta final
- 1.9. Retribuciones**
 - 1.9.1. Premios

- 1.9.2. Otras retribuciones
- 1.9.3. Forma de pago

1.10. Obligaciones

- 1.10.1. Obligaciones del Promotor
- 1.10.2. Propiedad intelectual
- 1.10.3. Exposición
- 1.10.4. Devolución de los trabajos

CAPÍTULO 2 Consideraciones Generales

2.1 Objetivo del Concurso

2.2 Antecedentes sobre el área

- 2.2.1 Ubicación
- 2.2.2 Evolución histórica
 - 2.2.2.1 *Los primeros rellenos del Río de La Plata*
 - 2.2.2.2 *La creación del puerto*
 - 2.2.2.3 *Los rellenos con propósitos recreativos y su transformación.*
 - 2.2.2.4 *La urbanización de Puerto Madero.*
 - 2.2.2.5 *Los rellenos en el área de Retiro*
- 2.2.3 Estudios anteriores sobre el área.
- 2.2.4 Los estudios más recientes

CAPÍTULO 3 Consideraciones particulares

Caracterización general del área

3.1 El entorno inmediato de Dársena Norte

- 3.1.1 El espacio al norte de la Dársena
- 3.1.2 El espacio al oeste de la Dársena
- 3.1.3 El Centro de Tránsito de Retiro
- 3.1.4 El espacio al sur de la Dársena
- 3.1.5 El espacio al este de la Dársena

3.2 Los condicionantes para el desarrollo del área

- 3.2.1 Titularidad y arrendamiento de la tierra
- 3.2.2 La normativa vigente
- 3.2.3 Las barreras urbanas
- 3.2.4 Los conflictos en el tránsito
 - 3.2.4.1 *La circulación vehicular y peatonal*
 - 3.2.4.2 *El Subterráneo y el Tren del Este*
- 3.2.5 Características de la infraestructura subterránea

CAPÍTULO 4 El Programa Indicativo

- 4.1 **Fundamentos para la intervención urbanística**
- 4.2 **Parámetros para la intervención en el área**
- 4.3 **El margen de flexibilidad del Programa Indicativo**
- 4.4 **Criterios de valoración**
- 4.5 **La significación de las propuestas para el área**

ANEXOS

1. Declaración de los participantes
2. Planos Base
3. Reglamento de Concursos de FADEA

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico n° 2.1	Área del Concurso
Gráfico n° 2.2	La ciudad y el Área Metropolitana
Gráfico n° 2.3	El área del Concurso y el Área Central
Gráfico n° 2.4	Los rellenos en la ex ciudad deportiva de Boca Juniors
Gráfico n° 2.5	Anteproyecto de Puerto Madero
Gráfico n° 2.6	Plan de Manejo de la Reserva Ecológica
Gráfico n° 2.7	Plan de Renovación Zona Sur 1971
Gráfico n° 2.8	Autopista La Plata – Buenos Aires 1972
Gráfico n° 2.9	Remodelación vial y urbanización de Retiro 1988
Gráfico n° 2.10	Proyecto Ensanche Área Central EAC 1982
Gráfico n° 2.11	Estudio del Centro de Traslado de Retiro 1988
Gráfico n° 2.12	Plan Maestro del Puerto 1988
Gráfico n° 2.13	Proyecto Retiro 1996
Gráfico n° 2.13a	Proyecto Retiro y Centro de Traslado
Gráfico n° 2.14a	Proyecto puerto fluvial EDSA y otros
Gráfico n° 2.14b	Proyecto puerto fluvial EDSA y otros
Gráfico n° 2.14c	Plan Director del Puerto AGP 2000
Gráfico n° 2.15	Proyecto Retiro Puerto 2001
Gráfico n° 2.16	Programa Aeroparque – Puerto – Retiro APR 2001
Gráfico n° 2.17	Estudio del Área Central 2002
Gráfico n° 2.18	Buenos Aires y la Ribera del Plata. A. Arrese 2002
Gráfico n° 2.19	Evaluación Autopista Ribereña 2003
Gráfico n° 2.20	Intervenciones en el Área Central GCBA 2008-07-28
Gráfico n° 2.21a	Proyecto Dársena Norte GCBA 2004
Gráfico n° 2.21b	Proyecto Dársena Norte GCBA 2004 variante
Gráfico n° 2.22	Proyecto de ampliación del Puerto AGP 2008-07-28
Gráfico n° 2.23	Trazado Av. Madero y Av. Moreau de Justo 2006
Gráfico n° 2.24a	Propuestas Concurso Argentina 2010 en Ex Tandano
Gráfico n° 2.24b	Propuestas Concurso Argentina 2010 en Ex Tandano
Gráfico n° 2.25	Propuesta Concurso Prioridad Peatón
Gráfico n° 3.1	Espacio al norte de la Dársena
Gráfico n° 3.1a	Propuesta Concurso Apostadero Naval.
Gráfico n° 3.2	Espacio al oeste de la Dársena
Gráfico n° 3.2a	Terrenos afectados a la venta en Catalinas Norte
Gráfico n° 3.3	Espacio al sur de la Dársena
Gráfico n° 3.3a	Terrenos sobre Av. Grierson
Gráfico n° 3.4	Espacio al este de la Dársena
Gráfico n° 3.5	Titularidad y arrendamiento de la tierra

Gráfico n° 3.6	La normativa vigente
Gráfico n° 3.7	Circulación en el área
Gráfico n° 3.8	Movilidad peatonal en el Centro de Tránsito Retiro
Gráfico n° 3.9	Grandes conductos pluviales y cloacales
Gráfico n° 3.10a	Proyecto planta bombeo de Aguas Argentinas
Gráfico n° 3.10b	Proyecto planta de bombeo
Gráfico n° 3.10c	Proyecto planta de bombeo
Gráfico n° 3.10d	Proyecto planta de bombeo



CONCURSO NACIONAL E INTERNACIONAL DE IDEAS PARA EL SECTOR URBANO FRENTE A DÁRSENA NORTE

INTRODUCCIÓN

Contrato entre el GCBA y la SCA

Con fecha 23 de junio de 2008, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos celebraron un contrato mediante el cual el GCBA encomienda a la SCA la organización y realización de un Concurso Nacional e Internacional de Ideas para Dársena Norte que involucra el espacio urbano que rodea a ese sector portuario.

Aprobación de las Bases

Con fecha 8 de abril de 2009, el GCBA aprobó las presentes Bases propuestas por la SCA para la realización del Concurso.

CAPÍTULO 1

REGLAMENTO DEL CONCURSO

1.1. LLAMADO A CONCURSO

El GCBA, en adelante “el Promotor”, por intermedio de la SCA, en adelante “la Sociedad” que actuará como entidad organizadora con domicilio legal en la calle Montevideo 938, Capital Federal, llama a “Concurso Nacional e Internacional de Ideas para Dársena Norte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”.

1.2. BASES

El concurso se regirá por lo establecido en el presente Reglamento, Programa y Anexos, llamados en adelante “Bases” las que tendrán carácter contractual entre el “Promotor”, la “Sociedad” y los “Participantes”. Estas Bases se ajustan al Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA) y en adelante cualquier aspecto no específicamente contemplado en las mismas deberá resolverse de acuerdo a lo que en dicho Reglamento se estipula.

1.3. CARÁCTER DEL CONCURSO

El presente Concurso de Ideas, “no vinculante”, es de carácter Nacional e Internacional, a una sola prueba y queda abierto desde el 20 de abril de 2009 hasta el 16 de junio de 2009. Se otorgarán tres premios y tres menciones por fallo del Jurado.

Este concurso incluye la consideración de ideas urbanísticas en lo que se refiere a la intervención y/o adecuación del entorno urbano de Dársena Norte. Estas ideas quedarán a disposición del Promotor, que tendrá libertad de utilizarlas, modificarlas o dejarlas de lado.

1.4. DE LOS PARTICIPANTES

1.4.1. Obligación de los participantes

El hecho de intervenir en este concurso implica el reconocimiento y aceptación de todas las disposiciones de las Bases y las del Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos FADEA (Anexo 3).

1.4.2. Condiciones que deben reunir los participantes

Para participar en este concurso se requiere ser arquitecto, con título expedido o revalidado por una universidad debidamente reconocida en el país donde ejerce su profesión, estar matriculado en el Colegio o Consejo Profesional respectivo de su jurisdicción, y ser socio o matriculado de alguna entidad adherida FADEA (Art. 13 RC) o a la Sección Nacional de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) del país donde ejerce.

En el caso de equipos compuestos interdisciplinariamente, es necesario y suficiente que los miembros arquitectos titulares del equipo cumplan con este requisito.

No podrá presentarse al concurso persona alguna que forme parte del gobierno o de la administración del "Promotor". Tampoco podrán participar quienes tuvieren vinculación profesional con alguno de los Asesores o hubiera intervenido en forma directa en la confección de estas Bases (Art. 14 RC).

El participante que fuese socio o colaborador empleado o empleador de algún miembro del Consejo de Jurados de FADEA o de las entidades organizadoras o patrocinadoras deberá dirigirse a este con anterioridad a la presentación de los trabajos, para comunicarle su participación en el Concurso. En tal caso, el miembro del Colegio de Jurados involucrado deberá excusarse de participar en el sorteo o elección correspondiente (Art. 15 RC).

1.4.3. Reclamo de los participantes

Ningún participante podrá reclamar ante el Promotor ni recurrir a propaganda alguna que trate de desvirtuar el fallo o desprestigiar a los miembros del Jurado, a la Asesoría o a los demás participantes. Quienes transgredieran lo establecido, serán pasibles de las sanciones que correspondan, previa intervención del Tribunal de Honor de la Sociedad Central de Arquitectos (Art. 47 RC).

1.4.4. Declaración de los participantes

Cada participante deberá declarar por escrito y bajo su firma que las ideas presentadas son su obra personal, concebida por él y dibujada bajo su inmediata dirección de acuerdo con el formulario que se acompaña en el Anexo 1. En el mismo podrá mencionar a los colaboradores que reúnan o no las condiciones establecidas en el punto 4.1.2., pero el Promotor sólo contrae obligaciones emergentes del concurso con el profesional o profesionales arquitectos autores del trabajo premiado, considerándose la mención de los demás a título informativo.

1.4.5. Anonimato

Los participantes no podrán revelar la identidad de su trabajo ni mantener comunicaciones referentes al concurso ya sea con miembros del Jurado o con el Promotor, salvo en la forma en que se establece en el punto 1.5.3. de estas Bases (Art. 50 RC).

1.4.6. Inscripción y compra de las Bases

Para la inscripción en el concurso y compra de las Bases, que se puede realizar hasta el 12 de junio de 2009, se deben seguir los siguientes pasos:

a) Primer paso: Depositar el precio de compra de las Bases.

1. Los participantes matriculados en la República Argentina deben hacer una transferencia por cajero automático, por banca electrónica o desde el banco donde se tenga cuenta (o hacer un depósito en cualquier sucursal del banco HSBC Bank Argentina) para acreditar en la cuenta 3050-00710-6, CBU 15000589 00030500071064, de la Sociedad Central de Arquitectos (CUIT 30-52570951-1) en dicho banco (Sucursal Charcas). El monto a depositar es de \$250.

2. Participantes no matriculados en la Argentina: pueden realizar una transferencia bancaria a una de las cuentas que se indican en este párrafo y dejar constancia que el dinero se envía a la República Argentina con propósito cultural. El monto es de U\$S 250.

Los dólares deberán ser remitidos a HSBC Bank USA, New York; ABA 021001088 Swift Code MRMDUS33, 000048534 BACOARBA (SWIFT CODE) HSBC BANK ARGENTINA, BUENOS AIRES. Para el crédito de HSBC Bank Argentina, a favor de **Sociedad Central de Arquitectos**, cuenta corriente 3050-00710-6, CBU 1500058900030500071064.

3. Compra directa en la sede de la Sociedad Central de Arquitectos, Montevideo 938, Buenos Aires

b) Segundo paso

1. Comunicar el pago a la entidad organizadora, Sociedad Central de Arquitectos, Montevideo 938, Buenos Aires, CP C1019 ABT, República Argentina, tel: (54-11) 4813-2375/4812-3644/ 4812-5856. Fax: (54-11) 4813-6629, e-mail: info@socearq.org, indicando en el Asunto: Concurso Dársena Norte

2. Hacer llegar una copia física o electrónica del comprobante de pago realizado.

3. Hacer llegar una dirección electrónica que no identifique al participante en la que desee recibir las comunicaciones oficiales del Concurso.

1.5. ASESORÍA

1.5.1. Asesores

Actúan como tales el Arq. Heriberto Allende por la Sociedad (Sociedad Central de Arquitectos SCA), y el Arq. Antonio Ledesma por el Promotor (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).

1.5.2. Deberes de los Asesores

a) Redactar las Bases del Concurso de acuerdo con las expectativas expresadas por el Promotor, las disposiciones pertinentes del Reglamento de Concursos de FADEA, y las leyes y normativas vigentes en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

b) Hacer aprobar las Bases por el Promotor, la SCA y FADEA.

c) Organizar el llamado a concurso y remitir a todas las Entidades federadas y a las invitadas de otros países un juego de Bases y Anexos.

d) Evacuar, según el procedimiento que establecen las Bases, las preguntas o aclaraciones que formulen, en forma anónima, los participantes y verificar que el texto de cada consulta llegue a conocimiento de todos los interesados. Los asesores no modificarán la redacción de las consultas, pero desecharán aquellas que no se refieran a puntos específicos del concurso o no sean relevantes.

e) Solicitar a las Entidades federadas la remisión de la lista actualizada de su cuerpo de jurados y con consulta previa elaborar una nómina que será utilizada

para la selección o sorteo de los jurados. Cumplido esto, remitir a la Federación un informe donde consten los nombres de los jurados electos o sorteados, y hacer conocer a los participantes la lista de integrantes del colegio de jurados que han aceptado ser considerados como posibles miembros del Jurado del Concurso para que aquella oriente su voto.

f) Recibir por interpósita persona los trabajos presentados, asegurando mediante una clave el anonimato de los participantes y redactando un informe dando cuenta de los trabajos recibidos, de los rechazados y de los observados dejando constancia de posibles incumplimientos de las bases.

g) Realizar un recuento de los votos de los participantes y comunicar el resultado a quien hubiese sido elegido para integrar el Jurado. En caso de empate sortear la función entre los candidatos que corresponda.

h) Convocar al Jurado, entregarle los trabajos y el informe al que alude el inciso anterior y participar de la reunión con facultades para emitir opinión sobre la interpretación hecha de las Bases, velando para que se cumplan todas las disposiciones obligatorias.

i) Participar de las reuniones del Jurado a título informativo, sin omitir opinión sobre la calidad de los trabajos.

j) Una vez redefinido por el Jurado los posibles ganadores, abrir en presencia del Jurado, de un representante de la Sociedad Central de Arquitectos y dos representantes del Promotor designados a tal efecto, los sobres que identifiquen a los autores de los trabajos y verificar el cumplimiento de los requisitos indicados en que habilitan para la participación en el concurso.

k) Suscribir, juntamente con el Jurado, las Actas de fallo, señalando si es el caso, las discrepancias que pudiera tener y comunicar los resultados del Concurso al Promotor, a FADEA, a la SCA y a los ganadores.

1.5.3. Consultas a los Asesores

Los asesores contestan las consultas que les formulen según el siguiente cronograma

1. Las recibidas hasta el 15 de mayo de 2009 se constatarán el 20 de mayo de 2009.

2. Las respuestas estarán a disposición de los interesados en el sitio web de la SCA: www.socearq.org o en el sitio de Internet que se designe a los efectos de este concurso.

Formulación de las consultas

a) Se referirán a puntos concretos de las Bases.

b) Deben estar expresadas en forma breve y clara.

c) Serán escritas en medios electrónicos, sin firmas ni signos que permitan individualizar al remitente.

d) Estarán dirigidas a "Sres. Asesores del Concurso de Ideas de Dársena Norte por Correo Electrónico a secretaria@socearq.org

1.5.4. Informes de los Asesores

Los informes que emita la Asesoría estarán refrendados por los Asesores, pasarán a formar parte de las Bases y serán entregadas al Jurado en el momento de su constitución.

1.6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

1.6.1. Condiciones

Cada participante podrá presentar más de un trabajo completo separadamente, no admitiéndose variantes de una misma propuesta. Los elementos constitutivos no contendrán lema ni señal que pueda servir para la identificación de su autor u autores.

1.6.2. Exclusión del Concurso

No serán aceptados los trabajos que no fueran entregados dentro del plazo fijado o que contengan una indicación que permita determinar la identidad del participante. Los trabajos que por exceso o defecto no respeten las normas de presentación que se establecen en el punto 1.7. de estas Bases serán observados por los Asesores, separando los elementos en exceso o en defecto, siendo facultad del Jurado su aceptación o declaración fuera del concurso.

1.6.3. Sobre de identificación

Con cada trabajo los participantes entregarán un sobre blanco identificado como sobre A, sin signos, tamaño oficio, opaco, cerrado y lacrado, en cuyo exterior el participante escribirá a máquina o en letra de imprenta el nombre del arquitecto por el que vota para que integre el jurado en representación de los participantes.

Este deberá pertenecer al Colegio de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos SCA, y haber sido incluido en la nómina de quienes hayan aceptado la posibilidad del cargo que figurará en el último informe suministrado por la Asesoría. Se admitirá el voto en blanco.

Dicho sobre contendrá:

- 1.** La declaración jurada a la que hace referencia el punto 1.4.4.
- 2.** Nombre del autor o autores de la propuesta, con mención o no de los colaboradores.
- 3.** Domicilio, título universitario exigido en 1.4.2. entidad y fecha en que le fue otorgado o revalidado.
- 4.** Número de matrícula y Colegio o Consejo Profesional en el que está inscripto y número de socio de la entidad integrante de FADEA o sección nacional a la que pertenece. Para el caso de participantes no residentes en la República Argentina, se deberán presentar similares datos expedidos por la entidad competente del país donde ejerce la profesión.

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

1.6.4. Recepción de los trabajos

Los trabajos serán recibidos por la Asesoría el día 16 de junio 2009, desde las 14 horas hasta las 20 horas, en la sede de la Sociedad Central de Arquitectos, calle Montevideo 938, Ciudad de Buenos Aires, Código postal 1019 – Argentina. Por delegación, el mismo día y con el mismo horario en las sedes de las entidades de FADEA que a continuación se indican:

- Colegio de Arquitectos de Jujuy - Necochea 565 – 4600 San Salvador de Jujuy
- Colegio de Arquitectos de la Pcia. de Buenos Aires – Bvard. 53 N°320 – 1900 La Plata
- Colegio de Arquitectos de La Rioja – Lamadrid 46 – 5300 La Rioja
- Colegio de Arquitectos de San Luis – Mitre 434 – 5700 San Luis
- Colegio de Arquitectos de Santiago del Estero – Bo. Ferreira y N. Heredia, Pque. Aguirre – 4200 Santiago del Estero
- Colegio de Arquitectos de Entre Ríos – Libertad 149 – 3100 Paraná
- Colegio de Arquitectos de Mendoza – Mitre 617, piso 1° – 5500 Mendoza

- Colegio de Arquitectos de Misiones – Av. Fco. de Haro 2745 - 3300 Posadas
- Colegio de Arquitectos de Salta – Pueyrredón 341 – 4400 Salta
- Colegio de Arquitectos de San Juan – Av. Gral. Acha 979 sur – 5400 San Juan
- Colegio de Arquitectos de Tucumán – Rivadavia 179, PB, of. 2 – 4000 San Miguel de Tucumán
- Colegio de Arquitectos de Río Negro – Saavedra 534 – 8500 Viedma, Río Negro
- Colegio de Arquitectos de Córdoba – Laprida 40 – 5000 Córdoba
- Colegio de Arquitectos de Santa Fe – Av. Belgrano 650 P. A. – 2000 Rosario
- Colegio de Arquitectos de Formosa – Av. 9 de Julio 1243 – 3600 Formosa
- Sociedad de Arquitectos de Corrientes – La Rioja 1240 – 3400 Corrientes
- Sociedad de Arquitectos del Chaco – Av. 25 de Mayo 555 – 3500 Resistencia
- Colegio de Arquitectos del Neuquén – Entre Ríos 553, PB, of. 2 – 8300 Neuquén
- Asociación de Arquitectos Cordilleranos del Chubut – San Martín 402 – Esquel
- Sociedad de Arquitectos del Nordeste del Chubut – San Martín 306, 1º “7” – 9100 Trelew
- Sociedad de Arquitectos de Santa Cruz – 25 de Mayo 286 – 9400 Río Gallegos
- Asociación de Arquitectos de La Pampa – Urquiza 564 – 6300 Santa Rosa
- Unión de Arquitectos de Catamarca – Camilo Melet 223 – 4700 San F. del Valle de Catamarca

Se indican las cabeceras de las entidades de arquitectos adheridas a FADEA, las que establecerán las delegaciones que estarán habilitadas para recibir los trabajos.

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

- a)** Verificará la presentación del recibo de adquisición de las Bases y redactará por triplicado un recibo donde conste la cantidad de elementos correspondientes del trabajo presentado, que será numerado correlativamente a partir del número 1 (uno). El original será suministrado a la persona que efectúe el trabajo, el duplicado será remitido a la Asesoría del Concurso, adjuntando el sobre correspondiente, y el triplicado quedará en poder de la entidad receptora.
- b)** El mismo número del recibo se escribirá con lápiz en forma suave, que permita ser borrado sin dejar huellas, sobre todos los elementos integrantes del trabajo.
- c)** Percibirá, si es el caso, el importe correspondiente al embalaje y flete de cada trabajo hasta el lugar de funcionamiento del Jurado.
- d)** Vencido el plazo estipulado en las Bases, procederá a labrar un acta de recepción por duplicado, en la que deberá indicar la cantidad de trabajos recibidos, los elementos de que consta cada uno y los votos emitidos por los participantes para elegir el miembro que los representará en el Jurado. El original de dicha Acta será enviado a la Asesoría. El acta de recepción deberá suscribirse aún cuando no se haya presentado trabajo alguno.
- e)** Inmediatamente de labrada el acta de recepción, comunicará telefónicamente a la Asesoría la cantidad de trabajos recibidos y el número de sufragios emitidos por cada uno de los candidatos votados para integrar el Jurado en representación de los participantes. Esta comunicación deberá cursarse aún cuando no se haya recibido trabajo alguno.
- f)** Arbitrará los medios para que, inmediatamente después de la recepción sean enviados a la Asesoría los trabajos recibidos, incluyendo los duplicados de sus recibos y el acta de recepción.
- g)** Los trabajos deberán enviarse convenientemente embalados, recomendándose no adherir a ellos ningún elemento que pueda suministrar indicación de

su procedencia, los rótulos y guías de transporte deberán pegarse a una envoltura exterior a los trabajos. Serán despachados por encomienda aérea, expresa o por vía más rápida, de manera de poder citar al Jurado para su constitución dentro del plazo más breve.

1.6.5. Envío directo

Los participantes nacionales o extranjeros que decidan enviar en forma directa sus trabajos por correo o cualquier otro medio adecuado deberán hacerlo a nombre de los Asesores del Concurso de Ideas Dársena Norte a la sede de la Sociedad Central de Arquitectos SCA, Montevideo 938, Buenos Aires (CPC1019 ABT), República Argentina. La caja o paquete en que se remita el trabajo, así como el documento que ampare el envío, no deberá tener indicación del concursante como remitente, sino otro que no identifique al autor. El envío se realizará a más tardar a la fecha y hora señaladas para la clausura del concurso, siendo el timbrado de correo constancia de la entrega en término. Para estos casos, la Asesoría o sus delegados extenderían un recibo en el que se haga referencia al número del documento de porte para lo cual, al despachar los trabajos por correo se deberá enviar a la SCA vía fax o mail escaneado el comprobante de envío. La Asesoría no se hace responsable del extravío de los trabajos enviados en esta forma.

1.6.6. Fecha de recepción

Serán excluidos los trabajos enviados por las diversas sedes de delegación y que fueran recibidos en la sede de la Sociedad Central de Arquitectos SCA después de las 72 horas contadas desde la fecha de entrega.

1.6.7. Recibo y clave secreta

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

1.7. NORMAS DE PRESENTACIÓN

Este capítulo contiene un listado de documentación específica a presentar por los participantes. La intención de estos requerimientos es asegurar que todas las presentaciones sean evaluadas con el mismo criterio. La presentación será examinada para determinar si han sido cumplidas todas las pautas establecidas.

1.7.1. Condiciones de representación de las láminas

- 1.** Se presentarán adheridas a paneles rígidos y livianos de formato A1 (594 x 840 mm)
- 2.** El rótulo será DN/01, DN/02 y así sucesivamente y se ubicará en el ángulo superior derecho en tipografía Arial de altura de 30 mm en color negro.
- 3.** Se presentará una carpeta con tapas plásticas transparentes de tamaño ISO A3 (297 X 420 mm) que reproduzca en ese tamaño todas las láminas indicadas en 1.7.2.1 a)
- 4.** Se presentará una carpeta de textos con tapas plásticas tamaño ISO A4 (210x297mm), con los textos en negro en hojas blancas con el mismo formato y con el material que se indica en 1.7.2.1 c) y d)
- 5.** Toda la documentación gráfica y escrita indicada en los ítem anteriores, presentada en forma digital, grabada en dos CD idénticos, en formato doc (textos), y jpg (planos y otro material gráfico).
- 6.** Toda la documentación gráfica y escrita deberá ser presentada con textos en idioma español o inglés y con unidades de medida del sistema métrico decimal.
- 7.** Los planos base se adjuntan como Anexo 2.

1.7.2. Elementos constitutivos

1.7.2.1. Presentación de las propuestas

Los participantes expresarán los lineamientos generales de la intervención propuesta en el área urbana delimitada para el Concurso en la que se deberán definir los croquis preliminares para la localización y organización de los elementos constitutivos de la propuesta.

a) Documentación gráfica

Lámina 1: Integración Urbana

Estará dibujada en escala según el plano base DN/01.DWG.

En esta planta se indicarán las ideas y propuestas urbanas para la integración de este espacio en el contexto urbano circundante, en el grado de especificidad (accesos, circulación vial y peatonal, usos del suelo, composición paisajística u otros) que el participante estime conveniente propiciar.

Lámina 2: Planta de Conjunto

Estará dibujada a escala según el plano base DN/02.DWG.

En esta planta se indicará la imagen final que se espera obtener para el área una vez completada la totalidad del desarrollo urbanístico previsto debiendo expresarse las circulaciones vehiculares y peatonales y los volúmenes edificables propuestos mediante sombras convencionales para facilitar su interpretación.

Lámina 3: Planta Técnica I

Estará dibujada en escala según el plano base DN/02.DWG

En esta planta se deberán mostrar la organización general del área y los usos propuestos con indicación de nuevas edificaciones. Se precisarán las áreas de circulación vehicular y peatonal, estacionamientos, áreas cívicas, parquización y otros elementos que se considere necesarios para definir la propuesta de organización, funcionamiento e imagen pretendidos para el conjunto. También se deberán ubicar cortes transversales referidos a la imagen final del conjunto. Por tratarse de un Concurso de ideas no está incluida la consideración de la infraestructura de servicios de agua, desagües, comunicaciones, energía y alumbrado público, los que serán desarrollados eventualmente por las oficinas técnicas del Gobierno de la Ciudad.

Lámina 4: Planta Técnica II

En esta planta se deberán mostrar detalles de espacios significativos de la propuesta en escala apropiada y con predimensionamientos de modo de facilitar la interpretación de la resolución de los mismos.

Lámina 5: Imágenes

La vista de conjunto estará expresada sobre la imagen del entorno del plano base DN/03 DWC respetando el punto de vista de esa imagen. Se deberá expresar la imagen global y volumétrica que se espera obtener en el predio objeto del concurso. En perspectivas parciales se expresarán de manera libre las condiciones de ambientación que se imaginen para diferentes sectores.

b) Lámina optativa

Además de los elementos mínimos y obligatorios indicados, los participantes podrán agregar como máximo una lámina conteniendo gráficos, leyendas, detalles y/o perspectivas que consideren necesario para la mejor expresión de sus ideas.

c) Memoria descriptiva

Se presentará la memoria descriptiva que será concisa y sintética con el formato que se indica en 1.7.1. El Jurado apreciará que la misma no se limite a una descripción de la idea sino que resulte un aporte conceptual con la visión del participante sobre el tema desarrollado. Se deberá hacer referencia a:

- Los criterios de integración del sector de Dársena Norte
- Los fundamentos del esquema estructural propuesto para el conjunto
- Los criterios para la organización de los distintos sectores
- Los criterios en relación a la organización de las circulaciones peatonales y vehiculares.
- Los criterios paisajísticos
- La propuesta normativa.

d) Sobre de identificación

El contenido y forma de presentación quedan indicados en los puntos 1.6.3.

e) Recibo de compra de las Bases del Concurso

Deberá ser presentado en el momento de entrega (1.6.4) y se abrochará en el sobre de identificación.

1.8. JURADO

1.8.1. Composición del Jurado

El Jurado que fallará el Concurso estará integrado por los siguientes miembros:

- a)** El Presidente del Jurado será el Subsecretario de Planeamiento, Arq. Héctor Lostri, en representación del Promotor. En caso de paridad de opiniones el Presidente tendrá doble voto para desempatar el fallo.
- b)** Un arquitecto miembro del Colegio de Jurados Nacionales en representación de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA), elegido por sorteo.
- c)** Un arquitecto miembro del Colegio de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos, en representación de la SCA, elegido por sorteo.
- d)** Un arquitecto miembro del Colegio de Jurados Nacionales de FADEA, en representación de los Participantes, elegido por votación de los mismos.
- e)** Un arquitecto de reconocido prestigio internacional, designado de común acuerdo entre las partes.
- f)** Tres arquitectos designados por el Promotor.

El Jurado tendrá la facultad de declarar desierto el concurso o cualquiera de los premios. El miembro del jurado indicado en c) será elegido por la comisión directiva de la SCA por sorteo entre los integrantes de su colegio de jurados. El indicado en b) será elegido entre los integrantes del colegio Nacional de Jurados, según listas que proveerá oportunamente la Asesoría.

1.8.2. Funcionamiento del Jurado

Los jurados serán nominativos e inamovibles desde la constitución del Jurado hasta la emisión del fallo. El Jurado funcionará hasta la emisión del fallo. El Jurado funcionará con un quórum constituido por la mayoría de sus miembros. Al proceder al otorgamiento de los premios, el fallo del Jurado se realizará de acuerdo con el voto directo de sus miembros. Si existiera caso de empate entre dos o más trabajos premiados, el Presidente del Jurado, poseerá el doble voto.

1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado

Son deberes y atribuciones del Jurado:

- a)** Aceptar las condiciones de este Reglamento, Bases y Programa del concurso, como así también respetar las disposiciones obligatorias.

- b) Recibir de la Asesoría los trabajos presentados y su informe.
- c) Estudiar en reunión plenaria las Bases, Programa, consultas, respuestas y aclaraciones dictando las normas a las que se ajustará su tarea, de manera que se asegure una valoración justa y objetiva de los trabajos
- d) Visitar el terreno o sitio donde se realizará la obra motivo del concurso.
- e) Evaluar los trabajos de acuerdo a su propio saber y entender.
- f) Declarar fuera de concurso los trabajos en los que no se hayan respetado las condiciones obligatorias de las Bases y Programa y los no admitidos de acuerdo con lo establecido en el punto 1.5.2.
- g) Formular juicio crítico de todos los trabajos premiados y de aquellos que a su juicio así lo merecieran.
- h) Adjudicar los premios y demás distinciones previstas en las Bases y otorgar menciones honoríficas cuando lo considere conveniente.
- i) Labrar un acta donde se deje constancia del resultado del concurso, explicando la aplicación de los incisos e), g), h) e i), de este artículo.

1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado

Dentro de los cinco (5) días a partir de la recepción de todos los trabajos por la Asesoría, el Jurado será convocado por la misma y sesionará en la sede de la SCA, Montevideo 938, ciudad Autónoma de Buenos Aires.

1.8.5. Informe de la Asesoría

En la primera reunión del Jurado, este recibirá de la Asesoría un informe sobre el cumplimiento de las normas del punto 1.7. por los participantes, fundamentando las observaciones e ilustrando al Jurado sobre las características del concurso. La Asesoría estará a disposición del jurado durante el desarrollo de su trabajo, para efectuar las aclaraciones necesarias.

1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado

El Jurado deberá emitir su fallo dentro de los siete (7) días contados a partir de la fecha de su constitución.

1.8.7. Asesores del Jurado

El Jurado esta facultado para recabar los asesoramientos técnicos que considere conveniente, sin que ello implique delegar funciones. La persona consultada deberá declarar por escrito y bajo declaración jurada, que no ha asesorado a ningún participante del concurso.

1.8.8. Premios desiertos

Para declarar desierto cualquiera de los premios del concurso deberán fundamentarse ampliamente los graves motivos que determinan tal medida.

1.8.9. Inapelabilidad del fallo

El fallo del Jurado será inapelable (Art. 32 RC).

1.8.10. Apertura de sobres

Adjudicados los premios por el Jurado y labrada el acta donde ello conste, los sobres correspondientes a los trabajos premiados serán abiertos por la Asesoría en presencia del Jurado, de un representante de la Sociedad Central de Arquitectos y dos representantes del Promotor, designados a tal efecto.

1.8.11. Falsa declaración

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

1.8.12. Acta Final

Se labrará en el acto de apertura de sobres un acta donde constará el nombre del autor del trabajo premiado como ganador del Concurso.

1.9. RETRIBUCIONES

1.9.1. Premios

Se establecen los siguientes premios.

1er. Premio	\$ 200.000
2do. Premio	\$ 100.000
3er. Premio	\$ 60.000
3 Menciones	\$ 9.000 c/u

El monto de los premios incluye el IVA

1.9.2. Otras retribuciones

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

1.9.3. Forma de Pago

Los premios y honorarios del Jurado serán abonados por el Promotor dentro de los (30) días de haberle notificado la Sociedad el resultado del concurso.

1.10. OBLIGACIONES

1.10.1. Obligaciones del Promotor

A continuación se transcriben las cláusulas pertinentes del convenio firmado entre el Promotor y la Sociedad.

DECIMO PRIMERA:”LA CIUDAD” asume el pago del total del presupuesto establecido en el presente el que será abonado a “LA SCA”. Una vez abonada dicha suma, los participantes ganadores, Asesores y/o Jurados del presente concurso, como asimismo “LA SCA” no podrán formular por ningún concepto reclamo económico alguno a “LA CIUDAD” derivado del presente convenio.

“LA SCA” a su vez, se compromete a abonar los montos establecidos en esta cláusula en concepto de premios y honorarios de Asesores y Jurados.

Los gastos de traslado, pasajes y estadía del Jurado Internacional estarán a cargo de “LA CIUDAD”. Los gastos de traslado, pasajes y estadía del Jurado por FADEA, estarán a cargo de “LA SCA”.

DECIMO SEPTIMA: De acuerdo con lo estipulado en los Arts. 54 y 55 del Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA), los trabajos premiados por el Jurado pasarán a ser propiedad de “LA CIUDAD”. La recepción de los premios equivale a la renuncia expresa de los ganadores a cualquier tipo de reclamo relacionado con la percepción de honorarios por la propiedad intelectual y profesional de los trabajos seleccionados. La propiedad de los restantes trabajos quedará en poder de sus respectivos autores, razón por la cual no podrán ser utilizados, en todo ni en parte, sin el expreso consentimiento de los mismos.

En el Concurso deberán constar en forma expresa los siguientes puntos:

a) Que el mismo no resulta vinculante para “LA CIUDAD” que tendrá la facultad exclusiva en resolver sobre la factibilidad u oportunidad de la ejecución del proyecto seleccionado. La falta de desarrollo del proyecto definitivo y/o la ejecución de la obra proyectada no dará derecho alguno a los ganadores para reclamar

daños, lucro cesante, ni cualquier tipo de perjuicio y/u honorarios relacionados con el trabajo premiado, quedando tales rubros comprendido en el premio aceptado.

b) “LA CIUDAD” podrá contratar al equipo ganador para que desarrolle el proyecto definitivo. En tal caso, la suma abonada como premio a cada uno de ellos será considerada a cuenta de los honorarios que “LA CIUDAD” y los ganadores acuerden.

c) En todos los casos “LA CIUDAD” queda expresa y totalmente liberada de todo compromiso y responsabilidad ante “LA SCA”, el ganador del concurso y/o terceros, no teniendo éstos derecho a reclamo alguno que exceda el monto de los premios y las sumas expresadas en los apartados anteriores.

1.10.2. Propiedad intelectual

El trabajo clasificado en primer lugar pasa a ser propiedad del Promotor quien no podrá utilizar otro anteproyecto premiado sin expreso convenio con el autor del mismo. Los autores de los restantes trabajos conservan los derechos de propiedad intelectual conforme a las garantías previstas por las leyes y reglamentaciones vigentes.

Los concursantes guardarán el derecho de citar y publicar el trabajo premiado, sin por ello reclamar ningún derecho pecuniario adicional de autoría.

1.10.3. Exposición

Luego de haberse fallado el Concurso, los trabajos seleccionados serán expuestos públicamente en el lugar indicado por el Promotor, exhibiéndose el juicio crítico emitido por el Jurado en los trabajos premiados. Los costos de exposición y publicación serán solventados por el Promotor.

1.10.4. Devolución de los trabajos

Aquellos trabajos que no sean seleccionados deberán ser retirados por los autores dentro de los treinta (30) días de emitido el fallo final del Jurado. De no hacerlo la Sociedad podrá disponer de los mismos.



CAPÍTULO 2

2. CONSIDERACIONES GENERALES

2.1. OBJETO DEL CONCURSO

El objetivo general de este Concurso Nacional e Internacional de Ideas es el de evaluar propuestas alternativas para el ordenamiento territorial del área urbana que rodea el sector portuario de Dársena Norte, el que ha sido delimitado a los efectos del Concurso según lo indicado en el **Gráfico n° 2.1**.

Gráfico 2.1/ Área del concurso



2.2. ANTECEDENTES SOBRE EL ÁREA

2.2.1. Ubicación

El Área Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires (AMBA) es un conglomerado donde habitan más de 14.000.000 de personas que ocupan una extensión de 16.767 km² y representan el 36% de la población total del país en sólo el 0,6% de la superficie del territorio argentino. Este asentamiento está conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Capital Federal de la República, con una extensión de 200 km² y casi 3.000.000 de habitantes, a la que rodean 42 Partidos de la Provincia de Buenos Aires que albergan a los 11.000.000 de habitantes restantes.

El sector urbano objeto del concurso se encuentra emplazado en el punto focal Metropolitano conformado por el Área Central de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde convergen los sistemas de transporte y vías de comunicación y donde se registra la mayor concentración de actividades comerciales, financieras y administrativas del país (**Gráficos n° 2.2 y n° 2.3**).

Gráfico 2.2/ La ciudad de Buenos Aires y el Área metropolitana

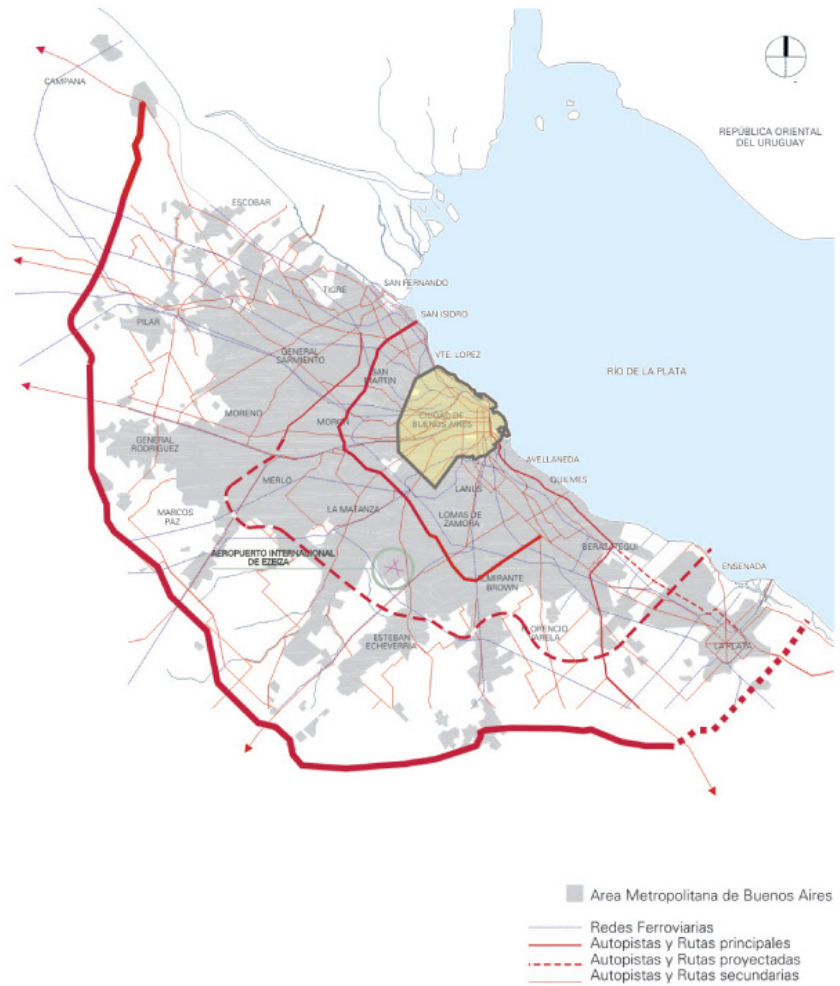


Gráfico 2.3/ Área del concurso y el Área central



2.2.2. Evolución histórica

2.2.2.1 Los primeros rellenos del Río de La Plata

Siempre se menciona a Buenos Aires como una ciudad de espaldas al río. Esta imagen que refleja una realidad fácilmente verificable tuvo en gran parte su origen en las características de la costa barrota e indefinida sobre una barranca, con un lecho de río de baja profundidad y un nivel de aguas sensiblemente variable en función de los vientos dominantes que producían en algunos casos inundaciones y en otros alejaban al río cientos de metros de su borde natural. En estas condiciones que impedían el acercamiento de embarcaciones y la conformación de un espacio costero consolidado, el río era considerado como un lugar degradado y de escaso interés.

A mediados del siglo XIX la costa del Río de La Plata se encontraba en lo que hoy son las avenidas Leandro N. Alem y su continuación hacia el sur Paseo Colón, límite virtual del típico trazado en cuadrícula que caracteriza a Buenos Aires donde es reconocible la barranca que constituía el borde costero. El origen de esas avenidas se remonta a la época del mandato del Gobernador Francisco de Paula Bucarelli (1766-1780) cuando se construyó el “Camino del Bajo” que corría por la costa al que se denominó la “Alameda”, con el que se buscaba conectar los barrios de Retiro hacia el norte con el Riachuelo de los Navíos en el Sur.

La necesidad de vincular el paseo y camino del Bajo con los sectores habitados emplazados sobre la barranca, indujo el inicio de los desmontes del perfil de la misma para disminuir la pendiente de las calles que daban acceso al Bajo, y el material de este desmonte se constituyó probablemente en el primer elemento de relleno del Río de La Plata con los precarios medios de que entonces disponía. En 1847 se inició la construcción de un murallón de ladrillos con un relleno de cinco metros de altura sobre la antigua “Alameda de Vértiz”, entre las actuales avenidas Rivadavia y Corrientes, conformando el denominado “Paseo de Julio”, hoy conocido como Av. Leandro N. Alem. En 1855 se construye un muelle de pasajeros frente a la actual calle Sarmiento, en 1858 el muelle de la Aduana Nueva frente a Plaza de Mayo y el muelle de Las Catalinas frente a la actual calle Paraguay. Todas estas instalaciones fueron insuficientes ya que la mayor parte de las operaciones de carga y descarga se realizaban con barcos fondeados a 7 millas de la costa.

2.2.2.2 La creación del Puerto

Además de las obras de defensa de las líneas ferroviarias que a partir de 1862 se construyeron hacia el norte de la ciudad, entre los años 1886 y 1899 fueron ganadas al río 130 hectáreas con el doble propósito de generar un puerto para la ciudad y sistematizar la costa para usos recreativos, construyendo **Puerto Madero** y la **Costanera Sur** frente al sector central y más densamente poblado en esas fechas, llegando hacia el sur hasta la boca del Riachuelo que constituía por sus condiciones el acceso natural de embarcaciones y lugar de localización de actividades relacionadas, y hacia el norte hasta la zona de Retiro.

El diseño de Puerto Madero consideró dos canales de acceso uno al sur y uno al norte, los cuales accedían a sendas Dársenas, desde donde las embarcaciones ingresaban a una secuencia de cuatro diques ordenados linealmente en forma paralela a la costa y vinculados entre sí por esclusas. **Dársena Norte** constituye el sector portuario alrededor del cual se encuentra el territorio objeto del presente Concurso de ideas. En la misma se encuentra el edificio del Hotel de Inmigrantes, hoy monumento histórico, que fue localizado allí para

recibir a los contingentes mayoritariamente europeos que masivamente llegaban del exterior por vía marítima, particularmente en los primeros años del siglo XX.

Cabe señalar que las deficiencias operativas de Puerto Madero que se mostró insuficiente para atender el intenso tráfico marítimo que se estaba desarrollando, llevaron en el año 1911 al inicio de las obras de extensión del puerto hacia el norte con un diseño mas apropiado en lo que se conoce como Puerto Nuevo, completado en el año 1926, ubicado colindante a Dársena Norte, a la que hoy se accede desde un espacio común denominado Antepuerto.

Después de la segunda Guerra Mundial, la tendencia evolutiva del tráfico marítimo se orientó hacia buques de mayor porte y al movimiento de carga general por contenedores. Ello, entre otros factores, contribuyó a disminuir el tráfico global del puerto de Buenos Aires cuyo canal de acceso y principales dársenas contaban con 30' de calado y limitadas superficies e instalaciones, pero en particular acentuó la baja eficiencia operativa de los Diques 1, 2, y 3 de Puerto Madero con calados de 19' a 21' y acceso por canales de solo 20 metros de ancho en los cuales ya no se operaba con tránsito comercial. Solo el Dique 4 con 23' de calado y boca de ingreso de 25 metros y la Dársena Norte con 26' de calado se encontraban en mejor situación para continuar operando.

Al cancelarse las operaciones de Puerto Madero, la actividad portuaria de Buenos Aires se concentró en Puerto Nuevo que tiene jurisdicción sobre una superficie de 226 hectáreas de las que opera en forma activa sobre 92 has contando con un total de 5.600 metros de longitud de muelles y 23 sitios de atraque para buques con eslora superior a los 180 m. La llegada al puerto se realiza a través de un sistema de canales dragados en el lecho del Río de La Plata, los que se extienden por algo más de 200 Km e ingresan por el antepuerto a Dársena Norte. El sector urbano objeto de este Concurso se encuentra en parte dentro de esta jurisdicción portuaria. Puerto Nuevo es el lugar de mayor concentración de contenedores del país, habiendo alcanzado a movilizar alrededor de 1.000.000 de teus/año. Operan en el mismo cuatro concesionarios en cinco terminales y tienen a su cargo todos los servicios a prestar a las cargas y al buque. El puerto de Buenos Aires registra un importante movimiento de "removida" debido a las transferencias de buques de ultramar a barcasas fluviales y embarcaciones de menor porte que operan sobre el río Paraná.

2.2.2.3 Los rellenos con propósitos recreativos y su transformación

En el año 1962 la oficina del Plan Regulador de Buenos Aires consideró la posibilidad de rellenar el río frente a la Costanera Sur para obtener 450 hectáreas destinadas a espacios verdes recreativos debido al considerable déficit de los mismos en la ciudad. La ubicación de esta área en un lugar privilegiado en cuanto a accesibilidad vial y de transporte público por encontrarse muy próxima a las zonas más densas de la ciudad, tenía además la ventaja de que si bien los medios de transporte estaban muy congestionados los días laborales, su gran capacidad permanecía ociosa en los días feriados. En la programación del área se daba especial énfasis a la recreación activa, debido a que no obstante existir un importante equipamiento deportivo, no se cubrían las demandas por el crecimiento poblacional y las modificaciones de las pautas de conducta que aumentaba la demanda de este tipo de instalaciones

A partir de los criterios, establecidos por la oficina del Plan Regulador en relación a los rellenos, por Ley Nacional N° 16.575 del 9 de octubre de 1964

se otorgó al Club Atlético Boca Juniors un espacio para recuperar tierras mediante relleno en el Río de La Plata y con el propósito de destinar la fracción a la construcción de instalaciones deportivas, dando origen al predio de 71 has ubicado en el extremo sur de la Av. Costanera.

El otro relleno que tuvo lugar en este sector costero se inició a fines de la década del 70, y dentro de lo establecido por la Ley Nacional 21.825, se fijó un polígono de 450 has al este de Puerto Madero y colindante con la Av. Costanera Sur extendido desde Santa María del Plata en el sur y el malecón del antepuerto de Dársena Norte, con el propósito de obtener nuevas tierras ganadas al río dentro de los criterios del Plan Director de 1962, transfiriendo el dominio de lo que se obtuviera a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. De esta manera se inició un proceso de recuperación de tierras en el año 1978 utilizando en gran parte el material de demolición de la traza de la autopista 25 de Mayo para construir terraplenes perimetrales que encerraron un sector de agua que fue desagotado parcialmente a medida que se rellenaba con sedimentos extraídos del río, generando un área de 350 has que alejó la costa aproximadamente 1.500 m desde la Av. Costanera Sur.

No obstante el destino recreativo propuesto para los terrenos ganados al río, este uso fue desestimado cuando en diciembre de 1980 se firmó un Convenio entre la Municipalidad de Bs. As. y la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos por medio del cual la Municipalidad planificaría y promovería el desarrollo urbanístico de la zona portuaria de Puerto Madero y en particular de los nuevos terrenos que se estaban ganando al río para realizar la expansión del Área Central de la ciudad. En marzo de 1981 se asignó el estudio conocido como “Ensanche del Área Central – EAC” a un consorcio de arquitectos que lo finalizaron en 1983.

Pero este proyecto no pudo implementarse ya que antes de completarse los rellenos, esta nueva área fue declarada “**Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica**” por Ordenanza Municipal N° 41.247 de junio de 1986, condición que subsiste a la fecha. El espacio de la Reserva Ecológica también colinda con el sector urbano definido para el presente Concurso.

Por otra parte, debido a problemas hidráulicos de los canales construidos en lo que fuera llamado la “Ciudad Deportiva” de Boca Juniors, además de la dificultad que encontró esa institución para mantener en funcionamiento la infraestructura deportiva, así como la imposibilidad de afrontar los costos de construcción del nuevo estadio previsto para 140.000 personas, se produjo una reconsideración del destino de las tierras, sancionándose en 1989 la Ley Nacional N° 23.738 en la que se admite en estas últimas la implantación de distintas actividades náuticas, turísticas, hoteleras, comerciales, centro de convenciones, ferias y desarrollos habitacionales, las que posteriormente fueron ratificadas por la Ordenanza Municipal N° 45.665 que estableció como carácter urbanístico del predio “la localización de grandes emprendimientos a nivel de la ciudad” con un Factor de Ocupación del Terreno FOT = 1, es decir admitía la construcción de hasta 710.000 m². Con esta habilitación, el predio fue vendido en la década del 90 a **Santa María del Plata S.A.** que realizó en el año 1995 un Concurso Internacional de Ideas para su desarrollo. Posteriormente el predio fue vendido a IRSA, su actual propietario que ha desarrollado un proyecto de urbanización que mantiene los parámetros generales del proyecto ganador del concurso de 1995. Esta propuesta se encuentra en proceso de aprobación municipal.

2.2.2.4 La urbanización de Puerto Madero

La desactivación de Puerto Madero por la obsolescencia del sistema de diques utilizado en el mismo, fue un proceso que culminó en la década del '80 dando lugar a la transformación de las áreas portuarias en espacios destinados a otros usos. En el año 1985 se efectuó un Convenio entre la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y la Secretaria de la Marina Mercante para que esa Facultad realizara un diagnóstico respecto a la situación de las tierras de Puerto Madero y aconsejara sobre el destino urbanístico de las mismas. Además en ese mismo año 1985, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires utilizó el Convenio de Cooperación e Intercambio con el Ayuntamiento de Barcelona para elaborar un primer anteproyecto de desarrollo urbanístico que suponía la construcción de 2.700.000 m² en lo que fue el área logística en el sector este de Puerto Madero que ya se encontraba en proceso de desafectación. Este anteproyecto fue pasible de distintas críticas, en particular por el grado de ocupación edilicia, la dificultad de compatibilizar el intenso acceso vehicular con la utilización de los puentes de los diques que interrumpían el tránsito de embarcaciones y la falta de reservas verdes recreativas y deportivas.

Pero recién se inicia la consolidación de estas ideas a partir de la creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. mediante un Convenio firmado el 15 de noviembre de 1989 entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior de la Nación en representación de la Presidencia de la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires que dio lugar al decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1279/89 ordenando la creación de la **Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.**, con el objeto de confeccionar el Plan Maestro de Desarrollo Urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar y la promoción de inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones. En el año 1991, la Sociedad Central de Arquitectos SCA efectuó un Convenio con la Municipalidad de Bs. As. y organizó el Concurso Nacional de Ideas para la Urbanización de Puerto Madero, lo que dio inicio a la importante transformación de usos y desarrollo de un nuevo y dinámico sector urbano hoy consolidado que tiene lugar en el borde sur del área considerada en el presente Concurso.

2.2.2.5 Los rellenos en el área de Retiro

En lo referente a los procesos de avance sobre el Río de La Plata para la instalación de los sistemas terrestres de transporte involucrados o próximos al sector urbano en consideración, se puede mencionar que con la construcción de las estaciones ferroviarias a principios del siglo XX se inició la consolidación del área de Retiro sobre terrenos de relleno ya que el límite urbano de la ciudad de Buenos Aires en este lugar estuvo marcado en su origen por la barranca sobre el Río de la Plata a cuyo pié, coincidente con la traza actual de la Avenida del Libertador Gral. San Martín llegaban las aguas del estuario. Hasta mediados del siglo XIX, la orilla del río ocupaba casi la mitad de lo que fuera la Plaza Británica, actual Plaza Fuerza Aérea. El relleno efectuado para la construcción de la usina de gas habilitada en 1865 señala el inicio de la expansión de la ciudad río adentro en este sector ubicado a los pies de la actual Plaza San Martín.

En coincidencia con la afirmación de Retiro como área Terminal para las líneas férreas, la Compañía General de Gas cede en el año 1909 sus tierras frente a las estaciones para la construcción de una plaza y emplazamiento de la Torre-reloj donada por los residentes ingleses con motivo del Centenario. Esta plaza, se denominó originalmente Plaza Británica y desde 1982 **Plaza Fuerza Aérea**, y brinda una expansión al movimiento de pasajeros que se registra en la zona.

La primera estación en construirse en Retiro en el año 1912 fue la del Ferrocarril Gral. Belgrano de trocha angosta. En el año 1915 se inauguró la Nueva Estación Terminal del Ferrocarril Central Argentino, consolidando una de las áreas de transferencia más importantes de la ciudad de Buenos Aires. Los andenes cubiertos de la estación, hoy son utilizados casi exclusivamente por las formaciones de los servicios metropolitanos de pasajeros, contando con 8 plataformas. **El Centro de Trasbordo de Retiro** esta integrado por la estación del ferrocarril Gral.Mitre, hoy Nuevo Central Argentino NCA y la estación del ferrocarril Gral. San Martín, hoy concesionado a la empresa ALL, ambos de trocha ancha, además de la estación del Ferrocarril Gral. Belgrano. El gran movimiento generado por las tres terminales ferroviarias corresponde básicamente a los servicios suburbanos del Área Metropolitana, ya que los servicios de pasajeros de larga distancia son casi inexistentes.

La construcción de la **Terminal de Ómnibus de Larga** Distancia a fines de la década de 1970, sobre terrenos que pertenecían a áreas de maniobra del FC. Gral. San Martín y a partir de una iniciativa originada en el Plan Director de 1962, terminó de completar la línea de edificación con frente a la Av. Ramos Mejía y enfatizó las funciones de Terminal de los sistemas de transporte que caracteriza al área. Esta Terminal ocupa 12 hectáreas y cuenta con 29.000 m² de superficie cubierta y 75 plataformas de embarque donde se movilizan 1800 servicios diarios con destino al interior del país y a cinco países limítrofes generando en sus accesos desde Av. Ramos Mejía, Av. Antártida Argentina y calle 10, un significativo movimiento peatonal y tráfico de ómnibus, taxis y colectivos urbanos en su entorno.

En el año 1994 con motivo de la licitación para una nueva concesión de la terminal, la que fue adjudicada a la empresa TEBA SA, se abrieron circulaciones peatonales hacia calle 10 en forma perpendicular al eje longitudinal del edificio y se derivaron los servicios de colectivos urbanos sobre esa calle, liberando significativamente el congestionamiento que se producía en Av. Ramos Mejía. Por otra parte se construyó un acceso peatonal elevado para recibir el intenso movimiento de personas circulando por la vereda de Av. Ramos Mejía, aliviando de esa manera los conflictos que se producían en ese ingreso.

Otro espacio relacionado o próximo al sector urbano motivo del presente Concurso es el correspondiente al Distrito U10 identificado como Ante Puerto y con el carácter de zona de localización de edificios públicos, el que se ubica entre la zona ferroviaria y Puerto Nuevo, más allá de la Av. Antártida Argentina, donde se localizan usos públicos correspondientes a Tribunales, edificios de las Fuerzas Armadas, Correos y la Casa de la Moneda. También se encuentran edificios hospitalarios desactivados o inconclusos. Este grupo de edificios de variada calidad arquitectónica, comenzó a construirse en la década de 1940 -50 sobre espacios que en su origen formaban parte de las áreas logísticas de Puerto Nuevo y dada su configuración espacial y su tejido abierto caracterizado por el emplazamiento de grandes volúmenes edificados rodeados de áreas verdes, perceptivamente constituye una imagen urbana contrastante con los espacios más consolidados del resto del área de Retiro. Por otra parte, su bajo nivel de accesibilidad, la falta de usos comerciales, su trazado y la disposición de grandes predios, hace que su reconocimiento sea escaso a excepción de quienes convergen a él por sus ocupaciones laborales o por acudir a prestaciones de servicios o realizar tramitaciones.

2.2.3. Estudios anteriores sobre el área

La evolución histórica descrita en el punto 2.2.2 muestra la diversidad de

procesos que fueron sucediéndose en el tiempo para llegar a la situación actual en este espacio urbano singular donde se encuentra el área de intervención del presente Concurso. La superposición y transformación de usos y el creciente dinamismo que alcanzó el área en función de su posición central dieron origen a nudos de problemas de distinta naturaleza, muchos de ellos de carácter estructural que no sólo no han sido resueltos sino que se fueron agravando con el tiempo. Por otra parte la evolución de los medios de transporte y el crecimiento de la demanda originaron conflictos en el espacio urbano por los requerimientos de la circulación de pasajeros y cargas pero también en su evolución aportan la posibilidad de contar con tierras liberadas por obsolescencia funcional de las instalaciones de las grandes terminales y sus espacios operativos que pueden incorporarse a otros usos urbanos.

Todo ello dio lugar a sucesivas intervenciones y a la consideración de alternativas para enfrentar ya sea puntualmente o en visiones de conjunto desde lo sectorial o desde lo urbano, la complejidad de la estructura y funcionamiento de sectores componentes del área motivo del presente Concurso. A modo de síntesis de los estudios anteriormente realizados y a manera de referencia para la consideración del área, se mencionan a continuación los principales estudios que se han efectuado en relación a diversos temas vinculados al sector considerado en el presente Concurso. Muchos de estos estudios han sido material de consulta y referencia para la redacción de las presentes Bases.

1. Proyecto de Remodelación del Área Retiro – 1956

Este Proyecto fue desarrollado por la Oficina del Plan Regulador de la Municipalidad Buenos Aires conjuntamente con el estudio para la recuperación del predio de Catalinas Norte, el que fundamentó el desarrollo de ese sector.

El Proyecto preveía la organización integral del área de las terminales ferroviarias de Retiro a las que vinculaba con la red de subterráneos y la integración del transporte colectivo urbano con una zona cubierta a distintos niveles, con los ómnibus de larga y media distancia y circulaciones peatonales, con una estación pre y post aérea con servicios regulares de helicópteros. Todo ello se organizaba en una explanada frente a la plaza con hotelería de tránsito / comercio y estacionamiento bajo nivel. La autopista costera a su paso por Retiro integraba la solución del tránsito conjuntamente con un extenso puente elevado en la traza de Av. Libertador – Av. Alem para permitir la continuidad del verde de Plaza San Martín y salvar los cruces de calles Maipú y San Martín.

El Proyecto se completaba con la propuesta para el área de Catalinas Norte y otra para la zona frente a Dársena Norte. De todas estas iniciativas, solamente se materializó la urbanización de Catalinas Norte.

2. Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur de Buenos Aires (1971)

Este estudio propiciado por la Dirección General del Plan Regulador de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, fue desarrollado por un equipo consultor privado elegido por Concurso. Como los términos de referencia contenían la premisa de remoción de las actividades de Puerto Madero y el relleno sobre el río en lo que hoy es la Reserva Ecológica, la propuesta consideró la ampliación de Puerto Nuevo con dos dársenas en su extremo NO y la ampliación de Dársena Norte, previendo mantener en operación el Dique 4.

En el estudio se propuso destinar las áreas recuperadas de las zonas logísticas utilizadas hasta entonces por Puerto Madero para la construcción de 2.000.000 de m² de edificios administrativos sin usos residenciales, destinando el relleno a efectuar en el río a usos exclusivamente recreativos y cul-

turales. Por otra parte, se ratificó la vigencia de la Autopista Costera como eje de vinculación regional norte-sur (**Gráfico n° 2.7**).

Gráfico 2.7/ Plan de renovación zona sur. 1971



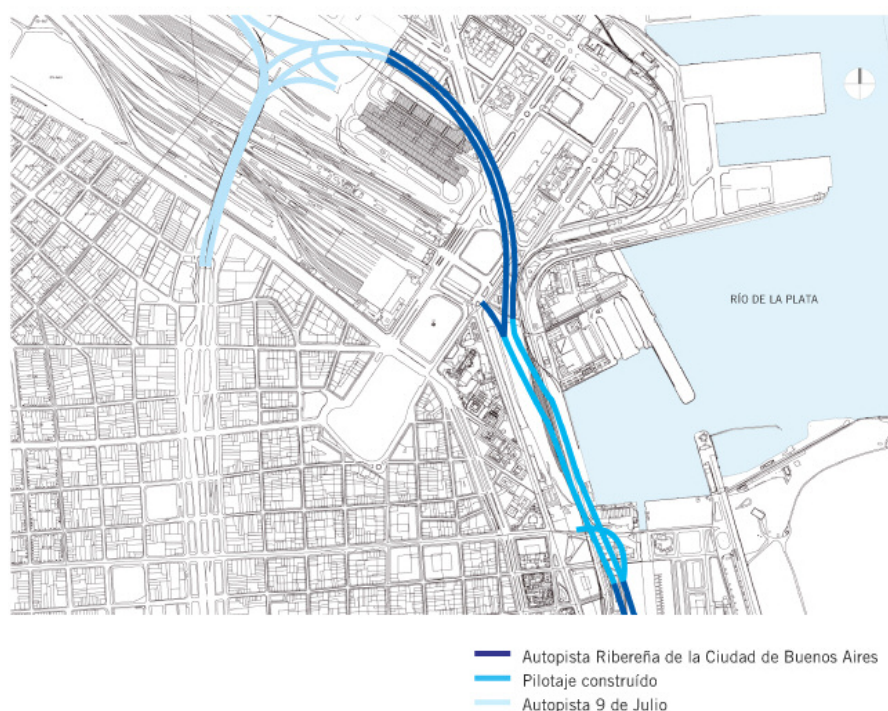
3. Autopista La Plata – Buenos Aires – 1972

Si bien la autopista de la Costa se encontraba en las propuestas de sucesivos planes urbanos de la ciudad, los estudios de factibilidad para la realización de la misma fueron iniciados por la Pcia. de Buenos Aires a través de la Dirección Provincial de Vialidad. En el año 1972 Vialidad Nacional se hizo cargo de esta iniciativa, y llamó a licitación para su construcción, siendo adjudicada a la empresa Coviarens en el año 1981. El Proyecto consistía en un viaducto elevado de dos carriles por cada sentido de circulación. No obstante, los trabajos recién fueron iniciados en el año 1984 y fueron completados desde la Av. Brasil hasta La Plata recién el año 2000. El tramo de autopista entre la autopista Illia y la autopista 25 de Mayo que atraviesa al área definida para el presente Concurso, y el área de Puerto Madero, sólo fue iniciado con la construcción de las fundaciones con pilotes en un sector entre San Martín y Paraguay y su ejecución fue suspendida por las indefiniciones de trazas, niveles, rampas y nudos de enlace, ingresos y salidas en función del impacto urbano de esta obra que originó fuertes polémicas acerca de las formas de solucionar estas cuestiones, en particular a partir de la urbanización de Puerto Madero que había cambiado las condiciones del entorno (**Gráfico n° 2.8**).

4. Proyecto de “Remodelación Vial y Urbanización de Retiro – año 1980

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires contrató a la consultora privada ATEC y el estudio de los arquitectos Antonini, Schon y Zemborain, ASZ, para proveer el asesoramiento técnico para la remodelación de Retiro. La solución propuesta consideraba la continuidad peatonal de calle Florida en forma franca hacia Plaza San Martín, canalizando el tránsito vehicular de la Av.

Gráfico 2.8/ Trazado original autopista La Plata - Bs. As. 1972



Santa Fe, calle San Martín por un túnel bajo la plaza. La traza de Av. del Libertador se recuperaba como plaza, dándole continuidad de espacios verdes y las circulaciones peatonales transcurrían sobre la misma. La circulación de Av. Libertador se resolvía con un túnel. Para las líneas de colectivos que servían en el área se preveía la concentración de las paradas y transferencias de pasajeros en una sola playa centralizada con segregaciones de las circulaciones vehiculares y peatonales.

5. Estudio de Ensanche del Área Central EAC - 1981

Con el avance del relleno sobre el Río de La Plata propuesto por el Plan Director de 1962 para la conformación de un espacio para la recreación para el cual fue utilizado material de demolición proveniente de la apertura de la traza de la autopista 25 de Mayo, (ver punto 2.2.2.3) En el año 1980 se firmó un convenio entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Secretaría de Intereses Marítimos por medio del cual la Municipalidad planificaría y promovería el desarrollo urbanístico de la zona de Puerto Madero y de los terrenos a ganar al río para posibilitar el ensanche del Área Central de la ciudad. En marzo de 1981 se contrató a un equipo profesional para desarrollar un nuevo centro administrativo con un tope de 2.000.000 de m² cubierto que fue modificado a partir del estudio que se efectuó acerca de la evolución de las actividades centrales y se determinó un programa que incluía el uso residencial, llegando a una propuesta de 5.000.000 de m² que alojaban a unos 130.000 empleados y una población residente de 48.000 habitantes. La declaración del área del proyecto como Reserva Ecológica canceló este proyecto y dio lugar al desarrollo de Puerto Madero, tal como se mencionó en el punto 2.2.2.3 (**Gráfico n° 2.10**).

6. Estudio del Centro de Tránsito de Retiro - 1988

El Programa Ciudad y el Transporte – CT, una iniciativa conjunta de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación, Ferrocarriles Argentino, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y Subterráneos de Buenos Aires,

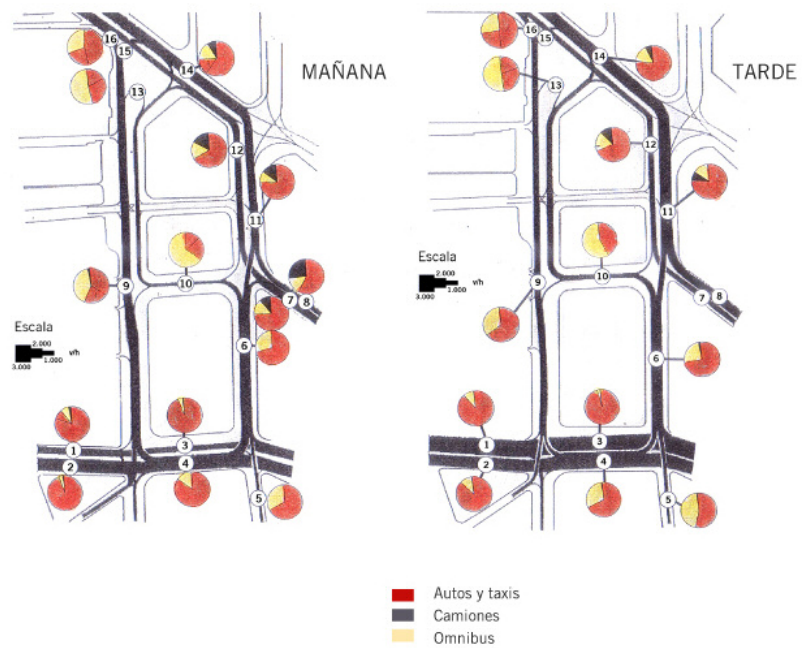


Se efectuó en el año 1988 un estudio del Centro de Tránsito de Retiro para su ordenamiento integral.

El análisis efectuado incluyó la consideración del espacio frente a las estaciones terminales ferroviarias de los ferrocarriles Mitre, Belgrano y San Martín y la Terminal de Ómnibus de Larga distancia conformado por las Plazas Fuerza Aérea, S.M. del Carril y Canadá y se orientó a la interpretación del proceso histórico de conformación del área, la verificación del sistema de accesibilidad y movilidad, los modos de transporte que allí operan, la situación vigente en el uso del suelo, las características del tránsito evaluadas a partir de censos volumétricos, de giros y de composición modal, otras actividades que tienen lugar en el área, el equipamiento urbano y la infraestructura existentes y las normas de aplicación del Código de Planeamiento Urbano. Con estos antecedentes se formuló un diagnóstico del funcionamiento de este espacio, determinando las potencialidades y restricciones que se presentaban en la situación existente y tendencial, a partir de lo cual se formularon las propuestas de intervención para el reordenamiento integral de este sector urbano.

Cabe señalar que nunca se implementaron las recomendaciones de este estudio, como tampoco sucedió con el resto de los numerosos estudios realizados sobre este centro de tránsito por lo que la situación actual presenta las mismas características estructurales que tenía en el momento de realización del estudio por parte del Programa la Ciudad y el Transporte en 1988, habiéndose modificado parcialmente solo la composición del tránsito y su intensidad, haciéndose más críticos los problemas. Es por ello que resulta de interés considerar como referencia para el presente Concurso, los resultados que se habían obtenido en los conteos de flujos peatonales y vehiculares en ese estudio, los que muestran la importancia del flujo peatonal por la vereda de Av. Ramos Mejía entre Av. Libertador y la estación Terminal de Ómnibus, así como el predominio del tránsito pasante y el volumen del mismo en Av. del Libertador y el corredor Av. Antártida Argentina – San Martín – Av. Madero (**Gráfico 2.11**).

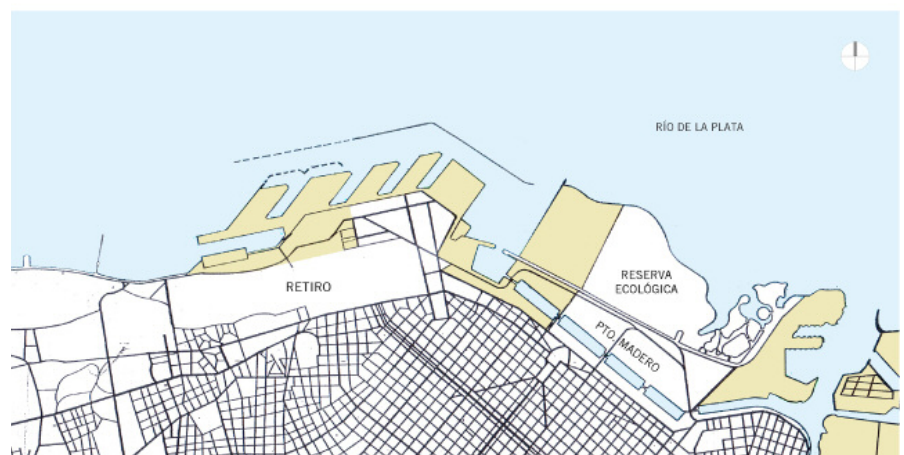
Gráfico 2.11/ Estudio del centro de transbordo de Retiro. 1988
PROGRAMA LA CIUDAD Y EL TRANSPORTE



7. Estudio del Plan Maestro del Puerto de Buenos Aires - 1988

Dentro del marco de los acuerdos de cooperación bilateral con Alemania Federal, la Administración General de Puertos, AGP encomendó en 1988 un estudio para la definición del Plan Maestro del puerto de Buenos Aires a la consultora Rogge Marine Consulting Bremenhaven. En este estudio se previó una expansión del tráfico de contenedores de 50% en una década y recomendó que para atender este crecimiento debía mantenerse en operación el borde este del Dique 4 de Puerto Madero y preverse una extensión para usos portuarios de una franja que avanzaba sobre el relleno del Río entre el borde de Dársena Norte y el Antepuerto y una línea de prolongación del acceso por el puente de calle Sarmiento, hasta el Río de La Plata tomando de esta manera un sector significativo de la Reserva Ecológica. La desafectación del Dique 4 para usos portuarios y su integración con la urbanización de Puerto Madero, además de la vigencia de la Reserva Ecológica invalidaron estos aspectos de la propuesta (**Gráfico n° 2.12**).

Gráfico 2.12/ Plan Maestro del Puerto. 1988
ROGGE MARINE CONSULTING



8. El Proyecto Puerto Madero - 1991

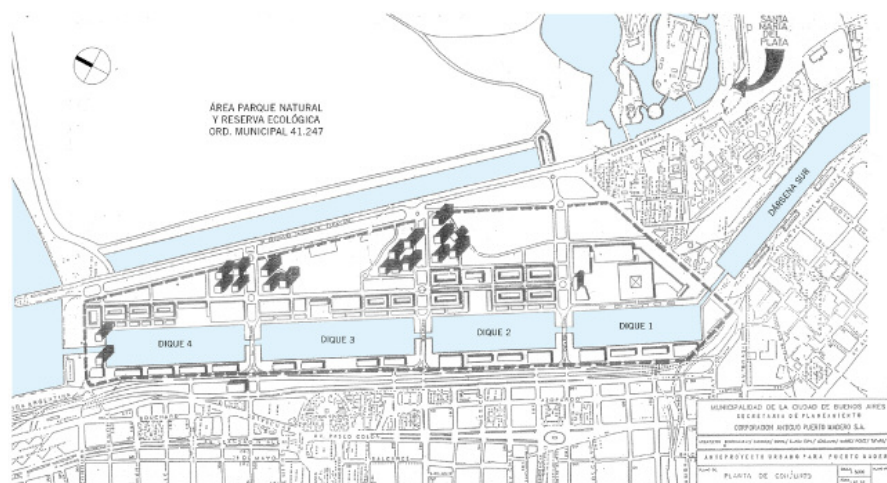
En el año 1991 la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires encomendó a la Sociedad Central de Arquitectos la organización de un Concurso de Ideas del cual resultaron tres equipos ganadores quienes finalmente actuaron en conjunto para la elaboración de un proyecto único que fue aprobado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires e integrado al Código de Planeamiento Urbano como Distrito U-11, Sector II. El desarrollo actual de Puerto Madero ha tenido lugar bajo los parámetros urbanísticos definidos en este proyecto integral que fueron tomados por la Corporación Antiguo Puerto Madero en la gestión para la implementación de la urbanización.

El espíritu prevalente en el Concurso de Ideas fue el de alojar parte de la expansión del Área Central en total armonía con una oferta de espacios libres y verdes públicos, conservando el patrimonio existente y dotando al área de viviendas como uso complementario para asegurar la presencia continua de personas y actividades. Además del desarrollo del sector oeste de 44,73 hectáreas donde se encuentran los antiguos docks que fueron reciclados bajo la gestión directa de la Corporación, en el sector este de 93,84 hectáreas, el anteproyecto ganador del Concurso previó, sobre la base del Programa Indicativo de las Bases, la construcción de 1.584.218 m², la radicación de 8.885 habitantes y la generación de 48.495 empleos administrativos. En la Memoria del Anteproyecto se describen las características de la propuesta de la siguiente manera:

“La matriz del proyecto consiste en una tira urbanizada angosta que corre entre los Diques y un gran parque. El parque esta formado por las reservas de verde establecidas en el área de proyecto que se funden con los jardines de la Costanera Sur. El espacio abierto producido por los Diques se une con el del parque a través de los anchos bulevares trazados en correspondencia con los ejes de penetración. Estos son cinco, los dos extremos correspondientes a las avenidas Córdoba y Brasil, son tangenciales al proyecto. Los dos bulevares centrales, el que corresponde a la traza de la calle Tte. Gral. Perón y el que continúa la Av. Belgrano, son los ejes principales de penetración y de comunicación espacial con la ciudad existente. En correspondencia con los mismos se dispusieron parcelas destinadas a la construcción de dos racimos de torres (**Gráfico 2.5**)”.

“Por último, fuera del sistema espacial del Dique 4, en extremo norte, en la plazoleta que se produce en la embocadura con Dársena Norte, se proyectó

Gráfico 2.5/ Anteproyecto de Puerto Madero



una parcela codificada para edificación en torre con el fin de componer, junto con una similar permitida en el espacio de enfrente, una especie de portal de la cadena de Diques.”

En este último caso la Memoria se refería al espacio hoy ocupado por el edificio de Telefónica de Argentina y al que se levantará en el borde este del canal de acceso a Dique 4 desde Dársena Norte.

9. El decreto 602/92 del PEN

En el mes de mayo de 1992 el Poder Ejecutivo Nacional sancionó el Decreto 602/92 que delimitaba una zona de aproximadamente 200 has en el borde costero de Buenos Aires en el espacio comprendido entre calle J. Salguero al noroeste, el Río de la Plata al norte y al este las vías del Ferrocarril Mitre, Av. Del Libertador y Av. E. Madero al sudoeste y oeste, y la prolongación del eje de la Av. Córdoba al sur. En esta zona, el Decreto establecía la transferencia a la Comisión de Venta de Inmuebles Estatales (posteriormente Subsecretaría de Administración de Bienes y hoy Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado - ONABE), todos los inmuebles propiedad del Estado Nacional que se encuentren comprendidos dentro de la zona definida. En el espacio sur de esta zona queda involucrada el área objeto del presente Concurso.

El Decreto otorgó a la Comisión facultades para vender, concesionar, permutar y arrendar total o parcialmente estos predios así como realizar en los mismos las subdivisiones o parcelamientos que fuesen necesarios a efectos de un mejor aprovechamiento de los terrenos, encomendando a la Comisión la confección de un Plan Maestro de Urbanización abarcando la totalidad del área transferida.

10. El Proyecto Retiro - 1993

La Comisión citada en 9 encomendó a la consultora canadiense CANAC y a los consultores locales F.B. Camba y Asoc. S.A., L. Ezcurra Medrano y Asoc. y D. Badens y Asoc. el proyecto de remodelación del área de Retiro abarcando la mitad de la zona definida en el Decreto 602/92. Este proyecto fue presentado en septiembre de 1993 con una propuesta de reestructuración ferroviaria que permitía la liberación de 93 has., en las que luego de efectuadas las obras de reacondicionamiento de vías e instalaciones se desarrollaba una urbanización en terrenos ferroviarios desafectados con frente a la Av. Libertador San Martín y entre la Av. Ramos Mejía en Retiro y calle Salguero en Palermo.

11. Consideraciones urbanísticas del Proyecto Retiro - 1994

Debido a las reservas y cuestionamientos que se formularon al Proyecto Retiro de 1993, la Sociedad Central de Arquitectos SCA, por convenio con Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de Buenos Aires, realizó en 1994 cuatro informes, los que fueron elaborados por un grupo de estudio de esa entidad en consulta con funcionarios e informantes calificados en los que después de una exhaustiva evaluación del Proyecto y tomando en consideración sus aspectos más críticos. se determinaron criterios para un ajuste del mismo contemplando especialmente los intereses de la ciudad.

12. El Proyecto Área Retiro - 1996

El Decreto 1737 del Poder Ejecutivo Nacional PEN sancionado en noviembre de 1994 encomendó a Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires el llamado a concurso de ideas y croquis preliminares, de carácter no vinculante, para el desarrollo urbano del área desafectada de la operación ferroviaria.

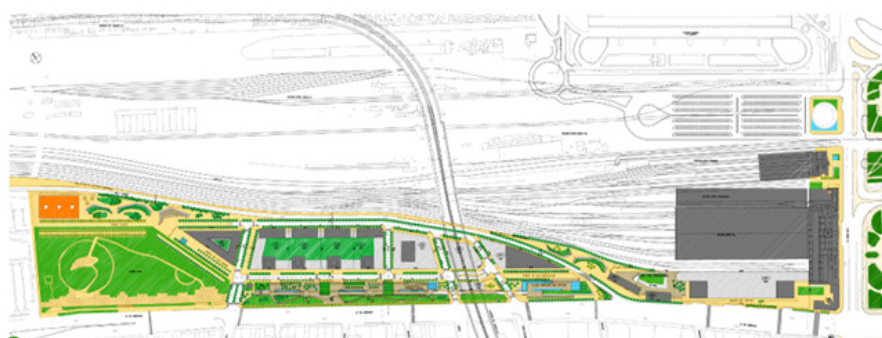
Por convenio de fecha 13 de marzo de 1995, la Municipalidad de Buenos Aires y Ferrocarriles Argentinos encomendaron a la Sociedad Central de Arquitectos SCA la organización y realización del Concurso Nacional de Ideas sobre la reurbanización de las 126,4 hectáreas de terrenos ferroviarios del Área Retiro que se extienden de calle Salguero a Av. Ramos Mejía frente a las estaciones de Retiro.

El Programa Indicativo establecía tres etapas para el desarrollo del proyecto, la primera exclusivamente de ordenamiento ferroviario, la segunda de liberación de los terrenos ferroviarios en 18 hectáreas frente a Av. del Libertador y la urbanización de los mismos destinando el 35% de ellos para ser parcelado y vendido al uso privado y el 65% para circulaciones, áreas verdes y espacios públicos, mientras que la tercera etapa agregaba 57 hectáreas adicionales para usos similares así como la remodelación de los edificios de las terminales de transporte.

La propuesta ganadora de este Concurso fue desarrollada posteriormente según lo determinado en los objetivos del emprendimiento.

- 1) “Propiciar la articulación de factores físicos que tiendan a mejorar la funcionalidad del puerto de Buenos Aires.”
- 2) “Contribuir a una más adecuada satisfacción de la transferencia intermodal de pasajeros y a las funciones complementarias con que ella está vinculada.”
- 3) “Componer una concepción espacial urbana adecuada a la incorporación a otros usos de los terrenos y edificios que serán desafectados del uso ferroviario.”(Gráfico n° 2.13)

Gráfico 2.13/ Proyecto Retiro. 1996
BAUDIZZONE / LESTARD / VARAS, arqs



13. Licitación Plan Maestro y Proyecto de una Terminal Fluvio-Marítima de Pasajeros en Dársena Norte - 1994

A fines de 1994 la Administración General de Puertos SE - AGP, llamó a Licitación Pública 04/94 Nacional e Internacional con el objeto de seleccionar una firma o Consorcio Consultor que elabore un “Plan Maestro para el Área de Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires y el proyecto de una Terminal fluvio-marítima de pasajeros en la zona”.

Se requerían propuestas de soluciones alternativas dentro del quehacer portuario, sobre el uso del suelo y delimitación de espacios, en el área de Dársena Norte del puerto, como así también la elaboración de normas directrices que sirvan a su desarrollo teniendo en cuenta los fines que le son propios a la actividad portuaria y el nexo entre el desarrollo urbanístico del Antiguo Puerto

Madero y las terminales que en ese momento se encontraba en proceso de concesión en la zona de Puerto Nuevo. Dentro de los posibles usos, se requería contemplar el funcionamiento de una Terminal de Pasajeros que concentre el tráfico fluvial y marítimo de pasajeros.

Esta licitación se menciona solo a los efectos de mostrar la intención de actuar sobre el área, ya que la misma fue cancelada sin concretar la selección buscada. Posteriormente, las consultoras EDSA, Ernst & Young y Serman & Associates desarrollaron en el año 2000 una propuesta que respondió a términos de referencia similares y preveía la localización de la Terminal Marítima de Pasajeros en el antepuerto sobre un nuevo malecón con apoyo en tierra en los terrenos de la ex Tandanor y desarrollos administrativo-comerciales en Empalme Norte.

14. Programa Buenos Aires y el Río 1996

Por Decreto 477 – GCBA a fines de 1996 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires institucionalizó el “Área de Gestión de la Ribera” con el objeto de “generar, recuperar y transformar el espacio público ribereño de manera integral constituyendo un área para el esparcimiento de acceso libre y gratuito, con soportes de infraestructuras generales que permita el reencuentro del ciudadano con el río”. La gestión estuvo gerenciada por el Programa Buenos Aires y el Río.

En una primera etapa, este Programa operó sobre 900 has en la Ribera del Río de La Plata en todo el frente de la ciudad. En lo que respecta al área del presente concurso el Programa consideró al Proyecto Retiro, al Proyecto Antiguo Puerto Madero y a la Reserva Ecológica como espacios con oferta de áreas de esparcimiento con acceso libre y gratuito. Asimismo previó el acondicionamiento de 4 hectáreas en el acceso Viamonte de la Reserva Ecológica, y el saneamiento de la Laguna de los Coipos de 20 has, y el acondicionamiento de la Rambla Inferior y Superior de la Costanera Sur, los que llegan al borde sur del espacio considerado en el presente Concurso.

15. Plan Director del Puerto – año 2000

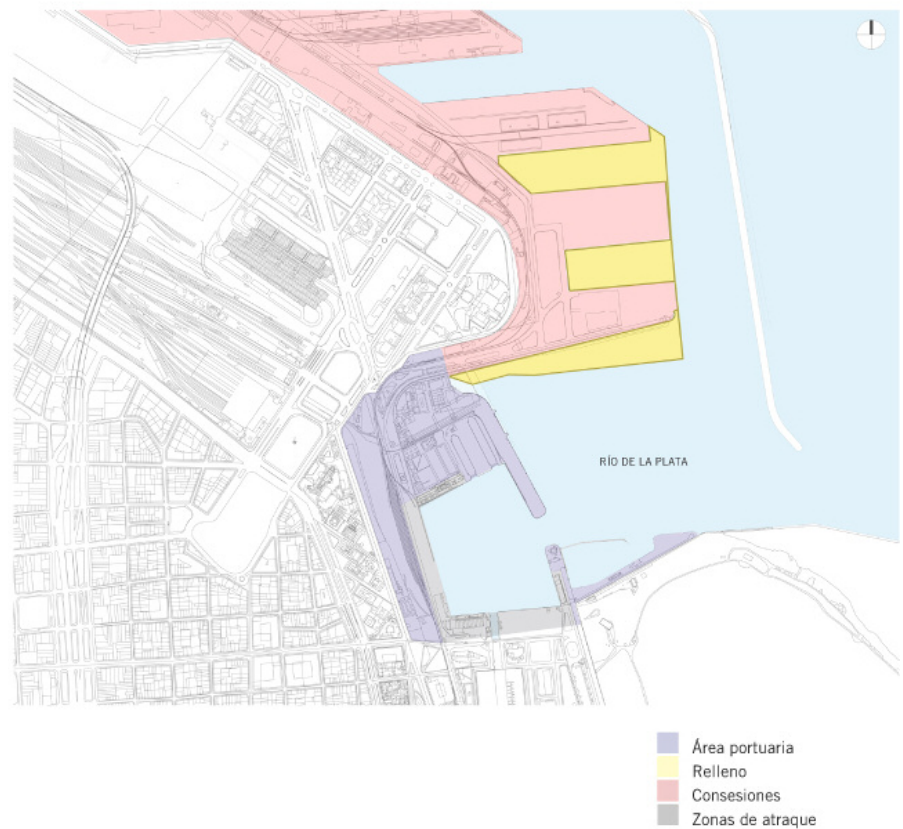
La Administración General de Puertos SE – AGP, realizó un estudio para la definición de un Plan Director de Puerto Norte. Este Plan se proponía rellenar las Dársena A y B para ampliar la plataforma de operaciones con contenedores, así como efectuar un relleno avanzando hacia el antepuerto desde Dársena A con el propósito de generar un espacio para las operaciones de cruceros de turismo. Asimismo cerraba el perímetro de Dársena Norte con instalaciones para servicios fluviales de pasajeros y para buques de la armada.

En lo referente a la Autopista Ribereña se menciona que “la solución adoptada consiste en disponer de dos manos de cuatro carriles cada una que en su mayor parte corren por una trinchera a cielo abierto desde la calle Chile hasta la calle Paraguay. Hacia el norte de la calle Paraguay y entre dicha calle y el Hotel de Inmigrantes, la autopista transcurre a nivel. Una vez transpuesto dicho Hotel, la autopista se levanta en terraplén hasta alcanzar la avenida San Martín, continuando sobre la misma y las plazas de Retiro en viaducto elevado”. Es decir, se preveía que la autopista emerja en Empalme Norte y mediante un terraplén se levante para cruzar calle San Martín y la zona del Centro de traspunto de Retiro.

Por otra parte se menciona que las avenidas Alicia Moreau de Justo y Madero – Huergo, conforman un par circulatorio norte – sur al mismo tiempo que actúan como colectoras laterales de baja velocidad permitiendo los ingresos – egresos de la Autopista Ribereña. En relación al ferrocarril, se indica la re-

ducción de las parrillas ferroviarias a un corredor de dos vías, probablemente bitrocha (1,676 y 1, 000 m). **(Gráfico n° 2.14)**

Gráfico 2.14c/ Plan Director del Puerto. 2000
AGP, ZONIFICACIÓN PRELIMINAR. PUERTO NORTE



16. Proyecto Retiro-Puerto - Año 2001

La Corporación Antiguo Puerto Madero, ONABE y la Administración General de Puertos AGP SE, encomendaron en el año 2001 al equipo profesional de los Arqs. Baudizzone, Lestard, Varas que habían ganado el Concurso de Retiro en el año 1996, el desarrollo del Plan General del Área de Retiro y Puerto Nuevo. De esta manera se ampliaba el espacio de intervención para tener una visión de conjunto de todo el sistema ferroviario de Retiro y al mismo tiempo las instalaciones portuarias y sus interfases con los espacios urbanos, quedando involucrados Dársena F, el antepuerto, Dársena Norte y todo el sector logístico de Puerto Nuevo. Este proyecto definió una zonificación parte de la cual correspondió al Distrito U10 Ante Puerto, y Dársena Norte, espacios que se encuentran dentro del área del presente concurso. En particular en Dársena Norte se proponía el puerto fluvial de pasajeros ocupando todo el frente oeste de la misma y la generación en el antepuerto de un espigón destinado a puerto de cruceros y un puerto deportivo. En lo que respecta al Distrito U10 del Ante Puerto fue catalogado como “zona de Reconversión Urbana” **(Gráfico n° 2.15)**.

17. Programa Aeroparque – Puerto – Retiro – APR año 2001

Este estudio abarca el sector costero que involucra al Aeroparque, Puerto Nuevo y la zona de Retiro, colindante con el área central de la ciudad y nudo de problemas y conflictos de organización y funcionamiento que lo presentan como uno de los espacios más críticos del territorio de la ciudad.

Gráfico 2.15/ Proyecto Retiro-Puerto. 2001
BAUDIZZONE / LESTARD / VARAS, arqs



Para atender estas cuestiones, en el año 2001, la Secretaria de Planeamiento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires encomendó al Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo CPAU , la realización de un informe sobre el área con la colaboración del Atelier Parisien d'Urbanisme APUR y el Atelier – Urbanisme Region Bordeaux Aquitaine A – URBA, ambos de Francia.

El objetivo específico del trabajo encomendado fue el de realizar un estudio del área intermodal Aeroparque – Puerto – Retiro APR para que en base a las distintas visiones urbanísticas, enfoques teóricos y procedimientos metodológicos, se posibilite acceder a una instancia de mejor gestión urbana del área.

Los estudios abarcaron la caracterización general del área APR, la interpretación de problemas y conflictos, el análisis de las diferentes propuestas desarrolladas por organismos oficiales, una valoración crítica de la situación del nodo intermodal y sus elementos componentes, la formulación de recomendaciones para la intervención, en particular la propuesta de la estructura de gestión para el desarrollo teniendo en cuenta la multiplicidad de jurisdicciones que convergen en el área con distintas competencias y objetivos. Finalmente se realizó el planteo de una serie de acciones para la gestión del área identificando las inmediatas, las de corto plazo, las de mediano plazo y las de largo plazo. Entre las acciones de corto plazo se incluyeron obras en Dársena Norte para apoyo logístico a las operaciones portuarias, y entre las de mediano plazo la construcción del nuevo espigón para el puerto de cruceros en el antepuerto.

En el largo plazo se previó el completamiento del Proyecto Retiro y el Plan Director del Puerto (**Gráfico n° 2.16**).

Gráfico 2.16/ Programa Aeroparque-Puerto-Retiro, APR. 2001
CPAU / APUR / GCBA

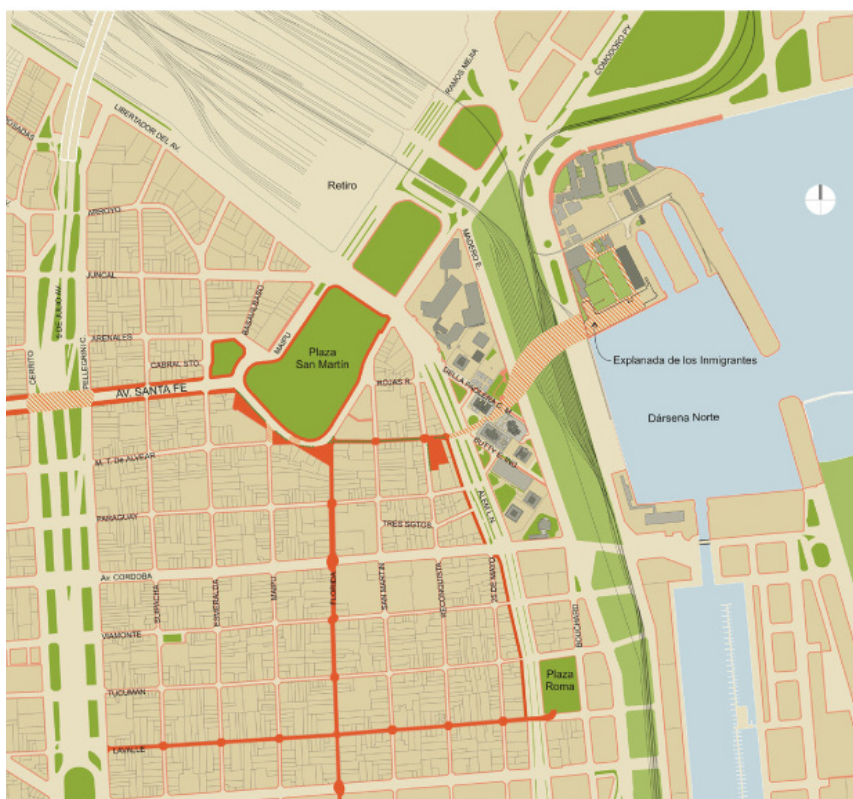


18. Estudio del Área Central de la Ciudad de Buenos Aires año 2002

Mediante un convenio entre la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires FADU – UBA con la Secretaría de Planeamiento Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se efectuó en 2002 un estudio que tuvo por objeto evaluar los requerimientos para la revitalización y ordenamiento del Área Central y el ajuste de la codificación zonal.

En este estudio se seleccionaron unidades espaciales que fueron sometidas a análisis y valorizadas con parámetros orientados a reconocer características preponderantes y procesos significativos en el área. Por otra parte se consideraron trayectos, de tránsito vehicular, peatonal y nodos. Las propuestas del estudio en términos de peatonalización preveían como peatonal permanente entre otras a la calle M.T. de Alvear desde Av. L.N. Alem hasta calle Maipú y hacia el este su continuidad desde L.N. Alem hasta Dársena Norte atravesando Catalinas Norte y Empalme Norte. También se definía la peatonalización de la calle Tucumán desde la Av. L.N. Alem hasta Carlos Pellegrini. El estudio proponía asimismo una vinculación peatonal desde Plaza de Mayo, con continuidad en los bordes de la Casa Rosada y atravesando Plaza Colón para ingresar a Puerto Madero a la altura del Puente de la Mujer. Es destacable la intención de integrar los espacios del bajo con la trama de la ciudad con circuitos peatonales. (**Gráfico n° 2.17**). En lo que respecta a la circulación vehicular, debe señalarse que la eliminación de las calles Tucumán y M.T. de Alvear para la circulación vehicular hubiera significado clausurar todas las opciones de ingreso al Área Central para el tránsito que circula por las avenidas del bajo y busca circular en sentido este – oeste, ya que cualquier ingreso solo podría efectuarse en Av. Córdoba o en la 9 de Julio. En tal sentido parece recomendable dentro de los lineamientos del presente Concurso, considerar otras calles como Ricardo Rojas o Viamonte si fueran necesarias para este pro-

Gráfico 2.17/ Estudio del Área Central. 2002
 PEATONALIZACIÓN Y ACCESO PEATONAL A DÁRSENA NORTE
 FADU-UBA / GCBA



pósito de peatonalización, salvo que estudios de tránsito muy precisos o consideraciones integrales de la circulación del Área Central y su entorno permitan otras soluciones a los problemas señalados.

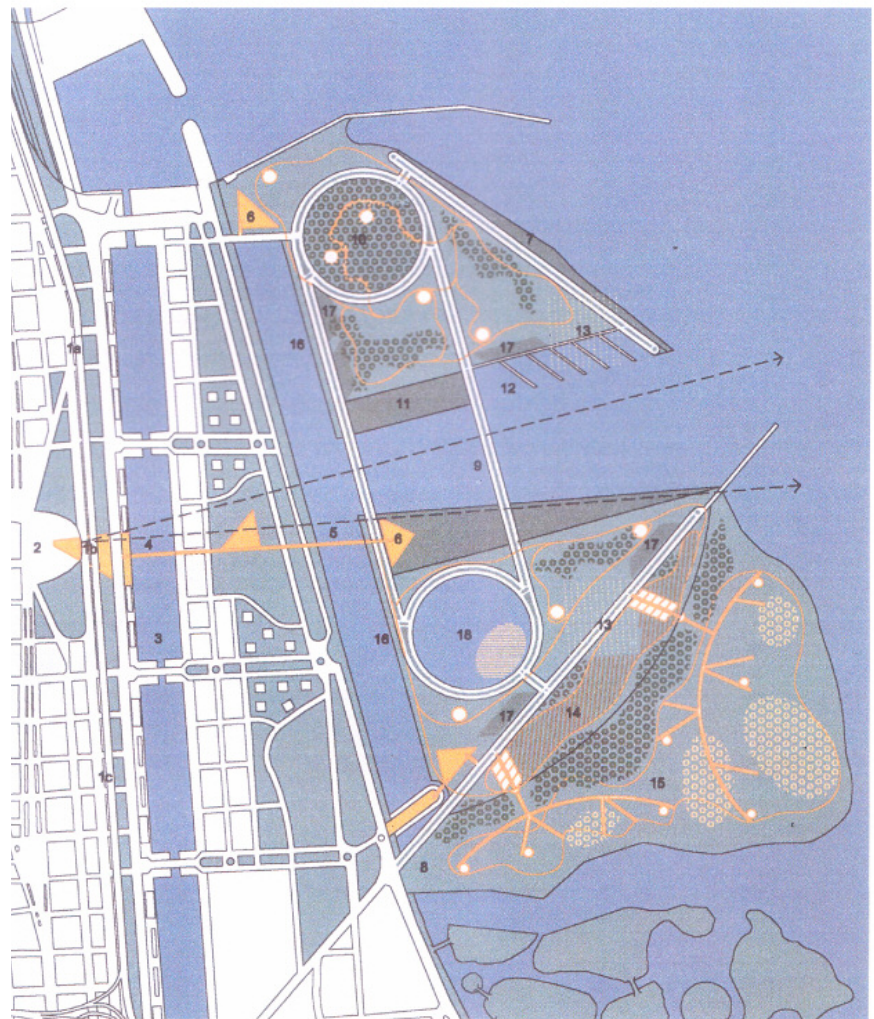
19. Buenos Aires y la Ribera del Plata - 2002

Este documento elaborado como trabajo de tesis por el Arq. Alvaro Arrese realizado en la Facultad de Arquitectura de la Delft University of Technology de Holanda, toma el caso del borde costero de Buenos Aires y elabora “conceptos de diseño para reestructura áreas centrales”, con propuestas concretas sobre el área.

Se rescatan las referencias al proyecto de la Autopista Ribereña, acerca de la cual se menciona que “debe permitir la integración del casco central con las nuevas áreas urbanizadas al este reforzando la relación ciudad – costa. Su traza debe aproximarse a la Av. Madero – Huelgo tanto como sea posible para distanciarla de las viviendas y oficinas de Puerto Madero.”

“Respecto al tramo que enfrenta Dársena Norte, por mantener la autopista en el mismo la forma de viaducto elevado, evita la construcción de rampas descendentes hacia los túneles del tramo siguiente, que constituyen nuevas obstrucciones en la ciudad – costa de las alternativas conocidas. Algunos sectores del tramo cobijan bajo el viaducto negocios y estacionamientos mientras otros permanecen libres, constituyendo gigantescas loggias que encuadran la visión de los nuevos desarrollos y el paisaje de la ribera. A su sombra se dispondrán bares y cafés”. (Gráfico n° 2.18).

Gráfico 2.18/ Buenos Aires y la Ribera del Plata. 2002
ARQ. ALVARO. ARRESE



- | | | | |
|--|--|--|--------------------|
| <p>B The Project: Riverfront Highway</p> <p>1 a. North stretch
b. Central stretch
c. South stretch</p> <p>2 Colon Square</p> <p>3 Madero Port dikes</p> <p>4 Calatrava's Bridge</p> | <p>5. The Crossing Axis</p> <p>6. Entrance pedestrian squares</p> <p>7. Marthem Riverfront Av</p> <p>8. Brazil Av. extension</p> <p>9. Circus Boulevard</p> <p>10. Chamapas Labyrinth</p> <p>11. River Amphitheatre</p> <p>12. Yatch harbour</p> | <p>13. Two yellow light prims</p> <p>14. Port Area</p> <p>15. Protection area of natural species</p> <p>16. West front of Costanera Sur</p> <p>17. Landscape buildings</p> <p>18. Junks Lagoon</p> | <p>0 100 500 m</p> |
|--|--|--|--------------------|

20. Evaluación del Anteproyecto de la autopista Ribereña de Buenos Aires en el sector “peaje autopista Illia - Av. Córdoba” – Año 2003

Este estudio fue elaborado por convenio entre la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires FADU – UBA con Autopistas Urbanas SA – AUSA, para la evaluación del anteproyecto de la autopista Ribereña, cuyo diseño de ingeniería en este tramo estuvo a cargo de la consultora ATEC S.A. El estudio consideró la presencia de la autopista y la necesidad de establecer una relación conveniente de la ciudad con el río, buscando establecer un requerimiento entre los problemas de circulación en el área y una apertura transversal sobre las infraestructuras viales.

La solución de la autopista en este caso proponía un viaducto elevado para dar continuidad al segmento que se desarrollaba frente a Puerto Madero y considerando que la alternativa en trinchera fue descartada ya que estaba condicionada por el Triducto pluvio-cloacal que cruza en Empalme Norte, que obligaba a emerger en esa zona para continuar a nivel. Empalme Norte constituía una zona de transición y se consideraron alternativas para una buena vinculación entre el espacio de Catalinas Norte y Dársena Norte.

Cabe señalar que después de sucesivas variantes en el trazado y configuración de la ingeniería de proyecto, en el año 2006 el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), llamó a licitación para la ingeniería de proyecto y la preparación de la documentación licitatoria de una solución en túnel. Esta licitación se encuentra actualmente en proceso de adjudicación y define finalmente el trazado y la condición de túnel de este tramo de la Autopista. **(Gráfico n° 2.19)**

Gráfico 2.19/ Evaluación Autopista Ribereña. 2003
FADU-UBA / CGBA



2.2.4 Los estudios más recientes

La sucesión de estudios realizados sobre el área considerada para el presente Concurso se ha caracterizado por el contraste entre la profusión de proyectos y propuestas alternativas formulados en las últimas décadas y la escasa o casi nula ejecución efectiva de gestiones, acciones y obras que permitan avanzar en el control y funcionamiento de este importante sector de la ciudad.

Es por ello que, a modo de referencia, merecen especial consideración los estudios y propuestas más recientes que determinan lineamientos y opciones actualmente vigentes como expresión de las soluciones impulsadas por el sector público. En tal sentido se deben considerar los avances de las propuestas del Plan General de Intervenciones para el mejoramiento del Área Central, el Proyecto Ejecutivo de la Autopista Costera y el Plan Director del Puerto.

Intervenciones en el Área Central

La Dirección General de Planeamiento dependiente de la Subsecretaría de Planeamiento de la Ciudad de Buenos Aires se encuentra desarrollando el Plan General de Intervenciones para el mejoramiento del Área Central orientado a la recuperación ambiental de sus arterias y al incremento de espacios peatonales y de convivencia.

El Plan comprende una estrategia general en etapas, y en el espacio próximo al área considerada en el presente Concurso, se destaca el proyecto de conformación de un eje con las calles Arroyo, Esmeralda y Piedras a lo largo de 33 cuadras desde la Av. 9 de Julio hasta la Av. Caseros, el que se considera disparador de la renovación urbana del Área Central.

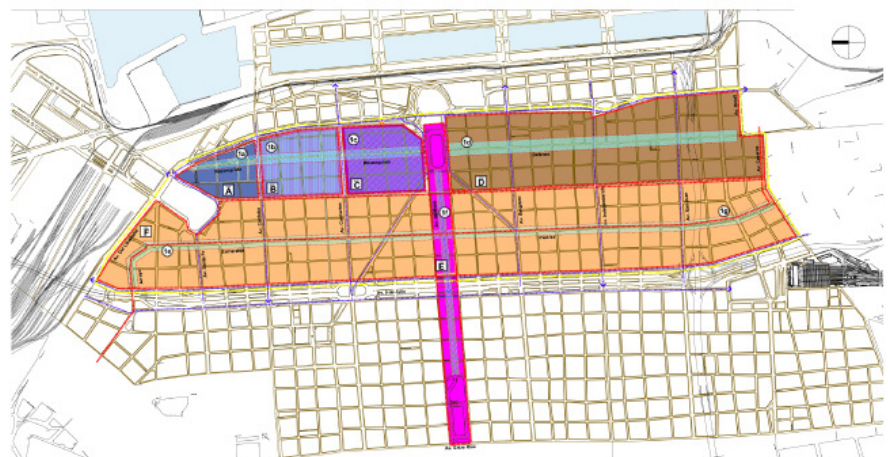
Como objetivos generales para este eje se propone:

- Mejorar la calidad ambiental
- Mejorar la accesibilidad
- Desplazamiento progresivo del transporte público a las avenidas con capacidad ambiental.
- Ampliación del espacio peatonal.
- Implementación de ciclovías.
- Disminución del estacionamiento sobre la vía pública y en predios privados.
- Ordenamiento de la carga y descarga.
- Implementación de un sistema bajo nivel de contenedores para residuos urbanos.
- Incorporación y renovación del mobiliario urbano.
- Preservación del patrimonio y la identidad.
- Incremento del uso residencial.

De esta manera se busca consolidar un eje con características particulares de espacio público con el objetivo de potenciarlo como eje turístico. Por otra parte el Plan propone transformar el eje de calle Reconquista entre las avenidas L.N. Alem y Rivadavia en un calle de “convivencia” restringiendo los accesos vehiculares y acentuando la capacidad peatonal. Esta propuesta ha tenido inicio de ejecución en el mes de julio de 2008 en el tramo de calle Reconquista entre Av. Alem y Av. Córdoba Por otra parte se promueve un “eje verde” sobre calle Tte. Gral. Perón transformándola en calle jardín con ciclovía, considerando que la misma es una potencial vinculación peatonal entre la Peatonal Florida y el Ex Palacio de Correos y Puerto Madero. Asimismo se prevé conformar en calle San Martín entre Córdoba y Paraguay , y eventualmente entre Córdoba y Viamonte, la “calle del agua”, la que tendrá carácter peatonal y contará con una fuerte presencia de elementos decorativos relacionados con el agua a lo largo de su recorrido, conectándose con la actual peatonal Tres Sargentos que vincula calle San Martín con Av. L.N. Alem.

Para los casos de calles que continúan con tránsito vehicular, en el Plan se propone un ancho fijo de 3 m para la banda vehicular y el ensanche de las veredas (**Gráfico n° 2.20**).

Gráfico 2.20/ Intervenciones en el Área Central. 2008
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



Etapa 1

- 1a) **LA ZONA DE CONVIVENCIA**
Se busca la consolidación de una calle de convivencia sobre Reconquista entre Av. L. N. Alem hasta Florida. La primera etapa de ejecución (Calle Reconquista entre Av. L. N. Alem y Av. Córdoba) se realizará con el Plan 2008/2011 y se continuará en etapas de ejecución sucesivas por partes de 2007/08.
- 1b) **LA ZONA DE CONVIVENCIA EN LA ZONA AMPLIADA**
Se busca la ampliación del área bancaria sobre áreas de convivencia propuestas en el Programa de Obras de las Avda. Florida, Córdoba, Pueyo, Cacho, Castagnoli.
- 1c) **LA ZONA DE CONVIVENCIA EN LA ZONA HISTÓRICA**
Se busca la consolidación de una zona de convivencia peatonal en los tramos de calle Florida, Corrientes, Pueyo, Cacho, Castagnoli, correspondiente al sector de la "Calle Perón".
- 1d) **LA CALLE DE CONVIVENCIA SERVIDA**
Se busca un estacionamiento en un área de convivencia sobre Defensa, entre Florida, Triñán y Av. Caseros.
- 1e) **LA ZONA DE CONVIVENCIA EN LA ZONA HISTÓRICA**
Se busca la consolidación de una zona de convivencia peatonal en los tramos de calle Florida, Corrientes, Pueyo, Cacho, Castagnoli, correspondiente al sector de la "Calle Perón".
- 1f) **LA ZONA DE CONVIVENCIA EN LA ZONA HISTÓRICA**
Se busca la consolidación de una zona de convivencia peatonal en los tramos de calle Florida, Corrientes, Pueyo, Cacho, Castagnoli, correspondiente al sector de la "Calle Perón".
- 1g) **LA ZONA DE CONVIVENCIA EN LA ZONA HISTÓRICA**
Se busca la consolidación de una zona de convivencia peatonal en los tramos de calle Florida, Corrientes, Pueyo, Cacho, Castagnoli, correspondiente al sector de la "Calle Perón".

Referencias

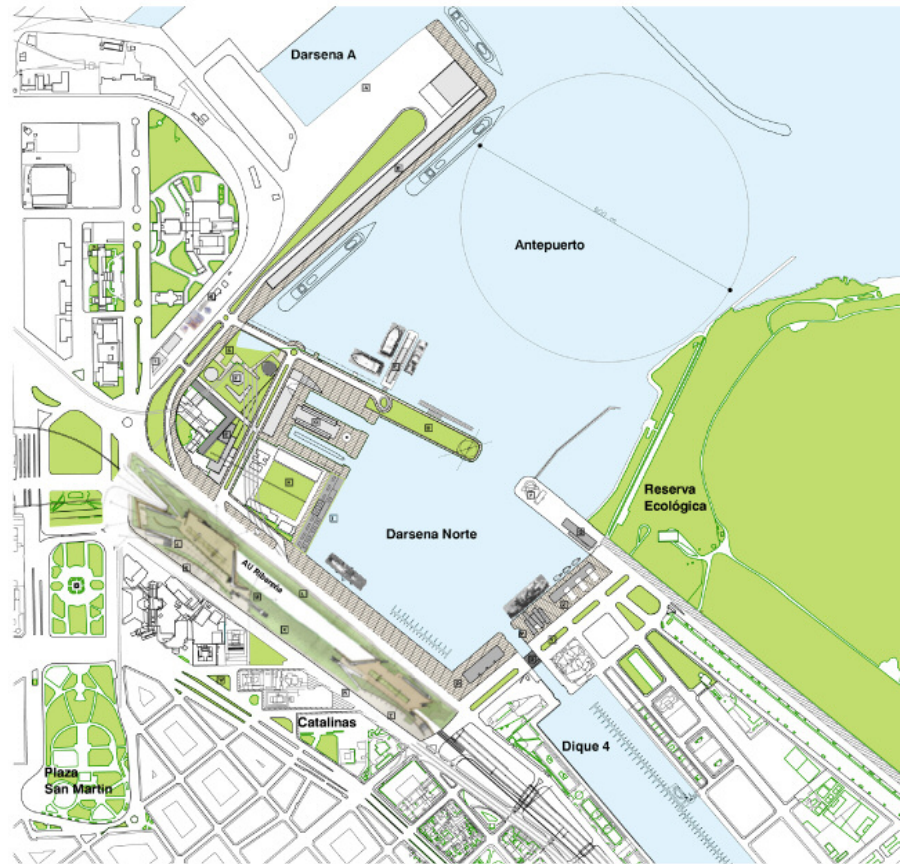
- A) Area Recreación Nocturna
- B) Area Zona Bancaria
- C) Area Zona Bancaria Ampliada
- D) Area Histórica
- E) Area de Servicios
- F) Area Eje de Mayo

Planes para el área del Gobierno de la Ciudad

La Dirección General de Desarrollo Urbano de la Secretaría de Planeamiento del Gobierno de la ciudad, realizó en el año 2004 un estudio en coincidencia con el área objeto del presente concurso en el que se proponía básicamente desarrollar un nuevo muelle para cruceros en el borde norte del Antepuerto o alternativamente sobre un nuevo espigón frente a los terrenos de la Ex Tandador. **(Gráfico n° 2.21).**

Como lugar para el transporte fluvial de pasajeros, consideraba también dos alternativas, o en el sector sureste de Dársena Norte o compartiendo el nuevo muelle de cruceros en el Antepuerto.

Gráfico 2.21a/ Proyecto Dársena Norte. 2004
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



REFERENCIAS

A	Terminal 1 Cargas TRP	K	Comercio [gastronomía locales] oficina	S	Proyecto planta tratamiento Aguas Argentinas
B	Puerto de Cruceros	L	Estacionamiento Subterráneo Cap. 1500 autos	T	Estacionamiento subterráneo cap. 400 autos
C	Terminales Fluviales Buquebus Ferrilneas	M	Parque Catalinas. Variante de máxima.	U	Puente a cargo de Puerto Madero
D	Paseo Público	N	Ensanche y Forestación veredas Av. Madero	V	Boulevard Cecilia Grierson
E	Edificios. Enchape Aterrazado	O	Dock Existente Uso comercial 10000 M2	W	Subte Línea E
F	Basamento y Torre Hotel Edificios en diques [recreativo gastronomía]	P	Edificio Cultural-Recreativo 4000m2	X	Estacionamiento Público 250 autos
G	Edificios en diques [recreativo gastronomía]	Q	Oficinas 6000 m2	Y	Yatch Club Argentino
H	Predio Hotel Inmigrantes	R	Relocalización Edificios Proyecto Aguas Argentinas	Z	Edificios [oficinas Gastronomía espectáculo]
I	Muelle Inmigrantes [reubicación muelle ARA]				
J	Estación Inmigrantes Tren del este				

Por otra parte consideraba la realización de un Parque Público en Empalme Norte con alguna actividad comercial y gastronómica, como asimismo la localización de 37.500 m² de estacionamiento subterráneo. Esta propuesta supo-

nía intervenir fuertemente en los terrenos de la ex Tandanor, otorgando a ese predio un FOT inferior a 1, como así tomar el borde sur sobre el Antepuerto de la Terminal A de Puerto Nuevo. El avance de las instalaciones de la empresa Buquebus en el sector suroeste de la Dársena Norte y la nueva configuración en túnel de la Autopista Costera han cambiado las condiciones para el desarrollo de esta propuesta. Cabe considerar que la misma consideró el necesario proyecto de la planta de bombeo de Aguas Argentinas a ubicar en el lugar de descarga sobre el antepuerto del triducto y el biducto que convergen en el borde norte de los terrenos ex Tandanor.

Proyecto de la AGP

Actualmente la Gerencia de Ingeniería de la Administración General del Puerto. AGP, esta desarrollando el “Proyecto de Ampliación del Puerto”, para ampliar la capacidad operativa. En el sector correspondiente al área involucrada en el presente Concurso, pueden mencionarse dentro de las acciones propuestas, el relleno de las Dársenas A y B de Puerto Nuevo correspondientes a la Terminal 1, lo que permitirá ganar una superficie de 12,63 hectáreas para el movimiento de contenedores y un mejoramiento operativo en el atraque de los barcos.

En lo que respecta al puerto de cruceros, que actualmente operan en Dársena D en condiciones poco favorables, tanto en relación a las facilidades portuarias como en lo referente a la movilidad de los pasajeros hacia y desde la ciudad y con un movimiento cercano a los 100 buques y 100.000 pasajeros/año, el Plan prevé la ubicación del puerto de cruceros en la zona del Antepuerto, considerada la más apta en función de las dimensiones de los barcos que están llegando. Al respecto se propone rellenar el borde norte del Antepuerto a continuación de Dársena A, generando un espacio de 5,90 hectáreas como primera etapa, para posteriormente generar en una segunda etapa el desarrollo de un nuevo espigón desde el borde de los terrenos ex Tandanor donde se ubicaría una estación marítima. **(Gráfico n° 2.22)**

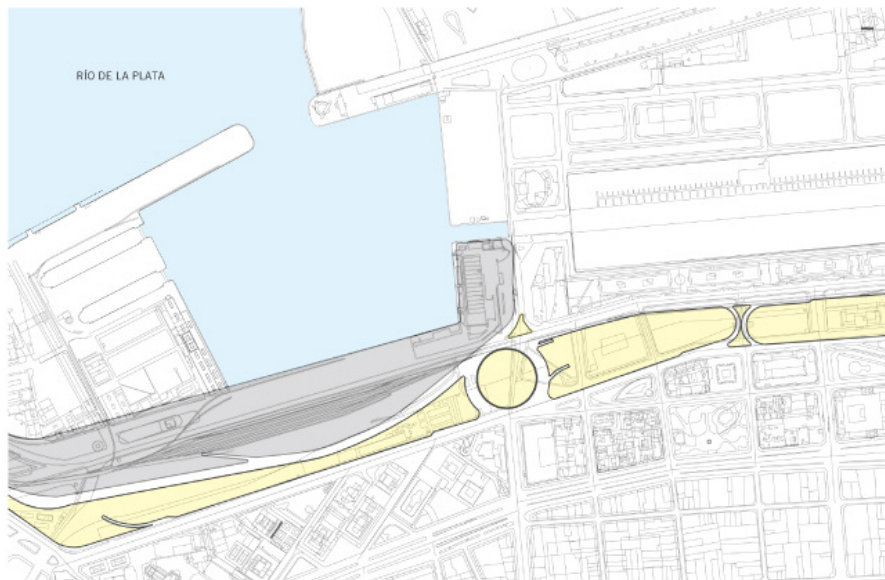
La Autopista Costera

En el año 2006, el Órgano de Control de Concesiones Viales OCCOVI y el Gobierno Autónomo de la ciudad de Buenos Aires, por Decreto 1915/04, llamaron a licitación Pública Nacional e Internacional de etapas múltiples para la selección de empresas consultoras para la elaboración del proyecto ejecutivo de la “Autopista Ribereña” en el tramo Distribuidor 25 de Mayo – Autopista Buenos Aires – La Plata hasta empalme Autopista Illia. En los términos de referencia de esta licitación se define la solución en túnel para este tramo que pasa por el sector de Empalme Norte. El diseño planimétrico preliminar prevé dos calzadas separadas de 4 carriles cada una con banquetas internas y externas y control total de accesos, estableciendo además que deberán ubicarse ramas de ingreso y egreso a la altura de Av. Córdoba y en la zona de Retiro, Terminal de Ómnibus de Larga Distancia y Puerto Nuevo.

De esta manera, el sector urbano considerado en el presente Concurso, no tendrá interferencias de la autopista ya que la misma se desarrollará en túnel, no obstante que las ramas de acceso y egreso a la altura de Av. Córdoba no cuentan con una ubicación definitiva ya que la misma surgirá de un análisis detallado en relación a la definición altimétrica del proyecto. Por otra parte, en el sistema de circulación que resulte con la presencia de la Autopista, las avenidas Alicia Moreau de Justo y Eduardo Madero – Ing. Huergo tendrán un rol significativo en el tránsito a nivel, probablemente funcionando como par circulatorio.

Para la zona de Dársena Norte, los términos de referencia incluyen un esquema indicativo de posible trazado de estas avenidas y el nodo de cruce de las mismas con Av. Córdoba (**Gráfico 2.23**).

Gráfico 2.23/ Trazado Av. Madero y A. M. Justo. 2006
TERMINOS DE REFERENCIA DE LA "AUTOPISTA RIBEREÑA"



Venta de parcela y duplicación de la capacidad del puente de Boulevard Grierson

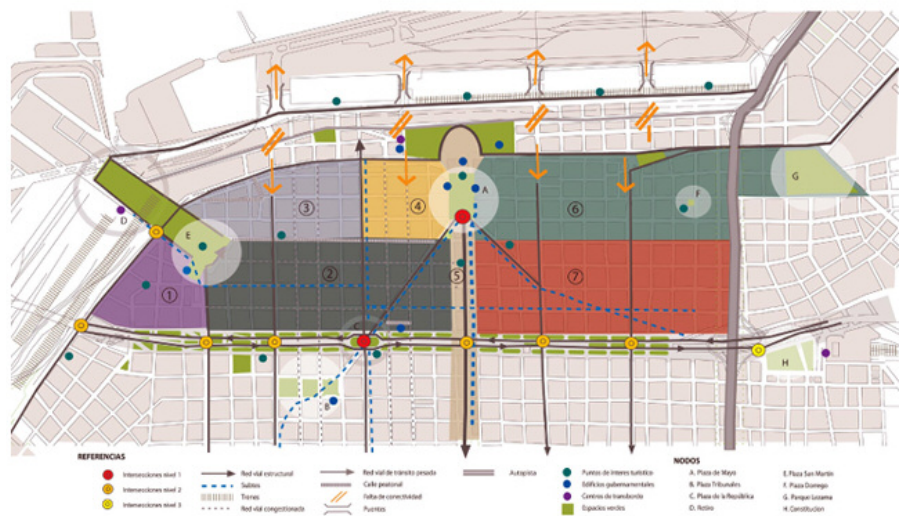
En el mes de agosto de 2008 la Corporación Antiguo Puerto Madero adjudicó por licitación y a un valor de U\$S 8.401.000.- una parcela de aproximadamente 3.000 m² ubicada sobre Boulevard Cecilia Grierson, colindante con la parcela utilizada por Buquebús y enfrentando el edificio de Telecom. La edificación en este predio no podrá superar la altura de los antiguos Docks de Puerto Madero y solo podrá contar con dos subsuelos para ser utilizados como estacionamiento. Con el producido de esta venta que constituye el máximo valor histórico registrado en la ciudad de Buenos Aires en incidencia por m², se concretará el ensanche del puente de Boulevard Grierson que reducirá los congestionamientos de tránsito sobre esta vía y Av. Córdoba, duplicando su capacidad actual para el tránsito vehicular. Asimismo se ensanchará el Boulevard Grierson ganado unos 15 metros al espacio que hoy ocupan las veredas del edificio de Telecom.

Concurso de Ideas Prioridad Peatón

Este Concurso realizado a fines de 2008 fue organizado por la Sociedad Central de Arquitectos SCA para el Gobierno de la Ciudad y tuvo por objeto "mejorar y recuperar ambientalmente el Área Central de la ciudad de Buenos Aires a partir de la expansión de la peatonalidad y la recuperación del espacio público".

La propuesta ganadora de este Concurso fue realizada por ATV arquitectos y el jurado determinó en su fallo que la misma "construye un sólido diagnóstico y efectúa un buen análisis sobre los planes y proyectos públicos efectuados en los últimos años sobre el área, recuperando en su propuesta lo más valioso de estas iniciativas" (**Gráfico n° 2.25**).

Gráfico 2.25/ Propuesta Concurso Prioridad Peatón



En la presentación de los resultados del Concurso efectuada por el Diario de Arquitectura de Clarín con fecha 13 de enero de 2009, se menciona al respecto que se *“propone un sistema de espacios públicos que une las propuestas aisladas, superando la fragmentación y estructurando una red circulatoria diferencial. Entre otras ideas se destacan la peatonalización de las calles Reconquista, Defensa, Rivadavia e Irigoyen entre Plaza de Mayo y la Av. 9 de Julio y la de los pasajes Balcarce entre Belgrano y Estados Unidos y 5 de Julio entre San Lorenzo y Giuffra.”*

*“Para el mejoramiento del espacio público, el proyecto elegido propone un **eje de convivencia** de tránsito vehicular (público y privado) y peatonal, a lo largo de la calle Suipacha / Tacuarí, desde Arroyo y Alsina, vinculando calles aledañas –Esmeralda y Sargento Cabra – para configurar una pieza urbana reconocible dentro del sistema de espacios públicos del sector.”*

“Entre las áreas verdes aparece un nuevo espacio de usos mixtos en el predio comprendido entre Catalinas Norte y Dársena Norte (se refiere a Empalme Norte) si alguna vez se concreta la iniciativa vial, bajo este sector pasará la Autopista Ribereña y se prevé destinar al predio para el desarrollo de nuevos usos comerciales, de equipamiento y espacios verdes.”

*“Para reestructurar la red vial y ordenar el tránsito, los arquitectos del proyecto ganador crean **una red de tránsito público** en avenidas y a lo largo del par vial Esmeralda-Maipú restringiendo la circulación de colectivos en las demás arterias. A su vez proponen dos líneas de minibús que recorrerán el sector. Al restringir la circulación en determinadas calles se crean carriles en contra-sentido en las avenidas.”*

“El proyecto propone tres nuevos sectores de estacionamiento vehicular: al este de Catalinas Norte, bajo la autopista 25 de Mayo y mediante la ampliación de los estacionamientos bajo la 9 de Julio.”



CAPÍTULO 3

Consideraciones particulares Caracterización general del área

3.1. EL ENTORNO INMEDIATO A DÁRSENA NORTE

El espacio navegable de Dársena Norte conforma un cuadrilátero de 1.400 x 1.100 metros declarado lugar histórico por el Poder Ejecutivo Nacional en el año 1942 por haber sido el sitio donde el Alte. Guillermo Brown libró el Combate de los Pozos en 1826 durante la guerra con Brasil. Cuenta con facilidades portuarias y es utilizado en la actualidad por unidades de la flota de mar, barcos de Prefectura Naval y barcos de pasajeros para servicios fluviales a Uruguay. Por otra parte desde este sector se accede al Dique 4 de Puerto Madero donde se encuentran amarras para embarcaciones deportivas.

El espacio que rodea a Dársena Norte acompaña esta actividad náutica y presenta hoy una variedad de situaciones urbanas, con usos consolidados en algunos sectores y áreas en transformación efectiva o potencial, con deficiencias estructurales y conflictos de funcionamiento.

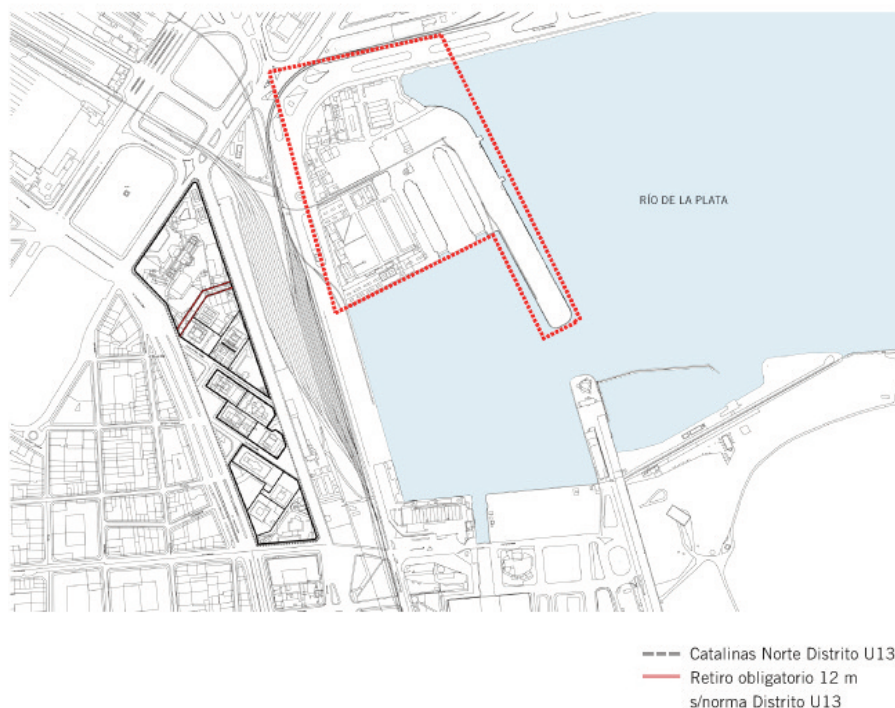
Se pueden reconocer como sectores destacados al **Norte** de la Dársena, el espacio que involucra al predio de los ex talleres de Tandanor, el Hotel de Inmigrantes, el Apostadero Naval y dependencias de Prefectura Naval; al **Oeste** de la Dársena, la playa de maniobras ferroviarias de Empalme Norte y el conjunto edilicio de Catalinas Norte, al **Sur** de la Dársena la estación fluvial de Buquebus y Ferrilíneas, el atracadero naval y el ingreso a Dique 4 y el borde del conjunto urbano de Puerto Madero con el edificio de Telefónica y otros en gestión para su construcción, así como el extremo norte de la Costanera Sur y de la Reserva Ecológica. En el borde **Este** de la Dársena se encuentra el ingreso a la misma desde el antepuerto y la sede del Yacht Club Argentino en el malecón de cierre de la Dársena, institución que cuenta con un espacio de amarras bordeando el antepuerto.

3.1.1 El espacio al Norte de la Dársena

En el sector Norte se encuentran las tierras identificadas catastralmente como Parcela (97-0017 PT01) con una superficie total de 115.892 m². Esta parcela se encuentra subdividida en 6 fracciones, la mayor de ellas, fracción **A** correspondiente a Puerto Retiro S.A. (ex Tandanor), siendo el resto de las fracciones de dominio del Estado Nacional, encontrándose en la fracción **B** una guardería de automóviles de la Marina, en la fracción **C** la Escuela Naval “Manuel Belgrano”, en la fracción **D** establecimientos de Prefectura Naval, en la fracción **E** la Dirección Nacional de Migraciones y el Hotel de Inmigrantes en la fracción **F** el Apostadero Naval y la Escuela de Guerra Naval (**Gráfico N° 3.1**).

Con relación al predio de los ex talleres de Tandanor con frente a la Avenida José Quartino, el antepuerto y Dársena Norte y una superficie de 8,2 hectáreas, se puede mencionar que fue uno de los astilleros más importantes con

Gráfico 3.1/ Espacio al norte de la dársena



sus dos diques de carena. El astillero fue desactivado y vendido en licitación pública y el predio tomado en posesión a partir de enero de 1992. Con fecha 06/12/93 fue aprobada la Ordenanza N° 47.546 según la cual se incorporarían esas tierras al Distrito U13 de Catalinas Norte, asignándoles un Factor de Ocupación del Terreno – FOT = 7 con lo que se podían construir 560.000 m² cubiertos. No obstante, con posterioridad se dictó el Decreto 2.094, de la Intendencia Municipal, vetándose la ordenanza citada y quedando supeditado el destino de la tierra de Tandador a un estudio general del área en el marco del Decreto Nacional N°602/92 (ver punto 2.2.3 – 9) que abarcaba todo el sector costero desde calle Salguero hasta Av. Córdoba. La sociedad propietaria de este predio Puerto Retiro S.A., - IRSA, está impulsando un desarrollo de ese sector que en la actualidad se encuentra desocupado y sin mantenimiento. El Consejo de Planificación Urbana, en el Informe n°136 CAPU 2000, propuso “restringir la utilización del predio a usos administrativos, comerciales y financieros complementarios a la actividad portuaria con la posibilidad de conformar un espacio de uso preferencial para oficinas de empresas navieras, agentes marítimos, entidades financieras, compañías de seguros, despachantes de aduana y/o comercio entre otras. Se desestimó para el sector a los usos residenciales por considerarlos incompatibles con la actividad portuaria.”

“En cuanto al emplazamiento de edificios en altura, podría mantenerse la imposibilidad de levantar construcciones en el camino de sirga o sendero ribereño perimetral, como la rotunda negativa de construcciones sobre el espigón – barra de cierre de Dársena Norte, debiéndose prestar atención además a consideraciones particulares como tipologías, intensidad de edificación, impacto del emprendimiento en la movilidad del área de inserción considerando la alta conflictividad en términos de movilidad general, y las cesiones de espacio público de hasta el 50% de la superficie neta parcelada según exigencias del Código de Planeamiento y con calles o caminos con un ancho no menor a 15 metros sin indemnización alguna.”

Cabe mencionar que en julio de 2008 se lanzó el Concurso Internacional Argentina 2010, no vinculante, de Ideas e Imágenes para Buenos Aires S XXI, promovido por la empresa IRSA, propietaria del predio ex Tandanor y organizado por la Sociedad Central de Arquitectos SCA y auspiciado por FADEA, con el objeto de lograr un aporte de ideas posibles para este predio, “asumiendo su condición de lugar significativo, perteneciente simultáneamente al área central y a la costa, capaz de transformarse en símbolo y postal de la ciudad y su futuro”. Los resultados de ese Concurso que cerró el día 20 de agosto constituyen una referencia para el futuro del predio. **(Gráfico 2.24a, 2.24b y 2.24c)**

Gráfico 2.24a/ Propuesta Argentina 2010

ARQ. MIGUEL A. ALONSO DEL VAL / ARQ. RUFINO J. HERNÁNDEZ MINGUILLÓN

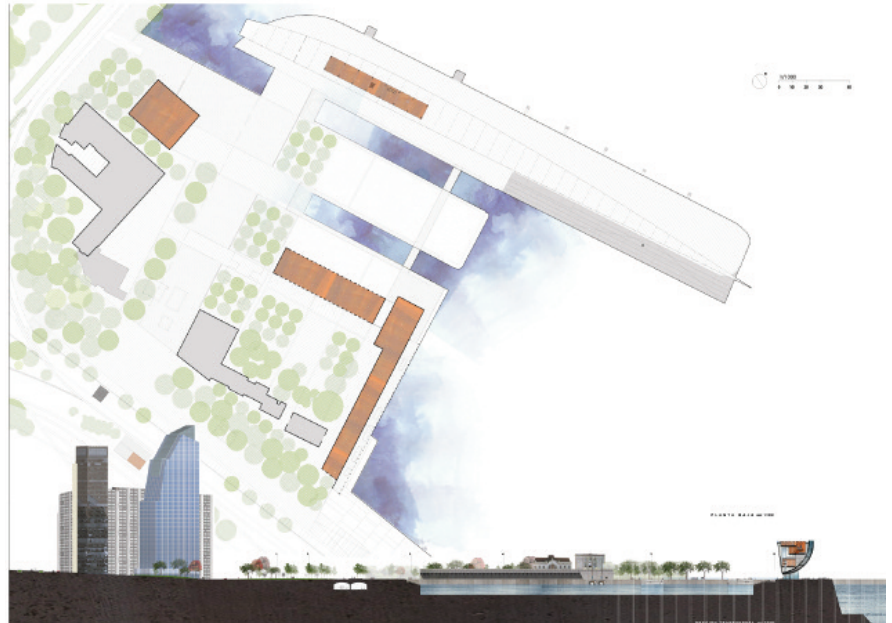


Gráfico 2.24b/ Propuesta Argentina 2010

ARQ. CARLOS DANIEL CAMPOS / ARQ. YAMILA MARÍA ZYNDA AIUB



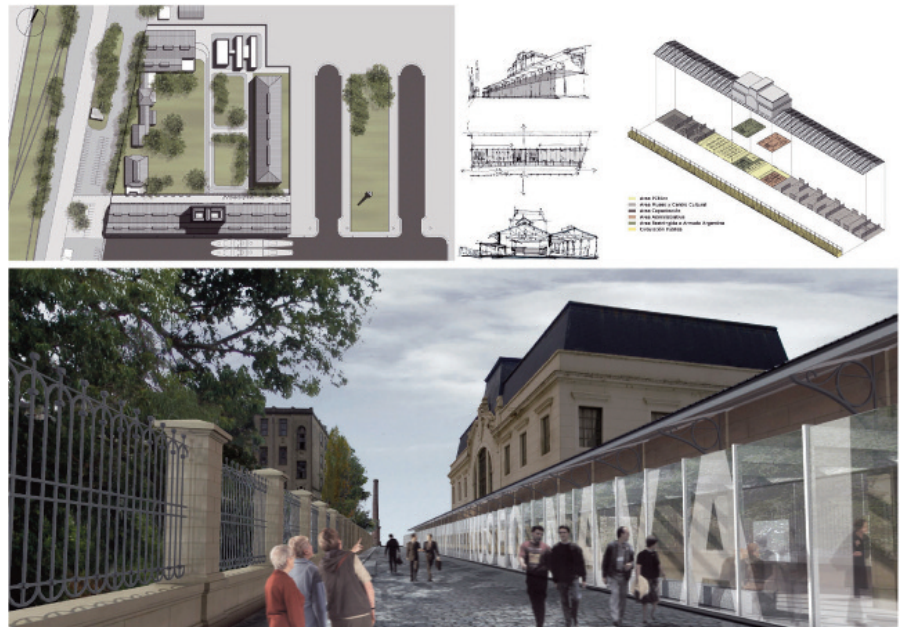
Gráfico 2.24b/ Propuesta Argentina 2010

ARQ. BRUNO EMMER / ARQ. BÁRBARA MOYANO GACITÚA / ARQ. IGNACIO DAHL ROCHA /
ARQ. JACQUES RICHTER



En lo referente al Apostadero Naval y Hotel de Inmigrantes, por su valor histórico- patrimonial, cuenta con iniciativas para su restauración integral y puesta en valor siendo un espacio que tiene un significativo potencial para transformarse en un nodo destacado del Área Central. El Hotel de Inmigrantes es un edificio emblemático, de alto valor patrimonial, hoy Monumento Histórico Nacional, perteneciente al Área de Protección Histórica APH, catalogado como edificio singular Ley 449 de la Ciudad. Funcionó a partir de 1911, durante los períodos de intensa inmigración, como albergue residencial de los nuevos pobladores que llegaban al puerto. El declive de la inmigración desde principios de 1950 señaló el fin del uso como Hotel, siendo destinado a las oficinas de la Dirección Nacional de Migraciones. El Hotel contaba con 27.000 m² construidos, amplias instalaciones para 1000 camas y forma parte de un conjunto de instalaciones alrededor de una plaza central arbolada que incluían el desembarcadero general de pasajeros o muelle de inmigrantes, separado del Hotel por una calle de vinculación urbana, el edificio histórico de baños / hospital, ya desafectado. Hoy el predio es de propiedad del Ministerio del Interior no obstante que el viejo muelle de Inmigrantes pertenece a la Armada Argentina que lo utiliza como Apostadero Naval. En 1999 se extendió a este Apostadero de 3.700 m² la protección otorgada al Hotel considerando que el conjunto formado por el antiguo desembarcadero y el Hotel, por origen y concepción, integran un solo complejo concebido a fines del siglo XIX como unidad funcional administrativa, social y económica. (Decreto PEN n° 339/99). En la actualidad se ha previsto la refuncionalización del Apostadero como Centro Cultural de Exposiciones Navales. Al respecto, la Armada Argentina encomendó a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires FADU –UBA, la organización de un concurso con ese propósito. En agosto de 2008 se conoció la propuesta ganadora correspondiente a los arquitectos Martín Torrado, Javier Esteban y Ligia Gaffuri la que se adjunta como **Gráfico n° 3.1a** como referencia para el presente Concurso. En la misma se propone recuperar las condiciones originales del Apostadero, la eliminación de la galería y rejas que lindan con el Parque de los Inmigrantes y apertura de un espacio público que refuerce la idea de un museo abierto a la comunidad.

Gráfico 3.1a/ Propuesta concurso Apostadero Naval



El resto de las edificaciones en el sector noroeste correspondiente al Garage central, Escuela Nacional de Náutica, Ex Prisión Naval, todos de la Armada Argentina, en gran parte se encuentran desafectados y no cuentan con protección patrimonial.

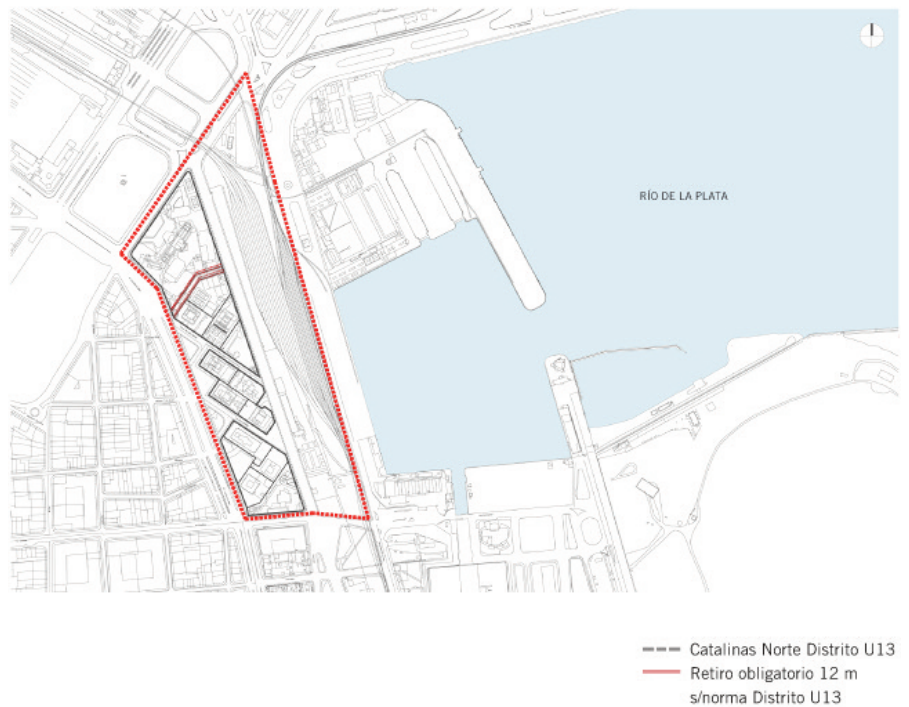
Puede señalarse a manera de síntesis que para este sector el Consejo de Planificación Urbana determinó la expectativa de consolidar un paseo costanero de calidad ambiental con dotaciones culturales y recreativas públicas, la implantación estratégica de la Terminal Marítima y Fluvial de la Ciudad de Buenos Aires y la reconversión de usos de terrenos degradados en el centro de un área con expectativa de reformulación urbanística. Por ello se buscaba desarrollar una acción de renovación urbana total del sector, articulando de común acuerdo con los titulares de dominio de los distintos predios, tanto públicos como privados, sin pensar en los límites individuales de las distintas propiedades.

3.1.2 El espacio al Oeste de la Dársena

En el sector oeste de Dársena Norte se encuentra el espacio de maniobras ferroviarias identificado como “**Empalme Norte**”, el que se interpone entre el borde de agua de aquella y el desarrollo edilicio de Catalinas Norte, ocupando la parcela 97-0017-PT01 de aproximadamente 10 hectáreas. (**Gráfico n° 3.2**)

La parrilla ferroviaria cuenta con 22 vías de las cuales solo cuatro admiten trenes de hasta 25 vagones de trocha ancha y además dispone de trocha mixta para operar con la trocha angosta. Allí se realizan operaciones para el ingreso de trenes de carga de trocha ancha de las líneas Mitre (NCA) y San Martín (ALL) hasta las playas internas N° 5 y 3 de Puerto Nuevo. Esta operación es necesaria ya que sólo el Ferrocarril Belgrano de trocha angosta cuenta con un acceso directo al puerto desde estación Retiro. Actualmente el ingreso de los ferrocarriles Mitre y San Martín se produce en forma bastante penosa por intermedio de la parrilla de Empalme Norte que tiene jurisdicción portuaria, a la que llegan sendas vías desde Retiro cruzando calles, avenidas y plazas pú-

Gráfico 3.2/ Espacio al oeste de la dársena



blicas y se juntan en Empalme Norte con los trenes de carga del F.C. Roca y del F.C. Sarmiento que llegan al sur, este último a través del túnel de vinculación de la red de TBA que une Puerto Madero con estación Once. Desde allí, las vías del itinerario de los trenes de carga siguen las incómodas y limitantes inflexiones de la calle Corbeta Uruguay con radios de giro limitados para ingresar a las dársenas de Puerto Nuevo. Este dificultoso movimiento es hoy utilizado solamente por los trenes que salen de Retiro transportando carga a granel, ya que las operaciones de NCA con contenedores hacia el puerto utilizan desde las playas de estación Retiro camiones que circulan por Av. Del Libertador y Av. R.S. Castillo.

Existe no obstante el proyecto de construcción de un acceso directo a puerto para los ferrocarriles de trocha ancha haciendo un desvío al norte de estación Retiro en Empalme Ugarteche. Este Proyecto, postergado en varias oportunidades en las últimas dos décadas, se encuentra hoy nuevamente en proceso licitatorio y su ejecución permitirá obtener una importante disminución de actividades en Empalme Norte, reduciendo el denso haz de vías existentes o sólo dos pares y dos líneas pasantes para la interconexión con las formaciones del F.C. Roca y F.C. Sarmiento es decir la vinculación de los sistemas ferroviarios del norte y del sur.

Al respecto cabe mencionar que una vez que estuviese funcionando el acceso directo a puerto podría considerarse a mediano plazo la posibilidad de eliminar totalmente las vías de Empalme Norte y de Puerto Madero hacia Casa Amarilla. Para ello sería necesario habilitar la cintura ferroviaria más periférica que permita a los trenes del F.C. Roca y del F.C. Sarmiento alcanzar las vías del F.C. San Martín por el enlace que ya existe desde Caseros a las playas de Haedo, aunque esta alternativa requiere de estudios particularizados para salvar algunos inconvenientes técnicos que deben solucionarse para viabilizar la implementación de la misma.

La posibilidad de cambiar el uso de Empalme Norte, parcial o totalmente, puede contribuir a la integración territorial de los espacios que rodean a Dársena Norte ya que en la actualidad estas tierras configuran una barrera que impide totalmente la vinculación peatonal, vehicular y visual entre Catalinas Norte y Dársena Norte que constituye el único borde de contacto directo con el río.

El sector de **Catalinas Norte** identificado como Distrito U-13 en el Código de Planeamiento Urbano, está delimitado por las Avenidas Leandro N. Alem, Eduardo Madero, Córdoba y calle San Martín y tuvo su origen en la urbanización de los predios que habían pertenecido a Catalinas WAREHOUSE Co. y la sucesión Bemberg.

Para esta fracción de 8,4 hectáreas identificada catastralmente como Manzana 3-62B /3-62C y 3-62D, se dictaron normas urbanísticas en la década del '60 como guía para su desarrollo quedando dividida en 11 lotes donde se edificaron torres de oficinas de empresas privadas, un hotel y grandes estacionamientos. El propósito fue el de "crear un centro empresario de características urbanas actualizadas" y que diera solución a las empresas privadas que ante la escasez de terrenos razonablemente amplios en el centro de la ciudad estaban obligados a distribuir sus dependencias en varios edificios lo que afectaba la logística de su organización.

Este desarrollo constituyó la primera propuesta de un diseño urbano integrado en el Área Central, en un espacio previamente concebido por la Municipalidad con definiciones del uso y subdivisión del suelo, y los volúmenes edificables, con una tipología edilicia, en ese momento emergente, en el que posteriormente la inversión privada erigía las construcciones. La norma permitió el desarrollo de 320.000 m² cubiertos con un FOT de 4,06.

Las características de este espacio, lo muestran como una unidad aislada del contexto ya que se produce una ruptura con el medio circundante al no ree-laborarse los lenguajes de la ciudad, en gran medida por haberse eliminado en 1966 por presión de los inversionistas previsiones de la normativa original que determinaban la conformación de un basamento con elementos tales como salas de espectáculos, comercio, gastronomía, puentes peatonales elevados que unían el sector con el tejido urbano vecino, los que hubieran integrado el área al contexto urbano física y funcionalmente.

Cabe señalar que en noviembre de 2008 el Gobierno de la Ciudad envió a la Legislatura dos proyectos de Ley, uno con el n° 2454 para desafectar tres terrenos en Catalinas Norte y ser vendidos en subasta pública, destinando lo ganado al Ministerio de Educación. Estos tres terrenos corresponden al LM1 de 6.000 m² ubicado frente a Av. Córdoba, Av. Alem y Av. Madero, donde actualmente funciona una estación de servicio, y los otros dos, LM10 y LM13 con casi 5.000 m² y 4.000 m² respectivamente, corresponde a los estacionamientos ubicados entre las torres de oficina con entrada por Av. Madero a la altura del 1100 de esta vía

El otro proyecto de Ley n° 2874, determina la normativa a aplicar en estos terrenos señalando que los nuevos edificios que se construyan no pueden estar a menos de 24 mts. de los ya existentes, ni a menos de 6 mts. de la línea de vereda, y en los que están sobre Av. Madero se agregan otros 3 mts. para ensanchar en el futuro la vereda. El FOS admitido es el 60% con una altura mínima de 73 mts. y máxima de 150 mts. para el terreno más grande y de 110 mts. en los otros dos. En cuanto a la superficie construible, resulta según el

tamaño de cada parcela, de 61.000 m², 44.500 m² y 41.500 m² resultando un total de 147.000 m² edificables en los tres terrenos, previéndose tres niveles de subsuelo en cada edificio

En las presentes Bases se propicia rescatar la permeabilidad y conectividad de este sector y su articulación con la trama urbana tradicional, Empalme Norte, los bordes de Dársena Norte y Puerto Madero.

3.1.3 El Centro de Tránsito de Retiro

El espacio frente a las estaciones ferroviarias y la Terminal de ómnibus de larga distancia de Retiro, conformado por las Plazas Fuerza Aérea Argentina, Salvador María del Carril y Canadá y sus calles perimetrales, ha desarrollado una dinámica particular como Centro de Tránsito de los pasajeros que utilizan los medios ferroviarios y automotor que llegan o salen de las estaciones terminales y efectúan transferencias hacia y desde los sistemas de transporte urbano automotor, taxis y subterráneo. **(Gráfico n° 2.13a)**

Gráfico 2.13a/ Proyecto Retiro y centro de Tránsito de Retiro

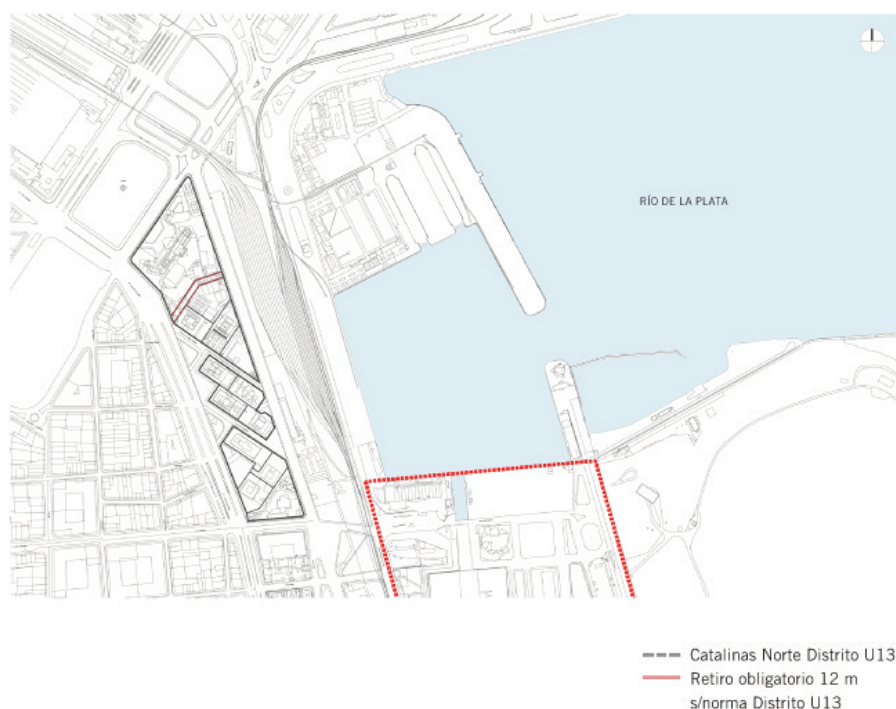


A esta movilidad generada en el Centro de Tránsito debe agregarse el importante tránsito pasante, ya que Retiro es también un nodo en la conexión norte – sur. Los volúmenes canalizados por Av. del Libertador, mayoritariamente de tránsito liviano, alcanzan niveles cercanos a la saturación en su paso por Retiro en las horas pico, siendo las intersecciones con Av. Ramos Mejía y con calle San Martín dos de los puntos más críticos la circulación en la ciudad. Por otra parte, el tránsito pesado se canaliza principalmente por Av. Antártida Argentina donde se concentra la circulación de un promedio de 2.000 camiones diarios provenientes del norte y de Puerto Nuevo con destino preferente a las áreas logísticas ubicadas en el sur de la ciudad en el área de La Boca y Barracas, congestionando la Av. Madero. La ejecución de la Autopista Ribereña en el tramo faltante entre la Av. 9 de Julio y la Autopista 25 de Mayo, permitirá descomprimir la circulación del tránsito pesado y mejorar las formas de utilización del espacio de Empalme Norte.

3.1.4 El espacio al sur de la Dársena

En este sector se encuentra el canal de acceso que vincula Dársena Norte con el Dique 4 de Puerto Madero. **(Gráfico n° 3.3)** Para cruzar el canal existe un

Gráfico 3.3/ Espacio al sur de la dársena



puede ser un puente sobre el eje de la prolongación de Av. Córdoba hacia el río con el nombre de Av. Cecilia Grierson. Este puente recibe hoy no solo el creciente tráfico de automóviles que ingresan a las áreas administrativo-residenciales de Puerto Madero, sino también al tránsito pesado que utiliza esta vía para acceder al Bv. de los Italianos dirigiéndose hacia el sur de la ciudad como parte del circuito de la red de tránsito pesado, todo lo cual provoca congestión y saturación, estando prevista la ampliación de este puente para atender la fuerte demanda vigente.

Una línea ubicada aproximadamente a 25 mts. al norte de la Av. Córdoba determina la separación entre la jurisdicción portuaria y las tierras desarrolladas por la Corporación Antiguo Puerto Madero SA, la que en el alineamiento sobre la avenida presenta al edificio de Telefónica Argentina y en su continuación, más allá del canal, por Av. Grierson, edificaciones a reciclar para la construcción de un hotel y oficinas.

Los terrenos del sector de borde sobre la Dársena de 60 mts. de ancho, son de dominio de la Administración General de Puertos AGP, y utilizados por las terminales fluviales de la empresa Buquebus que ocupa un espacio de 17.410 m², parcela 97-001C-0000 en el ángulo suroeste de la Dársena expandiéndose recientemente sobre el frente oeste. En este espacio se encuentra además la empresa Ferrylineas en un predio de 5.868 m² ubicado en el ángulo sureste de la Dársena. Por otra parte en el borde oeste del canal de ingreso a Dique 4 desde Dársena Norte se encuentra la Prefectura Naval Argentina que cuenta con un predio de 2.694 m².

Finalmente cabe mencionar que en este sector se encuentra un frente que es utilizado como amarre por buques de la Armada, entre ellos el rompehielos Almirante Irizar que aprovisiona las bases de la Antártida Argentina y hoy se encuentra en reparación en Puerto Belgrano.

El puente que se prevé construir en la Av. Grierson será giratorio y duplicará

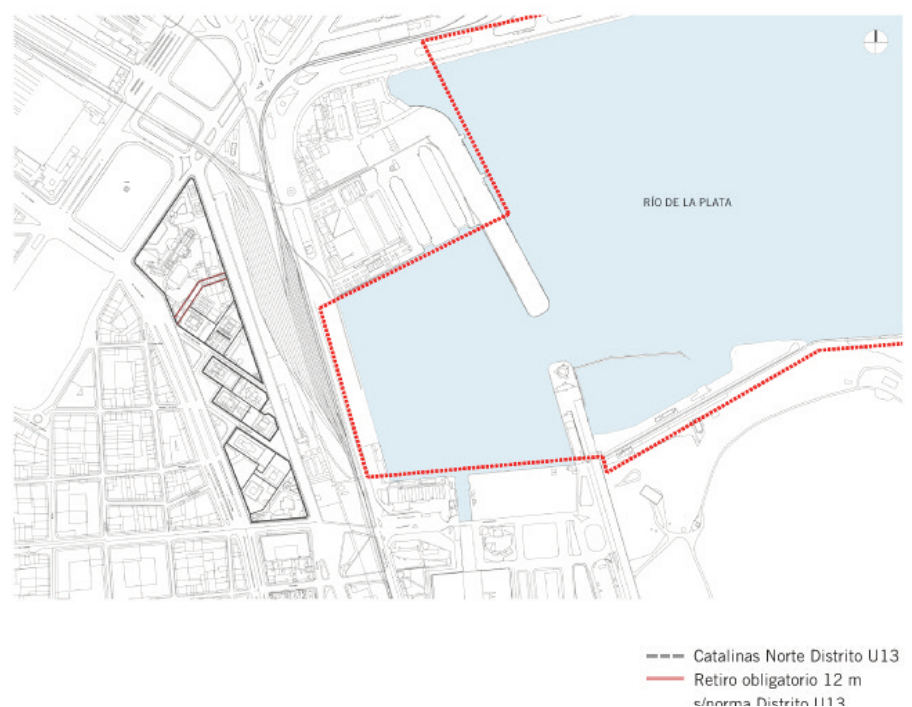
la capacidad actual, previéndose además el ensanche de esta avenida, ya que se ganarán aproximadamente 15 m del espacio que hoy ocupan las veredas del edificio de Telecom. Las obras del puente serán financiadas por la Corporación Antiguo Puerto Madero, y de acuerdo a información periodística, se utilizarán fondos provenientes de la venta de una parcela de aproximadamente 300 m² ubicada sobre Av. Grierson la que fue adjudicada en licitación pública en el año 2008 por una suma de U\$S 8.401.000, que constituye un record histórico de venta en incidencia por m² en la ciudad de Buenos Aires.

A principios de 2009 la empresa Buquebus presentó un proyecto de Hotel a ser construido en la parcela antes señalada, el que funcionará como complemento de la Terminal Fluvial de esa empresa que conecta Buenos Aires con Uruguay (Diario La Nación enero de 2009). Este proyecto del estudio Bundg prevé anexar las edificaciones a realizar en las tierras adquiridas con el edificio existente a reciclar que pertenece a la Administración General de Puertos AGP, manteniendo para todo el conjunto el ladrillo a la vista y la estética de fachada característica de los Docks de Puerto Madero, respetando la altura de los edificios existentes.

3.1.5 El espacio al Este de la Dársena

El sector ubicado al este de la Dársena presenta dos espigones de cierre de la misma que la separan del Antepuerto. **(Gráfico n° 3.4)** El espigón norte es parte del terreno ex Tandanor antes considerado, mientras que el espigón sur es ocupado parcialmente por Ferrylíneas Argentinas en el frente sobre Dársena Norte, y por el Yacht Club Argentino que ocupa un espacio de 29.945 m², parcela 97002W PT01 incluyendo un espejo de agua para embarcaciones deportivas con salida al Antepuerto. Este club, fundado en 1883, construyó sus instalaciones en Dársena Norte en el año 1915 levantando el edificio de la Sede Social obra del arq. Eduardo Le Monnier que ha sido declarado Monumento Histórico Nacional por Decreto 766/01 del Poder Ejecutivo Nacional, además de catalogar como Lugar Histórico al fondeadero y el varadero.

Gráfico 3.4/ Espacio al este de la dársena



Por otra parte, la Asociación Argentina de Pesca cuenta con una franja de tierra de 6.505 m², parcela 97-002V-PT01 otorgada en posesión por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional en el año 1938 incluyendo un malecón que se extiende en forma lineal por 730 metros hasta alcanzar un sector próximo al ingreso desde el Río de La Plata al Antepuerto, colindante con la Reserva Ecológica y paralelo al profundo canal de ingreso al puerto que otorga condiciones excepcionales para la pesca. En el año 1939 se construyó el edificio de la sede social conocido como Sede Viamonte, el que ha sido catalogado conjuntamente con el muelle, con Protección Cautelar por su valor patrimonial.

3.2 LOS CONDICIONANTES PARA EL DESARROLLO DEL ÁREA

Las intervenciones sobre este espacio singular deben considerar algunos factores que por sus características pueden incidir o condicionar las soluciones que se adopten en la elaboración de las propuestas para el ordenamiento del sector. Entre estos, pueden citarse a la situación de titularidad y el arrendamiento de la tierra en el área portuaria, las formas de ocupación de los distintos predios, la normativa vigente, los conflictos en el sistema de circulación, las barreras urbanas y las características de las infraestructuras e instalaciones subterráneas.

3.2.1. Titularidad y arrendamiento de la tierra

Todo el espacio de borde de Dársena Norte se encuentra dentro de los límites de la jurisdicción del Puerto de Buenos Aires. De acuerdo a datos de la situación inmueble de Puerto Nuevo de marzo de 2008 (**Gráfico n° 3.5**), solamente el borde Norte de Dársena Norte presenta situaciones de dominio de la tierra de carácter privado, o pertenecientes a otras jurisdicciones nacionales. Este es el caso del predio de Retiro – Puerto – IRSA ex Tandanor, de propiedad privada, vendido en licitación pública en 1992, así como las dependencias de la Armada Argentina y el sector histórico del Hotel de Inmigrantes cuya titularidad corresponde al Ministerio del Interior.

De esta manera, el **borde norte** de la Dársena presenta la siguiente situación en cuanto a la titularidad del dominio de la tierra.

1. Propiedad privada

Puerto Retiro – IRSA – Ex Tandanor –	82.051,23 m ²
--------------------------------------	--------------------------

2. Armada República Argentina – ARA

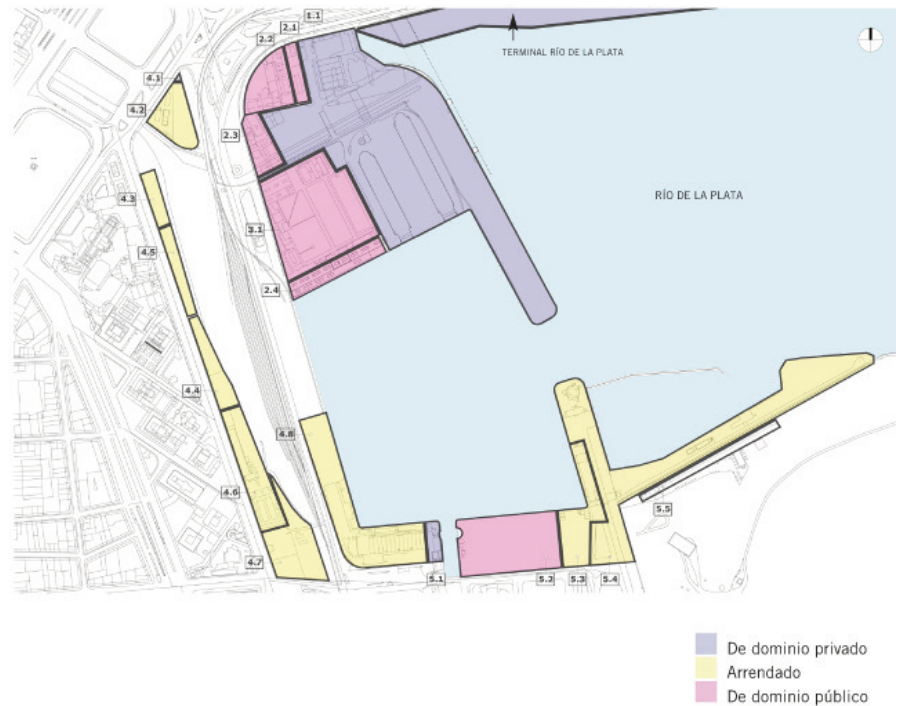
a. Garage Central	2.514,14m ²
b. Ex Escuela Nacional de Náutica	6.223,47m ²
c. Ex prisión Naval	3.393,09m ²
d. Apostadero Naval	6.948,47m ²

3. Ministerio del Interior

Área Hotel de Inmigrantes	23.036,46m ²
---------------------------	-------------------------

El total del borde norte alcanza a 101.153,43m² siendo en su totalidad tierras que pertenecen a un dominio distinto al del puerto, no obstante encontrarse dentro de la envolvente de esa jurisdicción. En el resto del espacio portuario que envuelve a Dársena Norte, lo que puede verificarse es la existencia de arrendamientos en fracciones de distintas dimensiones y destinados a diferentes usos.

Gráfico 3.5/ Titularidad y arrendamiento de la tierra



- | | | |
|--|--|--|
| <p>1. Propiedad privada
Puerto Retiro - IRSA - Ex Tandandor -</p> <p>2. Armada República Argentina -ARA
2.1. Garage Central
2.2. Ex Escuela Nacional de Náutica
2.3. Ex prisión Naval
2.4. Apostadero Naval</p> <p>3. Ministerio del Interior
3.1. Área Hotel de Inmigrantes</p> | <p>4. Arrendamientos Empalme Norte
4.1. Caled Vía Pública carteles publicitarios
4.2. Destilería Argentina de Petróleo - DAPSA
4.3. C.T. Aiv S.A.
4.4. Fundación Actuar
4.5. Fundación Favalaro
4.6. Club Obras Públicas
4.7. Asociación Asistencia Niña Demparada ADANDI
4.8. Alinear / Belt / Los Cipreses (BUQUEBUS), incluye parte del borde sur de la Dársena</p> | <p>5. Titularidad y arrendamientos en el borde Sur
5.1. Bomberos
5.2. Espacio libre operado por A.R.A.
5.3. Ferrylíneas Argentinas S.A.
5.4. Yacht Club Argentino
5.5. Asociación Argentina de Pesca</p> |
|--|--|--|

En el borde oeste de la Dársena, en el espacio de operaciones ferroviarias de Empalme Norte, hay ocho fracciones arrendadas por AGP según el siguiente detalle:

4. Arrendamientos Empalme Norte

a. Caled Vía Pública carteles publicitarios	304m ²
b. Destilería Argentina de Petróleo - DAPSA Est. de servicio	5.750m ²
c. C.T. Aiv S.A.	
d. Fundación Actuar	16.188m ²
e. Fundación Favalaro	
f. Club Obras Públicas	
g. Asociación Asistencia Niña Demparada ADANDI	5.938m ²
h. Alinear / Belt / Los Cipreses (BUQUEBUS) (Incluye parte del borde sur de la Dársena)	17.410m ²

De esta manera el sector oeste de Dársena Norte tiene un total de 45.590m² de tierras cedidas en arrendamiento en el área de Empalme Norte.

Titularidad y arrendamientos en el borde Sur

En este sector se encuentra un espacio de la Prefectura Naval Argentina, en el borde oeste del canal de acceso al Dique 4, un borde libre y tres terrenos en arrendamiento según el siguiente detalle.

1. Prefectura Naval Argentina

a. Bomberos	2.694m ²
b. Tierras adquiridas por Buquebus	300m ²

2. Espacio Libre

Espacio libre operado por A.R.A.	10.300m ²
----------------------------------	----------------------

3. Arrendamientos

a. Ferrylíneas Argentinas S.A.	5.868m ²
b. Yacht Club Argentino	29.945m ²
c. Asociación Argentina de Pesca	6.505m ²

De esta manera, excluyendo algunas concesiones menores destinadas a publicidad, así como el predio arrendado por Buquebus que fué contabilizado en el punto 4.8, en el borde sur hay 55.312,55m², de los cuales están arrendados 42.318,55m²,

El total de los arrendamientos de tierras portuarias en el área de Dársena Norte es de 87.908,55m². Los arrendamientos tienen distintas fechas de caducidad. Hay que tener en cuenta que algunos datan de principios del siglo XX como los correspondientes al Yacht Club Argentino y el Club de Pesca, con sedes declaradas como patrimonio histórico, mientras que otras más recientes como las de las empresas de transporte fluvial de pasajeros, están levantando terminales de envergadura, por lo que su permanencia podría extenderse. Este no es el caso de los arrendamientos sobre avenida Madero en el borde oeste de Empalme Norte, los que básicamente están destinados a estacionamientos e instalaciones deportivas, es decir con una mayor precariedad y por lo tanto la mayor flexibilidad para cambios de uso.

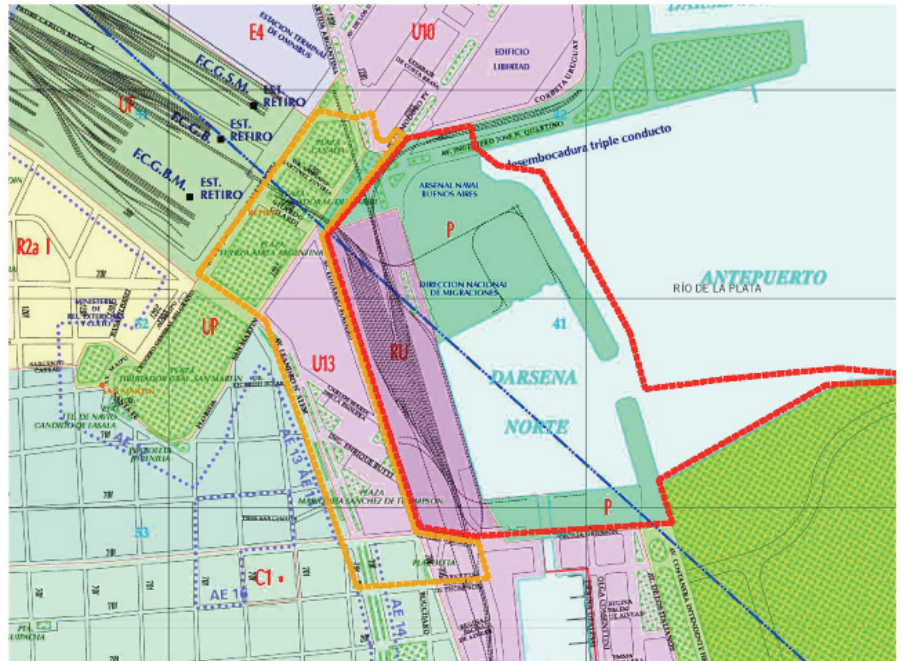
3.2.2 La normativa vigente

Dentro del área considerada para el presente Concurso, el Código de Planeamiento Urbano indica la existencia de pocos Distritos. Sobre la costa de la Dársena se extiende la norma P (Distrito Portuario) y en correspondencia con Empalme Norte la norma RU (Reserva Urbana), mientras que el área de Catalinas Norte conforma el sector urbano U13 y el Centro de Tránsito de Retiro tiene normativa UP – Urbanización Parque (**Ver Gráfico nº 3.6**).

La Norma P- Distrito Portuario establece lo siguiente.

- 1) **Carácter:** Zonas afectadas a la actividad portuaria.
- 2) **Delimitación:** Según plano de zonificación.
- 3) **Usos:** Los derivados de la actividad portuaria y los usos complementarios indispensables para el desarrollo de dicha actividad.
- 4) **Observaciones:** Ante cada requerimiento que se formula, para la implantación de un uso no portuario, el Consejo analizará la procedencia del caso y propondrá las normas correspondientes.

Gráfico 3.6/ La normativa vigente



La Norma RU – Distrito Reserva Urbana establece lo siguiente:

- 1) **Carácter:** Corresponde a zonas en las que exista la necesidad de una reestructuración integral:
 - Por obsolescencia de alguno de sus sectores o elementos
 - Por afectación a obras trascendentales de interés público
 - Por sus condiciones de deterioro en los aspectos físico – económico – social

La afectación a distrito RU implica, por el término de dos años a contar desde la adopción de la medida, que no se podrá modificar el estado de los usos y construcciones, admitiéndose únicamente obras de mantenimiento y conservación.

Durante el plazo fijado se dictarán normas que permitan levantar la afectación del sector a distrito RU.

En caso de no dictarse normas dentro de los dos años, a su término serán de aplicación aquellas que existan con anterioridad a la afectación, sin medir resolución alguna de la autoridad de la ciudad y al sólo vencimiento del plazo.

- 2) **Delimitación:** Según plano de zonificación.

3.2.3 Las barreras urbanas

La relación entre la ciudad y el río siempre tuvo un carácter conflictivo con escaso interés en acercarse a una costa agreste, borrosa inestable y poco atractiva, la ciudad tal como se menciona asiduamente, le dio espaldas al río. Sólo la sistematización del borde en la Costanera Sur y más tarde la Costanera Norte, hicieron que la ribera constituyese un atractivo para la población para usos recreativos. Pero la contaminación de las aguas y los rellenos en el sector sur volvieron a alejar el acceso directo al río y las particulares características de ese contacto con el agua.

La posición central del puerto, en colindancia con el Área Central, siempre generó una interfase débil entre ambos espacios, y algunos bordes urbanos como la zona del “bajo”, en particular en lo que hoy es la avenida Alem, entre Av. Corrientes y calle San Martín tuvo hasta mediados del siglo XX un carácter regresivo, con usos degradados ligados al comercio y servicios para las tripulaciones de los barcos que arribaban al puerto.

La urbanización de Catalinas Norte fue un disparador de la transformación del área con una notable recuperación de ese sector de Av. L.N. Alem, pero esta urbanización ocupó el espacio entre Córdoba y San Martín sin materializar vinculaciones vehiculares o peatonales hacia Av. Madero, ya que las operaciones ferroviarias de Empalme Norte definían un borde portuario contundente y por lo tanto una segunda barrera infranqueable a la que no parecía necesario llegar.

El desarrollo de Puerto Madero y la eliminación del cerco portuario en toda la extensión de Av. Madero permitieron la apertura de ese espacio, el avance de la trama urbana sobre la nueva urbanización y la utilización intensiva de los puentes entre los diques para acceder hacia el sector este.

No obstante, el sector de Empalme Norte, frente a Dársena Norte, todavía conserva la parrilla de vías ferroviarias que constituyen una fuerte barrera para que la trama urbana se acerque al borde de la Dársena, en una significativa posición central. La construcción del acceso directo a puerto de los ferrocarriles de trocha ancha Mitre y San Martín, permitirá reducir significativamente las operaciones de trenes en este sector y con ello facilitar soluciones para lograr este acercamiento. A ello debe agregarse la decisión de llevar en túnel la Autopista Costera en este sector, lo que facilitará aún más la posibilidad de permeabilizar este espacio

Al respecto cabe mencionar que en la zona arrendada a la empresa Buquebus en el borde oeste de la Dársena se está construyendo un nuevo edificio Terminal de pasajeros de transporte fluvial. Esta edificación cierra casi la mitad de este borde y constituye otra barrera a la posibilidad de acceso al borde acuático, por lo que sería altamente recomendable mantener libre el resto del mismo para posibilitar el acceso directo y las visuales y mantener el único lugar de contacto posible entre la trama urbana y el río. Cabe señalar además que esta zona de atraque tiene valor simbólico por ser el apostadero de la fragata Libertad.

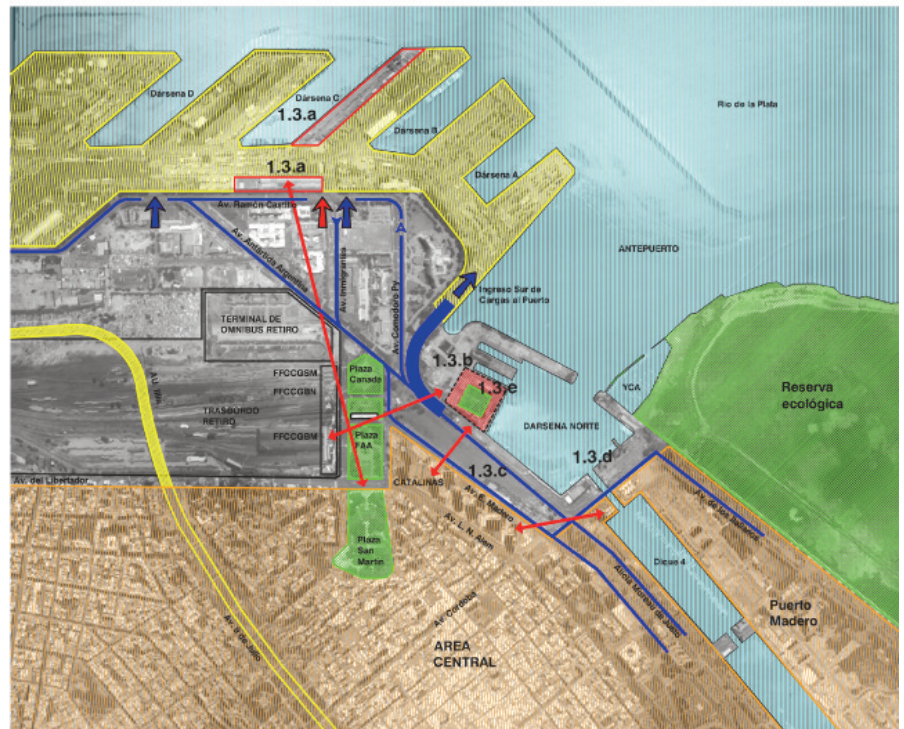
3.2.4 Los conflictos en el tránsito

El área objeto del presente Concurso y sus espacios circundantes, en particular el Centro de trasbordo de Retiro, constituyen un nodo de convergencia de distintos modos de transporte de pasajeros y de carga y punto de concentración de terminales ferroviarias, marítimas, fluviales y de ómnibus de larga distancia, los que en este espacio singular de la ciudad generan transferencias a los sistemas de transporte urbano de ómnibus, taxis y subterráneo, así como importantes flujos peatonales que confluyen desde y hacia el Área Central.

3.2.4.1 La circulación vehicular y peatonal

Una característica de este sector urbano es que constituye un punto de conexión norte – sur de escala metropolitana y casi irremplazable, con importantes flujos de vehículos pasantes tanto livianos que circulan por Av. Del Libertador, como de camiones pesados de carga que circulan mayoritariamente por Av. Antártida Argentina, Av. Madero, y frente a Dársena Norte por Av. Alicia Moreau de Justo (**Gráfico N° 3.7**).

Gráfico 3.7/ Circulación en el área



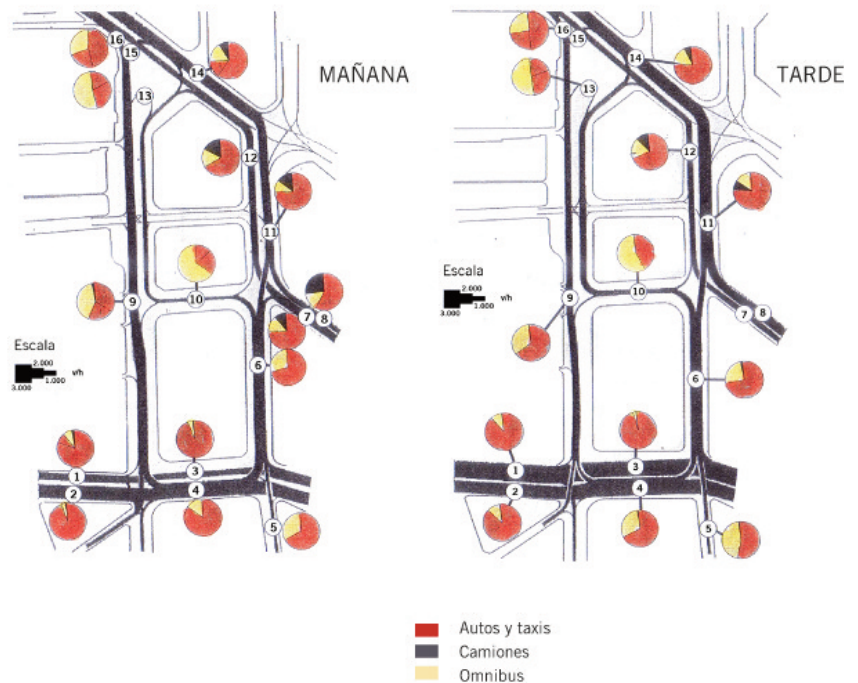
Toda esta movilidad concentrada en un espacio limitado y con una infraestructura vial incompleta para atender las exigencias de tránsito cada vez más intenso, produce conflictos en la circulación que tienen carácter crónico, y que no obstante la profusión de estudios y propuestas que se ha realizado para el reordenamiento del tránsito, en las últimas décadas prácticamente no ha tenido ninguna intervención efectiva para mejorar las condiciones vigentes.

La circulación pasante no termina de colapsar el sector sólo porque el tránsito de camiones a puerto que circula por Av. Antártida Argentina, Av. Madero y Av. de los Inmigrantes, como el tránsito liviano entre el Área Central y zona Norte que circula por el eje Av. Alem, Av. del Libertador, Av. Figueroa Alcorta, se efectúa por dos circuitos separados y en los extremos opuestos en forma tangencial al Centro de Tránsito de Retiro.

No obstante, continúan las acusadas dificultades en términos de uso de la vialidad por la fuerte convergencia volumétrica de flujos de tránsito de distinto origen y de distinta direccionalidad que en horas pico llevan a su nivel de máxima exigencia la capacidad de las vías, originándose como consecuencias lentitud en los desplazamientos, taponamiento de arterias, incumplimiento de tiempos de semaforización y en general bajos rendimientos en la prestación de servicios de transporte público urbano.

En el **Gráfico n° 2.11** se muestran los conteos de tránsito a las horas pico de mañana y de tarde en el Centro de Transbordo de Retiro realizados por el Programa La Ciudad y el Transporte en 1988, y que pese al tiempo transcurrido resulta representativo de la situación actual.

Gráfico 2.11/ Estudio del centro de transbordo de Retiro. 1988
PROGRAMA LA CIUDAD Y EL TRANSPORTE



Al respecto cabe señalar a los cruces de Av. del Libertador con Av. Ramos Mejía y con calle San Martín, como dos de los puntos más conflictivos. También los ingresos a Av. Madero y a Av. Alicia Moreau de Justo desde calle San Martín presentan alta conflictividad agravado por el encuentro entre el tránsito liviano que proviene de calle San Martín con el tránsito pesado que ingresa desde Av. Antártida Argentina.

Por otra parte, la red de tránsito pesado de la ciudad establecida por Ordenanza N° 34.856 admite la circulación de camiones en la conexión norte-sur, tanto por Av. Madero, como a través del tramo de Av. Moreau de Justo entre San Martín y Av. Córdoba, y desde comienzos de 1995, con motivo de la privatización de las terminales portuarias, el recorrido se realiza cruzando el puente en el canal que separa Dársena Norte del Dique 4, para proseguir por la Av. de los Italianos en Costanera Sur hasta calle Brasil.

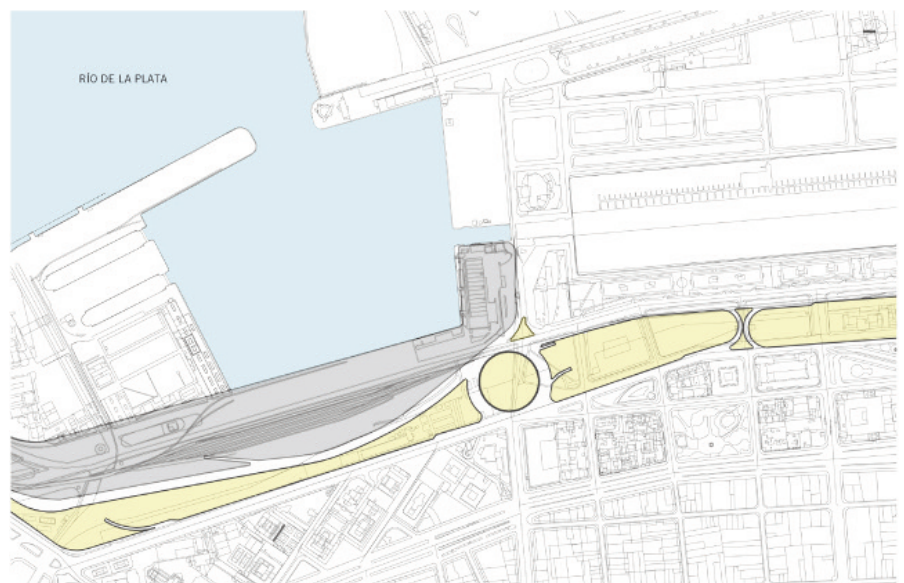
El movimiento cercano a 2.000 camiones diarios es pasante frente a Dársena Norte y Empalme Norte, y en el encuentro entre Av. Moreau de Justo y Av. Córdoba frente a las instalaciones de Buquebus producen conflictos de tránsito por el giro para ingresar o egresar de Costanera Sur.

Hay que señalar que la materialización de la Autopista Costera, cuyo proyecto ejecutivo está en proceso de adjudicación con la alternativa en túnel, va a eliminar la presencia del tránsito pesado a nivel y consecuentemente va a mejorar sensiblemente la circulación en el área.

No obstante, como el par Av. Madero, Av. A. Moreau de Justo funcionara para el tránsito liviano que continuará siendo intenso, la intersección de Av. Córdoba con Av. A. Moreau de Justo debe ser motivo de ordenamiento, tanto para el mejoramiento del tránsito vehicular, cuanto para el ordenamiento del tránsito peatonal en su continuidad desde Puerto Madero hacia Empalme Norte, Retiro y la trama urbana a través de Catalinas Norte, siendo este uno de los aspectos clave de las propuestas que se esperan en el presente Concurso.

Al respecto resulta de interés señalar la propuesta de planimetría a nivel incorporada a los términos de referencia de la licitación del Proyecto ejecutivo de la Autopista Costera. Este diseño preliminar y solo de carácter ilustrativo, considera el par Madero – A. Moreau de Justo en el sector Empalme Norte, acercando la traza de A. Moreau de Justo a la actual de Av. Madero para abrir el frente sobre Dársena Norte, y propone una rotonda de direccionamiento del tránsito en el encuentro de las dos avenidas con Av. Córdoba. **(Gráfico n°2.23)**

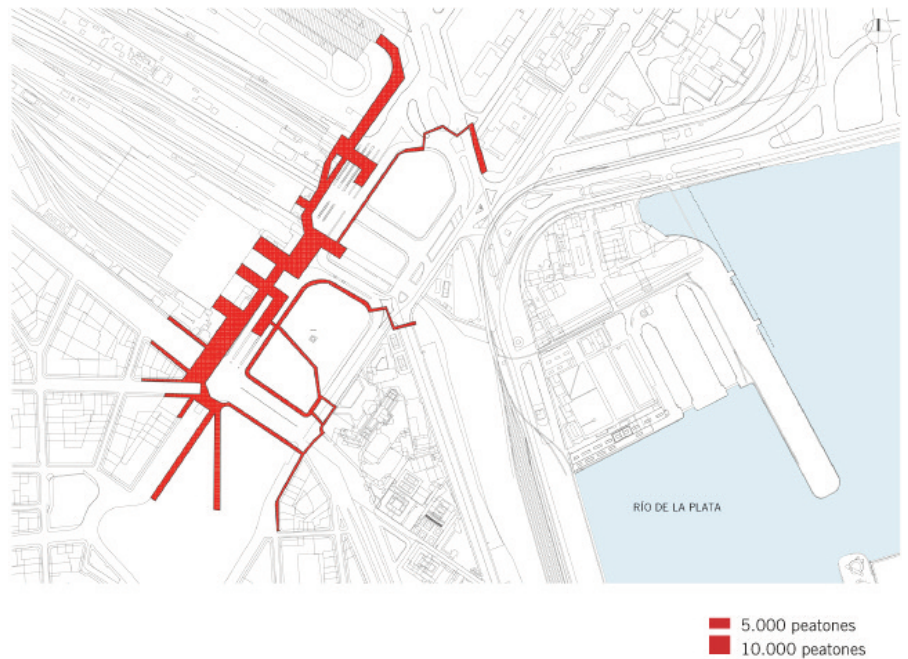
Gráfico 2.23/ Trazado Av. Madero y A. M. Justo. 2006
TERMINOS DE REFERENCIA DE LA "AUTOPISTA RIBEREÑA"



Con respecto a la estructura vial, cabe señalar que desde Av. Córdoba hasta calle San Martín no existen conexiones viales abiertas entre Av. Alem y Av. Madero y más allá Av. Moreau de Justo y Dársena Norte. Esta falta de conectividad podría mejorarse tomando en consideración la existencia de las calles Ing. Carlos M. de la Paolera e Ing. E. Butty, las que en la situación actual y con los sentidos de circulación de Alem y Madero no resultan necesarias, pero que en un reordenamiento del espacio público de Catalinas Norte y con un objetivo de continuidad y conectividad hacia Dársena Norte, Empalme Norte y Puerto Madero, podrían conformarse para la circulación vehicular, o transformarse en peatonales dentro de un sistema más amplio que incluya además la utilización consensuada con los propietarios de los predios de servidumbres de paso utilizando quizás zonas de retiro de edificaciones hoy sin destino específico.

En el **Gráfico n°3.8** se muestra la movilidad peatonal en el Centro de Tránsito de Retiro, con fuerte presencia en la vereda de Av. Ramos Mejía frente a las estaciones ferroviarias que alcanzó en la fecha de conteo a 60.000 personas / día entre ingresos y egresos, y con un flujo principal de accesos desde el Área Central por calle Maipú y Plaza San Martín. Los flujos circulatorios hacia Catalinas Norte y Empalme Norte son menos importantes, alrededor de 4.000 personas /día, quizás porque solamente corresponde a usuarios provenientes exclusivamente de estos espacios.

Gráfico 3.8/ Movilidad peatonal en el centro de tránsito de Retiro
PROGRAMA CIUDAD Y TRANSPORTE. 1988



3.2.4.2 El subterráneo y el tren del Este

Una de las transformaciones significativas que puede mejorar la accesibilidad al sector urbano considerado en el presente Concurso es la extensión de la Línea “E” de subterráneos desde la Plaza de Mayo hasta Retiro con un trazado que corre debajo de Av. Alem y que prevé la construcción de estaciones intermedias Correo Central y Catalinas, en coincidencia con el edificio del Correo Central en las proximidades de Av. Corrientes, así como en un punto entre calle Paraguay y Avenida Córdoba en la zona de Catalinas Norte, en coincidencia con uno de los nudos clave del área considerada.

En julio de 2008 se inició la construcción de este tramo del servicio de subterráneos que al llegar a Retiro se vinculará con la línea “C” que corre entre las estaciones ferroviarias de este sector y la estación Terminal ferroviaria de Constitución.

Por otra parte el 25 de julio de 2007 comenzó a funcionar en la zona de Puerto Madero una formación denominada “Tranvía del Este” que corre paralelo a la Av. Alicia Moreau de Justo entre las avenidas Córdoba e Independencia. Este sistema de tranvía fue construido por la Secretaría de Transporte de la Nación y cuenta con la colaboración del Gobierno de la Ciudad que le aporta la señalización y los semáforos. Esta prevista, aunque demorada, la extensión del servicio hasta Retiro, lo que impulsará su utilización como transporte ur-

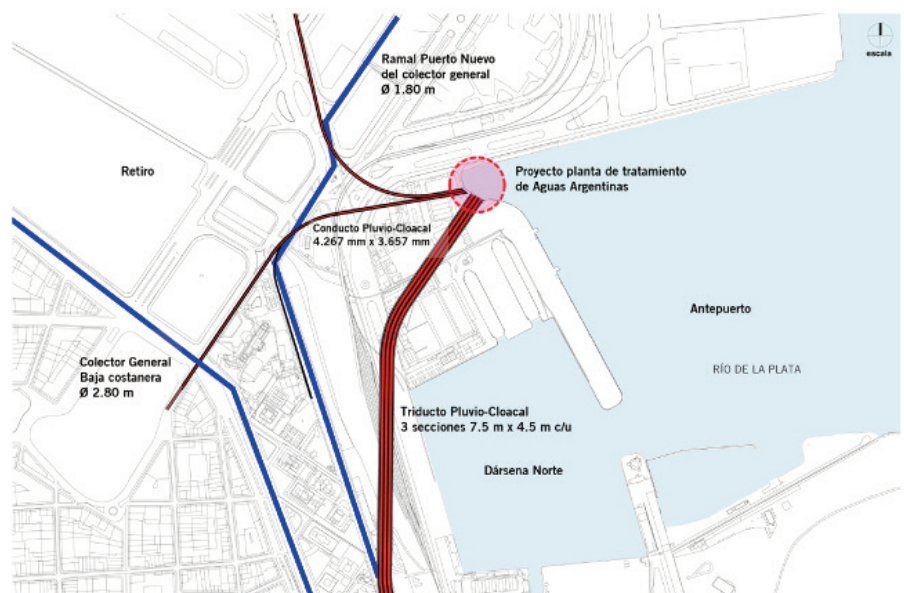
bano, superando el carácter predominante de transporte turístico que tiene en la actualidad. El recorrido seguirá por Av. A. Moreau de Justo con paradas en Catalinas, Torre de los Ingleses y Terminal de Ómnibus. Por otra parte, se prevé la extensión hacia el sur con estaciones en Garay, Hospital Argerich, cancha de Boca y Caminito – La Boca, agregando en total 16 pasos a nivel y una extensión de 5,2 km de vías más a las actualmente en uso.

3.2.5 Las características de las infraestructuras subterráneas

Así como el área considerada en el presente Concurso concentra uno de los nudos de transporte y circulatorio más importante del Area Metropolitana, su subsuelo presenta igual complejidad de redes de servicios públicos y especialmente de conductos colectores de desagües pluviales y cloacales de grandes dimensiones que desembocan en el antepuerto después de atravesar el sector de Empalme Norte y la zona de Retiro.

El origen de la presencia de esta infraestructura obedece a razones de carácter histórico, altimetría relativa, proximidad al río, y ubicación central y sus principales características son las siguientes: **(Gráfico n° 3.9)**

Gráfico 3.9/ Grandes conductos pluviales y cloacales en el área de Dársena Norte

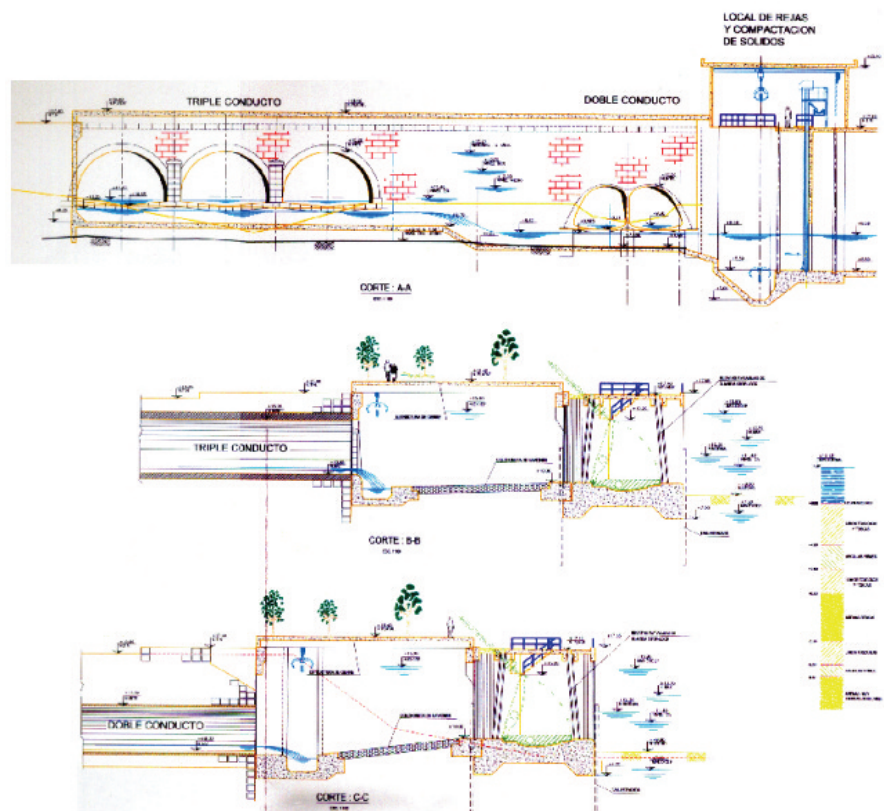


- a) El Colector cloacal General de la Baja Costanera, con un diámetro de 2,80 metros y una tapada de 10,70 mts., se extiende desde el norte por Av. del Libertador a 7,50 mts del paredón ferroviario, cruza frente a Plaza Fuerza Aérea a 8,90 mts del cordón de la misma, y continúa por Av. L. N. Alem a unos 7 mts de la línea municipal del Hotel Sheraton.
- b) El ramal Puerto Nuevo del colector cloacal general de la Baja Costanera que se desarrolla a lo largo de las avenidas R.S. Castillo, Madero y Huergo con un conducto de hormigón de un diámetro de 1,40 metros.
- c) El conducto pluvio cloacal de 4,26 mts x 3,65 mts que llega bajo calle San Martín proveniente de calle M. T. de Alvear, cruza Av. L.N. Alem y continua por calle San Martín con una tapada que oscila en aproximadamente en 1,00 metro para girar frente a los terrenos ex Tandandor y descargar en las zona del antepuerto en el ángulo noreste de esos terrenos.
- d) El “Triple Conducto” pluvio cloacal proveniente del radio antiguo del Area

Central que se extiende bajo la avenida Madero y al llegar a la Av. Córdoba entra en la zona de Empalme Norte y llega al extremo noroeste de los terrenos de la Ex Tandanor donde descarga en el antepuerto. La gran dimensión de este conducto con una sección de tres partes, cada una de 7,50 mts de ancho por 4,50 mts de altura, la circunstancia de contar con una tapada escasa, de aproximadamente 1,30 a 1,50 mts, y su traza en diagonal sobre Empalme Norte, determinan una configuración que condiciona las intervenciones en el área, ya que cualquier adecuación, remoción o reubicación del mismo demandaría importantes y costosas obras de ingeniería y plazos considerables para su ejecución.

Hay que señalar que la descarga de este conducto que por su antigüedad mezcla desagües pluviales y cloacales en significativos volúmenes que son vertidos sin tratamiento en el antepuerto, en el mismo lugar en que descarga el conducto citado en el punto c), motivó el proyecto de la ex concesionaria del Servicio Aguas Argentinas para construir una planta en la desembocadura de los conductos mencionados. Esta planta tendría por objeto separar los efluentes cloacales y permitir su tratamiento diferenciado y se localiza en el borde nor-este de los terrenos de la ex Tandanor. Si bien esta iniciativa nunca fue implementada, debería mantenerse como hipótesis hasta tanto se encuentre una solución más integral del problema dentro del sistema de saneamiento de la ciudad, por lo que debería mantenerse el lugar elegido para esta planta como lugar de reserva. **(Gráfico 3.10)**

Gráfico 3.10c/ Planta bombeo Aguas Argentinas





CAPÍTULO 4

4. EL PROGRAMA INDICATIVO

4.1 Fundamentos de la intervención

El espacio objeto del Concurso constituye una rótula de articulación entre Puerto Madero, Retiro, el espacio del Antepuerto y el Área Central, y no obstante este particular carácter presenta una estructura interna desordenada, confusa, subutilizada y sobre todo indefinida en cuanto a su conformación futura, pese a ser uno de los espacios con mejores condiciones para transformarse en un hito de la ciudad. Es por ello que el fundamento básico de la intervención urbanística que es objeto del presente Concurso es el de considerar las formas de organización e integración del espacio de Dársena Norte con la estructura y funcionamiento de la trama urbana de la ciudad, asignándole las funciones urbanas y los elementos de transformación necesarios para su desarrollo, así como definir la normativa que regule su evolución acorde con los requerimientos de la ciudad

Para enmarcar las formas de intervención que se busca desarrollar en el área, resulta oportuno sintetizar los procesos y circunstancias señalados en los capítulos 2 y 3 que han llevado a la situación vigente en el área a manera de marco de referencia general en relación a las cuestiones que se consideran relevantes para las definiciones urbanísticas y propuestas de ordenamiento territorial-ambiental.

El sector considerado en el presente Concurso es un espacio de origen portuario que ha tenido sucesivas transformaciones en las últimas décadas dentro de un proceso de desafectación de usos de Puerto Madero y cambios de las modalidades operativas de Dársena Norte. En este contexto los usos urbanos comenzaron a incorporarse en la década del 60' con la urbanización de Catalinas Norte en tierras desafectadas de usos relacionados con el puerto. Posteriormente en 1992 la desactivación de los talleres de Tandano en Dársena Norte motivó la venta de las tierras en licitación pública, las que al presente no cuentan con normas urbanísticas, ya que la Ordenanza que autorizaba la construcción de edificios con un FOT 7, fue vetada por el Intendente Municipal. Finalmente el Hotel de Inmigrantes y el Apostadero Naval fueron declarados de valor patrimonial, conformando un área de Protección Histórica de propiedad del Ministerio del Interior.

El sector de Empalme Norte por otra parte ha disminuido el ritmo de operaciones de alistamiento ferroviario que allí tienen lugar y con el acceso directo a puerto de los ferrocarriles San Martín y Mitre que se encuentra en proceso licitatorio podrá ser desactivada hasta dejar dos vías pasantes y dos de maniobras. Asimismo la definición de trazado en túnel de la autopista Ribereña, brinda la opción de una mejor disponibilidad de este espacio. En la actualidad se encuentra ocupado con arrendamientos precarios utilizando zonas libres de vías con usos transitorios por una estación de servicio, estacionamientos,

deportes, publicidad y otros, y sus cerramientos de borde han perdido vigencia, con una virtual integración precaria al espacio urbano. Por otra parte, la empresa Buquebus está construyendo en un sector arrendado una terminal fluvial de pasajeros que cierra el 50% del borde oeste de la Dársena Norte, no obstante ser este el único lugar abierto de contacto de la ciudad con el río.

Todos estos procesos se han producido de manera fragmentada y sin una visión integrada para anticipar una efectiva incorporación de estas tierras a la estructura y funcionamiento de la ciudad y de allí el interés en contar a partir del presente Concurso con lineamientos estratégicos para el desarrollo del sector.

También ocurrió una irrupción de camiones de gran porte por la disposición que definió la traza de la red de tránsito pesado de la ciudad a través de la Costanera Sur, ingresando por Av. A. Moreau de Justo entre Antártida Argentina y Av. Córdoba, hasta Boulevard de los Italianos, con salida en el sur en el puente de la calle Brasil. Esta circulación que agrava los conflictos en el nudo de Av. Córdoba, se suma al tránsito pesado pasante que circula por Av. Madero que genera saturaciones en la circulación.

De esta manera en el sector objeto del Concurso, entre el borde urbano de la Av. L. N. Alem donde termina el trazado en cuadrícula hasta el borde acuático de Dársena Norte, a una distancia de aproximadamente 400 mts, se producen tres canales de circulación pasante en sentido norte-sur de muy intenso tránsito, Av. Alem con tránsito liviano, Av. Madero y Av. Moreau de Justo con predominio de tránsito pesado, sin que por otra parte se verifique ninguna calle en sentido transversal oeste – este a estos ejes circulatorios, no obstante el frente de más de 500 mts existentes entre Av. Córdoba y calle San Martín. Esta situación define a Catalinas Norte y a Empalme Norte como dos islas desconectadas entre sí y con la trama urbana, no obstante que las transformaciones en los usos están demandando formas más efectivas de circulación e integración con la ciudad.

De esta manera, uno de los puntos básicos requeridos en el presente Concurso es la definición de opciones para hacer efectiva la conectividad entre las vías de circulación de la cuadrícula tradicional, básicamente las de carácter peatonal existentes o a proponer, con las diferentes partes que integran el área definida para el Concurso, buscando superar las barreras actuales con una permeabilización del Área de Catalinas Sur en función de la utilización de las vías públicas y posibles servidumbres de paso, así como una utilización efectiva de Empalme Norte como plataforma de llegada a Dársena Norte, al área histórica del Hotel de Inmigrantes y a las instalaciones terrestres del puerto de Cruceros, el que necesariamente deberá ubicarse sobre el espacio acuático del Antepuerto, ya que la dimensión de los barcos que actualmente llegan a Buenos Aires necesita un espacio de maniobras de atraque que sólo puede brindarse con eficiencia técnica en el espacio del Antepuerto.

En términos de circulación de vehículos, deberá considerarse la conveniencia o no de abrir las vías públicas existentes en Catalinas Norte, así como definir el trazado dentro del sector de la prolongación de Av. Alicia Moreau de Justo teniendo en consideración que la misma es el eje y enlace natural con la estructura de Puerto Madero y su continuidad con la zona de Retiro y el Distrito del Antepuerto. Pero también deberán aportarse ideas sobre la solución del nudo de tránsito de Av. Córdoba considerando la articulación con calle Via-monte, la que puede mantenerse vehicular como par con Av. Córdoba o en

una hipótesis de peatonalización darle este carácter, según el criterio de la propuesta que se formule en el Concurso.

Las soluciones que se propongan deben definir las formas de uso del suelo en los espacios involucrados en el presente Concurso, formulando los lineamientos de la normativa necesaria para ordenar el crecimiento del sector según las pautas de las propuestas que se formulen.

4.2 Parámetros para la intervención en el área

En el marco de lo señalado en el punto anterior, se deben considerar como parámetros básicos para la formulación de las propuestas para el área los siguientes:

- a)** El Sector considerado en el presente Concurso requiere la definición de directrices de ordenamiento que permitan la integración del mismo a la estructura y funcionamiento de la ciudad.
- b)** El ordenamiento urbanístico debe orientar el proceso de incorporación progresiva a usos urbanos de los espacios que son liberados de las actividades de transporte, así como consolidar las interfases entre las operaciones de transporte marítimo y fluvial de pasajeros y el ingreso y egreso de estos últimos a la ciudad.
- c)** Se espera que los participantes definan propuestas de uso del suelo que anticipen una estructuración integrada del conjunto y que oriente la formulación de la normativa urbanística para un desarrollo controlado de esta pieza clave de la ciudad. Las propuestas de uso del suelo deben ser acompañadas de definiciones acerca de las características de los volúmenes edificables cuando se prevean construcciones, según el destino de los mismos.
- d)** La zona del Antepuerto por donde ingresan las embarcaciones al puerto desde el canal de acceso es considerada por la autoridad competente como el sector más apropiado para las maniobras de los grandes cruceros que ingresan a puerto, por lo que se impulsa la construcción de Dársenas de atraque y una nueva estación marítima de pasajeros en este espacio acuático. El apoyo terrestre en los terrenos de la ex Tandanor ha sido considerado en el Plan Director del Puerto como zona de embarque y de localización de un nuevo muelle conteniendo la Terminal de pasajeros (Ver punto 2.2.3 - 15)
- e)** Existe un proyecto de la ex concesionaria Aguas Argentinas para localizar una planta de bombeo en el sector noreste de los terrenos de ex Tandanor en coincidencia con el punto de descarga hacia el Antepuerto de los grandes conductos pluvio-cloacales. Hasta tanto se realicen sistemas metropolitanos que canalicen de otro modo los afluentes resulta conveniente mantener la previsión de utilización de este espacio para ese fin. (Ver punto 3.2.6)
- f)** La salida del terreno de la ex Tandanor hacia Av. José N. Quartino está altamente conflictuada por el ingreso de camiones a Dársena A y B, que se produce cerca de este punto y que ocasiona largas colas en espera y dificultan la circulación, por lo que resulta conveniente considerar formas de llegada francas por la calle interna que llega a Av. A. Moreau de Justo.
- g)** La zona histórica del Hotel de Inmigrantes es hoy un lugar de baja accesibilidad. Por su valor patrimonial y simbólico requiere de vinculaciones claras con la trama del Área Central para ser incorporado plenamente como un espacio singular de la ciudad.
- h)** La Autopista Ribereña cuenta con un trazado definido en túnel, y se prevé un ingreso y salida, aún no definidas en su trazado en correspondencia con Av. Córdoba. Estos ingresos y egresos deben considerar las distancias para las colas que se producen en los semáforos y la existencia de los grandes ductos pluvio-cloacales (ver punto 3.2.6). Se espera de los participantes sugerencias

sobre la ubicación de las rampas de salida en la zona de Empalme Norte con miras a optimizar la utilización del espacio de Empalme Norte y como aporte a la definición de las trazas viales.

i) Los participantes deberán proponer esquemas de ordenamiento de las calles a nivel en el nudo de Av. Córdoba, considerando no sólo el tránsito de ese punto sino las vinculaciones con el Área Central y con el puente de Av. Grierson, continuación de Av. Córdoba hacia el este. Además deberán proponer esquemas de ordenamiento del nodo de Av. Antártida Argentina y calle San Martín y la continuidad por Av. Madero.

j) El sector de Empalme Norte sobre calle San Martín constituye un frente sobre el espacio continuo que se extiende desde Plaza San Martín hasta el puerto involucrando las tres plazas de Retiro y el Distrito U10 del Ante-Puerto. En este caso los participantes deberán considerar la conveniencia o no de definir con edificación ese frente como contribución a una futura reestructuración integral de este espacio, pero siempre manteniendo la permeabilidad e integración del verde de las plazas y su continuidad en Empalme Norte.

k) Los arrendamientos en Empalme Norte citados en el punto 3.2.1 son de carácter precario, por lo que no deben interferir en las soluciones que se propongan, salvo en el caso de Buquebus y Ferrylíneas que por sus características, cuenta con plazos extensos de operación.

l) El sector de Catalinas Norte cuenta con espacios que corresponden a calles públicas y veredas, así como zonas entre volúmenes edificados que podrían utilizarse como servidumbre de paso en acuerdo con los propietarios. La permeabilidad de este sector es un factor significativo en la estructuración de las vinculaciones de la trama urbana con Dársena Norte, Puerto Madero y Retiro – Antepuerto.

m) La peatonalidad buscada debe además considerar la continuidad de los circuitos de Puerto Madero hasta Retiro y eventualmente sobre el borde que sea liberado en Av. Del Libertador hasta Palermo, integrando así además una continuidad de espacios verdes. Cabe señalar que el Proyecto Retiro prevé la ejecución de un borde parquizado de 80 mts de ancho sobre Av. del Libertador desde Av. Callao hasta Av. Ramos Mejía y Plaza San Martín.

n) Esta peatonalidad debe además considerar la prolongación hacia el borde del Río de La Plata del eje de la Av. Córdoba / Av. Grierson / puente sobre ingreso a Dique 4 / área de clubes deportivos / Reserva Ecológica de modo de integrar ese sector a los circuitos peatonales.

o) La propuesta de peatonalización existente (punto 2.2.4.) prevé la transformación parcial de calle Reconquista y San Martín. Por otra parte calle Tres Sargentos ya es peatonal entre San Martín y Av. Alem y calle Ricardo Rojas está siendo evaluada para este propósito. Si bien en el estudio del Área Central se proponía peatonalizar M. T. de Alvear desde Av. Alem hasta Plaza San Martín, esta solución no parece recomendable por ser el único ingreso vehicular en sentido este – oeste de este sector. La forma de integración / continuidad / vinculación de este sistema peatonal atravesando Av. Alem y posteriormente Madero y Av. A. Moreau de Justo, y su articulación con los circuitos peatonales de Puerto Madero, es uno de los aspectos considerados relevantes en la presente propuesta.

p) La apertura existente en el borde este de Dársena Norte entre Buquebus y el Apostadero Naval constituye un espacio privilegiado de contacto de la ciudad con el río, por lo que su preservación como zona libre de interferencias visuales y con acceso público es considerada de la mayor importancia, así como el acondicionamiento del espacio de borde para enmarcar esta circunstancia singular.

4.3 El margen de flexibilidad del Programa Indicativo

Por tratarse de un Concurso de Ideas, se considera necesario facilitar a los participantes el desarrollo de su concepción acerca de las formas de organización

y ocupación del suelo en el área delimitada para el Concurso, teniendo presente que se trata de premiar la mejor idea urbanística dentro de respuestas coherentes y factibles, según la experiencia de los participantes y planteadas como respuesta a los temas y parámetros básicos formulados en el Programa Indicativo.

Por lo anterior, las presentes Bases no definen un Programa itemizado que determine usos, densidades, alturas de edificación o actividades, sino solo criterios generales para el desarrollo, dejando la decisión de los participantes las propuestas sobre estos aspectos, los que deberán responder al carácter que se quiera imprimir al área y la organización e imagen que se intente lograr. La fundamentación de las soluciones adoptadas debe quedar claramente reflejada en la Memoria Descriptiva.

4.4 Criterios de valoración

El Concurso de Ideas intenta privilegiar tanto la calidad formal de la propuesta urbanística, la organización de los espacios de circulación, el manejo de las distintas áreas, así como la coherencia en la organización del conjunto, las formas de integración tanto con los espacios urbanos circundantes como entre los sectores involucrados en el área de intervención y las pautas normativas para el control del desarrollo del área.

Cabe señalar que la rentabilidad económica en el uso del suelo no es necesariamente la premisa fundamental que se busca lograr para el ordenamiento territorial de este espacio, siendo en todo caso necesario beneficiar el logro de la calidad urbana del mismo medida como beneficios para la ciudad en términos de calidad funcional y de organización, del carácter e imagen a obtener, oferta de áreas públicas calificadas y equipamientos singulares y otros factores que contribuyan a la plena integración de este sector a las áreas consolidadas del espacio urbano.

En este sentido será considerado el rol asignado a este espacio como interfase entre la ciudad y su borde fluvial, su condición como lugar de ingreso del turismo que arriba por vía marítima y fluvial, y su aptitud como continuación natural de la urbanización de Puerto Madero y espacio de articulación con los grandes corredores verdes del norte de la ciudad. Asimismo se considerarán las formas de jerarquizar el acceso y destacar la presencia del sector histórico del Hotel de Inmigrantes, además del tratamiento de las áreas verdes con un escenario parquizado que enlace las Plazas de Retiro con el verde de Puerto Madero.

4.5 La significación de las propuestas para el área

La relación de la ciudad con sus bordes ribereños, especialmente en el casco histórico que hoy conforma el Área Central, siempre ha sido débil y desestructurada, primero por la inestabilidad costera y las condiciones naturales poco favorables para el acceso humano y la navegación y más tarde por el hecho de que el puerto se instaló en un lugar central de la ciudad interponiéndose con el río.

La ciudad presenta más permanencia de sus estructuras de circulación y amanzanamiento que de los usos del suelo, ya que estos se modifican y evolucionan en el tiempo. En este contexto, los espacios costeros destinados a operaciones portuarias, cuando son liberados de esa actividad específica generalmente por obsolescencia funcional, ofrecen una oportunidad única para la expansión de la estructura urbana que puede incorporar tierras valiosas en una posición central al mismo tiempo que abren la posibilidad de rescatar el perdido contacto con el río.

Estas circunstancias son muchas veces irrepetibles por lo que no pueden quedar libradas a impulsos inconexos que van acomodando pequeñas zonas con intervenciones que responden a conveniencias circunstanciales, y por el contrario, deben ser motivo de visiones integrales, como fue el caso de Puerto Madero, cuyo desarrollo respondió a una planificación de conjunto.

El área definida para el presente Concurso de Ideas encierra situaciones singulares y una vocación para convertirse en un nuevo sector urbano que no solo extienda la trama urbana hasta el borde fluvial, sino que también contenga espacios valorados por su condición patrimonial, ámbitos calificados de acceso público, superficies parquizadas para el uso recreativo, facilidades para estacionamientos y equipamientos especiales y otros elementos, pero también una oferta controlada de usos administrativos y comerciales que se integren plenamente con las urbanizaciones de Catalinas Norte y Puerto Madero, todo ello sustentado en una estructura de circulación peatonal y vehicular que no solo articule la integración con los espacios circundantes, sino que también beneficie la facilidad y calidad de los desplazamientos.

Pero el área del Concurso también tiene un rol destacado que cumplir como escenario urbano para recibir el creciente tránsito de pasajeros de los sistemas de transporte fluviomarítimos, teniendo en cuenta en particular que el turismo es una actividad floreciente que ha elegido a Buenos Aires como destino calificado y hace aportes significativos a la economía de la ciudad. Hoy los 270.000 pasajeros anuales que arriban en 124 cruceros marítimos tienen que desembarcar en Dársena D en condiciones precarias y su primer contacto con el territorio tiene lugar en un espacio de movimiento de cargas y logística portuaria. Es por ello que se busca consolidar un espacio que ofrezca una recepción jerarquizada y acceso directo a la ciudad para los visitantes que llegan al puerto, como un aporte a la consolidación de Buenos Aires como centro de turismo internacional.

Dentro de la significación otorgada a las propuestas para el desarrollo urbanístico, los participantes tienen libertad para expresar las ideas que proponen adoptar, utilizando los márgenes de flexibilidad establecidos en el Programa Indicativo, de manera que el participante pueda privilegiar aquellos aspectos que considere más significativos en su propuesta.



DÁRSENA NORTE
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad

ANEXO 1

Declaración Jurada / Concurso Nacional e Internacional de Ideas para el Desarrollo del Sector Urbano frente a Dársena Norte

Declaro/declaramos que el trabajo presentado es mi/nuestra obra personal, concebida por mi/nosotros y desarrollado bajo mi/nuestra dirección.

Autor/es

Nombre y Apellido

Título expedido por/ fecha

Colegio o Cons. Prof./ N° Matrícula

Ent. FADEA/ N° socio

Firma

1

2

3

4

5

Domicilio: Calle

N°

Piso

Dep.

CP

Localidad

Provincia

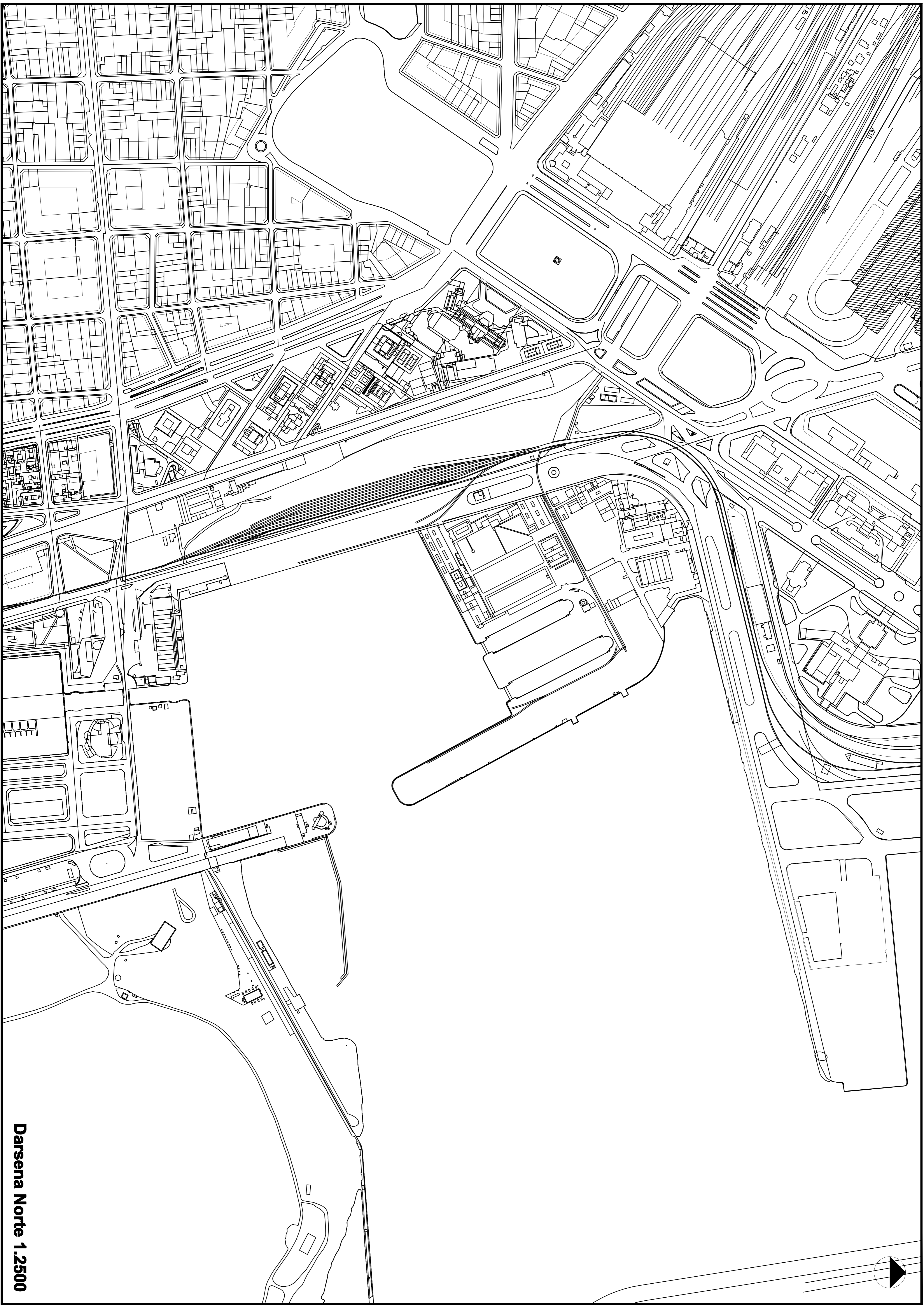
Tel/fax

e-mail

Colaboradores

Asesores





Darsena Norte 1.2500

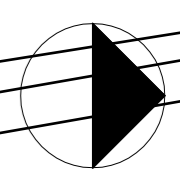


Gráfico 2.1/ Área del concurso



- Área intervención
- Área aledaña de opinión



DÁRSENA NORTE
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad

ANEXO 3

Reglamento Nacional de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos, FADEA

Ver en <http://www.fadea.org.ar/index.cfm/nro.239.s.4.htm>