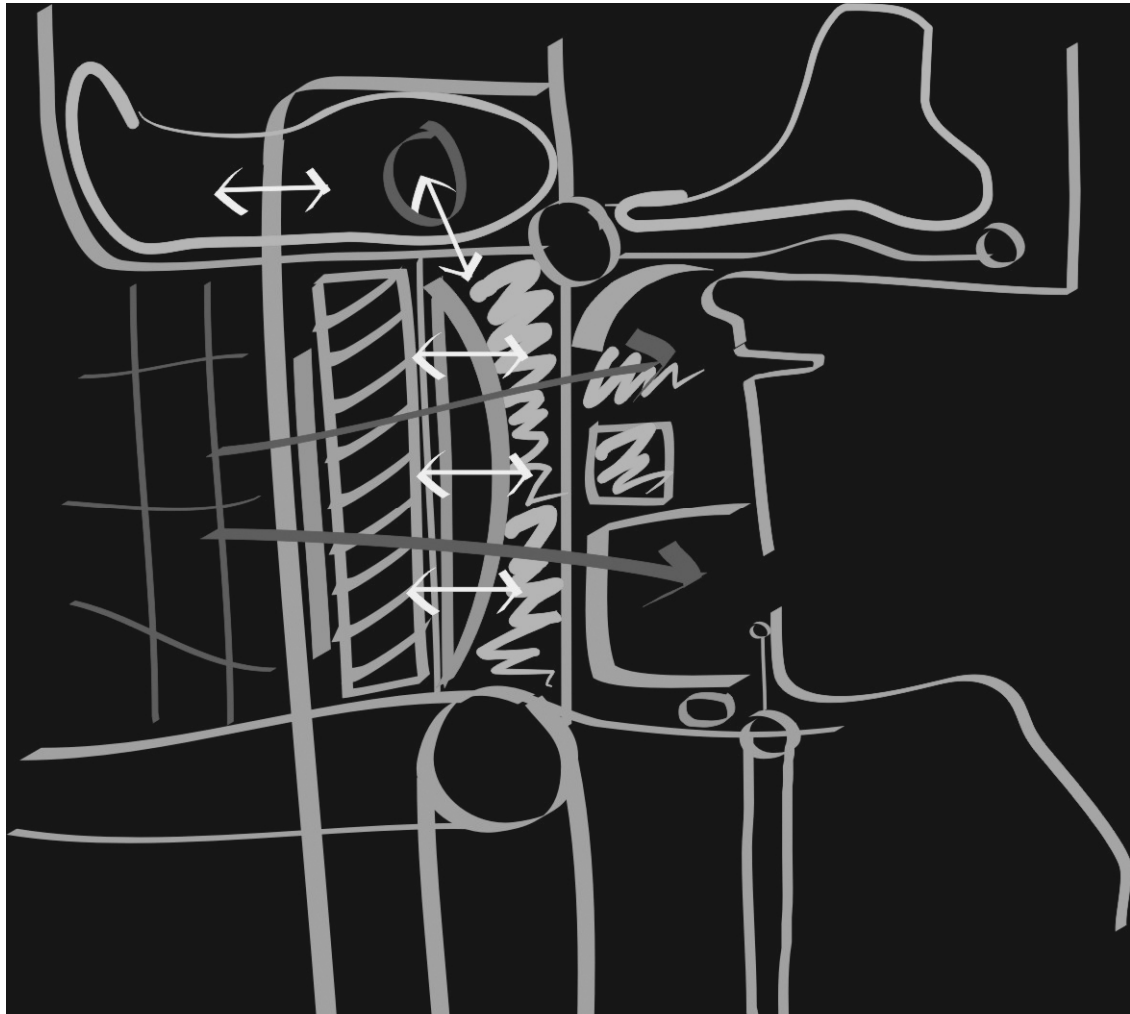


MEMORIA DESCRIPTIVA  
CONCURSO DARSENA NORTE



JULIO 2009

INDICE

INTRODUCCIÓN

LA INTEGRACIÓN URBANA

ESQUEMA ESTRUCTURAL DEL CONJUNTO

LA ORGANIZACIÓN DE LOS DISTINTOS SECTORES

LAS CIRCULACIONES VEHICULARES Y PEATONALES

LOS CRITERIOS PAISAJÍSTICOS

LA PROPUESTA NORMATIVA

## INTRODUCCION

Las intervenciones urbanas dejan huellas indelebles en el tejido social y territorial de las ciudades y si bien, considerando la escala de Buenos Aires, el sector de Dársena Norte motivo del presente concurso es moderadamente significativo, dada su localización es un nodo estratégico que permitirá encarar alguna de las deudas urbanas más significativas que tiene la ciudad.

### *El contacto con el río*

Como bien se relata en las bases del concurso, por múltiples motivos históricos, funcionales, jurisdiccionales y otros, nuestra ciudad no ha valorizado su relación con el río y ésta es en la mayoría de los casos inexistente o muy dificultosa.

Este sector concilia varios aspectos remarcables: se ubica muy próximo al Área Central, presenta una de las visuales desde la ciudad hacia el río más atractivas y permite organizar la llegada de cruceros de turismo, actividad de explosivo crecimiento y que requiere de una franca relación con el centro, que a su vez, se ve potenciado.

### *La incorporación del polígono Catalinas Norte*

Siendo este sector un clásico desarrollo de la modernidad en Buenos Aires, nunca ha plasmado una integración plena con la trama urbana del entorno. Asimismo, sólo es percibido como la "ciudad oficina", siendo un sitio muy poco amigable para transitar o permanecer en él.

### *La organización del sector Retiro*

Esta área que constituyó en su momento uno de los bordes urbanos y que funciona en la actualidad como (Se trata de un área que, por constituir en su momento uno de los bordes urbanos y actualmente una) cabecera ferroviaria y centro de transferencia de primera magnitud, no se encuentra completamente integrada a la ciudad y se presenta como un ámbito desorganizado y de imagen imprecisa, no plenamente incorporado a la ciudad

### *El completamiento de la autopista ribereña*

La concreción de este proyecto, que cerraría la circunvalación de Buenos Aires, resulta vital para toda el Área Central, así como para Puerto Madero y el sector del concurso, ya que el tramo en cuestión será el que absorba todo el tránsito pasante y fundamentalmente el de carga.

### *La reorganización del Puerto*

El puerto, que debido a la enorme importancia que ha tenido a lo largo de la historia de la ciudad desde su fundación da nombre a los habitantes de la ciudad, tiene en la actualidad un funcionamiento y unos accesos que generan grandes conflictos físico-funcionales con el resto del área.

Las intervenciones proyectadas en Dársena Norte pueden constituirse en un disparador para solucionar "las deudas" planteadas y se presentan como una oportunidad única para dotar a la ciudad de un nuevo ámbito de características singulares y colaborar en la reestructuración e integración de su área de influencia, situación que ocurrirá tanto por acción como por inducción.

El leit- motif de la propuesta presentada ha sido revertir la tan mentada y remanida frase "Buenos Aires da la espalda al río", procurando extender la ciudad hasta su borde fluvial.

## LA INTEGRACIÓN URBANA

Se plantean fundamentalmente dos ángulos de integración entre el sector considerado y la ciudad: desde el frente de la Av. L.N. Alem y desde el frente de las plazas San Martín, Fuerza Aérea Argentina y Canadá, considerando que, desde ambos, es prácticamente inexistente la interacción con Dársena Norte. Por otra parte, desde el sector de Puerto Madero, el corte no es tan marcado, no obstante existe y también se nota la falta de un remate adecuado a ese desarrollo.

En este contexto se adoptaron los siguientes lineamientos de integración del proyecto con su entorno urbano:

### *La fusión río - ciudad*

Uno de los objetivos claves es llegar con la ciudad al río -Dársena Norte-, salvando la barrera representada por Catalinas. Y cuando hablamos de Ciudad, nos estamos refiriendo a un lugar singular como es el centro. Su localización adyacente al sector del concurso permite proponer vinculaciones fluidas entre ambos, generando un fenómeno de complementariedad, potenciando sus ventajas y ofreciendo una oferta de situaciones que serán muy apreciadas por los usuarios típicos del área. Esta fusión está pensada fundamentalmente desde lo peatonal, teniendo en cuenta la escasa distancia que separa a ambos sectores. Cuando resulta apropiado se generan pasarelas sobreelevadas respecto del nivel de la calle, a modo de extensiones naturales de los caminos y circuitos peatonales.

### *Tejido en relación a la calle*

La calle es el espacio de la socialización y la urbanidad. Es además el elemento estructurante de la ciudad y con el que todos estamos familiarizados. En este sentido, las nuevas edificaciones propuestas están concebidas con el objetivo de conformar un tejido en estrecha relación con la calle, que le dé límites y carácter, y que al mismo tiempo pueda ser fácilmente atravesable vinculándose con Catalinas Norte y el Area Central. Se propicia una mixtura de usos que genere actividades a lo largo de toda la jornada, evitando el vaciamiento del sector en determinadas franjas horarias.

### *Organización del área de Retiro. El transporte público*

Para lograr una adecuada integración del sector del concurso al resto de la ciudad, no se puede soslayar la presencia adyacente del área de Retiro, uno de los Centros de Tránsito a escala Metropolitana de Buenos Aires.

Teniendo en cuenta los proyectos existentes para Retiro y adoptando sus lineamientos generales, se propone reubicar y reordenar las paradas del transporte urbano que hoy se encuentran diseminada por el sector, en el Centro de Tránsito Urbano (CTU) a ubicarse debajo de la Plaza Canadá. Este centro estará conectado con las nuevas estaciones de subte de las líneas C (actual), H y E (proyectadas), optimizando las transferencias intermodales.

Asimismo se propone la continuidad del Tren del Este hasta este centro de tal modo que, cuando se concrete la extensión de su recorrido y si finalmente se considera el proyecto que propone su paso por Constitución, podrá vincular ambos Centros de Transferencia atravesando Dársena Norte, Puerto Madero y La Boca.

Las propuestas referidas al transporte público se complementarán con circuitos peatonales que optimizarán los recorridos de los usuarios.

### *Puesta en valor de las plazas Fuerza Aérea Argentina y Canadá e integración con Plaza San Martín*

La puesta en valor de estos espacios verdes, se posibilita en gran parte con el soterramiento del Centro de Transbordo Urbano y por consiguiente con la desafectación de los mismos a la actividad del transporte. Sus dimensiones son importantes en relación a la escala del sector del concurso y, si se los analiza conjuntamente con Plaza San Martín, adquieren una gran relevancia paisajística y ambiental. Se propone en este punto la unión de todo el conjunto mediante un puente que incrementará aún más la peatonalidad en el Area Central.

Es importante destacar que estos espacios se continúan hacia el sur con el futuro Parque de la Dársena planteado en los terrenos del actual Empalme Norte, que a su vez se espera tenga continuidad a lo largo de todo el desarrollo de Puerto Madero hasta su remate en Av. Brasil, por sobre la traza de la Autopista Ribereña. Asimismo se propone la prolongación del verde hacia el sector de la actual Dársena A, recuperando importantes superficies hoy destinadas básicamente al estacionamiento de camiones, como espacios verdes para la ciudad y para el uso público recreativo de sus habitantes. Se conforma además un fuelle entre el nuevo enclave propuesto y las actividades portuarias, administrativas y de transporte que se desarrollan en el sector.

### *Integración con Puerto Madero*

La implementación de la propuesta en Dársena Norte está íntimamente ligada con el desarrollo de Puerto Madero y se presenta como su culminación natural, así como de la de la de la Costanera Sur. En este sentido tanto la Av. A. Moreau de Justo como el Tren del Este continúan su traza en el sector de Dársena Norte.

## ESQUEMA ESTRUCTURAL DEL CONJUNTO

El conjunto está pensado desde la ciudad y como una oportunidad de seguir creando ciudad. El objetivo de nuestra propuesta es generar un complejo coherente de actividades que sea compatible con los lineamientos generales planteados; conjuntamente desarrollar un sistema vial fluido que atienda a los diversos niveles de circulación que pasan por allí, metropolitana, urbana, local, todo esto conjugado con un sistema peatonal que permita acceder al sector en forma de paseo evitando la situación actual donde lo dominante son las barreras. De esta manera se consigue la extensión de la ciudad hacia el río, creando un sector lleno de vitalidad y al mismo tiempo preservando su característica de **enclave**.

La propuesta se define por cuatro componentes estructurantes: la circulación vehicular, la circulación peatonal, los espacios públicos (verdes o "secos") y la edificación.

### *La circulación vehicular*

La construcción de la Autopista Ribereña, con sus salidas y entradas a la altura de la Av. Córdoba/Av. Grierson y calle Viamonte, permitirá liberar al área del tránsito pasante y fundamentalmente del de carga. Esta situación es el punto de partida para una **rejerarquización** de la vialidad. En este sentido se adoptó el criterio de dotar a las vías en sentido norte - sur con características urbanas y de paseo, por las cuales circula básicamente el tránsito local desalentando al pasante, a efectos de conservar el perfil de enclave del sector. Las vías perimetrales en sentido este-

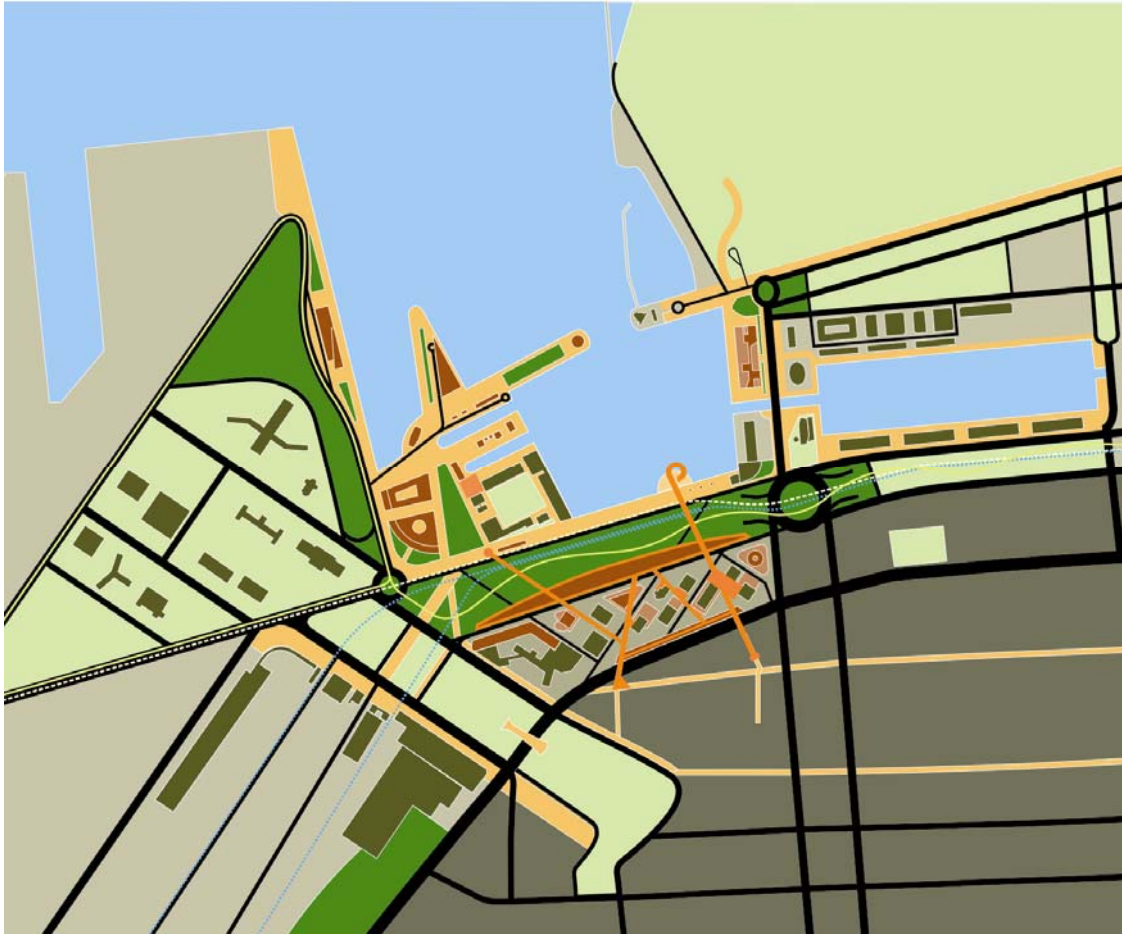
oeste constituyen los ejes de penetración desde el entorno urbano al sector. Asimismo se plantean algunas calles transversales intermedias de carácter mixto (tránsito motorizado y peatonal) a fin de permear la barrera constituida por Catalinas Norte y permitir la llegada al río.



### *La circulación peatonal*

La peatonalidad es uno de los ejes de la propuesta. La característica de Dársena Norte de contar con una de las mejores vistas del Río de la Plata, a una corta distancia del corazón del Área Central pero obstaculizada por una conjunción de barreras profundamente disuasorias, hace que esa conectividad no pueda disfrutarse y ni siquiera es percibida por el usuario del centro.

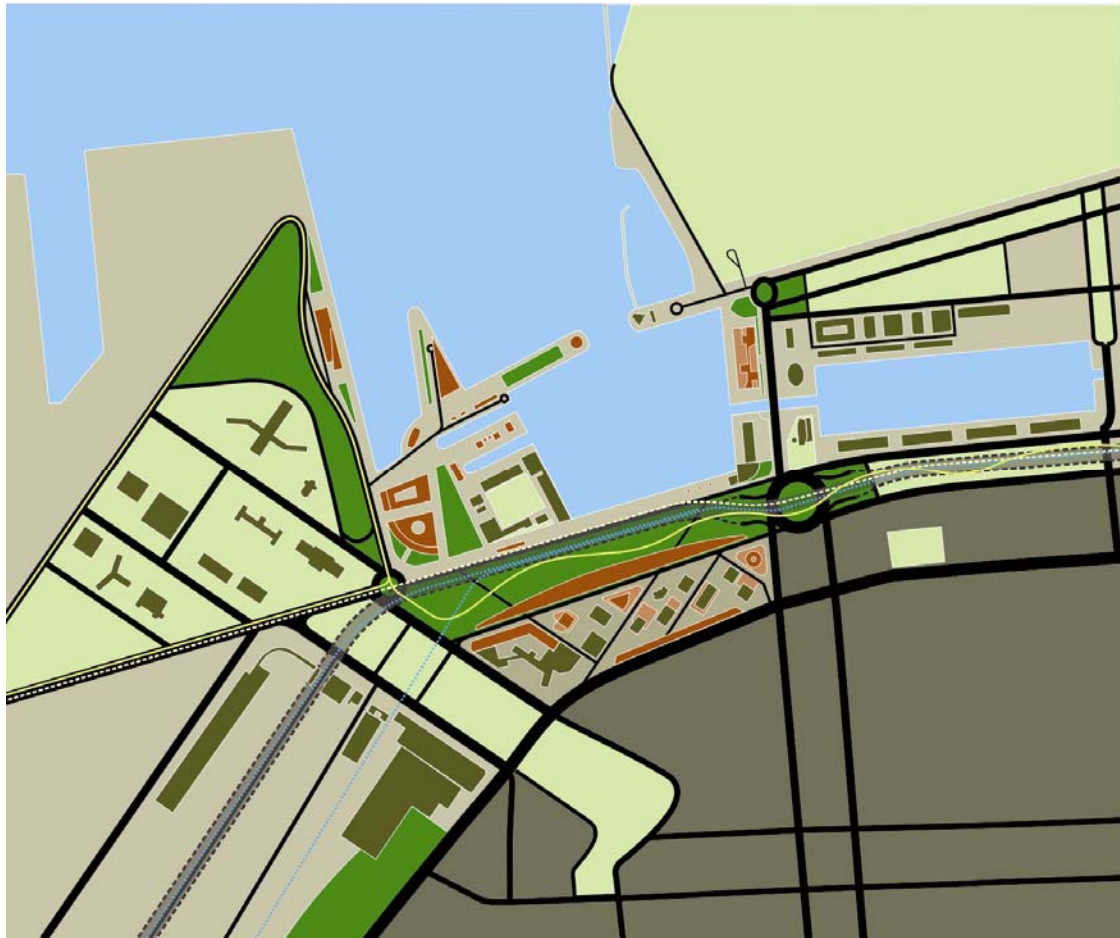
Para contrarrestar esta situación se propone un sistema peatonal que una, en forma clara y optimizando recorridos, Dársena Norte -teniendo en cuenta sus diferentes sectores- con los distintos puntos de su entorno urbano. A tal fin se proponen paseos de recreación, así como de conexión, que se materializan en distintos niveles respecto de la calle y que ayudan a vincular francamente el sector con Catalinas Norte y la ciudad, así como con Retiro y Puerto Madero.



### *Los espacios públicos*

Una de las decisiones más importantes que se adoptaron es la de generar importantes espacios públicos en cuanto a escala y calidad, tanto en la banquina costera como en la interfase entre ésta y la ciudad.

En el sector de Empalme Norte se crea el Parque de la Dársena, que se vincula y "cose" con su entorno mediante recorridos en dirección Norte-Sur y Este-Oeste que van uniendo los distintos puntos de interés. La banquina costera, por el contrario es tratada como un espacio "seco" que permite admirar el paisaje tanto de la ciudad como del río desde distintos puntos de vista.



### *La edificación*

Convertir a la ciudad en el marco del nuevo espacio público fue una manera de acercarla al río. En este sentido se planteó generar edificación -el conjunto Balcón de Buenos Aires (BBA)- en Empalme Norte, apoyada de un lado en calle Madero y del otro lado en el Parque, con mixtura de usos y funciones. Esta edificación se regirá por normas morfológicas para garantizar el carácter del espacio público. En el sector de ex - Tandanor también se plantea edificación nueva que se regirá por el mismo tipo de normas. Estas acciones se complementan con la puesta en valor de los edificios patrimoniales y con la edificación existente.





## LA ORGANIZACIÓN DE LOS DISTINTOS SECTORES

Los distintos sectores fueron concebidos y pensados para contribuir a la consolidación de lo urbano en un área singular, la costa del río, inexistente hasta ahora en términos de urbanidad en el resto de la ciudad.

### *Conjunto Balcón de Buenos Aires*

En el área de Empalme Norte, separado de Catalinas Norte por la nueva calle Madero se plantea la edificación longitudinal de un conjunto que busca un doble objetivo: por un lado, generar un frente urbano en un área que nunca lo consiguió plenamente -recordemos que el primitivo proyecto Catalinas sí lo planteaba- y por otro, conformar en su nivel +5 metros parte del sistema peatonal que se describe más adelante (ver LAS CIRCULACIONES VEHICULARES Y PEATONALES).

Por su privilegiada ubicación frente al río se lo denomina Balcón de Buenos Aires. Tiene una pisada de 14.100 m<sup>2</sup> y una superficie total de 201.700 m<sup>2</sup>. A nivel de la

---

planta baja es permeable parcialmente para permitir la fusión de la ciudad con el río, proponiéndose para el resto actividades fundamentalmente comerciales, generadoras de actividad. Este conjunto tendrá una variedad de usos, que incluyen vivienda, gastronomía, miradores urbanos, oficinas, hotelería, centro cultural, galerías de arte, auditorios, servicios, etc. Cuenta con 2 niveles de estacionamiento subterráneo para 2704 vehículos. El mismo está conectado con el Centro de Transbordo Urbano y con los accesos de la Autopista Ribereña por lo que podría ser adecuado considerarlo como "playa de disuasión" apta para transferir tránsito de transporte privado a público en proximidad del Área Central.

El proceso de gestión del conjunto BBA puede variar según se decida que será una sola unidad de dominio y edificación o si dada la magnitud del emprendimiento, deberá encararse como un conjunto de edificios de propiedad diversa. En cualquiera de los casos los lineamientos morfológicos serán detallados por la normativa propuesta.

#### *Parque de la Dársena*

Este parque constituye la interfase entre lo construido y el río, formando parte del sistema de espacios verdes aledaños. Es recorrible a través de senderos peatonales y una bicisenda. Su superficie es de 67.500 m<sup>2</sup>.

#### *Banquina Costera*

Este es el lugar privilegiado de contacto directo con el río y el paseo peatonal que une los sectores norte y sur de la Dársena.

El actual edificio de Buquebús es desactivado de sus funciones de terminal fluvial, aunque conserva funciones administrativas de la empresa, conjuntamente con las actividades hoteleras previstas y anunciadas para el futuro.

Se propone la puesta en valor del conjunto patrimonial conformado por el Hotel de Inmigrantes y el Apostadero Naval, así como su conexión peatonal con el resto de los sectores.

#### *Sector ex Tandano y Fracciones del Estado nacional*

Las propuestas en este sector han sido encaradas "sin pensar en los límites individuales de las distintas propiedades"<sup>1</sup>. El eje del área lo conforma una plaza pública alrededor de la cual se emplazan el conjunto patrimonial mencionado en el punto anterior, así como diferentes edificios de usos mixtos de índole comercial, administrativa, de recreación, gastronomía y hotelería, que incluyen estacionamientos subterráneos. Se previó un área para la localización del Hito Buenos Aires 2010 (concurso IRSA).

Sobre parte del espigón de cierre de la Dársena se propone implementar otro espigón de amarre y edificio para la terminal fluvial de Buquebús y Ferrylíneas, con las actividades complementarias necesarias para los pasajeros.

En el sector de los diques de carena se localizarán los servicios de lanchas colectivas y taxis, con sus respectivas boleterías y oficinas turísticas y kioscos varios.

En esta área también está prevista la localización de la planta de tratamiento de AySA, de acuerdo a lo indicado en las bases.

#### *Terminal de cruceros y paseo costero*

Fuera de la zona de Dársena Norte, ya en el Antepuerto, ingresando por la Av. Quartino se propone la localización del Puerto de Cruceros, con su edificio que

---

<sup>1</sup> Ver página 51 del Capítulo 3 de las Bases del concurso

---

cuenta con área de ascenso y descenso de pasajeros, estacionamiento y áreas comerciales y gastronómicas. La Av. Quartino ha sido convertida en un paseo costero, provisto de estacionamiento en superficie para 300 vehículos. Culmina en el Parque del Puerto.

#### *Borde sur de Dársena Norte*

Se mantiene la concesión del Yatch Club y del Club de Pescadores por tratarse de áreas de valor patrimonial protegidas. Por el contrario se propone la desafectación y demolición del edificio de Ferrylíneas (que se relocaliza en el sector ex - Tandanor) a efectos de generar espacios públicos que funcionen como remate de la Costanera Sur.

En el sector libre de la Armada Argentina se propone un edificio anfiteatro para actividades culturales y recreativas que se abre al río y posibilita la contemplación del paisaje desde distintos ángulos y la concreción de espectáculos al aire libre.

Cruzando el canal de comunicación entre Dársena Norte y el Dique 4, hacia el oeste, todo el sector fue recientemente adquirido por privados, con lo cual la propuesta del concurso sólo abarca la puesta en valor del espacio público y la traza de los circuitos peatonales.

## LAS CIRCULACIONES VEHICULARES Y PEATONALES

El criterio básico de la organización circulatoria se resume en la idea de minimizar los flujos vehiculares en el sector, dando neta prioridad a los recorridos peatonales. El sistema se complementa con el Tren del Este y bicisendas.

#### *Circulación vehicular*

Como ya fuera mencionado, la construcción de la Autopista Ribereña, con sus salidas y entradas a la altura de la Av. Córdoba/Av. Grierson - Viamonte permitirá liberar al área del tránsito pasante y fundamentalmente del de camiones. Esta situación es el punto de partida para una *rejerarquización de la vialidad* del sector.

La Av. Madero adquiere rol de calle urbana de un sentido de circulación (hacia el sur), entre Catalinas y las nuevas construcciones sobre los terrenos de Empalme Norte. La continuación de la Av. Moreau de Justo en el sector de Dársena deviene en una Av. Parque de doble sentido, bordeada por la traza del Tren del Este. La Av. Córdoba y su continuación Av. Grierson sirven como vía de penetración al sector sur de la Dársena Norte, mientras que el par Av. Ramos Mejía/Av. San Martín y la Av. Quartino son las vías de penetración a Dársena Norte y al futuro puerto de pasajeros en Antepuerto.

Estas vías se complementan con dos calles de convivencia, de doble sentido circulatorio y un carril por sentido, que atraviesan Catalinas Norte. Una discurre por la traza de la calle existente Della Paolera y la otra por una nueva calle que se propone por detrás del Hotel Sheraton, brindándole un nuevo frente al mismo, permeando de esta manera el "obstáculo" de Catalinas y finalizando en el río. Asimismo se propone reforzar el carácter vehicular de convivencia de las calles internas a Catalinas.

### *Circulación peatonal*

El sistema peatonal propuesto tiene como mira crear una conectividad neta y clara con su entorno mediato e inmediato. A tal fin se proponen recorridos de recreación, así como recorridos de conexión, que se materializan en distintos niveles respecto de la calle y que ayudan a vincular Dársena Norte con Catalinas Norte, con la ciudad, con Retiro y Puerto Madero.

Para lograr la conectividad con el Área Central, la solución propuesta consiste en unir la red peatonal existente en ella (a la cual se propone agregar la calle Dr. R. Rojas) con Dársena Norte mediante dos calles/pasarelas transversales elevadas. Ambas parten de las cercanías de la calle Reconquista, una en la peatonal Tres Sargentos y la otra en la plazoleta adyacente a la futura peatonal Ricardo Rojas, iniciando un sistema peatonal elevado que atraviesa la Av. L.N. Alem, Catalinas Norte y la nueva calle Madero, arribando al conjunto BBA a una altura de +5 metros. En ese nivel el edificio tendrá características de espacio urbano, apto para recibir volúmenes significativos de público que seguramente serán atraídos por lo que podrá considerarse el "Gran Balcón de Buenos Aires". La circulación peatonal elevada continúa y, atravesando Moreau de Justo y el Parque de la Dársena, llega al río.

En la calle/ pasarela de Rojas se desarrollará un sistema de ascenso compuesto por escalera mecánica, escalera fija y ascensor que se ubicará en la plazoleta allí existente. En Alem deberá pasar lógicamente con el gálibo que esa avenida exige.

En el frente de Catalinas que da sobre la Av. Alem se plantea recrear la recova de su vereda oeste con el objetivo de contener el espacio y amenizar los recorridos peatonales. A su vez este edificio\_recova es recorrible en altura (altura + 5 metros) y en él confluyen las calles/pasarelas. Para este sistema peatonal se plantean normas tales que los edificios adyacentes puedan en el futuro conectarse a este sistema elevado de calle pública. Es muy probable que estas uniones se materialicen pues son simples y no agreden los lineamientos arquitectónicos de cada edificio.

En el sector de Dársena Norte se implementa una serie de recorridos peatonales: unos atraviesan el Parque de la Dársena hasta llegar a la banquina costera que es en sí misma un gran paseo peatonal que une el lado norte de la dársena con el lado sur. Otros son el nexo de unión de los distintos sectores internos (ex Tandanor, Hotel de Inmigrantes, Apostadero Naval, etc.) entre sí y con Retiro, el futuro Puerto de Pasajeros y Puerto Madero.

### **LOS CRITERIOS PAISAJÍSTICOS**

La propuesta general se basa en devolver a la ciudad el paisaje del río y recíprocamente poder admirarla desde él. A partir de esta premisa se decidió liberar la mayor cantidad de espacio público a la vera del borde costero, ya sea como espacios verdes parquizados o como espacios "secos". Asimismo se conservará la añosa forestación existente en el sector de concurso, de gran valor por su porte. Resulta de suma importancia resolver el diseño y equipamiento del espacio público teniendo en cuenta no sólo su estética sino inducir un envejecimiento digno, minimizando la necesidad y complejidad del mantenimiento.

La puesta en valor de las plazas Fuerza Aérea Argentina y Canadá junto con su continuidad física con plaza San Martín genera un imponente espacio verde de alta calidad ambiental, que se convierte en la memoria de la ciudad existente.

El nuevo Parque de la Dársena surge como una continuidad natural del conjunto antes mencionado, aunque ya no como memoria sino como futuro de la ciudad. Este parque se convierte en la bisagra entre la tradición y la modernidad, no sólo de Dársena Norte, sino también de Puerto Madero. Situado frente al río, adopta

características de "pradera" para no entorpecer las amplias visuales del entorno. La ubicación de árboles (ceibos, tipas y jacarandaes) seguirá estos criterios.

Todo el borde costero será tratado como espacios "secos" de recreación, contemplación y paseo, con forestación en puntos singulares para generar la sombra reparadora necesaria la mayor parte del año.

### LA PROPUESTA NORMATIVA

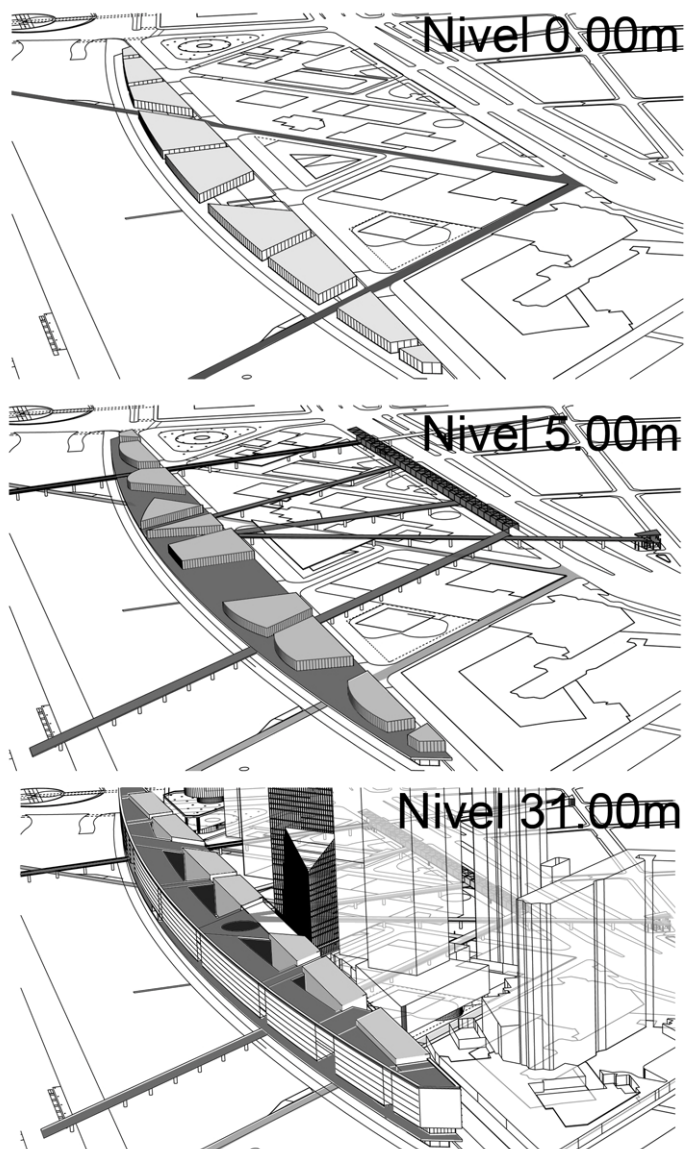
La propuesta normativa se basa en criterios morfológicos a efectos de prefigurar la fisonomía y las envolventes de los edificios a construir, logrando a priori una imagen del paisaje urbano deseado. Se propone la consolidación del tejido, generando continuidad edificatoria. Los lineamientos arquitectónicos (pisos, niveles, coronamientos, salientes, etc.) estarán sumamente detallados, como los usados en la Av. Diagonal Norte y tal como se hace en lugares significativos de muchas ciudades del mundo.

Para el **conjunto BBA**, el proceso de gestión puede variar según se decida que será una sola unidad de dominio y edificación o si dada la magnitud del emprendimiento, deberá encararse como un conjunto de edificios de propiedad diversa en parcelas diferentes. En cualquiera de los casos los lineamientos morfológicos están detallados por la normativa propuesta.

La pisada del conjunto está limitada por las líneas de edificación y se prevé una altura máxima de 31 metros. Esta altura equivale a una planta baja y primer piso de 5 m de altura c/u y 6 pisos más de 3.5 m de altura c/u. Las planta bajas serán permeables para permitir la conectividad en coincidencia con las calles peatonales y vehiculares que la atraviesan, cediéndose esas superficies al dominio público.

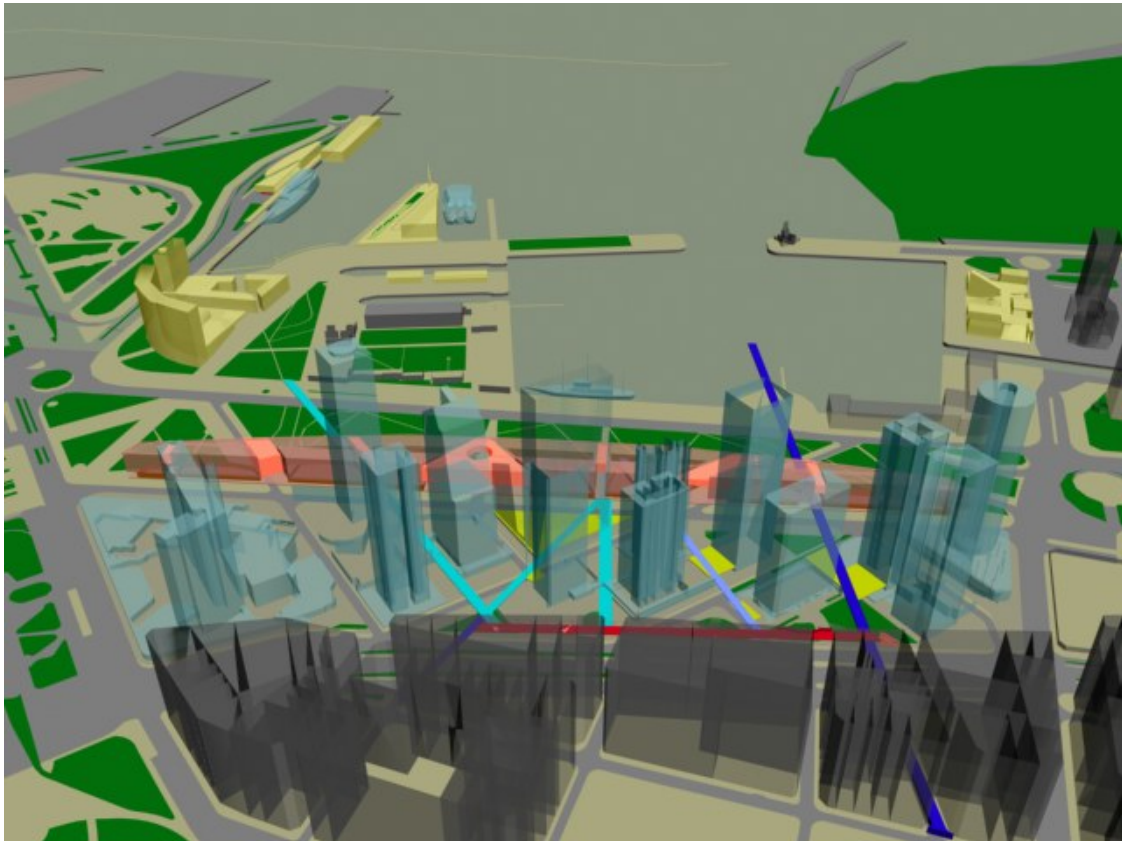
El primer piso tendrá características especiales, donde se mixtura el espacio público con el privado, al recibir las calles /pasarelas que vienen atravesando Alem y que llegan hasta el río. El espacio público resulta coincidente con la impronta de las mismas.

Este conjunto tendrá un variado mix de usos, que incluyen vivienda, hotelería, gastronomía, miradores urbanos, oficinas, centros culturales, auditorios, servicios, estacionamiento y a modo de síntesis, se sugiere permitir los usos del Area Central.



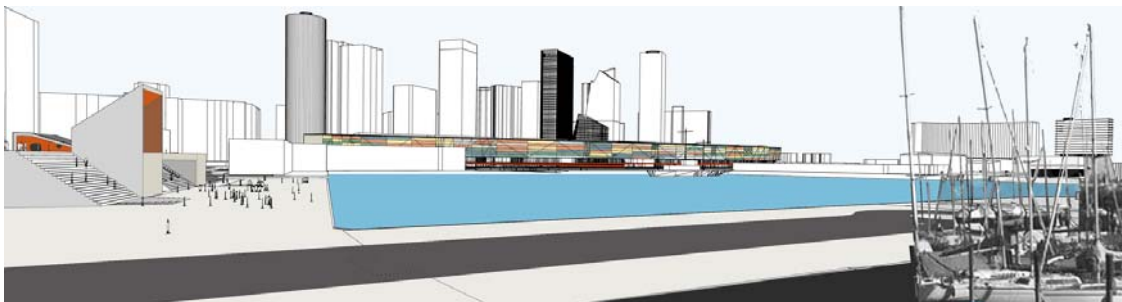
Como ya fuera enunciado, las propuestas para el *Sector ex Tandador y Fracciones del Estado nacional (Borde Norte)* han sido encaradas "sin pensar en los límites individuales de las distintas propiedades", debiéndose llevar adelante un proceso de gestión que permita arribar a un consenso entre los diferentes titulares de dominio.

Del total de la superficie se asigna casi 9 % a áreas parquizadas, 67 % a circulaciones peatonales recreativas, 11 % a circulación vehicular y 13 % a edificación nueva. Los edificios ex Tandador 1 y 2 responden a la tipología de basamento y torre, con una altura de 12 m para el primero y 48 m para la segunda. Ambos cuentan con dos subsuelos para estacionamiento, que en conjunto pueden albergar 1012 vehículos. Aquí también se permitirán usos mixtos de índole comercial, administrativa, de recreación, gastronomía y hotelería. Se excluye en este sector el uso de vivienda.



El resto de los edificios diseminados en el sector estarán sujetos a normas de tejido, con alturas que no superan los 15 metros.

En el borde sur se propone un edificio singular -el *anfiteatro/ cultural recreativo* - que se genera alrededor de un anfiteatro al aire libre. Tiene una impronta de 3.200 m<sup>2</sup> y una superficie total de 6.000 m<sup>2</sup>. su altura es variable, con un basamento de 8 metros y altura máxima, 20 m. cuenta con un subsuelo de estacionamiento para 240 vehículos.



A modo de síntesis, en las planillas que siguen a continuación, se presentan las superficies propuestas estimadas para el conjunto del área de proyecto.