

TRABAJO DE INVESTIGACION FINAL

Rambla al Río

De la Ciudad al Río – Del Río a la Ciudad

Autor/es:

Arrignon Aller, Caterina María – LU: 1101343

Boeri, María Candela – LU: 1104099

Daza, Nicolás Gustavo – LU: 1099131

Pereyra Müller, Sol – LU: 1102428

Tosoni, Ailén – LU: 1101975

Carrera:

Arquitectura

Tutor:

Converti, Roberto - Huang, Ian – Ilutovich, Agustín Mateo

Año: 2022

RAMBLA AL RÍO
De la Ciudad al Río – Del Río a la Ciudad

Trabajo de Integración Final – 2022

GRUPO 7

**Arrignon Aller, Caterina María – Boeri, María Candela – Daza, Nicolas Gustavo
Pereyra Müller, Sol – Tosoni, Ailen**

Docentes: Converti, Roberto - Huang, I Lan – Ilutovich, Agustín Mateo

Índice

1. Introducción	04
2. La Reserva Ecológica y la Ciudad	07
2. El Río de la Plata y la Ciudad	10
2.1 – Análisis de ciudades con “Riberas Urbanas”	12
2.1.1 - Parques del Río Medellín – Medellín, Colombia	12
2.1.2 - Río Mapocho – Santiago de Chile	12
2.1.3 - Savannah River Front – Savannah, Estados Unidos	13
2.1.4 - Seawall – Vancouver, Canadá	14
2.1.5 - Arroyo Cheonggyecheon – Seúl, Corea del Sur	15
2.1.6 - Río Guaire – Caracas, Venezuela	16
3. Disgregación Urbana	18
4. Área de Intervención	22
5. Propuesta Urbana-Arquitectónica.....	25
5.1 – Rambla al Río	25
5.1.1 - Ejemplos Urbanos	31
5.2 – Muelle-Museo-Mirador	36
5.3 - Estrategia Proyectual	38
5.3.2 – Proyecto Rambla al Río	38
5.3.3 – Proyecto Muelle-Museo-Mirador	41

5. Conclusión	45
6. Bibliografía	47
7. Anexo Gráfico.....	51
7.1 – Intervención Urbana: “Rambla al Río”	51
7.2 – Intervención Arquitectónica: Muelle-Museo-Mirador	61

Introducción

Quien camina hoy por el sur del centro porteño y por el barrio de Puerto Madero, no puede evitar ver las diferencias que existen entre ambas zonas, tanto en el estado de su fisonomía, la cual se caracteriza por su baja edificabilidad con un escaso desarrollo en su conservación en el primer caso, en contraposición con los modernos rascacielos que contienen oficinas ocupadas por medianas y grandes empresas corporativas, en el segundo. Por otro lado, contrastan locales cerrados (o abiertos en horarios reducidos) con dinámicos locales gastronómicos que incluso le dan vida nocturna a la zona; un movimiento peatonal restringido casi únicamente a sus principales arterias en oposición; a una concurrencia amplia y constante sin importar el horario. Ante esta visión que funciona casi como un espejo invertido, el futuro de la zona sur del centro porteño es una gran incógnita, la misma posee amplias posibilidades para aprovechar y potenciar a nivel urbano. En cambio, la zona de Puerto Madero, donde hoy están algunas de las grandes empresas presenta una imagen de transformación urbana, siendo un claro ejemplo de cómo la planificación puede lograr una reconversión de la zona, mientras que la disminución de turistas y oficinistas en el centro porteño ha convertido la zona en un espacio en deterioro. Este tema también es abordado por ABBA Artemio Pedro, quien explica en uno de sus artículos que una vez que los centros tradicionales pierden la demanda de los consumidores de más elevado nivel socioeconómico, se debilitan y deterioran, cayendo la diversidad de la oferta. Esto afecta de forma directa en los aspectos edilicios, de mantenimiento de la infraestructura y de equipamiento social en la vieja armazón de centralidades. No hay nada económico o socialmente inevitable en la decadencia de las ciudades viejas o en la recién estrenada decadencia de las nuevas e inurbanas urbanizaciones¹. Sin embargo, el sur del centro porteño podría dejar de ser como lo conocemos y resurgir como una zona renovada que despierte gran interés, y así convertirse en uno de los barrios residenciales de la ciudad más codiciados.

Entre estas dos zonas (sur del centro porteño - San Telmo y Puerto Madero) contiguas (Imagen N° 1), no solo se detecta un contraste entre sus fisonomías urbanas, sino que se distingue la falta de diálogo entre ellas. Esto se percibe también con respecto al barrio Rodrigo Bueno, a la Reserva Ecológica de la ciudad y al sector costero del Río de la Plata. En el primer caso, físicamente está dentro de los límites oficiales de Puerto Madero, pero no se lo ve integrado al mismo. Esto es debido a que son dos sectores de una misma zona que no poseen las mismas características de habitabilidad y de concurrencia; mientras que uno se posiciona como el barrio con el valor por metro

¹ Abba, Artemio Pedro. (2008). La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales. Centro-h, (2),73-88.

cuadrado más alto de toda la Ciudad Autónoma de Buenos Aires², el otro no se encuentra totalmente urbanizado, lo que hace que se vea relegado con respecto al otro. De forma similar, existe un contraste marcado en cuanto a la integración urbana, entre la Reserva Ecológica de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el resto de la misma. Y por último con respecto al sector costero del Río de la Plata, es inevitable no mencionar la escasa utilización del área costera como un espacio público más de la ciudad. Hacer uso de este recurso implicaría un acercamiento de los habitantes en general con una zona natural; y además, la posibilidad de generar una nueva entrada a la ciudad por vía fluvial. Esta falta de comunicación entre las zonas mencionadas se deja percibir por los habitantes y turistas que transitan las dos zonas día a día.

Partiendo de este análisis, es evidente que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires necesita desarrollar un proyecto que provoque una relación fluida y continua que potencie, revitalice y consolide estos sectores urbanos; ya que, hay cierto reconocimiento de determinados aspectos que pueden ser considerados como obstáculos, y que se perciben en su mayoría en el aspecto social de la ciudad. Dichos obstáculos han sido parte de debates a lo largo del tiempo, debido a que se encuentran presentes en las distintas ciudades, desarrollándose en cada comuna o barrio que las integran, ya sea como elementos físicos estructuradores que pueden ser de orden natural (ríos, barrancas, cerros, etc.) o artificial (vías férreas, grandes instalaciones de infraestructura, espacios en desuso o abandonados, etc.). Un término generalmente utilizado es el de “barreras urbanas”, y la eliminación de estas es uno de los grandes retos en la configuración de los espacios urbanos. La formación de estas “barreras” no es unívoca; algunas no fueron necesariamente pensadas y estructuradas como tales, sino que fueron transformándose en obstáculos con el paso del tiempo.

Esta es la razón por la cual, este trabajo se basa en el estudio, caracterización y evaluación de las dos zonas mencionadas con el objetivo de lograr una comunicación tangible e intangible entre ellas a nivel urbano. Es por eso que, en un comienzo se desarrollará el estudio de las características que posee cada una, tanto en el aspecto urbanístico, como también así en el arquitectónico para potenciarlas a través de futuras intervenciones, utilizando la posibilidad de generar una pieza urbana integradora que promueva una conexión directa entre dos partes de la ciudad hoy poco comunicadas, y a su vez una a ambas (y en cierto sentido, a la ciudad) con su principal marco natural, el Río de la Plata.

² *Negocios*. (Noviembre 14, 2022). Los 10 barrios con el metro cuadrado más caro de Buenos Aires: hay sorpresas en la lista. *Negocios*.

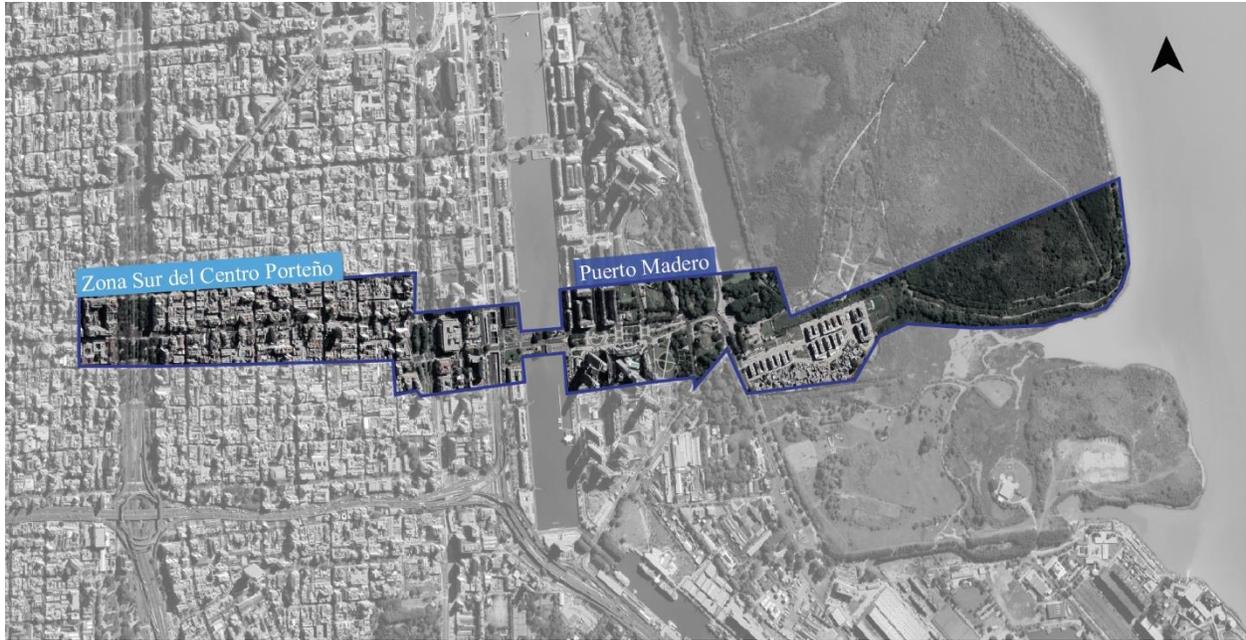


Imagen Nº 1. Área de análisis. Elaboración propia.

La Reserva Ecológica y la Ciudad

Con el objetivo de llevar a cabo el proyecto de intervención teniendo en cuenta los sectores ya mencionados, fue necesario realizar un análisis sobre la Reserva Ecológica; y así conocer sus características, sus beneficios y también su morfología entre otros aspectos.

La Reserva Ecológica Costanera Sur también conocida como RECS, Reserva Costanera o Costanera Sur se posiciona a orillas del Río de la Plata hacia el extremo este de la Ciudad de Buenos Aires. Si se observa desde lo alto, la reserva parece ubicada en una gran isla. El canal que la separa de la ciudad es el antiguo fondeadero, denominado Balizas Interiores, sobre el que se construyó el barrio de Puerto Madero.

Ocupando una superficie de 353 hectáreas, la reserva equivale al 25% del espacio verde total de la ciudad. Su terreno son tierras que fueron ganadas al Río de la Plata luego del abandono del proyecto de un Centro Administrativo para la ciudad en ese momento. En este caso la naturaleza se ocupó de apoderarse de ese lugar que iba a ser intervenido por el hombre.

En 1986, según la Ordenanza 41247 se declaró Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica a los terrenos ganados al río.

Al igual que todas las áreas naturales protegidas, resulta ser un espacio fundamental para la conservación de la diversidad biológica y para el aporte a un ambiente saludable para las personas³. Permite tener la oportunidad de acercarse a la naturaleza típica de la región, en un entorno modificado, pero principalmente natural. En ella se albergan alrededor de 2.000 especies animales y vegetales compuestas por arbustales, bosques, comunidades acuáticas y comunidades herbáceas.

Fue designada como sitio Ramsar en el año 2005, es decir, fue considerada como humedal de importancia internacional en el marco de la Convención sobre los humedales.

“Reconocidas en el mundo por su alto valor sustentable, la creación de las reservas naturales urbanas pretende resguardar diferentes especies de plantas autóctonas y animales originarios de una determinada región, así como también proteger bosques y lagunas, entre otras superficies. El amortiguamiento de sonidos e inundaciones, la

³ Universidad de Buenos Aires Facultad de Ciencias Exactas y Naturales. <https://exactas.uba.ar/?s=reserva>

conservación de agua potable, la regulación de la temperatura y la purificación del aire se encuentran dentro de las funciones puntuales que cumplen”⁴.

Desde el plano recreativo, además de insuficientes, todos los espacios verdes que puede encontrar el habitante de la Ciudad de Buenos Aires son paisajes urbanos, parques y plazas. Por su ubicación, facilidades de acceso y proporciones, la Reserva Ecológica Costanera Sur reúne condiciones ideales para la recreación en la naturaleza, no existiendo en la Ciudad otra área natural protegida.

El conocimiento a través del contacto con el paisaje originario de la región, contribuye a la formación de la cultura de un pueblo de la misma manera que el conocimiento de su historia y permite descubrir el valor y la belleza de la fauna y la flora autóctona.

La mayor cantidad de visitantes proviene de la Ciudad de Buenos Aires y áreas próximas de la Provincia de Buenos Aires, quienes acuden al sitio con fines recreativos realizando actividades de esparcimiento, contemplación de la naturaleza, caminatas, paseos en bicicleta, aerobismo, entre otros.

Anualmente, más de 1.000.000 de personas visitan la Reserva Ecológica Costanera Sur, siendo los meses de primavera- verano y los fines de semana las oportunidades en que se registra la mayor afluencia de público⁵.

La Reserva Ecológica, a pesar de poseer las distintas características positivas ya mencionadas, se puede decir que se encuentra de alguna manera relegada de la Ciudad de Buenos Aires. Esto es debido a que se posiciona en uno de los límites de la ciudad con el río, lo cual hace que no se considere ni se perciba integrada a la urbe (Imagen N° 2).

Este análisis va a formar parte de uno de los objetivos puntuales de la propuesta de intervención a nivel urbano, la integración y expansión de uno de los pulmones verdes más grandes que posee la ciudad; y de esta manera lograr que este sector natural se vuelva parte de la vida diaria de la sociedad.

⁴ Foro Ambiental. *Para las ciudades, las reservas naturales urbanas representan la puerta de entrada a la conservación.*
<https://www.foroambiental.net/>

⁵ Dr. Oliveira Rial, Alberto. (Marzo, 2005). Ficha informativa de los Humedales de Ramsar



Imagen Nº 2. Ubicación de la Reserva Ecológica Costanera Sur. Elaboración propia.

El Río de la Plata y la Ciudad

Un claro objetivo de este estudio también será, lograr una conexión fluida del Río de la Plata con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Imagen N° 4). Actualmente, el río simplemente conforma uno de los límites de la ciudad con determinados puntos de acceso, no llega a tener una conexión y comunicación directa con el interior de la urbe (Imagen N° 3). Para poder llevar a cabo estas intenciones, fue necesario realizar una investigación sobre la relación que poseen diversas ciudades con sus riberas. Muchas impulsan el uso de estos sectores como espacio público y para esto se realizan diferentes intervenciones urbanas.



Imagen N° 3. Falta de conexión entre la Ciudad de Buenos Aires y el Río de la Plata. Elaboración propia.

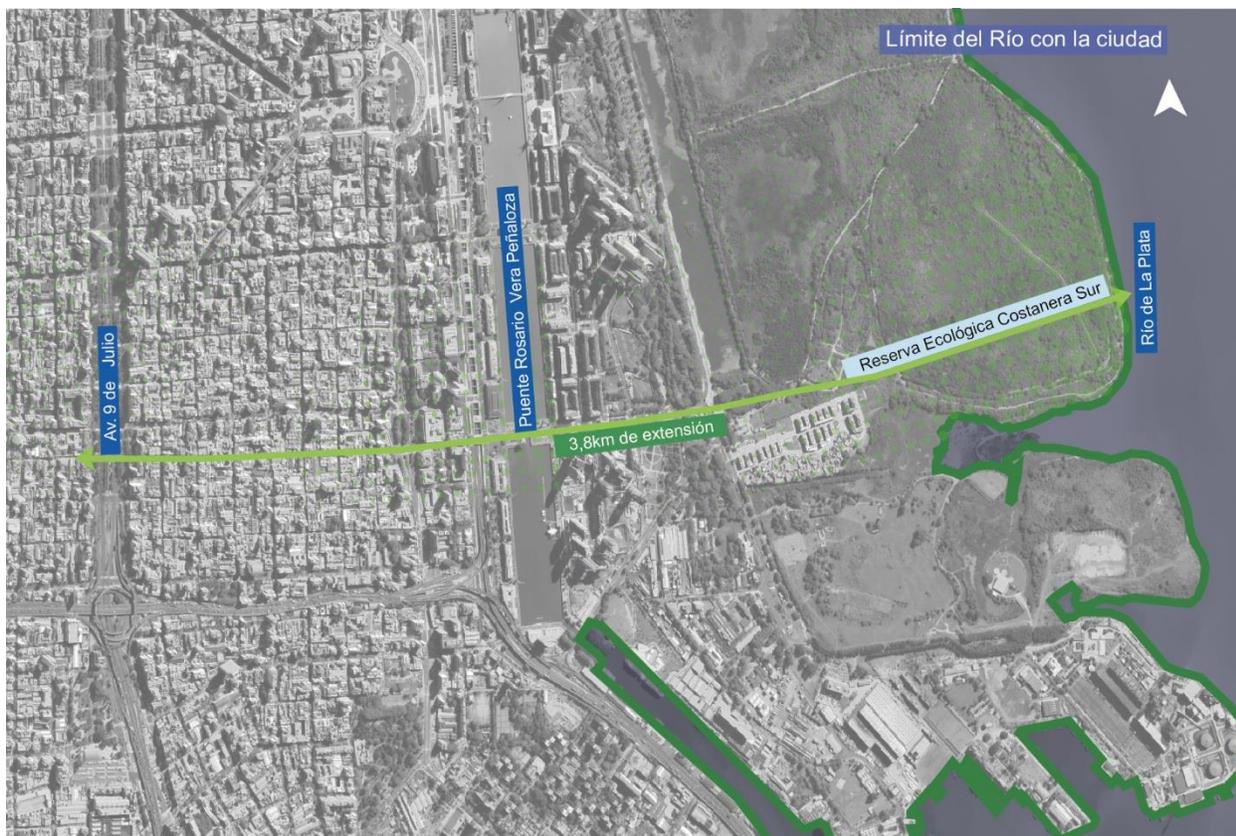


Imagen Nº 4. Posible conexión urbana con el Río de la Plata. Elaboración propia.

En muchas ciudades los cuerpos de agua han formado determinadas fronteras que limitan y dividen su estructura y trama urbana. Generalmente en estos casos se pueden observar determinados factores específicos, como por ejemplo, edificios que “dan la espalda a los ríos” debido a que se considera que aquellos se encuentran en pleno estado de contaminación, de deterioro, o porque perjudican o condicionan la relación e interconexión espacial. Pero el agua no solo caracteriza y define la forma y organización de una ciudad, sino que también tiene la capacidad de conectar y vincular de una manera muy particular a los habitantes, tanto cultural, como social o simbólicamente.

La preocupación e interés por los cuerpos de agua que se encuentran dentro de las distintas ciudades obtuvo importancia y fuerza en la década de los 80; aunque, en los 60 también se desarrollaron algunas iniciativas destinadas a recuperar ríos urbanos como, por ejemplo, el Támesis en Londres y el Sena en París. Tener en cuenta estas intervenciones ha servido para que muchas otras ciudades en el mundo impulsen el uso de sus riberas como espacios públicos para aprovechar y potenciar sus particularidades y características paisajísticas.

Análisis de ciudades con “Riberas Urbanas”

Parques del Río Medellín – Medellín, Colombia

A medida que la ciudad crecía, los márgenes del río se fueron convirtiendo en autopistas que la fracturaron. En el 2013 se convocó un Concurso Público Internacional con el propósito de seleccionar un proyecto que logre su integración con el río, beneficiando la creación de espacios públicos y organizando la infraestructura vial que ocupaba la ribera.

“Parques del Río Medellín”, fue el proyecto que se inició en el año 2015, y que se compone de 5 etapas para conectar la ciudad a través de diversos espacios públicos y áreas verdes, vías y ciclorutas con el propósito de garantizar una movilidad eficiente y sostenible, además de nuevos equipamientos (Imagen N°5).

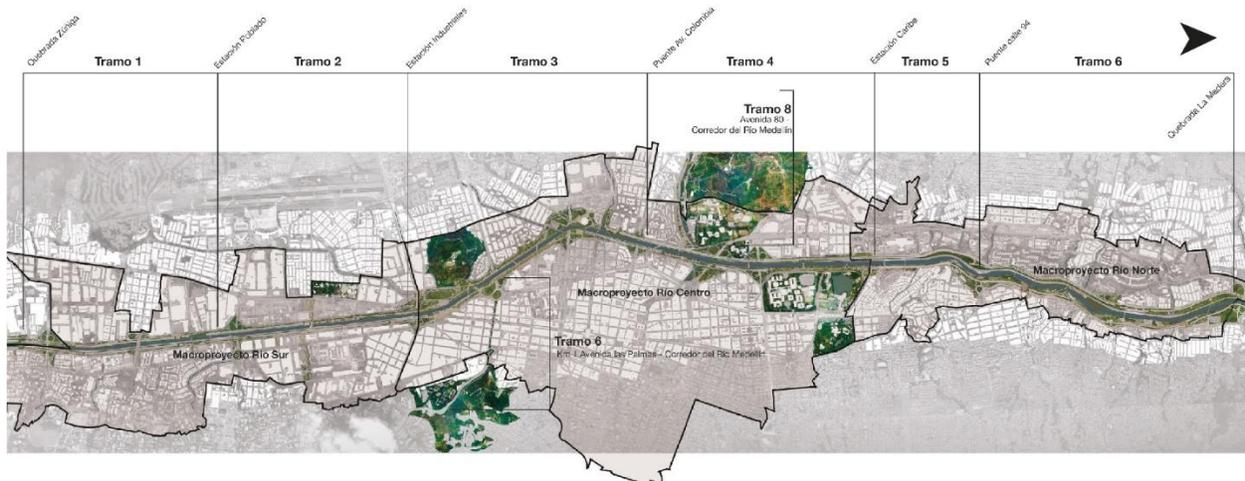


Imagen N°5. Parques del Río Medellín – Medellín, Colombia. Fuente: Cuaderno de Ciudad N° 3 Parques del Río.
https://mdeurbanlab.com/wp-content/uploads/2021/06/Cuaderno-de-Ciudad-No-3.Parques-del-Rio_compressed.pdf

Río Mapocho – Santiago de Chile

Este río, con una longitud de 110 kilómetros, se extiende a lo largo de 16 municipios de la Región Metropolitana de Santiago (Imagen N° 6). En el año 2010 se inició un proceso de descontaminación de sus aguas.

El río cuenta con parques urbanos a lo largo de su cauce y diferentes puentes que generan la conexión y comunicación norte-sur de la ciudad.

Uno de los proyectos más importantes para lograr el acondicionamiento de estos espacios en torno al río es el “Cicloparque Mapocho 42K”, el cual se basa en acondicionar la ribera sur como la columna ciclista de la capital. Con este proyecto se pretende comunicar y relacionar a 8 municipios a lo largo de 42 kilómetros de ciclovías, atravesando los parques existentes a orillas del río.

Otra iniciativa es el “Paseo Urbano Fluvial Río Mapocho”, el cual consistió en la construcción de un sector recreacional de 4,3 kilómetros en el lecho del río, relacionando 2 municipios de la urbe.

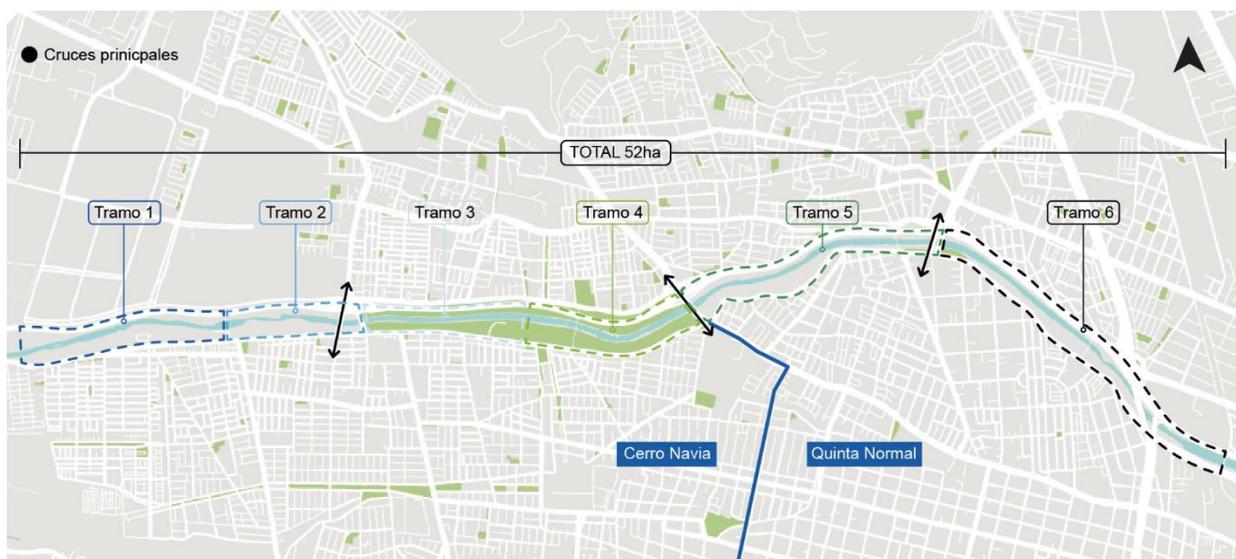


Imagen N° 6. Río Mapocho – Santiago de Chile. Elaboración propia.

Savannah River Front – Savannah, Estados Unidos

El centro de la ciudad de Savannah se desarrolla a lo largo de la ribera sur del río “Homónimo”, al este del estado de Georgia en Estados Unidos (Imagen N° 7). La diversa oferta de hotelería, comercios, edificaciones institucionales y sectores históricos mantienen la vitalidad de la zona.

Desde el paseo se puede tomar de manera gratuita un transporte en bote que posee paradas en los extremos de la ribera sur y cruza el río hasta la isla Hutchinson, del lado norte.

A pesar de la presencia y el valor de los comercios y actividades turísticas, las visuales del paseo se ven en parte interrumpidas por dos grandes hoteles que chocan con la identidad y esencia del lugar. Además, determinados espacios para estacionamientos generan un efecto similar en la circulación, interrumpiendo levemente el recorrido al lado del río y también así afectando a la imagen de las fachadas antiguas desde la visual de los botes de paseo.

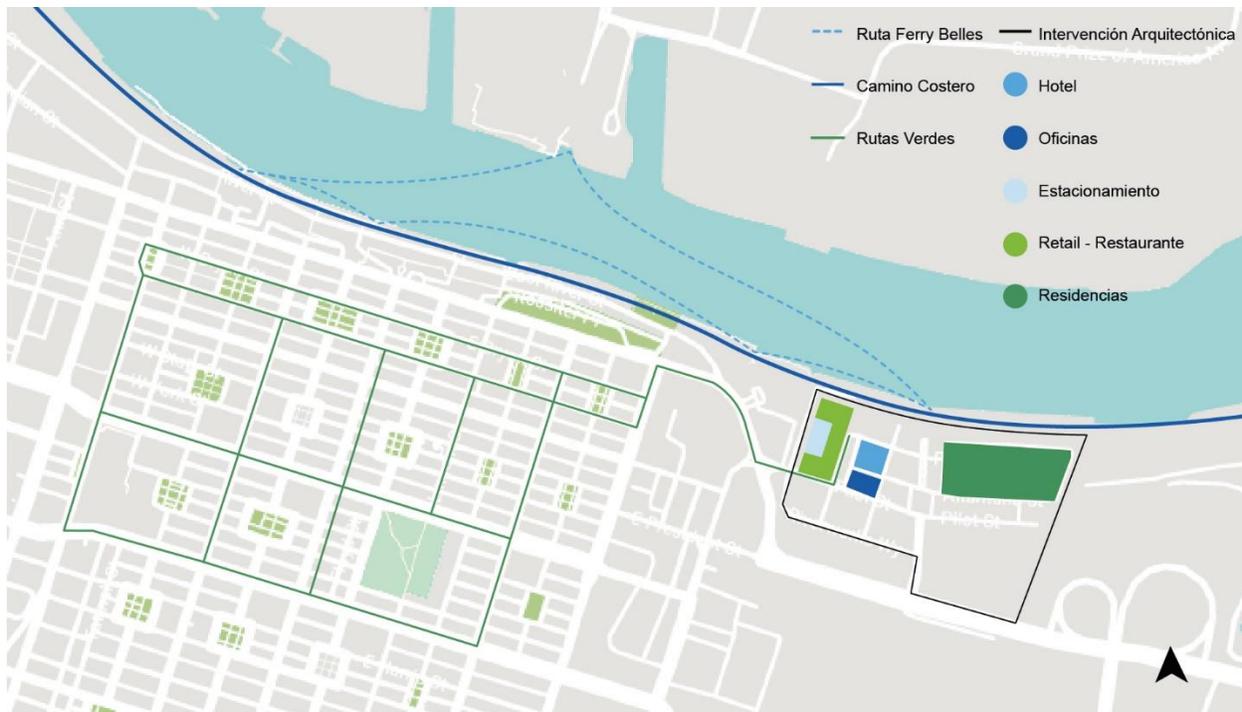


Imagen Nº 7. Savannah River Front. Elaboración propia.

Seawall – Vancouver, Canadá

Vancouver es una ciudad peninsular que se encuentra rodeada por un cuerpo de agua en sus extremos norte, sur y oeste. Su frente costero está compuesto por varias playas y parques vecinales, cada uno con un carácter y una presencia particular. Estos poseen diversas orientaciones como, por ejemplo, deportes, recreación y descanso. También la ciudad posee múltiples bahías y muelles a los que arriban ferries, botes y lanchas que se encuentran incorporados al sistema de transporte público multimodal.

El Seawall de Vancouver es una especie de “muralla pavimentada” que se extiende por todo el perímetro de Stanley Park (Imagen Nº 8). Contempla un circuito peatonal y

ciclista, que relaciona y comunica las áreas de recreación del borde costero, con una extensión de 22 kilómetros. El frente marino alrededor del Stanley Park posee una topografía que ha representado un gran obstáculo a sortear para lograr un paseo con calidad espacial apropiada.

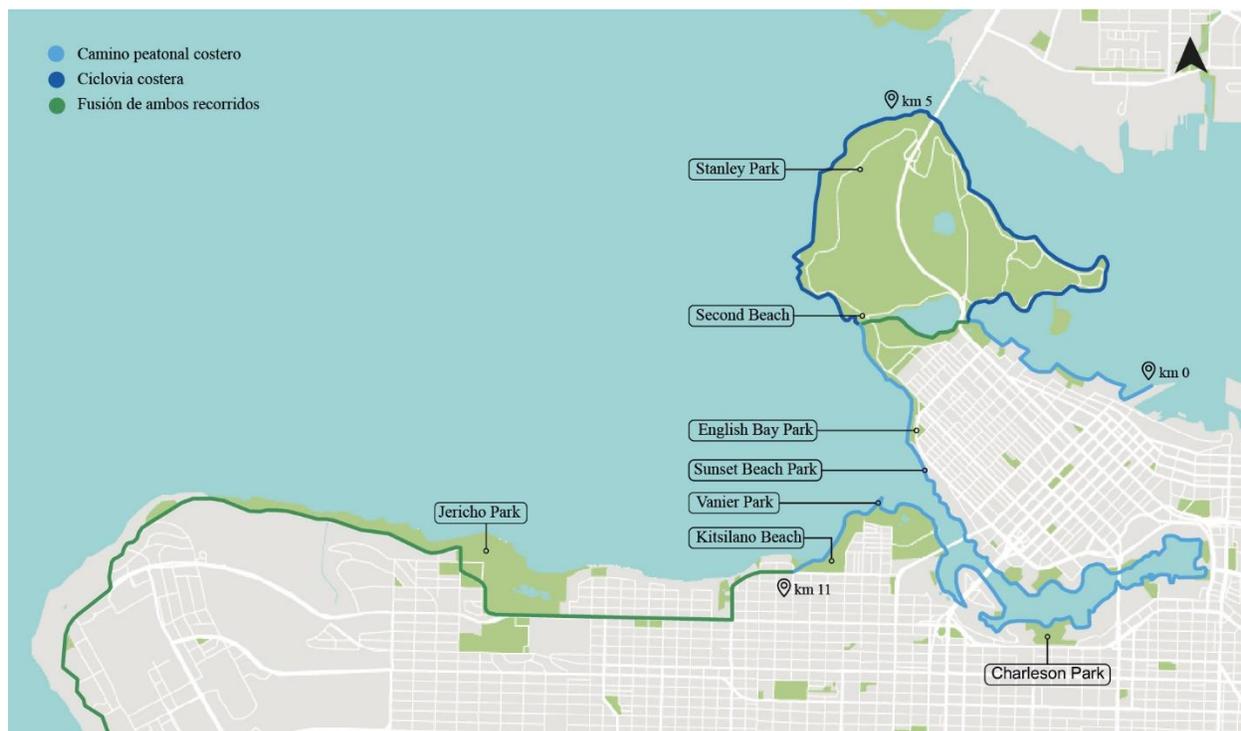


Imagen Nº 8. Seawall-Vancouver, Canadá. Elaboración propia

Arroyo Cheonggyecheon – Seúl, Corea del Sur

En el año 2008 se dio comienzo a la recuperación del arroyo Cheonggyecheon en el centro de la ciudad de Seúl en Corea del Sur. Este proyecto fue resultado del debate y la visión política para poder recuperar el valor ecológico del área y así darle un nuevo impulso a la economía local.

La historia de este proyecto forma parte del resultado de las diversas transformaciones que la ciudad llevó a cabo alrededor del arroyo durante el último siglo. Desde la década de los 50 hasta finales de la década de los 70, se llevó a cabo el desarrollo de grandes obras de infraestructura para cubrir el arroyo, como una respuesta a los problemas de contaminación y salubridad existentes, y tiempo más tarde para la construcción de la autopista elevada que permitió —hasta su demolición—, el paso de

170.000 vehículos diarios al centro de la ciudad. Esta misma autopista luego fue una de las principales causas del deterioro del centro de Seúl, produciendo una desmejora de la calidad de vida en las proximidades al arroyo, además de despoblamiento, pérdida de empleos y competitividad, e incluso de seguridad pública por el mal estado en que se encontraba esta vía de comunicación.

En el año 2005, se estableció un compromiso de recuperar Cheonggyecheon como parte de una intención mayor para revivir el centro de Seúl. Luego de que este proyecto fuera inaugurado, se logró revitalizar la biodiversidad alrededor del arroyo, la reducción de la isla de calor, la promoción del turismo y el aumento del valor de suelo y la actividad económica en la zona (Imagen N° 9).

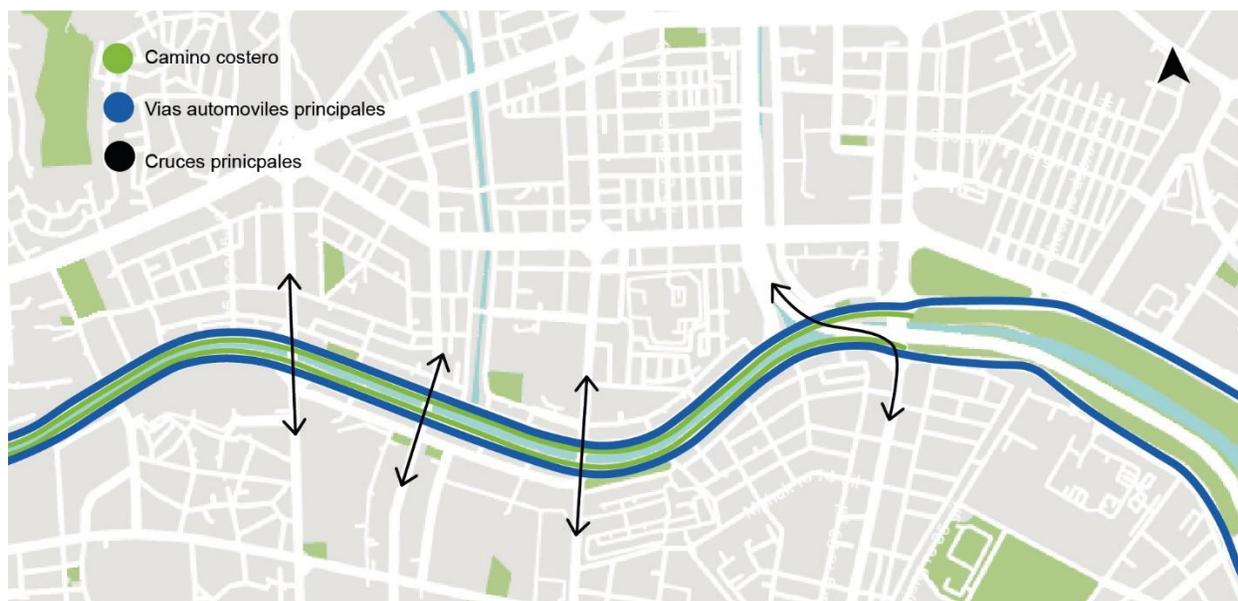


Imagen N° 9. Arroyo Cheonggyecheon – Seúl, Corea del Sur. Elaboración propia

Río Guaire – Caracas, Venezuela

El Guaire, con 72 kilómetros de extensión, es catalogado como el principal afluente del valle de Caracas (Imagen N° 10). En el pasado, alrededor del siglo XIX, funcionaba como balneario y era una importante vía de comunicación para el transporte de mercancías.

El río tiene una trascendencia histórica para la ciudad de Caracas, no solo por ser uno de los cuerpos de agua más importantes de la capital sino porque en el siglo XX se aprovechó su potencial hidroeléctrico y se instaló en la zona de El Encantado, la primera planta hidroeléctrica, convirtiendo a la ciudad en la primera de Latinoamérica en obtener electricidad generada a distancia.

En 1940 se inició la canalización del río pero no se generó un plan de saneamiento ni reencauzamiento de las aguas servidas que descargaban en el afluente. Esta situación se fue agravando a medida que crecía la ciudad, dado el uso indiscriminado de este recurso como receptor de aguas residuales.

La importancia ecológica y la localización estratégica del río en torno a la trama urbana de la ciudad, suele generar la utilización del mismo, como principal espacio público conector de la capital; ya que, revela la urgencia para la recuperación en una urbe que está en deuda con la cantidad de áreas de calidad en donde desarrollar su vida cívica.



Imagen Nº 10. Río Guaire-Carcas Venezuela. Elaboración propia

Disgregación Urbana

“El centro urbano constituye el lugar financiero, comercial, direccional y simbólico de una ciudad. La crisis de los centros urbanos ha sido una crisis urbana marcada por el desarrollo de los centros direccionales y de los grandes conjuntos periféricos. Sin embargo, los centros conocen hoy día una prosperidad demostrada, que se ha visto favorecida por una política de renovación y rehabilitación”⁶. Estos centros se identifican cada vez más como aquellos lugares en los que se producen cambios relevantes de forma masiva, donde surgen las políticas públicas y donde se toman las decisiones acerca de la organización de los asentamientos humanos y las decisiones conjuntas de una sociedad. Con respecto a los barrios y sectores de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mencionados anteriormente, estos desarrollan zonas características e importantes de la ciudad, pero entre ellas se produce una comunicación escasa y deficiente (Imagen N° 11).

Alcanzar la permeabilidad entre los diversos espacios urbanos dentro de una urbe, es uno de los objetivos principales de este trabajo, permitiendo una movilidad fluida en su extensión. Esto generaría la definición de un único espacio o pieza urbana, a través de su accesibilidad, confort y continuidad, lo cual puede garantizar un mejor desarrollo de los usos que cada zona tiene, además de contribuir a la continuidad de una trama urbana con la posibilidad de integrar elementos de varias escalas interconectados entre sí. Generar variedad llevará a la dinamicidad del espacio que se quiere lograr.

Una de las ideas más inadecuadas tras la planificación de los conjuntos urbanos ha sido la noción de que son conjuntos por sí mismos, abstraídos del resto de la ciudad y apartados. El objetivo debe ser reconfigurar los conjuntos, esas manchas sobre la ciudad, entrelazarlos con el resto del tejido urbano, y en ese proceso también reforzar la trama urbana que los rodea. Este es el caso de Puerto Madero en la actualidad, ya que el barrio se abstrae y aparta del resto de la ciudad en lugar de integrarse con el tejido urbano que lo rodea (por ejemplo, con la zona de San Telmo), a través de la infraestructura vial, los usos del suelo, el equipamiento urbano y las obras de infraestructura.

Las ciudades deben apuntar a la consolidación de zonas aledañas y así poder formar un conjunto entre ellas para que las manchas ya mencionadas se unifiquen. Para ABBA Artemio Pedro, a nivel de los espacios urbanos se debería intentar la fusión de las ofertas de las centralidades tradicionales con las nuevas centralidades, especialmente Puerto

⁶ Iriso, Enrique. (1992). El centro urbano: concepto, delimitación y funciones. *Estudio de Ciencias Sociales*, 57-75.

Madero, para lo cual es necesario potenciar los espacios conectores que vinculan y atraviesan los espacios semipúblicos de las grandes superficies para que se privilegie la red de calles como el espacio unificador y democrático de la ciudad⁷.

“¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Las calles y sus aceras son los principales lugares de conexión y de carácter público de una ciudad, son sus órganos más vitales y los protagonistas de su trama urbana”⁸.

“No solo hay que destacar el carácter conector que poseen, sino que también hay que identificarlas como espacios públicos que participan de la vida de los ciudadanos en su día a día”. En palabras del arquitecto Fernando De Terán, las calles actúan como ejes dinamizadores de procesos de reorganización a su alrededor, en los cuales adquiere formas nuevas de manifestarse la eterna relación de las funciones circulatorias con los aspectos sociales y ambientales, que siempre coexistieron en la calle e hicieron de ella un elemento fundamental de la ciudad⁹.

Tomar una iniciativa con respecto a la dificultad de fusión y relación que hoy existe en la extensión oeste-este, contrarrestará el desarrollo de las llamadas “barreras urbanas” y no permitirá que estas se hagan cada vez más profundas y constantes terminando en la consolidación de dos puntos segregados (Imagen N° 12). Se debe lograr un espacio urbano que pueda definirse a través de su accesibilidad, confort y continuidad, garantizar una mejor accesibilidad además de favorecer a la continuidad del tejido urbano, integrando elementos de varias escalas e interconectando los mismos y lograr diversidad dentro de una zona tanto en sus usos como en su infraestructura, generando el desarrollo de un espacio urbano con un carácter dinámico e integrador. Jane Jacobs defiende una planificación basada en la experiencia de la ciudad desde las diversidades, utilizando la planificación para incorporar la variedad y no para crear falsas homogeneidades. “Las ciudades necesitan una muy densa y muy intrincada diversidad de usos que se apoyen mutua y constantemente, tanto económica como socialmente. Los componentes de esta diversidad pueden diferir enormemente, pero han de completarse necesariamente de maneras determinadas y concretas”¹⁰.

Para contribuir a este estudio se tuvieron en cuenta los distintos concursos y proyectos que se planifican para estas zonas, como por ejemplo el ganador del concurso destinado al barrio Rodrigo Bueno titulado “El Faro de la Cultura”. Este se propuso como la oportunidad para realizar un edificio que albergue las costumbres, actividades, modos de vida, manifestaciones artísticas y tradicionales de los habitantes del barrio. El desafío consistió en generar un edificio que sirva de soporte, que sea versátil, flexible, y, sobre

⁷ Abba, Artemio Pedro. (2008). La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales. *Centro-h*, (2),73-88.

⁸ Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.

⁹ De Teran, Fernando. (1996). Calles y algo más que calles. *Revista Urbanismo Coam*, (29),6-21.

¹⁰ Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.

todo, que sea usado y querido por los vecinos del barrio¹¹. Otro de los proyectos, que se encuentra dedicado específicamente al barrio y su reurbanización, es titulado justamente “Proyecto de Reurbanización e Integración Socio-Urbana”. Este implica un proceso complejo que promueve la coordinación con otras áreas del Gobierno de la Ciudad para trabajar con un abordaje social que considera lo individual, lo familiar y lo colectivo¹². Por último, se encuentran las distintas propuestas para las tierras de la ex Ciudad Deportiva, que han ido mutando debido a los distintos rechazos de los proyectos propuestos por la desarrolladora IRSA debido al impacto ambiental que estas generarían, ya que esa zona forma parte del ecosistema “humedal costero”. En diciembre del año 2021 se aprobó la ley que habilita a realizar el megaproyecto inmobiliario propuesto por IRSA, que abarcará 70 hectáreas donde se construirán viviendas, oficinas, comercios y un parque público de 48 hectáreas¹³. Otros proyectos estudiados fueron el BA Costa, generado por el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, el cual implica una intervención total de la ribera. Gracias a las posibles diferentes intervenciones (Plaza memorial y AMIA, BA Playa, Parque Del Vega, Distrito Joven, Parque del Golf Costa Salguero, Integración con la reserva ecológica y Costa Urbana) se logrará generar mayor conexión con la integración de la reserva ecológica y con la costa urbana. El primero se concentra alrededor del total del borde de la Reserva Ecológica donde se propone un nuevo puente de acceso peatonal y la posibilidad de incorporar pasarelas, nuevo mobiliario urbano y la puesta en valor del borde costero. Siguiendo con la segunda intervención en la costa urbana, se proyecta un nuevo espacio verde y público de 50,8 hectáreas, el cual se complementará con viviendas y comercios. Todos estos proyectos futuros serán una gran iniciativa que con adecuadas conexiones ayudarán a lograr los diferentes objetivos compartidos.

¹¹ Monoblock. (2018) *Faro de la Cultura*. Concurso Nacional Faro de la Cultura.

¹² Gobierno de Buenos Aires Ciudad. *Barrio Rodrigo Bueno*. Buenos Aires Ciudad.

¹³ La Nación. (Diciembre 22, 2021). Ex Ciudad Deportiva de Boca: se publicó la ley que habilita el megaproyecto inmobiliario de IRSA. *La Nación*.



Imagen Nº 11. Disgregación urbana entre las zonas mencionadas. Elaboración propia



Imagen Nº 12. Intención de unión y consolidación de los sectores mencionados. Elaboración propia

Área de Intervención

En el amplio proceso de formación y transformación de la estructura urbana y territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es importante destacar que las distintas intervenciones urbanísticas e infraestructurales realizadas, han contribuido al marco y a la imagen actual. El desarrollo de operaciones urbanísticas conlleva una serie de interrogantes que ayudan a la formación de una estrategia necesaria para modificar aspectos negativos o débiles dentro de la ciudad. Para ello, se necesita un amplio conocimiento de los distintos ámbitos que componen a una urbe, como su población, sus formas de habitar, su accesibilidad, su movilidad, su relación con el espacio público y también con los barrios que la componen.

La ciudad de Buenos Aires se caracterizó por crecer alrededor de la anteriormente llamada Plaza Mayor y con el tiempo 48 barrios se consolidaron, todos con sus improntas y sus propias características¹⁴. En torno al río tuvieron su origen dos de estos barrios, entre los cuales se evidencia un gran contraste. Uno de ellos se denomina “San Telmo”, dentro de la zona sur del centro de la ciudad de Buenos Aires, caracterizado por ser uno de los barrios más antiguos y tradicionales de la ciudad. Posee alta presencia de viviendas que se destinan a alquiler temporario; como también de oficinas y comercios. San Telmo forma parte de un sector denominado informalmente “Centro Porteño”, un sector de la ciudad en donde todo confluye. El segundo barrio se denomina “Puerto Madero” y se ubica en el punto medio del eje costero del conurbano en coincidencia con la zona central de la ciudad en la cual convergen los sistemas de transporte y vías de circulación del área metropolitana de Buenos Aires¹⁵. Está comprendido por las calles Brasil, Avenida Ingeniero Huergo, Avenida Eduardo Madero, Cecilia Grierson, y por el Río de la Plata, el Riachuelo y la Dársena Sur.

Con el objetivo de llevar a cabo las intenciones y metas anteriormente planteadas, se delimitó una franja al sur del área central de Buenos Aires, que atraviesa los barrios de, San Telmo, Puerto Madero y barrio Rodrigo Bueno, y zonas como la Reserva Ecológica y la costanera sur del Río de la Plata (Imagen N° 13). Dicha franja se extiende desde la Avenida 9 de Julio hasta el límite de la ciudad con el Río de la Plata, desarrollándose sobre la Avenida Independencia hasta Paseo Colón y continuando sobre la calle Estados

¹⁴ Gobierno de Buenos Aires Ciudad. *Avenida de Mayo*. Buenos Aires Ciudad.

<https://www.buenosaires.gob.ar/cultura/patrimoniocultural/casohistorico/circuitos/avenidademayo>

¹⁵ Domínguez Roca, L. (1997). Reciclaje de puertos, accesibilidad, circulación: el caso de Puerto Madero. Facultad de Filosofía y Letras.

Unidos atravesando el puente y la calle Rosario Vera Peñaloza hasta llegar a la Reserva Ecológica y por consiguiente al Río de la Plata.

Se pensó en este sector hacia el sur del centro porteño como la línea directa entre el ajeteo de la urbe y el bálsamo del río. En el caso del barrio de San Telmo, se puede decir que éste presenta una oferta residencial, cultural, turística, gastronómica e institucional. Si bien Puerto Madero tiene una oferta similar, el contraste está dado por ser un barrio totalmente renovado para ofrecer un sector de alta jerarquía. Además, a nivel ciudad estas zonas desarrollan su oferta según su trama urbana; por ejemplo, en el caso del centro porteño sus diferentes usos están centrados en un lugar específico, mientras que el barrio de Puerto Madero concentra sus usos especialmente turísticos y comerciales en el perímetro de sus diques. Por otra parte, el barrio Rodrigo Bueno, representa una zona distinta a las anteriores ya que se encuentra en pleno proceso de urbanización. Por último, la zona de la Reserva Ecológica, el Río de la Plata, al ser sectores naturales de la ciudad se encuentran relegados conformando únicamente límites.

Las avenidas y calles que se van a intervenir fueron elegidas teniendo en cuenta aspectos de movilidad, de flujo, de oferta y de diversidad en sus usos. Por un lado, la avenida Independencia, la cual actualmente se encuentra en un estado de deterioro, partiendo de la base de sus usos y su escaso flujo de personas. Análisis que permite identificar una necesidad de revitalización y reacondicionamiento de una arteria. Y por otro lado, la calle Estados Unidos y la unión con el puente y calle Rosario Vera Peñaloza; dos arterias que se encuentran en dirección directa hacia la reserva pero sin relación alguna. Es justamente por esta razón que especialmente se consideraron, con la intención de lograr una franca relación y cumplir con la idea de la proyección de una pieza integradora.

Si los puntos de concentración de uso y vitalidad no se extienden en la ciudad entre sus diversas zonas, se generan lo que Jacobs, Jane denomina “lugares de penumbra”, lugares sin forma y con un escaso desarrollo de su estructura urbana. Una de las maneras de avanzar y mejorar dicha estructura es generar nuevos usos o extender lo suficiente aquellos que ya se encuentran activos.

Hoy en día el flujo de la población se concentra en cada barrio en sí, pero no existe una activa y real intercomunicación entre ellos. El área de intervención planteada tendrá como objetivo principal lograr una relación ágil y constante sin tener en cuenta, o ni siquiera percibir el pasaje de un barrio a otro. Esta interrelación se verá favorecida por el acceso rápido y directo a las diferentes zonas que esta franja proporcionará. A su vez, y no menos importante, esta vía interbarrial incentivará a los habitantes a hacer uso público

de la extensión de la costa sur del río, de la cual podríamos decir, que actualmente no se aprovecha en su totalidad.

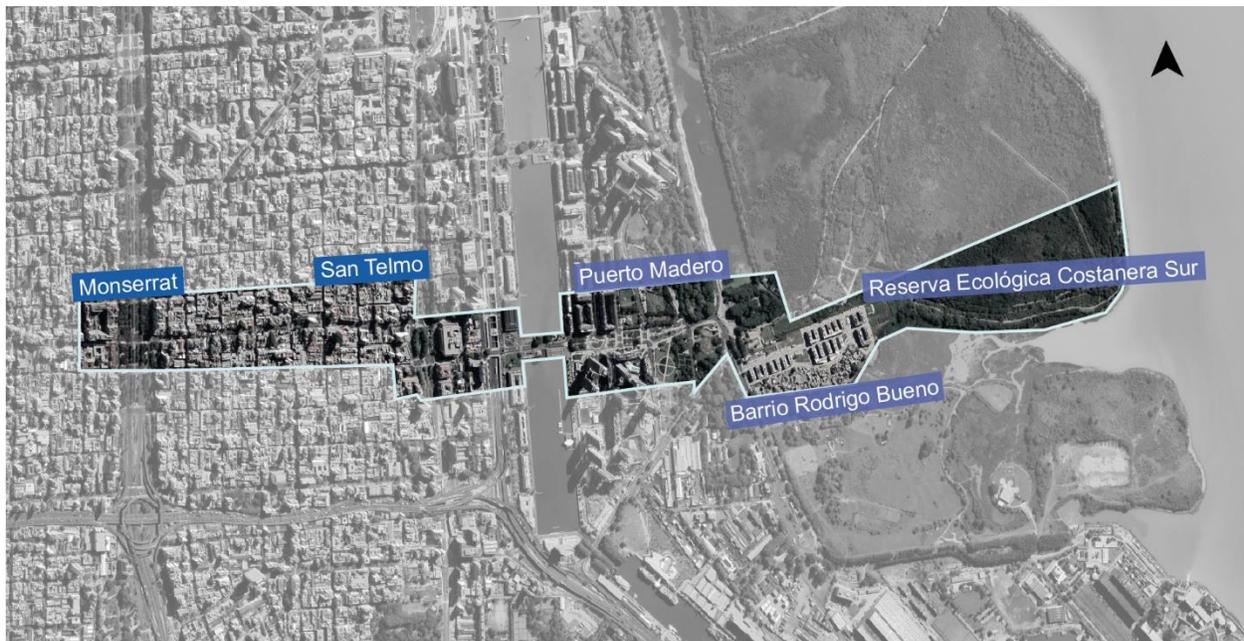


Imagen Nº 13. Área de intervención. Elaboración propia

Propuesta Urbana-Arquitectónica

Rambla al Río

Lograr una nueva entrada a la ciudad de Buenos Aires por medio de la generación de una conexión directa de la ciudad con el Río de la Plata a través de la extensión de uno de los pulmones verdes más amplios de Buenos Aires; además de, provocar una permeabilidad a nivel urbano entre las zonas de San Telmo, Puerto Madero, Rodrigo Bueno, Reserva Ecológica y Río de la Plata, debe ser un objetivo de la ciudad, es decir alcanzar una conexión peatonal capaz de contribuir con aspectos positivos y complementarios a la urbe. Tal es así que, se propone una “rambla urbana” pública de carácter natural, cultural y turístico, sobre la Avenida Independencia, el puente y la calle Rosario Vera Peñalosa, desde la Avenida 9 de Julio al oeste hasta la costanera del Río de la Plata en la Reserva Ecológica al este. El proyecto, además, resalta el aspecto de la cultura debido a que en cada barrio se detecta un potencial con capacidad de unión y de crecimiento.

Por medio de esta intervención urbana se busca lograr, por un lado, la conexión de zonas y; por el otro, la comunicación de la ciudad de Buenos Aires con el Río de la Plata mediante la integración de la Reserva Ecológica al interior de la ciudad. Un afluente como éste, no solo condiciona la forma, la actividad productiva y la organización de nuestra ciudad, sino que tiene la facultad de vincularnos y conectarnos de manera espacial, cultural, social y simbólica¹⁶. Todos los ejemplos de ciudades ubicadas al borde de un río citados previamente en el capítulo “El Río de la Plata y la Ciudad” bajo el subtítulo “Análisis de ciudades con Riberas Urbanas”, son un claro ejemplo de cuán importante es tener en cuenta al afluente al momento de generar intervenciones en la ciudad. La unificación que se necesita para proyectar este tipo de ejes, se realizará en este caso integrando la Reserva Ecológica Costanera Sur a la ciudad, logrando así la expansión de un pulmón verde con la intención de generar un ambiente distinto dentro de la urbe.

En cada barrio se han detectado sitios de relevancia que el proyecto va a integrar y unir para dar lugar a un eje urbano. Se identifican diferentes sectores o franjas en su extensión longitudinal de tres kilómetros, donde se localizan determinados nodos culturales. Estas franjas van a permitir al usuario vivir experiencias variadas a lo largo de todo un recorrido urbano, caracterizado por la presencia de la Reserva Ecológica.

¹⁶ Transecto Urbanismo. (Abril 13,2020). Agua y ciudad: 6 casos sobre riberas urbanas. *Transecto Urbanismo*.

Se integrarán en esta pieza urbana temáticas como, lo institucional, el culto, el entretenimiento, la recreación y lo turístico (Imagen N° 14).

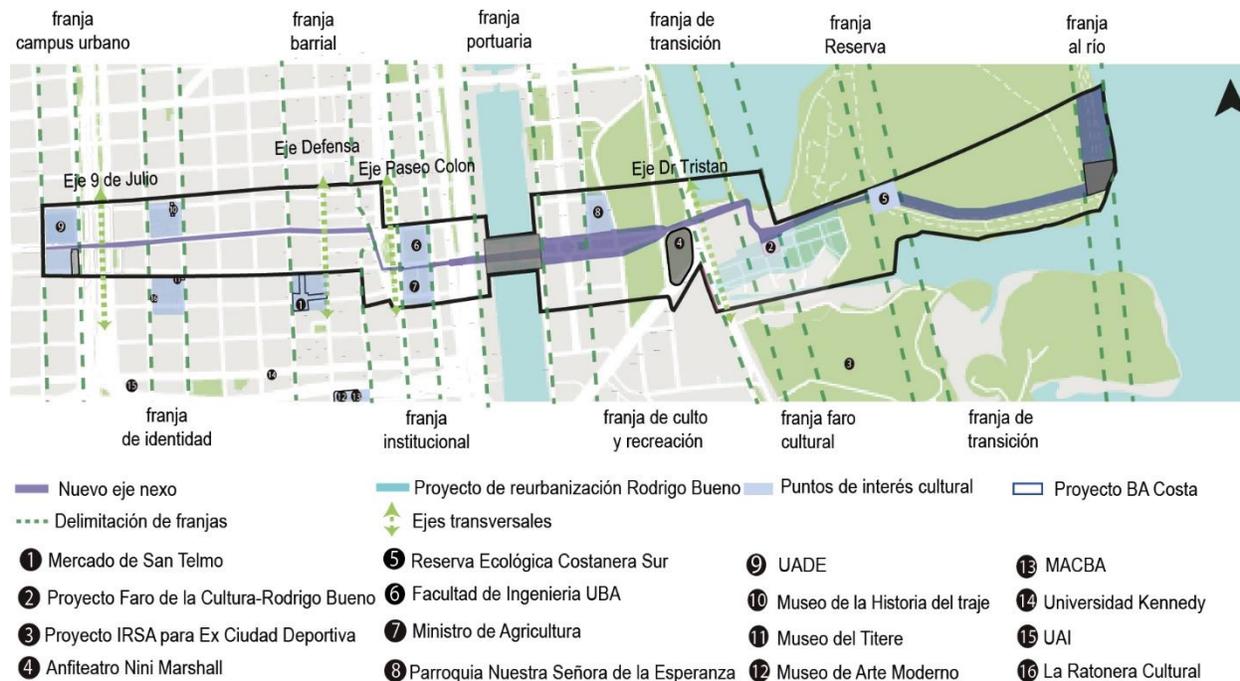


Imagen N° 14. Franjas que se desarrollan en la extensión de la rambla. Elaboración propia.

Generalmente, una rambla urbana debe presentar un inicio y un fin que provoquen en el usuario la sensación de que está comenzando o terminando un recorrido. En cambio, en este proyecto se promueve la idea de generar las dos situaciones en cada extremo, ya que esta rambla permitirá comenzar el recorrido desde el primer nodo en el centro porteño, como así también desde el Río de la Plata para aquellos usuarios que decidan iniciar su experiencia desde la reserva. Entre estos extremos, se dará lugar a una transformación urbana a escala peatonal donde la Reserva Ecológica adquirirá el papel principal. Esta incorporación del concepto de “paisaje urbano” promoverá el mejoramiento de la calidad ambiental y la conexión de los espacios. Se podrá reconocer la expansión de un corredor verde en extensión longitudinal sobre la ciudad. Se identificará la existencia de vegetación propia de la reserva con el objetivo no solo de integración, sino también, de generación de un espacio único con el cual se logre brindar un ambiente diferente; que signifique el escaparse de la vorágine de la ciudad para adentrarse en la naturaleza misma (Imagen N° 15).



Imagen Nº 15. Integración de la Reserva Ecológica dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Elaboración propia.

La rambla se proyecta con un carácter público muy marcado que se expresará con la integración de espacios destinados a la población en general. Estos sectores estarán destinados a generar una permanencia de los usuarios en este nuevo ámbito natural. Los mismos se encontrarán localizados —como se mencionó con anterioridad— a lo largo de la pieza urbana, distinguiéndose unos de otros según su finalidad. Proyectualmente, la rambla será pensada en distintas escalas con el objetivo de que cada uno adquiera un carácter distintivo consolidándose como hitos.

Un claro ejemplo de eje urbano que se utilizó como referente en esta propuesta de intervención, es “High Line” situado en la ciudad de Nueva York en Estados Unidos (Imagen Nº 16). Esto es debido a que plantea intenciones similares tanto en el aspecto urbano como en el aspecto natural, ya que es a su vez un parque que brinda a los ciudadanos un recorrido que se extiende en altura y que ofrece diversas vistas de la ciudad. La propuesta que fue la ganadora del concurso, se inspiró en una especie de malezas verdes que comenzaron a crecer luego del abandono de la línea férrea, proponiendo un pavimento que permita el crecimiento de vegetación por distintos lugares en la extensión del recorrido. La estrategia que se tomó fue la que proviene del concepto de “agri-tecture”: parte agricultura, parte arquitectura. El parque está dividido en 3 secciones y posee más de 12 accesos a lo largo del recorrido sobre la ciudad.



Imagen Nº 16. Proyecto High Line. Elaboración propia.

Retomando el proyecto “Rambla al Río”, un aspecto a destacar en uno de sus extremos, es la intervención del nodo “Pixel I” ubicado entre la calle Salta y Lima en la zona de Monserrat. Este formará parte de un plan de campus urbano. Tendrá la finalidad de contribuir a la Universidad Argentina de la Empresa y al futuro estudiantil, conformando internamente espacios de coworking, gastronomía, salones multiusos con mediatecas y bibliotecas; y externamente lugares de estar de carácter público. A su vez, situándonos dentro de la zona de San Telmo, este proyecto se unirá a otra intervención urbana, denominada “+Florida”, que se definirá como un área peatonal. Se extenderá desde la calle Perú pasando por “Rambla al Río” para luego desviarse por la calle Defensa. El otro extremo del eje se caracterizará por la generación de espacio público y por la conexión con el Río de la Plata. No solo se promoverá un lugar de estar, sino que, se logrará la llegada de usuarios desde este afluente. Estas dos puntas del proyecto también tendrán la función de ser miradores en la ciudad, aportarán diferentes visuales y experiencias a los usuarios. Otro de los nodos importantes se desarrollará en el puente Vera Peñalosa, tramo de conexión entre San Telmo y Puerto Madero. Un sector crucial debido a que establece una unión que puede fortalecerse y potenciarse con la intervención urbana, con el objetivo de que en el eje no se evidencie una discontinuidad entre los dos barrios. En resumen, esta rambla, comunicará, unirá y consolidará dos

extremos, uno de carácter institucional y otro caracterizado por proporcionar comunicación y conexión dentro de un entorno natural.

A lo largo del eje se emplazan otros hitos ubicados en calles que lo atraviesan. En el sector de San Telmo, entre las calles Tacuarí y Piedras se localiza el Museo Argentino del Títere y el Museo “La Ratonera Cultural”. Entre Bolívar y Defensa se encuentra el renombrado mercado de San Telmo, y entre Carlos Calvo y la Avenida Independencia se posiciona la Facultad de Ingeniería y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Situados en el barrio de Puerto Madero, entre las calles Aimé Painé y Julieta Lanteri se encuentra una Iglesia con espacio público, entre Calabria y la Avenida Tristán una plaza y su respectivo anfiteatro, entre Parado de Bellido y Simone Beauvoir se desarrollará el Faro de la Cultura, y por último dentro de la Reserva Ecológica se proyectará una nueva entrada peatonal (Imagen N° 17).



Imagen N° 17. Hitos que se localizan a lo largo de la rambla. Elaboración propia.

El concepto de este proyecto se basa en lograr nuevas relaciones integrales por medio de una transición entre lo urbano y lo natural, en donde la pieza urbana integradora de carácter único busca ser una conexión entre ambos, resaltando el entorno natural, en especial la vegetación nativa contenida en la reserva. La integración de la fauna y la flora nativas será un elemento de suma importancia con un rol preponderante dentro del recorrido (Imagen N° 18).

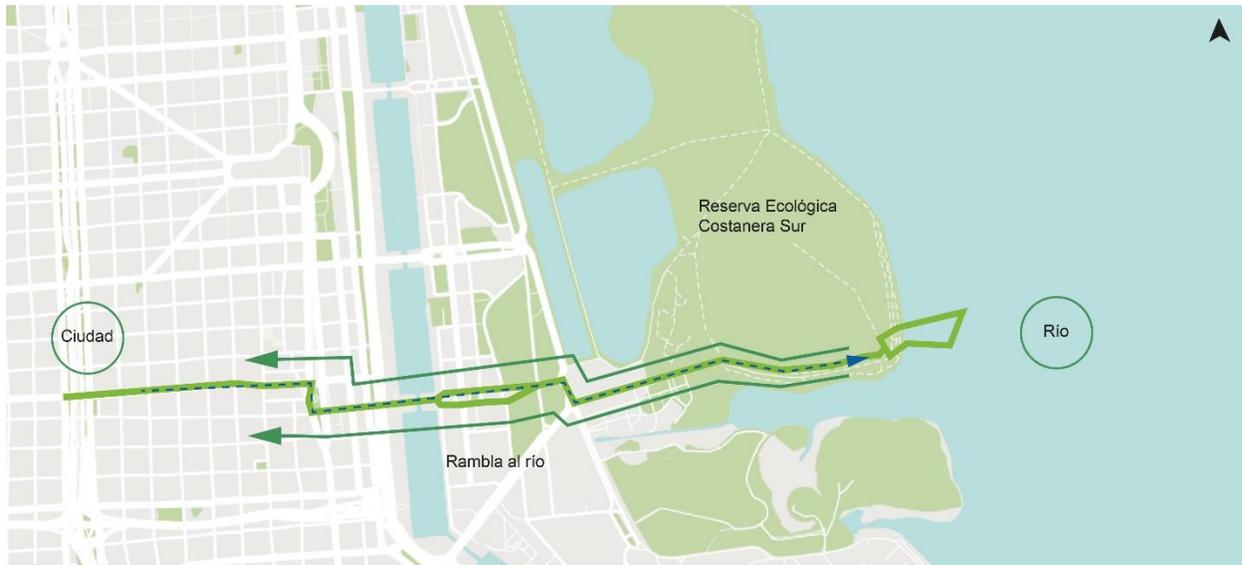


Imagen Nº 18. Aproximación de la propuesta: "Rambla al Río". Elaboración propia.

Ejemplos Urbanos

El término *rambla* se utiliza para designar a aquellos espacios urbanos que se caracterizan por ser amplias superficies en las cuales los peatones pueden circular libremente debido a la falta de automóviles. Una rambla no es una calle o avenida peatonal si no que es un espacio particularmente diseñado como turístico y que puede contar o no con puestos y negocios en sus alrededores¹⁷.

Se plantean dos ejemplos diferentes entre sí, para dar cuenta de las distintas visiones que se puede tener sobre el concepto de “rambla”.

Rambla de Barcelona

En España, el término Rambla se deriva del árabe hispánico “*Rámla*” y del árabe clásico “*Ramlah*”, que significa “arenal”. Hace referencia a todos aquellos surcos o lechos producidos por corrientes de agua que, por su intermitencia, pueden o no tenerla.

La Rambla o Las Ramblas, es una de las arterias más conocidas e importantes de Barcelona y uno de los lugares más recorridos de la ciudad. Es un paseo de 1,3 kilómetros que conecta la Plaza de Cataluña con el antiguo puerto de la ciudad (Imagen N° 19). A lo largo de su extensión, se encuentran algunos de los sitios de interés más atractivos de la ciudad. Se trata de un camino con personalidad propia que hay que recorrer de punta a punta (Imagen N° 20).

Hoy en día, La Rambla de Barcelona está compuesta por carriles para coches en ambos sentidos y un gran espacio central para peatones, con una frondosa arboleda. Además de su característico pavimento y los tradicionales puestos de flores, es famosa por sus terrazas, bares y restaurantes a pie de calle¹⁸. El primer aspecto mencionado, (los carriles para coches en ambos sentidos y un gran espacio central para peatones), se tomó en cuenta para el desarrollo de la propuesta “Rambla al Río”. Con la intervención sobre la calle Independencia, se pretende lograr la convivencia del flujo vehicular y peatonal, en vez de su completa peatonalización.

¹⁷ Bembibre, C. (julio, 2010). Definición de Rambla. Definición ABC. <https://www.definicionabc.com/general/rambla.php>

¹⁸ Barcelonando. *La Rambla*. <https://barcelonando.com/es/la-rambla>

En la actualidad el arbolado cumple un papel destacado en el metabolismo de la ciudad y proporciona una serie de beneficios ambientales y sociales como la mejora de la calidad del aire al eliminar contaminantes atmosféricos causados por el tráfico rodado. El arbolado de hoja caduca plantado en esta calle además de generar sombra en verano permite el ingreso de luz solar en invierno. La escala y alineación de los árboles contribuye a configurar visualmente el recorrido peatonal, pues conforma un eje abovedado que optimiza las condiciones climáticas del entorno y complementa la sombra generada por los edificios, además influye en la atenuación de la contaminación acústica al disminuir la reverberación que produce el ruido de los automóviles sobre las fachadas¹⁹.



Imagen Nº 19. Rambla de Barcelona. Elaboración propia.

¹⁹ Ospina-Tascón, J. (abril,2014). Las Ramblas en el crecimiento urbano de Barcelona. *Arquitectura y Urbanismo*.

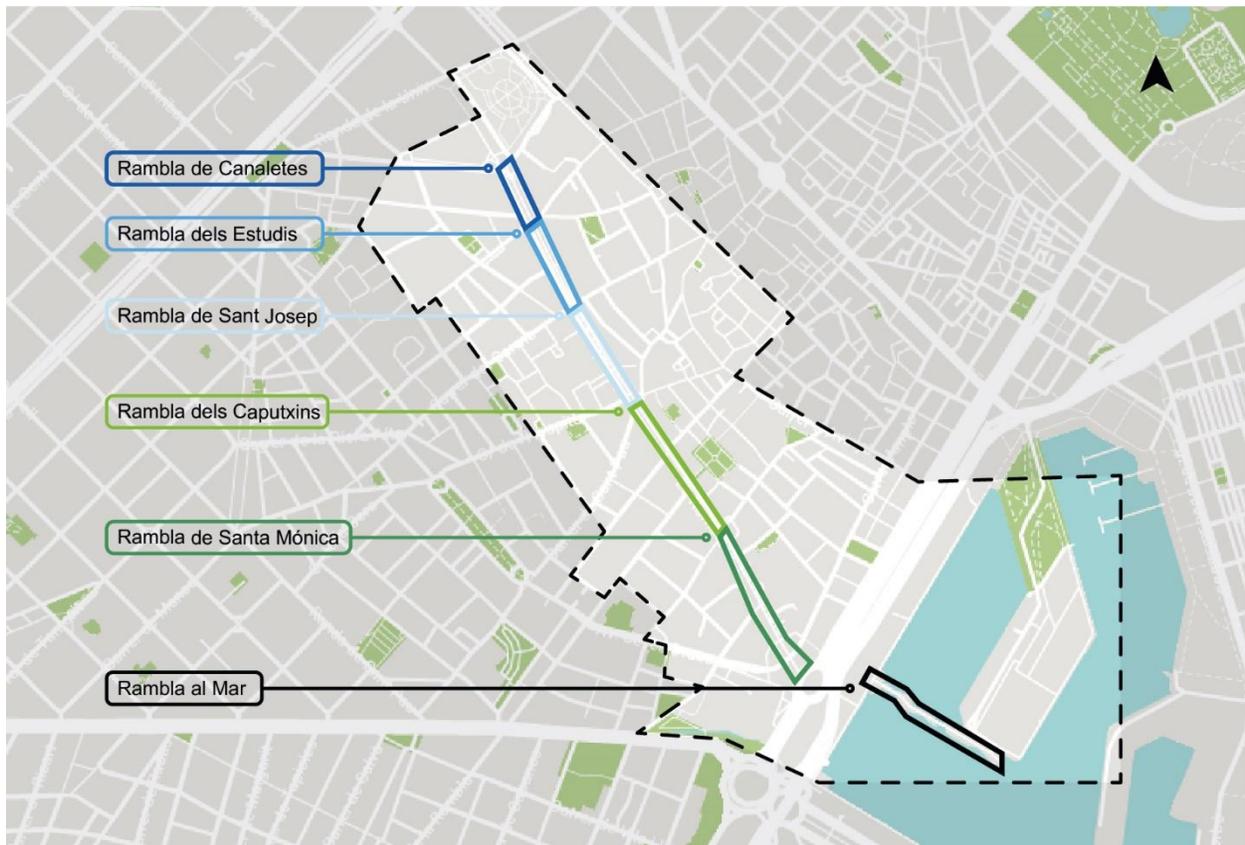


Imagen Nº 20. Sectores de la rambla de Barcelona. Elaboración propia.

Rambla de Montevideo

La Rambla de Montevideo fue construida en etapas durante los primeros cincuenta años del siglo XX. Si bien varios documentos y planos fechados en la segunda mitad del siglo XIX ya dan cuenta de la voluntad de construir una vía costanera, las obras debieron posponerse por cuestiones fundamentalmente económicas. Esos primeros proyectos decimonónicos revelan que la Rambla era concebida como un paseo arbolado desde el cual contemplar el Río de la Plata.

El área de Rambla comprendida en la declaratoria de Monumento Histórico Nacional se extiende desde la Escollera Sarandí hasta el Arroyo Carrasco, y se compone de una sumatoria de tramos que no obedecieron a un proyecto unitario. La Rambla se puede considerar como una cinta continua que se define como un sistema espacial conformado por una serie de elementos que se caracterizan fundamentalmente por su alta interrelación, dominados por algunas reglas comunes con carácter constitutivo (Imagen N° 21).

Es una estructura unitaria y a la vez múltiple y diferenciada, que -con diversas variantes-, se conforma en base a una faja de circulación vehicular, a ambos lados de la cual se generan situaciones muy diferentes: un ámbito dominado por los componentes "naturales" hacia el río, la costa, y otro que se constituye claramente como borde urbano edificado.

Es una de las principales vías de tránsito rápido de la ciudad. El alto volumen de tránsito que canaliza define su rol básico como circulatorio y conector de centralidades (Imagen N° 22).

La Rambla es además una "concepción cultural", es un símbolo especialmente representativo y cumple un rol fundamental en el imaginario colectivo de los uruguayos. Los aspectos arquitectónicos (las tipologías, volumetrías, lenguajes) se vinculan en lo urbano a través de parcelamientos, formas de asociación y formas de ocupación del suelo de diferentes características, incidiendo en la Rambla desde el borde construido. A esto se suma particularmente en este caso los espacios abiertos públicos y el vínculo con el paisaje, particularmente la incidencia de las características físicas de cada tramo de la costa, los lugares, las particularidades del territorio, las pendientes, etc.

Todo esto contribuye en distintas formas a la generación de "ambientes urbano - arquitectónico - paisajísticos", más o menos caracterizados, más o menos calificados, más o menos valorados. Estas características se presentan en mayor o menor grado según los distintos tramos que se pueden detectar en la Rambla dependiendo del

período, localización y tipo de los fraccionamientos, del momento de ocupación real de los predios o de procesos de sustitución, de las ordenanzas de alturas y retiros y de las tipo-morfología predominantes asociadas a su vez a diferentes lenguajes, de los distintos paisajes, de la topografía, y de las diferentes situaciones naturales de la costa²⁰. Esta característica de la rambla de Montevideo, se puede identificar en el proyecto “Rambla al Río”. Las diferentes situaciones urbanísticas que atraviesan las calles a intervenir son las que definen ciertos parámetros proyectuales. Esto es también porque se buscó generar tramos caracterizados por diferentes aspectos en toda su extensión.



Imagen Nº 21. Rambla de Montevideo. Elaboración propia.



Imagen Nº 22. Rambla de Montevideo. Fuente: Gifex.

https://www.gifex.com/uruguay_mapas/Mapa_Rambla_Montevideo_Uruguay.htm

²⁰ Nómada. *Rambla de Montevideo*. <http://nomada.uy/guide/view/attractions>

Muelle-Museo-Mirador

Como ya se explicó anteriormente, la “rambla” proyectada, tendrá dos extremos. Uno de ellos es el “Muelle, Museo y Mirador” ubicado en la costanera sur del Río de la Plata, dentro de la Reserva Ecológica de la ciudad.

Se proyectó un edificio que nace desde el nivel natural de la Reserva Ecológica, continuando a nivel urbano con la pieza integradora que se extiende hacia el interior de la ciudad. Las palabras que integran su nombre definen a la perfección todas las intenciones que se tienen con la proyección del mismo. Se brindará un nuevo sector público a la sociedad, que gracias a su carácter simple y moldeable, permitirá desarrollar actividades culturales, recreativas, de disfrute y principalmente de conexión. Este último punto es el más importante, conforma uno de los objetivos primordiales del proyecto de “la rambla” en general. Esta intervención integra la proyección de un muelle, el cual logrará darle un nuevo acceso a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; lo que significa ir más allá de una intervención arquitectónica, tomando el lugar de una intervención urbana a nivel metropolitano.

Los demás sectores que se desarrollarán en este edificio serán el museo y el mirador. Con la proyección del primero, lo que se pretende lograr es incorporar en este “eje urbano” un nuevo nodo cultural para así promover este aspecto que se extiende a lo largo de la zona de intervención. Luego, teniendo en cuenta el mirador, este se complementará con el otro extremo que compone a la rambla: el proyecto de “campus urbano”. Esto refleja una clara intención de incorporar a la ciudad, sectores de miradores que proporcionen una mirada diferente a la habitual que tiene la sociedad. Esto último, se complementará con el muelle y el nuevo acceso a la ciudad debido a que, entrar desde el Río de la Plata, es una nueva forma de ver y apreciar la urbe; ya que, la mirada desde la costanera sur del Río de la Plata hacia la ciudad no es un hecho común para sus habitantes en la configuración actual.

El muelle, museo y mirador será una intervención que tendrá un impacto en la ciudad y en su reserva ecológica; en el primer caso debido a que proporcionará un muelle de conexión a nivel metropolitano que no solo significará un nuevo acceso a la ciudad, sino que también logrará aumentar el flujo diario de ciudadanos y turistas; y en el segundo caso ya que generará en la reserva además de un crecimiento en el número de visitantes, un lugar distinto y único en el cual permanecer para disfrutar del ambiente y entorno natural (Imagen N° 23).

Ambas proyecciones, “Rambla al Río” como “Muelle-Museo-Mirador” darán a la ciudad un sentido innovador, fresca y vivacidad y la posibilidad para sus ciudadanos como así también para los turistas, de habitarla desde un punto de vista natural.

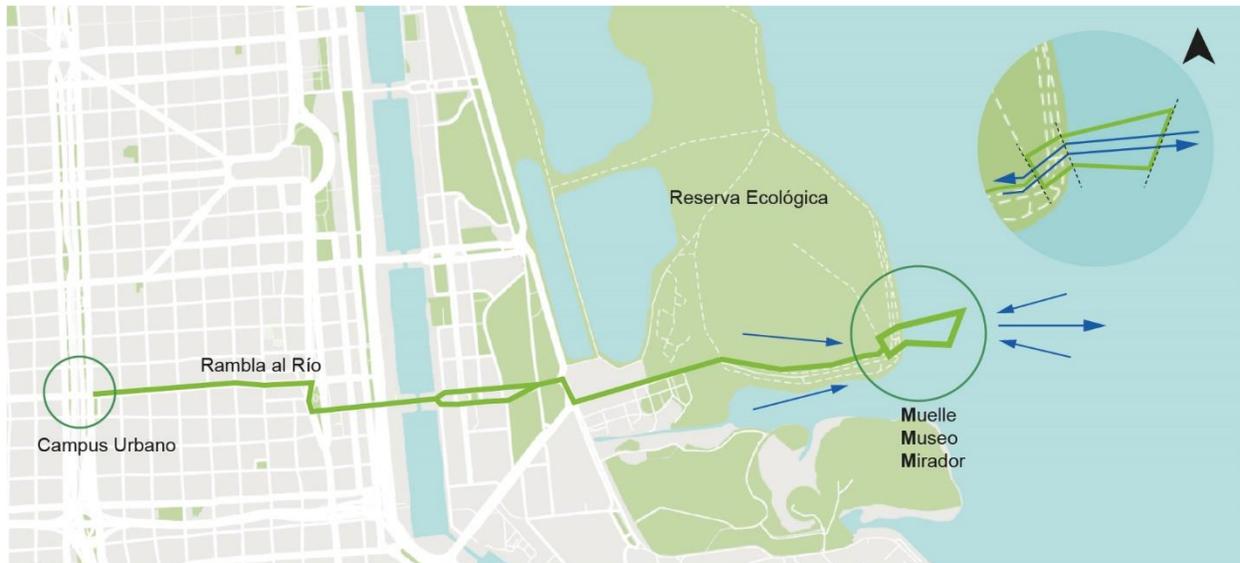


Imagen N° 23. Ubicación del Muelle-Museo-Mirador en el extremo este de la rambla. Elaboración propia.

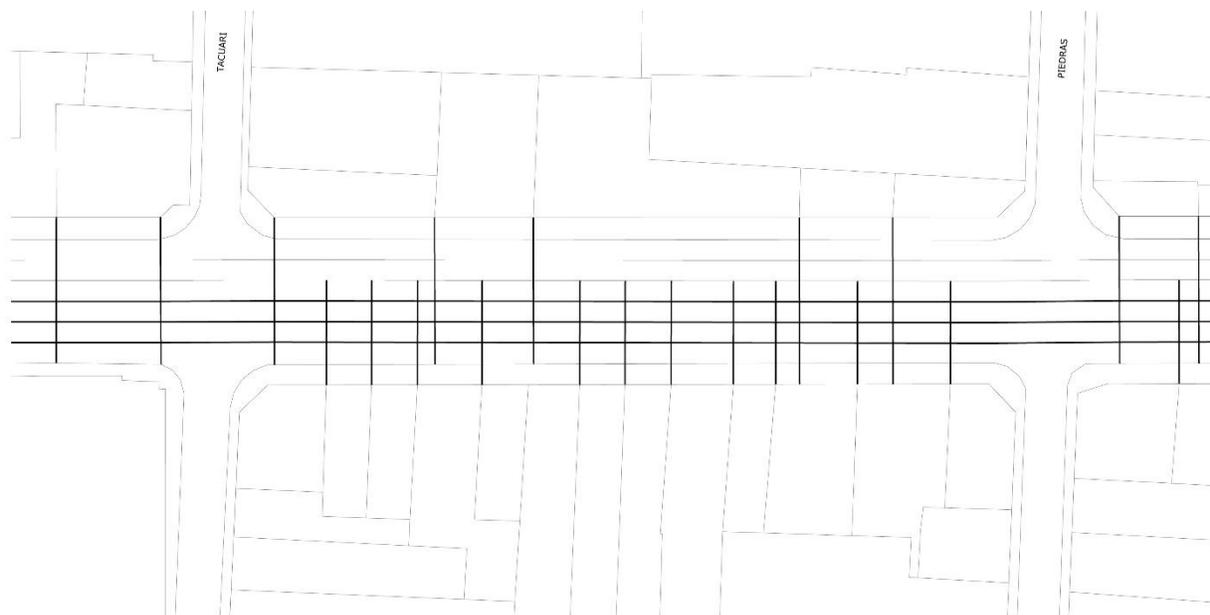
Estrategia Proyectual

“La rambla” contiene en su definición y su propósito, la proyección de un eje urbano que busca la integración de un ambiente natural dentro de un entorno consolidado, una nueva puerta de entrada a la ciudad y la consolidación de un sector de la misma. Este eje es una intervención que fue pensada y proyectada luego de haber realizado diversos análisis en torno a diferentes proyectos, tanto de parques urbanos, como de pulmones verdes y ejes naturales.

Proyecto Rambla al Río

La intención proyectual que se tuvo en cuenta en esta propuesta de “rambla al río” no solo fue generar un nuevo paseo en la ciudad que logre una conexión con uno de sus límites. El factor principal de este proyecto es la adopción de un carácter natural dentro de un sector completamente edificado, y a la vez la expansión de un pulmón verde con todos sus beneficios.

Para lograr esto, primero se decidió por la adopción de la flora y la fauna que existe dentro de la reserva; principalmente aquella con carácter nativo. Para poder llevar esto a cabo se necesita una estrategia o proceso proyectual que justifique la intervención. En este caso principalmente se pensó en la configuración o trama urbana del sector a intervenir, luego de esto, el análisis se enfocó en las manzanas y lotes que lo componen. Una vez que las áreas a intervenir fueron estudiadas desde ese punto, se continuó con la generación de una grilla específica del sector, que no fuera replicable en otro sitio próximo a la Avenida Independencia. Se pudo lograr por medio de la adopción de la división de las parcelas, ejes estructuradores de una determinada grilla, la cual no solo sirvió para poner los límites de lo que verdaderamente se iba a intervenir, sino que también permitió darle un determinado carácter a la rambla (Imagen N° 24).



— Grilla creada a partir del loteo de manzanas

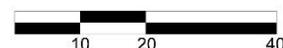


Imagen N° 24. Grilla proyectual sobre la Avenida Independencia, para la propuesta de la rambla. Elaboración propia.

Como ya se dijo anteriormente, a lo largo del área de intervención, fueron detectados diversos nodos de carácter cultural, institucional, etc; los cuales se verán identificados de una manera determinada a través de la proyección de una trama específica. Cada nodo o hito cultural que tenga lugar en el perímetro de la rambla será reconocido por medio de una intención proyectual. El ensanche de la trama generará estaciones con diversos aspectos y usos que harán que el usuario sienta la necesidad de querer permanecer.

Siguiendo con las características de la trama que identifica a la rambla, se pueden identificar diversas plazoletas que además de brindar un espacio de estar o de recreación, también permiten el ingreso o egreso de los usuarios. Estas se encuentran complementadas por medio de un juego de niveles, el cual brinda al usuario distintas experiencias cuadra tras cuadra.

Considerando la movilidad dentro del área a intervenir, la intención fue generar en ella una rambla que se recorra peatonalmente y que a la vez conviva con dos carriles vehiculares que permanecerán en la avenida Independencia. Para lograr generar una separación coherente entre lo vehicular y lo peatonal, se utilizará la vegetación que se planea tomar de la reserva en forma de barrera visual (Imagen N° 25).

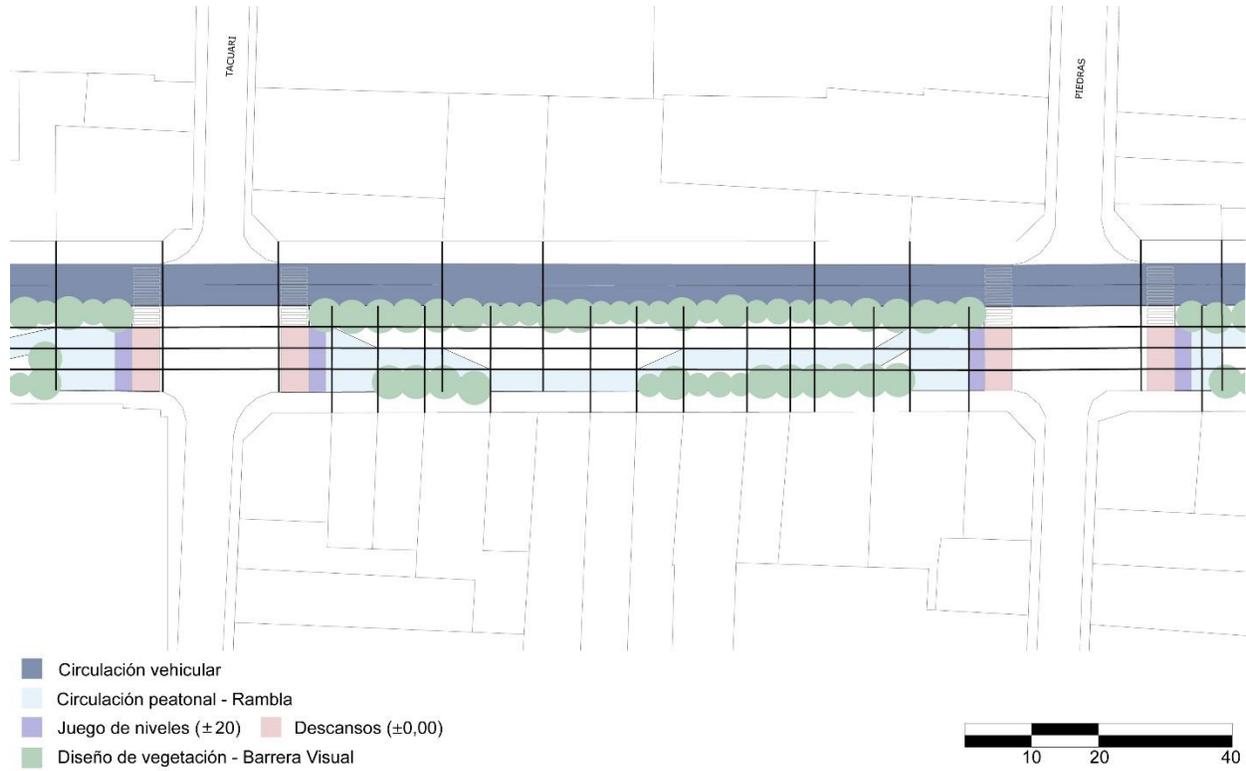


Imagen N° 25. Sectorización de la rambla. Elaboración propia.

Proyecto Muelle-Museo-Mirador

En el caso del “Muelle-Museo-Mirador”, se comenzó con un proceso de etapas proyectuales en donde se analizaron distintas situaciones. Como primera etapa se indagó en el contexto y el entorno en el cual se llevará a cabo este edificio, ya que es un caso inusual intervenir en un sector natural y es sumamente importante que acompañe al lugar, evitando generar un gran impacto.

En la segunda etapa se analizó la morfología del edificio, el cual se llevó a cabo de manera continua con el análisis del entorno. Para esta etapa también se pensó en la propuesta “Rambla al río”, y se tomaron ciertos parámetros de la misma, ya que este proyecto será el principio y fin (según el punto desde el que se lo mire) del “Muelle-Museo-Mirador”. Por esta razón es importante que ambas intervenciones se acompañen, formando un proyecto conjunto. Para esto se tomó el concepto de generar la sensación de que la rambla siga con su trayectoria hasta la reserva y que el muelle nazca de este paseo de manera continua, finalizando en el río.

Una vez ya decidido todos estos aspectos pasamos a la tercera etapa, en la cual se enfocó en trasladar todas estas ideas en croquis de arquitectura. Las primeras líneas fueron las delimitaciones de la pieza, y estas fueron un reflejo de la rambla, con la intención de que respondan de manera orgánica al entorno natural. Otra intención importante que se quiso generar fue la creación de nuevas visuales para la ciudad, desde un ángulo, por ahora inédito. Para dar una respuesta a esta intención se pensó en que la pieza sea una estructura en voladizo sobre el río, convirtiéndose en un gran mirador (de ahí su nombre, Muelle-Museo-Mirador). Luego de varias pruebas e intentos, se logró definir una pieza que responda a la idea planteada.

A partir de aquí empieza la cuarta etapa que consistió en el estudio de varios referentes: el Museo Maxxi ubicado en Roma y la La Villa Mediterranee ubicado en Marsella. Estos fueron dos casos que ayudaron en la interpretación de su funcionalidad y en su organización. Luego de analizar ambos casos se planteó una grilla acorde a la pieza del “Muelle-Museo-Mirador”, la cual se organizó en franjas longitudinales que atraviesan todo el largo de la pieza y de manera transversal se organiza a partir de cortes que surgen con las proyecciones que nacen desde el centro de un semicírculo planteadas con el mismo ángulo (Imagen N° 26 y 27).

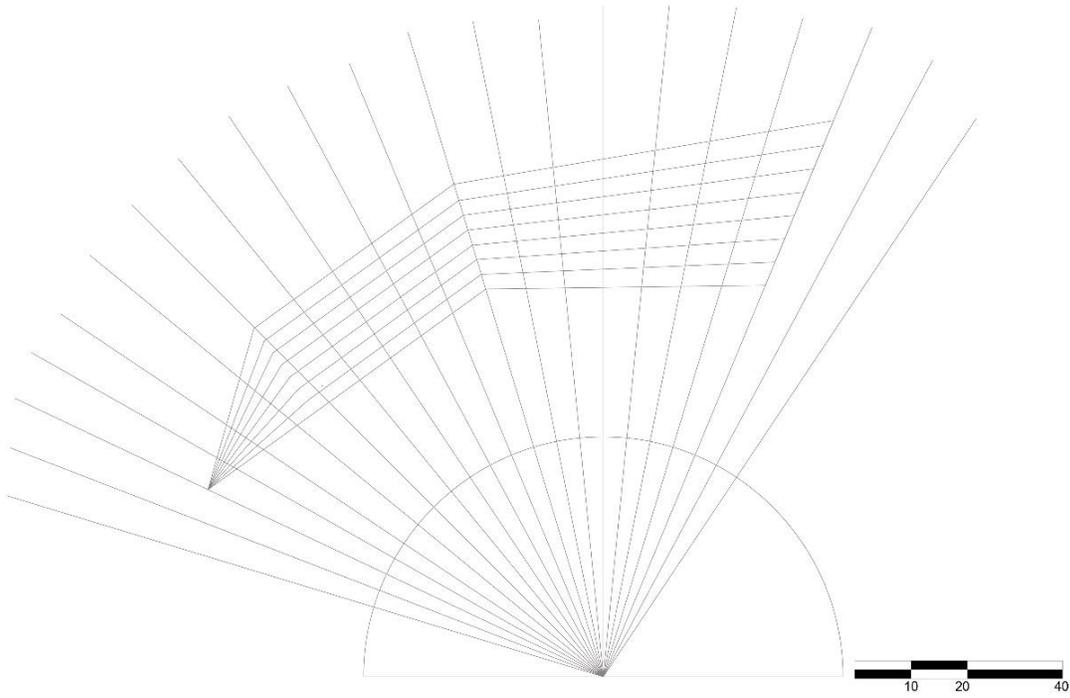


Imagen Nº 26. Grilla proyectual. Elaboración propia.

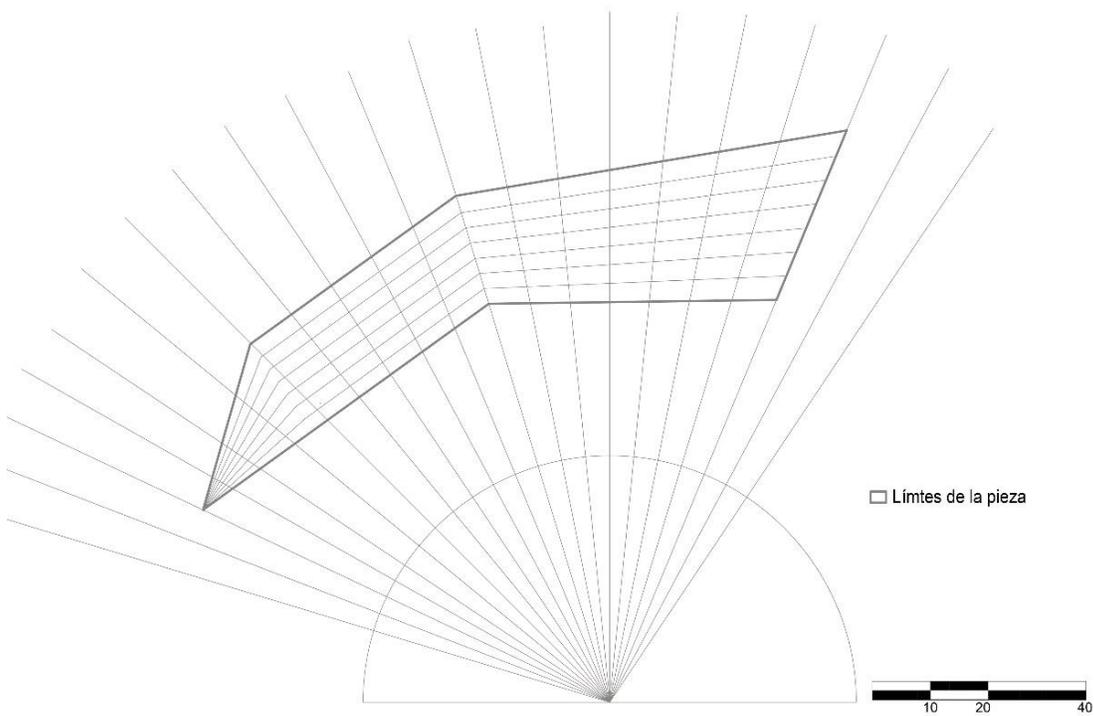


Imagen Nº 27. Grilla proyectual-límites del edificio. Elaboración propia.

Una vez realizada esta etapa, se continuó con el planteo de la funcionalidad del edificio. Debido a su característica longitudinal, se decidió posicionar todos los servicios y circulaciones en ese mismo sentido. Esta estructura en voladizo se organizó de la siguiente manera: la planta baja se orientó al uso del muelle, esta cuenta con un hall de acceso y en uno de los extremos se ubican los servicios y núcleos, en el otro, se ubica la rampa, la cual se eleva hasta el segundo nivel. De esta manera se deja libre todo el centro del edificio generando una circulación para el flujo peatonal que vendrá tanto de la rambla como del muelle (Imagen N° 28).

En cuanto a la planta alta, se decidió orientarla hacia el desarrollo del museo y mirador, lo cual quedó proyectado en el voladizo de la pieza, logrando unas visuales inéditas. También en este nivel se agregaron servicios y núcleos, más un sector gastronómico que acompaña este recorrido (Imagen N° 29).

La rampa se proyectó siendo fiel al concepto de integración al edificio, con la finalidad de provocar la sensación de un paseo con vistas hacia el exterior. Por este motivo se planteó que el “Muelle-Museo-Mirador” cuente con dobles alturas y que su estructura reticulada esté acompañada por una piel vidriada, evitando barreras visuales.

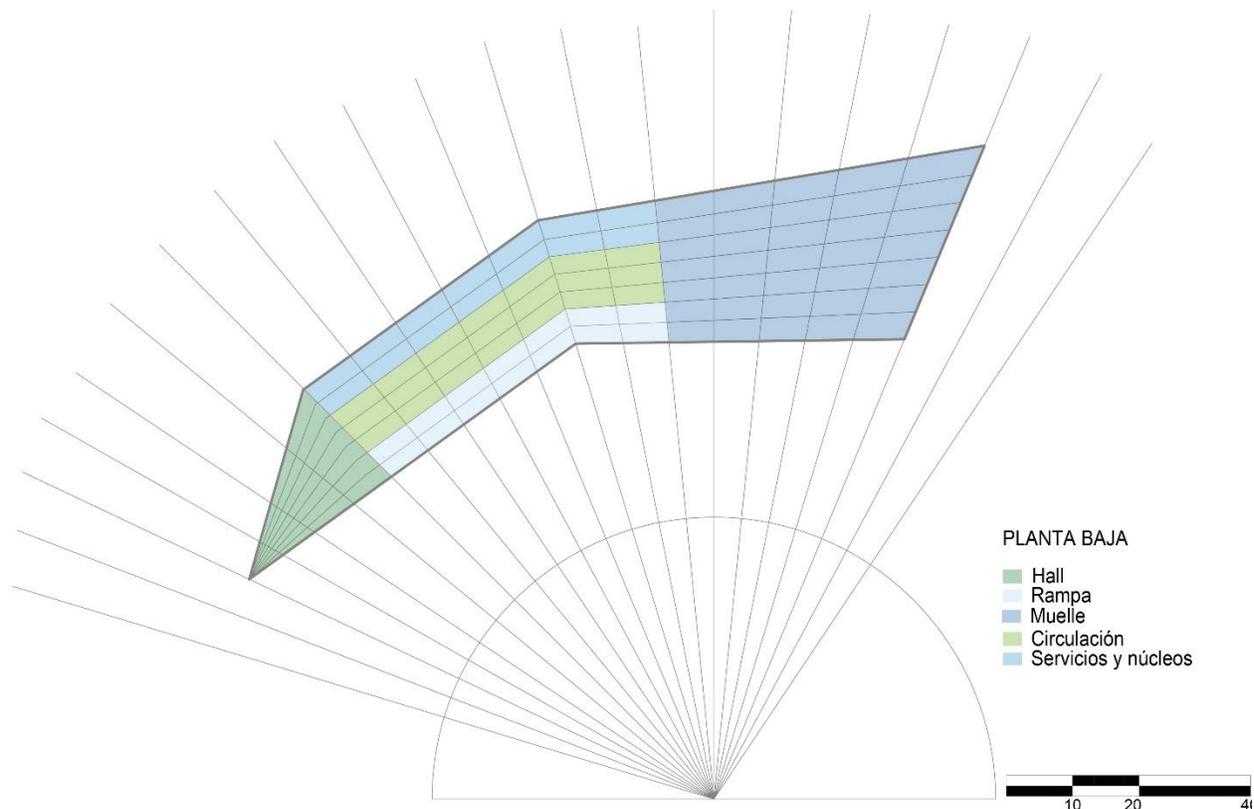


Imagen N° 28. Zonificación de Planta Baja. Elaboración propia.

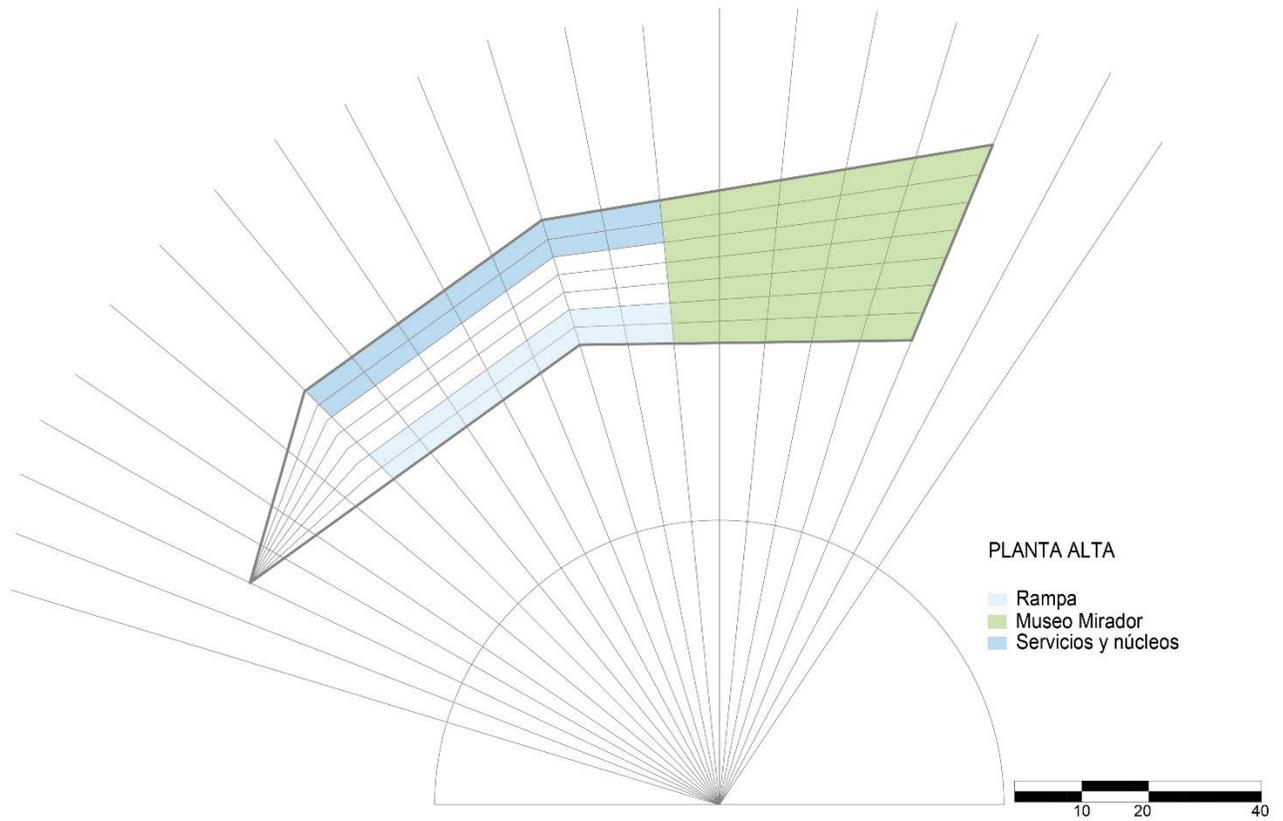


Imagen N° 29. Zonificación de Planta Alta. Elaboración propia.

Conclusión

De acuerdo con la introducción y luego del análisis de estas zonas y de los objetivos planteados tanto generales como particulares, surgieron diversos interrogantes sobre cómo abordar la problemática desde una perspectiva social y crítica, estableciendo qué alcance puede tener la investigación y cómo puede expresarse en un proyecto urbano-arquitectónico. Las líneas que desarrolla este trabajo enmarcan a los espacios públicos y a los equipamientos comunitarios, así como espacios privados, tanto en el sur del centro porteño, como en el barrio de Puerto Madero, de Rodrigo Bueno, en la Reserva Ecológica y en la costanera sur del Río de la Plata, como elementos de cohesión social.

El alcance y la capacidad de la propuesta de acción no pretenden una solución definitiva, sino que se los considera como un aporte que brinde herramientas para la elaboración de estrategias que potencien el desarrollo urbano y ambiental del sector. La organización formal y funcional de un tejido urbano es una forma de evaluar hasta qué punto una nueva experiencia supone una evolución en la configuración de un fragmento de ciudad. En este caso, se trata de una organización que ha permitido evaluar la relación que se ha dado tanto al interior de la unidad de parcela como de la unidad de manzana, para de esta forma reconocer al conjunto dentro de un sistema mayor, la ciudad.

Asimismo, este trabajo ha tenido como objetivo principal el propiciar una integración entre dos centralidades localizadas una próxima a la otra. Se buscó generar un método de proyección urbana que permitiera ubicar, dimensionar y corregir las discontinuidades presentadas en el tejido entre el centro de la ciudad y las demás zonas ya mencionadas, de tal forma que todos los estudios y análisis previos de la investigación, se vieran reflejados y concretados en la aplicación de un modelo de reorganización. Por medio de este método también se buscó aumentar la mixtura de usos de cada zona para contribuir a la concurrencia de los habitantes y turistas que transitan la ciudad. La propuesta en su totalidad, brindará algo muy importante como lo es la accesibilidad, la conexión con el Río de la Plata y una nueva puerta de ingreso a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La Rambla porteña será el conjunto compuesto por paisaje, arquitectura y urbanismo, que vinculará los edificios con su entorno, fomentando las conexiones entre sitios a una escala urbana (Imagen N° 30). A pesar de esto puede que se logren los objetivos planteados pero que siga siendo insuficiente. A esta pieza integradora se le podrían agregar distintos puntos de intervenciones que generen un funcionamiento óptimo en el futuro. En el mayor optimismo, la Rambla al Río es más que un eje en sí mismo, es promotor de ciertas dinámicas que provocarán una determinada influencia en todo su

entorno; además de poseer un carácter flexible y moldeable para poder solucionar diversos inconvenientes y obstáculos que puedan surgir en un futuro.



Imagen Nº 30. Contextualización de la propuesta "Rambla al Río". Elaboración propia.

Bibliografía

- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.
- Abba, Artemio Pedro. (2008). La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales. *Centro-h*, (2), 73-88.
- Sarlo, B. (2009). *La Ciudad vista: mercancía y cultura urbana*. Edición Siglo Veintiuno
- De Teran, Fernando. (1996). Calles y algo más que calles. *Revista Urbanismo Coam*, (29),6-21.
- Kollmann, Raul. (Abril 26, 2022). El microcentro porteño, un fantasma como Nueva York. *Página 12*.
<https://www.pagina12.com.ar/417566-el-microcentro-porteno-un-fantasma-como-en-nueva-york>
- Niebla, Karina. (Febrero 19, 2019). Puerto Madero: lujos y poder en el barrio con más visitantes que residentes. *Clarín*.
https://www.clarin.com/ciudades/30-anos-puerto-madero-lujos-poder-barrio-visitantes-residentes_0_1xnPjPu2q.html
- Fernandez, Belén. (Diciembre 10, 2021). Buenos Aires tiene el barrio más caro de América latina: ¿cuál es? *El cronista*.
<https://www.cronista.com/negocios/buenos-aires-tiene-el-barrio-mas-carro-de-latinoamerica-cual-es/>
- Dominguez Roca, L. (1997). Reciclaje de puertos, accesibilidad, circulación: el caso de Puerto Madero. Facultad de Filosofía y Letras.
- Iriso, Enrique. (1992). El centro urbano: concepto, delimitación y funciones. *Estudio de Ciencias Sociales*, 57-75.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=865676>

- Gómez Picasso, German. (Diciembre 15, 2021). Los precios de las propiedades en el Microcentro son hasta un 30% menores que antes de la pandemia. *Infobae*.
<https://www.infobae.com/economia/2021/12/15/los-precios-de-las-propiedades-en-el-microcentro-son-hasta-un-30-menores-que-antes-de-la-pandemia/>
- Transecto Urbanismo. (Abril 13, 2020). Agua y ciudad: 6 casos sobre riberas urbanas. *Transecto Urbano*.
- Millalongo, Omar. Villa Rodrigo Bueno, un barrio plagado de contradicciones. *El café diario*.
<https://elcafediarario.com/villa-rodrigo-bueno-llena-de-contradicciones/>
- Giambartolomei, Mauricio. (Junio 6, 2019). La urbanización de la Villa Rodrigo Bueno genera un nuevo barrio en las tierras más caras de la ciudad. *La Nación*.
<https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/la-urbanizacion-villa-rodrigo-bueno-genera-nuevo-nid2254586/>
- Monoblock. (2018) *Faro de la Cultura*. Concurso Nacional Faro de la Cultura.
<https://arqa.com/arquitectura/el-faro-de-la-cultura.html>
- Gobierno de Buenos Aires Ciudad. *Barrio Rodrigo Bueno*. Buenos Aires Ciudad.
<https://www.buenosaires.gob.ar/institutodevivienda/integracion-de-los-barrios/barrio-rodrigo-bueno>
- Murciego, Leandro. (Octubre 17, 2022). San Telmo: el barrio más antiguo y porteño de la ciudad se renueva y sigue vigente más que nunca con nuevas propuestas. *La Nación*
- La Nación. (Diciembre 22, 2021). Ex Ciudad Deportiva de Boca: se publicó la ley que habilita el megaproyecto inmobiliario de IRSA. *La Nación*.
<https://www.lanacion.com.ar/propiedades/casas-y-departamentos/ex-ciudad-deportiva-de-boca-se-publico-la-ley-que-habilita-el-megaproyecto-inmobiliario-de-irsa-nid22122021/>
- Pastorelli, Giuliano. (Junio 12, 2009). New York High Line abre al público. *Archdaily*.

- Universidad Nacional de Rosario. *Nueva Aduana de Buenos Aires*. Arquitectura Argentina.
<https://www.biblioteca.fapyd.unr.edu.ar/leaves/archivo/arquitectura-argentina/mas-info/aduana-bs.as.htm>
- Gobierno de Buenos Aires Ciudad. *Avenida de Mayo*. Buenos Aires Ciudad.
<https://www.buenosaires.gob.ar/cultura/patrimoniocultural/cascohistorico/circuitos/avenidademayo>
- Provéndola, Juan Ignacio. La villa y el barrio Rodrigo Bueno, una historia entre patios y pasillos. Página 12.
<https://www.pagina12.com.ar/408780-la-villa-y-el-barrio-rodrigo-bueno-una-historia-entre-patios>
- enelSubte. (Septiembre 13, 2021). ¿Por qué no hay subte a Puerto Madero?
enelSubte.
<https://www.enelsubte.com/noticias/por-que-no-hay-subte-a-puerto-madero/>
- Precenso de viviendas INDEC.
<https://precensodeviviendas.indec.gob.ar/mapa>
- Censo de viviendas (2010)
<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-41-135>
- Inmobiliaria Zona Prop.
<https://www.zonaprop.com.ar/barrios/capital-federal/puerto-madero>
<https://www.zonaprop.com.ar/barrios/capital-federal/san-nicolas>
<https://www.zonaprop.com.ar/barrios/capital-federal/san-telmo>
- Gomez, Silvia. (Junio 05, 2019). En la Costanera Sur – Villa Rodrigo Bueno: comenzó la mudanza de los vecinos a las nuevas viviendas. *Clarín*.
https://www.clarin.com/ciudades/villa-rodrigo-bueno-comenzo-mudanza-vecinos-nuevas-viviendas_0_wTMX3Tsv.html#:~:text=Las%20unidades%20tienen%20living%20y,a%20900%20d%C3%B3lares%20por%20m2
- Reserva Ecológica Costanera Sur. *La Reserva*.
<https://www.reservacostanera.com.ar/>

- Universidad de Buenos Aires Facultad de Ciencias Exactas y Naturales
<https://exactas.uba.ar/reservaecologica-cu/>
- Foro Ambiental. *Para las ciudades, las reservas naturales urbanas representan la puerta de entrada a la conservación.*
<https://www.foroambiental.net/>
- Télam Digital. (Enero 20, 2020). Turistas avistadores de aves de todo el mundo visitan la Reserva Ecológica Costanera Sur. *Télam Digital.*
<https://www.telam.com.ar/notas/202001/425484-turistas-avistadores-de-aves-de-todo-el-mundo-visitacion-la-reserva-ecologica-costanera-sur.html>
- Dr. Oliveira Rial, Alberto. (Marzo, 2005). Ficha informativa de los Humedales de Ramsar
- Cazares, Laura. (Enero 10, 2014). The High Line, (2003).
<https://proyectos4etsa.wordpress.com/2014/01/10/the-high-line-2003-james-corner-field-operations-diller-scofidio-renfro/>
- Nómada. *Rambla de Montevideo.*
<http://nomada.uy/guide/view/attractions/4637#:~:text=La%20Rambla%20de%20Montevideo%20fue,postrponerse%20por%20cuestiones%20fundamentalmente%20econ%C3%B3micas.>

Anexo Gráfico

Intervención Urbana: "Rambla al Río"

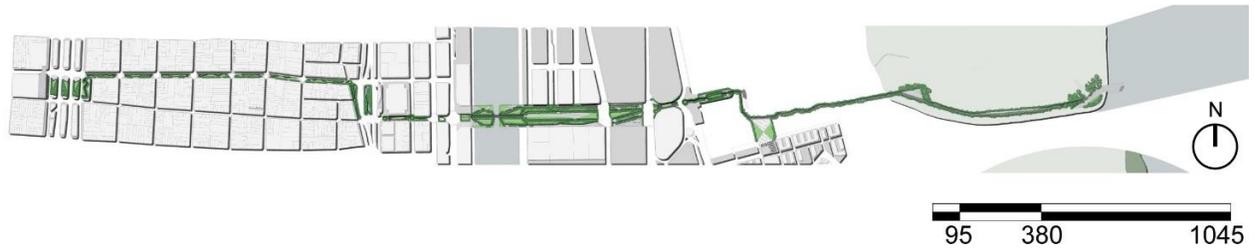


Imagen Nº 31. Intervención urbana: "Rambla al Río".

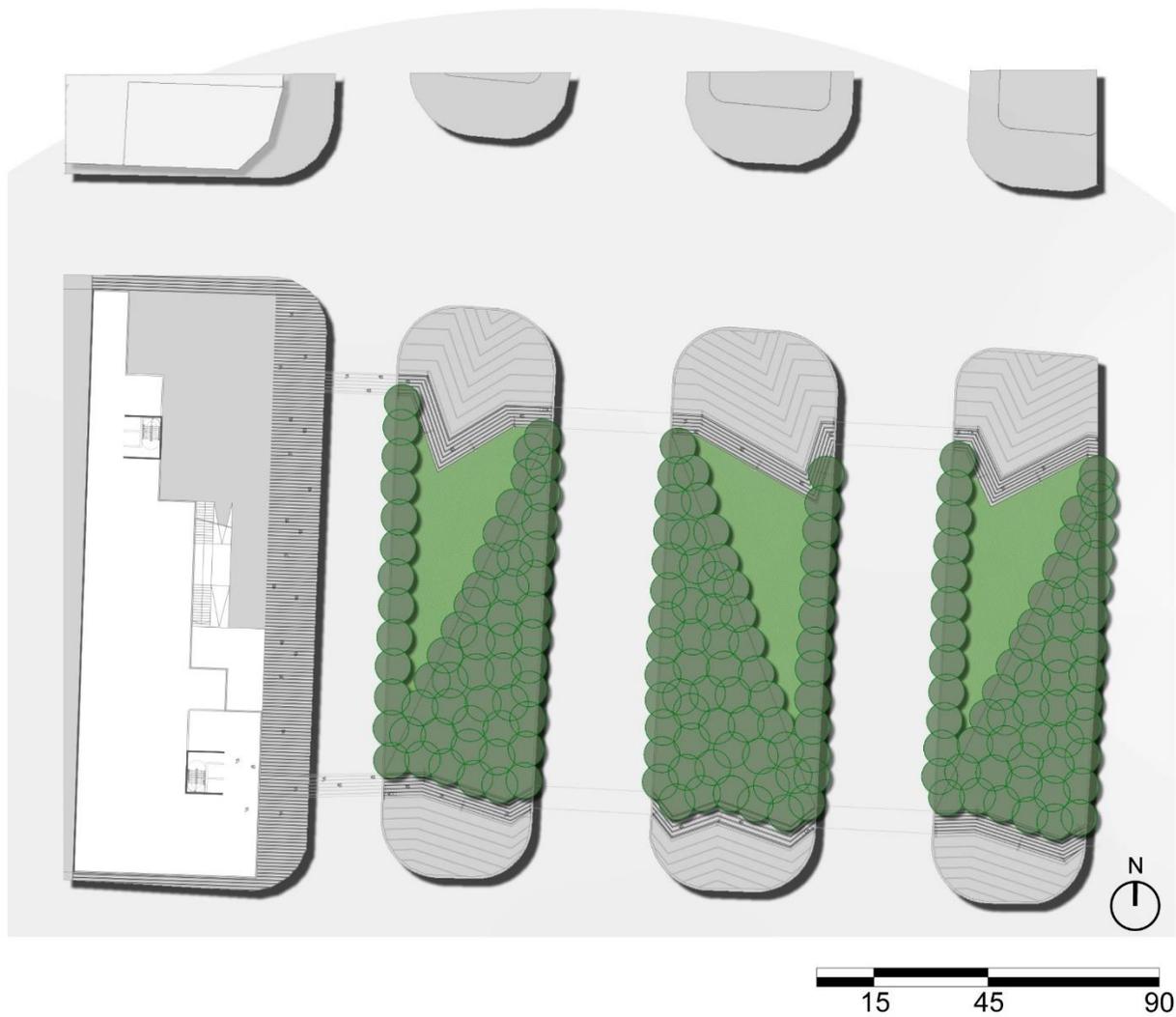


Imagen Nº 32. Extremo oeste del proyecto "Rambla al Río". Posicionamiento del nodo "Pixel I".



Imagen Nº 33. Unión del proyecto "Rambla al Río" con el proyecto "+Florida".



Imagen Nº 34. Extremo este del proyecto "Rambla al Río". Posicionamiento del "Muelle-Museo-Mirador".



Imagen Nº 35. Corte longitudinal en el extremo oeste del proyecto "Rambla al Río" sobre el nodo "Pixel I" en la avenida 9 de Julio.



Imagen N° 36. Corte transversal del proyecto "Rambla al Río" sobre la avenida Independencia.



Imagen N° 37. Corte transversal del proyecto "Rambla al Río" sobre el Paseo Colón.

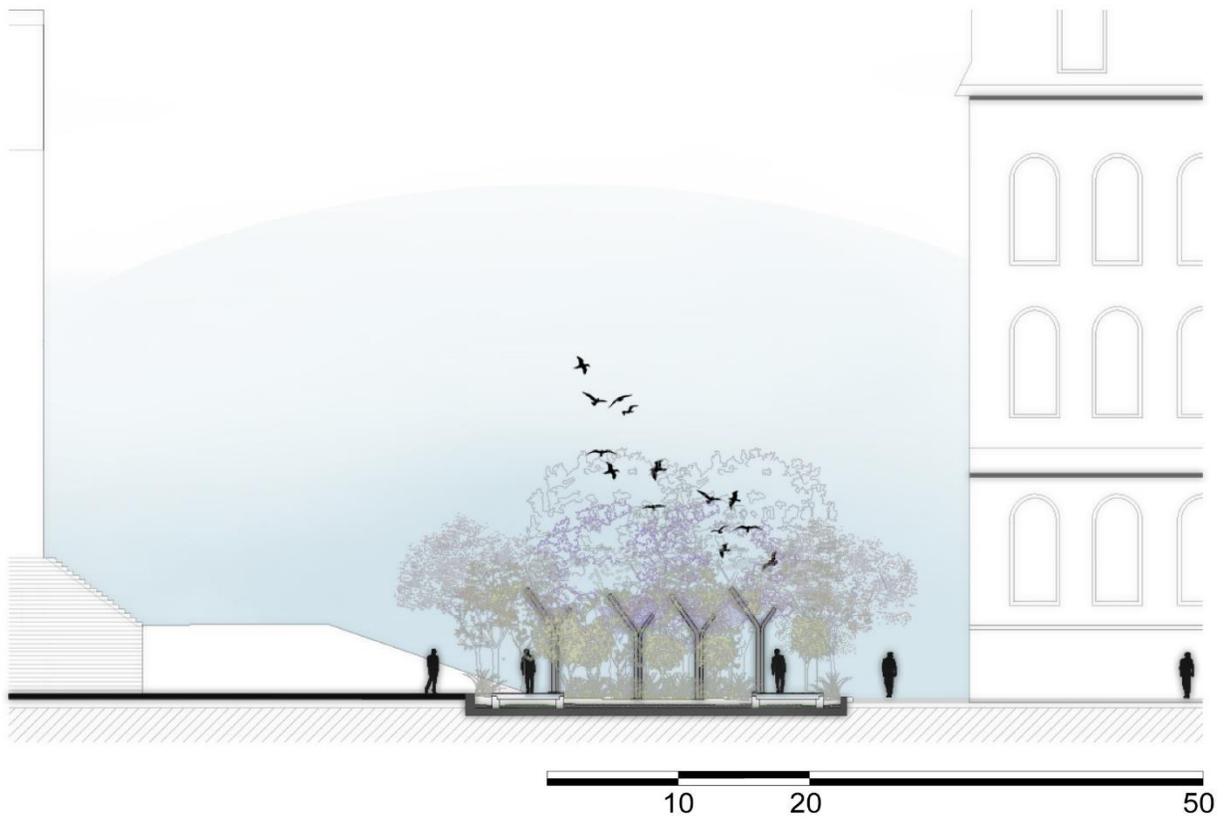


Imagen Nº 38. Corte transversal del proyecto "Rambla al Río" sobre la calle Estados Unidos.

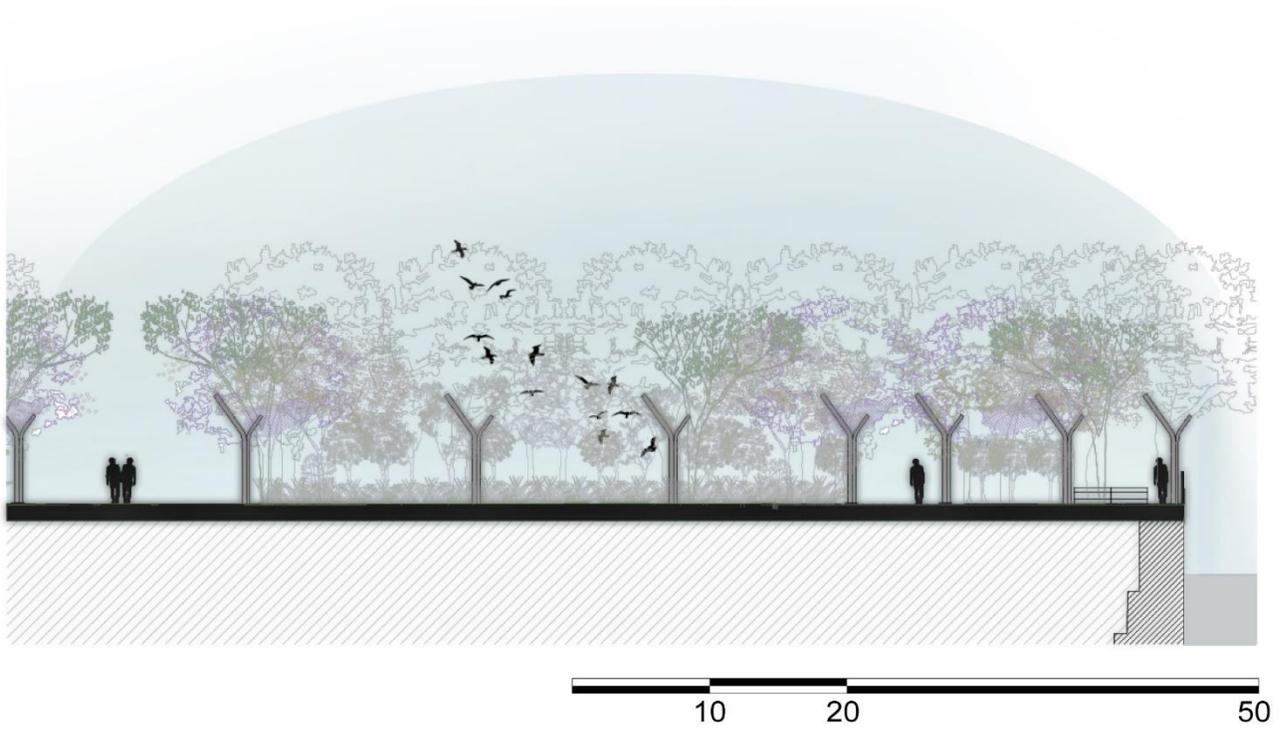


Imagen Nº 39. Corte transversal del proyecto "Rambla al Río" sobre el puente Rosario Vera Peñaloza.

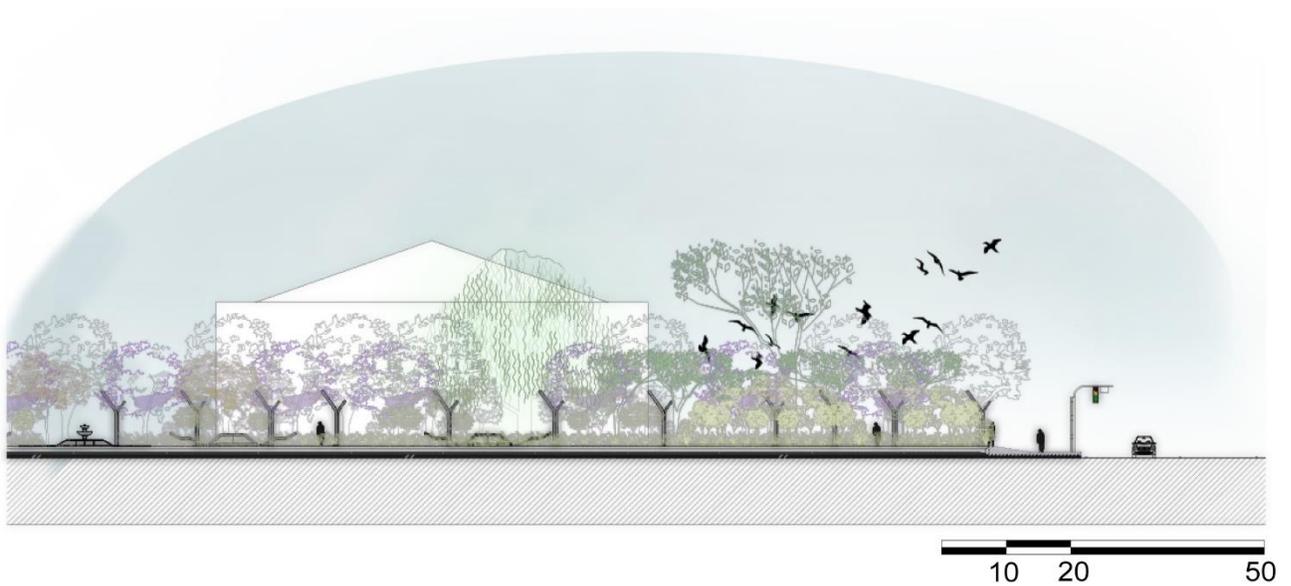


Imagen Nº 40. Corte transversal del proyecto "Rambla al Río" sobre la calle Rosario Vera Peñaloza.



Imagen Nº 41. Corte transversal del proyecto "Rambla al Río" sobre el Faro de la Cultura en el barrio Rodrigo Bueno.

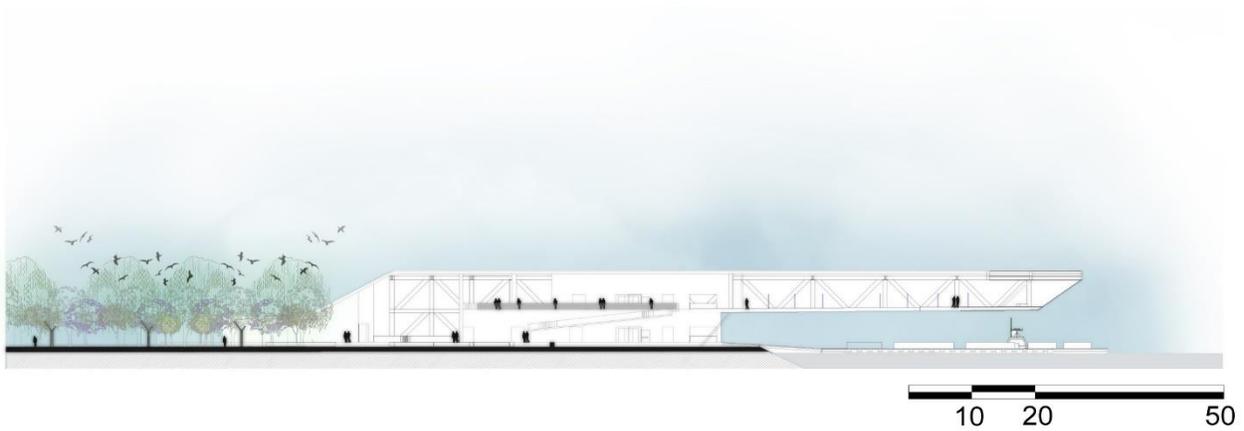


Imagen Nº 42. Corte longitudinal del proyecto "Rambla al Río" sobre el "Muelle-Museo-Mirador" en la Reserva Ecológica Costanera Sur.



Imagen Nº 43. Avenida 9 de Julio. Unión de la rambla con el nodo "Pixel I".



Imagen Nº 44. "Rambla al Río". Experiencias en un entorno natural dentro de la ciudad.



Imagen Nº 45. Extensión de la rambla sobre el puente Rosario Vera Peñalosa.



Imagen Nº 46. Recorrido peatonal sobre el puente Rosario Vera Peñalosa.



Imagen Nº 47. Extensión de la rambla hacia el interior de la Reserva Ecológica Costanera Sur.

Intervención Arquitectónica: “Muelle-Museo-Mirador”

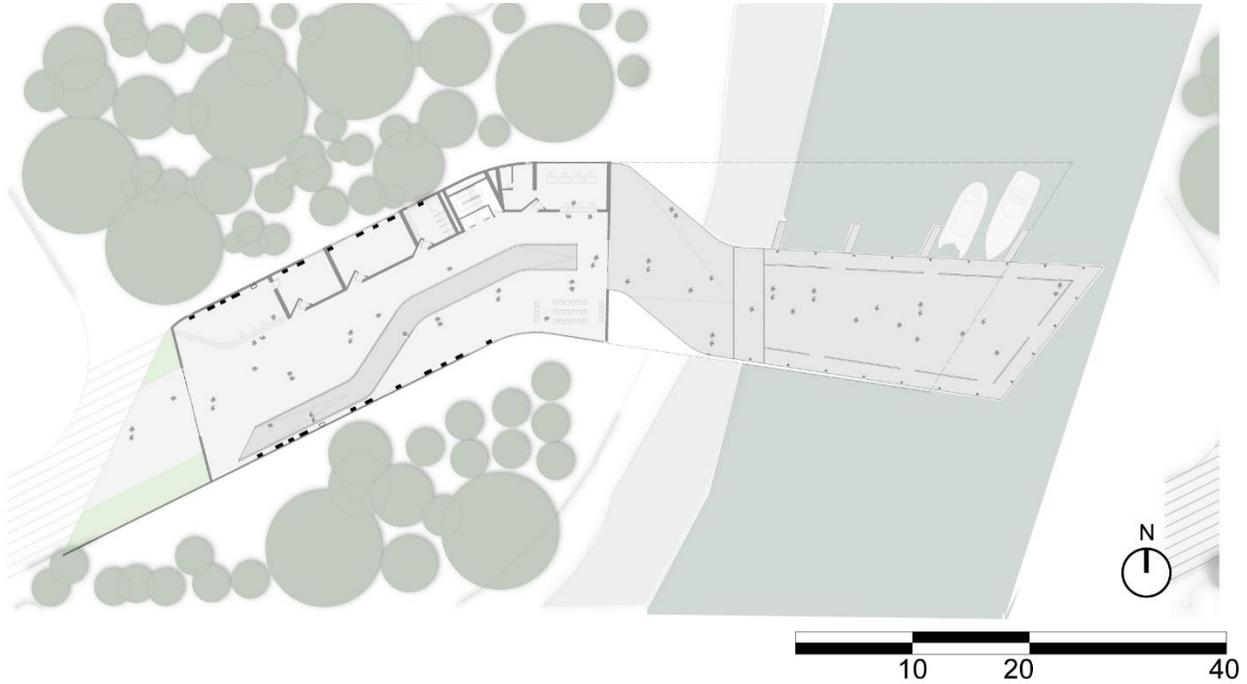


Imagen Nº 48. Intervención arquitectónica: “Muelle-Museo-Mirador”, planta baja.

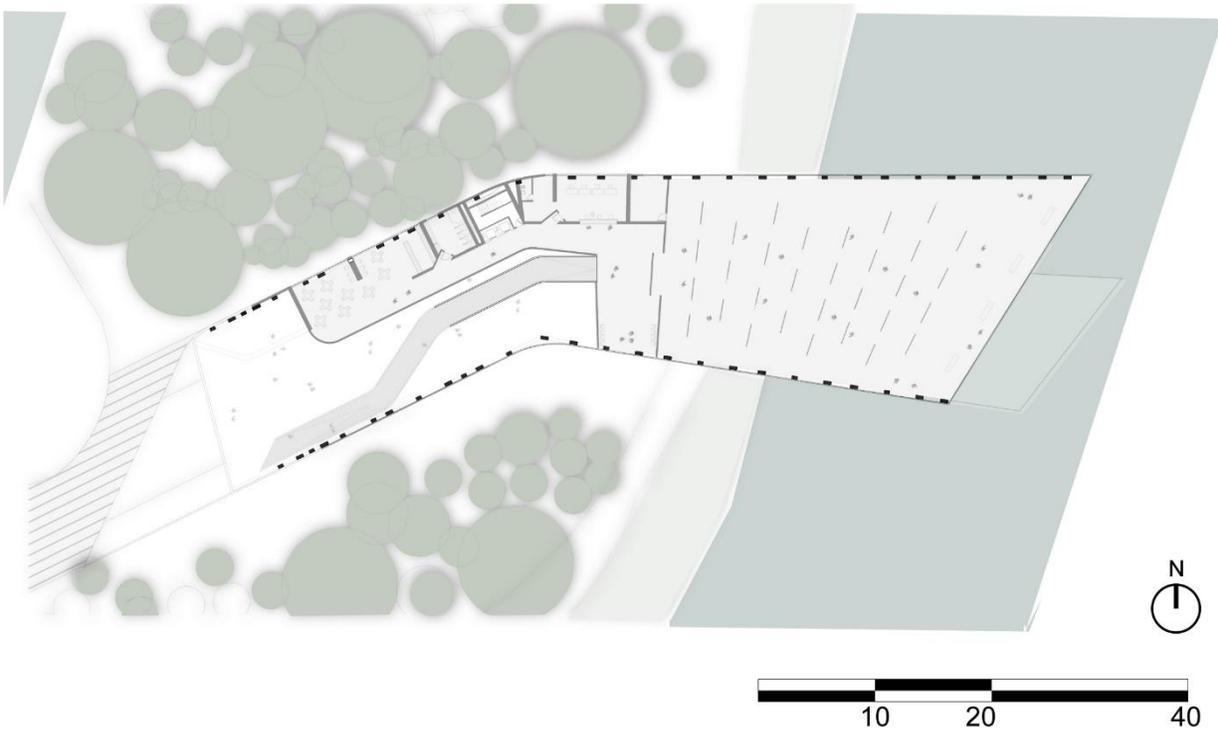


Imagen Nº 49. Intervención arquitectónica: “Muelle-Museo-Mirador”, planta alta.

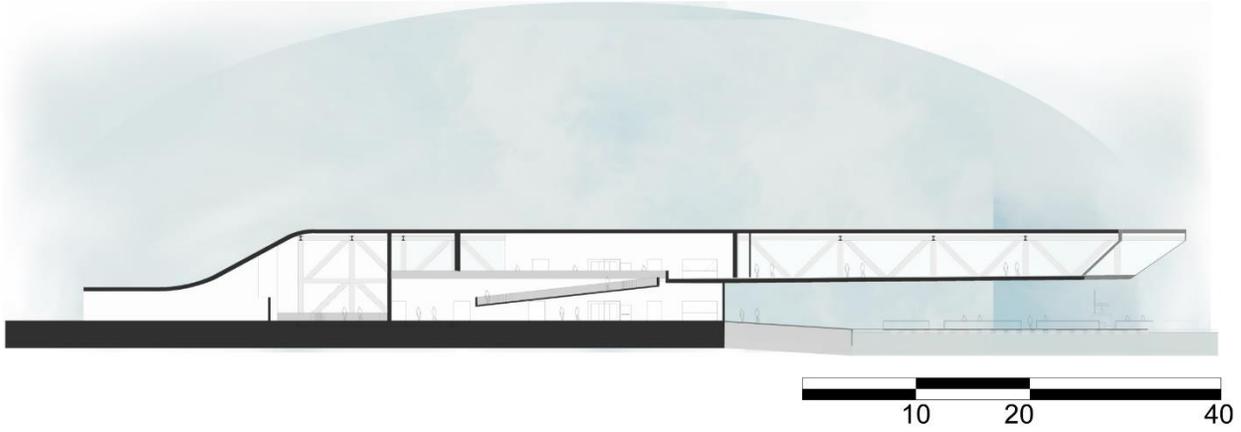


Imagen Nº 50. Corte longitudinal del proyecto "Muelle-Museo-Mirador".

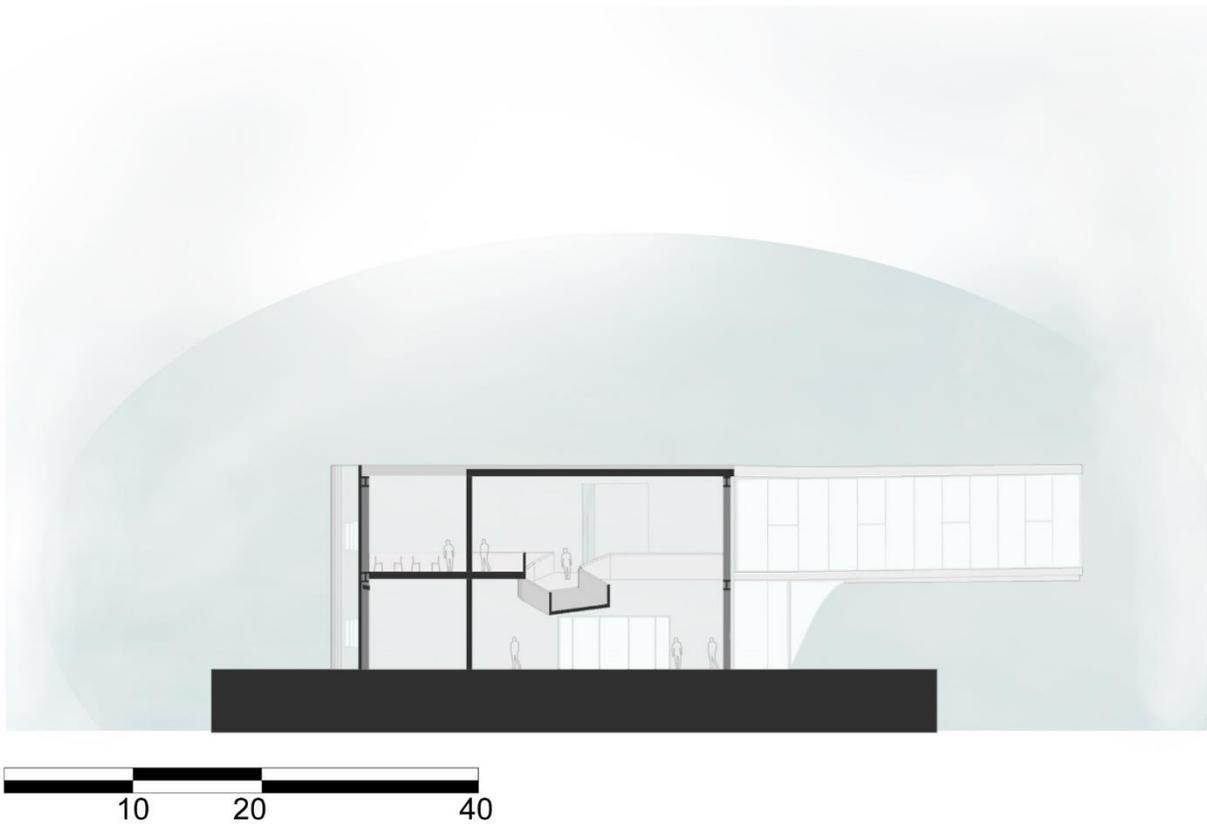


Imagen Nº 51. Corte transversal del proyecto "Muelle-Museo-Mirador".

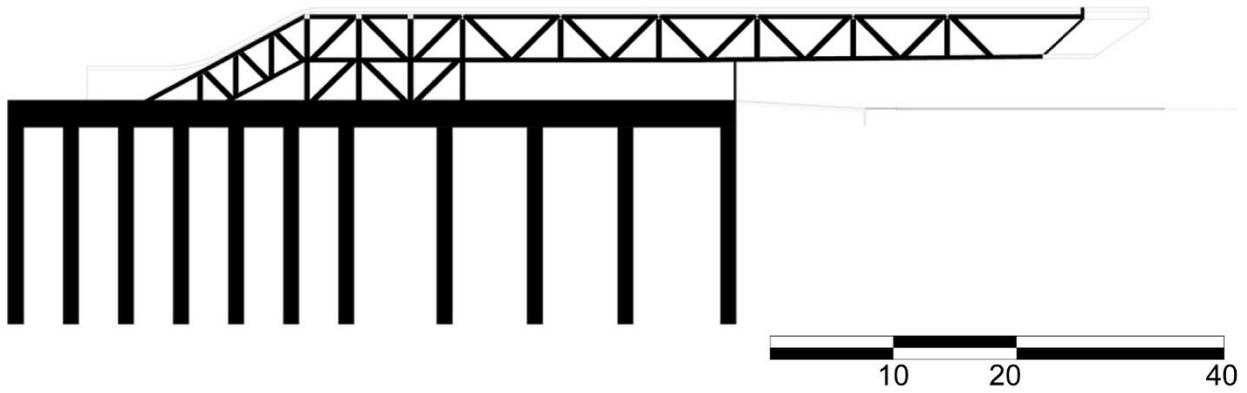


Imagen N° 52. Esquema estructural del proyecto "Muelle-Museo-Mirador".



Imagen N° 53. "Muelle-Museo-Mirador" dentro del entorno natural de la Reserva Ecológica Costanera Sur.



Imagen Nº 54. "Muelle-Museo-Mirador". Conexión con el Río de la Plata.



Imagen Nº 55. "Muelle-Museo-Mirador". Experiencias visuales.



Imagen N° 56. "Muelle-Museo-Mirador". Vista lateral de un nuevo espacio público.