

TRABAJO DE INVESTIGACION FINAL

Frente Costero de la Ciudad de Buenos Aires

Autor/es:

Carlo, Bruno Lu: 1071179

Di Paola, Lucas Lu: 1067638

Jijon, Juan Sebastian Lu: 1100422

Mendez Pin, Juan Cruz Lu: 1072430

Carrera:

Arquitectura

Tutor:

Arq. Converti, Roberto - Arq. Zolkwer, Max

Arq. Muñiz, Guillermina

Año: 2019

Fundación Universidad Argentina de la Empresa
Facultad de Arquitectura y Diseño

FUNDACIÓN
UADE

Introducción



El crecimiento de la ciudad es uno de los principales temas que se sigue trabajando desde hace siglos. Se busca continuar con investigaciones, nuevos aspectos, generar fenómenos innovadores, información actualizada. Desde el tema general de la ciudad, uno de los temas más complejos a tratar es sobre la ciudad-puerto. La conexión del orden urbano y actividades portuarias. Tema que involucra el desarrollo urbano, económico social y también cultural. La globalización ha ido afectando y cambiando la idea sobre el contexto territorial de las actividades portuarias. Durante mucho tiempo este ámbito urbano se lo relacionaba con actividades específicas sin tener influencia u oportunidad hacia el ámbito urbano del tejido de la ciudad. Esta área hoy se extiende más allá de sus límites y de las propias actividades portuarias, extendiendo sus campos de influencia.

La totalidad de la zona consiste en el territorio comprendido entre la Boca y el comienzo de Vicente López, como recorrido Norte-Sur.

Dentro de los temas que explican el funcionamiento y los distintos temas para abordar el eje principal que vamos a analizar se encuentran: el Puerto de Buenos Aires (como eje de actividades comerciales entre Argentina y el mundo), las diversas zonas gastronómicas a lo largo del recorrido que proponen oferta variada de todo tipo (siendo parte del Distrito Joven), la parte recreativa-cultural, el Aeroparque, el nuevo Paseo del Bajo como eje de movilidad estratégico entre

Norte-Sur, la Reserva Ecológica (como gran generador de especies de nuestra flora y siendo el lugar de esparcimiento para la fauna nativa) y el Complejo Industrial Naval.

Los tópicos a tratar para hacer hincapié en todos estos ítems relevantes serán distribuidos en:

- **¿Cómo administrar una zona de potencial relacionando los servicios aledaños generando un nexo entre comercio e integración?**
- **La importancia de la ubicación geográfica de Buenos Aires como Ciudad-Puerto y las diferentes estrategias utilizadas por los puertos del mundo.**
- **La evolución entre los tejidos urbanos diferenciando los cambios en el tiempo que se produjeron en el frente costero.**
- **El nexo entre movilidad- servicios e infraestructura.**

Etapas del Proceso

¿Cómo administrar una zona de potencial relacionando los servicios aledaños generando un nexo entre comercio e integración?

Tener la capacidad de contar con un río, un mar o un lago es poder contar con la necesidad de una buena calidad de vida. La presencia del agua en la ciudad genera espacios abiertos, de una buena respiración, por los cuales se desarrollan paseos, lugares de esparcimiento para que la población les pueda sacar rédito.

La ciudad de Buenos Aires, instalada al borde del Río de la Plata, ha tenido la oportunidad de relacionarse con este. En el año 1930 se construyeron distintos balnearios y paseos costeros con el fin de que la gente pueda disfrutar de la extensión del río.

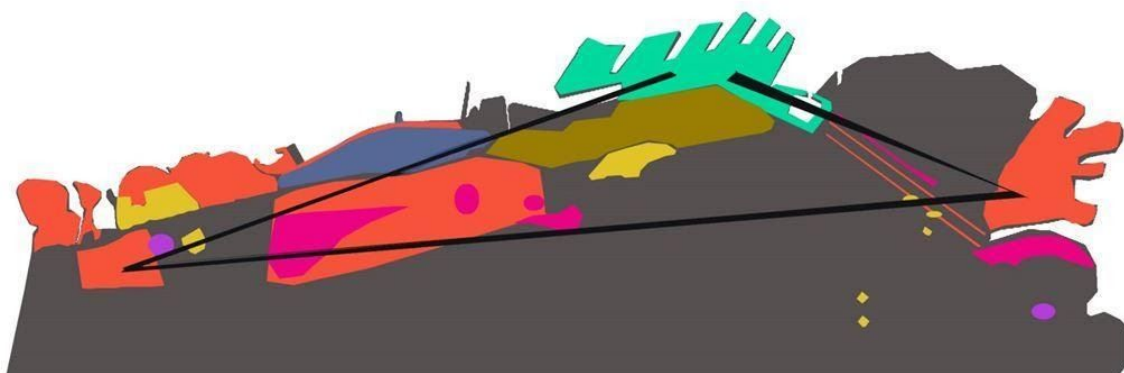
Sin embargo, el desarrollo de la industria en los siglos XIX Y XX, y el desarrollo que derivó en la economía, generó que se construyan puertos e infraestructuras industriales en la parte lindera al río, cortando la relación de la población con el frente costero. Por este motivo, hacia fines del siglo XIX en Buenos Aires se planteó la necesidad de construir un puerto con capacidad de atender al modelo agroexportador de la economía y recibir a cambio productos manufacturados del mercado europeo.

Este conjunto entre **puerto y ciudad** contempla dos cuestiones claves a tener en cuenta: lograr un ordenamiento urbanístico entre la urbe y el frente de la costa (más particularmente donde está ubicada la zona que más servicios brinda: el puerto).

Dicho orden no solo se concentra en los intereses políticos, sociales y económicos, sino que se busca captar un área donde los límites del frente costero y su relación

exclusiva con el puerto extiendan su influencia. Aquello que le brinda una funcionalidad abierta son sus operaciones del intercambio de mercancías más la infraestructura de transporte. Esto hace que el puerto no se especialice nada más que en ser fructífero para su costa sino que también tenga la capacidad de expandirse brindándole servicios a la sociedad y logrando un buen mecanismo de soporte para que no se forme una barrera urbana impidiendo la relación del centro y sus periferias con el frente costero.

Poco de lo que sugirieron los planes para mejorar la relación entre la ciudad y el río (por ejemplo de plan de reforma que se propuso en el año 2008) se vio materializada. En efecto otras infraestructuras que necesitaba la ciudad, en particular de transporte, se impusieron a distintas épocas en la costa: el Aeroparque, el Puerto Nuevo, la autopista y el ferrocarril. Es seguro que estos proyectos fueron cosas indispensables y que sus planificaciones sobre la costanera generaron muchos debates. De esta forma, hoy el Río de la Plata es poco accesible para la población de Buenos Aires; y los espacios de esparcimiento que quedan en la costa son (en su mayoría privados). Sin embargo, el desarrollo de una ciudad impone la toma de decisiones importantes como la implantación de una gran infraestructura de transporte, que, si bien genera inconvenientes, genera también beneficios. Estos van a estar supeditados al uso y a la gama de servicios implantados a su alrededor pudiendo destacar su importancia.



Es el puerto de Buenos Aires aquel que permite generar un gran valor agregado al PBI total del país (valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un período determinado). Es el principal puerto de contenedores

de Argentina, concentrando aproximadamente un 90 % del movimiento de contenedores del país. Es también uno de los puertos más importantes de la región latinoamericana debido a su moderna infraestructura y capacidad de carga, lo que le permite generar una infinidad de recursos al país. Actualmente sus operaciones de contenedores giran alrededor del millón de TEUs anual, además de la gran cantidad de pasajeros que arriban a este puerto marítimo por medio de cruceros y líneas de corto recorrido. “TEUs (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa la unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo expresada en contenedores”.

En Buenos Aires, el estado concesiona la administración del puerto a terceros mediante el sistema de licitación pública, en este caso el estado sólo establece regulaciones genéricas en el sector del mismo modo que lo hace en otros campos de la actividad económica.

Siempre es necesario tomar una serie de decisiones que afecten directamente al área local de influencia del puerto, es por esto que aparece la necesidad de establecer algún tipo de administración local para ejecutar en cada puerto la política portuaria definida por el estado. En este sentido, hay que tener en cuenta que, a pesar de la creciente tendencia a la privatización de los servicios portuarios, existen funciones que difícilmente pueden dejarse exclusivamente a la iniciativa privada como pueden ser la disponibilidad de las zonas de maniobra para los buques, las grandes obras de infraestructuras de abrigo o el dragado de los canales de entrada, el reparto del espacio portuario entre los diferentes operadores, la coordinación de las actividades que llevan a cabo diferentes agentes y la garantía de que se llevan a cabo según la legislación vigente. Se trata lograr contar con la administración del puerto sin tratar de concesionarla para generar más ingresos al país sin depender de concesionarios externos que quieren sacar un rédito económico de las actividades a generar en determinado territorio. El objetivo en el Puerto de Buenos Aires es lograr un nuevo operador a partir del año 2020 y manejarse con un solo concesionario para generar más activos al país y poder llevar una administración más eficiente.

Gran mayoría de los puertos cumple con un rol a nivel local, a nivel regional y a nivel mundial. Hay algunos que, en relación a su ubicación estratégica y a las

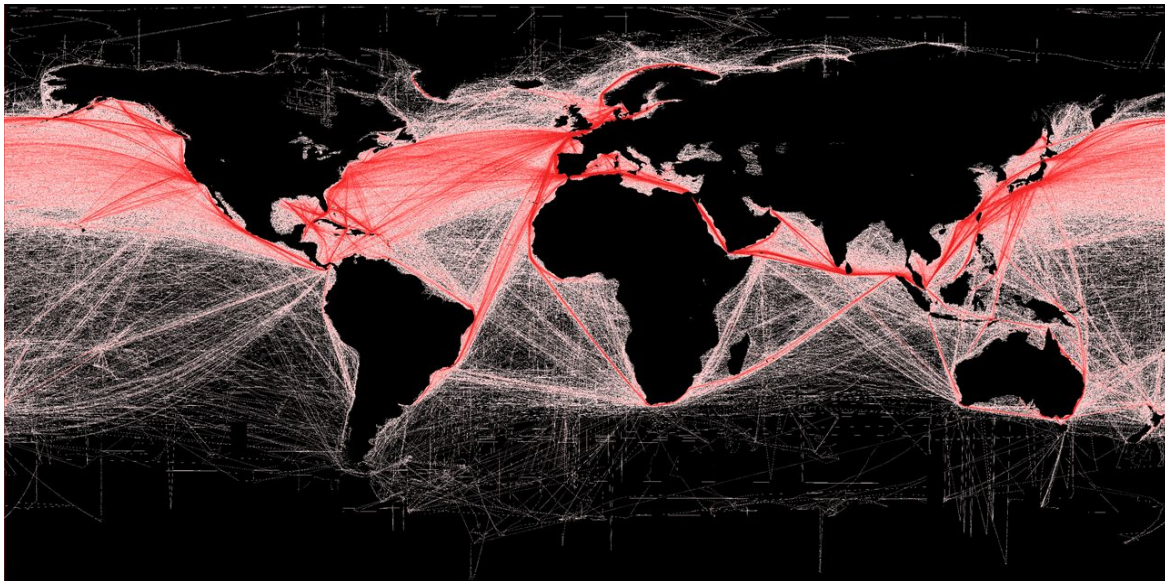
dimensiones de sus tierras, generan más o menos repercusión y en consecuencia, es mejor el rédito económico que sacan de su actividad en el comercio internacional.

La importancia de la ubicación geográfica de Buenos Aires como Ciudad-Puerto y las diferentes estrategias utilizadas por los puertos del mundo.

La ubicación geográfica del puerto es clave para la importancia y funcionamiento del mismo, ya que su ubicación, hablando a nivel marítimo, generara las rutas por donde se transporta la carga. Existen muchos puntos clave dentro de lo que es el globo terráqueo, y muchos de ellos se encuentran en el cruce de grandes cuerpos terrestres o de agua, por ejemplo, uno de ellos es el canal de panamá, cuya importancia es unir dos océanos en el menor tiempo posible usando la ruta más corta.

La ubicación del puerto de Buenos Aires es estratégica ya que se encuentra en la parte noreste de argentina y es de los primeros puertos que reciben a los barcos de carga y cruceros, se convierte en un puerto muy importante a nivel nacional, estando interconectado con todos los puertos del país, desde el puerto de buenos aires se concentra aproximadamente el 90% de movimiento de contenedores del país. Y cabe recalcar que es también una ruta alterna que une el océano atlántico con el pacifico, que es tomada por barcos que tienen otros destinos de preferencia o que necesitan pasar por el borde sur de américa, ya sea por puertos importantes de la costa oeste tales como el de Valparaíso, puerto de Lima, puerto de Guayaquil, etc.

Buenos aires tiene una ubicación geográfica importante ya que es el paso también entre el lado este y oeste de américa y cumple el rol de conectarse con todos los otros puertos de argentina. Su importancia principal fue reemplazada por el canal de panamá ya que su trayecto es más corto y sin duda más conveniente para los barcos navieros, principalmente en cuanto a tiempo de navegación, lo cual abarata los costos.



Es importante también, tener en cuenta que todos los puertos se enfocan en un tipo de carga, puede ser carga de contenedores, carga de gráneles, materias primas, etc.

En cuanto a Buenos Aires, La mercancía general destaca el tráfico de contenedores, situándose en los primeros puestos a nivel nacional. Su evolución en los últimos años es creciente. Pese a que su contrato con las empresas que están a cargo del funcionamiento, las cuales son 3, terminara en el año que viene, 2020, surge la gran duda de que pasara con el puerto. Grandes empresas quieren estar a cargo del manejo del puerto, entre ellas empresas chinas dentro del top 10 más importantes del mundo, las mismas que están al manejo del puerto de Singapur. Eliminar a tres empresas que estén a cargo del puerto y simplemente quedarse con una, que tenga el capital suficiente para invertir en el puerto, es mucho más conveniente, más aún si se trata de una empresa de renombre a nivel mundial que maneja puertos tan importantes, esto le vendría bien al puerto de buenos aires para codearse con los puertos más importantes del mundo y ser parte de la red de intercambio con estos puertos.

Buenos Aires cumple con ciertos parámetros altos de calidad, eficacia, competitividad y confianza de sus servicios, esto podría mejorar o empobrecerse después del cambio de mando dentro del puerto, se verá que sucede a partir del 2020.

El puerto, cuando termina la cláusula de las 3 empresas que hoy día lo manejan, tienen pensado hacerlo bajo el mando de una sola empresa, esto generara una mejor relación estado/empresa privada ya que es más fácil llegar a un acuerdo con una sola empresa que con tres y también por otro lado la empresa que esta atrás del mando del puerto de buenos aires es una empresa que tiene capital suficiente para la inversión que sea necesaria del puerto y aparte que está muy bien posicionada a nivel global con otros puertos en todas partes del mundo.

Todos los puertos cumplen con un roll a nivel mundial, algunos son de importancia global, continental, regional, nacional o hasta provincial. Dependiendo su escala y su ubicación geográfica.

En el puerto de Buenos Aires, el rol principal es alimentar a todos los puertos de Argentina, canalizando el 90% de contenedores que entran a su país, los barcos más grandes llegan a su puerto y de ahí se dirigen en barcos más pequeños hacia toda la argentina, esto se da gracias a su ubicación geográfica y también a su gran infraestructura que lo permite. Cada puerto tiene su encanto y una historia impresionante tras su construcción, su ubicación y su crecimiento, todos ubicados de formas estratégicas son parte de la red marítima que se encuentra navegando todos los días, 24 horas por las aguas del globo terráqueo.

El nexa entre movilidad- servicios e infraestructura.

Algunas de las condiciones fundamentales que deben existir entre movilidad e infraestructura son:

- Garantizar buenas condiciones de vida a toda la población mediante el acceso a servicios básicos, vivienda y equipamiento sanitario y educativo, fortaleciendo así el arraigo.

- Promover la producción mediante la provisión de energía, agua y transporte.

- Mejorar la conectividad permitiendo la comunicación entre las ciudades y el campo, la integración de territorios vecinos, el acceso a los mercados de diferentes escalas y la disminución de los costos de transporte.

- Construir territorios más seguros mediante obras que mitiguen el impacto de desastres originados por eventos naturales y antrópicos de ocurrencia periódica y/o extraordinaria como las inundaciones, los deslizamientos de laderas y los incendios.
- Promover la integración internacional, tanto en el plano físico como económico, cultural y social.

En cuanto a la ocupación territorial, se podría decir que en Argentina hay distintas categorías a lo largo del país que cuentan con características variadas:

- CATEGORIA A: Contienen a la mayoría de las regiones metropolitanas del país y el porcentaje mayor de la población urbana.
- CATEGORIA B: Incluyen los sistemas urbanorurales más desarrollados, los cuales se extienden en los territorios agrícola-ganaderos pampeanos y extrapampeanos más consolidados del país
- CATEGORIA C: Representan las áreas de menor desarrollo relativo del país, poseen escasas condiciones naturales para la producción primaria.

A su vez, dentro de estas categorías hay sub-categorías que marcan la potencialidad de estas áreas y su capacidad de crecimiento que tienen en cuanto al nivel de territorialidad que poseen.

- A CUALIFICAR: son las áreas más dinámicas, con economías competitivas e insertas en el mercado internacional y con un medio construido de buen grado de consolidación.
- A POTENCIAR: Constituyen este grupo un conjunto de áreas de diversas características, pero que tienen en común el hecho de poseer recursos naturales y/o particularidades de tipo ambiental, cultural o paisajística no suficientemente explotados.

- A DESARROLLAR: Se trata de las áreas actualmente más rezagadas y menos pobladas del país. Presencia de grandes estancias en el sur y pequeños grupos de asentamientos dispersos en el norte, apunta a promover el desarrollo económico y social, haciendo eje en sus potencialidades ambientales y humanas.

Con respecto a los servicios, se encuentran los fundamentales como ser: el agua, el gas y la electricidad.

AGUA

La Ciudad, en general, cuenta con altos índices de acceso a los servicios urbanos básicos. El 97,89 % del territorio se encuentra cubierto con conexiones satisfactorias, a pesar de haber grandes falencias en ellas por el dimensionamiento previo a la densificación de la Ciudad, a lo que se suma que el sistema unificado de agua y cloaca del Macrocentro se encuentra desbordado.

En la Ciudad de Buenos Aires, la gran mayoría de los hogares cuenta con conexión a la red pública de agua corriente, representando un 99.6%, mientras que en la región metropolitana del país, este número disminuye garantizando solo un 78.7%.

A su vez, es más estrecha la diferencia que hay entre los hogares conectados a la red pública de cloacas. En la ciudad, el 99% se ve beneficiado, mientras que en la región metropolitana del país solo un 56.7%.

ELECTRICIDAD

Entre 2005 y 2015, hubo un aumento del consumo eléctrico residencial de un 55 %, dado principalmente al consumo masivo de artefactos eléctricos, principalmente de cocinas y aire acondicionado. Los Mayores porcentajes de cortes de luz se dan en los meses de Diciembre, Enero y Febrero por el aumento de demanda.

Se encuentran dos grandes empresas que brindan luz en Argentina, siendo ellas Edesur y Edenor. Dentro de estos años, se produjeron grandes cambios a la hora

de pensar en la electricidad ya que fue variando la administración del consumo teniendo como consecuencia:

- Cambio de la energía más usada en viviendas (de gas a electricidad).
- Áreas que pasaron a ser grandes consumidores.
- Mal uso del suministro eléctrico.
- El colapso del sistema en momentos pico de demanda.
- El aumento de los cortes del suministro eléctrico, tanto en cobertura territorial como en duración.
- Las restricciones de oferta de energía para los establecimientos industriales.

GAS

En 1946 se creó la Dirección Nacional de Gas del Estado. Así se inicia el desarrollo de la red de gas para remplazar el “gas de alumbrado” obtenido a partir de carbón de hulla importado desde el Reino Unido. Con la política de estado del momento, el gas se convirtió en el pilar fundamental de la matriz energética del país.

En 1992, el servicio que era prestado por el Estado es concesionado por dos transportadoras y ocho distribuidoras en el país. Y con la Ley Nacional 24.076, se dicta el marco normativo y regulatorio a la industria del gas y se crea el Ente Nacional Regulador del Gas (ENARGAS).

En relación a la conexión con la red pública, la ciudad de Buenos Aires, como algunos municipios de la zona norte del AMBA, tiene niveles de cobertura altos, arriba del 90%. Donde hay ausencia de disponibilidad de gas en los hogares se impone recurrir a la electricidad, más cara, y con el riesgo de cortes por mal estado de esa red.

La historia de los transportes es también la historia del crecimiento de Buenos Aires. A principios del siglo XIX, diligencias, carretas o caballos eran el medio más común

para movilizarse por la campaña y, dentro de la ciudad, los costosos coches y carruajes a caballo. La ciudad aún era una gran aldea. El tren comienza a modificar esta historia, sirviendo de enlace entre el centro y las zonas productoras con miras a su conexión con el puerto para facilitar la exportación de productos de una Argentina convertida en granero del mundo. El ferrocarril reemplazó paulatinamente diligencias, galeras, mensajerías y demás servicios basados en la tracción a sangre, pero coexistió con los carros y los tranvías a caballo. Hacia 1870 se establecen servicios urbanos regulares y públicos. El tren, el servicio de ómnibus a caballo y el tranvía que conocerá la electrificación entre 1887 y 1908 comienzan a dibujar un perfil urbano de gran metrópoli.

Red de trenes y su Afluencia:

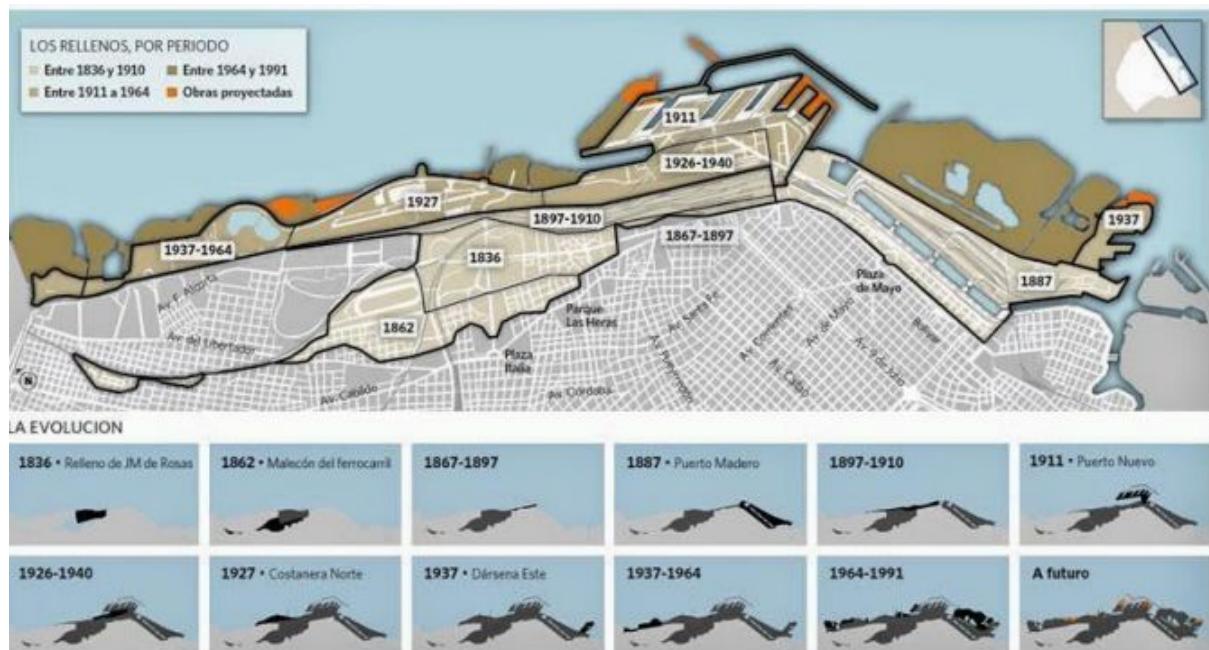
Mayormente beneficiada en Zona Norte y Oeste el Mitre, San Martín y Belgrano Norte sus diversos ramales concentran a todos los pasajeros en Retiro, generando mayor presión en una zona de por sí transitada.

El Urquiza tiene la conexión con el subte aunque no moviliza a tanta población como los otros ramales En el Oeste, el Sarmiento facilita el ingreso a capital de población desde provincia



En Zona Sur, el Belgrano Sur, resuelve problemas también de ingreso a CABA desde La Matanza El Roca, a su vez, ingresa a gran parte de la población pero la deja prácticamente en la periferia de la Ciudad, pero cuenta como ventaja la conexión con una de las líneas de subte más utilizadas.

La evolución entre los tejidos urbanos diferenciando los cambios en el tiempo que se produjeron en el frente costero.



La ciudad de Buenos Aires fue fundada por Don Pedro de Mendoza en la parte superior de una meseta el 3 de febrero de 1536, con el nombre de Santa María del Buen Aire. Desde los 20 metros de altura de la meseta, se tenía una buena visión de los barcos en el puerto constituido por esa entrada o brazo del Riachuelo. El asentamiento tuvo vida efímera, acosado por los animales salvajes, la hostilidad de los indios y el hambre, circunstancias agravadas por el deterioro de la salud del Gobernador, Capitán General Pedro de Mendoza, que disminuyeron su capacidad de decisión, motivando su regreso a España y el posterior despoblamiento de Buenos Aires en 1540. El 11 de junio de 1580, Juan de Garay fundó la Ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María del Buen Ayre, sostuvo como lema una frase que señalaba el destino portuario de la Ciudad: “Es necesario que se abran puertas a la tierra y el suelo florezca, que sus frutos sirvan a su pueblo y a otros pueblos de la Tierra”. Lo que se quería era ocupar el territorio, de gran importancia estratégica ya que significaba una importante salida al Atlántico Sur. En cuanto al ambiente en el momento de fundarse Buenos Aires, la ciudad fue fundada

en el alto de la barranca sobre el Río de la Plata. Garay funda Buenos Aires por segunda vez, ahora fundando una ciudad como tal y cumpliendo para eso con todos los requisitos legales y ambientales de la época. Los criterios estaban incluidos en las Ordenanzas de Población sancionadas por Felipe II en 1573. Con anterioridad estos criterios estaban fijados en las capitulaciones, pero el modelo de la cuadrícula se conformó pragmáticamente a partir de Lima (1535) en Sudamérica. En 1595 se produce la fundación del Fuerte. Los planos antiguos muestran con claridad el proceso de ocupación del territorio y el modo en que se va construyendo la particular relación de Buenos Aires con el Río de la Plata.

Durante la época colonial, el puerto se reveló insuficiente para las necesidades de la ciudad, tanto las del comercio como las del contrabando. Se utilizó el Riachuelo como puerto natural, mientras que las embarcaciones grandes debían anclarse en el Río de la Plata y llevar a sus pasajeros y mercancías en barcos o lanchas.

Las obras y proyectos sobre la costa de la época colonial fueron los atisbos de la concepción dominante de crear una costa, en continuo avance sobre el Río de la Plata. La condición portuaria de la Ciudad de Buenos Aires fue uno de los factores determinantes de la vida política argentina durante la mayor parte de su historia. En el primer medio siglo de vida una de las causas principales de las guerras civiles entre Buenos Aires y las provincias del Interior fue la posesión de las rentas de la Aduana. Por lo cual en 1854 se construye un espigón de madera de 210 metros de largo, con una gran aduana detrás de él. En un país con un solo puerto importante, la posesión de esas rentas fue la clave para poseer el poder económico. Ese puerto era importante por su posición geográfica, antes que por sus condiciones materiales y económicas. El pasaje a la vida independiente significó también dejar de lado el urbanismo rígidamente planificado por las normas coloniales. Hay una actitud fluctuante entre mantenerlo y permitir el desarrollo espontáneo de la ciudad. En ocasiones, parece confundirse la libertad política con la ausencia de regulaciones urbanas. En esta etapa histórica la ciudad crece moderadamente, ya que el modelo de desarrollo económico no es expansivo. En consecuencia, no existe una presión poblacional fuerte que lleve a una gran ocupación de áreas. Comienzan a definirse las principales vías de tránsito. Empieza en 1860, un período histórico en el que la Argentina se convierte en proveedor de carnes y cereales de Europa. La ideología

oficial subestima la cultura local y trata de copiar la de Europa. Esto la lleva a europeizar el país, se cambia la población mediante una política inmigratoria; se reforma la edificación para copiar rincones parisinos; se traen especies animales y vegetales para los ecosistemas. La construcción de una gran ciudad europea entre fines del siglo XIX y principios del XX es un fenómeno paralelo a la edificación de palacios europeos en Buenos Aires. Hacia 1880, el puerto de la recién nominada Capital Federal, tenía que ser sin dudas la gran salida de los productos argentinos, en especial y casi exclusivamente de origen agropecuario y la puerta de entrada del movimiento cultural de ultramar. La necesidad de la adecuada infraestructura para poder contar con un puerto moderno y seguro se había convertido en obsesión por aquellos años, y esto dio origen a un importante debate que culminó con la presentación de dos proyectos. El primero a cargo del ingeniero Luis A. Huergo y el segundo que suscribía Eduardo Madero, quien proponía como localización del puerto la zona ubicada en proximidades de la plaza de Mayo, es decir, frente a la ciudad; el proyecto de Huergo, en cambio, proponía un aprovechamiento integral del Riachuelo, basado en el dragado y regularización de su cauce. En 1882, el Congreso aprobó el proyecto de Eduardo Madero, que proponía la construcción de dos canales, uno al norte y otro al sur, que desde el canal principal del Río de la Plata, definía dos dársenas de acceso a la entrada de cada canal; la idea se completaba con cuatro diques interconectados que cubrían todo el frente urbano. El auge del puerto, no duró mucho. Problemas técnicos hicieron que envejeciera y comenzara su decadencia para ser definitivamente reemplazado por Puerto Nuevo. Sin embargo, lo que fue un fracaso desde su funcionalidad como infraestructura portuaria generó un importante patrimonio arquitectónico que hoy es uno de los más representativos. Al recibirse la inmigración italiana y española (más italiana que española). El proyecto agroexportador significó, además, la necesidad de obras de infraestructura, de caminos, vías férreas y la construcción y el trabajo en las terminales portuarias, por lo que nuevas olas de inmigrantes, integradas ahora por obreros y personas con dominios de muy variados oficios, comenzaron a darle su perfil a la Argentina. La llegada al país de diversas olas migratorias obedeció a causas muy diversas, que van desde persecuciones religiosas como es el caso de los galeses y de los judíos de Rusia, hasta el hambre, las guerras

Parecía evidente que la oleada inmigratoria ininterrumpida provocaría una duplicación de la población cada veinte años. Efectivamente, así sucedió desde principios de siglo hasta la gran crisis de 1930.

En Buenos Aires, sucesivos fenómenos de sedimentación generaron diferentes tipologías de utilización de esos nuevos espacios urbanizables. En cada etapa histórica se definieron nuevas formas de utilización de los terrenos bajos, de acuerdo con las concepciones urbanísticas y arquitectónicas del momento. El punto en común de muchas de las intervenciones fue el considerar el límite entre la Ciudad y el Río de la Plata como un espacio no definitivo, sino en proceso de continuo cambio. La ideología predominante al respecto era, durante la última parte del siglo XIX y todo el siglo XX, fue la de “ganar terreno al río”. Es decir, pensar el crecimiento de la Ciudad, no sólo sobre sus territorios de borde, sino también sobre el Río de la Plata. El área costera de la ciudad de Buenos Aires se extiende desde la avenida Gral. Paz hasta el Riachuelo, y su longitud es de 18 km.

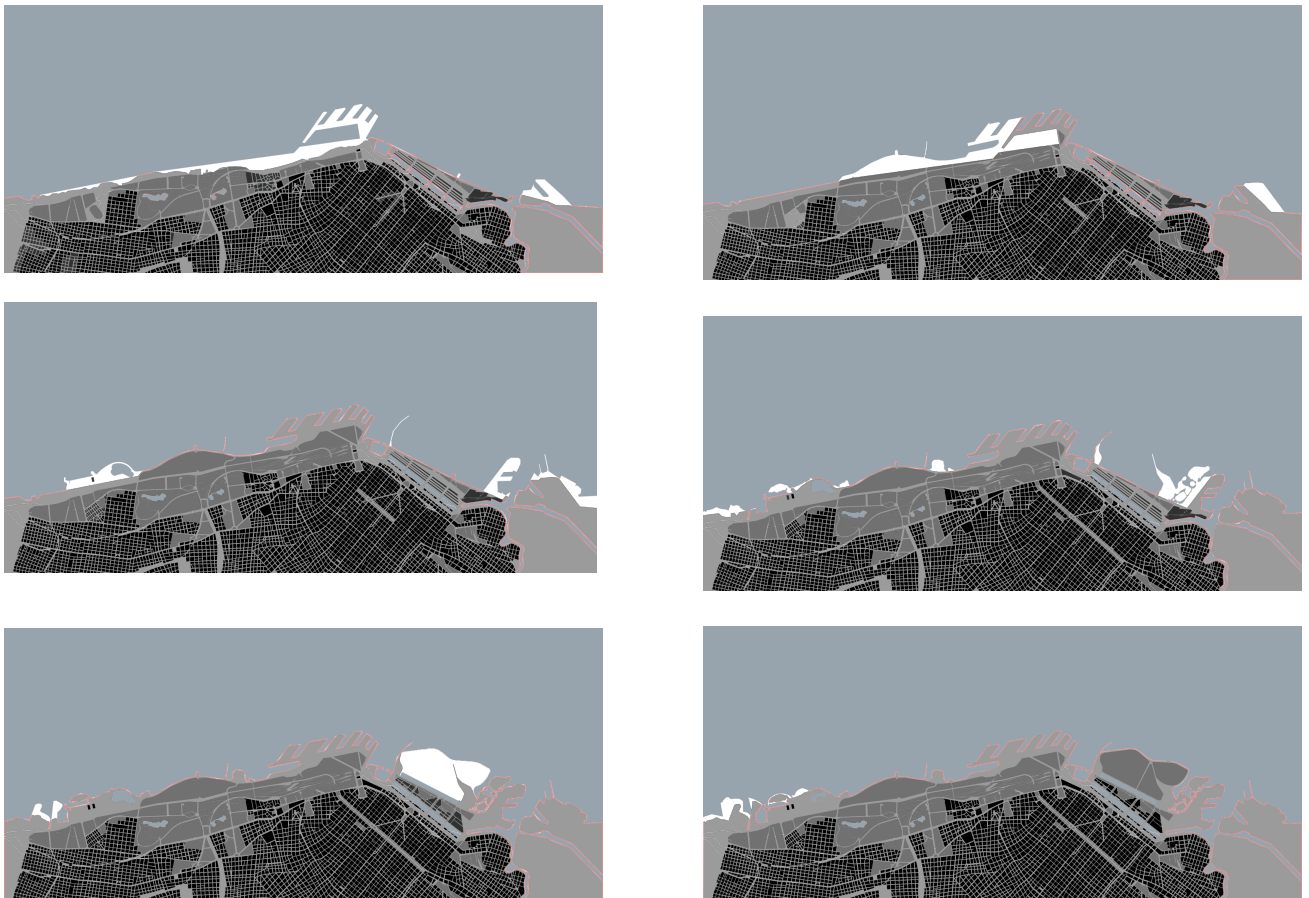
El área circunscripta para este análisis se extiende desde la Av. Gral. Paz, en el límite con el partido de Vicente López, hasta la calle Córdoba, y desde la Av. Del Libertador hacia la costa. Asimismo, distinguimos dos sectores: el Distrito Joven, que abarca la zona norte hasta el aeroparque, y el Área Central Norte, que abarca desde el aeroparque hasta la zona de Retiro y el Puerto Nuevo. El frente costero se caracteriza por una particular estructura urbana compuesta por grandes predios con funciones urbanas vinculadas a servicios y transporte. Se encuentra destinado principalmente a áreas recreativas, deportivas, de educación universitaria, y a las grandes infraestructuras de transporte. En esta zona se encuentran el puerto, aeroparque, la estación terminal de ómnibus de Retiro y las estaciones terminales de los ferrocarriles Mitre, San Martín y Belgrano Norte. Estas infraestructuras configuran al territorio costero como gran centro de transferencia en la escala regional. Gran parte del territorio costero pertenece al Estado, con distintos tipos de tenencia jurídica. Esta forma de propiedad genera un tipo de tejido diferente al del resto de la ciudad, ya que la trama urbana constituye un bien público. La gestión del territorio costero presenta una gran complejidad ya que requiere de la coordinación del gobierno nacional, que administra la mayor parte de los servicios ambientales y

áreas de transporte, del gobierno de la Ciudad, que tiene jurisdicción sobre la totalidad del área, y de los actores privados.

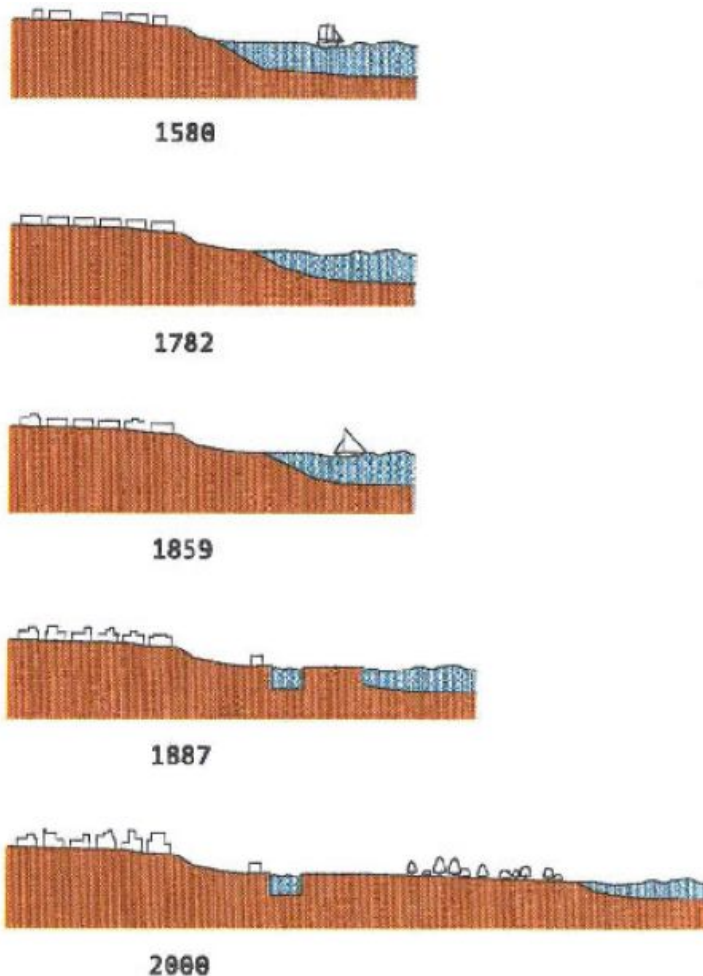
La configuración actual del área costera es resultado de un extenso proceso de relleno artificial. La línea original de la costa se correspondía aproximadamente con las avenidas Libertador, Leandro N. Alem y Paseo Colón. Desde su disposición original, el frente costero se ha incrementado en 2.189 hectáreas. Esta serie de modificaciones encuentra su primer hito en 1836, cuando el Gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel Rosas, rellenó y parquizó el área donde actualmente se encuentra el Parque Tres de Febrero, en el barrio de Palermo. Esta primera modificación incorporó 242 hectáreas a la zona costera. Entre 1836 y 1897 se realizaron numerosas intervenciones de relleno. La ocupación de la costa estuvo vinculada, en este periodo, a la inauguración de las primeras vías de ferrocarril que conectaban la ciudad con las zonas norte y sur. Algunas de estas intervenciones fueron el relleno por detrás del malecón de defensa del Ferrocarril Norte en 1862, en el que se agregaron 254 hectáreas y los rellenos en la zona de la actual estación de Retiro. Entre 1860 y 1880, se propusieron muchos proyectos para concretar la construcción del puerto de Bs. As. En 1887, comenzaron los trabajos de construcción de Puerto Madero, el proyecto seleccionado. Su construcción significó la incorporación de una superficie de 363 hectáreas. Sin embargo, rápidamente este puerto mostró sus limitaciones, ya que el creciente tamaño de los buques dejó obsoletas las instalaciones, por lo que debió encararse la construcción de uno nuevo. Es por ello que, entre 1911 y 1926 se construyó el Puerto Nuevo, propuesto por el Ingeniero Huergo, orientado hacia el norte y vinculado con Retiro. Este relleno generó inicialmente una superficie de 166 hectáreas, a la que se agregaron otras 118, entre 1926 y 1940, dando funcionamiento a una nueva dársena. En 1927 se inició la construcción de la Costanera Norte (133 hectáreas), con rellenos de escombros. Esta zona se fue configurando como un espacio recreativo. En 1937 se instaló el Club de Pescadores, y un año más tarde se inauguró el Parque de la Raza. Este parque fue reemplazado, en 1946, por el aeroparque Jorge Newbery. En 1937, se ganaron nuevas tierras al sur de Puerto Madero, agregando 61 hectáreas a la Isla Demarchi. Esta se constituyó como un sector de servicios portuarios ubicada en el borde de la desembocadura del Riachuelo. Entre 1937 y 1964, se completaron

155 hectáreas entre la Ciudad Universitaria y otros parques y, entre 1954 y 1991, se rellenaron principalmente terrenos privados o ampliaciones, como las del Puerto Nuevo o de Ciudad Universitaria, incorporando 164 hectáreas más. Durante el período 1978-1981, se rellenaron en la costanera sur 350 hectáreas, con escombros provenientes de las demoliciones implicadas en la construcción de autopistas, con el objetivo inicial de construir un nuevo centro cívico- administrativo nacional. Sin embargo, este proyecto fue desestimado y quedó abandonado, de manera que, paulatinamente, fue conformándose un espacio colonizado por especies vegetales y animales que algunos autores consideran similar al ecosistema ribereño original del Río de la Plata. Este espacio fue declarado Reserva Ecológica a fines de la década de 1980 por su valor ambiental y como espacio verde.

La costa de Buenos Aires a través del tiempo



Corte del crecimiento de los rellenos artificiales en Puerto madero



Objetivos de Master-Plan general

La propuesta que se quiere llevar a cabo es la de integrar todo el frente costero partiendo de sus problemas y conflictos que mantiene con su extensa trama urbana generándose una barrera longitudinal entre ciudad y río.

Estas barreras urbanas son en la mayoría de los casos, las murallas históricas de la ciudad, autopistas, avenidas, vías férreas e incluso cordones de agua que los atraviesan. Pero en todos los casos es distinguible a simple vista una clasificación de los usos en la ciudad, como si de diferenciarlos se tratara, de marcar un inicio y un fin de cada actividad, intentando separar y definir los espacios.

El principal desafío no solo es la consolidación de espacios pre-existentes que buscan soluciones a corto plazo, sino la proyección a futuro a modo de proveer a la ciudad infraestructuras que se adapten a diversos usos y principalmente, al paso del tiempo, de modo que ningún espacio urbano quede obsoleto o imposible de adaptarlo a nuevos usos.

Se debe diseñar una arquitectura solidaria con el urbanismo, que ambas se encuentren en un dialogo constante con la sociedad y principalmente la ciudad. El diseño intangible de los espacios es el punto de partida primordial para lograr estos requisitos, no se trata solamente del análisis espacial de las extensiones de un proyecto, sino también de sus implicancias en la vida de las personas, analizando el impacto social que produce, el proceso de adaptabilidad y el desarrollo parcial y total en cuestiones de economía y tiempo para que en aquellos casos donde su construcción sea a largo plazo y demande demasiada extensión en los períodos temporales de una sociedad, puedan de todas formas prestarse usos y servicios a modo de no crear áreas en la ciudad paralizadas o sin uso diario.

Hoy en día, el frente costero de Buenos Aires está siendo desarrollado. Existe en el área un amplio catálogo de programas y proyectos, algunos de los cuales ya están siendo ejecutados. Todos ellos ayudarán a promover el desarrollo del borde costero. Por otra parte, el WaterFront ofrece también predios vacantes a ser repensados, con usos no definidos, lugares sin intervenciones y dejados al abandono, espacios sin ningún destino específico, o con usos que podrían trasladarse a sitios más adecuados a tales fines. Todos estos lugares aquí mencionados resultan del estudio y análisis de la zona costera de Buenos Aires, y se presentan como posibles lugares con potencial de intervención a ser incluidos en el corredor costero. Este corredor, definido como tal, ayudaría a consolidar la relación compleja que presenta la trama urbana de la ciudad con la franja costera. El frente costero de Buenos Aires posee un gran potencial, potencial que puede ser explotado si se presentan los planes urbanos adecuados. Pensando el frente costero de Buenos Aires como una totalidad y entendiendo la compleja trama urbana y las necesidades del mismo, se podrán desarrollar las conexiones que permitirán romper con las barreras urbanas y consolidar el WaterFront integrándose a la trama urbana sirviendo a la ciudad.

La relación de la ciudad con el borde costero siempre estará presente. La clave se encuentra en saber qué hacer con ello, como abordarlo, como convertir el mismo en un beneficio, en una posibilidad de conexión y desarrollo para la ciudad y cómo evitar por otra parte que este frente costero pase a ser un espacio de barrera urbana que poco suma a la ciudad y mucho potencial tiene para ofrecer.

El proyecto final de tesis debe proveernos de las herramientas necesarias para la detención de problemáticas en la ciudad, en base a ellas y su análisis exhaustivo, para poder proyectar nuevos espacios, dando respuesta a las necesidades, escuchando a los habitantes y analizando razonablemente cada espacio de la ciudad, su origen, su funcionamiento, su porqué y para qué. El tejido urbano y su análisis in/tangible disparan nodos proyectuales y puntos de partida para el diseño de una ciudad formal funcional y capacitada para la transformación y adaptación al contexto social-económico-financiero.

Master Plan ZONA NUÑEZ/BELGRANO



La zona designada queda ubicada en el extremo noreste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Tiene una extensión aproximada de 4 kilómetros.

Los barrios que la comprenden son los de Belgrano y Núñez con una población aproximada de 200.000 personas. El barrio se caracteriza por los grandes atractivos recreativos que se encuentran cruzando Av. Libertador, vía principal de circulación de los barrios.

En detalle la zona está conformada por grandes espacios verdes y recreación:

- El parque de los niños
- La reserva ecológica de Ciudad Universitaria
- Parque de la Memoria
- Parque de San Benito
- Parque Paseo de las Américas
- Parque Norte
- Parque Deportivo Costanera Norte

Instituciones Deportivas

- Club Liceo Naval
- Campo de Deportes de la Armada
- Club Universitario de Buenos Aires
- Club Ciudad de Buenos Aires
- Centro Nacional de Alto Rendimiento Deportivo
- Tiro Federal
- Club Atlético River Plate
- Club Hípico Argentino

Instituciones Educativas

- Ciudad Universitaria (FADU y FCEYN)
- Universidad Torcuato Di Tella
- Escuela Técnica Raggio

Instituciones Culturales

- Museo Tecno Educativo Lorenzo Raggio
- Museo ESMA
- Museo Malvinas
- Espacio memoria y derechos humanos
- Centro Cultural de la memoria Haroldo Conti

Las principales vías de circulación son la Av. Libertador, Av. Figueroa Alcorta, Av. Guillermo Udaondo, Av. Costanera Rafael Obligado, Intendente Guiraldes y las Autopistas Leopoldo Lugones e Intendente Cantilo.

El relevamiento evidencia que uno de las barreras entre la ciudad y el río las producen las autopistas y el ferrocarril, dificultando el cruce de un lado al otro. También teniendo en cuenta la falta de cruces peatonales para la mejor circulación. A los que nos lleva a darnos cuenta que la población que vive en los barrios es de 200.000 habitantes aproximadamente pero la que está presente y circula todos los días es una cantidad mucho mayor. Es decir, que los atractivos que mencionamos

anteriormente, enfocándonos en Ciudad Universitaria y los clubes deportivos, generan una caudal de personas en la zona que evidencia las problemáticas de cada sector.



Parque de los Niños

Hoy en día, Parque de los Niños cuenta con 32 hectáreas de parque, con estacionamiento gratuito, biciesenda, áreas de juegos recreativos y más equipamiento. El problema radica en la ubicación y su conexión. Teniendo solo una vía de entrada y lejos de las arterias principales de circulación, provoca el desconocimiento de la gente y lo deja aislado en un extremo del barrio de Nuñez. Los cruces (puentes) en ese sector no están disponibles o son inexistentes, por lo cual tanto vehicular como peatonal se produce la desarticulación.

Ciudad Universitaria

Es uno de los focos más importantes de concentración de personas en la zona debido a las facultades que se sitúan ahí. Y por otro lado la reserva Ecológica foco de turistas y ciudadanos que concurren diariamente. La gran masa que va a la

universidad provoca un tránsito constante y en consecuencia, los espacios aledaños son afectados por la necesidad de estacionar los vehículos. Los espacios derivados a estacionamientos en Ciudad Universitaria están divididos en formales e informales, los formales siempre se terminan llenando y quedan los informales que en su gran parte son terrenos naturales sin señalización ni control alguno y la otra parte, son las calles que hacen de parking cuando no hay espacio disponible.

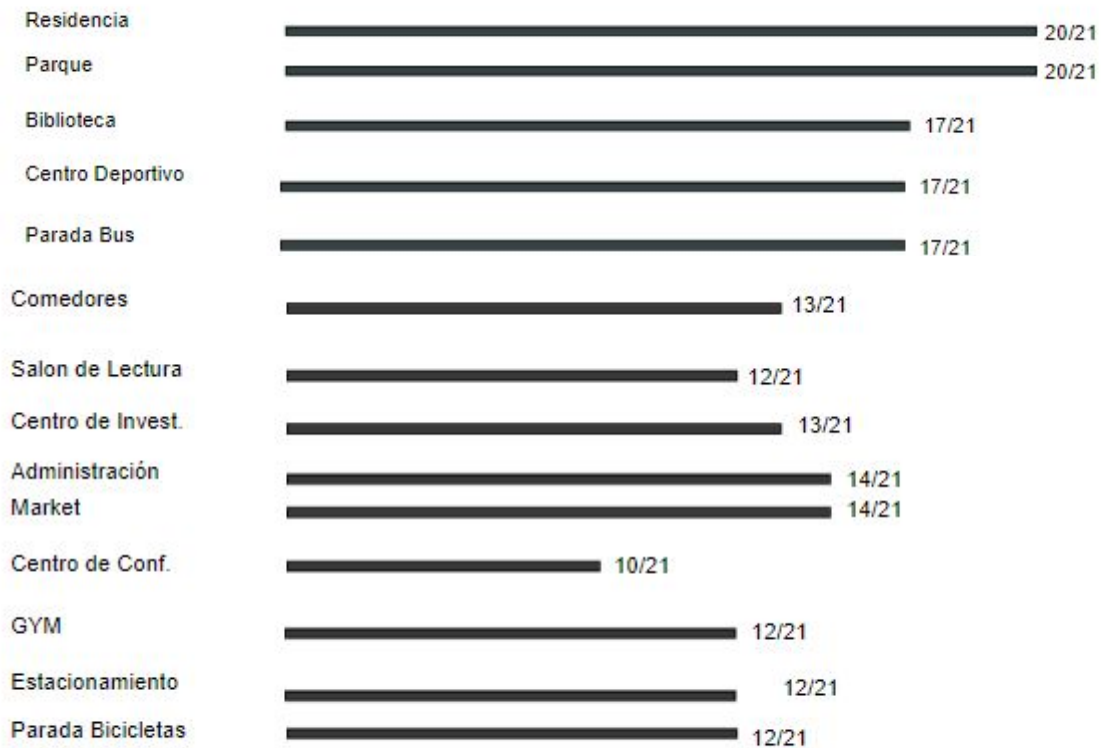


Otra problemática de la Ciudad universitaria está en el mantenimiento y abandono, las zonas linderas al humedal de la Reserva Ecológica y el bosque al lado del club de arquería son las más representativas por estar a simple vista. El entorno más menospreciado es el que da a la Reserva Ecológica por un pensamiento de desvalorización por parte de las autoridades pero en realidad es una de las zonas con mayor valor según nosotros, no solo porque son espacios verdes que se pueden aprovechar sino que están rodeados de hitos como la reserva y la fadu que le dan un valor agregado a toda la zona.

Y por otro lado, el programa actual de las facultades no está actualizada, ni tiene lo necesario para la cantidad de gente que tienen las facultades. Hoy en día lo existente es una biblioteca, un salón de lectura, un centro deportivo, estacionamiento, un comedor y las paradas de transporte público. Según investigaciones realizadas de distintos programas de Campus Universitarios.

Dixie State University	University Of Texas
University of Mississippi	Instituto Tecnológico de Monterrey
Arizona State University	Pontificia Universidad Catolica del Peru
University of North Dakota	Portland State University
Universidad de Lima	Campus Puebla
University of Washington	Campus Querétaro
Berun gaMas Perkasa	University of Bridgeport
Syracuse University	Northwestern University
Universidad Panamericana	Universidad de los Andes
Politecnico di Milano	Utrecht University

Como programa imprescindible entre todas las universidades quedaron los siguientes



Teniendo en cuenta lo que tiene la mayoría de las universidades creemos que lo siguiente es necesario para modernizar la Ciudad Universitaria y poder satisfacer todos los requerimientos de un Campus universitario en la actualidad.

Residencia

Centro de Investigación

Comedores

Auditorio

Salón de Conferencias

Administración

Estacionamiento

Ahora, la discontinuidad existente no solo es por la falta de cruces y vinculación entre la circulación existente, sino que la mayoría de los entes de la zona son privados con usos privados es decir, de acceso restringido.

Restringido porque en la mayoría necesitas asociarte o tenes que pagar una entrada. Y según el relevamiento la mayoría de las tierras son del Estado.

- Club Círculo Policía Federal
- Club Liceo naval
- Campo de deportes de la armada
- Club Universitario de Buenos Aires
- Parque Norte
- Club River Plate
- CENARD
- CCBA





La mayoría ubicados en el borde del río, esto lleva a que la circulación por la costa sea dificultosa y que la interacción entre las personas y el río no sea posible.



Propuesta General

La propuesta se centra principalmente en la integración de estos espacios privados o de alguna manera restringidos. La intención es la de lograr un recorrido continuo tanto por la costa como internamente. Esto no quiere decir la destrucción de las zonas sino darle a la costa del río una mirada nueva e integrada con reformas y reacondicionamiento de los espacios existentes para la vinculación.



La idea es llegar desde la ciudad por Av. Libertador hasta el borde del río con varios recorridos peatonales continuos sin ninguna interferencia de magnitud. Proponiendo paseos por medio de la trama de la ciudad.



El borde de lo que sería el humedal de la Reserva Ecológica lo consolidamos como corazón del proyecto, una rambla central que comunica los espacios más afectados que marcamos antes. Formalizarlo y equiparlo para convertirlo en un atractivo más de la Ciudad Universitaria y lograr que también la vista a la reserva se valore con la misma fuerza que lo tiene la vista al río. Junto a la rambla universitaria y el paseo de la estación de tren serían los ejes longitudinales de circulación, la rambla universitaria ya existe, por lo cual solo se busca el mantenimiento diario. Y el paseo de la estación, tuvimos en cuenta los andenes construidos de la estación y los continuamos para ofrecer más cruces entre los dos lados.

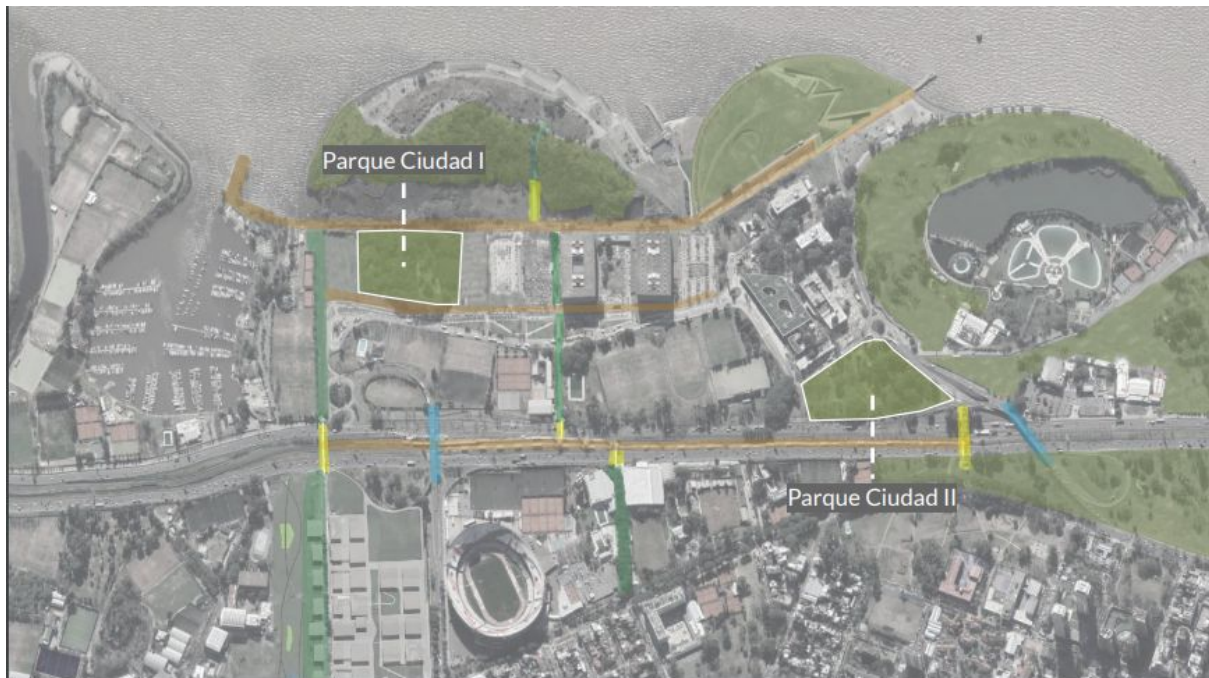


La vinculación transversal más fuerte que creamos es el parque lineal que parte en Av Libertador y va recorriendo por un costado el nuevo proyecto del Parque de la Innovacion hasta el borde del río y que se conecte con la rambla.

Y la integración no solo tiene que ver corredores sino también con los espacios verdes y parques.



Teniendo en cuenta que tenemos espacios en desuso como el bosque al lado del estacionamiento y el espacio de investigación detrás del edificio nuevo zero que se construyó. Propusimos en los espacios desocupados, nuevos parques para afianzar la idea de parque en la zona y que haya más espacios de recreación.



Enfocándonos en solo Ciudad Universitaria y empezando a pensar en el proyecto de los edificios. Los problemas pasan como dijimos antes, por la falta de mantenimiento y abandono de los espacios. La falta de inversión en programa para actualizar las sedes universitarias.

Por otro lado, encontramos dentro de lo malo una oportunidad de crear nuevos edificios con usos necesarios para un Campus Universitario de tales dimensiones.



Empezamos analizando el estado de los estacionamientos del sitio y concluimos en que la mayoría está en buen estado y no se necesitan mayores cambios, solo algunos reacondicionamientos. En cambio, en donde se encuentran las bases del tercer edificio de facultad existe un estacionamiento informal. Le falta todo tipo de regularización y en días de mal tiempo, es imposible su uso actual. Definimos que sería el lugar apropiado para hacer un edificio justamente de estacionamiento que descomprima el conflicto en la zona.

Con la intención de tocar lo menos posible el bosque frente a la reserva, anexamos al edificio nuevo de estacionamientos otro edificio de investigación y oficinas.



En este edificio planteamos el programa faltante mencionado anteriormente. Aulas, oficinas, coworking, laboratorios, auditorio, biblioteca, market y comedor.

Los pisos se dividieron por sectores.

PB: Hall de entrada, comedor e información

1P : Espacio común de lectura, salón silencioso, videoteca y cine.

2P: Aulas taller para producción - acceso a edificio de estacionamientos

3P: Terraza con bar - acceso a terraza de edificio de estacionamientos

4P: Oficinas y Coworking

5P: Aulas de investigación y laboratorio

En el bosque frente a la reserva ecológica planteamos una nueva circulación para transitar de manera fácil por todos los lados, tanto desde la rambla como desde la universidad. La idea es usar las antiguas bases del cuarto edificio que se iba a construir ahí y para hacer un auditorio. Este tiene el propósito de juntar tanto a los estudiantes universitarios como a turistas o personas de los barrios cercanos y atraerlos con este nuevo atractivo.

El área que hoy ocupa el club de arquería de la universidad hoy en día esta en desuso, ocupa una buena cantidad de metros cuadrados y con la necesidad de un edificio de residencia universitaria planteamos ubicarlo en este sector. Se situaría al lado del bosque , frente al río y la reserva. Un espacio más que atractivo para cualquier persona que conozca bien el área. Ahora tenemos en cuenta que al crear una vivienda en una zona que no es habitual un uso de 24hs, y tenemos que brindarle todos los servicios necesarios para asegurar la calidad de vida de todos los residentes. Esto incluye circulaciones peatonales y vehiculares, estacionamientos y espacios de ocio.

Para armar el edificio nos basamos en la cantidad de estudiantes que hay en Ciudad universitaria y que tipo. Cuanta vienen del interior o es extranjera, si alquilan cerca o lejos de la institución y si tienen intenciones de mudarse cerca de la universidad. Todo un relevamiento exhaustivo concluyó en que necesitamos un edificio para 1000 personas con todos los servicios necesarios que abastezcan a estas mismas.

Se plantearon habitaciones simples y dobles, sala de estudio, comedor, gimnasio, pileta, lavandería, sala de juegos y estacionamientos.

El edificio se dividió de la siguiente manera:

PB: hall, administración y un disco

1P-12P: Residencias

13P: Amenities y sala de máquinas

Al pensar en el proyecto de cada sector de la zona designada tuvimos en cuenta que el relevamiento y el conocimiento de cada parte es fundamental para proyectar y diseñar un buen proyecto tanto urbanístico como arquitectónico. Y que cada problema encontrado es una oportunidad para hacer de eso algo mejor y que pueda servir para ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas que viven esos espacios.

