



# ¡HOLA Río!

RECOMPOSICIÓN DEL VÍNCULO  
CIUDAD – RIO DE LA PLATA

**UNIVERSIDAD ABIERTA  
INTERAMERICANA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TRABAJO FINAL DE CARRERA

ALUMNO  
Emilio González Collazo

TUTOR  
Arq. Julián Roldan

## CONTENIDO

CAPITULO I .....	2
INTRODUCCION .....	2
PROLOGO .....	3
OBJETIVO GENERAL.....	4
ARGUMENTO.....	5
HISTORIA .....	7
CAPITULO II .....	24
SITUACION ACTUAL.....	24
PROYECTOS .....	34
IDEAS .....	45
CAPITULO III .....	50
PROPUESTA .....	50
AREA SELECCIONADA .....	55
REFERENTES INTERNACIONALES.....	61
CONVENIOS URBANISITCOS .....	71
PROPUESTA .....	73
Sector A .....	82
Sector B .....	85
Sector C .....	87
CONCLUSIÓN .....	95
BIBLIOGRAFIA – REFERENCIAS .....	96

## CAPITULO I

### INTRODUCCION

Este capítulo abarca un pequeño resumen del trabajo desarrollado, pasando por el prólogo, las ideas generales que se fueron alcanzado y objetivo al cual se quiere llegar con el presente trabajo realizado.

También se aborda el proceso de transformación y vinculo que tuvo históricamente la costa del rio de la Ciudad de Buenos Aires desde su fundación hasta la actualidad, mostrando como cambio la relación de estos mismos en diferentes etapas.



## PROLOGO

Como Trabajo final de carrera elegí trabajar sobre el Rio de la Plata y su vínculo con la ciudad de Buenos Aires.

Este afluyente está conformado por el recibimiento de agua de los ríos Paraná y Uruguay, con los que se forma la cuenca del rio de la plata, la segunda más importante de América latina, que representa el mayor porcentaje de agua dulce superficial de la República Argentina.

A lo largo de nuestra historia, la zona costera del Rio y en especial la costa de la Ciudad de Buenos Aires ha sido uno de los centros más importantes del desarrollo de la sociedad rioplatense. Este ha sido uno de los espacios de transporte, comercio y producción más importante históricamente, estos fueron factores determinantes para el asentamiento y desarrollo de la población de Buenos Aires.

El crecimiento demográfico, urbano y la evolución de las actividades económicas tuvieron grandes efectos sobre la toda la costa. Una de las falencias que dejo este desarrollo, es el mal aprovechamiento del Rio. El aeroparque, el Puerto con sus depósitos de contenedores, la degradación de los paseos y costaneras, son la muestra de ese proceso.

La reforma del rio en Puerto Madero trajo consigo la conformación de nuevas barreras visuales para los vecinos que no viven en la zona. Pero también se recuperó una zona de vinculo que actualmente es altamente concurrida, revalorizando el sector con nuevas funciones como áreas públicas de esparcimiento y sectores privados de viviendas y comercios.

## OBJETIVO GENERAL

La fase inicial del trabajo es analizar los espacios que se encuentran en la costa de la ciudad de Buenos Aires, teniendo en cuenta una revisión del pasado y de los usos que se les dieron en los diferentes sectores. También se tendrán en cuenta las áreas generadas a partir de los rellenos de tierra que se fueron depositando a lo largo de la historia.

El objetivo de este trabajo es encontrar áreas vacantes, públicas o privadas, para generar una propuesta que pueda resolver la problemática del vínculo de la ciudad y el río, ya que actualmente hay muy pocos espacios de acceso a él, y la ciudad vive a sus espaldas, casi como si no estuviese.

Se podría enumerar el proceso de la siguiente manera:

- Análisis y repaso histórico del vínculo “Ciudad-Río”.
- Situación actual de la costa de la ciudad.
- Proyectos tanto en desarrollo como abandonados.
- Detección de un área de oportunidad para la proposición de un espacio articulador que encuentre solución a los problemas enumerados.
- Propuesta espacial que vincule el río con la ciudad.

## ARGUMENTO

A partir de la temática abordada en la materia Proyecto 5 (PU), donde trabajamos en el sector norte lindante al río de la ciudad de Bs As; los recientes concursos de ideas urbanas promovidos por el gobierno de la ciudad y por sobre todas las cosas, la mirada como vecino porteño y futuro arquitecto que le preocupa el destino de ese único y aún incierto borde, el vapuleado río de la Plata y su relación con la ciudad, es que elijo abordar esta problemática e intentar pensar una posible solución.

Esta es la elaboración que pude hacer desde la perspectiva no solo de estudiante, sino de alguien, que parte de su formación académica la realicé a la vera de este río. (curse 3 años en la FADU) He sido también, usuario intensivo del mismo, habiéndolo navegado, pedaleado, corrido, peloteado.

Este borde, que se cree ciudad (pero que todos sabemos de verdad, que le corresponde al río) es mi lugar favorito de esta urbe.

Viví gran parte de mi vida en el barrio de San Telmo, a distantes 400mts de los diques de Puerto Madero, tuve la suerte de ver la construcción y el desarrollo de este barrio.

Fui testigo del desmoronamiento de la urbe hacia el agua, estos “rellenos” que fueron cambiando la topografía de la costa.

La propuesta que esbozo buscará recuperar la idea de ciudad integrada al paisaje ribereño e intentará restablecer el vínculo físico, social, cultural y productivo del río, considerando a este como soporte paisajístico del proyecto y su principal atractivo.

Puente de la mujer / visita a obra / año 2000 / Arq. Santiago Calatrava



## HISTORIA

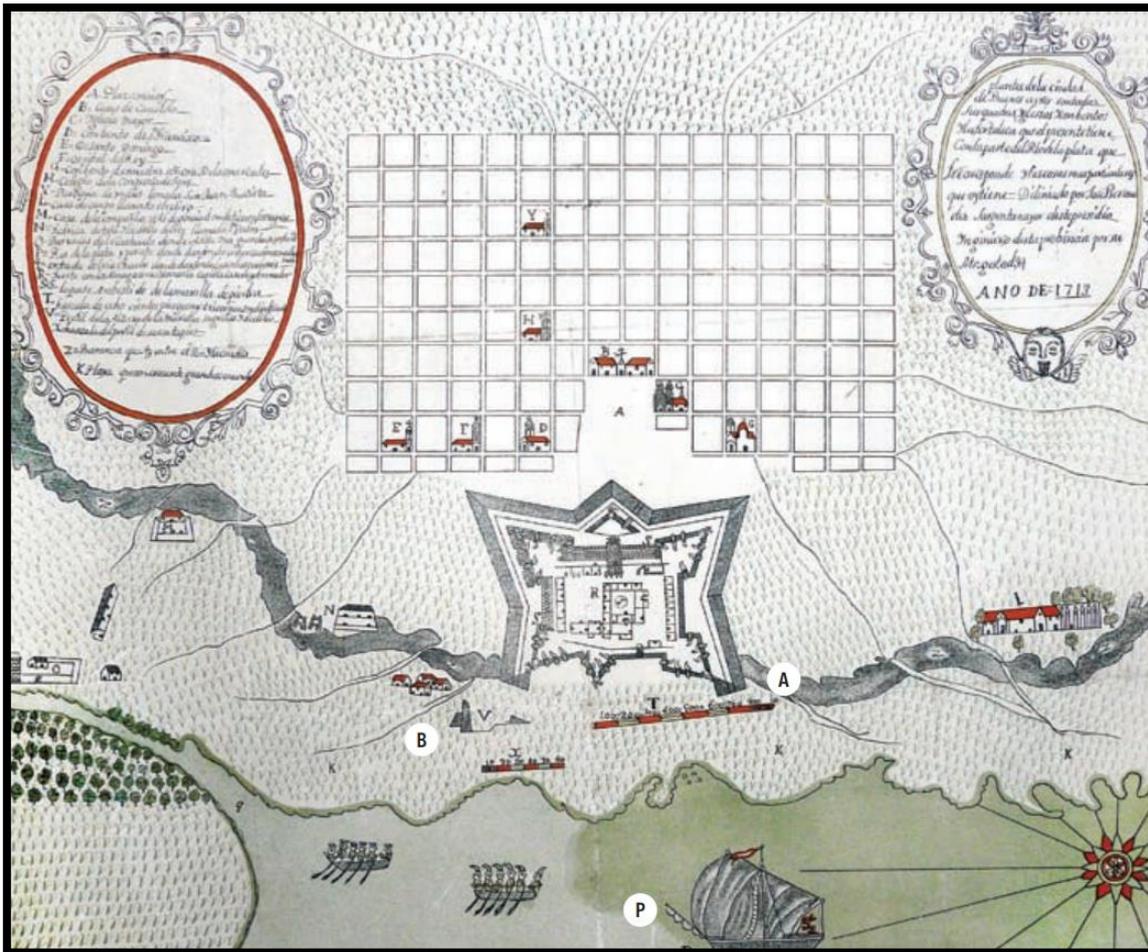
La historia es importante para entender como fue la relación de la ciudad con el río a lo largo del tiempo, y como fue cambiando este vínculo con las diferentes etapas políticas/sociales del país y el avance tecnológico

Todo el proceso histórico de la costa de la ciudad de Buenos Aires se toma desde su fundación, la construcción del fuerte de Buenos Aires, el primer puerto, los rellenos y avances urbanos sobre el río, los proyectos y relocalización del puerto de la ciudad y las costaneras Norte y Sur.



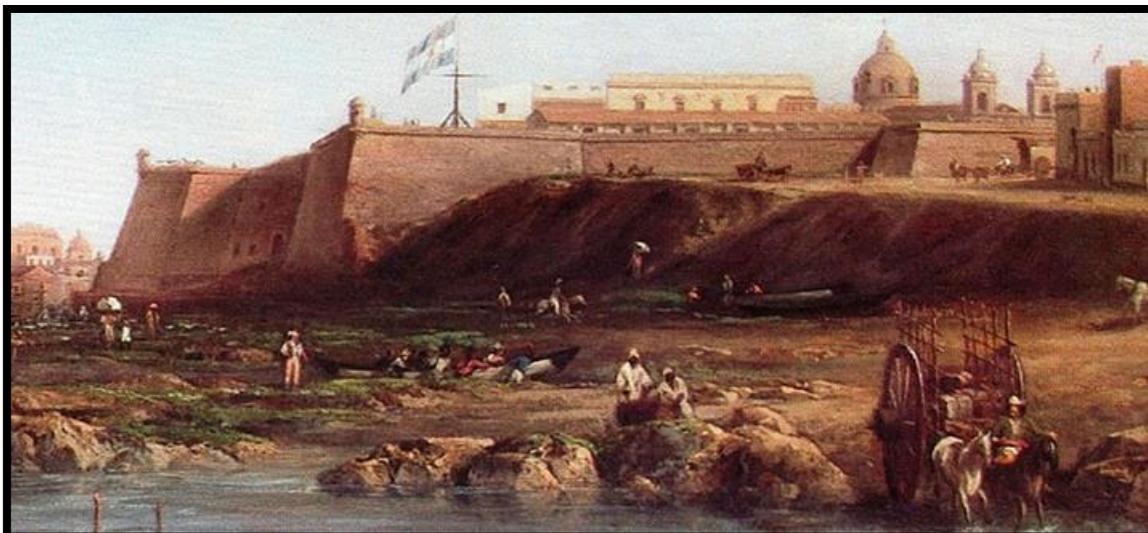
El avance de la costa hacia el río o mar se denomina progradación costera y, en el caso de Buenos Aires, ese crecimiento ha estado relacionado con la colonización de la ciudad y con los procesos históricos y urbanísticos de los últimos doscientos años. Constituyendo un modelo de costa progradante, cuyo avance hacia el estuario ha sido el resultado de los sucesivos rellenos que se han efectuado en forma intermitente. Los primeros avances humanos sobre el estuario datan de la época colonial y las mayores transformaciones han ocurrido durante los siglos XIX y XX.

La primera fundación de Buenos Aires fue llevada a cabo por Pedro de Mendoza el 2 de febrero de 1536. La localización elegida más probable correspondería al actual Parque Lezama, en la desembocadura de la calle Humberto I, mientras que la segunda fundación la realizó Juan de Garay el 11 de junio de 1580. El lugar elegido presentaba estratégicas defensas naturales, como las barrancas, que permitían observar a quienes se acercaban, mientras que la escasa profundidad del agua del estuario del Río de la Plata dificultaba el desembarco de naves enemigas. Las características geomorfológicas costeras, reconstruidas a partir de mapas históricos y litografías, muestran que a principios de siglo XVIII la ciudad estaba ubicada sobre un acantilado. El fuerte, cuya construcción se inició en 1594, se emplazaba sobre una saliente o cabo y la costa, como puede observarse en el plano de Bermúdez de 1709, estaba delimitado por un acantilado, que se internaba hacia el continente a la altura del actual Parque Lezama por el sur y hacia el noroeste desde Retiro. Al norte del Retiro, actuales barrios de Recoleta, Palermo y Belgrano, la zona costera estaba constituida por una planicie estuárica, que permanecía anegada durante mareas extremas o sudestadas, mientras que por el sur había otra zona altamente anegadiza integrada por la planicie aluvial del Riachuelo.



Plano de la Ciudad de Buenos Aires, con todas sus cuadras, iglesias Y conventos. La fortaleza que al presente tiene con la parte del Río de la Plata que le corresponde.  
Año de 1713

Representación del fuerte de Buenos Aires sobre la costa de la Ciudad



Hacia el estuario, existía un canal que se denominaba ‘canal del Riachuelo’ o ‘Riachuelo de Los Navíos, que se encontraba separado del Río de la Plata por una isla baja y anegadiza llamada ‘isla del Pozo’. Este brazo del Riachuelo, con su antigua boca, se obturó a fines del siglo XVIII, lo que provocó después de 1786 la apertura natural de un canal en la desembocadura actual del Riachuelo llamado del Traginista. Los barcos de ultramar fondeaban en el frente de la ciudad y las embarcaciones menores lo hacían en el canal del Riachuelo.

Durante el siglo XIX la costa de la ciudad de Buenos Aires experimentó las mayores modificaciones geomorfológicas, las que estuvieron relacionadas con la evolución socioeconómica de la sociedad colonial y condujeron a cambios en el uso de la zona costera. Las modificaciones más importantes durante este período estuvieron vinculadas a la actividad portuaria, al uso como espacio público y a la construcción del ferrocarril costero.

A principios del siglo XIX la ribera era utilizada principalmente por lavanderas, pescadores, aguateros, era recorrida por cazadores de patos y por carros que atendían el desembarco de pasajeros y cargas desde las embarcaciones, mientras en la orilla continuaban abrevando los animales. También se utilizaba como lugar de depósito de diversos tipos de residuos. La ribera estaba constituida por una superficie muy irregular desgastada por la actividad hidrodinámica del estuario, denominada plataforma de abrasión, cuyos pozos formaban grandes piletones que eran empleados por las lavanderas. Sobre dicha plataforma de abrasión, labrada sobre rocas sedimentarias de la Formación Ensenada, se distinguían depósitos arenosos de playa integrados por arena fina y el crecimiento de juncos que dieron lugar a los procesos de acumulación de sedimentos.

En el denominado ‘bajo’ que corresponde a la actual calle Paseo Colón, podían distinguirse impenetrables juncales donde se cazaban patos. Las orillas eran recorridas por aficionados a la pesca y muchachos chapoteando en el agua, se bañaban caballos y lavaban carros. En uno de los pozos, ubicado en las inmediaciones de donde hoy se encuentra la avenida Belgrano, las crónicas mencionan accidentes fatales y gente ahogada. Una de las primeras modificaciones antrópicas en las geoformas costeras se produjo como consecuencia de la creación de un paseo público costanero.

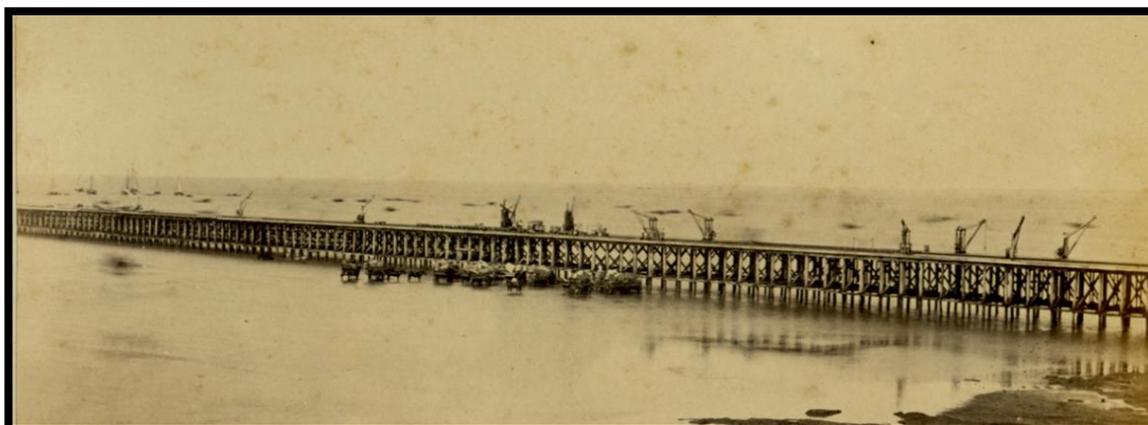
Además de las funciones recreativas que este tuvo, la apertura de una calle junto a la orilla mejoraba la accesibilidad a la costa, facilitaba el recogimiento de agua con carros que pudieran transportar pipas o toneles de mayor capacidad e integraba la ciudad con el río. El llamado Paseo de la Alameda se inauguró, durante la gobernación de Juan José de Vértiz, y para su embellecimiento se trajeron trescientos sauces; posteriormente se agregaron ombúes y naranjos de las islas del Paraná. En 1804, Rafael de Sobremonte restauró y mejoró el paseo que se extendía desde la calle Rivadavia hasta Sarmiento.

En 1844 el ingeniero Felipe Senillosa, por orden de Juan Manuel de Rosas, construyó una muralla con una verja de hierro que se denominó Muro de la Alameda y que llegaba hasta la calle Corrientes, constituyendo el primer paseo público que contaba con calles de macadán, faroles y casuarinas. Este hecho registra el primer avance o progradación artificial de la costa, por relleno sobre las antiguas playas del estuario. La creciente actividad portuaria de Buenos Aires generó sistemáticos cambios. En 1782, se creó la aduana vieja o Real Aduana, entre Paseo Colón y Balcarce, en 1853 se autorizó la demolición del fuerte y se creó en 1855 la Aduana Nueva, iniciando un nuevo avance sobre el frente costero.

De la torre central se extendía un muelle de carga y descarga de trescientos metros para el fondeo de los navíos de mayor calado. A través de dos rampas laterales, los carros, cargados con mercaderías, accedían al patio de maniobras. La aduana se utilizó por casi cuarenta años y fue demolida hasta el primer piso en 1894, por el proyecto de Puerto Madero, quedando su base sepultada bajo la actual Plaza Colón. En 1855 se inauguró el Muelle de Pasajeros, en el entonces denominado Bajo de la Merced, entre las actuales calles Bartolomé Mitre y Perón, el cual años más tarde fue prolongado y persistió hasta poco después de 1890.



Representación de la Aduana Nueva o Aduana de Taylor fue el primer edificio público de gran volumen construido en Buenos Aires y también el primer relleno importante realizado sobre terreno ganado al Río de La Plata.



Plano de la ciudad de Buenos Aires a mediados de 1880

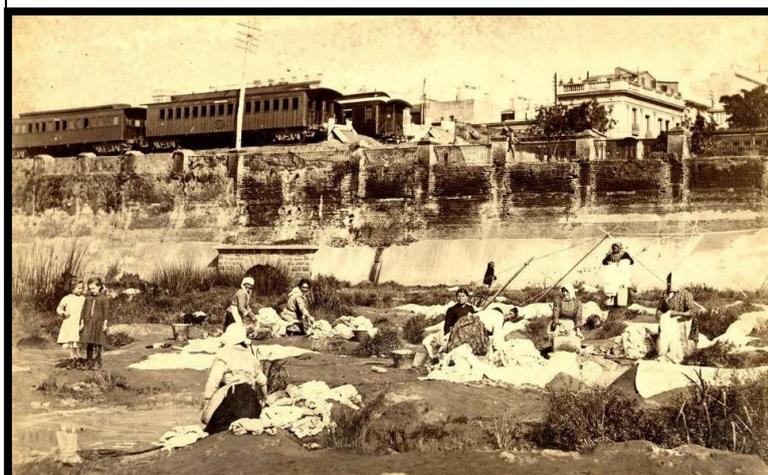


El uso de este muelle seguía resultando incómodo para el desembarco debido a la poca profundidad del estuario, y los buques debían fondear a una distancia de 5 a 10km (una o dos leguas) de distancia. Lo hacían en una depresión de unos 3 a 5m de profundidad, frente del fuerte, que les servía de puerto y a la que denominaban 'las balizas exteriores'. Hasta ese lugar debían acercarse pequeñas embarcaciones a vela provenientes del Riachuelo, para transbordar a los pasajeros, su equipaje y la carga del buque. Los pasajeros debían pasar a una lancha o ballenera a vela que los acercaba a la costa y una vez que, por falta de agua, no podía avanzar más, debían transbordar a un carro de ruedas altas que avanzaba lentamente con el agua hasta el eje. Los muelles de la aduana y de pasajeros fueron las primeras estructuras que causaron una alteración antropogénica sobre la dinámica del estuario, al favorecer la acumulación de sedimentos. Otro hecho importante que marca la ocupación litoral en el siglo XIX fue la inauguración de las primeras vías de ferrocarril, que conectaban la ciudad con las zonas norte y sur, hecho ocurrido hacia 1860. Estos viaductos, contruidos sobre un alto andamiaje de hierro y madera, ocupaban la playa y plataforma de abrasión, y sus bases quedaban bajo el agua durante las crecientes del estuario. El primer tramo del ramal del ferrocarril a La Ensenada fue inaugurado en 1865. Partía de la estación Venezuela y llegaba hasta la estación Tres Esquinas en Barracas.

En 1864, los representantes del Ferrocarril del Norte y La Boca-Ensenada acordaron la construcción de una estación que pusiera en contacto a ambos ferrocarriles. Nació así la Estación Central en Paseo de Julio (hoy Leandro N Alem), entre Cangallo y Rivadavia, que se inauguró el 31 de diciembre de 1872. Por la misma época se inició el Ferrocarril del Norte, con la construcción de una línea desde la Aduana Nueva (hoy Paseo Colón e Hipólito Yrigoyen) hasta la usina de gas (Retiro) y por el río hasta el canal de San Fernando. Ese mismo año se construyó y puso en funcionamiento la línea Belgrano que al año siguiente llegó a Rivadavia, Olivos y San Isidro; el 4 de febrero de 1864 a San Fernando y un año después a Tigre. En 1880 el tramo sur de la ribera del estuario se transformó, por relleno artificial, en la avenida Paseo Colón.



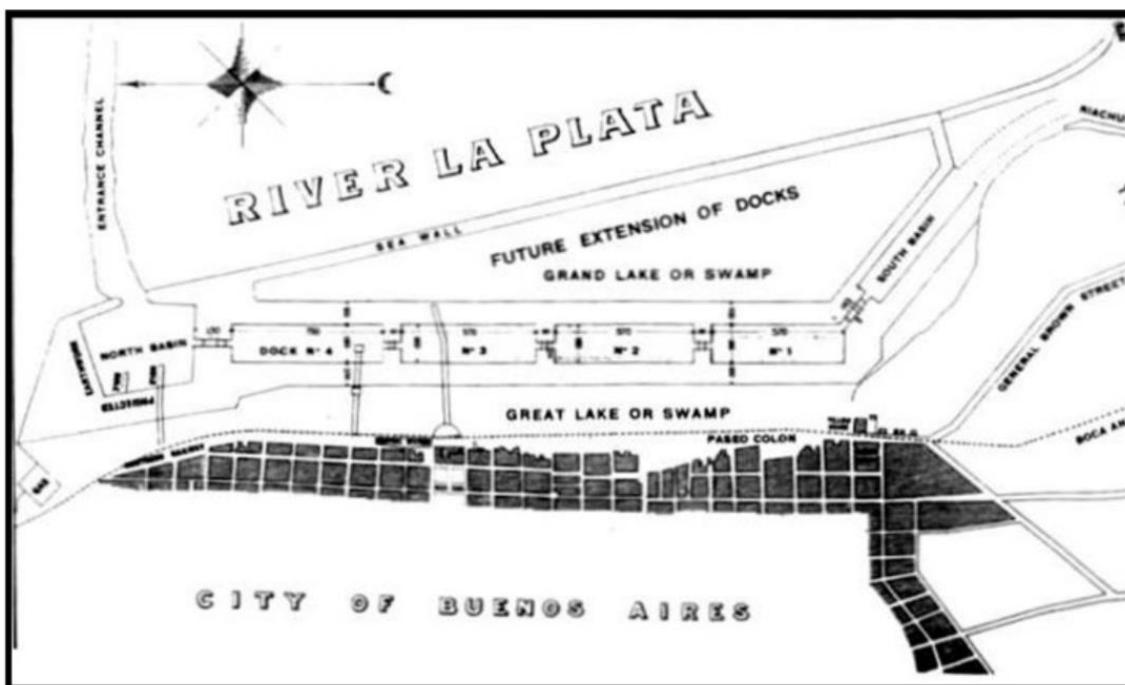
Vista de la costa desde el fuerte hacia el sur en 1870. Se distingue el andamiaje de hierro del ferrocarril sobre la plataforma de abrasión y playa del bajo.

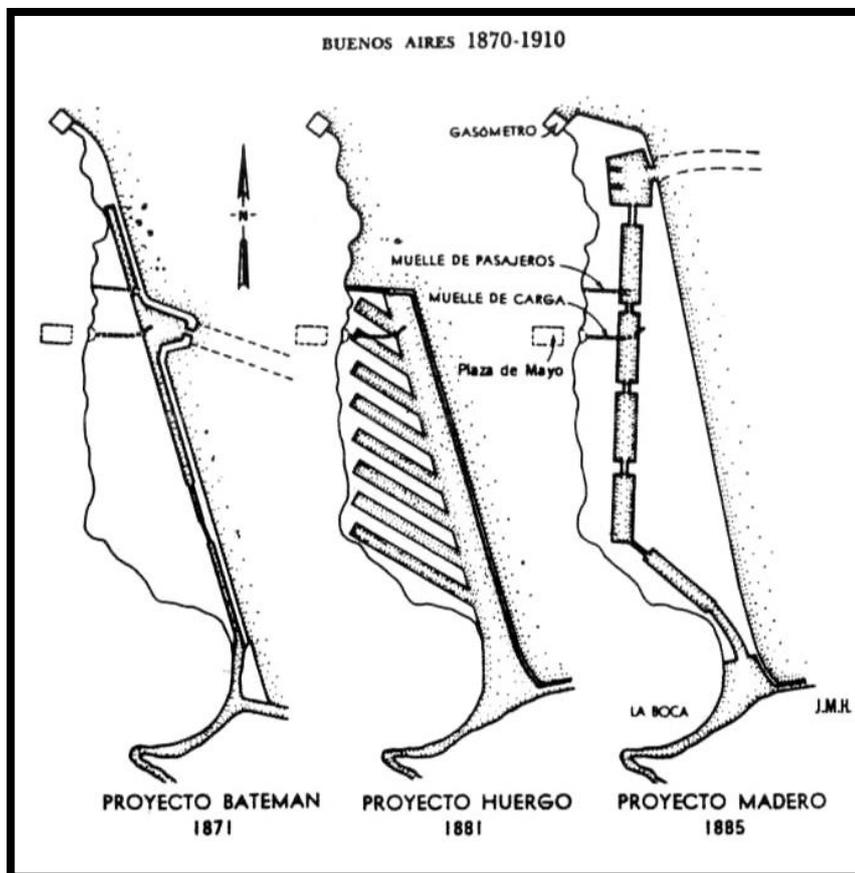
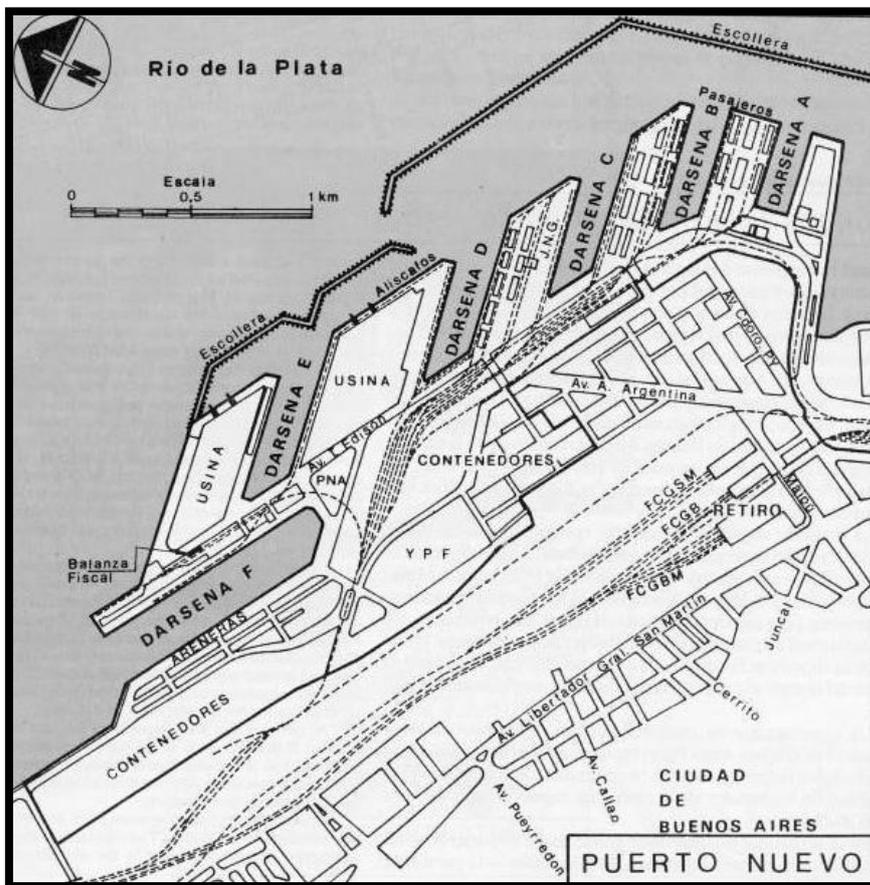


En esta foto de 1883 se observa la Aduana (ya llamada Aduana Vieja) y las vías y estación de ferrocarril frente a ella.



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. Con ese propósito el ingeniero Luis Huergo y Eduardo Madero presentaron dos proyectos diferentes para la construcción del puerto de la ciudad, que generaron disputas y controversias por más de tres décadas. La primera construcción fue delegada al proyecto presentado por Eduardo Madero y diseñado por el ingeniero John Hawkshaw. En 1883 se aprobaron los planos definitivos y en 1887 se iniciaron las obras. Transcurridos diez años, se inauguró Puerto Madero. Rápidamente este puerto resultó insuficiente, por lo que en 1911 se iniciaron las obras de Puerto Nuevo, esta vez a cargo del ingeniero Luis Huergo. El proyecto consistió en desarrollar un gran puerto con dos escolleras, cinco espigones y obras complementarias en un radio de 5 kilómetros. Puerto Nuevo se concluyó en 1926. Durante el período de construcción de Puerto Madero y Puerto Nuevo, quedaron sepultadas las morfologías naturales originarias de la costa de la ciudad de Buenos Aires y la ciudad quedó aislada del estuario.





En sintonía con la moda europea, donde los frentes marítimos se acondicionaban y embellecían con paseos, jardines, arboledas, miradores, pérgolas y terrazas, en Buenos Aires se encararon los trabajos para generar un nuevo paseo costero que se inauguró el 11 de diciembre de 1918 en la Costanera Sur. A partir de ese momento el lugar fue convirtiéndose paulatinamente en el paseo de verano para los porteños, los baños en la Costanera Sur debían realizarse respetando la delimitación establecida por sexo: existía una zona para mujeres y otra para hombres, costumbre que ya se aplicaba en los balnearios europeos. El público llegaba hasta allí con tranvía o carros desde la provincia, por lo cual el balneario fue adquiriendo paulatinamente un uso popular. En esta época la costa estaba constituida por un paredón vertical, el cual era alcanzado por el río durante las crecientes, y por una playa con topografía de bancos elongados paralelos a la costa. La playa era de muy baja pendiente de manera que los bañistas podían internarse en el río sin correr peligro de ahogarse.

Costanera Sur aproximadamente inicios 1910



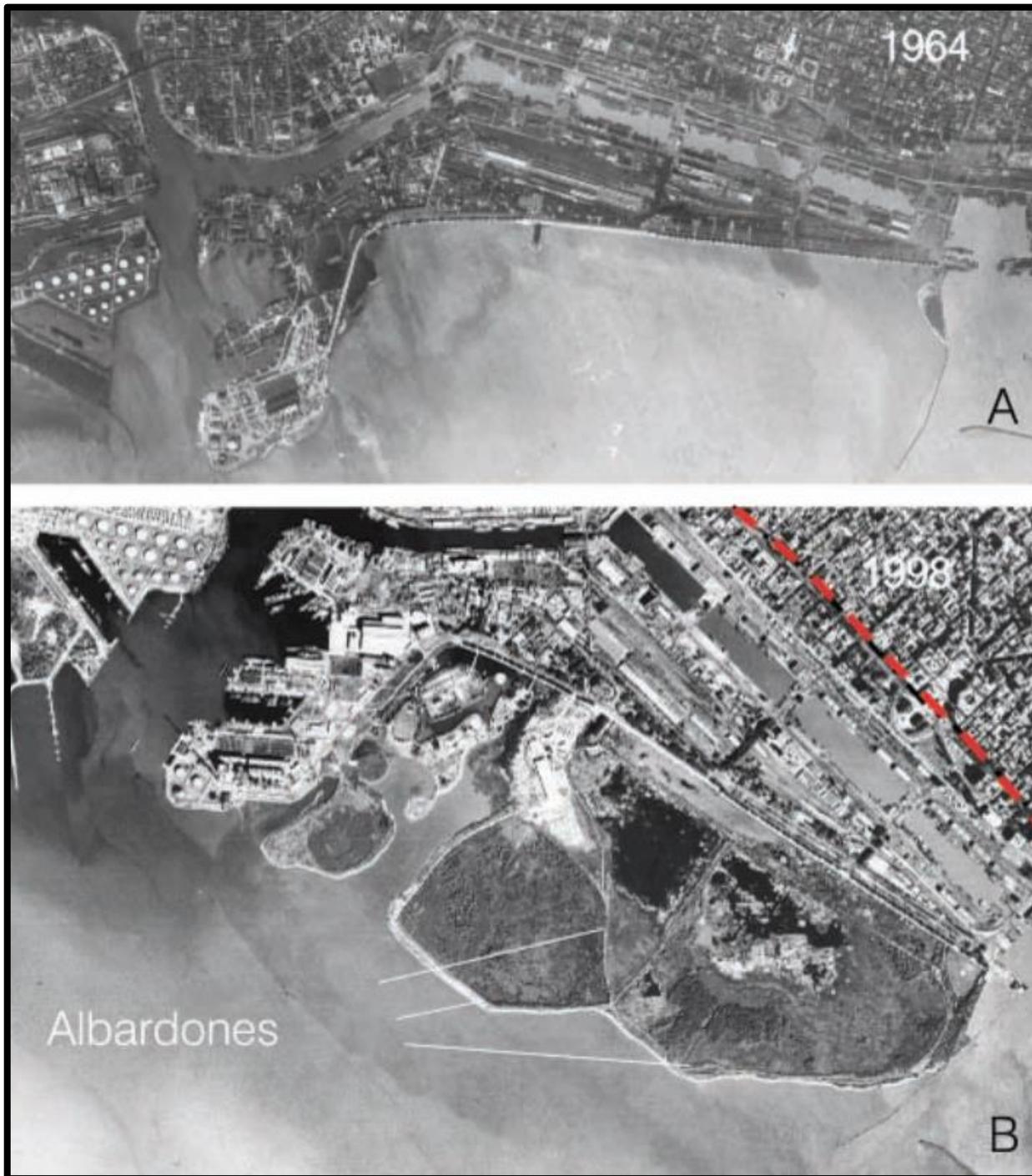
A fines de la década del 50 comenzó la decadencia del balneario, debido a la contaminación del agua, a la creación por parte de los sindicatos de nuevos centros de recreación en la zona norte y al desarrollo del delta del Paraná como zona recreativa. En 1929 se iniciaron las obras de relleno artificial para la creación de la Costanera Norte con la construcción de la avenida y del espigón Dorrego. En enero de 1938 se inauguró el tramo que va desde Dorrego hasta Pampa. En los años 60 se registró el auge de estas playas y el paulatino abandono de la concurrencia al balneario municipal Costanera Sur. En 1969 la dictadura de Juan Carlos Onganía utilizó la zona costera sur como depósito del ejército que quedó bajo estricto control militar. Este hecho se reiteró en 1976, con la nueva dictadura militar.

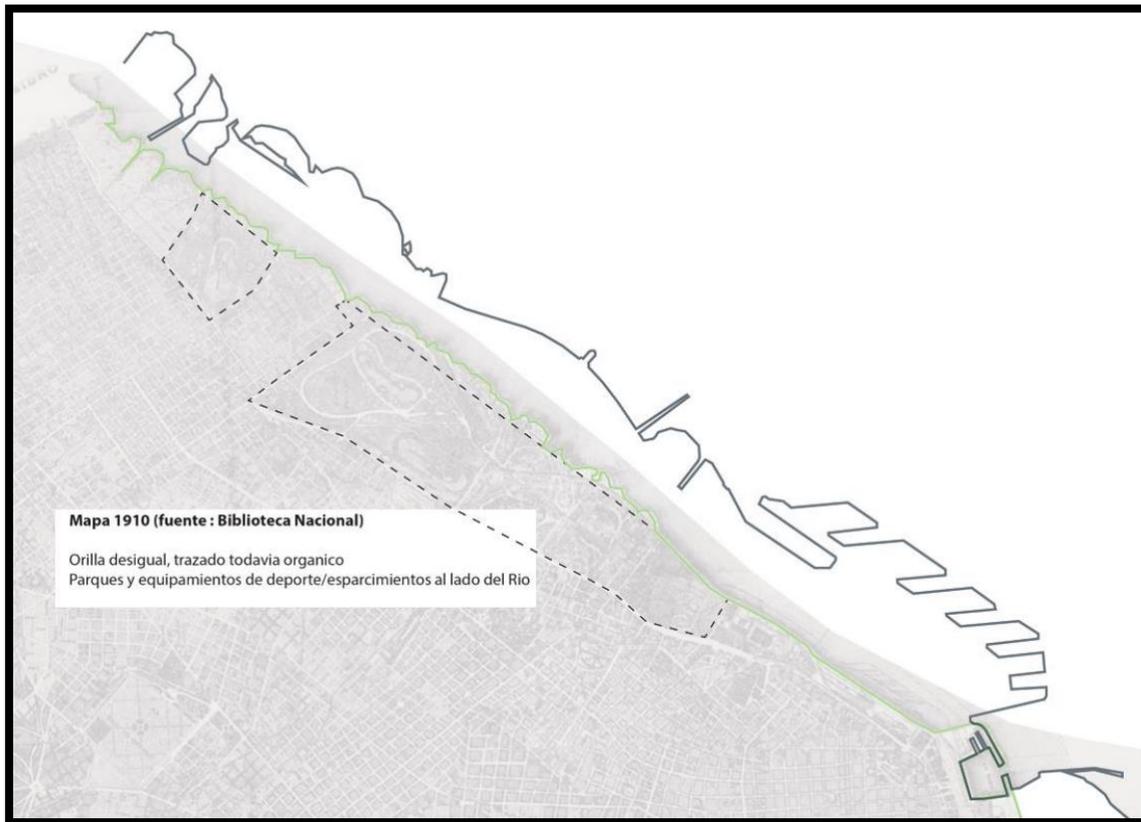


Los primeros rellenos de la zona costera se iniciaron a fines del siglo XVIII, con la construcción de la avenida de la Alameda, en el centro de la ciudad. Estos avances del frente costero se expandieron durante el siglo XIX con el Paseo de Julio y Paseo Colón y, hacia Retiro, con la construcción de la usina de gas, sobre la antigua plataforma de abrasión que conformaba una punta. Finalmente, la progradación mayor corresponde a las formas modificadas generadas a fines del siglo XIX y principios del XX, con la creación de los puertos Madero y Nuevo.

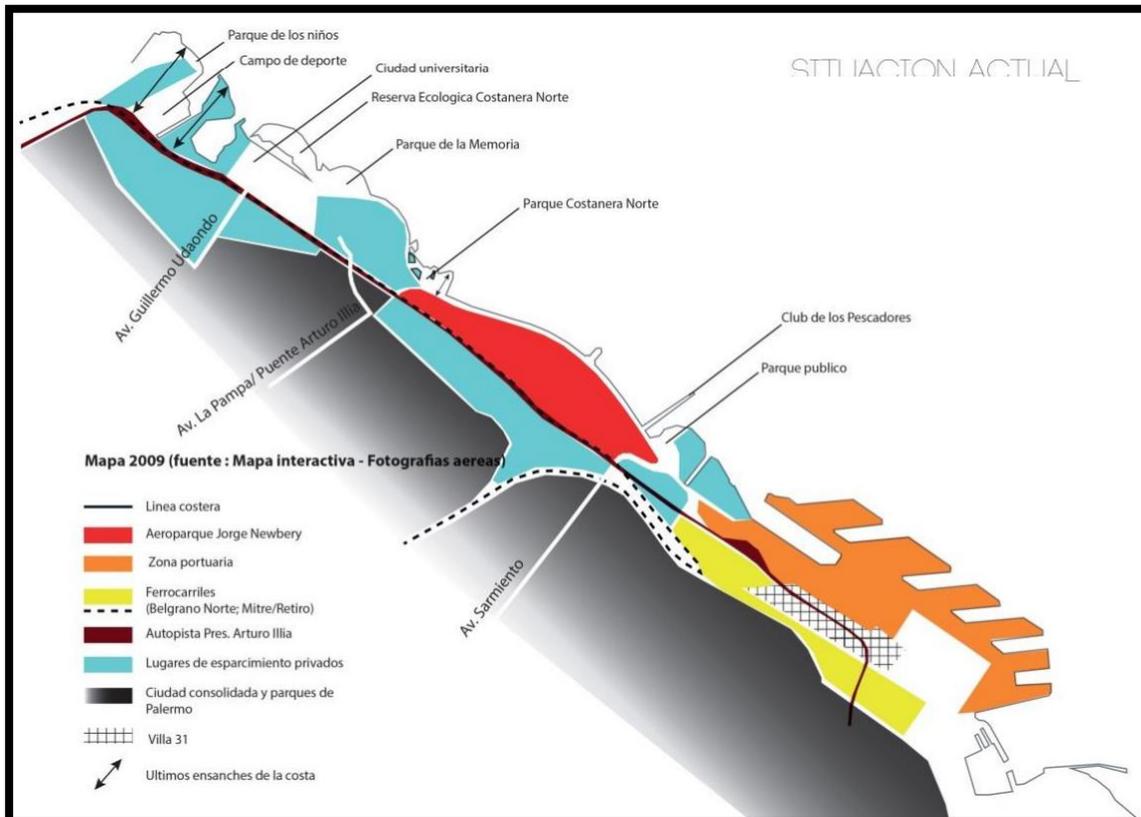
Los avances sobre la costa del estuario se incrementan partir de 1965, en la Costanera Sur, con el depósito de materiales de demolición. Dichos materiales fueron formando un sistema de albardones semicirculares que encerraban lagunas. El albardón artificial dio origen a lagunas aisladas del estuario, que evolucionaron en forma semejante a como lo hacen las lagunas separadas del mar por una barrera, en proceso de colmatación. El nivel de agua de estas lagunas de baja profundidad (1 a 1,5m) varía con el régimen de precipitaciones, el nivel freático y las condiciones de evaporación, ya que no están conectados con el río. Las lagunas de mayor extensión son la de los Coipos, la de los Patos y la de las Gaviotas. Estas lagunas fueron colonizadas por plantas típicas del delta del Paraná y exóticas provenientes del parque de la ciudad. La calidad del agua benefició la presencia de diferentes tipos de plantas y aves acuáticas, pues son sitios de alimentación y reproducción de diversas especies de vertebrados e invertebrados. Cuando se deteriora la calidad del agua, el efecto sobre el ecosistema puede ser irreversible con la consecuente pérdida de la riqueza florística y faunística. Las oscilaciones naturales en el nivel de agua de las lagunas pueden reducir los microambientes y por lo tanto la biodiversidad, presentando una tendencia natural hacia la eutrofización y la colmatación. En esos casos, con posterioridad, son invadidos por ecosistemas terrestres, como los pastizales. Las altas tasas de deposición, la amplia disponibilidad de especies aportadas por el río Paraná, las condiciones climáticas y el ambiente estuarial hacen que nuevos ecosistemas costeros se regeneren en períodos cortos estimados entre los diez y veinte años.

Fotos aéreas que muestran la progradación costera por relleno artificial en la zona céntrica de la ciudad de Buenos Aires



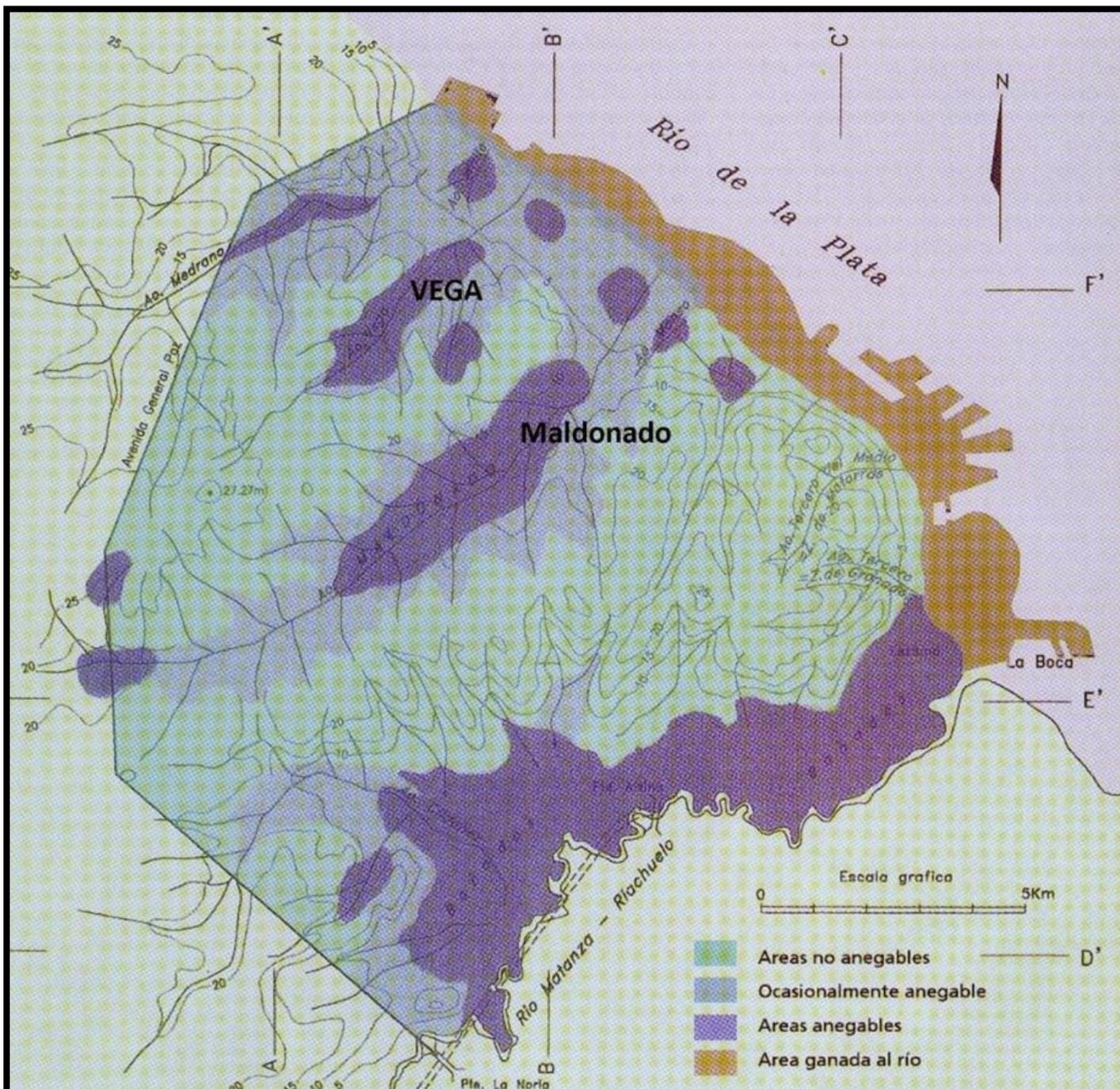


Ampliación de la costa Norte de la Ciudad de Buenos Aires.



El área rellenada en el sector costero del estuario fue de aproximadamente 2000 hectáreas, obteniéndose una tasa de relleno de 12,66 hectáreas por año durante los últimos 162 años. Los desplazamientos en el eje horizontal (progradación) fueron de 200 a 1000m, dependiendo del sector, y en sentido vertical (colmatación) hasta 3m. Estos cambios han sido producto del accionar humano y alcanzan valores que superan ampliamente los detectados bajo condiciones naturales de ascensos y descensos del nivel del mar (transgresiones-regresiones) en períodos temporales similares. La velocidad de las modificaciones antropogénicas es aún mayor que el promedio presentado, si se tiene en cuenta que la mayoría de las áreas se rellenaron entre 1964 y 1991. Las superficies rellenadas durante este intervalo corresponden en un 80% al sector de Reserva Ecológica y la ciudad deportiva de Boca Juniors y en un 20% al sector de Costanera Norte. En este último sector las obras fueron realizadas en forma aislada y dieron lugar a la formación de Costa Salguero, Carrasco y Ciudad Universitaria.

Las tareas de relleno no solo cambiaron la topografía y la morfología de la costa, sino que también su configuración. De esta manera los procesos hidrodinámicos naturales se enfrentan a un cambio en la línea de costa que altera localmente las corrientes litorales, la incidencia de los trenes de ola, las tasas de sedimentación y en consecuencia la estabilidad natural. Por este motivo es importante resaltar que los cambios costeros en los casos de antropocostas son mayores que los esperados bajo condiciones naturales debido a cambios climáticos. Este concepto debe ser tenido en cuenta en el manejo costero de la ciudad.



Mapa topográfico simplificado de la Ciudad de Buenos Aires. Se observan los principales cursos fluviales que la recorren y tres clases de susceptibilidad a la inundación, en gama de azules. Los colores más oscuros corresponden a un mayor grado de vulnerabilidad. En ocre, sectores ganados al río por relleno (en cotas superiores a los 4m).

## CAPITULO II

### SITUACION ACTUAL

En este capítulo se hace un análisis de las condiciones actuales de la relación de la costa de Buenos Aires, principalmente en la búsqueda de si son accesibles para la mayoría de los habitantes de la ciudad, los espacios que obstaculizan la llegada al río, para buscar una solución o área de trabajo y así desarrollar un espacio nuevo que conecte a la ciudad con su río.

En este acercamiento al área de interés se resaltan dos áreas de un gran tamaño que limitan el crecimiento urbano, estos son el Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires y su Puerto.



Actualmente la ciudad tiene sectores que permiten a sus ciudadanos el acceso o vínculo con el río, aunque lamentablemente también hay grandes zonas que “obstaculizan” la llegada a él, como el Aeroparque Jorge Newbery o el puerto de Buenos Aires que abarcan una gran parte de la superficie costera de la ciudad.

### **Caso de Costa Salguero**

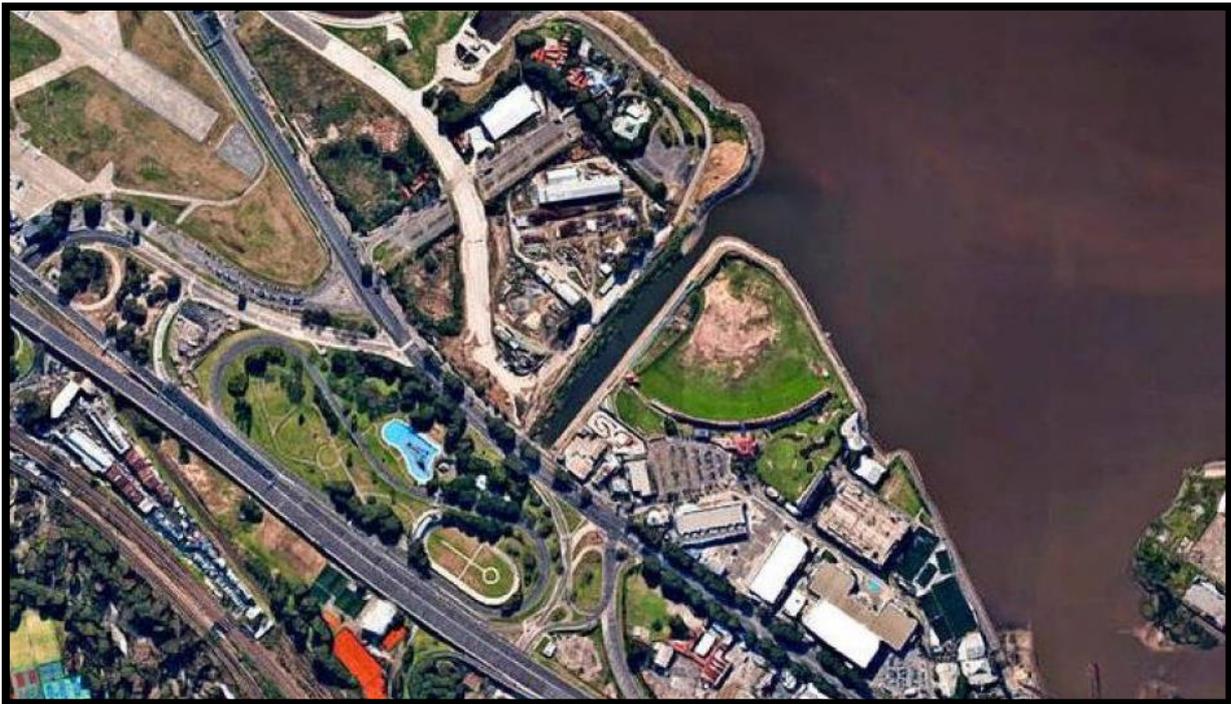
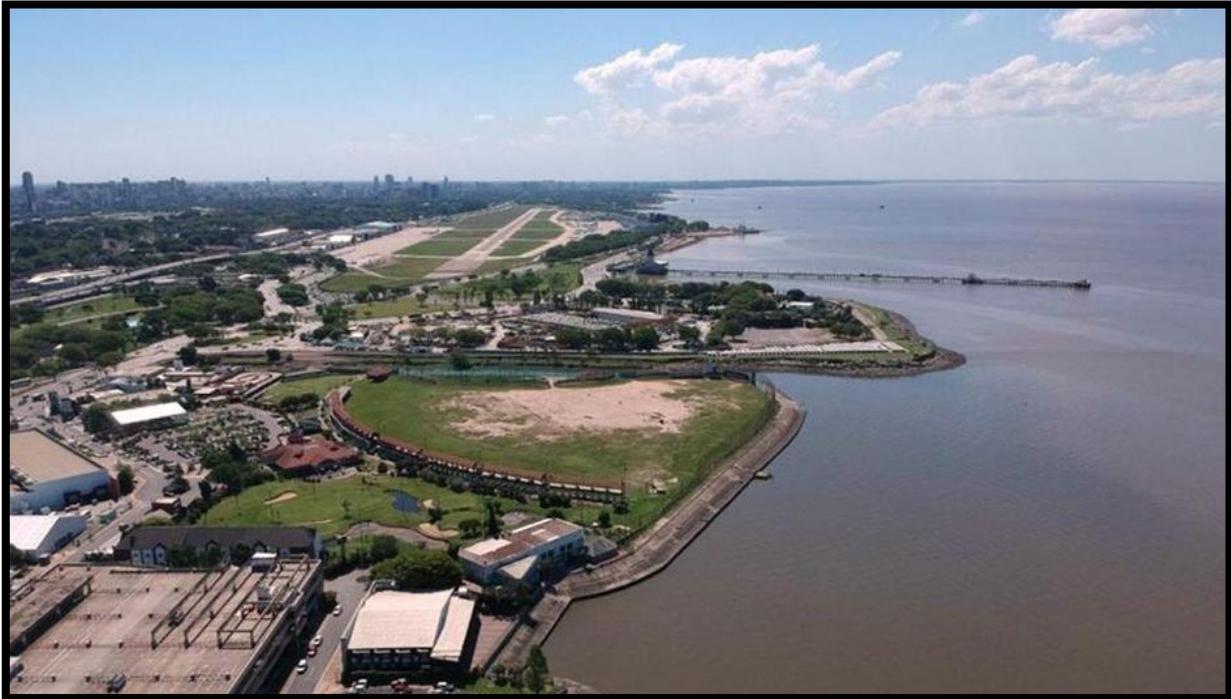
Fue creado en 1993 con el objetivo de construir y operar un predio que permitiera llevar a cabo eventos de todo tipo, tales como exposiciones, convenciones, espectáculos, eventos deportivos y reuniones sociales. Inaugurado en mayo de 1994, fue diseñado por el estudio de arquitectos Aftalión-Bischof-Egozcué-Vidal y ocupaba 11.000 m<sup>2</sup>. Durante 1998 y 1999 esta superficie cubierta aumentaría hasta los 20.000 m<sup>2</sup>, que combinados con las playas de estacionamiento y los sectores descubiertos totalizan una extensión de 40.000 m<sup>2</sup>.

El Centro se construyó en un predio otorgado en concesión por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En 2020, venció la concesión del terreno y el Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad, a cargo de Horacio Rodríguez Larreta, decidió no renovar la concesión. La Legislatura porteña autorizó al Ejecutivo a vender un porcentaje de las tierras.

Hace unos años y actualmente esta zona representa una posible relación pública con el Río. Se están manejando diferentes propuestas para poder generar nuevas áreas urbanas y el controversial proyecto de urbanizar completamente la zona.

Desde mi punto de vista debe haber una urbanización mixta que permita la construcción tanto de viviendas como de áreas verdes públicas que permitan la relación con el río. Esto debido a que generar grandes parques sin ninguna zona urbana termina generando lugares de noche sin ningún tipo de actividad, proporcionando lugares inseguros, por eso debería de ser un área mixta con parques y sectores urbanos de una altura limitada para no tapar la visual al río.

Costa Salguero



## **Aeroparque y Puerto de Buenos Aires**

Tanto el Puerto como Aeroparque representan un gran “tapón” para la relación Río-Ciudad, ya que ambos abarcan una gran área de la superficie de la ciudad que da al río sobre la costanera norte.

En el caso de Aeroparque podría relocalizarse en otra área, permitiendo la expansión tanto de áreas verdes como zonas urbanizables al río, además también permitiría el crecimiento en altura de otras zonas ya que estas actualmente no pueden crecer debido a los límites de altura por los ángulos de aproximación de los aviones a Aeroparque.

La situación con el puerto es más complicada, ya que este tiene un gran peso histórico sobre la ciudad, pero sigue siendo un problema para que la ciudad se conecte con el río, se encuentra prácticamente en el centro de la costa de la ciudad, además de ser un obstáculo para este vínculo, genera tránsito pesado, contaminación y otras problemáticas; lo mejor sería poder reubicar o eliminar el puerto de la ciudad y relocalizarlo en la provincia. De esa manera se abriría un nuevo espacio urbano donde se podría desarrollar la ciudad conectando el sector sur con el norte, generando nuevos espacios públicos, sectores verdes y nuevos sectores urbanizados para el crecimiento.

Áreas que interpretó que obstaculizan la llegada de la ciudad al Río.



Aeroparque, Costa Salguero, Puerto de Buenos Aires, Líneas Férreas, Autopista, Barrio 31



Vista de la ciudad y el área de Aeroparque, Puerto y barrio 31 y líneas férreas de Retiro.  
Se puede observar que forma un gran tapón para el área urbana.



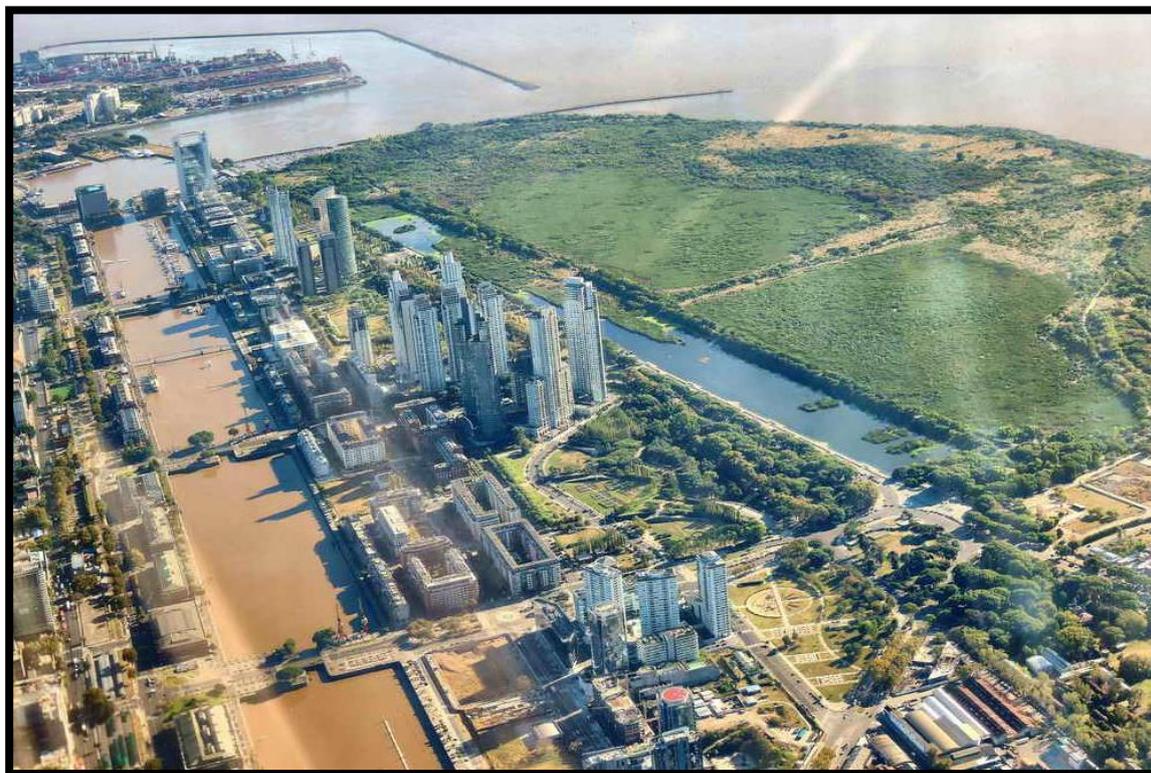
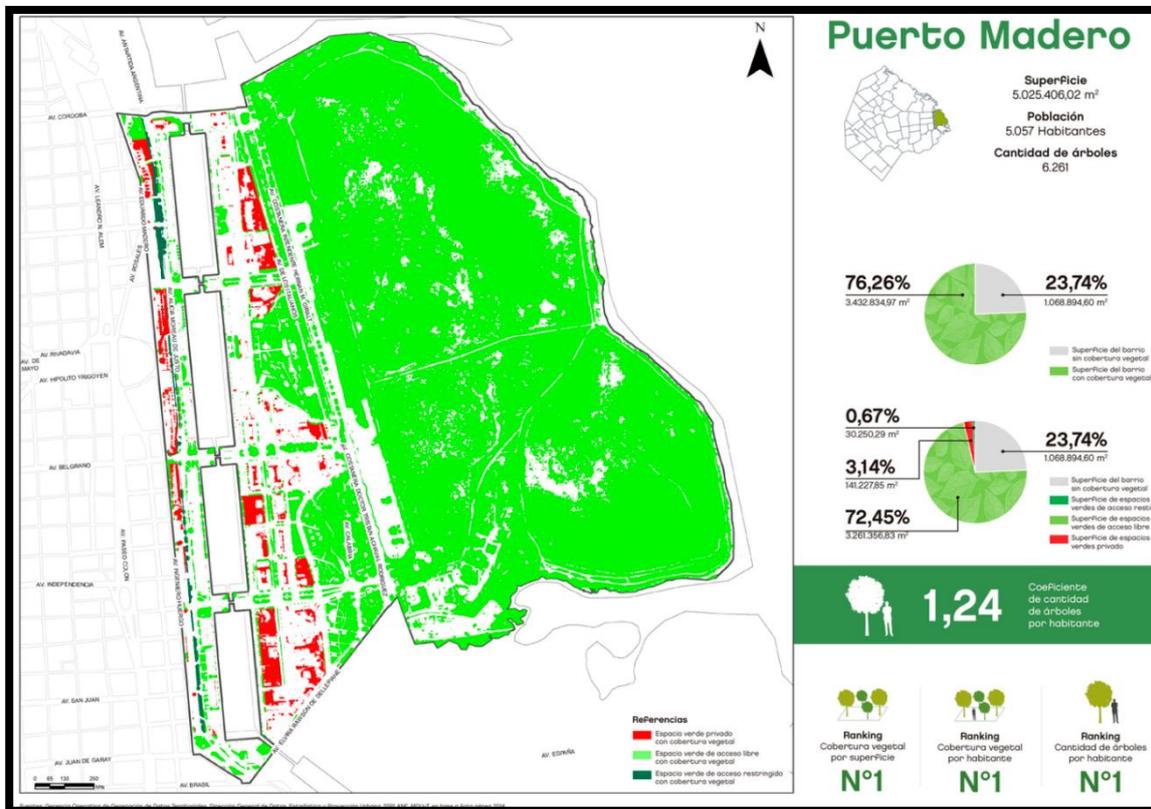
## **Puerto Madero**

La municipalidad de la ciudad de Buenos Aires inició, con el asesoramiento del ayuntamiento de Barcelona, los estudios del plan de reciclaje de la zona, convocándose en 1991 un concurso nacional de ideas, de donde surgió el "master plan" para el nuevo barrio, del cual surgieron dos ganadores cuyas propuestas se fusionaron posteriormente.

La primera etapa de revitalización de Puerto Madero comenzó en 1994, con el reciclaje de los depósitos con fachada de ladrillo en el lado este de los diques, en los cuales se formó un polo gastronómico de varias cuadras de extensión que se puso rápidamente de moda y fue un éxito. A partir de 1997, la renovación comenzó del otro lado de los diques: se abrieron numerosas calles, bulevares y avenidas (nombradas posteriormente con nombres de mujeres latinoamericanas de reconocida trayectoria), se crearon plazas y parques como el Micaela Bastidas y el Mujeres Argentinas, se instalaron monumentos y fuentes y se restauró la infraestructura histórica existente, como el paseo de la Costanera Sur y los parques antiguos diseñados en la década de 1920.

A pesar de que el proyecto tuvo en un comienzo algunos detractores, su posterior desarrollo demostró que hasta las estimaciones más optimistas resultaron ser modestas. El barrio se fue convirtiendo en un centro de gran expansión comercial, con la incorporación de oficinas y viviendas familiares y la construcción de centros culturales, generándose un nuevo recorrido turístico con identidad propia que vinculo una pequeña parte de la ciudad con el río, a pesar de que este sector sea artificial.

Área Verde en Puerto Madero





Puerto madero es uno de los espacios más concurridos y turísticos donde hay un vínculo con el río, aunque este se encuentre encausado artificialmente a diques de contención. También pienso, que no es un ejemplo a repetir en la costanera norte, creo que debe haber sectores urbanizados de una menor altura y densidad en conjunto a nuevos espacios verdes y paseos públicos que permitan el acceso al Río de la Plata.



## PROYECTOS

Actualmente hay varios proyectos / propuestas que buscan reconectar la costa con sus habitantes, alguno de ellos sirve para entender como otros reflexionan sobre la resolución de la problemática actual de la ciudad.



## BA COSTA: Plan de paseo costero al Río

El proyecto consiste en el desarrollo de un gran paseo frente al río a lo largo de los 25 kilómetros de borde costero, desde av. General Paz hasta el Riachuelo. Su principal objetivo es que los vecinos y quienes visitan la Ciudad puedan disfrutar del río y de su costa transformando e integrando espacios que hoy son inaccesibles. Para lograrlo, se recuperarán 110 de hectáreas (ha) en las que se crearán nuevos parques, paseos comerciales y áreas de recreación y esparcimiento. El plan incluye el desarrollo de una serie de proyectos urbanísticos entre los que se destacan:



- Plaza y Memorial AMIA para conmemorar las víctimas del atentado.
- Parque del Vega: nuevo espacio verde de 5 ha.
- BA Playa: una playa pública para 6 mil personas.
- Parque del Golf - Parque Salguero: un nuevo parque público de 8.8 ha.
- Distrito Joven: 73 ha con 65% de espacio público y verde.
- Integración con la Reserva Ecológica.
- Costa Urbana: un predio en desuso se transformará en un nuevo espacio verde de 50,8 ha.
- Plaza y Memorial AMIA para conmemorar las víctimas del atentado.

Se proyectó un nuevo espacio público de 3.285 m<sup>2</sup> con un memorial para conmemorar a las víctimas del atentado a la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina (AMIA) en 1994. Se desarrollará en Costanera norte, sobre los escombros del edificio provocados por el atentado.

Se dividirá en dos sectores, en el primero se erigirá un pilar de metal de 20 m de altura que funcionará como un reloj solar y proyectará sombras en el suelo. Se colocará una placa con los nombres de las víctimas y se exhibirán escombros de la sede de la AMIA.

En el otro sector, se ubicarán 85 estacas verticales de acero con una lámpara en su extremo superior en honor a las personas que murieron en el atentado. Los visitantes podrán caminar entre ellas.



## El Concurso Nacional de ideas

### “Buenos Aires y El Río”

La propuesta determinada como ganadora fue la presentada por los arquitectos Joan Marantz y Alex Gazzo Huck y el licenciado en Planificación y Diseño del Paisaje, Gabriel Burgueño Galván. Su trabajo propone acercar la Ciudad con el borde costero a través de una serie proyectos y obras de revitalización y jerarquización, incorporando espacios verdes de uso público, de valor histórico cultural y ambiental en un marco de sostenibilidad. Se plantearon 4 puntos que determinaron las búsquedas principales: incrementar el espacio público costero de la Ciudad, articular los corredores verdes norte y sur, integrar la ciudad de Buenos Aires con el río y otorgar una nueva identidad integral del Distrito Joven.

La creación de este proyecto, apunta a propiciar y consolidar localizaciones con nuevos recorridos, usos actuales y nuevos, además de recuperar los parques, ramblas y paseos existentes, contribuyendo a preservar el marco ambiental de la Costanera Norte.

El parque Costanera Norte formará parte de un sistema lineal de parques y espacios verdes que comienzan en el Parque de Los Niños, facilitando la conexión de las zonas ribereñas e integrándose con las zonas de la Reserva Ecológica, Ciudad Universitaria y el Parque de la Memoria. Este desarrollo buscará rescatar la permeabilidad urbana, intentando reconstituir la ciudad y la trama, sumando conexiones y haciendo una ciudad más amigable con el peatón.

Para un mejor abordaje, las áreas de intervención del concurso se segmentaron en cinco sectores contiguos e interrelacionados entre sí, con características propias y diferenciadas.

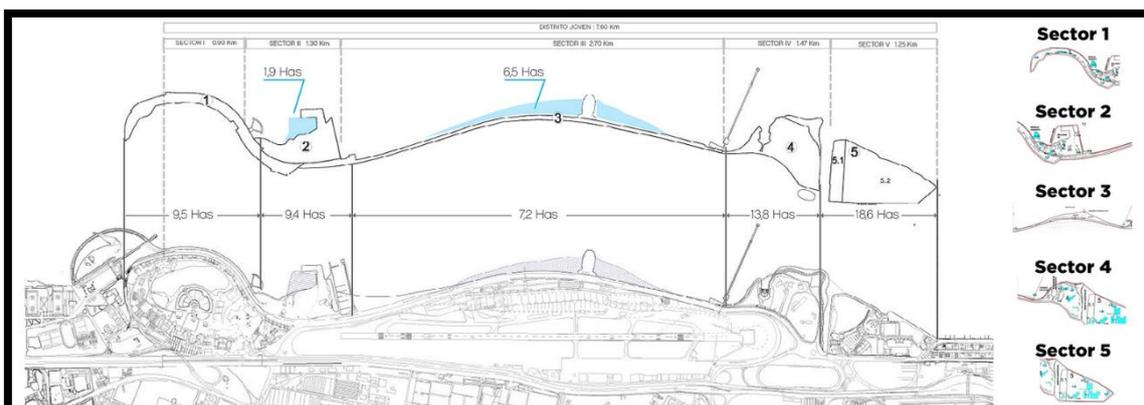
Las estrategias propuestas para el desarrollo del Parque aseguran la incorporación de infraestructuras y equipamientos públicos en los a sectores a consolidar, enlazando los valores ambientales, paisajísticos y

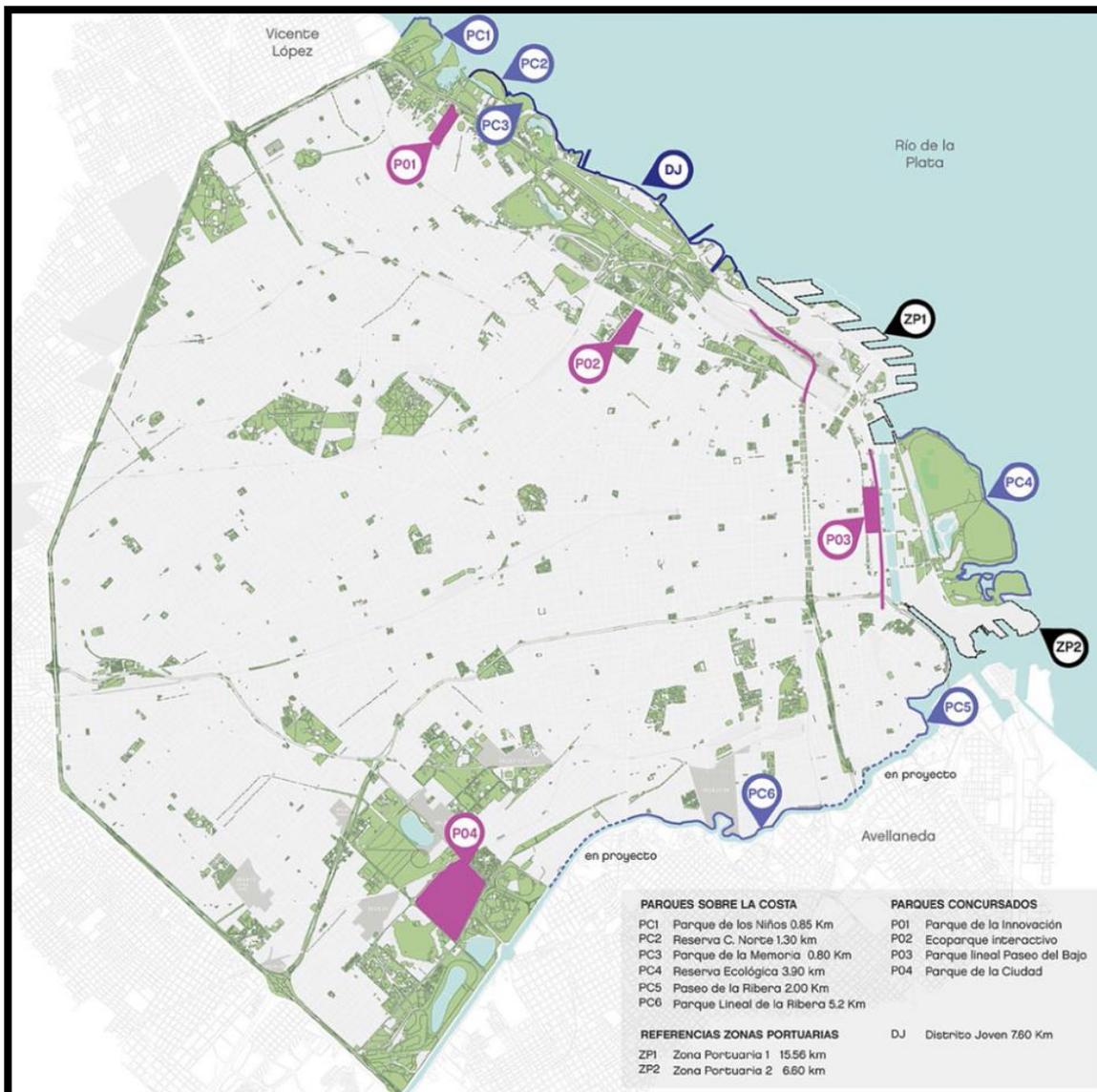
urbanos, impactando positivamente y brindando mayor diversidad y dinámica a la zona.

El “Parque Costanera Norte - Distrito Joven” forma parte de un sistema lineal de parques y espacios verdes. En la ciudad de Buenos Aires se pueden visualizar

corredores locales, como lo son las calles y avenidas arboladas, los cursos de agua, bulevares, plazoletas, las vías de tren y otros sistemas lineales. Este proyecto busca potenciar la dispersión ambiental en estos espacios mediante prácticas de conexión basadas en criterios de red biológica (corredor, enlace, parche, etc.).

Con la intención de naturalizar la Costa de Buenos Aires, se plantea un diseño del manejo ambiental del Parque y la elección de vegetación autóctona es vital para cumplir este objetivo.





## ” CONCURSO BUENOS AIRES Y EL RIO, PARQUE SALGUERO”

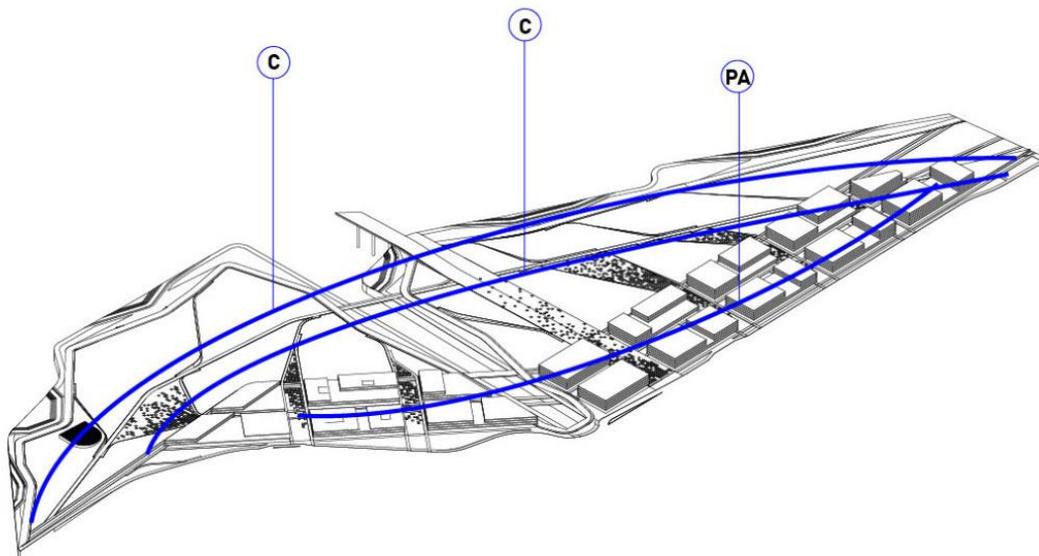
Concurso Nacional de Ideas Buenos Aires y el Río “Parque Salguero” Distrito Joven CABA, una convocatoria promovida por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y organizada por la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) y la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la UBA (FADU) que invitaba a los participantes a desarrollar ideas urbanas integrales para el Conjunto “Costa Salguero - Punta Carrasco” del Distrito Joven en sus 32 hectáreas y 2.535 metros lineales de extensión sobre el río de la Plata.

La iniciativa forma parte de un plan de revitalización del área costera que busca recuperar la relación de Buenos Aires con el Río. Tiene como antecedente directo el Concurso de Ideas Urbanas Distrito Joven del año 2018, una convocatoria que culminó con el desarrollo de un proyecto integral para el sector Costanera Norte. Dicho concurso se encontraba enmarcado en la Ley “Distrito Joven”, la cual establecía cinco sectores de intervención. Un año después, se promulgaría la nueva Ley “Salguero Carrasco” la cual generaría la posibilidad de disponer del predio de Costa Salguero para establecer el Conjunto Urbano “Punta Carrasco - Costa Salguero”. Este nuevo desarrollo urbanístico aspira ser concebido como un área complementaria al parque Costanera Norte del Distrito Joven, continuando con la transformación del sector para establecer una renovada relación con el borde costero y la ciudad desde las preexistencias urbanas inmediatas.

### PRIMER PREMIO

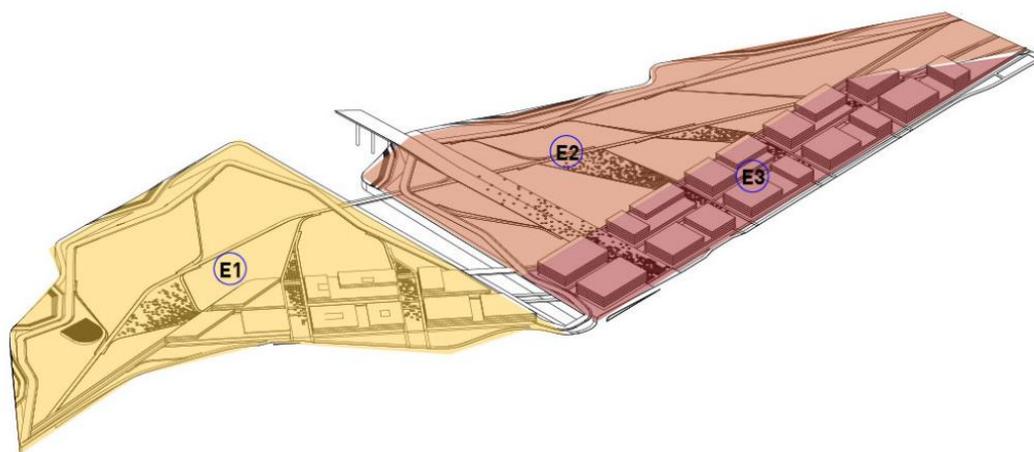
- **Autores:** Arq. Federico Menichetti y Arq. Valeria Franck
- **Colaborador:** Arq. Niculas Giagazoneglon

### Areas del proyecto

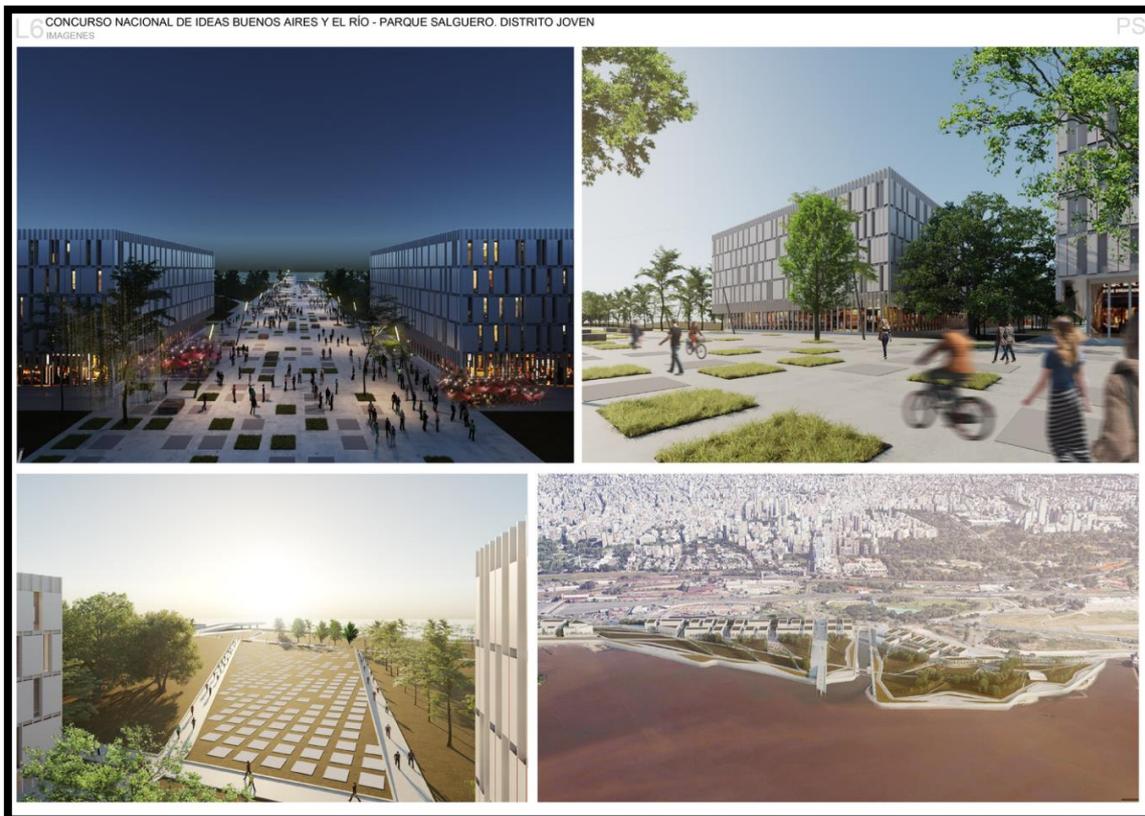


El proyecto propone 3 franjas de integración, la primera sobre la avenida costanera que propone un desarrollo urbano de un alto grado de mixtura para darle movimiento a la zona. En una segunda parte un parque más arbolado que sirve de nexo entre los edificios nuevos y el parque lineal. Una tercera franja que refuerza la vivencia del río, buscando espacios de contemplación y esparcimiento

### Etapabilidad



El esquema de etapabilidad propone una sucesión de 3 etapas, donde el área más inutilizada del predio es la primera en ejecutarse. En segunda instancia el área correspondiente a la continuidad del parque en altura y todo el recorrido rivero. Por último el área del predio ferial de costa salguero



**Propuesta general:** Como culminación del conjunto urbanístico del Distrito Joven, la propuesta busca integrar los distintos desarrollos vigentes y posibles mediante una pieza paisajística arquitectónica que conecte dos partes de la ciudad.

Dentro de la propuesta, el Parque Salguero busca producir un cierre dentro de un paseo lineal que ha tenido gran desarrollo en los últimos años. El paseo que comienza en la reserva de Ciudad Universitaria y el Parque de la Memoria, siguió desarrollándose con la propuesta de la Costanera Norte Distrito Joven, y en este nuevo sector produce una suerte de cierre urbano y propone la consolidación del frente costero. La propuesta toma estos precedentes en su sentido paisajístico, es decir, en cuál es su tipo de utilización y vivencia del usuario, y produce una propuesta que integra distintas características en una pieza urbana de grandes dimensiones.

La idea de parque en la propuesta se determina por 3 áreas delimitadas por caminos principales. Una de índole más comercial y paseo urbano contenido. La segunda intermedia más relacionada a un parque estanco urbano de permanencia y eventual circulación. Y por último una franja ribereña que explora una circulación dinámica, pero con espacios que dan lugar a la contemplación y el esparcimiento.

El desarrollo urbano edilicio, intenta producir una mayor cantidad de usos comerciales y de oficinas. La importancia de las pequeñas y medianas empresas en la argentina ha cobrado mucha relevancia en el desarrollo de áreas urbanas, donde se otorgan distintos beneficios ya sean fiscales o estratégicos para el emplazamiento en el área.

Por lo que el proyecto explora la creación de un Polo Comercial/Operativo Pyme enfocado en el Público Joven. La proximidad del predio a distintas partes de la ciudad (aeroparque / retiro / microcentro / puerto) hacen del sitio una buena locación para la conectividad y el transporte. Este polo, reforzado por entidades educativas que incentiven la cultura emprendedora en el público joven y sirva de estrategia para la integración de los sectores vulnerables de la ciudad.

**Propuesta organizativa:** El emplazamiento urbano se distribuye mediante manzanas de una longitud de 100 metros que consolidan el frente urbano al río y sirven de nexo entre la ciudad y el borde ribereño. Una calle peatonal intermedia sirve de paseo comercial y conecta los distintos volúmenes edilicios mediante basamentos comerciales.

Una promenade de grandes dimensiones permite diversificar los usos del parque ya sean ferias o eventos de la ciudad pueden ser contenidos en este gran sector del parque. A su vez sirve de distribuidor y conector de los distintos sectores del mismo. El sector izquierdo se concentra en un uso mixto de predominancia educativa y operativa, mientras que el sector derecho es de una mayor densidad comercial y de oficinas, combinando usos de vivienda temporal y hotelería.

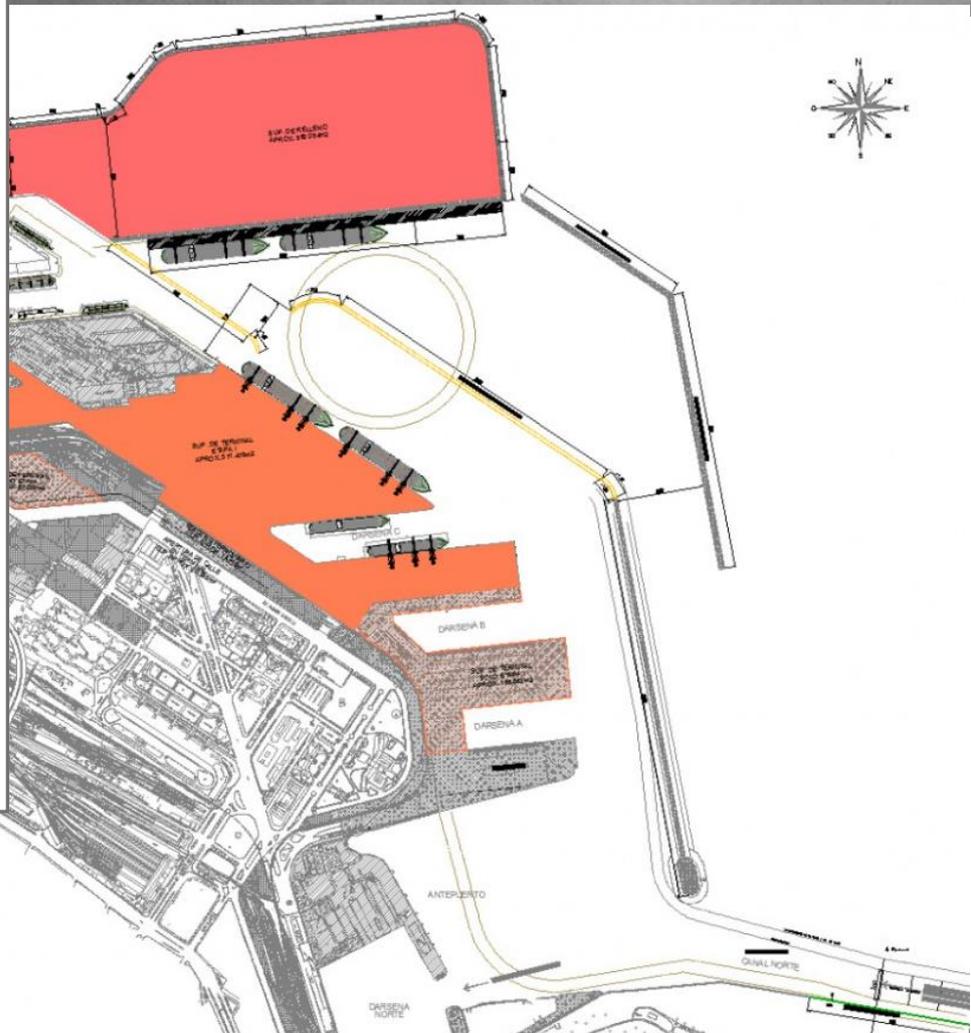
**Propuesta Paisajística:** La propuesta Paisajística conecta 3 áreas de la ciudad delimitadas por la calle Salguero, el Parque en Altura Barrio 31, y la costanera norte. La idea de continuidad es de suma importancia para el proyecto, conectando el Parque en Altura directamente con la morfología del Parque Salguero, continuando hasta el extremo de la Costanera Norte. El proyecto propone distintos dispositivos paisajísticos distribuidos a lo largo del parque:

- Taludes: Los taludes sirven de esparcimiento y conexión con el espacio verde.
- Escalinatas Costeras: Estas sirven de espacio de contemplación del río y descanso
- Muelle Mirador: El muelle además de su utilidad contemplativa da cierre al recorrido de la costanera norte y carácter al predio.

## IDEAS

Este capítulo contiene dos propuestas, una donde el arquitecto Amancio Williams planteo trasladar el aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires al Río.

La otra propuesta es la de relocalizar el puerto de la ciudad debido a su ubicación en la ciudad de Buenos Aires y los problemas que conlleva su ampliación.



## MUDAR EL PUERTO DE BUENOS AIRES



El Puerto de Buenos Aires es el principal puerto de contenedores de Buenos Aires y de Argentina, concentrando aproximadamente un 60 % del movimiento de contenedores del país.

El puerto actual se construyó a partir de finales del siglo XIX (Puerto Madero y Dock Sud), y se amplió durante la primera mitad del XX (Puerto Nuevo).

Actualmente hay ideas sobre la posibilidad de mudarlo a un nuevo lugar. En el corto plazo es una idea muy complicada, mover a toda una comunidad económica que opera en un puerto no es tan sencillo. Los puertos son facilitadores del comercio y centros logísticos intermodales. Acercan las puntas de una cadena de valor. Y el espacio de un puerto está determinado por la competitividad como factor básico: las navieras y las cargas eligen al puerto que consideran más competitivo, aunque también mover el puerto de Buenos Aires representa un gran cambio debido al valor histórico en la relación de la ciudad de Buenos Aires y el puerto.

¿qué hace competitivo a un puerto? los costos portuarios, la proximidad a los centros de consumo y producción, la conectividad, la localización geográfica, las infraestructuras portuarias, la eficiencia operacional, la calidad de los servicios portuarios, la conectividad marítima, la accesibilidad náutica y el estado y escalabilidad del área portuaria. Estos son métodos coherentes para medir desempeños y para decidir, por ejemplo, mudar un puerto. Así, aun cuando la relocalización del Puerto Buenos Aires es la única

salida, no es factible en el corto plazo. Hay muchos casos para analizar mudanzas portuarias. Entre ellos, el propio Buenos Aires, que es pionero en relocalizaciones. En 1887, luego de años de discusiones técnicas, políticas y presupuestarias, y sin la aprobación de los organismos técnicos, se empezó a construir el proyecto Madero y se descartó el proyecto Huergo. El puerto de Madero tardó 11 años en construirse y costó un 250% más que lo presupuestado. Tras cuatro años de operaciones, el tráfico lo desbordó, se multiplicaron las demoras y el costo operativo fue tan alto que Buenos Aires pasó a ser uno de los puertos más caros del mundo.

Ante esta situación, se recurrió al proyecto de Huergo y en 1919 se inauguró Puerto Nuevo, que llegó a ser el primer puerto de América Latina. Puerto Madero tuvo una vida útil de 27 años.

Además de la parte económica y de infraestructura el puerto representa un tapón en la costa de la ciudad, dividiendo la costanera norte y sur impidiendo la llegada y el acceso de los ciudadanos al río.



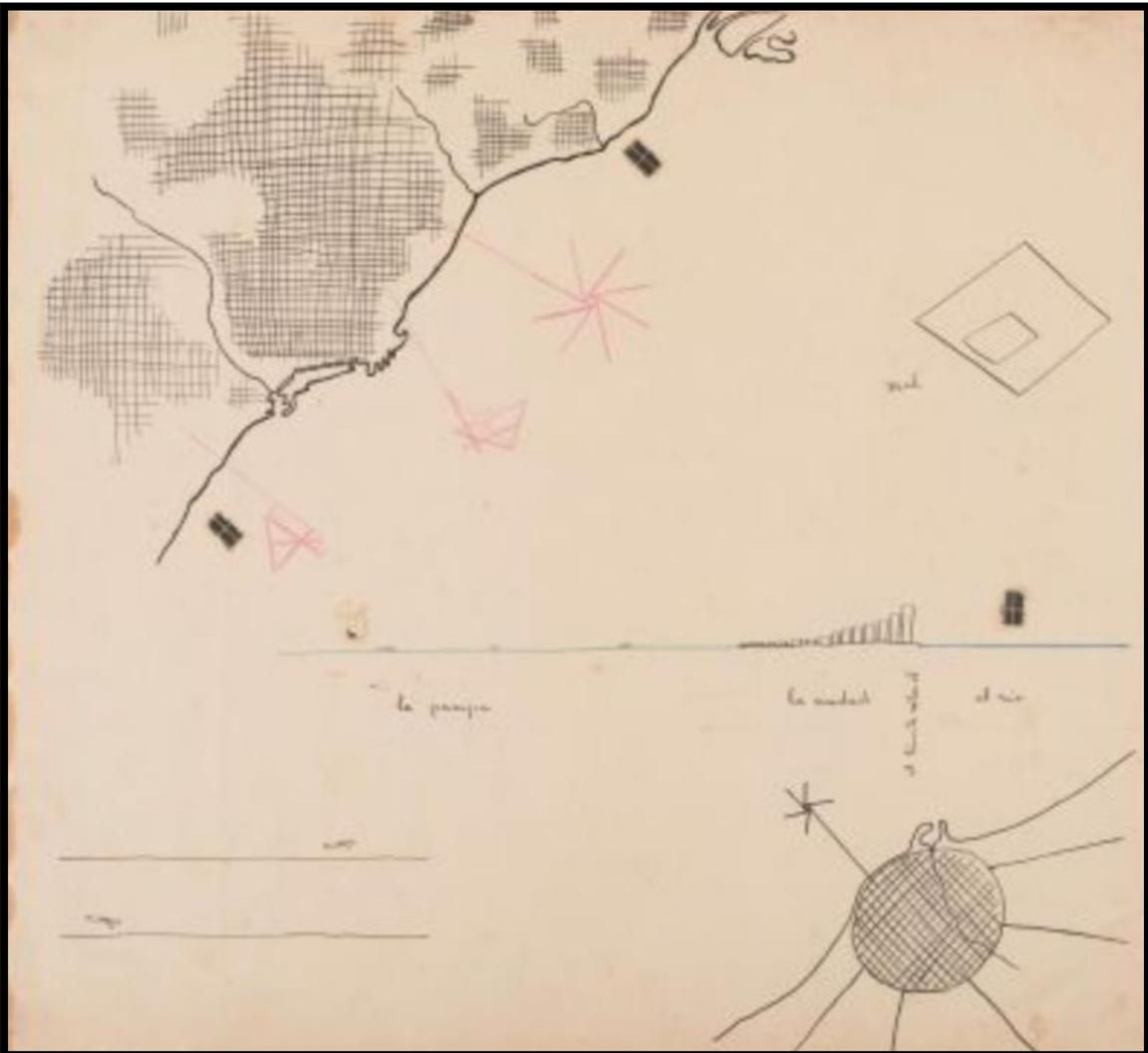
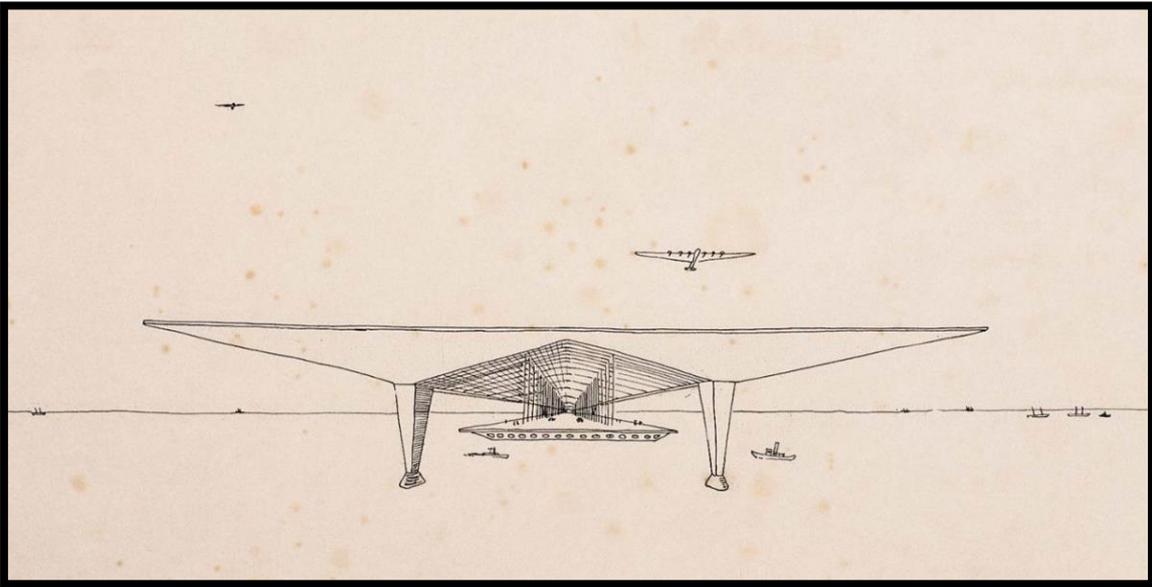
## Conclusiones

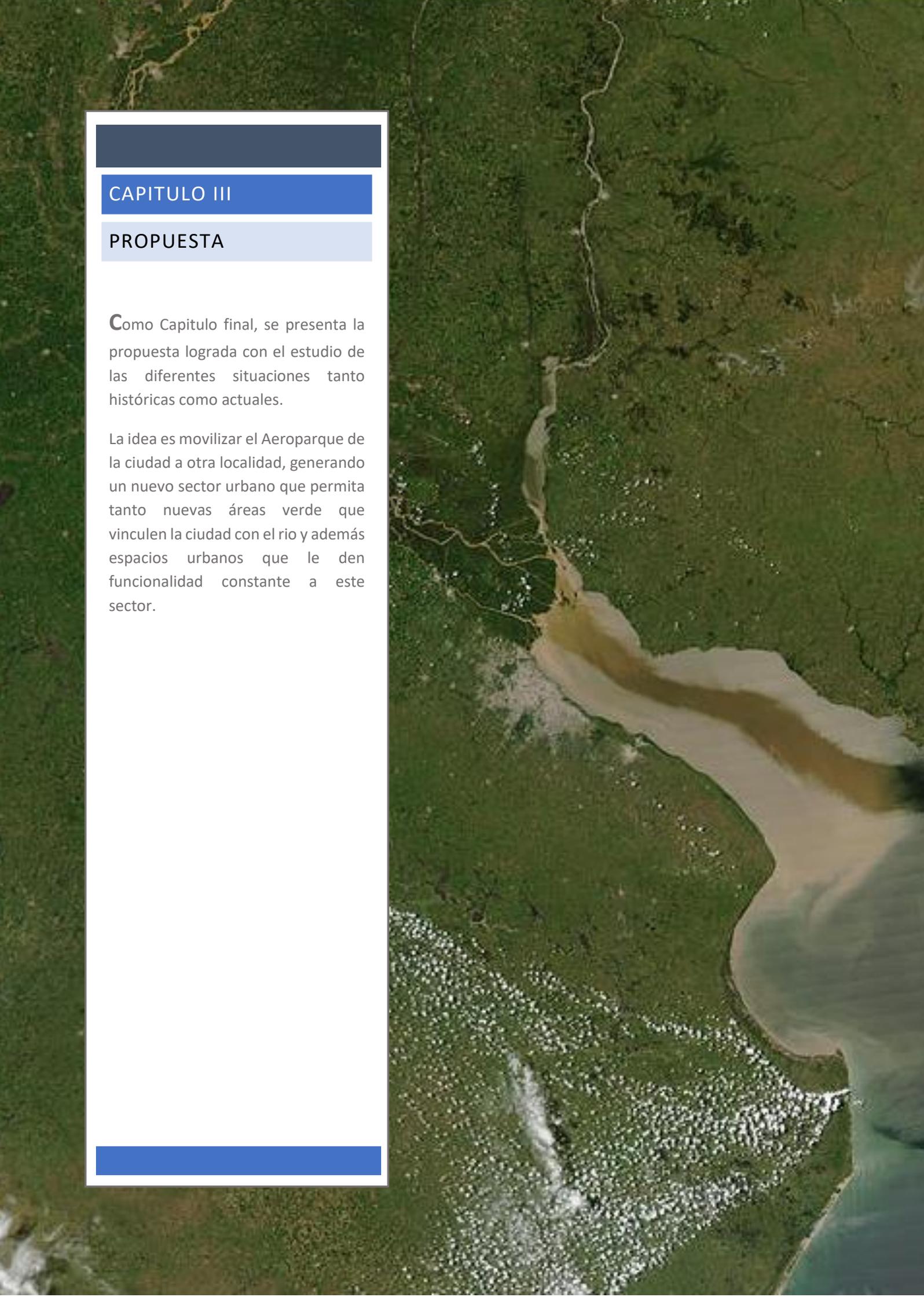
Relocalizar el puerto de la ciudad de Buenos Aires beneficiaría a la ciudad en el aspecto urbano, ya que permitiría la posibilidad del desarrollo urbano y de costa para sus habitantes. Pero en el corto plazo considero que no es posible, dado que relocalizar toda la infraestructura y la movilización de todo el sector representaría un gran costo, además del peso histórico que tiene el puerto dentro de la ciudad.

## AMANCIO WILLIAMS: ARQUITECTURA TEORICA PARA EL FUTURO DE ARGENTINA

El estudio para el nuevo aeropuerto de Buenos Aires consistía en el desarrollo de una estructura espacial, construida a unos 30 metros sobre el lecho del Río de la Plata, desde la cual despegarían y aterrizarían los aviones. Organizadas helicoidalmente, las plataformas resolvían de forma perfecta la organización de los servicios aéreos sin que estos se crucen entre sí o interrumpen la navegación costera. Amancio resuelve la comunicación de estas plataformas con la ciudad través de pistas colgantes que, permitiendo la circulación de automóviles, camiones y peatones, conectaban el aeropuerto directamente con el punto de mayor conveniencia urbana. Esto permitía tener el servicio aéreo muy cercano a la zona céntrica (evitaba grandes distancias hasta la periferia) sin que ello significara sacrificar valiosas zonas de terrenos urbanos.

Para desarrollar este proyecto, Amancio realiza una intensa tarea previa en la cual estudia la conformación del fondo del río, perforando hasta más de 57 metros. Gracias a los avances científicos de su época, obtiene resultados que indicaron que la composición era enteramente de arena, lo cual le permitió comprobar tempranamente que su proyecto sería posible de realizar, alejándolo de ser una mera utopía.



An aerial photograph of a river winding through a lush green landscape. The river is a light brown color, contrasting with the vibrant green of the surrounding vegetation. The terrain appears to be a mix of fields and natural growth. The river flows from the top right towards the bottom left of the frame.

## CAPITULO III

### PROPUESTA

Como Capitulo final, se presenta la propuesta lograda con el estudio de las diferentes situaciones tanto históricas como actuales.

La idea es movilizar el Aeroparque de la ciudad a otra localidad, generando un nuevo sector urbano que permita tanto nuevas áreas verde que vinculen la ciudad con el rio y además espacios urbanos que le den funcionalidad constante a este sector.

El punto de partida de esta propuesta es buscar la forma de re vincular el Río de la Plata con la ciudad de Buenos Aires en relación a lo visto en los anteriores capítulos, tanto la revisión histórica como la situación actual generan ideas para poder llevar a cabo una propuesta que proporcione los siguientes puntos:

- Como primer objetivo. Localizar un espacio que actualmente limite la posibilidad de expansión urbana o acercamiento al río. Entre los espacios analizados se encuentran el Aeropuerto de la ciudad, el Puerto, Costa Salguero y el sector donde se ubica Tierra Santa.
- El movimiento de uno de estos espacios debe estar argumentado, analizando diferentes ciudades del mundo, en el mejor de los casos que tengan un río y analizar su relación con el mismo.
- El nuevo espacio generado, debe contener áreas de esparcimiento y espacios que permitan la expansión de la trama urbana que den vida y funcionalidad a las nuevas áreas generadas.

En el análisis de la costa de la ciudad se destacan dos áreas en la zona norte de una gran superficie que interrumpen la conexión de la trama urbana con el vínculo con el río, además dificultan la llegada a el mismo. Estas superficies están ocupadas por áreas de funcionamiento de transporte aéreo y marítimo que son el Aeroparque y el Puerto de la ciudad.

Relocalizando alguna de estas áreas, tanto el Aeroparque como el Puerto Buenos Aires, próximos entre sí, “abrirían la ciudad al Río”, para así revertir la centenaria definición de una Buenos Aires “que le da la espalda al Río”.

Sector:1

## Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery



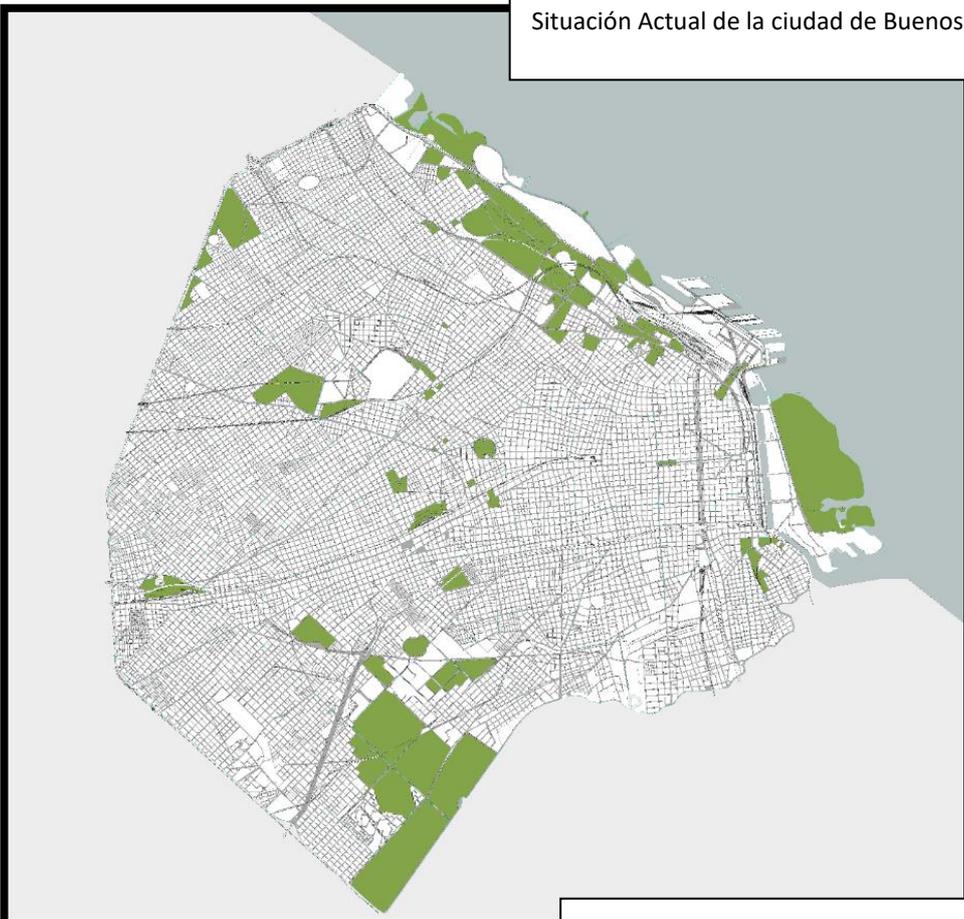
El Aeroparque Jorge Newbery, reinaugurado en marzo de 2021 tras un año de obras de ampliación de la pista e instalaciones, sirve al área de Buenos Aires, Argentina, con vuelos nacionales y algunos regionales a países vecinos (Uruguay, Brasil, Paraguay, Chile, Bolivia y Perú). 12,3 millones de pasajeros pasaron por Aeroparque durante el año 2019. Se encuentra en la ciudad de Buenos Aires, al borde del río de La Plata y a tan solo 2 km del centro turístico del barrio de Palermo

**Sector:2****Puerto de Buenos Aires**

Puerto Buenos Aires, con una capacidad de 1,5 millones de TEUs anuales de carga total, conecta a la Argentina con el mundo y opera más del 62% de la carga de contenedores del país. Recibe aproximadamente 1200 buques por año. Además, opera la descarga de locomotoras, vagones y material ferroviario para la reactivación de la red de trenes de carga.

El Puerto Buenos Aires es un puerto multimodal, es decir, que permite la conexión entre distintos medios de transporte para que la carga logre importarse o exportarse.

Situación Actual de la ciudad de Buenos Aires.



Áreas que intervienen en el vínculo con el Río



## AREA SELECCIONADA

El área de intervención seleccionada es el **Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery** en la zona norte de la ciudad de Buenos Aires.



El Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery es el aeropuerto de tráfico nacional y regional del Área Metropolitana de Buenos Aires, en Argentina. Es la puerta más importante de entrada directa a la Ciudad de Buenos Aires. Ubicado en la avenida Costanera Rafael Obligado, junto al río de la Plata, en el barrio de Palermo, es el único aeropuerto dentro de los límites de la ciudad de Buenos Aires.

Fue inaugurado en 1947, y su original nombre de Aeroparque se debe al ingeniero Víctor Manuel Acuña quien lo proyectó, indicando que es «Un aeródromo dentro de un parque de esparcimiento para la población». Su nombre actual es un homenaje al pionero de la aeronáutica argentina, Jorge Newbery.

En 2000 se proyectó la ampliación del aeroparque, agregándole un segundo nivel, un edificio de cocheras y nuevas terminales. Esta obra diseñada por los arquitectos de los estudios Bodas-Miani-Anger y Alvariñas-Bóscolo-Fleitas-Rodríguez se construyó en dos etapas.

La posibilidad de eliminar el Aeropuerto y relocalizarlo es posible, hay varios aeropuertos que podrían absorber el tráfico aéreo, con mejoras en el transporte público que pudieran transportar a las personas desde el aeropuerto hasta la capital federal y viceversa.



### Aeropuertos cercanos a Capital Federal.

**El Aeropuerto Internacional El Palomar** es un aeropuerto argentino de uso militar y comercial (anteriormente de forma temporaria, y permanente desde 2018) ubicado a 18 km al oeste de la ciudad de Buenos Aires en la localidad de El Palomar, municipio de Morón, Provincia de Buenos Aires.

Es el tercer aeropuerto del AMBA (Área metropolitana de Buenos Aires), luego de Ezeiza y Aeroparque. Fue inaugurado el 20 de julio de 1910 como aeródromo para dar servicio a escuelas de aviación, mucho antes de la creación de barrios aledaños.

El 9 de febrero de 2018 se re-inauguró como "aeropuerto comercial", luego de mucho tiempo de abandono. Esto ocurrió bajo la gestión del Presidente Mauricio Macri y los ministros Gustavo Santos y Guillermo Dietrich, quienes trabajaron en este proyecto que resultó ser un gran éxito, alcanzando una alta cantidad de logros en el área de turismo y transporte.

El Palomar es el primer aeropuerto en vuelos de cabotaje dentro del territorio bonaerense Llegó a superar a Ezeiza en cantidad de vuelos de cabotaje, y al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires en el segmento de vuelos regionales a países limítrofes. Fue el sexto aeropuerto más importante de toda Argentina en cantidad de pasajeros transportados durante 2019 con 1 793 619 usuarios.

**El aeropuerto de Morón** fue habilitado en la década de 1940 sobre tierras donadas por la familia Merlo Gómez. En sus inicios disponía de una pista de 3500 metros que era apta para la operación de grandes aeronaves, pero el desarrollo urbano en los alrededores fue limitando su funcionalidad; en la actualidad posee una pista de 2817 x 38 m y 7 calles de rodaje.

En 1948 se inauguró su gran edificio central, que sólo fue utilizado durante un año, hasta la inauguración del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, cuando quedó desafectado como aeropuerto internacional.

Luego fue el asiento de la VII Brigada Aérea; para cumplir con esta función, durante los años 1970 se construyeron otros importantes edificios (casino de oficiales, casino de tropas, hangares, viviendas para los altos jefes). En 1987 la brigada fue trasladada a José C. Paz.

En 2009 comenzó a funcionar como aeródromo civil bajo control de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), compartiendo aún parte de las instalaciones con la Fuerza Aérea Argentina, según ordenó el decreto 825/2009 publicado por el Gobierno Nacional Argentino.

En la actualidad es la sede del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) y en sus terrenos se aloja el Museo Nacional de Aeronáutica y varias escuelas de vuelo. También alojó las instalaciones de la desaparecida empresa CATA Línea Aérea que brindaba servicios de pasajeros, carga y correo desde Ezeiza y Aeroparque.

**Aeropuerto Internacional de San Fernando** En noviembre de 1929, por medio de un decreto presidencial, se realizó la expropiación de 133 hectáreas que serían cedidas para instalar el Aeropuerto de San Fernando.

El aeropuerto fue elevado a la categoría de Aeropuerto Internacional en 1950.

Durante el año 1970, los movimientos ascendieron de 200 mensuales a 800; pero recién en 1981 se inauguró la pista 05/23 asfaltada, de 1,325 x 30 m, que hasta ese entonces era de pasto. En 1985 se habilitó el edificio de la Terminal, emplazado en el lugar actual y en 1986 comenzó a funcionar en ese edificio la oficina "ARO/AIS" y la de Meteorología.

En 1990, la Dirección de Tránsito Aéreo habilitó el aeropuerto para Control de Aeródromo (comenzando por fin a funcionar la Torre de Control). A partir de ese momento comenzó a operar como AERODROMO PUBLICO CONTROLADO, en HORARIO DIURNO.

El 28 de septiembre de 1998, Aeropuertos Argentina 2000 se hizo cargo del aeropuerto, en el marco de la privatización del Sistema Nacional Aeroportuario.

En 1999 la Fuerza Aérea Argentina culminó las obras de prolongación de la pista de 1325 a 1800 metros. Asimismo, en el mismo año, Aeropuertos Argentina 2000 realizó obras que jerarquizan el servicio del aeropuerto, tales como la ampliación del edificio de la Terminal y el camino perimetral que permite un ingreso más cómodo a las instalaciones del predio.

En diciembre de 2015 quedó habilitado nuevamente para operaciones internacionales. El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) inauguró en 2014 en el Aeropuerto una nueva Unidad de Coordinación Aeroportuaria.

### **Aeropuerto Internacional de Ezeiza**

El proyecto para el aeropuerto se debe al general Juan Pistarini, quien había presentado el proyecto para su construcción siendo ministro de Obras Públicas. El trazado se aprobó por la Ley 12.285, el 30 de septiembre de 1935, pero aún quedaba por definir el terreno en donde se iba a construir. Iba a ser el aeropuerto más grande del mundo y las opciones

eran: donde actualmente está el complejo de Dársena Sur, en la aún no construida Avenida General Paz y el propio Río de la Plata.

Se colocaron cuatro estaciones meteorológicas y dieron como resultado que cuando había mal tiempo o niebla la localización era indiferente. Así se buscaron otros terrenos y finalmente se eligió el terreno que ocupa en la actualidad. La razón para esta elección fue principalmente que era subrasante (abajo había tosca) y eso permitía prescindir del pedregullo. El suelo de ese tipo economizaba millones de pesos y muchos meses de trabajo, aunque la zona era propensa a la niebla, a pesar de que estos factores climáticos nunca han interferido en la operación normal del aeropuerto.

En 1944, siendo vicepresidente de Edelmiro Julián Farrell, el propio Pistarini reglamentó los terrenos procedió a expropiar 7.000 ha en uno de los lugares más baratos, anteriormente propiedad de la Estancia "Los Remedios". Su construcción se inició el 22 de diciembre de 1945, cuando se colocó la primera piedra y terminarlo tomó casi cuatro años. Lleva el nombre de ministro Pistarini en honor al principal impulsor del proyecto.

Fue inaugurado oficialmente el 30 de abril de 1949, durante la primera presidencia de Juan Domingo Perón, y tal cual se había adelantado, el Aeropuerto Internacional de Ezeiza fue por varios años el más grande del mundo en términos de superficie.

Hoy concentra el 85% del tráfico internacional de Argentina, al que se dedica casi en forma exclusiva, puesto que los servicios nacionales utilizan preferentemente el céntrico Aeroparque Jorge Newbery. En el momento de su inauguración contaba con tres pistas: de 3.300 x 80 m, 2.900 x 70 m y 2.200 x 30 m respectivamente, en una superficie de 3.475 ha y una aerostación de 7,1 ha. Las tres pistas se cruzan de tal modo que en su centro forman un triángulo equilátero. Este tipo de trazado que se utilizaba en la época debido a la mayor dependencia de la dirección del viento en las operaciones.

El 28 de septiembre de 1998, la empresa Aeropuertos Argentina 2000 se hizo cargo del aeropuerto, en el marco de la privatización del Sistema Nacional Aeroportuario.<sup>4</sup>

En la 12.<sup>a</sup> edición del *World Travel Awards* (2005) que se realizó en Londres, ha sido distinguido como el mejor aeropuerto de Sudamérica.<sup>6</sup>

En septiembre de 2009 comenzó la construcción de "Ezeiza 2009", diseñado por el estudio MSGSSS. En la primera etapa del proyecto se demolieron depósitos y la antigua terminal de cargas para dar lugar al sector de cabotaje e internacional de Aerolíneas Argentinas de la nueva terminal C, que debió estar operativo para octubre de 2010, momento en el cual el Aeroparque Jorge Newbery cerró por tareas de mantenimiento.

Posteriormente se demolería la Terminal B para la construcción de áreas de facturación y el nuevo espigón internacional, se terminó de la nueva terminal B el sector de pre-embarque el cual incluye 3 posiciones especiales con múltiples pasarelas telescópicas para atender al Airbus A380. Posteriormente se ampliará y remodelará el área estéril de la Terminal A, permitiendo separar en dos plantas el flujo de pasajeros que parten de aquellos que arriban. En la última etapa se construyó un nuevo estacionamiento subterráneo de características similares al que posee actualmente la Terminal A pero con mayores comodidades, como una capacidad sensiblemente mayor y una conexión por túnel al edificio terminal. El aeropuerto de Ezeiza puede atender a 13 millones de pasajeros por año.

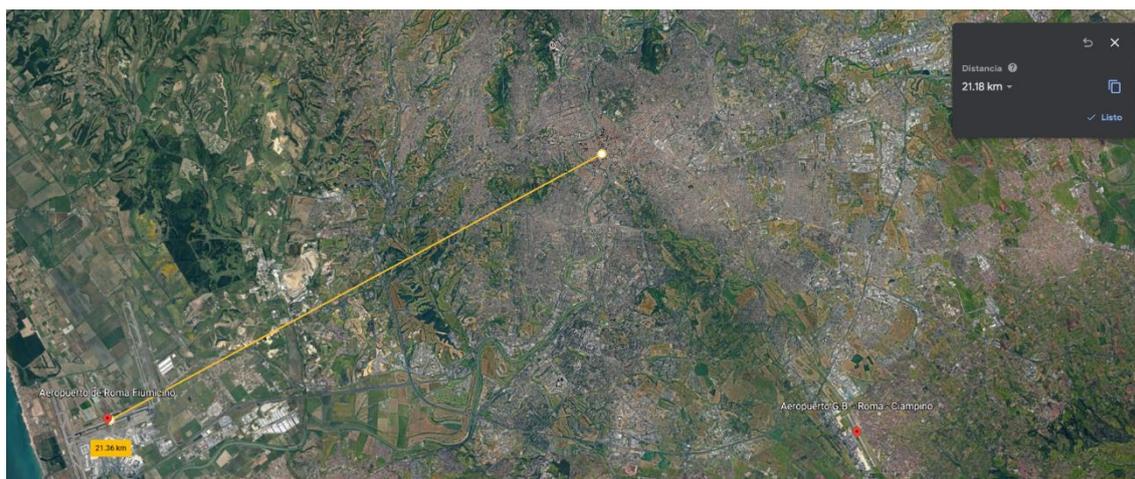
## REFERENTES INTERNACIONALES

Para poder reafirmar mi posición sobre la eliminación del aeropuerto, tome como referentes algunos aeropuertos internacionales, sin dudas la relocalización de aeroparque es posible y representa una posibilidad para la expansión urbana hacia el río, permitiendo un espacio de vínculo con él.

### ITALIA - ROMA

#### AEROPUERTO DE ROMA-FIUMICINO

Se encuentra en Fiumicino y sirve a Roma. El Aeropuerto Intercontinental Leonardo da Vinci se encuentra ubicado a 34 kilómetros (21 millas) del centro histórico de Roma. El servicio de trenes está disponible en la terminal. Los trenes Leonardo Express prestan un servicio directo sin paradas a la Estación Termini de Roma con una frecuencia de cuatro servicios por hora; los trenes locales salen cada 15 minutos y paran en todas las estaciones entre el aeropuerto y el centro de la ciudad.



## URUGUAY – MONTEVIDEO

### AEROPUERTO CARRASCO

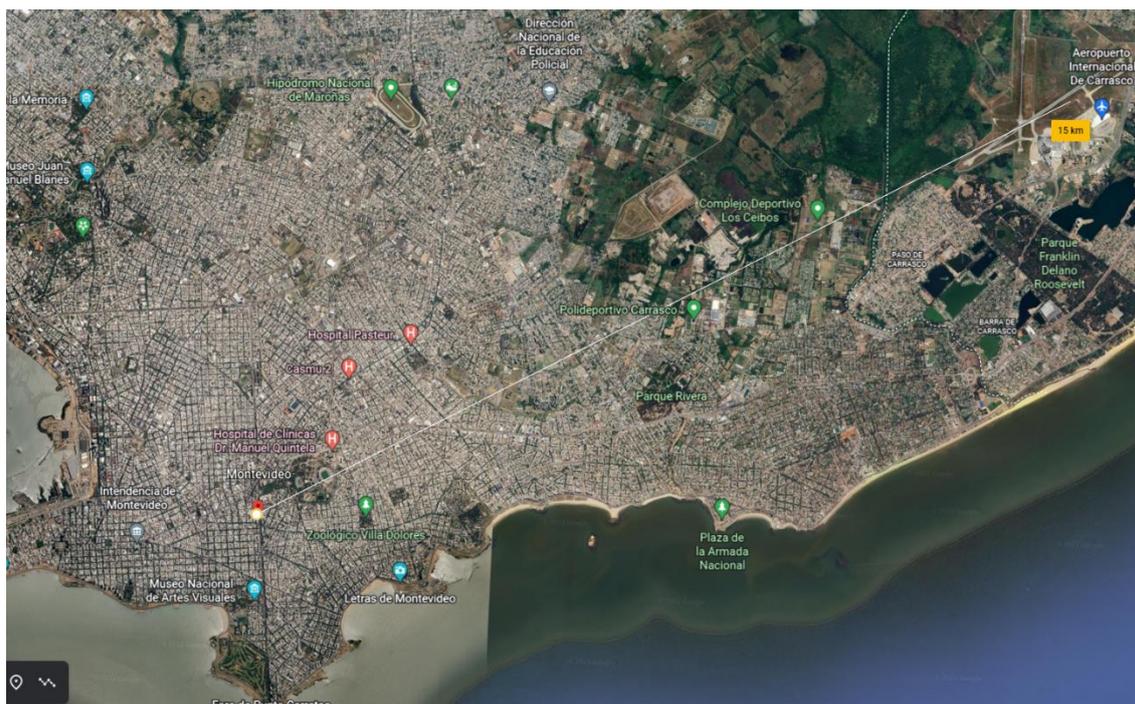
A 15 km del centro, con diferentes métodos de transporte. El ingreso al complejo de la nueva terminal se realiza desde la Ruta 101. El complejo está dividido en tres sectores claramente definidos. Un óvalo central abraza y contiene el gran estacionamiento público, y las dos vialidades laterales de acceso restringido, las cuales cuentan con sus respectivos controles de seguridad, conducen a las áreas técnicas y de servicio.

**Carretera:** La vieja terminal del aeropuerto está conectada con el centro de Montevideo por Avenida de las Américas y Avenida Italia, mientras que la nueva terminal es accesible a estas vías a través de la Ruta 101. Se encuentra también próxima a las rutas nacionales n.º 8 e Inter balnearia; ambas recorren los departamentos del este de Uruguay.

**Ómnibus:** Diversas líneas de ómnibus departamentales e interdepartamentales acceden al Aeropuerto, pudiendo ascender o descender en el mismo.

**Líneas:**

701.704,705,710,711,724,C1,C3,C5,DM1,T1,T4,Interdepartamentales.



## **REFERENTES – RELACION CIUDAD COSTA**

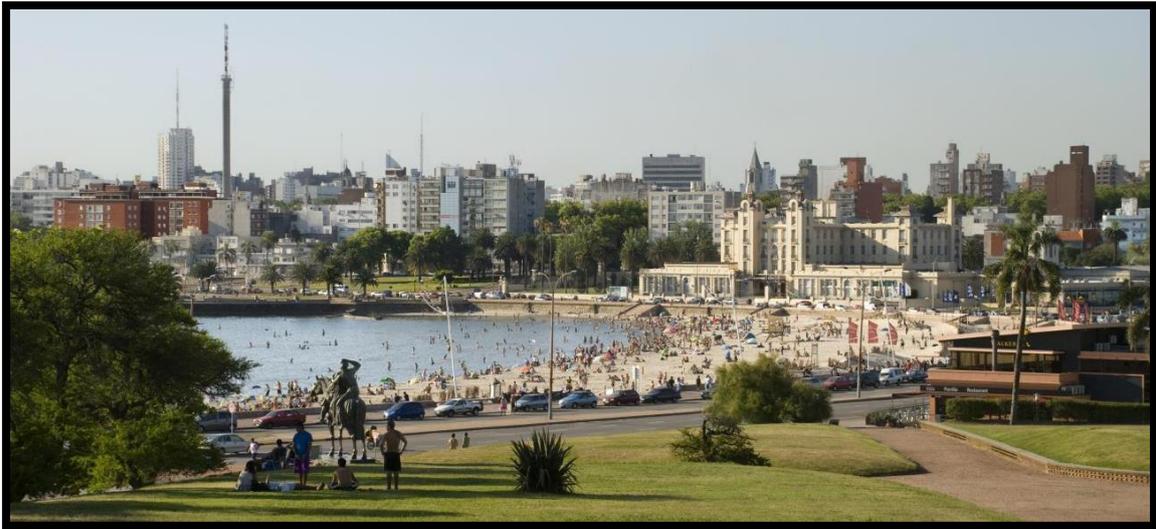
### **RAMBLA MONTEVIDEO**

La Rambla de Montevideo fue construida por 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 que contemplar el Río de la Plata.

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 costa.





## COSTA ROSARIO

El proyecto de recuperación de la ribera se asentó en tres principios que definen el carácter de esta transformación en los distintos tramos en que ya ha sido dividida (norte, central y sur). El primero se refirió a la dimensión regional de los proyectos, teniendo en cuenta, por un lado, su diversidad funcional y, por el otro, su alcance metropolitano y regional. Por ejemplo, en el sector norte, el desarrollo turístico – recreativo comprende también el sector de islas de la Municipalidad de Victoria y en la ribera central, el desarrollo de nuevos emprendimientos destinados a actividades comerciales, financieras, culturales y recreativas.

El segundo, alude al carácter público de la ribera que se logra a partir de la incorporación de nuevos espacios verdes, equipados y accesibles a toda la población, en la ribera central y su continuidad hacia el sur donde se encuentra la Ciudad Universitaria. Por último, el tercero, se refiere a la puesta en valor de diferentes sitios de la ciudad vinculados con la ribera, en particular en la zona sur frente al Puerto Rosario, el cual fue trasladado del centro, se realizaron operaciones de renovación urbana para la construcción de nuevas viviendas y la continuación del sistema de espacios verdes.

Por último, el tercero, se refiere a la puesta en valor de diferentes sitios de la ciudad vinculados con la ribera, en particular en la zona sur frente al Puerto Rosario, el cual fue trasladado del centro, se realizaron operaciones de renovación urbana para la construcción de nuevas viviendas y la continuación del sistema de espacios verdes.





## Borthagaray Juan Manuel

### EL PROYECTO DEL CONCURSO PUERTO MADERO



#### Aspectos positivos

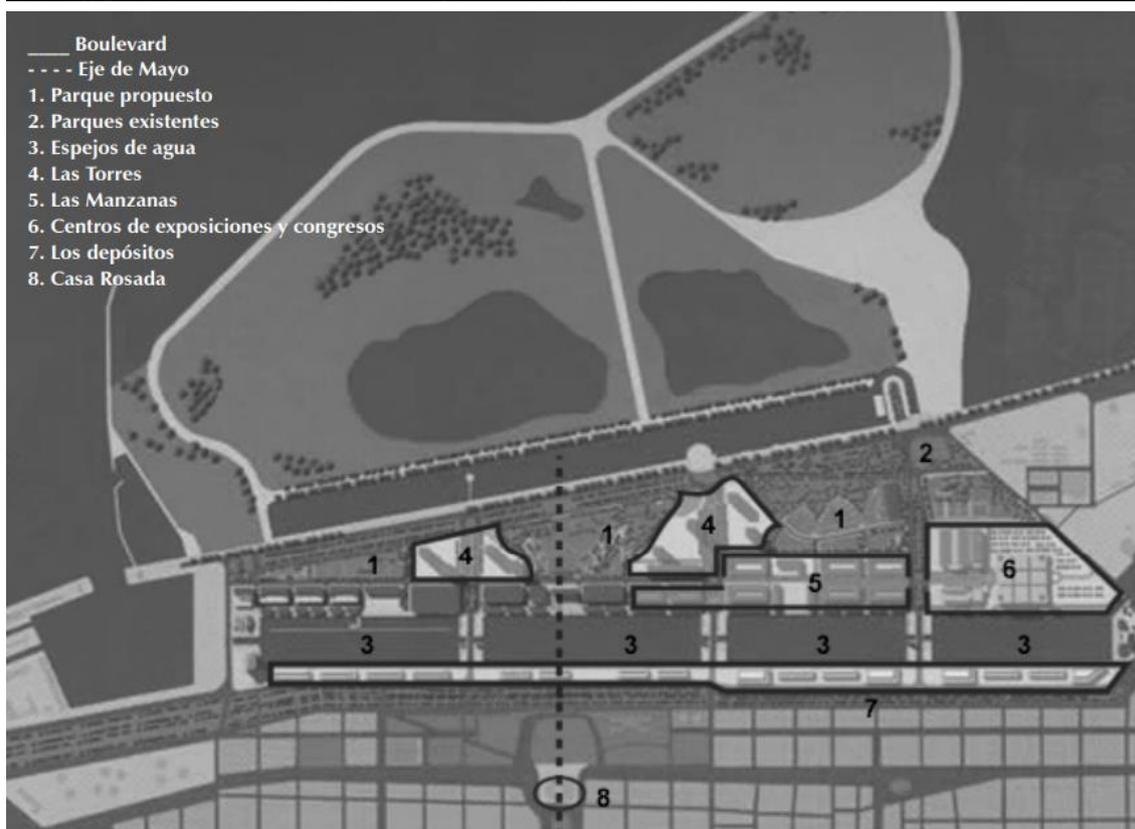
- Los objetivos originales del proyecto como estimular la actividad económica, afirmar el rol del centro de la ciudad, contribuir a la reducción de desarrollos no deseados y mejorar las condiciones de vida se han cumplido.
- El proyecto generó empleos y atrajo grandes niveles de inversión, esto contribuyó a su supremacía y generó mejoras en las áreas circundantes.
- Creó espacios abiertos de alta calidad, renovó el sistema metropolitano de parques y mejoró el patrón general del desarrollo urbano en Buenos Aires.

#### Aspectos Negativos

- Los resultados sociales del proyecto no fueron los mejores. La causa principal de estos fue la rápida venta de grandes parcelas, y en la actualidad se encuentran ocupados por torres de gran altura que funcionan como comunidades verticales cerradas, irrespetando la parcelación que había sido propuesta que mantenía con proporciones de las del centro de la ciudad.

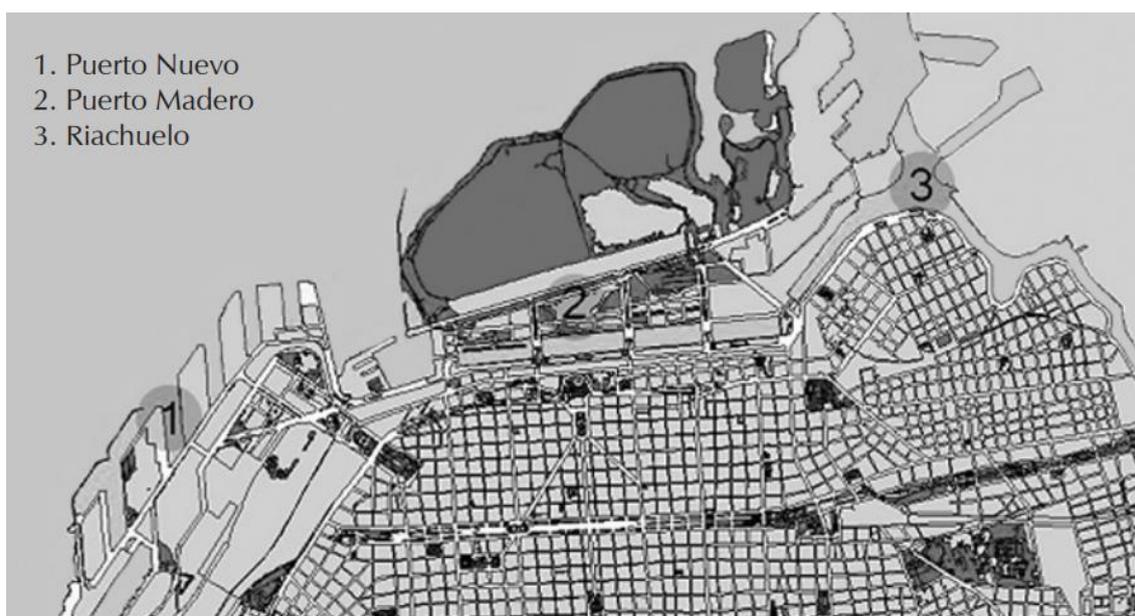
-La estrategia de comercialización de los desarrolladores privados influenció el discurso general del proyecto, disminuyendo así los objetivos de inclusión social de la gestión pública, con el fin de favorecer la creación de un barrio de características exclusivas.

-las viviendas de interés social y otros elementos que hubieran garantizado la diversidad en la demografía residencial de la zona, no fueron posibles por la intervención de los privados.



## Conclusión

En Conclusión, el proyecto tuvo un impacto positivo en las dinámicas de la ciudad, ya que doto este espacio con lugares para el ocio, la recreación y otras actividades que giran en torno a la historia portuaria del barrio. Además, en algunas zonas del proyecto se preocuparon por mantener el tejido urbano prexistente, prolongando los ejes principales, pero en algunos casos se recrearon manzanas de gran tamaño rompiendo con este esquema. Por otro lado, el proyecto genero una gran cantidad de espacios públicos y zonas verdes que mejoran la calidad de vida de las personas y el sistema de parques a nivel metropolitano, además de que se le dio prioridad a los primeros pisos, que generaron espacio activo gracias a su mezcla de usos. Un aspecto importante fue que Puerto Madero se realizó conjuntamente entre el estado y los privados, lo que genero un conflicto de intereses sobre los objetivos principales del proyecto, en donde los privados se beneficiaron a costa de la diversidad demográfica del barrio.



## CONVENIOS URBANISITCOS

Resulta ser una herramienta de gestión urbana que formaliza un acuerdo y define el compromiso del sector privado y el estado para realizar, dentro de un determinado plazo, intervenciones en la ciudad que generan beneficios mutuos.

Es una herramienta que busca generar propuestas urbanas que mejoren la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Los objetivos principales son impulsar el desarrollo urbano y sostenible, la integración social y la reducción del impacto ambiental al tiempo que se crea más espacio público en la ciudad.



### BENEFICIOS

- Impulsar el desarrollo urbano sostenible, la integración social y la reducción del impacto ambiental.
- Conformar una herramienta urbanística para la planificación y ejecución de proyectos innovadores que generen un bien escaso como es el suelo urbano.
- Generar mayor espacio público de calidad y proyectar más espacio verde.
- Fomentar una ciudad equilibrada con mayor mixtura de usos, en cada barrio y nuevos centros urbanos, que contemplen servicio de cercanía para las vecinas y los vecinos.
- Promover la reactivación de la construcción generando fuentes de trabajo en los distintos sectores relacionados con la producción, compra y distribución de materiales, herramientas, y maquinarias, o con la instalación de servicios de agua, luz, gas, entre otros.

## CRITERIOS DE EVALUACION

Según el Código Urbanístico (CUr), los proyectos que se presenten en el marco de la convocatoria deben contemplar los principios de planificación urbana de la Ciudad: que sea integrada, policéntrica, plural, sustentable y diversa. Además, las propuestas deberán reunir algunas condiciones mínimas para ser admitidas:

- Respetar la visión de la Ciudad y su patrimonio.
- Dar respuestas a las barreras urbanas.
- Mantener las características urbanísticas de la manzana.
- Respetar las superficies de terreno absorbente.
- De proponer espacio público como contraprestación, al menos el 50% deberá ser de cobertura vegetal.

## IMPLEMENTACION EN EL AREA PROPUESTA

Para la propuesta se podría implementar un convenio urbanístico donde se promueva la construcción en zonas no desarrolladas de la ciudad a aquellos desarrolladores que vayan a construir en esta zona, por ejemplo: si se proyectará una edificación en el nuevo sector urbano se debería proponer el desarrollo de sectores verdes, edificaciones menores en sectores menos desarrollados o restauraciones o adaptaciones de edificios que formen parte del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

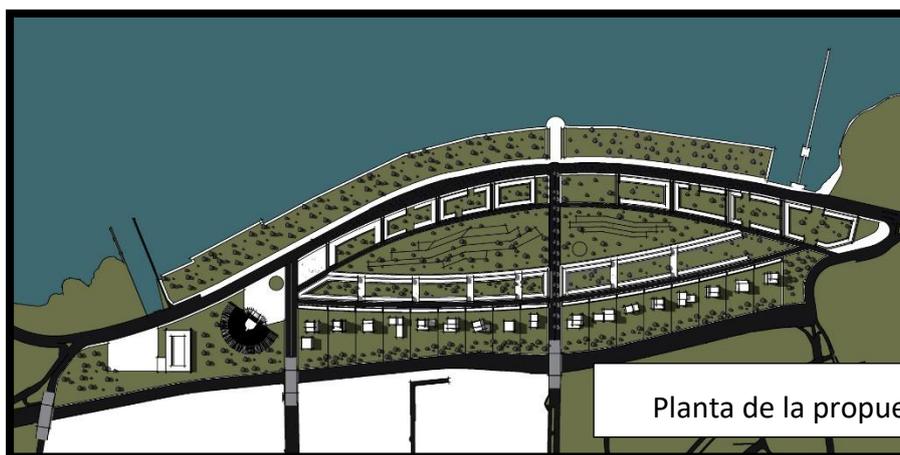
De esta manera se busca generar el desarrollo urbano y generar una ciudad más equilibrada en su desarrollo donde no solo se enfoque en un solo sector el crecimiento.

## PROPUESTA

Resolviendo la reubicación del aeroparque quedaría un gran sector dispuesto sobre la costa del río de la plata para la intervención del espacio y generar un nuevo sector urbano, procurando en primer lugar en generar un sector que beneficie el vínculo de la ciudad con el río, con nuevos espacios verdes y áreas de esparcimiento.

Para llevar la ciudad al río es importante la conexión a través de caminos, manteniendo la Av. Costanera Rafael Obligado y conectando con puentes que pasen por encima de Av. Int. Cantilo y Av. Leopoldo Lugones que forman junto a las líneas férreas una barrera urbana para llegar al río, las nuevas conexiones serían por Av. Dorrego, Av. de los Ombúes y La Pampa llegando hasta el Río.

Esta conexión junto a él amplio nuevo espacio que vincula con el río necesitan de áreas de apoyo, no creo que la solución se meramente la generación de un gran parque verde, este debe estar acompañado de sectores de apoyo como áreas residenciales, comercio, estacionamientos, anfiteatros o espacios de espectáculos o muestras.



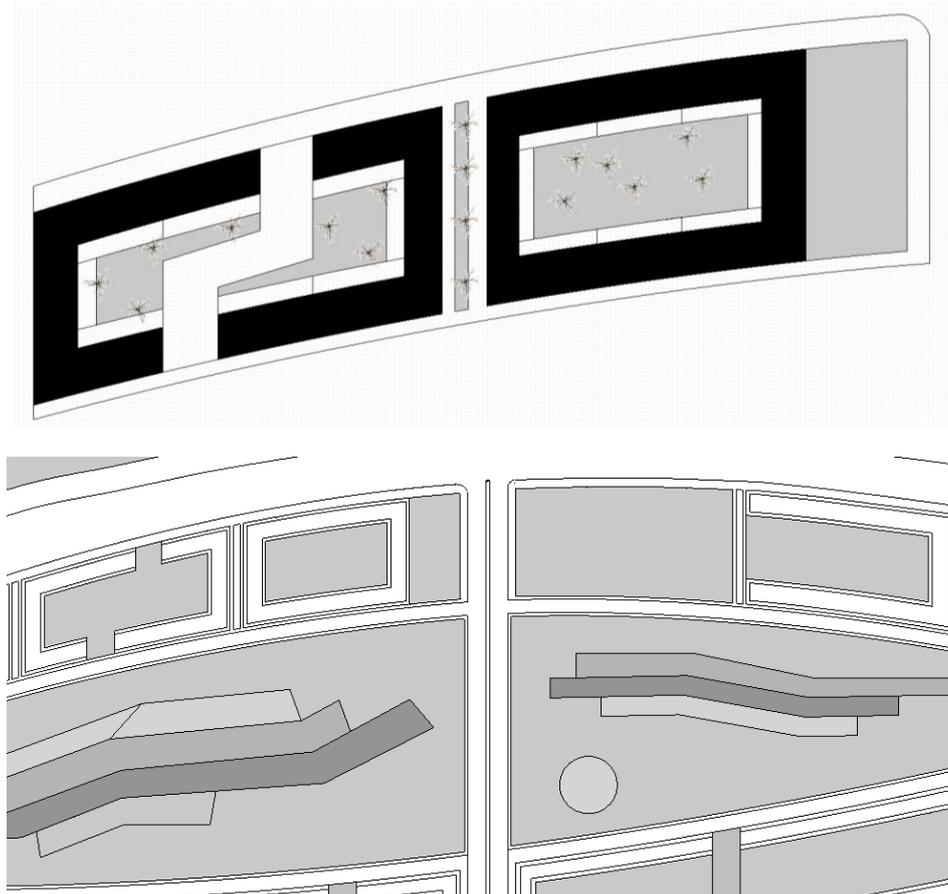
Sobre el margen de la costa se expandiría el área de parque a lo largo de la avenida Costanera y sobre el otro margen de la avenida se generaría una barra residencial de una altura limitada a 15 mts con parques internos semi públicos

### Acercamiento a sector de borde de costa.

Las manzanas en su nivel 0 funcionan como zócalo comercial y hall de acceso a las unidades funcionales, además tienen la posibilidad de generarse permeabilidades que permitan tanto el paso como la visual al interior de la manzana generando espacios semi privados / públicos en su interior. Las terrazas de estos edificios deben de tener sectores verdes y espacios accesibles para visualizar el rio y que no queden como lugares sin funcionamiento.

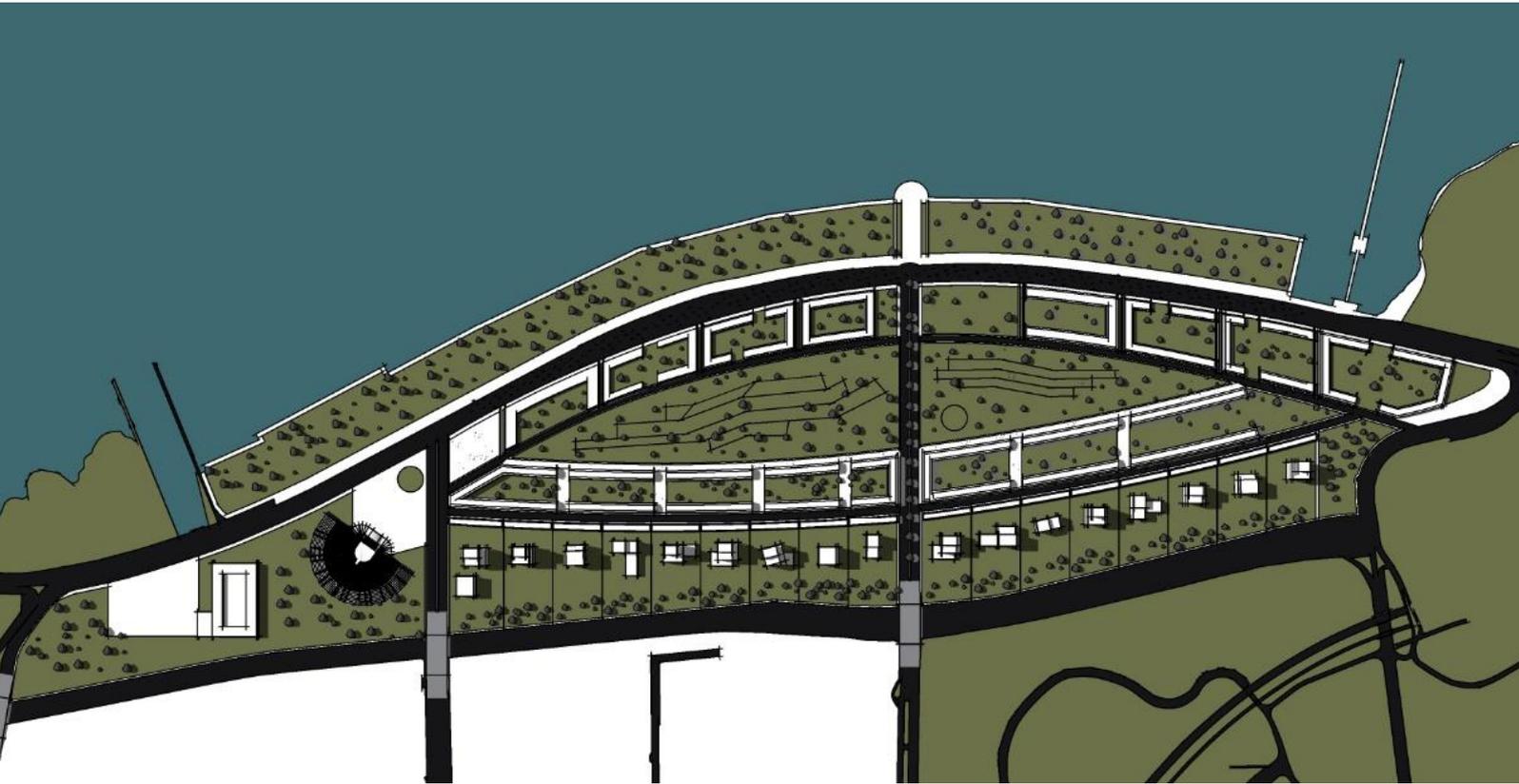
El parcelamiento de la manzana dependerá de sus medidas. En el sector costero se focaliza el espacio verde y los pulmones de manzana accesibles, sobre la nueva conexión con Dorrego quedaría libre gran parte las manzanas para poder permitir una amplia visual al rio.

Las dimensiones en promedio de las manzanas en su sector edificable son de 18.000 m<sup>2</sup> de los cuales se pueden ejecutar 10000 m<sup>2</sup> dependiendo el sector y solo se podrá realizar perímetro dejando el pulmón de manzana con alguna permeabilidad.



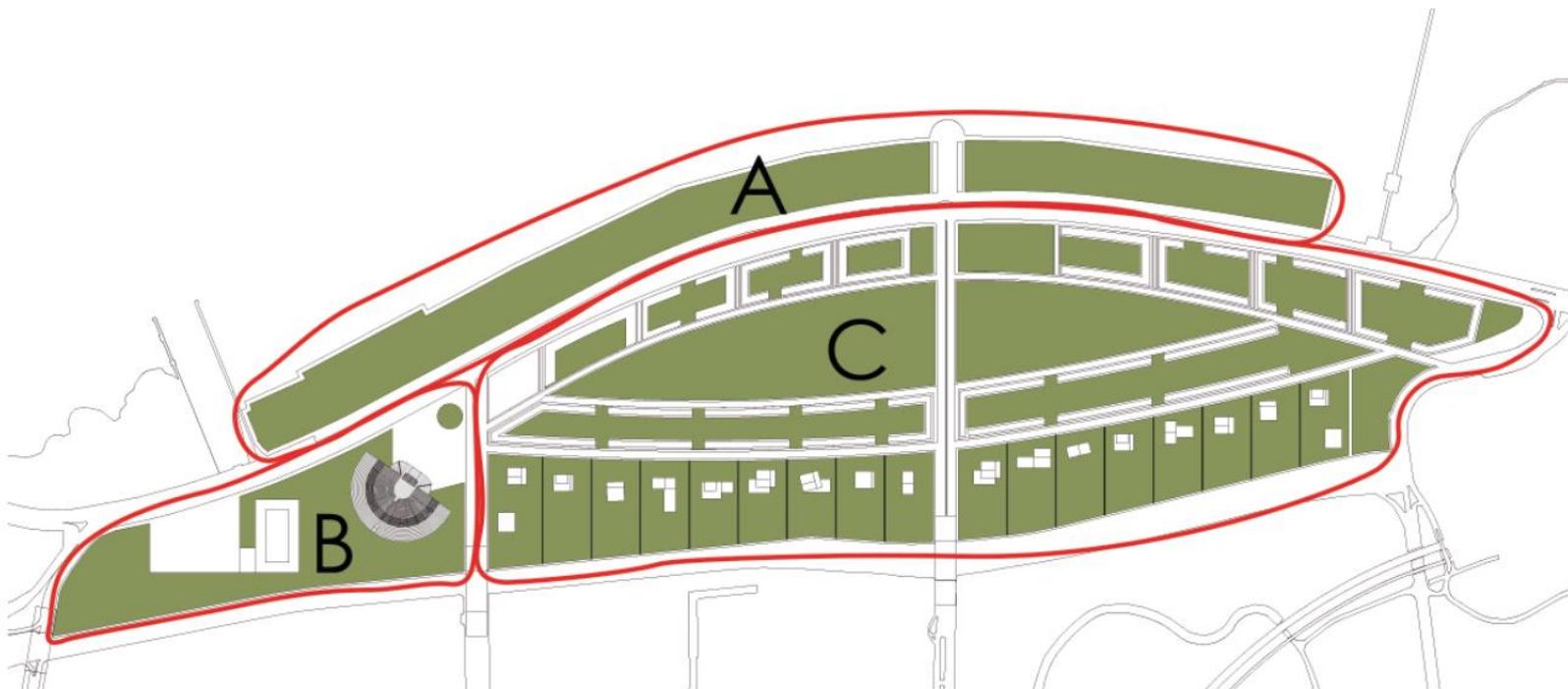
Conexión Av.Dorrego sin sectores edificados sobre la costa.



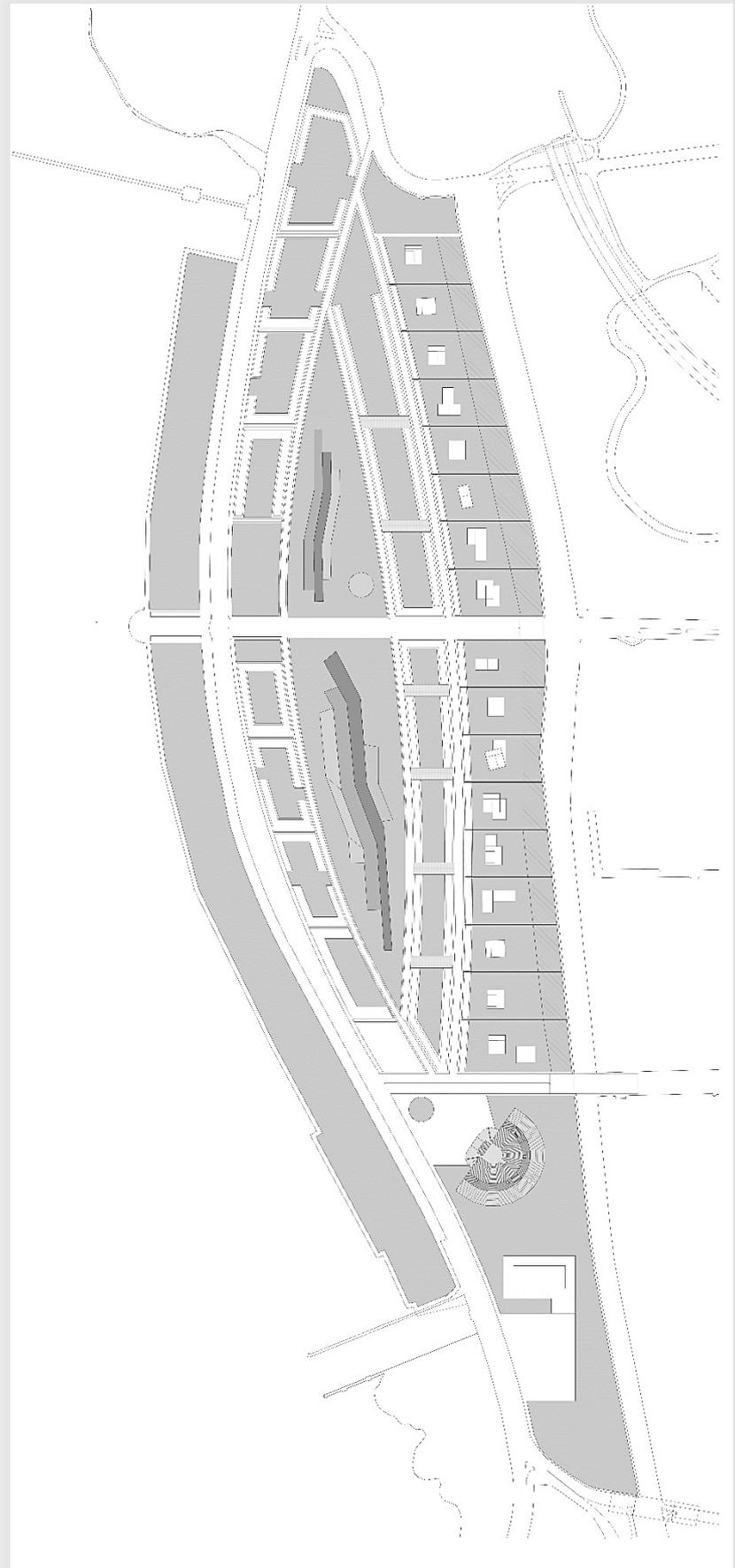
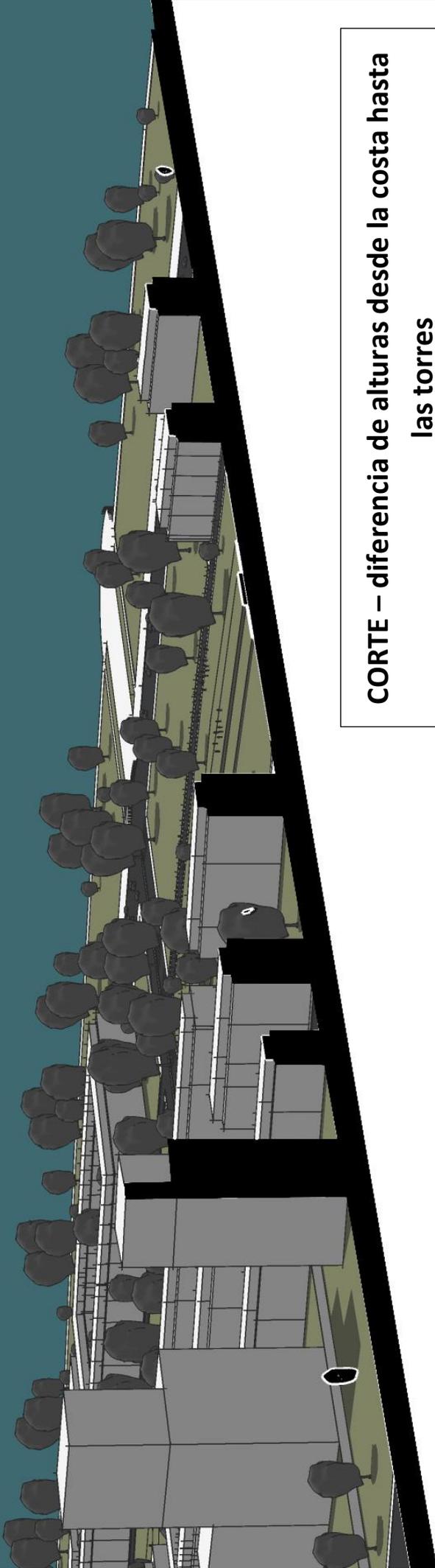


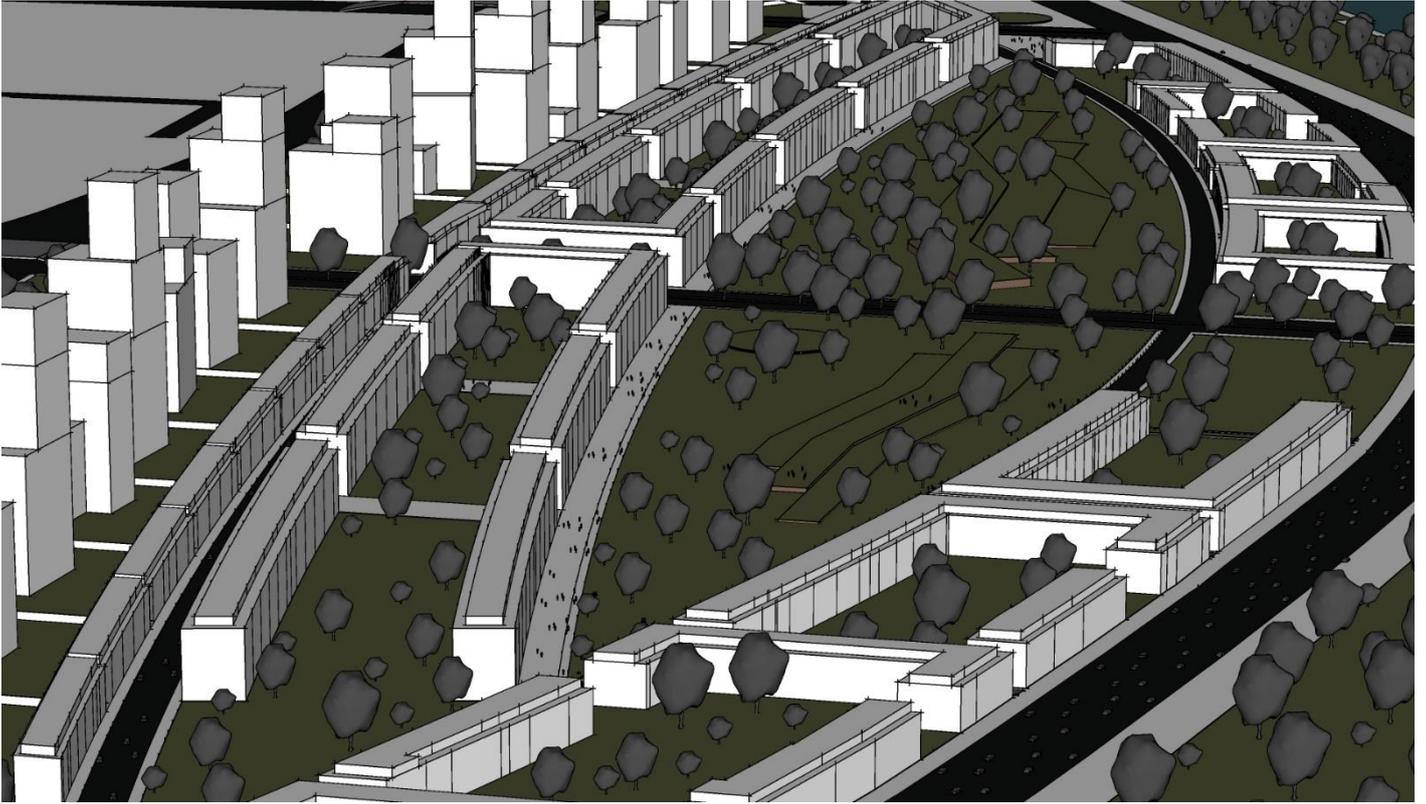
**Planta de la propuesta dividida en sectores**

**3D y 2D de la propuesta.**

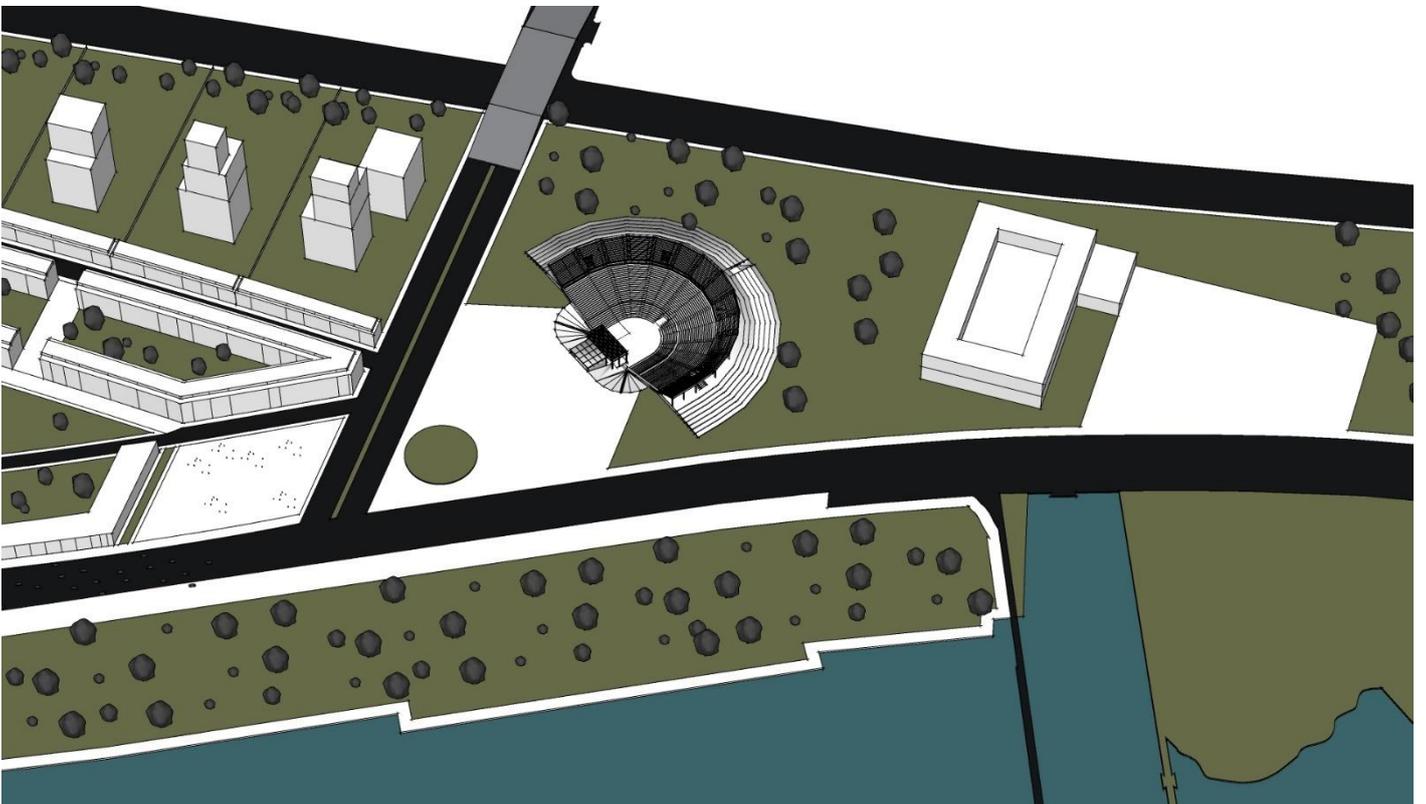


**CORTE – diferencia de alturas desde la costa hasta las torres**

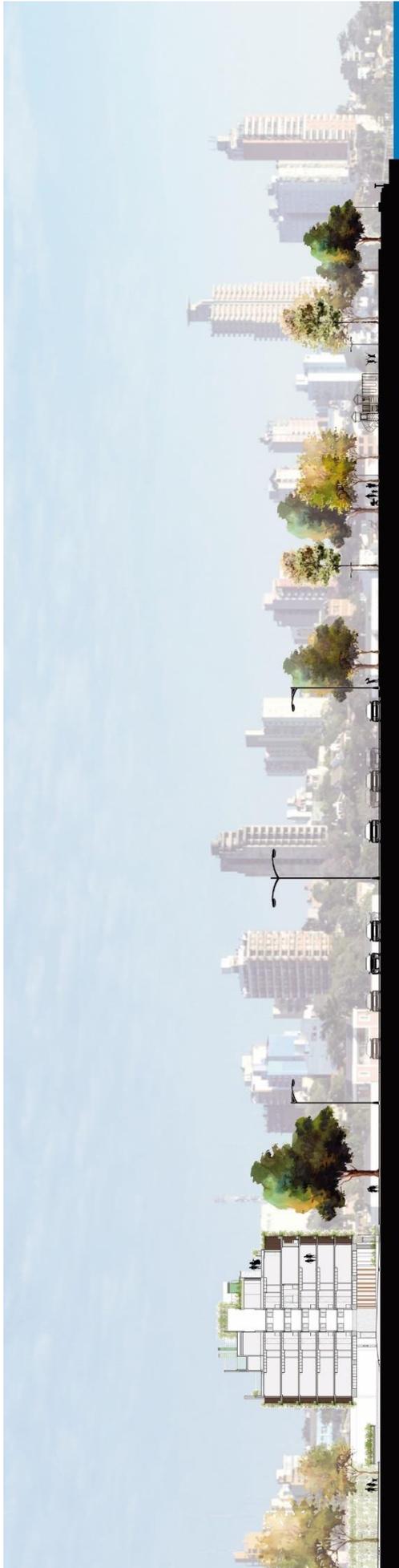




**Espacios de parque y áreas verdes más el complejo de eventos.**



Corte sobre Av. Costanera Rafael Obligado, estructuras de menor escala con espacios verdes interiores, y parque de mayor tamaño con vínculo con el río.





Sector de plaza central, esta plaza cuenta con diferentes alturas y un hito central o monumento, también en este sector se da un incremento de escala de las edificaciones a un intermedio.

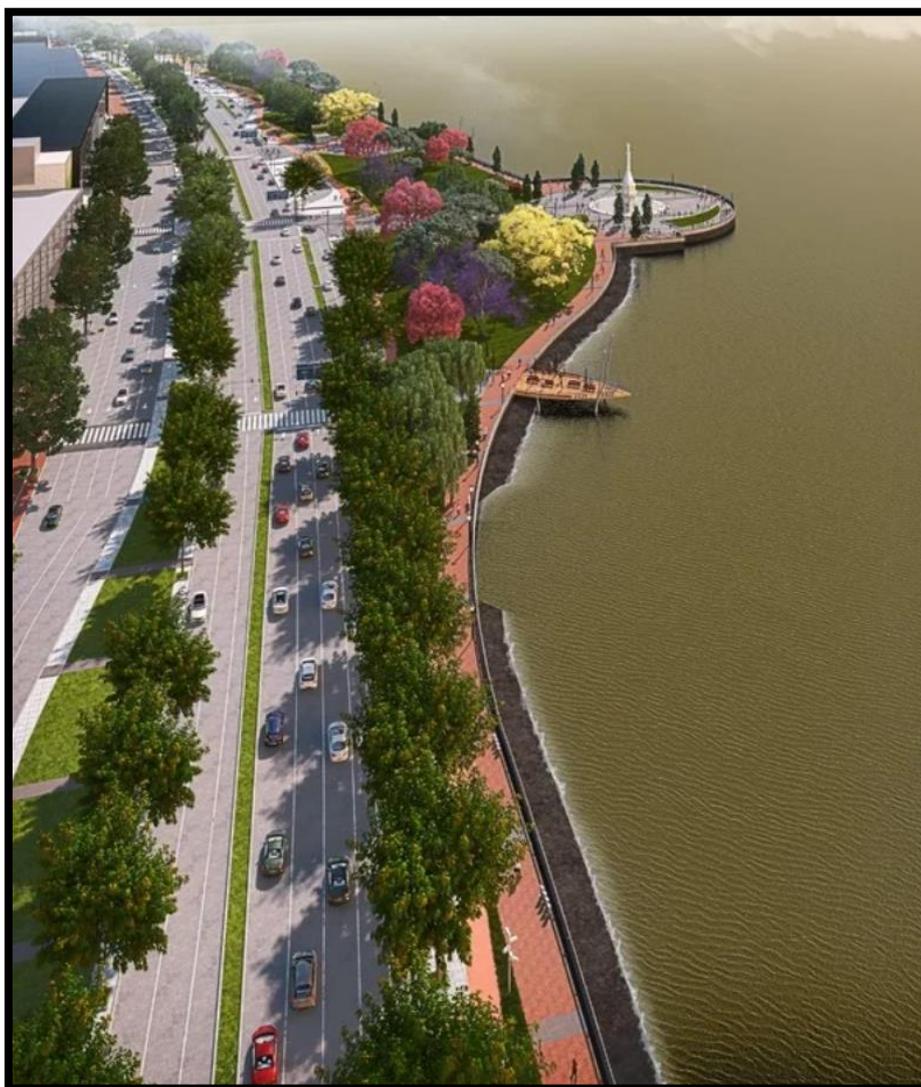


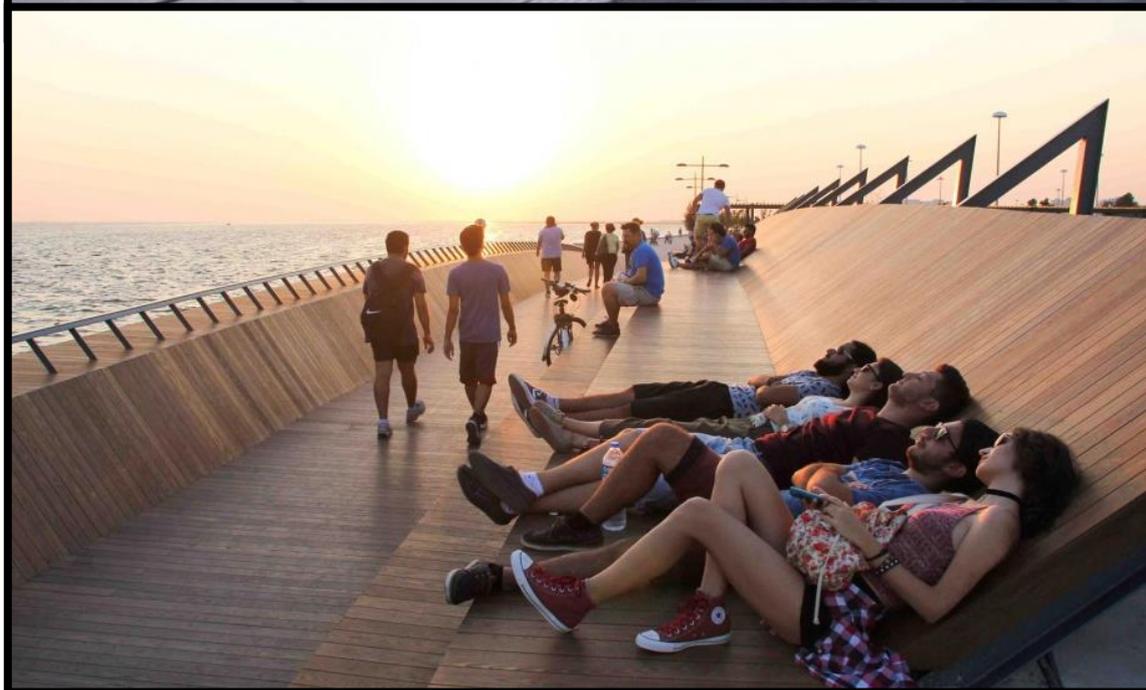
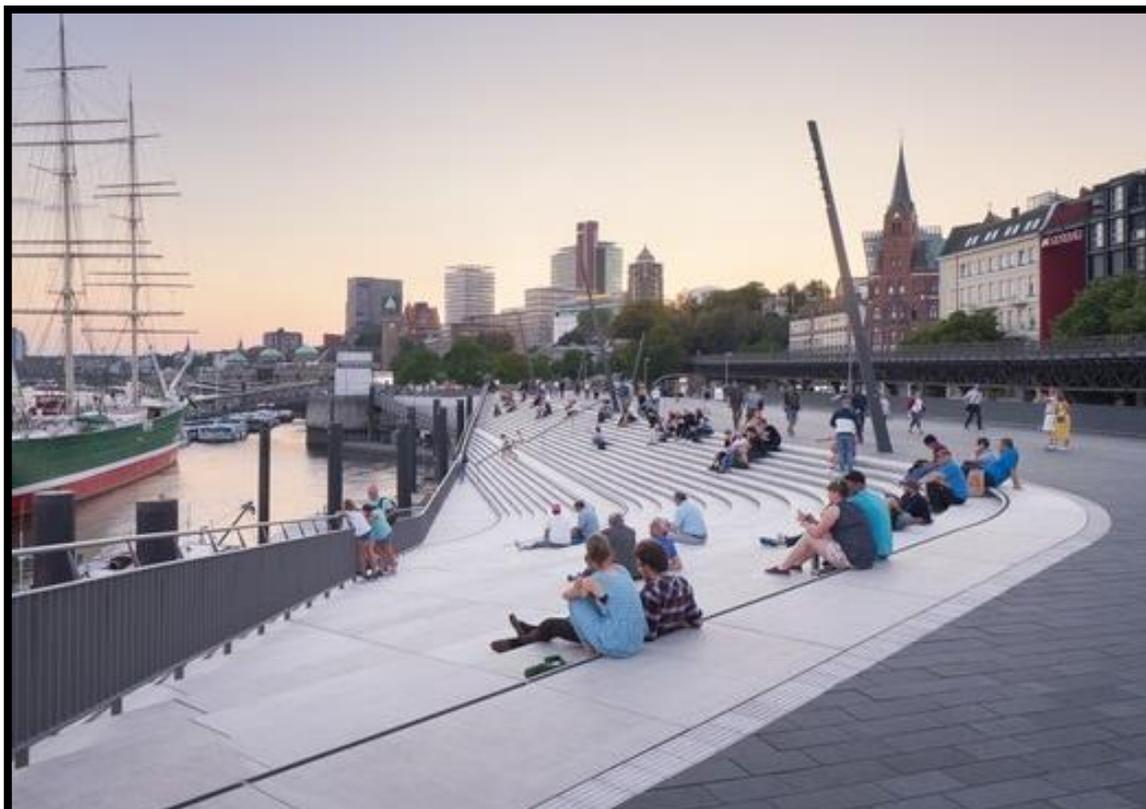
Sector de torres, espacio para edificios de gran altura teniendo un sector de parque obligatorio sobre el sector de la autopista y los nuevos puentes que conectarían la ciudad con el nuevo tejido urbano.

## SECTOR A

El sector A corresponde a la posibilidad de genera un espacio de paseo costero, más amplio que el actual y que incorpore más sectores verdes donde se puedan desarrollar más actividades de recreación, La idea principal de este espacio es que se dé vínculo entre el nuevo sector urbano que conecta con la ciudad y el rio de la planta.}

El paseo continuo sobre la Av. Costanera Rafael Obligado y se apoya sobre el sector C, esto le otorga vida constante al lugar, donde actualmente hay horarios donde este paseo no tiene movimiento a excepción del tránsito vehicular.





Posibilidades de resolver la costa, generando espacios de descanso y recreación frente al río, fortaleciendo el uso del espacio y el vínculo con él.

Este sector tendría en su desarrollo equipamiento urbano para distintas actividades, desde sectores de juego para niños hasta espacios para hacer ejercicio, también sectores de bicicletas y bici senda.



## SECTOR B

Esta intervención sobre el sector B es exclusivamente para área de parque y de eventos, este está comunicado a la ciudad a través de la conexión con la avenida La Pampa y continua hasta la costa, además este sector continuo virtualmente como una proyección con el parque Paseo de las Américas.

Tiene como objetivo ser un espacio de reunión y convocatoria que vincula visualmente al río, y funciona como conexión entre la ciudad y el sector C, fomentando el uso permanente del espacio.

En este sector se busca generar que además de ser un medio de conexión directo hacia la ciudad, será un punto de encuentro con el fin de promover la cultura con actividades de todo tipo, generando la inclusión en la ciudad.



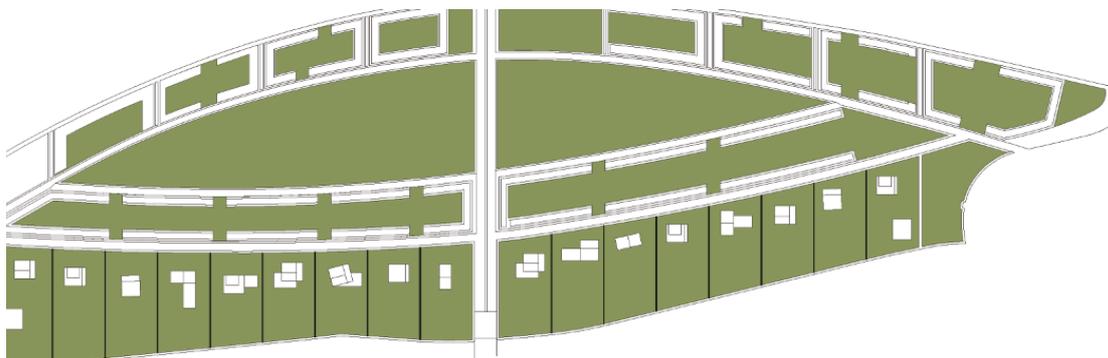


Los jardines, equipamiento urbano y sector eventos como el anfiteatro servirían como un nodo entre los nuevos sectores y la trama existente, siendo un espacio para toda la ciudad.

## SECTOR C

Este espacio tiene como fin el de proporcionar permanencia, generando proyectos de diferente escala siendo los más cercanos a la costa de menor altura y sobre la autopista un sector de torres dejando en el centro del proyecto un espacio de parque y de edificaciones de mediana escala. Este centro se encuentra atravesado por la nueva conexión o ampliación de la Av. Dorrego que conecta con la Av. Costanera Rafael Obligado, así mismo esta continuación generaría nuevas vías para conectar los nuevos sectores edificados con la trama urbana existente.

El fin de esta área es de proporcionar un sector de vida constante, de esta manera el espacio se mantiene en uso permanente tanto diurno como nocturno al igual que los sectores A y B, así se evitaría situaciones de inseguridad o de inactividad en la zona.





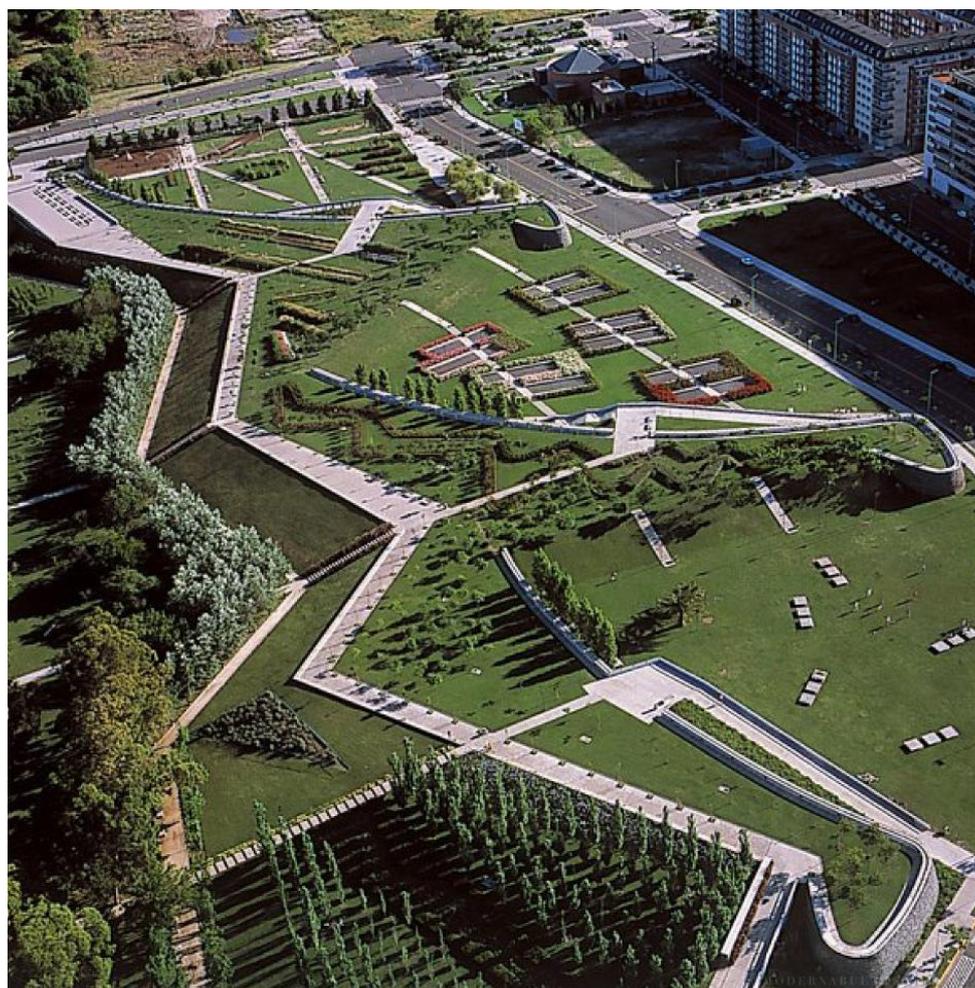
Posibles edificaciones de escala para el sector que se encuentra frente a la costa, con terrazas accesibles y funcionales con vista al río y a los interiores de la cuadra, estos espacios deben poder tener espacios o pasajes públicos y sectores privados siempre priorizando el espacio de parque y terreno absorbente en su interior.

La idea de limitar la altura es para evitar tapar la visual al río de edificios que se encuentra más lejos del sector costero como los de escala media y alta.

Estas edificaciones tendrían un zócalo comercial que les permita servir tanto a el sector como al resto de la ciudad, por ejemplo, podría funcionar sobre todo el sector de la costa un espacio de sector gastronómico.



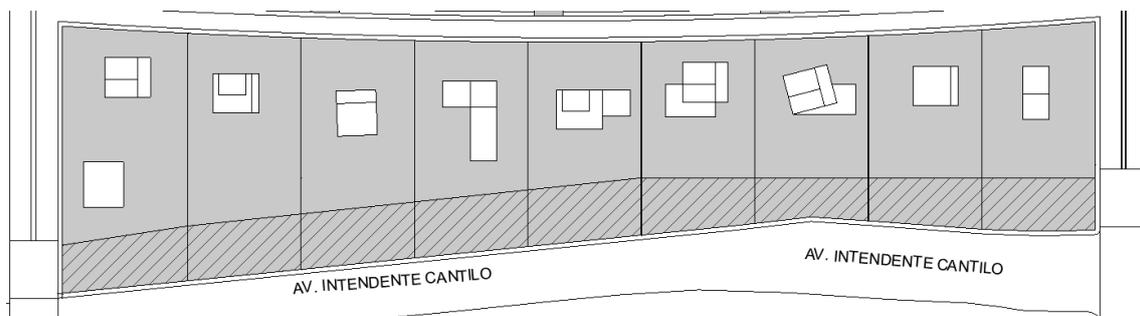
Como referente para el parque podría tomar la idea del parque Micaela Bastidas, utilizando diferentes escalas de alturas, jardines y espacios recreativos.





Espacio de torres, este sector estaría formado por edificaciones de mayor altura con una altura máxima de 110 metros de altura, estas parcelas donde se edificarán las torres tienen un límite en su línea de frente interno para dejar un sector de parque sobre la autopista Avenida Intendente Cantilo, de esta manera se intenta reducir el impacto visual y sonoro de ese sector.

Estas torres también tienen un retiro obligatorio sobre la línea municipal para generar sector de parque o para posible ensanche de las conexiones de ser necesario en un futuro.







**UNION CON VIAL**  
**COSTERO VICENTE**  
**LOPEZ**

**±**

**TRABAJO DE**  
**PROYECTO URBANO**

**±**

**PRPUESTA ¡HOLA RIO!**

Históricamente la ciudad de Buenos Aires fue modificando el borde de la costa imponiendo una serie de infraestructuras y desplazando el río del tejido urbano.

En la actualidad, si bien son posibles la estancia y circulación en algunos sectores de la costa, no existe un motivo suficientemente exitoso que convoque a una gran masa de gente.

La generación de un camino que recorra la totalidad de la costa tiene por objetivo revertir esta situación y devolver el río al paisaje cotidiano de los porteños.

Adicionalmente a la generación de nuevas conexiones de red vial, se necesita desarrollar como paisaje cotidiano un borde costero con mucho carácter y vida que revitalice y sirva de costura programática a todos los usos y actividades que se desarrollan en la zona. Generando también nuevos y mejores espacios que sirvan de complemento.

Las estrategias propuestas para el desarrollo del nuevo “vial costero buenos aires al río” aseguran la incorporación de infraestructuras y equipamientos públicos en los sectores a consolidar brindando mayor diversidad y dinámica a la zona. Este servirá tanto de conector entre el norte de CABA y el circuito vial de zona norte, como de atractor. Contará con espacios para transitar vehicularmente, peatonalmente, bicicleta y servirá también como espacio para prácticas deportivas.

Como derrame del Nuevo Paseo Costero, proponemos un avance de la ciudad en algunos sectores de los terrenos lindantes al Río, con nuevos parques y plazas de uso público, nuevos paseos y centros gastronómicos, y la reactivación y revalorización de Ciudad Universitaria adicionando viviendas para estudiantes y oficinas de Coworking.





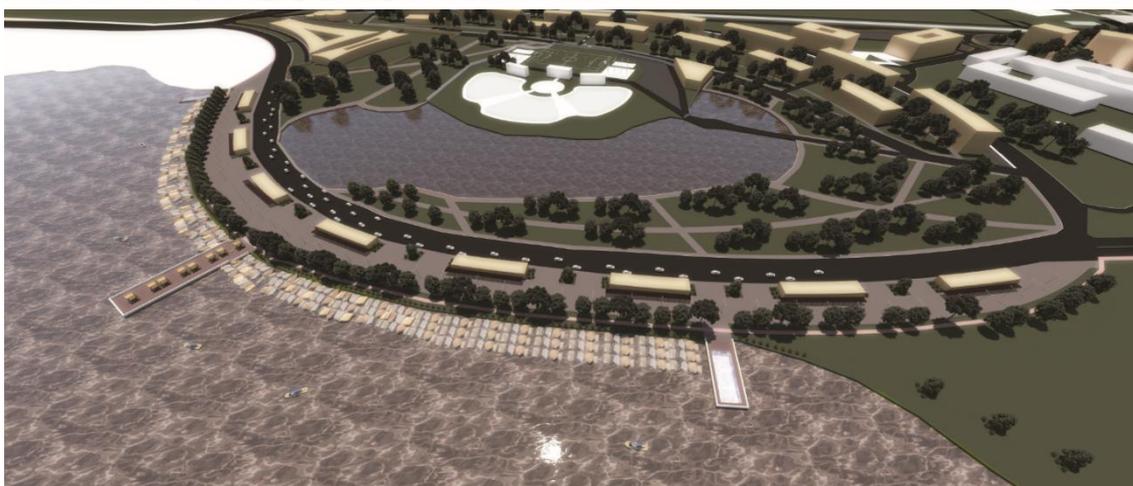
PERSPECTIVA PEATONAL MUELLE  
PARQUE DE LAS DOS AGUAS

PERSPECTIVA PEATONAL  
PARQUE DE LAS DOS AGUAS

CORTE ZONA 1  
PARQUE DE LAS DOS AGUAS



CORTE ZONA 2  
CIUDAD UNIVERSITARIA



#### ACCIONES PRINCIPALES

1. Incrementar los espacios públicos costeros de BA
2. Articular los corredores verdes Norte y Sur.
3. Integración de la ciudad con el río
4. Revalorización / reestructuración de sectores
5. Consolidación de localizaciones con nuevos recorridos, compatibilización de usos actuales y nuevos
6. Fortalecimiento de los nodos de acceso: La pampa, Av. Monroe, Av Udaondo, Av Cdno Rivadavia.
7. Recuperación de los parques, paseos, ramblas y matorrales ribereños.
8. Conexión de parques ribereños con la Reserva Ecologica Ciudad Universitaria-
9. Generación de enclaves viales ciudad - rio
10. Reordenamiento y relocalización del campus de ciudad universitaria
11. Nuevo parque rivereno
12. Nueva bahía con usos náuticos, gastronómicos, recorridos recreativos
13. Nuevo parque de las dos aguas
14. Nuevas residencias para estudiantes
15. Expansión territorial del polo de la innovación.
16. Generación de un nuevo polo de oficinas.
17. Generación de un polo hotelero + zona de usos mixtos + centro de convenciones
18. Nueva estación Fluvial

## CONCLUSIÓN

La costanera fue históricamente ese lugar de expansión y esparcimiento del porteño en las primeras décadas del siglo pasado.

Ese lugar dotado de paseos, balnearios, bares era el punto de contacto con la costa ribereña del río de la plata.

El crecimiento sin planificación, la degradación del borde costero por medio de rellenos para alojar las infraestructuras que demandaban las nuevas actividades económicas fueron alejando a los habitantes la ciudad de la costa.

En la actualidad estamos en un proceso de reconversión de este proceso. Se están generando proyectos que “intentan” atraer nuevamente al vecino a las márgenes del río.

Es mi opinión que además de generar lugares ricos de permanencia (como se están realizando a la fecha), hay q acercar la urbe a las márgenes costeras para así poder garantizar el tránsito y el flujo necesario para que esas áreas no caigan en desuso, que es lo que viene aconteciendo.

Este proyecto que esbozo intenta dar respuesta a estas problemáticas.

Generando soluciones de movilidad, espacios verdes de calidad, lugares de encuentro y recreación, espacios comerciales y de vivienda que intentaran atraer a visitantes y habitantes a relacionarse nuevamente con el río.

La recuperación de la idea de ciudad integrada al paisaje ribereño, la recomposición del vínculo físico, social, cultural y productivo del río fueron el motor de la propuesta.

## BIBLIOGRAFIA – REFERENCIAS

<https://cienciahoy.org.ar/>

<https://puertomadero.com/>

<http://www.histarmar.com.ar/Puertos/IndicePtoBuenosAires.htm>

<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?lang=es>

[https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto\\_Madero](https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_Madero)

<https://arqa.com/tag/parque-salguero>

<https://www.buenosaires.gov.ar/noticias/ba-costa-el-plan-para-recuperar-la-costanera-de-la-ciudad>

<https://www.archdaily.co/co/922327/conoce-el-proyecto-ganador-del-concurso-buenos-aires-y-el-rio-parque-costanera-norte>

<http://socearq.org/2020/10/15/concurso-nacional-de-ideas-buenos-aires-y-el-rio-parque-salguero-districto-joven-caba-2/>

<https://www.amanciowilliams.com/archivo/aeropuerto-de-buenos-aires>

<https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/el-puerto>

[https://es.wikipedia.org/wiki/Aeroparque\\_Jorge\\_Newbery](https://es.wikipedia.org/wiki/Aeroparque_Jorge_Newbery)

