



UAI

Universidad Abierta Interamericana

RehabilitAR el Barrio 31

Estrategias para la
regeneración urbana
del Barrio 31

TRABAJO FINAL DE CARRERA
Thomas Gheco

Tutor: Pedro Pesci.
Año: 2023

Índice de Contenido

1	Introducción	2
2	Marco Teórico	4
2.1	Sustentabilidad	4
2.2	Planeamiento urbano	5
2.3	Urbanismo sustentable.....	6
3	Análisis del entorno	17
3.1	Marco Normativo.....	17
3.1.1	Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....	17
3.1.2	Plan estratégico de la ciudad de Buenos Aires	18
3.1.3	Objetivos de Desarrollo Sostenible en Argentina	22
3.1.4	Plan Urbano Ambiental	23
3.2	Barrio 31 y su contexto	31
3.2.1	Historia del Barrio 31	31
3.2.2	Análisis de sitio	33
3.3	Síntesis de la situación actual	46
4	Estudio de casos referentes	47
4.1	Regeneración urbana Bilbao.....	47
4.2	Regeneración urbana Medellín	52
4.3	Favela Bairro	63
5	Propuesta / Intervención	75
5.1	Estrategias PUA.....	75
5.2	Masterplan.....	93
5.2.1	Ejes transversales	95
5.2.2	Corredor Comercial	97
5.2.3	Acupuntura.....	98
5.2.4	Distrito Cultural y Deportivo	99
5.2.5	Corredor Verde.....	101
5.2.6	Distrito Gastronómico	101
6	Conclusiones	103
7	Bibliografía y citas	106
7.1	Citas y referencias.....	106
7.2	Bibliografía.....	106
8	Anexo I – Entrega Proyecto Urbano Barrio 31	
9	Anexo II – Entrega Proyecto Arquitectónico – Polo educativo Mugica	

1 Introducción

Como consecuencia del enorme crecimiento demográfico, a raíz del crecimiento económico de la ciudad de Buenos Aires, se ha generado un severo deterioro urbano-ambiental. Actualmente, las grandes ciudades tienen la tendencia de llevar a cabo acciones y estrategias para combatir el impacto ambiental y revertir los efectos del crecimiento habitacional. De esta manera, surge el concepto de desarrollo sustentable que integra la preservación del medio ambiente con el crecimiento económico y el desarrollo social. El objetivo es satisfacer las necesidades de manera eficiente con la finalidad de asegurar el acceso a los recursos no solo a las generaciones presentes, sino también a las futuras. Aplicando este concepto de manera específica en las ciudades se desarrolló lo que se conoce como urbanismo sustentable.

El urbanismo sustentable es un concepto que integra la planificación urbana, la arquitectura y el diseño ambiental con la finalidad de generar ciudades basadas en la sustentabilidad y eficiencia, por medio de la creación de un entorno urbano que no atente contra el medio ambiente y ofrezca una mejor calidad de vida a los habitantes de las ciudades. Al mismo tiempo exige el establecimiento de un marco legal que regule las políticas de desarrollo y cree instituciones específicas orientadas a la búsqueda de la sustentabilidad.

La planificación urbana debe responder a las necesidades de la sociedad sin penalizar el medio ambiente, buscando de esta manera, generar un cambio de conciencia y reducir el impacto en el cambio climático. Es por esto que las grandes naciones tienden a impulsar los proyectos urbanos que integren, en el diseño y la construcción, los conceptos ecológicos y tecnológicos. La planificación sustentable permite el desarrollo económico y social e identifica las necesidades de la población en diferentes aspectos como empleo, educación, transporte, vivienda e infraestructura, etc.

En concreto, el urbanismo sustentable busca optimizar el manejo de los recursos naturales, la infraestructura, el consumo de energía y los servicios urbanos. Se enfoca en realizar acciones para mejorar la calidad del aire, el uso de la tierra, el manejo de desechos, el saneamiento de agua y el transporte público. Finalmente, se ocupa de la recuperación de espacios públicos como parques, centros deportivos, corredores peatonales, áreas verdes, centros históricos, centros culturales, entre otros.

El Barrio 31, ubicado en uno de los sectores más privilegiados de la ciudad de Buenos Aires, presenta una problemática compleja. Este barrio ha surgido de manera informal y ha experimentado un crecimiento acelerado en las últimas décadas, lo que ha dado lugar a una serie de desafíos sociales y urbanos.

Entre las principales problemáticas de este barrio se encuentra la falta de acceso a servicios básicos como agua potable, saneamiento y electricidad, lo que ha llevado a condiciones de vida precarias para muchos de sus habitantes. Además, el acceso a la educación y al empleo también se ha visto limitado para gran parte de la población del barrio.

Otra problemática importante en el Barrio 31 es la inseguridad, que ha sido exacerbada por la presencia de grupos delictivos y la falta de una presencia policial efectiva. Esto ha llevado a una sensación de vulnerabilidad entre los habitantes del barrio y ha limitado la capacidad de los mismos para acceder a los recursos y oportunidades que necesitan para mejorar sus condiciones de vida.

En respuesta a estas problemáticas, diversas organizaciones han trabajado para mejorar las condiciones de vida en el Barrio 31. Entre las iniciativas llevadas a cabo se encuentran la construcción de viviendas sociales, la mejora del acceso a servicios básicos y la promoción de programas de educación y empleo para los residentes del barrio.

A pesar de estos esfuerzos, la problemática del Barrio 31 sigue siendo compleja y se requiere de una acción coordinada y sostenida de las autoridades y la sociedad para abordar los desafíos que enfrenta este barrio emergente.

El objetivo principal de este proyecto es abordar la problemática de la planificación urbana y la sostenibilidad en los asentamientos urbanos informales. En concreto, se busca analizar las estrategias necesarias para la regeneración del Barrio 31 de la Ciudad de Buenos Aires, uno de los barrios más precarios de la ciudad.

Para ello, se llevará a cabo un estudio detallado de las condiciones actuales del barrio y se propondrá un masterplan que permita mejorar la calidad de vida de sus habitantes, fomentar el desarrollo económico, social y cultural de la zona y rehabilitar el espacio público.

La propuesta incluirá la aplicación de criterios y estrategias de sostenibilidad demarcadas por el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, con el objetivo de conseguir la transformación del asentamiento urbano informal en un barrio sostenible, a partir del análisis y diagnóstico del tejido urbano actual.

En definitiva, este proyecto persigue mejorar la situación de un barrio en situación de marginalidad y contribuir a la creación de un entorno más habitable, inclusivo y sostenible no solo para sus habitantes sino también para los vecinos de la ciudad.

2 Marco Teórico

2.1 Sustentabilidad

La creciente preocupación por el deterioro ambiental ha llevado a que la sustentabilidad se convierta en un concepto ampliamente difundido y valorado por gobiernos, organizaciones y personas alrededor del mundo en las últimas décadas.

La definición de sustentabilidad se expresó por primera vez, haciendo referencia al desarrollo sustentable, en el informe Brundtland, "Our Common Future", publicado en 1987. Luego de ese informe quedó bautizada la definición y es la que más aceptación tiene en toda la comunidad cuando se habla de desarrollo sustentable. En la actualidad el World Commission on Environment and Development de las Naciones Unidas adoptó esta definición para desarrollo sustentable.

"El desarrollo sustentable hace referencia a la capacidad que haya desarrollado el sistema humano para satisfacer las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer los recursos y oportunidades para el crecimiento y desarrollo de las generaciones futuras."

En otras palabras, implica equilibrar la satisfacción de las necesidades humanas, la protección del medio ambiente y el uso responsable de los recursos naturales para garantizar un futuro viable.

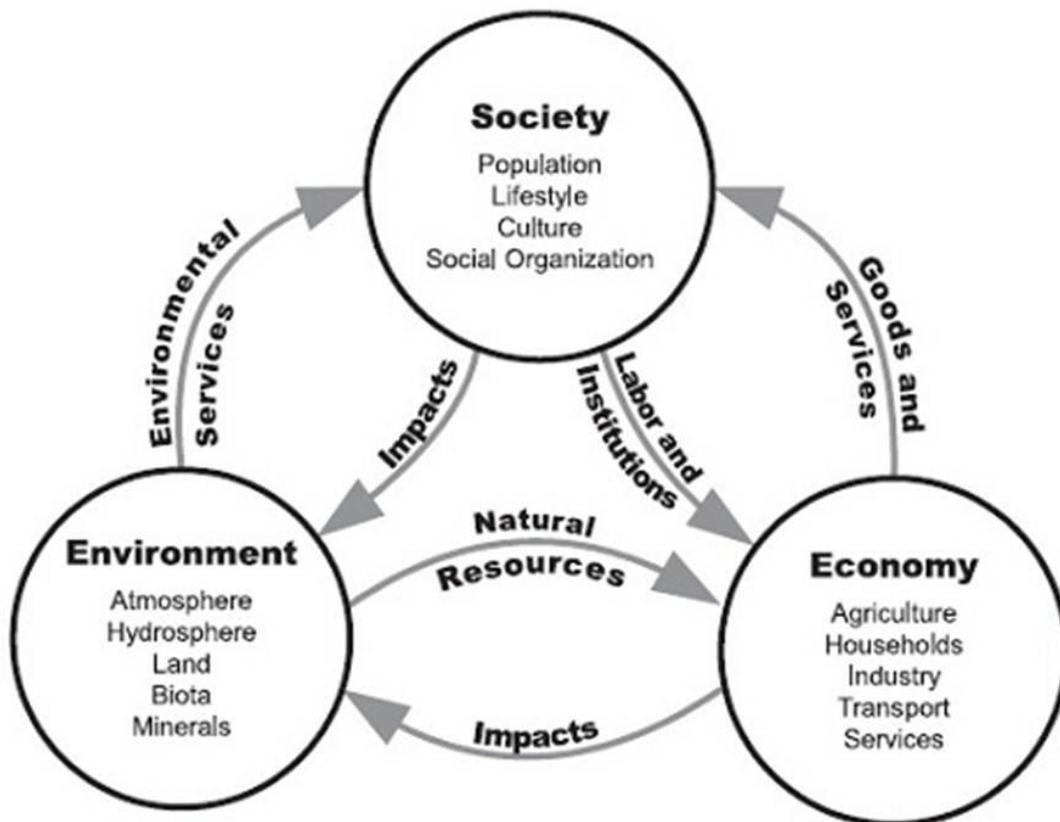
A partir de aquí, la desprende que la sustentabilidad abarca principalmente tres dimensiones interrelacionadas: la ambiental, la social y la económica.

La dimensión ambiental implica la preservación y conservación del medio ambiente y los recursos naturales. Implica la protección de la biodiversidad, la reducción de la contaminación, la conservación del agua y la energía, el manejo adecuado de los desechos y la mitigación del cambio climático.

La dimensión social considera el bienestar de las personas y las comunidades. Busca promover la equidad, la justicia social, la salud, la educación, la seguridad, el acceso a servicios básicos y la participación ciudadana. También incluye la promoción de culturas y prácticas que valoren la diversidad y los derechos humanos.

La dimensión económica refiere a la viabilidad económica a largo plazo. Busca fomentar una economía que sea eficiente, equitativa y que genere empleo digno. Esto implica promover la innovación, la eficiencia en el uso de los recursos, el comercio justo y el crecimiento económico compatible con los límites del planeta.

El concepto de sustentabilidad reconoce la interdependencia entre estos tres aspectos y busca integrarlos de manera equilibrada para lograr un desarrollo que sea sostenible a largo plazo. Esto implica tomar decisiones informadas y responsables que consideren los impactos ambientales, sociales y económicos de las acciones presentes y futuras.



Fuente: Paul Raskin (1996). Bending the Curve: Toward Global Sustainability. Estocolmo: Polestar Series.

2.2 Planeamiento urbano

El concepto de planificación ha sido tratado por diversos autores, Jiménez lo ha conceptualizado de la siguiente manera:

“La planificación es un proceso de toma de decisiones para alcanzar un futuro deseado, teniendo en cuenta la situación actual y los factores internos y externos que pueden influir en el logro de los objetivos”

Jiménez C. W. (1982). Introducción al estudio de la teoría administrativa, México; FCE.

De esta manera podemos decir que el urbanismo consiste en un conjunto de acciones cuyo objeto es la ordenación de las ciudades y del territorio. Este conjunto de acciones se sustenta sobre un soporte teórico que sintetiza los conocimientos sobre el objeto de ordenación de un conjunto de disciplinas tradicionales como la geografía, sociología, economía, arquitectura, ingeniería, estableciendo a su vez interrelaciones con otras más recientes, como la ciencia política, por tratarse el urbanismo de un instrumento clave en el gobierno del territorio.

Como tal disciplina de acción, con una componente espacial básica, la práctica del urbanismo se ha vinculado a la práctica de la arquitectura, donde la capacidad de decisión sobre la transformación urbana es unitaria. Con el advenimiento de los nuevos sistemas de gobierno y decisión, la práctica urbanística ha incorporado a su instrumental aspectos de gestión cada vez más complejos que han devenido en el planeamiento o planificación urbana, en los que la componente de diseño espacial es sólo una parte.

No obstante, la ciudad, como objeto de ordenación, presenta un grado de complicación añadida respecto de la ciudad tradicional total o parcialmente objeto de proyecto por la tradición arquitectónica, complicación que obliga a una aproximación igualmente compleja tanto en su conocimiento como en el conjunto de instrumentos y técnicas de ordenación tendentes a orientar la evolución del objeto en la dirección anticipada.

Los instrumentos clave del proyecto urbano se sintetizan bajo la cobertura única del planeamiento urbanístico, cuyo objetivo es la ordenación, regulación y gestión de procesos evolutivos. Se trata, por tanto, de un instrumento dinámico, como no podía ser de otra manera, y fruto de la concertación entre diversos agentes, concertación cuyo efecto sólo puede ser llevado a cabo en el ámbito público. Ello no quita para que en determinadas escalas, garantizando en cualquier caso la publicidad, determinados aspectos puedan ser delegados en el ámbito de decisión privado.

El ámbito de competencia del planeamiento urbano es el conjunto de procesos de desarrollo y transformación que interesen a más de un sujeto de decisión. Así, el planeamiento es el instrumento encargado de orientar la estructura urbana en los aspectos socialmente acordados. De este modo se establecen las condiciones que delimitan ámbitos y umbrales para las operaciones posibles, ámbitos y umbrales que cuando son también de tipo temporal afectan a operaciones necesarias, y es cuando puede hablarse de un plan o programa.

El resultado es un plan que se puede definir como el conjunto coherente de políticas, estrategias y metas para alcanzar los objetivos acordados. El Plan constituye el marco general y reformable de acción, deberá definir las prácticas a seguir y el marco en el que se desarrollarán las actividades.

2.3 Urbanismo sustentable

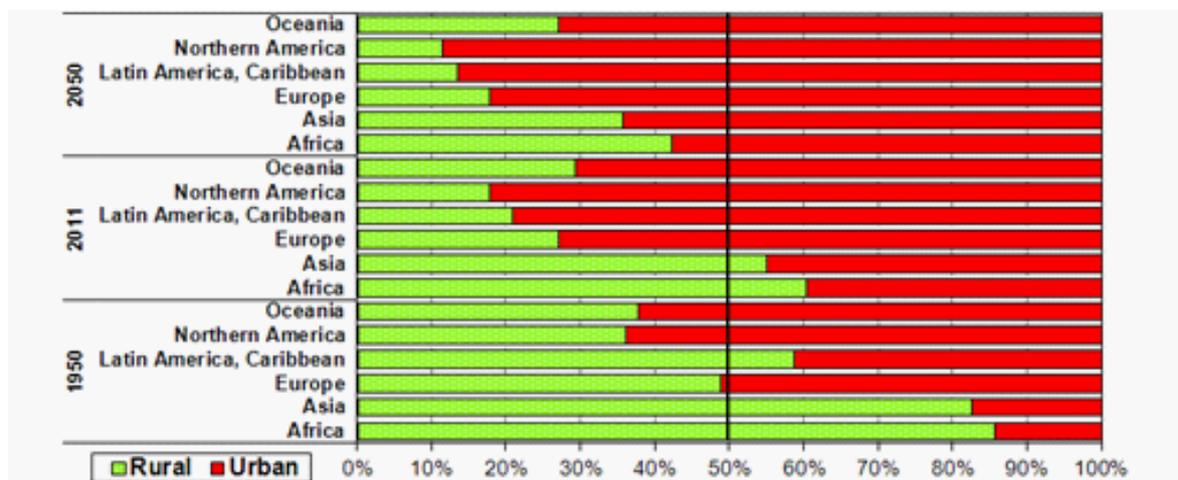
El urbanismo sostenible es un enfoque de planificación y diseño urbano que busca crear comunidades y ciudades habitables, equitativas y respetuosas con el medio ambiente. Se basa en principios de desarrollo sostenible que buscan maximizar la calidad de vida de las personas mientras se minimiza el impacto negativo en los recursos naturales y el entorno.

Cada año un mayor número de personas migran a las ciudades en busca de mejores oportunidades de vida. De 1950 a 2011, la población urbana en América Latina creció del 41% al 79%, en Asia del 17% al 55%, en Europa del 52% al 75%, África del 14% al 40% y Norteamérica del 65% al 82%. Actualmente, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. El continente americano es el más urbanizado, aproximadamente el 80% de sus habitantes viven en zonas urbanas.

El movimiento drástico de población de zonas rurales a urbanas ha generado severos daños ambientales. Las ciudades son responsables de más del 70 % de las emisiones de gas invernadero a nivel global, como consecuencia de la congestión vehicular, el mal manejo de residuos, la pérdida de espacios verdes como resultado del crecimiento desordenado, entre otras. Asimismo, el rápido aumento de la población ha puesto excesiva presión en la infraestructura existente, lo cual afecta a las construcciones, el transporte público y las redes viales. De igual forma, se ha deteriorado la calidad de los servicios públicos como el saneamiento del agua, la recolección de basura y la salud pública.

Por estas razones, es necesario poner en práctica el urbanismo sustentable para encontrar soluciones a los problemas existentes y para prevenir futuros. Se estima que el crecimiento poblacional en las zonas urbanas siga en aumento para 2050. América del Norte y Latinoamérica tendrán un porcentaje de urbanización de 89 % y 87 % respectivamente. Asia y África serán las regiones con mayor incremento de habitantes en zonas urbanas con 64 % y 58 % respectivamente.

Gráfico de crecimiento de la población rural y urbana por región 1950-2011-2050



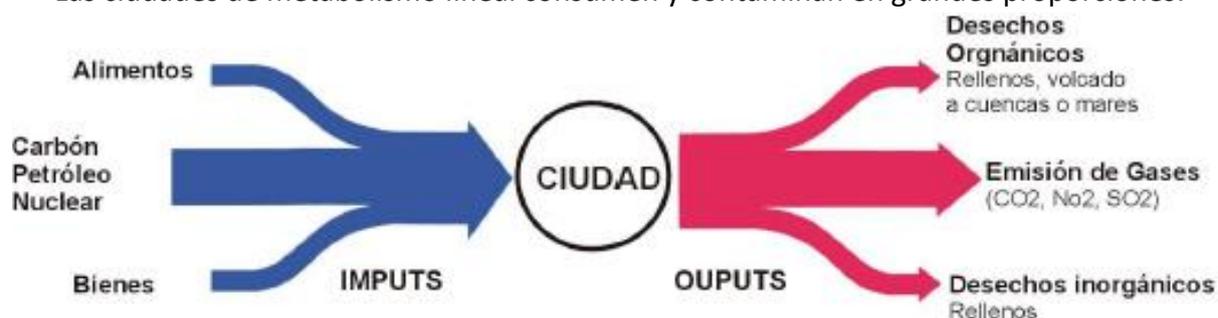
Fuente: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division: World Urbanization Prospects, the 2011 Revision.

Uno de los principales desafíos para poder implementar acciones sustentables son los asentamientos informales, ya que estos no cuentan con la infraestructura necesaria, no tiene acceso a servicios públicos y muchas veces son la causa de la contaminación de ríos y zonas verdes. Por estas razones, el urbanismo sustentable busca integrar estos asentamientos con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes y al mismo tiempo contrarrestar los efectos nocivos que se generan allí.

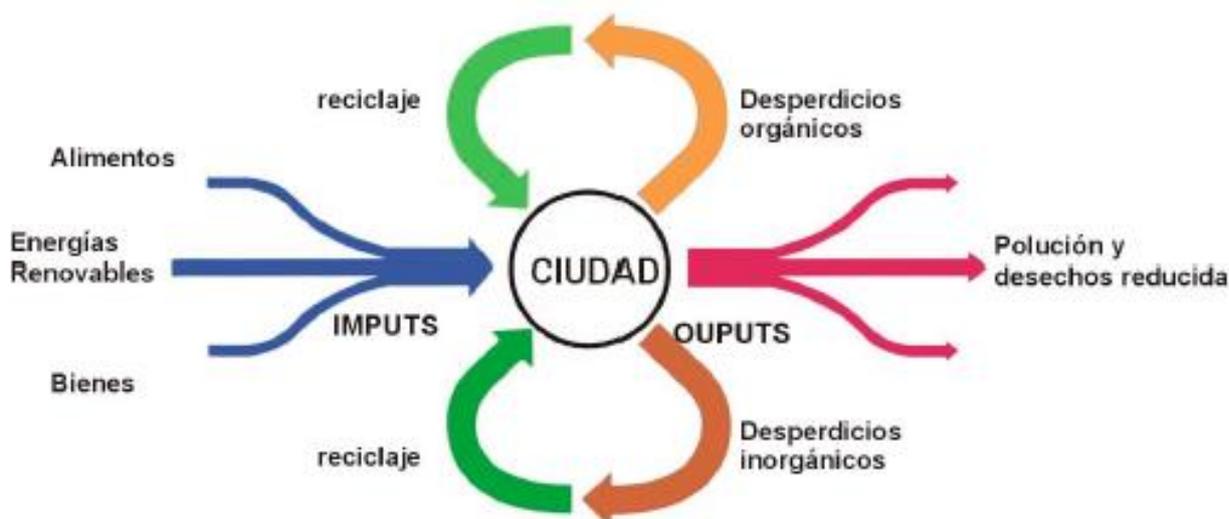
De igual forma, se debe hacer un esfuerzo para crear políticas orientadas al desarrollo y la sustentabilidad, en donde la legislación nacional otorgue autonomía suficiente a los gobiernos de las ciudades para poder realizar proyectos que mejoren las necesidades locales. Algunas de las ciudades más limpias del mundo integran sus programas medio ambientales a estrategias de crecimiento económico y generación de empleo. Dichas ciudades cuentan con instituciones especializadas en desarrollo sustentable, donde diversas áreas gubernamentales se enfocan en los diferentes aspectos de la sustentabilidad y están en constante intercambio de información.

“El urbanista ecólogo Herbert Girardet ha apuntado que la clave está en las ciudades que aspiran a un cierto “metabolismo” circular, en las que el consumo se reduce mejorando el rendimiento y aumentando la reutilización de los recursos. [...] los actuales procesos lineales que generan polución a partir de la producción deben remplazarse por procesos circulares de uso y reutilización. Estos procesos aumentan el rendimiento general de la ciudad y reducen su impacto sobre el medioambiente.”

Las ciudades de metabolismo lineal consumen y contaminan en grandes proporciones:



Las ciudades de metabolismo circular minorizan las materias primas nuevas y acrecientan al máximo el reciclaje:



“La ciudad es una matriz compleja y cambiante de actividades humanas y efectos medioambientales. Planificar una ciudad sostenible requiere la más amplia comprensión de las relaciones entre ciudadanos, servicios, política de transporte y generación de energía, así como su impacto total tanto sobre el entorno inmediato como sobre una esfera geográfica más amplia. Para que una ciudad genere una auténtica sostenibilidad, todos esos factores deben entrelazarse, porque no habrá ciudades sostenibles hasta que la ecología urbana, la economía y la sociología queden integradas en la planificación urbana.”

Fuente: Rogers, R. (2003). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.

A continuación, desarrollaré algunos aspectos clave del urbanismo sostenible incluyendo las siguientes premisas para el desarrollo de las ciudades:

- Visión Regional
- Interfases o “Ecotonos”
- Matriz Verde
- Compacta y Multifocal
- Inclusión
- Diversidad, con producción Mixta
- Fácil contacto y movilidad
- Respeto por su historia y sus tradiciones

-
- Bajo consumo energético y reciclaje
 - Experiencia de calidad

- **Visión Regional**

La Visión Regional es un concepto que se fundamenta en una serie de principios clave para promover el desarrollo sostenible y equitativo en un contexto territorial más amplio. Estos principios son la integración territorial, el rol regional, la interacción con otras localidades, el posicionamiento en corredores de desarrollo, la comprensión eco sistémica del clima, la naturaleza y la economía, y la conectividad.

La integración territorial es un principio fundamental que busca superar las divisiones artificiales y fomentar la cohesión entre diferentes áreas geográficas y administrativas. Esta integración implica una planificación y gestión conjunta de recursos, infraestructuras y servicios, con el fin de aprovechar las complementariedades y potencialidades de cada región, promoviendo un desarrollo territorial más equilibrado y sustentable.

El rol regional se refiere al reconocimiento y fortalecimiento de la ciudad como un centro nodal y catalizador de actividades en su área circundante. Debe tener la capacidad de influir en el desarrollo económico, social y cultural de su región, actuando como un motor de crecimiento y un punto de encuentro para la comunidad.

La interacción con otras localidades es esencial, ya que promueve la colaboración y el intercambio de conocimientos, recursos y experiencias culturales entre diferentes áreas urbanas. Esta interacción puede tener lugar a través de acuerdos de cooperación, alianzas estratégicas y programas de desarrollo conjunto, con el objetivo de generar sinergias y maximizar los beneficios para todas las partes involucradas.

El posicionamiento en corredores de desarrollo implica ubicar estratégicamente la ciudad en áreas que presenten oportunidades de crecimiento económico y desarrollo sostenible. Estos corredores pueden ser rutas comerciales, redes de transporte o zonas con potencial turístico, entre otros. Al situarse en estos corredores, la ciudad se beneficia de una mayor visibilidad, acceso a mercados y posibilidades de inversión, contribuyendo así a su desarrollo y proyección regional.

La comprensión eco sistémica del clima, la naturaleza y la economía implica considerar la interacción entre estos tres elementos de manera integral y sistémica. Esto implica entender los patrones climáticos y su influencia en la planificación urbana y la resiliencia de la ciudad, así como valorar y proteger los recursos naturales y los ecosistemas que sustentan la calidad de vida de los habitantes. Además, se busca fomentar una economía sostenible y diversificada que esté en armonía con el entorno natural.

La conectividad es otro principio, ya que se busca fomentar una infraestructura de transporte eficiente y accesible que facilite la movilidad de las personas, bienes e información. Esto implica el desarrollo de redes de transporte multimodales, el fomento de la conectividad digital y la promoción de espacios públicos y entornos urbanos que faciliten la interacción social y la participación ciudadana.

- **Interfases o "Ecotonos"**

La ciudad de Interfases, también conocida como "Ecotonos", se basa en una visión conceptual que promueve la integración y armonía entre los entornos naturales y el desarrollo urbano. Esta visión se fundamenta en una serie de principios clave que son fundamentales para su funcionamiento y crecimiento sostenible. Estos principios incluyen la valorización de los entornos naturales, la valorización de la eco-forma del territorio, las políticas de control de la expansión territorial y la valorización del entorno productivo para la seguridad alimentaria.

La valorización de los entornos naturales es un principio fundamental en las ciudades. Se busca proteger y preservar los ecosistemas y los recursos naturales dentro y en los alrededores de la ciudad. Esto implica la conservación de áreas verdes, la protección de hábitats naturales y la promoción de la biodiversidad. Además, se fomenta la conexión y la integración de los espacios naturales en la planificación urbana, creando corredores ecológicos y promoviendo la educación ambiental y el disfrute responsable de la naturaleza.

La valorización de la eco-forma del territorio se refiere a la apreciación y aprovechamiento de las características físicas y geográficas del territorio en el desarrollo urbano. Esto implica respetar la topografía, los cuerpos de agua y otros elementos naturales presentes en el entorno, así como adaptar el diseño urbano y la infraestructura a las condiciones naturales del lugar. Además, se promueve el uso eficiente de los recursos naturales y se fomenta la implementación de tecnologías sostenibles y prácticas de construcción ecoamigables.

Las políticas de control de la expansión territorial son fundamentales para evitar un crecimiento descontrolado y disperso. Se busca establecer límites claros para el desarrollo urbano y promover una densificación ordenada y equilibrada. Esto implica la implementación de planes de ordenamiento territorial, regulaciones urbanísticas y mecanismos de control de la zonificación. Además, se promueve el uso eficiente del suelo y se fomenta la revitalización de áreas urbanas existentes antes de considerar la expansión hacia nuevas áreas.

La valorización del entorno productivo para la seguridad alimentaria busca promover la producción de alimentos de manera sostenible y local, fomentando la agricultura urbana y periurbana, así como la implementación de sistemas agroecológicos. Se valora la diversificación de la producción agrícola, la promoción de mercados locales y la reducción de la dependencia de alimentos importados. Esto contribuye a la seguridad alimentaria de la ciudad y promueve la conexión entre el medio urbano y el medio rural.

- **Matriz Verde**

La matriz verde es un enfoque conceptual que tiene como objetivo principal la integración armónica de espacios verdes en el entorno urbano. Se fundamenta en una serie de principios clave que buscan promover la calidad de vida de los habitantes y la preservación de los valores naturales y ecológicos. Estos principios incluyen la política de espacios verdes integrados, la política de conservación de valores naturales de biodiversidad, la política de protección de humedales y áreas inundables, y la necesidad de recuperar espacios verdes faltantes y crear nuevos.

La política de espacios verdes integrados implica la planificación y diseño de la ciudad de manera que los espacios verdes estén integrados de manera armónica en el tejido urbano. Esto implica la creación de parques, plazas y áreas recreativas distribuidas estratégicamente por toda la ciudad, accesibles para todos los ciudadanos. Estos espacios verdes no solo contribuyen a mejorar la calidad

ambiental, sino que también fomentan la interacción social, la actividad física y el bienestar emocional de los habitantes.

La política de conservación de valores naturales de biodiversidad tiene como objetivo preservar y proteger la diversidad biológica presente en la ciudad tales como arroyos, cauces, bosques nativos, elevaciones, barrancas, etc. Se busca identificar y conservar los hábitats naturales y las especies autóctonas, evitando la degradación y fragmentación de los ecosistemas urbanos. Esto implica la implementación de medidas de protección, como la creación de áreas naturales protegidas y la adopción de prácticas de manejo sostenible en los espacios verdes existentes.

La política de protección de humedales y áreas inundables reconoce la importancia de estos ecosistemas para el equilibrio ecológico y la resiliencia de la ciudad frente a eventos climáticos extremos. Se busca evitar su degradación y promover su restauración, adoptando medidas de gestión que respeten su fragilidad y función natural de retención y filtración de agua.

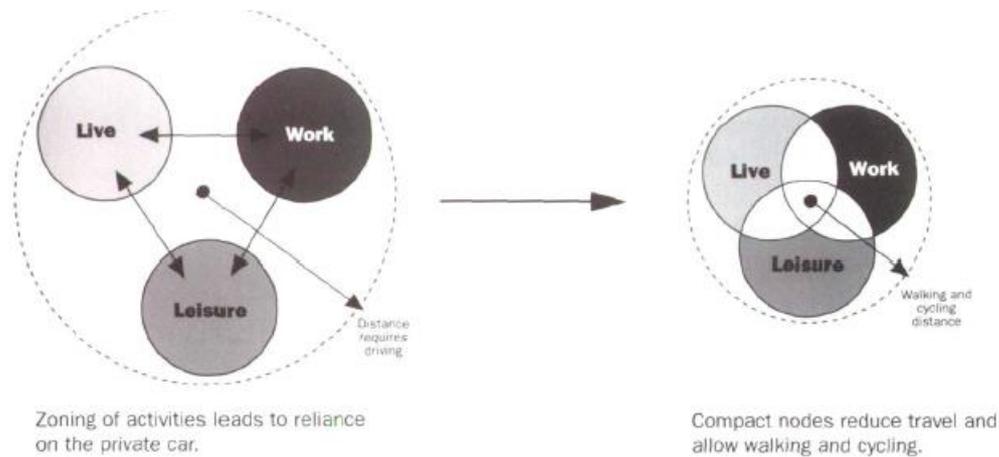
La necesidad de recuperar espacios verdes faltantes y crear nuevos surge de la comprensión de que la vegetación y los espacios naturales son elementos esenciales para una ciudad sostenible y saludable. Se busca identificar las áreas de la ciudad que carecen de espacios verdes adecuados y desarrollar proyectos de recuperación, rehabilitación y creación de nuevos parques y áreas naturales. Esto implica la participación ciudadana en la planificación y diseño de estos espacios, promoviendo un sentido de pertenencia y apropiación por parte de la comunidad.

- **Compacta y Multifocal**

La ciudad compacta y multifocal es un enfoque conceptual que busca promover un modelo de desarrollo urbano más eficiente, equitativo y sostenible. Se basa en una serie de principios clave que tienen como objetivo principal la optimización del uso del suelo y la creación de entornos urbanos integrados y diversificados. Estos principios incluyen la política de densificación, estrategias de distribución de usos y actividades, estrategias para contener el crecimiento indiscriminado territorial, el fomento a la consolidación de las centralidades tradicionales y de nuevas centralidades.

La política de densificación implica aprovechar al máximo el suelo disponible en la ciudad, promoviendo la construcción de edificios de mayor altura y la intensificación de usos mixtos en áreas ya urbanizadas. Esto implica la revitalización de zonas centrales y la reutilización de áreas subutilizadas o en desuso, evitando la expansión horizontal y la fragmentación del territorio. La densificación contribuye a optimizar la infraestructura existente, fomenta la eficiencia energética y reduce los desplazamientos, promoviendo una ciudad más compacta y accesible.

Las estrategias de distribución de usos y actividades buscan generar una ciudad equilibrada y diversa, evitando la concentración excesiva de funciones en áreas específicas. Se promueve la mezcla de usos, como residencial, comercial, recreativo y educativo, en un mismo barrio o área, fomentando la creación de comunidades más autónomas y auténticas. Esto contribuye a reducir los desplazamientos diarios y a generar una mayor vitalidad urbana, donde las personas puedan satisfacer sus necesidades básicas cerca de sus hogares.

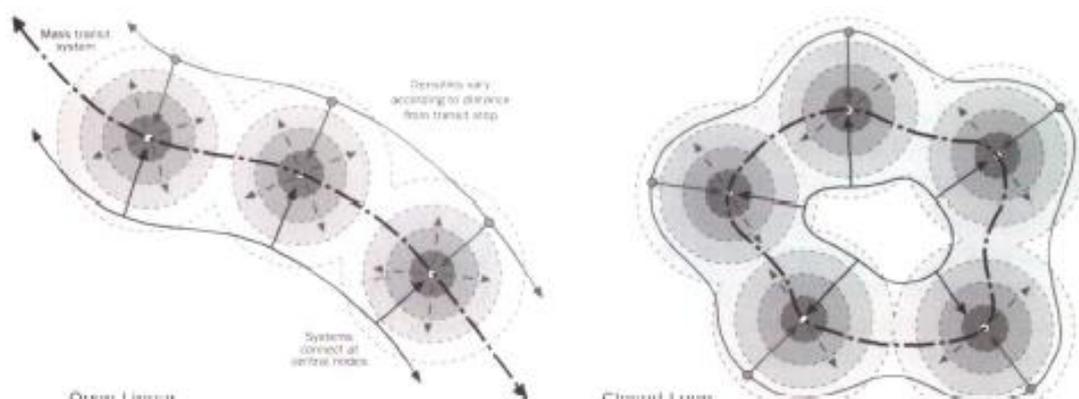


Fuente: Rogers, R. (2003). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.

Las estrategias para contener el crecimiento indiscriminado territorial buscan establecer límites claros al crecimiento urbano, evitando la expansión descontrolada hacia áreas rurales o naturales. Se promueve una planificación urbana basada en la optimización y rehabilitación de áreas ya urbanizadas, priorizando la renovación urbana y la utilización de suelo disponible dentro de los límites de la ciudad. Esto implica el establecimiento de regulaciones y políticas que desincentiven la dispersión urbana y fomenten la utilización eficiente del suelo.

El fomento a la consolidación de las centralidades tradicionales busca fortalecer y revitalizar los núcleos urbanos históricos y los centros tradicionales de la ciudad. Se promueve la protección del patrimonio arquitectónico y cultural, así como la mejora de la infraestructura y los servicios en estas áreas. Esto contribuye a generar un sentido de identidad y pertenencia en la ciudad, además de potenciar la actividad económica local y promover la diversidad social y cultural.

El fomento a nuevas centralidades busca diversificar y descentralizar los focos de actividad urbana, creando nuevos centros de desarrollo en áreas estratégicas. Se promueve la creación de polos de empleo, educación y servicios en diferentes zonas de la ciudad, reduciendo la dependencia de un único centro y fomentando la equidad territorial. Esto implica la planificación de infraestructuras adecuadas, como transporte público eficiente y acceso a servicios básicos, para garantizar la conectividad y la calidad de vida de los habitantes.



Fuente: Rogers, R. (2003). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.

- **Inclusión**

La ciudad inclusiva es un concepto que busca promover la equidad, la participación y la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos, sin importar su condición social, económica, cultural o física. Se basa en una serie de principios fundamentales que buscan crear un entorno urbano que sea abierto, integrado y libre de barreras.

El principio del territorio abierto implica eliminar las barreras físicas y simbólicas que limitan la movilidad y la participación de las personas en la ciudad. Esto implica la eliminación de barreras arquitectónicas en el espacio público, la accesibilidad universal en edificios y transporte, y el diseño de entornos urbanos que fomenten la interacción y la inclusión social. Se promueve la creación de espacios públicos seguros y acogedores, donde todos los ciudadanos se sientan bienvenidos y representados.

Las políticas para generar oportunidades para todos buscan garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a los servicios básicos, como vivienda, educación, salud y empleo. Se promueve la igualdad de oportunidades y la reducción de las desigualdades sociales y económicas. Esto implica la implementación de programas de inclusión social, apoyo a la economía local y la promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones.

Las políticas de inclusión a personas de capacidades diferentes se centran en garantizar la plena participación y el ejercicio de los derechos de todas las personas. Se busca eliminar las barreras físicas y sociales que limitan su inclusión en la vida urbana. Esto implica la adaptación de los espacios públicos y edificios, la promoción de la accesibilidad cognitiva y comunicacional, y el fomento de la igualdad de oportunidades en el ámbito laboral y educativo.

Los territorios de integración son espacios urbanos que buscan promover la diversidad y la convivencia entre diferentes grupos sociales y culturales. Se promueve la creación de barrios y comunidades inclusivas, donde se fomenta la interacción y el respeto mutuo. Esto implica la planificación de viviendas asequibles y diversificadas, la promoción de la convivencia intergeneracional y la implementación de programas de integración social y cultural.

- **Diversidad con producción Mixta**

La ciudad diversa con producción mixta es un enfoque que promueve la colaboración entre el Estado y las empresas privadas para fomentar un desarrollo urbano equilibrado y sostenible. Se basa en una serie de principios fundamentales que buscan generar acuerdos innovadores de gestión, donde el Estado actúa como ordenador y regulador para garantizar que las oportunidades generadas por el sector privado sean beneficiosas para todos los actores involucrados.

La implementación de políticas de gestión innovadoras implica la búsqueda de nuevas formas de colaboración entre el Estado y las empresas privadas. Se promueven acuerdos y alianzas estratégicas que permitan aprovechar los recursos y conocimientos de ambos sectores en beneficio de la ciudad. Esto puede incluir proyectos de desarrollo conjunto, financiamiento compartido, transferencia de tecnología y colaboración en la planificación urbana.

El Estado juega un papel fundamental como ordenador y regulador en la ciudad diversa con producción mixta. Es responsable de establecer las pautas y normativas que guíen el desarrollo urbano de manera equitativa y sostenible. Esto implica la promoción de estándares de calidad, la

protección del medio ambiente, la planificación de infraestructuras y servicios públicos, y la promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones.

La característica clave de la ciudad diversa con producción mixta es que el Estado busca desarrollar áreas donde otros actores privados no están dispuestos o no pueden hacerlo. Esto implica identificar oportunidades de inversión y desarrollo en zonas desfavorecidas o abandonadas, promoviendo la revitalización urbana y generando empleo y oportunidades para los residentes locales. El Estado puede desempeñar un papel activo en la creación de viviendas asequibles, la promoción de proyectos de economía social y solidaria, y el impulso de sectores productivos que generen empleo y riqueza en la ciudad.

- **Fácil contacto y movilidad**

Generar fácil contacto y movilidad se basa en una serie de principios que priorizan la movilidad sustentable y promueven un acceso fluido y accesible para todos sus habitantes. Estos principios buscan fomentar un cambio de paradigma en la forma en que nos desplazamos por la ciudad, promoviendo modos de transporte más sostenibles y desestimando el uso del automóvil individual.

Una de las políticas fundamentales para lograrlo es priorizar la movilidad sustentable. Esto implica promover el uso de modos de transporte no motorizados en primer lugar, como el desplazamiento a pie y en bicicleta. Se busca generar condiciones adecuadas para los peatones, como aceras amplias, cruces seguros y espacios públicos accesibles. Asimismo, se fomenta el uso de la bicicleta como una alternativa eficiente y saludable, con la creación de ciclovías y la implementación de sistemas de uso de bicicletas compartidas.

Además, se promueve el uso del transporte público como una opción preferente en la ciudad. Se busca mejorar la calidad y la cobertura del transporte público, incentivando su uso a través de tarifas asequibles, frecuencias regulares y rutas bien planificadas. El objetivo es brindar a los ciudadanos una alternativa eficiente y accesible al automóvil individual, reduciendo así la congestión del tráfico y las emisiones de gases contaminantes.



Gráfico: Representación de la cantidad de pasajeros transportados en una misma vía por hora.

Para lograr una ciudad de fácil contacto y movilidad, es fundamental que los diferentes sectores de la ciudad estén claramente conectados con las rutas existentes. Esto implica planificar y diseñar una red de transporte integral que permita el desplazamiento fluido y seguro entre diferentes áreas

urbanas. Se deben establecer conexiones ordenadas y amplias, evitando barreras físicas que dificulten el acceso a pie, en bicicleta o en transporte público.

- **Respeto por su historia y sus tradiciones**

El respeto por la historia y tradiciones de las ciudades se fundamenta en principios que buscan preservar y valorar el patrimonio cultural y arquitectónico, así como promover la integración y conservación de las tradiciones y patrones culturales. Estos principios tienen como objetivo principal mantener viva la identidad de la ciudad y garantizar la continuidad de su legado histórico.

Una de las premisas fundamentales es la identificación y preservación de sitios patrimoniales tangibles e intangibles. Esto implica reconocer y proteger tanto los monumentos, edificios históricos y espacios urbanos significativos, como las tradiciones, festividades y manifestaciones culturales propias de la ciudad. Se busca salvaguardar estos elementos que representan la historia y la identidad de la comunidad, asegurando su conservación y promoviendo su conocimiento y difusión.

Además, se implementan políticas de conservación del patrimonio edilicio, que buscan proteger y rehabilitar los edificios y estructuras históricas de la ciudad. Estas políticas incluyen incentivos y regulaciones para la preservación de fachadas, materiales originales y elementos arquitectónicos distintivos, con el fin de mantener la autenticidad de los lugares históricos y garantizar su integridad a lo largo del tiempo. Esto incluye la mantención de hitos, vistas y puntos focales.

En cuanto a las políticas territoriales, se establecen medidas que preserven los patrones culturales en el uso del espacio y en los patrones productivos. Esto implica proteger los barrios tradicionales, los centros históricos y las áreas emblemáticas que reflejan la esencia de la ciudad. Se fomenta la coexistencia de actividades económicas tradicionales con nuevas propuestas, promoviendo la diversidad y el equilibrio en el desarrollo urbano.

Asimismo, se implementan políticas de integración cultural que promueven el respeto y la valoración de la diversidad cultural de la ciudad. Se fomenta el diálogo intercultural, la participación ciudadana y la promoción de espacios y eventos que permitan el encuentro y el intercambio entre diferentes comunidades. Se busca crear un entorno inclusivo que celebre la diversidad y promueva la convivencia pacífica y respetuosa.

Por último, se establecen políticas que viabilizan la conservación del patrimonio, tanto en términos económicos como administrativos. Esto implica la creación de incentivos fiscales y mecanismos de financiamiento para la preservación y restauración de sitios patrimoniales. Además, se fortalecen los mecanismos de gestión y control para asegurar el cumplimiento de las normativas de protección del patrimonio.

- **Bajo consumo energético y reciclaje**

El bajo consumo energético se concibe a través de principios que promueven la sostenibilidad, la eficiencia energética y la gestión responsable de los recursos. Estos principios buscan transformar el entorno urbano en un espacio que minimice el impacto ambiental y fomente la conservación de la energía y el reciclaje.

Uno de los pilares fundamentales en la arquitectura sustentable implica la implementación de un código de edificación sustentable. Este código establece pautas y estándares para el diseño y la construcción de edificios que sean energéticamente eficientes, que utilicen materiales sostenibles y que estén adaptados al entorno. Se promueve el uso de energías renovables, la optimización del consumo energético y el diseño de espacios que fomenten el confort y el bienestar de sus habitantes.

Asimismo, se implementa un código de ordenamiento que favorece la compacidad urbana y otorga beneficios a la incorporación de tecnologías sustentables en los proyectos urbanísticos. Se busca reducir la dispersión urbana, promoviendo una distribución eficiente de las infraestructuras y servicios, lo cual contribuye a la disminución de la demanda energética y a la optimización de los recursos.

Otro principio clave es la implementación de una política integral de manejo y reuso de residuos. Se promueve la separación en origen, la recolección selectiva y la gestión adecuada de los residuos sólidos, fomentando el reciclaje y la valorización de los materiales. Se establecen programas de concientización y educación ciudadana para promover prácticas de consumo responsable y reducir la generación de residuos.

Además, se impulsan las infraestructuras verdes, que incluyen espacios públicos ajardinados, áreas verdes y corredores biológicos. Estas infraestructuras contribuyen a la mitigación del impacto ambiental, mejoran la calidad del aire, regulan la temperatura urbana y promueven la biodiversidad. Asimismo, se fomenta la utilización de materiales ecológicos en la construcción de infraestructuras y se promueve el uso responsable del agua.

La actualización de las infraestructuras urbanas es otro aspecto relevante en las ciudades de bajo consumo energético. Se apuesta por la modernización y la eficiencia en los sistemas de energía, transporte, agua y saneamiento, promoviendo el uso de tecnologías limpias y sistemas inteligentes de gestión. Se busca reducir las pérdidas energéticas y optimizar los recursos disponibles, mejorando así la calidad de vida de los habitantes.

3 Análisis del entorno

3.1 Marco Normativo

3.1.1 Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, el primer cuerpo normativo una vez que obtuvo el estatus de Ciudad Autónoma, fue sancionada en 1996, dos años después de la reforma de la Constitución Nacional. Por lo tanto, se alinea con las consideraciones legales más contemporáneas. Debido a las características de esta jurisdicción, los artículos de la Constitución no solo detallan los derechos, obligaciones y garantías esenciales para la Ciudad, sino que también incluyen definiciones relacionadas con temas urbanístico-ambientales. Estas definiciones constitucionales se consideran el marco principal de enunciados orientadores para los procesos de planificación en el Modelo Territorial.



Plaza Congreso, Av. de Mayo y Plaza de Mayo. Fuente: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/>

La ley fundamental contiene artículos y pasajes que se refieren directamente a cuestiones urbanas, planeamiento y problemáticas del desarrollo humano y territorial. Estos lineamientos generales deben guiar todas las políticas, planes y acciones de intervención urbana realizadas por la gestión de la Ciudad. Además, algunos artículos proporcionan directrices más precisas sobre la orientación del proceso de planificación y los temas prioritarios. Por otro lado, el Artículo 29 establece el Plan Urbano Ambiental, que tiene un nivel jurídico inferior a la Constitución pero una mayor precisión técnica y conceptual en lo que respecta al proceso de planificación.

Artículo 18.- La Ciudad promueve el desarrollo humano y económico equilibrado, que evite y compense las desigualdades zonales dentro de su territorio.

Artículo 27.- La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el Área Metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve:

1. La preservación y restauración de los procesos ecológicos esenciales y de los recursos naturales que son de su dominio.

2. La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora.

3. La protección e incremento de los espacios públicos de acceso libre y gratuito, en particular la recuperación de las áreas costeras, y garantiza su uso común [...].

7. La regulación de los usos del suelo, la localización de las actividades y las condiciones de habitabilidad y seguridad de todo espacio urbano, público y privado [...].

9. La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte.

10. La regulación de la producción y el manejo de tecnologías, métodos, sustancias, residuos y desechos, que comporten riesgos [...].

13. Un desarrollo productivo compatible con la calidad ambiental, el uso de tecnologías no contaminantes y la disminución en la generación de residuos industriales [...].

Artículo 29.- La Ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el Artículo 81, que constituye la Ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas.

Artículo 31.- La Ciudad reconoce el derecho a una vivienda digna y a un hábitat adecuado.

Artículo 48.- Es política de Estado que la actividad económica sirva al desarrollo de la persona y se sustente en la justicia social. La Ciudad promueve la iniciativa pública y la privada en la actividad económica en el marco de un sistema que asegura el bienestar social y el desarrollo sostenible [...].

Artículo 49.- El Gobierno de la Ciudad diseña sus políticas de forma tal que la alta concentración de actividades económicas, financieras y de servicios conexos, producidos en la Ciudad, concurra a la mejor calidad de vida del conjunto de la Nación.

3.1.2 Plan estratégico de la ciudad de Buenos Aires

El Plan Estratégico es un instrumento de planificación elaborado en conjunto por el Estado y los principales actores sociales y económicos de la Ciudad. Mediante la participación, la colaboración y el compromiso de todos los actores públicos y privados, diseña una visión integral sobre la ciudad que se pretende, con objetivos clave que tiendan a alcanzar ese horizonte y mejorar la calidad de vida de la población.

El Ministerio de Desarrollo Urbano, en el Modelo Territorial 2010 - 2060, destaca que: “La Ciudad de Buenos Aires posee una gran cantidad de elementos que enmarcan política y normativamente los procesos de planificación. Estos marcos normativos pertenecen a distintos niveles, desde la propia Constitución de la Ciudad, hasta el Plan Urbano Ambiental y el Código de Planeamiento Urbano, pasando por el Plan Estratégico y diversos antecedentes previos.” (2009, pp. 15).



Línea de tiempo antecedentes. Fuente: Unidad de Coordinación de Planeamiento Estratégico. (2021). Aportes al Plan de Sector de la Ribera del Río de la Plata. Buenos Aires.

En el año 2004 se constituye el Consejo de Planeamiento Estratégico y se define el “Plan Estratégico Buenos Aires 2010”, el primer instrumento de planificación de la Ciudad. Se trata de un acuerdo elaborado por el Estado, donde se definen estrategias de desarrollo ambiental, social y económico, con la participación ciudadana como eje principal.

El Plan Estratégico presenta un diagnóstico de la ciudad actual y define las estrategias, los lineamientos y las propuestas de actuación para alcanzar el modelo de ciudad deseada y mejorar la calidad de vida de la población.

Posteriormente, en el año 2010 se reformula el “Plan Estratégico Buenos Aires 2016” en una nueva versión que incorpora la perspectiva metropolitana. El plan estratégico surge para establecer las bases del desarrollo sustentable en la Ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana, y como respuesta hacia las problemáticas de la comunidad, estableciendo estrategias y objetivos dentro de un periodo de tiempo determinado y un contexto específico.

Se le da una importancia primordial a la implementación de lineamientos sociales que aseguren el acceso a la vivienda, que mejoren el hábitat de la ciudad, que propicien el empleo formal a través de la integración absoluta personas con capacidades diferentes, entre otros factores esenciales para eliminar las desigualdades estructurales dentro de la Ciudad.

El Plan Estratégico también define el espacio público y el entorno urbano como preocupaciones prioritarias en la agenda pública, ya que juegan un papel muy importante en la construcción de una Ciudad más accesible, articulada y respetuosa de la diversidad social.

Otros temas que el Plan Estratégico incluye en sus fundamentos son el aumento de la seguridad, el desarrollo económico, la mejora en la prestación de los servicios de salud y la promoción de actividades encaminadas a la creación e innovación tecnológica.

El Plan Estratégico se estructura en doce ejes estratégicos que buscan lograr una Ciudad más justa, más inclusiva, más desarrollada y competitiva a nivel internacional:

- Ciudad equitativa e inclusiva. Poner en el centro de atención a la infancia, la adolescencia, los adultos y adultas mayores.
- Ciudad ambiental. Considerar al cuidado medioambiental como un activo cultural.

- Ciudad accesible. Recuperar, ordenar y mantener el espacio público en función del respeto por la diversidad, la inclusión y la equidad.
- Ciudad promotora de salud. Sistema de atención universal y sustentable.
- Ciudad productiva, creativa y de innovación. Atraer actividades sustentables y de alto valor agregado.
- Ciudad educadora y del conocimiento. Asumir y garantizar la educación pública de calidad como derecho humano fundamental.
- Ciudad proyectual o del futuro. Reestructurar el planeamiento urbano para lograr una ciudad más equilibrada, sustentable y de mejor calidad de vida.
- Ciudad segura. Garantizar la seguridad ciudadana.
- Ciudad de gestión asociada y participación ciudadana. Favorecer el seguimiento y control ciudadano de los fondos públicos, fortalecer los mecanismos de participación ciudadana consolidando el proceso de descentralización, modernizar el Estado.
- Ciudad metropolitana. Avanzar hacia una total interacción con la región, elaborando en conjunto políticas tendientes a la solución de problemas comunes.
- Ciudad Autónoma y Capital Federal. Para continuar con las iniciativas tendientes a fortalecer el rol de Buenos Aires en el sistema federal de gobierno, y estableciendo con la Nación una relación madura y constructiva.
- Ciudad del mundo. Insertar a la Ciudad internacionalmente como líder en la región explotando sus ventajas competitivas.

En la actualidad se encuentra vigente el “Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035” (PEP BA 2035), que tiene un lapso superior a los planes planteados anteriormente. Esto permitió abordar un plan abierto, dinámico y flexible que tenga la posibilidad de establecer una evaluación, seguimiento y control para actualizarse cada dos años y mantener vigentes los lineamientos y las propuestas de actuación.



Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035. Fuente: Buenos Aires Ciudad. (2022). Planes Estratégicos comparados.

Uno de los objetivos del PEP BA 2035 es plantear una visión de futuro a largo plazo, con lineamientos claros y propuestas concretas que sirvan de guía para los futuros gobiernos. Otro de los objetivos principales del plan es proyectar el desarrollo y la mejora de la calidad de vida de los habitantes, desde una mirada integral y por medio de la participación de todos los ciudadanos.

Por último, el tercer objetivo es generar un plan dinámico y flexible, que tenga un monitoreo periódico y pueda revisarse, corregirse y actualizarse en función de las necesidades que vayan surgiendo en el transcurso del tiempo.

En el Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035, se continúan y perfeccionan los ejes definidos en los Planes Estratégicos de 2010 y 2016. En este caso, se enunciaron cinco Ejes Estratégicos que conjugan las demandas y deseos de la población en materia de política y gestión, cohesión social, medio ambiente, gestión territorial y desarrollo económico de la Ciudad:

- Buenos Aires Autónoma, Descentralizada y Participativa.
- Buenos Aires Accesible, Equitativa e Inclusiva.
- Buenos Aires Ecológica.
- Buenos Aires Metropolitana.
- Buenos Aires Competitiva.



Ejes y Lineamientos Estratégicos del Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035. Fuente: Buenos Aires Ciudad. (2022). Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035 (PEP BA 2035). Buenos Aires.

Las propuestas de actuación planteadas en el PEP BA 2035 están en relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. Los 5 ejes tienen propuestas relacionadas a los 17 ODS. De las 96 propuestas de actuación, 31 tiene relación con los ODS.

3.1.3 Objetivos de Desarrollo Sostenible en Argentina

La sostenibilidad y el desarrollo sostenible son términos que han sido tendencia en el país en los últimos años, están en la lista de sectores estratégicos a tener en cuenta por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el cual trabaja para impulsar la transición de la ciudad actual hacia un modelo más sostenible.

En Argentina se establecieron 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dentro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Estos objetivos buscan proteger el planeta mediante ciertas metas específicas en función del ámbito económico, social y ambiental.

Adoptados por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas (ONU), y con el apoyo del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se establecieron estos objetivos globales para erradicar el hambre y asegurar la protección del planeta.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son:

1. Erradicar la pobreza en todas sus formas en todo el mundo. Mediante la implementación de sistemas y medidas de protección social, se pretende garantizar el acceso a los servicios básicos de promover la igualdad
2. Poner fin al hambre, logra la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición, y promover la agricultura sostenible.
3. Garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos y en todas las edades.
4. Garantizar una educación de calidad inclusiva, equitativa y de calidad, y promover las oportunidades de aprendizaje permanente para todos. El acceso a la educación es primordial para mejorar la calidad de vida de las personas.
5. Lograr la igualdad de géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas. Se promueve la eliminación de todas las formas de discriminación y de violencia y asegurar la igualdad de oportunidades de liderazgo para todas.
6. Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.
7. Asegurar el acceso a energías asequibles, seguras, sostenibles y modernas para todos. Se promueve el uso de energía sostenible que permitan para mejorar el rendimiento y se promueve el aumento del uso de fuentes renovables.
8. Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
10. Reducir la desigualdad en y entre los países.
11. Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Para ello se pretende asegurar el acceso a la vivienda y a servicios básicos, seguros y asequibles, para todos los habitantes, y mejorar los barrios marginales.
12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.
14. Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para lograr el desarrollo sostenible.
15. Promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar de manera sostenible los bosques, combatir la desertificación y detener y revertir la degradación de la tierra, y frenar la pérdida de diversidad biológica.

16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles.
17. Fortalecer los medios de ejecución y reavivar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.



Objetivos de Desarrollo Sostenible. Fuente: Argentina Unida (2022). Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Las acciones y metas internacionales se priorizan al vincular los Objetivos del Desarrollo Sostenible con los proyectos, la planificación y los programas planteados por el Gobierno, como el Plan Estratégico de Buenos Aires, el Plan Urbano Ambiental, el Modelo Territorial 2010-2060, entre otros.

3.1.4 Plan Urbano Ambiental

El Plan Urbano Ambiental fue aprobado en enero de 2009 por la Ley 2930, que establece el marco bajo el cual se implementan las leyes urbanas y de obras públicas de la Ciudad de Buenos Aires.

Los lineamientos estratégicos y acciones del Plan Urbano Ambiental son los instrumentos técnicos y políticos que utiliza el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para identificar e implementar los objetivos clave de la ciudad para el ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental.

Además de aprobar el Diagnóstico, Objetivos, Propuestas Territoriales e Instrumentales, esta norma sirve como eje del proceso de planificación y gestión, que se construirá generando consensos sobre los objetivos de la Ciudad deseada.

Es por ello que el Poder Ejecutivo tiene la facultad de tomar las medidas administrativas necesarias para ajustar las normas urbanísticas, ambientales y de obras públicas vigentes.

El Plan Urbano Ambiental está orientado a lograr una Ciudad integrada, en la que todas sus áreas estén conectadas, vinculadas e interrelacionadas.

Además de desarrollar una Ciudad policéntrica, afianzando el Área Central mientras se desarrolla la red de centros secundarios.

La Ciudad plural tiene como objetivo brindar un hábitat de calidad para todas las personas, asegurando una Ciudad saludable en términos de calidad ambiental y sostenibilidad en el desarrollo de actividades productivas, transporte y gestión de residuos urbanos, entre otros.

La Ciudad diversa se orienta a preservar la diversidad de actividades residenciales, productivas y culturales.



Plan Urbano Ambiental: Ciudad Integral, Ciudad Saludable, Ciudad Policéntrica, Ciudad Plural, Ciudad Diversa.
Fuente: Consejo Consultivo Comunal 10. (2022). Plan Urbano Ambiental.

Estructura y Centralidades; Transporte y Movilidad; Hábitat y Vivienda; Espacio público; Producción y Empleo; y Patrimonio Urbano son las seis propuestas temáticas específicas para la Ciudad que estructuran los lineamientos, propuestas y diagnósticos del Plan Urbano Ambiental.

La primer temática planteada, de Estructura y Centralidades, hace referencia a áreas que concentran comercios, servicios, reparticiones públicas y oficinas privadas. Las centralidades se definen a partir de diversos indicadores, como el índice de complejidad urbana, abordado en el capítulo anterior.

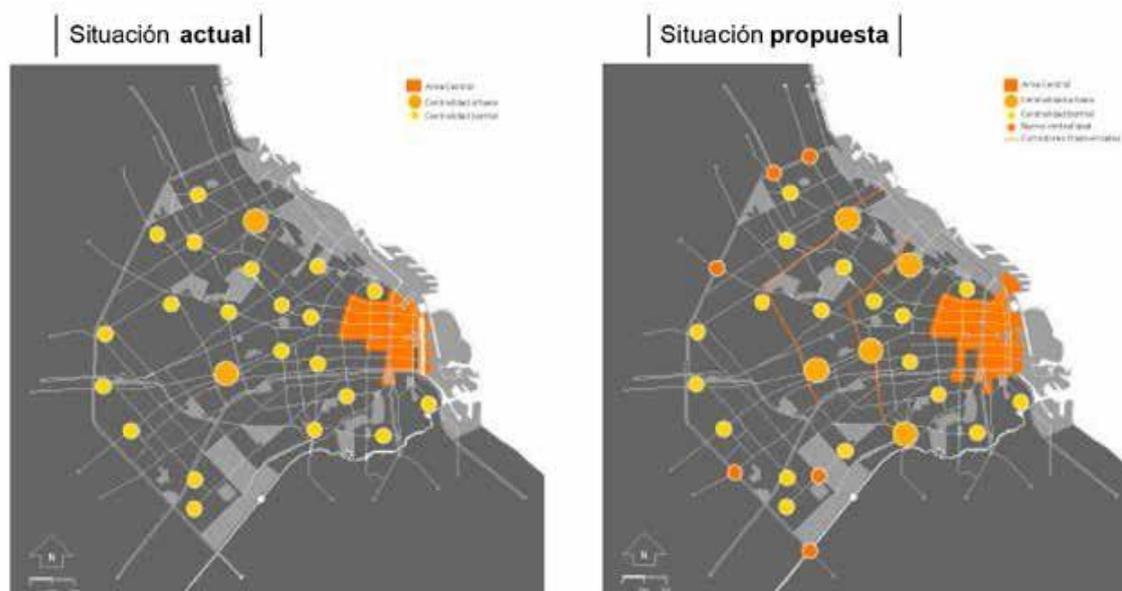
El índice de complejidad urbana relaciona la variedad de actividades económicas con el número total de actividades realizadas, es decir, los diversos usos del suelo existente. Este índice crece en lugares donde hay mucha variedad.

En una gran parte de la Ciudad, las regiones donde predomina el ámbito comercial de menor jerarquía se configuran en torno a pequeños centros de transbordo y ciertas arterias de circulación.

“En torno a los centros de transbordo más importantes se desarrollan centralidades comerciales de gran tamaño, cuya configuración territorial puede verse afectada en caso de que estos nodos de transporte sean intervenidos (como por ejemplo Constitución y Liniers).” (Modelo Territorial 2010-2060, 2009, pp. 106).

Los lineamientos propositivos Identificados se centran en consolidar al Área Central como centro de gravitación local, metropolitano, nacional y subcontinental; Fortalecer los centros secundarios y barriales existentes; Impulsar la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas

presentes y previstas; Fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal; Integrar el Sistema de Áreas Centrales de la Ciudad con los centros del G.B.A.



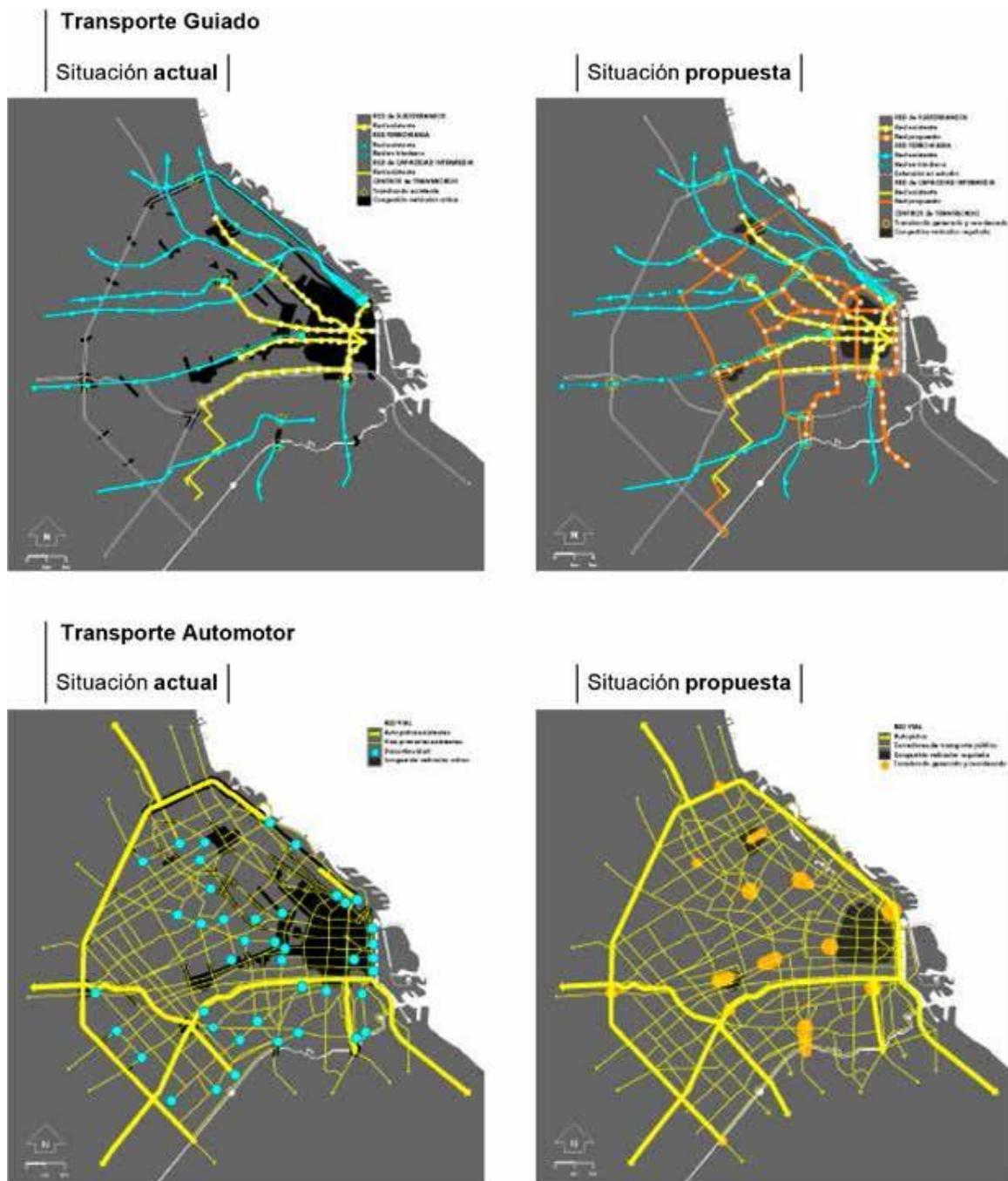
Situación actual y Situación Propuesta en función al lineamiento de Estructura y Centralidades del PUA. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

El Transporte y Movilidad en las ciudades presenta importantes complejidades. La infraestructura de redes y estaciones, los medios de transporte y la conexión y relación que existe entre ellos conforman el sistema de transportes de las urbes.

La Ciudad de Buenos Aires se caracteriza por un gran número de modos de transporte, tanto públicos como privados, por lo que mediante esta temática se pretende promover un sistema de transporte que favorezca la intermodalidad, fomentando el uso del transporte público y disminuyendo el uso de vehículos privados.

En este caso, los lineamientos propositivos Identificados se centran en la ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público a los efectos de desalentar la utilización del automóvil particular; Utilización intensiva del transporte ferroviario de superficie en los ejes radiales de la aglomeración mejorando la capacidad y calidad de los servicios; Maximización del uso del transporte subterráneo, con mejoras en las condiciones de transbordo y de servicio.

Dentro de la temática de Transporte y Movilidad, también se identifican los siguientes lineamientos: Jerarquización de la red vial dando prioridad al transporte automotor público; Mejorar la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad; Remodelación funcional y ambiental de los centros de transbordo y creación de nuevos; Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional, en relación al nodo intermodal de Retiro y a las terminales de ómnibus de larga distancia.



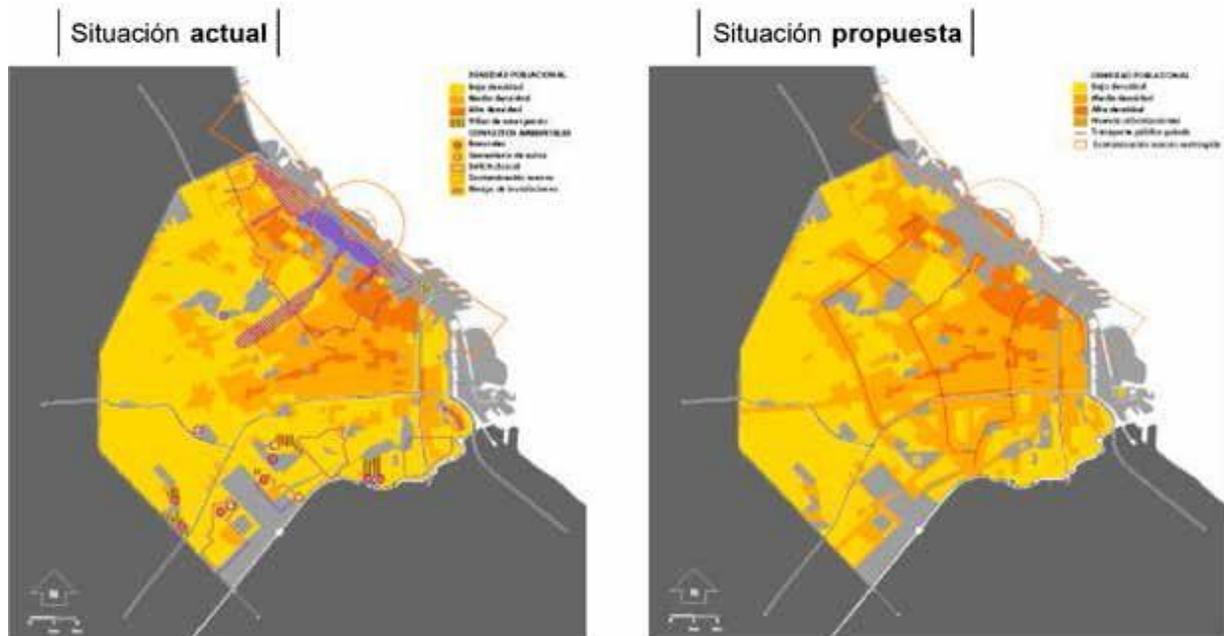
Situación actual y Situación Propuesta del Transporte Guiado y del Transporte Automotor en función al lineamiento de Transporte y Movilidad del PUA.
Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

En lo que refiere a la temática de Hábitat y Vivienda, se incluye la configuración residencial, abarcando aspectos tanto de distribución como de la calidad de estos ambientes, preservando las características propias que dan identidad a cada barrio.

El indicador de Compacidad corregida relaciona el área edificada con el espacio público, por lo que es imprescindible para evaluar la calidad ambiental de la ciudad.

Los lineamientos propositivos identificados se centran en Promover el incremento poblacional de la Ciudad; Mantener la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial recuperando e integrando la diversidad socioeconómica y sociocultural de la población; Otorgar buenos niveles de calidad ambiental a todos los sectores residenciales; Resolver las situaciones habitacionales subóptimas.

Otro de los lineamientos más importantes es el de Reconvertir las “villas de emergencia” integrándolas al tejido urbano, siguiendo criterios de resolución habitacional y social.



Situación actual y Situación Propuesta en función al lineamiento de Hábitat y Vivienda del PUA. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

El Espacio Público es un componente fundamental en las ciudades, ya sea como amortiguador del espacio privado construido o como espacio de socialización y circulación en el área urbana. Por tanto, no sólo importa la existencia de áreas públicas, sino también su accesibilidad.

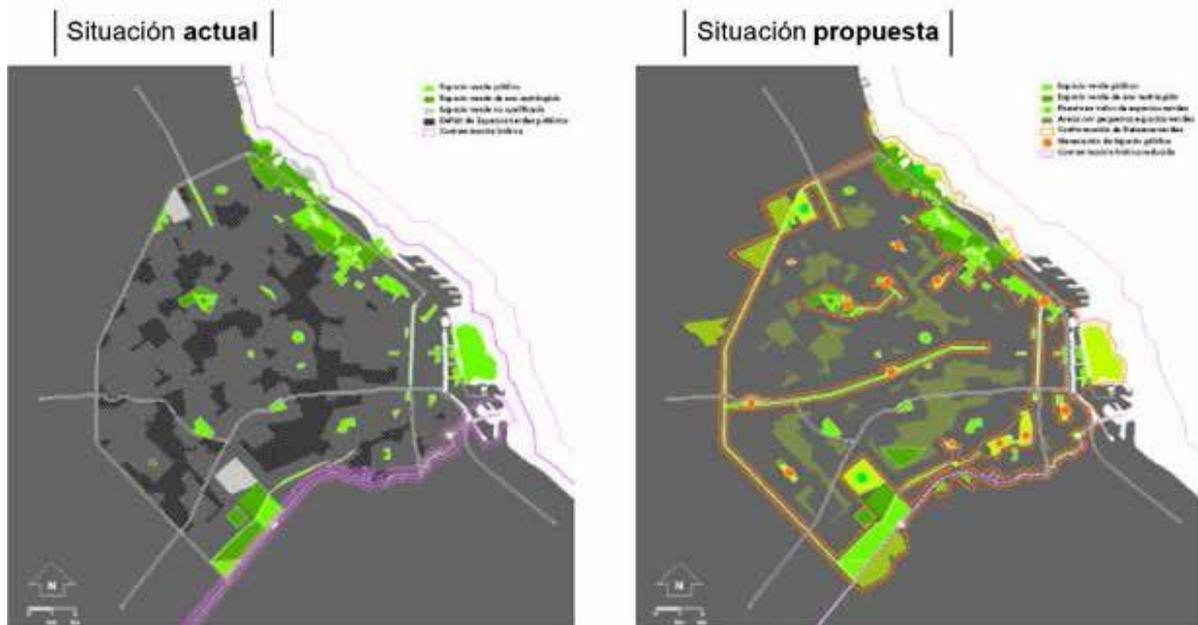
El Sistema de Espacios Públicos contiene espacios abiertos de libre acceso para los habitantes de la ciudad y vía pública; con funciones de encuentro, socialización e identidad para diversas regiones de la ciudad, además de brindar un vínculo entre los diferentes sectores urbanos.

La rehabilitación, ampliación y mejoramiento de la condición actual se establecen como metas en el Plan Urbano Ambiental.

Los lineamientos propositivos identificados se centran en el mejoramiento funcional y ambiental de los parques urbanos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial, con la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juegos a través de la reconversión de predios fiscales o convenios de uso de predios privados.

A su vez, también se centran en Conformar sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a partir de la refuncionalización de las playas ferroviarias y equipamientos obsoletos, como preservar y ampliar el Corredor Norte con la ampliación a partir de la refuncionalización de la playa ferroviaria de Retiro.

Otros lineamientos que se presentan en la temática de Espacio Público hacen referencia a Ampliar en las áreas centrales la oferta de áreas peatonales y en los barrios y parques las ciclovías; Consolidar y ampliar las áreas de protección histórica existente a los efectos de poner en valor de sectores urbanos de calidad ambiental y patrimonial; Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad.



Situación actual y Situación Propuesta en función al lineamiento de Espacio Público del PUA. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

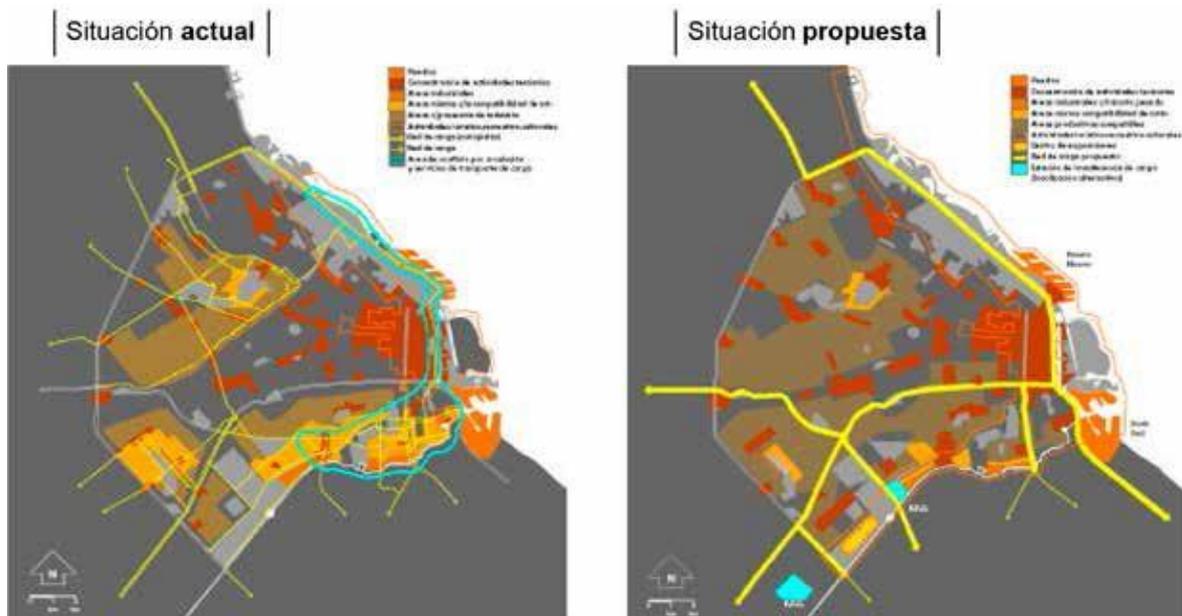
La temática de Producción y Empleo hace referencia a las actividades productivas que tienen lugar dentro de la ciudad, y también a las infraestructuras que permiten que se lleven a cabo.

Para conseguir una mejora del tejido económico existente y promover la aparición de nuevas actividades, se deben generar ciertas condiciones previstas en esta temática del Plan Urbano Ambiental.

Los Lineamientos Propositivos Identificados se centran en Promover el rol de Centros de Negocios que caracteriza a la Ciudad; Facilitar el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios; remover la modernización y el desarrollo industrial de avanzada; Facilitar la permanencia de grandes establecimientos industriales con requerimientos de acceso de tránsito pesado; Promover la consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias

También se centran en Compatibilizar las actividades industriales y las áreas residenciales en función de factores ambientales; Contar con un puerto de cargas de alto nivel de eficiencia y mínima perturbación ambiental y optimizar el sistema del tránsito de cargas; Consolidar el equipamiento educacional superior; Consolidar la jerarquía del equipamiento para la salud.

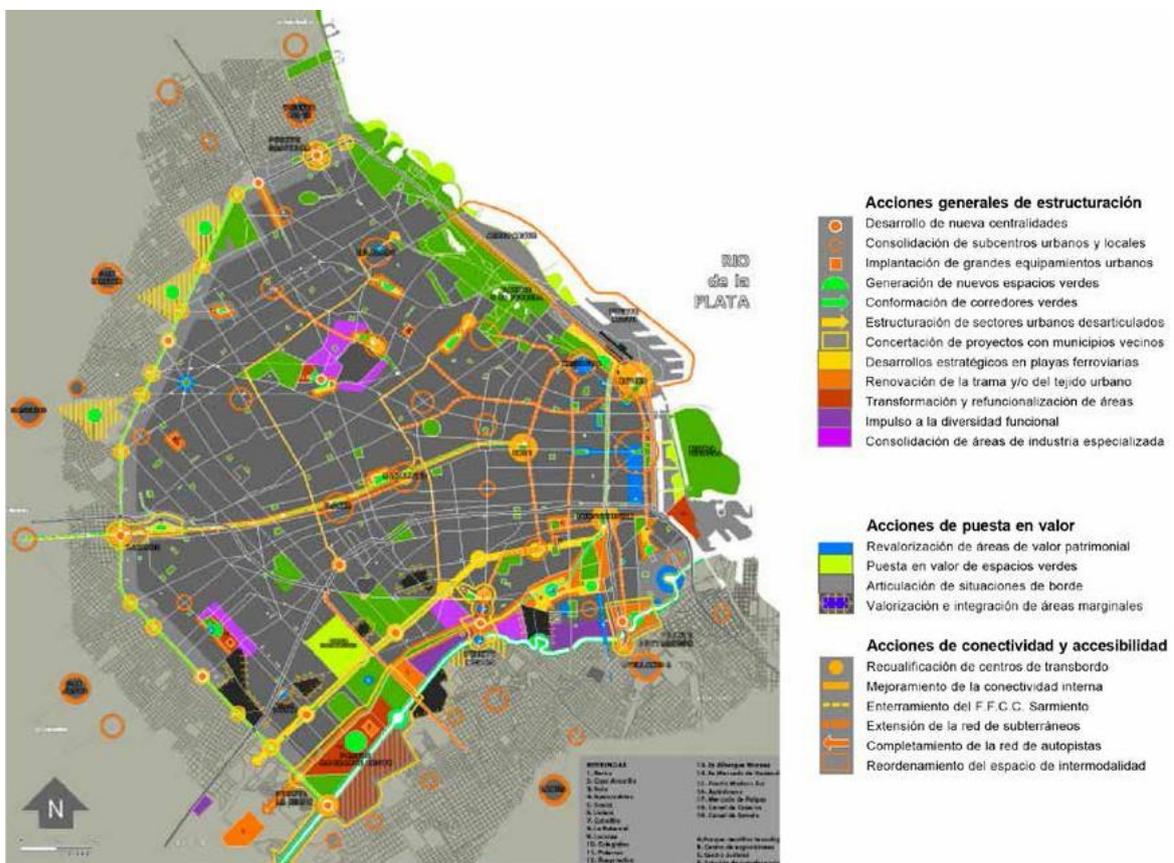
Otro lineamiento a tener en consideración dentro de la temática de Producción y Empleo es el de Promover el desarrollo del turismo, impulsando políticas de preservación patrimonial y de desarrollo de circuitos turísticos, la promoción al desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios turísticos, la coordinación de las gestiones con las autoridades nacionales para la redefinición del puerto de pasajeros y el desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad.



Situación actual y Situación Propuesta en función al lineamiento de Producción y Empleo del PUA. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

Con respecto a la temática de Patrimonio Urbano, la Ciudad de Buenos Aires cuenta una una riqueza patrimonial importante, tanto por el patrimonio edificado como por áreas con una identidad social notablemente marcada.

Según el Modelo Territorial 2010-2060, “Buenos Aires tiene más de 11.000 edificios protegidos, ocupando el sexto lugar dentro de las ciudades con mayor cantidad de inmuebles declarados bajo protección patrimonial.” (2009, pp. 116).



Acciones estratégicas siguiendo los lineamientos del PUA. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

Se proponen acciones estratégicas para llevar a cabo los lineamientos propuestos en el Plan Urbano Ambiental, mediante propuestas contenidas en el Modelo Territorial.

Las Acciones generales de estructuración, las Acciones de puesta en valor y las Acciones de conectividad y accesibilidad planteadas en el Modelo Territorial, se establecen en función del Diagnóstico de la Situación Actual y la Situación Propuesta, con el objetivo de orientar el camino hacia una ciudad inclusiva, justa, diversa, integrada y saludable.

En la actualidad, el “Consejo del Plan Urbano Ambiental” (CoPUA) se está encargando de actualizar los instrumentos de planificación.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, a través de informes de gestión para la actualización del Plan Urbano Ambiental 2020, ha realizado un estudio sobre el futuro urbano, teniendo en cuenta las acciones tomadas en diferentes ciudades como Londres o Madrid, a partir de las consecuencias derivadas de la pandemia.

Actualmente, las ciudades siguen un modelo sostenible donde los habitantes están también involucrados en el proceso, siguiendo los lineamientos del Plan Estratégico Participativo Buenos Aires 2035.

- Reducción de la superficie destinada a transporte motorizado
- Incremento de espacios verdes, bicisendas y veredas más anchas
- Desarrollo económico de los comercios de cercanía
- Calles de sección única para una accesibilidad universal
- Cercanía entre el trabajo, la vivienda y los lugares sociales y culturales

Espacio Público, Ambiente Transporte, Centralidad & Cercanía

El concepto de urbanismo moderno se orienta hacia una concepción de las ciudades más inclusiva y ecológica, donde el ciudadano sea el protagonista.

Para alcanzar esa meta debemos seguir los siguientes lineamientos:



Lineamientos de la Actualización del Plan Urbano Ambiental. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2022). Informe de Gestión. PUA 2020. Estudio sobre el Futuro Urbano. Actualización del Plan Urbano Ambiental. Buenos Aires.

Los temas explorados por el Plan Urbano Ambiental y el Modelo Territorial describieron las demandas de la ciudad, las cuales fueron estudiadas sobre la base de una planificación responsable y sostenida en el tiempo.

Esta forma de planificación es la que define y asegura un mejor funcionamiento de todos los componentes que definen a la ciudad y a la calidad de vida de sus vecinos.

La sostenibilidad en el tiempo es un factor a tener en cuenta desde el inicio de un proyecto, siendo un aspecto fundamental del pensamiento a largo plazo y de la mirada prospectiva.

Mediante el análisis de los diferentes planes que se encuentran actualmente vigentes en la Ciudad de Buenos Aires, se observan los propósitos para establecer propuestas sobre objetivos y programas para mitigar las problemáticas actuales de la Ciudad de Buenos Aires y orientar su crecimiento a un modelo equilibrado y sostenible.

Los proyectos urbano-arquitectónicos realizados en grandes ciudades, siguiendo los lineamientos de los Planes Estratégicos y Planes Urbanos Ambientales, han demostrado ser factores importantes para fortalecer la economía de cada región y mejorar la calidad de vida.

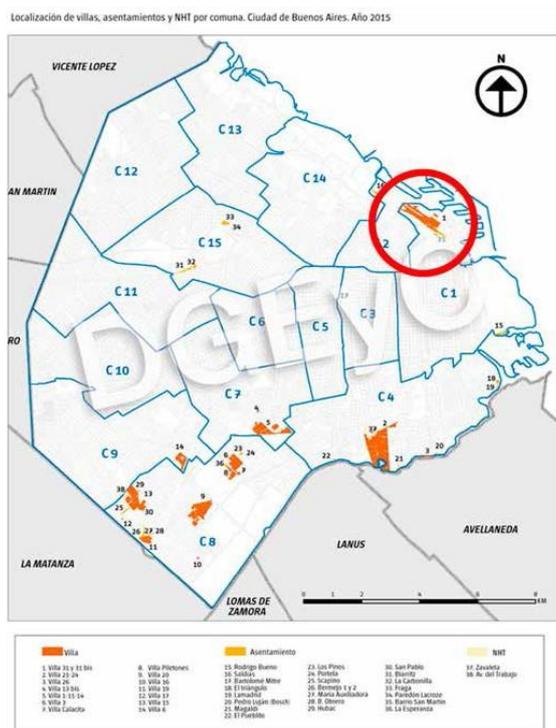
En consecuencia, la industria de la construcción, así como el desarrollo de lineamientos para minimizar los efectos del cambio climático, han sido los motores más importantes en la lucha contra la crisis económica global.

3.2 Barrio 31 y su contexto

En este capítulo, exploraremos de manera integral el entorno del Barrio 31, un territorio urbano con una rica historia y una entidad vibrante. Aquí, nos adentraremos en los elementos clave que conforman su identidad, comprendiendo cómo la interacción entre el pasado y el presente ha moldeado su carácter único. A través de este capítulo, buscaremos comprender la esencia del Barrio 31, con el objetivo de promover un desarrollo urbano que respete su historia, mejore su presente y abra camino a un futuro próspero y equitativo para todos sus residentes.

3.2.1 Historia del Barrio 31

El Barrio 31 es el asentamiento urbano informal más antiguo de la Ciudad de Buenos Aires, al comenzar su construcción en la década de 1930. Éste se encuentra ubicado en las comunas 1 y 2, repartido en los barrios de Retiro y Recoleta, al noreste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



Ubicación de la Villa 31, Barrio Mugica, en CABA. Fuente: Elaboración propia. A partir de datos de la Dirección General de Estadística y Censos.

Comenzó a armarse en 1932, después del caos económico de 1929, donde muchos inmigrantes que habían llegado a Buenos Aires se quedaron sin trabajo. El Estado Nacional cede galpones vacíos del Puerto Nuevo, generando así el surgimiento de la “Villa Desocupación”.

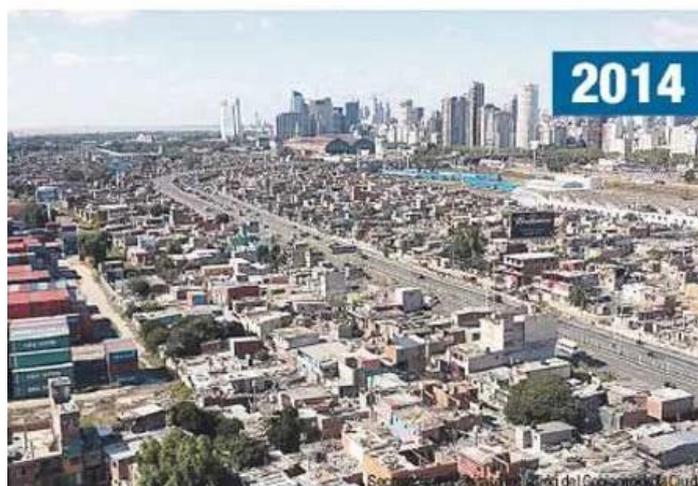
En la Avenida Costanera surgió el primer asentamiento con casas construidas con chapas. Por su ubicación estratégica, al estar cerca del puerto y de las terminales de trenes, la población empezó a crecer exponencialmente, y al poco tiempo pasó de llamarse “Villa Desocupación” a llamarse “Villa Esperanza”.

Para el año 1956, en la Ciudad de Buenos Aires ya existían 21 villas en las cuales se concentraban más de 30.000 habitantes, surgiendo las primeras organizaciones villeras.

En el contexto de la dictadura militar, sobre 1970, se pretendió erradicar los barrios informales, demoliendo las casas precarias con topadoras y trasladando a sus habitantes a predios habitacionales en Ciudadela.

Desde su inicio, los habitantes de la villa vivieron diversos intentos para erradicarla. Ya en época de democracia, a principios de la década de 1980, comenzó su repoblamiento, siendo ésta de manera espontánea y sin planificación, alcanzando las dimensiones actuales.

En el contexto de la recuperación de la poscrisis de 2001, se experimentó una fuerte densificación.



Crecimiento de la Villa 31-31bis entre 1995 y 2014. Fuente: Ámbito (2014). En 4 años creció 70% la población en villas porteñas.

Hacia 2015, la política hacia las villas se tornó una definición prioritaria. El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires crea la Secretaría de Integración Social y Urbana para la urbanización de la villa 31 y 31 bis, con el objetivo de transformar la villa en barrio.

Con el apoyo del Grupo BID y del Banco Mundial, en los últimos años se han estado realizando diversas obras para integrar el barrio a la ciudad y la ciudad al barrio.



Vista aérea del Barrio Carlos Mugica. Fuente: Elaboración propia.

3.2.2 Análisis de sitio

3.2.2.1 Entorno urbano

El Barrio 31 está ubicado en un emplazamiento estratégico, tanto en términos de infraestructura como de transporte.



Entorno urbano. Conectividad. Fuente: Elaboración propia.

Se encuentra junto al principal centro de trasbordo de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires, la Estación Retiro.

En funcionamiento desde 1915, se trata de la segunda estación más transitada de Argentina, con 44 millones de pasajeros al año. En ella y en sus inmediaciones se pueden encontrar las conexiones de los trenes Mitre, Belgrano Norte y San Martín, las líneas C y E de subterráneo y la terminal de Ómnibus con numerosas líneas que tienen la estación como cabecera de recorrido.

El barrio también se encuentra rodeado de otras centralidades de transporte aéreo y marítimo por donde transita un gran número de pasajeros.

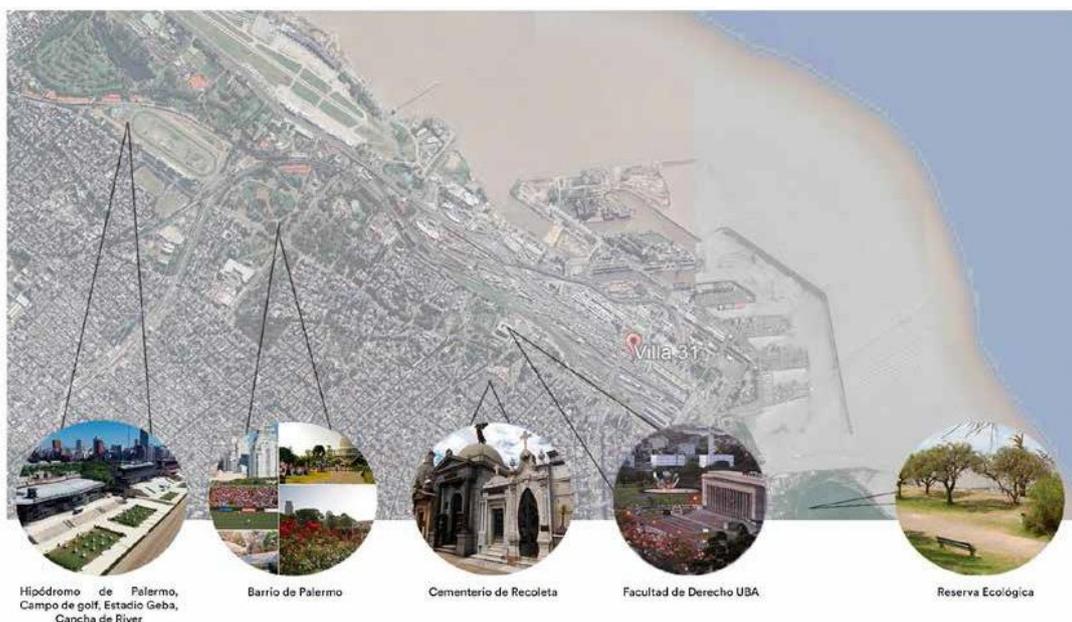
Al noroeste del barrio, siguiendo la costanera, se encuentra el Aeropuerto Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, aeropuerto de tráfico doméstico y con destinos a países limítrofes.

Otro centro de transporte cercano es la Estación de Buquebus, que, con un flujo mayor a 2 millones de personas al año, une mediante recorridos fluviales las costas de Argentina y Uruguay.

A pocos metros del Barrio 31 se encuentra el Puerto Nuevo, que es la parte del Puerto de Buenos Aires que está en funcionamiento desde 1928 hasta la actualidad. Compuesto por el Antepuerto Norte, cinco dársenas de ultramar separadas por espigones y una de cabotaje, que funcionan de carga y descarga de pasajeros y contenedores.

El Barrio 31 se encuentra rodeado de focos culturales de gran atractivo turístico como:

- La Reserva Ecológica, con 350 hectáreas reúne la mayor cantidad de biodiversidad dentro de la Ciudad de Buenos Aires.
- La Facultad de Derecho UBA, con la escultura Floralis Genérica, una flor gigante de acero inoxidable que se encuentra en la Plaza de las Naciones Unidas.
- El Cementerio de la Recoleta, construido en 1822, está ubicado en una de las zonas más exclusivas de la ciudad, donde más de 90 bóvedas han sido declaradas Monumento Histórico Nacional.
- El barrio Palermo, gran atractor de turistas y residentes, conocido por tener el Planetario, Jardín Japonés, entre otras atracciones.
- El Hipódromo de Palermo, el Campo de Golf, el Estadio Geba, el Estadio Monumental de River Plate, pertenecen a otro gran grupo de atractores cercanos donde el flujo de personas es importante.



Entorno urbano. Focos culturales. Fuente: Elaboración propia.

La ciudad se conforma mediante una trama urbana consolidada donde los espacios se entrelazan entre sí y en su conjunto configuran la estructura de la ciudad.

En ciertas zonas de la ciudad, el crecimiento no fue planificado, como en los asentamientos informales, donde el crecimiento exponencial generó un tejido urbano irregular con escasa interconexión.



Entorno urbano. Trama urbana. Fuente: Elaboración propia.

En el barrio y sus alrededores se puede observar diversas interfaces, algunas naturales como el borde costero del Río de la Plata, y otras construidas como la autopista Illia, las vías del ferrocarril y la Avenida Libertador. Estas interfaces terminan delimitando y aislando el barrio 31 y sus habitantes.



Espacios verdes. Escala Macro. Fuente: Elaboración propia.

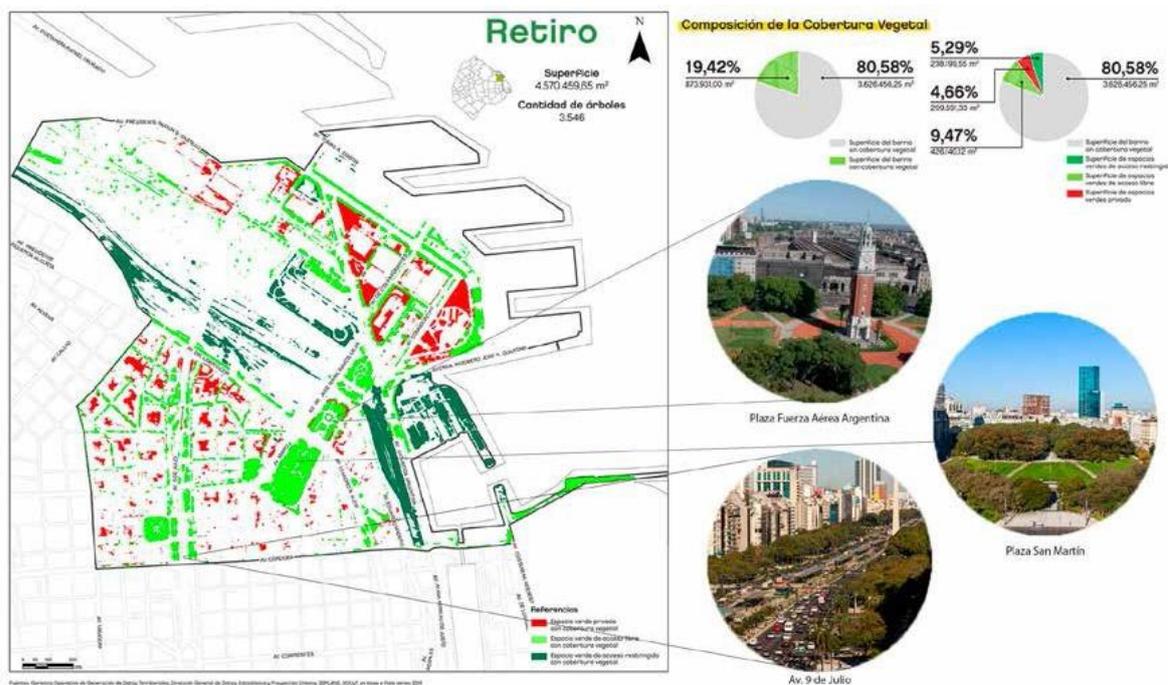
Los espacios verdes afectan notablemente en la calidad de vida de los habitantes, no solamente cumple una función ambiental, sino que también social, ya que la conexión entre zonas verdes favorecen las relaciones, al estrechar los vínculos comunitarios y fomentar el sentido de identidad y pertenencia.

En las zonas costeras al Río de la Plata se puede apreciar un marcado corredor verde, una franja de territorio donde las áreas naturales se encuentran conectadas. Las conexiones de áreas verdes pueden generar una secuencia de espacios públicos verdes transitables para el disfrute de los vecinos, los cuales pueden ser de acceso libre, como el vial costero de Vicente López, restringido, como la Reserva Ecológica, o privado.

El Barrio 31 se originó en el barrio de Retiro, pero a través de los años se fue expandiendo y en la actualidad se encuentra distribuido entre los barrios de Retiro y Recoleta.

Según el Informe de Cobertura vegetal del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte (2019), la superficie de cobertura vegetal del barrio de Retiro corresponde a menos de un cuarto de su superficie total, con un 19,42% se sitúa muy por debajo de la media del ranking de todos los barrios.

En el barrio destacan los espacios verdes de acceso libre del Metrobús de la Avenida 9 de Julio y los que rodean a la Torre Monumental y el Monumento a los Caídos en Malvinas de la Plaza General San Martín. Con amplias zonas de suelo absorbente, pero de carácter privado, destacan las áreas que rodean los edificios de las Fuerzas Armadas de Seguridad y del Poder Judicial. En contraposición, el Barrio 31 Padre Mugica es una de las zonas más marcadas con un gran déficit de Cobertura Vegetal.



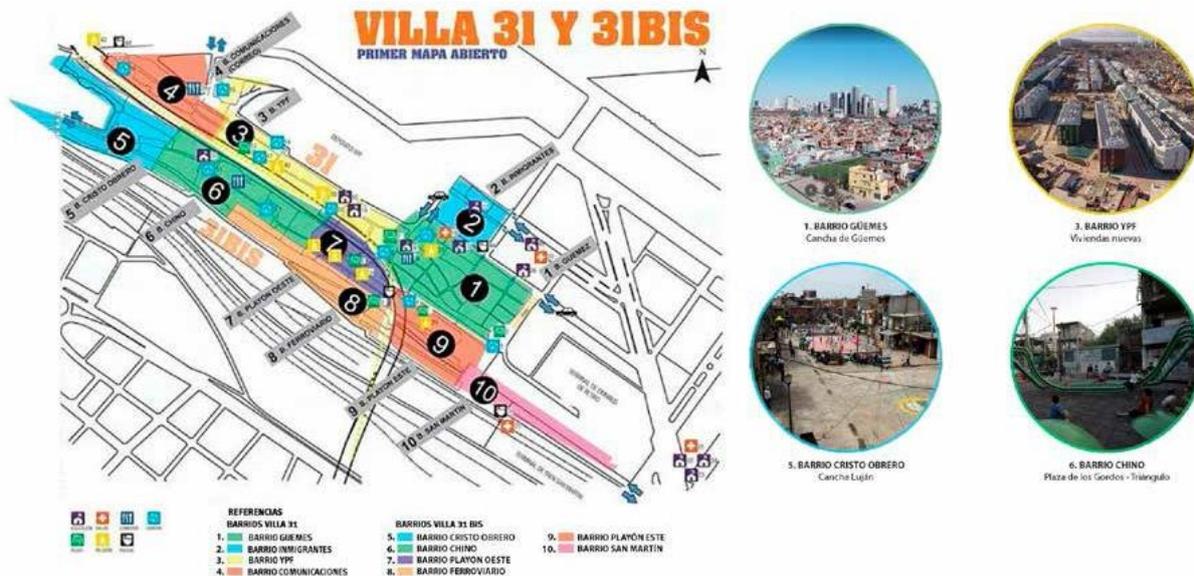
Espacios verdes. Escala Media. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de: Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte (2019). Informe Cobertura vegetal. Buenos Aires: Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana. Subsecretaría de Planeamiento. Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.

Según el censo realizado en 2009 por la Dirección General de Estadística y Censos, se contabilizaron 26.403 personas residentes en el Barrio 31. En la actualidad se considera que la población se llegó a duplicar, siendo mayor a 40.000 habitantes, según una proyección estimada en función del Estudio de Precatastro de las Villas 31 y 31 Bis realizado por la Secretaría de Acceso al Hábitat de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la República Argentina en julio de 2015.

El Barrio Carlos Mugica, integrado por lo que anteriormente se llamaba Villa 31 y 31 Bis, está emplazado en un total de 32 hectáreas y 74 manzanas. Éste se divide en 10 barrios internos, de los cuales los barrios de Comunicaciones, YPF, Inmigrantes y Güemes pertenecen al Barrio 31 y los

barrios de Cristo Obrero, Barrio Chino, Playón Oeste, Ferroviario, Playón Este y San Martín pertenecen al Barrio 31 Bis.

Dentro del barrio existen 15 cooperativas que se encargan de atender las necesidades de los vecinos y actuar como intermediarias en el acceso a fuentes de trabajo, a alimentación o a viviendas. También existen numerosas organizaciones, sociales y políticas, que impulsan actividades de participación socio-comunitaria.



Espacios urbanos. Barrios. Fuente: Elaboración propia.

La presencia de espacios verdes públicos es sumamente importante para una buena oxigenación del barrio y por tanto la salubridad del espacio urbano.

Según Gómez Lopera (2005), la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera saludable tener entre 10 y 15 m² de área verde por habitante. La cantidad de metros cuadrados de espacios verdes públicos por habitante en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es considerablemente inferior a la media recomendada. En el Barrio 31 existe solo 0,3 m² de espacio público por habitante, a diferencia de los 6 m² por habitante del resto de la ciudad.

A partir del año 2015, se planteó un reordenamiento del espacio público con la regeneración y la delimitación de las zonas de uso deportivo, de recreación y de esparcimiento. Se demarcaron las áreas deportivas con la readecuación de las canchas de fútbol y se mejoraron las plazas secas, incluyendo juegos para niños y postas deportivas.

El espacio público favorece el encuentro comunitario y la integración, en el caso del Barrio 31, éste se compone de anchas con fines deportivos y plazas secas de esparcimiento, con una notable falta de zonas verdes.

Según las encuestas realizadas por la Subsecretaría de Planeamiento y Gestión Comunitaria, actualmente en el barrio existen unas 12 plazas y 17 canchas de las cuales el 82% de los encuestados afirman que utilizan de manera intensiva los espacios públicos existentes, para realizar todo tipo de actividades recreativas, de esparcimiento, sociales y deportivas, durante todos los días de la semana (65%) y los fines de semana (82%).



Espacios públicos del Barrio 31. Canchas y plazas. Fuente: Elaboración propia.

Anexo a los espacios verdes deportivos se pueden observar un mayor desarrollo de servicios públicos, organizaciones sociales, centros de salud, capillas y centros de educación no formal.

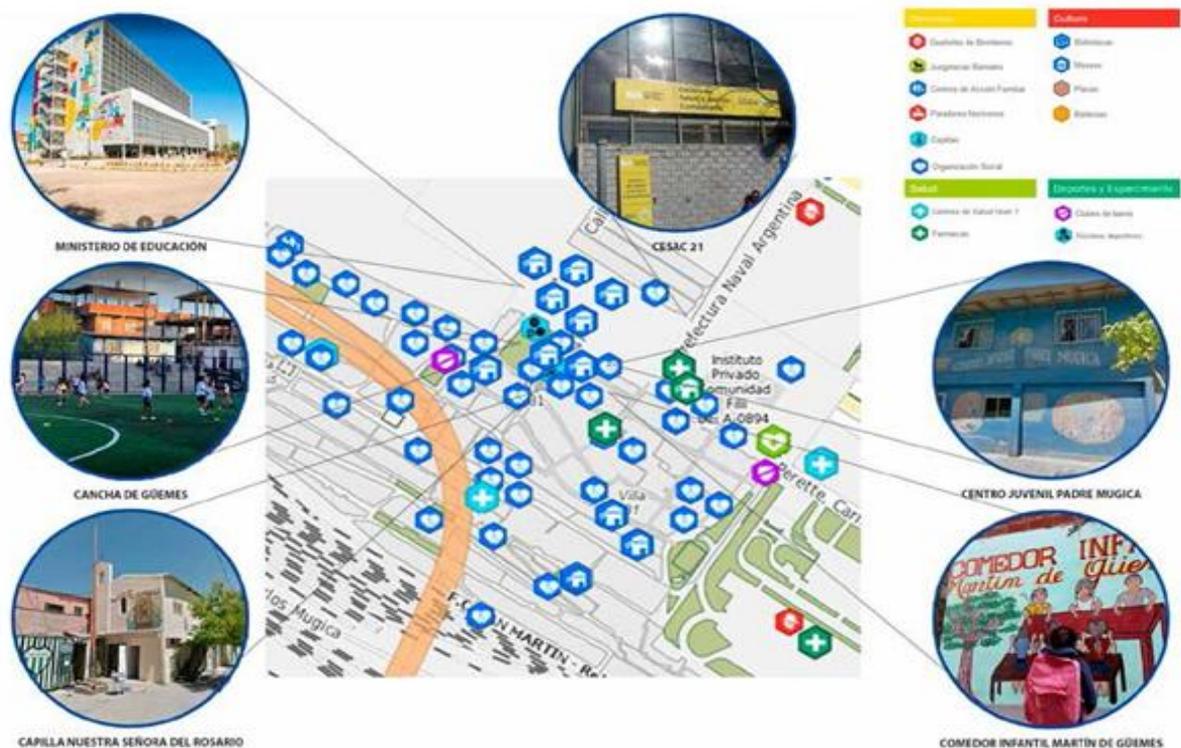


Espacios públicos del Barrio 31. Focos. Fuente: Elaboración propia.

La interrelación y la concentración de habitantes que generan estos espacios de recreación y esparcimiento juega un factor indispensable en la alta densidad del barrio.

De esta manera, las personas que inevitablemente acceden a estas bocas de luz dentro del denso tejido son atraídas por los diferentes servicios que brindan dichos sectores a la comunidad.

Por otro lado, los espacios de interacción social, mejoran la relación entre los habitantes y permiten el desarrollo de pequeñas centralidades comerciales.



Interacción del Espacio Urbano del Barrio 31. Foco Cancha Güemes. Fuente: Elaboración propia.

A partir del análisis del Barrio 31 se observa que se trata de un barrio construido por la gente. El barrio surgió en terrenos de infraestructura pública, contiguos a la traza ferroviaria, este emplazamiento complejo implica una marcada carencia en el vínculo con la estructura de la ciudad consolidada.

La trama propia del barrio está claramente diferenciada ya que no tiene el damero tradicional de la Ciudad de Buenos Aires, además de que también se caracteriza por tener un tejido denso que no permite la correcta ventilación de las viviendas.

A pesar de que el barrio fue creciendo sin planificación, se identifican diferentes atractores, como edificios públicos y canchas deportivas, que crean centralidades, las cuales permiten la interacción entre vecinos.

La interrupción de la matriz verde que recorre la costanera del Río de la Plata entre la zona norte y sur de la capital, generado por el mal aprovechamiento del suelo, provoca una segregación y cambio de trama que afecta drásticamente a los vecinos del Barrio 31.

Existen numerosos proyectos urbanos en las inmediaciones del Barrio 31, que toman como eje principal la relación Ciudad - Río, demostrando que se puede conseguir una articulación entre las interfases.

3.2.2.2 Propuestas urbanas existentes

Los diferentes proyectos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para la intervención de la zona costera del Río de la Plata se encuentran en diferentes estados, algunos en ejecución, otros en proceso de licitación o proyecto, o finalizadas.



Gestión de la Ribera. Costanera Norte. Fuente: Buenos Aires Ciudad (2022). Gestión de la Ribera.

Referencias:

- Obras en ejecución
- Obras en proceso de licitación o proyecto
- Obras finalizadas

- 1) Parque de los Niños. Parque abierto al público en obras de mejoramiento y en proceso de licitación para la incorporación de dos núcleos sanitarios más.
- 2) Parque Mirador del Este. Proyecto de parque público en proceso de licitación.
- 3) Parque Ciudad Universitaria. El mismo se encuentra en obra y ya se inauguró su plaza de acceso la cual tiene acceso libre y gratuito.
- 4) Area gastronómica carritos. En proceso de licitación para la incorporación de 3 baños públicos y el reacondicionamiento de plazas y estacionamientos ya ejecutados.
- 5) Espigón abanico. El espigón de acceso libre y gratuito y contiene un bar incorporado por el AGR.
- 6) Parque de las Américas. En proceso licitatorio para el mejoramiento parque realizado por el AGR.
- 7) Playon mirador. Obra finalizada
- 8) Rambla costanera Norte etapas 1, 2, 3 y 4. Obras finalizadas. En proceso de licitación mejoras para etapa 1
- 9) Plaza Puerto Argentino. Obra finalizada
- 10) Rambla del Puerto. Obra realizada y en proceso de licitación para su completamiento.

Algunos de los proyectos más representativos que están en proceso de ejecución en la cercanía del Barrio 31 son el Parque Costanera Norte - Distrito Joven, el Parque en Altura, el Edificio Puente BID, el Distrito Quartier Puerto Retiro o la propuesta para la renovación de la Estación Retiro.



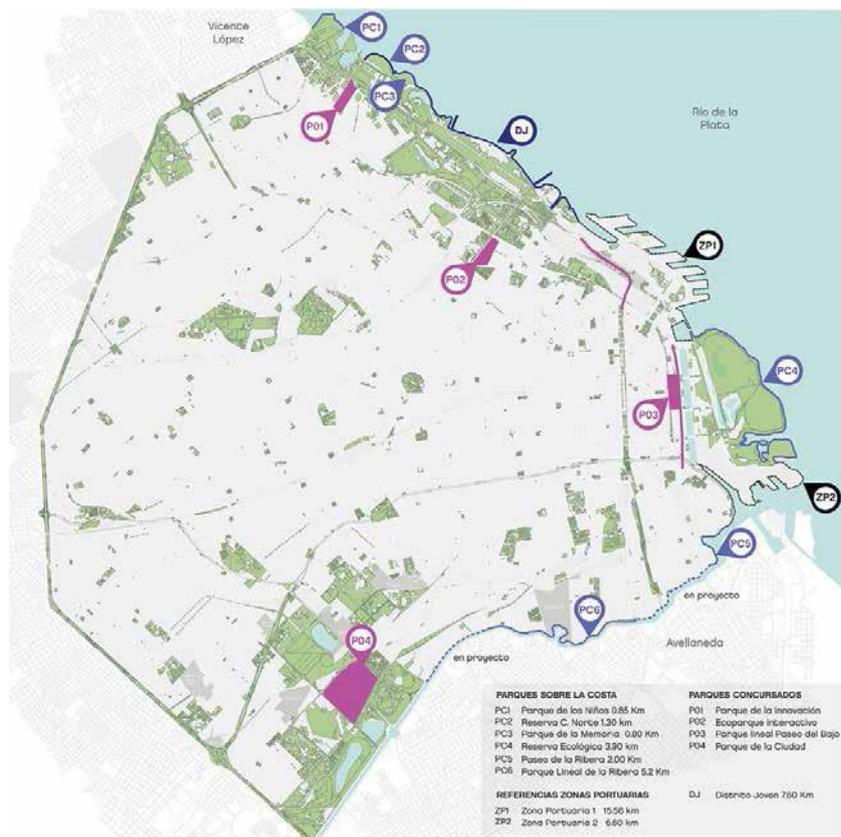
PARQUE COSTANERA NORTE. DISTRITO JOVEN Propuesta de Marantz Arq.
PARQUE SALGUERO. DISTRITO JOVEN Propuesta de Arqs. Menichetti y Franck
PARQUE EN ALTURA Propuesta de ATV Arquitectos y Grupo Landscape
EDIFICIO PUENTE BID
DISTRITO QUARTIER PUERTO RETIRO
NUEVA ESTACIÓN RETIRO Propuesta de Neuss Capital

Propuestas urbanas existentes. Fuente: Elaboración propia.

El Concurso Nacional de Ideas “Buenos Aires y El Río”, conducido por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, contó con un total de 10 anteproyectos con ideas para el Parque Costanera Norte y el Barrio Joven, los cuales planteaban 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 para el Distrito Joven.

El objetivo del concurso era descubrir un Proyecto Integral que rejuveneciera y mejorara las 59 hectáreas y 7,6 kilómetros de costa al norte de la ciudad.

El parque Costanera Norte forma parte de un sistema lineal de parques y espacios verdes que se iniciará en el Parque de Los Niños y conectará con la Reserva Ecológica, Ciudad Universitaria y el Parque de la Memoria.



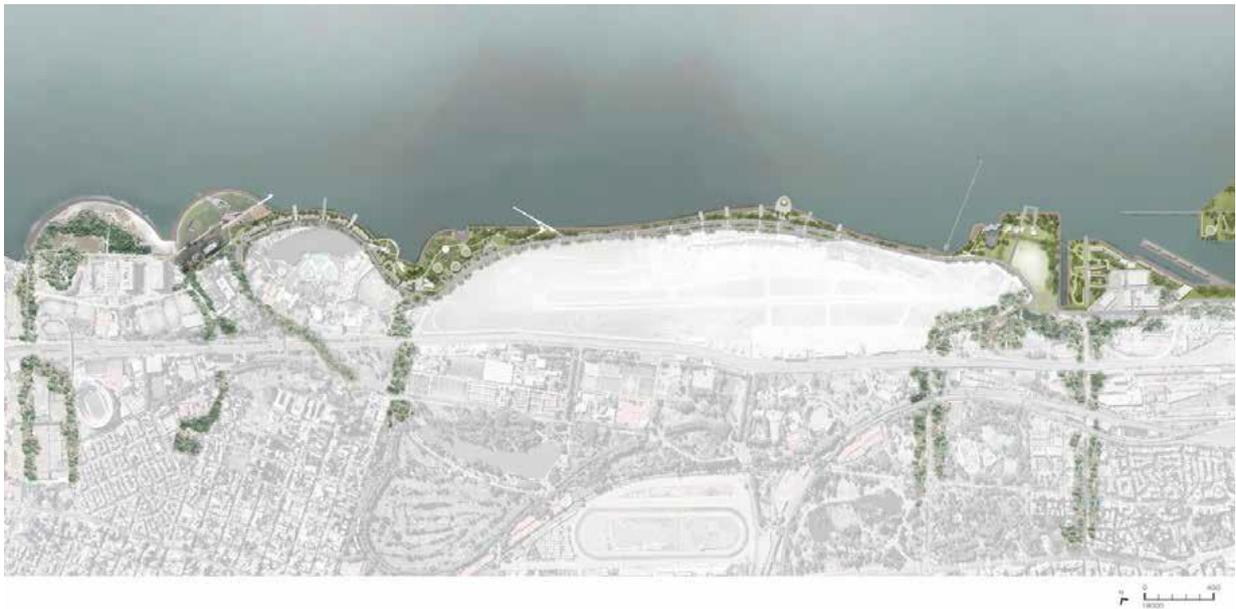
Sistema lineal de parques vinculados. Fuente: Plataforma Arquitectura (2019).

El proyecto propuesto por los arquitectos Joan Marantz y Alex Gazzo Huck, así como por el licenciado en Planificación y Diseño del Paisaje Gabriel Burgueo Galván, resultaron los ganadores del Concurso Nacional.

A través de una serie de proyectos de remodelación, pretende acercar la ciudad a la costa, combinando espacios verdes públicos con valor histórico, cultural y ambiental siguiendo criterios de sostenibilidad.

La propuesta pretende promover y consolidar lugares con nuevos recorridos, usos actuales y futuros, así como recuperar los parques, bulevares y paseos existentes, todo ello contribuyendo al marco ambiental de la Costanera Norte.

Este proyecto intenta restaurar la permeabilidad urbana reconstituyendo la ciudad y su tejido, creando nuevos vínculos y haciendo que la ciudad sea más amigable para los peatones.



Planta general del proyecto ganador de Marantz Arquitectos. Fuente: Plataforma Arquitectura (2019).



Área Anfiteatro y Abanico del proyecto ganador de Marantz Arquitectos. Fuente: Plataforma Arquitectura (2019).

Dentro del plan de revitalización de la relación histórica de Buenos Aires y el Río, la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA (FADU) junto con la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) convocan a concurso el desarrollo urbanístico de “Costa Salguero - Punta Carrasco”, para complementar el proyecto de parque Costanera Norte del Distrito Joven.

La propuesta ganadora fue la realizada por los arquitectos Federico Menichetti y Valeria Franck, en colaboración con el arquitecto Nicolás Giagazoglon.

Las 32 hectáreas y 2.535 metros lineales de extensión sobre el frente del agua del proyecto se plantean como culminación del conjunto urbano de Distrito Joven.

El concepto de parque de la propuesta está definido por tres zonas separadas por caminos principales. Una de las áreas con un programa más comercial y paseo urbano contenido, otra de las áreas en relación a un parque estanco urbano de permanencia y eventual circulación, y una tercer área de franja ribereña que explora una circulación dinámica al mismo tiempo que proporciona espacios para la reflexión y la recreación.



Lámina general del proyecto ganador del Concurso Nacional de Ideas Buenos Aires y el Río - Parque Salguero. Distrito Joven. Fuente: Sociedad Central de Arquitectos SCA (2020). Concurso Nacional de Ideas Buenos Aires y el Río “Parque Salguero” Distrito Joven CABA: GANADORES.

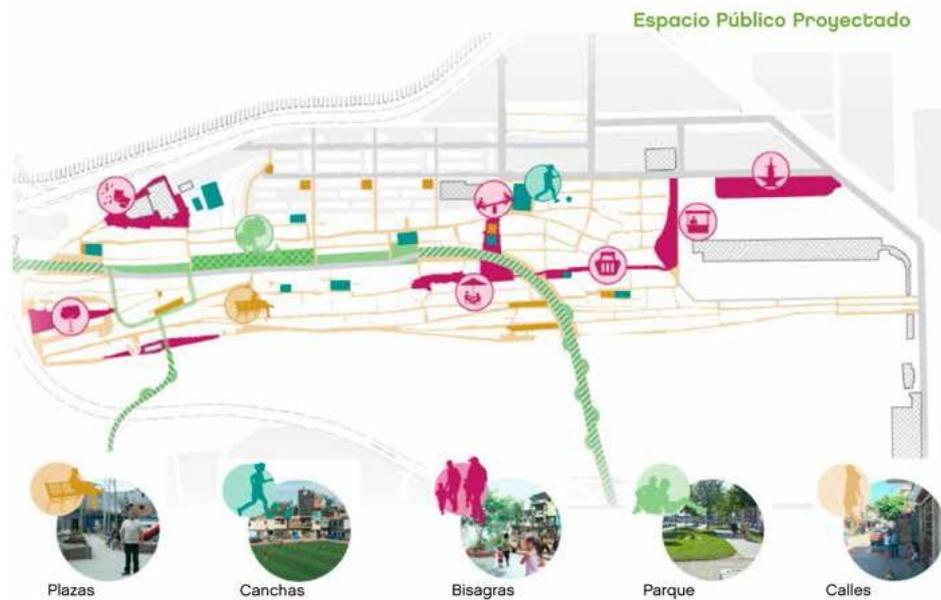


Lámina imágenes del proyecto ganador del Concurso Nacional de Ideas Buenos Aires y el Río - Parque Salguero. Distrito Joven. Fuente: Sociedad Central de Arquitectos SCA (2020). Concurso Nacional de Ideas Buenos Aires y el Río “Parque Salguero” Distrito Joven CABA: GANADORES.

Este proyecto, que presenta una marcada permeabilidad entre el parque y la ciudad, a su vez incluye la posibilidad de empalmar con otro proyecto, también de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, que está en proceso como es el “Parque en Altura, Barrio 31 - Retiro”.

El proyecto ‘Parque en Altura’ se enmarca dentro del Plan de Integración del Barrio 31, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y fomentar la construcción en comunidad. Se pretende cambiar y dar calidad urbano-ambiental a toda la zona, permitiendo una mejor articulación de las distintas áreas del Barrio 31 y una mayor integración con el resto de la ciudad, mejorando la conectividad y la movilidad de sus habitantes.

También permitirá la incorporación de un importante número de espacios verdes y recreativos, facilitando el acceso de las personas espacio público de calidad, potenciando y favoreciendo el desarrollo y la integración social y urbana del Barrio 31, de una manera sustentable y participativa.



Espacio Público Proyectado en las bases del Concurso Internacional de Ideas: Parque en Altura. Fuente: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo FADU (2017). Concurso Internacional de Ideas: Parque en Altura.

El primer premio del concurso lo obtuvo la propuesta "Alto Parque" de Vila y Sebastián Arquitectos, con Gaspar Libedinsky y Santiago Di Lorenzo Autores Asociados, junto con la propuesta "Vertebrando" de Alday Jover Arquitectos en unión transitoria de empresas con KLM - Kelly/Lestard/Maldonado.



Proyecto "Alto Parque" de Vila y Sebastián Arquitectos, con Gaspar Libedinsky y Santiago Di Lorenzo Asociados. Fuente: Noticias Arquitectura.info (2018). Argentina: Primer premio concurso Internacional 'Parque en Altura ,Barrio 31- Retiro' Buenos Aires – Vila y Sebastián Arquitectos, Gaspar Libedinsky y Santiago Di Lorenzo.

Al analizar las propuestas urbanas existentes, se observa la importancia de la conexión de la Ciudad con el Río y la continuidad en el corredor verde de zona norte. Para ello es importante recuperar la permeabilidad de la ciudad, mediante la generación de nuevos vínculos, al incorporar el tejido del Barrio 31 a la trama consolidada de la ciudad.

3.3 Síntesis de la situación actual

La situación actual del Barrio con sus usos y funciones, y las futuras propuestas en el contexto urbano, fomentan la construcción en comunidad.

En el Barrio 31 se destaca la carencia de servicios básicos, la falta de espacios urbanos verdes y la deficiencia en la conexión en transporte, hechos que segregan partes de la comunidad, por lo que es de vital importancia la articulación de las áreas del Barrio con el resto de la ciudad.

Es necesario un espacio de transición que acompañe a la trama de la ciudad, con funciones y usos públicos que incluyan al barrio, atravesándolo de forma que el habitante sienta que es parte de la estructura urbana de la ciudad y así poder disolver la interfaz existente que hoy deja sin conexión al barrio del resto de la población.

La generación de espacios urbanos verdes le dará mayor salubridad al barrio y a su vez se podrán optimizar nuevas comunicaciones en el transporte público.

Mediante el análisis de los diferentes planes que se encuentran actualmente vigentes en la Ciudad de Buenos Aires, se observan los propósitos para establecer propuestas sobre objetivos y programas para mitigar las problemáticas actuales de la Ciudad de Buenos Aires y orientar su crecimiento a un modelo equilibrado y sostenible.

4 Estudio de casos referentes

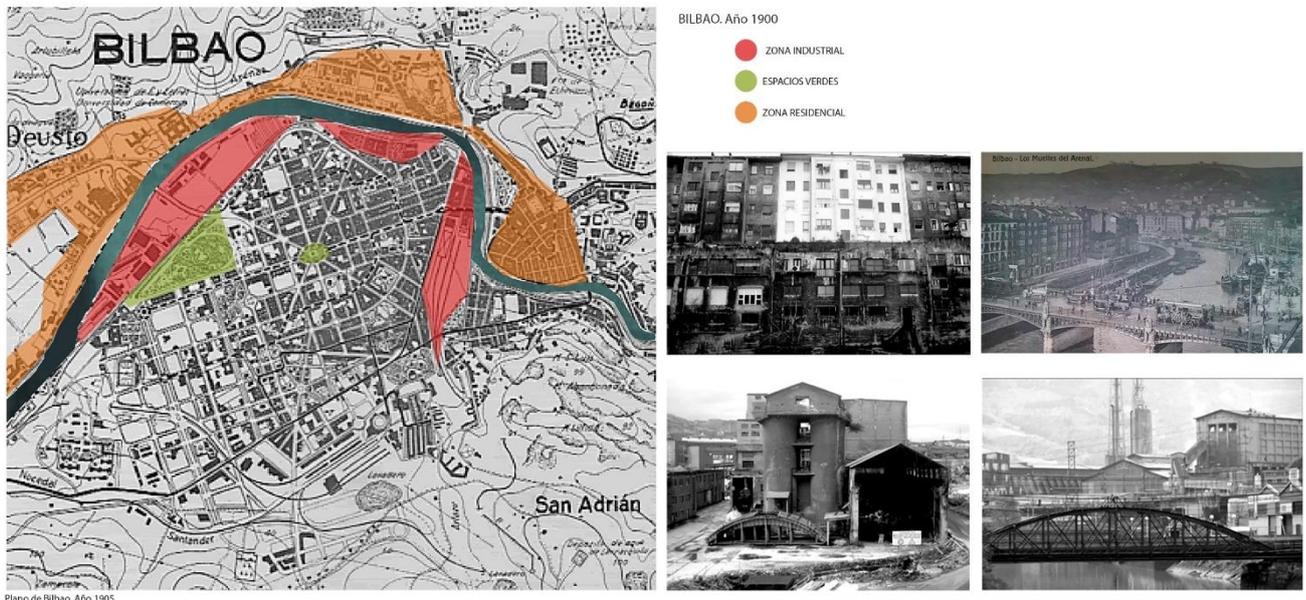
En el transcurso de mi formación como estudiante de arquitectura, tuve la oportunidad de explorar casos de regeneración urbana que han transformado notablemente las ciudades en diferentes partes del mundo. Durante mi cursada, se presentaron dos ejemplos destacados como Bilbao y Medellín. Por otro lado, me ha interesado estudiar el Programa Favela-Bairro como un ejemplo inspirador de transformación urbana a través de la integración social.

El estudio detallado de estos tres casos de regeneración urbana me ha permitido comprender la importancia del diseño urbano en la creación de espacios más inclusivos, seguros y vibrantes. Cada experiencia ha dejado una profunda impresión en mí como estudiante de arquitectura y me ha inspirado a buscar soluciones creativas y sostenibles para los desafíos urbanos del futuro. A través del análisis de estos referentes, he adquirido una visión más amplia sobre cómo el diseño y la planificación pueden marcar una diferencia significativa en la vida de las personas y en la configuración de nuestras ciudades.

4.1 Regeneración urbana Bilbao

Bilbao, situada en el norte de España, es la urbe más poblada del País Vasco con más de un millón de habitantes, extendiéndose a lo largo de la Ría de Bilbao.

A lo largo del siglo XIX y principios del XX experimentó una fuerte industrialización que la convirtió en el epicentro de la segunda región industrializada de España.



Contexto Histórico de Bilbao. Fuente: Elaboración propia.

La imagen de Bilbao, conocida por su industria, astillero y fábrica de acero, ha quedado atrás. Tras celebrar su 700 aniversario, la ciudad ha dado un giro al nuevo siglo, presentándose como un referente de cultura e infraestructura y situándose entre las ciudades europeas más avanzadas en servicios y calidad de vida. Esta transformación ha sido el resultado de la perseverancia y la participación tanto de los ciudadanos como de las instituciones. Proyectos liderados por prestigiosos

arquitectos han cambiado radicalmente la apariencia de Bilbao, convirtiéndola en un importante centro para el comercio, el turismo y la cultura en Europa.

La ciudad ha demostrado su capacidad para evolucionar, dejando atrás su antigua imagen industrial y abrazando una nueva faceta como un lugar de vanguardia en términos de desarrollo urbano y oferta cultural. La sinergia entre la comunidad y las autoridades ha sido clave para este cambio, y el resultado es una Bilbao moderna, atractiva y en constante crecimiento. Su enfoque en la arquitectura, el comercio y el turismo ha impulsado su renacimiento como una ciudad de referencia en Europa, una transformación ejemplar que sirve como inspiración para otras ciudades en busca de un futuro próspero y enriquecedor.

A finales del siglo XX, y con motivo de la reconversión industrial, Bilbao tiene que dar un cambio radical a su economía. Es así como la Villa recupera su dinamismo y se convierte en una ciudad de servicios, volcada en su regeneración medioambiental y urbana. Los terrenos industriales, situados en Abandoibarra, son el espacio de una transformación espacial premiada internacionalmente y que ha situado a Bilbao como un potente destino turístico.



Proceso de transformación urbana. Fuente: Elaboración propia.

Cuando se trasladó el puerto de la ciudad, hubo la oportunidad de volver a conectar Abandoibarra y el río Nervión con el resto de la ciudad.

Los objetivos del plan incluían resolver la caída de 6 metros que separa la calle del río y permitir un flujo uniforme del tráfico vehicular al mismo tiempo que se fomenta la caminata y el transporte público.

El plan hace de Abandoibarra una parte integral de la ciudad al extender la trama de la ciudad al área y al agregar nuevos espacios verdes que enlazan con los existentes.

La gran caída de la calle al río se corrigió creando una calle de suave pendiente que acomoda a los peatones.

El borde peatonal del río tiene dos niveles: el nivel inferior permite a los peatones caminar cerca del agua. Una pasarela paralela en el segundo nivel es un paseo más formal.



Espacios urbanos. Fuente: Elaboración propia.

Bilbao es una muestra impresionante de la arquitectura y la cultura contemporánea. A través de sus focos culturales, la ciudad demuestra su audacia y visión, mostrándonos cómo la arquitectura puede transformar y enriquecer la vida de las personas. Entre ellos podemos destacar los siguientes:

- Museo Guggenheim de Bilbao
- Biblioteca de la Universidad De Deusto
- Centro Comercial Zubiarte
- Estadio San Mamés
- Torre Iberdrola
- Itsasmuseum Bilbao

El Museo Guggenheim, diseñado por Frank O. Gehry, es un hito emblemático de arte contemporáneo. Sus formas audaces y su revestimiento de titanio hacen que este edificio parezca una obra de arte en sí mismo.

La Biblioteca de la Universidad de Deusto, concebida por Rafael Moneo, es una combinación perfecta de tradición y modernidad. Su diseño elegante y funcional crea un ambiente inspirador para el estudio y la investigación.

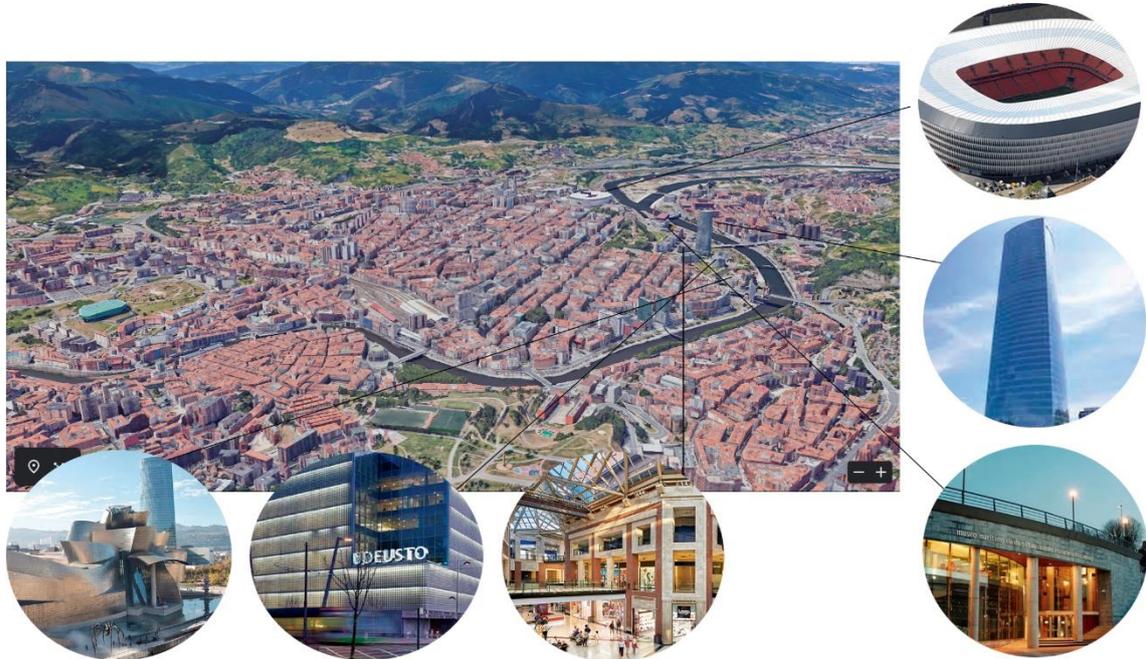
El Centro Comercial Zubiarte ofrece una experiencia de compras única. Seis edificios interconectados forman un complejo comercial vibrante con un diseño contemporáneo y espacios fluidos.

El Estadio San Mamés va más allá de ser un estadio deportivo. Además de albergar al Athletic Club, cuenta con instalaciones de vanguardia para el desarrollo del deporte y la medicina deportiva.

La Torre Iberdrola, diseñada por Cesar Pelli, se alza majestuosa en el horizonte. Este edificio de oficinas representa el compromiso de la empresa Iberdrola con el progreso y la sostenibilidad.

El Itsasmuseum Bilbao, ubicado en el antiguo terreno de los Astilleros Euskalduna, rinde homenaje a la historia marítima de la ciudad, combinando elementos históricos y contemporáneos en su arquitectura.

En cada uno de estos lugares, la arquitectura y la cultura se unen para crear una experiencia inolvidable en Bilbao.



Focos culturales del espacio urbano. Fuente: Elaboración propia.

La trama de la ciudad desemboca en Plaza Euskadi donde podemos encontrar a su alrededor un conjunto de atractores.

El borde peatonal del río tiene dos niveles: el nivel inferior permite a los peatones caminar cerca del agua. Una pasarela paralela en el segundo nivel es un paseo más formal.

Grandes farolas a lo largo de la pasarela recuerdan la escala de las grúas encontradas en el puerto viejo.

El Ayuntamiento de Bilbao entiende al conjunto de sus zonas verdes como un recurso de gran importancia que confiere calidad de vida y valor añadido a la ciudad.

El plan teje el nuevo desarrollo en la ciudad vieja, al tiempo que aumenta la cantidad total de espacios verdes abiertos.

Dos tercios de la superficie del plan director están dedicados a parques y espacios abiertos, lo que convierte a Abandoibarra en la zona más verde y peatonal de Bilbao.

El parque campa de los ingleses funciona como el nexo entre la ciudad, el borde y esos puentes que unen a los mencionados, generando así más espacios verdes públicos incluyendo a edificios con diversas funciones.



Espacios Verdes. Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

Mediante el análisis de la transformación urbana de la zona industrial de Abandoibarra, se observa que un punto totalmente fuerte en la reconversión fue la creación de diferentes atractores como edificios públicos y privados, que permiten crear centralidades con espacios culturales.

Estos atraerán de manera significativa a la población y turistas extranjeros que no solo dará una respuesta económica, una de las mayores problemáticas que contiene el barrio, sino que también realzará la capacidad de integración del mismo.

Es sumamente importante forjar una red de conexión de transporte público que permita dar movilidad eficiente a los habitantes del barrio y forme una interacción más óptima con el resto de la ciudad.



ATRACTORES



ESPACIOS VERDES

Análisis de intervención. Fuente: Elaboración propia.

4.2 Regeneración urbana Medellín

Medellín es un municipio colombiano, capital del departamento de Antioquia. Es la ciudad más poblada del departamento y la segunda más poblada del país después de Bogotá. Se asienta en la parte más ancha de la región natural conocida como Valle de Aburrá, en la cordillera central de los Andes. Se extiende a ambas orillas del río Medellín, que la atraviesa de sur a norte, y es el núcleo principal del Área metropolitana del Valle de Aburrá.



Ubicación geográfica Medellín. Fuente: Google Maps.

La ciudad tiene una población de 2.533.424 habitantes (2020), mientras que dicha cifra, incluyendo el área metropolitana, asciende a 4.055.296 personas (2020), lo que la ubica como la duodécima área metropolitana más poblada de Sudamérica.



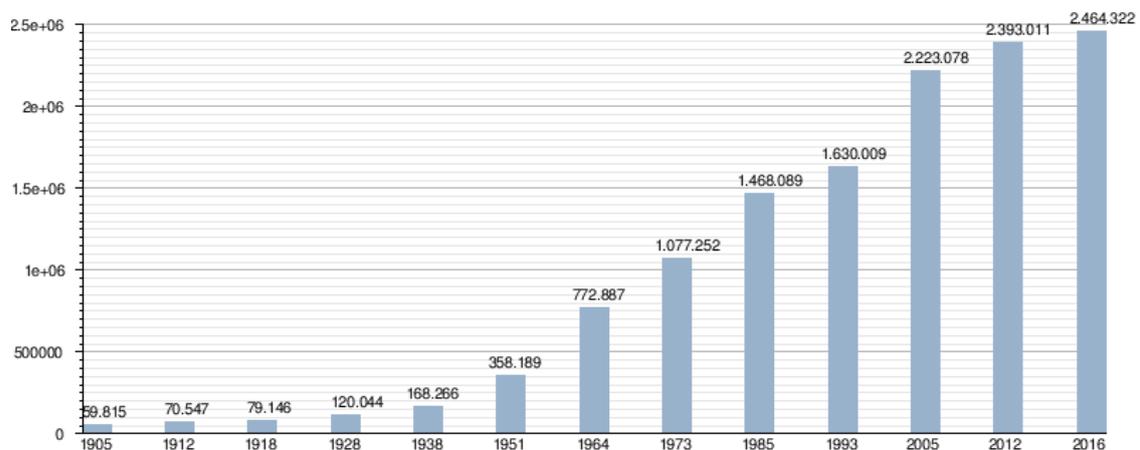
Centro de Medellín. Fuente: Google Maps.



San Javier, comuna número 13 de Medellín. Fuente: Medellín Convention & Visitor Bureau.

Medellín no escapa a la tendencia colombiana de crecimiento de las áreas urbanas en detrimento de la población rural, este proceso de urbanización acelerado no se debe exclusivamente a la industrialización, ya que existen unas complejas razones políticas y sociales como la pobreza y la violencia: principalmente causadas por el conflicto armado que ha vivido Colombia, las cuales han motivado la migración del campo a la ciudad a lo largo del siglo XX, generando un crecimiento exponencial de la población en las zonas urbanas.

Hoy en día el 58 por ciento de la población de Antioquia habita en el área metropolitana. El 67 por ciento de los habitantes de dicha área, corresponden a Medellín, de los cuales el 61,3 por ciento nacieron en la ciudad.



Crecimiento demográfico. Fuente: Datos de 1905 a 1938 Historia de Antioquia48 - Datos de 1951 a 2016 censos del DANE.

Hacia finales de los 60 la construcción tuvo un gran dinamismo y los campesinos, que no tenían acceso a los créditos de vivienda, empezaron a construir en las laderas.

Muchas de las edificaciones antiguas del centro fueron demolidas para dar paso a los edificios que fueron destinados para oficinas y vivienda. El sector textil se modernizó bastante en este periodo y se consolidó de forma definitiva la vocación industrial de la ciudad.

En la década del 70 aparecen los síntomas iniciales de lo que sería la más grande crisis económica y social en su historia. Aparecen indicadores de aumento del desempleo, y con él la criminalidad y la inseguridad general. Aunque el país en su conjunto afrontó entre 1970 y 1980 un periodo crítico en su economía, esta crisis tuvo un especial impacto en Medellín, que llegó a tener la tasa de desempleo más alta de la nación.

El sector manufacturero no solo había perdido dinámica, sino que se mostraba incapaz de afrontar la situación creada con los altos índices de desempleo, la recesión económica y la imposición desde el gobierno central de un nuevo modelo de desarrollo fundamentado en las actividades financieras y de la construcción. Es entonces cuando el contrabando, primero, y luego el narcotráfico, aparecen como alternativa para miles de personas que no tenían en el mercado legal ninguna o muy poca posibilidad de encontrar empleo o de ejercer una actividad económica rentable.

El Cartel de Medellín fue creado en 1976 y contó, hasta mediados de los años 1980, de una relativa libertad y tolerancia por parte del gobierno colombiano, posteriormente el cartel inició un gran movimiento para desestabilizar al Estado. La ciudad sufrió todo el peso de la lucha entre el narcotráfico y el gobierno en los últimos años de la década de los ochenta y a principios de los noventa. Aparecieron el narcoterrorismo, el sicariato, las bandas delincuenciales en los barrios populares, los secuestros, y los asesinatos de jueces y políticos.



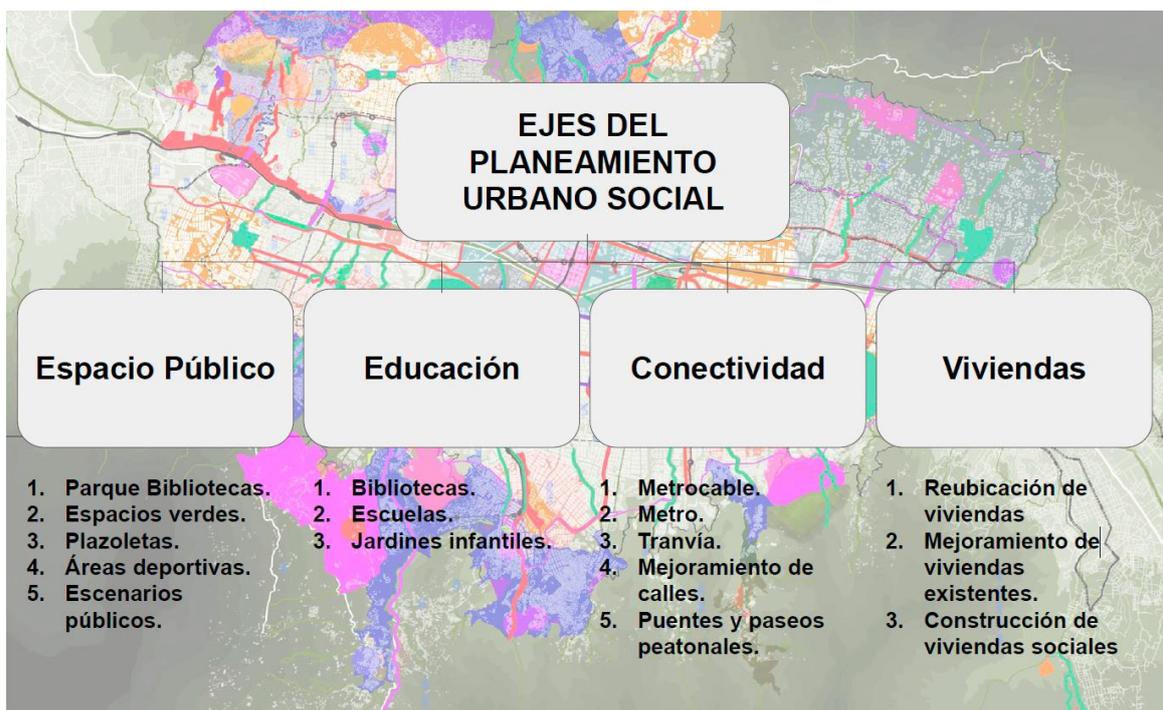
Periodista y director del diario El Espectador de Colombia asesinado en 1986 por sicarios contratados por el cartel de Medellín que lideraba Pablo Escobar Gaviria. Fuente: El Espectador, Bogotá, Colombia.

El asesinato, el secuestro, las masacres, las bombas, entre otras modalidades de violencia, conformaron la cotidianidad de los ciudadanos en los años 80 y 90. Aunque la violencia vivida en ésta época correspondió a una sumatoria de actores y conflictos, se puede afirmar que el Cartel de Medellín, en la guerra contra el Estado colombiano y el cartel de Cali, sometió a la ciudad a la peor oleada de terror y miedo.

La muerte de Pablo Escobar, en 1993, supuso el fin del Cartel de Medellín, pero dejó profundos conflictos sociales en la región. La guerrilla y el paramilitarismo continuaron con su activismo armado que han creado duros impactos no solo en la ciudad sino en el país como el aumento de desplazados por la violencia y el endurecimiento de las políticas de seguridad del Estado.

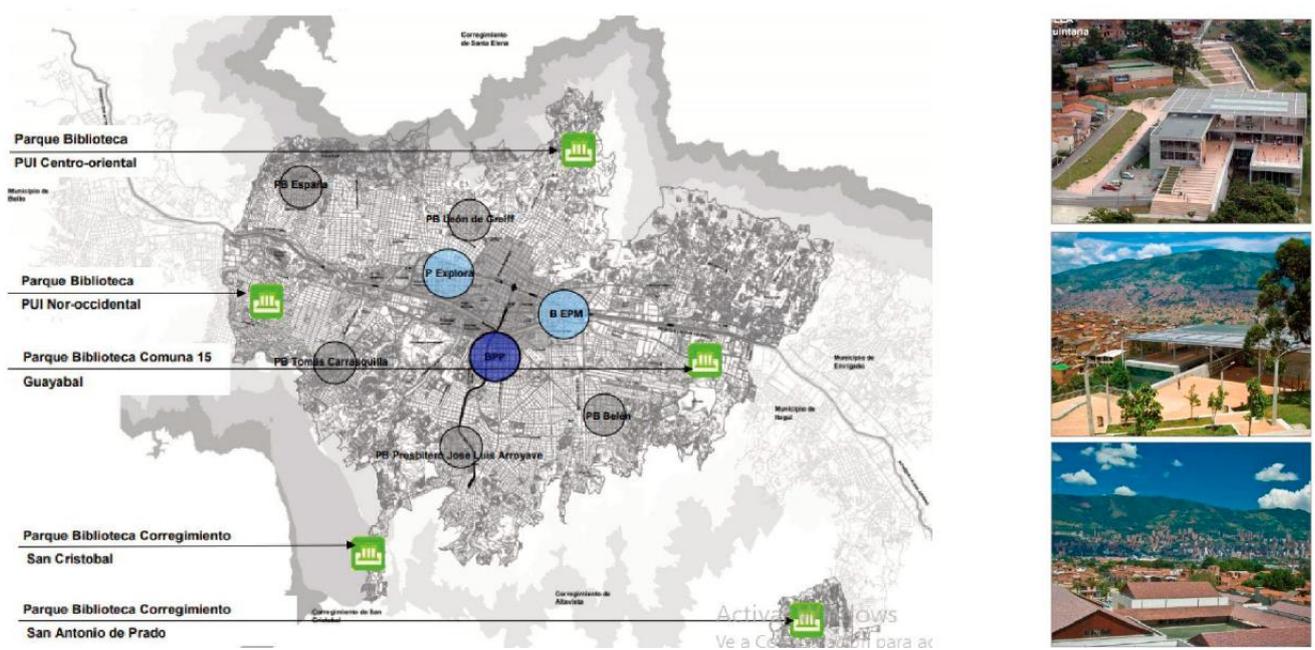
Urbanismo Social

Gracias al trabajo conjunto e integral entre planificadores, diseñadores urbanos y políticos, Medellín ha dado un gran paso adelante para rescatar áreas de la ciudad que previamente habían sido ignoradas. La ciudad se ha convertido en un auténtico laboratorio de innovación y transformación urbana gracias a procesos sostenidos de planeación, de políticas inclusivas abiertas a la participación, y de esquemas exitosos de innovación institucional.



Ejes del planeamiento social. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

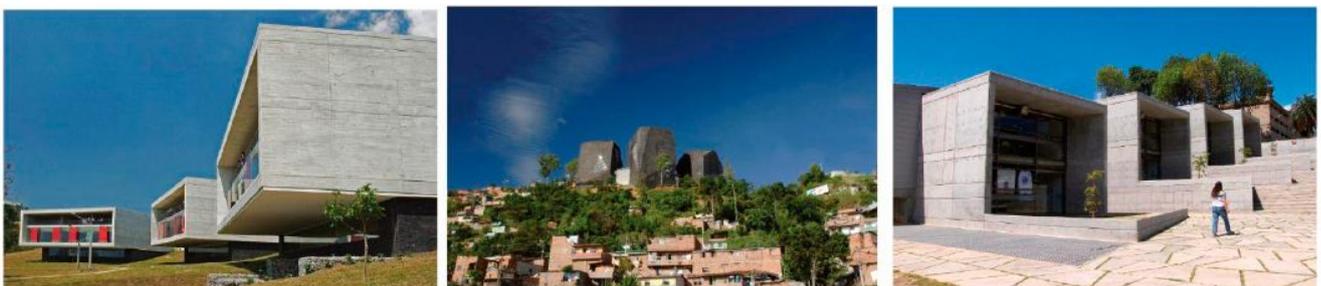
Medellín se destaca por su accesibilidad a través del transporte público desde cualquier punto de la ciudad. La recuperación y fortalecimiento de los barrios han dignificado a sus habitantes, mientras que las acciones de renovación urbana han revitalizado áreas degradadas. La ciudad también se ha comprometido con el restablecimiento ambiental y urbano, creando espacios públicos abiertos para fomentar encuentros y cohesión social. Un ejemplo inspirador de desarrollo urbano integral y sostenible.



Localización de Parques Biblioteca. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

Los Parques Biblioteca son complejos urbanísticos formados por edificaciones de arquitectura moderna, con amplios espacios circundantes de uso público, verdes, peatonales y decorativos. Los Parques Biblioteca son Centros culturales para el desarrollo social que fomentan el encuentro ciudadano, las actividades educativas y lúdicas, la construcción de colectivos, el acercamiento a los nuevos retos en cultura digital.

Las ideas fundamentales del proyecto consisten en mejorar el entorno físico y cultural, servir de estímulo y motor para su evolución y favorecer el orgullo ciudadano y sentido de pertenencia ofreciendo alternativas de alta tecnología para diversión, descanso, conectividad, educación e ilustración. Los Parques Biblioteca se convertirán en referentes urbanos y arquitectónicos, proporcionando ambientes interiores para el estudio y la ilustración, y espacios públicos exteriores para interacción comunitaria, por medio de la lúdica y el disfrute.



Parque Biblioteca La Ladera, Parque Biblioteca España y Parque Biblioteca San Javier.
Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

El plan incluye así en la ciudad universos locales comunitarios de altura y buen gusto, que promueven igualdad social, convivencia e integración ciudadana, todo lo cual incrementa en buena medida los índices de calidad de vida del ciudadano de Medellín. Arquitectos de todo el mundo

dejaron su importancia en este proyecto. Entre ellos Giancarlo Mazzanti, Ricardo La Rotta Caballero e Hiroshi Naito.

Los arquitectos diseñaron inicialmente cinco Parques Biblioteca que ya están en funcionamiento, en diferentes puntos estratégicos de la ciudad (otros cinco están en proceso de desarrollo). Sus nombres son Parque Biblioteca La Ladera, Parque Biblioteca San Javier, Parque Biblioteca Belén, Parque Biblioteca España y Parque Biblioteca La Quintana.



Parque Biblioteca Belén

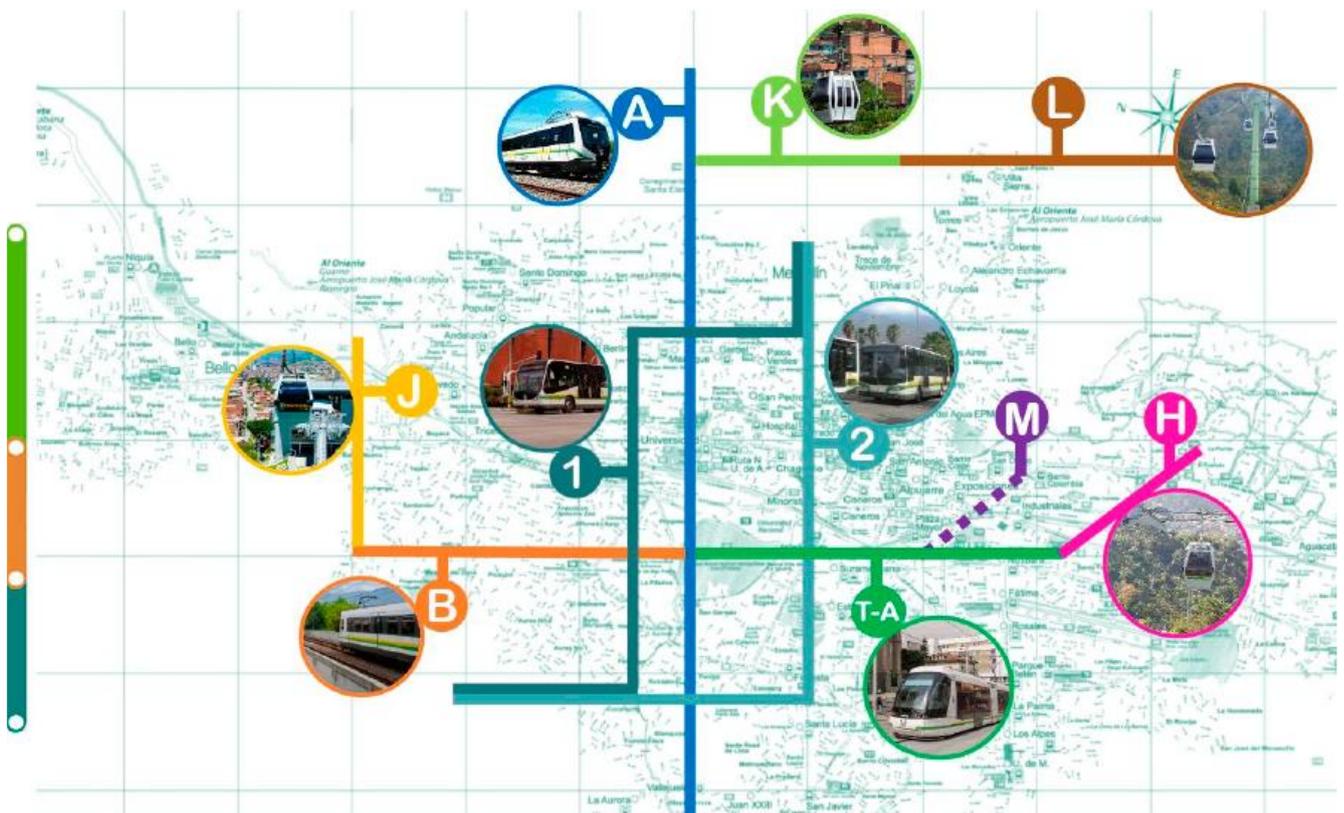


Parque Biblioteca Quintana

Parque Biblioteca Belén y Parque Biblioteca La Quintana. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

Conectividad. Transporte Público

El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA es el conjunto de modos de transporte público que permite a los ciudadanos metropolitanos desplazarse por los diez municipios del Valle de Aburrá. El SITVA está conformado por los siguientes subsistemas, que integrados prestan servicio a los ciudadanos de manera segura, eficiente y cómoda.



Sistemas de transporte público. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

1- Subsistema de transporte masivo conformado por:

A. El metro.

B. El Metrocable.

C. El tranvía.

D. Los colectivos que circulan por carriles preferenciales

2- Subsistema de transporte público colectivo de pasajeros (TPC) conformado por:

E. Los colectivos con un radio de acción municipal y metropolitano.

F. Sistema de bicicletas públicas del Valle de Aburrá.



Sistemas de transporte público. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

-
- A. El Metro: tenemos en el Valle de Aburrá 31,3 kilómetros de metro que mueve 800.000 personas diarias a una velocidad promedio de 37 km/h. El sistema ha cambiado la vida a muchos, pues le da tiempo y calidad de vida a los usuarios.
 - B. Los Cables: las líneas de cables se extienden para subir las laderas de Medellín. En total son 11,9 km de cables con 12 paradas repartidas en cinco líneas y una flota de 362 telecabinas que moviliza a diario 41.000 pasajeros. El primer cable de la ciudad fue puesto en servicio en el 2004.
 - C. El Tranvía: inició su operación en el 2016, presta servicio con una única línea de 4,3 km y nueve paradas recorrida por una flota conformada por doce tranvías que movilizan 45.000 pasajeros diarios.
 - D. El Metroplús: moviliza a diario 125.000 pasajeros en dos líneas que suman 26 km de recorrido, cuenta con 48 paradas atendidas por una flota de 77 colectivos. Desde el inicio de su operación en el 2011, ha sido evidente la eficiencia de los viajes del Metroplús por los carriles exclusivos.
 - E. Transporte público colectivo de pasajeros (TPC): con radio de acción municipal y metropolitano, está conformado por las rutas que transitan por dos o más municipios al interior del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. TPC está organizado en cuencas que son operadas por diferentes empresas de transporte.
 - F. Sistema de bicicletas públicas del Valle de Aburrá es un sistema con bicicletas dispuestas en el espacio público para que los ciudadanos las usen y se desplacen entre las estaciones del mismo Sistema.

Vivienda Social

En Medellín, se han implementado diversos programas innovadores de viviendas sociales que han transformado el panorama urbano y mejorado la calidad de vida de miles de familias. Estos proyectos, impulsados por una visión de inclusión y desarrollo equitativo, han dado lugar a diferentes tipos de viviendas sociales que abarcan desde renovaciones urbanas en barrios marginales hasta construcciones de unidades habitacionales sostenibles y accesibles. A través de una combinación de diseño arquitectónico creativo, enfoque comunitario y enfoque ambiental, estas viviendas sociales representan un modelo inspirador de desarrollo urbano inclusivo y responsable. Algunos de los programas destacados son los siguientes:

- **Mejoramiento saludable:** Proceso por el cual el beneficiario del subsidio supera deficiencias básicas de una vivienda perteneciente a un desarrollo legal o en proceso de legalización. Dichas mejoras pueden consistir en: estructura principal, cimientos, cubiertas totales, vigas o mampostería estructural.
- **Mejoramiento por reposición:** Proceso por el cual, a partir de una vivienda existente, se realiza una reconstrucción en razón al estado de criticidad de los elementos estructurales o por estar construida en materiales provisionales.
- **Vivienda definitiva:** Soluciones habitacionales dirigidas a grupos familiares propietarios o poseedores de viviendas de interés prioritario ubicadas en áreas afectadas por eventos naturales o desastres o por estar comprometidas con proyectos de interés general.
- **Arrendamiento temporal:** Atiende a las familias en condiciones de vulnerabilidad social y económica, ocasionada por un desastre natural, ubicación en zona de alto riesgo o por obra pública, con un subsidio de arrendamiento temporal como alternativa de solución habitacional para que puedan continuar con su desarrollo familiar mientras acceden a soluciones habitacionales definitivas o regresan a sus hogares una vez mitigado el riesgo.



Viviendas Sociales en Antioquía. Fuente: Medellín: El Colombiano.

Mejoras en el espacio público

Mediante una visión audaz y un enfoque centrado en la comunidad, se han llevado a cabo significativas mejoras en sus áreas públicas, creando entornos urbanos más vibrantes, inclusivos y atractivos. Desde la revitalización de parques y plazas hasta la creación de espacios de encuentro y esparcimiento, estas iniciativas han fomentado el sentido de pertenencia y cohesión social entre los ciudadanos. Asimismo, el enfoque en la educación, sostenibilidad y el diseño accesible ha permitido que personas de todas las edades y habilidades disfruten plenamente de estos espacios. Las mejoras en el espacio público de Medellín son un testimonio del compromiso de la ciudad con el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes, en busca de un futuro más inclusivo y amigable con el entorno.



Colegio: Héctor Abad



Colegio: Héctor Abad



Mejoras en el espacio público, Colegio Héctor Abad. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.



Mejoras en el espacio público, Creación de espacios deportivos. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.



Mejoras en el espacio público, Metrocable. Fuente: Elaboración grupal materia Proyecto Urbano, cátedra Cabral – Roldan.

Conclusiones

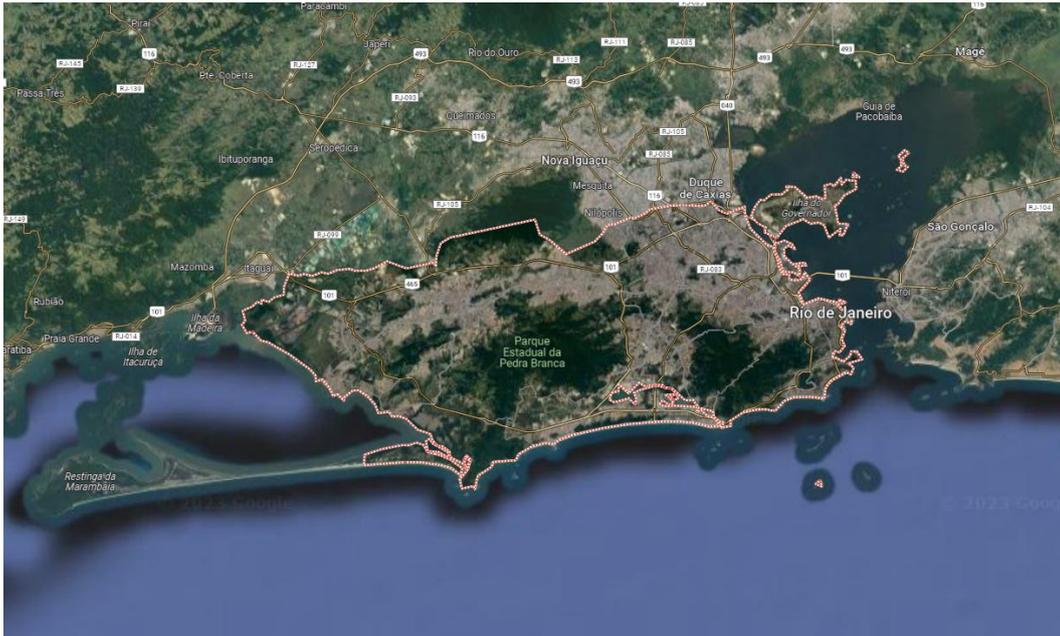
La inversión en espacios públicos de calidad, y en educación, ha demostrado tener un efecto sumamente positivo en la sociedad de Medellín.

Son múltiples los ejemplos en los cuales se demuestra que la sociedad muestra signos de progreso cuándo existe un empuje hacia la consolidación de espacios de calidad y diseño para todos. También, la creación de los mismos, vinculados a la educación, facilitan el alcance de esta a todas las personas y construye un futuro mejor para la gente de todos los sectores sociales.

Medellín demuestra que, crear una red de espacios públicos a la que todos pueden acceder, promueve el desarrollo de la sociedad y disminuye la segregación en las ciudades donde existen diferencias muy marcadas entre unos barrios y otros, por la razón que sea. La intervención propuesta en el barrio 31 buscará lo mismo para las personas a quienes las barreras físicas y sociales han dejado “fuera” de la ciudad de Buenos Aires. Apuntamos a que el Barrio 31 se conecte a la trama de la ciudad y permita abrir nuevas conexiones con el borde costero al cual le ha dado la espalda por mucho tiempo.

4.3 Favela Bairro

En Río de Janeiro, las favelas o asentamientos marginales fueron reconocidas desde hace tiempo como una de las manifestaciones más visibles de la pobreza en la ciudad y como un símbolo de las diferencias que existe entre los ricos y los pobres. A lo largo de más de 100 años, ha habido numerosos intentos de erradicar o integrar estas comunidades marginales a la ciudad, pero ninguno ha tenido éxito. En este contexto, el Gobierno Municipal de Río de Janeiro lanzó en 1994 el programa de mejoramiento Favela Bairro, con el objetivo de transformar las favelas en barrios de la ciudad.

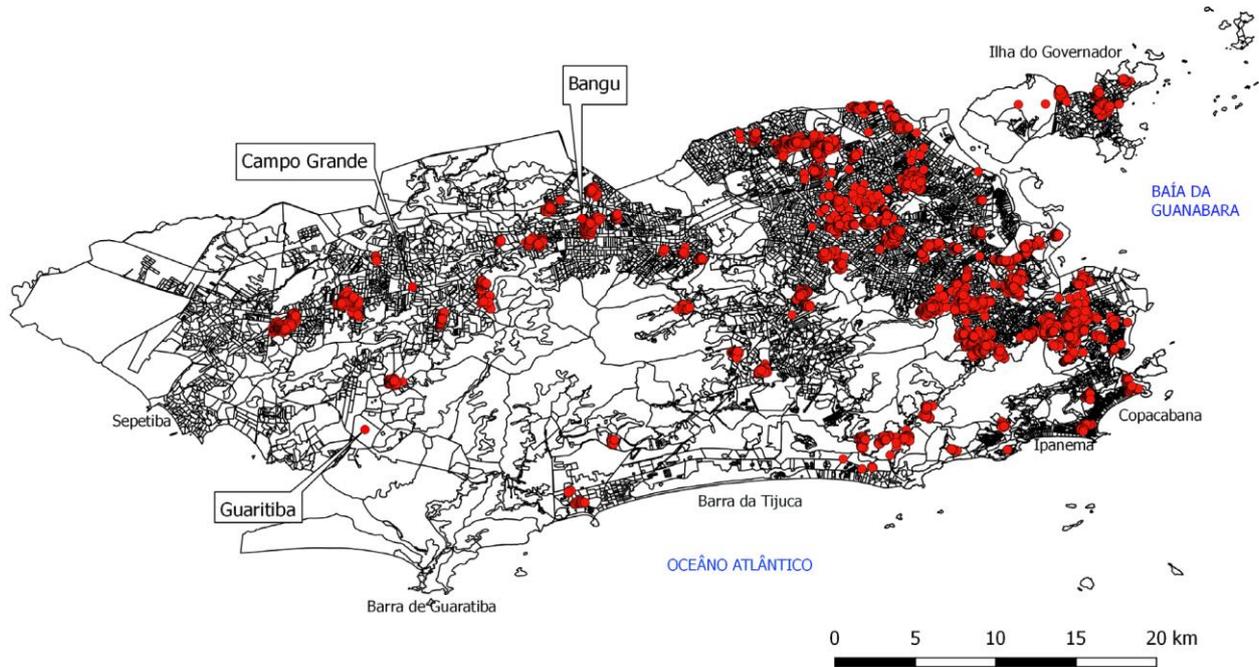


Ubicación geográfica Río de Janeiro. Fuente: Google Maps.

El programa es amplio y ambicioso, buscando mejorar las condiciones de infraestructura, servicios, vivienda, empleo y educación en las favelas. Favela Bairro ha recibido reconocimiento internacional como un ejemplo para reducir la pobreza urbana, reflejando el creciente interés en abordar la pobreza desde los organismos internacionales y ONGs.

El enfoque en reducir la pobreza se ha intensificado desde mediados de los 90, y se considera un proceso multidimensional que va más allá de los bajos ingresos e incluye la salud, el acceso a servicios esenciales y la vulnerabilidad. Se destaca la necesidad de crecimiento económico, reformas legislativas, descentralización y mayor inversión en salud, educación e infraestructura para combatir la pobreza.

En este contexto, se reconoce el papel crucial de la vivienda, que tiene una relación importante con la salud, la seguridad, el empleo y la educación. Se identifican elementos esenciales en las políticas para la reducción de la pobreza a través de una revisión de la literatura y los programas de vivienda actuales.



Ubicación de favelas en Río de Janeiro. Fuente: Nora Libertun de Duren, Rene Osorio (2020). Bairro: Diez Años Después. Brasil: BID.



Morro, Brasil (2018). Fuente: iStock (2020) Brasil.

Políticas poblacionales de Río de Janeiro

En las décadas de los 80 y 90, en Río de Janeiro, se llevaron a cabo políticas que buscaban mejorar la situación de las comunidades marginales bajo la dirección del gobernador Leonel Brizola, y eso afectó directamente a la ciudad en muchos aspectos. Durante ese período, se pusieron en marcha iniciativas populistas enfocadas en la construcción de escuelas y la legalización de lotes en las favelas. Aunque estos esfuerzos tenían como objetivo mejorar la calidad de vida de los habitantes de estas comunidades, se encontraron con dificultades debido a la ineficiencia en su gestión y la falta de recursos adecuados para llevar a cabo los programas de vivienda para los más desfavorecidos.

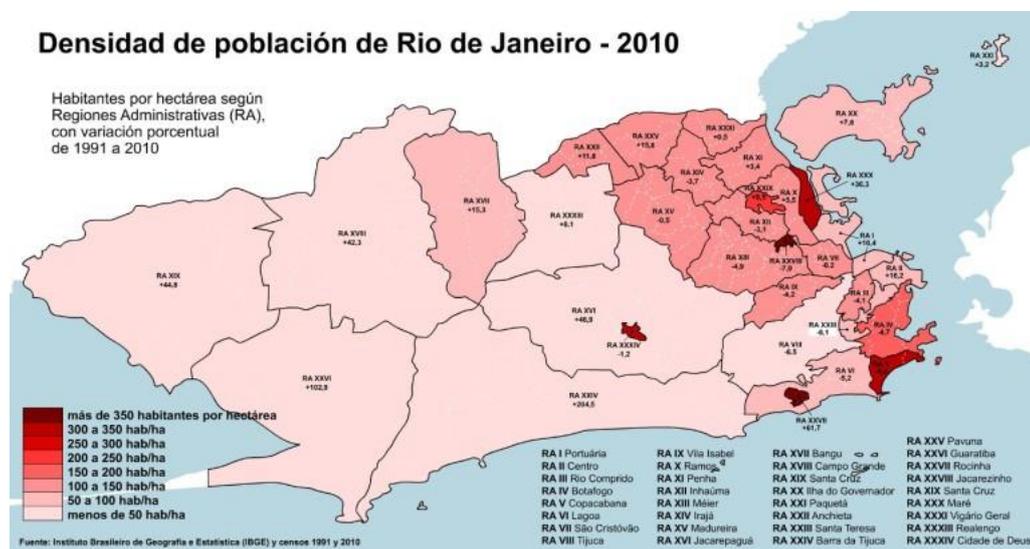
Con el paso de los años, lamentablemente, la población que vivía en condiciones de pobreza aumentó significativamente, convirtiendo a Río de Janeiro en la ciudad brasileña con el mayor número de personas en situación de pobreza y una creciente desigualdad social. Las favelas experimentaron un rápido crecimiento y se enfrentaron a desafíos relacionados con la violencia, especialmente vinculada al tráfico de drogas y la represión policial.

No obstante, a finales de la década, el Movimiento Nacional para la Reforma Urbana tuvo un papel importante en la configuración de una nueva Constitución en 1988, lo que llevó a la creación del Departamento Municipal de la Vivienda en 1993. Este organismo se esforzó por mejorar las condiciones de habitabilidad en las favelas, incluyendo la legalización de la subdivisión de terrenos y la reubicación de personas en zonas de menor riesgo natural.

El año 1993 marcó un hito crucial en el proceso de transformación urbana de las favelas de Río de Janeiro. Se introdujo un debate sobre la política de erradicación de las comunidades en la Cámara legislativa de la ciudad, lo que resultó en decretos que definitivamente condenaban esta práctica. Estas decisiones quedaron plasmadas en el Plan Director de la ciudad de Río de ese mismo año.

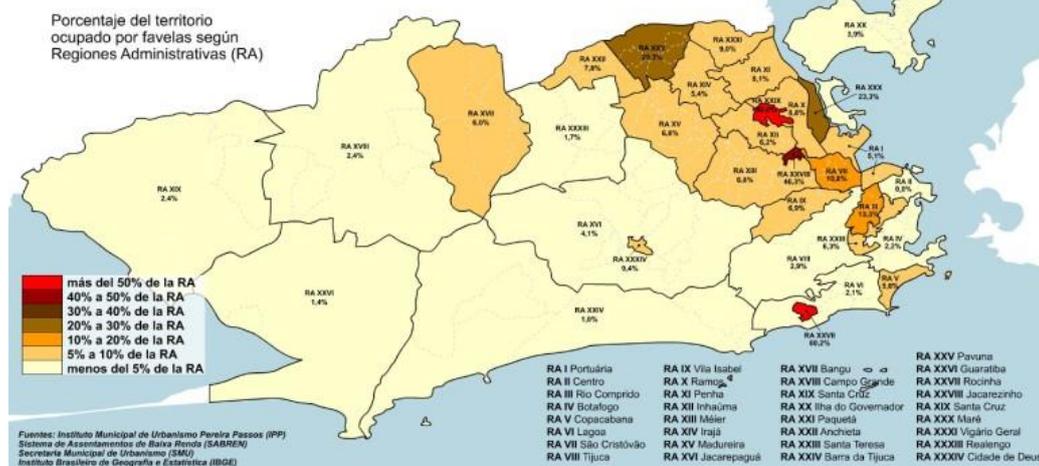
Es importante destacar que el nuevo gobierno electo en ese período apostó por mejorar la ciudad construida y dignificar sus calles y barrios, lo que dio lugar a dos proyectos ambiciosos: "Rio-Cidade" para el desarrollo de la ciudad formal y "Favela-Bairro" para abordar las necesidades de la ciudad informal. Estos proyectos tenían como objetivo transformar la realidad urbana de las favelas y proporcionar una mejor calidad de vida para sus habitantes.

En 1994, Río de Janeiro contaba con un total de 661 favelas, que albergaban aproximadamente a un millón de personas.



Fuente: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) y censos 1991 y 2010.

Favelas en Rio de Janeiro - 2010



Fuente: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) y censos 1991 y 2010.

El Programa Favela-Bairro

El Programa Favela-Bairro fue una iniciativa municipal, para construir toda la infraestructura y los equipamientos de servicios públicos necesarios para transformar las favelas en barrios formales de la ciudad, respetando el esfuerzo que las familias ya habían realizado en la producción de sus viviendas y garantizando la condición de ciudad a esos asentamientos populares.

A diferencia de políticas anteriores que se enfocaron en aspectos puntuales, el Programa Favela-Bairro se propuso abarcar en su totalidad las 608 áreas de favelas, tomando en cuenta la globalidad del proceso de adaptación a la ciudad. Para ello, se formuló una estrategia de intervención físico-urbanística que buscaba la normalización del espacio, favoreciendo así la integración social y la plena ciudadanía de sus habitantes.

El programa contó con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cubriendo el 60% del coste total aprobado, y recibió también aportaciones de la Unión Europea y fondos sociales de la Caixa Económica Federal, entre otros.

Una de las características más destacables del Programa Favela-Bairro fue la colaboración y el enfoque multidisciplinario. La selección de quince áreas de favelas de porte mediano, asentamientos entre 500 a 2500 viviendas, en una primera etapa se basó en la existencia de una componente de organización social ciudadana. Se llevó a cabo un concurso público de profesionales, y se involucró al máximo de perspectivas profesionales en los equipos de trabajo técnico.

Los aspectos conceptuales que se abordaron en el programa fueron fundamentales para alcanzar los objetivos. Se buscó mantener las viviendas existentes, complementar o configurar una estructura urbana principal, introducir valores urbanísticos propios de la ciudad formal como calles y plazas, e implementar infraestructuras de servicios públicos y sociales. Además, se puso un gran énfasis en la participación activa de la comunidad en todas las etapas del programa y en la solución de los problemas de riesgo físico-ambiental, incluso contemplando la opción de realojo en el mismo terreno.



Santa Marta, Brasil (2018). Fuente: iStock (2020) Brasil.

Los resultados de esta primer selección del Programa Favela-Bairro fueron impresionantes. Se extendió a 169 favelas durante seis años, beneficiando a aproximadamente 500.000 habitantes, que representaba la mitad de la población total de las favelas de Río de Janeiro en ese momento.

En el inicio del año 2000, el BID autorizó recursos para un segundo contrato con los mismos plazos de realización (4 años) y un presupuesto de 300 millones de dólares USA, de los cuales 120 millones eran aportación del Ayuntamiento. Con más de un siglo de vida, las favelas ya no podían ser tratadas como un fenómeno provisional. Esa consolidación, de hecho, ya no era solamente física, sino fruto de un largo proceso histórico y cultural, historia y cultura de comunidades pobres que se confunde con la propia historia de la Ciudad de Rio de Janeiro (Conde y Magalhães. 2004).

El programa se basó en la colaboración de todos los departamentos municipales, estatales y federales (urbanismo, medio ambiente, salud, educación primaria, trabajo y renta) que aplicaron sus propios programas en los nuevos espacios físicos construidos; pero, sobre todo, en las sinergias establecidas con las asociaciones de vecinos y con sus aportaciones e iniciativas sobre los programas.



Favela sobre pendiente en el Morro dos Prazeres en Río de Janeiro, 2018.

Un listado de los temas afrontados y enunciados, sobre áreas de morfologías bastante difíciles (pendientes, bordes de ríos, etc.), revela la complejidad de los proyectos y obras realizadas, encargadas a equipos técnicos y profesionales por el Ayuntamiento de Rio. Los aspectos de mayor relevancia eran los siguientes:

- **Abastecimiento de agua**
Garantizar el suministro de agua potable a todas las viviendas de la favela, con sistema de distribución y conexión a la red de cada domicilio, incluyendo una evaluación del sistema actualmente implantado y estudios de viabilidad correspondientes.
- **Alcantarillado de cloacas**
Garantizar el alcantarillado sanitario de todas las viviendas de la favela en un sistema completamente clasificador y conectado a la red pública, incluyendo una evaluación del sistema actual.
- **Drenaje**
Garantizar el drenaje de toda el área de la favela, evaluando el sistema de macro y micro drenaje.
- **Laderas y estabilización**
Evaluar las áreas de riesgo existentes o aquellas resultantes del proceso de urbanización con el objetivo de facilitar la estabilización de las laderas.
- **Reforestación**
Evaluar las necesidades de reforestación, sobre todo en áreas desocupadas.
- **Límites**
Delimitación física del área favelada, con el objetivo de contener su expansión futura.
- **Sistema viario**

Construir un sistema viario principal, a fin de permitir el acceso de la población a todos los servicios públicos implantados; consolidar y mejorar el sistema secundario. Se podrá considerar las diversas alternativas (calles-escaleras, calles-canal, etc.).

- **Basura**

Garantizar la recogida de basuras por la empresa pública responsable, con el objetivo de atender todas las viviendas.

- **Energía eléctrica y alumbrado público**

Mejorar la distribución de energía eléctrica y garantizar la iluminación pública en todos los accesos de la favela: plazas, áreas deportivas y de ocio y otros equipamientos comunitarios existentes o a construir.

- **Equipamientos comunitarios**

Garantizar la dotación de equipamientos comunitarios tales como: guardería, deporte y ocio, centro comunitario, áreas comerciales.

- **Identificación**

Identificación del potencial económico y social existente en la comunidad con el objetivo de aprovecharlo para el desarrollo de programas en este ámbito (cooperativas de profesionales, micro empresas, etc.).

- **Regularización de terrenos**

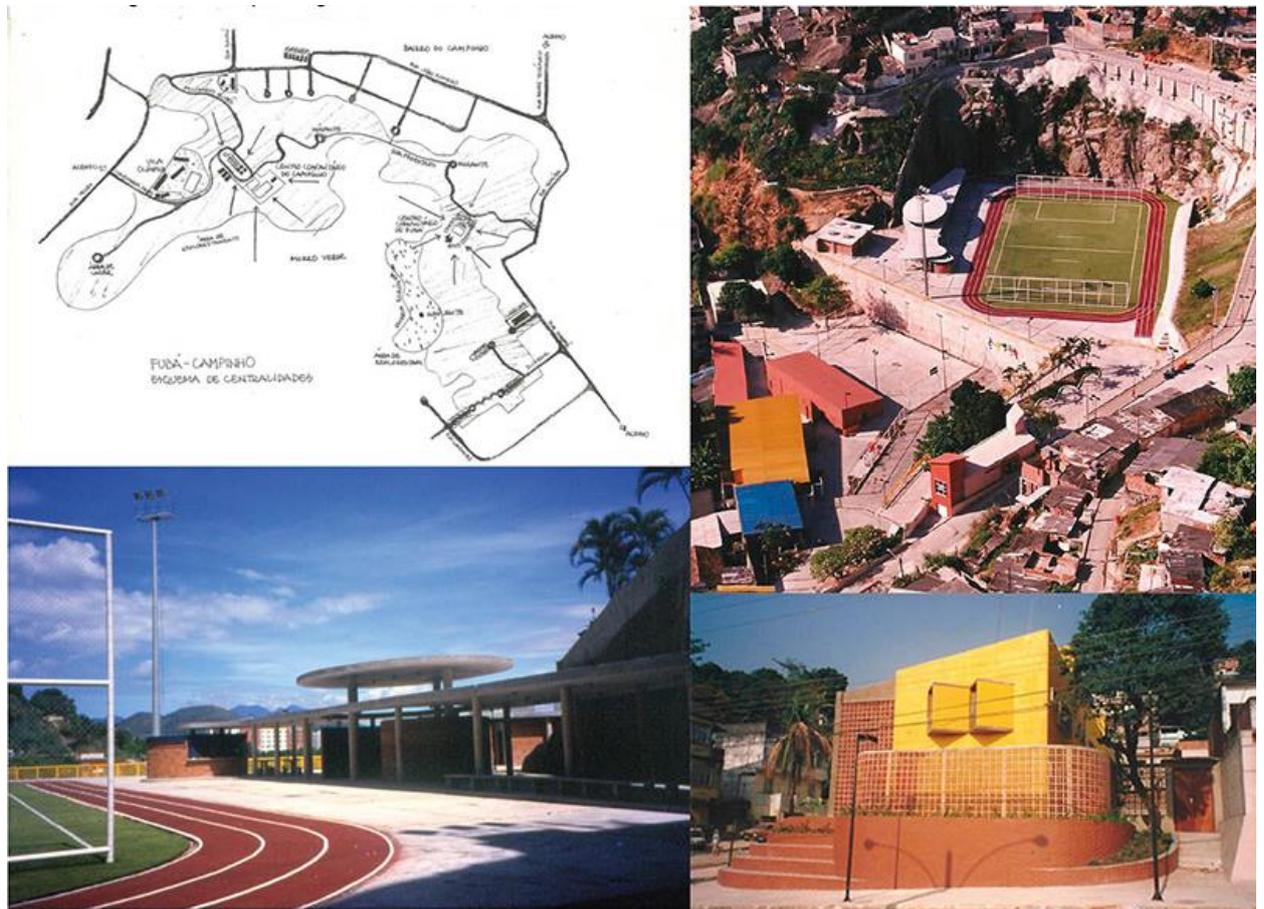
Identificación de la situación de propiedad de los terrenos con el objetivo de emitir títulos para todos los habitantes de la favela.



Infraestructura. Fuente: Nora Libertun de Duren, Rene Osorio (2020). Bairro: Diez Años Después. Brasil: BID.



Intervención Fernão Cardim. Fuente: Jorge Mario Jáuregui (2003). Rio de Janeiro.



Villa Olímpica de Campinho. Fuente: Jorge Mario Jáuregui (2003). Rio de Janeiro.



Intervención Rio das Pedras. Fuente: Jorge Mario Jáuregui (2003). Rio de Janeiro.



Intervención Favela Macacos. Fuente: Jorge Mario Jáuregui (2003). Rio de Janeiro.



Intervención Favela Rocinha. Fuente: Jorge Mario Jáuregui (2003). Rio de Janeiro.

Según la arquitecta Dimuro Peter, Glenda (Favela- Bairro. Mayo, 2007), el balance cuantitativo del año 2000 registra los siguientes logros: “124 kilómetros de canalización de torrentes y de conducciones de aguas de drenaje, 800.000 m² de calles pavimentadas, 7.800 farolas de iluminación pública implantadas, 58.000 m² de superficie de laderas estabilizadas, 292.000 m de alcantarillas para cloacas, y 7100 piezas de mobiliario urbano y señalización instaladas. Pero, junto a esta normalización infraestructural, hay que destacar 351.000 m² de nuevas áreas de ocio, así como que fueron creados 6 centros de informática, un centenar de cooperativas de trabajadores locales, 3 áreas deportivas de dimensiones olímpicas y 90.000 m² edificados para escuelas, guarderías y viviendas para población a realojar (que solo precisó 1% del parque total de viviendas de esas favelas). Aún cuando estos datos numéricos puedan dejar el lector con sensación de fatiga, interesa destacar que todo el programa fue realizado por 300 millones de dólares, es decir, el coste aproximado de una autopista urbana europea de 50 Km., o de uno de los grandes museos de las capitales del primer mundo”.

Consolidación de los resultados

Concluidas las obras de urbanización, cada favela recibió una agencia descentralizada de la Secretaria de Urbanismo – llamados Posto de Orientação Urbanística e Social (POUSO). Tales agencias, con sus equipos de arquitectos, ingenieros, asistentes sociales, agentes de la comunidad, etc., tenían por encargo y objetivos principales la conservación de los equipamientos instalados, el mantenimiento de las mejoras urbanas implantadas, además de la asistencia técnica a la población residente para elaborar los proyectos de mejoras de sus casas (elemento constructivo que no estaba en la preocupación central del programa Favela-Bairro, aún cuando fueron destinados fondos a

financiar con bajo interés y cero burocracia las obras para mejorar las viviendas ubicadas en las áreas del programa).

El trabajo de estos equipos se ha volcado también en acciones de carácter educativo, introduciendo enseñanzas sobre el nuevo espacio creado, además de la necesaria vigilancia sobre los espacios públicos y privados, seguimiento permanente para evitar nuevas invasiones o construcciones que no respeten las ordenaciones proyectadas, entre otras.

Respecto a las soluciones jurídico-legales, el programa previó iniciar la concesión de títulos de propiedad. Se trata de un proceso lento (en la actualidad sólo unos pocos moradores son propietarios de sus favelas), pero con inevitable final, ya que el Gobierno de Lula da Silva ha dado prioridad a la concesión de títulos a los favelados desde las políticas urbanas trazadas a nivel federal.

Éxitos del programa y lecciones aprendidas

La participación ciudadana fue un factor decisivo en todo el proceso, materializada sobre todo en el desarrollo de proyectos de carácter social, tales como educación ambiental, capacitación profesional y generación de renta.

Otro factor de éxito ha sido la asociación de vecinos. En las áreas donde su liderazgo era más fuerte, más activo y más maduro políticamente, con más habilidades para defender sus propuestas, éstas han prevalecido ante las autoridades públicas, que a su vez están atentas a la idiosincrasia de la sociedad carioca: mientras las distancias económicas y sociales son enormes, pueden acortarse las culturales, terreno en la que los *“ciudadanos comparten la misma cultura, la misma ética, tienen las mismas características étnicas, gentes que comparten las esperanzas y expectativas de futuro de la cultura vigente”* según suele explicar el ex-secretario de Vivienda, Sergio Magalhães:

“Se hizo célebre cierto episodio que ocurrió en un conjunto de favelas llamado Maré: mientras se desarrollaban las obras de mejoras, una comisión de vecinos solicitó a los responsables del Programa la cesión de un terreno de propiedad municipal para que allí se edificasen ocho Iglesias, cada una de ellas de un credo diferente. Esa demostración de tolerancia, esa inequívoca lección de convivencia, han sido desde el inicio la gran riqueza (cultural y social) dentro de todos los valores universales vigentes”. De hecho, preservar esa dimensión humana, una de las principales cualidades de la ciudad de Rio de Janeiro –su capacidad de admitir diferentes modos de pensar, de acción y de sentir– constituye la única base posible de acción gubernamental para construir un futuro de integración plena de las favelas y de sus ciudadanos.

Las grandes aglomeraciones de más de 2.500 viviendas, con poblaciones de entre 20 y 60.000 vecinos, que el programa definió como “Grandes Favelas” constituían un desafío, para responder al cual se diseñó un programa específico y novedoso que se convirtió en uno de los logros de Favela-Bairro. El programa fue creado especialmente para unas realidades en las que la elaboración de un proyecto individual resultaba impensable. La preparación de un Plan Director para las Grandes Favelas tuvo por objetivo diagnosticar el volumen de trabajos de implantación e mantenimiento de equipamientos, el correcto cálculo para el abastecimiento de agua, las redes de alcantarillado, drenaje pluvial, alumbrado público, colectores de basura, limpieza pública, etc., todo ello de complejidad distinta de las favelas más pequeñas.

Conclusiones

Concluyendo, es evidente que el reconocimiento del derecho de ocupación del suelo y la legalización de la vivienda han tenido un profundo impacto en la relación de la población con su entorno físico. Estas medidas han fomentado comportamientos más responsables y cuidadosos hacia el espacio público y la propia vivienda. La integración de estas comunidades en las redes de servicios ha generado un sentido de ciudadanía más sólido; ahora, al ir a la escuela o buscar empleo, ya no es lo mismo decir que se vive en una favela que en una calle con número, nombre y acceso a transporte y servicios. Se ha logrado una contundente y reciente conquista para quienes antes vivían marginados.

Es cierto que el programa puede no estar completamente terminado, y aún pueden existir vastas áreas de la ciudad que no han sido atendidas. Es posible que haya otras zonas urbanas más marginadas dentro de la inmensa metrópolis. Sin embargo, es importante destacar que el proceso de incorporación de las favelas a la ciudad normalizada ha tenido un impacto positivo en la lucha contra la delincuencia y el narcotráfico en estas áreas. La transformación de las favelas en comunidades integradas no solo ha sido una victoria social para sus habitantes, sino también una garantía de una mayor integración social en toda la ciudad.

Como señala el sociólogo Fernando Cavallieri de Río de Janeiro, las favelas cariocas han dejado de ser simples asentamientos informales; ahora son "ciudades con ciudadanos" y sus residentes son "ciudadanos en una ciudad". Esta transición representa un cambio significativo en la percepción de estas comunidades y en su sentido de pertenencia a la ciudad en su conjunto.

5 Propuesta / Intervención

Como estudiante de arquitectura, los procesos de transformación urbana vistos me inspiraron a considerar el poder del diseño y la planificación urbana para mejorar la calidad de vida de las personas y fomentar la inclusión social en el Barrio 31. Al buscar soluciones para futuros proyectos, tengo en mente el impacto positivo que pueden tener en las comunidades marginadas y cómo pueden contribuir a hacer que las ciudades sean más equitativas y accesibles para todos sus habitantes. La experiencia de los casos anteriormente vistos demuestra que la integración y la dignificación de las áreas urbanas marginales son posibles y pueden generar beneficios significativos tanto para los habitantes de estas comunidades como para toda la ciudad en su conjunto.

5.1 Estrategias PUA

A partir del análisis realizado anteriormente de la situación actual del Barrio 31, se enfatiza la carencia de servicios básicos, la falta de espacios urbanos verdes, la deficiencia en la conexión en transporte, segregamiento de partes de la comunidad y falta la articulación de las áreas del Barrio con el resto de la ciudad.

El abordaje de la propuesta de intervención focaliza sobre las cuestiones que estructuran los lineamientos, propuestas y diagnósticos del Plan Urbano Ambiental para integrar el Barrio Padre Mugica a la ciudad, con el objetivo de propiciar la inclusión de todos los habitantes y que pueda formar parte de la ciudad consolidada, tanto en la trama urbana como a nivel cultural, social y económico, y también conseguir una mejor permeabilidad entre la trama urbana de la ciudad y el borde costero.



Temáticas del Plan Urbano Ambiental como ejes estratégicos para la regeneración urbana del Barrio 31. Fuente: Elaboración propia.

Las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental del Plan Urbano Ambiental se consolidan en Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacios Públicos, Producción y Empleo y Patrimonio Urbano.

Estructura y Centralidades

A partir de la estrategia de Consolidar el centro actual y promover nuevas centralidades dentro de la temática de Estructura y Centralidades, se establecen los siguientes lineamientos para la elaboración de la propuesta de regeneración urbana del Barrio 31:

- Fortalecer centros secundarios comunales y barriales, con la consolidación de centralidades barriales con intervenciones en el espacio público.
- Promover la instalación de equipamientos y ordenamiento del tránsito y proteger e incentivar las identidades barriales.
- Impulsar nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros, conformando áreas peatonales y calles de convivencia.
- Fortalecer y diversificar la conectividad transversal a través de la conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.

ESTRATEGIA: CONSOLIDAR EL CENTRO ACTUAL Y PROMOVER NUEVAS CENTRALIDADES

Fortalecer centros secundarios comunales y barriales, con la consolidación de centralidades barriales con intervenciones en el espacio público.



Promover la instalación de equipamientos y ordenamiento del tránsito y proteger e incentivar las identidades barriales.

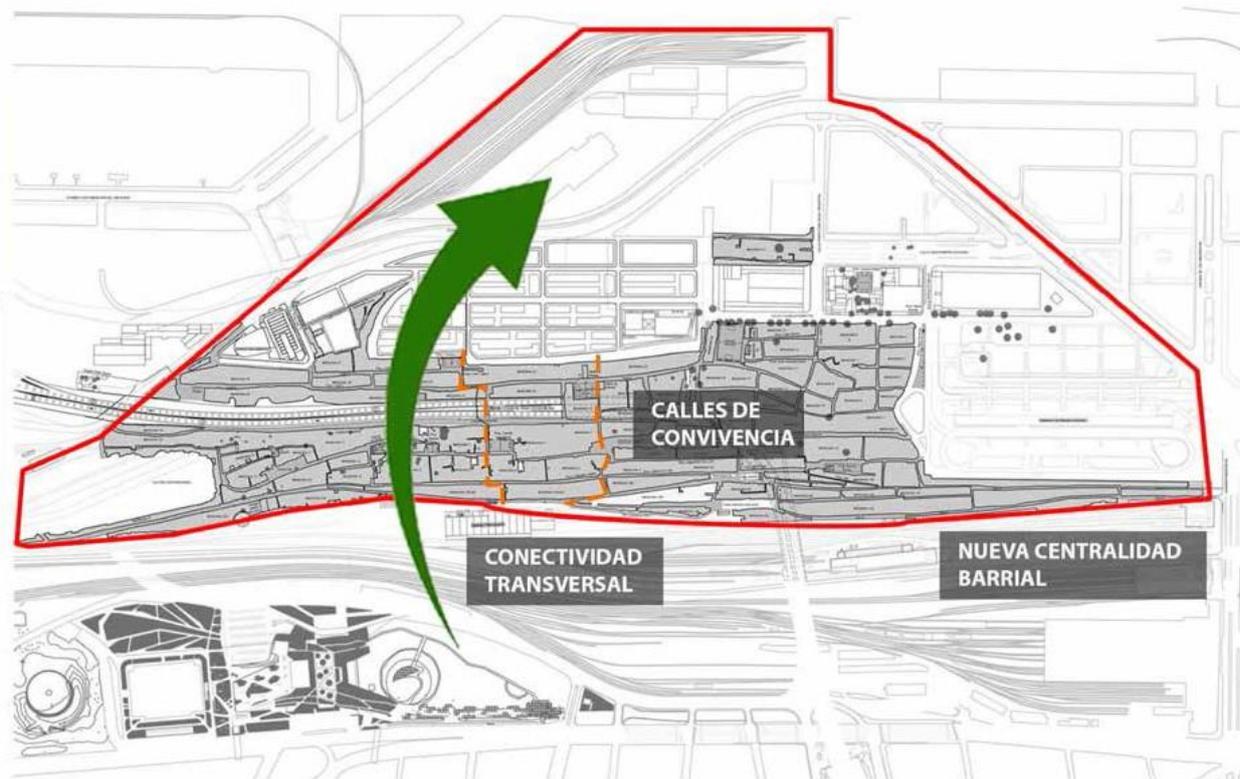


Impulsar nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros, conformando áreas peatonales y calles de convivencia.

Fortalecer y diversificar la conectividad transversal a través de la conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.



Estrategia de Estructura y Centralidades para la elaboración de la Propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Estrategia de Estructura y Centralidades para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

El Plan Ambiental Urbano tiene como objetivo transformar la estructura de Buenos Aires, actualmente con carácter radioconvergente y monocéntrica, en una estructura más reticular y policéntrica.

Para lograr cumplir los lineamientos en nuestra propuesta de regeneración urbana del Barrio 31 se plantean las siguientes acciones:

- Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
- Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.
- Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros.
- Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.
- Conformar áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.
- Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.
- Promover e incentivar las identidades barriales.
- Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.
- Conformar sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.



ACCIONES:

Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.

Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.

Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros

Conformar áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.

Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.

Conformar sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.

Acciones de Estructura y Centralidades para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Acciones de Estructura y Centralidades para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Transporte y Movilidad

El Plan Ambiental Urbano tiene como objetivo promover un sistema de transporte sostenible que mejore la intermodalidad, fomente el uso del transporte público, aumente la capacidad y mejore la calidad del servicio, y desincentive el uso del vehículo privado a motor, todo ello con el objetivo de mejorar la movilidad, la seguridad y la calidad ambiental.

Con respecto a la temática de Transporte y Movilidad, se consolida la estrategia de promover la expansión y el uso de medios públicos, siguiendo los criterios de sustentabilidad para minimizar las emisiones contaminantes. Para ello, se plantean los siguientes lineamientos:

- Utilización intensiva de transporte ferroviario.
- Maximizar el uso del transporte subterráneo, mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla.
- Eliminar conflictos entre nodos.
- Mejorar conectividad transversal entre distintos sectores de la ciudad.
- Promover medios alternativos de transporte menos contaminante.
- Incrementar las ciclovías, biciesendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas.
- Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso, ampliación de veredas, parquizaciones.

ESTRATEGIA:

PROMOVER LA EXPANSIÓN Y EL USO DE MEDIOS PÚBLICOS

Utilización intensiva de transporte ferroviario.

Maximizar el uso del transporte subterráneo, mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla.

Eliminar conflictos entre nodos

Mejorar conectividad transversal entre distintos sectores de la ciudad.

Promover medios alternativos de transporte menos contaminante.

Incrementar las ciclovías, biciesendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas.

Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso, ampliación de veredas, parquizaciones.

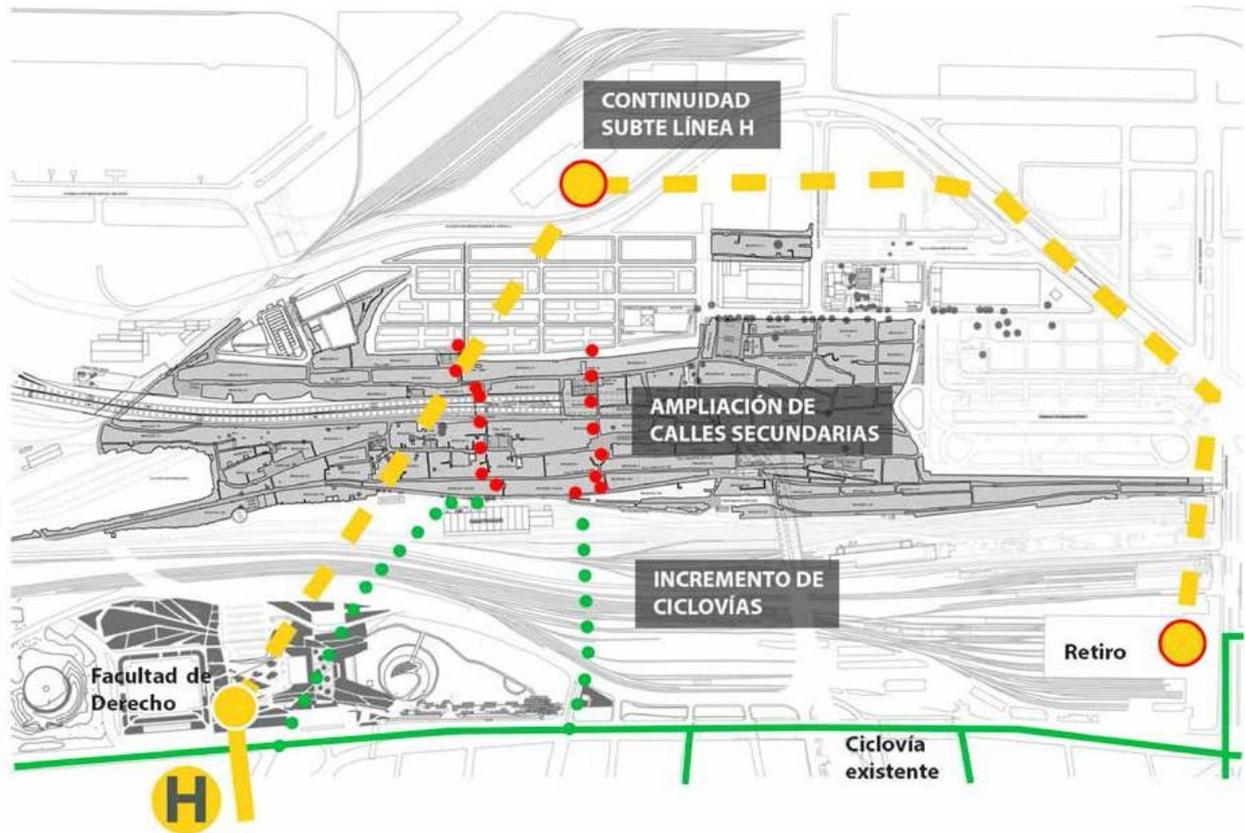


Plano red de trenes y subterráneos del Área Metropolitana



Plano red de subterráneos de CABA

Estrategia de Transporte y Movilidad para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Estrategia de Transporte y Movilidad para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Para lograr cumplir los lineamientos en nuestra propuesta de regeneración urbana se plantean las siguientes acciones:

- Generar nuevos nodos de conexión del subterráneo y premetro.
- Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones).
- Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.
- Generar nuevos pasos elevados entre la red ferroviaria y la red vial, continuando las avenidas Callao y Pueyrredon.
- Promover el Sistema de Transporte Público de Bicicletas.
- Regularizar y sistematizar las nuevas formas de transporte.
- Desarrollar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas como transporte alternativo, eficaz y ambientalmente sostenible entre sub-centros barriales.
- Alentar el uso compartido de automóviles privados.
- Eliminar barreras físicas y realizar mejoras estructurales que faciliten el uso de bicicletas.



ACCIONES:

Generar nuevos nodos de conexión del subterráneo y premetro.

Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones).

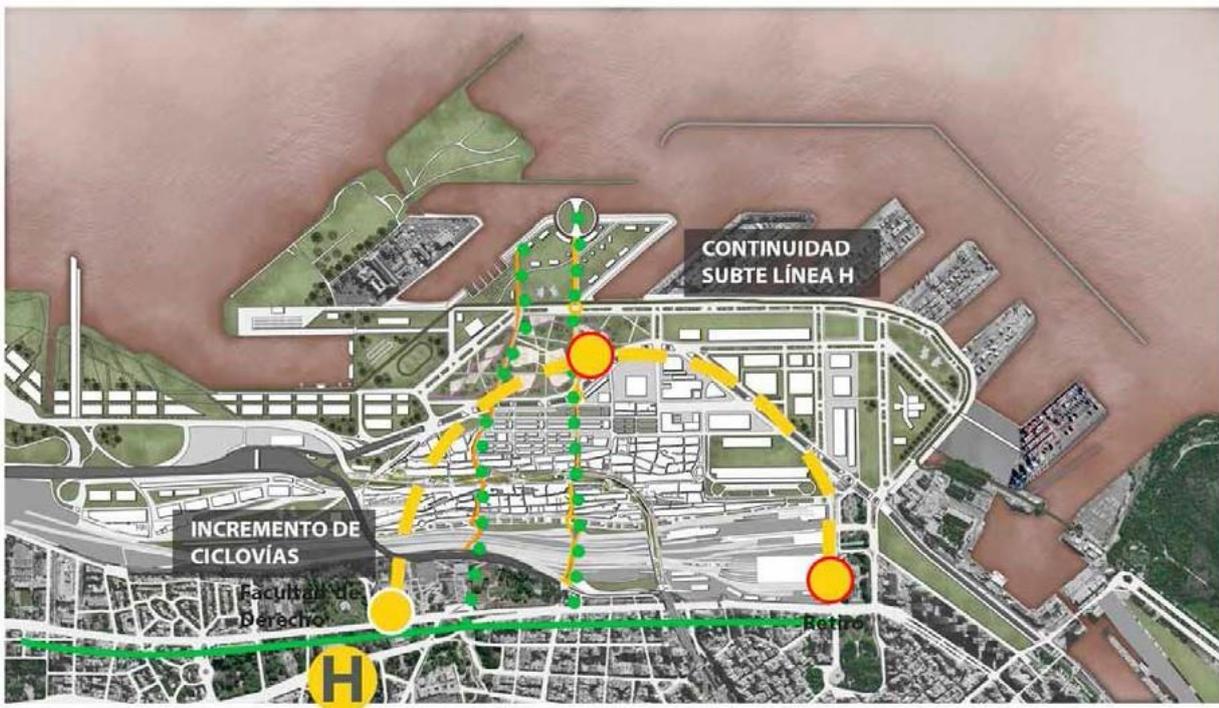
Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.

Generar nuevos pasos elevados entre la red ferroviaria y la red vial, continuando las avenidas Callao y Pueyrredon.

Promover el Sistema de Transporte Público de Bicicletas.

Desarrollar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas como transporte alternativo, eficaz y ambientalmente sostenible entre sub-centros barriales.

Acciones de Transporte y Movilidad para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Acciones de Transporte y Movilidad para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Hábitat y Vivienda

La propuesta de Masterplan se centra en la estrategia de Mejorar el hábitat de sectores de menores ingresos y preservar la diversidad e identidad de los barrios.

ESTRATEGIA:

MEJORAR EL HÁBITAT DE SECTORES DE MENORES INGRESOS Y PRESERVAR LA DIVERSIDAD E IDENTIDAD DE LOS BARRIOS

Mantener la diversidad funcional del hábitat, promoviendo tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social y promoviendo actividades que fortalezcan las identidades barriales



Plano con densidad de población del Barrio 31 y alrededores Hab./km2:



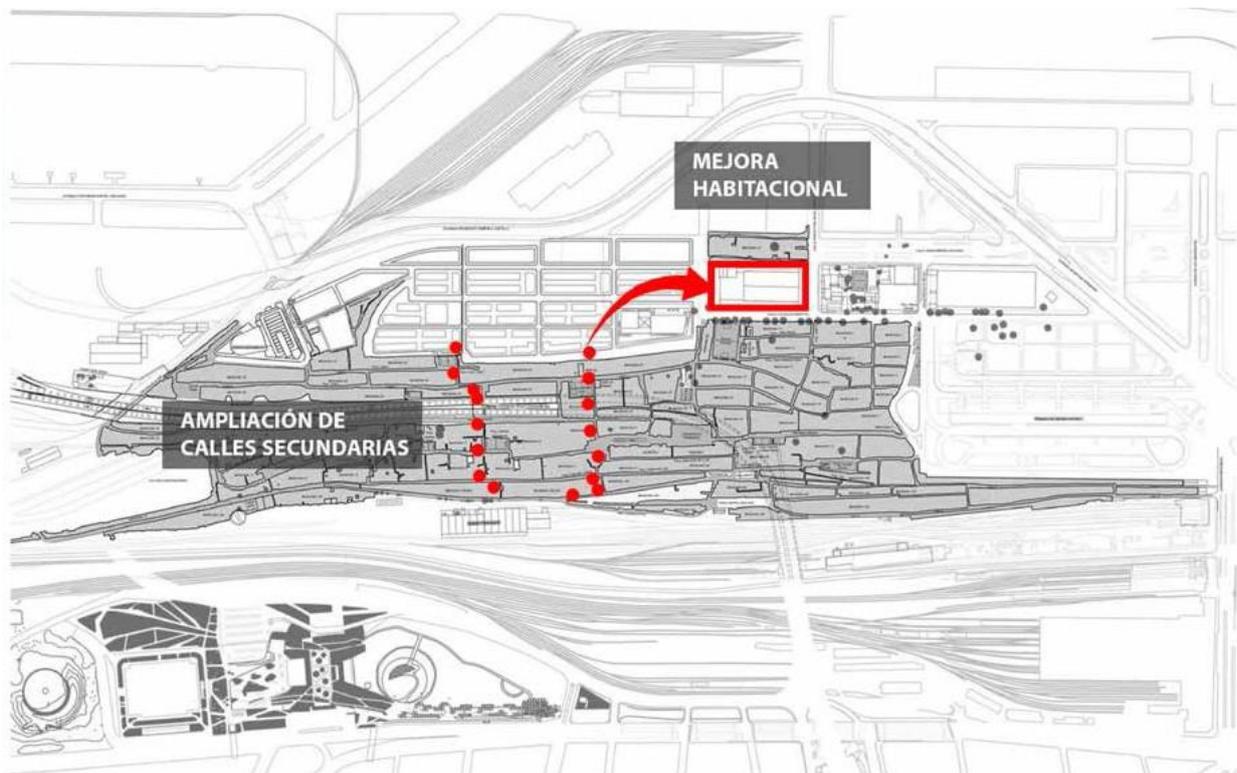
Promover políticas de vivienda asequible para la población en situación de déficit habitacional, implementando mejoras de situaciones habitacionales críticas

Implementar soluciones habitacionales asignando a dicho fin el uso de inmuebles fiscales (predios resultantes de las expropiaciones, autopistas, etc)



Ilustración de las calles internas del Barrio

Estrategia de Hábitat y Vivienda para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



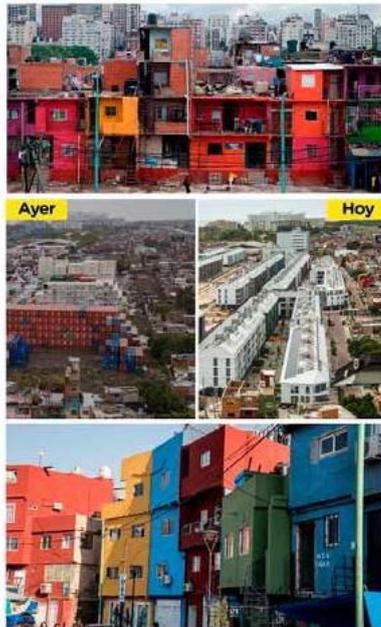
Estrategia de Hábitat y Vivienda para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Para conseguir una mejora tanto del hábitat de los sectores sociales de menor ingreso, como es el caso del Barrio 31, como de la calidad de vida de los vecinos, se plantean los siguientes lineamientos:

- Mantener la diversidad funcional del hábitat, promoviendo tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social y promoviendo actividades que fortalezcan las identidades barriales.
- Promover políticas de vivienda asequible para la población en situación de déficit habitacional, implementando mejoras de situaciones habitacionales críticas.
- Implementar soluciones habitacionales asignando a dicho fin el uso de inmuebles fiscales (predios resultantes de las expropiaciones, autopistas, etc).

Las siguientes acciones se plantean como base para la elaboración de la propuesta:

- Promover tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a disrupciones morfológicas.
- Promover actividades que fortalezcan a las identidades barriales.
- Desarrollar planes de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos.
- Promover la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria.
- Desarrollar campañas de difusión y adopción de sistemas de reducción del consumo de insumos como el agua, energía eléctrica, gas y combustibles.
- Facilitar la resolución habitacional de los sectores socioeconómicos con dificultades de acceso al mercado inmobiliario.
- Implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales críticas (urbanización de villas; mejoras en hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).
- Implementar soluciones a las situaciones habitacionales al asignar el uso de inmuebles fiscales.
- Al generar una ampliación y apertura de calles, se plantea el traslado de los habitantes de las viviendas demolidas a nuevas viviendas planteadas en el terreno que actualmente está ocupado por la empresa Flecha Bus, y en terrenos contiguos a las actuales viviendas del Barrio YPF.



Obras de mejoramiento de viviendas en el Barrio 31

ACCIONES:

Promover tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a disrupciones morfológicas.

Promover actividades que fortalezcan a las identidades barriales.

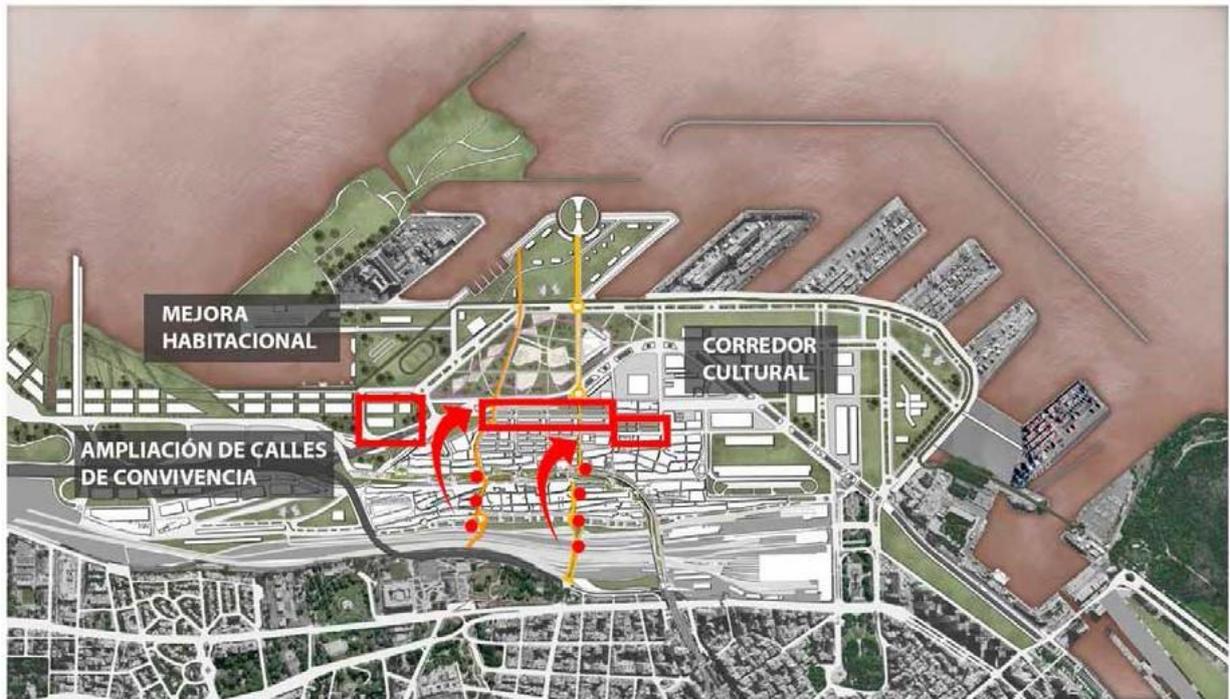
Desarrollar planes de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos.

Promover la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria.

Implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales críticas (urbanización de villas; mejoras en hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).

Al generar una ampliación y apertura de calles, se plantea el traslado de los habitantes de las viviendas demolidas a nuevas viviendas planteadas en el terreno que actualmente está ocupado por la empresa Flecha Bus.

Acciones de Hábitat y Vivienda para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Acciones de Hábitat y Vivienda para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Espacios Públicos

El Plan Urbano Ambiental tiene como objetivo aumentar, recuperar y mejorar el espacio público y la circulación, parques, plazas y paseos, y áreas de calidad patrimonial para proporcionar funciones de encuentro, relajación, confort y la socialización, y dotar de identidad a los distintos espacios de la ciudad.

Con respecto a la temática de Espacios Públicos, se consolidan los lineamientos para Incrementar, recuperar y mejorar los espacios públicos:

- Conformar un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados.
- Mejorar funcional y ambientalmente parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial
- Conformar sistemas verdes que atraviesen la ciudad, preservando y ampliando el Corredor Verde Norte
- Ampliar las áreas peatonales, incrementando el ancho de veredas, rediseñando vías públicas barriales con parqueización, redes de ciclovías y recorridos peatonales

ESTRATEGIA:

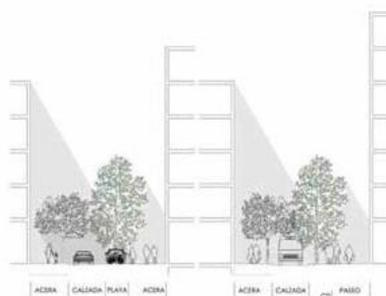
INCREMENTAR, RECUPERAR Y MEJORAR ESPACIOS PÚBLICOS

Conformar un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados

Mejorar funcional y ambientalmente parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial

Conformar sistemas verdes que atraviesen la ciudad, preservando y ampliando el Corredor Verde Norte

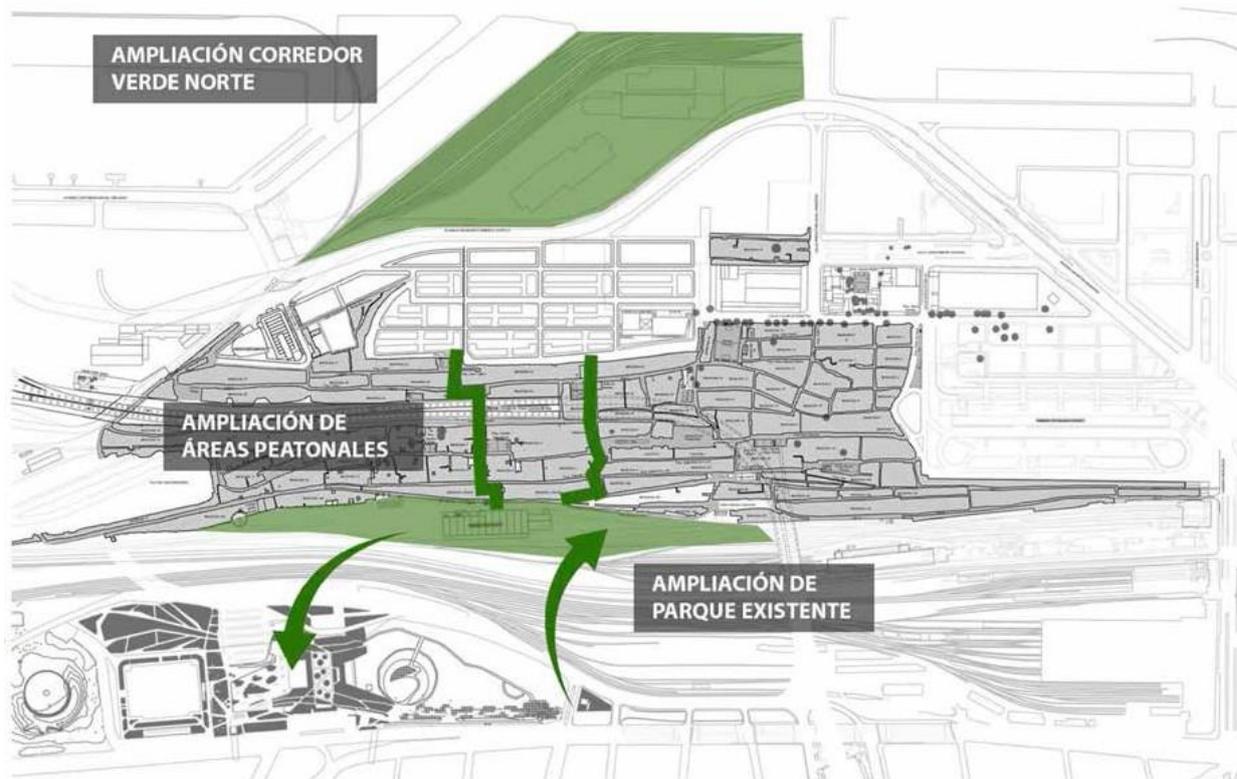
Ampliar las áreas peatonales, incrementando el ancho de veredas, rediseñando vías públicas barriales con parqueización, redes de ciclovías y recorridos peatonales



Ampliación de calles transversales, rediseñando las vías públicas con parqueización



Estrategia de Espacios Públicos para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Estrategia de Espacios Públicos para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Para lograr cumplir los lineamientos en nuestra propuesta de regeneración urbana se plantean las siguientes acciones:

- Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.
- Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas.
- Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública.
- Impulsar nuevas formas de administración y gestión de los grandes espacios públicos, mediante planes de manejo específicos.
- Garantizar la accesibilidad peatonal, por bicicleta y por transporte público a los frentes costeros.
- Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.
- Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor.
- Rediseñar las vías públicas barriales con parquización, conformación de redes de ciclovías y recorridos peatonales.



ACCIONES:

Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.

Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas.



Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública.

Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.



Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor.

Rediseñar las vías públicas barriales con parquización, conformación de redes de ciclo vías y recorridos peatonales.

Corredor Verde Norte

Acciones de Espacios Públicos para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Producción y Empleo

A partir de la estrategia de Generar condiciones apropiadas para Producción y Empleo, se establecen los siguientes lineamientos para ampliar y diversificar el tejido económico con la mejora de las actividades existentes y la generación de nuevas:

- Promoción de la Ciudad como Centro de Negocios.
- Prever el necesario equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigido a la creación de empleos.
- Generar condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto
- Promover la localización de actividades no residenciales con mínimo impacto ambiental en los terrenos a urbanizar, a fin de dinamizar las áreas circundantes.
- Consolidar el crecimiento de las pequeñas y medianas industrias.
- Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.

ESTRATEGIA:

GENERAR CONDICIONES APROPIADAS PARA PRODUCCIÓN Y EMPLEO

Promoción de la Ciudad como Centro de Negocios, Prever el necesario equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigido a la creación de empleos

Generar condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios, Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto; Promover la localización de actividades no residenciales con mínimo impacto ambiental en los terrenos a urbanizar, a fin de dinamizar las áreas circundantes.

Consolidar el crecimiento de las pequeñas y medianas industrias, Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo



La Feria del Barrio Mugica ya está renovada y formalizada



El barrio con espacios perfectos para la consolidación del comercio

a

Estrategia de Producción y Empleo para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Para lograr cumplir los lineamientos en nuestra propuesta de regeneración urbana del Barrio 31 se plantean las siguientes acciones:

- Pensar en generar todo un sector comercial bajo la autopista sería una forma de generar empleo, flujo comercial y producción dentro de los barrio Padre Mugica.
- Fomentar el comercio en los frentes urbanos tanto el que da hacia la ciudad consolidada como el que mira hacia el río es otra de las propuestas para el barrio para generar desarrollo de comercios los vecinos del mismo.
- Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.
- Apoyar el desarrollo de las industrias culturales.
- Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto.
- Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.
- Elaborar estrategias de promoción de los atractivos que se localizan fuera de los circuitos tradicionales.
-



Un bajo autopista con comercios dedicados para la gente del barrio y a su vez fomentar el flujo de vecinos de otros barrios

ACCIONES:

Pensar en generar todo un sector comercial bajo la autopista sería una forma de generar empleo, flujo comercial y producción dentro de los barrio Padre Mugica.

Fomentar el comercio en los frentes urbanos tanto el que da hacia la ciudad consolidada como el que mira hacia el río es otra de las propuestas para el barrio para generar desarrollo de comercios los vecinos del mismo



Frente Urbano con desarrollo comercial que mira hacia el nuevo sector verde que se conecta con el Parque Thays

Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.

Apoyar el desarrollo de las industrias culturales

Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo

Acciones de Producción y Empleo para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Acciones de Producción y Empleo para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

Patrimonio Urbano

A partir de la estrategia de Establecer pautas para resguardar el patrimonio urbano y armonizar el desarrollo urbano, planteada dentro de la temática de Patrimonio Urbano, se establecen los siguientes lineamientos:

- Armonizar las tendencias de transformación y el resguardo de aquellas áreas, paisajes, monumentos, edificios y otros elementos urbanos de valor histórico, estético, simbólico y/ o testimonial.
- Completar, consolidar e incorporar la variable patrimonial a las estrategias y acciones de planeamiento.
- Generalizar pautas especiales de manejo de las áreas y objetos patrimoniales protegidos.
- Organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana (señalización, programas educativos).

ESTRATEGIA:

ESTABLECER PAUTAS PARA RESGUARDAR EL PATRIMONIO URBANO Y ARMONIZAR EL DESARROLLO URBANO

Armonizar las tendencias de transformación y el resguardo de aquellas áreas, paisajes, monumentos, edificios y otros elementos urbanos de valor histórico, estético, simbólico y/ o testimonial.



Completar, consolidar e incorporar la variable patrimonial a las estrategias y acciones de planeamiento

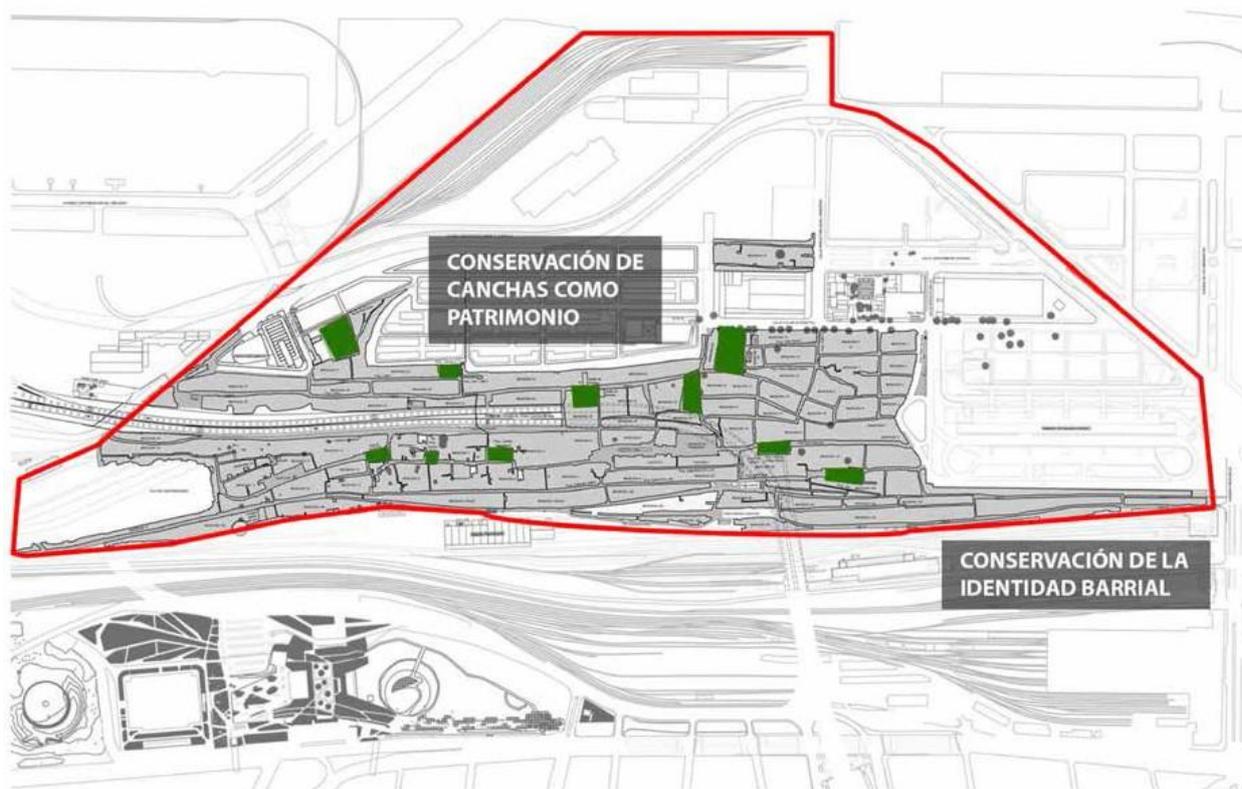


Generalizar pautas especiales de manejo de las áreas y objetos patrimoniales protegidos

Organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana (señalización, programas educativos)



Estrategia de Patrimonio Urbano para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.



Estrategia de Patrimonio Urbano para la elaboración de la propuesta. Fuente: Elaboración propia.

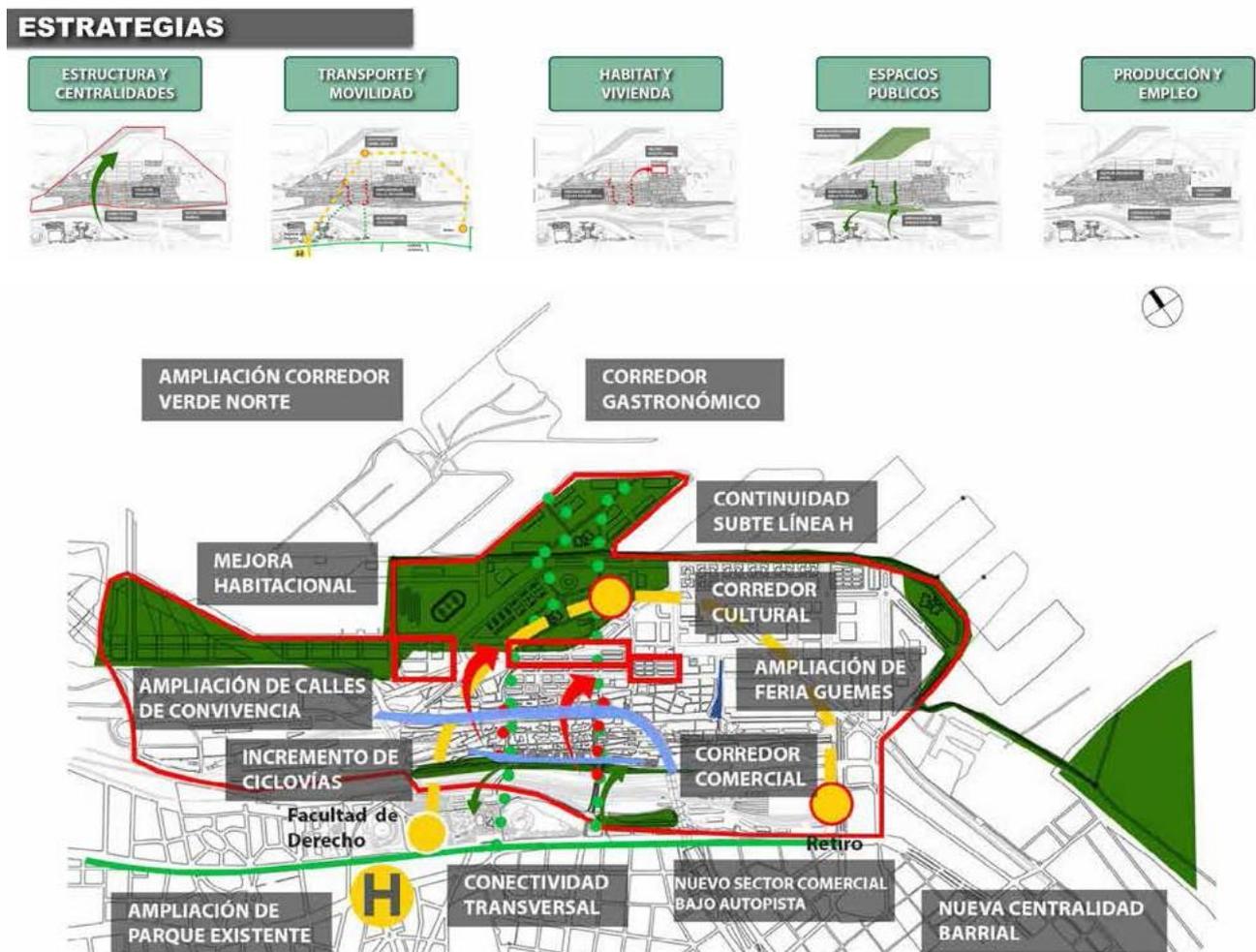
Para lograr cumplir los lineamientos en nuestra propuesta de regeneración urbana del Barrio 31 se plantean las siguientes acciones:

- Ajustar y ampliar las actuales categorías de protección a fin de facilitar la adaptación de los edificios patrimoniales a nuevas actividades que recompongan y reactiven las características paisajísticas y ambientales de sectores urbanos específicos.
- Organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana.

5.2 Masterplan

A partir del diagnóstico de la situación actual de Barrio 31 y del análisis de los lineamientos propuestos en el Plan Urbano Ambiental basados en los principios de ordenamiento y mejoramiento territorial, se consolidan las estrategias de Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacios Públicos, Producción y Empleo y Patrimonio Urbano.

De esta manera se plantean las posibles acciones que se pueden implementar para transformar el asentamiento informal del Barrio 31 en un barrio sostenible, teniendo en consideración las dimensiones sociales, económicas, urbanísticas y ambientales.



Estrategias del Plan Urbano Ambiental empleadas para la elaboración de la propuesta de Masterplan para la Regeneración Urbana del Barrio 31.
Fuente: Elaboración propia.

Al investigar el sector norte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, específicamente el Barrio 31, emplazado en el barrio Retiro, nos encontramos que la trama consolidada de la ciudad está totalmente desconectada del Río de la Plata, donde el Barrio 31 forma parte de esta desconexión.

Para abordar la propuesta urbana, se toma como punto de partida el Plan Urbano Ambiental vigente junto con los proyectos ganadores de concursos concretados, analizados en capítulos anteriores, para subsanar las deficiencias detectadas y generar una propuesta integradora.

La desconexión de la ciudad consolidada con el Río se propicia por interfases negativas generadas por la falta de conectividad, transporte, movilidad y estructura barrial, esto genera que el Barrio 31 actúe como barrera entre la Ciudad y el Río.

Otro déficit es la falta de mejoramiento en el hábitat e infraestructura, generando hacinamiento de viviendas y privación de mejoras habitacionales.

El corredor verde existente desde zona norte se ve discontinuado en este sector de la ciudad, donde se vuelve a retomar en la Reserva Ecológica ubicada en Puerto Madero, siendo un punto débil dentro del barrio la falta de espacios verdes y públicos.

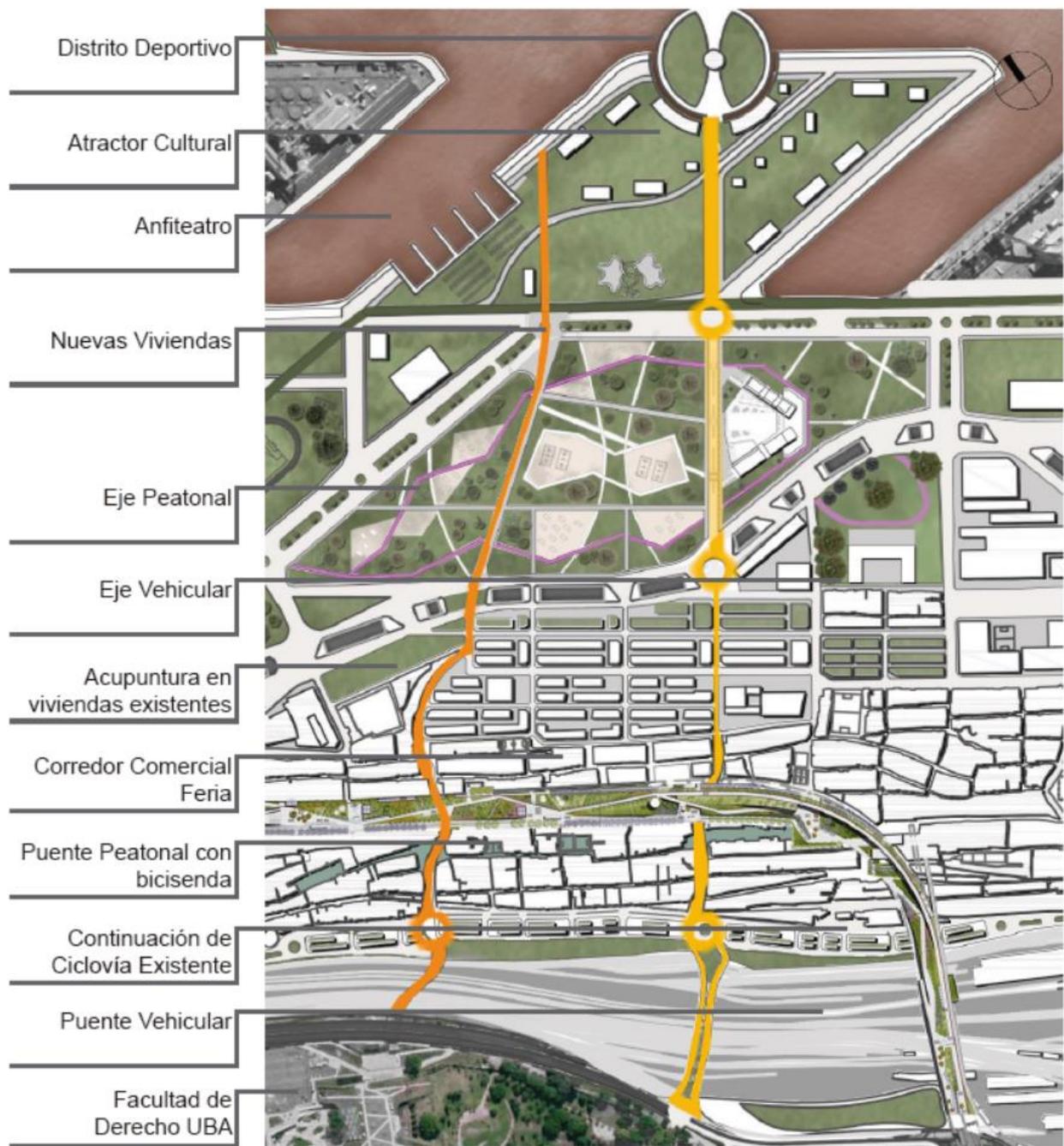
La falta de producción y empleo fomenta a la descentralización del barrio, ocasionando una desarticulación dentro del mismo.



Propuesta de Masterplan para la Regeneración Urbana del Barrio 31. Fuente: Elaboración propia.

Para subsanar las falencias que se presentan en este sector la propuesta se sustenta de 2 ejes principales transversales, los cuales le dan continuidad a las Avenidas Callao y Pueyrredón de manera tal que podamos atravesar la ciudad desde Recoleta, ensanchando el Parque Thays, pasando por el barrio Padre Mugica con una serie de intervenciones en el mismo para generar una ciudad justa e inclusiva, integrando el barrio tanto desde la trama urbana como a nivel cultural y social.

EJES TRANSVERSALES



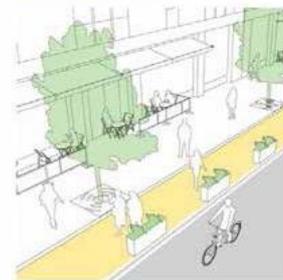
Ejes transversales. Fuente: Elaboración propia.

Para conseguirlo se plantean dos puentes conectores que atraviesan las vías de tren que llegan a la Estación de Retiro, siendo uno vehicular, con acceso peatonal y bicisendas, y otro exclusivamente para peatones y bicicletas.

PUENTES CONECTORES PEATONAL



VEHICULAR



CONEXIÓN TRANSVERSAL CIUDAD - RÍO



Ejes transversales. Fuente: Elaboración propia.

En el recorrido de estos ejes conectores se generan diferentes espacios urbanos para todos los vecinos, conectando la ciudad consolidada con el río mediante espacios verdes con edificios atractores que orientados hacia el borde costero.

Al crear estos ejes que dan origen a una nueva trama en el barrio, se intenta promover una nueva centralidad donde conforman diferentes subsistemas dándole identidad a la propuesta.

Los subsistemas se distribuyen en un área de Corredor Comercial, Acupuntura, para disminuir el grado de hacinamiento del barrio, con la consecuente reubicación de los vecinos, un Distrito Cultural y Deportivo que favorece la interacción social, un Corredor Verde para darle continuidad al corredor existente, culminando con un Distrito Gastronómico.

SUBSISTEMAS

DISTRITO DEPORTIVO Y CULTURAL



CORREDOR VERDE



DISTRITO GASTRONÓMICO



MIRADOR



REUBICACIÓN DE VIVIENDAS



CORREDOR COMERCIAL



Subsistemas. Fuente: Elaboración propia.

5.2.2 Corredor Comercial

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

Se propone un nuevo frente urbano de cara a la trama consolidada de la ciudad de manera tal que sea el lugar que recibe a la misma a través de los puentes conectores, pretendiendo generar una nueva interfaz que permita integrar el Barrio 31.

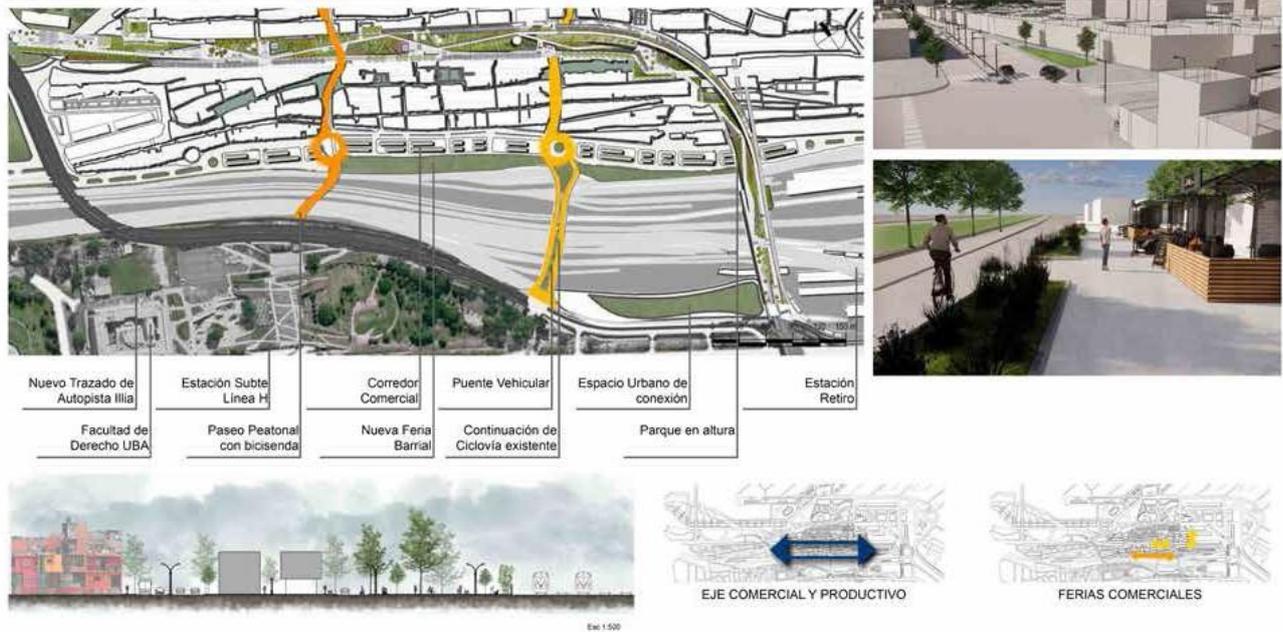
Se suma un nuevo eje comercial fomentando la producción y empleo para los vecinos y a su vez un programa de espacio verde público para desconstruir la interfaz negativa que genera el empaillado de vías.



Nuevos Paseos Comerciales que fomentan el comercio artesanal del Barrio 31. Fuente: Elaboración propia.

Este eje comercial longitudinal se extiende desde Saldías hasta Retiro, permitiendo conectar los ingresos laterales al barrio que hoy en día son deficientes, careciendo de “puertas de ingreso de cara al barrio”.

CORREDOR COMERCIAL



Corredor Comercial. Fuente: Elaboración propia.

5.2.3 Acupuntura

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

La generación de los nuevos ejes coacciona a generar aperturas en la trama del Barrio.

La acupuntura en esta zona permite mejorar el hábitat, ya que actualmente los vecinos viven con un nivel de hacinamiento insalubre. Se plantea reubicar las viviendas ampliando el Barrio YPF y fomentar un nuevo frente urbano de cara al río con mejoras habitacionales, incluyendo también el soterramiento del Paseo del Bajo.

En una segunda etapa se pretende seguir generando acupuntura dentro de las manzanas para que puedan aflorar nuevos pulmones en las mismas y posteriormente integrarlos a una nueva matriz verde dentro del barrio.



Propuesta de nuevas viviendas. Fuente: Elaboración propia.

ACUPUNTURA



Parque en altura	Soterramiento Paseo del Bajo	Ampliación Viviendas YPF	Paseo Vehicular	Cancha de fútbol Güemes
Nuevas Viviendas	Paseo Peatonal con bicisenda	Corredor Comercial	Continuación de Ciclovía existente	Nuevas Viviendas



Escala 1:500

El espongiamiento a realizar en el Barrio Padre Mugica tiene como primera etapa reubicar las viviendas que se retiraron para la creación de los nuevos ejes, llevando las mismas a un nuevo sector al norte ubicado enfrente del río y las dársenas del puerto nuevo.

Luego, tiene como una segunda etapa generar acupuntura dentro de las manzanas para que puedan aflorar nuevos pulmones de las mismas que mas adelante se integrarán a una nueva matriz verde dentro del barrio.



Acupuntura. Fuente: Elaboración propia.

5.2.4 Distrito Cultural y Deportivo

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

Se proyecta un nuevo distrito Cultural y Deportivo en la existente terminal Bactssa, reubicando la misma a una nueva dársena del Puerto Nuevo. A partir de esa intervención se genera un nuevo espacio verde público, donde se proponen sectores de esparcimiento como canchas de fútbol, skate park, un anfiteatro, paseos peatonales y una serie de postas aeróbicas para todas las edades.

DISTRITO CULTURAL Y DEPORTIVO



Cancha de Fútbol y skate park	Soterramiento Paseo del Bajo	Paseo peatonal	Paseo Vehicular	Espacio Urbano de conexión	Corredor Verde
Nuevas Viviendas	Anfiteatro	Distrito Cultural	Continuación de Ciclovía existente	Nuevas Viviendas	



Distrito Cultural y Deportivo. Fuente: Elaboración propia.

Además se propone un nuevo edificio atractor en el cual tendrá como protagonista del programa de necesidades un sector tanto educativo como cultural, lleno de talleres de participación ciudadana e incubadoras para inducir al ciudadano al desarrollo de nuevos oficios y profesiones.



Polo Educativo Mugica. Fuente: Elaboración propia.

Este nuevo nodo, denominado Polo Educativo Mugica, promueve una distinta relación entre el espacio arquitectónico y el entorno urbano existente, cuyo objetivo primordial es lograr una profunda participación e integración de las instituciones educativas con el resto de la comunidad, asociándose con el Polo Educativo María Elena Walsh.

Prevalece el concepto de integración a través de un patio público común que se vincula con actividades participativas de los vecinos durante horarios extra escolares, de manera que los vecinos no queden ajenos a su funcionamiento.

El planteo se basa en un espacio verde, un patio central al que dan los edificios, generando un nuevo espacio público propio del complejo y abierto a la comunidad.

Los edificios en tira se acomodan en el terreno de 1,5 hectáreas escapándole a la simetría, desarrollando un edificio en U cuya cuarta fachada es el frente verde sobre el nuevo boulevard ubicado por encima del paseo del bajo.

De esta manera se construyen más de 5.000 m² sin alterar la calidad de vida de este barrio residencial emergente. El polo educativo encaja volumétricamente en la trama urbana de casas bajas conectándose con el polo educativo María Elena Walsh.

Las actividades del complejo educacional se articulan en torno a un gran espacio central a modo de “campus” universitario, donde un gran anfiteatro es protagonista. Este espacio está construido semienterrado, tres metros sobre el nivel 0, para brindar una mejora acústica. Además, puede tener diversidad de usos en el transcurso del año, no solo escolares, sino también sociales y culturales.

5.2.5 Corredor Verde

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

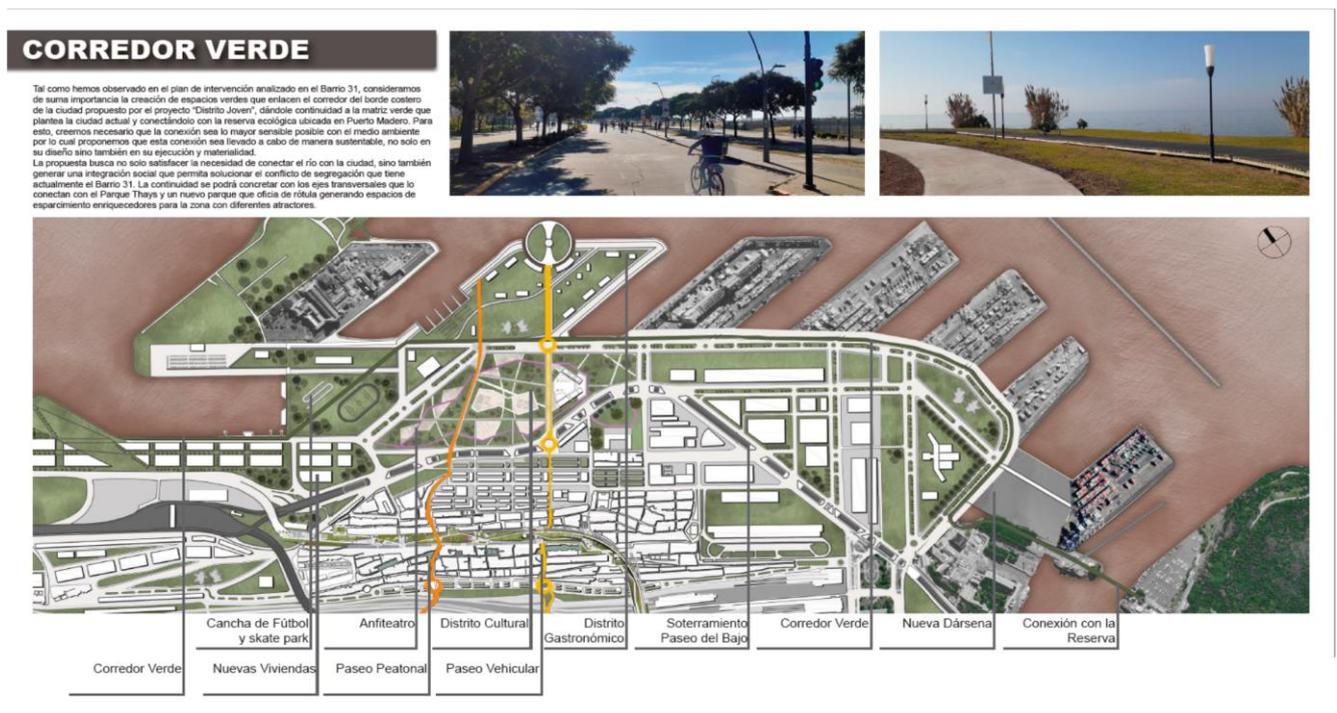
ESPACIOS PÚBLICOS

Tal como hemos observado en el análisis de sitio, particularmente en los lineamientos de espacio público, se considera de suma importancia la creación de espacios verdes que enlacen el corredor del borde costero de la ciudad propuesto por el proyecto Distrito Joven, dándole continuidad a la matriz verde que plantea la ciudad actual y conectándolo con la Reserva Ecológica ubicada en Puerto Madero.

Para esto, creemos necesario que la conexión sea lo mayor sensible posible con el medio ambiente por lo cual se propone que esta conexión sea llevada a cabo siguiendo los criterios de sustentabilidad, no solo en su diseño sino también en su ejecución y materialidad.

La propuesta busca no solo satisfacer la necesidad de conectar el río con la ciudad, sino también generar una integración social que permita solucionar el conflicto de segregación que tiene actualmente el Barrio 31.

La continuidad se podrá concretar con los ejes transversales que lo conectan con el Parque Thays y un nuevo parque que oficia de rótula generando espacios de esparcimiento enriquecedores para la zona con diferentes atractores.



Corredor Verde. Fuente: Elaboración propia.

5.2.6 Distrito Gastronómico

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

Se busca culminar los ejes transversales que conectan el barrio de Recoleta con el Barrio Mugica con la intervención en una de las dársenas del Puerto.

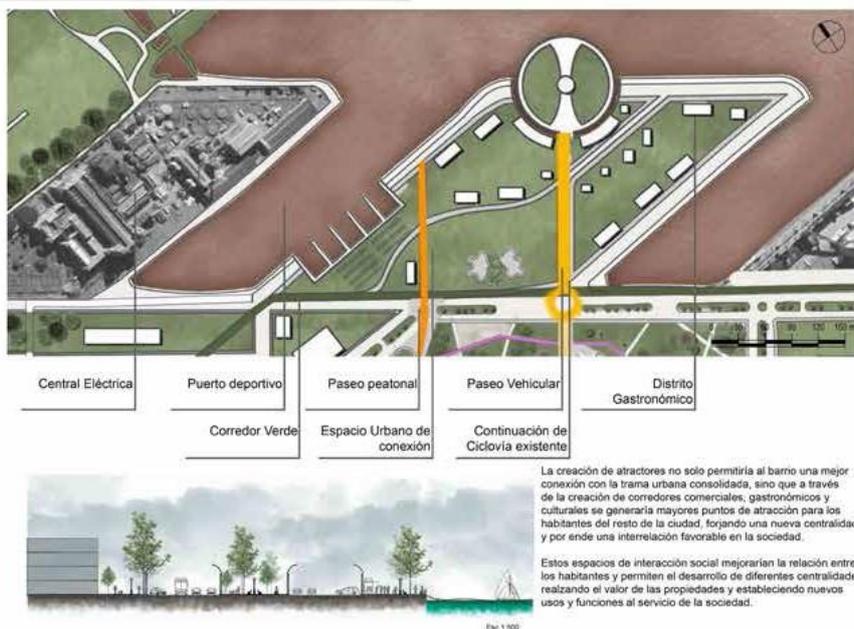
Una serie de lugares gastronómicos agrupados en esta dársena busca intensificar y forjar una nueva centralidad y por ende una interrelación favorable para el barrio socialmente segregado.

Estos espacios de interacción social pretenden tener paseos peatonales, articulación con el borde costero y un espacio público que pueda utilizar el vecino y pueda vincularse con el Río de la Plata.



Distrito Gastronómico. Fuente: Elaboración propia.

DISTRITO GASTRONÓMICO



Distrito Gastronómico. Fuente: Elaboración propia.

Con la generación de todos estos subsistemas, se busca reestablecer la conexión Ciudad - Río e integrar el Barrio Carlos Mugica como un barrio más dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Esto no solo permitiría al barrio una mejor conexión con la trama urbana consolidada, sino que a través de la creación de distritos comerciales, gastronómicos y culturales se generarían mayores puntos de atracción para los habitantes de la ciudad, forjando una nueva centralidad y por ende una interrelación favorable en una sociedad notablemente segregada.

Estos espacios de interacción social mejorarían la relación entre los habitantes regenerando una centralidad que realzaría el valor de las propiedades, estableciendo nuevos usos y funciones al servicio de la ciudad.

6 Conclusiones

Es innegable reconocer que el crecimiento demográfico y económico de las ciudades ha dado lugar a un severo deterioro urbano-ambiental que demanda acciones concretas y estrategias para mitigar su impacto. El concepto de desarrollo sustentable emerge como una respuesta integral que busca equilibrar el crecimiento económico con la preservación del medio ambiente y el bienestar social, asegurando el acceso a los recursos para las generaciones presentes y futuras. De esta manera, la sostenibilidad se plantea como una manera de satisfacer las necesidades actuales y futuras, conservando los recursos a través de un uso eficiente.

Como hemos podido analizar anteriormente, los núcleos urbanos son los principales focos de contaminación en nuestro planeta. Los edificios y las construcciones consumen aproximadamente la mitad de los recursos mundiales. Por tanto, los arquitectos, ingenieros y profesionales de la construcción tienen la responsabilidad de utilizar sus conocimientos para generar propuestas sustentables que promuevan el uso eficiente de la energía y contribuyan a preservar los recursos naturales de la Tierra, evitando el daño progresivo que el ser humano está causando al medio ambiente.

El urbanismo se debe fundamentar en principios de desarrollo sostenible, buscando maximizar la calidad de vida de las personas mientras se minimiza el impacto negativo en los recursos naturales y el entorno. Para lograrlo, es necesario abordar de manera integral la planificación y diseño urbano, tomando en cuenta factores como la movilidad sostenible, la eficiencia energética, el reciclaje de residuos que favorecen al metabolismo circular de las ciudades.

Uno de los mayores desafíos para implementar acciones sostenibles en las ciudades son los asentamientos informales, los cuales carecen de infraestructura y acceso a servicios públicos, y contribuyen a la contaminación y degradación ambiental. Es esencial que el urbanismo sostenible busque integrar estos asentamientos, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y mitigando los efectos negativos que se generan allí.

La visión regional se presenta como un enfoque clave para promover un desarrollo territorial equilibrado y sostenible. Integrar diferentes áreas geográficas y administrativas permite aprovechar complementariedades y potencialidades, evitando la concentración excesiva en un solo punto y fomentando una distribución más equitativa de los recursos y oportunidades.

Además, la implementación de políticas para la conservación del patrimonio cultural y arquitectónico, junto con la protección de áreas verdes y la promoción de la movilidad sustentable, contribuye a generar una identidad propia en la ciudad y a fortalecer el sentido de pertenencia de los ciudadanos mejorando su calidad de vida.

La solidaridad y conexión entre personas de distintos grupos sociales desempeña un papel crucial en mantener la estabilidad de las ciudades. El funcionamiento armonioso de una ciudad radica en la convivencia, la interacción y la comunicación entre sus habitantes. Impulsar la diversidad en los barrios favorece una sociedad más equitativa y contribuye a disminuir la segregación, substancialmente notoria en áreas informales como el Barrio 31.

Bajo este análisis se destaca la importancia de la organización y la gestión urbana para seguir el modelo de una ciudad sostenible, compacta, compleja, eficiente y socialmente cohesionada.

Para lograr ciudades sustentables, se implementan diversas estrategias, lineamientos y acciones en todo el mundo. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, se concentran en el Plan Estratégico, el Plan Urbano Ambiental y el Modelo Territorial de la Ciudad, los cuales se basan en los Objetivos de Desarrollo Sostenible planteados por la ONU.

Los casos analizados como Bilbao, Medellín y el programa Favela Bairro en Río de Janeiro, se destacan como ejemplos de transformaciones urbanas exitosas mundialmente reconocidos. A través del análisis de estas regeneraciones, se evidencia que las ciudades deben ser espacios construidos de forma colectiva, donde los vecinos participen activamente tanto en la organización como en la gestión del espacio. Esto es un proceso complejo, por lo que intervenir en ámbitos urbanos más acotados, como barrios, permite actuar a una escala reducida y obtener resultados en menos tiempo.

Es importante considerar el impacto positivo que puede tener la inclusión social de las comunidades marginadas y cómo pueden contribuir a hacer que las ciudades sean más equitativas y accesibles para todos sus habitantes. La experiencia de los casos anteriormente vistos demuestra que la integración y la dignificación de las áreas urbanas segregadas son posibles y pueden generar beneficios significativos tanto para los habitantes de estas comunidades como para toda la ciudad en su conjunto.

En síntesis, la incorporación de estrategias sustentables en los entornos urbanos permite mejorar la provisión de servicios, espacios públicos, equipamiento urbano e infraestructura. Además, se pueden implementar nuevas conexiones viales, generando así un entorno más inclusivo y armonioso. Claro está que la participación de los vecinos en la toma de decisiones fomenta comportamientos más responsables y cuidadosos hacia el espacio público y la propia vivienda.

Basándose en las estrategias sustentables planteadas y los lineamientos del Plan Urbano Ambiental, se ha desarrollado una propuesta de Masterplan para la regeneración urbana del Barrio 31. Este asentamiento informal es uno de los más reconocidos de la Ciudad de Buenos Aires debido a su ubicación estratégica como barrera entre la ciudad consolidada y el río.

Las intervenciones urbanas propuestas buscan crear una conexión no sólo física, sino también social que actualmente se encuentra interrumpida geográficamente por el nodo de conexión Retiro, el Barrio 31, la autopista Illia y el puerto de Buenos Aires. Además, desde el punto de vista social, es inevitable observar el gran contraste que demuestran el Barrio 31 y Recoleta.

La base de la propuesta se centra en la creación de un nuevo sector verde anexado al corredor existente, con el objetivo de unir la trama urbana de la ciudad mediante conexiones transversales que generen bulevares de interconexión y diversos atractores que generen una nueva centralidad. Esto permitirá que no solo los residentes del Barrio Carlos Mugica, sino también los habitantes de toda la ciudad, puedan utilizar estos espacios como áreas de esparcimiento, actividades culturales y encuentros, enlazándolos con el nuevo sector verde del otro lado del barrio favoreciendo la interacción social.

A través de estas intervenciones urbanas sustentables, se busca mejorar la conectividad del barrio con la ciudad consolidada y contribuir a mejorar la educación y por ende la calidad de vida de las personas, lo cual promoverá una mayor competitividad social y económica.

Como estudiante de arquitectura, la formación universitaria me lleva a reflexionar profundamente sobre mi papel y responsabilidad en la construcción del entorno urbano y su impacto en la sociedad y el medio ambiente. La arquitectura no es simplemente la creación de estructuras

físicas, sino una herramienta poderosa para influir en la forma en que vivimos, interactuamos y nos relacionamos con nuestro entorno.

El concepto de desarrollo sustentable se capitaliza fuertemente en mi formación y práctica futura como arquitecto. No podemos seguir creando ciudades y edificios sin considerar las consecuencias a largo plazo en términos de recursos naturales agotados, degradación ambiental y desigualdad social. La sostenibilidad debe estar en el centro de nuestras decisiones de diseño, desde la selección de materiales hasta la eficiencia energética y la planificación urbana.

La importancia de abordar los asentamientos informales es una lección crucial. No podemos permitir que estos espacios marginados y desatendidos continúen contribuyendo a la contaminación y la degradación ambiental. Como arquitectos, tenemos la oportunidad de buscar soluciones inclusivas que integren a estas comunidades y mejoren sus condiciones de vida, al tiempo que minimizamos su impacto negativo en el entorno.

La implementación de estrategias sostenibles y la creación de un Masterplan para la regeneración urbana del Barrio 31 ilustran cómo mis habilidades y conocimientos pueden ser utilizados para abordar desafíos del mundo real. Como futuro arquitecto, estoy emocionado por la oportunidad de aplicar mis ideas y creatividad para crear soluciones concretas que mejoren la calidad de vida de las personas y contribuyan al bienestar de la sociedad en su conjunto.

En última instancia, este trabajo final de carrera subraya que la arquitectura es más que una disciplina estética; es una disciplina con la responsabilidad de moldear y transformar el entorno urbano de manera positiva y significativa. A medida que continúo mi educación e ingreso en la práctica profesional, llevaré conmigo estas reflexiones para guiar mis decisiones y contribuir al desarrollo de ciudades más sustentables, inclusivas y equitativas.

7 Bibliografía y citas

7.1 Citas y referencias

https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/libro_ribera.pdf

<https://www.buenosaires.gob.ar/cope/base-documental/planes-estrategicos-comparados>

<https://buenosaires.gob.ar/noticias/plan-estrategico-participativo-buenos-aires-2035-pep-ba-2035>

<https://www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/desarrollo-urbano/actualizacion-del-plan-urbano-ambiental>

<https://www.argentina.gob.ar/politicassociales/ods/institucional/17objetivos>

<https://ciudadmaravillosa.wordpress.com/magica/acerca-de-rio-de-janeiro/>

<https://www.elcolombiano.com/antioquia/obras/estas-son-las-cifras-de-la-vivienda-social-en-antioquia-HY8032933>

www.armazemdedados.rio.rj.gov.br

http://www.jauregui.arq.br/miscelaneas_dispersion.html

<http://www.jauregui.arq.br/urban-interventions.html>

7.2 Bibliografía

Andreatta, Verena (2001). Ciudades hechas a mano. Catálogo de la Exposición de Sur a Norte. Ciudades y medio ambiente en América Latina, España y Portugal. Madrid: La Casa Encendida.

Ascher, F (2010). Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza Editorial.

Edwards, Brian. (2011). Guía básica de la sostenibilidad. Barcelona: Gustavo Gili.

European Commission, Directorate General XVII for Energy; Architects" Council of Europe; Energy Research Group. (2007). Un Vitruvio ecológico. Principios y práctica del proyecto arquitectónico sostenible. Barcelona : Gustavo Gili

Evans, Julian (2010). Sustentabilidad en Arquitectura 1. Buenos Aires: CPAU.

Fernández Castro, J. (2010). Barrio 31. Carlos Mugica. Posibilidades y límites del proyecto urbano en contextos de pobreza. Buenos Aires: Instituto de la Espacialidad Humana.

Fernández, Roberto; Allen, Adriana; Burmester, Mónica; Malvares Miguez, Mirta; Navarro, Lia; Olszewski, Ana; Sagua, Marisa. (1999). Territorio, sociedad y desarrollo sustentable: estudios de sustentabilidad ambiental urbana. Buenos Aires: Espacio Editorial.

Gobierno de la ciudad de Buenos Aires (2009). Plan Urbano Ambiental. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2017). Plan estratégico participativo Buenos Aires 2035. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Secretaría General y Relaciones Internacionales. Unidad de Coordinación del Consejo de Planeamiento Estratégico.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2020). Informe de Gestión. PUA 2020. Análisis y evaluación de planes urbanos recientes. Hacia un Estado de la Planificación. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2020). Informe de Gestión. PUA 2020. Estudio sobre el Futuro Urbano. Actualización del Plan Urbano Ambiental. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2020). Plan Urbano Ambiental. Diagnóstico 2020. Comunas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Heywood, Huw (2015). 101 reglas básicas para una arquitectura de bajo consumo energético. Barcelona : Gustavo Gilli

Jacobs, Jane (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Barcelona: Capitán Swing.

Jourda, Françoise Helene (2012). Pequeño manual del proyecto sostenible. Barcelona : Gustavo Gilli

McHrag, Ian (2000). Proyectar con la naturaleza. Barcelona: Gustavo Gilli

Micelli, Adriana (2015). Arquitectura sustentable. Más que una nueva tendencia una necesidad. Revista Ambiente. La proyectación ambiental.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2009). Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060. Buenos Aires: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2014). Buenos Aires Ciudad Verde: una mirada prospectiva al paisaje urbano 2014. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte (2019). Informe Cobertura vegetal. Buenos Aires: Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana. Subsecretaría de Planeamiento. Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.

Nora Libertun de Duren, Rene Osorio (2020). Bairro: Diez Años Después. Brasil: BID.

Plan Urbano y Ambiental, Modelo Territorial y Políticas Generales de Actuación. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Planeamiento Urbano y Consejo del Plan Urbano Ambiental, Mayo de 2000.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Habitação. José Candido Sampaio de Lacerda Jr. (coord.) (2004) Plano de Desenvolvimento Urbanístico do Complexo do Morro do Alemão. Rio de Janeiro.

Rogers, R. (2003). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Gustavo Gili.

Ruano, Miguel (2006). Ecurbanismo. Entornos humanos sostenibles: 60 proyectos. Buenos Aires: Espacio editorial

Ruano, Miguel (2006). Ecurbanismo. Entornos humanos sostenibles: 60 proyectos. Buenos Aires: Espacio editorial

Sánchez, Javier Ruiz (2002). La enseñanza del urbanismo y la enseñanza de la práctica del urbanismo. Madrid: Instituto Juan de Herrera.

UN World Commission on Environment and Development (WCED), "Our Common Future", Oxford: Oxford University Press, (1987).

Unidad de Coordinación de Planeamiento Estratégico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2021). Aportes al Plan de Sector de la Ribera del Río de la Plata. Buenos Aires: Unidad de Coordinación de Planeamiento Estratégico.

BARRIO PADRE MUGICA



P5

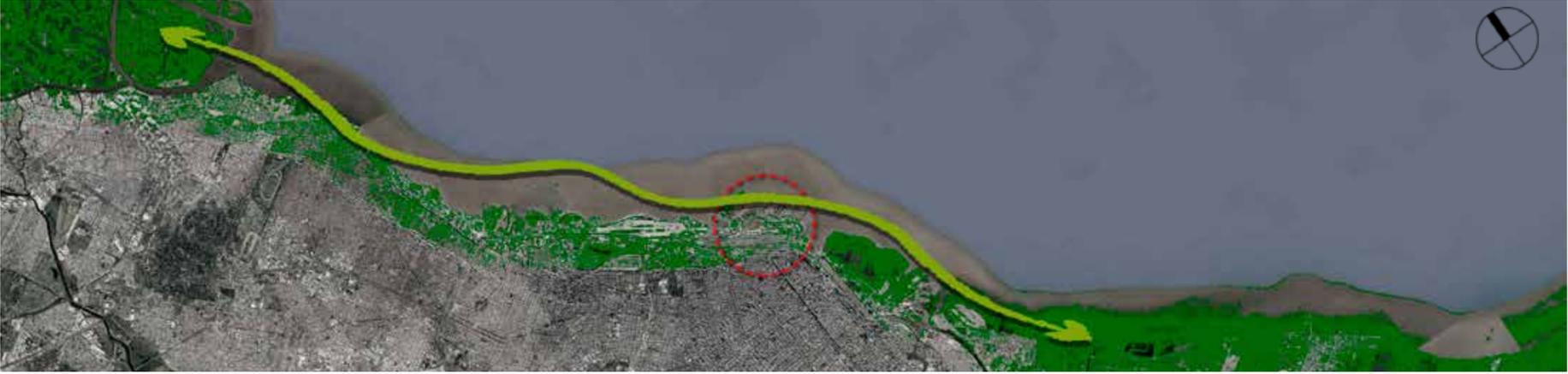
ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

CONTEXTO

Se presenta un nuevo sector verde anexado al Corredor Verde Norte existente, con el que buscamos unir la trama urbana de la ciudad, a través de conexiones transversales creando boulevares de interconexión permitiendo a los vecinos del Barrio Carlos Mugica utilizarlos como espacios de esparcimiento, actividades culturales y de encuentro al nuevo sector verde del otro lado del barrio.



PARQUE COSTANERA NORTE. DISTRITO JOVEN
Propuesta de Marantz Arq.



PARQUE SALGUERO. DISTRITO JOVEN
Propuesta de Arqs. Menichetti y Franck



PARQUE EN ALTURA
Propuesta de ATV Arquitectos y Grupo Landscape



EDIFICIO PUENTE BID



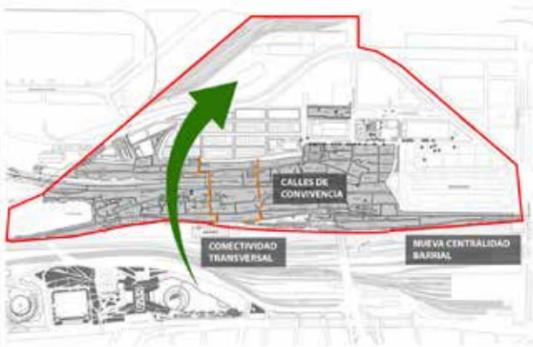
DISTRITO QUARTIER PUERTO RETIRO



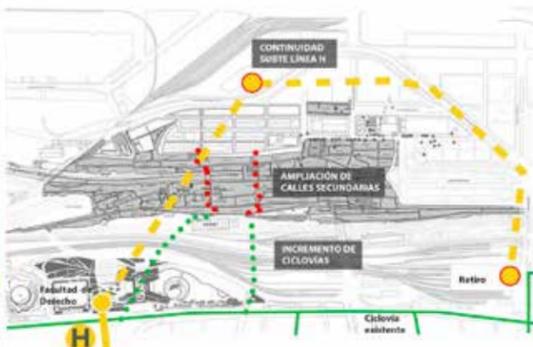
NUEVA ESTACIÓN RETIRO
Propuesta de Neuss Capital

ESTRATEGIAS

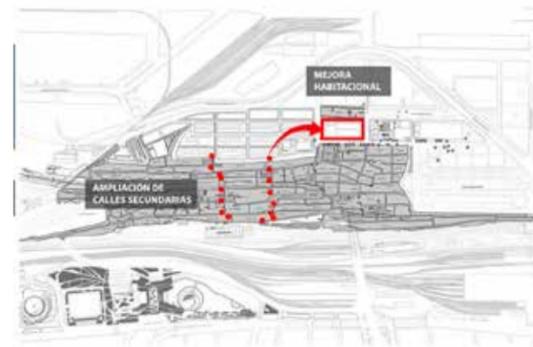
ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES



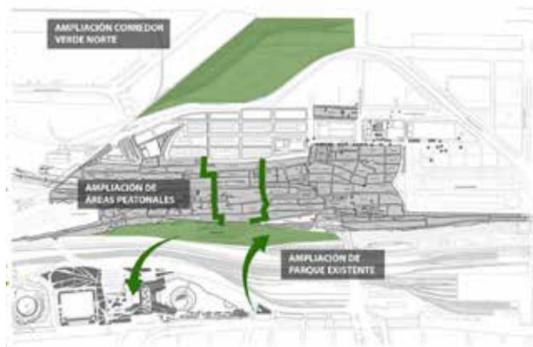
TRANSPORTE Y MOVILIDAD



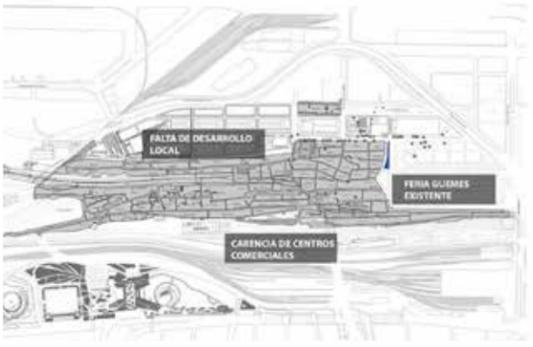
HABITAT Y VIVIENDA



ESPACIOS PÚBLICOS



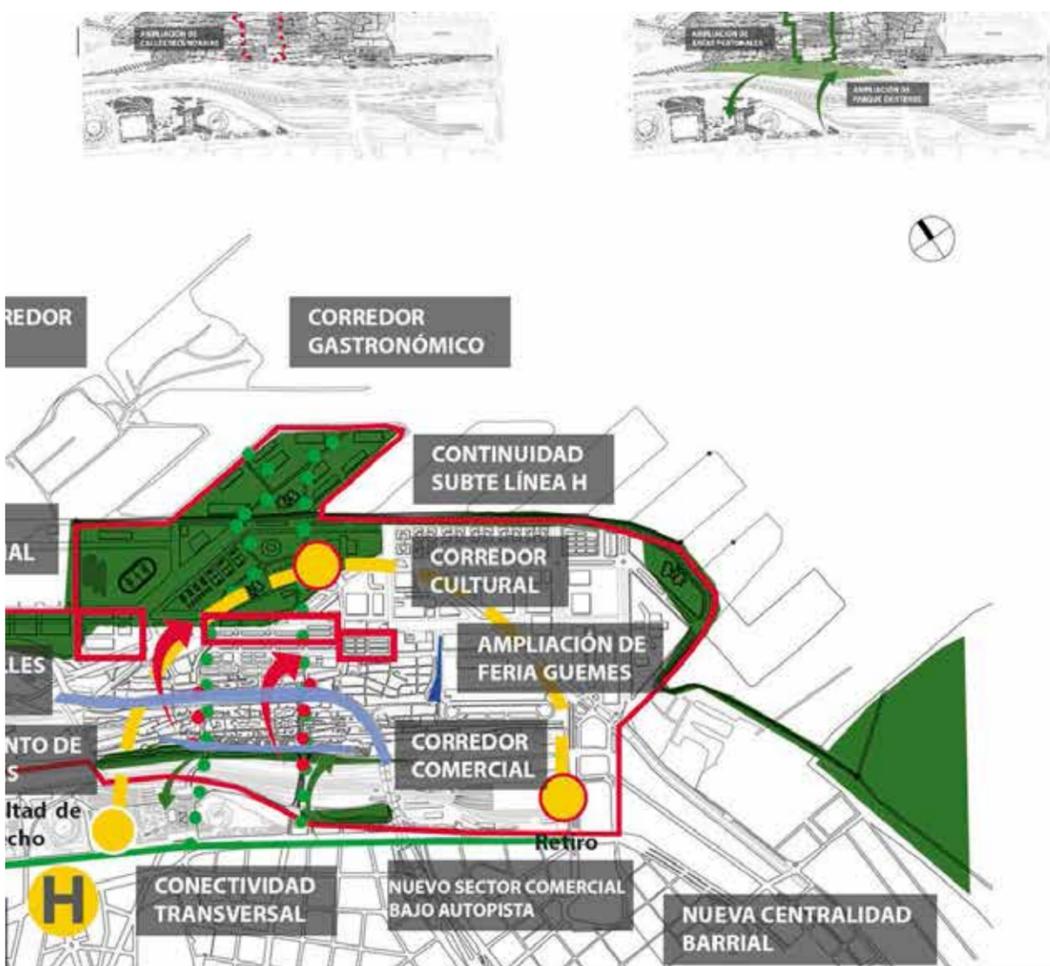
PRODUCCIÓN Y EMPLEO



Para poder integrar la ciudad con el río y a su vez el Barrio 31 a la ciudad, nuestra propuesta principal es crear dos nuevos ejes transversales que comiencen las calles Callao y Pueyrredon de manera tal que podamos atravesar la ciudad desde el barrio de Recoleta, pasando por el barrio Padre Mugica con una serie de intervenciones en el barrio para generar una ciudad justa y deje de ser excluida y pueda formar parte de la ciudad tanto en la trama urbana como a nivel cultural y social.

Generar infraestructura en forma de puentes que atraviesen las vías que llegan a la Estación de Retiro, para luego convertir a estos ejes en una calle vehicular y otra exclusivamente peatonal las que luego irán generando a lo largo de ellas, diferentes espacios para todos los vecinos del barrio y que estos caminos desemboquen al otro lado de la ciudad en un espacio verde que contenga edificios atractores que den al borde costero y que puedan generar en el vecino el deseo por utilizar este sitio de la ciudad.

Al crear nuevos ejes que dan origen a nueva trama en el barrio, los mismos intentan promover esta nueva centralidad donde conformamos los sistemas verdes existentes y nuevos, un claro equilibrio diferenciando las calles exclusivas para uso peatonal, vehicular restringido y vehicular.



La continuación de la línea H, promueve más conexiones entre la ciudad y el río al igual que el un eje exclusivo vehicular en donde más líneas de colectivos acercan el barrio a la ciudad de Buenos Aires

La generación de bicisendas propone al vecino que pueda integrarse de manera complaciente y natural a la nueva propuesta de los ejes transversales, los mismos incluyen una bicisenda a lo largo de todo su recorrido

- REFERENCIAS:
- Nueva Centralidad
 - Continuación Línea H
 - Bicisendas Propuestas
 - Acupuntura en Viviendas existentes
 - Esponjamiento. Nuevas Viviendas para vecinos del Barrio 31
 - Corredor Comercial
 - Nueva Feria
 - Corredor Deportivo
 - Corredor Gastronómico

La continuación de la línea H, promueve más conexiones entre la ciudad y el río al igual que el un eje exclusivo vehicular en donde más líneas de colectivos acercan el barrio a la ciudad de Buenos Aires

La generación de bicisendas propone al vecino que pueda integrarse de manera complaciente y natural a la nueva propuesta de los ejes transversales, los mismos incluyen una bicisenda a lo largo de todo su recorrido

- REFERENCIAS:
- Nueva Centralidad
 - Continuación Línea H
 - Bicisendas Propuestas
 - Acupuntura en Viviendas existentes
 - Esponjamiento. Nuevas Viviendas para vecinos del Barrio 31
 - Corredor Comercial
 - Nueva Feria
 - Corredor Deportivo
 - Corredor Gastronómico

ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

PATRIMONIO URBANO

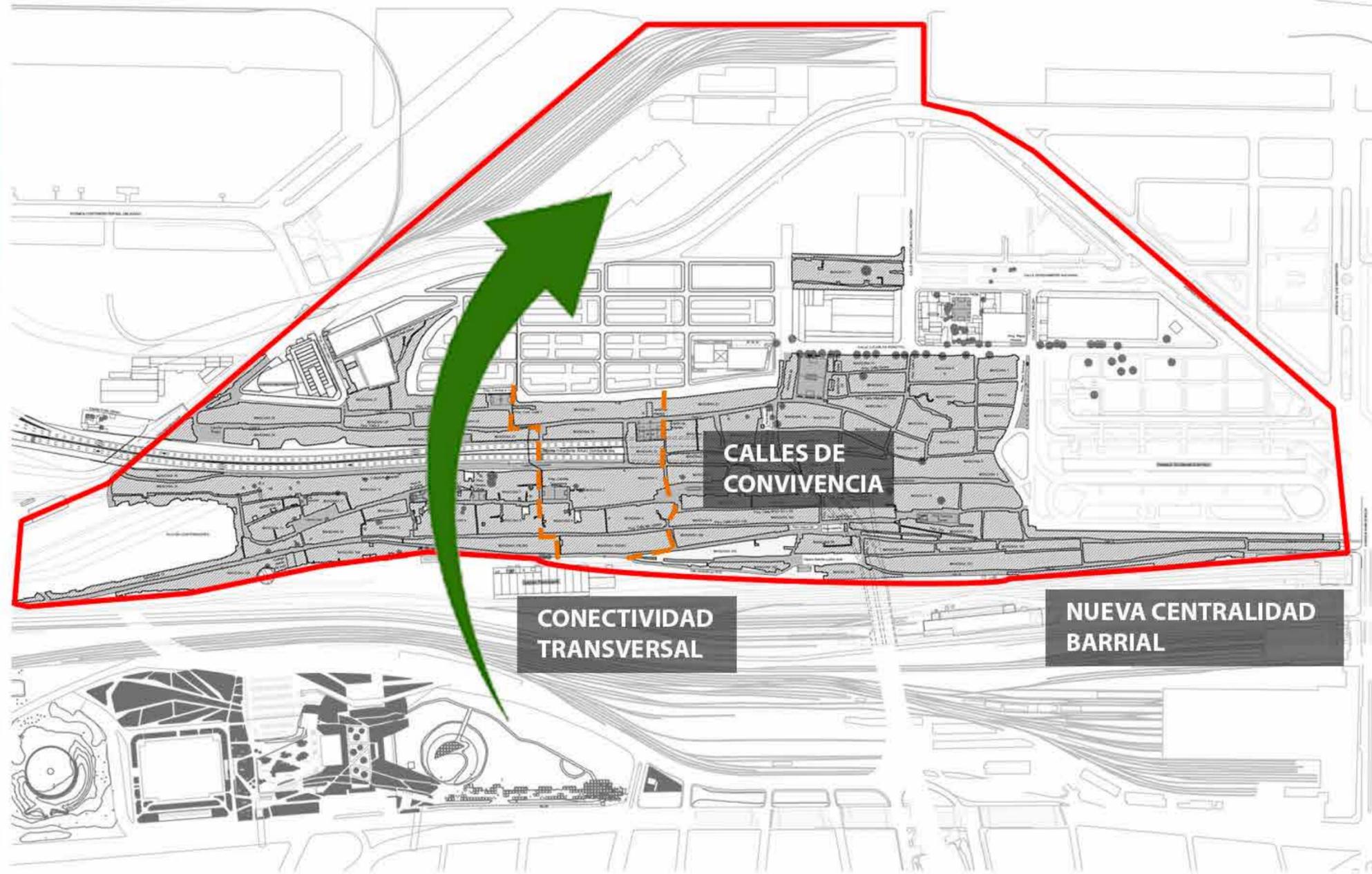
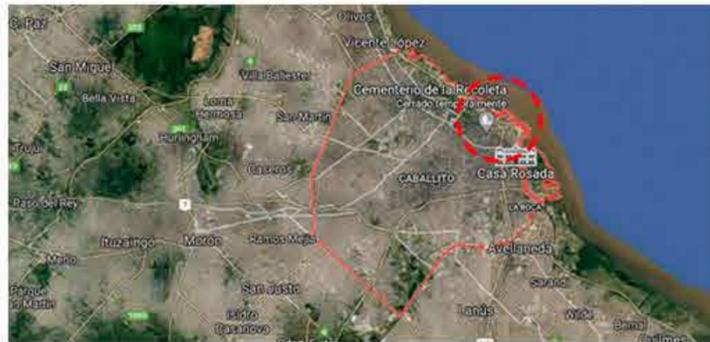
ESTRATEGIA:
CONSOLIDAR EL CENTRO ACTUAL Y PROMOVER NUEVAS CENTRALIDADES

Fortalecer centros secundarios comunales y barriales, con la consolidación de centralidades barriales con intervenciones en el espacio público.

Promover la instalación de equipamientos y ordenamiento del tránsito y proteger e incentivar las identidades barriales.

Impulsar nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros, conformando áreas peatonales y calles de convivencia.

Fortalecer y diversificar la conectividad transversal a través de la conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.



ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

PATRIMONIO URBANO

ESTRATEGIA:
CONSOLIDAR EL CENTRO ACTUAL Y PROMOVER NUEVAS CENTRALIDADES



ACCIONES:

Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.

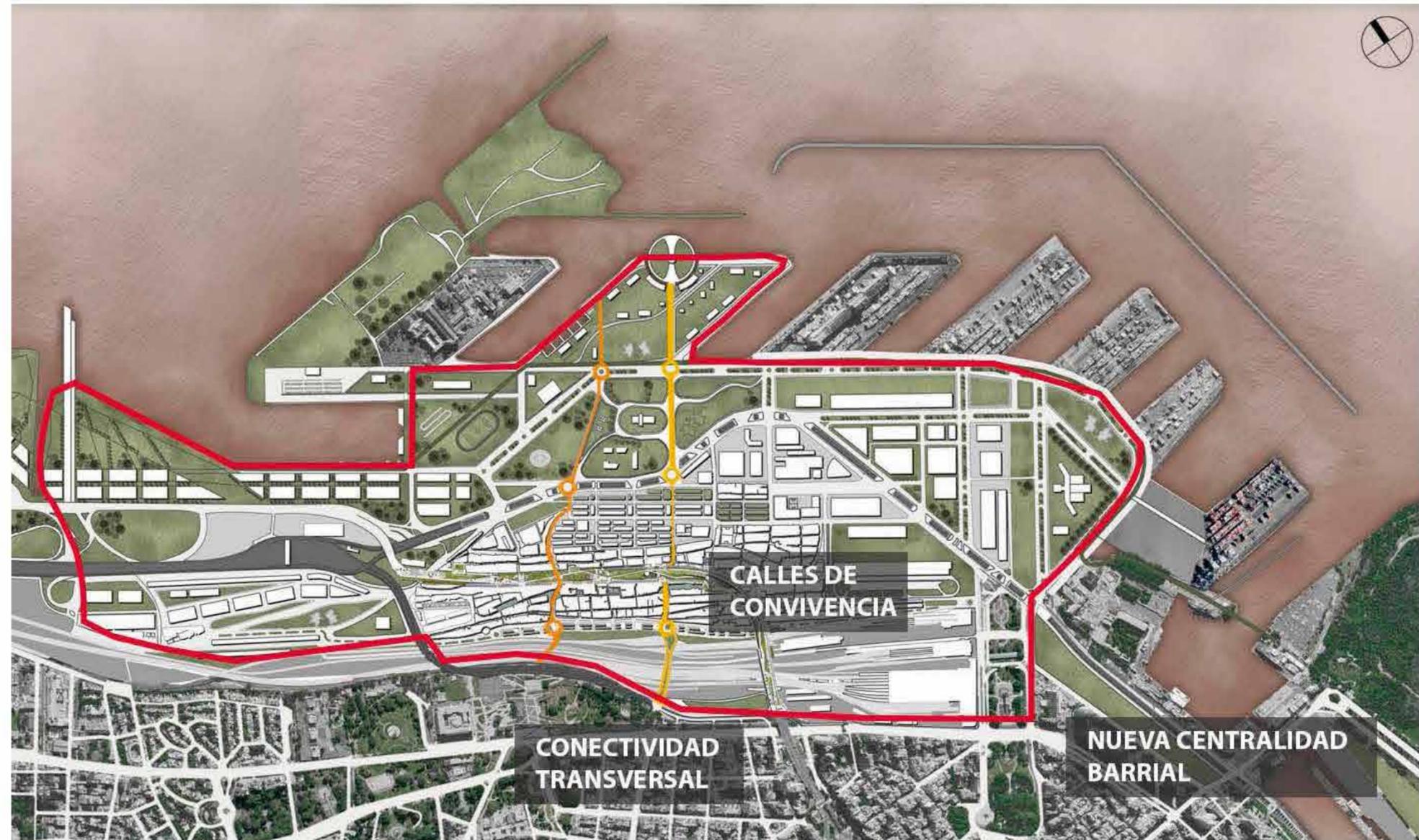
Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.

Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros

Conformar áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.

Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.

Conformar sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.



ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

PATRIMONIO URBANO

ESTRATEGIA:
PROMOVER LA EXPANSIÓN Y EL USO DE MEDIOS PÚBLICOS

Utilización intensiva de transporte ferroviario.

Maximizar el uso del transporte subterráneo, mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla.

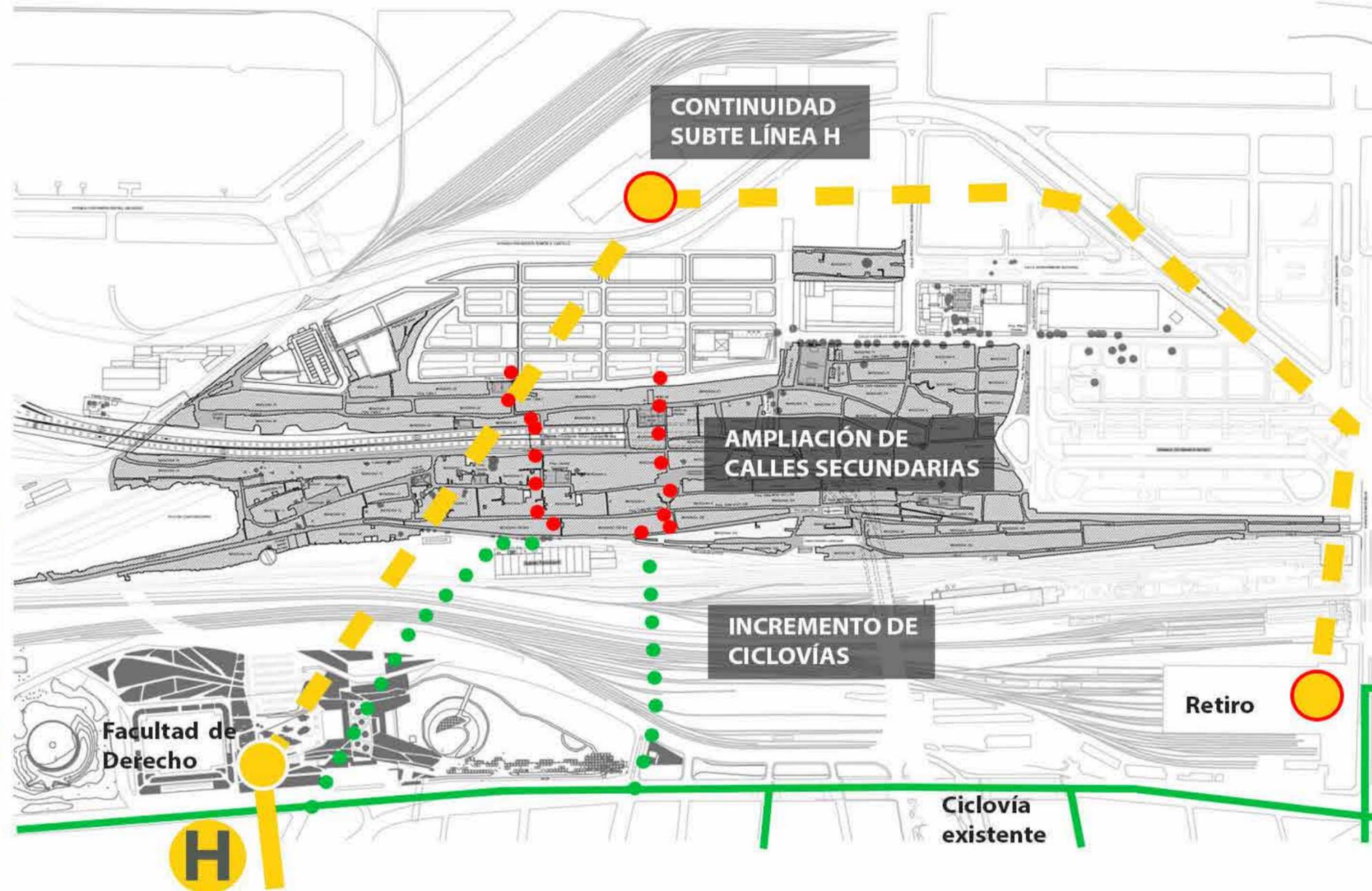
Eliminar conflictos entre nodos

Mejorar conectividad transversal entre distintos sectores de la ciudad.

Promover medios alternativos de transporte menos contaminante.

Incrementar las ciclovías, bisisendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas.

Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso, ampliación de veredas, parquizaciones.



ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

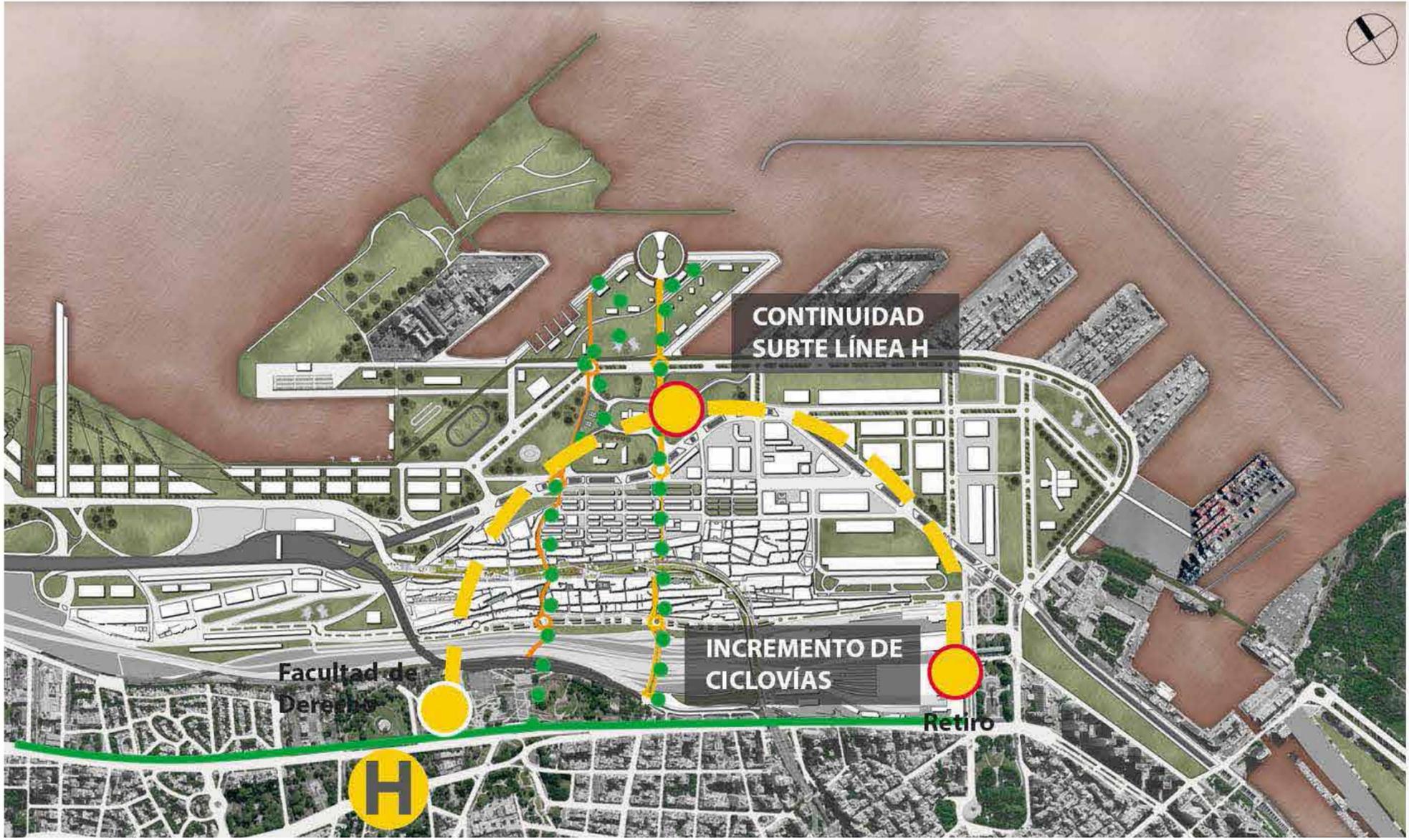
PRODUCCIÓN Y EMPLEO

PATRIMONIO URBANO

ESTRATEGIA:
PROMOVER LA EXPANSIÓN Y EL USO DE MEDIOS PÚBLICOS



- ACCIONES:**
- Generar nuevos nodos de conexión del subterráneo y premetro.
 - Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parqueizaciones)..
 - Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.
 - Generar nuevos pasos elevados entre la red ferroviaria y la red vial, continuando las avenidas Callao y Pueyrredon.
 - Promover el Sistema de Transporte Público de Bicicletas.
 - Desarrollar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas como transporte alternativo, eficaz y ambientalmente sostenible entre sub-centros barriales.



ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

PATRIMONIO URBANO

ESTRATEGIA:
MEJORAR EL HÁBITAT DE SECTORES DE MENORES INGRESOS Y PRESERVAR LA DIVERSIDAD E IDENTIDAD DE LOS BARRIOS

Mantener la diversidad funcional del hábitat, promoviendo tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social y promoviendo actividades que fortalezcan las identidades barriales

Promover políticas de vivienda asequible para la población en situación de déficit habitacional, implementando mejoras de situaciones habitacionales críticas

Implementar soluciones habitacionales asignando a dicho fin el uso de inmuebles fiscales (predios resultantes de las expropiaciones, autopistas, etc)

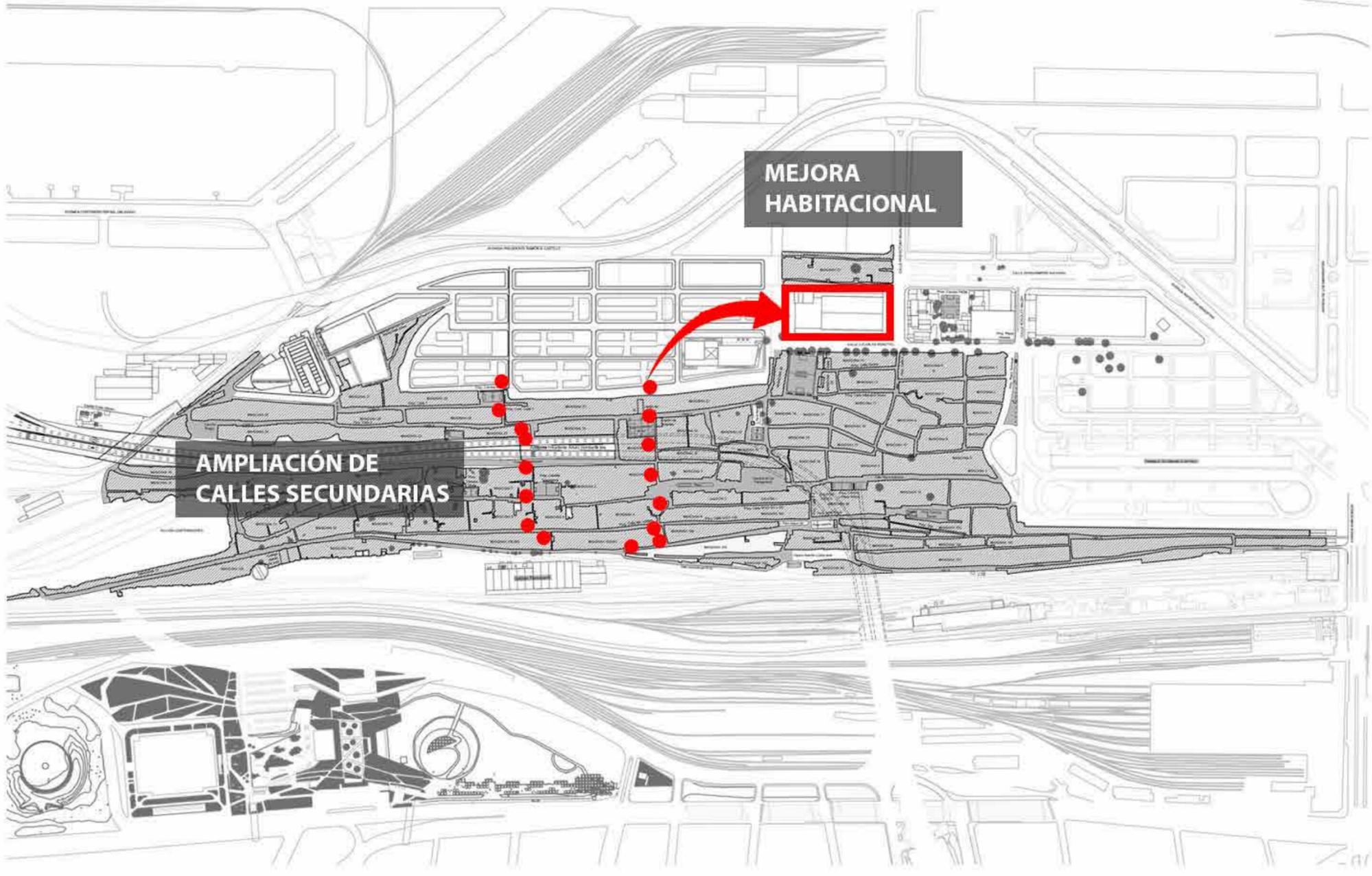


Plano con densidad de población del Barrio 31 y alrededores Hab/km2:

0- 2287	23648- 39190
2287- 5655	39190- 61076
5655- 9169	61076- 95639
9169- 14182	95639- 816334
14182- 23648	



Ilustración de las calles internas del Barrio



ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y
CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y
MOVILIDAD

HABITAT Y
VIVIENDA

ESPACIOS
PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y
EMPLEO

PATRIMONIO
URBANO

ESTRATEGIA:

MEJORAR EL HÁBITAT DE SECTORES DE MENORES INGRESOS Y PRESERVAR LA DIVERSIDAD E IDENTIDAD DE LOS BARRIOS



Ayer



Hoy



ACCIONES:

Promover tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a disrupciones morfológicas.

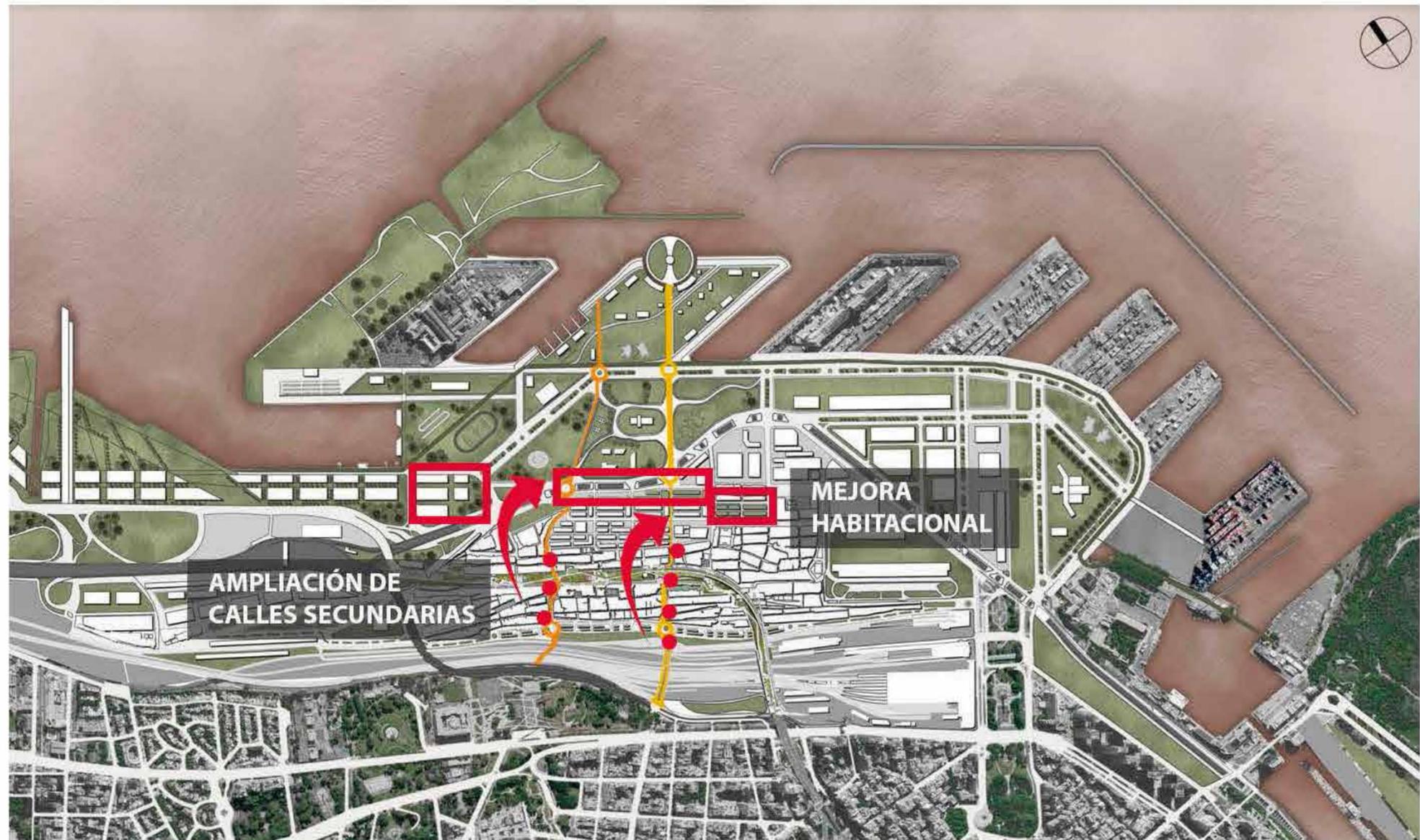
Promover actividades que fortalezcan a las identidades barriales.

Desarrollar planes de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos.

Promover la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria.

Implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales críticas (urbanización de villas; mejoras en hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).

Al generar una ampliación y apertura de calles, se plantea el traslado de los habitantes de las viviendas demolidas a nuevas viviendas planteadas en el terreno que actualmente está ocupado por la empresa Flecha Bus.



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y
CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y
MOVILIDAD

HABITAT Y
VIVIENDA

ESPACIOS
PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y
EMPLEO

PATRIMONIO
URBANO

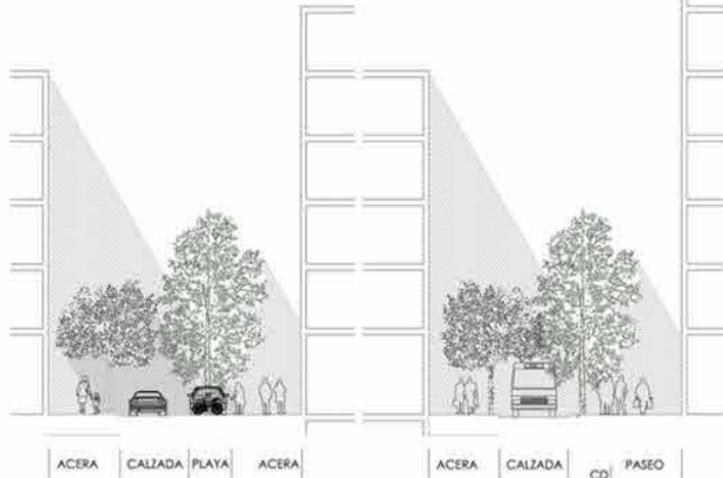
ESTRATEGIA:
INCREMENTAR, RECUPERAR Y MEJORAR ESPACIOS PÚBLICOS

Conformar un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados

Mejorar funcional y ambientalmente parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial

Conformar sistemas verdes que atraviesen la ciudad, preservando y ampliando el Corredor Verde Norte

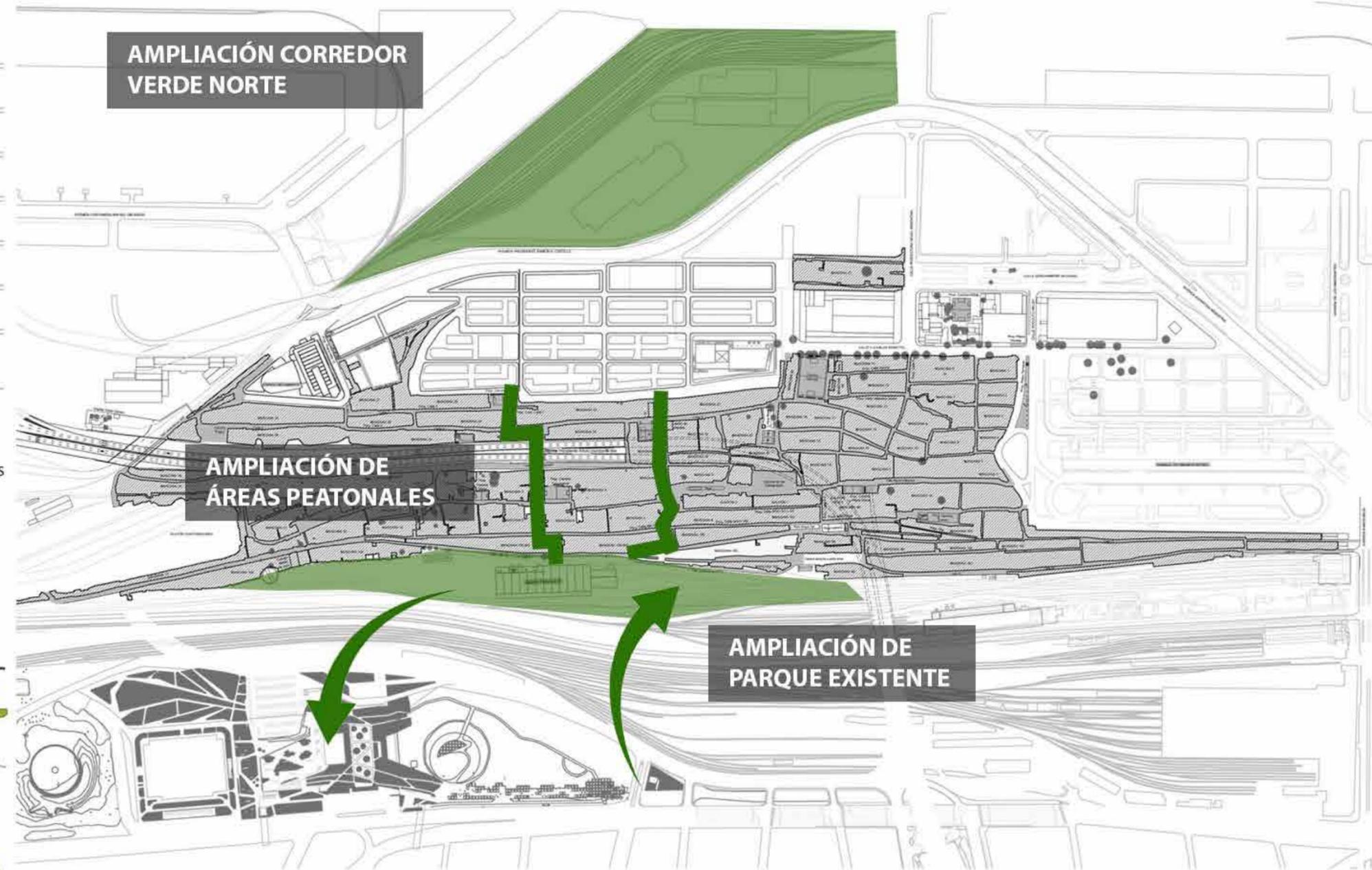
Ampliar las áreas peatonales, incrementando el ancho de veredas, rediseñando vías públicas barriales con parquización, redes de ciclovías y recorridos peatonales



Ampliación de calles transversales, rediseñando las vías públicas con parquización



Recorridos peatonales verdes



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y
CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y
MOVILIDAD

HABITAT Y
VIVIENDA

ESPACIOS
PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y
EMPLEO

PATRIMONIO
URBANO

ESTRATEGIA:
INCREMENTAR, RECUPERAR Y MEJORAR ESPACIOS PÚBLICOS



ACCIONES:

Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.

Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas.

Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública.

Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.

Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor.

Rediseñar las vías públicas barriales con parquización, conformación de redes de ciclovías y recorridos peatonales.



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y
CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y
MOVILIDAD

HABITAT Y
VIVIENDA

ESPACIOS
PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y
EMPLEO

PATRIMONIO
URBANO

ESTRATEGIA:
GENERAR CONDICIONES APROPIADAS PARA PRODUCCIÓN Y EMPLEO



Un bajo autopista con comercios dedicados para la gente del barrio y a su vez fomentar el flujo de vecinos de otros barrios



Frente Urbano con desarrollo comercial que mira hacia el nuevo sector verde que se conecta con el Parque Thays

ACCIONES:

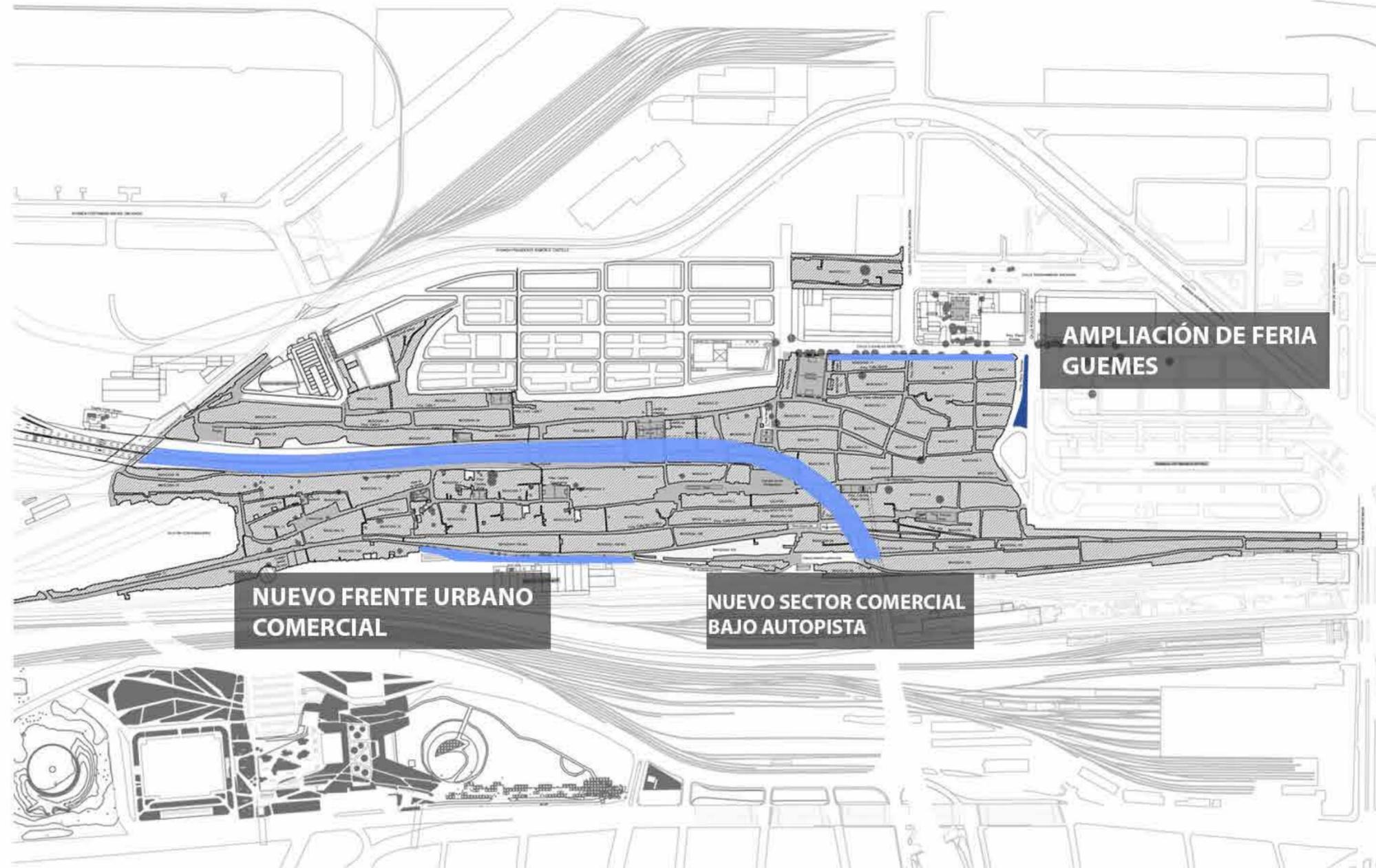
Pensar en generar todo un sector comercial bajo la autopista sería una forma de generar empleo, flujo comercial y producción dentro de los barrios Padre Mugica.

Fomentar el comercio en los frentes urbanos tanto el que da hacia la ciudad consolidada como el que mira hacia el río es otra de las propuestas para el barrio para generar desarrollo de comercios los vecinos del mismo

Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.

Apoyar el desarrollo de las industrias culturales

Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y
CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y
MOVILIDAD

HABITAT Y
VIVIENDA

ESPACIOS
PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y
EMPLEO

PATRIMONIO
URBANO

ESTRATEGIA:
GENERAR CONDICIONES APROPIADAS PARA PRODUCCIÓN Y EMPLEO



Un bajo autopista con comercios dedicados para la gente del barrio y a su vez fomentar el flujo de vecinos de otros barrios



Frente Urbano con desarrollo comercial que mira hacia el nuevo

ACCIONES:

Pensar en generar todo un sector comercial bajo la autopista sería una forma de generar empleo, flujo comercial y producción dentro de los barrios Padre Mugica.

Fomentar el comercio en los frentes urbanos tanto el que da hacia la ciudad consolidada como el que mira hacia el río es otra de las propuestas para el barrio para generar desarrollo de comercios los vecinos del mismo

Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.

Apoyar el desarrollo de las industrias culturales

Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ESTRATEGIAS

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HABITAT Y VIVIENDA

ESPACIOS PÚBLICOS

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

PATRIMONIO URBANO

ESTRATEGIA:
ESTABLECER PAUTAS PARA RESGUARDAR EL PATRIMONIO URBANO Y ARMONIZAR EL DESARROLLO URBANO

Armonizar las tendencias de transformación y el resguardo de aquellas áreas, paisajes, monumentos, edificios y otros elementos urbanos de valor histórico, estético, simbólico y/o testimonial.

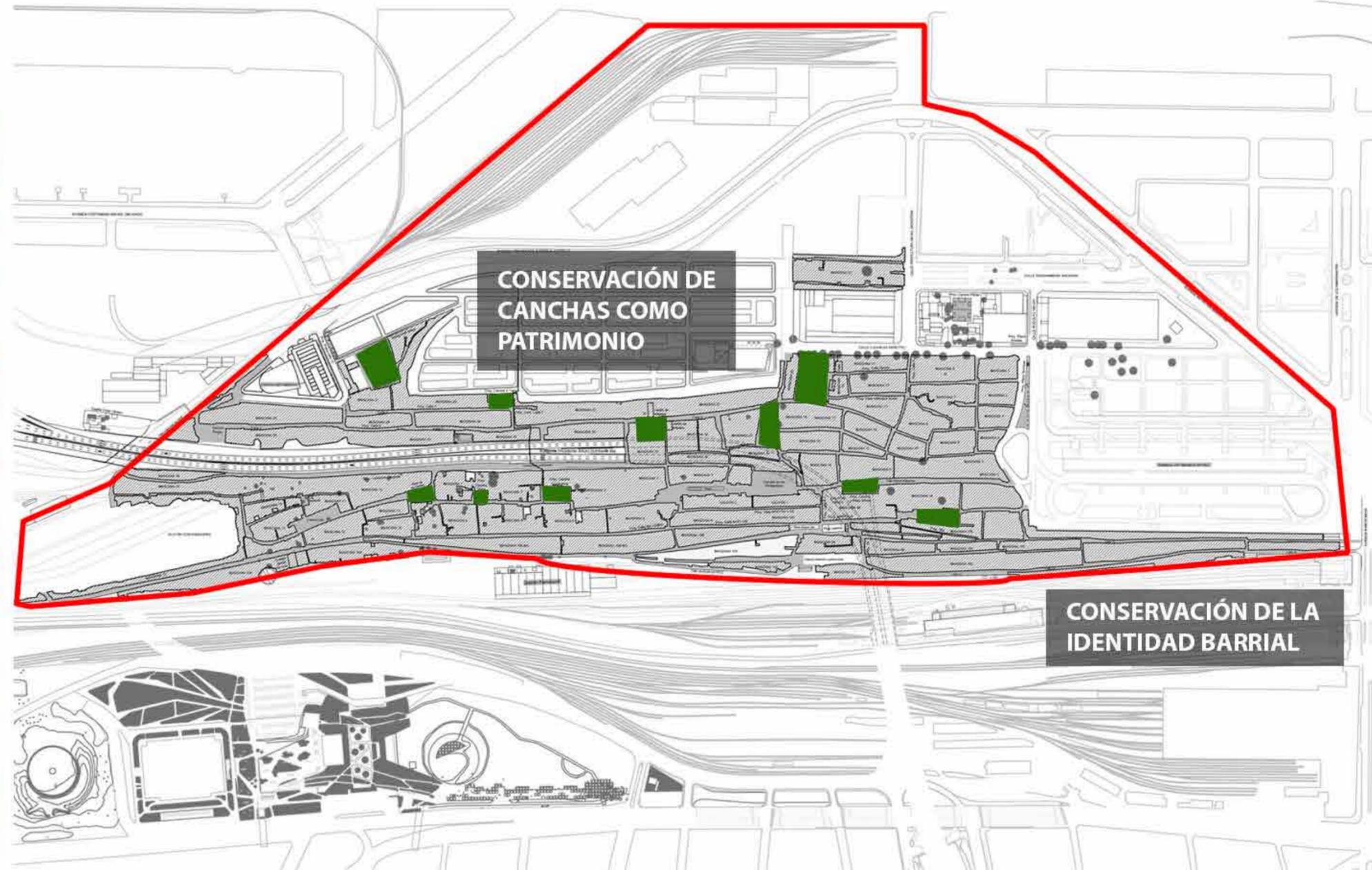


Completar, consolidar e incorporar la variable patrimonial a las estrategias y acciones de planeamiento

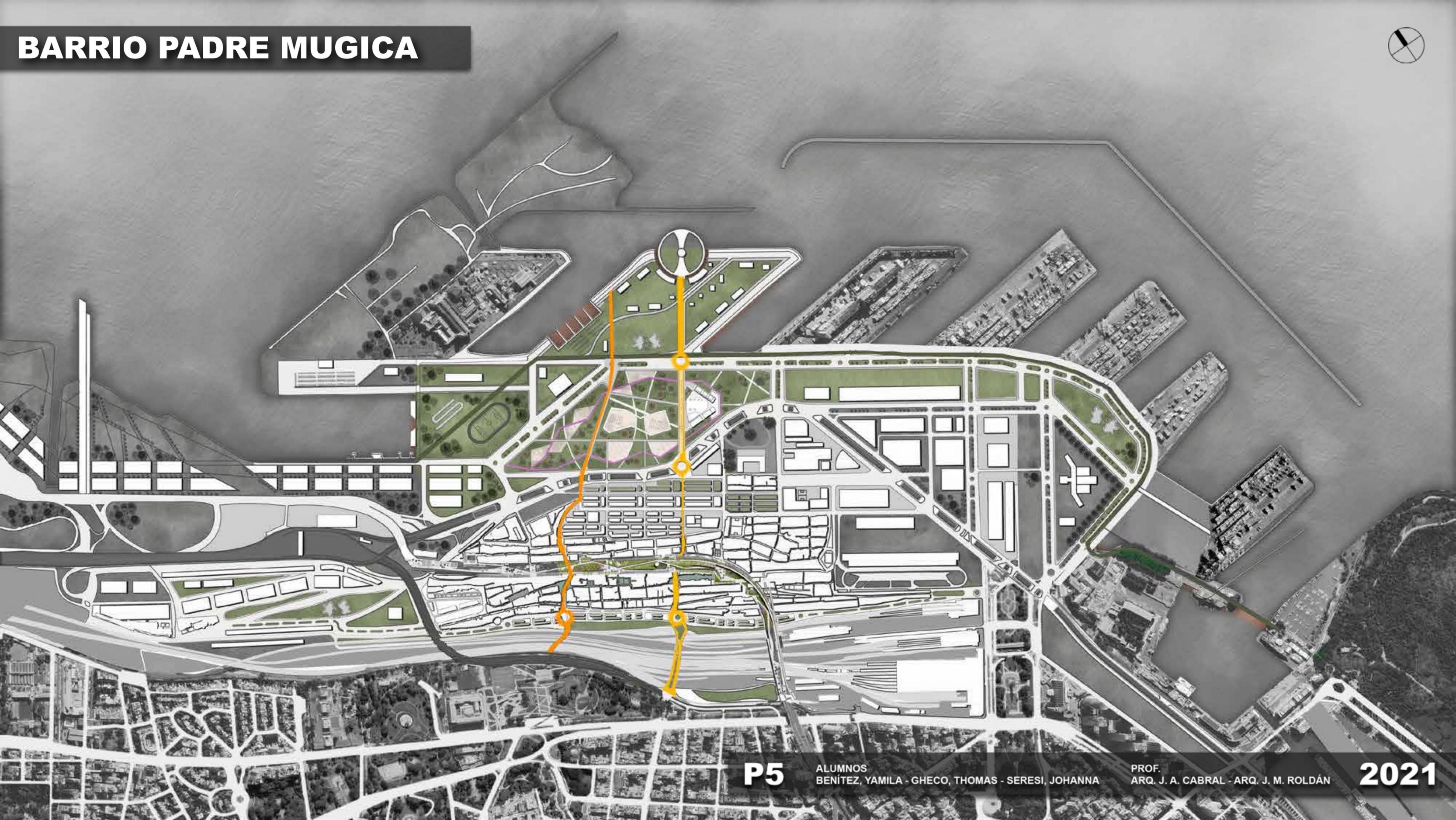


Generalizar pautas especiales de manejo de las áreas y objetos patrimoniales protegidos

Organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana (señalización, programas educativos)



BARRIO PADRE MUGICA



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

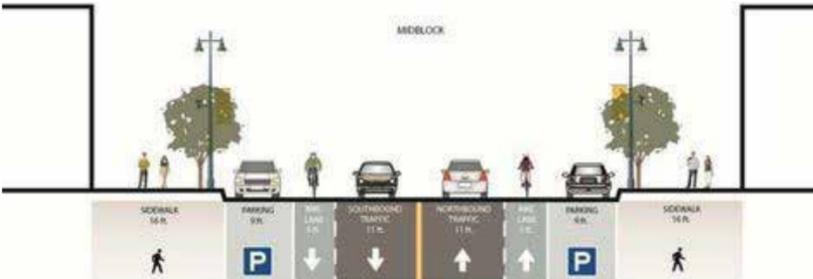
2021

EJES TRANSVERSALES

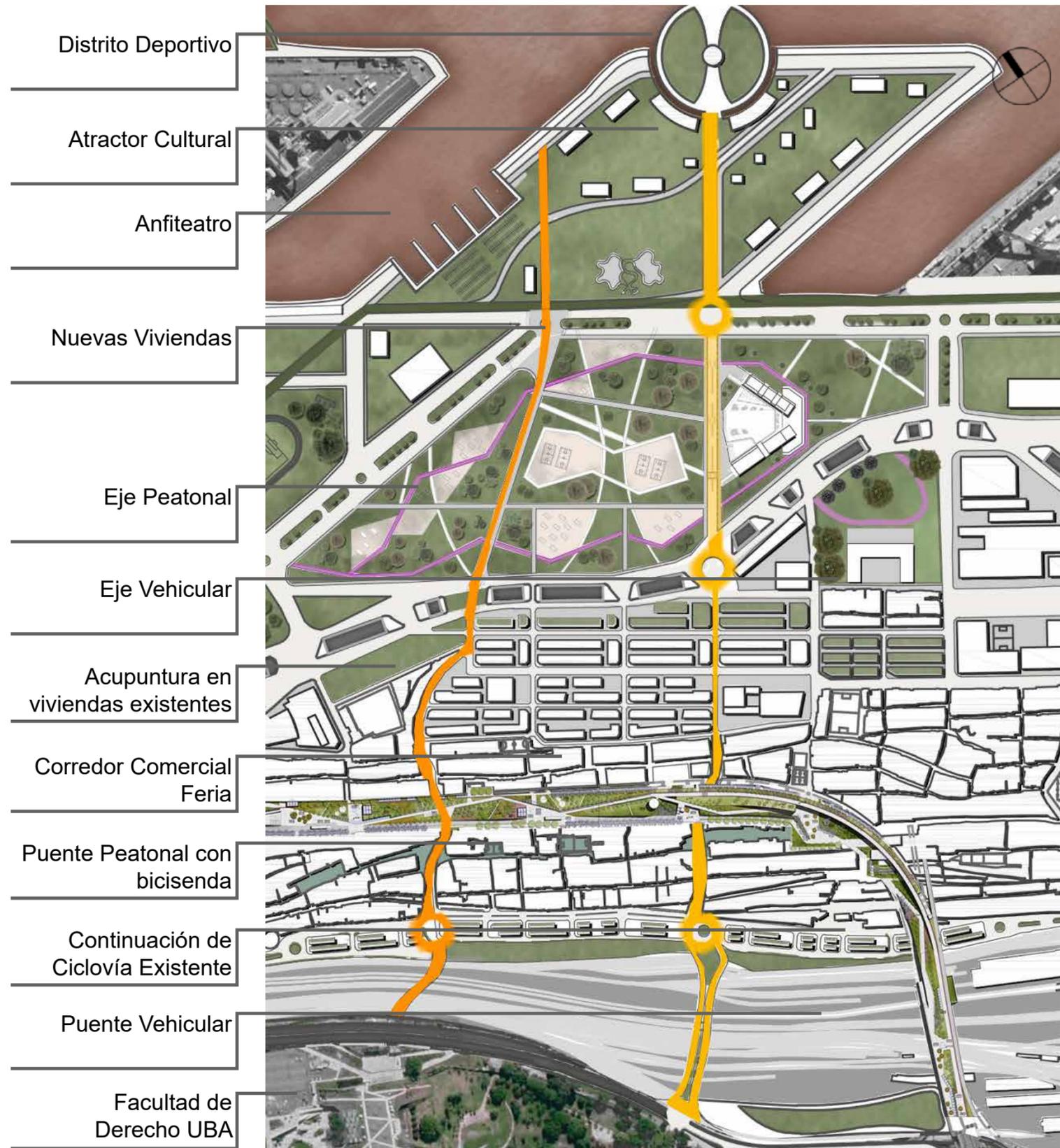
PUNTES CONECTORES PEATONAL



VEHICULAR



CONEXIÓN TRANSVERSAL CIUDAD - RÍO



SUBSISTEMAS

DISTRITO DEPORTIVO Y CULTURAL



CORREDOR VERDE



DISTRITO GASTRONÓMICO



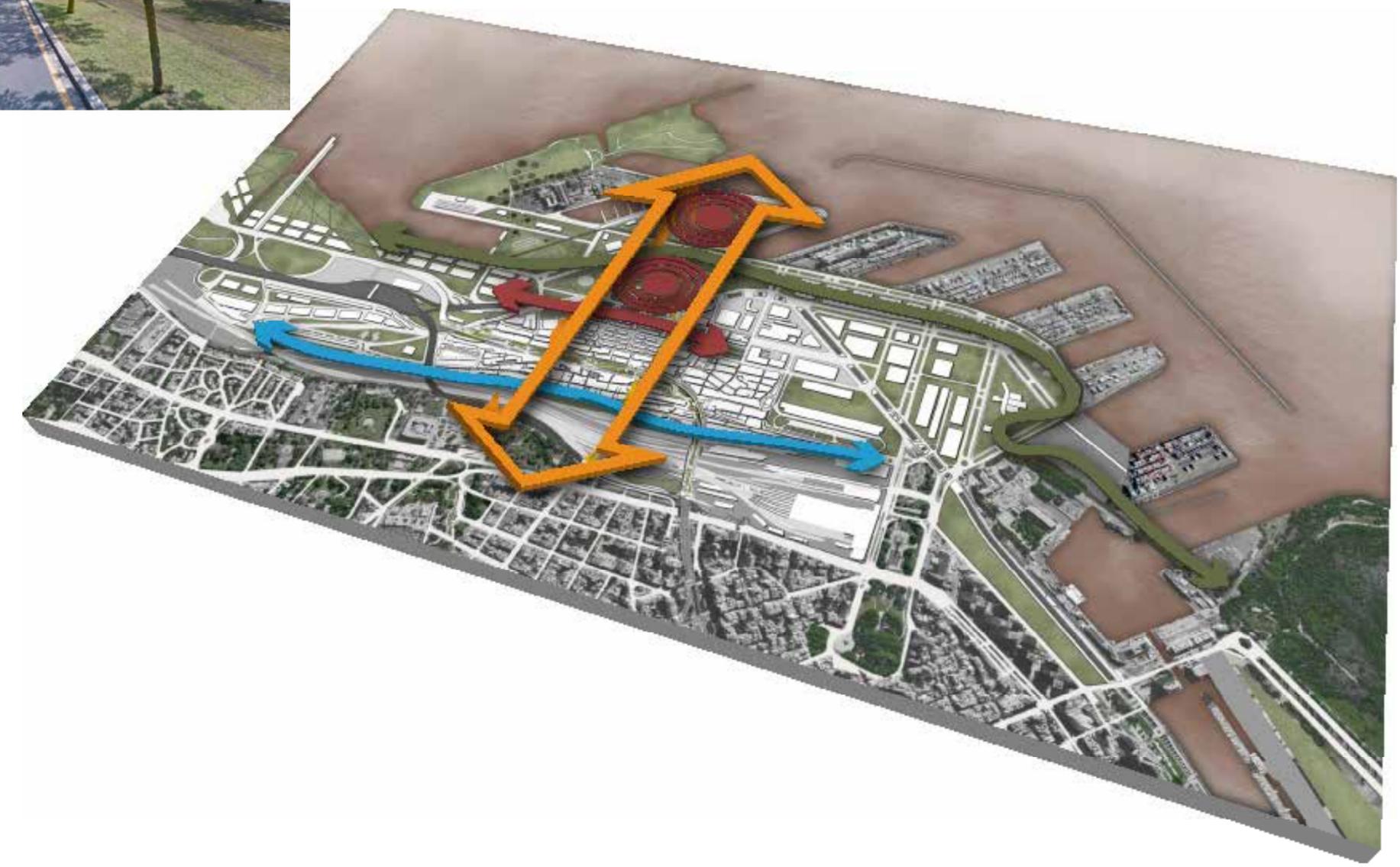
MIRADOR



REUBICACIÓN DE VIVIENDAS



CORREDOR COMERCIAL



CORREDOR COMERCIAL



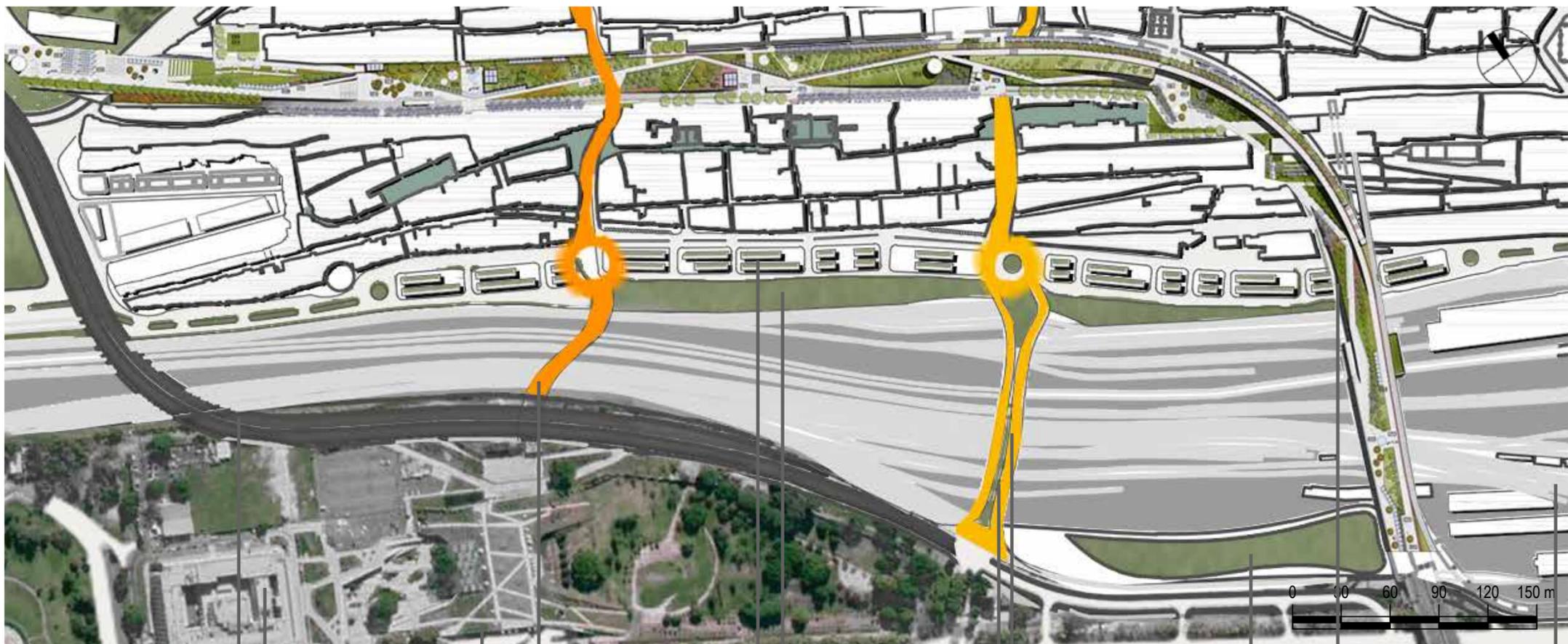
P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

CORREDOR COMERCIAL



Nuevo Trazado de Autopista Illia

Estación Subte Línea H

Corredor Comercial

Puente Vehicular

Espacio Urbano de conexión

Estación Retiro

Facultad de Derecho UBA

Paseo Peatonal con biciesenda

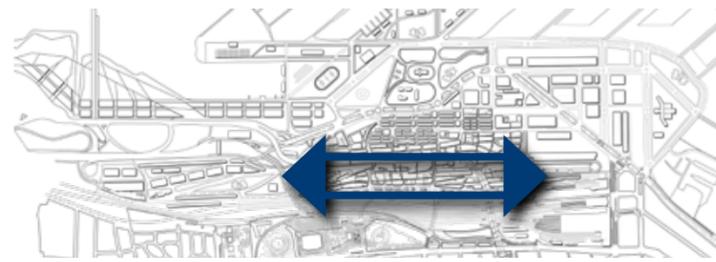
Nueva Feria Barrial

Continuación de Ciclovía existente

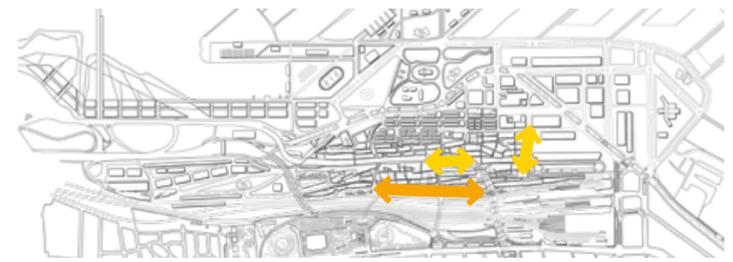
Parque en altura



Esc 1:500



EJE COMERCIAL Y PRODUCTIVO



FERIAS COMERCIALES

P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ACUPUNTURA



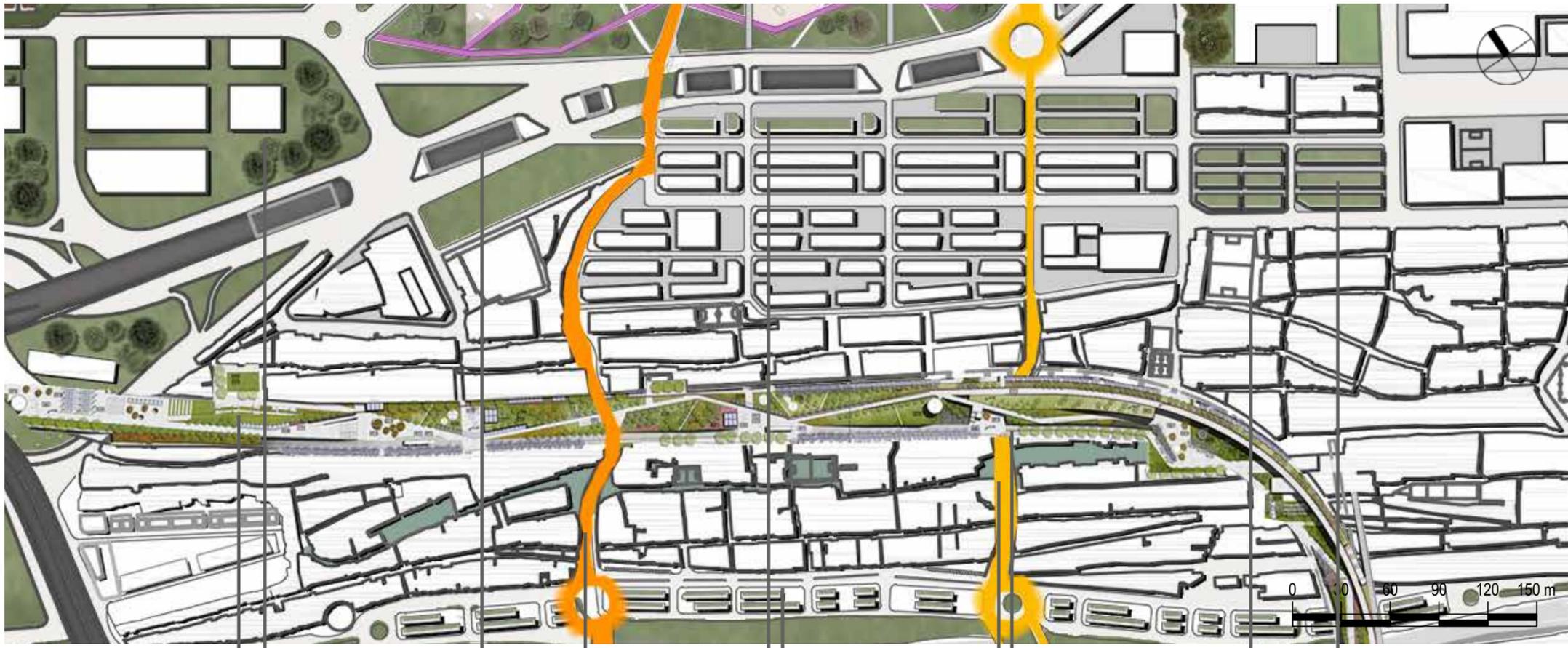
P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

ACUPUNTURA



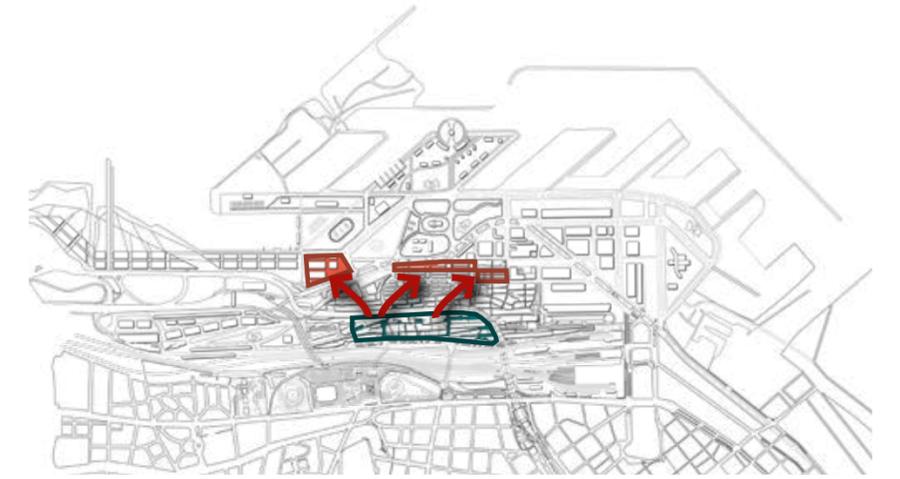
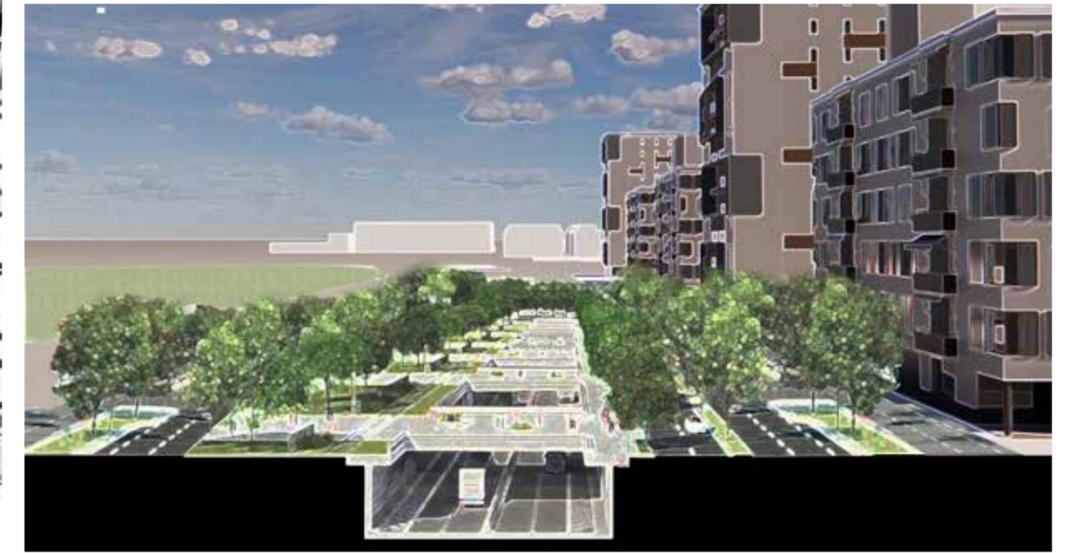
- Parque en altura
- Soterramiento Paseo del Bajo
- Ampliación Viviendas YPF
- Paseo Vehicular
- Cancha de fútbol Güemes
- Nuevas Viviendas
- Paseo Peatonal con biciesenda
- Corredor Comercial
- Continuación de Ciclovía existente
- Nuevas Viviendas



Esc 1:500

El esponjamiento a realizar en el Barrio Padre Mugica tiene como primera etapa reubicar las viviendas que se retiraron para la creación de los nuevos ejes, llevando las mismas a un nuevo sector al norte ubicado enfrente del río y las darsenas del puerto nuevo.

Luego, tiene como una segunda etapa generar acupuntura dentro de las manzanas para que puedan aflorar nuevos pulmones de las mismas que mas adelante se integrarán a una nueva matriz verde dentro del barrio.



ACUPUNTURA Y ESPONJAMIENTO DEL BARRIO

DISTRITO CULTURAL Y DEPORTIVO



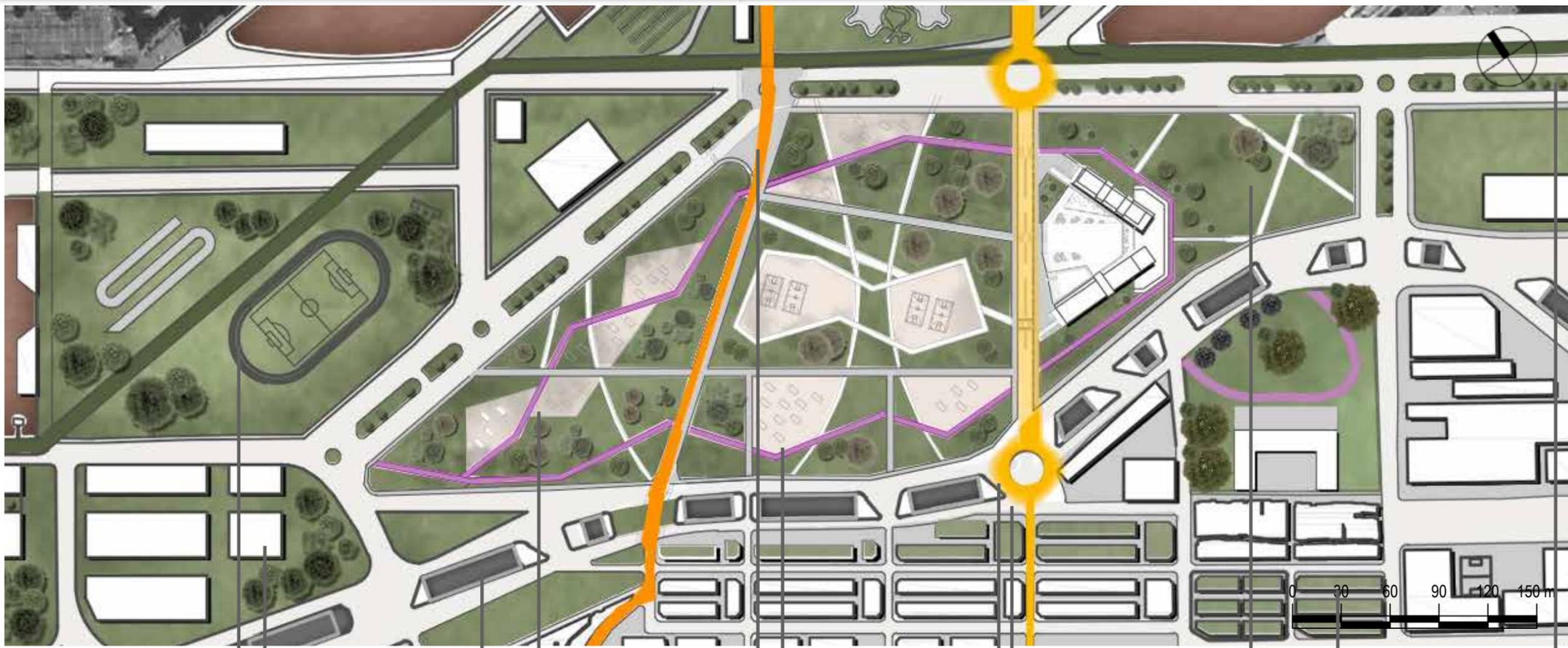
P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

DISTRITO CULTURAL Y DEPORTIVO



Cancha de Fútbol y skate park

Soterramiento Paseo del Bajo

Paseo peatonal

Paseo Vehicular

Espacio Urbano de conexión

Corredor Verde

Nuevas Viviendas

Anfiteatro

Districto Cultural

Continuación de Ciclovía existente

Nuevas Viviendas



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

CORREDOR VERDE



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

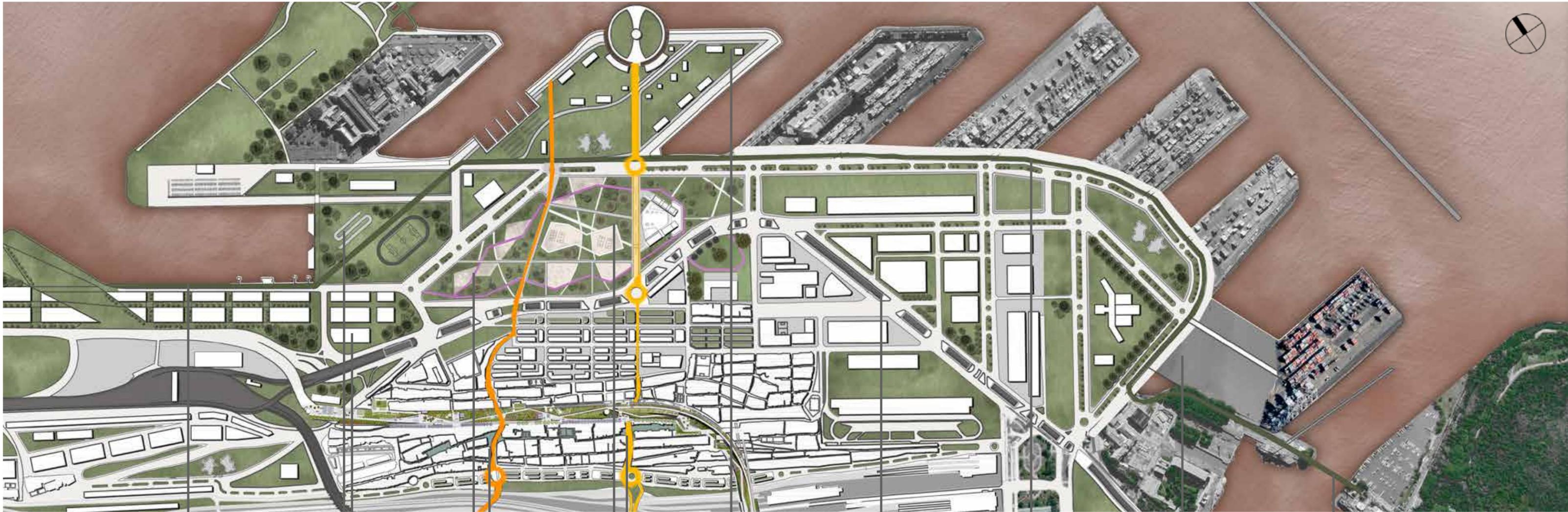
PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

CORREDOR VERDE

Tal como hemos observado en el plan de intervención analizado en el Barrio 31, consideramos de suma importancia la creación de espacios verdes que enlacen el corredor del borde costero de la ciudad propuesto por el proyecto "Distrito Joven", dándole continuidad a la matriz verde que plantea la ciudad actual y conectándolo con la reserva ecológica ubicada en Puerto Madero. Para esto, creemos necesario que la conexión sea lo mayor sensible posible con el medio ambiente por lo cual proponemos que esta conexión sea llevado a cabo de manera sustentable, no solo en su diseño sino también en su ejecución y materialidad.

La propuesta busca no solo satisfacer la necesidad de conectar el río con la ciudad, sino también generar una integración social que permita solucionar el conflicto de segregación que tiene actualmente el Barrio 31. La continuidad se podrá concretar con los ejes transversales que lo conectan con el Parque Thays y un nuevo parque que oficia de rótula generando espacios de esparcimiento enriquecedores para la zona con diferentes atractores.



Cancha de Fútbol y skate park	Anfiteatro	Distrito Cultural	Distrito Gastronómico	Soterramiento Paseo del Bajo	Corredor Verde	Nueva Dársena	Conexión con la Reserva
-------------------------------	------------	-------------------	-----------------------	------------------------------	----------------	---------------	-------------------------

Corredor Verde	Nuevas Viviendas	Paseo Peatonal	Paseo Vehicular
----------------	------------------	----------------	-----------------

P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

DISTRITO GASTRONÓMICO



P5

ALUMNOS
BENÍTEZ, YAMILA - GHECO, THOMAS - SERESI, JOHANNA

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

DISTRITO GASTRONÓMICO



Central Eléctrica

Puerto deportivo

Paseo peatonal

Paseo Vehicular

Districto
Gastronómico

Corredor Verde

Espacio Urbano de
conexión

Continuación de
Ciclovía existente



Esc 1:500

La creación de atractores no solo permitiría al barrio una mejor conexión con la trama urbana consolidada, sino que a través de la creación de corredores comerciales, gastronómicos y culturales se generarían mayores puntos de atracción para los habitantes del resto de la ciudad, forjando una nueva centralidad y por ende una interrelación favorable en la sociedad.

Estos espacios de interacción social mejorarían la relación entre los habitantes y permiten el desarrollo de diferentes centralidades realzando el valor de las propiedades y estableciendo nuevos usos y funciones al servicio de la sociedad.

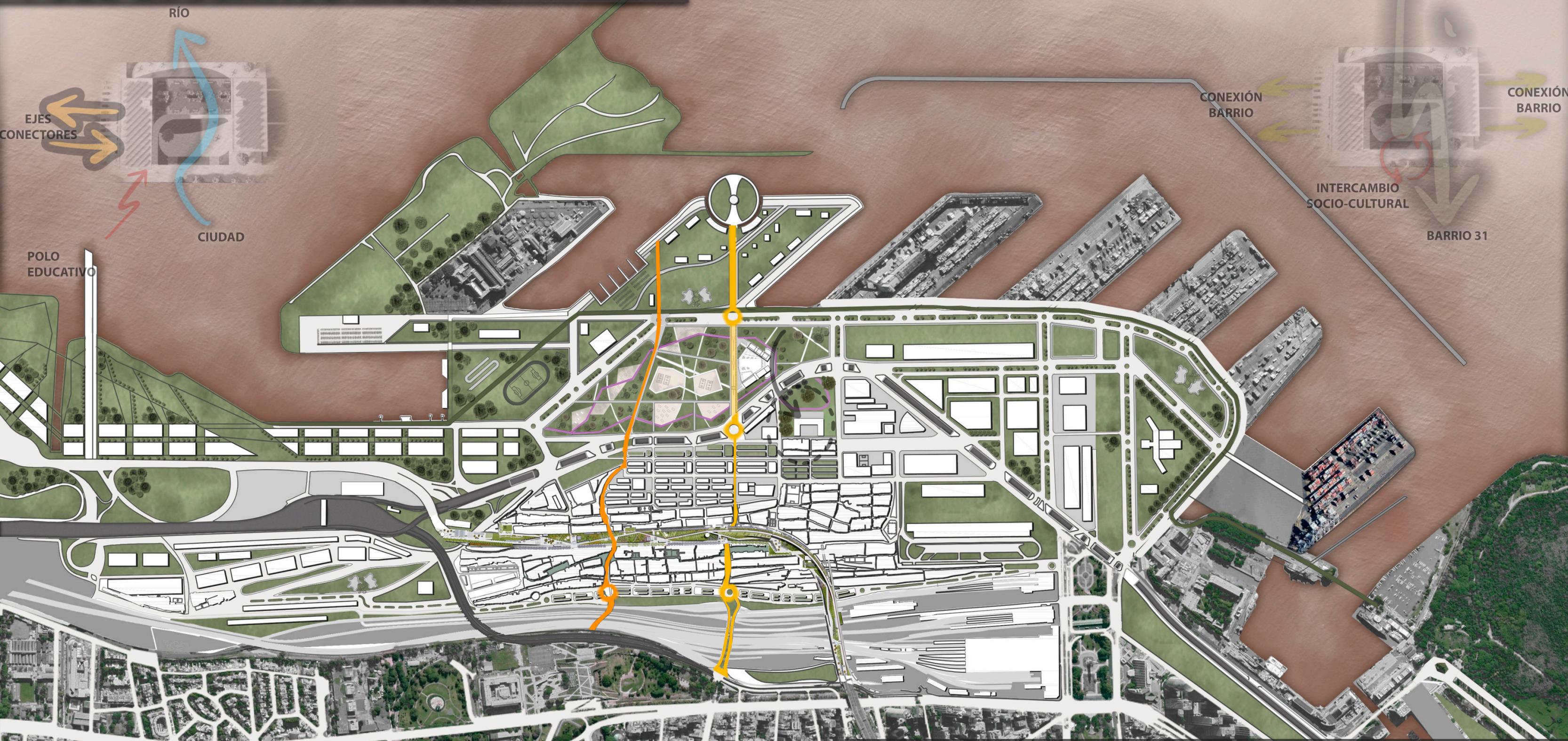


POLO EDUCATIVO MUJICA



POLO EDUCATIVO MUJICA

IMPLANTACIÓN - CONTEXTO



EJES
CONECTORES

RÍO

CIUDAD

POLO
EDUCATIVO

CONEXIÓN
BARRIO

INTERCAMBIO
SOCIO-CULTURAL

BARRIO 31

CORREDOR
VERDE

CONEXIÓN
BARRIO

P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA

MEMORIA DESCRIPTIVA

a dinámica del progreso urbano, sumada a las transformaciones que se vienen produciendo en la sociedad, ha provocado un cambio con respecto al concepto del espacio educativo.

Este nuevo replanteo, denominado Polo Educativo Mujica, promueve una distinta relación entre el espacio arquitectónico y el entorno urbano existente, cuyo objetivo primordial es lograr una profunda participación e integración de las instituciones educativas con el resto de la comunidad. Asociándose con el Polo Educativo María Elena Walsh.

Prevalece el concepto de integración a través de un patio público común que se vincula con actividades participativas de los vecinos durante horarios extra escolares, de manera que los vecinos no queden ajenos a su funcionamiento. El planteo se basa en un espacio verde, un patio central al que dan los edificios, generando un nuevo espacio público propio del complejo y abierto a la comunidad.

Los edificios en tira se acomodan en el terreno de 1,5 hectáreas escapándole a la simetría, desarrollando un edificio en U cuya cuarta fachada es el frente verde sobre el nuevo boulevard ubicado por encima del paseo del bajo.

De esta manera se construyen más de 5.000 m² sin alterar la calidad de vida de este barrio residencial emergente. El polo educativo encaja volumétricamente en la trama urbana de casas bajas conectándose con el polo educativo María Elena Walsh.

Las actividades del complejo educacional se articulan en torno a un gran espacio central a modo de "campus" universitario, donde una gran anfiteatro es protagonista. Este espacio está construido semienterrado, tres metros sobre el nivel 0, para brindar una mejora acústica. Este espacio puede tener diversidad de usos en el transcurso del año, no solo escolares, sino también sociales y culturales.



P5

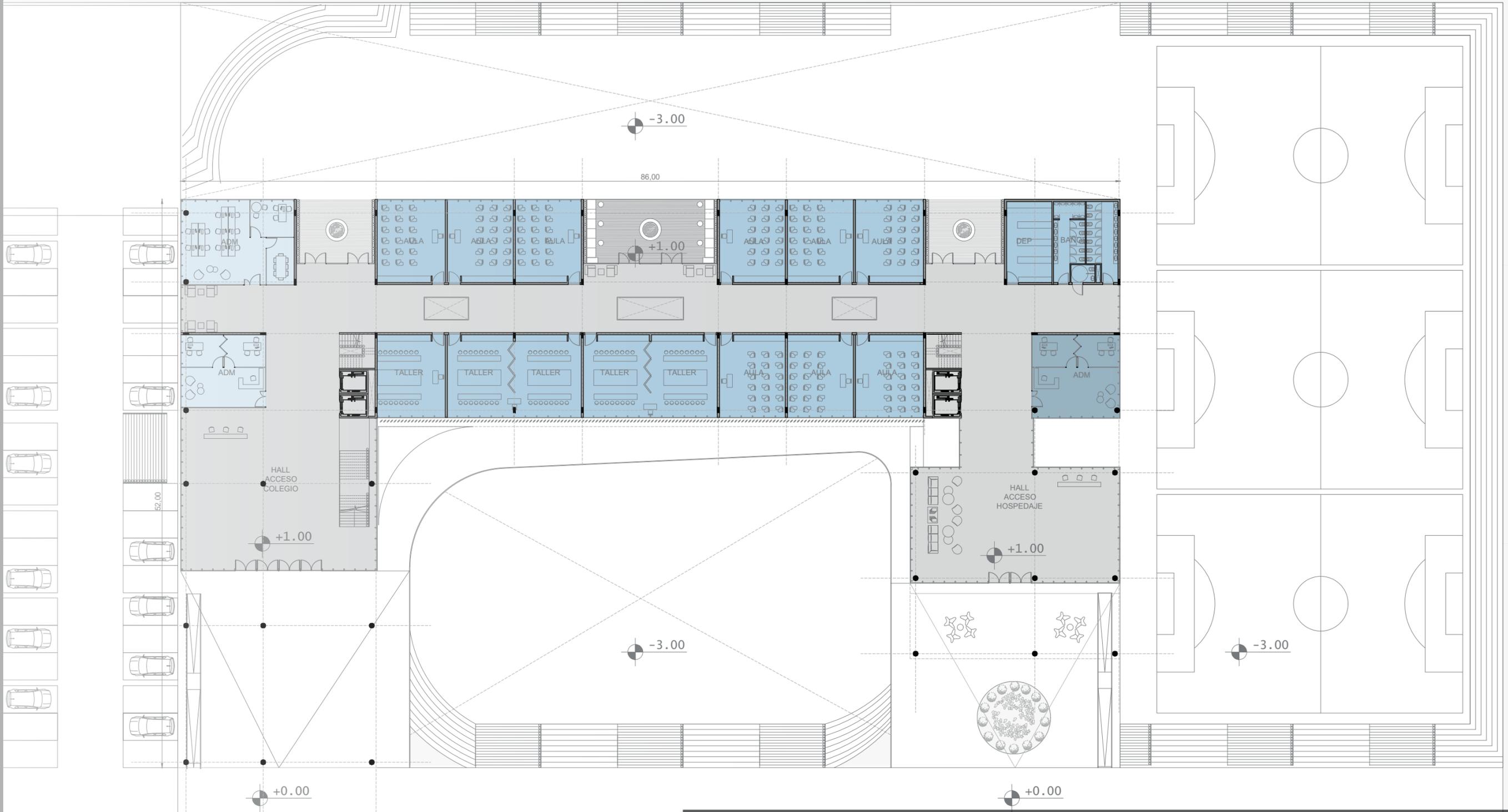
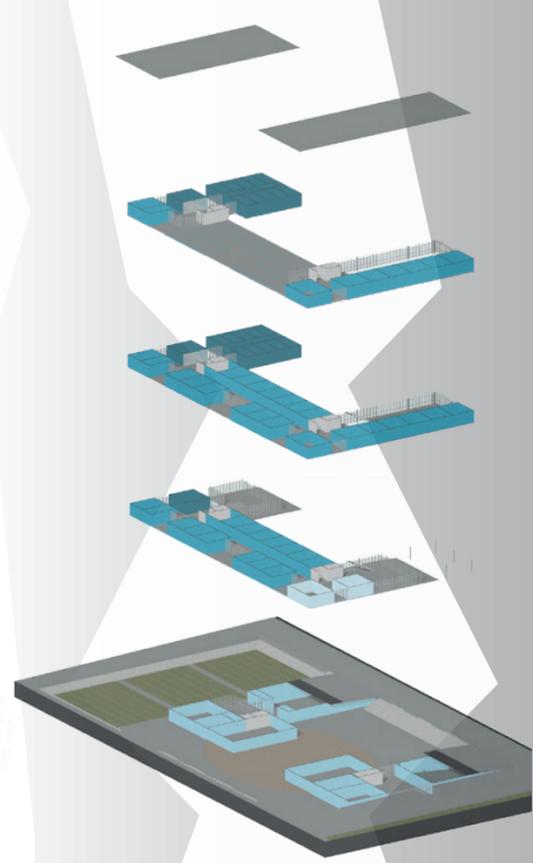
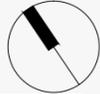
ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

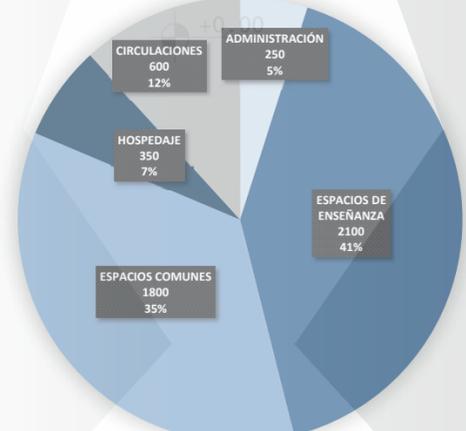
2021

POLO EDUCATIVO MUJICA

P. BAJA



PROGRAMA ESCUELA TÉCNICA



- ADMINISTRACIÓN
- ESPACIOS COMUNES
- CIRCULACIONES
- ESPACIOS DE ENSEÑANZA
- HOSPEDAJE

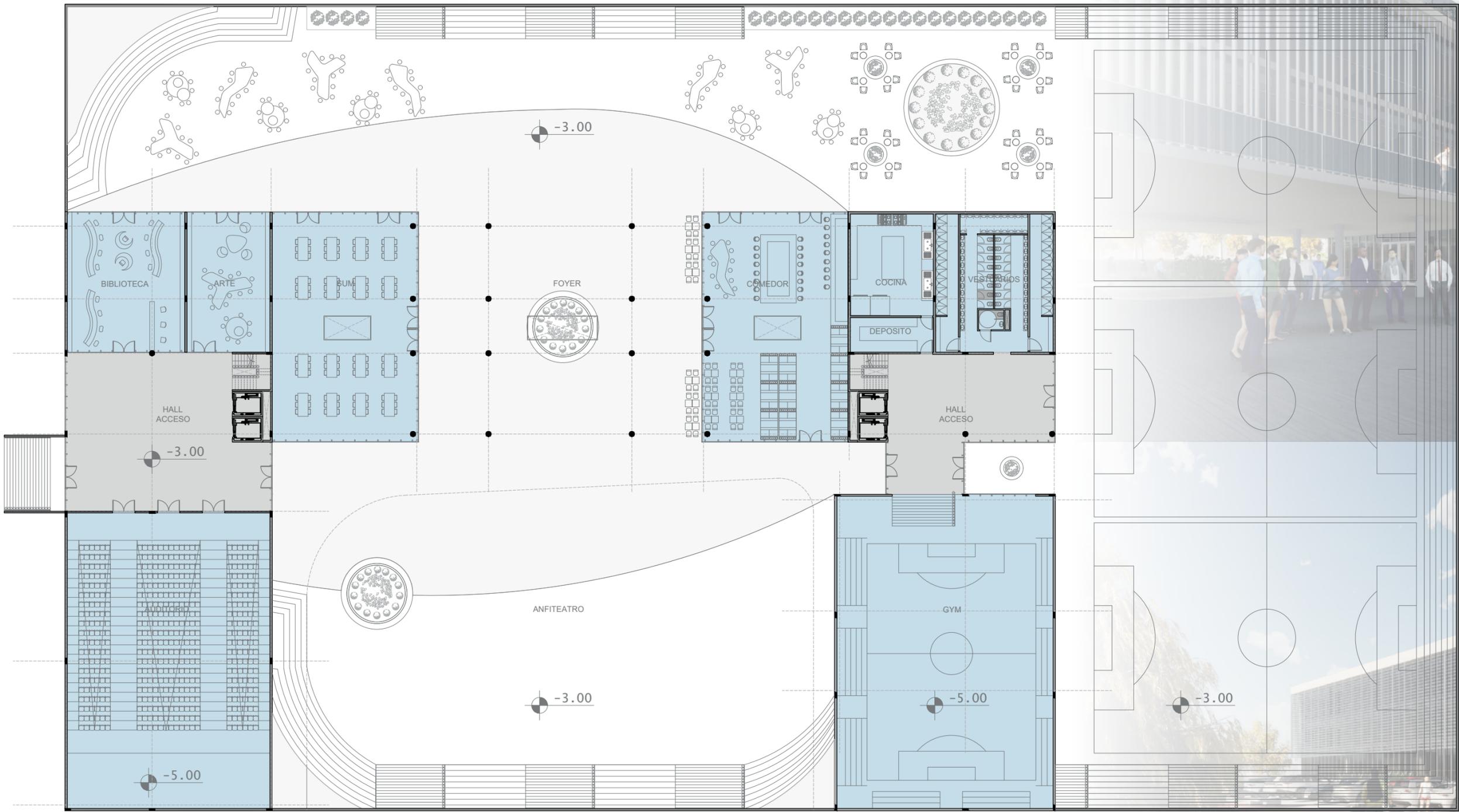
P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



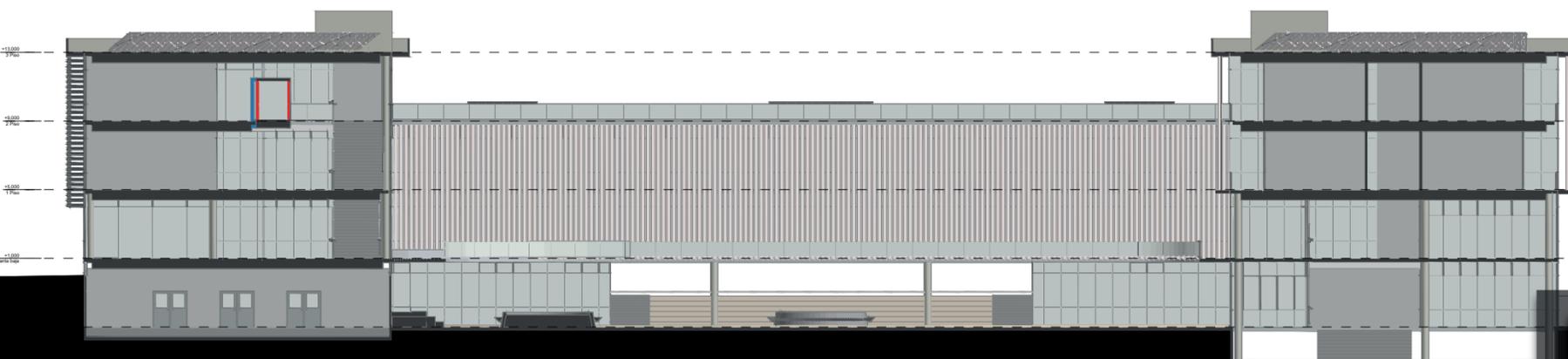
P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



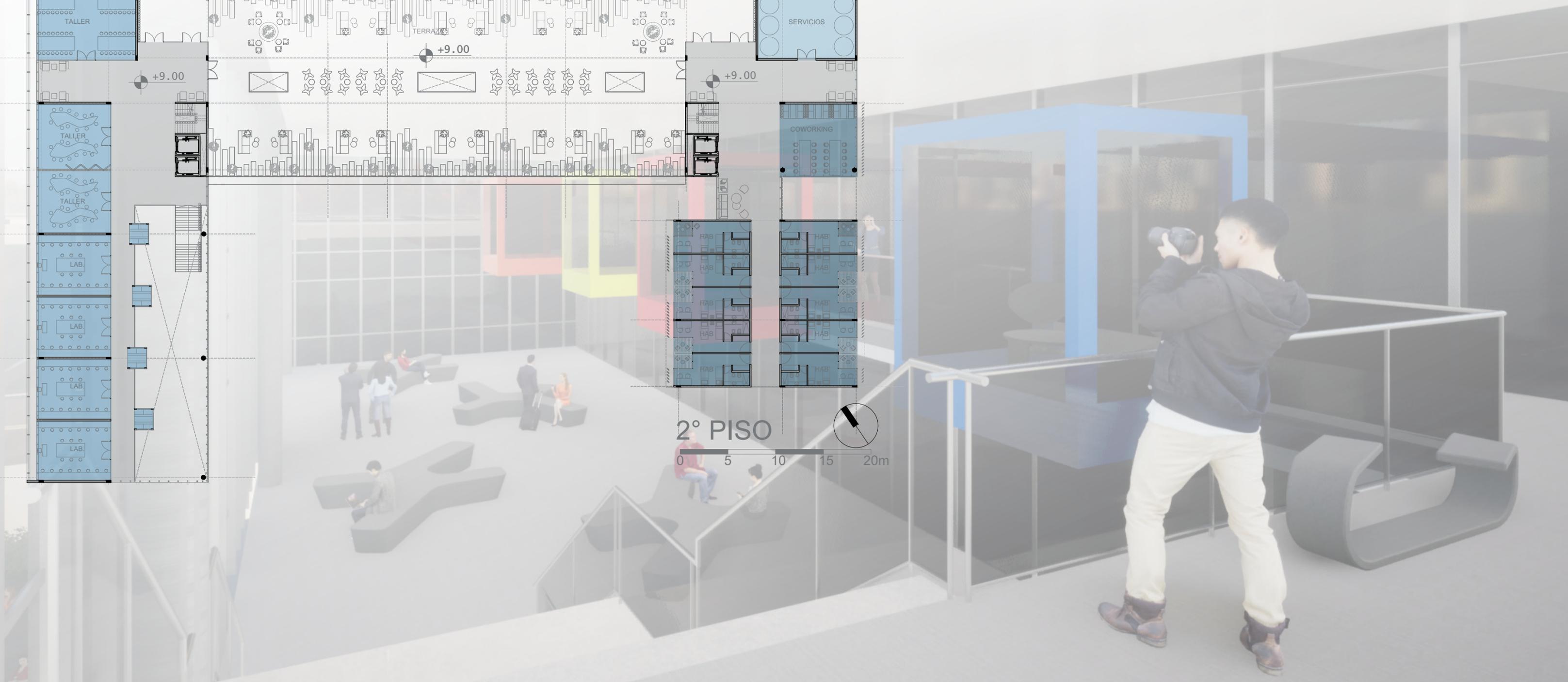
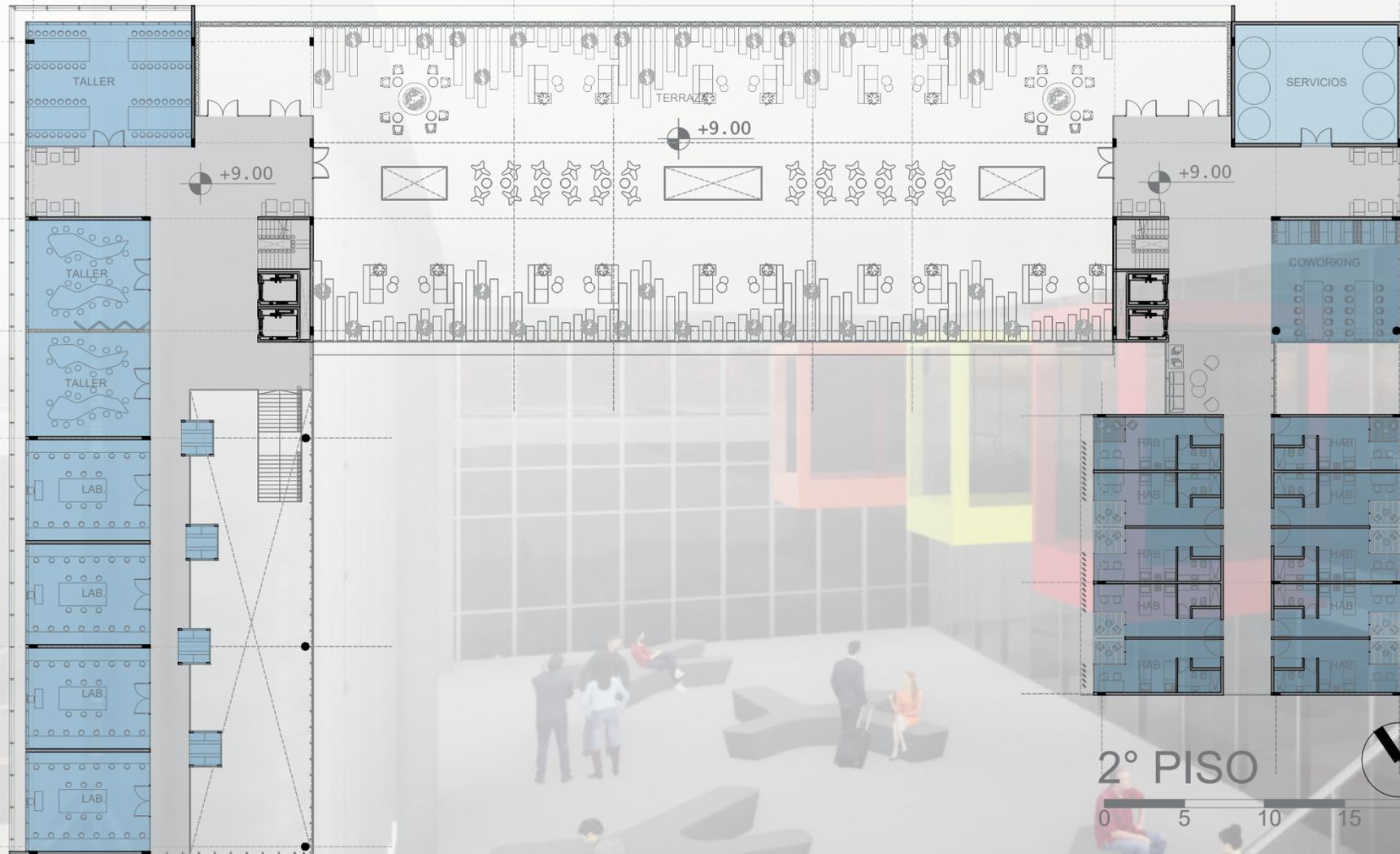
P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

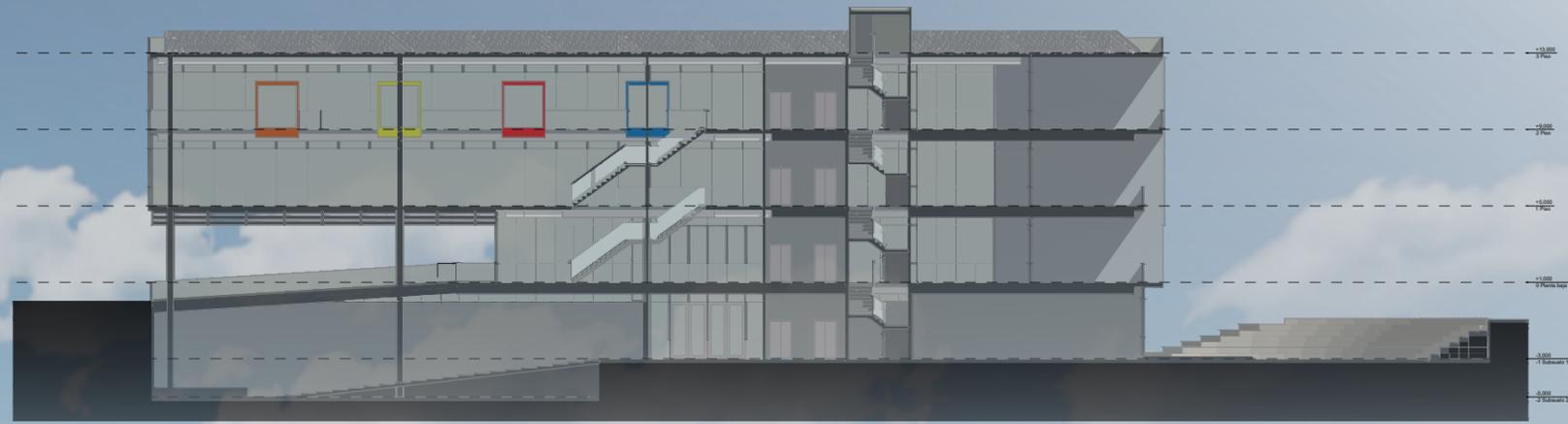
PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

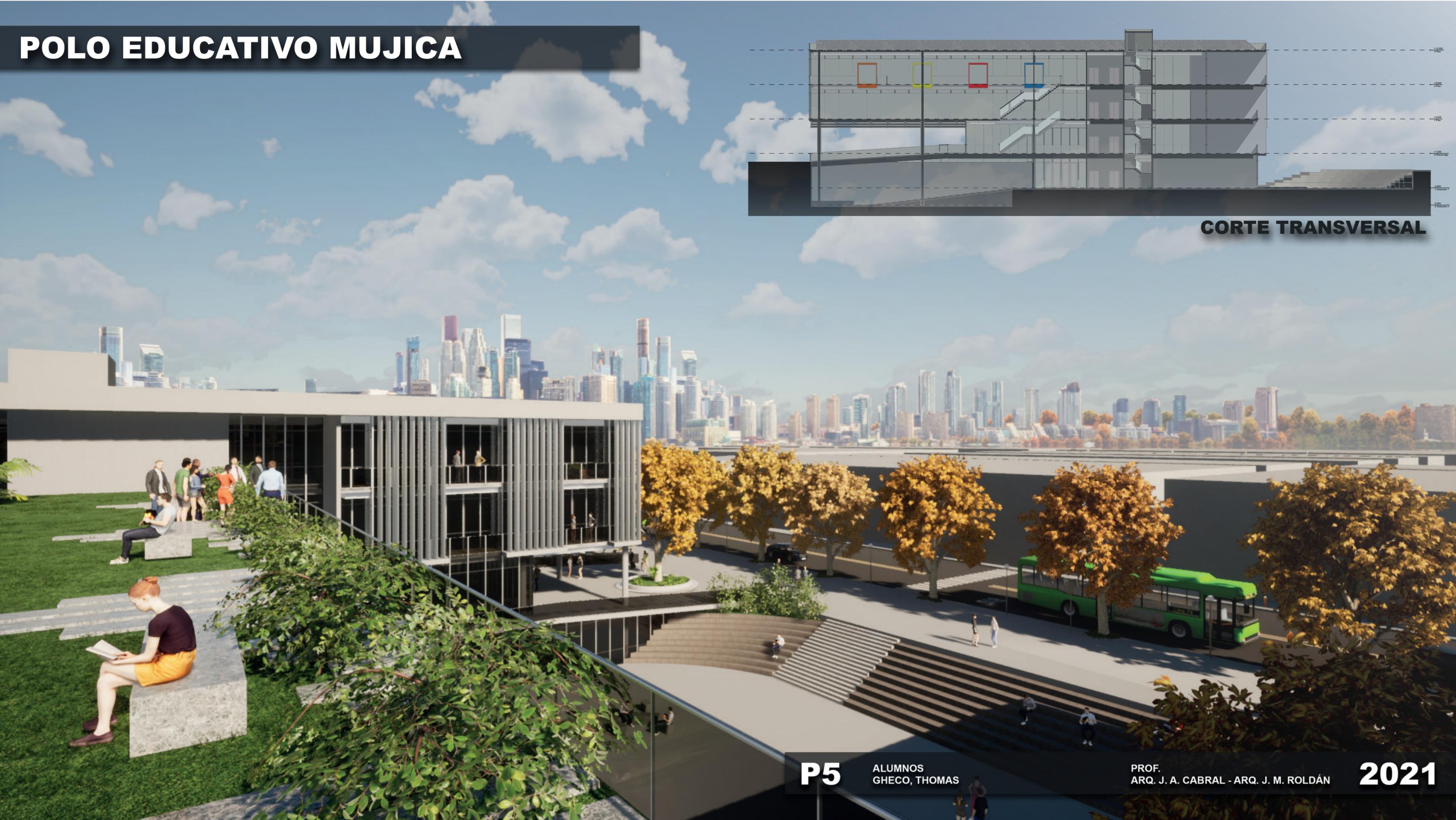
POLO EDUCATIVO MUJICA



POLO EDUCATIVO MUJICA



CORTE TRANSVERSAL



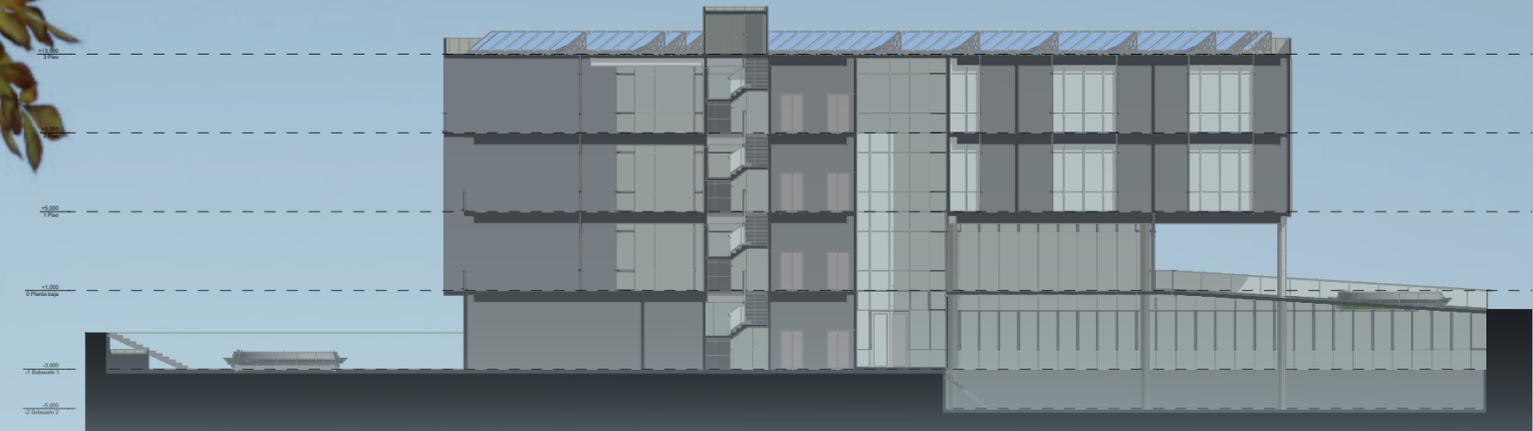
P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



CORTE TRANSVERSAL



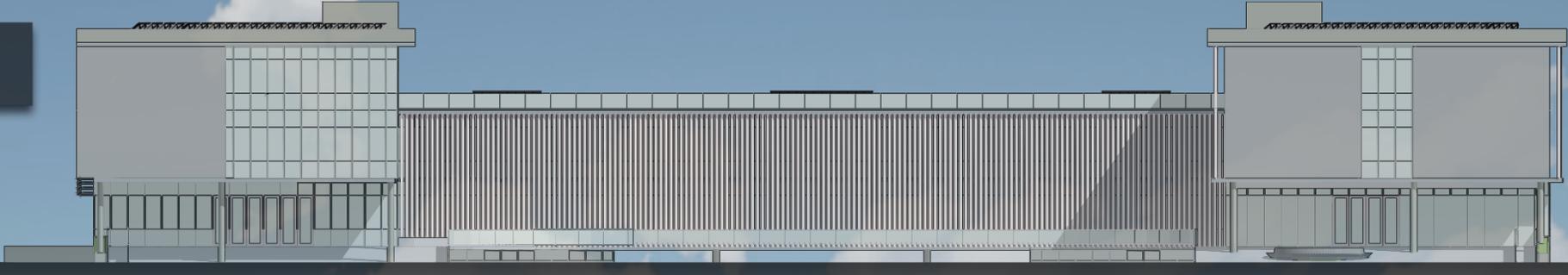
P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



VISTA SUROESTE



P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



VISTA NORESTE



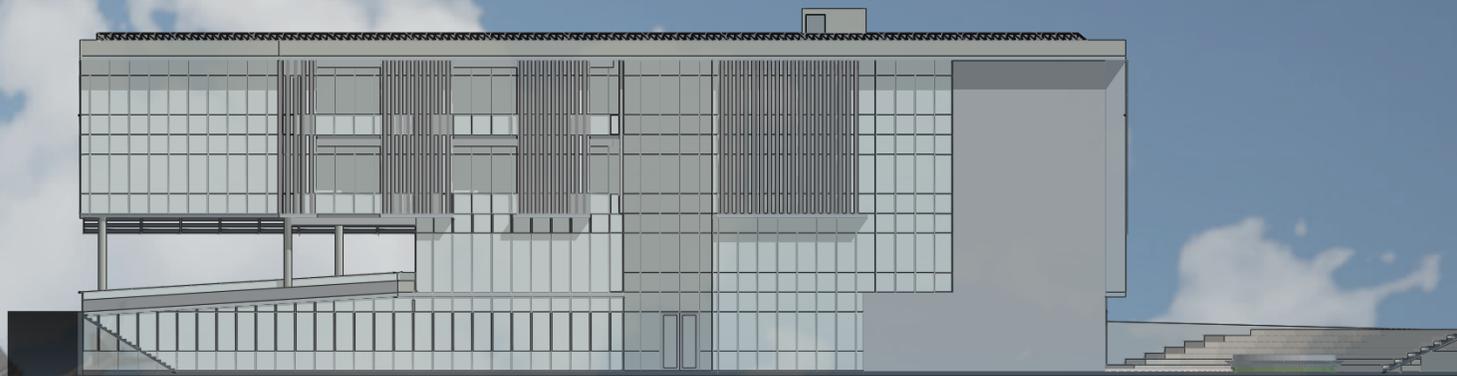
P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



VISTA SURESTE



P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021

POLO EDUCATIVO MUJICA



Detalle Fachada - Esc. 1:25

- ① Microcemento Alisado 3 mm
- ② Carpeta niveladora 35 mm
- ③ Contrapiso 80 mm
- ④ Losa Alivianada Penova h=28cm
- ⑤ Frente Integral DVH Aluar con tapa
- ⑥ Tapa Losa
- ⑦ Cortina tipo roller
- ⑧ Luminaria LED
- ⑨ Columna soporte frente integral
- ⑩ Cielorraso suspendido placa de yeso
- ⑪ Abertura proyectante DVH Aluar
- ⑫ Lama horizontal de aluminio - Aymet
- ⑬ Perfil montante de aluminio
- ⑭ Babetta perimetral
- ⑮ Junta de dilatación
- ⑯ Contrapiso alivianado
- ⑰ Aislación hidrófuga
- ⑱ Aislación térmica
- ⑲ Barrera de vapor
- ⑳ Losa Alivianada Penova h=28cm
- ㉑ Alero de H°A° con goterón



VISTA NOROESTE



POLO EDUCATIVO MUJICA



DISEÑO

El tamaño, la orientación, las proporciones, la altura, etc. de un edificio afectarán la cantidad de energía que requiere para construir y luego para calentar e iluminar.



EFICIENCIA ENERGÉTICA

La conservación de la energía en múltiples hogares, lugares de trabajo y sitios reducirá los costos, más para un medio ambiente más limpio y preservará los recursos.



REDUCCIÓN DE DESPERDICIOS

Reducir el exceso de materiales innecesarios y mano de obra ahorrará recursos, tiempo y dinero.



CALIDAD DEL AIRE INTERIOR

Ayudar a fomentar un entorno de vida saludable mejorará y mantendrá la salud y el estado de ánimo de las personas, haciéndonos más felices y más productivos.



CONSERVACIÓN DEL AGUA

A medida que aumenta la población, el agua podría convertirse en un recurso finito. Debemos cuidarlo para asegurarnos de que haya suficiente para todos.



MATERIALES SOSTENIBLES

Conservar recursos mediante el uso de materiales de fuentes fácilmente reemplazables, o reutilizar o reutilizar material pre-usado.

P5

ALUMNOS
GHECO, THOMAS

PROF.
ARQ. J. A. CABRAL - ARQ. J. M. ROLDÁN

2021