

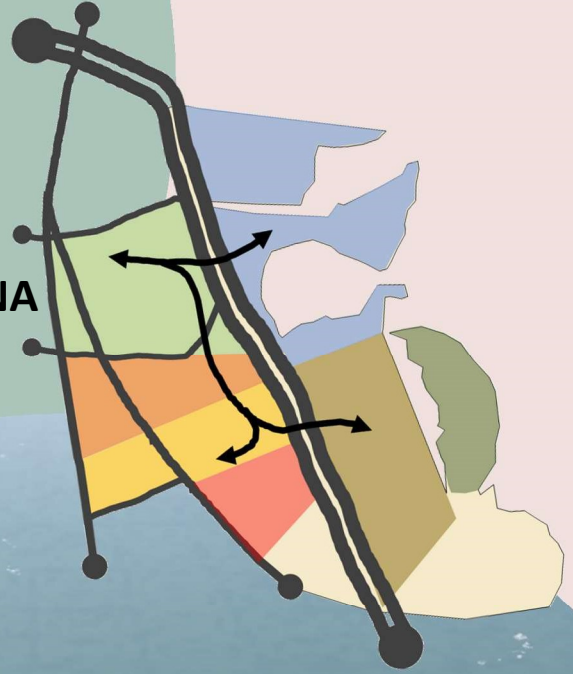
ENTRELAZADOS

DARIO MANSILLA

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TUTOR: ARQ. PEDRO PESCI



Buenos Aires – Argentina

Octubre de 2024



UAI

ÍNDICE

I. INTRODUCCION.....	5
II. CONTEXTO HISTORICO	
EL INICIO:.....	6
NÚÑEZ	7
Mapa del barrio de Núñez y sus límites.	9
BELGRANO.....	10
Mapa barrio de Belgrano y sus límites.	14
III. ACTUALIDAD	
ÁREA A INTERVENIR	15
PLAN URBANO AMBIENTAL	
LEY 71	16
ANTECEDENTES DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (2000).....	16
Representación gráfica de las propuestas del documento presentado en el año 2000.....	19
Representación gráfica del programa de Revalorización de Sectores.	20
Representación gráfica del Programa de Ordenamiento de Áreas.....	21
LEY 2930 – PLAN URBANO AMBIENTAL	22
OBJETIVOS DEL PLAN URBANO AMBIENTAL	23 ^o
PROPUESTAS TERRITORIALES DEL PLAN URBANO AMBIENTAL	
Estructura y Centralidades	24
Transporte y movilidad	26
Habitat y vivienda.....	28
Espacio Público.....	30
Producción y Empleo.....	32
Patrimonio Urbano.....	34
PROPUESTAS INSTRUMENTALES DEL PLAN URBANO AMBIENTAL	
Instrumentos de Participación	35

Instrumentos de Monitoreo y Control	35
Instrumentos de Gestion.....	35
Instrumentos de Planificacion.....	35
PLAN ESTRATEGICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES	36
Políticas de estado definidas por el plan estrategico	38
ESTRUCTURA URBANA ACTUAL.....	39
Imagen 1: Código de Planeamiento Urbano y Zonificación	40
Imagen 2: Identificación de Elementos claves y Problemáticas.....	41
ANALISIS FODA	43
Fortalezas	44
Debilidades.....	45
Oportunidades.....	47
Amenazas	49
EL RENACER DE LA CIUDAD	
PLAN PARCIAL.....	50
Identificación de atractores y problemas.....	50
Reorganización del sitio	50
Modificaciones en la reserva ecológica.....	50
Parcelamiento en la zona costera	50
Expansión del tejido urbano.....	51
Creación de un gran parque central.....	51
Sector hotelero frente a la costa.....	51
Ampliación de avenidas principales	51
INTEGRACION DEL NUEVO PLAN.....	52
IV. EXPLORANDO SOLUCIONES URBANAS	
CASOS DE ESTUDIO.....	54
PUENTE PEATONAL CARLOS SÁNCHEZ VIAMONTE	

Historia	55
El Puente.....	57
PONTE VECCHIO	
Ponte Vecchio.	59
Arquitectura	60
El pasaje secreto.....	61
MILLENIUM BRIDGE	
Millenium Bridge.....	63
HENDERSON WAVES	
Henderson Waves	66
V. PROYECTOS URBANOS EN ACCION	
APROXIMACIÓN.....	69
PROPUESTAS URBANAS.....	
Nuevo Tiro Federal.	71
Reserva Ecológica Norte y Parque de la Memoria.	72
Parque de la Memoria.....	74
Ampliación del Puente Labruna	77
Distrito Joven.....	79
Distrito Joven – Sector 1.....	80
VI. CAMINO HACIA UNA CIUDAD CONECTADA	
EL ESLABÓN FINAL.....	82
CONECTANDO LA CIUDAD.....	83
ENTRE EL CIELO Y EL SUELO.....	85
De la relajacion al ejercicio.....	86
De paseo por la vegetacion nativa	87
HACIA UNA CIUDAD MÁS SUSTENTABLE	88
AMPLIANDO HORIZONTES	

El futuro y las posibilidades de expansión	89
MATERIALIZANDO NUESTROS CAMINOS	91
VII. LECCIONES APRENDIDAS	
CONCLUSIONES	92
VIII. BIBLIOGRAFIA	93
IX. ANEXOS	97

I. INTRODUCCION

La ciudad de Buenos Aires con sus diversos barrios y su rica historia urbana, se enfrenta a desafíos que requieren soluciones innovadoras en el ámbito del planeamiento urbano. Este trabajo surge como resultado de la exploración y análisis detallado de las comunas de Núñez y Belgrano, áreas que, si bien poseen una identidad única y una riqueza cultural e histórica importante, hoy día enfrentan problemáticas urbanas significativas.

A lo largo del 2019 y 2020, esta propuesta se desarrolló en conjunto con las materias de Planeamiento Urbano 2 y Proyecto 5. Durando este periodo, se estudiaron varios proyectos que contribuyeron a la comprensión de las dinámicas urbanas y las posibles intervenciones en la planificación de estas comunas. Este trabajo se propone llevar ese conocimiento más allá, abordando las actuales problemáticas derivadas tanto de cuestiones normativas como de la falta de conexión efectiva entre la ciudad y su borde costero a lo largo del Río de la Plata.

En este contexto, nos enfocaremos en la elaboración de un proyecto que destaca por su carácter integrador y adaptativo: un conector urbano que busca vincular de manera efectiva la ciudad con el borde costero y las diversas zonas que componen el tejido urbano de Núñez y Belgrano. Este conector no solo pretende solucionar problemas específicos, sino también proponer una nueva visión para el desarrollo urbano en estas comunas.

La relevancia de este proyecto radica en su capacidad para ofrecer soluciones a problemáticas urbanas concretas, al tiempo que busca revitalizar la relación entre la ciudad y su entorno natural.

A medida que analizamos las diferentes áreas de influencia y su potencial evolución en el contexto geopolítico, exploraremos cómo estas intervenciones pueden contribuir al crecimiento sostenible y equitativo de Núñez y Belgrano.

A través de este trabajo, se espera no solo abordar las dificultades actuales, sino también ofrecer un modelo de planificación urbana adaptable a las necesidades cambiantes de la ciudad, estableciendo así nuevas bases para un desarrollo urbano más integrado y sostenible.

II. CONTEXTO HISTORICO

EL INICIO:

Comenzaremos mencionando la basta y rica historia de la Ciudad de Buenos Aires, que se caracteriza por estar constituida en 15 comunas que agrupan diferentes barrios con identidades propias. Entre estas, la comuna 13 se destaca por incluir a los Barrios de Núñez y Belgrano, dos de los barrios más emblemáticos y dinámicos de la ciudad.

Núñez y Belgrano son dos de los tres barrios que conforman la comuna 13 de Buenos Aires. Estos barrios se distinguen por su historia, sus características únicas y su constante evolución urbana a lo largo del tiempo. Desde sus inicios, han sido testigos de importantes transformaciones que reflejan tanto los cambios sociales como las tendencias arquitectónicas y urbanísticas de cada época.

En conjunto Núñez y Belgrano aportan no solo a la diversidad geográfica de Buenos Aires, sino también a su patrimonio cultural y arquitectónico.

Belgrano, conocido por sus amplias avenidas arboladas, sus elegantes edificios y su activa vida comercial.

Núñez, en cambio, combina una atmosfera residencial con espacios verdes y una creciente oferta de servicios y entretenimiento.

El crecimiento y la evolución de estos barrios a lo largo del tiempo, reflejan la dinámica cambiante de la ciudad y su capacidad para adaptarse a nuevas circunstancias y necesidades urbanas. La integración de espacios verdes, la renovación de infraestructuras y la promoción de actividades culturales y deportivas son solo algunos ejemplos de cómo estos barrios se han transformado para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y visitantes.

NÚÑEZ

La historia indica que el Sr. Florencio Emeterio Núñez, un acaudalado emprendedor que adquirió una chacra con una extensión de 43 cuadradas situada en el corazón del emplazamiento del barrio, al norte del pueblo de Belgrano, decidió unirla a otros terrenos que tenía por la zona, para fundar allí un nuevo pueblo.

Principios de 1873, Núñez formó una sociedad “Núñez y Cía.”, para urbanizar las tierras que había comprado, y la sociedad contrató al Ingeniero Laurentino Sierra Carranza y al Arquitecto Juan Antonio Buschiazzi para que trazaran los planos de una nueva población que iba a llamarse “Saavedra”, mientras que Núñez se ocuparía de las tareas de urbanización que se desarrollaron desde 1875 en adelante.

Puentes, calles, alumbrado público y hasta la llegada del tranvía, fueron posibles gracias a su empeño para llevar adelante el sueño del pueblo propio. Tal era por entonces la expectativa que había despertado su construcción, que los anuncios publicitarios de la época, lo anunciaban como el “Maravilloso lugar del futuro”.

El domingo 27 de abril de 1873, llegó a la zona, un tren que transportaba dos mil personas para asistir a los actos de fundación. La gente se reunió en el lago artificial de Saavedra, donde hoy se encuentra Parque Saavedra. Allí fue bendecida una góndola y se realizó un gran banquete, donde habló el Sr. Núñez, cuyo apellido terminaría dando nombre a gran parte de la antigua población.

Ese mismo día, se inauguró la estación del Ferrocarril Norte, que también lleva el nombre de su Fundador (Núñez). Esta fue construida por los ingleses y es en la actualidad una de las construcciones más antiguas del barrio.



Foto de la estación de Ferrocarril Norte (Núñez).

El barrio tiene paisajes muy característicos, especialmente en las zonas de barrancas, próximas al puente Saavedra.

En un tiempo la región estaba recorrida por arroyos que todavía existen ocultos bajo el asfalto y desembocan en el Río de la Plata. Por ej. bajo la Av. Comodoro Rivadavia, corre el arroyo Medrano, que llega entubado desde el barrio de Saavedra.

Poco tiempo después de la ceremonia de fundación, se iniciaron los remates de los terrenos y se levantaron las primeras casas.

Luego, en el año 1925, llega el “Monumental” al barrio. Hasta el día de hoy, se asocia los colores rojo y blanco al barrio de Núñez donde se encuentra instalado el Club Atlético River Plate.

El barrio conserva hasta la fecha, una densidad importante de viviendas bajas y de aire tranquilo, rodeado de edificios de departamentos que se elevan.

Registro fotográfico de la época:



Arroyo Medrano y su desembocadura con el Río de la Plata.



Estadio Monumental en plena construcción.

En la actualidad el barrio se encuentra ubicado al norte de la Ciudad de Buenos Aires y se encuentra delimitado por Av. Cabildo, Crisologo Larralde, Zapiola, Congreso, Av. del Libertador, Av. Guillermo Udaondo, Av. Leopoldo Lugones, prolongación virtual Av. Comodoro Rivadavia, eje de desembocadura del Arroyo Medrano, Rio de la Plata hasta el mojón A en el Rio de la Plata, Prolongación virtual Av. Gral. Paz, Av. Gral. Paz (Deslinde Capital/Provincia).



Mapa del barrio de Núñez y sus límites.

BELGRANO

La historia de Belgrano se remonta a la época colonial, donde era conocida con el nombre de Partido de los Montes Grandes, Pago de los Montes o de la Costa de Monte Grande, y abarcaba una legua de tierra adentro del río, entre el tejido urbano, delimitado por el Arroyo Maldonado, hoy Av. Juan B. Justo y el Río las Conchas.

Dentro de los Montes Grandes se encontraba lo que más tarde sería el Partido de San Isidro y por supuesto lo que sería Belgrano.

El “Camino Real”, ocasionalmente llamado “Camino del Alto”, más tarde llamado “25 de Mayo” y finalmente “Cabildo”, era paso obligado del intenso tránsito que se realizaba hacia las ciudades nortenas y para el traslado de la conchilla (material calcáreo para la construcción), desde la Calera hacia el centro.

La Calera, era un horno para producir cal a partir de material calizo del lugar, instalado por sacerdotes franciscanos, ubicado en los campos comprendidos por las actuales Av. Luis María Campos, de Sucre a Juramento y que por extensión daban nombre a la zona.

En noviembre de 1855, Valentín Alsina, ministro del gobernador de la provincia de Buenos Aires, recibía a un grupo de vecinos de San José de Flores que estaban cansados de tener que trasladarse hasta dicha localidad para llevar a cabo cualquier tipo de trámite administrativo. La solicitud no era casual, ya que Alsina habitaba además en las tierras de aquel distrito conocido como La Calera, por la existencia de un establecimiento dedicado a la extracción de cal.

Alsina no solo vio con buenos ojos el pedido realizado al gobierno de la provincia de Buenos Aires, sino que fue el principal promotor e impulsor del proyecto.

El trazado del pueblo fue preparado por el Departamento Topográfico y llevado a cabo por su propio director, Don Saturnino Salas. El 6 de diciembre de ese mismo año, vio la luz un decreto de aprobación del proyecto. Podría decirse que ese día fue el de la fundación jurídica. El pueblo se llamaría Belgrano, en un demorado homenaje al creador de la Bandera.

Luego de treinta años tuvo el homenaje, ya que fue un decreto del 7/8/1821 el que establecía la fundación de un pueblo o ciudad con su nombre.

El doctor Valentín Alsina, como vecino y ministro de gobierno, hizo mucho en apoyo de las comisiones encargadas para la fundación de Belgrano.

Recién en 1848 podemos encontrar las raíces de Belgrano, con la primera casa de material; con el tiempo, estas tierras fértiles vieron surgir grandes casas.



Fotografía de las calles de Belgrano.

Sin embargo, no había una delimitación certera, y menos aún, un núcleo. A pesar de ello, y dadas las ventajas que presentaba la zona, urgió la necesidad de crear una jurisdicción diferente a la de las lejano San José de Flores.

El sitio cercano a las barrancas resultaba ideal, ya que era una parada casi obligada en el Camino Real a San Isidro y a las Provincias del Norte.

El proyecto aprobado, necesario básicamente por el aspecto parroquial, le daba autonomía de San José de Flores. Eran unas 70 manzanas y la gran mayoría de las calles tenían nombre en alusión a las batallas. Solo perduran dos nombres, 3 de febrero y 11 de septiembre. En la esquina de esta última y La Pampa, el pueblo tuvo su primera capilla, que estaba dedicada a San Benito y su construcción data aproximadamente de fines del siglo XVIII.

El 1 de enero de 1856, inician sus labores las primeras autoridades comunales de Belgrano. Ese mismo año, considerando el rápido crecimiento del pueblo, el gobierno provincial erigió a Belgrano en Partido Judicial de Campaña, y se aprobó la traza. Además se realizaron en la capilla importantes mejoras, las que fueron inauguradas en el transcurso de una solemne ceremonia a la que asistieron el gobernador Interino Pastor Obligado, Alsina y monseñor Aneiros, y en la cual ofició misa Fray Olegario Correa, primer capellán de Belgrano. Recién el 20 de abril de 1860 sería creada la Parroquia de Belgrano.

En 1858, Belgrano sumaba 1,184 habitantes, de los cuales 648 residían en el pueblo. La población y sus zonas aledañas iba en constante aumento, y esto motivó que en 1864 el presidente de la Municipalidad local, Don Laureano Oliver, dispusiese la construcción de un nuevo templo.

Las obras se iniciaron al año siguiente y el 23 de enero se procedió a colocar la piedra fundamental. Trece años más tarde, el 8 de diciembre de 1878, quedó inaugurado el templo en Vuelta de Obligado 2042, bajo la advocación de la Inmaculada Concepción. Se la conoce simplemente como la iglesia redonda, y por su particular característica es única en el país.



La "Iglesia Redonda" en plena construcción.

Si trasladamos los límites del partido en 1865 a la actualidad, vemos que Belgrano se extendía desde el Río de la Plata, hasta la Av. Gral. Paz y Constituyentes, Warnes y Scalabrini Ortiz; en 1867 se retraería hasta el arroyo Maldonado.

El acontecimiento más importante tuvo lugar en 1880, a raíz del levantamiento de Tejedor, el pueblo vio afectada notablemente su tranquilidad al convertirse abruptamente en sede del Gobierno Nacional. La modesta localidad pasó a ser así la capital provisoria del País. Las sesiones de las cámaras tuvieron lugar en el edificio de la Municipalidad local, hoy sede del Museo Histórico Sarmiento; Importantes leyes se debatieron, entre las cuales se destaca la del 20 de septiembre según la cual se federalizaba la Ciudad de Buenos Aires. El edificio había sido inaugurado en 1873, y en el cincuentenario de la muerte de Sarmiento el presidente Ortiz crea el museo histórico, donde podemos hallar buena parte de la historia, en el.



Museo Belgrano, donde se firmó la Federalización de la Ciudad de Buenos Aires.

El 28 de septiembre de 1887 la provincia de Buenos Aires cedió a La Nación los partidos de San José de Flores y Belgrano, con lo cual el pueblo pasó a depender de la municipalidad porteña, transformándose en un nuevo barrio de Buenos Aires.

Uno de los lugares más representativos de Belgrano es la zona de Barrancas; los terrenos se adquirieron en 1871 para convertirlos en paseos, en ese lugar se encontraba la desaparecida Municipalidad de Belgrano y también Valentín Alsina supo tener su casa en la zona de Barrancas, en la esquina 11 de Septiembre y Echeverría. Como la vistas desde las barrancas eran imponentes y muy pacífica, y lo que al principio era un terraplén y un obstáculo en el horizonte, con el paso del tiempo se fue rellenando la orilla del río para ganarle metros, lo que permitió con el transcurso de los años poco a poco, a los pobladores expandir su radio, esto también fue clave con la llegada de los ferrocarriles que permitió que el pueblo crezca de manera exponencial.

Belgrano también supo contar con el Hipódromo Nacional entre 1887 y 1993, en la actualidad se encuentra el conocido barrio River.

Ya en esa época Belgrano se perfilaba como un barrio activo y próspero, con varias casas imponentes y con bellos jardines, acompañado de calles tranquilas y arboladas que invitaban al paseo, ofreciendo una alternativa diferente al resto de los barrios y calles porteñas de la época.

Actualmente el barrio se encuentra ubicado en la Ciudad de Buenos Aires y está delimitado por el muelle al norte del Aeroparque Jorge Newbery, Avenida Costanera Rafael Obligado, La Pampa, Avenida Pte. Figueroa Alcorta, Avenida Valentín Alsina, Olleros, vías del ex - FF.CC. Mitre (ramal Tigre), prolongación virtual de Zabala, Zabala, Avenida Cabildo, Virrey del Pino, Crámer, Elcano, Avenida de los Incas, Avenida Forest, La Pampa, Avenida Doctor Rómulo Naón, Avenida Monroe, Avenida Ricardo Balbín, Franklin D. Roosevelt, Zapiola, Congreso, Avenida del Libertador, Avenida Guillermo Udaondo, Avenida Leopoldo Lugones, prolongación virtual de Avenida Comodoro Martín Rivadavia, eje de desembocadura del Arroyo Medrano, Río de la Plata.



Mapa barrio de Belgrano y sus límites.

III. ACTUALIDAD

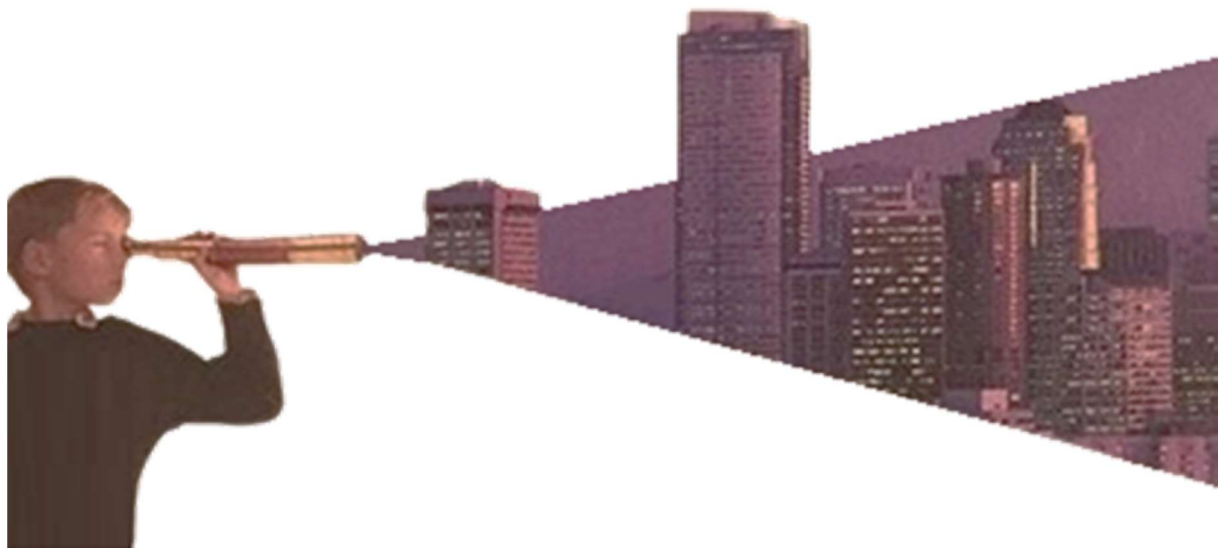
ÁREA A INTERVENIR

En este apartado, nos enfocaremos en la situación actual del área que vamos a intervenir. Analizaremos la estructura urbana de los barrios de Núñez y Belgrano, así como las principales arterias del sector y su conexión con el borde costero de la ciudad. Esta evaluación nos permitirá entender mejor el contexto y los desafíos específicos de esta zona.

Además, abordaremos aspectos regulatorios importantes, como la estructura y sectorización establecidas por el Código de Planeamiento Urbano. Comprender estas normativas es esencial para poder desarrollar propuestas de intervención que sean coherentes con el marco regulatorio vigente.

Por último, analizaremos e identificaremos las problemáticas actuales de la zona. Entre estas se encuentran los atractores urbanos, los conflictos vehiculares frecuentes, que son ocasionados en momentos determinados por una gran movilización de personas y, como consecuencia, se generan diversas problemáticas en la ciudad.

Para complementar este análisis, se recurre a una matriz FODA que nos permite abordar en detalle cada una de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.



PLAN URBANO AMBIENTAL

LEY 71

Sancionada en septiembre de 1998, la Ley es el antecedente directo del Plan Urbano Ambiental.

Esta ley no solo estableció la futura creación del Plan, sino que también definió los objetivos y criterios orientadores básicos que debían ser considerados en su elaboración. Además, la norma creó el Consejo del Plan Urbano Ambiental, organismo encargado de la formulación y actualización del Plan.

El consejo del Plan Urbano tiene competencias en el ordenamiento territorial y ambiental de Buenos Aires. La Ley 71 no solo detalla quienes serán los integrantes del Consejo y como se seleccionaran, sino que también anticipa una serie de criterios orientadores para el desarrollo urbano de la Ciudad de Buenos Aires.

Promulgada como un marco transitorio esencial hasta la sanción del Plan Urbano Ambiental, esta ley estuvo vigente desde 1998 hasta el año 2008. Como se estableció en uno de sus artículos, una vez sancionado el Plan Urbano Ambiental, la normativa urbanística y ambiental de la ciudad comenzaría a ajustarse a estos nuevos criterios y contenidos.

ANTECEDENTES DEL PLAN URBANO AMBIENTAL (2000)

La realización de este plan es establecida como una necesidad a partir de la sanción de la Constitución de la ciudad, mientras que en el marco de la Ley 71, aprobada en el año 1998, se definieron sus alcances. El Consejo del Plan Urbano Ambiental (COPUA), órgano de carácter consultivo, elabora este informe publicado en el año 2000 que es posteriormente rechazado por la Legislatura Porteña.

El documento trabaja sobre el concepto de desarrollo sostenible, entendido, de manera general, como un crecimiento que asegure el bienestar económico, la equidad social y a su vez, el mantenimiento del soporte físico sobre el que se apoya la reproducción de la sociedad, teniendo en cuenta las necesidades de las generaciones futuras.

En el proceso de planeamiento y de confección de los documentos que contiene el informe se pueden diferenciar algunas etapas. En primer lugar, se realizó un pre-diagnóstico que abarcó las tareas iniciadas en 1997. En base a este trabajo previo, se dio paso al “Diagnostico” propiamente dicho. Para el año 2000 fue confeccionado un “Modelo Territorial” el cual permitió el establecimiento de estrategias territoriales y de políticas generales de actuación.

Este informe del Plan Urbano Ambiental plantea la necesidad de tener en cuenta asuntos que forman parte de la agenda histórica en la ciudad, a saber:

- Las relaciones entre lo social y lo espacial que se manifiestan en el espacio pero que desde el espacio mismo no se pueden resolver; así como las relaciones entre lo privado y lo público, que exige de un estado flexible y de arbitraje entre la planificación regional y las intervenciones, proyectos espaciales y reestructuraciones.
- La necesidad de una gestión metropolitana conjunta.
- La consolidación del rol regional e internacional de la Ciudad de Buenos Aires.
- Los desequilibrios entre los sectores Norte y Sur.
- Los problemas de congestión en el área central.
- La consolidación de sistemas de espacio público.

Estos asuntos se suman a la emergencia de nuevos escenarios que deben asimismo ser atendidos:

- La ciudad frente al cambio jurídico-administrativo, constituyéndose en la Ciudad autónoma de Buenos Aires.
- Una progresiva fractura social, tensiones sociales, segregación, aumento de la pobreza y la marginalidad que se reflejan en el espacio urbano y obligan a repensar las relaciones entre lo social y lo espacial.
- Procesos de globalización, de libre mercado y desregulación y las nuevas dinámicas de las inversiones inmobiliarias que generan nuevos procesos de producción del espacio.
- El proceso de privatización.
- La reestructuración de la industria, el comercio y la administración junto con los cambios tecnológicos que impactan sobre las pautas de producción y de consumo de la población.
- Los cambios en la dinámica espacial de la población, en la ciudad que mantiene estable su cantidad de habitantes.
- Los problemas ambientales que tienden a agravarse.
- En la etapa de diagnóstico se llevó a cabo una evaluación del estado de situación, dando cuenta de aquellos aspectos positivos y negativos de la Ciudad de Buenos Aires. Los siguientes son los tópicos considerados:
 - Roles de la Ciudad de Buenos Aires.
 - Ambiente Urbano.
 - Población, territorio y empleo.
 - Hábitat y vivienda.
 - Transporte y circulación.
 - Espacios públicos y costas.
 - Área central y subcentros.

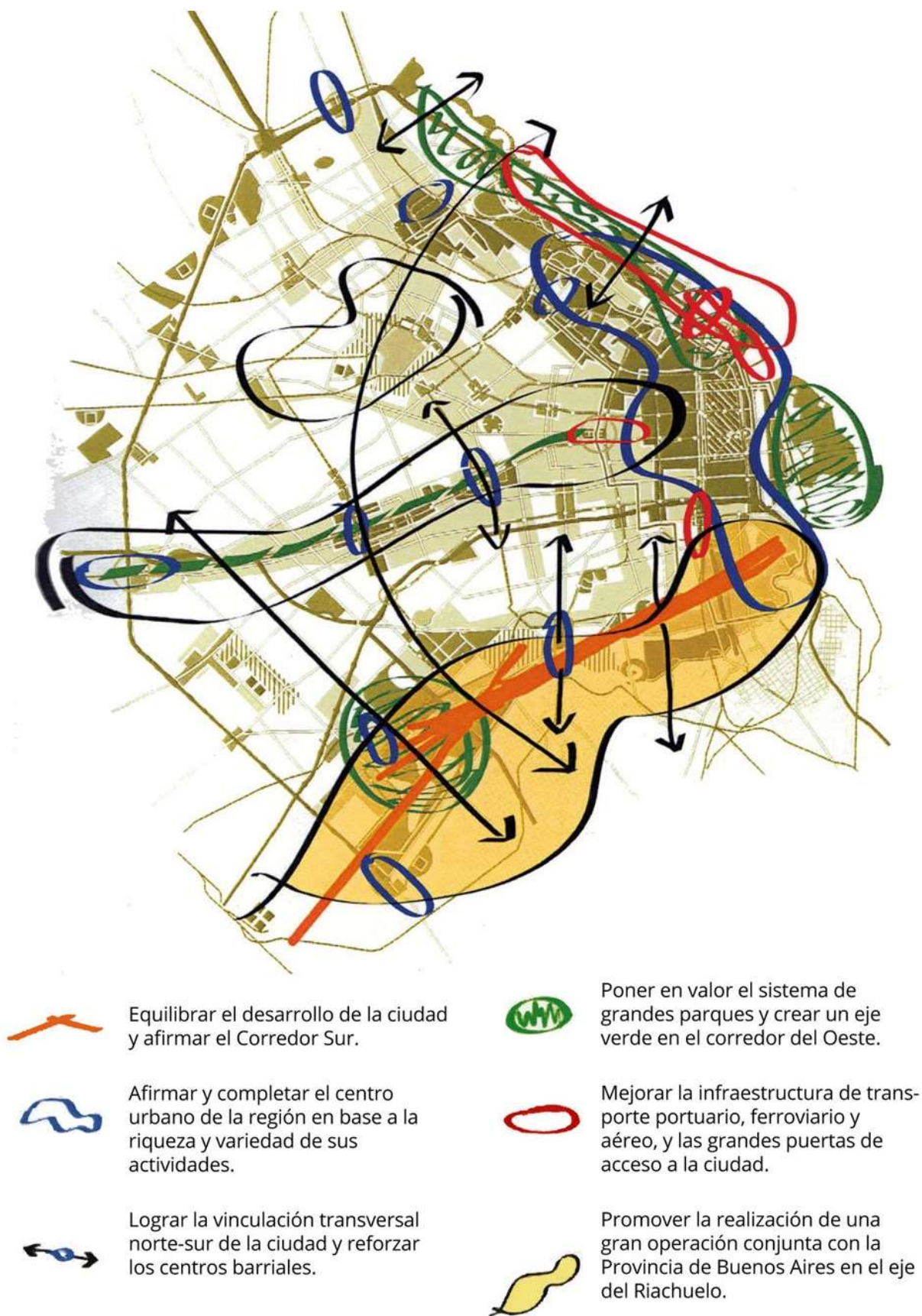
- Área sur.
- Marco institucional e instrumentos.
- Configuración territorial.

Los puntos anteriores permiten la confección del Modelo Territorial, entendido como un elemento dentro del Plan, elaborado a partir de las conclusiones diagnósticas, de los objetivos y criterios orientadores establecidos en la Ley 71 y de la consideración de un número importante de propuestas vecinales.

En lo que refiere a los términos propositivos del documento abordado, si bien se pueden encontrar parámetros para la acción en gran parte del texto, se incluye una serie de programas que permitirían alcanzar las consideraciones hechas respecto del modelo y la configuración territorial.

Se incluyeron tres programas, el primero de ellos es el Programa de Organización Urbana, que consiste en siete programas dirigidos a la extensión de la red de medios guiados de transporte de pasajeros, a la jerarquización de la red vial y ordenamiento del transporte y el tránsito, ordenamiento del transporte de carga, revalorización de grandes áreas verdes, saneamiento integral de la red hídrica, el desarrollo de instrumentos económicos y la revalorización del espacio público.

El segundo, es el Programa de Ordenamiento de Áreas, que consiste en el ordenamiento del Área Central, junto con otros programas específicos; y el último de ellos se lo denomina Revalorización de Sectores, que trata de la preservación del patrimonio y consolidación de centros barriales, del desarrollo estratégico en playas ferroviarias, integración de asentamientos precarios, ordenamiento de zona industriales, mixtas y de grandes equipamientos urbanos, y reordenamiento de centros de transbordo.



Representación gráfica de las propuestas que conforman las estrategias territoriales del documento presentado en el año 2000.



Representación gráfica del programa de Revalorización de Sectores.



Programas de Ordenamiento de Áreas

Ordenamiento del Área Central

Revalorización del Casco Histórico

Ordenamiento del Nodo Intermodal
Retiro - Puerto - Aeroparque

Buenos Aires y el Río

Corredor Verde del Oeste

Corredor Verde del Sur

Desarrollo del Área de Mataderos

Ordenamiento de la traza
de la ex Autopista Urbana 3

Ordenamiento del
Área Chacarita - Agronomía - Paternal

Representación gráfica del Programa de Ordenamiento de Áreas.

LEY 2930 – PLAN URBANO AMBIENTAL

La aprobación de la Ley 2.930 del Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires, publicada en enero de 2009, marco un avance significativo en términos normativos al establecer una visión de la ciudad con mayor precisión que la previamente definida Ley 71. A partir de este momento, la Ley 2930 se constituye como el marco al que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas de la Ciudad de Buenos Aires.

Los lineamientos estratégicos y las acciones del Plan Urbano Ambiental representan los instrumentos técnicos-políticos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental. La importancia de estos lineamientos se reflejan en varios artículos de la Ley, que además de aprobar el diagnóstico, los objetivos, las propuestas territoriales e instrumentales, establece un soporte fundamental para el proceso de planeamiento y gestión. Este proceso se construye mediante la generación de consensos sobre la ciudad deseada, la facultad al Poder Ejecutivo a adoptar las medidas administrativas necesarias para ajustar la normativa urbanística, ambiental y de obras públicas vigentes.

Asimismo, la Ley establece una serie de criterios marco que atraviesan todo el Plan Urbano Ambiental. Estos criterios buscan lograr una ciudad integrada, desarrollar una ciudad policéntrica, una ciudad plural, una ciudad diversa y una ciudad saludable entre otros aspectos relevantes.

Los lineamientos, propuestas y diagnósticos del Plan Urbano Ambiental se organizan en seis propuestas temáticas específicas para la ciudad, las cuales son: Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacio Público y Empleo Y Patrimonio Urbano.

El Plan Urbano Ambiental avanza también en el establecimiento de una serie de propuestas instrumentales organizadas en cuatro categorías: Planificación, Gestión, Participación y Monitoreo.

OBJETIVOS DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Los objetivos planteados en el Plan Urbano Ambiental (PUA) se enfocan en transformar la ciudad bajo una serie de principios clave que buscan mejorar la calidad de vida, promover social y avanzar hacia un modelo urbano más sostenible y equilibrado. A continuación, se detallan los principales objetivos del PUA:

CIUDAD DIVERSA:

Mantener la pluralidad de actividades y la pluralidad de formas residenciales, compatibilizando los requerimientos de calidad ambiental y enriqueciéndolas con su mutua convivencia.

CIUDAD INTEGRADA:

Lograr la vinculación de todas sus zonas entre sí, en especial de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos y con el resto del área metropolitana.

CIUDAD PLURAL:

Construir un espacio de vida para todos los sectores sociales, ofreciendo un habitat digno para todas las personas y accesible para aquellos con capacidades diferentes.

CIUDAD POLICENTRICA:

Consolidar la jerarquía del área central y promover una red de centros secundarios, comunales y barriales con identidad y pujanza propia.

CIUDAD SALUDABLE:

Garantizar la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, la provision de infraestructura de saneamiento, la prevención de inundaciones y la resolución de la gestión de los residuos.

PROPUESTAS TERRITORIALES DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Las propuestas territoriales del Plan Urbano Ambiental (PUA) están diseñadas para transformar el entorno urbano de manera sostenible, inclusiva y eficiente, con el fin de mejorar la calidad de vida y promover un uso más equilibrado del territorio. Estas propuestas están alineadas con las necesidades actuales y futuras de la ciudad.

A continuación, se detallan las principales propuestas:

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

Las centralidades se definen a partir de diversos indicadores como el índice de complejidad urbana, la dominancia y especialización comercial, la concentración de locales. En la Ciudad de Buenos Aires se identifican áreas de alta especialización comercial, ej. de estas pueden ser la calle Avellaneda, la Av. Warnes, la calle Murillo, entre otras más.

En Buenos Aires es posible observar que la concentración de los locales a lo largo de las avenidas es ajena a los límites barriales. La concentración de locales por lado de manzana cumple funciones propias de centralidades secundarias de escala barrial, localizaciones en las cuales la población de áreas aledañas se provee de un buen número de bienes y servicios.

Gracias al hecho de contar con datos de relevamiento en relación con la distribución de la actividad comercial, es posible establecer una caracterización de estas subcentralidades, encontrándose una estrecha vinculación entre las mismas y la existencia de una alta diversidad urbana. No obstante, también es posible descubrir áreas de la ciudad donde existe una alta concentración de locales pertenecientes a un mismo rubro, configurando áreas comerciales de alta especialización como Warnes y Avellaneda, que definen, consecuentemente, zonas de bajas complejidad. Sin embargo, estas se transforman en puntos de referencia importantes para las actividades agrupadas, ya sea por el grado de concentración de la demanda o por la generación de economías de aglomeración, de modo tal que cumplen funciones muy diferentes de aquellas localizaciones donde la diversidad es mayor.

Además del área central, en la Ciudad existen áreas de dominancia comercial media, como el centro de Flores y Belgrano, además de otras economías de aglomeración existentes, de escala barrial y comunal, que funcionan como centralidades de menor jerarquía. Asimismo, las áreas de dominancia comercial de menor jerarquía se encuentran estructuradas, en gran parte de la Ciudad, en torno a centros de transbordo menores y a ciertas arterias de circulación.

Frente a la variedad de situaciones se destaca el área central de la ciudad por su importante atracción, fundada en su fuerte rol comercial, así como por configurar un relevante centro de actividades terciarias. De todas maneras, es necesario reconocer que esto genera una serie de inconvenientes; en primer lugar, la congestión, el déficit y mal uso de espacio público; en segundo lugar, problemas de

movilidad interna y finalmente, una tendencia a la consolidación de problemas ambientales, como contaminación atmosférica y sonora.

La pandemia de COVID-19 y los confinamientos asociados revelaron la relevancia del tejido social y las redes comunitarias, al destacar que en momentos de aislamiento la conectividad y el apoyo mutuo entre los vecinos son fundamentales. Este escenario impulsa la reflexión sobre un nuevo modelo de ciudad, más orientado a la proximidad, la integración y resiliencia social.

En la actualidad el Plan Urbano Ambiental (PUA), está trabajando en los siguientes lineamientos:

- Conexión entre lo público y lo privado.
- Mayor proximidad con los vecinos.
- Auge de los comercios de barrio.
- Recorridos a pie o en bicicleta.
- Teletrabajo.
- Menor contaminación ambiental.

TRANSPORTE Y MOVILIDAD

El transporte del Área Metropolitana se compone de diversos modos. Algunos de clara escala metropolitana, como el ferrocarril y gran cantidad de líneas de colectivos. Otros, como el subterráneo, se encuentran dentro de la Ciudad pero también cumplen un papel importante en la movilidad a nivel metropolitano.

La red de transporte público posee una fuerte estructura concéntrica, conformada a partir de las líneas férreas y de subterráneos, los cuales finalizan sus recorridos entorno al Área Central de la Ciudad. De esta manera, se configuran los centros de transferencia de alta jerarquía en la periferia del centro: Retiro en el Norte, Once en el Oeste y Constitución al Sur.

Los centros de transbordo constituyen nodos centrales de la red de transporte de la Ciudad, por lo que es posible detectar en Buenos Aires distintos tipos de centros de transbordo en relación con el grado de jerarquía y flujo de pasajeros. En primer Lugar, se observan centros principales, conformados a lo largo de las historias urbanas y clasificadas de acuerdo a la cantidad y modalidad de los servicios de transporte que concentran.

También se observan centros de transbordo emergentes, como consecuencia de la ampliación de la red de subterráneos, resultado de la respuesta del sistema de transporte al crecimiento de algunos centros barriales. Su potencialidad es la de consolidar corredores transversales a la red, y conectores radiales de transporte como centros de transbordo multimodales metropolitanos, que permiten reestructurar el Área Central y fortalecer centros barriales. En el Área Central de la Ciudad existen centros de intercambio unimodal en la red de subterráneos, que captan viajes peatonales multidireccionados y generan en el área de aproximación requerimientos de espacios públicos orientados a la movilidad no motorizada, con tránsito vehicular condicionado.

En cuanto a la red de colectivos, ofrece una amplia accesibilidad desde y hacia el centro de la Ciudad, donde hay mayor movilidad y conectividad entre los recorridos al ser una zona densamente transitada y de amplio desarrollo de actividades económicas. En cambio, en el Sur y Oeste es mucho más extensa la distancia entre las líneas, disminuyendo la densidad de la red. Por otro lado, la red de transporte ferroviario se conforma de siete ramales que ingresan desde distintos puntos de la Región Metropolitana. Los ferrocarriles dan un lugar a movimientos diarios masivos y estructuran al resto de las formas de transporte, conformando la típica estructura radial con las terminales dentro de la Ciudad Autónoma.

Contrariamente, las autopistas que acceden al centro persiguen otra lógica, que privilegia los modos privados sobre los públicos. Las autopistas al interior de la Ciudad estimulan la llegada a las inmediaciones del Área Central, como sucede con la Illia, la 25 de Mayo y la 9 de Julio Sur. Esto permite

un acceso constante y relativamente fácil de los automóviles privados, potenciando los problemas de congestión y saturación vehicular del centro.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con seis líneas de subterráneos, Las líneas que transportan mayor cantidad de pasajeros son la Línea B, D y C, y desde 2007, se agrega a la red, la línea H.

También se debe subrayar el rol del tráfico portuario existente, el cual presenta sus propios problemas, como la falta de canales adecuados y los exigentes dragados que genera la fuerte sedimentación del Río de la Plata. La carga se transporta mayoritariamente a través de contenedores. También es importante mencionar la ineficiente conectividad vial de tránsito pesado que presenta toda el área portuaria de la Ciudad de Buenos Aires.

Es innegable que la movilidad de la Ciudad presenta una importante complejidad, conteniendo una gran cantidad de modos de transporte y pasajeros diarios, diversidad en la jerarquización de nodos de interconexión y competencia entre modos públicos y privados.

HABITAT Y VIVIENDA

En lo que respecta a la tenencia de vivienda, en la Ciudad de Buenos Aires predominan los propietarios de la vivienda y el terreno, que representa el 61,7% de los hogares. El 27,5% está ocupado por inquilinos, mientras que el 10,2% agrupa diversas formas precaria de tenencia.

En la Encuesta Anual de Hogares del año 2008 destaca que el 73,6% de los hogares se emplaza en departamentos, el 22,1% en casas y el 4,3% restante en otras formas de vivienda como hoteles, pensiones e inquilinatos.

El indicador de hacinamiento refleja las deficiencias habitacionales como factor de pobreza estructural, y se mide a partir de la proporción de hogares en los que hay más de 2 habitantes por cuarto, se considera crítico cuando supera los 3 habitantes. Menos del 2% de los hogares porteños presentan hacinamiento crítico, y menos del 10% presenta de 2 a 3 personas por ambiente.

La compacidad corregida relaciona la edificación con el espacio público. Este indicador resulta muy útil para evaluar la calidad ambiental de una ciudad, ya que resulta de la comparación entre la superficie edificada y el área de espacio público atenuante, permitiendo conocer el equilibrio entre lo construido y los espacios libres en el área urbana considerada.

La mayor densidad edilicia de la Ciudad se ubica principalmente en el Área Central y en las franjas norte y oeste. En estas zonas, y particularmente en el centro, es donde existen las relaciones más desiguales entre espacio público y privado, lo que representa altos índices de compacidad corregida. Las áreas de mayor densidad edilicia son las que presentan las mayores densidades poblacionales, como puede observarse en el norte de la Ciudad, donde los usos no residenciales, manteniendo altas densidades edilicias. Las villas constituyen áreas de la ciudad con altas densidades poblacionales y bajas densidades edilicias, lo que las transforma en espacios con niveles muy altos de hacinamiento, superando en la mayoría de los asentamientos los 350 hab/ha.

EL Plan Urbano Ambiental (PUA), en su trabajo actual, está desarrollando un enfoque basado en derechos, buscando garantizar equidad urbana, promover la prevención en salud y fomentar la sustentabilidad. La vivienda, siendo el uso predominante (más del 70%) en las ciudades, tiene un rol central, ya que no solo define la forma y densidad urbana, sino que también contribuye al empleo y crecimiento económico.

Para lograr estos objetivos, el PUA se enfoca en los siguientes aspectos claves:

- Infraestructura de vivienda adecuada.
- Innovación y sostenibilidad.
- Espacio vital suficiente y adecuado.

- Utilización de materiales con contaminantes con mayor eficiencia energética y aislamiento térmico y acústico.
- Uso de domótica e internet de las cosas (IOT)
- Áreas de desarrollo para niños y jóvenes.
- Áreas de atención sanitaria.
- Conectividad.
- Áreas destinadas a la sociabilidad y al esparcimiento.

ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es un componente esencial de una ciudad, en tanto es el principal espacio ambiental, ya sea por su función amortiguadora del espacio privado-construido como por la función de ámbito de socialización y circulación en el área urbana. Por lo tanto, no solo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva en vistas del provecho social.

Los espacios verdes clasifican en una tipología particular, de acuerdo con su extensión en superficie. En la ciudad se puede observar la tendencia de los más extensos (de escala urbana y metropolitana) a localizarse hacia la periferia de Buenos Aires, por lo que, si bien predominan frente a los de menor superficie, no son espacios útiles para la mayor parte de la población. Los espacios de tamaño intermedio (plazas y plazas pequeñas), tienen una distribución más homogénea, aunque no abundan. Si se toma en consideración el peso de la población que vive a menos de 500 mts. De algún espacio verde útil, se advierte que asciende al 57% del total de los habitantes de la ciudad.

No obstante, pueden apreciarse situaciones diferentes al interior del territorio, existiendo algunos barrios donde dicha relación supera el 90%, a saber, Villa Riachuelo, Saavedra y Puerto Madero. Por el contrario, en ciertas zonas de Buenos Aires la proximidad a espacios verdes públicos útiles resulta menor, destacándose en este sentido el barrio de Boedo, donde solo el 6% de la población se halla a menos de 500 mts de uno de estos espacios. La mejor relación se encuentra en Recoleta, uno de los barrios con mayor densidad poblacional y donde el 87% de la población se encuentra a menos de 500 mts de un espacio verde publico útil. En contraposición, los menores valores se encuentran en los barrios de Boedo, Agronomía y Villa Santa Rita, donde la parte de los habitantes que cumple con la condición analizada es menor al 20%. En la situación opuesta, a partir de considerar los diferentes tamaños de los espacios verdes y los radios de influencia que abarcan, se determinan áreas con déficits de distintos tipos de espacios verdes. En este sentido, los espacios verdes de escala metropolitana y urbana dejan muy pocos espacios de la ciudad sin cobertura, mientras que las plazas, dado el bajo radio de influencia que presentan, generan importantes áreas (como se observa entorno a Boedo y Agronomía) sin este servicio.

Analizando la accesibilidad conjunta a todos los espacios verdes útiles de la ciudad, puede observarse que los sectores de Buenos Aires con déficit de espacios verdes poseen una distribución muy heterogénea, encontrándose una importante zona en el noroeste y en las adyacencias de Boedo.

En cuanto a la proximidad a espacios verdes útiles, el promedio de la ciudad es de 531 mts. Los espacios verdes a escala urbana presentan una distancia promedio de 782 mts. Y los espacios verdes a escala biosfera registran un valor medio de 876 mts. El indicador de superficie de espacios verdes por habitante presenta un valor de 5m²/hab. El óptimo recomendado por la Organización Mundial de la Salud, es de 10m² por habitante.

En lo que respecta a la calidad atmosférica del ambiente en la Ciudad de Buenos Aires, si bien esta presenta altos niveles de emisión de CO₂, de consumo de agua y de contaminación sonora, se puede aproximar que la calidad ambiental, aun considerando estas deficiencias, es relativamente buena.

Las arterias renacionalizadas por el Programa Prioridad Peatón no solo incentivan una movilidad sustentable, sino que también generan espacio público, principalmente en aquellas zonas donde es notorio el déficit, como el área central.

A partir de estos elementos y combinándolos con indicadores socioeconómicos, fue posible detectar también zonas de criticidad prioritarias para la localización de nuevos espacios verdes. Como conclusión, se evidencia la necesidad de priorizar el área de Buenos Aires ubicada al ser del área central, donde se conjuga una alta densidad poblacional, bajos estratos socioeconómicos y un significativo déficit de espacio público.

Hoy día, el PUA trabaja con un enfoque moderno del urbanismo, que busca transformar las ciudades en espacios más inclusivos, sostenibles y centrados en las personas, promoviendo una visión ecosistémica donde la ciudadanía un papel activo en el desarrollo urbano. Para lograrlo, se han establecido los siguientes lineamientos claves:

- 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.

Los modelos urbanos que sirven de referencia para estas ideas son:

- Ciudades de los 15 minutos (Paris)
- Supermanzanas (Barcelona)
- Ciudades sostenibles (Londres)
- Parque de bolsillo (Filadelfia)
- Calles abiertas o Strade Aparte y zonas 30 (Milán)
- Usos mixtos del suelo (Ciudad de México)

Estos modelos exitosos a nivel global destacan por su innovación y buscan un diseño urbano orientado a mejorar la calidad de vida a través de la inclusión, la sostenibilidad y la proximidad.

PRODUCCION Y EMPLEO

A grandes rasgos, es posible encontrar la dominancia de usos residenciales y comerciales en la gran mayoría de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El Área Central presenta una mayor heterogeneidad de usos con respecto al resto de la ciudad, con primacía de locales comerciales a la calle o en galerías. Los barrios más periféricos concentran mayores proporciones de edificación residencial, es de señalar la presencia de edificios productivos en los barrios del Sur de Buenos Aires. En lo que respecta a la edificación residencial, los barrios del oeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presentan las mayores proporciones, siendo Parque Chas, Versalles, Villa Pueyrredón y Coghlan los que tienen más del 58% de su superficie ocupada por usos residenciales.

La mayoría de los locales, por otro lado, se concentra principalmente en el área central. Más del 50% de las parcelas de San Nicolás, Retiro, Balvanera particularmente el entorno de la estación Once de Septiembre y Puerto Madero registran locales comerciales. La distribución de los edificios de destino único no obedece a ningún patrón de localización específico. No obstante, se observa que más del 6% de las parcelas de algunos barrios del Sur, como Constitución, Villa Soldati, Puerto Madero y San Telmo poseen edificios únicos. En cuanto a la distribución de edificios productivos, estos se concentran en gran medida en los barrios del sur de la ciudad, mostrando cantidades significativas de Barracas, Nueva Pompeya, La Boca, Parque Patricios y Mataderos.

La ciudad de Buenos Aires cuenta con una gran diversidad y complejidad económica, la cual se registra en su Producto Bruto Geográfico (PBG). Los valores del PBG de 2007 muestran a los servicios empresariales como el rubro principal 22%, secundados por la industria 16%, transporte y comunicaciones 11% y comercio 10%. En este sentido, en 2004 las unidades censales ya muestran a los servicios como rubro principal; con el 46% del total, junto al comercio 44% totalizan el 90%. La industria manufacturera representa el tercer rubro, con 7% de las unidades en el total de la ciudad. Dentro del rubro principal, se destacan los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler 12%, los servicios comunitarios, sociales y personales (NCP) 9%, servicios de hotelería y gastronomía 7%, y finalmente, los servicios de transporte, almacenamiento y comunicación 6%.

En lo que respecta a la mixtura de usos del suelo, se ha relevado que el 47% de los usos totales de la ciudad corresponde a uso residencial. Este porcentaje se eleva a 51% en zonas de baja densidad y alcanza un 42% y 38% en zonas de media y alta densidad, respectivamente. Las áreas de centralidad comercial, es decir áreas con más de 15 locales por cuadra, se encuentran en diferentes puntos, destacándose concentraciones en arterias y zonas comerciales como el barrio Balvanera y la calle Avellaneda. Los edificios productivos de la Ciudad se localizan principalmente en la zona sur Barracas, Pompeya, Parque Patricios, Mataderos y los barrios de Paternal y Chacarita. El Distrito Tecnológico de la Ciudad, de acuerdo a esta característica, se emplaza en Parque Patricios, como forma de aprovechar

y potencia las características industriales del sur. Una característica singular y específica, la existencia de un área de consolidación portuaria, se presenta como un espacio con problemas de conectividad y de falta de espacio público.

En la actualidad, el PUA está abordando una transformación profunda en cómo se concibe y organiza la vida en las ciudades, promoviendo una nueva visión basada en la cuarta revolución productiva. Los lineamientos principales del PUA, en su enfoque hacia una economía más sostenible y digitalizada, se centran en los siguientes aspectos:

- La promoción de la economía colaborativa.
- Trabajo por objetivos.
- La proliferación de espacios de coworking, de espacios de fabricación digital (fab labs) y de formación de habilidades esteem.
- El teletrabajo y la GIG ECONOMY.
- Las estrategias de design thinking en las organizaciones de gobierno.
- La digitalización masiva.
- Los cambios en los modelos de negocio, de consumo y de producción, hacía sistemas sustentables desde el punto de vista del medio ambiente son algunas de las estrategias y horizontes hacia los que las ciudad se dirigen.

El PUA responde a un contexto en el que la tecnología, la digitalización y la sostenibilidad están transformando las ciudades hacia un paradigma más colaborativo, flexible y orientado al bienes de los ciudadanos, apuntando hacia una economía circular y un entorno urbanos mas humano.

PATRIMONIO URBANO

La ciudad cuenta con una importante riqueza patrimonial que se define no solo por el valor arquitectónico, sino también por la existencia de áreas o paisajes valorizados socialmente, cuyas características singulares le otorgan gran valor. 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.

Para la protección del patrimonio, el Código de Planeamiento Urbano establece criterios y mecanismos de actuación relativos a la preservación de inmuebles con valores arquitectónicos, urbanísticos, históricos y simbólicos. La normativa define Áreas de Protección Histórica (APH), es decir, áreas, espacios o conjuntos urbanos que por sus valores históricos, arquitectónicos, singulares o ambientales constituyen ámbitos claramente identificables como referentes de la cultura y arquitectura urbana. Las APH son distritos en los cuales todos los edificios comprendidos tienen un nivel de protección general. Además, se catalogan edificios, monumentos o espacios de manera puntual bajo diferentes niveles de protección, que admiten por lo tanto diversos niveles de transformación.

La distribución de las APH muestra las zonas con protección normativa, las cuales incluyen parte importante del casco histórico, barrios de urbanización antigua y zonas que gozan de características singulares. Por otra parte, la distribución de los edificios catalogados muestra una concentración importante en el área central, no solo incluidos en las APH sino también en la zona de negocios. Hacia el norte, se distribuyen en barrio como Recoleta y Belgrano, y hacia el sur, en especial hacia la Boca. Esta distribución demuestra que han sido los barrios del área central y los del norte de la ciudad, junto con otros como Almagro, Parque Chas, San Telmo y La Boca los que han recibido mayor atención en el proceso de catalogación.

PROPUESTAS INSTRUMENTALES DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

El plan urbano ambiental no solo se enfoca en los objetivos estratégicos de desarrollo urbano, sino también avanza en la implementación de una serie de propuestas instrumentales organizadas en cuatro categorías claves:

INSTRUMENTOS DE PARTICIPACION:

El PUA establece la necesidad de generar y ajustar mecanismos de participación para diferentes instancias de planeamiento, para lo cual se considera fundamental la difusión y actualización masiva de la información del PUA y sus estudios.

INSTRUMENTOS DE MONITOREO Y CONTROL:

Dan continuidad a la gestión y permiten verificar el cumplimiento de las metas fijadas, de especial importancia son las bases de datos y sistemas de información geográfica, actualizados para una correcta gestión urbano-ambiental.

INSTRUMENTOS DE GESTION:

El plan considera de especial importancia entre los instrumentos normativos al Código Urbanísticos con criterios morfológicos.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION:

Permiten profundizar los lineamientos propositivos del plan a niveles de detalle: Estudios de diagnósticos, Planes de comuna, Plan de sector, Plan de detalle, Áreas de desarrollo portuario, Plan temático y Evaluación de impacto.

PLAN ESTRATEGICO 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 claves que tiendan a alcanzar ese horizonte y mejorar la calidad de vida de la población.

Este plan fue elaborado por el consejo de planeamiento estratégico creado por la constitución de la ciudad. Este consejo, cuyos integrantes se desempeñan honorariamente, es un órgano de carácter consultivo que cuenta con iniciativa legislativa para encarar diversos proyectos de desarrollo. El consejo de planeamiento estratégico es un organismo cuyo fin es avanzar en la articulación de la interacción con la sociedad civil, a fin de proponer periódicamente planes estratégicos contruidos a partir del consenso con los ciudadanos de Buenos Aires. Estos planes se convierten así en herramientas que ofrecen fundamentos importantes para las políticas de estado, ya que expresan los denominadores comunes del conjunto de la sociedad.

El comité ejecutivo del consejo de planeamiento estratégico elaboró un documento donde se presenta una versión preliminar del plan estratégico Buenos Aires 2010/2016 con una fuerte perspectiva metropolitana.

El consejo ha elaborado y desarrollado este documento y todas las propuestas que contiene teniendo presente doce ejes estratégicos que atraviesan todo el plan. Básicamente, estos ejes buscan guiar la tarea de los planificadores, gestores y también de los ciudadanos y organizaciones participantes para lograr una ciudad más justa, más inclusiva, más desarrollada y competitiva a nivel internacional. Se le otorga primordial significancia a la implementación de políticas sociales que garanticen el acceso a la vivienda, que mejoren el hábitat urbano, que fomenten el empleo formal integrando plenamente a las personas con capacidades diferentes, entre otros puntos fundamentales para eliminar las desigualdades estructurales de la ciudad.

El espacio público y el ambiente urbano son asimismo aspectos que el plan estratégico establece como temas prioritarios en la agenda pública, ya que determinan en gran medida la conformación de una ciudad más accesible, articulada y respetuosa de la diversidad social. El incremento de la seguridad, el desarrollo económico, las mejoras en la prestación de servicios de salud, así como la promoción de actividades destinadas a la creación tecnológica y a la innovación, finalmente, constituyen otras cuestiones que el plan estratégico considera en sus fundamentos.

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 INNOVACION: 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 SEGURDA: Garantizar la seguridad ciudadana.

CIUDAD DE GESTION ASOCIADA Y PARTICIPACION 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 AUTONOMA 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.

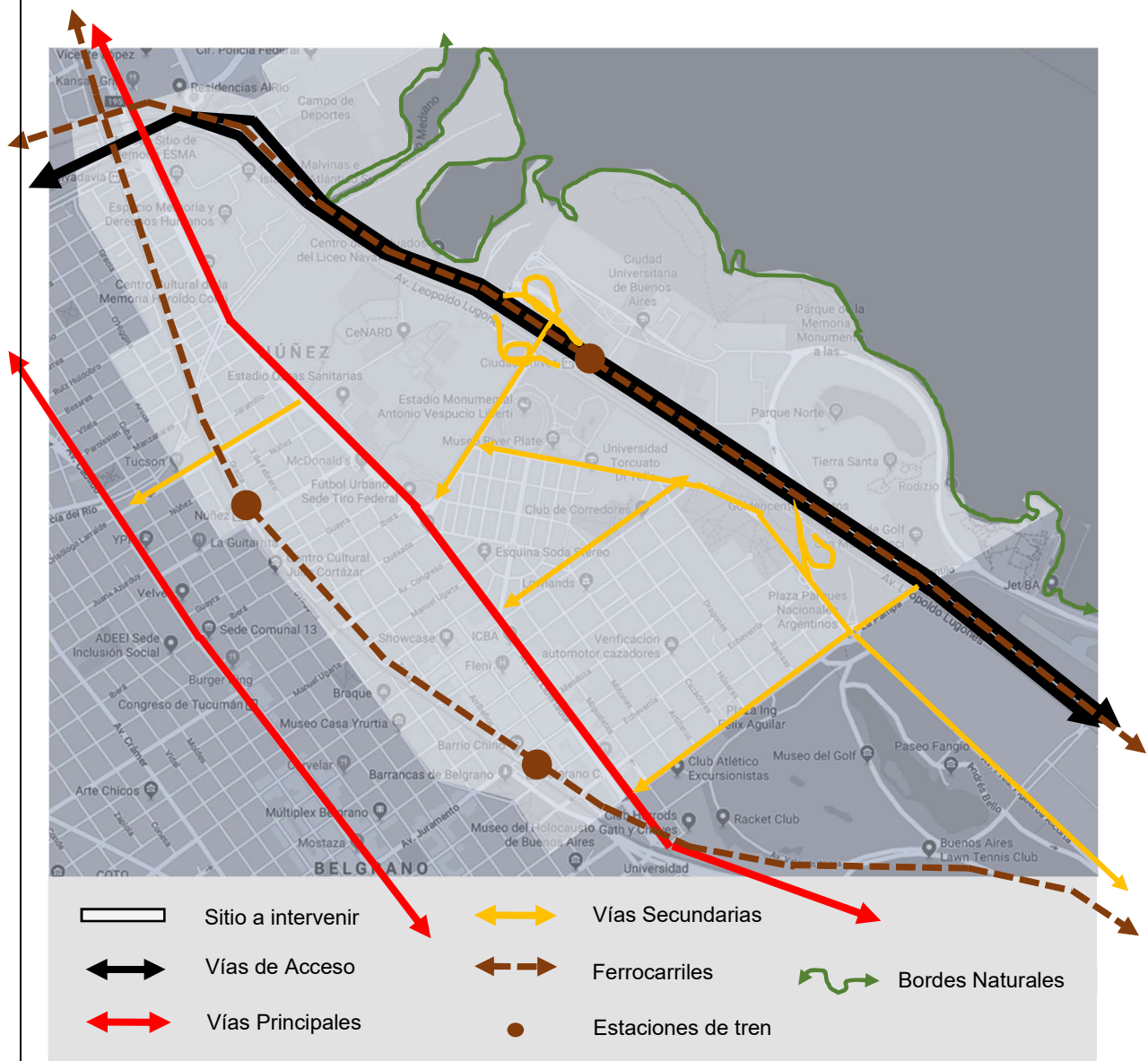
POLITICAS DE ESTADO DEFINIDAS POR EL PLAN ESTRATEGICO

En el marco de estos ejes el consejo ha elaborado una serie de lineamientos-políticas de estado para implementar y profundizar en la ciudad de Buenos Aires.

1. Visión metropolitana y perspectiva de género en las políticas públicas.
2. Pleno funcionamiento de las comunas como unidades de gestión político-administrativas.
3. Reforma del estado y profesionalismo de la administración pública.
4. Seguridad pública.
5. Reforma política en cumplimiento de los mandatos constitucionales.
6. Consagración de la autonomía plena.
7. Infancia como prioridad de las políticas sociales.
8. Sistema universal y sustentable de atención de la salud.
9. Educación como gesta cultural y científico-tecnológica.
10. El plan estratégico como base del sistema de planeamiento de la ciudad.
11. Evaluación ambiental estratégica.
12. Movilidad sustentable.
13. Equidad social como guía para la contribución fiscal.
14. Sustentabilidad de la inversión pública y cooperación con el sector privado.
15. Creatividad e innovación como paradigma cultural y productivo.
16. Desarrollo productivo para la inclusión social.

ESTRUCTURA URBANA ACTUAL

Actualmente la estructura urbana se caracteriza por contar con dos avenidas de gran flujo vehicular, Av. Libertador y Av. Figueroa Alcorta. Además, cuenta con una línea de tren que conecta el conurbano con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sin embargo, la falta de conexión entre la ciudad y el borde costero se ve agravada por la presencia de la autopista Lugones-Cantilo generando una división en la urbe.



La falta de vinculación entre estas zonas impide la integración entre la ciudad y su entorno costero. Esta problemática destaca la necesidad de un plan parcial que aborde la fragmentación urbana, proponiendo soluciones que promuevan la conexión y accesibilidad entre ambos sectores, teniendo en cuenta las avenidas principales y la línea de tren como elementos claves en la estructura de la zona.

A lo largo del análisis del territorio, se recopiló información muy valiosa que proporciona una visión integral y aborda los aspectos regulatorios de la zona.

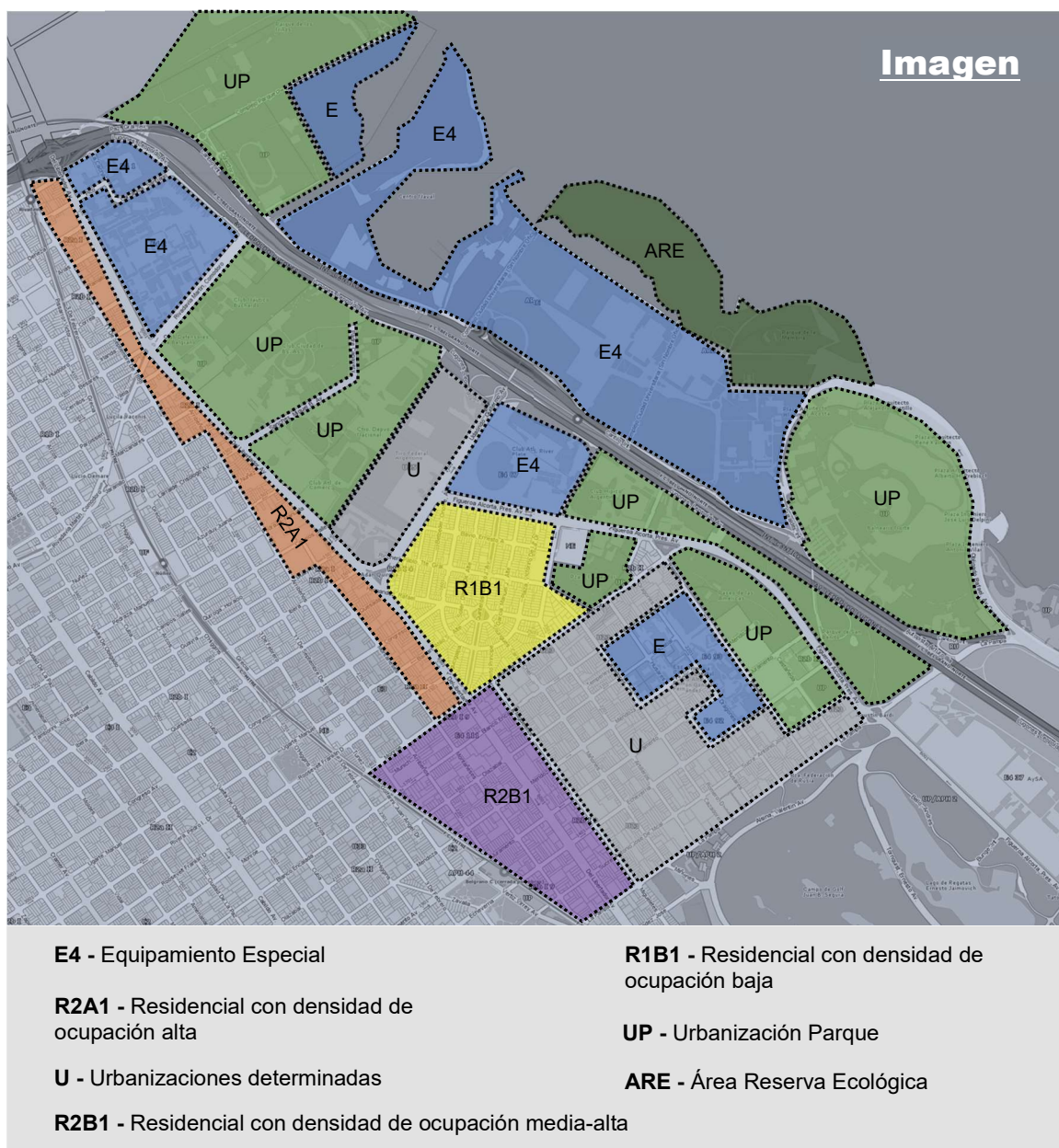


Imagen 1: Código de Planeamiento Urbano y Zonificación

Esta imagen se centra en el marco normativo y la organización catastral del área. A través del código de planeamiento urbano, se identifican y delimitan las distintas zonas, cada una con su nomenclatura catastral única. Esta representación ofrece una comprensión detallada de la estructura urbana, proporcionando un fundamento clave para el desarrollo y la intervención en la región.

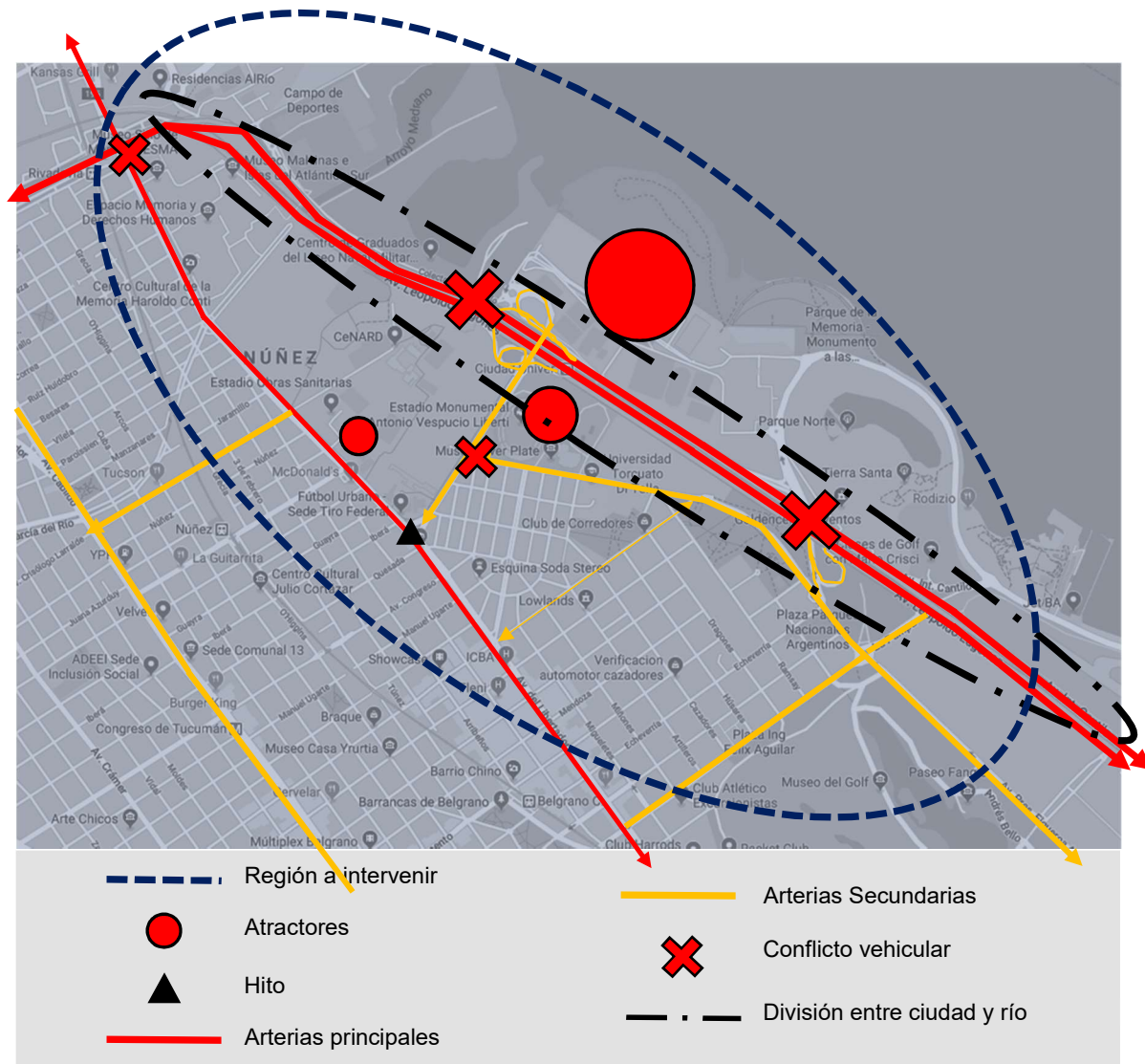


Imagen 2: Identificación de Elementos claves y Problemáticas

Esta imagen se focaliza en el terreno mismo, identificando elementos cruciales y destacando problemáticas fundamentales.

Las principales avenidas de acceso a la ciudad, tales como Av. Lugones, Av. Cantilo, Av. del Libertador, Av. Cabildo, Av. Udaondo, y Av. Figueroa Alcorta, se revelan como arterias vitales en la conectividad urbana.

Luego, emergen tres grandes atractores como puntos focales: Ciudad Universitaria, el Estadio River Plate y el Estadio Obras Sanitarias. Estos no solo definen la identidad de la zona, sino que también generan importantes conflictos vehiculares, especialmente el Estadio River Plate y Obras Sanitarias en las intercepciones como Av. del Libertador y Av. Gral. Paz, Av. Figueroa Alcorta y Av. Udaondo, Av. Figueroa Alcorta y Pampa, así como la conexión a la colectora de Av. Cantilo.

Los eventos que se celebran en el Estadio River Plate y el Estadio Obras Sanitarias son identificados como desencadenantes claves de los problemas de congestión vehicular.

La falta de comunicación espacial entre la ciudad y el río se manifiesta de manera evidente, subrayando la necesidad de estrategias de intervención para mejorar la conexión entre estos dos entornos fundamentales.

ANALISIS FODA

La realización del análisis FODA ha desempeñado un papel fundamental en la comprensión integral del sitio de intervención, permitiéndonos identificar claramente las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del entorno. Este ejercicio ha proporcionado perspectivas esenciales que, a su vez, han servido para la formulación de propuestas y decisiones cruciales en el desarrollo de la intervención urbana.

En el contexto de estas reflexiones, se han delineado medidas estratégicas que buscan optimizar el entorno sin comprometer la viabilidad y sostenibilidad del proyecto. En este sentido, se ha optado por no realizar cambios significativos en tres áreas clave, respaldados por consideraciones cuidadosamente evaluadas:

Av. Lugones / Av. Cantilo: Se pensó realizar un soterramiento de la autopista, pero no era viable, debido a las considerables inversiones que involucraría. Reconociendo la importancia de esta zona, se ha adoptado una estrategia de optimización que equilibra las mejoras necesarias con la eficiencia económica.

Estadio Monumental: La decisión de mantener el Estadio Monumental en su ubicación actual se basa en la falta de una alternativa adecuada para su reubicación. Se valora la posición estratégica del estadio y se busca preservar su papel fundamental en la zona, priorizando la continuidad y cohesión del entorno.

Estadio Obras Sanitarias: Se ha optado por mantener el Estadio Obras Sanitarias en su ubicación actual, reconociendo su importancia como un atractor clave para la zona. A través de las decisiones estratégicas adoptadas, se busca gestionar de manera más controlada los eventos que se desarrollan en este estadio, maximizando su impacto positivo y minimizando posibles inconvenientes.

Estas medidas reflejan un enfoque pragmático y equilibrado hacia el desarrollo urbano, donde la optimización y la preservación de elementos fundamentales se combinan con la necesidad de realizar mejoras significativas. A través de este proceso de toma de decisiones estratégicas, se busca garantizar que el proyecto se adapte de manera eficaz a las realidades del sitio, logrando un desarrollo armonioso y sostenible.

FORTALEZAS

Las fortalezas sirven para el desarrollo integral del proyecto, capitalizando y potenciando las cualidades del sitio. Esto nos permite generar un crecimiento sustentable y contribuye a mejorar la calidad de vida de quienes interactúan con el entorno.



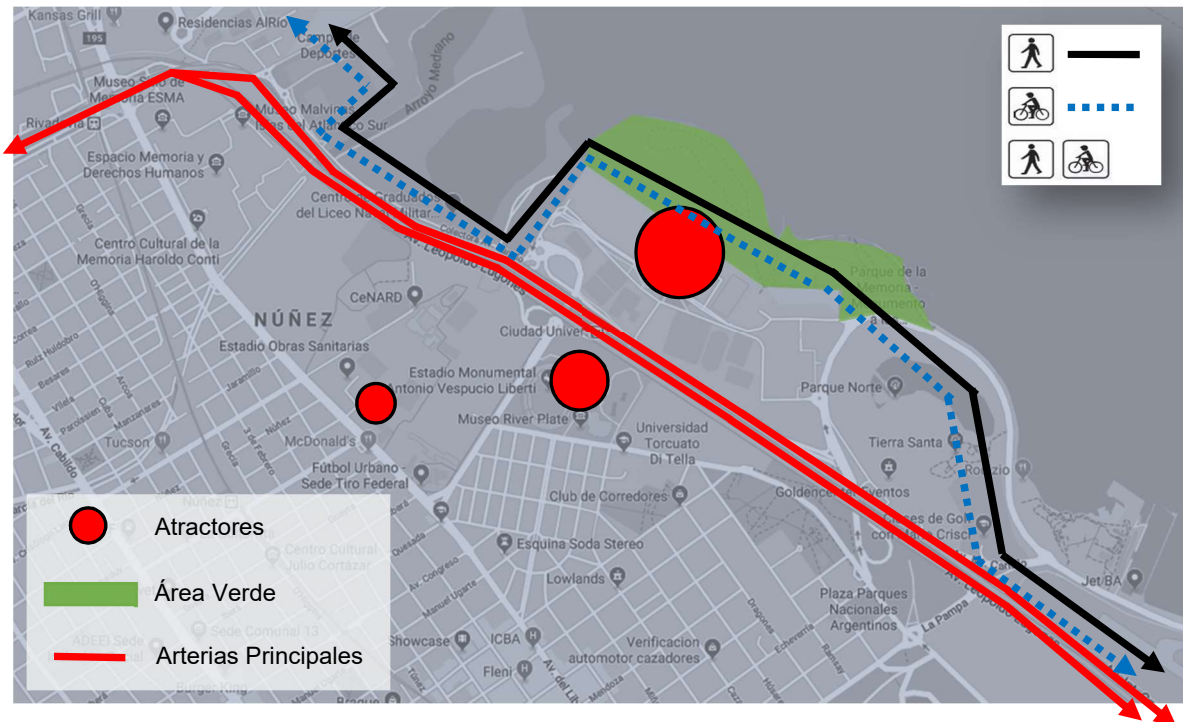
Vías Rápidas: Las autopistas y avenidas de gran flujo vehicular proporcionan una conexión eficiente con otras áreas metropolitanas, facilitando el acceso y la movilidad en la zona de intervención.

Transporte Público: La presencia de una amplia variedad de opciones de transporte público optimiza la conectividad interna del área, ofreciendo a los residentes y visitantes diferentes alternativas.

Atractores: La presencia de importantes atractores como Ciudad Universitaria, Obras Sanitarias y el Estadio River Plate generan dinamismo y diversidad en la zona, creando un entorno enriquecedor con actividades culturales, deportivas y educativas.

DEBILIDADES

Estas debilidades son elementos críticos que deben abordarse con enfoques estratégicos y soluciones innovadoras para garantizar un desarrollo urbano equitativo, sostenible y resiliente en la zona de intervención.



Vías Peatonales/Ciclovías: La carencia de vías peatonales y ciclovías limita la movilidad sostenible y segura, afectando negativamente la calidad del espacio urbano y la experiencia del peatón y ciclista.

Conexión entre Ciudad/Río: La falta de conexión efectiva entre el río y la ciudad crea una barrera perceptual y funcional, impidiendo que los habitantes disfruten plenamente de la proximidad del Río de la Plata.

Atractores: Los eventos en los estadios de River Plate y Obras Sanitarias generan impactos negativos significativos, como congestión vehicular, tanto para residentes como visitantes.

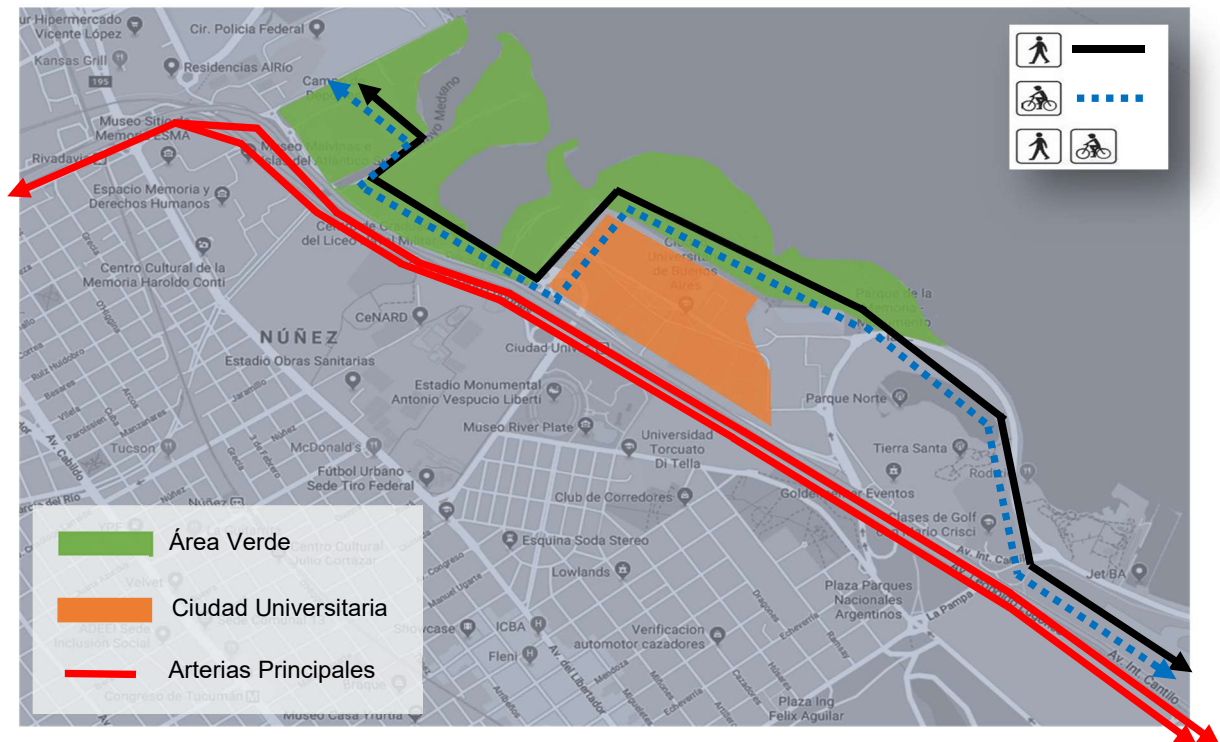
Estacionamiento: La carencia de espacios para estacionar genera problemas de movilidad y accesibilidad, afectando a residentes y visitantes de la zona.

Falta de Organización de Vías Vehiculares: La falta de una organización eficiente en las vías vehiculares contribuye a la congestión del tráfico y a la disminución de la calidad del entorno urbano, afectando el tránsito cotidiano.

Áreas Verdes: La falta de áreas verdes en el sitio, limita las opciones de recreación y contribuye a la falta de equilibrio en el entorno urbano.

OPORTUNIDADES

Las siguientes oportunidades sirven para contribuir a un desarrollo urbano armonioso y resiliente, generando beneficios tanto para los residentes actuales como para las generaciones futuras. La exploración y materialización de estas oportunidades representan un paso significativo hacia un futuro urbano más sostenible y habitable.



Borde Costero: La oportunidad de incorporar la costa del Río de la Plata en el desarrollo urbano ofrece un escenario único para la creación de espacios públicos, áreas de recreación y actividades culturales que aprovechen la belleza natural de la zona.

Puesta en Valor de la Reserva Ecológica Norte: La rehabilitación y puesta en valor de la Reserva Ecológica Norte constituye una oportunidad única para preservar y resaltar la biodiversidad local, ofreciendo a la comunidad espacios naturales protegidos y educativos.

Ciudad Universitaria: La expansión de Ciudad Universitaria como polo educativo brinda la oportunidad de fortalecer la oferta académica, atraer talentos y generar sinergias con otras instituciones educativas, fomentando un entorno intelectual dinámico.

Ampliación de la Trama y Tejido Urbano: La posibilidad de reorganizar y ampliar la trama y tejido urbano en los barrios de Núñez y Belgrano permite un nuevo ordenamiento de usos mixtos, ofreciendo diversidad funcional y la creación de comunidades urbanas más integradas.

Vías Peatonales/Ciclovías: La creación de nuevas vías de circulación peatonales y ciclovías contribuye a un entorno más accesible, sostenible y orientado al bienestar, fomentando el transporte activo y la conectividad entre diferentes áreas del sitio.

AMENAZAS

Las amenazas subrayan la importancia de un enfoque estratégico y adaptable en el desarrollo urbano, como así también la necesidad de nuevas políticas y regulaciones actualizadas que promuevan la sostenibilidad, la movilidad eficiente y la diversidad funcional en la zona. La anticipación y la gestión proactiva de estas amenazas son esenciales para garantizar un desarrollo urbano resiliente y armonioso.



Con la identificación de estas amenazas se promueve una serie de estrategias que permitan evitar los posibles impactos negativos en el crecimiento y la calidad de vida de los ciudadanos.

Congestión Vehicular: La congestión vehicular plantea desafíos para la movilidad y la accesibilidad a la zona. Este fenómeno afecta negativamente la eficiencia del transporte público y privado, como así también la calidad de vida.

Código Urbano: La falta de actualización del código urbano representa una amenaza para la adaptabilidad del entorno a las cambiantes necesidades y dinámicas urbanas. La obsolescencia normativa puede limitar la posibilidad de implementar soluciones innovadoras y eficientes.

Creación de Usos Mixtos: La falta de generación de usos mixtos en la planificación urbana puede ser una amenaza para la diversificación y vitalidad de la comunidad. La ausencia de variedad de funciones en una zona puede limitar las oportunidades de empleo, vivienda y recreación.

EL RENACER DE LA CIUDAD

PLAN PARCIAL

La intervención en el área tiene como objetivo transformar y potenciar el sector comprendido entre Núñez y Belgrano, delimitado por el Río de la Plata.

Esta intervención aborda las problemáticas derivadas de la fragmentación de la ciudad, causada por la Av. Lugones / Av. Cantilo, que actúan como una barrera que obstaculiza la conexión entre la ciudad y el río.

Los objetivos del Plan Parcial son reorganizar, identificar, crear y conectar las diferentes áreas, con el fin de establecer estrategias proyectuales bien zonificadas.

Identificación de atractores y problemas:

- Se identifican como grandes atractores el Estadio River y el Estadio Obras, generadores de movilización masiva y congestión vial en las Av. principales.
- La congestión en las Av. del Libertador, Av. Lugones y Av. Cantilo se atribuye a estos eventos deportivos.

Reorganización del sitio:

- Se mantiene el proyecto “Parque de la Innovación” de Alberto Varas para albergar un campus y actividades emprendedoras, facilitando sinergias con instituciones educativas.
- Se propone la construcción de un tercer pabellón en Ciudad Universitaria para expandir su capacidad y la creación de un pequeño Campus.

Modificaciones en la reserva ecológica:

- La Reserva, ubicada detrás de los pabellones de la UBA se transformara con senderos, ciclovías y plazas para actividades al aire libre.

Parcelamiento en la zona costera:

- Se propone parcelar las tierras en la zona costera, generando edificios en altura, parques, plazas, senderos y ciclovías para conectar la costanera desde Vicente López hasta Costanera Norte.
- Se prevé convertir la bahía en un atractivo turístico con locales comerciales, gastronómicos, amarras y actividades acuáticas.

Expansión del tejido urbano:

- Se propone extender el tejido urbano con edificaciones de densidad media y alta, permitiendo el parcelamiento de tierras para nuevas tipologías de vivienda social.

Creación de un gran parque central:

- Se planifica un gran parque con anfiteatro, plazas temáticas, juegos infantiles y mobiliario aeróbico.
- Incluye la creación de una laguna con un restaurante para brindar un espacio seguro y vital para los habitantes.

Sector hotelero frente a la costa:

- Se genera un sector hotelero frente al Río de la Plata y cerca del Aeroparque Jorge Newbery, para ofrecer hospedaje a turistas de paso por la ciudad.

Ampliación de avenidas principales:

- Se extiende la Av. Figueroa Alcorta y se habilitan las Av. Comodoro Martín Rivadavia y calle Miguel B. Sánchez para mejorar el acceso a la ciudad.

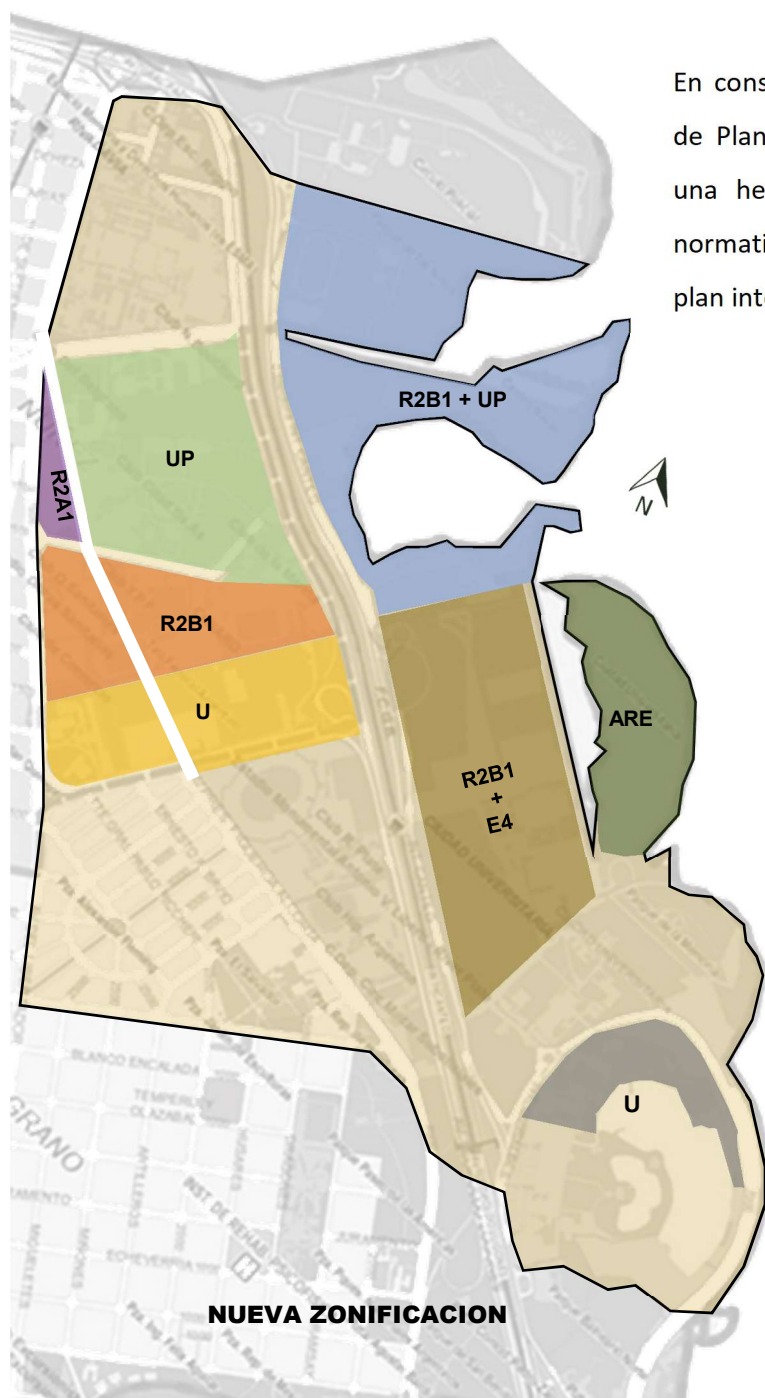
Este plan parcial busca abordar los problemas existentes en la ciudad y transformar las zonas con espacios dinámicos, conectados y atractivos tanto para residentes como para visitantes.



INTEGRACION DEL NUEVO PLAN

Como parte integral del ambicioso plan de transformación y ordenamiento urbano en la zona de estudio, se ha considerado necesario realizar modificaciones significativas en el Código de Planeamiento Urbano existente.

Este cambio refleja la adaptación a las nuevas realidades, demandas y aspiraciones que surgieron durante el proceso de planificación y análisis territorial. El nuevo plan propuesto impulsa una visión innovadora y sostenible para la zona, abordando no solo las cuestiones urbanas actuales, sino también anticipándose a las futuras necesidades de desarrollo.



En consecuencia, la actualización del Código de Planeamiento Urbano se presenta como una herramienta esencial para alinear las normativas con los objetivos y principios del plan integral.

Este ajuste normativo tiene como objetivo facilitar la implementación efectiva de las intervenciones propuestas, asegurando la coherencia entre la visión estratégica delineada en el nuevo plan y las regulaciones urbanas que guiarán la transformación de la zona. La actualización del código se traduce en una herramienta dinámica y adaptable que respalda la ejecución del proyecto, permitiendo una gestión eficiente de los recursos y garantizando la armonización de las políticas urbanas con las metas delineadas en el plan de desarrollo.

R- Distritos residenciales

Son zonas destinadas a la localización preferentemente de viviendas.

R2A1 – Residencial general densidad alta.

TIPOLOGIA EDILICIA: Se permiten edificios de perímetro libre y perímetro libre.

FOT: 3.0 – Se admitirán variaciones del FOT de acuerdo al ancho de la calle, según la siguiente expresión: **FOT: 3.00X A /12.50.**

R2B1 – Residencial con densidad media-alta.

TIPOLOGIA EDILICIA: Se permiten edificios de perímetro libre. Los edificios de perímetro libre se permitirán en parcelas mayores a 2.500 m².

ALTURA MAXIMA: Para el caso de edificios de perímetro semilibre, la altura máxima será de 10.50 mts., contando desde la cota de la parcela; se permite la construcción de un piso retirado a una distancia mínima de 2.00 mts. desde la L.O. y por debajo de un plano inclinado de 45° desde la altura de 10.50 mts., con un plano limite horizontal de 13.50 mts. En el caso de edificios de perímetro libre, el plano limite horizontal es de 21.00 mts. a contar desde la cota de la parcela. **FOT: 1.6**

PARA AMBOS CASOS:

FOS: El que resulta de las normas del tejido salvo lo dispuesto en los cuadros de uso.

USOS: Los que resulten de aplicar según las disposiciones del cuadro de usos.

ARE- Distrito área de reserva ecológica

Son áreas de carácter ambiental, su configuración física y su dinámica evolutiva, dan lugar a la conformación de ambientes naturales, donde se generan distintas especies de flora y fauna.

UP- Distrito urbanización parque

Son áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público.

Disposiciones: De estos distritos, el Gobierno de la Ciudad podrá autorizar obras de exclusiva utilidad pública que complementen y no alteren el carácter del mismo.

U- Distrito urbanizaciones determinadas

Son zonas con la finalidad de preservar el conjunto urbano, de características diferenciales, son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana.

Tipologías edilicias: Se regirán por las disposiciones generales, con las restricciones particulares para cada distrito U.

E- Distritos de equipamiento

Son zonas dotadas de buena accesibilidad, y se localizan usos que sirven al conjunto urbano.

E4 – Equipamiento especial

IV. EXPLORANDO SOLUCIONES URBANAS

CASOS DE ESTUDIO

En esta sección, nos enfocaremos en la exploración de cuatro casos de estudio que enfrentaron el desafío de la conectividad en sus respectivos contextos.

Analizaremos su ubicación, la zona de influencia que abarcan y la eficaz respuesta que ofrecieron ante las problemáticas de conectividad que se presentaban en su momento.

Estos casos de estudio han dejado una huella significativa en el tejido urbano: El primero es el Puente Peatonal Carlos Sánchez Viamonte que conecta la Av. Figueroa Alcorta con la Facultad de Derecho y es una obra emblemática en la Ciudad de Buenos Aires.

El segundo es el Icónico Ponte Vecchio, una joya arquitectónica de Florencia-Italia que conecta dos partes de la ciudad sobre el Río Arno.

El tercero es el Puente del Milenio (Millennium Bridge), ubicado en Londres y conecta ambos lados del Támesis ofreciendo unas vistas fabulosas sobre el río.

Y el cuarto se trata del puente Henderson Waves, una obra magnífica ubicada en Singapur, que se integra perfectamente con su entorno y ha marcado un antes y un después en la conectividad de la ciudad.

A través del análisis de cada una de las obras buscamos comprender las complejidades que caracterizan a cada sitio y las estrategias específicas que se implementaron para superar los desafíos de conectividad, contribuyendo de esta manera a la evolución y mejora de la estructura urbana existente de la época.

Con estas obras arquitectónicas abordadas, pretendemos extraer valiosas lecciones que nos inspiren para futuras intervenciones urbanas y que nos permitan fortalecer las conexiones entre las diferentes áreas que dan forma a nuestra ciudad.



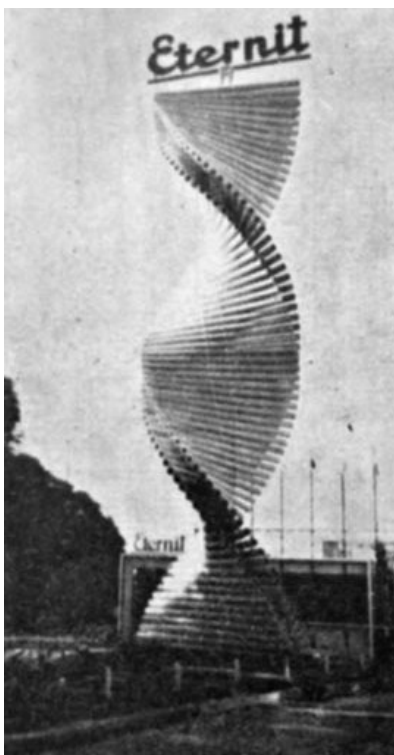
Este evento se convirtió en una iniciativa ambiciosa que buscaba mostrarle al mundo la grandeza y el potencial del país.

La Oficina de Arquitectura de la Exposición liderada por el arquitecto César Jannello, asumió la responsabilidad de planificar y ambientar la exposición. A pesar de los desafíos y el tiempo limitado, se llevaron a cabo obras complementarias, como un puente peatonal, el acceso, servicios auxiliares, una confitería y señalización.

Sin embargo, el proceso estuvo marcado por la urgencia y la improvisación. Aunque inicialmente alineado con el espíritu recreativo de las exposiciones industriales, Jannello presentó su renuncia pocos meses después, anticipando el fracaso inminente de la muestra.

Jannello, expresó su descontento al observar la desviación de los objetivos originales, con la inclusión de elementos ajenos al espíritu fundacional, como el Salón del Automóvil, el Centro de la Moda, un parque de diversiones (El Itaipark) y una feria popular de baratijas.

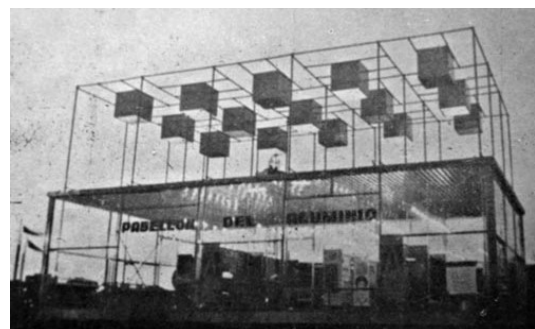
Jannello también destacó la indisciplina generalizada y la falta de cumplimiento de reglamentaciones, describiendo el caos y la indefinición que imperaban en la organización. Afirmó que se podía hacer arquitectura en la pobreza o en la carestía, pero no en el caos. A pesar de su percepción negativa, Jannello dejó en claro que, más allá de las vicisitudes y la tristeza que lo embargaba, la exposición dejó un legado de obras magníficas e innovadoras que merecen ser rescatadas del olvido y reconocidas por su valía.



Stand de Eternit

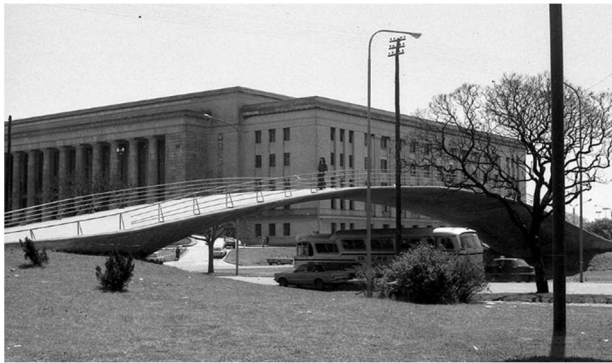


Pabellón Atómico



Pabellón del Aluminio

El Puente



El puente peatonal de hormigón armado sobre la avenida Figueroa Alcorta emerge como el único vestigio tangible de la Exposición del Sesquicentenario que ha perdurado hasta nuestros días. Este puente conecta la Av. Figueroa Alcorta con la Facultad de Derecho.

El puente actual no es el original; en el proyecto inicial se iban a construir tres puentes que conectasen los parques, pero por una cuestión de presupuesto, solo se construyó uno solo. La obra original se encontraba ubicada próximo a la calle Austria.

Su reconstrucción es testimonio del esfuerzo de particulares por preservar esta magnífica obra, demolida en 1973 y posteriormente rescatada y restaurada.

Este puente se incorpora armoniosamente al tejido urbano, fusionándose con el paisaje de plaza Francia.



Vista del puente peatonal sobre Av. Figueroa Alcorta.

Su diseño, gestado por los arquitectos César Janello y Silvio Grichener, busca una estética suave, liviana, simétrica, natural y simple. Se opta por un arco delgado, trabajando el material a compresión pura y aplicando una solución novedosa para la época: el pretensado.

El proceso implica la colocación de dos tensores por debajo de la calle, uniendo los cimientos mediante una tensión de 1.200 toneladas. Estos se integran en dos vigas de 50 cm x 70 cm, albergando 16 vainas cada una con cables de acero de alta resistencia y sus anclajes correspondientes.

Una vez terminado, se tensan las vigas-tensores mediante gatos hidráulicos, anclándolas y sellándolas según las tensiones calculadas, permitiendo el desencofrado del puente sin agregar momentos adicionales.

Con 65 metros de luz, el puente logra un espesor mínimo de 40 centímetros en el centro y 20 cm. en los bordes, manteniendo la ligereza deseada.

Concebido como la materialización de una trayectoria humana en el espacio, representa una forma fabricada por el hombre en contraste con la naturaleza del parque circundante, introduciendo nuevas posibilidades técnico-visuales.

A pesar de su supervivencia a la Expo, en 1973, el gobierno de María Estela Martínez de Perón determinó su demolición para la construcción del nunca realizado "Altar de la Patria". Sin embargo, en 1978, la obra fue valientemente reconstruida, resistiendo el paso del tiempo como un símbolo resiliente de la creatividad humana y su capacidad de recuperación.



Vista del puente peatonal.



Vista hacia Av. Figueroa Alcorta.

PONTE VECCHIO

El Ponte Vecchio es un majestuoso puente de Florencia, constituye una joya arquitectónica con una rica y fascinante historia que se remonta a los tiempos Romanos. Inicialmente se construyó en madera alrededor del año 150 a.c., y hasta 1218 fue el único puente que cruzaba el Río Arno. A lo largo de los años el puente sufrió numerosas destrucciones y reconstrucciones, principalmente a causa de las guerras bárbaras y las frecuentes inundaciones del río Arno.

El primer puente Romano fue devastado en los siglos VI-VII y con el paso del tiempo el puente ha desaparecido y emergido.

La posición actual del puente, que conecta las calles Bardi y San Niccolò, se consolidó en el siglo IX o X, luego de haber sido dañado en 1222 y 1322 y finalmente destruido por una inundación en 1333.

Su reconstrucción fue recién en 1345 completamente en piedra y como se encuentra hasta el día de hoy. Su construcción se la atribuyen al arquitecto y pintor Taddeo Gaddi, según Vasari.



Vista del Ponte Vecchio desde los pasillos que lo transitan.

Este puente se distingue no solo por su arquitectura, sino también por su función comercial única, lo que lo distingue siendo uno de los sitios más populares visitados por los turistas.

A lo largo de los siglos, el Ponte Vecchio ha sido un centro de actividad comercial. Se cuenta que, debido a la exención de impuestos, los comerciantes alineaban sus mesas a ambos lados del puente. En 1495, la ciudad, propietaria de las tiendas, las vendió a los comerciantes, lo que llevó a la expansión de las tiendas sobre el río. Esta tradición comercial ha perdurado y ha dado forma a la imagen única del puente.

En 1565, el Gran Duque Cosimo I de Medici encargó a Giorgio Vasari la construcción del Corredor Vasariano sobre el puente, para conectar el Palazzo Vecchio y el Palazzo Pitti. Este corredor rodea la Torre de Mannelli, ya que sus dueños no permitieron su alteración y/o destrucción.

En la actualidad, el Ponte Vecchio sigue siendo un símbolo de la historia, el arte y la vida comercial de Florencia, encapsulando siglos de evolución en cada piedra y arco.

Su resistencia a lo largo de los tiempos y su papel fundamental en la ciudad lo convierten en un monumento arquitectónico y cultural de gran importancia.

Arquitectura

La magnífica estructura del Ponte Vecchio se caracteriza por sus tres arcos imponentes, siendo el central el más extenso, superando los 30 metros de longitud. Este diseño arquitectónico ha perdurado a lo largo de los siglos y contribuye a la imponente presencia del puente sobre el río Arno en Florencia.

En el corazón mismo del puente, se encuentra el busto del renombrado artista italiano Benvenuto Cellini, un hábil orfebre cuya destreza y contribuciones artísticas dejaron una marca indeleble en la historia del arte italiano. El busto de Cellini no solo sirve como un homenaje a este artista excepcional, sino que también ocupa un lugar central en las tradiciones contemporáneas que rodean al Ponte Vecchio.

Actualmente, el busto de Benvenuto Cellini está rodeado por una valla que ha adquirido su propia importancia cultural. Esta área se ha convertido en un símbolo del amor eterno, donde las parejas colocan candados con sus iniciales como testimonio de su compromiso. Después de asegurar el candado, la tradición dicta que la llave se arroje al río Arno, simbolizando la duración perpetua del amor. Esta práctica romántica le añadió un capítulo adicional del significado al Ponte Vecchio, fusionando la arquitectura con las tradiciones contemporáneas de una manera encantadora y simbólica.



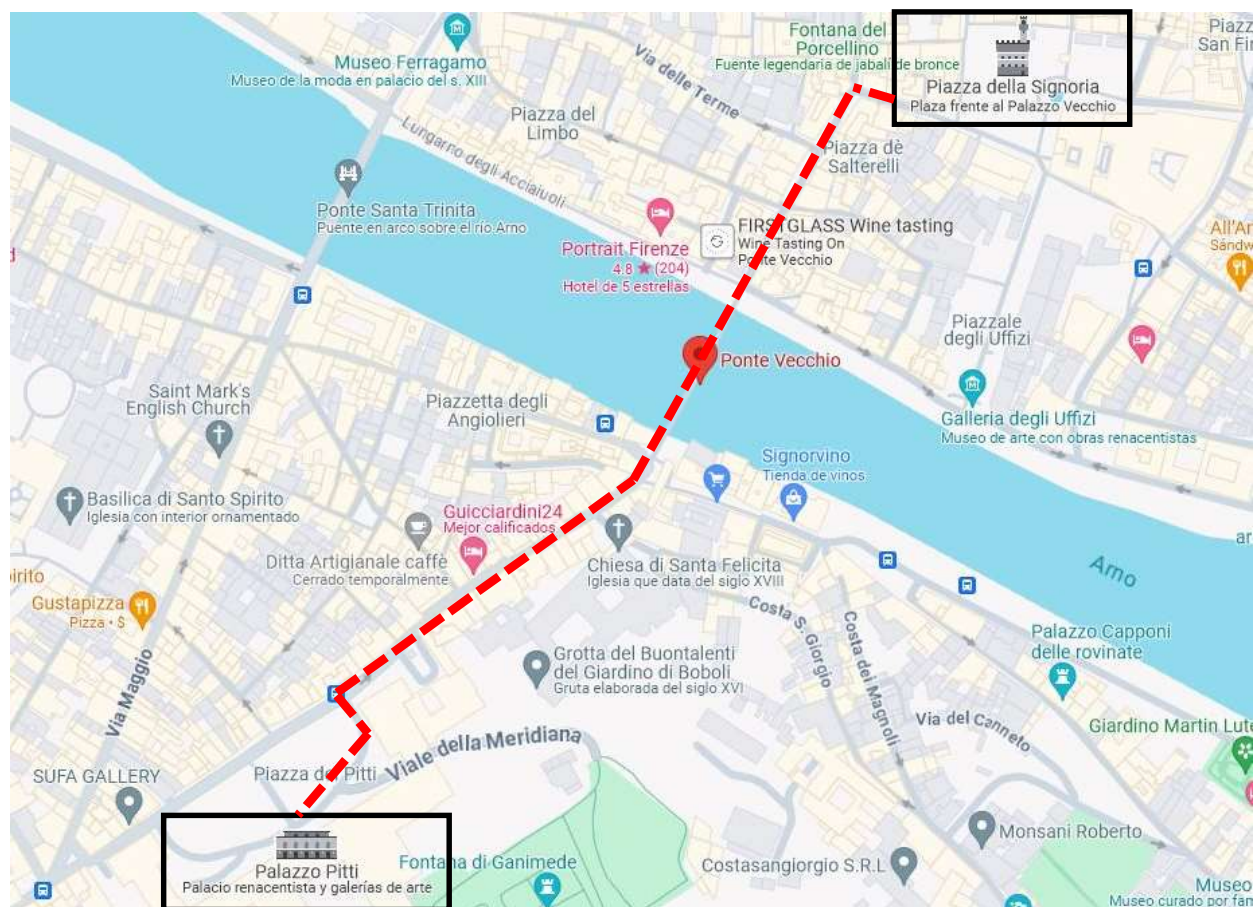
Busto del artista Benvenuto Cellini.

El pasaje secreto

Sobre el Ponte Vecchio se despliega un corredor de notable importancia, conocido como el Corridoio Vasariano o Corredor Vasari.

Este pasaje secreto se extiende desde Palazzo Vecchio hasta el Palazzo Pitti, fue comisionado por Cosimo I de Medici con un propósito muy particular; proporcionar una vía discreta para que su familia pudiera desplazarse entre los dos palacios sin ser detectada por los residentes de Florencia.

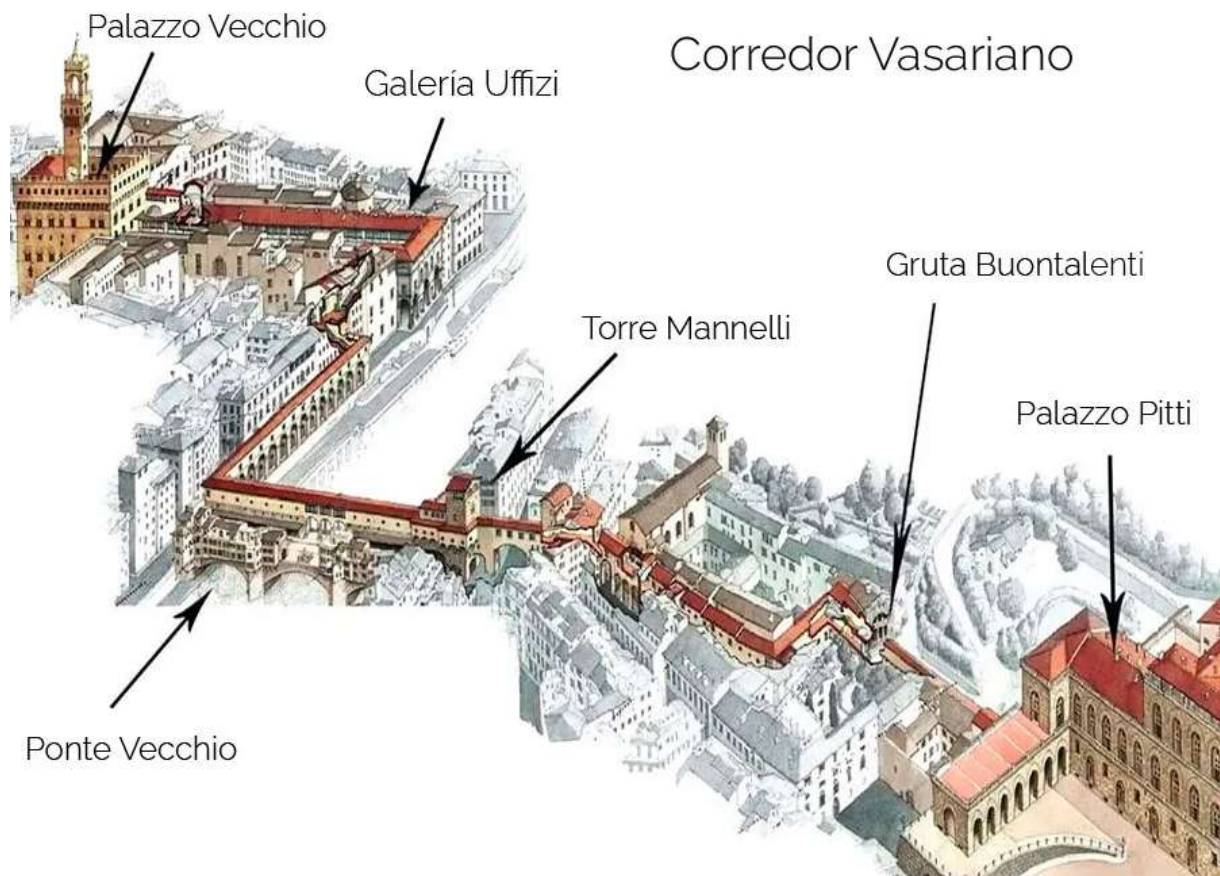
La encomienda de la construcción de este corredor fue confiada al célebre Giorgio Vasari, un destacado arquitecto y pintor del Renacimiento italiano.



Trayecto del Corredor Vasariano.

El Corridoio Vasariano con un kilómetro de extensión, se erige como una obra maestra arquitectónica y un testimonio de la creatividad renacentista.

No obstante, su creación no estuvo exenta de controversia y sacrificio, ya que para dar paso a este pasadizo elevado, se requirió la demolición de tres de las cuatro torres que se alzaban en el Ponte Vecchio, las cuales pertenecían a familias adineradas. De estas torres, la única que resistió la demolición fue la torre de la familia Mannelli, que permanece como un testamento de la historia y la resistencia a los cambios arquitectónicos.



Axonometría del Corredor Vasariano.

Este pasadizo elevado no es solo un conector físico entre dos palacios prominentes, sino también un vínculo simbólico con la astucia política y la visión innovadora de los Medici durante ese apasionante período de la historia italiana.

El Corridoio Vasariano más allá de su función original de proporcionar un paso discreto, se ha convertido en un testimonio de la intrincada relación entre la arquitectura, la historia y la política de la Florencia renacentista.



Vista aérea del Ponte Vecchio.

MILLENIUM BRIDGE

El Millennium Bridge o Puente del Milenio es un puente de acero colgante de uso peatonal que cruza el río Támesis en Londres, uniendo la zona de Bankside con la City de Londres. Se trata del primer puente en el centro de Londres en cruzar el Támesis desde la construcción del Tower Bridge (Puente de la Torre) en 1984, y su construcción celebró la entrada al nuevo siglo.

La construcción del puente comenzó en 1998 y se abrió al público en junio del año 2000. Los londinenses lo apodaron Wobbly Bridge (Puente Tambaleante) después de que los peatones experimentaran un movimiento de balanceo alarmante en su día de inauguración. El puente se cerró días después para realizar modificaciones y reparaciones que mantuvieran el puente estable y detuvieran el movimiento de balanceo. Su reapertura fue en febrero de 2002.

En el lado sur del puente se encuentran el Teatro The Globe, la galería Bankside y el Tate Modern, en el lado norte, la City of London School y la Catedral de San Pablo. El alineamiento del puente permite una vista libre de la fachada sur de la Catedral de San Pablo, enmarcada por los soportes del puente.

El diseño del puente fue elegido por concurso en 1996 por el concilio SouthWark. El diseño ganador, muy innovador, fue realizado por Arup, Foster and Partners y Anthony Caro. Debido a las restricciones de peso y para mejorar la vista, la suspensión del puente tuvo que tener cables de apoyo bajo el nivel de la cubierta, lo que da una sensación de poca profundidad en las aguas.



Fotografía del Millennium Bridge, de fondo se aprecia la City of London School.

Constructivamente, el puente tiene dos plataformas de soporte y está compuesto por tres secciones, la primera de 81 mts., la segunda de 144 mts. y la tercera de 108 mts. de norte a sur, con una longitud total de 325 metros.

La cubierta de aluminio mide 4 mts. de ancho.

El puente está compuesto por 8 cables (4 de cada lado) que mantienen la estructura en suspendida. Estos cables están tensados para poder sostener 2.000 toneladas de peso, lo suficiente para soportar 5.000 personas sobre el puente al mismo tiempo.

Para mitigar y controlar la oscilación inesperada que surgió en el puente, conocida como Excitación Lateral Sincrónica, se implementaron 37 amortiguadores viscosos para disipar la energía. Estos incluyen 17 tirantes largos en forma de V debajo de los paneles de la plataforma para controlar el movimiento lateral, 4 amortiguadores verticales a tierra para controlar movimientos laterales y verticales, y 16 amortiguadores de muelle para controlar los movimientos laterales y torsionales. Además se agregaron 52 amortiguadores de masa para añadir inercia y controlar el movimiento vertical.



Amortiguador de masa.



Amortiguadores de muelle.



Amortiguadores en forma de V.

Para la construcción del Puente del Milenio sobre el río Támesis se necesitaba una ley del Parlamento. Sin embargo, en este caso fue evitado gracias a la autoridad del Puerto de Londres, que otorgó una licencia para la estructura, y a la City de Londres y el Municipio de Southwark, que otorgaron el permiso de planificación.

Como conclusión, el puente se proyectó para conectar varios puntos de interés situados a lados opuestos del Támesis.

Su construcción permitió ir desde la Catedral de San Pablo, situada al norte del Támesis, hasta la galería Tate Modern. Aparte de ser una gran atracción por su diseño y ofrecer vistas impresionantes sobre el río, cruzar este puente peatonal permite tomar fotografías memorables de otros iconos de Londres, como el Tower Bridge y el rascacielos The Shard.



Puente del Milenio con la catedral de San Pablo de fondo.



Puente del Milenio con la galería Tate Modern de fondo.

HENDERSON WAVES

El puente peatonal Henderson Waves fue encargado por la autoridad de Reurbanización Urbana (URA) de Singapur tras un concurso internacional abierto. El encargo fue otorgado a IJP Corporation y RSP Architects, Planners and Engineers en 2004, con la ingeniería de diseño conceptual y esquemático a cargo de Adams Kara Taylor Consulting Civil and Structural Engineers.

Esta impresionante pieza de infraestructura pública es una de las tres nuevas vías de enlace construidas por la Autoridad de Reurbanización Urbana en Southern Ridges.

Henderson Waves surge de un lugar pintoresco frente al Monte Faber y se extiende a unos 284 mts. sobre Henderson Road, una autopista de seis carriles que atraviesa la costa sur del estado insular.

Esta estructura, es la más grande de su tipo en el Sudeste Asiático y está perfectamente integrada con el paisaje.



Implantación del puente Henderson Waves – Singapur.

La estructura del puente Henderson Waves se compone de siete vanos, seis de ellos de tamaño típico (3.5 mts. de alto por 24 mts. de largo), y una más grande (6 mts. de alto por 57 mts. de largo).

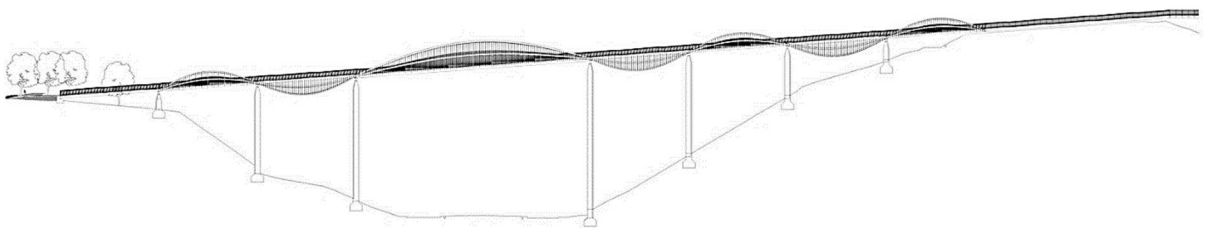
Los tramos superiores se despliegan sobre el nivel de la cubierta y albergan actividades temporales, como sentarse, descansar y hacer turismo. El resto de los vanos se desarrollan por debajo del nivel de cubierta y no son accesibles, simplemente asegurando la continuidad de la estructura.

Dos plataformas inclinadas prolongan el puente en ambos extremos, uniéndolo con caminos y plazas existentes. La longitud total del puente se acerca a los 284 mts. y la diferencia de elevación entre el nacimiento y el aterrizaje es igual a la altura total de un bloque de viviendas de siete pisos.

El concepto de diseño de Henderson Waves se basa en una superficie tridimensional plegada. El arquitecto del proyecto utilizó técnicas matemáticas propias para definir su forma de forma sencilla y rigurosa, de ahí que la forma se doble, ondula y ascienda veintiún metros en un solo movimiento, en el proceso también se deforma para proporcionar una salida adecuada, refugio y visita panorámica a peatones y ciclistas.



Morfología del puente Henderson Waves.



Vista lateral del puente.

La estructura principal del puente presenta una secuencia de arcos y catenarias de acero, unidos y apoyados sobre pilotes de hormigón (El más alto de ellos alcanza los 38 mts.). Estos pilotes se asientan entre las estructuras, donde la forma de la superficie se intersecta y se estrecha hasta formar una sola viga.

En el caso de la plataforma, se construyó en madera y los 1.500 m². se sitúan sobre la estructura de acero, que es la pieza central del proyecto.

Las porciones complejas y doblemente curvadas de esta gran extensión de madera tropical forman un tapiz de 500 tablas modulares, cada una de las cuales varía un grado cada 10 mts.

Toda la plataforma se apoya sobre una subestructura de acero acompañada de amortiguadores para evitar vibraciones en la estructura.



Recorrido interior del puente Henderson Waves.



Fotografía lateral del puente.

V. PROYECTOS URBANOS EN ACCIÓN

APROXIMACIÓN

A continuación, veremos como la costa del Río de la Plata, una de las áreas más emblemáticas de Buenos Aires, ha sido objeto de numerosos proyectos y propuestas urbanas en los últimos años. Impulsadas en su mayoría por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Estas iniciativas buscan no solo revitalizar la ribera, sino también mejorar la calidad de vida de los residentes y fortalecer la relación entre la ciudad y el río.

En este contexto, nos enfocaremos en cómo estas iniciativas se integran con su entorno inmediato y que soluciones proponen para mejorar la interacción entre la ciudad y el río. Esta relación ha sido históricamente compleja y sigue representando un desafío significativo para el desarrollo urbano de la región.

Los proyectos que citaremos abarcan una variedad de enfoques, desde la creación de espacios públicos y parques, hasta el desarrollo de infraestructura y vivienda. Cada uno de ellos refleja una visión específica sobre cómo abordar las necesidades y oportunidades del área, considerando factores como la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad, la integración social y económica.



PROPUESTAS URBANAS

En los últimos años la Ciudad Autónoma de Buenos Aires puso en marcha propuestas destinadas a integrar grandes predios al tejido urbano, sobre los cuales se formularon normativas especiales, ya sea para definir un nuevo parcelamiento, la apertura de nuevas vías de circulación o la cesión de terrenos para el uso público, permitiendo generar nuevas oportunidades para promover programas de desarrollo capaces de impactar sobre el conjunto urbano. Varios de estos proyectos, se organizaron por medio de concursos públicos.



La idea principal es tener una visión panorámica de las diferentes propuestas, ya que varias de ellas tienen el foco en la potencialidad de los Parques Urbanos como instrumento urbanístico, a los efectos de promover procesos de transformación en varias escalas de la ciudad.

Los proyectos propuestos en la zona son:

- **NUEVO TIRO FEDERAL**
- **RESERVA ECOLOGICA NORTE Y PARQUE DE LA MEMORIA**
- **PARQUE DE LA INNOVACION**
- **AMPLIACION PUENTE LABRUNA**
- **DISTRITO JOVEN – SECTOR 1 y 2.**

NUEVO TIRO FEDERAL

La nueva sede del Tiro Federal, nace de la necesidad de utilizar el predio histórico que utilizaba el Centro Deportivo de Tiro, en el marco del proyecto del Polo de la Innovación.



Ubicación del nuevo predio para el Tiro Federal.

El edificio principal se desarrolla sobre una única pieza longitudinal de 430 mts. de frente, por un ancho constante de 18 mts, y una altura de 7,80 mts.

Consta de un subsuelo, destinado a estacionamiento y sala de máquinas, planta baja y entrepisos.

Posee 4 accesos principales identificados con cada disciplina de tiro.

En relación directa con los polígonos de tiro se ubican los servicios sectorizados por disciplinas, como sanitarios, depósitos, vestuarios, salas de jueces, entre otros.



Vista aérea del nuevo predio del Tiro Federal.

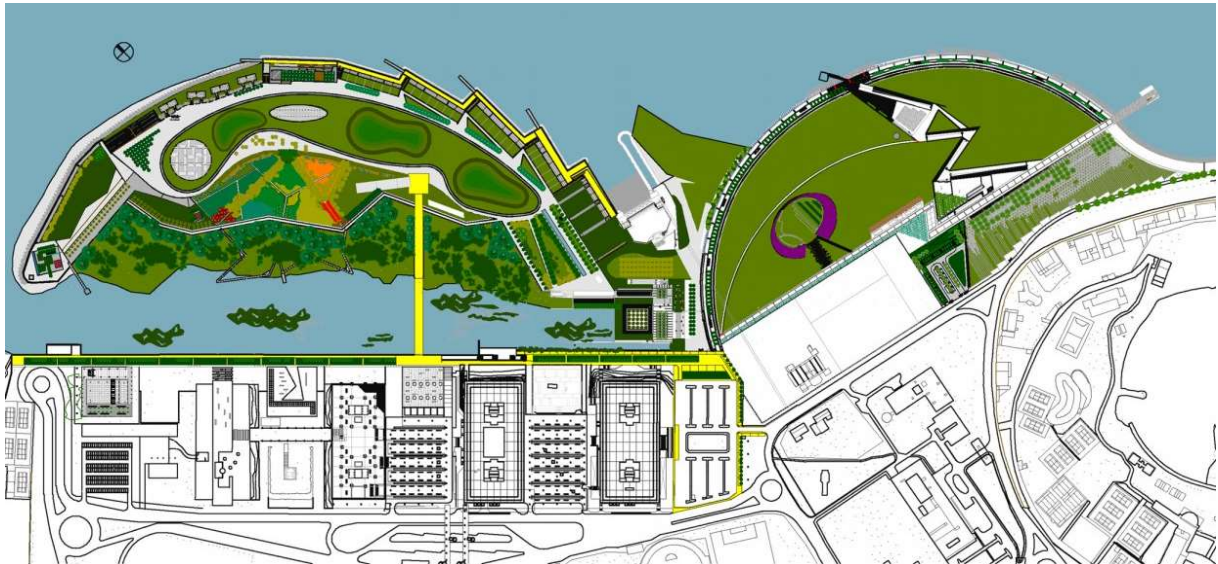
El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, por medio del Decreto N° 282/20, oficializo el usufructo sobre las tierras públicas ubicadas frente al Río de la Plata, al lado de la desembocadura del Arroyo Medrano en Núñez.

De esta manera, el GCBA autoriza a la Asociación de Tiro Federal Argentino a desarrollar sus actividades y sumar locales o conceder su uso, obteniendo de esos bienes utilidades o frutos derivados.

RESERVA ECOLOGICA NORTE Y PARQUE DE LA MEMORIA

El proyecto de Parque Urbano surge de un concurso nacional de anteproyectos en 1998.

La propuesta ganadora, propone como solución en el sector costero del área de Ciudad Universitaria, un parque que permita la continuidad del paseo costero de Costanera Norte e incorporar las hectáreas de Ciudad Universitaria a los espacios verdes de la ciudad.



Ubicación de la Reserva Ecológica Norte y Parque de la Memoria.

El objetivo con esta propuesta es la ocupación de los terrenos que rodean a los pabellones de Ciudad Universitaria, la reinserción urbana de fragmentos mono funcionales como el campus y la reconstrucción del paisaje urbano a la ciudad. La idea es encontrar un equilibrio entre la presencia de la naturaleza, el paisaje natural y la presencia de la ciudad, infraestructuras, usos recreativos, arquitectura y paseos públicos.

Resolver la identidad del sitio dentro de una concepción que valore los elementos naturales que vale la pena conservar, constituyéndolos en factores de educación para su conocimiento, uso y mantenimiento, y a la vez, incluya aquellos elementos de uso recreativos, educativos al aire libre, paseos contemplativos y lugares, que conviviendo con lo heredado, constituyan el punto de partida para la creación de una nueva urbanidad moderna.

PARQUE DE LA MEMORIA

El Parque de la Memoria ocupa 14 hectáreas verdes desparramadas en una zona con forma de semicírculo. El lado recto mira hacia la ciudad, y en la costa del río, una rambla curva funciona como continuación de la Costanera Norte. Allí, Alberto Varas dio forma de anfiteatro elevado, con bancos

para sentarse. De esta manera, la gente que visita el lugar poder ver el rio sin necesidad de acercarse a las barandas.

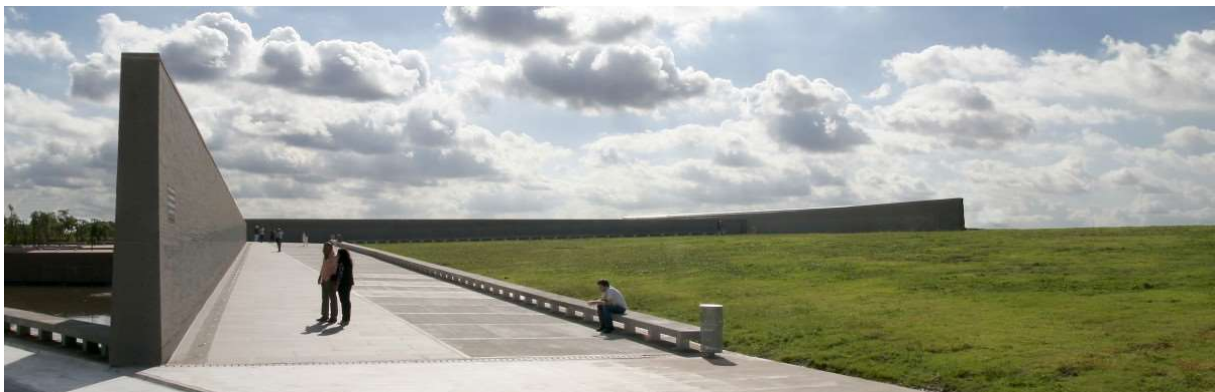
En el interior del semicírculo está el prado, que es una colina, sin arboles ni superficies planas, que alberga el Monumento a las Víctimas del Terrorismo de Estado y el Monumento a las víctimas del atentado a la sede de la AMIA.

El concepto fue crear una colina artificial que funcione como símbolo de la construcción de una sociedad.



Maqueta de la propuesta arquitectónica.

En el Parque de la Memoria, la rambla que contiene los monumentos es un elemento urbano fuertemente definido. Pero en el Parque Natural, una costa blanda funciona como frontera entre la ciudad y el agua. Allí no hay barandas ni límites precisos, solo piedras, bloques premoldeados de hormigón y gaviones que no conforman un borde rígido. Así, como el agua del rio se mezcla con las piedras, también se integra el proyecto con la ciudad.



Monumento a las víctimas del atentado a la sede de la AMIA.

PARQUE DE LA MEMORIA

El diseño del Parque de la Innovación surge del Plan Maestro de Alberto Varas, que resultó ganador del Concurso Nacional de Ideas Urbanas Parque de la Innovación, desarrollado por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA), junto con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en septiembre de 2016.



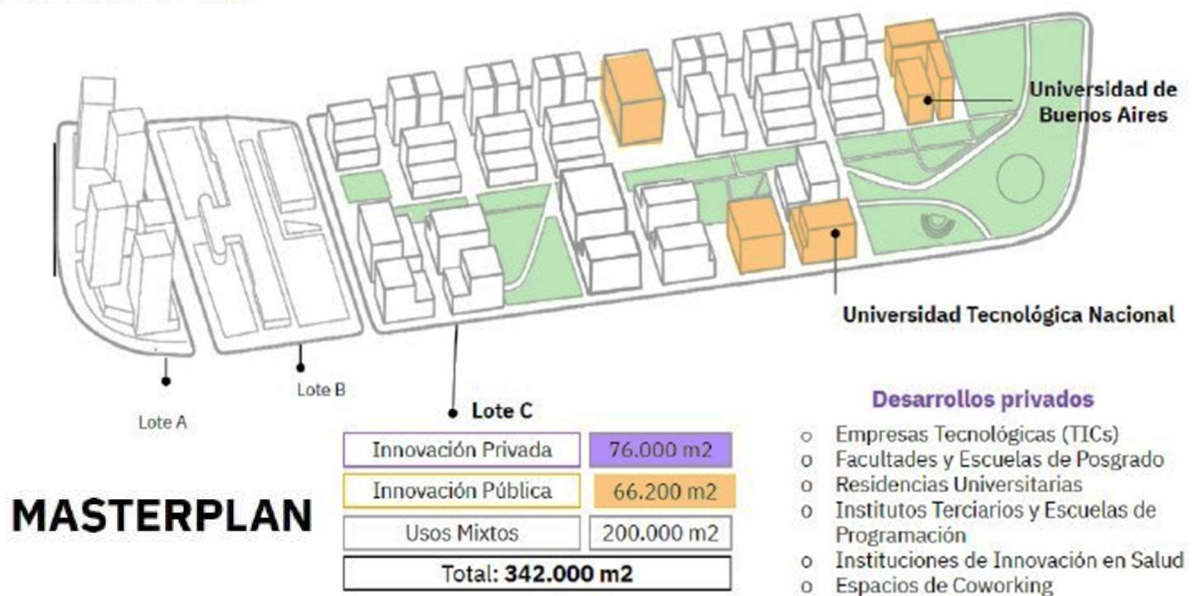
Renders del Parque de la Innovación.

Planteando un cambio en la manera de pensar, crear y producir, la propuesta involucra una nueva plataforma orientada a potenciar las actividades de emprendedores, estudiantes e investigadores aspirando a fomentar su encuentro y generar sinergias con instituciones publicas y privadas tanto nacionales como internaciones haciendo foco en la educación, la salud y la tecnología.



Vista aérea de la propuesta del Parque de la Innovación.

Este nuevo barrio porteño, como lo califican desde la Ciudad, se corresponde con un total de 16 hectáreas que se subdividen en, Lote A, sobre la Av. Del Libertador, destinado a emprendimientos privados; Lote B, perteneciente al edificio del Tiro Federal Argentino, que al ser catalogado como patrimonio histórico, no puede ser demolido y será remodelado, y por ultimo, el Lote C que aloja al propio Parque de la Innovación con parcelas entre 4.000 a 14.000 m2.



Delimitado por Av. Lugones, Av. Udaondo y las calles Bavio y Campo Salles, el proyecto del Parque cuenta con el 65% de sus hectáreas a cielo abierto integrando seis plazas y un corredor central verde. Dentro del parque, la circulación interna prevé llevarse a cabo a través de medios no contaminantes buscando nuevas alternativas de movilidad sustentable. De hecho, no circularan autos, pudiendo transitarse solo en bicicleta o monopatines eléctricos.



Render peatonal del interior del Parque de la Innovación.

El 55% de las parcelas se destinarán a viviendas, contemplando también residencias para 18.000 estudiantes que se prevén. Se espera que las edificaciones alcancen una altura máxima de 36 metros contando con plantas bajas vidriadas, en doble altura y destinadas a locales comerciales.

En términos de infraestructura, se ha dispuesto de un sistema de drenaje sostenible para la captación de agua y drenarla retardando su desagote. Además, el proyecto dispondrá de un centro de salud modelo aspirando a implementar nuevas metodologías de asistencia para el tratamiento neurológico.



Áreas de esparcimiento dentro del proyecto.

El Parque de la Innovación se conectará con Ciudad Universitaria y además forma parte de la Red Internacional de Parques Tecnológicos (IASP) y la red de Parques y Polos Tecnológicos de la Argentina, pretendiendo avanzar en alianzas con instituciones científicas, centros de investigaciones y organismos internacionales a nivel mundial.



Imagen de los corredores peatonales del Parque de la Innovación.

AMPLIACION PUENTE LABRUNA

Este proyecto impulsado por la Ciudad de Buenos Aires, trata de la construcción de un puente, pensado en triplicar la capacidad de circulación de vehículos, peatones y ciclistas.

Con la construcción de esta obra, en la ciudad esperan mejorar la conectividad y circulación en una zona donde se encuentran el estadio de River Plate, el Club Ciudad de Buenos Aires, la Universidad Torcuato Di Tella, el Centro Nacional de Alto Rendimiento Deportivo (Cenard), la estación Ciudad Universitaria del ferrocarril Belgrano, el centro de graduados del Liceo Naval, el Club Universitario Buenos Aires (CUBA), la Ciudad Universitaria, la Reserva Ecológica Norte y el Parque de la Memoria.



Imagen del proyecto de ampliación del Puente Labruna.

La estructura se acoplará a una ya existente, en una zona donde se produjo una transformación importante, con cambio de usos, rodeada de clubes deportivos, trazas de acceso y entidades educativas.

Con la reformulación del puente Labruna, el Ministerio de Infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires tuvo en cuenta tres variables.

La visión estratégica de desarrollo de la ciudad y el objetivo de vincular la interferencia que oponen las vías del tren y las autopistas. En segundo lugar, la iniciativa potenciará el desarrollo de la zona al permitir un mejor vínculo entre el Parque de la Innovación, el Barrio Belgrano, Ciudad Universitaria, Los Clubes, las Marinas, el Parque y también el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery y como tercer componente el vínculo peatonal.



Render de la ampliación del Puente Labruna.

El proyecto consiste en la readecuación del puente a través de la incorporación de nuevas ramas vehiculares de ingresos y egresos para las avenidas y de una pasarela peatonal de dimensiones acordes a la nueva demanda peatonal y ciclista.

Los carriles que hoy funcionan en ambos sentidos se utilizarán, desde Ciudad Universitaria hacia Avenida del Libertador.

En sentido contrario los vehículos podrán acceder a Lugones e Illia desde la calle Campos Salles que se abrió a un costado del Parque de la Innovación, donde funcionaba el Tiro Federal.

El puente peatonal será ensanchado y ofrecerá actividades programadas como un nuevo parque del barrio. Se instalarán plazas abiertas, espacios flexibles para mercados o ferias, terraplenes y terrazas para representaciones teatrales o expresión del arte callejero y espacios equipados para el descanso.

La pasarela ubicada sobre el puente, se accederá peatonalmente desde cinco puntos: la puerta norte de Ciudad Universitaria, el sendero proveniente del campo de deportes de la UBA, los andenes de la estación Ciudad Universitaria del Belgrano Norte, el boulevard Campos Salles y la avenida Udaondo.

Tanto las escaleras como las rampas contarán con espacios de descanso.

El ancho de las rampas y escaleras se ampliara entre 2,50m y 4,00m para mayor confort de los peatones. En los laterales de las escaleras se incluirá una guía de hormigón en forma de U, para dar a los ciclistas un recorrido alternativo a las rampas peatonales.

DISTRITO JOVEN

El Distrito Joven CABA surge como parte de un ambicioso plan de revitalización del área costera de Buenos Aires, con el objetivo de recuperar y fortalecer la relación de la ciudad con el Río de la Plata. El proyecto se gestó a través de un concurso Nacional de Ideas llamado “Buenos Aires y el Río”, promovido por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la Sociedad Central de Arquitectura (SCA) y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA (FADU) a fines del 2018.

El concurso tenía como propósito encontrar un proyecto integral que revitalizara y jerarquizara las 59 hectáreas y los 7,6 km. de extensión del borde costero al norte de la ciudad.

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

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

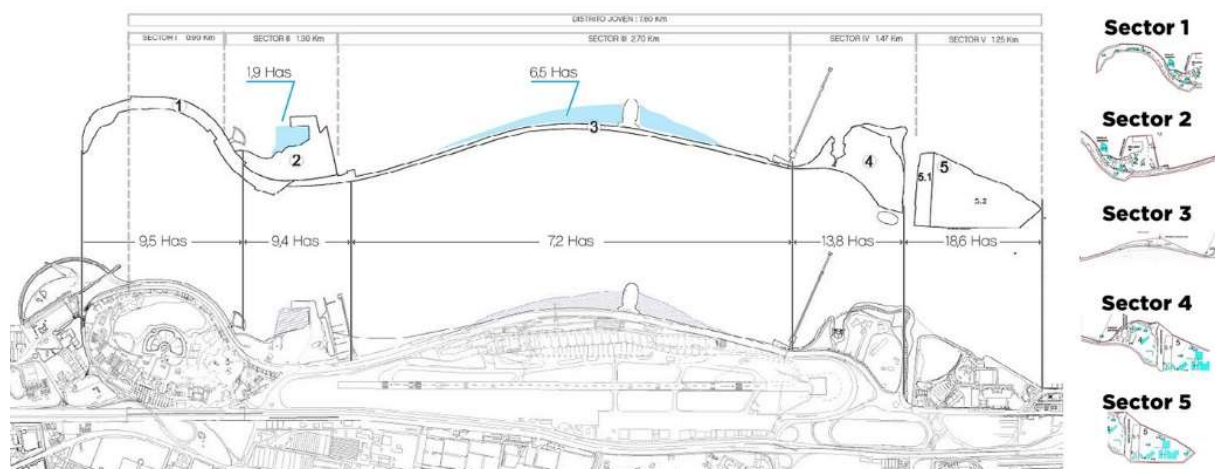


Imagen del área de intervención del Distrito Joven.

El área a intervenir se dividió en cinco zonas contiguas e interrelacionadas entre sí, cada una con características propias y diferenciadas. Este enfoque permite tener una intervención integral que considera las necesidades y potencialidades específicas de cada sector, asegurando un desarrollo equilibrado y sostenible del Distrito Joven CABA.

DISTRITO JOVEN – SECTOR 1

Las estrategias implementadas por el estudio ganador aseguran la incorporación de infraestructuras y equipamientos públicos en los sectores a consolidar, enlazando los valores ambientales, paisajísticos y urbanos, impactando positivamente y brindando mayor diversidad y dinámica a la zona.

En la Ciudad de Buenos Aires se pueden visualizar corredores locales, como lo son las calles y avenidas arboladas, los cursos de agua, bulevares, plazoletas, las vías de tren y otros sistemas lineales. Este proyecto busca potenciar la dispersión ambiental en estos espacios mediante prácticas de conexión basadas en criterios de red biológica.

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



Imagen aérea del Sector 1 del Distrito Joven.

PROPUESTA PARA EL SECTOR 1

La propuesta para el sector 1 se desarrolla a partir del estudio de las piezas construidas en obra y proyectadas, para lograr una identidad que integre a los sectores del nuevo Distrito Joven. Las estrategias propuestas para lograrlo contemplan los sistemas típicos de construcción y materiales conocidos por la ciudad, y diseños existentes como el Parque de la Memoria.

Entre las acciones principales podemos destacar.

Nueva vialidad con Metrobus; Ampliación del espacio público costero; Concesión de objetos territoriales; Nuevos edificios públicos para la juventud, Integración de locales existentes y Consolidación de un nuevo frente integrado a Parque Norte.

IDENTIDAD Y PARTICIPACION CIUDADANA

El proyecto busca experimentar diferentes grados de participación.

En primer lugar, se apuntó a obtener una mayor llegada al usuario mediante la realización de una breve encuesta dirigida a los actores principales detectados a lo largo del proceso de trabajo, y también contempla la posibilidad de concursar con los estudiantes de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la UBA, proyectando los hitos o nodos, y que resultan de puerta de enlace al Paseo Costanera Norte, para así acercarse a la juventud y al gran número de jóvenes que asisten a Ciudad Universitaria quienes, por proximidad, le dan identidad al lugar.



Recorrido por la Costa del Sector 1 del Distrito Joven.

El objetivo de este formato de diseño es hacer más accesible este tipo de parques para los habitantes de la ciudad, como los jóvenes, las familias, estudiantes, trabajadores, deportistas y pescadores.



Anfiteatro y áreas de esparcimientos presentadas en el proyecto del Sector 1 del Distrito Joven.

VI. CAMINO HACIA UNA CIUDAD CONECTADA

EL ESLABÓN FINAL

En este capítulo final, abordaremos de manera directa la falta de conectividad que tiene la ciudad con el borde costero y de qué manera pretendemos resolverlo.

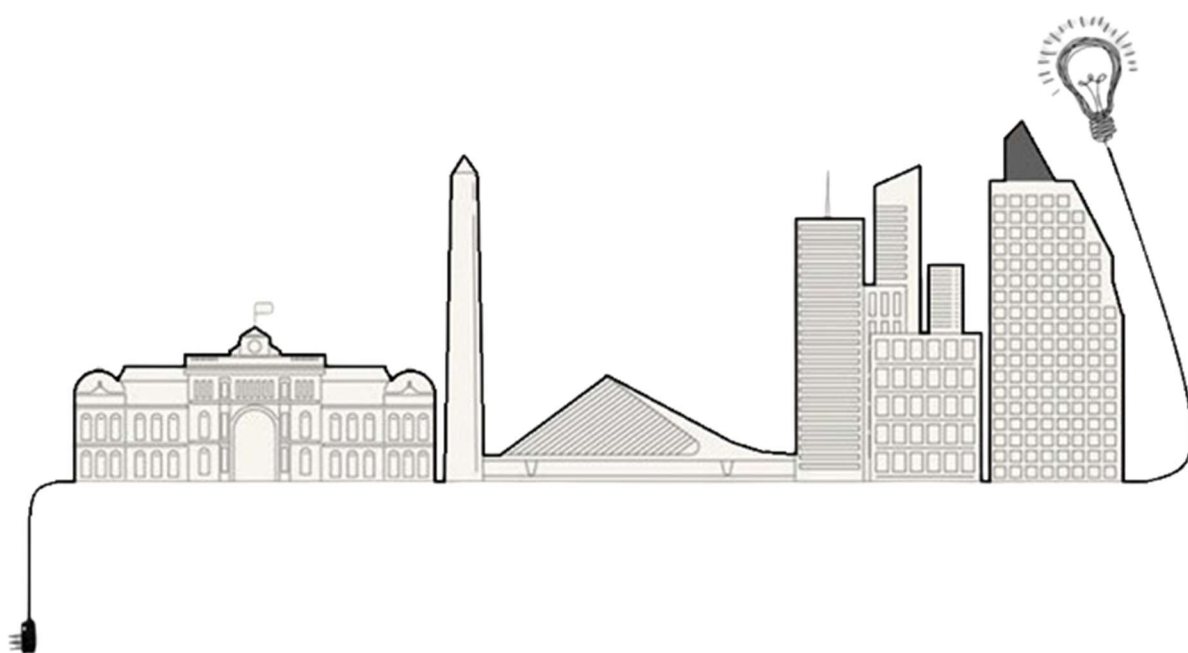
La propuesta consiste en un corredor peatonal que no solo sirve para conectar la ciudad con el borde costero, sino que también enlaza las diferentes áreas propuestas en el Plan Parcial analizado previamente.

A lo largo de esta sección, exploraremos como la propuesta aborda la problemática con la costa del río y el carácter preponderante que tiene esta pieza orgánica en el día a día de los habitantes.

Los principales aspectos que se consideraron van desde la implantación, accesibilidad, vegetación, las diferentes actividades que nos ofrece, su forma constructiva y los beneficios que aporta a la ciudad para hacer de ella un lugar más sustentable.

Todas estas medidas y criterios adoptados, son el resultado del análisis de sitio, de los casos de estudios abordados y los proyectos concretados y proyectados anteriormente.

Esta comprensión nos ha permitido identificar y responder a las necesidades específicas de la ciudad y sus habitantes.



CONECTANDO LA CIUDAD

En el contexto de un profundo análisis del entorno y la reestructuración planificada para la zona, respaldado por la exploración detallada de casos de estudio relevantes, surge esta propuesta: la creación de un corredor elevado dedicado a peatones y ciclistas.

Este proyecto se configura como un cambio de paradigma y revitalización, marcando una nueva etapa para Núñez/Belgrano.

Este corredor elevado, diseñado con diversas planimetrías y una amplia gama de funciones y actividades, busca abordar las problemáticas existentes en la zona y anticiparse a futuras necesidades. La esencia de esta propuesta, va más allá de ser simplemente una solución; es una visión audaz que redefine la relación entre la ciudad, su entorno y sus habitantes.

La problemática central que enfrenta actualmente la zona, es la falta de conectividad del espacio público y la ciudad con el borde costero debido a la barrera de la autopista Lugones/Cantilo, que se aborda con este corredor elevado propuesto.

No es solo un medio para superar barreras físicas, es un medio para construir puentes de conexión, fomentando la integración y el flujo fluido de la vida urbana.

Más que un proyecto de infraestructura, este corredor se concibe como un horizonte de conexiones.



Imagen del Plan Parcial Propuesto con la inclusión del Corredor Peatonal.



Imagen sobre el Corredor Peatonal.

Este corredor al elevarse sobre la ciudad, ofrece una vista única y panorámica que proporciona una perspectiva renovada, atrayendo a residentes y visitantes por igual.

Las múltiples funciones integradas en el corredor lo convierten en un punto de encuentro, un espacio dinámico que evoluciona a lo largo del día para albergar diversas actividades y experiencias.

Esta propuesta no solo atiende las necesidades actuales, sino que también establece las bases para un futuro urbano sostenible.

El corredor elevado se erige como un símbolo de progreso, conectividad y revitalización urbana, contribuyendo de manera significativa a mejorar la calidad de vida en Núñez/Belgrano como para el resto de la ciudad.

En su implementación no solo se genera una transformación física del paisaje, sino también una transformación en la forma en que la comunidad interactúa con su entorno.

Este proyecto aspira a ser más que una estructura arquitectónica; aspira a ser el epicentro de una nueva era en la evolución constante de la ciudad.



Imagen peatonal del Corredor.

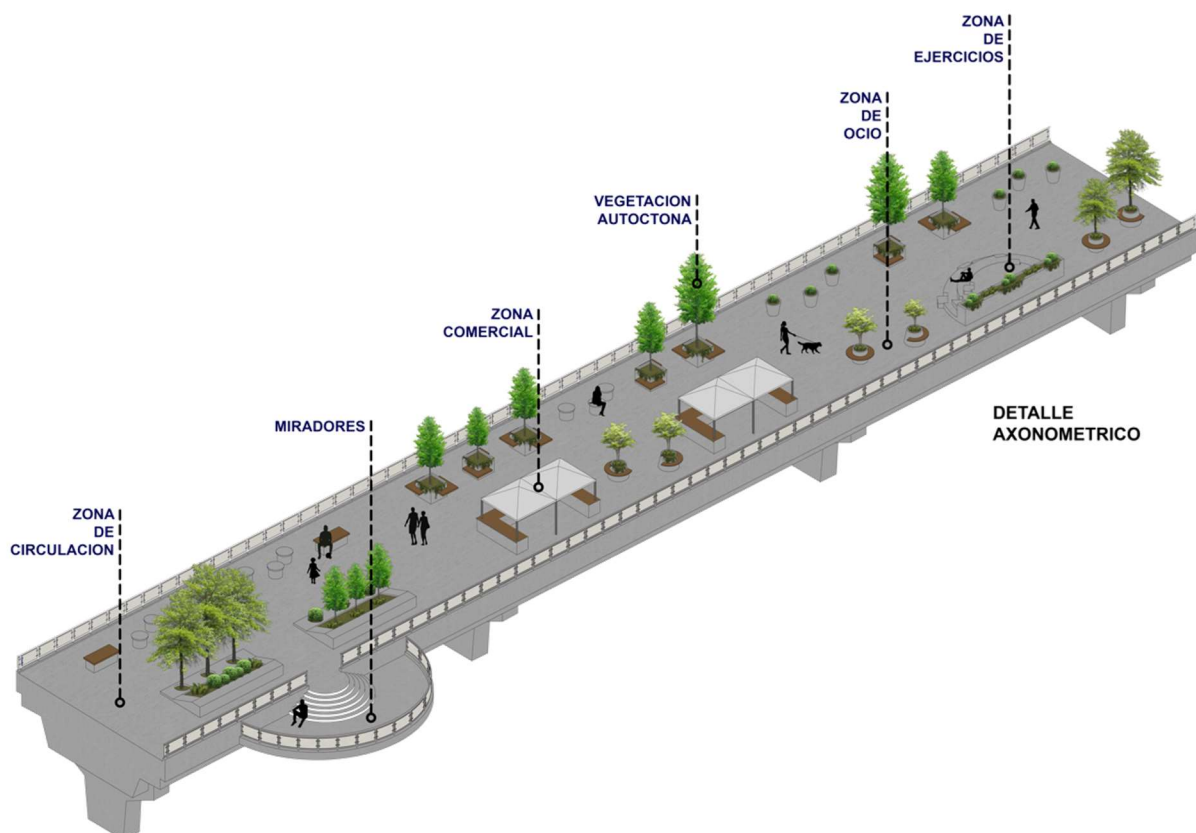
ENTRE EL CIELO Y EL SUELO

El corredor elevado además de cumplir su función como conector peatonal, se erige como un espacio multifuncional que ofrece diversas áreas de esparcimiento y recreación. Entre estas, destacan las áreas verdes que invitan al visitante a disfrutar de momentos de relajación, contemplación y encuentro social, rodeados de vegetación que embellecen el entorno.

La presencia de miradores ubicados a lo largo del recorrido permite disfrutar de vistas panorámicas únicas de la ciudad, ofreciéndole al visitante la oportunidad de admirar el paisaje desde una perspectiva única.

El corredor, además, cuenta con sectores equipados con máquinas aeróbicas, que brindan la posibilidad de realizar actividades físicas al aire libre. Estas áreas promueven un estilo de vida activo y saludable, en un entorno natural y accesible para todos.

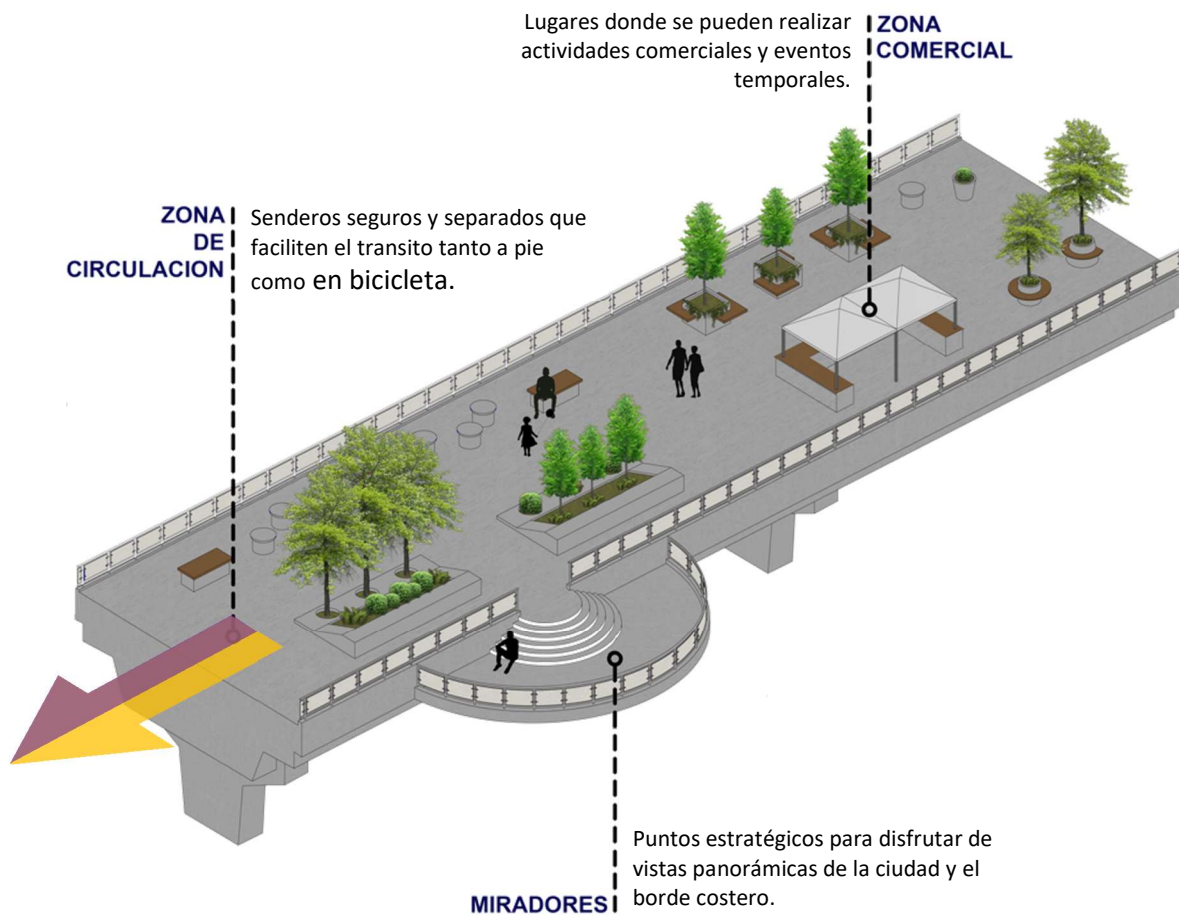
Por otro lado, la presencia de tiendas comerciales a lo largo del corredor agregan dinamismo y vitalidad al espacio, ofreciendo opciones de entretenimiento y consumo a los visitantes. Estos establecimientos contribuyen a la diversificación de actividades disponibles en la zona, atrayendo una gran variedad de usuarios y enriqueciendo la experiencia del paseo.



DE LA RELAJACION AL EJERCICIO

Con la creación del corredor peatonal, además de conectar la ciudad con el borde costero, se busca establecer un lugar de encuentro y paseo permanente tanto para los habitantes como para los visitantes de la ciudad. Este espacio no solo facilita la movilidad urbana, sino que también se convierte en un punto de atracción y disfrute de la naturaleza y el entorno citadino.

Para que el paseo sea más armonioso y permita disfrutar del encanto natural y urbano, al corredor se dota de diversas actividades recreativas que pueden convivir simultáneamente. Entre estas actividades se incluyen zonas de esparcimiento y descanso, áreas destinadas a paradores o ferias comerciales, miradores y circulaciones bien definidas para ciclistas y peatones.

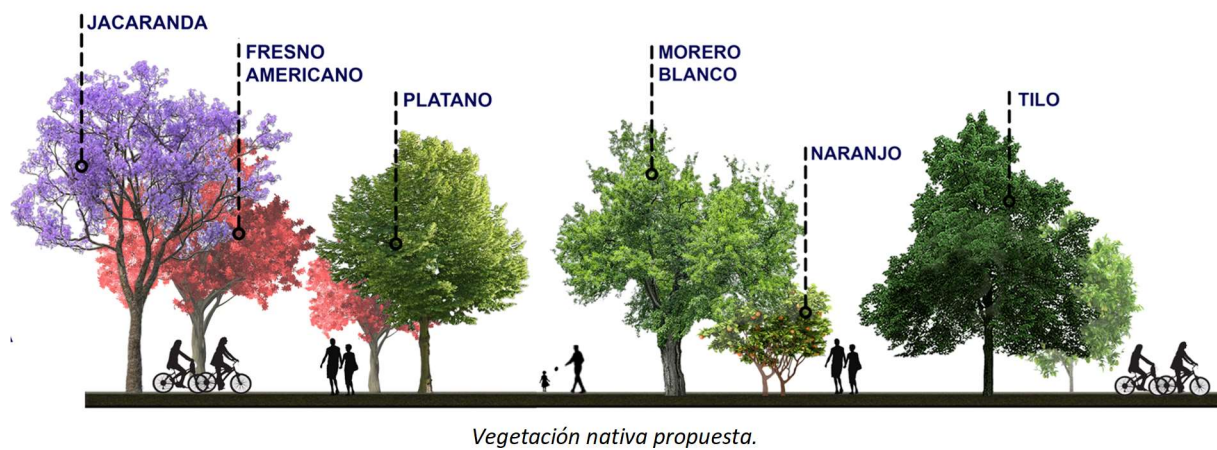


Estas actividades propuestas hacen que el corredor sea un elemento clave para la ciudad, aportando dinamismo y vitalidad, sin perder su carácter y función de conexión con el resto de la urbe.

DE PASEO POR LA VEGETACION NATIVA

La vegetación que acompaña al corredor y su entorno ha sido seleccionada minuciosamente para enriquecer la experiencia de los visitantes a lo largo de su recorrido. Cada especie ha sido cuidadosamente elegida para crear una atmósfera de armonía y belleza, que se adapte a las distintas estaciones del año y resalte la diversidad natural de la zona.

Desde los majestuosos jacarandas hasta los frondosos fresnos americanos, pasando por los imponentes plátanos y los delicados moreros blancos, la variedad de árboles autóctonos aporta una paleta de colores y texturas que cambian con las estaciones. Durante la primavera, el corredor y sus alrededores se visten de tonos vibrantes con la floración de los naranjos y tilos, mientras que en otoño ofrece un espectáculo de tonalidades cálidas y acogedoras.



Con la selección de la vegetación, el corredor busca crear un entorno atractivo, fomentando la sustentabilidad ambiental y ofreciendo una experiencia sensorial enriquecedora para quienes transitan por él, además de proporcionar refugio y alimento a la fauna local, mejorando la calidad del aire y ayudando a mitigar el impacto ambiental.



Implementación de la vegetación nativa propuesta sobre las áreas verdes.

HACIA UNA CIUDAD MÁS SUSTENTABLE

Esta propuesta de conexión urbana también se acompaña con elementos y conceptos que lo impulsan hacia un futuro y una ciudad más sostenible.

El concepto de ciudad sustentable comienza con la incorporación de espacios verdes y prácticas ecológicas diseñadas para reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO₂. Algunos elementos propuestos que nos encaminan hacia una ciudad más sostenible son:

ESPACIOS VERDES: Integramos al diseño de la ciudad parques y áreas verdes distribuidas estratégicamente, creando microclimas agradables y fomentando la recreación al aire libre y la interacción social.

SENDEROS PEATONALES Y BICISENDAS: Con la construcción de los senderos peatonales, permitimos que los accesos sean seguros para cualquier tipo de usuario, ya sean niños o personas con movilidad reducida.

En el caso de las biciesendas, fomentamos el desarrollo de una movilidad en auge que no solo es saludable, sino que además no contamina.

PANELES SOLARES: La incorporación de paneles solares nos permite utilizar la energía solar almacenada para abastecer la iluminación pública de áreas específicas, así como puntos de carga para dispositivos móviles y bicicletas eléctricas.

CAPTACION Y GESTION DEL AGUA DE LLUVIA: Con la incorporación de sistemas y pavimentos permeables, logramos la captación de las aguas de lluvia, posibilitando su reutilización para el riego de las áreas verdes y mejorando la infiltración del agua en el suelo.

JARDINES VERTICALES Y VEGETACION AUTOCTONA: Con la incorporación de jardines verticales en la ciudad, no solo mejoramos la calidad del aire y la estética urbana, sino que también promovemos la biodiversidad y la creación de hábitats para la fauna autóctona.

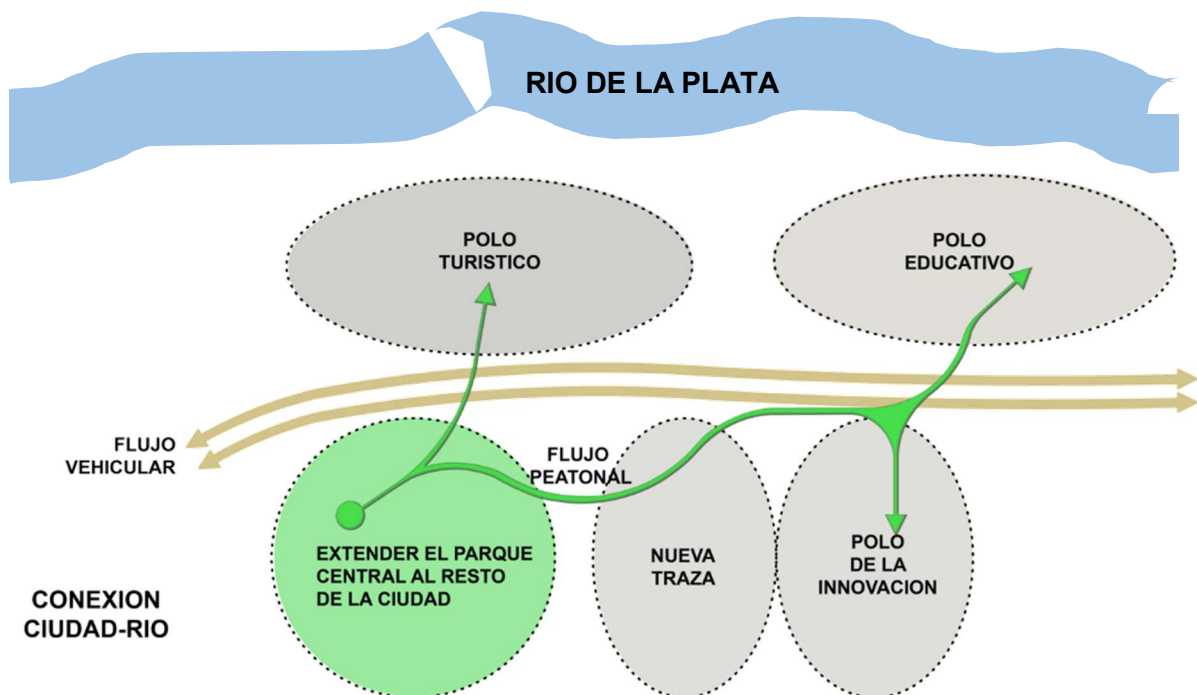
SEPARACION DE RESIDUOS: La instalación de cestos y puntos de reciclaje promueve e incentiva la concientización y educación para la separación y reciclaje de residuos, haciendo de la ciudad un lugar más limpio.

AMPLIANDO HORIZONTES

EL FUTURO Y LAS POSIBILIDADES DE EXPANSION

El corredor elevado surge como una respuesta innovadora a la problemática de conectividad que actualmente enfrenta la zona. La falta de acceso con el borde costero debido a la presencia de la autopista Lugones/Cantilo ha generado una barrera física que limita el flujo de personas y la integración del espacio público con el resto de la ciudad.

Para superar este obstáculo, se concibió el corredor elevado como una solución integral que conecta de manera fluida y segura las diferentes áreas del plan parcial propuesto.



Croquis del corredor peatonal y su vinculación con las áreas más relevantes.

Sin embargo, la visión detrás de este corredor, va más allá de resolver la falta de conectividad en la zona. Se plantea como una infraestructura adaptable y flexible, capaz de evolucionar y crecer junto con las necesidades cambiantes de la ciudad.

Esta capacidad de mutabilidad se convierte en un aspecto fundamental, ya que permite que la obra no se limite a ser un objeto estático, sino que se convierta en un elemento dinámico y en constante transformación.

El diseño del corredor contempla la posibilidad de incorporar nuevos tramos que amplíen su función y que se extiendan en el resto de la ciudad. Esta flexibilidad permite adaptar la infraestructura a futuras demandas urbanas, como cambios en la movilidad, la densificación de la población o la aparición de nuevas áreas de interés.

De esta manera, el corredor elevado se posiciona como una pieza clave en el desarrollo urbano sostenible, proporcionando una solución adaptable y eficiente a los desafíos de conectividad en el contexto urbano contemporáneo.



 Corredor Propuesto  Posibilidades de crecimiento del Corredor

Propuesta de expansión del Corredor Peatonal.

Una de las grandes ventajas del corredor, además de su mutabilidad que posibilita su crecimiento a lo largo y ancho de la ciudad, es su capacidad para expandirse por etapas.

Esto es fundamental en una pieza de infraestructura urbana, ya que permite una construcción más eficiente y menos disruptiva.

La metodología de crecimiento por etapas facilita la realización de trabajos in-situ y el avance con piezas específicamente diseñadas y conformadas.

Estas piezas prefabricadas pueden ser transportadas y ensambladas en su ubicación final, lo que agiliza los tiempos de obra y reduce las complicaciones inherentes a la construcción tradicional; logrando minimizar el impacto en la vida cotidiana de los residentes y optimizando el uso de recursos, garantizando una integración progresiva y efectiva del corredor en el tejido urbano.



Render del Corredor Peatonal sobre la ciudad.

MATERIALIZANDO NUESTROS CAMINOS

El corredor no solo se destaca por su innovador diseño y capacidad de conectar distintas áreas urbanas, sino también por su materialidad versátil, que puede adaptarse a diferentes necesidades y condiciones del entorno.

La estructura del corredor puede estar conformada por hormigón armado o de estructura metálica, cada una con sus propias ventajas y características.

En el caso del hormigón armado, nos ofrece una solución robusta y duradera, capaz de soportar cargas significativas y resistir condiciones climáticas adversas. Este material es ideal para sectores del corredor que requieren alta resistencia estructural y menor necesidad de mantenimiento.

Por otro lado, la estructura metálica nos proporciona una solución más ligera y flexible. La utilización del acero permite una mayor rapidez en la construcción, gracias a la prefabricación de elementos que pueden ser fácilmente transportados y ensamblados en el sitio. Este tipo de sistema constructivo es ideal para tramos donde se necesita una mayor rapidez de armado, con la ventaja de adaptarse a formas más orgánicas y dinámicas.

Contar con estas dos opciones para materializar el corredor es fundamental, no solo por una cuestión constructiva más eficiente y adaptable, sino porque se adecua a las diferentes necesidades de cada etapa y requisitos del proyecto.

La elección entre un sistema u otro dependerá de la necesidad y ubicación específica, así como de las cargas esperadas, asegurando siempre que el corredor cumpla con los estándares de seguridad y funcionalidad para lo que fue creado. Además, dota a la ciudad de una imagen diferente a lo visto comúnmente.



VII. LECCIONES APRENDIDAS

CONCLUSIONES

Luego del análisis, reordenamiento de las áreas y desarrollo del conector peatonal para vincular la ciudad con el río y el resto de las zonas, se pueden extraer varias conclusiones importantes.

En primer lugar, es evidente que muchos de los proyectos implementados en la ciudad hasta el momento han sido pensados de manera disgregada, sin considerar los efectos con su entorno inmediato ni contar con un hilo conductor entre las diferentes partes. La ubicación de algunos proyectos no se ha planteado como una solución estratégica, sino más bien como una solución transitoria, reubicando en zonas vacantes lo demolido/transformado de la ciudad. Ejemplo de esto, es la reubicación del nuevo Tiro Federal, que utiliza la extensión de nuevas tierras sobre el frente costero, imposibilitando el contacto con el río y sin tener relación directa con su entorno inmediato.

Además, se observan proyectos planteados sin una consideración adecuada desde la conectividad, tanto desde la costa del río como con el interior de la ciudad. Esta problemática sigue siendo relevante hasta el día de hoy. Un caso es el de Ciudad Universitaria y La Reserva Ecológica, donde el acceso se realiza principalmente mediante movilidad vehicular o transporte público, sin un conector directo con la ciudad.

Es preocupante ver que varios proyectos se desarrollan de manera individualista, sin un enfoque macro o un plan urbano que permita una ciudad más conectada y vinculada. En este sentido, es fundamental contar con un código urbano que permita aplicar propuestas integradas con el resto de la ciudad. Esto permitiría crear un master plan flexible, capaz de adaptarse a los crecimientos y cambios que se generan en toda ciudad.

Como conclusión final, es esencial un enfoque estratégico en la planificación urbana, considerando la conectividad, la integración y la flexibilidad. Solo así se podrá garantizar un desarrollo urbano sostenible y eficiente, que responda a las necesidades actuales y futuras de la ciudad y sus habitantes.



VIII. BIBLIOGRAFIA

Barrio NUÑEZ

- <https://buenosaires.gob.ar/laciudad/barrios/nunez>
- <https://elarcondelahistoria.com/barrio-nunez-27041873/>
- <https://www.cedom.gob.ar/ciudad/historiadelosbarrios.html>
- <https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/media/document/2022/04/06/3368f91e056c0cc2536f93193922097d8d18218c.pdf>
- [https://es.wikipedia.org/wiki/N%C3%BA%C3%B1ez_\(Buenos_Aires\)](https://es.wikipedia.org/wiki/N%C3%BA%C3%B1ez_(Buenos_Aires))
- <https://www.serargentino.com/turismo/ciudad-autonoma-de-buenos-aires/historia-de-los-barrios-portenos-saavedra-y-nunez-un-rumbo-comun>
- <https://buenosaireshistoria.org/juntas/junta-nunez-saavedra/>
- <https://www.barriada.com.ar/historias-del-barrio-de-nunez-la-historia-de-atanasio/>
- <https://barriodenunez.blogspot.com/search/label/La%20Estaci%C3%B3n%20Rivadavia>
- <https://barriodenunez.blogspot.com/search/label/El%20Medrano>
- <https://www.rumbosur.org/libros/SaavedrayNunez.pdf>
- <https://www.rumbosur.org/saavedraynunez/>

Barrio BELGRANO

- <https://buenosaireshistoria.org/juntas/barrio-de-belgrano/>
- <https://buenosaireshistoria.org/juntas/junta-belgrano/>
- <https://www.monografias.com/trabajos14/barrio-belgrano/barrio-belgrano>
- <https://www.lanacion.com.ar/revista-lugares/tres-datos-secretos-del-barrio-de-belgrano-nid10092021/>
- https://tiempodebelgrano.com.ar/2020/belgrano-y-su-rica-historia/#google_vignette
- <https://www.barriada.com.ar/category/barrios/belgrano/>
- <https://buenosaires.gob.ar/laciudad/barrios/belgrano>
- <https://www.cedom.gob.ar/ciudad/historiadelosbarrios.html>

CASOS DE ESTUDIO

Puente Peatonal FIGUEROA ALCORTA

- <https://oyp.com.ar/nueva/revistas/194/1.php?con=5>

- <https://www.facebook.com/soyrecoleta/posts/el-puente-de-la-facultad-de-derecho/961875003879716/>
- <https://buenosaires.gob.ar/espaciopublicoehigieneurbana/noticias/la-ciudad-puso-en-valor-el-puente-que-conecta-figueroa-alcorta>
- <https://argentinatrip.org/buenos-aires/puente-peatonal-figueroa-alcorta/>

Ponte VECCHIO

- <https://www.discovertravelnews.com/guia-de-viaje/europa/galeria-de-los-uffizi-florenzia>
- <https://www.conociendoitalia.com/curiosidades-sobre-el-puente-viejo-de-florenzia/>
- <https://www.conociendoitalia.com/florenzia-palacio-pitti-palazzo/>
- <https://www.romeprivateguides.com/es/blog/sobre-venecia/ponte-vecchio-florenzia-secretos.html>

Puente del Milenio (MILLENNIUM BRIDGE)

- <https://londresando.com/millennium-bridge/>
- https://es.wikipedia.org/wiki/Millennium_Bridge
- <https://www.fosterandpartners.com/projects/millennium-bridge>
- <https://www.guidelondon.org.uk/blog/around-london/london-millennium-footbridge/>

Puente HENDERSON WAVES

- <https://rsp.design/henderson-waves/>
- <https://architectuul.com/architecture/henderson-waves>
- <https://archello.com/es/project/henderson-waves>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Henderson_Waves
- <https://worldtoptop.com/henderson-waves-bridge/>

ACTUALIDAD

- Modelo Territorial 2010-2060 Buenos Aires

PROYECTOS URBANOS EN ACCION

Nuevo TIRO FEDERAL

- <https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/proyectos/nuevo-tiro-federal/ficha>

- <https://observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/confirman-la-cesion-de-un-nuevo-predio-para-el-tiro-federal-junto-al-parque-de-los-ninos-y-podra-tener-locales-comerciales>
- <https://observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/ciudad-otorga-al-tiro-federal-el-usufructo-de-tierras-frente-al-rio-de-la-plata-por-75-anos>
- <https://observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/el-nuevo-tiro-federal-en-la-desembocadura-del-arroyo-medrano>
- https://www.clarin.com/ciudades/nueva-sede-tiro-federal-obra-destraba-creacion-parque-innovacion_0_qozaTIO5y.html

Nueva RESERVA ECOLOGICA NORTE y PARQUE DE LA MEMORIA

- <https://www.modernabuenosaires.org/obras/2000s/parque-de-la-memoria>
- <https://juankurchan.blogspot.com/2019/08/los-proyectos-urbanos-que-buscaron.html>
- <https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/proyectos/concurso-1998-rea-ciudad-universitaria/ficha>
- <http://beckerarq.com/paginas/parque-de-la-memoria-17>
- <http://www.recucn.com.ar/evolucion.php>

Nuevo PARQUE DE LA INNOVACION

- <https://www.archdaily.cl/cl/1001078/el-nuevo-parque-de-la-innovacion-en-buenos-aires-inaugura-sus-espacios-publicos>
- <https://buenosaires.gob.ar/desarrolloeconomico/parque-de-innovacion/proyecto>
- <https://www.lanacion.com.ar/propiedades/parque-de-innovacion-que-proyectos-ya-se-estan-desarrollando-en-el-nuevo-distrito-nid27112023/>
- https://www.estudioalbertovaras.com.ar/?mies_portfolio=001-parque-de-la-innovacion
- https://www.clarin.com/ciudades/parque-innovacion_0_Sk7Av4o9g.html
- https://www.clarin.com/arq/urbano/debate-abierto-parque-innovacion_0_H1YyTimtl.html
- <https://observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/como-va-a-ser-el-parque-de-la-innovacion-la-obra-que-transformara-al-barrio-de-nunez>

Ampliación PUENTE LABRUNA

- <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/triplicar-la-circulacion-como-sera-el-puente-que-proyecta-la-ciudad-para-avanzar-en-la-nid13042024/>

- <https://buenosaires.gob.ar/jefedegobierno/secretariageneral/noticias/la-uba-y-la-ciudad-construiran-dos-nuevos-edificios-en-el>

Proyecto DISTRITO JOVEN 1 Y 2

- https://www.archdaily.cl/cl/904700/concurso-nacional-de-ideas-buenos-aires-y-el-rio-parque-costanera-norte?utm_medium=website&utm_source=archdaily.cl
- <https://www.archdaily.cl/cl/943442/ganadores-del-concurso-buenos-aires-y-el-rio-parque-salguero>
- https://www.archdaily.cl/cl/922327/conoce-el-proyecto-ganador-del-concurso-buenos-aires-y-el-rio-parque-costanera-norte?utm_medium=website&utm_source=archdaily.cl
- <https://www.mghs.ar/portfolio/distrito-joven-2/>
- <http://www.grinc.com.ar/web/wordpress/costanera-norte-caba-2/>

IX. ANEXOS

A continuación, se anexan las presentaciones finales de los trabajos realizados en el marco de las materias de Planeamiento Urbano II y Diseño V. Estas presentaciones reflejan el desarrollo y los resultados alcanzados durante el curso, abordando las diversas temáticas y desafíos relaciones con el urbanismo contemporáneo, y aplicando los conceptos y herramientas adquiridos a lo largo del proceso de aprendizaje.

Anexo 1 - TRABAJO DE PLANEAMIENTO URBANO II

Se entrega la documentación de manera adjunta con el trabajo final de carrera.



PLAN PARCIAL NÚÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES

DATOS GENERALES:

Los barrios Núñez y Belgrano forman parte de la Comuna 13 y son dos de los 48 barrios que conforman la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

NÚÑEZ:

Es uno de los barrios más distinguidos de la Ciudad de Buenos Aires. Fue fundado por el hacendado y empresario Florencio Núñez en 1873. Este fue también quien dono las tierras para el trazado de las vías férreas y la estación de tren que lleva su apellido.

La zona cuenta con abundantes edificios de gran tamaño y una alta actividad comercial, ubicada especialmente sobre Av. Cabildo y Av. Del Libertador; también cuenta con grandes áreas al aire libre, donde existen clubes deportivos.

Superficie: 3,9 Km².
Densidad: 14.001 Hab./Km².

BELGRANO:

Es uno de los barrios con más centros comerciales de la Ciudad de Buenos Aires. Fue pueblo, ciudad, capital federal (por un breve periodo) y luego barrio al ser absorbido por la municipalidad de Buenos Aires. Lleva el nombre de Belgrano en honor a Manuel Belgrano fallecido en 1855.

La evolución notable del barrio ocurrió en 1948, con la sanción de la Ley de Propiedad Horizontal y luego en 1957, donde la Municipalidad permitió mediante la ordenanza 4110/57, la construcción de edificios en altura.

Superficie: 8,02 Km².
Densidad: 15.812 Hab./Km².



- E4 - Equipamiento Especial
- R2A1 - Residencial con densidad de ocupación alta
- U - Urbanizaciones determinadas
- R1B1 - Residencial con densidad de ocupación baja
- UP - Urbanización Parque
- ARE - Área Reserva Ecológica
- R2B1 - Residencial con densidad de ocupación media-alta

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES: Pedro Pesci
Tutor: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Darío

L1

PLAN PARCIAL NÚÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES

FODA

Con la realización del FODA, logramos identificar las Fortalezas, Oportunidades, Amenazas y Debilidades que nos brinda el sitio. Este análisis fue vital para entender mejor el sitio, y a raíz de la información recabada se realizaron varias propuestas de las que pudimos obtener y brindar una mejor respuesta al lugar. Entendemos que las medidas adoptadas a lo largo del proyecto, son las indicadas para el sitio y sus alrededores. La premisa se basó, en no realizar grandes cambios en tres zonas.

- 1- La Av. Lugones/ Av. Cantillo, ya que realizar un soterramiento o elevación involucra una gran inversión.
- 2- Mantener el Estadio Monumental en su actual lugar, ya que no encontramos un lugar adecuado para su mudanza.
- 3- Al Estadio Obras Sanitarias se decide dejarlo en su ubicación actual, es un atractor fundamental para la zona, y entendemos que con las decisiones tomadas, su eventos se darán de manera más controlada.

FORTALEZAS

- Cercanía a vías rápidas. (Autopistas y Avenidas).
- Conexión entre Provincia de Buenos Aires y C.A.B.A.
- Gran variedad de transportes públicos.
- Cercanía con la costa del Río de la Plata.
- Proximidad a atractores (Ciudad Universitaria, Obras Sanitarias, Estadio River Plate).
- Usos mixtos de las zonas.
- Proximidad al Aeropuerto Jorge Newbery.



OPORTUNIDADES

- Inclusión de la costa del Río de la Plata.
- Rehabilitación y puesta en valor de la reserva Ecológica Norte.
- Inclusión y ampliación de Ciudad Universitaria como Polo Educativo.
- Reorganización y ampliación de trama y tejido en Barrio Núñez y Belgrano, creando un nuevo ordenamiento de usos mixtos.
- Oportunidad de conexión con borde costero y áreas verdes.
- Nuevas vías de circulación peatonales/ciclovías.

DEBILIDADES

- Falta de vías peatonales/ciclovías.
- Desconexión entre Río y Ciudad.
- Impacto negativo provocado por atractores. (Todo lo que genera Estadio River Plate y Obras sanitarias, cuando albergan algún evento)
- Falta de organización de vías vehiculares.
- Falta de espacios para estacionamiento.
- Falta de áreas verdes con cercanías a barrio Núñez y Belgrano.



AMENAZAS

- Gran congestionamiento de tránsito.
- Falta de actualización del código urbano.
- Falta de generación usos mixtos.

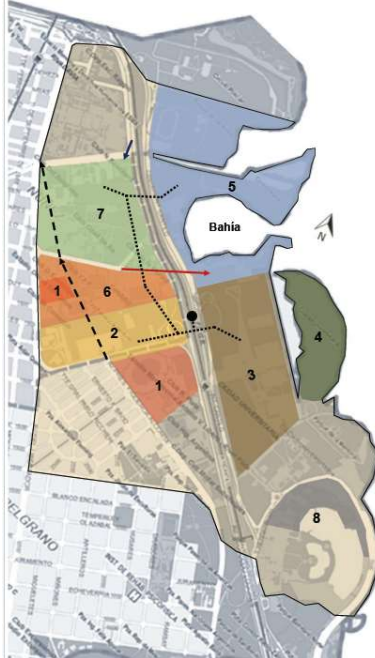
UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES: Pedro Pesci
Tutor: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Darío

L2

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



ESTRATEGIAS

El proyecto consiste en re-organizar, proponer y potenciar el sector a intervenir.

El sector donde debemos operar, se encuentra en ubicado en Nuñez y Belgrano limitado por el Río de la Plata y siendo este un gran atractivo para la ciudad. Identificamos rápidamente que la ciudad se encuentra fragmentada con la orilla del Río, siendo la Av. Lugones / Av. Cantillo el causante de la no conexión ciudad-río.

1 - Como primera medida comenzamos a identificar los grandes atractores que disponemos en la ciudad, y hoy día, contamos con el Estadio de River, el cual los días de eventos deportivos, genera una gran movilización de gente, siendo esta una barrera e imposibilitando el acceso y egreso a la ciudad. A raíz de esto, vemos como las Av. del Libertador, Av. Lugones y Av. Cantillo, que son primordiales para el funcionamiento de la ciudad, se encuentran coimadas de tránsito. Otro atractor importante es el Estadio Obras, que genera menos movilización de personas, pero complicando de igual manera el tránsito sobre Av. del Libertador.

Luego de haber identificados los causantes de los conflictos que se generan, comenzamos re-organizando el sitio.

2 - Mantenemos el proyecto propuesto por el estudio de Alberto Varas, identificado como "Parque de la Innovación", donde se albergara un campus y diferentes tipos de actividades para emprendedores, estudiantes e investigadores, facilitando y generando las sinergias con instituciones públicas y privadas. Este parque propuesto ayudara a consolidar y potenciar el resto de las instituciones que se encuentran en la zona como son Ciudad Universitaria, la Universidad Torcuato Di Tella, la Universidad Abierta Interamericana, la escuela ORT y Digital House.

3 - En el sector donde se encuentra Ciudad Universitaria, se plantea la construcción de un tercer pabellón, lo cual permitirá ampliar la capacidad de las carreras dictadas por la UBA. A su vez, la creación de un pequeño campus frente a los pabellones de Ciudad Universitaria permitirá ampliar la capacidad de actividades, estudiantes e investigadores.

4 - La actual reserva ecológica que se genero por detrás de las pabellones de la UBA, sufrirá una serie de modificaciones; dispondrá de senderos, ciclovías y plazas para actividades al aire libre.

5 - En la zona costera donde se encuentra el Club Cuba y el resto de lotes que dan al río, se propone realizar el parcelamiento de las tierras. De esta manera se logra dar una nueva identidad a la costa del río, con la generación de edificios en altura de una densidad media, parques, plazas, senderos y ciclovías, posibilitando la conexión desde la costanera de Vicente López hasta Costanera Norte.

La bahía será un gran foco de interés para turistas y vecinos, ya que dispondrá de locales comerciales y contará con amarras y diferentes tipos de actividades acuáticas. Esta zona también dispondrá de una estación fluvial, que servirá de nexo con la Estación Fluvial de Tigre y Puerto Madero, ofreciendo una forma mas de transporte y conexión con la ciudad.

6 - En la ciudad, proponemos extender el tejido urbano, generando edificaciones de densidad media y alta. Donde se posibilita el parcelamiento de las tierras, logrando obtener nuevas tipologías edilicias de vivienda social y brindando una opción mas vivir en la ciudad.

7 - Luego, en el sector central, se plantea la creación de un gran parque, ofreciendo a los vecinos un lugar de esparcimiento y encuentro en la zona. Este parque contará con un anfiteatro, diferentes plazas temáticas que estarán equipadas con juegos para niños y mobiliario aeróbico para adultos; también se realizará la aplicación de la laguna, un hito natural y singular dentro de la ciudad la cual tendrá un restaurant.

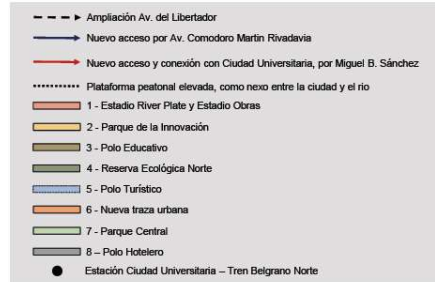
De esta manera, se le ofrece a la ciudad un lugar seguro, controlado y primordial para la vida de sus habitantes.

8 - Por último, se genera un sector hotelero ubicado frente a la costa del Río de la Plata y a pocos km. de Aeroparque Jorge Newbery, con el fin de ofrecer hospedaje a turistas que están de paso por la ciudad.

Ya definidos los lugares y la manera en la cual se intervendrá cada uno de los sectores, se da comienzo a la ampliación de la Av. Figueroa Alcorta, comenzando en Av. Guillermo Udaondo y culminando en la Av. del Libertador y Av. Comodoro Martín Rivadavia.

Se da paso a las aperturas de las Av. Comodoro Martín Rivadavia, el cual servirá de acceso a la ciudad, como así también la calle Miguel B. Sánchez. Ante la falta de un conector entre la ciudad y la costa del río, como solución, se propone incorporar una pasarela elevada que comunique el parque y la nueva trama de la ciudad con el sector de la bahía y Ciudad Universitaria, logrando mitigar de alguna manera la falta de conexión.

Esta pasarela será el acceso principal a la estación Ciudad Universitaria del Tren Belgrano Norte y contará con zonas verdes y lugares destinados a locales gastronómicos.



UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

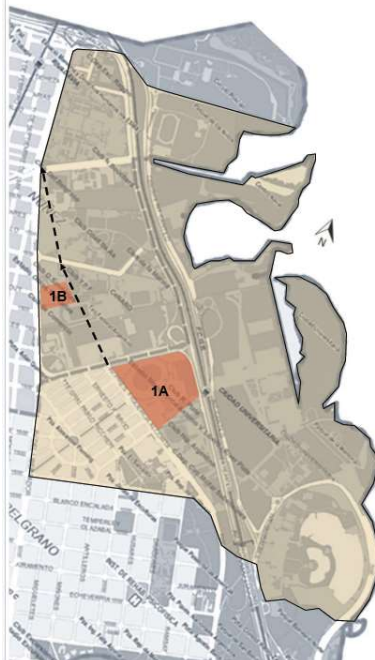
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES: Pedro Paszi
Tutor: Ana María
Asistente: Ana María
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Dario

L3

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

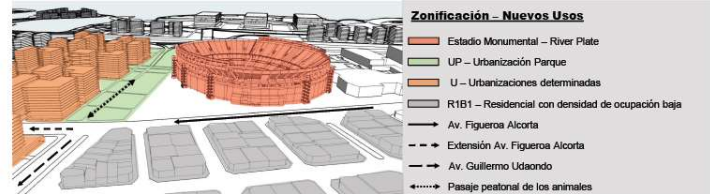
1A- NUESTROS ATRACTORES - Estadio Monumental

El estadio monumental (Club River Plate) fue construido en 1938 y es tanta la identidad y asociación que tiene la zona con el estadio, que al barrio de viviendas de baja densidad que limitan con el, se las conoce como barrio River.

Los directivos del club, hasta hace poco tiempo, estaban entre dos opciones, remodelar el estadio o trasladarlo a unos 700 mtrs.; el sitio propuesto para la construcción del nuevo estadio, son los terrenos de la ex ESMA frente al río. Dada la complejidad que requiere el traslado del Estadio, nosotros decidimos no realizar ningún cambio, ya que entendemos que el lugar propuesto por los directivos de River no cumple con las condiciones propicias para el traslado, pese a esto, tampoco encontramos un lugar ideal para realizar este cambio. Para mitigar el problema de movilización vehicular y de gente en días de actos deportivos, proponemos:

Habilitar mas carriles en Av. del Libertador desde CABA hacia el Norte de la Provincia, para no interrumpir la circulación vehicular en hora pico.

Realizar dos grandes centros de estacionamiento, ofreciendo mayor capacidad de estacionamiento en la zona de una forma mas segura y organizada.



Con la extensión de Av. Figueroa Alcorta, se logra una mayor fluidez vehicular en la zona, siendo esta una nueva vía de escape de la Ciudad.

Se elimina el acceso vehicular por Av. Udaondo y se crea un pasaje totalmente peatonal, dando de esta manera, un ingreso mas controlado y seguro al Estadio Monumental los días de eventos.

1B - Estadio Obras

El Estadio Obras Sanitarias (Estadio Obras) se inauguró en 1970; actualmente es un estadio destinado a numerosos eventos deportivos y culturales.

Siendo este otro atractor importante en la zona, se decide mantenerlo en el mismo lugar, ahora limitado por Av. del Libertador y Av. Figueroa Alcorta. Los días de eventos el estadio podrá contar con los estacionamientos pensados para la zona, logrando tener un acceso mas controlado y organizado.

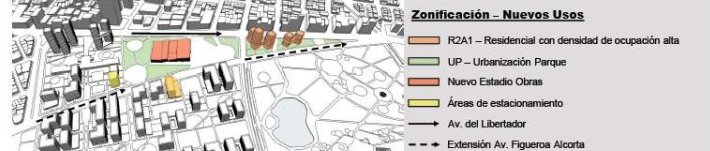


Imagen aérea Estadio Obras

Imagen peatonal plaza Estadio Obras

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

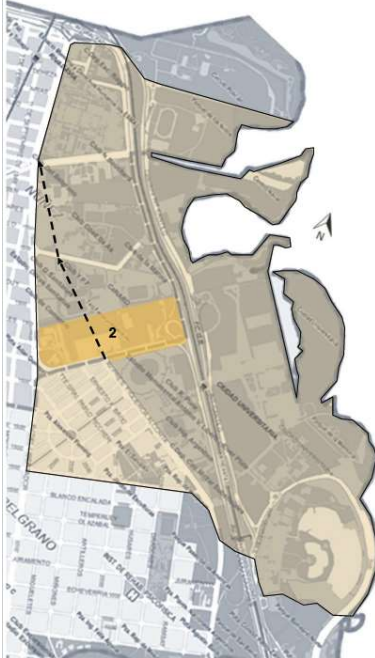
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES: Pedro Paszi
Tutor: Ana María
Asistente: Ana María
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Dario

L4

PLAN PARCIAL NÚÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

2 - Parque de la Innovación - Estudio Varas

El parque de la innovación es un nuevo espacio de la Ciudad de Buenos Aires, que potenciará la economía del conocimiento de todo el país. Impulsará las actividades de emprendedores, estudiantes e investigadores, facilitando el encuentro entre ellos y generando sinergias con instituciones innovadoras públicas y privadas del país y del mundo, con especial atención en la educación, salud y tecnologías. Su ubicación resulta estratégica, ya que permitirá una conexión fluida con las diversas instituciones educativas que se encuentran en su entorno, como Ciudad Universitaria, la Universidad Torcuato Di Tella, la Universidad Abierta Interamericana, la escuela ORT y Digital House, entre otras. Este parque creará un ecosistema de innovación con la presencia de estudiantes, científicos, académicos y emprendedores, generando las condiciones necesarias para promover la atracción, desarrollo y retención del talento. El 85% del sitio del parque, se destinará a espacios públicos. En el resto del espacio, se instalarán institutos terciarios, también se radicarán instituciones de investigación en salud, empresas tecnológicas, oficinas y espacio de coworking, habrá áreas destinadas para estudiantes y para vecinos, como así diversos locales comerciales en la plantas bajas, que brindarán un movimiento intenso. El diseño se complementa con actividades culturales y de entretenimiento.



Planta Parque de la Innovación



Perspectiva Parque de la Innovación



Imágenes Parque de la Innovación



Masterplan Parque de la Innovación

Acciones Principales:

- Crear un área que servirá como campus y dará apoyo a las instituciones educativas que están en su cercanía.
- Crear una serie de edificios, que servirá para potenciar la economía de la región.
- Crear espacios flexibles, donde los locales se puedan adaptar a la necesidad de la demanda inmobiliaria.
- El Polo dispondrá de diferentes locales comerciales y gastronómicos, que darán un mayor volumen de gente en la zona.
- Se crearán parques y plazas que serán destinados al espacio público, y se complementarán con actividades culturales y de entretenimiento.

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

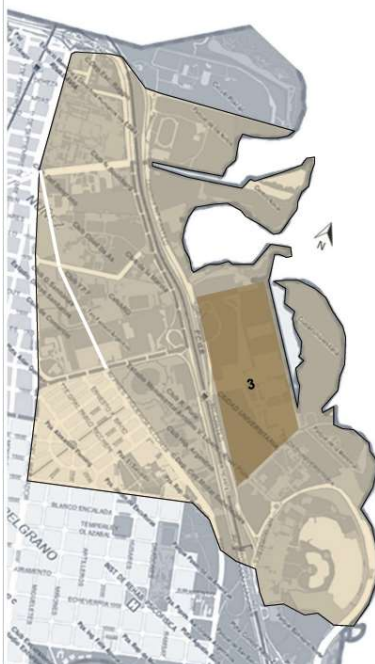
PLANEAMIENTO
URBANO II - 2019



DOCENTES: Pedro Pesci
Ayudante: Ana María Rodríguez
AYUDANTE: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Darío

L5

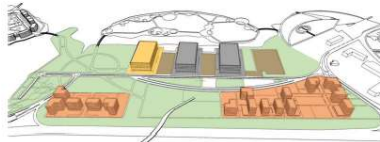
PLAN PARCIAL NÚÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

3 - Polo Educativo

El Polo Educativo, como se lo denominó al sector de Ciudad Universitaria y sus alrededores, es una ampliación de los pabellones de la UBA, mas la creación de un Campus Educativo. Con la creación del nuevo pabellón académico, se busca ampliar la oferta educativa de calidad para todos los habitantes de la ciudad y sus alrededores. Dentro del mismo espacio físico del Polo Educativo, se crean una serie de edificios que actúan como Campus, logrando de esta manera facilitar el acceso a la educación superior, disminuyendo los costos de traslado y la necesidad de migrar a otras localidades. Este sector, tiene como objetivo facilitar el encuentro de los estudiantes, con instituciones educativas y el sector productivo.



Zonificación - Nuevos Usos

- E4 - Equipamiento Especial (Pabellones existentes)
- E4 - Equipamiento Especial (Nuevo Pabellón Universitario)
- EST - Sector de estacionamiento
- R201 - Residencial con densidad de ocupación media-alta
- UP - Urbanización Parque

Con la modificación del Código de Edificación propuesto, se busca hacer un sitio mas productivo, creando lugares de estacionamiento que hoy resultan escasos, como así también una serie de viviendas que ofician de Campus, posibilitando el acceso mas fácil a la educación. Todo esto, rodeado de plazas y parques que son propicias para los encuentros sociales y actividades al aire libre.



Vista aérea del Polo Educativo

Acciones Principales:

- Crear un Polo Educativo que servirá para potenciar las actividades públicas y privadas de la zona.
- Ampliar la oferta educativa, con la construcción de un nuevo pabellón.
- Crear un campus, aprovechando las líneas del entorno y la superficie edificable, conformando edificios compactos, con claridad circulatoria y eficiencia constructiva.
- Crear espacios públicos, para el esparcimiento y como lugares de encuentro.



Vista peatonal hacia el Polo Educativo

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

PLANEAMIENTO
URBANO II - 2019



DOCENTES: Pedro Pesci
Ayudante: Ana María Rodríguez
AYUDANTE: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Darío

L6

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

4 - Reserva ecológica Norte

La Reserva Ecológica Norte, se encuentra ubicada en la costa del Río de la Plata, detrás del predio de Ciudad Universitaria. Con la creación y ampliación de la Reserva, se busca un espacio fundamental para la conservación de la diversidad biológica y el aporte a un medio ambiente más saludable. Su cercanía con el centro de la ciudad y los centros de estudios facilitan el uso recreativo y académico. Con la nueva Reserva Ecológica, se abre paso a una nueva forma de acceder a la naturaleza, compartiendo un sitio de gran valor para la biodiversidad típica de la región, en un entorno modificado pero natural. Este sector surge a partir de rellenos sobre la costa del río, con acceso a una área silvestre, con diversidad de ambientes que la posicionan como un punto valioso para la naturaleza local. La Reserva también ofrece espacios para la recreación, esparcimiento, caminata, contemplación, relajación y la integración social. Se propone nuevas experiencias que invite a las personas a disfrutar de la naturaleza silvestre junto a la orilla del río.



Zonificación

— ARE - Área Reserva Ecológica

— Accesos Reserva Ecológica

..... Senderos

Plazas - Miradores y lugares de encuentro

Áreas Verdes con vegetación autóctona

La Reserva contará con puestos de vigilancia y baños públicos próximos a los accesos, con un horario definido para realizar visitas al lugar. Estas medidas son tomadas para mantener la seguridad del lugar.



Plazas y lugares de esparcimiento



Acciones Principales:

Poner en valor la Reserva Ecológica.

Otorgarle un lugar natural a la ciudad.

Poder acceder a un área natural con vegetación y especies autóctonas, para realizar diferentes tipos de investigaciones.



Vista aérea de la Reserva Ecológica Norte

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

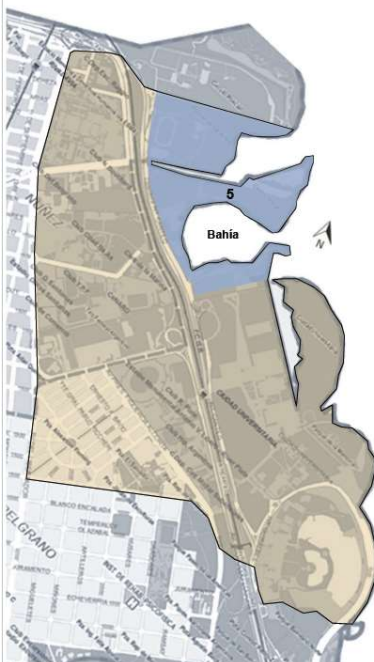
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES:
Prof. Pedro Pesci
Adjunto: Arq. Luis Marquie
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yeliza, Mansilla Darío

L7

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

5 - Polo Turístico

La creación del Polo Turístico propone acercar la Ciudad al Río, ofreciendo una mirada totalmente nueva, revitalizando y jerarquizando el sitio. Este polo, apunta a consolidar con recorridos, usos, parques y rambas, un nuevo marco ambiental en la costa de la ciudad, asegurando la incorporación de infraestructura y equipamiento público, enlazando los valores ambientales, paisajísticos y urbanos, brindando mayor dinámica a la zona.



Zonificación - Nuevos Usos

R2B1 - Residencial con densidad de ocupación media-alta

UP - Urbanización Parque

Bahía - Sector de actividades acuáticas

Sector amarradero de embarcaciones

Estación Fluvial

Con el cambio de normativa, se generan nuevos lotes y áreas de parques que están en contacto con el agua, logrando de estar forma trasladar la ciudad a la costa del río.

Las nuevas edificaciones contarán con locales comerciales ubicados en la planta baja, generando un recorrido que podrán utilizar libremente vecinos y turistas. La Bahía estará rodeada de espacios públicos y dispondrá de diásernas y muelles jerarquizando la zona, donde de esta manera se le ofrece al visitante estar en contacto permanente con el río, teniendo la oportunidad de contemplar el paisaje y de realizar múltiples actividades acuáticas.

El área dispondrá de un lugar para el amare de embarcaciones y contará también con una estación fluvial, que servirá de nexo entre la estación fluvial de Tigre y Puerto Madero, teniendo una nueva vía de acceso a la ciudad.

Las áreas verdes serán un punto de conexión entre la zona residencial y la costa del río, la cual dispondrá de mobiliario urbano y diversos lugares para el esparcimiento al aire libre.

Acciones Principales:

Integrar la Ciudad con el Río.

Incrementar el espacio público costero de Buenos Aires.

Articular los corredores verdes Norte y Sur.

Crear una estación fluvial, como nuevo acceso a la ciudad.

Jerarquizar la zona ofreciendo múltiples actividades al aire libre y acuáticas.



Imágenes de la Bahía - Polo Turístico



UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

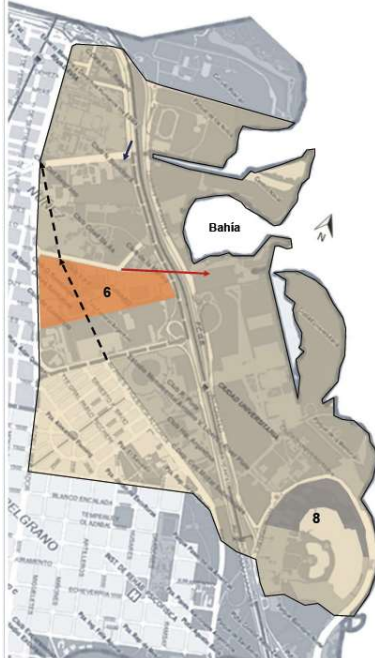
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES:
Prof. Pedro Pesci
Adjunto: Arq. Luis Marquie
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yeliza, Mansilla Darío

L8

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

6 - Nueva traza urbana

La nueva traza propone ser una extensión de la ciudad, en la que se expande el tejido urbano, brindando nuevas áreas de urbanización y complementando el lugar con espacios y equipamiento público que la jerarquicen.

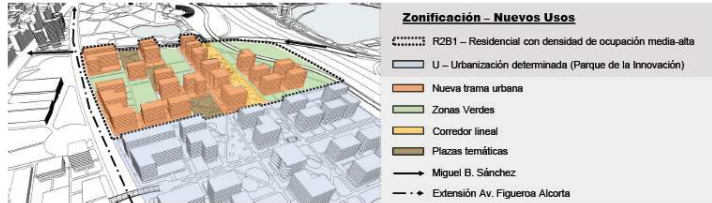
Con la ampliación de la trama se genera una imagen diversa y unitaria, ofreciendo diferentes tipologías edilicias, como edificios de vivienda, oficinas y culturales, combinados con parques y plazas públicas. Todos los edificios se caracterizan por tener un basamento, conformando una misma identidad tipológica y dando lugar al crecimiento de las torres donde se aprovechan las visuales largas que se generan hacia los parques y bulevares.

Todas estas acciones sumadas a la creación de un corredor lineal que se caracteriza por tener una fuerte actividad comercial con amplios espacios públicos, se conectan al parque central por medio de un puente peatonal, comenzando desde Av. Comodoro Rivadavia y culminando a metros del estadio Monumental.

El sistema de plazoletas distribuidas dentro del nuevo tejido, potencia las centralidades de cada lugar y se complementa a los centros educativos, locales comerciales y demás actividades que ofrece el Parque de la Innovación.

Con esta organización espacial de la trama, viene asociado la jerarquización de las avenidas y calles, ofreciendo y extendiendo el sistema de transporte público, principalmente en los bordes del barrio y las calles principales.

El sector pretende atender dos escalas del proyecto: la macro, generando una nueva trama con su entorno inmediato, como es la continuidad del tejido y la generación de espacios públicos compartidos, luego, la micro, que resuelve las distintas áreas del sitio, como son las áreas verdes, plazoletas y el corredor lineal, permitiéndole obtener una imagen única al conjunto.



Con el crecimiento de la traza urbana, se busca generar nuevos lugares de atracción logrando atender las diferentes necesidades de las personas, ofreciéndoles un sitio único, donde puedan encontrar y permanecer mas tiempo, debido al dinamismo y el entorno verde que nos provee el entorno.



Vista aérea del Corredor Peatonal

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

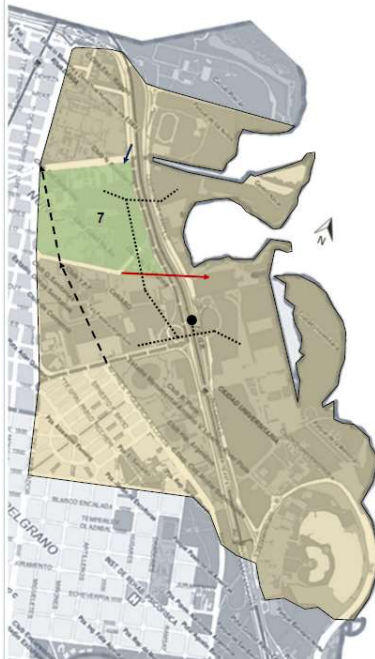
PLANEAMIENTO
URBANO II - 2019



DOCENTES:
Tutor: Arq. Pedro Pasci
Adjunto: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Manilla Darío

L9

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

7 - Parque Central

La idea del parque es aprovechar al máximo un espacio de gran potencial social, urbano y para el ecosistema, creando una oportunidad para impulsar un modelo de ciudad que apuesta a la articulación de los sistemas urbanos naturales, mejorando la calidad de vida de las personas y recuperando valores ambientales y paisajísticos en la ciudad.

El propósito es generar en la ciudad, un gran parque verde metropolitano, siendo este una pieza fundamental para el sistema de espacios públicos en la ciudad.

Con esta idea se propone integrar social y espacialmente la ciudad con el verde, asociar la recuperación ambiental con la mejora de las condiciones sociales, que conduce a la construcción de una ciudad mas sustentable.

El proyecto pretende ofrecer una variada cantidad de lugares de encuentro, esparcimiento y actividades al aire libre, el mismo cuenta con una serie de plazas que se encuentran interconectadas entre si, ofreciendo diferentes temáticas y mobiliario urbano.

Cuenta con un corredor lineal, al cual se lo dota de varios equipos aeróbicos y que conecta por medio de un puente con la nueva traza urbana propuesta, logrando de esta manera, tener un gran corredor lineal que comienza desde Av. Comodoro Rivadavia y culmina frente al Estadio Monumental.

Con la ampliación de la laguna se busca revitalizar el entorno del parque y en el que se inserta un restaurante típico, ofreciendo un paisaje y recorrido diferente en el sector, también el parque destina un lugar para implantar un anfiteatro, posibilitando la ejecución de diversas actividades y eventos al aire libre.

El parque hace uso de diferentes recursos para preservar el medio ambiente, conservando arboles existentes, incorporando vegetación autóctona y gracias a las amplias zonas verdes, que permiten un mejor drenaje de las aguas de lluvia.

Este parque pretenden convertirse en un espacio de distracción para la sociedad, brindando todas las facilidades para personas de todas las edades.



Se propone la apertura de la Av. Comodoro Rivadavia y la calle Miguel B. Sanchez, con estas vías, se ofrece nuevas alternativas para el ingreso y egreso a la ciudad.

La calle Miguel B. Sanchez conecta la ciudad con la costa del río y el Polo Educativo de Ciudad Universitaria y sustituye al puente de Av. Guillermo Udaondo.

Estas modificaciones permitieron generar nuevos ingresos y egresos de manera mas controlada, mitigando en gran parte los problemas de circulación vehicular que se da en horario pico y los días de eventos deportivos.



Vista aérea del Parque Central

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

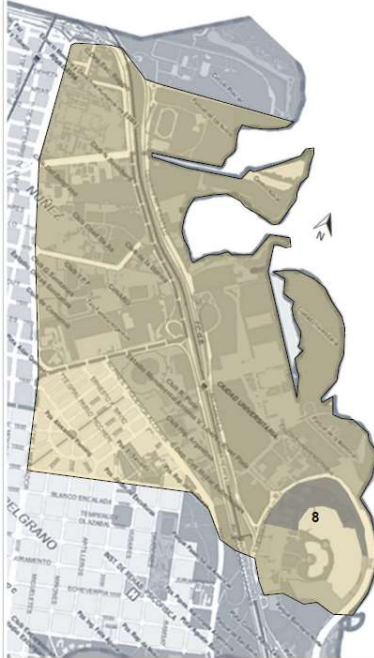
PLANEAMIENTO
URBANO II - 2019



DOCENTES:
Tutor: Arq. Pedro Pasci
Adjunto: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Manilla Darío

L10

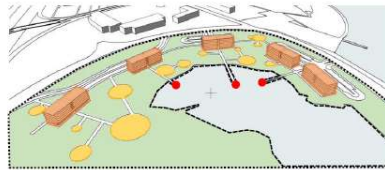
PLAN PARCIAL NÚÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



PROPUESTA

8 - Polo Hotelero

El polo hotelero pretende ser el epicentro de una variada cadena de hoteles de todas las categorías, ofreciendo además, ocio y gastronomía. Cuenta con una estratégica ubicación, ya que está a metros del Aeropuerto Jorge Newbery y a pocos kilómetros del centro de la ciudad. Este sector se dividirá en 4 grandes parcelas, donde se construirán los hoteles de 3, 4 y 5 estrellas que contarán con una galería comercial en la planta baja, todos ellos estarán rodeados de amplias áreas verdes y en contacto permanente con la laguna natural. Este polo hotelero prestará un servicio esencial para los vuelos de cabotaje e internacionales que conectan con el Aeropuerto Pizarini. Es cada vez más frecuente que los pasajeros busquen un lugar de cercanía con aeropuerto, o bien para las personas de negocios, que vienen a la ciudad por un breve tiempo, permitiéndoles descansar y evitando cualquier demora vehicular en la zona.



Zonificación - Nuevos Usos

U - Urbanizaciones determinadas

Zonas Verdes

Plazas

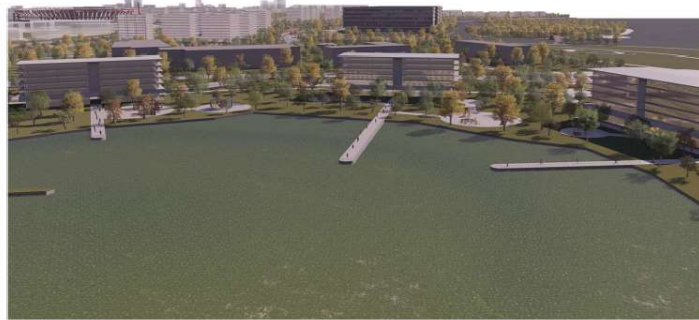
Plazas temáticas

Laguna

Muelles



Imágenes del corredor gastronómico generado en el Polo Hotelero



Vista aérea de la Polo Hotelero

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

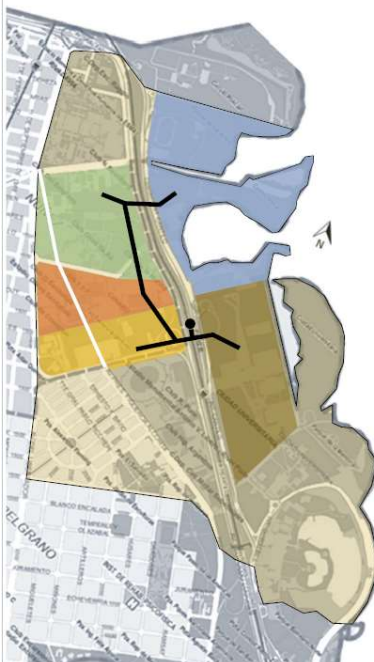
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES:
Tutor: Arq. Pedro Pasci
Asesor: Arq. Luis Marquetti
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Darío

L11

PLAN PARCIAL NÚÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES

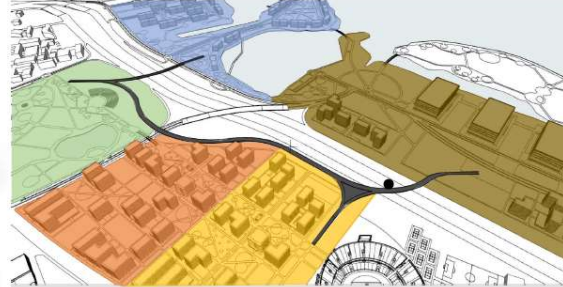
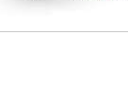


PROPUESTA

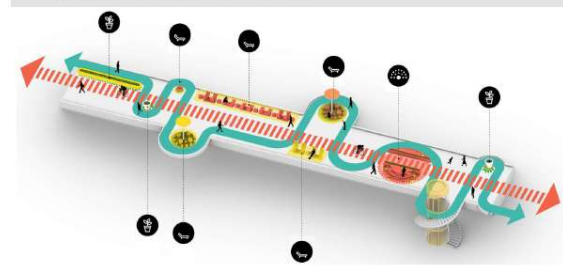
Plataforma Peatonal

La plataforma es un parque público elevado que conecta al Parque Central con el Parque de la Innovación, el Polo Gastronómico y el Polo Educativo. Este parque peatonal se creó con el fin de poder conectar las zonas más importantes del lugar, superando la barrera que tiene la ciudad con el costa del río, es que la Av. Lugones - Av. Cantillo.

La plataforma fue diseñada prestando suma importancia a la accesibilidad, la seguridad, la habitabilidad, y la estructura, logrando de esta manera una pieza orgánica en todo el recorrido, en la que pueden convivir múltiples actividades en simultáneo.



Plataforma peatonal elevada, como nexo entre la ciudad y el río
Parque de la Innovación
Polo Educativo
Polo Turístico
Nueva traza urbana
Parque Central
Estación Ciudad Universitaria - Tren Belgrano Norte



UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

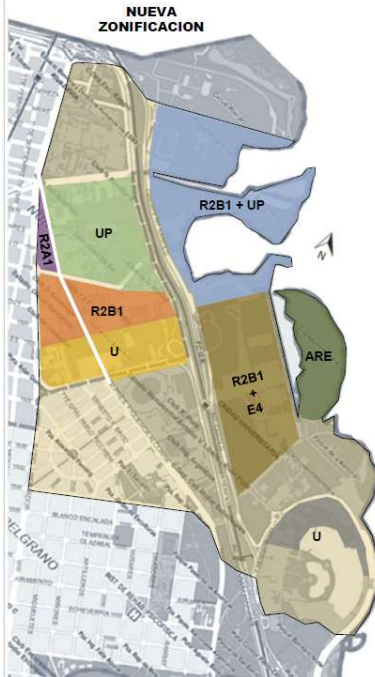
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES:
Tutor: Arq. Pedro Pasci
Asesor: Arq. Luis Marquetti
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Mansilla Darío

L12

PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES



NOMENCLATURA Y USOS

Con la nomenclatura identificamos las diferentes zonas designadas en la Ciudad de Buenos Aires. Estas se identifican por una letra mayúscula que expresa la característica y usos permitidos en la zona.

Distritos residenciales - R

Son zonas destinadas a la localización preferentemente de viviendas.

R2A1 - Residencial general densidad alta.

TIPOLOGIA EDILICIA: Se permiten edificios de perímetro libre y perímetro libre.

FOT: 3.0 - Se admitirán variaciones del FOT de acuerdo al ancho de la calle, según la siguiente expresión: FOT: 3.00X A /12.50.

R2B1 - Residencial con densidad media-alta.

TIPOLOGIA EDILICIA: Se permiten edificios de perímetro libre y perímetro libre. Los edificios de perímetro libre se permitirán en parcelas mayores a 2500 m2.

ALTURA MAXIMA: Para el caso de edificios de perímetro semilibre, la altura máxima será de 10.50 mtrs., contando desde la cota de la parcela, se permite la construcción de un piso retraido a una distancia mínima de 2.00 mtrs. desde la L.O. y por debajo de un plano inclinado de 45° desde la altura de 10.50 mtrs., con un plano límite horizontal de 13.50 mtrs.

En el caso de edificios de perímetro libre, el plano límite horizontal es de 21.00 mtrs. a contar desde la cota de la parcela.

FOT: 1.6

PARA AMBOS CASOS:

FOS: El que resulta de las normas del tejido salvo lo dispuesto en los cuadros de uso.

USOS: Los que resulten de aplicar según las disposiciones del cuadro de usos.

Distrito área de reserva ecológica - ARE

Son áreas de carácter ambiental, su configuración física y su dinámica evolutiva, dan lugar a la conformación de ambientes naturales, donde se generan distintas especies de flora y fauna.

Disposiciones: El poder ejecutivo a través del consejo de gestión, podrá autorizar o disponer la realización de trabajos de infraestructura o equipamiento básico y/o mantenimiento siempre que no alteren el carácter de la reserva.

Distrito urbanización parque - UP

Son áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público.

Disposiciones: De estos distritos, el Gobierno de la Ciudad podrá autorizar obras de exclusiva utilidad pública que complementen y no alteren el carácter del mismo.

Distrito urbanizaciones determinadas - U

Son zonas con la finalidad de preservar el conjunto urbano, de características diferenciales, son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana.

Tipologías edilicias: Se regirán por las disposiciones generales, con las restricciones particulares para cada distrito U.

Distritos de equipamiento - E

Son zonas dotadas de buena accesibilidad, y se localizan usos que sirven al conjunto urbano.

E4 - Equipamiento especial.

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES:
Pedro Pasci
Ayudante: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Manella Darío

L13



PLAN PARCIAL NUÑEZ BELGRANO Y ALREDEDORES

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA

PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES:
Pedro Pasci
Ayudante: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Manella Darío

L14



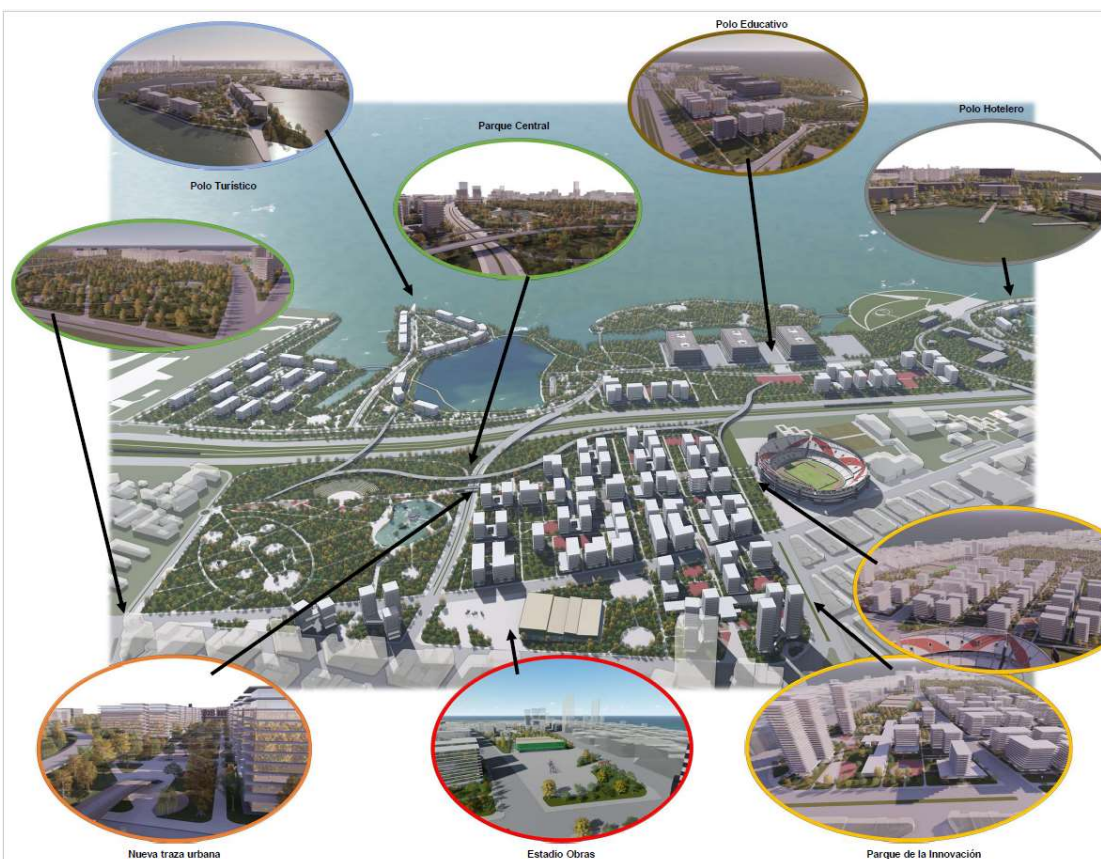
PLAN PARCIAL
**NUÑEZ
BELGRANO**
Y ALREDEDORES

UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



DOCENTES: Pedro Pesci
Asesor: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Manella Darío

L15



UAI
FACULTAD DE
ARQUITECTURA
PLANEAMIENTO
URBANO II -2019



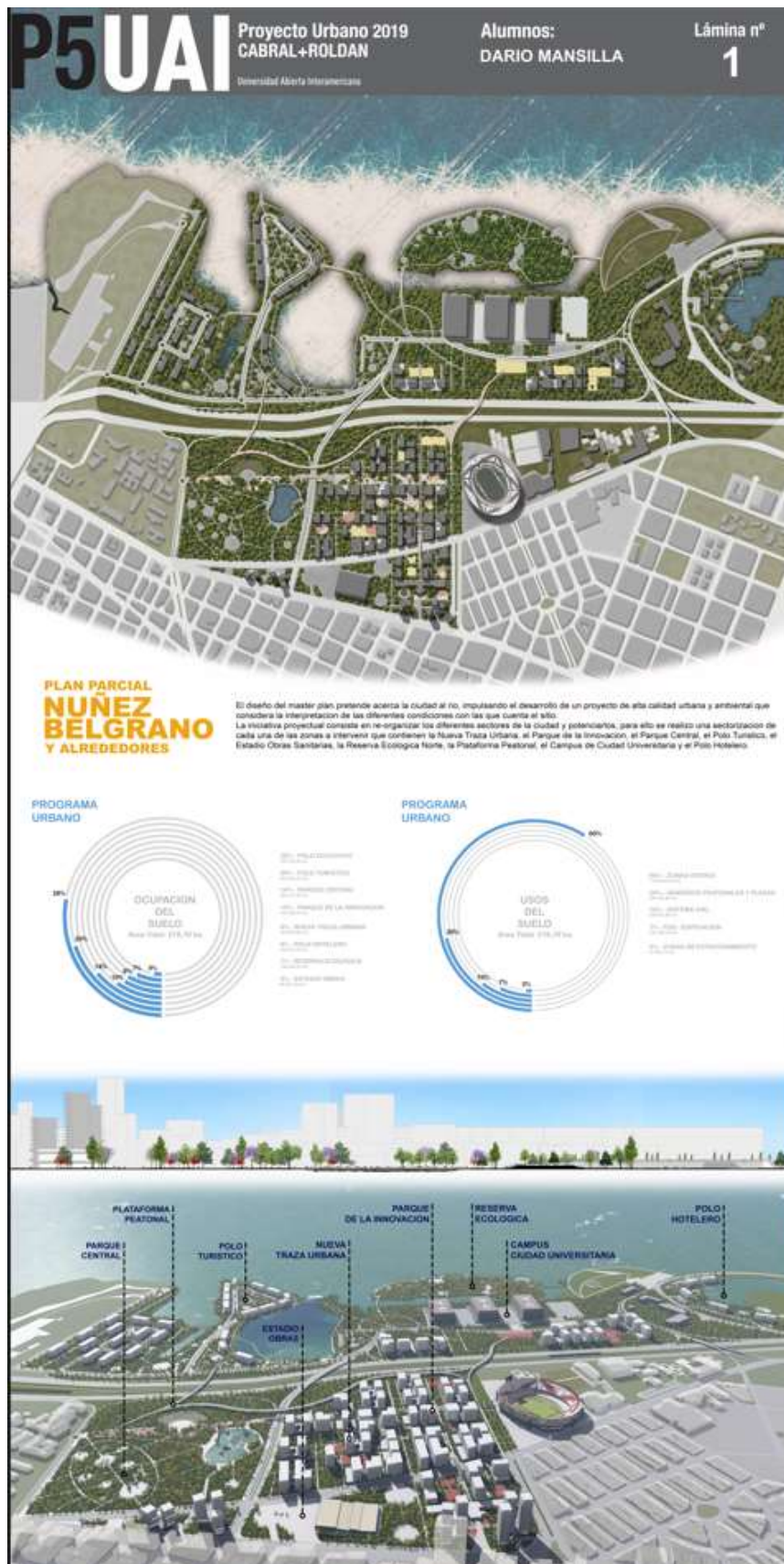
DOCENTES: Pedro Pesci
Asesor: Arq. Luis Márquez
Ayudante: Sebastián Rodas
ALUMNOS: Bonomo Luciano, Machuca Yelica, Manella Darío

L16



Anexo 2 - TRABAJO DE DISEÑO V

Se entrega la documentación de manera adjunta con el trabajo final de carrera.





NUEVA TRAZA URBANA

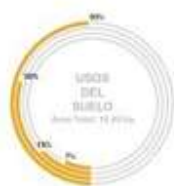
La nueva trama propone ser una extensión de la ciudad, en la que se expande el tejido urbano brindando nuevas áreas de urbanización y complementando el sitio con espacios y equipamiento público que la generación.

Con la ampliación de la trama se genera una imagen diversa y variada, ofreciendo diferentes tipologías edilicias, como edificios culturales, de oficina y de viviendas, combinados con parques y plazas públicas. Todos los edificios se caracterizan por tener un basamento, conformando una misma identidad tipológica y dando lugar al crecimiento de los terrenos donde se aprovechan las visuales largas que se generan hacia los parques y bosques.

Todas estas acciones sumadas a la creación de un sistema de plazas distribuidas dentro del nuevo tejido, potencian las centralidades de cada lugar y se complementan a los centros educativos, locales comerciales y demás actividades que ofrece el Parque de la Innovación.

Con esta organización espacial, viene asociado la priorización de las avenidas y calles, ofreciendo y extendiendo el sistema de transporte público, principalmente en los bordes del barrio y las arterias principales de la ciudad.

Este sector pretende abordar dos escalas del proyecto, la macro, generando una nueva trama con su entorno inmediato, como es la continuidad del tejido y la generación de espacios públicos compartidos, la micro, que resuelve las distintas áreas del sitio, como son áreas verdes, paseos y un corredor lineal, permitiendo obtener una imagen única del conjunto.



ZONA RECREATIVA



PARQUE DE LA INNOVACION

El Parque de la Innovación es un nuevo espacio en la Ciudad de Buenos Aires, propuesto por el Estado Argentino.

Este parque potenciará la economía del conocimiento de todo el país, impulsará las actividades de emprendedores, estudiantes e investigadores, facilitando el encuentro, entre ellos, y generando sinergias con instituciones innovadoras, públicas y privadas del país y del mundo, con especial atención en la educación, salud y tecnologías.

Se ubica en un sector estratégico, ya que permite una conexión fluida con las diversas instituciones educativas que se encuentran en la zona, como Ciudad Universitaria, la Universidad Torcuato Di Tella, la Universidad Abierta Interamericana, la escuela CHT y Digital House, entre otras.

Este parque creará un ecosistema de innovación con la presencia de estudiantes, científicos, académicos y emprendedores, generando las condiciones necesarias para promover la atracción, el desarrollo y la retención de talentos.

El 80% del sitio se destinará a espacios públicos. En el resto del espacio, se instalarán instituciones de investigación en salud, empresas tecnológicas, oficinas y espacio de coworking, habita áreas destinadas para estudiantes y para vecinos, como son diversos locales comerciales en planta baja que brindarán un movimiento interno. El diseño se complementa con actividades culturales y de entretenimiento.





PARQUE CENTRAL

El parque central se origina para aprovechar al máximo un espacio de gran potencial social, urbano y para el ecosistema, creando una oportunidad para impulsar un modelo de ciudad que apuesta a la articulación de los sistemas urbanos naturales, mejorando la calidad de vida de las personas y recuperando valores ambientales y paisajísticos en la ciudad.

El proyecto se genera en la ciudad un gran parque verde metropolitano, siendo una pieza fundamental para el sistema de espacios públicos en la ciudad.

El proyecto cuenta con un sistema de plazas que se interconectan entre sí ofreciendo diferentes terrenos, mobiliario urbano con equipos deportivos, lugares de encuentro, esparcimiento y actividades al aire libre, además, ofrece un anfiteatro que posibilita la ejecución de diversas actividades y eventos a cielo abierto.

El parque hace uso de diferentes recursos para preservar el medio ambiente, conservando árboles existentes, incorpora vegetación autóctona y gracias a las amplias zonas verdes, se permite un mejor drenaje de las aguas de lluvia.

Este parque pretende convertirse en un espacio de distracción para la sociedad, brindando todas las facilidades para personas de todas las edades.



ESTADIO OBRAS

El Estadio Obras Sanitarias actualmente es un estadio destinado a numerosos eventos deportivos y culturales, siendo un atractivo importante en la zona. Al igual que el Estadio River Plate.





La creación del polo turístico propone acercar la ciudad al río, ofreciendo una mirada totalmente nueva, revitalizando y premunizando el sitio. Este polo, apunta a consolidar con recreación, usos, actividades recreativas, un nuevo marco urbano en la zona de la ciudad, asegurando la incorporación de infraestructura y equipamiento público, evitando los valores ambientales, paisajísticos y ambientales, brindando mayor dinamismo en la zona.

Las nuevas edificaciones contarán con locales comerciales ubicados en planta baja, generando un recorrido que podrá utilizarse libremente y turístico. Este recorrido de estacionamiento de estacionamiento y de circulación de personas y mercancías, brindando la zona, desde el río, muestra se ofrece al visitante desde un entorno permanente no al río, brindando la oportunidad de contemplar el paisaje y de realizar actividades acuáticas.

El área dispone de una lugar para el estacionamiento de embarcaciones y contenedores también con una edificación turística, que sirve de nexo entre la estación fluvial de Tigre y Puerto Madero, sumando así un nuevo eje de acceso a la ciudad.



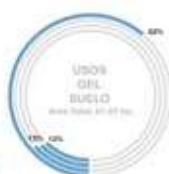
Con la creación y ampliación de la Reserva Ecológica Añoré, se busca un espacio fundamental para la conservación de la diversidad biológica y el aporte a un medio ambiente más saludable. Su cercanía con el centro de la ciudad y las centros de estudios, facilitan el uso recreativo y académico. Con la nueva reserva ecológica, se abre paso a una nueva forma de acceder a la naturaleza, convirtiéndola en uno de los grandes valores para la biodiversidad típica de la región, en un entorno modificado por el hombre.

La nueva oferta educativa para la motivación y el aprendizaje, permite comprender, relacionar e integrarse social, preparando nuevas experiencias que influyan en las personas a disfrutar de la naturaleza actual y en la vida del futuro.





E) País Educativo como se desarrolla el sector de Cuatralbo Universitario y sus alrededores, es una ampliación de las poblaciones de la UBA, más la creación de un Campus Educativo.



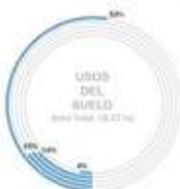
1994 - Journal of the
 1995 - The Journal of
 1996 - Journal of the
 1997 - The Journal of

**POLO
HOTELERO**

(1) Este formulario pretende ser un apéndice de una variedad cartográfica del Instituto de las Artes y las Artes, ofreciendo lugares de interés y servicios gastronómicos, así como una estrategia de ubicación, ya que está a punto de iniciar el desarrollo de un formulario y a pocos kilómetros del centro de la ciudad.

(2) Este sector se divide en 4 parcelas, donde se construyeron edificios de 3, 4 y 5 plantas, que constituyen con una gran gama comercial donde planta baja, todos estos edificios son de amplias áreas verdes y en contacto permanente con la laguna natural.

(3) Para permitir un servicio adecuado para los usuarios de cartografía e información ya que en cada una de ellas, pensando que los pasajeros ocupan un lugar de conexión con el aeropuerto (no se tienen espacios para personas que vienen a la ciudad por temas de negocios, pensando descansar y estando cualquier persona de la zona).



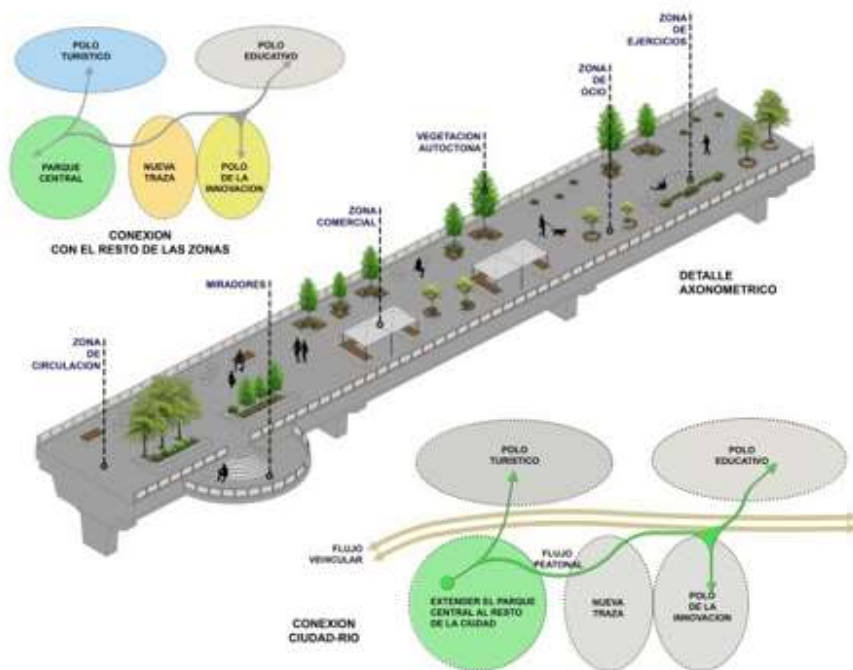
1. *What is the purpose of the study?*
 2. *What are the research objectives?*
 3. *What is the research design?*
 4. *What are the variables?*
 5. *What are the hypotheses?*
 6. *What are the results?*
 7. *What are the conclusions?*
 8. *What are the limitations?*
 9. *What are the implications?*
 10. *What are the future research directions?*





PLATAFORMA PEATONAL

La plataforma es un parque público elevado que conecta el Parque Central con el Parque de la Innovación, el Polo Gastronómico y el Polo Educativo. Este parque peatonal se crea con el fin de poder conectar las zonas más importantes del lugar, separando la tierra que tiene la ciudad con la costa del río, que es Av. Lugones - Av. Carrillo. La plataforma fue diseñada para darle suma importancia a la accesibilidad, la seguridad, habitabilidad y estructura, logrando de esta manera una pieza orgánica en todo su recorrido, en la que pueden convivir múltiples actividades en simultáneo.



La plataforma funciona como un parque público elevado, extendiendo el Parque Central al borde costero. Actualmente las Av. Lugones y Av. Carrillo son una barrera, que separa la ciudad del río. Con la plataforma se conecta la ciudad con el río y brinda mayor conexión con el resto de la ciudad.

