

Tipo de documento: Tesis de maestría



Escuela de Gobierno. Maestría en Economía Urbana

¿Cómo se construyó el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires? (1918-2024)

Autoría: Siverino, Franco

Año: 2024

¿Cómo citar este trabajo?

Siverino, F. (2024) *¿Cómo se construyó el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires? (1918-2024)*. [Tesis de maestría. Universidad Torcuato Di Tella].

Repositorio Digital Universidad Torcuato Di Tella

<https://repositorio.utdt.edu/handle/20.500.13098/13030>

El presente documento se encuentra alojado en el Repositorio Digital de la Universidad Torcuato Di Tella bajo una licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional CC BY-NC-SA 4.0

Dirección: <https://repositorio.utdt.edu>

Universidad Torcuato Di Tella

¿Cómo se construyó el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires? (1918-2024)

TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA

Alumno: Arq. Franco Siverino

Tutor: Arq. Augusto Penedo

Maestría en Economía Urbana

Año: Mayo 2024



UNIVERSIDAD
TORCUATO DI TELLA

Agradecimientos.

Gracias a mi familia, mamá, papá, hermana y a Maru, que me acompañaron a lo largo de este trabajo y me insistieron siempre para llegar a terminarlo.

Gracias a Cynthia Goytia, a los docentes de la maestría y a la Universidad Di Tella por los conocimientos adquiridos y las herramientas brindadas.

Gracias a Pablo Güiraldes, quien inicialmente me acompañó como director de este trabajo con mucha calidez y empeño.

Gracias a Augusto Penedo, quien siguió como director de este trabajo final, siempre muy predispuesto, atento y acompañando este proceso, haciendo buenas sugerencias y compartiendo su visión y conocimiento sobre el borde costero.

1. Introducción.....	3
2. Planteamiento del tema	5
2.1. Situación problemática.....	5
2.2. Objetivo general y objetivos específicos.....	7
3. Revisión de la literatura.....	8
3.1. Marco teórico.....	8
3.2. Metodología.....	8
4. Conformación del borde de la Ciudad de Buenos Aires con el Río de la Plata.....	13
4.1. Contexto histórico.....	13
4.2. Costanera Sur y Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio (1918-1940).....	16
4.3. Plan Director y plan del Ministro Pistarini para Costanera Norte (1940-1955).....	21
4.4. Plan Regulador y el avance de infraestructura sobre el borde costero (1955-1966).....	27
4.5. Esquema Director, renovación de la zona sur y proyectos fallidos (1966-1976).....	34
4.6. Código de Planeamiento Urbano y el plan de Extensión del Área Central (EAC) (1976-1983).....	41
4.7. La Reserva Ecológica, el caso de Puerto Madero y concesiones en Costanera Norte (1983-1994)...	47
4.8. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, nuevos actores y el uso público de la costa (1994-2008).....	57
4.9. Plan Urbano Ambiental y revitalización Costanera Norte (2008 - actualidad).....	63
5. Situación actual.....	81
5.1. Accesibilidad y movilidad en el borde costero.....	81
5.2. Usos del suelo a lo largo del borde costero.....	87
5.3. Composición espacial del borde costero, identidad y medio ambiente.....	94
6. Conclusiones.....	102
7. Referencias bibliográficas.....	114
8. Anexos.....	123

1. Introducción.

La Ciudad de Buenos Aires nace como una ciudad portuaria ubicada a orillas del Río de la Plata. La posibilidad de construir un puerto fue un factor de gran preponderancia al momento de decidir su lugar de fundación. Originariamente, Buenos Aires disponía de una gran cantidad de recursos hídricos: en el norte y en el este, el Río de la Plata; en el sur, el Río Matanza-Riachuelo. A su vez, en su interior contaba con una serie de arroyos que atravesaban su superficie, entre ellos se destacan los arroyos Vega, Medrano, Cildañez y Maldonado. Hacia el norte, ya por fuera de la ciudad, el corredor del Río Paraná. A pesar de esta riqueza en cursos naturales de agua, a lo largo de su historia Buenos Aires se dedicó a desperdiciarla y desaprovecharla (Di Virgilio, 2018).

Esta situación comenzó entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. En concordancia de las ideas modernas sobre arquitectura, progreso y urbanismo y con una población urbana creciente, se impulsó el entubado y relleno de los arroyos de Buenos Aires buscando generar mayores tierras urbanas para desarrollar edificios, infraestructura y servicios y despreciando por completo las condiciones naturales del terreno. Así es como se entubaron los arroyos Maldonado, Medrano, White, Vega y Manso; mientras que se rellenaron los arroyos Terceros Norte, Medio y del Sur, Cildañez y otros arroyos menores. Esto generó un cambio en la estética de la ciudad y también un daño ambiental no ponderado.

El Río Matanza-Riachuelo no corrió mejor suerte. Este río constituye el límite sur de la Ciudad de Buenos Aires y desemboca en el Río de la Plata. Naturalmente, esta región siempre fue propensa a las inundaciones debido a las crecidas del río, ya que se encuentra en una cuenca baja. Es por este motivo que nunca fue de gran interés residencial para la gente de la ciudad. De a poco, cada vez más industrias fueron instalándose en los alrededores de la cuenca. Actualmente, el Riachuelo se encuentra altamente contaminado, con industrias y asentamientos informales instalados en sus riberas (*El Riachuelo en estado crítico: en 2022 se retiraron 3.500 toneladas de basura*, 2023). Hay un gran daño ambiental al punto tal que desalientan y reubican aquellas viviendas más próximas a su cauce. El río no tiene ningún uso urbano o social que se pueda aprovechar.

Finalmente, la ciudad se encuentra definida en sus límites norte y este por el Río de la Plata. En total, cuenta con aproximadamente 25 km de borde costero. A pesar de este extenso borde, no resulta sencillo acceder a estas orillas. El borde entre suelo urbano y el río está compuesto por distintos actores que imposibilitan aprovechar esta situación. Así, contra el río encontramos clubes de carácter privado, la ciudad universitaria, el aeroparque, autopistas, el puerto, estaciones ferroviarias, tierras fiscales, una reserva ecológica y una estación de generación de energía. Por este motivo, cualquier porteño alguna vez escuchó decir que Buenos Aires “le da

la espalda” al río, ya que plagó su borde de servicios e infraestructura. Además, el Río de la Plata se encuentra altamente contaminado debido a que recibe afluentes cloacales, residuos y escombros. Una situación que malgasta aquellos espacios urbanos que en otras ciudades son considerados muy valiosos.

Esta tesis se organiza a lo largo de cinco capítulos, además de la conclusión, la bibliografía y los anexos. En el primer capítulo se presenta la introducción donde se plantea el problema, la pregunta de investigación y las hipótesis. El segundo capítulo corresponde al planteamiento del tema, mencionando la situación problemática, los intereses del investigador y los objetivos generales y particulares de este trabajo. En un tercer capítulo se aborda la revisión de la literatura, es decir, se establece el marco teórico necesario para comprender el caso y se presentan las distintas maneras de obtener fuentes de información para este trabajo y el criterio adoptado.

En el cuarto capítulo, se presenta un repaso histórico de la construcción del borde costero de la Ciudad de Buenos Aires a lo largo de su historia. A su vez, se encuentra subdividido en períodos políticos y distintos planes urbanos vigentes para la época. Se estudian las influencias recibidas, proyectos construidos, planes inconclusos y todo elemento que ayude a comprender el estado actual del borde costero.

En el quinto capítulo se desarrolla el análisis actual del borde costero de la Ciudad. El análisis se enfoca en tres principales temas: accesibilidad y movilidad en el borde costero; usos del suelo; y, por último, composición espacial, identidad y medio ambiente.

Finalmente, se desarrolla una conclusión donde se repasa todo lo abordado a lo largo de este trabajo y algunas opiniones que reflejan las vivencias de un porteño y su relación con el río a lo largo de su vida.

2. Planteamiento del tema.

2.1. Situación problemática.

El actual borde entre la Ciudad de Buenos Aires y el Río de la Plata no siempre fue así. Originariamente, los límites se encontraban mucho más adentrados en el territorio. En el norte, el río llegaba hasta las Barrancas de Belgrano, mientras que, en el sur, estaba próximo a la Casa Rosada y Plaza de Mayo, en la avenida Paseo Colón. Por mucho tiempo, las costas del río fueron utilizadas con fines recreativos y sociales (Di Virgilio, 2018).

La ciudad es un proceso social de transformación constante, donde una amplia gama de actores diferentes, con objetivos, programas e ideas distintas, se interrelacionan entre sí en un tiempo y espacio determinado. De esta manera, la sociedad produce el espacio y, a su vez, la sociedad se ve reflejada en ese espacio (Davenport, 2020). De esta manera, es posible entender y observar las ideas y el espíritu de la época en el que fueron producidos viendo las huellas y el legado que la sociedad ha dejado en la ciudad. En el espacio del borde costero sucede algo similar, donde la morfología, el uso y la composición del espacio ha ido mutando y transformándose a lo largo de los años.

De esta manera, así como en un momento eran habituales los baños en el río durante el verano en los distintos balnearios en que había en la costa. Mientras que en otras circunstancias el río también fue depósito de basura, escombros y desechos cloacales. El nivel de contaminación fue subiendo lentamente hasta que en 1975 las autoridades de la Ciudad de Buenos Aires decidieron prohibir el acceso y el uso del río.

Previo a esto, los límites de la ciudad con el río fueron mutando a lo largo de los años. Gradualmente, la ciudad fue ganando terrenos al río a través de toneladas de relleno vertidos sobre su borde costero, principalmente provenientes de obras urbanas. Estos nuevos terrenos fueron utilizados principalmente para colocar servicios e infraestructura correspondiente a la ciudad, en muchos casos malgastando recursos, espacio y tiempo. Muchos de estos proyectos perjudicaron la relación de la ciudad con el río (Fundación Ciudad, 2002). Un ejemplo claro fue la construcción de dos puertos, primero el proyecto del ingeniero Eduardo Madero. Como este puerto quedó obsoleto en menos de diez años, luego se construyó el actual puerto de la ciudad, proyecto del ingeniero Luis Augusto Huergo dejando abandonado el puerto diseñado por Madero en una zona clave de la ciudad.

Otro de los proyectos para estos terrenos ganados al río fue el de Costanera Norte y Sur, que consistía en parques que conectaban la costanera con la trama urbana a través de parques y paseos peatonales, tanto en el sur como en el norte de la ciudad. Nuevamente, este proyecto fue modificado a la brevedad, ya que en lugar donde se encontraba el parque de costanera norte se

decidió en 1945 construir un aeropuerto nuevo para la ciudad, el Aeroparque. De esta manera se dificultó el acceso a la costanera desde la trama urbana, perdiendo esa conexión que se buscaba con el proyecto original de Costanera Norte (Potenze, 2022). El río fue quedando cada vez más alejado y difícil de acceder, al menos en el norte de la ciudad. Por otro lado, en los terrenos ganados al sur de la ciudad se decidió expandir el área administrativa, generando que esos terrenos queden prácticamente en deshabitados y en desuso fuera del horario laboral.

Otro ejemplo es el área de Catalinas en el barrio de Retiro. Allí se cambió el código urbanístico para permitir la construcción de torres como parte de un polo de hoteles, oficinas y comercios (Menéndez, 2020). Así se crearon diversas torres con grandes visuales hacia el río, pero que obstruyen la visibilidad al río desde el resto de la ciudad.

Por último, las autopistas Illia y Buenos Aires-La Plata, junto con la avenida Lugones que es de difícil cruce, generan barreras que continúan dificultando la accesibilidad de la ciudad al río. Si se recorre el borde costero, además se pueden encontrar clubes de carácter privado, la ciudad universitaria y una central de generación de energía, en su mayoría, edificaciones de carácter privado que no permiten la libre utilización del borde costero.

Todas estas decisiones, sumadas a los altos niveles de contaminación, fueron alejando a la ciudad cada vez más del río. Barreras urbanas que dificultan su acceso, uso y visibilidad. La relación de Buenos Aires con su río es distinta a la de la mayoría de las ciudades costeras. Es un caso muy particular, en especial considerando la extensa costa que posee la ciudad. Un espacio urbano sumamente rico, con condiciones naturales únicas, una gran biodiversidad, un espacio desaprovechado, donde se pierden muchas oportunidades sociales, espaciales, comerciales, naturales, de ocio, ambientales, residenciales y económicas. Por momentos, el porteño se olvida que reside en una ciudad con costa.

En los últimos años, hubo proyectos urbanos que, a mi entender, intentaron mejorar la relación de la ciudad con el río, al menos en pequeños tramos del gran frente costero. Un proyecto es la creación del barrio Puerto Madero, donde antes se encontraba el obsoleto puerto diseñado por el ingeniero Madero. En este nuevo barrio se desarrollaron viviendas, comercios, hoteles y oficinas, en su mayoría orientadas al río y muy cercanas a su costa. El otro proyecto que intenta recuperar la relación con el río es la reserva ecológica de Costanera Sur, próxima a Puerto Madero. Unos terrenos ganados al río que originalmente iban a ser utilizados para instalar un nuevo distrito financiero, pero al demorarse el proyecto, los terrenos se llenaron de sedimentos y plantas que comenzaron a crecer naturalmente con especies autóctonas. Finalmente, se decidió abandonar la idea del distrito financiero para inaugurar la reserva ecológica.

Ante este contexto, lo que va a investigar en profundidad este trabajo es, ¿cómo fue la evolución del borde costero de la Ciudad de Buenos Aires con el Río de la Plata en los últimos cien años? Entender cómo se fue estructurando y formando este sector urbano a lo largo de la historia es esencial para comprender la situación actual, su relación con el resto de la ciudad y por qué este sector es tan importante para la ciudad y los porteños.

2.2. Objetivo general y objetivos específicos.

El objetivo principal del trabajo es explicar cómo fue cambiando el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires en los últimos cien años. Se tomó como punto de partida el proyecto de inauguración del balneario de Costanera Sur, siendo que se trataba de un proyecto innovador y el primer proyecto donde se puso foco en la relación de la ciudad con el río. A partir de allí, se analizarán distintos proyectos, realizados e inconclusos, que se realizaron para conformar el borde tal como se encuentra hoy. Por otro lado, se tomarán lineamientos urbanísticos referidos al máximo aprovechamiento de los bordes costeros con el fin de entender si estamos ante la mejor situación posible o si puede mejorar la situación actual y así diagnosticar su situación actual y cómo es su relación con la ciudad.

Los objetivos específicos son:

- Analizar cómo fueron los proyectos que ocurrieron en el borde costero a lo largo de los años, junto con sus consecuencias positivas y negativas.
- Vincular los principales proyectos o mojones sobre el borde costero con el contexto histórico político y mundial en que sucedieron; relacionarlo con la teoría, la literatura y los paradigmas de la época para comprender sus fines y motivaciones. Trazar paralelismos con casos similares.
- Comprender la huella y el impacto que cada época, con su mentalidad y literatura, han dejado en el espacio de borde costero.
- Mostrar cómo fue cambiando y mutando el uso que los porteños le dieron al río.
- Diagnosticar su situación actual y cómo es su relación con la ciudad. Evaluar la densidad consolidada sobre el río, la calidad de esos espacios y de la trama, los usos del suelo y la accesibilidad al mismo.
- Examinar el uso que la ciudad le da actualmente al río. Considerar cómo podría mejorar esa relación en vinculación a otros frentes costeros.

3. Revisión de la literatura.

3.1. Marco teórico.

Dentro de la literatura existente, se estudiarán registros históricos, licitaciones públicas y privadas, cambios en el código urbanístico, leyes nacionales sancionadas, artículos periodísticos, papers y casos de estudio vinculados a Waterfronts, encuestas, los estudios de la ONU de Hábitat y de distintas organizaciones civiles vinculadas al urbanismo, la sustentabilidad y la protección del medio ambiente.

Por un lado, se investigará el crecimiento y desarrollo del borde costero. Se hará un repaso histórico de las principales características de la evolución del borde tomando como punto de partida el proyecto del balneario de Costanera Sur. Desde los cambios en los usos del suelo, las construcciones realizadas, las demoliciones y toda normativa vinculada al uso del río. Para ello, se tendrán en cuenta las licitaciones públicas y privadas llevadas a cabo en las proximidades del río, los cambios en el código urbanístico que hubo en el periodo estudiado y las leyes sancionadas vinculadas con el hábitat y el medio ambiente. Se considerará útil todo documento que sirva para comprender y brindar información acerca de los distintos hechos y acciones que consolidaron el actual borde costero.

Por otro lado, se intentará contextualizar todas estos hechos y acciones con literatura y documentación que ayuden a entender el contexto nacional, regional o mundial que acompañaron estas medidas. Para ello, serán de suma importancia los informes de ONU, convenios urbanísticos por parte de distintas organizaciones internacionales, situaciones y ejemplos similares alrededor del mundo y todo tipo de normativa o tratado internacional vinculado con el medio ambiente y el cambio climático. El objetivo es comprender y relacionar el contexto nacional e internacional y la influencia que pudo haber tenido a la hora de consolidar y construir el borde costero de la ciudad. Comprender el concepto de ciudad y medio ambiente de las distintas épocas ayudará a explicar de mejor manera el resultado final.

Finalmente, para analizar y plasmar la situación actual, se tomarán lineamientos de conformación de bordes costeros de distintas ciudades con el fin de analizar la situación actual del borde de Buenos Aires. A su vez, para captar las sensaciones y opiniones del porteño con el borde del río, se realizaron visitas de campo y observaciones. El fin de esto es concebir cuál es el uso actual del río dentro de la ciudad y cómo pretende el ciudadano que sea esa relación.

3.2. Metodología.

a) Estrategia de investigación

Este trabajo de investigación es de carácter cualitativo, consiste en la observación y el repaso de la construcción del borde costero de la Ciudad de Buenos Aires consumado desde un punto de vista del investigador. Para reflejar y describir las observaciones pertinentes, esta investigación utiliza diversas técnicas y prácticas metodológicas, en lugar de una estrategia única. El objetivo es alcanzar una comprensión más precisa y detallada del tema de investigación, utilizando todas las herramientas disponibles. Coincidiendo con la visión de Keith Punch (2002), se considera que no necesariamente hay un enfoque más importante y que cada uno de ellos tiene ventajas y desventajas. Combinar las distintas técnicas y prácticas metodológicas ayudará a una mejor interpretación y explicación del estudio de caso.

Al tratarse de un estudio de caso particular y único, lo primordial es conocer el caso a fondo. Por este motivo, este trabajo de investigación es de carácter descriptivo y no comparativo. Se evitarán paralelismos y comparaciones constantes y detalladas con otros bordes de ríos de otras ciudades para evitar desviarse del foco del trabajo. Sin embargo, no se descarta utilizar este recurso en algún caso puntual si es que ayuda a una mejor comprensión de nuestro caso.

Como se mencionó anteriormente, son varias las herramientas a utilizar para obtener la información necesaria para llevar adelante el trabajo. Análisis documental, revisión de archivos históricos, otros papers de investigación sobre el tema, artículos periodísticos, observaciones del campo de trabajo, técnicas del tipo cuantitativas y entrevistas en profundidad realizadas a informantes claves serán de gran utilidad para relacionar nuestro objeto de estudio con el contexto histórico con el que se fue desarrollando. Cada una de estas herramientas será de vital importancia para alcanzar los distintos objetivos específicos que plantea este trabajo.

Por todos estos motivos, podemos decir que este trabajo sigue los lineamientos de la técnica de estudio de caso, ya que esta investigación busca responder el “cómo” se formó y construyó el borde costero, iniciando un repaso de hace cien años, hasta llegar a los tiempos actuales e intentando explicar también los “por qué” de esas decisiones. El autor Yin (1994, p.236) coincide con esto al referirse al estudio de caso como:

« [...] an empirical inquiry that investigates a contemporary phenomenon within its real-life context, especially when the boundaries between phenomenon and context are not clearly evident. [...] The case study inquiry copes with the technically distinctive situation in which there will be many more variables of interest than data points, and as one result relies on multiple sources of evidence, with data needing to converge in a triangulating fashion, and as another result benefits from the prior development of theoretical propositions to guide data collection and analysis».

Siguiendo con los parámetros de Yin (1994) sobre los estudios de caso, se puede catalogar este trabajo de investigación como un estudio de caso de tipo descriptivo, cuyo fin es describir,

comprender y explicar el proceso de conformación del borde costero de la Ciudad de Buenos Aires.

b) Selección del caso

El borde costero de la ciudad fue un tema que siempre me llamó la atención. Es recurrente para los porteños escuchar la frase “Buenos Aires siempre le dio la espalda al río”. Para cualquiera que se encuentre en Buenos Aires, a pesar de la cercanía al río, resulta muy difícil verlo y acceder al mismo, corroborando esa frase que tanto se escucha. En comparación con otras ciudades con extensos bordes costeros, se puede ver como los bordes costeros o las cuencas hídricas son mucho mejor aprovechadas. Esta situación lleva a preguntarme, ¿cómo funcionaría urbanísticamente la ciudad si hubiera aprovechado su extenso frente costero de otra manera? Desde ya, este trabajo no busca ni intentará responder esta pregunta, pero me pareció una buena oportunidad para intentar comprender cómo la ciudad construyó y consolidó su borde actual.

Creo que entender el pasado y los procesos que llevaron a la situación actual ayudará a evitar cometer errores similares en el futuro y poder enmendar y mejorar la situación actual sin perder la identidad de la ciudad.

Por último, la consolidación del borde costero engloba muchos temas actuales y de mi interés. Algunos de estos temas son: el diseño y la planificación urbana, el manejo del medio ambiente, el bienestar social, el uso de espacios verdes y la forma de hacer ciudad. La posibilidad de estudiar y analizar cada uno de estos temas fue otra de las motivaciones que me llevaron a elegir este caso para su estudio.

c) Fuente de información

La correcta selección de fuentes de información es un punto clave al realizar un trabajo de investigación. Un mismo hecho puede ser descrito o analizado desde distintas perspectivas que a su vez están condicionadas por las definiciones y decisiones metodológicas implícitas del observador (Bazzano y Montera, 2016). La variabilidad de origen de las fuentes permite una mejor comprensión de esa porción de realidad estudiada y con ello construimos nuestras propias unidades de análisis que conllevan a nuestra interpretación del objeto de estudio.

En este sentido, esta tesis utiliza fuentes de información primaria y secundaria. Como fuentes secundarias se utilizarán libros, leyes, normativas y legislación, artículos científicos, artículos periodísticos, informes gubernamentales y de distintas organizaciones civiles y videos y recortes de televisión. Por su parte, para recolectar información de tipo primaria, se saldrá a campo, se realizarán observaciones y se utilizará la técnica del informante clave a través de un cuestionario no estructurado. El fin de estas entrevistas es conocer la opinión, la experiencia y los conocimientos del tema en cuestión de distintos profesionales, como pueden ser ambientalistas, geógrafos, investigadores y urbanistas con el fin de conseguir información de

distintos sectores y obtener un análisis interdisciplinario que aborde el desarrollo del borde costero de la manera más completa posible. Los entrevistados serán de distinto perfil y rango etario con el fin de obtener diferentes perspectivas. Los entrevistados serán mantenidos en el anonimato por razones éticas.

d) Técnicas de recopilación de datos

Las técnicas de recolección de datos están vinculadas a las fuentes de información. Para las fuentes de información secundarias, la recolección de datos ocurre a través de un análisis bibliográfico. Por su parte, para las fuentes de información primarias, serán las entrevistas y observaciones las que recolectan la información.

La demarcación de la población de los entrevistados se hará mediante un muestreo teórico, siguiendo las necesidades y oportunidades que surjan de la investigación. El criterio de elección de nuestro informante clave seguirá los lineamientos de Marshall (1996), quien plantea que un informante clave será aquel que tiene los conocimientos y experiencia que requiere la investigación y tiene la capacidad, tiempo y voluntad de expresar sus conocimientos y participar de la investigación.

El objetivo de la recolección de datos es generar un concepto que logre ser fiel y representativo del objeto de estudio, en este caso, la construcción del borde costero de la ciudad, y que, a su vez, ese concepto pueda ser comprendido en profundidad, entendiendo, desde ya, que esa comprensión nace de una interpretación subjetiva, principalmente en el caso de los informantes clave. Es importante brindarle un contexto a la información recolectada y entender, que dentro de la interpretación es más importante el enfoque y comprensión del caso estudiado que la objetividad de la interpretación en sí misma. La confianza en la información obtenida será válida al interpelar los datos de fuente secundaria con los datos de fuente primaria.

e) Validez de la investigación

Como se mencionó en el apartado anterior, la validez de los datos se obtiene a partir de la triangulación de nuestros hallazgos con la información de los informantes clave (Yin 1994). Según Yin:

« With triangulation, the potential problems of construct validity also can be addressed, because the multiple sources of evidence essentially provide multiple measures of the same phenomenon. Not surprisingly, one analysis of case study methods found that those case studies using multiple sources of evidence were rated more highly, in terms of their overall quality, than those that relied only on single sources of information. »

Es la variedad de las fuentes de información lo que enriquecerá el trabajo y permitirá obtener información más rigurosa y confiable.

f) Limitaciones del estudio

Los resultados obtenidos en este caso pertenecen y responden exclusivamente al estudio del borde costero de la Ciudad de Buenos Aires. No acepta inferencias estadísticas de aplicación universal. No obstante, ciertos resultados pueden tener relación con casos con características y contextos similares.

A diferencia de los estudios cuantitativos, donde los resultados son extrapolables con casos similares, en los estudios de caso el resultado es más enriquecedor cuando mayor evidencia empírica presenta y permite al lector seguir el camino lógico del investigador para entender el caso estudiado. Para lograr eso, en el anexo de este trabajo se incluye toda la información complementaria utilizada en esta investigación.

4. Conformación del borde de la Ciudad de Buenos Aires con el Río de la Plata.

4.1. Contexto histórico.

La Ciudad de Buenos Aires y el Río de la Plata se encuentran fuertemente vinculados desde la fundación de la ciudad. No hubiese existido Buenos Aires sin Río de la Plata. Es por eso que, para entender esta relación, es de vital importancia comprender los orígenes de la ciudad. Buenos Aires se fundó en 1580 por Juan de Garay a orillas del Río de la Plata y cercano a la cuenca del Riachuelo. Se estableció esta ubicación estratégicamente, ya que desde los sectores altos se podían divisar las naves enemigas y las aguas poco profundas del río funcionaban como defensa natural, ya que no se permitía la llegada directa a tierra firme. Allí se estableció un primer puerto, cercano al Riachuelo, un cabildo y se produjo el reparto de tierras. Socialmente, las aguas del Río de la Plata eran utilizadas para baños y usos sanitarios. A su vez, el río ofrecía un paisaje singular, riqueza biológica, y aportaba un recurso esencial para la salud, la recreación y el esparcimiento. En sus orígenes, Buenos Aires perteneció al Virreinato del Perú; era considerado un espacio marginal en el “Nuevo Mundo” del imperio español, alejado de los grandes centros urbanos y comerciales (Fundación Ciudad, 2002). En este período, Buenos Aires se mantuvo como una ciudad pequeña, poco poblada, dedicada principalmente al contrabando y a la explotación primaria del ganado cimarrón.

En 1776, el rey Carlos III creó el Virreinato del Río de la Plata para resistir la penetración portuguesa e inglesa en la cuenca del Río de la Plata, nombrando a Buenos Aires como capital del flamante virreinato. Así se estableció un nuevo régimen de comercio de las colonias para con España, donde Buenos Aires se convertía en el puerto de entrada y salida de Sudamérica hacia Europa. Durante este período, el borde costero de la ciudad era utilizado principalmente como uso portuario y como zona de baños e higienización. Tras la independencia argentina y la posibilidad de comercializar libremente con otras naciones Buenos Aires se consolidó como un puerto comercial de materias primas de una nación en auge. Fue así como Buenos Aires se transformó en el epicentro de una zona económica de dinamismo creciente, sobre todo en productos de ganadería y lanar, e inició un proceso de crecimiento y desarrollo urbano (Fundación Ciudad, 2002).

Hacia finales del siglo XIX, Buenos Aires estaba consolidada como ciudad portuaria y con una población habitacional creciente. Durante este período, la organización del espacio costero estuvo orientada hacia la formación de un enclave ferroportuario ligado a las exportaciones y un sitio para proveer redes, servicios y espacios públicos a una ciudad que se convertía en una metrópoli.

Por un lado, se empezó a considerar la costa como un espacio de ocio y esparcimiento, principalmente para las clases más acomodadas. Se conformó el Parque Tres de Febrero, ubicado en el nuevo sector norte de la ciudad, donde se establecieron las clases más altas luego de una reestructuración sanitaria que se produjo después que la población de Buenos Aires haya sufrido distintas pestes por las condiciones de saneamiento. Dicho parque era el borde norte de la ciudad con el río y buscaba imitar la arquitectura de los grandes parques públicos europeos (Dadon, 2020). Allí se colocaron las primeras áreas bajas rellenadas, se suavizó la barranca del río, se modificó y rectificó la línea de la costa y se avanzó sobre el borde del Río de la Plata, acciones que se repetirían a lo largo de la costa hasta estos días. A su vez, surgen las primeras ideas de construir paseos peatonales y vehiculares a lo largo del borde costero, pero nunca se llevaron a cabo.

Por otro lado, se encontraba el uso productivo del borde costero. Buenos Aires, como ciudad exportadora de materias primas, debía mejorar su infraestructura para adaptarse a los avances tecnológicos producidos en tiempos de revolución industrial. El pensamiento de Alberdi en aquellos tiempos consideraba necesario “traer las capitales a la costa” (Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, 2007, p. 9-10) para explotar la condición agroexportadora. Bajo este criterio se decidió construir una estación central de ferrocarril muy cercana a la zona portuaria con el fin de facilitar la llegada de productos exportados al puerto, junto con la extensión de algunas líneas de ferrocarril que corren paralelamente al borde costero. Estas líneas de ferrocarril fueron las primeras barreras que segmentaron el uso urbano de las costas del Río de la Plata (Brailovsky, 2014). También se colocaron rellenos en la zona de Catalinas y Retiro para reforzar el acceso fluvial en la zona portuaria. En el sector sur del borde costero de la ciudad, zona de terrenos bajos y propensos a inundaciones, se ubicaron aquellos inmigrantes de menor poder adquisitivo que llegaban a la ciudad y fue también zona de fábricas e industrias. La superposición de los usos tradicionales de la costa de baños y el lavado, en la suma de las nuevas funciones de puerto, servicios e industria hicieron del borde costero un territorio de conflicto con respecto a sus usos (Martiré, 2008).

Al mismo tiempo, se empezaba a pensar en un nuevo puerto de mayor capacidad y capaz de poder albergar los nuevos buques de la época. Para ello, se llamó a concurso donde se presentaron ideas con conceptos muy distintos. Por un lado, estaba el proyecto de Eduardo Madero, quien proponía el desarrollo de un nuevo puerto construido sobre terrenos ganados al río, en las costas bajas que se encuentran al este de Plaza de Mayo, construyendo una isla artificial. El programa proponía la construcción de dos dársenas de acceso y cuatro diques intermedios cerrados, que imitaba la estructura de los grandes puertos ingleses de Londres y Liverpool. Por el contrario, el proyecto del Luis Huergo representaba un diseño avanzado y

novedoso en relación con intervenciones internacionales, ya que planteaba una serie de dársenas abiertas en forma de peine, también sobre terrenos generados con rellenos sobre el río. En cuanto a la relación de la ciudad con el puerto, ambas propuestas eran “alimentadas por el ideario iluminista de la generación del ochenta, pensaban la obra como la construcción de infraestructuras, de nuevas oportunidades de negocio y de una puerta de entrada a la ciudad y a la Nación” (Di Virgilio, 2018, p. 8). Finalmente, el Congreso de la Nación terminó optando por la propuesta de Eduardo Madero, pero a tan sólo diez años de su inauguración en 1889, este puerto quedaría obsoleto ante el tamaño de las nuevas embarcaciones y se encomienda la construcción del Puerto Nuevo que seguía los lineamientos de Luis Huergo. El abandono del obsoleto Puerto Madero se convertía en una nueva barrera urbana que dificultaba el acceso al río.

En el espíritu del centenario de la República Argentina, se produjeron múltiples cambios a nivel urbanístico y paisajístico. Siguiendo los lineamientos urbanísticos de Haussmann y de las principales ciudades europeas, se construyeron el Teatro Colón, el Palacio de Congreso y el Palacio de Tribunales y se abrió la Avenida de Mayo y las diagonales norte y sur. El arquitecto y paisajista francés Carlos Thays realizó obras de embellecimiento en el Parque Tres de Febrero y diseñó el Parque Centenario, entre otros. Siguiendo este criterio, se idearon varios proyectos que no se llevaron a cabo por diferentes motivos, entre estos, un proyecto de Benito Carrasco que proponía un paseo metropolitano que recorría el borde costero desde Costanera Norte hasta Tigre. Si bien ese proyecto nunca llegó a concretarse, luego se retomó la idea de acompañar el borde costero con uso recreativo y espacio público. Durante este periodo, hubo una revalorización del espacio público urbano, pensando en bulevares y balnearios públicos como espacio de sociabilidad y esparcimiento.

Como se puede observar, el uso del borde costero fue cambiando a lo largo de los años. En distintas épocas, “la estructuración del espacio metropolitano se apoyó en una reflexión sobre la relación entre ambiente y sociedad (la salud, las infraestructuras sanitarias), una reflexión sobre la relación entre infraestructura y producción (la construcción del soporte logístico) y una reflexión sobre el crecimiento y la estructuración del espacio construido (trazado, forma urbana, estética edilicia, calidad del espacio público)” (Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, 2007, p. 8). En un principio, fue utilizado a modo de defensa y de higiene urbana. Con una ciudad en crecimiento económico y poblacional, se utilizó el borde costero como una oportunidad de expansión territorial y espacio para infraestructura y servicios, explotando la condición de país exportador, pero también, segmentando la relación costa-ciudad. Finalmente, con una ciudad ya consolidada, metrópoli y centro económico mundial, ya podía vislumbrarse una costa más segmentada, con la costanera norte vinculada al ocio y el esparcimiento, intentando simular los

grandes paseos de las principales ciudades europeas; una zona portuaria consolidada, con servicios e infraestructura de transporte y el borde sureño vinculado con la producción y la industria. Sumado a esto, ya empezaban a aparecer las primeras barreras en la accesibilidad a la costa, como son los tendidos ferroviarios y la obsoleta infraestructura de Puerto Madero. En este contexto, aparece el primer objeto de estudio de este trabajo, el proyecto de Costanera Sur.

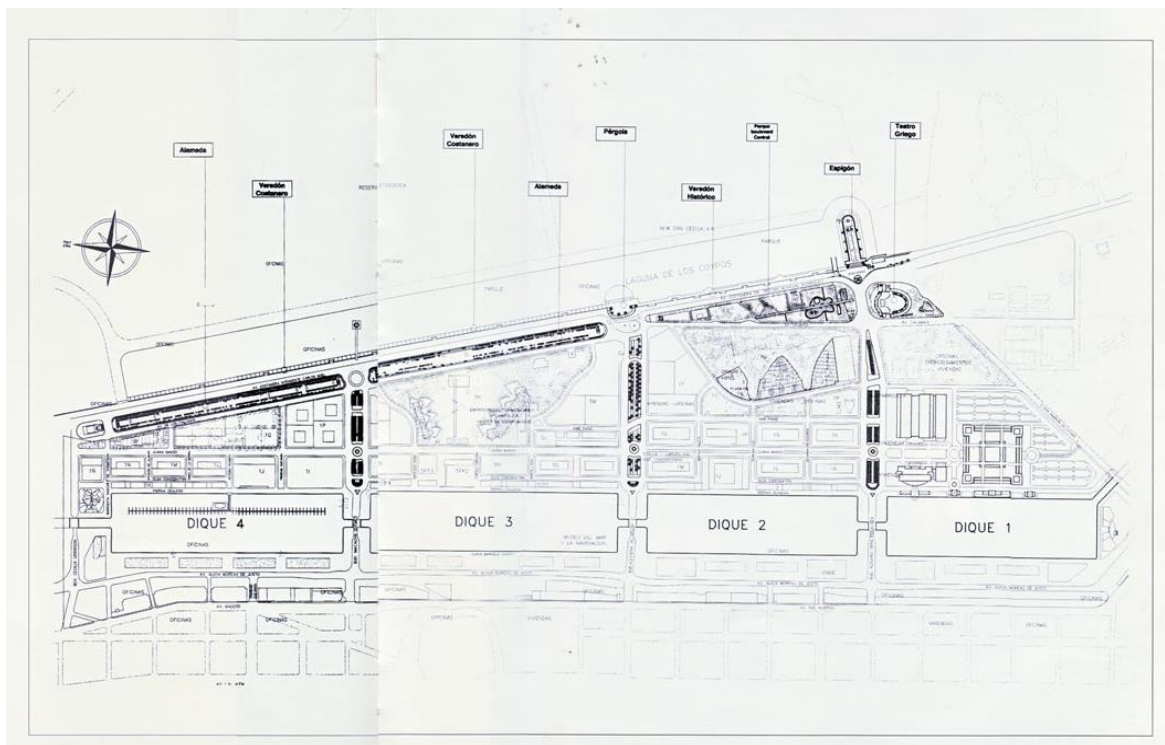
4.2. Costanera Sur y Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio (1918-1940).

En 1916, el intendente de la Ciudad de Buenos Aires, Arturo Gramajo, le encargó al Director de Paseos un proyecto para la Costanera Sur, con el fin de transformar los sitios abandonados detrás de Puerto Madero que ya se encontraba en desuso. El director de Paseos en aquel entonces era Benito Javier Carrasco, que se desempeñó en la función entre 1914 y 1918. Benito Carrasco era un ingeniero agrónomo con fuertes intereses por la flora y fauna autóctona, los parques urbanos y el urbanismo. Fue discípulo del renombrado Carlos Thays, un arquitecto, paisajista, urbanista y periodista francés que desarrolló gran parte de su trabajo en Argentina y Uruguay. Carrasco tenía un concepto de espacio público cuyas funciones no eran solo paisajísticas, sino también, debía cumplir funciones sanitarias y ser vehículos de prácticas sociales, ofreciéndole mejor calidad de vida sobre todo a las clases menos favorecidas. También estaba interesado en otros aspectos urbanos que eran discutidos en aquel entonces como las infraestructuras de servicios, transportes e higiene. Entre sus obras más destacadas, se encuentran el Rosedal en el barrio de Palermo y gran parte de la infraestructura del Jardín Botánico. En 1908, Carrasco había propuesto un plan integral para el tratamiento del borde costero desde Puerto Nuevo hasta Tigre, “Proyecto de Embellecimiento”, utilizando el concepto de espacio público como respuesta a diferentes problemáticas y formas de acceder al río y a modo de evitar iniciativas especulativas inmobiliarias. Sin embargo, este proyecto nunca se llevó adelante.

La zona donde se desarrolló el proyecto estaba atravesada por una red activa de vías férreas dedicadas principalmente al tráfico portuario, lo que dificultaba el acceso a la zona. Al mismo tiempo, la zona detrás de los diques abandonados de Puerto Madero era una zona de depósito de desperdicios, un foco de infección y una zona muy insegura. La idea original de Gramajo constaba de piletas de aguas termales, un paseo a orillas del río y jardines franceses que acompañaban el recorrido. Carrasco por su parte, ideó un paseo costero con muchas más funciones sociales, deportivas y de ocio (plano en Figura N° 1). Para mejorar la accesibilidad al borde, Carrasco dividió el proyecto en dos zonas: una desde Avenida Brasil hasta Avenida Belgrano y otra desde Avenida Belgrano hasta Dársena Norte. El trayecto entre Avenida Brasil y Avenida Belgrano era de acceso peatonal únicamente, contaba con una rambla de diez metros

de ancho con jardines a sus costados, un espigón que se adentraba en el Río de la Plata con instalaciones de vestuarios para los bañistas, sectores deportivos con canchas de fútbol y tenis, restaurantes, confiterías, teatro, casino y una cortina de álamos que obstaculizaban la vista de los galpones del puerto. El espigón se asemejaba a aquellos espigones de los balnearios europeos con un mirador o un faro en su remate (Martiré, 2008, p.69). Por su parte, la zona comprendida entre Avenida Belgrano y Dársena Norte privilegiaba el acceso vehicular, pero sin descuidar el paseo peatonal, ya que también contaba con un veredón de diez metros de ancho con jardines a ambos lados. El proyecto intentaba rescatar la playa natural, con una avenida paralela al río e infraestructura para el uso de actividades recreativas pasivas y programas de entretenimiento más participativos.

Figura N°1: Plano del paseo costero de Costanera Sur.



Fuente: Ing. Fernando González - *Costanera Sur*.

Durante el mandato de Carrasco frente a la Dirección de Paseos, se niveló y rellenó el terreno, se construyeron las canchas de tenis y fútbol, la pérgola en el paseo peatonal y las obras de paisajismo. Luego en el cargo, lo sucedió su hermano, Eugenio Carrasco quién también era ingeniero agrónomo, pero había estudiado en Bélgica. Eugenio Carrasco se desempeñó en el cargo desde 1918 hasta 1922. Bajo su mandato, se terminó de construir el proyecto de Benito Carrasco, introduciendo algunos cambios como un rond-point en Avenida Belgrano y cambios en el diseño del espigón. Benito Carrasco, quien estaba distanciado de su hermano, fue muy

crítico con el cambio en el diseño del espigón, al que calificó como “una obra innecesaria, antiestética y costosísima” (Bellochio, 2016).

Finalmente, el balneario sería inaugurado el 11 de diciembre de 1918 por el presidente Hipólito Yrigoyen y fue todo un éxito, de acuerdo con los artículos periodísticos de la época.

“Cada vez hay más gente a pesar del miércoles laborable. Son como las tres de la tarde y nunca se ha visto por estos lares semejante multitud buscando la brisa del mar criollo y saboreando, por anticipado, el futuro lugar de chapuzón popular [...] se humedecen los prolijos canteros cultivados con motivos florales al estilo de los jardines de Versalles, o se desliza el agua por las farolas y los maceteros franceses de bronce que de tan nuevos aún brillan en sectores que no tomaron verdín. [...] Es realmente una multitud la que canta con los acordes del Himno Nacional. El presidente Yrigoyen corta las cintas junto al intendente Llambías. Monseñor Alberti traslada la bendición del agua a las aguas produciendo un verdadero milagro: que nadie resulte lesionado en el tropel que se lanza al disfrute” (Bellochio, 2016).

El paseo costero ideado por Benito Javier Carrasco era un éxito que brindaba la posibilidad de disfrutar del verano a aquellas clases más desafortunadas que no podían acceder a los balnearios de Mar del Plata, Niza o Biarritz. Alrededor de 45.000 concurrentes por semana se reunían en el nuevo paseo costero durante la temporada de verano (Dadon, 2020) (ver imágenes en Anexo 1). El proyecto también solucionó un gran problema que tenía la ciudad por aquel entonces generando un gran espacio público cercano al centro de la ciudad. Se aprovechó un espacio residual que había quedado en desuso con la desafección de Puerto Madero recomponiendo la relación con el río.

En el año 1922, Carlos Martín Noel asume la intendencia de la ciudad. Al año siguiente, el intendente Noel crea la Comisión de Estética Edilicia con el objetivo de elaborar el primer plan regulador urbanístico para la Ciudad de Buenos Aires, teniendo en cuenta que se trataba de una metrópoli en crecimiento continuo. La Comisión Estética Edilicia estaba conformada por prestigiosos profesionales donde se destacaba el arquitecto paisajista francés Jean-Claude Nicolas Forestier. Forestier fue discípulo de Jean-Charles Alphand y Georges-Eugène Haussmann, quienes estuvieron a cargo de la renovación urbanística de París a finales del siglo XIX (conocido como el plan Haussmann para París). Forestier llevó adelante el proyecto de sistema de parques para París, la urbanización de la montaña de Montjuic para la Exposición Internacional de Barcelona y el Parque de la Fraternidad Americana en La Habana, entre varios proyectos más. Forestier, además, también adoptó las ideas de urbanismo moderno, planteadas por Le Corbusier en el período de entreguerras. Para Forestier, el plan de la ciudad debía

complementarse con un sistema de parques que parezca un paseo urbano de escala para el caminante.

La Comisión de Estética Edilicia finalmente elabora el documento “Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio” en 1925. El Proyecto Orgánico y el Plan Regulador y Reforma de la Ciudad se convirtieron en el primer documento en dar respuesta al fenómeno expansivo de la ciudad, regulando y normalizando su crecimiento con parámetros urbanísticos modernos (Moderna Buenos Aires, s.f.-a). El plan contemplaba el desarrollo de la ciudad por los próximos 25 años. Los principios del plan consistieron en respetar la figura histórica de la ciudad, aireación de los núcleos urbanos por medio de jardines proporcionados, creación de barrios nuevos y su unión con la ciudad contigua, separación de los distintos barrios con sus reglamentaciones correspondientes, agrupamiento de edificios administrativos para formar centros monumentales, variedad de aspecto de las calles, proporción de los espacios libres en relación a la superficie construida, multiplicación de los parques y jardines públicos, creación en la periferia de barrios parques para descongestionar centros obreros, cruzar la ciudad con avenidas-paseos uniando entre sí los parques y reservas para garantizar y evitar las aglomeraciones excesivas (Moderna Buenos Aires, s.f.-a).

En los principios del plan pueden notarse grandes influencias de las ideas urbanísticas europeas, tanto francesas del plan de Haussmann, como los centros monumentales, la importancia de los parques y el espacio público y las avenidas-paseos que cruzan la ciudad uniando parques y lugares de interés que a su vez dividen en grandes fajas de aireación las diversas zonas de la ciudad. También se puede ver la influencia inglesa, haciendo mención a la ciudad-jardín, concepto de Ebenezer Howard que se llevó adelante principalmente en el Reino Unido a principios del siglo XX. Barrio Parque, por nombrar un ejemplo, responde a este punto. Por último, asimismo hay influencias del movimiento moderno con las ideas de edificios monumentales.

Con respecto a la relación de la ciudad con el río, el proyecto abordaba la Costanera casi de manera exclusiva. Por una parte, hablaba de reconquistar el río (Beaumont, 2016, p. 236), se planteaba por primera vez la incomunicación del borde con la ciudad como una problemática y la necesidad de revalorizar las costas. A pesar del éxito que había tenido el proyecto de paseo costero de Carrasco en Costanera Sur, aún se consideraba que la ciudad no contaba con una buena relación con el río y que debía devolverse a la ciudad su característica más bella y su condición de ciudad al borde de un gran estuario (Moderna Buenos Aires, s.f.-a).

En búsqueda de solucionar y mejorar la accesibilidad de la ciudad hacia el río, Forestier planteó un proyecto faraónico para la Costanera Norte, desde el Puerto Nuevo hasta la flamante Avenida General Paz. El proyecto contaba con una avenida que bordeaba el río de 100 metros

de ancho, una sucesión de jardines, parques, villas y lagos artificiales, barrios residenciales, viviendas de alquiler, equipamiento comercial y recreativo como hoteles, salas de fiestas, restaurantes y teatros. El contexto económico de aquel entonces, sumado a la falta de voluntades políticas, hizo inviable la construcción en su totalidad de este proyecto. Sin embargo, algunas ideas de lo que planteaba Forestier sí pudieron llevarse a cabo sobre terrenos ganados al río con escombros de las obras de mejoramiento, dragado y desplazamiento del canal Mitre y de la construcción de la línea B de subte.

Así es como a finales de la década del 20, se empieza la construcción de la Avenida Costanera paralela al borde del río, aunque con un menor ancho del previsto, el Parque de la Raza, de 40 hectáreas de extensión, y los barrios residenciales, con modelo de ciudad jardín de Barrio Parque y Bajo Belgrano. Por causa de distintas crisis económicas, estas obras tardaron más de 10 años en finalizar su construcción. La obra de la avenida Costanera Norte fue considerada la obra más importante del año, y fue bien recibida por los ciudadanos, ya que “con esta obra, se ha logrado uno de los postulados porteños de más significado en nuestra vida urbana: la reconquista del río” (Bellochio, 2016).

Por otro lado, el Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio también proponía cambios en el paseo costero de Carrasco que continuaba siendo de gran concurrencia durante los veranos porteños. Para el paseo costero en Costanera Sur, Forestier planteaba una nueva sucesión de jardines en el trayecto entre la calle Viamonte y Avenida Belgrano y también unas escaleras tipo malecón que facilitaban el acceso al agua y servían para proteger los embates del río. También se proyectó un monumento a la “España Civilizadora y Eterna”. Ambos proyectos se llevaron a cabo completando así el paseo costero de Costanera Sur. A su vez, grandes arquitectos y desarrolladores deseaban construir en el entorno del paseo costero, como es el caso del arquitecto húngaro Andrés Kalnay, quien construyó la emblemática cervecería Múnich, entre otros edificios, donde se juntaban las personalidades más destacadas de la época.

Para la década de 1930, Buenos Aires contaba con una ribera con predominio del espacio público dedicado al uso recreativo, además del Puerto Nuevo y algunas industrias relacionadas con el transporte fluvial o ferroviario. Cada verano, las costas recibían miles de visitantes que aprovechaban las distintas actividades que se podían desarrollar en su entorno. Las obras realizadas durante este periodo tenían el objetivo de embellecer la ciudad, pensada para el disfrute del porteño y en una escala más peatonal. Este período es el final de un concepto o idea de planificación urbana iniciadas a finales del siglo pasado de grandes obras de infraestructura como el desarrollo de Puerto Madero, el Puerto Norte, los corredores ferroviarios o los parques y paseos costeros que fueron dotando a la ciudad de una estructura urbana consolidada frente al Río de la Plata. En este período, se buscaba combinar obras para el desarrollo económico y

productivo junto con proyectos que creaban espacios recreativos para el uso y disfrute de la ciudadanía copiando, en muchos casos, los grandes paseos europeos.

4.3. Plan Director y plan del Ministro Pistarini para Costanera Norte (1940-1955).

En 1929 el arquitecto y urbanista francés Le Corbusier visitó Buenos Aires, viaje que lo inspiró a llevar adelante un Plan Director para Buenos Aires años más tarde. Le Corbusier es uno de los principales promotores del urbanismo y la arquitectura moderna, movimiento que surgió en las primeras décadas del siglo XX, promoviendo grandes cambios en el urbanismo y en la vida en las ciudades. Sus principales ideas respecto al urbanismo se pueden ver reflejadas en la Carta de Atenas, un documento que surge del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) en 1933.

En dicho documento, se expone la idea de que el maquinismo había generado grandes cambios en la forma de vivir, habitar y trabajar del ser humano. Las ciudades debían transformarse y adaptarse a una civilización nueva nacida a finales del siglo XIX y principios del siglo XX. El surgimiento de las máquinas hizo que los campos se vaciaran, engrosando la densidad de las ciudades antiguas, con construcciones apretadas y privadas de espacio, provocando situaciones de hacinamiento que generan malestar y enfermedades permanentes. De esta manera, se establece que el urbanismo moderno debía poner foco en cuatro grandes claves para mejorar la vida en las ciudades: la forma de habitar, la forma de trabajar, la forma de esparcimiento y la forma de circular la ciudad. Por otro lado, también se incorporó el concepto de zonificación, que implicaba separar cada actividad o uso que se desarrolle en la vida urbana y darle su lugar adecuado, restringiendo de manera absoluta la mixtura de usos y funciones.

En primer lugar, con respecto a la forma de habitar, en la Carta de Atenas se sugiere que los barrios residenciales deben ocupar los mejores emplazamientos del espacio urbano, garantizando que todas las viviendas reciban el necesario espacio, aire puro y sol. Además, se debía tener un estricto control de las densidades urbanas, fijando límites razonables de acuerdo con la naturaleza del terreno. Estas zonas residenciales debían estar rodeadas de espacios verdes.

En segundo lugar, con respecto a la forma de trabajar, en la Carta de Atenas se dispone que el espacio de trabajo no debía estar muy alejado del espacio de habitar, aunque estos tenían que estar separados por un espacio verde que proteja a las viviendas de la contaminación de ruidos y polvos. Se hacía mención, también, a separar los distintos tipos de trabajos entre sí, como pueden ser la industria, los centros de negocios, los comercios, o la administración pública.

Por otro lado, en cuanto al modo de esparcimiento, Le Corbusier recomendaba que el urbanismo garantizara condiciones de vida que salvaguarden la salud física, moral y preserven

la alegría de vivir. A su vez, se proponía revalorizar los espacios naturales que ofrece el terreno. Los lugares de esparcimiento debieran ser auténticas praderas, bosques o playas que constituyan una reserva inmensa y ofrezcan la posibilidad de practicar actividades sanas y útiles.

Por último, en la Carta de Atenas se hizo mención del modo de circular en las ciudades. Las vías de circulación son consideradas de vital importancia, ya que son las encargadas de conectar eficazmente las distintas zonas donde se desarrollan las actividades en la ciudad. Se destacaba que los vehículos agregaron una velocidad distinta a la velocidad del hombre, siendo de extremo peligro que convivieran en el mismo espacio. Es por eso, que se debían separar las vías de circulación en función de sus velocidades, separando al peatón de los vehículos mecánicos. Asimismo, se debían crear arterias de circulación principales con mayor velocidad y vías de tránsito independientes para tráfico menor.

A modo de conclusión, Le Corbusier consideraba que el maquinismo había generado un desorden en el estado de armonía que vivía el ser humano y las ciudades no habían sido capaces de adaptarse a los cambios, generando condiciones desfavorables para la vida humana. Se debía poner en foco al hombre y pensar una ciudad en su escala, organizando espacios de habitar, de trabajo, de recreación y de circulación. A su vez, se empezó a considerar la escala regional, ampliando el área de influencia de una ciudad, en lugar de la escala metropolitana considerando las grandes distancias que se acortaron debido al uso de los nuevos medios de transporte motorizados. Para finalizar, Le Corbusier incitaba a que el interés privado se subordine al interés colectivo, de modo que cada individuo pudiera acceder a los goces fundamentales de la vida urbana (Le Corbusier, 1933). Cabe destacar, que al momento en el que se redactó la Carta de Atenas, Europa se encontraba en el período de transición entre guerras, donde muchas naciones socialistas estaban perdiendo poder frente a gobiernos autoritarios.

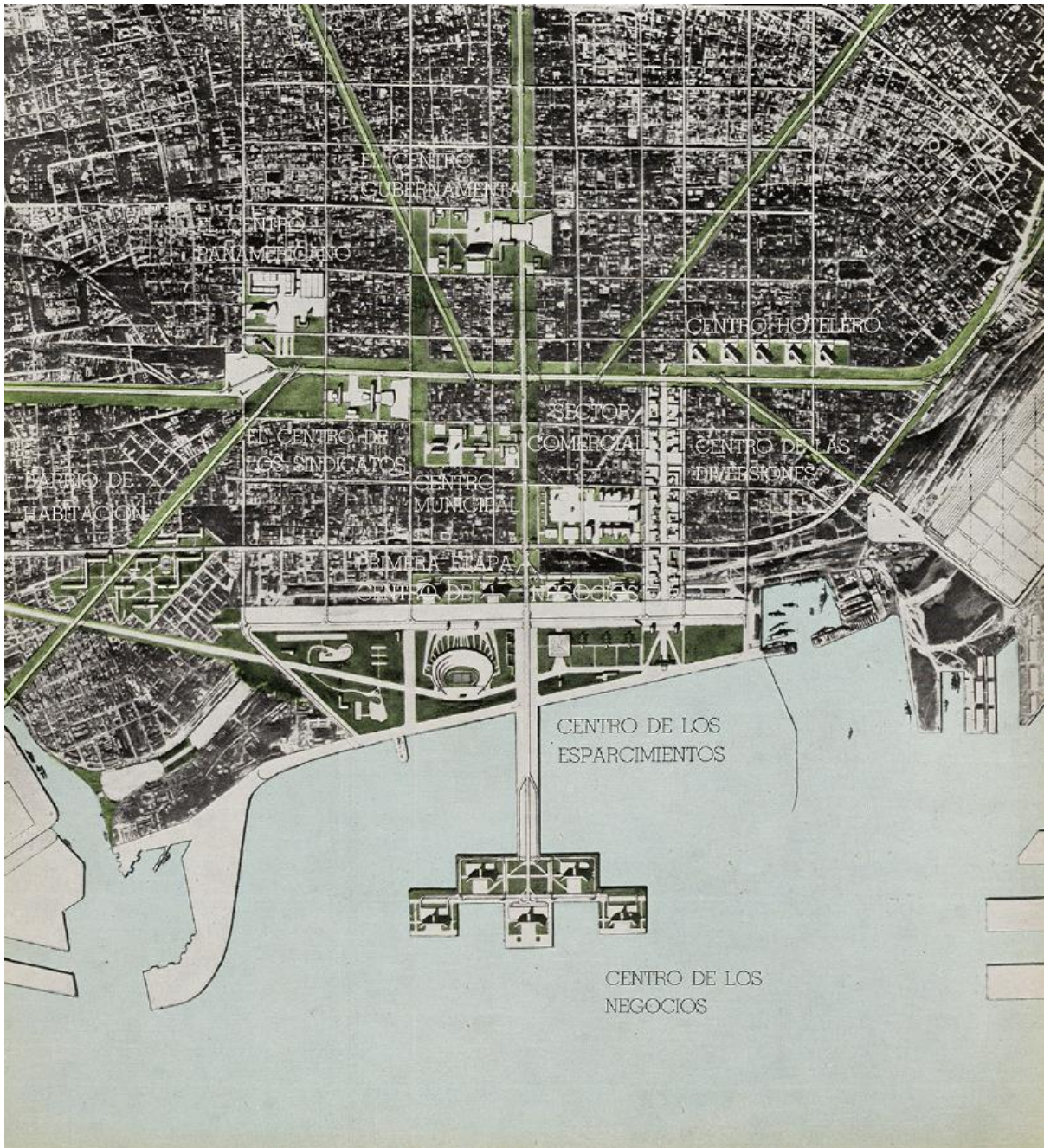
Todos estos principios urbanísticos desarrollados en la Carta de Atenas, se vieron reflejados en el Plan Director para Buenos Aires que elaboró en 1937 Le Corbusier en colaboración con Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchán, dos arquitectos argentinos que trabajaban en su atelier. En el diagnóstico inicial de su visita a Buenos Aires, Le Corbusier tuvo impresiones negativas con respecto a la ciudad considerando sus ideales modernos. La calificó como “la ciudad del gran destino de Sudamérica, que está más enferma que ninguna (...) la Ciudad sin esperanza” (Le Corbusier et al., 1947, p. 7). También remarcó que la ciudad se encontraba peligrosamente distendida y que tenía una insólita indiferencia con su borde ribereño, considerando que “Buenos Aires le ha dado la espalda al río de la Plata: no lo ve nunca, no sabe que existe” (Le Corbusier et al., 1947, p. 13).

Los principales lineamientos del plan se enfocaron en la concentración de la ciudad, la transformación del tejido en su zona central, la revalorización de la zona sur, la implementación

de una red de tráfico diferenciada, la zonificación de las distintas actividades y su equipamiento y nuevas zonas verdes de esparcimiento, reformulando la propuesta de Forestier en el Proyecto Orgánico. Le Corbusier propuso un modelo de ciudad pensado desde la infraestructura y con el río como eje vertebrador que se extiende por todo el territorio (ver Anexo 2). Se planteó por primera vez la necesidad de revalorizar el sector sur de la ciudad a partir de Avenida de Mayo. Se propuso zonificar la ciudad, con un centro administrativo y financiero, una ciudad universitaria en los terrenos vacantes sobre el río, una zona industrial próxima al Riachuelo, una zona de esparcimiento al aire libre y de cara al río, zona de hoteles, embajadas y comercios cerca del centro de administración, barrios de habitación, un nuevo aeropuerto al sur de la ciudad y por último una zona de negocios, Cité des Affaires, sobre el río. El Plan Director pensaba concentrar la distendida ciudad y prohibir la extensión de la misma, manteniendo algunos barrios como Belgrano, Flores y San Isidro como unidades eficaces de habitación independientes de la ciudad central, sin edificaciones de por medio. Por último, Le Corbusier diagramó para Buenos Aires cuatro grandes arterias de circulación en autopistas elevadas de cinco metros: un eje norte-sur, un eje este-oeste, un eje que conecte el circuito radial con el puerto y, por último, un eje ribereño que conecte desde el puerto hasta Tigre (ver esquemas en Anexo 2). Al mismo tiempo, proponía avenidas radiales en las zonas residenciales y dejaba las calles tradicionales para el uso peatonal, modificando el tamaño de las manzanas de 120 metros de largo por nuevas manzanas de 400 metros o más, readecuándose y priorizando el uso del automóvil.

Respecto a la relación de la ciudad con el río, como se mencionó anteriormente, era muy valorada por Le Corbusier, ya que el Río de la Plata era considerado el gran eje que articulaba y cosiera todo el territorio. Es por eso por lo que se debía recuperar su simbolismo originario. Esta idea se vio reflejada principalmente en la Cité des Affaires (ver Figura N°2), probablemente el elemento que mejor define conceptualmente las intenciones del proyecto. La Cité des Affaires era una isla artificial sobre el gran estuario y frente a la casa de gobierno que articulaba el río con la vida urbana. La isla, siguiendo la idea de zonificación del urbanismo moderno, sería para concentrar las actividades vinculadas a los negocios y uso de oficinas. Estaría situada en la prolongación de la arteria principal este-oeste sobre el río y, desde su intersección con la arteria norte-sur, saldrían los principales ejes circulatorios de conexiones terrestres vehiculares de la ciudad. La Cité des Affaires estaría coronada con cinco rascacielos situados en los vértices de una estrella de cinco puntas que le otorgaría a Buenos Aires una fachada moderna frente al río.

Figura N°2: Cité des Affaires (Centro de los Negocios) en Plan Director.



Fuente: La arquitectura de hoy - *Plan Director para Buenos Aires*.

No obstante, este no fue el único proyecto planteado en el Plan Director para el borde costero. Le Corbusier retomó el concepto de Forestier de espacios verdes y propuso, sobre todo en Costanera Norte, nuevas áreas verdes de esparcimiento donde estaba proyectado el aún inconcluso Parque de la Raza al pie de la Avenida Costanera. A su vez, propone un espacio exclusivo para la vida universitaria, ciudad universitaria, en unos terrenos municipales vacíos al norte de la ciudad y a orillas del río.

El Plan Director para Buenos Aires pensado por Le Corbusier, Ferrari Hardoy y Kurchán resultó irrealizable considerando el contexto político y económico de Argentina en aquel entonces y los grandes cambios que implicaba llevar adelante dicho proyecto. El proyecto

pensaba a la ciudad a escala del hombre, revalorizando los espacios verdes y de esparcimiento, pero también la readaptaba a los estándares modernos y al uso del automóvil y el maquinismo. Nuevamente, aquí se plantea la necesidad de reconquistar o mejorar el vínculo entre la ciudad y el río, entre otros déficits que debía corregir la ciudad. A pesar de no llevarse adelante en aquel entonces, este plan tuvo una gran influencia en proyectos y planes urbanos futuros de Buenos Aires en los años subsiguientes hasta finales de siglo. Este Plan Director para Buenos Aires fue la piedra fundacional de un concepto de urbanismo modernista y desarrollista que llevaría a pensar el borde costero de la ciudad como un espacio para colocar grandes proyectos en distintas escalas útiles para el desarrollo productivo, pero sin un plan maestro que considere al borde costero en su totalidad. También, debido a su versatilidad, varios conceptos planteados por los arquitectos fueron tomados para distintos proyectos urbanos en distintas partes del mundo, como por ejemplo la Cité des Affaires en París (Jiménez Moreno, 2013).

Algunos de estos conceptos del Plan Director pueden verse reflejados en el Plan del Ministro Pistarini para Costanera Norte de 1946. En 1943, en Argentina se produce un golpe de estado conocido como la “Revolución del 43”. El objetivo era ponerle fin a una época de gobiernos autoritarios y elecciones fraudulentas en lo que se conoce como la “década infame” y sentar las bases para volver lentamente a la vida democrática. En 1945, el gobierno aún al mando de la “Revolución del 43”, decidió ceder los terrenos correspondientes del inconcluso Parque de la Raza y terrenos vacantes al borde del río a la Secretaría de Aeronáutica. Allí el ministro de Obras Públicas, el ingeniero y militar Juan Pistarini, propuso un plan de urbanización. Pistarini fue ministro de obras públicas desde 1944 hasta 1952. Bajo su gestión, se llevaron adelante importantes obras como el Hospital Militar, el aeropuerto internacional de Ezeiza que hoy lleva su nombre, programas sociales de vivienda y de bienestar de aquellos sectores más desfavorecidos y varias obras donde se beneficiaba al sector público por sobre el privado. Él era un hombre muy pragmático que priorizaba la eficiencia por sobre el embellecimiento.

El proyecto del ministro Pistarini para Costanera Norte incluía un relleno de 385 hectáreas; 275 nuevas hectáreas para bañado; un aeropuerto comercial; dársena para yates; tres balnearios nuevos, uno exterior sobre el río y dos interiores; forestación y formación de parques, bosques y caminos; instalaciones deportivas para pesca, yachting, equitación, natación; confiterías y restaurantes; y un espigón para pescadores (Potenze, 2022) (ver Anexo 3). Nuevamente en este proyecto se preveían nuevos espacios de relleno, aprovechando los escombros provenientes de la construcción de nuevas líneas de subte que eran volcados sobre el río. El proyecto tomaba varios conceptos e ideas tanto del Proyecto Orgánico para la urbanización del Municipio como del Plan Director para Buenos Aires. Asimismo, buscaba imitar al balneario de Costanera Sur

de Carrasco, que seguía aglomerando gran cantidad de visitantes, formando tres nuevos balnearios en la Costanera Norte. Rodeando estos balnearios, espacios verdes de esparcimiento y de práctica de deportes como planteaban tanto Le Corbusier y Forestier. Por su parte, también replicaba un espigón como el construido en el balneario de Costanera Sur. Por último, se menciona por primera vez la posibilidad de construir un aeropuerto, en este caso de pequeña escala para hidroaviones, opción que se baraja en el Plan Director, pero en una ubicación al sur de la ciudad.

Este proyecto no se realizó por completo, sin embargo, se hicieron gran parte de las obras previstas. Se rellenaron tierras y se continuó con la Avenida Costanera más allá de la calle La Pampa, también se realizó el muelle para pescadores. Sin embargo, las obras de mayor relevancia fueron el aeropuerto comercial y los dos balnearios interiores y uno exterior: balneario norte y balneario sur, ofreciendo a los porteños más desfavorecidos la oportunidad de aprovechar el verano en la ciudad y el balneario Saint Tropez sobre el Río de la Plata. El balneario norte, llamado Parque de la Independencia, contaba con un lago de seis hectáreas, espacio para realizar diversos deportes y tres edificios que brindaban distintos servicios de vestuarios, confitería, restaurantes y apoyo. Por su parte, el balneario sur se encontraba entre las avenidas Dorrego y La Pampa y tenía una pileta de gran tamaño y un edificio racionalista con confitería y restaurante.

Figura N°3: La pileta del balneario sur con el edificio de confitería y vestuarios.



Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición.*

Con respecto al aeropuerto comercial de escala urbana que estaba previsto, no se construyó el proyecto inicial de aeroparque, sino que sólo se construyó la pista principal de mil quinientos metros de largo y un edificio de aerostación totalmente de madera para realizar el check-in, las oficinas, confitería y una zona exterior para poder ver los aviones junto con una torre de control (ver anexo 4). El aeropuerto tenía una estrecha relación con el balneario sur, funcionando todo dentro de un espacio verde común, de ahí proviene su nombre Aeroparque.

A pesar de seguir pensando la ciudad a escala y para uso del hombre, se empiezan a incorporar algunos conceptos de modernidad entendiendo la importancia que los automóviles y los avances en tecnología estaban produciendo en la sociedad. El Aeroparque es un ejemplo de esto, ya que estaba pensado como una continuidad urbana que se integraba tanto al Balneario Sur como al espacio verde que bordeaba la costa de Buenos Aires, siendo un elemento de infraestructura que conectaba a la ciudad con el resto del mundo. A su vez se pusieron en valor ideas de Forestier y de Le Corbusier de considerar el borde costero como un espacio de esparcimiento y de ocio para la ciudad.

4.4. Plan Regulador y el avance de infraestructura sobre el borde costero (1955-1966).

En el año 1955 se produjo un nuevo golpe de estado que iniciaría un período de inestabilidad política, económica y social que duraría alrededor de veinte años. Durante este período, se intercalaban gobiernos democráticos débiles en elecciones condicionadas por la proscripción de distintos partidos y gobiernos de facto. En el año 1958, bajo el gobierno del presidente electo Arturo Frondizi, se eligió como intendente de la ciudad al arquitecto Hernán Giralt. Bajo su mandato, se creó la Organización del Plan Regulador para Buenos Aires (OPRBA) para confeccionar el primer plan director para la Ciudad de Buenos Aires, su región metropolitana y su zona de influencia. La OPRBA estaba presidida por el arquitecto Eduardo Sarraih y un equipo de arquitectos modernistas donde se destacaba la presencia de Clorindo Testa. La idea de este plan regional para la ciudad era que siga con el modelo de los planes de Londres desarrollados por sir Patrick Abercrombie en 1944 y 1949 (López-Goyburu, 2017).

Sir Patrick Abercrombie fue un arquitecto y urbanista inglés que presentó los planes para el Condado de Londres y el Plan para el Gran Londres. Sir Abercrombie es considerado uno de los maestros del urbanismo inglés y seguía la línea ideológica de Ebenezer Howard y su concepto de ciudad jardín. Su plan para Londres buscaba soluciones para el crecimiento desenfrenado de Londres, la congestión de tráfico, las malas condiciones de vida y la reconstrucción post Segunda Guerra Mundial. Los principales puntos de su plan para Londres se enfocaban en reducir la densidad poblacional redistribuyendo la población, mejorar la calidad y el mantenimiento de los pueblos de los suburbios, crear nuevos y mejores espacios verdes,

mejorar y restringir los espacios destinados para industrias, mejorar la conexión de Londres con los pueblos regionales y proveer la infraestructura para optimizar y volver más eficiente los procesos productivos y económicos de la región (van Roosmalen, 1997). De esta manera, se revalorizó la importancia de los pueblos, que deberían ser autónomos e independientes a Londres, a pesar de su cercanía y se priorizó la recuperación económica y desarrollista de la región.

El Plan Regulador para Buenos Aires seguía estos lineamientos, pero también mantenían muchas ideas modernistas reflejadas en el Plan Director para Buenos Aires de Le Corbusier. Como el arquitecto modernista recomendaba y como sucedía con el Plan para el Condado de Londres, este Plan Regulador no se trató de un plan urbano para la ciudad, sino que es un plan a escala regional. Este plan finalmente fue aprobado en 1962 y contiene tres escalas de planeamiento: para la ciudad, el área metropolitana desde Zárate hasta La Plata y el área rural de influencia. El objetivo del plan era lograr un programa de acción coherente y flexible dirigido a lograr un desarrollo armónico del medio urbano en relación con los múltiples factores intervinientes en su conformación, posicionando y reforzando a Buenos Aires como el área de mayor producción de bienes y servicios del país (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires [GCBA], 2018, p. 132).

Para el área metropolitana se plantearon como objetivos la descentralización de sectores agrarios y el crecimiento de infraestructura para propiciar y mejorar el intercambio económico y el traslado de mercancías. Para ello, se buscó alentar la densificación de centros urbanos existentes y organizar el territorio estructurando el área mediante la zonificación de usos; conservar las condiciones del medio físico natural mediante el ordenamiento de la zona costera y el saneamiento de las cuencas de los ríos Matanza y Reconquista; y generar mejoras y descentralización en los accesos a la ciudad, creando nuevas autopistas: una que siga el borde ribereño, desde Tigre hasta La Plata, una autopista central que una los accesos norte y sur a la ciudad y por último, una serie de autopistas de circunvalación, la General Paz y el Camino de la Cintura. De esta manera se buscaba orientar un crecimiento en el eje Norte-Sur, incorporando áreas destinadas a parques industriales (Moderna Buenos Aires, s.f.-c).

A escala urbana, el Plan Regulador planteaba como objetivos mejorar las conexiones en la ciudad, la renovación de áreas degradadas y estructurar una ciudad que era considerada carente de un proceso de planeamiento adecuado. Para eso, se propuso una nueva zonificación para la ciudad, mejoras en infraestructuras viales y se planteó la renovación del barrio sur y desafectación de Puerto Madero, otorgándole usos administrativos, recreativos y culturales. A su vez, se buscaba fortalecer distintas centralidades en la totalidad de la Ciudad, jerarquizándolas en importancia con un gran centro que coincidía con el Área Central. Por

último, nuevamente se planteó la necesidad de crear espacios parquizados de esparcimiento a escala urbana, ubicados equilibradamente respecto a los existentes. Respecto a esto, por primera vez se mencionó la posibilidad de mover el aeroparque ubicado sobre el borde costero a una zona ubicada a 3000 metros de la costa del río, recuperando el espacio de esparcimiento público ocupado actualmente.

El Plan Regulador, al igual que los planes para Londres, volcó su mirada sobre la expansión de la mancha urbana de la metrópolis y buscaba ordenar y controlar el territorio priorizando el desarrollo económico y productivo del país. Además, fue el primer plan de estudio integral de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Le Corbusier ya había planteado la necesidad de descartar los planes urbanos y empezar a pensar en las ciudades y sus áreas de influencia. En este contexto, también se tomaron varias ideas modernistas del Plan Director de Le Corbusier, como la zonificación, el mejoramiento de los accesos al centro urbano, la jerarquización de las distintas vías de circulación, la creación de nuevas autopistas y la revitalización de la zona sur. Como se mencionó anteriormente, este plan se produjo en medio de un estado débil, desarrollista y en un momento particular de inestabilidad económica, política y social. Esto se ve reflejado en los lineamientos del Plan Regulador y también en los proyectos que se llevaron a cabo, donde el ciudadano dejó de estar en foco del plan, priorizando la actividad económica, las infraestructuras y toda obra que sea funcional a las mejoras en el desarrollo productivo y económico del país y la ciudad (López-Goyburu, 2017). Como consecuencia, el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires también fue sufriendo obras y modificaciones que cambiaron su fisonomía a la par de este proceso desarrollista, empezaron a instalarse servicios, equipamiento e infraestructura que se alejaron de los objetivos de una costa pública y de ocio que se idealizaron antes.

Uno de los proyectos sobre el borde costero que se llevaron adelante durante este período fue la creación de Ciudad Universitaria. La idea de crear una Ciudad Universitaria no era nueva, ya que había sido planteada por el Plan Director de Le Corbusier a finales de la década de 1930, sin embargo por distintas ideologías internas y externas este proyecto nunca se había llevado adelante. En 1958 Risieri Frondizi, hermano del presidente Arturo Frondizi, asumió como rector normalizador de la Universidad de Buenos Aires. Estaba decidido a realizar una fuerte reestructuración del ámbito académico, actualizando los planes de enseñanza, fortaleciendo la formación del personal académico y los espacios de investigación y creando una Ciudad Universitaria que funcione como un ecosistema que potenciara el flujo de conocimiento. La Ciudad Universitaria reuniría profesores, alumnos e investigadores de todas las facultades de la UBA, alineándose con los movimientos universitarios de la época que ya tenían sus propias ciudades universitarias, como Caracas, Ciudad de México o San Pablo.

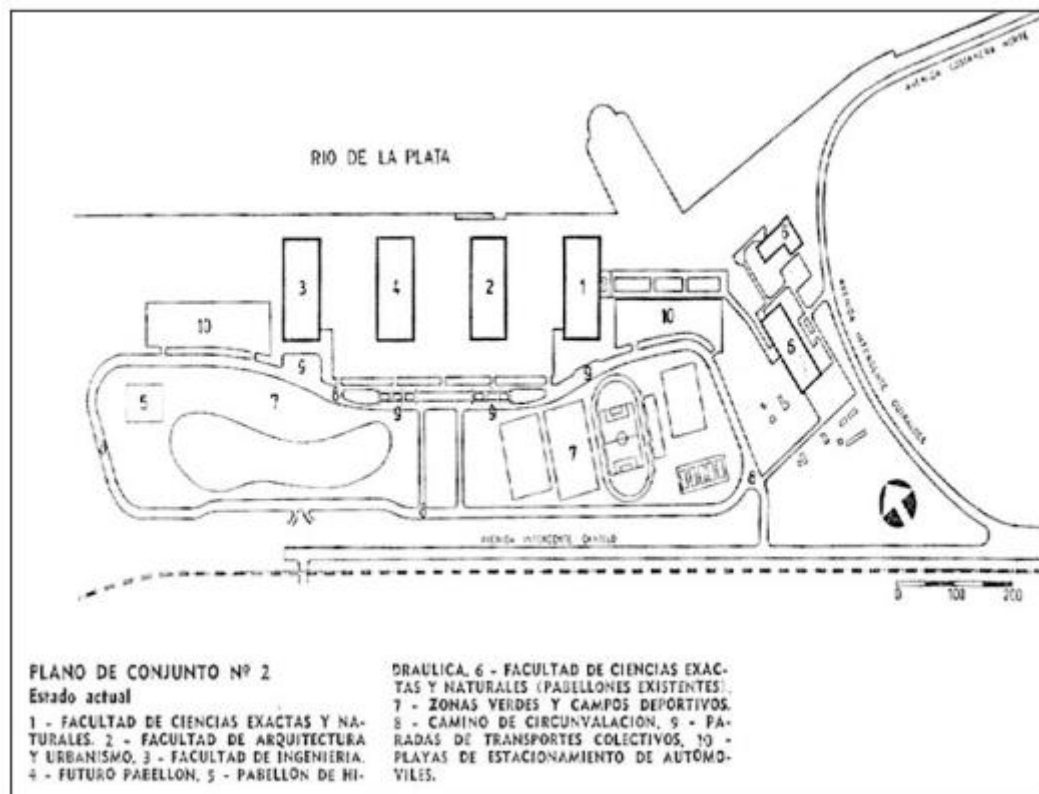
El proyecto original contemplaba la reubicación de todas las facultades de la Universidad de Buenos Aires. Se llevó adelante un concurso de ideas abierto únicamente a profesores de arquitectura de la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo (FADU) de la UBA para diseñar el masterplan y el diseño de Ciudad Universitaria y para realizar un estudio urbanístico para la elección de la ubicación definitiva, ya que la UBA no contaba con terrenos propios. La decisión del emplazamiento final generó gran controversia, ya que había una corriente científicista que seguía el modelo estadounidense de centros universitarios alejados de la trama urbana y una corriente reformista que consideraba que la vida académica debía trazar puentes con la sociedad y por eso la Ciudad Universitaria debía estar dentro de la trama urbana (Romero y González Bracco, 2014). Para tomar determinación de su emplazamiento final, la UBA tomó contacto con la OPRBA, organismo que en ese momento se encontraba desarrollando el Plan Regulador. Finalmente, en concordancia con la OPRBA se decidió emplazar la Ciudad Universitaria en el extremo norte de Buenos Aires, sobre la costa del Río de la Plata, en una extensión del barrio de Núñez, muy cercano a la ubicación planteada por Le Corbusier en el Plan Director. Se escogió esta ubicación ya que era el único sitio con la posibilidad de tener una ampliación sin límites, por tener la capacidad de ofrecer extensas áreas para deportes y tener los adecuados medios de comunicación y acceso.

El proyecto ganador del concurso de ideas propuso distintos pabellones para cada facultad, con una planta baja destinada a locales de enseñanza y una planta alta con locales dedicados a la investigación científica (ver plano en Anexo 5). Sin embargo, este proyecto fue rechazado y desestimado por algunas facultades; para evitar demoras en el desarrollo de Ciudad Universitaria se terminó construyendo únicamente el pabellón I correspondiente a las carreras de Matemáticas y Meteorología (Romero y González Bracco, 2014, p. 128). Una vez cancelado el acuerdo con la FADU, el rector Frondizi encargó a Eduardo Catalano y Horacio Caminos, arquitectos argentinos radicados en Nueva York, un nuevo plan maestro para la Ciudad Universitaria. El nuevo plan maestro generaba una importante modificación a la línea de la ribera, incorporando más de 55 hectáreas de relleno. Estaba conformado por cuatro pabellones principales, cuatro pabellones a manera de expansión, dos pabellones sobre bahía, una biblioteca central, cinco pabellones pequeños, seis edificaciones dedicadas a viviendas, una zona administrativa y una zona deportiva con un estadio, canchas de fútbol, rugby, tenis y softball, una pileta de natación y una dársena para embarcaciones deportivas (ver plano en Anexo 5).

Por razones principalmente económicas, se decidió etapabilizar la construcción de Ciudad Universitaria, iniciando por los cuatro pabellones principales y el área deportiva. En 1963 se inició la construcción del pabellón II, perteneciente a la Facultad de Ciencias Naturales y Exactas, inaugurado en 1966. Durante este período también se iniciaron las obras

correspondientes al pabellón III, correspondiente a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Un nuevo golpe institucional en el año 1966 derrocó al presidente Illia, terminando con el mandato de Frondizi como rector de la UBA e interrumpiendo el proceso de renovación universitario iniciado bajo su mandato.

Figura N°4: Plan ejecutivo de la primera etapa de Ciudad Universitaria, planta general.



Fuente: Romero, L. y González Bracco, M. - *La creación de Ciudad Universitaria de Buenos Aires (1958-1966)*.

Otra modificación que se produjo sobre el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires durante este período ocurrió en la Costanera Norte, más precisamente en el área en torno al aeropuerto y al Balneario Sur. Hacia el año 1960 Aeroparque se convertiría en la terminal de pasajeros con más movimiento del país, generándose un problema debido a una falta de espacio crítica (Potenze, 2022). Esta problemática se trata en el Plan Regulador, donde para solucionarlo se sugirió la construcción de un nuevo aeropuerto de escala metropolitana en un nuevo emplazamiento a más de 3000 metros del borde costero, liberando este espacio para recuperar una zona de esparcimiento y de ocio a orillas del Río de la Plata.

El contexto económico y político del país, una vez más, hizo que sea inviable la construcción de un nuevo aeropuerto, tal como planteaba el Plan Regulador. Ante la necesidad de ampliar el Aeroparque por una falta de espacio que empezaba a afectar el funcionamiento de

este, se decidió ampliar la estructura existente. La principal dificultad radicaba en que no se contaba con suficiente espacio para dicha ampliación, ya que el aeropuerto lindaba con el Balneario Sur de Costanera Norte. La solución fue cerrar definitivamente el Balneario Sur. Se refuncionalizó el edificio racionalista que daba apoyo al balneario, con usos de oficinas, check-in, confitería y una nueva torre de control en la parte superior (ver imágenes en Figura N°5 y en Anexo 6) y se clausuró definitivamente la gran pileta para destinar ese espacio a la ampliación de la pista de aterrizaje y playa de estacionamiento del Aeroparque.

Figura N°5: Ex edificio racionalista de Balneario Sur reconvertido.



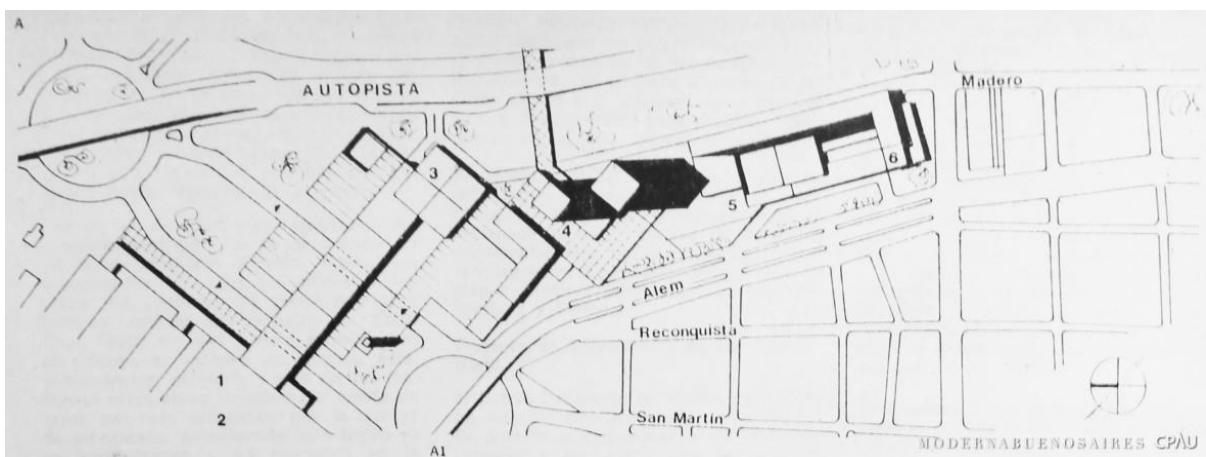
Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición*.

Otro proyecto llevado adelante durante este período fue la urbanización y renovación del predio de Catalinas Norte. La zona de Catalinas Norte era un área de relleno que había sido construida junto con Puerto Madero, ya que era una zona de ampliación que brindaba apoyo al uso del puerto. Al quedar este obsoleto y con la construcción de Puerto Nuevo, el polígono correspondiente a Catalinas Norte quedó subutilizado. Uno de los puntos del Plan Regulador de Buenos Aires consistía en la recuperación urbana del área de Puerto Madero y sus zonas de influencias promoviendo una mejor vinculación con el entorno urbano. Es la propia OPRBA la que se encargó de diseñar el proyecto integral para refuncionalizar el área de Retiro y de Catalinas Norte. En línea con el espíritu del Plan Regulador, el proyecto planteado por OPRBA

tenía dos premisas básicas: desarrollar la zona de manera que implique una expansión para el uso de la ciudad y considerar el área como puerta de acceso a la ciudad, considerando que se encontraba en un nodo de transporte intermodal por su cercanía con las terminales ferroviarias, el puerto, la red de subterráneos, estaciones de colectivos y ómnibus de media distancia (Menéndez, 2020).

Fue el propio arquitecto modernista Clorindo Testa el encargado de sentar las bases y determinaciones urbanísticas de este proyecto. Se dividiría el proyecto en distintos sectores: un sector relacionado con el transporte, donde se encontraban las estaciones ferroviarias terminales y la vinculación con los distintos medios de transporte que accedían al nodo de transporte. Contaba con una explanada frente a la plaza de Retiro con una resolución urbanística que conectaba la estación con la futura autopista de la Costa-Tigre-La Plata. Un segundo sector frente a la dársena norte de Puerto Madero que ordenaba y facilitaba actividades de acceso por vía fluvial-marítima. Un tercer sector central compuesto por edificios en torre sobre una plataforma-basamento que interactuaba con la trama urbana para uso de oficinas y una zona destinada a uso hotelero. Por último, un cuarto sector frente a la plaza de Retiro estaría conformado por distintos equipamientos urbanos, como salas de reuniones, centros de exposiciones y convenciones, comercios, gran espacio de estacionamiento y oficinas. El proyecto contenía un riguroso concepto de orden espacial, claridad en el trazado, diversidad, flexibilidad de etapas, y una gran adecuación y vinculación con el entorno (Moderna Buenos Aires, s.f.-d).

Figura N°6: Plano de conjunto para urbanización de Catalinas Norte.



Fuente: Moderna Buenos Aires - *Proyecto de urbanización para Catalinas Norte*.

Al igual que varios de los proyectos e intenciones urbanísticas que ocurrieron durante este período, la urbanización de esta pieza también sufriría demoras y cambios de planes. El proyecto

avanzaba muy lento en los primeros años correspondientes a la década de 1960, principalmente por las condiciones económicas que atravesaba el país. En estos años, los mayores avances se realizaron por desarrolladores privados, siendo principalmente comercios y estacionamientos.

Finalmente, otro suceso que ocurrió durante este período estuvo vinculado a la concesión de predios municipales a clubes y asociaciones civiles por parte del Estado. El borde costero no estuvo exento de esto: al Club Atlético Boca Juniors se le cedieron terrenos de relleno vacantes al sur del balneario de Costanera Sur para que instalara su ciudad deportiva, que contaría con espacios de ocio de uso público. Sin embargo, estas obras nunca se realizaron, quedando el terreno sin uso y abandonado. En Costanera Norte, se cedieron terrenos de relleno al norte de Ciudad Universitaria al Club Universitario de Buenos Aires y al Liceo Naval para que desarrollen en esos espacios sus respectivos campos de deportes. Si bien estas obras sí se realizaron, creando nuevos espacios de ocio y esparcimiento a la ribera del río, estas prácticas eran de carácter privado y excluyente, por lo que funcionaban como barreras de acceso de los porteños al uso del río, alejando a la ciudad y la trama urbana de su costa.

Resulta imposible separar el clima de conflictividad en el campo político, social y económico del país con los proyectos desarrollados durante este período. Un Estado débil y desarrollista puso el foco en la reactivación y el desarrollo económico del país en lugar del ciudadano, que a su vez no se podía expresar libremente, ya que los partidos políticos de mayor popularidad se encontraban proscritos. En el desarrollo urbano sucedió algo similar: la formulación del Plan Regulador quitó el foco de los ciudadanos hacia una visión moderna y desarrollista. Los proyectos estuvieron pensados principalmente en el desarrollo económico de la ciudad, aprovechando terrenos vacantes que anteriormente estaban pensados para uso público y de ocio. A su vez, los proyectos que se llevaron adelante ninguno dispuso de continuidad ni ideológica ni económica para poder completarlos de la manera en que fueron pensados. El resultado fue una serie de proyectos inconclusos, disfuncionales, llevados adelante por autoridades carentes de poder y decisión para dar respuestas a las demandas sociales y urbanas de la época. Lentamente, se cedió lugar a los espacios de infraestructura, equipamiento urbano, instalaciones, intereses inmobiliarios y sector privado que fueron produciendo nuevas barreras que alejaron y dificultaron la relación de la ciudad y los ciudadanos con el Río de la Plata.

4.5. Esquema Director, renovación de la zona sur y proyectos fallidos (1966-1976).

En 1966 se produce un nuevo golpe de estado conocido como “Revolución Argentina”, que derrocó al presidente democrático Arturo Umberto Illia e inició un nuevo proceso de inestabilidad política y económica, pero, sobre todo, de conflictos sociales. El nuevo gobierno de facto al mando de Onganía disolvió la existente OPRBA, creando el Consejo Nacional de

Desarrollo (CONADE) que se encargaría de llevar adelante los lineamientos de organización territorial del país. Se dividió al país en regiones, quedando la Ciudad de Buenos Aires dentro de la Región Metropolitana, con la Oficina Regional Metropolitana (ORM) responsable de realizar un esquema director para la región. La Oficina Regional Metropolitana, dependiente de la CONADE, estaba dirigida por el arquitecto Juan Ballester Peña y realizó el Esquema Director de la Organización Espacial de la región Metropolitana de Buenos Aires para el año 2000 entre los años 1966 y 1970, cuando finalmente salió publicado. Este esquema director, más que un plan urbano integral, tenía los lineamientos generales de cómo se tenía que preparar la región metropolitana para los cambios sociales, económicos, productivos y de infraestructura hacia el año 2000. Los lineamientos estaban fuertemente influenciados por el Esquema Director para la Ordenación Urbana de la región de París de 1965, a diferencia del antiguo Plan Regulador influenciado por las corrientes urbanísticas británicas.

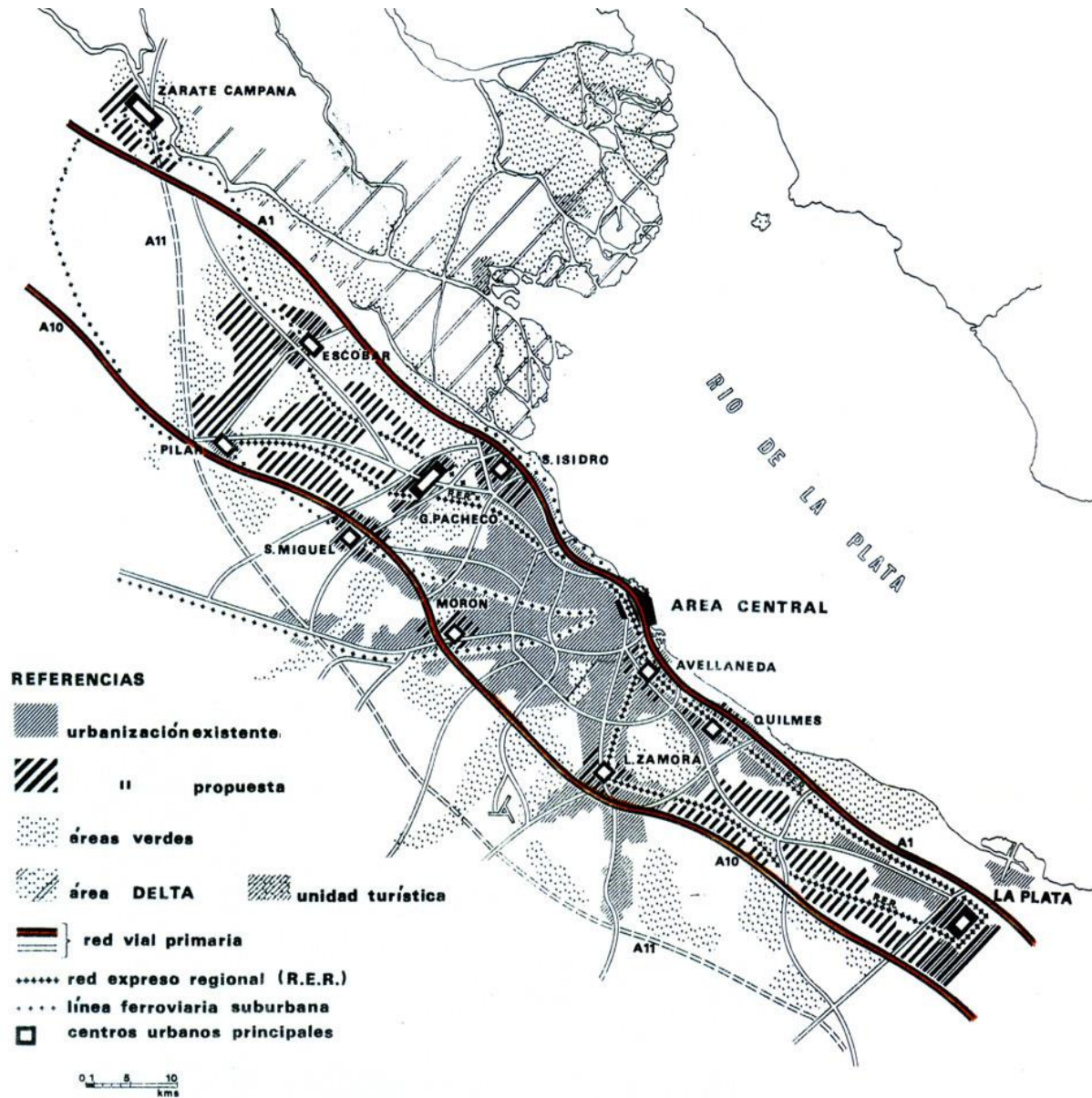
El Esquema Director para la Ordenación Urbana de la región de París, publicado en 1965, fue un documento elaborado por el Instituto para la Ordenación y Urbanismo de la Región de París con el objetivo de planificar una evolución previsible y ordenada de la región hasta el año 2000. El esquema director se basó en la evolución económica y demográfica de la región y la dimensión del territorio. En base a estos factores, se elaboró un plan de acción destinado a mejorar la calidad de vida y los espacios urbanos, dotar de servicios y equipamientos necesarios a la región, mejorar el sistema de transporte y la descentralización de la ciudad de París.

Se tomaron cuatro áreas de influencia: el centro de París, la ciudad de París, el gran París y el distrito de París. Las directrices urbanísticas del plan ordenaban la creación de ocho nuevos centros urbanos autónomos fuera del gran París, pero dentro del Distrito de París que ayuden a descongestionar el centro de la ciudad; nuevos ejes de desarrollo con una dirección norte-sur siguiendo la cuenca del río Sena, rompiendo con la estructura actual radiocéntrica, junto con ejes tangenciales que permitían enlaces concretos con el sistema arterial en su conjunto; una nueva red de carreteras con tres categorías: una principal que no atravesaba núcleos urbanos, una segunda red de reparto hacia los centros urbanos y una tercera red de carácter local que completa la malla, a su vez, se preveía una nueva línea de metro-exprés que servía para conectar los distintos centros urbanos regionales; se planeó la construcción de un Centro de Negocios con edificaciones modernas en el gran París, desplazando el uso administrativo del antiguo centro urbano y bien conectado al mismo con unas nuevas redes arteriales directas de gran jerarquía; por último, se hacía foco en la dotación de los servicios y equipamientos urbanos necesarios para satisfacer los cambios demográficos previstos para los próximos 35 años: redes de servicios, saneamiento, usos de esparcimientos y deportivos, espacios verdes, iluminación, espacios de estacionamiento, edificios públicos y ayuda a los ayuntamientos. Este esquema

resultó disruptivo, ya que trajo una concepción urbanística nueva consecuencia de la geografía de la región, justificando tomar como eje natural principal el río Sena (García-Pablos, 1966).

El Esquema Director de la Organización Espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires para el año 2000 de la Oficina Regional Metropolitana tomaría muchos conceptos y lineamientos del esquema correspondiente a la región de París. En línea con la disuelta OPRBA, dentro del esquema urbanístico se le dio importancia al equipamiento y a las grandes infraestructuras. Al igual que en el esquema director para París, aquí también la concepción urbanística se relaciona con la geografía local y el territorio. Dentro de este esquema, también se buscaba romper con la configuración radiocéntrica de la región por una configuración lineal en dirección noroeste-sudeste (desde Zárate/Campana hasta La Plata, pasando por la Ciudad de Buenos Aires) con la configuración natural de las costas del Río de la Plata y del Río Paraná como eje principal. Este eje fluvial-industrial era de vital importancia ya que vincula funcionalmente las ciudades de Buenos Aires, Rosario y La Plata y por donde circulaba el principal caudal productivo nacional (GCBA, 2018, p.140). Para reforzar este concepto, se diseñaron dos nuevas autopistas principales paralelas al eje del río: la A1, una autopista que recorre el borde costero de norte a sur y se convertiría en el principal acceso al área central y la A10, paralela a la A1 y tangencial al centro urbano, que recorrería los nuevos subcentros periféricos. Con relación al transporte, también se previó la construcción de una red de ferrocarril de alta velocidad que sirva para conectar los centros regionales con el área central. De esta manera, se presumía que la mayor parte de los desplazamientos que tengan como destino al Área Central se realizarían por medio de la red ferroviaria, mientras que la red de autopistas quedaría vinculada de manera principal a los viajes laborales fuera del área, los viajes eventuales y al transporte de bienes.

Figura N°7: Síntesis del Esquema Director para el Año 2000.



SINTESIS DEL ESQUEMA DIRECTOR AÑO 2000 O.R.M. 1970

Fuente: Moderna Buenos Aires - *Esquema Director del año 2000. Esquema Director de la Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires.*

Con respecto al área central y al borde costero, la idea era descongestionar su densidad desarrollando los subcentros existentes en la periferia. También se planeó un ordenamiento del área central para potenciar la misma como el centro de dirección administrativo tanto a nivel regional como nacional. Se ponderaba la posibilidad casi inagotable de expansión en dirección al río a través de rellenos y así evitar el deterioro del área central (GCBA, 2018). Finalmente, para abastecer a la creciente y prevista población para el año 2000 de espacios de ocio, se desarrolló un sistema de unidades de esparcimiento que estarían emplazadas desde el Delta hasta la zona del antiguo Puerto Madero de la ciudad, sobre el borde costero, funcionando como un gran parque de escala metropolitana.

Durante este período también se planificó otro proyecto urbano que incide directamente sobre la percepción del borde costero: el Plan de Renovación de la Zona Sur. Este proyecto fue encargado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires al arquitecto y urbanista Juan Kurchán en 1971. Esta elección no fue casual, ya que la renovación del sur de la ciudad estaba en boga hace varios años, más precisamente desde el Plan Director de Le Corbusier. Juan Kurchán fue un arquitecto y urbanista que seguía la corriente modernista, de hecho, fue colaborador de Le Corbusier durante la elaboración del Plan Director y desde entonces estuvo fuertemente vinculado a distintos proyectos urbanos relacionados con la Ciudad de Buenos Aires.

El Plan de Renovación de la Zona Sur se centró en dos sectores diferenciados: un primer sector de intervención que comprendía los barrios de San Telmo y Monserrat al sur del área central de la ciudad, un espacio de transición entre el centro y las zonas industriales de La Boca, Barracas y Avellaneda. En este sector, el principal objetivo era la renovación urbana de la zona, ya que se diagnosticó una obsoleta infraestructura urbana de servicios y necesidad de reemplazar las redes de electricidad y gas. En este sector se proyectaba principalmente un uso residencial cuyos habitantes se vincularían laboralmente con el área central. A su vez, se preveía incorporar espacios verdes y equipamiento, mientras que se eliminaría gradualmente todas aquellas industrias incompatibles con el uso residencial. Este sector se conectaría con el área central mediante una red vial primaria cuyo eje debía ser la autopista costera proyectada en el esquema director. Por su parte, una red vial secundaria uniría el sector con zonas circundantes.

Figura N°8: Plano del Plan de Revitalización de la Zona Sur.



Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - *La ciudad pensada*.

Por otro lado, el segundo sector comprendía el área de Puerto Madero y nuevos terrenos de rellenos que se le ganarían al río. En total, el sector comprendía una superficie de 323 hectáreas. Este sector compartía las ideas del Plan Regulador de OPRBA para la zona central. Puerto Madero aún conservaba funciones industriales y de apoyo al Puerto Nuevo, aunque sus instalaciones fueron quedando obsoletas. En una primera parte, se propone ampliar el puerto para poder adoptar las tareas de apoyo. En segundo lugar, se pensaba este nuevo terreno vacante como un área de expansión de la zona central administrativa. El área contaría con oficinas, hoteles, comercios y edificios públicos que se encontraban dispersos por la ciudad. A su vez, se proyectó que en la nueva superficie de relleno se albergarían funciones de esparcimiento y recreación: tenía previsto un centro cultural, un estadio multipropósito y un parque metropolitano. De esta manera, la zona de Puerto Madero se integraría a la trama urbana,

mientras que los nuevos terrenos rellenados próximos al río cumplirían la función de esparcimiento y recreación.

Una vez más, dadas las condiciones económicas y políticas del país, estos proyectos no llegaron a materializarse a causas de los altos costos y los grandes cambios que se requerían, quedando en gran medida sin efecto. Sin embargo, sus líneas directrices fueron tomadas y reformuladas en proyectos urbanísticos futuros. A pesar de ello, algunas medidas sí se llevaron adelante en forma parcial durante este período. Es así que se construyó un primer tramo de lo que era la traza de la autopista ribereña pensada en el Esquema Director. En ese orden, en 1972 se inauguró la Avenida Leopoldo Lugones. Este tramo se encuentra en el norte de la ciudad y recorre desde Avenida General Paz hasta la Avenida Sarmiento en sentido sur, paralela a la existente red de ferrocarril, generando también una nueva barrera urbana de acceso al río.

El proyecto de Catalinas Norte tuvo grandes modificaciones durante este período. Como se mencionó anteriormente, el gobierno militar de turno decidió desintegrar la OPRBA, quedando el proyecto de urbanización de Catalinas Norte a manos de la Comuna. Una vez en manos de la Comuna, se reestructuró el proyecto, simplificando el trazado y volviéndose más flexible y laxo frente a los intereses inmobiliarios que había en la zona. Finalmente, debido a la falta de continuidad por parte de OPRBA, la impericia, la urgencia política y un “urbanismo de mercado” al servicio de los intereses de desarrolladores inmobiliarios y fuera de la demanda pública, el resultado final de la materialización del proyecto estuvo alejado de las premisas fundamentales del proyecto inicial (Moderna Buenos Aires, s.f.-d).

Otro proyecto que se interrumpió durante este período fue la construcción de la Ciudad Universitaria. En 1969, restricciones políticas e ideológicas atentaron contra la concreción del proyecto conjunto de la UBA. A esto se suma un cambio de autoridades en la universidad que consideró que el proyecto de renovación académica en un predio único no era conveniente para el ámbito académico. Así las cosas, se decidió terminar la construcción del pabellón III cuya construcción se encontraba en estado avanzado y dejar inconclusos los pabellones IV y V, cuyas tareas de fundaciones y movimiento de suelos ya habían iniciado y que completaban la primera etapa del proyecto integral. Finalmente, en 1973 se inaugura el pabellón III, correspondiente a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo.

Por último, durante este período el balneario de Costanera Sur quedó desafectado debido a un aumento en la contaminación de las aguas. Tanto las industrias como las redes cloacales descargaban sus afluentes sobre el Río de la Plata aumentando gradualmente los niveles de contaminación. Es por eso por lo que los gobiernos militares aprovecharon estos terrenos como depósitos.

El quiebre definitivo de la relación entre la Ciudad y el Río se produjo en 1975, cuándo una ordenanza municipal inhabilitó el acceso al agua del Río de la Plata para los ciudadanos. Si bien las causas nunca se esclarecieron, una de las principales razones para que esto suceda era el aumento de la contaminación en las aguas, pero también influyó el contexto social y que el borde costero cada vez iba acumulando más usos de equipamiento y servicios que de esparcimiento y ocio.

Este período se caracterizó por proyectos faraónicos e ideas impracticables. El contexto político, económico y social se vio reflejado en la inacción y abandono del desarrollo urbano. Mientras tanto, el Esquema Director para el año 2000 nuevamente hacía foco en el desarrollo productivo de la región, pensando en el borde costero como un área de expansión, de transporte y de servicios. Nuevamente, la relación Ciudad-Río parece quedar supeditada a los procesos de desarrollo, proyectos inconclusos y postergar el uso recreativo y de esparcimiento del borde costero a futuras áreas de relleno que se creían infinitas.

4.6. Código de Planeamiento Urbano y el plan de Extensión del Área Central (EAC) (1976-1983).

En 1976 se produce un nuevo golpe de estado derrocando un proceso democrático iniciado en 1973 y quedando al frente del país un gobierno autoritario a cargo de militares. El nuevo gobierno se enmarcó en un contexto nacional e internacional inestable, en medio de una crisis del ciclo expansivo desarrollista, reestructuraciones económicas y cuestionamientos al rol del Estado de bienestar (Jajamovich y Menazzi; 2012). El mundo estaba dejando un período desarrollista, volcándose a una ideología neoliberal económica, cadenas globales de valor, deslocalización industrial y proliferación de los servicios y crecimiento del sector terciario. A su vez, dentro del urbanismo, se empezaban a cuestionar las ideas del urbanismo moderno que habían predominado en el último tiempo y también el rol del Estado en las formas de intervenir la ciudad. Al mismo tiempo, las ciudades sufrían cambios en su dinámica debido a cambios tecnológicos y de telecomunicación, el fin del crecimiento demográfico por migraciones internas y la proliferación de espacios insulares (Menazzi Canese, 2013). Es por estos motivos que algunos autores consideran el período marcado por la dictadura militar como un punto de quiebre total y absoluto de las políticas previas, pero también fue una articulación de continuidad (y culminación) de la tradición modernizadora-planificadora (Jajamovich y Menazzi, 2012; Menazzi Canese, 2013; Davenport, 2020).

Todos estos conflictos se vieron reflejados en los procesos urbanos llevados a cabo por el gobierno militar. Dicho gobierno se caracterizó por llevar adelante una gran cantidad de planes y proyectos urbanos, en su mayoría retomando ideas de planes viejos. A pesar de ser un gobierno

autoritario, la multiplicidad de actores estatales intervinientes, con sus lógicas diversas, confluyeron en políticas urbanas, económicas y sociales confusas, ambiguas y en algunos casos contradictorias (Jajamovich y Menazzi, 2012). Las políticas y proyectos urbanos fueron ordenados e incluidos en el Código de Planeamiento Urbano. El Código de Planeamiento Urbano es un instrumento de ordenamiento territorial que, a diferencia de alguno de sus planes antecesores, se enfocó en la ciudad y no en la región metropolitana. El Código de Planeamiento Urbano se sancionó en febrero de 1977 y es una reproducción de un documento similar formulado en 1973 que nunca se sancionó, pero con modificaciones de gran impacto (Menazzi Canese, 2013). El código también refleja el espíritu del Plan Regulador de 1962.

A lo largo del Código se trataron algunos temas que ya se plantearon en viejos planes urbanos, como la distribución de la población, promover una red de autopistas, la zonificación dentro de la ciudad evitando la mixtura de usos, crear un sistema de parques recreativos, restringir la actividad industrial a ciertas áreas, reactivar zonas degradadas, ensanche de calles y creación de nuevos estacionamientos. A su vez, se incluyeron nuevos temas que empezaban a rondar en el ámbito del urbanismo internacional, como mejorar la calidad ambiental, la preservación de edificios y zonas de valores históricos, la promoción de actividades terciarias y de servicios, incentivar la construcción de perímetro libre y el englobamiento de parcelas.

Enmarcadas dentro de este código, se llevaron adelante muchas políticas públicas y obras que cambiaron la estructura y la dinámica de la ciudad. Las más destacadas fueron la construcción de las autopistas Perito Moreno y 25 de mayo, la construcción de parques metropolitanos y plazas (caracterizados por tener grandes superficies de cemento y desniveles), construcción de grandes equipamientos urbanos como la terminal de ómnibus de Retiro, los estudios de ATC, el Centro Cultural Recoleta y 38 escuelas públicas, la construcción de grandes conjuntos de vivienda social como Soldati o Piedrabuena, la erradicación de villas del entramado urbano, la liberalización de alquileres y la descentralización de ciertos servicios como el Mercado Central y el CEAMSE, mudando sus operaciones a la provincia.

Las consecuencias dentro de la ciudad producidos por estas obras y por la aplicación del Código de Planeamiento Urbano fueron varias: hubo un encarecimiento de los terrenos, se produjo un proceso de desindustrialización dentro de la ciudad, se expulsó a los sectores populares de la ciudad y la ciudad viró a un perfil más residencial, de negocios y de servicios, con equipamientos y grandes obras para las clases medias y altas. Estas reconfiguraciones profundas de la ciudad se vinculan más con los lineamientos económicos neoliberales del régimen (Menazzi Canese, 2013). Del mismo modo, el espíritu del Código de Planeamiento Urbano reflejaba conceptos básicos del gobierno militar como la idea de una ciudad limpia, en

orden y eficiente, dónde las poblaciones con menor poder adquisitivo o los servicios indeseables como la recolección de residuos fueron desplazados fuera de la ciudad, hacia el Conurbano.

En lo que confiere al borde costero de la ciudad, hubo dos grandes proyectos dentro del marco del Código de Planeamiento Urbano que afectaron e incidieron sobre el borde costero. En primer lugar, el Plan Urbano de Autopistas, que proyectaba una gran red de autopistas dentro de la ciudad, entre ellas, la inconclusa autopista ribereña que estaba proyectada ya por Le Corbusier en el Plan Director y se mantiene en el Esquema Director para el año 2000. El Plan Urbano de Autopistas se inspiró en el libro de 1970 del secretario de obras públicas Laura, “La Ciudad Arterial”, que a su vez se basó en el Plan Regulador. Aquel plan de autopistas se había elaborado para una ciudad en plena expansión y crecimiento que ya no se ajustaba a la realidad de 1977 (Menazzi Canese, 2013). El plan del secretario Laura preveía sólo tres autopistas, de las cuales sólo una atravesaba el tejido urbano. Dentro de las modificaciones introducidas en el Código de Planeamiento Urbano, se trazó una red de siete autopistas, de las cuales varias atravesaban el tejido urbano y demandaban la destrucción y demolición de vastas áreas de la ciudad para llevar adelante su trazado (Jajamovich y Menazzi, 2012). Es por eso que este es uno de los proyectos más controversiales de la dictadura y del código. Sumado a esto, el Plan Urbano de Autopistas resultaba contradictorio con políticas llevadas adelante por el mismo gobierno de protección ambiental y patrimonial.

Finalmente, durante este período únicamente se construyeron dos autopistas: la autopista 25 de mayo y la autopista Perito Moreno, ambas en el sur de la ciudad. Los costos extravagantes de expropiación, demolición y construcción, sumado a la crisis económica que atravesaba el país y conflictos interestatales, hicieron imposible continuar con el Plan Urbano de Autopistas más allá de 1980 (Menazzi Canese, 2013). Los escombros de los edificios demolidos fueron arrojados al río, frente al Balneario de Costanera Sur, que se encontraba en desuso desde la prohibición de acceso al río impuesta en 1973. De esta manera, se arrojaron más de 15.000 m³ de escombros al río, generando una nueva superficie de relleno que estaría destinada al otro proyecto vinculado al río, al Ensanche del Área Central (Di Virgilio, 2018).

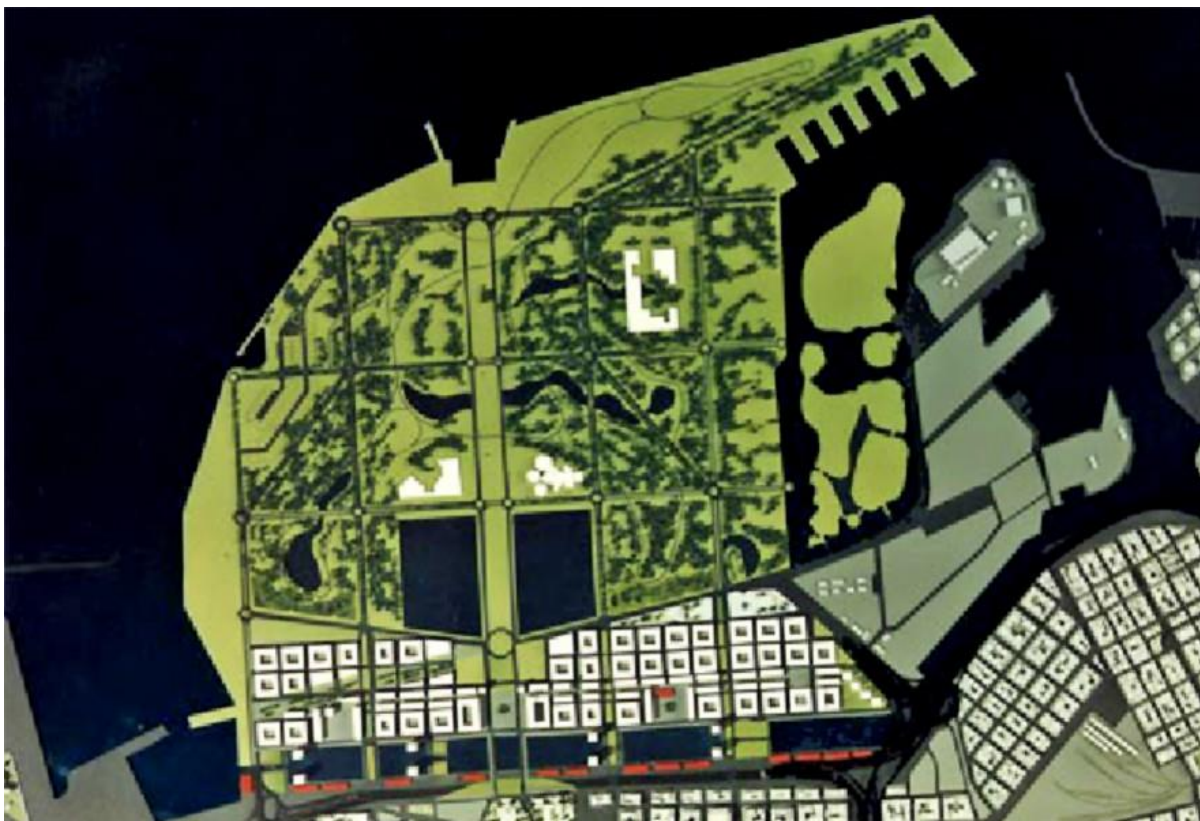
El segundo proyecto de gran injerencia sobre el borde del río y la relación de la ciudad con el río es el proyecto de Ensanche del Área Central. Este proyecto también se enmarcó dentro del Código de Planeamiento Urbano y también se remitía a viejos proyectos urbanos para Buenos Aires, en especial a la Cité des Affaires del Plan Director de Le Corbusier. El diagnóstico de un área central en decadencia y en absoluta obsolescencia y la consiguiente necesidad de expansión o readecuación del área central ya se había manejado en el Plan Director de Le Corbusier, el Plan Regulador, el Esquema Director para el Año 2000 y el Plan de

Renovación de la Zona Sur (Katzenstein, 1990). La solución óptima era expandir el área central hacia el este con rellenos, manteniendo cierta vinculación con el área actual de microcentro.

El proyecto fue realizado por el Consorcio de Extensión de Área Central armado por el gobierno municipal y contaba con los arquitectos Mario R. Álvarez, Raúl Raña Veloso, Roberto H. Álvarez, Samuel Forster, Fernando H. Serra, Jorge O. Valera. El proyecto abarcaba una superficie de 800 hectáreas, de las cuales 218 hectáreas pertenecían al terreno consolidado de la superficie del obsoleto Puerto Madero y 582 hectáreas serían ocupadas por terrenos ganados al río con el relleno de escombros de la construcción de autopistas. El proyecto contaba con cinco distritos: un distrito central, vinculado principalmente con el sector de negocios y servicios; un distrito residencial; el distrito de urbanizaciones determinadas que contaba con torres, parques y espacios verdes; el distrito de equipamientos, tanto educacional, de seguridad, deportes, cultura y salud; y un distrito de arquitectura especial que se encargaría de preservar y refaccionar algunas edificaciones existentes. Dentro del área se planteaban los siguientes usos: oficinas públicas y privadas, viviendas, comercio, educación, cultura, deportes y exposiciones. El 67% del área estaba destinado a espacio de uso público, incluyendo un gran parque de escala metropolitana y el resto a parcelas construibles.

La Extensión del Área Central contaba con dos sectores bien diferenciados: uno sobre los terrenos consolidados ocupados por Puerto Madero, donde estarían los asentamientos terciarios y viviendas y otro sector conformado por relleno destinado al gran parque metropolitano y equipamiento urbano cultural, de esparcimiento y una zona destinada a exposiciones. Como menciona Katzenstein (1990), el objetivo era transferir a la ciudad áreas ocupadas por un puerto antieconómico, ineficiente y perturbador y configurar de manera eficaz un nuevo frente urbano ribereño. A su vez, se buscaba prolongar y jerarquizar un área totalmente degradada, incentivar usos públicos de la costa, mantener la fluidez entre sectores nuevos y existentes y prever la localización de aquellos edificios públicos para que sean catalizadores del emprendimiento.

Figura N°9: Masterplan del proyecto de Extensión del Área Central.



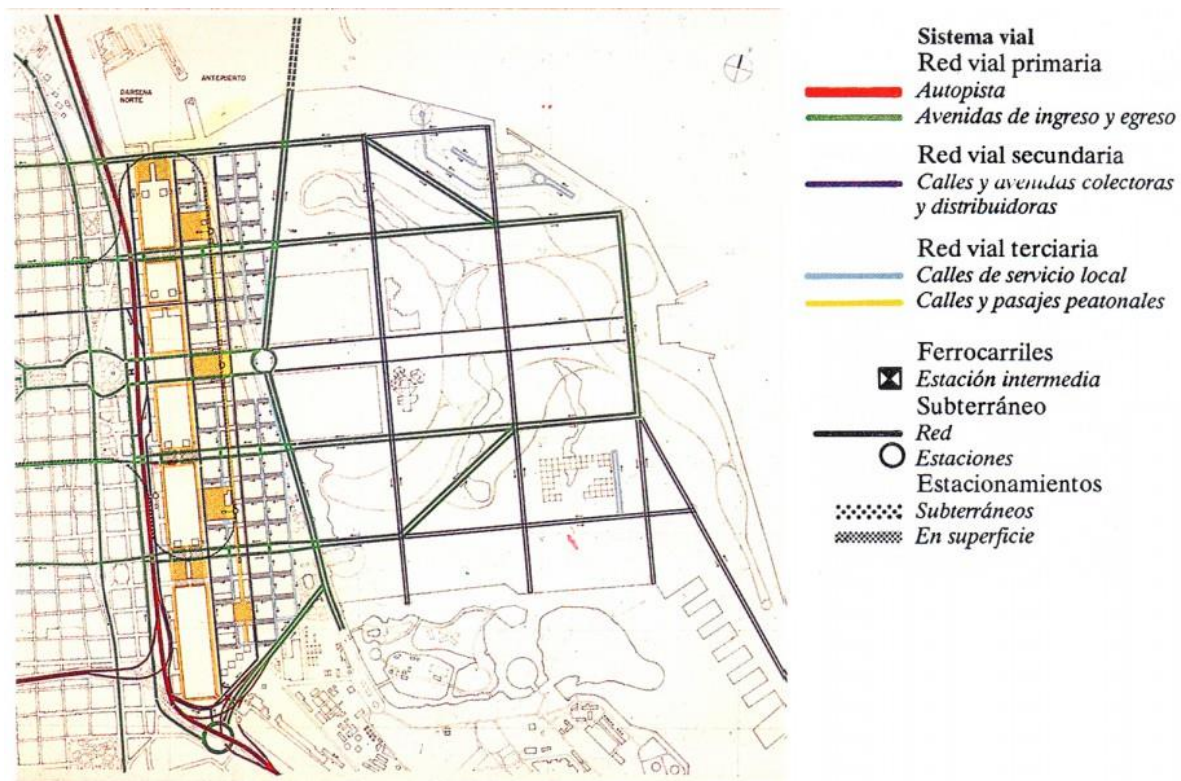
Fuente: Observatorio Metropolitano -1980 - *Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires - EAC.*

La extensión de la ciudad buscaba vincular mejor a la ciudad con el río, generando una contigüidad desde el centro hacia la costanera (Katzenstein, 1990). A su vez, siguiendo el pensamiento de la época, se propuso refaccionar y refuncionalizar los galpones y diques existentes del obsoleto Puerto Madero. La autopista ribereña Huergo-Madero, al igual que las vías ferroviarias, estaban planificadas entre trincheras de modo tal que no interrumpían el paso y la continuidad entre el centro antiguo y el área de expansión. El sector con terrenos consolidados continuaba con un amanzanamiento similar al tradicional del resto del entramado urbano, ordenado por un eje norte-sur peatonal que encadenaba los distintos usos del distrito. El eje este-oeste, por su parte, constituía el eje cívico, enlazaba con el resto de la ciudad y continuaba la Avenida de Mayo hasta la nueva costanera. El parque metropolitano contaba con más de 450 hectáreas y llegaba hasta los límites de borde con el río. Se intentó revalorizar la relación con el agua, incorporando espejos del agua al parque metropolitano, manteniendo algunos sectores de borde de la costanera sur y creando un nuevo límite de borde costero en el parque metropolitano (ver esquemas en Anexo 7).

El proyecto daba respuesta a un diagnóstico que predecía que la región metropolitana necesitaría aproximadamente 6.500.000 m² nuevos de espacios construidos en los próximos 40 años, principalmente destinados a empleos terciarios, de negocios, viviendas y servicios

(Katzenstein, 1990). El proyecto también intentaba brindar apoyo a una red de infraestructura vial que se encontraba en un inaceptable grado de saturación. Se proyectaron una red vial con distintos grados de jerarquización, un eje peatonal que conectaba todo el conjunto, una red subterránea de transporte debajo de la calle peatonal y la autopista ribereña.

Figura N°10: Esquema sistema vial de Extensión del Área Central.



Fuente: Observatorio Metropolitano -1980 - *Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires - EAC.*

Estos dos proyectos quedaron inconclusos por conflictos económicos, interbrales y una época de conflictividad social y política que hicieron inviable avanzar con los mismos. De las autopistas proyectadas se construyeron únicamente las dos mencionadas y, por consiguiente, no se llegó a rellenar con escombros la superficie necesaria para llevar adelante el proyecto de Ensanche del Área Central. Tampoco se avanzó sobre el terreno consolidado. Sin embargo, el período marcado por la dictadura dejó una huella inquebrantable que marcaría a los futuros cambios urbanísticos en la ciudad que es el Código de Planeamiento Urbano que desencadenaría en una era, que algunos autores denominan urbanismo de mercado. Por consiguiente, fue también el fin de los proyectos faraónicos o integrales donde el Estado ya no valora sectores populares ni interviene como agente redistribuidor y no define servicios urbanos como objeto de consumo social (Di Virgilio, 2018). Las desigualdades sociales y el paquete de políticas

impuesto permanecieron y crecieron a lo largo del tiempo, reproduciendo las condiciones de exclusión social de vastos sectores populares (Davenport, 2020).

Por su parte, el Balneario Norte de Costanera Norte construido por el plan de Pistarini no corrió mejor suerte. El predio fue concesionado para uso privado, creándose así el Parque Norte. Nuevamente, una política llevada adelante por el gobierno donde buscaba desligar funciones públicas concentrándolas en el sector privado. Esto alejaba las costas de la ciudad, ya que el acceso a la costa quedaba a manos de aquellos capaces de abonar los aranceles correspondientes. Por último, también se produjeron cambios en Aeroparque. Debido al crecimiento en el tráfico de pasajeros, nuevamente se estaba en situación de necesidad de ampliar el espacio existente. Se decide construir un nuevo edificio paralelo a la Costanera que procesaría todo el tráfico de pasajeros, quedando el edificio racional perteneciente al antiguo Balneario Sur cada vez con menos preponderancia (Potenze, 2022).

4.7. La Reserva Ecológica, el caso de Puerto Madero y concesiones en Costanera Norte (1983-1994).

En 1983 se reinstauró la democracia en Argentina, siendo elegido presidente electo el Doctor Raúl Alfonsín. Algunas de las políticas urbanísticas iniciadas durante el gobierno militar fueron discontinuadas, mientras que otras no. Por ejemplo, el Código de Planeamiento Urbano se mantuvo vigente. Y, si bien el proyecto de Ensanche del Área Central se había abandonado en 1982, se continuaron arrojando escombros hasta el año 1984, año en que finalizan las obras de las autopistas iniciadas anteriormente. De esta manera, se generó un nuevo espacio urbano vacante frente al antiguo Balneario de Costanera Sur de 350 hectáreas. Hubo grandes debates acerca de qué hacer con estos terrenos vacantes sin ningún uso nuevo previsto, donde por un lado se planteaba la posibilidad de la urbanización total del área por parte de un conjunto de desarrolladores inmobiliarios y, por el contrario, distintas asociaciones civiles y ciudadanos preferían generar un espacio verde de escala metropolitana que hacía falta en la ciudad (Ramírez Casas, s.f.).

Mientras tanto, de forma espontánea comenzaron a desarrollarse diferentes comunidades vegetales a partir de semillas presentes en el sedimento, transportadas por el viento o dispersadas por animales. Paralelamente, se iban estableciendo poblaciones de animales, a medida que se conformaban lagunas y pastizales y, lentamente, comenzaban a aparecer los primeros bosques. La naturaleza reconstituía en parte el ecotono ribereño pampa-río (Ramírez Casas, s.f.; Trabucco, 2021). Este nuevo espacio atraía cada vez más gente y proporcionaba espacios únicos para poder observar la ciudad. A su vez, distintas organizaciones ambientalistas empezaron a desarrollar cada vez más actividades con fines educativos en el lugar. Fueron las organizaciones

de la sociedad civil las que lucharon y propusieron proteger y mantener esta zona al margen del desarrollo inmobiliario. En este caso, se destacan las organizaciones Vida Silvestre Argentina, Aves Argentinas, Amigos de la Tierra y Asociación Civil por la Reserva - Vecinos Autoconvocados (*La Reserva Ecológica y la historia de como la naturaleza resistió los cambios*, 2016; Ramírez Casas, s.f.). Las asociaciones ambientalistas y la problemática ambiental estaban creciendo y generando más interés alrededor del mundo. Por su parte, junto con la vuelta a la democracia, se comenzó a dar cada vez más participación y voz a los ciudadanos. De esta manera primero se proclamó la zona como Parque Natural y luego, a través de una ordenanza de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en agosto de 1986 se declaró al parque natural como Espacio Reserva Ecológica de Costanera Sur. Se convertía de esta manera en el área verde más extensa de la ciudad y la primera área protegida de la Ciudad de Buenos Aires.

No obstante, si bien se consiguió que la Reserva Ecológica quede al margen de los desarrollos inmobiliarios, esto no significaba que no formara parte de la red de consumo cultural de la ciudad. Dentro de los objetivos de las asociaciones civiles para la reserva estaban: revalorizar y regenerar el espacio público, acciones sustentables que modernicen la ciudad y fomentar el uso adecuado del espacio público (Ramírez Casas, s.f.). Así es como se reestructuró el entorno de la Reserva Ecológica, como es la Fuente de Nereidas, se hizo un arreglo general del parqueado, la readecuación de la rambla, espigón y los edificios de La Alameda y Múnich.

Por otro lado, en este período se acentuaron algunas concepciones urbanísticas que habían empezado a desarrollarse a fines de los setenta en el ámbito internacional. El modelo de Estado de Bienestar empezaba a ser sustituido por un modelo de Estado de economía mixta o neoliberal (Paniagua Mazorra y Tarancón Rico, 1991). Los organismos públicos contaban con cada vez menos recursos para llevar adelante por sus propios medios intervenciones urbanísticas de gran escala. De este modo, fueron desapareciendo los proyectos faraónicos llevados adelante únicamente por el sector público y fueron reemplazados por grandes proyectos urbanos en sitios puntuales donde, a su vez, se abría el escenario a nuevos actores. Estas prácticas también se denominaron “urbanismo de mercado” o “ciudades en fragmentos”. La ciudad funcionaba como motor de desarrollo económico a través de la valorización del suelo (Núñez y Ruiz de Gopegui, 2013).

Esta forma de crear o refuncionalizar suelo urbano se puso en práctica sobre todo en el caso de zonas portuarias o industriales que empezaban a quedar obsoletas o abandonadas en distintas partes del mundo. La rehabilitación de Waterfronts surgió como resultado de procesos de desindustrialización, cierre de puertos, avances tecnológicos, desocupación de suelos urbanos y necesidad de generar suelo para uso público, a su vez que se favoreció por su adyacencia a

centros urbanos (Ramírez Casas, 2022). El primer ejemplo de renovación de viejas áreas portuarias, dotándolas de nuevos usos y actividades, se produjo en San Francisco a finales de la década de 1970. A partir del éxito y la aceptación obtenida fue que se empezó a replicar en distintas ciudades del mundo: Nueva York, Londres, Liverpool, Barcelona, Génova, Ámsterdam, Sidney, Cape Town y Buenos Aires, entre otras. En estos sitios reconvertidos, el objetivo principal fue la activación económica producida en sitios degradados mediante la inserción de nuevas actividades de ocio, comerciales, terciarias, turísticas y culturales principalmente (Ramírez Casas, 2022). A su vez, se procuraba preservar aquellos edificios históricos y patrimoniales relacionados con el uso portuario anterior como elementos característicos de ciudades portuarias (Llovera, 2015).

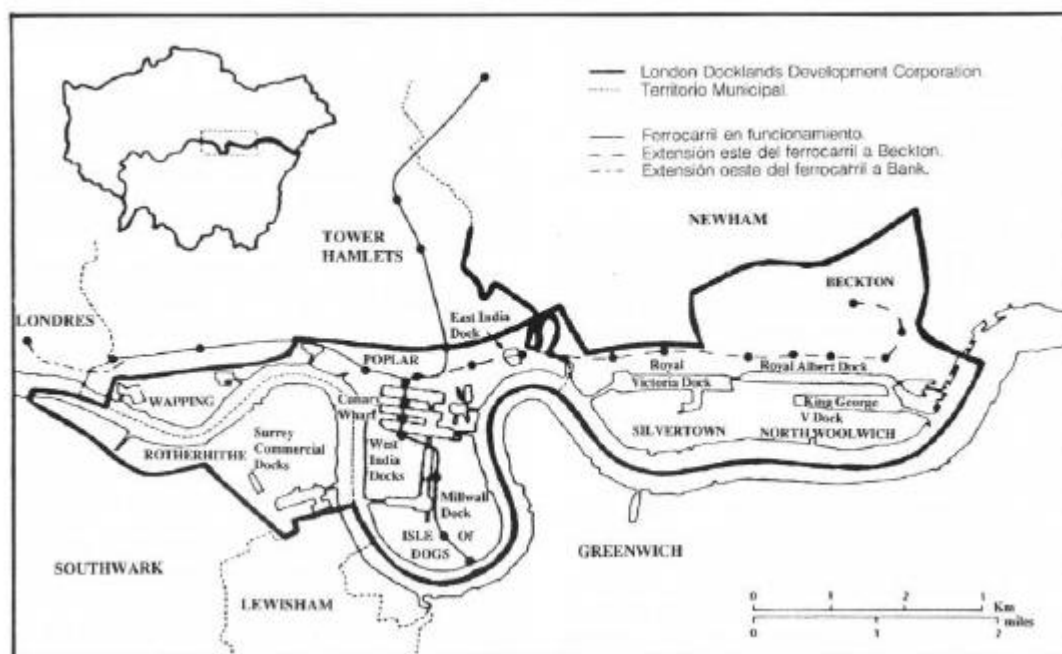
Uno de los casos más emblemáticos fue la reconversión de los Docklands de Londres. Este fue el modelo elegido posteriormente en Buenos Aires para llevar a cabo la refuncionalización del antiguo Puerto Madero (Dadon, 2020). Londres llevaba años intentando resolver la problemática de la degeneración de los núcleos urbanos y paliar los graves problemas sociales y económicos que ello provocaba. Es por eso que bajo el gobierno de Margaret Thatcher se decide reducir el poder y control de las autoridades locales a un papel secundario, ya que las consideraba incompetentes para llevar adelante estas obras de gran envergadura (Ruiz Ojeda, 1996). Lo que se buscó fue generar un nuevo cauce institucional y operativo directamente dependiente del gobierno central que pudiera llevar políticas de suelo para que las pérdidas del sistema sean mínimas, se controle el impacto presente y futuro de los usos del suelo, se prevengan daños sobre el medio ambiente, se provea un marco adecuado para el mercado del suelo, se reconcilien los conflictos de intereses entre el sector público y privado y se provea un sistema de información adecuado (Paniagua Mazorra y Tarancón Rico, 1991).

Para llevar adelante estas políticas de suelo, se crearon dos vehículos de gestión: las Corporaciones de Desarrollo Urbano y las Zonas de Empresa. Las Corporaciones de Desarrollo Urbano estaban influenciadas por el modelo de ciudad norteamericano. Estas tenían libertad de acción en campos acotados y definidos con el fin de lograr un cambio rápido y radical en las zonas de acción. Eran auténticas autoridades urbanísticas en régimen de plenitud de potestades y completa equiparación a las autoridades locales. Por su parte, las Zonas de Empresa surgieron en Estados Unidos a mediados de los setenta y consisten en otorgamientos de importantes beneficios fiscales por un período de tiempo para favorecer aquellos sectores que deseaban que se instalen en algún sector particular (Ruiz Ojeda, 1996).

Siguiendo esta política, en 1981 se creó la Corporación de Desarrollo Urbano London Dockland Development Corporation. Esta corporación, dependiente del gobierno central, se debía ocupar de regenerar la zona perteneciente al antiguo puerto de Londres que contaba con

2500 hectáreas de extensión. Los principales déficits de la zona eran la escasez de zonas verdes, la mala comunicación con el resto de la ciudad y falta de equipamiento comercial (Paniagua Mazorra y Tarancón Rico, 1991). La manera de llevar adelante el proceso de reconversión urbana fue mediante un sistema de economía mixta. La corporación debía incorporar, preparar y refaccionar el suelo, incorporar infraestructura urbana y definir qué usos se desarrollarían para luego venderlo al privado que lo desarrollaría. A su vez, tenía que atraer a inversores del sector privado para que inviertan en la zona. La corporación era la encargada de captar las plusvalías generadas y distribuir las equitativamente. También se preveía un programa de mejora ambiental para el territorio. En sí, el proyecto careció de un masterplan general, sino más bien se trataba de una compra individualizada de solares que se transfieren a la iniciativa privada y una determinación de usos mediante un plano de fijación de usos (Ruiz Ojeda, 1996). Los principales usos del suelo eran destinados al sector terciario, siendo éstas principalmente oficinas; viviendas de lujo o semilujo y usos sociales, sobre todo en Surrey Docks (ver Anexo 8).

Figura N°11: Área de acción de London Docklands Development Corporation.



Fuente: Paniagua Mazorra, A. y Tarancón Rico, O. P. - *Decadencia y recuperación de áreas urbanas: el caso de Londres*.

La inversión de la entidad pública se utilizó en la compra y preparación del suelo, ocurriendo las mayores inversiones en los primeros cinco años. Mientras que la inversión del sector privado se produjo para el desarrollo de los edificios e infraestructura siendo la principal

manera de regenerar un área, dentro de un proceso de renovación urbano con un fuerte componente e ideología de subyugación al mercado (Ruiz Ojeda, 1996). Las viviendas construidas son en su mayoría de alta calidad o de lujo, produciendo un aumento del valor del m² en el área de influencia de los Docklands y sin prever una oferta de vivienda asequible en la zona (Paniagua Mazorra y Tarancón Rico, 1991). Más allá de eso, se logró la rehabilitación y refuncionalización del área en un trabajo en conjunto realizado con el sector privado.

Siguiendo este modelo de gestión, se propuso en Buenos Aires rehabilitar el área correspondiente al antiguo Puerto Madero. La revitalización de esta zona se enmarcó en una serie de políticas urbanas realizadas para rescatar el centro de Buenos Aires del fenómeno internacional de deterioro de los centros históricos (Garay, 2005). A esta se sumaron el Programa de Revitalización de la Avenida de Mayo, cambios normativos esperando canalizar inversiones sobre el centro de la ciudad y una política de remodelación de edificios de valor patrimonial para convertirlos en vivienda social. No obstante, la gran mayoría de estas políticas fueron abandonadas o renegadas.

La refuncionalización de Puerto Madero y su reincorporación a la trama urbana de la ciudad ya se había planteado en muchos proyectos urbanos anteriores: en el Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio de la Comisión de Estética Edilicia se buscaba jerarquizar la Costanera Sur mediante intervenciones propuestas por el paisajista Jean-Claude Nicolas Forestier. En el Plan Director de Le Corbusier, el antiguo Puerto Madero debía refuncionalizarse para albergar usos administrativos y recreativos-deportivos y, también, debería pasar por ahí la prolongación de la Avenida de Mayo que remataría en la Cité des Affaires. El Plan Regulador planteaba nuevamente la desafectación y refuncionalización de la zona destinando sobre el sector de los diques programas administrativos, recreativos y culturales. El Esquema Director del Año 2000 también se fijó en este sector, proponiendo un ordenamiento del área central como el centro de dirección administrativo a nivel nacional expandiéndose sobre la superficie del antiguo puerto. El Plan de Renovación de la Zona Sur de Buenos Aires ponía su foco en la superficie ocupada por Puerto Madero y nuevas superficies de relleno como sitio de expansión de los programas del centro administrativo para generar nuevos edificios en altura, edificios públicos, hoteles, comercios y espacios de esparcimiento. Por último, el programa de Ensanche del Área Central tenía una propuesta similar al Plan de Renovación de la Zona Sur, centrándose únicamente en el antiguo Puerto Madero, incluyendo nuevas áreas de relleno y proponiendo un programa de expansión del sector de servicios y negocios, viviendas, equipamiento urbano, comercio y esparcimiento con un parque metropolitano. Todos estos proyectos compartían muchos puntos en común, pero principalmente se manifestaba la importancia de reincorporar este fragmento al resto de la ciudad, explotar su potencial y reconstruir paisaje urbano sobre el

río. Por diferentes motivos, principalmente económicos y políticos, ninguno pudo llevarse a cabo.

Siguiendo el método llevado adelante en los Docklands de Londres, en 1989 se creó la Corporación Antiguo Puerto Madero con el fin de renovar urbanísticamente las 170 hectáreas correspondientes a este sector de la ciudad. El directorio de la corporación estaba encabezado en partes iguales por miembros del Estado Nacional y la Municipalidad de Buenos Aires. El objetivo de la empresa era elaborar un proyecto para el área, delinear un modelo económico capaz de autofinanciarse, adjudicar y vender lotes, controlar el avance de las obras y convertir la zona en un polo de desarrollo urbano basado en la genuina inversión con participación de capitales privados (Moderna Buenos Aires, s.f.-g). De antemano, la corporación sabía que no contaba con grandes erogaciones por parte del Estado, ya que el país se encontraba sumergido en una crisis económica debido a una hiperinflación; por ende, debía innovar en modalidades de gestión para poder llevar adelante su desarrollo. Se realizó un primer anteproyecto en un equipo conjunto entre miembros de la Municipalidad de Buenos Aires y un equipo del Ayuntamiento de Barcelona debido a un convenio de cooperación entre ambas ciudades.

El equipo catalán, liderado por Joan Busquets, contaba con la experiencia de haber planificado la renovación del Port Vell de Barcelona. Esta reforma consistió en convertir los sectores degradados del puerto urbano: la dársena de Comercio, el paseo del muelle de la Barceloneta, la marina de Port Vell, el muelle de España y el muelle de Barcelona. En su lugar, se colocaron edificios relacionados con el uso de servicios y lúdicos. Se decidió construir cines, un centro comercial, oficinas y un acuario (ver Anexo 9). A pesar del éxito que tuvo el proyecto en cuanto a convocatoria, Font (1996) le criticó varias cosas: en primer lugar, la forma de ocupación, volumen, disposición de los edificios y la configuración del espacio libre, pareciendo un conjunto de solares para una serie de varios edificios sin criterio organizador o compositivo. En segundo lugar, al igual que en el caso de los Docklands, se privilegió la máxima rentabilidad en la operación, en pos de un planeamiento urbanístico integral. Por último, se mencionó el hecho de que el proyecto no permite contemplar las fachadas de la ciudad circundante ni se percibe la sensación de estar en contacto con el agua, sin resaltar el carácter portuario ni la ubicación privilegiada del sector.

El primer anteproyecto propuesto por el equipo de la Municipalidad y el Ayuntamiento de Barcelona para Puerto Madero propuso organizar el sector en torno al eje norte-sur marcado por los cuatro diques. En el sector oeste de los diques, se reciclarían los dieciséis depósitos o docks que componían el equipamiento portuario junto con su espacio público circundante. Los depósitos contaban con subsuelo y cuatro plantas y eran de ladrillo visto siguiendo la estética industrial inglesa tradicional. Por su parte, en el sector este se buscó proporcionar espacios

públicos de gran tamaño para el uso y disfrute de los ciudadanos y producir parcelas adecuadas para que se produjeran producciones arquitectónicas innovadoras de uso residencial y de servicios. Este proyecto fue mal recibido por la Sociedad Central de Arquitectos y gran parte de la prensa nacional que demandaban mayor participación de los arquitectos locales (Núñez y Ruíz de Gopegui, 2013). Como solución, se decidió mantener e iniciar en una primera etapa la puesta en valor del espacio público y el reciclaje de los docks del lado oeste a los diques y junto con la Sociedad Central de Arquitectos llamar a un concurso de ideas para la urbanización del sector este de los diques. Miembros de los tres equipos ganadores del concurso de ideas conformaron el equipo que finalmente llevó adelante el masterplan para el sector oeste.

El equipo compuesto por arquitectos Juan Manuel Borthagaray, Carlos Marré, Pablo Doval, Rómulo Pérez, Cristian Carnicer, Eugenio Xaus, Enrique García Espil, Antonio Tufaro y Mariana Leidemann, bajo la supervisión de la Corporación Antiguo Puerto Madero, realizó el masterplan definitivo. Los objetivos eran generar un paisaje nuevo, manteniendo un carácter propio y porteño; recuperar los usos urbanos para los ciudadanos; considerar este como un proyecto a largo plazo con un proceso de construcción urbana continua y sin fin con diversos actores; valorizar el patrimonio preexistente; mejorar la relación de la ciudad con el río generando espacios urbanos nuevos tanto en los diques como en el borde de la antigua costanera sur y Reserva Ecológica; superponer funciones en una trama abierta capaz de contener iniciativas comerciales, lúdicas y culturales; integrar la trama de Puerto Madero al centro urbano; preferencia por los accesos con sentido este-oeste y revalorizar el centro (Moderna Buenos Aires, s.f. -g). Se planteó un programa flexible y abierto que pudiera ir definiéndose orgánicamente en función de los cambios que ocurran a lo largo del tiempo.

Para lograr estos objetivos, la Corporación debía llevar adelante a la perfección su rol de productor del suelo y comercializador mayorista, promoviendo participación y distribuyendo el juego a los inversores del sector privado (Garay, 2005). Con respecto a los usos permitidos en las nuevas parcelas, se produce una gran diferencia con los ideales de urbanismo moderno anteriores: se privilegiaba la mixtura de usos de vivienda, terciario y servicios, comercial, cultural y educativo para garantizar la integración social y la animación de la calle y del barrio en todo momento. Para que prevalezca el carácter de viejo puerto, no sólo se mantuvieron los galpones de ladrillo del lado oeste, sino que también se mantuvieron silos y ciertas grúas y equipamiento perteneciente a este uso. Del lado este de los diques, se proponían edificios de forma alargada paralela a los diques de baja altura replicando la altura y el estilo de los docks reciclados del lado opuesto. Entre estos edificios y la Reserva de Costanera Sur se proyectaron grandes parcelas rodeadas de espacios públicos donde se construirían modernos edificios de gran altura generando un nuevo perfil urbano sobre el río y rememorando la vieja idea de Le

Corbusier de la Cité des Affaires. Era en este sector donde predominaban los grandes espacios verdes nuevos capaces de absorber usos de deporte, cultura y recreación que complementen al uso de vivienda y que se fusiona con la Reserva Ecológica. Por último, las arterias principales de la trama urbana existente eran las principales vías de acceso a la nueva urbanización, buscando continuidad e integración con el antiguo centro urbano. Se mantuvo en la nueva urbanización un tejido ortogonal para lograr continuidad con el resto de la ciudad (ver Anexo 10).

Figura N°12: Masterplan para urbanización de Puerto Madero.



Fuente: Moderna Buenos Aires - *Plan Maestro de Desarrollo Urbano para Puerto Madero*.

Otro elemento de absoluta relevancia para el éxito del proyecto era su financiación. Como se mencionó anteriormente, la Corporación sabía que contaba con un presupuesto por parte del Estado Nacional casi nulo debido a la crisis económica a la que se enfrentaba el país. La estrategia elegida fue etapabilizar el proyecto. En un primer momento se pusieron a la venta los

dieciséis galpones pertenecientes al lado oeste para su reciclaje y refuncionalización y con lo recaudado, se iniciarían las obras de readecuación de parcelas, espacio público e infraestructura para la etapa siguiente. En esta primera etapa, los galpones no fueron puestos a licitación todos juntos, sino que se privilegiaron aquellos con mejor ubicación para que el desarrollo de las partes atractivas induzca al mejoramiento de zonas deterioradas (Garay, 2005). Cada desarrollador no podía acceder a más de dos unidades de cada galpón y en la licitación se debía aclarar el monto de inversión disponible, la propuesta arquitectónica y los usos que le darían a los edificios reciclados. De esta manera la corporación tenía la capacidad de determinar los usos que prevalecieron en este sector. Los primeros cinco galpones se pusieron a la venta en 1991, atrayendo una gran cantidad de inversores nacionales y extranjeros (Garay, 2005). De este punto, se empezó a considerar una nueva manera de hacer ciudad de forma innovadora con una gestión público/privada. En los primeros docks prevalecieron el uso residencial, de entretenimiento y educativo, ya que cuatro galpones fueron otorgados a la Universidad Católica Argentina para el desarrollo de su campus.

Las principales críticas al proyecto consistían en que, al librar la urbanización al mercado, se privilegiaba principalmente al consumo de las clases altas (Ramírez Casas, s.f.). El proyecto preveía la construcción de edificios en torre, edificios corporativos para multinacionales y viviendas y locales comerciales de lujo sin considerar espacios destinados a la población con menos ingresos. Al margen de eso, el proyecto fue bien recibido por los ciudadanos. Se abrieron nuevos espacios públicos y se logró un paisaje urbano que sintetiza los valores asociados al patrimonio arquitectónico, histórico e industrial (Ramírez Casas, s.f.). El producto final fue el resultado de una puja de intereses entre actores con distintas concepciones de lo urbano que tuvieron que ponerse de acuerdo para revalorizar un sitio de gran interés (Núñez y Ruiz de Gopegui, 2013).

Contrariamente al éxito del proceso de urbanización llevado en este sector de la ciudad, la crisis económica en la que estaba sumergida el país reflató un proceso de toma y posesión de terrenos fiscales vacantes de la ciudad por aquellos sectores de bajos recursos que no podían acceder al mercado formal de la vivienda. Este fenómeno ya se había puesto en práctica previamente, sin embargo, durante el gobierno militar se llevó adelante un programa de erradicación de barrios populares que erradicó o disminuyó gran parte de estos barrios. Con la vuelta de un gobierno democrático, sumado a una crisis económica, algunos de estos barrios populares se volvieron a repoblar mientras que también, se crearon nuevos. Dentro de este fenómeno, hubo dos barrios populares que se instalaron muy próximos a la ribera del río. En primer lugar, se empezó a repoblar el barrio popular llamado Villa 31. Este barrio se encontraba entre la estación de ferrocarril de Retiro y el Puerto Nuevo, muy próxima al centro

administrativo de la ciudad. Como se mencionó anteriormente, este barrio popular fue disminuido casi a su totalidad por el gobierno militar, pero una vez finalizado el mismo, se volvió a repoblar debido a su localización privilegiada y la cantidad de suelo vacante disponible. En segundo lugar, a mediados de los ochenta, se empezó a poblar paulatinamente el barrio popular hoy conocido como Rodrigo Bueno. Este barrio se localizó a orillas del Río de la Plata, entre el extremo sur de la Reserva Ecológica de Costanera Sur y los terrenos abandonados correspondientes a la ex ciudad deportiva de Boca Juniors y también, muy próximo a la urbanización de Puerto Madero.

En el mismo orden y siguiendo un modelo similar de participación público-privada, pero en una mucho menor escala, se desarrolló la Costanera Norte. Se decidió subdividir en parcelas aquellos terrenos linderos a la Avenida Costanera Rafael Obligado ubicados al norte y sur del Aeroparque y concesionar dichos predios para que desde el sector privado se desarrollen diferentes usos vinculados al ocio y el esparcimiento. De esta forma, empezaron a aparecer gradualmente boliches, restaurantes, bares y salones de eventos al borde del río. En total se entregaron un total de 200 concesiones para el desarrollo del área, desde espacios públicos de gran envergadura hasta carros comerciales para uso gastronómico (*Hay más balnearios en la mira*, 1998). El caso de desarrollo de mayor envergadura en este caso fue Costa Salguero, un predio de 17 hectáreas donde se podían desarrollar actividades deportivas y de ocio aranceladas y también contaba con locales bailables, locales gastronómicos y un centro de exposición. Otro caso de relevancia fue el Balneario Coconor, un espacio de seis hectáreas con piletas y distintas instalaciones deportivas, que contaba con boliches bailables, estaciones de servicio, centros de convenciones y amarraderos. Este balneario se ubicó donde se implantó el Balneario Saint Tropez. Los autores Leveratto y Baldiviezo (2020) critican esta decisión, argumentando que, al dejar el desarrollo en manos del sector privado, esta se convirtió en un área exclusiva que deja afuera a gran parte de los ciudadanos, pudiéndose haber convertido en un gran parque o espacio público que brinde acceso al borde del río a toda la comunidad.

Por otro lado, durante este período se retomó la construcción del viejo Plan Urbano de Autopistas desarrollado durante el gobierno de facto. Se empezó la construcción de la Autopista Buenos Aires - La Plata, cuyo comienzo recorre el borde del río a la altura del barrio de La Boca y también la Autopista Illia, que conecta la Autopista Lugones junto con la Avenida 9 de Julio, siguiendo el recorrido del río desde el norte hasta detrás de la estación de Retiro. Ambas autopistas se convirtieron en una nueva barrera urbana de acceso al río. La construcción de la autopista Illia trajo, además, otras complicaciones, ya que su pisada demandaba la expropiación de viviendas del barrio popular Villa 31. La negociación y expropiación no resultó pacífica (*Autopista Dr. Arturo Umberto Illia*, 2023), por lo que se decidió desistir de la construcción de

una nueva autopista, la Autopista Ribereña, que conectaba la Illia con la autopista Buenos Aires - La Plata.

Por último, el borde del río en Costanera Norte fue el sitio elegido para arrojar los escombros de dos hechos trágicos para la historia argentina. En 1992 hubo un atentado terrorista a la Embajada de Israel en la Ciudad de Buenos Aires, provocando 28 muertos y varios heridos. En 1994 se produce un nuevo atentado, esta vez en el edificio de AMIA, que provocó 85 muertos y más de 300 personas heridas (Caro, 2013). Los escombros producidos en estos atentados fueron arrojados en el borde de la Costanera Norte: los escombros pertenecientes al atentado a la embajada de Israel se volcaron en el extremo norte de la Avenida Intendente Güiraldes, mientras que los escombros del atentado a la AMIA se arrojaron próximos a Ciudad Universitaria.

4.8. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, nuevos actores y el uso público de la costa (1994-2008).

En el año 1994 se llevó adelante una reforma de la Constitución Nacional. Una de las modificaciones más importantes fue la sanción del artículo 129, que le otorgó a la ciudad de Buenos Aires el carácter de ciudad autónoma. Esta denominación le dio un estatus a la ciudad equivalente al de las provincias (Limanski, 2014) y grandes cambios en cuanto a su gobierno y manejo. Previo a esto, las autoridades municipales de la Ciudad eran elegidas por el poder ejecutivo de la Nación. Con la autonomía, la Ciudad pasó a tener un gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción y un jefe de gobierno elegido por los habitantes porteños y la posibilidad de elegir a sus representantes en el Poder Legislativo de la Nación. Además, se produjeron cambios trascendentales en el estatus jurídico de la Ciudad, con la chance de establecer su propia Constitución, división de poderes y territorial (GCBA, 2019). Al mismo tiempo, esto traía nuevos actores y tensiones (Dadon, 2020) a la hora de hablar del territorio, ya que gran parte del territorio público y fiscal quedaba en manos del gobierno de la ciudad, mientras que otros, como el Puerto, quedaba en manos del poder ejecutivo Nacional con distintos intereses.

En el año 1996 se produce la primera elección para jefe de gobierno y posteriormente se sancionó la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. En dicha constitución se definieron los alcances del documento antecedente del Plan Urbano Ambiental. Este documento publicado en el año 2000 estableció el modelo territorial que permitió el marco de estrategias territoriales y políticas generales de actuación. Se basó en el concepto de desarrollo sostenible de manera general y se trataron temas de la agenda histórica de la Ciudad, como también nuevos escenarios que se presentaban (GCBA, 2018): la relación tanto entre lo social y lo espacial como también

entre lo público y lo privado, entendiendo el rol del Estado como flexible o de arbitraje; la gestión metropolitana en su conjunto; la consolidación del rol regional e internacional de la Ciudad; las desigualdades entre el sector norte y el sector sur de la Ciudad; los problemas de congestión del área central; la consolidación de sistemas de espacio público; el cambio jurídico-administrativo que tenía la ciudad constituyéndose como Ciudad Autónoma; la fractura social, segregación y aumento de la pobreza y marginalidad; los procesos de globalización, de libre mercado y desregulación en las inversiones inmobiliarias; el proceso de privatización de la industria, el comercio y la administración; los cambios en la dinámica de la población de una ciudad que tenía una cantidad poblacional estable y los problemas ambientales.

Para solucionar estos temas, este documento, que es antecedente al PUA, propuso una serie de programas que permitirían alcanzar las consideraciones hechas respecto del modelo y configuración territorial. Así se destacan el Programa de Organización Urbana, donde se mencionaban tópicos relacionados con los medios de transporte, la jerarquización de redes viales, el ordenamiento del transporte y el tránsito, el manejo de la red hídrica, la revalorización del espacio público y la mejora de la calidad ambiental. Por su parte, el Programa de Ordenamiento de Áreas, que buscaba el ordenamiento del área central, la revalorización del casco histórico, el ordenamiento del nodo intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque, la recuperación de los bordes fluviales, el ordenamiento de la traza de la ex autopista 3, proponía corredores verdes hacia el oeste y hacia el sur y el ordenamiento del área Chacarita-Agronomía-Paternal. Por último, el programa de Revalorización de Sectores se centró en temas como la preservación del patrimonio, la consolidación de centros barriales, el desarrollo estratégico de playas ferroviarias, la integración de asentamientos precarios y el ordenamiento de zonas industriales. Buscaba, entre otras cosas, resolver la problemática habitacional de la población en los asentamientos informales y los núcleos habitacionales transitorios permitiendo la integración social y la recuperación ambiental (GCBA, 2018).

El programa de mayor relevancia a los fines de este trabajo fue el Programa Buenos Aires y el Río. Este programa hacía foco en la revinculación de la ciudadanía con el Río de la Plata. El objetivo principal era recuperar el río para Buenos Aires, restablecer y preservar las áreas verdes y los espacios recreativos y turísticos para todos los ciudadanos, ordenar e impulsar el desarrollo del área para transformarla en un espacio urbano de la más alta calidad. Además, entendiendo la importancia ambiental del Río de la Plata como superficie drenante de la ciudad, absorción de contaminantes y su función como regulador de temperatura, se quería disminuir el impacto territorial de la línea de la ribera extendido hasta dos kilómetros dentro de ella, tanto hacia el agua como hacia el territorio (Ramírez, 2021). A su vez, se proponía instalar un concepto de unidad ambiental de la ribera como respuesta a un conjunto de procesos

preexistentes que la negaban. Para ello se debían empezar a alinear las acciones sectoriales tanto estatales como privadas en esta nueva idea. Junto con este programa, se creó el Área de Gestión de la Ribera que dependía directamente de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad y tenía mucho énfasis en los procesos de participación ciudadana, asignándole un rol protagónico a la sociedad civil (Ramírez, 2021). El Área de Gestión de la Ribera adoptó una metodología flexible de consejos participativos, garantizando la participación en la toma de decisiones de distintas asociaciones de la sociedad civil vinculadas directa e indirectamente con la ribera.

Este documento particular, marca también el fin de la idea de proyectos o planificación urbana modernista, iniciada por Le Corbusier acompañado por gobiernos desarrollistas que pensaban el espacio de borde costero como un espacio necesario en beneficio del desarrollo económico y productivo de la ciudad. Este documento buscaba un desarrollo ribereño secuencial y continuo hasta estos días, de recuperación de tierras públicas para el uso de la ciudadanía, creando un espacio público y representativo para la Ciudad y destinando principalmente su uso al recreativo y de ocio, siguiendo, a su vez, los cambios ocurridos en distintos frentes costeros en otras ciudades del mundo.

Siguiendo estos lineamientos, durante este período ocurren grandes cambios en el paisaje ribereño de la Ciudad, sobre todo en la Costanera Norte. Una de las primeras acciones llevadas adelante por las nuevas autoridades fue revisar las concesiones otorgadas a principio de la década del noventa por las autoridades municipales. De este modo, descubrieron varias irregularidades en muchas de estas concesiones que en algunos casos llevaron a cancelarlas. Los casos más emblemáticos fueron los predios de Ski Ranch y el Balneario Coconor. Ski Ranch era la concesión de un local comercial utilizado como un restaurante que también era local bailable, ubicado justo enfrente al ingreso principal de Aeroparque, adentrado sobre el río. Su concesión fue revocada, ya que se descubrió que el local era subalquilado a cánones superiores al pagado al Gobierno de la Ciudad (*Hay más balnearios en la mira*, 1998). Una vez que la Ciudad recuperó el espacio, se decidió demoler el local y en su lugar, siguiendo con lo que pregonaba el Programa Buenos Aires y el Río, se construyó un espacio público, la Plaza Puerto Argentino. Este espacio público tenía 15.000 m² y contaba con juegos infantiles, un anfiteatro de uso público y espacio para los pescadores.

El otro caso paradigmático fue el cierre del Balneario Coconor, predio de seis hectáreas sobre el río en el extremo norte del Aeroparque. Se registraron irregularidades en esta concesión, ya que nunca se construyó un sector público y gratuito con parrillas y acceso libre al río, sumado a incumplimiento de cláusulas por parte de la empresa (Mascareño, 2021). Luego de un litigio legal, la Ciudad recuperó este espacio y, una vez más, decidió construir un espacio público. Se rellenaron las piletas y se cubrieron con pasto, se demolieron algunas de las instalaciones

deportivas y se materializaron unas pistas asfálticas que permitían la práctica de rollers, patinetas o bicicletas. Así, en el año 2001 se inauguró el Parque Saint Tropez, un nuevo espacio verde recuperado de catorce hectáreas. Esta política de recuperación de espacios públicos fue la contracara de los procesos de concesión llevados adelante a principios de los noventa.

La política de creación de parques y espacios públicos a la ribera del río no ocurrió únicamente con aquellos terrenos recuperados, sino también con terrenos vacantes o mal utilizados. Tales son los casos del Parque de los Niños y el Parque de la Memoria. El Parque de los Niños se construyó en un terreno vacante en el extremo norte de la Ciudad de Buenos Aires, junto al río y al municipio de Vicente López en el año 1999. El predio contaba con veinte hectáreas, aunque era de difícil acceso, ya que sólo se llegaba a él por la avenida Lugones o una intrincada bajada desde General Paz (Videla, 2001). Este espacio estaba pensado particularmente para niños y contaba con juegos y actividades para niños de todas las edades. Otro espacio público construido en este período es el Parque de la Memoria – Monumento a las Víctimas del Terrorismo de Estado, inaugurado en 2006. El origen de este parque surgió en 1997 como iniciativa de diez organismos de Derechos Humanos y miembros de la Universidad de Buenos Aires. Fue una experiencia inédita de participación de distintos sectores (Parque de la Memoria, s.f.). En 1998 la legislatura porteña convirtió esta iniciativa en ley y, en concordancia con la Sociedad Central de Arquitectos, se lanzó un concurso de ideas para el diseño de este parque y memorial de catorce hectáreas ubicado en la franja costera del Río de la Plata, próximo a Ciudad Universitaria. El proyecto ganador, diseñado por el estudio Baudizzone – Lestard - Varasy, propuso un monumento a las víctimas de terrorismo de Estado en el último gobierno militar, una sala de archivo con información sobre las víctimas, una sala de actividades artísticas y culturales y, por último, un conjunto de catorce obras escultóricas emplazadas a lo largo de la plaza que serían elegidas mediante un concurso internacional de esculturas y artistas invitados por su prestigio, trayectoria y compromiso con la defensa de los derechos humanos.

Figura N°13: Conjuntos de espacios públicos para Costanera Norte

Costanera Norte



Referencias:

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

- 1 | Parque de los Niños**
Parque abierto al público en obras de mejoramiento y en proceso de licitación para la incorporación de dos núcleos sanitarios más.
- 2 | Parque Mirador del Este**
Proyecto de parque público en proceso de licitación.
- 3 | Parque Ciudad Universitaria**
El mismo se encuentra en obra y ya se inauguró su plaza de acceso la cual tiene acceso libre y gratuito.
- 4 | Área gastronómica carritos**
Nos encontramos en proceso de licitación para la incorporación de 3 baños públicos y el reacondicionamiento de plazas y estacionamientos ya ejecutados.

- 5 | Espigón abanico**
El espigón de acceso libre y gratuito y contiene un bar incorporado por el AGR.
- 6 | Parque de las Americas**
En proceso licitatorio para el mejoramiento parque realizado por el AGR.
- 7 | Playon mirador**
Obra finalizada
- 8 | Rambla costanera Norte etapas 1, 2, 3 y 4**
Obras finalizadas. En proceso de licitación mejoras para etapa 1
- 9 | Plaza Puerto Argentino.**
Obra finalizada
- 10 | Rambla del Puerto**
Obra realizada y en proceso de licitación para su completamiento.

Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires – *Costanera Norte*.

Estos espacios públicos recuperados y construidos eran parte del programa que el Área de Gestión de la Ribera tenía pensado para recuperar el uso público del borde del río. Otros parques, como el parque Ciudad Universitaria o el Parque Mirador del Este no pudieron llevarse a cabo. Junto a estos espacios, el Programa Buenos Aires y el Río también contempló los accesos para vincular el tejido urbano existente con estos nuevos espacios públicos al borde de la ribera. Estos espacios se encontraban disgregados del resto de la Ciudad por las autopistas Cantilo y Lugones, las vías del ferrocarril y distintas infraestructuras urbanas como el Aeroparque. Fue por este motivo que el programa proyectó siete accesos directos de los barrios de Núñez y Belgrano para vincularlos mejor con la Costanera Norte y favorecer su acceso ya sea en auto, bicicleta o peatonalmente (Videla, 2001). Finalmente, sólo se construyeron dos cruces peatonales en las calles Comodoro Rivadavia, Monroe y un túnel vehicular debajo de la General Paz que permitía acceder al Parque de los Niños. También se refaccionó el existente cruce vehicular en Avenida Udaondo para albergar peatones y ciclistas y el de calle Echeverría mejorando su accesibilidad a Aeroparque y Parque de la Memoria.

Otro de los temas vinculados con el Plan Urbano Ambiental fue la ubicación del Aeroparque. En una primera instancia, el documento antecesor al PUA determinó que antes de 2005 Aeroparque debía trasladarse de su ubicación actual para recuperar las 127 hectáreas que ocupa al borde de la ribera. Primero, se pensó en agrandar el aeropuerto de Ezeiza para que aglomerara la función de ambos aeropuertos. Debido a dificultades técnicas y económicas, se

decidió no trasladarlo, pero se consideraron otras opciones para ampliar su operatividad: pistas flotantes sobre el Río de la Plata, extensión de la pista actual o, directamente un nuevo aeropuerto en una estructura terrestre de 220 hectáreas que también tenga la función portuaria (Dandan, 1999). Finalmente, lo que terminó ocurriendo es que se creó una nueva terminal de pasajeros sobre la Avenida Costanera y se amplió la pista sobre la superficie actual del Aeroparque (Potenze, 2022).

A contramano con las políticas de recuperación y urbanización de espacios públicos llevadas adelante con el Programa Buenos Aires y el Río, el Gobierno Nacional continuaba con el proceso de concesionar los terrenos en los que aún tenía jurisprudencia. A pedido del Gobierno Nacional, Parque Norte, concesionada al Sindicato de Empleados de Comercio a principios de los noventa, le concedió más de cuatro hectáreas para la creación del primer parque temático del mundo dedicado a la religiosidad (Bruschtein, 1999). Tierra Santa fue inaugurado a finales del año 1999. El sitio imitaba las viejas ciudades amuralladas hebreas de la época de Jesús, con sus costumbres y gastronomías. Para su ingreso, se cobraba un arancel.

Por otro lado, continuaba el proceso de urbanización de Puerto Madero, iniciándose la segunda etapa de este mediante una ordenanza del poder legislativo de la Ciudad. En 1997 se aprobó en Legislatura la zonificación especial de Puerto Madero que habilitó la construcción en altura en algunos sectores. La Corporación se ocupó de concursar y construir los espacios públicos, junto con las labores tendientes a encaminar la urbanización de terrenos, infraestructura, loteos y mensura de terrenos. Las calles principales, vinculadas con los accesos al nuevo barrio desde el tejido urbano existente estaban marcados por bulevares. La trama urbana para el sector este de los diques mantenía el trazado ortogonal y sus edificaciones respetaban las alturas características del resto de la ciudad. El fuelle entre este sector y la Reserva Ecológica de Costanera Sur eran de dimensiones especiales, rodeadas de espacio público y permitían la construcción en altura. Las parcelas correspondientes al sector este de Puerto Madero fueron comercializadas mediante licitación pública. En el año 1998 empezó la construcción de la primera torre, perteneciente a la compañía Telecom, de uso corporativo, en la cabecera del Dique Cuatro. Al año siguiente, empezó la construcción de las primeras torres de uso residencial, las torres El Faro. Los objetivos económicos planteados por la Corporación al inicio del masterplan habían sido alcanzados antes del 2001 (Garay, 2005). Para el año 2008, se habían construido un racimo de torres de mixtura de usos, el edificio Malecón, y las torres River View, Le Parc e YPF. También de a poco se fueron instalando edificios de características similares a los docks del sector oeste, con programas que albergaban distintos usos: el Hotel Hilton, el Museo de Arte de la Colección Fortabat, un casino y el Yatch Club. En el año 2001 se construyó el Parque Micaela Bastidas, de 72.000 m², el de mayor tamaño en la nueva

urbanización. Revalorizando el incipiente perfil del nuevo barrio, también se construyó el Puente de la Mujer, un puente peatonal en el Dique Tres diseñado por el prestigioso arquitecto español Santiago Calatrava que refuerza el eje este-oeste con la Avenida de Mayo.

En el año 1997, la desarrolladora IRSA adquirió los predios destinados a una fallida ciudad deportiva perteneciente al Club Atlético Boca Juniors en el extremo de la Costanera Sur. Previamente, en 1989 el Congreso había sancionado una ley que permitía al club comercializar dicho terreno a “terceros” que cumplan con los objetivos de la ley que le otorgó a Boca los terrenos para construir una Ciudad Deportiva (Baldiviezo y Koutsovitits, 2021). Los usos permitidos para el predio de 71 hectáreas eran un balneario, complejo náutico, zona turística, complejos hoteleros y/o comerciales y espacio ferial o de centro de convenciones. Con la aprobación de esa ley, Boca Juniors le vendió el predio a la sociedad Santa María del Plata en 1993 que, luego, se la vendió a IRSA. A tono con las políticas urbanas desarrolladas al principio de la década de los noventa, la Ciudad perdió un terreno que le había donado a una institución de la sociedad civil que luego se la vendió a desarrolladores privados.

Para culminar, en el año 2001 el país sufrió una gran crisis económica que, entre otras cosas, produjo la renuncia del presidente electo, Fernando de la Rúa. Fue un período de debilidad institucional y caos social. Esta crisis económica generó mucha pobreza y desocupación y por consecuencia, dificultad de acceder al mercado formal de la vivienda. Las poblaciones en los asentamientos informales comenzaron a crecer considerablemente. Los asentamientos Villa 31 y el Barrio Rodrigo Bueno fueron de los asentamientos que más incrementaron su población, debido a su ubicación privilegiada próxima al área central de la Ciudad (Ramírez Casas, s.f.). Cabe mencionar que el crecimiento del asentamiento de la Villa 31 afectaba el correcto funcionamiento y la expansión tanto de las estaciones de tren como del Puerto Nuevo (Dadon, 2020; Alonso Vidal et al., 2015).

4.9. Plan Urbano Ambiental y revitalización Costanera Norte (2008 - actualidad).

En el año 2008, se aprobó el Plan Urbano Ambiental (PUA) en la Legislatura porteña. El mismo respetaba la visión de la ciudad del documento antecedente, pero de forma mucho más sintética y con algunas reformulaciones, ya que fue debatido en un contexto de crecimiento económico y con énfasis respecto a las condiciones ambientales y de hábitat (GCBA, 2018). El PUA es el instrumento técnico-político por excelencia de control y regulación de la ciudad, junto con los códigos y normativas urbanas son instrumentos coordinados que en conjunto están destinados a prever el desarrollo de la ciudad en términos de extensión, usos, materia edificable, equipamientos y cuestiones medioambientales y metropolitanas que la atraviesan (Sánchez y Baldiviezo, 2020). Los objetivos propuestos por el PUA eran lograr una ciudad integrada,

policéntrica, plural, saludable y diversa. Para ello, presentaba una serie de propuestas territoriales a diferente escala, tanto metropolitana, como de escala ciudad.

Para lograr estos objetivos, se desarrollaron una serie de propuestas específicas. Con respecto a la estructura y la centralidad de la ciudad, se propuso transformar la estructura monocéntrica hacia una estructura más reticular y policéntrica, que permitiera consolidar el área central y el desarrollo de los centros secundarios. También planteó promover un sistema de transporte sustentable, con intermodalidad y preponderancia de los medios públicos, desalentando el uso de los automotores privados en la temática de transporte y movilidad. Por su parte, para hábitat y vivienda expresó la necesidad de mejora del hábitat de los sectores sociales de menores ingresos, condiciones de calidad ambiental que debe guardar el hábitat residencial en su conjunto, preservando las características singulares de los distintos espacios urbanos. Con respecto a los espacios públicos, el PUA exigía el incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de la circulación, para que se puedan generar funciones de encuentro, relax, confort y socialización, con miras a garantizar el derecho al uso y de otorgar identidad a las distintas zonas de la ciudad; asimismo, se buscaba integrar la ciudad con sus costas, tanto con el Río de la Plata como con el Riachuelo. En otro orden, se buscaba generar condiciones apropiadas para la modernización y diversificación del tejido económico, atracción de nuevas actividades y del mejoramiento de las existentes en materia de producción y empleo. Finalmente, respecto al patrimonio arquitectónico y urbano, el PUA establecía la necesidad de desarrollarlo, incorporar al proceso urbanístico e integrarlo a las políticas de planeamiento (GCBA, 2018).

Otro aspecto en el que hacía énfasis el PUA era la participación ciudadana y los instrumentos de participación. En este sentido, se apoyó en la Ley Orgánica de Comunas sancionada en 2005. Las Comunas son unidades de gestión política y administrativa descentralizada con competencia territorial, patrimonio y personería jurídica. Las Comunas juegan un rol clave en preservar, recuperar, proteger y difundir el patrimonio y la identidad cultural de los barrios, al mismo tiempo que garantizan la promoción y desarrollo de mecanismos de democracia directa, facilitando la participación ciudadana en la toma de decisiones (Sánchez y Baldiviezo, 2020). El poder comunal se encuentra dividido en dos instancias: la junta comunal y los Consejos Consultivos.

Por último, del Plan Urbano Ambiental se desprendieron los instrumentos de gestión y planificación que profundizaron esta visión de ciudad: el Código Urbanístico, el Código Edificio y el Plan Estratégico de Buenos Aires. El Código Urbanístico fue ideado con el fin de guiar la conformación de la ciudad incluyendo tanto los espacios públicos como los privados y las edificaciones que en los mismos se desarrollen. Se establecía en el mismo la capacidad

constructiva de las manzanas, los usos permitidos en cada sector y la previsión de distintos equipamientos básicos urbanos. Dentro de sus apartados (Secretaría de Desarrollo Urbano [SECDU], 2022a), se refería a la ribera de la ciudad, donde promovía la maximización de la accesibilidad y la posibilidad de uso recreativo de las riberas de los cursos de agua que rodean a la ciudad, incentivando la accesibilidad peatonal, por bicicleta y por transporte público; fomentar la reforestación con especies autóctonas y maximización de su aprovechamiento paisajístico. Más precisamente, sobre la Ribera del Río de la Plata, se promovió la consolidación de la ribera como un espacio de acceso público, con lugares de encuentro, integración e intercambio que fomenten la diversidad cultural; también se dio protección a aquellos espacios que conservasen características naturales y cumplen importantes funciones ecológicas.

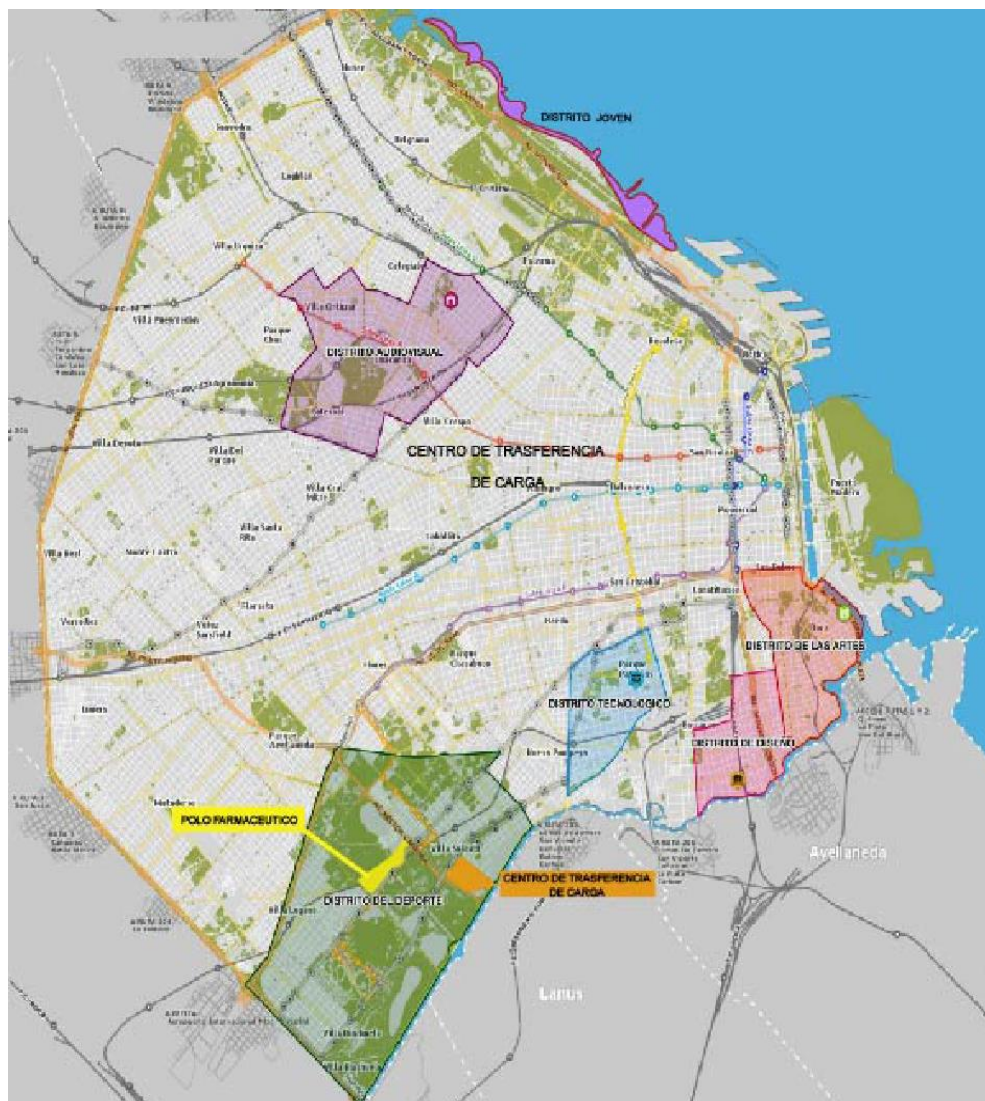
Por su parte, el Código de Edificación tenía el fin de garantizar la seguridad y calidad ambiental de las edificaciones, dimensionamiento de los ambientes, los vanos de iluminación y ventilación. Finalmente, el último documento que se desprende fue el Modelo Territorial Buenos Aires 2010/2060, elaborado en 2009. En este documento se materializaron las políticas públicas para el planeamiento y desarrollo urbano en la ciudad, donde se planteó los objetos de intervención para el planeamiento de ciudad serían de índole económica bajo un discurso de optimización productiva como promotor del desarrollo urbano (Sánchez y Baldiviezo, 2020). Este Modelo Territorial no fue aprobado por la Legislatura.

Bajo estos conceptos se desarrollaron distintas políticas y formas de producir ciudad. Siguiendo los lineamientos del Modelo Territorial, se dirigieron políticas que alentaban las economías de aglomeración de alta complejidad, promocionando “polos” o “distritos” especializados en alguna industria particular en diferentes zonas degradadas (Sánchez y Baldiviezo, 2020). La política de concentración espacial de actividades tuvo sus orígenes a finales del siglo XIX en el Reino Unido, en base a unas observaciones de Alfred Marshall con respecto al funcionamiento de los distritos industriales. A partir de ese momento, la política de aglomeración de actividades se convirtió en materia de estudio dentro de la planificación urbana (Cumbers and MacKinnon, 2004; Socoloff, 2013). Sin embargo, esta práctica tomó mayor relevancia en la década del noventa, en base a observaciones realizadas por el economista Michael Porter. Porter decía que concentrar la especialización de una industria, incrementaría los niveles de productividad, crecimiento y empleo en base al trabajo especializado y derrame de conocimiento. La aglomeración produciría tanto ventajas comparativas como también facilitaría el intercambio de conocimiento (Cumbers and MacKinnon, 2004). El sector público facilitaba estas aglomeraciones mediante incentivos y exenciones fiscales a las empresas que se instalasen en estos distritos especializados. De esta manera, comenzaron a desarrollarse distritos, clústers o polos de distintas industrias, pero sobre todo de la industria tecnológica en

distintas ciudades del mundo. El ejemplo emblemático de estos casos es Silicon Valley en la ciudad de San Francisco, pero también se destacaron otros casos como el clúster ICT de Estocolmo y el caso de Silicon Glen en Escocia, en un caso que abarcaba una región más que una ciudad.

La Ciudad de Buenos Aires no fue la excepción a este fenómeno global. En el marco de intentar generar desarrollo, tanto económico, social como urbano, por medio de la colaboración público-privada, llevó adelante una política de polos y distritos especializados en zonas degradadas. Según Socoloff (2013), esto respondía a los principios difundidos por el neoliberalismo urbano, aunque otros autores lo denominan también urbanismo de participación público-privado. Esto se tradujo en el espacio en la producción de fragmentos dentro del tejido urbano existente, mediante incentivos impositivos a empresas localizadas con el fin de alcanzar el desarrollo económico. El primer caso fue el Distrito Tecnológico en Parque Patricios, implementado en 2008. El Gobierno de la Ciudad facilitó la instalación de distintas empresas del rubro tecnológico a través de una serie de intervenciones que comprenden aspectos físicos, legales y sociales (Socoloff, 2013). Algunas de estas intervenciones fueron cambios en la normativa constructiva, beneficios impositivos y mejoras en el sistema de transporte y espacios públicos. De esta manera, se han ido instalando a lo largo del tiempo distintas empresas tecnológicas, valorizando y revitalizando una zona de la ciudad que se encontraba degradada y generando, de acuerdo con las autoridades, una mejor sinergia entre lo público, lo privado, la academia y la comunidad (Socoloff, 2013). A raíz de los resultados obtenidos, se empezó a poblar la ciudad de distintos distritos y polos: el Distrito Audiovisual en Chacarita en 2011, el Distrito de las Artes en La Boca en 2012, el Distrito de Diseño en Barracas en 2013, el Polo de la Innovación en Núñez el 2016 y el Distrito Joven en Costanera Norte el 2018.

Figura N°14: Distribución de Distritos y Polos en la Ciudad de Buenos Aires.



Fuente: Sánchez, S. I. y Baldiviezo J. E. – *La Planificación Urbana de la Ciudad de Buenos Aires*.

El Distrito Joven, sancionado en Legislatura el 2018, fue pensado como un corredor verde ribereño. El masterplan de Distrito Joven proponía regenerar ambientalmente los espacios públicos con la incorporación de vegetación autóctona, incrementando el espacio costero e integrando la Ciudad con el río (Cutuli, 2020). El programa abarcaba 73 hectáreas en el sector norte de la Costanera con el fin de crear una zona recreativa, urbana, social y de recreación, para jóvenes de entre 15 y 29 años principalmente, en medio del paseo ribereño de 7,6 km de extensión (SECDU, 2022b). Por ley, se estableció que el 35% de la superficie del Distrito Joven se podía concesionar para la explotación privada de bares, restaurantes, boliches y usos comerciales, mientras que la superficie restante debía mantenerse como espacio público (Gómez, 2018). La concesión y explotación de locales sobre el borde costero fue una medida controversial y a contramano de lo que planteaba el Plan Urbano Ambiental y la Constitución de la Ciudad que indicaban que la costa debía ser pública y para el uso común de la ciudadanía

porteña (Baldiviezo y Koutsovitis, 2022). Para facilitar las concesiones de estos espacios, el Gobierno de la Ciudad exigía contraprestaciones económicas, sociales o culturales que serían destinadas en parte a la materialización de las obras de espacios verdes públicos, infraestructura y la materialización del Camino de Sirga pensados para el Distrito Joven (Socoloff et al., 2020).

El programa de Distrito Joven se enmarcó en una serie de programas y proyectos que la Ciudad venía llevando a cabo con el fin de recuperar y mejorar la relación con la costa del Río de la Plata desde la sanción del Plan Urbano Ambiental. Otro proyecto con estos fines fue el programa Buenos Aires Playa, que se viene llevando adelante todos los veranos ininterrumpidamente desde el año 2009. El concepto de las playas urbanas es una idea adoptada de París, que implementó un proyecto similar por primera vez en el 2002 bajo el gobierno socialista de Bertrand Delanöe (Millalongo, s.f.). La iniciativa surgió para devolverle a los parisinos los márgenes del Río Sena (de la Pradelle & Lallement, 2004). La Municipalidad contrató un equipo de diseñadores para que acondicionaran los márgenes del río Sena, más precisamente la autopista George Pompidou. Durante un mes en verano, de julio a agosto, se cerraban tres kilómetros de la autopista al tráfico desde el Pont des Arts hasta la Isla St. Louis y se colocaron plantas (principalmente palmeras), parasoles, hamacas, decks, sillas, playas artificiales con arena, puestos de refrescos, restaurantes, cabinas de ducha y espacios para practicar deportes como el vóley o petanque, transformando, de esta manera, temporalmente un espacio ocupado por alto tráfico en un espacio abierto para la ciudadanía (de la Pradelle & Lallement, 2004). Se encontraba prohibido sumergirse en el río debido a los altos niveles de contaminación. El proyecto estaba pensado para todos los parisinos, pero principalmente para las clases sociales más bajas que no podían irse de vacaciones (de la Pradelle & Lallement, 2004). Sin embargo, más de tres millones de parisinos de toda clase social y edades disfrutaron de estas playas artificiales por temporada. El éxito y la cantidad de visitas recibidas llevó a la Municipalidad a abrir una nueva playa artificial en el año 2007 en el Bassin de la Villette donde se encuentra el lago artificial más grande de París. Esta idea de playas urbanas se ha copiado en otras ciudades europeas también (NY Habitat, 2012).

En el año 2009, el Gobierno de la Ciudad llevó adelante un programa llamado Buenos Aires Playa que buscaba repetir el programa París Plage. Se crearon playas artificiales y temporales en dos localidades de la Ciudad de Buenos Aires con el fin de que los porteños puedan disfrutar del verano en la Ciudad. Los lugares elegidos para la instalación de Buenos Aires Playa fueron junto al lago del Parque Roca al sur y en el Parque de los Niños, frente al Río de la Plata en el extremo norte de la Ciudad y de la Costanera Norte. Las playas artificiales de Buenos Aires contaban con patio de juegos, espacio para realizar deportes, espectáculos y duchadores para poder refrescarse. En el caso del Parque de los Niños, por cuestiones de contaminación, no era

posible meterse en el río. Sin embargo, se contaba con un arenero de 2500 m² frente al río para disfrutar el día. También el predio de más de 20 hectáreas contaba con puestos de comida para aquellos que decidieran pasar el día allí. Aproximadamente, Buenos Aires Playa recibe 500.000 visitantes por temporada desde que abrió, principalmente familias con niños y manteniéndose vigente todos los veranos desde su inauguración (Huberman, 2020).

Figura N°15: Playas urbanas B.A. Playa en Parque de los Niños.



Fuente: Huberman, M. – *Todo esto antes era Río*.

Continuando con Costanera Norte, otro proyecto alineado con el espíritu del Plan Urbano Ambiental fue la Reserva Ecológica Ciudad Universitaria - Costanera Norte. En la península junto al río en los terrenos pertenecientes a Ciudad Universitaria, se empezaron a acumular sedimentos arrastrados por el río, a crecer vegetación y asentarse especies animales. Con el tiempo, se formaron ecosistemas de gran valor ambiental como pastizales, bosques y humedales en un terreno que constaba de 20 hectáreas, de las cuales un tercio pertenecían a humedal pampeano, un tercio a pastizal pampeano y un tercio a bosque húmedo (Universidad de Buenos Aires Facultad de Exactas, s.f.) (ver Anexo 11). Este espacio de gran diversidad biológica resultó un gran aporte ambiental para una ciudad con escasez de espacios verdes de acuerdo con los parámetros de la Organización Mundial de la Salud (Gómez, 2018). Por este motivo, en el año 2012 se declaró Área Natural Protegida a través de la Legislatura como Reserva Ecológica Ciudad Universitaria – Costanera Norte. De esta manera, se convertía en la segunda área protegida de la Ciudad después de la Reserva de Costanera Sur.

La designación del área como reserva establecía la necesidad de firmar un convenio entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la Universidad de Buenos Aires para administrar la Reserva y relevar el área, con tareas como implementar un sistema de seguridad, gestionar un presupuesto, resguardar el sitio y fijar normas de protección y cuidado. Sin embargo, esto no se implementó y por mucho tiempo la Reserva quedó sin seguridad, generándose algunos inconvenientes a nivel ambiental y natural (Gómez, 2018). Recién en el año 2018 se realizó el convenio entre el Gobierno de la Ciudad y la UBA para comenzar la puesta en marcha formal de la Reserva y coordinar las tareas de administración y gestión. Se puso en puesta la Reserva mejorando sus accesos y senderos para habilitar su uso. Finalmente, en 2022, diez años después de sancionada la ley que la proclamaba área protegida, se inauguró oficialmente la Reserva Ecológica Ciudad Universitaria – Costanera Norte (*La Ciudad inauguró la Reserva Ecológica Ciudad Universitaria – Costanera Norte*, 2022). La Reserva ofrece senderos para paseos, avistaje de aves y lugares frente al río donde los visitantes pueden realizar actividades de ocio y recreación. Dado su ubicación en el norte de Costanera Norte, se poseen visuales limpias tanto del río como de la costa norte de la Ciudad. Junto con la Reserva Ecológica Costanera Sur y el Lago Lugano constituye un biocorredor fundamental para la biodiversidad en la Ciudad, ayudando a regular la temperatura, la fauna autóctona y mejorar la calidad del aire (*La Ciudad inauguró la Reserva Ecológica Ciudad Universitaria – Costanera Norte*, 2022).

Siguiendo con el modelo de Ciudad establecido en el Plan Urbano Ambiental, en el año 2016 se inició un proceso de urbanización de barrios populares, con el fin de mejorar el hábitat de los sectores sociales con menos de ingresos que vivían en condiciones de precariedad e insalubridad. Dentro de los barrios populares que empezaron a tener mejoras de urbanización, se destacaron el Barrio 31 – Padre Mugica y el Barrio Rodrigo Bueno, ambos cercanos al borde de la Ciudad con el río. El Barrio Padre Mugica está conformado por 72 hectáreas y más de 45.000 habitantes (Ginestar, 2022), en terrenos ubicados entre la estación ferroviaria de Retiro y el Puerto Nuevo. De hecho, el crecimiento en aumento del barrio empezaba a amenazar y limitar la operatividad del Puerto (Alonso Vidal et al., 2015). La urbanización de este barrio consistió en la construcción de nuevos espacios públicos, infraestructura urbana como calles, escuelas y servicios y más de 1200 viviendas sociales para aquellas familias que habitaban debajo del trazado de la autopista Illia (Ginestar, 2022). Además, se llevaron adelante tareas de reacondicionamiento de viviendas existentes, se construyó la nueva sede del Ministerio de Educación de la Ciudad de Buenos Aires y se incorporó transporte público por las nuevas calles construidas.

Figura N°16: Viviendas sociales construidas en el Barrio 31 – Padre Mugica.



Fuente: Ginestar, A. – *Villa 31: cómo se vive hoy en la urbanización modelo de la que habla el mundo*.

Similar fue el caso de urbanización del Barrio Rodrigo Bueno, de mucho menor tamaño y habitantes, ubicado sobre el Río entre la Reserva Ecológica Costanera Sur y los terrenos pertenecientes a IRSA que previamente estaban destinados a la Ciudad Deportiva de Boca Juniors. Los vecinos de este asentamiento sufrían inundaciones con las crecidas del río, sumado a que no contaban con infraestructura de servicios ni calles. En el 2018 se inició un plan de urbanización que constó en la construcción de 600 viviendas, servicios básicos esenciales y la construcción de calles (Dadon, 2020). Los beneficiarios de las viviendas fueron principalmente aquellas familias que vivían sobre la costa del río y que más sufrían ante las crecidas de este. Este fenómeno de urbanización de barrios populares se realizó también en barrios como la villa 20 y la villa 21-24 (Millalonco, s.f.).

Durante este periodo también se completó el tramo de autopista ribereña que conecta la Autopista Illia con las autopistas Buenos Aires – La Plata y 25 de Mayo. De esta manera, en el 2019 se inauguró la autopista Paseo del Bajo, con una extensión de 7,1 km. Así quedaba todo el borde costero de la ciudad bordeado por distintas autopistas, tal como lo indicaba el Plan Urbano de Autopistas realizado durante el último gobierno militar: las autopistas Cantilo y Lugones en el norte, la autopista Illia, el Paseo del Bajo y la autopista Buenos Aires – La Plata. Siguiendo el proyecto de Extensión del Área Central, de la década del noventa donde también estaba proyectada la autopista, se realizó la autopista Paseo del Bajo entre trincheras bajo nivel, evitando la discontinuidad transversal ciudad – río (Trabucco, 2021). En la parte superior se proyectó un parque lineal llamado también Paseo del Bajo. El parque lineal incorporó un

mirador como un recurso de construcción del paisaje en relación con Puerto Madero en medio de un ágora que conecta Puerto Madero con Plaza de Mayo (Trabucco, 2021).

Otra modificación que sufrió el borde costero durante este periodo fue la ampliación del Aeroparque. Esta ampliación consistía principalmente en extender la pista de aterrizaje, que incluía incorporar nuevos terrenos de relleno para cambiar la traza de la Avenida Costanera Rafael Obligado. Las nuevas superficies de relleno también permitieron la construcción de un nuevo parque en terrenos de relleno aledaños al concesionado Punta Carrasco. En el 2015 se inauguró oficialmente el Parque Costanera Norte Punta Carrasco, que se encuentra junto al río y tiene 15.000 m² de superficie. Esta iniciativa respondió a las exigencias del Plan Urbano Ambiental, donde se estableció que todas las nuevas áreas de relleno que se realicen en el borde costero debieran permanecer como área de urbanización parque (Dadon, 2020). Entre otras cuestiones, esta ampliación también conllevó la demolición del edificio racionalista que perteneció al Balneario Sur y luego se incorporó al Aeroparque con una torre de control (Potenze, 2022). Una vez construida la torre de control nueva, se continuó con la demolición del edificio antiguo.

Uno de los últimos programas que el Gobierno de la Ciudad llevó adelante con respecto al borde costero es BA Costa, lanzado en 2022. Se trató de un masterplan de 25 km de extensión y más de 110 hectáreas por todo el borde costero, desde la Avenida General Paz al norte hasta el Riachuelo (Corsalini, 2022). Con el fin de promover el uso público y recreativo del río, se propusieron una serie de proyectos nuevos, junto con proyectos que ya se encontraban en desarrollo, que incluyen parques nuevos, áreas de recreación, locales comerciales y diferentes espacios que permitirán la integración de la ciudad con el río. El masterplan de BA Costa lo componen el proyecto de integración Parque de los Niños - Vicente López, los nuevos Parques: Parque del Vega, Plaza Memoria AMIA, BA Playa, Parque Carrasco, Parque del Golf, el programa Distrito Joven, mejoras en la Reserva Ecológica Costanera Sur y el proyecto denominado Costa Urbana.

Figura N°17: Masterplan BA Costa.



Fuente: Corsalini, C. – *BA Costa: cómo es el plan del Gobierno porteño para recuperar 25 km del borde costero*.

Uno de los puntos de mayor fortaleza del programa de BA Costa y, en concordancia con el Plan Urbano Ambiental, fue la incorporación de nuevos espacios verdes en áreas de relleno sobre el río. Estos espacios se destacan por una mejor vinculación con el río respecto de los espacios públicos antecesores, ya que en algunos casos, no se colocan barandas que separen ambos espacios. Uno de los parques nuevos que se plantearon fue la Plaza Memoria AMIA. El mismo consta de una superficie de 3285 m² y se encuentra en el extremo norte de Costanera Norte, entre Ciudad Universitaria y el Parque de la Memoria. El proyecto del nuevo parque resulta en homenaje a las víctimas del atentado a la AMIA ocurrido en la década del noventa, ya que se emplaza en el relleno costero sobre el que se depositaron los escombros del edificio destruido por el ataque terrorista (SECDU, 2022b). En el parque se proyectaron 85 estacas verticales en representación de cada persona que perdió la vida en el atentado. Contará con una estructura de hormigón de forma circular y una pasarela que desde su extremo sobre el río permitirá tener una perspectiva amplia del memorial. Este sector fue pensado para fomentar la conversación, el ejercicio de la memoria colectiva y actividades educativas (SECDU, 2022b) (ver imágenes en Anexo 12).

Otro espacio público proyectado fue BA Playa o Parque Costero BA. Este espacio público sobre terrenos de relleno sobre el río será resuelto a modo de playa urbana de cara al Río de la Plata. El mismo se encuentra en la península del Parque del Vega, por detrás del Parque Saint Tropez (ver imágenes en Anexo 12). Además, contará con una terminación superficial de arena

y vegetación típica (SECDU, 2022b). De acuerdo con lo informado por la Secretaría de Desarrollo Urbano (2022b), se incluirán espacios de recreación y un muelle para pescadores. La playa artificial contará con una defensa costera permitiendo una experiencia de cercanía con el río y sus paisajes. Finalmente, el último espacio de relleno que planteaba el masterplan es el Parque del Vega. El mismo se encuentra en estrecha relación con la playa artificial BA Playa, ya que se encuentra al lado de esta y delante del Parque Saint Tropez. El Parque del Vega tendrá 5 hectáreas frente al río y se complementará con el parque Saint Tropez, recuperando el horizonte costero en ese sector público. Además, el parque contará con usos de servicios, gastronomía y entretenimiento que se enmarcan en el contexto del Distrito Joven (SECDU, 2022b). Al igual que en los otros proyectos, la intención es que el encuentro con el río sea de manera directa, con una defensa costera para controlar las crecidas (ver imágenes en Anexo 12).

Figura N°18: Implantación BA Playa y Parque del Vega.



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

Siguiendo con el masterplan de BA Costa, otros proyectos incluídos son el del Parque Carrasco y Parque Salguero. A diferencia de los proyectos anteriores, estos proyectos no se realizan sobre nuevas áreas de relleno, sino que se proyectan en los terrenos que se encontraban concesionados a Punta Carrasco y Costa Salguero. En total, ambos terrenos ocupan 25 hectáreas sobre la costa norte de la Ciudad. Ambos predios fueron concesionados a principios de los noventa, con fines relacionados al ocio, al deporte y a la gastronomía. Cerca de la fecha de finalización de ambas concesiones, se empezó a debatir en Legislatura que usos debían tener esos terrenos. En diciembre de 2019, se aprueba por Legislatura la Ley 6289/19 que permitía

vender los predios de Costa Salguero y Punta Carrasco habilitando un uso inmobiliario sobre el 35% de la superficie y manteniendo el 65% restante como espacios de utilidad pública, tal como estipulaba el Código Urbanístico. Esta ley fue criticada y rechazada por la oposición, organizaciones sociales, ambientalistas y arquitectos que impulsaban una contrapropuesta de crear un parque en la integridad de esos terrenos (Hernández et al., 2021). Finalmente, en abril de 2021, el Poder Judicial de la Ciudad declaró inconstitucional la Ley 6289/19. Como respuesta, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires decidió prorrogar las concesiones que vencían en abril de 2021 hasta diciembre de 2022 con el fin de ganar tiempo para tratar un proyecto alternativo (Baldiviezo y Koutsovitits, 2022).

El segundo proyecto de la Ciudad de Buenos Aires para estos terrenos proponía un parque en los terrenos correspondientes a Punta Carrasco. Así estos pasarían a ser un parque en su totalidad. Por su parte, el terreno correspondiente a Costa Salguero sería 74% destinado a un parque y la superficie restante sería destinada al desarrollo inmobiliario para viviendas, oficinas y locales comerciales. Por la cercanía al Aeroparque, los edificios podrían alcanzar una altura máxima de 29 metros logrando una capacidad constructiva de 260.000 m² (*La Ciudad obtuvo luz verde ambiental y avanza con el Distrito Joven en Costanera Norte*, 2022). Este proyecto también obtuvo un gran cuestionamiento por parte de la oposición y organizaciones sociales sobre el destino que debe tener la totalidad del contorno ribereño y se frenó el avance sobre donde estaba previsto el desarrollo inmobiliario (Baldiviezo y Koutsovitits, 2022). Finalmente, la decisión del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires fue construir dos parques: Parque Carrasco, en el predio que ocupaba Punta Carrasco, con un frente verde parqueado hacia el río, de acceso público, continuo y libre; y Parque del Golf – Parque Salguero, ocupando gran parte del predio de Costa Salguero, recuperando las visuales al horizonte ribereño, un paseo al borde del río, áreas deportivas, juegos infantiles y un sector de sanitarios y servicios complementarios al parque (SECDU, 2022b) (ver imágenes en Anexo 13).

De esta manera, se mantuvo el Centro de Convenciones de Costa Salguero, donde estaban previstas las viviendas, postergando el debate sobre la urbanización de este sector y los usos que debían prevalecer. Desde el Gobierno de la Ciudad consideran esta urbanización como beneficiosa para el conjunto de la ciudadanía y la equiparan con los casos de Puerto Madero o Donado Holmberg (zonas subutilizadas donde se consideraba el trazado de la fallida Autopista 3 y se urbanizó y construyeron viviendas), donde se incorporaron zonas en desuso o degradadas al mercado inmobiliario con un marcado protagonismo estatal mediante la aprobación de nuevas normativas y las mejoras en la infraestructura (Hernández et al., 2021). Se pondera la mixtura de usos y la necesidad de revitalizar la zona y recuperar la relación con el río. Este modelo responde a un modelo de desarrollo de participación público-privado, donde tanto desde el

sector público como desde el sector privado se trabaja en conjunto en vistas de lograr mejorar las condiciones actuales. Por otro lado, las posiciones en contra de la urbanización de estas tierras acusan al proyecto oficialista de querer privatizar la costanera habilitando la construcción de edificios en altura y que los efectos de atribuidos a la privatización trascenderían los predios en cuestión y que es una política que responde a la neoliberalización urbana y la creciente mercantilización de la ciudad (Hernández et al., 2021). En contraposición, proponen que sea todo un parque público con el argumento de la falta de espacios verdes en la Ciudad.

Figura N°19: Parque Salguero y Parque Carrasco.



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

Otro proyecto de gran controversia y debate dentro del masterplan de BA Costa fue el proyecto denominado como Costa Urbana. Se emplaza en la Costanera Sur, en el terreno de 72 hectáreas perteneciente a IRSA y que correspondía a la fallida Ciudad Deportiva de Boca Juniors. Desde que adquirió el terreno a finales de la década del noventa, IRSA ha impulsado sin éxito varios proyectos de ley para modificar la normativa vigente sobre el terreno (Baldiviezo y Koutsovitis, 2021). En diciembre de 2021, se aprobó mediante la Legislatura un Convenio Urbanístico entre IRSA y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, formalizando la urbanización del terreno en un proyecto llamado Costa Urbana. Se aprobaron normas urbanísticas especiales en un polígono denominado U73 - Parque Público y Urbanización Costa Urbana. El convenio autorizaba la urbanización del 33% del predio, 24 hectáreas aproximadamente, con torres de hasta 145 metros de altura y también un cambio de uso:

residencial y comercial. El restante 67% del predio debía ser un parque público de 48 hectáreas aproximadamente. Este Convenio Urbanístico se enmarcó dentro de una serie de Convenios Urbanísticos aprobados por la Legislatura porteña, para autorizar excepciones al Código Urbanístico, tanto de usos como de capacidad constructiva, a cambio de compensaciones. De esta manera, mediante el convenio, la Ciudad estaría logrando un beneficio de aumentar la superficie del espacio público con el 17% del predio (el Código establece que el 50% del predio de por sí debía cederse como parque público) y una compensación económica a cambio de autorizar el incremento de hasta ocho veces la altura permitida de las edificaciones por Código Urbanístico (Baldiviezo y Koutsovitis, 2022). La obra de infraestructura para la urbanización y la construcción del parque también quedaría a cargo de la desarrolladora privada.

Este convenio fue ampliamente rechazado por la oposición y distintos grupos ambientalistas, ya que lo consideraban un “absurdo ambiental, urbano y social” (Baldiviezo y Koutsovitis, 2022). El primer argumento en contra de este proyecto fue que la Ciudad perdería un terreno a manos del capital privado que originalmente estaba pensado para uso social como una Ciudad Deportiva. El segundo punto fue que las compensaciones resultaban irrisorias en comparación con el incremento del valor del suelo con el cambio de uso autorizado (Baldiviezo y Koutsovitis, 2021). En tercer lugar, criticaban que el proyecto resultaba contradictorio con lo establecido en el Código Urbanístico, el Plan Urbano Ambiental y la Constitución de la Ciudad, donde se establecía que la costanera en toda su extensión debía transformarse en un espacio de uso común. Por otro lado, replicaban que esta medida tampoco solucionaba la crisis habitacional que sufre la Ciudad, ya que no se necesitaba otro barrio residencial de lujo, como puede ser Puerto Madero, donde más de la mitad de las viviendas se encontraban ociosas (Baldiviezo y Koutsovitis, 2022). Por último, se discutió el impacto ambiental que tenía el proyecto, sobre todo considerando su cercanía con la Reserva Ecológica Costanera Sur. Las nuevas torres autorizadas impactarán negativamente modificando las condiciones de asoleamiento, la circulación de los vientos, el riesgo de inundaciones y el conjunto de impactos sonoros que afectarían y pondrían en riesgo la biodiversidad de la Reserva Ecológica y de los habitantes del barrio Rodrigo Bueno. A pesar de los diversos recursos de amparo y las participaciones en la audiencia pública, el proyecto fue finalmente aprobado en la Legislatura.

El proyecto de Costa Urbana aprobado contaba con un parque público vinculado con la Reserva Ecológica Costanera Sur y el barrio Rodrigo Bueno. En marzo de 2023 se llevó adelante un concurso para elegir el diseño del parque público de Costa Urbana organizado en conjunto por el Gobierno de la Ciudad y la Sociedad Central de Arquitectos. El pedido del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires fue mejorar la relación con la costa, teniendo en cuenta la naturaleza y el medio ambiente (Obiol, 2023). El proyecto ganador fue diseñado por Emiliano Espasandin

y Sofía Charro, de los estudios PALO arq y WEST 8. El proyecto ganador propuso un proyecto de movilidad sustentable para el área de intervención, considerando la relación e integración de la costa del Río de la Plata, la Ciudad y el AMBA (Obiol, 2023). A su vez, se generó una pieza de infraestructura verde que transiciona gradualmente desde la ciudad al río con tres condiciones principales de borde: canales, bajos inundables y río abierto. De acuerdo con Charro (Obiol, 2023), el proyecto propone celebrar la biodiversidad local e implementar iniciativas de restauración ecológica (ver imágenes y esquemas en Anexo 14).

Figura N°20: Plano proyecto Costa Urbana.



Fuente: Obiol, L. - *El proyecto ganador para el parque público Costa Urbana*.

Finalmente, el proyecto de BA Costa también consideró intervenciones en la Reserva Ecológica Costanera Sur con el fin de integrarla a la Ciudad. Dado su condición de reserva y los caminos transitables existentes, sólo el 4% de su superficie se podía disfrutar (SECDU, 2022b). La Reserva cuenta con 350 hectáreas y reúne la mayor cantidad de biodiversidad dentro de la Ciudad (SECDU, 2022b). La propuesta de mejora en la Reserva consta de crear un nuevo acceso peatonal, en el centro de la Reserva y la incorporación de nuevas pasarelas ecológicas interiores, nuevos mobiliarios urbanos y la puesta en valor del borde costero a modo de juncal ribereño y humedad natural (SECDU, 2022b). La propuesta busca generar espacios que permitan que la gente permanezca, visite y recorrer la Reserva. Además, se previeron puentes que conectan la Reserva con el nuevo parque proyectado de Costa Urbana.

Las últimas modificaciones que tuvieron lugar durante este periodo en relación con la Costa de la Ciudad de Buenos Aires tienen que ver con la ESMA, un predio que correspondía al Campo de Deportes de la Armada, que se encuentra entre el Parque de los Niños y los espacios concesionados a los clubes Liceo Naval y CUBA. Este fue el predio elegido para construir y

trasladar la sede del club Tiro Federal. El predio original del Tiro Federal se encontraba sobre la avenida Udaondo, en frente a la cancha de River Plate y muy cercano a la autopista Lugones. Una vez finalizada la concesión de este predio, la Ciudad decidió diseñar y construir el Parque de la Innovación, un proyecto que propone crear un gran parque en gran parte del predio. El resto sería dividido en polígonos que serían subastados para desarrollos inmobiliarios relacionados con la educación, la investigación, la tecnología, la actividad económica, oficinas y viviendas con el fin de que se transforme en un centro urbano que impulse la ciencia, la tecnología, la generación, atracción y desarrollo de la innovación, del conocimiento y del talento en la Ciudad (Baldivezo y Sánchez, 2018). El 80% de lo recaudado por la subasta de estas tierras sería utilizado para el desarrollo del Parque de la Innovación, las obras de infraestructura y el equipamiento urbano. El restante 20%, sería para la urbanización del Barrio 31 (Baldivezo y Sánchez, 2018). A cambio de este terreno, la Ciudad le otorgó a la Asociación Civil Tiro Federal 13 hectáreas pertenecientes al predio de la ex ESMA por 75 años para construir en dicho predio un centro deportivo, servicios de alimentación, espacios de deporte y recreación y actividades comerciales (Baldivezo y Sánchez, 2018).

Figura N°21: Predio y traslado del Tiro Federal.

El predio



Figura 1.

Fuente: Baldivezo y Sánchez. - *La subasta de terrenos del Tiro Federal Argentino: el entorno ribereño para los negocios inmobiliarios.*

Esta determinación trajo mucha controversia porque una vez más esta decisión iba en contra del espíritu del Plan Urbano Ambiental y la intención de tener un borde costero público y gratuito. Para concluir, el resto del predio correspondiente a la ESMA fue entregado mediante un convenio entre el Estado Nacional y el Club Atlético River Plate en junio de 2023 para desarrollar un centro deportivo de alto rendimiento. De esta manera, las restantes 7,3 hectáreas remanentes del predio también tendrán un uso de carácter privado.

Como se puede apreciar, este período se caracterizó por llevar adelante muchos proyectos de pequeña escala y poca vinculación entre sí. Hubo especial énfasis en lograr un borde costero más público, con mayores programas y usos para el beneficio de los ciudadanos. Algunos proyectos generaron cierta controversia por ir a contramano con el espíritu del Plan Urbano Ambiental, pero la flexibilidad de este, sumado a distintas herramientas como los Convenios Urbanísticos, permitieron avanzar y llevar adelante una gran cantidad de proyectos de índole pública y de participación público-privada, manteniendo una forma de hacer Ciudad que se empezó a implementar en la década del noventa. La mixtura de usos y el cuidado del medioambiente también fue algo que caracterizó a los proyectos pensados y llevados adelante durante este período.

5. Situación actual.

5.1. Accesibilidad y movilidad en el borde costero.

El borde entre la Ciudad de Buenos Aires y el río hoy, como a lo largo de su historia, se mantiene fluctuante, flexible y, sobre todo, vivo. A lo largo de su historia, este espacio urbano ha tenido distinta forma, tamaño, usos, accesibilidad y popularidad. Por este motivo, resulta difícil tomar una foto del estado del borde. No obstante, se permite observar ciertas características que son consecuencia y reflejo de todos estos años de evolución en el borde costero, problemáticas que se han intentado solucionar, oportunidades que se han intentado mantener y reforzar.

Actualmente, el área perteneciente al borde costero se encuentra segmentado al resto de la ciudad por el trazado de distintas autopistas urbanas y redes de ferrocarriles que, como se mencionó, se construyeron a lo largo de la historia en distintos momentos y épocas. De norte a sur, el trazado de las autopistas Lugones y Cantilo, Illia, Paseo del Bajo y Buenos Aires - La Plata funcionan como un límite de difícil cruce entre el borde costero de la Ciudad y el resto del entramado urbano. La línea de Ferrocarril Belgrano Norte acompaña el trazado de las autopistas desde la General Paz hasta Retiro, mientras que en el sur se encuentra un trazado de una línea ferroviaria de transporte de cargas.

Figura N°22: Autopistas y líneas de ferrocarriles sobre el borde costero



Fuente: elaboración propia. Plano base adaptado de [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023].

Estos trazados marcan un claro límite y diferencia entre dos sectores de la ciudad, un sector consolidado, con manzanas tradicionales y mixtura de usos, y el borde costero que consiste

primordialmente de grandes parcelas englobadas, constituidas en terrenos de rellenos que fueron ganados al río a lo largo de los años y que, si bien posee diversos usos, dichos usos no tienen una gran vinculación entre sí. Del mismo modo, las autopistas y líneas de ferrocarriles no sólo funcionan como limitantes entre el borde costero y el resto de la ciudad, sino que también como barreras urbanas, ya que actualmente hay muy pocos cruces a escala vehicular, ciclistas y peatonales desde un sector al otro, como bien marca el segundo de los informantes claves en el Anexo 22. El último tramo del Paseo del Bajo, inaugurado en 2018, es el único caso de autopista entre trincheras que permite continuidad espacial y mejor conexión entre ambos sectores (ver Anexo 15). El resto de las autopistas ya sea que estén elevadas o debido a la alta velocidad, potenciado con las líneas de ferrocarriles, terminan siendo barreras que dificultan la relación Ciudad - Río.

Para poder acceder a la Costanera Norte, actualmente hay tan sólo cinco cruces a lo largo del trazado de las autopistas: tres puentes para cruzar las autopistas Cantilo y Lugones y dos cruces bajo autopistas para cruzar la Autopista Illia que se encuentra elevada (Ver Anexo 16). Con respecto a los puentes que cruzan Cantilo y Lugones, un puente es para peatones únicamente, la pasarela Cantilo; el Puente Arturo Illia, a la altura de la calle Echeverría, es exclusivamente vehicular y el Puente Labruna es el único que ofrece cruces para vehículos, peatones y ciclistas. Por su parte, los cruces bajo autopistas que atraviesan la Illia a la altura de las calles Sarmiento y Salguero son principalmente vehiculares, aunque también se permite un cruce peatonal que no está en las mejores condiciones. Estos cruces resultan peligrosos ya que los autos circulan a gran velocidad y la división entre peatones, ciclistas y vehículos no está correctamente lograda. Además, no resultan amigables para peatones y ciclistas, en primer lugar, porque el entramado consolidado de la ciudad no llega hasta este borde, por lo que estas calles resultan pequeñas y poco transitadas al estar rodeadas de equipamiento de servicios. En segundo lugar, el estado de estos cruces se encuentra bastante deteriorado y con mala iluminación (ver Anexo 16). Todo esto dificulta y desalienta el acceso a la Costanera Norte, principalmente para peatones y ciclistas.

La red vial en Costanera Norte se completa con la Avenida Rafael Obligado Costanera Norte que recorre todo el borde costero, ofrece una gran cantidad de carriles y, en su última reforma, incorporó grandes veredas para peatones y bicisenda para ciclistas frente al río. Esta es la única calle interna dentro de toda la Costanera Norte lo que demuestra el gran tamaño que poseen las parcelas en este sector, que rompen con el amanzanamiento tradicional del resto de la ciudad y la poca conexión que hay con este sector de la ciudad y entre las distintas piezas que componen este sector también.

Figura N°23: Cruces y puentes de acceso a Costanera Norte.



Fuente: elaboración propia. Plano base adaptado de [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023].

Por su parte, los accesos hacia Costanera Sur difieren mucho con respecto a la situación en Costanera Norte, aunque enfrentan las mismas limitantes de líneas de ferrocarril y la reciente Autopista del Bajo. Cuando se construyó esta autopista se pensó como evitar la segregación y desconexión del resto de la ciudad con el barrio de Puerto Madero y la zona de Costanera Sur. Por este motivo, se decidió hacer el tramo de Paseo del Bajo soterrado junto con la línea de ferrocarril, permitiendo que desde la ciudad consolidada se prolonguen cinco calles del entramado urbano, atravesando la autopista con un cruce a nivel e integrando el entramado consolidado con el borde costero de Costanera Sur. La continuación de estas calles ofrece una buena relación entre vehículos, peatones y ciclistas (ver Anexo 15). Las calles que se continúan son Avenida Comodoro Py, continuación de la calle San Martín; Cecilia Grierson, continuación de Avenida Córdoba; Macacha Güemes continuación de la calle Perón; Azucena Villaflor prolongación de la avenida Belgrano y Rosario Vera Peñaloza que es la continuación de la calle Estados Unidos. Estas calles coinciden con el espacio entre diques de Puerto Madero.

La red vial de este sector continúa con un entramado ortogonal similar al del resto de la ciudad, generando la sensación de continuidad y logrando una buena conexión dentro del área. La red vial cuenta con calles, avenidas, bulevares y veredas anchas, logrando una buena convivencia entre los medios de transporte. Cabe destacar que, a diferencia de lo que sucede en Costanera Norte, en este sector no hay una avenida o calle bordeando la orilla del río, ya que la Reserva Ecológica Costanera Sur funciona como un espacio intermedio que separa a la Ciudad del río. Por lo que la avenida de borde rodea la Reserva Ecológica en tres tramos: Avenida Intendente Hernán Giralt, Avenida Doctor Tristán Achával Rodríguez y la Avenida España, siendo así la Avenida Rafael Obligado en Costanera Norte la única que circula bordeando el río. En este sector, se logra una mejor integración entre ciudad y río, con mayor cantidad de conexiones en un tramo mucho más corto. Por último, el sector cuenta con distintas calles

peatonales que se integran al espacio público, como por ejemplo las que bordean a los diques de Puerto Madero.

Figura N°24: Cruces y puentes de acceso a Costanera Sur.



Fuente: elaboración propia. Plano base adaptado de [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023].

Otra característica de la accesibilidad del borde costero es la relación entre la Costanera Norte y la Costanera Sur. Ambas costaneras se encuentran separadas por el Puerto Nuevo junto con otras infraestructuras urbanas. Todos estos condicionantes hacen que prácticamente no haya relación entre ambas costaneras. En la actualidad, solamente hay una calle que conecta ambos bordes costeros: la Avenida Ramón Castillo. Esta avenida sigue el mismo recorrido de la Autopista del Bajo, que en este tramo se encuentra elevada y a su vez, bordea al Puerto Nuevo y del Barrio Mugica y el resto de las infraestructuras urbanas que se encuentran en la zona. Esta calle se encuentra transitada principalmente por camiones de carga, ya que es la única que sirve de acceso al puerto. Como menciona el informante clave 1 en el Anexo 22, el acceso al puerto se podría haber hecho de otra manera que mejore o facilite la circulación en la zona. Actualmente, no posee ciclovías o bicisendas y resulta peligrosa para el peatón, ya que es poco frecuentada y, debido al contexto que la rodea es también insegura. Siendo dos sectores de la

ciudad tan próximos, es conveniente atravesar otros sectores de la ciudad en lugar de ir directamente de una costanera a otra.

El Puerto Nuevo y sus áreas circundantes no son las únicas piezas urbanas que dificultan el acceso al río. El borde costero está plagado de parcelas dedicadas a la infraestructura o que se encuentran concesionadas para uso privado exclusivo al total de la población o con ingreso arancelado que también funcionan como barreras de acceso y uso del borde costero. Esto ocurre principalmente en la Costanera Norte. Allí se pueden encontrar componentes de la infraestructura urbana como la Ciudad Universitaria y el Aeroparque y parcelas concesionadas a clubes privados en el norte del borde. Los informantes claves consultados en el Anexo 22 coinciden con que el Aeroparque es la principal barrera urbana en este sector. El Aeroparque tiene una gran extensión, se encuentra en el centro de Costanera Norte, en una ubicación privilegiada. Además de restringir su superficie para uso de población también funciona como una barrera de acceso al río, ya que impide el entramado urbano de calles, ciclovías y sendas peatonales que puedan acceder directamente a este sector. La Ciudad Universitaria si bien cuenta con un acceso gratuito para toda la población, tiene un horario de funcionamiento limitado y en su predio posee instalaciones deportivas que se encuentran aranceladas y no son de libre uso. Los pocos espacios disponibles y accesibles para todos los ciudadanos porteños se componen de pequeños parques distribuidos a lo largo de la Costanera Norte.

Figura N°25: Barreras urbanas al acceso al borde.



Fuente: elaboración propia. Plano base adaptado de [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023].

Algo similar ocurre en el espacio entre la Costanera Norte y la Costanera Sur. En este sector se encuentran el nodo ferro-portuario como principales barreras urbanas. Al Puerto Nuevo, de gran tamaño, se le adhiere al sur de este el área de Retiro que cuenta con tres estaciones de ferrocarril junto con sus playas ferroviarias y una estación de ómnibus de larga distancia y un

área de depósitos y anexos al Puerto Nuevo. Junto con esto, hay otras piezas de infraestructura urbana como los tribunales de Comodoro Py, edificios públicos y edificios cedidos al Ejército Nacional. Para concluir, entre las playas ferroviarias de Retiro se encuentra el asentamiento informal Barrio Padre Mugica o Barrio 31. Todos estos componentes imposibilitan tanto el acceso al río en este sector como la conexión entre ambas costaneras.

Por el contrario, Costanera Sur posee menos barreras de accesibilidad. Hay algunas parcelas en Dársena Norte concesionadas para uso privado y al final del borde costero una gran parcela utilizada para una central eléctrica. En el medio, se encuentra el regenerado barrio de Puerto Madero cuyas manzanas y parcelas tienen edificios de usos mixtos que cuentan con diferentes usos para que puedan ser utilizados por toda la sociedad y también una gran cantidad de espacio público de acceso libre y gratuito. Siguiendo este concepto, también al final del borde costero, próximo a la Reserva Ecológica se encuentra la futura urbanización de Costa Urbana que contará con 65% de espacio público y el 35% restante destinado al desarrollo inmobiliario de usos mixtos.

Las barreras urbanas mencionadas sumado a las distancias entre el entramado urbano consolidado y el borde costero resulta dificultoso el acceso peatonal. Si bien hay algunas bicisendas o ciclovías mediante las cuales se puede acceder a la zona del borde costero, tampoco hay una red de ciclovías completa que comunique eficazmente la totalidad del borde y al borde costero con el resto de la ciudad. En muchos tramos, las bicicletas deben compartir carriles y calles con los vehículos motorizados, ya que las vías no se encuentran correctamente diferenciadas. En otros casos como puede ser el cruce bajo autopista de la Avenida Sarmiento o la pasarela peatonal Cantilo, el ciclista debe hacer parte del trayecto a pie debido a falta de rampas para salvar alturas. A todo esto, se agrega una mala red de transporte público en la zona. No hay líneas de subterráneo que tengan estaciones en el borde costero. Hay tan sólo seis líneas de colectivo que circulan por la Avenida Rafael Obligado Costanera Norte vinculando la Ciudad Universitaria y Aeroparque con el resto de la Ciudad. También hay una estación del ferrocarril Belgrano Norte situada próxima a Ciudad Universitaria. Por su parte, en Costanera Sur hay cinco líneas de colectivo únicamente que ingresan a Puerto Madero y tampoco hay estaciones de subte o ferrocarril. No obstante, debido a su mejor conexión con el resto de la ciudad, hay otros ramales de colectivos y estaciones de subterráneos que permiten acercarse al área para poder acceder al área peatonalmente.

Con todo esto en cuenta, es posible deducir que la totalidad del borde costero se encuentra diseñado para el uso del automóvil. No obstante, para este tipo de movilidad también hay ciertas limitantes. Debido a alentar el uso del automóvil se producen grandes atascos en el tráfico, sobre todo en hora pico. Por último, tampoco se cuenta con grandes espacios para estacionar

vehículos. Esto sucede principalmente en Puerto Madero y Costanera Sur, donde hay una mayor cantidad de visitantes y ciudadanos residiendo en el lugar. Por su parte, en Costanera Norte, con la promulgación del Distrito Joven parte de la propuesta incluye aumentar la capacidad de estacionamientos para vehículos porque aquí también resultaba deficiente.

5.2. Usos del suelo a lo largo del borde costero.

Como se mencionó anteriormente, el borde costero alberga una gran cantidad de usos a lo largo de su extensa costa. De acuerdo con Gehl (2004), se recomienda para los bordes costeros ofrecer una mixtura de usos que incluyen deportes, recreación, cultura, descanso, comercio, vivienda y trabajo. También recomienda promover actividades al aire libre extendiendo la vida al espacio público y vinculando, en lo posible, estas actividades con el río. Además, otra recomendación es que los distintos usos a lo largo del borde costero se mantengan activos en distintos horarios a lo largo del día y la noche, aumentando la sensación de seguridad y de vitalidad en el lugar. Por último, se sugiere la organización de distintos eventos culturales, deportivos o comunitarios puntuales en este sector para que atraiga usuarios temporales en gran cantidad, genere sentido de pertenencia y promuevan la interacción social entre los diferentes grupos de usuarios del espacio público.

Siguiendo los lineamientos de Gehl mencionados, algunos de los usos que se encuentran en el borde costero de la Ciudad son deseados, promoviendo el uso y goce del borde costero de manera libre y a toda la población, mientras que otros son indeseados, con usos que pueden ser privativos, contaminantes o que alejan a los ciudadanos del aprovechamiento del borde costero. Principalmente en Costanera Norte, se pueden observar algunos espacios públicos y comercios gastronómicos dispersos a lo largo del borde y, por otro lado, espacios concesionados para clubes y actividades privadas junto con distintas piezas de infraestructura urbana. El centro del borde costero se encuentra principalmente afectado por el nodo ferro-portuario, de uso principalmente desarrollista y que no puede ser aprovechado para usos recreativos. Finalmente, Costanera Sur y Puerto Madero presentan la mayor posibilidad de mixtura de usos, con viviendas, oficinas, comercios, espacios públicos, usos educativos y culturales, más allá de algunas piezas de infraestructura.

El norte del borde costero concentra múltiples parcelas concesionadas para clubes como: el Círculo de la Policía Federal, el Tiro Federal, el Club Universitario de Buenos Aires, el Centro Naval, Parque Norte y el Driving de Golf. También está el parque temático de Tierra Santa. La mayoría de estas concesiones fueron otorgadas durante la década del 60 en medio de un estado desarrollista, mientras que las últimas concesiones fueron entregadas en la década del 90, en medio de un gobierno neoliberal encargado concesionar aquellos espacios en manos del Estado

para explotación del sector privado. Entre estos espacios también se encuentra el complejo de Costa Salguero, que posee un centro de convenciones, locales bailables, estacionamientos y canchas de fútbol aranceladas (Ver Anexo 17).

Figura N°26: Mapa de usos en el borde costero.



Fuente: elaboración propia. Plano base adaptado de [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023] (ver imagen ampliada en Anexo 18).

Por otro lado, hay dos grandes piezas de infraestructura urbana: Ciudad Universitaria y Aeroparque (ver Anexo 17). Ciudad Universitaria es una pieza que atrae una gran cantidad de alumnos al área mientras se encuentra funcionando, lo cual es bueno para darle uso y vitalidad al espacio. Además, hay un campus deportivo exclusivo para estudiantes de la universidad que es arancelado. No obstante, cabe destacar, el tiempo que no se encuentra funcionando, termina resultando una zona desierta e inutilizada, ya que no alberga otros usos. Por su parte, Aeroparque atrae una gran cantidad de usuarios a diario que entran y salen en avión. Sin embargo, estos usuarios no permanecen en la zona, son de transición convirtiendo esta pieza en indeseada para el lugar de privilegio que ocupa. Además, no tiene vinculación alguna con el río a pesar de su proximidad.

En los últimos treinta años se intentó recuperar el aprovechamiento del borde costero en el norte para el uso y goce de toda la población. Así fueron apareciendo distintos parques y espacios públicos dispersos a lo largo del borde, aunque sin mucha comunicación entre sí. El Parque de los Niños y el Parque de la Memoria fueron de los primeros espacios públicos en aparecer en este sector de la Ciudad. Luego se incorporó la Reserva Ecológica Costanera Norte. Finalmente, en los últimos años el Gobierno de la Ciudad desarrolló varios proyectos intentando cambiar la fisonomía del borde costero. Así se construyeron el Parque del Vega, el Parque Carrasco, el Parque Salguero y la Plaza Memorial AMIA y actualmente está en desarrollo la playa artificial BA Playa (ver Anexo 19). Todos estos espacios públicos brindan la posibilidad de pasear, descansar, contemplar y realizar actividades deportivas.

El informante clave número 1 consultado en el Anexo 22, menciona que estos usos de infraestructura y recreacionales no conviven de la mejor manera, ya que no hay plan para integrarlos. Menciona que hay encuentros y usos que no están resueltos llevando a una subutilización de dichos espacios.

Para complementar estos espacios públicos se lanzó también el programa Distrito Joven que consistió en concesionar desde el Gobierno parcelas sobre la Avenida Rafael Obligado para uso gastronómicos, salón de eventos, bares y locales bailables. De esta manera se busca promover el acceso a la zona principalmente de la población joven, principalmente en horario vespertino y nocturno.

El centro del borde costero alberga mayoritariamente usos de infraestructura urbana relacionado con modos de transporte. Allí se destaca el Puerto Nuevo, principal puerta de acceso de distintas importaciones y exportaciones que produce el país. Es por eso que, si bien cuenta con una terminal para pasajeros de cruceros, los principales usuarios del puerto son únicamente aquellos que trabajan allí. Más adentrado en la ciudad también se encuentra el nodo de transporte

de Retiro. Allí se encuentran tres estaciones de ferrocarril de media y larga distancia, playas ferroviarias para trenes de carga y una estación de ómnibus de larga distancia. Similar a lo que ocurre en Aeroparque, acá también hay una gran afluencia de pasajeros que transitan la zona ocasionalmente para luego trasladarse hacia otros lados de la Ciudad.

En esta zona también se pueden encontrar los tribunales de la Comodoro Py y otros edificios pertenecientes a las Fuerzas Armadas. Estos edificios cumplen una función administrativa para el Estado, pero no son de uso libre ni atractivos para la población.

Una particularidad de esta zona es que también cuenta con el asentamiento informal más grande de la Ciudad, el Barrio Padre Mugica. Desde ya, este barrio posee mixtura de usos, con comercios, viviendas y servicios dentro del barrio. Su cercanía al centro de negocios de la Ciudad y a distintos nodos de transporte lo convierte en un área muy codiciada para vivir para aquellos que no pueden acceder a la vivienda formal en otras áreas de la Ciudad. Se encuentra emplazado en tierras fiscales pertenecientes a las playas ferroviarias de Retiro. Debido a su creciente extensión y su ubicación, empieza a complicar el funcionamiento del Puerto y de las estaciones de Retiro. A pesar de su mixtura de usos, gran parte de la ciudadanía no ingresa a este asentamiento, fundamentalmente por cuestiones de seguridad, sumado a la falta de infraestructura urbana, característica de los asentamientos informales. En la última década, se ha intentado desde el gobierno solucionar esta problemática urbana y se urbanizó un sector de este barrio para poder brindar viviendas sociales, infraestructura urbana, espacios públicos, edificios relacionados con la salud y la educación, comercios, extensión de la red de transporte público y se mudó el Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad para intentar integrar este barrio al resto de la ciudad y regularizar la situación de muchas familias que residen en este asentamiento.

Figura N°27: Urbanización del Barrio Mugica.



Fuente: Giambartolomei, M. - *Villa 31: ¿a qué le temen los vecinos beneficiados por la urbanización?*

Esta problemática se repite en menor escala en la Costanera Sur con el Barrio Rodrigo Bueno. Este barrio tiene un tamaño mucho menor escala y habitantes y se encuentra entre la ribera del río y la Reserva Ecológica Costanera Sur. Siguiendo con el plan de urbanización de asentamientos informales, también se construyeron viviendas sociales junto con infraestructura urbana en este sector de la ciudad con el fin de integrar y brindar soluciones habitacionales a aquellos habitantes que vivían en la ribera del río y sufrían diversos problemas con las crecidas.

En el sector sur del borde costero se encuentra la Reserva Ecológica Costanera Sur. Este es uno de los espacios públicos de mayor tamaño en la Ciudad y el espacio de reserva de mayor tamaño. Este espacio es útil por su uso recreativo, deportivo y también educativo debido a su riqueza en flora y fauna. Asimismo, cumple un rol medioambiental de gran relevancia en la Ciudad. No obstante, pese a eso este espacio público no posee muchas áreas de descanso o lugares donde los usuarios puedan instalarse para pasar un rato, ya que el área que es posible recorrer dentro de este espacio está conformado exclusivamente por pasarelas que atraviesan la Reserva y senderos para caminar o recorrerlos en bicicleta. Este no es el único espacio verde dentro de la zona, también se pueden encontrar dos grandes parques: el Parque Mujeres Argentinas y el Parque Micaela Bastidas, junto con un conjunto de plazas más pequeñas que funcionan como un cordón verde entre el entramado ortogonal desarrollado y la Reserva (ver imágenes en Anexo 20). En estos espacios sí permiten espacios de descanso y permanencia al aire libre.

Al sur de Costanera Sur, en el encuentro entre el Río de la Plata y el Riachuelo se vuelve a encontrar una pieza de infraestructura urbana: la central térmica ENEL. Esta pieza se instaló en

este sector de la ciudad en el año 1956, al principio del gobierno de Aramburu. Este gobierno tenía una idea desarrollista y decidió concentrar esta central térmica en la punta del borde costero, detrás de las tierras pertenecientes a la inconclusa Ciudad Deportiva de Boca Juniors. Hoy, junto con las nuevas urbanizaciones en el área, esta central térmica representa un uso indeseado en este sector de la Ciudad y privativo para acceso al borde costero (ver imágenes en Anexo 20).

Finalmente, se encuentra el moderno barrio de Puerto Madero, sobre los terrenos pertenecientes al antiguo puerto de la Ciudad. En el momento de diagramar y diseñar este nuevo barrio, predominó la mixtura de usos para este sector. A lo largo de todo el barrio, se pueden encontrar viviendas, comercios, oficinas, museos, hoteles y hasta universidades. A lo largo de ambos lados de los diques predominan los comercios, principalmente locales gastronómicos. En este sector, también se encuentra la sede del Museo Fortabat, obra del galardonado arquitecto uruguayo Rafael Viñoly. En el Dique 2, en los antiguos galpones de ladrillo a la vista rehabilitados se instaló la Universidad Católica Argentina. A diferencia de lo que sucede con la Ciudad Universitaria, esta facultad se encuentra vinculada con el espacio público circundante, de modo tal que, cuando no está en funcionamiento, de igual manera se puede encontrar peatones y visitantes a sus alrededores. Las últimas parcelas previas a la Reserva Ecológica Costanera Sur están destinadas a edificios de tipo torre que albergan usos de vivienda y oficinas principalmente, apuntadas exclusivamente a un público de gran poder adquisitivo. Puerto Madero ofrece una mixtura de usos enriquecedora para este sector de la ciudad. No obstante, es posible objetar que muchos de estos usos, especialmente los residenciales y gastronómicos, resultan excluyentes para parte de la ciudadanía, ya que apuntan a un sector de la sociedad con altos ingresos.

En este último tiempo, se está terminando de definir el proyecto perteneciente a Costa Urbana. Este proyecto desarrollado de manera público-privada entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y la desarrolladora inmobiliaria IRSA, buscará replicar lo ocurrido en Puerto Madero en estos terrenos: un 65% de la superficie será destinado a espacio público, mientras que el 35% restante se desarrollará con usos mixtos. Una vez más, dado su ubicación de privilegio cerca del río y del centro de negocios de la Ciudad, el público apuntado para poder adquirir las unidades que se desarrollarán es aquel de alto poder adquisitivo. Se espera que en estos terrenos también habrá usos de viviendas, oficinas, comercio y otros usos como educación y salud.

Con respecto al uso de vivienda en este sector de la ciudad, tal como sucede en los mencionados barrios Mugica, Rodrigo Bueno, Puerto Madero y la futura urbanización Costa Urbana, los informantes claves consultados en el Anexo 22 tienen opiniones desencontradas.

Mientras que el informante clave 1 opina que no es recomendable incorporar vivienda a este sector, ya que implica sumar más actores a un sector que ya cuenta con muchos intereses y participantes; el informante clave 2 opina que deberían considerarse más proyectos de vivienda y mixtura de usos sobre el borde costero.

Otro uso importante en este sector a destacar es el uso deportivo y recreativo que hay del borde costero. Se pueden observar dentro del río distintas embarcaciones deportivas pertenecientes, principalmente, a aquellos clubes de concesión privada que se encuentran a lo largo del borde. Otra actividad que se concentra a lo largo de todo el borde, pero sobre todo en Costanera Norte, es la actividad pesquera. Todos los días, cientos de pescadores se acercan a las orillas del río para realizar la práctica de esta actividad desde muy temprano hasta altas horas. Esta actividad se realiza desde hace mucho tiempo y es una costumbre dentro del área. Considerando esta actividad, algunos de los parques nuevos sobre Costanera Norte incluyen un muelle para pescadores que se adentra en el río.

Figura N°28: Pescadores en el borde costero.



Fuente: de Aróstegui, F. J. - *Anzuelos en la Costanera: pasión por la pesca a metros del aeroparque*.

Para finalizar, en el último tiempo se empezaron a realizar distintos eventos culturales, deportivos y comunitarios en esta zona, tal como sugieren los lineamientos y recomendaciones generales de Jan Gehl para bordes costero. En el Parque de los Niños ya lleva varios veranos organizados el programa BA Playa, que congrega a múltiples familias que tienen la posibilidad

de disfrutar el verano en la ciudad en estas playas artificiales. En Ciudad Universitaria se están organizando eventos culturales, principalmente recitales, que le dan un nuevo uso y mayor vitalidad a esta pieza, sobre todo cuando Ciudad Universitaria no se encuentra funcionando. En los espacios públicos de Puerto Madero y en las tierras, todavía sin uso de Costa Urbana, también se han desarrollado diferentes eventos deportivos y culturales.

5.3. Composición espacial del borde costero, identidad y medio ambiente.

A lo largo de su historia, el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires ha sido rellenado expandiendo sus costas y “ganándole terrenos” al Río de la Plata. Estos rellenos fueron partiéndose en grandes parcelas que recibieron diferentes usos, muchas veces inconexos entre sí, generando una fragmentación. Hay un gran debate sobre los beneficios y las desventajas ambientales de los rellenos sobre el borde del río, sin embargo, los informantes claves en el Anexo 22 coinciden con que no hay grandes inconvenientes a nivel ambiental con incorporar nuevos espacios de relleno sobre el borde.

Esto se produce tanto a pequeña escala, con las parcelas más próximas entre sí y a gran escala considerando el borde costero en su totalidad. Los grandes masterplans que se han formulado para el borde costero han fracasado o quedado inconclusos, reduciendo las intervenciones en este sector de la ciudad a proyectos puntuales e independientes sin un enfoque holístico, sin considerar la escala humana, la conectividad peatonal y la integración paisajística.

Una vez más, la situación varía entre los distintos sectores del borde costero. En Costanera Norte esta fragmentación y falta de vinculación entre parcelas se debe mayoritariamente a la cantidad de parcelas concesionadas para usos privativos y piezas de infraestructura. Sumado a esto, los espacios públicos que hay en la zona tienen poca o nula vinculación entre sí, como es el caso del Parque de la Memoria y la Plaza Memorial AMIA, que a pesar de estar uno al lado del otro, ambos parques se encuentran separados por una reja y no hay comunicación entre sí. También ocurre en otros espacios públicos que dentro de ellos hay lugares a los que no se puede acceder porque se encuentran concesionados, como ocurre en el Parque Saint Tropez y en el Parque Carrasco (ver Anexo 20). De este modo, resulta habitual para el peatón o ciclista encontrarse con una gran cantidad de alambrados y piezas poco atractivas en su recorrido por esta zona, desalentando su circulación por esta zona. Esto es algo que resalta el informante clave 1 en el Anexo 22, cuando al ser consultado por el proyecto integral BA Costa indica que falta un plan maestro que vincule todo, y no distintos proyectos pequeños donde haya espacio.

Figura N°29: Encuentro entre Parque de la Memoria y Plaza Memorial AMIA.

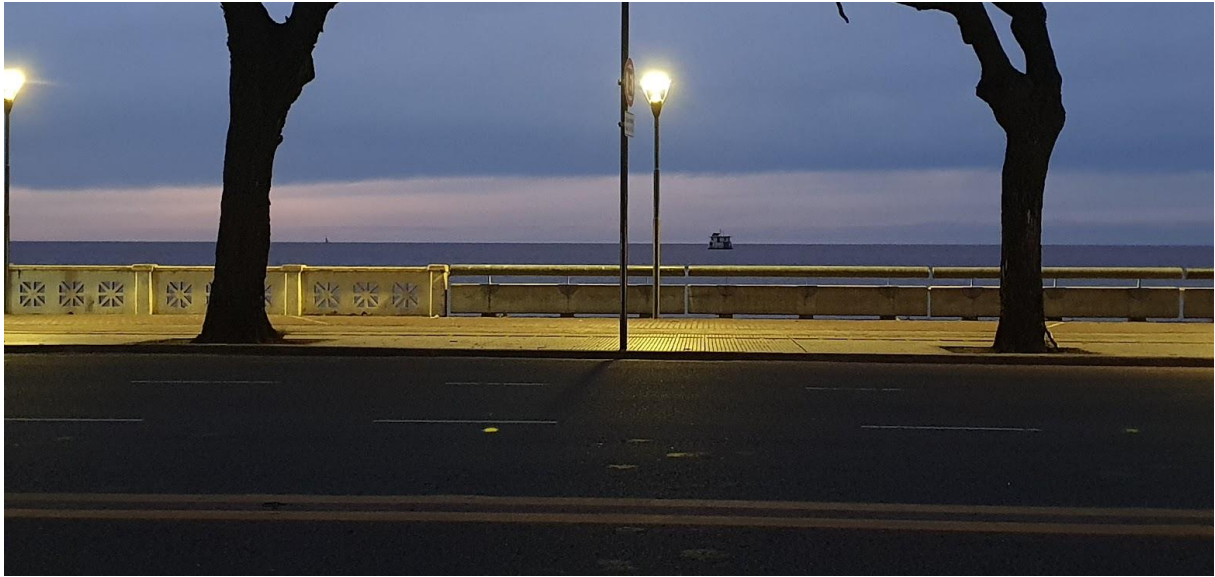


Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de octubre de 2014.

Por otro lado, tampoco se puede observar una decisión o un diseño integral en las distintas piezas de espacio público que las vinculen, al menos estéticamente. No hay un diseño integral de luminarias, bancos, cestos de basura o cualquier tipo de mobiliario o diseño urbano que conecten las piezas y que ayuden a generar una identidad propia del área. Esto refuerza el concepto de que son piezas urbanas independientes desperdigadas a lo largo del borde costero a medida que se fueron encontrando huecos o se fueron liberando parcelas que previamente estuvieron concesionadas. De acuerdo con los autores Smith y García Ferrari (2012, p. 154) la sensación de lugar y sentir un lugar propio se define por los vínculos y valores compartidos creados a través de experiencias perceptivas de lugares, vinculados al apego al lugar, sentido de lugar e identidad de lugar, entre otros, siendo el apego al lugar clave para sentirse identificado con el lugar.

Un elemento que es muy representativo de Costanera Norte es la baranda que separa a la Ciudad con el río. Esta baranda data de la construcción de la Avenida Costanera Norte a comienzos del siglo XX y tiene un diseño muy particular que la vuelve única y propia del lugar. Uno de los elementos más característicos de este sector del borde costero junto con el muelle y el Club de Pescadores. Son elementos representativos que ayudan a conformar la identidad con el lugar y que aquellos usuarios que frecuentan la Costanera Norte los sientan como propios. A pesar de todo esto, en los últimos años con los rellenos, en espacios nuevos que se fueron generando o en situaciones donde ha habido derrumbes de la baranda, se ha optado por reemplazar el diseño tradicional y tan identificatorio de este sector por un diseño más moderno y convencional que hace que se pierda esa identificación con el lugar. Algo similar ocurrió con el muelle de los pescadores, que originalmente tenía una extensión propia de 100 metros, pero con los rellenos que se fueron volcando sobre el borde, el muelle cada vez fue reduciendo aún más su tamaño.

Figura N°30: Baranda con diseño tradicional y baranda de diseño nuevo en Costanera Norte.



Fuente: Elaboración propia.

La baranda también simboliza un límite impuesto entre la ciudad y el río. Desde las primeras obras realizadas en la década de 1920 se autoimpuso este límite marcando una distancia y una barrera en el acceso al río interrumpido únicamente por algunos balnearios que se construyeron sobre el borde. Este límite se profundizó cuando las autoridades municipales prohibieron que la población se bañe en las aguas del Río de la Plata en la década de 1970 debido al aumento del nivel de contaminación en las aguas. Así, la baranda fue un elemento cada vez más presente y representativo de este sector y la sociedad se fue alejando física y mentalmente cada vez más del río. Este concepto empezó a cambiar en los espacios públicos construidos en el último lustro, en los parques Salguero, Carrasco, del Vega, la plaza Memorial AMIA y la playa artificial BA Playa. Resulta interesante la manera en la que estos espacios empiezan a vincularse con el río, que difiere de los otros parques construidos anteriormente. Estos nuevos parques tienen una relación directa con el río, aún conservan barandas que separan al usuario del río, pero estas son temporales, ya que también cuenta con explanadas, pasarelas o defensas de hormigón que habilitan el acceso al agua sin barreras. Si bien las condiciones ambientales aún no están dadas para que los ciudadanos puedan meterse en el río, estos proyectos están pensados para que cuando la situación ambiental mejore los accesos al río ya se encuentren garantizados.

Figura N°31: Acceso al río en Parque del Vega.



Fuente: Elaboración propia.

La zona del Puerto Nuevo está minada de infraestructura portuaria, containers provenientes de buques de carga, una usina eléctrica que provee energía a la ciudad y distintos elementos característicos de un puerto para uso comercial que son muy representativos de esta área. En todo caso, la población no puede apropiarse del lugar ni sentirse identificado porque, a partir de su uso, se torna inaccesible y, por ende, una barrera urbana para la población. Más allá de que no haya actividades que atraigan diferentes usuarios, el entorno tampoco es amigable para visitantes: el puerto se encuentra bordeado por un alambrado sin diseño alguno y la vereda de la continuación de la Avenida Costanera Rafael Obligado es pequeña, escasamente iluminada y por momentos discontinuada,

Muy próximo al Puerto y en terrenos pertenecientes a las playas ferroviarias de Retiro, se encuentra el Barrio Mugica, también conocido como el Barrio 31. Este asentamiento informal, como muchos otros del país, no se rige por las normas urbanas establecidas en códigos urbanísticos o de edificación. Sin embargo, esto no quita que este asentamiento posea rasgos muy propios e identificativos para la gente que habita en él: parcelas chicas, edificaciones construidas una encima de la otra y en distintos momentos, una gran mixtura de materiales y colores en fachadas, calles donde peatones y vehículos comparten espacio de circulación, callejones o pasillos entre edificaciones y espacios públicos inmersos en el entramado laberíntico. Al momento de urbanizar el Barrio Mugica se buscó mantener algunos rasgos característicos de este asentamiento, sumado con elementos más relacionados con el puerto e incorporando infraestructura urbana. Las más de mil viviendas sociales construidas se desarrollaron en edificaciones de planta baja y tres niveles, implantadas en manzanas rectangulares y fachadas recubiertas de chapa de distintos colores. De este modo, se busca por

un lado asemejar el colorido original de las fachadas del asentamiento y al mismo tiempo, continuar con una lógica portuaria de containers. También se incorporaron distintos espacios públicos y comunitarios, el Ministerio de Educación y jardín de infantes. Las calles incorporan veredas para el peatón y espacios para ciclistas promoviendo la movilidad sustentable.

Figura N°32: Urbanización Barrio Mugica - Viviendas YPF.



Fuente: Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023.

A la hora de pensar Puerto Madero, uno de los lineamientos del masterplan era mantener y refuncionalizar elementos característicos de las funciones del antiguo puerto con el fin de que sean elementos que ayuden a construir la identidad del lugar. El mayor ejemplo de esto es la refuncionalización y revitalización de los docks de ladrillo a la vista originales. A esto se le suma que se mantuvieron las grúas pertenecientes al antiguo puerto en los pasajes peatonales que bordean los diques y, también, los antiguos silos. Estos elementos le otorgan características únicas y propias del lugar, volviendo más atractivo a este sector. Además, esta particularidad ayuda a atraer una mayor cantidad de turistas y visitantes a este sector del borde costero.

Figura N°33: Docks y grúas refuncionalizadas en Puerto Madero.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de febrero de 2019.

Otra característica de este sector es el diseño del espacio público. El entramado de calles continúa con el trazado ortogonal, aunque con manzanas rectangulares que acompañan la direccionalidad de los diques. Las calles que atraviesan los diques Puerto Madero provenientes de la ciudad y perpendiculares al río son grandes bulevares con rotondas que ordenan el tráfico en los encuentros perpendiculares con las calles paralelas a los diques (ver Anexo 21). Algunos tramos de la calle Juana Manso también está configurada con un boulevard. Al entramado urbano lo acompañan anchas veredas que refuerzan las plantas bajas comerciales de los edificios de docks. Este sector de la ciudad fue pensado para el disfrute y el paseo del peatón, ya que las veredas se conectan con las calles peatonales que bordean los diques generando un gran paisaje urbano (ver Anexo 21). Los diques también están rodeados de locales, principalmente gastronómicos, que fomentan el uso de este espacio. Además, hay un mobiliario urbano de farolas y bancos que integra toda el área y refuerza esa identidad portuaria y costera. Finalmente, otro elemento que es una referencia del área es el Puente de la Mujer (ver Anexo 21), un puente peatonal que atraviesa el Dique 3, que fue encargado por la Corporación Puerto Madero al prestigioso arquitecto español Santiago Calatrava para crear una pieza que se convierta en ícono y referencia dentro del desarrollo. El puente está construido en cemento blanco y es la síntesis de una pareja bailando tango.

Para concluir, otra herramienta utilizada para generar identidad, integración y cohesión en el área es la altura de las parcelas desarrolladas. Se optó como decisión estratégica que las parcelas desarrolladas enfrente a los diques adopten la misma altura que los docks existentes (ver Anexo 21). Esta altura cuenta con planta baja y cuatro niveles por encima, una escala que favorece el asolamiento de las edificaciones, la relación con el peatón y del espacio público. Las

manzanas que se desarrollan posteriormente elevan gradualmente un poco su altura a medida que se alejan de los diques, pero se mantiene la armonía y proporciones con el resto del área. Este crecimiento gradual se rompe en las últimas parcelas entre la ciudad y la Reserva Ecológica Costanera Sur. En estas parcelas se dispuso que se construyeran torres de altura y perímetro libre dando una nueva imagen al frente costero de la Ciudad. Esta idea estuvo rondando en diversos planes urbanos de la ciudad, propulsado inicialmente por Le Corbusier. Con esta medida se intenta generar nuevas atracciones turísticas y mostrarse como una ciudad vanguardista arquitectónicamente, invitando a arquitectos nacionales e internacionales de gran prestigio para que participen en el diseño de estas torres (ver Anexo 21). Además de dar una imagen de ciudad moderna y global, se buscaba formar edificaciones que resulten icónicas, representativas y que ayuden a generar identidad con el área.

Figura N°34: Imagen del frente de Puerto Madero.



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, llegando al Río de la Plata, la principal barrera que aleja a la población de sus aguas es la contaminación. El sistema hidrográfico del Río de la Plata soporta el efecto contaminante de la actividad de la mayor parte de la población del país (Fundación Ciudad, 2002, p. 198). Los informantes claves consultados coinciden en que la contaminación del Río de la Plata es una de las principales dificultades que se encuentran en esta zona y que requieren una política comprometida a largo plazo para poder sanear el río. Las principales causales de contaminación del Río de la Plata provienen de la desembocadura del Riachuelo en el sur, con afluentes cloacales e industriales y del Río Reconquista en el norte, con afluentes cloacales principalmente (Cutuli, 2020). A su vez, los cambios en usos del suelo, sumado a la

densificación urbana de municipios vecinos afectan en las nacientes de las cuencas Maldonado y Medrano que también desembocan en la costa. Por otro lado, los distintos rellenos fueron cambiando la forma original del borde costero y tapando vías de drenaje naturales y provocando problemas ambientales, como las inundaciones, que degradan el ecosistema natural (Dadón, 2020). Todos estos causales hacen que el nivel de contaminación del agua sea tan elevado que la población no pueda disfrutar de las aguas de este gran estuario de manera recreativa, deportiva u ociosa. Desde la prohibición por decreto de bañarse en sus costas a principios de la década de 1970, poco se ha realizado para intentar mitigar estas causales de contaminación y recuperar el valor ocioso de la costa. Los últimos parques construidos intentan mejorar esta accesibilidad al río, previniendo el acceso al río una vez que los niveles de contaminación sean tolerantes para su uso.

6. Conclusiones.

La formación del borde costero en la Ciudad de Buenos Aires es la consecuencia de una historia compleja, con cambios ideológicos, crisis económicas y políticas, proyectos inconclusos y diversas influencias de distintas partes del mundo. A lo largo del período que repasa este trabajo, se pueden ver casi siempre las mismas problemáticas respecto a este sector de la ciudad: falta de conectividad, revalorización del espacio urbano, falta de espacios públicos, accesibilidad, relación con el río, ubicación de distintas piezas que se fueron construyendo sobre el borde, el uso ocioso o el uso productivo y la contaminación, entre otros. Y a lo largo de todos estos años se han llevado adelante distintos proyectos de distinta escala y presupuesto para intentar dar solución a estos problemas y, sin embargo, en cada plan urbano o análisis del área los problemas se repetían. Las constantes crisis económicas y políticas, que se repiten cada diez años aproximadamente, hicieron imposible poder llevar adelante grandes masterplans. A su vez, traían aparejados cambios ideológicos que le quitaban continuidad o deshacían lo hecho anteriormente. Así, resulta imposible construir a largo plazo.

Los distintos gobiernos de turno han tenido distintas influencias y prioridades. Se puede observar que cuando hubo gobiernos democráticos y mayor participación ciudadana, el borde costero fue pensado como un lugar de ocio y disfrute para la ciudadanía: espacios de paseo, para practicar deporte, locales gastronómicos y mixtura de usos. Por otro lado, en gobiernos con democracias débiles o gobiernos autoritarios, se llevaron adelante proyectos de carácter más productivo o de desarrollo económico, dejando de lado el valor urbano de este espacio tan particular.

Resulta interesante resaltar también que esta forma de ver el borde costero no se corresponde únicamente a la política en sí, propiamente dicha, sino también a corrientes ideológicas y formas de hacer urbanismo. A principio de siglo XX, ocurren grandes proyectos (como la construcción de los Puertos, Madero y Nuevo, el Balneario de Costanera Sur, y las intenciones de Costanera Norte, entre otros), que buscaban embellecer este sector de la Ciudad y que, a su vez, imitaban otros proyectos de grandes ciudades europeas. Luego de la visita de Le Corbusier y a partir del Plan Director que planteó para Buenos Aires, empiezan a proliferar las ideas del urbanismo moderno, donde se cuestionan muchas formas de habitar de la sociedad y los cambios producidos recientemente con los avances tecnológicos y en la forma de transportarse. Aquí se realizan muchos proyectos de carácter más desarrollistas, por nombrarlos de una manera, que intentan adaptar la Ciudad a estos parámetros modernos planteados por Le Corbusier. Finalmente, a finales de la década de los 80 aproximadamente, acompañado con procesos de reubicación de industrias por fuera de los grandes centros urbanos, se vuelve a considerar estos espacios como un lugar de ocio y disfrute para la ciudadanía. Sin embargo, a

diferencia de lo que ocurría a principios del siglo XX, aquí no se realizaban grandes proyectos, sino más bien pequeñas intervenciones en espacios residuales o recuperados.

En el primer período que se estudia en este trabajo, entre 1920 y 1940, se puede ver una clara influencia del urbanismo francés, principalmente en las ideas de Haussmann y Carlos Thays. Tanto Benito Carrasco como Forestier seguían esta línea de pensamiento y lo reflejaron en sus proyectos para la Costanera Sur y en los lineamientos del Plan Regulador. En esta primera instancia, los proyectos para el borde costero buscaban embellecerlo, dotándolo de parques, paseos y actividades recreativas. El paseo costero de Benito Carrasco en Costanera Sur era un éxito para los ciudadanos, aunque no logró solucionar la problemática de la accesibilidad y la desconexión con el resto de la ciudad por la presencia de Puerto Madero, ya en desuso para aquel entonces. Las crisis económicas imposibilitaron llevar adelante el plan de Forestier para Costanera Norte, que consistía en espacios públicos como parques y jardines, barrios residenciales, sectores comerciales y recreativos, algo similar a lo ocurrido con los espacios públicos pensados por Haussmann para el Plan de París. El espacio público cumplía un rol relacionado con lo sanitario y lo social, además de su uso como ocio y recreativo.

En este sentido, la visita de Le Corbusier fue un punto de inflexión para el urbanismo de Buenos Aires. En su diagnóstico inicial detectó que Buenos Aires no aprovechaba el gran borde costero que tenía. Le Corbusier fue pionero en el movimiento moderno que planteaba nuevas ciudades que debían adaptarse a los tiempos modernos, a la forma de habitar, de trabajar, los espacios recreativos y la circulación. Entraron en discusión conceptos nuevos que antes no eran tenidos en cuenta como la zonificación, la infraestructura urbana, los distintos tipos de redes viales y, con respecto a la relación de la ciudad con el río, algunos conceptos o ideas que no se materializaron en aquel entonces, pero que fueron reconsiderados a futuro: la Ciudad Universitaria, una autopista ribereña, la Cité des Affaires, con rascacielos que cambien el skyline de Buenos Aires.

A partir del Plan Director de Le Corbusier, en este segundo período, entre 1940 y 1955, deja de considerarse al borde costero como un lugar exclusivamente para ocio y espacio recreativo y también, se empiezan a considerar algunos conceptos modernos. Los principales cambios para esta época suceden en la Costanera Norte. Se crean tres nuevos balnearios imitando el balneario de Costanera Sur. Siguiendo lineamientos modernistas, el gobierno militar de la “Revolución del 43” construye la pista de Aeroparque junto con un edificio de apoyo. El Aeroparque es una pieza controversial en el borde costero. Si bien en sus orígenes contaba solamente con una pista y poco uso, con el correr del tiempo fue aumentando la cantidad de aviones y vuelos que recibía y, a pesar de varios intentos de desfuncionalizarlo o mudarlo a otra ubicación, por cuestiones principalmente económicas, simplemente se continuaba agrandando

para que no se dificulte su funcionamiento. De esta manera, Aeroparque fue creciendo cada vez más imposibilitando, a su vez, otros usos mejor aprovechados considerando su cercanía con el río.

El período entre 1960 y 1976 se caracterizó por una alternancia entre gobiernos débiles, sin presupuesto ni gobernabilidad a causa de una democracia condicionada y gobiernos de facto. Fue un período de mucha inestabilidad y cambios de autoridades e ideologías. Durante este período, las principales influencias provenían del urbanismo inglés, más precisamente Sir Abercrombie. Este tipo de urbanismo ya definitivamente quitaba el foco de la ciudad para el ciudadano y se enfocaba en mejorar y optimizar los procesos productivos y económicos. Esto suena lógico en el contexto en el que se encontraba Londres en un período post Segunda Guerra Mundial y se ve reflejado en el Plan para el Condado de Londres y el Gran Londres, donde la prioridad era la recuperación económica y el desarrollo de la región. A pesar de que la situación en Argentina y en Buenos Aires distaba mucho de la de Europa, los planes y proyectos urbanos, como el Plan Regulador, seguían esta línea.

Estos planes también tomaban conceptos modernistas que habían sido previamente introducidos por Le Corbusier como la zonificación, las autopistas y la revitalización de la zona sur. Durante esta etapa, empezó la construcción de Ciudad Universitaria, que en su masterplan original proponía muchos más pabellones y funciones de las que finalmente se construyeron; se realizaron ampliaciones en Aeroparque que requirieron cerrar definitivamente uno de los balnearios construidos hace unos años para incorporar sus terrenos al aeropuerto (aunque el Plan Regulador recomendaba construir otro aeropuerto alejado de la costa) y, por último, el proyecto de Catalinas Norte, que buscaba ordenar el área de Retiro e incorporarla a la ciudad como área de expansión. Todos estos proyectos resultaron inconclusos, como consecuencia de una época, como se mencionó anteriormente, con una gran inestabilidad política en un primer lugar y problemas económicos en segundo lugar. Por este motivo, no sorprende que el Plan Regulador haya sido reemplazado en uno de los tantos golpes militares que hubo en la época, por el Esquema Director.

A pesar de que el Esquema Director siguió la línea del urbanismo francés, en este período en Francia también se priorizaba la evolución económica y demográfica de la región y el ordenamiento del territorio. Este plan de acción estaba destinado a mejorar la calidad de vida y los espacios urbanos, dotando a la Ciudad de los servicios y equipamientos necesarios. A pesar de tomar el Río de la Plata como eje organizacional para la ciudad, no se lo pensaba como un espacio recreativo o de disfrute, sino como un eje industrial y productivo que conectaba, junto con el Río Paraná, las ciudades de Rosario-Buenos Aires-La Plata. La idea de una autopista ribereña seguía en boga como algo primordial y en este período se llevó adelante el primer tramo

de la misma, la Autopista Lugones, que corre paralelamente a Costanera Norte. Las autopistas, a la larga, terminarían siendo un gran escollo urbanísticamente hablando porque segrega aún más este sector del resto de la Ciudad, principalmente en Costanera Norte.

Otro problema que se retomó por aquel entonces fue la refuncionalización y revitalización de Puerto Madero. Este plan de refuncionalización estuvo a cargo de uno de los asistentes de Le Corbusier para el Plan Director elaborado en 1940, Juan Kurchán. Fue por este motivo, probablemente que, por primera vez en mucho tiempo, se empezó a considerar este espacio como un posible lugar de esparcimiento y recreación. Sin embargo, esto sólo quedó en planes y teorías, ya que nunca se llevó adelante.

Este período se caracterizó por tener una ideología estrictamente desarrollista, imitando lo que sucedía en Europa, que se encontraba en plena reconstrucción de la Segunda Guerra Mundial. Se idearon y proyectaron muchos proyectos faraónicos e ideas impracticables, donde aquellos proyectos que se iniciaron quedaron inconclusos y muchos otros ni siquiera se iniciaron. Se dejó de pensar en la importancia urbana de este sector lindante al Río de la Plata y la inagotable riqueza que le aporta a la Ciudad y, en consecuencia, se lo vio como un sector utilitario para el desarrollo productivo y el equipamiento urbano. Es más, debido a su gran tamaño, se lo creía con una capacidad casi inagotable de expansión para evitar el deterioro del área central. Como consecuencia de todo esto, durante este período se prohíbe definitivamente a la población bañarse en las aguas del Río de la Plata debido a los altos niveles de contaminación. Esta imagen es la clara muestra de la ideología de la época.

En 1976 se produce un nuevo golpe de estado quedando al mando del país un gobierno militar autoritario y dando comienzo a una de las épocas más oscuras de nuestro país. Conflictos sociales, violación de los derechos humanos por parte del Estado, una ciudadanía sin voto ni participación en la toma de decisiones, crisis económicas y una guerra son algunos de los conflictos que predominaron durante este período. A su vez, a nivel global estaban quedando obsoletas las ideas desarrollistas y de Estado de Bienestar por una proliferación de ideas neoliberales y de globalización a raíz de los avances tecnológicos. Urbanísticamente hablando, esto se traducía a un cuestionamiento a las ideas modernistas y al rol del Estado en las formas de intervenir en las ciudades. No obstante, en Argentina este período se caracteriza por retomar varios proyectos y conceptos de viejos planes urbanos, pero, a su vez, incluye algunas ideas contemporáneas a su época. Todas estas propuestas se vieron reflejadas en el Código de Planeamiento Urbano, un instrumento de ordenamiento territorial que hizo foco en la Ciudad y su área metropolitana y que refleja el pensamiento del Plan Regulador.

Uno de los puntos de mayor controversia y que más afecta a la Ciudad fue el proyecto que planteó una red de autopistas urbanas, el Plan Urbano de Autopistas. Dicho plan proponía una

red de siete autopistas que atravesarían y fragmentarían la Ciudad. Esta idea, originaria de la época de Le Corbusier, fue cambiando en sus formas, en su red y en la cantidad de autopistas en los distintos planes urbanos que le siguieron, el Plan Director, el Esquema Director y el Plan Regulador. Por supuesto, dicho plan contemplaba una autopista ribereña paralela al borde del río. Durante este período, principalmente por cuestiones económicas sólo se construyeron dos autopistas al sur de la Ciudad. Los escombros resultantes de dichas obras fueron volcados íntegramente en el borde del Balneario de Costanera Sur, ya en desuso. Esta decisión se enmarcaba en otro proyecto, el de Expansión del Área Central, otro proyecto reflatado de antiguos planes urbanos. La propuesta consistía en crear un área de ensanche que permita la expansión del área central de la ciudad y proponía una gran variedad de usos en sus más de 800 hectáreas de extensión. Al quedar inconcluso el Plan de Autopistas, por ende, tampoco se llegaron a volcar la cantidad de escombros necesarios para iniciar el plan de ensanche, ya que sólo se rellenaron 350 hectáreas.

En 1983 volvió la democracia y junto con ella las ideas urbanísticas propias de la época, dejando de lado muchas de las ideas urbanísticas modernas y también los proyectos faraónicos o integrales donde el Estado era el hacedor de este. Nuevamente se volvió a considerar la opinión de la ciudadanía y esto se ve reflejado en la creación de la Reserva Ecológica Costanera Sur sobre los terrenos vacantes del inconcluso Plan de Ensanche del Área Central. A pesar de las especulaciones inmobiliarias, las organizaciones de la sociedad civil lograron imponerse para que el gobierno municipal declarara estas tierras, que habían crecido orgánicamente, como Reserva Natural.

Otro proyecto que se llevó adelante en este período es la continuación del Plan de Autopistas Urbanas que se planteó durante el gobierno militar. Si bien se desestimaron la creación de muchas autopistas, la autopista ribereña seguía siendo un tema latente. Durante esta época, se construyeron dos tramos de dicha autopista: el tramo de la Illia, continuación de la autopista Lugones, y un tramo de la autopista Buenos Aires - La Plata, al sur de la ciudad, como continuación de la Autopista 25 de Mayo.

Durante este período, también, finalmente se llevó adelante la refuncionalización de Puerto Madero, obsoleto por casi 80 años. La revitalización de Waterfronts fue un fenómeno global que se había iniciado en Estados Unidos a finales de la década de 1970 y se había expandido a lo largo del mundo. En el caso de Puerto Madero, se decidió llevar adelante un modelo de participación público-privada imitando el modelo inglés de rehabilitación del puerto de Londres. Una vez más, se adoptan ideas del urbanísimo inglés para nuestra ciudad. La creación de Puerto Madero fue exitosa en muchos aspectos. Con muy poco presupuesto, e inmerso en una crisis económica, se pudo desarrollar un sector de la ciudad en desuso, llevándose el sector

privado gran parte de la inversión. Fue exitoso, también, porque dejando atrás ideas de zonificación del urbanismo moderno, se volvió a llevar adelante una zona con mixtura de usos generando espacios para vivienda, oficinas, comercios, locales gastronómicos, hoteles, museos, universidades, entre otros. De esta manera, se logra una ciudad con más movimiento y más vida. Dentro de este punto, quiero destacar que por primera vez a lo largo de este trabajo se llevan a cabo viviendas para un espacio dentro del borde costero. Si bien es importante que la costa contenga espacios públicos para el disfrute de los ciudadanos, también resulta de vital importancia que haya gente viviendo en la cercanía de estos espacios para que pueda disfrutarlos. Por otro lado, resulta criticable el hecho de que el público apuntado sea únicamente de alto poder adquisitivo, ya que se tratan de viviendas de lujo. Por último, la escala, los espacios públicos y la vinculación con el resto de la Ciudad también están muy bien logrados.

En 1994 en una reforma de la Constitución Nacional se declaró a Buenos Aires como ciudad autónoma. Por primera vez en la historia, los porteños iban a poder elegir a sus autoridades independientemente del gobierno nacional. Esto implicaba el ingreso de nuevos actores a la hora de la toma de decisiones, de los propietarios de las tierras públicas y de ideologías políticas. A su vez, la Ciudad tendría la oportunidad de tener legisladores propios que sancionen su propia Constitución junto con sus leyes. La Constitución de la Ciudad establecía en uno de sus principios la necesidad de crear un Plan Urbano Ambiental donde se establezcan las estrategias territoriales y políticas para desarrollo sostenible de la Ciudad en el plano productivo, espacial, social y ambiental. Dentro de uno de sus programas, se encontraba el Programa Buenos Aires y el Río cuyo objetivo era recuperar el borde costero, la necesidad de volver a vincularlo con la ciudadanía y transformarlo en un espacio urbano de calidad. No es casualidad que durante este período se vuelva a hablar e intentar recuperar este espacio urbano y vincularlo con la ciudadanía. La relación sociedad-borde costero y el uso de este espacio como lugar de recreación y disfrute fue propio de aquellos períodos democráticos con mayor representación ciudadana. En otros períodos con gobiernos más débiles o autoritarios, se intentó mejorar la calidad espacial y los espacios residuales dentro del borde costero, pero se dotaron principalmente de infraestructura, equipamiento y servicios más útiles al desarrollo de la ciudad que al disfrute y goce de la ciudadanía.

Uno de los principios del programa Buenos Aires y el Río indicaba generar espacio público dentro del borde costero. Toda área de relleno que se incorpore o aquellas concesiones que se terminen debían convertirse en espacio público. Así fueron apareciendo los primeros parques en lo que es Costanera Norte: Parque de la Memoria, Parque de los Niños, Plaza Puerto Argentino y Parque Saint Tropez, junto los parques Micaela Bastidas y Mujeres Argentinas que estaban planeados desde un principio en la urbanización de Puerto Madero. Estos espacios

fueron los primeros espacios públicos (junto con la Reserva Ecológica, que no fue pensada con ese fin originalmente) introducidos en el borde costero desde la creación de los balnearios en Costanera Norte durante la gestión del ministro Pistarini. Por más de 60 años no se incorporaron nuevos espacios públicos dentro de este sector de la Ciudad y, para colmo, aquellos existentes habían sido cerrados o concesionados.

Es interesante también como se buscó acercar a los ciudadanos a la costa no sólo creando espacios públicos, sino que también se incorporaron actividades y programas ocasionales. En este sentido, el programa BA Playa llevado adelante todos los veranos en el Parque de los Niños me parece un gran acierto. Este programa replica un caso realizado en París donde, durante el verano, se acondiciona el borde del río Sena restringiendo la circulación vehicular e incorporando espacios de descanso, recreativos, para practicar deportes, duchas para bañarse y lugares para pasar el rato para aquellas personas que pasan el verano en la ciudad. Eso mismo se lleva adelante en Buenos Aires hace ya varios años y recibe una gran cantidad de visitantes cada año. De esta manera, se logra una mejor vinculación desde lo funcional con el río y una mayor apreciación de este, a pesar de que debido a los altos niveles de contaminación no resulta posible sumergirse en el mismo.

Otro foco donde hacía énfasis el Plan Urbano Ambiental es en lo social, el hábitat y la calidad de vida de los ciudadanos. Buenos Aires tiene una gran problemática habitacional donde, desafortunadamente, muchos habitantes no logran acceder al mercado formal de la vivienda y residen en asentamientos informales en distintos sectores de la ciudad. Uno de los asentamientos informales (también llamados barrios populares) de mayor importancia debido a su tamaño, cantidad de habitantes y ubicación muy próxima al centro de negocios de la ciudad, es el barrio Padre Mugica o Barrio 31. Respondiendo al Plan Urbano Ambiental y buscando resolver parte de esta problemática, desde el Gobierno de la Ciudad se ha llevado adelante una política de urbanización de barrios populares construyendo viviendas sociales, infraestructura urbana y espacios públicos. Todo esto intenta integrar estos asentamientos a aquellos sectores urbanos más consolidados. Dentro de estos programas se llevaron adelante dos urbanizaciones de barrios que se encuentran muy próximos al río. Y, si bien, el uso de vivienda ya predominaba dentro de estos asentamientos informales, es importante también que se provean viviendas sociales en este sector de la Ciudad y que no sea exclusivamente un sector resguardado para sectores de altos ingresos.

Uno de los últimos proyectos llevados adelante para mejorar y vincular mejor a la Ciudad con su borde costero fue el programa BA Costa. Este es un programa integral que abarca todo el borde costero desde General Paz hasta el Riachuelo. Este programa incluye la incorporación del Distrito Joven, un sector en Costanera Norte que contiene espacios concesionados para uso

de ocio y gastronómicos, enfocados principalmente al público joven. La idea de distritos o clústeres es otro concepto importado del urbanismo inglés. Además, se construyeron varios parques nuevos, se mejoraron las condiciones de la Reserva Ecológica Costanera Sur y se prevee el desarrollo de Costa Urbana.

Costa Urbana es un terreno de gran extensión al sur de la Reserva Ecológica Costanera Sur que pertenece a una desarrolladora de índole privada. A diferencia de Puerto Madero, donde las tierras pertenecían a la Ciudad quien desarrolló el espacio público y la infraestructura y comercializó las parcelas para que desarrolle el sector privado, estas tierras pertenecen íntegramente a la desarrolladora. Mediante un convenio, se acordó ceder 67% del terreno a la Ciudad como espacio público (tanto parque como calles y veredas) mientras que el 33% sería utilizado para un desarrollo inmobiliario de usos mixtos. Este proyecto de participación público-privada será desarrollado en su totalidad por el sector privado, incluyendo aquellas áreas de espacio público. El sistema de participación público-privado es un gran recurso para la Ciudad, donde recupera y desarrolla una parcela de gran tamaño con un nuevo parque al borde del río mientras que el sector privado también sale beneficiado desarrollando el espacio restante. Sin embargo, también considero que en una Ciudad donde hay una crisis habitacional donde muchas personas no pueden acceder al mercado formal de la vivienda, el Estado debiera intervenir para evitar que la totalidad del desarrollo se dedique al sector de alto poder adquisitivo, como sucedió en Puerto Madero (donde además hay una gran cantidad de viviendas ociosas). Otra consideración que debería tener la Ciudad es el impacto ambiental de dicho proyecto, principalmente por la cercanía con la reserva ecológica. Como aspecto positivo, rescato la iniciativa de seguir incorporando espacios de vivienda y mixtura de usos en este sector de la Ciudad.

Como se puede observar, desde la declaración de Buenos Aires como ciudad autónoma, se han dado una gran cantidad de proyectos tanto públicos como de participación público-privada, siguiendo una forma de hacer ciudad que se inició en la década del 90. Se intentó volver a poner el foco en la ciudadanía y en el uso de este espacio tan particular para goce y disfrute de la sociedad. Con la creación de parques, viviendas, comercios, locales gastronómicos y espacios de ocio, la ciudadanía se acercó al borde y puede disfrutar los beneficios de ser una ciudad costera. No obstante, aún falta mucho por recorrer en este camino retomado hace 30 años. Todavía hay una gran cantidad de barreras y obstáculos en lo que hacen a la relación de la Ciudad de Buenos Aires con su borde costero.

Resulta importante comprender también el carácter histórico del borde de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires desde su fundación se caracterizó por ser una ciudad portuaria. El crecimiento de la urbe, los años de proyectos desarrollistas, llevan a que hoy, emplazado en un

punto neurálgico del borde costero, se encuentre un enclave de distintos sistemas de transportes como un puerto, un aeropuerto, terminal de trenes, de ómnibus, autopistas y hasta subterráneo que lo vuelven único y, a su vez, muy identitario con la historia de esta Ciudad y con un modelo de país exportador de materias primas.

Una de las grandes consecuencias de este proceso es la red de autopistas urbanas. Las autopistas funcionan como una barrera urbana que dificultan el acceso a la ciudad para el peatón y para los ciclistas. Esto se ve reflejado, principalmente en Costanera Norte, donde se pueden ver muy pocos cruces a las autopistas y redes de ferrocarril que segmentan ambos sectores. Soterrar las autopistas o colocarlas entre trincheras (como sucede con la autopista del Bajo) podría ser una solución a esta problemática. También es necesario mejorar las condiciones de los cruces actuales, sobre todo a ciclistas y peatones y crear nuevos cruces para favorecer el acceso a este sector de la Ciudad. Otro problema que se puede encontrar en Costanera Norte es la falta de conectividad. Hay dos calles que atraviesan este sector: la Avenida Rafael Obligado y la calle que funciona como colector a la autopista Lugones. Estas dos calles no se conectan entre sí para peatones y ciclistas, ya que se encuentran atravesadas por Ciudad Universitaria. Para poder ir de una calle a la otra en automóvil, es necesario ingresar a la autopista. Es indispensable mejorar la conexión en esta área de la ciudad.

Otro gran hito del borde costero de la Ciudad es el nodo de transporte aero-ferro-portuario. En primer lugar, Aeroparque ocupa una enorme parcela que ocupa gran parte de la superficie que bordea al Río de la Plata al norte de la ciudad. Ha habido muchos proyectos (fallidos) de mudanza y desfuncionalización del mismo. Su ubicación y gran extensión, a su vez, limita aún más los cruces a la autopista entre el resto de la ciudad y el borde costero. También dificulta la incorporación de viviendas, oficinas y otros usos, ya que se encuentra limitada la capacidad constructiva a sus alrededores y también por la contaminación auditiva que producen los aviones. Por su parte, el puerto hace imposible vincular la Costanera Norte con la Costanera Sur. Su uso tan particular hace que solo aquellas personas que trabajan en el puerto se acerquen a esta área y que, a su vez, sea un sector de muy difícil circulación debido a la presencia de una gran cantidad de camiones de carga. Por último, Retiro (que posee tres estaciones de trenes y una terminal de ómnibus de larga distancia) también es una parcela de gran extensión que termina dificultando el acceso al río. Entendiendo la importancia económica, histórica y productiva que tiene este nodo intermodal para el país y la Ciudad, creo aún más que se debiera pensar un proyecto muy a largo plazo que permita incorporar el aeropuerto y el puerto a la ciudad consolidada, buscando la mejor manera de que estas actividades tan características convivan junto con otros usos que ya se encuentran del borde costero. Aprovechar las grandes virtudes que genera tener este nodo de transporte y el enorme flujo de gente que atrae a la zona

para pensar usos que, por un lado, se complementen con este sector y, por otro, mejoren este sector de la ciudad. Incluso, a largo plazo, también consideraría la opción de trasladar aquellas funciones del nodo intermodal que pudieran ser trasladadas como, por ejemplo, el Aeroparque.

Siguiendo con las dificultades en el borde costero, no deja de llamar la atención la falta de uso residencial que hay cercano al mismo. Si bien esta situación cambió relativamente poco en los últimos años con el barrio Puerto Madero y la urbanización de parte de los asentamientos Padre Mugica y Rodrigo Bueno, es muy poco el espacio destinado a uso residencial. La literatura actual, y en especial la seleccionada para este trabajo mencionan la importancia de la mixtura de usos y tener usos residenciales para darle vida a esos espacios urbanos durante todo momento del día. Es importante crear espacios verdes públicos cerca del borde costero, locales gastronómicos y lugares de ocio, pero si no hay nadie que habite o trabaje cerca de esos espacios, su uso quedaría restringido únicamente para aquellos tiempos libres, principalmente fines de semana. Para lograr espacios con más vida y que la gente los sienta más propios, es importante que no sólo se trate de parques que se visitan ocasionalmente, sino que este sector de la Ciudad debiera ofrecer actividades culturales, deportivas, educativas y de todo tipo que atraigan personas a este sector todos los días en distintos momentos del día. En ese sentido, Puerto Madero y Costa Urbana proponen una mixtura de usos muy interesante. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, están apuntados a un público de gran poder adquisitivo evitando el interés de parte de la sociedad.

Se debe potenciar y enfatizar la generación de suelo urbano para viviendas y usos mixtos iniciado con Puerto Madero, Costa Urbana, Barrio 31 y Barrio Rodrigo Bueno y que le aporten riqueza paisajística al borde costero. Por nombrar un caso, a mí personalmente me llama la atención los casos de Parque Norte y Tierra Santa, dos espacios concesionados que reciben pocos usuarios diarios y se encuentran subutilizados. Sería interesante para la Ciudad recuperar esos terrenos una vez que finalicen dichas concesiones y desarrollar un barrio pensado para gente joven que se retroalimente con Ciudad Universitaria, Distrito Joven y los nuevos espacios verdes en Costanera Norte. Dentro de aquellos espacios con gran potencialidad se encuentra el sector de los juzgados de Comodoro Py, con juzgados nacionales y edificios prestados al servicio militar, cerca de Retiro y del centro de negocios de la Ciudad. En el sector del antepuerto incluso, también se puede generar un nuevo barrio de usos mixtos que se complemente con la urbanización del Barrio 31 y con la zona del Puerto generando una sinergia interesante. Otro proyecto que se debería retomar y que incluso se ha debatido en Legislatura, es el desarrollo lindante al Parque Salguero y que por diversos recursos de amparo nunca se llevó adelante.

Por otro lado, si bien se han incorporado muchos parques y espacios verdes a lo largo del borde costero en los años recientes, es llamativo la poca vinculación y relación entre estos espacios. Si bien la Constitución de la Ciudad indica la obligación de crear estos parques, no parece haber un masterplan o una idea detrás de estos proyectos. En una punta de Costanera Norte se encuentra el Parque de los Niños, de difícil acceso y totalmente aislado del resto de los parques. El Parque de la Memoria y la Plaza Memorial AMIA si bien se encuentran uno al lado del otro, no se puede acceder de un parque al otro. Los parques Carrasco y Salguero, uno al lado del otro, se encuentran al extremo sur de Costanera Norte sin ningún tipo de equipamiento urbano que los alimente o vincule. Algo similar ocurre en Costanera Sur con la Reserva Ecológica, que parece un predio anexado a la Ciudad, con pocos accesos y sin vínculos con los grandes parques de Puerto Madero que lo rodean.

Todas estas decisiones, sean pensadas o no, generan que la gente no se identifique con estos espacios, que no los sienta propios ni parte de la Ciudad. A su vez, generan poco interés en visitarlos ni tampoco atractivo turístico. Sumado a esto, en una decisión en mi criterio errónea, en los últimos años se han destruido algunos elementos que generan integridad y eran icónicos en estos sectores de la ciudad, como la baranda al río en Costanera Norte, muy particular y característica de la zona reemplazada por una baranda tradicional que se puede encontrar en cualquier ciudad del mundo; y el muelle de los pescadores, llamativo por su gran extensión dentro del río, que fue reducido en gran tamaño para incorporar más terrenos de relleno. Generar identidad y simbolismos en un lugar es importante para que la gente lo sienta propio, se adueñe del lugar, se incorpore a la imagen colectiva de la Ciudad y tenga interés por visitar estos lugares.

Por último, pero no menos importante, otro de los inconvenientes en este sector de la Ciudad es la contaminación del río. Los altos niveles de contaminación es la principal barrera que divide al río de la ciudad, obligando a que todos estos espacios mencionados anteriormente se vean obligados a colocar una baranda que no permite una unión directa entre la ciudad y el río, entre los ciudadanos y el agua. En todos estos años se han intentado algunos planes vagos e inconclusos de limpiar las aguas de las costas, pero nunca se ha atacado el problema de raíz. Los terrenos de relleno generan controversia en cuanto a su impacto ambiental, mientras algunos especialistas sugieren que afecta al ecosistema de la costa y a su capacidad de absorción; otros, en cambio, advierten que, debido al tamaño de este gran estuario, la superficie de relleno incorporada no hace grandes cambios ambientales a la costa natural. Por el contrario, parece haber una gran coincidencia en que las principales causas de contaminación del Río de la Plata provienen de las cuencas del Reconquista en el norte, principalmente con afluentes cloacales y de la cuenca del Riachuelo en el sur, con afluentes cloacales e industriales. Los arroyos entubados que desembocan en el río también son causantes de estos niveles de contaminación

tan altos. Mientras no se ataque este problema de raíz, las aguas del río seguirán estando contaminadas y la relación ciudad-río nunca será ideal.

Para concluir, a lo largo de este trabajo se ha repasado cómo se fue construyendo el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires con el Río de la Plata. Sin lugar a dudas, es un espacio de cambios con diversos proyectos que reflejan, como cicatrices, la historia y evolución de la Ciudad. No considero que la Ciudad de Buenos Aires le dé la espalda al río. Por el contrario, creo que el borde es la consecuencia viva de como ha ido pensando, viviendo y necesitando el porteño al río en distintos momentos históricos. Destaco y valoro la visión de los últimos 30 años hacia el río, con intención de generar espacios urbanos que aprovechen su cercanía al agua, espacios de disfrute y goce, que ofrezcan muchas actividades: esparcimiento, vivienda, ocio, culturales, educativos, deportivos y más. Para lograr esto, no es casualidad que en estos últimos años haya habido una estabilidad política (no así económica), con una importante base de participación ciudadana que permitió hacer grandes cambios a largo plazo. Si bien se ha mejorado mucho la situación en estos últimos años es importante poder seguir por esta línea, continuar con proyectos de participación público-privado, con un alto nivel de participación ciudadana y un espacio costero que busque maximizar las ventajas de estar próximo al Río de la Plata para crear espacios urbanos de calidad, accesibles para toda la sociedad, de gran valor ambiental y que fomenten el desarrollo de la ciudad.

7. Referencias bibliográficas.

Alemaný Llovera, J. (enero-junio de 2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*, (12), 70-86. <https://doi.org/10.34096/rtt.i12.1222>

Alonso Vidal, M., Arrese, A., Berson, B., Brandariz, G., García Espil, E., García Falcó, M., Hernaez, C., Gassó, R., Gutierrez Ruzo, G.(2015). *El borde costero de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: una asignatura pendiente* [Archivo PDF].

<https://observatorioamba.org/descargas/adjuntos/trabajo-4.pdf>

Autopista Dr. Arturo Umberto Illia (21 de febrero de 2023). En *Wikipedia*.

https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Autopista_Dr._Arturo_Umberto_Illia&oldid=149413307

Baduel, G. (12 de junio de 2016). A 30 años de su creación, Puerto Madero completa su perfil urbano. *Diario Clarín*. https://www.clarin.com/arq/arquitectura/30-anos-creacion-puerto-madero-completa-perfil-urbano_0_qQ9ZWvGd4.html

Baldiviezo, J., Koutsovitis, M. E. (11 de julio de 2021). *La Dubai de Larreta*. El Cohete a la Luna. <https://www.elcohetelaluna.com/la-dubai-de-larreta/>

Baldiviezo, J., Koutsovitis, M. E. (10 de diciembre de 2022). *Adiós al río: una nueva fractura urbana*. El Grito del Sur. <https://elgritodelsur.com.ar/2022/12/adios-al-rio-una-nueva-fractura-urbana.html>

Baldiviezo, J. E., Sánchez, S. I. (26 de noviembre de 2018). *La subasta de terrenos del Tiro Federal Argentino: el entorno ribereño para los negocios inmobiliarios*. Informe del Observatorio del derecho a la Ciudad [Archivo PDF]. https://observatoriociudad.org/public/i434scme3u86uhgv8pb5m1jinz2/15_06_432018%20-%2011%20-%20noviembre%20-%2020%20-%20Venta%20del%20Tiro%20Federal%20-%20FINAL.pdf

Bazzano, M. y Montera, C. (2016). *La investigación de datos secundarios en la investigación social*. Cuaderno de cátedra Cohen.

<http://metodologiadelainvestigacion.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/117/2014/08/Cuaderno-de-Ctedra-N-6.pdf>

Beaumont, G. (2016). Buenos Aires y el río, evolución del borde costero - Costanera Norte. *Revista de la materia HISBA*, (4), 226-243.

<https://publicacionescientificas.fadu.uba.ar/index.php/hisba/article/view/884>

Bellochio, M. (1 de febrero de 2016). Días de balneario, noches de varieté. *Periódico desde Boedo*. <https://www.periodicodesdeboedo.com.ar/costanera-sur-variete-kalnay/>

Bertoia, L. (15 de junio de 2023). River anunció un megaemprendimiento en el que fue el campo de deportes de la ESMA. *Diario Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/558758-river-anuncio-un-megaemprendimiento-en-el-que-fue-el-campo-d>

Borthagaray, J.M., Marré, C., Doval P., Pérez, R., Carnicer, C., Xaus, E., García Espil, E., Tufaro, A., Leidemann, M. (enero de 1994). Urbanización antiguo Puerto Madero. *Revista Arquis. Arquitectura y urbanismo*, (1), 10-21.

Brailovsky, A. E. (14 de marzo de 2014). *Buenos Aires y el Río*. Algo pasa, Buenos Aires. <http://algotasabuenosaires.com.ar/buenos-aires-y-el-rio/>

Bruschtein, L. (15 de septiembre de 1999). Un parque para visitar la vida de Cristo previo pago de la entrada. *Diario Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/1999/99-09/99-09-15/pag18.htm>

Carabajal, M. (17 de diciembre de 2001). Para tomar sol junto al río sin pagar. *Diario Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/2001/01-12/01-12-17/pag21.htm#:~:text=Despu%C3%A9s%20de%20permanecer%20restringido%20al,antes%20de%20fin%20de%20a%C3%B1o.>

Caro, I. (2013). Los atentados de 1992 y 1994 en Buenos Aires: sus repercusiones en las relaciones de Irán con Argentina. *Atenea (Concepción)*, (507), 165-179.

Corsalini, C. (20 de abril de 2022). BA Costa: cómo es el plan del Gobierno porteño para recuperar 25 km del borde costero. *Diario Perfil*. <https://www.perfil.com/noticias/sociedad/como-es-el-plan-del-gobierno-porteno-para-recuperar-25-km-del-borde-costero.phtml#vf-comments>

Cuenya, B. (octubre de 2009). Grandes proyectos urbanos latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local. *Cuaderno Urbano*, 8(8), 229-252. <http://dx.doi.org/10.30972/crn.88965>

Cumbers, A., & MacKinnon, D. (2004). Introduction: Clusters in Urban and Regional Development. *Urban Studies*, 41(5/6), 959–969. <http://www.jstor.org/stable/43198249>

Cutuli, J. (30 de octubre de 2020). Cuándo fue que Buenos Aires decidió darle la espalda al río. *Diario Perfil*. <https://www.perfil.com/noticias/equipo-de-investigacion/cuando-buenos-aires-decidio-darle-espalda-rio.>

Dadan, A. (12 de noviembre de 1999). Las propuestas que levantan vuelo. *Diario Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/1999/99-11/99-11-12/pag19.htm>

Dadon, J. R. (2020). Procesos de configuración de frentes urbanos costeros: La ribera de Buenos Aires (Argentina). *Investigaciones Geográficas*, (74), 223-243. <https://doi.org/10.14198/INGEO2020.D>

Davenport, O. (2020). Ciudad para pocos: las políticas urbanas de la dictadura cívico-militar argentina en el AMBA (1976-1983). *Sociales y Virtuales*, 7(7).

<http://socialesyvirtuales.web.unq.edu.ar/ciudad-para-pocos>

de Aróstegui, F. J. (4 de enero de 2017). Anzuelos en la Costanera: pasión por la pesca a metros del aeroparque. *Diario La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/anzuelos-en-la-costanera-pasion-por-la-pesca-a-metros-del-aeroparque-nid1972776/>

de la Pradelle, M. & Lallement, E. (2004). Paris Plage: “The City is Ours”. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, (595), 134-145.

<http://www.jstor.org/stable/4127615>

De las piletas públicas de Núñez al polideportivo privado (8 de marzo de 2003). *Diario Clarín*. <https://www.clarin.com/ediciones-anteriores/piletas-publicas.html>

Di Virgilio, M. M. (2 de diciembre de 2018). Buenos Aires y la ribera: Continuidades y cambios de una relación esquiiva. *Cuadernos Lirico*, (18).

<http://journals.openedition.org/lirico/6081> <https://doi.org/10.4000/lirico.6081>

Diversión en las playas de París (París Plages) (17 de julio de 2012). NY Habitat. <https://www.nyhabitat.com/sp/blog/2012/07/17/diversion-playa-paris-plages/>

El Riachuelo en estado crítico: en 2022 se retiraron 3.500 toneladas de basura (29 de abril de 2023). *Ámbito Financiero*. <https://www.ambito.com/informacion-general/el-riachuelo-estado-critico-2022-se-retiraron-3500-toneladas-basura-n5710860>

Federovisky, S. (21 de abril de 2019). Buenos Aires, una ciudad que vive de espaldas a un río cada vez más contaminado e inaccesible. *Diario Infobae*.

<https://www.infobae.com/tendencias/ecologia-y-medio-ambiente/2019/04/21/buenos-aires-una-ciudad-que-vive-de-espaldas-a-un-rio-cada-vez-mas-contaminado-e-inaccesible/>

Font, A. (1996). Reforma del Port Vell de Barcelona: la explotación parasitaria de la centralidad urbana. *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, (27), 32-37.

Fundación Ciudad (2002). Uso sostenible de la Ribera Metropolitana en Borthagaray, J. M. (Ed.), *El Río de la Plata como Territorio* (1º ed., pp.177-214). Ediciones Infinito.

Furlong, S. (19 de enero de 2023). *Piletas públicas, la huella antigua de una Buenos Aires plebeya sin torres de lujo*. El Grito Del Sur. <https://elgritodelsur.com.ar/2023/01/piletas-publicas-huella-antigua-buenos-aires-plebeya-sin-torres-lujo.html>

Garay, A. M. (julio-diciembre de 2005). Acerca de la gestión de proyectos urbanos: las enseñanzas de Puerto Madero. *Revista Urbana*, 11(37), 58-85.

García-Pablos, R. (abril de 1966). Esquema director para la ordenación urbana de la región de París 1965. *Revista Arquitectura*, (88), 7-24.

Gehl, Jan (febrero de 2004). *City to Waterfront - Public Spaces and Public Life Study*. Gehl Architects report for Wellington City Council. <https://wellington.govt.nz/your-council/plans-policies-and-bylaws/district-plan/current-district-plan/urban-development/strategies-plans-and-policies/city-to-waterfront-study/gehl-report>

Ginestar, A. (13 de noviembre de 2022). Villa 31: cómo se vive hoy en la urbanización modelo de la que habla el mundo. *MDZ Online*. <https://www.mdzol.com/sociedad/2022/11/13/villa-31-como-se-vive-hoy-en-la-urbanizacion-modelo-de-la-que-habla-el-mundo-289947.htm>

Giambartolomei, M. (14 de noviembre 2019). Villa 31: ¿a qué le temen los vecinos? *Diario La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/villa-31-a-que-le-temen-vecinos-nid2305753/>

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2005). *Costanera Norte*. Informe de gestión. https://buenosaires.gob.ar/areas/med_ambiente/bsas_rio/costanera_norte.php?menu_id=9283

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2018). *La ciudad pensada*. Documento con planes para la Ciudad de Buenos Aires. http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO%20TERRITORIAL/3.%20Ciudad%20Pensada/3_ciudad_pensada.pdf

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (9 de octubre de 2019). *Los 25 años de nuestra Ciudad Autónoma*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. <https://buenosaires.gob.ar/node/ministerio-de-gobierno/noticias/los-25-anos-de-nuestra-ciudad-autonoma>

Gómez, S. (03 de abril de 2018). Reserva Ecológica Costanera Norte: a seis años de la ley que la creó, no hay obras y es insegura. *Diario Clarín*. https://www.clarin.com/ciudades/reserva-ecologica-costanera-norte-anos-ley-creo-obras-insegura_0_SJytcuKz.html

González, F. (2015). *Costanera Sur*. Paisajismo González. <http://www.paisajismogonzalez.com/noticias/costanera-sur/>

Google Earth (s.f.). [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth]. Recuperado el 13 de abril, 2023, de: <https://earth.google.com/web/@-34.55135371,-58.40604971,6.37303522a,14685.7215298d,35y,40.54648513h,0t,0r/data=OgMKATA>

Hacen dos playas con arena para pasar el verano en la Ciudad (13 de enero 2009). *Diario Clarín*. https://www.clarin.com/ediciones-anteriores/hacen-playas-arena-pasar-verano-ciudad_0_BJMxLJiC6Yg.html

Hay más balnearios en la mira (13 de mayo de 1998). *Diario La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/hay-mas-balnearios-en-la-mira-nid96442/>

Hernández, S., Negro, A., Fernández, L., Juairi, M. N. (2021). ¿Llevar ciudad donde no la hay?: un análisis de la coyuntura ideológica y de los discursos en conflicto en torno de la venta y rezonificación de Costa Salguero y Punta Carrasco (Buenos Aires, Argentina, 2018-2021). *Argumentos. Revista de crítica social*, (24), 191-227.

<https://publicaciones sociales.uba.ar/index.php/argumentos/article/view/7000>

Huberman, M. (14 de agosto de 2020). *Todo esto antes era río*. Revista online Panamá. No todo es política. <https://panamarevista.com/todo-esto-antes-era-rio/>

Jajamovich, G. y Menazzi, L. (2012). Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar. Algunos interrogantes a partir de Buenos Aires (1976-1983). *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 20(1), 11-20.

Jimenez Moreno, A. (18 de enero de 2013). *Plan Director de Buenos Aires (1938) - Le Corbusier, Ferrari y Kurchan*. Proyectos 7/Proyectos 8.

<https://proyectos4etsa.wordpress.com/2013/01/18/plan-director-de-buenos-aires-1938-le-corbusier-ferrari-y-kurchan/>

Katzenstein, E. (mayo de 1990). Ciudad de Buenos Aires - Extensión Área Central (EAC) Desarrollo Plan Urbanístico. *Revista Summa*, (273), 93-108.

La Ciudad inauguró la Reserva Ecológica Ciudad Universitaria Costanera Norte (3 de junio de 2022). Noticias Urbanas. <https://www.noticiasurbanas.com.ar/noticias/la-ciudad-inauguro-la-reserva-ecologica-ciudad-universitaria-costanera-norte/>

La Ciudad obtuvo luz verde ambiental y avanza con el Distrito Joven en Costanera Norte (14 de junio 2022). *Diario El Cronista*. <https://www.cronista.com/negocios/la-ciudad-obtuvo-la-luz-verde-ambiental-y-avanza-con-el-distrito-joven-en-costanera-norte/>

La Reserva Ecológica y la historia de como la naturaleza resistió los cambios (4 de junio de 2016). *Diario Clarín*. <https://www.clarin.com/ciudades/reserva-ecologica-historia-naturaleza-resistio.html>

Le Corbusier, Sert, J. L. (1933). *Carta de Atenas*. IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM).

https://blogs.ead.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2013/08/1942_carta_de_atenas-1933.pdf

Le Corbusier, Ferrari Hardoy, J. & Kurchan, J. (abril de 1947). Plan Director para Buenos Aires. *La arquitectura de hoy*, (4), 3-53.

Leveratto, M. J. y Baldiviezo, J. E. (14 de junio de 2020). *Te hicieron creer que podías tener el río. La privatización definitiva de Costa Salguero y Punta Carrasco*. El Cohete a la Luna. <https://www.elcohetelaluna.com/te-hicieron-creer-que-podias-tener-el-rio/>

López-Goyburu, P. (2017). Miradas sobre el borde metropolitano de Buenos Aires: Plan Regulador (1958-1962), el Conurbano Bonaerense (1995) y Lineamientos de Borde (2010).

Anales del IAA, (47), 215-222.

<http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/251/424>

Limanski, L. H. (2014). Las consecuencias jurídicas de no ser una provincia. *Lecciones y Ensayos*, (92), 17-33. <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/92/las-consecuencias-juridicas-de-no-ser-una-provincia.pdf>

Maiztegui, B. (01 de agosto de 2019). *Los proyectos urbanos que buscaron vincular a Buenos Aires con su río*. Archdaily. <https://www.archdaily.mx/mx/921936/los-proyectos-urbanos-que-buscaron-vincular-a-buenos-aires-con-su-rio>

Martiré, A. (octubre de 2008). La Costanera Sur de Buenos Aires - Borde y Horizonte de la Ciudad. *On the Waterfront Magazine*, (11), 65-72. <https://revistes.ub.edu/index.php/waterfront/article/view/18904/23314>

Mascareño, P. (2 de agosto de 2021). Coconor: las famosas piletas frecuentadas por los famosos que fueron clausuradas en medio de un escándalo. *Diario La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/coconor-las-famosas-piletas-frecuentadas-por-los-famosos-que-fueron-clausuradas-en-medio-de-un-nid02082021/>

Menazzi Canese, L. (10 de febrero de 2013). Ciudad en dictadura. Procesos urbanos en la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 17(429). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-429.htm>

Menéndez, E. (2020). La imagen de Catalinas Norte en Müller, L. y Shmidt, C. (Eds.), *Arquitecturas de Estado - Empresas, obras e infraestructura (1955-1975): casos y debates en Sudamérica* (1° ed., pp. 129-144). Editorial UNL.

Millalonco, O. (s.f.). *Villa Rodrigo Bueno, un barrio plagado de contradicciones*. El café diario. <https://elcafediarario.com/villa-rodrigo-bueno-llena-de-contradicciones/>

Moderna Buenos Aires (s.f.-a). *Comisión de Estética Edilicia - Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. Plan Regulador y de Reforma de la Capital Federal*. <https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/proyecto-organico-para-la-urbanizacion-del-municipio-plan-regulador-y-de-reforma-de-la-capital-federal>

Moderna Buenos Aires (s.f.-b). *Ciudad Universitaria*. <https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/ciudad-universitaria>

Moderna Buenos Aires (s.f.-c). *Plan Director para la Ciudad de Buenos Aires y lineamientos generales para el Área Metropolitana y su Región*. <https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/plan-director-para-la-ciudad-de-buenos-aires-y-lineamientos-generales-para-el-area-metropolitana-y-su-region>

Moderna Buenos Aires (s.f.-d). *Proyecto de urbanización Catalinas Norte*.
<https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/proyecto-de-urbanizacion-catalinas-norte>

Moderna Buenos Aires (s.f.-e). *Esquema Director del año 2000. Esquema Director de la Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires*.
<https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/esquema-director-del-ano-2000-esquema-director-de-la-organizacion-del-espacio-de-la-region-metropolitana-de-buenos-aires>

Moderna Buenos Aires (s.f.-f). *Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur*.
<https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/plan-de-renovacion-urbana-de-la-zona-sur>

Moderna Buenos Aires. (s.f.-g). *Plan Maestro de Desarrollo Urbano para Puerto Madero*. <https://www.modernabuenosaires.org/proyectos-urbanos/plan-maestro-de-desarrollo-urbano-para-puerto-madero>

Museo Histórico Cornelio Saavedra (2021). *11 de junio: Fundación de Buenos Aires*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
<https://www.buenosaires.gob.ar/museos/museo-historico-cornelio-de-saavedra/noticias/11-de-junio-fundacion-de-buenos-aires>

Nöllman, M. (18 de agosto de 2021). Ayer y hoy. La increíble transformación de la Costanera Sur: de balneario popular a Reserva Ecológica. *Diario La Nación*.
<https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/antes-y-despues-la-increible-transformacion-de-la-costanera-sur-de-balneario-popular-a-reserva-nid18082021/>

Novick, A. y Martiré, A. (junio de 2001). La Costa en Proyectos. *Revista de Arquitectura (SCA)*, (201), 56-65.

Núñez, T. y Ruiz de Gopegui, G. (2013). Génesis de un proyecto. Puerto Madero, Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (9), 103-119.
<https://raco.cat/index.php/RIURB/article/view/305868>.

Obiol, L (31 de marzo de 2023). El proyecto ganador para el parque público Costa Urbana. *Diario Clarín*. https://www.clarin.com/arq/indices-clarin/detalles-parque-publico-costa-urbana_0_YRfp1Mqihn.html

Observatorio Metropolitano (s.f.). *1980 - Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires - EAC*. Observatorio AMBA. <https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/proyectos/1980-proyecto-extension-del-area-central-de-buenos-aires-eac/ficha>

Observatorio Metropolitano (01 de octubre de 2018). *Propuestas, iniciativas e intervenciones en el borde costero - ¿Articulación o fragmentación?*. Observatorio AMBA.

<https://observatorioamba.org/opinion/propuestas-iniciativas-e-intervenciones-en-el-borde-costero-articulacion-o-fragmentacion-1>

Paniagua Mazorra, A. y Tarancón Rico, O. P. (1991). Decadencia y recuperación de áreas centrales urbanas: el caso de Londres. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, (90), 39-53.

Parque de la Memoria. (s.f.). Arte Online. [https://www.arte-online.net/Directorio/Centros_Culturales/PM_Parque_de_la_Memoria/\(section\)/Quienes_Somos](https://www.arte-online.net/Directorio/Centros_Culturales/PM_Parque_de_la_Memoria/(section)/Quienes_Somos)

Potenze, L. P. (21 de septiembre de 2022). *Aeroparque: El progreso y la demolición*. Gaceta Aeronáutica. <https://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=47126>

Punch, K. (2002). *Developing Effective Research Proposals*, Thousand Oaks, Ed. Sage.

Ramirez, N. E. (2021). Buenos Aires y el Río: Programa de Gestión Asociada mediante Consejos Participativos de Políticas Públicas (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2002-2007). *Polisemia*, 17 (31), 57-68.

<https://doi.org/10.26620/uniminuto.polisemia.17.31.2021.57-68>

Ramirez Casas, J. (s.f.). *La renovación urbana de Puerto Madero como construcción global del hábitat. La reserva ecológica un espacio público en disputa* [Archivo PDF]. https://www.academia.edu/3344028/La_renovaci%C3%B3n_urbana_de_puerto_madero_como_construcci%C3%B3n_global_del_h%C3%A1bitat_La_reserva_ecol%C3%B3gica_un_espacio_p%C3%BAblico_en_disputa

Ramirez Casas, J. (noviembre de 2022). Mirar al río para hacer negocios. Renovación del frente costero de Buenos Aires (1989-2019). *Geografizando*, 18 (2), e119. <https://doi.org/10.24215/2346898Xe119>

Romero, L. y González Bracco, M. (diciembre de 2014). La creación de Ciudad Universitaria de Buenos Aires (1958-1966): Proyección de una ecología común para la transformación de la vida académica en la facultad de Ciencias Exactas y Naturales. *Redes*, 20(39), 115-137. <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/471>

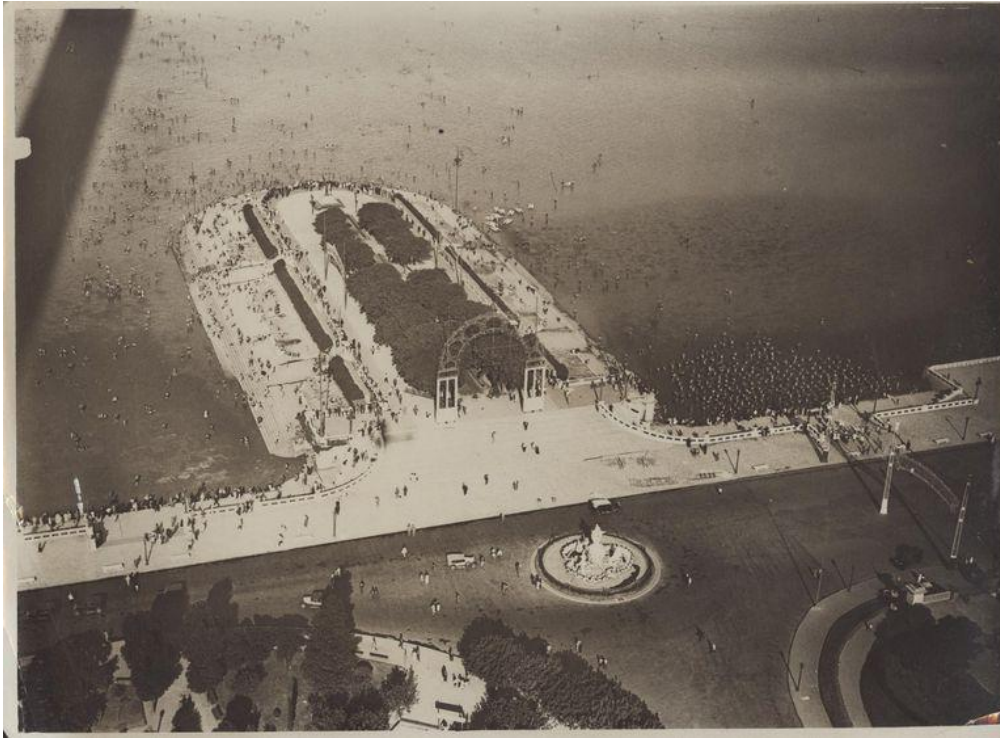
Ruiz Ojeda, A. (enero-abril de 1996). London Docklands: una experiencia de financiación privada de dotaciones urbanas y de liberalización de la gestión del suelo. Breve análisis comparativo con el reciente urbanismo español. *Revista de Administración Pública*, (139), 445-471.

Sánchez S. I., Baldiviezo, J. E. (2020). La Planificación Urbana en la Ciudad de Buenos Aires - Plan Urbano Ambiental, códigos y modelos de gestión en Sánchez, S. I., Robertazzi, M., Guebel, C. F. (Ed.), *La Desintegración de la Ciudad: políticas urbanas recientes en la Ciudad de Buenos Aires* (1º ed., pp.151-163). Publicaciones ISU.

- Socoloff, I. (2013). *Polos, distritos y enclaves en Buenos Aires. De la pedagogía del inversor a la "inflación" de los precios del suelo*. Ciudad Empresa.
https://www.academia.edu/38535667/Polos_distritos_y_enclaves_en_Buenos_Aires_De_la_pedagog%C3%ADa_del_inversor_a_la_inflaci%C3%B3n_de_los_precios_del_suelo
- Socoloff, I., Camji, N., Montagna, F., Peralta, A., & Sahakian, Y. L. (2020). Estrategias de disposición del suelo público: mercantilización e inflexiones del neoliberalismo urbano en Ciudad de Buenos Aires (2015-2018). *Territorios*, (43), 1-24.
<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7286>
- Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires* [Archivo PDF].
<https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-reg/Lin%7Deamientos-Estrategicos-para-la-Region-Metropolitana-de-Buenos-Aires.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Urbano (2022a). *Código Urbanístico*. Versión actualizada a 31 de diciembre de 2022. https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-03/2022.12.31_CU_Cuerpo%20Principal.pdf
- Secretaría de Desarrollo Urbano (6 de mayo de 2022b). *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
<https://buenosaires.gob.ar/noticias/ba-costa-el-plan-para-recuperar-la-costanera-de-la-ciudad>
- Smith, Harry & García Ferrari, María Soledad (Eds.) (2012) *Waterfront Regeneration - Experiences in City Buildings*. Editorial Routledge.
https://www.academia.edu/29942245/Waterfront_Regeneration_Experiences_in_City_building
- Trabucco, J. (2021). El Borde Río-Ciudad en el área central de Buenos Aires. Paisaje y proyecto arquitectónico. *Revista de integración y divulgación de trabajos científicos*, 1(1).
<http://revistadigital.ucu.edu.ar/index.php/secytucu/article/view/9>
- Universidad de Buenos Aires Facultad de Exactas (s.f.). *Costanera Norte - Reserva Ecológica Ciudad Universitaria*. UBA Exactas. <https://exactas.uba.ar/reservaecologica-cu/la-reserva/>
- van Roosmalen, P. (1997). London 1944: London Greater Plan en Bosma, K., y Hellinga, H. (Eds.), *Mastering the City: North-European Town Planning 1900-2000* (pp. 258-265), NAi Publishers/EFL Publications.
- Videla, E. (15 de octubre de 2001). Construirán siete accesos para llegar a la costa norte porteña. *Diario Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/2001/01-10/01-10-15/pag26.htm>
- Yin, R. (1994). *Case study research: design and methods*, Thousand Oaks, Sage Editions.

8. Anexos.

Anexo 1 - Imágenes del paseo costero de Costanera Sur ideado por Benito Carrasco.



Fuente: Diario La Nación - *Ayer y hoy. La increíble transformación de la Costanera Sur: de balneario popular a Reserva Ecológica.*



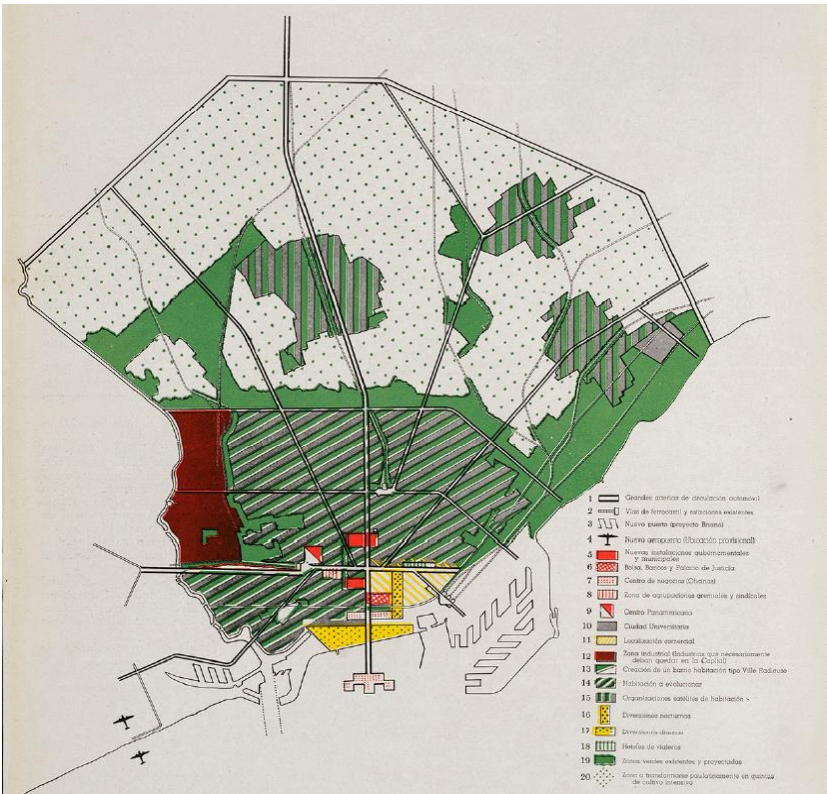
Fuente: Diario La Nación - *Ayer y hoy. La increíble transformación de la Costanera Sur: de balneario popular a Reserva Ecológica.*



Fuente: Diario La Nación - *Ayer y hoy. La increíble transformación de la Costanera Sur: de balneario popular a Reserva Ecológica.*

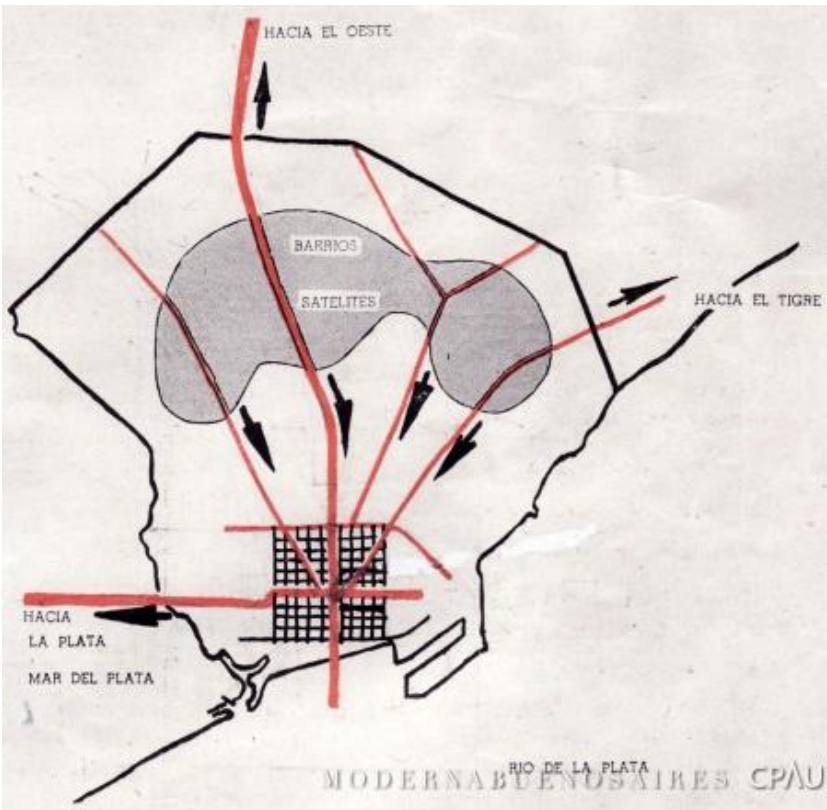
Anexo 2 - Esquemas del Plan Director para Buenos Aires (1937).

Esquema general de Plan Director:



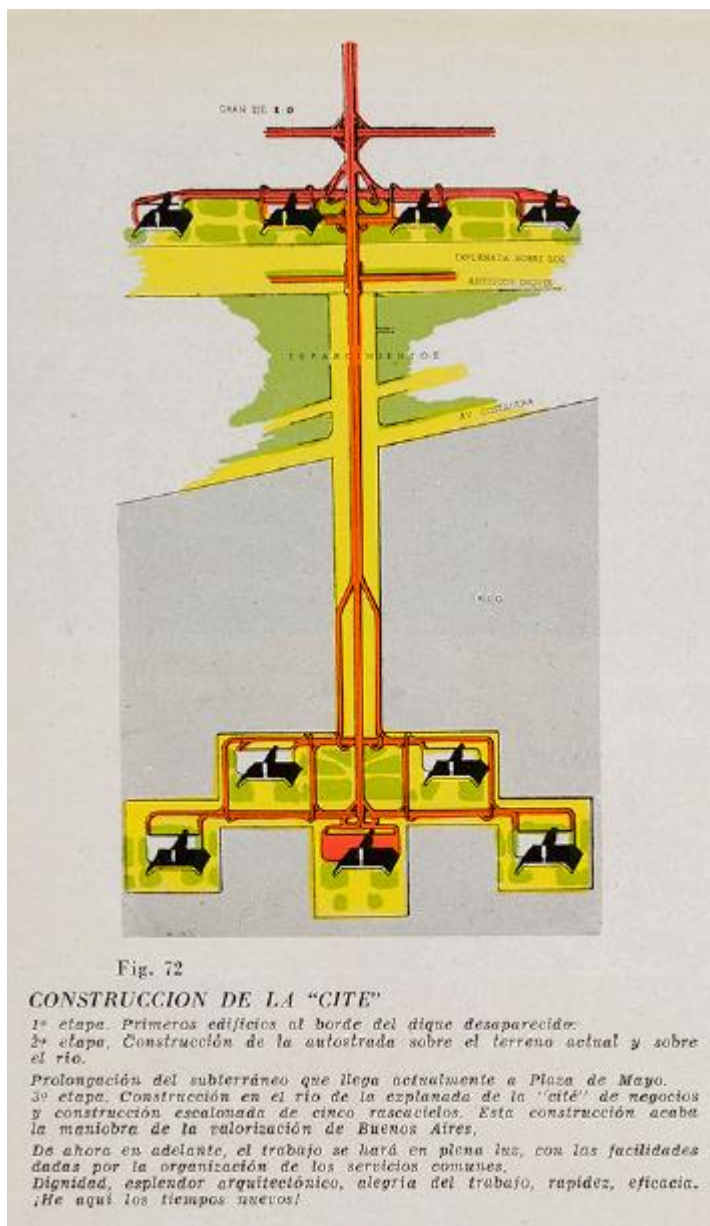
Fuente: La arquitectura de hoy - *Plan Director para Buenos Aires*.

Esquema de sistema de transporte:



Fuente: Moderna Buenos Aires - *Plan Director para Buenos Aires*.

Cité des Affaires:



Fuente: La arquitectura de hoy - *Plan Director para Buenos Aires*.

Anexo 3 - Proyecto de desarrollo de la costa norte del Ministro Pistarini.

Plano de proyecto para Costanera Norte desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas:



Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición*.

Imagen del proyecto de Aeroparque y de Balneario Sur para Costanera Norte.



Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición*.

Anexo 4 - Imágenes de aerostación en Costanera Norte.

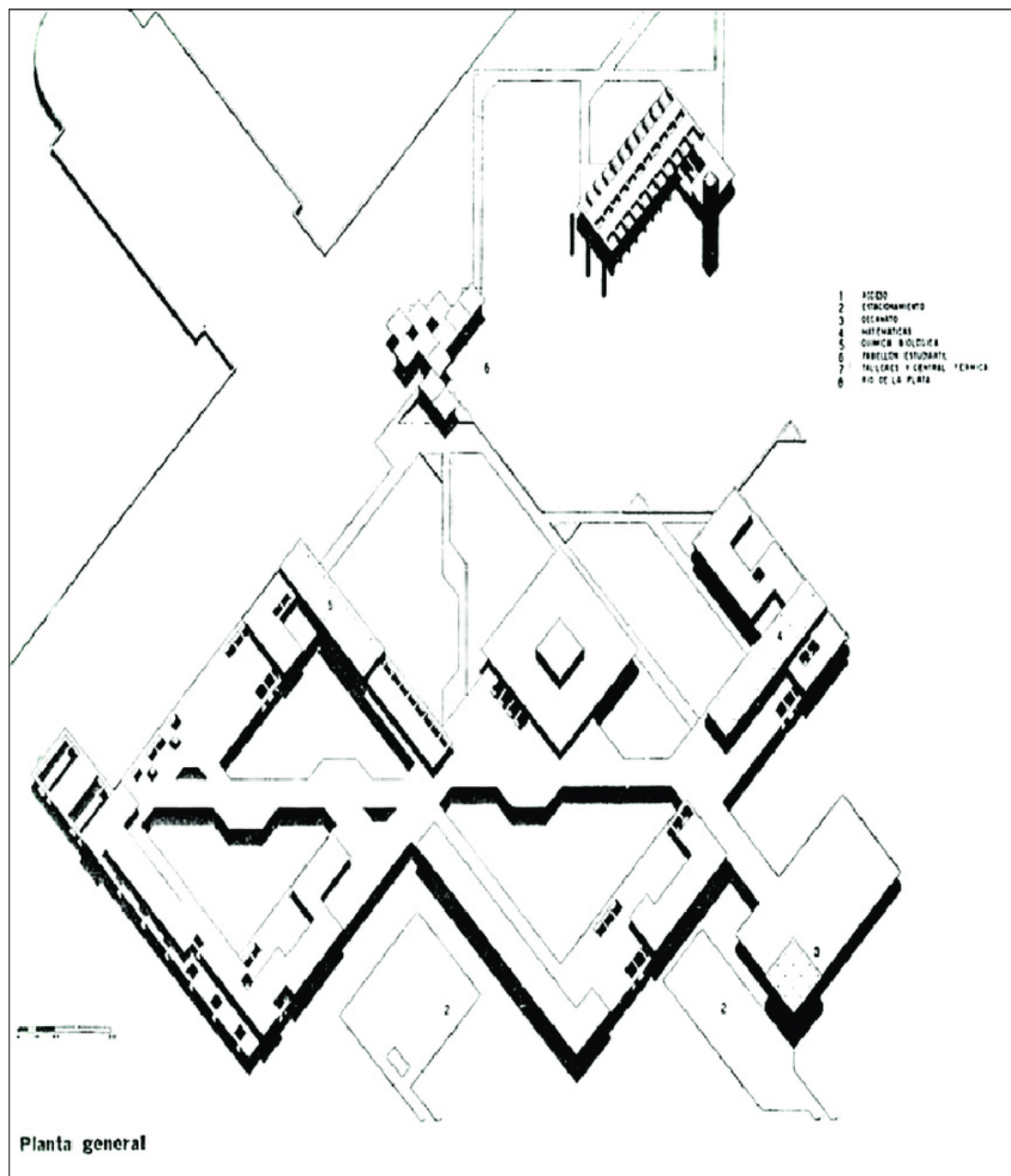
Aerostación desde la Costanera.



Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición.*

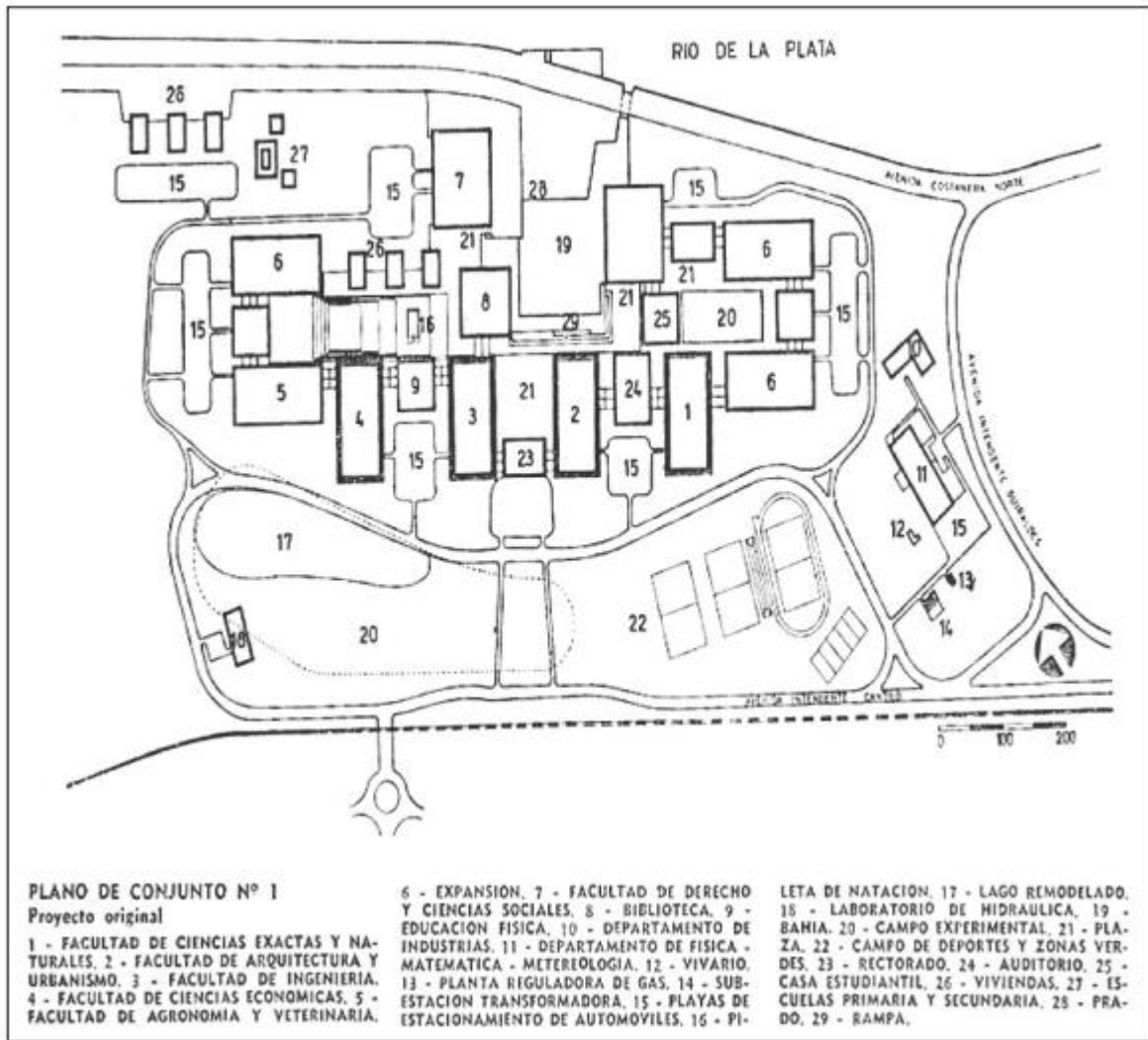
Anexo 5 - Planos de distintas propuestas para Ciudad Universitaria.

Proyecto maestro ganador del concurso para Ciudad Universitaria, planta general. Propuesta de Francisco Rossi, Raúl Rossi, Elio Vivaldi, Enrique Massarotti (arquitectos) y Florencio Alvo.



Fuente: Romero, Lucía y González Bracco, Mercedes - *La creación de Ciudad Universitaria de Buenos Aires (1958-1966)*.

Plan maestro para Ciudad Universitaria de Eduardo Catalano y Horacio Caminos.



Fuente: Romero, Lucía y González Bracco, Mercedes - *La creación de Ciudad Universitaria de Buenos Aires (1958-1966)*.

Anexo 6 - Imágenes del Aeroparque ampliado con la utilización del edificio racionalista del Balneario Sur de Costanera Norte.



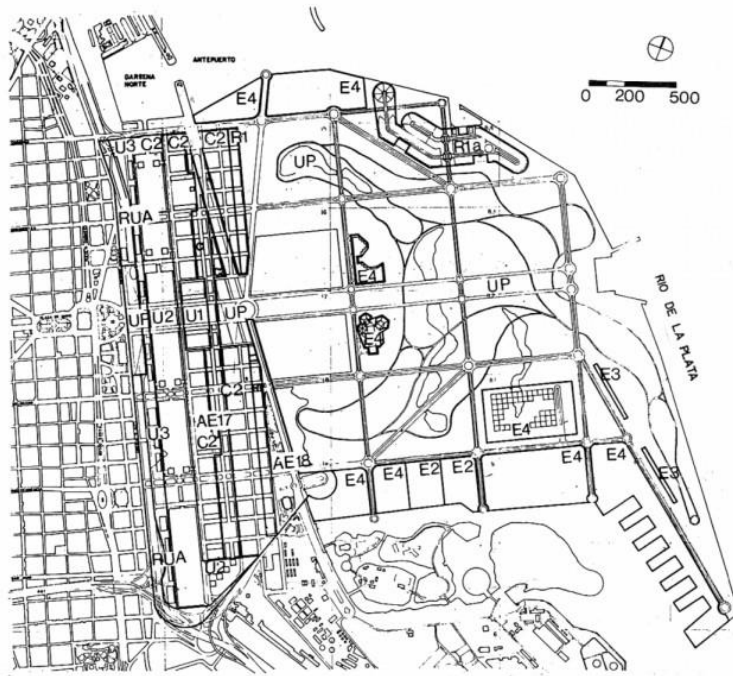
Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición.*



Fuente: La Gaceta Aeronáutica - *Aeroparque: El progreso y la demolición.*

Anexo 7 - Esquemas relacionados con proyectos de Extensión del Área Central de Buenos Aires.

Esquema zonificación de usos:



La zonificación en distritos

A los efectos de ordenar y jerarquizar el desarrollo, se ha zonificado el área en cinco distritos urbanos, los que a su vez se subdividen en un número determinado de subdistritos. Ellos son:

C Distritos Centrales: C1 Área Central; C2 Centro principal.

R Distritos residenciales: R1 a Residencial densidad media baja; R2 Residencial alta densidad.

U Distritos de urbanizaciones determinadas:

U1 Plaza Central; U2 Torres en los diques;

U3 Reciclaje de edificios de los depósitos;

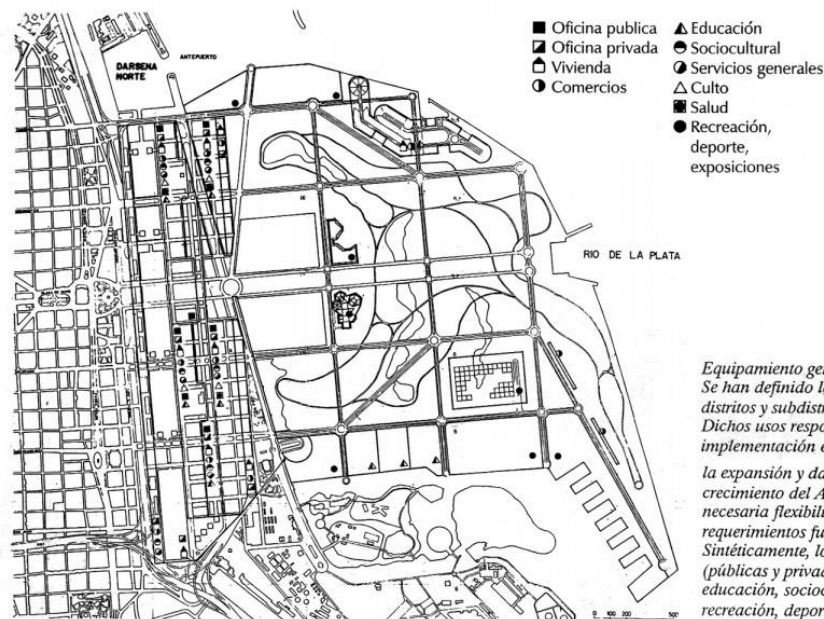
Up Espacios verdes de uso público.

E Distritos de equipamiento: E2 Equipamiento educacional; E3 Equipamiento local funciones de servicio; E4 Equipamiento especial (seguridad, deportes, exposiciones, cultura).

AE Distritos arquitectura especial: AE17 Ambito de preservación (edificios característicos existentes); AE18 Ambitos preservación (Costanera Sur y sus equipamientos).

Fuente: Observatorio Metropolitano -1980 - *Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires* - EAC.

Esquema ubicación equipamiento:



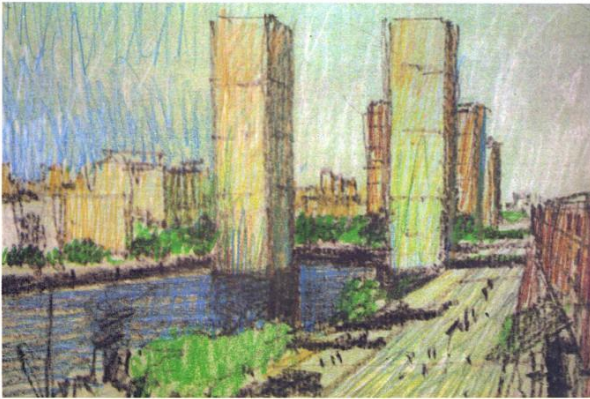
Equipamiento general

Se han definido los usos para cada uno de los distritos y subdistritos en que se zonificó el área. Dichos usos responden a los programas de implementación estudiados, definen el carácter de la expansión y dan satisfacción a las demandas de crecimiento del Área Central. Asimismo otorgan la necesaria flexibilidad para ajustarse a los requerimientos futuros.

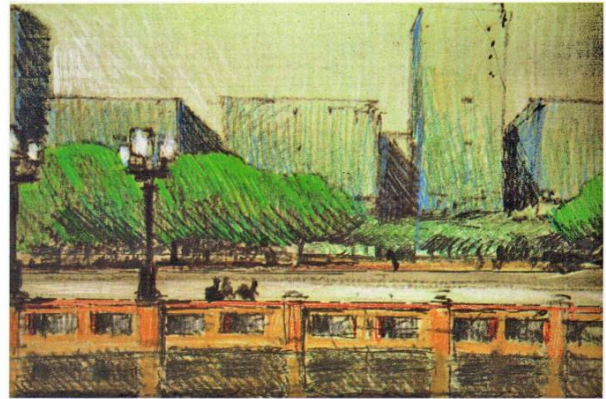
Sintéticamente, los usos dispuestos abarcan: oficinas (públicas y privadas), viviendas, comercio, educación, sociocultural, servicios generales, salud, recreación, deportes, exposiciones.

Fuente: Observatorio Metropolitano -1980 - *Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires* - EAC.

Croquis de idea de conjunto de proyecto.



Cuatro pares de torres se ubican en el espacio de los diques. Son los únicos edificios de gran altura del área de expansión. Los 84.000 m² de cada una de las torres con sus 130 m de altura fija darán respuesta a la demanda de grandes edificios para los requerimientos de las funciones terciarias. Su magnitud otorga escala urbana al amplio espacio de los diques, a la vez que el mismo permite la ubicación de estos edificios de gran envergadura sin interferencias con las áreas urbanas que lo rodean.



*La presencia de la antigua Costanera Sur
El espacio de la antigua Costanera Sur, formado por sus alineaciones de árboles, sus elementos arquitectónicos e incluso la presencia del agua sobre su antiguo murallón, se ha preservado en el proyecto por considerar que el mismo forma parte de la memoria histórica de la ciudad.*

Fuente: Observatorio Metropolitano -1980 - *Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires - EAC.*

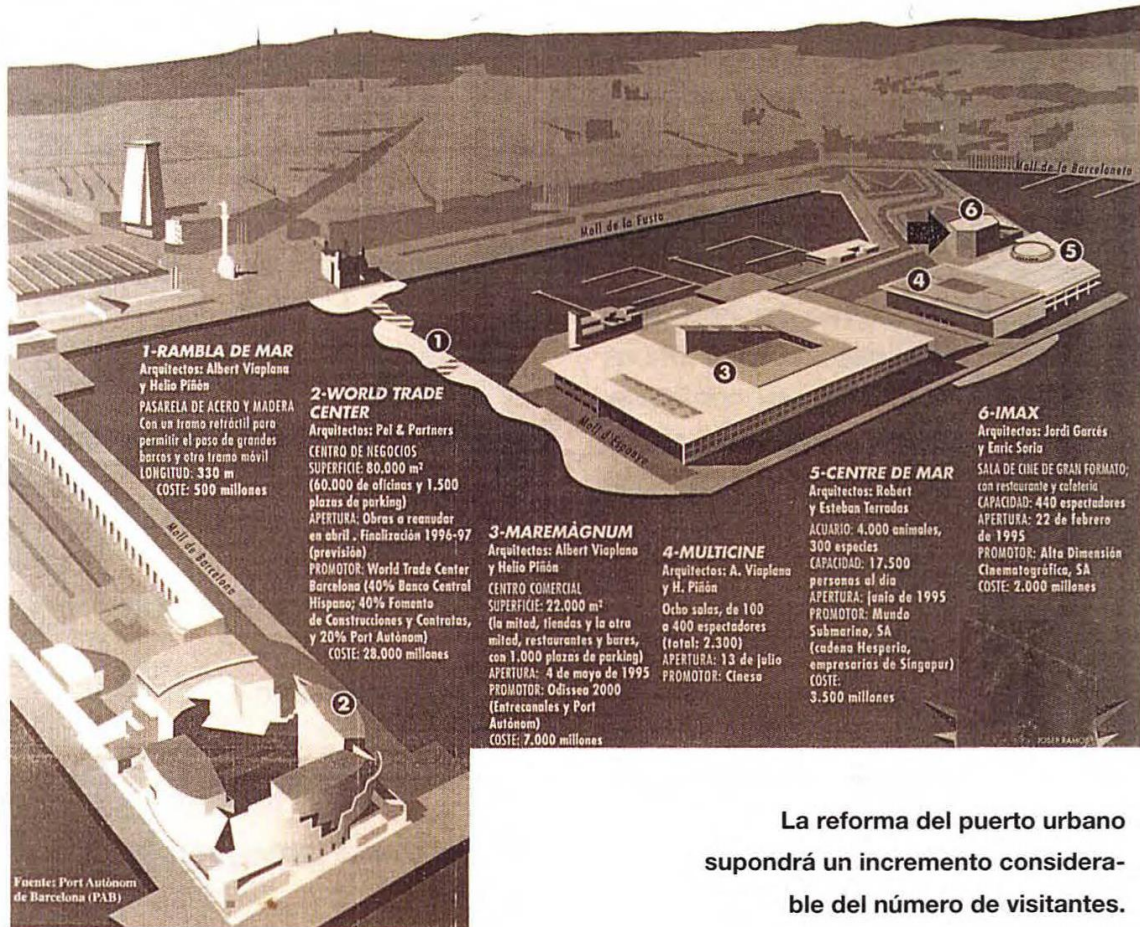
Anexo 8 - Usos de los solares según el área de actuación de la LDDC.

	Áreas de actuación				
	Surrey Docks	Wapping and Poplar	Isle of Dogs	Royal Docks	Total
Usos de los solares					
Solares con propuesta de remodelación/construcción realizada o compl. .	72	100	97	35	304
Solares disponibles (B)	9	18	41	0	68
Solares a la espera de estar	3	4	13	18	38
Total.....	84	122	151	53	410
Usos de los solares (A)					
Oficinas,	2	22	97	1	122
Residencial de lujo	29	36	0	10	75
Mixto oficinas/residencial de	7	12	0	0	19
Residencial de lujo/comercial	7	11	0	0	18
Viviendas sociales	16	1	0	1	18
Equipamientos sociales	7	8	0	8	23
Nuevas industrias	2	1	0	7	10
Centros comerciales	2	8	0	5	15
Otros	0	1	0	3	4
Total.....	72	100	97	35	304

Fuente: Paniagua Mazorra, A. y Tarancón Rico, O. P. - *Decadencia y recuperación de áreas urbanas: el caso de Londres*.

Anexo 9 - Reformación del Port Vell de Barcelona.

Disposición de edificios en reforma del Port Vell.



La reforma del puerto urbano
supondrá un incremento considera-
ble del número de visitantes.

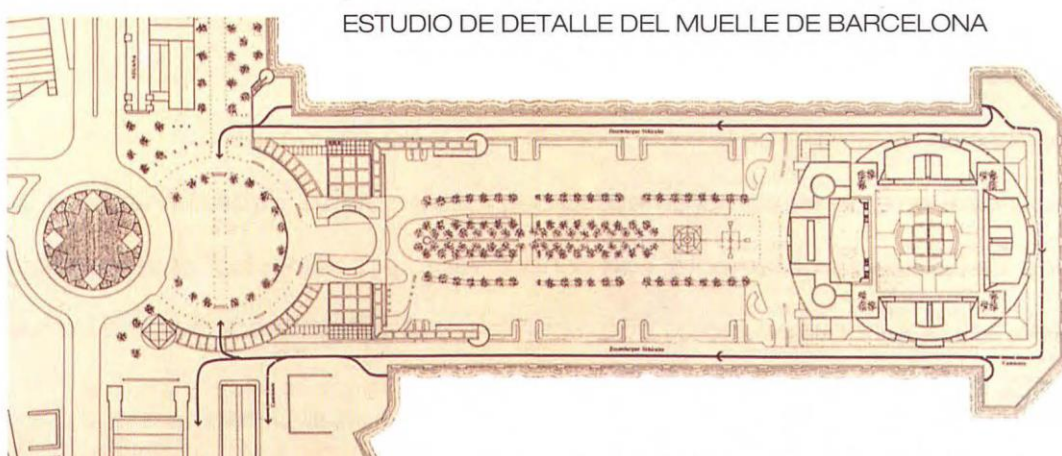
La Vanguardia. Febrero de 1995.

Fuente: Font, Antonio - *Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana.*

Detalle del sector del puerto denominado Muelle de Barcelona:



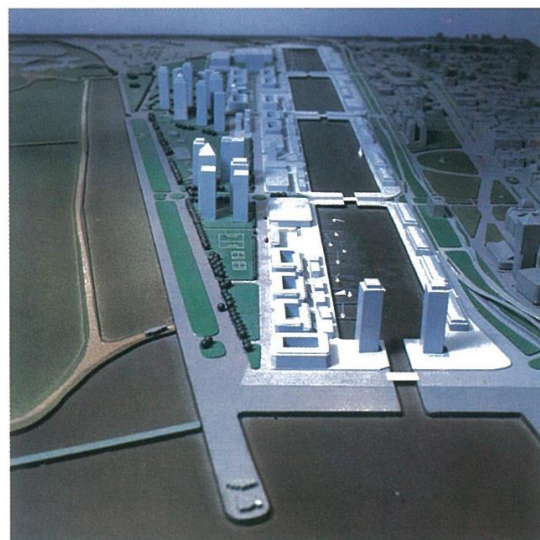
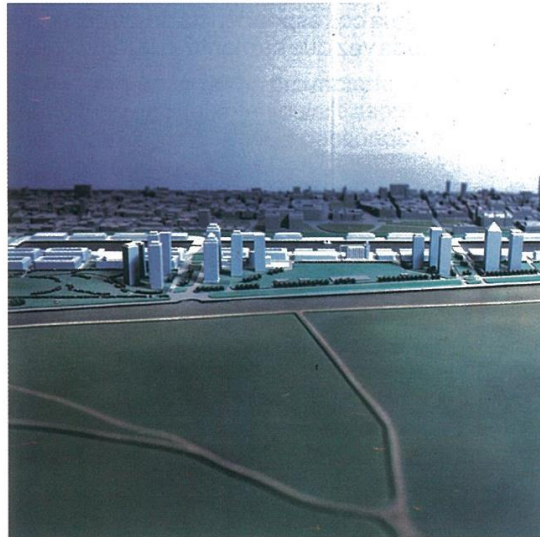
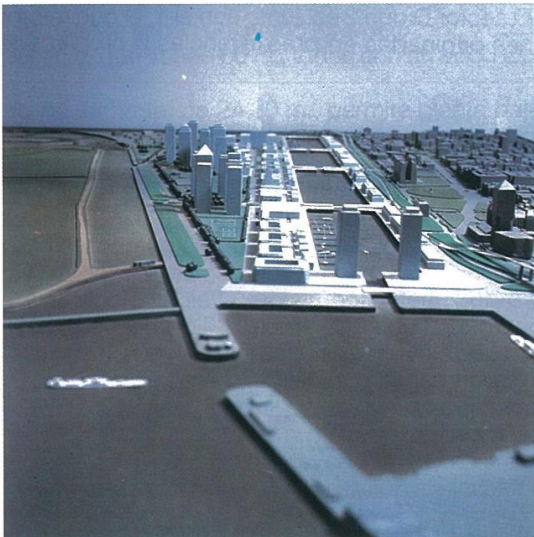
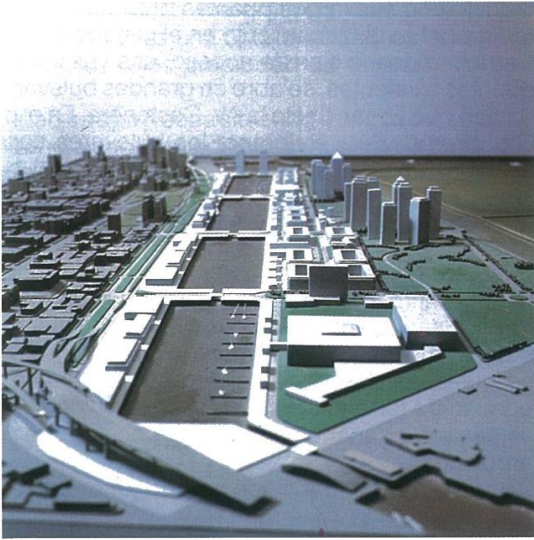
En el Muelle de Barcelona está previsto consagrar 60.000 metros cuadrados a actividades terciarias.



Fuente: Font, Antonio - *Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana.*

Anexo 10 - Urbanización Antiguo Puerto Madero.

Masterplan para la urbanización de Puerto Madero.

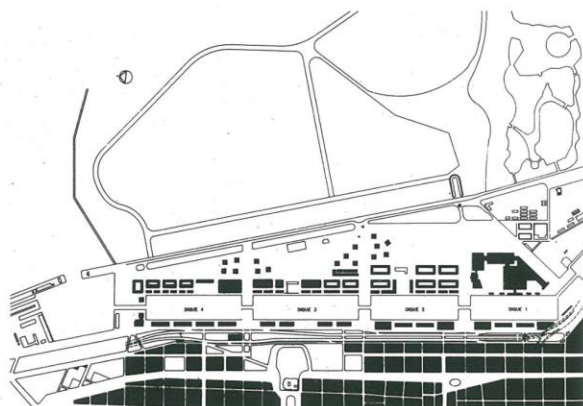


Fuente: Revista Arquis - *Urbanización Antiguo Puerto Madero*.

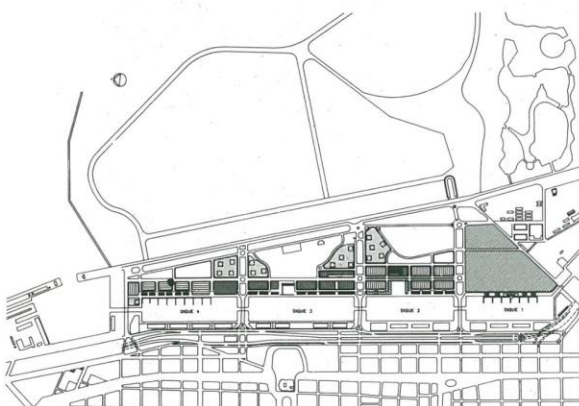
Esquemas sobre Urbanización Puerto Madero:



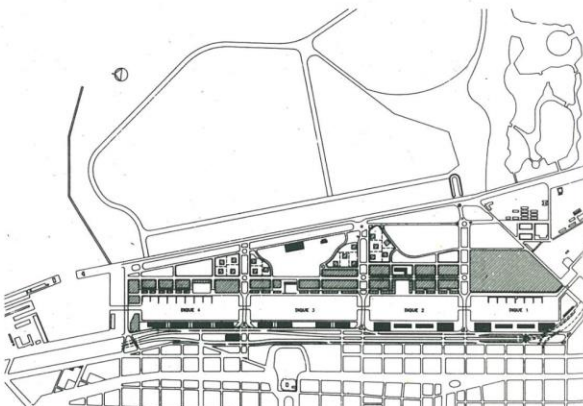
Áreas verdes



Fondo y figura con la ciudad



Usos del suelo



Subdivisión

Fuente: Revista Arquis - *Urbanización Antiguo Puerto Madero*.

Anexo 11 - Ubicación Reserva Ecológica Ciudad Universitaria – Costanera Norte.

Reserva Ecológica Costanera Norte



Fuente: Gómez, S. - *Reserva Ecológica Costanera Norte: a seis años de la ley que la creó, no hay obras y es insegura.*

Anexo 12 - Espacios públicos en BA Costa.

Parque Memoria AMIA.



Fuente: Secretaría Desarrollo Urbano (SECDU). - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

BA Playa o Parque Costero BA.



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

Intención de proyecto del Parque del Vega.



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

Anexo 13 – Parque Carrasco y Parque Salguero o Parque del Golf.

Parque Carrasco.



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

Parque Salguero.



Fuente: SECDU. - *BA Costa: el plan para recuperar la costanera de la Ciudad.*

Anexo 14 – Costa Urbana.

Intención proyectual.



Fuente: Obiol, L. - *El proyecto ganador para el parque público Costa Urbana.*

Intención proyectual.



Fuente: Obiol, L. - *El proyecto ganador para el parque público Costa Urbana.*

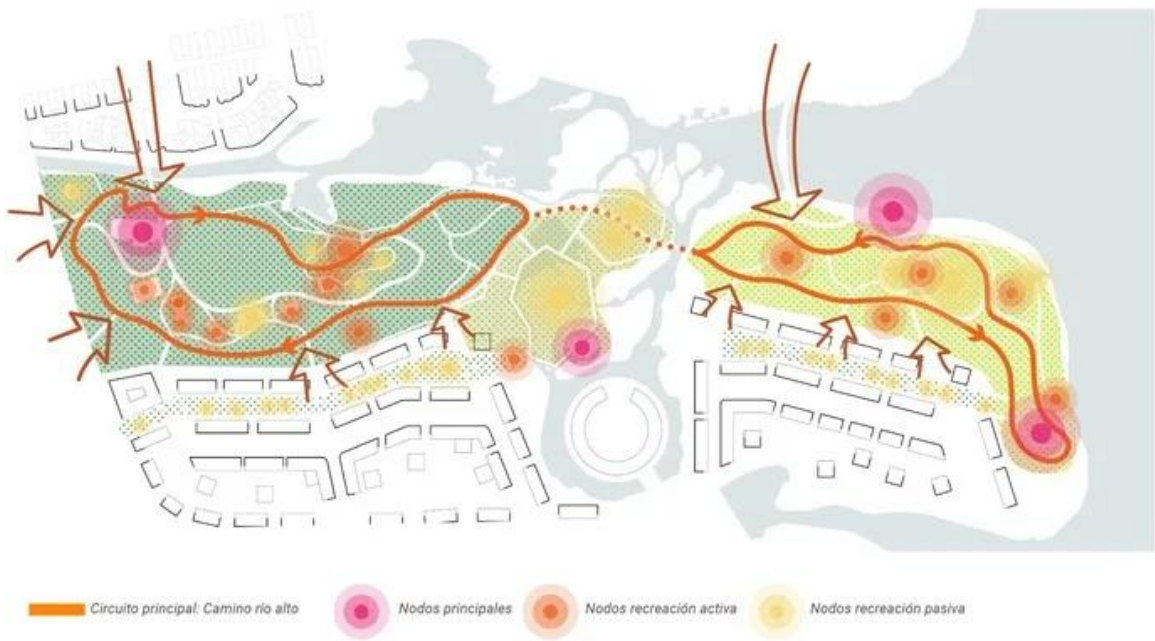
Áreas verdes Costa Urbana.



Áreas verdes

Fuente: Obiol, L. - *El proyecto ganador para el parque público Costa Urbana*.

Esquema de usos y activación.



Usos y activación

Fuente: Obiol, L. - *El proyecto ganador para el parque público Costa Urbana*.

Anexo 15 – Paseo del Bajo.

Tramo soterrado - vista aérea.



Fuente: elaboración propia.

Integración espacial.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de abril de 2021.

Anexo 16 – Cruces en autopistas Cantilo, Lugones e Illia.

Cruce para peatones y ciclistas en puente Cantilo.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce vehicular a la altura de calle Echeverría.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce en Puente Labruna.

Espacio mínimo para peatones. Ciclistas comparten carril con vehículos.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce debajo de la autopista Illia en Salguero.

Veredas en mal estado, falta de iluminación y entorno inseguro.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce de debajo de ferrocarril y luego cruce por autopista.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce en Sarmiento.

Cruce de bajo de línea de ferrocarril.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce vehicular.

Vehículos circulan a gran velocidad. Se puede observar un único cruce largo y laberíntico para peatones y ciclistas.



Fuente: Elaboración propia.

Cruce para peatones y ciclistas.



Fuente: Elaboración propia.

Anexo 17 – Equipamiento urbano sobre Costanera Norte.

Clubes concesionados de participación privada.



Fuente: Elaboración propia.

Ciudad Universitaria.



Fuente: Elaboración propia.

Aeroparque.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de septiembre de 2023.

Parque temático Tierra Santa.



Fuente: Elaboración propia.

Espacios concesionados para Distrito Joven - espacios gastronómicos, locales bailables, salones de eventos.



Fuente: Elaboración propia.

Anexo 18 – Plano de Usos en el Borde Costero.



Fuente: elaboración propia. Plano base adaptado de [Mapa de Buenos Aires, Argentina en Google Earth, recuperado el 13 de abril, 2023].

Anexo 19 – Nuevos parques en Costanera Norte.

Parque de los Niños.



Fuente: Elaboración propia.

Reserva Ecológica Costanera Norte.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de febrero de 2023.

Plaza Memoria AMIA.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de noviembre de 2023.

Parque de la Memoria.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de enero de 2017.

Parque del Vega.



Fuente: Elaboración propia.

Parque Carrasco.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de abril de 2024.

Parque Salguero.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de octubre de 2023.

Anexo 20 – Espacios concesionados en espacios públicos en Costanera Norte.

Mandarine Park en Parque Salguero.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de julio de 2014.

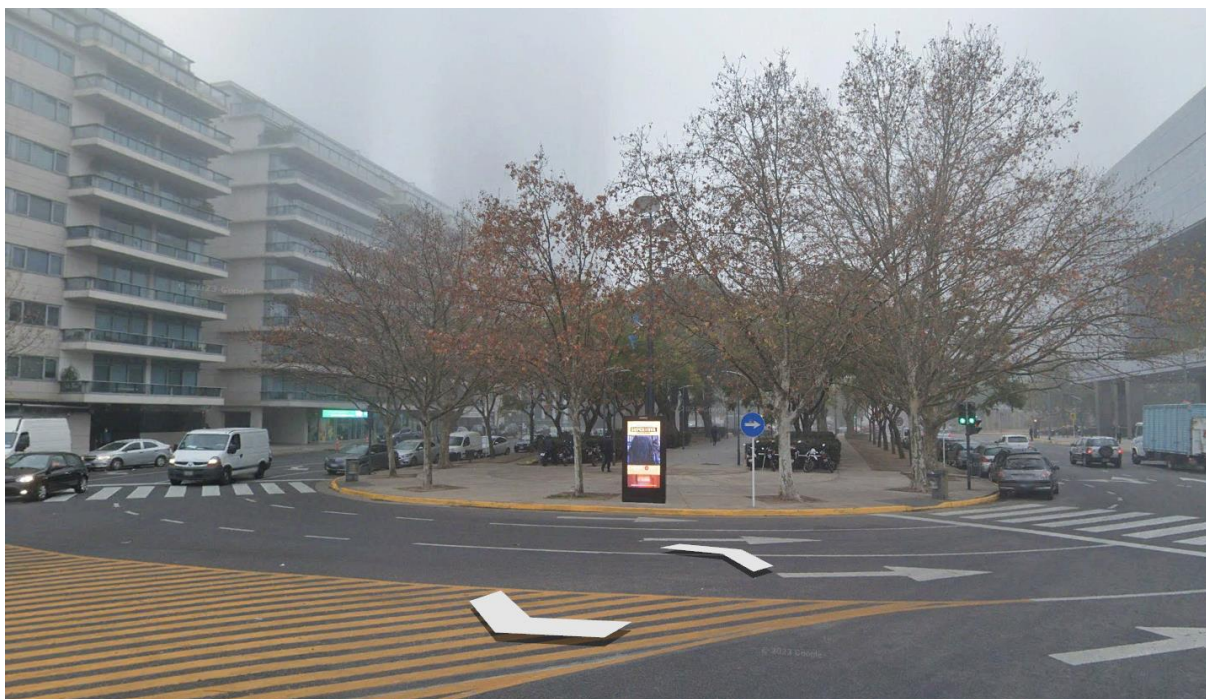
Pachá en Parque Saint Tropez.



Fuente: Elaboración propia.

Anexo 21 – Espacio urbano en Puerto Madero.

Boulevard Macacha Güemes.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de julio de 2022.

Boulevard Rosario Peñaloza Vera.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de agosto de 2022.

Boulevard en Calle Juana Manso.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de junio de 2023.

Calle peatonal próxima a los diques.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de mayo de 2021.

Puente de la Mujer, por Santiago Calatrava.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de mayo de 2021.

Edificios dock



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de noviembre de 2021.

Edificio Aleph, diseñado por el arquitecto británico Norman Foster.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de junio de 2023.

Torres YPF, obra del arquitecto argentino Cesar Pelli.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de junio de 2023.

Alvear Tower, obra del estudio de arquitectura Pfeifer-Zurdo.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de agosto de 2022.

Harbour Tower, en construcción, obra del arquitecto uruguayo Carlos Ott junto con el estudio Urgell-Penedo-Urgell.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de junio de 2023.

Torre Madero Office, obra del arquitecto Mario Roberto Álvarez.



Fuente: Mapa de Buenos Aires street view, Argentina en Google Earth, recuperado de junio de 2023.

Anexo 22 – Entrevista con informante clave.

Para esta investigación se han realizado a dos entrevistas de carácter semiestructurado a informantes claves que representaron diferentes perspectivas del proceso que estudiamos. Se trabajará con informantes de distintas base educativa, pero especializados en el sector urbano que es de nuestro interés:

Informante	Perfil
Informante clave 1	Doctor en Ciencias Biológicas de la Universidad de Buenos Aires. Investigador del CONICET. Es asesor, consultor y evaluador de organismos oficiales y privados en temas relacionados con Ecología Marina y Gestión Costera.
informante clave 2	Arquitecto, empleado del Gobierno de la Ciudad en la el programa BA Costa.

Entrevista con informante N°1 - entrevista tomada el 2 de agosto de 2022 en la Ciudad de Buenos Aires:

Entrevistador (EN): Bueno, te aclaro que esto es una entrevista de tipo semi-estructurada. O sea, si bien yo tengo acá un cuestionario, no me voy a guiar enteramente por el cuestionario. A su vez, te anuncio que esta entrevista será grabada y desgrabada como fuente de información para el trabajo final.

Informante clave (IC): Perfecto, no hay problema.

EN: Bueno, la primera pregunta es, ¿hace cuánto que investigás y trabajás con el borde costero de la ciudad?

IC: En el borde costero de la ciudad, mira, aproximadamente unos 10, 15 años más o menos. No fue mi tema inicial, yo empecé trabajando más en ciudades marítimas, que son más sencillas,

tienen una dinámica más sencilla. Y una vez que entendí cómo funcionaba una ciudad costera, sobre todo balnearia, que tiene una única actividad y que, por lo tanto, tiene una forma de crecimiento particular, empecé a abordar el tema del AMBA, el Área Metropolitana de Buenos Aires, que es mucho más complejo.

EN: ¿Y cómo nació tu interés por el borde costero, justamente?

IC: La verdad que fue un poco a demanda, porque me vinieron a consultar ONGs y gente de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires. Estaban trabajando en esos temas y necesitaban una visión desde la gestión costera integrada. Entonces, a partir de mi experiencia, me invitaron a ver lo que estaban haciendo y, a partir de ahí, empezaron a invitarme en ese tema.

EN: ¿Y cuál es tu diagnóstico? A ver, no te voy a pedir a hacer un diagnóstico super elaborado, pero ¿cuál es más o menos tu diagnóstico de la situación actual del borde?

IC: Bueno, es una franja de territorio sobre la que convergen muchos intereses, hay muchos intereses económicos, por un lado, y que tensionan o ponen en crisis el tema que se trata de una franja de dominio público. Y lo que hay de conflicto más grave es entre mantener la franja costera dentro del dominio público y asignarlo a actividades y usos que sean públicas, o privatizarlos de alguna manera, a través de concesiones, o a través de ocupación, digamos, efectiva, ya sea con actividades que probablemente no dependen de la costa y se podrían localizar en otro lugar. De ahí creo que viene ese conflicto que históricamente no es tan viejo, es relativamente reciente. Tendría unos treinta años más o menos.

EN: ¿Y cuáles son los puntos sobre los que se deben mejorar y cuáles son los que hay que mantener que actualmente funcionen?

IC: Mirá, mi mirada es más bien técnica, yo trato de analizar cuáles son los actores, qué es lo que proponen, cuáles son sus intereses y cómo entran en conflicto. En lo personal, digamos, creo que lo más importante es mantener el dominio público y asignarles funciones operativas que en lo posible mantengan los servicios ecosistémicos y la calidad única, digamos, de la interfase. Porque las condiciones que se dan en la interfase costera no existen en ninguna otra parte de la ciudad, por lo tanto, uno debería valorizarlas. De hecho, hay muchas ciudades que lo valorizan porque el frente costero es como su carta de presentación, entonces privatizarla o ponerle barreras arquitectónicas o hacer que sea inaccesible, como en muchos lugares es una forma muy pobre, si querés, de gestionar la cosa.

EN: Perfecto, sí, comparto, comparto en eso. Después voy a abordar el tema de accesibilidad, que es un tema crítico para mí. Pero ahora, ¿cuáles son las principales diferencias que encontrás entre Costanera Norte, Costanera Sur y la zona portuaria, que es como el nexo entre las dos?

IC: Mirá, en realidad tienen una historia compleja todas. Empecemos por la zona portuaria. Yo en principio no estoy en contra de que el puerto esté en Buenos Aires y quede donde está. Me parece que, al contrario, históricamente siempre le ha dado valor a la Ciudad, le ha dado una actividad económica que a la ciudad le suma. Si bien hoy no gestiona la Ciudad el puerto, evidentemente deberían llegar a algún tipo de acuerdo donde la Ciudad comparta o reciba parte de las rentas que el puerto está generando. Yo creo que eso funciona. Pero después, yo no estoy en contra de que el puerto se quede ahí, no estoy a favor de mover el puerto. Salvo que sea por cuestiones de operativas del puerto en sí, pero no porque la ciudad quiera ocupar esos territorios, porque la verdad que no se justifica.

Ahora, a partir de ahí, mi mirada es que la ciudad avanzó, al contrario de lo que piensan los arquitectos, me parece que la ciudad avanzó sobre la costa, y no que... O sea que el problema fue la ciudad avanzando, no en sí otro proceso, no pasó al revés. Y avanzó, digamos, de una mala manera, porque avanzó con vías rápidas, generando esas barreras que comentábamos antes, que hacen que parezca como una zona que no tiene proyecto futuro, parecía como que no tiene un proyecto claro.

En la zona sur, lo que yo veo es que Puerto Madero, de alguna manera, instaló una gran área residencial, que no existía, en terrenos que eran públicos, pero al existir la costanera sur y mantenerse esa parte como área pública en directo contacto con el río, no la veo especialmente perjudicial en tema de la interfase. Podemos criticar si Puerto Madero cumplió con los objetivos que tenía, se iba a tener asignada mayor cantidad de área recreativa, sigue siendo una especie de barrio bastante particular.

EN: Con dificultades de acceso, de transporte público, la escala también se puede debatir.

IC: La escala está completamente desproporcionada. Es más, yo estaba paseando este fin de semana, y si vos sos un peatón, pasás por muros, son como grandes corredores vacíos de toda la ciudad, o con muros que rodean a los edificios, o sea, muy, muy desolador. Entonces caminás entre paredones, no parece la ciudad, te tenés que mover con vehículos. Vos querés llegar a la costanera, tenés el acceso, pero, no sé, yo de noche no voy por ahí, pero no es una zona... No, no te invita a caminar. Uno esperaría alguna cosa un poquitito más...

EN: La zona más amigable es la zona de los decks.

IC: Sí, sí. Sí, está bien, pero no era lo que uno esperaba encontrar ahí en esa zona. De cualquier manera, asumiendo eso, sigue habiendo una Costanera histórica, que ahora la enrejaron. No sé si pasaste por ahí, está llena de rejas, las rejas están cerradas, no podés llegar al borde, o sea, algo que históricamente siempre fue llegar hasta abajo, tocar el agua, viste, ahora no lo es. O sea, hay un montón de... Está muy descuidado, los carritos que aparecen ahí, no les están pidiendo ni siquiera tener pintados los carteles, está como... Todo ese paseo que hicieron de estatuas deportivas están rotas, descuidadas, me pareciera como que implícitamente lo están dejando ir abajo. Eso es una cosa bastante criticada, porque la verdad es que justo esa zona, es una zona donde la gente se apropia y va a pasar el fin de semana, se llena de gente. Así que en Costanera Sur pasa eso.

En Costanera Norte también es una sumatoria de estos proyectos individuales que no terminan de estar integrados, que no terminan de tener continuidad y que tampoco te invitan a acercarte. Es mucha concesión privada.

Uno dice, bueno, puede haber actividades, vos tenés que concesionarlas, yo te digo, no estoy en contra de las concesiones, siempre que estén al servicio de la recreación, de disfrutar del paisaje, me da la impresión a mí de que van ocupando espacios que van quedando libres, sin ningún proyecto a mediano plazo, ni directrices ni nada. Bueno, tengo un espacio vacío, metemos algo, eso es un poquito el problema.

EN: Bueno, y en ese sentido, ¿qué opinás de este nuevo proyecto que lanzaron de Buenos Aires Costa y que trata de crear un espacio integrado, verde, continuo, que conecte y que le vuelva a dar vida a toda la Costanera?

IC: Lo venden así, pero cuando vos lo mirás, no va a ser así, lo que están proponiendo no es eso. Volvemos a lo mismo, distintos proyectitos donde hay espacio. Mirá, en realidad tendría que haber una especie de plan maestro, ni siquiera con detalles, sino con qué actividades se pueden ubicar en determinadas zonas y recién después ahí llamar a los privados a que instalen esas actividades o esas instalaciones. Pero acá se da al revés, esperan que los privados vengán y nos propongan algo y los ubican.

Lo que es, digamos, no sé cómo calificarlo, es el tema del Tiro Federal. Lo pusieron ahí, no tiene absolutamente nada que ver con la costa. Estás obligado a pasar para ir al Parque de los Niños, es eso, no... Digamos, es una concesión que privatizó un área que podría tener otra

función y no tiene ninguna justificación de ninguna índole. Es un ejemplo de la falta de visión que es lo que tendría que ser una costa ciudadana.

EN: Perfecto, perfecto. ¿Cuáles crees que fueron las principales ideas o referencias que influyeron en la conformación del actual borde? Yo creo que, como ya decías antes, más o menos 200 años de historia y son millones y millones de cosas, capaz nunca hubo solo una.

IC: Mirá, históricamente la costa era una cosa, un área marginal. Un área que no tenía, digamos... Era un área marginal y era un borde perdido. Ahí había, digamos, había villas, había una zona que no tenía valor. Al contrario, una zona hasta completamente marginal. De hecho, por ejemplo, en la Ciudad Universitaria hubo tres villas sucesivas y se volvió a formar otra. Entonces, esa marginalidad se mantuvo.

Desde los noventa en adelante, si querés un poquitito antes, empezó a haber mucha demanda por el borde costero. A partir de los emprendimientos inmobiliarios, con la idea de que tener una vista al río sube el valor de la propiedad. A todos nos encanta tener una vista al río, una vista al mar. Ahora, la cuestión no es esa. Es que yo puedo tener esa vista al río, pero no necesariamente... Puedo tener la vista y el panorama, pero no afectar la franja costera. Entonces, me parece que ahí lo que ha primado han sido intereses inmobiliarios a partir de la década del noventa, pero antes había esta sensación de que había un espacio vacío y que había pujas por ocuparlo. Porque, si vos te vas a la década del cincuenta, Ciudad Universitaria también no tendría que estar ahí necesariamente.

Me encanta que esté, no hay ningún problema, pero pensá que está ahí porque era un terreno baldío y en la puja entre todas las instituciones estatales se fueron repartiendo distintos espacios. Hospitales, viste, hay un montón de cosas juntas en ese terreno.

EN: Un poco siguiendo el plan de Le Corbusier que era, bueno, vamos a hacer la ciudad por sectores. Acá se estudia, acá se trabaja, acá se vive. Un poco eso y bueno, el estudio quedó en esta zona que estaba libre.

IC: Sí, exactamente. Me mencionas el plan de Le Corbusier. Yo miré el plan de Le Corbusier. Menos mal que no se hizo. Por suerte en Buenos Aires conozco la idea que tenía, la verdad que a mí no me gusta particularmente porque no valoriza la costa, sigue siendo, sigue estando pensado desde la ciudad y no, no... digamos, no considera que la costa es un ámbito particular y que hay que preservar las condiciones lo más naturales posibles.

Así que te digo, los intereses que hubieron fueron muy variados. Hasta la década del 80, digamos, el espacio vacío. Y a partir de la década del 90 la puja por el paisaje.

EN: Ahí también empieza a ganar mucha participación los movimientos ambientalistas, digamos, ¿no? Porque es algo que ocurría en todo el mundo, esto de tratar de recuperar los bordes costeros no es solo en Buenos Aires.

IC: Sí, ahí pasa la transición de la visión desarrollista de poner mucha infraestructura, a pasar a la crisis del industrialismo y entrar con la visión ambientalista, eso es cierto. Gracias a eso se creó la costa, digamos, las Reservas, ¿no?

EN: Sí, la Reserva de Costanera Sur originalmente iba a ser otro centro económico de la Ciudad con más torres. ¿Cuáles creés que son las mayores dificultades que se enfrentan los proyectos que se proponen en el borde del río? ¿Por qué generan tanta controversia de alguna manera?

IC: El principal problema me parece que es por el tema de apropiación del dominio público. Ahí hay una apuesta muy fuerte porque la verdad que si uno lo piensa, las ONGs y todos los que han pensado en estas cosas, ven esa costanera como un área de ampliación, de... digamos, donde podés tener emprendimientos pero que valoricen... Uno habla de servicios ecosistémicos y a mí no es lo que más me gusta, pero es cierto que uno esperaría encontrar un lugar donde tengas un buen paisaje, donde tengas ejemplos de flora nativa, donde además puedas pasar el fin de semana, digamos que fuera el gran parque metropolitano de la ciudad que está faltando. Los grandes parques Palermo o el Parque Centenario se llenan de gente y la gente los aprovecha. La verdad estaría bueno que la costanera tuviera una oferta mucho más importante de la que tiene ahora.

EN: Perfecto. ¿Qué agentes deberían ser considerados para pensar este tipo de proyectos?

IC: Ahí tenés un problema porque hay un gran desbalance entre los intereses inmobiliarios, que vienen con grandes capitales y que tienen llegada directamente a las instancias más altas del gobierno y tenés las ONGs o los grupos ciudadanos que, por un lado, no tienen la misma incidencia, pero, por el otro lado, también si uno los mira objetivamente se pueden oponer gratuitamente a inversiones que son importantes. O sea, las empresas arriesgan mucho dinero, no importa si es del propio empresario. Hacen grandes inversiones y por ahí una ONG de cuatro personas se pone a empezar a poner trabas judiciales y lo hace gratuitamente, sin invertir ni perder nada. Ese desbalance debería ser gestionado por el Estado. La verdad que el Gobierno de la Ciudad debería considerar los intereses de ambas situaciones y nivelarla de alguna manera

y lograr una integración, no te voy a decir que conformes a todos porque eso prácticamente es imposible, pero sí que llegue a una situación que conforme los objetivos generales porque de alguna manera estas ONGs representan un gran sector de la población que por ahí no tiene posibilidad de participar, pero que cuando se encuentra en una situación así, muy crítica, efectivamente participa. Lo vimos en las audiencias públicas de Costa Salguero, fueron históricas en la cantidad de gente que participó. Entonces obviamente, aunque parecería que esas voces disidentes no tienen ninguna pérdida y pueden bloquear intereses sin dejar nada son muy representativas. No pueden chocar directamente, no pueden sentarlos a la mesa y que discutan porque no van a llegar a nada. El Gobierno de la Ciudad debería convocarlos, mediarlos, además de tener un proyecto propio. Actuar de intermediario y metabolizar o integrar esas opiniones y desarrollar una serie de directrices que pongan reglas claras, que se ejecutan reglas claras. De hecho, el Gobierno de la Ciudad lo hace porque el Plan Urbano Ambiental, la Constitución de la Ciudad tienen esas directrices, pero después cuando se van a aprobar los proyectos no las toman en cuenta.

EN: Claro, después, ¿cómo evaluás o calificás la accesibilidad de la ciudad al río?

IC: Tiene grandes problemas, grandes problemas. Mi visión es que fue la ciudad la que generó los problemas al avanzar sobre el asunto. El acceso al puerto es inevitable pero podría haberse diseñado de otra manera, ahora ya no tiene mucha solución. Hay que aceptar que hay problemas de accesibilidad. Se pueden diseñar distintas formas de acceso. Si vos querés llegar caminando al parque de los niños y es una travesía, tenés que pasar por las autopistas, es complicadísimo y hasta peligrosa. Se podría hacer si hubiera una intención de que el ciudadano aprovechara esos parques públicos, pero están pensados para que el tránsito sea rápido en una zona que por ahí no debería ser justamente por ahí el tránsito rápido. Es difícil de solucionar.

EN: La siguiente pregunta está relacionada con eso es: ¿qué cambios harías para mejorar esa accesibilidad?

IC: Yo no soy especialista en temas de transporte, pero, por ejemplo, una cosa que me pareció positiva es que todo el sector que hicieron frente a Casa Rosada, ahora podés pasar por un puente elevado y llegar directamente a Puerto Madero sin problema. Ese tipo de soluciones se podrían extender a otros lugares.

EN: Perfecto, ¿cuáles son, actualmente, los principales usos del suelo que hay hoy en el borde del río?

IC: Los principales, bueno el portuario es el más importante. Después hay usos recreativos, hay usos comerciales, está la Ciudad Universitaria, hay instituciones públicas, estoy pensando en toda la zona de relleno, desde Avenida Libertador hasta adelante. Están los bares, hay usos deportivos...ahora, me parece que, digamos, los problemas son los usos que no están específicamente dependientes de la costa esos son los que habría que limitar fuertemente y aprovechar los que realmente dependen de la costa. No estaría mal hacer, por ejemplo, un club municipal para veleros, para actividades náuticas, una escuela municipal con un muelle para que pudieras llegar desde el río, pero que no sea privatizado. El gran problema es que como no te podés bañar en el río, ese tipo de actividades que naturalmente uno esperaría encontrar, no son posibles. Entonces habría que solucionar también el tema de la contaminación del río.

EN: ¿Y a todo esto, qué papel juega el Aeroparque en la configuración actual del borde?

IC: Tiene también el capricho de haber metido en una zona vacía un Aeroparque. Bueno, para la ciudad es cómodo, sinceramente es muy cómodo estás a 5 minutos de cualquier lado. El Aeroparque tuvo unas consecuencias secundarias que no estaban previstas, pero que fueron muy buenas porque toda esa zona se preservó de otro tipo de ocupaciones. Necesitaba toda la reglamentación para la actividad aeronáutica que es muy estricta entonces ahí no hubo no hubo dificultades, fue casi el único sector de la costanera que vos ibas y durante muchas décadas estuvo siempre igual y además tenías acceso directo al río, sin concesión. Acordate que antes en los noventa estaba todo concesionado, estaba todo privatizado, había solamente un muelle para pescar y después no había mucho más entonces tuvo esa ventaja.

Yo no sé si el estacionamiento que están haciendo ahora es la mejor respuesta que podrían haber hecho, no estoy seguro no tengo ninguna opinión formal. Habría que ver también qué va a quedar arriba. Hay que ver si no privatizan algo, ponen un shop, no sabemos muy bien lo que va a pasar ahí. En principio el Aeroparque está ahí. Yo no sé si, digamos, tirar hacia atrás a veces es un poco difícil.

EN: ¿Cómo conviven los usos de infraestructura urbana con los usos recreacionales y de servicios? ¿Pueden convivir en el borde costero?

IC: Bastante mal porque no hay un plan para integrarlos. A mí tampoco me molesta, por ejemplo, la arquitectura industrial, me parece que hasta si está bien diseñada es parte del paisaje urbano no me molesta eso. O vos, ves la arquitectura de Riachuelo, ves que, en la época industrialista, ves que hay fábricas, en los que están en La Boca, los transbordadores y todo eso no me molesta. Pero que tengas, por ejemplo, esta empresa donde se hacían las columnas para

las autopistas está pegada a Costanera Sur, ahí está cerca de la Usina del Arte, pero de este lado de la autopista que vos desde la Costanera Sur podés ver ahí. En realidad, no está resuelta, hay cosas que no están resueltas. El problema con la infraestructura es que todo llegó hasta un punto y después se abandonó y eso se nota. Incluso en los muelles históricos, toda la parte histórica...

EN: Bueno, de alguna manera es como que son los restos, son lo que quedó de los ciclos macroeconómicos de Argentina. Capaz arrancaste un proyecto en un momento en el que estabas en alza, ahí se empieza a ir mal, dejás el proyecto, quedan ahí las ruinas, los restos a medio hacer...

IC: Ese es el problema, eso es lo que al final se termina notando que desmerece un área privilegiada. Sería bueno que no tuviéramos proyectos tan ambiciosos y que todo estuviera más dimensionado a capacidades reales.

EN: ¿Qué aporta el uso residencial, en general, a los bordes costeros?

IC: En términos generales, no tendría que hablar de la Ciudad de Buenos Aires. Podemos comparar dos cosas: San Isidro, la costa de San Isidro y la costa de Vicente López. Ahí tenemos usos residenciales, pero tenemos distinta visión sobre lo que es la costa. En San Isidro, ¿qué tenemos en la costa? Tenemos usos residenciales muy antiguos, del siglo XIX. Ahora cuando vas a los lugares, a los miradores históricos o viste ese paseo en la bajada de la barranca de Lima, no me acuerdo como se llama, que hay varios barcitos. Cerca de la iglesia vos vas caminando y tenés como varios miradores: hay un mirador que tiene una bajada de zigzag, hay otro mirador que tiene un águila, que fueron tradicionalmente puntos así hasta turísticos. Todos los frentistas de esos sectores, lograron que se pusieran rejas, que se pusiera llave en las puertas y la llave del candado la tienen ellos prácticamente, porque está completamente cerrada. Desalientan que uno vaya a visitarlo, no quieren que haya turistas en la vereda de su casa. Ahí tenés usos residenciales que tienden a privatizar de hecho la costanera y la parte recreativa.

Por otro lado, miremos el caso de Vicente López. Ahí tenés usos residenciales donde, sobre la avenida Libertador, hay grandes edificios que tenés vista al río y, justamente, por tener esos edificios y esa valorización inmobiliaria se oponen a todo tipo de construcciones sobre la costa que les obstaculicen la vista. Fijate que este es un tipo de movimiento ciudadano casi distinto al que está uno acostumbrado, a los movimientos de los barrios populares donde piden cloacas. Acá están defendiendo una valorización inmobiliaria, en alguna instancia. Están pagando impuestos, comprando departamentos, pero, sin embargo, actúan en defensa de lo que es el espacio público. Así que, depende de cómo esté diseñado y cuál es su relación con la costa, a

veces los usos residenciales van a favor o van en contra de mantener el dominio. Normalmente, si yo tuviera que elegir, yo preferiría que no hubiera usos residenciales en la costa. ¿Por qué? Porque agrega nuevos actores a una zona que ya es bastante compleja. Pero, bueno, si hay usos residenciales previos, ya está. No nuevos. Yo preferiría que no hubiera usos residenciales nuevos.

EN: Y, bueno, la pregunta similar era: ¿por qué creés que pocas veces se consideraron justamente usos de viviendas o residenciales en estas etapas de relleno constante?

IC: Porque el Estado, en particular en la Ciudad de Buenos Aires, el Estado tenía un proyecto, si querés, productivista. Entonces todo el equipamiento de la ciudad y toda la, digamos, la infraestructura estatal estaba sobre la costa de Buenos Aires. Era un espacio, digamos, que no tenía otro tipo de función. Eso, desde ese punto de vista, la Ciudad de Buenos Aires ha sido históricamente muy bueno porque no aparecen ahí muchos actores con intereses muy concretos que van a tender a privatizar. Por eso, en Puerto Madero ya incorporan actores privados, pero en realidad que no hubiera más. Hay otros, porque está el barrio Parque.

Está el Rodrigo Bueno que, a mi juicio, no tendría que tener, tendría que haberla movido a otro lugar. Yo reconozco el derecho a vivienda y todo, pero no en un lugar que es de relleno, que está en una zona de contaminación y además que tiene dominio público y al lado un área de reserva. O sea, tiene toda la combinación. Hubiera sido mucho mejor, digamos, moverla, darles vivienda en otro lado, no justamente ahí. Pero también está todo el barrio River, que está hecho sobre un barrio de relleno. Toda la zona ahora de lo que eran las embajadas, viste que es la embajada de Rusia, todo el Bajo Belgrano. Toda esa zona es de uso residenciales, pero tienen una distancia considerable.

EN: Todo el barrio 31 hoy también, que se está urbanizando.

IC: Ahí no hay tanto problema porque eso no es realmente el terreno costero.

EN: Es la zona portuaria.

IC: Claro, es la zona portuaria, no es una zona contaminada, no era una zona de basural. Ahí podemos discutir ese otro tipo de problemas. Históricamente tiene otra generación. Pero mirate, las villas que estaban alrededor de la Ciudad Universitaria se erradicaron y lo hicieron de una manera negociada. En la época de la dictadura no, pero después fue de una manera negociada. En Rodrigo Bueno tenían que haber hecho una cosa parecida.

EN: Bueno, ahora con el Parque de la Innovación también buscan acercarse con un poco más de vivienda, tengo entendido.

IC: Mientras mantenga una franja pública razonable y que sea recreativa, también está, bueno, toda la zona de las piletas, todo el Parque Norte, Tierra Santa. Es el tipo de cosas que no debería de estar...

EN: Bueno, ¿qué beneficios y qué problemas trae el relleno sobre el río?

IC: Esa es una discusión bastante difícil. Yo tengo una opinión neutra sobre eso. No tengo una opinión formada. Porque, por un lado, es cierto que la Ciudad puede seguir creciendo hacia el río. Primero hay que discutir si la Ciudad tiene que seguir creciendo en superficie. Yo no creo que tenga que seguir creciendo en superficie. Se puede densificar. De hecho, toda la zona sur podría densificarse si uno quiere aumentar la población.

EN: Sí, mismo la zona oeste también tiene una densidad baja hoy por hoy.

IC: También, tal cual. Si uno quiere densificar, lo podría hacer por otro lado. No veo por qué la Ciudad tendría que extenderse. Pero supongamos que hubiera consenso. Yo no tengo... Lo miro desde el punto de vista técnico. Supongamos que hubiera consenso técnico. Me parece que si la extensión de la Ciudad hacia el río es para aumentar el área de espacio público, bienvenido sea. ¿Se van a plantear problemas técnicos? Sí, porque hay problemas con el tema, por ejemplo, de todos los arroyos, el desagüe de los arroyos, que por la poca pendiente, si uno extiende todavía más la costa, hay que proponer soluciones. Algunas están ya estudiadas, como lagunas, todo un sistema de lagunas que reciba esa agua, o podría un sistema de bombeo, digamos, que la saquen afuera. Son soluciones complejas, pues me parece que no son baratas, pueden permitir la extensión hacia el este de la ciudad, pero solamente se justificaría si efectivamente todos los porteños se pueden beneficiar de esa extensión. Ahora sí es que todos pagamos impuestos para que se extienda la ciudad y después se apropien unos inversores de esos terrenos, es bastante discutible.

EN: Bueno, ¿existen en el mundo rellenos sustentables? O sea, ambientalmente, digamos, o son todos los rellenos... ¿se puede seguir creciendo sin dañar, o sea, sin perjudicar fuertemente al ecosistema actual?

IC: En la Ciudad de Buenos Aires, esa pregunta es un poco extraña, porque no existe nada natural, ni un centímetro de la Ciudad de Buenos Aires que sea natural. Y plantearlo en términos

abstractos, me parece bien, en términos reales, o sea, créeme, no hay un metro cuadrado de toda la ciudad...

EN: Hace 200 años que siguen tirando rellenos, desde 1836, si no me equivoco, que empezó a...

IC: Por eso, y además, si vos mirás, toda la ciudad está cubierta, todos los arroyos están entubados, toda la ciudad está cubierta de cemento, o sea, no hay un centímetro, no hay una plaza, no hay nada que sea natural. Entonces, plantearlo en esos términos es más difícil. Si querés plantearlo en otros términos, entonces, yo puedo renaturalizarla, ¿qué quiere decir? Recuperar algunos servicios ecosistémicos, y eso es relativamente barato en la costa, porque mientras vos creés terreno libre, el río se encarga de, digamos, traer flora, fauna, nativa...

EN: Sedimentos, como pasó en la Reserva Ecológica.

IC: También, o sea, incluso se va a sedimentar, crece el sedimento. Si vos no lo tocas, el puntal empieza a crecer naturalmente, te crea una zona donde la velocidad de la corriente es más baja, entonces se acumulan sedimentos, te protege la erosión de la costa, y vos vas a ver cómo va creciendo altamente la costa hacia el río. Al río, lo suficientemente ancho como para no perjudicarlo, es mucho más peligrosa la contaminación industrial que recibe el Río de La Plata que la expansión de la costa. Y tenés la posibilidad de que el río traiga toda la biodiversidad que viene del río Paraná y que llega hasta Punta Lara. Así que, mientras vos le des espacio y no toques, la naturaleza va a actuar. Vas a renaturalizar una Ciudad completamente artificializada.

EN: Está bueno. ¿Qué consideraciones ambientales se deberían tener para estos proyectos del río?

IC: ¿De la extensión de la costa? En general, es respetar el perfil de la costa. Lograr mantener una línea de costa lo suficientemente natural. Si uno lo piensa, el impacto de extender la costa en la naturaleza no es demasiado grande. No es un argumento para no hacer rellenos. Eso yo lo discuto bastante con los geólogos y todo. Porque estas soluciones ingenieriles te van a permitir evitar el problema de las inundaciones o va a tener relación con eso. Y quizás sea beneficioso para recibir la sudestada, que vos tenés una costa más extensa. Si es lo suficientemente alta, te va a frenar el problema de las sudestadas. Y vos tenés que tener un sistema de bombeo para sacar el agua que está llegando. Me parece que básicamente sería dejar actuar la naturaleza. Es un sistema muy dinámico. Y por ser muy dinámico, los impactos que vos podés agregar

negativos se naturalizan. Es un ambiente resiliente. Y todo es muy rápido. Lo más grave de todo es la contaminación. Si vos querés pensarlo desde ese punto de vista.

EN: Bueno, la siguiente pregunta es ¿cómo afecta el entubamiento y el tratamiento que reciben los arroyos y el Riachuelo al borde con el Río de la Plata?

IC: Eso sí es grave. Sobre todo la contaminación. La orgánica no es tan grave. Además, todo va para ahí, hacia la bahía, Berazategui. No es tan grave. El río tiene capacidad de depuración. Y en pocos kilómetros, toda la materia orgánica se degrada.

Pero los influentes industriales, esos sí son graves. Porque se acumulan en los sedimentos. Lo que habría que hacer es poner plantas de tratamiento. No el emisario que están haciendo ahora. Que lo único que hacen es... Están haciendo un emisario en el Riachuelo. Ese emisario lo único que va a hacer es llevar los residuos industriales más adentro del río. Se van a depositar en los sedimentos no de la orilla, sino más en la mitad del río. Eso no habría que hacerlo. Habría que poner plantas de tratamiento para los influentes industriales. Eso creo que sería lo más importante. Y recuperaríamos la bañabilidad. Podríamos usar la playa como playa fluvial e ir a bañarnos en el agua.

EN: ¿Y qué rol ocupa la Reserva Ecológica, ambientalmente hablando, en el borde costero?

IC: Básicamente es educativa. Por lo mismo que te decía. Es una ciudad con origen artificial que permite que las especies que vienen por el Río de la Plata y todas las cuencas del Río de La Plata se acumulen ahí. Desde el punto de vista ecológico, lo más importante que pasa ahí es que es un refugio para aves. Ahí vos tenés una diversidad de aves importante. Desde el punto de vista de la flora, hay por fin un bosque de alisos, pero los alisos no son nativos. Entonces lo más atractivo de todo, pero también es lo más frágil porque es difícil mantenerlo. Si vos lo dejás así, a su evolución natural, va a ser toda una especie de pastizal pampeano que, por ahí, no es lo más atractivo. Desde el punto de vista educativo, tiene funciones educativas y recreativas. Y desde el punto de vista de diversidad, las aves en particular.

EN: ¿Es posible un saneamiento del Río de la Plata?

IC: Sí, es posible, pero implica toda una política consistente, donde el Estado facilite a las empresas realizar el tratamiento de los distintos efluentes. El Estado debería dar créditos blandos y un periodo de gracia para que las empresas ambientales que menos daño causen. Y que eventualmente haya un polo de industria del cuero, donde todos los productores de cuero tengan una planta de tratamiento común no un montón de plantitas separadas porque

económicamente no sería viable una planta de tratamiento común donde los efluentes se traten y no se vuelcan. O sea, no es imposible. De hecho, no es barato, pero es factible. Y se podrían conseguir créditos blandos y créditos internacionales para que las empresas sigan siendo competitivas y hagan esa transformación en un periodo razonable. Pero implica una fortaleza política.

EN: Porque encima tenés la Provincia, la Ciudad, la Nación...son varios agentes que deben ponerse de acuerdo.

IC: Pero si vos ponés créditos...

EN: ¿Hay algo más que querés decir que no te haya preguntado?

IC: No, enfatizar solamente esto que la costa es un ecosistema frágil, valioso y por eso mismo tiene que ser preservado para el dominio público. Lo más interesante de la costa, y lo que hace que sea diferente de cualquier otro ecosistema terrestre es que, en un área rural o en un área urbana, la mayoría del espacio es privado. En cambio, en la costa la mayoría del espacio es público. Y justamente hay que mantener esa condición.

EN: Buenísimo, muchas gracias.

Entrevista con informante N°2:

Entrevistador (EN): Muchas gracias por recibirme, en primer lugar, me gustaría aclararte que esto es una entrevista de tipo semi-estructurada. O sea, si bien yo tengo acá un cuestionario, no me voy a guiar enteramente por el cuestionario. A su vez, te anuncio que esta entrevista será grabada y desgrabada como fuente de información para el trabajo final.

Informante clave (IC): Dale, sigamos.

EN: ¿Hace cuánto que investigás y trabajás con el borde costero de la Ciudad de Buenos Aires?

IC: Yo estoy en la Ciudad trabajando con el borde costero hace ya varios años. Básicamente nosotros lo que tenemos hoy es un proceso de reconversión y nueva integración de lo que es la Ciudad de Buenos Aires hacia el borde costero. Que es algo que venimos discutiendo desde mucho tiempo en la universidad, en la facultad, en cursos, etc. Bueno, logramos colocarlo en la agenda del gobierno y por ello lo hago.

EN: ¿Cómo nació tu interés por el borde costero?

IC: Siempre me generó interés el agua y la relación con la Ciudad y el urbanismo. Partiendo de la base que es un espacio urbano con características únicas, que actualmente se encuentra subutilizado y que desde el gobierno, brinda una gran cantidad de oportunidades para revitalizar y hacer crecer este sector de la Ciudad.

EN: Dada la situación actual, ¿cuál es el diagnóstico que hicieron sobre el borde del río?

IC: Se está tratando de resignificar la vida pública en la costa. Te diría que es una recuperación de este sector, pero mirá, si lo analizás en profundidad, en realidad nunca se dio o se explotó esa vida pública en el borde. Vos tenés una zona de balnearios, que es lo que se daba en la zona de Parque Norte actual, que la antigua laguna, operaba incluso como balneario. Lo que era la laguna interior de Parque Norte antes se vinculaba con el río y operaba como balneario. Pero en sí, no había grandes planes de bañabilidad y de balnearios urbanos. Lo cual se fue incrementando progresivamente con rellenos, rellenos que iban siendo más bien poco planificados, porque tampoco guardaban una fuerte relación de una nueva línea costera ordenada, planificada y con un criterio determinado, sino que era, bueno, mirá, estamos abriendo la autopista, ¿dónde deposito? Deposito en el río, Costanera Sur, y demoliciones de, por ejemplo, 9 de julio también, que gran parte de lo que fue 9 de Julio fue a lo que es Aeroparque, y otras partes como fueron para lo que fue 9 de julio sur, ahí ya vamos para Punta

Carrasco y Costa Salguero. Digo, para que vos puedas ver el mapa. Pero que, básicamente, tiene que ver con necesidad de infraestructura que se haga en la Ciudad, como bien decías, autopistas, sea un caso, más a favor, más en contra, correcto o incorrecto, hoy sabemos que es una acción incorrecta. Y ese depósito no solamente tenía la contra o el mal ejercicio en términos urbanos de generar estas autopistas, sino que al mismo tiempo estaba depositando esos rellenos sobre el borde costero. Y eso, progresivamente, fue generando la ruptura cada vez más incremental a lo que es la relación entre la Ciudad y el río. Hoy tenés una zona con problemas de accesibilidad, comunicación y subutilización de parcelas y usos que hay que reconvertir y transformar en un mayor beneficio para la Ciudad.

EN: ¿Cuáles son los principales puntos sobre los que se deben mejorar y cuáles se deben mantener?

IC: Como te decía, hoy la accesibilidad es muy mala. Otro gran tema es Aeroparque. Hay una falta de espacios públicos debido a que hay muchas parcelas que están concesionadas. Por otro lado, Ciudad Universitaria, es una posibilidad que incluya viviendas para estudiantes, pero para eso primero hay que acercar Ciudad Universitaria a la ciudad. En el Distrito Joven también está la posibilidad de edificaciones de usos mixtos donde puede haber gente viviendo. Te diría que más que mantener, hay que potenciar algunas características naturales y paisajísticas propia de la zona.

EN: ¿Cuáles son las principales diferencias entre Costanera Norte, Costanera Sur y la zona portuaria?

IC: Por un lado, tenemos Costanera Norte, que como te dije, es un sector con muchos espacios concesionados, con una posibilidad de crecimiento y expansión considerable. Hay mucha infraestructura urbana con Ciudad Universitaria, Aeroparque, clubes náuticos, Costa Salguero, los boliches... Por un lado, son barreras que dificultan el uso del borde, pero también brindan muchas oportunidades de reconversión. Por su parte, Costanera Sur es una zona mucho más consolidada con la evolución de Puerto Madero en los últimos años. Digamos, hay una organización espacial y una idea de ciudad completamente distinta a Costanera Norte.

EN: ¿Cuáles son los objetivos del nuevo proyecto BA Costa?

IC: El objetivo de BA Costa es acercar la gente al río, que vuelva a tener vida y movimiento. Recuperar la relación de la Ciudad con el río que se perdió hace mucho tiempo. A su vez,

generar movimiento continuo, que no sea un lugar que funciona sólo unas horas al día o un breve momento de la semana y después esté abandonado. Que tenga uso constante.

EN: ¿Hacia qué público está orientado este programa?

IC: El programa está orientado al uso y disfrute de toda la ciudadanía. Se están pensando distintos espacios públicos verdes que es para que todo el mundo pueda disfrutar y aprovechar el espacio costero. Más allá de eso, también se encuentra el Distrito Joven donde se planea incorporar espacios para el disfrute nocturno y ahí, por ahí sí, es apuntado a un público más joven.

EN: Buenísimo, es importante siempre que haya movimiento y gente que le de vida a los espacios.

IC: Sí, sí, sin dudas el éxito o fracaso de un programa urbano depende exclusivamente de la gente que se lo apropie.

EN: ¿Cuáles fueron las principales corrientes urbanísticas o referencias que influyeron en la conformación del nuevo plan para el borde costero de la ciudad?

IC: Hay algunos referentes que se tuvieron en cuenta. A ver, cada caso es distinto y cada país y ciudad tiene sus características propias. Si tengo que elegir, digamos, referentes, te puedo nombrar la renovación del puerto Barcelona, donde se produjo una densificación muy fuerte en comparación a lo que había antes; también el desarrollo del borde costero de Tel Aviv en Israel, que es muy interesante y Montevideo, por cercanía y también por reunir condiciones ambientales y ecológicas muy similares a las que tenemos nosotros.

EN: ¿Qué vinculación mantiene con la historia de la ribera?

IC: Mirá, en 1914, 1918, no recuerdo exacta fecha, vos lo tenés mejor más clara que yo, se inaugura lo que es el paseo costero de Sur. Balneario urbano, activo, la gente se bañaba en el río, lo podías disfrutar plenamente. Previo a eso, tenés también el gran plan de parques, que no sé si fue al mismo tiempo o si fue previo, el gran plan de parques de lo que es el norte. Parque 3 de Febrero, si bien tenía las vías sobre el ferrocarril donde hoy es Lugones, era un parque costero. Cuando se avanza con lo que es Aeroparque, Aeroparque es un relleno. La famosa isla, la Aeroisla de Buenos Aires. Bueno, la Aeroisla de Buenos Aires, como cuando en un momento se planteaba hacer Aeroparque con una isla. Bueno, Aeroparque en sí es una isla, fue ganada el río. Entonces ahí ya tenés una ruptura de relación con el río en la costanera Norte, si bien es un

paseo costero paralelo a Aeroparque, siguiendo un poco la línea que tenía Puerto Nuevo, perdón, el puerto viejo, Puerto Madero, que hace un paseo costero posterior al puerto, es un paseo costero, ya el paseo costero norte no guardaba relación con el río. O sea, es algo contemplativo, es algo de acercamiento, pero no es algo bañable. Sí había unos balnearios que estaban en la zona de Parque Norte.

Y la ruptura final, quizás, que tenemos en la relación con el río es, más allá de si es Costanera Norte o Costanera Sur, obviamente con la reserva que se generó como barrera, la ruptura final se da en 1977. ¿Y qué pasó en 1977? A todos los rellenos que estuvimos, que nos separaron la ciudad del río, a eso le sumamos que producto de la contaminación de las aguas, en lugar de buscar soluciones ambientales, la respuesta fue un decreto de prohibición de baños.

Un poco lo que buscamos es volver a esa idea primera del siglo pasado de crear balnearios y paseos activos para el borde.

EN: ¿Cuáles son las mayores dificultades que enfrentan para llevar adelante este proyecto?

IC: Siento que no hubo grandes dificultades para llevar adelante este proyecto. Fue muy bien recibido por los vecinos. En general a la gente le gustan los proyectos que proponemos, sobre todo en este sector de la ciudad. Lo que más dudas genera es cuando proponemos servicios o edificación que algunos interpretan como “negocio” o “privatización”. Cuando lo único que hacemos se potenciar situaciones y paisajes existentes. Pero una vez que entiende eso, por lo general, tenemos muy buenas opiniones.

EN: ¿Cuáles son los distintos agentes considerados al momento de pensar este tipo de proyecto?

IC: Primeramente, hay una reunión de distintas áreas del gobierno para ver objetivos, metas y discutir medidas que nos sirvan a todos en la visión global de la ciudad. Después, por supuesto es muy importante las instancias de participación ciudadana, las charlas con los vecinos y las coordinaciones con otras jurisdicciones. La participación ciudadana es muy importante en procesos como este. Y por supuesto, después, están las reuniones con el privado y las distintas partes que quieren invertir y participar en este proceso.

EN: Me dijiste que consideran muy importantes las instancias de participación ciudadana, ¿qué rol ocupan en este proceso? ¿por qué le dan tan importancia?

IC: Como te decía, la participación ciudadana es muy importante y algo a lo que, digamos, le prestamos mucha atención. Porque cuando te hablo de tiempos políticos, que no es un tema

menor. Vos pensá que en nuestra historia se dieron muchos periodos de alternancia gubernamental en la ciudad, en la Argentina, entre gobiernos de facto y gobiernos democráticos. Que no es algo casual. A mi punto de vista, no es algo que sea... No es casual que suceda así. Porque justamente, ante un gobierno de facto, la consulta popular o lo que es la iniciativa popular o todo que ver con la consulta hacia el ciudadano y la participación queda de lado y así se llevaron adelante un montón de proyectos que hoy tenemos que subsanar o corregir. El rol del gobierno es darles respuesta a los problemas de la ciudadanía, facilitar y mejorar su forma de vida. Y sin escuchar sus necesidades y prioridades, resulta muy difícil también darles una respuesta. Yo puedo pretender entender que necesita la Ciudad, o yo puedo tener mi idea propia sobre cómo debería ser el borde costero, pero sin el aval de la sociedad es muy difícil construir.

EN: ¿Cómo evalúan la accesibilidad de la ciudad al Río?

IC: Hay sólo 4 o 5 arterias que conectan la ciudad con el río. El aeropuerto es un gran tapón, una gran barrera a día de hoy y lo reconocemos como tal. Lo que buscamos con este nuevo proyecto es trabajar sus bordes para que sea más fácil acceder a partir de allí a la costa.

EN: Y en relación a esto, ¿hay algún proyecto con respecto a la accesibilidad al borde costero?

IC: La idea es incentivar y conectar con medios sustentables, ya sea bicicleta, a pie, en monopatín eléctrico a la gente al borde costero y a los nuevos programas. También llamar al transporte público para que pueda llegar mejor a la zona.

EN: ¿Cómo se piensa absorber todo el flujo de gente que implicarían los proyectos nuevos?

IC: La idea es que la gente no acceda en auto, pero si lo hace, que lo haga de manera ordenada y que no colapse la zona. Dentro del masterplan que estamos elaborando se incluyen espacios de estacionamiento que puedan absorber, como dijiste, el nuevo flujo de transporte. Es algo a trabajar también con el sector de transporte, pero que está contemplado.

EN: ¿Cuáles son los principales cambios en el uso del suelo del borde del Río de la Plata con BA Costa?

IC: Los usos son principalmente servicios y recreacional. Espacios públicos donde se pueda pasear, hacer deporte, disfrutar con familia y amigos. Espacios con juegos para niños, un poco de todo. Después, la idea con Distrito Joven es que funcione todo el día con locales gastronómicos modernos que estén todo el día y que a la noche se puedan convertir en locales

bailables. Concentrar en la zona distintas actividades recreativas, pero que tenga vida todo el día. Algunos ya existen como Enero, Gardiner, Moby Dick, Happening.

EN: ¿Cómo pueden convivir los usos de infraestructura urbana actuales con los usos recreacionales y de servicios nuevos que se plantean?

IC: Toda esa infraestructura, el equipamiento urbano son vistas como barreras urbanas. Eso es lo que nosotros heredamos en la facultad diciendo que la relación con el río está rota. O Buenos Aires le da la espalda del río, o Buenos Aires es una ciudad que, si vos te parás en Caballito o en Belgrano, si te digo que es una ciudad costera, jamás te vas a enterar que es una ciudad costera. Justamente por la propia disposición. Pero no quiere decir que sea algo de la génesis de la ciudad, porque la génesis de la ciudad es una ciudad costera, de hecho, por tratado de Indias cuando se plantea la ciudad original de Buenos Aires, se plantea como ciudad costera. Entonces la idea es ir incorporando programas de uso más recreacionales e ir absorbiendo y reconvirtiendo aquellas infraestructuras que van quedando obsoletas. A largo plazo, espero que podamos lograr que el uso de infraestructura urbana se reduzca a cero o a lo mínimo indispensable y que predominen los espacios públicos para la ciudad.

EN: Puedo ver que no me mencionaste la posibilidad de incorporar vivienda, ¿qué podría aportar el uso residencial al Borde Costero?

IC: El uso de la vivienda en este sector genera mucha controversia. Intentamos considerar el desarrollo de viviendas y espacios con mixtura de usos en el proyecto de reconversión de Costa Salguero y recibimos una innumerable cantidad de recursos de amparo que lograron que se vuelque el proyecto para atrás dejando solo el parque. Pero no es cierto que no se considere vivienda. Tenemos los casos de la urbanización de los barrios 31 y Rodrigo Bueno y, sin ir más lejos, el plan de Costa Urbana plantea un desarrollo inmobiliario de un tercio total de su superficie.

EN: ¿Deberían considerarse más proyectos de vivienda a los ya proyectados en BA Costa?

IC: Sí, podrían considerarse más proyectos. Pero, como te dije antes, hay un sector de la sociedad, que por afinidad a un sector político o por convicción propia se opone a este tipo de desarrollos. Y uno puede estar más o menos de acuerdo con esos pensamientos, que también son válidos, pero si ante cada propuesta se reciben innumerables quejas y trabas, es algo que nos dice que, por ahí, en este momento no es aconsejable o recomendable ir con proyectos así.

EN: ¿Por qué pocas veces se consideraron viviendas en los distintos procesos de urbanización de la costa?

IC: La vivienda y la mixtura de usos en los bordes costeros es un fenómeno global de los últimos 30 o 40 años. Antes, cualquier ciudad del mundo ocupaba estos espacios con industrias, puertos o infraestructura urbana que le brinde soporte a la actividad económica de la ciudad. Es importante destacar no sólo el contexto mundial, también el contexto político. No es casualidad que la mayoría de los eventos o hechos que privatizaron la costa se dieron durante gobiernos de alternancia política, donde la participación política era escasa. Por ejemplo, en 1975 los militares deciden prohibir el baño en el río y ese fue un punto de quiebre porque a partir de ahí se le empezó a poblar la costa de programas de infraestructura que alejan a la ciudad de su borde costero. Y en ese proceso, nunca se consideró la opción de incluir vivienda sobre el río.

EN: En cuanto a la temática ambiental, ¿qué beneficios y qué problemas trae el relleno sobre el río?

IC: Los beneficios arrojar de relleno al río están en conseguir suelo urbano a precio accesible. Se vuelve sustentable y económico construir y generar m² en una zona muy interesante de la ciudad. Además, tener un lugar cercano donde depositar los escombros también acelera procesos constructivos para la ciudad. Como negativo, es que se cambia la línea de frente costero, pudiendo producir contaminación, pero la dinámica del Río de la Plata hace que no sea tan grave el proceso. Buenos Aires tiene una forma particular de ganarle metros al río.

EN: ¿Existen en el mundo rellenos “sustentables” ambientalmente? ¿Siguen algún referente en ese sentido?

IC: Sí, existen rellenos sustentables en el mundo. Hay un montón de ejemplos de ello. Miramos ejemplos de Dinamarca o sin ir más lejos Montevideo. Por no nombrar ejemplos faraónicos como Dubai. Después es una cuestión de gustos o de si está bien o mal rellenar.

EN: Perfecto, y siguiendo con el tema ambiental, ¿qué consideraciones ambientales se tienen a la hora de pensar los proyectos de BA Costa?, y ¿cómo afecta el entubamiento y el tratamiento que reciben los arroyos y el Riachuelo al borde costero?

IC: El entubamiento del arroyo Reconquista y del arroyo Vega, el río Luján y el Riachuelo son los principales contaminantes del Río de la Plata. Se están llevando a cabo medidas complementarias para reducir la contaminación. Los desechos son principalmente cloacales que se vuelcan sobre los arroyos. En esos casos, se están ensanchando las cañerías cloacales y para

que no haya tanto problema en la desembocadura del río. En el caso del Riachuelo la dificultad radica en las cloacas de la zona. También hay desechos industriales. Los rellenos no ayudan porque disminuyen la cantidad de typha latifolia que sirve para la limpieza.

EN: ¿Hay algún plan para el saneamiento del Río de la Plata?

IC: Sí, el saneamiento del río está pensado en una tercera o cuarta etapa. Primero, decidimos empezar con acercar a la gente al río, para que después el saneamiento también sea una demanda popular. Creemos que, si la gente empieza a usar cada vez más este sector de la Ciudad, el saneamiento del río va a ser casi una consecuencia directa.

EN: ¿Cómo afecta a la Reserva Ecológica el nuevo proyecto?

IC: La Reserva Ecológica de Costanera Sur, tanto como la de Costanera Norte, están incluidas en el masterplan de BA Costa. En primera instancia, lo que hay que hacer es acondicionarlas para que puedan recibir un mejor flujo de gente. Mejorar los accesos, ofrecer más pasarelas y espacios de descanso... hoy, aproximadamente, solo el 5% de la Reserva Ecológica Sur se puede aprovechar mediante sus senderos para recorrerla en bicicleta o caminando. La idea es sumar más pasarelas y más áreas de descanso para que pueda tener mayor cantidad de visitantes y después ver si es necesario o si es posible incorporar algún uso de carácter gastronómico, un café o un área más recreativa.

EN: ¿Hay algo más que querés decir que no te haya preguntado?

IC: Que la Ciudad hoy tiene su foco en esta área de la Ciudad, que la consideramos tanto social, como ambientalmente un espacio con mucha potencialidad y oportunidades. Y que no tengo dudas que en unos años se va a poder disfrutar de una costa mucho más pública, mejor conectada y con grandes propuestas para los porteños.

EN: Excelente, muchísimas gracias.