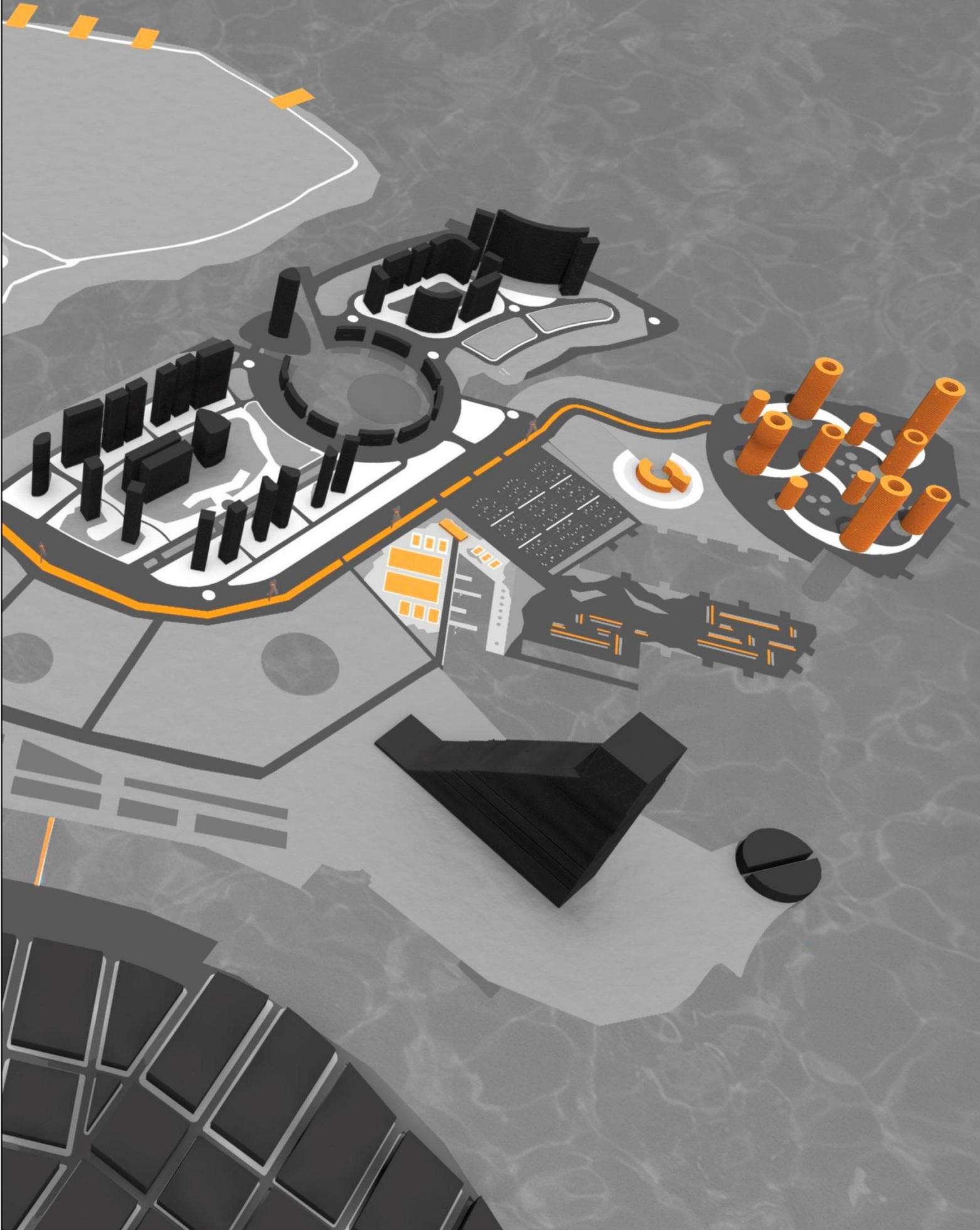


# VOLVER AL RIO

RECUPERACIÓN DEL NEXO CIUDAD-RIO





# UAI

Universidad Abierta  
Interamericana

# **VOLVER AL RÍO**

RECUPERACIÓN DEL NEXO CIUDAD - RÍO

## **TESIS DE GRADO**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA**

ALUMNA: MARÍA PAULA PASTRANO  
TUTOR: PEDRO PESCI

- 2015 -



<b>Dedicatoria / Agradecimientos</b> .....	<b>3</b>
<b>Introducción – Buenos Aires y el Río</b> .....	<b>5-7</b>
<b>La historia de la Ciudad - Puerto</b> .....	<b>9-21</b>
Mapas Creación y Transformación del Puerto	
<b>Sectores Estudiados</b> .....	<b>23-58</b>
<b>Puerto Madero</b> .....	<b>24-37</b>
La construcción del Puerto	
La rconversión del área	
<b>Isla Demarchi</b> .....	<b>38-42</b>
La Isla desde sus orígenes	
<b>Reserva Ecológica</b> .....	<b>43-50</b>
La transformación del área	
<b>Ex Ciudad Deportiva</b> .....	<b>52-54</b>
<b>Darsena Norte</b> .....	<b>55-58</b>
<b>Ejemplos Analizados</b> .....	<b>59-80</b>
Puerto de Amberes	
Puerto de Rotterdam	
Puerto de Barcelona	
Docklands de Londres	
Conclusión	
<b>Proyectos existentes a realizar</b> .....	<b>81-87</b>
Polo Audiovisual	
Santa María del Plata	
Conclusión	
<b>Propuesta</b> .....	<b>89-119</b>
Introducción	
Intervenciones generales	
Dársena Norte - Dársena Sur	
Reserva Ecológica	
Corredor Verde - Corredor de Agua	
Estacionamientos	
Museo de los Inmigrantes - Fluviomarítimo	
Puente del hombre	
Ribera Gastronómica - Plaza Seca	
Estación de Buquebus - Puerto Cruceros	

Dársena Norte - Intervenciones Relacionadas

Reserva Ecológica - Desarrollo Interno

Espacio Recreativo – Deportivo

Centro Comercial

Edificios de viviendas

Dársena Sur - Intervenciones Relacionadas

**Análisis - Interpretación de Resultados** .....

**121-123**

Conclusión

**Bibliografía – Referencias Utilizadas** .....

**125-128**





## DEDICATORIA- AGRADECIMIENTOS

En primer lugar me gustaría agradecer sinceramente a mi tutor, el Arquitecto Pedro Pesci, por su afán y dedicación. Sus conocimientos, su manera de trabajar, su paciencia y motivación han sido fundamentales para la obtención del trabajo logrado.

Por su forma de trabajar, su manera de apreciar la arquitectura y de llevarla a cabo se ha ganado mi admiración como profesional, y es por eso que lo he elegido para el desarrollo de ésta Tesis.

De igual manera al resto de mis profesores que fueron quienes me inculcaron el amor y la pasión por esta profesión.

A mis compañeros de cursada, amigos, que sin ellos nada hubiese sido igual. Se transformaron en el sostén de este largo y duro trayecto y sin duda se ganaron mi cariño y afecto, el que quisiera seguir conservando.

Por último, y no menos importante, a mi familia, fuente de apoyo constante e incondicional en toda mi vida, y más aún en los duros años de cursada.





"El río no es una vía para irse sino una patria para quedarse, es casi un río de tierra y los barcos que lo cruzan no lo navegan, lo transitan,- ha sido necesario hacerle canales que son los caminos de una pampa, serpenteantes e irregulares. **Florencio Escardó** - *Escritor Argentino – Uruguayo (1904-1992)*

## INTRODUCCIÓN- BUENOS AIRES Y EL RÍO

*Buenos Aires es una Ciudad que está “de espaldas al Río”, o tal vez, ¿También podría decirse que el Río de la Plata le da la espalda a la Ciudad? No por desprecio o rencor. No por indiferencia. Lamentablemente son sus condiciones que lo aquejan hace años.*

A lo largo de la historia, la zona costera del Río de la Plata ha sido un centro importante de desarrollo de la sociedad rioplatense. La utilización del estuario para el transporte y el comercio y la obtención de alimento abundante en sus aguas costeras muy productivas fueron factores determinantes para el asentamiento de la población de Buenos Aires-Argentina.

El Río de la Plata recibe las aguas de los ríos Paraná y Uruguay, con los que forma la Cuenca del Río de la Plata, la segunda en importancia en América Latina, que representa el ochenta por ciento de la disponibilidad del agua dulce superficial de la República Argentina (Mercosur). Hoy el río está siendo utilizado como bebedero y cloaca al mismo tiempo. No existe una política global científica para el manejo de este importante recurso.

Esta situación pone en peligro las capas freáticas que cobijan el agua que todos bebemos. El fluido que despiden enormes montones de basura penetra en la tierra, yendo a contaminar, inexorablemente, los cauces subterráneos de agua potable cercanos a la Ciudad de Buenos Aires.

El crecimiento demográfico y la evolución de las actividades económicas han provocado alteraciones en el lecho marino y en playas y riberas.

Para muchos urbanistas y arquitectos, una de las peores falencias de la Ciudad es el mal aprovechamiento del Río. El aeroparque, los depósitos de contenedores, la degradación de los paseos y costaneras sin agua son los signos de ese proceso.

La revalorización del Río en Puerto Madero ha implicado, paradójicamente, la conformación de nuevas barreras visuales para los vecinos que no viven en esa zona.

Es por todo ello que decidí abordar esta Tesis, ya que considero que la Ciudad necesita recuperar su borde ribereño al igual que el Río de la Plata requiere indiscutiblemente restablecer su vínculo con Buenos Aires.

Estimo que la solución se halla tanto en el inmediato comienzo de las obras de saneamiento para con el Río, como en la conectividad con el trazado urbano y su relación con las personas que tienen la necesidad de disfrutar de él.

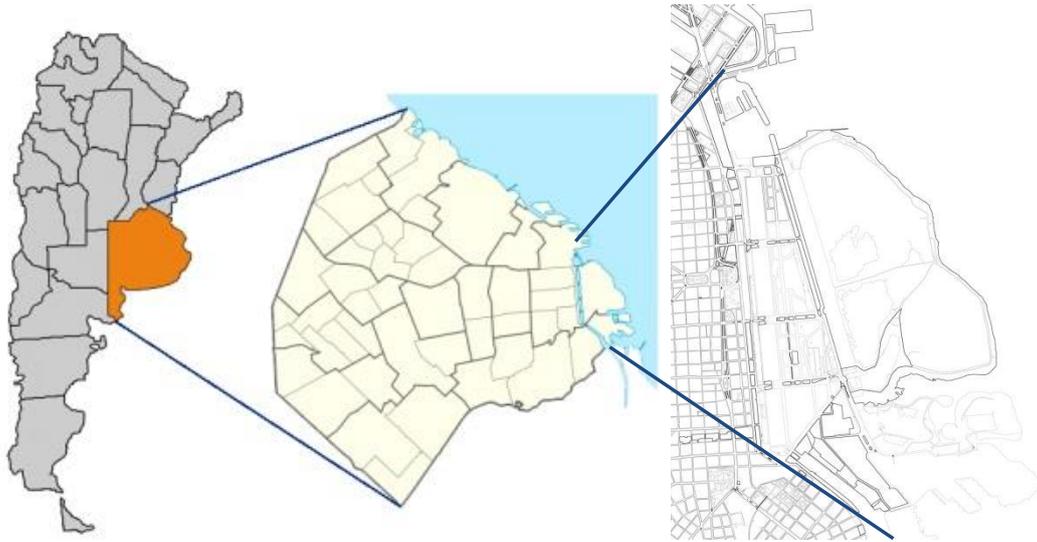
El sector elegido abarca tres de las zonas que considero que no explotan las tierras que poseen en contacto con la costa y que creo que deberían ser tratadas y trabajadas con el fin de aprovechar y otorgar espacios de recreación y esparcimiento al público que las visite.

Los puntos a intervenir serán dentro del predio de Puerto Madero: La Dársena Norte, la Reserva Ecológica y la Isla Demarchi. Cada uno de ellos cuenta con características y particularidades muy distintas, es por eso que decidí trabajarlos por separado ya que será necesario actuar de diferente manera.

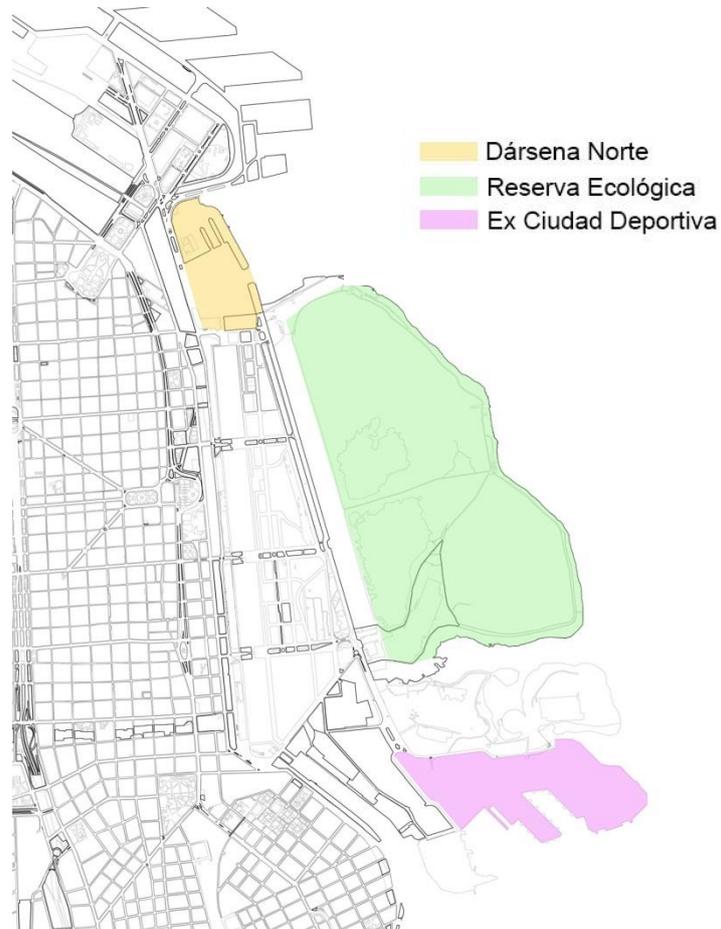
La propuesta buscará recuperar la idea de ciudad integrada al paisaje ribereño y restablecer el vínculo físico, social, cultural y productivo con el río, considerando a este como soporte paisajístico del proyecto, y su principal atractivo.

El proyecto abarca una zona de trabajo de escala intermedia o escalas superpuestas, entre la definición arquitectónica y la ordenación urbanística, con un programa de usos mixtos, que puede ser ejecutado en pocos años y contiene un componente público importante en su definición.

De esta forma se concebirá un espacio público diseñado como un sistema, una red que buscará integrar y relacionar todos los elementos del proyecto con los del paisaje existente.



*Ubicación Geográfica del sector intervenido.*



*Sectorización de zonas a intervenir.*





## LA HISTORIA DE LA CIUDAD - PUERTO

Recorrer la historia del Puerto nos ayuda a comprender como lo abandonado puede volver a tener vida y utilidad. Un adecuado planeamiento urbano y mucho esfuerzo y trabajo lograron hacer de esta zona un barrio más de nuestra Ciudad.

De lugar de paso a lugar de encuentro, de abandonado a una de las áreas turísticas más concurridas de Buenos Aires. Puerto Madero combina hoy la elegancia con la sencillez, la calidez de la Ciudad y la brisa del río, un estilo moderno que no descuida sus componentes históricos.

Una mirada hacia atrás, una vuelta a sus primeros años de vida en la escena porteña, es indispensable para comprender la historia de este barrio.

La historia del Puerto de la Ciudad es la historia de Buenos Aires, hablar del puerto es dar cuenta de una ciudad que se reconoce como la porteña, es decir, la del puerto, la cercana al puerto. El desarrollo del puerto y la evolución de la ciudad fueron de la mano hasta la creación de la vía aérea. Un puerto es una puerta de entrada a un país, a un territorio, a un mercado, a una sociedad. En el caso de Buenos Aires, esta definición toma otras dimensiones dado que Buenos Aires y la República Argentina se expandieron alrededor del puerto.

La palabra puerto puede denotar dos cosas distintas. En un sentido amplio, puerto significa todo lugar costero en donde se realizan operaciones de carga y descarga de embarcaciones. En sentido estricto y más moderno puerto implica además la existencia de instalaciones apropiadas para la operación. Siguiendo este concepto restringido de la palabra, un puerto necesita para ser tal no solo la habilitación burocrática legal y las instituciones correspondientes sino tres elementos imprescindibles: a) lugares de atraque que permita la operatoria moderna de carga y descarga, b) depósitos y lugares de almacenaje, c) vinculación con las redes de transportes, especialmente la ferroviaria.

En cuanto a Buenos Aires, no cabe duda que fue un puerto en sentido amplio desde la propia fundación hace casi cinco siglos, pero a pesar de los proyectos elaborados por distintos gobiernos, Buenos Aires fue un puerto en sentido estricto, o sea con los tres elementos que se señalaron anteriormente recién en las últimas décadas del siglo XIX.

La historia de la construcción de un puerto para la ciudad de Buenos Aires se remonta a la primera mitad del Siglo XIX. En esos tiempos, el Río de la Plata alcanzaba el eje de las actuales Avenidas Além y Paseo Colón. Fue uno de los protagonistas más importantes de la historia de la Ciudad, ya que fue el acceso exclusivo de la urbe desde otras partes del mundo, desde su fundación hasta la creación de la vía aérea. Toda la historia del país transcurrió alrededor de la importancia de los muelles porteños. La ciudad se fundó por y para el río y vivió desde sus orígenes a causa del río y por su posición en él.

La primera fundación de Buenos Aires fue realizada por el adelantado Pedro de Mendoza en el año 1536. La segunda y definitiva fundación, fue realizada en el año 1580 por Juan de Garay. Lo que se quería era ocupar el territorio, de gran importancia estratégica ya que significaba una importante salida al Atlántico Sur.

Con ansias de descubrir riquezas Don Pedro de Mendoza arribó a la cuenca del Plata y en febrero de 1536 llevó a cabo la primera fundación de Buenos Aires. Fue en el margen del Riachuelo y por aquella época la población vivía de forma precaria y la convivencia con los habitantes originarios de estas tierras era hostil, con lo cual, en 1541 se decidió levantar ese pequeño asentamiento que era la Ciudad de Buenos Aires. Más adelante y, con el correr de los años, todas las miradas estaban puestas en el Río de la Plata, ya que era una salida fundamental al Océano Atlántico Sur. Por tales motivos, el 11 de junio de 1580, Juan de Garay realizó la segunda y definitiva fundación de Buenos Aires bajo el nombre de Ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María del Buen Aire. Este rescate de la ciudad abandonada no buscaba riquezas en plata y oro, sino que, se intentaba ocupar un espacio estratégico y una importante salida al mar.

Hacia 1606 Santa María de los Buenos Aires tenía cerca de 600 habitantes. Su población practicaba una economía de subsistencia basada en la explotación agrícola. Un año después fueron propuestas las primeras renovaciones destinadas a otorgar un mínimo de espacio de amarre para la descarga de buques y varias torres dotadas de artillería para asegurar la defensa.

La Corona Española había prohibido el funcionamiento de Buenos Aires como puerto. De todas maneras, a través de sus humildes instalaciones, variedades de productos se comercializaban en forma clandestina y algunos historiadores sostienen que, por medio de este puerto, se trasladó a España el 25 % de la plata extraída de Potosí, evadiendo así los impuestos a la Corona.

En 1776 se crea el Virreinato del Río de la Plata con capital en Buenos Aires, esto incrementa la importancia de la Ciudad y se empiezan a efectuar grandes cambios. Se construyen edificios importantes y comienza a evolucionar el puerto.

El contexto histórico, social, político y económico acrecentó la importancia del puerto. Por lo tanto, en 1806, Inglaterra decide ocupar el área del Plata, pero, para su sorpresa, los vecinos de la Ciudad se organizaron y lograron impedir la invasión. Más adelante, en 1807, Gran Bretaña, con un ejército mayor al anterior, intenta nuevamente ocupar Buenos Aires pero esta vez se encuentra con una Ciudad prevenida y preparada para posibles ataques y, de esta manera, el ejército inglés es derrotado.

Este hecho, entre otros, fue el punta pie inicial para que el 25 de mayo de 1810, después de muchas discusiones, se constituyera en Buenos Aires la Primera Junta de Gobierno destituyendo al virrey. Con el ascenso de las nuevas autoridades el puerto fue encausando un rumbo nuevo.

Una vez producido el movimiento de liberación, el Dr. Mariano Moreno, hizo balizar la boca del Riachuelo y dispuso la reparación de sus muelles y, posteriormente, su canalización y limpieza.

Un gran desarrollo de la actividad agrícola ganadera, puso en evidencia la necesidad de buscar mercados externos. La conquista de las exportaciones, primordialmente de carnes, cueros y lanas, exigía instalaciones adecuadas para poderlas embarcar fácilmente y con premura. Además estaba la necesidad de importar bienes de capital y materias primas no fabricadas localmente.

Corría el año 1855, los habitantes de la ciudad de Buenos Aires ya contemplaban un nuevo espectáculo desde la rada de la ciudad. El lugar era uno de los más pintorescos paseos, en donde desembarcaban los inmigrantes. En los años que gobernaba el primer Presidente, Bernardino Rivadavia. Se había creado una Comisión de Inmigración, integrada por personalidades nacionales y extranjeras residentes, como así también propietarios de bienes raíces, con el objeto de promover la inmigración a nuestro país.

Se publicó un interesante prospecto de propaganda el cual contenía un detalle de las diversas bondades y ventajas que ofrecía el país del Plata. Esta Comisión de Inmigración redactó un "Reglamento " el cual constaba de veintinueve artículos.

El Reglamento preveía la realización de publicidad en periódicos "tanto del país como fuera de él", sobre las ventajas que se ofrecían a los inmigrantes, estableciendo además que proporcionarían empleos o trabajo a los extranjeros que vinieran al país sin destino; hacer viajar de Europa a labradores y artesanos de toda clase; introducir agricultores por contrato de arrendamiento con los propietarios y artesanos del país, bajo un plan general de contrato que sería acordado por la Comisión, libre y espontáneamente convenido entre los trabajadores y los patrones que los deparen.

Con los artículos del Reglamento, se buscaba proteger de posibles abusos a los inmigrantes que no conocían el ambiente.

Ese contingente fue el primero en que el Puerto de Buenos Aires vio desembarcar inmigrantes traídos con el propósito de colonizar. Esta comisión de Inmigración fue suprimida por Juan Manuel de Rosas en 1835.

El 12 de abril de 1872, con la firma de Presidente Domingo F. Sarmiento y los Ministros Dalmacio Vélez Sársfield y Pedro Senillosa, se aprobó en todas sus partes, el "Reglamento para Desembarco de inmigrantes".

Inmigrantes, miles de hombres y mujeres arribaron cada año a nuestro país, a la ciudad de Buenos Aires más precisamente. Desde sus barcos les era dificultoso observar la ciudad dada su falta de relieve, y llegar a tierra firme aún más de acuerdo a las numerosas narraciones publicadas.

A su llegada se realizaba un breve trámite, para luego pisar libremente el suelo argentino y ubicarse en el Hotel de Inmigrantes, un gran edificio construido con vigas de hierro y chapas en la barranca del Retiro, de forma octogonal en el actual andén 8 del Ferrocarril Bartolomé Mitre, obra del Ing. Federico S. Tavelius en 1888. Algunos inmigrantes llegaban con rumbos y datos precisos, la dirección de un pariente o amigo de su pueblo de origen, que le habían prometido trabajo y casa donde habitar.

El recién desembarcado no poseía amigos o parientes que lo esperaban en una ciudad, no hablaba su idioma, no comprendía sus costumbres, su comida, durante los tres días pasados en ese pintoresco Hotel de Inmigrantes, separados los hombres de las mujeres con sus bártulos; su poco equipaje era su capital y algún amigo que seguramente conociera durante la larga y penosa travesía.

El Hotel de Inmigrantes llegó a albergar de ellos hasta 1911 en que se inauguró el que se encuentra en la Dársena Norte. Se les brindaba alojamiento y comida durante tres días, ocupándose la Oficina de Inmigración de ubicar a los que no habían llegado con un trabajo asegurado.

Esos viajeros llegaban a nuestro Puerto pensando con el corazón que era "la tierra prometida", la tierra donde la libertad de trabajo resultaría en beneficio de sí mismo, y también en poder desarrollarse y progresar. El hotel de primera estaba a orillas del Río de la Plata, era el punto de partida a la esperanza de un futuro mejor para miles de viajeros que arribaban a nuestro Puerto cumpliendo un sueño que había comenzado al embarcar en su lejano país de origen.



*Viejo Hotel de los Inmigrantes.*



*Salón Dormitorio Hotel de los Inmigrantes.*



*Comedor Hotel de los Inmigrantes.*



*Llegada de los Inmigrantes al Pto. De Bs.As.*



*Bancos de arena que impiden el arribo de pasajeros.*



*Salón Principal Hotel de los Inmigrantes.*

## Mapas Creación y Transformación del Puerto

### 1826 -

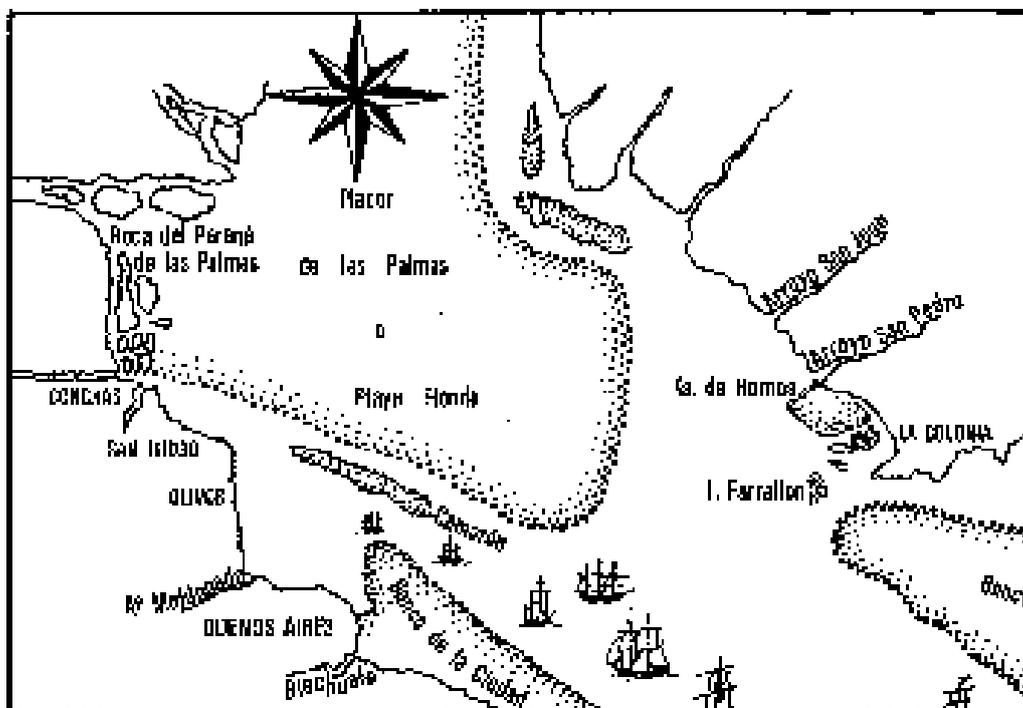
Zona del Puerto de Buenos Aires de acuerdo a la Carta esférica del Río de la Plata. Realizado por el Tte. De Fragata Andrés Oyarvide, piloto y cartógrafo de la Expedición Cevallos.

Oyarvide murió en 1806, razón por la cual esta carta, editada recién en 1826, aparece con correcciones en "todo el interior del Río", efectuadas por Benito Aizpurúa, piloto de altura y práctico del Plata.

En 1875 apareció una nueva edición de ella "revisada, corregida y aumentada" por José Murature, jefe de la Escuadra de la República Argentina.

Si comparamos esta carta de 1826 con la de 1875 publicada en Londres en base a los relevamientos del lugar dirigidos por el capitán Malaspina, podemos apreciar el avance del Placer de las Palmas y del Banco de la Ciudad, así como también la formación del Banco Camarón.

Las siluetas de algunos veleros cuyos tamaños parecerían adecuarse a la profundidad de cada lugar, ilustran la derrota del puerto.



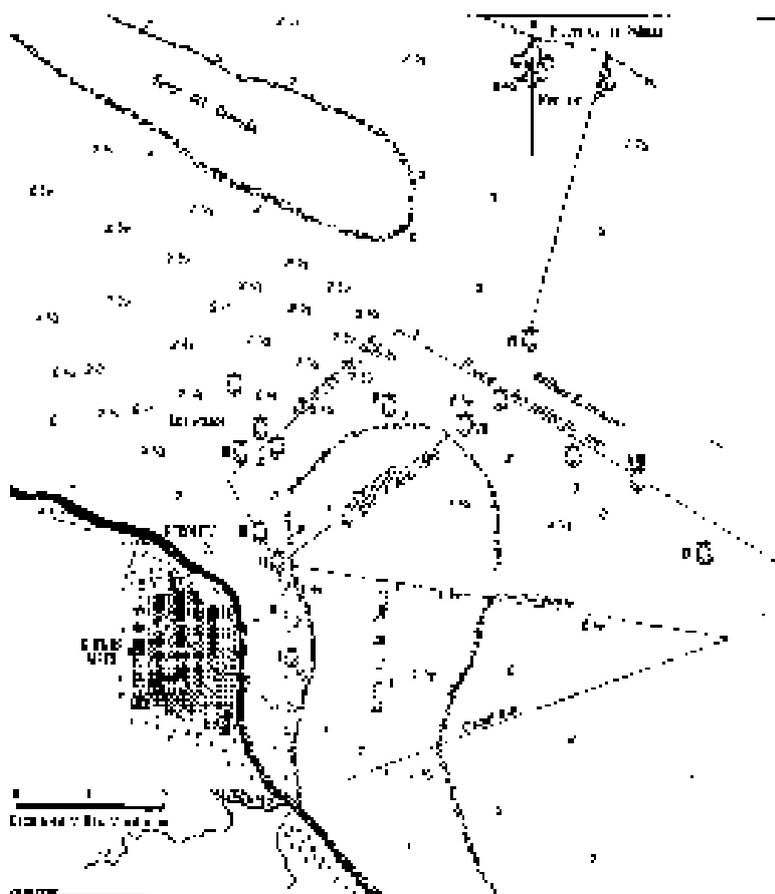
Mapa transformación del Puerto 1826.

## 1829 -

Reproducción del Plano de Buenos Aires levantado en 1829 por Adriano H. Mynssen. Una copia original del mismo, que perteneciera el coronel D. Francisco Lasala, se exhibe en el Museo Naval de la Nación.

El plano muestra una "Vista de Buenos Aires desde Balizas Exteriores" y la derrota para usar el puerto, así como también los distintos fondeaderos existentes a lo largo de la misma.

Poco antes de la confección de este trabajo, el 9 de Octubre de 1827, se había producido una bajante extraordinaria que debió poner de relieve los bajos fondos existentes. La gente cruzó a caballo el Banco de la Ciudad, hasta Balizas Exteriores, para contemplar los restos del queche Zephyr y del bergantín Delaware, hundido allí en 1811 y los del bergantín Ebenezer quemado en 1820.



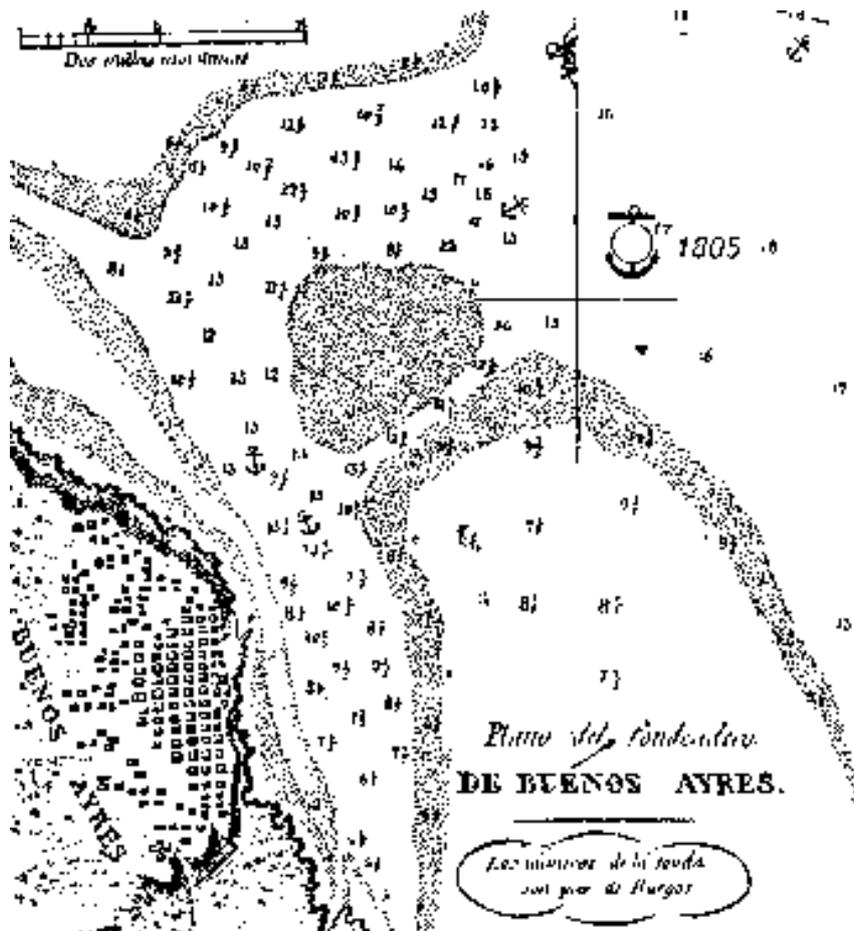
*Mapa transformación del Puerto 1829.*

1831 -

Cuarterón correspondiente a una carta española de 1831.

Un detalle de interés es el Norte del Cuarterón. De acuerdo a la media flor de lis con que se lo indica, parecería tratarse del polo norte magnético; sin embargo, comparándolo con el arrumbamiento de las calles y considerando que la declinación de entonces era de 14° E, debe entenderse que el norte así señalado es el verdadero.

Para mantener la debida semejanza con los otros planos, debemos notar que la milla marítima usada en su escala, así como también la del plano de 1829, equivale a 11 cuadras de la ciudad incluido el ancho de las dos calles extremas.



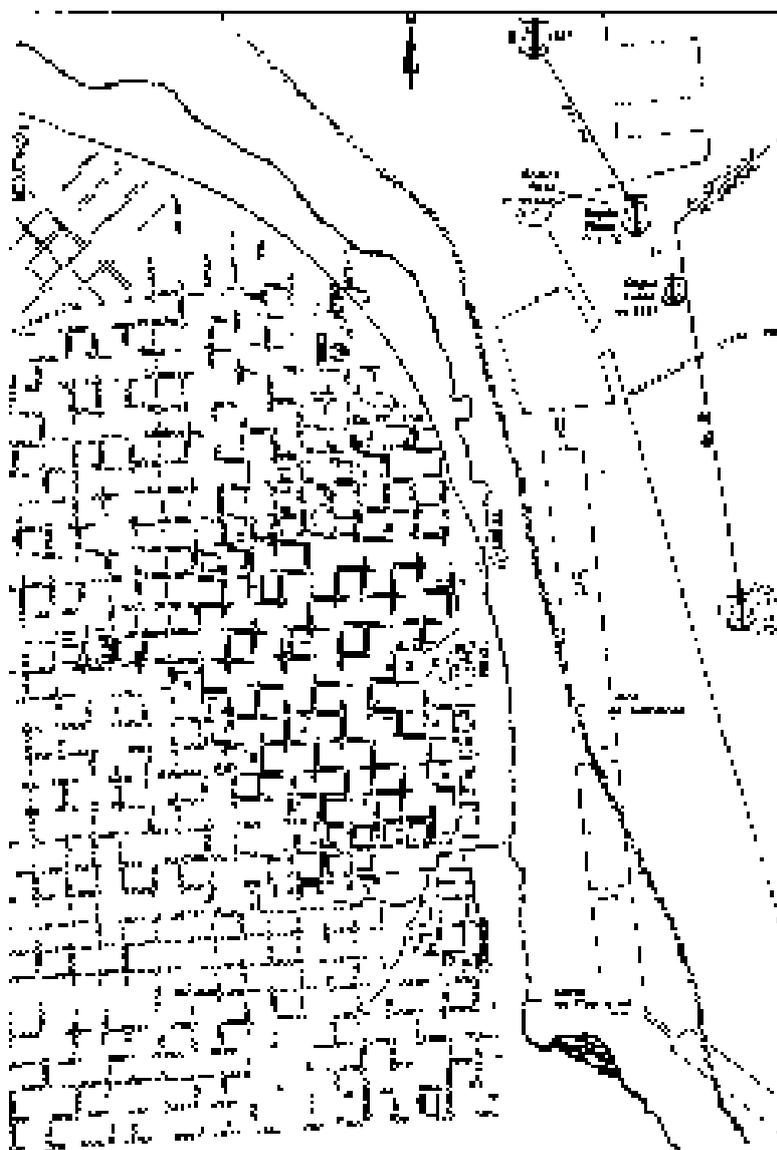
Mapa transformación del Puerto 1831.

## 1805 - 1831

Sobre el calco parcial del plano de Buenos Aires levantado en 1805 por el Capitán de Navío Eustaquio Giannini, se volcó el fondeadero interior señalado por él y también los indicados en el plano de 1829 y cuarterón de 1831.

Para facilitar las comparaciones se le dio a las calles su nombre actual y se completó la figura indicando con línea punteada las construcciones portuarias ahora existentes.

Los puntos conspicuos eran El convento de las Catalinas (Viamonte y San Martín); La torre de San Nicolás (Corrientes y Carlos Pellegrini); y la Residencia (Balcarce y San Juan) además de la Recoleta.



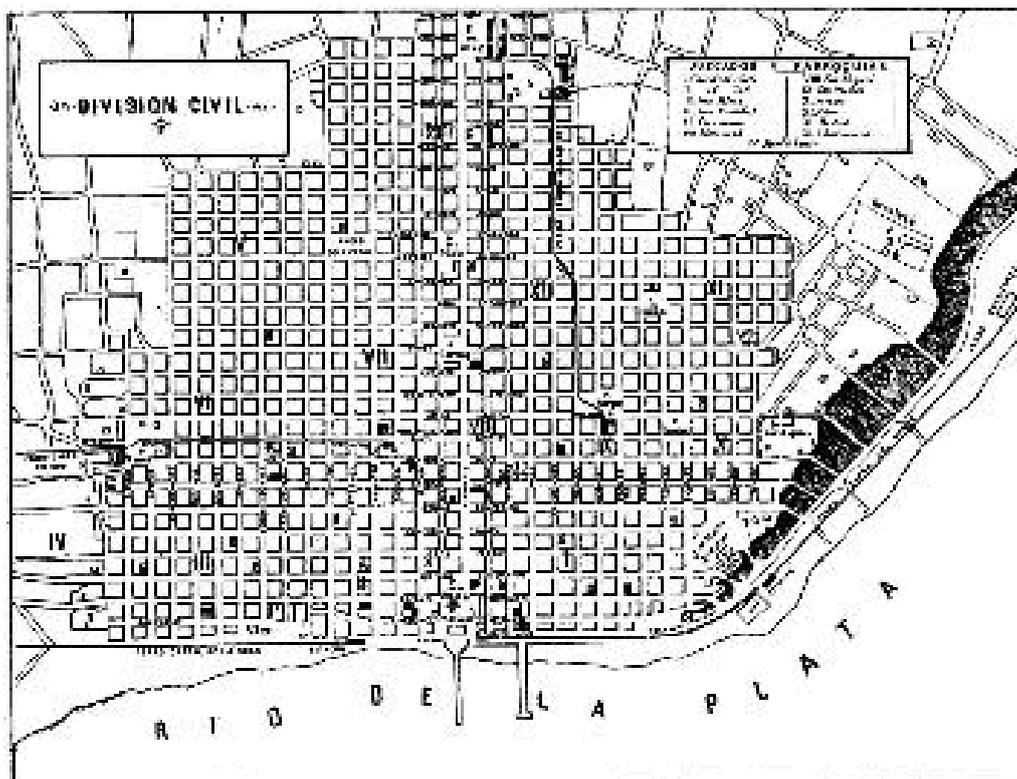
*Mapa transformación del Puerto 1805-1831.*

## 1870 -

Plano de la ciudad de Buenos Aires realizado en 1870 por Nicolás Grondona.

Si comparamos la costa de este plano con el levantado en 1805 por Giannini, encontraremos las siguientes diferencias:

- Desde la Aduana Nueva, construida en 1855 a los pies del Fuerte, surge el muelle de la misma.
- La vieja alameda, cuya construcción se inició en 1767, ha sido sustituida por el Paseo de Julio, del cual, entre las calles Cangallo y Sarmiento, arranca el muelle de pasajeros. El antiguo fondeadero de 1805 quedó así, entre ambos muelles, al este de los mismos.
- En el bajo del Retiro, la vieja fortificación conocida como la Batería ha dejado lugar a la Compañía Primitiva de Gas instalada en 1856; junto a ella, la moderna estación del Ferrocarril del Norte (Retiro-Belgrano) puesta en servicio en 1862; la gran estación actual, con la que fuera una elegante confitería, recién sería inaugurada en 1915.
- Una línea del tranway (a caballo) un Retiro con la Aduana, en cuyas proximidades arranca el Ferrocarril de la Boca.
- La línea de la costa es la misma dibujada por Giannini en 1805; no se aprecian rellenos de importancia que pudieran haberla modificado.



Mapa transformación del Puerto 1870.

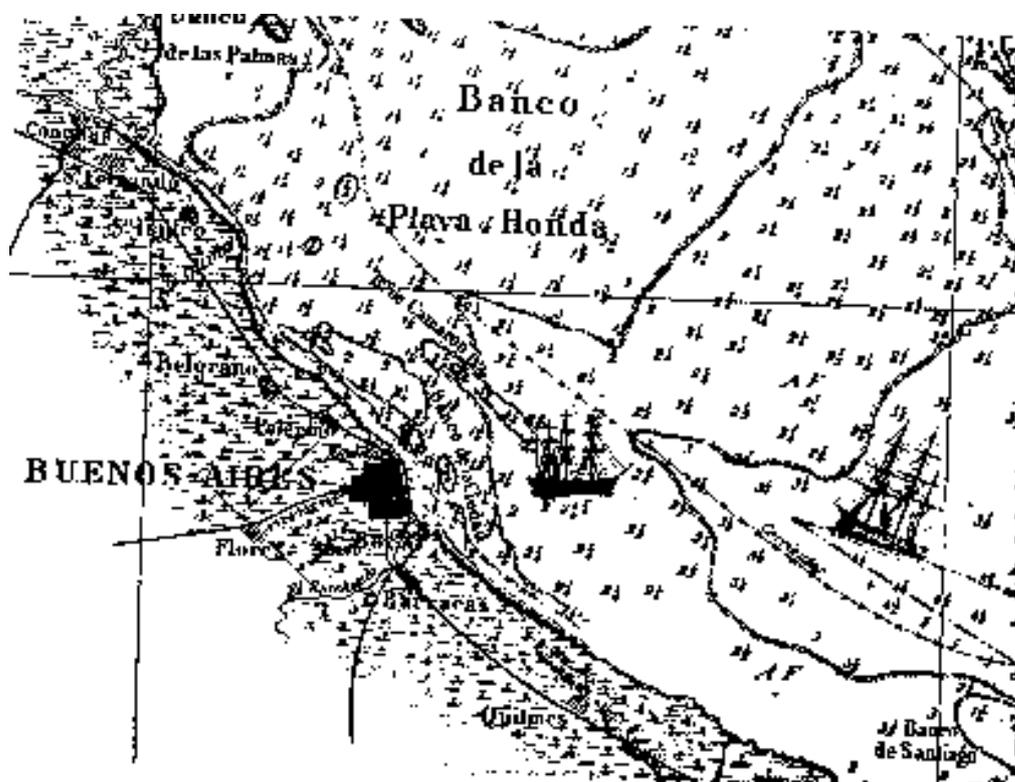
## 1875 -

Es la reproducción parcial de la carta esférica del Río de la Plata editado en 1875. Tan interesante por su contenido como por su valor estético.

Se trata de la misma carta de 1826 pero "revisada, corregida y aumentada según los mapas de Sullivan la publicada de los Señores Lobo y Riudavets y sobre los documentos más recientes hasta el día por Don José Murature Jefe de la Escudera de la República Argentina".

Como vemos, puede considerarse como el primer trabajo importante de la Armada en ese aspecto.

En la fracción que reproducimos se ve de qué manera se han unido el Banco de la Ciudad con el del Camarón y con el Placer de Las Palmas, cuya zona sur aparece con el nombre de Playa Honda. Sobre el Banco de la Ciudad destaca bien marcada una especie de cresta, de sólo tres cuartos de braza, que recibiría el nombre de Banco de la Boca. La superficie del antiguo Los Pozos se ha reducido a la del pozo propiamente dicho, pero Balizas Exteriores aún mantenía su nombre y seguía ubicada en el mismo lugar descrito en la carta de 1826.

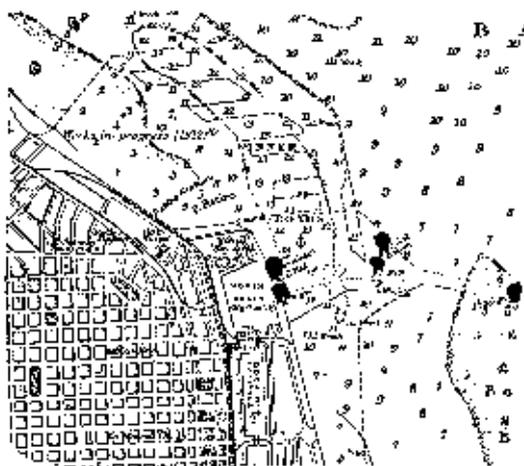


Mapa transformación del Puerto 1875.

## 1911 -

Corresponde a un cuarterón inglés de 1911. Nótese que por entonces el Puerto Nuevo no estaba terminado; su traza, en líneas punteadas, ha sido agregada en un volante rectificativo de 1912.

El ancla marcada en el Inner Roads, junto a la boca de Dársena Norte. Al completarse el Antepuerto, este fondeadero quedó dentro de él. A pocos metros del mismo se encontraron en 1933 los restos de la fragata 25 de Mayo, que se hundió en Balizas Interiores.



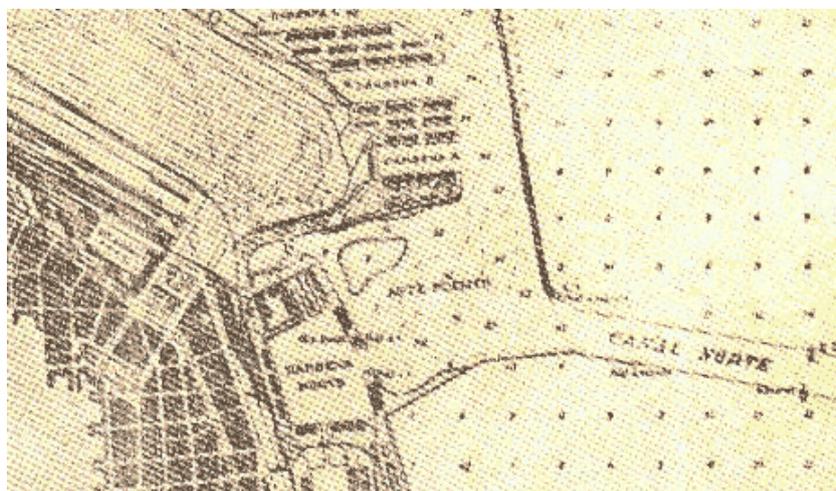
Mapa transformación del Puerto 1911.

## 1931 -

Plano publicado en 1931 por el Ministerio de Obras Públicas.

Dentro del Antepuerto puede verse un banco de 2 pies de profundidad.

Bajo ese banco, que en 1933 tenía una profundidad de 1 metro bajo el cero del Riachuelo, fueron hallados ese año los restos de la capitana del almirante Brown, sepultados bajo 4 metros de arena.



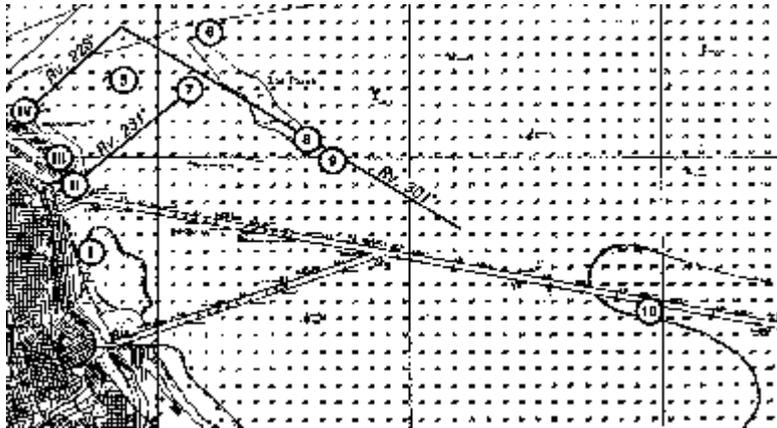
Mapa transformación del Puerto 1931.

## 1976 -

Reproducción parcial de la carta argentina H-156-Nº 7, edición 1935/1976, en la que se ha resumido toda la información histórica disponible.

Fondeaderos:

1, año 1805; 2, año 1829; 3, año 1831; 4, año 1829; 5, año 1831; 6, año 1831; 7, año 1805-1911;  
8, año 1826; 9, año 1829; 10, año 1830.-



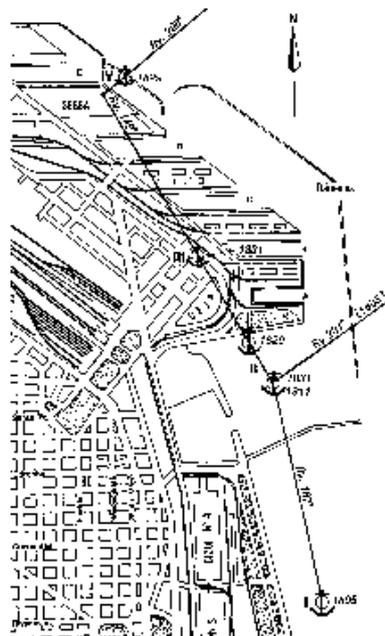
Mapa transformación del Puerto 1976.

## 2000 -

Plano publicado en 1931 por el Ministerio de Obras Públicas.

Dentro del Antepuerto puede verse un banco de 2 pies de profundidad.

Bajo ese banco, que en 1933 tenía una profundidad de 1 metro bajo el cero del Riachuelo, fueron hallados ese año los restos de la capitana del almirante Brown, sepultados bajo 4 metros de arena.



Mapa transformación del Puerto 2000.





## SECTORES ESTUDIADOS

A continuación serán enumerados los cinco sectores que considero importante estudiar y con los que trabajaré en la propuesta. Como mencioné anteriormente cada uno será explicado por separado ya que cuentan con características muy distintas que los definen.

A partir del reconocimiento de cada zona, de observar su historia y su actual función, es que comenzaré a identificar sus debilidades y oportunidades para poder trabajar sobre ellas y proyectar la intervención que llevaré a cabo en esta Tesis, siempre teniendo en cuenta el mismo punto final a alcanzar, la recuperación de la costa ribereña y su vínculo con la trama urbana.



# 1

## PUERTO MADERO



En primer lugar comenzaré por Puerto Madero, tomándolo como sector independiente, abarcando sólo los diques y sus dos laterales. Se encuentra delimitado por el Río de la Plata al Este, San Telmo, Monserrat y San Nicolás al Oeste, Retiro al Noroeste, La Boca al Suroeste y la localidad de Dock Sud al Sur. Está comprendido por el Riachuelo, la dársena Sur, el Río de la Plata, y por las calles Cecilia Grierson, la Av. Eduardo Madero, la av. Ingeniero Huergo y la calle Brasil.

Es uno de los 48 barrios que conforman la Ciudad de Buenos Aires. Muchas de las características que lo componen lo definen como uno de los más exclusivos, como ser su cercanía con el centro de la ciudad y sus vistas hacia el río. Gracias a las transformaciones planificadas que fueron ocurriendo y que significaron la reurbanización de un área portuaria fuera de actividad, en la actualidad se convirtió en un símbolo de una Buenos Aires renovada, que reconoce e incorpora al río que le dio su origen y lo comunica e integra al mundo del trabajo y del entretenimiento, invitando a compartir y disfrutar una nueva idea de ciudad.

El Puerto actual se construyó a fines del Siglo XIX y se amplió durante la primera mitad del Siglo XX, es uno de los principales de la Argentina y es considerado el cuarto mejor puerto de América Latina y el Caribe debido a su capacidad de carga y a su moderna infraestructura. El tráfico de pasajeros ha desaparecido casi por completo, con excepción de las líneas de corto recorrido hacia las ciudades uruguayas de Colonia del Sacramento y Montevideo.

Durante la producción de Puerto Madero no hubo conflicto manifiesto entre intereses públicos y privados, por tres razones básicas. En primer lugar, porque hubo una estrecha amalgama entre los intereses del sector público y los intereses privados corporativos. La propuesta urbanística fue compatible con la ecuación económica del estado y de los sectores privados. Esta propuesta consistió esencialmente en la producción de suelo urbanizado y la comercialización mayorista de ese suelo a inversores. El suelo pertenecía al Estado Nacional y el financiamiento de la infraestructura se realizó con las ventas de las tierras. En segundo lugar, tampoco hubo conflicto social ya que en el área no había población localizada que pudiera ejercer resistencia frente al desalojo. Es decir que el desarrollo de Puerto Madero no implicó la usual “destrucción creativa” de la renovación urbana capitalista, que tiene como costo el desalojo masivo de población. En tercer lugar, los intereses del municipio y los del gobierno nacional se articularon fácilmente porque cuando se gestó el proyecto, hacia fines de 1980 y comienzos de 1990, las autoridades municipales dependían del gobierno nacional. La nación aportó el suelo y el municipio la elaboración del Plan Maestro.

Las transformaciones de puertos urbanos constituyen una tendencia que se ha repetido en ciudades como Barcelona, Róterdam, Nueva York y Ciudad del Cabo. Puerto Madero, construido con diques al estilo de los puertos ingleses, tenía —a partir de la extensión de las tierras ganadas al río— un gran potencial de desarrollo; favorecido, además, por la cercanía de la Reserva Ecológica que contribuía a la calidad ambiental.

## **La Construcción del Puerto**

Bernardino Rivadavia impulsó la creación de un puerto moderno desde su designación como Ministro de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires; el 29 de Julio de 1821 envía un pliego a la Sala de Representantes demostrando la conveniencia y necesidad de obras portuarias eficientes, el 29 de Agosto se dicta la Ley facultando al PE para que tome los recaudos necesarios para cumplir esto. El Ing. Santiago Bevans presentó en 1823 tres propuestas que se detallan abajo. Luego de varios meses de trabajos y estudios Bevans propone al gobierno tres proyectos para que elijan entre ellos.

El primero de una dársena triangular frente al Retiro.

El segundo formando un gran dique cuadrangular frente al Bajo de la Residencia con un canal de comunicación con el Riachuelo para que sus corrientes pasen por allí y con salida hacia otro canal de entrada hacia el Este, río afuera; una esclusa en cada entrada regularía las aguas en el interior y facilitaría su limpieza.

El tercero propone mejorar el puerto de Ensenada, cortando las comunicaciones naturales hacia afuera y trayendo las aguas de los arroyos El Gato y Rodríguez al centro de esa bahía, para de allí comunicar el recipiente con un dique cerca del Riachuelo, teniendo un canal de salida hacia el exterior.

El gobierno decide por el segundo proyecto y pide un empréstito a la banca Baring Brothers, pero cuando están a punto de iniciarse las obras, acontecimientos políticos impiden su realización.

El Ing. Guillermo Micklejohn también presenta tres propuestas.

Durante los gobiernos posteriores no se pensaron en obras públicas de importancia hasta la caída de Rosas y el gobierno de Urquiza, que abre un concurso de propuestas.

En 1989 el nuevo marco jurídico que se establecía para los bienes estatales permitió encaminar una serie de iniciativas tendientes a revalorizar el área central de la ciudad. El eje principal, trazado sobre la Avenida de Mayo para las transformaciones, se prolongaría hasta el río con la reconversión de Puerto Madero. Este proceso requería un modelo de gestión dinámico, para promover su desarrollo urbano sin superposición de competencias y unificar las distintas intervenciones.

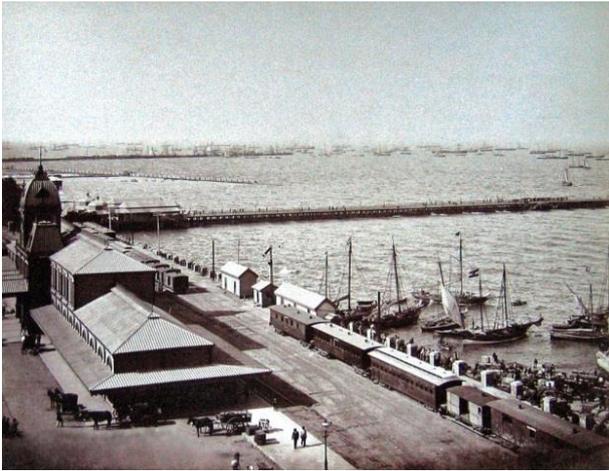
Su localización privilegiada frente al centro histórico de Buenos Aires, le concedió la ventaja de redefinir la silueta de la ciudad y reconquistar una nueva aproximación al río.

Antes de construirse la actual infraestructura del Puerto, Buenos Aires contaba sólo con un embarcadero de poca profundidad. Los barcos mercantes amarraban a varios kilómetros de la costa ya que se hacía sumamente difícil su acceso por un gran banco de arena llamado “Banco de la Ciudad” de unas tres millas de ancho. Existía una singular construcción, se la denominaba “El silgalero de la Boca”. En esta elevada casilla se encontraba instalada toda una organizada institución. Se utilizaba como mirador. Desde este mirador se observaban las señales de las embarcaciones que se veían impedidas de maniobrar por falta suficiente de agua o de viento necesario para su desplazamiento por el río, por lo cual se solicitaba el auxilio. Ante los pedidos, se enviaba un jinete conduciendo varios caballos de gran alzada, como los utilizados en los desembarcos del Puerto de Buenos Aires, hasta el sitio en donde se encontraba la embarcación del llamado. Desde allí cargaban la mercadería y los materiales más los pasajeros que en ellos viajaban, y los trasladaban a embarcaciones más pequeñas y luego a carretas tiradas por caballos que los acercaran a la orilla. Este singular procedimiento de remolque, funcionó en La Boca del Riachuelo hasta casi el inicio de la construcción del Puerto por Eduardo Madero, en 1887.

La constante descarga de aluviones procedente del Riachuelo impedía la apertura de un canal profundo para facilitar la tarea. Las instalaciones existentes eran el espigón de la Aduana Taylor, debajo del fuerte (Actualmente La Casa de Gobierno o Casa Rosada), de un largo de 500 metros, el espigón “del Bajo de la Merced”, que contaba con 400 metros, situado donde hoy nace la calle Sarmiento, en ese momento su nombre era calle Cuyo. Un centenar de metros más al Norte, antes de Retiro, estaba el espigón de 550 metros de largo llamado “Las Catalinas”, cercano al viejo hotel de los Inmigrantes, lugar donde aquellos que no eran nativos y procedían del exterior pernoctaban un tiempo hasta ordenar su papelería y el lugar definitivo de radiación.

Este muelle fue uno de los que sirvió de desembarcadero de los buques de inmigrantes anterior a construir el “Puerto Madero”.

Era tan notorio el auge alcanzado por el Puerto de Buenos Aires que las autoridades nacionales construyeron dentro del área portuaria el edificio destinado a la Aduana, frente a la Plaza de Mayo, detrás del viejo fuerte. Desde el centro del edificio semicircular se proyectaba un espigón de madera, utilizado como muelle principal de pasajeros y carga.



Espigón “Las Catalinas”.

En el año 1875 es que se decide llevar a cabo el concurso para canalizar el Riachuelo y proveer un espacio importante de agua para el amarre de buques de mayor calado.

Las bases del concurso determinaron la reconversión del área para rescatarla del abandono, de manera que contribuyese a equilibrar los déficits urbanos del centro de la ciudad; fijaron una ocupación máxima de un millón y medio de metros cuadrados, sumado a grandes superficies de espacios verdes y acceso libre al río. No sería entonces una simple expansión del centro sino, además, del uso residencial, del terciario y el comercio. La presencia de los espejos de agua de los diques y los espacios verdes determinaron la contemplación de actividades recreativas, culturales y deportivas. Se establece la necesidad de conservar los galpones debido a su importante valor patrimonial.

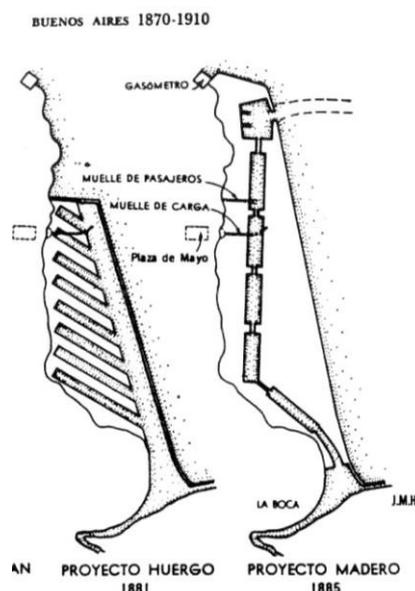
El plan, básicamente, consiste en una franja de edificación ubicada entre los diques y grandes parques hacia el río. Los bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectan toda la zona con el resto de la ciudad. En la margen de los espejos de agua propone una edificación baja con un mix de usos que aporta equipamiento y vida al paseo público. Establece la construcción de plazas abiertas a la línea de malecón, en correspondencia con cada uno de los diques. Los edificios preexistentes, sujetos a preservación por su valor patrimonial, se incorporan a la nueva trama, pudiéndose reciclar dentro de su estructura.

Años después, en 1881 el ingeniero Luis Huergo presenta su proyecto para la construcción del “Nuevo Puerto”, Tiempo después se hace presente la propuesta de Eduardo Madero, lo que provocó grandes polémicas ya que los dos proyectos tenían características contrapuestas y apuntaban a tratar diferentes intereses.

En las sucesivas propuestas que impulsó Madero, se proponía la localización del puerto sobre el frente de la ciudad, dejando de lado las posibilidades que ofrecía el Riachuelo. En cambio en la soluciones de Huergo, se ofrecía un aprovechamiento integral al regularizar y dragar su cauce, logrando que innumerables veleros, vapores y los primeros transatlánticos se cobijasen en el próspero Riachuelo.

Específicamente, el plan de Huergo consistía en la construcción de seis dársenas abiertas a modo de dientes, desde el Riachuelo hacia el Norte, permitiendo la posibilidad de futuras ampliaciones. Proyectó un solo canal de acceso de 200 metros de ancho y una profundidad de 7 metros, protegidos de la marea y viento por una formación granítica enfrente a los diques, pero separada por un ancho espejo de agua. Los diques podían operar individualmente, en caso de seguir hacia el norte con las ampliaciones. La maniobrabilidad de las naves era fácil para entrar y salir. Las dársenas eran paralelas, tenían 120 metros de ancho separadas por cada muelle de 100 metros. El lugar de ubicación comenzaba en el Riachuelo y preveía la posibilidad de crecimiento hacia el Norte lo que mantenía como epicentro del desarrollo al Riachuelo.

En el caso de Madero, el proyecto que finalmente resultó ganador y aprobado por el Congreso Nacional durante la Presidencia de Julio Argentino Roca, proponía la construcción de dos dársenas de acceso (norte-Sur) y cuatro diques cerrados, conectados entre sí a través de puentes giratorios de última tecnología, construyendo una isla artificial. El acceso lo dispuso a través de dos canales, previsto uno de ellos como sustituto del otro en caso de inconvenientes. El diseño no tenía posibilidad de expansión con el mismo esquema, la entrada de las vías y el movimiento de los trenes era de fácil diagrama, la maniobra de las naves era dificultosa, para entrar y salir.



En 1880 con la federalización de la ciudad de Buenos Aires se produjo un cambio en la relación de fuerzas; el traslado de las autoridades provinciales a la nueva capital provincial restó apoyo a las propuestas de Huergo. La importancia económica del puerto se reveló en la elección del sitio para la nueva sede provincial. Entre distintas alternativas ribereñas, marítimas y mediterráneas se optó por una localización ribereña y relativamente cercana a Buenos Aires.

La construcción del proyecto de Madero comenzó en 1887 y finalizó en 1898. Sin embargo, pocos años después de concluida la obra se comenzaron a observar las limitaciones de ésta, cuando un intercambio comercial volvió al diseño claramente disfuncional, poniendo de manifiesto el tiempo y los recursos desperdiciados.

Con este proyecto, el futuro del Riachuelo era incierto porque a pesar de vincularlo con el canal sur, lo consideraba como un puerto de cabotaje; convirtiéndose así la propuesta de Madero en el verdadero puerto de ultramar. Huergo objetó el proyecto de Madero en sus aspectos técnicos, como la multiplicación de los canales de acceso y el sistema de dársenas cerradas por considerarlo lento y obsoleto.

Las obras de la primera sección se inauguraron el 28 de enero de 1889, el dique N° 2 en 1890, el N° 3 en 1892. En 1897 estaban ya terminadas el dique N° 4, y la dársena norte que completaba la totalidad de las obras.

Puerto Madero fue a partir de 1887 la expresión de la Argentina agroexportadora, pero también de la que recibía oleadas de inmigrantes que hallarían trabajo de artesanías e industrias. Aquel modelo de país funcionó hasta 1930.

Mientras tanto avanzaba la obra, también se llevaban a cabo la construcción de los diques y los depósitos de mercaderías con fachadas de ladrillo hoy conocidos como Docks. Su distribución se realizó en agrupaciones de a cuatro, del lado oeste de los diques. Son de planta rectangular, con un sótano y dos o cuatro pisos altos, con grúas instaladas en las fachadas que se utilizaban para elevar mercaderías y almacenarlas en ellos.

Una vez ocupado el lado Oeste por los cuatro diques, hacia el 1900 comenzaron a construirse más depósitos sobre la isla artificial. Madero había planeado la división de los terrenos en una cuadrícula regular de calles, organizando un negocio inmobiliario con el fin de permitir el financiamiento del puerto, pero fue obstaculizado por el Gobierno Nacional y no se concretó. Por lo que la zona se destinó a depósitos y almacenadores de hierro y chapa. Aun en la actualidad quedan en pie las ruinas de uno de ellos como vestigio del “Antiguo Puerto”.



Antiguo Puerto.

Entre 1911 y 1925 se realizó la construcción del “Nuevo Puerto”, el cual se realizó a partir de las bases de la propuesta inicial de Huergo y sigue activo hoy en día. El proyecto implicó el relleno con tierra de varias hectáreas de río. La primera etapa fue inaugurada en 1919, y la habilitación de las dársenas se realizó en posteriores etapas hasta 1928. Eso significó solamente el relleno perimetral de una amplia área, para tener acceso a las dársenas, el relleno interior continuó durante las siguientes décadas y llegó a los años 1940. El relleno de amplias superficies que pertenecían al Río de la Plata tuvo como objetivo no sólo la construcción de instalaciones portuarias y las dársenas, sino que significó la creación de mucho espacio para la instalación de edificios para las dependencias del Estado.

La construcción quedó compuesta por el Antepuerto Norte, cinco dársenas de ultramar separadas por espigones, y una de cabotaje. El acceso a las mismas está protegido por dos escolleras.

Con el paso del tiempo, el proyecto de Madero quedó opacado hasta transformarse en obsoleto. Los docks, los silos y los molinos que hoy caracterizan al barrio quedaron en desuso, dándole al lugar un aspecto sombrío.

### **La reconversión del área**

El proyecto se basó en reconvertir el área para salvarla del abandono y el deterioro reordenándola para equilibrar los déficits urbanos del área central; recomponer el carácter urbano; preservar su fuerte poder evocativo; alojar actividades del terciario que requieren ubicación central -oficinas públicas y privadas, servicios comerciales y culturales, y residencia -que no encontraban en el tejido urbano superficies de terreno y contexto ambiental adecuado; y recuperar la relación con el río incorporando áreas públicas para la recreación y el esparcimiento.

El puerto cambió costumbres urbanas, mostró las virtudes para recibir y enviar mercancías al exterior, mejoró los costos, mostró una ciudad con aspiraciones, el mundo vino a conocer Buenos Aires.

En 1989 se crea la “Corporación Antiguo puerto Madero” en la que se toma la decisión de incorporar la zona al tejido urbano y se intenta fomentar la vinculación Ciudad-Río, los gobiernos de la Nación y de la ciudad participaron como socios igualitarios. En primera instancia se encargan de comercializar las 170 hectáreas que conformaban la zona, para luego, en la década del 90, llamar a una convocatoria para Concurso Nacional de ideas para buscar nuevamente la solución a los problemas del sector. De esta competencia resultaron 3 ganadores, los cuales debieron juntarse y realizar entre ellos una única propuesta que sería la que luego se llevaría a cabo.

La Corporación asumió reinvertir el beneficio de la operación en la construcción de infraestructura de soporte: redes de servicios, obras de superficie y nuevos espacios públicos, como una de las condiciones de realización del proyecto, en que las fracciones no rentables de la operación encontraron financiamiento en la rentabilidad global del emprendimiento.

El proyecto elaborado por los tres primeros premios del concurso forma parte hoy del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.

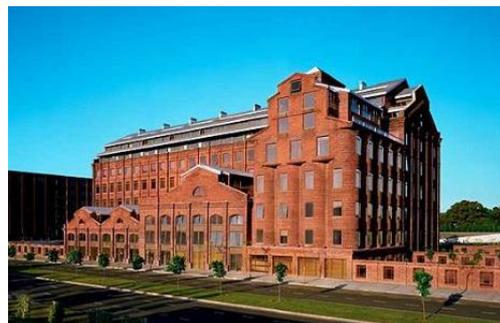
El plan, básicamente, consiste en una franja de edificación ubicada entre los diques y grandes parques hacia el río. Los bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectan toda la zona con el resto de la ciudad. En la margen de los espejos de agua propone una edificación baja con un mix de usos que aporta equipamiento y vida al paseo público. Establece la construcción de plazas abiertas a la línea de malecón, en correspondencia con cada uno de los diques. Los edificios preexistentes, sujetos a preservación por su valor patrimonial, se incorporan a la nueva trama, pudiéndose reciclar dentro de su estructura.

La construcción de torres, sobre los bulevares Azucena Villaflor y Macacha Güemes, parecen rememorar la aspiración de Le Corbusier de construir su Cité des Affaires, sobre el río de la Plata. Las torres enmarcan el eje de avenida de Mayo y establecen el límite del nuevo frente urbano sobre el río.

Una de las decisiones que este proyecto contemplaba era el reciclaje de las antiguas construcciones de almacenaje, los Docks, en los que se desarrollarían oficinas en los pisos superiores y la planta baja se destinaría a actividades comerciales como ser restaurantes, supermercados, kioscos, bancos, entre otras, convirtiendo la zona en un lugar de esparcimiento.



*Antiguo Silo construido en 1900.*



*Silo reciclado – Actual Hotel Faena.*



*Docks reciclados.*



*Antiguo Silo - Actual patrimonio histórico.*

Sin embargo, hay una cuestión de fondo que no se discute ni se transparenta a la ciudadanía: el verdadero monto y aplicación de los fondos recaudados por la Corporación. Esto es objeto de reclamos por parte de organizaciones de la sociedad y de algunos sectores dentro de la propia administración local (legisladores de la oposición y defensoría del Pueblo). La legislación municipal establece claramente cuál debe ser el destino de los fondos recaudados, pero hay acusaciones acerca de que eso no se cumple. Los balances de la Corporación no son de fácil acceso, aunque el del 2009 está disponible en el sitio web, y las demoras en su presentación han sido observadas por los órganos auditores.

Aún sin disponer de las cifras oficiales, se sabe que la venta de suelo fiscal urbanizado exigió fuertes inversiones públicas en infraestructura, las que resultaron fundamentales para atraer las inversiones privadas. Pero, además, una vez vendido el suelo y construido los inmuebles, la Corporación tomó a su cargo el mantenimiento de los espacios públicos (calles, plazas, iluminación, semaforización y espacios verdes). Realizó también una importante inversión en la aldea Costanera Sur, fuera de su jurisdicción, con la lógica de que no podía existir un espacio degradado junto al este espacio exclusivo de la ciudad. A estas inversiones hay que agregar el costo de sostenimiento de la propia Corporación; los sueldos y honorarios de sus empleados, así como los gastos de funcionamiento de sus exclusivas oficinas en el propio Puerto Madero.

Los depósitos de los Diques fueron construidos entre 1900 y 1905, son de tres o cuatro pisos y sótano, estructura de hormigón o hierro y madera, con cimientos de piedra y cerramiento de ladrillos a la vista, de gran calidad constructiva. Las aberturas normalizadas eran de hierro fundido y algunas tenían grúas adosadas a los muros, de la casa Armstrong & Mitchell. El uso del hierro, vidrio y ladrillos a la vista ha dado como resultado estos edificios ya incorporados en la imagen de la ciudad y que forman parte del patrimonio arquitectónico y cultural que se han puesto en valor actualmente.

La empresa constructora fue Wayss & Freytag Ltd., Ch. Hawkshaw, Ingeniero. El ancho de los muelles tenía relación con los de los depósitos y éstos con el tamaño de los barcos. Estos edificios fueron concebidos por Hawkshaw en Inglaterra y montados en Buenos Aires por sus representantes técnico, resultado la expresión más clara de la importación de la tecnología industrial inglesa en la Argentina.

Luego se sumaron los edificios públicos y hoy la tendencia está destinada a los departamentos residenciales. A partir de 1997, la renovación comenzó del otro lado de los diques, se abrieron numerosas calles, bulevares y avenidas las cuales fueron nombradas con nombres de mujeres reconocidas de América Latina. Se diseñaron plazas y parques como lugares de esparcimiento, y

se instalaron monumentos y fuentes. Si bien durante la recesión que enfrentó la Argentina entre 1998 y 2002 fueron suspendidas muchas obras, en los años posteriores se construyeron y están en construcción numerosas torres residenciales de gran categoría. El barrio se convirtió en un centro de gran expansión comercial, desde la concentración de un recorrido numeroso de restaurantes, la incorporación de oficinas pertenecientes a grandes empresas, edificios destinados a viviendas, la construcción de centros culturales, el Casino Flotante y la Universidad Católica Argentina. Generando así un nuevo recorrido que disfrutan tanto las personas que lo habitan, las que trabajan o simplemente las que lo visitan a diario por su gran atracción turística con identidad propia. El vistoso Puente de la Mujer, ubicado en el Dique 3, obra de Santiago Calatrava, también embellece el barrio desde Diciembre del 2001. El diseño es una síntesis de la imagen de una pareja bailando tango. Se trata de un puente peatonal de 170 m de largo y 6,20 m de ancho dividido en tres secciones: dos fijas en ambas márgenes del dique y una móvil que gira sobre un pilón cónico de hormigón blanco y permite en menos de dos minutos el paso de embarcaciones.

En el año 2007 se inauguraron el parque Mujeres Argentinas y el tranvía del Este actualmente sin funcionamiento.

Actualmente sólo queda un depósito sobre el muelle sur, que sirve de estación de alíscafos a Colonia, y el resto de sus bordes se utilizan para servicios de aduana, Prefectura, bomberos, remolques del puerto, Apostadero Naval, los talleres de Tandanoir derribados y con su superficie en litigio judicial, Yacht Club y una parte del muelle sur para contenedores, además del nuevo edificio de BuqueBus y el apostadero de la fragata Libertad.

La Dársena Norte es uno de los pocos lugares del puerto activo visibles para la comunidad, dado que el Puerto Nuevo está totalmente cerrado y vedado para el común de los ciudadanos.

La direccionalidad del puerto y estructura del conjunto está determinado por cuatro diques para carga y descarga. Los Diques 1 y 2 tienen 570 metros de largo por 160 de ancho cada uno, y 7 metros de profundidad. El Dique 3 es el más largo con 690 metros y el Dique 4 tienen 630 metros.



*Puente de La Mujer – Obra Santiago Calatrava.*



*Amarre de pequeñas embarcaciones.*



*Edificaciones - actual Puerto Madero.*



*Imagen aérea diques – Actual Puerto Madero.*

Puerto Madero tiene tres ingredientes que cuestionan fuertemente la legitimidad de su “éxito”:

- 1) Las tierras y edificios públicos que eran un patrimonio de toda la ciudadanía han sido vendidas a un reducido grupo de promotores inmobiliarios, inversores y usuarios de muy altos ingresos.
- 2) Las inversiones públicas terminaron beneficiando principalmente a los usuarios de este barrio y reforzando la diferenciación socio espacial los otros barrios de la ciudad que no reciben inversiones ni privilegios equivalentes.
- 3) El organismo a cargo de ejecutar el modelo actúa como una empresa privada que administra bienes públicos sin rendir adecuadas cuentas a los entes que deben salvaguardar el interés público general.

Con sus viejos depósitos reciclados, los muelles de sus diques convertidos en concurridos paseos y sus torres de moderno diseño, es un atractivo para el turismo y un cotizado lugar de residencia. Desde la óptica pública, se concibe como un símbolo de la ciudad, cuyo éxito radica en las cifras redondas del negocio inmobiliario: todos los terrenos fueron vendidos en un tiempo corto, la superficie construida ha alcanzado los 550.000 metros cuadrados, la población ha ido en aumento y la urbanización atrajo inversiones millonarias de modo sostenido a pesar de la crisis económica argentina de 2001-2003 y de la actual crisis financiera internacional.

A pesar de todos estos aspectos positivos, se ha empezado a desmerecer a partir de algunas circunstancias negativas y los vecinos del barrio tienen más de un motivo para quejarse.

- Abandono de la Reserva Ecológica, está deprimida por la falta de cuidados y por la presencia de un cementerio de autos abandonados.
- Existencia de un asentamiento de emergencia conocido con el nombre de Rodrigo Bueno, que sigue creciendo entre la Reserva y los terrenos de la frustrada Ciudad Deportiva Boca Juniors.
- La Costanera Sur también padece de la falta de algunos cuidados. En el Dique 3 hay un predio tomado y usufructuado por sus ocupantes como sitio de diversión pública, los puestos de comida al paso brotan, y luego desaparecen rápidamente ante la presencia de algún inspector.
- Se pueden encontrar algunas construcciones inconclusas que afectan la fisonomía del barrio.
- Se pueden observar travestis, ofreciendo sus servicios, rondando los parques.
- Al ser un sector elegido por muchos visitantes para el esparcimiento durante los fines de semana, se pueden observar regueros de residuos que estos dejan por todas partes.
- Son múltiples los factores que generan inconvenientes en el tránsito en Puerto Madero. Podemos enumerar: pocas vías de acceso, escasez de garajes y tránsito pesado proveniente del puerto.

Todo esto se suma a una realidad innegable: Madero Este se ha convertido en una playa de estacionamiento gratuita para quienes trabajan en el centro porteño y no pueden abonar los altos precios de los garajes de la zona. Sumado a la existencia de tantas manzanas valladas por edificios en construcción complica aún más las cosas.

Además, el trazado de las calles no ayuda mucho: los bulevares en horas pico se transforman en un obstáculo más e impiden con sus vueltas que el tránsito sea más fluido. Así, atravesar de punta a punta los 2 kilómetros de extensión que tiene este barrio se transforma en un caos y provoca demoras que exceden lo tolerable.

- Ingreso de camiones al Puerto para utilizar la Costanera Sur como camino alternativo a la Av. Madero/Huergo.



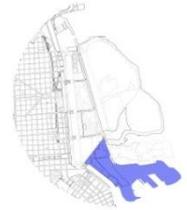
*Actual Puerto Madero.*



*Actual Puerto Madero de noche.*

## 2

### ISLA DEMARCHI



En segundo lugar, en la enumeración de los sectores estudiados, tenemos La Isla Demarchi. La misma es una enorme área delimitada por la avenida Dellepiane, la Reserva Ecológica, el Río de la Plata, la desembocadura del Riachuelo y la Dársena Sur, ubicada en el sur de Puerto Madero. En la actualidad desata polémica entre el gobierno nacional y el porteño por el tratado final que recibirán sus tierras. En sus comienzos, este predio no existía, sólo era una parte más del Riachuelo desbordado que originaban pantanos y lagunas donde crecían juncos y camalotes y donde pululaban moscas, mosquitos, alacranes, cucarachas, murciélagos y otros tipos de alimañas, pero la enorme acumulación de arena la convirtió en un nuevo terreno del poblado, en el siglo XVIII.

La llamada "Isla Demarchi", no lo era así inicialmente, ya que el Riachuelo torcía su curso actual hacia la izquierda (al Norte) saliendo al Río de la Plata más o menos donde está ahora la calle Belgrano. Era terreno inundable, pantanoso y sin uso alguno. Al iniciarse las obras del Riachuelo y Dársena Sur, el Riachuelo se enderezó, saliendo en forma casi recta hacia el Río de la Plata y su cauce original se aprovechó para la Dársena Sur y el resto del puerto.

Fue la primera parte del Puerto concluida, se instalaron numerosos astilleros y está registrado que en 1865 ya había 38 funcionando. Allí también se desarrolló la industria de los saladeros. Para mejorar las condiciones ambientales en 1880 se construyeron muelles y se empedraron las calles. Además se instalaron usinas, galpones y fábricas, también se generaron los talleres del Ministerio de Obras Públicas donde trabajaban 3.000 personas.

Puerto Sur se encuentra emplazado dentro de una superficie jurisdiccional de 115 hectáreas ubicadas a tan solo 3 Km. del área operativa de Puerto Nuevo y se está transformando para convertirse en el área de actividades logísticas más importante del Puerto Buenos Aires.

Convertida en noticia por el anuncio de la construcción del Polo de Desarrollo de la Industria Audiovisual, que albergará productoras de contenidos digitales y cinematográficos, incluyendo un rascacielos de más de 300 metros de altura, la "isla" Demarchi forma parte de la zona sur de Puerto Madero. Sin embargo, pertenece al barrio de La Boca.

Las empresas radicadas desarrollan actividades relacionadas con Depósitos Fiscales, prestación de servicios de almacenaje de mercaderías de importación, exportación y removido, almacenaje de contenedores llenos y vacíos, su consolidación y desconsolidación, reparación, etc. Se encuentran también empresas de telecomunicaciones, plantas de procesamiento de residuos industriales especiales, un área operativa con movimiento de pasajeros y camiones vía fluvial y

otra recreativa (Casino, locales de comidas, etc.) que se extiende sobre la calle Elvira Rawson de Dellepiane.

## **La Isla desde sus orígenes**

En sus comienzos fue un simple banco de arena y barro, en la entrada de aquel “río pequeño” que describió el alemán Ulrico Schmidt, integrante de la expedición de Pedro de Mendoza en los tiempos de la primera Buenos Aires, junto al Riachuelo. Después fue “La Punta”, “La Isla del Indio”, “La Isla de los Sauces” y hasta “La Isla del Tío Cruz”, en alusión a ese poblador que cortaba los cañaverales silvestres y luego vendía ese producto para construir las primitivas chozas que, en la zona, hacían de barracas. Hasta que llegó un conocido inmigrante ítalo-suizo, compró parte de esa tierra y le dio nombre definitivo. El hombre se llamaba Antonio y junto con sus hermanos Marcos y Demetrio, le anexaron su apellido y la convirtieron en lo que hoy se conoce como “La Isla Demarchi”.

Los investigadores dicen que, en tiempos de Juan Manuel de Rosas, en el lugar estaba el asiento de una guardia militar. Hacia 1865 muchos astilleros ya se habían instalado en las cercanías. Y afirman que en el área no sólo funcionó un lazareto sino que en 1871, en medio de la epidemia de fiebre amarilla, allí se cremaron y enterraron a algunas víctimas. Eso, explican, motivó que muchos clubes de remeros se mudaran hacia la lejana zona de Tigre. Claro que no todo es tragedia. Los memoriosos cuentan que detrás de la denominada carbonería Wilson estuvo la primera cancha de River Plate, antes de que se fuera durante un tiempo a la zona de Wilde. También por allí cerca estuvo el primer campo de juego que utilizó Boca Juniors.

Ya eran los tiempos del siglo XX y en las dos primeras décadas aquel sector mostraba un gran crecimiento industrial. Pero dicen que junto con el crecimiento demográfico, entre los muchos inmigrantes llegaban dirigentes anarquistas y por eso en la “isla” Demarchi hasta funcionó una pequeña prisión para alojar a esos hombres antes de ser deportados. Más tarde, allí se instalaron los talleres del Ministerio de Obras Públicas y la Dirección Nacional de Vías Navegables, la institución que se encargaba de supervisar y coordinar lo relacionado con los puertos y su operatividad.

Con los años, muchas de las instalaciones del lugar cayeron en desuso y la “isla” se convirtió en un depósito de chatarra que poco tenía que ver con lo que había pensado Antonio Demarchi para esa zona. En ese tiempo, Demarchi ya era un próspero empresario, casado con Mercedes Quiroga -hija del caudillo. Relacionado con la histórica farmacia La Estrella (en Defensa y Alsina) y luego con la Química Estrella, después sería uno de los socios, junto con Antonio Devoto, del Banco de Italia y Río de la Plata, pionero de los bancos privados en la Argentina. También se

afirma que Demarchi fue uno de los socios fundadores de la empresa Bagley, ya que el estadounidense Melville Sewell Bagley, creador de la firma, era empleado de La Estrella. Este hombre fue quien desarrolló una bebida a la que se consideraba un tónico con efectos antioxidantes. Aquella bebida fue un verdadero éxito comercial y fue también la primera marca registrada en la Argentina. Se llamaba Hesperidina. Pero esa es otra historia.

Manuel Bilbao (escritor, 1827-1845) en “Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días, especialmente entre los siglos XVII y XIX”, publicado en 1902, cuenta que “La farmacia de Don Silvestre Demarchi, la fundó Don Pablo Ferrari, frente á Santo Domingo. En 1834 la compró Demarchi, quien la atendió personalmente hasta 1854, pasando después por diversos dueños en la familia, hasta que ingresó el señor Parodi, llamándose entonces droguería de Demarchi y Parodi”.

En 1854 se hacen cargo de la empresa los hijos de Silvestre: Antonio, Marcos y Demetrio.

En la década de 1840, Manuelita Rosas llevaba comitivas de extranjeros a conocer la isla de Antonio Demarchi, que en ese tiempo era llamada Isla de los Sauces. Se realizaban asados y bailes para los invitados.

Demarchi había nacido en el cantón Ticino que pertenecía a la Confederación Helvética y en estas orillas fue canciller del cónsul de Piamonte y Cerdeña y luego se desempeñó como el primer cónsul de la Confederación Suiza en Buenos Aires. Demarchi fundó la Sociedad Filantrópica Suiza que promovía la emigración helvética a la Argentina y fue miembro del comité promotor del Hospital Italiano. El 12 de octubre de 1857 nació Alfredo, hijo de Antonio y de Mercedes Quiroga. Alfredo incursionó en la política argentina siendo diputado, vicegobernador del a provincia de Buenos Aires y ministro de Hipólito Yrigoyen.

Existe un Fondo Documental Alfredo Demarchi, donación de la familia, que está en la Universidad San Andrés (Victoria, Provincia de Buenos Aires) donde se guardan documentos valiosos de los negocios que fueron realizando. Entre ellos biblioratos con el rótulo “Propiedades Isla Demarchi”.

Allí se guardan antiguas escrituras de compra y venta de terrenos a compañías como la Sociedad Dock Sud de la Capital, Compañía Ribereña del Plata, Gran Compañía de Ferrocarril del Sud de Buenos Aires. Ltda.; a particulares como el Ing. Offerman, Sres. Madlenar y Luis A. Huergo, entre otros, como documentos sobre la compra-venta y donación de propiedades en Dock Sud.

En la Isla Demarchi existió un hospital para leproso y también un crematorio para las víctimas de epidemia de fiebre amarilla de 1871. En el libro “Patrimonio Hospitalario” editado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires se cuenta la historia de “El lazareto de La Boca del Riachuelo”.

"Estaba situado en la Isla Demarchi, que dividía en dos canales la desembocadura del riachuelo. Tenía una superficie de dos hectáreas y era un desprendimiento del espolón de un extenso

terreno que el Señor Antonio Demarchi poseía en la margen derecha de ese río. Durante la época de Rosas fue asiento de una guardia militar y luego se convirtió en crematorio de las víctimas de fiebre amarilla”.

También llegó el deporte: Boca Juniors tuvo su cancha en la isla y allí jugaron con River el primer superclásico de la historia, el 2 de agosto de 1908.

Desde comienzos del siglo XX se instaló una prisión para los anarquistas y los inmigrantes sin documentación que debían ser deportados.

También se incorporó un astillero dependiente del Ministerio de Obras Públicas donde se entrenaba a los aprendices (Perón visitó los astilleros el 12 de julio de 1949). En 1936 se hizo una parodia de la llegada de Pedro de Mendoza, como parte de los actos conmemorativos por los 400 años de la denominada “Primera fundación”. El barco de las celebraciones partió de la isla Demarchi y sus hombres desembarcaron en la Vuelta de Rocha.

En 1938, Benito Quinquela Martín donó al Comedor de Trabajadores Portuarios de la isla un óleo sobre madera de 18 metros de largo, bautizado “Día de trabajo”. Estuvo perdido durante muchos años. Cuando se recuperó, fue restaurado y hoy se encuentra en el hall de la Terminal de Cruceros. Ahora es tiempo de restaurar la isla.

El 29 de agosto de 2012 la presidente Cristina de Kirchner anunció que se creará un polo audiovisual en la Isla Dermachi, extensión de Puerto Madero, pero perteneciente al porteño barrio de La Boca. Será una atracción para los desarrolladores inmobiliarios. En esas tierras, producto del relleno del cauce del Río de la Plata, la Ciudad de Buenos Aires deberá autorizar esas construcciones. Mientras, el gobierno de Mauricio Macri compite porque, dice que la Ciudad ya cuenta con un polo audiovisual.

Se encuentra también en pleno proceso de ejecución una serie de obras de infraestructura y remodelación edilicia que permitirán revalorizar el sector como consecuencia de las mejoras en seguridad y urbanismo que dichas obras traerán aparejadas.

Se está trabajando en la implementación de un Reglamento de Edificación, Planeamiento Urbano y Medio Ambiente para toda la Jurisdicción de Puerto Sur que contemplará el tipo de edificación desde el punto de vista arquitectónico y de estética urbana, la planificación de la red vial dentro de la jurisdicción así como de las superficies necesarias para estacionamiento de autos y camiones, fijando además las pautas a seguir para la total protección del medio ambiente.



*Isla Demarchi.*



*Galpones en desuso.*



*Actual trabajo de industrias.*

### 3

## RESERVA ECOLÓGICA



Como tercer punto a investigar se contempla la Reserva Ecológica, delimitada al este por el río, al oeste por la avenida Intendente Hernán M. Giralt y la avenida Achával Rodríguez, al sur por la Ciudad Deportiva de Boca Juniors y al norte por el malecón del Puerto Nuevo.

Es considerada el primer Área Natural Protegida de la Ciudad de Buenos Aires, ubicada a solo pocas cuadras del centro financiero de la ciudad, es un espacio verde de 350 hectáreas que deja atrás rascacielos y torres y da paso a lagunas y bañados, bosques de alisos y cortadales.

El proyecto original planteaba una avenida central o axial de oeste a este que sería la continuación de la Avenida Rivadavia o de la Avenida de Mayo o ambas y un abanico de avenidas que se abriría aproximadamente desde el límite oriental de Puerto Madero y que concluirían en una avenida costanera semicircular. Entre estas avenidas se construirían edificios en torre.

Aunque el objetivo original de estos rellenos era urbanizarlos para convertirlos en un «ensanche del área central» de la ciudad, este proyecto fue finalmente cancelado al resultar inestable e inundable el nuevo terreno para cimientos de grandes edificios y los terrenos quedaron abandonados.

### La transformación del área

Conocer su historia es conocer una de las formas en que la naturaleza y la ciudad pueden convivir.

Antes, entre 1918 y 1950, en la Costanera Sur funcionó el Balneario Municipal. Allí iban los habitantes de Buenos Aires a disfrutar de un día junto al Río de la Plata; se bañaban en las aguas o disfrutaban de una cerveza en La Múnich, la cervecería más importante del paseo de la costanera. Pero cuando el deterioro de las aguas empeoró, los porteños fueron dejando atrás este paseo.

A partir de 1978, comenzaron a volcarse escombros en la zona de la costa rioplatense, lo que provocó un gran deterioro ambiental. El gobierno local de aquel entonces quería ganarle terreno al río para luego construir allí el Centro Administrativo de la Ciudad. Este proyecto fue abandonado en 1984, dejando una gran cantidad de escombros donde antes los bañistas disfrutaban las tardes.

Fue en ese momento en el que la naturaleza comenzó a avanzar: entre aguas contaminadas y restos de cemento y ladrillos, la vegetación silvestre supo abrirse paso hasta llegar a cubrir el relleno. Fue colonizada por diversos tipos de vegetales a partir de semillas presentes en el terreno que fueron diseminadas por el viento o transportadas por las aves. Esto favoreció a su vez el establecimiento de poblaciones animales al proporcionarles refugio y alimento. Se han avistado ya al menos unas 250 especies de aves, 9 de anfibios, 23 de reptiles, 10 de mamíferos, y 50 de mariposas. Las inundaciones (frecuentes en el área) y el arribo de camalotales ayudaron a que la naturaleza conformase distintos ambientes. Éstos supieron ser aprovechados por distintas organizaciones ambientalistas que, a partir de 1985, desarrollaron allí distintas actividades con fines educativos.

Fueron las fundaciones Vida Silvestre Argentina, Aves Argentinas y Amigos de la Tierra las que, en 1986, propusieron a la Municipalidad de Buenos Aires la creación de la Reserva Ecológica. El 5 de junio de ese mismo año, las autoridades declararon a esta zona Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica y, tres años más tarde, la declararon Área de Reserva Ecológica.

Pero este no fue el último reconocimiento institucional para este espacio verde. En 1994, la entonces Secretaría de Turismo de la Nación declaró “de Interés Nacional” a la Reserva y, ese mismo año, la Municipalidad de Buenos Aires la declaró “de Interés Turístico Municipal”. A los reconocimientos nacionales, se sumarían los internacionales: en el año 2005, la Convención Ramsar, dedicada a la conservación de humedales en el mundo, le daba el título de “Sitio Ramsar” y la BirdLife International, junto con Aves Argentinas, el de “Área de Importancia para la Conservación de las Aves” (AICA).

Hoy en día, desde la Reserva Ecológica Costanera Sur se trabaja para la conservación y la preservación de este espacio que es el hogar de aves, mamíferos, insectos y plantas y que es también el lugar que tienen los porteños para hacer ejercicio, disfrutar de un paseo en bici o, simplemente, unos mates frente al río.

El espacio mantiene poblaciones estivales de aves acuáticas como cisne de cuello negro y coscoroba. También especies de patos y gallaretas, Gallinula, carao, garza, mirasoles, macá y biguá, y también rapaces relacionadas con ambientes acuáticos.

En los cuerpos de agua y los bañados hay especies de mamíferos como la nutria. En los bañados y pastizales se observan especies de culebras acuáticas y semiacuáticas y una especie de gran saurio, el lagarto overo. También hay roedores silvestres como el ratón de campo común, cuis, ratón colilargo menor, laucha bimaclada, marsupiales como la comadreja colorada y la comadreja overa y el murciélago.

Entre los peces se destacan el sábalo, boga, la tararira, y mojarras, bagre sapo, bagre amarillo, vieja de agua, chanchitas y madrecitas, que colaboran al mantenimiento del cuerpo de agua (herbívoros e insectívoros) y a la existencia de las poblaciones de aves ictiófagas (biguaes, macaes y garzas) y de tortugas.

Hay bosques, arbustales, comunidades herbáceas y comunidades acuáticas. En el área se encuentran muy bien representada una especie que está sufriendo una reducción de hábitat: la cortadera. Entre la vegetación se observan bosques de alisos del río, el que suele estar acompañado por chilca, y por varias gramíneas. Se encuentran numerosas especies que conforman las selvas higrófilas que se desarrollan en las riberas de los ríos Paraná, Uruguay y sus afluentes. En las zonas inundables de las orillas se observa la presencia de juncos y laurel blanco, ceibo, sauce criollo y curupí o lecherón.

La reserva posee cuatro principales lagunas:

- La laguna de los Coipos (muy alargada de norte a sur y muy estrecha de este a oeste), se ubica en el linde occidental de la reserva y el istmo recorrido por el llamado "camino de los Lagartos" la separa de las otras dos principales lagunas:
- Hacia el noroeste la Laguna de las Gaviotas.
- Hacia el suroeste la Laguna de los Patos (ambas lagunas están separadas por un estrecho istmo recorrido de oeste a este por el Camino del Medio).

Además de todas las lagunas mencionadas, se encuentra en el extremo noreste la pequeña:

- Laguna de los Macáes.

Tales lagunas pequeñas y muy someras ocupan aproximadamente un tercio del área de la Reserva Ecológica. Periódicamente tales lagunas se secan en septiembre y recuperan el agua en marzo acorde al balance de las lluvias y la evaporación.

En el 2013 se realizó un sistema para bombear aguas desde el vecino Río de la Plata llevando de este modo agua por un conducto en un canal llamado Viamonte que circula a cielo abierto y luego por tubería hasta la Laguna de los Coipos, y de este modo un conjunto de canales lleva el agua también a la Laguna de los Patos y a la de las Gaviotas, con el fin de lograr que ninguna de las lagunas se quede sin agua.

El espacio cuenta con un vivero que abastece a la reserva. Se encarga, también, de suministrar plantas de los distintos espacios públicos de la Ciudad y de reivindicar el cultivo de las plantas nativas. Por otro lado, busca establecer lazos con la comunidad educativa a través de las visitas que se realizan en este espacio.

Estos ambientes no son solamente espacios naturales agradables para que los visitantes disfruten de un día al aire libre; son, también, el hogar de muchísimos seres vivos.

Cuenta con una variedad de árboles, hierbas y arbustos típicos del delta y la ribera rioplatense y extensos pastizales de cortadera que alternan con montes de aliso de río y sauce criollo. También se pueden encontrar pequeños grupos de ceibos, totoras y juncos que bordean a las lagunas habitadas por una variada fauna, en la que predominan las especies de aves típicas de las lagunas pampeanas. Hay, además, especies de peces, anfibios y reptiles, mamíferos e innumerables insectos y otros invertebrados.

El área de Conservación y Manejo de los Recursos Naturales se encarga de planificar y supervisar las acciones que:

- Contribuyen al mantenimiento de la biodiversidad de las comunidades vegetales
- Tienden a la preservación de las poblaciones, comunidades, ecosistemas, y otros valores naturales del área protegida.
- También se encarga de definir las líneas de investigación y relevamiento de los recursos biológicos del sitio.

El sector de conservación y Monitoreo es el encargado de llevar a cabo las actividades destinadas a incrementar el conocimiento de los ecosistemas protegidos.

La sección de Producción de Especies Nativas lleva a cabo las tareas necesarias para la obtención de ejemplares de especies nativas.

Sección de control y gestión de recursos naturales. Actúa sobre todo lo relativo al intercambio de especies con otras unidades de conservación.

El sector de gestión ambiental es el encargado de identificar las variables ambientales relevantes, haciendo especial énfasis en las fuentes contaminantes y/o de deterioro.

No hay mejor manera de enseñar a cuidar aquello que se ama que contagiando el amor que se siente por ello. Esa podría ser una manera clara y sencilla de describir la forma en que se trabaja por la educación ambiental desde la Reserva.

Las visitas guiadas conducen al público por los senderos de la Reserva. Durante el recorrido, los guías transmiten la necesidad de preservar este espacio natural y las miles de especies que allí habitan.

Las actividades son variadas y están pensadas para destacar destinos activos de la Reserva.

Para aquellos que desean profundizar su compromiso con el medio ambiente, se realizan convocatorias para tareas de voluntariado. El público en general podrá colaborar con la plantación de ejemplares de plantas nativas, en la recolección de residuos provenientes de las sudestadas del Río de la Plata y en el control de plantas exóticas.

Cuando uno ingresa en el espacio de la Reserva debe limitarse a ciertas cosas, como ser:

- Las bicicletas no podrán circular a más de 10 km/h.
- Se debe respetar la cartelería de la Reserva.
- La reserva no cuenta con agua corriente en sus recorridos.
- Prohibido Fumar por el peligro a ocasionar incendios.
- Separación de residuos.
- Menores de 16 años que no estén acompañados por un adulto no podrán ingresar.

Además se prohíbe:

- Ingresar al Río de la Plata
- Dañar la flora
- Cazar
- Pescar
- Alimentar a los animales
- Prender Fuego
- Acampar
- Ingresar con bebidas alcohólicas
- Jugar a la pelota.

Esta Reserva Ecológica es en gran parte un humedal que resulta ser el hábitat de 298 especies de aves incluyendo a 87 eminentemente acuáticas, por eso ha sido declarada un sitio RAMSAR.

Las pequeñas y someras lagunas se ubican en la parte más deprimida del humedal, estas lagunas son de oeste a este y de norte sur la de los Coipos, la de Los Patos, la de los Macáes y la de Las Gaviotas.

Un humedal es una extensión cubierta de agua, cuya profundidad en marea baja no excede los seis metros. Cumplen funciones fundamentales como la regulación del ciclo hidrológico, la recarga de acuíferos, la estabilización del clima del lugar donde se encuentran y la mitigación de los cambios climáticos globales, la conservación de la biodiversidad, para su uso sustentable, el suministro de agua, la conservación de usos tradicionales de los recursos naturales y otros valores culturales, entre ellos, los usos históricos y recreativos.

De acuerdo con las categorías establecidas, la Reserva encuadra en la categoría IV – Área de Manejo de Hábitat y Especies Concretas”.

No constituyen grandes ecosistemas autosustentables, sino partes de ellos o espacios altamente vulnerables o afectados debido a la presión humana. Requieren una intervención activa para cumplir su objetivo primario: mantener, conservar y restaurar especies y hábitats.

Para la reserva es clave impulsar distintas medidas que apunten a conservar sus humedales, controlar las especies invasoras, restaurar ecosistemas degradados y desarrollar actividades de educación ambiental.

16 hectáreas están en el sector sur y serán destinadas a visitas educativas, formaban parte de ese espacio verde pero que estaba restringido al público. Este espacio está siendo reacondicionado para recibir la visita de establecimientos educativos.

La dirección General de Espacios Verdes del Ministerio de Ambiente y Espacio Público está aprovechando materiales que se encuentran en la zona y que pueden reutilizarse para lograr reacondicionar el territorio:

- El terreno anteriormente cubierto por cemento y hormigón, está siendo rellenado por tierra removida durante la obra del Metrobus.
- Los canteros se están construyendo sobre una base de material orgánico que es removido periódicamente durante la limpieza de la laguna de los Copios. Este material es muy útil ya que puede aprovecharse como compost y ayuda al crecimiento de la vegetación en los canteros.
- En principio este espacio tendrá un propósito didáctico, ya que será un espacio destinado a la visita de establecimientos educativos.
- Se está construyendo un estanque que recrea el hábitat de las tortugas de la Reserva para facilitar el conocimiento de estas especies por parte de los alumnos.
- Se van a plantar especies vegetales autóctonas en los canteros para que los chicos puedan conocer las distintas plantas que forman parte de los diferentes ambientes naturales de la Reserva.
- Se construirá un estacionamiento dentro del predio, para facilitar el acceso de los transportes escolares y garantizar la seguridad de los chicos, que no tendrán que cruzar la avenida Achával Rodríguez a pie.
- Después de permanecer cerrado durante 12 años, el Espigón Plus Ultra volverá a funcionar como la entrada principal a la Reserva Ecológica Costanera Sur.

Con una inversión de más de un millón de pesos, el Plan de Recuperación del Espigón Plus Ultra estará concluido para fines de septiembre y solucionará los distintos problemas de seguridad.

El Plan de Recuperación tiene 3 ejes centrales:

- Volver a hacer del Espigón un espacio de uso público, aprovechándolo como paseo y como ingreso peatonal a la Reserva Ecológica.
- Poner en valor el patrimonio histórico del lugar.
- Incorporar al Espigón dentro del conjunto turístico compuesto por la Costanera Sur y la Reserva Ecológica.

El Espigón fue construido en 1918, pero recibió su nombre diez años después, cuando se colocó en su remate una estatua de Ícaro. Esta obra fue esculpida en bronce por José Lorda, y conmemora la travesía del hidroavión Plus Ultra que, en 1926, partió desde Palos de la Frontera y llegó hasta Buenos Aires, en lo que fue el primer vuelo entre España y América.

Tanto la Costanera Sur como el Espigón se convirtieron en un paseo muy popular durante la primera mitad del siglo veinte. Este último cumplía la función de mirador al Río de la Plata.

La situación empeoró a partir de 1978, cuando empezaron a volcarse escombros en la ribera. Como resultado, las aguas del río perdieron terreno en manos de un relleno donde comenzó a crecer la vegetación. De esta manera, el Espigón dejó de estar en contacto con la costa y a su alrededor empezaron a crecer los primeros pastizales.

El Ministerio de Ambiente y Espacio Público comenzó con las obras de puesta en valor necesarias para revertir el deterioro del Espigón. Los problemas eran principalmente edilicios, consecuencia de años de abandono y de la intrusión. Actualmente, ya se concluyeron algunos de los trabajos más urgentes:

- Reparación del solado, con la colocación de nuevas baldosas, de las escaleras y de los bancos.
- Colocación de rejas perimetrales.
- Traslado de los tableros de iluminación desde la vereda de la avenida Achával Rodríguez hacia el interior del paseo.
- Se pintaron las barandas.
- Reemplazo de luminarias, optando por farolas de bajo consumo para ahorrar más energía.

También se cortó el césped en la parte inferior del paseo y se van a realizar distintos trabajos de parquización y limpieza, que son necesarios debido al crecimiento descontrolado de la vegetación y a los grafitis que se hicieron en las paredes:

- Se van a podar las tipas de la arboleda de la parte superior del Espigón.
- Se van a construir nuevos canteros.

- Para recrear parte del espejo de agua original, se va a inundar el canal que recorre el extremo del Espigón.
- Los grafitis de las paredes serán limpiados con una hidrolavadora.
- Se restaurará la estatua de Ícaro. Este monumento histórico también sufrió actos de vandalismo y fue pintado con varios grafitis.

Además, los visitantes de la Reserva Ecológica Costanera Sur ya pueden disfrutar de quince nuevos bancos con vista al Río de la Plata, que les permiten hacer un alto en el camino y aprovechar una vista magnífica de la zona costera.

Esta reserva ha sufrido varios incendios circunscriptos causados casi siempre por obra del ser humano. Esta reserva sufrió desde su creación hace 27 años más de 400 incendios, en su mayoría intencionales. Por tales incendios el Río de la Plata sufrió una ligera contaminación a causa de las cenizas dispersadas por el viento.

En la actualidad, es un centro de recreación y deporte; se realiza en ella aerobismo, expresión corporal, gimnasia, ciclismo, paseos recreativos, paseos para avistar aves y actividades culturales.



*Antiguo Balneario municipal que funcionaba en el ribera de la actual Reserva Ecológica.*



*Actual ribera - Reserva Ecológica.*

## 4

### EX CIUDAD DEPORTIVA



En cuarto lugar mencionaré al predio perteneciente a la ex Ciudad Deportiva de Boca Juniors, ubicada en el extremo sur de la costanera. Fue un complejo deportivo inaugurado en 1975 por Alberto J. Armando, entonces presidente del Club Atlético Boca Juniors.

Boca Juniors poseía un terreno para entrenamientos llamado La Candela, en la localidad de San Justo, Provincia de Buenos Aires. Pero había una idea ambiciosa de construir un estadio en la costanera sur de la ciudad de Buenos Aires que tendría capacidad para 140.000 personas. Esta idea no se pudo concluir y se diseñó un complejo deportivo para los socios del club.

El club deportivo logró que el Congreso de la Nación Argentina sancionara en 1964 una ley mediante la cual se le cedía la zona del Río de la Plata delimitada entre la avenida costanera sur y la prolongación de la calle Humberto I para que el club rellenara a su costo un total de 40 hectáreas de islas. En dichos terrenos debía construir el estadio mencionado y varias instalaciones deportivas en un plazo inferior a diez años. En caso de demora, el terreno pasaba sin indemnización alguna a la ciudad de Buenos Aires. Asimismo esta ley indicaba que el club estaba imposibilitado de vender los terrenos rellenados.

Al poco tiempo, durante la presidencia que Alberto J. Armando ejercía en el club deportivo Boca Juniors, comenzó el relleno del Río de la Plata hasta formar islas aproximadamente circulares de unas pocas hectáreas. Tales islas artificiales fueron unidas con puentes curvos voladizos (sin columnas) capaces de soportar el peso de autobuses. La intención promocionada por Armando fue construir en la isla número 7 un gigantesco estadio con capacidad para 150 000 espectadores, que para la época hubiera sido uno de los más grandes del mundo, que iba a ser inaugurado el 25 de mayo de 1975. Además se llevó a cabo la construcción de la confitería con pileta, canchas de tenis, piletas de natación, canchas de todos los deportes, anfiteatro, fuentes ornamentales, autocine, parque de diversiones, sectores de recreación y camping, el presidente se envalentonaba y anunciaba la construcción de una torre gigante con confitería giratoria en la cumbre. Este proyecto quedó trunco, ya que sólo se pudo concretar una tribuna de 30 metros con ocho escalones. La Ciudad Deportiva pasó a ser casi exclusivamente un parque de diversiones (había un gran "pez" hecho en mampostería que se edificó para ser sede central de un acuario). En las décadas de 1970 y 1980 la zona fue casi totalmente descuidada quedando muchas de las construcciones inacabadas o deterioradas.

En la Ciudad Deportiva se desarrollaban diferentes actividades ligadas al deporte y la recreación, tenía varios servicios como duchas, pileta, canchas de fútbol. También disponía de un parque de diversiones llamado "Parque Genovés".

La Ciudad Deportiva de Boca Juniors recibió premios por su arquitectura de vanguardia. Se llegó a decir que era la continuación de Brasilia por sus lagos artificiales y puentes. Fue considerado uno de los complejos deportivos más modernos del mundo.

En 1979 el intendente Osvaldo Cacciatore publicó una ordenanza por la que liberaba al club la construcción del estadio y le extendía el plazo para la conclusión de las obras. Tres años después el mismo intendente sancionó otra ordenanza que le daba al club posesión legal de los terrenos mediante una escritura a su nombre, dejando claro que no podía vender los terrenos.

En 1989, al inicio de la presidencia de Carlos Saúl Menem, el congreso nacional sancionó otra ley por la que le cambiaba al destino a estas tierras indicando que podía utilizarse como complejo balneario, náutico, turístico, hotelero, o comercial y que estaba habilitado para funcionar como centro habitacional. Asimismo permitió que el club deportivo pudiera vender los terrenos.

El club vendió el predio a la sociedad Santa María del Plata en 1992 por un valor cercano a los 50 millones de dólares, y con el dinero Boca Juniors construyó otro complejo en el barrio de La Boca llamado Casa Amarilla.

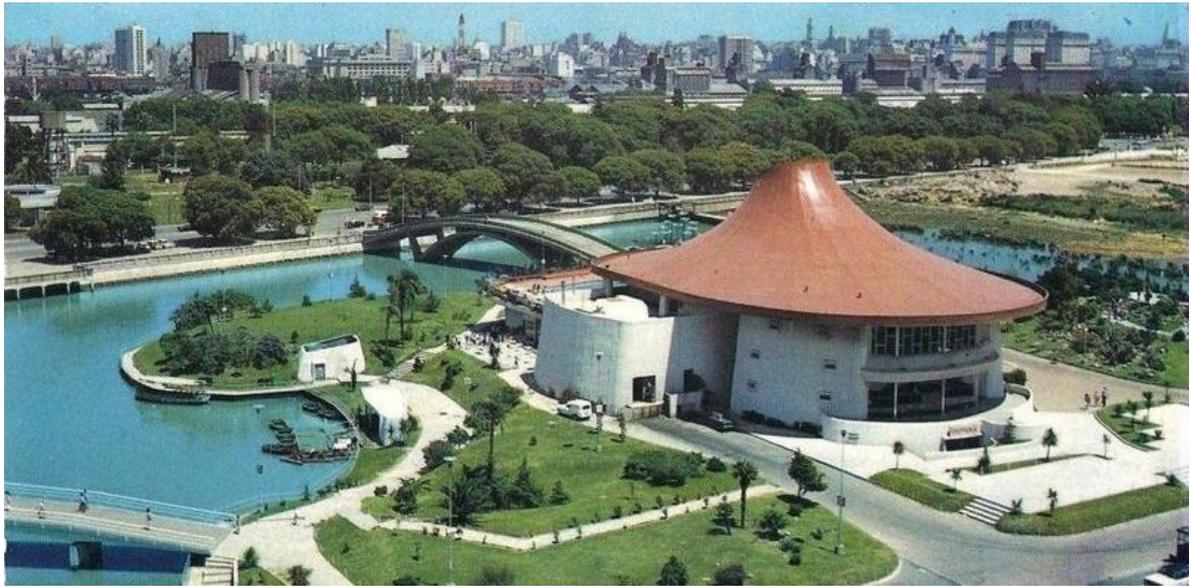
En el año 1997 el grupo IRSA compró los terrenos que suman aproximadamente 70 hectáreas.

En la actualidad la Ciudad Deportiva se encuentra abandonada. El grupo IRSA adquirió esas tierras para la construcción de un complejo urbano, aun cuando estos terrenos se encuentran junto a la Central térmica Costanera, que es la mayor planta termoeléctrica de Argentina.

El proyecto Tendrá embarcadero, edificios de lujo y paseos. Para que se desarrolle el proyecto, el Gobierno porteño necesita la aprobación de la Legislatura.

Si Mauricio Macri logra que la Legislatura porteña apruebe un convenio que él mismo le envió hace pocas semanas, habrá avanzado esencialmente en dos aspectos. Por un lado, sentará las bases urbanísticas para la creación de un nuevo barrio, un flamante Puerto Madero II que recuerda a algunas escenas de División Miami, con amarraderos para veleritos incluidos.

Pero también le cederá a IRSA, la empresa que diseñó el master plan y que cristalizará el proyecto, un mega-negocio sobre esas tierras que, luego de aprobarse el proyecto, costarán más de US\$ 600 millones.



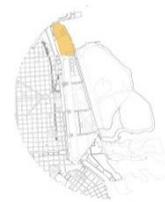
*Ex Ciudad Deportiva.*



*Actual asentamiento Rodrigo Bueno más restos de la Ciudad Deportiva*

## 5

### DÁRSENA NORTE



El último sector a estudiar es la Dársena Norte, como su nombre lo indica se encuentra ubicada sobre el extremo norte de Puerto Madero. Es un cuadrilátero irregular de 1.400 m x 1.100 m que, en un principio, tuvo depósitos en sus muelles sur, este y oeste. En el norte se ubicaba el desembarcadero de pasajeros —hoy funciona el Apostadero Naval— y 2 diques de carena de los talleres navales de Tandanor.

Los años entre 1913 y 1939 vieron el esplendor y la caída de la Dársena Norte. En sus comienzos bullía de trabajo, con los grandes trasatlánticos llegando en forma continua, estando incluso en segunda y tercera fila por la cantidad de buques que había. Sin dudas quedaba muy chica. Los talleres y diques de Tandanor también sumaban lo suyo, siempre había buques en reparaciones o esperando su entrada a dique seco.

Aunque muchas de sus funciones le han sido quitadas y ya no es un puerto de desembarco de autos, no es granelero, la carga suelta ya no existe más y todas sus grúas han sido retiradas, desguazadas o conservadas como recuerdo y pieza museológica, aún siguen viniendo contenedores que reemplazaron con inmensas ventajas todo el sistema anterior. Cuánto tiempo más esto seguirá así no se sabe, pero algunas de las terminales externas al puerto funcionan más eficientemente, como Exolgan en el antiguo frigorífico de Dock Sud, las terminales de Zárate/Campana o el puerto de La Plata.

A pesar de esto, el modelo, gestado y desarrollado en plena vigencia de las políticas neoliberales, sigue siendo exhibido como un modelo “exitoso” por los actuales gobiernos de la ciudad y de la nación.

Actualmente sólo queda un depósito sobre el muelle sur, que sirve de estación de aliscafos a Colonia, y el resto de sus bordes se utilizan servicios de aduana, Prefectura, bomberos, remolques del puerto, Apostadero Naval, los talleres de Tandanor derribados y con su superficie en litigio judicial, Yacht Club y una parte del muelle sur para contenedores, además del nuevo edificio de BuqueBus y el apostadero de la fragata Libertad. Fue el apostadero del rompehielos Alm. Irizar hasta principios de año, cuando fue enviado a Puerto Nuevo, a un lugar que parecía escondido a propósito.

La Dársena Norte es uno de los pocos lugares del puerto activo visibles para la comunidad, dado que Puerto Nuevo está totalmente cerrado y vedado para el común de los ciudadanos. Dársena Norte tendría un magnífico futuro si se usara un poco de imaginación, sentido común y ganas de los políticos de hacer las cosas como estadistas y no como políticos.

Volviendo al pasado, Puerto Nuevo y el antepuerto fue el sitio donde estuvo por muchísimos años nuestra Flota de Mar, principal puerto de la Armada Argentina hasta que se terminó Puerto.

Belgrano o Puerto Militar. Por eso en muchas fotos de DN se pueden ver buques de guerra.

En la entrada a la Dársena Norte hay dos balizas constituidas por armazones cuadrangulares de hierro, de 3 metros de altura cada una, pintada de negro y con luz blanca a destellos la del norte. La línea recta que une estas dos balizas constituye el denominado kilómetro cero, a partir del cual se cuentan las distancias de los diferentes canales y rutas del Río de la Plata.

Esta dársena tiene la forma de un cuadrilátero irregular en cuyo lado oriental se encuentra la entrada de 200 metros de ancho que le comunica con el Antepuerto Norte. Las dos partes en que queda dividido por esta entrada, el murallón que forma el costado Este de la dársena, miden 210m la del Sur y 221m la del Norte. El muelle situado frente a la entrada, es decir el que forma su costado Oeste tiene 390m de largo y el del Norte 326m.

El costado sur de la Dársena Norte está constituido por un muelle interrumpido por el canal de pasaje que une a esta Dársena con el dique 4. La ribera norte está ocupada por el Apostadero Naval Buenos Aires y por los Talleres Navales de Dársena Norte (Tandanor). Sobre él se encuentran dos diques secos. Los talleres ocupan también la parte norte del costado Este, la que se conoce como 4ta. Sección de la Dársena Norte.

Separada de esta por la boca de entrada a Dársena Norte se halla la parte sur del costado Este, una parte de la cual está ocupada por el edificio del Yacht Club Argentino. A esta parte de la Dársena Norte se la conoce como 5ta. Sección.

En ella atracan los buques de la Marina de Guerra, la Fragata Libertad, buques escuela que visitan el puerto de Buenos Aires etc.

En el costado sur de la Dársena Norte existen dos secciones, la Sexta y la Séptima, situadas a ambos lados del canal del pasaje al Dique 4. Una parte del edificio situado en la Séptima Sección está ocupado por el Servicio de Control de Averías e Incendio y por el Servicio de Salvamento y Buceo de la Prefectura Naval Argentina, la que tiene allí las motobombas y demás elementos necesarios para combatir los posibles siniestros que puedan producirse en el puerto.

Otra parte es ocupada por la sección remates de la Aduana.

El muelle de la Dársena Norte 1 tiene un largo de 200 metros y una profundidad de 24 pies destinándose a carga general y contenedores. El de Dársena Norte 6ta. tiene 220 metros, la misma profundidad y está destinado al mismo fin.

En la Sección 7ma. tiene asiento el Yacht Club Argentino, donde tienen amarras 486 embarcaciones deportivas, y al que concurren alrededor de 190.

El Antepuerto Norte mide 735 m. de sur a norte y 938 de este a oeste. Tiene una entrada de 200 metros de ancho entre ambas escolleras y una salida de 285 metros. A las postas de atraque están amarrados los diques flotantes 1, 2 y 3 de TANDANOR.

El movimiento de pasajeros se registra principalmente por este sector, donde tienen asiento las empresas BUQUEBUS y FERRYLINEAS, que cubren diariamente itinerarios hacia puertos de la República Oriental del Uruguay (Colonia y Montevideo).

El movimiento anual promedio de pasajeros es de 580.000 en ingresos y 581.000 en egresos.

En la Dársena Norte también operan dos embarcaciones que funcionan como restaurantes, y que además son arrendados para eventos especiales, como casamientos, cumpleaños, reuniones empresariales, etc.

Estas embarcaciones son:

El buque "HUMBERTO M" con capacidad para 100 personas, realiza la misma actividad, incluyendo algunos días hábiles, conforme los requerimientos que reciba; cuyo itinerario es navegar por el Río de la Plata recorriendo el antepuerto, dársenas y parte del canal costanero.

El Buque "MISSISSIPI RIVERS" con una capacidad para 180 personas, efectúa navegación hasta la altura del puerto de olivos y regresa, con una duración de 4 horas, los viernes, sábados, domingos y feriados.



*Imagen superior Dársena norte.*



*Vista frontal Dársena norte.*



*Imagen superior – embarcaciones - Dársena norte.*



*Yacht Club - Dársena norte.*



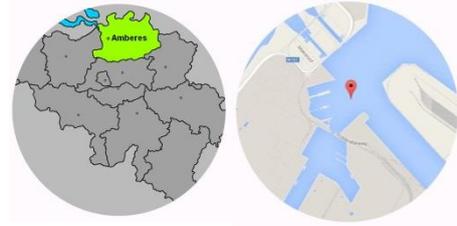
## CASOS EJEMPLOS

Los casos de estudio son ejemplos reales dónde se muestra cómo resolver determinados problemas, también puede tratarse de campañas u otras actividades realizadas que ayudan a resolver ciertas circunstancias en el lugar de trabajo. A partir de ellos es que se busca incorporar una base de datos que me pueda servir para un mejor desarrollo a futuro. Lógicamente se puede aprovechar el enfoque conceptual y las técnicas adoptadas, pero no extrapolar directamente las soluciones de un lugar de trabajo a otro, porque cada centro tiene sus propias particularidades.

Para continuar analizando la situación del sector a intervenir creo necesario estudiar algunos casos ejemplos provenientes de diferentes partes del mundo, de los cuales podemos extraer pro y contras que se produjeron en cada uno de los casos a partir de su implantación.

Tomé cuatro intervenciones interesantes para analizar, como el caso del Puerto de Amberes ubicado en Bélgica, el Puerto de Rotterdam en Alemania, el Puerto de Barcelona y el ejemplo de los Docklands en Inglaterra, del cual el proyecto diseñado para Puerto Madero tomó como referente.

## 1

**PUERTO DE AMBERES**

El Puerto de Amberes, en Bélgica, es un puerto situado en el corazón de Europa. Amberes se sitúa en el comienzo del estuario del río Escalda. Este estuario es navegable por barcos de más de 100.000 toneladas. Su emplazamiento tierra adentro hace que el puerto de Amberes goce de una ubicación más central en Europa que la mayoría de los puertos del Mar del Norte. Los muelles de Amberes están conectados con el interior por ferrocarril, vías fluviales y carretera. Como resultado, el puerto de Amberes se ha convertido en uno de los mayores puertos de Europa, clasificándose segundo tras el Puerto de Róterdam por carga total transportada. En 2011, fue el 15º puerto del mundo por tráfico de contenedores según la Asociación Americana de Autoridades Portuarias.

En 2013, el Puerto de Amberes recibió 14.220 barcos comerciales, 57.044 barcazas del interior, y ofreció líneas regulares a 800 destinos marítimos diferentes.

**Historia**

El potencial de Amberes fue reconocido por Napoleón Bonaparte, quien ordenó la construcción de la primera esclusa y el primer muelle en 1811. Llamado Muelle de Bonaparte, se unió a un segundo muelle, llamado Muelle de Guillermo en honor a este rey holandés, en 1813. Cuando en 1830 estalló la Revolución Belga, había el temor fundado de que los holandeses bloquearían el Escalda de nuevo, pero, finalmente se conformaron con la imposición de un peaje.

Afortunadamente, la joven Bélgica tenía aliados en Gran Bretaña, quienes creían que la existencia de Bélgica beneficiaría a Gran Bretaña y que, en consecuencia, era importante asegurarse de que este joven Estado fuera viable económicamente. Con este apoyo, el gobierno belga fue capaz de rescatar el peaje holandés en 1863. El Muelle Kattendijk se había completado en 1860 y el importante ferrocarril Rin de Acero al Ruhr se finalizaría en 1879. Amberes experimentó una segunda edad de oro y en 1908 se habían construido ocho muelles. La apertura de la esclusa Royers, que se había comenzado en 1905, hizo que los barcos de hasta 9,4 m de calado pudieran entrar a los muelles existentes y acceder a los nuevos muelles de Lefèbvre y América. Esta era la situación cuando estalló la Primera Guerra Mundial (1914–1918).

En la Segunda Guerra Mundial, las fuerzas aliadas liberaron Amberes en 1944. El puerto y sus instalaciones recibieron pocos daños, por lo que no se necesitó una importante reconstrucción. Walcheren, en la orilla derecha del estuario sur del río, era la llave que permitía el acceso al puerto, situado río arriba. Fue atacada por las fuerzas canadienses y británicas y se rebasó toda la resistencia alemana en la isla. Un acuerdo asignó una gran parte de la sección

norte del puerto a los americanos y la sección sur y la ciudad de Amberes a los británicos. El primer buque de carga estadounidense, llegó en noviembre de 1944. A mediados de diciembre el puerto estaba funcionando a toda marcha, unos 9000 civiles trabajaban para los americanos. A pesar de los ataques aéreos del enemigo, misiles y bombas voladoras, el funcionamiento del puerto nunca se detuvo por completo, aunque se interrumpió ocasionalmente. En la primera mitad de 1945, la cantidad media de carga descargada era de unas 0,5 toneladas por mes. Tras el fin de la guerra en Europa, el puerto se usó para enviar cargamentos de munición, vehículos, tanques y personal al Pacífico. Tras la rendición de Japón, se envió carga a los Estados Unidos. En noviembre de 1945 las actividades habían disminuido y en octubre de 1946 cesaron todas las operaciones del ejército estadounidense.

Cuando volvió la paz comenzó el trabajo en el Grote Doorsteek, un ambicioso plan que finalmente resultó en la extensión de la zona portuaria en la orilla derecha del Escalda hasta la frontera holandesa. La construcción de la esclusa Berendrecht fue el elemento cumbre de este proyecto. Es la esclusa más grande del mundo y fue inaugurada en 1989. Desde ese entonces, los proyectos se han centrado en la creación de nuevos amarres, tanto en la orilla derecha como de la izquierda.

## **Diseño del puerto**

El Puerto de Amberes cuenta con una sorprendente extensión de la infraestructura incluyendo la construcción del Muelle de Deurganck. El Escalda discurre del sur al norte entre las formas geométricas de los muelles de ambas orillas. Otros elementos que se pueden apreciar son el Canal de Bruselas abajo en el centro, el Canal Alberto, el Canal Rin-Escalda y el Canal Ghent-Terneuzen.

### **• La orilla derecha**

La apertura de la Exclusa Berendrecht (1989), la más grande del mundo, fue el logro cumbre en el desarrollo de los muelles de la orilla derecha. Es la esclusa más grande del mundo. Además de esta esclusa, se han emprendido más proyectos en la orilla derecha, fuera de los muelles. Abrieron dos grandes terminales de contenedores. En 1990, la terminal de Europa estaba operativa, y la terminal del Mar del Norte se hizo operativa en 1997. Las zonas más antiguas del puerto, como el muelle de Bonaparte, se están modernizando porque las necesidades imponen hacerlas más apropiadas para las operaciones modernas del transporte de carga. Como parte de estas modernizaciones se está realizando una mejora del muelle de América, el muelle Alberto y el tercer muelle para hacerlos accesible a barcos Panamax, que tienen un calado de 13 m. Otro proyecto de modernización es el del muelle Delwaide, que pronto podrá acoger a la última generación de barcos de contenedores. Debido a que la longitud total del muelle es de más de 2 km, se pueden manejar varios barcos al mismo tiempo.

- **Orilla izquierda**

Los primeros proyectos de la construcción del Waaslandhaven en la orilla izquierda se prepararon en los años de boom de la década de 1960. En aquel momento, se esperaba poder llegar a un acuerdo con los holandeses para la construcción del Canal Baalhoek, que hubiera discurrido desde Kallo en Bélgica hasta el Escalda Occidental pasando por Saefthinge en Holanda. Este ambicioso proyecto tuvo la ventaja de que atajaría el difícil meandro conocido como Bocht van Bath y facilitaría el acceso a buques de gran calado.

Las obras en la esclusa Kallo comenzaron en 1979, y a finales de la década de 1980 los contornos básicos de Waaslandhaven estaban finalizados. Sus principales constituyentes son el Canal Waasland, el muelle Verrebroek y el muelle Vrasene. El abandono del proyecto del Canal Baalhoek significó que un nuevo muelle, conocido como muelle Doel, nunca sería equipado para su funcionamiento.

El desarrollo de estos nuevos muelles tuvo un comienzo lento, pero despegó en la década de 1990. En la actualidad, los productos transportados por el muelle Vrasene incluyen productos forestales, zumos de frutas, coches, plásticos granulados, chatarra y gas a granel. El equipamiento del muelle Verrebroek comenzó en 1996 y vio la llegada de su primer barco marítimo en 2000.

- **El Muelle Deurganck**

Debido a que las terminales de contenedores existentes en la orilla derecha del Escalda han alcanzado su capacidad máxima y el volumen de carga de contenedores continúa aumentando, se construyó un nuevo muelle: el Deurganck. Una nueva esclusa está en construcción, y será la más grande del mundo, arrebatando esta distinción a la Berendrecht al ser más profunda, debido a la tendencia hacia barcos cada vez más grandes. La nueva esclusa se estima que entre en funcionamiento en 2016. Se situará al final del muelle, dando acceso a los otros muelles en la orilla izquierda. Tierra adentro, frente al muelle, la esclusa conducirá al canal Waasland. Desde allí los barcos tendrán fácil acceso a todos los otros muelles de la orilla izquierda: el Doel, el Verrebroek, el Vrasene y los muelles de amarre norte y sur.

- **Futura**

En octubre de 2010, el puerto aprobó un plan de inversión a largo plazo de 1600 millones de euros durante los siguientes quince años. Con este plan el puerto mejorará sus instalaciones, y comprará terreno de General Motors, que ha cerrado su fábrica de Amberes.

El río es tan grande que los buques marítimos y grandes petroleros pueden navegar y entregar sus productos en la zona portuaria de la ciudad. Hasta el siglo XIX el puerto se situaba justo en la

entrada de la ciudad, junto a las riberas del río donde ahora se halla el Castillo Steen. El puerto fue ampliado el siglo pasado con un dique artificial, el Napoleón Dock.

Durante la ocupación francesa de Bélgica, Napoleón quiso convertir el Puerto de Amberes en un puerto militar, desde donde podría atacar sin dificultad a Inglaterra, su gran rival, en caso de guerra.

El nuevo puerto de la ciudad se sitúa ahora un poco más al norte de la ciudad, entre Amberes y la frontera con Holanda. La importancia del puerto en la Segunda Guerra Mundial trajo consigo que esta ciudad fuera duramente bombardeada por los alemanes en los últimos años de la guerra, cuando se encontraban en franca desventaja con las tropas aliadas.

Desde 1950 el uso de contenedores ha aumentado de forma constante. Amberes se encuentra entre los ocho puertos que más contenedores mueven en el mundo. Se pueden realizar visitas guiadas por el mismo que muestra en lo que se ha ido convirtiendo el puerto en los últimos siglos. El puerto de Amberes tiene una superficie total de más de 14.000 hectáreas, en él trabaja un total de 57.200 personas. El puerto de Amberes es un punto estratégico entre el Norte de Europa y el resto del continente. Con muelles que abarcan 50 kilómetros, su actividad mercantil es poderosísima. Pero más allá de su importancia, lo que realmente interesa al turista es que el puerto ha sabido convertirse también en un espacio de cultura y de ocio: a su belleza arquitectónica se une un poderoso núcleo de comercios, bares y restaurantes. Es una de las estampas que más suelen inmortalizar los pintores ambulantes. Se ha creado también un servicio turístico para visitantes. Se pueden visitar unos túneles subterráneos, deambular por el puerto y visitar el Museo Marítimo Nacional, ubicado en el interior de un palacio situado junto al río.

Algo más de la mitad de las mercancías que pasan por el puerto de Amberes son mercancías a granel como minerales, cereales, fertilizantes, petróleo crudo y otros productos del petróleo. Amberes también está especializado en el tratamiento de mercancías generales como hierro y acero, madera, vehículos, fruta, azúcar y productos peligrosos.

Amberes cuenta con la segunda concentración más grande de industria petroquímica del mundo, después de Houston (Texas, EE. UU.). El montaje de vehículos también es importante: Opel Bélgica tiene allí una de sus fábricas de montaje más grandes. Las actividades industriales suponen un cuarto del total del tráfico de mercancías del puerto.

Ya desde el exterior, el museo MAS llama la atención del visitante. Sus 60 metros de altura se reparten en nueve pisos que giran un cuarto sobre sí mismos con respecto al anterior. De tal modo que se crea un paseo que serpentea hasta la cima, desde la cual es posible disfrutar de una vista panorámica de Amberes. El revestimiento del edificio tampoco pasa desapercibido. Recubierta

con paneles de arenisca roja de las Indias en varias tonalidades, que se alternan con láminas de metacrilato ondulantes, la fachada está decorada con 3.000 huellas de manos de ciudadanos y empresarios de Amberes.

Sin embargo, el verdadero tesoro del MAS se encuentra en su interior. En sus cerca de 14.000 m<sup>2</sup> alberga una colección permanente procedente del antiguo museo Etnográfico, el National Scheepvaartmuseum y el Volkskundemuseum, con obras desde la Edad Media hasta la actualidad. Además, presentará regularmente exposiciones temporales. Un recorrido por la evolución de la cultura visual en occidente donde confrontan las obras cumbre de los viejos maestros con las de artistas contemporáneos. En ella se podrán ver piezas de Brueghel, Van Eyck, Rodin, Rubens, Panamarenko, entre otras.

Y como no podría ser menos, el museo, como todo gran edificio, también da la oportunidad de disfrutar de gastronomía. En el noveno piso se encuentra el restaurante 't Zilte, que cuenta con dos estrellas Michelin.



*Puerto de Amberes.*



*Museo MAS - Puerto de Amberes.*



*Atardecer Puerto de Amberes.*

## 2

### PUERTO DE RÓTERDAM



Europort, constituido por un área industrial y el puerto de Róterdam, es el más grande de Europa. La situación estratégica de la ciudad, en el punto de confluencia del Rin y el Mosa, ha hecho de ella un importantísimo nudo de comunicaciones que canaliza el intercambio de mercancías entre Europa y el resto del mundo, mediante enlaces por carretera, barcaza fluvial, tren y, sobre todo, barco.

De Róterdam las mercancías son transportadas por barco, lancha, tren o carretera. Desde el año 2000 está en construcción el Betuweroute, un ferrocarril rápido de carga entre Róterdam y Alemania. Por otra parte, los ríos Mosa y Rin proporcionan un acceso excelente hacia el interior del continente.

Róterdam ha pasado de ser una ciudad pequeña a una de las principales ciudades portuarias del mundo. Pero en el siglo XIX la situación era muy diferente. La conexión entre Róterdam y el Mar del Norte era muy mala. Entre Róterdam y el mar se encontraba una gran área de estuario/delta con muchos pequeños canales. Para mejorar la situación, se excavó un canal enorme, el Nieuwe Waterweg ("Nueva Vía Acuática"), entre Róterdam y el Mar del Norte, para conducir los ríos Rin y Mosa al mar, y para desarrollar una conexión confiable entre el mar y el área del puerto. Este canal fue finalizado en 1872. De esta forma, durante la primera mitad del siglo pasado, las actividades del puerto se desplazaron hacia el Mar del Norte, instalándose en la ribera del canal y del río Nieuwe Maas (Nuevo Mosa). Sin embargo, hacia los años 1960, el puerto se quedó pequeño. Así pues, los humedales situados entre la ciudad y el mar fueron transformados en un complejo industrial enorme: Europort ("Puerta de Europa", también "Europort") a lo largo de la boca del Nieuwe Waterweg. Otro complejo, el de Maasvlakte, fue construido en la costa del Mar del Norte, cerca de Hoek van Holland. El proyecto de un segundo Maasvlakte fue tema de discusión política durante los años 1990, puesto que había de ser financiado en parte por el gobierno. Su construcción empezó durante el verano de 2004.

La vida gira en torno al puerto en Rotterdam, esto es algo que los turistas notan rápidamente, la mayor parte de los museos y atracciones se sitúan en esta zona.

En el puerto más antiguo de la ciudad se fundó en 1873 el Museo Marítimo de Rotterdam. Situado en los muelles del primer puerto marítimo construido en Rotterdam para ser testigo de la relación de los holandeses con el mar.

Incluye una exposición sobre la flota naval y la navegación. El museo al aire libre trata de mostrar las actividades de construcción naval y de carga y descarga de los muelles del puerto.

Además unos veinte navíos del periodo de 1850 a 1950 aproximadamente son expuestos en los muelles.

Las Casas Cubo también son recomendables y se encuentran en los alrededores. , diseñadas por arquitecto Piet Blom, cuenta de 38 viviendas cúbicas y de fachada amarilla. En la actualidad es un albergue juvenil.

El puente Erasmo es otra de las atracciones que pueden ser visitadas, el mismo puede ser admirado desde casi cualquier parte del viejo puerto. Localmente se le conoce con el sobrenombre de “El Cisne”, y cruza el río Maas para unir la zona Norte y Sur de la ciudad. Con sus 800 metros de longitud e ideado por el arquitecto Ben van Berkel es el símbolo de la ciudad por excelencia y sus habitantes se muestran orgullosos de él.

Euromast es una futurista torre que permite al visitante observar la ciudad desde otro punto de vista, desde su Kraaienest a 101 m del suelo permite tener una vista privilegiada de la ciudad. Se permiten visitas nocturnas durante los meses de julio y agosto. Además se puede acceder a la Space tower, en la que se puede dormir en una de sus dos suites y disfrutar de una velada inolvidable.

Está situado en el Mar del Norte y es el puerto de entrada al mercado europeo el cual tiene más de 150 millones de consumidores que viven en un radio de apenas 500 kilómetros desde Rotterdam, y 500 millones de consumidores en toda Europa. Es un mercado gigantesco y es accesible desde Rotterdam a través de cinco modalidades de transporte: terrestre, ferrocarril, transporte fluvial, de cabotaje y un oleoducto. Las mercancías que llegan a Róterdam, en un mañana pueden estar, por ejemplo, en Alemania, Bélgica, Francia o Gran Bretaña en la misma tarde. Desde Rotterdam, todos los grandes centros industriales y económicos de la Europa Occidental se pueden llegar en menos de 24 horas.

Una de las principales ventajas del puerto de Rotterdam es su ubicación en el estuario de los ríos Rin y Mosa. Desde este puerto es posible internarse en el corazón de Europa de manera eficiente y económica. La Ruta del Betuwe de 160 kilómetros de longitud permite el traslado de mercancías directamente hasta Alemania. Buques nodriza y buques para el cabotaje conectan vía marítima al puerto de Rotterdam con más de 200 puertos europeos, a menudo con varias salidas al día. Los buques que realizan navegaciones de corta distancia o alimentadores, representan una alternativa cada vez más importante para el transporte de mercancías a través de las carreteras más transitadas de Europa.

A través del tren, Rotterdam tiene vínculos directos con los grandes centros industriales en el noroeste de Europa. Por otro lado los oleoductos también representan un modo ideal de transporte

para los productos químicos a granel, petróleo crudo y productos derivados del petróleo. A pesar de todo esto, las góndolas siguen siendo indispensable, sobre todo cuando se trata de un transporte de más corta distancia y la entrega de puerta a puerta.

Debido a su céntrica ubicación y excelentes conexiones intermodales, Rotterdam es uno de los puertos de transbordo de carga más importante del mundo. Cada año, unos 400 millones de toneladas de carga se manejan y arriban aproximadamente unos 35.000 buques vía marítima y unas 110.000 embarcaciones del corazón de Europa a través de la vía fluvial.

El puerto de Rotterdam es lo suficientemente profundo para recibir los buques más grandes del mundo, como los petroleros, los mineraleros y buques porta-contenedores. Frente a la costa, en el Mar del Norte, el Eurogeul se ha dragado para tal fin. Tiene una profundidad de 23 metros y tiene 57 kilómetros de largo. Maasvlakte 2 en breve será accesible para los buques porta-contenedores del futuro. Con una profundidad de 20 metros, el puerto es accesible para los buques porta-contenedores que no pueden atracar en otros puertos europeos.

La “cadena de suministro” es una secuencia de actividades necesarias para obtener productos desde la fábrica hasta el consumidor. El puerto de Rotterdam es uno de los eslabones de esta cadena. . En el puerto de Rotterdam, todos los tipos imaginables de mercancías son cargadas, descargadas y distribuidas a través de los diferentes modos de transporte. Es un extenso complejo industrial de 10.000 hectáreas a lo largo de los 57 Km. del canal de navegación.

Estos diferentes flujos de carga son manejados por compañías especializadas. El puerto está equipado para manejar los productos químicos, minerales, graneles líquidos, carga seca a granel, vehículos, carga general y carga refrigerada.

La región ofrece una gama completa de empresas especializadas en el almacenamiento y el transbordo, transporte, transformación industrial y de servicios auxiliares. En Rotterdam también hay muchos proveedores de servicios de negocios tales como bancos, compañías de seguros y casas comerciales. La concentración excepcional de las instalaciones y la experiencia en un único ámbito ofrecen la mejor garantía posible de los niveles de servicio óptimos y soluciones personalizadas.

Todos los años, cerca de 300 millones de toneladas de mercancías son transportadas. El área portuaria e industrial cubre cerca de 10.500 hectáreas. El puerto también es el principal punto para transporte de aceite, productos químicos, contenedores, acero, carbono, comida y metales de Europa.

El calado del puerto permite que los navíos carguen hasta 350 mil toneladas. Los mayores contenedores pesan alrededor de siete mil toneladas y a veces incluso más. En función de ese intenso comercio de mercancías, que vienen y van de muchas partes del mundo para ese centro de referencia de Europa, es allí donde se localizan las principales representaciones de importantes compañías de navegación. Existe un gran punto para importación de frutas cítricas en Europa y varios puntos de distribución de mercancías asiáticas. Pero la mayor área de concentración está reservada a la industria, principalmente la química y petroquímica. Algunas multinacionales tienen allí importantes complejos industriales, produciendo mercancías para toda Europa y, en algunos casos, para el mundo entero. Los productos de aceites y sus derivados, junto con los químicos, representan casi la mitad de las mercancías transportadas por el puerto. Nada menos que cinco refinerías y varias industrias químicas se sitúan en el área del puerto; también la industria del acero de Alemania utiliza el puerto para enviar casi toda su inmensa producción. Esas empresas utilizan y operan terminales propios. El puerto también es bastante utilizado para el comercio de productos agrícolas, como granos y raciones para animales, fertilizantes y alimentos para la población, como carne, pescados, granos, frutas, vegetales y jugos.



*Puerto de Rotterdam.*

## 3

**PUERTO DE BARCELONA**

El Puerto de Barcelona es un puerto marítimo español, situado en el noreste de la península Ibérica junto al mar Mediterráneo, ubicado entre la nueva desembocadura del río Llobregat y el barrio de la Barceloneta en la ciudad de Barcelona. Está gestionado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, perteneciente a Puertos del Estado.

El Puerto de Barcelona se puede dividir en: el puerto comercial (principalmente carga contenerizada), el puerto ciudadano (cruceros, ferris, zonas de ocio, el Port Vell), el puerto energético y el puerto logístico. Cada una de estas actividades dispone de un espacio propio y segregado de las otras, con instalaciones y personal especializado.

En cuanto al transporte de personas, es el mayor puerto del Mediterráneo en tráfico de cruceros y el cuarto del mundo solo por detrás de los puertos del Caribe. Gran cantidad de cruceros que operan por el Mediterráneo tienen como base el Puerto de Barcelona, entre ellos el Liberty of the Seas, el crucero más grande que opera actualmente en el Mediterráneo.

**Historia**

El puerto de Barcelona nació a la vez que la ciudad de Barcelona como un puerto natural situado en una playa que estaba entre una pequeña península que formaba la montaña de Montjuïc, y la antigua desembocadura del río Llobregat. Este era el único punto mínimamente resguardado que podían utilizar los antiguos navegantes en muchos kilómetros de costa. Con el paso de los siglos, la ciudad y su puerto fueron ganando importancia, hasta convertirse en la capital marítima de los reyes de Aragón. A pesar de eso el puerto se mantuvo al sur de la montaña de Montjuïc hasta que en el año 1378 las autoridades de la ciudad pidieron a Pedro IV de Aragón que continuara las obras portuarias que empezó Pedro III de Aragón, el cual había ordenado la edificación de las Atarazanas Reales de Barcelona, que aún hoy en día siguen en pie formando en Museo Marítimo de Barcelona, y la construcción de un puerto al norte de la montaña de Montjuïc, debido a que el antiguo emplazamiento había perdido calado por la acumulación de arenas. El permiso para construir el nuevo puerto artificial enfrente de la ciudad llegó en 1438, por orden de Alfonso V el Magnánimo. Desgraciadamente una década después los temporales habían destrozado todos los trabajos realizados, y no fue hasta el 1477, bajo reinado de Juan II de Aragón, que se colocó lo que sería la primera piedra del puerto definitivo. Se unió la antigua isla de Maians con tierra firme mediante un espigón. Con las sucesivas ampliaciones del puerto, y la acumulación de arena, la isla ha quedado unida a tierra formando los terrenos donde hoy se asienta el barrio de la Barceloneta.

El Puerto Viejo representa un atractivo único para la ciudad, el ciudadano y las empresas. Cada año lo visitan millones de personas y el éxito de cualquier evento que se organiza queda garantizado. El Puerto Viejo, inaugurado en 1995, es reconocido en todo el mundo como paradigma de la integración puerto-ciudad. Actualmente comprende 55,6 Ha., que se verán ampliadas con la reconversión del muelle de Pescadores y la finalización del proyecto de Nueva Bocana. Integra amplias zonas de paseo, centros de negocio y comerciales, equipamientos lúdicos, culturales y deportivos. El Puerto es fruto de importantes inversiones desarrolladas por el Puerto de Barcelona y el sector privado. Más de 200 empresas han confiado en nuestras instalaciones para establecer sus negocios. Es uno de los espacios preferidos por los barceloneses y turistas, tal como lo demuestran sus más de 16 millones de visitantes anuales. Genera 7.000 puestos de trabajo directo y un volumen de negocio que supera los 300 millones de euros anuales.

### **Instalaciones del Puerto**

La superficie terrestre del puerto es de 828,9 ha, y dispone de más de 20 km de muelles y atraques. En este espacio se pueden encontrar 35 terminales especializadas servidas por grúas y remolcadores que facilitan las tareas de carga, descarga y embarque.

El puerto dispone de dos bocanas, la bocana sur es la más antigua de las dos, aunque sucesivas prolongaciones de los espigones para la ampliación del puerto han ido trasladado su ubicación cada vez más al sur. Tiene 370 m de ancho, y un calado de más de 16 m. La bocana norte ha sido abierta recientemente para permitir la salida de embarcaciones menores y de recreo sin mezclarlas con el tráfico de grandes barcos de mercancías o de pasajeros, y evitándoles tener que dar un rodeo para dirigirse al norte. Esta segunda y nueva bocana tiene 145 m de ancho y un calado de 11,5 m.

Una de sus áreas destacadas es el Muelle de la Energía, dedicado a instalaciones y depósitos de productos inflamables. En 2008, el Muelle de la Energía fue ampliado en 18 Ha ganadas al mar. En 2012 se inauguró en el mismo la mayor terminal petrolífera del Mediterráneo.

El puerto de Barcelona tiene 9 terminales de pasajeros de las cuales 6 corresponden a terminales internacionales de cruceros. En 2016 se prevé que esté operativa la Terminal E, convirtiéndose en la séptima terminal internacional de cruceros y la décima terminal de pasajeros del puerto.

Una forma atractiva de contemplar el puerto en su conjunto y desde las alturas es el Transbordador aéreo de Barcelona, que lo atraviesa por los aires desde la Torre Sant Sebastià en la Barceloneta, pasando por la Torre Jaume I junto al World Trade Center, comunicando el puerto con la montaña de Montjuic.

De un extremo a otro, el puerto de Barcelona mantiene el ritmo inversor para mejorar o ampliar sus instalaciones. Desde su zona más urbana y abierta a la ciudad, el Port Vell, que recibe miles de visitantes a diario, barceloneses y foráneos, hasta el área que está junto el Llobregat por donde se ha expandido en los últimos años y que alberga actividades de gran carga que muchos ciudadanos desconocen, los muelles y dársenas cuentan con actuaciones en marcha o planificadas y listas para iniciarse.

El informe JOC Port Productivity sitúa al puerto de la capital catalana como el tercero más productivo de Europa, detrás de los de Bremerhaven (Alemania) y Rotterdam (Holanda).

Las asignaturas pendientes siguen siendo los accesos definitivos por carretera y por tren, atascados desde hace muchos años.

- **MUELLE DE BARCELONA**

En este espacio se concentra el World Trade Center de Barcelona, dos terminales marítimas de cruceros, un hotel de 5 estrellas Gran Lujo y el teleférico del Puerto. Es ideal para acoger acciones que quieran captar la atención de público y empresas. Dispone de un parking para 750 vehículos.

- **MUELLE DE DRASSANES**

Presidida por la sede de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la Plaza del Portal de la Paz es la plaza institucional del Puerto Viejo, donde se celebran las actividades más emblemáticas como las Fiestas de la Mercè. Junto a las Ramblas de Barcelona y el monumento a Colón, el Portal de la Pau pasa el 75% de los visitantes del Puerto Viejo y es el principal punto de referencia. Un espacio estimado por la ciudad, de donde salen las históricas Golondrinas y con una de las vistas más carismáticas del Port Vell. Por sus características, esta plaza se reserva prioritariamente para actos institucionales, pero también puede alojar, singularmente y de forma temporal, eventos con patrocinio privado de especial importancia y eco para la ciudadanía.

- **RAMBLA DE MAR**

Es la imagen más emblemática del Port Vell. La arquitectura y el mobiliario urbano convierten esta Rambla en un paseo singular al mar. Es la continuación natural de las Ramblas de Barcelona.

- **MUELLE DE BOSCH I ALSINA**

También conocido como el muelle de la Madera, es uno de los espacios más grandes del Port Vell. Ideal para realizar actos de gran envergadura, con grandes infraestructuras y capaz de acoger una gran afluencia de público.

Con accesos muy cómodos dispone de un aparcamiento en el Paseo de Colón. Es el espacio del Port Vell más antiguo recuperado como espacio ciudadano. Año tras año, acoge actividades como las Fiestas de la Mercè, muestras de promoción de diferentes comunidades autónomas y países, y actividades de promoción y lanzamiento de productos.

- **MUELLE DE ESPAÑA**

Se encuentra en el corazón del Puerto Viejo. Este espacio dispone de zonas bien diferenciadas: la Plaza de la Odisea, la plaza de Itaca y el Mirador del Port Vell. En estos espacios se pueden organizar desde presentaciones o exposiciones hasta espectaculares desfiles al mar. Dispone de múltiples ofertas culturales y de ocio fijas como el Maremagnum y el Aquarium. Cuenta con un aparcamiento con capacidad para casi un millar de vehículos.

- **MUELLE DEL DEPÓSITO**

Es un muelle más pequeño que los demás. Ideal para crear ambientes específicos, se divide en dos zonas: la plaza Pau Vila (totalmente independiente), y el Palau de Mar (donde están las oficinas de Acción Social y Ciudadanía de la Generalitat de Cataluña, el Museo de Historia de Cataluña y restaurantes). Dispone de un parking para 750 vehículos.

- **PASEO JUAN DE BORBÓN**

Conocido también como muelle de la Barceloneta. Es amplio y diáfano. La proximidad de la playa, con el atractivo de la Marina Port Vell, los pesqueros, las palmeras, etc., convierten este espacio en un lugar perfecto para organizar las Fiestas del Barrio de la Barceloneta, eventos comerciales y promociones de carácter deportivo, cultural, social y de imagen como rodajes o presentaciones de producto, actividades de restauración, etc. A pocos metros dispone de un aparcamiento para 750 vehículos.

- **MUELLE DEL RELOJ**

El muelle del Reloj es un espacio diferenciado, más pequeño y sutilmente más discreto que el muelle de la Barceloneta, pero a la vez muy bien integrado en el paseo Joan de Borbón. Lo interesante edificio de la Marina Port Vell es el referente indiscutible de este lugar. Este es un espacio óptimo para celebrar actos populares y de grandes dimensiones que conecten con los miles de personas que cada día pasean relajadamente.

- **PLAZA DEL MAR**

La nueva plaza del Mar fue inaugurada el verano de 2009. Con un gran éxito de afluencia y una reconversión magnífica, rubrica la importancia de Barcelona mirando el mar, antesala de la playa de San Sebastián y comunicada directamente con el nuevo paseo Madre Nostrum, que conecta con la Nueva Bocana por la playa. Es un espacio vivo y bullicioso, especialmente lúdico y muy adecuado para actividades de promoción deportiva o cultural y encuentros populares de gran impacto, como la ópera en la Playa, del Liceo de Barcelona. El aparcamiento subterráneo acaba de redondear un espacio prácticamente único en Barcelona.

- **ACCESO NOVA BOCANA Y PLAZA ROSA DE LOS VIENTOS**

La Nova Bocana es el espacio más reciente que el Puerto de Barcelona ha puesto a disposición de los ciudadanos, con 9 hectáreas de extensión. La plaza Rosa de los Vientos, con una extensión 7.000 m<sup>2</sup> y situada 11 metros por encima del nivel del mar hacen de este lugar un lugar de gran belleza y único en Barcelona desde donde contemplar la salida o la puesta del sol. Convertido en un espléndido mirador, muchas productoras publicitarias lo eligen para sorprender a su futuro cliente, con una imagen de modernidad o romanticismo. El hotel W Barcelona es su inmediato vecino, por lo que hacen un tándem perfecto para presentaciones de productos y eventos. El acceso a la Nueva Bocana, dispone de un aparcamiento subterráneo y de numerosas áreas ajardinadas que actualmente dan paso en el hotel, y, en un futuro, y una nueva área de marina para yates y mega yates, que completará la oferta del puerto ciudad.

- **ACUARIO DE BARCELONA**

El Aquarium de Barcelona alberga más de 11.000 peces y criaturas marinas de 450 especies diferentes y es uno de los acuarios más importantes del mundo. Se trata de un lugar entretenido tanto para niños, que pueden hacer una acampada durmiendo junto a los peces, como para los adultos, que tienen la posibilidad de bucear junto a los tiburones.

Se puede apreciar el mar Mediterráneo sin necesidad de mojarse, nada mejor que realizar una inmersión a través de los 14 acuarios en los que se muestra la variedad marina de las diferentes comunidades.

En los acuarios tropicales un mundo de colores se extiende ante los visitantes para mostrar el exotismo y el encanto de los mares tropicales.

Con 36 metros de diámetro y 5 de profundidad, el Oceanario es el acuario más grande del Aquarium de Barcelona. Un túnel de cristal de 80 metros lo atraviesa por debajo permitiendo vistas privilegiadas de los tiburones, rayas, morenas y doradas.

Está considerado como un referente en Europa y es el más importante del mundo en temática mediterránea.

El acuario está en la zona del Maremagnum, con lo que está cerca del Centro Comercial y dispone de lugares para comer, comprar o pasear, así como de cines y fast food. Está muy cerca del Imax Port Vell.

De todas maneras, es una zona muy turística, por lo que no tiene pérdida. La mejor opción para ir es a pie, dando un paseo por la zona.



*Puerto de Barcelona*

# 4

## DOCKLANDS



Los Docklands de Londres es el nombre semioficial de una zona en el este y sudeste de Londres, Reino Unido. Las dársenas eran antiguamente parte del Puerto de Londres, que era el mayor puerto del mundo. Ahora se han renovado y convertido para uso residencial y de oficinas principalmente. El nombre London Docklands se usó por primera vez en un informe gubernamental sobre proyectos de renovación en 1971, pero desde entonces se ha aceptado prácticamente por todo el mundo.

En la época romana y medieval, los barcos solían atracar en pequeños muelles en la actual City de Londres. Sin embargo, esta zona no daba protección contra los elementos, era vulnerable a ladrones y los muelles tenían poco espacio. El Howland Great Dock en Rotherhithe (construido en 1696, que sería posteriormente el centro de los Surrey Commercial Docks) se diseñó para solucionar estos problemas, ofreciendo un anclaje grande, seguro y protegido con capacidad para 120 buques grandes. Fue un importante éxito comercial y tuvo dos fases de expansión durante las épocas georgiana y victoriana.

Los Docklands de Londres fueron bombardeados durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los alcanzaron más de 2500 bombas. Desde entonces se ha renovado considerablemente.

Existían tres tipos principales de dársenas: diques flotantes, donde los barcos se amarraban y se cargaban o descargaban; diques secos, que eran más pequeños y reparaban barcos; y astilleros a lo largo de la orilla, donde se construían los barcos. Además, había innumerables almacenes, muelles, embarcaderos y amarres en el río. Las diferentes dársenas tendieron a especializarse en diferentes productos. Por ejemplo, los Surrey Docks se centraron en madera, Millwall en grano y St Katharine en lana, azúcar y caucho.

Las dársenas necesitaban una gran cantidad de trabajadores, principalmente los que transportaban la carga entre los barcos y muelles a bordo de pequeñas embarcaciones y trabajadores del muelle, que se ocupaban de los productos una vez en tierra. Algunos trabajadores estaban altamente cualificados, pero la mayoría no estaban cualificados y eran trabajadores ocasionales. Se reunían en ciertos lugares, como pubs, cada mañana, donde eran elegidos más o menos aleatoriamente por los capataces.

Las zonas principales de los Docklands eran originalmente marismas, las mayorías inapropiadas para la agricultura y poco pobladas. Con la creación de las dársenas, los trabajadores formaron varias comunidades locales muy unidas, con su característica cultura y jerga.

El bombardeo de los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial causó muchos daños a las dársenas. Una sola noche se destruyeron 380 000 toneladas de madera en los Surrey Docks. No obstante, tras la reconstrucción de la posguerra experimentaron un resurgimiento de prosperidad en la década de 1950. Su final vino bruscamente, entre 1960 y 1970, cuando la industria marítima adoptó el recientemente inventado sistema de transporte por contenedores. Las dársenas de Londres no podían acomodar a los buques necesarios para la contenerización, mucho mayores, por lo que la industria marítima se trasladó a puertos de aguas profundas. Entre 1960 y 1980 se cerraron todas las dársenas de Londres, dejando unos 21 km<sup>2</sup> de terreno abandonado en el Este de Londres. El paro era alto, y abundaba la pobreza y otros problemas sociales.

Los esfuerzos para la recalificación de las dársenas comenzaron casi en cuanto cerraron, aunque se tardó una década en que los proyectos pasaran del tablero de dibujo y otra década para que la recalificación tuviera pleno efecto. La situación se complicó por el gran número de propietarios de los terrenos.

Para solucionar este problema, en 1981 el Secretario de Estado de Medio Ambiente, Michael Heseltine, creó la London Docklands Development Corporation (LDDC) para renovar la zona. Este fue un organismo oficial designado y financiado por el gobierno central, con amplios poderes para adquirir y disponer de terrenos en los Docklands. También funcionaba como la autoridad de planificación de la zona.

Otra importante intervención del gobierno fue la designación en 1982 de una enterprise zone, una zona donde las empresas estaban exentas de impuestos y tenían otros incentivos, como planificación simplificada y permisos de capital. Esto hizo mucho más atractivo invertir en los Docklands y fue fundamental en el inicio de un boom inmobiliario en la zona.

La LDDC fue controvertida. Fue acusada de favorecer proyectos elitistas de lujo en lugar de viviendas asequibles, y fue impopular entre la comunidad local, que pensaba que no se estaban satisfaciendo sus necesidades. No obstante, la LDDC fue fundamental para la extraordinaria transformación de la zona, aunque es discutible hasta qué punto estaba en control de los acontecimientos. Se liquidó en 1998, cuando el control de los Docklands se devolvió a las respectivas autoridades locales.

El gran programa de desarrollo dirigido por the LDDC en las décadas de 1980 y 1990 hizo que una gran parte de los Docklands se convirtiera en una mezcla de espacio residencial, de oficinas e industria ligera. El mayor símbolo de esta transformación fue el ambicioso proyecto Canary Wharf, que construyó el edificio más alto del Reino Unido y creó un segundo centro financiero en Londres.

Históricamente, los Docklands han tenido malas conexiones de transporte. Esto se solucionó cuando la LDDC construyó el Docklands Light Railway (DLR), que los conectó con la City. Fue un

proyecto relativamente barato, porque reusaba infraestructura ferroviaria en desuso y terrenos abandonados en gran parte de su longitud. La LDDC pidió originalmente una línea completa del Metro, pero el Gobierno se negó a financiarlo.

La LDDC también construyó el túnel de Limehouse Link, un túnel cut and cover que conecta la Isla de los Perros con The Highway, una de las carreteras más caras jamás construidas.

Durante los últimos treinta años, la población de los Docklands se ha duplicado y la zona se ha convertido en un importante centro financiero y una zona cada vez más apetecible para vivir. Las conexiones del transporte han mejorado notablemente. La Isla de los Perros ha conseguido una conexión al metro.

Aunque la mayoría de los antiguos muelles y almacenes de los Docklands se han demolido, algunos se han restaurado y convertidos en pisos. La mayoría de las dársenas han sobrevivido y ahora se usan como puertos deportivos o centros de deportes acuáticos (la principal excepción son los Surrey Commercial Docks, ahora llenos de edificios). Aunque los grandes barcos pueden (y ocasionalmente lo hacen) visitar las antiguas dársenas, todo el tráfico comercial se ha desplazado río abajo.

La renovación de los Docklands ha tenido importantes efectos en los deteriorados alrededores. Greenwich y Deptford están atravesando una gran renovación, principalmente como resultado de la mejora de los transportes, que las hace más atractivas.

Sin embargo, la renovación de los Docklands ha tenido algunos aspectos negativos. El gran boom inmobiliario y el consiguiente aumento de los precios de las viviendas ha dado lugar a fricción entre los nuevos habitantes y las antiguas comunidades de los Docklands, que se han quejado de estar siendo expulsadas. También ha producido algunas de las desigualdades más impresionantes del Reino Unido: pisos ejecutivos de lujo construidos junto a viviendas públicas ruinosas.

Los Docklands de Londres tienen su propio periódico, The Docklands, fundado en 2006 por Archant London, tras la compra de Docklands News, el antiguo periódico de la LDDC que era propiedad de Ivy Communications. Es una mezcla de noticias, deportes y estilo de vida, y se publica cada martes. Se reparte en los edificios de la zona y está disponible para recoger en varios lugares de Canary Wharf, Greenwich y los Royal Docks. Es el periódico con mayor circulación en la zona. Un periódico hermano, The Península, se creó en 2007, y cubre la Península de Greenwich.

Como un signo más de la regeneración de la zona, los Docklands tienen su propia orquesta sinfónica (Docklands Sinfonía), que se creó en enero de 2009 y tiene su sede en St Anne's Limehouse.



*Docklands de Londres.*

## Conclusión

Después de haber analizado los diferentes casos ejemplos, de haber estudiado cada una de sus particularidades, y de tener una idea de cómo se desarrolló cada uno de estos puertos pertenecientes a ciudades totalmente distintas, es que puedo sacar algunas conclusiones que me servirán para poder llevar a cabo de una forma más eficiente la propuesta de integración Ciudad-Río planteada como necesidad urgente que hoy tiene la zona estudiada en mi Tesis de Grado.

Como primera instancia de conclusión se debe aclarar que los puertos analizados, hoy en día actúan como centrales en cada una de las ciudades dónde están planteados, (exceptuando los Docklands de Londres que actuaron como referente para el proyecto de nuestro puerto) generando de esta forma una diferencia destacable con Puerto Madero, ya que en este caso los Puertos de Dock Sud y La Plata son los principales que tiene en funcionamiento Buenos Aires. En ellos se realizan transferencias de grandes volúmenes líquidos y de gases, descarga de barcasas, movimiento de contenedores, remolque de embarcaciones de gran porte, se desarrollan grandes industrias químicas, entre otras actividades. Desde este punto de vista, Puerto Madero, queda ajeno a estas actividades y debe ser diferenciado del resto ya que no requiere grandes terminales de contenedores porque no es un Puerto destinado a la carga y descarga de mercadería. Por eso mismo tampoco cuenta con cantidad de muelles como si los hay en Amberes y Rotterdam, en los que también se desarrolla una actividad mercantil poderosísima que Madero hoy en día ya no la tiene aunque se encuentre ubicado en una zona central de la Ciudad. De esta misma forma actúan los Docklands.

En otros puntos estudiados, como ser el desarrollo de espacios destinados a la cultura y al ocio es que comienzan a asemejarse. Lo relacionado al turismo y a las actividades recreativas y de esparcimiento los mantiene muy aparejados.

Tanto el Puerto de Amberes como el de Rotterdam cuentan con un Museo Marítimo, en ellos se destaca la importancia que el río le otorgó a la ciudad en cada uno de los casos, además permite a los visitantes aprender sobre embarcaciones y hasta poder recorrerlas por dentro. El segundo de los puertos analizados posee una exposición al aire libre que trata de mostrar las actividades de construcción naval y de carga y descarga que se realiza en los muelles.

Otras de las actividades que también poseen estos puertos y tomo como referente para llevar a cabo son: miradores que permiten visualizar al visitante el lugar desde otra perspectiva otorgándole una vista privilegiada de la Ciudad, ramblas de paseo, grandes espacios verdes de uso público, centros comerciales, hoteles de 5 estrellas, grandes estacionamientos y equipamiento lúdico, cultural y deportivo.

Por último quiero hacer referencia al Puerto de Barcelona que cuenta con una terminal de cruceros que me parece interesante a implementar, sobretodo en el sector de la Dársena Norte que tiene salida directa al río y cuenta con superficie suficiente para el movimiento de grandes grupos de personas. Además este puerto es considerado en el mundo como paradigma de la integración Ciudad-Río, otro punto destacable.



## PROYECTOS EXISTENTES PROPUESTOS EN LA ZONA

Hoy en día existen dos proyectos elaborados y diseñados para ser realizados en dos de los sectores estudiados para el desarrollo de esta Tesis. Uno de ellos, el Polo Audiovisual, que ocupa un sector de la Isla Demarchi. Esta intervención involucra al Estado Nacional, poseedor de las tierras y a la empresa ganadora del concurso que se llevó a cabo para este fin, Riva S.A., la encargada de poner el capital de la inversión. El proyecto cuenta con un programa destinado a las artes visuales y a eso le suma otras actividades como ser un complejo hotelero y un polo gastronómico, entre otras.

En segundo lugar, en las tierras pertenecientes a la ex Ciudad Deportiva de Boca Juniors, existe un proyecto a desarrollar que involucra un “Barrio Cerrado” con características particulares que permitirán el ingreso de personas ajenas al emprendimiento, con el fin de que estas también puedan hacer uso de los espacios públicos. En este caso las tierras a explotar son pertenecientes a la empresa constructora IRSA S.A, que será la encargada de llevar a cabo el trabajo.

## **POLO AUDIOVISUAL**

El proyecto a realizar se ubicará en la recientemente famosa Isla Demarchi. Esta es una enorme área delimitada por la avenida Dellepiane, la Reserva Ecológica, el Río de la Plata, la desembocadura del Riachuelo y la Dársena Sur, ubicada en el sur de Puerto Madero. Allí se encuentran varios astilleros, depósitos portuarios y la Central Costanera. Oficialmente, es parte del barrio de La Boca.

El plan prevé que más del 75% del edificio "celeste y blanco" se destinará al Polo Audiovisual y ahí se alojarán oficinas, estudios de cine y televisión, utilería, sala de archivo, instituciones educativas, un Museo de las Artes Visuales, la sede del INCAA, oficinas de productoras, y oficinas de canales privados, entre otros espacios. También funcionará un polo gastronómico, un estacionamiento para 15 mil vehículos y un complejo hotelero.

La concentración de actividad en el rascacielos permitirá un mayor aprovechamiento del terreno, es decir contribuir al despliegue de verde en la zona, permitiendo así una integración del paisaje alrededor de ese importante volumen vidriado.

En la actualidad Puerto Madero cuenta con cantidad de edificios altos, y algunos se acercan a los 200 metros de altura, no obstante ninguno de ellos alcanza la categoría de rascacielos, solo aplicable a aquellos que superan los 300 metros.

El diseño del conjunto, realizado por la empresa Riva S.A, se realizará en cuatro etapas y permitirá la unificación de los sectores verdes de Puerto Madero, con la creación de un nuevo parque. A través de la reubicación de galpones y edificios en desuso.

Incluye además la construcción de un estadio cubierto "multipropósito" de 13 mil metros cuadrados y capacidad para 15 mil personas, que servirá para diversos espectáculos deportivos y recitales de artistas musicales. Serán 216.000 metros cuadrados construidos en cuatro etapas, durante cinco años con un costo total de \$ 2.500 millones.

Como complemento al proyecto del Polo Audiovisual, la presidenta Cristina Fernández de Kirchner ha firmado decretos otorgando a las productoras de contenidos audiovisuales, digitales y cinematográficos, ya sean de capitales públicos, privados o mixtos, el lugar de actividad productiva industrial, para que puedan beneficiarse de los mismos beneficios. Además, ordenó elevar el monto máximo del subsidio que el Instituto Nacional de Cine y Artes Audiovisuales (INCAA) otorga a películas nacionales de alto presupuesto de 3 millones y medio a 5 millones y medio de pesos para garantizar que la producción nacional compita en el mercado local y pueda llegar al mercado internacional.

La empresa Riva S.A, encargada del diseño, se destaca por sus obras de gran envergadura como ser: el Aeroparque Jorge Newbery, el Centro de Convenciones de Salta, el reciclaje del Hotel Hyatt-Palacio Duhau, la Terminal de Ómnibus de Santiago del Estero y las obras del Metrobus Juan B. Justo, entre otras.

Según un informe de la Asociación Inglesa de Distribuidores de Televisión, Argentina es, al presente, el cuarto país más importante en materia de producción y exportación mundial de formatos y contenidos audiovisuales, después de Inglaterra, Estados Unidos y Holanda. La compra de programación audiovisual argentina por parte de otros países evidenció también una fuerte suba entre los años 2002 y 2009, al pasar de 437 a 2.355 millones de dólares estadounidenses. La participación de la industria audiovisual en las exportaciones totales creció de 1.5% al 3.5%. Sólo en Buenos Aires, la industria del sector audiovisual genera 63.000 puestos de trabajo. En este sentido, el Gobierno nacional ha equiparado esta actividad a la industrial y ha declarado, además, que pretende garantizar que las producciones nacionales puedan seguir compitiendo en el mercado local y el internacional. Por otra parte, el Gobierno intenta repetir en este sector los beneficios con que hoy cuenta la industria del software. Esta ley, según comentan en el sector informático, impulsó el desarrollo de esta industria y le permitió ser competitiva e incrementar las exportaciones.

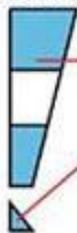
La Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) convocó y dictó los términos y condiciones de un concurso abierto de iniciativas y proyectos para la construcción del Polo Audiovisual. Además de los representantes del Estado llamados a formar parte de un comité ejecutivo, también se invitó al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a que participe de la evaluación de los proyectos presentados por la ciudadanía. Un año después del anuncio, no se habían iniciado aún las obras en el lugar debido a que no avanzaba en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires el proyecto de ley de rezonificación de los terrenos necesario para las construcciones. Además de estos inconvenientes legislativos, también impedían el inicio de las obras la resistencia presentada por dirigentes del Sindicato de Dragado y Balizamiento, nucleados por el opositor Hugo Moyano, quienes eran contrarios a la creación de un polo de empresas audiovisuales en la porteña isla Demarchi, aduciendo que dicho polo acarrearía la “muerte de la actividad marítima”.

El proyecto resultó postulado para competir este año en la categoría Futuros Mega Proyectos de los premios Mipim, del Mercado Internacional de los Profesionales en Inmuebles.

El proyecto argentino competirá con un hospital danés (New North Zealand Hospital), una torre de viviendas indonesia (Oxygen Eco-tower) y un parque temático italiano de la agroalimentación (PAI Fund).



SIMBOLOGIA



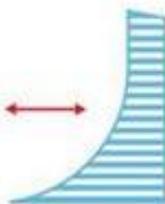
EL EDIFICIO ES SIMBOLOGIZADO MORFOLÓGICAMENTE COMO UNA ABSTRACCIÓN GEOMÉTRICA QUE REPRESENTA AL PAÍS

ARGENTINA CONTINENTAL, PUERTO AUSTRORIPAL

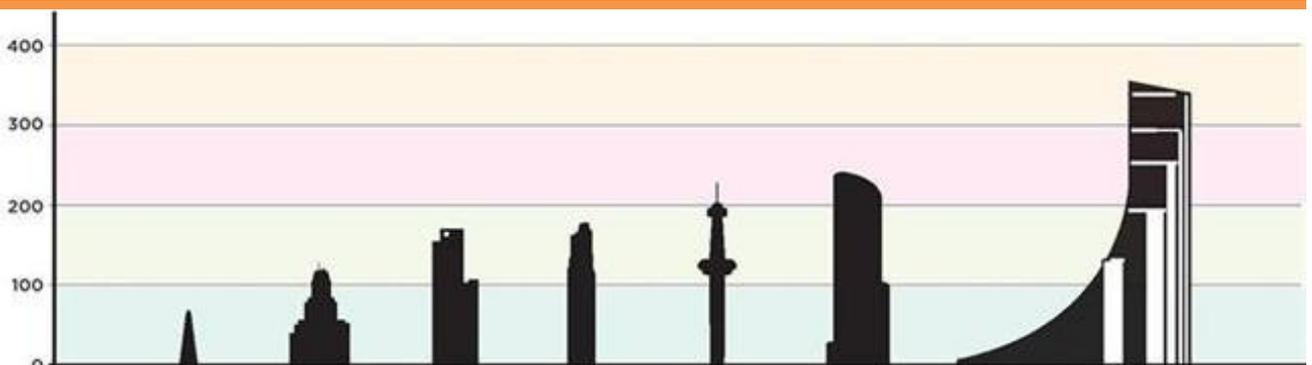
TERRA DEL FUEGO, ESTACION TERMINAL FLUVIAL

ISLAS MALVINAS, AREA

EN SU UBICACION, PORTA LA PROPIEDAD SIMBOLICA TAMBIEN LA ARGENTINA, SINTETIZANDOLA EN UN EDIFICIO



ARGENTINA  
AUDIOVISUAL



Proyecto Polo Audiovisual.

## SOLARES DE STA. MARÍA

Ubicado sobre el extremo sur de la costanera, se trata de un barrio VIP de setenta hectáreas, un tercio de la superficie de La Boca, con parques, centros comerciales, zonas náuticas, varias áreas residenciales, garajes subterráneos, torres con oficinas y hasta comisaría propia, según los planos de los arquitectos de IRSA, la empresa a la que pertenecen los terrenos. Dentro de la empresa confían en que el convenio avance con éxito en la Legislatura, luego de que sea tratado en la comisión de Planeamiento Urbano, donde ingresó hace un mes.

Entre las razones argumentan que dentro de la Ciudad ya no quedan terrenos construibles con las dimensiones del que ellos ofrecen y que son los únicos capaces de financiar y desarrollar una verdadera “mini ciudad” a pocas cuadras del Obelisco.

Pero los sectores más progresistas creen que este nuevo barrio también esconde algunos aspectos cuestionables. “Representa el paradigma de una ciudad planificada en función de la especulación inmobiliaria, un predio que termina siendo disfrutado por pocos”, dispara Enrique Viale, presidente de Asociación Argentina de Abogados Ambientalistas.

Según el convenio que firmó Macri y que envió a la Legislatura, la empresa tendrá la obligación de ceder un 40% de la totalidad de Solares para uso público. Deberá crear plazas, parques y lugares recreativos.

“La idea no es que esto sea como Nordelta, queremos que sea un barrio para todos”, defiende Héctor Lostri, subsecretario de Planeamiento Urbano del Gobierno porteño, responsable de la redacción del convenio entre IRSA y el Gobierno porteño.

Para Cristian Ritondo, presidente del bloque PRO, avanzará con celeridad: “Es un desarrollo importante, con mucha inversión y mano de obra involucrada, sería increíble que el progresismo no nos acompañe”, ensaya.

En frente de estos terrenos, donde se hará un complejo que recuerda a Miami, se erige la Villa Rodrigo Bueno. Algunas fuentes del Gobierno porteño creen que la verdadera contraprestación que debería ofrecer IRSA es reubicar al asentamiento y ofrecer vivienda para sus familias. Pero desde la empresa creen que esas soluciones deben salir del sector público.

Álvaro González, integrante de la comisión donde se deberá tratar y estudiar el convenio, trató de resumir el espíritu de la ley: “Aunque tarde una década en desarrollarse, este barrio va a terminar de unir Puerto Madero con la Boca”.



*Proyecto Santa María del Plata*

## **CONCLUSIÓN**

Para finalizar con el análisis de los casos ejemplos, destaco características tanto positivas como negativas en los dos proyectos estudiados. Estas me servirán para tenerlas en cuenta al momento de pensar el programa que tendré que implementar en la planificación del sector a trabajar.

Por un lado, en el emprendimiento del Polo Audiovisual creo que se desarrolla un programa muy variado que a futuro podría funcionar como un buen punto atractor que se destaque como nexo comunicativo con el barrio de La Boca, permitiendo de esta manera la relación de las dos zonas, sirviéndose de apoyo la una a la otra. Además, considero que esta multiplicidad de usos es muy positiva ya que no sólo permitirá el acceso de personas que trabajen en este edificio, sino que también generará la participación de ajenos al sector laboral, otorgando así el movimiento diurno y nocturno del predio. Otro punto que tomo como positivo es que al concentrarse todo el programa en un solo edificio posibilita la explotación de grandes zonas verdes de uso público a su alrededor.

Todas estas características positivas no tendrían sentido si no estuvieran contemplando que todas las actividades que se desarrollen en este nuevo emprendimiento proporcionarán muchos nuevos puestos de trabajo. Como en todos los casos sucede, no todo es positivo, por lo que destaco que la altura del edificio es un punto que desde mi opinión a la hora de ser construido es una complicación, más por la forma en que fue planteado de hacerlo por etapas, en la que pretenden que los primeros pisos construidos puedan empezar la actividad mientras se siguen construyendo los pisos superiores. Esto provocará muchas dificultades tanto por los ruidos que en toda obra hay, como por el movimiento de carga y descarga de materiales que es imprescindible realizar.

En el caso de los Solares de Santa María, por más que haya sido pensado como un barrio cerrado, es destacable que los proyectistas estén obligados a proporcionar un 40% de espacios públicos para el disfrute de los visitantes, teniendo en cuenta que el emprendimiento está ubicado sobre la ribera y ocupa uno de los terrenos más interesantes para ser trabajados. Al igual que en el Polo Audiovisual, es considerable que el programa sea variado por el movimiento de personas que eso provoca. Como punto negativo, el área se ve afectada por el asentamiento Rodrigo Bueno, el que no está contemplado en el proyecto y tampoco fue considerado por la empresa para ser reubicado. Este factor le juega en contra ya que el proyecto puede estar mucho tiempo sin poder realizarse hasta que se resuelva el problema.

A partir de este estudio, sobre dos de los proyectos diseñados para el sector en el que trabajo, es que puedo determinar oportunidades y debilidades que tiene la zona, las cuales me ayudarán para cubrir las necesidades y actuar de la manera más favorable para el sector.





## PROPUESTA

Luego de haber analizado el surgimiento de la zona, su historia de crecimiento, de observar la actualidad de cada sector, de estudiar los proyectos que se pretenden llevar a cabo hoy en día con sus oportunidades y debilidades, y una vez analizado casos ejemplos provenientes de distintas partes del mundo, es que cuento con la información necesaria para poder comenzar a desarrollar una propuesta para el área que pretendo intervenir.

Para comenzar, lo primero que me planteo es esa frase tan conocida y con la que estoy totalmente de acuerdo que es que la Ciudad de Buenos Aires fue diseñada otorgándole la espalda al río. La falta de comunicación entre la trama urbana y la ribera es el problema superior desencadenante de otro montón de consecuencias que en la actualidad están afectando la zona. Es por eso que creo que el primer punto a trabajar es la inter-relación entre estos dos sectores. Estimo que una vez resuelto el problema vertebral, muchos de los otros se irán acomodando solos o con mayor facilidad.

Puerto Madero ejecuta, sus actividades, total y plenamente hacia los diques diseñados por Eduardo Madero en los comienzos del puerto, provocando así una barrera visual que impide vivir la ribera. Pero el Río no está solamente afectado por el desarrollo del puerto, sino que la actual

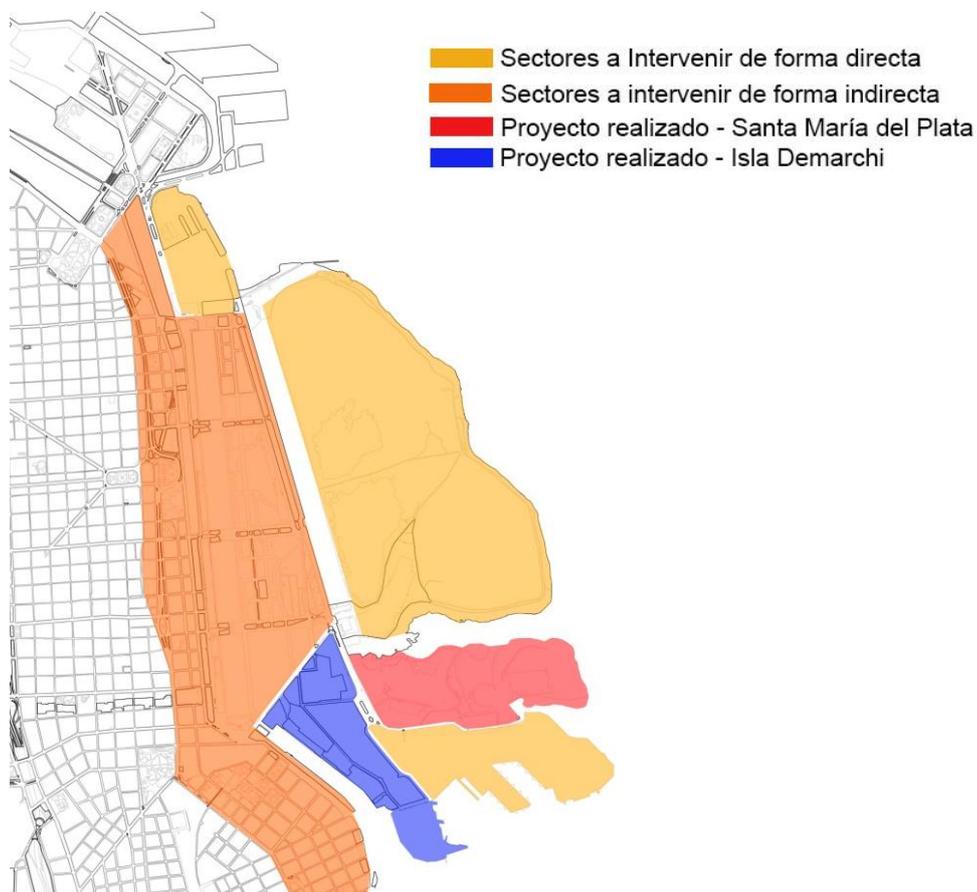
Reserva Ecológica abarca varias hectáreas que de la misma forma que el puerto funciona de valla para la costa, esta lo hace de una manera más abrupta ya que además de ocupar el borde ribereño, se adentra en el Río y ocupa su espacio generando una vista totalmente cerrada y llena de vegetación desde la Costanera.

La ex Ciudad Deportiva quedó como un predio abandonado, en el que se instaló un asentamiento y el resto de sus tierras se utilizan de depósito de autos desechados.

La Isla Demarchi es un terreno ocupado por galpones, fábricas y tierras destinadas a residuos que producen las mismas. Actualmente cuenta con un proyecto a realizar sobre el Polo Audiovisual que va a generar un punto importante para levantar el sector. El mismo contará con oficinas que provocarán el movimiento de personas durante el día, y contará además con un Hotel que lo otorgará durante la noche.

La intervención directa abarcará la costa Oeste de Buenos Aires. Específicamente los sectores a trabajar serán de Norte a Sur: La dársena Norte, La Reserva Ecológica, La ex Ciudad Deportiva y la Isla Demarchi.

Para poder lograr esto también se necesitará intervenir indirectamente la zona de Puerto Madero, sus accesos, las líneas de transporte público y sus vías de circulación.



## **INTERVENCIONES GENERALES**

Para comenzar, y cómo ya fue mencionado anteriormente, los sectores a intervenir serán indiscutiblemente los que se encuentran limitando con la ribera del Río de la Plata. En este caso los que ocupan el espacio longitudinal de los terrenos de Puerto Madero.

Para lograr una intervención completa considero importante trabajar de forma directa sobre los dos puntos que delimitan la zona. De esta forma, las acciones realizadas sobre ellas, generaran una red de resultados que se irá expandiendo con el paso del tiempo provocando así un rizoma que integrará y relacionará de forma indirecta las áreas lindantes.

En primera instancia se intentará crear un entorno urbano armónico con su geografía y su ambiente. El proyecto considera respetar la topografía del borde del Río de la Plata que ocupa en gran parte el sector de la reserva Ecológica, y en segundo lugar, la Isla Demarchi, el Ex predio de Boca Juniors y la Dársena Norte.

Estimo que la descontaminación de las aguas del Río es una medida necesaria pero no creo que sea suficiente para revitalizar el área, es por eso que en los sectores a intervenir sobre la ribera proyecté actividades de carácter transitorio como ser recreativas, de esparcimiento y además incluí funciones de carácter estacional como viviendas que generan un movimiento no solo diurno sino también nocturno para la zona. A partir de estas intervenciones busco que las personas que asistan al sector intervenido, puedan apreciar y disfrutar la conexión con el río que en la actualidad se encuentra perdida.

Todas las intervenciones planteadas trabajarán en conjunto con los proyectos ya realizados para el Polo Audiovisual y el complejo habitacional Santa María del Plata, sirviéndose de apoyatura la una a la otra.

El proyecto contribuye la consolidación de un sistema de parques integrados a través de un corredor verde que unifica todo el sector intervenido. Además el tratamiento de la Reserva Ecológica favorece la conservación y la biodiversidad. Se incluirán actividades de recreación y esparcimiento para ser disfrutadas por los visitantes. Además se proyectará un edificio educativo en el que se dictarán cursos relacionados con la flora y fauna que allí habitan. A esto se le sumará un espacio turístico, diseñado como centro de interpretación y mirador en altura, que servirá para informar a las personas interesadas sobre el surgimiento y la historia de la Reserva Ecológica.

La intervención favorece una mezcla de usos tal que facilita la localización de viviendas, la gestación de fuentes de empleo y visita de turistas. Buscando como resultado que la zona se encuentre en constante movimiento y visitada.

Uno de los puntos que considero más importante es el de mejorar los accesos a la zona. Se busca reducir el horario de circulación de camiones en el sector, evitando que transiten en horas pico. Controlar su ingreso en el puente del Dique 4 y vigilar los cruces de Huego y Madero, donde interrumpen sistemáticamente las bocacalles.

Se proyecta un nuevo acceso desde La Boca buscando la vinculación de los sectores y las actividades que en ellos se desarrollan.

Además será necesario trabajar sobre la situación actual de embotellamientos y dificultades de cruce que se generan, esto se logrará a partir de la construcción de una autopista enterrada, ubicada por debajo de la Av. Huergo. Para esto se implementará el diseño realizado por la alumna de la Facultad Abierta Interamericana, Ma. Julieta García, en su tesis de grado, “Cicatrices urbanas”. La misma comunicará la Autopista Buenos Aires con la Autopista Illia, agilizando de esta manera la problemática, aliviando sustancialmente el tránsito del área central. Se elige realizarla debajo de la tierra para no generar ninguna barrera visual y no contaminar sonoramente la zona.

La Dársena Norte contemplará un punto muy importante que provocará gran movimiento de personas como es adjuntarle al nuevo edificio de Buquebus, ubicado por fuera de la dársena para evitar problemas con el ingreso de las embarcaciones, un espacio destinado para la salida de Cruceros. Además se diseñará una ribera gastronómica que permitirá disfrutar y contemplar estas embarcaciones mientras se degusta una rica comida. Este espacio también contará con un Centro de Interpretación que le permitirá informarse sobre el surgimiento, la historia y la actualidad del río y el puerto a las personas que lo visiten.

Será muy importante otorgar espacios de estacionamientos que sirvan de apoyo a las actividades que se van a desarrollar en todo el sector.

El nexo Norte-Sur será mejorado a partir de la proyección de un corredor verde junto a un corredor de agua que aportarán actividades de recreación mientras unifica los predios tratados, orientando de esta manera el crecimiento hacia el Sur. Además estos espacios serán utilizados para actividades como canotaje, vela y remo, en el caso del corredor de agua, y como pista de carrera, en el caso del corredor verde, para los Juegos Olímpicos Juveniles proyectados para el 2018 en el barrio relativamente cercano a Puerto Madero, Lugano.

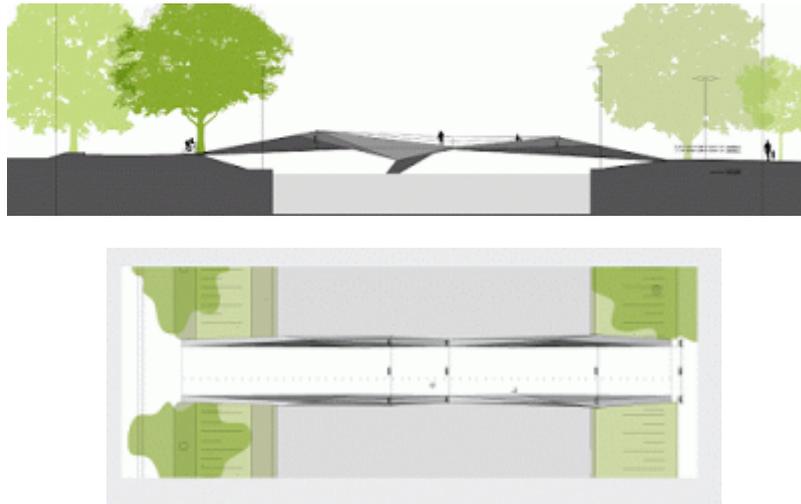
Se localizarán nuevos equipamientos de jerarquía. Se trata de conservar y aumentar los grandes espacios abiertos, mejorar su equipamiento y utilización. Además se busca incrementar la peatonalización y prever el transporte público no contaminante.

Es importante desarrollar sistemas de transporte público de calidad para vincular en sentido transversal los centros locales.

Se recuperaran los containers que se acumulan en áreas industriales obsoletas y/o desocupadas, en base a la incorporación de nuevas actividades.

Otro punto que considero significativo es preservar los valores patrimoniales, es por ello que se intervendrá el Museo de los Inmigrantes, la Fragata Libertad, la zona de la Lola Mora y sus alrededores.

Estas intervenciones concluyen en una que las abarca a todas que es recuperar y revalorizar la costa del Río de la Plata y el Riachuelo con espacios públicos para usos recreativos y turísticos.



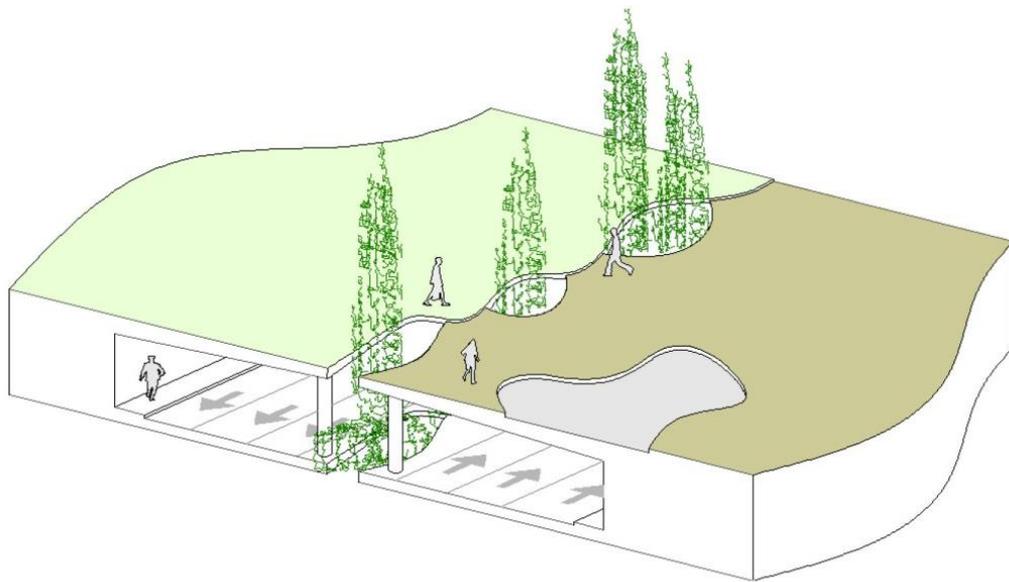
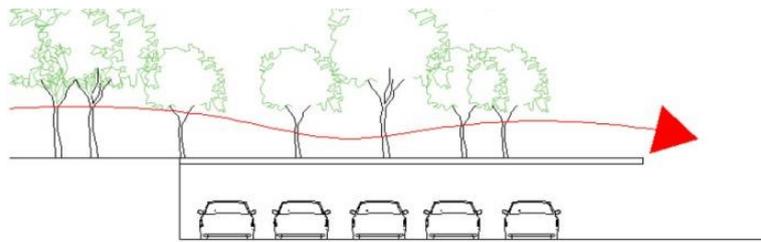
*Diseño de puente utilizado para cruzar el Corredor de Agua*



*Corredor Verde / Corredor de Agua*



Centros de Interpretación



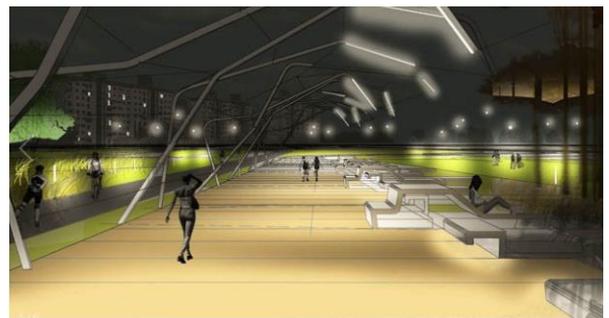
Proyecto Autopista Semi-enterrada alumna María Julieta García –  
Tesis: Cicatrices Urbanas



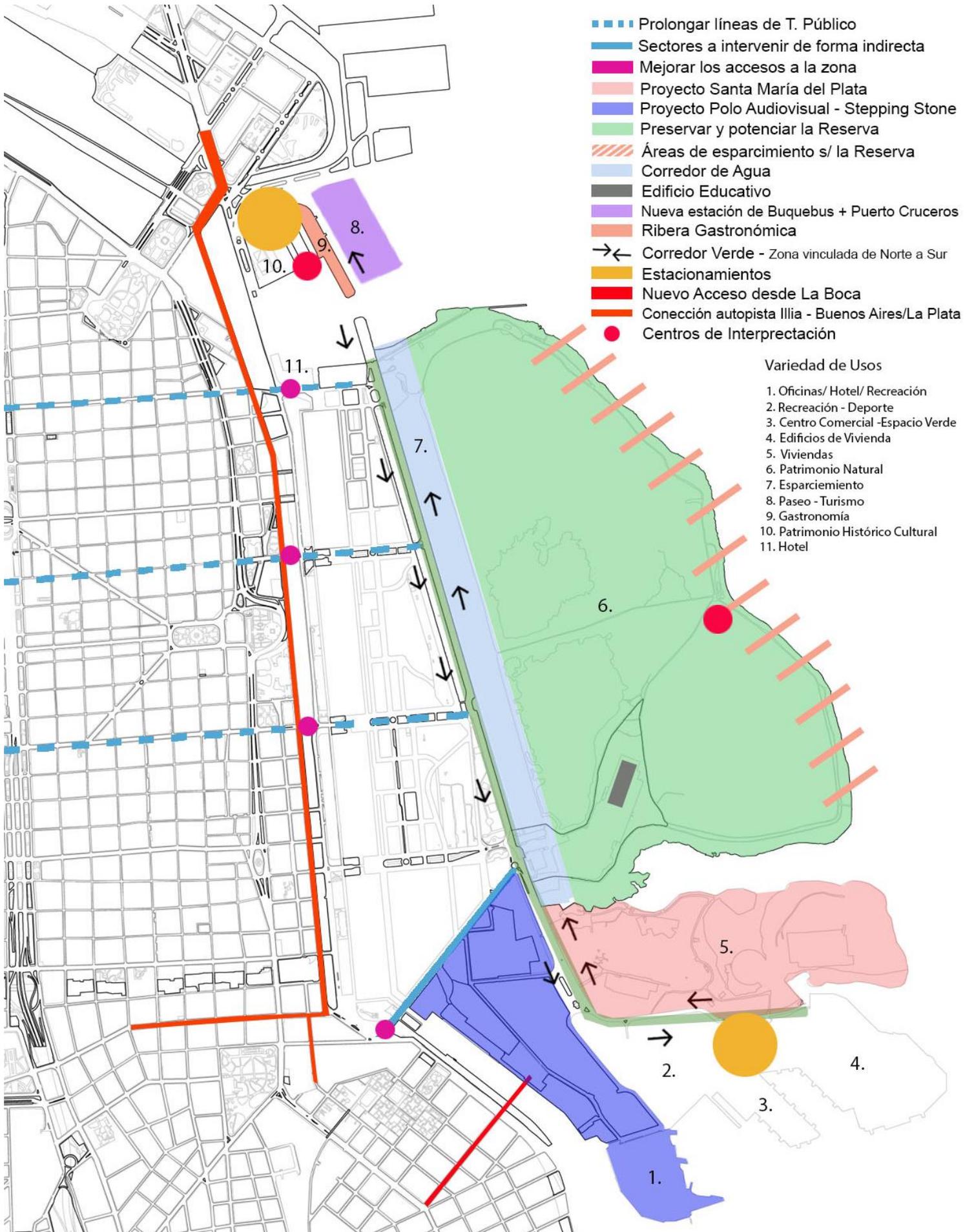
*Diseño Reserva Ecológica*



*Corredor de Agua*



*Diseño caminos Reserva Ecológica*





## Dársena Norte

La intervención sobre la Dársena Norte conforma uno de los dos puntos principales a trabajar en cuanto a la limitación de la zona. En la actualidad es un espacio muy sectorizado con actividades restringidas al público, dónde las mismas no se relacionan entre sí y no trabajan en conjunto. Es un sector muy interesante para trabajar ya que en el presente no cuenta con acciones que provoquen el movimiento constante de personas y por la noche es una zona sin actividad.

Para llevar a cabo la intervención de esta zona se realizarán variadas acciones que serán mencionadas a continuación:

**Ribera Gastronómica:** Se proyectará un sector en el que se desarrollarán restaurantes sobre la ribera como lugar de esparcimiento para que las personas puedan comer disfrutando de las vistas al río.

**Plaza Seca:** Se ubicará junto a la ribera y también funcionará como lugar de esparcimiento al aire libre.

**Centro de Interpretación del Río:** Será una torre ubicada en la plaza a la que los visitantes podrán recorrer de forma vertical piso a piso para informarse sobre los comienzos del Puerto y su historia, culminando en una terraza ubicada en el último nivel que funcionará como mirador.

**Puente del Hombre:** Al igual que Calatrava diseñó un puente pensado en la mujer, se proyectará un puente que unirá los dos sectores de la Dársena Norte y servirá de Mirador en Altura hacia el Río de la Plata y la ciudad. Al mismo se lo denominará como “Puente del Hombre” y será diseñado como el High Line de Nueva York, con sectores de vegetación que las personas que lo transiten podrán disfrutar y sentarse a contemplar las privilegiadas vistas.

**Hotel de Inmigrantes:** Se proyectará una plaza interna en el predio del actual Museo que se utilizará como auditorio al aire libre y además como plaza de reunión. El museo además rendirá un espacio para la exposición Fluvio-marítima que expondrá información de la zona en la que se encuentra, de las embarcaciones, del puerto y de su historia, permitiéndoles a los visitantes la posibilidad de recorrer la Fragata Libertad y algún barco de Guerra recuperado.

**Estación Buquebus – Puerto Cruceros:** Se proyectará un nuevo edificio para la estación de Buquebus que compartirá con un nuevo Puerto de salida de Cruceros.

**Nuevo Hotel:** En el actual edificio de Buquebus se desarrollará un Hotel de lujo que disfrutará de la espectacular ubicación tanto por sus impresionables vistas como por su cercanía con el centro de la Ciudad.

## 2

**Dársena Sur**

Será el segundo de los dos puntos que delimitará la intervención. En la actualidad es una zona casi nula en la que se realizan actividades del sector público, algunas de carácter industrial, además de albergar varios depósitos, terrenos baldíos y acumulación de chatarra. Es otro de los sectores interesantes para trabajar ya que no tiene acceso al público, no contiene ninguna actividad que signifique el disfrute de las personas y como todo el sector analizado, se encuentra sobre la ribera, incrementando así la problemática en la utilización de sus tierras. No sólo que contienen actividades como fábricas y depósitos que generan contaminación a diario, sino que una vez más como sucede en toda la cosa del sector Oeste, le dan la espalda al Río provocando así una barrera que impide llegar a la costa y disfrutar del borde que nos pertenece.

Para la intervención del sector sur se pensaron variadas actividades que se deberán complementar con los dos proyectos existentes, el del Polo Audiovisual y el del barrio cerrado Santa María del Plata. Éstas actividades proyectadas, que servirán de apoyatura a las ya existentes, serán: un Centro Comercial realizado a partir de los containers en desuso que se encuentran en el sector trabajado, un espacio destinado a la recreación y al deporte que albergará canchas de todo tipo, un predio compuesto por edificios en torre que albergarán viviendas y oficinas, y por ultimo un amplio sector de estacionamientos que servirá de sostén para el movimiento de personas que se generará a partir de las nuevas intervenciones.

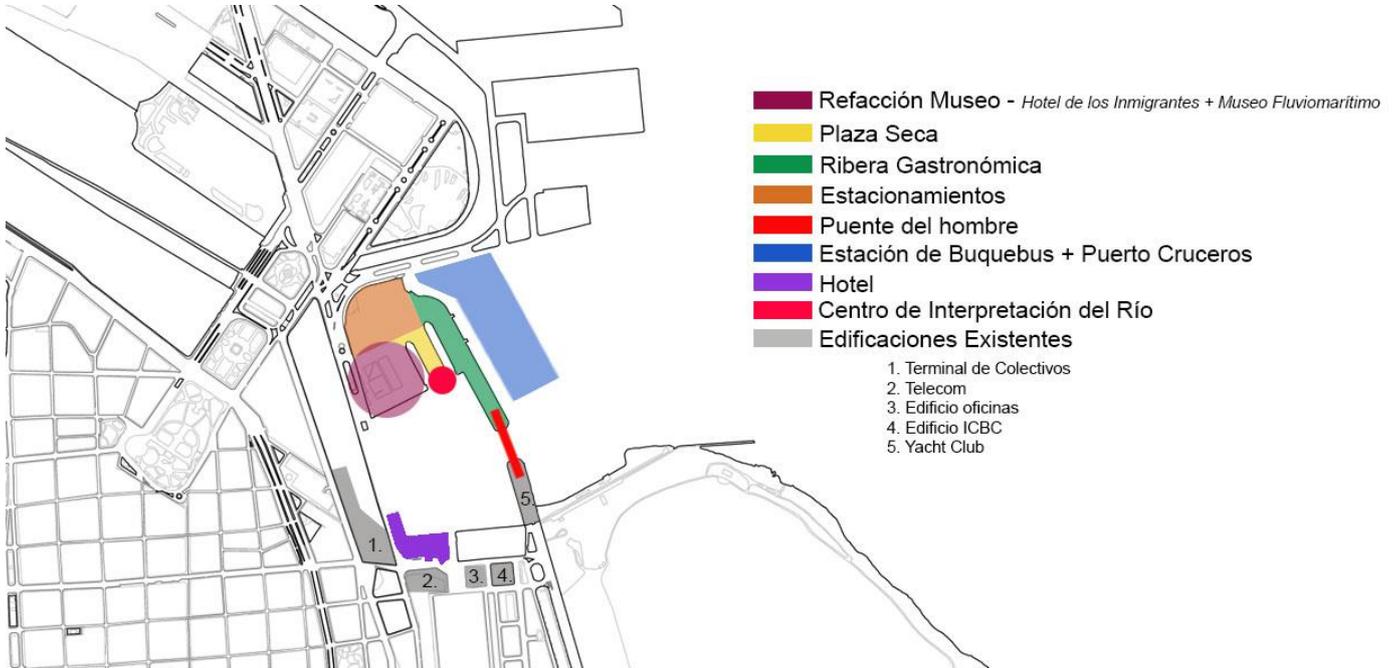
**Centro Comercial:** Se diseñará un sector destinado al reciclaje de containers desechados encontrados en varios de los terrenos baldíos de la Isla Demarchi. En los mismos se desarrollarán variedad de negocios que conformarán un centro comercial que permita el esparcimiento y recreación de las personas que lo visiten.

**Espacio recreativo-deportivo:** Será una zona destinada al deporte y al esparcimiento de los visitantes. Dispondrá gran variedad de canchas deportivas, y se proyectará el ingreso del agua del río al terreno con el fin de que se puedan amarrar pequeñas embarcaciones, canoas o kayak como otra de las actividades que se podrán disfrutar.

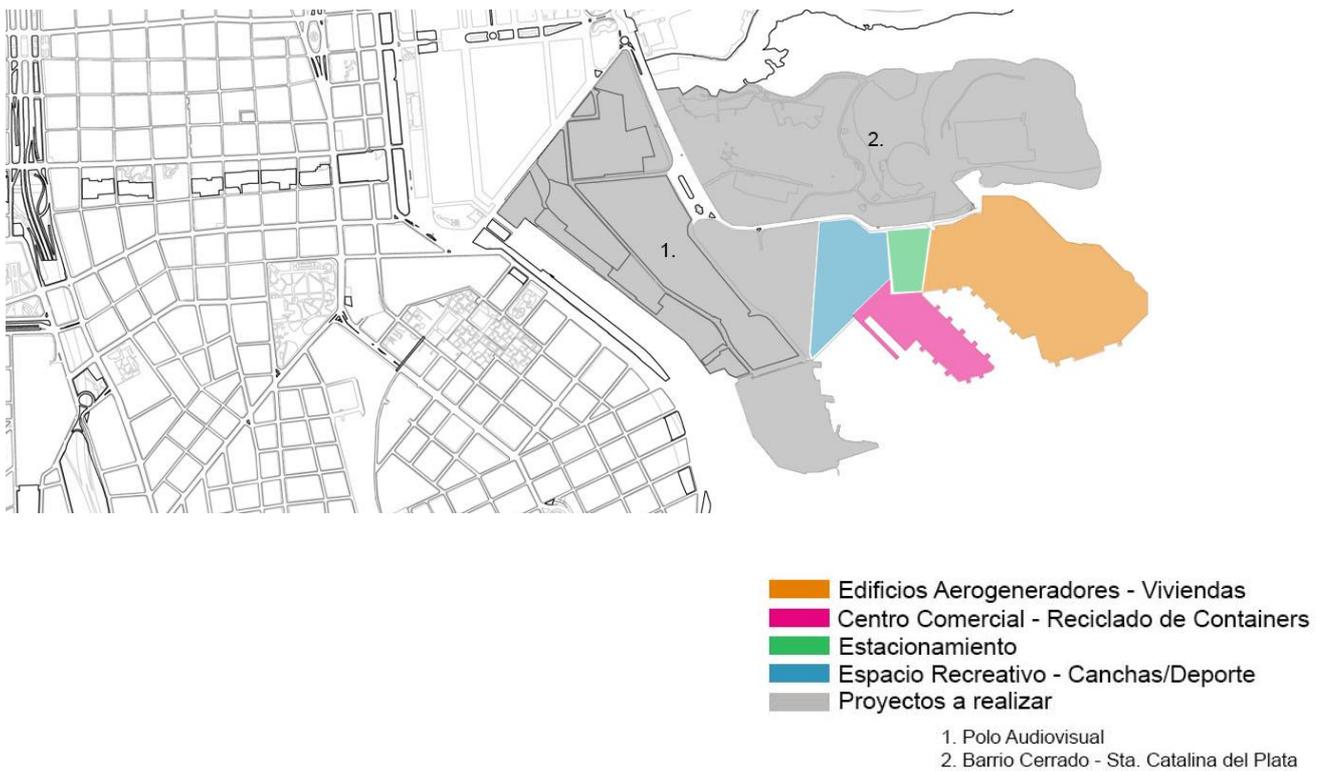
**Edificios de vivienda:** Se ubicarán junto a la ribera y albergarán unidades de vivienda y oficinas que complementarán sus usos otorgando así movimiento diurno y nocturno en la zona. Además funcionará como lugar de esparcimiento al aire libre abierto al público, ya que contará con superficie destinada a parques y plazas que disfrutarán tanto las personas que vivan y trabajen en el predio, como las que no.

**Estacionamiento:** Al igual que en el sector Norte, se dispondrá un estacionamiento que constará de gran capacidad para el aparcamiento de todos los vehículos que transitarán por la zona y harán llegar a las personas al predio.

1



2



### 3 Reserva Ecológica

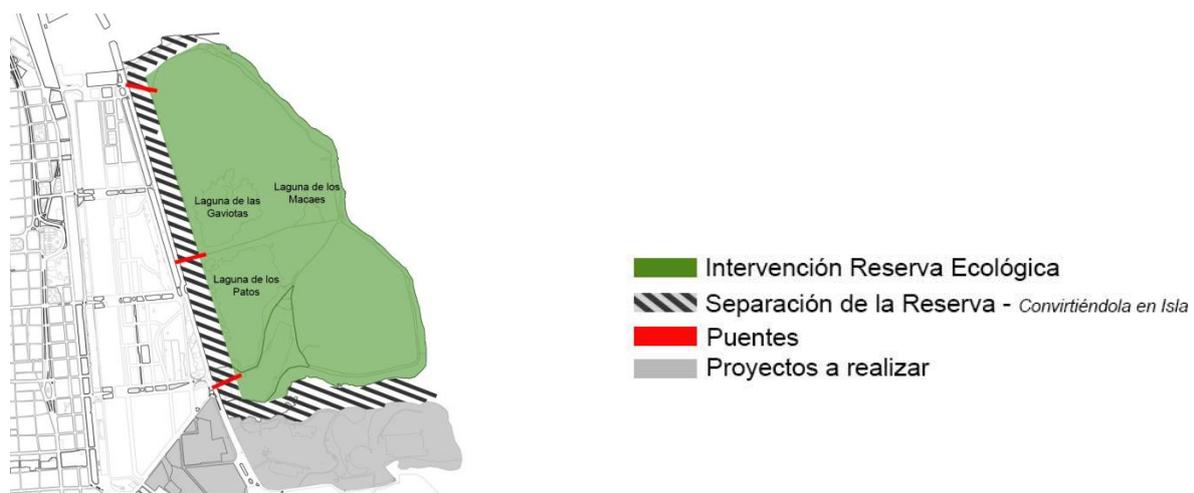
Hoy en día la Reserva funciona como un sector de paseo que aprovechan tanto peatones como ciclistas, además asisten muchas personas que realizan deporte y otras que sólo van a pasar el día junto al río. Adentrarse en ella y realizar una caminata de 30 minutos, es la única forma que tienen las personas, en el presente, para poder acercarse a la ribera.

Es un sector que no fue proyectado como Reserva Ecológica, sino que muchos de los desechos de demoliciones fueron tirados en el Río, generando así una superficie que en sus comienzos fue pensada para ser construida pero que luego se dieron cuenta que no era terreno resistente y que en ella no podría edificarse nada. El tiempo pasó y el terreno se convirtió en un baldío en el que comenzaron a crecer plantas y pastizales que no fueron controlados, lo que generó que el sector se cubriera completamente de vegetación y con el paso del tiempo fuera declarado como Reserva.

Desde el año 1986 que la superficie fue declarada Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica, muchos años después el sector comenzó a tratarse y en la actualidad está pensado para que las personas puedan ingresar en él, hacer ejercicio y disfrutar del día al aire libre.

Aun así considero que falta trabajar en sus tierras, que se podrían generar más sectores para el aprovechamiento de los individuos que lo visitan y que las zonas de pastizales y plantas nativas deberían tratarse de otra forma, en la que crecieran árboles, plantas, flores y variedad de vegetación pensada para cada espacio, generando una escenografía agradable.

Decidí intervenir en ella separándola del continente, generando así un “Corredor de Agua” que busca acotar distancias entre la ribera y su tejido urbano otorgándole una independencia que no sólo creo que le dará más importancia sino que le dará a la costanera una apertura al río que hoy en día no la tiene y que aun así seguirá vinculada por 3 puentes proyectados que generarán ingresos de mayor importancia que provocarán un interés mayor en muchas de las personas que quieran atravesarlos para adentrarse en el Terreno Preservado.



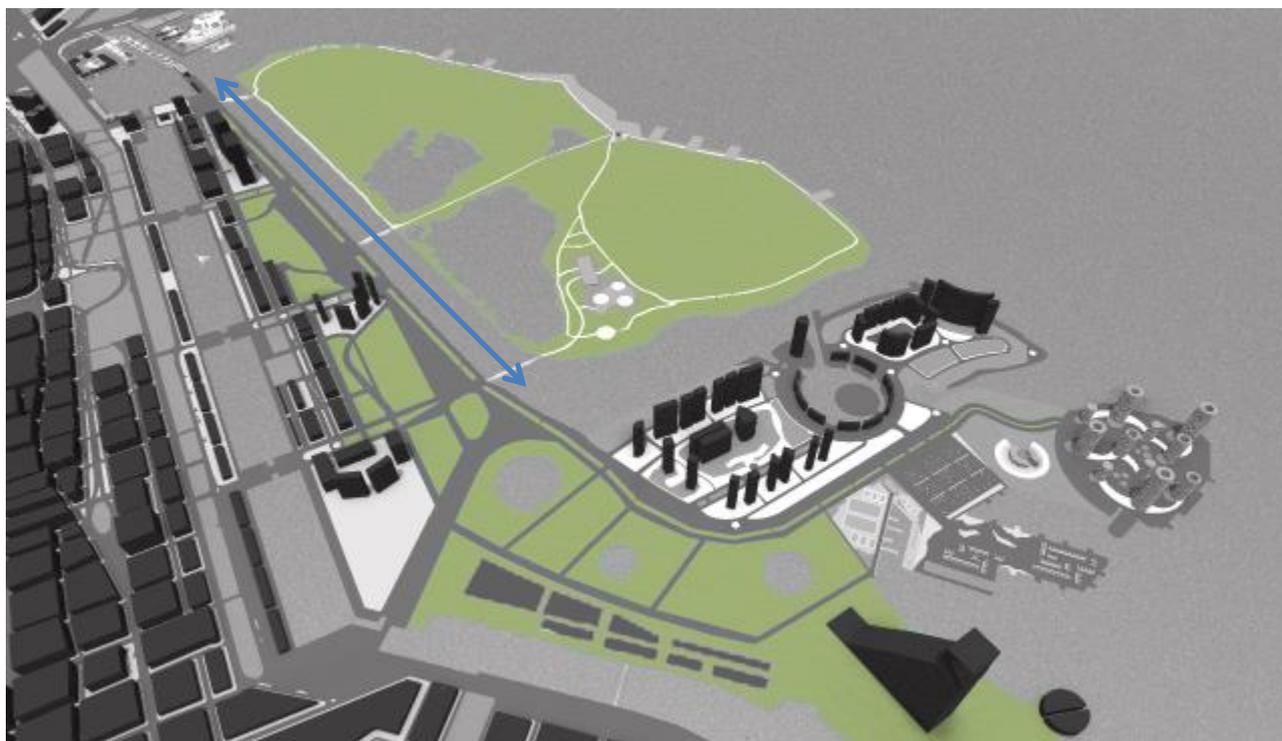
## 4 Corredor Verde / Corredor de Agua

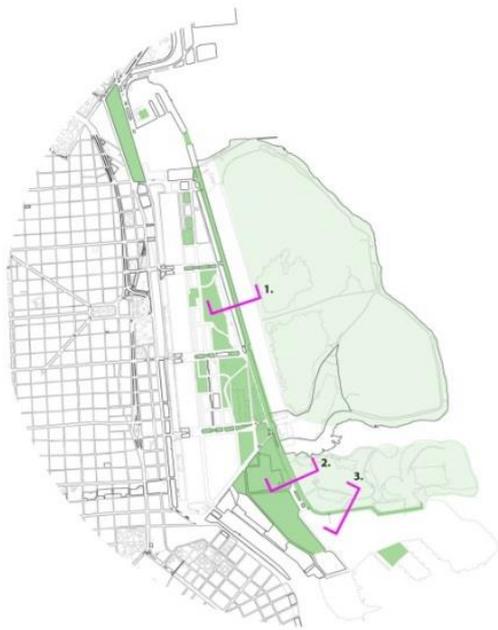
Se proyectará un corredor verde que servirá como nexo comunicador de sectores intervenidos. Será un vínculo Norte – Sur que generará que cualquier persona que viaje en un vehículo, que utilice una bicicleta o que circule como peatón, pueda transitar todo el recorrido trabajado. Nacerá a los pies del “Puente del Hombre”, otorgando así una continuación con la Dársena Norte, se proyectará por toda la costanera, y finalizará adentrándose en la Isla Demarchi, hasta el ingreso al predio de las Torres de vivienda.

Este Corredor Verde permitirá disfrutar del Río a través de unos miradores que se diseñaron para que la persona que los transita pueda acercarse un poco más a él y hacer de su paseo un momento de esparcimiento que permita contemplar desde afuera la Reserva Ecológica.

Además se introducirán en el proyecto los puestos de comida al paso que en la actualidad allí se desarrollan. Generando un único diseño en común para todos que organice tanto estética como de forma higiénica lo que hoy en día está un poco descuidado. Contarán con la posibilidad de ubicar mesas y sillas en el exterior para que las personas disfruten de las vistas y del aire libre mientras consumen.

Este corredor estará acompañado de forma paralela a uno de Agua que le otorgará a la Reserva Ecológica su independización del continente. Esta intervención provocará el borde de agua que la costanera habría perdido con el crecimiento de la vegetación de la reserva. No sólo generara lindas vistas desde la costa, sino que también se utilizará en los Juegos Olímpicos Juveniles del 2018 para las actividades de canotaje, remo y vela. Mientras que el corredor Verde será utilizado en los Juegos, como pista de atletismo.

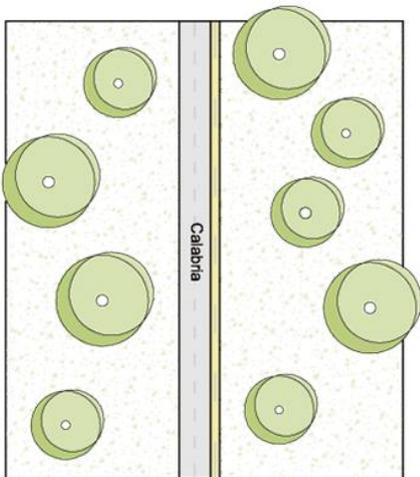




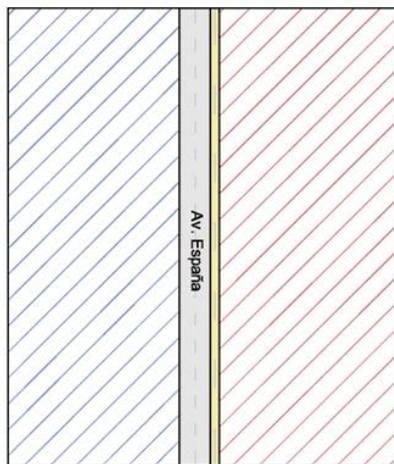
Corredor Verde - Nexo Norte/Sur



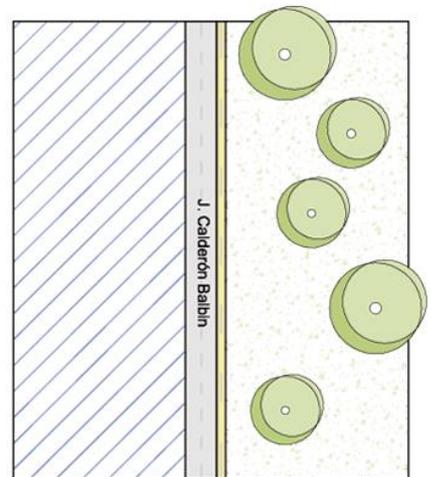
INTERVENCION RIBERA-CORREDOR VERDE      INTERVENCION-CORREDOR DE AGUA      RESERVA ECOLÓGICA



ESPACIO VERDE      ESPACIO VERDE



POLO AUDIOV.      STA.M. DEL PLATA



POLO AUDIOV.      ESPACIO VERDE

## 5 Estacionamientos

El emprendimiento cuenta con un programa dinámico que proporcionará gran flujo de circulación vehicular. Para poder abastecer el espacio de aparcamiento necesario se instalarán 2 sectores de estacionamientos ubicados en los extremos de la zona total a intervenir, uno se implantará sobre la dársena Norte y el otro en la Isla Demarchi. Cada uno de ellos contará con lugar para más de mil autos ya que no sólo abastecerá la demanda local de los visitantes, trabajadores o vecinos de la zona, sino también la de las personas que quieran acceder a los barrios lindantes como ser el centro de la ciudad o La Boca. Además serán utilizados de apoyatura para el edificio de Buquebus, para la terminal de cruceros, para el estadio ubicado en el Polo Audiovisual o como centros de transbordo para las personas que continúen su viaje desde Retiro.





## Museo de los Inmigrantes – Museo Fluviomarítimo

Uno de los puntos que tomé como principales es preservar el Patrimonio Histórico, en el caso de la Dársena Norte se encuentra ubicado el Museo de los Inmigrantes en el antiguo Hotel de Inmigrantes que fue construido en Buenos Aires a principios del siglo XX con el objetivo de recibir, prestar servicios, alojar y distribuir a los miles de inmigrantes que, en ese momento, arribaban a la Argentina procedentes de todo el mundo, principalmente de Europa.

El hotel dejó de funcionar en 1953 y en 1995 fue declarado Monumento Histórico Nacional. En la actualidad este predio pertenece a la Dirección Nacional de Migraciones y el antiguo Hotel de Inmigrantes fue convertido en el Museo Nacional de la Inmigración. Este cuenta con una muestra estática permanente que es visitada sin costo alguno por gran cantidad de personas, turistas y contingentes de alumnos de escuelas públicas y privadas de todo el país, debido a su gran valor histórico. En diferentes oportunidades, se ofrecen sus instalaciones para la realización de muestras por parte de las colectividades descendientes de aquellos primeros ocupantes del Hotel. El museo cuenta con una biblioteca especializada en la temática migratoria, el archivo histórico y un intenso programa de visitas guiadas. Aun así cuenta con varios metros cuadrados desocupados que me interesaría utilizar para una exposición fluvio-marítima, que Buenos Aires en la actualidad no posee, y que considero como un lugar muy atractivo para que sea ese, el lugar donde se desarrolle. La historia del Río de la Plata y su puerto es muy rica e interesante y sería una buena idea que las personas pudieran conocerla a través de imágenes y documentación existente, expuesta al público. Además los visitantes podrán recorrer la Fragata Libertad y algún barco de Guerra recuperado, que estarán amarrados junto al museo en la Dársena Norte.

Otra idea planteada para este sector intervenido sería la de utilizar su plaza central como un auditorio al aire libre en el que se pudieran exponer charlas educativas a grupos de personas interesadas o a conjuntos de alumnos que visitaran el museo por medio de las escuelas. Este espacio también sería interesante para realizar exposiciones a cielo abierto.

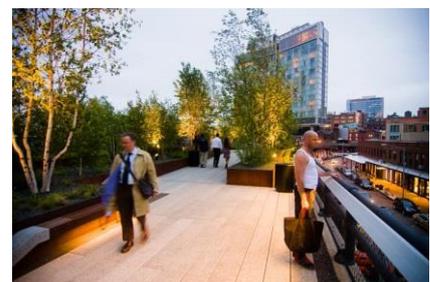
El Hotel de los Inmigrantes es un ícono importantísimo para la historia de Buenos Aires y creo que tiene que ser valorado como tal, es por eso que creo que tiene que ser un factor muy significativo a trabajar en la intervención. La Dársena Norte tiene que ser el Museo de los inmigrantes, y el resto de las actividades planteadas a sus alrededores tienen que servir de apoyatura. Debe ser destacado y apreciado como se merece para poder mostrarle al mundo la historia que dentro de él se gestó.

## 7 Puente del Hombre

Además de encontrarse desvinculada en sus actividades, la Dársena Norte, posee un sector que funciona como ingreso de las embarcaciones que genera un quiebre en la circulación continua que ésta podría ofrecer. Si una persona se encuentra en uno de sus extremos, debe volver a realizar el camino inverso para salir del lugar, pero si eso estuviera vinculado al otro extremo se podría generar una circulación por todo el sector sin ningún inconveniente. Es por eso que consideré como otro punto importante para la vinculación de sectores y la generación de una circulación más fluida, la idea de proyectar un puente poco elevado, que permita el paso de pequeñas embarcaciones y que otorgue la posibilidad de continuar con el recorrido que hoy en día no existe. El diseño de este puente toma como referente al High Line de Nueva York, ya que en ese lugar, donde será planteado, continúa con el corredor verde que atraviesa todo el sector intervenido. Es por eso que me pareció interesante que siguiera con un modelo estéticamente similar al recorrido ya trabajado.

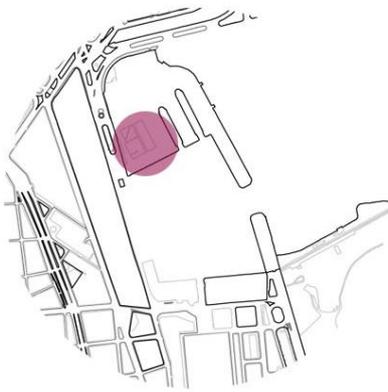
Además de trabajar como nexo de espacios y de otorgar fluidez a la circulación, este puente funciona como mirador, permitiendo contemplar de una manera espectacular, tanto la ciudad, mirando hacia el interior, como la amplitud total del Río de la Plata.

La intervención en este puente-conector funcionará como otro atractivo turístico, y su diseño no sólo aportará el cruce que se necesita, sino también un lugar de esparcimiento en el que las personas podrán relajarse y disfrutar de las visuales, funcionando como una plaza elevada.

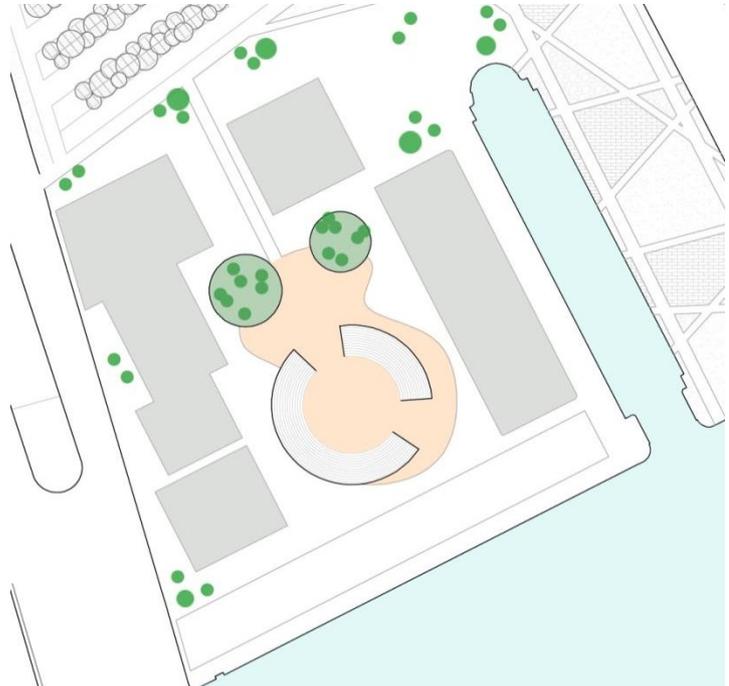


*Imágenes del High Line de Nueva York*

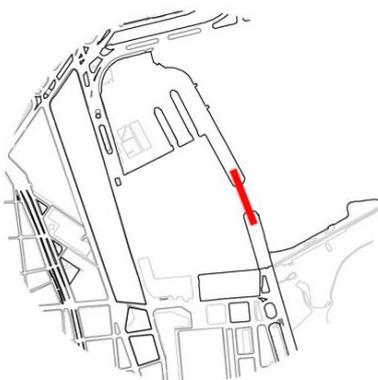
6



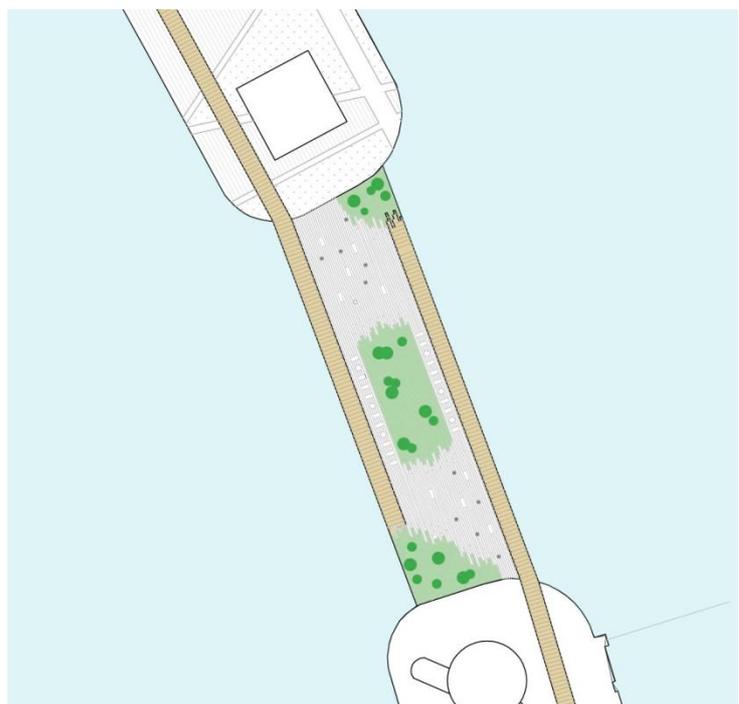
Refacción Museo - Hotel de los Inmigrantes



7



Puente

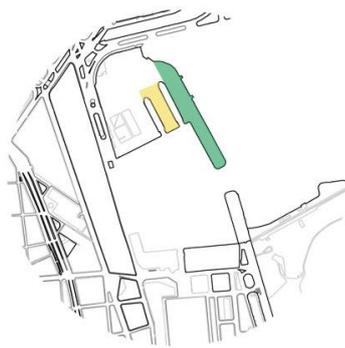




## Ribera Gastronómica – Plaza Seca

La Ribera Gastronómica contará con una serie de Restaurantes que tendrán visuales excelentes tanto hacia el interior de la dársena como hacia la amplitud del Río de la Plata. Estos locales gastronómicos tendrán excelentes espacios al aire libre para disfrutar.

Además se diseñará una plaza seca por detrás de la Ribera que también tendrá contacto propio con el agua. La misma servirá total y exclusivamente como esparcimiento y recreación. Contará, en su extremo más cercano al agua, con un Centro de Interpretación del Río, desarrollado en una torre que se visitará desde el nivel inferior al superior, culminando en una terraza al aire libre que funcionará como mirador. Durante el paseo, los visitantes podrán aprender sobre la llegada de los primeros colonizadores, el surgimiento del Puerto, su crecimiento y su historia, haciendo una visualización de imágenes y estudiando una recopilación de datos expuestos en el edificio.



■ Ribera Gastronómica  
 ■ Plaza Seca



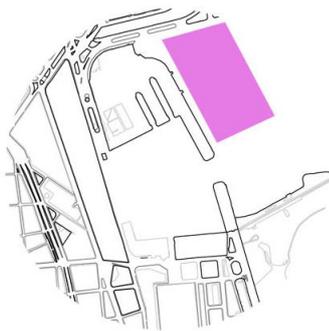


## Estación de Buquebus + Puerto Cruceros

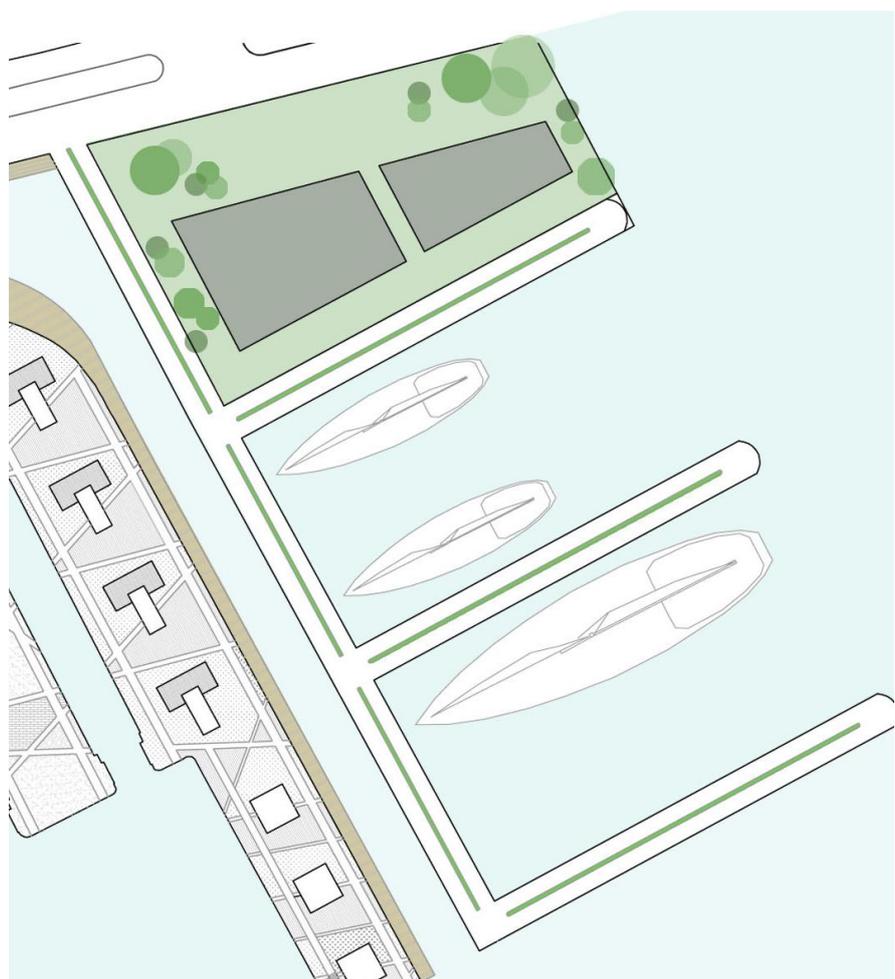
Debido a los inconvenientes que provocaba el ingreso de las grandes embarcaciones a la estación de Buquebus ubicada dentro de la Dársena Norte, es que decidí proyectar un edificio por fuera de la misma y adicionarle a la actividad existente un nuevo Puerto de Cruceros. De esta manera se resuelve el problema del ingreso ya que este nuevo edificio cuenta con entrada y salida directa al Río de la Plata.

Esta nueva actividad otorgará mucho movimiento en la zona y posibilidad de ingreso de turistas que podrán visitar Puerto Madero y hacer uso de su nuevo programa.

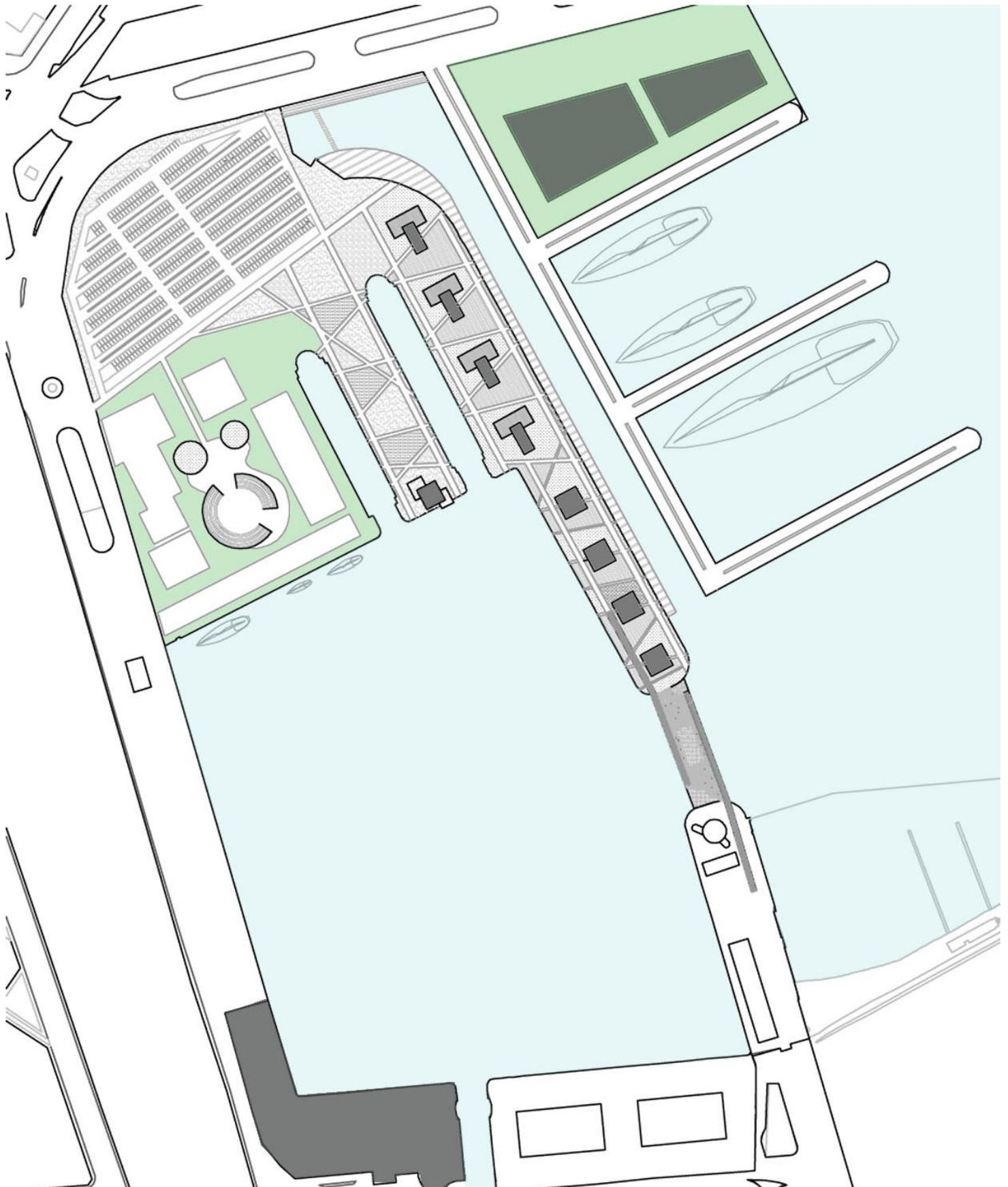
Además este nuevo proyecto estará apoyado por un gran estacionamiento que permitirá hacer uso de las instalaciones del edificio sin tener el inconveniente del aparcamiento.

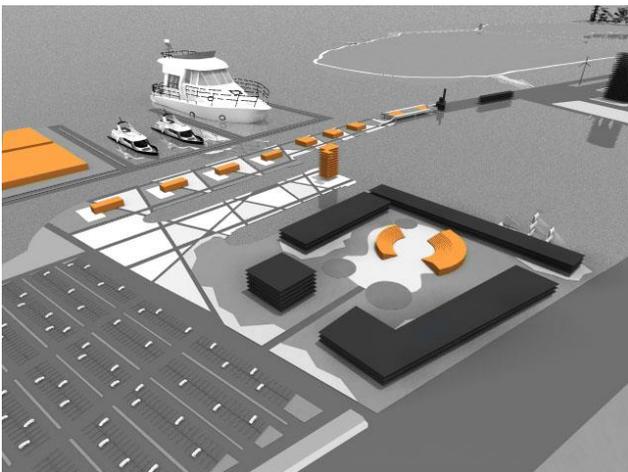


Estación de Buquebus + Puerto Cruceros



## Dársena Norte – Intervenciones Relacionadas





*Esquemas de la Intervención sobre la Dársena Norte.*

## 10 Reserva Ecológica – Desarrollo Interno

Para el proyecto de la Reserva Ecológica primero tuve en cuenta sus actuales déficits. Desde mi punto de vista, hoy en día, el predio sigue siendo algo improvisado y no tiene un fin definido. A mi parecer, la totalidad de las hectáreas completas de plantas deberían ser trabajadas, realizar plantaciones consientes y no tomar como concepto de “Reserva Ecológica” un terreno que existe a partir de toneladas de escombros que fueron tirados al Río y con el paso del tiempo empezó a crecer vegetación. Es por eso que consideré la idea de ubicar un edificio central, en la entrada de la fuente de la Lola Mora, que servirá de Escuela/Universidad, en el que se dictarán clases de botánica, biología y otras asignaturas relacionadas con la flora, la fauna y la ecología. Además se dictarán cursos de todo tipo de plantaciones y se buscará informar a las personas sobre la conciencia ambiental y la sustentabilidad. Toda esta información será brindada por profesionales y las prácticas se realizarán directamente en esas tierras, buscando que además de ser un paseo de distracción, junto con la naturaleza y el aire libre, las personas también puedan disfrutar de la información que se les brindará y observar las distintas especies de plantas y animales que se encuentren en ese lugar habiendo sido estudiadas anteriormente.

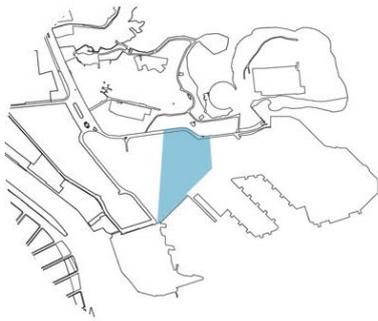
Además de buscar que el espacio sea educativo y que sus tierras sean utilizadas con un propósito en particular, también considero importante que las personas disfruten de su paseo y allí encuentren una zona de recreación y esparcimiento. Es por ello que se diseñaron unas plataformas sobre la ribera para que los visitantes puedan acercarse aún más al río y reposar deleitando la naturaleza que lo rodea.

Todo el predio contará con mobiliario urbano que lo convertirá en un recorrido placentero y diseñado de forma estética.



## 11 Espacio Recreativo - Deportivo

Se diseñará un espacio destinado a la recreación y al deporte que contará con canchas de fútbol, básquet, tenis y vóley, además se realizará un amplio ingreso de agua a la superficie con el fin de emprender actividades como el remo, canotaje o kayak. Esta intervención será complementada con un edificio que contará con vestuarios, cafetería y demás servicios necesarios para completar la función destinada al predio.



Espacios recreativos - Canchas/Deporte



## 12 Centro Comercial

La propuesta también cuenta con un Centro Comercial realizado a partir del reciclaje de containers abandonados que se encuentran en los terrenos baldíos de la Isla Demarchi.

La intervención propone realizar un local comercial por cada container instalado, tomando como referente el QUO Container Center ubicado en Ingeniero Maschwitz. Los locales contarán con una expansión de césped en la que podrán exponer sus productos o simplemente funcionará como esparcimiento para las personas que lo visiten.

El predio completo contemplará el mobiliario urbano y la iluminación pertinente para conformar un espacio agradable y estético que será convocante para los transeúntes.

Además se ubicará sobre una de las dársenas del sector Sur que está rodeada por agua, ofreciendo así espectaculares vistas y la sensación de encontrarse en una Isla para el que pasee por ella.

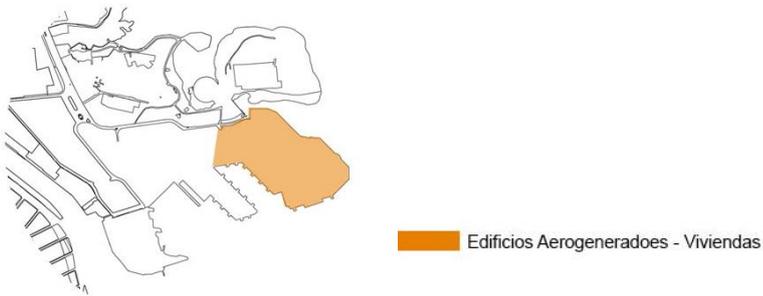




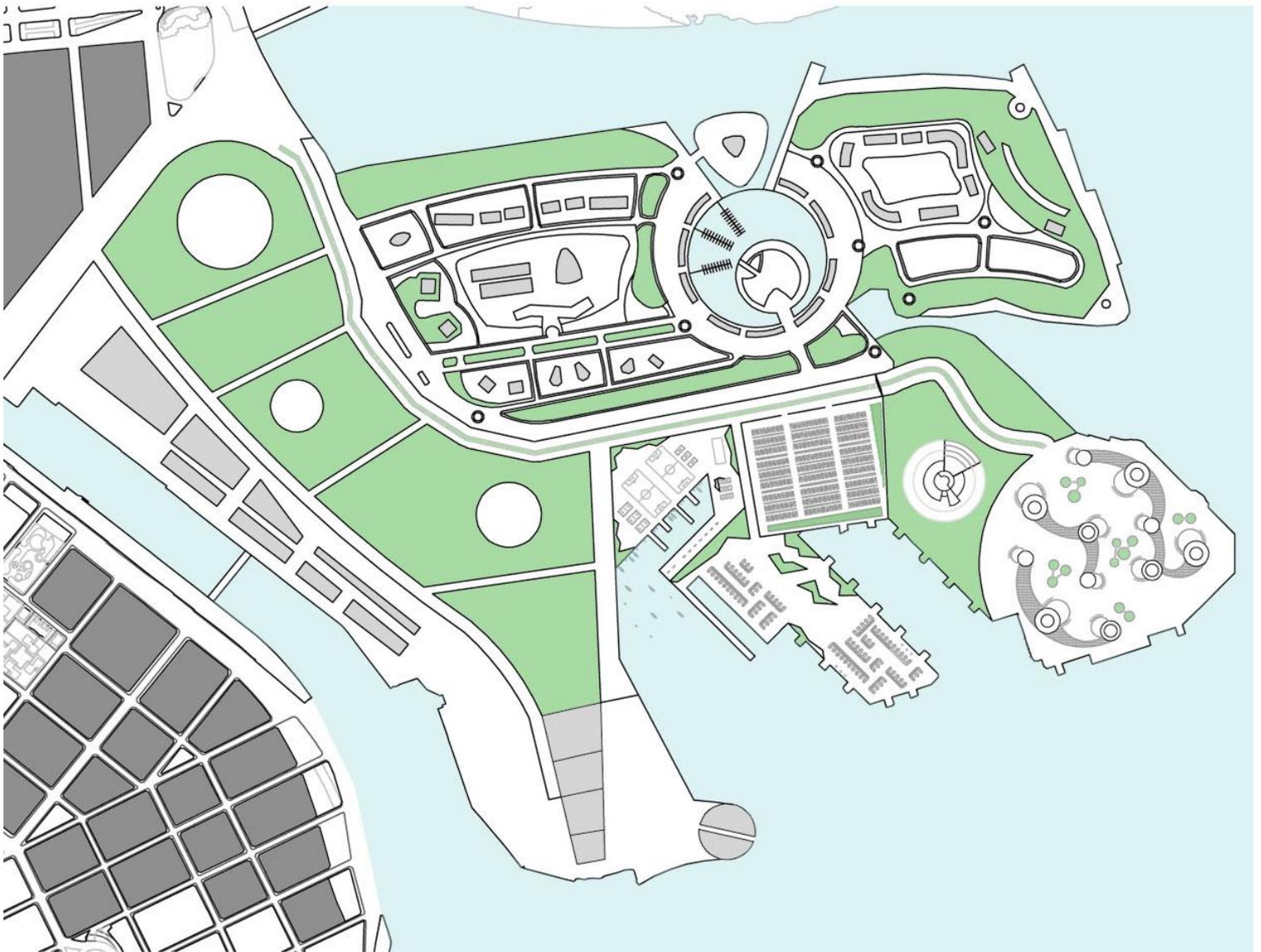
## 13 Edificios de viviendas y oficinas

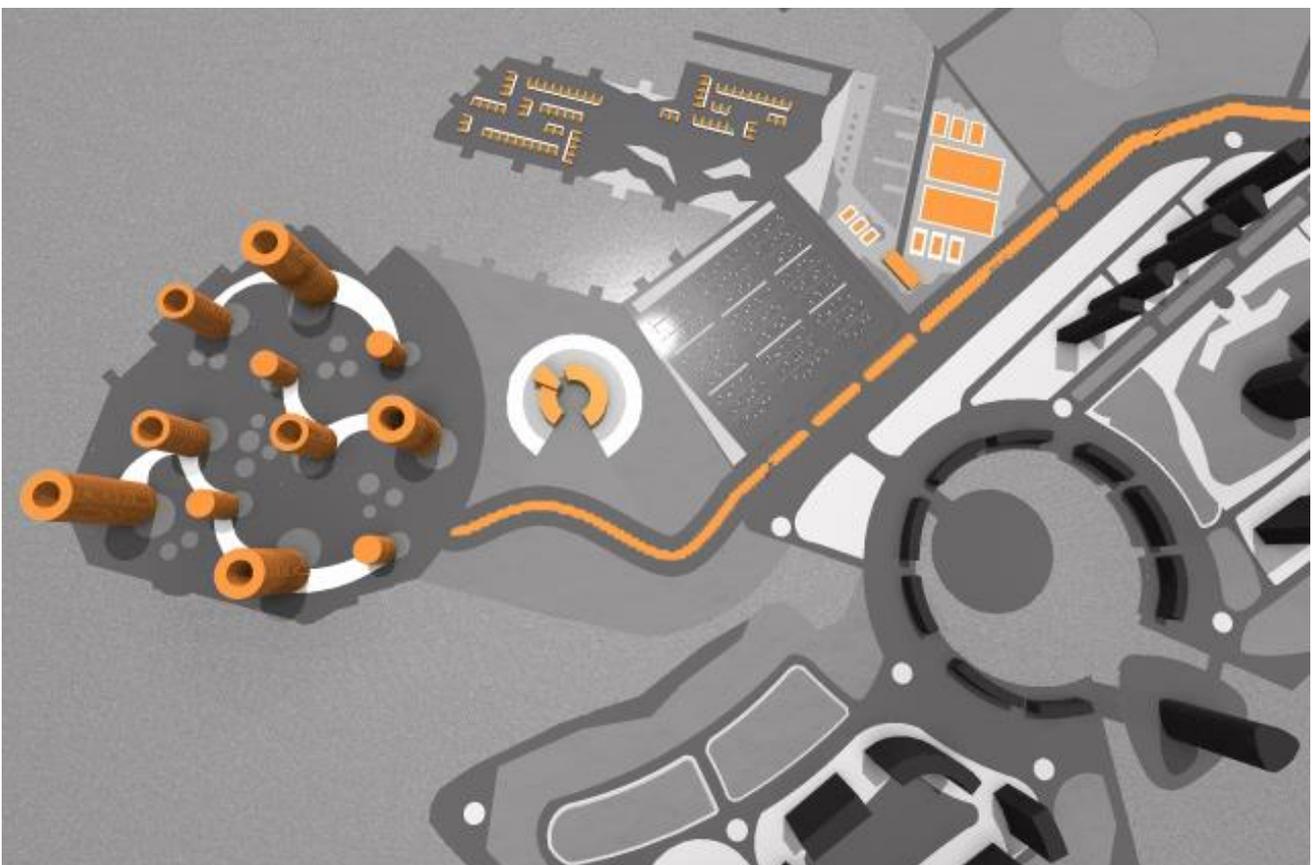
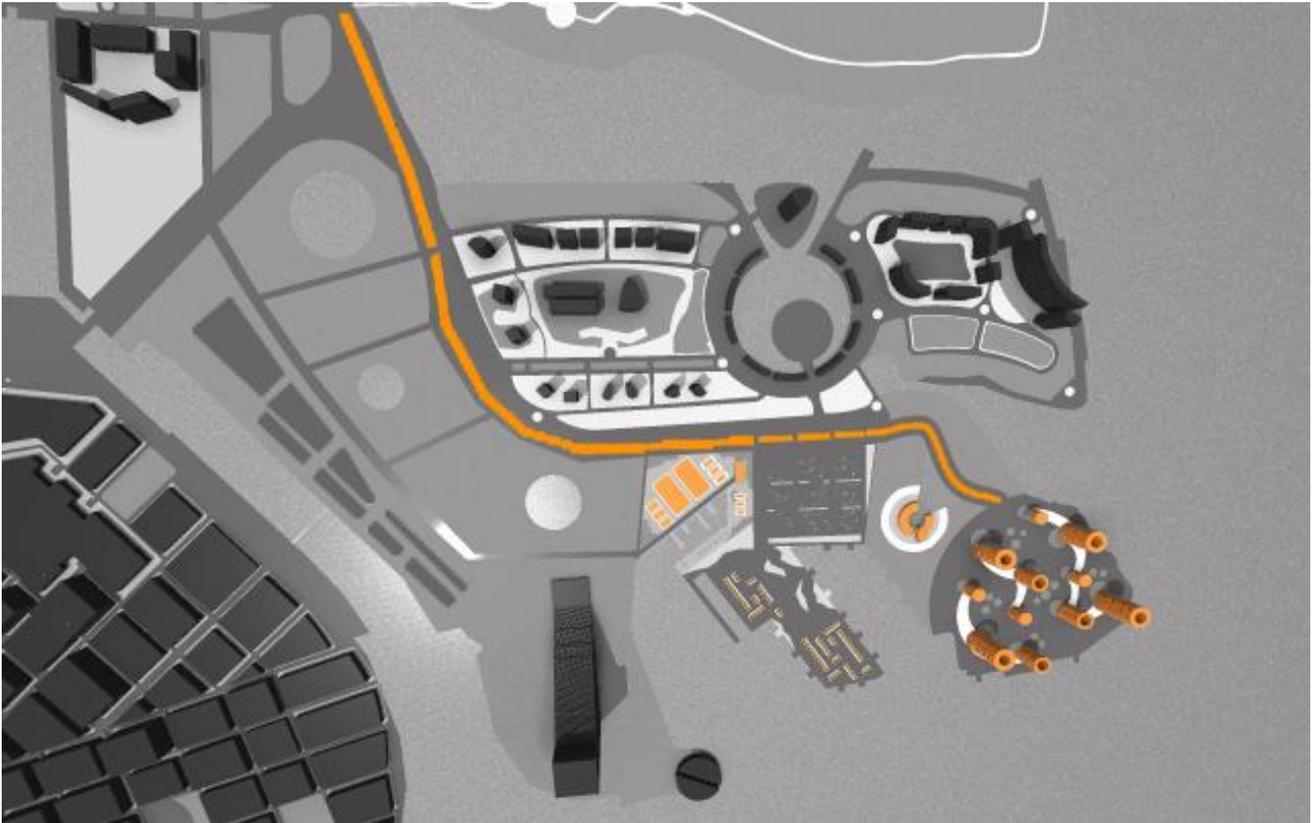
En el terreno lindante a la Ribera, perteneciente a la Dársena Sur, se desarrollará un emprendimiento de edificios en torre que albergaran departamentos de vivienda y oficinas. Un desarrollo inmobiliario innovador que conseguirá combinar en varios edificios, terrazas escalonadas y las mejores vistas de la ciudad y el río.

Además, un gran porcentaje de estas tierras será destinado al espacio público, con el fin de permitir el ingreso de personas que no habiten ni trabajen en las edificaciones construidas.

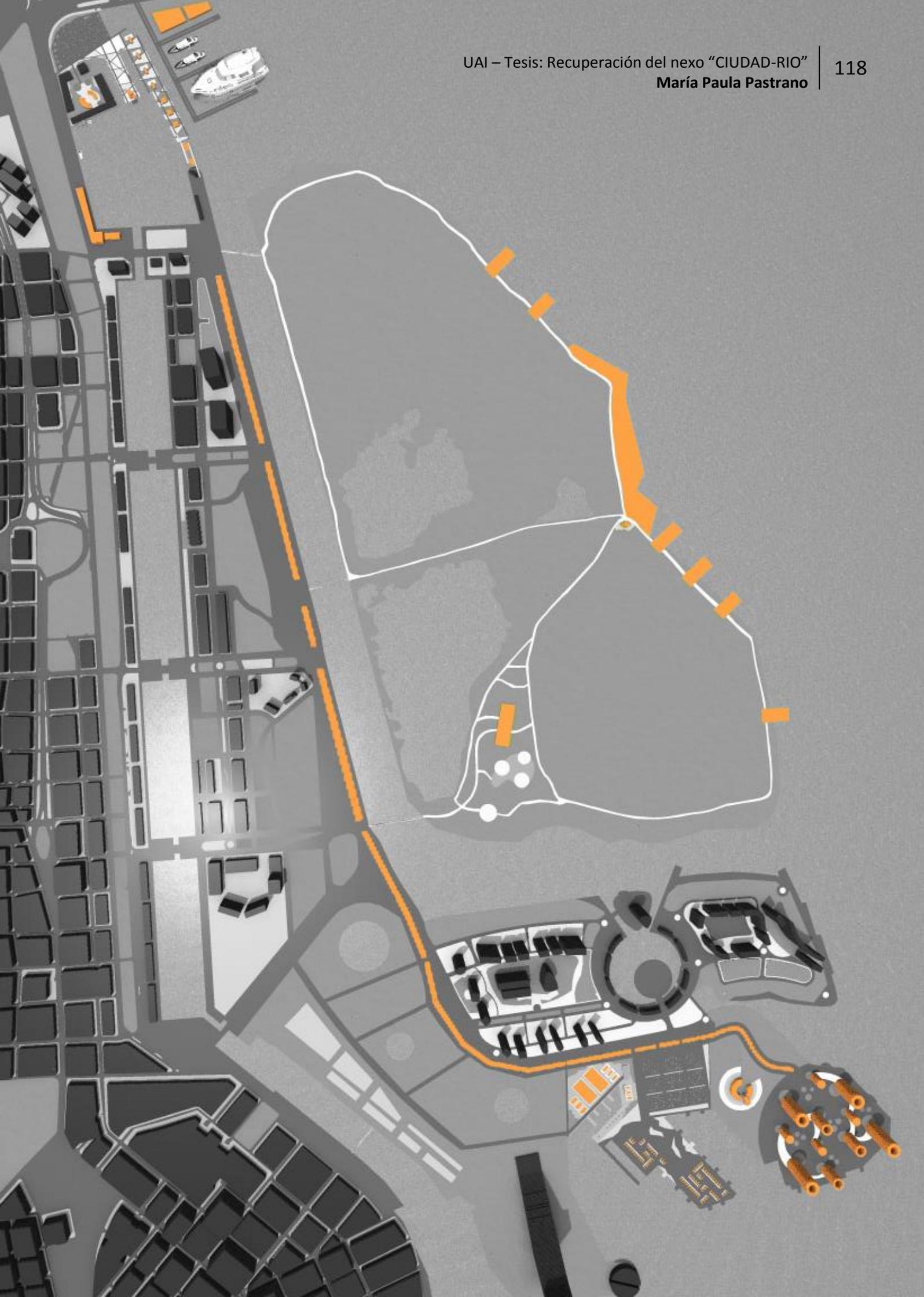


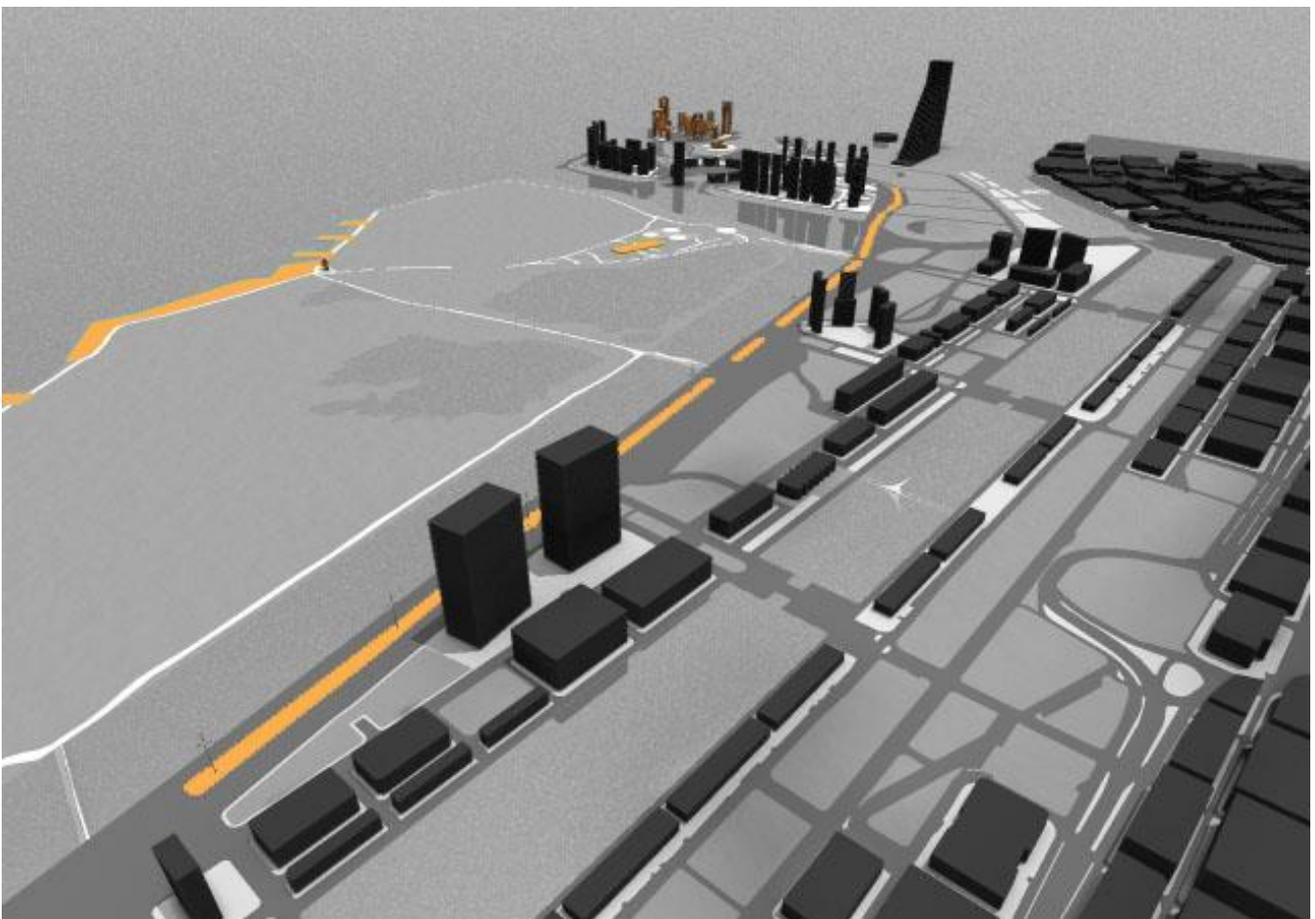
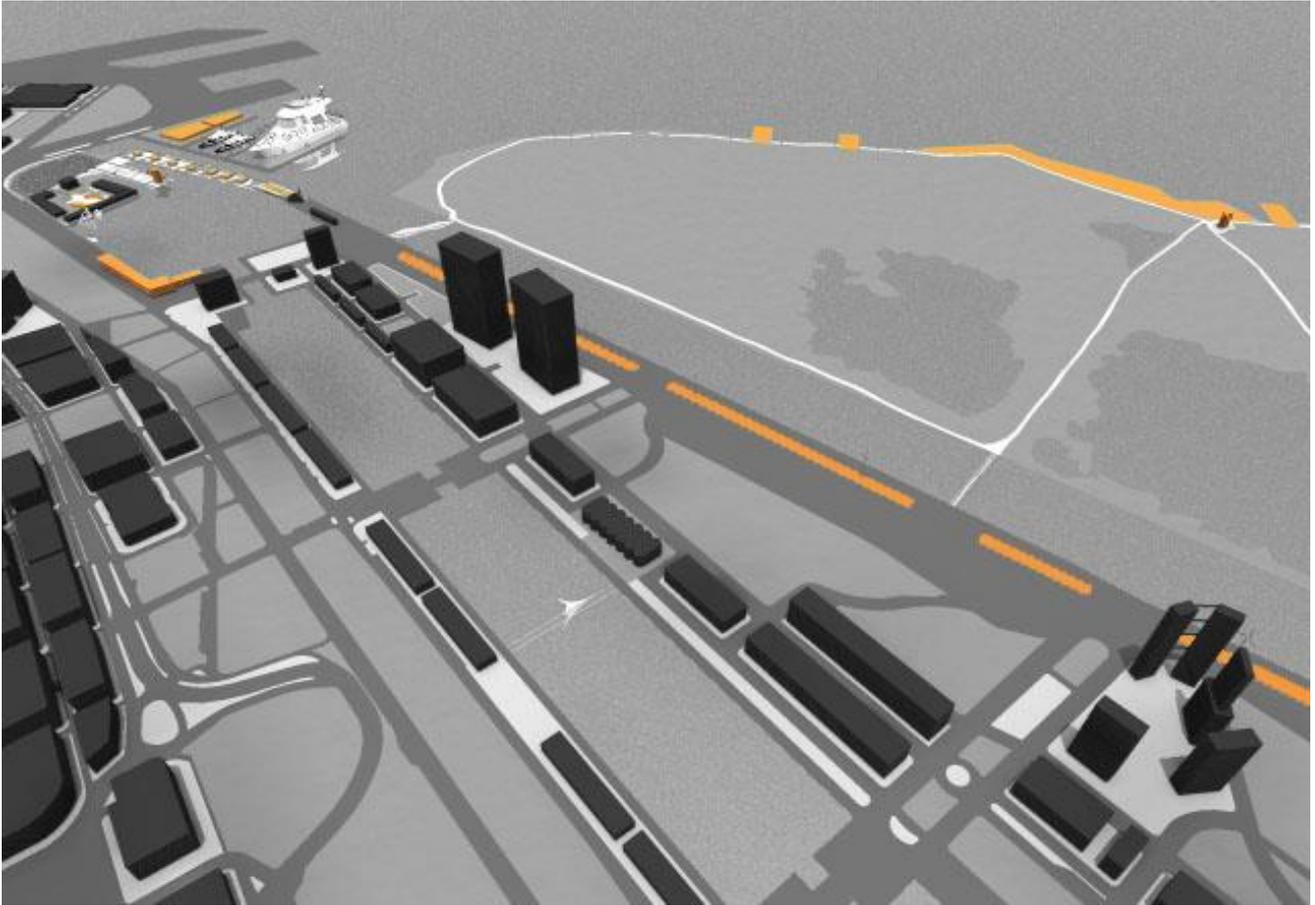
## Dársena Sur – Intervenciones Relacionadas





*Esquemas de la Intervención sobre la Dársena Sur.*









## ANÁLISIS – INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

### **CONCLUSIÓN**

En las primeras décadas del siglo veinte, los habitantes y visitantes de la Ciudad de Buenos Aires disfrutaban de un entorno natural privilegiado, el Río de la Plata. Con balneario municipal y paseos costaneros, arena, bares y parques con esculturas y fuentes, los porteños tenían río, sol y aire puro. Pero desde la década de 1950 comenzó un proceso de declive y la Ciudad le fue dando la espalda al Río, a la vez que se deterioraba la calidad del agua y el entorno costero. El aeroparque, los depósitos de contenedores, la degradación de los paseos y costaneras sin agua son los signos de ese proceso.

Con la ausencia temprana de un plan de crecimiento, la Ciudad se expandió hacia el río para incorporar actividades que requerían, según los criterios de la época y los parámetros económicos que se manejaban, ser ubicadas lo más próximas posibles al centro urbano. De esta manera se rellenaron áreas recuperando espacios para la Ciudad. En esta recreación de la Ciudad se priorizó la llegada de la población al río y el aprovechamiento de la zona costera para fines recreativos y

deportivos. La costanera fue históricamente un lugar de expansión para los porteños que contaban con una salida al río desde el norte y el sur de la ciudad.

En su origen, las autoridades, olvidándose del valor de la zona costera, dispusieron de la zona costera cubriendo los balnearios y aniquilando la ya venida a menos costanera sur.

El período actual, en contraposición, corresponde a un momento de transición en que, con resabios estructurales de las decisiones tomadas a fines del siglo pasado, se está revirtiendo el proceso y se están recuperando zonas costeras para ganancia de los vecinos.

Evidentemente reforzaron la idea del puerto como algo ajeno, prohibido, y lejano. Ni las autoridades portuarias ni las urbanas supieron lograr una buena convivencia para aprovechar mutuamente sus recursos.

el abandono de grandes espacios portuarios, la acumulación de viejos equipos devenidos en chatarra, y en la generalizada idea de abandono y suciedad.

La valoración que hicieron las autoridades de la zona costera y la correspondiente desvalorización de las actividades portuarias llevaron en la mejor época privatista al desarrollo de Puerto Madero. Desde el punto de vista comercial, recreativo y turístico, la reconversión de esta zona fue un éxito, aunque quedaron muchas asignaturas pendientes.

Buenos Aires debe trabajar para recuperar su Río, a través de políticas públicas que tengan claramente esta dirección, disponiendo de los espacios de la Nación y de la Ciudad, promoviendo iniciativas privadas y emprendimientos para aprovechar del Río. Lo cual requiere, en primer lugar, reducir la contaminación de las aguas.

Quizás el concepto de que la Ciudad creció de espaldas al río se sustente más en que las autoridades actuaron de manera más intuitiva que planificada y que, en un determinado momento, más cercano que lejano, los criterios más arraigados de uso público de las áreas costeras fueron abandonados.

Los ríos urbanos juegan un rol importante en la vida de las ciudades, estos ofrecen lugares de esparcimiento e integración, y ayudan a incrementar la calidad de vida de los ciudadanos. Cada ciudad tiene “su” río, íntimamente ligado a su historia y vida.

El río es un elemento fundamental en las ciudades. todos los esfuerzos tienen que ser para la recuperación del mismo, en una apuesta, por devolverle el río a la ciudad y la ciudad a la gente. Para que esto se logre debe estar complementado por el saneamiento del río, la mejora de la infraestructura de transportes junto con la planificación de nuevos accesos y la integración de un programa completo, entre otras, ofreciendo un sitio para el desarrollo de actividades culturales, creativas, y educativas, proponiendo áreas verdes con instalaciones deportivas y recreativas, un

proyecto integral de transformación urbana que consiste en intervenir las márgenes del río con obras de infraestructura, paisajismo, dotación y re-acondicionamiento de la vegetación para que se convierta en el principal espacio público para propiciar el encuentro ciudadano.

Hace algunos años, el río se convirtió en una sombra y hoy nos pide una oportunidad para sobrevivir, para conectarse con la ciudad y sus habitantes. Por eso busco devolverle la vida y brindarle un entorno natural que lo vincule con la sociedad, que le permita potenciar procesos de inclusión y participación ambiental, social y cultural. Esto se logra a partir de la materialización de obras de infraestructura que den lugar a la relación armónica de la ciudad con el río y que retomen el sentido del mismo como línea de vida y eje estructurante del territorio, para recuperar en la ciudad aquellos espacios verdes de calidad y lugares públicos de encuentro para la convivencia, disfrute y recreación de los ciudadanos. Este proyecto aportará a la sostenibilidad de la ciudad, generando soluciones para la movilidad de peatones, bicicletas y vehículos. Será la oportunidad para recuperar la relación con el río y con los sistemas naturales de la ciudad, es “Devolverle la vida al río y el río a la ciudad y sus habitantes”.

Para lograrlo, puse en marcha el proyecto de transformación urbana, el cual armonizará la relación entre el río, las actividades desarrolladas, la fauna, la flora y los ciudadanos. Con su ejecución, tendrá espacios verdes de calidad y lugares públicos de encuentro para la convivencia, disfrute y recreación de los ciudadanos. El proyecto tendrá una intervención multidisciplinaria en la que hacen sinergia la arquitectura, las ciencias sociales y el medio ambiente. Disciplinas que buscan generar nuevos espacios para que los habitantes y visitantes de la ciudad se relacionen con el río y su entorno vital durante todo el año a partir de una intervención planteada que busca revertir la estrategia urbana concebida que durante tanto tiempo provocó y provoca en la actualidad, la desintegración del río con la ciudad.





## BIBLIOGRAFÍA – REFERENCIAS UTILIZADAS

### Puerto Madero

<http://www.puertomadero.com/>

<http://www.nuevopuertomadero.com/>

<http://www.corporacionpuertomadero.com/>

<http://www.zonapuertomadero.com/>

<http://www.barriada.com.ar/pmadero.aspx>

[http://www.arcondebuenosaires.com.ar/puerto\\_madero.htm](http://www.arcondebuenosaires.com.ar/puerto_madero.htm)

<http://eternabuenosaires.com/2011/01/puerto-madero-historia-de-uno-de-los-barrios-mas-exclusivos-de-la-ciudad>

## Isla Demarchi

[http://es.wikipedia.org/wiki/Isla\\_Demarchi](http://es.wikipedia.org/wiki/Isla_Demarchi)

<http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/IslaDemarchi-1.htm>

[http://www.buenosairesmequiere.com/2012/08/isla-demarchi-historia-y-leyenda\\_31.html](http://www.buenosairesmequiere.com/2012/08/isla-demarchi-historia-y-leyenda_31.html)

<http://www.infobae.com/2012/08/29/667516-la-isla-demarchi-y-el-cadaver-facundo>

## Reserva Ecológica

<http://www.reservacostanera.com.ar/>

<http://www.buenosaires123.com.ar/espacios-verdes/reserva-ecologica-costanera-sur.php>

<http://www.lanacion.com.ar/1744726-la-reserva-ecologica-recupera-su-historica-entrada>

[http://www.nuevopuertomadero.com/?Datos\\_utiles&page=ampliada&id=442](http://www.nuevopuertomadero.com/?Datos_utiles&page=ampliada&id=442)

## Ex Predio Ciudad Deportiva

<http://www.pagina12.com.ar/2001/01-08/01-08-05/pag25.htm>

<http://www.puraciudad.com.ar/buscan-recuperar-los-terrenos-de-la-ciudad-deportiva-de-boca/>

<http://imborrableboca.blogspot.com.ar/2010/03/la-fallida-construccion-de-la-ciudad.html>

[http://www.soyboca.com.ar/2013/10/30/se\\_presento\\_un\\_proyecto\\_para\\_que\\_boca\\_recupere\\_la\\_ciudad\\_deportiva.html](http://www.soyboca.com.ar/2013/10/30/se_presento_un_proyecto_para_que_boca_recupere_la_ciudad_deportiva.html)

[http://es.wikipedia.org/wiki/Ciudad\\_Deportiva\\_de\\_Boca\\_Juniors](http://es.wikipedia.org/wiki/Ciudad_Deportiva_de_Boca_Juniors)

[http://www.clarin.com/tema/ex\\_ciudad\\_deportiva\\_de\\_boca.html](http://www.clarin.com/tema/ex_ciudad_deportiva_de_boca.html)

## Dársena Norte

<http://www.histarmar.com.ar/Puertos/BsAs/DarsenaNorte1-1897-1910.htm>

<http://www.turismo.buenosaires.gob.ar/es/attractivo/d%C3%A1rsena-norte>

<http://patrullerasargentinas.blogspot.com.ar/2009/07/apostadero-naval-buenos-aires-adba.html>

## Puerto de Amberes

[http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto\\_de\\_Amberes](http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Amberes)

<http://sobrebelgica.com/2008/09/08/amberes-el-segundo-mayor-puerto-de-europa/>

<http://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-amberes>

## Puerto de Rotterdam

[http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto\\_de\\_R%C3%B3terdam](http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_R%C3%B3terdam)

<http://www.holandalatina.com/puerto-rotterdam-europoort.htm>

<http://www.portofrotterdam.com/en/Pages/default.aspx>

## Puerto de Barcelona

<http://www.portdebarcelona.cat/es/>

<http://www.portdebarcelona.cat/es/web/port-del-ciudadada/cruceros>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto\\_de\\_Barcelona](http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Barcelona)

<http://www.barcelona-tourist-guide.com/es/transporte/puerto-de-cruceros-barcelona.html>

## Polo Audiovisual

<http://www.lanacion.com.ar/1726000-polo-audiovisual-isla-demarchi-torre-mas-alta-de-america-latina>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Polo\\_Audiovisual](http://es.wikipedia.org/wiki/Polo_Audiovisual)

## Santa María del Plata

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=398598>

<http://www.iprofesional.com/notas/122333-En-exclusiva-los-detalles-de-la-Dubai-que-IRSA-planea-levantar-en-Buenos-Aires>

<http://www.revistavivienda.com.ar/actualidad/noticias/construccion-de-santa-maria-del-plata>

[http://www.baudizzone-lestard.com/planes\\_santamaria2.html](http://www.baudizzone-lestard.com/planes_santamaria2.html)

## Extras

<http://www.buenosaires.gob.ar/>

<http://www.quo.com.ar/>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Juegos\\_Ol%C3%ADmpicos\\_de\\_la\\_Juventud\\_de\\_Buenos\\_Aires\\_2018](http://es.wikipedia.org/wiki/Juegos_Ol%C3%ADmpicos_de_la_Juventud_de_Buenos_Aires_2018)

<http://www.coarg.org.ar/index.php/jjooj/item/328-buenos-aires-2018-presenta-su-propuesta-para-los-juegos-ol%C3%ADmpicos-de-la-juventud-2018-a-la-comisi%C3%B3n-de-evaluaci%C3%B3n-del-comit%C3%A9-ol%C3%ADmpico-internacional>

<http://arqa.com/arquitectura/paisaje-medioambiente/proyecto-de-recuperacion-de-las-riberas-del-rio-huerva-y-parque-deportivo-agricola-y-cultural-cadrete-zaragoza.html>

<http://www.lanacion.com.ar/limpieza-del-riachuelo-t48759>

<http://www.coepsa.com.ar/Proy%20cuencas/Contaminacion%20Rio%20de%20la%20Plata%20.html>

<https://fororiodelaplata.wordpress.com/category/agua-contaminacion/>



**TESIS DE GRADO** - *Recuperación nexo Ciudad - Río*  
**UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA**

**Alumna: Ma. Paula Pastrano**  
**Tutor: Arq. Pedro Pesci**