



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Ministerio de Desarrollo Urbano

Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura

Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura



## MEMORIA DESCRIPTIVA

# PARQUE CENTRAL NORTE

## INDICE

<b>1:</b>	<b>MARCO ESTRATÉGICO PARQUE CENTRAL NORTE .....</b>	<b>1</b>
<b>2:</b>	<b>DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PARQUE.....</b>	<b>3</b>
2.1	Ubicación/Localización .....	4
2.2	Sector Actual sin intervención .....	5
2.3	Unificación de sectores verdes de la Ciudad de Buenos Aires .....	5
2.4	Características de la propuesta.....	6
2.5	Perspectiva de proyecto en la Avenida Del Libertador.....	9
2.6	Beneficiarios.....	9



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Ministerio de Desarrollo Urbano

Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura

Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura



---

<b>3:</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS.....</b>	<b>9</b>
3.1	GENERALIDADES .....	12
3.2	OBRAS VIALES A EJECUTAR .....	12
3.3	OBRAS DE TRATAMIENTO SUPERFICIAL A EJECUTAR .....	13
3.4	PLIEGOS.....	14
3.5	PROVISIÓN DE MOVILIDAD Y VIVIENDA.....	14



## MEMORIA DESCRIPTIVA

### 1: MARCO ESTRATÉGICO PARQUE CENTRAL NORTE

Como tendencia general de la movilidad metropolitana se observa una retracción del transporte público, a expensas de los medios privados, a lo que se suma un crecimiento del parque automotor notable en los años posteriores a la crisis 2001/02. En consecuencia, se fueron multiplicando y potenciando los efectos secundarios indeseados sobre las condiciones de los viajes como los excesivos tiempos, costos e incomodidades y la calidad ambiental a nivel contaminación atmosférica y sonora.

Por otra parte, la integración modal, instancia fundamental del funcionamiento de una red del transporte se presenta en la articulación FFCC-subte pero es dificultosa con los otros modos de superficie.

Los grandes centros de transbordo Retiro, Once y Constitución presentan dificultades de resolución que devienen de la complejidad de su escala (miles de transferencias diarias) y la falta de gestión provocada por la fragmentación de competencias. Retiro, a su vez, incrementa su complejidad y congestión por la cercanía y relación funcional con la Terminal de Ómnibus de Buenos Aires, el Puerto y, más alejado, el Aeroparque. La congestión y contaminación que se presenta en el área que los mismos delimitan, considerada el Área Central de la ciudad, amerita el análisis para promover medios alternativos menos contaminantes y "amigables" con el medio.

A nivel espacios verdes, la ciudad de Buenos Aires cuenta con una vasta oferta que aún no alcanza los parámetros internacionales por habitante y se presentan con una desigual distribución en la ciudad. De las 863 hectáreas de espacios verdes, 205 hectáreas corresponden a los 12 parques de carácter regional, 86 hectáreas a otros parques zonales y 248 hectáreas se encuentran repartidas en 156 plazas sumadas a 203 plazoletas que ocupan otras 45 hectáreas. Entre los grandes parques urbanos, se puede citar el Tres de Febrero, los Bosques de Palermo, Recoleta, la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown. Y entre los de menor escala: Lezama, Centenario y Saavedra, entre otros, desempeñan un importante rol sectorial.

Esta oferta de espacios de distintas características carece de una articulación como sistema y de niveles adecuados de calidad ambiental. La ausencia de una planificación de los espacios públicos concebidos no sólo como zonas verdes o equipamientos específicos, sino como elementos ordenadores de la vida social y de la edificación urbanas, incluidos centros y barrios, zonas de vivienda e industriales, infraestructuras y áreas de servicios, lleva a que las acciones e intervenciones en el espacio público, si bien son valiosas en sí mismas, siguen siendo aisladas.



El Ministerio de Desarrollo Urbano ha puesto en ejecución un conjunto de programas dentro de los cuales se inscriben obras de ingeniería y arquitectura cuyo fin es lograr un mejoramiento ambiental sustancial, con una importante sumatoria de nuevos espacios verdes e incorporación de forestación, para el área Central de la Ciudad de Buenos Aires. Forman parte de este plan un conjunto de medidas tendientes al reordenamiento general del tránsito y del transporte.

Las obras de infraestructura han sido concebidas conjuntamente con las soluciones paisajísticas y de preservación del patrimonio urbano, ofreciendo a la ciudad espacios amigables y ambientalmente vivibles

El proyecto del Parque Central Norte se enmarca en las estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental que postula el Plan Urbano Ambiental para un desarrollo sustentable de la Ciudad de Buenos Aires.

Este proyecto, en forma conjunta con el Viaducto bajo la Av. 9 de Julio, la extensión de la Línea H de subterráneos hasta la Facultad de Derecho, la futura línea F, el Programa Prioridad Peatón, las playas de estacionamientos disuasorias, las ciclovías y el bus eléctrico forman parte de un plan estratégico de acciones coordinadas para la promoción de condiciones sustentables de movilidad en la Ciudad.

Es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tendiente a la expansión del uso de los medios públicos, en especial de los medios guiados, mejorando la capacidad y calidad de los servicios, que desaliente el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental.

La futura obra vial más la construcción de una playa disuasoria bajo el parque junto a la llegada de las líneas H y F de subterráneos, más el bus eléctrico y las nuevas ciclovías, contribuyen al propósito arriba citado mediante la promoción de medios alternativos de transporte menos contaminantes y no motorizados y mediante la reducción de la emisión de gases contaminantes por la mayor velocidad de circulación y la menor cantidad de detenciones y arranques en los semáforos y la reducción de la contaminación sonora.

La intervención en Parque Central Norte, delimitada entre las calles Brigadier Quiroga al norte, Avda del Libertador al sur y desde Austria hasta Callao abarca una superficie total de 300.000 m<sup>2</sup> con la incorporación de 61.000 m<sup>2</sup> de suelo absorbente.

Dicha intervención propone la eliminación de las barreras urbanísticas que lo dividen, cambiando la traza de la Avda F. Alcorta, generando un nuevo trazado que canalice el tránsito de ésta y Avda del Libertador.

El resultado genera un nuevo espacio urbano altamente cualificado con la sumatoria de 61.000 m<sup>2</sup> de áreas verdes, que potencia la integración visual y funcional de instituciones como el Museo Nacional de Bellas Artes, la Biblioteca Nacional, la Facultad de Derecho, el Museo de Arquitectura y el Palais de Glace.



Será un lugar parquizado con cientos de árboles nuevos y vegetación de todo tipo que generará la consiguiente mejora ambiental y paisajística, con arterias peatonales y equipamiento, garantizando cruces seguros y accesibilidad para todos.

Este proyecto se articula directamente con el Nodo de Retiro, y éste a su vez se enlaza con el Programa Prioridad Peatón y con el Viaducto 9 de Julio, otras iniciativas enmarcadas en el Plan General de Movilidad.

El Proyecto del Parque Central Norte contribuye, además, al cumplimiento de otro de los grandes objetivos del Plan Urbano Ambiental como lo es el incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de circulación, de los parques, plazas y paseos y de las áreas de calidad patrimonial, a fin de dar lugar a funciones vitales como las de encuentro, socialización e identidad de las distintas zonas de la ciudad.

## **2: DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PARQUE**

El concepto de espacio público en los tiempos actuales y la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida urbana de nuestra ciudad, impulsa la ampliación del fragmento urbano conformado por las plazas y parques de la zona norte de la ciudad.

En esta tarea, se busca analizar los sectores verdes de la ciudad como espacios de usos de la población, que permiten realizar distintos tipos de actividades de esparcimiento y recreación, y generar lugares dedicados al arte y a eventos de asistencia masiva.

Si bien esta zona de la ciudad cuenta con una gran variedad de espacios verdes, parques, árboles, plazas, plazoletas, es objeto del proyecto mejorar y refuncionalizar los espacios en los cuales la población realiza actividades al aire libre.

Las zonas verdes además de las funciones que cumplen, valoradas desde el punto de vista ecológico, son usadas por los vecinos ocasionalmente, no formando parte de nuestra cotidianeidad, salvo para los vecinos que viven en las cercanías. Se busca con este parque lograr un gran punto de encuentro y convergencia para todos los vecinos de la ciudad de Buenos Aires unificando un gran polo cultural conformando un hito urbanístico en la Ciudad.

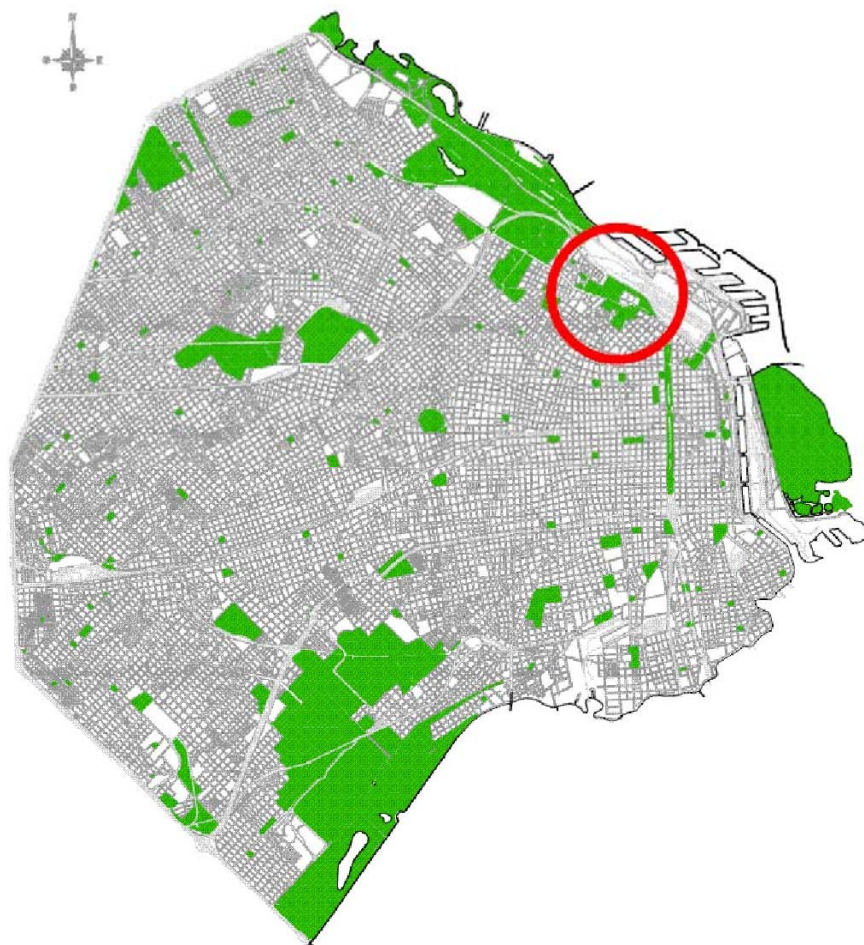
Es primordial lograr la integración de distintas lógicas: la de la movilidad, el descanso y la contemplación junto con la lógica del intercambio en la cultura contemporánea, consolidando así una propuesta de integración espacial y unificación institucional.

Para lograr este objetivo, se modifican los recorridos viales del sector, por lo que se deberán adecuar al nuevo Parque Central Norte.



Se reubican las Av. Del Libertador y Av. Figueroa Alcorta entre Av. Callao y la calle Austria hacia el este, materializada una nueva arteria que circunda el nuevo Parque. De esta manera se logra aprovechar los tramos de las avenidas anteriormente mencionadas logrando la unificación.

Las instituciones más importantes del parque: Facultad de Derecho, Museo Nacional de Bellas Artes y el futuro Centro de Exposiciones, conformarán el área de unificación institucional aportando un sector cultural al parque.



## 2.1 Ubicación/Localización

Como muestra la imagen a continuación, las zonas a intervenir se encuentran ubicadas en el Barrio porteño de Recoleta, comprendiendo las Plazas Mitre, Francia, Rubén Darío, Plaza Gral. Urquiza, Paseo de las Esculturas, Estanque de las Regatas, Plaza de las Naciones Unidas y Parque Thays.



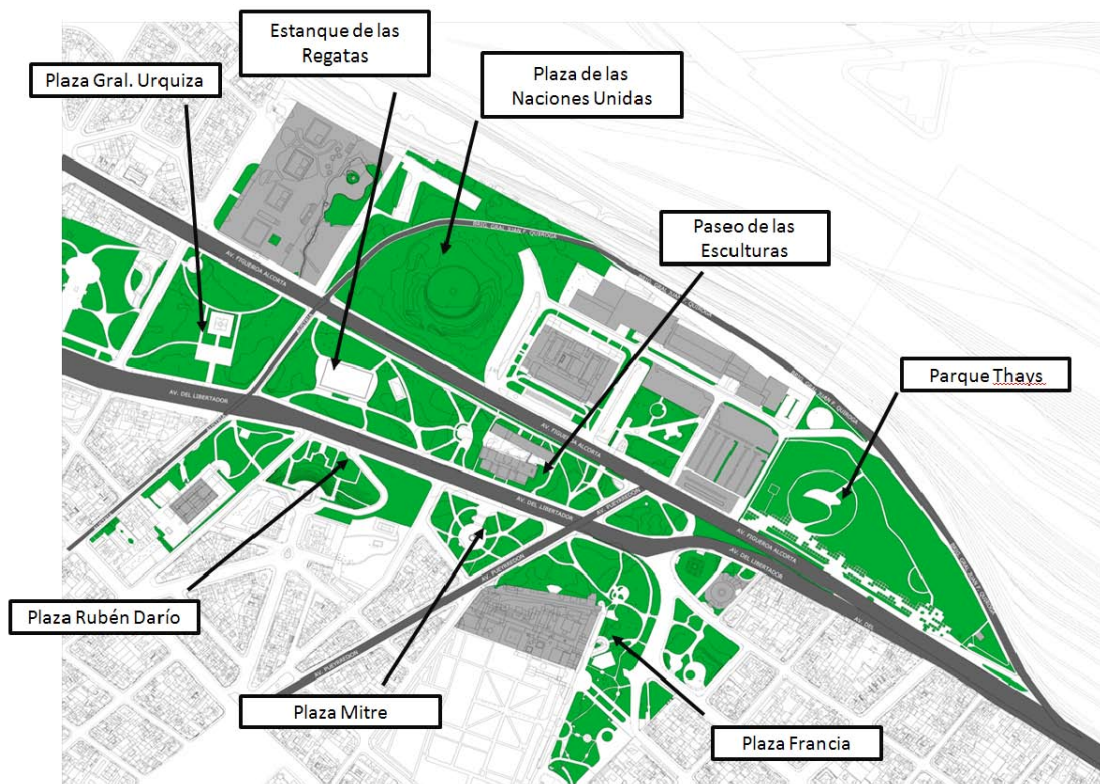


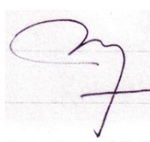
## 2.2 Sector Actual sin intervención



## 2.3 Unificación de sectores verdes de la Ciudad de Buenos Aires

El objetivo es unificar sectores verdes de la Ciudad, conformando un nuevo Parque de características Metropolitanas.











GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Ministerio de Desarrollo Urbano

Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura

Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura



## 2.4 Características de la propuesta







GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



Ministerio de Desarrollo Urbano  
Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura  
Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura



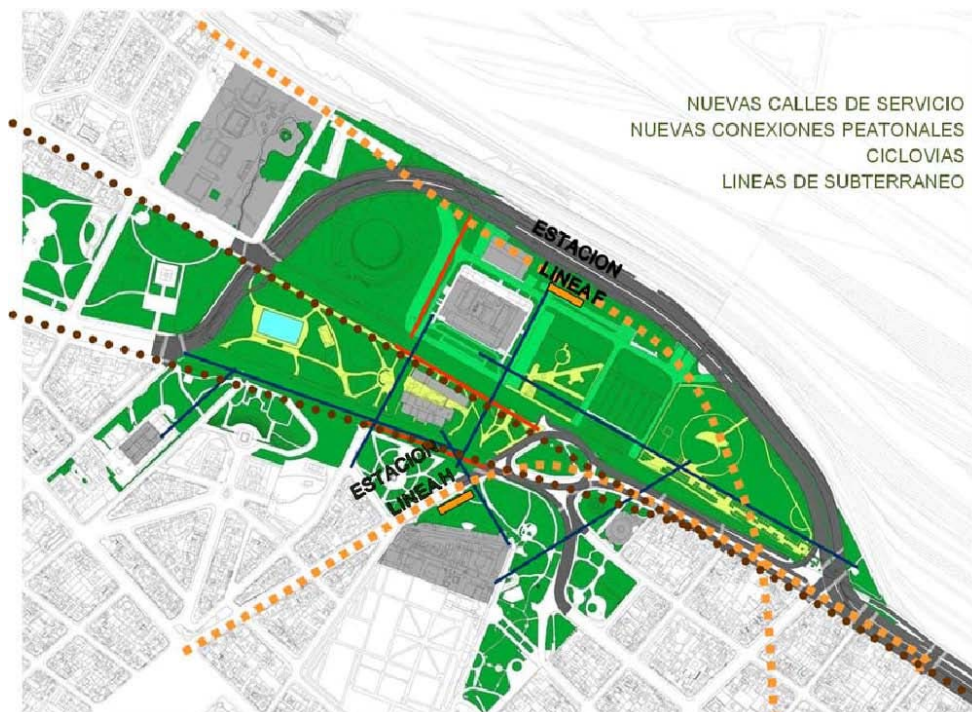
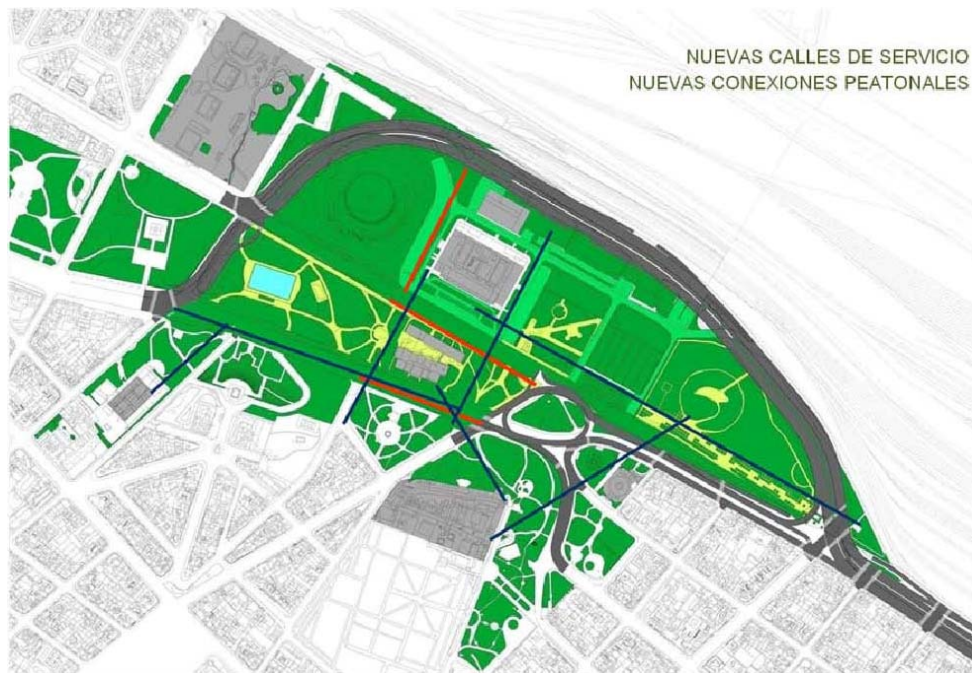




GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

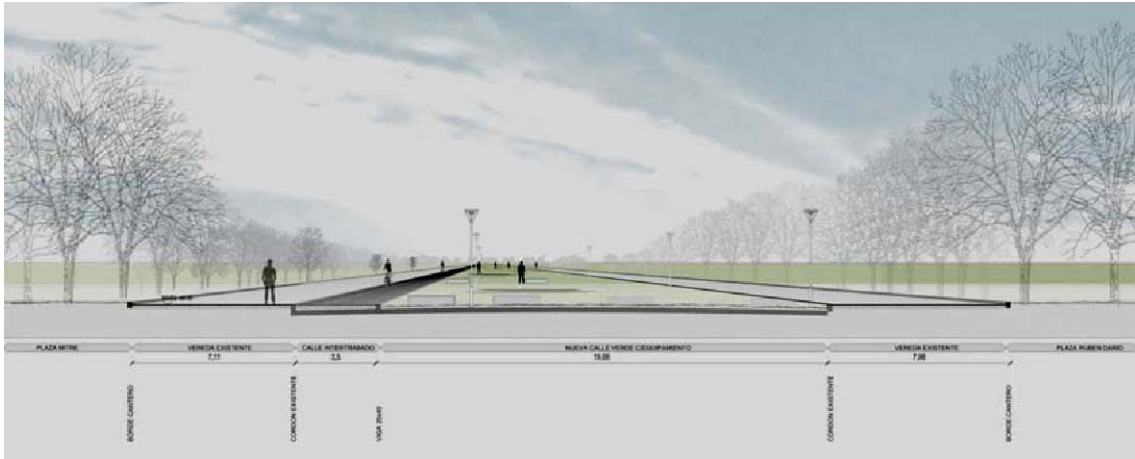


Ministerio de Desarrollo Urbano  
Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura  
Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura





## 2.5 Perspectiva de proyecto en la Avenida Del Libertador



## 2.6 Beneficiarios

Dado el carácter urbano del proyecto, los beneficiarios son todos los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires y las instituciones directamente afectadas por la intervención.

## 3: DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

La obra vial básicamente consiste en la construcción de una nueva avenida que reemplaza a las Avenidas Del Libertador y Figueroa Alcorta entre calle Austria y Avenida Callao. Se trata de una calzada de cinco carriles fijos por sentido más dos carriles reversibles que funcionan por la mañana con circulación hacia Retiro y por la tarde hacia la Avenida General Paz. Por otra parte, se incluye la readecuación de la infraestructura existente de los tramos recién citados de las Avenidas Del Libertador y Figueroa Alcorta, que se abandonan parcialmente como calzadas destinadas al tránsito automotor y en parte se reconfiguran como un bulevar.

La avenida expresa, que se desarrolla en un trazado similar al de la actual Avenida Brigadier Facundo Quiroga, tiene un eje que se inicia en la Intersección de Avenida Del Libertador y calle Austria (Pr. 0+000) y finaliza en el empalme de Avenida Del Libertador con Callao (Pr. 1+625).

Adicionalmente se desarrolla un segundo eje vial que reconstituye el borde norte de las obras de readecuación de la Avenida Del Libertador, que comienza en su Intersección con Avenida Pueyrredón (Pr.0+000) y concluye luego del cruce de la calle Suipacha (Pr.1+500).





GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

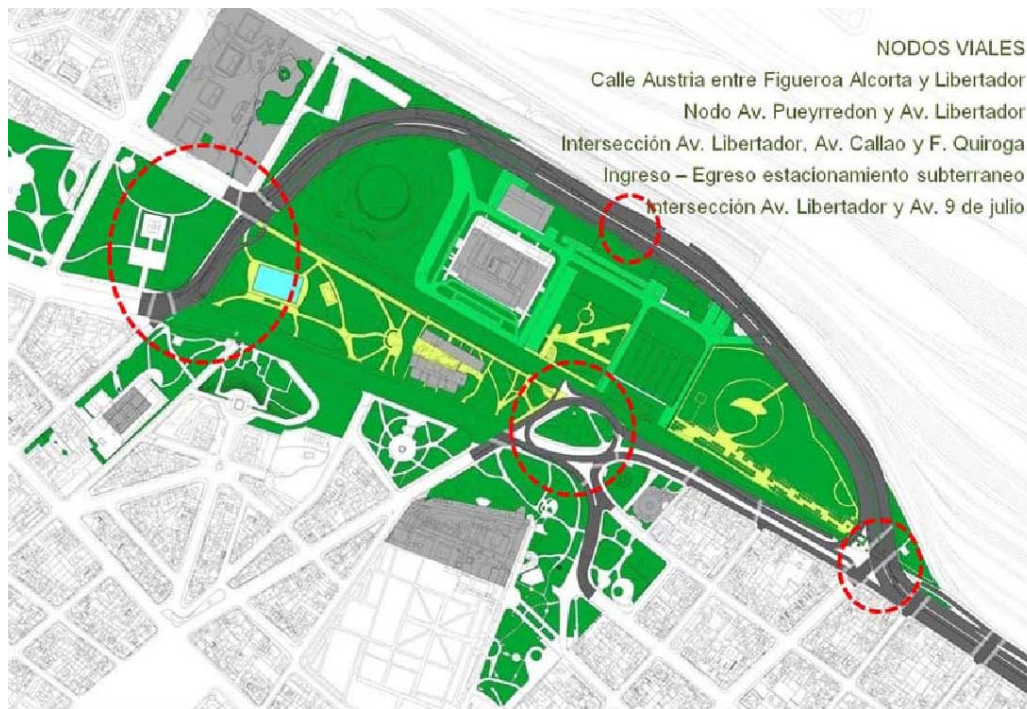
Ministerio de Desarrollo Urbano

Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura

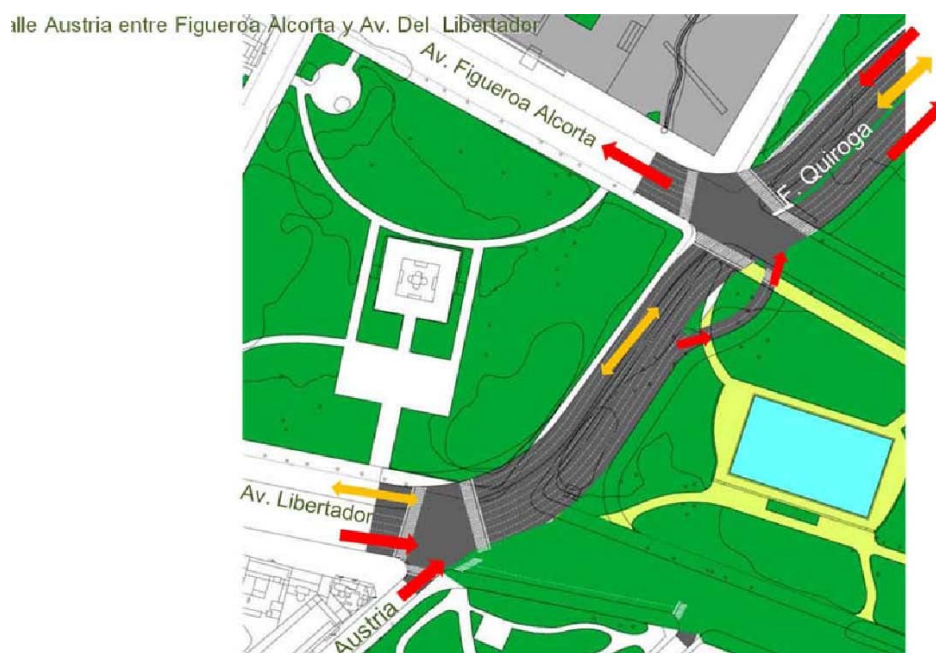
Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura



La reconfiguración de la Avenida Del Libertador incluye, por un lado, la construcción de una rama de dos carriles en túnel debajo de la Avenida Callao, y la incorporación de un carril a la calzada auxiliar de Avenida Del Libertador entre Avenida Callao y Suipacha.



Finalmente, las actuaciones viales incluyen la remodelación de las intersecciones Av. Libertador-Av. Callao, Av. Figueroa Alcorta-calle Austria, Av. Libertador-calle Austria.





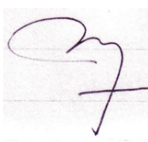
Nodo Av. Pueyrredón y Av. Libertador



Intersección Av. Libertador, Av. Callao y F. Quiroga



Finalmente, las se consideran tareas de tratamiento de superficie para los tramos de Avenida Del Libertador y Figueroa Alcorta entre Austria y Avenida Pueyrredón, que pasan a formar parte del área verde del parque, con destino a los flujos peatonales y de forestación.





### 3.1 GENERALIDADES

El proyecto contempla la construcción de una nueva calzada de 12 carriles en total, más la remodelación de la Av. Libertador entre Av. 9 de Julio y Av. Pueyrredón.

Las obras a realizar son las siguientes:

Construcción de la obra básica nueva, pavimento en calzada de microconcreto asfáltico en caliente tipo (MAC), base de concreto asfáltico en caliente, base inferior de suelo cemento, subbase de suelo seleccionado tipo tosca, fresado y repavimentación de la calzada existente en Av. Del Libertador, cordones cuneta en bordes de calzada y emergente en el cantero central, un túnel de 150 m de longitud, con dos rampas en trinchera de 100 m de longitud, un sistema de desagüe con sumideros y conductos de caños de H<sup>0</sup>A<sup>0</sup>, más una estación de bombeo en la zona del túnel en bajo nivel, señalización de toda la nueva avenida, iluminación del total de la nueva obra y semaforización de las intersecciones.

La pavimentación de la nueva avenida se realizará mediante carpeta de concreto asfáltico en caliente, bases de concreto asfáltico en caliente, base inferior de suelo cemento, sub-base de suelo seleccionado tipo tosca, cordones cuneta y emergente en H<sup>0</sup>A<sup>0</sup>.

### 3.2 OBRAS VIALES A EJECUTAR

Los trabajos a ejecutar en la obra consistirán en:

- Terraplén con y sin compactación especial.
- Construcción de sumideros con reja y tragante vertical.
- Construcción de conductos de caños de H<sup>0</sup>A<sup>0</sup> según plano tipo A-82.
- Retiro de alambrados.
- Construcción de cerco metálico en límite con zona ferroviaria.
- Traslado de cercos metálicos existentes en las zonas parquizadas de Parque Thays y Naciones Unidas.
- Cordones cuneta de hormigón en bordes de calzada y cordones emergentes de hormigón en cantero central, s/plano H-8431 modificado.
- Construcción de túnel de 150 m de longitud para calzada de dos carriles, con sus correspondientes rampas de acceso de 110 m cada una. El ancho entre paramentos es de 10.30 m, con dos veredas de 0.65 m de ancho. La estructura está compuesta por pilotes Ø 0.90m separados 2.50m entre sí a cada lado del túnel. Los pilotes soportan la superestructura formada por una losa maciza de hormigón armado de 0.70 m. El gálibo vertical es de 5.10 m. La longitud aproximada de los pilotes es de 16.00m. La contralosa es también de hormigón armado, de 0.80m de espesor.





- Construcción de rampas de acceso en trinchera compuestas por muros de sostenimiento de 0.60m en su base y 0.40m de coronamiento, de hormigón armado, con una solera de 0.80 m de espesor.
- Construcción de un sistema de desagüe del sector de nueva avenida, de la calzada en bajo nivel (trinchera y túnel), formado por sumideros y una red de conductos de caños de hormigón armado y una estación de bombeo del tipo "pozo húmedo" con 4 electrobombas sumergibles (una de ella para reserva). La capacidad de bombeo estimada es de 1.30 m<sup>3</sup>/s,
- Remoción y traslado de líneas eléctricas existentes.
- Señalización horizontal y vertical, incluyendo pórticos para señalización variable (carriles reversibles).
- Iluminación del total de la nueva avenida y de la rama en túnel en bajo nivel,
- Semaforización de intersecciones.

Los pavimentos en las nuevas calzadas serán los indicados a continuación:

- Carpeta de microconcreto asfáltico de granulometría discontinua MAC F10, de 0,035m de espesor.
- Bases de concreto asfáltico en caliente de 0,14m de espesor.
- Base inferior de suelo cemento de 0,15m de espesor.
- Sub-base de suelo seleccionado de 0,40m de espesor.

En la rama en túnel para el movimiento Av. Libertador (Retiro) hacia Av. Pueyrredón se prevé el mismo paquete estructural.

Sobre Av. Del Libertador se ha previsto un fresado y repavimentación con carpeta de microconcreto asfáltico tipo MAC F10, con una base de restitución de gálibo de 0,07m de espesor medio en un ancho de 8,0m.

### 3.3 OBRAS DE TRATAMIENTO SUPERFICIAL A EJECUTAR

Estos trabajos consisten en actuaciones en los sectores del nuevo Parque Central Norte a los efectos de liberar la traza de la nueva avenida expresa a construir en el sector marginal norte adyacente a las vías, y la readecuación de los tramos de las Avenidas Del Libertador y Figueroa Alcorta abandonados al tránsito automotor e incorporados al área verde del nuevo parque.

Los trabajos a ejecutar serán:

- Demolición del Centro Municipal de Exposiciones.
- Construcciones de veredas nuevas de mosaicos tipo Blangino con contrapiso de hormigón pobre.
- Construcción de pavimento de hormigón articulado con cama de arena y cordones laterales de contención.



- Solados de granza en color gris y en color blanco.
- Equipamiento de bancos, bebederos y basureros.
- Parquización de nuevas áreas verdes con provisión de césped, árboles nuevos, árboles a trasplantar y riego por aspersión.
- Iluminación con provisión de farolas, conexiones y retiro de farolas existentes.

### **3.4 PLIEGOS**

Para esta obra rigen el Pliego de Especificaciones Técnicas Generales – Edición 1998 de la D.N.V. y el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental (MEGA) actualizada Versión II – Año 2007 de la D.N.V.

### **3.5 PROVISIÓN DE MOVILIDAD Y VIVIENDA**

Para esta obra el Contratista no deberá suministrar movilidad y vivienda para el personal de la Supervisión/Inspección.

