



Prioridad Peatón y Parque Lineal del Sur son dos Concursos Nacionales realizados por el Ministerio de Desarrollo Urbano en convenio con la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) y auspiciados por la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA). Se buscaron ideas y propuestas de reconfiguración del espacio público para el mejoramiento de áreas de la ciudad, que incorporen decisiones sobre su forma urbana y su recuperación ambiental.

conclusos

Concurso Nacional de Ideas Prioridad Peatón

Arquitectos Federico Azubel, Ignacio Trabucchi, Walter Eduardo Viggiano

El Area Central (AC) de la Ciudad de Buenos Aires ha sido un escenario privilegiado para la formulación de una amplia gama de planes y proyectos urbanos en la última década. De estas propuestas y las obras realizadas se desprende una clara idea de ciudad: la reconfiguración del espacio público, el mejoramiento de la calidad ambiental y la promoción del incremento de espacios peatonales para lograr la recualificación integral del espacio urbano, fortalecer la diversidad de actividades y promover la recuperación del uso residencial en el área.

Sin embargo, son pocas las propuestas que abordan en toda su complejidad las distintas dimensiones de la problemática del Area Central, caracterizada por importantes conflictos de tránsito, degradación del espacio público, deterioro de la calidad ambiental, presencia de barreras urbanas y espacios vacantes, fragmentación y desarticulación entre sectores, falta de forestación y un creciente proceso de despoblación y debilitamiento de su condición de centralidad en relación a otros subcentros y recientes proyectos urbanos como Puerto Madero.

Esta propuesta intenta valerse de las oportunidades derivadas de la riqueza simbólica e histórica del Area Central, su condición de centralidad polifuncional, diversidad de usos y actividades, accesibilidad, y su potencialidad para transformarse en un territorio que inserte a la ciudad en la red de ciudades globales. A su vez, se intenta recuperar las principales ideas, estudios, proyectos y concursos formulados en distintos momentos, integrando las acciones en una unidad articuladora. En este sentido, se propone un sistema de espacios públicos que articule las propuestas aisladas, superando la fragmentación entre sectores y estructurando una red circulatoria diferencial, bajo una concepción urbana integral que aborde la problemática en toda su complejidad.

Los proyectos de peatonalización del Area Central obligan a pensar los nuevos espacios en relación al sistema circulatorio y a los usos actuales y potenciales. Es necesario analizar cuidadosamente los posibles grados de convivencia o conflicto entre sistemas circulatorios peatonales -que propondrán una nueva dinámica urbana y nuevos flujos- y los sectores de población residente en el área. Es deseable

que los proyectos de peatonalización convivan con los programas de residencialización y con el uso residencial actual del área central, por lo cual la propuesta se basa en un detallado diagnóstico que ha permitido detectar distintas áreas caracterizadas por diferentes usos predominantes, indicadores demográficos, estado del espacio público, sistema circulatorio y estado del stock físico construido. Este análisis permitió poner en evidencia los distintos perfiles de las subáreas, estudiando su perfil, identidad, usos actuales y posibles impactos de las obras en las dinámicas urbanas.

En este sentido, se propone un programa de actuación integral que incluye las diferentes dimensiones que convergen en la problemática. Se propone una red integral de espacios públicos, concebida bajo una idea de sistema articulador de fragmentos de proyectos urbanos que configuren un nuevo paisaje urbano, superpuesto a la reestructuración del sistema vial, la consolidación de la condición de centralidad y programas de promoción de recuperación del patrimonio edilicio y radicación del uso residencialización.

En síntesis, la propuesta general para el Area Central plantea, a partir de la información suministrada por el diagnóstico, fortalecer las características identitarias de cada área y actuar sobre sus debilidades, consolidando un sistema que permita a la vez la identificación de cada subárea y el reconocimiento de una red integradora de las distintas situaciones urbanas con la utilización de elementos distintivos, acentuando de esta manera la idea de un sistema articulador que ponga en evidencia la complejidad y diversidad del Area Central.

Lineamientos generales

Creación de un sistema de espacios públicos conformado por una serie de subsistemas articulados:

Avenidas Parque.

Espacios verdes.

Peatonales exclusivas.

Peatonales eventuales.

Calles de convivencia.

Centros Comerciales a Cielo Abierto.

Creación de nuevos espacios públicos polifuncionales

Se plantea un nuevo espacio verde de usos mixtos en el precio com-



Pasaje Cabral



Suipacha y Lavalle

prendido entre Catalinas Norte y Dársena Norte. Bajo este sector pasará la futura autopista Ribereña, y se prevé destinar el predio para el desarrollo de nuevos usos comerciales, de equipamiento y espacios verdes.

Reestructuración de la red vial y reordenamiento del tránsito

Se propone una red de tránsito público en Avenidas y a lo largo del par vial Esmeralda-Maipú, restringiendo la circulación de colectivos en las demás arterias. A su vez, se proponen dos líneas de minibús que recorrerán el Area Central. Al restringir la circulación en determinadas calles, se propone crear camiles en contrasentido en las avenidas para encauzar los distintos flujos. A su vez, se proponen tres nuevos sectores de estacionamiento vehicular al este de Catalinas Norte, bajo la autopista 25 de Mayo y la ampliación de los estacionamientos bajo la Avenida 9 de Julio.

Disolución de bordes entre el Area Central y el sector de Puerto Madero

Se propone reforzar la conexión del Area Central con Dársena Norte a través de la creación de una explanada que la integre con el sector de Catalinas y Plaza San Martín. Para articular el Area Central con Puerto Madero se propone el Parque del Bicentenario, que integrará el Parque Colón, la Plaza del Correo y la barranca entre Huergo y Puerto Madero. A su vez, se prevé la creación de un parque lineal hacia el oeste de la avenida Alicia Moreau de Justo, por sobre la traza de la futura autopista Ribereña.

Mejoramiento integral del espacio público

Todas las acciones propuestas son acompañadas de un programa de mejora en el espacio público del Area Central. Si bien la intervención

se centra en determinadas arterias, el sistema de solados y mobiliario urbano se extiende a todas las aceras del área.

Cualificación de arterias

Las principales avenidas del Area Central constituyen centros comerciales lineales con diferentes perfiles, que se propone reforzar a través de la conformación de Centros Comerciales a Cielo Abierto.

Programas de mantenimiento del patrimonio edilicio

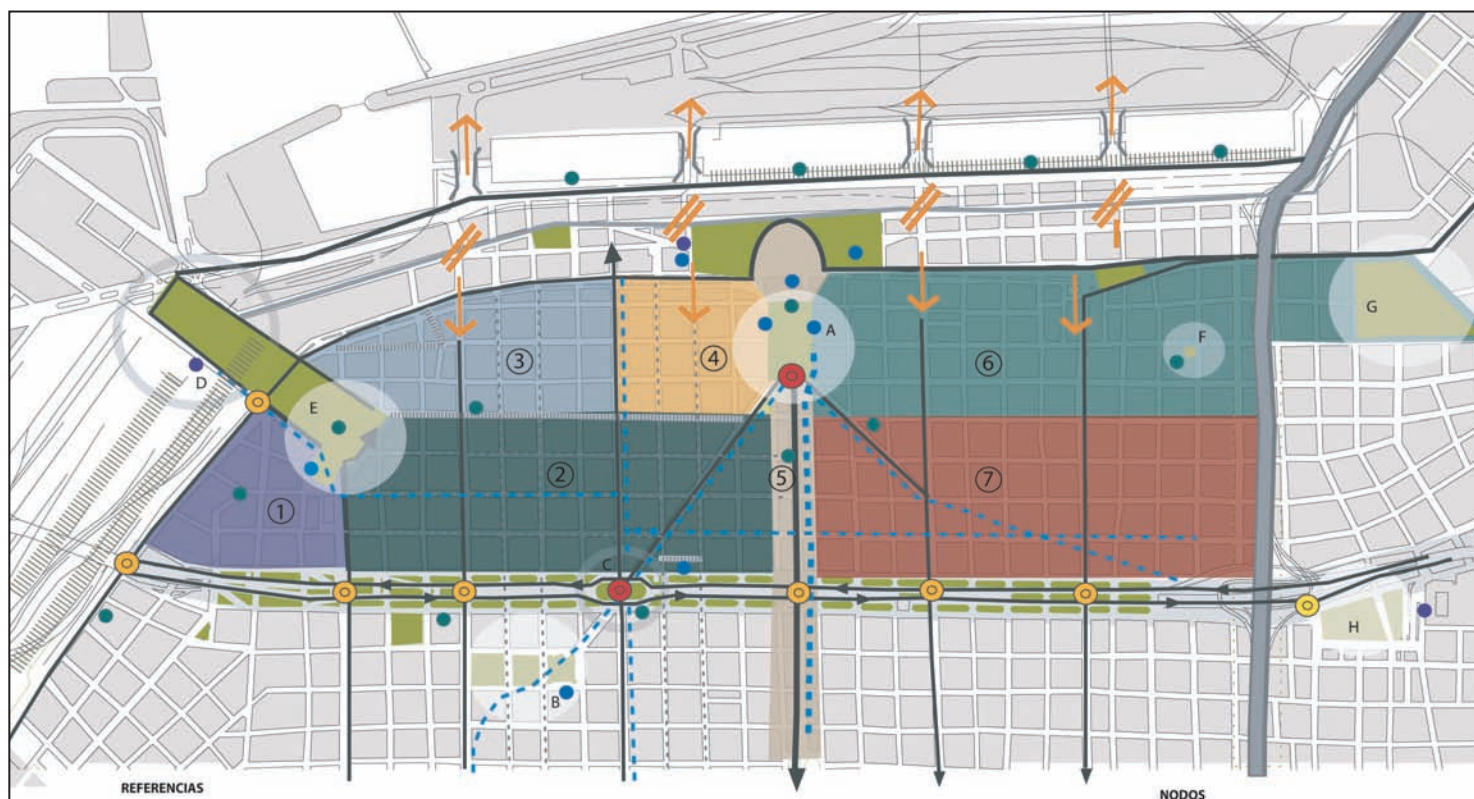
El Area Central presenta edificios de gran valor que es necesario revalorizar. A través de la formulación de nuevos programas de mantenimiento del patrimonio y la extensión de los actuales se pretende recuperar los edificios de valor patrimonial, ya que configuran el paisaje urbano en estrecha relación con el espacio público.

Programa de fomento de la residencialización

La repoblación del Area Central es un objetivo primordial a tener en cuenta en cualquier programa de actuación. El mejoramiento integral del espacio público es de gran importancia para fomentar la radicación de viviendas, acción que se debe acompañar por programas de incentivos urbanísticos. A su vez, se debe analizar cuidadosamente las posibles tensiones entre peatonalización y radicación de viviendas, logrando soluciones mixtas que fomenten la creación de espacios públicos de calidad y genere nuevas dinámicas urbanas.

El área de Intervención

El Area Central de la Ciudad de Buenos Aires no es un sector de características homogéneas, sino que son reconocibles distintas subáreas



REFERENCIAS

NODOS

● Intersecciones nivel 1	→ Red vial estructural	→ Red vial de tránsito pesada	Autopista	● Puntos de interés turístico	A. Plaza de Mayo	E. Plaza San Martín
● Intersecciones nivel 2	→ Subtes	→ Calle peatonal		● Edificios gubernamentales	B. Plaza Tribunales	F. Plaza Dorrego
● Intersecciones nivel 3	→ Trenes	→ Falta de conectividad		● Centros de transbordo	C. Plaza de la República	G. Parque Lezama
	→ Red vial congestionada	→ Puentes		■ Espacios verdes	D. Retiro	H. Constitución

Referencias del diagnóstico del Área Central

AREA 1

Sector con grado de ocupación residencial de sectores medios-altos económicamente hablando. Presenta importantes edificios de contenido histórico y simbólico, espacios públicos de calidad y un nivel de flujo vehicular medio-bajo que colaboran en la configuración de un paisaje de gran interés.

AREA 2

No es particularmente histórica ni de perfil definido, al no presentarse un único uso dominante. Es de usos mixtos, con alto grado de circulación vehicular y espacios públicos degradados que la han transformado en un área expulsora de población. Los mayores flujos se encuentran en las calles peatonales.

AREA 3

Es una zona consolidada, ocupada por comercios, oficinas de prestigio, bares, restaurantes y hoteles. Presenta un paisaje urbano de buena calidad, con tendencia a la peatonalización, confirmado por las recientes y actuales obras en Tres Sargentos y Reconquista.

AREA 4

Es la City, centro económico y financiero del país. Hay intenso flujo de peatones durante los horarios laborales, funcionando como un virtual sector peatonal. No

posee población estable ni recibe importantes flujos de turistas, situación que la convierte en un sector vacío y sin actividad durante las noches y fines de semana.

AREA 5

El eje de la Avenida de Mayo conforma el principal eje simbólico y representativo de la ciudad, con un alto valor patrimonial, institucional y turístico. Tiene buena calidad ambiental y conforma un paisaje urbano de gran relevancia.

AREA 6

El casco histórico es el área de mayor relevancia a nivel histórico y simbólico de la ciudad y a la vez mantiene características de barrio por el perfil de sus habitantes y su dinámica urbana. Presenta un interesante balance entre identidad barrial y flujos turísticos. Es necesario pensar acciones urbanas que potencien su identidad y atractivo sin soslayar sus características históricas.

AREA 7

Esta zona de transición entre San Telmo y el Área Central es de usos mixtos, concentra oficinas, servicios y usos residenciales. Posee edificios de gran valor patrimonial en avanzado estado de deterioro, gran cantidad de parcelas vacías destinadas a playas de estacionamiento, conventillos, inquilinatos e inmuebles ocupados. Sin embargo, tiene un alto potencial paisajístico y turístico para fomentar, con la realización de acciones integrales de mejoramiento del espacio público.

determinadas por sus usos predominantes, características del espacio público e identidad zonal.

El área de intervención no es un área particularmente histórica ni de perfil definido, al no presentarse un único uso predominante. Es un área de usos mixtos, con un alto nivel de circulación vehicular y espacios públicos degradados, que la ha transformado en un área expulsora de población. Sin embargo, aún mantiene parcelas con uso residencial, generalmente acompañado de usos comerciales en planta baja, pero se ubican mayoritariamente servicios y equipamientos institucionales. Presenta una importante oferta hotelera que contribuye a dinamizar el sector en horas no laborables. Se ubican una gran cantidad de predios vacantes destinados a playas de estacionamiento y un stock edilicio degradado. Los mayores flujos se encuentran en las calles peatonales. Florida presenta una buena calidad del espacio público y un alto grado de ocupación de los espacios comerciales, y concentra un alto flujo de turistas. Lavallo, a pesar de la realización de sucesivas acciones tendientes a recuperar las características de centro de esparcimiento y ocio, incluyendo su extensión hacia “el Bajo”, sufre un deterioro de su calidad ambiental que es necesario revertir. En el entorno de la calle Arroyo se ubican gran cantidad de galerías de arte, cuya localización es tomada como una oportunidad para el desarrollo de la propuesta.

Lineamientos propositivos

Se propone crear un eje central de convivencia de tránsito a lo largo de la calle Suipacha, desde Arroyo hasta Alsina, vinculado a calles aledañas -Suipacha, Esmeralda, Sargento Cabral- de forma de configurar una pieza urbana reconocible dentro del sistema de espacios públicos del Área Central. Este nuevo eje posee una caracterización primordialmente peatonal, aunque admite distintos grados de articulación de tráfico y usos, transformándose en un circuito que nuclea palacios y galerías de arte, escenario de eventos artísticos y culturales en el espacio público.

Se plantea un sistema de interacción entre tráfico, unificando niveles de solados entre líneas oficiales y alternando su materialidad para lograr un sistema flexible con distintos espacios. Esta trama contempla distintos grados de convivencia o segregación de tráfico, desde las zonas peatonales y de estar al tránsito de transporte público. Este

sistema integra las calles y ensanches del espacio público -plazas, enclaves y retiros-, edificios significativos y parcelas vacantes en las que se fomenta el completamiento del tejido urbano en una totalidad unificadora que a la vez resuelve variaciones.

Este sistema de interacción de solados define los siguientes grados de articulación entre tránsito y niveles de convivencia o segregación de tránsito.

Nivel 1: Espacio de recreación-estar.

Nivel 2: Espacio de interacción espacio público-privado

Nivel 3: Espacio de circulación peatonal.

Nivel 4: Espacio de convivencia circulación peatonal-estar

Nivel 5: Espacio destinado al estacionamiento o parada de vehículos livianos

Nivel 6: Espacio destinado al estacionamiento o parada de vehículos colectivos y de carga

Nivel 7: Espacio de circulación de vehículos particulares

Nivel 8: Espacio de circulación de tránsito liviano y colectivo.

A través de la utilización de este sistema, se busca un sistema articulador de la diversidad que fomente la transformación del área en un espacio urbano de calidad.



Avenida Leandro N. Alem y su Recova



Pasaje Bonet



Plaza Rentas

Ficha técnica

Ubicación: Área delimitada por la Av. del Libertador, Crucero General Belgrano, Maipú, Av. Santa Fe, Florida, Rivadavia y Av. Carlos Pellegrini, sin involucrar a éstas ni a Diagonal Roque Sáenz Peña.

Fecha: 12 de noviembre de 2008.

Promotor: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Organizador: Sociedad Central de Arquitectos.

Auspiciante: Federación Argentina de Entidades de Arquitectos.

Asesores: Arq. Inés Messori e Ing. Gracián Legorburu (por Ciudad de Buenos Aires), y Arq. Margarita Charrière (por la SCA).

Jurados: Arq. Miguel Ortemberg (presidente del Jurado), y arquitectos

María Victoria Besonías (por FADEA), Alfredo Garay (por la SCA), Emilio Rivoira (por los participantes) y Gabriel Lanfranchi y Martín Orduna (por el GCBA).

Ganadores: Arquitectos Federico Azubel, Ignacio Trabucchi, Walter Eduardo Viggiano.

Colaboradores: Valeria Bril, Mariela Bril, Christian Morhac, Pablo Macchi, Ana Machelet, Sofía Fernández Rosso, Karina Pafundi, Damián Parodi, César Burgos, Darío Sandoval, Victoria Mora, Ivanna Costantini y Natalia Altieri.

Asesora: Arq. Alicia Novick.

Concurso Nacional de Ideas Parque Lineal del Sur

Autores: AFRa + ONAS

Hemos tomado este concurso, en sus propios términos, como una oportunidad para reflexionar en la escala diversa de los problemas planteados en las bases, porque entendemos que cualquier operación puntual en el Sur de la ciudad está vinculada a estrategias mayores, que son indispensables poner de manifiesto.

Por eso, para pensar cualquier escala de intervención en ese Sur, hemos intentado no perder de vista la lógica histórica de este territorio y la manera en que la ciudad siempre lo ha entendido, usando esa condición como una posibilidad.

Soportar el proyecto a partir de la lógica histórica del área con relación a la ciudad:

El lugar de los grandes experimentos urbanos, de los programas experimentales o desechables, el lugar que aun registra la lógica territorial original.

Y valerse de ese carácter para pensar el nuevo destino.

Desalentar el cambio de carácter en la renovación del área y potenciar una matriz histórica, de recursos y territorio, a favor de una nueva lógica de apropiación y uso del territorio.

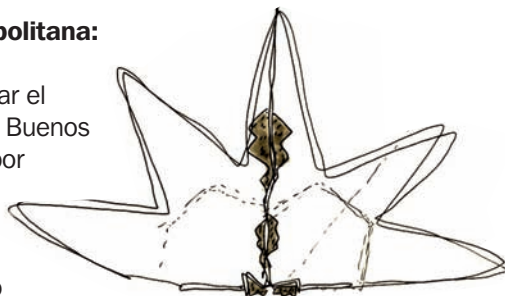
Dimensión Metropolitana: el eje ausente

No es posible pensar el sur de la ciudad de Buenos Aires sin empezar por Riachuelo.

Suena redundante, pero se vuelve necesario repetirlo.

El confín sur de la población asentada allí desde 1536 deberá dejar de entenderse como el límite que separa la razón de la barbarie, o como el bajo inundado donde la ciudad arroja sus desechos.

Muchos años después de su fundación, y de cara al Bicentenario, la ciudad deberá asumir su condición de metrópolis, y en ese marco, entender al Riachuelo, el antiguo límite sur de la vieja ciudad, como el nuevo ámbito central de la metrópolis, el área de oportunidad más grande de Buenos Aires, y repensar, con



mirada de refundación bicentennial, como la operación sobre la cuenca riachuelo puede recentrar el área metropolitana, y de esa manera, resignificar la noción del sur.

Si en los 90 la operación sobre puerto madero permitió recentrar la ciudad que fugaba al norte, y puso en evidencia la necesidad de redefinir el sur, en el bicentenario la reflexión sobre la cuenca del riachuelo permita entenderla como la pieza central al área metropolitana.

El Parque Central Metropolitano

Proponemos un marco al cual referir las distintas reflexiones, estructurado a partir de la idea del Riachuelo como nuevo Parque Central de la Metrópolis de Buenos Aires, en su condición de lugar fundante, de área de máximas oportunidades en términos de vacancia, y en el desafío colectivo de impulsar una nueva manera de construir la ciudad, asumiendo las cuestiones, territoriales, patrimoniales, programáticas y ambientales como ejes de la formulación de acciones y proyectos que redefinan políticas para la ciudad del nuevo bicentenario.

Entendida esta nueva pieza de escala, conectividad y programas metropolitanos, las reflexiones de los distintos fragmentos vinculados se articulan desde esa lógica, y redefinen sus alcances específicos hasta vincularse a las lógicas locales de cada enclave.

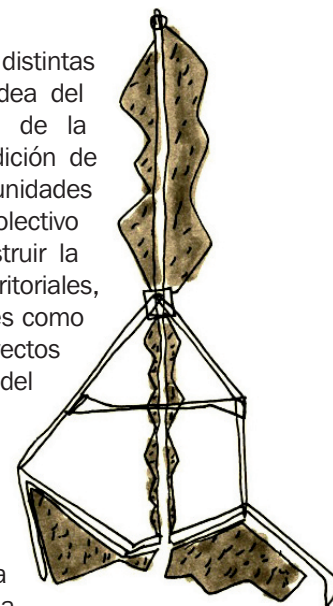
Tramo 1: 6 km. - Cabecera centro nueva puerta.

Transferencia la Noria: Cauce rectificado, bordes de grandes áreas vacantes, programas a escala metropolitana, tejido de macro lote. Vialidad de borde del río.

Tramo 2: 6 km.

Tramo 2.1: 3 km. - Tramo centro: Cauce con meandros, tejido medio, programas industriales, borde indefinido, vivienda informal. Escasa conectividad.

Tramo 2.2: 3 km. - Desembocadura: cauce con meandros, tejido de grano fino, borde consolidado, programas productivos, vivienda, turismo.



Dimensión Bicentenario: un nuevo distrito metropolitano

Más allá de su real posibilidad de concretarse en gestión real, nos gusta pensar la posibilidad de un ámbito que con el riachuelo como eje, contemple situaciones equivalentes a ambas márgenes, como parte de una misma reflexión, hoy pensadas desde gestiones distintas con acciones diferentes para los mismos temas.

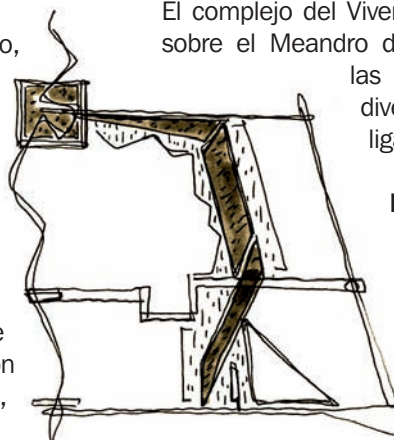
Un ámbito que desde el eje del agua piensa sus bordes y áreas de influencia, un eje desde donde se circula en la lógica del territorio y los recursos y desde donde se penetra al territorio, conceptual y prácticamente.

En esa idea, delimitamos una pieza de condición casi simétrica en términos de dimensión y de vacíos de oportunidad a ambos lados (Sáenz, Playas Avellaneda, Borda + Moyano), en donde su lógica se alimenta de los datos reales del sitio (un curso de agua, un tejido industrial vinculado a un puerto cercano, sus redes de conectividad, viviendas) y trata de imaginar una nueva etapa donde eso se resignifica y se potencia, sobre todo a partir de las nuevas cargas simbólicas que el área se plantea:

El hipotético distrito central, como experiencia piloto, como modelo urbano que implementa políticas de gestión compartida, y estrategias de recuperación urbana a partir del saneamiento del riachuelo como principal bandera y motor económico de la operación.

Dimensión urbana: Vivero Metropolitano

El área vacante del sistema de parrillas ferroviarias de las estaciones Buenos Aires y Sola, en su condición de reserva de suelo urbano de alto valor estratégico,



es, del lado de la ciudad, la operación que soporta las grandes transformaciones, y permite la conexión del área a la reflexión de escala metropolitana, resolviendo cuestiones de conectividad, integración y nuevas dinámicas.

Proponemos proyectar allí una pieza (Parque de los Recursos) que resuma las siguientes cuestiones:

- 1-Sistema de cruces / conexiones con Parque Central Riachuelo (nuevo puente Meandro de Brian).
- 2- Sistema de penetraciones en el tejido desde el agua (parque lineal sur).
- 3- Sistema de parques públicos infraestructurales.
- 4- Sistema de plazas de sector.
- 5- Sistema de densificaciones.
- 6- Sistema de equipamientos educativos institucionales de la investigación, producción, y exposición.
- 7- Relocalizaciones, programas de vivienda

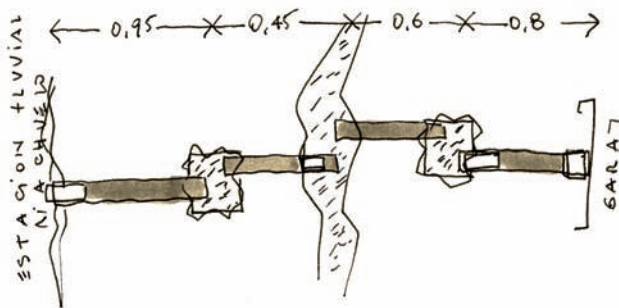
El Parque de los Recursos es entonces el programa que desde las infraestructuras y equipamientos como nuevo paisaje vincula al tejido con la lógica del río, asumiendo las particularidades de cada uno de los sectores que atraviesa, rematando en la nueva pieza de conexión sobre el río, el nuevo Vivero Metropolitano.

Para nosotros, este nuevo equipamiento simbólico, emplazado en la traza misma del agua, desafiando años de frustración con el riachuelo como símbolo de nuestra incapacidad colectiva, expresa una de las acciones bicentenarias, simbólicas, fundacionales del resto de las operaciones urbanas.

El complejo del Vivero estructura un nuevo cruce como puente sobre el Meandro de Brian, y contempla programas afines a las plantaciones, el Acuario Metropolitano, y diversos programas de investigación y difusión ligados a los recursos y el medio ambiente.

Dimensión enclave: los corredores locales

Finalmente, el Parque Lineal, como enclave que asume las lógicas locales específicas, cobra sentido dentro de la reflexión general, a modo de corredor interno que conecta la pieza local con el resto de la



ciudad a partir de su vínculo con el parque central, en su clip en la llegada al agua central del riachuelo, el nuevo corredor al resto de la ciudad

Y de alguna manera esta linealidad ya está dada, en el rosario de posibles vacíos que atraviesa el área; el proyecto solo busca darle sentido a esta condición, estableciendo posibles etapas de gestión ante las diferentes posibilidades en el futuro de los predios involucrados.

Lo estructuramos entonces en cuatro etapas de posibles gestiones independientes, que enhebran seis programas que definen los tramos:

A- Programas de conectividad: vinculan el parque en piezas de transferencia en sus extremos con sistemas de flujos: Estación Fluvial, de un sistema de transporte público por el agua del Riachuelo, sobre el Puente Uriburu, como propuesta de reutilización del predio de la Policía Federal. Un sector Infobox con parada de colectivo sobre Garay + Cabecera Biking, sistema de renta de bicicleta a instalar, con la otra cabecera en Puerto Madero.

B- Programas infraestructurales de ingreso al parque de los recursos: programas educativos e investigación, a escala de la pieza del parque.

C- Programas Locales tradicionales: vinculados a las lógicas específicas de las plazas barriales:

La velocidad como recurso

Dentro del sistema de cruces/flujos de sentido norte sur, el parque lineal a diferencia de los otros dos cruces/clips al río, asume la

dinámica y la lógica barrial, tomando la velocidad de la peatonalidad y la bicicleta como característica del enclave.

Esa velocidad es la particularidad de la pieza

Por eso proponemos que sea el parque lineal la cabecera de instalación del sistema de biking como alternativa a la vehicularidad, dando respuesta al espíritu de la intervención, que vuelve mas equilibrado y sostenible el crecimiento y densificación de nuestras ciudades.

Imaginamos tomar la bicicleta en la cabecera Garay, atravesar los 3,64 km. del parque bajando hacia el río, hacia la otra cabecera que proponemos en el edificio que la policía utiliza precariamente en el borde del Puente Uriburu; llegar luego al Río de la Plata, 4,25 km., Riachuelo abajo, o a la Casa Rosada, por la banquina de Puerto Madero,

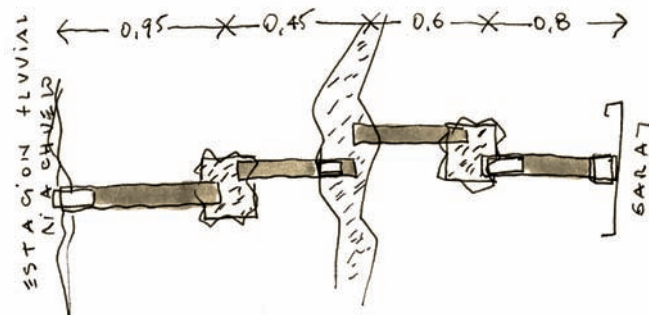
2,8 km. al norte. Tracción a sangre, tecnología de punta para la ciudad.

Parque Lineal - Tramo Uno

La operación puntual sobre el sector Caseros, no podemos pensarla independientemente de la reflexión de otra escala a la que lleva este concurso.

Cualquier decisión sobre el sitio, indudablemente vendrá dada por decisiones macro que condicionan el sitio, por lo que hemos entendido más valioso pensar un marco general por sobre definiciones particulares que puedan no estar realmente fundadas.

Cualquier decisión sobre el patrimonio publico del área de los hospitales, genera una oferta de stock de suelo y equipamiento urbano



que bien podría quitarle sentido a una operación previa aquí. En ese sentido establecimos un criterio de volumetrías y disposiciones generales en función a un recorrido con programas concretos y sus respectivas arquitecturas.

Creemos que el predio en cuestión pertenece a un sistema mayor, con amplia oferta de equipamiento que podría integrarse al sistema de la oferta pública, y por eso no nos parece mal que en este caso, una operación mixta de capitales privados pueda integrar equipamiento de esparcimiento, y oferta cultural, comercial y gastronómica como edificio nuevo, y que la operación pague el reciclaje del edificio patrimonial inyectando programas de esparcimiento que el área adolece.

El recorrido

La pieza en cuestión, como primera acción del Parque Lineal, empieza con un programa de transferencia sobre Garay, que incorpora la cabecera del sistema de renta de bicicletas.

Proponemos un piso de hormigón peinado en la lógica actual de las veredas de la ciudad, de ancho variable, que toma la línea municipal sobre Pichincha, tomando bajo un mismo material ambas veredas calando el adoquinado vehicular, mas una explanada de 10 metros de ancho a escala de los equipamientos que el corredor va asumiendo al oeste: el programa judicial, el hospitalario, y el nuevo conjunto edilicio que remata la pieza, cruzando el solado a modo de pequeña alfombra sobre la lógica tradicional de la Plaza Ameghino.

Esta nueva pieza esta pensada a la escala de los 3,6 km. que asume el parque, y cumple el objetivo de llevarnos desde Garay al interior de la Plaza Ameghino, a la que llega cruzando en túnel por debajo de la avenida Caseros, en lo que asumimos será parte de la construcción de cocheras bajo nivel que implica el nuevo programa, y que aprovechando la geografía que baja hacia el riachuelo, nos permite naturalmente cruzar siguiendo cierta lógica geográfica ya existente en el recorrido, y que alienta la noción de recorrido ciclístico.

Cuando el piso atraviesa el frente del Hospital Garrahan toma los programas informales comerciales existentes como propios, para lo que proponemos desplazar la reja, asumiendo que no puede ser retirada, hasta el límite del vacío de las cocheras del hospital,

dejando el ancho del veredón público, y el anfiteatro existente, como parte del piso del corredor del PLS.

Rescatamos el techo natural que las tipas conforman sobre Pichincha, y dentro del ámbito de la Plaza Ameghino y lo tomamos como parte del carácter de este tramo del recorrido; por eso imaginamos el programa nuevo en el predio Caseros como un edificio que propone una plaza pública cubierta, como parte del sistema de sombras y techos públicos del parque a lo largo de todo su recorrido.

Y en esa noción de techos y copas de árboles, proponemos un crecimiento sobre el edificio patrimonial, con una arquitectura contemporánea y neutra que se diferencie del estilo original del edificio, y permita perspectivas largas sobre la plaza, adema de sumar metros nuevos a la operación.

Ficha técnica

Ubicación: Sectores significativos de los barrios de Parque Patricios y Barracas. Área Sur, considerada ésta como la franja de territorio de la ciudad, de ancho variable, que se apoya sobre la margen izquierda del Riachuelo. Dicha franja llega hasta el borde del Área Central, al este; alcanza la barranca que bordea al Cementerio de Flores en el centro e incluye a los barrios de Mataderos y Parque Avellaneda, al oeste.

Promotor: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

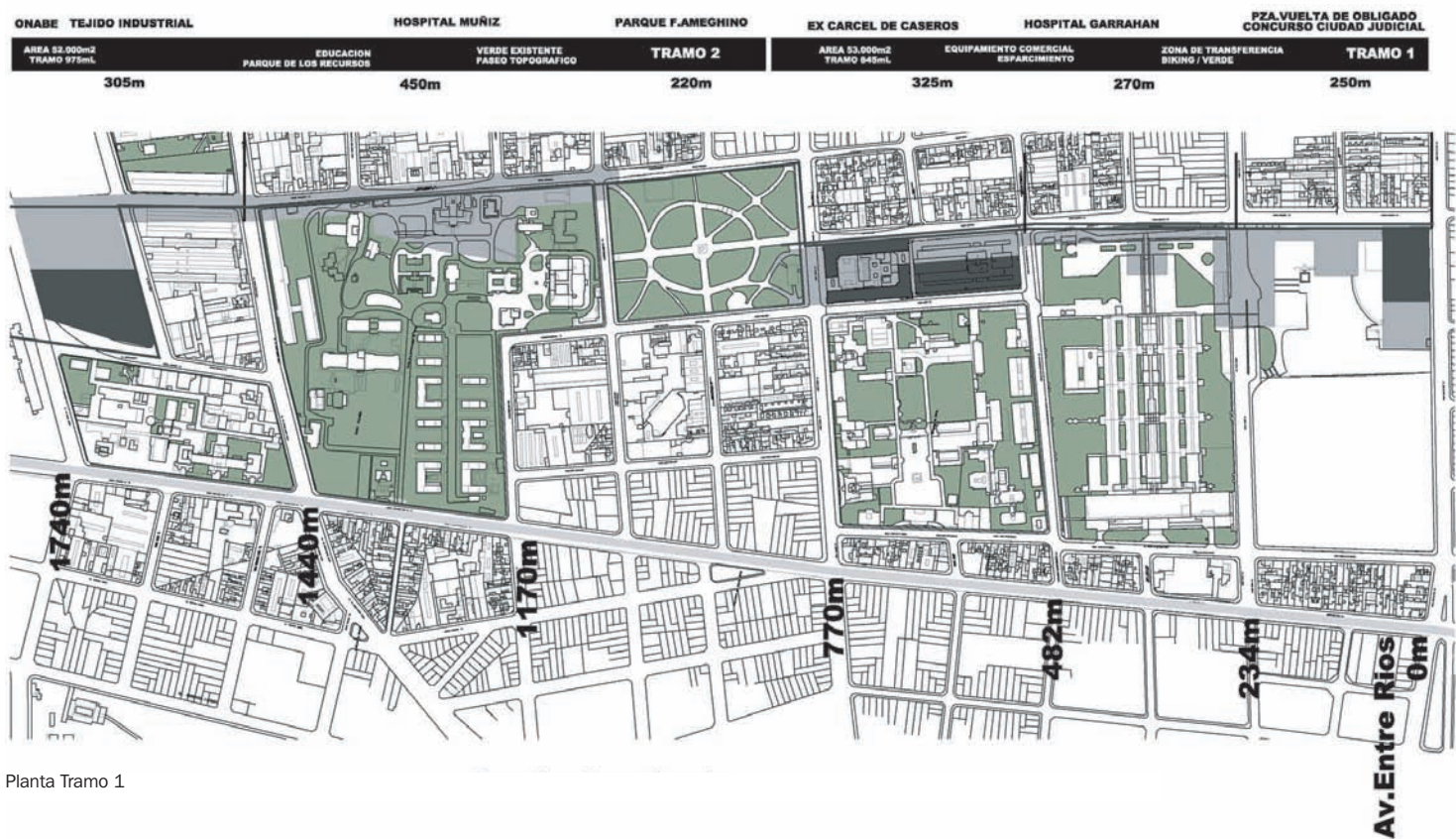
Organizador: Sociedad Central de Arquitectos.

Auspiciante: Federación Argentina de Entidades de Arquitectos.

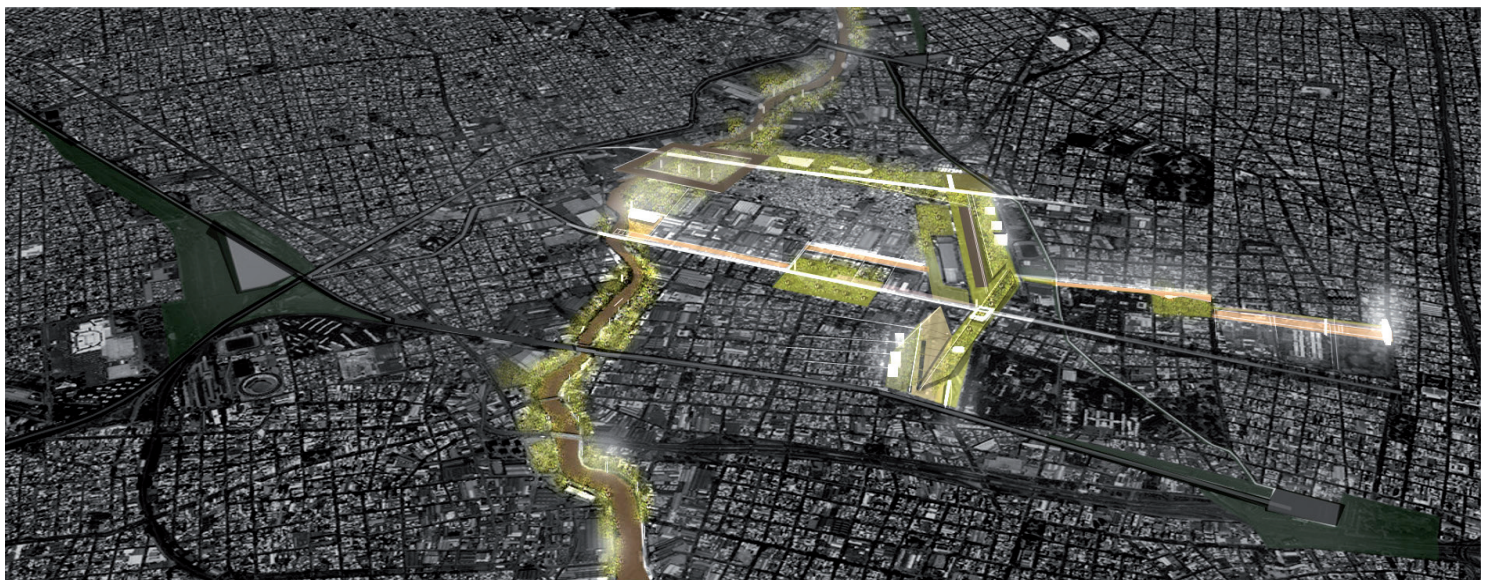
Asesores: Arq. Cora Burgin (por Ciudad de Buenos Aires), Arq. Carlos Lebrero (por la SCA).

Jurados: Arquitectos Heriberto Allende (por FADEA), Miguel Baudizzone (por la SCA), Alvaro Daniel Arrese (por los participantes), Estela Iglesias Viarengi y Pablo Suárez (por Ciudad de Buenos Aires).

Ganadores: Estudio AFRA / Saturnino Armendares, Pablo Ferreiro, Joaquín Leunda + Andrés Gómez, Valeria Trotelli y Estudio ONAS: Guillermo Martínez Bo, Joaquín Trillo, Miguel Minond, Martín Rodríguez.



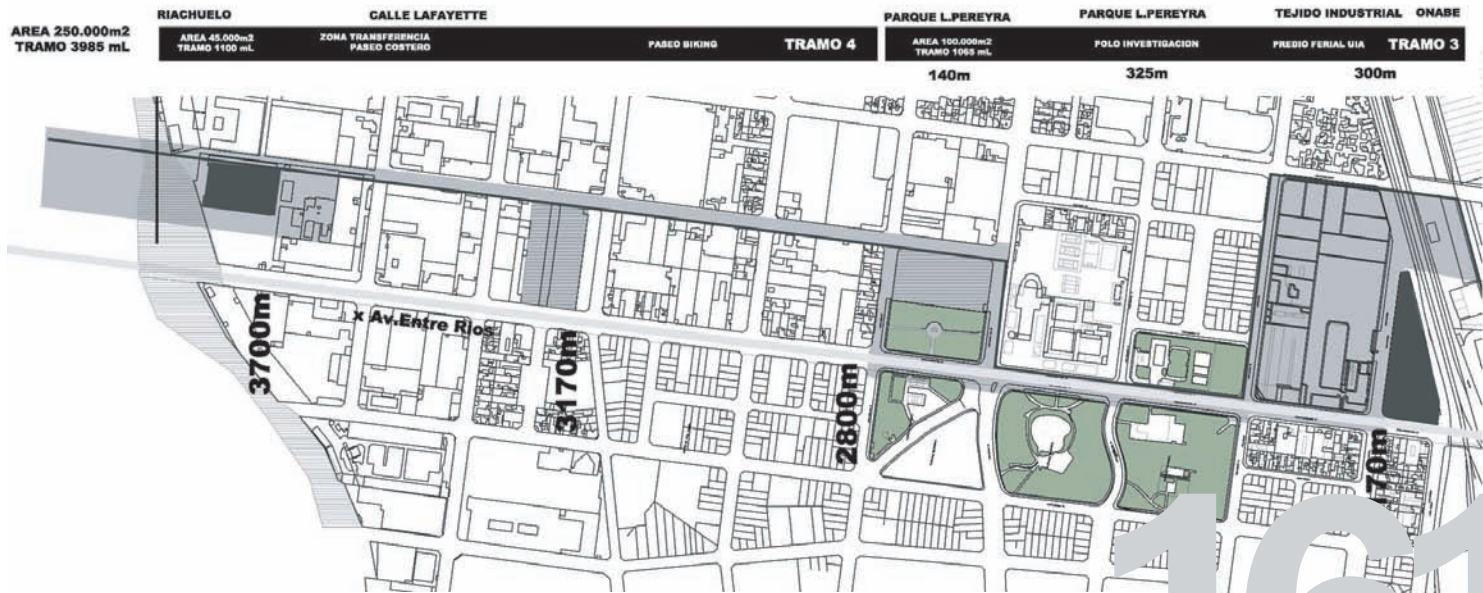
Planta Tramo 1



Perspectiva aérea del conjunto

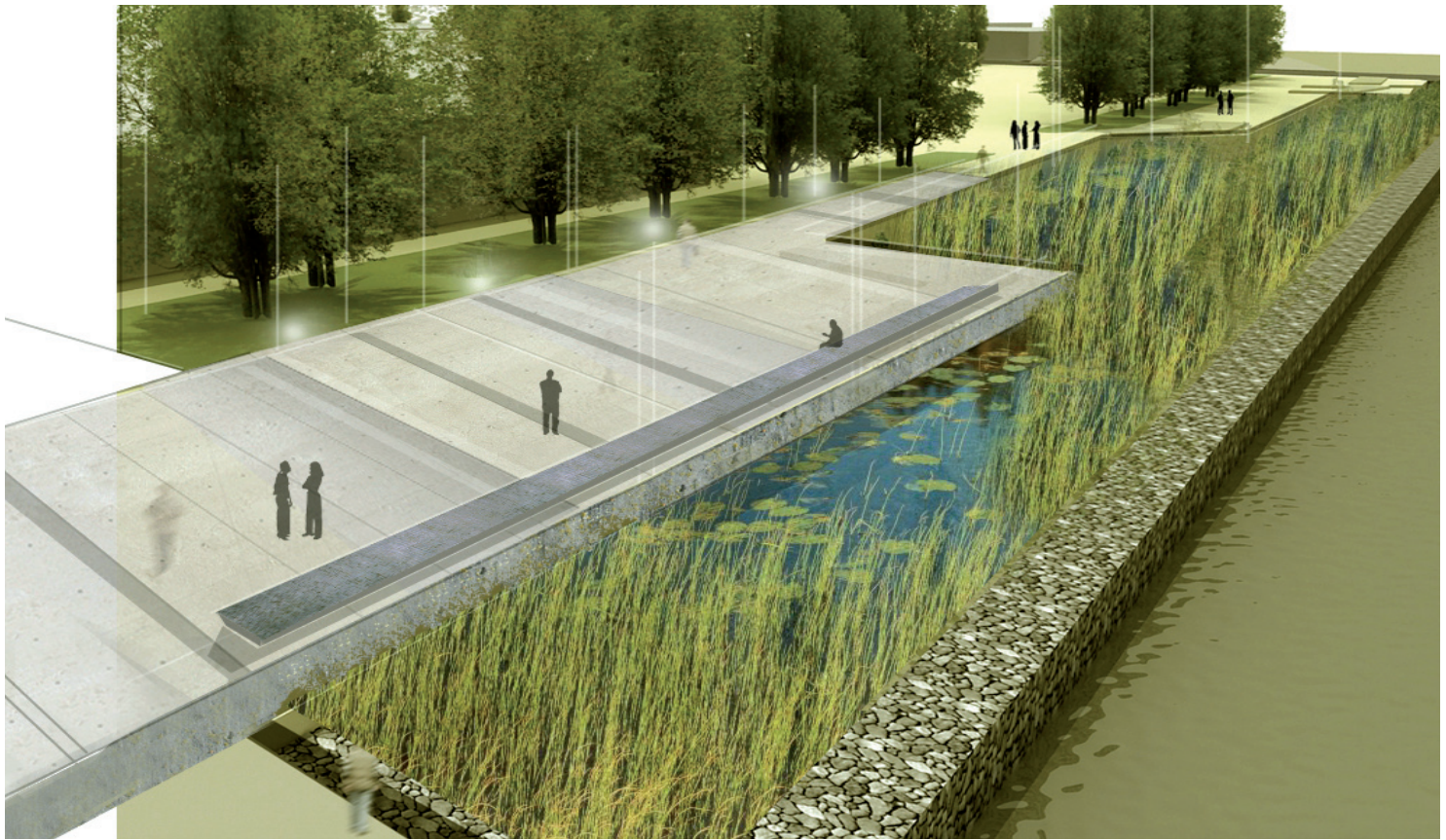


Planta Tramo 2



Planta Tramo 3



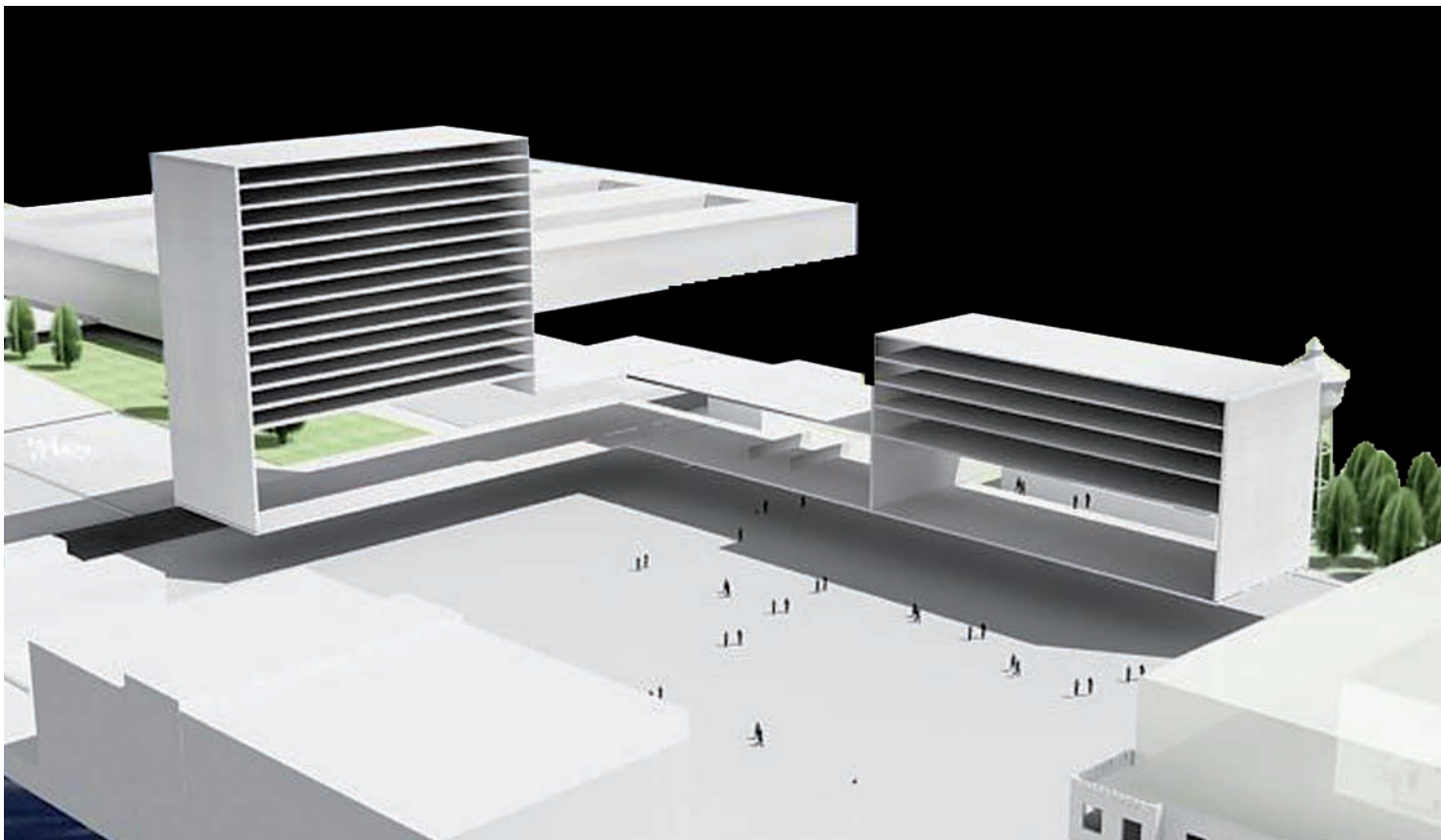


Sector Riachuelo



Variantes para el Sector Caseros





Variante para el Sector Caseros