



Buenos Aires: la oportunidad de liderar un proyecto de distrito ejemplar

En un marco de permanente transformación, la relación de Buenos Aires, el Puerto y el Río de la Plata se ha consolidado en función de distintas etapas y ciclos de actividades e influencias, a menudo sin una única identidad definida. La idea actual sobre las condiciones del futuro orden territorial de Buenos Aires frente al Río de la Plata, propone un nuevo ciclo entre la Ciudad y el Puerto, con el fin de construir en sinérgia un nuevo escenario de la Ciudad Portuaria y su integración en el territorio urbano y regional.

Buenos Aires, tanto el Puerto como la Ciudad, tienen la oportunidad de construir conjuntamente un moderno escenario, programático y de gobernanza, Distrito Ciudad Puerto [1], favorecido por ser hoy una zona urbana estratégica en completa reinvención.



Waterfront del Río de la Plata, un espacio internacional. (Elaboración del Grupo de Investigación).

El Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires contempla renovar el puerto con un diseño flexible que, a partir de una inversión tanto pública como privada, puede ser capaz de adaptarse a las necesidades de los próximos cincuenta años de una manera más competitiva, cuidando estándares ambientales y de calidad, y vinculando el desarrollo portuario al proyecto de modernización y al nuevo orden de la movilidad del corredor central ribereño.

La interfaz Ciudad Puerto se erige hoy como una zona en plena transformación, en base a proyectos estratégicos que han de crear una excepcional plataforma dominada por el transporte multimodal, conformada por servicios operacionales portuarios, aeroportuarios y ferroviarios, más la autovía principal norte/sur, a su vez ensamblada al Paseo del Bajo, lo cual proporcionará al conjunto del área un notable

acrecentamiento del espacio público, junto a la ampliación estratégica de la centralidad corporativa Catalinas Norte y el significativo plan de vivienda social del Barrio 31 y de la Villa Rodrigo Bueno (ver la siguiente imagen).



Puerto de Buenos Aires. Proyectos de transformación y modernización. (Fuente: Elaboración del Grupo de Investigación).

El concepto básico es por un lado de comprender al Puerto como un hub de conectividad integral y uno de los espacios más estratégicos de la Ciudad, y del otro lado de adoptar una planificación apropiada respecto a las evoluciones previstas, incluso previendo las ventajas y consecuencias de todo cambio a partir de comprender en el corto, mediano y largo plazo tanto las transformaciones urbanas, como las consecuencias sociales, económicas y financieras que los proyectos promueven.

En est contesto, la generación de un Distrito Ciudad Puerto constituído por la presencia de actividades sinérgicas de máxima intensidad, podría representar uno de los aportes principales que permite una integración de estas características.

El valor estratégico de multifunción, innovación y gobernanza integral

En línea con esta visión, una de las características principales del objetivo de dar forma a un nuevo Distrito Ciudad Puerto en Buenos Aires, es el de gobernar de modo integral el importante proceso de cambios y innovación que se están generando en una zona tan extensa de la Ciudad, junto a un programa apretado de obras, actividades y iniciativas, tan diversos como complementarios que en parte se describen a continuación.

El proyecto genera condiciones medioambientales propicias para el desarrollo de la vida ciudadana y su viabilidad socioambiental, haciendo uso también de tecnologías modernas y avances en el sector de la investigación y la innovación, contribuyendo a la vez con el desarrollo urbano de la ciudad, así como a su relación con las áreas portuarias y el frente del río.

Un polo de actividad corporativa en Catalinas Norte

En Catalinas especialmente – área en la que se ubican las empresas y oficinas ligadas a actividades bancarias, financieras, servicios complementarios y con presencia relevante de compañías relacionadas con la tecnología, el petróleo y el agro – se sumarán en los próximos años más de 300.000 m² de superficie construable, gracias a iniciativas y propuestas de algunos promotores encaminadas a su desarrollo corporativo.

Ante esta nueva etapa de proyectos inmobiliarios de oficinas en esta zona tan emblemática de la Ciudad, es necesario y posible crear un mapa asociado con la zona portuaria, lo cual suma un valor estratégico más al orden urbano del área costera y central de Buenos Aires.

La disponibilidad de tierras generada por el Estado Nacional y la zonificación generada por el Gobierno de la Ciudad, permitirá que, en los próximos 10 o 12 años, la superficie de oficinas en Catalinas Norte se duplique, pasando de 339.650 m² a 662.900 m². De este modo el crecimiento de Catalinas Norte será equivalente al desarrollo de los últimos cincuenta años, con más oficinas y más trabajadores, cambiará así la fisonomía y el movimiento de una de las zonas referenciales de la

Ciudad. La expansión será inmobiliaria y demográfica, surgiendo en consecuencia la oportunidad de producir allí un polo de actividad corporativa de nueva dimensión, que contempla además la creación de nuevos espacios verdes, ciclovías y cruces peatonales.

El proyecto de expansión en Catalinas Norte. (Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).





El Paseo del Bajo y la movilidad urbana

La construcción de diversas obras de infraestructura, así como las actuaciones de mejora de los sistemas de movilidad, está prevista para promover la interconectividad e integración del entramado urbano entre los diferentes barrios, la zona portuaria y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y con el fin de asegurar condiciones de habitabilidad que garanticen el derecho a la protección de la salud, integridad física y ambiente sano de los habitantes.

En este sentido el proyecto de ampliación del aeroparque Jorge Newbery tendrá un fuerte impacto en la movilidad urbana y, en cuanto parte de un sistema integrado de transporte caracterizado por modernas interconexiones, permitirá vincular el conjunto infraestructural costero a modo de una plataforma multimodal, portuaria / aeroportuaria / ferroviaria / vehicular, dotando a Buenos Aires de un acceso central de excepcional valor para la mejor relación metropolitana, regional e internacional de la Ciudad.

Un proyecto a cargo del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte prevé la construcción de una vía de 7,1 kilómetros, que incluirá una autopista y 12 carriles rápidos para favorir una mejor relación de la Ciudad y el río. El Paseo del Bajo se extenderá desde la Autopista Buenos Aires-La Plata sobre las avenidas Alicia Moreau de Justo y Huergo-Madero y luego por las avenidas Ramos Mejía, Antártida Argentina y Castillo hasta su empalme en el norte con la Autopista Illia. La vía tendrá: cuatro carriles exclusivos para camiones y micros de larga distancia, con acceso directo al puerto y la terminal de Retiro; y ocho restantes de uso exclusivo para autos y colectivos de corta distancia, cuatro en sentido norte y cuatro en sentido sur.



El proyecto del Paseo del Bajo con las obras para la movilidad urbana y los espacios públicos. (Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires).



Los planos de urbanización de barrios existentes

Entre los principales proyectos previstos, a integrar en el Distrito Ciudad Puerto, debe ser mencionada la propuesta que contempla los planos de urbanización y regeneración urbana dirigidos a la mejoras de viviendas existentes y a la construcción de residencias para los habitantes de algunos barrios (1.200 nuevas residencias en la Villa 31 de Retiro, 563 nuevas viviendas y reacondicionamiento de otras 500 en la Villa Rodrigo Bueno, etc.).

En los planes se integran también centros especializados, modelos sociales de microemprendedores, vías de comunicación y sistemas de transporte innovadores, servicios y espacios públicos, etc. así como la construcción de edificios representativos. Este es el caso, por ejemplo, del barrio Padre Carlos Mugica, donde el plan de urbanización localiza el nuevo edificio del Ministerio de Educación de la Ciudad y – en base a la concesión con uso gratuito – una moderna sede del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en Buenos Aires, edificio puente de característica peatonal y parque público, que unirá los barrios de Recoleta y Retiro. Mientras en la Villa Rodrigo Bueno el gobierno porteño está desarrollando un proyecto de urbanización que contempla además de mejoras habitacionales y sociales, la creación de un polo gastronómico, espacios culturales y un mirador con vista al río, también relacionado con la Reserva Ecológica en Puerto Madero.

El Quartier Retiro con vistas a la zona del puerto

Emplazado en una ubicación excepcional, al pie de la zona portuaria de la Ciudad y dentro de un área en proceso de reconversión sobre el nuevo Paseo del Bajo, el proyecto del Quartier Retiro – ya en construcción – incorpora al sitio un Paseo Comercial con 3500 m² de locales comerciales y gastronómicos, con parking subterráneo, oficinas, lofts y estudios, aportando en su conjunto a una mejor relación de la ciudad y el río.

El master plan del Quartier Retiro conjuga al Paseo Comercial también tres diferentes edificios: Edificio Plaza con oficinas corporativas con plantas de dimensiones únicas y un espacio abierto central, eje del Paseo Comercial; Edificio Lofts, refuncionalizado a partir de la arquitectura del antiguo Hospital Ferroviario,

con unidades residenciales aptas para uso profesional; Edificio Studios, caracterizado para unidades flexibles ideales para uso residencial, alquiler temporario u oficina comercial.

Se trata de una iniciativa privada localizada en un territorio en transformación, donde se concentra la mayor inversión pública en la Ciudad, permitiendo que el proyecto se beneficie de una nueva conectividad vial norte-sur, también a través de la modernización del nodo de transportes.



El Quartier Retiro y su Paseo Comercial frente al puerto, en el área en proceso de reconversión. (Fuente: <http://www.distritoquartierpuertoretiro.com.ar/>).

Buenos Aires: The Opportunity to Lead a Project of Exemplary District



Hacia el Distrito Ciudad Puerto

El Distrito Ciudad Puerto, ahora bajo esta hipótesis de desarrollo de proyectos e integración urbana ha de poder transformarse en un lugar central y elegido de la Ciudad para la localización de un mix de empresas, instituciones públicas e internacionales, comercios, residencias sociales, hotelería y centros de eventos, determinando una tendencia adecuada para el waterfront de Buenos Aires.

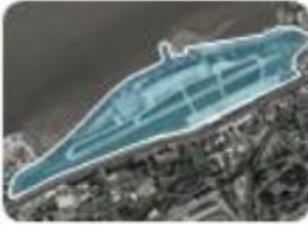
Todo lo cual suma un valor significativo para la calidad y la cantidad del intercambio de mercancías y personas, ambos de alto impacto para la dinámica económica local, transformando a este Distrito en un nodo urbano esencial, lo cual explica a la actividad portuaria como la sede de relacionamiento y de complementariedad entre los diversos equipamientos de transporte, logísticos, comerciales, institucionales, empresarios, turísticos, culturales y residenciales, del área central de la Ciudad.

El gran aporte del nuevo proyecto es el desarrollo de una zona especializada con propuestas de valor añadido e innovación, respecto a las otras zonas ya constituidas de la Ciudad. Así la formación de un Plan orientado a integrar su frente costero en función de la proyectación, administración y gobernanza de un Distrito Ciudad Puerto, posibilitaría a Buenos Aires a planificar su futuro, con las previsiones de satisfacer de forma eficiente las necesidades locales y globales, creando las condiciones para una innovación programática y operaciones especiales que marquen a la área urbana central con un sello propio.

Bajo la prospectiva de un ideario de transformación destinado a conformar el nuevo perfil urbano del territorio portuario de la Ciudad, sin duda ha de traccionar cambios importantes derivando paulatinamente de un sistema de servicio monofuncional y muy concentrado, hacia otro diversificado y abierto, generando así la habilitación de un nuevo centro urbano que ha de alentar la ocupación intensiva, productiva y innovadora de las zonas costeras de la Ciudad.



Relevamiento de las distintas áreas integrantes del waterfront central. (Fuente: Elaboración del Grupo de Investigación).



AEROPARQUE



CONVENCIONES



PUERTO



QUARTIER



AU ILLIA



BARRIO 31



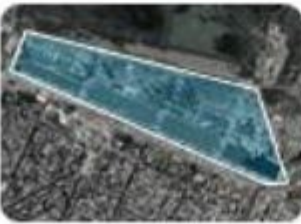
CATALINAS NORTE



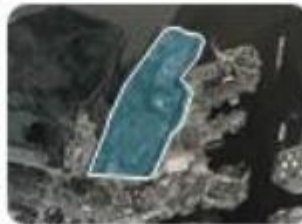
PASEO DEL BAJO



RESERVA ECOLOGICA



PUERTO MADERO



EX CIUDAD DEPORTIVA



BARRIO R. BUENO

Las Ciudades pueden crecer o transformarse sobre la base del impulso o la renovación de sus sectores productivos, por la vía de la incentivación de sectores culturales que favorezcan la difusión del conocimiento y por la calidad de sus espacios habitables, así como el proyecto Distrito Ciudad Puerto, para la elección de un sitio de radicación de programas tan diversos como empresas, centros comerciales, equipamientos logísticos, de investigación y universidades, edificios de hotelería y programas de turismo y ocio.

Estos objetivos programáticos deben estar condicionados por la innovación, el conocimiento y la creatividad, posibilitando también construir un nuevo perfil social, y con ello una apropiación colectiva del proyecto.

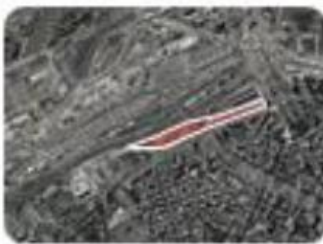
Es necesario que un nuevo Distrito como el planteado por Buenos Aires incorpore como dato de proyecto ideas aplicables en las ciudades de cara a los tiempos futuros, dando estímulos a las economías creativas, en base a lugares con espacios híbridos para el trabajo, el ocio y el encuentro, en base a programas de usos que incluyan y apelen a ciudadanos de un rango etario amplio, con espacios públicos y privados donde la inclusión de los sectores más jóvenes de la sociedad posibiliten dinámicas de posicionamiento urbano, logrando que la apropiación social y cultural del nuevo Distrito representen no solo el valor cultural e histórico del puerto, sino nuevos contenidos que permitan imaginar al Distrito como un integrador social con estímulos relacionados al futuro y a la innovación.

Para llevar a término un proyecto que suponga a la vez una mejora urbanística y la creación de nuevas actividades económicas que beneficien conjuntamente a la ciudad y el puerto es necesario partir de un buen conocimiento de las necesidades y las estrategias de desarrollo de ambos.

Así, Buenos Aires en este sitio y en base a un modo de ordenación y gobernanza concertada, ha de poder priorizar con la determinación de un Distrito Ciudad Puerto, de un factor trascendente para el orden del mapa futuro de las ciudades, con referencia a que sus diferentes infraestructuras de movilidad estructuren de manera común, el plano del waterfront al Río de la Plata, a la vez de vincular adecuadamente los distintos programas de actividades que lo componen.



Estrategia para la organización del Distrito Ciudad Puerto de Buenos Aires. (Fuente: Elaboración del Grupo de Investigación).



RETIRO



DARSENA NORTE



ISLA DE MARCHI y DIQUE 0



AREA EDIFICIOS PUBLICOS

Es en este sentido que la interfaz Ciudad Puerto, tiene la oportunidad de transformarse en una excepcional plataforma dominada por el transporte multimodal, constituida por áreas portuarias, aeroportuarias y ferroviarias, todas interconectadas por la autovía principal norte/sur, el metrobus, las líneas interconectadas de subterráneos y la estación de ómnibus de larga distancia y todo

ello vinculado a los nuevos espacios públicos.

Las zonas portuarias frente al Río de la Plata representan hoy el territorio de la ciudad más notable por su presente de transformación urbana y en esa visión anticipatoria del futuro, que podrá constituirse por su actividad multipropósito en un Distrito ejemplar y estratégico, modificando el orden y el sentido del waterfront y el área central de Buenos Aires.

Un enfoque a la gobernancia

La iniciativa y la estrategia de las operaciones urbanísticas para la creación de un Distrito Ciudad Puerto, necesita de una gobernancia integral, de participación social, de transmisión de la información y de negociación entre las principales instituciones interesadas en la transformación urbanística de la Ciudad y el Puerto.

Poner en marcha procesos autosostenidos de la estructura puerto y ciudad para la creación de nuevas actividades económicas es imprescindible considerarlo con la colaboración, participación y coordinación de la inversión pública y la privada durante todo el proceso de reconversión de los espacios considerados dentro del Distrito, lo cual tendrá un impacto fiscal sobre bienes inmuebles en los espacios reconvertidos, sobre actividades económicas derivadas por concesiones y alquileres en los espacios reconvertidos.

Por lo tanto en términos de gobernancia del proceso de creación y gestión del Distrito Ciudad Puerto, es crucial centrar la atención en algunos aspectos relevantes:

- La regularización integrada del suelo público y privado, de acuerdo a las condiciones de ordenación del proyecto distrital y de los objetivos determinados por la gobernancia del Plan.
- Los acuerdos intergubernamentales respecto de los objetivos a lograr en esta zona especializada de la Ciudad, referida al nuevo Distrito.
- La admisión por parte de la ciudadanía y las autoridades competentes, en cuanto a que uno de los aspectos principales para la factibilidad del Plan es que los terrenos afectados por el Distrito serán modificados en sus indicadores de constructibilidad y modificados los usos del mismo, produciéndose de ese modo

la oportunidad de promover un programa de autofinanciación, para la ejecución de las obras de espacio público e infraestructura.

- La aplicación de técnicas de planificación y gestión estratégica por parte del sector público, con el objeto de satisfacer las obligaciones del Plan, convirtiendo la especulación del mercado en una fuerza impulsora del plan y del programa ejecutivo del mismo.
- A partir de estas prioridades, se podrán poner en marcha los estudios del proyecto y modelo de gestión de un Plan General que permita el comienzo de un proceso de integración de los diversos y diferentes sectores del área global.
- Posteriormente, y ya en el ámbito de las autoridades de la Ciudad, se podrían producir acuerdos particularizados que permitan la sanción de una nueva legislación urbana específica para el sitio, derivada del plan general, el cual permitirá un sistema general de gestión común público y privado, organizando los criterios de promoción y posicionamiento social del Distrito.
- Ello permitirá la definición y caracterización de las infraestructuras y el espacio público de la zona distrital portuaria, permitiendo organizar a su vez programas de autofinanciación de infraestructura urbana, a través de la creación de Instrumentos especiales de administración pública.
- Conformándose en base a ello, un plan de pautas derivado de las expectativas del Distrito, a fin de permitir que el inversor privado planifique sus inversiones de largo plazo en función de la organización y planificación territorial llevado adelante por las Autoridades participantes del Distrito Ciudad Puerto.
- En esta línea de acción, se debe objetivar que el Promotor del desarrollo del Plan y de los servicios del nuevo Distrito Ciudad Puerto, ha de ser una Unidad asociativa entre la Autoridad Portuaria y la de la Ciudad, más la participación de otras administraciones públicas y privadas intervinientes en el área.
- Como respuesta a estos parámetros y a la importancia del desarrollo del Plan, la Gobernanza del Distrito debe alentar el interés constante sobre nuevos propósitos, manteniendo una cartera activa de proyectos que apoyen la construcción urbana del área.

Es por todo ello que al Distrito se lo debe considerar una Unidad o Sistema, conformada por todas sus ofertas y servicios, para el desarrollo de su economía, de la generación de su infraestructura, del perfil de su medio ambiente, de la definición de su programa, de sus contenidos sociales, culturales, educativos, científicos y tecnológicos.

Al lograr un sistema de gestión integrado, la consolidación sistémica de la zona distrital posibilitará urbanizar y dotar de la infraestructura necesaria al territorio global del área en función de la prioridad estratégica derivada del plan de ordenación territorial, generando para ello instrumentos proyectuales, de gestión y de financiación, que han de permitir convocar a inversores privados a sumarse a nuevas oportunidades de intervención y al sector público a ejecutar infraestructura y espacio público para el uso colectivo.

En este sentido las operaciones de cooperación técnica y de financiación asociada pública y privada para el diseño e implementación de los proyectos del nuevo Distrito, deben estar destinados al desarrollo estratégico del área y a reforzar el atractivo del sitio, movilizando un proceso de gran transformación, orientando el desarrollo económico y social de este territorio y su constante potencialidad de crecimiento.

Recurriendo a una forma de gobernanza integral y una estrategia de asociatividad de sus partes, constituir un complejo urbano especializado – donde el puerto por su influencia y valor en el orden general de la relación ciudad y río, conforme el nodo estructural y vertebrador del plan integral – permitiría lograr en un área de excepcional extensión y valor funcional, un Distrito Ciudad Puerto multifunción ejemplar, sin referencia similar en el continente sudamericano.

IMAGEN INICIAL | *El barrio “Quartier Retiro”.* (Fuente: <http://www.distritoquartierpuertoretiro.com.ar/>).



Reconocimiento

[1] Esta contribución es un EXTRACTO de: “*La Ciudad y el Puerto de Buenos Aires Manual de Buenas Prácticas para la creación de un nuevo distrito urbano*”, PID / Proyecto de Investigación y Desarrollo / A18S08 - 2018/2019; Investigador Responsable Arq. Roberto Converti / Universidad Argentina de la Empresa (UADE). Instituto de Ciencias Sociales y Disciplinas Projectuales (INSOD). Buenos Aires, Argentina.
