



BUENOS AIRES 2060

METROPOLIS PAISAJE NATURALEZA

BUENOS AIRES 2060
METROPOLIS PAISAJE NATURALEZA
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO
SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO
GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
Buenos Aires, 2011



S www.ateliers.org **E** contact@ateliers.org
T +33 1 34 41 93 91 **F** +33 1 34 41 93 92

Contenidos

INTRODUCCIÓN

LA GÉNESIS DE LA METRÓPOLIS Y SU RELACIÓN CON LA GEOGRAFÍA

Los elementos naturales (que subyacen bajo la urbanización)

El comienzo de la transformación

LAS TRANSFORMACIONES URBANAS - GEOGRÁFICAS

Las transformaciones urbanas y la transformación de la relación ciudad-geografía

Los elementos naturales límites del territorio y su transformación

El soporte natural transformado

La naturaleza: los espacios verdes y la vegetación

EN LA BÚSQUEDA DE NUEVAS ESTRUCTURAS URBANAS

Redefinición del vínculo ciudad - geografía

Modelo Territorial para la Ciudad de Buenos Aires 2060



“POR LO TANTO AQUÍ, EN EL FONDO DEL ESTUARIO DEL RÍO DE LA PLATA, EXISTEN LOS ELEMENTOS FUNDAMENTALES.

ELLOS SON TRES BASES EMINENTES DEL URBANISMO Y DE LA ARQUITECTURA:

***EL MAR Y EL INMENSO PUERTO.
LA VEGETACIÓN MAGNÍFICA DEL PARQUE DE PALERMO.
EL CIELO ARGENTINO...***

LE CORBUSIER, BUENOS AIRES, 1929

Buenos Aires según Le Corbusier. Fuente: Lejeune, J.F., *Cruelty & utopia: cities and landscapes of Latin America*.

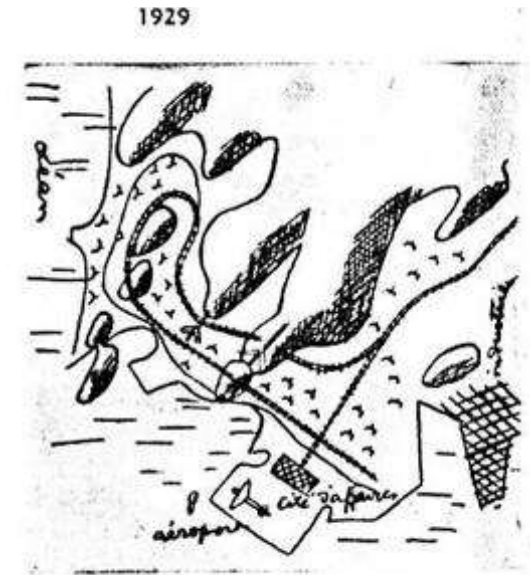
INTRODUCCIÓN

El paisaje nos determina, nos define. Todas las manifestaciones del hombre están relacionadas con el entorno que habita. Desde las más elementales hasta las más sofisticadas, como la ciencia o el arte. La ciudad es una construcción cultural y también nuestro paisaje.

Tal como lo percibió Le Corbusier, el Río o “el Mar” o el Mar Dulce de quien lo descubriera, constituye uno de los elementos que definen la identidad y naturaleza urbana y arquitectónica de Buenos Aires.

Desde los comienzos, el Río y sus afluentes le confirieron a Buenos Aires características de ciudad portuaria. Con el correr de los años la relación con sus bordes fluviales se debilitó hasta quedar sólo como un recuerdo. Esto quizás se deba a que los primeros conquistadores creyeron que el río y la ciudad tendrían más valor como “puerta” a un inmenso continente lleno de riquezas imaginarias, que un valor en sí mismo.

Hoy la relación rio-ciudad se halla fracturada por tres situaciones: los ríos interiores han desaparecido bajo entubamientos y el avance de la urbanización. La costa del Río de la Plata hoy se halla fragmentada siendo soporte de la logística portuaria y de las usinas, demandando reconstruir con espacios públicos la vinculación de los sectores que han logrado mantener su identidad y uso costero para el ciudadano. El afluente Riachuelo, primer puerto natural y protagonista de la fundación de Buenos Aires, se halla notablemente degradado y exige una rápida intervención para su recuperación como espacio público. Junto a estos aspectos, el patrimonio natural de la Ciudad también necesita ser revisado y redimensionado bajo diferentes criterios resultando insuficiente para las necesidades socioambientales de la población a escala urbana y metropolitana.



Urbanización de Buenos Aires

EL ORIGEN DE LA METRÓPOLIS Y SU RELACIÓN CON LA GEOGRAFÍA

LOS ELEMENTOS NATURALES QUE SUBYACEN BAJO LA URBANIZACIÓN

EL PROCESO DE LA TRANSFORMACIÓN

EL DESCUBRIMIENTO

LAS FUNDACIONES

LA GÉNESIS DE LA CIUDAD

EVOLUCIÓN DE LA CUADRÍCULA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD Y SU METRÓPOLIS SOBRE EL ENTORNO GEOGRÁFICO

Los elementos naturales que hoy subyacen bajo la urbanización

Bajo la Ciudad construida: la playa, el relieve suave, los cursos de agua y sus valles de inundación, los suelos aluviales, las barrancas.



1506. EL DESCUBRIMIENTO



Al descubrir Solís el Río de la Plata, la primera percepción del paisaje es la de dos vacíos gigantescos que se enfrentaban: la llanura y el río. El sabor de las aguas y la corriente revelaban un río, pero la ausencia de orillas refería al mar, denominándolo *Mar Dulce* por la extensión de su horizonte, aparentemente infinito.



1536: Primera Fundación de Santa María del Buen Ayre

1536: La llegada



El fuerte



La vida



1542 - La destrucción



El sur de la Ciudad fue protagonista desde que Buenos Aires fuera fundada por primera vez en 1536 por Pedro de Mendoza, en cercanía del actual Parque Lezama, a orillas del *Riachuelo de los navíos*. La población llamada por Mendoza como **Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre**, tenía solo fines estratégicos como fuerte. La planicie sin fin del río y de la llanura y los pobladores originarios serán un entorno hostil. Las enfermedades, el ataque de los pobladores originarios y la dificultad en conseguir víveres, diezmaron a la población y hacia 1541 los pocos pobladores sobrevivientes fueron trasladados a Asunción.

El protagonismo del paisaje en la génesis de la Ciudad

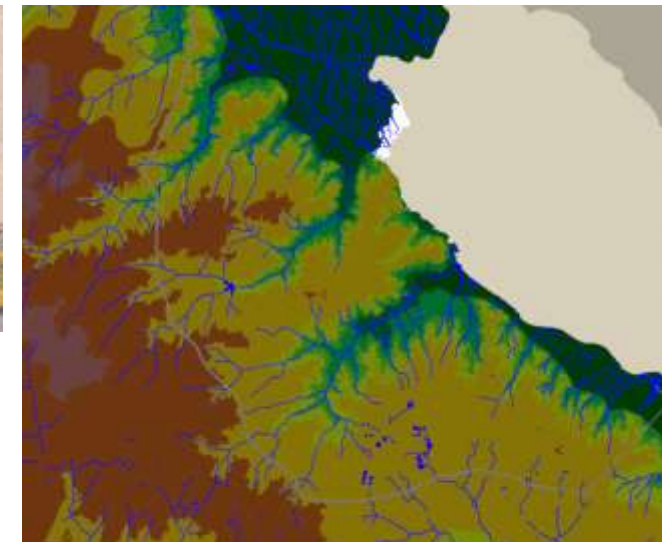
El sector elegido para la fundación, era una planicie que se abría hacia la “pampa”, un lugar casi despoblado de enormes proporciones, habitada por tribus de indígenas. Hacia el estuario del Río de la Plata la nueva ciudad estaba protegida, por aguas poco profundas que impedían la llegada directa de los navíos a la costa, constituyendo una defensa de la naturaleza contra las naves piratas. Las colinas del entorno servían “como miradores para el control visual del estuario del Río de la Plata, son hoy las del Parque Lezama, la Plaza San Martín, Recoleta y Barrancas de Belgrano.



El estuario y el Río son la puerta a una tierra de riquezas. El Río es la fuente de recursos para el poblado. La costa aloja el fuerte para la protección del asentamiento y el puerto como el vínculo con la Europa colonial



La “Pampa”, cuyo significado es *llanura que termina en barrancas sobre el río*, será el soporte para el crecimiento sin límites y el hábitat para el nuevo poblado. Para Humboldt *“su aspecto llena el alma del sentimiento de infinito”*



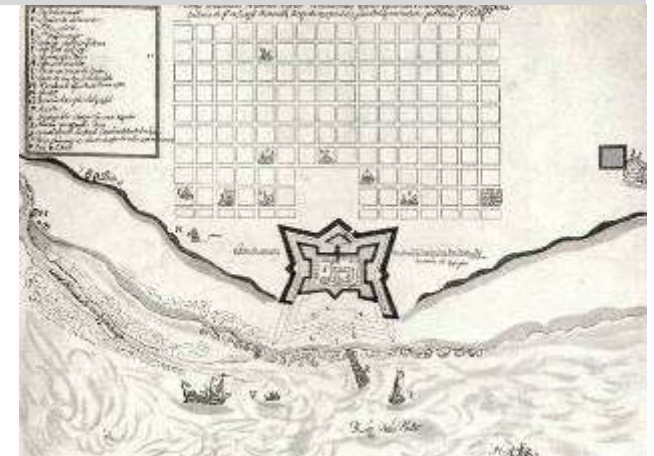
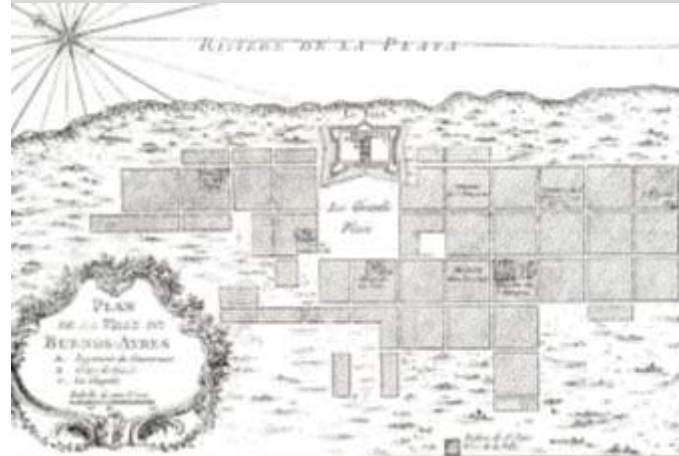
Las cuencas de los arroyos con afluencia directa al Río de la Plata y sus planicies de inundación, se encuentran entre las colinas que hoy ya no se perciben.

La génesis de la Ciudad

1573. Las leyes de Indias y el primer código urbanístico aplicado al territorio de América



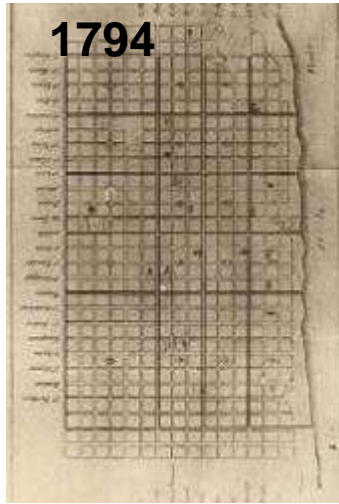
La primera ruptura con el paisaje: la cuadrícula urbana



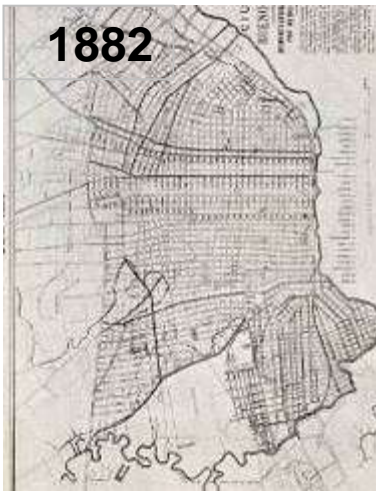
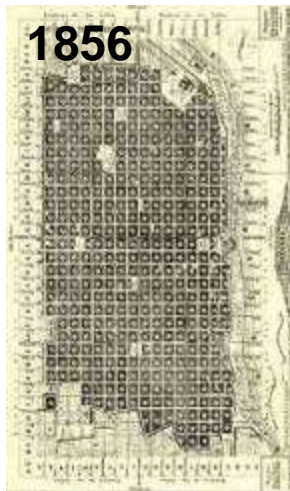
La normativa indiana conjugaba -en una incipiente modernización científica- aspectos espaciales recuperados de la tradición española, con énfasis en el orden territorial y urbanístico. Desde esos criterios, Buenos Aires fue trazada “a regla y cordel”, formando una ciudad de 144 manzanas rodeada de un ejido –tierras comunes previstas para el crecimiento- y de una amplia corona de parcelas destinadas a la ganadería y la agricultura. La Plaza Mayor y las iglesias eran los únicos hitos urbanos que organizaron el posterior crecimiento de la Ciudad. Frente a la plaza se reservó una cuadra para el Fuerte, que se ubicaba donde hoy se encuentra la Casa de Gobierno Nacional.



Evolución de la cuadrícula de Buenos Aires sobre la llanura



Costa del Río en el S XIX



...”El estuario del río, gigantesca puerta por donde entran las cosas del mundo entero, la llanura que se encuentra con el mar y sobre la cual se puede elevar sin tropiezos una ciudad estremecida por lo sublime de la creación humana.

Y esos hinterland inmensos de la pampa, de planicies y de montañas con ríos gigantescos, con terrenos de cultivo, con terrenos para la cría de animales, con terrenos con minerales, con yacimientos. Todo lo que es necesario para que la industria nazca y la arquitectura produzca.

Se comprende que en países que posean semejante topografía y semejante geografía pueda tan normalmente surgir una ciudad que sea un puesto de comando.

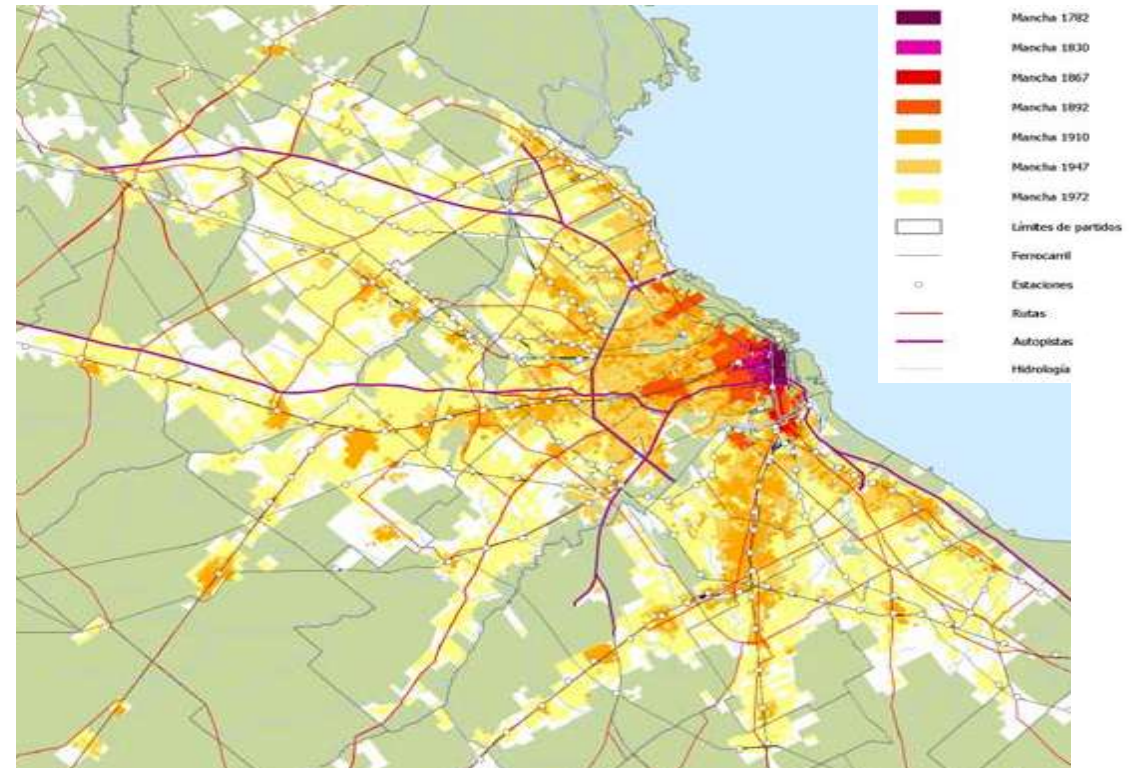
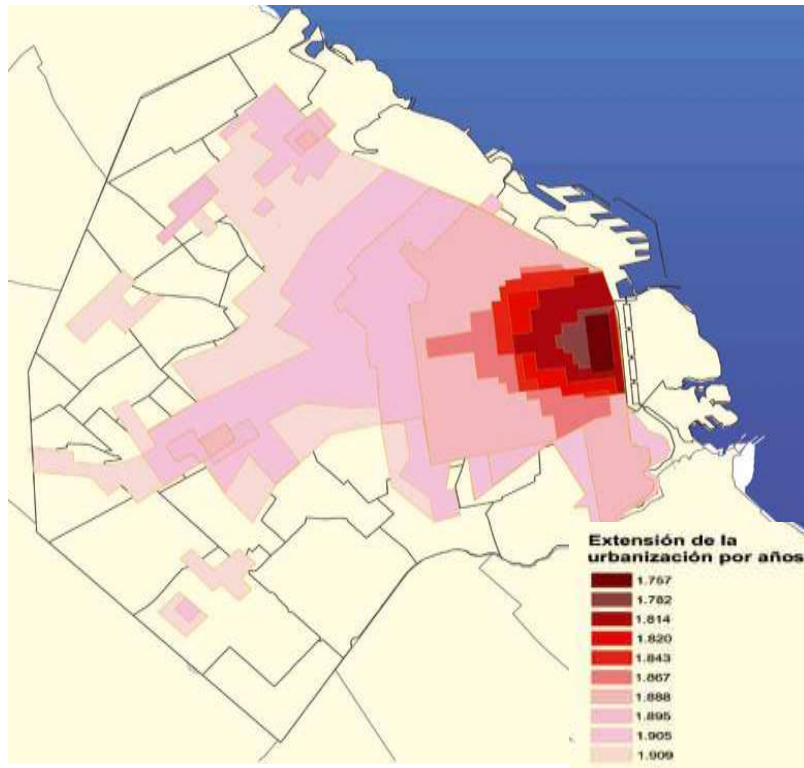
Eso que, en el mundo entero, se ha producido al comienzo de la época maquinista no es más que el fruto de una convulsión del espíritu y el efecto de un equívoco: Yo pienso fríamente que todo eso deberá desaparecer.

La fuerza de donde han surgido los monstruos, nuestras villas llamadas modernas, esa fuerza pujante acrecentada por su propio impulso, ella sabrá pronto quitar la incoherencia, destruir esa primer herramienta utilizada y reemplazándola ella introducirá el orden, ella ahuyentará el despilfarro, ella impondrá la eficacia, ella producirá la belleza.

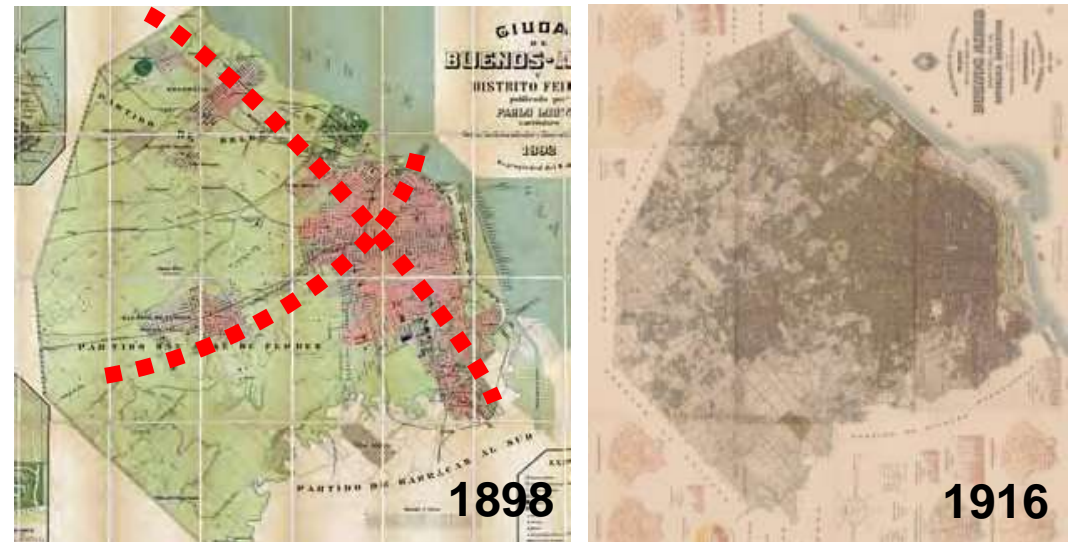
...¿La ciudad? ella es la suma de los cataclismos locales, ella es adición de cosas desapropiadas; ella es un equívoco. La tristeza pesa sobre ellas. ¡Golpeante melancolía en los hechos! ¡Y qué máquina admirable es el hombre que sobre tantas ruinas, que en tal precariedad busca con obstinación un nuevo equilibrio! La ciudad se ha convertido súbitamente en gigantesca: tranvías, trenes de los suburbios, autobuses, subterráneos hacen una mezcla cotidiana frenética. Qué desgaste de energía, qué despilfarro, qué falta de sentido”.

Le Corbusier, Buenos Aires, 1929

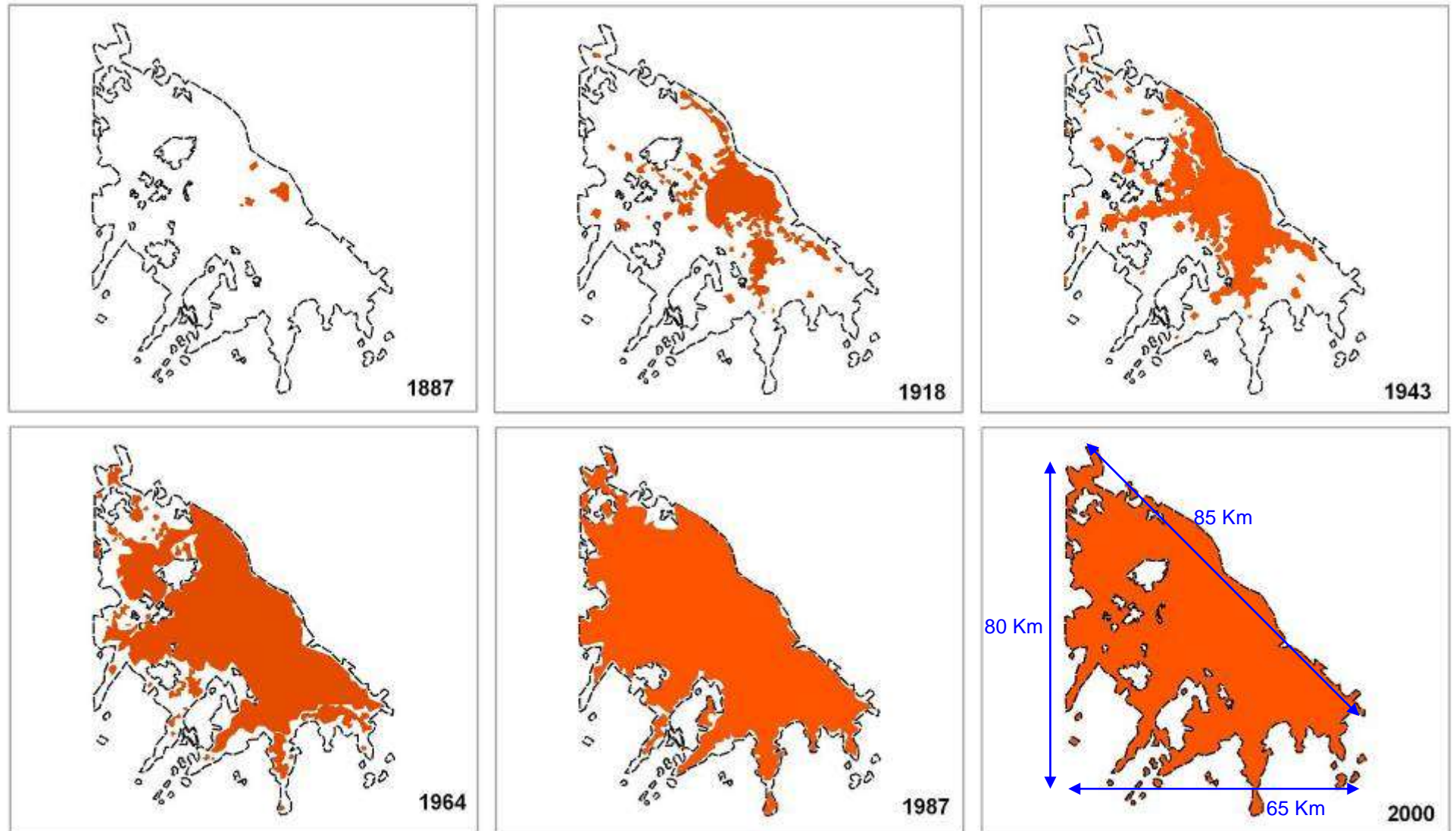
La expansión de la ciudad y su metrópolis sobre el entorno geográfico



La expansión y ocupación del suelo de la Ciudad Metropolitana sobre una estructura radio convergente a través de los ejes de circulación fue conformando barrios periféricos que luego se vincularon entre sí y consolidaron la trama urbana de la Ciudad. La construcción de los **ferrocarriles** constituyen los principales motores de esta expansión urbana, donde el Área Central en el punto de convergencia se convierte en la principal centralidad económica, social y cultural de la aglomeración y de la Ciudad, y en el punto de referencia regional metropolitano.



La expansión de la ciudad y su metrópolis



La lógica de expansión de la Ciudad implicó su crecimiento en el marco de una estructura radio convergente que aún conserva. Esta forma urbana de ocupación del suelo se fue expandiendo progresivamente a través de los ejes de circulación conformando barrios periféricos que luego se vincularon entre sí y consolidaron la trama urbana de la Ciudad.

LAS TRANSFORMACIONES URBANAS - GEOGRÁFICAS

***LAS TRANSFORMACIONES URBANAS Y LA VARIACIÓN DE LA RELACIÓN CIUDAD-GEOGRAFÍA
ELEMENTOS ESTRUCTURADORES, HITOS Y VÍAS DE CRECIMIENTO***

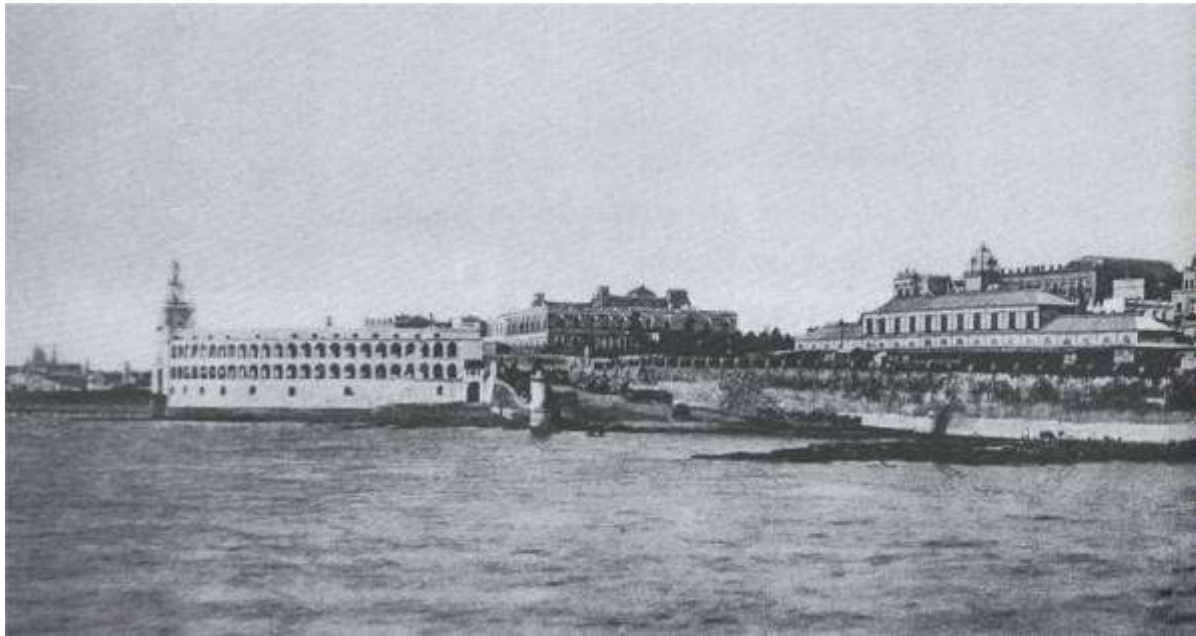
***LOS ELEMENTOS NATURALES LÍMITES DEL TERRITORIO Y SU TRANSFORMACIÓN
EL BORDE COSTERO, LA BARRANCA Y EL RÍO DE LA PLATA
EL RIACHUELO***

***EL SOPORTE NATURAL TRANSFORMADO
EL RELIEVE, LAS CUENCAS HÍDRICAS Y LOS VALLES DE INUNDACIÓN: EL LUGAR PARA LA
URBANIZACIÓN***

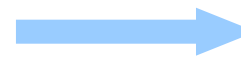
LA NATURALEZA: LOS ESPACIOS VERDES Y LA VEGETACIÓN

Las transformaciones urbanas y la variación de la relación ciudad-geografía

La llanura pampeana, ríos y arroyos, las bajas pendientes, el aporte de sedimentos del frente deltaico y las particularidades hidrodinámicas de la costa condicionaron la urbanización de la ciudad de Buenos Aires. Los primeros trazados de la ciudad se adaptaban a la topografía y a las particularidades del relieve. Sin embargo, con el impulso del desarrollo urbano y del paradigma renacentista de orden, primero y luego del paradigma positivista del siglo XIX y principios del siglo XX, el borde costero y la llanura fueron modificados con obras de infraestructura que ignoraron las características del territorio.

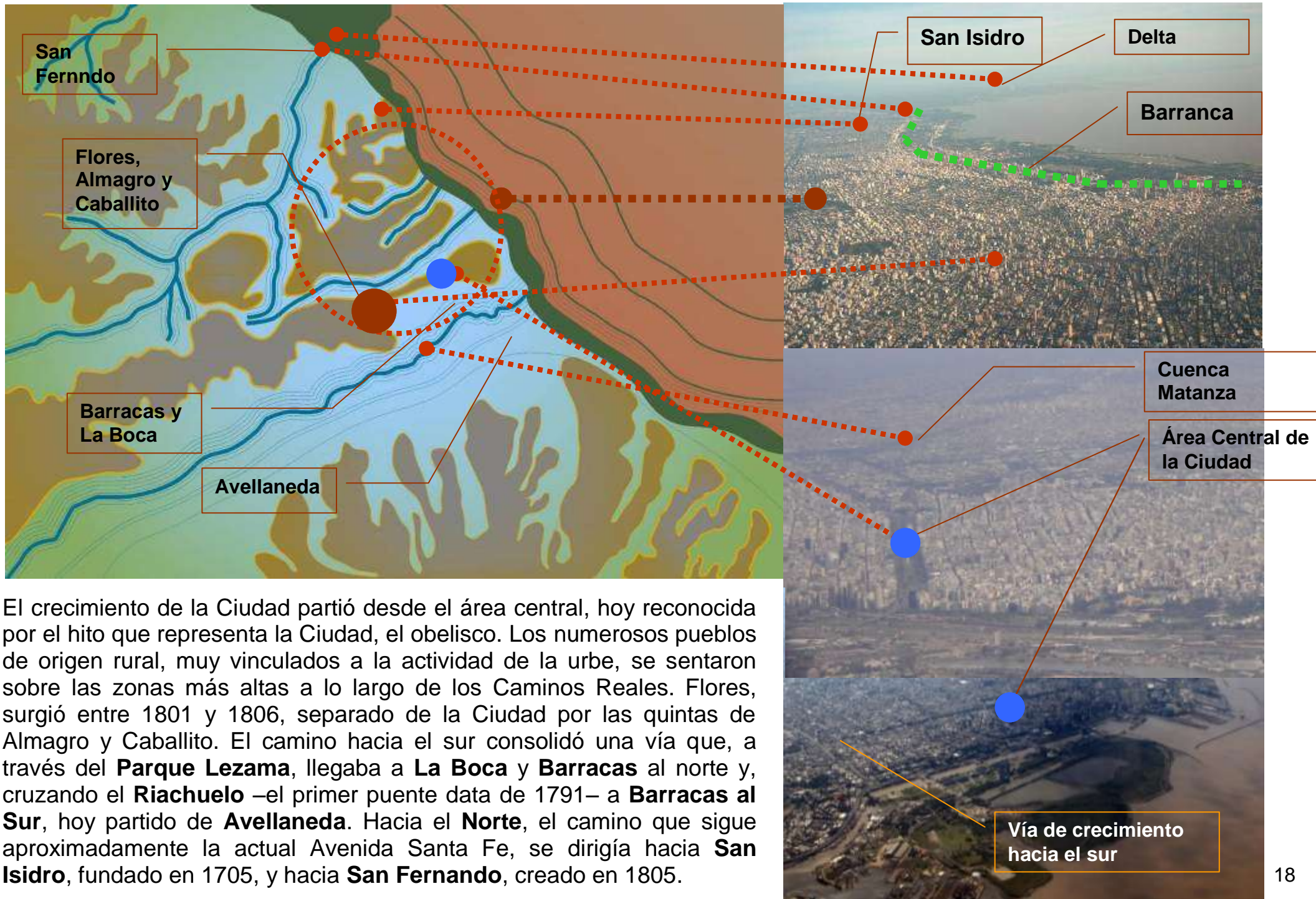


La ciudad en sus comienzos: *La ciudad implantada*



La ciudad hoy: *La ciudad impuesta*

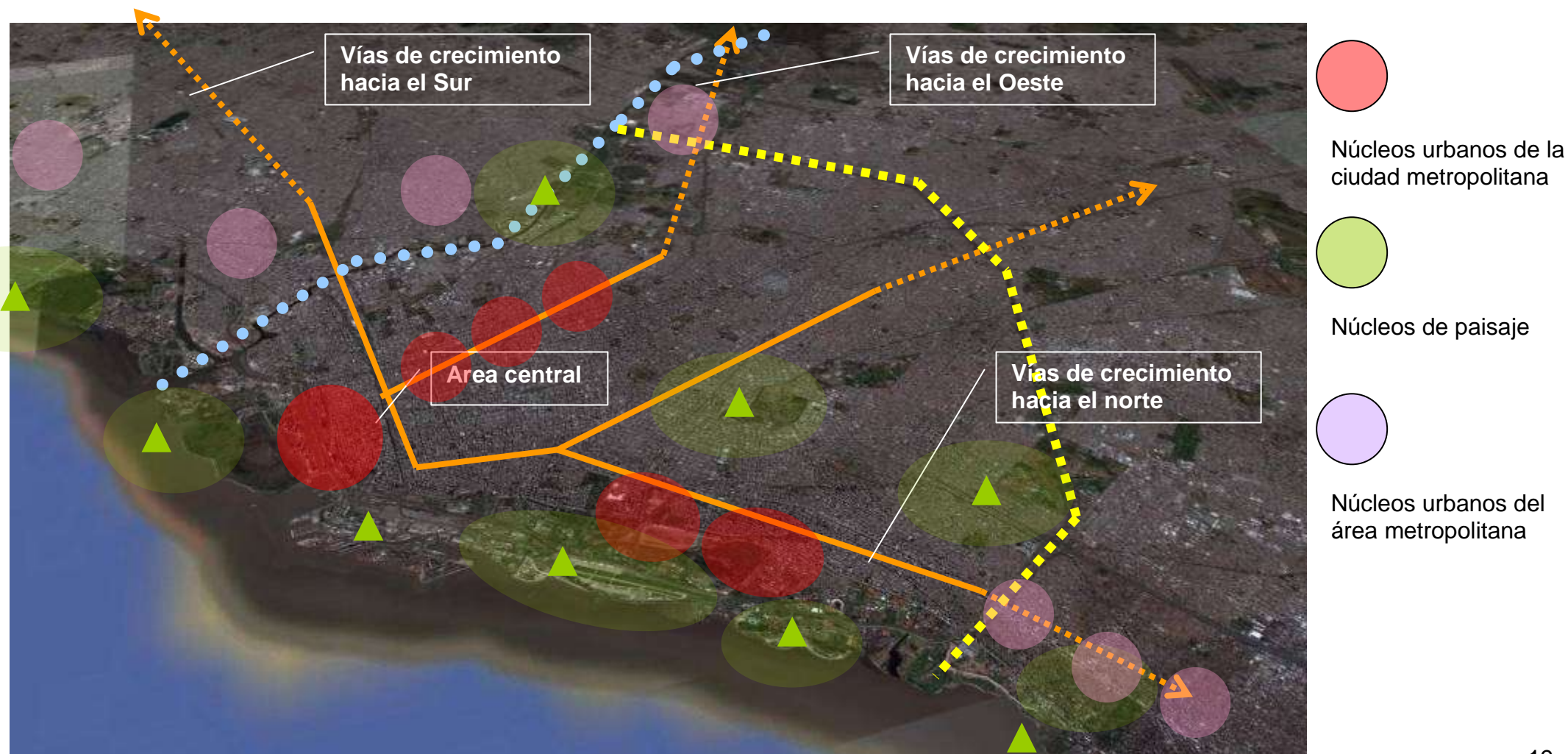
Los elementos estructuradores de la geografía transformados por el crecimiento



El crecimiento de la Ciudad partió desde el área central, hoy reconocida por el hito que representa la Ciudad, el obelisco. Los numerosos pueblos de origen rural, muy vinculados a la actividad de la urbe, se sentaron sobre las zonas más altas a lo largo de los Caminos Reales. Flores, surgió entre 1801 y 1806, separado de la Ciudad por las quintas de Almagro y Caballito. El camino hacia el sur consolidó una vía que, a través del **Parque Lezama**, llegaba a **La Boca** y **Barracas** al norte y, cruzando el **Riachuelo** –el primer puente data de 1791– a **Barracas al Sur**, hoy partido de **Avellaneda**. Hacia el **Norte**, el camino que sigue aproximadamente la actual Avenida Santa Fe, se dirigía hacia **San Isidro**, fundado en 1705, y hacia **San Fernando**, creado en 1805.

Los ejes de crecimiento y primeros hitos significativos de la Ciudad

En el año 1880, la ciudad es declarada Capital Federal y en 1887 se fijan como los límites de su territorio el Río de la Plata, el Riachuelo y la actual Avenida General Paz, incorporando al Municipio de Buenos Aires los partidos de Flores y Belgrano, localizados al sur, oeste y al norte del núcleo original. La expansión de la ciudad, a partir de los aportes migratorios, de su función de capital y de la construcción del puerto y el aeropuerto, asume tres direcciones radiales -Norte, Sur y Oeste. El complejo territorio urbanizado será a lo largo de décadas, condicionado por diversas influencias urbanísticas, entre las cuales las ideas de Le Corbusier en 1929, reivindicando el urbanismo del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), se plasmarán fundamentalmente en el Plan Director para Buenos Aires y en los diferentes Planes Reguladores



Las vías de transporte: elemento vinculador y potenciador de la dispersión metropolitana



El desarrollo de la ciudad, con el incremento de su complejidad, y la modificación de los patrones de movilidad, ha dado como resultado la enajenación de sus habitantes, primero, respecto del medio natural y luego, con el devenir del desarrollo, del espacio público. La separación se hace más evidente cuando, el espacio urbano originalmente ocupado por el peatón para transitar, comerciar o socializar, es reemplazado por el tránsito vehicular, y se reduce la posibilidad de disponer de áreas de encuentro. La ciudad se convierte, entonces en un contenedor de actividades estáticas circunscriptas a la esfera de lo privado y rodeadas de áreas de circulación permanente, en las que lo importante son los puntos de origen y destino que conectan. El automóvil ha desplazado al peatón y lo ha llevado a comportarse siguiendo su misma lógica: avanzar hasta destino y detenerse solo donde la normativa de tránsito le indica.



TRANSFORMACIONES URBANAS - GEOGRÁFICAS

LOS ELEMENTOS NATURALES LÍMITES DEL TERRITORIO Y SU TRANSFORMACIÓN

***EL BORDE COSTERO DEL RÍO DE LA PLATA, LAS CUENCAS Y
EL RIACHUELO***

La ciudad metropolitana, la costa y el Río de la Plata

La Ciudad Metropolitana, se asienta en un espacio de contacto entre diferentes marcos naturales; Río, llanura, delta del Paraná, aparecen como una “isla” bordeada por el Río de la Plata, con una extensa costa urbanizada. El río y su ribera son áreas significativas del patrimonio natural e histórico del área metropolitana.



El Río de la Plata sigue siendo una parte esencial del patrimonio natural y paisajístico del Área Metropolitana. A escala regional es la fuente de agua dulce, es vía navegable y regulador ambiental, fuente de riqueza biológica y un recurso paisajístico esencial para la salud, recreación y esparcimiento.

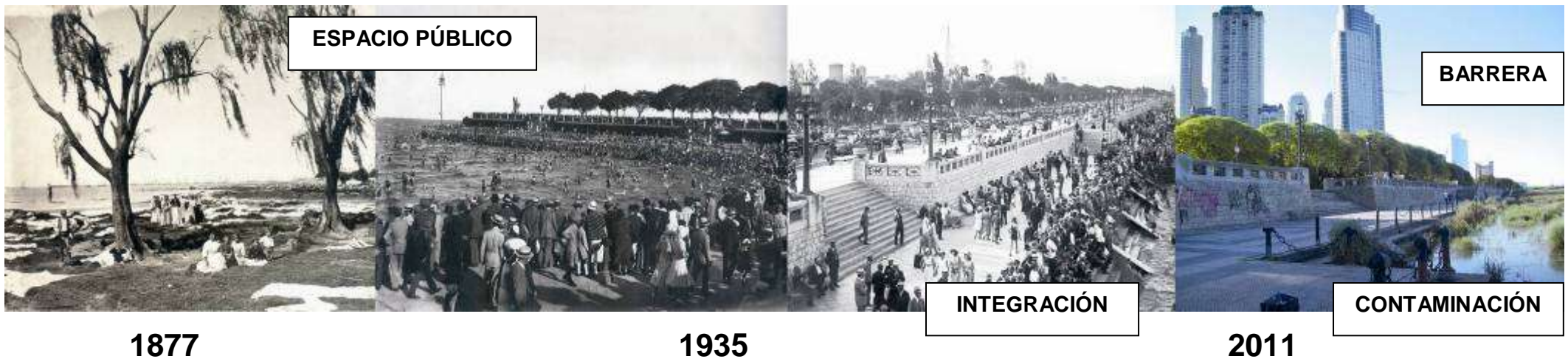


El Río y su Ribera Metropolitana, fueron claves estratégicas para la formación del país. Constituyen un patrimonio de espacio público común a todos los habitantes y un valioso elemento de nivelación social, conformando una región de enorme significación natural e histórica, escala regional y nacional.

Transformaciones urbanas - geográficas: la costa y el Río de la Plata



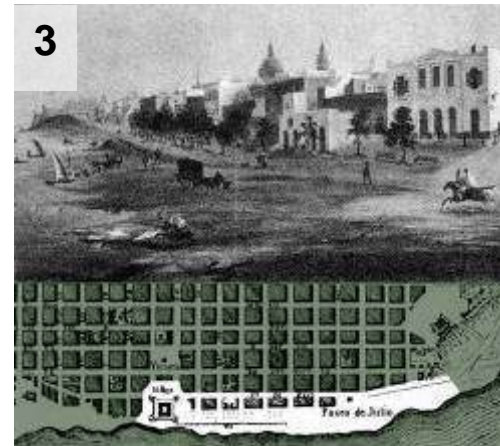
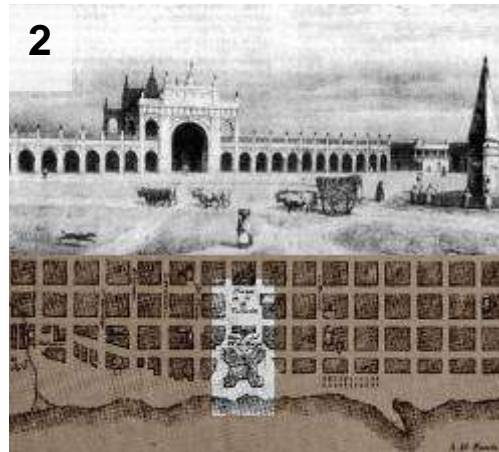
La Ciudad de Buenos Aires, una ciudad costera, ha crecido sobre la ignorancia del valor del Río de la Plata como elemento de la geografía capaz de estructurar la ciudad y dotarla de una calidad paisajista única. El puerto, el aeropuerto y en la actualidad edificaciones destinadas a la habitación y recreación de sectores económicos altos constituyen una barrera entre la ciudad y su borde costero.



Transformaciones urbanas - geográficas: la costa y el Río de la Plata



Producto de la sedimentación proveniente del delta, el actual borde se ha desplazado en los últimos 100 años entre 1 y 3 km y se correrá varios kilómetros río adentro. Se plantea, entonces ¿Cómo actuamos los planificadores urbanos frente a los cambios naturales inevitables?



Transformaciones urbanas - geográficas: la costa y el Río de la Plata



Transformaciones urbanas - geográficas: la costa y el Río de la Plata

Las barreras físicas y funcionales entre la Ciudad y el Río

Desde el área central de la ciudad



Estación Ferroviaria Retiro



Puerto de la Ciudad



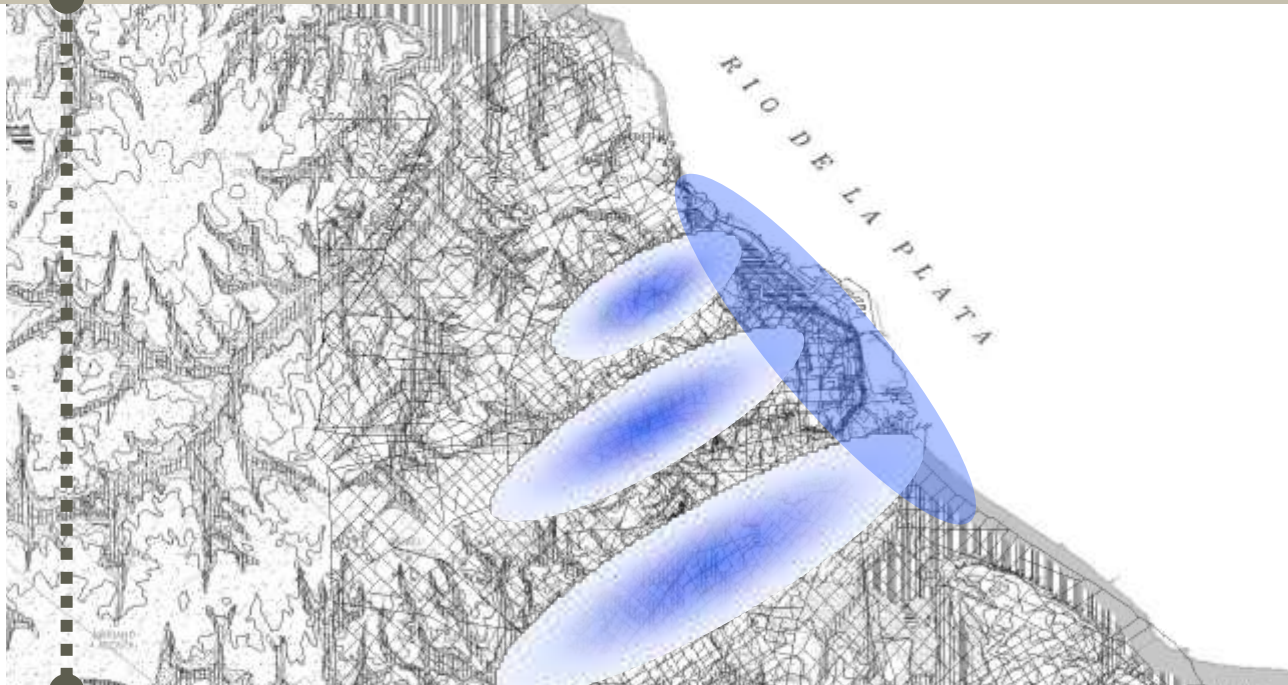
Transporte aéreo



Transformaciones urbanas - geográficas: las cuencas hídricas y el relieve bajo la urbanización



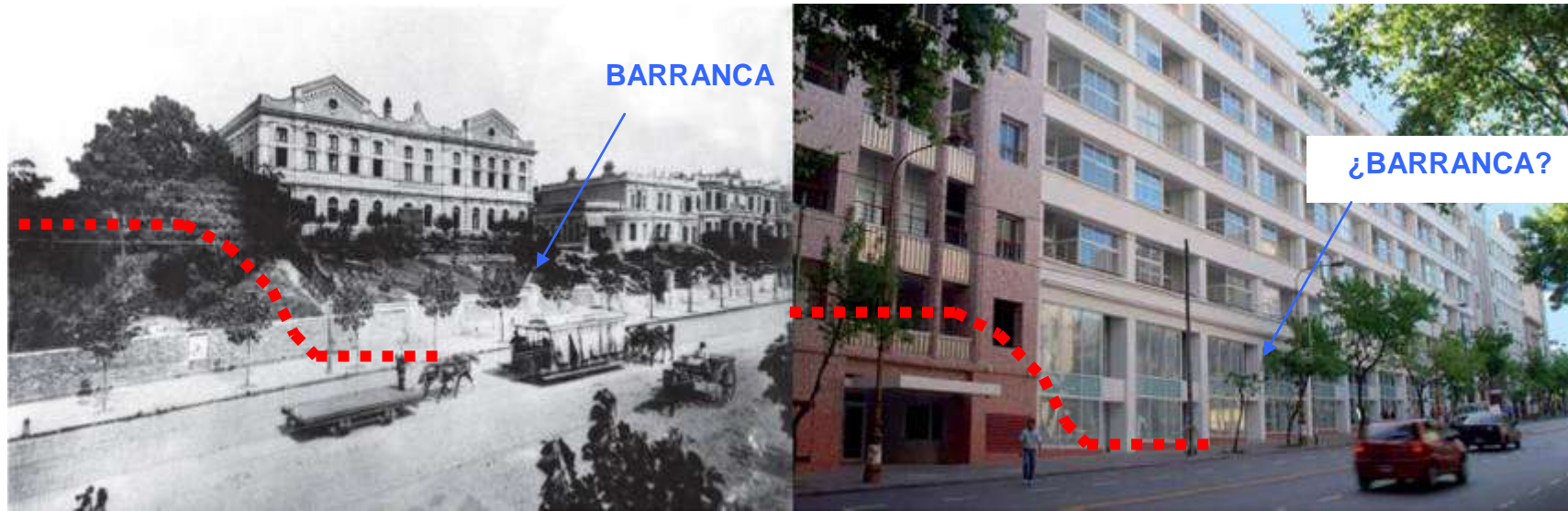
El patrimonio natural de la ribera



A cambio de impactos que destruyen las características físicas y bióticas de la costa



Transformaciones urbanas - geográficas: las cuencas hídricas y el relieve bajo la urbanización



1953

2011

La Ciudad de Buenos Aires se encuentra cruzada por numerosos arroyos que desembocan en el Río de la Plata. El afán por ganar tierras urbanizables y la confianza en el control de la naturaleza por la tecnología, llevó a la negación de las particularidades de nuestra geomorfología. El resultado no son solo los conflictos ambientales que se derivan sino la privación de un paisaje urbano basado en sus características naturales. *La ciudad debe revalorizar el medio natural sobre el cual se asienta como parte de un criterio ecológico y paisajístico.*

Arroyo Maldonado



ARROYO

ENTUBAMIENTO/IMPERMEABILIZACIÓN

INUNDACIÓN

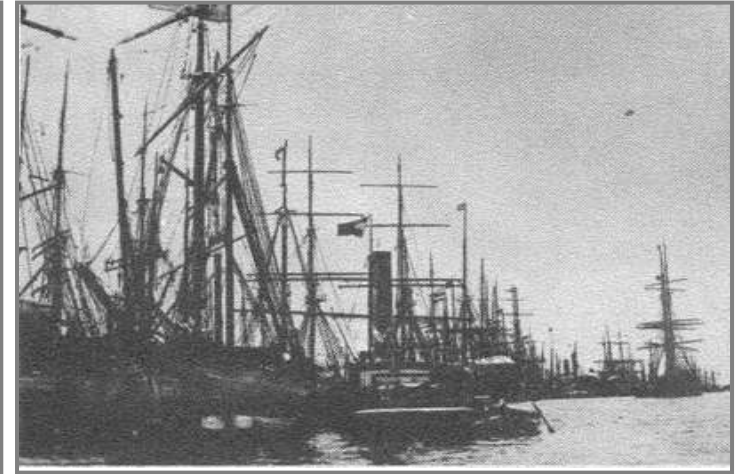
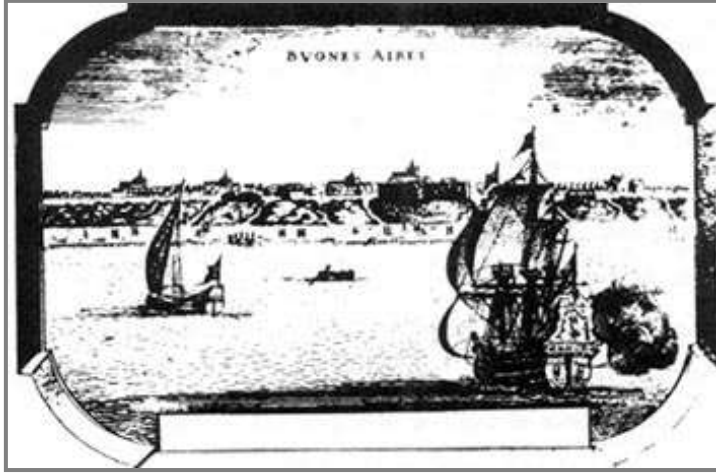
1895

1934

C.1945

2010

Transformaciones urbanas - geográficas: el Riachuelo de los navíos



El Riachuelo fue el primer puerto natural y es hoy para Buenos Aires un frente inexplorado. Dada su condición de río de desechos desde su cauce alto, sufre una gran degradación generando una barrera ambiental que impide ocupar sus márgenes e incorporarlo al ámbito urbano. A la negación urbanística se le suma la negación simbólica: el Riachuelo es sinónimo de contaminación, marginalidad, suciedad.

Transformaciones urbanas - geográficas: el Riachuelo del paisaje industrial a la degradación



El Riachuelo jugó siempre un papel importante en el destino de Buenos Aires: puerto natural primero, área de concentración productiva desde la época de los saladeros, y, sobre todo, límite político de la ciudad. Al convertirse el Riachuelo en el límite sur de la ciudad, entre otras consecuencias es canalizado y sus funciones de puerto son redefinidas ante la construcción del puerto de Buenos Aires. Fue funcional al desarrollo productivo en los ejes sur y sudoeste de la Ciudad y los elementos e hitos visuales como frigoríficos, puentes, grúas, astilleros, de su paisaje se convirtieron en referentes de la percepción del **Riachuelo como paisaje industrial**. La contaminación sin control en los dos últimos siglos, lo condena como recurso a la degradación y a la necesidad de actuar para recuperarlo como bien ambiental.



Transformaciones urbanas - geográficas: el Riachuelo como paisaje cultural



Las descripciones plásticas y arquitectónicas resumen al Riachuelo y La Boca en un mismo escenario, como un paisaje pintoresco típico de Buenos Aires. Pintura y arquitectura se convocan circularmente, ya que, no sólo la pintura compone representaciones tópicas del lugar representado, sino que el mismo paisaje construido en ese segmento urbano evoca y en parte resulta de esa tradición pictórica y de las intervenciones de la figura emblemática –signo ella misma del paisaje que colaboró a construir- de Quinquela Martín.



Transformaciones urbanas - geográficas

La transformación de la ciudad y de los elementos naturales del territorio

Los espacios verdes, la vegetación y la urbanización

Transformaciones urbanas - geográficas: el avance de la urbanización sobre el capital natural



El desarrollo de la ciudad ha contribuido a la destrucción del medio natural sobre el que se asienta, generando una ruptura en la continuidad del ecosistema natural. Ha ejercido una presión sobre el mismo mucho más intensa que la capacidad de respuesta del medio natural para readaptarse y restituir naturalmente el equilibrio. Los resultados negativos no se limitan a una pérdida del valor de lo natural sino que repercute directamente en la calidad de vida de la población y se constituye como una amenaza directa a la supervivencia del ecosistema urbano mismo. *Las ciudades de hoy deben plantearse nuevos modos de planificación que contribuyan a la restitución del equilibrio perdido. La ciudad debe entenderse como un ecosistema.*

Transformaciones urbanas - geográficas: los espacios verdes y la vegetación bajo la urbanización



En la planificación urbana, el aporte a la reconstitución de los ecosistemas naturales, consiste en concebir a la ciudad como un sistema integrado con el sistema que conforma el medio natural, generando una continuidad biológica entre la ciudad, su área metropolitana y su área rural.

Transformaciones urbanas - geográficas: las barrancas bajo la urbanización, referencias naturales y enclaves de significación urbana

Buenos Aires creció entre dos planos, el de la pampa y el del Río de la Plata, relacionados entre sí por la barranca irregular, posible hoy de reconocer en algunos puntos de Buenos Aires como **Parque Lezama**, **Plaza San Martín**, **Plaza Francia** y **Barrancas de Belgrano**. Estos ámbitos naturales referenciales de la geografía de la Ciudad, en el pasado, miradores de la Ciudad hacia el río, se rodearon de hitos arquitectónicos y urbanísticos significativos que hoy constituyen la riqueza patrimonial de la Ciudad. La barranca que hoy es casi imperceptible, fue hasta hace unas décadas un límite al crecimiento de la Ciudad y es el soporte de hitos verdes que indican en forma segmentada el borde natural del territorio sobre el río



Antes y ahora, el conector entre los hitos es la Avenida Alem y su continuación Av. del Libertador y eje del crecimiento urbano hacia el Norte



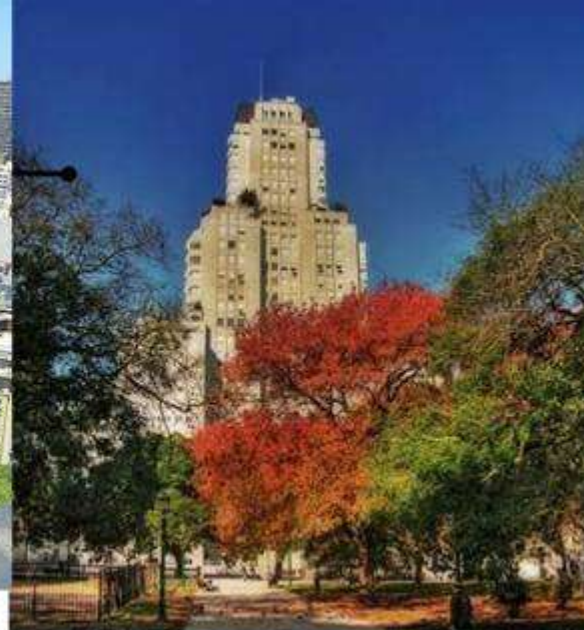
Sur: Parque Lezama



Originalmente fue el sitio elegido por Don Pedro de Mendoza para el primer asentamiento que tuvo Buenos Aires en 1536. Al pie de su barranca corría la primera desembocadura del Riachuelo en la que estuvo el primitivo puerto.



Centro: Plaza San Martín



Plaza San Martín: Ubicada en el Barrio Retiro donde existía una ermita para retiros espirituales, el barrio fue habitado principalmente por familias tradicionales de Argentina y residencia de gobernadores.



Norte: Plaza Francia

La barranca que hoy es casi imperceptible, fue hasta hace unas décadas un límite al crecimiento de la Ciudad y es el soporte de hitos verdes que indican en forma segmentada el borde natural del territorio sobre el río.

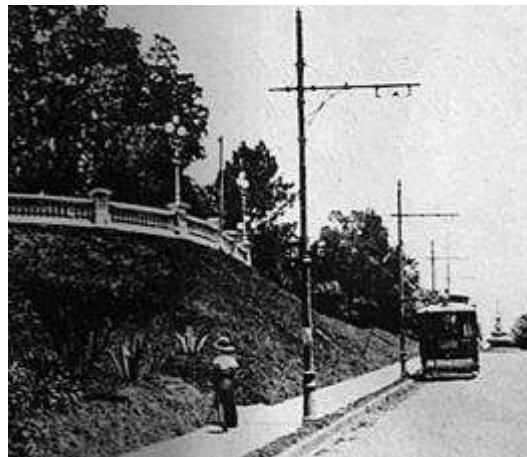


Recoleta. Sívori, 1878



Barrancas de Belgrano

Estas áreas verdes que han quedado subsumidas a la cuadrícula, deben reconstruir el vínculo con el borde costero

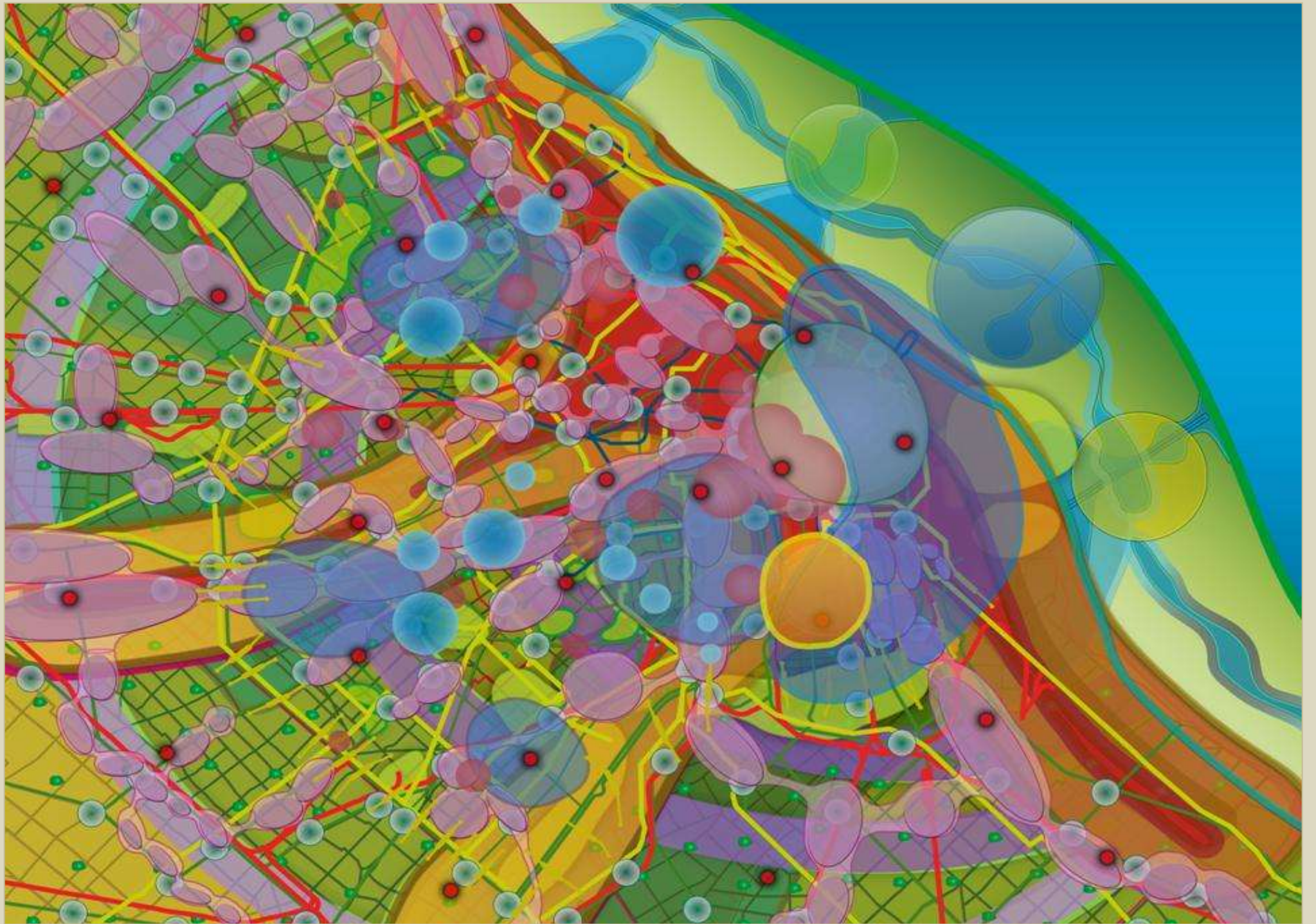


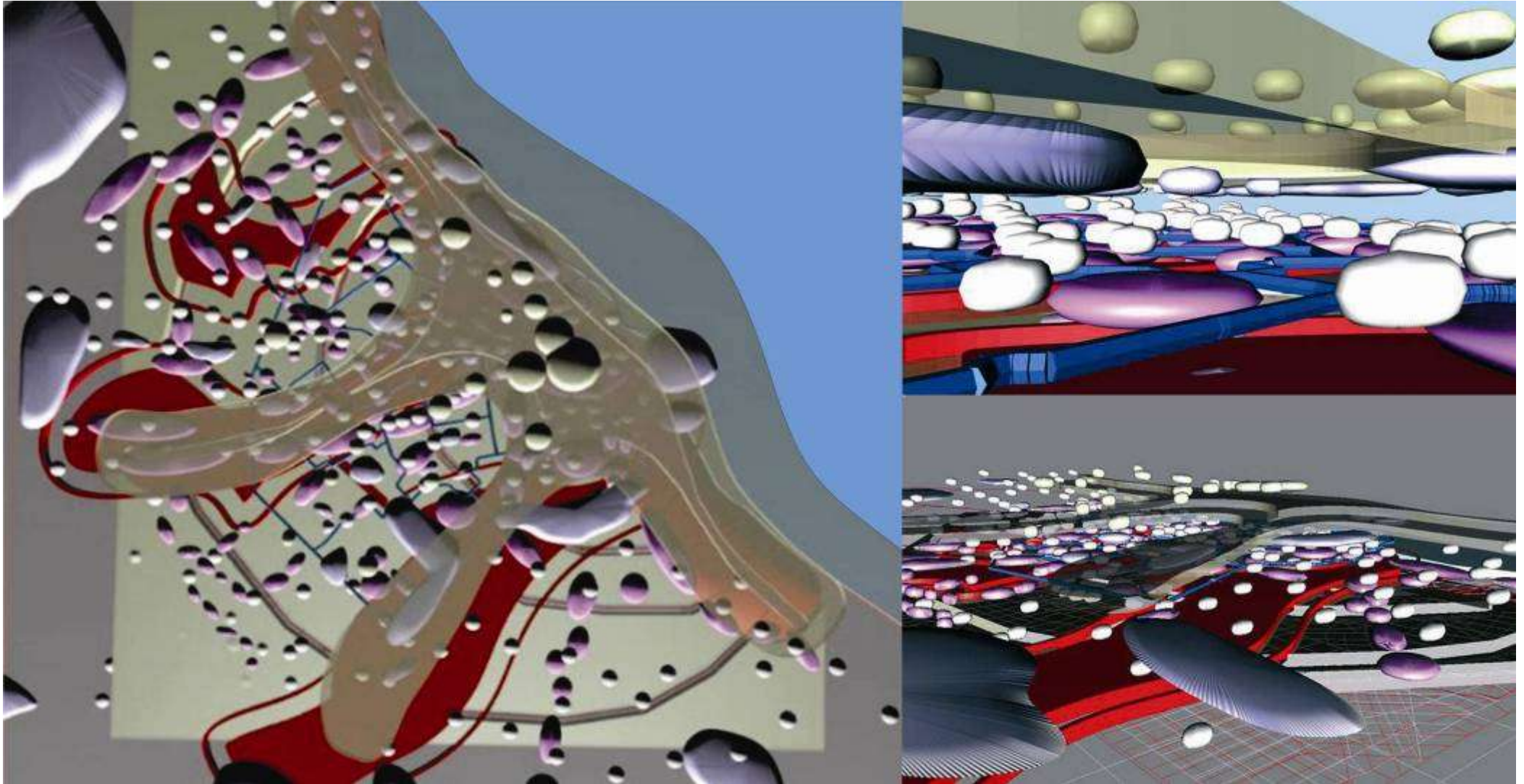
El paisaje y la forma urbana han cambiado y el futuro?



NUEVAS ESTRUCTURAS URBANAS
Redefinición del vínculo ciudad - geografía.

Modelo Territorial para la Ciudad de Buenos Aires.





Modelo Territorial de Buenos Aires. Modelo de Ciudad compleja.

En estos gráficos se modelizó la ciudad de Buenos Aires tratando de evidenciar su complejidad. Los mapas tradicionales muestran dos dimensiones de los elementos urbanos sin dar cuenta de sus interrelaciones. La tercera dimensión permite tomar conciencia de las numerosas interrelaciones y de la complejidad de los sistemas en el modelo territorial.

Los lineamientos estratégicos planteados en el Modelo Territorial tienen como objetivo redefinir la estructura urbana de la Ciudad de Buenos Aires de acuerdo a los requerimientos obtenidos del análisis con indicadores urbanos. Se busca que la nueva estructura revierta los efectos de la negación histórica del medio natural como parte integrante de su paisaje urbano de la ciudad, integrando el Río de la Plata y el Riachuelo, con la ciudad y esta con el área periurbana.

El Plan Urbano Ambiental establece seis ejes temáticos sobre los cuales se organizaron los lineamientos territoriales que conforman el modelo de ciudad deseada: Área metropolitana, estructura y centralidades, hábitat y vivienda, espacio público transporte y movilidad, producción y empleo y patrimonio urbano.

ESPACIO PÚBLICO

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

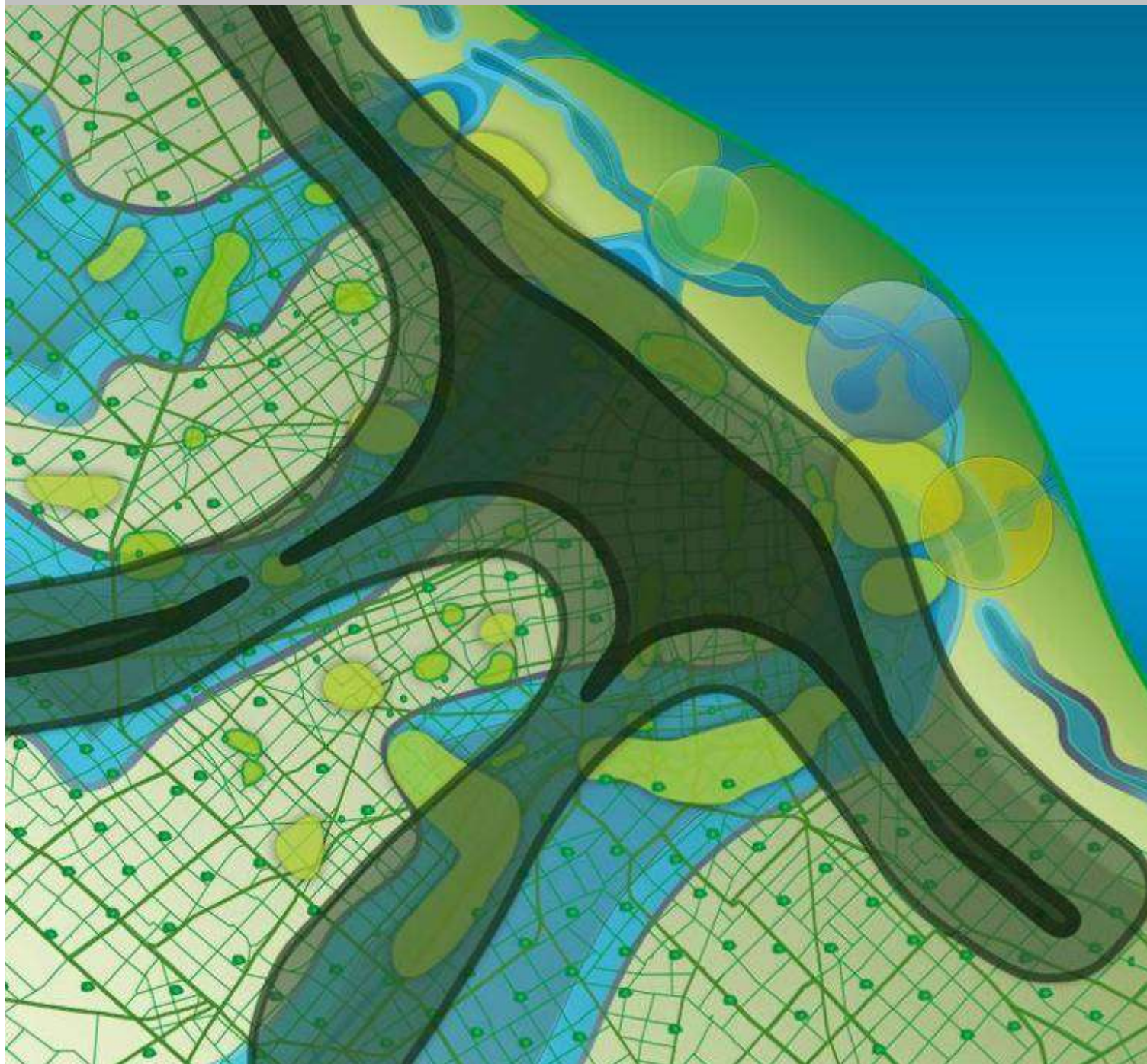
TRANSPORTE Y MOVILIDAD

HÁBITAT Y VIVIENDA

PATRIMONIO URBANO

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

ESPACIO PÚBLICO



-  **Conectores verdes**
-  **Área de crecimiento urbano sustentable**
-  **Reguladores hidráulicos**
-  **Corredores verdes urbanos**
-  **Corredores verdes regionales**
-  **Espacios públicos de mitigación a escala de biósfera**
-  **Unidades espaciales sustentables urbanas**
-  **Unidades espaciales sustentables microuurbanas**
-  **Zona de edificación sustentable**
-  **Área de sustentabilidad hídrica**
-  **Crecimiento morfológico sustentable**
-  **Espacio público de uso recreativo ribereño**
-  **Espacio público de logística regional sustentable**
-  **Espacio público de producción de energías sustentables**

El espacio público se conceptualiza como un ámbito de valor social, ambiental, económico y paisajístico, que posibilita la integración social y urbana de toda la Ciudad. Por esto, es la principal herramienta de transformación urbana con que cuenta la planificación, ya que es allí donde pueden generarse intervenciones que ordenen y orienten otros aspectos del espacio urbano. Desde este enfoque, el espacio público adquiere para el Modelo Territorial el rol de ordenador del territorio, y generador de servicios ambientales, integrando diversidad de usos y necesidades urbanas.

La estrategia del Modelo Territorial es la incorporación de nuevos espacios públicos, dimensionados y cualificados a partir de criterios innovadores que responderán a indicadores ambientales, de accesibilidad de la población, compacidad existente y tendencias de crecimiento. El objetivo buscado es la generación de una red de espacios verdes públicos no tradicionales que se interconecten entre sí, y a su vez interconecten la ciudad con el área metropolitana y esta con el área periurbana.

La propuesta del Modelo Territorial para Espacio Público está compuesta por los siguientes elementos:

Espacios públicos de mitigación a escala de biósfera Grandes espacios generados a partir de la continuidad de áreas y puntos con superficie verde, lo que favorece los flujos ecológicos, reduce la degradación de los mismos y contribuye a la integración del ecosistema natural con el ecosistema urbano.

Unidades espaciales sustentables urbanas

Parques urbanos de entre 5 y 15 ha, de uso recreativo, que cuentan con una superficie importante destinada a bosques y praderas. Se compone básicamente de un área blanda y un área dura. El área blanda está compuesta por arbolado, arbustos y superficie absorbente. El área dura está compuesta por campos deportivos, zonas de picnic, juegos para niños de diferentes edades, espacios para representación culturales.

Área de crecimiento urbano sustentable. Espacio de consolidación urbana en torno al río caracterizado por el desarrollo urbano sustentable: un amplio espacio público.

Corredores verdes de escala microurbana. Consiste en arbolado de mediano porte en las calles que conforman los bordes de las macromanzanas.

Reguladores hidráulicos. Depósitos de agua de medio y gran tamaño que poseen como objetivo principal la regulación de los excesos hídricos de la Ciudad generados por fuertes lluvias o crecidas del río.

Corredor Verde Urbano. Eje de circulación cuyo componente principal es el arbolado en calles o avenidas de ancho no menor a 20 m, con bulevares o separadores de vías con doble hilera de árboles, además del arbolado sobre veredas. Su función principal es la de conectar las reservas de biosfera y los corredores verdes regionales con las unidades espaciales sustentables urbanas, y a su vez estas entre sí. Se localizan en áreas de alta densidad edilicia y tejido consolidado, donde no hay disponibilidad de terrenos para la colocación de un parque lineal.

Corredor verde regional

Parque lineal compuesto por sectores con vegetación y arbolado de gran porte y sectores destinados al reposo y al recorrido del peatón y del ciclista. Conecta las grandes reservas naturales de escala regional, a partir del aprovechamiento de los cambios de uso de las estructuras de movilidad ferroviaria, automotor y de autopistas.

Unidades espaciales sustentables microurbanas Plazas de entre 1 y 5 ha, destinadas al uso cotidiano por parte de los residentes barriales ubicados dentro del área teórica de recorrido peatonal no mayor a 5 minutos (accesibilidad de 350 m con ajuste a la densidad de población). Su uso principal es la realización de actividades pasivas y del tipo contemplativo. Se incorporan en la trama urbana acompañando las vías de circulación y contribuyen a mejorar el microclima urbano, mitigar los efectos nocivos del ruido y minimizar la contaminación del aire.

Área de sustentabilidad hídrica: Formas de urbanización desarrolladas con equipamiento adecuado para recoger y aprovechar el exceso de agua, a fin de utilizarla para diferentes usos secundarios, como riego y refrigeración, entre otros.

Espacio público de producción de energías sustentable: Espacios públicos verdes que permiten el desarrollo de usos recreativos en mixtura con infraestructuras de producción de energías renovables.

Espacio público de logística regional sustentable: espacios que presentan una importante mixtura de usos, donde se combinan aquellos destinados a los equipamientos de logística y circulación portuaria, aeroportuaria y terrestre con usos públicos.

Espacio público de uso recreativo ribereño: áreas recreativas ubicadas en las zonas ribereñas de la Ciudad, que contemplan en su diseño al río como un valor agregado y sobre el cual proyectar espacios verdes.

Zona de edificación sustentable de alta densidad

Área de alta densificación edilicia y poblacional para la cual se contempla un crecimiento sustentable de la trama urbana, tanto en su componente edilicio como en los servicios para la población, entre los que se incluye el diseño de áreas verdes de mitigación novedosas, adecuadas a contextos de alta saturación edilicia y escaso espacio vacante, como ser principalmente techos y balcones verdes. Los techos verdes son indicados para áreas de gran compacidad, alta densidad poblacional y bajo porcentaje de suelo permeable.

Modelo Territorial, espacio público y nuevos nodos e hitos urbanos: *Recuperación del borde costero.*

Parques Públicos de Ciudad Universitaria: Creación del parque público más grande de las últimas décadas sobre la costa norte de la Ciudad de Buenos Aires. Este proyecto ha permitido recuperar varias hectáreas de superficie para el disfrute de todos los ciudadanos y dotarle a la ciudad de un nuevo modo de relacionarse con su geografía.



La ribera del Río de la Plata es el punto de convergencia de la cuadrícula urbana y donde se produce la intersección Ciudad-Río de la Plata. Es, por lo tanto, el principal elemento de nuestra geografía que se constituye como un nodo natural.

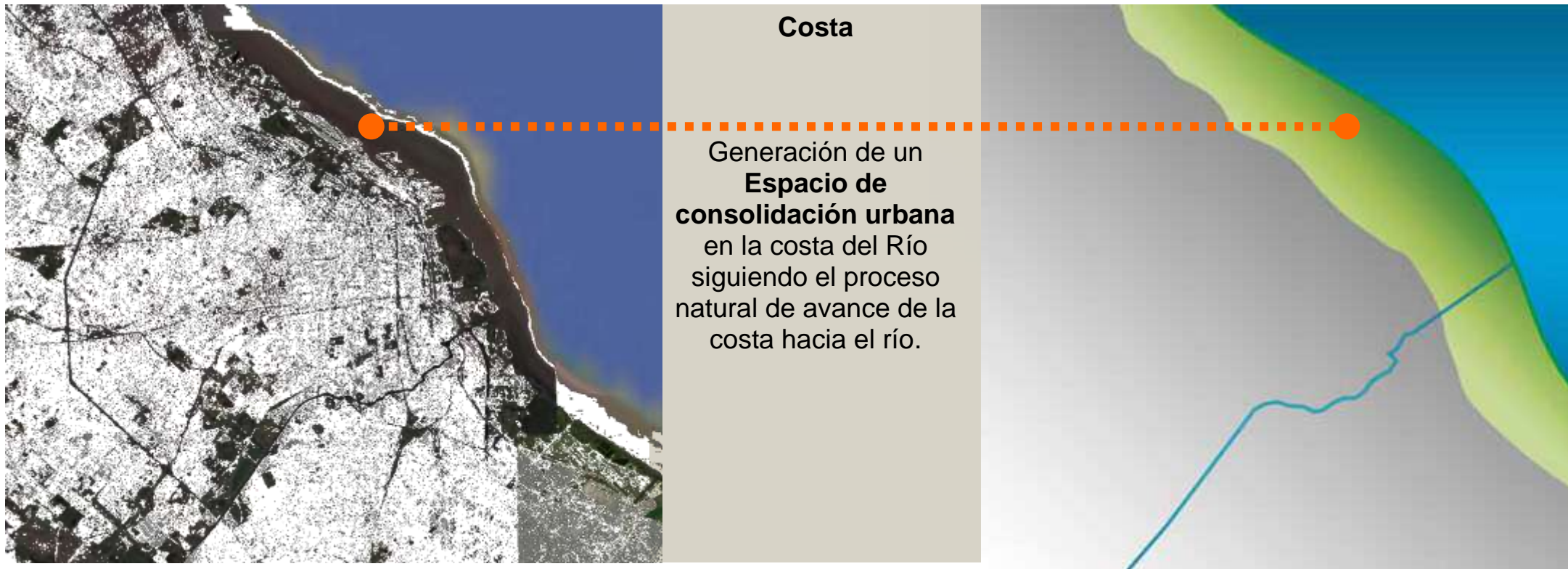
El Modelo Territorial: La Ciudad Deseada y la construcción de una nueva relación con el Río

¿Cuál es la relación más adecuada de Buenos Aires con el río y con sus cuencas?

El Río y las cuencas no han reconocido los límites impuestos por el hombre.

La frontera entre la Ciudad y el Río es engañosa, y la negación de su naturaleza como también el comportamiento de las cuencas afectadas por la excesiva urbanización ha implicado impactos sociales y económicos cuantiosos.

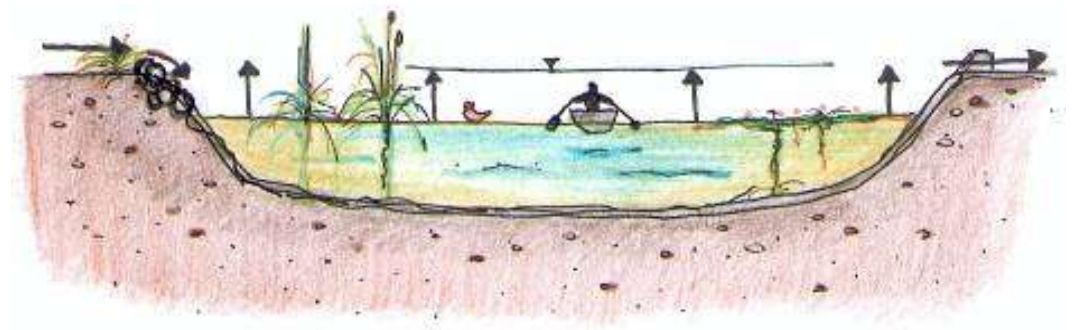
La coexistencia entre la Ciudad y el Río significa devolverle sus áreas de expansión y desborde y así reconocer su espacio vital para que la Ciudad pueda tener el suyo.



El paisaje de la futura costa asume la categoría de un sistema operativo topográfico, con funciones activas ambientales, hidráulicas, urbanísticas y sociales.

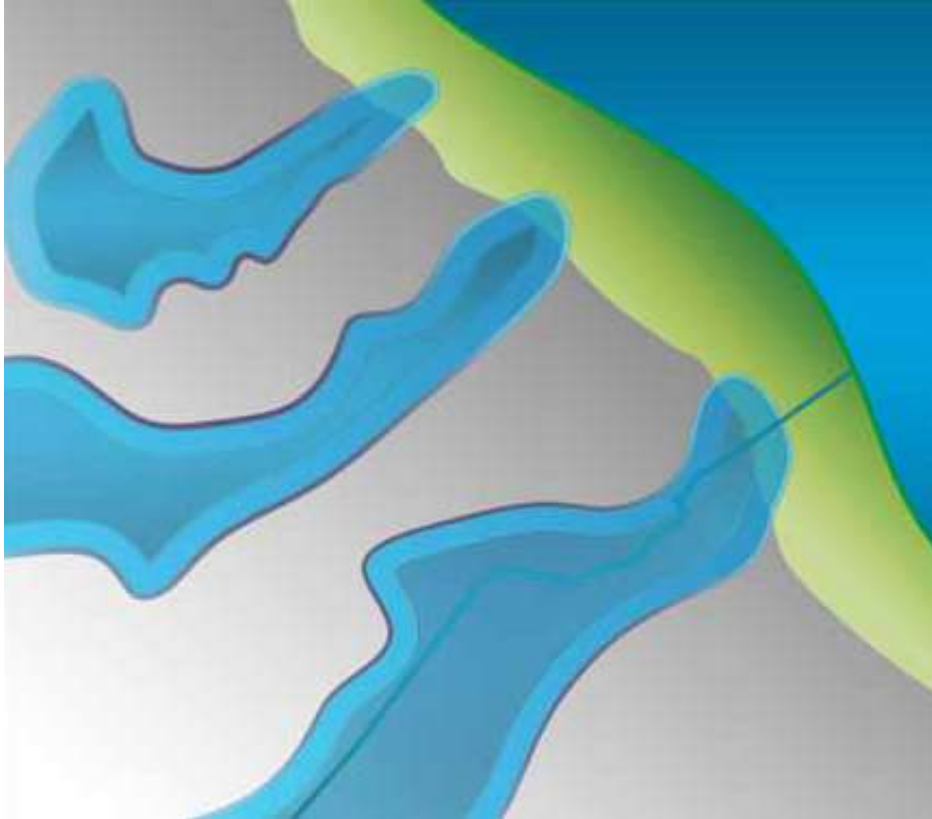
Soluciones técnicas que suman áreas de esparcimiento y amortiguación

Lagunas de retención para la mitigación del riesgo hídrico causado por sudestadas y exceso en el desagüe del agua de lluvia



La presencia de reguladores hidráulicos o lagunas de retención tienen por finalidad mitigar el efecto de los excesos hídricos de la Ciudad generados por fuertes lluvias o crecidas del río. Esta estructura hidráulica integra su función hidrológica con usos recreativos y deportes náuticos que potenciarán la costa como centralidad atractora destinada al esparcimiento, generando un espacio público en el cual los criterios ambientales se compatibilizan con beneficios sociales.

Las cuencas en el Modelo Territorial



Las áreas de sustentabilidad hídrica en la Ciudad, equipadas para coleccionar y reutilizar el exceso de agua en diferentes usos secundarios, como riego y el aseo urbano, permitirán reducir el consumo de agua potable para esos fines, y adicionalmente retardarán los importantes excesos hídricos causados por la recurrencia de fuertes lluvias disminuyendo el riesgo de inundaciones.



Modelo Territorial, espacio público y nuevos nodos e hitos urbanos: *construcción de corredores urbanos.*



Parquización de calles y avenidas

Se realizaron numerosas intervenciones en la vía pública con el objeto de constituir corredores verdes.

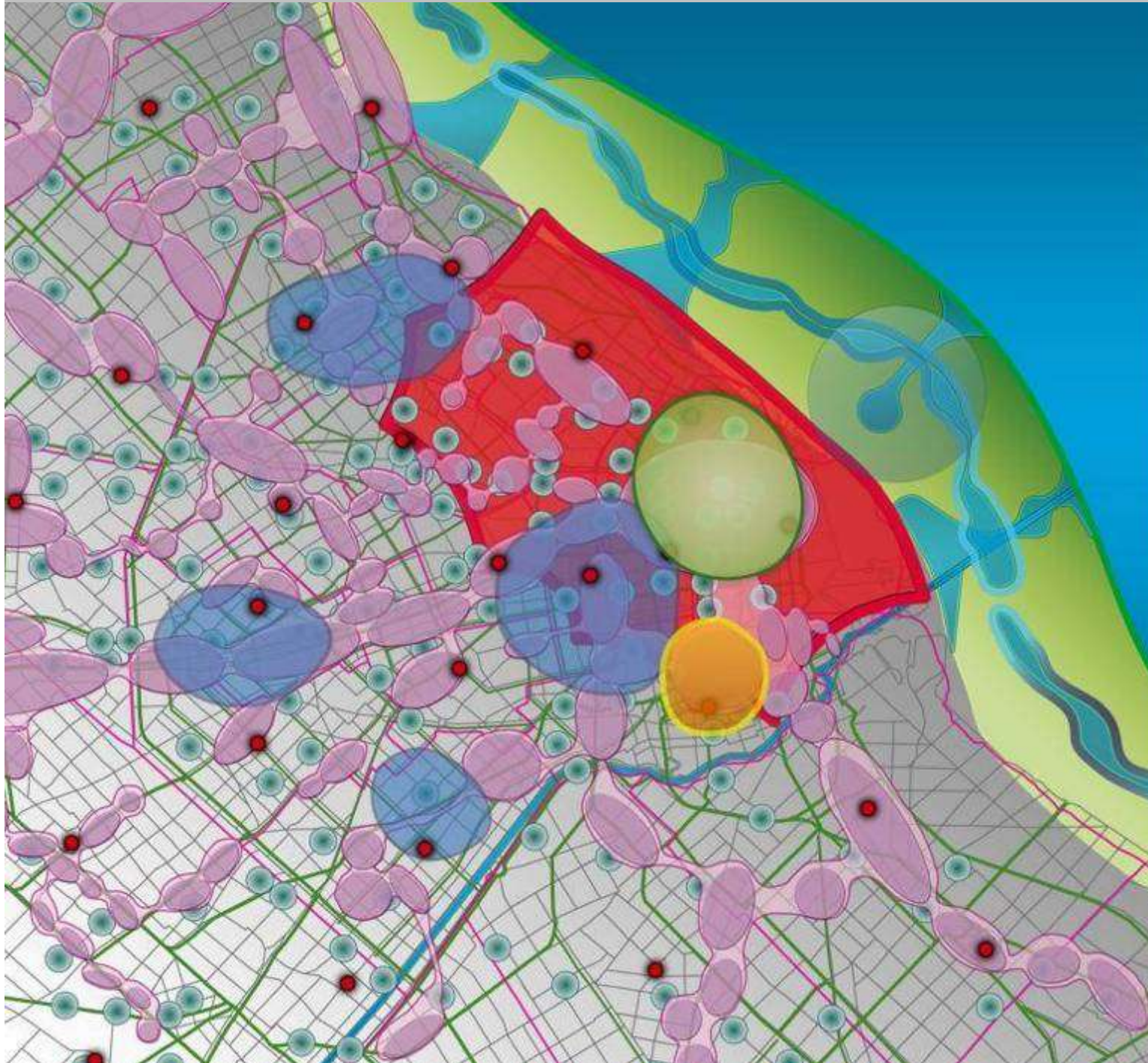
Los corredores verdes urbanos tienen la finalidad de brindar los servicios ambientales necesarios para contribuir a la mitigación de alguno de los problemas ambientales más relevantes (isla de calor, contaminación del aire, reducción de la escorrentía etc).

Así mismo, los corredores urbanos, tanto los de escala microurbana como los de escala urbana y regional, recuperan la noción de punto referencial.



Los corredores verdes conforman una red de arbolado que dotará al paisaje urbano de una estructura comprensible por toda la población e identificatoria de la ciudad, constituyéndose como verdaderos hitos urbanos.

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES



-  Unidad de sustentabilidad Básica.
-  Área de crecimiento urbano sustentable
-  Reguladores hidráulicos
-  Corredores verdes urbanos
-  Corredores verdes regionales
-  Jurisdicciones políticas
-  Centralidades políticas
-  Centralidad política Centro Cívico
-  Economías de aglomeración
-  Economías de aglomeración especializadas
-  Red de nodos de intercambio intermodal
-  Área central expandida
-  Área de prioridad peatonal
-  Centralidad de escala regional

El espacio urbano es resultado de la combinación de las actividades humanas localizadas y que requieren de la concentración para su desarrollo. Producto de procesos económicos, políticos, sociales e ideológicos surgen diversos centros urbanos de diferente tamaño y complejidad, que se encuentran vinculados entre sí y, con el medio físico mediante una estructura urbana determinada.

El concepto Estructura y Centralidad hace referencia a aquellos aspectos de la ciudad que constituyen los distintos tipos de redes y nodos que existen en ella y facilitan los diferentes flujos entre centros urbanos, destacándose las redes de transporte y los nodos comerciales.

La propuesta del Modelo Territorial para Estructura y centralidades está compuesta por los siguientes elementos:

Unidad de sustentabilidad básica. Es una reconfiguración de la trama urbana actual que busca definir unidades sustentables de hábitat urbano delimitadas espacialmente por una red de circulación primaria. Estas nuevas unidades poseen un tamaño mayor a las actuales manzanas, conteniendo ejes de circulación en su interior que priorizan la movilidad sustentable y el desarrollo de espacio público útil, desplazando la mayor parte del tránsito automotor a las vías de circulación primaria.

Jurisdicciones políticas. Jurisdicción de nivel comunal en la Ciudad de Buenos Aires y límites de partidos en el Área Metropolitana, zonas de influencia de las centralidades políticas y diversos niveles de aglomeraciones económicas.

Centralidades Políticas. Sedes políticas de las comunas, donde se desarrollan actividades administrativas y políticas de escala comunal, con la propiedad de generar economías de aglomeración que contribuyen a la concentración de diversas actividades económicas.

Centralidad Política Centro Cívico. Nueva Centralidad Cívica propuesta para el sur de la Ciudad, caracterizada por el traslado de un número importante de las funciones administrativas y políticas de la ciudad, actualmente dispersas en el Área Central.

Economías de aglomeración. Zonas de aglomeración de actividades económicas, caracterizadas por la complejidad, densidad y diversidad de rubros, importancia para el empleo, la atracción y las actividades urbanas.

Economías de especialización. Zonas de aglomeración de actividades con predominancia de rubros específicos, en los que se prioriza la generación de empleo local más que la diversidad de rubros.

Red de nodos de intercambio intermodal. Red de puntos de intercambio entre diferentes modos de transporte que se asocian a la presencia de actividades económicas, conformando centralidades de diversa escala y complejidad.

Área Central Expandida: Se trata del área central ampliada tanto física, tecnológica y funcionalmente, priorizando la vinculación con otras centralidades y corredores económicos. A su vez resulta importante pensar esta área adecuadamente articulada con las estructuras de conectividad internacional de la Ciudad.

Área prioritaria de movilidad peatonal: Se define un área en torno a la centralidad regional, donde la movilidad peatonal sea priorizada sobre modos de circulación menos sustentables, contribuyendo a la liberación de espacios públicos y a la disminución de la contaminación atmosférica y sonora.

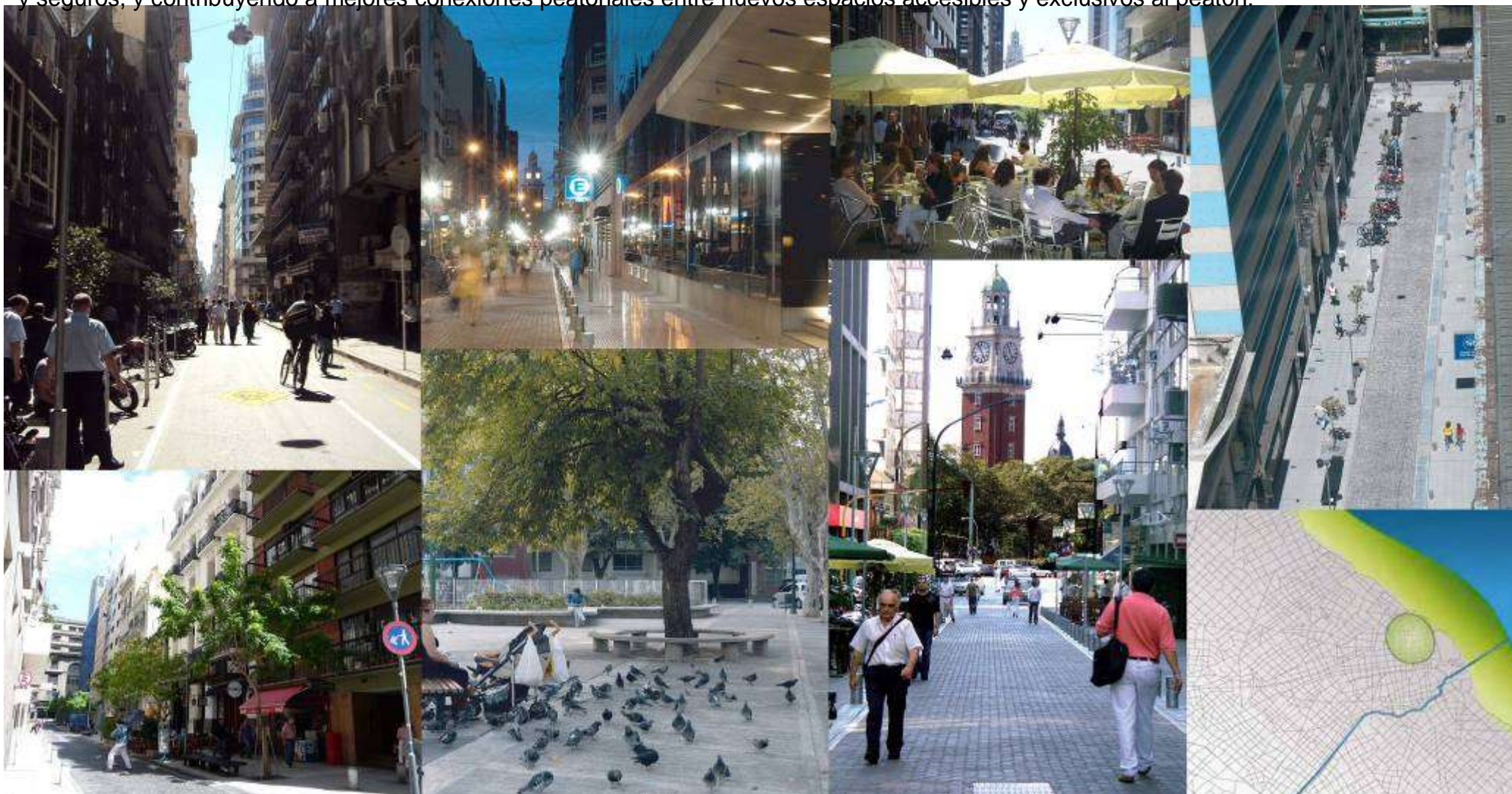
Centralidad de escala regional: Se trata de un área definida como una centralidad de nivel regional, que posibilita la conectividad a escala de hemisferio sur, utilizando infraestructura preexistente que posee la ciudad, permitiendo de este modo el flujo de bienes, información y recursos humanos.



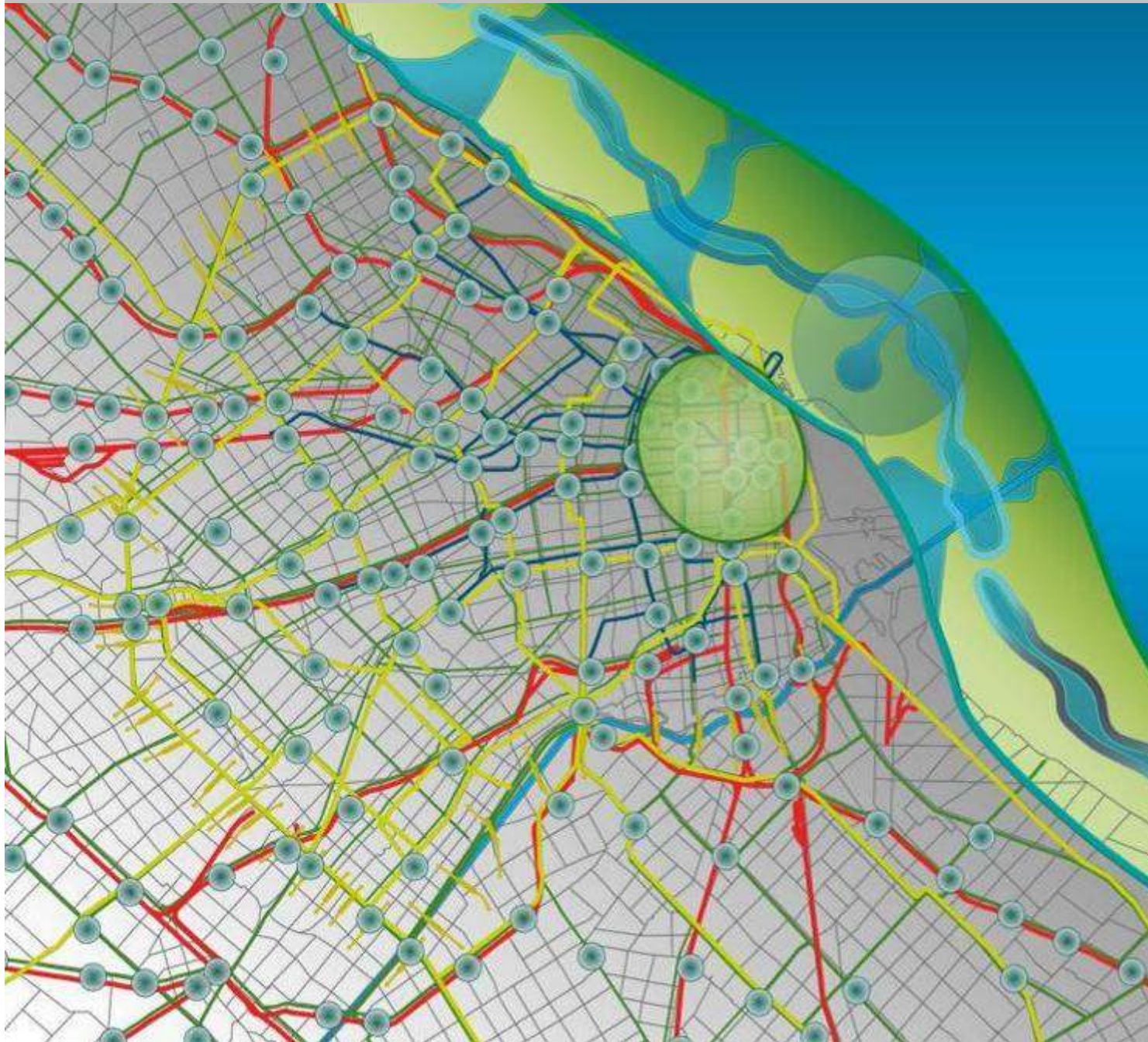
Conformación del Área Central de la Ciudad de Buenos Aires como una Unidad de Sustentabilidad básica







Modelo Territorial, estructura y centralidades y nuevos nodos e hitos urbanos: *Recuperación del espacio público para el peatón.*

Programa Prioridad Peatón: Busca generar nuevas posibilidades en el espacio público para el tránsito peatonal, y su recalificación integral, fortaleciendo la diversidad de actividades y promoviendo su recuperación funcional y social. Las intervenciones más significativas realizadas por la Dirección General de Planeamiento, fueron llevadas a cabo en las calles Reconquista y Suipacha. La iniciativa, por ahora focalizada en el área central, busca constituir a esta en una **Unidad de Sustentabilidad Básica**. La valorización de una red peatonal posibilita la creación de nuevos nodos de referencia espacial, en un ambiente más confortable para los recorridos peatonales, permitiendo desplazamientos más fluidos y seguros, y contribuyendo a mejores conexiones peatonales entre nuevos espacios accesibles y exclusivos al peatón.



TRANSPORTE Y MOVILIDAD



-  Red vial de circulación primaria
-  Área de crecimiento urbano sustentable
-  Reguladores hidráulicos
-  Corredores verdes urbanos
-  Corredores verdes regionales
-  Ferrocarriles urbanos de alta frecuencia
-  Red subterránea de circulación
-  Red de circulación de capacidad intermedia y alta velocidad
-  Red de conexiones metropolitanas
-  Red de nodos de intercambio intermodal
-  Área prioritaria de movilidad peatonal
-  Corredor de circulación costero
-  Nodo de logística regional

La movilidad permite a los ciudadanos el acceso a bienes y servicios y es dependiente de los factores estructurales que determinan las demandas de desplazamiento como la localización de áreas residenciales, centralidades económicamente productivas, patrones de consumo, o necesidades sociales como educación, salud y esparcimiento.

La Estrategia propuesta en el Modelo Territorial promueve el cambio necesario hacia un modelo más eficiente que responde con pautas de sustentabilidad a la necesidad económica y social de incrementar la vinculación territorial con nuevos modos de circulación, incorporando alternativas tendenciales de recorridos a través de una malla que refuerza la conexión plurimodal.

Las estrategias de movilidad se vincularán en los próximos 50 años, a uno de los principales retos de la sostenibilidad urbana como será evolucionar hacia modelos de movilidad de bajo consumo de energías fósiles. En ese contexto, la movilidad sostenible implica garantizar que los futuros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo los impactos negativos la congestión urbana, la producción de gases de efecto invernadero, contaminación acústica, contaminación atmosférica, que afectan las condiciones del espacio público, la calidad de vida, y por lo tanto la percepción del paisaje urbano general de la Ciudad.

La propuesta del Modelo Territorial para Transporte y Movilidad está compuesta por los siguientes elementos:

Red de ferrocarriles urbanos de alta frecuencia: Red de ferrocarriles metropolitanos de alta frecuencia y velocidad posible a partir de nuevas infraestructuras y transformaciones tecnológicas, que permitan la eliminación de conflictos modales con el ferrocarril como barrera urbana.

Red subterránea de circulación: Red de circulación subterránea extendida, que contemple todas las ampliaciones proyectadas y aprobadas, así como otras a estudiar y proponer, y modalidades diferentes al metro. Se caracteriza por su transversalidad.

Red de circulación de capacidad intermedia y alta velocidad: Amplia red de buses u otros medios de alta velocidad y capacidad intermedia, generada a partir de una baja inversión fija, alta flexibilidad de recorridos y diseño, que admiten revisiones y correcciones posteriores. Se incluye en esta red modos preexistentes pero de similares características, como el premetro.

Red de conexiones metropolitanas: Intervenciones urbanas que permiten alcanzar conexión plena con el resto del Área Metropolitana a partir de diferentes infraestructuras.

Red de nodos de intercambio intermodal: Es una red de puntos donde se conectan diferentes modos de transporte permitiendo el transbordo de pasajeros. Esta red posee una fuerte impronta descentralizada, posible a partir de la ampliación de modos de circulación rápidos y sustentables por toda la Ciudad, y ya no solo en el Área Central. Estos nodos confieren accesibilidad, cobertura y eficiencia a la red pública.

Área prioritaria de movilidad peatonal: Se define un área en torno a la centralidad regional, donde la movilidad peatonal sea priorizada sobre modos de circulación menos sustentables, contribuyendo a la liberación de espacios públicos y a la disminución de la contaminación atmosférica y sonora.

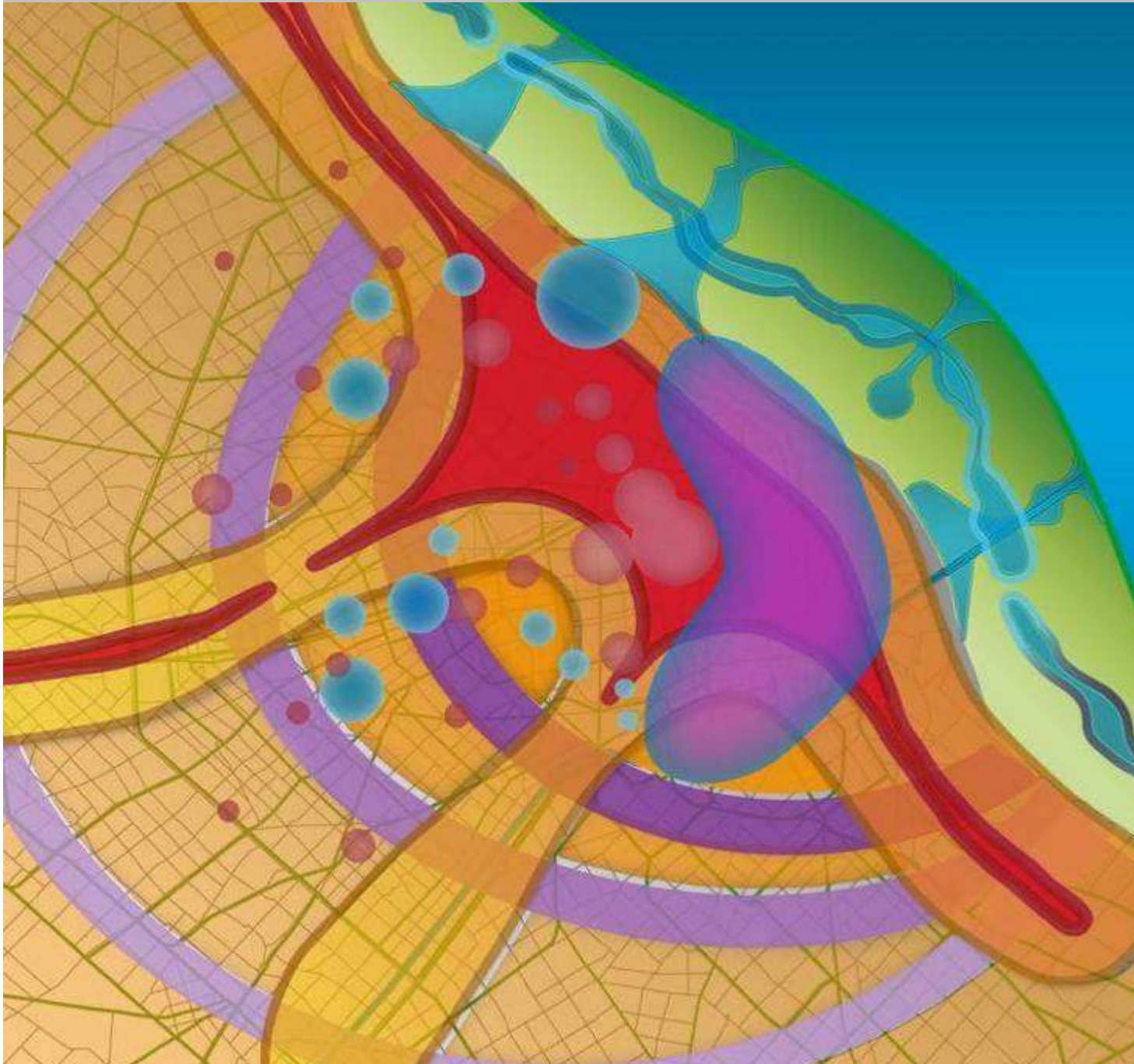
Corredor de circulación costero: Es un corredor de circulación que contiene diversos modos de transporte y cuyo diseño y funcionamiento se encuentra asociado a las demandas de movilidad de nivel metropolitano y a los usos ribereños.












Nodo de logística regional: Área definida como una centralidad de nivel regional, que posibilita la conectividad a escala de hemisferio sur, con la materialidad de infraestructuras aeroportuaria, portuaria, cargas y pasajeros terrestres, y las condiciones de recepción financiera y de recursos humanos. Se caracteriza por poseer una importante mixtura de usos, donde se combinen espacios destinados a los equipamientos de logística y



Programa Movilidad Sustentable. El programa busca revertir la tendencia de predominio del automóvil en la ciudad, mediante su reordenamiento y mediante la aplicación de nuevos conceptos y criterios de movilidad. Su objetivo principal es mejorar la calidad ambiental y de vida de la población. El reordenamiento del tránsito, el incentivo del transporte público y la priorización del peatón, conllevan una revalorización del paisaje urbano.

HÁBITAT Y VIVIENDA



-  Red estructural de macromananzas
-  Área de crecimiento urbano sustentable
-  Reguladores hidráulicos
-  Corredor verde urbano
-  Corredor verde regional
-  Zona de consolidación edilicia de alta densidad
-  Zona de consolidación edilicia de media densidad
-  Corredor transversal de densificación
-  Área de patrimonio urbano
-  Área de protección patrimonial
-  Área de patrimonio monumental
-  Área de patrimonio morfológico sustentable de alta densidad
-  Área de patrimonio morfológico sustentable de media densidad
-  Área de patrimonio morfológico sustentable de baja densidad

El concepto de hábitat y vivienda hace alusión a las condiciones ambientales y sociales adecuadas para acoger actividades humanas en un espacio determinado y, por lo tanto, de la consecución de la habitabilidad. El modelo Territorial propone una nueva concepción de la habitabilidad que establezca dichas condiciones desde los objetivos de la sustentabilidad. Lograr la consecución de las condiciones de habitabilidad y su conservación en el tiempo, requiere la utilización de variados recursos y la integración de diversas áreas temáticas, como son: los espacios verdes existentes y planificados, el espacio público, las diferentes tipologías edilicias, la morfología de las manzanas, la proporción de espacio construido y permeable, la compacidad, la configuración urbana preexistente y la accesibilidad a los servicios de transporte e infraestructura de toda la población.

En el Modelo Territorial se considera a la manzana como unidad primaria de configuración del tejido urbano y por lo tanto, capaz de estructurar los diferentes elementos urbanos en aras de conseguir las condiciones ambientales apropiadas. A partir de esto, se propone la utilización de criterios morfológicos que guíen los procesos de densificación estructural y consideren tanto las características funcionales, ambientales y morfológicas de la ciudad en la escala urbana, como las particularidades de las diferentes zonas y barrios.

La propuesta del Modelo Territorial para Hábitat y Vivienda está compuesta por los siguientes elementos:

Red estructural de Unidades de Sustentabilidad Básica: Reconfiguración de la trama urbana actual para definir unidades sustentables de hábitat urbano delimitadas espacialmente por una red de circulación primaria. Estas nuevas unidades o macromanzanas, están conformadas por un conjunto de manzanas actuales, conteniendo ejes de circulación en su interior que priorizan la movilidad sustentable y el desarrollo de espacio público útil, desplazando la mayor parte del tránsito automotor a las vías de circulación primaria.

Corredor verde urbano: Conjunto de ejes de circulación en los cuales se genera espacios verdes compuestos por arbolado lineal en calles y avenidas de ancho no menor a 20 metros, con bulevares y/o separadores de tránsito.

Zona de consolidación edilicia de alta densidad: Zona caracterizada por corredores territoriales de densificación edilicia, que partiendo de una zona común en torno al Área Central, se desarrollan hacia la periferia de la Ciudad.

Zona de consolidación edilicia de media densidad: Parte de la progresiva disminución de la densidad edilicia, desde los corredores de alta. Indica un cambio progresivo de la trama urbana desde los sectores más consolidados hacia los de menor densidad.

Corredor transversal de densificación: Zonas de crecimiento a partir de una lógica distinta de consolidación urbana, como un elemento conceptual, dinámico y no totalmente fijo en el territorio.

Área de Patrimonio Urbano: Área localizada en el centro y sur de la Ciudad cuyas características patrimoniales en conjunto con su dinámica económica y edilicia propician la conservación.

Área de Protección Patrimonial: Zonas específicas del territorio de la Ciudad con particularidades asociadas al valor histórico, simbólico y edilicio que se insertan en la trama urbana.

Área de Patrimonio Monumental: Áreas puntuales o edificios de valor patrimonial debido a su riqueza histórica, sus características arquitectónicas destacables o alguna característica singular que lo transforma en un objeto urbano de valor monumental para toda la sociedad.

Área de Crecimiento morfológico sustentable de alta densidad: Áreas de alta densidad, donde la densificación y transformación edilicia es la máxima posible contemplando las diferentes morfologías barriales a fin de no desconfigurar el hábitat urbano preexistente.

Área de Crecimiento morfológico sustentable media densidad: Áreas de media densidad, donde la densificación es menor debido, principalmente, a que la morfología preexistente es de menor intensidad, por lo que las transformaciones son de menor impacto territorial.

Área de Crecimiento morfológico sustentable de baja densidad: Áreas de baja densidad, de mayor lejanía al centro y a los corredores de densificación donde la morfología urbana de tipo “barrial” pone límites a los procesos de densificación, permitiendo una importante conservación del patrimonio morfológico de estas áreas.

Revitalización de entornos urbanos: A través de la creación del nuevo Código Morfológico, el Modelo Territorial propone nuevas normativas que valoricen los aspectos que sean identitarios de un entorno urbano y no favorezca la destrucción de áreas características en mano de la especulación inmobiliaria.



Conservación de las
morfologías
características

Valoración de las
características
ambientales

Valoración del perfil
urbano

Refuncionalización
de viejas estructuras

PATRIMONIO URBANO



-  Red estructural de macromananzas
-  Área de crecimiento urbano sustentable
-  Reguladores hidráulicos
-  Corredor verde urbano
-  Corredor verde regional
-  Área de patrimonio morfológico sustentable de alta densidad
-  Área de patrimonio morfológico sustentable de media densidad
-  Área de patrimonio morfológico sustentable de baja densidad
-  Edificios de protección monumental
-  Área de patrimonio urbano
-  Área de protección patrimonial
-  Área de patrimonio monumental

En el contexto de la Ciudad Deseada el Patrimonio es la Ciudad en su conjunto: la Ciudad Existente, la Ciudad Histórica, la Ciudad Transformada, su protección y puesta en valor implican principalmente el desarrollo urbano con criterios morfológicos que contemplen la integración de todas las ciudades a través del espacio público recalificado, en un contexto que incorpore la mixtura de usos.

El objetivo se refuerza con el desarrollo de áreas de Patrimonio Monumental, caracterizadas por la protección de edificios o ámbitos de fuerte singularidad arquitectónica, histórica o simbólica.

La propuesta del Modelo Territorial para Patrimonio Urbano está compuesta por los siguientes elementos:

Área de patrimonio morfológico sustentable: Áreas que contemplan el desarrollo urbano, configuradas a partir del crecimiento en ciertos corredores, respetando la morfología patrimonial y los servicios urbanos existentes en las diferentes partes de la Ciudad. Son espacios donde la densificación y transformación edilicia contempla el patrimonio, las morfologías barriales y el desarrollo de infraestructuras de servicios que garanticen el crecimiento urbano sustentable.

Área de patrimonio urbano: Zona ubicada tendencialmente al centro y sur de la Ciudad, con características históricas, morfológicas, físicas y culturales que le otorgan gran valor patrimonial.

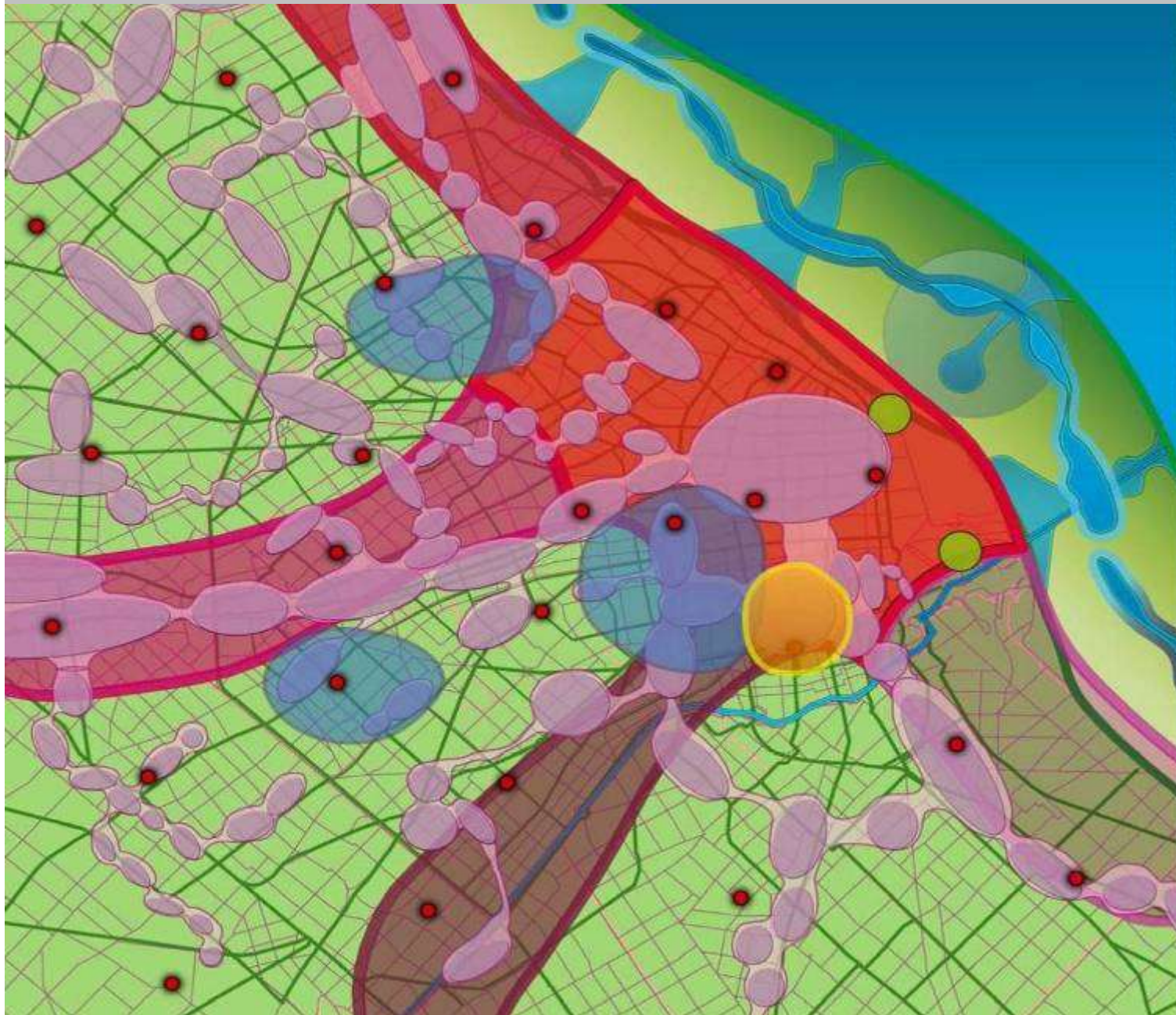
Área de protección patrimonial: Zonas específicas y lugares puntuales con particularidades asociadas al valor histórico, simbólico y edilicio que se insertan en la trama urbana, y que actualmente están protegidas por normas de protección particulares.

Área de patrimonio monumental: Edificios que forman parte del patrimonio de la Ciudad de Buenos Aires, de valor histórico, monumental y/o simbólico que están actualmente protegidos por normas de conservación y mantenimiento de distinto nivel.



El concepto de patrimonio urbano en la Ciudad Deseada, refiere más que a la pieza arquitectónica puntual y aislada, al sistema conformado por el parque edilicio y los espacios urbanos de la *ciudad existente*, como la síntesis patrimonial de los procesos sociales, históricos, culturales y constructivos cuyas características generan valor patrimonial para toda la sociedad. Desde este enfoque, la futura densificación y crecimiento de distintas áreas en la *Ciudad existente* promueven la rehabilitación patrimonial y morfológica y la puesta en valor, a través de la recualificación de los espacios urbanos y la conformación de nuevos hitos.

PRODUCCIÓN Y EMPLEO



-  Corredores comerciales barriales
-  Área de crecimiento urbano sustentable
-  Reguladores hidráulicos
-  Corredores verdes urbanos
-  Corredores verdes regionales
-  Jurisdicciones políticas
-  Centralidades políticas
-  Centralidad política Centro Cívico
-  Economías de aglomeración
-  Economías de aglomeración especializadas
-  Área central expandida
-  Corredor de servicios
-  Corredor comercial
-  Corredor productivo
-  Corredor sur
-  Zonas económicas de baja intensidad
-  Centralidad de escala regional

El Modelo Territorial plantea un desarrollo económico distribuido equitativamente en el territorio, garantizando la inclusión social y territorial de toda la población, en una relación de retroalimentación permanente con el desarrollo urbano. La sustentabilidad económica de una ciudad está asociada a la diversificación de sus actividades y de sus centros económicos: a mayor diversidad, mayor capacidad de adaptación a las alteraciones del contexto social, político y económico.

La propuesta del Modelo Territorial para Producción y empleo está compuesta por los siguientes elementos:

Centralidades políticas: Zonas de influencia de las centralidades políticas, economías de aglomeración y economías especializadas de carácter diverso.

Economías de aglomeración: Zonas de aglomeración de actividades económicas, caracterizadas por la complejidad, densidad y diversidad de rubros, importantes para el empleo, la atracción y las actividades urbanas.

Economías de aglomeración especializadas: Zonas de aglomeración de actividades con predominancia de rubros específicos, en los que se prioriza la generación de empleo local más que la diversidad de rubros.

Área central expandida: Área Central ampliada tanto física, tecnológica y funcionalmente, con el objetivo prioritario de impulsar la máxima vinculación con otras centralidades y corredores económicos.

Corredor de servicios de alta intensidad: Aglomeración de servicios desarrollada hacia el norte del Área Central.

Corredor comercial: Corredor económico, preferentemente de orientación comercial y de servicios, ubicado en el eje oeste de la Ciudad. Esta aglomeración comercial tiene la propiedad de articular diversas centralidades de menor escala como los corredores comerciales de escala barrial y diversos puntos de economías de aglomeración.

Corredores comerciales de escala barrial: Pequeñas aglomeraciones comerciales, en mixtura con otros usos, destinadas exclusivamente a la satisfacción de la demanda barrial. Se desarrollan principalmente en torno a ejes de circulación de variada importancia.

Corredor productivo: Corredor desarrollado teniendo en cuenta la importante presencia de actividades productivas y tecnológicas en el sur de la Ciudad.

BUENOS AIRES 2060

Nuevos contratos naturales

La Ciudad Deseada y Sustentable será más densa y la naturaleza tendrá más presencia.

La ciudad no puede considerarse solamente como una realidad edificada, ya que implica imbricaciones físicas y contextuales estrechamente ligadas al metabolismo edilicio y por extensión también urbana.

Por lo tanto, una nueva relación entre ciudad y naturaleza es necesaria, porque los efectos de la urbanización en el territorio constituyen hoy una cuestión decisiva en el desarrollo sustentable para Buenos Aires.

En el pasado la ciudad se fundamentaba en que el territorio podía regenerarse a sí mismo. Sin embargo los precarios equilibrios entre el ambiente construido y su soporte no podrán sustentar el crecimiento futuro sin impactos con altos costos sociales, económicos y ambientales.

El Modelo Territorial busca plantear una nueva cultura urbana donde se puedan desarrollar conjuntamente áreas naturales y densidades para responder a las necesidades reales de crecimiento futuro.

Nuevas naturalezas: lo edilicio como nuevo soporte del verde urbano

La dualidad artificial - natural desaparece. Los paisajes de la naturaleza pueden ser tanto naturales intocados, como artificiales, el soporte ambiental hoy absorbido y subsumido por la urbanización, es recuperado, y nuevos paisajes “naturales” pueden originarse artificialmente.

La naturaleza se extiende más allá del suelo soporte y posibilita entender la riqueza de los cambios de nivel como manera de percibir la ciudad. Una cubierta verde, instalada en una ciudad mediante suaves pendientes y una topografía diversa llena de visiones cambiantes pueden poner de manifiesto toda la riqueza de la arquitectura circundante. El edificio es a la vez envolvente y soporte natural.

Una cubierta ecológica, una fachada verde o energéticamente productiva, o bioclimática es reflejo de la actividad interior y de la que participa toda la organización del edificio.

La reformulación de la función del suelo

La urbanización es un hecho que transforma el suelo natural de una manera irreversible.

El paisaje en el modelo territorial implica la posibilidad de superar las relaciones clásicas entre suelo y urbanización, y la definición convencional del suelo como algo delimitado, estable, horizontal, determinado y homogéneo, soporte de la urbanización.

El suelo puede transformarse de elemento pasivo a un campo activo y mutante.

Los futuros proyectos de superficie redefinen el suelo como un elemento activo destinado no solamente a contener mayor superficie de áreas verdes, sino también a cumplir funciones técnicas ambientales, conteniendo y regulando los excesos hídricos, depurando aguas, regulando climas, o conteniendo funciones logísticas en niveles subterráneos de la ciudad a fin de despejar y liberar el suelo a nivel 0 para el dominio de los espacios públicos. El suelo ya antropizado, artificializado en el pasado deja de ser el soporte para convertirse en otra piel activa de la ciudad.

The image features a complex, abstract graphic design. It consists of a dense network of overlapping circles and lines of varying sizes and shades of gray. The background is a light gray grid. The circles and lines are arranged in a way that suggests a city's infrastructure or a natural landscape's patterns. The overall effect is a layered, textured composition.

BUENOS AIRES 2060
METROPOLIS PAISAJE NATURALEZA
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO
SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO
GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
Buenos Aires, 2011