

13 PREMI  
SCA CPAU  
DE ARQUI  
TECTURA

CPAU Consejo Profesional  
de Arquitectura y Urbanismo

Sociedad Central  
de Arquitectos

200 AÑOS  
BICENTENARIO  
ARGENTINO

WORKSHOP

PUERTO DE  
BUENOS AIRES;  
**IDEAS PARA  
EL FUTURO**

mathías klotz/eduardo rojas/  
jorge iribarne, coordinadores



Los puertos han dado origen a muchas ciudades y han sido la clave de su crecimiento y desarrollo. La ciudad de Hong Kong, por ejemplo, surge y prospera como resultado de su magnífica bahía y excepcional localización para el comercio en el sudoeste asiático. Muchas otras ciudades comparten esas características en los cinco continentes (Hamburgo, Nápoles, Cartagena de Indias, Santos, Sydney, Nueva York, San Francisco, por nombrar algunas). Ese es ciertamente el caso de Buenos Aires cuya fundación y desarrollo están íntimamente ligados a su puerto.



Tanto que el puerto de Buenos Aires se traslade a una nueva plataforma logística al sur de la ciudad como que parte de la carga actual del puerto sea absorbida por otros puertos a lo largo del sistema marítimo-fluvial de Río de la Plata y el puerto de Buenos Aires se especialice en algunos rubros (turismo y transporte de pasajeros) el cambio ofrece una oportunidad para replantear la relación de la ciudad con el puerto. Asimismo, plantea la necesidad de resolver el conflicto de uso de suelo generado por la Villa 31 asentada en ese lugar. Con el cambio de uso del puerto una parte importante del centro de la ciudad —las tierras del puerto, el Retiro y sus áreas circundantes— sufrirían una transformación muy profunda en su uso y morfología urbana. Como toda transformación urbana, las consecuencias de las decisiones de hoy marcarán por muchas décadas el desarrollo de la pieza urbana que constituye el puerto y su entorno. Lo que sea en el futuro esa parte de la ciudad dependerá en gran medida de lo que imaginemos hoy. El futuro hay que imaginarlo para que se haga realidad. Sin embargo, lo que imaginemos tiene que estar dentro de lo posible lo que a su vez está determinado por las características del territorio y por el uso que podemos hacer de él.



Pocos equipamientos reflejaron de manera tan nítida las aspiraciones de la Argentina del Centenario como su orgulloso Puerto, o quizás, con mayor precisión, sus Puertos. El primero, el viejo Madero inaugurado en 1890 y construido a imagen y semejanza del de Londres, inició su progresivo abandono a los pocos años de su habilitación, reemplazado por el Puerto Nuevo, según diseño del Ing. Huergo, abierto a la inmensidad del Río de la Plata. Como en la mayoría de las grandes ciudades, su crisis es la de los accesos saturados y también la de bloquear en una longitud considerable el contacto de la ciudad con el agua. El proceso de reconversión de Puerto Madero está casi finalizado. Si analizamos lo ocurrido desde Barcelona a New York o Hamburgo, podemos visualizar un futuro a 25 o 30 años en el que la mayor parte del actual Puerto, con la probable excepción de las instalaciones destinadas a cruceros y un área limitada para contenedores, sea reemplazado por un sistema integrado por Rosario, Zárate y La Plata, en el que participen tanto la Nación como la Ciudad y las Provincias involucradas.

A lo largo de estos años, distintos concursos se ocuparon de Puerto Madero, Retiro y la Dársena Norte, ninguno del actual Puerto. Es probable que su reemplazo se lo perciba como excesivamente lejano, ajeno a los problemas cotidianos de la Ciudad. Pero es precisamente por eso que podemos darnos el lujo de comenzar a proyectar ese escenario, quizás no tan distante.

Como punto de partida en este viaje al futuro incluimos en la presentación dos planos del área. Su situación actual –desde la Villa 31 hasta las caravanas de camiones y la contaminación del agua– la refleja sin complejos la imagen satelital tomada del Google Earth. El pasado que pudo ser, el plano del sector incluido en el Plan de Estética Edilicia de 1925. El futuro es una página en blanco, provisoriamente a cargo de los proyectistas que participen en el Workshop.

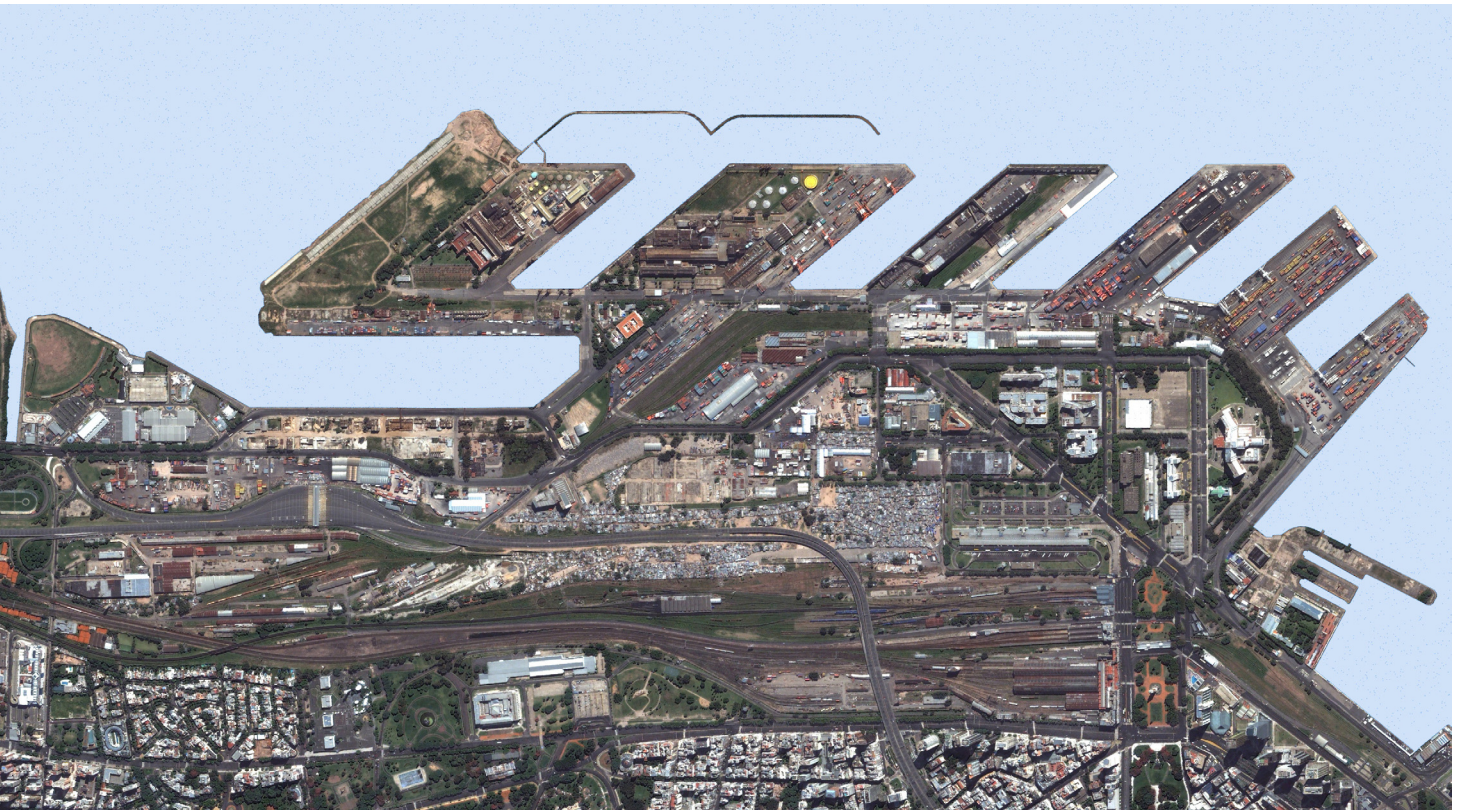


## Área del trabajo



El área específica es la actualmente ocupada por el Puerto Nuevo de Buenos Aires, desde Dársena Norte hasta la calle Salguero, incluido el sector denominado Antepuerto, incluida la Av. Antártida Argentina, tomando como límite oeste la Autopista Illia.

Por tratarse de un proyecto de ideas para el futuro, pueden formularse modificaciones en un espacio más amplio, que llegue hasta las Avenidas del Libertador y Córdoba, hacia el O y S respectivamente. En este segundo sector se deben tomar en consideración las posibilidades reales de cambio de la trama vial, el tejido y los equipamientos existentes.



## Lugares de trabajo:

**CPAU | Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo:** 25 de Mayo 482, CABA

**MArq | Museo de Arquitectura:** Av. Del Libertador 999, CABA.

**Participantes:** Podrán inscribirse arquitectos graduados en los últimos 5 años con título de Facultades de Arquitectura –públicas o privadas– del país y estudiantes que cursen los 2 últimos años de la carrera en esas mismas instituciones.

**Comité de Selección:** Estará integrado por los arqs. Mario Boscoboinik, Carlos Pisoni y Jorge Iribarne. Evaluarán y seleccionarán a los participantes en base a los antecedentes presentados, hasta un máximo de 40 inscriptos.

**Preinscripción:** Se realizará desde el 25 de junio al 30 de julio. Se deberá presentar vía web la ficha de preinscripción, curriculum vitae y trabajos realizados.

**Inscripción:** El 16 de agosto el Comité de Selección informará a los preinscriptos la posibilidad de inscribirse en forma definitiva. Ésta cerrará el 27 de agosto.

**Modalidad de trabajo:** En equipos de hasta 3 personas.

**Desarrollo del trabajo:** Se prevén 4 encuentros preparatorios, a cargo del coordinador local, arq. Jorge Iribarne; con la presencia de invitados especiales y teleconferencias con los arqs. Mathías Klotz y Eduardo Rojas.

El Taller Intensivo de Proyecto, estará dirigido por los arqs. Klotz y Rojas.

**Presentación de los trabajos:** Se entregará una Carpeta A3 con la propuesta y soporte electrónico. Las escalas se establecerán un vez acordada la dimensión.

**Jurado:** Estará integrado por los arqs. Mathias Klotz, Eduardo Rojas, Jorge Iribarne, Mario Boscoboinik y Carlos Pisoni.

**Premios:** Los equipos ganadores recibirán órdenes de compra en Librería Concentra.

**1° Premio:** Una orden de compra de \$1000.-; **2° y 3° Premio.** Una orden de compra de \$500.- para cada uno de los equipos.

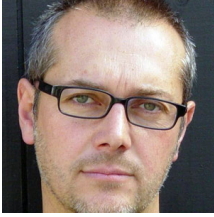
**Derecho de Inscripción:** Estudiantes: \$100; Arquitectos: \$200; que se abonarán una vez aceptada la solicitud de preinscripción y antes del 27 de agosto. Si el postulante es socio o matriculado de alguna una de las entidades que organizan el Premio, abonará el 50% del arancel; si lo es de ambas, será gratuito.

## Cronograma:

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 25/06 al 30/07                   | Preinscripción de aspirantes a participar del workshop.                                 |
| 02/08 al 13/08                   | Trabajo del Comité de Selección.  |
| 16/08 al 27/08                   | Notificación a los aspirantes sobre los resultados e inscripción definitiva al workshop |
| Martes 31/08,<br>18 hs           | Inicio del workshop en el CPAU  |
| Miércoles 8,15 y<br>22/09, 18 hs | Elaboración del programa y avance de trabajos en el CPAU.                               |
| Viernes 24/09 al<br>viernes 1/10 | Workshop intensivo en CPAU  |
| Sábado 2/10 al<br>lunes 4/10     | Finalización del trabajo intensivo y entrega de los trabajos en el MArq.                |

---

## Los Coordinadores



**Mathías Klotz** / Arquitecto, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1991. Decano de la Universidad Diego Portales en Santiago de Chile. Ha dictado clases y conferencias en universidades, y su obra ha sido expuesta en múltiples lugares, entre ellos el MOMA de Nueva York, el Reina Sofía, Madrid, GA Gallery, "Projects", Tokyo, Japón, GA Gallery, Emerging Generation, Tokyo, Japón, Proyecto Cipea China. Sus proyectos van desde la vivienda hasta escenografía y planificación urbana. Entre las publicaciones se destacan dos monografías de la Editorial Gustavo Gili en España (1997-2004), una de ARQ en Chile (2004) Editorial Mondadori, Electa, en Italia (Nov 2005). Ha sido 2 veces finalista del premio Mies Van der Rohe, Ganador de bienales en Chile (1998, 2000), y del premio Borromini para menores de 40 años, en Italia (2001). Actualmente desarrolla proyectos en Chile, España, la Argentina, Uruguay, Líbano, China e Italia.



**Eduardo Rojas** / Arquitecto Universidad Católica de Chile. M.Phil en Planificación Urbana y Regional por la Universidad de Edimburgo en el Reino Unido, MBA con concentración en Finanzas por la Universidad Johns Hopkins de los Estados Unidos y Diploma en Gestión Ambiental del Centro de Estudios Industriales de Ginebra, Suiza. Especialista Principal en Desarrollo Urbano. Trabaja en el Banco Interamericano de Desarrollo desde 1989 en préstamos y cooperaciones técnicas de vivienda, desarrollo municipal y urbano. Sus responsabilidades actuales incluyen la formulación de estrategias y políticas y la investigación y diseminación de buenas prácticas en el sector urbano incluyendo la reforma del sector vivienda, vivienda para hogares de bajos ingresos, preservación del patrimonio urbano y programas integrados de desarrollo urbano.



**Jorge Iribarne** / Buenos Aires, 1945. Arquitecto UBA. Es Profesor Titular Regular de Arquitectura FADU-UBA; fue Secretario Académico y Subsecretario de Posgrado FADU-UBA; jurado en concursos docentes en la FAU Rosario. Entre 1973 y fue etario de Obras Públicas y Urbanismo, San Fernando; entre 1996 y 2002, miembro del Consejo Asesor de Planificación Urbana, Buenos Aires. Ocupó cargos directivos en la SCA, integró los Colegios de Jurados y Asesores de Arquitectura y Planeamiento SCA y el Comité Editorial Revista de la SCA entre 1995 y 2006. Ha obtenido premios en concursos nacionales, y distinciones por obras, entre ellas en el Premio Anual SCA CPAU en 1989 y 1991.



# Programa General<sup>1</sup>



**Configuración del área:** Se caracteriza por la presencia mayoritaria de infraestructuras de servicios, sobre todo transporte público y puerto, completada con edificios públicos: hospitales, tribunales y correo, entre otros, localizados en función de la disponibilidad de parcelas de grandes dimensiones. Entre la Av. del Libertador y Puerto Nuevo se suceden, sin comunicación entre sí, la parrilla de vías y las Terminales Ferroviarias, la Autopista Illia, flanqueada en ambas manos por la Villa 31 y 31bis, el sector de edificios públicos y depósitos portuarios, la Av. Antartida Argentina y el inicio de Costanera Norte, que marcan el límite del Puerto. La presencia hacia el norte del Aeroparque, con sus cabeceras en proceso de expansión y hacia el sur de la zona de transferencia de transporte público de Retiro y la Terminal de Omnibus, marcan los límites de una de las zonas más complejas y con mayor potencial de la ciudad.

Cabe señalar que más allá de los trabajos en curso, el Aeroparque quizás cumpla su ciclo simultáneamente con el Puerto, en ese plazo hipotético de 25/30 años, por lo que la superficie liberada –y la simultánea complejidad del tema– se acrecentarían, aspecto que no forma parte de este simulacro de proyecto urbano.

En este panorama inevitablemente esquemático, surgen dos aspectos sustantivos para el proyecto: la accesibilidad del sector y los posibles programas a localizar.

**1. Accesibilidad:** Es uno de los aspectos más problemáticos, tanto para el actual puerto como para las futuras localizaciones. Actualmente, su vinculación con la ciudad consolidada, con un borde definido por las avenidas de Libertador y Figueroa Alcorta, se verifica en sus cabeceras. En la sur, a partir del eje Alem/ Alicia M. de Justo y su continuación, previa articulación en la zona de Retiro, en Antartida Argentina. En la norte, desde la calle Salguero, que alcanza la finalización de sector de depósitos portuarios, pasando bajo puentes ferroviarios de exiguas dimensiones, como las de su calzada.

Atravesar una parrilla ferroviaria de grandes dimensiones no es fácil. La mejor opción, casi imposible en este caso, es que los trenes lleguen al centro de la ciudad bajo nivel. La segunda, hoy más posible, es que algunas plataformas elevadas –no meros puentes que la gente raramente utiliza– las atraviesen, solución que implementó con éxito Estocolmo. Los puntos más probables por su localización y la tierra disponible son la calle Tagle frente ATC, la Av. Pueyrredon y la 9 de Julio. La intersección de estas estructuras con la Villa 31, permitiría emplazar equipamientos públicos que contribuyan a su proceso de urbanización e integración.

Futuras ampliaciones de la red de subterráneos permitirán, a partir de un buen transporte público de superficie, abastecer el sector del puerto recuperado, con un probable sector de cruceros, así como Ciudad Universitaria y Aeroparque.

Superficies importantes de calzada subutilizadas en la Av. Antártida Argentina y Retiro, posibilitan mejorar la circulación, reformular el área de transferencia de transporte y proponer espacios públicos de calidad.

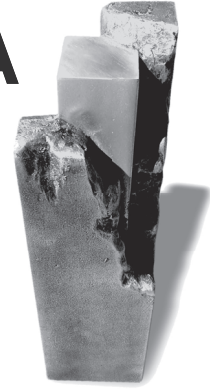
**2. Programas y actividades:** La vieja teoría de las tipologías asume que esas configuraciones, los edificios que las albergan, en definitiva, sobreviven largamente los usos originales. Es parcialmente cierto, de lo contrario las ciudades vivirían procesos ininterrumpidos de demolición. En otros casos, sin embargo, actividades de escala y complejidad creciente no pueden alojarse en esas construcciones, dando lugar a nuevos tejidos que, si la sensatez y un poco de suerte acompañan, coexisten con la ciudad tradicional. Es así posible imaginar programas y escalas de intervención adaptables a la ciudad de los próximos 30 años. El soporte de esta hipótesis es la definición del espacio público, del transporte y de la infraestructura de servicios. A modo de ejemplo y como ha ocurrido en otros desarrollos en áreas portuarias, se pueden prever acuarios y centros de investigación sobre el agua y sus recursos, favorecido por la cercanía de Ciudad Universitaria; áreas de exposiciones y ferias, vinculados sobre todo con la antigua actividad portuaria y lugares de reunión masivos que no existan en la ciudad. Para asegurar la vitalidad del sector es imprescindible incorporar vivienda permanente y transitoria así como estructuras de uso mixto, adaptables a los cambios que ocurrirán. En cualquier hipótesis, el espacio público y la accesibilidad tienen que ser el eje de la propuesta, así como la incorporación efectiva de las villas a la ciudad.

**3.** En un estudio real, sería imposible obviar la **visión completa de Buenos Aires y su región**, así como la ponderación de que parte de esa inversión no debería radicarse en otras zonas más desfavorecidas, para promover su crecimiento.

**4. Preservación:** Si bien el carácter del proyecto no permite un estudio de las construcciones existentes o la incorporación de valiosos trabajos en el área, no se puede ignorar la presencia de la Usina Eléctrica, casi una catedral como la que en Londres alberga la Tate Modern, ni los gigantescos elevadores de granos, verdaderos íconos de nuestro patrimonio portuario e industrial.

<sup>1</sup> El Programa General mismo podrá ser modificado a partir de las contribuciones de los inscriptos en el workshop.

# PREMIO SCA CPAU DE ARQUITECTURA 2010 | Edición del BICENTENARIO



200 AÑOS  
BICENTENARIO  
ARGENTINO

## PATROCINANTES



Librería Concentra  
Esquina del Arquitecto