

## Paper 20 – Relación Puerto Ciudad – Puerto Buenos Aires

Administración General de Puertos S.E.  
(Arq. Julieta A. Fernandez, Arq. Sebastián P. Vanzillotta, Téc. Daniel Martin,  
Ing. Marcelo Peyregne)

Email: [svanzillotta@puertobuenosaires.gob.ar](mailto:svanzillotta@puertobuenosaires.gob.ar)

### ABSTRACT:

El objeto del trabajo tiene como finalidad exponer los lineamientos y proyectos que se vienen gestando desde la Administración General de Puertos en pos de mejorar la relación con la Ciudad a nivel urbano, de usos, de accesos, conectividad, de equipamiento y sustentabilidad, fundamentando la importancia y ventajas que el mismo posee no solo sobre la Ciudad, sino también a nivel Nacional y Regional.

El trabajo de estudio incluye una breve introducción acerca del origen e historia del Puerto Buenos Aires hasta la situación actual y futura.

Se expresan los diferentes proyectos urbanísticos que desde la Administración General de Puertos se vienen desarrollando sobre terrenos portuarios y puntos estratégicos con el objeto de mejorar la interrelación entre el Puerto y la Ciudad. Se incluyen proyectos edilicios, paseos públicos y de equipamiento.

Se describe la situación actual y futura de los accesos tanto ferroviario como de camiones al Puerto Buenos Aires incluyendo las Obras del Nuevo Acceso Ferroviario Norte y el Proyecto del Nuevo Paseo del Bajo, fundamentando la importancia de mantener una red vial activa de ingreso al Puerto.

Ello aplica también a los proyectos que orientan a una evolución de un Puerto Sustentable, amigable con el medio ambiente y el habitante de la Ciudad, incorporando mejoras tanto en infraestructura propia como de terceros, a nivel de terminales, concesiones y permisos de uso.

Se demuestra la relevancia que tiene Puerto Buenos Aires, los fundamentos claves para promover su expansión hacia el río y su modernización con el objetivo de no perder su posición de Puerto hub regional. El ahorro en logística, de transporte y beneficio medio-ambiental que se produce por su localización estratégica en la Ciudad.

## 1 INTRODUCCIÓN

El Puerto de Buenos Aires es parte de nuestra identidad, de nuestra historia, de nuestra existencia. En el Diccionario de la Real Academia Española (DRAE) de 1884 ya aparece la palabra porteño, que se define como "Natural del Puerto de Santa María". Pero el Puerto de Buenos Aires no solo es nuestro pasado sino también nuestro presente y futuro.

La Ciudad de Buenos Aires y su Puerto son una unidad indivisible, y ahí radica la importancia en la planificación de su relación.

Pensar mudar un Puerto de Buenos Aires activo, en el corto y mediano plazo en un contexto de País con un gran déficit de infraestructura parece inviable, además de no existir antecedente en el mundo de relocalización o reconversión de un puerto en plena operatividad.

Los dos grandes desafíos que el Puerto Buenos Aires debe enfrentar son la concreción de su ampliación y el mejoramiento de su relación con la Ciudad.

No se puede pensar en el crecimiento de una Ciudad, País o Región sin el crecimiento del puerto, que genera actividad económica, puestos de trabajo y es el vínculo comercial directo con el mundo. Tampoco se puede pensar en una Ciudad donde el Puerto le genere conflictos de accesibilidad, conectividad contaminación no controlada y degradación de los espacios "intermedios" que deben usarse de amortiguación entre ambos.

Es por todo lo comentado la importancia de este trabajo exponiendo los lineamientos que desde el Puerto de Buenos Aires se vienen adoptando en pos de mejorar la relación entre el Puerto y la Ciudad.

## 2 HISTORIA DEL PUERTO BUENOS AIRES

Toda la historia de nuestro País transcurrió alrededor de la importancia de los muelles porteños. Desde la pre-colonia hasta la formación de la República, el Puerto de Buenos Aires es la causa y el efecto de esta historia, la Ciudad se fundó por y para el río y vivió desde sus orígenes a causa del río y por su posición en él.

Desde su fundación, Buenos Aires utilizó el "Riachuelo de los Navíos" para el desembarco de mercaderías, que por cierto se realizaba de una manera muy modesta: fondeados los barcos, los botes acercaban a los pasajeros y mercancías hasta la orilla, ya que no existía muelle. Buenos Aires era, paradójicamente, una ciudad portuaria sin puerto.

*"...El río es demasiado bajo, los botes no pueden acercarse, no hay muelle, y el medio inventado de desembarque es muy original. Carretillas tiradas por caballos penetran en el río con el agua hasta el eje, y allí reciben a los pasajeros..."*

En 1855 se produce la inauguración del primer muelle de pasajeros en el entonces denominado Bajo de La Merced. En este muelle atracaban los lanchones de alije y transbordo desembarcando el pasaje con toda comodidad.

Era tan notorio el auge alcanzado por el Puerto de Buenos Aires que las autoridades nacionales construyeron dentro del área portuaria el edificio destinado a la Aduana, encargada a la sazón de las operaciones de manipuleo y almacenaje de mercaderías. El emplazamiento de esta llamada Aduana Nueva fue frente a la Plaza de Mayo, detrás del viejo fuerte. Desde el centro del edificio semicircular se proyectaba el espigón de madera, utilizado como muelle principal de pasajeros y carga, equipado con vías ferroviarias para el movimiento de zorras de transporte de carga entre el muelle y los almacenes.

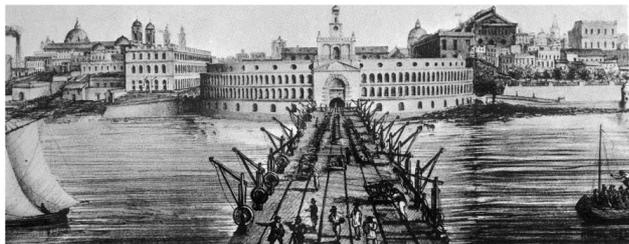


Figura 1: (Vieja Aduana Taylor con su muelle)

En 1872 se construyen el muelle y los depósitos Las Catalinas, en la bajada de las actuales calles Córdoba y Viamonte. Es entonces cuando, una vez resuelta la federalización de Buenos Aires, se acordó la necesidad impostergable de construir un puerto completo. En 1881 el ingeniero Luis Huergo presenta un original proyecto y un año después el comerciante Eduardo Madero expone el suyo. Se trata de dos propuestas muy diferentes, que representaban intereses contrapuestos y provocaron encendidas polémicas en la época.

El Plan de Huergo consistía en la construcción de dársenas abiertas o dentiformes desde el Riachuelo hacia el Norte, permitiendo ampliaciones futuras. El de Madero, en cambio, requería la construcción de una serie de diques cerrados, interconectados mediante puentes. En 1882, bajo la presidencia de Julio A Roca, el Congreso Nacional aprueba el proyecto de Madero, desestimando así el presentado por Huergo.



Figura 2: (Construcción de los diques de Puerto Madero)

La obras comenzaron en 1887 y finalizaron el en 1898. Sin embargo, en menos de una década las instalaciones portuarias evidenciaron sus limitaciones, cuando el fuerte crecimiento del intercambio comercial las volvió claramente disfuncionales, poniendo de manifiesto el tiempo y los recursos desperdiciados.

Entre 1911 y 1925 comenzó a construirse el Puerto Nuevo, basado en la propuesta inicial de Huergo, el cual una vez en funciones fue relegando al diseñado por Madero a actividades cada vez más periféricas, hasta quedar definitivamente obsoleto.

El Puerto de Buenos Aires se había convertido en el mayor Puerto de América Latina.



Figura 3: (Puerto Nuevo 1939)

El diseño general del Puerto actual no difiere mucho del constituido hace cien años, con lo cual cabe preguntarse, no será la hora de encarar las obras necesarias para estar a la altura de las circunstancias y los tiempos que corren, que permitan la entrada de los nuevos buques de diseño, que se amplíen las áreas logísticas ganando superficie de relleno sobre el río, que mejore la relación del Puerto con la Ciudad y el compromiso por el medio ambiente. Precisamente eso es lo que desde la Administración General de Puertos se intenta impulsar desde estos últimos años.

## 3 PROYECTOS

### 3.1 Nuevo Acceso ferroviario Norte

El objeto de la obra denominada “Nuevo Acceso Ferroviario Norte a Puerto Buenos Aires”, es permitir el acceso directo al Puerto Buenos Aires desde las vías principales de las líneas Mitre y San Martín (trocha ancha) a la altura del empalme Ugarteche, ubicado a 250 metros aproximadamente al sur de Av. Sarmiento y asimismo facilitar el acceso y operación en ese sector de las formaciones de carga del Ferrocarril Belgrano Cargas (trocha angosta), por el acceso Junín (Av. Ramón S. Castillo y Calle 12, a la altura del edificio de la ex ENCOTEL) a las Parrillas ferroviarias 3 y 5 dentro de jurisdicción portuaria.

Este nuevo acceso se proyecta en reemplazo del que hoy se utiliza para el ingreso al área portuaria por la Parrilla Empalme Norte, tráfico que requiere el cruce de la Avenida Ramos Mejía y la calle San Martín en Retiro, con las complicaciones que de ello derivan para el tránsito urbano, o, como principalmente ocurre, el ingreso directo por camión a las Terminales Portuarias de los contenedores desde las playas de carga que dentro de Retiro tienen el concesionario ferroviario Nuevo Central Argentino (NCA) sobre Av. Del Libertador, y en Santos Lugares, el operador San Martín Cargas, con la inevitable ruptura de la carga, atravesando también un área urbana de denso tráfico y generando contaminación e inconvenientes a la movilidad de la ciudad.

La obra está prevista en el Estudio de Situación Actual y Futura de Puerto Buenos Aires aprobado por Resolución N° 67-AGPSE-2014 del 22 de agosto de 2014, que prevé la ampliación de terrenos portuarios continuando con el relleno al norte del Sexto Espigón y tiene por fin último incrementar el ingreso de cargas por este modo de transporte, a expensas de disminuir el flujo de camiones hacia el Puerto.



Figura 4: (Traza de la obra desde Empalme Ugarteche hasta portón Junín )



Figura 5 y 6: (Fotos de detalle Nuevo Acceso Ferroviario Norte)

### 3.2 Paseo del Bajo

El paseo del bajo, “ex Autopista Ribereña”, es un proyecto que viene desarrollando en la faz de proyecto AUSA con la participación de diferentes actores, incluyendo al Ministerio de Transporte, GCABA, AABE, Corporación Puerto Madero, la AGP S.E. etc.

El objetivo Principal de la ex Au. Ribereña era conectar mediante una vía rápida de tránsito liviano y pesado el sur con el norte, la AU. Buenos Aires – La Plata y la AU. 25 de Mayo con la AU. Illia. La indeterminación en la concreción de la obra a lo largo del tiempo además del crecimiento de la Ciudad y de la llamada “Villa 31” sumado a la gran cantidad de interferencias dificultaron su realización.

Actualmente la elección de la traza y el proyecto general parece definitivo. Se optó por separar el tránsito pesado del liviano generando una autopista para el pesado de 2+2, el cual se desarrolla parte en trinchera en la zona de Puerto Madero y Dársena Norte y parte en viaducto después del eje de la Plaza Canadá, mientras que el tránsito liviano se resolvió en un par vial de Avenidas donde Alicia Moreau de Justo canaliza el flujo Sur-Norte y Madero el Norte-Sur.

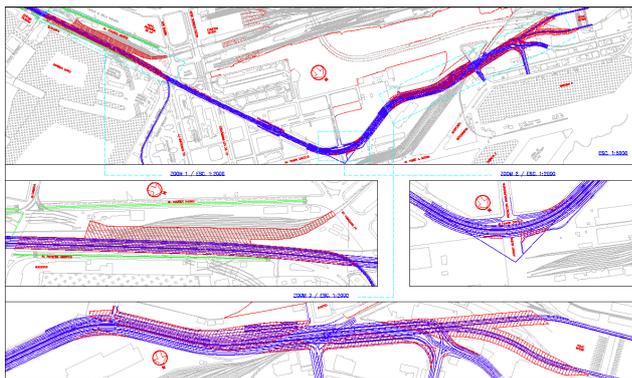


Figura 7: (Traza y afectaciones sobre terrenos de AGP S.E.)

Para la confección del proyecto se debieron tener en cuenta una cantidad importante de interferencias de las cuales muchas tienen incidencia directa sobre terrenos pertenecientes a la Administración General de Puertos. Es el caso de la parrilla ferroviaria de Empalme Norte, la cual será reducida en su extensión, por un lado por la geometría

propriadamente dicha del Paseo del Bajo y por otro, por el proyecto de torres que se estima implantar sobre la Avenida Madero denominado Catalinas II. Teniendo en cuenta que una formación ferroviaria completa de contenedores significa 120 camiones menos en la ciudad, es de vital importancia mantener la continuidad del funcionamiento de las parrillas tanto durante el proceso de las obras como luego de su finalización

Existen otros terrenos pertenecientes a la AGP S.E. llegando a la conexión con la AU. Illia los cuales serán afectados por la autopista en donde se desarrollan principalmente actividades conexas con la portuaria (Depósitos fiscales, etc.), por lo que es una premisa fundamental para el Puerto efectivizar algún tipo de compensación ya sea en infraestructura u obras relacionadas con la ganancia de zonas de relleno hacia el río.

Si bien parecería que el Paseo del Bajo está orientado a canalizar el tránsito de pesados del Puerto Buenos Aires, en la realidad no es tan así debido a que sólo el 20% de los camiones que circularán por la autopista tendrán como destino dicho Puerto, el resto estará representado por el tránsito pasante de camiones sin parada dentro del mismo.



Figura 8 y 9: (Renders “Paseo del Bajo”)

### 3.3 Apertura de calles, pavimentación y construcción del CTVP.

El Puerto de Buenos Aires viene realizando a lo largo de estos últimos años convenios con diferentes Organismos y Empresas con el objetivo de mejorar las condiciones de accesibilidad del Puerto y la Ciudad. En este sentido se ejecutaron obras junto con AUSA que incluyó el nuevo acceso de tránsito de pesados a la Au. Illia además de la pavimentación de Calle 13 en el sector de areneras (Dársena F). La readecuación del nudo Brasil en Puerto Sur que incluyó la pavimentación de la Calle Balbin y repavimentación de la Calle Rivas, además de la apertura de calle sobre la Av. Pedro de Mendoza, también se incluye la concreción del CTVP (control de tránsito vehicular portuario) el cual fue realizado en convenio con las Terminales Portuarias con el objetivo de sacar los camiones en espera de la Ciudad con proyección a crecer en el futuro próximo.



Figura 10: (Peaje pesados acceso Au. Illia )



Figura 11: (Pavimentación Calle 13)



Figura 12: (Apertura Av. Pedro de Mendoza)



Figura 13: (Pavimentación Calle Balbín)

### 3.4 Nuevo Centro de Monitoreo

El edificio está situado en una plazoleta entre la Estación Retiro y la Escuela Nacional de Náutica, en una intersección de transitadas avenidas. Debido a su implantación, el edificio puede ser observado desde distintos puntos de vista, por lo cual la volumetría se plantea como un juego entre los containers desfasados generando distintas perspectivas y siendo visualizado desde los puntos más transitados de la zona.

El edificio consta de dos plantas de tres containers cada una, ubicadas en distinto sentido dando la idea de ser independientes entre sí, vinculadas por medio de una escalera liviana. En planta baja se ubicaron el acceso y zonas de descanso y sanitarios para el personal, mientras que en la planta alta se

encuentran la sala de monitoreo, oficina y sala del servidor.

Ubicado sobre una plataforma de hormigón, da una sensación de liviandad de los containers al tener los extremos en voladizo. El acceso está intencionado por el volumen de la planta alta, el cual le da mayor presencia al edificio.

Para lograr la integración de los seis containers, se plantearon vigas y columnas metálicas en los sectores donde se realizan cortes de la chapa como refuerzos para la estructura propia de cada container. Se realizan aberturas de los containers, tanto para vincular los distintos sectores interiores como para vincular el interior con el exterior, según lo requiera cada uno de ellos. Es por eso que la planta baja tiene más aberturas para poder relacionar los sectores de descanso y el acceso al edificio con el sitio, mientras que en la planta alta las aberturas son de menor tamaño y en menor cantidad debido a que el sector de trabajo requiere menor cantidad de luz natural.

La idea es generar un edificio icónico del Puerto dentro de la trama urbana de la Ciudad, poniendo como objetivo principal constante la interrelación entre Puerto y Ciudad por eso la elección del uso de contenedores para su materialización. El mismo albergará todo el sistema de monitoreo del Puerto Buenos Aires mejorando el control y la seguridad dentro de Jurisdicción Portuaria y zonas aledañas



Figura 15 y 16: (Renders)

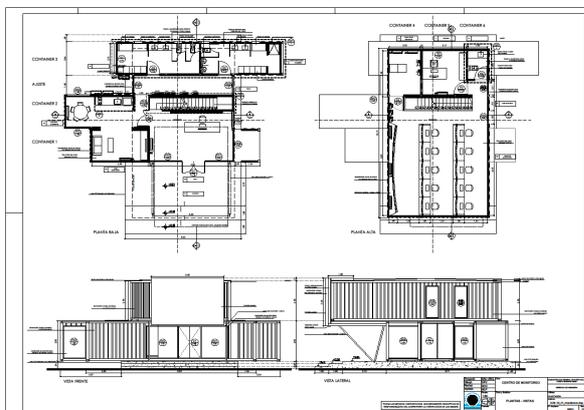


Figura 14: (Plantas y secciones)



Figura 17 y 18: (Exterior-Interior de la obra)

### 3.5 Paseo Areneras

La zona a intervenir se encuentra delimitada por la Margen Oeste de Dársena F, Calle 13, Calle 12 y Av. Ramón Castillo, tomando como eje Sur-Norte de los mismos el que sigue la Avenida Rafael Obligado y los Sectores de Calle 13 que correspondan.

El objetivo principal del anteproyecto que se propone consiste en la puesta en valor tanto del sector donde operan las Firmas areneras como el del perímetro lindante a dicha Dársena. Teniéndose siempre como premisa que todos los trabajos que se proyecten tiendan a efectuar la creación de una conexión directa con la zona de Costanera Norte.

De esta manera se intenta generar una vinculación entre el uso del espacio público y la actividad portuaria que desarrollan las areneras sobre ese sitio. Un espacio que funcione como fuelle entre la ciudad y un Puerto Buenos Aires en actividad, un espacio que sea transitado y disfrutado por sus habitantes.

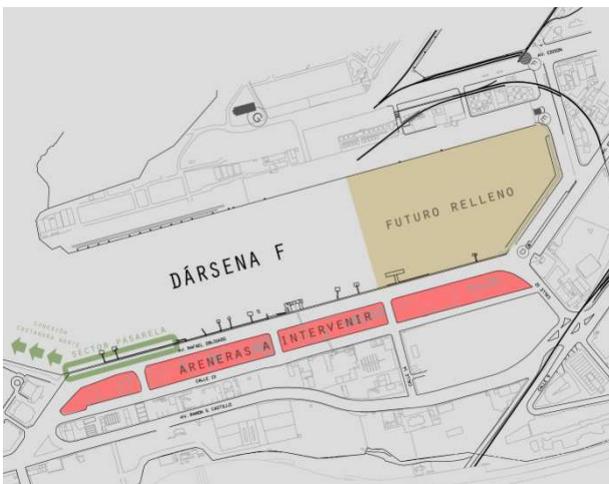


Figura 19: (Zona a intervenir sobre Dársena F)

El anteproyecto contiene los siguientes puntos a tratar:

#### Sector Areneras:

Las inversiones necesarias en este sector deberán estar a cargo de las mismas areneras y la AGP.S.E.

De acuerdo a lo propuesto se deberán realizar los trabajos necesarios para que cada Firma arenera que opera en el sector cuente con una decantadora propia y adecuada al

volumen manipulado, evitando con su materialización el vertido de arena sobre la Dársena F y los consecuentes embancamientos que ello provoca. Asimismo se deberá prever la instalación de bocas de muestras que permitan a futuro realizar el monitoreo de las aguas que son devueltas a la Dársena.

El reacondicionamiento y puesta en valor de los edificios existentes lindantes a la Av. Rafael Obligado y Calle 13 comprenderá la reparación de los revoques, carpinterías y vidrios. Se fomentará el trabajo de muralistas urbanos sobre las fachadas a intervenir intentando generar sobre estas instalaciones un polo de atracción visual, artístico y público que cambie la fisonomía de la zona.

Se deberán efectuar la totalidad de veredas en hormigón peinado sobre la Av.

Rafael Obligado y Calle 13, contemplando las entradas de camiones a las propias areneras, incluyendo una modulación de vegetación a lo largo de toda la intervención, equipamiento urbano (bancos, iluminación, canteros, cordones, señalización etc.)

El anteproyecto incluye asimismo la recomposición de la línea municipal del sector a intervenir mediante la utilización de "cercos verdes" ordenando con ello el perfil urbano de la zona. Se plantea también la producción de fachadas verdes sobre algunos de los edificios comentados anteriormente con el objetivo de generar un espacio público más amigable con el medio ambiente.

Otros de los puntos a tener en cuenta es la refuncionalización de edificios que actualmente están en desuso o subutilizados por la areneras con fines tanto comerciales o recreativos para el público en general como así también para funciones propias de la operación de las Empresas del rubro. Es de vital importancia que todos los edificios sean identificados y mantengan un uso específico a lo largo del tiempo para evitar la degradación urbana del sector.

El Anteproyecto contempla también la puesta en valor de los elementos flotantes empleados (artefactos navales) para amarrar las embarcaciones y los avanzaderos de Hormigón Armado que se encuentran

actualmente en desuso como miradores públicos.



Figura 20: (Tratamiento sobre areneras)



Figura 21: (Tratamiento sobre areneras)

## Sector Pasarela Costera

Debido al reducido ancho que existe entre el New Jersey existente y el límite del agua, se decidió proyectar una pasarela metálica elevada a lo largo de todo el muelle que avanza sobre la dársena ganando superficie de paso. También se optó por generar salientes en algunos sectores generando espacios de estar-miradores con visuales hacia el espejo del agua y la actividad arenera que allí se desarrolla.

La pasarela tendrá una longitud aproximada de 225 metros con la posibilidad de seguir extendiéndose hacia el sur,

contemplando el futuro relleno y la conexión con el muelle existente hacia Costanera Norte.

La pasarela tomará diferentes alturas a lo largo de su recorrido las cuales serán salvadas con rampas de pendientes moderadas generando diferentes y mejores visuales hacia el río, despegándose de alguna forma del constante tránsito pesado que circula sobre la Avenida Rafael Obligado. Contará con un fuelle de vegetación entre el New Jersey y la pasarela existente reforzando esa idea.



Figura 22: (Pasarela sobre Dársena F)

## 3.6 Proyecto Malecón de Pescadores

El proyecto consiste en la construcción de una nueva estructura por sobre la existente en el Club de Pescadores ubicado en el Ante Puerto - Norte con una estructura de hormigón armado para los pilotes y emparrillado metálico para la losa, respetando el largo actual de 700 metros lineales y los 7 refugios de servicios, incluyendo expansiones y espacios de estar sobre el lado SUR hacia la reserva ecológica y manteniendo la línea Norte del límite del canal de acceso al Puerto.

También se genera un acceso peatonal directo desde la reserva ecológica convirtiendo el muelle en un paseo público además de conservar la entrada existente desde el club de pesca.

El nuevo muelle público permite visuales hacia el Puerto (norte), la Ciudad (oeste) y la reserva ecológica (sur), generando una verdadera conexión entre río Ciudad y Puerto, con posibles actividades flotantes conectadas al muelle.



Figura 23: (Vista general Dársena Norte)

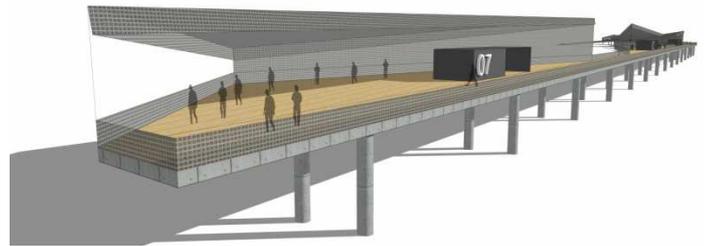


Figura 27: (Perspectiva remate)

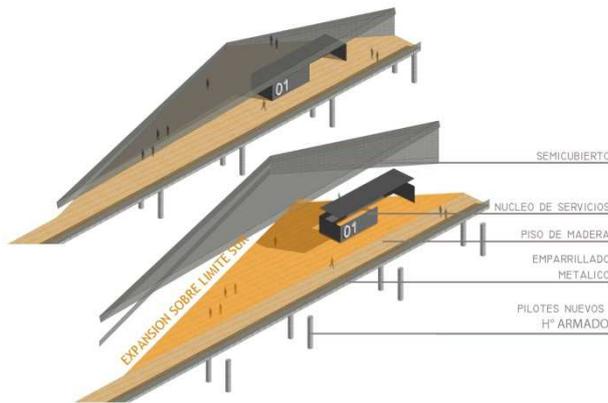


Figura 24: (Esquema de paradores)

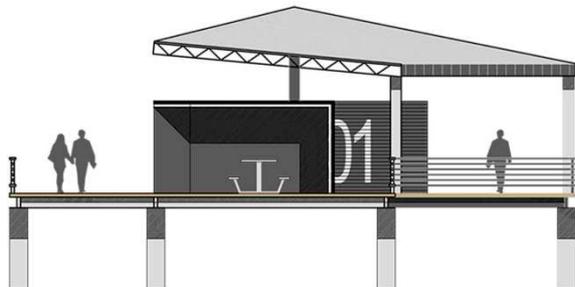


Figura 25: (Sección Muelle)

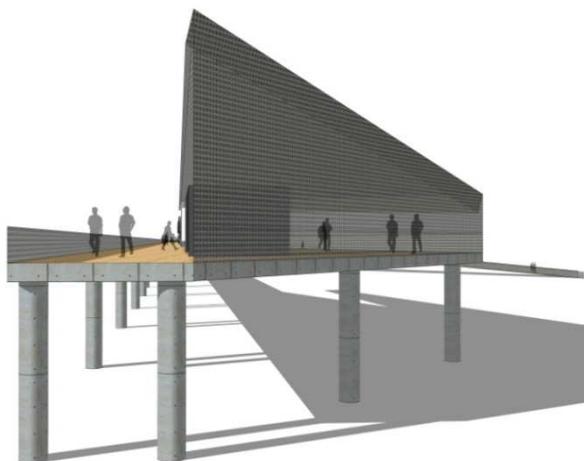


Figura 26: (Perspectiva acceso)

### 3.7 Proyecto Puesta en Valor Sección 7ma

Lugar estratégico por su impronta, su accesibilidad y su funcionalidad, ya que genera una de las mejores visuales hacia la Dársena Norte y el Antepuerto del Puerto Buenos Aires y da comienzo a una de las Avenidas más importantes de Buenos Aires como la AV. Córdoba. Desde allí radialmente empieza a conformarse Catalinas por un lado, y contrapuestos el Edificio Alas, el Edificio República y el Edificio Fortabat, como puntos referentes de la Ciudad y hacia el sur da comienzo el barrio de Puerto Madero.

La propuesta supone integrar urbanísticamente este espacio y su entorno inmediato manteniendo la condición portuaria a través de la Terminal Fluvial de Pasajeros y el desarrollo de áreas y espacios conectados con esa actividad.

La ejecución se viene realizando en tres etapas:

- Puesta en Valor del Ex Edificio de Bomberos. Superficie Intervenido 240 m<sup>2</sup> (obra finalizada).

La obra incluyó la remodelación de un edificio de la década del 60 en dos niveles, existente en estado de deterioro el cual fue reutilizado como sede la Gerencia de Organización y Sistemas.

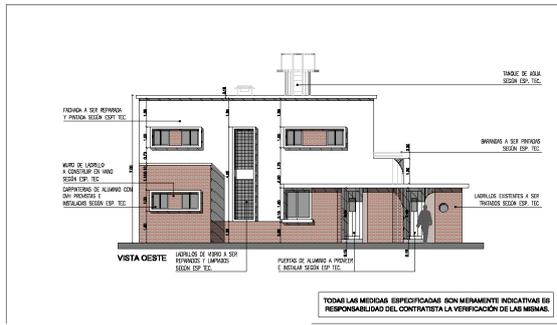


Figura 28: (Vista ex edificio de bomberos)

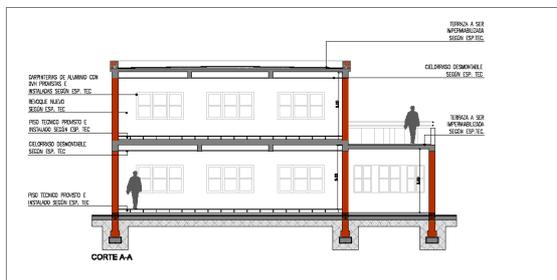


Figura 29: (Sección ex edificio de bomberos)



Figura 30 y 31: (Edificio antes y después)

- Revalorización espacio exterior. Superficie a intervenir 1.900 m<sup>2</sup>. (Obra en ejecución)

La propuesta incluye la demolición de todas las construcciones existentes, la nivelación y pavimentación de todo el terreno, la creación de cocheras, un nuevo cerco con garita de vigilancia y barrera, sistema de iluminación y barandas en todo su perímetro. El proyecto recupera las visuales hacia el río, la Dársena Norte y el Antepuerto generando un espacio de estar ameno y transitable.



Figura 32 y 33: (Espacio exterior Dársena Norte antes y en ejecución)

- Remodelación, refuncionalización y puesta en valor del Dock. Superficie a intervenir 4.000 m<sup>2</sup>. (Obra a ejecutar)

Se encuentra en estudio la refuncionalización de un sector no intervenido del dock de la Sexta Sección, contiguo a las instalaciones de Buquebus.

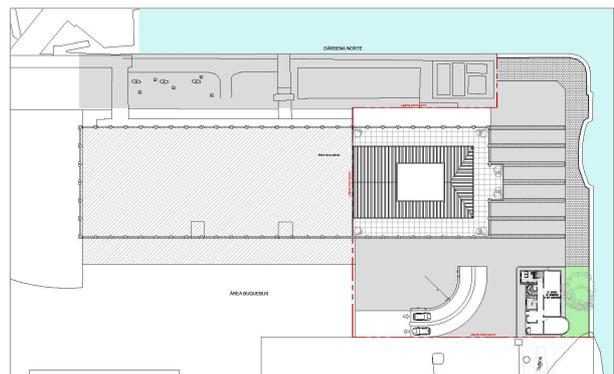


Figura 34: (Plano de Implantación)

### 3.8 Proyecto Sección 6ta

El objetivo principal del emprendimiento es generar un fuelle entre el Puerto operativo y la Ciudad, produciendo el menor impacto posible del perfil urbano y costero, donde el espacio público y privado convivan en total armonía, convirtiendo al proyecto en un verdadero paseo costero multifuncional, maximizando los espacios verdes y de recreación sin perder funciones propias del Puerto Buenos Aires. El ciudadano podrá observar el antepuerto, sector donde los grandes buques portacontenedores con los remolcadores que lo asisten realizan la maniobra de acceso al Puerto Buenos Aires.

El proyecto se encuentra implantado sobre la Dársena Norte Sección 6ta dentro de la jurisdicción de Puerto Buenos Aires con un área total de terreno a intervenir de 11.310 m<sup>2</sup>, limitando al Sur con terrenos de la Corporación Antiguo Puerto Madero, hacia el Oeste con la exclusiva de ingreso a los Diques, hacia el Este con terrenos administrados por esta Sociedad del Estado y hacia el Norte con el Río de la Plata (Dársena Norte).

El proyecto en general está conformado por dos bloques edilicios bien definidos con un eje perpendicular al río que divide el terreno en dos, de forma Este-Oeste, respetando de alguna manera el eje generado por los edificios de oficinas que actualmente se encuentran en construcción dentro de los límites de la Corporación Antiguo Puerto Madero, lindando hacia al sur con el terreno a intervenir que contiene la misma disposición.

El edificio que se encuentra hacia el Este posee una superficie aproximada de 900 m<sup>2</sup>. La idea de este edificio es la de albergar una Estación Fluvial de pasajeros para las diferentes empresas que actualmente están funcionando en la zona y un sector de oficinas a definir para uso de esta Administración General de Puertos como así también para empresas afines a la operatoria portuaria. Como complemento del mismo se dispuso un sector destinado a estacionamiento con una capacidad de 42 autos. El ingreso al sector se materializa con una calle de acceso que remata en una rotonda que permite la circulación y detención de buses y automóviles para el ascenso y descenso de pasajeros.

El bloque edilicio del lado Oeste, con una superficie aproximada de 1100 m<sup>2</sup> contendrá usos y funciones más públicas como por ejemplo locales gastronómicos, salón de usos múltiples (sum), exposiciones y/o museo y demás funciones que acerquen al ciudadano al Puerto.

En ambos edificios se optó por generar la tipología de planta libre privilegiando las visuales desde el interior hacia el río permitiendo la flexibilidad total de los edificios con respecto a las funciones que pudieran contener. Los núcleos sanitarios y de servicios, bien definidos, se orientan al Sur hacia un patio o aire y luz que permite su iluminación, ventilación y accesos secundarios.

Morfológicamente el proyecto consiste en generar dos "placas" verdes topográficas que se levantan del suelo hacia el río convirtiéndose en grandes plazas-miradores privilegiando las visuales hacia el antepuerto devolviendo de alguna forma el área ocupada por los dos edificios a los habitantes de la Ciudad.

Como complemento de los edificios antes mencionados, el proyecto cuenta además con dos estacionamientos subterráneos con capacidad para 231 cocheras distribuidas en 2 subsuelos.



Figura 35: (Lámina síntesis proyecto Sección 6ta)



Figura 36: (Perspectiva proyecto Sección 6ta)

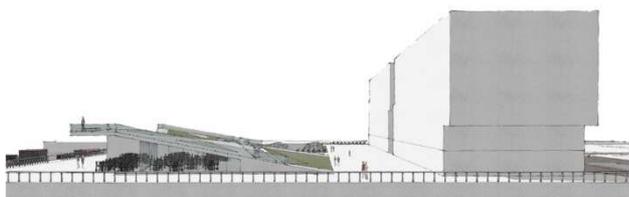


Figura 37: (Perspectiva proyecto Sección 6ta)

## 4 SUSTENTABILIDAD

Ante la actual crisis de sustentabilidad, y analizando el impacto ambiental que los edificios provocan en la Ciudad, se busca, desde el Puerto Buenos Aires detectar y desarrollar posibles estrategias de intervención que intenten revertir o mitigar esta situación en sus distintas áreas: ambiental, social y económica.

En el Puerto Buenos Aires se está elaborando una Guía de Buenas Prácticas con el objeto de recomendar niveles de estándares mínimos a los sistemas de Gestión implementados en las Concesiones y Permissionarios, como así también en nuestras dependencias. Lo que se propone en esta guía es investigar las distintas patologías a nivel de eficiencia energética, ahorro de recursos económicos y materiales, impacto ambiental y social, desde lo general a lo particular con la perspectiva de llegar a proponer pequeñas y realistas soluciones que de a poco implementan un cambio de paradigma y resulten para un futuro conscientemente más sustentable. En un principio se comenzará con la implementación de algunas de las propuestas en 3 edificios del Puerto (el Edificio Central, Edificio del Servicio Médico y el Edificio de Puerto Sur) para luego, poder seguir con los edificios restantes.

Esto tiene que ver con la toma de conciencia y búsqueda ideológica de modos de revertir o, al menos, atenuar, la actual problemática. Para que en un plazo prudente se puedan no solo implementar algunos proyectos y conductas sino también poder verificar y comprobar los logros de estos cambios. Como así también, se trabajara en paralelo con la implementación de proyectos más ambiciosos que sigan con este ideal de contribuir con el desarrollo de un Puerto Sustentable en una Ciudad Sustentable.

Para poder cumplimentar con el objetivo antes mencionado, se establecieron ciertos criterios de sustentabilidad, los cuales se desarrollaran en la guía en cuestión para poder implementar dentro de las Políticas Ambientales y Energéticas, con el fin de incentivar un cambio de actitud al momento de proyectar, considerando las normativas que rigen actualmente en la construcción. Estos criterios servirán como guía/base de la Planificación Interna y de los proyectos edilicios del Puerto Buenos Aires, como así también para implementarlos como Anexo a través de los pliegos licitatorios de las obras.

Analizando el concepto de sustentabilidad dentro del marco de análisis del presente ensayo, la atención se debería centrar en los terrenos limítrofes entre la Ciudad y el Puerto, independientemente de las acciones que cada uno pueda realizar en pos de mejorar la sustentabilidad, necesariamente los proyectos vinculados a dichos terrenos deben ser estudiados por ambos sectores, buscando el equilibrio de intereses, unificando recursos cuando sea necesario, con el objetivo de mejorar la productividad operativa del Puerto, protegiendo los sistemas naturales del entorno, mejorando la calidad de vida para los ciudadanos y los trabajadores del Puerto.

Si se pretende que co-exista el desarrollo sustentable entre el Puerto y la Ciudad, ambos deben ser sostenibles en el tiempo, y para ello, la Ciudad no debería asfixiar al Puerto con proyectos inmobiliarios donde se benefician pocos ciudadanos y perjudica el crecimiento del mismo, así como el Puerto no debería primar su productividad sobre la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, ni dejar ociosos los terrenos que dispone.

Es importante no caer en la tentación de realizar obras, programas, convenios y acciones sueltas bajo el ala de la sustentabilidad, sin estar dentro de un marco estructural de gestión que, sustentado por las políticas definidas por la Autoridad Portuaria y de la Ciudad, permitan la coordinación, el control y mejora de dichas acciones a través del tiempo, ya que se corre el riesgo de que la sustentabilidad, sólo quede limitada a un recurso de marketing para mejorar la opinión pública de una gestión.

## CONCLUSIÓN

Esta serie de propuestas y proyectos son el producto de la búsqueda que el Puerto Buenos Aires viene manteniendo en pos de recuperar terrenos e infraestructura en estado de degradación con el objetivo de rehabilitar espacios intermedios entre el Puerto y la Ciudad, mejorar el tránsito liviano y pesado con la apertura y pavimentación de calles y privilegiar el acceso ferroviario al Puerto.

No se puede pensar en grandes resultados a nivel relación Puerto Ciudad, si no se realiza un trabajo en conjunto entre la Autoridad Portuaria y el Gobierno de la Ciudad. Los objetivos a través del tiempo deben ser beneficiosos para ambos generando un Master Plan flexible de objetivos claros que se adapten a los tiempos que corren, equilibrando los intereses de cada uno, para que el Puerto y la Ciudad convivan en comunión.

Los espacios “fuelle” deberían ser reutilizados con el fin de mejorar la relación deseada entre el Puerto y la Ciudad, generando donde sea posible la apertura al público de espacios de paseo y estar, privilegiando las visuales al río y a un Puerto Activo y operativo.

Se deberá trabajar también sobre el reordenamiento y aprovechamiento del frente costero. Cuando se habla que la ciudad le da la espalda a su río y se culpa al Puerto de esa problemática, parecería injusto, teniendo en cuenta que de los 16 km de línea de costa que posee la Ciudad de Buenos Aires solo 3,5 km pertenecen al denominado Puerto Nuevo representando tan solo un 22% del total.

La reutilización de terrenos portuarios con fines inmobiliarios por parte de la Ciudad no son la solución a la problemática de fondo en su convivencia, muy por el contrario se convierten en una nueva barrera entre ambos con la desventaja de perder terrenos potencialmente aptos para dar solución a los objetivos deseados.

La Autoridad Portuaria debe poner como objetivo principal el cambio en el paradigma de la imagen que el ciudadano tiene sobre el Puerto, poniendo énfasis en el mejoramiento del medio ambiente, el tránsito, y por sobre todo el ya comentado aprovechamiento de terrenos que sirvan de espacios de “amortiguación” para el uso y generación de actividades públicas y recreativas sin olvidar la importancia del crecimiento sobre terrenos de relleno hacia el río incluyendo el mejoramiento de su infraestructura, que le permitirán enfrentar los nuevos desafíos en pos de mantener su posición de Puerto hub regional.

## REFERENCIAS

- Gerencia de Ingeniería, AGP SE, Puerto Buenos Aires (2013), Estudio de Situación Actual y Futura.
- Unidad de Coordinación del Plan estratégico (2013), Plan estratégico para el Puerto de Buenos Aires.
- Universidad Tecnológica Nacional (2010), Informe técnico sobre tránsito de cargas en Av. Huergo de la C.A.B.A
- Eduardo Madero, Historia del Puerto de Buenos Aires, Ediciones Buenos Aires (1939).