

MEGABARRIOS EN EL SUR

CAMBIOS EN EL PARADIGMA URBANO

A partir de un plan para recuperar el acceso público al río en Avellaneda y Quilmes, en Buenos Aires, que motivó el debate y la participación ciudadana en ambas localidades, avanzan dos megaproyectos. Nueva Costa del Plata, de carácter abierto, y Nuevo Quilmes, bajo el concepto de barrio cerrado. Ubicados a uno y otro lado de la autopista Buenos Aires-La Plata, movilizan importantes recursos.

UNA CIUDAD FRENTE AL RÍO

En el caso de Nueva Costa del Plata, que acaba de iniciar las obras con el movimiento de suelos, la estrategia conceptual es promover la inversión en el lugar por las virtudes del propio proyecto y su carácter innovador. Se desarrollará sobre 230 hectáreas localizadas en el kilómetro 12,5 de la Autopista La Plata-Buenos Aires, en jurisdicción de los municipios de Avellaneda y Quilmes.

Concertado con los gobiernos municipales, con criterios comunes para mejorar la calidad del área y un modelo de gestión compartido sobre el espacio público y los servicios de infraestructura, la idea convocante es integrar las ciudades existentes a los espacios costeros metropolitanos, promoviendo un paisaje de belleza urbana y ambiental.

El relevamiento previo de toda el área sur evidenció una demanda insatisfecha de las poblaciones vinculadas con la urbanización, y que involucran dos millones de habitan-

tes. El proyecto -de los arquitectos Roberto Conventi y Fabio De Marco de Oficina Urbana- prevé la integración de edificios residenciales, universidad, centros comerciales y culturales, oficinas y hotelería, en el marco de un paisaje ribereño abierto al uso público.

“La propuesta arquitectónica, detalla la



ingeniera Fabiana Strada Sáenz, gerente de Real Estate y Desarrollo de Nuevos Negocios de Techint, la firma desarrolladora-involucra a 1.300.000 m² construidos en viviendas multifamiliares, que van de los 5 a 8 pisos, hasta torres importantes, frente al río. Hay oferta residencial, comercial, de *retail* y hoteles, con la intención de que ofrezca todo lo que necesita un barrio, ya que queremos que la gente viva en forma permanente”. Y resalta, como carácter diferencial, que aunque el predio es de 220 hectáreas se va a construir sólo sobre 50, mientras que el resto se mantiene como espacio público. El planeamiento estratégico es otro punto diferencial, ya que desde el 2006, empezó a analizarse qué hacer,” y la primera definición fue un barrio abierto para que toda la comunidad pueda aprovechar el río, la costa, las lagunas, los parques. Este fue el concepto principal”.

A su vez, Ernesto Rona, director de Per-





EL DESAFÍO DE LA INTEGRACIÓN

Los arquitectos Roberto Converti y Fabio De Marco, de Oficina Urbana, a cargo del proyecto y dirección del Masterplan, sostuvieron que la propuesta asume el doble desafío de cambiar los paradigmas tradicionales de “imposición geométrica” y “degradación ambiental” en espacios integrados a la comunidad, al ambiente y al paisaje. De manera que los beneficios urbanos de la movilidad abarcan múltiples opciones, tanto a escala local (hacia la ciudad tradicional y sus barrios) como metropolitana (hacia las vías rápidas y las ciudades centrales de Buenos Aires y La Plata).

“La dimensión del proyecto, que supera en superficie a los bosques de Palermo y al Central Park de Nueva York en los Estados Unidos, requirió un trabajo simultáneo entre el equipo de urbanismo, los especialistas sectoriales, los representantes de la comunidad y las autoridades municipales. Las evaluaciones ambiental y social fueron incorporadas a las pautas de diseño y gestión desde el inicio de la idea, lo que permitió optimizar y enriquecer los resultados”, explican los especialistas.

APERTURA URBANA

Otro concepto diferencial que destacan, es la apertura y conexión con los barrios de cercanía y el centro de Buenos Aires, a través de una amplia red de movilidad.

Una peatonal, conformada por paseos, caminos, senderos, veredas, pasarelas, ramblas y muelles, que constituyen la red base de la circulación continua de toda la superficie del proyecto. Otra ciclistica, organizada mediante una serie de circuitos paisajísticos, recreativos y deportivos con un medio limpio de movilidad, y otra vehicular, por medios públicos y privados. Los accesos optimizan el ingreso a través de cuatro avenidas principales que se conectan con la autopista Buenos Aires-La Plata y con la urbanización de la zona.

yayo, director de Operaciones, hace hincapié en que las obras comienzan en Avellaneda, donde ya se aprobaron todas las certificaciones –en Quilmes resta la aprobación del Concejo Deliberante– y que “hay que comenzar de cero con todos los servicios, ya que el proyecto va a generar su propia infraestructura autónoma: agua luz, cloacas, comunicaciones, sin competir con la disponibilidad existente en las ciudades vinculadas”.

La primera etapa se centra en el movimiento de suelos en la zona donde se instalará la universidad de Avellaneda, un edificio de alrededor de 4.000 m², que será sede de algunas carreras, entre ellas Música, Medio Ambiente y Deportes.

La intención, a medida que avance la infraestructura, es atraer a inversores privados, ya que hay 80 parcelas de 2.000 m², que seguramente encontrarán interesados en participar.

“Es un proyecto con jerarquía internacional, –recientemente premiado– y con un modelo de negocios y arquitectura innovadores, con salidas principales hacia la autopista, frente al río y tierras que se incorporarán al tejido urbano y al disfrute público”, apuntan desde Techint.

sonal, subraya el hecho de que el emprendimiento se emplaza rodeado de una zona marginal, cerrada al paso del público, que durante 30 años generó una vegetación –que se va a mantener– y cavas que se llenaron con agua surgente, y fauna propia de patos, garzas y otros pájaros.

El medio ambiente fue objeto de una consideración especial en colaboración con los municipios, que recomendaron el respeto a la zona de humedales señalado por los ecologistas, fundamentales para la conservación ecológica del área.

Por su parte, el ingeniero Guillermo Ma-