

CONCURSO SANTA FE 2050
TRAZAS PARA RE-ARMAR UNA CIUDAD HUMEDAL

ACTA JUICIO CRITICO DEL JURADO

Dada la gran oportunidad que implica la disponibilidad de la traza del Ferrocarril en la ciudad de Santa en el corto y mediano plazo y considerando que el Concurso se pregunta ¿Cómo Re-armar una Ciudad-Humedal a partir de sus trazas?, y habiendo arribado al Orden de Méritos según Acta, se emiten las siguientes consideraciones:

004 -PRIMER PREMIO

La propuesta parte de asumir la traza ferroviaria como una “cicatriz”, a la que plantea remediar mediante fuertes determinaciones, como su revitalización alojando programas que atiendan la demanda socio-urbana del entorno, o la inyección del flujo circulatorio de un transporte liviano alternativo –de baja emisión-, entre otras.

Desarrolla, a lo largo de su extensión de 6,5 km, una detallada puesta en valor de las preexistencias tanto desde una dimensión social -considerando las vecindades del territorio abordado y su heterogeneidad barrial-, como desde una dimensión ambiental, mediante parches verdes de mayor o menor tamaño que se conectan con la traza, como parques, plazas y zonas frutihortícolas entre otros.

Al mismo tiempo propone revitalizar el corredor a partir de la movilidad urbana albergando distintos modos, tales como el tren urbano, la cicloinclusividad o la caminabilidad en cercanía, lo cual se sustenta en que la traza se presta favorablemente para medios no motorizados. Frente a la oportunidad de retejer el territorio urbano considerando estas variables, se propone una estrategia abierta a partir de un kit de componentes, que bien llevados podrían dar lugar a una proyectación del territorio desde una lógica “bottom up” con las comunidades, fortaleciendo el “re-tramar” un proyecto-ciudad desde una consideración socio-ambiental, a partir de tramos y etapas diferenciadas.

En síntesis, es de ponderar el **sistema proyectual de lógica abierta**, etapabilizable, sensatamente aplicable, que describen como herramienta conceptual que genera un *proyecto abierto* no concluyente, flexible y adaptable a la realidad, a partir del reconocimiento de aspectos fundamentales como la biodiversidad urbana, la inclusión del tranvía, las reubicaciones con fines sociales y de liberación de tramos, el concepto de cercanía barrial y la atravesabilidad.

Finalmente este Jurado sugiere potenciar la componente ambiental y de infraestructura verde del corredor a partir de una paleta de componentes como la arborización y vegetación, reafirmando la noción de identidad urbana barrial.

002 -SEGUNDO PREMIO

El trabajo se basa en el reconocimiento de la problemática de la expansión difusa de la ciudad sobre su hinterland productivo, a la que aborda desde una visión a escala territorial-metropolitana. Se fundamenta en una interesante lectura del corredor a esa escala, reforzando el rol de conectividad que presenta la traza ferroviaria entre la ciudad y los sectores rurales y periurbanos. Se propone potenciar este carácter de conectividad a través de la implementación de un tren eléctrico de cercanía que aproveche la infraestructura existente, y funcione como un par complementario al corredor ya existente al este.

Esta conectividad a escala territorial favorece la integración de extensas áreas que se proponen a modo de parque agrario ‘prioritario’, sin embargo, no se explicita mayormente en qué consistiría este parque agrario o los aportes de este modelo a la ciudad. A nivel urbano se propone consolidar una estructura de parque lineal, que permita integrar un conjunto de parques existentes entre el norte y el sur del corredor, singularizando algunas estrategias de intervención que sugieren un carácter agrario al interior de la ciudad, inclusive en el Parque Federal.

Si bien la propuesta es interesante al asignarle este rol infraestructural al corredor, al mismo tiempo queda supeditada en gran medida al mayor o menor éxito a la implementación del tren de cercanía, y no se detallan posibles etapas o estrategias que permitan consolidar el corredor metropolitano y carácter agrario de no darse esto. Por caso, las aproximaciones al tratamiento de

tramos del recorrido que se describen solamente mediante plantas -1:2000 algunas- y textos al pie, no terminan de evidenciar claramente la idea.

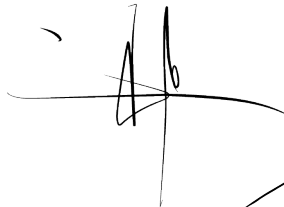
009 – TERCER PREMIO

La propuesta apela a la noción de “Ecotonos” para describir la transición entre 2 ecosistemas, y desde allí aborda el potencial de la traza desde el Parque Federal hasta el Parque Botánico, a partir de una estrategia centrada en consolidar un corredor verde biodiverso y ‘biocultural’, proponiendo la implementación de distintos tramos con un componente de arborización y vegetación nativa, lo que contribuye a mitigar las islas de calor urbano a lo largo del corredor y genera bienestar para las personas, al mismo tiempo que permite generar una identidad en cada tramo a partir de las especies propuestas, que forman parte del carácter de la ecoregión.

Esta estrategia se complementa con la propuesta de estaciones al modo de equipamientos culturales y recreativos que permitan vitalizar el corredor –las cuales se singularizan en las imágenes- así como la posibilidad de edificación de densidad mixta, la cual no presenta mayor desarrollo. La extensión de la propuesta arborizada como parte de un tejido que trascienda al corredor queda sugerida, si bien sus alcances no son del todo claros.

La presencia de ‘microhumedales’ también resulta de interés, pero no queda claro el rol de este componente en la propuesta completa (potenciales jardines de lluvia u otro). Se valora la intencionalidad de un corredor ecosistémico, el cual podría reforzarse con los aspectos menos desarrollados.

Jurado por CAUPSF - DSP: Arq. CASTELLITTI, Eduardo



Jurado por CAUPSF - CAUD1: Arq. BARRIRERO, Gustavo Alejandro



Jurado por voto de los participantes: Arq. BERTONI, Griselda Alicia



Jurado por el Promotor CAUD1: Arq. ITURRIAGA, Sandra



Jurado por el Promotor CAUD1: Arq. SPERANZA, Fernando.



Asesora: Dra. Arq. María Laura Bertuzzi



Asesora: Ms. Arq. María Martina Acosta

