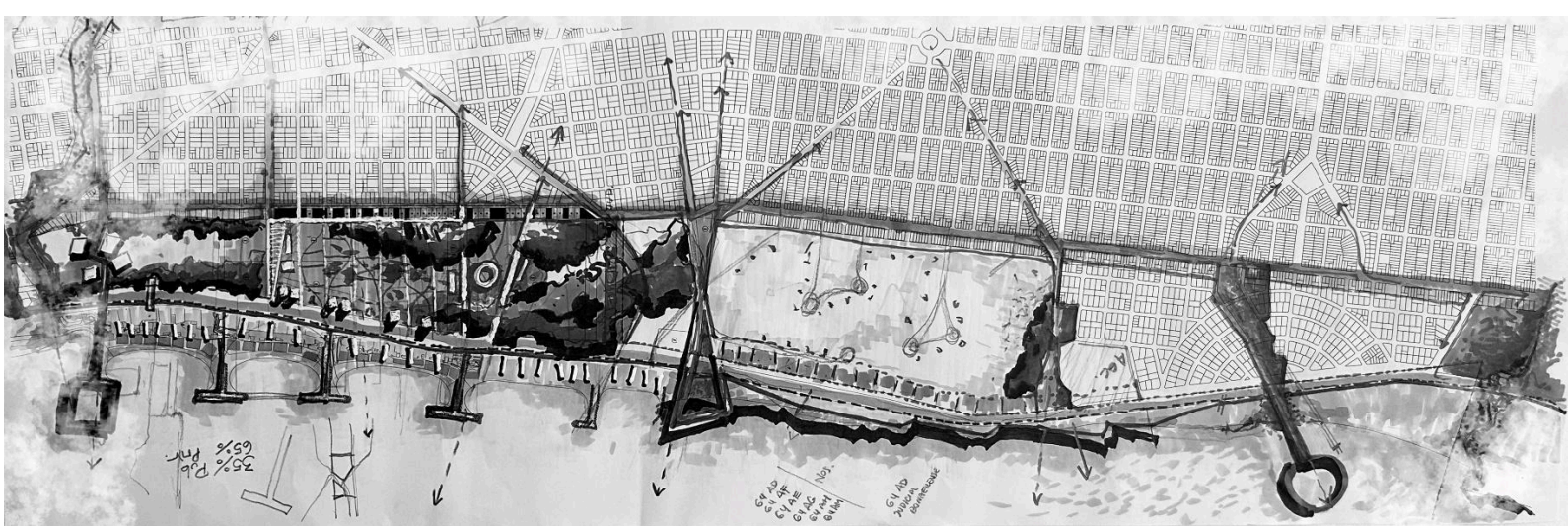


FRENTE COSTERO MIRAMAR ENTRE LOS ARROYOS EL DURAZNO Y LAS BRUSQUITAS . MEMORIA



Pensar el frente costero de Miramar entre los arroyos El Durazno y Las Brusquitas exige de antemano una reflexión capaz de estructurar las decisiones posteriores, y esa reflexión pasa por pensar lo que este sector de la ciudad —y la ciudad misma— es y puede llegar a ser. Es así como, partiendo de la premisa de *“un puente hacia el mar”*, la propuesta explora sus alcances y posibilidad de trascender los márgenes propuestos entendiendo que debe abarcar un espesor que resuelve la interfase de aproximación ciudad-mar; y por otro lado, trata el abordaje de la ocupación extensiva del territorio con usos eminentemente residenciales de baja intensidad y sobre sistemas naturales diversos.

El planteo articula la coexistencia de sistemas a menudo inconexos o en conflicto, buscando dotar a Miramar de un área de expansión y crecimiento capaz de ofrecer los beneficios de la urbanidad a su ciudadanía y de potenciar la ciudad en el contexto del sistema de ciudades turísticas de la costa bonaerense.

El objeto general de la intervención apunta a disponer un soporte urbano capaz de transformar un frente costero anodino, inconexo, recluido en bandas paralelas a la costa y de uso intensivo pero estacional, en una nueva sub-centralidad con una identidad marcada. La matriz planteada forma parte de una red espacio-funcional de vínculo perpendicular a la costa y usos heterogéneos, capaz de repercutir positivamente en la profundidad del tejido urbano y ofrecer un modelo de desarrollo que: conviva armoniosamente con el ambiente, aloje nuevos programas y atraiga nuevos usuarios capaces de apropiarse del sector de manera activa y sostenida en el tiempo.

Para constituir esta red de conexión espacial y activación funcional del espesor del frente costero, se proponen los siguientes diez lineamientos generales de acción:

1. **Ganar el Mar; diluyendo barreras físico-funcionales que en la actualidad restringen el vínculo ciudad-agua.** Dotar de infraestructura a aquellas áreas aún no apropiadas y reconvertir progresivamente el frente costero en aquellas otras donde la conexión física y visual hacia el mar se ve restringida, constituyendo una especie de “lineamiento transversal” que define una mirada general y estructura al resto de las acciones.
2. **Recuperación de la condición pública del borde costero: reorganizando la ocupación espacial existente propendiendo al dominio público.** Redefinir tanto tipológica como materialmente la ocupación costera actualmente dominante, partiendo de una “infiltración” gradual que derive en la restauración del ecosistema de médanos costeros y una coexistencia equilibrada entre el usufructo privado y el dominio y apropiación pública.
3. **Conquistar nuevas perspectivas: “cosiendo” transversalmente con corredores de espacio público.** Materializar corredores de espacio público perpendiculares a la costa, capaces de habilitar

nuevas perspectivas y activar ejes de funcionamiento que alcancen la profundidad del borde, haciendo partícipes del fenómeno costero a quienes habitan ese espesor.

4. **Activar el uso mixto del frente costero: dotándolo de nuevos programas y fomentando la complementariedad.** Trascender la intensidad estival y la compartimentación espacial. Los nuevos programas se ordenan tanto horizontal como verticalmente apuntando a extender el uso en el tiempo y el territorio. La red conecta —mediante estrategias de movilidad sostenible— nuevos nodos atractores y de espacio público. Los equipamientos públicos, por su parte, proponen usos que serán puntapié para el nuevo modelo de desarrollo (invernaderos de preservación, centros cívicos y de descentralización, *hubs* públicos de innovación, etc.). La vivienda particular complementa la propuesta atrayendo, por sus lógicas de ocupación territorial, a quienes buscan un mayor equilibrio con la naturaleza sin resignar urbanidad y pueden llegar a mantener activa el área más allá de la temporada de verano.

5. **Integrar tramas y subtramas del territorio; identificando patrones de ocupación existentes y yuxtaponiéndolos con los derivados de nuevas demandas.** Interpretar el *palimpsesto* y hacerlo parte de la matriz de ocupación espacial, entendiéndola como una construcción superpuesta en el tiempo de alto potencial y manifestación de restricciones propias del soporte natural, lógicas del dominio sobre el suelo urbano y demandas de la ocupación humana y sus sistemas de abastecimientos. Su internalización pasa a ser, más que una vocación de estética urbana, una necesidad de apropiación situada.

6. **Garantizar la accesibilidad a la costa; disponiendo una nueva estructura vial jerarquizada.** Reconvertir la RP11 en el par Ruta-Avenida San Martín y el frente costero para que, jerarquización, complejización y equipamiento mediante, sea posible absorber las demandas de la multimodalidad y garantizar una aproximación a la costa autónoma, segura, cómoda y eficiente por parte de los usuarios.

7. **Promover distintas formas de apropiación del agua; aprovechando la condición topográfica del borde costero y proponiendo instancias de uso hoy inexistentes.** Disponer las infraestructuras necesarias para que la experiencia costera sea aprovechada en su real potencial, sacando partido de la diversidad topográfica y las formas de uso derivadas (médanos, playa, grutas, acantilados, desembocaduras, etc.).

8. **Articular el par vial Avenidas (Del Parque-Del Golf-Gral. San Martín)–Ruta 11; integrando ambos vectores en un sistema infraestructural complejo.** Complementar los corredores de espacio público mediante la jerarquización de vectores viales existentes. Se materializa, de esta manera, el soporte necesario para el funcionamiento de esta red de ocupación y activación de la profundidad del borde costero absorbiendo las demandas de la multimodalidad y nuevas formas de la movilidad interurbana que descomprime la intensidad de uso de la ex ruta 11.

9. **Resignificar áreas de valor ambiental y paisajístico; protegiendo su potencial ecosistémico y propiciando formas de vinculación respetuosas.** Identificar áreas naturales para potenciarlas en su interpretación y valoración social, entendiendo que forman parte de la identidad natural del territorio habitado y que cumplen un servicio ecosistémico de alto valor. Se propone dotarlas de infraestructuras mínimas que garanticen la vivencia humana y protejan la flora y fauna en una coexistencia armoniosa.

10. **Dotar de identidad a los sectores costeros; caracterizando segmentos, enfatizando rasgos existentes e instalando nuevos.** Se propone una secuencia de llegada a Miramar que revierta la condición anodina actualmente existente, rescatando hitos existentes y potenciando nuevos, construyendo una aproximación secuencial que abarque —al menos— tres momentos o tramos: el de los corredores ecológicos, el del acantilado y Golf Club, y el del nuevo frente costero de Miramar, cuyo remate es el histórico Arco General San Martín.

En síntesis, se trata de configurar esa matriz espacial capaz de alojar —y disparar— nuevas dinámicas funcionales para activar el modelo de desarrollo del área y reconfigurar espacialmente el frente costero miramareense.

CAMPOS DE IMPLEMENTACIÓN

Operar a partir de los lineamientos propuestos demanda en esta instancia la búsqueda de estrategias de acción y campos de implementación capaces de resolver la materialización de la propuesta. La

espacialización de estos lineamientos, en ese sentido, retoma la idea de resolver la coexistencia de sistemas en tensión para configurar esa subcentralidad parte de una red, con identidad marcada y capaz de alojar heterogeneidad de usos en el tiempo.

El presente apartado estructura cinco campos de implementación para la materialización de la propuesta. En ellos convergen —y se reestructuran— los distintos ejes temáticos que dieron forma los lineamientos generales de acción (trama y subtrama, movilidad, paisaje, recurso hídrico, zonificación, análisis de superficies, ocupación, entre otros), atendiendo al tipo de definición espacial que requiere esta instancia. Se actúa, de esta manera, sobre:

1. **Zonificación + trama y subtrama + composición de la ocupación:** dotando el área de un tejido nuevo, resultado de la superposición del trazado urbano colindante —al que se da continuidad hasta la costa— y patrones de ocupación preexistentes como manifiesto; de la demanda emergente de la matemática de los loteos; y de la voluntad de habitar los bordes con funciones acorde a la demanda. Se conforma el sitio como catálogo de capas compositivas sometidas a la justa rectificación entre ellas para armonizar su yuxtaposición y encuentro.

2. **Paisaje + recurso hídrico:** reconociendo el valor ecosistémico del sector emergente de la interacción entre macizos vegetales, cuencas hídricas —y sus desembocaduras—, transiciones edáficas —en particular la transición hacia el sistema dunícola— y fauna asociada a estas particularidades. Se actúa sobre la complejidad de guiar la transición de exurbano a urbano de un ecosistema donde ya coexisten lo autóctono y lo exótico mediante mínimas intervenciones. Éstas, organizando un sistema de parches y corredores, configuran una matriz de cierta maleabilidad capaz de garantizar la continuidad de los ecosistemas coadyuvando a seguir su curso a la par de la urbanización.

3. **Sistema vial jerarquizado + cruces transversales:** respondiendo al ineludible desborde de la ciudad sobre la costa se suscita la necesidad de reconvertir el eje longitudinal de movimiento. La ruta 11 se integra, de esta manera, como parte de una red en pares; su protagonismo como único vector de ordenamiento se desmembra para dar paso a un sistema complejo donde quepa la multimodalidad, se dé respuesta a la escala humana y se garantice la accesibilidad urbana a la costa mediante cruces transversales integrados a la avenida operando a modo de nodos activos.

4. **Fenomenología de usos + tipologías:** fomentando la complementariedad entre morfología del espacio construido y usos albergados se aplica una regla “compositiva” que, en la respuesta a la diversidad, busca alojar coherentemente la heterogeneidad propuesta. Se plantea, así, un repertorio tipológico capaz de resolver con mínimos recursos formales las lógicas de la vivienda unifamiliar y agrupada, de los equipamientos privados de uso público y de los equipamientos —y recintos— públicos urbanos. Este “kit” — susceptible de ser trasladado fácilmente a un cuerpo normativo— se compone de: un claustro, capaz de alojar equipamiento privado en altura en diálogo con un jardín urbano; paradores reconfigurados capaces de garantizar la continuidad del sistema dunícola mediante contactos puntuales; equipamientos públicos autónomos capaces de activar y significar el bosque ambiental; la vivienda autónoma —o agrupable— coexistiendo con el corredor ecológico; e infraestructuras mínimas capaces de garantizar uso en diálogo con la estacionalidad de los ecosistemas. En su individualidad, cada uno resuelve uso y paisaje, definiendo experiencias fenomenológicas urbanas particulares. En conjunto, se asocian estratégicamente y se disponen dentro del trazado para constituir una trama particular y operar en consonancia con las dinámicas urbanas.

5. **Etapabilidad + escenarios posibles:** entendiendo que la vigencia del presente es posible en la medida que se planteen escenarios futuros verosímiles. Se estudia la validez de la propuesta en su posible etapabilidad y garantizando, al mismo tiempo, las virtudes de su totalidad. Se atiende, en ese sentido, a las lógicas de la gestión y de la economía urbana, donde la acción sobre los

recursos disponibles se asume como insumo de proyecto y no como potencial limitantes para la consecución del mismo.

Como ha quedado expuesto, estos campos de implementación actúan permanentemente sobre dos fenómenos principales: lo antrópico y lo connatural. El primero, manifestado en la tipología construida y dando forma al tejido; el segundo, en la redefinición del paisaje y configurando la matriz parche-corredor. Este par en diálogo, otrora denominado “*Naturaleza y arteficio*”¹, interactúa a su vez con la demanda programática e invita a explorar las condiciones tipológicas propicias para cada caso, argumentando el modo en que se construye la ciudad. Se plantea, de esta forma una ocupación del suelo que es proporcionada de la siguiente manera:

Tipo de ocupación			Según bases			Según propuesta				
100% del suelo: 386.959 m ²	Sup. en m ²	Porcentaje		Sup. en m ²	Porcentaje		Sup. en m ²	Porcentaje		
Espacios públicos urbanos	135.436 m ²	35%	Espacios de circulación	38.696 m ²	10%	157,831 m ²	40%	Espacios de circulación*	95.241 m ²	16%
			Espacios de estar	96.740 m ²	25%			Espacios de estar	62.590 m ²	24%
Parcelas privadas	251.523 m ²	65%	Privadas de uso privado	193.480 m ²	50%	229.128 m ²	60%	Privadas de uso privado	182.978 m ²	48%
			Privadas de uso público	58.044 m ²	15%			Privadas de uso público	46.150 m ²	12%
Parcelas vacías	23000 m ²					23000 m ²		Veredas y corredores de preservación computadas al 50% como espacio de circulación		

De esta manera, queda materializada una ocupación del vacío objeto de concurso que se compone de la vivienda como germen de ocupación; el equipamiento privado de uso público como fuente principal para la captura de plusvalías que permitan financiar las nuevas infraestructuras y equipamientos; un nuevo centro cívico como disparador de nueva centralidad; y la matriz ambiental reconfigurada —y en diálogo con infraestructuras mínimas— como sistema complejo capaz de garantizar la continuidad del ecosistema mediante el equilibrio sostenible entre intervención y preservación.

El “espesor”, que guía la propuesta desde sus lineamientos, trasciende la lógica estrictamente física que refiere materialidad del sitio, al diálogo complejo y tridimensional entre ciudad y soporte. Se despliega, de esta manera, como lógica conceptual que expande los límites de lo urbano e internaliza una porción de territorio mediante su resignificación.

Así como el espíritu de una época supo priorizar el control del territorio, la expansión indeterminada del exurbano y “el funcionamiento” de la ciudad; es que, casi dialécticamente, proponemos un modelo urbano de desarrollo que coexista con su soporte y sus ritmos, que se entienda como red de urbanidad y que anteponga la vivencia del ciudadano.

Que la pauta física, ambiental, económica y simbólica propuesta para este frente urbano dispare nuevos modos de vida urbana más amigables con su entorno; que el antiguo arco de acceso sea símbolo —casi centro— de esa red que entiende la ciudad en su real extensión; y que este fragmento de Miramar pueda ganar —o volver— al mar.

¹ Iñaki Ábalos (2009)