



Plan Urbano Ambiental

Programa  
de Actuación

# CORREDOR VERDE DEL OESTE

INFORME PRELIMINAR

GCBA  
Gobierno de la Ciudad  
de Buenos Aires

SPU  
Secretaría de  
Planeamiento Urbano

CoPUA  
Consejo del Plan  
Urbano Ambiental



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE  
BUENOS AIRES

Programa  
de Actuación

# CORREDOR VERDE DEL OESTE

INFORME PRELIMINAR



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE  
BUENOS AIRES



Plan Urbano Ambiental





Plan Urbano Ambiental

## Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**PRESIDENTE** *Jefe de Gobierno, Dr. Aníbal Ibarra*

**COORDINADOR** *Secretario de Planeamiento Urbano, Arq. Enrique García Espil*

**SUBSECRETARIOS** *Desarrollo Urbano, Arq. Martín Marcos*  
*Obras y Mantenimiento, Ing. Gabriel Ciribeni*  
*Tránsito y Transporte, Ing. Horacio Blot*  
*Industria, Tecnología y Comercio Exterior, Dr. Héctor Alonso*  
*Gestión y Administración Financiera, Lic. Marta Albamonte*  
*Medio Ambiente y Espacio Público, Arq. Juan Carlos Poli*  
*Descentralización, Dr. Daniel R. Siciliano*

**REPRESENTANTES EJECUTIVO** Arq. Heriberto Allende  
Arq. Enrique Fernández Meijide  
Arq. Jorge Iribarne  
Arq. DPU David Kullock  
Arq. Mario Linder  
Arq. Emma Rosanó  
Ing. Olga Vicente

**REPRESENTANTES LEGISLATURA** Arq. Héctor Aizpurú  
Arq. José Ignacio Barassi  
Arq. Nora Bricchetto  
Arq. Luis Cabillón  
Arq. DPU Margarita Charriere  
Arq. Rubén Gazzoli  
Arq. Jorge Lembo  
Arq. DPU Manuel Ludueña, *Secretario de Actas*

**EQUIPO TÉCNICO** *Coordinador Técnico Asesores CoPUA, Arq. MP Osvaldo Ramacciotti*  
*Asesores CoPUA, Arq. Nora Clichevsky | Arq. María José Leveratto |*  
*Lic. Gustavo Mosto | Arq. Cristina Pesich | Arq. Silvia Puparelli |*  
*Asesor CAPU, Dr. Raúl Navas*  
*Asesor Legislatura, Arq. DPU Eduardo Alexandre*

**OFICINA DEL PLAN URBANO AMBIENTAL** *Coordinadora, Arq. María Antonia Kaul*  
*Apoyo Técnico, Arq. Gabriela Cragnolino | Arq. Claudia Conte-Grand |*  
*Arq. Martín Menini | Arq. Guillermo Meyer*  
*Sistemas de información, Arq. Martín Scoppa*  
*Diseño gráfico, DG. Alejandro Gabriel Ambrosone*  
*Apoyo administrativo, Marisa Bordone | Alejandro Costa | Ana Laino |*  
*Irene Nardelli | Mirta Zurzolo*

PROGRAMA DE ACTUACION

## CORREDOR VERDE DEL OESTE

Coordinadores CoPUA Arq. Heriberto Allende  
Arq. DPU Manuel Ludueña

### CONVENIO SPU GCBA | FADU UBA CORREDOR VERDE DEL OESTE

#### Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo

---

*Decano*

Arq. Berardo Dujovne

*Vicedecano*

Arq. Reinaldo Leiro Alonso

*Secretario de Relaciones Institucionales y Posgrado*

Arq. Eduardo Bekinschtein

*SubSecretaria de Relaciones Institucionales y Posgrado*

Arq. Marita Iravedra

#### Equipo de Trabajo FADU UBA

---

*Director* Arq. Jaime Grinberg

*Equipo de proyecto* Arq. Adriana Dwek | Arq. Gustavo Sartorio | Arq. Julio Iglesias

*Coordinadora* Arq. Adriana Miceli

*Asesores Proyecto paisajístico,* Arq. Cora Burguin | Arq. Marcelo D'Andrea

*Transporte,* Lic. Carmen Polo

*Imagen y Diseño,* Sr. Alejandro Vázquez Mansilla | Arq. Jorge Tófaló

*Bibliografía,* Arq. Rosana Niro

#### Equipo de Trabajo GCBA

---

*Coordinador Técnico Asesores CoPUA* Arq. MP Osvaldo Ramacciotti

*Asesores CoPUA* Arq. Cristina Pesich | Arq. María José Leveratto | Arq. Silvia Puparelli

Ing. Juan Basadonna | Lic. Gustavo Mosto | Lic. Enrique Cesar Jauregui

*DGPYP* Arq. Rodolfo Macera

Arq. Liliana Guerrero

Arq. Sandra Tuya | Arq. Cecilia Gianelli Vigas | Arq. Patricia Mayo

#### Centro de Gestión y Participación

---

2 sur *Director, Sr. José Kibudi | Delegado Comunal, Sr. Antolín Magallanes*

*Directora de Mantenimiento Barrial, Sra. María Inés Martínez | Consejo Consultivo honorario*  
Amigos de la Plaza 1° de Mayo | Artesanos para el tango | Asoc. Amigos del Café Los Angelitos  
Asoc. Civil Proyecto Tango | Asoc. La Reina del Plata | Balvanera y su Gente | Casa del Barrio  
Casona Cultural Humahuaca | Centro Cultural Alfonsina Storni | Centro de Jubilados La Vida Continúa  
Centro de jubilados Nuevo milenio | Centro de Jubilados Nuevos Propósitos | Centro Martín Fierro  
Club del Trueque | Espejo Buenos Aires | Fundamind | Hogar Sagrado Corazón  
Junta de Estudios Históricos de Balvanera | Mov. Boliviano por los Derechos Humanos en Argentina  
Murga los Chiflados del Abasto | Murga Los Dandis de Balvanera | Red Solidaria Balvanera  
Revista barrial El Abasto | Vecindad de Balvanera | Vecinos de la Plaza Velasco de Ibarra

CGP 6 *Director, Sr. Fernando Muñoz | Delegada Comunal, Susana Fontana*

*Directora de Mantenimiento Barrial, Sra. Estela Baltroc | Consejo Consultivo honorario*  
Acción Comunitaria para la Educación y la Cultura | Asoc. Amigos Plaza Primera Junta  
Asoc. Cooperadora Htal. del Quemado | Asoc. de Ciclistas Urbanos | Asoc. Interbarrios  
Asoc. Oxígeno | Asoc. Vecinos Plaza Giordano Bruno | Estrella de Boedo | Federación Caballito  
Grupo Nexo de Gestión | Mercado del Progreso | Unión Vecinal Placita Crisólogo Larralde

CGP 7 *Director, Sr. Luis María Bilancieri | Delegada Comunal, Sra. Delia Rivas*

*Directora de Mantenimiento Barrial, Agrim. Leticia Estini | Consejo Consultivo honorario*  
Asoc. Vecinal Caballito Centro | Asoc. Vecinos Jubilados Plaza Irlanda | Casa "Gabriel del Mazo"  
Centro de Jubilados José Hernández | Centro Jubilado Crecer en Solidaridad | La Casa de los Sueños  
La Movida de Floresta | R.E.D.I. Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad  
Universidad de Flores

CGP 9 *Directora, Sra. Mirta Roca | Delegada Comunal, Sra. Noemí Piragini*

*Director de Mantenimiento Barrial, Arq. Claudio Peralta | Consejo Consultivo honorario*  
Asoc. Civil Ciudad 2000 | Fundación Argentina por los Espacios Verdes | Liniers se Mueve  
Multisectorial Mataderos Liniers



El Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CoPUA) se haya actualmente abocado a las tareas de desarrollo particularizado de los **Programas de Actuación** contenidos en el Documento Final del Plan Urbano Ambiental, que se encuentra en tratamiento Legislativo. La presente documentación debe considerarse como un **Informe Preliminar** de avance de los estudios en curso y su presentación solo tiene el propósito de dar a conocer la información en que se basa cada Programa y aportar a los actores intervinientes en el proceso de planificación y gestión urbana, información anticipada y ordenada sobre los alcances y contenidos que posibiliten avanzar sobre un mejor conocimiento de los distintos aspectos de la compleja realidad urbana en estudio.

El trabajo que se presenta en éste volumen es el producto de un equipo de trabajo interdisciplinario e interinstitucional en plena fase de elaboración y por tanto debe considerarse como un resumen del avance de los estudios realizados.

*Buenos Aires, Noviembre de 2001*



# INDICE

---

- 1 Objeto del Programa
- 2 Componentes del Programa  
*Espacios Verdes y Equipamientos | Ferroviarios*
- 3 Proyectos y Obras
- 4 Estado de Avance del Programa
- 5 Estado de Avance de los Proyectos
- 6 Actividades
- 7 Sistema de Relaciones
- 8 Cuestiones a Desarrollar
- 9 ANEXO | Informe Final del Convenio "Parque Lineal Corredor Verde Oeste", *Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires*

# 1 | Objeto del Programa

El Programa de Actuación Corredor Verde del Oeste tiene por objetivo superar la barrera urbanística que implica atravesar de Norte Sur el trazado a nivel del FFCC Sarmiento mediante su soterramiento y, consecuentemente, generar sobre el mismo un gran parque lineal que mejore la calidad ambiental de los barrios implicados.

Al eliminar el efecto barrera que actúa como desintegrador de la vinculación Norte- Sur, se busca generar un parque lineal que mejore las posibilidades operativas de los servicios ferroviarios y la transferencia de pasajeros entre los distintos modos de transporte que operan en el Corredor Verde del Oeste.

El nuevo soterramiento del Ferrocarril Gral. Sarmiento se desarrolla desde la calle Hidalgo hasta la Av. Gral. Paz, en la zona oeste de la ciudad de Buenos Aires, en una extensión de 9,5 km de modo de completar la trinchera que se extiende desde la estación Once de Septiembre hasta la zona de Caballito, quedando todo este ramal ferroviario bajo nivel en jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires.

Las obras a realizar incluyen la apertura de una trinchera en todo el tramo del trazado actual de vías, la construcción de una losa superior de cerramiento, la conexión vial a nivel que de continuidad a la trama urbana, en particular los 23 cruces con barreras existentes, la ejecución de nuevas estaciones ferroviarias subterráneas y la parquización y forestación del espacio a nivel con apertura de frentes en las manzanas linderas para conformar y valorizar el nuevo Corredor Verde.

En dos tramos del trazado la trinchera debe adquirir profundidad y construirse en túnel para salvar el conducto aliviador del Arroyo Maldonado, en la zona de Villa Luro -calle Ruiz de los Llanos- con una extensión de 1800 m y la relocalización de la estación de Villa Luro y, en la zona histórica de Flores, con una extensión de 1500 m a fin de proteger las áreas de protección histórica. Así todas las edificaciones de los cuadros de estación con valor patrimonial son recuperadas y revalorizadas.

La conformación de un Corredor Verde que ocupa el 85% del espacio liberable a nivel producto del soterramiento, genera una oferta significativa de espacios públicos de libre acceso para el esparcimiento y la recreación, desarrollando un parque lineal de aproximadamente 23 ha en zonas de la ciudad con carencias históricas de oferta de áreas públicas.

El Ferrocarril de la Línea Sarmiento moviliza 113 millones de pasajeros anuales que verán mejorada la oferta de servicios al permitirse mayores frecuencias por la eliminación de los cruces viales al mismo nivel que el servicio ferroviario en el territorio de la Ciudad.

La población residente en el área de influencia directa del proyecto, localizada en un espacio definido en 300 m a cada lado de las vías alcanza los 140 mil habitantes que se verán beneficia-

dos por una disminución de la contaminación sonora, la oferta verde de la nueva parquización, la valoración de la tierra y mejoras significativas en la accesibilidad, conectividad y transporte.

Los usuarios de automotores de todo tipo, que movilizan entre 35 y 45 mil vehículos diarios en la zona, se verán favorecidos, sensiblemente, en los tiempos de viaje al eliminarse los 23 cruces ferroviarios que en la actualidad comprimen las vinculaciones Norte - Sur con interrupciones que llegan a los 40 minutos por hora a raíz del paso de los trenes de pasajeros y cargas.

## 2 | Componentes del Programa

### **Espacios Verdes y Equipamientos**

---

El CVO presenta la articulación de espacios de diferentes escalas y posibilidades de uso. La oferta de espacios libres que se va conformando con el soterramiento surge de la liberación de áreas en función de su localización específica: espacios liberados dentro del tejido amanzanado, a la par de la red vial, junto a la traza en viaducto de la AU 25 de Mayo y espacios liberados de las playas ferroviarias sin uso.

Se plantean acciones y propuestas comunes a todos los tramos que incluyen la revalorización de las zonas comerciales, la refuncionalización de los espacios vacantes, el rediseño de las estaciones ferroviarias y la construcción de ciclovías a lo largo de todo el corredor.

En particular, la jerarquización de los recorridos peatonales con equipamientos de protección atmosférica conformando lugares de resguardo, descanso y contemplación con la incorporación de arbolado urbano y especies de menor tamaño que vayan conformando pequeños espacios de escala peatonal irá identificando y modelando áreas y sectores particularizados del Corredor.

Un sistema de señalización e información a los distintos tipos de usuarios y el aumento de oferta de estacionamientos para los residentes con el mejoramiento de la calidad de vida de la zona.

Se han identificado distintas escalas de intervención o aportes en particular: Areas de Protección Histórica, Centros de Transbordo de Pasajeros (CT), Estaciones ferroviarias nuevas, relocalizadas y/o soterradas, Nueva Terminal de Pasajeros en Once, Racionalización y desafectación de los Talleres Liniers de TBA y la regularización de la Red vial urbana

#### **Areas de Protección Histórica**

El patrimonio urbano se compone del conjunto de edificios y espacios públicos. Todos los bienes urbanos conforman el patrimonio de la comunidad y fundamentalmente son objetos y espacios que, por su carga significativa, contribuyen a que los usuarios identifiquen al ámbito como propio y se sientan identificados por él, generándose un sentimiento de pertenencia.

#### **Centros de Transbordo de Pasajeros**

Se define como tal al ámbito físico funcional conformado por el conjunto de las infraestructuras y equipamientos necesarios para la transferencia intermodal de pasajeros de los servicios de transporte público. Se han identificado los CT Once, Primera Junta y Liniers. La propuesta de operación de tránsito y transporte del CT debe surgir de un trabajo conjunto y consensuado con los operadores de los servicios (todos los servicios de transporte se encuentran operados por empresas privadas) y los organismos nacionales, provinciales y comunales. Es necesario tratar cada CT como

un proyecto individual dentro de un Programa de CT del Corredor Verde del Oeste atendiendo a las particularidades de cada uno y a las infraestructuras y equipamientos necesarios.

La refuncionalización de los suelos ferroviarios sin uso y aledaño a las estaciones de Once y Liniers deben ser incorporados al tejido urbano como un nuevo espacio público, adecuado para el desarrollo de actividades cívicas, sociales, culturales y/o recreativas.

En el caso de Liniers las tierras de ONABE deben ser utilizadas para la resolución del CT permitiendo integrar los sectores norte y sur de la estación resolviendo la conectividad peatonal y funcional entre ambos. En la estación Once, deberá permitir la transversabilidad hacia uno y otro lado de la estación.

### **Estaciones ferroviarias**

Se plantea como alternativa mantener los actuales edificios de las estaciones de pasajeros debidamente reacondicionados para la atención de servicios a los pasajeros como serían Caballito, Flores y Floresta. Se propone reubicar la estación Villa Luro a la altura de la Avenida Corro, debajo de la Autopista Perito Moreno, por condiciones del trazado geométrico de vías para salvar el conducto aliviador del Maldonado, para lo cual se deberán construir nuevas instalaciones para la atención de los pasajeros.

El edificio e instalaciones de la estación Liniers deberán ser proyectados conforme a los requerimientos y condicionamientos de funcionalidad que se establezcan para el futuro centro de transbordo intermodal de pasajeros urbanos, metropolitanos e interurbanos a implementarse en esa localización en terrenos asignados al respecto. Los edificios con valor patrimonial serán revalorizados adecuando su entorno.

### **Nueva Terminal de Pasajeros en Once**

Se plantea la viabilidad de que las instalaciones ferroviarias para los servicios de pasajeros metropolitanos e interurbanos ubicadas en la Estación Once sean relocalizadas como subterráneo a los efectos de liberar los terrenos de superficie para posibilitar el desarrollo de un moderno centro de transbordo que satisfaga los requerimientos de las combinaciones inter e intramodales y sirva al ordenamiento del tránsito vehicular en forma compatible a una reestructuración urbana del área.

## **Ferrovianos**

---

Las obras ferroviarias que hacen al soterramiento y a la adecuación de toda la infraestructura son: el trazado ferroviario en bajo nivel en el tramo Caballito - Liniers, con la adopción de una trinchera tapada en superficie para poder hacer uso del suelo urbano creado y dos sectores de trazado en túnel para proteger el Área de protección histórica de la zona de Flores y para evitar el cruce del canal aliviador del Arroyo Maldonado, que deriva parte de sus aguas hacia el arroyo Cildañez que desagua en el Riachuelo. Ello incluirá las obras de infraestructura de mejoras de vías y la definición y adopción de medidas conducentes a intervenir sobre los servicios de pasajeros y cargas con la readecuación de la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros interurbanos y la eliminación total de las operaciones de cargas.

### **Trazado ferroviario en bajo nivel - Tramo Caballito - Liniers**

Se plantea la alternativa de desarrollar el trazado del ramal ferroviario en un bajo nivel, hasta Liniers en una primera etapa para luego extenderlo en forma progresiva hasta por lo menos Castelar y como solución de máxima hasta Moreno. Ello se puede concretar en forma de trinchera similar a lo existente en el tramo Once Caballito o en túnel.

Se adopta como criterio general la implementación del sistema en trinchera con profundidad suficiente para que la misma pueda ser cubierta en forma total o por sectores conforme a las propuestas de desarrollo urbano y de cruces viales que se consideren mas convenientes. En el tramo proyectado existen dos sectores que requieren soluciones diferentes al de trinchera como propuesta general y que son el sector entre Donato Alvarez y Nazca en Flores y el cruce del conducto aliviador del A° Maldonado en Villa Luro.

Así mismo, disponer del espacio necesario para alojar como mínimas cuatro vías de circulación de trocha ancha electrificadas con sistema aéreo para suministrar energía de tracción, ya que actualmente el ferrocarril cuenta con tercer riel para proveer de energía de tracción.

En principio se mantendrá la cantidad de estaciones existentes en el tramo, las que deberán ser construidas en desnivel, con la posibilidad de que puedan ser relocalizadas en función al rol que se les asigne como futuros centros de transbordos intermodales.

### **Mejoras en la infraestructura de vías**

En la renegociación del contrato de concesión TBA propone cuadruplicar las vías de circulación en el tramo Caballito- Villa Luro a los efectos de disponer de mayor capacidad de vías y así ampliar sus niveles de oferta, los que estarán sujetos a las normativas vigentes por tiempos máximos admisibles por cierre en los cruces ferroviarios. De esta manera el ramal dispondría de vía cuádruple entre Once y Haedo en un tramo de 18 Km que representa la mitad de la línea electrificada, con las ventajas que ello implica en materia de capacidad operativa.

### **Servicios ferroviarios de pasajeros interurbanos**

Se recomienda racionalizar la operatividad de los servicios interurbanos de pasajeros, con el objeto de reducir los costos improductivos analizando la viabilidad de concentrar todas las operaciones en la zona de la Estación Once, transfiriendo las instalaciones y equipos que disponen en Caballito para el alistamiento, mantenimiento y estacionamiento del material rodante, desafectando de la explotación ferroviaria los terrenos actualmente ocupados.

### **Eliminación total de las operaciones de cargas**

A los efectos de cumplimentar lo establecido en el Decreto Nacional 837/98 se propone desarrollar las acciones correspondientes ante el ONABE para que se concrete la suspensión total efectiva y formal de las operaciones de cargas en las estaciones de Caballito y Liniers por parte del Ferrocarril.

### 3 | Proyectos y Obras

*Las obras a realizar en todo el tramo del trazado actual de vías del ex ferrocarril Sarmiento incluyen:*

- 1** construcción en trinchera de 9.5 Km de largo en profundidad suficiente para ser cubierta en forma total o por sectores;
- 2** construcción de un túnel del sector Flores - Villa Luro;
- 3** adecuación de las instalaciones y equipamiento de las redes de servicios públicos que en la actualidad cruzan en forma subterránea el sistema de vías y que deberán mantener su continuidad y eficiencia operativa;
- 4** construcción de una losa superior de cerramiento sobre la trinchera nueva y la existente;
- 5** conexión vehicular a nivel en los 23 cruces con barreras existentes;
- 6** continuidad y seguridad peatonal en la totalidad de los cruces;
- 7** continuidad urbana y vial sin barreras ferroviarias;
- 8** ejecución de las nuevas estaciones ferroviarias subterráneas;
- 9** ejecución de una ciclo vía para uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y factible entre Once y Liniers;
- 10** ejecución de una senda peatonal para mejorar la conexión peatonal dentro de los distintos barrios y generar recorridos deportivos, de recreación y de esparcimiento;
- 11** parquización y forestación del espacio a nivel;
- 12** apertura de frentes en las manzanas linderas para conformar y valorizar el nuevo Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

## 4 | Estado de Avance del Programa

El Programa durante el año 2001 desarrolla las investigaciones básicas a partir de los estudios de detalle para 1/ soterrar al ex Ferrocarril Sarmiento, a través de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA y del Ministerio de Infraestructura de la Nación y 2/ de los usos previsibles a promover en el espacio público emergente y contiguo, por medio del Consejo del Plan Urbano Ambiental y de la Secretaría de Planeamiento del GCBA. Asimismo, se encuentran iniciados los correspondientes a las diversas Centralidades y al Sistema Oeste de Transporte.

## 5 | Estado de Avance de los Proyectos

Por una parte, se están realizando los estudios de prefactibilidad del Soterramiento, a efectos de establecer las líneas de financiamiento, en coordinación con la Unidad de Preinversión de la Secretaría de Hacienda y a través de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos la preparación de los Pliegos de Licitación para la realización de las obras del Soterramiento.

A partir de los estudios de la obra de ingeniería se pudieron establecer: 1) las áreas posibles de ocupar para destinar al espacio público; 2) la accesibilidad a las nuevas Estaciones Ferroviarias y, 3) la atravesabilidad necesaria en el sentido Norte - Sur con los Consejos Consultivos de los Centros de Gestión y Participación 2S, 6, 7 y 9.

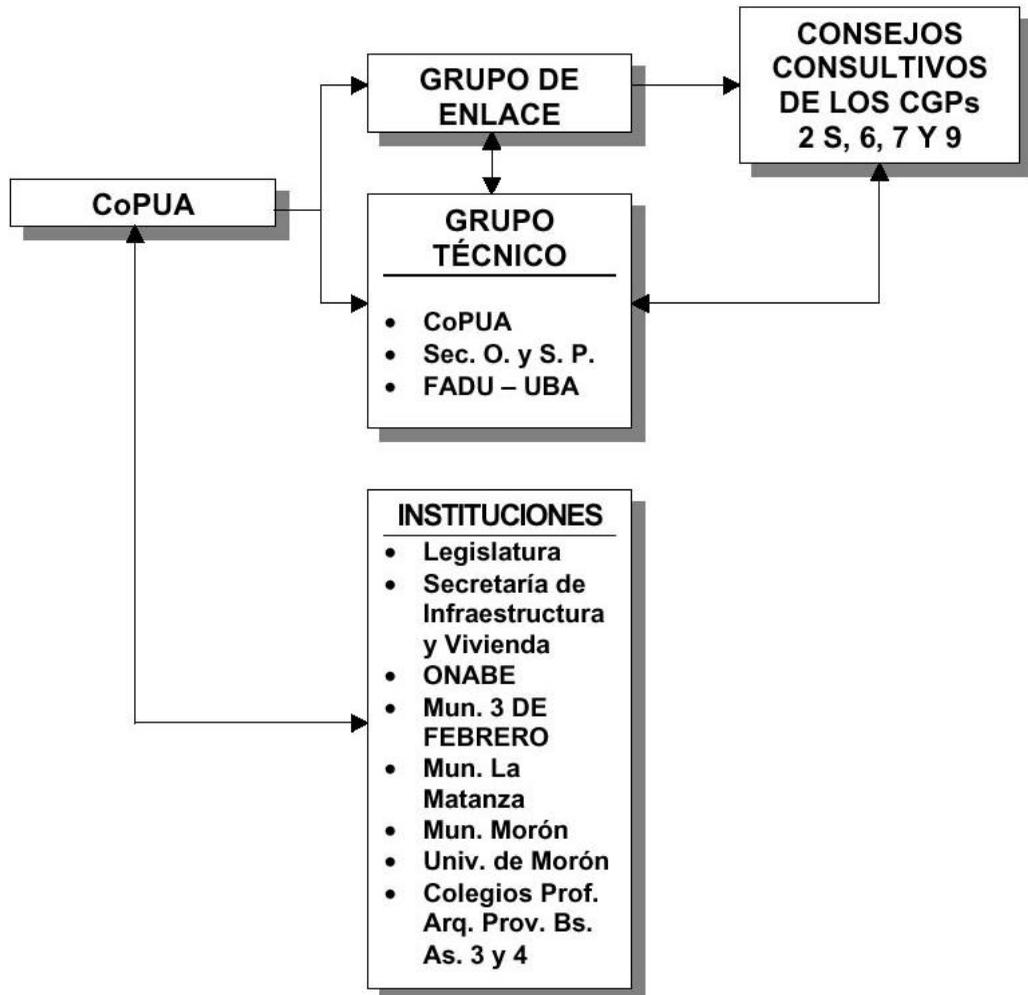
Por otra parte, a través de un Convenio con la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo "Parque Lineal Corredor Verde Oeste", se propone la forma de ocupación del espacio público emergente del soterramiento, la incorporación al mismo de sectores contiguos (a expropiar según la Ordenanza N° 24.802, transferir, comprar, modificar, ampliar o regular por medio de nueva normativa). Dicho trabajo fue desarrollado entre junio y agosto de 2001, adjuntándose al presente Informe de Avance dicho documento (ver Anexo). En concordancia con el mismo la Secretaría de Planeamiento por administración realiza estudios y propuestas en Once, sobre la base de los cuales se gestiona la transferencia de tierras e inmuebles del ONABE y nuevos usos e inversiones en obras públicas.

Finalmente se ha iniciado la segunda etapa del Convenio con la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo "Parque Lineal Corredor Verde Oeste" para proponer al CoPUA en detalle los trabajos a realizar en el espacio público, la normativa de regulación del mismo, así como los Centros de Transbordo Multimodales Once, Caballito y Liniers.

## 6 | Actividades

- 1 Reuniones del Grupo Técnico con los **Grupos de Enlace** de los GCPs 2S, 6, 7 y 9 en el CoPUA.
- 2 Reuniones del Grupo Técnico con los **Consejos Consultivos Honorarios** en los CGPs 2S, 6, 7 y 9.
- 3 **1° Exposición y Muestra de Propuestas del Corredor Verde en la Región Metropolitana Buenos Aires**, en la Universidad de Morón, conjuntamente con los Municipios de Tres de Febrero, La Matanza y Morón y los Colegios Profesionales de Arquitectura 3 y 4 de la Prov. de Buenos Aires. Con los objetivos de: generar un espacio de reflexión y exposición de ideas y propuestas sobre la vinculación entre el Programa Corredor Verde Oeste y su continuidad en el área metropolitana, desde un abordaje interdisciplinario intersectorial y multiactoral, e instalar la temática en la comunidad hacia la conformación de la región metropolitana oeste.
- 4 **1° Biciesteada y Encuentros Vecinales del Corredor Verde del Oeste**, 22 de septiembre de 2001, a lo largo de la Av. Rivadavia y en los espacios públicos de Plaza Once, 1° Junta, Plaza Flores y Liniers, conjuntamente con los CGPs 2S, 6, 7 y 9 y las organizaciones no gubernamentales.
- 5 **Encuesta de Opinión de los Vecinos del Corredor Verde del Oeste** realizada por la Secretaría de Obras y Servicios Públicos en los barrios de Once, Caballito, Primera Junta y Liniers el 22 de septiembre de 2001.

## 7 | Sistema de Relaciones



## 8 | Cuestiones a Desarrollar

La Secretaría de Obras y Servicios Públicos del GCBA y la Secretaría de Infraestructura y Vivienda se encuentran próximas a Licitación la Primera etapa del Soterramiento del Corredor Verde del Oeste dentro de la Ley Nacional Plan de Infraestructura.

Se prevé durante el próximo año, 2002, ejecutar a partir de los estudios existentes y por medio de la Secretaría de Planeamiento, la apertura del espacio público con las obras concordantes y linderas con el Proyecto del Espacio Público sobre el Soterramiento entre Liniers y Once. Entre ellas pueden citarse: la ampliación de los puentes vehiculares existentes para uso peatonal; el desarrollo del Área Comercial Villa Luro; la apertura de las calles laterales y el desarrollo y uso de los terrenos ferroviarios gestionando su transferencia del ONABE al GCBA en Once y Caballito. También, se están evaluando la refuncionalización de Caballito - Primera Junta con la Secretaría de Planeamiento, Flores y la Estación Liniers con el ONABE y la Subsecretaría de Transporte y Tránsito del GCBA, y el ordenamiento del Sector Urbano Liniers - Ciudadela con la Secretaría de Obras Públicas del Municipio de Tres de Febrero.

Asimismo durante el ejercicio 2002 el CoPUA se propone finalizar los estudios sobre la totalidad de los proyectos enunciados en éste Programa de Actuación, realizar el Estudio de Impacto Ambiental de todo el Programa, elevar un Proyecto de Ley sobre Modificaciones de los Usos del Suelo y detallar la totalidad de las intervenciones a realizar durante el próximo quinquenio.

---

ANEXO

**Informe Final del Convenio  
“Parque Lineal Corredor  
Verde Oeste”**

*Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la  
Universidad de Buenos Aires*



## 4

**OFERTA Y DEMANDA DE ESPACIOS VERDES**

4.1. - Tipos de espacios verdes	Pág. 21
4.2. - Las funciones de los espacios verdes urbanos	Pág. 21
4.3. - La "calidad de vida" urbana	Pág. 21
4.4. - El rol ecológico	Pág. 22
4.4.1. - La regulación térmica urbana	Pág. 22
4.5. - El rol de la forestación	Pág. 23
4.6. - Los espacios verdes en la regulación hídrica	Pág. 23
4.7. - Los espacios verdes como asimiladores de contaminación	Pág. 23
4.7.1. - La contaminación atmosférica	Pág. 23
4.7.2. - La contaminación sonora	Pág. 23
4.8. - El transito automotor	Pág. 24
4.9. - La demanda de espacios verdes	Pág. 24
4.9.1. - La demanda recreativa	Pág. 24
4.10. - Frecuencias de uso	Pág. 24
4.10.1. - Superficies recreativas requeridas	Pág. 24
4.10.2. - Superficie mínima por habitante	Pág. 25
4.10.3. - Standard por Habitante	Pág. 25
4.11. - La congestión en los espacios verdes urbanos	Pág. 25
4.11.1. - Ejemplo de congestión en los espacios verdes urbanos	Pág. 25
4.12. - La demanda de espacios verdes	Pág. 26
4.13. - El crecimiento de la demanda de espacios verdes	Pág. 26
4.14. - Standards Adoptados	Pág. 26
4.15. - Evaluación de valuación de la oferta-demanda recreativa	Pág. 27
4.16. - Recreación pasiva: déficit cuantitativo y cualitativo	Pág. 27
4.17. - El rol de los espacios verdes en la recreación activa	Pág. 28
4.18. - Ocupación y subdivisión del suelo urbano	Pág. 28
4.19. - Los espacios verdes en el área de influencia del Corredor del Oeste	Pág. 29
4.20. - El perfil actual: Oferta y Demanda de Áreas Verdes en el Corredor Oeste	Pág. 29
4.20.1. - Superficies de espacios verdes por Centros de Gestión y Participación	Pág. 30
4.21. - Conclusión	Pág. 30

## 5

**LA ORGANIZACION DEL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE**

<b>5.1. - El Parque Lineal Corredor Verde Oeste</b>	Pág. 31
<b>5.2. - Propuestas referidas al Parque Lineal del Corredor Verde Oeste</b>	Pág. 31
<b>5.3. - Las partes constitutivas del sistema de transporte del Parque Lineal Corredor Verde Oeste</b>	Pág. 31
<b>5.4. - La organización del Parque Lineal Corredor Verde Oeste</b>	Pág. 33
<b>5.5. - Descripciones de los sectores</b>	Pág. 33
<b>5.5.0. - Sector 0) - Estación Terminal Once: de la Av. Pueyrredon a Sánchez de Bustamante</b>	Pág. 33
<b>5.5.1. - Sector 1) - Once - Almagro: de Sánchez de Bustamante a Gascón</b>	Pág. 34
<b>5.5.2. - Sector 2) - Almagro - Caballito: de Gascón a Campichuelo</b>	Pág. 35
<b>5.5.3. - Sector 3) - Caballito: de Campichuelo a Rojas</b>	Pág. 36
<b>5.5.4. - Sector 4) - Caballito: de Rojas a la Av. Donato Álvarez</b>	Pág. 38
<b>5.5.5. - Sector 5) - Flores: de la Av. Donato Álvarez a la Av. Nazca</b>	Pág. 40
<b>5.5.6. - Sector 6) - Floresta: de la Av. Nazca a la Av. Del Corro</b>	Pág. 43
<b>5.5.7. - Sector 7) - Villa Luro: de la Av. Del Corro a Echenagucia</b>	Pág. 47
<b>5.5.8. - Sector 8) - Talleres Liniers: de Echenagucia a Reservistas Argentinos</b>	Pág. 49
<b>5.5.9. - Sector 9) - Liniers: de Reservistas Argentinos a la Av. Gral. Paz</b>	Pág. 51
<b>5.6. - Áreas de Protección Histórica</b>	Pág. 53
<b>5.6.1. - Las Áreas Históricas del Parque Lineal Corredor Verde Oeste</b>	Pág. 53
<b>5.6.2. - Edificios históricos de Flores</b>	Pág. 54
<b>5.7. - Edificios históricos de Flores catalogados en el APH 15 - Casco Histórico de Flores</b>	Pág. 55
<b>5.8. - Edificios históricos de Liniers catalogados en el Proyecto de Ley 2489-D-00</b>	Pág. 56

## 6

## EL PROYECTO PAISAJISTICO DEL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

6.1. - La parquización del Parque Lineal Corredor Verde Oeste	Pág. 57
6.2. - La identidad barrial	Pág. 57
6.3. - La propuesta del Parque Lineal Corredor Verde Oeste	Pág. 58
6.4. - La propuesta de la Red Verde	Pág. 58
6.5. - Partes componentes del Parque Lineal Corredor Verde Oeste	Pág. 58
6.6. - Criterios de preservación de forestación existente	Pág. 59
6.7. - Criterio de pavimentación en las calles laterales y las calles sin cruce vehicular sobre el Parque Lineal Corredor Verde Oeste	Pág. 59
6.8. - Descripciones de los sectores	Pág. 59
6.8.0. - Sector 0) - Estación Terminal Once: de la Av. Pueyrredon a Sánchez de Bustamante	Pág. 59
6.8.1. - Sector 1) - Once - Almagro: de Sánchez de Bustamante a Gascón	Pág. 60
6.8.2. - Sector 2) - Almagro - Caballito: de Gascón a Campichuelo	Pág. 61
6.8.3. - Sector 3) - Caballito: de Campichuelo a Rojas	Pág. 61
6.8.4. - Sector 4) - Caballito: de Rojas a la Av. Donato Álvarez	Pág. 62
6.8.5. - Sector 5) - Flores: de la Av. Donato Álvarez a la Av. Nazca	Pág. 62
6.8.6. - Sector 6) - Floresta: de la Av. Nazca a la Av. Del Corro	Pág. 62
6.8.7. - Sector 7) - Villa Luro: de la Av. Del Corro a Echenagucia	Pág. 63
6.8.8. - Sector 8) - Talleres Liniers: de Echenagucia a Reservistas Argentinos	Pág. 63.
6.8.9. - Sector 9) - Liniers: de Reservistas Argentinos a la Av. Gral. Paz	Pág. 63
6.9. - Áreas de Protección Histórica	Pág. 63
6.10. - Vegetación propuesta	Pág. 64

## 7

### TRANSPORTE Y TRANSITO EN EL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

7.1. - Objetivos de transporte y tránsito en el Parque Lineal Corredor Verde Oeste	Pág. 66
7.2. La integración vial	Pág. 66
7.2.1. La vinculación Norte-Sur	Pág. 67
7.2.2. La integración del Corredor con las arterias paralelas	Pág. 69
7.3. Las estaciones ferroviarias	Pág. 70
7.4. Estacionamiento	Pág. 71
7.5. Definición del problema de los Centros de Transbordo	Pág. 72
7.6. El enfoque adoptado en este estudio hacia los centros de transbordo	Pág. 73
7.7. Centro de Transbordo de Caballito	Pág. 73
7.7.1. Situación actual	Pág. 73
7.7.2. Propuesta	Pág. 76
7.8. Centro de Transbordo de Liniers	Pág. 78
7.8.1. Situación actual	Pág. 78
7.8.2. Propuesta	Pág. 80

## 8

### LOS BORDES DEL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

8.1. Situación Actual	Pág.83
8.2. Relaciones con la trama	Pág. 83
8.2.1. Descripción de las relaciones con la trama	Pág. 83
8.3. Edificación predominante	Pág. 86
8.4. Alturas promedio	Pág. 86
8.5. Antigüedad promedio	Pág. 87
8.6. Zonificaciones	Pág. 87



- 8.8.4. - Sector 4) - Caballito:**  
de **Rojas a la Av. Donato Álvarez:**  
(once cuadras) Pág. 96
- Borde sur:**
- i) De **Rojas a Cucha Cucha:** (dos cuadras) Pág. 96
  - ii) De **Cucha-Cucha a Paysandú:** (tres cuadras) Pág. 96
  - iii) De **Paysandú a Fragata Sarmiento:** (una cuadra) Pág. 96
  - iv) De **Frag. Sarmiento a J. J. Viedma:** (dos cuadras) Pág. 96
  - v) De **J. J. Viedma a la Av. D. Álvarez:** (tres cuadras) Pág. 97
- Borde norte:**
- i) Desde **Rojas** hasta **Bacacay:** (una cuadra) Pág. 97
  - ii) Desde **Bacacay** hasta **O.V. Andrade:** (ocho cuadras) Pág. 97
  - iii) De **O. V. Andrade** hasta **Morelos:** (una cuadra) Pág. 97
  - iv) De **Morelos** hasta la **Av. D. Álvarez:** (una cuadra) Pág. 97
- 8.8.5. - Sector 5) - Flores:**  
de la **Av. Donato Álvarez a la Av. Nazca:**  
(trece cuadras) Pág. 98
- Borde sur:** Pág. 98
- Borde norte:** Pág. 99
- 8.8.6. - Sector 6) - Floresta:**  
de la **Av. Nazca a la Av. Del Corro:**  
(veintiun cuadras) Pág. 100
- Borde sur:**
- i) De la **Av. Nazca** hasta **Argerich:** (una cuadra) Pág. 101
  - ii) De **Argerich** hasta **Olivieri:** (diecisiete cuadras) Pág. 101
  - iii) De **Olivieri** hasta la **Av. Del Corro:** (tres cuadras) Pág. 101
- Borde norte:**
- i) De la **Av. Nazca** hasta **Argerich:** (una cuadra) Pág. 102
  - ii) de **Argerich** hasta **Olivieri:** (veintiún cuadras) Pág. 102
  - iii) De **Olivieri** hasta la **Av. Del Corro:** (tres cuadras) Pág. 102
- 8.8.7. - Sector 7) - Villa Luro:**  
de la **Av. Del Corro a Echenagucia:**  
(nueve cuadras) Pág. 103
- Borde sur:**
- i) De **Av. Del Corro** hasta **C. de la Barca:** (una cuadra) Pág. 103
  - ii) De **Calderón de la Barca** hasta **Milton:** (una cuadra) Pág. 103
  - iii) De **Milton** hasta **Virgilio:** (dos cuadras) Pág. 103
  - iv) De **Virgilio** hasta **Víctor Hugo:** (dos cuadras) Pág. 104
  - iv) De **Víctor Hugo** hasta **Irigoyen:** (una cuadra) Pág. 104
  - iv) De **Irigoyen** hasta **Echenagucia:** (dos cuadras) Pág. 104
- Borde norte:**
- i) De la **Av. Del Corro** hasta **Milton:** (dos cuadras) Pág. 105
  - ii) De **Milton** hasta **Víctor Hugo** (cuatro cuadras) Pág. 105
  - iii) De **Víctor Hugo** hasta **Cortina** (una cuadra) Pág. 105
  - iv) De **Cortina** hasta la **Av. Irigoyen:** (una cuadra) Pág. 106
  - iv) De la **Av. Irigoyen** hasta **Echenagucia:** (una cuadra) Pág. 106
- 8.8.8. - Sector 8) - Talleres Liniers:**  
de **Echenagucia a Reservistas Argentinos:**  
(diez cuadras) Pág. 107
- Borde sur:**
- i) De **Echenagucia** hasta **E. Sagui:** (seis cuadras) Pág. 108
  - ii) De **Sagui** hasta **R. Argentinos:** (cuatro cuadras) Pág. 108
- Borde norte:**
- i) De **Echenagucia** hasta **Av. J. B. Justo:** (una cuadra) Pág. 108
  - ii) De **Av. J. B. Justo** hasta **R. Argentinos:**(nueve cuadras) Pág. 108

**8.8.9. - Sector 9) - Liniers:**

**de Reservistas Argentinos a la Av. Gral. Paz:**  
(siete cuadras)

Pág. 109

**Borde sur:**i) De **R. Argentinas** hasta **Barragán**: (una cuadra) Pág. 109ii) De **Barragán** hasta **Av. Gral. Paz**: (cinco cuadras) Pág. 109**Borde norte:**i) De **R. Argentinos** hasta **Barragán**: (una cuadra) Pág. 110ii) De **Barragán** hasta **Madero**: (dos cuadras) Pág. 110iii) De **Madero** hasta **Cuzco**: (cuatro cuadras cortas) Pág. 110iv) De **Cuzco** hasta la **Av. Gral. Paz**: (una cuadra) Pág. 110**8.9. Estado y calidad edilicia**

Pág. 111

**8.10. Expropiaciones**

Pág. 112

# 1 RESUMEN DEL PROYECTO

## 1.1. - Denominación del Proyecto

Parque Lineal Corredor Verde Oeste

## 1.2. - Objetivos del Proyecto

El objetivo general es el de generar un corredor verde en forma de parque lineal de una extensión de 11.7 kilómetros que ayude a establecer la fluida conexión urbana de la ciudad en el sentido sur-norte que el soterramiento de las vías del ex-ferrocarril General Sarmiento, desde la Avenida Pueyrredon hasta la Av. Gral. Paz, posibilitara. Además es parte de este objetivo general establecer las ubicaciones y situaciones de los accesos a las futuras estaciones ferroviarias subterráneas y la de los centros de transbordo necesarios, quedando todo este nuevo parque lineal bajo la jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires.

Generar un parque lineal por sobre el ferrocarril a soterrarse en trinchera busca revertir las externalidades negativas sobre el territorio y el medio ambiente que la presencia del ferrocarril produce actualmente sobre la superficie, que en su tramo dentro del territorio de la ciudad de Buenos Aires de Once a Liniers, actúa como barrera entre sus sectores sur y norte y a su vez como factor desintegrador de la vinculación urbana. El soterramiento del ferrocarril mejoraría las posibilidades operativas del sistema ferroviario y las transferencias de pasajeros entre medios de transporte público.

La conformación de un corredor verde - el Parque Lineal Corredor Verde Oeste - ocupando la mayor parte del espacio vacío producido a nivel por el soterramiento del ferrocarril, es uno de los objetivos fundamentales del Proyecto del Corredor Verde Oeste. Esto generaría una oferta significativa de espacios públicos de libre acceso para el esparcimiento y la recreación, con una extensión de aproximadamente 30 hectáreas - el futuro parque lineal- que se sumara a los dos parques a conformarse en los playones ferroviarios de Caballito y de Liniers, en zonas de la ciudad con carencias críticas de oferta de espacios públicos verdes.

### 1.3. - Descripción técnica de las obras

Las obras a realizar sobre la apertura de una trinchera en todo el tramo del trazado actual de vías incluyen:

- i) la construcción de una losa superior de cerramiento sobre gran parte de la trinchera;
- ii) la conexión vehicular a nivel en los 23 cruces con barreras existentes;
- ii) continuidad y seguridad peatonal en la totalidad de los cruces;
- iv) continuidad urbana y vial sin barreras ferroviarias;
- v) la ejecución de nuevas estaciones ferroviarias subterráneas,
- vi) la ejecución de una ciclovía que posibilite el uso de la bicicleta como un medio de transporte seguro y factible entre Once y Liniers,
- vii) la ejecución de una senda peatonal para mejorar la conexión peatonal dentro de los distintos barrios y generar recorridos deportivos, de recreación y de esparcimiento;
- ix) la parquización y forestación del espacio a nivel;
- x) la apertura de frentes en las manzanas linderas para conformar y valorizar el nuevo Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

### 1.4. - Los niveles del soterramiento

Basándose en el plano del estudio de los niveles del soterramiento realizado por Obras Publicas se trabajo en la definición de la losa de tapada de las instalaciones ferroviarias soterradas, siempre determinando que esta no superase al nivel existente de la trama urbana y las veredas circundantes en mas de un metro cincuenta centímetros. por sobre

A partir de la altura del galibo y del grosor estimado de la estructura de la losa se definieron los siguientes sectores:

- i) de Sanchez de Bustamante hasta Billinghurst: tapada elevada promedio a un metro cincuenta centímetros
- ii) de Gascón hasta Campichuelo: trinchera abierta existente
- iii) de Campichuelo hasta Rojas: tapada elevada promedio a un metro veinte centímetros
- iv) de Rojas hasta la Av. Donato Alvarez: tapada de trinchera a nivel
- v) de la Av. Donato Alvarez hasta la Av. Nazca: en túnel
- vi) de la Av. Nazca hasta la Av. del Corro: tapada de trinchera a nivel
- vii) de la Av. del Corro hasta Echenagucia: tapada elevada promedio a un metro
- viii) de Echenagucia hasta la Av. Gral. Paz: tapada de trinchera a nivel

### 1.5. - Localización de las obras

Las obras a realizar se encuentran en el sector oeste de la ciudad de Buenos Aires, y serán desarrolladas por sobre la soterrada traza del ex Ferrocarril Sarmiento, y se extenderán entre la Av. Pueyrredon y la Av. Gral. Paz.

## **1.6. - Beneficiarios del Proyecto**

La población residente en el área de influencia directa del Proyecto, localizada en un espacio definido en 300 metros a cada lado de las vías soterrada, será beneficiada por un menor nivel de ruidos, la oferta verde de la nueva parqueización, la valorización de la tierra y las mejoras significativas en la accesibilidad, la conectividad y el transporte.

A su vez la ciudad y el área metropolitana también serán beneficiarias en estos dos sentidos: primero por el costo en producción y tiempo que los cruces ferroviarios del sistema vial significan en términos de seguridad, económicos, etc.; los cuales el soterramiento eliminará; y segundo por la significativa deficiencia de cantidad de espacios verdes públicos de la cual la ciudad y el área metropolitana adolecen; que el Parque Lineal Corredor Verde Oeste ayudará significativamente a reducir.

## **2 MARCO GENERAL**

### **2.1. - Justificación del proyecto**

El corredor oeste, constituido por la Avenida Rivadavia y la línea del Ferrocarril Sarmiento, que sigue la traza del antiguo camino del oeste y se extiende en el área metropolitana, constituyen junto con el corredor norte, los ejes más importantes de la ciudad por su extensión y dinamismo.

Ya en el informe Preliminar etapa 1959-60 de la Organización Plan Regulador, se proponía el trazado bajo nivel del FFCC. Sarmiento, lo que “permite efectuar el acceso vial oeste sobre dicha traza” y al mismo tiempo se proponía el traslado de la terminal de pasajeros desde Once a Caballito, ocupando el área que dejaría la eliminación de ese tramo con una avenida complementaria de la actual Rivadavia.

Desde entonces la ciudad de Buenos Aires ha sufrido un desmejoramiento de la calidad de vida al igual que las otras grandes concentraciones urbanas del mundo. La calidad de vida es un concepto central de la problemática del medio ambiente y del desarrollo sustentable. Las funciones de los espacios verdes en la calidad de vida urbana son cada vez más importantes por el proporcionalmente grande crecimiento de las densidades de edificación, tráfico, población y polución.

#### **2.1.1. - Las motivaciones del Parque Lineal Corredor Verde Oeste**

Consolidar un parque urbano lineal a manera de un corredor verde con una superficie de 30 hectáreas, en el espacio a nivel sobre las vías soterradas del ferrocarril, unido a dos grandes parques lineales sobre los playones ferroviarios de Caballito y Liniers, es el objetivo central del proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

Su aporte ambiental en un sector de la ciudad con carencia de oferta verde publica y su aporte como espacio recreativo y de esparcimiento beneficiara directamente a las personas que habitan a los bordes de la traza y al resto de la población de la ciudad que contara con una nueva y significativa oferta verde. Esto solo es una motivación suficiente para el proyecto.

Pero este proyecto a su vez, generara potencialidades a nivel local que mejoraran no solo la situación ambiental de los barrios afectados directamente por el proyecto, sino que también permitirá jerarquizar circuitos histórico-turísticos como el de Flores. El Parque Lineal Corredor Verde Oeste, al mejorar la experiencia de recorrer el circuito turístico de la zona, establecerá un aporte a la oferta cultural-turística no solo de la zona sino también de la ciudad, que potenciara y mejorara la oferta turística de la ciudad y del país.

### **2.1.2. - El Corredor Verde Oeste en el Plan Urbano Ambiental**

Los lineamientos generales de actuación para este corredor cuyo eje es la Avenida Rivadavia, que corre paralela al Ferrocarril Sarmiento, se puntualizaron de la siguiente manera en el Plan Urbano Ambiental.

- \* Generación de espacios verdes sobre el corredor ferroviario y creación de grandes parques en Caballito y Liniers.
- \* Integración norte-sur del territorio mediante la continuidad de la red vial e infraestructura.
- \* Consolidación de los sub-centros urbanos y recuperación del espacio público.
- \* Control de la contaminación ambiental y la polución visual.
- \* Ampliación limitada de densidad de población y del medio construido.
- \* Fortalecimiento de la diversidad funcional en las actividades complementarias del uso principal residencial con especial atención a los equipamientos, espacios verdes, recreativos, comerciales y culturales.

En el Modelo Territorial se menciona en relación con el sistema de espacios públicos el objetivo de conformar “sistemas verdes” que atraviesen la ciudad, y se señala como una de las estrategias a la conformación del Corredor Verde del Oeste con un destino preferencial para uso público de los espacios que resulten del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento.

Con relación a otro objetivo, el de dar continuidad franca a la red vial, se menciona como una de las estrategias, el de eliminar las barreras urbanas, puntualizando en primer lugar el soterramiento del Sarmiento desde Hidalgo hasta la Av. Gral. Paz.

### **2.2. - Los Centros de Gestión y Participación en el parque Lineal Corredor Verde Oeste**

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste recorre las jurisdicciones de cuatro Centros de Gestión y Participación de la Ciudad de Buenos Aires. Estos son:

- el CGP No. 2 - Sur  
delimitado por: Boedo Av., Independencia, Av.  
Entre Ríos, Callao Av., y Córdoba Av.
- el CGP No. 6 -  
delimitado por: Asamblea Av., Vernet Av., Garay J. de Av.,  
Boedo Av., y Gallardo Angel Av.
- el CGP No. 7 -  
delimitado por Perón Eva Av., Calapaligue Av.,  
Asamblea Av., y Gaona Av.
- el CGP No. 9 -  
delimitado por Paz Gral. Av., Perón Eva Av., Álvarez  
Jonte Av., y Justo J B Av.;

En el proceso de la realización del proyecto del Parque Lineal del Corredor Verde del Oeste han participado los Centros de Gestión y Participación CGP2-Sur, CGP6, CGP7, y CGP9. A su vez también han participado Asociaciones Vecinales de los barrios respectivos.

Las asociaciones vecinales correspondientes al CGP 6 son Voluntarios del Parque Centenario con su “Proyecto Integral para Parque Centenario” y la Asociación Vecinos Plaza Giordano Bruno con su proyecto “La Plaza que Necesitamos”.

Las asociaciones vecinales correspondientes al CGP 6 son la Fundación Unida con su proyecto “Parque de la Colectividades”, la Red Social de Caballito y Almagro con su proyecto “Transformación de la Playa del FFCC en Espacio Verde”, la asociación Ct. Smeraldi con su proyecto “Sobre el FFCC y sus Tierras Vacantes”, la asociación Hugo Pereyra con su proyecto “Sobre el FFCC y sus Tierras Vacantes”.

Las asociaciones vecinales correspondientes a los CGPs 7 y 9 son la Red Congreso al Oeste con su proyecto “Recuperación del Patrimonio Histórico”, la asociación La Movida de Floresta con su proyecto “El Eje Verde y sus Proyectos”.

Las asociaciones vecinales correspondientes al CGP 9 son la M. Graham con su proyecto “Sobre el FFCC y sus Tierras Vacantes”.

La asociación vecinal correspondiente a los CGPs 9, 7 y 6 es la Asociación Multisectorial Mataderos - Liniers con su proyecto “Estación de Transbordo en Liniers”, y la Asociación Vecinal Caballito Oeste La Casa de los Sueños con su proyecto “Parque Lineal Verde al Oeste”.

## **2.2. - El consenso comunitario**

Para el Estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste se realizaron reuniones y consultas con los vecinos de los barrios a lo largo de la traza del ex-ferrocarril Sarmiento de Once a Liniers correspondientes a los Centros de Gestión y Participación el CGP No. 2 – Sur, el CGP No. 6, el CGP No. 7, y el CGP No, 9.

A lo largo de dos meses se realizaron siete reuniones con los vecinos con un carácter doblemente informativo. En un primer sentido fueron informativas porque le brindaban a los vecinos la oportunidad de conocer e interiorizarse de la magnitud del proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste. En un segundo sentido fueron informativas porque les brindaron a los realizadores del estudio la oportunidad de conocer y volcar al estudio del futuro Parque Lineal las inquietudes, preocupaciones y propuestas particulares de los vecinos; que las expresan mejor que nadie ya que son ellos quienes mas conocen sus barrios y sus requerimientos específicos locales.

Estas reuniones resultaron ser un dialogo fructífero en que el estudio del parque Lineal Corredor Verde Oeste se enriqueció al contemplar la participación y nutrirse de los conocimientos de los vecinos. El resultado del estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste debería reflejar bien la realidad de los barrios que atraviesa y las necesidades, ventajas y carencias de los mismos nutrida del enfoque y la capacidad del grupo de profesionales que trabajo sobre el mismo y de la inmejorable fuente de conocimiento de la problemática local que brinda la participación ciudadana.

La primera reunión se realizo con representantes de los vecinos, aproximadamente tres de ellos por Centro de Gestión y Participación. Se realizo en las dependencias del Plan Urbano Ambiental. En ella se mostró las primeras ideas planteadas sobre el Parque Lineal y la propuesta vial y de transporte para el mismo en dibujos en planta y corte de los niveles posibles de losa sobre el soterramiento del ex-ferrocarril Sarmiento. En esta reunión se les solicito a los vecinos que para la siguiente reunión escribieran y trajeran sus inquietudes, necesidades, problemas locales, descripciones de proyectos locales realizados por parte de ellos y las distintas asociaciones vecinales existentes, etc.

La segunda reunión se realizo con todos los representantes de los vecinos, aproximadamente tres de ellos por Centro de Gestión y Participación. Se realizo en las dependencias del Plan Urbano Ambiental. En ella se mostró los avances del estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste. Los vecinos leyeron y expusieron y explicaron con detalle los escritos y proyectos que habían traído, que se entregaron para su análisis profundo e incorporación en lo posible en el estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

La tercera reunión fue en el Centro de Gestión y Participación (CGP No. 2 – Sur), con los vecinos de los barrios pertenecientes al mismo. Se mostraron los avances que el estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste había tenido desde la anterior reunión. El estudio, mas ajustado ya, se mostró con especial énfasis sobre los barrios del CGP 2 – Sur. La incorporación de los pedidos específicos de los vecinos planteados en las anteriores reuniones se explicaron y discutieron. Se analizo el futuro Parque Lineal con los vecinos, se registraron las opiniones y las nuevas observaciones expresadas durante el transcurso de la reunión. A su vez, se analizaron y chequearon con los vecinos las propuestas de transito y transporte planteadas como la apertura de calles nuevas, los cruces peatonales y vehiculares planteados por sobre el futuro ferrocarril soterrado, la condición de las calles y pasajes que bordean a la traza del ex-ferrocarril y su futuro carácter dentro del futuro parque Lineal. Se escucharon voces y argumentos más específicos. A esta reunión asistieron entre 30 y cuarenta vecinos.

La cuarta reunión fue en el Centro de Gestión y Participación (CGP No. 6), con los vecinos de los barrios pertenecientes al mismo. Se mostraron los avances que el estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste había tenido desde la anterior reunión. El estudio, mas ajustado ya, se mostró con especial énfasis sobre los barrios del CGP 6. En todos los otros sentidos la reunión tuvo similares características a las de la tercera reunión realizada en el CGP 2 - Sur explicada anteriormente.

La quinta reunión fue en el Centro de Gestión y Participación (CGP No. 7), con los vecinos de los barrios pertenecientes al mismo. Se mostraron los avances que el estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste había tenido desde la anterior reunión. El estudio, mas ajustado ya, se mostró con especial énfasis sobre los barrios del CGP 7. En todos los otros sentidos la reunión tuvo similares características a las de la tercera reunión realizada en el CGP 2 - Sur explicada anteriormente.

La sexta reunión fue en el Centro de Gestión y Participación (CGP No. 9), con los vecinos de los barrios pertenecientes al mismo. Se mostraron los avances que el estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste había tenido desde la anterior reunión. El estudio, mas ajustado ya, se mostró con especial énfasis sobre los barrios del CGP 9. En todos los otros sentidos la reunión tuvo similares características a las de la tercera reunión realizada en el CGP 2 - Sur explicada anteriormente.

La séptima reunión fue en las dependencias del Plano Urbano Ambiental. Se mostró ante los vecinos de todos los Centros de Gestión y Participación mencionados el resultado del estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste. En esa reunión los vecinos también pudieron verificar en los dibujos del estudio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste las soluciones contempladas a sus opiniones, observaciones, inquietudes, planteos, requerimientos, etc.

### 3

## CARACTERIZACION DEL PROBLEMA

### 3.1. - Caracterización del Parque Lineal Corredor Verde Oeste

En un corredor se busca un continuo por sobre todas las cosas. En cualquier corredor publico o privado, residencial, institucional, verde o no verde, al igual que en el Corredor Verde Oeste.

Los siguientes cinco puntos combinados potencian la transformación en parque lineal de la losa sobre el soterramiento del ferrocarril Sarmiento.

- i) la ordenanza Municipal Nro. 24.802 (Plan Regulador Ciudad 1962)
- ii) espacios dentro del tejido amanzanado
- iii) espacios a la par de la red vial
- iv) espacios junto a la traza en viaducto de la AU 25 de Mayo
- v) espacios de las playas ferroviarias sin uso

### 3.2. - El área específica del Parque Lineal Corredor Verde Oeste

#### 3.2.1. - La Traza del Ferrocarril Sarmiento

En el Corredor Verde Oeste se eliminarán las instalaciones ferroviarias por sobre el piso y se las soterrará. Con la construcción de una losa por sobre las instalaciones ferroviarias soterradas siguiendo la traza del actual ferrocarril, de Once a Liniers, se generaría una superficie casi siempre a nivel de las calles actuales.

Las instalaciones ferroviarias se soterrarán y el espacio verde y publico sobre las soterradas instalaciones aparecerá, producido en parte por las losas que se construirán por sobre las futuras vías soterradas.

Aparecerá sobre las soterradas vías con distintos grosores de tierra fértil bajo los pies del peatón - el techo sobre el soterrado pasará casi siempre a nivel de las calles actuales, pero en sectores pasará por sobre el nivel del terreno y las calles circundantes, y en otros sectores pasará a un metro y medio por debajo del nivel del terreno y las calles circundantes - de acuerdo a la profundidad que el soterrado de las instalaciones ferroviarias requiera y necesite por razones técnicas y locales.

Aparecerá y se transformará en un parque lineal; el futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

Este parque lineal deberá ser diseñado de manera de mantener viva la memoria del ex-ferrocarril Sarmiento, construido por los inmigrantes que llegaban al país en grandes cantidades en la segunda parte del siglo diecinueve. Ferrocarril que ha dado carácter e identidad por más de un siglo a los barrios que recorre la traza de las vías del tren desde la terminal Once, en el centro de la ciudad, hasta la estación Liniers, en el límite de la Capital Federal con la Provincia de Buenos Aires.

Con este sentido de mantener viva la memoria ferroviaria es que los materiales que se emplearan para la construcción de las distintas áreas del futuro parque lineal serán o recuperados o análogos a los del viejo ferrocarril (durmientes, viejas señalizaciones, etc.). Entre las áreas del futuro parque lineal a realizar de este modo están las plazoletas que se proponen en los cruces peatonales de las calles que lo atravesaran, ya sean estos cruces por puentes o a nivel.

En el futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste a realizar utilizando el recorrido de la traza ferroviaria actual, para mantener viva esta memoria del tren, se mantendrán libre las visuales lejanas en el sentido este-oeste que la traza actualmente brinda. Las vías del tren, limitadas dentro del amanzanamiento construido de la trama urbana hacia ambos el borde sur y el norte de las mismas, recorren en sentido este-oeste un continuo abierto: un “corredor”, que es importante que la futura parquización retenga y ayude a fortalecer.

### **3.2.2. - La Ordenanza Municipal Nro. 24.802 (Plan Regulador Ciudad 1962)**

En el Plan Regulador de la Ciudad de 1962 se estableció la Ordenanza 24.802 que destina a vía pública en las zonas de vía férreas una franja de un ancho mínimo igual a 48 metros, con eje en las vías del tren.

Esta Ordenanza se estableció para asegurar que no se construyese sobre una franja de aproximadamente 25 metros a cada lado del eje de las vías ferroviarias, y para asegurarle a la ciudad franjas anchas de terreno para usos varios.

La Ordenanza se estableció ya que a lo largo de sus recorridos las trazas de propiedad de los ex-Ferrocarriles Argentinos en algunos tramos de vía se reducen a sectores angostos de hasta 17 metros de ancho. Por ejemplo, en la traza del ex-ferrocarril Sarmiento de Once a Liniers, uno de estos casos se da en el sector del barrio de Flores. La Ordenanza 24.802 en estos casos - como el de Flores - afecta a propiedades de dominio privado que hoy lindan con las instalaciones ferroviarias.

Esta previsión de tierra afectada a expropiación, que esta regulada por la Ordenanza 24.802 desde 1962, aun sigue vigente.

En el caso del ex-ferrocarril Sarmiento el uso propuesto en 1962 para estas franjas afectadas a expropiación de Once a Liniers, con el soterramiento de las instalaciones ferroviarias y la construcción de la losa por sobre el soterrado, sería una vía de circulación vehicular automotor rápida.

Ahora, en el caso del ex-ferrocarril Sarmiento, el uso propuesto con el soterramiento de las instalaciones ferroviarias y la construcción de la losa por sobre el soterrado de Once a Liniers es un parque lineal, un gran espacio verde de características singulares ambientales para la ciudad.

Para este futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste las afectaciones establecidas por la Ordenanza 24.802 desde 1962 constituyen, en ciertos sectores, una oportunidad única.

Oportunidad única, ya que dentro del futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste en algunos casos puntuales - los sectores más estrechos de la traza - las afectaciones de la Ordenanza 24.802 constituyen la oportunidad para crear una superficie lo suficientemente ancha como para garantizarle a la vegetación y las arboledas un sustentable desarrollo y una sana vida.

A su vez, en otros casos estas afectaciones constituyen la oportunidad de crear calles nuevas a lo largo de sectores de la traza que ayuden a mejorar las condiciones de ciertos barrios y del futuro parque lineal.

En todos los casos las afectaciones de la Ordenanza 24.802 que se conviertan en expropiaciones permitirán a los vecinos y ciudadanos de la ciudad gozar de un parque lineal libre de congestión, de mejores condiciones ambientales, de asoleamiento, etc.

### **3.2.3 - El trazado**

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste deberá adaptarse a las doce zonificaciones variables C3I, E3, R2aII, UP, C3II, R2bII, C2, R2bI, RUA, R1bI, E4 y UF a lo largo de su trayecto entre Once a Liniers.

También se deberá adaptar a una densidad edilicia y de población variable (Alta en Once, Almagro y Caballito, Media en Flores y Floresta, y Baja en Villa Luro)

El Perfil Urbano que el futuro parque lineal recorrerá es muy variable, y el proyecto busca reflejar el mismo de distintos modos.

El Corredor Oeste conformara un futuro parque lineal:

- a) entre medianeras altas: tramo Av. Rivadavia de Once a Caballito,
- b) entre medianeras bajas: el borde norte de Flores,
- c) hacia fondos de jardines: especialmente en el tramo del borde sur de Flores,
- d) con extensión hacia parques o plazas existentes: Plaza Pueyrredon en Yermal y Fray Cayetano
- e) dentro el Area de Protección Histórica en Flores
- f) adyacente a calles laterales - bulevar: Floresta - desde Nazca a Moreto
- g) lindante al Area de Protección Histórica en Talleres Playa FFCC. Liniers
- h) vecino a la Autopista AU6 en Villa Luro

a lo largo de su recorrido entre Once y Liniers.

### **3.2.4. - Los frentistas**

Para los propietarios frentistas al futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste, en primera instancia, las zonificaciones quedaran acorde a las ahora existentes a lo largo de la traza del ex-ferrocarril Sarmiento, salvo en el borde norte del sector de Floresta.

Se prevé que los propietarios de edificaciones con medianeras al corredor puedan convertir esas medianeras en laterales y frentes con ventanas al parque lineal, respetando los lineamientos del Código de Planeamiento Urbano vigente.

Al igual se prevé que los propietarios con fondos y jardines que den hacia el futuro parque lineal se integren al mismo por medio de rejas, logrando una comunicación visual y ambiental entre los fondos, jardines y vegetaciones de estas propiedades y el Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

## 4

### OFERTA Y DEMANDA DE ESPACIOS VERDES

#### 4.1. - Tipos de espacios verdes

Los espacios verdes de la ciudad hoy se dividen en tres categorías:

- i) Los “Grandes Parques”: como son los casos del parque Almirante Brown en el sur y del Parque 3 de Febrero de Palermo en el norte de la ciudad
- ii) Los “Parques”: como son, entre otros, los casos del Parque de los Patricios en el sur y el Parque Saavedra en el norte de la ciudad
- iii) Las “Plazas”: como son los casos de la Plaza José C. Paz en el sur y la Plaza Vicente López y Planes en el norte de la ciudad.

#### 4.2. - Las funciones de los espacios verdes urbanos

Históricamente los espacios verdes cumplen variadas funciones en la calidad de la vida urbana. Una proporción, cada día mayor, de la población mundial habita en las ciudades versus la que habita en el medio rural. El tamaño creciente del territorio construido de las ciudades en el principio de este nuevo milenio es cada vez mayor y por ende el rol de esas funciones relacionadas con la calidad de la vida urbana que los espacios verdes cumplen en las grandes ciudades es cada vez más necesario e importante. La preservación de estos espacios abiertos y públicos, es un componente importante en el desarrollo responsable de las estrategias de desarrollo urbano.

#### 4.3. - La "calidad de vida" urbana

Es conocido el desmejoramiento de la calidad de vida en las grandes concentraciones urbanas debido, justamente, al repentino incremento en población que las desborda, transformando en “construidas” áreas anteriormente consideradas verdes, abiertas o agrícolas.

La calidad de vida es un concepto central de la problemática del medio ambiente y el desarrollo sustentable en el comienzo de este nuevo milenio.

Los habitantes urbanos están sujetos a un amontonamiento desmesurado. Las densidades poblacionales urbanas son cada vez mas altas e inducentes al “stress’. Los habitantes urbanos son propensos, cada día mas, a todos los malestares y enfermedades que el “stress” mismo engendra. Esto es cierto para todos sus habitantes, ya sean estos humanos, animales y/o plantas.

La recreación al aire libre constituye un producto final, un derecho y una necesidad que se desea, se necesita y se demanda como tal, por su valor intrínseco para la sustentabilidad de las especies en condiciones sanas. Es por eso que se considera que los espacios verdes-abiertos cumplen un rol importante en la

comunidad, brindando oportunidades de recreación, educación y beneficios ambientales, tanto en la escala metropolitana-urbana como en la barrial.

La diversidad es un valor intrínseco del espacio verde, y de todo sistema en el que se necesite un desarrollo sustentable.

#### **4.4. - El rol ecológico**

Desde la óptica ambiental el valor de los espacios verdes se califica por su eficiencia como área de infiltración, de regulación térmica y amortiguación de la contaminación.

##### **4.4.1. - La regulación térmica urbana**

Los espacios verdes son importantes y necesarios en la regulación térmica urbana.

En la Capital Federal, como en todo centro urbano, la temperatura del aire se incrementa con respecto a la media en la zonal rural. Esto ocurre por los siguientes factores:

- 1) El efecto de trampa de calor que provocan la suma de techos, pavimentos y paredes que absorben y retienen energía calórica que va siendo liberada gradualmente al medio, aumentando la temperatura del aire circundante.
- 2) La acumulación de partículas contaminantes, tanto sólidas como gaseosas provenientes del tránsito vehicular y emisiones industriales o domiciliarias. La permanencia de esta masa de aire reduce la re-irradiación del calor, que se va disipando lentamente, permaneciendo como una masa más cálida suspendida sobre la ciudad.
- 3) El efecto que provoca la acumulación y el amontonamiento de Construcciones edilicias por su volumen y disposición que actúan a manera de barrera reduciendo el efecto refrigerante de los vientos.

#### **4.5. - El rol de la forestación**

Los espacios forestados son más funcionales para el efecto regulador de la temperatura que los que solo tienen arbustos o césped, debido al efecto refrescante del aire que pasa por las zonas de sombra.

La existencia de “corredores” formados por la sucesión de avenidas o calles alternadas con espacios abiertos, con abundante forestación, orientados en la dirección de los vientos dominantes es ecológicamente importante de lograr y mantener donde existe actualmente en los espacios urbanos.

#### **4.6. - Los espacios verdes en la regulación hídrica**

Los espacios verdes generan una modificación sustancial de los coeficientes de absorción y reflexión superficial, un factor muy importante en la regulación hídrica del medio ambiente, especialmente para el área tan inundable en la cual está localizada la ciudad de Buenos Aires.

#### **4.7. - Los espacios verdes como asimiladores de contaminación**

Los espacios verdes son moderadores de la contaminación del aire y del ruido que el medio urbano genera constantemente.

##### **4.7.1. - La contaminación atmosférica**

La contaminación atmosférica en las ciudades es el resultado conjunto del comportamiento de la atmósfera, el de las variables climáticas y ambientales con relación a la topografía y el que surge de la interacción con la estructura edilicia urbana.

La distribución y superficie de los espacios abiertos juega un rol fundamental para disminuir esta contaminación, cuando este espacio está vegetado, se añade un componente de descontaminación sumamente valioso. La vegetación tiene un considerable efecto en la purificación del aire urbano por su capacidad de absorción de toxinas y fijación de partículas.

##### **4.7.2. - La contaminación sonora**

Los espacios verdes operan sobre el ruido urbano, como factor atenuante, funcionando como zona “buffer” entre la zona de ruido y el lugar de recepción. La intensidad del efecto, a su vez, depende de las características del espacio, tales como su dimensión y el tipo de cobertura vegetal que presenta. A mayor densidad de vegetación, mayor resulta la aislación sonora lograda.

#### **4.8. - El tránsito automotor**

La necesidad de las áreas verdes en las grandes concentraciones urbanas se advierte, en relación con su valor como sumidero de contaminantes atmosféricos producidos por el tránsito automotor.

En la Ciudad de Buenos Aires, esta relación señala una tendencia preocupante. Mientras en 1947, con 2,982,550 personas censadas habían aproximadamente 10,000 automóviles, ya en 1997 y con casi la misma cantidad de población, se reconocía la existencia de un impresionante parque automotor, que con 1,000,000 de unidades implicaba un crecimiento de 100 veces respecto de 1947. Cada día crece aun más el parque automotor urbano.

El medio ambiente de la Capital Federal se ve perturbado, no solo por el efecto del parque automotor privado perteneciente a la ciudad misma, sino también por aquel del de los camiones y colectivos de larga distancia provenientes del área metropolitana y del país que por diversas razones diariamente ingresan a la ciudad.

#### **4.9. - La demanda de espacios verdes**

##### **4.9.1. - La demanda recreativa**

La demanda de espacios verdes es dependiente de la accesibilidad física (distancia, facilidad de acceso, transporte público) y social (acceso libre y gratuito o restringido y pago, etc.) a los mismos.

El nivel de accesibilidad social, junto con el tamaño, la atractividad, la calidad y categoría ecológico-espacial del espacio verde condicionan la frecuencia de uso y el tiempo de permanencia en el mismo.

#### **4.10. - Frecuencias de Uso**

Las frecuencias de uso se dividen en tres tipos:

- a) La frecuencia de uso cotidiano
- b) La frecuencia de uso los fines de semana
- c) La frecuencia de uso ocasional

##### **4.10.1. - Superficies Recreativas Requeridas**

La superficie recreativa dentro de los espacios verdes requerida por habitante debe medirse no solo por el espacio que las personas ocupan corporalmente, sino también por el espacio "fuelle" requerido.

Surge de un análisis de ocupación de los espacios verdes, que conforme va aumentando el número de personas que hacen uso de un determinado espacio, hay un punto en el que el valor de la experiencia recreativa comienza a descender. Este es precisamente el efecto de “congestión” en los espacios verdes, un factor clave a la hora de evaluación de dichos espacios.

#### **4.10.2. - Superficie mínima por habitante**

Para el área metropolitana la dimensión del espacio verde por habitante para su uso en condiciones de confort, el “standard por usuario”, se considera en 50 metros cuadrados por usuario. Este es un valor de superficie media de espacios verdes por ciudadano tomado como superficie neta mínima (sin considerar los espacios “fuelles”, como ser: estacionamiento, calles de acceso, equipamiento, reservas, áreas de protección, etc.),

#### **4.10.3. - Standard por Habitante**

La demanda potencial surge de encuestas de preferencia de tipos de espacio verde para distintas actividades (relax, esparcimiento, deportes, contacto con la naturaleza, mixta), la frecuencia de concurrencia (diaria, semanal, ocasional), y el equipamiento requerido para una estadía placentera.

### **4.11. - La congestión en los espacios verdes urbanos**

Un “pic-nic” en familia puede constituir una experiencia que frustra en vez de dar placer, si a menos de tres metros de distancia hay otros grupos de personas practicando la misma u otra actividad.

En alguna parte dentro de esta zona “fuelle” existe un punto, una distancia límite, después de la cual, con la cercanía de otros individuos y actividades, la “calidad” de la experiencia recreativa de todos comenzara a descender muy rápidamente.

Si se produce cualquier reducción adicional a la cantidad de espacio y privacidad de la cual dispone el usuario de un espacio verde la sensación de confort y placer decrece a puntos intolerables y torna a los espacios verdes en ineficientes para sus funciones específicas al colmarse sus “capacidades de soporte”.

#### **4.11.1. - Ejemplo de congestión en los espacios verdes urbanos**

Para entender el fenómeno de la “congestión” en los espacios verdes tomemos el caso de una plaza y la demanda que es capaz de satisfacer con un nivel de confort aceptable para el usuario:

Una Plaza en una zona con una densidad de población de 600 habitantes por hectárea, cubrirá 5 hectáreas, y cubrirá a una población ubicada solo a 100 metros de distancia.

Dado que su radio de accesibilidad física no queda invalidado y es de 300 metros, atraerá a 17,000 personas. Esta población, 6 veces mayor a la “capacidad de soporte” de la plaza, la congestionara en la misma proporción, con efectos destructivos para la plaza, y pocas garantías de confort para el consumidor.

#### **4.12. - La demanda de espacios verdes**

La encuesta se realizo en Buenos Aires en 1979, y de ella surge que:

- i) El 15% (aproximadamente) de la población metropolitana es usuaria regular de los espacios verdes.
- ii) El 24% de la población de Buenos Aires ciudad es usuaria regular de los espacios verdes.

#### **4.13. - El crecimiento de la demanda de espacios verdes**

Hoy se calcula que:

- i) La demanda de recreación pasiva metropolitana ha crecido al 20% (2,200,000 personas)
- ii) La demanda de recreación pasiva de Buenos Aires ciudad ha crecido al 30% (900,000 personas)

De la observación directa se ve que ha crecido considerablemente más.

La ciudad de Buenos Aires cuyo peso de población dentro del área metropolitana es del 27% representa el 41% de la demanda recreativa metropolitana.

#### **4.14. - Standards Adoptados**

El standard mínimo adoptado como valor medio para el área metropolitana es de 10 metros cuadrados por habitante distribuido en las siguientes frecuencias de uso:

- i) Uso cotidiano = 3.50 m<sup>2</sup> por habitante
- ii) Uso semanal = 2.50 m<sup>2</sup> por habitante
- iii) Uso ocasional = 4.00 m<sup>2</sup> por habitante

Hay que considerar que las zonas con menor densidad edilicia ofrecen mayor superficie verde. Esta mayor superficie verde se da en los fondos de las casas, los jardines en el corazón de manzana, y también en los jardines laterales y al frente.

Las calles suelen ser más arboladas en estas áreas con menor densidad edilicia. Además al ser la edificación más baja, aun con veredas relativamente angostas

esos árboles pueden desarrollar una copa más grande que se llena en todas las direcciones al poder crecer por sobre las edificaciones más bajas y sus jardines.

A diferencia, en las áreas con mayor densidad edilicia donde las calles están bordeadas por edificios altos, las copas de los árboles solo se pueden desarrollar por sobre la calzada de la calle, ya que las altas fachadas de los edificios les imposibilitan crecer por sobre las edificaciones y tener ramas en ese sentido.

Para la salud psíquica y física de las personas es imprescindible procurar proveer por lo menos 6 metros cuadrados por habitante, es decir 1,800 hectáreas para la Capital Federal.

#### **4.15. - Evaluación de valuación de la oferta-demanda recreativa**

Existe una relación oferta-demanda en la recreación pasiva, y la misma se evalúa ponderando cuatro variables y sus sub-variables. Estas son:

A): La disponibilidad efectiva de la oferta de espacios verdes surge de acuerdo a:

- i) escalas de significación espacial
- ii) frecuencias de uso

B): La asignación de la oferta de recreación pasiva a distintas frecuencias de uso

- i) La asignación de la oferta a la frecuencia de uso cotidiano
- ii) La asignación de la oferta a la frecuencia de uso los fines de semana
- iii) La asignación de la oferta a la frecuencia de uso ocasional

C): La relación entre escalas espaciales y frecuencias de uso

- i) El análisis desde el punto de vista de las escalas espaciales (la oferta)
- ii) El análisis desde el punto de vista de las frecuencias de uso (la demanda)
- iii) población cubierta por la oferta de espacios verdes de Buenos Aires

D): La eficiencia global de la estructura de la oferta de espacios verdes

#### **4.16. Recreación pasiva: déficit cuantitativo y cualitativo**

La recreación pasiva tiene déficits cuantitativos y cualitativos en la actualidad en la ciudad de Buenos Aires y en su área metropolitana.

El déficit cuantitativo surge de acuerdo a sus frecuencias de uso que produce déficits de tres tipos, que son:

- i) EL déficit de frecuencia de uso cotidiano
- ii) El déficit de frecuencia de uso semanal
- iii) El déficit de frecuencia de uso ocasional

Los complejos metropolitanos de espacios verdes y los parques urbanos deben quedar preferentemente a distancia peatonal de los habitantes urbanos si se desea con ellos cumplir un rol ambientalmente eficaz para el bienestar de la población.

De considerar esta necesidad, la distancia peatonal a los espacios verdes, surge la distancia a adoptar entre los espacios verdes vecinales y su población.

#### **4.17. - El rol de los espacios verdes en la recreación activa**

Cada día es mayor el rol de la recreación activa en la población urbana. También es importante, en un ámbito que obliga a sus pobladores a una vida sedentaria, la necesidad de ejercer deportes y de ahí surge la necesidad de la oferta de espacios verdes para estos usos. Cada día es mayor la practica de deportes especializados que necesitan de ellos.

#### **4.18. - Ocupación y subdivisión del suelo urbano**

A partir de la segunda mitad de este siglo se abandono definitivamente la concepción del espacio publico como sistema articulado en sí mismo y que estructura a la Ciudad y no es casual que el Código de Planeamiento Urbano no incorpore centralmente esta temática.

El grado de consolidación alcanzado por la Ciudad en términos de ocupación y subdivisión del suelo impide traducir mecánicamente el déficit cualitativo y de accesibilidad física en metros cuadrados de espacios verdes a construir en tal o cual barrio.

Este grado de consolidación obliga, por el contrario, a optimizar la utilización de los recursos físicos, financieros y humanos disponibles, así como a explicitar - en términos de asignación de dichos recursos - el grado de prioridad otorgado al espacio publico dentro de la gestión global de la Ciudad.

#### 4.19. - Los espacios verdes en el área de influencia del Corredor del Oeste

Los espacios verdes alrededor del Corredor Verde Oeste, su ubicación y dimensiones son los siguientes:

- |   |           |           |
|---|-----------|-----------|
| 1) Rivadavia  | 5,50 has  | Caballito |
| Av. Rivadavia, Doblas, Prop Particular, Rosario, Traza de Beauchef    |           |           |
| 2) Irlanda  | 5.30 has  | Caballito |
| Av. Gaona, D. Álvarez, Neuquen, Alte. F. Segui                        |           |           |
| 3) Centenario   | 10.00 has | Caballito |
| Av. Díaz Vélez, Campichuelo, Av. Burmeister, Av. Patricias Argentinas |           |           |
| 4) Almagro  | 1.40 has  | Almagro   |
| J. Salguero, Sarmiento, Bulnes, Cangallo                              |           |           |
| 5) Aramburu   | 1.30 has  | Flores    |
| Avellaneda, Bogota, Calcena, D. Álvarez                               |           |           |
| 6) Ciudad de Udine  | 0.80 has  | Floresta  |
| M. Cervantes, Camarones, Chivilcoy, Mercedes                          |           |           |
| 7) Cnel M. Irigoyen   | 1.00 has  | Liniers   |
| Fonrouge, Cassio, Larrazabal, Caaguazu, Prop. Particular              |           |           |
| 8) De la Misericordia   | 1.10 has  | Flores    |
| Av. Directorio, Lautaro, F. Bilbao, Camagua                           |           |           |
| 9) De los Virreyes  | 1.90 has  | Flores    |
| Av. del Trabajo y Lafuente  |           |           |
| 10) Miserere  | 2.50 has  | Balvanera |
| Rivadavia, Ecuador, Bartolomé Mitre, Pueyrredon                       |           |           |
| 11) Pueyrredon  | 1.60 has  | Flores    |
| Rivadavia, Gral. J. G. Artigas, Yermal, Fray Cayetano                 |           |           |
| 12) Santojani   | 1.00 has  | Liniers   |
| Patrón, Pilar, Acassuso, Tellier                                      |           |           |
| 13) Sarmiento   | 0.60 has  | Liniers   |
| Tuyuti, Cosquin, Humaita, El Rastreador                               |           |           |
| 14) S/ D'Ercilla  | 0.50 has  | Liniers   |
| Ercilla (N.O.), Fragata, Hercules, Ercilla (S.E.), Fragata Trinidad   |           |           |
| 15) S/Rojas   | 0.80 has  | Caballito |
| Roja, Neuquen, G. Bruno, Bacacay, H. Pueyrredon                       |           |           |
| 16) Vélez Sarsfield   | 1.40 has  | Floresta  |
| Avellaneda, Bahía Blanca, Bogota, Chivilcoy                           |           |           |

#### 4.20. - El perfil actual: Oferta y Demanda de Áreas Verdes en el Corredor Oeste

Los barrios por donde atraviesa el CVO son siete: Once, Almagro, Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro, Liniers

Estos barrios corresponden a los Centros de Gestión y Participación: CGP2-Sur, CGP6, CGP7, y CGP9.

Las sumas de Espacios Verdes en estos cuatro CGP's no llegan a ser el 10% de Espacios Verdes de toda la ciudad capital. La poca oferta de áreas verdes en estos barrios, 0.35 m<sup>2</sup> por habitante (aproximadamente), los transforma en zonas ambientalmente críticas.

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste sirve para mejorar esta situación al adicionar más de 30 hectáreas a la oferta de áreas verdes actuales.  
( :Datos - INDUCE Censo Nacional de Población y Viviendas , 1991)

#### **4.20.1. Superficies de espacios verdes por Centros de Gestión y Participación**

La superficie de espacios verdes es:  
de 49,303 m<sup>2</sup> en el CGP2-Sur,  
de 216,599 m<sup>2</sup> en el CGP6,  
de 489,933m<sup>2</sup> en el CGP7, y  
de 183,135 m<sup>2</sup> en el CGP 9.

Esta superficie equivale a un porcentaje:  
del 0.40% en el CGP2-Sur,  
del 1.57% en el CGP6,  
del 3.65% en el CGP7, y  
del 1.33% en el CGP9  
con respecto al total de Espacios Verdes en la ciudad.

Sumadas estas superficies equivalen al 6.95% de los espacios verdes de la ciudad.  
( :Datos - Nomenclador General de Espacios Verdes - Ciudad Buenos Aires -1998)

#### **4.21. - Conclusión**

Emprender este proyecto por sobre el soterramiento tendría un efecto - en términos de aporte a la salud colectiva de la población de la ciudad y al medio ambiente de la misma y del área metropolitana - que tornan a cualquier otra alternativa de proyecto por sobre el soterrado inviables en un área ambientalmente crítica como lo es, especialmente, el área de influencia del Corredor del Oeste.

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste actuara como un verdadero Pulmón Verde, cumpliendo una función ambiental, social y funcional urbana muy importante; la cual no podría ser cumplida por ningún otro medio en tan poco tiempo y a un costo tan bajo.

Es muy relevante el efecto positivo que tendrá emprender el proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste por sobre el soterramiento del ex-Ferrocarril Sarmiento. Emprenderlo optimizaría la utilización de los recursos físicos, ambientales, financieros y humanos disponibles de la manera más eficiente para la población de la ciudad toda y para un alto porcentaje de la población de su área metropolitana. Emprenderlo lograría cumplir, en términos de economía urbana, la condición de Samuelson ("la felicidad radica en la frontera de la utilidad").

## 5

# LA ORGANIZACION DEL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

### 5.1. - El Parque Lineal Corredor Verde Oeste

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste es un emprendimiento de orden urbano, vial y de transporte que tendrá efectos positivos urbano-ambientales

Conformara una red de itinerarios verdes conectando el Corredor Verde Oeste con los otros Espacios Verdes de la ciudad; así creando una autentica "red verde", una vía de peatones y ciclistas que los enhebrara.

Contendrá servicios de esparcimiento urbano: postas aeróbicas de veinticuatro estaciones, pistas de skate, patios con juegos para chicos, grandes patios con rayuela, juegos para diferentes temas y edades, canchas de bochas, de tejo, tableros de ajedrez, etc.

Los distintos servicios y situaciones de esparcimiento urbano se distribuiran en distintos sitios y sectores del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

Esto se hará para garantizar la circulación y el desplazamiento de los vecinos - de los barrios del corredor oeste y de toda la ciudad - a lo largo del futuro parque lineal para llegar hacia el barrio donde sea ofrecida la actividad de esparcimiento deseada y al lugar donde ejercerla y así no privilegiar a un barrio en particular por sobre otro.

### 5.2. Propuestas referidas al Parque Lineal del Corredor Verde Oeste

Las propuestas urbanas del proyecto se conforman en los espacios libres que dejará el soterramiento de la traza ferroviaria del ex-Ferrocarril Sarmiento sumado a otros factores y espacios.

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste mejorará las condiciones urbano-ambientales del entorno, incorporando nuevas propuestas de equipamientos comunitarios.

### 5.3. Las partes constitutivas del sistema de transporte del Parque Lineal Corredor Verde Oeste

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste contiene como parte del proyecto no solo el parque, su forestación, su parquizacion y equipamiento comunitario; sino también proyectos referentes al transporte como son los accesos a las estaciones ferroviarias subterráneas, con sus centros de transbordo en ciertas de ellas.

Por tratarse de un emprendimiento de orden urbano, vial y de transporte con efectos positivos urbano-ambientales; el proyecto incluye también proyectos de transporte urbano-ambientales no contaminantes. Estos son la ciclovia y el sendero peatonal que lo recorren en su trayecto desde Once hasta Liniers.

La ciclovia que recorrerá el Parque Lineal Corredor Verde Oeste se proyecta como un sistema de transporte, de movilización en bicicleta por la ciudad, como alternativa viable y segura a los medios ferroviarios y automotores de transporte.

La Ciclovia del Parque Lineal Corredor Verde Oeste, a su vez, se complementará a nivel local, con las biciesendas y circuitos locales, como los que se proyectan en los parques futuros a ser desarrollados en los playones ferroviarios de Caballito y Liniers, etc.

En los puntos en que se interrumpa la ciclovia para dar paso al tráfico automotor, se proyecta proveer un cruce cebrado para el paso de las bicicletas y el peatonal, conformado por un cambio en la textura y color del piso. Estos puntos de cruce estarán debidamente señalizados.

En los puntos en que se interrumpa la ciclovia para las intersecciones con los cruces peatonales de calles que cruzan el Parque Lineal Corredor Verde Oeste, también se conformarán cruces similares para priorizar al peatón por sobre los medios vehiculares de transporte.

De lo posible, el ancho mínimo del carril de la ciclovia será de dos metros. En todos los casos se implementará la circulación con la señalización adecuada.

La ciclovia estará provista con estacionamientos para bicicletas, que se localizarán y diseñarán como parte de los paraderos del futuro parque lineal, y también como parte de los accesos a las estaciones ferroviarias subterráneas del ex-Ferrocarril Sarmiento.

A su vez los edificios con fines comunitarios y turísticos, parte del proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste, estarán provistos de áreas para estacionar bicicletas.

#### **5.4. - La organización del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.**

El Corredor Verde Oeste reúne mas de 30 hectáreas continuas y lineales. Estas surgen de la adición de cinco elementos: la traza del ex-ferrocarril Sarmiento (la losa que tapa su soterramiento), sumados a ciertos espacios dentro del tejido amanzanado que están afectados a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962, sumados a los espacios a la par de la red vial, sumados a los espacios junto a la traza en viaducto de la AU 25 de Mayo, sumados a los espacios de las playas ferroviarias sin uso.

Respondiendo a razones del proyecto del soterrado del ferrocarril y a razones locales, el Parque Lineal Corredor Verde Oeste se divide en 10 sectores,

Estos sectores son;

- 0) Estación Terminal Once:**  
de la **Av. Pueyrredon** a **Sánchez de Bustamante:**
- 1) Once - Almagro:**  
de **Sánchez de Bustamante** a **Gascón**
- 2) Almagro - Caballito:**  
de **Gascón** a **Campichuelo**
- 3) Caballito:**  
de **Campichuelo** a **Rojas**
- 4) Caballito:**  
de **Rojas** a la **Av. Donato Álvarez**
- 5) Flores:**  
de la **Av. Donato Álvarez** a la **Av. Nazca**
- 6) Floresta:**  
de la **Av. Nazca** a la **Av. Del Corro**
- 7) Villa Luro:**  
de la **Av. Del Corro** a **Echenagucia**
- 8) Talleres Liniers:**  
de **Echenagucia** a **Reservistas Argentinos.**
- 9) Liniers:**  
de **Reservistas Argentinos** a la **Av. Gral. Paz**

#### **5.5. - Descripciones de los sectores**

- 5.5.0. - Sector 0)**  
- de **Pueyrredon** a **Sánchez de Bustamante:**  
**Estación Terminal Once**

Este sector comprende la estación terminal Once, el playón ferroviario de esta terminal y sus adyacencias que hacia el oeste llega hasta la calle Sánchez de Bustamante.

**5.5.1. - Sector 1)**  
**- de Sánchez de Bustamante a Gascón:**  
**Once - Almagro**

En este sector existe actualmente la trinchera del ferrocarril que sale de la terminal de Once.

La altura necesaria del gálibo (seis metros cincuenta centímetros) para que los trenes circulen libremente por la trinchera, en este sector genera que su techado resulte en una losa que estará a aproximadamente 1.50 mt. por sobre el nivel de las veredas circundantes.

Esta altura promedio mínima puede reducirse a 5.50 mts. en tramos de 30 mts. de largo, separados a una distancia de cien metros. Esta posibilidad se explotara para ensanchar los puentes vehiculares existentes en los cruces de las calles Billinghamurst, Bulnes, Salguero, y Gascón. A su vez, hasta llegar a un largo de 30 mts. las veredas laterales de los puentes se ensancharan, conformando plazas secas, desde las cuales se accederá por escalinatas y rampas al Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

La relación peatonal y visual de la plaza elevada con las calles adyacentes se producirá por escalinatas y rampas que acompañaran paisajística y urbanamente el trazado.

En el tramo de Sánchez de Bustamante a Billinghamurst, el proyecto contempla una tapada de losa a tres metros por sobre el nivel de las veredas circundantes. Como balcón urbano y a pedido especial de los vecinos, aquí se permitirán visuales desde la vereda al corredor ferroviario.

El Parque Lineal a lo largo de este sector, por la altura de la losa sobre el soterrado resultante, realmente no garantizaría una cobertura de césped duradera. Por eso, el criterio que se adopta aquí sobre el soterrado para el Parque Lineal es crear un sector con maceteros y canteros llenos de vegetación.

El puente peatonal a la altura de la calle Sánchez de Bustamante se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

En este sector la ciclovía comienza del borde norte a la altura de Sánchez de Bustamante y recorre el borde norte hasta la Av. Medrano; al cruzar la Av. Medrano cruza al borde sur y desde la Av. Medrano hasta Gascón sube desde el nivel de la vereda hasta la losa que cubre el soterramiento (1.50 mts aproximadamente) y lo atraviesa diagonalmente; y en Gascón nuevamente se ubica sobre el borde norte. Entre la Av. Medrano y Gascón, del lado sur de la traza, se genera un circuito de bicisenda compuesto por el Pasaje Peluffo y la calle Lezica. Sobre el pasaje y la calle se acondicionara un carril para tránsito exclusivo de bicicletas.

**5.5.2. - Sector 2)**  
**- de Gascón a Campichuelo:**  
**Almagro - Caballito**

En este sector el tren correrá por una trinchera abierta. Aquí la topografía de la ciudad hace que la diferencia de nivel entre el fondo de la futura trinchera y el nivel de las veredas sea menor que en los sectores anteriores, lo que no permitiría techar la trinchera, ya que el nivel superior de la losa sería demasiado alto como para generar situaciones urbanas agradables y de techarla generaría una barrera visual, geográfica, y de inseguridad. Por eso aquí se opta en el proyecto por una trinchera a cielo abierto.

Al igual que en el sector entre Sánchez de Bustamante y Gascón el proyecto aquí prevé ensanchar los puentes vehiculares existentes en los cruces de las calles Rawson, Río de Janeiro, y Otamendi. El proyecto contempla ensanchar y mejorar el cruce vehicular en túnel de la calle Yatay. A su vez, hasta llegar a un largo de 30 mts. las veredas laterales de los puentes se ensancharán, conformando plazas secas que mirarán hacia las trincheras abiertas del ferrocarril; creando lugares de contemplación con vistas lejanas hacia el siguiente puente.

Se colocará una baranda de protección paralela a la trinchera de un metro y medio de alto.

En las cuatro manzanas entre Gascón y Río de Janeiro sobre el borde norte la franja dentro de los terrenos afectados a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962, se realizarán expropiaciones que serán incorporadas al Corredor Verde Oeste. Con esta franja al norte del soterramiento se logrará crear una calle peatonal parqueada que será parte del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

La calle Venancio Flores, existente al borde norte entre la calle Río de Janeiro y Campichuelo, será transformada en una calle de tránsito restringido, con pavimento articulado y sin materialización de vereda.

El puente peatonal a la altura de la calle Pringles se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

En este sector la ciclovía se realizará sobre el borde norte, al costado de la trinchera abierta por la calle Venancio Flores en su recorrido, como calle peatonal, entre Gascón y Río de Janeiro y por la misma, en su recorrido vehicular, hasta Campichuelo. En este sector vehicular de Venancio Flores se acondicionarán dos carriles para tránsito exclusivo de bicicletas.

### **5.5.3. - Sector 3)** **- de Campichuelo a Rojas:** **Caballito**

En este sector, entre Campichuelo e Hidalgo, la topografía de la ciudad y la altura necesaria del gálibo para que los trenes circulen libremente por la trinchera (seis metros cincuenta centímetros), genera que su techado resulte en una losa que estará a aproximadamente 1.50 mt. por sobre el nivel de las veredas circundantes, al igual que en el Sector 2, de Sánchez de Bustamante a Gascón.

Esta altura promedio mínima puede reducirse a 5.50 mts. en tramos de 30 mts. de largo, lo cual se proyecta hacer para generar los cruces vehiculares de las calles Campichuelo, Acoyte e Hidalgo. También se hará para generar el cruce peatonal de la calle Ambrosetti. A su vez, hasta llegar a un largo de 30 mts. las veredas laterales en estos cruces se ensancharan, conformando plazas secas, desde las cuales se accederá por escalinatas y rampas al Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

Generar estos cruces vehiculares y peatonales así (especialmente los de Campichuelo e Hidalgo) ayudara a jerarquizar y reforzar la oferta de espacios verdes de Almagro Oeste y Caballito Este, ya que aquí se encuentran el Parque Rivadavia y el Parque Centenario, muy cerca al futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste (al sur y al norte respectivamente). Campichuelo nace al medio del Parque Centenario y muere contra el borde este del Parque Rivadavia. Ambrosetti nace en el extremo oeste del Parque Centenario y muere contra el extremo oeste del Parque Rivadavia.

La combinación de reforzar el arbolado sobre estas calles y el ensanche de las veredas de ellas en su punto de encuentro con el Parque Lineal Corredor Verde Oeste jerarquizará el actual sistema de espacios verdes local y el de la ciudad, ambientalmente uniendo entre sí los dos grandes parques existentes de la zona y el futuro parque lineal, construyendo un circuito, un paseo verde. También se contempla reforzar el arbolado de las calles intermedias entre Campichuelo y Ambrosetti.

El Parque Lineal entre Campichuelo e Hidalgo, por la altura resultante de la losa sobre el soterrado, realmente no garantizaría una cobertura de césped duradera. Por eso, el criterio que se adopta aquí sobre el soterrado para el Parque Lineal es el de crear un sector con maceteros y canteros llenos de vegetación. A los laterales del soterrado la vegetación y forestación será en tierra, conformándose aquí una entrada al Parque Caballito (en su mayoría en el Sector 4) que al este comienza con la Plaza Giordano Bruno que se encuentra entre Parral y Rojas sobre el borde norte del Corredor Oeste.

Sobre el borde norte, en la manzana entre las calles Campichuelo y Eleodoro Lobos, los fondos de las propiedades sobre Alfano Araoz, en este momento afectadas a la ordenanza Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962, se expropiaran para conformar una calle vehicular de transito restringido. La misma será la continuación de la calle vehicular Venancio Flores existente en el Sector 2 entre las tres cuadras de Río de Janeiro a Campichuelo. Desde la calle Eleodoro Lobos a la Av. Acoyte se rellenara el terraplén existente dentro de la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento para continuar esta nueva calle vehicular, la continuación de Venancio Flores. De Acoyte a Hidalgo la calle Venancio Flores ya existe para el transito vehicular y también se transformara para ser de transito restringido. Desde Hidalgo a Rojas se continuara como calle vehicular de transito restringido y con pavimento articulado.

El/los puente peatonal se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovia se realizara sobre el borde norte entre las calles Campichuelo e Hidalgo donde diagonalmente doblara en dirección sur del soterramiento y luego seguirá recta sobre el medio de la trinchera cubierta hasta muy cerca de la calle Rojas, donde girara hacia el borde sur, ingresando al parque que se generara con los predios de las ex-playas de maniobras y talleres de reparación del Ferrocarril Sarmiento de Caballito.

**5.5.4. - Sector 4)**  
**- de Rojas a la Av. Donato Álvarez:**  
**Caballito**

En este sector la topografía de la ciudad ubica al fondo de la trinchera soterrada a una distancia que permite que la losa superior de este quede por debajo de las veredas de las calles laterales lo que permitiría una capa de tierra de sesenta centímetros de espesor, suficiente para que una gran variedad de plantas se agreguen al pasto. Por esto el sector norte y sur del futuro Parque Caballito no estarían divididos por las instalaciones ferroviarias soterradas.

Se abrirán tres calles vehiculares para mejorar la conectividad entre el sur y el norte del sector y de la ciudad. Estas calles a abrir son Martín de Gainza, Fragata Presidente Sarmiento y Morelos.

Entre Rojas y Cucha Cucha se ubicara la nueva estación de ferrocarril subterránea. Aquí por sobre el nivel de la losa el acceso a la estación subterránea se proyecta como una cubierta curva traslúcida sin cerramientos en sus extremos. Así, el Parque Lineal Corredor Verde Oeste pasara a través de la estación sin que la misma y sus accesos conformen una interrupción del “continuo” que se busca generar con este Parque Lineal.

La estación hacia su lado sur generara un centro de transbordo entre el sistema de transporte ferroviario soterrado y el de los colectivos.

El acceso a la estación y este centro de transbordo quedaran emplazados dentro de un marco forestado y parquizado hacia ambos el lado sur y el lado norte. Así el acceso a la estación quedara rodeado del Parque de Caballito que en este sector generara un ensanchamiento considerable del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

Entre Martín de Gainza y Morelos el Parque Caballito hacia el lado norte se ensancha considerablemente también. Entre Fragata Presidente Sarmiento y Morelos el Parque Caballito se desarrollara sobre el lado norte y el lado sur, siempre manteniéndose considerablemente más ancho hacia el lado norte donde tendrá como borde al club y a la cancha de fútbol de Ferrocarril Oeste.

Los puentes peatonales se mantendrán, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

Dado que aquí se desarrolla el encuentro del Parque Lineal Corredor Verde Oeste y el Parque de Caballito la ciclovia seguirá su curso continuo a través del Parque de Caballito al borde norte de la traza, jerarquizando el rol de la misma como vía rápida y continua para este medio de transporte.

Se generaran también encuentros entre las biciesendas locales del Parque de Caballito y la ciclovia del parque lineal, como cuando la biciesenda dobla hacia el lado sur del acceso a la estación subterránea de Caballito entre Rojas y Cucha Cucha. Entre Cucha Cucha y Martín de Gainza la biciesenda cruza nuevamente la ciclovia e ingresa dentro del futuro Parque Caballito. Dentro del futuro parque la biciesenda se bifurca en varios recorridos. La ciclovia sigue recta hacia el oeste; y es cruzada por la biciesenda que se abre hacia el norte para luego girar, cruzar el soterrado y la ciclovia y después abrirse sobre el lado sur acercándose a la calle Yermal para luego volver a unirse con la ciclovia. Dentro del lado norte del Parque de Caballito la biciesenda se abre hacia el norte acercándose a los galpones de las viejas instalaciones ferroviarias para luego volver a unirse con la ciclovia y también con el otro trayecto de la biciesenda local que se abrió hacia el lado sur del futuro Parque Caballito formando un circuito cuasi-oval entre el lado sur y norte que cruza la ciclovia.

### **5.5.5. - Sector 5)**

**- de la Av. Donato Álvarez a la Av. Nazca:  
Flores**

En este sector se desarrollara el soterramiento por medio de un túnel para proteger el Area de Protección Histórica (APH 15 - Casco Histórico de Flores). Esto permitirá una capa de tierra lo suficientemente profunda como para que una gran variedad de plantas y árboles se agreguen al pasto en este sector, permitiendo así una parquización y una forestación abundante.

El sector, a su vez, esta dividido en tres partes: uno, el central, alrededor de la vieja estación ferroviaria de Flores; otro desde la estación vieja hacia Caballito; y el tercero desde la estación vieja hacia Nazca.

Flores era originalmente una ciudad o pueblo, separada de la ciudad de Buenos Aires, fundada hacia el 31 de Mayo de 1806. Hacia fines de los 1800's Flores junto con otra ciudad, Belgrano - entonces también separada de la ciudad de Buenos Aires - se unieron a Buenos Aires para conformar el territorio que se estableció como Capital Federal de la República. Por ser un asentamiento urbano muy antiguo tiene características tan singulares dentro del recorrido del ex-Ferrocarril del Oeste, una de las cuales es esta división tan clara en tres zonas, que son testimonio de la división entre el pueblo original y el campo abierto que lo dividía de Buenos Aires.

Este es uno de los sectores más angostos de la traza libre del ex ferrocarril sobre superficie, justamente porque cuando se construyeron las vías Flores ya estaba habitado y amanzanado.

Este es un sector muy sensible, en términos ambiental-urbanos ya que alberga a los laterales una serie de edificaciones históricas, importantes para el patrimonio histórico, edilicio y cultural de la ciudad, el país y América. Muchas constituyen un Area de Protección Histórica (APH15 - Casco Histórico de Flores).

Los laterales aquí, especialmente del lado norte son casonas y árboles añosos. Del lado norte esta la Casa Rodríguez, en Bacacay 2770/72, un ejemplar importante de las casas quintas rurales del siglo diecinueve. Del lado sur esta el complejo residencial "La Mansión de Flores", de Fermín Beretervide del año 1927, que es de singular importancia en la historia arquitectónica de comienzas del siglo 20, y un ejemplo sobresaliente de la calidad de las primeras viviendas sociales que se realizaban en el país.

Se potenciaran estas Áreas de Protección Histórica por medio de plazas y circuitos de conexión.

El túnel del soterrado potenciará las cualidades del barrio de Flores. A su vez permitirá la menor interferencia ambiental negativa posible por parte del ferrocarril por sobre el Area de Protección Histórica, y garantizará que el espacio estrangulado actual de la traza ferroviaria adquiera el mayor ancho posible. Así se maximizaran las externalidades positivas del sector, del barrio y del futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

En todos los casos posibles se preservara la forestación y el paisaje.

A lo largo de toda la extensión de este sector y sobre el borde norte el Estado Nacional posee propiedades y terrenos - debido al exiguo ancho del corredor aquí - que pasarían a ser parte del Parque Lineal del Corredor Verde del Oeste, generando espacios más anchos, como plazas, alrededor de las construcciones históricas.

Los cruces vehiculares al Ferrocarril Sarmiento - existentes - de las calles Donato Álvarez, el de la Av. Boyacá, el de las calles Granaderos, Caracas, y Fray Cayetano, y el de la Avenida Nazca se mantendrán. En las calles que actualmente no poseen cruces vehiculares, los cruces que el túnel y el soterrado generaran serán peatonales. En estos cruces se proyectan lugares de encuentro con solados baldosados, como plazas secas, diferenciándolos del césped y la parquización.

La ex-estación ferroviaria, sobre el borde sur, parte del APH15, se transformaría para albergar un uso comunitario, como biblioteca, centro de información turística y/o cultural - histórica, etc.

El proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste busca potenciar un foco turístico-cultural para la zona que genere actividad económica local, no contaminante del medio-ambiente y que garantice un desarrollo sustentable de la zona y de la ciudad.

Entre Bolivia y Terrada se ubicara la nueva estación de ferrocarril que será subterránea. El acceso a la estación subterránea se proyecta como una cubierta curva traslúcida sin cerramientos en los extremos. La cubierta se apoyara en las medianeras existentes del lado sur, y sobre un nuevo edificio de equipamiento comercial del lado norte, produciendo una calle techada, a la manera de la galería Vittorio Emanuele de Milán. Así, el Parque Lineal Corredor Verde Oeste y la ciclovia pasaran a través de la estación sin que la misma y sus accesos conformen una interrupción del “continuo” que se busca generar con este Parque Lineal, y especialmente en esta área de protección histórica con fuertes potencialidades turísticas.

Del borde de la cubierta del acceso a la estación ferroviaria subterránea hacia Bolivia se proyecta una explanada de acceso con solados y baldosas, del borde de la cubierta hacia Terrada se proyecta una explanada similar, pero que en este caso se duplicara su extensión hacia Nazca conformando así una plaza seca.

El/los puente peatonal se mantendrán, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovia en este sector se mantiene casi siempre sobre el borde norte. Entre Morelos y Calcena la ciclovia hace una curva, se abre hacia el norte y vuelve a curvarse y unirse al borde norte del soterrado; en la manzana entre Terrero y la Av. Boyacá hace lo mismo nuevamente hacia el norte, y en la manzana entre la Av. Boyacá y Fray Cayetano Rodríguez hace lo mismo hacia el sur.

Se proyecta incorporar la ciclovia, la vía de transporte del Parque Lineal Corredor Verde Oeste con el sistema de ciclovías y bisisendas de la ciudad. En este sector se la conectaría con otras en dirección Norte-Sur uniendo el Corredor Verde Oeste con otros espacios verdes de la zona como Plaza Irlanda, Plaza Pueyrredon, etc.

Esto reforzara el actual sistema de espacios verdes local y el de la ciudad, uniendo ambientalmente entre sí las plazas cercanas, construyendo un circuito, un paseo. Se reforzara la forestación existente sobre las veredas con arbolado.

### **5.5.6. - Sector 6)**

**- de la Av. Nazca hasta la Av. Del Corro:  
Floresta**

Este sector tiene la particularidad de ser el único dentro del Corredor Verde Oeste de poseer, actualmente, un tramo con calles vehiculares que corren conjunta y paralelamente a lo largo y a ambos bordes de las vías y las instalaciones ferroviarias en superficie.

“Aquí hay otra porción igual de tierra a la que ocupan las vías” (que están hacia el borde sur) hacia el norte “lo cual constituye potencialidad y problemas” según las palabras de los vecinos de estos barrios.

“De Olivieri hacia el oeste” a lo largo del borde norte corre paralelo a “las medianeras de los fondos de Yermal y hay una superficie no-calle, pero lugar (del ex-ENABIEF) donde podría estar (la calle)”, según expresaron estos vecinos en una de las reuniones realizadas con ellos.

El proyecto busca maximizar estas potencialidades y minimizar los problemas de los ciudadanos, incorporando sus observaciones sobre la realidad que los rodea - que ellos conocen mejor que nadie - garantizando un medio ambiente sano y un desarrollo sustentable al barrio de Floresta, y a la ciudad en su conjunto.

Los vecinos se refieren a su sector como un “mini parque central - con algunos cruces”, como el Central Park, de Nueva York diseñado por Frederick Law Olmsted hacia fines del siglo diecinueve.

El proyecto adopta aquí, como en casi todos los sectores, un “criterio de no-apertura” de calles nuevas, o cruces sobre el ferrocarril soterrado.

Esta “no-apertura” de todas las calles, se adopta como criterio para no fraccionar espacio público, el espacio público que constituirá el nuevo Parque Lineal Corredor Verde Oeste. También se adopta el criterio de “no-apertura” para consolidar las externalidades positivas que el trazado de las vías sobre superficie constituye actualmente, especialmente a nivel local, barrial.

Las vías de los ferrocarriles sobre superficie al interrumpir el tráfico vehicular y encausarlo hacia ciertas calles (las que poseen barreras) generan sub-barrios con condiciones ambientales mejores, más residenciales, seguras y tranquilas. En el área metropolitana de Buenos Aires versus otras ciudades, del país y extranjeras, estas externalidades positivas que las vías crean adquieren mayor dimensión al ser el terreno sobre el cual se construyó la ciudad en su mayoría casi siempre plano.

El ordenamiento que la cuadrícula brinda a otras ciudades es más bien en sectores, en barrios. En otras ciudades estos barrios son interrumpidos y divididos muchas veces por la topografía del lugar, por las barrancas y colinas que a su vez generan arroyos, etc. En el área metropolitana de Buenos Aires con su carencia

de relieve topográfico de importancia, al estar situada sobre una llanura, la cuadrícula tuvo la posibilidad de ser casi continua e interrumpida. En la Capital Federal en casi todos los casos los arroyos y ríos han sido entubados así perdiendo, incluso, la interrupción de la cuadrícula que el medio geográfico brindaba.

No es casual que en el en el sur y en el norte del área metropolitana de Buenos Aires, y también en la Capital Federal estas zonas - donde la traza ferroviaria a nivel interrumpe la cuadrícula - son las de mayor calidad ambiental, edilicia y generalmente las de mas alto valor inmobiliario. Ejemplos del área metropolitana sur son Temperley, Lomas de Zamora, y Adrogué; del área metropolitana norte son Vicente López, Florida, y Acassuso; de la Capital Federal son el bajo Belgrano, Núñez, Palermo Chico, Coghlan, Villa Urquiza y Belgrano R; y dentro del Corredor Verde Oeste: Caballito, Flores, etc.

El sector entre la Av. Nazca y la Av. Del Corro tiene dos tramos: uno con calles laterales - de la AV. Nazca a la calle Olivieri; y otro sin calles laterales - de la calle Olivieri a la Av. Del Corro.

A su vez, posee mas terreno disponible para continuar el sector con las calles laterales - una provisión ferroviaria para otras dos vías del ex-Ferrocarril Sarmiento.

#### i) Tramo de Nazca a Olivieri

Tramo con calles vehiculares a ambos bordes de la traza ferroviaria; al sur la calle Yerbal y al norte la calle Venancio Flores.

Las calles vehiculares, Yerbal y Venancio Flores, que ahora corren conjunta y paralelamente a lo largo de las vías y las instalaciones ferroviarias en superficie del ex-ferrocarril Sarmiento, una vez soterradas estas, se las hará de un tráfico vehicular restringido, con disminuidores de velocidad y un tratamiento de pavimento articulado, para retener y potenciar las características del barrio.

Este sector esta cercano a arroyos subterráneos que alimentan al Arroyo Maldonado. Para mejorar el proceso de perdida de superficie de absorción pluvial sobre el terreno de la ciudad (que los pavimentos, veredas y construcciones generan) el informe de Diagnostico Area Ambiental del Plan Urbano Ambiental establece un criterio de incremento de la capacidad de absorción mediante parquización en calles y veredas de poca circulación y una jerarquización de las redes vial y peatonal en los barrios de la ciudad para posibilitar esto.

El proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste aplicara este criterio establecido dentro del Plan Urbano Ambiental.

Los vecinos del CGP7 de este sector también expresaron la inquietud que su zona fuese cuidada de la invasión de las zonas comerciales cercanas hacia ella.

Los vecinos de estos barrios expresaron que la zona comercial de la Av. Avellaneda con sus talleres esta llegando casi “hasta Venancio Flores” y expresaron la urgencia de “proteger con normas residenciales” a la zona para “amortiguar el efecto de la zona comercial de la Avenida.” Expresaron que el distrito de zonificación C3 “es el problema” y que “de Venancio Flores hacia el C3” de la Av. Avellaneda se produce un “fenómeno de degradación.” También expresaron la necesidad de “otra zonificación que sea una cuña verde en calles y veredas de poca circulación.”

El proyecto busca resguardar y potenciar el sentimiento que ya tienen los vecinos de su área, ellos mismos lo llaman un mini-parque central.

El pavimento articulado, y la eliminación de las veredas buscan también ensanchar el Parque Lineal Corredor Verde Oeste en este sector. Al mismo tiempo se busca brindarle a la ciudad en su conjunto un aporte a mejorar sus condiciones ambientales, precisamente las relacionadas a las lluvias y arroyos.

Sobre el borde sur entre la Av. Carrasco y Olivieri se ensanchara el Parque lineal incorporando la forestación existente y aprovechando la franja de tierra del Onabe afectada a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962.

Entre las calles J. V. González y Chivilcoy se ubicara la nueva estación de ferrocarril subterránea y su acceso. A su vez el acceso a la estación subterránea se proyecta como una cubierta curva traslúcida sin cerramientos en los extremos. La cubierta llega al paisaje, ya que la dimensión lo permite, logrando un fuerte impacto paisajístico. Así, el Parque Lineal Corredor Verde Oeste y la bicisenda pasaran a través de la estación sin que la misma y sus accesos conformen una interrupción del “continuo” que se busca generar con este Parque Lineal.

Entre Mercedes y Gualaguaychu se proyecta una gran superficie seca para la practica deportiva.

El/los puente peatonal se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovía ingresa al sector sobre el borde norte en la Av. Nazca, cruza Argerich y se curva hacia el Sur cruzando Helguera sobre el borde sur, se curva hacia el norte y cruza Cuenca sobre el borde norte, sigue sobre el borde norte hasta San Nicolás donde se curva hacia el sur para ingresar a la explanada del acceso a la estación subterránea sobre el lado sur, dentro del la bóveda que cubre el acceso a la estación se curva hacia el norte surgiendo sobre el borde norte a la explanada de acceso hacia Chivilcoy, cruzando se curva nuevamente hacia el sur y vuelve a curvarse hacia en el norte en la manzana entre Chivilcoy y la Av. Segurola, desde ahí sigue sobre el borde norte hasta Olivieri

## ii) Tramo de Olivieri a Del Corro

En este sector desaparecen las calles laterales.

Sin embargo aquí existe una porción de tierra sobre el borde norte del ex-ENABIEF que será transformada en una calle vehicular - la continuación de Venancio Flores - de similares características a las de Floresta. Esto permitirá no solo un mejoramiento vial, sino la apertura de los fondos de los lotes del borde norte, actualmente degradados.

Sobre el borde sur, la situación existente en que los fondos de las propiedades sobre Yermal dan directamente sobre la traza ferroviaria sin ninguna calle, permanecerá igual, pero las propiedades mejoraran su condición ambiental actual ya que gozaran de hacer fondo hacia el Parque Lineal Corredor Verde Oeste, por medio de rejas.

El/los puente peatonal se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovía de Olivera a Cardoso sigue sobre el borde norte. Cruzando Cardoso se curva hacia el borde sur atravesando así Bermúdez y se vuelve a curvar hacia el norte antes de llegar a la Av. M. C. del Corro.

### **5.5.7. - Sector 7)**

**- de la Av. Del Corro hasta Echenagucia:  
Villa Luro**

Sector con terraplén, rampas y escalinatas.

La presencia de un canal aliviador del Arroyo Maldonado obliga a que el fondo de la trinchera sea menos profundo aquí, y por ende que la losa sobre la trinchera termine a aproximadamente 1.50 mts. por sobre el nivel de las veredas. Por eso el sector central del Parque Lineal Oeste entre Calderón de la Barca e Irigoyen se eleva y se accede a este por escalinatas y rampas parqueizadas. Entre Irigoyen y Echenagucia la trinchera es a cielo abierto, y el Parque Lineal Corredor Verde Oeste se ensancha para rodear el soterrado.

Entre Calderón de la Barca e Irigoyen el futuro Parque Lineal tiene por sobre su recorrido la AU6 Autopista Perito Moreno, que ingresa, en curva, a la traza del soterramiento por el borde sur terminando al borde norte del Corredor Verde Oeste en Lope de Vega, siguiendo recta sobre este borde hasta Cortina y en Irigoyen se curva hacia el norte y egresa del Corredor.

Sobre el borde norte de este sector se continuara con la apertura de la calle Venancio Flores, que entre Del Corro y Milton requerirá la incorporación de los fondos de los lotes afectados a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962. Desde Lope de Vega hasta Irigoyen la futura calle a abrir correrá por el bajo-autopista.

Al borde norte del bajo-autopista de la AU6, y específicamente la mitad sur del mismo, entre Lope de Vega y Cortina el proyecto contempla transformar al efecto negativo y abrumador que la autopista elevada constituye en una externalidad positiva.

Para ello permitirá e incentivara la construcción de instalaciones de servicios para la comunidad en este sector bajo-autopista. Estas edificaciones adquirirán centralidad por el hecho que del lado sur de la autopista elevada - hacia la Av. Rivadavia - se encontrara el acceso a la estación subterránea de Villa Luro. El flujo de pasajeros a la estación y su cercanía a la Av. Rivadavia garantizara que los servicios que se instalen en estas edificaciones tengan una ubicación accesible y central para una gran proporción de los habitantes de la zona.

Entre la Av. Lope de Vega y la calle Víctor Hugo se ubicara la nueva estación de ferrocarril subterránea de Villa Luro y su acceso. A su vez aquí el acceso a la estación subterránea se proyecta como una cubierta semi-curva traslúcida sin cerramientos en sus extremos, que se integrara al futuro edificio bajo-autopista. Así, nuevamente, el Parque Lineal Corredor Verde Oeste pasara a través de la estación sin que la misma y sus accesos conformen una interrupción del "continuo" que se busca generar.

Del borde de la cubierta del acceso a la estación ferroviaria subterránea hacia la Av. Lope de Vega se proyecta una explanada de acceso con solados y baldosas. Del borde de la cubierta hacia la calle Víctor Hugo se proyecta una explanada similar, pero que en este caso se duplicara continuando del otro lado a lo largo de la manzana entre la calle Víctor Hugo y Cortina.

El/los puente peatonal se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovia ingresa a este sector por el borde norte en la Av. M. C. del Corro, se curva hacia el sur en la cuadra hasta Calderón de la Barca, de donde se curva hacia el norte - potenciando la nueva calle vehicular en el lado norte del bajo-autopista - en la cuadra entre Calderón de la Barca y Milton continuando por el borde norte del parque lineal, pasando frente a las construcciones futuras en el bajo-autopista entre la Av. Lope de Vega y Cortina, y siguiendo por el borde norte al costado de la trinchera abierta hasta Echenagucia.

### **5.5.8. - Sector 8)** **- de Echenagucia a Reservistas Argentinos:** **Talleres Liniers**

En este sector se encuentra el Area de Protección Histórica (APH) correspondiente al Playón Liniers. Esta Area de Protección Histórica corresponde a los ex talleres ferro-industriales del ex-Ferrocarril del Oeste que albergan una colección de importantes galpones de los finales del siglo diecinueve, que son muy sobresalientes ejemplos de la arquitectura ferroviaria de la Argentina y del mundo de esa época.

El playón tiene una superficie de varias hectáreas, que similarmente a lo que ocurrirá con el playón ferroviario de Caballito, que se convertirá en el Parque de Caballito, se convertirá en un parque: el Parque de Liniers. Si el futuro Parque de Caballito satisficiera una demanda insatisfecha desde hace muchos años por espacios verdes de recreación en el corazón de la ciudad de Buenos Aires, este futuro Parque de Liniers satisficiera la misma demanda insatisfecha, pero con el agregado que a su vez ayudara a satisfacer una casi mayor demanda insatisfecha de espacios verdes del área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires.

La cercanía del playón ferroviario de Liniers con la Av. Gral. Paz (autopista sin peaje) hará que pueda suplir esta demanda para todos los niveles socioeconómicos. A su vez, potenciara la oferta de espacios verdes a lo largo de Av. Gral. Paz, que el Parque Saavedra, el Parque Sarmiento, el Parque Gral. Paz y la ex-quinta Olivera con los Viveros Municipales, los bosques de Ezeiza y la misma Av. Gral. Paz - que fue concebida como un park-way al estilo de los de Olmsted en Estados Unidos - ya constituyen para todos los habitantes de la ciudad y los del área metropolitana.

Aquí se abrirán tres calles vehiculares para mejorar la circulación vehicular del área, que en estos momentos debe circundar la playa ferroviaria para trasladarse en el sentido sur-norte. Es especialmente complicado el tráfico para la zona los días en que hay partidos de fútbol en la cancha y las instalaciones del Club Vélez Sarsfield, y también los días en que ahí se realizan conciertos. Estas tres calles son la continuación de Dupuy, de Esteves, y de Elías Bedoya.

Lo que constituye la calle central del playón ferroviario, "el apeadero", se la considera demasiado valiosa como testimonio del patrimonio histórico-ferroviario como para incorporarle tráfico vehicular, y de ella se creara una calle peatonal central al playón que vincule los distintos galpones protegidos dentro del APH.

Se continuara la calle Venancio Flores paralela a la autopista, conectando el borde sur con el sector norte de los playones ferroviarios hasta la calle Reservistas Argentinos, que se conectara con la Av. Juan B. Justo. Este nuevo trazado se conectara en sentido sur-norte con la continuación de Bedoya y la diagonal Esteves Seguí dentro del área de los ex-talleres. Un tratamiento de plazas y senderos peatonales potenciara el uso público de los galpones.

El/los puente peatonal se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovía continua recta desde Echenagucia hasta su intersección con la nueva calle vehicular continuación de Venancio Flores, de ahí se curva hacia el sur hasta la calle central peatonal del apeadero, de ahí se curva nuevamente hacia el norte hasta cercana con la nueva calle vehicular continuación de Esteves, de ahí se curva nuevamente hacia el norte y sigue recta hasta su intersección con Reservistas Argentinos. A su vez, de Echenagucia se incorpora un recorrido de bicisenda que se bifurcara hacia el norte, siguiendo el límite norte del ex-playón ferroviario de Liniers, futuro Parque Liniers, a lo largo de la Av. Juan B. Justo. Siguiendo el contorno norte del ex-playón la bicisenda se curva hacia el sur hasta unirse con la ciclovía en su intersección con Reservistas Argentinos.

**5.5.9. - Sector 9)**  
**- de Reservistas Argentinos a la Av. Gral. Paz:**  
**Liniers**

En este sector la Av. Rivadavia, la más importante conexión vehicular este-oeste de la ciudad, se curva hacia el norte y se ubica al borde sur de la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento y del futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste. En los otros nueve sectores del proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste - de la Av. Pueyrredon hasta la calle Barragán - la Av. Rivadavia se halla a por lo menos una cuadra de la traza ferroviaria sobre superficie del ex-Ferrocarril Sarmiento y del futuro parque lineal.

Este sector esta en el limite entre la ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires.

Por ello en este momento constituye un importantísimo nodo de encuentro de las comunicaciones circulatorias, vehiculares y ferroviarias, de la región entera. Aquí se produce la intersección de la Av. Gral. Paz (una autopista tipo "park-way" que circunda y es el limite de la Capital Federal con la Provincia de Buenos Aires) con el ex-Ferrocarril Sarmiento y con la Av. Rivadavia. A su vez a solo cuatro cuabras al norte se produce la intersección de la Av. Gral. Paz con la AU6 Autopista Perito Moreno.

En la cuadra de Reservistas Argentinos hasta Barragán el Parque Lineal Corredor Verde Oeste se proyecta como una ancha plaza que hace de egreso del Parque de Liniers (generado con el predio del ex-playón Ferroviario de Liniers) y de ingreso al centro de transbordo de Liniers y de la futura estación ferroviaria subterránea y su acceso.

En la cuadra de Barragán a Gallardo se proyecta sobre el soterramiento un sector al centro del espacio del Parque Lineal Corredor Verde Oeste para conformar una plaza seca con canteros y planteros. De esta plaza seca central hacia los bordes sur y norte se proyecta generar espacios de césped y forestación hacia la Av. Rivadavia y Viedma.

La calle Gallardo se abrirá para mejorar la continuidad entre el sur-y el norte del área.

Entre las calles Gallardo y Gana se ubicara la nueva estación de ferrocarril subterránea de Liniers y su acceso. A su vez aquí el acceso a la estación subterránea se proyecta como una cubierta curva traslúcida sin cerramientos en sus extremos. Así, el Parque Lineal Corredor Verde Oeste pasara a través de la estación sin que la misma y sus accesos conformen una interrupción del "continuo" que se busca generar en este Corredor Verde, aquí en su limite oeste.

Desde el borde de la cubierta hacia Cuzco se proyecta una explanada, pero que en este caso incorpora hacia los bordes sur y norte espacios de césped y forestación hacia la Av. Rivadavia y Viedma, como una plaza que integra a la Iglesia San Cayetano.

Sobre el borde norte, a lo largo de la calle Viedma, entre Cuzco y Madero, se generara el centro de transbordo entre el sistema de transporte ferroviario y vial.

El/los puente peatonal se mantendrá, por considerarse parte del patrimonio ferroviario e histórico de la ciudad, reparando su estado actual.

La ciclovia cruzara Reservistas Argentinos por el borde sur y se curvara en la manzana entre Reservistas Argentinos y Barragán hacia el borde norte. A la mitad de la manzana entre Barragán y Gallardo se finalizara el circuito de la ciclovia.

## 5.6. - Áreas de Protección Histórica

### 5.6.1. - Las Áreas Históricas del Parque Lineal Corredor Verde Oeste

El Parque Lineal Corredor Verde Oeste en su trayecto de Once a Liniers atraviesa barrios y sectores de la ciudad con una gran cantidad de edificios de singular relevancia e importancia para el patrimonio histórico y arquitectónico de la ciudad y el país.

Varios de ellos han sido ya declarados Áreas de Protección Histórica (APH) o ya son parte de algún Proyecto de Ley de Área de Protección Histórica (APH) en estudio o a consideración de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Entre ellos y por Centros de Gestión y Participación se pueden detallar:

APH en CGP 2-Sur: -

Entorno Estación 11 de Septiembre

APH en CGP 6: -

Pasajes Barrio Cafferata, Barrio Emilio Mitre, Entorno Cid Campeador, Plazoleta Dr. E Susini, Pasaje Murcia, Pasaje B Nazar

APH en CGP 7: -

Entorno Plaza de Flores, Barrio Videla Bonorino, Pasaje Robertson, Plaza Don Segundo Sombra, Pasaje F Brown, Pasaje Don Segundo Sombra

APH's en CGP7: -

Ejecutados ya en Flores: Pasajes Históricas de Flores: Pasaje Salala, Pasaje Pescadores y Pasaje Espejo

APH en CGP 9: -

Talleres Playa FFCC Liniers - (4 polígonos)

### 5.6.2. - Edificios históricos de Flores

La mayor concentración de edificios y lugares de interés arquitectónico, urbanístico, arquitectónico y cultural se encuentra en el barrio de Flores, en un sector de algunas cuadras alrededor de la estación, entre las calles Ramón Falcón, Gavilán, Bacacay y Condarco donde se encuentran diecinueve de ellos. Ellos son:

- 1) La Basílica San José de Flores - Rivadavia entre Pedernera y Rivera Indarte - Emilio Lombardo y Benito Panuzzi - 1883
- 2) El Banco Nación - Esquina de Pedernera y Rivadavia - Carlos Nordman -1911
- 3) Pasaje Salala y Pasaje Pescadores - Laterales de Basílica San José de Flores Rivadavia entre Pedernera y Rivera Indarte
- 4) Vivienda Colectiva - Membrillar entre Ramón Falcón y Rivadavia - Oscar Schoo Lastra - 1932
- 5) Banco Provincia de Buenos Aires - Rivadavia entre Rivera Indarte y Membrillar - Atilio Rocca -1941
- 6) Vivienda Colectiva - Membrillar entre Ramón Falcón y Rivadavia - Aberstain, Oro Dudley - 1929
- 7) Escuela Florencio Várela - Rivadavia y Caracas - Carlos Altgelt - 1910
- 8) Cine Pueyrredon - Rivadavia entre Caracas y Fray Cayetano - 1933
- 9) Vivienda Colectiva - Rivadavia entre Artigas y Bolivia
- 10) Escuela Leandro Alem - Fray Cayetano Yermal - Alejandro Christophersen - 1893
- 11) Escuela General Urquiza - Yermal entre Caracas y Fray Cayetano -1868
- 12) La Mansión de Flores - Yermal entre Gavilán y Caracas - Fermín Beretervide - 1927
- 13) Ex-Casa Quinta Fray Cayetano y Vías Ferrocarril -1850 0
- 14) Ex-Casa Quinta Marco del Pont -Artigas y Vías Ferrocarril -1844
- 15) Estación Flores - Vías Ferrocarril entre Artigas y Bolivia
- 16) Vivienda Colectiva - Bacacay entre Artigas y Bolivia - Sánchez, Lagos y de la Torre - 1924
- 17) Pasaje Marcoartu - Vías y Bolívar - 1914
- 18) Vivienda Colectiva - Bolívar entre Vías Ferrocarril y Bacacay
- 19) Vivienda Colectiva - Bacacay y Condarco

## 5.7. - Edificios históricos de Flores catalogados en el APH 15- Casco Histórico de Flores

### Zona 1:

Ambito calle Bacacay: parcelas frentistas veredas sur y norte de la calle Bacacay entre Condarco y la Av. Boyacá

### Zona 2:

Ambito Pasaje La Porteña

### Zona 3:

Ambito Basílica y Plaza

Edificios catalogados:

- 1- Casa Antonio Millán
- 2- Entorno y Plaza Pueyrredón
- 3- Basílica San José de Flores
- 4- Banco Nación
- 5- Ex-Banco Español
- 6- Edificio Propiedad Horizontal
- 7- Galería San José de Flores
- 8- Casa Piana
- 9- Escuela Florencio Varela
- 10- Escuela Leandro N. Alem
- 11- Escuela Museo Justo José de Urquiza
- 12- Estación del Ferrocarril
- 13- Escuela Fernando Fader
- 14- Casa La Antonia
- 15- Casa Chorizo
- 16- Casa Rodríguez
- 17- Casa Escalada
- 18- Pasaje Morcoartu
- 19- Vivienda Colectiva
- 20- Monumento Histórico, Casa Marco del Pont
- 21- Casa de Agustín Magaldi
- 22- Casa Blanco
- 23- Casa de Alejandro Rosa
- 24- Casa Fernández Ramos
- 25- Mansión de Flores
- 26- Casa Actual Aguas Argentinas
- 27- Hogar Mercedes Dorrego
- 28- Viviendas Cachón
- 29- Ex Teatro de Flores
- 30- Ex Cine Pueyrredon
- 31- Patio de los Lecheros

## 5.8. - Edificios históricos de Liniers catalogados en el Proyecto de Ley 2489-D-00

### Artículo 1º:

Policlínico (4099)  
Almacenes generales (4047)  
y al entorno inmediato de los edificios anteriormente  
mencionados una protección ambiental preconsolidada

### Artículo 2º:

Oficina administrativa (4033)  
Taller de reparaciones (4035)  
Taller de afilar sierra (4051)  
Taller de aserradero y carpintería (4040)  
Puente (9052)  
Cabina (4058)  
Oficina (4094)  
Taller de pintura (4026)  
Fachada este del taller general de reparaciones (4084)  
Taller alumbrado  
y al entorno inmediato de los edificios anteriormente  
mencionados una protección ambiental preconsolidada

### Artículo 3º:

Taller de reparaciones de coches (4009)  
y al entorno inmediato del edificio anteriormente  
mencionado una protección ambiental preconsolidada

### Artículo 4º:

Sub-usina (4004 y 7501)  
Mesa giratoria (1001)  
y al entorno inmediato de los edificios anteriormente  
mencionados una protección ambiental preconsolidada

### Artículo 5º:

Espacio central denominado "Plaza Central de maniobras" delimitado por los  
frentes de los edificios al sur: 4033 y 4094, al este 4026 y 4084, al oeste  
4035, 4051 y 4040  
y al entorno inmediato del espacio central anteriormente  
mencionado una protección ambiental preconsolidada

## 6

### EL PROYECTO PAISAJISTICO DEL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

#### 6.1. - La parquización del Parque Lineal Corredor Verde Oeste

La parquización creada será de fácil mantenimiento y bajo costo, teniéndose en cuenta la especie vegetal idónea para alcanzar el efecto bioclima tico buscado.

Las especies vegetales, que se plantaran en el Corredor Verde Oeste generaran un impacto ambiental positivo. Favorecerán la mitigación de partículas contaminantes que se encuentran en el aire, así como la mitigación de la contaminación sonora. A su vez, albergaran el asentamiento de numerosas especies de aves.

La propuesta paisajística, es la de generar una masa densa en el lado Sur, con árboles perennes y caducos, de Primera y Segunda Magnitud en sectores que no se encuentran sobre el recorrido del tren, y de Tercera magnitud sobre la losa soterrada.

Sobre el sector Norte se encuentran manchones alineados de especies homogéneas dejando claros importantes que permiten la entrada del sol.

#### 6.2. - La identidad barrial

El proyecto busca reforzar la identidad barrial:

- a) por medio de programas de actividades comunitarias, de esparcimiento, culturales, deportivas, de juegos varios, etc. Estas ayudaran a identificar los distintos sectores e incitaran a los usuarios a desplazarse a lo largo del corredor
- b) por medio de vegetación simbólica que ayude a identificar los distintos barrios que atraviesa el parque lineal

Así como existirá un cuidadoso tratamiento arquitectónico que respetara los edificios históricos de cada barrio, en el paisaje se trabajara con la misma intención, respetando un 60 % de las especies existentes y reforestando con especies que sean de especial interés para los vecinos de cada barrio.

Esta idea de crear manchones alineados de la misma especie que identifique los barrios se verá materializada por distintos colores del arbolado a lo largo del año, tomando a la "Arquitectura del Paisaje como una metamorfosis constante."

### **6.3. - La propuesta del Parque Lineal Corredor Verde Oeste**

La propuesta del Parque Lineal Corredor Verde Oeste esta basada en un parque que se adapte a las necesidades sectoriales y que pueda incorporar propuestas vecinales generando una relación de "identidad" del lugar.

### **6.4. - La propuesta de la Red Verde**

Para integrar el Parque Lineal Corredor Verde Oeste al sistema de espacios públicos del área, se propone reforzar o completar la forestación de una red de calles o avenidas, a lo largo de todo el corredor, creando una Red Verde con arbolado publico en alineación, articulando parques y plazas del entorno con el nuevo parque lineal.

Se plantea una "Red de Arbolado" donde se unen espacios públicos puntuales que se encuentran paralelos al corredor. Estas plazas, parques y descansos son cosidos por avenidas de un homogéneo arbolado para fomentar y exaltar la intención del proyecto; el de crear un lazo mas fuerte entre el Norte y el Sur de la ciudad.

### **6.5. - Partes componentes del Parque Lineal Corredor Verde Oeste**

El proyecto se compone de:

- i) una cinta que recorre todo el parque conformada por el sendero peatonal y la biciesenda, que se unen o separan según los requerimientos funcionales.
- ii) plazas secas ubicadas en los sectores comerciales o extensiones laterales de las estaciones.
- iii) conexión peatonal entre calles no permeables al tránsito vehicular
- iv) reductores de velocidad en calles que atraviesan el parque en sentido sur-norte para dar prioridad a la relación peatonal a lo largo del parque sin generar barreras arquitectónicas para los usuarios.
- v) reforestación de calles linderas con la especie predominante y las calles transversales significativas, por ejemplo las que unen plazas, parques, zonas comerciales, etc. con el Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

## **6.6. - Criterios de preservación de forestación existente**

Se mantendrán todas las especies sanas existentes donde el soterramiento lo permita. Serán transplantadas a lugares cercanos a su emplazamiento actual - a fin de mantener la memoria del lugar - aquellas especies que queden dentro de la traza, o que sean afectadas sus estabildades por el corte de raíces, cuando la especie y su estado en particular lo permita.

Todos los árboles comprendidos dentro del Proyecto, que se encuentren fuera de la traza de soterramiento, deberán ser debidamente protegidos durante las obras.

## **6.7. - Criterio de pavimentación en las calles laterales y las calles sin cruce vehicular sobre el Parque Lineal Corredor Verde Oeste**

En las calles laterales que bordean el Parque Lineal Corredor Verde Oeste existentes, en aquellas que se abrirán de acuerdo al proyecto, y en todas las que se cortan al paso vehicular contra los bordes sur y norte del mismo se aplicara un criterio análogo al que plantea el informe de Diagnostico Area Ambiental del Plan Urbano Ambiental; con respecto a la jerarquización de las redes vial y peatonal en los barrios de la ciudad para posibilitar el incremento de la capacidad de absorción mediante parquizacion en calles y veredas de poca circulación.

Así es que para mejorar el proceso de perdida de superficie de absorción por el terreno de precipitaciones pluviales, las calles laterales y secundarias se trataran con un pavimento articulado que permita la infiltración de las aguas de la lluvia.

## **6.8. - Descripciones de los sectores**

### **6.8.0. - Sector 0)**

**- de Pueyrredon a Sánchez de Bustamante:  
Estación Terminal Once**

Este sector comprende la estación terminal Once, el playón ferroviario de esta terminal y sus adyacencias que hacia el oeste llega hasta la calle Sánchez de Bustamante.

### 6.8.1. - Sector 1)

- de **Sánchez de Bustamante a Gascón:**  
**Once - Almagro**

Plaza seca parquizada, elevada, con escalinatas y rampas al este y al Oeste.

Este sector presenta a su vez dos características paisajísticas diferentes:

a) de Billinghamurst a Medrano: recortado con paredes medianeras de edificaciones altas como fondo, y al frente escalonado a la apertura peatonal de Venancio Flores.

Las plazoletas sobre las losas contienen vegetación en grandes canteros. Se agregara equipamiento de descanso.

La orientación norte lo convierte en un lugar apropiado para las tardes de verano.

El tratamiento de los solados avanza sobre la calle Venancio Flores hasta el límite norte, acompañado por alineación de lapachos.

\* Alineación sobre pavimento articulado: Ibira - pitá

\* Canteros contra medianeras: Fotinias, Sesbania Virgata, Guaran.

\* Macizos en canteros bajos: Sen de campo, Lantanas, Herbáceas varias.

b) de Medrano a Gascón: Este espacio presenta características totalmente diferentes al resto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

El tratamiento de los solados y la apertura sobre la calle Venancio Flores, al norte.

La losa, entre medianeras altas, y con una longitud de mas de 100 metros, tendrá canteros con arbustos angostos y altos en los laterales y poco equipamiento, para ser usado como patio de juegos y permitir las visuales abiertas en todo su recorrido.

\* Canteros laterales: Fotinias, Nerium, Laurentinos.

**6.8.2. - Sector 2)**  
**de Gascón a Campichuelo**  
**Almagro - Caballito**

La situación de trinchera que aquí esta hacia el borde sur solo permite trabajar sobre la calle Venancio Flores, la cual será tratada con un diseño urbano que unificara visualmente, con pavimento articulado, las veredas y la calle. Se incorporaran luminarias, bolardas, y una hilera de lapachos.

El fondo de los edificios que dan al sur, será tratado con una hilera de arbustos decumbentes de bajo requerimiento hídrico.

Por tratarse de una calle de transito restringido, se propone llevar la ciclovía directamente sobre la calle, marcándola sobre el pavimento.

\* Alineación sobre Venancio Flores: Lapachos.

\* Medianera Sur (balconeando sobre la trinchera): Helecho asparragus, Jasmín amarillo.

**6.8.3. - Sector 3)**  
**- de Campichuelo a Rojas:**  
**Caballito**

Este tramo es similar al del sector de Bustamante a Gascón en cuanto al emplazamiento urbanístico, y su relación respecto a las áreas construidas. Sin embargo, la posibilidad de contar con una tapada de tierra de aproximadamente 60 centímetros a un metro de espesor, permitirá la implantación de arbustos, árboles de tercera magnitud y césped lo cual aportara un potencial urbanístico paisajístico-ambiental importante, en cuanto a la mitigación sonora y a la de absorción de partículas contaminantes. Presentara las características de una plaza seca muy parqueada.

\* Alineación sobre Venancio Flores: Lapachos

\* Plazoletas: Acer buergerianum, Sesbania virgata, Lagerstroemias, Ligustro variegado.

**6.8.4. - Sector 4)**

- de **Rojas** a la **Av. Donato Álvarez:**  
**Caballito**

Aquí el corredor toma una forma irregular al incorporar el playón ferroviario que será el área del futuro Parque Caballito. Se tratara de un gran parque, atravesado en el sector sur por la traza del ferrocarril, con una tapada de aproximadamente 80 centímetros sobre la losa. La vegetación a incorporar en este sector en su mayoría se encontrara sobre el futuro parque, dejando libre las visuales sobre el corredor. La vegetación propuesta sobre la vía del ferrocarril son montes aislados con especies nativas.

**6.8.5. - Sector 5)**

- de la **Av. Donato Álvarez** a la **Av. Nazca:**  
**Flores**

Se divide a su vez en dos zonas de carácter netamente barrial.

La primera de uso diario, con equipamiento para niños, adolescentes, tercera edad, y con un arbolado en su mayoría caduco.

La otra, con los edificios históricos, será reforzada con Seibos, Ombúes y Magnolias como los existentes frente a la Casona Marcó del Pont.

Los pliegos licitarios deberán contener cláusulas muy estrictas respecto a la protección del arbolado durante la construcción de las obras de soterramiento (vallado de protección y mantenimiento) y el transplante de las especies afectadas (época del año recomendados, método a utilizar, cuidados posteriores).

\* Vegetación estructurante: Tipas, Seibos, Brachichiton.

\* Plazoletas: Acer buergerianum, Sesbania virgata, Acacia visco.

**6.8.6. - Sector 6)**

- de la **Av. Nazca** hasta la **Av. Del Corro:**  
**Floresta**

Parque central:

Este sector presenta dos características de alto potencial paisajístico.

La primera de ellas es la implantación urbana privilegiada donde el parque se desarrollara entre dos calles de transito restringido integradas al paisaje. La segunda es el arbolado existente, único en todo el corredor, tanto por su diversidad, edad y tamaño de las especies como por las masas verdes que conforma (Palos borrachos, Fénix canarienses, Eucalyptus, Gomeros, Tipas, Plátanos, etc.).

Los pliegos licitarios deberán contener cláusulas muy estrictas respecto a la protección del arbolado durante la construcción de las obras de soterramiento (vallado de protección y mantenimiento) y el transplante de las especies afectadas (época del año recomendados, método a utilizar, cuidados posteriores).

\* Vegetación a Incorporar: Brachichiton, Acacia longifolia, Acer buergerianum, Sesbania virgata, Acacia visco, Ligustro variegado.

**6.8.7. - Sector 7)**

- de la **Av. Del Corro** hasta **Echenagucia:**  
**Villa Luro**

La parquización, en su mayoría sobre la losa, será integrada por árboles caducos de tercera magnitud.

Por ser un parque entre medianeras se deberá incrementar la iluminación.

- \* Estación Villa Luro: Ligustro variegado.
- \* Inicio Parque Liniers: Tipas y Jacarandás

**6.8.8. - Sector 8)**

- de **Echenagucia** a **Reservistas Argentinos:**  
**Talleres Liniers**

Aquí el parque se abre nuevamente.

La vegetación estructurante, Tipas, Jacarandas, Timbo y Platanos, se ubicara en sentido Norte-Sur, conformando nuevas avenidas. Se reforzara con montes de especies nativas.

**6.8.9. - Sector 9)**

- de **Reservistas Argentinos** a la **Av. Gral. Paz:**  
**Liniers**

Es un sector netamente urbano donde el espacio abierto del paisaje es tratado con grandes plazas secas compuestas por canteros rítmicamente ubicados y de forma ortogonal que contendrán Acer buergerianos

- \* Completar alineación de la Avenida Rivadavia: Tipas
- \* Vereda Norte de la Estación: Tipas
- \* Plazoletas: Acer buergerianum, Sesbania virgata, Lagerstroemias, Ligustro variegado.

**6.9. - Áreas de Protección Histórica**

Se mantendrán todas las especies sanas existentes. Serán transplantadas a lugares cercanos a su emplazamiento actual - a fin de mantener la memoria del lugar - aquellas especies que sean afectadas sus estabildades por el corte de raíces, cuando la especie y su estado en particular lo permita.

Todos los árboles comprendidos dentro de Áreas de Protección Históricas, deberán ser debidamente protegidos durante las obras.

## 6.10. - Vegetación propuesta

### ARBOLES 1º y 2º MAGNITUD

Nombre científico	Nombre común
<i>Brachichiton populneum</i>	Brachychiton
<i>Chorisia insignis</i>	Palo borracho fl. blanca (*)
<i>Chorisia speciosa</i>	Palo borracho fl. rosada (*)
<i>Enterolobium contartisiliquum</i>	Timbo (*)
<i>Erithrina crista galli</i>	Ceibo (*)
<i>Jacaranda mimosifolia</i>	Jacaranda (*)
<i>Peltophorum dubium</i>	Ibira pita
<i>Phytolacca dioica</i>	Ombú (*)
<i>Populus alba</i>	Alamo plateado (*)
<i>Tabebuia avellandae</i>	Lapacho (*)
<i>Tilia moltkei</i>	Tilo
<i>Tipuana tipu</i>	Tipa (*)
<i>Salix babilonica</i>	Sauce
<i>Salix Humboltiana</i>	Sauce (*)

### ARBOLES 3º MAGNITUD

<i>Acacia visco</i>	Acacia visco (*)
<i>Acer burgerianum</i>	Acer burgerianum (*)
<i>Bahuinia candicans</i>	Pezuña de vaca (*)
<i>Blepharocalyx salicifolius</i>	Anacahuita (*)
<i>Lagerstroemia indica</i>	Lagerstroemia
<i>Ligustrum lucidum áurea</i>	Ligustro áureo
<i>Sesbania punicea</i>	Sesbania punicea (*)
<i>Sesbania virgata</i>	Sesbania virgata (*)
<i>Tecoma stans</i>	Guaran (*)

### PALMERAS

<i>Arecastrum romanzoffianum</i>	Pindo (*)
<i>Butia yatay</i>	Butia (*)
Fenix	Phoenix canariensis

### ARBUSTOS

<i>Carex bronzinga</i>	Carex
<i>Cortaderia sellowianna</i>	Cortaderas(*)
<i>Calliandra tweediei</i>	Plumerillo (*)

Lantana montevidensis	Lantana violeta (*)
Viburnum tinus	Laurentino
Nerium oleander	Laurel de flor
Phormium tenax	Formios
Phormium atroparporea	Formios
Photinia fraseri	Fotinia
Senna corymbosa	Sen de campo

**ENREDADERAS**

Ipomea mutabilis	Campanilla (*)
Passiflora coerulea	Mburucuya(*)

(\*)Especies nativas

## **7. Transporte y Tránsito en el Parque Lineal Corredor Verde Oeste**

### **7.1. - Objetivos de transporte y tránsito en el Parque Lineal Corredor Verde Oeste**

El objetivo general del estudio, como su nombre lo indica, es el de desarrollar la idea de un Parque Lineal asociado al proyecto de Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento que liberaría un corredor desde el centro hacia el oeste de la ciudad. En ese sentido el proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste está orientado a aumentar la oferta de espacios verdes públicos en un área de la ciudad deficitaria de los mismos e integrar la trama urbana hoy disociada por la barrera de las vías del ferrocarril.

Otros objetivos, de mayor o igual jerarquía que los anteriores como: mejorar la conectividad norte-sur de la ciudad, desarrollar centros de transbordo que mejoren la performance del transporte público, favorezcan un mayor confort para los pasajeros y minimicen las externalidades negativas de este tipo de operaciones, aumentar la capacidad de estacionamiento en el corredor oeste de la ciudad, etc., son atendidos por el proyecto de soterramiento de las vías del ferrocarril Sarmiento o por otros proyectos en desarrollo por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Los análisis y propuestas realizados en las áreas de transporte y tránsito están acotadas y subordinadas a proveer insumos para proyectar el Parque Lineal Corredor Verde Oeste y prever su relación con áreas físicas y temáticas que lo condicionan o a las que el mismo puede aportar.

La consecuencia que puede extraerse de este planteo es que todas las propuestas y recomendaciones que, en materia de transporte y tránsito, se vuelcan en este informe deberán ser compatibilizadas para su ratificación o rectificación y desarrollo posterior con las áreas con incumbencia en la planificación y la gestión de la red vial - de jurisdicción de la Ciudad y Nación - del tránsito, de los itinerarios de transporte automotor público, de las facilidades para acceso al mismo y a los modos guiados, etc.

La delimitación de los alcances de esta área de trabajo dentro de este proyecto está acorde con la limitación impuesta por no estar contemplados en los recursos monetarios y de tiempo la realización de relevamientos directos (conteos, encuestas y relevamientos de capacidad vial y de estacionamiento), imprescindibles para llegar a un mayor grado de desarrollo de las propuestas.

### **7.2. La integración vial**

La actual circulación a nivel del Ferrocarril Sarmiento desde la zona de Caballito hacia el Oeste supone una barrera física que, dentro del perímetro de la Ciudad de Buenos Aires se extiende por 9 km. En el ámbito de la Ciudad esta barrera es atravesada por 23 cruces vehiculares a nivel, protegidos con barreras. Esta situación genera un costo de tiempo para los vehículos en tránsito norte-sur o viceversa, que deben esperar la apertura de barreras para cruzar las vías y una

limitación al incremento de frecuencia del ferrocarril, dado que a mayores frecuencias las barreras prácticamente estarían siempre cerradas. El proyecto de soterramiento atiende al primer tipo de problemas mientras que el segundo solamente se podría mejorar resolviendo el problema de los cruces vehiculares en todo el recorrido del ferrocarril, o por lo menos en la zona de mayor densidad de tráfico en Provincia de Buenos Aires.

Además del mencionado efecto barrera de las vías del ferrocarril en operaciones, en el área de este corredor se presentan otras barreras constituidas por terrenos que tuvieron uso ferroviario en el pasado -playas de maniobras, talleres, actividades vinculadas al transporte de cargas- y también por construcciones recientes de autopistas, con afectación de zonas donde se ha interrumpido la trama vial preexistente.

En el Proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste se han analizado y elaborado propuestas para estas distintas situaciones que se presentan en el Gráfico VII - 1 y se describen a continuación.

### 7.2.1. La vinculación Norte-Sur

El objetivo del proyecto de soterramiento de las vías del Ferrocarril Sarmiento es el de eliminar una barrera urbana que divide a la ciudad y que provoca enormes costos de tiempo y recorrido de vehículos por los cruces ferro-viales a nivel existentes.

Bajo la hipótesis de soterramiento del ferrocarril aparecen los siguientes interrogantes: i. resulta necesario abrir a la circulación vehicular todas las calles que cruzan el corredor?; ii. a todos los cruces debe asignárseles similar jerarquía?; iii. todos los cruces abiertos deben estar preparados para similar uso vehicular?.

Respecto a estos interrogantes se han desarrollado las siguientes hipótesis:

- i. En principio no resulta necesario ni conveniente abrir todas las calles a la circulación vehicular aprovechando la oportunidad para generar áreas locales protegidas del tránsito. Debe tenerse en cuenta que la eliminación de cruces a nivel ya amplía sustantivamente la oferta vial en este sentido.
- ii. En aquellos sectores que presentan una carencia de vinculación o que aparece alguna alternativa de integración urbana hoy inexistente, se propone puntualmente la apertura de nuevos cruces.

Estos nuevos cruces a habilitar son los siguientes:

- **Parral, Martín de Gainza, Fragata Sarmiento y Morelos:** de acuerdo a lo determinado por las Bases para el Concurso Nacional de Anteproyectos para el Parque en Tierras Ferroviarias de Caballito.
- **Elías Bedoya y Estévez Sagui y Echenagucia:** que permitirían superar la barrera constituida por el predio de los ex Talleres Ferroviarios de Liniers.

- **Gana y Gallardo** que en los extremos del emplazamiento de la nueva estación Liniers ampliarían la oferta de cruces norte-sur en un área fuertemente congestionada.

i. Respecto a la jerarquía de los cruces, es necesario considerar el Programa de Arcos Norte - Sur contemplado en el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad donde se jerarquizan tres vinculaciones. Se han agregado otras dos, que se encuentran actualmente en estudio por parte de otros grupos de trabajo. El conjunto de las vinculaciones aludidas, en sus respectivos tramos que intersectan al Corredor son las siguientes:

- ⇒ Segurola - Mariano Acosta
- ⇒ Nazca - San Pedrito
- ⇒ Boyacá - Carabobo
- ⇒ Acoyte - José María Moreno
- ⇒ Colombres - Salguero

En el proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste se contempla la necesidad de circulación expedita en estos cruces y se incorporan elementos que señalan su jerarquización.

i? Se considera adecuado diferenciar el tratamiento de los cruces por donde circulan colectivos. Algunos de los instrumentos posibles para facilitar la continuidad de los espacios verdes y de esparcimiento, como el de prever reductores de velocidad en cruces, serían aplicables a cruces donde no transitara transporte público. A continuación se listan los cruces por donde actualmente circulan colectivos, con indicación de la cantidad de líneas y/o ramales por cruce.

ARTERIA	LINEAS/RAMALES
Irigoyen	8
Lope de Vega	4
Carrasco	4
Segurola	12
Cuenca	1
Nazca	13
José G. De Artigas	5
Fray C. Rodríguez	5
Boyacá	2
Donato Álvarez	8
Rojas	2
Hidalgo	3
Acoyte	35
Campichuelo	7
Río de Janeiro	8
Gascón	4
Medrano	23
Salguero	16
Bulnes	3
Mario Bravo	1
Anchorena	1

### 7.2.2. La integración del Corredor con las arterias paralelas

El soterramiento del Ferrocarril Sarmiento y la cobertura de su traza por un parque lineal abre la posibilidad de un tratamiento de las arterias laterales cuya resolución depende de la situación actual de infraestructura y utilización y de las posibilidades de terrenos vacantes o posibles de expropiar. Según las distintas variantes que se presentan a lo largo del corredor se ha trabajado sobre las siguientes tipologías:

? **Arterias existentes a integrar a la función de paseo/esparcimiento:** se trata básicamente de las calles Yerbal y Venancio Flores, entre Nazca y Olivieri la primera y entre Argerich y Olivieri la segunda.

En dichos tramos las calles limitan con la zona de vía (no hay loteo o construcciones entre ambas zonas) y su integración física con el corredor verde en la forma de calles de tránsito restringido, con un tratamiento uniforme de calzada y veredas no afectaría las demandas de circulación vehicular en el área permitiendo ensanchar la traza del parque lineal.

En efecto, la calle Yerbal entre Argerich y Olivieri y, más aún, la calle Venancio Flores entre metros después de la Av. Nazca y Olivieri tienen una utilización por tránsito vecinal y estos tramos coinciden con un sector de Av. Rivadavia de mayor capacidad. Hacia el norte, la calle Bacacay puede funcionar como sustituta de Yerbal si fuera necesario, para lo que sería necesario su pavimentación.

Además de los tramos mencionados, idéntico tratamiento se otorga a la calle Venancio Flores entre Río de Janeiro y Campichuelo y entre Acoyte e Hidalgo.

Por el contrario, un tramo de la calle Yerbal, también aledaña sin separaciones a la zona de vía, cual es el sector comprendido entre Paysandú y Morelos no aceptaría este tipo de tratamiento ya que es utilizada como aliviadora de Av. Rivadavia.

? **Arterias nuevas a abrir para el tránsito vehicular:** se trata, básicamente, de dar continuidad a la calle Venancio Flores en los sectores donde no está abierta la traza, continuando el tipo de tratamiento mencionado en el punto anterior.

El primer tramo a abrir es el comprendido entre las calles Campichuelo y Acoyte con lo cual se daría continuidad a una calle de paseo.

El segundo tramo cuya apertura se propone es el que continuaría la traza actual a partir de Olivieri hacia el oeste hasta la Avenida Irigoyen. En su mayor parte este tramo circula debajo de la Autopista Perito Moreno y la apertura cumpliría varias funciones: mejorar la accesibilidad al Parque Lineal y a la estación Villa Luro, habilitar para usos varios terrenos debajo de la autopista, en la actualidad degradados y sin uso y permitir la apertura de frentes de los lotes remanentes de la expropiación para liberar la traza de la autopista, entre ésta y la calle Bacacay.

Un tercer tramo, entre Irigoyen y Reservistas Argentinos, constituye una calle nueva que bordearía el área de los ex Talleres Ferroviarios de Liniers, entre ésta y la Autopista Perito Moreno. Mediante esta nueva arteria se abriría al uso un espacio hoy degradado, permitiendo otros accesos y un recorrido perimetral de la zona histórica de talleres y, accediendo a esta nueva calle por las ya mencionadas Elías Bedoya y Estévez Sagui se abre la posibilidad de conexión con la Av. Juan B. Justo viabilizando la conexión norte-sur de un área actualmente incomunicada.

? **Arterias nuevas a abrir para tránsito peatonal:** se trata también de dar continuidad a la calle Venancio Flores como acompañamiento del Corredor, en este caso para exclusivo uso peatonal.

Este tratamiento se daría a los tramos Gascón - Río de Janeiro y Medrano - Sánchez de Bustamante.

### 7.3. Las estaciones ferroviarias

Respecto a las instalaciones de superficie coincidentes con las estaciones bajo nivel, este estudio contempla, básicamente, las pautas para su jerarquización e integración con el entorno.

Para ubicar el orden de magnitud de la utilización de las estaciones en el siguiente cuadro se vuelca la información de "boletos vendidos por estación" -que es la información estadística disponible y que puede tomarse como una aproximación a los pasajeros que acceden a cada estación- para la sección eléctrica del ferrocarril Sarmiento. El sombreado indica las que están incluídas en el trayecto del Corredor Verde objeto de este estudio.

ESTACIONES	AÑO	Variación	AÑO	Variación	AÑO	Variación	AÑO
	1996	1997/1996	1997	1998/1997	1998	1999/1998	1999
Once	12,621,762	7.74%	13,598,397	5.08%	14,288,565	-3.81%	13,744,485
Miserere	967,701	17.60%	1,138,013	12.42%	1,279,333	0.69%	1,288,145
Caballito	1,619,207	16.58%	1,887,725	9.66%	2,070,036	1.58%	2,102,814
Flores	2,469,836	14.55%	2,829,254	6.54%	3,014,413	-2.10%	2,951,033
Floresta	1,024,562	25.83%	1,289,239	16.16%	1,497,625	9.89%	1,645,767
Villa Luro	671,239	33.22%	894,234	18.64%	1,060,876	8.62%	1,152,366
Liniers	7,821,013	10.82%	8,667,287	1.46%	8,793,719	1.26%	8,904,771
Ciudadela	1,458,935	23.04%	1,795,058	10.65%	1,986,235	1.51%	2,016,296
Ramos Mejía	4,857,384	18.94%	5,777,346	7.34%	6,201,672	5.07%	6,516,198
Haedo	2,891,182	18.65%	3,430,260	10.06%	3,775,413	2.21%	3,859,038
Morón	14,228,852	10.34%	15,700,162	-0.62%	15,602,660	-1.51%	15,367,418
Castelar	7,523,054	-4.70%	7,169,475	-9.05%	6,520,299	-7.33%	6,042,518
Ituzaingo	4,728,950	27.83%	6,044,867	2.55%	6,198,880	6.64%	6,610,511
Sn. A. de Padua	6,208,783	11.70%	6,935,497	4.04%	7,215,716	-2.64%	7,025,581
Merlo	11,671,974	12.56%	13,138,168	-4.00%	12,613,143	-2.01%	12,359,817
Paso del Rey	4,377,559	7.35%	4,699,461	-13.47%	4,066,324	1.01%	4,107,453
Moreno	10,975,896	12.72%	12,372,111	-0.36%	12,327,528	-4.10%	11,822,232
Puerto Madero	-	-	12,842	296.50%	50,919	-1.42%	50,197
TOTAL	99,336,972	12.28%	111,537,913	1.51%	113,218,819	-1.37%	111,672,798

Fuente: Comisión Nacional de Regulación de Transporte

Como se advierte, las estaciones tratadas en este estudio no son las más utilizadas de este ferrocarril, salvo Liniers que se ubica en una categoría intermedia. A su vez, las proyecciones de demanda consensuadas entre el concesionario y el concedente en la renegociación del contrato de concesión (aprobada por Decreto 104 de enero de 2001), consisten en una tasa uniforme de crecimiento de 1,2 % anual acumulativo. Esta tasa de crecimiento es a fines orientativos, más aún, es de suponer tasas menores en el período de ejecución de las obras de soterramiento y una recuperación posterior.

La hora pico concentra en promedio alrededor del 15% de los viajes. La oferta máxima de trenes en el corredor es de 11 trenes por hora. Haciendo el supuesto simplificador de que en cada una de estas estaciones hubiera un acceso de ese porcentaje de usuarios en la hora pico, la cantidad de personas que abordarían cada tren pasante es la que se indica a continuación, para el año base y una proyección a 20 años.

Estación	Pasaj. que suben por tren en h.pico	
	Año Base	Año 2020
Caballito	99.8	126.7
Flores	140.2	177.9
Floresta	78.4	99.5
Villa Luro	54.6	69.4
Liniers	422.9	536.8

Los números anteriores están indicando la cantidad de usuarios que accederían a los servicios aproximadamente cada 5 minutos. En rigor, como los usuarios no calculan exactamente su llegada junto a la del tren puede suponerse la duplicación de estos valores en períodos pico de 5 a 10 minutos.

Las especificaciones técnicas de las estaciones -incluidas en el proyecto de soterramiento del ferrocarril- deberán adecuarse a las pautas del organismo regulador -Comisión Nacional de Regulación de Transporte- así como respetar la legislación vigente en materia de accesibilidad para personas de movilidad reducida.

#### 7.4. Estacionamiento

A continuación se exponen los criterios adoptados respecto al tema del estacionamiento en el proyecto del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

- i)? el espacio abierto que quedará disponible tiene un uso prioritario de espacios verdes y esparcimiento que, dada su escasez no se considera prudente ocupar en ningún caso con estacionamiento.
- ii)? las estaciones ferroviarias del corredor, por su localización en la Ciudad y cercanía a la cabecera del ferrocarril no es de suponer que atraigan viajes que combinen auto y ferrocarril en magnitud significativa, por lo que no se prevén estacionamientos con función "disuasoria". Los viajes que se generan hacia el oeste del corredor, en caso de transferir al ferrocarril pueden hacerlo en las estaciones de la provincia. Los viajes desde otros sectores, canalizados por

autopista, no parece previsible que transbordaran en Liniers ya que habiendo llegado a ese punto la distancia al centro se mide en minutos por autopista mientras que el acceso a estacionamiento, a la estación, espera del tren y transbordo al subte para arribar al centro está en el orden de la hora.

- iii? no obstante lo anterior, previendo una futura mayor restricción o costo de ingreso de automóviles al centro de la ciudad, se contempla la posibilidad de estacionamientos subterráneos en consonancia con los centros de transbordo Liniers y Caballito, para facilitar la transferencia al ferrocarril en el primer caso y al subterráneo en el segundo.
- iv? respecto a la afluencia de público usuario del Parque Lineal Corredor Verde Oeste, su tamaño en la mayor parte de su extensión es posible que sea vecinal-local con acceso peatonal o en bicicleta. En cambio, en los parques de Caballito y zona histórica de los ex talleres del Ferrocarril Sarmiento es conveniente prever espacios para estacionamiento, que serán usados también por los que ingresando por esos sectores singulares derivarán luego a paseos por el corredor.
- v? donde sí se dispone la obligatoriedad de capacidad de estacionamiento es en relación a todas las nuevas construcciones a instalar en el corredor sean estas locales comerciales, centros de deportes, culturales, etc. con el objeto de no exigir aún más la escasa capacidad de estacionamiento en casi toda el área de influencia.
- vi? por último, se prevé profusión de estacionamientos para bicicletas en toda la extensión del corredor.

## 7.5. Definición del problema de los Centros de Transbordo

Los proyectos asociados al corredor oeste de mayor significación desde la perspectiva de las intervenciones en transporte y circulación son los centros de trasbordo de Once, Caballito y Liniers. La importancia de estos proyectos se ubica a escala de toda la ciudad.

El "problema" de los centros de transbordo no es de carácter técnico de proyecto. La complejidad del tema y el poco éxito en su resolución que se ha manifestado no sólo en la Ciudad de Buenos Aires sino en toda la Región Metropolitana deviene de la disparidad de intereses en juego. A continuación se intenta una identificación de los mismos:

? Los habitantes del área circundante sufren la degradación urbana que acompaña a estos usos cuando no son regulados -comercios informales, estacionamiento de vehículos, alta densidad de circulación de peatones, colas de espera, ilícitos, etc.- y los trastornos a la circulación vehicular local por la alta densidad de tránsito.

? Los comercios del área, si bien sufren la competencia del comercio informal, se resisten a relocalizaciones o cambios que los alejen de los itinerarios habituales de los usuarios de transporte.

? Los usuarios de transporte público sufren las incomodidades de la circulación y espera a la intemperie, manifestando una lógica gran resistencia a cualquier ordenamiento que extienda las distancias de caminata.

? Los prestatarios de servicios de autotransporte - ya sea transporte colectivo o privado como taxis o remises - están habituados al uso gratuito del espacio público y se resisten a todo ordenamiento que los aleje de los centros neurálgicos de movimiento o que les genere recorridos adicionales.

? Los responsables de la gestión vial -infraestructura de calles y ordenamiento de tránsito y estacionamiento- tratan de resolver los flujos vehiculares pasantes sin contemplar los flujos peatonales y las necesidades de operaciones de ascenso y descenso de pasajeros.

Si se intentara expresar conceptualmente este conjunto de intereses se llegaría a la idea de que la "función transbordo" debería realizarse virtualmente en un punto (de superficie 0) en el centroide de los movimientos, con recorrido de acceso peatonal y vehicular de longitud 0. Como esto no es posible, es necesaria la intervención de la autoridad urbana para mediar entre estos intereses. Para viabilizar esta intervención son necesarios relevamientos de base -conteos vehiculares y peatonales y encuestas sobre las transferencias entre modos y servicios- además de precisa información sobre los flujos circulatorios de otros vehículos que utilizan las vías del entorno y las características geométricas y de capacidad de estas últimas.

Este alcance no sólo excede al de este estudio sino que tiene que ser objeto de un desarrollo específico, cuyo objetivo sea la elaboración de un proyecto de infraestructura, de operación e institucional para la resolución de estos nudos complejos.

## **7.6. El enfoque adoptado en este estudio hacia los centros de transbordo**

El enfoque adoptado es el de proveer un dimensionamiento estimativo de las áreas a afectar a centros de transbordo -a los efectos de contemplarlos en el cómputo de presupuesto estimado de inversión que demandaría el Parque Lineal Corredor Verde Oeste- más la generación de pautas para un desarrollo futuro que permita recuperar áreas degradadas y con condiciones penosas para viajeros y vecinos.

En virtud de lo último señalado es que el análisis y propuesta no se limita al lugar físico en el cual se desarrollaría cada centro de transbordo sino que toma un área más amplia en la que se considera debiera haber alguna intervención.

## **7.7. Centro de Transbordo de Caballito**

### **7.7.1. Situación actual**

En Primera Junta se cuenta con una excelente conectividad a través de las líneas del autotransporte, además de contar con la terminal de la línea "A" de subterráneos y la estación Caballito del ferrocarril Sarmiento. Aquí concurren líneas de colectivos que alimentan la zona oeste y sudoeste del conurbano y distintos barrios de la Capital Federal. Las puntas de línea funcionan informalmente en calles aledañas (Yerbal, Guayaquil/Formosa).

A cuatro cuadras de Primera Junta, la intersección de Rivadavia y José María Moreno-Acoyte funciona también como centro de transbordo entre colectivos entre sí y subte, conformando junto con la anterior un área de intensa circulación peatonal y vehicular y transferencias.

Son 24 las líneas que se aproximan a dicha área: 1, 2, 5, 25, 26, 36, 49, 52, 53, 55, 85, 86, 88, 96, 103, 104, 132, 136, 141, 153, 155, 163, 172 y 180.

LINEA	RAMAL	FRECUENCIA
1	A	4
2	A	3.5
	B	28
5	A	5
	D	8.5
25	A	4
26	A	2.5
36	A	9
	B	8
49	A	7
	B	6
52	A	33
53	A	15.5
	B	10.5
	C	8
	D	10
55	A	9
	B	8.5
86	A	11.5
	B	13
	C	20.5
	D	14.5
	E	10
	F	14
88	A	111.5
	B	105
96	A	19
	B	30
	C	16
	D	20
	E	29.5
	F	50.5
	G	18.5
	H	14
	I	27
	J	258
103	A	5.5
	B	12

LINEA	RAMAL	FRECUENCIA
	C	10
104	A	9
	B	9
132	A	3.5
	B	5.5
	C	9.5
	D	9.5
	E	14
136	A	38
	B	36.5
	C	8.5
	D	36
	E	7
	F	17
141	A	7
	B	7
153	A	11
	B	10
163	A	14.5
	B	11.5
172	A	9
	B	9.5
180	A	5.5
	B	14.5
	C	14
	D	16
	E	26
	F	26
	G	9.5

Estas líneas se pueden dividir en tres grupos:

**A? Líneas pasantes que toman el eje Rivadavia** -2, 5, 25, 26, 52, 53, 85, 86, 88, 96, 103, 104, 132, y 155- la mayoría vienen del Centro y se dirigen al Oeste, otras pocas doblan hacia el Sur a la altura de Primera Junta.

**B? Líneas que vienen por Acoyte y toman el eje Rivadavia:** 36, 55, y 141

**C? Líneas que terminan en Primera Junta:** 1, 49, 136, 153, 163, 172 y 180

Las ideas centrales extraídas del material consultado<sup>1</sup>, los recorridos por la zona y las conversaciones mantenidas con vecinos participantes de las reuniones en el CGP de la zona pueden sintetizarse en las siguientes:

<sup>1</sup> GCBA, Plan Urbano Ambiental. Programa de Actuación Desarrollado Corredor Verde del Oeste. Soterramiento del FFCC Sarmiento.2000

Pesich, Cristina, Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento 2ª parte. Playas Ferroviarias. Centros de Transbordo.

Convenio FADU-GCBA, Programa Avenida Rivadavia Fase II.1999

- i? Los movimientos de transbordo principales -por su volumen- en el área en cuestión son las transferencias entre colectivos y subte y los accesos / egresos a pie hacia y desde dichos modos. En función de esto, el área nodal de estos intercambios y desplazamientos es la plazoleta ubicada entre Rivadavia, Rosario y Centenera, alejada unos doscientos metros de la Estación Caballito y el futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste.
- ii? La extensión de la Línea A de subterráneos es previsible que actúe en sentido de disminuir la transferencia subte-colectivo.
- iii? La Estación Caballito tiene un "mercado" propio limitado dado que su área de influencia directa es prioritariamente residencial con, previsiblemente, escasa generación de viajes hacia el oeste y la generación de viajes hacia el centro tiene al subte como modo privilegiado. A su vez, como nodo de transferencia la mejor combinación tren-subte que ofrece Once en la actualidad o la extensión de la línea de subte hacia Flores no hacen suponer que evolucione en ese sentido. En cuando a la transferencia desde-hacia líneas de colectivo queda limitada a los usuarios de líneas que atraviesan esa zona viniendo desde el norte o el sur y que en ese punto intersectan al ferrocarril, punto de transbordo posible para los viajeros que se dirijan hacia el oeste, subconjunto éste limitado también ya que son varias las estaciones a las que puede darse este uso.
- iv? En sentido inverso cabe señalar que el estado edilicio de la Estación Caballito (y su entorno) actúa como un disuasor a su uso, lo que sería mejorado por el proyecto de soterramiento y el Parque Lineal Corredor Verde Oeste. Asimismo, la ejecución del Parque en Tierras Ferroviarias de Caballito creará un atractor de viajes hoy inexistentes que, en alguna proporción, podrá aumentar los viajes desde / hacia esta estación.
- v? Paralelamente, el área en cuestión presenta un gran movimiento peatonal y vehicular debido a la confluencia de la densidad poblacional, la existencia de varios colegios secundarios en la zona, la actividad comercial sobre los ejes Rivadavia y Acoyte-José María Moreno, y el hecho de ser éstos mismos, corredores importantes este-oeste y norte-sur. Frente a estas demandas de movilidad, la capacidad vial es restringida -el sentido oeste-este de Rivadavia se canaliza por una calle estrecha como es Rosario y Acoyte-José María Moreno es una avenida de doble mano- y la circulación de peatones y espera de colectivos no cuenta con ninguna facilidad ni protección.
- vi? A lo anterior se suma que varias líneas de colectivo con terminal en el área estacionan vehículos en espera en las arterias aledañas y que las líneas pasantes que, viniendo desde el oeste se dirigen hacia el norte, complican con su giro la ya comprometida situación de capacidad de José María Moreno.

### 7.7.2. Propuesta

De acuerdo a lo señalado precedentemente, entonces, el principal problema a atender es el de la circulación vehicular y peatonal y la espera tanto de pasajeros de colectivos como de éstos mismos en el caso de cabeceras de líneas. En rigor, la Estación de Caballito es marginal a estos problemas pero el proyecto de soterramiento del ferrocarril y algunos espacios disponibles en los alrededores de la estación constituyen una oportunidad de intervención para mitigar los conflictos señalados.

Un análisis integral de este tema no podría dejar de considerar que la extensión del subterráneo hasta Av. Nazca posiblemente traslade muchos de las transferencias colectivo-subte hacia esa zona y, en alguna medida quizá influya en la conveniencia de acortar recorridos de algunas líneas que hoy terminan en Primera Junta. En este escenario sería conveniente analizar la conveniencia de un Centro de Transbordo en las proximidades de Av. Nazca y estación Flores en forma complementaria al del nudo Caballito, que puede verse aliviado.

Las cuestiones planteadas tendrán que ser tenidas en cuenta en un estudio específico sobre esta área de transbordo ampliada. El presente estudio se limita a plantear una propuesta de uso de un área contigua a la Estación Caballito basada en las siguientes premisas:

- i? Hacer más fluída la circulación de los servicios de colectivos pasantes por el área, sin someterlos a recorridos adicionales innecesarios, descongestionando los tramos más críticos.
- ii? Destinar lugar apropiado a la espera de regulación de las líneas con cabecera en la zona.
- iii? Mejorar la infraestructura de lugares de espera, transbordo y circulación de personas.
- iv? Recomponer la calidad urbana del entorno de la plazoleta de Primera Junta a partir del concepto de su integración con el Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

Los componentes principales de la propuesta son los siguientes, que pueden visualizarse en el Gráfico VII-2:

- i? Destino de los terrenos linderos a la Estación Caballito hacia el sur como dársenas para paradas de colectivos y facilidades conexas.
- ii? En este centro tendrían paradas 3 líneas pasantes (36, 55 y 141) y las terminales de 7 líneas (1, 49, 136, 153, 163, 172 y 180) que ingresarían desde Rivadavia por el pasaje Repetto y saldrían por el mismo para tomar Yerbal, Félix Lora y Rivadavia.
- iii? El primer grupo ingresaría al Centro desde Acoyte por la calle Yerbal y el pasaje Repetto saliendo por el mismo pasaje para tomar Yerbal, Félix Lora, Rivadavia. En el otro sentido lo haría con el siguiente itinerario: desde Rivadavia con giro a la izquierda por Nicolás Repetto, Centro de Transferencia, Federico García Lorca (Cucha Cucha), Bogotá, Colpayo, Neuquén, Acoyte. La entrada y salida al predio desde Rivadavia es compleja y deben analizarse las posibilidades que brinde la modificación de la salida de trenes de subte a superficie que está prevista en el proyecto de extensión de la línea A.
- iv? El resto de las líneas mantendrían sus recorridos y paradas sobre Rosario, Rivadavia y Acoyte-José María Moreno.
- v? Ampliación de la entrada peatonal sobre Rojas entre Rivadavia y Yerbal utilizando terrenos propiedad de la Ciudad hoy ocupados por locales de escaso valor, de acuerdo al proyecto de plaza propiciado por los vecinos.
- vi? Tratamiento de la plazoleta de Primera Junta con un equipamiento acorde con el del Parque Lineal Corredor Verde Oeste y facilidades para usuarios de transporte público, lo mismo que en la acera sur de la calle Rosario.

Como resultado de este ordenamiento se estaría aliviando la calle Rosario con la derivación de 10 líneas sobre 24. También de esta manera se alivia la intersección de Rivadavia y José María Moreno-Acoyte, aunque alejando a los usuarios de esta intersección.

## **7.8. Centro de Transbordo de Liniers**

### **7.8.1. Situación actual**

En Liniers confluyen, en el área, "dos centros en uno dividido por la avenida General Paz, el ferrocarril Sarmiento con dos estaciones la de Liniers y la de Ciudadela, una importante cantidad de líneas de colectivos que se abren en abanico dentro de la provincia de Buenos Aires alimentando varios partidos del conurbano (principalmente el corredor Oeste y el partido de la Matanza): 27 líneas nacionales (con distinto número de ramales), y 15 líneas provinciales (con sus ramales en Ciudadela). Cuenta además con una terminal de larga distancia internada, construida por iniciativa de las empresas interurbanas que operan en este Centro."

El área aledaña presenta una gran complejidad a la vez que un deterioro manifiesto. El área a que se hace referencia es la limitada por Av. Juan B. Justo, Ventura Bosch, Lisandro de la Torre y Av. Gral. Paz -en la Ciudad de Buenos Aires- y la limitada por Av. Gral. Paz, Av. Gaona, Granaderos y Luchter -en Partido de 3 de Febrero, Provincia de Buenos Aires.

Como se verá, el área en cuestión presenta problemas y condiciones que harían necesario un tratamiento integral -a partir de un Plan Director consensuado con la Provincia-.

Antes que el problema "transbordo" en el área hay un serio problema de conectividad entre subzonas y circulación. La Avenida Gral. Paz (y sus ramas de acceso / egreso), la traza del ferrocarril en Ciudad de Buenos Aires y Provincia, la Autopista Perito Moreno (y sus ramas de acceso / egreso), los terrenos de los Talleres Ferroviarios de Liniers y el estadio del Club Vélez Sarsfield constituyen barreras a la trama vial con escasos puntos de cruce sumamente congestionados. Un análisis de la infraestructura vial, su utilización y las posibilidades de mejoramiento son imprescindibles para diseñar la reconversión de esta zona. El soterramiento del Ferrocarril Sarmiento soluciona parcialmente (sólo en Ciudad de Buenos Aires) uno sólo de los problemas (la barrera ferroviaria).

No obstante, dentro de los alcances de este estudio se avanzará en el análisis de los aspectos vinculados a los requerimientos de la función "centro de transbordo" y se proporcionarán pautas para que pueda encararse, en otra instancia, un proyecto abarcativo.

Los principales fenómenos que caracterizan la problemática a abordar pueden sintetizarse en los siguientes:

- i? Estación Liniers del ex Ferrocarril Sarmiento: falta de mantenimiento y renovación y con un área aledaña, hacia el norte, desafectada de operaciones

de transporte de cargas pero sin uso alternativo, con importante deterioro y desorden en su uso.

- ii? Avenida Rivadavia: en el trayecto de cuatro cuadras hacia cada lado de la Avenida Gral. Paz concentra, en ambas veredas, multitud de paradas de líneas de colectivos urbanos -nacionales y provinciales-, servicios automotor interurbanos provinciales en el lado de Ciudadela (en algunos casos con oficina comercial sobre la avenida), paradas intermedias de servicios interurbanos nacionales con cabecera en la Estación Terminal de Omnibus de Retiro, remises, taxis, combis, etc. Las instalaciones para espera de vehículos, ascenso y descenso sobre Rivadavia son inexistentes, desarrollándose precariamente en la vía pública, coexistiendo con un intenso flujo vehicular.
- iii? Avenida Gral. Paz: Desde el punto de vista del transporte público cabe señalar varias situaciones. En primer término hay servicios pasantes por la misma que levantan o dejan pasajeros sobre la avenida elevada con lo que se generan flujos de personas que ascienden y descienden de la misma por accesos formales e informales a la intemperie y peligrosos. En segundo lugar la colectora en el lado de Ciudadela hacia el sur es utilizada como estacionamiento por líneas provinciales con terminal allí. Por último las calles paralelas a Gral. Paz hacia el norte, en superficie, también son utilizadas para estacionamiento de colectivos en espera.

A los efectos de estas situaciones debidas a la falta de ordenamiento del funcionamiento del transporte público en el área se suma el deterioro de la trama urbana en la que también se pueden distinguir varios sectores que merecen atención:

- i? El cuadrante limitado por Gral. Paz y Rivadavia hacia el sudoeste incluye algunas instalaciones terminales internadas de líneas de corta y larga distancia de jurisdicción provincial y un uso indiscriminado de la vía pública para estacionamiento, esperas, operaciones conexas etc. que constituyen prácticamente una "invasión" para un sector barrial de nivel medio-bajo.
- ii? En el cuadrante limitado por Gral. Paz y Rivadavia hacia el noroeste, el Cementerio Israelita lindero al ferrocarril encierra tras el mismo hacia el norte hasta Av. Gaona un área que también es utilizada indiscriminadamente por los colectivos pero que a diferencia de la anterior presenta un uso y estado de edificación precario y/o notoriamente deteriorado, lo mismo que las calles.
- iii? El cuadrante noreste -vinculado con el anterior por un paso bajo Gral. Paz de aspecto sórdido- es posiblemente el de mayor complejidad. Aquí confluyen: un hito de peregrinación como es la Iglesia de San Cayetano, la estación ferroviaria, terrenos ferroviarios con características de baldío usados precariamente como terminales de líneas urbanas, frente a ellos, la calle Viedma con edificaciones precarias, el bajo autopista Perito Moreno con mala resolución de la integración con el entorno, calles cortadas permanentemente o circunstancialmente en caso de eventos en el estadio del Club Vélez Sarsfield y finalmente la zona del distribuidor de la Autopista Perito Moreno y Gral. Paz con el paso por debajo de la Av. Juan B. Justo que constituye un área "arrasada" con terrenos vacantes y edificaciones muy afectadas por la proximidad de las autopistas elevadas.
- iv? El cuadrante sudeste, en definitiva, es el menos afectado, salvo lo ya señalado respecto al frente sobre Avenida Rivadavia y a la capacidad de la

colectora de Av. Gral. Paz. La presencia de colectivos se encuentra relativamente organizada ya que funciona una terminal privada de servicios de larga distancia internada que ocupa parcialmente la manzana limitada por José León Suárez, Ibarrola, colectora de Gral. Paz y Ventura Bosch, con accesos por estas dos últimas.

### 7.8.2. Propuesta

El desarrollo de los lineamientos de una propuesta que se presenta a continuación parte de considerar las líneas de transporte público que circulan en el área, que se listan a continuación:

#### Líneas del Autotransporte Público de Pasajeros Nacionales

Líneas	Ramal	Destino	Tipo	Interv	serv/hora	Ramal	Frecuencia
1	Primera Junta	Est.Morón	Pasante	5,5	10,91	A	4
2	La Matanza	Aduana	Pasante	4	15,00	A	3.5
		Segba	Pasante			B	28
4	Liniers	Correo Central	Terminal			A	11
		Segba	Terminal			B	12
		Balneario	Terminal			C	11.5
21	Liniers	Florida	Terminal			A	6.5
		Vte Lopez	Terminal			B	9
		AccNort/197	Terminal	8.5		C	3.5
		AccNort/202	Terminal			D	8.5
	Pte La Noria	Saavedra	Pasante	3.5		E	9
	Pte La Noria	AccNort/197	Pasante	9		F	14
						H	6
	Pte La Noria	AccNort/202	Pasante			G	7.5
28	Liniers	Retiro	Terminal			A	5.5
	Pte Uriburu	Cdad Universit.	Pasante			B	13.5
	Liniers	Cdad Universit.	Terminal			C	11
34	Hipódromo	Liniers	Terminal			A	2.5
46	La Matanza	La Boca	Pasante	6	10,00	A	10
	La Matanza	La Boca	Pasante			B	10
47	Chacarita	Gdia Nacional	Pasante			A	4.5
52	Once	Luján	Pasante	5,7	10,53	A	33
80	Bcas Belgrano	La Matanza	Pasante			A	8.5
		La Matanza	Pasante			B	8.5
86	La Boca	A.Ezeiza	Pasante	2	30,00	A	11.5
		Est.Independencia	Pasante			B	13
		Mercado Central	Pasante			C	20.5
88	Once	Lobos	Pasante			A	111.5
		Gral. Belgrano	Pasante	3,3	18,18	B	105
96	Constitución	Est.Lafferrere	Pasante			A	19
		Est.Lafferrere	Pasante	1,6	37,50	B	30
		Gonzalez Catán	Pasante			C	16
		Pontevedra	Pasante			D	20
		Rafael Castillo	Pasante			E	29.5
		I.Casanova	Pasante			F	50.5
		Ruta 3 Km 39	Pasante			G	18.5
104	Liniers	Once	Terminal	9	6,67	A	9
106	Liniers	Retiro	Terminal			A	2.5

<b>108</b>	Liniers	Htal Ferroviario	Terminal			A	4.5
<b>109</b>	Liniers	Correo Central	Terminal			A	4.5
<b>117</b>	Ing.Budge	Est.Rivadavia	Pasante			A	4.5
		Est.Rivadavia	Pasante			B	5.5
<b>136</b>	Primera Junta	Marcos Paz	Pasante	8	7,50	A	38
	Liniers	Marcos Paz	Terminal			B	36.5
	Primera Junta	PqueSanMartín	Pasante			C	8.5
						D	36
<b>153</b>	Primera Junta	Est.Libertad	Pasante	4,6	13,04	A	11
	Primera Junta	B° Nuevo	Pasante			B	10
	Liniers	Est.Libertad	Terminal				
<b>161</b>	Hipódromo	Liniers	Terminal			A	9.5
	Hipódromo	Liniers	Terminal			B	7.5
<b>162</b>	Chacarita	Tapiales	Pasante	4,3	13,95	A	3.5
<b>163</b>	Primera Junta	San Miguel	Pasante	18	3,33	A	14.5
	Liniers	San Miguel	Terminal			B	11.5
<b>172</b>	Riglos/J.B.Alberdi	La Matanza	Pasante			A	9
		La Matanza	Pasante			B	9.5
<b>174</b>	Liniers	Lafferrere	Terminal	1,5	40,00	A	8.5
		Cdad Evita	Terminal			B	13
		Morón	Terminal			C	10
		SIAM	Terminal			D	7.5
		Est.R.Castillo	Terminal			E	22.5
<b>182</b>	Lacarra/Rivadavia	J.C.Paz	Pasante	8	7,50	A	7.5
		J.C.Paz	Pasante			B	7
		Est.El Palomar	Pasante			C	7.5
		Est.El Palomar	Pasante			D	7.5
<b>185</b>	Fonrouge/Rivadavia	Lugano	Terminal	6	10,00	A	7.5
		San Justo	Terminal			B	7.5

### Líneas del Autotransporte Público de Pasajeros Provinciales

Línea	Ramal	Destino	Tipo	Serv7hora	Frecuencia
<b>205</b>	González Catán- Pontevedra- por km 29	Pontevedra	Liniers	12	5
<b>218</b>	Cañuelas por Ruta 3	Cañuelas	Liniers	12	5
	Est.Gonzalez Catán por Atalco Ruta3	Gonzalez Catán	Liniers	12	5
	Km 40,500 por Ruta 3	Est.Independencia	Liniers	12	5
<b>237</b>	Lanzone- Liniers	J.L.Suarez	Liniers	12	5
<b>242</b>	Liniers- B° Abadía por Don Bosco	Rafael Castillo	Liniers	12	5
	Liniers- B° Central por Don Bosco	La Matanza	Liniers	12	5
	Liniers- B° El Cotíjo	Libertad	Liniers	12	5
	Liniers- B° BID por Ing Brian	I.Casanova	Liniers	12	5
	Liniers- B° Los Pinos por Ing Brian	La Matanza	Liniers	12	5
	Liniers- Morón por Larrea	Morón	Liniers	12	5
<b>253</b>		Libertad	Liniers	12	5
<b>284</b>	Liniers- R.Castillo por Mosconi	Rafael Castillo	Liniers	12	5
	Liniers- Altos de Castillo	Est. Rafael Castillo	Liniers	12	5
<b>289</b>	Liniers- Palomar por Derqui	Palomar	Liniers	12	5
	Liniers- San Martín por Derqui	Est.San Martín	Liniers	12	5
	Liniers- Ramos Mejía por Ciudadela	Est. Ramos Mejía	Liniers	12	5
	Liniers- Ramos Mejía	Est. Ramos Mejía	Liniers	12	5
	Liniers- B° Ejército de los Andes	Ciudadela	Liniers	12	5
<b>302</b>	Liniers- Moreno por Gaona	Moreno	Liniers	12	5
<b>304</b>	San Isidro- Liniers	San Fernando	Liniers	12	5
<b>325</b>		Lafferrere	Liniers	12	5
<b>326</b>	Liniers- Palomar por Marconi	Palomar	Liniers	12	5
<b>343</b>	Liniers- Tigre por Lourdes	Tigre	Liniers	12	5
	Liniers- Carupá por Tropezón	Carupá	Liniers	12	5

PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

<b>378</b>	Altos de R.Castillo por San Martín	Ramón Castillo	Liniers	12	5
	LaFerrere por Borward- San Martín	LaFerrere	Liniers	12	5
	LaFerrere por Spiro- San Martín	Gonzalez Catán	Liniers	12	5
	LaFerrere- Km 24,700 por Pringles	Est. LaFerrere	Liniers	12	5
	Gonzalez Catán- LaFerrere- por km 26	Gonzalez Catán	Liniers	12	5
<b>390</b>		Morón	Liniers	12	5
<b>422</b>	Liniers- F.Alvarez por Gaona	Est. Francisco Álvarez	Liniers	12	5

Para dar una idea de la magnitud de requerimientos de espacio que esta cantidad de servicios supone se realizó un cálculo orientativo. Tomando los criterios habituales de 22 metros lineales por parada de colectivo y 15 metros por paradas adicionales (3) para acumulación de servicios en los casos de puntas de líneas se llega a un requerimiento de 4.200 metros lineales para paradas. Distribuyendo éstas en dársenas de un ancho de 3 metros y previendo calles de circulación de 7 metros se llega a una superficie total de 4 hectáreas, sólo para la función "paradas" de líneas urbanas y suburbanas. Si se incorporaran los requerimientos de locales comerciales, oficinas, sanitarios, administración, paradas de taxis y remises, calles de ingreso y egreso fácilmente se duplica esa superficie. A su vez, si se quisiera contemplar las líneas de larga distancia y cabeceras internadas la superficie a prever estaría en el orden de las 10 hectáreas.

Hay dos consideraciones importantes a tener en cuenta:

- i? Estas superficies no podrán en ningún caso estar concentradas en un sólo predio porque se estarían trasladando las paradas de colectivos a gran distancia de sus recorridos habituales, con el consiguiente exceso de recorridos para los vehículos y los peatones. A las líneas pasantes o que tocan marginalmente el área se les deberá prever lugares para ascenso y descenso de pasajeros en su línea de recorrido.
- ii? La proyección a futuro de estas necesidades posiblemente resulte en una estimación de igual o menor requerimiento. El crecimiento del transporte guiado, las fusiones de empresas de colectivos, el crecimiento de otras formas de transporte más próximas a los llamados servicios "a la demanda", la descentralización de localizaciones de empresas, etc. sustentan la apreciación anterior.

Frente a estos requerimientos, dentro del área de intervención del Parque Lineal Corredor Verde Oeste se ha previsto una mejora parcial. Esta consiste en la apertura de la calle Viedma, la expropiación de algunos lotes frentistas a los terrenos ferroviarios y la integración de las ex playas de cargas aledañas al cuadro de la estación Liniers. De esta manera (Ver Gráfico VII - 3) se genera un espacio de 400 metros por 40 metros, paralelo a la traza del ferrocarril que permite organizar las paradas de las líneas que llegan desde Juan B. Justo, algunas de las cuales tienen cabecera allí.

Esta mejora, que podría instrumentarse en forma inmediata, debería ser complementada con un tratamiento del frente de paradas sobre Rivadavia y General Paz, la disposición de un área de similar tamaño del lado de Ciudadela hacia el norte del Cementerio Israelita y la resolución del cruce por debajo de General Paz para la vinculación de ambos subcentros.

## 8

# LOS BORDES DEL PARQUE LINEAL CORREDOR VERDE OESTE

### 8.1. Situación Actual

Los bordes del parque Lineal Corredor Verde Oeste en su trayecto desde la estación terminal Once hasta Liniers y el límite de la Capital Federal con la Provincia de Buenos Aires recorren noventa y nueve cuadras de la ciudad.

En este transcurso atraviesan muy distintas y variadas zonas y situaciones de borde, con densidades urbanas muy distintas, pasando por dos enormes playones ferroviarios, por Áreas de protección Históricas que contienen edificios que están entre los más antiguos de la ciudad, la Iglesia de San Cayetano, etc.

La traza por momentos es bordeada por muy altos edificios en sectores muy angostos, a veces es bordeada por importantes avenidas, y en muchos momentos es bordeada por calles secundarias con un carácter netamente residencial y barrial de densidad muy baja y muy arbolada, y en otros por pequeños pasajes.

### 8.2. Relaciones con la trama

Las distintas maneras en que se relaciona el parque lineal con la trama

- i) frentes a pasajes peatonales
- ii) frentes a calles y a calles secundarias
- iii) frentes a avenidas principales
- iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria
- v) frentes y/o laterales y/o fondos a estación de tren
- vi) laterales y/o fondos a playón ferroviario
- vii) frentes y/o laterales y/o fondos a parques
- viii) frentes y/o laterales y/o fondos lindantes con edificios históricos y/o áreas de protección histórica
- ix) frentes y/o laterales y/o fondos a autopistas
- x) frentes y/o laterales y/o fondos a instalaciones deportivas
- xi) lindante con edificio público y/o educativo

#### 8.2.1. Descripción de las relaciones con la trama

##### i) frentes a pasajes peatonales

Estos son pasajes en algunos casos públicos y en otros privados. En algunos casos estos pasajes están parqueizados, y se evidencian en algunos interesantes arboledas y vegetación. La edificación sobre estos pasajes varía desde

edificios de perímetro libre en torre, o viviendas de una altura promedio de tres pisos.

## **ii) frentes a calles y a calles secundarias**

Estos son frentes urbanos de alturas variadas según los distritos de zonificación, mayoritariamente son de hasta tres pisos, en muchos casos sin embargo llegan a una altura promedio de 14 pisos, e incluso en algunos casos puntuales se conforman también con edificios de perímetro libre en torres de alturas superiores a los 14 pisos. Por ser estos frentes mayoritariamente a calles con carácter secundario, generalmente se dan con un carácter netamente barrial y residencial.

## **iii) frentes a avenidas principales**

Estos son frentes urbanos de alturas variadas según los distritos de zonificación, mayoritariamente son de hasta tres pisos, en muchos casos sin embargo llegan a una altura promedio de 14 pisos, e incluso en algunos casos puntuales se conforman también con edificios de perímetro libre en torres de alturas superiores a los 14 pisos. Por el carácter principal de las avenidas, generalmente estos frentes se dan con un carácter mixto entre comercial y residencial que mayoritariamente es de influencia barrial pero en algún caso llega a tener influencia metropolitana, como en Liniers.

## **iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria**

Esto generalmente ocurre sobre manzanas más angostas que las regulares de la ciudad, que no son bordeadas por cuatro calles al no tener calle sobre su lado contra la traza ferroviaria. Las edificaciones a mitad de cuadra en la calle paralela a la traza ferroviaria, por ejemplo la calle Yerbal o la Av. Rivadavia, configuran contrafrentes y fondos, generalmente jardines, hacia el ferrocarril.

Las edificaciones sobre los lotes cercanos a las esquinas de las calles laterales que cruzan la traza ferroviaria con las calles paralelas a la misma, generan sobre sus laterales paredes medianeras paralelas a la traza.

Su edificación resulta una masa construida de varios metros de ancho con forma de anillo cortado al medio. La altura resultante de este anillo cortado al medio varía de tres a catorce pisos, según los distintos distritos de zonificación, la densificación que el desarrollo inmobiliario y económico ha logrado realizar en el tiempo, si la calle paralela a la traza ferroviaria - del lado opuesto de esta misma manzana - es una avenida, etc.

#### **v) frentes y/o laterales y/o fondos a estación de tren**

Esto sucede en las cinco estaciones del ex-Ferrocarril Sarmiento a lo largo de su recorrido desde la terminal de Once a Liniers, que son las estaciones de Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro y la de Liniers.

#### **vi) laterales y/o fondos a playón ferroviario**

Esto sucede en los dos playones ferroviarios del ex-Ferrocarril Sarmiento a lo largo de su recorrido desde la terminal de Once a Liniers, que son los playones de Caballito y el de Liniers.

#### **vii) frentes y/o laterales y/o fondos a parques**

Esto sucede en los lugares donde parte de lo que eran playones ferroviarios del ex-Ferrocarril Sarmiento ya han sido convertidos en espacios verdes para la comunidad, como es el caso de la Plaza Giordano Bruno en Caballito.

#### **viii) frentes y/o laterales y/o fondos lindantes con edificios históricos y/o áreas de protección histórica**

Esto sucede en varios lugares a lo largo del recorrido de la traza ferroviaria del ex-Ferrocarril Sarmiento desde la terminal de Once a Liniers, uno de los más antiguos ferrocarriles de la Argentina.

En algunos de esos casos los edificios históricos ya constituyen Áreas de Protección Histórica, según las exigencias que establecen los Proyectos de Ley para el caso particular aprobados como Ley por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como es el Área de Protección Histórica de Flores.

En otros casos, como el del playón ferroviario de Liniers, con sus galpones ferro-industriales, los edificios históricos ya son parte de un Proyecto de Ley (2489-D-00) avanzado para ser declarados parte de un Área de Protección Histórica.

También hay edificios, y zonas, que deberían ser preservados por un Área de Protección Histórica, que no tienen aun para su preservación un Proyecto de Ley en estudio o redactado.

Se señalan en este capítulo de los bordes del futuro Parque Lineal Corredor Verde Oeste varios edificios y zonas que se consideran meritorios de ser declarados Áreas de Protección Histórica. Hacerlo no solo preservaría una interesante parte de la historia de la ciudad, sino ayudaría a fortalecer y resguardar la atracción turística de los barrios por los que

atraviesa la traza ferroviaria, garantizando el futuro exitoso del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

#### **ix) frentes y/o fondos y/o laterales a autopistas**

Esto sucede entre los barrios de Villa Luro y Liniers, donde la AU6 Autopista Perito Moreno atraviesa la traza ferroviaria en un sentido del sur hacia el norte, sigue a lo largo de varias cuadras paralela a la traza, y luego se aleja curvándose hacia el norte.

#### **x) frentes y/o laterales y/o fondos a instalaciones deportivas**

Al igual que en otras trazas ferroviarias de la ciudad, se encuentran canchas de fútbol al borde de la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento.

Desde la terminal de Once a Liniers de Este a Oeste están primero; al borde norte del playón ferroviario Caballito la cancha de Ferrocarril Oeste y sus instalaciones deportivas y luego; al norte del playón ferroviario Liniers la cancha de Velez Sarsfield y sus instalaciones deportivas.

A su vez, a ambos bordes se encuentran otras instalaciones deportivas menores, como canchas de tenis, paddle, etc. operadas por colegios, comercialmente, comunitariamente, etc.

#### **xi) lindante con edificio publico y/o educativo**

Esto sucede en los casos de escuelas y colegios que bordean a la traza ferroviaria.

### **8.3. edificación predominante**

- i) residencial**
- ii) deposito / fabril**
- iii) áreas de protección histórica**
- iv) deportivos / recreativos**
- v) educación**
- vi) conjunto de comercios**
- vii) residencial / comercial en Planta Baja**
- viii) ferroviaria**

### **8.4. Alturas promedio**

- i) hasta tres pisos**
- ii) hasta ocho pisos**

- iii) hasta quince pisos
- iv) hasta veintidós pisos
- v) mas de veintitrés pisos

#### 8.5. Antigüedad promedio

- i) mas de ciento cincuenta años
- ii) hasta ciento cincuenta años
- iii) hasta ciento veinticinco años
- iv) hasta cien años
- v) hasta setenta y cinco años
- vi) hasta cincuenta años
- vii) menos de treinta años

#### 8.6. Zonificaciones

- i) C3I
- ii) E3
- iii) R2aII
- iv) UP
- v) C3II
- vi) R2bII
- vii) C2
- viii) R2bI
- ix) RUA
- x) R1bI
- xi) E4
- xii) UF

#### 8.7. - La organización de los bordes sur y norte de la traza ferroviaria

Respondiendo a razones locales, ambos los bordes sur y norte de la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento se dividen en 10 sectores principales. A su vez estos diez sectores principales se dividen en distintos sub-sectores, de acuerdo a las características locales de los bordes sur y norte en cada sector.

Estos diez sectores son;

- 0) Estación Terminal Once  
de la Av. Pueyrredon a Sánchez de Bustamante:
- 1) Once - Almagro  
de Sánchez de Bustamante a Gascón
- 2) Almagro - Caballito  
de Gascón a Campichuelo
- 3) Caballito  
de Campichuelo a Rojas
- 4) Caballito  
de Rojas a la Av. Donato Álvarez
- 5) Flores

- de la **Av. Donato Álvarez** a la **Av. Nazca**
- 6) Floresta**  
de la **Av. Nazca** a la **Av. Del Corro**
- 7) Villa Luro**  
de la **Av. Del Corro** a **Echenagucia**
- 8) Talleres Liniers**  
de **Echenagucia** a **Reservistas Argentinos.**
- 9) Liniers**  
de **Reservistas Argentinos** a la **Av. Gral. Paz**

## 8.8. - Descripciones de los sectores de bordes sur y norte

### 8.8.0. - Sector 0) - de la **Av. Pueyrredon** a **Sánchez de Bustamante:** **Estación Terminal Once** (siete cuadras)

Este sector comprende la estación terminal Once, el playón ferroviario de esta terminal y sus adyacencias que hacia el oeste llega hasta la calle Sánchez de Bustamante.

### 8.8.1. - Sector 1) - de **Sánchez de Bustamante** a **Gascón:** (siete cuadras)

#### **Borde sur:**

#### i) De **Sánchez de Bustamante** hasta **Bulnes** (tres cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial y también  
ii) Depósitos / fabril.

Altura promedio: hasta ocho pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **C3I**

#### ii) De **Bulnes** hasta **Jerónimo Salguero** (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **C3I**

#### iii) De **Jerónimo Salguero** hasta la **Av. Pedro Medrano:** (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria y también

ii) frentes a calle: Bartolomé Mitre

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **C3I** - hasta vereda este de Av. Medrano y  
**R2aII** - desde vereda oeste de la Av. Medrano

iv) De la **Av. Pedro Medrano** hasta **Gascón**: (una cuadra muy larga)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
 fondos a traza ferroviaria  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta ocho pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

**Borde norte:**

i) de **Sánchez de Bustamante** hasta **Bulnes**: (tres cuabras)

Relación con la trama: iii) frentes a avenidas principales;  
 Av. Díaz Vélez  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **C3I**

ii) De **Bulnes** hasta **Jerónimo Salguero**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
 fondos a traza ferroviaria  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

iii) De **Jerónimo Salguero** hasta la **Av. Pedro Medrano**: (una cuadra)

Relación con la trama: i) frentes a pasajes peatonales  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

iv) De la **Av. Pedro Medrano** a **Gascón**: (dos cuabras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
 fondos a traza ferroviaria  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta ocho pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

### 8.8.2. - Sector 2) - de Gascón a Campichuelo (siete cuadras)

Este sector tiene siete calles Rawson, Pringles, y un túnel, el de la calle Yatay que cruzan la traza ferroviaria. Una calle, E. Acevedo se corta sobre el borde norte de la traza, contra el parque lineal

En todo este sector se evidencia claramente el efecto de la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 (Plan Regulador Ciudad 1962) que destina a vía pública una franja de ancho mínimo igual a 48 metros en las zonas de vía férreas, con eje en las vías del tren actual, sobre los lotes que bordean la traza al sur y al norte. .

Como en otros barrios y otras trazas ferroviarias aquí también la traza y la propiedad del ferrocarril, en este caso el ex- Sarmiento, es muy angosta. Por eso la Ordenanza Nro. 24.802, que aun hoy sigue vigente, afecta a propiedades de dominio privado que lindan sobre las instalaciones ferroviarias.

Esta previsión resulta en que en muchos lotes que bordean la traza las construcciones - aun de edificios de propiedad horizontal recientemente construidos y de cierta altura - tienen en sus fondos amplios y muy parqueados jardines en la mayoría de los casos, ya que ahí no se puede construir.

Casi todas las pocas edificaciones que hay construidas sobre estas franjas afectadas a la Ordenanza Nro. 24.802 son de construcción previa a 1962, o sea antiguas, y de poca altura: Esto resulta en que a pesar de lo angosto de la traza ferroviaria, generalmente la sensación espacial urbana es de un lugar abierto, parqueado y aireado.

#### **Borde sur:**

##### i) De **Gascón** hasta **Río de Janeiro**: (cuatro cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: ii) depósito / fabril y también i) residencial

Altura promedio: Mayoritariamente hasta tres pisos, puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta 25 años

Zonificación: **R2aII**

ii) De **Río de Janeiro** hasta **Otamendi**: (dos cuadras)

En este sub-sector se encuentra una edificación de aproximadamente 80 años de antigüedad con un pasaje peatonal propio y parquizado de acceso a las viviendas. La edificación resulta ser de mucha con identidad, con una forestación excelente. Esta edificación resulta ser una posible Area de Protección Histórica (APH)

Relación con la trama: i) frentes a pasaje peatonal (privado) y  
iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a  
traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: Mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

iii) De **Otamendi** hasta **Campichuelo**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

**Borde norte:**

i) De **Gascón** hasta **Yatay**: (tres cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: ii) deposito / fabril y tambien  
i) residencial

Altura promedio: hasta tres pisos, puntualmente hasta  
quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

ii) De **Yatay** hasta **Río de Janeiro**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta veintidós pisos

Antigüedad promedio: hasta cincuenta años  
Zonificación: **R2aII**

iii) De **Río de Janeiro** hasta **Campichuelo**: (tres cuadras)

En este sub-sector los lotes con frentes a la calle Venancio Flores, de uso residencial, mayoritariamente de planta baja y un piso con una antigüedad promedio de aproximadamente 80 años por ser edificios en tiras con identidad histórica resultan ser una posible Area de Protección Histórica.

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
Venancio Flores  
Edificación predominante: i) residencial  
Altura promedio: Hasta tres pisos, puntualmente hasta  
ocho pisos  
Antigüedad promedio: hasta cien años  
Zonificación: **R2aII**

### 8.8.3. - Sector 3) - de Campichuelo a Rojas: (siete cuadras)

En este sector la Av. Acoyte y las calles Hidalgo y Rojas cruzan la traza ferroviaria. Sobre el borde norte de la traza, tres calles, Dr. Lobos, J. B. Ambrosetti, y Parral se cortan contra la traza ferroviaria, la calle Giordano Bruno se acerca diagonalmente a la traza, se curva y termina paralela a la traza contra la calle Bacacay. Sobre el borde sur las calles F. Balcarce, J. B. Ambrosetti, y Parral se cortan contra la traza ferroviaria.

#### Borde sur:

##### i) de **Campichuelo** hasta Pasaje Particular **Bernasconi**: (una cuadra)

En la esquina de Campichuelo hay edificios de 4 a 5 pisos. A lo largo del paredón del parque de la escuela hay un borde, lugar con tierra y pasto hacia la traza ferroviaria. En este sub-sector se encuentra sobre la traza el perímetro libre, parqueado, de la Escuela Nro. 3 y el Jardín de Infantes Nro. 6 / Distrito Escolar Nro. 7y de la Iglesia Parroquial Caacupe. A la largo del paredón del parque de la escuela, etc. hay un borde, lugar con tierra y pasto hacia la traza ferroviaria.

Relación con la trama: xi) con edificio publico y/o educativo

Edificación predominante: i) educación

Altura promedio: Hasta tres pisos

Antigüedad promedio: Hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

##### ii) de Pasaje Particular **Bernasconi** hasta la **Av. Acoyte**: (dos cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cincuenta años

Zonificación: **R2aII** y **C3I** en vereda este de la Av. Acoyte

##### iii) de la **Av. Acoyte** hasta **Hidalgo**: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias; Nicolás Vila

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mas de veintitrés pisos

Antigüedad promedio: hasta treinta años

Zonificación: **C3I** en vereda oeste de la Av. Acoyte y  
**R2aII** hasta Hidalgo

iv) de **Hidalgo** hasta **Parral**: (una cuadra)

Relación con la trama: i) frentes a pasaje peatonal y también  
iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

v) de **Parral** hasta **Colpayo** y de **Colpayo** hasta **Rojas**: (dos cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: ii) depósito / fabril y también  
i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

**Borde norte:**

i) de **Campichuelo** hasta **Eledoro Lobos**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial y también  
v) educación

Altura promedio: Mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta ocho pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

ii) de **Eleodoro Lobos** hasta la **Av. Acoyte**: (dos cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII** y **C3I** en vereda este de la Av. Acoyte

iii) de la **Av. Acoyte a Hidalgo**: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
 Gral. Venancio Flores  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta ocho pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cincuenta años  
 Zonificación: **C3I** en vereda oeste de la Av. Acoyte y  
**R2aII** hasta Hidalgo

iv) De **Hidalgo** hasta **Parral**: (una cuadra)

En este sub-sector se encuentra la Asociación Cooperativa Colegio Mariano Moreno que administra tres o cuatro canchas de tenis ahí.

Relación con la trama: x) frentes y/o fondos y/o laterales  
 a instalaciones deportivas  
 Uso: iv) deportivos / recreativos  
 Altura promedio: mayoritariamente sin construcción, edificio  
 instalación deportiva hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cincuenta años  
 Zonificación: **R2aII**

v) de **Parral** hasta **Rojas**: (dos cuadras)

Aquí comienzan los terrenos de la ex-playa ferroviaria de Caballito, ahora convertida en la Plaza Giordano Bruno, sobre la cual se encuentra y preserva la protegida vieja tornamesa ferroviaria. En la esquina de Parral y Bacacay existe una edificación tipo depósito que se programa convertir en una instalación para el futuro Parque Caballito. Sobre calle Giordano Bruno, bordeando la Plaza Giordano Bruno secundaria, hay una importante y añosa arboleda. Sobre su vereda norte hay casas bajas, buenas, antiguas y modernas y algún edificio de propiedad horizontal. Sobre su vereda sur, donde la calle Giordano Bruno se curva, hay una tira de viviendas bajas tipo casas chorizo una- posible Área de Protección Histórica.

El encuentro de las calles G. Bruno y Parral es un nudo de convergencia de tránsito vial, ya que aquí estas calles también se intersectan con la Av. Honorio Pueyrredon y la calle Neuquen. Entre Rojas y Giordano Bruno hay una calesita.

Relación con la trama: vii) frentes y/o fondos y/o laterales  
 a parques y también  
 ii) frentes a calles secundarias;  
 Giordano Bruno  
 Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos, puntualmente mas  
de veintitrés pisos

Antigüedad promedio: hasta 100 años

Zonificación: **R2aII**

**8.8.4. - Sector 4) - de Rojas a la Av. Donato Álvarez:** (once cuadras)

En este sector los cruces vehiculares existentes son los de las calles Rojas, Cucha-Cucha, y el de la Av. Donato Álvarez. Sobre el borde norte las calles Repetto y Gainza, Paysandu, Segui y Morelos se cortan contra la traza del ferrocarril. Sobre el borde sur Repetto, Gainza, Espinosa, Fragata Sarmiento y Morelos hacen lo mismo.

En todo este sector, dentro del playón ferroviario de Caballito existen edificaciones de mas de cien años de antigüedad y de alto valor patrimonial e histórico, como el Patio de los Lecheros, que son parte del Area de Protección Histórica Flores. En el playón también hay galpones antiguos de valor patrimonial e histórico.

**Borde sur:**

i) De **Rojas a Cucha Cucha:** (dos cuadras)

Relación con la trama: v) frentes y/o fondos y/o laterales  
a estación de tren

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

ii) De **Cucha-Cucha a Paysandu:** (tres cuadras)

Relación con la trama: vi) fondos y/o laterales a playón  
ferroviario Caballito

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

iii) De **Paysandú a Fragata Sarmiento:** (una cuadra)

Relación con la trama: vi) fondos y/o laterales a playón  
ferroviario Caballito

Edificación predominante: iv) Deportivo / recreacional

Altura promedio: en su mayoría sin construcciones

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2aII**

iv) De **Fragata Sarmiento a Juan José Viedma:** (dos cuadras)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias; Yermal

Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: promedio hasta ocho pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

v) De **Juan José Viedma** a la **Av. Donato Álvarez**: (tres cuadras)

Relación con la trama: vi) fondos a playón ferroviario Caballito  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: mayoritariamente hasta ocho pisos, en  
 esquina Av. Donato Álvarez - hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

#### **Borde norte:**

i) Desde **Rojas** hacia el oeste una cuadra y media, coincidente con el fin de la calle **Bacacay**: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
 Bacacay  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Alturas: hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: Variada, hasta cien 100 años  
 Zonificación: **R2aII**

ii) Desde fin **Bacacay** hasta **Olegario V. Andrade**: (ocho cuadras)

Relación con trama: vi) laterales y/o fondos a playón ferroviario  
 Caballito  
 Edificación predominante : iv) Deportivo / recreacional en  
 Sector Club Ferrocarril Oeste.  
 ii) Deposito / fabril en sector Molino Morixe  
 Alturas: hasta ocho pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **E4 y R2aII**

iii) De **Olegario V. Andrade** hasta **Morelos**: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calle secundaria y también  
 vi) laterales y/o fondos a playón  
 ferroviario Caballito  
 Edificación predominante: ii) deposito / fabril. Sobre Segui y  
 Morelos: mixto con i) residencial  
 Altura promedio: hasta tres pisos.  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

iv) De **Morelos** hasta la **Av. Donato Álvarez**: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
 Bacacay

Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **R2aII**

**8.8.5. - Sector 5) - de la Av. Donato Álvarez a la Av. Nazca: (trece cuadras)**

En este sector once calles cruzan la traza.

Los cruces vehiculares existentes son los de la Av. Donato Álvarez, el de la Av. Boyacá, el de las calles Granaderos, Caracas, y Fray Cayetano, y el de la Avenida Nazca. Sobre el borde norte las calles Calcena, Terrero, Fray L. Beltran, Gavilán, Bolivia, Condarco y Terrada se cortan contra la traza del ferrocarril. Sobre el borde sur las calles correspondientes hacen lo mismo, no existiendo pasajes u otras calles intermedias que se corten contra la traza ferroviaria.

En este sector se desarrolla el Area de Protección Histórica (APH) de Flores. Es uno de los sectores más angostos de la traza del ex ferrocarril, porque cuando se construyo el tren Flores ya era un pueblo habitado y amanzanado. Los laterales aquí, especialmente del lado norte son casonas y árboles añosos que constituyen el Area de Protección Histórica (APH15 - Flores).

En todo su largo los frentes y/o fondos y/o laterales lindan con edificios históricos y/o áreas de protección histórica. Tanto borde sur y norte de características similares ya que la traza ferroviaria corre todo lo largo de estas once cuadras como si fuera atravesando una manzana regular de la ciudad al medio, dividiéndola en dos.

**Borde sur:**

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales  
 lindantes con edificios históricos y/o  
 áreas de protección histórica.

Edificación predominante: i) residencial y tambien  
 vi) residencial / comercial  
 en Planta Baja

Altura promedio: hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **C2** hasta la Av. Nazca,  
**R2aII** de Av. Donato Álvarez a Terrero.

**Borde norte:**

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales lindantes con edificios históricos y/o áreas de protección histórica.

Edificación predominante: i) residencial y también a lo largo de la Av. Boyacá vi) residencial / comercial en Planta Baja

Altura promedio: hasta tres3 pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta más de ciento cincuenta años en Áreas de Protección Históricas, en resto hasta cien años.

Zonificación: **R2aII** de Av. Donato Álvarez a Boyacá,  
**C3II** a lo largo de la Av. Boyacá por ambas veredas,  
**R2bII** de Av. Boyacá a Bolivia,  
**R2aII** de Bolivia a Terrada,  
**C3II** de Terrada a Av. Nazca.

### **8.8.6. - Sector 6) - de la Av. Nazca a la Av. Del Corro: (veintiun cuadras)**

En este sector la traza ferroviaria corre entre calles vehiculares Yerbal y Venancio Flores a lo largo de varias manzanas de la Av. Nazca a la calle Olivieri.

De la calle Olivieri a la Av. Del Corro la traza ferroviaria corre entre los laterales y/o contrafrentes y/o fondos de las construcciones sobre las manzanas que la bordean.

#### **Borde sur:**

En las tres cuadras entre la Av. Nazca y la calle Cuenca las vías del tren se desplazan al sur de la traza ferroviaria. Por eso, desde la calle Cuenca hasta la calle Barragan en Liniers, desaparece la casi-media manzana edificada entre la calle Yerbal y el borde sur de la traza ferroviaria del ex-ferrocarril Sarmiento. Esa casi-media manzana edificada comienza en la intersección de la Av. Medrano con Bartome Mitre y el Pasaje Peluffo, cerca de la estación terminal Once, y se extiende hacia el oeste hasta este sector; un largo de unas veintisiete cuadras.

Al desaparecer la media-manzana construida la traza ferroviaria directamente bordea a la calle Yerbal, desde la calle Argerich hasta la calle Olivieri hacia el oeste; un largo de unas diecisiete cuadras.

De la calle Yerbal hacia el sur, a lo largo de estas diecisiete cuadras, una sola manzana, angosta, divide a la traza ferroviaria de la Av. Rivadavia. Así es que las edificaciones sobre la vereda sur de la calle Yerbal, que se ensancha en este sector, se transforman en un frente hacia la traza ferroviaria de la manzana que corre entre esta calle y la Av. Rivadavia.

Entre las calles Carrasco y la Av. M. C. del Corro las vías del tren se desplazan al norte de la traza ferroviaria. Esa casi-media manzana edificada entre la calle Yerbal y el borde sur de la traza ferroviaria del ex-ferrocarril Sarmiento se forma nuevamente, comienza en la calle Olivieri y se extiende hacia el oeste hasta la calle Barragán en Liniers; un largo de unas veintitres cuadras.

En las tres cuadras entre la calle Sáenz Valiente y la calle Barragán la Av. Rivadavia se curva hacia el norte. La Av. Rivadavia bordea directamente a la traza ferroviaria en su borde sur, de la calle Barragán hasta la Av. Gral. Paz hacia el oeste; un largo de unas seis cuadras.

Así es que las edificaciones sobre la vereda sur de la Av. Rivadavia se transforman en un frente hacia la traza ferroviaria de la manzana que corre entre esta avenida y la calle Coronel Ramón Falcón hacia el sur.

i) De la **Av. Nazca** hasta **Argerich**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial y también vi) residencial / comercial en Planta Baja, por la influencia de la Av. Nazca

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos, puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **C2**

ii) De **Argerich** hasta **Olivieri**: (diecisiete cuadras)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias; Yermal

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos, puntualmente hasta quince pisos, cercano con o sobre las intersecciones de la Av. Carrasco, la Av. Segurola, etc.

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: de Argerich a la vereda este de la Av. Segurola

**R2bII,**

de la vereda Este de la Av. Segurola a la vereda

Oeste de Gualeguaychu **C3II,**

de vereda Oeste Gualeguaychu a Olivieri **R2bII.**

iii) De **Olivieri** hasta la **Av. Del Corro**: (tres cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: mayoritariamente i) residencial, puntualmente ii) depósito / fabril

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos, en Yermal y Olivieri hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta 100 años

Zonificación: **R2bII**

**Borde norte:**i) De la **Av. Nazca** hasta **Argerich**: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
 Gral. Venancio Flores  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: **C3II**

ii) de **Argerich** hasta **Olivieri**: (veintiún cuadras)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
 Gral. Venancio Flores  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta tres pisos, de Joaquín V.  
 González a Bahía Blanca más de  
 quince 14 pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cien años  
 Zonificación: de Argerich a Emilio Lamarca **C3II**,  
 de Emilio Lamarca a Mercedes **R2bI**,  
 de vereda Este de Mercedes a vereda Oeste  
 Gualeguaychu **C3II**.  
 de vereda Oeste Gualeguaychu a Olivieri **R2bII**.

iii) De **Olivieri** hasta la **Av. Del Corro**: (tres cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
 fondos a traza ferroviaria  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: hasta tres pisos, en ciertos sitios, por  
 ejemplo en Cardoso y las vías del  
 ferrocarril hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: Hasta cien años  
 Zonificación: **R2bII**

### 8.8.7. - Sector 7) - de la Av. Del Corro a Echenagucia: (nueve cuadras)

Sector con la presencia de un canal aliviador del Arroyo Maldonado.

Entre Calderón de la Barca e Irigoyen la traza ferroviaria tiene por sobre su recorrido la AU6 Autopista Perito Moreno, que ingresa, en curva, a la traza por el borde sur terminando al borde norte de ella en Lope de Vega, siguiendo recta sobre este borde hasta Cortina y en Irigoyen se curva hacia el norte, bordea el lado norte del playón ferroviario Liniers y egresa de la traza en esa dirección.

#### **Borde sur:**

##### i) De la Av. Del Corro hasta Calderón de la Barca: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos, puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **R2bII**

##### ii) De Calderón de la Barca hasta Milton: (una cuadra)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias; Yerbal y también x) frentes y/o fondos y/o laterales a instalaciones deportivas

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos, puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **RUA** y **R2bII** y **C3II** (sobre vereda Rivadavia)

##### iii) De Milton hasta Virgilio: (dos cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos, puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **R2bII** y **RUA** en Milton a Lope de Vega

iv) De **Virgilio** hasta **Víctor Hugo**: (dos cuadras)

Relación con la trama: v) frentes y/o fondos y/o laterales  
a estación de tren

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **R2bII**

iv) De **Víctor Hugo** hasta **Irigoyen**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **R2bII**

iv) De **Irigoyen** hasta **Echenagucia**: (dos cuadras)

Relación con la trama: vi) laterales y/o fondos a  
playón ferroviario Liniers

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **R2bII**

**Borde norte:**i) De la **Av. Del Corro** hasta **Milton**: (dos cuadras)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos,  
puntualmente hasta quince pisos

Antigüedad promedio: hasta cien años

Zonificación: **R2bII**

ii) De **Milton** hasta **Víctor Hugo** (cuatro cuadras):

Relación con la trama: ix) frentes y/o fondos y/o laterales  
a autopistas

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos,  
Puntualmente, por ejemplo en  
intersección con la Av. Lope de  
Vega hasta quince pisos.

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: sub-sector dividido al medio - paralelo a la  
traza ferroviaria - por dos zonificaciones;  
en sectores habitados **R2bII**.  
en sector autopista y bajo-autopista **RUA**

iii) De **Víctor Hugo** hasta **Cortina** (una cuadra):

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
fondos a traza ferroviaria y también  
ix) frentes y/o fondos y/o laterales  
a autopistas

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos.

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: sub-sector dividido al medio - paralelo a la  
traza ferroviaria - por dos zonificaciones;  
en sectores habitados **R2bII**, en sector  
autopista y bajo-autopista **RUA**

iv) De **Cortina** hasta la **Av. Irigoyen**: (una cuadra)

Relación con la trama: x) frentes y/o fondos y/o laterales  
a instalaciones deportivas

Edificación predominante: ii) deportivo / recreacional

Altura promedio: en su mayoría no edificado, las  
instalaciones auxiliares deportivas  
hasta tres pisos

Antigüedad promedio: hasta cincuenta años

Zonificación: sub-sector dividido al medio - paralelo a la  
traza ferroviaria - por dos zonificaciones;  
en sectores habitados **R2bII**  
en sector autopista y bajo-autopista **RUA**

iv) De la **Av. Irigoyen** hasta **Echenagucia**: (una cuadra)

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales  
lindantes con edificios históricos y/o  
áreas de protección histórica  
(Playón Ferroviario Liniers)

Edificación predominante: viii) ferroviaria edificios históricos

Altura promedio: en su mayoría no edificado, las  
instalaciones auxiliares ferroviarias  
hasta siete pisos

Antigüedad promedio: hasta ciento cincuenta años

Zonificación: **UF**

### **8.8.8. - Sector 8) - de Echenagucia a Reservistas Argentinos: (diez cuadras)**

En este sector se desarrolla el Playón Ferroviario Liniers. Aquí se encuentran los talleres ferro-industriales del ex-Ferrocarril del Oeste, una serie de importantes edificaciones de los finales del siglo diecinueve. Por su importancia como parte del patrimonio de la arquitectura y la historia ferroviaria de la Argentina y del mundo están en proceso de ser declarados un Area de Protección Histórica (APH).

El playón tiene una superficie de varias hectáreas.

Es especialmente complicado el tráfico para la zona los días en que hay partidos de football en la cancha y las instalaciones del Club Vélez Sarsfield, y también los días en que se realizan conciertos en la cancha.

En este sector la autopista AU6 genera un primer borde al norte del playón ferroviario y a su vez le da su forma en esa dirección. Al ser elevada la autopista, el límite que genera no es total, como sería el caso si fuese una pared, y se debe considerar también la influencia como borde para el sector las condiciones que cruzando por debajo de esta autopista se generan.

Es por eso necesario diferenciar al norte de la autopista dos sectores con condiciones y caracteres distintos que influyen sobre este borde.

Uno; de Echenagucia a la Av. Juan B. Justo hay una manzana de forma casi triangular bordeada por la calle Ruiz de los Llanos, la Av. Juan B. Justo y la calle Bacacay. La calle Bacacay corre paralela a la autopista generando una situación de frentes a calle secundaria de edificaciones que son mayoritariamente viviendas de hasta 3 pisos de altura, de hasta 75 años de antigüedad.

El otro; a partir de la intersección de la calle Bacacay con la Av. Juan B. Justo y hasta Reservistas Argentinos se desarrollan las instalaciones del Club Atlético Vélez Sarsfield, con su estadio aledaño a la calle Reservistas Argentinos, que están cortadas al medio por el Barrio del Banco Hipotecario Nacional.

La Autopista de por sí genera una barrera que corta al sector en el sentido norte-sur que se suma a la barrera que constituye el tamaño y el largo del Club Atlético Vélez Sarsfield y su estadio y ambas se suman a la misma condición de limitar la vinculación norte-sur del sub-sector y potencian esta deficiencia a tal punto que incluso comienzan a generar un entorpecimiento en el sentido este-oeste.

En este sector la traza ferroviaria se convierte en playón ferroviario (sus terrenos) con gran cantidad de instalaciones ferroviarias en vías de ser declaradas áreas de protección histórica.

**Borde sur:**

i) De **Echenagucia** hasta **Estévez Sagui**: (seis cuadras)

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales  
lindantes con edificios históricos y/o  
áreas de protección histórica  
(Playón Ferroviario Liniers)

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos

Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años

Zonificación: **R2bI**

ii) De **Estévez Sagui** hasta **Reservistas Argentinos**: (cuatro cuadras)

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales  
lindantes con edificios históricos y/o  
áreas de protección histórica  
(Playón Ferroviario Liniers)

Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos

Antigüedad promedio: Hasta setenta y cinco años

Zonificación: **C3II**

**Borde norte:**

i) De **Echenagucia** hasta la **Av. Juan B. Justo**: (una cuadra)

Relación con la trama: ix) frentes y/o fondos y/o laterales  
a autopistas

Edificación predominante: no hay edificación

Altura promedio: no hay edificación

Antigüedad promedio: no hay edificación

Zonificación: **RUA**

ii) De la **Av. Juan B. Justo** hasta **Reservistas Argentinos**: (nueve cuadras)

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales  
lindantes con edificios históricos y/o  
áreas de protección histórica

(Playón Ferroviario Liniers)  
 Edificación predominante: mayoritariamente no hay  
 edificación, puntualmente  
 viii) ferroviaria edificios históricos  
 Altura promedio: mayoritariamente hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: hasta ciento cincuenta años  
 Zonificación: **RUA**

**8.8.9. - Sector 9) - de Reservistas Argentinos a la Av. Gral. Paz:** (seis cuadras sobre el borde sur y ocho cuadras sobre el borde norte)

En este sector la Av. Rivadavia, la más importante conexión vehicular este-oeste de la ciudad, se curva hacia el norte y se ubica al borde sur de la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento. En los otros nueve sectores de la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento - de la Av. Pueyrredon hasta la calle Barragán - la Av. Rivadavia se halla a por lo menos una cuadra de las vías e instalaciones sobre superficie del ferrocarril.

Este sector esta en el limite entre la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires.

Por ello en este momento constituye un importantísimo nodo de encuentro de las comunicaciones circulatorias, vehiculares y ferroviarias, de la región entera. Aquí se produce la intersección de la Av. Gral. Paz (una autopista tipo "park-way" que circunda y es el limite de la Capital Federal con la Provincia de Buenos Aires) con el ex-Ferrocarril Sarmiento y con la Av. Rivadavia. A su vez a solo cuatro cuadras al norte se produce la intersección de la Av. Gral. Paz con la AU6 Autopista Perito Moreno.

Hacia la Av. Rivadavia y Viedma, esta la Iglesia de San Cayetano.

**Borde sur:**

i) De **Reservistas Argentinas** hasta **Barragán:** (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
 fondos a traza ferroviaria  
 Edificación predominante: vi) conjunto de comercios  
 Altura promedio: hasta tres pisos  
 Antigüedad promedio: menos de treinta años  
 Zonificación: **C3II**

ii) De **Barragán** hasta la **Av. Gral. Paz:** (cinco cuadras)

Relación con la trama: iii) frentes a avenidas principales;  
 Av. Rivadavia y también de  
 Madero a Bueras  
 v) frentes y/o laterales y/o fondos a  
 estación de tren  
 Edificación predominante: vii) residencial /

comercial en Planta Baja  
 Altura promedio: hasta siete pisos, puntualmente hasta  
 quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años  
 Zonificación: **C3II**

**Borde norte:**

i) De **Reservistas Argentinos** hasta **Barragán**: (una cuadra)

Relación con la trama: iv) laterales y/o contrafrentes y/o  
 fondos a traza ferroviaria  
 Edificación predominante: ii) depósito / fabril  
 Altura promedio: hasta ocho pisos  
 Antigüedad promedio: hasta ciento veinticinco años  
 Zonificación: **UF**

ii) De **Barragán** hasta **Madero**: (dos cuadras)

Relación con la trama: viii) frentes y/o fondos y/o laterales  
 lindantes con edificios históricos y/o  
 áreas de protección histórica  
 (Playón Ferroviario Liniers)  
 Edificación predominante: i) residencial y  
 v) educación en escuela en  
 manzana de Barragán a Gallardo  
 Altura promedio: hasta tres pisos, puntualmente, en esquina  
 Madero más de quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años  
 Zonificación: **R2bI** y **RUA** - en manzana escuela

iii) De **Madero** hasta **Cuzco**: (cuatro cuadras cortas)

Relación con la trama: ii) frentes a calles secundarias;  
 Francisco de Viedma  
 Edificación predominante: i) residencial  
 Altura promedio: mayoritariamente hasta ocho pisos,  
 puntualmente hasta quince pisos  
 Antigüedad promedio: hasta setenta y cinco años  
 Zonificación: **R2bI**

iv) De **Cuzco** hasta la **Av. Gral. Paz**: (una cuadra)

Sobre la parte norte de esta manzana se encuentra la Iglesia de San Cayetano.

Relación con la trama: i) frentes a pasajes peatonales; Dr.  
 Angel H. Roffo  
 Edificación predominante: i) residencial

Altura promedio: mas de catorce pisos  
 Antigüedad promedio: hasta cincuenta años  
 Zonificación: **R2bI**

### 8.9. Estado y calidad edilicia

Los estados de preservación y mantenimiento al igual que la calidad edilicia a lo largo de la traza ferroviaria del ex-Ferrocarril Sarmiento de Once a Liniers se divide en solo dos categorías:

- i) **bueno**
- ii) **regular**

A lo largo de la traza ferroviaria del ex-Ferrocarril Sarmiento de Once a Liniers la calidad de las edificaciones es buena salvo en algunos pocos casos.

A lo largo de la misma traza ferroviaria el estado de conservación y mantenimiento de las edificaciones también es bueno, salvo en algunos pocos casos que se encuentran en los barrios y sectores de:

**Once - Almagro:**  
**Sector 1) - de Sánchez de Bustamante a Gascón**

**Borde sur:**

i) De **Sánchez de Bustamante** hasta **Bulnes**:

En el distrito de zonificación C3I con laterales y/o contrafrentes y/o fondos a la traza ferroviaria que tienen carácter residencial y/o de depósitos y/o fabril se evidencian algunas construcciones en un estado regular

iii) De **Jerónimo Salguero** hasta la **Av. Pedro Medrano**:

En el distrito de zonificación C3I y R2aII, con laterales y/o contrafrentes y/o fondos a la traza ferroviaria y también con frentes a calle, que tienen carácter residencial; se evidencian algunas construcciones en un estado regular

**Almagro - Caballito:**  
**Sector 2) - de Gascón a Campichuelo**

**Borde norte:**

i) De **Gascón** hasta **Yatay**: (tres cuadras)

En el distrito de zonificación R2aII, con laterales y/o contrafrentes y/o fondos a la traza ferroviaria, que tienen carácter de depósito y/o fabril y también residencial: se evidencian algunas construcciones en un estado regular y/o precarias y/o abandonadas y/o tomadas

**Caballito**  
**Sector 3) - de Campichuelo a Rojas**

**Borde norte:**

i) de **Campichuelo** hasta **Eledoro Lobos**: (una cuadra)

En el distrito de zonificación R2aII, con laterales y/o contrafrentes y/o fondos a traza ferroviaria, que tienen un carácter residencial y de educación, se evidencian algunas construcciones en un estado regular.

## 8.10. Expropiaciones

Se contempla la menor cantidad posible de expropiaciones o de pases de franjas de tierra del Onabe y/o Estado Nacional al Parque Lineal Corredor Verde Oeste que se encuentran en los barrios y sectores de:

**Almagro - Caballito**  
**Sector 2) - de Gascón a Campichuelo:**

En las cuatro manzanas entre Gascón y Río de Janeiro sobre el borde norte la franja dentro de los terrenos afectados a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962, se realizarán expropiaciones que serán incorporadas al Corredor Verde Oeste. Con esta franja al norte del soterramiento se lograra crear una calle peatonal parqueada que será parte del Parque Lineal Corredor Verde Oeste.

**Caballito**  
**Sector 3) - de Campichuelo a Rojas:**

Sobre el borde norte, en la manzana entre las calles Campichuelo y Eleodoro Lobos, los fondos de las propiedades sobre Alfano Araoz, en este momento afectadas a la ordenanza Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962, se expropiaran para conformar una calle vehicular de tránsito restringido. La misma será la continuación de la calle vehicular Venancio Flores existente en el Sector 3 entre las tres cuerdas de Río de Janeiro a Campichuelo.

**Flores**  
**Sector 5) - de la Av. Donato Álvarez a la Av. Nazca:**

Sobre el borde norte, y a lo largo de toda la extensión de este sector el Estado Nacional posee propiedades y terrenos que pasarían a ser parte del

Parque Lineal del Corredor Verde del Oeste, generando espacios más anchos, como plazas, alrededor de las construcciones históricas.

### **Floresta**

#### **Sector 6) - de la Av. Nazca hasta la Av. Del Corro:**

Sobre el borde sur, entre la Av. Carrasco y Olivieri se ensanchara el Parque Lineal Corredor Verde Oeste aprovechando la franja de tierra del Onabe afectada a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962, que pasaría a ser parte del Parque Lineal del Corredor Verde del Oeste.

Sobre el borde norte, entre la calle Olivieri y la Av. Del Corro existe una porción de tierra del ex-ENABIEF que pasaría a ser parte del Parque Lineal del Corredor Verde del Oeste y que será transformada en una calle vehicular que será la continuación de Venancio Flores.

### **Villa Luro**

#### **Sector 7) - de la Av. Del Corro hasta Echenagucia:**

Sobre el borde norte, de este sector se continuara con la apertura de la calle Venancio Flores, que entre Del Corro y Milton requerirá la incorporación de los fondos de los lotes afectados a la Ordenanza Municipal Nro. 24.802 del Plan Regulador Ciudad 1962.