



Plan Urbano Ambiental

Programa
de Actuación

CORREDOR VERDE SUR

INFORME FINAL

TOMO 1
Caracterización
del Corredor

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 SUR

INFORME FINAL

TOMO I
Caracterización
del Corredor



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE
BUENOS AIRES



Plan Urbano Ambiental





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

PRESIDENTE *Jefe de Gobierno, Dr. Anibal 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 SUR

Coordinadores CoPUA Arq. Heriberto Allende
Arq. Rubén Gazzoli

Equipo de Trabajo GCBA

CoPUA Arq. Enrique Fernández Meijide
Arq. José Ignacio Barassi

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

Sistemas de información CoPUA
Arq. Martín Scoppa

Apoyo Técnico CoPUA
Arq. Gabriela Cragolino | Arq. Leandro López | Arq. Martín Menini

DGPYP Arq. Ana Ratto | Arq. Eduardo Koop
Arq. Regina Mintz | Arq. Susana Stitzman | Arq. Mariano Orlando
Arq. Patricio Mc Loughlin

CONVENIO **SPU GCBA | FADU UBA** AREA CONSTITUCION

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 /

Coordinadores

Arq. Victor Bossero

Arq. Marcelo Decusatis

Centro de Gestión y Participación

CGP 1 *Director*, Sr. Alejandro Zuasquita | *Delegada Comunal*, Sra. María José Caoiro
Directora de Mantenimiento Barrial, Arq. Lourdes Bermolen

CGP 3 *Director*, Sr. Javier Brignardello | *Delegado Comunal*, Arq. Víctor H. Peralta
Directora de Mantenimiento Barrial, Arq. Silvia Garrido

CGP 4 *Director*, Sr. Eduardo Sábató | *Delegado Comunal*, Sr. Daniel Brunet
Director de Mantenimiento Barrial, Sr. Horacio López

CGP 5 *Director*, Dr. Ezzio Emiliozzi | *Delegada Comunal*, Sra. María Rosa Mansilla
Director de Mantenimiento Barrial, Sr. Jorge Ramón Pascual

CGP 8 *Directora*, Sra. Cristina Santos Ezcurra | *Delegado Comunal*, Sr. Diego G. Marranti
Director de Mantenimiento Barrial, Sr. Jorge Ramón Pascual



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



TOMO I

CARACTERIZACION DEL CORREDOR

INDICE

I ANTECEDENTES.....	1
1.1 Introducción.....	1
1.2 Objetivos del Programa.....	3
1.3 Alcances.....	5
1.4 Evolución histórica.....	7
1.4.1 Las lógicas de ocupación del territorio.....	7
1.4.2 Breve reseña histórica por Barrio.....	9
1.5 Marco Institucional y de Gestión.....	14
1.5.1 El marco institucional en el nivel Nacional.....	14
1.5.2 El marco institucional en la ciudad de Buenos Aires.....	15
1.5.3 La Corporación Buenos Aires Sur.....	19
1.5.4 Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza – Riachuelo.....	19
1.5.5 Las concesiones ferroviarias.....	21
1.5.6 Los Centros de Gestión y Participación (CGPs) Las Futuras Comunas.....	22
1.5.7 La participación privada.....	22
II CARACTERIZACION.....	24
2.1 El Area de estudio en los espacios de borde.....	24
2.2 Estructura y funcionamiento del área.....	25
2.3 Delimitación del área de influencia.....	33
2.4 Los usos de suelo.....	33
2.4.1 Normativa vigente.....	41
2.5 Las Areas de Protección Histórica.....	45
2.6 Caracterización socio-económica.....	50
2.6.1 Población.....	50
2.6.2 Actividades económicas.....	56
2.6.3 Dinámica del sector inmobiliario.....	77

2.7	La problemática ambiental.....	85
2.7.1	Programa de Saneamiento Integral Matanza– Riachuelo Colector Margen Izquierda.....	86
2.7.2	Planta Depuradora Capital.....	88
2.8	Identificación de nudos de problemas.....	91
2.8.1	Grandes espacios subutilizados.....	92
2.8.2	Trama circulatoria y conectividad.....	94
2.8.3	Los Centros de Transferencia de pasajeros.....	95
2.8.4	Transporte de carga.....	97
2.8.5	Playas ferroviarias de carga.....	99
2.8.6	Asentamientos precarios.....	100

INDICE de GRAFICOS

Gráfico	Título
1	Esquema Propositivo del CVS
2	Situación Actual del Area Sur
3	Centros de Gestión y Participación
4	Barrios
5	Area de acción Corporación Buenos Aires Sur
6	Infraestructura Vial y de Transporte Guiado
7	Oferta de Transporte Automotor de Pasajeros
8	Red de Tránsito Pesado
9	Area de Influencia, D.E.- Radios censales
10	Uso del suelo, Cuenca Matanza- Riachuelo
11	Uso del suelo, Residencial
12	Uso del suelo, Comercial
13	Uso del suelo, Equipamiento
14	Uso del suelo, Industria
15	Normativa Urbanística Vigente, ley 449
16	Areas de Valor Histórico y Patrimonial
17	Areas de Valor Histórico y Patrimonial
18	Nivel Socio-habitacional
19	Estructura Económica- Depósitos
20	Estructura Económica- Automóviles y Autopartes
21	Estructura Económica- Transporte de cargas
22	Estructura Económica-Metalurgia y Metalmecánica
23	Estructura Económica- Máquinas y Equipos
24	Estructura Económica- Imprentas
25	Estructura Económica- Constitución
26	Estructura Económica- Barracas
27	Estructura Económica- Eje Alcorta- Pompeya Este
28	Estructura Económica- Pompeya Centro

29	Estructura Económica- Eje Roca- Pompeya Oeste
30	Estructura Económica- Villa Soldati- Villa Lugano
31	Monitoreo Inmobiliario, Zona Este
32	Monitoreo Inmobiliario, Zona Oeste
33	Planta Depuradora Capital. Aguas Argentinas
34	Identificación de problemas

I - ANTECEDENTES

1.1 Introducción

El **Corredor Verde del Sur**, como elemento cualificante y estructurador del territorio, constituye uno de los Programas que conforman el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

El objeto del Programa **Corredor Verde del Sur** es conformar un eje estructurante de la Zona Sur de la ciudad que, desde la Av. Gral. Paz hasta Estación Constitución, enlace y revalorice a sus diversos nodos, organice y articule sus distintos espacios, y se caracterice por la impronta "verde" que pueden brindarle los diversos parques y forestaciones intensivas de avenidas, actuales y futuras (**Ver Gráfico Nº 1-Area Sur/Corredor Verde Sur**).

La etapa de implementación del Plan Urbano Ambiental se concreta con la puesta en marcha de los Programas de Actuación, ya que las propuestas formuladas en el Modelo Territorial requieren la realización de acciones organizadas en Programas que permitan efectuar una gestión transectorial involucrando a sectores o a la totalidad del territorio.

La zona sur constituye uno de los grandes espacios intersticiales postergados de la ciudad. Contiene gran cantidad de tierras ociosas, con parcelas de grandes dimensiones que no alcanzan a consolidarse como espacios verdes por su abandono, contaminación, falta de uso y de estructura interna.

La concentración de instalaciones industriales y depósitos, desactivados u obsoletos junto a conjuntos habitacionales de gran escala colaboran en la falta de estructuración del área y en la desarticulación de los espacios.

Las estrategias territoriales del PUA para el Corredor Sur de la Ciudad implican acciones concretas y gestión normativa que intervengan sobre las diversas causas y consecuencias del aislamiento. En dicho sentido se propone:

- mejorar la conectividad de la Zona Sur con el Area Central, con eje en las Avenidas Roca - Rabanal - A.Alcorta - calle Lima, con carácter de Corredor Verde
- densificar el área, promoviendo la residencialización y la localización de actividades comerciales y de servicios
- generar centros de equipamiento metropolitano y regional: centro de exposiciones, centro de convenciones y actividades complementarias de escala urbana
- crear una centralidad zonal que suture la brecha de urbanización existente entre Villa Lugano y Villa Soldati
- fortalecer los centros secundarios y barriales existentes
- reestructurar y cualificar el espacio público, parques, tierras vacantes y vías circulatorias
- integrar social y urbanísticamente el hábitat degradado de las villas.

VA GRAFICO N° 1

Por ello, la formulación del Programa **Corredor Verde del Sur** permite la organización de las acciones en un encadenamiento en el que cada una de las mismas resulta integrada y a su vez surge de las estrategias formuladas para llevar adelante el Plan.

Los sectores urbanos que conforman el Corredor han emergido como producto de las vinculaciones con los sectores urbanos ubicados al Norte y básicamente por la consolidación de los corredores que vinculan a la ciudad con el Sur del conurbano bonaerense. (*Ver Gráfico Nº 2-Situación actual del Area Sur-*). Es así que cada uno de ellos, constituye un bolsón o extensión urbana conectado con los puntos próximos del espacio urbano consolidado. Por esta razón, pese a existir un sistema de conexión Este-Oeste, no se ha producido un proceso de integración. Esta articulación es, por lo tanto, uno de los factores que se intenta potenciar, a través de las acciones, para la conformación del **Corredor Verde del Sur**.

El concepto de “ejes” supone una conformación compleja en términos funcionales. En numerosas ocasiones se inician con los corredores viales que constituyen los primeros inductores de asentamientos de carácter comercial y actividades de servicio a partir de lo cual, una conjunción de factores generan condiciones apropiadas para inducir tendencias de continuidad física y funcional, las que pueden ser potenciadas a través de estímulos para mejorar la integración de sectores o para articular espacios territoriales, conformando en estos casos ejes de “integración” o “estructuración”.

En ningún caso debe confundirse a este corredor con una vía de circulación rápida, ya que la intención básica de las acciones que para el mismo se proponen se orienta a **brindar continuidad en la trama urbana y fluidez en las vinculaciones**, sin que ello necesariamente signifique favorecer el aumento en la velocidad e intensidad del tránsito. Por el contrario, la organización de la circulación se ha analizado para identificar e inducir canales alternativos de manera de mitigar el tránsito de vehículos pesados en el corredor, al mismo tiempo que se prevé regular las velocidades directrices para asegurar un mejoramiento cualitativo del corredor y consecuentemente una revalorización integral de espacio público.

1.2 Objetivos del Programa

El **Corredor Verde del Sur** tiene como objetivo **consolidar un eje Sur** con carácter de Corredor Verde **estructurante y aglutinador de un eslabonamiento de nodos urbanos, jerarquizando y revalorizando ámbitos urbanos olvidados o abandonados y fortaleciendo las identidades barriales**. Se intenta así mismo, recuperar las tierras vacantes, playas ferroviarias sin uso y los grandes espacios abiertos y edificios degradados a fin de permitir que todos los sectores urbanos involucrados alcancen mejores niveles de calidad ambiental y, en consecuencia, todos los grupos sociales usufructúen un medio urbano con cierta cohesión social aspirando a la creación de una ciudad segura e inclusiva.

VA GRAFICO 2

Este Programa se propone **conformar un espacio donde se privilegie la presencia de elementos paisajísticos y recreativos**, así como la forestación urbana, no obstante que, por las particularidades de la zona que atraviesa, se constituya al mismo tiempo, en un **eje de estructuración y un medio de integración de esas zonas urbanas a otros sectores más consolidados de la ciudad**.

Por otra parte, el concepto más amplio de **Corredor Verde** se relaciona con recorridos continuos con presencia de manifestaciones de arbolado urbano, parquizaciones y elementos de valor paisajístico o cultural que se eslabonan en una secuencia ininterrumpida. De esta manera, los corredores verdes generalmente son producto de acciones de integración que aprovechan la existencia de ofertas desarticuladas que son organizadas en un sistema unificado para potenciar las ventajas relativas que ofrece cada parte.

La conjunción de un eje urbano estructurador, en el que simultáneamente se induzca la conformación de un Corredor Verde con carácter predominante, es el propósito fundamental que guía el desarrollo de este Programa.

1.3 Alcances

El **Corredor Verde del Sur** está conformado por cinco grandes espacios urbanos que son conectados a través de una avenida que se integra con vías existentes reordenadas para mejorar su conectividad y unidad morfológica.

La vía que unifica todos estos espacios en un corredor está conformada por la calle Lima mejorada, ampliada y jerarquizada en su paso por Plaza Constitución; su prolongación por Av. Amancio Alcorta, y la vinculación con Avenida Intendente Rabanal – Avenida Roca hasta su intersección con la Avenida General Paz.

Los sectores urbanos corresponden a Plaza Constitución, el área de los hospitales neuropsiquiátricos, el conjunto de las estaciones ferroviarias Buenos Aires y Sola, el sector comercial de Pompeya y estación Sáenz, y el área del Parque Alte. Brown, cada uno de los cuales poseen características propias que los hacen fácilmente identificables (**Ver Gráfico Nº 3-Centros de Gestión y Participación**).

El Programa del **Corredor Verde del Sur** brinda el marco para avanzar hacia la discusión y consolidación de ideas, que permitan la gestión y elaboración final de propuestas que jerarquicen tanto los espacios como equipamientos de salud y sociales de la ciudad que integran el conjunto como el sector de la ciudad que lo rodea y conforma.

En este sentido, las propuestas que se definan en este programa tendrán en cuenta la gran variedad de actores e intereses involucrados en el tema, logrando consensos que permitan acciones concretas de mejoramiento de la calidad ambiental y urbana del área y la ciudad en su conjunto, como así también mejorar la calidad de vida y trabajo de los grupos más desprotegidos de la sociedad que habitan esas tierras.

VA GRAFICO N°3

El territorio donde se asienta el CVS corresponde a los Centros de Gestión y Participación CGP3, CGP4, CGP5 y CGP8 cuyas principales características son las siguientes:

Centros de Gestión y Participación Cuadro N° 1

CGP	Superf (ha)	Poblac (hab)	Densid (hab/ha)	Manz. (n°)	Superficie (m ²)		
					Vivienda	Comercio	Industria
3	966,9	125.053	129,3	576			
4	1038,9	139.228	128,5	598	7.740.810	417.881	611.122
5	1242,6	118.717	95,5	784	3.223.324	320.914	26.306
8	2004,5	156.468	78,1	807	1.875.947	185.691	295.125
Total	5252,9	539.466	96,7	2765	12.840.081	924.486	932.553

1.4 Evolución Histórica

1.4.1 Las lógicas de ocupación del territorio

Se pueden reconocer en el área del **Corredor Verde del Sur**, 3 lógicas dominantes de ocupación del territorio que fueron, históricamente, definiendo el espacio:

1. Una lógica de centralidad cuya territorialidad se manifiesta como corredores, donde las redes de transporte se combinan con las actividades comerciales y de servicios. Domina la movilidad (conectividad y accesibilidad) por encima de la atracción. El carácter de pasante ha sido parte de la configuración del área específica, pero se pueden determinar varios corredores de distinta magnitud.

El Puente Uriburu une la zona de Puente Alsina, en provincia y Av. Sáenz en Pompeya, en la Ciudad de Buenos Aires. La propuesta comercial y de actividades es intensa. Mientras que otro corredor lo constituye la Av. Montes de Oca en Buenos Aires y Av. Mitre/ Av. Pavón en Avellaneda, provincia de Buenos Aires.

Una lógica de ocupación con usos residenciales que tiene origen en el territorio fundacional de la ciudad; los cambios operados a lo largo del siglo XIX producen el pasaje de residencias de sectores altos a inquilinatos destinados a alojar la población migrante llegada de Europa e incorporada a los procesos productivos de la ciudad que tenían lugar en las proximidades del Puerto del Riachuelo. Este proceso de restitución de sectores sociales dio lugar en el siglo XX a la caracterización de estos barrios de la ciudad como de población obrera. Este proceso fue acompañado por el asentamiento de actividades industriales en parcelas de grandes dimensiones.

Por otro lado, las políticas de sucesivos gobiernos que no pudieron dar respuesta de usos a los grandes espacios vacíos del sur, se fueron ocupando

con asentamientos precarios, allí donde los valores de la tierra no presentaban perspectivas interesantes para el mercado inmobiliario.

2. Una lógica de localización industrial asociada a los procesos de ocupación del sudeste de la Región por parte de estas actividades. El Riachuelo fue receptáculo de buena parte de estas actividades atraídas por la existencia de este recurso hídrico.

El desarrollo de la actividad industrial en el área no respondió a una evolución histórica interna sino que quedó englobado dentro del modelo neocolonial que hegemonizaba Inglaterra. Por lo tanto, la temprana industrialización se dedicó a los rubros que complementaban las necesidades de los centros mundiales a partir de las exportaciones de productos de las líneas agroindustriales. (comenzando con frigoríficos, harinas, aceites) La localización de estas industrias se vio condicionada a los puertos y los cursos de agua, como el Riachuelo. Su importancia como asentamiento de saladeros primero, frigoríficos e industrias después, otorgó una dinámica y un tipo de ocupación particular a toda el área.

El particular parcelamiento que requirieron las actividades industriales, determinaron las primeras configuraciones espaciales la posterior desafectación o subutilización de estos establecimientos industriales, producto del proceso de desindustrialización de las últimas tres décadas, definió la situación actual: industrias inactivas y áreas circundantes degradadas.

Desde otro ángulo, es posible identificar lógicas de producción de la ciudad de acuerdo a los actores que las generen: el estado, el mercado y las necesidades de la población. La producción de estos actores da lugar a:

- a) la Producción estatal (no siempre coincidente con la producción política) que está referida a los grandes conjuntos habitacionales, las infraestructuras férreas de carga (Estación Sola y Buenos Aires) y/o de pasajeros (Estación Sáenz y Buenos Aires y Constitución), los grandes predios de los hospitales neuropsiquiátricos, los grandes conjuntos habitacionales, los equipamientos recreativos.

La producción estatal en la ciudad tuvo un correlato con los instrumentos de planificación de la época. El *Plan Director para la Capital Federal y lineamientos estructurales para el Área Metropolitana y su Región* que se aprueba en 1962, abre una nueva etapa. Dentro de la Ciudad de Buenos Aires, plantea un zonning que discrimina las diferentes actividades y plantea reequilibrar los desparejos desarrollos entre las zonas norte y sur de la ciudad mediante el saneamiento, para su recuperación, del bañado de Flores y basural de 1.400 ha transformándolas en un sector urbano organizado.

Una serie de proyectos para renovación de áreas y la remodelación de terrenos de uso inadecuado, se definieron sobre ideas y localizaciones planteadas con anterioridad, pero que se materializan en los proyectos de los

años '60. Una amplia gama de emprendimientos habitacionales reestructura los bordes y las zonas bajas de la ciudad con el apoyo de financiamiento internacional y un nuevo organismo: la Comisión Municipal de la Vivienda. Así se proyecta el Plan Piloto del Parque Almirante Brown: el sector A. (1962), Gral. Savio (ex-Lugano I y II), (1969); Soldati (1972), Parque Julio A. Roca (1978). La urbanización del distrito U-7 Lugano III y IV (1979) y el conjunto habitacional Luis Piedrabuena (1974), entre otros.

- b) la Producción mercantil, aquella que se plasma en el territorio como manifestación de la oferta y la demanda en función de los usos del suelo establecidos
- c) la Producción popular, aquella que representa las necesidades de la población más necesitada y ocupa espacios territoriales en condiciones de ilegalidad (Villas 21- 24 y 26, muchos asentamientos en terrenos marginales inundables y sobre basurales) Esta producción también se asienta sobre suelo urbano, dentro de los procesos de expansión y consolidación en territorios con usos residenciales de las periferias.

En 1995, cerca de 65 mil personas vivían en las villas miseria de la ciudad de Buenos Aires, que representa el triple de la que se registraba en 1983, cuando finalizó el último gobierno militar y junto con éste la política de erradicación masiva y la expulsión de su población de la ciudad. Desde entonces, las villas no han dejado de crecer. En la zona de influencia del Corredor se desarrollan las villas 16, 21-24 y NH Núcleo Habitacional Zavaleta y Los Piletones. Las características que presentan son distintas, desde las 102 personas que viven en la villa 16, en el barrio de Lugano, hasta las 10.550 de la villa 21-24, instalada en 36 hectáreas del Parque Almirante Brown y que constituye la población villera más numerosa de la Capital.

El Programa Arraigo, dependiente de la Comisión Nacional de Tierras Fiscales de la Presidencia de la Nación, fue creado en mayo de 1990 con rango de Secretaría de estado. Su objetivo es la transferencia de la propiedad a la población establecida en tierras fiscales nacionales. El decreto 1001 estableció la regularización dominial de las tierras fiscales nacionales en la Capital Federal ocupadas por cuatro villas: 15, 20, 21-24 y 31, cuyos predios pertenecían a la Secretaría de Hacienda, el Ministerio de Salud, Ferrocarriles Argentinos y la Administración General de Puertos, respectivamente. En el caso de la Villa 31 no se dio cumplimiento del decreto.

En Capital Federal, el Programa Arraigo funcionó aisladamente para la transferencia de la propiedad de la tierra y, en muchos casos, disociado de las políticas municipales para el sector. La falta de coordinación entre ambas etapas de una misma política, lesionó seriamente la eficacia del plan.

1.4.2 Breve reseña histórica por Barrio

El área del Corredor se encuentra integrada por los barrios de Constitución, Barracas, Nueva Pompeya, Va. Soldati, Va Lugano, Va Riachuelo y Parque

Patricios. Todos ellos han recibido sus nombres y definido sus límites a través de la Ordenanza N° 26.607 - B.M. 14.288 del 04/05/1972. (**Ver Gráfico N° 4- Barrios**).

Cada uno tuvo un origen y formación en distintas circunstancias y acontecimientos que se sintetizan a continuación y sirven para comprender la esencia de alguno de ellos¹:

Constitución. Este barrio se encuentra comprendido entre las avenidas Av. Independencia, Piedras, Av. Caseros y Av. Entre Ríos.

Durante los primeros años de vida de Buenos Aires este barrio era un sitio apartado y una zona de tránsito hacia el sur de la campaña. A fines del siglo XVIII los padres Bethlemitas fundaron, aproximadamente en los terrenos de los que hasta hace poco tiempo atrás fuera Hospital Rawson, un hospital al que llamaron de la Convalecencia. En los primeros años del siglo pasado se vio la necesidad de alejar del centro de la ciudad las concentraciones de carretas, y es así como en 1821 se designó a la plaza de la Concepción para cumplir esa función. Dicha plaza, desaparecida al abrirse la avenida 9 de Julio, donde se encontraba en la intersección con la avenida Independencia, pasó a ser así el nuevo mercado de frutos de la ciudad. Años más tarde el mercado de la Concepción ofrecía una lastimosa imagen. Esta situación originó el nacimiento de diversos proyectos tendientes a trasladarlo más hacia el sur. En 1857, a sugerencia del gobernador Pastor Obligado se instaló el Mercado del Sur del Alto en el terreno municipal limitado por las calles Cochabamba, Salta y Buen Orden (Bernardo de Irigoyen). Poco tiempo después, el nuevo mercado recibió el nombre de Constitución.

El 14 de agosto de 1865 se libró al público la primera etapa del Ferrocarril del Sud que salía desde la primitiva estación Constitución, y que a fines de ese año ya llegaba hasta Chascomús. El ferrocarril trajo como consecuencia la desaparición de las viejas carretas. Federalizada ya Buenos Aires, el Intendente Torcuato de Alvear se propuso transformar el mercado en una plaza, y es así como en 1884, el sector este del mismo se convirtió en un paseo, mientras que el opuesto permaneció cumpliendo su antigua función. El 30 de octubre de 1892 la plaza Constitución es librada al público en su totalidad. Poco antes, el 1° de enero de 1887, el Ferrocarril del Sud había inaugurado una lujosa estación para la época, la que transformó totalmente el aspecto de la zona. La estación sufriría reconstrucciones y ampliaciones con el correr de los años hasta quedar transformada en el monumental edificio que actualmente ve desfilar a miles de apresurados pasajeros. Se conmemora en el mes de noviembre el aniversario del Barrio de Constitución; según *Ordenanza N° 43.050 B.M. N° 18.409 del 17/11/1988*

¹ **Fuente** Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires- Dirección de Información y Archivo Legislativo en base a: Manual informativo de la Ciudad de Buenos Aires / Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 1981. Dirección General de Estadísticas y Censos (GCBA) sobre la base de datos censales

VA GRAFICO N° 4

Barracas. Sus límites están definidos por las calles Av. Regimiento de Patricios, Defensa, Av. Caseros, Av. Vélez Sársfield, Av. Amancio Alcorta, Lafayette, Miravé, Lavardén, Vías del Ferrocarril Gral. Belgrano, Av. Zavaleta y el Riachuelo.

El nacimiento de este barrio y su nombre se remonta al siglo XVII, cuando en las orillas del Riachuelo comenzaron a instalarse las barracas, rudimentarias construcciones que almacenaban cueros y otros productos que salían o llegaban a la ciudad. Un momento de indiscutible importancia en su historia ocurrió en 1783, cuando doña María Josefa de Alquizalet trasladó a su quinta de Barracas el Oratorio y Capilla Pública de Santa Lucía, la que casi cien años más tarde, en 1869, habría de transformarse en sede de la parroquia del mismo nombre. Es patrimonio del barrio el histórico puente de Gálvez, construido por don Juan Gutiérrez Gálvez e inaugurado el 1º de diciembre de 1791. La obra fue destruida varias veces por las crecidas del Riachuelo hasta que en 1871 se inauguró un nuevo puente de hierro, trabajo éste del ingeniero Prilidiano Pueyrredón. En 1903 debió construirse otro nuevo puente que perduró hasta 1931, año en el que se inauguró el que aún subsiste al lado de la moderna obra terminada en la década del '60.

Parque Patricios. Sus límites son Av. Juan de Garay, Av. Entre Ríos, Av. Vélez Sársfield, Av. Amancio Alcorta, Lafayette, Miravé, Lavardén, vías del Ferrocarril Gral. Belgrano, Cachi, Av. Almafuerite y Sánchez de Loria.

Ya desde principios del siglo XIX existían mataderos en este sector de Buenos Aires. Pasada la mitad del siglo, en 1867, comenzaron a funcionar en la esquina de Caseros y Monteagudo los viejos Mataderos del Sur, los cuales le dieron a este barrio su primitiva denominación de Corrales y permitieron el asentamiento de sus primeros vecinos. El Matadero del Sur fue oficialmente inaugurado el 11 de noviembre de 1872 y funcionó allí hasta principios del nuevo siglo, cuando fueron trasladados a su actual emplazamiento. Se lo llamó "Corrales viejos", "barrio de las ranas" o "de las latas", compartiendo estos dos últimos nombres con Nueva Pompeya y adoptó su nombre definitivo cuando, por Ordenanza Municipal del 12 de septiembre de 1902, se resolvió denominar Patricios al parque a construirse en los terrenos del viejo matadero. Se instituyó como "Día del Parque de los Patricios" el 12 de Septiembre de cada año²

Nueva Pompeya. Este barrio se encuentra comprendido entre Cnel. Esteban Bonorino, Av. Gral. Paz, Av. Francisco Fernández de la Cruz, Varela, Av. Riestra, Av. Del Barco Centenera, Av. Cobo, Av. Caseros, Av. Almafuerite, Cachi, vías del Ferrocarril Gral. Manuel Belgrano, Av. Zavaleta, Riachuelo y Av. 27 de Febrero.

Zona baja y anegadiza, formaba parte del Pago del Riachuelo, nombre con que se reconocían estas tierras durante los primeros años de vida de la ciudad. Con una muy escasa población, la unía con Buenos Aires un camino que seguía más o menos la dirección de la actual avenida Amancio Alcorta, y que culminaba en el famoso Paso de Burgos, bajo del Riachuelo que permitía atravesarlo para continuar rumbo al sur. En 1859 se construyó allí el célebre Puente Alsina

² Según Ordenanza N° 41.477 B.M. N° 17.891 del 16/10/1986

inmortalizado en la leyenda ciudadana y que perduró hasta 1910, en que fue sustituido por el antecesor del actual, inaugurado a su vez en 1939 bajo el nombre de Teniente General Uriburu. Su población de escasos recursos se encontraba vinculada en gran parte al trabajo de los mataderos. Popularmente llamado también "barrio de las ranas" o "del bañado", vio nacer en 1896 la primitiva capilla levantada por los padres Capuchinos, y dedicada a la Virgen del Rosario de Pompeya. La capilla que finalmente dará su nombre al barrio fue inaugurada en 1900.

El Barrio de Pompeya celebró el 15/09/1895 la llegada de la Imagen de la Virgen del Rosario al entonces "Bañado de Flores" hoy el Santuario de Nueva Pompeya³.

Villa Soldati. Los límites del barrio han quedado definidos por la Av. 27 de Febrero, Cnel. Esteban Bonorino, Av. Gral. Francisco Fernández de la Cruz, Varela, Av. Perito Moreno, Castañares y Escalada

Sobre tierras de don José Soldati, subdivididas y loteadas por su dueño, se fundó el 29 de noviembre de 1908 con el mismo nombre que hoy conserva. Zona de terrenos bajos e inundables por las frecuentes crecidas del Riachuelo, su crecimiento fue lento y trabajoso. Sus propios vecinos iniciaron los duros trabajos para levantar el nivel de las tierras a fuerza de rellenar sus propios terrenos.

Villa Lugano. Sus límites son Av. Eva Perón, Av. Gral. Paz, José Barros Pazos, Av. Lisandro de la Torre, Av. Cnel. Roca y Escalada.

Se puede ubicar el nacimiento de este barrio en 1908, cuando don José Soldati decidió fundar un nuevo pueblo al que denominó Villa Lugano en homenaje a su ciudad natal. Se realizaron de esta manera los primeros loteos, con lo cual comenzó el desarrollo de esta zona de la capital, estimulada entonces con la inauguración de una estación ferroviaria de la Compañía General de Buenos Aires.

El 5 de marzo de 1910 tuvo lugar en el barrio un acontecimiento de trascendental importancia: en ese día el piloto Emilio Aubrun efectuó el primer vuelo desde el aeródromo de villa Lugano ubicado entre las actuales calles General Francisco Fernández de la Cruz, Pilar, Murguiondo y Tabaré. Creado por iniciativa del Aero Club Argentino fue el primer aeródromo argentino y dejó de funcionar hacia 1934. Se conmemorará todos los 18 de Octubre - 1908 - el aniversario y "La Semana del Barrio de Villa Lugano"⁴

Villa Riachuelo. Se encuentra limitado por Av. Lisandro de la Torre, José Barros Pazos, Av. Gral. Paz, Av. 27 de Febrero, Escalada y Av. Cnel. Roca.

Tuvo su origen en 1888, cuando la Sociedad de Tierras General Pobladora obtuvo terrenos en la zona con el propósito de iniciar la rectificación del cauce del Riachuelo. Las obras no se realizaron naciendo, en cambio, una población a la que se denominó Villa Riachuelo.

³ Según Ordenanza N° 49.653

⁴ Según Ordenanza N° 42.753 B.M. 18.306 del 23/06/1988 y Ordenanza 49.818 B.M. 20.191 del 26/12/1995.

1.5 Marco Institucional y de Gestión

El tratamiento de la problemática y las distintas acciones a encarar del **Corredor Verde del Sur** recae, fundamentalmente en las autoridades del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en sus distintas dependencias, pero, sin embargo al localizarse en un área de borde sobre el Riachuelo, confluyen otros entes con competencias en el sector (Corporación Verde del Sur y Comité Matanza-Riachuelo)

Por otro lado, las actividades del transporte en el área se encuentran dentro de la órbita del Gobierno Nacional, con competencias parciales pero muchas veces determinantes. La concurrencia de miles de personas en forma diaria a los centros de transferencia de pasajeros y la concentración de los poderes de decisión de mecanismos públicos y privados ameritan un tratamiento conjunto y discutido de los temas y las prioridades a resolver, así como la definición de los roles que puedan hacer de Buenos Aires una ciudad equitativa y competitiva, siempre en términos de sustentabilidad.

La consideración de las cuestiones institucionales necesariamente debe incluir los diferentes actores y niveles que intervienen o tienen competencia sobre las distintas circunstancias que rodean la situación actual del área de Corredor.

1.5.1 El marco institucional en el nivel Nacional

La competencia a nivel Nacional se verifica sobre el sistema de transporte ferroviario y automotor junto con la regulación y control de los servicios de pasajeros y carga. Estas competencias corresponden al Ministerio de Infraestructura y Vivienda, a través de las **Secretarías de Transporte Terrestre y Ferroviario** y en su órbita la **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)**.

Las tierras que no fueran necesarias para la operación de los distintos servicios ferroviarios, sean de pasajeros o carga, así como las tierras desafectadas de usos anteriores se encuentran bajo las competencias del ONABE.

Por Decreto N° 443 del 1° de junio del año 2000, se dispuso la disolución del Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) que dependiera de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura y Vivienda y la creación del **Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE)**, como órgano desconcentrado del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, que tiene, entre otras, las misiones y funciones del citado Ente, establecidas por Decreto N° 1383 de fecha 29 de noviembre de 1996. Este Organismo administra los bienes muebles ferroviarios e inmuebles remanentes de la ex empresa Ferrocarriles Argentinos (FA). Es así que las tierras localizadas en las playas ferroviarias de Sáenz, Buenos Aires y Sola que no han sido incluidas en los contratos de concesión de servicios ferroviarios de pasajeros o carga, se

encuentran bajo su jurisdicción. Para los terrenos que han sido incluidos en los contratos mencionados, las gestiones deben realizarse ante la CNRT.

Mientras que la CNRT, creada por Decreto N° 660/96⁵, es un ente autárquico en el ámbito de la Secretaría de Transporte que controla y fiscaliza los servicios de transporte automotor y ferroviario de jurisdicción nacional. En la medida que las tierras dadas en concesión quedaran desafectadas del uso ferroviario serán materia de competencia exclusiva del Estado Nacional (ONABE)

Por Decreto 1388/96 se definieron las facultades, competencias y organigrama de la CNRT. Dentro de ella, la Gerencia de Concesiones Ferroviarias tendrá como responsabilidad primaria "*Coordinar y controlar el cumplimiento de los contratos de concesión de transporte ferroviario en los aspectos administrativos, técnicos y operativos*" y "*Colaborar en el proceso de transferencia y devolución de bienes de las empresas concesionarias de transporte ferroviario, y en los proyectos de remodelación, habilitación de obras y de infraestructura y rehabilitación y en la eliminación o abandono de línea, ramales y estaciones*".

Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección ambiental y a las jurisdicciones locales las normas necesarias para el completamiento de las nacionales. Al respecto, la responsabilidad de la formulación e implementación de las políticas ambientales corresponde, a nivel nacional, a la **Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano** del Ministerio de Acción Social y Medio Ambiente.

También como marco para las diferentes acciones que se llevarán a cabo en los distintos proyectos, deben considerarse las disposiciones del Código Civil referidas a las obligaciones, a los derechos y actos jurídicos, instrumentos públicos y privados, actos ilícitos, contratos, derechos reales tales como la posesión, dominio, el uso y habitación, las servidumbres, la hipoteca, la prenda y la anticresis.

1.5.2 El marco institucional en la ciudad de Buenos Aires

Aunque continúa siendo la Capital de la Nación, la ciudad de Buenos Aires cuenta con un régimen de gobierno autónomo, con facultades propias de legislación y jurisdicción y autoridades elegidas directamente por los ciudadanos a partir de lo establecido en el Art. 129 de la Constitución Nacional reformada en el año 1994.

⁵ Decreto N° 660/96 Art. 40. - Fusiónanse la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA), creada por el Decreto N° 104/93 y sus modificatorias, y la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario creada por el Decreto N° 1836/93 y sus modificatorios, en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte la que actuará como organismo descentralizado en el ámbito de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, asumiendo las competencias, facultades, derechos y obligaciones de las entidades que se fusionan precedentemente.

Sin embargo, la Ley 24.588 establece que a partir de la vigencia del Gobierno Autónomo de Buenos Aires, continúan bajo la jurisdicción federal todos los inmuebles sitios en la ciudad que sirvan a los poderes de la Nación, así como cualquier otro bien de la Nación afectado a su uso. Es decir que el área ferroviaria mantiene la jurisdicción federal para todo aquello relacionado con esas operaciones.

Los organismos con competencia directa sobre los temas involucrados en los proyectos del **Corredor Verde del Sur** son las Secretarías de Planeamiento, el Consejo del Plan Urbano Ambiental, la Secretaría de Obras y Servicios Públicos, Medio Ambiente y Desarrollo Regional, Hacienda y Finanzas, Desarrollo Económico, la Secretaría de Promoción Social, de Salud, de Ingresos Públicos y Gobierno, así como la Subsecretaría Legal y Técnica. También corresponde la Corporación Buenos Aires Sur, y los C.G.Ps o futuras Comunas involucrados.

El Decreto N° 12/96 (BOCBA N° 1) atribuye a la **Secretaría de Planeamiento Urbano** “Diseñar la política de planeamiento urbano para la ciudad Autónoma de Buenos Aires y fiscalizar su aplicación, Implementar políticas, normas, proyectos y obras que tengan por objeto el desarrollo de la vivienda en la ciudad Autónoma de Buenos Aires”. Este Decreto también definía las competencias en Medio Ambiente, que fueron transferidas a una nueva Secretaría creada en 1999. La **Subsecretaría de Desarrollo Urbano** es la que cuenta con mayores competencias en relación con los temas del Proyecto analizado, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos, de Gestión del Espacio Público y de Planeamiento e Interpretación Urbanística.

El **Plan Urbano Ambiental** consagrado en el Art. 29 de la Constitución de la Ciudad, constituye el marco de referencia tanto de la sociedad civil como de las administraciones públicas para intervenir deliberadamente en los procesos de construcción de la ciudad. La legislatura de la Ciudad sancionó la Ley 71 de creación del **Consejo del Plan Urbano Ambiental** que establece las condiciones para la elaboración del mismo y la integración del Consejo encargado de elaborarlo. En este Consejo presidido por el Jefe de Gobierno y Coordinado por el Secretario de Planeamiento Urbano está integrado por los subsecretarios de Desarrollo Urbano, de Medio Ambiente, de Obras Públicas, de Desarrollo Regional, de Gestión y Administración Financiera, de Transporte y Tránsito, así como por profesionales representantes de la Secretaría de Planeamiento y de la Legislatura de la Ciudad (consejeros del Plan Urbano Ambiental)

Por Decreto N° 339/99 (BOCBA N° 646), se fijan como objetivos de la **Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Regional**: “Formular la política de medio ambiente que regirá en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, en concordancia con la establecida en el ámbito nacional. Establecer y aplicar las regulaciones y normativa necesarias sobre la materia. Promover y participar en los planes, programas y proyectos de desarrollo regional y medio ambiente en el marco del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Participar, a través de la Subsecretaría de Medio Ambiente, en el Consejo del Plan Urbano Ambiental. Participar, juntamente con las Secretarías de Producción Servicios y

Planeamiento Urbano, en las acciones desarrolladas que incidan en las condiciones ambientales de la Ciudad”.

Por su parte, la **Secretaría de Obras y Servicios Públicos** mantiene los objetivos atribuidos por el Decreto N° 12/96 a la entonces Secretaría de Producción y Servicios, o sea “Formular las políticas e instrumentar los proyectos y programas necesarios para la prestación de los servicios públicos, el mantenimiento urbano y la ejecución de obras públicas. Implementar las políticas referidas a la gestión y fiscalización del transporte y tránsito en el área de su competencia” Las Subsecretarías de Obras y Servicios Públicos, de Transporte y de Tránsito, tienen competencia directa sobre distintos aspectos del Programa.

La **Secretaría de Desarrollo Económico** es la encargada de formular el Plan de Desarrollo Económico de la Ciudad, acorde con la planificación estratégica que emane de las instancias institucionales que establece el Artículo 19 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Entre sus funciones se incluye definir, coordinar e instrumentar con las áreas de Gobierno involucradas y con el sector privado, las políticas, planes, y programas sectoriales tendientes al desarrollo, promoción y fiscalización de las actividades económicas y del empleo; como así también, el elaborar políticas e instrumentar proyectos y programas orientados al desarrollo, promoción y fomento de las actividades industriales, comerciales y de servicios. Dentro de esta Secretaría tendrá especial relevancia la actuación de la Subsecretaría de Industria, Tecnología y Comercio Exterior y la Subsecretaría de Turismo, en la medida que las propuestas surgidas del programa aportan al desarrollo económico de la zona.

La **Secretaría de Hacienda y Finanzas** fue reestructurada por Decreto 1073/98, con las facultades de “definir, coordinar e instrumentar las políticas financieras, tributaria y presupuestaria del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, administrando sus sistemas y recursos”. Dentro de ésta, la Subsecretaría de Gestión y Administración Financiera, así como la Secretaria de Ingresos Públicos, tienen competencia directa en distintos proyectos surgidos del Corredor. A partir de las características que se definan tendrán injerencia en el tema la Dirección de Administración de Bienes del Estado y la de Concesiones y Privatizaciones.

La **Secretaría de Gobierno** tiene entre otras la función de “articular las relaciones político institucionales con la comunidad verificando su encuadre en las normas legales y reglamentarias de aplicación” y deberá intervenir en aquellas cuestiones relacionadas con cuestiones comunitarias involucradas en los Proyectos.

Sobre los Hospitales neuropsiquiátricos localizados en el Corredor tiene competencia la **Secretaría de Salud**, cuyos objetivos son definir e implementar las políticas de salud, coordinando los programas de prevención, protección y rehabilitación, dirigidos a la población de la Ciudad de Buenos Aires; formular y coordinar el gerenciamiento estratégico en materia de recursos económicos, financieros y humanos para la salud.

La realización de obras de reordenamiento urbano en el entorno de los hospitales de salud mental Borda y Moyano, que incluirían la recuperación de espacios para

uso público o semipúblico y nuevas formas de tratamiento de sus bordes, estaría a cargo de la Secretaría de Planeamiento Urbano; sin embargo, previamente deberá consensuarse con la **Dirección de Salud Mental de la Secretaría de Salud** y los Directores de ambos establecimientos propuestas y opiniones teniendo en cuenta usos actuales de los distintos espacios involucrados, limitaciones de diseño y beneficios que estas mejoras urbanas brindarían tanto a los hospitales de salud mental como a la Ciudad en su conjunto.

Actualmente, al desactivarse la Dirección de Planeamiento Físico en Salud de la Secretaría de Salud, los presupuestos para obras en el área se distribuyen a través de la Dirección General de Infraestructura y Renovación de edificios (DIRE), dependiente de la **Subsecretaría de Logística y Emergencias**. Esta Dirección cuenta con la información técnica necesaria para el relevamiento físico de los distintos establecimientos de salud involucrados en el programa.

La **Secretaría de Promoción Social** cuyos objetivos son diseñar e implementar las políticas de promoción y desarrollo social a fin de satisfacer las demandas generales y/o sectoriales en dicha materia, administrando la ejecución de programas de asistencia a la comunidad a través de la Subsecretaría de Gestión de la Acción Social. Obras y mejoras relacionadas con los bordes urbanos del Hogar de Ancianos Rawson, deberán coordinarse, especialmente, con la Dirección General de la Tercera Edad que es la encargada de la administración del predio.

En vista del trabajo de recuperación y puesta en valor de los espacios públicos del Corredor tiene también competencias la **Unidad Espacio Público** creada en el ámbito de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y como Organismo fuera de nivel de Subsecretaría, por Decreto del Poder Ejecutivo N° 1580 del 11/09/00, y cuyas responsabilidades se basan, fundamentalmente en la coordinación de las gestiones, acciones y proyectos que el Gobierno de la Ciudad, a través de sus distintas Secretarías, impulse con relación al espacio público. Así, en el caso del **Corredor Verde del Sur** deberá coordinar con la Secretaría de Planeamiento Urbano la preparación de normativa y elaboración de programas y proyectos relacionados con la materia.

Finalmente, la **Subsecretaría Legal y Técnica** cuyos objetivos son los de “analizar y asesorar en los aspectos técnicos y de gestión de proyectos y anteproyectos de actos administrativos”.

Los órganos de control de la ciudad se organizan conforme a principios de economía, eficacia y eficiencia; y comprende el control interno y externo del sector público que opera de manera coordinada en la elaboración y aplicación de sus normas. Estos órganos están constituidos por la Sindicatura General (Art. 133°), la Procuración General (Art. 134°), la Auditoría General (Art. 135°), la Defensoría del Pueblo (Art. 137°), y el Ente Unico Regulador de los Servicios Públicos (Art. 138)

1.5.3 La Corporación Buenos Aires Sur

Por Ley 470⁶ del 5 de agosto de 2000, la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires "...crea la sociedad del estado denominada **Corporación Buenos Aires Sur** para desarrollar actividades de carácter industrial, comercial, explotar servicios públicos con el objeto de favorecer el desarrollo humano, económico y urbano integral de la zona, a fin de compensar las desigualdades zonales dentro del territorio de la Ciudad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la Constitución de la Ciudad, los lineamientos del Plan Estratégico y del Plan Urbano Ambiental, las previsiones del ordenamiento normativo y en concordancia con lo dispuesto por el artículo 8.1.2. del Código de Planeamiento Urbano en materia de renovación urbana"

Se declara como Area de Desarrollo Sur en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires al polígono comprendido entre la Avenida General Paz, el Riachuelo, Canal que deslinda la península de Dársena Sur de la ex Ciudad Deportiva y de la Reserva Ecológica, Av. España (continuación de Av. Tristán Rodríguez, desde Fuente de las Nereidas hacia el sur), Calle Elvira Rawson de Dellepiane (continuación de Brasil e / el puente de Dársena 1 / Dársena Sur y la ex Av. Costanera), Av. Ing. Huergo, Av. San Juan (incluyendo las parcelas frentistas de la vereda norte), Av. Directorio (incluyendo las parcelas frentistas de la vereda norte), Av. Escalada (incluyendo las parcelas frentistas de la vereda este), Av. Juan B. Alberdi (incluyendo las parcelas frentistas de la vereda norte), Av. General Paz (**Ver Gráfico N° 5-Area de Acción Corporación Buenos Aires Sur**).

1.5.4 Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza – Riachuelo

Siendo que el área del Corredor se constituye, en parte, dentro de uno de los bordes de la ciudad donde desarrolla sus competencias el **Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo**, las acciones a encarar deberán tener en cuenta las actuaciones planificadas por el mismo.

Por LEY N° 119⁷ la Legislatura de la Ciudad De Buenos Aires autorizó al Poder Ejecutivo a suscribir la documentación necesaria a efectos de incorporar a la Ciudad de Buenos Aires en el Programa que tiene por objeto mejorar el manejo de los recursos naturales de la Cuenca Matanza-Riachuelo, parcialmente financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y que tiene como agencia ejecutora al Comité Ejecutor, creado por Decreto 482/PEN/95, en el ámbito de la ex Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable, hoy Subsecretaría de Recursos Hídricos, Ministerio de Infraestructura y Vivienda, y junto a representantes de la Provincia de Buenos Aires.

⁶ Promulgación: Decreto N° 1548/2000 del 06/09/2000 Publicación: BOCBA N° 1025 del 12/09/2000

⁷ BOCBA 610 Publ.14/1/999

VA GRAFICO N° 5

1.5.5 Las concesiones ferroviarias

En el año 1994, las ex líneas Gral. San Martín, Belgrano Sur y Gral. Roca de servicios ferroviarios de pasajeros, fueron concesionadas por la Secretaría de Transporte de la Nación a la empresa **Transportes Metropolitanos** para su operación dentro del sistema de transporte de pasajeros en el Area Metropolitana de Buenos Aires, por un periodo de 10 años, actualmente en renegociación. El marco legal de esta concesión se inscribe en la Ley Nacional N° 23696, su Decreto Reglamentario 1105/89, y el Decreto 1143/91.

En el Art. 1 de la Ley se señalaba: "Declárase en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación económica financiera de la Administración Pública Nacional centralizada y descentralizada, entidades autárquicas, empresas del Estado, Sociedades del Estado, Sociedades anónimas con participación Estatal Mayoritaria, Sociedades de Economía Mixta,..." ; en el Art. 2: "Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a disponer las intervenciones..." y en el Art. 3 se facultaba al Poder Ejecutivo Nacional para proceder a la privatización total o parcial, a la concesión total o parcial de servicios, o directamente a la liquidación de las empresas, sociedades o establecimientos definidos en la misma Ley.

En el área del **Corredor Verde del Sur**, el ferrocarril Belgrano Sur S.A. (TMB) comienza la concesión el 1° de mayo de 1994 y la línea Roca toma posesión el 1° de enero de 1995.

Con respecto al transporte de cargas, sólo la línea Ferrosur Roca SA mantiene movimientos de carga ferroviaria en la playa Sola, siendo que las playas Buenos Aires y Sáenz, las tres dentro del Corredor, ya se encuentran desafectadas de esas actividades. El Poder Ejecutivo Nacional, a través de los Decretos 1090 (22/10/97) y 837 (20/07/98) desafecto del uso ferroviario, las playas de carga ubicadas dentro del ejido urbano de la Ciudad de Buenos Aires (y de otros grandes centros urbanos del país) La desafectación de las playas de carga con uso operativo se haría efectiva en la medida que el concesionario relocalizara o trasladara las actividades a la nueva playa ferroviaria que necesitaba y se encontraran en estado de uso efectivo, es el caso de Sola.

El Ferrocarril Ferrosur Roca SA, concesionado desde el 11/03/93 por un período de 30 años con opción a 10 años más, vincula Buenos Aires con Bahía Blanca y Zapala, extendiendo su red por la Pcia. de Buenos Aires, Río Negro y Neuquén por el valle del Río Negro. La red es de trocha ancha con una extensión de 3300 Km. acusando tráficos anuales del orden de 4,3 millones de toneladas de las cuales el 72 % tienen por destinos estaciones de la RMBA y donde el 78% de las cargas transportadas son materiales de construcción y el 8% son productos químicos. Las instalaciones que posee el concesionario para operar con cargas en la ciudad de Buenos Aires son las playas Sola y Casa Amarilla (ésta última fuera del área del Corredor).

1.5.6 Los Consejos de Gestión y Participación (CGP's) Las Futuras Comunas

En el área del **Corredor Verde del Sur**, los **Centros de Gestión y Participación** intervinientes son los CGP3, CGP4, CGP5 y CGP8. Las acciones de los CGP's están orientadas a la resolución de los problemas más cotidianos de la ciudad. Tienen relación con la escala barrial y vecinal en un nivel de intervenciones locales.

El funcionamiento de los CGP's contribuye a descongestionar las tareas que se realizan actualmente en las sedes centrales y disminuir las demoras en la realización y resolución de las tramitaciones. Conjuntamente con la puesta en marcha de un conjunto de instrumentos, los CGP's pueden promover, en el entorno, condiciones de dinamismo que generen una valorización de los subcentros barriales, creando condiciones para el desarrollo de nuevas acciones económicas, de actividad y servicio.

Se considera los CGP's como antecedentes de las futuras **Comunas** en las cuales se subdividirá la Ciudad y serán un nuevo nivel administrativo establecido por la Constitución de la Ciudad.

En el TITULO SEXTO- COMUNAS- de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires se puede leer: *ARTICULO 127.* - "Las Comunas son unidades de gestión política y administrativa con competencia territorial. Una ley sancionada con mayoría de dos tercios del total de la Legislatura establece su organización y competencia, preservando la unidad política y presupuestaria y el interés general de la Ciudad y su gobierno. Esa ley establece unidades territoriales descentralizadas, cuya delimitación debe garantizar el equilibrio demográfico y considerar aspectos urbanísticos, económicos, sociales y culturales".

En el Capítulo 128 se definen las competencias que tendrán las futuras comunas:

1. El mantenimiento de las vías secundarias y de los espacios verdes de conformidad a la ley de presupuesto.
2. La elaboración de su programa de acción y anteproyecto de presupuesto anual, así como su ejecución. En ningún caso las Comunas pueden crear impuestos, tasas o contribuciones, ni endeudarse financieramente.
3. La iniciativa legislativa y la presentación de proyectos de decretos al Poder Ejecutivo.
4. La administración de su patrimonio, de conformidad con la presente Constitución y las leyes.

1.5.7 La participación privada

Por el sector privado deberán involucrarse los responsables de las actividades productivas del área, las cámaras empresarias, las organizaciones vecinales y no gubernamentales de la zona, así como los vecinos en general.

El proceso de desarrollo de los Programas de Actuación prevé una activa participación comunitaria. Desde el Plan Urbano Ambiental se alentará la formación de Grupos de Trabajo para cada Programa. Ello facilita la participación de personas de diferentes disciplinas y permite contar con conocimientos, sectores y niveles de experiencia locales y sectoriales en el tratamiento de estos asuntos. Dichos grupos pueden encargarse, según corresponda al grado de avance alcanzado, de tareas de identificación de temas, análisis de problemas, investigación técnica, definición de prioridades, planificación para la acción y análisis de impactos, implementación y monitoreo, así como de evaluación y retroalimentación.

El Equipo de Planificación ad-hoc asiste para analizar los problemas y oportunidades, proponer opciones para la acción, metas y prepara borradores de planes de acción. El Grupo de Trabajo asume un papel de liderazgo y canaliza su información y conclusiones, así como sus recomendaciones para la acción al Grupo de Interesados para su consideración y discusión.

El Grupo de Trabajo se integra con prestatarios de los servicios en cuestión, usuarios, instituciones de financiamiento y afectados por los servicios. En tanto el Grupo de Interesados puede integrarse con el Consejo del Plan Urbano Ambiental, Centros de Gestión y Participación correspondientes, prestadores de servicios públicos y privados, organizaciones no gubernamentales, sindicatos, organizaciones de base, universidades, empresas privadas y grupos sub-representados.

II CARACTERIZACION

2.1 El Area de estudio en los espacios de borde

El área de estudio del **Corredor Verde del Sur** tiene la particularidad de conformar parte del límite sur de la Ciudad de Buenos Aires, caracterizado por la situación distintiva que representa el accidente físico natural que configura el curso del Riachuelo.

La zona del **Corredor Verde del Sur** se constituye en un área intersticial, atravesada en sentido norte- sur por corredores de transporte que han dado estructuración a la Región, pero que no han sido promotores de la construcción de esta configuración.

El sector Este del Corredor, con eje en el área de Constitución, constituye una de las principales puertas de vinculación entre la Ciudad de Buenos Aires y el Area Metropolitana, ya que presenta una importante oferta de transporte público, tanto férreo como automotor, pero presentando, simultáneamente, una configuración contrapuesta hacia el oeste del Corredor. La particularidad de este territorio de borde es la de ser un área decididamente abandonada por el mercado de tierras que fueron ocupadas por directivas estatales o iniciativas populares, tal como quedó explicitado en el Capítulo 1.

Sin embargo, la cercanía al área central, así como la existencia de algunos equipamientos y espacios públicos preexistentes de carácter público, le otorgan al Corredor una buena accesibilidad y viabilidad para mejorar la provisión de equipamiento e infraestructura necesarios.

Desde el Riachuelo hasta el Puente La Noria el proceso de consolidación del territorio se estructuró a partir de varios tendidos, tantos viales como férreos, que constituyen la articulación de los espacios de borde de ambas márgenes.

El sistema de puentes sobre el Riachuelo constituye los accesos secundarios entre la ciudad y la provincia. De los 10 puentes existentes a lo largo del Riachuelo hasta la Av. Gral. Paz, 7 son carreteros, 2 ferroviarios y uno ferrovial.

Esta infraestructura de carácter metropolitano, unida a la presencia de los centros de transbordo de Constitución y Pompeya y a la zona de servicios logísticos e industriales de la zona sur, hacen inevitablemente, que los sistemas de transporte que sirven al **Corredor Verde del Sur** proyecten su ámbito de influencia a la región metropolitana.

Los niveles de consolidación y ocupación del suelo, tanto de la trama amanzanada como de los grandes predios sobre este límite natural que conforma el Riachuelo, son muy altos hacia la desembocadura del mismo en un sentido, y el Puente Uriburu, en el otro, siendo mucho menores entre este último y hacia la Av. Gral. Paz, en coincidencia con sectores de mayor riesgo de inundabilidad y carencia de servicios.

A partir del Puente Uriburu, esta conformación del espacio generó territorios remanentes. Esta situación se expresa en un tejido urbano fuertemente desestructurado. El proceso de configuración del área contigua a los márgenes del Riachuelo, estuvo fuertemente condicionado por la estructura vial que otorgó roles relevantes a las localizaciones vinculadas a los cruces (puentes), y por el contrario, situaciones de postergación para los sectores alejados, produciendo fuertes contrastes y descompensaciones.

Sobre la margen derecha del Riachuelo se localizan los Partidos de Lomas de Zamora, Lanús y Avellaneda. Los dos primeros lindan con el área específica de Corredor y comparten las características de degradación ambiental, subutilización de grandes predios, abandono de actividades industriales y asentamientos poblacionales marginales.

La zona de basurales y quema de residuos del Bajo Flores presentó una configuración similar sobre esta margen del Río. Sin embargo, el saneamiento que llevó adelante el Plan Regulador en la década del '60, recupera tierras en la Ciudad de Buenos Aires sin que análogas acciones se encaren en la provincia. Es así que las tierras vecinas al Corredor presentan un área degradada física y funcionalmente, expuesta a recurrentes inundaciones, con asentamientos sobre basurales y donde las intervenciones de los centros locales de los distintos partidos provinciales, tal cual está concebida, no llegan a la ribera, sino que presentan situaciones de territorios de fondo, abandonados a las acciones de los sectores más empobrecidos.

2.2 Estructura y funcionamiento del área

La estructura del Corredor presenta dos sectores de distinta conformación tanto sea desde la configuración y ocupación de los territorios como de la conectividad interna y externa del mismo.

El sector de entrada al **Corredor Verde del Sur** en el área de Constitución y la continuidad de la Avenida 9 de Julio hacia la Provincia, históricamente, constituyó el espacio de articulación entre el macrocentro del RMBA y las subregiones sur y sur- oeste de la misma y a través de ellas, del espacio nacional. Sus servicios e infraestructuras de transporte forman parte de las redes metropolitanas de circulación de pasajeros y de cargas, mientras que los de servicios de logística e industriales localizados en Barracas y Parque Patricios sirven y operan en la ciudad y en el espacio regional, formando éstos, naturalmente, ámbitos de sus problemáticas. A medida que se avanza sobre el Corredor estas interrelaciones se comienzan a desdibujar.

Desde el punto de vista de la conectividad vial del área con el resto de la trama metropolitana¹, el corredor conformado por Roca- Rabanal y Amancio Alcorta constituye un fluido eje de circulación en dirección oeste /este, entre las Av. Gral.

¹ El viario regional alcanza aproximadamente 33.000 Km, de los cuales sólo el 8% corresponde a la red primaria, incluido el sistema de autopistas, el 6% a la red secundaria y el resto, el 86% a la terciaria lo cual pone en evidencia una falencia de este sistema.

Paz y Vélez Sársfield, a partir de la cual torna hacia una dirección noreste hasta conectarse con el eje central urbano-metropolitano de la Av. 9 de Julio que bordea al microcentro principal metropolitano.

Los sistemas radiales principales, San Juan-Garay; Brasil, Caseros, Amancio Alcorta-Roca, Fernández de la Cruz y Perito Moreno y los transversales Montes de Oca, Vélez Sársfield- Entre Ríos y Sáenz- La Plata - Boedo, además de los secundarios, vinculan al macrocentro de la ciudad con el área del **Corredor Verde del Sur** y a su vez, con los puentes Uriburu, Victorino de la Plaza y Puente de la Noria, que en conjunto, encauzan el 33% de los 168.178 vehículos que acceden diariamente a la ciudad por los puentes sobre el Riachuelo².

Estas vías de conexión principales se internan en la trama urbana en sentido norte- sur, desembocando en los puentes vehiculares que atraviesan el Riachuelo. El resto de la trama se interrumpe en cul-de-sac frente al mismo curso de agua, o bien frente a grandes predios industriales o de servicios terciarios.

El sistema de accesos a la ciudad por autopistas, en su mayor parte concesionado, se encuentra conformado por los accesos Norte y Oeste, Ricchieri y La Plata-Buenos Aires. El mismo vincula a la ciudad con las rutas nacionales y a su vez se encuentra conectado por rutas, aún no completadas como circunvalares, de las cuales la primera, la Av. Gral. Paz constituye el límite de la ciudad de Bs.As. ; la segunda, la RP4 une los partidos de la primer corona del conurbano, mientras que la autopista del Buen Ayre, que vincula a los partidos del noroeste del conurbano se visualiza, cuando se complete, como el tercer anillo circunvalar de la región.

En la ciudad, el sistema de autopistas se continúa con la AU Dellepiane, Perito Moreno y 25 de Mayo que vinculan a la red de accesos por autopistas con la red principal urbana. El área del **Corredor Verde del Sur** se localiza exactamente al sur del trazado de estas vías rápidas, siendo que a través de ellas se vincula la zona del Corredor con el sistema de autopistas. El corredor limita en su extremo noreste con los accesos a la 25 de mayo (AU1) y la 9 de Julio Sur que continua hasta Avellaneda, en su extremo sudoeste con la Av. Gral. Paz y mediante la Av. Perito Moreno y Lacarra, con acceso a las autopistas Dellepiane- Riccheri y Perito Moreno- Acceso Oeste.

Los cruces viales que permiten la estructuración regional en la zona sur son:

- la AU Buenos Aires- La Plata, aún no concluida en toda su extensión, fue concebida para canalizar el tránsito metropolitano pasante confiriéndole un carácter de alcance regional y estructurador de una fluida conexión de las áreas norte y sur de la Región (fuera del ámbito del CVS)
- el Puente Nicolás Avellaneda, entre el barrio de La Boca (Av. Alte. Brown) y Dock Sud en Avellaneda (Av. Sargento Ponce - Acceso Sud Este). (fuera del ámbito del CVS)
- Nuevo Puente Pueyrredón, entre Barracas y el área central de Avellaneda (Av. Pavón - Av. Mitre - Av. Belgrano)-(fuera del ámbito del CVS)

² Conteos realizados por IATASA , para el Estudio CTMC (1998)

- Puente Victorino de la Plaza entre Barracas (Av. Vélez Sársfield) y Piñeyro en Avellaneda (Av. Francisco Pienovi – Av. Rivadavia).
- Puente Uriburu, entre el barrio de Nueva Pompeya (Av. Sáenz – Av. Boedo) y Valentín Alsina en Lanús (Av. Remedios Escalada de San Martín).
- Puente de La Noria, conecta la Av. General Paz con Lomas de Zamora (Camino Presidente J. D. Perón).

Mientras que los tendidos férreos son:

- el F.C.G.R. de pasajeros (Puente Bosch), conecta Plaza Constitución con Estación Avellaneda y ramales a La Plata, Ezeiza y Glew.
- el F.C.G.B.Sur. de pasajeros, conecta Estación Buenos Aires con el Partido de la Matanza
- el F.C.G.R. de carga (Vuelta de Brian), conecta la estación Sola en Barracas con la estación Gerli en Avellaneda.

La red ferroviaria del orden de 900 km de vías es utilizada para el transporte de cargas y de pasajeros, contando con más de 250 estaciones de las cuales, 22 de ellas operan con cargas en la actualidad, estando vinculadas al **Corredor Verde del Sur** tres de las más importantes estaciones: Constitución y Sola pertenecientes al sistema del FCGR y Buenos Aires y Sáenz al sistema FCGMB, esta última de menor relevancia.

Los subsistemas ferroviarios de pasajeros FFCC Gral. Roca y FFCC Belgrano Sur, ambos operados por la empresa Metropolitano, y la línea de Premetro, operada por la empresa Metrovías, se insertan en el espacio del corredor en estudio, conformando los primeros, los Centros de Transbordo de Constitución y Pompeya al articularse con las líneas de APP que vinculan los partidos de Avellaneda, Lanús, La Matanza y Lomas de Zamora con la ciudad y el centro metropolitano, mientras que el segundo conforma el centro de transferencia subterráneos -colectivos en Plaza de Los Virreyes, cercana al área del CVS.

El tendido férreo del FCGR enmarca y limita al Corredor por el este, mientras que el FCGB, lo limita por el norte, imponiendo importantes restricciones a la transversalidad sur ↔ norte del viario.

Esta conformación, condicionada por los componentes de la infraestructura vial y de servicios de transporte de la red metropolitana (**Ver Gráficos Nº 6 y 7- Infraestructura Vial y de Transporte Guiado/Oferta Transporte Automotor de Pasajeros**) estructuran al corredor definiendo puntos de encuentro, en algunos casos, o de disociación en otros.

- el centro de transbordo de Constitución, uno de los principales nodos intermodales de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), conecta con las zonas sur de la provincia.
- el centro de transbordo de Pompeya en la intersección del acceso urbano Puente Uriburu con la Av. Sáenz, sobre la cual se localiza hoy, la estación ferroviaria del FFCC Belgrano Sur y en el futuro, la cabecera de la línea H de subterráneos (SBA); conecta con la zona sur-oeste de la provincia.

VA GRAFICO N° 6

VA GRAFICO N° 7

- el eje vial de la red de tránsito pesado, Amancio Alcorta-Roca, que junto a la avenida Perito Moreno funcionan como conectores entre la red de accesos a la Ciudad de BSAS desde la región sur y oeste metropolitana a la red principal urbana y a través de ésta, a las terminales ferroviarias, portuarias y aéreas;

- el área sur de Barracas, especializada como zona de servicios de distribución y concentración de cargas, depósitos e industrias que se encuentran dispersas en su tejido urbano y en el entorno de las estaciones Buenos Aires y Sola integrando un polo productivo de generación de viajes de cargas de escala metropolitana. La estación Sola y parcialmente la Buenos Aires, situadas al sur de la Av. Amancio Alcorta forman parte de la red de cargas, aunque sólo la primera se encuentra en actividad, vinculándose a la provincia mediante el puente situado a continuación de la calle Zavaleta.

- la red principal y de accesos a los grandes equipamientos previstos en el Parque Almirante Brown así como el incremento de la conectividad de esta área con la provincia y el resto de las centralidades de la ciudad, ha sido prevista, pero aún no completada con la construcción del puente de la AU7 sobre el Riachuelo, dejando a esta zona con un potencial latente.

Por otra parte, la RMBA cuenta con un desarrollado sistema de transporte público, totalmente privatizado: las casi 200 líneas de autotransporte público (APP), en conjunto con las siete líneas de ferrocarriles suburbanos; cinco líneas de subterráneo y una de premetro, captan cerca del 50% de los viajes diarios producidos en la RMBA. Sin embargo esta oferta de medios semimasivos es escasa en el sector oeste del corredor, con una presencia importante en los Centros de Transbordo mencionados y con una direccionalidad norte- sur muy marcada. Se estima que un orden del 15 % de los viajes que se realizan en la RMBA utilizan más de un tipo de vehículo en su trayecto.

El 50% restante de los viajes se realizan en forma individual, estimándose que un 36.9 % lo hace en automóvil, el 3,75% en motos y bicicletas y el 8.6% en forma peatonal, destacándose el incremento observado en la última década de los viajes en automóviles y en medios no motorizados, lo primero como consecuencia del aumento del parque automotor y lo segundo, resultado del crecimiento de la pobreza en la región. Para este sector de la demanda se vuelven decisivos los cruces sobre el Riachuelo ya que permiten la conectividad del área central y las zonas norte del Conurbano con las áreas del sur, siendo el **Corredor Verde del Sur** un territorio de paso.

Por su parte, la red de cargas vincula a las industrias, depósitos y servicios de transporte ubicadas en el distrito sur con las terminales portuarias y ferroviarias y con las autopistas y los puentes de acceso a la ciudad, canalizando los flujos de mercaderías desde las regiones sur y sudoeste de la región metropolitana y del país hacia el área central y resto de la región (**Ver Gráfico Nº 8-Red de Tránsito Pesado**).

El sistema portuario, tanto de pasajeros como de carga, concentra sus operaciones en las instalaciones de Puerto Nuevo y Dársena Norte en la Capital y

VA GRAFICO N° 8

en los puertos de Dock Sur, La Plata y el grupo de Zárate y Campana, estando el primero vinculado a depósitos e instalaciones localizadas en el entorno del corredor en estudio.

Proyectos en el sistema de transporte

Siendo que el rol que juega el transporte y las redes de servicios en la estructuración del espacio del Corredor, así como de la región en general, ya ha sido enunciado, se agregan en este punto los proyectos en el sistema de transporte que pueden incidir en el territorio del corredor y su configuración. En distintos organismos con competencia y con distintos grados de avance, se han formulado proyectos de mejoras y ampliación de la red de transporte, entre los cuales se seleccionan los siguientes por tener incidencia en el área programática:

- *Plan de Inversiones de la empresa Metropolitano* comprometido en el contrato de concesión y adenda vigente: viaducto ferroviario desde la calle Tilcara hasta la intersección de Perito Moreno y Alcorta, al entrar a la Estación Buenos Aires; traslado de la estación Buenos Aires: construcción de pasos ferroviarios a desnivel en Sáenz y FFGBS, y en Amancio Alcorta y FFGBS. El programa se basa en dos alternativas que aún no han sido definidas por la ST y el GCBA.
- *Plan de Ampliación de SBA: Línea H: primer tramo entre Once -Inclán* (en ejecución), tramo Inclán- Hospitales (se espera llamar a licitación en septiembre) y tramo Hospitales - Centro de Transbordo Sáenz (en legislatura para aprobar la licitación). No se incluye mejoras o prolongación del Premetro.
- *Propuesta Vial del Comité de la Cuenca Matanza-Riachuelo*: La propuesta que aún no cuenta con la aprobación oficial, prevé un corredor ribereño en ambos márgenes del Riachuelo entre Dock Sur y La Salada, construcción de los puentes viales Patricios- Roca, Zavaleta, AU7, La Salada, y varios pasos para la circulación no motorizados.
- *Programa de Refuncionalización del Mercado Central*
- *Proyecto de Centro de Transbordo de Constitución*: Proyecto desarrollado por la MCB de un área bajo autopista como Centro de Transferencia de Colectivos. Se espera la no objeción de la legislatura para el llamado a licitación.
- Plan de obras de la Secretaría de Transporte y Tránsito del GCBA:
- *Proyecto de mejoras en la red de autopista de AUSA*
- *Proyecto de mejoras en la red de autopista de OCRABA*: construcción de la autopista ribereña, mejoras en acceso
- *Construcción de los corredores circunvalares* en la provincia: la autopista sudoeste entre Morón y Punta Lara y de la autovía como ampliación de la

RP N°6 entre Campana y La Plata constituyendo en la cuarta vinculación circunvalar a Buenos Aires.

- *Programa de desafectación de la actividad ferroviaria de cargas* a estaciones del Area Metropolitana.
- *Proyecto Retiro*: Estaciones de transferencia ferroviarias de cargas en: Alianza /ALL; Miguelete/ NCA y Polvorines/ FGBC.
- *Puerto Nuevo*: Estación de transferencia multimodal de cargas en zona de actuales Parrillas 3 y 5.

2.3 Delimitación del área de influencia

Con eje en las Avenidas Amancio Alcorta y Roca, el **Corredor Verde del Sur** va enhebrando sectores urbanos con distintos grados de subutilización, obsolescencia y degradación, articulando nuevas centralidades y revitalizando las existentes. Dando continuidad al eje verde de la Av. 9 de Julio, y dando resolución al centro de transferencias de pasajeros de Constitución, incorpora los predios de los Hospitales Neuropsiquiátricos y las playas ferroviarias de carga de Buenos Aires y Sola en los barrios de Barracas y Parque Patricios.

El corredor articula este sector con el centro comercial, de servicios y de transbordos de Nueva Pompeya. Con eje en Av. Roca y mejorando las condiciones urbano- ambientales del entorno, incorpora nuevas propuestas de equipamientos comunitarios y consolida la expansión de áreas residenciales junto a una nueva centralidad en Av. Cruz y Escalada.

El área de influencia inmediata, aproximadamente entre 300 y 400 metros del eje lineal y de cada uno de los espacios analizados y cuya unidad territorial es la manzana urbana, será analizada inmersa en dos escalas territoriales. Una primera que son los Distritos Escolares a los que pertenece el **Corredor Verde del Sur**, unidades para las cuales se pueden analizar algunos indicadores y variables y una segunda instancia, que son los radio censales, a partir de los cuales se han efectuado los estudios referidos al llamado Mapa Social (**Ver Gráficos N° 9-Area de Influencia, Distrito Escolares, Radios Censales**).

2.4 Los usos de suelo

La zona presenta vastas zonas desactivadas por obsolescencia funcional con la consecuente degradación urbana y ambiental de la misma. La zona Sur es el ámbito de mayor localización de Villas de Emergencia que ocupan terrenos vacantes, y en general cuenta con un hábitat en condiciones muchas veces comprometidas.

Dentro de la Ciudad, los usos industriales están localizados principalmente en tres concentraciones; una de ella se localiza en la zona, el borde sudeste del

VA GRAFICO N° 9

Riachuelo, correspondiente a Patricios, Barracas y La Boca (Las otras son el Mercado de Liniers y su entorno, y la zona de Paternal/ Chacarita)

El estudio de los usos del suelo se realizó en dos escalas de análisis. La primera de ellas abarcó un área mayor al **Corredor Verde del Sur** e incluyó la margen derecha del Riachuelo, en territorio de la Provincia de Buenos Aires (**Ver Gráfico N° 10-Uso del Suelo, Cuenca Matanza-Riachuelo**) y la segunda sobre el área específica del corredor, un análisis por tipologías de uso- residencial- comercial- servicios- industria- (**Ver Gráficos N° 11 al 14-Usos del Suelo Residencial/Comercial/Equipamiento/Industrial- Porcentuales por manzana**)

Desde Parque Patricios hasta la zona del Parque Alte. Brown se consolidó un tejido de barrios residenciales de baja densidad mezclados con predios industriales en donde predominan grandes galpones. Este importante parque edilicio se convirtió predominantemente en depósitos de cargas en tránsito o bien, se continúa desarrollando una actividad que sobrevive con dificultades.

El Corredor comienza en la zona de Constitución con un uso residencial mixto, donde se alternan el uso predominante servicios sobre el residencial y la presencia de depósitos comerciales, continuidad del Area Central. Las residencias con un grado medio de deterioro y obsolescencia afectados primordialmente por la presencia de un gran área de transferencia de pasajeros y las actividades terciarias que esas actividades generan en los alrededores.

La zona de los grandes hospitales neuropsiquiátricos presenta dos caras contrapuestas donde la Av. Amancio Alcorta funciona como divisoria de aguas. Viendo en dirección sudoeste, la zona aledaña a la derecha de la avenida presenta una zona de usos residenciales mixtos donde comienzan a figurar los grandes predios destinados a industrias. Sobre la izquierda los grandes espacios de los hospitales desestructuran la poca configuración espacial interrumpiendo la trama urbana. Usos servicios, depósitos e industrias predominantes establecen una relación conflictiva con el residencial.

El sector que ocupan las playas ferroviarias Buenos Aires y Sola constituye el área de mayor deterioro y obsolescencia de usos. Se vuelve a repetir el fenómeno de diferenciación hacia el norte y sur de la Av. Amancio Alcorta. La trama sufre algunos quiebres debido al Hospital Muñiz y a emprendimientos industriales y depósitos que llegaron a englobar varias manzanas. Estos usos son predominantes en mixtura con usos residenciales de cierto grado de deterioro. El sector sur de la avenida presenta una interrupción casi total de la trama producto de grandes predios de distintos tipos (Clubes deportivos, playas ferroviarias, CEAMSE, depósitos) y la ocupación territorial, incluyendo las trazas de vía pública sin aperturas materializadas, de los asentamientos denominados Villa 21-24.

El área de Pompeya presenta nuevamente un tejido residencial mixto con depósitos y comercios que se vuelven dominantes en el área de transbordos de pasajeros que se desarrolla sobre la Av. Sáenz. Se pueden apreciar ciertos enclaves de uso residencial predominante y de mejor nivel que su entorno, y un cambio bastante brusco desde la Av. Amancio Alcorta hacia el sur en dirección al

VA GRAFICO N° 10

VA GRAFICO N° 11

VA GRAFICO N° 12

VA GRAFICO N° 13

VA GRAFICO N° 14

Riachuelo donde se asientan industrias que, en algunos casos como la fábrica de Coca-Cola, interrumpen la trama amanzanada. Esta franja de depósitos e industrias se va a mantener hasta el área de los parques donde se interrumpen decididamente las trazas viales paralelas al Riachuelo.

El Parque Alte. Brown presenta dos usos predominantes, el verde recreativo de grandes extensiones y los conjuntos habitacionales con distintos grados de deterioro y/o abandono, fundamentalmente Villa Soldati.

En términos generales, se pueden resumir algunas conclusiones para el área del Corredor:

- El tejido responde al fraccionamiento ortogonal típico con amanzanamientos de aproximadamente 1 ha. y lotes de 8,66 metros de frente para usos residenciales y pequeños comercios y servicios, frecuentemente interrumpido por accidentes naturales (antiguos brazos de pequeñas cuencas que desaguaban en el Riachuelo) y artificiales (vías y terraplenes férreos, grandes predios)
- La presencia de grandes predios ubicados sobre las márgenes del Riachuelo que han condicionado las posibilidades de conexión entre las áreas y la llegada de la trama amanzanada a la costa.
- Grandes predios destinados a la recreación y predios libres sin uso determinado.
- Subutilización de los predios ferroviarios que genera vacíos urbanos de gran extensión, alta densidad de vías férreas y áreas de maniobras que representan una barrera física y a la vez interrumpe la continuidad de la trama.
- Coexistencia de áreas residenciales y actividades industriales.
- A ambas márgenes del Riachuelo los usos de suelo predominantes son el industrial (exclusivo y mixto) y el de equipamientos.
- Zonas industriales de escasa o nula actividad.
- Diversas tipologías barriales y residenciales, según predominen los blocks de viviendas en altura (tipo FONAVI), casas bajas o villas de emergencia.

2.4.1 Normativa vigente

De acuerdo al Código de Planeamiento Urbano, aprobado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por LEY N° 449, con sanción del 02/08/2000 y promulgación por Decreto N° 1669/2000 del 25/09/2000³, la normativa vigente para el Corredor se puede observar en el **Gráfico N° 15 y N° 15"bis" -Normativa Urbanística Vigente Sector Sudeste y Sector Sudoeste.-**

La zona del CVS presenta determinadas particularidades:

- reducidos sectores residenciales R
- numerosos Distritos de urbanización determinada
- grandes zonas industriales, que con el cambio de CPU se presentan Distritos I1 e I2
- grandes predios de codificación UP y de Equipamientos E

³ Publicación: BOCBA N° 1044 del 09/10/2000

VA GRAFICO N° 15

VA GRAFICO 15 BIS

La traza del **Corredor Verde del Sur** con eje en las avenidas Amancio Alcorta y Roca, sólo presentan una zonificación particular en la primera, desde Av. Vélez Sársfield hasta Av. Perito Moreno, que se define un E1 (el único sector del corredor con esta nomenclatura) y desde allí hasta el cruce con Av. Sáenz presenta C3II, centro local con agrupamiento de usos administrativo, financiero, comercial y de servicios y que producen algún tipo de molestia (congestión vehicular y peatonal, ruidos, etc.) que podrían perturbar las condiciones de habitabilidad de las áreas residenciales.

A partir de Sáenz, la Av. Rabanal hasta el cruce con la calle Pergamino se define como UP. La traza faltante para completar el Corredor, Av. Amancio Alcorta hasta Av. Vélez Sársfield y Av. Roca hasta Av. Gral. Paz no presenta una definición particular y los distritos pertenecen a las zonas linderas.

Residencial

Son zonas destinadas a la localización preferente de la vivienda con el fin de garantizar y preservar las buenas condiciones de habitabilidad, admitiéndose, en el caso de los distritos residenciales generales, usos conexos con el residencial.

En la Sección 8- Parte 2 del Código de Planeamiento Urbano se definen las Areas de Desarrollo Prioritario- ADP- y en el punto 8.3.1- se detalla el ADP N° 1- AREA SUR ubicando las tierras al sur de las Av. Alberdi, Directorio y San Juan, con límites Pedro de Mendoza y Av. Huergo al este y el Riachuelo y la Av. Gral. Paz cerrando un polígono para el cual se aumenta el FOT para los usos residenciales en un 25%. Esta norma impacta directamente sobre el área del Corredor.

Los Distritos Residenciales para el Corredor son, fundamentalmente, R2bII general de densidad media-baja; sectores R2bI y R2bIII acompañando algunas avenidas y una sola excepción para R1a, residencial exclusivo de densidad media, situado al sur de la playa ferroviaria Sola, 3 manzanas ubicadas frente al Parque Leonardo Pereyra.

Urbanizaciones determinadas

Con la finalidad de establecer o preservar conjuntos urbanos de características diferenciales, los Distritos U son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana.

El sector del Parque Almte. Brown es el que más distritos U presenta. El U5 llamado precisamente Parque Almte. Brown es Barrio Parque mientras que el U6 Gral. Savio presenta la construcción en torres y monoblocks que caracteriza a esta zona. Los U7 Lugano III y IV, y U8 Lugano V, aún no han sido completados.

El U2 Barrio Soldati también pertenece a este sector y se encuentra en un estado de abandono muy significativo. Los distritos U 31 se los puede localizar también en este sector pero fundamentalmente al sur de la playa ferroviaria Buenos Aires donde actualmente se asientan la villa 21-24 y el NHT Zavaleta.

Distritos Industriales

I1 y I2 son zonas destinadas al agrupamiento de las actividades manufactureras y de servicio cuya área de mercado es predominantemente la Capital Federal y que por sus características admiten ser localizadas en el ejido urbano. Se localizan, fundamentalmente, en el borde del Riachuelo. La diferencia entre ambos radica en que en el Distrito I1, las industrias permitidas son segregadas de otros distritos y admiten una vivienda por lote. El distrito I2 permite la coexistencia de la industria con el uso residencial en forma restringida. Se permite la vivienda individual o colectiva.

Distritos de Equipamiento

En estas zonas, dotadas de buena accesibilidad, se localizan usos que sirven al conjunto urbano y/o regional y que, por sus características de tamaño, molestias, etc. no deben localizarse en zonas centrales o residenciales. En estos distritos se admiten también usos complementarios que contribuyen a mejorar la funcionalidad de aquellos.

E 4 - Equipamiento especial, casi con exclusividad se ubica en el Parque Almirante Brown y la zona de Hospitales; mientras que E 2- Equipamiento general y E 3- Equipamiento local, definen vastos sectores del Corredor, con marcada presencia en Pompeya y zona de playas ferroviarias Buenos Aires y Sola.

Urbanización Parque

Se corresponde con áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público y como tal están catalogados los grandes espacios verdes y de parque de Almirante Brown.

2.5 Areas de Interés Patrimonial

Dentro de las zonas ya descriptas que integran el **Corredor Verde del Sur**, se hallan áreas que, aún con un principio de degradación poseen una fuerte identidad digna de ser preservada; con una morfología constructiva y atmósfera urbana propia y donde se puede identificar una concentración de hitos de valor arquitectónico, histórico y cultural. También salpican estas zonas, exponentes similares a los anteriores que, aunque en ocasiones, sin valor artístico o arquitectónico, constituyen referentes importantes para la memoria barrial.

La detección de estos puntos, su articulación y su puesta en valor, podrá revertir el proceso de deterioro; vinculando sectores y estableciendo recorridos que actúen como punto de partida para el mejoramiento de la calidad ambiental de un área mayor. Algunos de estos sectores han sido recientemente designados por la Ley N° 449, de ajuste del Código de Planeamiento como Areas de Preservación Histórica (APH); ya han sido definidos sus perímetros y relevados sus edificios significativos. Otros, sólo han sido identificados sin profundizar todavía su estudio.

También existen zonas que, designadas ya hace tiempo como distritos residenciales de baja densidad, se han preservado en su imagen y atmósfera pero no han escapado a la pérdida de vitalidad y al avance del deterioro general de la zona Sur. Otros casos son los coincidentes con distritos industriales o de equipamiento donde la falta de estímulo a la convivencia con el uso residencial ha actuado en forma negativa. Y finalmente, cabe considerar una cantidad de situaciones o hitos de los distintos barrios involucrados que han sido propuestos por los vecinos u organizaciones barriales como identificatorios del barrio y que deben ser tenidos en cuenta ante potenciales intervenciones.

El eje que configuran las Av. Amancio Alcorta y Roca representan en sí, áreas de oportunidad y renovación urbana, pero los sectores históricos y de más fuerte identidad se ubican a los costados de estas avenidas y en ocasiones surgen como ramas del tronco del **Corredor Verde del Sur** que van vinculando puntos de interés y determinando circuitos.

En lo referido a los distintos sectores, se han identificado desde el punto de vista del valor patrimonial las siguientes situaciones: (**Ver Gráficos Nº 16 y 17-Areas de Valor Histórico Patrimonial**).

Area Constitución

Esta antigua zona de la ciudad, que a su vez limita con el casco histórico, ha sido fuertemente atacada en su identidad por grandes intervenciones urbanas tales como la Autopista 9 de Julio y la 25 de Mayo. A esta situación se suma el deterioro ambiental y urbano que se ha venido agravando en los últimos años.

El barrio de Constitución cuenta actualmente con dos puntos de interés histórico relevante: Los edificios de la estación Constitución de ferrocarril y la Santa Casa de Ejercicios Espirituales, ambos Monumentos Históricos Nacionales y Edificios catalogados por la Ciudad.

A estos se deben agregar edificios y lugares que las organizaciones vecinales han propuesto, como la histórica Plaza de la Constitución con sus esculturas y su iglesia, que sobrevivió a las autopistas; Plaza Garay y entorno, Parque España, y edificios característicos sobre Av. Garay, San Juan, Brasil, Luis Sáenz Peña, Estados Unidos, Salta, Solís, Pasaje Sastre, Pasaje Giorello, Filiberto, entre otros.

La rica historia de este barrio, tan agresivamente mutilado por las obras públicas viales ameritan una reivindicación del mismo, recuperando los lugares tradicionales que aún perduran y pensando las nuevas intervenciones, planificándolas, teniendo en cuenta la componente patrimonial y de identidad.

Area de Hospitales

Esta zona, estratégicamente ubicada, constituye un emplazamiento representativo en referencia a la historia de las políticas de salud de la Ciudad. La gran

VA GRAFICO N° 16

VA GRAFICO N° 17

concentración de edificios hospitalarios como así también sus dilatados parques encierran detrás de sus muros ciegos, construcciones de gran valor.

Se destacan, sobre todo, el inmueble del ex Centro de Investigaciones Neurobiológicas en el predio del Hospital Borda, que está designado Monumento Histórico Nacional y el edificio de la imprenta del mismo Hospital, que ha sido propuesto por los vecinos para su preservación.

Un capítulo aparte lo constituyen los pabellones del Hospital Braulio Moyano, los que han sido relevados y ameritan holgadamente ser preservados. Adyacente a este último, se ubica el pasaje Lanín y entorno, considerado de interés por parte de los vecinos.

Sobre Av. Montes de Oca y Brandsen, cerca del límite con La Boca, se encuentra el área de preservación histórica constituida por la iglesia Santa Felicitas, Plaza Colombia y entorno. Esta ya ha sido relevada y los inmuebles de interés catalogados.

Area Playas Buenos Aires y Sola

Dentro mismo de la Playa Sola se encuentran los edificios de la denominada Colonia Sola que, con su entorno, conforman en si mismos un área protegida (APH) y constituyen un hito primordial en la historia de la evolución del ferrocarril del Sud a fines del siglo XIX.

Muy cerca se encuentran dos sectores preservados: el Barrio Monseñor Espinosa (Alvarado, Santa Elena, Iriarte, Río Limay) y el Area de Preservación Sagrado Corazón y entorno. Esta última se integra al Parque Leonardo Pereyra (proyecto del Arq. Thays), flanqueando la Av. Vélez Sársfield. Ya se encuentra relevado y sus inmuebles catalogados.

Hacia el este, la Av. Iriarte, cruza en bajo nivel el viaducto del Ferrocarril Roca. Aunque fuera del área específica del **Corredor Verde del Sur**, las construcciones del viaducto, que datan de 1904, conforman un área de conservación de un kilómetro por cien metros que va desde su intersección con la calle Quinquela Martín hasta Villarino. La calidad de la construcción de estilo ferroviario define un sector urbano con características propias y se conecta con dos áreas constituidas por la estación Hipólito Irigoyen y el Mercado del Pescado. Tanto la primera como la segunda configuran un ámbito con características tipológicas propias; sobre todo la estación H. Irigoyen, (antigua estación Barracas) muy buen exponente de la arquitectura ferroviaria inglesa.

El conjunto de ambos edificios y su entorno determinan un área que, si bien degradada, es potencialmente apta para ser revitalizada con nuevos usos y actividades. El área de Colonia Sola junto a las áreas protegidas, alternadas con distritos residenciales que se van configurando con buen nivel de calidad ambiental en dirección a la costa del Riachuelo conforman una rama del corredor con un potencial digno de ser considerado.

Area de Pompeya

El eje principal de Pompeya se desarrolla tanto desde el transporte y lo comercial como desde lo histórico y cultural en torno a la Av. Sáenz. Pompeya posee una arraigada identificación con los roles industriales y productivos que hacen que estos usos y actividades configuren, en gran medida, su esencia.

Existen dos áreas históricas definidas en función de este eje: el Puente Uruburu, ex puente Alsina, con toda la carga emblemática que transmite este hito urbano de identidad para el barrio y para toda la zona sur en general; y el Barrio San Vicente de Paul: al este de Av. Sáenz, este barrio característico es parte del área de residencia de la zona.

Salpicados a ambos lados del eje de Sáenz, existen exponentes aislados muy propios de barrio y que los vecinos proponen conservar: la Feria de los pájaros, la esquina Manoblanca (Centenera y Tabaré) y la Iglesia griega Panelión, entre muchos otros.

Siguiendo hacia el Norte por Av. Sáenz y levemente hacia el Este, en el límite con Parque Patricios se encuentra el característico barrio "La Colonia" que constituye un APH enclavada, al igual que el barrio San Vicente de Paul en el distrito residencial de Pompeya. Más al Norte y ya en pleno Parque Patricios, sobre Avenida Caseros, los vecinos han definido un circuito histórico turístico del barrio, vinculando los puntos que hacen al origen de Parque Patricios. Si bien dispersos, los puntos de identidad, se pueden ubicar siguiendo el eje Sáenz, Sánchez de Loria, y en Parque Patricios, Av. Caseros. En menor grado Av. Centenera.

Area del Parque Almirante Brown

Parque Almirante Brown es un área nueva de la Ciudad, por lo que la zona más tradicional la conforma el sector de la antigua estación Lugano del ferrocarril y su entorno, recientemente designada como APH en la Ley N° 449, aunque aún no ha sido definido su perímetro ni relevados sus inmuebles más característicos.

2.6 Caracterización socioeconómica

2.6.1 Población

La participación poblacional del área de estudio en la Región Metropolitana era del 3% en 1991 y se estima que al finalizar la década se redujo al 2%. El estancamiento en la dinámica poblacional de la ciudad de Buenos Aires y el crecimiento acelerado de la 2º y 3º corona de la Región dan cuenta de esta reducción, sin que el incremento de población en los asentamientos villeros de la región sur de la ciudad alcancen a compensar dicha diferencia.

- **Primer nivel de análisis- Distritos Escolares**

El **Corredor Verde del Sur** involucra los Distritos Escolares N° 3-5-19 y 21. La zona sur- oeste presenta una densidad ocupacional ostensiblemente inferior a la

media de la ciudad, con 9.506 habitantes frente a los, casi, 15.000 habitantes por kilómetro cuadrado. Ello se verifica debido a que en el 21% de la superficie, se radica el 13% de la población. Sólo el DE N° 3 presenta una densidad elevada, superando el promedio de la ciudad, sin embargo, muy poco de este distrito queda incluido en el corredor.

Considerando los DE, la población del corredor (Censo`91) era de, aproximadamente 390 mil habitantes en 41 km2.

Si se analiza la evolución del Corredor en la última década frente a las proyecciones para el año 2005 que ha efectuado el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, se puede concluir que el sector analizado presenta una leve tendencia de crecimiento mayor que la ciudad, apenas superada en 1 punto. Sin embargo, si en el análisis no se incluyera el DE N° 3 que presenta una tasa negativa (-6%) y que, como ya se explicitó es menor el territorio del corredor involucrado en el DE, la diferencia a favor del CVS sería de 6 puntos, el 8% de crecimiento frente al 2% de la ciudad. Esta diferencia radica en el aumento vertiginoso que han presentado los núcleos habitacionales transitorios y asentamientos precarios en los últimos años y que se traduce en un incremento poblacional del 15% al año 2005 en el Distrito Escolar N° 21.

**Proyecciones de Población- Ciudad de Buenos Aires por Distrito Escolar
Años 1990/2000 y 2005
Cuadro N° 2**

Distrito Escolar	1990	2005	Crecimiento
Total	2.990.749	3.061.859	2,4%
D.E. N° 1	284.047	267.338	-5,9%
D.E. N° 2	264.929	271.118	2,3%
D.E. N° 3	143.282	134.478	-6,1%
D.E. N° 4	94.098	87.596	-6,9%
D.E. N° 5	100.143	103.407	3,3%
D.E. N° 6	161.309	167.112	3,6%
D.E. N° 7	171.245	183.587	7,2%
D.E. N° 8	148.912	154.486	3,7%
D.E. N° 9	265.319	276.864	4,4%
D.E. N° 10	233.639	257.125	10,1%
D.E. N° 11	110.121	112.590	2,2%
D.E. N° 12	117.094	117.312	0,2%
D.E. N° 13	115.834	126.834	9,5%
D.E. N° 14	102.610	101.688	-0,9%
D.E. N° 15	108.625	113.569	4,6%
D.E. N° 16	89.032	87.541	-1,7%
D.E. N° 17	132.303	135.386	2,3%
D.E. N° 18	105.555	104.969	-0,6%
D.E. N° 19	58.345	61.464	5,3%
D.E. N° 20	92.085	91.757	-0,4%
D.E. N° 21	92.224	105.638	14,5%

Fuente: Serie Análisis Demográfico N° 8 - INDEC - 1996.

El crecimiento que presenta el DE N° 21 es el mayor que registra la ciudad, un 50% por encima del DE N° 10 con el 10% de crecimiento al año 2005, con diferencias extremas en unos y otros sectores de la ciudad. Estos extremos se verifican también en el **Corredor Verde del Sur** ya que se presenta uno de los distritos con mayores tendencias negativas de crecimiento, el DE N° 3 con el 6,1% negativo.

Población por rama de actividad

En los Distritos Escolares que componen el Corredor, las unidades censales de la industria manufacturera, representan el 15,2% dentro de los valores que presenta la ciudad de Buenos Aires (Ver Cuadro N° 3), mientras que los puestos de trabajo ocupados alcanzan al 22,1%.

Distribución de la Población ocupada según rama de Actividad

(Población de 14 años y más)

Cuadro N° 3

División Política	Total de Ocupados	Activid. Primar.	Indust.	Constr	Comercio Hoteles Restaurant	Transporte Almacenaje Comunicac	Finanza, Seguros Inmueb.	Servicios Comunales Sociales y Personales	Actividad no bien especific
Total País	12.368.328	11,4	18,1	6,8	20,5	5,2	5,3	31,7	1,0
Cdad. Bs. As.	1.324.027	1,0	18,3	3,0	22,2	5,9	14,1	34,4	1,2
Pcia. Bs. As.	4.852.051	5,5	22,7	7,7	21,8	6,1	5,1	29,7	1,3
Conurbano	3.036.120	0,8	26,3	8,2	22,6	6,9	5,6	27,9	1,7

Fuente: Situación y Evolución Social INDEC

La composición del **Corredor Verde del Sur** es muy similar a la ciudad, si se analizan los puestos de trabajo ocupados con una perspectiva mejor para el corredor ya que los puestos asalariados alcanzan el 91% frente al 86% de la ciudad. La participación de las mujeres ocupadas en el sector industrial, ya sean asalariadas o no es menor que en la ciudad tanto para el corredor como para cada uno de los DE, con excepción del área de Constitución, que supera levemente la media de la ciudad.

Analizando los comercios del corredor y su personal ocupado, se verifica que la participación del Corredor en la ciudad disminuye al 12,8% mientras que, a diferencia de la industria manufacturera, el 60,1% del personal ocupado del corredor en los comercios es asalariado, superando por 3 puntos a la media de la ciudad. La participación femenina, tanto en los puestos ocupados como de asalariados, es menor a los valores que presenta la ciudad, pero con una participación mayor que en las unidades industriales.

Con respecto a los servicios, las unidades censales del Corredor no alcanzan el 10%, siendo el personal ocupado, el 13%. El personal asalariado representa el 77% del personal ocupado, con una diferencia significativa para el DE 21,

coincidente con el conjunto habitacional de Lugano, Villa Soldati y el autódromo, donde la participación se reduce al 47,5%. El porcentaje de personal masculino es levemente menor para los empleos en el sector servicios que para el comercio y la industria, tanto para la ciudad como para el corredor.

- **Segundo nivel de análisis- Mapa Social**

Tomando como base de análisis del Mapa Social⁴ se pueden sintetizar algunas conclusiones para el área en estudio, a partir de una desagregación por radios censales.

Densidad de Población

El análisis de las densidades poblacionales en el CVS presenta concentraciones muy elevadas, sobre los dos últimos estamentos de la escala utilizada (de 226,8 a 2000 hab/ ha, coincidentes con los núcleos habitacionales del área de Lugano y Villa Soldati hacia el sector oeste del corredor; y las villas 21 y 24 hacia el este, en el área de la playa ferroviaria Buenos Aires. Fuera de los sectores identificados, el área sudoeste de la ciudad no supera los 101 hab/ km²; nivel inferior de la escala utilizada.

Nivel socio-habitacional

El índice de hacinamiento en el hogar (ppc) constituye un buen indicador de una categoría conceptual que podría definirse como un “nivel sociohabitacional” (nsh) de tipo general. En el análisis del mapa del “nivel sociohabitacional” - que puede ser interpretado como una aproximación al “mapa social” de la ciudad - se distinguen claramente los patrones espaciales de las zonas extremas:

- a) Las **zonas de nivel alto** (categorías 1 y 2- hasta 1,09 personas por cuarto) no se presentan en la zona
- b) Las **zonas de nivel bajo** (categorías 4 y 5- de 1,16 a 3 personas por cuarto), que muestran su mayor concentración a lo largo de toda la franja sur paralela al Riachuelo que se extiende desde la Boca hasta Mataderos. Esta franja, de ancho variable, incluye zonas tradicionales, zonas de nueva urbanización (vivienda social), espacios vacíos y otras donde predominan usos no residenciales y “villas”.
- c) Las **zonas medias** (categoría 3- de 1,09 a 1,16 personas por cuarto), no presentan concentraciones espaciales claramente definidas, mostrando patrones de localización más difusos que ocupan los intersticios de las zonas anteriores.

(Ver Gráfico Nº 18-Nivel Sociohabitacional).

⁴ Plan Urbano Ambiental- Diagnóstico Socioterritorial de la Ciudad de Buenos Aires- Arq.H.Torres y otros.

VA GRAFICO N° 18

Vivienda

El tipo de vivienda analizado fue la vivienda subestándar, ya que el análisis de departamentos o casas no permite analizar el nivel socio- económico de la población, si no se analiza en un marco urbano mayor al corredor.

En la ciudad, del total de viviendas deficitarias, 15.175 viviendas corresponden a "villas de emergencia" donde habitan 70.286 personas, las que representan un aumento significativo sobre las 26.234 personas que se encontraban en esta situación en el año 1978 cuando a través de erradicaciones compulsivas se disminuyó esta población. Dentro de la ciudad se percibe una tendencia en aumento de la población en estas condiciones y este tipo de asentamientos, tienen la mayor presencia en Lugano, Soldati y Barracas y la Boca.

Las categorías analizadas, inquilinatos y ranchos o casillas interesan para conferir consistencia al análisis de la zona sudoeste de la ciudad. Sumando ambos indicadores son pocos los radios censales que no quedan comprendidos en valores superiores a la media tanto en una como en otra categoría, con predominio de inquilinatos hacia el este con una marcada tendencia hacia la zona de Barracas y La Boca, y ranchos y casillas hacia el oeste, en coincidencia con los asentamientos precarios y NHT (núcleos habitacionales transitorios).

Los ranchos o casillas, que identifican básicamente a las "villas de emergencia", presenta localizaciones puntuales en la franja entre Av. Perito Moreno y el Riachuelo Por otra parte, hay asentamientos no reconocidos en el Parque Indoamericano, Lacarra y bajo autopistas.

También se incluyó para el análisis de vivienda, el carácter que reviste la tenencia de la misma a partir de identificar los propietarios de la vivienda y el terreno. Son de destacar sectores, donde los valores son inferiores a la media, coincidentes con áreas comerciales, la 1º con eje en Av. Sáenz y la 2º con eje en Av. Amancio Alcorta, con preeminencia de comercios y servicios en ambas. Se puede identificar un 3º sector coincidente con los radios censales al sur de la playa ferroviaria Buenos Aires. Sin embargo la categoría elegida (propietarios de la vivienda y el terreno) no incluyen a los propietarios sólo de la vivienda, ya que ofrece situaciones específicas como es el caso de las Villas en donde las casillas son mayoritariamente propiedad de sus habitantes y no así el terreno.

Origen de la población

Este indicador- población nacida en países limítrofes- no presenta una concentración importante a nivel del corredor, salvo aquellos coincidentes con "villas" y algunos sectores de Barracas. En el resto del corredor, los valores superiores a la media presentan una ocupación alternada o intersticial.

Nivel socioeconómico sobre análisis multivariante

Este análisis ACP (Análisis de los Componentes Principales) resume a través de los Factores 1 y 2, los patrones de distribución de un conjunto de variables (33 en

total), algunas de las cuales se analizaron individualmente en los párrafos precedentes.

Este procedimiento es típico para el análisis de las estructuras espaciales urbanas cuyo origen se remonta a los trabajos de Berry en la década del '60⁵. El procedimiento da como resultados la construcción de dos índices o factores principales:

- factor 1, que distingue las zonas según su nivel socioeconómico y explica el mayor porcentaje de la variante total de la matriz.
- factor 2, que distingue entre las zonas centrales y las periféricas o intersticiales al relacionarse con la oposición, en el interior de la ciudad, entre las zonas centrales densas (correlaciones negativas) y las periféricas menos densas (correlaciones positivas)

El análisis efectuado sobre ambos factores dan como síntesis para la zona del **Corredor Verde del Sur**:

- El factor 1 se encuentra altamente correlacionado de manera negativa con el índice de ppc (-0,95), los valores son altos cuando el hacinamiento es bajo y registra correlaciones positivas con propietarios de la vivienda y el terreno (+0,60) y con porcentajes de población que asiste a establecimientos primarios, secundarios y terciarios (0,73, 0,71 y 0,69 respectivamente)
- El factor 2 presenta correlaciones positivas con los niveles medios de hacinamiento, con los habitantes de casas, propietarios y nacidos en la ciudad, mientras que son negativas las correlaciones con zonas de alta densidad. Los valores negativos identifican las zonas centrales y los positivos a las periféricas.

Si la lectura conjunta de ambos factores se efectúa sobre la división territorial por barrios se podría concluir, en relación al **Corredor Verde del Sur** que:

- hacia el sudoeste, Parque Patricios y Nueva Pompeya se constituyen en subcentros rodeados con áreas de bajos niveles socioeconómicos.
- Villa Lugano, Villa Soldati y Villa Riachuelo se comportan como áreas netamente intersticiales, de bajos niveles socioeconómicos, con escasas excepciones.

2.6.2 Actividades económicas

El crecimiento y la dinámica del cambio tecnológico producen fuertes transformaciones en las decisiones de localización de individuos y empresas. Ello es válido tanto entre ciudades como en la relación de zonas de una misma ciudad y entre la ciudad el conurbano y las poblaciones satélites de las megalópolis.

Las nuevas técnicas de distribución, la difusión del uso del automóvil, el desarrollo de rápidas vías de acceso y las telecomunicaciones, los adelantos en materia de conservación de alimentos y la disminución de los costos de transporte han equilibrado los atractivos de localizaciones en la ciudad y en el conurbano. Si a esto le agregamos, en el caso de las firmas, los fuertes incentivos a radicarse en

⁵ Berry y Kasarda- 1977-Contemporary Urban Ecology

parques industriales, que conlleva la reproducción de la ventaja de la concentración urbana sin los inconvenientes de contaminación y congestión característico de las grandes ciudades y la disponibilidad de mano de obra más barata en lugares alejados de los centros urbanos, no resulta extraño que las zonas con otrora perfil industrial en las grandes ciudades se vean jaqueadas por estos procesos.

Claro está que las transformaciones de orden general, se ven también acentuadas o demoradas en función de las tendencias particulares que presentan países o regiones. El **Corredor Verde del Sur**, no es ajeno a la repercusión de las políticas macroeconómicas en Argentina que han tenido un fuerte impacto en el desarrollo del área. El proceso de deterioro industrial de la Argentina en los últimos 30 años tiene su reflejo en la cantidad llamativa de espacios desocupados o reorientados que en el pasado contenían en su seno actividad manufacturera. Por ende al factor de expulsión generado por el desarrollo de atractivos en nuevas áreas tanto del conurbano, como en ciudades satélites de Buenos Aires como Pilar, Campana y Zárate y las leyes provinciales de promoción industrial debe sumarse la virtual desaparición de sectores fabriles con un uso intensivo de la mano de obra como el textil y calzado.

Asimismo, es oportuno señalar la relativa pasividad manifestada por los gobiernos nacionales y municipales ante estos procesos, ya que no han atinado a modelar reposicionamientos de la ciudad, ya sea induciendo o desincentivando asentamientos de actividad económica. Por contraposición al éxodo industrial de la ciudad, la radicación de grandes cadenas de hipermercados y supermercados muestra una tendencia inversa y es también el reflejo de una conducta pasiva del estado local ante las transformaciones producidas por las fuerzas del mercado, las estrategias de distribución de las grandes firmas y las políticas macroeconómicas del país.

En este contexto, el espacio ocupado por el Corredor ha sido reflejo tanto por sus vacancias como por sus actividades actuales de los procesos de transformación mencionados.

A efectos de tener una visión preliminar de los actores económicos del área se realizó un relevamiento de las localizaciones con actividades básicas⁶ en las más de 400 manzanas que integran el Corredor. La tarea se basó en la observación directa y consultas a los empresarios y vecinos con conocimiento del lugar.

Una primera conclusión respecto al perfil de las actividades debe atender al tipo de productos y servicios que se comercializan en la zona. En este sentido, el espacio ocupado por el **Corredor Verde del Sur** está signado por la presencia de productos y servicios de bajo valor por unidad de volumen que requieren para su producción un uso extensivo del espacio. En efecto la zona está dominada por cinco sectores de actividad.

⁶ Se entiende por actividades básicas aquellas que permiten satisfacer demandas internas y externas al corredor. Por ende no se tomaron en consideración comercios o servicios de escala barrial. En el caso de los centros deportivos y de recreación y bancos se prefirió incluirlos dada su relevancia en materia de uso del suelo y economías externas que generan.

- 1) el transporte de carga concentrado especialmente en el eje Alcorta y el este de Nueva Pompeya pero con fuerte presencia en todo el corredor.
- 2) Los depósitos de mercadería.
- 3) El complejo papelerero localizado particularmente en Parque Patricios y el eje Alcorta
- 4) Las editoriales y las imprentas que se distribuyen por todo el Corredor pero con énfasis en el eje Roca - Pompeya Oeste
- 5) El sector salud ubicado en la zona de Constitución, Barracas y Parque Patricios

El transporte de carga domina el escenario de gran parte del Corredor con más de 40 empresas y determina una fuerte presencia del camión como medio de transporte arrastrando una serie de emprendimientos complementarios que asisten la actividad camionera (servicios, implementos, accesorios, etc.). Es el sector más resistido por los habitantes del lugar dada la alta ocupación del espacio público que genera invadiendo la vida cotidiana de los residentes en el lugar.

La actividad de almacenamiento es central en la zona, lo que da al corredor un nítido perfil de abastecimiento mayorista de la ciudad. Las nuevas tendencias en materia de distribución y producción le otorgan un rol de alta flexibilidad a la actividad. Por un lado las nuevas tecnologías de producción y comercialización disminuyen la necesidad de espacio dado que se busca disminuir los tiempos de mercaderías inmovilizadas en grandes inventarios. Asimismo, la actividad mayorista en alimentos y bebidas ha perdido significado ante la aparición de los hipermercados y supermercados en las últimas dos décadas.

Una corriente contrapuesta a estas tendencias es que la Argentina ha quintuplicado en los últimos diez años el nivel de sus importaciones, y por ende se ha acrecentado la demanda de espacios para acopiar productos previo a su comercialización minorista. Aproximadamente 70 localizaciones de depósitos a lo largo del corredor dan cuenta de este proceso. Esta actividad se articula fuertemente con el transporte de carga en la zona y promueve como ésta un uso intensivo del camión en todo el corredor.

Los grandes espacios de fábricas desocupadas son activados en ocasiones como depósitos, reflejando la lenta mutación de algunos industriales de la zona en importadores o el desplazamiento directo de la actividad fabril por el almacenaje de mercadería importada.

El sector papelerero comprende desde depósitos de papel para reciclar hasta la producción de cartón corrugado pasando por la distribución de papel a imprentas, y al comercio mayorista y minorista. La localización papelerera es estratégica en la zona, los principales demandantes intermediarios se encuentran en el área, y se extienden hacia el barrio de Once⁷. El sector se articula fuertemente con los servicios de transporte de carga que lo provee y con las imprentas y editoriales. Las características del producto con alta demanda de espacio y bajo valor por

⁷ De acuerdo a un estudio realizado por la empresa Ledesma el punto de localización ideal para atender la demanda es avenida Jujuy y Brasil.

unidad de volumen requiere de amplios espacios para su almacenamiento. El uso del papel, a pesar del desarrollo de las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones, sigue siendo intensivo para la actividad de oficinas, característica del área central de las grandes ciudades, y la vinculada a los servicios de educación en todos los niveles.

Una actividad con fuerte vinculación con el sector papelerero y que prevalece en la zona es la de editoriales e imprentas. Cerca de 30 empresas con estas características ofrecen al mercado productos que van desde impresión de cajas de zapatos hasta los diarios y revistas de mayor tirada del país (Clarín, La Nación y Página 12) pasando por la editorial de Kapeluz que atiende la demanda educativa. La mayor concentración del sector imprentas se encuentra ubicado al oeste de Nueva Pompeya en la zona circundante al eje de avenida Roca. Esta actividad ha generado también una serie de emprendimientos complementarios que suministran insumos como tintas y diluyentes y maquinaria de impresión con localizaciones importantes en el área.

El quinto sector señalado como preponderante en el corredor es el de salud. Los hospitales Muñiz, Borda, Moyano, Británico, y el Hogar de ancianos Dr. Rawson representan para la ciudad la mayor concentración de espacio dedicado a la sanidad. Sin embargo, esta característica no es producto solo de la cantidad de localizaciones sino de un uso extensivo del espacio urbano que no se compadece con las modernas necesidades edilicias en la materia. En este sentido, además, existe un fuerte desequilibrio ya que los mismos se concentran en el lado este del corredor mientras que el extremo de Lugano y Parque Almirante presenta carencias de asistencia sanitaria cercana.

La actividad económica del corredor muestra un sector metalúrgico y metal-mecánico significativo con no menos de 50 empresas dedicadas no solo a la producción sino también a la comercialización mayorista de bienes y a servicios para máquinas industriales. Empresas como Marby sobre avenida Vélez Sarfield y Automación Argentina en Nueva Pompeya son importantes actores del sector.

Es también importante la presencia de industrias del sector químico con aproximadamente 15 localizaciones, la mayor parte de ellas concentradas entre Avenida Sáenz y Avenida Vélez Sarfield.

La industria de fabricación de envases tiene relevancia en el corredor, particularmente la fabricación de tambores de metal utilizados para el transporte en camión.

Es notoria la carencia de emprendimientos bancarios, servicios de restaurante e industria del ocio en general. Los clubes y centros recreativos ocupan espacios significativos pero su actividad no gozan de prosperidad, sino más bien parecen ser el resultado de situaciones históricas consolidadas de hecho por el bajo costo de oportunidad de ocupación del suelo urbano.

Las empresas de envergadura nacional e internacional con localizaciones en el corredor que merecen mencionarse son: Abrasivos Argentinos fabricantes de las

lijas doble A, las americanas Quaker, Bagley y Coca Cola en el rubro Alimentos y Bebidas, Ledesma y Papelera Sarandi en el rubro papelerero, Mika-Suchard en golosinas,

En materia comercial, merecen destacarse dos hipermercados uno en Lugano y otro en Pompeya, dos centros de aprovisionamiento de material de ferretería y bricolaje (Home Depot e Easy) en los polos opuestos del corredor (Constitución y Lugano) y un centro comercial a cielo abierto en Nueva Pompeya aprovechando su condición de centro de transferencia.

2.6.3 Dinámica del sector inmobiliario

El análisis del sector inmobiliario no puede realizarse descontextualizado de la dinámica económica argentina y hasta internacional, así como su funcionamiento en un área de la ciudad que posee relaciones directas con el resto de la ciudad y la Aglomeración Gran Buenos Aires.

El **Corredor Verde del Sur** es un área deprimida desde el punto de vista inmobiliario, aunque presenta situaciones diferenciales a lo largo del mismo. Algunas subzonas como Constitución son mucho más dinámicas, relativamente, que Villa Soldati, por ejemplo, donde las ofertas, por cada uno de los submercados analizados, son escasas o nulas. Barracas es la subzona que le sigue en dinamismo a Constitución, como se puede observar en los **Gráficos N° 19 y 20-Monitoreo Inmobiliario/zonas Este y Oeste**.

La dinámica del sector inmobiliario en el **Corredor Verde Sur** es analizada sobre el número de ofertas por tipo (destino) de construcción y en especial de terrenos, las características de los bienes ofertados (tamaño, localización específica dentro del gran área CVS) y agentes que trabajan en el área: si son locales, si lo hacen en otras áreas de la ciudad o Aglomeración, etc. El análisis se efectuó sobre el mercado de compra-venta y no de alquileres.

La localización se ha efectuado por barrios (subzonas) que componen el área del **Corredor Verde del Sur**: Constitución, Barracas, Pompeya, Villa Soldati y Villa Lugano.

En el **Capítulo 3- Los Componentes del Corredor** se analizarán los posibles impactos de las inversiones públicas y privadas que estén previstas a desarrollar en dicha área, así como los impactos de los posibles cambios normativos que se estén estudiando para modificar el actual Código de Planeamiento Urbano.

La oferta actual por submercados⁸

⁸ Este Informe se ha elaborado con datos provenientes de los diarios Clarín y Nación, de la semana del 20 al 27 de junio del 2001, y seleccionando posteriormente los días sábado para la totalidad de los submercados y los lunes (La Nación) para inmuebles comerciales. Asimismo, se han recolectado en diferentes sitios de Internet información sobre ofertas de terrenos y, de manera parcial, de los otros mercados se han consultado revistas especializadas en ofertas inmobiliarias.

VA GRAFICO N° 19

VA GRAFICO N° 20

- **Residencial**

Las ofertas del submercado residencial han sido analizadas según casas y departamentos, y dentro de esta última categoría, según cantidad de ambientes que poseen los mismos. Ello da una primera idea de magnitud ofertada, sin realizar una valoración de la calidad constructiva ni edad de la edificación.

En la síntesis de la semana analizada se observa que el número de avisos se concentra en los departamentos de 3 ambientes (81), seguidos de departamentos de dos ambientes (52), y a continuación se hallan las casas (47) y los departamentos grandes, de 4 y más ambientes (46). Solo hay 15 avisos de departamentos de un ambiente.

Los precios máximos para los departamentos oscilan entre 937,5 \$/m², para dos ambientes a 740 \$/m² para 1 ambiente; los precios promedio oscilan entre 736,57 \$/m² para departamentos de 2 ambientes y 595 \$/m² para departamentos de 4 y más ambientes. Mientras que los precios mínimos se consiguen en departamentos de 3 ambientes (368 \$/m²); de 1 ambiente (383 \$/m²) y de 4 y más ambientes (397 \$/m²). Es decir que los precios para departamentos de un ambiente son menores que para los otros tipos de departamentos. El precio /m² máximo de las casas es de 843,7 \$, mientras que el promedio es de 686,3 \$/m² y el precio mínimo, a 514,7\$/m².

Ello significa precios relativamente bajos respecto a las zonas más valorizadas de la ciudad, como Barrio Norte y Belgrano.

El análisis por barrio dentro del Corredor Verde Sur, muestra zonas heterogéneas en especial en cantidad de ofertas existentes. Se observa una mayor cantidad de ofertas totales en Barracas, seguido de Constitución, Villa Lugano y Pompeya, ya que Villa Soldati prácticamente no posee ofertas⁹

Complementando este análisis con las ofertas que se realizan en las diferentes páginas de Internet, se observa en las ofertas colocadas por dueños, una cantidad significativa de casas y PHs ofertados en Villa Lugano y un número menor en Barracas, mientras que en Pompeya son mínimas las ofertas. Los precios de estas ofertas oscilan entre 490/500 a 850 \$/m² (casi excepcional, por lo alto) para departamentos de tres ambientes en Villa Lugano y alrededor de 600/700 \$/m² para casas; mientras que en Pompeya las casas se encuentran ofertadas en alrededor de 500 \$/m². Es de destacar que en las páginas de Internet de inmobiliarias, las ofertas en Pompeya, Barracas, Villa Lugano y Soldati son prácticamente inexistentes, y sólo el barrio de Constitución posee una cantidad importante de ofertas de viviendas en departamentos de diferente tamaño, así como de casas.

⁹ Considerando la semana piloto, para los avisos del Diario Clarín. Es de destacar que no se ha considerado los avisos del Diario La Nación, pues los anuncios para estos barrios son inexistentes en la mayoría de los días, así como en El Cronista Comercial y Ámbito Financiero.

Los agentes que comercializan tanto las casas como departamentos son en muchos casos, firmas locales (barriales), aunque también, en algunos casos, ofertan agentes que actúan en otros barrios de la ciudad. Las ofertas realizadas directamente por los dueños, son relevantes en número, así como se ha observado en la página de Internet de los dueños directos.

Dado el escaso dinamismo del mercado, en especial en Pompeya, Lugano y Soldati, no han entrado a trabajar en el **Corredor Verde del Sur** los grandes agentes y mucho menos desarrolladores y promotores, como es el caso en los barrios más dinámicos de la ciudad respecto a los aspectos inmobiliarios.

Recorridas por la zona permiten observar que la edad de la edificación, en general, es de varias décadas. Sólo se observan algunos emprendimientos de la última década en Barracas y escasamente en Constitución. Casas recicladas y PHs son frecuentes de observar en partes de Constitución, Barracas y Pompeya y, en menor medida, en Villa Lugano.

- **Industrial, depósitos, etc.**

Las ofertas para este submercado son escasas, tanto para la semana completa analizada como para los días de la semana analizados especialmente. Los Cuadros en Anexo expresan la situación. Para la semana del 21 al 27 de junio de 2001, hubo 32 ofertas de edificios industriales. En Barracas, el número de ofertas es 18, mientras que 8 se concentran en Pompeya, en Lugano 5 y sólo 1 en Constitución. El precio máximo por metro cuadrado es de 350 \$, el mínimo, 181 con un promedio de 246,6\$.

Cabe consignar que estos precios se han consignado sólo para 9 ofertas que poseían los datos. Interesa destacar que los precios máximos se dan en Barracas, llegando a sólo 42,50 \$/m² en un establecimiento en Villa Lugano. Obviamente que los mismos no sólo dependen de la localización, sino de la superficie total, el destino y la calidad de la edificación, entre los más importantes indicadores.

En recorridas por el área, asimismo, las ofertas de industrias y/o depósitos son también escasas; mientras que en las páginas de Internet, algunas ofertas existen en el barrio de Soldati (galpones entre 272 \$/m² y 500 \$/m²) y en Pompeya, asimismo, se ofrece galpón, a 280 \$/m² de construcción. No existen ofertas de establecimientos industriales.

- **Comercial**

El área posee escasas ofertas de actividades comerciales. En la semana piloto, del 21 al 27 de junio, sólo se han observado 2 ofertas en el barrio de Barracas, en las cuales no se ha podido evaluar el precio de los mismos, por falta de información; mientras que en la búsqueda por Internet, se han detectado algunas ofertas en Villa Lugano, exclusivamente, realizada por su dueño.

En recorridas por las diferentes zonas, se advierte precariedad en locales, pero los mismos no se hallan a la venta.

- **Los terrenos**

La oferta de terrenos en el área del Corredor Verde Sur es mínima: en la semana piloto, del 21 al 27 de junio sólo se han detectado 8 ofertas en la totalidad del Corredor. En ocasiones se trata de viviendas en estado muy deteriorado, para demolición.

De las 8 ofertas, 4 se localizan en Barracas, 3 en Constitución y sólo 1 en Pompeya. Ninguna oferta pudo ser localizada en Villa Lugano y en Villa Soldati. El precio máximo es de 353 \$/m², el mínimo es 69 \$/m² y el promedio total es de 201 \$/m². Cabe consignar que muchas de las ofertas carecen de algunos de los datos para poder tener precios por m².

En relación a las ofertas recogidas de las páginas de Internet, se puede concluir que la mayor cantidad de ofertas se da en Constitución (6 ofertas) y dos ofertas en Barracas. Los precios/ m² oscilan entre 439, en terrenos donde se puede construir 700 m² de edificación, 755 \$/m² en zona C1, en Bernardo de Irigoyen al 1400 (localización muy central, en esquina); a cercano a 270 \$/m², como se observa en el Cuadro 1. La mayoría de los terrenos ofertados poseen construcciones a demoler. En dicho cuadro se ha volcado la incidencia del precio del lote por m² de construcción posible según el Código de Planeamiento vigente a la fecha.

Por otra parte, los precios ofertados deben ser disminuidos un porcentaje, según la dinámica del sector inmobiliario, para acercarse a precios reales de venta¹⁰; los operadores inmobiliarios calculan que actualmente, los precios de ventas reales están aproximadamente 15% por debajo de las ofertas.

Los oferentes de Internet son empresas especializadas¹¹. Los dueños directos no poseen ofertas de lotes en los barrios del CVS; si poseen en otros barrios de la ciudad de Buenos Aires.

En el Cuadro N° 4 se han volcado los terrenos que poseían todos los datos posibles para arribar a definir la incidencia del precio del terreno por m² de edificación, según las posibilidades constructivas del Código de Planeamiento actualmente en vigencia, considerando los avisos de Clarín así como la búsqueda por Internet a través de diferentes buscadores. Los precios, medidos en incidencia del precio del terreno sobre el m² de construcción, son muy bajos respecto a otras áreas de la ciudad.

¹⁰ Esto es válido tanto para los terrenos como para el submercado residencial y comercial ya analizado.

¹¹ Los agentes que realizan las ofertas son en su gran mayoría inmobiliarias barriales, aunque muchas de las cuales participan de los servicios que ofrecen organizaciones que asocian inmobiliarias.

Terrenos ofertados. Incidencia de precio/ m2 construcción (1)
Cuadro Nº 4

Barrio	Dirección	Zonificación	Superficie Terreno (m2)	Precio Total	Precio/ m2 (u\$s)	Incidencia (2)
Barracas	Vieytes 1800		800	145.000	181,25	
Barracas	---	94deptos s/ofert.	5.500a const.	380.000		69
Barracas	Cortejarana 1900, esq. Luzuriaga		176	58.000	329,54	
Barracas	V.Sársfield 500	E3, FOT 3	890	280.000	314,60	104,86
Constitución		FOT 3, esq.	255	90.000	353	117,64
Constitución	Cevallos 1900	E 3 FOT 3,75	290	65.000	224,13	60
Constitución	A.Alcorta 1600,esq. Baigorri	E 3 FOT 3,75	300	80.000	266,66	71,10
Constitución	Caseros 1500, esq. Sgo. Estero		391	90.000	230,17	
Constitución	R. Carrillo (Pza. España)	FOT 3 +25%	410	180.000	439	116,90
Constitución	B. Irigoyen 1400	C1 FOT 5	490	370.000	755,10	151

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Internet, Clarín y Código de Planeamiento Urbano

- (1) según zonificación del Código actual vigente
(2) **Precio/ m2 Construcción (Dólares)**

La oferta inmobiliaria en los últimos años y su relación con la ciudad

El Cuadro Nº 5 muestra la dinámica por barrio integrante del **Corredor Verde Sur** entre 1998 y 2000 (con anterioridad, no existen datos desagregados por barrios), de la cantidad de permisos totales (construcciones nuevas y ampliaciones) y por destino, y la superficie cubierta de los mismos. En él se puede observar que, con relación a los permisos totales del Corredor con relación a la ciudad, en 1998, representaban el 6,88%, descendiendo a 5,59% en 1999 y a 5,55% en 2000.

Permisos de construcciones nuevas y ampliaciones, por N° y superficie según destino, 1998 a 2000
Cuadro N° 5

	Barrio	Permisos	Viviendas	Habitac.	Locales	Sup.Viv.	Sup. Local	Sup. Total
1998	Barracas	33	159	388	21	14243	30768	45011
	Constitución	12	40	85	12	3275	3426	6701
	Pompeya	17	28	112	17	3530	3654	7184
	Villa Soldati	11	4	16	13	597	5710	6307
	Villa Lugano	33	47	142	20	6557	13235	19792
	TOTAL CVS % s/ciudad	106 6,88%	278 2,22%	743 2,0%	83 8,00%	28202 2,05%	56793 8,86%	84995 4,22%
	Total Ciudad	1540	12528	35452	1037	1373559	641005	2014564
1999	Barracas	18	80	257	12	11743	27952	39695
	Constitución	7	78	96	3	5051	6557	11608
	Pompeya	18	42	126	21	3400	4043	7443
	Villa Soldati	9	6	18	10	681	2411	3092
	Villa Lugano	19	58	183	7	6493	1154	7647
	TOTAL CVS % s/ciudad	71 5,59%	264 2,90%	680 2,62%	53 5,31%	27368 2,60%	42117 8,90%	69485 4,55%
	Total Ciudad	1270	9089	25952	998	1052658	473001	1525659
2000	Barracas	26	116	322	20	13041	319443	44984
	Constitución	15	23	38	43	2118	50443	7161
	Pompeya	25	31	72	21	3040	6278	9318
	Villa Soldati	8	2	18	4	682	1183	1865
	Villa Lugano	43	172	435	17	13806	20646	34452
	TOTAL CVS % s/ciudad	117 5,55%	344 3,43%	885 3,03%	96 8,21%	32687 2,81%	65093 13,70%	97780 5,97%
	Total Ciudad	2106	10027	29221	1170	1161375	474920	1636295

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos suministrados por la Dirección General de Estadística y Censos, Gobierno de la ciudad de Buenos Aires

El análisis de las superficies de dichos permisos muestra que se trata de construcciones con superficies menores a los de la ciudad en su conjunto, en particular para el año 1998, donde el total de superficie representa el 4,22 % de la superficie total de permisos de la ciudad (contra el 6,88% de permisos); para el año 1999, la diferencia es menor: el 4,55% de la superficie contra el 5,55 % del número de permisos y en 2000, la relación ha aumentado considerablemente: 5,97 % de la superficie contra el 5,55% de los permisos de la ciudad. Esto indica que las construcciones han comenzado a poseer mayor magnitud relativa respecto a los permisos.

Si se analiza por destino, los locales son de considerable mayor superficie en 2000 que en los años anteriores, mientras que las superficies de viviendas aumentan entre 1998 y 2000, pero en mínima proporción.

2.7 La problemática ambiental

El área en estudio se halla comprendida dentro de la Cuenca del Matanza-Riachuelo, que abarca en la Ciudad de Buenos Aires, aproximadamente 68 Km² y comprende las subcuencas: Villa Lugano, Cildañez, Villa Soldati, Erezcano, Teuco, Boca y Barracas y posee los lagos reguladores Soldati y Roca.

El Riachuelo es un río de llanura de valle amplio, poco caudaloso y altamente contaminado. El carácter de zona deprimida e inundable, provocó conjuntamente con los procesos de desindustrialización iniciados a partir de los '70, un proceso de degradación y marginalidad más o menos acentuados, dependiendo del grado de severidad de un sin número de factores. Mundialmente, es el período en el que la preocupación creciente por procesos de degradación del ambiente lleva al reconocimiento de la habilidad de la humanidad en el daño irreparable en el ambiente.

En lo que respecta al borde sobre el Riachuelo, históricamente tuvo calidades ambientales degradadas por ser utilizada por saladeros curtiembres, mataderos y en general actividades contaminantes que signaron a este borde como un espacio marginal, agravado por tratarse de tierras bajas inundables utilizadas como basurales, especialmente en el sector sudoeste, que solo en las últimas décadas están siendo recuperadas a través de obras de saneamiento de las cuencas y más recientemente, mediante defensas contra inundaciones que se están construyendo en la zona de Boca - Barracas.

Las fuentes de contaminación de la cuenca Matanza-Riachuelo son líquidos cloacales y residuales de origen doméstico, aguas residuales industriales, basurales a cielo abierto y aguas pluviales. También existen otras fuentes con menor aporte relativo, como residuos sólidos, sedimentos contaminados del cauce del río, suelos o terrenos contaminados y aguas subterráneas afectadas por contaminantes. Otras fuentes puntuales son los vertidos de la planta de tratamiento de líquidos cloacales de Cañuelas (aproximadamente 2.000 m³/día) y Sudoeste, que opera Aguas Argentinas, (aproximadamente 120.000 m³/día). Las aguas residuales no puntuales corresponden al resto de las descargas cloacales al río.

Las inundaciones en la Ciudad de Buenos Aires, son provocadas por fuertes lluvias o por sudestadas del Río de la Plata, cuadro que se ve agravado por la incapacidad de escurrimiento del sistema de desagües, al ser desbordado por la cantidad de líquido que se acumula hasta desplazarse a los sistemas de drenaje que descargan en los arroyos entubados y éstos a los ríos (Río de la Plata) y a la cuenca Matanza-Riachuelo.

Las precipitaciones copiosas, que en algunas ocasiones como en las inundaciones del 31 de mayo de 1985 fueron provocadas por una lluvia de alrededor de 290 mm (equivalente al promedio de precipitaciones de 4 meses con una ocurrencia de lluvias de 50 años en este caso) afectaron vastos sectores de la ciudad, algunos muy afectados como zonas de Pompeya y Villa Lugano, por desbordes y anegamientos del Riachuelo.

Estas inundaciones ven agravadas sus consecuencias por el nivel de contaminación de las aguas del Riachuelo. Las industrias son la principal causa de contaminación por sustancias tóxicas de esta cuenca, además de representar el 51% de las descargas de DBO que se vierten en ella. Existe carga contaminante constituida por materia inorgánica (básicamente metales pesados). La situación se agrava aún más debido a las descargas clandestinas de líquidos cloacales e industriales que se canalizan a la red pluvial, estas aguas representan un aporte periódico y adicional de contaminantes a las del Matanza-Riachuelo.

Hacia fines del siglo XIX, “el bañado de Flores era una zona peligrosa por las inundaciones reiteradas, las aguas que quedaban estancadas y los residuos de los mataderos ubicados en la zona aledaña. En la década del '60 se efectuaron obras de saneamiento e infraestructura para la recuperación de las 1400 hectáreas del Parque Alte. Brown bajo una fuerte acción estatal”¹²

Por otro lado, la carencia de infraestructura de transporte, jerarquizada y diseñada como soporte de los distintos flujos de carga y actividades de transferencias observadas en el área junto a la falta de legislación y controles ambientales y urbanos que minimicen las externalidades negativas del transporte de carga, colabora en la problemática ambiental del sector urbano del Corredor.

2.7.1 Programa de Saneamiento Integral Matanza– Riachuelo Colector Margen Izquierda

Dentro de las obras de infraestructura previstas en el Plan de Saneamiento Ambiental (PSI) para el Área Metropolitana de Buenos Aires y en el área del **Corredor Verde del Sur**, se encuentra el Colector Margen Izquierdo (CMI) que constituye una obra de interceptación de fuentes de contaminación (arroyos y pluviales) que, al acelerar la restauración del río Matanza - Riachuelo, tendrá un importante impacto global positivo sobre el ambiente y la salud de las personas.

Los principales aportes para estos vertidos son el arroyo Cildañez, la Planta Sudoeste, el Sifón de la Segunda Cloaca Máxima y el Arroyo El Rey, los cuales en conjunto representan cerca del 95% del total de los aportes.

La calidad del suelo en el área es típica de zonas industriales de Capital Federal y Gran Buenos Aires, donde la alta densidad poblacional y años de actividad

¹² Proyecto de ley de urbanización del Bajo Flores / Argentina. Congreso. Cámara de Diputados Entubamiento del Arroyo Cildañez y saneamiento del Parque Almirante Brown / Buenos Aires. Secretaría de Obras Públicas y Urbanismo.- Buenos Aires. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1965. -

industrial intensiva modificaron las características físico - químicas originales de los suelos e influyen en la composición de los afluentes transportados por los pluviales a interceptar por la obra de conducción

Se estudiaron cinco alternativas de traza considerando:

- Las fuentes potenciales de contaminación
- Las alteraciones al medio ambiente urbano

Los resultados de calidad obtenidos se confrontaron con los límites de calidad establecidos para diferentes tipos de uso por la Ley de residuos peligrosos de la Nación (Ley 24.051 y Decreto reglamentario 831/93) y estándares de calidad internacionales.

La alternativa 2 seleccionada se inicia metros antes de llegar a la calle Zavaleta y se acopla al ramal ferroviario de carga que viene de cruzar el Riachuelo sobre el meandro Brian y accede al barrio carenciado llamado Villa Zavaleta. La traza se abre luego en diagonal para insertarse en la calle Australia hasta ingresar al predio de la Estación de Distribución Sola.

El Plan de Comunicación tendrá por objeto mantener un nivel adecuado de información a la comunidad y, en el caso particular de EIA, garantizar que las personas potencialmente afectadas negativa o positivamente por un proyecto, puedan conocer en tiempo y forma, el alcance y duración de las actividades y de los impactos implicados.

El Plan de Contingencias estuvo orientado a la generación de respuestas planificadas y ordenadas frente a la eventual aparición de una emergencia, accidente o v catástrofe de algún tipo, evitando un accionar precipitado.

A partir de los resultados del estudio de Impacto Ambiental realizado y de los estudios complementarios llevados a cabo se pueden formular las siguientes conclusiones¹³:

- El colector margen izquierda (CMI) forma parte de las obras previstas en el Plan de Saneamiento Integral, PSI para el área de la concesión de Buenos Aires.
- Los beneficios esperados serán percibidos en términos de la recuperación de sus recursos hídricos y el mejoramiento de las condiciones del medio ambiente urbano y la salud pública en general.
- Los resultados del estudio de Impacto Ambiental indican que el balance ambiental global de la obra CMI es altamente positivo.
- Los principales riesgos ambientales identificados se vinculan con la posible aparición de suelos contaminados en la franja más superficial de suelo (1á 5 m).
- La intercepción de los caudales de los arroyos y pluviales involucrados (Pedriel, Teuco, Elia y Erezcano), constituirá un aporte significativo al progresivo mejoramiento de la calidad del agua del río Matanza – Riachuelo.
- En particular el proyecto beneficiará a la gente que vive en la zona de Boca Barracas a partir del mejoramiento de la calidad perceptual de su entorno en la

¹³ Bibliografía: Estudio de impacto ambiental - Colector margen izquierdo "Segundo tramo" IIED – Aguas Argentinas

margen izquierda del Riachuelo, incluyendo la reducción de olores y la disminución de los arrastres de residuos sólidos al cuerpo del agua.

2.7.2 Planta Depuradora Capital

También dentro del Plan de Saneamiento Integral (PSI) y del Plan de Mejoras y Expansión del Servicio 1999– 2003, se prevé la ejecución de la Planta Depuradora Capital (PDC) que es uno de los elementos estructurales del PSI, donde serán tratados los líquidos pluvio-cloacales, antes de su devolución al río, aportando así a la recuperación de la ribera de Buenos Aires.

Esta acción implica la construcción de un nuevo emisario y plantas depuradoras donde serán tratados los líquidos antes de ser volcados al Río de La Plata. Por otro lado, junto con el interceptor margen izquierda del Riachuelo y del emisario Capital, constituye un eje de flexibilidad del sistema y un segundo punto de descarga que da seguridad al sistema de transporte descentralizando, minimizando el impacto de las descargas al Río.

Como resultado de los estudios de ingeniería realizados, se presentó inicialmente, la posibilidad de localizarla dentro de los límites de la Reserva Ecológica Costanera Sur. Luego se estudiaron dos opciones más, dentro de la zona próxima a la Usina Termoeléctrica Costanera (Anexo Astillero) y por último, se ha estudiado la factibilidad de implantarla dentro de los terrenos hoy destinados a la Concesión, donde se encuentra la estación de pre-tratamiento y bombeo de líquidos “ Boca-Barracas”. De acuerdo a los análisis de Aguas Argentinas este predio y sus instalaciones reúnen las condiciones requeridas para localizar allí la PDC (*Ver Gráfico N° 21-Planta Depuradora Capital/Aguas Argentinas*).

Esta alternativa de Planta de Tratamiento Físico-Químico en Estación Boca-Barracas esta localizada en un predio de la concesionaria, de aproximadamente 3 ha. , ubicado en el barrio de Barracas, limitado al Norte con la calle Suárez, al Este con la Avenida Vieytes , al sur con la calle Benito Quinquela Martín y al oeste con el terraplén del FFCC Roca, la calle Pinedo y colindante con esta, el predio de la Playa de Cargas Sola, dentro del área del **Corredor Verde del Sur**.

El proyecto se ubica en un área tradicionalmente destinada a grandes equipamientos y a la industria, pero que en la actualidad se puede definir como de tejido mixto. Se encuentran en ella diferentes usos, que generalmente tienen relación directa con la superficie de las parcelas. Al oeste, del otro lado del terraplén ferroviario, se ubican los Hospitales neuropsiquiátricos y la playa ferroviaria de carga Sola, complementándose el área con tejido residencial de baja densidad, depósitos y talleres. Hacia el este, en dirección a la autopista 9 de Julio y Av. Montes de Oca, se acentúan los usos residenciales, aumentando la densidad de edificación sobre la citada avenida, incorporándose el uso comercial. El uso industrial y de servicios asociados se radica hacia el sur, sobre la margen del Riachuelo.

VA GRAFICO N° 21

Las instalaciones actuales retienen los sólidos de todo tipo, mediante rejas automáticas, luego se compactan y finalmente se transportan en contenedores cerrados del CEAMSE. En la primer etapa se incrementará el volumen de efluentes que, al igual que hoy, serán pretratados y elevados. Más adelante se agregará la segunda fase de la planta o proceso de tratamiento final que incorpora a los residuos existentes en la actualidad, otros como los biosólidos secos, de fácil manipuleo pero, con un incremento en forma progresiva en el manejo de insumos y transporte de residuos.

En al 1º etapa, sobre la calle Quinquela Martín se ubicarán los tamices y desarenador enfrentados con la Cámara de carga y la Estación de Impulsión. En la segunda etapa, tratamiento con los sectores de desodorización, cámara de contacto de ozono (bajo nivel), generación de ozono y el sector de tratamiento de barros, centrifugado y secado. Los residuos resultantes en la primera fase ocasionarían un volumen próximo a los 20 m³ diarios lo que provocaría el traslado de 1 camión, mientras que al terminar la segunda fase o tratamiento avanzado se originaría un volumen entre residuos y barros deshidratados, que ocasionarían el movimiento de 10 camiones

La instalación de la Planta Depuradora Capital genera múltiples reclamos de los vecinos de Barracas, respecto de los riesgos a los que quedarán expuestos los habitantes de la zona, y el impacto ambiental negativo que originará en el área, destruyendo el patrimonio cultural de la Ciudad, y las posibilidades de desarrollo económico y cultural del sector.

Este predio tiene por Av. Vieytes enfrentado a la escuela ENET N° 10– Fray Luis Beltrán, y en Suárez y Vieytes la Escuela Normal N° 10 y su área de deportes. Sobre la Av. Pinedo y por detrás de las vías están los hospitales Braulio Moyano y Borda, estos equipamientos se completan con tejido residencial de tipo mixto.

Por otro lado, en el barrio de Barracas, el ámbito de la estación Hipólito Irigoyen y el viaducto del Ferrocarril Gral. Roca (APH/ 7) estructuran un área potencial de desarrollo cultural y esta formada por el Pasaje Lanin y su entorno, el Conjunto Colonia Sola (APH 9), el ámbito de la Basílica del Sagrado Corazón (APH 6) y el Barrio Monseñor Espinoza. Así mismo, el Centro de Gestión y Participación N° 3 está estudiando su entorno para conformar un circuito cultural.

Al respecto, a partir del art. 27 de la Constitución de la Ciudad, encuadrado dentro del capítulo cuarto (ambiente) surge la necesidad de actuar sobre el espacio público, preservando la calidad ambiental y en definitiva mejorando la calidad de vida. El patrimonio forma parte fundamental de nuestra identidad y por ello es esencial su protección para el desarrollo sustentable de nuestra ciudad.

De esta situación urbana se desprende lo imposible de ubicar una Planta de Tratamiento en ese lugar. Convalidando este criterio, en octubre del 2000, el Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA) expresaba “Se ha seleccionado la PLANTA DE TRATAMIENTO FISICO QUIMICO, en el terreno del Astillero” y se señalaba: “ De las cinco alternativas analizadas, la del terreno del astillero es la de menor impacto por estar más alejada del éjido urbano, su proceso físico-

químico posee ventajas cualitativas tanto extrínseca como intrínsecamente respecto al biológico, toda la planta es cubierta y se minimizan al máximo los riesgos de ruidos y olores. Es además el punto de confluencia natural del sistema de saneamiento, permite una mayor flexibilidad y generara un mejoramiento más rápido de la calidad ambiental"

2.8 Identificación de nudos de problemas

Este corredor presenta particularidades que lo distinguen y que se relacionan estrechamente con los factores históricos que contribuyeron a su conformación, como fueron el Bañado de Flores y la localización de la quema de la ciudad y las obras de saneamiento y rehabilitación, ocurridas en la década del '60. Por otro lado los grandes conjuntos habitacionales y espaciosos equipamientos han constituido obstáculos físicos y barreras que impidieron la integración con el tejido urbano de la ciudad.

Todo ello ha conformado un sector donde la discontinuidad de la trama, ya fuera por los grandes espacios urbanos, los tendidos férreos y playas ferroviarias han contribuido a degradar la calidad ambiental del área. Se suma a ello la ocupación de terrenos por sectores sociales carenciados, y la circulación y ocupación del espacio de vía pública por parte de los transportes de carga.

Los grandes espacios que quedaron vacantes del Plan de urbanización del Parque Alte. Brown, que no fue concretado en su totalidad, recibieron usos recreativos, que en su mayor parte, están subutilizados y se encuentran por la misma razón en estado de semi abandono. Lo mismo ocurre con los grandes predios ocupados por los hospitales neuropsiquiátricos y de investigación, que respondiendo a una política sanitaria de otras épocas, se encuentran localizados dentro de trama urbana y con oferta de espacios arbolados en desuso.

Los grandes equipamientos prestan una configuración puntual que, con el abandono y cierre de depósitos e industrias, generados por los cambios económicos de los últimos años, colaboran con el deterioro de la calidad ambiental y le dan características de estancamiento.

Cabe recordar que la configuración de las márgenes del Riachuelo, estuvo condicionada por la estructura vial de los cruces que permitían la conectividad con la Provincia. Las localizaciones relevantes se vincularon con los puentes, y los sectores alejados, sufrieron situaciones de postergación, también como consecuencia de las crecidas e inundaciones por Sudestada y el nivel deprimido del área.

Las casi 40 ha de playas ferroviarias de Buenos Aires y Sola, presentan una potencialidad que se complementa con las posibilidades de renovación de un área de estancamiento y asentamientos precarios que deben ser resueltos. La cercanía del NHT Zavaleta y villas 21- 24 ha colaborado con el deterioro y degradación de la zona. Su incorporación al Programa Arraigo inició un proceso de regularización que no ha sido completado.

La localización de operadores de carga en la zona sur, sumado a una gran atomización del sector empresarial (numerosos depósitos) siguen caracterizando este sector urbano. El tránsito de carga es parte responsable de múltiples distorsiones sociales y culturales presentes en la ciudad: el peligro y el riesgo de las calles y vías, la ruptura de la funcionalidad del espacio público, la reducción de la comunicación vecinal o la pérdida de identidad de grupos sociales más débiles; y la causa principal de los aspectos más conflictivos del medio ambiente urbano tales como la contaminación, el ruido o la ocupación extensiva del espacio. La relocalización de las estaciones de cargas de camiones ubicadas en diversas zonas de la ciudad de Buenos Aires así como la promoción de facilidades para la implementación de servicios integrados de transporte, son puntos prioritarios en la resolución de esta temática.

(Ver Gráfico N° 22-c.v.s-Identificación de Problemas.).

2.8.1 Grandes espacios subutilizados

El particular parcelamiento que requirieron las actividades industriales en la zona sur de la ciudad, producto del proceso de sustitución de importaciones y la desafectación o subutilización de estos establecimientos en las últimas décadas, ofrecen grandes parcelas de extensión apropiadas para emprendimientos urbanos que pueden funcionar como dinamizadores del proceso de recuperación del área. Por otro lado los equipamientos de salud, hoy obsoletos, que ya no se ajustan a las nuevas pautas de funcionamiento que deben cumplir estos institutos, junto a las plazas ferroviarias de carga terminan por configurar una zona de grandes espacios subutilizados.

Parque Almirante Brown

El Parque Almirante Brown pensado como el "Gran Parque del Sur" que serviría como equilibrador de la ciudad fue depositario de usos y actividades desarticuladas que no conformaron un elemento estructurador del espacio urbano del sur. Por otra parte, la zona sur de la ciudad, ha sido objeto de acciones y políticas de planificación sectorial concebidos en los años '60 (desarrollo industrial en grandes predios que no fueron ocupados, políticas sociales- grandes conjuntos habitacionales con fuerte inversión del estado, y grandes parques) que no han arribado a soluciones exitosas ni evitado la segregación socio- espacial.

La Organización del Plan Regulador de la MCBA encaró en 1960 el estudio para el desarrollo de 2000 ha (la 10º parte de la superficie de la ciudad) integradas por el Parque Almirante Brown- 1400 ha- y los barrios Villa Soldati y Villa Lugano. Durante el período militar, 700 de las 1400 ya habían sido cedidas y vendidas a distintas entidades. En 1990, por O.M. N° 44182 se destina un predio a albergar los habitantes del ex Albergue Warnes en el Barrio Ramón Carrillo. Paralelo a la acción gubernamental, las ONGs con intereses en la zona han venido trabajando en forma mancomunada con las autoridades.

VA GRAFICO N° 22

Grandes conjuntos habitacionales, producto de una planificación centralizada y con criterios urbanísticos pertenecientes a otra época, fueron localizados en las zonas marginales ganadas en la década del '60 al ex Bañado de Flores. Sin cambiar su condición de marginalidad y objeto de diversos proyectos que nunca se concretaron, rápidamente fueron abandonados a su suerte por el Estado. El importante esfuerzo que significó esa recuperación, aún hoy inconclusa especialmente desde el punto de vista ambiental, no se vio aún reflejado en un uso apropiado para las necesidades de la Ciudad en su conjunto.

La paulatina enajenación del Parque Almirante Brown, el cierre al acceso público de grandes superficies, la falta de equipamiento, el deterioro ambiental, las concesiones a privados, o el simple abandono, conducen a la Ciudad a la pérdida de sus recursos potenciales más escasos y valiosos. La dificultad para resolver el problema de la administración y el mantenimiento de los grandes conjuntos habitacionales está poniendo en crisis aspectos estructurales de varios edificios, deteriorando a un nivel irrecuperable las redes de infraestructura interna y el equipamiento, al mismo tiempo que se verifica un proceso creciente de tugurización.

Hospitales Neuropsiquiátricos

El área del **Corredor Verde del Sur** concentra una parte importante del total del suelo urbano destinado a equipamiento de salud pública en Buenos Aires, fundamentalmente por la presencia de los grandes hospitales de salud mental, el Hospital Neuropsiquiátrico para hombres J. Borda, el Hospital Neuropsiquiátrico para mujeres B. Moyano y el Hospital Neuropsiquiátrico Infanto-Juvenil C. Tobar García. A ellos se agregan el Hogar de Ancianos G. Rawson, el Hospital F.G. Muñiz, especializado en enfermedades infecciosas y el Instituto Nacional de Microbiología Dr. Carlos Malbrán.

El estado de abandono, con subutilización de los grandes predios que ocupan, colaboran con el deterioro de la calidad ambiental y le dan características de estancamiento a la zona. La resolución para el área deberá tender a poner énfasis en las modernas políticas sanitarias que permitan refuncionalizar los viejos hospitales, hoy obsoletos en equipamiento y atención, adecuarlos a los nuevos tratamientos y recuperar para la ciudad vastas zonas y predios subutilizados, creando así mismo, un área hospitalaria de primer orden.

2.8.2 Trama circulatoria y conectividad

La falta de completamiento de los caminos ribereños al Riachuelo junto a la necesidad de formulación de nuevos cruces impide la conectividad a ambos márgenes creando bolsones de estancamiento.

En general, los proyectos viales, ferroviarios y de la red de subterráneos, incorporados en el punto 2.2, modificarán las condiciones de operación de la oferta de los servicios de transporte y consecuentemente los patrones de demanda, constituyendo una necesidad y una oportunidad la reestructuración de la red de colectivos bajo un enfoque de complementariedad multimodal, que

mejore la eficiencia del sistema, objetivo este, que se entiende es propio de un enfoque a nivel metropolitano y urbano del sistema de transporte. Esta posibilidad junto a la apertura de vías y mejoramiento de la trama posibilitará una mejora en la conectividad del Corredor desde y hacia otras zonas.

Los requerimientos indicados de conectividad a nivel urbano del área se deberán compatibilizar con las propuestas efectuadas en otros Programas como ser Corredor Verde del Oeste, el área Chacarita- Paternal (CHAP), la ex- AU3 y en la reestructuración de las redes de transporte urbano que se desarrollan en el ámbito institucional del PUA y el Gobierno de la Ciudad, así como también con los proyectos previstos para el área por organismos externos, como ser la Corporación del Sur y el Comité de Recuperación de la Cuenca del Riachuelo.

Por otro lado, la superficie de los asentamientos precarios, cuando la ocupación de los territorios involucra la vía pública, los grandes espacios ferroviarios, los espacios verdes y equipamientos del Parque Almirante Brown provocan la interrupción de la trama urbana a partir de la discontinuidad de la red circulatoria secundaria que impide la accesibilidad y conectividad barrial.

La restauración de la trama a partir de la regeneración del tejido y la continuidad de la red circulatoria que facilite y optimice las condiciones de accesibilidad y conectividad barrial permitirán, a su vez, la integración de los sectores urbanos del Corredor.

2.8.3 Los Centros de Transferencia de pasajeros

Dentro del **Corredor Verde del Sur** se localizan los centros de transbordo Constitución y Sáenz. que se han desarrollado en forma natural, conforme a las necesidades, conveniencias y aprovechamiento de espacios e instalaciones por parte de los operadores de los distintos servicios urbanos de transporte, sin programas integrales o sectoriales de ordenamiento y organización de los servicios, del tránsito y del espacio urbano, que benefician a los usuarios del sistema y al área urbana circundante: Por el contrario, se observa una total anarquía de todo orden, situación que ha generado áreas degradadas, con proliferación de actividades ilegales, donde la calidad de vida urbana en dichos sectores se encuentra muy deteriorada.

Los componentes de un Centro de Transbordo responden a un significativo número de particulares objetivos en función del objetivo general de resolución de la temática, pero fundamentalmente se debe facilitar la conexión entre los diferentes modos de transporte, elevando el nivel de servicio, seguridad, confort y calidad ambiental de los espacios destinados a los transbordos.

Desde la **Estación Sáenz** del ferrocarril TMB (ex Belgrano Sur) con cabecera en Estación Buenos Aires, hasta el Puente Uriburu existe una distancia aproximada de poco más 1 km. Dentro de esta franja y sobre la Av. Sáenz se da una oferta comercial y de servicios públicos del automotor de pasajeros muy importante convirtiendo la zona en un centro de transferencia intermodal. La transferencia de

pasajeros entre los colectivos supera ampliamente la que se efectúa con el ferrocarril.

Si bien el desarrollo de este centro es longitudinal, la concentración en los alrededores de la Iglesia de Nuestra Señora de Pompeya tiende a caracterizar el área e impedir, por la distancia, la complementación con líneas provinciales y municipales de los partidos de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora, justamente por las jurisdicciones a las que pertenecen. Estas líneas no pueden ingresar en la Ciudad a efectuar tráfico de pasajeros. De allí que las líneas nacionales cubran los recorridos desde Pte. Uriburu hacia Ciudad de Buenos Aires y desde Pte. Uriburu a la provincia.

La composición de alternativas y complementariedad en las transferencias, deberá necesariamente sufrir un ajuste y una adaptación en la medida que se efectivice la construcción la línea H de subterráneos (Pompeya- Retiro con complementación en Once) y que en la actualidad no posee definición de cota de nivel para la ejecución de este último tramo. Parte de la oferta de servicios del transporte automotor será absorbido por el subterráneo y se estimularán los viajes en ferrocarril. Todo ello acarreará modificaciones en las transferencias y se deberán adecuar las infraestructuras necesarias, incluyendo también la resolución de la terminal de los servicios ferroviarios.

En el caso de la **Estación Constitución** se genera aquí uno de los tres Centros de Transbordo más importantes de la ciudad (junto con Retiro y Once) siendo terminal de los servicios ferroviarios de las líneas del FCGR, concesionada a la empresa Metropolitano y donde confluyen decenas de servicios de transporte automotor del sur y hacia todas direcciones con escala en este hito urbano de gran complejidad, junto con la cabecera de la línea C de subterráneos.

La gran masa de usuarios del transporte que convergen diariamente aquí se distribuyen por las zonas de detención de las líneas de colectivos localizadas en dársenas y ocupando espacios de las plazas. Esto provoca un alto grado de deterioro urbano y ambiental de difícil resolución ya que la carencia de zonas destinadas a la transferencia específicamente, obliga a la usurpación de espacios destinados a otros usos.

La proximidad física de la AU 9 de Julio Sur enmarcó este centro de transbordos colaborando con el deterioro general al agregar la falta de consideración integral de los espacios bajo autopista y restarle conectividad al área al anular la conexidad con la Av.9 de Julio y por ende con el área central de la ciudad. Si a esto se añade la interrupción de la trama urbana que ejerce el trazado ferroviario en su derrotero al sur, la conectividad sólo se logra atravesando el centro de transbordo por la calle Brasil, coadyuvando así al conflicto propio del centro.

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 (fundamentalmente en los centros de transbordo con localizaciones de borde). Es necesario tratar cada

Centro de Transbordos como un proyecto individual dentro de este Programa atendiendo a las particularidades de cada uno y a las infraestructuras y equipamientos necesarios.

2.8.4 Transporte de carga

El área sur ha sido tradicionalmente el área urbana que concentró a las actividades relacionadas con el transporte de cargas, establecimientos industriales, mayoristas y de servicios en general a los establecimientos manufactureros. Entre La Boca y el límite sudoeste de la ciudad se concentra el 43% de los O/ D de viajes que se producen entre la ciudad y el área metropolitana y el 49 % de los camiones que llegan por los accesos secundarios de la ciudad. Dentro de esta área, la de mayor participación son las zonas de Barracas (21%) y Parque Patricios (17%), mientras que la zona de Lugano-Soldati sólo concentra el 5% de los movimientos.

Esta especialización se explicaba básicamente, por la accesibilidad portuaria a través del Riachuelo, la presencia de estaciones de carga ferroviarias y su estratégica ubicación entre el macrocentro metropolitano y las zonas productivas de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora. En la actualidad, perdida la accesibilidad por vía acuática y la falta de activación económica de la zona por causas externas a la misma, sumados a las bajas condiciones urbanas, la zona enfrenta el deterioro no sólo de sus condiciones ambientales, sino también de las infraestructuras y equipamientos de soporte a las actividades productivas que caracterizan al sector.

En el espacio geográfico del área del **Corredor Verde del Sur**, los principales problemas que se enfrentan, relacionados con las actividades del transporte de carga tienen que ver con la severa degradación ambiental de la zona, más que con los problemas propios del sector.

Entre los primeros se encuentran:

- la dispersión en el tejido urbano de las actividades de cargas, compartiendo el tejido con actividades residenciales;
- la invasión del espacio público por camiones que lo usan como estacionamiento diario, actividades de carga/ descarga;
- la inseguridad personal y de las mercaderías;
- la falta de cumplimiento de las normativas existentes sobre dársenas y cabeceras internadas de los vehículos de transporte;
- la carencia de servicios anexos a las operaciones de las cargas, como estacionamientos y hospedajes a los choferes, acorde a la capacidad económica;
- la vialidad terciaria obsoleta, no equipada para el tránsito de vehículos pesados u operaciones de los mismos, en contraste con una vialidad arterial de tránsito rápido para los vehículos de carga;
- cruces ferroviarios y discontinuidad geométrica de los trazados viales, dificultando las maniobras de los vehículos de dimensiones mayores;
- la falta de control del cumplimiento de las normativas del tránsito.

No obstante debido a su lugar central en el contexto metropolitano y a su accesibilidad, la zona ofrece ventajas de localización a las empresas de logística de transporte de nivel nacional e internacional, reafirmando su potencialidad como área especializada en servicios a las industrias, al comercio y al transporte.

Entre las potencialidades actuales de la zona para este tipo de actividades, se encuentra la ya mencionada conectividad con la red metropolitana y de autopistas; estar servida, a lo largo, por un corredor arterial urbano de alta capacidad; la oferta de suelo y estructuras edilicias industriales obsoletas a bajo valor; la localización en el borde sur de la ciudad, inmediata a las regiones productivas sur y oeste; la presencia de la estación Sola, todavía en actividad y la expectativa de reconversión de la estación Buenos Aires que se prevé será un motor para la refuncionalización de la zona.

Por todas las anteriores enumeraciones, el tránsito de carga, muy intenso en la zona, es parte responsable de múltiples distorsiones sociales y culturales presentes en la ciudad: el peligro y el riesgo de las calles y vías, la ruptura de la funcionalidad del espacio público, la reducción de la comunicación vecinal o la pérdida de identidad de grupos sociales más débiles; y la causa principal de los aspectos más conflictivos del medio ambiente urbano tales como la contaminación, el ruido o la ocupación extensiva del espacio.

La problemática de este sector se relaciona con el acceso y circulación de los camiones al área por arterias de la trama urbana no acondicionadas para tal fin, por las limitaciones funcionales y físicas del sistema de autopista para canalizar el tránsito pasante y por la discontinuidad de circuitos circunvalares en los ámbitos de la ciudad y la provincia.

En la red operan todo tipo de tránsito de carga:

- vehículos de carga pasantes por el área entre el sur y sudoeste y norte y noreste del conurbano y la provincia y, entre éstas y los puntos atractores urbanos;
- vehículos de carga con origen- destino en las zonas de la Boca, Barracas, Parque Patricios, Lugano (20% de los viajes que acceden a la RMBA), de la estación ferroviaria Sola (50% de las toneladas transportadas por ferrocarril);
- vehículos de distribución/ concentración de cargas de las zonas de consumo urbano (área central, barrios, centros de consumo) y
- transporte a/ desde industrias localizadas en el área.

El desorden y falta de control en el tránsito de los vehículos de carga torna incompatible, por conflictivo, su funcionamiento con el resto de los flujos de transporte y con la mayoría de las actividades urbanas de este sector de la ciudad, siendo que el diseño vial puede ser una de las herramientas más idóneas para su gerenciamiento.

El transporte de carga responde a una lógica económica propia y de las actividades a las cuales presta servicios, por lo tanto su mantenimiento está ligado con la sustentabilidad del sistema urbano, de allí la necesidad de ordenar este tipo de transporte.

2.8.5 Playas ferroviarias de carga

Dentro del **Corredor Verde del Sur** se localizan las playas de Buenos Aires, Sola y Sáenz. Estos terrenos ferroviarios definidos por los Decretos del PEN N° 1090 y 870, para la desactivación de las playas de carga implican el compromiso y la decisión de definir los usos futuros de las mismas.

Estación Sola FSR

Esta playa ubicada en el Barrio de Barracas a escasos 1500 metros al sur de la Estación Constitución, está concesionada a Ferrosur Roca SA. desde el 11 de marzo de 1993 conforme al Decreto Nacional 2668 1/92, por un período de 30 años con opción a 10 años mas, encontrándose en actividad para la atención de los servicios de cargas de ese ferrocarril.

Se localizan depósitos para materiales de construcción, cemento y piedra, que son transportados por el ferrocarril, por lo que se genera importante tránsito de carga como así también el tráfico de contenedores al puerto, ya que se realiza consolidación y desconsolidación de contenedores.

Del lado oeste, los espacios se encuentran arrendados para ser utilizados como depósitos de mercaderías varias o para servicios del transporte por automotor.

Está comprendida en los términos del Decreto Nacional 837/98 que establece la desafectación de la actividad ferroviaria y la liberación total de sus terrenos. Consecuentemente, será necesario efectuar el traslado de las actividades de cargas que desarrolla el ferrocarril a otra localización, para lo cual se propone los terrenos de Km. 5, Estación Gerli ubicada en Avellaneda.

Para ello en el programa de ordenamiento de los tráficos de cargas de la Ciudad de Buenos Aires y su Región Metropolitana, se ha propuesto implementar una estación de transferencia multimodal de cargas, complementada con plataforma de actividades logísticas, en Km5, Estación Gerli que pertenece a la concesión de Ferrosur Roca, que cuenta con más de 80 hectáreas subutilizadas, estación que concentraría gran parte de las cargas interurbanas de los transportes terrestres de la zona sur de la RMBA.

Estación Buenos Aires

Parte de los terrenos de la Estación Buenos Aires están concesionados a Metropolitano Belgrano Sur SA (TMB), por un período de 10 años desde el 1 de mayo de 1994 y cuyo contrato aún no ha sido renegociado conforme a los términos del Decreto Nacional 605/97.

El resto de los terrenos afectados a los servicios de cargas, se encuentran bajo jurisdicción administrativa del Organismo Nacional de Administración de Bienes

del Estado ONABE, al no haberse incluido en la concesión del Ferrocarril Belgrano Cargas SA los ramales de trocha angosta al sur de Pergamino.

La estación Buenos Aires, afectada a los servicios de cargas, tiene una superficie de 25,6 Has y se encuentra ubicada en el Barrio de Barracas con frente a la Av. Vélez Sársfield, al norte de los terrenos de la Estación Sola de FSR.

Actualmente, parte de los depósitos y demás instalaciones destinadas a cargas se encuentran arrendadas y son utilizadas para operar con cargas diversas transportadas por camión, mientras que el resto se encuentran abandonadas o intrusadas, en un estado total de precariedad y deterioro al estar desafectada de la explotación ferroviaria de cargas desde hace más de 7 años.

En el marco de su contrato de concesión, TMB ha desarrollado la propuesta de traslado de las actuales instalaciones de la Estación Buenos Aires de Pasajeros a construirse sobre Avenida Vélez Sársfield y Olavarría, para lo cual se afectaría una superficie del orden de los 11.000 metros cuadrados.

Estación Dr. Antonio Sáenz

Las parcelas que no han sido vendidas se encuentran bajo administración del ONABE al haber sido desafectadas totalmente de la explotación ferroviaria de los servicios de cargas que en su momento explotara el Ferrocarril Belgrano.

Parte de los mismos se encuentran arrendados o han sido transferidos para ser explotados comercialmente por distintas empresas.

Se estima que la totalidad de la superficie podrá ser liberada y sujeta a programas de desarrollos urbanos que se formulen. Cabe aclarar que el ramal de acceso a la playa de cargas se encuentra totalmente desactivado.

2.8.6 Asentamientos precarios

La incorporación de la resolución de las llamadas "villas de emergencia" al Programa Arraigo inició un proceso de regularización; no obstante los trámites de traspaso de dominio no han podido completarse.

Este instrumento intentó mitigar en parte esta situación de desatención de los sectores más carenciados. La Ley 23.967 cuya aplicación corresponde a la Comisión de Tierras Fiscales Nacionales "Programa Arraigo", reglamenta la transferencia de tierras fiscales a las provincias y al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para su posterior transferencia a los ocupantes o incorporación a planes de vivienda para familias de recursos insuficientes. A través de este mecanismo se ha iniciado un proceso de regularización en cuatro asentamientos de la ciudad, las "villas" N° 15, 20, 21/24.

A continuación, se ha volcado la población de las villas y NHT de toda la ciudad y pintado en grisáceo los distritos pertenecientes al **Corredor Verde del Sur** y resaltados en letra negrita, los correspondientes específicamente al Corredor.

Sólo así se puede apreciar la importancia que esta problemática tiene sobre el área por la concentración de asentamientos en la zona sur de la ciudad.

Población residente en Villas de Emergencia y Núcleos Habitacionales Transitorios (NHT) según Distrito Escolar Años 1983-1991-1993-1997-1999¹
Cuadro Nº 4

D. E	Nombre	1983	1991	1993	1997	1999
Total		12.593	50.945	62.952	65.572	76.862
I	Total	198	5.716	7.951	4.417	9.334
	Villa 31	198	5.716	7.951	4.417	7.362
	Villa 31 bis	-	-	-	-	1.972
V	Total	4.528	13.284	13.502	13.687	13.687
	Villa 21-24	2.138	10.477	10.550	10.550	10.550
	Villa 26	45	226	291	451	451
	NHT Zavaleta	2.345	2.581	2.661	2.686	2.686
XIII	Total	968	5.373	6.037	5.981	5.981
	Villa 6	968	5.373	6.037	5.981	5.981
XIX	Total	1.742	6.778	10.552	10.278	15.106
	Villa 1-11-14	207	4.832	10.332	10.058	10.058
	Villa 12 ²	1.436	1.681	-	-	-
	Villa 13 y 13bis	99	265	220	220	220
XX	Total	3.672	6.892	8.763	9.937	9.937
	Villa 15	2.052	4.673	6.560	7.714	7.714
	Villa 17	81	555	502	502	502
	NHT Av. del Trabajo	1.539	1.664	1.701	1.721	1.721
	Barrio Rivadavia	-	-	-	-	4.828
XXI	Total	1.485	12.902	16.147	21.272	22.817
	Villa 3	-	3.393	4.496	4.496	4.496
	Villa 16	-	110	102	102	102
	Villa 19	108	2.013	2.657	3.019	3.019
	Villa 20	1.377	7.212	8.550	13.313	13.514
	Barrio Calacita	-	-	-	342	342
	Barrio Calaza	-	174	342	-	-
	Los Piletones	-	-	-	-	1.344

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (G.C.B.A.) sobre la base de datos de la Comisión Municipal de la Vivienda.

¹ La fecha del censo varía para cada villa.

² La villa 12 del D.E. XIX no figura a partir de 1993 ya que se vendieron los terrenos a sus ocupantes.

La superficie de los asentamientos se acerca a las 70 ha, lo que habla de la capacidad latente y la obligación de resolver esta problemática.

En el caso de la Villa 21/24, los trámites de traspaso de las tierras a los habitantes se encuentran en un estado de paralización, en parte debido a la falta de cumplimientos de las obligaciones de pago por parte de los habitantes de la misma y las trabas administrativas por parte de las autoridades para poder concretar el traspaso de las tierras. Sólo así sería posible la apertura de calles, ya que la interrupción de la trama urbana a partir de la discontinuidad de la red

circulatoria impide la accesibilidad y conectividad barrial, así como el tendido de la infraestructura necesaria para el barrio.

Villa 20: Lugano. En el boleto de compraventa original firmado en 1991 por la Cooperativa "25 de marzo" no figuraban gran parte de las tierras que se encuentran ocupadas por la villa que, si bien eran del Estado Nacional, habían sido cedidas a la Policía Federal Argentina durante la intendencia del último gobierno militar. Como en otros casos, la celeridad con la que se confeccionaron los primeros planos maestros conspiró contra la calidad de los mismos, generando un retraso en los plazos originales, más allá de lo previsto. Tras largas negociaciones entre la cooperativa, el Programa y la Policía Federal, se logró que esta última desafectara dichas tierras, para confeccionar un nuevo boleto. Para ese entonces, la población de la villa había crecido a más de 8 mil personas, por lo que el Programa Arraigo renunció a la posibilidad de entregar las escrituras a cada vecino. Finalmente, en 1995, con el 30 por ciento de las cuotas abonadas, se firmó una escritura general a nombre de la cooperativa¹⁴.

¹⁴ La Política de radicación de Villas en la Capital Federal. J.Lezcano Centro de Estudios para el Cambio Estructural-1997