



Plan Urbano Ambiental

Programa
de Actuación

CORREDOR VERDE SUR

INFORME FINAL

TOMO 2
Componentes
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 2
Componentes
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



III COMPONENTES DEL CORREDOR

3.1 Area del Eje Verde Vial

El **Corredor Verde del Sur** es concebido en el Plan Urbano Ambiental como un espacio donde se privilegia la presencia de elementos paisajísticos y recreativos, así como la forestación urbana, no obstante que, por las particularidades de la zona que atraviesa, constituye al mismo tiempo un eje de estructuración y un medio de integración de esas zonas urbanas a otros sectores más consolidados de la ciudad. Un ámbito/ corredor de actividades urbanas con predominio de áreas verdes, que se estructurará mediante la regeneración de centros y de áreas degradadas, las nuevas centralidades, la mejora de la movilidad intra e interzonal y la identificación de cada componente a partir de la reconversión ambiental y funcional de los espacios verdes existentes, de los grandes equipamientos hospitalarios y recreacionales localizados a lo largo del eje verde vial cuyo tratamiento como desarrollo del espacio público es objetivo fundamental y articulador.

La calidad del espacio público es esencial en la evolución de las ciudades. Cuando se crea o mejora un espacio público, la ciudadanía gana. Cada vez que se privatiza o se degrada, la ciudad y la población pierden la posibilidad de mejorar su hábitat y su medio ambiente.

Siendo que este espacio público es soporte de una complejidad de usos *como creadores de centralidad y potenciadores de una movilidad integradora*¹ su tratamiento integral en el **Corredor Verde del Sur** es parte del objetivo como construcción de ciudad. Crearán centralidad en la medida que los espacios y sus equipamientos sean *accesibles y polivalentes*, estén dotados de *calidad estética y carga simbólica*, como expresión de identidades e historia.

La conformación de un eje verde vial como espacio público urbano dará respuesta a la articulación entre los distintos componentes tendiendo a optimizar las sinergias de los efectos e impactos de nuevos procesos de concentración y complejización de actividades. "*La continuidad de los grandes ejes de espacio público es una condición de visibilidad y de accesibilidad para cada uno de los fragmentos urbanos y un factor esencial de integración ciudadana*"².

El área del Corredor se conforma con la adecuada continuidad del eje verde vial a lo largo de la calle Lima ampliada y mejorada (alternativa analizada en este documento), la revalorización de la Av. Amancio Alcorta y el empalme con la Av. Rabanal en un espacio que se constituye en fuelle e inflexión, y la continuidad del boulevard con la avenida Roca hasta su culminación en la Av. Gral. Paz.

1 "Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información" Borja J. y Castells M. 1999

2 "Ciudadanía y Espacio Público" Papers Debat Barcelona 1997 Ciutat Real Ciutat Ideal

En este contexto, desde el punto de vista vial, no se concibe al corredor como una vía de tránsito rápido, expresa, sino como una avenida secundaria³, cuya función es la conexión y distribución del tránsito proveniente de los centros integrados por el corredor verde y de interconexión entre las diferentes áreas de la ciudad.

Esta concepción responde a los objetivos propositivos que, en materia de transporte, define el Plan Urbano Ambiental para una ciudad accesible⁴, sintéticamente:

- *Integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de pasajeros y de cargas.*
- *Mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad y la región metropolitana.*
- *Eliminación de las barreras urbanísticas constituidas por los pasos a nivel ferroviarios de las principales arterias.*
- *Reordenamiento de la red de tránsito pesado que facilite la complementación e integración intermodal con el modo automotor.*
- *Jerarquización de la red vial, dando prioridad al transporte automotor público, optimizando la seguridad y calidad ambiental*
- *Ampliación, sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los modos y redes de transporte público y desaliento a la utilización del automóvil particular.*
- *Optimización del transporte subterráneo en corredores de demanda masiva.*

3.1.1 Problemas del sector

Los problemas detectados en la definición del **Corredor Verde del Sur** radican en la falta de tratamiento del espacio público, la falta de continuidad espacial de los ejes viales que componen el corredor y la inadecuación, en algunos tramos, del diseño vial actual para absorber, en las condiciones adecuadas, el nuevo rol de eje verde estructurador de nuevas y/o renovadas y recualificadas actividades de la zona sur de la ciudad, así como, también, la necesidad de adecuación de la red general circulatoria.

- *desde el espacio público*
 - a- el sector Caseros- Perito Moreno carece de tratamiento de espacio público y de oferta de verde
 - b- los sectores de plazoletas y boulevares requieren propuestas de intervención
 - c- todo el Corredor presenta escasa o nula forestación
 - d- carencia de mobiliario urbano
 - e- existencia de espacios verde semipúblicos con posibilidades de incorporarse al Corredor

3 Según definición del CODIGO DE PLANEAMIENTO URBANO, Ley N° 449. GCBA.2000

4 PLAN URBANO AMBIENTAL, Cap 5: Transporte y Circulación. GCBA.

- *desde la traza Vial*
 - a- la continuidad de la Av. 9 de Julio en la calle Lima no está resuelta.
 - b- el nudo de Plaza España debe permitir la continuidad de la Av. Amancio Alcorta hacia la nueva calle Lima y hacia la zona del barrio de La Boca
 - c- el sector de Av. Amancio Alcorta frente al Club Huracán carece de potencialidades de revalorización urbana
 - d- la continuidad de la calle Colonia (continuidad de Av Pueyrredón) se encuentra impedida
 - e- la continuidad de la Av. Amancio Alcorta presenta un quiebre en el cruce de la Av. Sáenz y se pierde la conexión espacial con la Av. Rabanal- Roca

- desde la red circulatoria general
 - a- falta de continuidad vial en determinados sectores por tramas interrumpidas
 - b- necesidad de refuncionalización y reordenamiento de importantes componentes de la infraestructura vial y de servicios de transporte de la red metropolitana que estructuran al Corredor
 - c- la circunstancia de pertenecer el Corredor a la Red de Tránsito Pesado, imposibilita la adecuación vial y paisajística del mismo a los fines propuestos

3.1.2 Eje Verde Lineal

En el espacio público se suelen integrar los denominados espacios abiertos, o espacios verdes o libres, que abarca espacios, muchos de ellos con altas significaciones destinados al esparcimiento, distensión y encuentro, como plazas, parques, plazuelas, patios de juegos, áreas peatonales recreativas, etc; y por otro, los lugares destinados predominantemente, para la circulación y el vínculo, la calle, avenida, pasaje, estacionamiento, generalizado como vía pública.⁵

El eje lineal Lima- Alcorta- Rabanal- Roca articulado a partir de los hitos escultóricos que lo caracterizan, identifican y conectan espacial y funcionalmente, ha sido analizado como unidad y al mismo tiempo, integrante de cada uno de los componentes ya definidos en el capítulo anterior. La propuesta sobre el eje verde, más allá de las adecuaciones necesarias de la vialidad, incluye elementos de diseño y arte (esculturas) urbano que enriquecen el paisaje que los rodea. Se crean verdaderos pulmones ambientales, sobre todo en zonas industriales o de alto grado de contaminación sonora y/o atmosférica, incorporando espacios verdes públicos y semipúblicos subutilizados, siendo en todos los casos, espacios que contribuirán a una mejor calidad de vida.

Por otra parte las actividades al aire libre son revaloradas y los espacios verdes requieren tratamientos específicos, donde el acondicionamiento exterior importa tanto como la selección de las especies arbóreas o el tipo de césped. Las distintas propuestas incluyen, fundamentalmente, boulevares y veredas verdes con parquización y forestación, donde la capacidad de los suelos lo permitan, y ensanche de las aceras con mobiliario urbano de calidad que jerarquice el medio.

⁵ "Espacio Público y Recreación" Andziulis A. M. y otros.1996 FADU

El espacio público es así concebido como recurso, como producto y como práctica social. La apropiación y utilización particular del espacio, tanto a nivel material como simbólico (recurso) así como la transformación de los espacios existentes y la producción de nuevas espacialidades (producto), en correspondencia con distintos proyectos culturales (práctica social y simbólica) lleva a la identificación de puntos estratégicos que irán personalizando e individualizando nuevos hitos con obras de arte de gran volumen o elementos arquitectónicos adecuados a las posibilidades físicas del eje. Cuando la dimensión física no lo permita se integrarán predios en desuso, a manera de patios apendiculares a las plazas y parques del Corredor. Hasta tanto se vaya produciendo el recambio de usos y el reciclado de los predios se trabajarán los muros exteriores, integrando éstos a los espacios abiertos sin restricción de uso y dando continuidad al **Corredor Verde del Sur**.

Las esculturas, los monumentos o las pinturas murales provocan percepciones desde múltiples ángulos espaciales; de manera similar, su estudio lleva a aproximaciones desde diferentes disciplinas y permite la participación ciudadana. Por otro lado, se van creando las condiciones ambientales que preservan el entorno, *para abrir nuevas oportunidades económicas y de ingreso para sectores no contemplados*⁶

Donde los anchos lo permitan los boulevares estarán equipados con glorietas, integrándose formalmente al conjunto, ya que por medio del paseo se van ligando los distintos componentes del Corredor y quedando de esta forma, determinado un espacio. Se está así frente a la posibilidad de varios objetos de estudio distintos a partir de un mismo tipo de planteo.

Se han identificado 4 tipologías de tratamiento sobre el **Corredor Verde del Sur**:

1. Propuestas de intervención, remodelación y puesta en valor de los espacios verdes existentes y espacios públicos en vía pública: plazoletas, plazas, veredas existentes, forestación, mobiliario urbano, equipamiento, etc
 - Sector de Av. Amancio Alcorta y Rabanal-Roca
2. Propuesta de construcción de nuevos espacios públicos
 - boulevard calle Lima- *Ver punto 3.2,*
 - par Av. Amancio Alcorta- Suárez- *Ver punto 3.4,*
 - Av. Sáenz- *Ver punto 3.5*
3. Incorporación y tratamientos de espacios verdes públicos y semipúblicos aledaños al Corredor
 - sector Hospitales- *Ver punto 3.3*
4. Intervención urbana de mayor escala
 - Plaza Constitución- *Ver punto 3.2*

⁶ (Rolnik, Raquel urbanista brasilera. FADU 2001)

Las propuestas deberán integrar objetivos ambientales, estéticos y sociales.

Componentes y condiciones de los espacios públicos

Calidad del diseño urbano: El espacio público tendrá una dimensión sociocultural como lugar de relación y de expresión comunitaria por lo que su buen diseño deberá posibilitar los espacios de encuentro.

La calidad del espacio público se podrá evaluar por la calidad e intensidad de las relaciones sociales que posibilite y sus cualidades formales como la continuidad de diseño urbano a lo largo de todo el Corredor y la capacidad ordenadora del mismo a través de sus formas y materiales y la apropiación a través de los tiempos y los diversos usos.

Esculturas: Se han identificado los lugares donde se colocarán estos hitos urbanos que identificarán el **Corredor Verde del Sur** y dotarán de significado los cruces y espacios donde se los ubique (**Ver Gráfico N° 35**) Estas esculturas serán motivo de un llamado a concurso público bajo las pautas de diseño y simbolismo requeridos.

En el caso del hito ubicado en la confluencia de Roca-Rabanal y Amancio Alcorta se buscará un diseño que jerarquice uno de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires.

Bicisendas: Se respetará la traza de los carriles existentes, donde los hubiere pero se propondrán nuevos trazados que vayan definiendo nuevos recorridos que incluyan e integre los peatonales, en conjunción con tratamientos de espacios de encuentro y descanso. El empleo de bicisendas debe estar pensado teniendo en cuenta la no proximidad a los carriles para automóviles, ya que la hiperventilación pulmonar estimulada por la acción misma de la bicicleta, se vería afectada por los gases de combustión en lugar de aportar oxígeno.

Mobiliario Urbano: Se encuentran en redacción (en su etapa final) los documentos licitatorios para el llamado a Licitación Internacional para el Nuevo Mobiliario Urbano de la Ciudad: *Esta licitación implica la renovación de una parte significativa de ese equipamiento público. Se realizará sin costo para la ciudad con la modalidad de concesión de uso del espacio público con explotación publicitaria.*⁷

Dentro de los elementos del mobiliario urbano que serán incorporados e influirán directamente sobre el diseño de los espacios públicos del Corredor figuran

- Refugios para espera de colectivos y taxis, con papeleros y contenedores para residuos reciclables, como así también en centros de transbordo
- Señalización y cartelería de información institucional, turística y publicitaria
- Asientos, soporte para bicicletas, bebederos.

Accesibilidad para todos: Todos los proyectos deben establecer pautas de accesibilidad para el conjunto de personas con capacidades disminuidas. Los

⁷ Página Web del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

espacios de uso público no deberán tener “barreras” que impidan el normal aprovechamiento del tiempo libre, por lo que los senderos, los cambios de nivel, el mobiliario urbano, etc., deben permitir la plena accesibilidad.

Respeto por el equilibrio ecológico del paisaje natural: el adecuado diseño del arbolado público y ejemplares arbóreas deberá respetar las especies existentes así como deberá tener en cuenta el tema de la biodiversidad, utilizando en todos los casos, mayoría de especies autóctonas, para permitir la adecuación ecológica del conjunto. El uso de especies exóticas puede interrumpir el corredor ecológico. Atender a la topografía, ya que es importante la función de las pendientes y los vientos dominantes evitando los "corredores de vientos" que pueden convertir espacios públicos en sitios indeseados.

Mantenimiento: El mobiliario y la iluminación deben estar pensados con materiales nobles y de bajo mantenimiento.

Se deberá tener en cuenta en el diseño, tanto la selección de especies arbóreas y vegetales, revalorizando la flora autóctona, como su ubicación relativa. El respeto por el equilibrio de los sistemas reduce las tareas de mantenimiento de las especies.

Propuesta de Espacios Públicos para Av. Amancio Alcorta y Rabanal

Los objetivos particulares perseguidos en la propuesta son:

- Crear un paseo vecinal de escala barrial.
- Poner en valor el espacio público existente, de buena calidad paisajística y forestal con la incorporación de hitos escultóricos de calidad.
- Aumentar el equipamiento recreativo y deportivo del sector, favoreciendo el uso por parte del vecindario y de las escuelas de la zona.

1º Etapa:

- Se llamará a Concurso para la propuesta de esculturas y se llevará a cabo su ejecución.
- Tratamiento de los cruces más significativos, que vinculen el sector con centros barriales a fortalecer
- Se ejecutarán veredas en las plazoletas, en coincidencia con las calles transversales jerarquizadas
- Se incorporará mobiliario urbano

2º Etapa: tratamiento de los interiores de las plazoletas

- Se ejecutarán senderos peatonales internos, con mobiliario urbano.
- Se realizará la iluminación particularizada en la bisisenda y en los nuevos sectores creados.
- Se proyectarán programas diversos en el interior de las plazoletas, para disponer actividades deportivas y culturales al aire libre.

(Ver Gráficos N° 36 Y 37)

3.1.3 Eje Circulatorio Vial

La solución propuesta para la adecuación de la traza vial del **Corredor Verde del Sur** abarca las siguientes intervenciones, que deberán ser ajustadas en función de estudios viales ad-hoc

1. Túnel o remodelación AU 9 de Julio Sur

En el punto 3.2 Area de Constitución se ha planteado la posible continuidad de la Av. 9 de Julio en la calle Lima a partir de dos alternativas que deberán ser profundizadas en su factibilidad, diseño y análisis.

La posibilidad de realizar un túnel bajo nivel que una ambas arterias (Ver Gráfico de Propuestas en punto 3.2) o bien la alternativa de remodelar la Av. 9 de Julio Sur en su paso por el Centro de Transferencias de Constitución al punto de alcanzar el bajo nivel en su cruce por debajo de la Av. San Juan.

Esta última alternativa (**Ver Gráfico N° 38**) liberaría suelo urbano a nivel de la calle facilitando la continuidad espacial y física de Av. 9 de Julio en calle Lima. Esta alternativa de resolución es viable (aún mereciendo estudios más profundos) siempre y cuando no se ejecute el Ramal N° 7 de subida en sentido este- oeste. De ejecutarse esta rama del nudo circulatorio, la propuesta de continuar a nivel la Av. 9 de Julio en la calle Lima no sería posible.

2. Rotonda Caseros- Amancio Alcorta

La continuidad vial en sentido noreste- sudoeste debe ser resuelta en sentido contrario, ya que hoy la continuidad Amancio Alcorta- Caseros- Lima no se efectúa. Por otro lado, el corredor debe permitir la circulación fluida hacia la zona de La Boca y facilitar la conectividad entre los distintos barrios mejorando la conexidad entre La Boca y Barracas.

Se proponen dos alternativas. Ambas propuestas presentan soluciones apropiadas y tienen el atractivo de producir mejoras para el transporte público. Desde este último punto de vista debería realizarse un estudio de transporte que abarque una zona más extendida (hasta Instituto Bernasconi hacia el Oeste) para ponderar las ventajas de cada propuesta y validar mediante consulta con propietarios de líneas de colectivos involucradas.

Propuesta Básica

A partir del mantenimiento de los actuales sentidos de circulación de todas y cada una de las arterias, se plantea una solución mediante regulación por semáforos. Para ello es necesario realizar la remodelación que se bosqueja en el **Gráfico N° 39-a**

El ancho de la vía rápida se mantiene constante a lo largo de la encrucijada. Esta propuesta tiene como máxima virtud que los giros a la izquierda se resuelven satisfactoriamente en el interior del nudo, con excepción del proveniente por Av. Amancio Alcorta que para tomar calle Salta debe desviarse anticipadamente por Av. Barracas / Dr. Finochietto / Salta. La plazoleta central queda con dimensiones reducidas debido al sobre ancho que se requiere en coincidencia con el jirón San Lucar de Barrameda.

Todas las calles del entorno permanecen sin cambios frente a esta remodelación y el transporte público automotor no modifica sus recorridos, excepto para el giro a la izquierda desde Av. Alcorta a calle Salta, que deberá hacerse como se explicó anteriormente

Propuesta alternativa

Consiste en otorgar doble sentido de circulación a la Av. Caseros, mediante uno o dos carriles según surja de estudios de transporte adicionales. La distribución del tránsito y bosquejo de la remodelación pueden apreciarse en **Gráfico N° 39-b**

Esta alternativa simplifica el ingreso del tránsito proveniente de Av. Caseros y posibilita la utilización de carriles para el transporte público, en reemplazo de calle 15 de Noviembre, que se verá así aliviada del intenso tráfico actual.

El ancho de la vía rápida se mantiene constante, debiendo resolverse adicionalmente mediante semáforos el encuentro de Av. Caseros con Av. Amancio Alcorta. Al anterior desvío para giro a la izquierda de Amancio Alcorta hacia Salta, se agrega en este caso el de Av. Caseros hacia Av. Barracas, que debe desviarse por 15 de Noviembre y Santiago del Estero.

Se estima que esta alternativa otorga mejor solución para Av. Caseros y para el transporte público que se dirige al Oeste, mientras que la vía rápida de Amancio Alcorta se ve perjudicada por la presencia de otro cruce semaforizado cuya configuración tiene algunas singularidades.

3. Conformación del Par Vial Amancio Alcorta- Suárez

En el componente Area de las Playas Buenos Aires- Sola se desarrolla el par Amancio Alcorta- Suárez como propuesta de diseño de corredor vial incorporando al eje de articulación los espacios verdes de resulta de las tierras a liberar de la ex playa de cargas Buenos Aires (*Ver Gráficos punto 3.4*)

Este sector del Corredor vial presenta limitaciones muy marcadas a la jerarquización del eje, que se resuelve incorporando la apertura de la calle Suárez en tierras ferroviarias, jugando el rol de par vial en sentido oeste- este, a la Av. Amancio Alcorta que mantendría el sentido este- oeste.

Sin embargo, más allá de las ventajas ofrecidas por el rediseño del **Corredor Verde del Sur** se produce la apertura de una vía transversal que da continuidad hacia el barrio de La Boca en una dirección y Pompeya, en la otra, resolviendo así una de las dificultades que originaban las playas de carga en el éjido de la ciudad

ocasionando interrupciones en la trama vial. Esta propuesta requiere de expropiaciones en el sector involucrado a fin de poder liberar las tierras necesarias al efecto.

4. Cruce Sáenz- Amancio Alcorta/ Rabanal

El objetivo perseguido en esta propuesta es el de otorgar continuidad espacial y funcional a la secuencia Av. Amancio Alcorta - Rabanal a partir de un diseño vial que obtenga fluidez para el tránsito en el cruce con la Av. Sáenz y la llegada de Del Barco Centenera para lo cual se procura facilitar la circulación del tránsito pesado y reducir sus tiempos de permanencia en el área de influencia.

Las avenidas mencionadas forman parte de la actual red de tránsito pesado, la que está complementada por tramos de otras calles para posibilitar los giros y derroteros de los grandes camiones.

La trama urbana existente no permite la adopción de medidas que puedan satisfacer el objetivo propuesto, por lo que será menester expropiar predios con construcciones existentes, para lograr los espacios necesarios.

Propuesta

La alternativa pasa por lograr la continuidad circulatoria, funcional y espacial de las avenidas Amancio Alcorta y Francisco Rabanal dando continuidad y enlace en un tramo de la Av. Del Barco Centenera. Para ello será menester ensanchar Centenera entre Sáenz y F. Rabanal (**Ver Gráfico Nº 40**)

Se propone desplazar el encuentro de Alcorta con Sáenz en una longitud de aproximadamente 100 metros, lo que genera dos zonas de espera para facilitar los giros a la izquierda sobre Av. Sáenz. Los futuros e imprescindibles estudios de tránsito a fin de definir con exactitud el tránsito actual y previsiones de futuro en la nueva configuración espacial propuesta, ajustarán los tiempos de semáforos o bien se podrá optar por la alternativa para el tránsito liviano, de rodear la isleta, que en sentido práctico se ha transformado en un round point partido al medio con sus extremos sobre la Av. Sáenz.

La propuesta deberá integrar el recorrido del tránsito de carga disminuyendo los recorridos y tiempos de permanencia de los vehículos de gran porte en el área, desde el Puente Uriburu y su derivación por Del Barco Centenera ya que las Av. Amancio Alcorta y Rabanal-Roca se verán desafectadas en la implementación del **Corredor Verde del Sur**.

Esta propuesta se respalda en lograr un espacio suficiente para que el tránsito pesado proveniente de provincia a través del Puente Uriburu, pueda realizar el giro a la izquierda desde la Av. Sáenz sin realizar recorridos superfluos.

Av. Centenera se deberá convertir en doble mano, a partir del cruce con Av. Rabanal hacia Perito Moreno. El tránsito pesado proveniente del Puente Uriburu podrá girar a la izquierda desde Av. Sáenz por Rabanal a fin de girar por la nueva

arteria de doble mano de circulación Del Barco Centenera. En Av. Rabanal entre Centenera y Sáenz se prevé la circulación sólo en sentido este - oeste manteniendo la circulación que otorga continuidad a Beazley.

En dirección contraria, el recorrido será directo hasta la desembocadura en Av. Sáenz para girar hacia el puente en dirección a provincia. Para posibilitar los giros a la izquierda se ajustarán los tiempos de los semáforos.

La circulación del tránsito general proveniente de Av. Roca-Rabanal de oeste a este y que se quiera dirigir hacia el centro de Pompeya (área de la estación ferroviaria) deberá girar a la izquierda en la intersección con Av. Sáenz en Del Barco Centenera ya que se ha eliminado la dirección oeste- este de Av. Rabanal entre Centenera y Sáenz.

3.1.4 Red Circulatoria General

Situación Actual

El sistema circulatorio integrado por las arterias Lima, Caseros, Amancio Alcorta, Sáenz y Roca, estructura funcionalmente la franja urbana sur de la Ciudad, situada entre el arco formado por las autopistas 9 de Julio Sur, 25 de Mayo (AU1), Dellepiane y Gral Paz y el Riachuelo que la limita.

En el Gráfico N° 6 se esquematizaba, a nivel general, la infraestructura de transporte del área de influencia del **Corredor Verde del Sur**, haciéndose a continuación una visualización preliminar del eje vial, segmentado en tres tramos que se los percibe diferenciados por sus funciones en el sistema de transporte.

Tramo A: Corresponde al tramo inicial que parte de la bifurcación del sistema vial Av. 9 de Julio- Lima- H. Irigoyen, actualmente interrumpido por los accesos a las autopistas 25 de Mayo y 9 de Julio Sur y se continúa después de la calle 15 de noviembre, con Caseros hasta la Plaza España en donde continua con Amancio Alcorta hasta la intersección con el eje transversal de la Av. Vélez Sarfield.

El eje adquiere la función de servir a los grandes equipamientos de transporte y hospitalarios, localizados sobre Lima y Carlos Calvo - Caseros- Amancio Alcorta y Vélez Sársfield.

En la cabecera del tramo, la función predominante es la de servicio al área del Centro de Transbordo de Constitución, predominando el tráfico de colectivos (APP), además de un intenso tránsito peatonal, sobre todo en las arterias de acceso al centro de transbordo, que se sitúa entre la estación ferroviaria de Constitución y la plaza del mismo nombre, extendiéndose las paradas en los bordes de la misma.

Continuando por Caseros hacia Amancio Alcorta, donde se localizan los nosocomios neuropsiquiátricos Borda, Moyano y el Rawson, el eje vial funciona como vía colectora y de acceso a este área de hospitales, predominando un tránsito mixto.

En este tramo, las principales vías que interceptan al corredor son desde su extremo norte en el área de Constitución, las avenidas San Juan, Garay, Brasil,

Caseros y Vélez Sarfield, constituyendo esta última, la arteria urbana de conexión de Avellaneda, con el macrocentro y Retiro.

Tramo B: comprende a la Av. Amancio Alcorta, entre las Av. Vélez Sársfield y Sáenz que funciona como soporte vial al tránsito de cargas. Sirve al área de Barracas y Parque Patricios, especializada a nivel urbano y metropolitano en servicios logísticos e industriales y en donde además, se localizan las estaciones Buenos Aires- Sola. El tramo, junto a la vía rápida Perito Moreno forma parte de la red de tránsito pesado de la ciudad, canalizando gran parte del flujo de cargas pasante entre el este y sur metropolitano y la región oeste, y el tráfico generado a y desde las empresas localizadas en el área.

En este tramo las principales vías que interceptan al corredor son desde su extremo este, en Vélez Sársfield, las avenidas Colonia - Jujuy que se interrumpe con el estadio de Huracán, Perito Moreno y Sáenz. Las arterias Monasterio, Zavaleta, Iguazú, Petirí, Romero, también transversales al eje Alcorta ayudan a establecer circuitos de tránsito en esta área de confusa accesibilidad.

Tramo C: compuesto por el sistema avenida Roca-Rabanal, entre las avenidas Sáenz y Gral. Paz. Forma junto a las avenidas Fernández de la Cruz, 27 de Febrero y Perito Moreno, el viario estructurador de Parque Almirante Brown, donde se localizan grandes conjuntos de vivienda y equipamientos recreacionales de nivel urbano. Perteneciente a la red de tránsito pesado y a la red vial secundaria de la ciudad, el sistema Roca- Rabanal, funciona como acceso al sistema de autopista desde la trama urbana y como conector del tránsito mixto que se genera en su área de servicio. Este corredor se caracteriza por ser una vialidad de alta capacidad y concepción relativamente moderna, que permite la circulación fluida de todo tipo de tránsito, a la vez de conformar, por tramos, un corredor potencialmente valioso desde el punto de vista ambiental.

Transversal al corredor, es necesario identificar como eje a la Av. Sáenz entre el Pte. Uriburu y la bifurcación de las avenidas La Plata- Boedo y Almafuerde. Se caracteriza por la superposición funcional de distintos tipos de tráficos: el principal, de colectivos derivado del centro de transbordo de pasajeros, el de cargas derivado de la función de acceso y conexión de este flujo con la red de cargas urbana, y el general, derivado de la función de este nodo de conexión de los barrios del suroeste urbano con los sectores centrales de la ciudad. El eje se encuentra delimitado por el edificio del Puente Uriburu al sur y por las vías del Belgrano Sur al norte, siendo las principales vías que lo interceptan desde su extremo sur las avenidas 27 de Febrero, A. Alcorta, Roca-Rabanal, Perito Moreno, mientras las arterias Beazley, Trafal- Esquiú y Pedernera complementan los accesos al mismo.

El área de transbordo entre los servicios colectivos de transporte se conforma entre las arterias Esquiú- Trafal y Amancio Alcorta, tramo en el cual la vialidad principal se completa con calles de servicio sobre la cual se sitúan las paradas de los colectivos.

Propuesta de Jerarquización de la Red Vial

La infraestructura vial comprendida en el área de influencia del programa, se encuentra actualmente categorizada, según el Código de Planeamiento Urbano, en arterias principales, secundarias y terciarias. A partir de la misma la propuesta compatibiliza las pautas del Plan Urbano Ambiental, las definiciones de jerarquía vial definidas en el Programa de Jerarquización de la Red Vial y los objetivos y funciones viales determinadas en las propuestas de cada componente del programa.

El enfoque global de esta propuesta, es integrar las funciones propias de la vialidad: ambiental, social, de acceso y de tránsito, con los objetivos urbanos de diseño del corredor en su conjunto y de cada componente del Programa, los cuales se aplican a la vialidad existente y a los nuevos tramos surgidos de los requerimientos propios del **Corredor Verde del Sur**.

La propuesta se encuentra graficada en los esquemas viales adjuntos (**Ver Gráficos Nº 41 y 41 bis**), respondiendo la categorización a las definiciones del Programa de Jerarquización Vial:

Vía Troncal: “Canalizan predominantemente los movimientos de larga distancia (metropolitanos e interurbanos). Cumplen funciones de conexión y distribución para los viajes que acceden a la ciudad o egresan de ella, o que la atraviesan sin detenerse (pasantes). Integran la red interurbana y metropolitana (regional).

Función dominante: tránsito, con controles de acceso total o fuertemente restringido⁸”. Además, según lo estipula el PUA, canalizarán el tránsito de cargas de más de 12 toneladas.

A esta categoría pertenecen las arterias del sistema de accesos metropolitanos que bordean al área de influencia del CV del Sur: la AU 9 de Julio Sur, la AU Dellepiane continuación de la AU25 de Mayo, y el tramo final de la Gral. Paz comprendido entre la intersección con Dellepiane y Pte. de la Noria.

Se agrega a este conjunto dos nuevos accesos desde el sur metropolitano: el correspondiente a la nueva AU7 (ex Lacarra), parcialmente construida, bajo la administración de AUSA que tiene en su carpeta de proyectos, la terminación de los enlaces con el sistema de accesos viales y con la red arterial de provincia mediante un puente-distribuidor sobre el Riachuelo (ref. 19), y el nuevo acceso por Zavaleta (ref. 12 -14) a la altura del actual puente ferroviario del FC. Roca hacia Sola, que canalizaría el tránsito de cargas proveniente desde el centro-sur del conurbano que se dirige a las área sur y oeste de la ciudad, además de canalizar el tránsito general hacia /desde el Area Central.

La incorporación en esta categoría vial de los tramos actuales y proyectados de la Avenida 27 de Febrero, requiere de consideraciones particulares de diseño y de normas de circulación para el tránsito pesado, a los efectos de preservar la calidad ambiental de la avenida costanera e integrar el río a la trama urbana, no solamente de la ribera norte del Riachuelo, sino también del territorio de la ribera

⁸ Definiciones aportadas por el Programa de Jerarquización de la Red Vial del PUA.

sur. Resulta obvio, atendiendo a la función vinculante atribuida a este viario, que se torna *irrenunciable* la coordinación y planificación del mismo en un ámbito interinstitucional de carácter metropolitano. Bajo estas consideraciones, para este caso, se propone una subcategoría de **troncal semi- expresa** con accesos controlados con la vial urbana principal.

Vía Distribuidora Principal: “Canalizan predominantemente movimientos de larga distancia internos, brindan conexión a los centros no enlazados por la red troncal, y distribuyen el tránsito urbano e interurbano hacia las vías distribuidoras locales y a las calles de acceso. Función dominante: tránsito; control de accesos fuertemente restringido. No penetran en las áreas ambientales”.

A esta categoría pertenece el sistema Lima - Alcorta - Roca, que une a los requerimientos ambientales propios del carácter definido en el PUA, la incorporación de un conjunto de actuaciones futuras en el campo vial: retrazado del viario Lima Oeste (ref 1-2); conexión vial Lima O- Caseros y distribuidor Caseros- Amancio Alcorta (ref 2-3); apertura vial, a la altura de Suárez, desde Lafayette- Amancio Alcorta hasta su intersección con Ancaste y Amancio Alcorta (ref. 6 - 7 -8); el enlace canalizador directo entre Colonia y Amancio Alcorta (ref. 9); el distribuidor Amancio Alcorta -Sáenz- Roca- Barco Centenera (ref 16) y la mejora de la intersección Perito Moreno- A. Alcorta (ref. 13).

La apertura vial a al altura de Suárez ya indicada (ref. 6 - 7 -8) permitirá en el futuro el reforzamiento de Suárez como eje de distribución principal este ⇔ oeste, mientras que en sentido norte sur se incorpora respecto a la situación actual, el eje Zavaleta ya mencionado que permitirá la conexión entre Perito Moreno, Amancio Alcorta, Caseros, Garay, pertenecientes a la red distribuidora principal. En esta misma categoría, en el ámbito situado entre la AU7 y la Gral. Paz se prevé la construcción de un puente, continuación de la avenida Escalada (ref.20) que vincularía a la misma con la arteria de la ribera Carlos Pellegrini y la calle Hornos ubicada en el límite del Partido de Lanús.

Vía Distribuidora Local: “Canalizan predominantemente movimientos internos de distancias intermedias y distribuyen el tránsito desde las distribuidoras principales hacia las vías de acceso. Función mixta: tránsito/ acceso. Control de acceso parcial, penetran en las áreas ambientales”. Esta categoría constituye la calificación dominante en la red principal del ámbito del programa.

Entre los componentes propuestos en el mediano y largo plazo se destaca el viario en sentido este⇔ oeste de enlace entre Brandsen y Suárez por Herrera y entre Suárez y Perito Moreno (refs. 4-5 y 10-11-12 respectivamente), para permitir la circulación de distribución de cargas local del área sur y eventualmente según la evolución de esta tipo de flujo, del tránsito pesado de más de 12 Ton. En el mismo sector de la estación Buenos Aires, se jerarquizan dentro de esta categoría a las arterias Luna y Monasterio, que facilitarían los movimientos locales entre los sectores urbanos ubicados al sur y norte del predio ferroviario (*Ver 3.4- Area Playas Buenos Aires - Sola*)

En el ámbito del centro de Pompeya la propuesta de jerarquización mantiene en forma provisoria la estructura funcional actual hasta que su definición en al etapa del proyecto del Centro de Transferencias, mientras que en sector comprendido entre Sáenz y la AU7 se propone como eje estructurador, con calificación de vía distribuidora local a la Avenida Varela, que se conectaría a provincia, a través de un nuevo puente (ref .17) con la calle Viamonte, aledaña a la estación Villa Diamante.

En el ámbito urbano situado entre la AU7 y la Gral. Paz se incorpora dos nuevos sistemas, el primero conformado por un par vial, paralelo a las vías del FC Belgrano S que vincularía las estaciones de Soldati- Illia -Lugano (ref. 23-24-25), y a la colectora oeste de la AUT (ref.26) y el segundo entre la intersección Roca - Gral. Paz y 27 de Febrero a la altura del puente propuesto Parque Ribera Sur (ref 21-22), que se vincularía en provincia con las arterias Carlos Pellegrini, Morozán y tramo de conexión con el Centro de Transbordo de Puente de la Noria (*Ver 3.6 Area Parque Almirante Brown*).

Vía Local: “Comprende todas las vías de la ciudad no incluidas en los tipos anteriores y poseen combinadamente las funciones de acceso, social y ambiental. El tránsito pasante se encuentra fuertemente restringido, permitiendo el acceso a los usos de suelo adyacentes, dentro del área ambiental”. En los esquemas adjuntos se indican en forma preliminar, las principales arterias identificadas en cada uno de los componentes de los proyectos, como canalizadoras actuales/ futuras de los principales movimientos internos, motorizados y no motorizados, considerando que su identificación definitiva corresponderá a las etapas de proyecto de cada sector.

Propuesta de Red de Carga

La consideración de la red de tránsito pesado como componente de la jerarquización es atinente por la impronta que tiene la circulación de camiones en el ámbito de influencia del programa. La importancia del mismo como los factores de incertidumbre presentes hoy en los grandes proyectos del sector, conllevan a que las propuestas tengan carácter de alternativas cuya selección responderá al desenvolvimiento de estos factores.

El gráfico adjunto (*Ver Gráfico Nº 42*) esquematiza la red de cargas propuesta para **el mediano plazo** que modifica a la actual (Leyes 216/254) estrictamente en el área de influencia del proyecto, atendiendo a su conectividad con el resto de la red. En el corto plazo no se introducen modificaciones y en el largo plazo la red de autopista sería la canalizadora de este tráfico según lo pautado en los lineamientos del Plan Urbano Ambiental.

La red modificada con trazas alternativas que funcionaría en el mediano plazo introduce tres elementos claves:

- un arco vial por Suárez-Olavarría, entre las intersecciones Brandsen y Herrera y Perito Moreno y el nuevo acceso Zavaleta, que se prevé permitirá encauzar el tránsito pasante por Amancio Acorta hacia los terrenos de las playas

ferroviarias, lugar previsto para sectores de equipamientos y logística de transporte.

- dos nuevos accesos viales desde el sur, conectados directamente a la red, uno entre el puente Victorino de la Plaza y Uriburu a la altura de Zavaleta y el segundo entre los puentes Uriburu y la Noria en la continuación de la AU7, que se prevé permitirá la mejor distribución de la carga proveniente del sector sur de la provincia.
- la terminación de la avenida 27 de Febrero, calificada como red troncal semi expresa por su carácter ribereño, que si bien su uso para la circulación de cargas es aún objeto de discusión, vinculada a la Gral. Paz completará el primer anillo circunvalar de la ciudad permitiría, en el largo plazo, el encauzamiento del tránsito pasante fuera de la trama urbana.

De esta manera se permite la desafectación del corredor Roca- Alcorta de la red de tránsito pesado sin afectar la continuidad y eficiencia de la misma.

3.2- AREA CONSTITUCION

3.2 Area Constitución

3.2.1 Antecedentes

Con la federalización de Buenos Aires en 1880 se inicia un proceso de modernización de la ciudad que lleva en 1884 a reemplazar a la antigua parada de carretas, Mercado Constitución, por una plaza diseñada por el Ing. Courtois y el Ing. Carlos Thays en calidad de paisajista, con un lago artificial de 1500m² cruzado por pequeños puentes, de acuerdo a los modelos de la época⁹.

El mismo año se decide la construcción de una nueva estación mixta para pasajeros y cargas, en el mismo lugar de la antigua estación pero incorporando nuevos terrenos. En 1887 se libera al público y se la considera la Estación más grande y lujosa de América del Sur. Este edificio es ampliado en 1902 y 1908.

Con la celebración del Centenario se levanta en uno de los sectores de la Plaza una estatua en homenaje a Juan José Castelli y en 1964 es acompañado por otra de Juan Bautista Alberdi. Estos monumentos hoy se encuentran rodeados de puestos de venta ambulante, en un espacio sobre usado por el intenso tránsito peatonal que la atraviesa producto del crecimiento y desorden del centro de transbordo automotor allí situado y rodeado de una edificación sin mantenimiento y en muchos casos tugurizada, hoteles y casa tomadas, pero con una actividad comercial intensa constituyendo la puerta sur de la ciudad.

En el año 1925 la Comisión de Estética Edilicia¹⁰ y dentro del particular estudio de los problemas de vialidad y tráfico de la ciudad, se detiene en los problemas de Plaza Constitución. El antecedente formulado por el Arq. Bouvard se fundaba en un trazado de avenidas y numerosas diagonales convergentes a plazas¹¹ y la propuesta para el área se basa en dichos principios.

La Estación Constitución se desplazaba 370 m hacia el sur permitiendo la prolongación de la calle Caseros (sólo existía puente peatonal) que, de esta manera, permitía la conexión este- oeste de la zona sur de la ciudad al tiempo que, empalmando con la Av. Amancio Alcorta, volcaba el tránsito hacia las Av. Vélez Sársfield y Sáenz.

Frente al nuevo edificio de la estación de ferrocarril se abría una nueva plaza (gran plataforma distribuidora de tráfico) de la cual partían avenidas en forma radial que descongestionarían este núcleo tan importante para la vida urbana de Buenos Aires.

⁹Las referencias de este punto están tomadas de Cuadernos de Buenos Aires VI, "El Barrio de Constitución" de José Juan Maroni

¹⁰ Constituída en Abril de 1923 y presidida por el propio Intendente municipal Dr. Carlos M. Noel con el objeto de iniciar el estudio de un plano general de la ciudad en base a la propuesta del Arq. Bouvard en 1906

¹¹ Planes y Códigos para Buenos Aires 1925- 1985, Odilia E. Suarez

Como consecuencia inmediata, se preservaban las plazas del movimiento de vehículos que acuden o parten de la Estación del Sur, llenaría la finalidad de "plaza jardín de barrio" dentro del verdadero concepto que deben tener estos sitios de solaz y recreo.

Con posterioridad, y en vista de mayores gastos que había tenido la intendencia, la Comisión propuso convertir parte de la Plaza Constitución, entre Garay y el frente de la estación en una explanada para el movimiento y clasificación del tráfico, así como la prolongación de la calle Caseros mediante cortes diagonales (vía expropiaciones) y un nuevo puente sobre la parrilla ferroviaria.

Años más tarde, junto con la conformación del Programa La Ciudad y el Transporte¹² la necesidad de resolver el área de transferencias de pasajeros y nudo de tránsito del área de Constitución, fue uno de los objetivos encarados por el Programa. Las distintas propuestas tendieron a configurar un espacio de dársenas de espera para los colectivos, segregación de los flujos vehiculares, protección y canalización de los flujos peatonales y resguardo, dentro de las posibilidades existentes de los espacios verdes mediante vinculación subterránea con subtes y trenes.

Los estudios surgidos del Programa mencionado sirvieron de antecedentes para la propuesta que, en 1998 se elevó a la Legislatura porteña como Expedientes N° 5992-J98 y 57238/98 y que definía un área de transferencias colectivo- colectivo en el bajo autopista y estacionamiento de automóviles y canalizaciones peatonales bajo nivel, facilitando los cruces hacia el ferrocarril y subterráneo a distinto nivel de los vehículos circundantes. Este proyecto estuvo en estudio de comisiones hasta que en mayo de 2001, fue enviado a archivo por la Comisión de Obras y Servicios Públicos de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

La mayor conflictividad del área se podría resumir en la variedad de organismos con competencias que intervienen en este centro de transferencias, lo que en algunos casos dificulta la gestión conjunta de un proyecto integral.

De allí que, por ejemplo, las reformas que se están llevando a cabo en el interior de la estación ferroviaria, parta de una decisión unilateral del ONABE, si bien con posterioridad fue presentada al Gobierno de la Ciudad. Por llamado a Licitación N° 137/99 se inicia un proceso de transformación que prevé la restauración y remodelación de la estación, y tareas de mantenimiento, seguridad y limpieza, junto con el pago de un canon al Estado Nacional durante el plazo de 20 años de concesión de uso del edificio.

3.2.2 Caracterización General del Sector

El área de estudio es el sector comprendido por la Av. San Juan, B. de Yirigoyen, Montes de Oca, Finocchietto, Gral. Hornos, Samperio, Herrera, Olmos, Ramón Carrillo, Caseros, Salta.

¹² Convenio firmado en 1988 entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Transportes de la Nación, empresa Ferrocarriles Argentinos y Subterráneos de Buenos Aires

Los CGP N° 1 y 3 tienen jurisdicción sobre el área de actuación y a su vez es compartida por los barrios de Barracas y Constitución.

Las características de este sector lo identifican, fundamentalmente, por tener un equipamiento de escala metropolitana desarticulado de su función urbana local. Su condición de Centro de Transferencia de primera magnitud a cielo abierto, su particular ubicación respecto de las autopistas que conducen el tránsito pasante Norte-Sur y los espacios residuales bajo las mismas, ocupados con actividades de servicio precarias, conviven en un ámbito de degradación de su espacio público por el alto nivel de contaminación ambiental, visual y sonora. (**Ver Gráfico N° 43**)

Al mismo tiempo, ofrece un gran potencial de desarrollo por su cercanía y vinculación con el área central y la Provincia de Buenos Aires, la presencia de medios guiados, la obra de remodelación de la Estación Constitución en ejecución avanzada, la extensión de la red de subtes ya acordada por la Legislatura y como puerta de acceso al Corredor Verde Sur.

La Legislatura porteña aprobó el 7 de junio del 2001 la creación de tres nuevas líneas de subte. La iniciativa, alentada por el Ejecutivo, propone el llamado a licitación para construir 22 kilómetros de vías para las líneas "F", "G" e "I". La Línea "F" tendrá un trazado de Estación Constitución a Plaza Italia con 13 nuevas estaciones. Una segunda etapa extendería la línea hasta Barracas.

La construcción de la autopista 9 de Julio Sur elevada, si bien mejoró la vinculación norte - sur del área central, sólo resulta funcional para el tránsito pasante, ya que constituyó una nueva barrera urbana por la alteración del tejido, su falta de diseño integral y de consideración a las necesidades del ya complejo Centro de Transbordo de Constitución. El espacio residual resultante, degrada aún más las críticas condiciones ambientales del sector y condiciona la resolución de un nuevo Centro sin tener ninguna previsión sobre sus necesidades.

La masiva concurrencia de pasajeros que se desplazan por la plaza o por las calles del sector, dan vida en este caso al comercio formal e informal ubicado en su trayecto. Esto también genera una sobre utilización de la Plaza que junto al escaso equipamiento y mantenimiento, se encuentra en estado de permanente deterioro, coincidente con el espacio público del entorno.

La falta de inversión pública en el área se manifiesta en la obsolescencia de equipamiento del centro de transbordo, los refugios para espera de pasajeros y la falta de espacio adecuado para la regulación automotor que utiliza las veredas de la Plaza o del entorno como sanitarios o talleres para el mantenimiento de los vehículos.

La contaminación ambiental, si bien es un problema general, se vuelve particular en este caso por la confluencia de las autopistas, el centro de transbordo y la intensidad del flujo vehicular que no ofrecen ninguna protección específica ante las emanaciones que produce.

A esto debe agregarse un uso residencial con vida barrial, desarticulada en gran medida por la mala calidad ambiental, causada por la desorganización y el descontrol urbano que ha generado el crecimiento desmedido del centro de transbordo. La residencialidad del área está influenciada por la proliferación de inquilinatos, pensiones y hoteles de baja categoría, con una alta ocupación ilegal de inmuebles. Esto a su vez se suma a la antigüedad y falta de mantenimiento de los inmuebles que contribuyen al deterioro generalizado, atrayendo a los sectores sociales más relegados que deambulan y pernoctan por la zona.

La Trama Urbana

El amanzanamiento del sector responde, en parte, a la cuadrícula regular que caracteriza a la ciudad y es alterada por el trazado de las Avs. Caseros, Amancio Alcorta, y el equipamiento ferroviario y los hospitales.

El gran tamaño de las manzanas donde se encuentra los hospitales, Borda y Moyano y la Estación con la parrilla de vías, hacia el sur, generan una fuerte barrera urbana acentuada por la particular topografía del lugar que se corresponde con la antigua barranca de los altos de la Convalecencia, cuyo perfil se puede visualizar en los laterales del espacio viario hacia Hornos y Herrera y en los hospitales.

Otra situación particular es la originada por la construcción de las autopistas elevadas, 9 de Julio Sur y 25 de Mayo, cuyo trazado generó una nueva ruptura de la trama y del tejido existentes. Los espacios remanentes son de muy difícil ocupación y condicionan en alto grado el uso de las construcciones colindantes.

La Plaza Constitución, junto con el edificio de la Estación estructuran todo el sector por su tamaño e implantación y se constituyen en los hitos del conjunto. Los frentes se desarrollan perimetralmente en las manzanas, dando continuidad espacial al conjunto, a pesar de las discontinuidades producidas por los lotes baldíos.

En cuanto al aspecto parcelario, se puede observar un loteamiento con subdivisiones y englobamientos que parecen expresar tanto la variación de usos como los juegos especulativos urbanos.

La Componente Patrimonial

La Plaza de la Constitución, epicentro del barrio fue originalmente centro de concentración de carretas que, provenientes de distintos orígenes descargaban y reorganizaban sus cargas. Emblemáticamente encarna la puerta de la zona Sur y su proximidad y vecindad con el casco histórico de San Telmo y Montserrat ratifica este rol.

Cabe identificar una cantidad de hitos de pertenencia que hacen al pasado y a la referencia barrial que ameritan algún grado de preservación. Estos enclaves están materializados por inmuebles característicos, por lo general de buena

calidad arquitectónica y con distintos usos y tipologías acordes al rol urbano histórico de esta zona.

A los dos monumentos históricos del barrio, el edificio de la Estación de Ferrocarril y la Santa Casa de Ejercicios Espirituales (**Lámina I**) deben agregarse las tres plazas tradicionales de los vecinos: Plaza de la Constitución, Plaza Garay y Parque España.

Entre los muy buenos ejemplos de arquitectura a preservar se encuentran edificios característicos sobre Av. Caseros, Entre Ríos, San Juan, Brasil, Estados Unidos, Luis Sáenz Peña Salta, Solís. (**Lámina I**) Otras situaciones a preservar son los Pasajes Filiberto, Giorello y Sastre (**Lámina II**)

El uso vivienda tiene sus principales exponentes en la cuadra que abarca Solís entre Cochabamba y Constitución formando un continuo. La esquina de Salta y 15 de Noviembre, que a su vez conforma el Pasaje Sastre es otro ejemplo. Otros, son los conjuntos de Luis Sáenz Peña e Independencia y Luis Sáenz Peña y Humberto Primo.

Entre los bares y restaurantes se destacan el almacén y restaurante de Solís y Cochabamba y el Hotel y Restaurante “Boquitas pintadas” en Estados Unidos y San José; y entre los inmuebles característicos de barrio que son sedes de instituciones se encuentra la Asociación Patriótica Española en Bernardo de Irigoyen y Chile y la Asociación Italiana de ex combatientes en Luis Sáenz Peña y Constitución. También se pueden considerar edificios de oficinas como el Royal Valet en Salta y Constitución.

Por otro lado, la arquitectura industrial tiene un antiguo exponente en los viejos depósitos de la ex cervecería Quilmes en Piedras y Brasil.

Los edificios religiosos como la Iglesia del Inmaculado Corazón de María frente a la Plaza Constitución, la Iglesia y Escuela Santa Catalina, en Brasil y Tacuari, y la Parroquia y Colegio de San Vicente de Paul en Cochabamba y San José constituyen también hitos de identidad característicos.

El cúmulo de edificios de calidad, aunque deteriorados en algunos casos, constituyen una reserva patrimonial de este antiguo barrio porteño.

3.2.3 Estructura y funcionamiento

La estructura del sector analizado se caracteriza por operar como una pieza monofuncional de servicio para el transporte, segregada por las autopistas (especialmente la AU 9 de Julio Sur) y las vías del ferrocarril, de difícil integración con el barrio.

Es un área poco consolidada y con excelente vinculación con el área central, falto de inversión pública y privada, con inmuebles desocupados y sin mantenimiento, terrenos vacantes, altamente contaminado por su función vial, junto con la prolongada crisis económica acentúan la imagen de abandono y degradación.

La Vialidad en el Area

El sistema vial del área se conecta con la vialidad expresa metropolitana mediante las autopistas 25 de Mayo y 9 de Julio Sur que transcurren en viaducto, mientras que a nivel de superficie, la red secundaria urbana que posibilita la vinculación con los distintos sectores de la Ciudad, está delimitada al norte por la Av. San Juan, al sur por el par arterial de Brandsen y Suárez que virtualmente se alinea con el corredor Amancio Alcorta, al este por la avenida Montes de Oca y su continuación Bernardo de Irigoyen y al oeste por el par Lima - Salta; perteneciente tanto B de Irigoyen como Lima al sistema vial de la avenida 9 de Julio. La trama circulatoria se completa en sentido este -oeste con la avenida Garay y en sentido oeste -este con la calle Brasil. El conjunto está compuesto con arterias de doble y único sentido de circulación semaforizadas y dotadas de demarcación horizontal y señalamiento vertical.

Dentro del perímetro mencionado, la trama vial urbana de superficie, se caracteriza por contener el centro de transferencia multimodal de transporte de pasajeros de Constitución, y por la ruptura de la continuidad del sistema de arterias longitudinales y transversales, discontinuidad generada por la presencia de la estación ferroviaria y las estructuras de las autopistas, presentándose los mayores conflictos de transversabilidad en las direcciones norte- sur y oeste-este de las circulaciones.

En sentido longitudinal el principal eje circulatorio lo constituye la Av. 9 de Julio que cambia de función y diseño a partir de la Av. San Juan. Al este de la autopista, en dirección sur \Rightarrow norte, la Av. Montes de Oca se articula mediante B.de Irigoyen con la rama descendente de la AU 9 de Julio Sur y de allí con la avenida del mismo nombre, permitiendo la conexión del viario localizado al sureste de las autopistas con el sistema central urbano. En sentido contrario desde el norte, la Av. 9 de Julio, a la altura de San Juan, continua como vialidad expresa en viaducto, limitando la función de conexión como sistema arterial urbano, a la calle Lima, que transcurre rodeando a la plaza y estación Constitución desdoblada en Lima Este y Oeste. La primera se continuará hasta el límite sur de la ciudad mediante el sistema terciario de las calles Hornos- Herrera, mientras que la segunda superado el nudo de Constitución, se interrumpirá en Caseros -Amancio Alcorta, constituyendo esta discontinuidad norte \Rightarrow suroeste, un nudo problema a superar por el proyecto del **Corredor Verde del Sur**.

En sentido transversal al eje 9 de Julio entre sus bordes, San Juan y Suárez que corren en sentido oeste \Rightarrow este de la circulación existe una distancia de 1700 mts durante la cual solo la avenida Garay de sentido este - oeste y en el contrario la calle Brasil, localizadas al norte de la estación atraviesan al área, concentrando la primera a la mañana, 2300 veh/hora, mientras que en la segunda en el mismo periodo, el flujo de colectivos alcanza a 1100 veh/h y el general a1450 veh/h.

Entre Brasil y el par Brandsen -Suárez, la Av. Caseros Este, perteneciente a la red de avenidas secundarias, conecta con Caseros Oeste mediante un complejo recorrido de calles terciarias de distintos niveles de capacidad, superando la infraestructura ferroviaria mediante el puente de la calle Ituzaingó que permite el

doble sentido de circulación. En sentido oeste -este, el tránsito que circula por la avenidas Caseros y Amancio Alcorta y se dirige al área localizada entre el este de la autopista y el río, se ve obligado a direccionarse por Salta \Rightarrow Brasil o por la calle Suárez, separadas entre si por 1200 mts, situación que provoca disfuncionalidades en el tránsito entre los sectores urbanos que conecta el **Corredor Verde del Sur** y las zonas de Constitución Este, Barracas y La Boca.

La conexión con el sistema de autopistas, se realiza hacia el sur metropolitano mediante las ramas de acceso/ egreso de la AU 9 de Julio Sur localizadas sobre Hornos y Herrera, a la altura de Finochietto. En cuanto al sistema AU 25 de Mayo-Bs.As La Plata la trama interna de Constitución no se conecta directamente, salvo para el flujo en sentido oeste -este de la AU 25 de Mayo que puede egresar en Lima Este antes de Garay, el cual aporta al tránsito interno del área, una magnitud promedio de 125 veh/hora en las horas pico matutina y vespertina.

El Centro de Transferencias de Pasajeros de Constitución, integra en el área delimitada por la Plaza Constitución y la Estación Constitución a los servicios suburbanos del FFCC Gral. Roca con terminal en la misma, la Línea C de la red de Subterráneos de Buenos Aires con cabecera en la estación Constitución y de 32 líneas de Autotransporte Público de Pasajeros (APP) cuyas paradas se localizan sobre las calles: Brasil ordenada en cuatro líneas de dársenas una en contracarril, Lima ordenada en dos líneas de dársenas una en contracarril, en Lima Este y en la avenida Garay, además de servicios de taxis, remises y servicios autotransporte bajo el régimen de oferta especial. **(Ver Gráfico N° 44 Centro de Transferencias Constitución)**

El Transporte Público

En el sistema de centros de transferencias de la región metropolitana el Centro de Constitución se califica en el primer nivel de jerarquía y segundo en cuanto a la concentración de movimientos diarios. En diversas estimaciones derivadas de información secundaria se calcula que por día circulan por el centro más de 350.000 personas, que transfieren entre los distintos modos que los transportan entre los orígenes y destinos finales de los viajes, en general vinculados a la localización de la vivienda (provincia y periferia urbana) y los lugares de trabajo o estudios localizados en el macrocentro y área central metropolitana.

De este conjunto de viajes se estima que el subterráneo participa con el 15%, el tren con el 26%, el modo automotor con el 53% y el resto es repartido los otros modos incluyendo el peatonal. Las transferencias entre los medios responden a la siguiente estructura de distribución: colectivo \Leftrightarrow colectivo el 33%, FFCC \Leftrightarrow colectivo el 33%, FFCC \Leftrightarrow subte el 21% y colectivo \Leftrightarrow Subte el 9%¹³,

¹³ Estadísticas ferroviarias de pasajeros en las estaciones de la Línea Gral. Roca 1994-1996;/ Parámetros de comportamiento de los servicios de transporte público. INDEC. Anuario Estadístico 200; Perfil de los usuarios de las estaciones de la Línea FC Roca. Empresa METROPOLITANO; Proyecto de Remodelación del Centro de Transbordo de Constitución, PROGRAMA LA CIUDAD Y EL TRANSPORTE, 1989-91: Datos básicos de oferta por modos de transporte y de dos encuestas de transferencias entre FFCC- Colectivos y entre Colectivos - Colectivos (1989) y conteo de pasajeros en paradas.

observándose en los últimos cinco años un marcado descenso de las transferencias colectivo ⇔ colectivo en favor de los medios guiados y el viaje a pié.

La **oferta de servicios subterráneos** esta integrada por la Línea C de la empresa del GCB, Subterráneos de Buenos Aires, con cabeceras en los centros de transferencias de Constitución y Retiro. Se encuentra operada por la empresa concesionaria METROVIAS, bajo la jurisdicción de SBA y la CNRT. La estación Constitución es la de mayor captación de usuarios en la red, alcanzando por día en septiembre del 2000 a 93220 pasajeros de los cuales, 32.150 se concentran el periodo pico entre 8 y 11 horas.¹⁴

El plan de expansión de la empresa en los próximos 8 años prevé la construcción de la Línea F, entre Constitución y Plaza Italia, partiendo desde Plaza Constitución por Garay hasta Solís, a partir de la cuál se direccionará hacia Entre Ríos - Callao. En una segunda etapa se prevé la prolongación de la traza siguiendo la avenida Montes de Oca, hasta la calle California.

La programación de la **oferta de los servicios ferroviarios** del FFCC Roca, operados por la empresa METROPOLITANO S.A. (TMROCA) prevé 697 formaciones/ día hábil de los cuales tienen cabecera en la Estación de Constitución 359 servicios eléctricos entre la misma y las estaciones de Temperley - Ezeiza y Glew que se extienden con servicios diesel hasta Alejandro Korn, Cañuelas, Haedo, Bosques y con 113 servicios diesel entre Constitución y La Plata - Ranelagh. La empresa concesionaria que aún no acordó la adenda de prórroga de la concesión que caducaría en el 2004, mantiene pendiente el proyecto de prolongación hasta la estación Constitución de la Línea Belgrano Sur, que actualmente finaliza en la estación Buenos Aires y que sirve al **Corredor Verde del Sur** de la Ciudad y de La Matanza en la provincia, en cuyo caso incrementaría la participación del ferrocarril en el Centro de Transbordo. La estación procesa actualmente 235.000 pasajes diarios, que representan el 50% del total de la Línea.

La **oferta de Autotransporte Público de Pasajeros** (APPU) es totalmente brindada por empresas privadas, reguladas por la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, dependiente de la Secretaría de Transporte.

Aunque la demanda de este modo de transporte ha sufrido en la última década una retracción del 31%¹⁵, la oferta de servicios se ha mantenido en las últimas décadas dentro de los valores de 28 a 32 Líneas. En el Cuadro N° 8 se ordenan las 30 líneas que operaban en año 2000, de las cuales 11 son terminales.

14 Censo Anual de Pasajeros - Septiembre 2000. METROVIAS

15 La declinación se explica por cuatro factores principales: reordenamiento de los servicios ferroviarios suburbanos, incremento mayor de las tarifas del APP en relación a la tasa de inflación y de las tarifas de los otros modos de transporte, incremento del desempleo, incremento de la tasa de viajes en el modo privado automotor. ESTUDIO DE TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN URBANA . GCBA/ SPU/ CoPUA/ FADU. Año 2000.

CENTRO DE TRANSFERENCIAS DE PASAJEROS CONSTITUCION
Líneas de Autotransporte Público de Pasajeros
Cuadro Nº 8

Línea	Origen	Acceso1	Acceso2	Parada	Sentido	Egreso 1	Destino
4	Correo Central/D.Sur	Garay	Garay	Garay	E⇒O	Garay	Lomas Mirador
4	Lomas Mirador	Brasil	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Correo/Cost
9	Retiro	Chacabuco	Garay	Garay AU	E⇒O	Lima O	VillaCaraza
9	Villa Caraza	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Retiro
12	Pte.Pueyrredón*	Garay	Hornos	Brasil	E⇒O	Garay	Palermo
12	Palermo	Pavon	Lima Oeste	Brasil	O⇒E	Hornos	Pte.Pueyrredón
28	Retiro	Bolivar	Garay	Garay AU	E⇒O	Lima O	Liniers
28	Liniers	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Retiro
38	Constitución	Garay	Hornos	Brasil	E⇒O	Lima O*	San Isidro
38	San Isidro	SgoEstero	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Constitución
39	Chacarita	SgoEstero	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Barracas
39	Barracas	Garay	Hornos	Brasil	E⇒O	Lima O*	Chacarita
45	Pto.Nuevo	Chacabuco	Garay	Garay AU	E⇒O	Lima O	Lanús
45	Lanús	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Yrigoyen	Pto.Nuevo
46	LaMatanza	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	La Boca
46	La Boca	Yrigoyen	Garay	Garay AU	E⇒O	Lima O	La Matanza
51	Cañuelas	Yrigoyen	Garay	Lima Oeste*	S⇒N	Constitución	Constitución
51	Constitución	San José	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Cañuelas
53	Boca	Defensa	Garay	Lima Oeste*	S⇒N	Constitución	San Miguel/ El Palomar/ JC.Paz
53	SanMiguel/otro	San Juan	Lima O	Brasil	O⇒E	Brasil	La Boca
59	Est. Bs. Aires	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Yrigoyen	V Lopez
59	V Lopez	Chacabuco	Lima O	Lima O	N⇒S	Lima O	
60	Constitución	Garay	Hornos	Brasil	E⇒O	Lima O*	Tigre/ Escobar/ otros
60	Tigre/Escobar/ otros	SgoEstero	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Constitución
61	Retiro	Garay	Garay	Garay	E⇒O	Lima O	Constitución
62	Constitución			Brasil	O⇒E	Brasil	Retiro
65	Bcas Belgrano	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Constitución
65	Constitución	Caseros	Irigoyen	Garay	E⇒O	Garay	Bcas Belgrano
84	Constitución	Pavón	Lima O	Brasil	O⇒E	Yrigoyen	VdelParque
91	GralVillegas	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Yrigoyen	Hosp Ferroviario
91	Hosp Ferroviario	Constitución	Lima O	Lima O	N⇒S	Lima O	Gral Villegas
97	Morón	Garay	Garay	Garay	E⇒O	Lima O	Constitución

97	Constitución	Lima O	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Morón
98	Quilmes	Garay	Garay	Garay	E⇒O	Lima O	Pza Once
98	Pza Once	Lima O	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Quilmes
100	Lanús	Salta	Brasil	Brasil	O⇒E	Yrigoyen	Retiro
100	Retiro	Limo O	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Lanús
102	Barracas	Garay	Hornos	Brasil	E⇒O	Garay	PalermoChico
102	Palermo Chico	San José	Brasil	Brasil	O⇒E	Hornos	Barracas
129	Pza Once	Lima O	Lima O	Lima O	N⇒S	Brasil	La Plata
129	La Plata	Yrigoyen	Garay	Garay	E⇒O	Garay	Pza Once
133	Constitución	Yrigoyen	Garay	Garay	E⇒O	Garay	Vicente Lopez
133	V Lopez	Brasil	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Constitución
143	Pto. Nuevo	Balcarce	Garay	Garay AU	E⇒O	Garay	Tapiales
143	Tapiales	DeanFunes	Brasil	Brasil	N⇒S	Brasil	Pto.Nuevo
148	Quilmes /otros	Yrigoyen	Garay	Lima O*	S⇒N	Lima E	Constitución
148	Constitución	Lima E	Garay	Lima O*	S⇒N	Hornos	Quilmes/otros
151	Pte. Saavedra	Pavón	Lima O	Brasil	O⇒E	Brasil	Constitución
154	Constitución	Lima E	Garay	Lima O*	S⇒N	Hornos	Lanús
154	Lanús	Yrigoyen	Garay	Lima O *	S⇒N	Lima E	Constitución
168	Boca	Garay	Hornos	Brasil	E⇒O	Garay	San Isidro
168	San Isidro	San José	Brasil	Brasil	O⇒E	Brasil	Boca
186	Lomas Zamora	Yrigoyen	Garay	Lima O *	S⇒N	Lima E	Constitución
186	Constitución	Lima E	Garay	Lima O*	S⇒N	Hornos	Lomas de Zamora

* **en negrita** Líneas con Terminales o Cabecera en cercanías

Las mismas operan en dársenas con paradas preasignadas por líneas, construidas y reguladas por el GCBA en los espacios vial y verde público situados frente a la estación. En el **Gráfico N° 45** se pueden observar sus recorridos en el área.

La oferta de espacio para el servicio de los pasajeros en paradas, es de aproximadamente 1200 mts de longitud, entre el sistema de las 62 dársenas oficiales y los espacios disponibles, a lo largo de la plaza, utilizados como estacionamiento transitorio de vehículos para la regulación de los servicios.

Las dársenas de detención se encuentran ordenadas en siete grupos que responden a la direccionalidad de los recorridos de ingreso/ egreso de los vehículos en el Centro de Transbordo las cuales se reseñan a continuación y se esquematizan en el Gráfico N° 44 ya mencionado .

G1, Garay bajo Autopista, donde estacionan las Líneas 9, 28, 45, 46.

G2, Garay sobre Plaza Constitución, donde estacionan las Líneas 4, 61, 65, 97, 98, 129,133, 143.

G3, Brasil sobre Plaza Constitución, dirección este ⇒ oeste: donde estacionan las Líneas: 12, 38, 39, 60, 61,102,168.

G4, Dársenas sobre Brasil, dirección oeste ⇒ este, donde estacionan las Líneas 4, 9, 12, 28, 38, 39, 45, 46, 51, 53, 59, 60, 62, 65, 84, 91, 97, 98, 100, 102, 133, 143, 151, 168.

G5, Lima Oeste , dirección norte ⇒ sur, donde estacionan las Líneas: 53, 59, 67, 79, 91, 129.

G6, Lima Oeste, dirección sur ⇒ norte, donde estacionan las Líneas: 51, 53, 148, 154, 186.

G7, Lima Este, dirección norte ⇒ sur, donde estacionan y regula la Línea 148.

Los principales recorridos corresponden a los servicios que ingresan y egresan por Garay o continúan por Lima, los que ingresan por B de Irigoyen y egresan por Garay, los que ingresan por Brasil y egresan por B de Irigoyen, Hornos o continúan por Brasil y los que ingresan y continúan por Lima. En este contexto constituyen casos especiales las líneas terminales, que si no poseen instalaciones cercanas regulan alrededor de la plaza, en especial la Línea 148, con 11 terminales, que ingresa por B de Irigoyen y termina sobre la calle Lima Oeste.

La oferta de servicios en el Centro de Transbordo se completa con 3 **paradas para taxis** con capacidad para 33 vehículos, observándose en el entorno inmediato una amplia oferta de remises y los **servicios oferta pública (charters)**, que operan regulados por la CNRT¹⁶ cuentan con dos paradas, una sobre Hornos y otra sobre Salta, mientras que en los servicios informales operan en general, en las arterias inmediatas a la autopista.

El patrón de circulación que siguen los pasajeros en los **circuitos peatonales** responde a la lógica de la demanda de transferencia entre los servicios de transporte. En la actualidad **la red peatonal a nivel del CT** en general carece de

¹⁶ Comisión Nacional de Regulación del Transporte

todo tipo de mantenimiento, es insegura y se encuentra invadida por vendedores ambulantes resultando, según observaciones in situ, inadecuada para encauzar los cruces de los peatones sobre todo en las intersecciones de Brasil con Lima y Hornos, lugares en donde los semáforos resultan insuficientes para el control de los peatones, produciéndose diariamente accidentes. Adicionalmente se observa que debido a la estructura de la conformación del centro, los usuarios y personal de los transportes colectivos carecen de servicios personales y de información en las zonas de paradas y regulación de los servicios lo cual incrementa

En cuanto a la función de **regulación de servicios**, que se realiza en los puntos extremos e intermedios de los recorridos de los colectivos, la misma se realiza de manera desorganizada y sin seguir patrones en las aceras que bordean la plaza Constitución o en los espacios remanentes bajo la autopista. Actualmente se carece de lugares específicos para el estacionamiento transitorio de los vehículos en servicio lo cual es un factor más que contribuye al deterioro ambiental del centro. En principio, los espacios para vehículos en regulación debe preverse para las líneas que suburbanas, cuyos recorridos terminan en Constitución y tienen sus cabeceras en provincia, aunque existen servicios urbanos que por su traza también lo requieren.

En relación al **estacionamiento privado**, existe una oferta no estructurada en el entorno inmediato que responde a la demanda específica del centro, además de estacionamientos concesionados en playas subterráneas (Av. 9 de Julio y Belgrano) que actualmente trabajan con una tasa de ocupación del 60% de su capacidad ofertada.

3.2.4 Problemas del sector

Este sector de la ciudad es de particular relevancia porque es una de las principales puertas de acceso a la ciudad y de enlace entre el conurbano y el área central a través de su Centro de Transferencias intermodal de pasajeros de 1º orden.

Las debilidades detectadas para el área son:

- Transferencia irresuelta: Transferencia caótica correspondiente al transporte de superficie, y falta de espacio propio para la regulación, cruces e incompatibilidades entre circulación peatonal y vehicular.
- Caos vehicular: Dominio absoluto del sector por parte de la circulación desordenada del transporte público de pasajeros. Recorridos laberínticos, anchos de calzada insuficientes, etc. Puntos críticos en intersecciones Lima-Constitución, Lima- Brasil y Brasil- Gral. Hornos.
- Discontinuidad de la red vial: Falta de conectividad directa Norte- Sur y Este-Oeste debido a la discontinuidad de la estructura vial y escasos cruces sobre las vías del F.C.Roca

- Degradación del espacio público: Falta de mantenimiento de espacios parquizados y equipamiento inapropiado e insuficiente. Invasión y apropiación del sector por parte del comercio espontáneo, falta de reglamentación y de bajas condiciones de salubridad.
- Inmuebles obsoletos: Construcciones carentes de mantenimiento, en situación precaria, inmuebles intrusados, hoteles y pensiones de baja calidad, alto nivel de contaminación visual y sonora.
- Estacionamiento: Falta de previsión de lugares para estacionamiento de vehículos particulares.
- Barreras urbanas: La presencia del nudo de autopistas 25 de Mayo y 9 de Julio, de enorme impacto, corta de manera abrupta la escala del macrocentro, en su aspecto espacial, morfológico y vial. La dificultad de recorridos directos y el estrangulamiento de calzadas desalientan el tránsito particular por superficie, a la vez que alientan el uso de las autopistas como salida fluida del centro, aún para transeúntes con destino dentro de la propia Capital Federal. La Estación Constitución así como el área de vías del FC generan una barrera que no permite la integración de los bordes
- Espacios remanentes: Producto de la ejecución de autopistas se localizan una serie de espacios remanentes bajo tableros o laterales, ocupados con actividades degradantes para el barrio, depósitos de vehículos o estacionamiento precarios e instalaciones precarias de Canal 13.

Ver Láminas Fotográficas III, IV y V.

3.2.5 Objetivos para el Area

La propuesta apunta a la recualificación del sector Plaza Constitución como nexo necesario y propicio entre el centro y el área sur de la ciudad, a través de la vinculación franca y fluida de sus ejes principales tanto en el aspecto vial como en el espacial - simbólico. El Area Constitución deberá cumplir entonces, con el carácter de puerta de entrada al **Corredor Verde del Sur**, eje estructurador de la reformulación del área sur de la ciudad.

La resolución del problema de transferencias de transporte intra e intermodal dará fluidez en la circulación vehicular, con prioridad a la conexión señalada priorizando al peatón por sobre el tránsito vehicular en áreas de transferencia y espacio público en general, funcionando como disparador de la operación

El rediseño del espacio público según sectores de carácter diferenciado, de clara identidad y actividades específicas, sin zonas muertas de fácil apropiación por parte de actividades indeseables y la revalorización de edificios de valor patrimonial y redefinición de sectores degradados producirán una sinergia entre la inversión pública y la privada (la inversión de la Ciudad en espacio público creará áreas de oportunidad para la inversión privada)

La calidad de la intervención deberá asegurar la participación de los vecinos y facilitar el desarrollo de actitudes cívicas en el espacio.

3.2.6 Soluciones Propuestas

Las potencialidades del área junto con la resolución de los problemas planteados definen una línea de ordenamiento del área a través del reconocimiento de distintas escalas en el sector a fin de operar por fragmentos, dentro de una clara estrategia global (**Ver Gráficos N° 46, 47 y 48- Propuestas de Mediano Plazo-Cortes y Perspectiva de Conjunto y Largo Plazo- Gráficos N° 49**)

Esta estrategia rescata y potencia las fortalezas que presenta este sector de la ciudad: una posición inmejorable como conexión- nexo entre el Area Sur y el Centro de la ciudad; el carácter de transferencia convierte al sector como área de oportunidad para la inversión, debido a la seguridad de tránsito pasante, y movimiento de público constante; el entorno degradado pero poco consolidado permite abrir posibilidades de intervención y reformulación del mismo según nuevas pautas produciendo mínimo impacto y por último la gran riqueza arbórea en el sector de Plaza Constitución.

Por otro lado, la conformación de la Corporación del Sur, y la elaboración del Plan Urbano Ambiental ofrecen una ocasión para el acuerdo entre partes y el impulso conjunto de la propuesta.

Los nuevos usos y normativas propuestos que permitan la mixtura de funciones compatibles, la creación de nuevo espacio público de calidad y la densificación del sector, atendiendo al fortalecimiento de su centralidad y de la identidad barrial, serán el soporte jurídico-técnico que incentiven la transformación del barrio

La readecuación de la estructura vial, mejorará la conectividad y visibilidad del sector.

La propuesta definida respeta la relocalización de paradas de transporte automotor de pasajeros en los predios limitados por las calles J. De Garay, B. de Irigoyen, Caseros y Gral. Hornos, con transferencia de pasajeros tren-subte.

Las modificaciones viales que se proponen a fin de efectivizar una resolución más adecuada del área y su vinculación con el Corredor se detallan a continuación:

- Ensanche y rectificación de calle Lima, canalizando el tránsito desde los carriles centrales de Av. 9 de Julio, mediante la construcción de un viaducto en túnel de doble mano o alternativas a estudiar, hasta la entrada de Av. Caseros sur, con redimensionamiento de calzadas de acuerdo al nuevo flujo vehicular previsto
- Desvío de la calle Brasil frente a la Estación Constitución el que permitirá y garantizará un movimiento adecuado del flujo peatonal proveniente de la transferencia intermodal.

- Rediseño de la rotonda de Amancio Alcorta- Caseros- Santiago del Estero- Carrillo, mediante la incorporación de semáforos y sendas que ordenarán la distribución de vehículos con destino este-oeste del corredor y hacia el área central.
- Ejecución de nuevo puente sobre las vías del FC. Metropolitano, en coincidencia con Finochietto a fin de canalizar el flujo vehicular proveniente del corredor en sentido sud oeste y actuando como par con Ituzaingó.
- Ejecución de nueva calle de conexión de la zona de puentes sobre FC (Finochietto-Ituzaingó), bajo la autopista 9 de Julio sur en terrenos de propiedad del GCBA, que mejoran la vinculación con la zona portuaria por Martín García.

3.2.7 Programas de Ordenamiento

En particular y para el rediseño del espacio público se identifican 6 sectores de distinto carácter

- **Sector Estación- Transferencia:** La ampliación de la calzada del edificio hacia la plaza inmediata mediante el desvío de la calle Brasil permitirá dar marco al Edificio reciclado y garantizar una escala adecuada al movimiento de transferencias tren- subte- colectivo, de enorme volumen de público en horas pico.

- **Sector Plaza Central:** Sector de carácter contemplativo y mayor presencia de verde, dominado en el extremo norte por la Iglesia Inmaculado Corazón de María, integrada a la plaza mediante la eliminación de la calle Constitución en ese tramo.

- **Sector Nuevo Tejido:** Sector limitado por las calles San Juan, Lima, Constitución, Salta y Caseros, de fuerte degradación actual. Integración de edificios mediante recova, con calle amojonada de uso exclusivo de lotes frentistas. Decodificación de lotes actuales según altura de edificios existentes en extremos, a fin de conformar un nuevo frente urbano con la incorporación de una recova, continuando con los usos de posible carácter administrativo y terciario con planta baja comercial de fuerte integración a la nueva plaza (área de oportunidad para la inversión pública o privada).

- **Sector Lima- Lateral de Estación:** Ensanche del espacio público mediante la expropiación de lotes frentistas a calle Lima, entre Brasil y Caseros (con actual estado general de gran precariedad) y ejecución de un boulevard a fin de otorgar a la calle Lima el carácter de eslabón verde entre el eje 9 de Julio y el Corredor Sur, no sólo en el aspecto vial, sino también en su aspecto simbólico- espacial.

- **Sector Gral. Hornos- Lateral de Estación:** Liberación al uso público del lateral este de Estación Constitución (de valor edilicio), mediante la eliminación de parte del muro lindante a la calle Gral. Hornos y el reciclado de los edificios existentes. Abarca el reemplazo o reciclado del antiguo edificio de Ferrocarriles, para uso

administrativo de Ferrocarriles Metropolitano y el reciclado del edificio situado frente a Plazoleta Casa Cuna como uso complementario de transferencia, siendo lugar de partida de recorrido de minibuses y líneas informales, de futura reglamentación.

Esta intervención permitirá dotar de un marco de escala adecuada al edificio de la estación, catalogado como monumento histórico nacional, con ensanche de veredas y apertura de arcadas del sector andenes hacia el espacio público, el redimensionamiento de calzadas de acuerdo al nuevo flujo de tránsito N-S y S-N y la creación de un nuevo frente urbano, mediante la conformación de lotes de borde de uso mixto (comercial, hotelería media, oficina) con planta baja comercial. Esto constituirá una nueva área de oportunidad para la inversión privada.

-Sector boulevard Lima – La ejecución del boulevard, y la forestación del sector vial aseguran la conformación del Corredor a la vez que actúa como estructurador del espacio urbano local y facilita su integración urbana. La identificación de los hitos urbanos del Corredor por medio de un sistema de esculturas significativas, jerarquizarán el circuito y los barrios por los que atraviesa.

3.2.8 Identificación de Acciones a realizar

- Corto Plazo

Obras que no precisan aprobación especial:

1. Mejoramiento de veredas y apertura de vanos de Estación Constitución (Ver Gráficos N° 50 y 51)

Se propone el mejoramiento del espacio público en el sector de veredas que rodea la Estación calles Hornos y Lima Oeste, ejecutando el rediseño de las mismas en función del proyecto integral del área y sumando esta acción a las obras de puesta en valor de la Estación, actualmente paralizadas momentáneamente.

La superficie total de muros que se interviene es de 550 m²

La superficie de veredas que se mejoran es de 4.150 m²

Sector Lima: Se prevé inicialmente el cambio de revestimientos las veredas considerando en el diseño, la ampliación futura de la calle Lima con el ensanche de veredas y calzadas, luego de la expropiación **(Ver Gráfico N° 52-Perspectiva)**

En esta etapa también se proyecta la apertura de vanos sobre el muro lateral sobre Lima, "limpiando" el acceso lateral, y perforando los muros entre pilares en correspondencia con los andenes, reduciendo el impacto de la masa del muro lateral de 180 mts. de longitud.

Se proponen los siguientes trabajos: calado de arcos en muros, adintelamiento y enrase del perímetro de vanos, hidrolavado de fachadas, colocación de rejas metálicas, nuevos solados, forestación, señalización y papeleros.

La superficie de muros que se interviene es de 250 m².

Sector Hornos: Se prevé la eliminación parcial del muro-parapeto, de 180 mts. de longitud remplazándolo por rejas de cierre, y dando amplitud visual al espacio de veredas.

Se proponen los siguientes trabajos: Calado de muros entre pilares, adintelamiento y enrase de perímetro de vanos, hidrolavado de muros, colocación de rejas metálicas, alumbrado público con artefactos antivandálicos, nuevos solados, señalización y papeleros.

La superficie de muros que se interviene es de 300 m².

La intervención sobre muros, requiere de la aprobación de la Comisión Nacional de Monumentos por ser éste Monumento Histórico Nacional.

El anteproyecto se desarrolla en la DGPP y la ejecución de estos trabajos cuenta con el compromiso informal de ejecución de DECSA, empresa a cargo del reciclaje de la Estación.

2. Ensanche de veredas de Casa Cuna (Ver Gráfico N° 53)

Ensanche de la vereda del Hospital P. Elizalde, catalogado como Monumento Histórico Nacional, y reordenamiento de paradas, compatible con el nuevo CT. con el fin de mejorar el desplazamiento y seguridad de los usuarios que en gran cantidad lo utilizan.

Se proponen las siguientes obras: nuevos revestimientos de veredas, sendas peatonales de mayor dimensión, reubicación de paradas de colectivos y taxis, retiro de postes en desuso, completar la forestación existente, desplazamiento de semáforos y columnas de alumbrado público, señalización y papeleros.

El ensanche de veredas es de 167 m² y la superficie total de veredas que se interviene es de 800 m².

Este proyecto se desarrolla en la DGPP con la DGTT y el financiamiento de la operación está a cargo de la SPU. con un presupuesto estimado de \$ 91.548.41.

3. Rotonda Caseros (Ver Gráficos N° 39)

Rotonda vial que ordena el tránsito del corredor, actuando como rótula entre el Corredor y el sistema de espacios públicos del Corredor y la zona de hospitales permitiendo la separación del tránsito pesado que viene desde el Oeste de la red

por Amancio Alcorta hacia la zona portuaria y el sur. Su importancia será remarcada por un elemento escultórico, como parte del Circuito propuesto

Este proyecto se desarrolla en la DGPP con la DGTT y el financiamiento de la operación está a cargo de la SPU. con un presupuesto estimado de \$ 245.000.

4. Circuito de Esculturas

(Ver 3.1- y Gráfico N° 35)

Concurso nacional para la ejecución de una serie de esculturas en lugares significativos del recorrido, jerarquizando el Corredor y la identidad de los sectores urbanos donde se implantan.

- Mediano Plazo

1. Aprobación del Plan de Sector Urbano Constitución

Presentación del Plan de Sector Urbano para su aprobación a fin de poder avanzar en el desarrollo de los documentos ejecutivos del mismo, proyecto de ley del Plan y de las expropiaciones necesarias par su implementación.

2. Redacción y Aprobación del Proyecto de Expropiaciones de Parcelas

En función de lo anterior se deberán elevar el proyecto de Ley del Plan de Sector Urbano y el de las expropiaciones correspondientes.

3. Definición de las Parcelas a Expropiar

De acuerdo a las necesidades de implementación del proyecto, en lo que hace a la ampliación de la calle Lima en el sector Brasil hasta Amancio Alcorta y la renovación del frente urbano hacia la Plaza y Estación, se hace necesaria la afectación de los lotes ubicados en las manzanas que señalan en el Cuadro N° 9 y **Gráfico N° 54** con la identificación de las parcelas.

4. Relocalización de paradas de colectivos en manzanas bajo autopista.

Esta obra esta condicionada por la asignación de espacios destinados al ascenso y descenso de pasajeros, a la regulación de las líneas terminales de colectivos, y la ubicación de los charters autorizados que operan con la terminal.

Esta intervención permite liberar de paradas de colectivos la gran Plaza y los refugios ubicados sobre Brasil, para dar lugar a las siguientes intervenciones:

Se recomienda la **conveniencia de realizar una vinculación peatonal subterránea** del CT con el hall de ferrocarriles y subtes y el sector de Plaza entre Garay y el edificio de la Estación Constitución y su conexión con Lima y B. de Irigoyen, para canalizar el flujo peatonal que generan estos medios de transporte y el que llega a pie.

5. Ensanche de la vereda de frente a la Estación con el desvío de la calle Brasil

Este ensanche dará un marco más adecuado a la importancia del edificio y del flujo peatonal, permitiendo que éste se pueda encauzar más convenientemente en función de los nuevos circuitos generados por la relocalización del Centro de Transferencias. El acceso desde la Plaza y los laterales, deberá ser franco, generoso e invitar a utilizarlo, con los medios más convenientes (rampas, escaleras mecánicas), con una comunicación clara de los medios y servicios existentes. Se deberá asegurar que el espacio resultante disponga de la calidad, atractivo iluminación y seguridad suficiente para favorecer el desarrollo de actividades comerciales y de servicio deseadas. Se debe considerar la puesta en valor de los monumentos existentes y su tratamiento integral con el equipamiento general del sector.

Este proyecto se desarrolla en la DGPP con la DGTT y el financiamiento de la operación estará a cargo de la SPU y METROPOLITANO. Su ejecución esta condicionada por la relocalización de las paradas de colectivos.

6. Sector Plaza Central

Rediseño de la Plaza en función de la reestructuración integral del sector con la eliminación de la calle Constitución en el tramo Lima autopista, incorporando el sector donde se ubica la Iglesia Inmaculado Corazón de María, dándole a la fachada un espacio marco de mayor jerarquía integrado a la plaza. El diseño deberá asegurar una masa vegetal que lo aisle de la vialidad circundante y por otro lado responderá a la escala barrial con la asignación de usos y tratamiento arquitectónico. Se recuperará la presencia del agua, por medio de fuentes que también contribuirán con neutralizar los efectos de la polución vial y se pondrá en valor de la forestación existente.

7. Ensanche de veredas y calzadas

De acuerdo al proyecto general y al plan de expropiaciones indicado, se prevé el ensanche de veredas y calzada en correspondencia con la calle Lima, en el sector comprendido entre Constitución y Caseros, ensanchando el espacio de la Plaza y creando un marco adecuado al edificio de la Estación a fin de mejorar el desplazamiento peatonal y la circulación vehicular prevista.

El ensanche de veredas hacia el lado oeste, deberá permitir la generación de un nuevo espacio público, en veredas-paseo de un ancho aproximado de 30 mts. acompañado por una recova de doble altura que unifica y da continuidad al tejido y permite la integración de los edificios que no se expropiaron y favoreciendo además el desarrollo de actividades compatibles y adecuadas con los nuevos usos .

La vereda lateral de la Estación, sector Lima, tendrá un ancho máximo de 10 mts. y contará con forestación y dársenas para líneas pasantes y paradas de taxis, pero a su vez deberán desalentar la ubicación de puestos informales.

El ensanche de calzadas se ejecuta previendo un boulevard arbolado central de 10 mts. que facilita la estructuración del corredor verde y la unión de los nodos del mismo, a la vez crea un marco blando hacia el nuevo frente urbano del sector

Los ensanches se encuentran condicionadas por el ritmo de las expropiaciones que habrá que realizar para el desarrollo de todo el Programa vial. La gestión del emprendimiento esta a cargo de la SPU.

8. Programa de renovación edilicia

El estado de los inmuebles del sector afectado por el Plan, hace necesario la intervención del GCBA para que el sector privado acompañe la realización de las acciones señaladas en el espacio público. Para ello se deberá estimular e incentivar su participación a través de la instrumentación de programas de asistencia técnica y financiera, esto último podría realizarse a través del Banco Ciudad que ya lo ha instrumentado para el Casco Histórico.

- **Rehabilitación de edificio de viviendas de propiedad privada con protección patrimonial**

Relevamiento de las viviendas existentes en el inmueble que ocupa la manzana comprendida entre Vietra, 15 de noviembre, Salta y P. Echagüe, y la ocupación actual de inquilinos y propietarios.

Establecer una línea de crédito preferencial para propietarios de inmuebles catalogados, que puedan rehabilitar sus propiedades, de manera de valorizarlas, mediante convenios que regulen la relación propietario-inquilino. Asistencia técnica para la renovación edilicia a través del órgano de aplicación de la normativa y de la coordinación del Programa urbano.

- **Rehabilitación de edificios de propiedad privada**

Relevamiento de las construcciones que necesitan realizar mejoramiento edilicio y de sus instalaciones, diferenciando la asistencia para las partes comunes y fachadas de las correspondientes a las partes privadas.

Establecer una línea de crédito para propietarios de inmuebles y consorcios, a fin de que puedan rehabilitar sus propiedades, de manera de valorizarlas, mediante convenios que regulen la relación propietario-inquilino. Asistencia técnica para la renovación edilicia a través de la coordinación del Programa urbano.

9. Acciones Normativas

La renovación del frente urbano entre San Juan y Caseros y entre Lima y Salta, con usos que mejoren la calidad de vida m se pueden realizar con los usos conformes ala zonificación actual del Código de Planeamiento vigente, C2 .

Rediseño del espacio urbano, con la redefinición de alturas y la incorporación de una recova desde Constitución hasta Pedro Echagüe rematando en la manzana que se preserva ubicada entre P. Echagüe y 15 de Noviembre.

Se deberán dejar espacios de conexión en el nuevo tejido entre Salta y Lima, a modo de calles peatonales con usos comerciales, que permitan la comunicación visual entre ambas fachadas.

- Largo Plazo

1. Viaducto de continuidad de la Av. 9 de Julio en calle Lima ampliada o alternativa de modificación de los niveles de la AU 9 de Julio Sur

Alternativa desarrollada en el punto 3.1 Area del Eje Verde Vial.

2. Puente sobre las vías del ferrocarril

A desarrollar en futuros estudios.

**Estimación de los costos de expropiación en Constitución
Cuadro Nº 9**

CALLE	Número	Publico	Privado		\$ x m ²	monto miles de \$
		Terreno	Terreno	Construido		
Lima	1203	76.77				
	1211/1215	117.5		131.1		
	1217/19/21	120.14		235.8		
	1223/25	138.9		249.45		
	1231/33/35	127.18		263.8		
	1237/41	108.5		218.8		
	1245	112.15		112.95		
	1249/53		115.5	184.5	300	55
	1261/63/65/6769/71/73/75/77	1971.05		2271.8		
	1279/81	381.15		309		
	1293	383.3		485.45		
	1295/97/99	372.15		240.4		
	1303/1305	253.98				
		7.7				
	1307/09/13		258.75	382.4	750	287
	1315/19		260.1	319.25	750	239
	1321/27		183.35	521.3	750	391
1333		219.4	457	750	343	
San Juan	interior 1122/1130		127.8	autop	200	26
	a calle 1122/1130		461.87		750	346
	1122/1130		80.1		750	60
	1122/1130		886.39		750	665
Cochabamba	1115/1119		176.3	367.05	600	220
Lima	1337/39/41/43		533.96	915.58	750	687

		1347/53	284.3	261.8	750	196
		1355/59/61	280	269	750	202
		1363/65/67/69	257	569.49	750	427
		1385/1395	542.9	623.4	750	468
Constitución		1111/15/21/236/25/31/	2697.74	2686.15	900	2,418
Cochabamba		1144	206.5	188.6	500	103
		1160	352.3	274	500	176
Brasil		1168/70/74/78	1030.1	1213.4	850	1,031
Lima		1701/1707/11/13/15/17/27/29	928.34	925.8	1500	1,389
		1735/39/43/45	1045.5	1142.9	1300	1,486
		1747	709.7	620.2	1200	852
		1755/57/59/63/67/71/75	1722.75	1541.24	1000	1,723
		1781/87	612.82	500.8	1000	613
		1789/91/93/95/99	1032.82	3501.44	1000	1,033
Salta		1706	2324.96	2777.64	1200	3,333
		1750	611		800	489
		1756	1357.23	1178	900	1,060
		1776	119.8	226.7	900	204
		1790	160.8	363.5	700	254
		1792	165.5	201.1	700	141
O'Brien		1189	219.3	367.5	600	221
		1185	218.2	443.4	600	266
		1191	477	409.9	600	246
O'Brien		1154/56/62	2395.8	5105.7	350	1,787
		1174	725.3	863.4	350	302
Lima		1180/1176	250.9	444.1	400	178
		1801/07/11	259.44	1600	600	960
		1813/16/17	269.9	499.4	400	200
		1829/31/35/43	386.23		400	154
		1845/47	126.5	210.5	350	74
		1851/55	155.3	575.4	350	201
		1859/61/63/67	220.23	410.31	350	144
		1873/75/79	1638.07	2058	350	720
		1881/85	116.2	129	300	39
		1887/91/97	262.1	263	300	79
Pedro						
Echague		1121/23	155.5	246.1	250	62
		1125/27	150	240.4	250	60
		1135/37	159.3	258.6	250	65
		1139/41	157.4	254.8	250	64
		1147/49	149.6	253.6	250	63
		1151/53	153.2	246.4	250	62
Salta		1806	403.4	1390.2	500	695
		1812	262	716.5	500	358
		1820	900		500	450
		1836	440.3	824.2	500	412
		1844	902.54	834.4	500	417
		1870	909.29		500	455
Pedro		1161	221.6	414.6	250	104

Echague					
	1171	222.3	416	250	104
	1169	224.4	420.4	250	105
	1165	349.5	329.6	250	82
1901/07/09*/11/15/17/19/21/2					
Lima	7/33/39	2259		300	678
15 de					
noviembre	1102/12/26/34/36/40	446.81	528.55	250	132
	1146/48/50	133	262.2	250	66
	1158/60	147.72	273.4	250	68
	1162/64/66	169	377	250	94
Avenida					
Caseros	1329/35	92	279.5	350	98
	1355/57/59	116	113.6	350	40
	1361/63/65	172	299.3	350	105
	1367/69/71	281.32	730.45	350	256
	1310/6/20/26/40	972.62	60	350	21
Total		38015.9	49880.2		31,601

Referencias: Largo Plazo- Corto/ Mediano Plazo

A efectos de determinar el costo de recuperar cuatro hectáreas en el entorno Constitución, se realizó un relevamiento de precios en venta y alquiler de viviendas y comercios en la zona afectada y alrededores.

Dichos valores se complementaron con los precios de referencia obtenidos para los distintos barrios de la Ciudad durante el mes de noviembre de 2000.

El área sujeta a expropiación comprende propiedades muy degradadas en general, para las cuales la valorización está directamente relacionada con su posicionamiento respecto a los lugares de mayor paso de transeúntes lo cual le confiere oportunidades comerciales.

En efecto, las propiedades de mayor valor relativo son aquellas que se localizan en la salida de la estación Constitución (Lima al 1700) o paradas de colectivos (Salta al 1700 – Constitución al 1100) y que por lo tanto son atractivas desde el punto de vista comercial. El resto muestra un alto grado de deterioro y no se observan construcciones nuevas.

En la tabla siguiente se incluyen la superficie del terreno, la construida, una estimación de costo por metro cuadrado y el valor de expropiación¹⁷. El costo total de las casi cuatro hectáreas asciende a \$ 31.6 millones.

¹⁷ La superficie tomada en consideración (del terreno o construida) para el cálculo del valor de expropiación se recuadra en cada caso

3.3- AREA HOSPITALES

3.3 Area Hospitales

3.3.1 Introducción

Por sus características geográficas, históricas y ambientales, el área que comprende los barrios de Constitución, Barracas y Parque Patricios concentra el mayor número y también las mayores superficies destinadas a establecimientos de salud pública, incluyendo particularmente gran cantidad de hospitales especializados¹⁸. En este contexto, se destaca la presencia dentro del área del **Corredor Verde del Sur** del hospital de enfermedades infecciosas F. G. Muñiz, y los hospitales de salud mental Braulio Moyano, para mujeres y José Borda para hombres.

Como puede observarse en el Cuadro N° 10, las dimensiones de los terrenos que ocupan estos conjuntos hospitalarios es significativa dentro del total: en el área de influencia directa del CVS se ubica el 43 %¹⁹ del total de las superficies destinadas a establecimientos de salud pública de la Ciudad de Buenos Aires, todas ellas concentradas en el sector este del corredor, próximo a las estaciones de FFCC Buenos Aires, Sola y Constitución.

3.3.2 Area de Estudio

El sector del CVS que se analiza como "área de Hospitales" incluye los dos grandes hospitales Neuropsiquiátricos, el Hogar de Ancianos Rawson y el Hospital Muñiz. La Av. Amancio Alcorta funciona como eje conector del área, con ramificaciones hacia las calles Ramón Carrillo y Perdriel y la Av. Vélez Sársfield. También se ubican en este sector el hospital Británico, el hospital de salud mental infanto-juvenil Tobar García y el Instituto Malbrán. Entre las Av. Caseros y Amancio Alcorta se encuentra el Parque España, plaza pública con especies arbóreas de calidad, que ocupa un predio de casi seis hectáreas frente al hogar de ancianos.

El **Gráfico N° 55- Plano del Sector** muestra la ubicación de los elementos mencionados, señalando la localización de los distintos equipamientos constitutivos del área. El sector se encuentra limitado hacia el este por las vías del Ferrocarril Roca y hacia el sur por la estación Sola (carga) y por la estación Buenos Aires (pasajeros)

Las características generales del área de estudio pueden observarse en el **Gráfico N° 56- Entorno Hospitales**, en el que la imagen aérea destaca la importante cantidad de espacios con vegetación con que cuentan los predios de los hospitales y distintas fotografías del entorno inmediato muestran las condiciones urbanas y ambientales en que se desarrollan las actividades del sector.

18 Especialmente en pediatría, salud mental, enfermedades infecciosas, gastroenterología y rehabilitación respiratoria

19 De un total de 100.42 hectáreas de tierras ocupadas por hospitales dependientes de la Secretaría de Salud del GCBA.

HOSPITALES DEPENDIENTES DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
Cuadro N° 10

HOSPITALES	Ubicación por barrios	Cant. camas 1998 (1)	Superf. Terreno (2)(hect.)	Poblac/ hect.	Egreso pacientes 1998 (3)	Consultas Externas 1999 (4)
Hospitales Generales de Agudos						
Velez Sarsfield	V. Sarfield	126	0,44	289,0	5284	5854
Zubizarreta	V.Devoto	87	0,65	133,8	2607	10625
J. A. Fernández	Palermo	379	0,75	505,3	11233	17116
C. Argerich	La Boca	329	1,04	316,3	12941	24838
P.T. Piñero	Flores	341	2,10	162,4	11476	22763
I. Pirovano	Belgrano	356	2,10	169,5	10857	19390
F. Santojanni	Liniers	385	2,12	181,6	15554	23673
C. G. Durand	Caballito	329	2,56	128,5	10272	20104
Teodoro Alvarez	Floresta	352	2,66	132,6	9937	15149
J. M. Ramos Mejía	Balvanera	406	3,00	135,3	12172	27936
J. M. Penna	Pompeya	230	3,00	76,7	10165	14768
B. Rivadavia *	Palermo	393	4,95	79,4	8657	12539
E. Tornu	Paternal	158	7,20	21,9	4899	8562
TOTAL		3871	32,56	118,9		
Hospitales Especializados						
Monovalentes						
Odontológico *	Almagro	0	0,04	...	...	...
Odontología Infantil	La Boca	0	0,04	...	...	...
Odontológico	Palermo	0	0,05	...	...	...
Oftalmológico P. Lagleyze *	Paternal	44	0,12	366,7	2836	7741
Oftalmológico Santa Lucía *	Montserrat	60	0,20	300,0	3803	7935
Rehab.Respiratoria M.Ferrer *	Constitución	53	0,25	212,0	1182	1596
Quemados	Caballito	63	0,33	190,9	1325	2325
Oncología María Curie	Caballito	105	0,70	150,0	2303	2946
Rehabilitación Física *	Nuñez	55	1,00	55,0	601	1187
Rehabilitación Manuel Rocca	Caballito	84	1,23	68,3	284	1770
Gastroenterología Udaondo*	P. Patricios	132	3,00	44,0	2606	2350
Infeciosas F. G. Muñiz	P. Patricios	400	12,90	31,0	4339	5306
TOTAL		996	19,85	50,2		
Psiquiátricos						
C. Tobar Garcia *	Constitución	68	0,29	234,5	298	961
Emergencias T. De Alvear	Agronomía	89	2,84	31,3	568	2763
José Borda*	Barracas	1116	14,00	79,7	1425	3866
B. Moyano*	Barracas	1472	16,00	92,0	927	3144
TOTAL		2745	33,13	82,9		
TOTAL ESPECIALIZADOS		3741	52,98	70,6		
Hospitales Pediátricos						
Materno Infantil Sarda	P. Patricios	208	1,00	208,0	13780	4349
Gral de Niños P. de Elizalde	Constitución	281	2,23	126,0	8997	22186
General de Niños R. Gutiérrez	Palermo	338	2,65	127,5	10462	12950
Pediatría J. Garrahan **	P. Patricios	394	9,00	43,8	...	...
TOTAL		1221	14,88	82,1		
TOTAL GENERAL		8833	100,42		181790	306692

* Ex Nacional

** Dependencia mixta

Fuentes: (1) Dirección de Estadísticas Secret. Salud 1998. (2) Dirección Supervisión de Proyectos - DGAHFS -Secret.Salud.GCBA. (3) Anuario estadístico 1999. (4) Dirección de Estadísticas. Secret. De Salud (cortes semanales mayo y octubre)

 Hospitales ubicados en el Area Sur.

 Hospitales ubicados dentro del Area del Corredor Verde del Sur.

3.3.3 Problemas del Sector

Tanto los grandes hospitales de Salud Mental, como el Hogar de Ancianos Rawson y el Hospital Muñiz constituyen hoy día importantes barreras urbanas, con grandes predios cerrados por muros ciegos en todos sus bordes. Esta situación se fue consolidando, en parte, para garantizar la privacidad y seguridad de los hospitales; aunque responde también a conceptos higienistas del siglo pasado que propendían la aislación espacial de la enfermedad. Debe tenerse en cuenta, que al tratarse de grandes terrenos, los bordes afectados por esta condición son extensos.

En todos los casos se verifica que la solución de limitar los predios con altos muros ciegos genera situaciones de abandono, aceras sin mantenimiento ni actividad que dan como resultado entornos peligrosos y degradados. Como se observa en el *Gráfico N° 56*, mencionado anteriormente, el carácter del entorno que rodea a los hospitales es muy variado, en algunos casos la sola mejora y permeabilidad de bordes permitiría una revalorización significativa de la calidad ambiental y urbana del área. Este es, especialmente, el caso de la calle Perdriel, que cuenta con un tejido mixto industrial y residencial de bastante buena calidad y el de Ramón Carrillo, donde se combina el acceso principal al Borda y al Tobar García con áreas de distinto carácter próximas al pasaje Lanín y recorridos histórico-turísticos propuestos para la Ciudad.

Antecedentes

El principal antecedente legal sobre la cuestión de los hospitales neuropsiquiátricos es la ley 448 de Salud Mental de la Ciudad de Buenos Aires, sancionada en Julio del 2000²⁰. Esta ley regula la atención y tratamiento de pacientes psiquiátricos y brinda el marco inicial de actuación que posibilita la mejora del actual sistema de Salud Mental en el ámbito de la ciudad. Dentro de los lineamientos y acciones que abarca, algunos tienen especial relevancia en relación a los problemas de carácter urbano y ambiental planteados en este sector del CVS. Entre ellos se destaca:

- *Limitar la internación de pacientes solo a los casos en que no sean posibles abordajes ambulatorios. (art. 2 inc. f)*
- *Potenciar los recursos orientados a la asistencia ambulatoria, con sistemas de internación parcial y atención domiciliaria, procurando la conservación de los vínculos sociales, familiares y la reinserción social y laboral. (art. 10 inc. d)*
- *Adecuación de los recursos existentes, a los efectos de transformar el modelo hospitalocéntrico para el desarrollo de un nuevo modelo de salud mental. (art 12 inc. b)*

Estos artículos suponen una modificación importante en la forma de ocupación de suelo urbano y en la localización de servicios de salud mental, disminuyendo la importancia de los grandes centros hospitalarios a partir de la relocalización de actividades en unidades más pequeñas y flexibles distribuidas, según propone también la ley, en una Red de atención del Sistema de Salud Mental en todo el

20 Publicada en Boletín Oficial de la Ciudad de Bs. As. Nro. 1022 del 7 de septiembre del 2000.

territorio de la Ciudad. En este sentido, el artículo 13 determina acciones específicas que deberían llevarse a cabo en los dispositivos del subsector estatal, que también son importantes de destacar:

- *Prioridad en las acciones y servicios de carácter ambulatorio destinados a la promoción, prevención, asistencia, rehabilitación y reinserción social en Salud Mental, garantizando la proximidad geográfica de los efectores a la población. (inciso a)*
- *Participación de la comunidad en la promoción, prevención y rehabilitación de la Salud Mental. (inciso c)*
- *Internación de corto plazo en hospitales generales y monovalentes de salud mental (inciso e).*
- *Internación de tiempo prolongado en hospitales monovalentes de salud mental, en los hospitales generales pediátricos, y hospitales de infecciosas y otros establecimientos específicos en salud mental. (inciso f)*

En cuanto a las propuestas y opiniones de vecinos y otros actores sociales involucrados en la temática, se deben mencionar los diagnósticos y proyectos elaborados desde los distintos Centros de Gestión y Participación de la ciudad, recepcionados por el Consejo del Plan Urbano Ambiental²¹. En este sentido, el Centro de Gestión y Participación N° 3, que abarca en su territorio los grandes hospitales incluidos en el CVS, no presenta propuestas relacionadas específicamente con los Hospitales de Salud Mental, el Hogar de Ancianos Rawson o el Hospital Muñiz. En reuniones consultivas, participantes del CGP 4²² indican inclusive, que la problemática de los Neuropsiquiátricos, escapa y supera la escala de resolución y estudio de un Centro de Participación.

Durante la Exposición "Buenos Aires 2010"²³, fue presentado un proyecto referido específicamente al Hospital Borda, en el que se propone la creación de un centro cultural comunitario, en uno de los pabellones del complejo ubicado sobre la calle Perdriel. El centro incluye una biblioteca y hemeroteca pública, un archivo de historias clínicas y administrativas y la recuperación de la imprenta del hospital. La propuesta presentada por el Dr. González Chávez y el Lic. Ortiz Asís propone la articulación de actividades socioculturales entre la comunidad hospitalaria y demás actores sociales del barrio y la ciudad. Actualmente, gracias al trabajo de personal voluntario y de internos del hospital, el edificio está siendo lentamente restaurado y ya se realizan en él actividades plásticas.

En febrero del año 2001, la Legislatura de la Ciudad²⁴ presentó un pedido a la Dirección General de Planeamiento e Interpretación Urbanística²⁵ para que se evalúe el ámbito que conforman los edificios y área parquizada del Hospital Neuropsiquiátrico Dr. Braulio Moyano, en virtud de la posible afectación de esos inmuebles como Distrito APH. La Dirección elaboró un informe en el que consigna

21 Plan Urbano Ambiental. Documento Final. Anexo 4: El Proceso Participativo del Plan. GCBA, Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental, 2000.

22 El CGP 4 se ubica entre Av. Velez Sarsfield y Sáenz, su límite norte es la Av. Independencia y sur el Riachuelo.

23 Muestra de proyectos e ideas organizada por el CoPua entre el 13 y 19 de marzo del 2000, en el Centro Cultural Gral. San Martín.

24 Por pedido del Diputado M. A. Doy.

25 Dependiente de la Secretaría de Planeamiento Urbano del GCBA.

que el ámbito presenta características morfológicas y ambientales que lo hacen merecedor de protección. Se señala que, dada la valiosa composición de sus especies vegetales que armonizan con los edificios y definen ámbitos de alta calidad, se propone para todo el conjunto una protección ambiental. Algunos pabellones se consideran merecedores de una protección especial según las características particulares de cada uno de ellos. Los doce edificios para los que se propone protección edilicia se mostrarán en los gráficos de tratamiento del Hospital Moyano, señalando el nivel de protección propuesta para cada uno de ellos²⁶.

En cuanto al Hogar de Ancianos Rawson es importante mencionar que en 1999, por pedido de la Secretaría de Promoción Social del GCBA²⁷, se llamó a concurso público de antecedentes para la realización de un gran proyecto de remodelación del conjunto. El trabajo fue encomendado al estudio del Arq. Gilardi y Asoc., e incluía la documentación para el llamado a licitación de obras. La empresa Autopistas Urbanas S.A. se hizo cargo de los honorarios profesionales de los arquitectos que trabajaron en el proyecto, cuya maqueta se encuentra en los depósitos del Hogar (*ver foto incluida en el **Gráfico Nº 57- Hospital Rawson***) Las obras propuestas, valuadas en alrededor de 5 millones de dólares, incluían la recuperación del frente sobre la Av. Amancio Alcorta, integrando al espacio público parte de los terrenos y actividades del hogar con veredas anchas y accesos a un nuevo auditorio, una biblioteca, una sala para exposiciones y un centro para la tercera edad. El acceso principal al conjunto se ubicaba en el Pabellón Olivera, con un puente peatonal que lo unía al Parque España.

3.3.4 Estructura y funcionamiento

A pesar de las particularidades que presentan cada uno de los conjuntos hospitalarios incluidos dentro del área del **Corredor Verde Sur**, todos ellos tienen características comunes que es importante destacar:

- Ocupan predios de grandes dimensiones, con forestación añosa, barrancos e interesantes condiciones paisajísticas.
- Se organizan en pabellones aislados, con edificios construidos en su mayoría hace más de cincuenta años y en donde las escasas adiciones y reformas posteriores no se realizaron respetando la fisonomía general de conjunto original.
- A pesar de contar con terrenos con frentes a varias calles, la organización funcional de estos conjuntos concentra la entrada y salida de público y personal en un solo acceso, cercando todos sus bordes urbanos, aun cuando en muchos edificios se realicen actividades que merezcan acceso independiente. El motivo de esta decisión es fundamentalmente presupuestario, ya que facilita el control y seguridad cuando se cuenta con escasa vigilancia.

26 La ley 499 de la Ciudad de Buenos Aires define dos tipos de protección especial: la protección edilicia y la protección ambiental. En el primer caso se determinan tres niveles de protección: Integral, que "protege la totalidad del edificio, conservando todas sus características arquitectónicas y sus formas de ocupación del espacio". Estructural, que "protege el exterior del edificio, su tipología, los elementos básicos que definen su forma de articulación y ocupación del espacio, permitiendo modificaciones que no alteren su volumen". protección Cautelar, que afecta edificios que constituyan una referencia formal y cultural del área, dando sentido a un conjunto. En este último caso se "protege la imagen característica, previendo actuaciones contradictorias en el tejido y la morfología". Finalmente, para cada nivel de protección edilicia se admiten cuatro grados de intervención.

27 A cargo en ese momento de la Lic. Cecilia Felgueras.

Hospitales Neuropsiquiátricos

Generalmente, en la Ciudad de Buenos Aires el paciente psiquiátrico adulto ingresa al sistema hospitalario público por las salas de emergencias de hospitales generales, luego de un cierto período, si no logra estabilizarse, es derivado a los hospitales Borda o Moyano. Otros enfermos son enviados directamente a los neuropsiquiátricos desde distintos hospitales de municipios del interior del país que no cuentan con servicios de psicopatología propios. Los Hospitales de Salud Mental de la Ciudad dependen, luego de su traspaso del Estado Nacional, de la Secretaria de Salud del Gobierno de la Ciudad.

Si bien, tanto la experiencia como los conocimientos actuales en cuanto a la atención de la salud mental señalan que las grandes instituciones estatales para albergar enfermos mentales no brindan mayores beneficios en la recuperación de pacientes, este antiguo esquema de organización se repite aún en casi todo el país. A pesar de ello, hoy día se considera que un tratamiento de recuperación de patologías agudas con internación no debería durar más de tres o cuatro meses, y resuelto el cuadro psicótico crítico es más beneficioso una atención de otra característica, que puede realizarse en establecimientos tipo granjas, colonias o residencias que incluyan servicio de enfermería, tratamiento psicológico, reuniones grupales, laborterapia, etc. Según la patología y evolución del enfermo, algunos pacientes también deberían estar en condiciones de retornar a sus hogares, recibiendo tratamiento de tipo ambulatorio. En líneas generales, estos conceptos se ven reflejados en la nueva ley de Salud Mental sancionada para la Ciudad de Buenos Aires, mencionada anteriormente.

En la práctica, actualmente, son cada vez más los pacientes que llegan al hospital, potenciados por la situación de crisis social y económica que atraviesa nuestro país. Por esta misma razón, más de la mitad de los pacientes en condiciones de ser dados de alta si se les proporcionara contención en hogares de medio camino, hostales o con asistentes terapéuticos, permanecen en los neuropsiquiátricos porque no tienen otro lugar donde ir. Casi el 30% de los internos del Borda no tiene familia²⁸. El Hospital cubre la indigencia y termina convertido en asilo.

Tanto el Hospital Moyano, como el Borda ocupan predios de grandes extensiones con un interesante patrimonio vegetal y paisajístico. Sus diseños originales responden a conceptos higienistas de principios del siglo XX donde el espacio hospitalario se organizaba en amplios pabellones aislados entre jardines y patios con espacios abiertos comunes. La falta de inversión en mantenimiento y obras nuevas que estos conjuntos hospitalarios experimentaron durante años hace que la resolución de necesidades básicas, como la modernización de sistemas sanitarios o la rehabilitación de pabellones existentes, sea muy costosa dadas las dimensiones de predios y edificios. En estas condiciones, parte de los espacios abiertos, especialmente los más alejados, se encuentran en estado de abandono o cercados para evitar peligros y permitir un mayor control.

28 Diario Clarín. 9 de Abril 2001.

- Hospital para Hombres José Borda

Ocupa un predio de 14 hectáreas entre las calles Ramón Carrillo, Brandsen, Pedriel y Amancio Alcorta, compartiendo la gran manzana en cuña con el Albergue Rawson que se ubica al norte y con quien comparte el frente sobre la Av. Amancio Alcorta, y con el Hospital de salud mental infanto-juvenil Tobar García.

En estas tierras, como parte del conjunto de La Convalecencia, se inaugura en 1863 la "Casa de Dementes Varones". Luego, a lo largo de todo el siglo XIX y comienzos del XX, se producen en el conjunto distintas modificaciones, ampliaciones y construcciones de nuevos pabellones de acuerdo a las exigencias de los nuevos servicios hospitalarios. Hoy en día, el hospital funciona en los edificios construidos hacia 1880 por distintos arquitectos como Buschiazzo, Aberg y los pabellones y casas de entre 1924 y 1926, obras del Arq. Pelayo Sainz y Charles M. Thomas. El Borda forma un gran complejo edilicio, que originariamente contaba con imprenta, auditorio, panadería, lavandería, vivero, huerta, etc.

La población de internos asciende a 1116 pacientes²⁹, y durante 1999 se registraron más de 86.000 consultas de pacientes externos. Si bien, uno de los objetivos del Director de este Hospital, Dr. Miguel Angel Materazzi, es reducir lo más posible la cantidad de enfermos internados de manera permanente fomentando distintas políticas de reinserción y regreso al hogar.

Como se mencionó, funciona en construcciones centenarias, en las que durante los últimos años, la Dirección de Planeamiento Físico en Salud³⁰ ha realizado distintas obras de infraestructura y reparación edilicia. En este sentido, y considerando el mal estado de conservación de algunos sectores, la actual Dirección del Hospital busca concentrar la mayor actividad en gran el edificio central ubicado sobre Ramón Carrillo, tendiendo a desafectar los pabellones mas alejados. En el **Gráfico N° 58- Hospital Borda** se muestra la ubicación de los distintos pabellones, sus funciones y las características generales de sus espacios abiertos y edificios. Sobre la Av. Amancio Alcorta, se ubica el Centro de Investigaciones Neurobiológicas, edificio hoy prácticamente abandonado, declarado Monumento Histórico Nacional ya que en él se realizaron importantes descubrimientos en neuroanatomía, neurofisiología y memoria.

Como puede observarse en las distintas fotos incluidas en los *Gráficos N° 56 y 58*, los bordes urbanos del Borda tienen características particulares. El límite del hospital hacia A. Alcorta y Pedriel es un largo muro de más de 400 metros, sin ningún atractivo o propuesta urbana donde estacionan ómnibus de larga distancia y camiones y se acumula basura y descuido. Sobre Ramón Carrillo se encuentra el único acceso al hospital. Por esta misma calle se accede al hospital Infanto-juvenil Tobar García, y a otras dependencias sanitarias del GCBA. A pesar de

29 Dirección de Estadísticas, Secretaría de Salud, GCBA.1998. Según datos mas actuales del Director del Hospital, el número de internos en Julio 2001 se redujo a 1050.

30 Dependiente de la Secretaría de Salud del GCBA. A cargo del Arqto. Maceratesi hasta julio 2001.

ello, las condiciones de borde son poco satisfactorias, conjugándose una calle angosta con mucha circulación de transporte público y carga, con un borde de muros ciegos al que se suman dos construcciones incompletas y abandonadas que ocultan el pabellón principal del Hospital Borda, determinando condiciones urbanas y ambientales de alto deterioro.

- Hospital para Mujeres Braulio Moyano

El Hospital Moyano ocupa un terreno de 17 hectáreas entre las calles Bransen, Pedriel, Suárez y Ramón Carrillo. Limita hacia el sur con la estación de cargas Sola, si bien como se muestra en el **Gráfico N° 59- Hospital Moyano**, los terrenos sobre la calle Suárez no pertenecen al hospital. Concentra una población de 1472 pacientes internadas, es el hospital con mayor número de camas de la ciudad. Desde hace 16 años, la Dirección de este hospital está a cargo del Dr. Néstor Marchant.

Si bien el Hospicio Nacional de Alienadas funcionaba en estos predios desde 1854, los principales pabellones se finalizan hacia 1900. En 1910 el conjunto estaba compuesto por 28 edificios, con dormitorios clasificados y separados para pacientes agitadas o tranquilas, salas de recreo, cocina, lavaderos, pabellón de cirugía y obstetricia, casas para médicos, etc. articulados con circulaciones descubiertas y extensos parques. Hoy día, el hospital tiene menos pabellones, pero conserva edificios de una arquitectura clásica donde la regularidad, simetría y proporciones dan cuenta de un alto desarrollo y calidad constructiva y de cualidades paisajísticas y de emplazamiento donde se destaca el trazado original y la geografía de la zona, con ejemplares de especies arbóreas que resaltan su calidad.

Estas características se destacan en el informe elaborado por el área Patrimonio de la Dirección General de Planeamiento e Interpretación Urbanística de la Secretaría de Planeamiento Urbano del GCBA, que propone la protección ambiental de todo el predio como ámbito consolidado. Propone también la protección integral de la capilla y la protección estructural del pabellón de Anatomía Patológica, pequeño edificio con iluminación cenital y gradería desmontable en forma de hemiciclo de hierro y madera, que servía de sala de clases y autopsias. En él funciona el Laboratorio de Anatomía Patológica, que fuera modelo de investigación en toda América Latina, con los trabajos del Dr. C. Jakob (1866-1956) y su discípulo el Dr. B. Moyano, aún se conservan en el edificio notables muestras y bibliografía de sus trabajos. Otros diez edificios reciben protección cautelar. En gráfico se señalan estas propuestas y se muestra la ubicación y funciones de los distintos pabellones del hospital, incluyendo también fotografías de distintos espacios exteriores y edificios significativos.

El Hospital Moyano tiene su acceso sobre la calle Bransen. Como puede verse en las fotografías antes mencionadas, el pabellón de administración y admisión de pacientes se encuentra retirado de la línea municipal con su fachada principal abierta hacia la calle, conformando un espacio interesante y el frente urbano de mayor calidad de todo el conjunto de Neuropsiquiátricos.

Hogar de Ancianos Rawson

En 1868, sobre un sector de 5 hectáreas, se levanta el edificio del Hospicio de Inválidos destinado a las víctimas de la guerra de Paraguay. En 1883, durante la intendencia de Alvear, el conjunto se transforma en hospital mixto: civil y militar.

Si bien los edificios originales fueron proyectados por el Arqto. Ernesto Bunge, posteriormente sufrió distintas reformas, como sucedió en la mayoría de estos hospitales pabellonales. Se agrega, por ejemplo, el Pabellón modelo de Clínica Medica, aun existente, obra del Arq. Carlos Agote. La pérgola sobre Amancio Alcorta es una obra de Alejandro Virasoro de 1926 y el pabellón Olivera, también sobre la avenida, es de Moreno Vivot y Madero. Desafectado como hospital durante la intendencia de Cacciatore, hoy funciona como hogar de ancianos. La ubicación de todos estos edificios y sus funciones actuales se mostraron en el *Gráfico N° 57- Hospital Rawson*.

El Rawson es un hogar de "puertas abiertas" en el que viven aproximadamente 330 hombres y mujeres. Los pisos de los distintos pabellones se organizan según las necesidades de los adultos que se alojan. El pabellón Modelo cuenta con habitaciones pequeñas para hombres, mujeres y matrimonios. Internos con características particulares, dependientes o semidependientes y alcohólicos se ubican en el pabellón central de administración. Cocina, lavandería, capilla, enfermería, distintos talleres y salas de laborterapia, un hogar de día y una guardería para el personal y el barrio completan el conjunto del Hogar, que depende de la Dirección General de Tercera Edad de la Secretaría de Promoción Social del GCBA.

Actualmente el predio alberga también en uno de sus pabellones, a personas del Programa "Sin Techo"³¹, y existe el proyecto de ubicar más familias de este programa en el pabellón Olivera, hoy no habilitado, que según se puede observar en el plano y fotos adjuntas, tiene acceso directo desde Amancio Alcorta y se encuentra en la parte central del conjunto. Este edificio se encuentra en buen estado de conservación, ya que recientemente fue remodelado para albergar a la cárcel de contraventores, propuesta que no se concretó. En este sentido, la Dirección de la Tercera Edad considera que la localización de actividades no afines ni planificadas con relación a un hogar de ancianos provoca graves conflictos y debería evitarse. En el quinto piso del mismo pabellón, la Secretaría de Cultura del GCBA, propone la creación de un museo médico, en referencia al Dr. Finochietto que operó en esas salas. En la esquina de R. Carrillo y A. Alcorta funciona el Centro de Salud N° 10, que depende del Hospital General de Agudos Penna, y el Centro de Odontología Infantil N° 4. En el último edificio, lindante con el Hospital Borda, funciona de manera independiente, aunque utilizando el mismo acceso, la Dirección de Reconocimientos médicos del GCBA.

Es un predio con características interesantes. La pérgola diseñada por Virasoro acompaña el recorrido sobre la Av. A. Alcorta, respetando la topografía del terreno y enmarcando los jardines interiores. Estos jardines, actualmente bien

31 Para la atención de personas sin hogar, dependiente de la Secretaria de Promoción Social del GCBA.

mantenidos, con quinchos, canchas de bochas, etc. cuentan con especies arbóreas de gran porte y buena calidad, como muestran algunas de las fotografías incluidas en el gráfico del Hospital.

El Hogar de Ancianos Rawson tiene un frente de aproximadamente 320 metros hacia el Parque España, sobre la Av. A. Alcorta que se encuentra completamente cerrado hacia con un muro ciego de mampostería y accesos y portones vehiculares clausurados. El borde hacia la calle Ramón Carrillo tampoco brinda ningún nivel de permeabilidad hacia el entorno urbano, que incluye áreas mixtas, con usos residenciales y el frente de la iglesia Santa Elisa en la esquina de Lima y Olmos.

Otros componentes del corredor

El **Corredor Verde del Sur** en su recorrido por la Av. A. Alcorta incluye también, como ya se mencionó, el Hospital de Enfermedades Infecciosas F. J. Muñiz que ocupa un predio de aproximadamente 13 hectáreas entre las calles Uspallata, Monasterio, Vélez Sársfield y Amancio Alcorta. La ubicación y características de sus distintos pabellones se muestra en el **Gráfico Nº 60- Hospital Muñiz**.

Al igual que los conjuntos hospitalarios ya analizados, el Muñiz se organiza en pabellones independientes con grandes áreas parqueadas entre ellos. El acceso al conjunto se encuentra sobre Uspallata frente al Parque Ameghino. Como en los hospitales de salud mental y el hogar, el Muñiz funciona con un solo acceso, aunque algunas de sus actividades, como los consultorios externos o el pabellón de residentes podrían contar con accesos independientes, el motivo que explica este tipo de funcionamiento es, como en los otros casos estudiados, la falta de personal para el control y seguridad.

Dentro del hospital se encuentran algunos edificios propiedad de la Universidad de Buenos Aires, entre ellos se destaca el pabellón Koch para el tratamiento de enfermos pulmonares y el Instituto Vaccarezza, con acceso sobre la Av. Vélez Sársfield.

Los terrenos frente a la Av. A. Alcorta son los más alejados del conjunto. Como puede observarse en el plano incluido en el gráfico antes mencionado, en este sector se encuentran antiguos pabellones para el tratamiento de la poliomielitis, hoy abandonados y en muy mal estado de conservación. El área se encuentra cercada y, a pedido del hospital, la Dirección de Infraestructura y Renovación Edilicia del GCBA proyecta la limpieza del predio³², incluyendo la demolición de estas construcciones que actualmente constituyen un peligroso foco de infecciones.

Del equipamiento de salud ubicado dentro del área del CVS, el Instituto Malbrán es el que presenta menores niveles de conflictividad. Si bien el edificio principal, con una elaborada fachada académica de más de 80 metros de extensión sobre la Av. Vélez Sársfield, necesita mantenimiento y restauración, las condiciones generales de implantación y borde del conjunto son relativamente buenas. Se

32 Según información de la Dirección de Mantenimiento del Hospital Muñiz, octubre 2001.

destacan la torre de agua y el pequeño parque, hoy no accesible al público, ubicado en la esquina de A. Alcorta y V. Sársfield. El Instituto Malbrán depende del Ministerio de Salud y Acción Social de la Nación.

3.3.5 Soluciones propuestas

El sector urbano que integran los grandes hospitales constituye un nodo con interesantes posibilidades de intervención para la revalorización y jerarquización del área. En este sentido se han elaborado distintas propuestas que permitirían la articulación e integración de los predios de los hospitales y el hogar de ancianos dentro de la estructura del **Corredor Verde del Sur** configurando un eslabón de espacios verdes, culturales y de servicios. Adecuadamente consensuadas, estas intervenciones favorecerán tanto a los hospitales y al hogar como al entorno urbano al que pertenecen.

Como ya ha sido mencionado, estos conjuntos cuentan con un importante patrimonio verde y con edificios y entornos de calidad arquitectónica y espacial que ameritan ser incorporados al paisaje urbano. Es importante también, que algunas de las actividades que en ellos se realizan podrían ser compartidas por la comunidad y el barrio, como huerta, talleres, servicios religiosos, etc. En este contexto se proponen para el sector las intervenciones que se señalan a continuación y que se muestran en los **Gráficos N° 61- Plano Propuesta Hospitales y N° 62- Plano Intervención Hospitales**:

- Incorporación de espacios verdes para uso público de manera controlada. Tanto los hospitales psiquiátricos como el hospital Muñiz cuentan con vegetación y parques de buena calidad que no están siendo utilizados y que podrían incorporarse como espacios verdes públicos si se instrumentan las medidas necesarias para evitar su deterioro y usurpación. Existen también otros espacios como canchas de fútbol, cancha de bochas o áreas de parrillas que podrían ser abiertos a la comunidad para una utilización compartida.

En este sentido, la jerarquización de espacios que se incluye en gráficos y tablas considera como **espacio público** a las áreas de libre acceso y uso, sin restricciones mayores que las de una calle urbana o plaza pública abierta. Como **espacio semi-público** a espacios que si bien pueden ser utilizados por toda la población cuentan con restricciones de uso tendientes a garantizar la calidad ambiental y funcionalidad de los espacios involucrados, como por ejemplo horarios de apertura, sistemas de control de acceso y vigilancia, etc. Los denominados **espacios privados con acceso de público restringido** son aquellos espacios que si bien son utilizados exclusivamente por la institución a la que pertenecen, podrían ser abiertos a la comunidad para su uso con fines específicos, como patios de juegos de los hogares de día, huertas, jardines privados, etc.

- *Valorización y promoción de obras con valor patrimonial y científico.* Estos conjuntos albergan algunos edificios y material de investigación médica que debería ser conservado, restaurado e incorporado al circuito cultural, educativo y turístico de la ciudad.

- *Permeabilización de muros, reemplazándolos por rejas, muros bajos, terraplenes, vegetación etc.* que mejoren la calidad ambiental y espacial de los bordes urbanos
- *Incorporación de sectores con terreno en pendiente al espacio público,* trasladando los elementos de cerramiento a la parte alta de la barranca. Esta modificación de límites beneficiaría tanto a los hospitales, evitando accidentes, acumulación de basura, etc., como a la calle, jerarquizando visuales y veredas.
- *Apertura de nuevos accesos y espacios para estacionamiento* en edificios con actividades independientes como por ejemplo talleres protegidos, pabellones de residentes o hogares de día.

3.3.6 Identificación de Acciones a Realizar

Es importante destacar que si bien las soluciones integrales a los problemas que presenta el sistema de salud de la ciudad - y que se reflejan las características y condiciones de su infraestructura - escapan a los alcances del Programa **Corredor Verde Sur**, las intervenciones que se proponen en este informe pretenden complementar las políticas que sobre el tema se elaboran en las Secretaría de Salud y de Promoción Social del GCBA, a partir de la recalificación y valorización del espacio urbano en el que este equipamiento está inserto. En este sentido, las acciones a realizar deberán planificarse en forma conjunta y coordinada para garantizar su eficacia y sustentabilidad.

Dadas las variadas características de funcionamiento y actividades que se desarrollan en cada uno de los predios involucrados en el "área hospitales" del CVS, las acciones identificadas para complementar las soluciones propuestas se presentan a continuación, ordenadas por institución para simplificar su descripción. En el Cuadro N° 11, se resumen las características generales de los distintos espacios posibles de incorporar, organizados según el grado de uso público asignado por establecimiento y en el **Gráfico N° 63- Plano Etapas por Sector** se localizan estas acciones por etapas.

3.3.6.1 Hospitales de Salud Mental

Actualmente, los pacientes internados en estos establecimientos no presentan características que puedan provocar situaciones conflictivas con la comunidad. Actualmente, el uso de tratamientos con psicofármacos ha disminuido y aplacado notoriamente conductas que podrían provocar rechazo, confusión o otro tipo de problemas en el trato con personas no entrenadas o acostumbradas a relacionarse con la locura. Los pacientes con características de peligrosidad se ubican en pabellones aislados separados del resto de los internos y sin contacto con los espacios de uso común. En la mayoría de los casos, son internos presos en pabellones cárcel dependientes del Servicio Penitenciario Nacional. Tanto el Moyano como el Borda, proponen derivar estos enfermos a otro tipo de instituciones ya que estas patologías psicópatas requieren tratamientos individuales y controlados ya que revisten peligrosidad también para los pacientes del hospital³³

33 Las unidades carcelarias están siendo trasladadas de los hospitales de salud mental; en este momento, en el Moyano sólo utilizan el pabellón cárcel seis presas.

Hospital Borda

Tanto el Director del Hospital Borda y como el Director de Salud Mental de la Secretaria de Salud del GCBA, evalúan como positiva y necesaria la incorporación del hospital a su entorno, consideran que la apertura de sus bordes físicos representa también la apertura de nuevos canales sociales de contacto e interacción. El Borda es, según palabras de su Director, un hospital de "puertas abiertas" donde los pacientes pueden moverse con libertad y donde el problema no es que el interno "se escape", sino justamente lo contrario ya que el paciente esquizofrénico tiende a permanecer dentro de los límites de lo conocido. Querer salir es, en este contexto, un síntoma de salud.

Como puede observarse en el plano, muchas actividades de carácter comunitario se realizan en los bordes del hospital, lo que permitiría generar nuevos accesos y expansiones exteriores controladas de calidad. Debe destacarse que para los directivos del Borda es prioritario demoler las estructuras de hormigón que cubren el frente principal y acceso al hospital sobre R. Carrillo destinando esos terrenos a espacios verdes, circulaciones y acceso.

Sectores posibles de intervención

Luego de recorrer el Hospital con sus autoridades y evaluando las características de las diferentes actividades que en él se realizan, se proponen distintas áreas posibles de recuperar para uso público o semi público dentro del predio. La ubicación y características de las intervenciones propuestas para el Hospital Borda se muestran en el **Gráfico N° 64- Plano Sectores Hospital Borda** y los espacios y edificios nombrados pueden observarse en las fotografías presentadas anteriormente en el *Gráfico N° 58*. El orden numérico propuesto coincide una valoración de prioridad y factibilidad para la implementación por etapas de las acciones a realizar.

Dadas las condiciones espaciales del área a intervenir, con rincones y sectores no visibles, etc. deben considerarse, especialmente, aspectos relacionados con el mantenimiento y control público que permitan garantizar la calidad ambiental de los espacios incorporados.

Sector 1: Acceso Principal a hospital

Frente al acceso principal del Borda, sobre la calle Ramón Carrillo y en un frente de aproximadamente 140 metros de largo se ubican actualmente dos estructuras inconclusas de hormigón armado de planta baja y dos pisos de altura, abandonadas hace ya más de veinte años. Estos espacios son focos de infecciones, delincuencia, abandono, etc. y contribuyen a la desvalorización y deterioro del área en forma significativa, especialmente si se considera que se encuentran frente al acceso principal del hospital. Se realizaron diferentes pedidos de demolición³⁴, es una obra consensuada y aceptada por los distintos gremios de la institución; inclusive durante la gestión del Intendente Domínguez se

34 Según carpeta 185/97 y acumulados "Reiteración demolición estructuras", presentada a la Legislatura de la CBA.

demolieron los dos pisos superiores, que tanto para el Director de Salud Mental, como para el Director del hospital es de fundamental importancia.

El área en este sector que podría liberarse para uso público, con dársenas para la detención de transporte, espacios de espera de peatones y visitantes, verde, etc. es de aproximadamente 5600 m². El rediseño de este sector permitiría jerarquizar el acceso al Hospital Borda y al Hospital Infanto-Juvenil Tobar García, solucionando la accesibilidad peatonal y vehicular al conjunto, la organización de estacionamientos y paradas y mejorando en consecuencias, las condiciones ambientales y de seguridad del área y su entorno.

Sector 2: Frente Amancio Alcorta y Perdriel

En el extremo más alejado del acceso principal del hospital, sobre las calles Pedriel y la Av. A. Alcorta se encuentra un gran espacio verde hoy subutilizado donde se ubican distintos edificios para los que se proponen o ya realizan actividades que podrían integrarse al barrio.

La esquina de Pedriel y Brandsen la ocupan talleres protegidos para la producción de remedios. Esta actividad se realiza en un edificio subutilizado, de grandes proporciones y escaso valor arquitectónico. A su lado se ubican los antiguos lavaderos e imprenta, este edificio está siendo actualmente restaurado por artistas plásticos que trabajan de manera voluntaria y funciona brindando talleres de pintura a pacientes. Es un edificio centenario de buena calidad y con interesantes posibilidades espaciales.

Hacia la esquina de Perdriel y A. Alcorta se encuentra el ex-Centro de Investigaciones Neurobiológicas, un edificio de fines del siglo XIX, declarado Monumento Histórico Nacional, hoy en muy mal estado de conservación. Próximo a la barranca sobre Perdriel se encuentra el edificio de los talleres protegidos de carpintería y herrería, de los que participan pacientes internados en el hospital. El sector se extiende transversalmente hacia R. Carrillo incorporando el pabellón para residentes y la iglesia y permitiría eventualmente comunicar la Av. Amancio Alcorta con R. Carrillo y modificar la situación de borde del hospital de salud mental para niños Tobar García y el hogar Rawson.

Integrando las actividades que en estos edificios se realizan, o pudieran realizarse, el sector permite el uso semi-público de una superficie verde de aproximadamente 41.000m² de terreno con vegetación y calles interiores, en parte en barranca hacia la calle Perdriel. Dadas las características del área, se considera que podrían también incorporarse nuevos espacios públicos directamente relacionados con la barranca y la calle, espacios de estacionamiento, etc. en una superficie estimada en 1.500m².

Sector 3: Calle Brandsen

La situación de borde sobre la calle Brandsen coincide con el acceso principal al Hospital Moyano. Distintos pabellones del hospital, algunos en mal estado de conservación tienen fachadas muy próximas a la línea de vereda. Es importante mencionar que muchas de las actividades que se realizan en los edificios que rodean este frente pueden tener acceso directo desde la calle, la apertura de algunos muros, combinadamente con tareas de mantenimiento y nuevos acceso

mejorarían notoriamente la calidad ambiental de este entorno. Allí se encuentran las cocinas y otras áreas de mantenimiento, todas estas funciones podrían beneficiarse con entradas independientes para carga y descarga. Lo mismo ocurre con el hospital de día y el servicio de terapia ocupacional ubicados hacia R. Carrillo. El edificio en la esquina de Brandsen y Perdriel y que se utiliza actualmente como depósitos medicinales y talleres, no contribuye a la calidad del área.

Hospital Moyano

Al ser el Moyano un hospital para mujeres, las posibilidades de apertura hacia el entorno urbano están más condicionadas y deben tener en cuenta el cuidado y respeto que las pacientes requieren y que, según relatan profesionales del hospital, puede tener en algunos casos complicaciones. No obstante ello, sus autoridades consideran positivo el poder modificar el tipo de límites que dividen y separan al hospital de su entorno. Se describen a continuación las operaciones que podrían realizarse en este sentido, su ubicación espacial puede observarse en el **Gráfico N° 65- Plano Sectores Hospital Moyano**, que muestra las dimensiones y características de los distintos sectores a intervenir en el Hospital Moyano.

Sectores posibles de intervención

Como ya se mencionó anteriormente, el Moyano cuenta con edificios y conjuntos espaciales de buena calidad, ubicados sobre un terreno alto, que brindan al hospital condiciones paisajísticas privilegiadas dentro de su entorno, estas características pueden observarse en las fotografías adjuntas en el *Gráfico N° 59*, ya descrito anteriormente.

A partir de las primeras conversaciones evaluativas conjuntas con los directivos y personal del hospital pueden señalarse algunas intervenciones tendientes a mejorar la calidad ambiental y urbana del conjunto factibles para este conjunto.

Sector 1: Acceso principal al hospital

El pabellón administrativo de entrada al Moyano es una construcción de buena calidad, retirado de la línea de vereda, actualmente es el único espacio en el que se produce un encuentro entre lo urbano y lo hospitalario satisfactorio. Se propone jerarquizar esta condición, brindando una mayor apertura y perspectiva al edificio de acceso, derribando el muro que interrumpe las visuales desde Brandsen y R. Carrillo, incorporando espacio público ajardinado y reemplazando el límite existente por rejas en un tramo de aproximadamente 100 metros de longitud.

Sector 2: Hogar de día y de Noche y frente Perdriel

En la esquina de Brandsen y Perdriel se ubica el Hogar de día y de noche del hospital, en él se brinda tratamiento ambulatorio a pacientes de ambos sexos con patologías que requieren tratamiento intensivo. El hospital de noche da alojamiento a pacientes que si bien se encuentran en condiciones de alta, no tienen fuera lugar para vivir.

Este servicio utiliza espacios exteriores para deportes, reuniones, etc., los cuales, en ocasiones específicas y de manera controlada, podrían ser abiertos al barrio y la comunidad en su conjunto. La franja límite con las calles Brandsen y Perdriel se incluye como espacio público, ya que por su fuerte pendiente no está siendo utilizada como área de expansión. En este sentido, sería conveniente limitar el sector con reja u otro elemento arquitectónico en la parte alta de la barranca para evitar accidentes. Todo el límite tanto sobre la calle Brandsen como en Perdriel podría tener este tratamiento más abierto.

El muro perimetral del hospital sobre la calle Perdriel se ubica bajo la barranca. Se propone modificar el límite urbano en este sector a lo largo de los aproximadamente 380 metros de borde, incorporando parte de la barranca al espacio público y evaluando usos compartidos para el sector verde ahora sin actividad que se describe en el sector 4. El edificio próximo a la calle, y más alejado de los pabellones principales, es para tareas y personal de mantenimiento, y tiene acceso directo desde la calle.

Sector 3: Calle Ramón Carrillo

Como en el caso de Perdriel, la barranca que limita el predio podría incorporarse al espacio urbano mejorando las condiciones de borde tanto del hospital como de la calle. En este sector existe un amplio espacio verde subutilizado ya que por su ubicación lateral se encuentra bastante alejado de las áreas de mayor actividad y circulación del conjunto. Brindando las condiciones adecuadas, este espacio verde de alrededor de 10.000 m² de superficie podría utilizarse para actividades barriales y deportivas³⁵ de carácter semi-público.

En el edificio ubicado en la esquina de Brandsen y R. Carrillo el director del hospital propone trasladar y ampliar el Hogar de Medio Camino, otra función del Hospital que puede estar integrada y abierta al espacio público, modificando sus límites hacia la calle.

Es importante destacar que, como ya se mencionó anteriormente, el frente hacia la calle Suárez no corresponde al Hospital Moyano. Los galpones, talleres y depósitos ubicados en este sector no son administrados por la Secretaría de Salud del GCBA. Su carácter y funciones deberán definirse a partir de las propuestas que se elaboren para la Playa del FFCC Sola, que ocupa el gran terreno al sur.

Sector 4: Tierras de Borde sobre Perdriel

Una de las calles internas del hospital recorre el predio en dirección norte-sur paralela a Perdriel. Es un espacio de calidad, bordeado por añosos eucaliptus. Parte de estos terrenos se encuentran actualmente cercados y sin uso aunque cuentan con césped bien mantenido representando una superficie verde de aproximadamente 5.100 m² que podría incorporarse para uso público controlado.

Sector 5: Laboratorio de Anatomía Patológica y Hospital de Clínicas

35 Funcionó hasta hace poco en parte de este espacio una cancha de fútbol administrada por la cooperadora del hospital que se alquilaba a gente del barrio.

Dada su calidad arquitectónica y patrimonial, el edificio del laboratorio de Anatomía Patológica, como así también el material que en el se alberga, debería poder ser visitado por el público en general, y en especial por investigadores y alumnos de medicina, psiquiatría, Psicología, etc. Dada su ubicación de borde dentro del conjunto, próximo al hospital de clínicas, que actualmente funciona únicamente para la atención de pacientes, se considera relativamente sencilla su incorporación y accesibilidad independiente desde Ramón Carrillo, el espacio verde que lo rodea podría también tener uso semi-público o restringido. De esta manera podría incorporarse una superficie verde de aprox. 7.000 m².

3.3.6.2 Hogar de Ancianos Rawson

Como se señaló anteriormente, el hogar funciona a puertas abiertas permitiéndose la entrada y salida de sus residentes de manera libre. Dada las características de la población que alberga, requiere de ciertas condiciones de seguridad y control que garanticen el bienestar de todos y no comprometa los objetivos de contención y cuidado. En otro sentido, para promover su integración y vitalidad es importante brindar a los ancianos residentes y visitantes contacto y comunicación con la comunidad. Su ubicación frente al Parque España beneficia espacialmente ese contacto, que podría ser jerarquizado y potenciado a partir de intervenciones en el espacio público que mejoren la conectividad y calidad ambiental de los bordes del hogar, especialmente sobre la Av. Amancio Alcorta. En este caso, también, el análisis de propuestas de intervención se realiza dividiendo el predio en sectores según sus funciones y características, como se muestra en el **Gráfico N° 64**, que incluye las intervenciones propuestas tanto para el Hogar Rawson como para el vecino Hospital Borda.

Sector 1: Borde sobre Amancio Alcorta.

Según puede observarse en las fotografías adjuntas, una calle vehicular dentro del conjunto del Hogar recorre todo el borde paralelo a la Av. Amancio Alcorta, acompañada por una larga pérgola que une los distintos pabellones y enmarca los jardines interiores. En este conjunto se destaca la presencia del edificio racionalista del Pabellón Olivera cuyo acceso hoy está inhabilitado. El extremo suroeste del predio lo ocupa Reconocimientos Médicos de empleados del GCBA, este edificio administrativo cumple funciones independientes al Hogar y debería tener también un ingreso independiente sobre Amancio Alcorta. Se propone reincorporar estos accesos públicos y modificar el límite que separa el Hogar de Ancianos de la calle generando un borde más permeable. Parte de esta franja podría incorporarse al espacio urbano, con un adecuado tratamiento del terreno en pendiente, jerarquizando el acceso al Pabellón Olivera y mejorando la calidad de todo el frente hacia el parque.

Sector 2: Borde sobre R. Carrillo

Parte de este sector lo ocupa la Secretaria de Salud, con dependencias del SAME y un Centro de Salud y Acción Comunitaria, la parte posterior del sector la ocupa el Hogar de día y la guardería para personal, también abierta a la comunidad. Todos estos servicios no justifican la existencia de un muro. La modificación de este límite por otro más permeable aunque controlado, mejoraría notoriamente la calidad urbana de Ramón Carrillo, en conjunto con las acciones que se proponen

para el sector que involucra a los Neuropsiquiátricos, a continuación sobre esta misma calle.

Sector 3: Jardines interiores del Hogar

Hacia el interior del Hogar el espacio exterior verde se encuentra en buenas condiciones de mantenimiento, con vegetación de calidad y recorridos interesantes, ocupando una superficie aproximada de 13.000m². Hay parrillas, espacios para picnic y una capilla. La integración visual de estos espacios no ofrece ningún tipo de inconveniente, la utilización de manera controlada y/o para actividades específicas también debe considerarse y ser evaluada conjuntamente con las autoridades del Hogar, la Dirección de Tercera Edad y la Secretaria de Acción Social.

3.3.6.3 Hospital Muñiz

El Hospital Muñiz concentra su actividad sobre el frente hacia la calle Uspallata, los terrenos ubicados en los fondos del conjunto, sobre la Av. Amancio Alcorta, especialmente el sector más próximo a la calle Monasterio representa, en las condiciones actuales, un problema que el Muñiz busca resolver. En él no se realizan actividades y las autoridades del hospital consideran que, propuestas urbanas tendientes a mejorar la calidad ambiental de estos terrenos, serían muy positivas. Las limitaciones que consideran necesarias incorporar para la apertura de estos espacios se relacionan fundamentalmente con la seguridad y el control. Debe tenerse en cuenta que en muchos casos es inconveniente que los pacientes internados tengan contacto no controlado con el exterior³⁶, ya que en el Muñiz se atienden patologías

Como puede observarse en el **Gráfico N° 66- Plano Sectores Hospital Muñiz**, el área que podría incorporarse para uso público o semi-público ocupa una superficie de aproximadamente 16.300 m² ubicada sobre el límite sur del terreno y en la esquina de A. Alcorta y Vélez Sársfield. Esta situación brinda interesantes posibilidades al programa, ya que consensuando acciones y estrategias con la Secretaria de Salud, permitirían incorporar nuevos espacios verdes a la ciudad y redefinir el carácter y uso de todo el frente sobre la Avenida.

3.3.7 Etapas propuestas para las distintas acciones a realizar

A partir del análisis de las situaciones particulares de cada uno de los sectores a intervenir, se proponen las siguientes etapas para la concreción de las distintas tareas a realizar. Estas etapas tentativas se describen a continuación y se resumen en el Cuadro N° 12 y en el *Gráfico N° 63*, mencionado anteriormente.

Corto Plazo (2002/2003)

a. Tareas de gestión y coordinación:

- Convenios específicos entre la Secretaría de Planeamiento Urbano y la Secretaría de Salud del GCBA en los que se establezcan las características,

³⁶ Es el caso de pacientes con antecedentes de drogadicción.

condiciones y responsabilidades de las acciones a realizar en el área de hospitales incluidas dentro del **Corredor Verde del Sur**.

- Convenios específicos entre la Secretaría de Planeamiento Urbano y la Secretaría de Promoción Social del GCBA en los que se establezcan las características, condiciones y responsabilidades de las acciones a realizar en el Hogar de Ancianos Rawson.
- Reuniones informativas y consultivas con los directivos, personal, gremios, organizaciones no gubernamentales y asociaciones profesionales involucrados en el tema.
- Encuentros de coordinación y promoción de las acciones a realizar con distintos actores que, ya sea a partir de realizar actividades en el área o residir en el entorno inmediato, tienen conocimiento directo de las limitaciones y potencialidades de las acciones propuestas y tienen también capacidad de control y responsabilidad directas respecto de la calidad urbana y ambiental del sector a intervenir. Entre estos actores debería incluirse, por ejemplo, a las empresas de ómnibus de larga distancia que habitualmente estacionan sus vehículos en el área, a la comunidad responsable de la iglesia Santa Elisa (muy próxima a R. Carrillo y Olmos, frente al Hogar Rawson) y la empresa Quaker cuya planta Barracas se ubica frente al acceso del Hospital Borda, etc.
- Reuniones y distintas actividades informativas, participativas y de difusión destinadas a la población en general y específicamente a la residente en el área de influencia del proyecto coordinadas por los Centros de Gestión y Participación N° 3 y 4 dentro de cuyos territorios se encuentran los hospitales de Salud Mental y Muñiz, respectivamente.
- Definición de los objetivos, funciones y tipo de actividades a realizar en los distintos edificios con valor patrimonial y/o científico del área: en esta categoría se incluyen, inicialmente, el tercer piso del Pabellón Olivera en el Rawson, el Centro de Investigaciones Neurobiológicas y el antiguo lavadero e imprenta ubicados en el hospital Borda y Pabellón Laboratorio y Morgue del Moyano. Estas definiciones deberán elaborarse conjuntamente con la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad, La Secretaría de Promoción Social y la Secretaría de Salud del GCBA. En este sentido será fundamental organizar reuniones con distintos organismos involucrados en la temática en el ámbito internacional, nacional y local, públicos y privados, que puedan contribuir, tanto a la definición de objetivos y prioridades como a la conformación, financiamiento y funcionamiento de las actividades propuestas. Estas acciones deberán incluir definiciones en cuanto a responsabilidades presupuestarias y de dominio.
- Convenios específicos con la Secretaría de Medio Ambiente y Espacio Público y la Dirección de Infraestructura y Renovación Edilicia del GCBA (a cargo de la ejecución de obras en hospitales) en los que se determinen responsabilidades e incumbencias respecto del diseño, gestión y mantenimiento de los nuevos espacios públicos y semipúblicos a incorporar a la ciudad.

b. Obras factibles y recomendables de realizar durante este período:

- *Remodelación de Acceso al Hospital Borda*

(obras en sector 1 Hospital Borda)

- Demolición de estructuras de hormigón ubicadas frente al acceso al hospital (incluye columnas, vigas, losas y bases de hormigón armado y cerramientos de ladrillos en un volumen de aproximadamente 34.000m³, ya que comprende dos edificios de 2800m² y 12m. de altura cada uno).
- Diseño y construcción de nuevas dársenas para transporte colectivo, accesos vehiculares y peatonales, espacios para estacionamiento y áreas verdes.
- Obras de parquización y forestación e inclusión de nuevo mobiliario urbano y nuevos cerramientos límite hacia el interior del hospital.

Con esta obra se mejora y jerarquizan 200 metros lineales de borde, se incorporan 6.000 m² de espacio público, se ordena el ingreso y salida vehicular mejorándose las condiciones de seguridad automotor y de circulación de peatones.

- *Remodelación del acceso a Hospital Moyano*
(obras en Sector 1 Hospital Moyano).

- Rediseño y construcción de nuevos espacios para estacionamiento, circulación peatonal y sectores verdes. Parquización e incorporación de mobiliario urbano.
- Demolición de 70 metros de muro de borde, reemplazo por otro sistema de límite (reja o similar) en apertura diagonal.

Con esta obra se mejora el espacio urbano, enriqueciendo visuales y ordenando el frente de un edificio público de buena calidad arquitectónica. Se incorporan 1.500m² de espacio público.

- *Ensanche en calle Brandsen y permeabilización del borde sobre calle Perdriel del hospital Moyano*
(obras en sector 2 Hospital Moyano).

- Demolición de muros y reemplazo por reja o similar sobre la barranca en un perímetro de aprox. 360m.
- Diseño y Parquización de nuevo espacio público incorporado por retiro de borde de la línea municipal.

Con esta obra se incorporan alrededor de 1.500 m² de espacio público gracias al ensanche de aprox. 4 metros en la línea de veredas. Se mejoran visuales hacia parque interior del hospital y se posibilita acceso independiente al hospital de día y noche.

- *Mejoramiento de borde del Hogar Rawson frente Amancio Alcorta*
(obras en sector 1 Hogar Rawson).

- Demolición de muros y reemplazo por límite sobre la barranca.
- Rediseño y parquización de bordes.
- Rediseño y restauración de acceso y frente pabellón Olivera.

Con esta obra se incorporan 600 m² de espacio público sobre la línea de vereda en la Av. A. Alcorta en un tramo de aprox. 300m de longitud. Se mejoran visuales desde el parque y la avenida.

- *Mejoramiento de borde Hogar Rawson frente a R. Carrillo (obras en sector 2 Hogar Rawson).*
 - Demolición de muros con nuevo acceso independiente a Hogar de día, a centro de salud y al SAME, incorporando nuevo sistema de límite según el caso.
 - Diseño, parquización y construcción de nueva plazoleta frente a iglesia, incorporando pequeño terreno en esquina.

Con esta obra se mejora la calidad de borde del primer tramo de R. Carrillo, permeabilizando visuales hacia el interior del hogar en aprox. 150m de borde. Se jerarquiza y caracteriza espacialmente la esquina de Carrillo, Olmos y Salta.

- *Incorporación de nuevos espacios verdes y mejoramiento de borde del hospital Muñiz sobre Av. Amancio Alcorta*

La Secretaria de Salud se encuentra gestionando la limpieza de todo el sector parquizado ubicado sobre A. Alcorta. Proponen incorporar en ese frente un acceso de servicio para la entrada y salida de camiones de basura. Estas tareas se realizarán en el corto plazo y brindan el marco inicial necesario para la gestión del área dentro del programa del **Corredor Verde del Sur**. Los trabajos complementarios que deberían sumarse incluyen:

 - Construcción de nuevo límite interior del hospital y de límite externo del nuevo parque.
 - Demolición de muro perimetral
 - Diseño de espacios exteriores según las actividades que para el área se definan.

Con estas obras se incorporan 16.300 m² de espacios verdes públicos y semi-públicos a la ciudad y se mejoran las condiciones de borde en un sector de aproximadamente 360 metros de longitud sobre A. Alcorta entre Monasterio y V. Sársfield.

Mediano Plazo (2004/2006)

a. Tareas de gestión y coordinación:

- Reuniones específicas que permitan definir del carácter general y diseño de los espacios abiertos al público dentro del predio del hospital Borda, localización de nuevos límites y accesos, según distintas variables funcionales como la permanencia o no de pabellón Cárcel, etc.
- Definición de parámetros tanto espaciales como jurídicos y sociales que permitan viabilizar diferentes grados de apertura al público de espacios verdes que rodean los edificios del Hogar Rawson. Coordinación para la incorporación de nuevos accesos a dependencias de la Secretaria de Salud, a la Dirección de Reconocimientos Médicos, etc. con la materialización de límites y sistemas de control más eficaces.

- Reuniones específicas que permitan viabilizar distintas propuestas de incorporación de verde para uso público controlado en el Hospital Moyano.

b. Obras factibles y recomendables de realizar durante este periodo:

- *Apertura del borde hacia A. Alcorta y Perdriel del Hospital Borda.*
(obras en el sector 2 del Hospital Borda)
 - Accesibilidad independiente a talleres, templo, pabellones de residentes y centro cultural.
 - Demolición de muros, diseño y materialización de nuevo sistema de límite y control de acceso.
 - Restauración de fachadas y control de accesos a edificio de centro de investigaciones neurobiológicas.
 - Diseño de nuevos espacios para estacionamiento.
 - Apertura de Centro Cultural a actividades barriales.
 - Diseño de nuevas áreas de parques dentro del predio del hospital, mobiliario y forma de materialización de nuevos límites hacia el ámbito privado conjunto.

Con estas obras se incorporan 41.500m² de parque, de acceso público controlado, ya forestado con especies añosas y de calidad y 1.500m² de espacios públicos para veredas, estacionamientos, etc.

- *Recalificación de borde urbano de Hospital Borda sobre calle Brandsen*
(obras en el sector 3 del Hospital Borda)
 - Recuperación y parquización de espacios verdes entre edificios.
 - Restauración de frentes y definición de destino de edificio ubicado en la esquina de Perdriel y Brandsen.
 - Demolición de muros y materialización de nuevo límite y accesos independientes a huerta, hospital de noche, etc.

Con estas obras se mejora la calidad ambiental y urbana de aproximadamente 330m. de borde.

- *Apertura de borde urbano del Hospital Moyano sobre calle R. Carrillo*
(sector 4 Hospital Moyano)
 - Demolición de muros, diseño y materialización de nuevo sistema de límite sobre la barranca.
 - Diseño, mobiliario y parquización de nuevo espacio público.
 - Diseño de nuevos espacios para estacionamiento.
 - Apertura de nuevos accesos que permitan el uso controlado de sector verde dentro del predio, incorporando nuevo límite hacia el hacia el ámbito privado del hospital.

Con estas obras se incorporan 1.400m² de espacios públicos y 10.500m² de verde forestado para uso público controlado.

- *Apertura controlada de jardines interiores del Hogar Rawson*

(sector 3 del Hogar Rawson)

- Incorporación de nuevo mobiliario donde se requiera.
- materialización de las distintas obras necesarias para garantizar la seguridad y control del espacio que surjan de las reuniones específicas propuestas.

Con esta obra se incorporan 13.000m² de parque forestado para uso público de acceso restringido.

Largo Plazo (2007/2010)

a. Tareas de gestión y coordinación:

Se definirán según el avance y evolución de las gestiones propuestas a corto y mediano plazo.

b. Obras factibles y recomendables de realizar durante este periodo:

- Remodelación interior y apertura al público del edificio del centro de investigaciones neurobiológicas ubicado dentro del predio del Hospital Borda según los criterios y funciones que para el se definan.
- Remodelación y apertura al público del laboratorio y morgue ubicado en el predio del Hospital Moyano según los criterios y funciones que para el se definan.
- Incorporación de nuevo verde público controlado dentro del predio del hospital Moyano según se verifique su viabilidad a partir de las experiencias de apertura realizadas en etapas anteriores (sectores 3, 4 y 5 del Hospital Moyano).

Bibliografía

Buenos Aires Barracas 1872-1970. Liliana Aslan, Irene Joselevich, Graciela Novoa, Diana Saiegh y Alicia Santaló. IPU. Editorial Gaglianone. 1990.

Experiencias Comunitarias en el Hospital Moyano. Nestor F. Marchant. Editorial Ananké. 2000.

Cuadro N° 11. ÁREA HOSPITALES. Nuevos espacios incorporables para uso público por ESTABLECIMIENTO

	Espacio público		Espacio semi-público		Espacio c/ acceso público restringido	
	M2	Características	M2	Características	M2	Características
Hogar Rawson						
Sector 1 <i>Amancio Alcorta</i>	600	Franja sobre veredas	5.400	Espacio verde que rodea edificio Recon. Médicos GCBA	-	
Sector 2 <i>R. Carrillo</i>	-		3.800	Espacio verde que rodea hogar de día	2.300	Plaza seca entre Edif. SAME y pabellón crónicos
Sector 3 <i>Jardines</i>	-		-		13.000	Parque interior en buen estado de mantenimiento
Total	600		9.200		15.300	
Hospital Borda						
Sector 1 <i>Acceso principal</i>	6.000	Frente sobre R. Carrillo.	5.900	Nuevos jardines sobre el frente a R. Carrillo	4.800	Calle interior hacia cocinas y mantenimiento
Sector 2 <i>Frente A. Alcorta y Perdriel</i>	1.500	Franja sobre veredas	41.550	Jardines interiores del hospital	2.600	Calle interior entre edif. Centro cultural y calle Brandsen
Sector 3 <i>Frente Brandsen</i>	-		-		2.500	Huerta del hospital
Total	7.500		47.450		9.900	
Hospital Moyano						
Sector 1 <i>Acceso Principal</i>	1.500	Apertura frente a acceso	-		-	
Sector 2 <i>Hosp. día y frente Perdriel</i>	1.500	Franja sobre veredas	-		3.600	Parque del hogar de día
Sector 3 <i>Frente R. Carrillo</i>	1.400	Franja sobre veredas	10.500	Actuales canchas de fútbol	-	
Sector 4 <i>Tierras de borde s/Perdriel</i>	-		5.100	Actual predio con césped cercado sin uso	-	
Sector 5 <i>Laboratorio</i>	-		-		7.000	Espacio verde que rodea a edificio morgue y laboratorios
Total	4.400		15.600		10.600	
Hospital Muñiz						
Sector único. Hosp. Muñiz <i>Terrenos sobre A. Alcorta</i>	1.440	Franja sobre vereda	14.800	Área verde de borde y esquinas	-	
	1.440		14.800			
<i>Total general</i>	13.940		87.050		35.800	

Cuadro N° 12. ÁREA HOSPITALES. Nuevos espacios incorporables para uso público por ETAPAS

	Espacio público		Espacio semi-público		Espacio c/ acceso público restringido	
	M2	Características	M2	Características	M2	Características
Corto plazo (2002/2003)						
Sector 1. Hogar Rawson <i>Amancio Alcorta</i>	600	Franja sobre veredas	5.400	Espacio verde que rodea edificio Recon. Médicos GCBA	-	
Sector 2. Hogar Rawson <i>R. Carrillo</i>	-		3.800	Espacio verde que rodea hogar de día	2.300	Plaza seca entre Edif. SAME y pabellón crónicos
Sector 1. Hosp. Borda <i>Acceso principal</i>	6.000	Frente sobre R. Carrillo.	5.900	Nuevos jardines sobre el frente a R. Carrillo	4.800	Calle interior hacia cocinas y mantenimiento
Sector 1. Hosp. Moyano <i>Acceso Principal</i>	1.500	Apertura frente a acceso	-		-	
Sector 2. Hosp. Moyano <i>Hosp. día y frente Perdriel</i>	1.500	Franja sobre veredas	-		3.600	Parque del hogar de día
Sector único. Hosp. Muñiz <i>Terrenos sobre A. Alcorta</i>	1.440	Franja sobre vereda	14.800	Área verde de borde y esquinas	-	
<i>Total</i>	11.040		29.960		10.700	
Mediano Plazo (2004/2006)						
Sector 2. Hosp. Borda <i>Frente A. Alcorta y Perdriel</i>	1.500	Franja sobre veredas	41.550	Jardines interiores del hospital	2.600	Calle interior entre edif. Centro cultural y calle Brandsen
Sector 3. Hosp. Borda <i>Frente Brandsen</i>	-		-		2.500	Huerta del hospital
Sector 3. Hogar Rawson <i>Jardines</i>	-		-		13.000	Parque interior en buen estado de mantenimiento
Sector 3. Hosp. Moyano <i>Frente R. Carrillo</i>	1.400	Franja sobre veredas	10.500	Actuales canchas de fútbol	-	
<i>Total</i>	2.900		52.000		18.100	
Largo Plazo (2007/2010)						
Sector 4. Hosp. Moyano <i>Tierras de borde s/Perdriel</i>	-		5.100	Actual predio con césped cercado sin uso	-	
Sector 5. Hosp. Moyano <i>Laboratorio</i>	-		-		7.000	Espacio verde que rodea a edificio morgue y laboratorios
<i>Total</i>	-		5.100		7.000	
<i>Total general</i>	13.940		87.050		35.800	

3.4- AREA PLAYAS BUENOS AIRES- SOLA

3.4 Area Playas Buenos Aires- Sola

3.4.1 Caracterización del Sector

Este sector del Corredor Verde del Sur se caracteriza por la fuerte impronta territorial que constituyen las tierras ferroviarias, la utilización que se hace de ellas, las condiciones que suscitan en el entorno inmediato y las actividades que generan esas mismas condiciones urbano- ambientales.

Así como la Av. Vélez Sársfield es límite entre ambas, también lo es de dos subsectores con características propias. Hacia el este se localiza la Estación Sola, con intensa actividad de transporte de carga, ubicada inmediatamente al sur de las localizaciones de los grandes predios hospitalarios ya descriptos en el ítem 3.3

El área que se extiende desde Estación Sola hacia el Riachuelo, determina un sector de buena calidad residencial (R2b) salpicado con Areas de Preservación Histórica (APH) los que han ayudado, por repetición de morfologías, a la gestación de la calidad ambiental que actualmente se observa.

Dentro mismo de los terrenos ferroviarios de la Playa Sola (**Ver Gráfico Nº 67- Situación Actual**) se encuentra el complejo “Colonia Sola” (**Lámina Fotográfica VI**), conjunto de viviendas designado APH por el Gobierno de la Ciudad. Originalmente proyectado como barrio de viviendas para los obreros del ferrocarril inglés del Sud, fue construido hacia 1895. Con fachada sobre Av. Australia, en la actualidad se encuentra precariamente habitado pero conservando intacto el estilo ferrocarrilero original. El diseño en planta se asemeja al planteado por los socialistas utópicos ingleses para la vivienda obrera.

También dentro de la misma playa existen tres edificios de uso del ferrocarril de valor tipológico y las “cáscaras” de las dos cabeceras sobre la calle Pinedo que correspondían al transporte de pasajeros, hoy desactivado (**Lámina Fotográfica VII**)

A pocos metros y ya dentro de la trama urbana consolidada se localiza el barrio “Monseñor Espinosa” que data de 1925. (**Lámina Fotográfica VIII**) Este Barrio, designado APH por la Ley 449, de modificación del Código de Planeamiento Urbano, cerrado en sí mismo, con calles internas de acceso y un uso particular del centro de manzana, ha actuado como punto de partida para el uso residencial del área, actualmente muy consolidado.

La calidad ambiental del barrio se ve reforzada por el Parque Leonardo Pereyra y la Basílica del Sagrado Corazón y entorno, también distrito de preservación, formalizándose un continuo urbano residencial de baja densidad.

El conjunto formado por la Colonia Sola, Barrio Espinosa y los Parques y distritos residenciales adyacentes, junto a la Basílica del Sagrado Corazón y los inmuebles catalogados del entorno, ameritan holgadamente un planteo de mejora de la

oferta de servicios y de mejora del espacio público para consolidar aun más el área, aprovechando a su vez la ubicación estratégica producto de su proximidad con un eje vial de la importancia de Av. Vélez Sársfield. La fuerte identidad y la calidad ambiental del sector merecen ser preservados.

Hacia el sudeste, uniendo la Playa Sola y el borde del Riachuelo se desarrolla el Viaducto Roca (APH7), que aunque fuera del ámbito de análisis del Corredor Verde del Sur, merece rescatarse como encuadre del sector urbano analizado y condicionante de las propuestas para el mismo.

Ejecutado sobre arcos de ladrillo, al igual que todas las construcciones ferroviarias de principio del siglo XX, se basó en el concepto de considerar inaceptable interrumpir el desarrollo urbano a causa de las vías ferroviarias. Su construcción data de 1904. Actualmente degradados y parcialmente intrusados, los arcos bajo viaducto, constituyen un paisaje original digno de ser recuperado. Por otro lado, el Boulevard Iriarte que une la zona del Sagrado Corazón con la Av. Vieytes, lo cruza por debajo conformando un nexo vial de buen potencial residencial y comercial.

Siguiendo el viaducto hacia la costa del Riachuelo se encuentra la Estación Hipólito Irigoyen y el Mercado del Pescado (**Lámina Fotográfica IX**). El área está preservada y presenta tipologías y situaciones barriales particulares; ya ha sido relevada y muchos inmuebles catalogados. El desarrollo del Centro de Diseño mediante la recuperación de las instalaciones del ex Mercado del Pescado, es indispensable para revertir la falta de vitalidad de este lugar característico y que otrora fuera un barrio obrero, con mixtura de usos y rol productivo e industrial (Distritos I y E)

Del otro lado del viaducto del ferrocarril se localizan dos enclaves característicos, el Pasaje Lanín, (**Lámina Fotográfica II**) que se desarrolla junto al Viaducto Roca y Brandsen, donde a partir de la participación vecinal se está generando un ámbito pintoresco de potencial y el Área de Preservación Histórica Santa Felicitas y entorno, incluida Plaza Colombia. La primera zona, encerrada entre el viaducto del Ferrocarril Roca y la Autopista 9 de Julio, si bien de poco movimiento, se plantea a futuro como lugar a desarrollar en conjunto a una eventual reconversión del Hospital Braulio Moyano, o aprovechando para expansión del uso residencial los espacios verdes no utilizados por este.

El segundo, a la altura de Brandsen y Montes de Oca, emplazado en un distrito residencial de baja densidad tiende a identificarse morfológicamente con La Boca y contrasta con la gran capacidad constructiva de la Avenida Montes de Oca (C2) y el conflicto con la red de tránsito pesado que la atraviesa.

Al oeste de la Av. Vélez Sársfield se localiza la Playa Buenos Aires, sin actividades de carga, pero sede de una de las cabeceras del ferrocarril Belgrano Sur, actualmente explotada por la empresa Metropolitano S. A. (TMB). Dentro del predio de la playa se encuentran otros edificios de tipología ferroviaria y deseable conservación: el edificio de la estación propiamente dicho y otro sobre la calle Suárez con frente a Lafayette (**Lámina Fotográfica X**)

Bordeando los terrenos ferroviarios se identifican actividades económicas, de las cuales más de la mitad corresponden a servicios, donde predominan los depósitos y las actividades logísticas entre las que se encuentra la empresa de actividades logísticas Román que ocupa el predio de mayor envergadura de la zona. En materia de superficie ocupada, también se destaca el centro técnico de Shell, el estadio del club Huracán y el Club Barracas Central. Hacia el norte toman mayor relevancia las áreas destinadas a salud. En esta zona están presentes el Instituto Malbrán, con el cual limita y el Hospital Muñiz.

Hacia el sur, la zona residencial de baja densidad y jerarquizada en el entorno del conjunto del Sagrado Corazón, ya mencionado, se degrada en dirección al Riachuelo debido a los predios industriales y por cercanías de los asentamientos precarios de la Villa 21-24, ya analizados en el Capítulo 2.

Aún no siendo objetivo del **Corredor Verde del Sur**, especial dedicación requiere el estudio de las avenidas de borde del Riachuelo (tanto en provincia como en capital) dada la posibilidad que presentan como únicos conectores continuos y en relación directa con los puentes sobre el Riachuelo. La importancia de la posibilidad de consolidar la Av. 27 de Febrero radica en el previsible impacto urbano que tendría, no sólo por la posibilidad de recorrido costero, sino como conexión con la trama vial existente ya que permitiría el desarrollo de un área, hasta ahora tratada como “fondo” de la ciudad.

En la actualidad, el “Camino de Sirga” se halla abierto por tramos y no siempre en buen estado de conservación y accesibilidad. Entre Puente Pueyrredón Nuevo y Puente Uruburu: el camino es inexistente, su traza se halla en todos los casos ocupada por establecimientos industriales y por el amanzanamiento que llega a la costa.

3.4.2 Las playas ferroviarias

Estación Sola (explotado por Ferrosur Roca S.A.)

Este terreno de forma irregular y superficie factible de liberar de 20,18 Has presenta las dimensiones siguientes:

Lado Norte: Línea quebrada con un primer tramo de 250 metros con frente a la calle Toll y otro de 130 metros con orientación NO sobre calle Perdriel y un tramo de 500 metros sobre calle Suárez.

Lado Este: Lado de 340 metros sobre Avenida Pinedo

Lado Sur: Línea con un tramo de 355 metros sobre calle Australia, quebrando al norte con 52 m y luego al oeste con un lado de 170 m hasta Lamadrid con un frente de 42 metros con orientación NO y un segundo tramo de 200 metros con orientación oeste. Queda incluida la Colonia Sola que, sin embargo, no es contabilizada como terrenos a liberar.

En su extremo sureste (esquina de Australia y Pinedo) se sitúa una parcela concesionada a la empresa Lomax, dedicada a la elaboración de hormigones.

Lado Oeste: Frente de 65 metros sobre Avenida Vélez Sársfield

La desafectación de uso ferroviario de las playas Buenos Aires/ Sola se fundamentan en los Decretos 1090/97 y 837/98, pero también en políticas reconocidas por especialistas internacionales de desactivación de playas inscriptas dentro del ejido urbano central y la concentración de actividades de tipo logístico en zonas próximas a la red vial troncal de ingreso al área metropolitana, con sustento en criterios de economía de recorrido e interferencia en áreas de consolidación urbana.

Para las definiciones del **Corredor Verde del Sur** se adopta como *marco de formulación metropolitano de las propuestas* el escenario proyectivo para el sistema de cargas contenido en el documento Transporte de Cargas en la Ciudad de Buenos Aires y Región Metropolitana: Ordenamiento del Sistema,³⁷ elaborado en el marco de propuestas del PUA, donde se definía:

- Concentración de toda la actividad ferroviaria de cargas en estaciones de transferencia multimodales de carácter inter e intramodal, aprovechando instalaciones existentes en el Area Metropolitana como ser Alianza de ALL, Km.16 de NCA, Km.5 de FR, Polvorines de FGBC y otras a proponer como en zona de Pilar y Cañuelas o en Mercado Central previa evaluación de las instalaciones.
- Estaciones Troncales de Transferencia Multimodales y de Apoyo Logístico a las cargas previstas implementar en Pilar y en Cañuelas.
- Definir la función y logística de las estaciones de transferencia propuestas como elementos de organización y caracterización de los flujos de cargas que se generen.

De concretarse la propuesta de concentrar en Km 5 toda la actividad ferroviaria que actualmente desarrolla el ferrocarril en la Estación Sola y en Estación Casa Amarilla, en la zona de La Boca, se podrían desafectar de la explotación ferroviaria no solamente los terrenos de ambas estaciones, sino que también los terrenos de la ex Estación Brian y su ramal de acceso C.38, sectores actualmente afectados por el Plan Arraigo o bien intrusados.

El Grupo de Trabajo para la Planificación del Transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires de la Secretaría de Transporte de la Nación en un informe acerca del tema sostiene que “de mantenerse el estado de situación vigente, la capacidad de oferta de servicios a las cargas ferroviarias quedará saturada en el mediano plazo, de modo que los incrementos de tráfico deberán ser absorbidos por el camión con los inconvenientes en el tránsito urbano que ello genera”.

Sin embargo, con relación a tal traslado cabe señalar que de los análisis efectuados por el Grupo de Trabajo ya mencionado surge que no sería la de Playa Kilo 5 la ubicación más favorable (desde el punto de vista logístico), ya que, en base a la información suministrada por la Secretaría de Transporte de la

³⁷ Versión Preliminar Basadonna ,Juan , marzo 2001

Nación, los destinos finales de la carga que llega a la estación Sola se ubican mayoritariamente en el cuadrante noroeste del AMBA. Esto implica que los camiones cargados deben atravesar la Ciudad de Buenos Aires para llegar a destino, con el consecuente impacto urbano- ambiental.

Por lo expuesto la Playa que tendría menor distancia total de transporte es Alianza, al encontrarse más cerca del baricentro de los destinos, siguiendo en orden Haedo. Según la misma fuente, las estaciones inter e intramodales deberían localizarse en zonas periféricas a las plantas urbanas que no tengan atractivos de desarrollo y dispongan de buenos accesos ferroviarios y viales a zonas portuarias y sería deseable además, que la ubicación aporte economía de recorridos para los medios de transporte involucrados preservando a la ciudad de tránsito excesivo. Ambos criterios son compartidos por el PUA como quedó expuesto párrafos arriba.

Los argumentos posibles para la no desafectación se vinculan a la cercana localización de las firmas Indupa y Lomax, ambas de relación empresaria y funcional con Ferrosur.

Estación Buenos Aires

Las dimensiones de estos terrenos son:

Lado Norte: Se compone de tres tramos; el primero de 120 metros de forma irregular, lindando con terrenos particulares, el segundo de 1000 metros sobre la calle Miravé entre Lafayette y Lavardén y el tercero tiene 200 metros sobre calle Suárez.

Lado Este: Se compone de dos tramos; el primero de 160 metros sobre calle Lafayette y el segundo de 110 metros con frente a Avenida Vélez Sársfield.

Lado Sur: Es de forma irregular con un frente de 340 metros sobre calle Olavarría, y otro conformando una penetración hacia el este de 192 metros de profundidad por un ancho de medio de 33 metros para luego extenderse 1085 metros lindando con terrenos concesionados a TMB., donde su extremo oeste se desarrolla en curva.

Lado Oeste: Tiene un frente de 40 metros sobre calle Lavardén.

El TMB ocupa los terrenos del lado sur lindando con calle Olavarría, donde cuenta con las instalaciones de la estación cabecera y demás instalaciones complementarias para operar con sus servicios metropolitanos de pasajeros. Cabe destacar que la actual estación de pasajeros se encuentra desplazada unos 350 metros al oeste de la Av. Vélez Sársfield.

Con frente a calle Suárez se encuentra el edificio de la administración del ex Ferrocarril de la Cía General de la Pcia de Buenos Aires, actualmente ocupado por el Ferrocarril Metropolitano Belgrano SA, concesionaria de los servicios metropolitanos de pasajeros del Belgrano Sur.

Cabe señalar que sobre todo el frente sur de calle Olavarría funcionan depósitos y centros de transferencia de cargas operados por empresas de transporte por

automotor, donde además se consolidan y desconsolidan contenedores, cuyas instalaciones están asentadas en terrenos ferroviarios que lindan a su vez con el ramal de trocha ancha de acceso a la Estación Sola.

Considerando las distintas propuestas existentes sobre modificaciones a realizar en la estación cabecera de la estación Buenos Aires Pasajeros por parte de la empresa Metropolitano S.A. (TMB) se plantean las siguientes alternativas:

Alternativa I De mínima

Los terrenos no están sujetos a la explotación de los servicios de cargas, ya desafectados y están actualmente administrados por el ONABE.

Terrenos a liberar 19,842 Ha

Propuesta II De máxima

Metropolitano tiene propuesto, como una de las alternativas, acceder con sus servicios de pasajeros metropolitanos a Plaza Constitución mediante la construcción de un viaducto en altura a desarrollar desde la zona de la Estación Sáenz hasta Plaza Constitución, razón por la cual podrían ser desafectados la totalidad de los terrenos que actualmente ocupa en la Estación Buenos Aires.

De la concesión de TMB	5,757 Has
De ONABE	19,842 Has
<i>Total a liberar</i>	<i>25,599 Has</i>

Propuesta III Factible

Elaborar un nuevo proyecto para la relocalización de la actual Estación Buenos Aires, racionalizando y rediseñando todas las vías de acceso y demás servicios complementarios, para lo cual se estima que con una fracción de 50 metros de ancho por 1100 metros de extensión sobre calle Olavarría y curva de acceso hasta la calle Zavaleta sería suficiente, posibilitando liberar poco más de 20 Has.

Terrenos total	255994 Has
De la concesión de TMB (Nueva afectación)	55000 Has
<i>Total a liberar</i>	<i>20,99 Has</i>

3.4.3 Los servicios ferroviarios de pasajeros y carga

Todo el área se encuentra condicionada por los servicios férreos, tanto de pasajeros como de cargas, ya que sea por los tendidos o por los grandes predios que impiden la continuidad de la trama urbana, la conectividad entre las zonas y el fuerte efecto barrera, aislando sectores y degradándolos.

Los servicios de Ferrocarril Belgrano Sur, concesionado a la empresa Metropolitano poseen dos cabeceras en Estación Buenos Aires y otra en Provincia de Buenos Aires, en Estación Pte. Alsina, desde donde se atiende la

zona sudoeste de la Región. De estación Buenos Aires parte el servicio que se dirige a González Catán, cuyas estaciones Dr. A. Sáenz, Va. Soldati y Presidente Illia se localizan en el ejido capitalino, en tanto que desde Est. Pte. Alsina lo hace el que conduce a Aldo Bonzi con sus estaciones Va.Diamante, Va.Caraza, Fiorito, Ing.Budge y, cruzando el Matanza, La Salada. Los servicios que parten de la Est. Buenos Aires ofrecen una frecuencia de 125 servicios diarios, con las siguientes características:

Línea	Tracción	Trocha	Vía
TMB - ex FC Belgrano S			
Est.BsAs - González Catán	diesel	angosta	doble
Est.BsAs - M del Fournier	diesel	angosta	doble
Pte.Alsina - Libertad	diesel	angosta	única

La evolución de esta línea a partir de la fecha de concesión de los servicios (1994) presentó un incremento del 290% frente al 90% de incremento de la demanda del total de las líneas del sistema ferroviario de la Región. Sin embargo, si se analiza la participación de la Línea dentro del total del sistema, apenas alcanza el 3,5%.

La propuesta de la empresa concesionaria, como parte de la renegociación de los contratos de concesión (actualmente paralizada) fue la de construir un viaducto que llegue hasta la estación Constitución. Una de las ventajas de esta propuesta, fuera de la justificación empresaria de aumentar la rentabilidad de la línea, es exclusivamente ferroviaria y es que este ramal se acople con la red de mayor alcance. Desde el punto de vista urbano, constituye un nuevo elemento que debe ser resuelto espacialmente como tratamiento del espacio público. En el último tramo desde Perdriel hasta Constitución no presentaría mayores problemas ya que existen importantes espacios a urbanizar que podría absorberlo sin mayores problemas.

Los servicios para el transporte ferroviario de cargas tienen una importante presencia en el área. Ferrosur cruza el Riachuelo entre los Ptes. Avellaneda y Nuevo Puente Pueyrredón con su línea de acceso a Pto.Madero y entre los Ptes. Victorino de la Plaza y Uriburu para alcanzar la Estación de Cargas Sola.

La Estación Sola registró un movimiento de cargas ferroviarias que superaron las 800 mil toneladas anuales en 1998, de las cuales el 95% fueron materiales de construcción, volúmenes que son menores en la actualidad.

De la observación de la actividad de Sola la utilización de la superficie no alcanza al 50% de la misma. Asimismo, en el área central de la playa existe una superficie importante, arrendada por el concesionario a empresas de despacho de encomiendas que realizan traslados por camión desde y hacia distintos puntos del país que sumada a la actividad de la hormigonera Lomax producen un importante tránsito de camiones en la periferia.

3.4.4 El transporte de carga por automotor

a) respecto a las actividades

- El área es un distrito urbano especializado en equipamientos industriales, de servicios logísticos al transporte de mercadería, depósitos y empresas de transporte de cargas.
- Se espera que esta especialización se mantendrá y retendrá a microempresas con requerimientos menores de espacio de operación, generando la necesidad de controlar los efectos de degradación ambiental causados por los mismos.
- Se estima que las empresas mayores de logística de carga vinculadas con el puerto y/o ferrocarril y/o abastecimiento se trasladarán en el corto o mediano plazo (atraídas por la implementación de los proyectos de ampliación del puerto, Mercado Central, estaciones de transferencia multimodales de carácter inter e intramodal, en Alianza (ALL), Km.16 (NCA), Km.5 (FR), Polvorines (FGBC) y Estaciones Troncales de Transferencia Multimodales y de Apoyo Logístico previstas en Pilar y en Cañuelas.
- Se espera que se mantendrán por lo menos en un horizonte de 10 años las empresas recientemente instaladas o especializadas en rubros tales como la industria del papel o de productos químicos de bajo valor agregado localizadas sobre y en el entorno del eje Amancio Alcorta.
- La refuncionalización de los terrenos de las estaciones Buenos Aires y Sola, constituye una oportunidad de captación de proyectos urbanos. Se prevé la instalación de empresas de la rama logística, de alta tecnología que no requieran grandes terrenos.

b) respecto a la red y operaciones de transporte de carga

- Los flujos mayores se observan en Amancio Alcorta, Vélez Sársfield, Perito Moreno (1500 cam/d/sentido)
- El nivel de servicio de las arterias principales se presenta sin mayores conflictos salvo en los siguientes puntos: Amancio Alcorta con Brandsen, cruce Amancio Alcorta y vías del FCGBS, intersección Amancio Alcorta con Romero, intersección Amancio Alcorta con Sáenz y Suárez (Miravé), Perito Moreno con vías del FC Roca. Los pasos ferroviarios están vinculados al proyecto de viaducto de la línea Belgrano.
- Restricciones de capacidad en el sistema Brandsen-Perdriel. Se trata de arterias afectadas a la red de tránsito pesado de diseño tradicional poco aptas para la circulación de los camiones. Se observan conflictos ambientales generados por la concentración de camiones, circulando y estacionados en la vía pública, especialmente entre Perdriel y Amancio Alcorta y en la intersección de la misma con Amancio Alcorta.
- El principal nodo de producción de viajes actualmente lo constituye la estación Sola, que se espera desafectar en un plazo que dependerá de los acuerdos entre las autoridades y la empresa concesionaria para el traslado de las actividades a playas ubicadas en el Área Metropolitana, no presentando

conflictos desde el punto de vista del espacio disponible para el manejo de las cargas.

c) respecto a las condiciones ambientales

- Existe una degradación ambiental generalizada en calles residenciales que se ven afectadas por las tareas de carga y descarga, maniobras de vehículos de gran porte, mantenimiento y espera de camiones y choferes en la vía pública.
- Existen asentamientos no controlados de vivienda en el terrenos al sur de la estación Buenos Aires que afectan a la calidad urbana y seguridad social de la zona y limitan las posibilidades de actuación en la misma.
- La calificación como arteria de la red de tránsito pesado afecta la capacidad potencial de la Av. Amancio Alcorta para ser refuncionalizada como corredor verde urbano.
- El potencial ambiental del sector, por la edad y calidad de su forestación, le confiere a la zona posibilidades de desarrollo explotando para el espacio público su aptitud ambiental.

3.4.5 Propuesta de Ordenamiento

(Ver Gráfico N° 68)

Dentro del marco de la propuesta global para el **Corredor Verde del Sur**, las playas ferroviarias **Buenos Aires-Sola** demandan un modelo propio, a partir de la desafectación de uso ferroviario dispuesta por los Decretos 1090/97 y 837/98, que contemple la implementación en etapas del proyecto completo, dependiendo del esquema cronológico de la desactivación, de modo de no aplazar el desarrollo del sector.

Se trabajó, entonces, sobre la hipótesis de dos etapas (factibles de desdoblamiento) respondiendo a dos escenarios posibles:

1. - CORTO PLAZO

(Ver Gráfico N° 69)

- a) **Playa Sola** con actividad de carga.
- b) **Playa Buenos Aires** con actividad de transporte de pasajeros y su estación actual en funcionamiento.

Ante este escenario y con el objeto de liberar de tránsito pesado la Av. Amancio Alcorta, por su valor ambiental y su condición de eje del **Corredor Verde del Sur**, se prevé habilitar para el transporte de cargas provisoriamente hasta la liberación de Sola el circuito: Perito Moreno, Iriarte, un tramo de calle nueva hasta Olavarría continuando hasta entrar a **Playa Sola** donde deberá abrirse provisoriamente un tramo de calle, entre los edificios ferroviarios, para empalmar con Suárez.

La apertura de las calles que conectan las áreas norte y sur, hoy interrumpidas por la existencia de las playas ferroviarias, queda supeditada a la desafectación

de las mismas. Por lo tanto, en **Playa Buenos Aires** (en el corto plazo) pueden prolongarse Lavardén y Luna sólo hasta Suárez, y Monasterio hasta Olavarría permitiendo así el acceso desde el Norte a la Estación Buenos Aires.

2. - LARGO PLAZO **(Ver Gráfico N° 70)**

- a) **Playa Sola** desactivada
- b) Tren Sáenz- Constitución elevado

Se elige la alternativa del recorrido del viaducto del ferrocarril en altura hasta Constitución y se propone su traza corriendo paralela a la calle Suárez y a la nueva calle abierta en **Playa Sola** para el tránsito pesado, realizando un giro sobre la misma Playa para empalmar el tramo recto hasta Constitución localizando una estación sobre la Av. Vélez Sársfield.

La propuesta define la Av. Amancio Alcorta como eje del **Corredor Verde del Sur** liberándola del tránsito de carga y dado que en este sector disminuyen sus cualidades ambientales, se propone habilitar como par Suárez que se abriría a la altura de su intersección con la actual vía del Ferrocarril General Belgrano y vuelve a interceptar Amancio Alcorta por Lafayette, determinando un área que incluye espacio verde público, el Club Huracán, y edificios con tipologías de valor morfológico a mantener.

El abra proyectada de algún modo repite, desde el punto de vista formal, condiciones similares dadas a lo largo del Corredor quedando así incluidos espacios verdes de uso público sobre terrenos de la **Playa Buenos Aires**.

Actualmente el funcionamiento como par, desde el norte, de Callao-Pueyrredón, luego Entre Ríos-Jujuy y más al sur Vélez Sársfield - Colonia, se ve interrumpido al ser interceptada Colonia por Amancio Alcorta, frente al Club Huracán.

Con el objeto de brindar una expansión espacial y visual al Club y dar continuidad al par mencionado se propone una apertura en diagonal de la Av. Colonia empalmando Amancio Alcorta para llegar a Zavaleta, determinando así un espacio triangular verde de uso público frente a Huracán.

Se rescata como eje vial la Av. Vélez Sársfield, a la vez límite y vínculo entre ambas playas, resultando la localización más adecuada para la estación de pasajeros del tren elevado.

Las aperturas de calles propuestas en **Sola** corresponden a prolongaciones de las calles Santa Elena, Santa María del Buen Aire, Salom, Santa Magdalena, de modo de generar un trazado similar al existente al sur de la Playa con características residenciales, permitiendo la integración con el barrio, siendo sólo las dos últimas las que se prolongan hasta Suárez por preservar los edificios ferroviarios ubicados al noroeste de la playa (**Lámina Fotográfica XI**)

Se propone la rectificación del tramo de Perdriel al llegar a Colonia Sola, completando la superficie en la manzana contigua con espacio verde.

En **Playa Buenos Aires** se completa la prolongación de Lavardén, hasta Iriarte posibilitando su continuidad con una traza prevista en Villa 21-24, Luna, completando la continuidad Norte-Sur de la misma y en Monasterio se propone la apertura del tramo desde Olavarría hasta unirse a Magaldi.

Para el transporte de cargas se plantea el recorrido por Perito Moreno-Iriarte nueva calle abierta sobre la traza de las vías desactivadas en el extremo sur de la **Playa Buenos Aires –Toll** y su prolongación hasta alcanzar Suárez, dándole continuidad con la apertura de un paso bajo el viaducto Roca. La rectificación del recorrido total resulta beneficiosa, por ser así más directo el transporte de cargas. De esta manera se intenta recuperar ambientalmente las calles residenciales afectadas por el tránsito de carga y sus consecuencias tales como maniobras, mantenimiento y estacionamiento en vía pública de camiones y choferes.

Dadas las características de buena calidad residencial en el área circundante a **Estación Sola** y con el objeto de preservar y estimular la calidad ambiental que actualmente se observa se propone para la **Playa Sola** un área residencial de densidad media y áreas verdes públicas.

Colonia Sola deberá ser objeto de una cuidada restauración respetando estrictamente su morfología y características en general dada su calificación de APH. Objeto de un estudio y proyecto más ajustado debería ser la vinculación virtual con el barrio “Monseñor Espinosa” (APH por la Ley 449, de modificación del Código de Planeamiento Urbano).

El conjunto así formado por Colonia Sola, Barrio Espinosa y los Parques, junto a la Basílica del Sagrado Corazón y los inmuebles catalogados, conformarían el contexto apropiado para la inclusión de un espacio verde público, que lo consolide e integre, incrementando el valor de oportunidad de la tierra (valor potencial del suelo disponible) que en este caso se relaciona con su aptitud para aprovechamiento inmobiliario, fundamentado en su emplazamiento próximo al área central de la ciudad y el desarrollo del entorno mejorando en consecuencia la ecuación económica de la intervención.

Para todos los edificios mencionados de valor tipológico y las “cáscaras” de las dos cabeceras sobre la calle Pinedo que correspondían al transporte de pasajeros, mencionadas en la caracterización del sector se propone su refuncionalización o reconversión para usos públicos compatibles con el entorno. Se destinan los terrenos de la **Playa Buenos Aires** a espacio verde público con la intención de acentuar el carácter recreativo determinado por los Clubes Huracán y Barracas Central posibilitando así la integración de la futura urbanización de la Villa 21-24 y reparando la virtual barrera actual dada por la impenetrabilidad de la Playa.

Si bien se considera que la localización de la playa de ruptura de cargas en el predio del Mercado Central, la implementación de los proyectos de ampliación del puerto y las estaciones de transferencia multimodales puede implicar un desplazamiento de la actividad y por lo tanto de las empresas de logística y depósitos ubicados en el perímetro sobre todo de **Playa Buenos Aires**, la fuerte

identidad del lugar induce a permitir equipamiento del tipo E3 en el predio determinado por las calles Monasterio, Suárez, Vélez Sársfield y Olavarría, donde se localizaría la nueva estación del tren elevado.

Cabe mencionar que del análisis cuantitativo muy preliminar de los usos, surge un porcentaje de espacio público de 86% en **Playa Buenos Aires** y un 35% en **Playa Sola**, que corresponde a un 61% considerando ambas playas.

Como requerimientos previos para la materialización de la propuesta completa resulta necesario efectuar la catalogación de los edificios de valor tipológico-patrimonial de la actual **Estación Buenos Aires**, el edificio lindero a Huracán, el edificio de la Administración del ex ferrocarril de la Cía. General de la Provincia de Buenos Aires con frente a calle Suárez actualmente ocupado por Ferrocarril Metropolitano Belgrano SA, las dos cabeceras en **Playa Sola** y los cuatro edificios ubicados en el extremo noroeste de la misma, y las expropiaciones de predios necesarios para la apertura de calles y la definición del par Amancio Alcorta-Suárez y el abra propuesta (**Ver Gráfico N° 71**).

Estimación de los costos de expropiación de cuatro hectáreas en el entorno de estación Buenos Aires

Con el propósito de determinar el costo de recuperar seis hectáreas en el entorno de Estación Buenos Aires, se realizó un relevamiento de precios en venta y alquiler de galpones, viviendas y comercios en la zona afectada y alrededores.

Dichos valores se complementaron con los precios de referencia obtenidos para los distintos barrios de la Ciudad durante el mes de noviembre de 2000.

Las zonas sujetas a expropiación son tres:

- a) La comprendida por las calles Olavarría, Avenida Vélez Sársfield, Suárez y Pedriel (2.4 hectáreas) que incluye viviendas con bajo nivel de conservación, amplias superficies desocupadas o asignadas a empresas de transporte (el predio más importante está a ocupados por la firma T.A.C. de transporte de pasajeros): manzanas 013 y 027
- b) La Avenida Amancio Alcorta frente al estadio del Club Huracán entre la avenida Colonia y Luna (una hectárea) donde prevalece nítidamente un depósito³⁸ de caños de acero con costura utilizado por la empresa Marby (la planta principal se encuentra sobre avenida Vélez Sársfield en otro sector del corredor verde del sur): lados sur y este de la manzana 47
- c) calle Lafayette al 500 lado oeste entre Miravé y Avenida Amancio Alcorta (0.7 hectáreas). El predio de mayor envergadura se encuentra ubicado en la intersección con la calle Miravé y es utilizado como depósito fiscal por la firma Servicios Integrales Aduanero y Postales S.A.

³⁸ Sobre este predio se expropia el 70% de la parcela

En la tabla siguiente se incluyen la superficie del terreno, la construida, una estimación de costo por metro cuadrado y el valor de expropiación³⁹. El costo total de las 4 hectáreas asciende a **\$ 9 millones**.

a) 2.4 hectáreas por \$ 6.2 millones

MANZANA	PARCELA	Terreno m2	Superficie Planta Baja	Superficie Construida	\$xm ²	total \$
013	001B	1259	0	0	160	201,440
013	014B	108	75	75	280	21,000
013	014C	187	178	362	280	101,360
013	014D	416	416	602	280	116,480
013	015	3847	2378	2428	160	615,520
013	001A	1440	0	0	160	230,400
013	002	85	85	248	330	81,840
013	003	105	97	241	330	79,530
013	004	106	90	193	330	63,690
013	005	106	106	226	330	74,580
013	006	139	139	418	230	96,140
013	007	259	185	185	190	49,210
013	008	245	187	187	190	46,550
013	009	614	502	502	190	116,660
013	010	630	547	628	190	119,700
013	011A	1089	919	949	190	206,910
013	012A	314	265	345	190	59,660
013	013C	107	97	186	190	20,330
013	017	263	244	345	160	42,080
		11,319	6,510	8,120		2,343,080
027	001C	221	178	297	160	35,360
027	001L	4440	3114	3842	160	710,400
027	002	397	214	214	160	63,520
027	003	392	216	216	160	62,720
027	004	321	207	260	160	51,360
027	005	239	224	448	160	38,240
027	006A	477	362	519	160	76,320
027	006C	111	98	122	160	17,760
027	007	245	245	491	160	39,200
027	008	324	262	262	160	51,840
027	009	480	480	593	160	76,800
027	010	470	0	0	160	75,200
027	011	706	706	956	160	112,960
027	001E	731	575	622	160	534,361
027	012	1214	176	176	160	1,473,796
027	013	199	190	201	160	39,601
027	014	138	138	153	160	19,044
027	015	141	125	141	160	19,881
027	016	135	119	139	160	18,225

³⁹ La superficie tomada en consideración (del terreno o construida) para el cálculo del valor de expropiación se recuadra en cada caso

027	017	141	129	220	160	19,881
027	018	136	114	146	160	18,496
027	019	353	147	147	160	124,609
027	020	153	144	326	160	23,409
027	021	385	385	637	160	148,225
		12549	8548	11128		3,851,208
	Total área a)	23,868	15,058	19,248		6,194,288

b) 0.8 hectárea por \$ 1.4 millones

MANZANA	PARCELA	Terreno m2	Superficie Planta Baja	Superficie Construida	\$xm ²	total \$
047	023B	3976	3976	7796	170	675,920
047	027	998	840	840	170	169,660
047	028A	624	595	821	170	106,080
047	031	1494	938	1059	170	253,980
047	032A	506	506	506	170	86,020
047	034	209	165	184	170	35,530
047	035	230	106	106	170	39,100
047	036	241	0	0	170	40,970
	Total área b)	8,278	7,126	11,312		1,407,260

c) 0.7 hectárea por \$ 1.3 millones

MANZANA	PARCELA	Terreno m2	Superficie Planta Baja	Superficie Construida	\$xm ²	total \$
039	001A	447	426	542	190	84,930
039	001B	218	192	208	350	72,800
039	037	608	608	608	350	212,800
039	038	513	513	513	170	87,210
039	0FRE	5234	3482	5526	170	889,780
	Total área c)	7,020	5,221	7,397		1,347,520

3.5- AREA POMPEYA

3.5 Area Pompeya

3.5.1 Antecedentes

La vida de esta zona de la ciudad esta relacionada decididamente con el intercambio provincia de Buenos Aires y la Capital Federal. En realidad, su origen como casi todas las puertas de acceso a la ciudad es anterior a la federalización de esta parte del territorio.

La generación de la ocupación del área esta íntimamente relacionada con la existencia de un accidente geográfico que posibilitaba que en este lugar pudieran pasar las carretas por la reducida profundidad del Riachuelo. Es decir ligado a la actividad de transporte con lo cual, en las proximidades al curso de agua se debían localizar posadas, cuarteadores y otras actividades de servicio para esos modos de transporte. Se lo conocía como Paso Chico o Paso de Burgos en el siglo XVII.

Recién en 1855 se construye el primer puente de mampostería y en 1859 uno de madera, todos ellos con escasa duración hasta que fue reemplazado en 1910 por otro de hierro (llamado Puente Alsina), que en la década del treinta es sustituido por el actual Puente Uruburu inaugurado en el año 1938 y contemporáneo de Puente La Noria.

Los primeros puentes posibilitaban el paso de arreos que eran conducidos al matadero ubicado en el actual Parque Patricios, al que llegaban por el Camino Viejo, origen de la Av. Alcorta. A la actual Av. Sáenz se la conocía como Camino Nuevo.

A partir de 1860 se produce el asentamiento de inmigrantes de origen europeo, fundamentalmente italianos, que dieron el nombre actual al barrio, según la versión popular la similitud con Pompeya estaba dada por las columnas de humo desprendidas de la quema que se asemejaban a las emanaciones de un volcán. Las características industriales de este grupo social da origen a un conjunto de pequeños talleres e industrias que florecen entre el treinta y fines de los sesenta creando la base de la industrialización del Area Metropolitana.

En 1873 se habilita una línea ferroviaria que traía la basura desde Once hasta la prolongación de Zavaleta próxima al Riachuelo. Esta línea también fue usada para correr trenes de pasajeros que realizaban 5 servicios diarios.

En 1877 la municipalidad de Flores instala “La quema” en el área que signará el destino de la zona sur de la ciudad. Las actividades productivas localizadas en el área a mediados del siglo XIX eran industrias de curtido de cueros, producción de colas, graserías, elaboración de jabones y los de productos animales.

La construcción de los nuevos puentes, el crecimiento de las actividades productivas en este espacio y los cambios en la tecnología de los transportes hacen a la transformación del barrio. En 1906 llega el tranvía eléctrico que

introduce un significativo cambio en el proceso de conformación de la ciudad como un todo. También se realizan las obras de desagües que eliminan las inundaciones que se producían sobre la Av. Sáenz y afectaban a la circulación de los tranvías.

El peso y la pujanza de esta comunidad se manifiesta en hechos comunitarios como lo es la construcción de la Iglesia de Nuestra Señora del Rosario de Nueva Pompeya en el año 1900.

En el año 1950 se levanta el ramal del FC Oeste para transporte de cargas, que desde 1897 unía la Estación Brian, en el borde del Riachuelo con Villa Luro, y se construye la actual Av. Perito Moreno.

A principios de siglo XX se otorga la concesión para construir el actual FC Belgrano Sur y ya en el proyecto original de 1907, el tren pasaba en túnel por debajo de la Av. Sáenz. El trastorno que significaba para el barrio el cruce del ferrocarril con la avenida dio lugar a que los vecinos presentaran en 1937 un petitorio para que se cumpliera la ley 4417 que establecía el paso del tren en túnel para evitar el cruce a nivel.

La Av. Sáenz es pavimentada por primera vez en 1910 lo que permitió la mejora de las vías del tranvía, los primeros ómnibus llegarán a fines de la década del veinte e instalan su garaje en Av. Sáenz 943 donde hoy está el Club "Unidos de Pompeya"

Con el posterior desarrollo industrial se acentúa la expansión y el asentamiento de nuevos establecimientos a ambos lados del Riachuelo así como un fuerte crecimiento de los asentamientos residenciales constituidos por sectores obreros que constituían la fuerza productiva de dichos establecimientos. El transporte público automotor que tiene una gran expansión en este mismo período tendrá un profundo efecto en la consolidación de las actividades comerciales que se desarrollaban ya en la actual Av. Sáenz.

La malla de calles de la ciudad confluye sobre Sáenz por la razón de ser un punto singular por la existencia del puente sobre el Riachuelo. Av. La Plata, Tilcara, Centenera, Alcorta, Intendente Rabanal, Almafuerte.

3.5.2 Objetivos para el sector

El objetivo básico para este sector del **Corredor Verde del Sur** es potenciar este área de centralidad revalorizando ámbitos degradados por las funciones que se desarrollan y fortaleciendo la identidad barrial, al tiempo que funcione como elemento de atracción de los partidos vecinos recualificando su escala urbana.

La importancia a nivel urbano y la ubicación estratégica de este centro fundamenta su fortalecimiento como centralidad urbana y el objetivo propositivo del programa de desarrollar un centro local de comercio y centro de transferencia de transporte, apoyados en la recuperación de los terrenos ferroviarios

localizados en el centro, en el proyecto de la llegada de la línea H de subterráneos y en el mejoramiento de las instalaciones y servicios ferroviarios.

Por otro lado, trabajar sobre la característica residencial del área de tal forma de maximizar la oferta de transportes densificando las áreas de mayor oferta de servicios y sustituir parte de la demanda de pasajeros obligados a realizar trasbordos en la avenida Sáenz.

Para incrementar la actividad residencial en la zona se hace necesario realizar inversiones desde el estado que tengan fuerte impacto sobre la oferta local de recreación y equipamiento así como de vivienda. Este tipo de acciones podría comenzarse con una fuerte inversión en vivienda que podría estar a cargo de la CMV que tiene la ventaja de tener una demanda cautiva que puede ser la pionera en el proceso de transformación.

En la zona, la Comisión Municipal de la Vivienda realizó el barrio Tomas Espora en las calles Iguazú y Osvaldo Cruz, que sirve de modelo para demostrar que el proceso de residencialización liderado por el estado es posible.

3.5.3 Caracterización del Area de Estudio

El área de estudio abarca desde la Estación Dr. Sáenz del ferrocarril hasta el Riachuelo y aproximadamente 300/400 metros a ambos lados de la Av. Sáenz.

La Av. Sáenz constituye un alineamiento comercial (**Ver Gráfico N° 72**) insertado en un espacio predominantemente residencial. Se caracteriza por la baja densidad (**Ver Gráfico N° 73**) materializada en un tejido de baja altura (**Ver Gráfico N° 74**) integrado básicamente por viviendas individuales. Este uso es acompañado por usos relacionados con la producción industrial y aquellos asociados a las actividades de transporte automotor de cargas.

La zona ubicada al este de la Av. tiene las particularidades descriptas y un ambiente de características apropiadas para la residencia individual, aunque deberían realizarse acciones para evitar el deterioro que producen los transportes de cargas que se estacionan en las calles.

Al oeste, las zonas inmediatas se caracterizan por un marcado deterioro y la mezcla más acentuada de distintos usos; contribuye al mismo el tránsito continuo de camiones, así como el estacionamiento de los mismos.

3.5.3.1 Actividades constructivas

Las estadísticas sobre construcciones que registra la Dirección de Estadística y Censos de la Ciudad de Buenos Aires han sido desagregadas por barrio, a partir del año 1999, lo que permite tener un buen panorama de la distribución espacial de las construcciones que lleva a cabo tanto la actividad oficial como la privada. Por otra parte se registran separadamente las Construcciones Nuevas y las Ampliaciones así como también se diferencian de acuerdo al destino final en Vivienda y Otros Destinos. Esta última categoría comprende a los edificios que serán destinados a industria, servicios y comercio.

El barrio de Barracas, en estadísticas correspondientes al año 2000, con 30.637 m² ocupa el primer lugar en cantidad de metros cuadrados de construcción en Ampliaciones de edificios existentes. De ese total el 95,5% corresponde a construcciones destinadas a la ampliación de edificios que alojarán a Otros Usos. Esto representa un total de 29.261 m² cifra que es altamente significativa ya que representa el 12 % del total de la Ciudad y el 20 % del total de superficie de locales ampliada en dicho año.

La información sobre Obras Nuevas ponen en evidencia que no existe un proceso de renovación ya que el volumen edificado es de escasa significación (representa el 1% del total de lo construido en la ciudad como Obra Nueva).

Estas estadísticas muestran que en Barracas se materializa un proceso de reflujó de actividades que utilizan y amplían las viejas instalaciones que en algún momento albergaron a la actividad industrial. Este proceso, que podría caracterizarse como de actualización del stock, vuelve a poner en vigor el carácter especializado del área y la dificultad de la incorporación de lo usos residenciales en ese espacio de la ciudad.

3.5.3.2 Actividades productivas

Las actividades productivas han sido relevadas mediante trabajo de campo en razón de que la información secundaria disponible es desactualizada y no permite establecer la localización de cada establecimiento.

El relevamiento comprende 2 zonas delimitadas con criterio de proximidad al eje de la Av. Sáenz, según lo muestran los gráficos y se limita a establecer la cantidad de unidades productivas clasificadas según tres categorías: industria, servicios y comercio.

a- Pompeya Norte

La zona es de uso mixto industrial y residencial muy antiguo y humilde, no hay nueva edificación. Predominan las fábricas clandestinas bajo la forma de pequeños talleres, los locales comerciales vacíos, particularmente en las proximidades de Avenida La Plata y Avenida Sáenz.

Rosario y San Pablo (Brasil). Su presidente Ernesto Hernán Richardson tiene la mayoría de las acciones. La empresa comenzó sus actividades en 1951.

En 1967 THE CARBORUNDUM CO. de USA. otorgó a la titular licencia exclusiva para la fabricación en el país de la línea de abrasivos revestidos. En marzo de 1994 suscribió un acuerdo con la alemana HERMES & CO., líder europeo en tecnología y ventas de abrasivos revestidos, por el cual fue designada representante exclusiva para los países del MERCOSUR, Chile y Bolivia. En 1998 sus activos totalizaban \$24 millones. Las ventas del grupo totalizan \$25 millones anuales de los cuales \$1,5 millones corresponden a la actividad agropecuaria (campos en Navarro – Provincia de Buenos Aires). Su margen bruto en 1998 rondaba los 9 millones de pesos y la ganancia neta 1 millón de la misma moneda. Cuenta con unas 90 personas trabajando en el lugar.

Otra firma de importancia en la zona es Automación Argentina S.A. que es una empresa metalmecánica de origen nacional con sede propia de aproximadamente 1500 m² donde funciona su planta de producción y su área administrativa y de ventas. La empresa diseña, desarrolla y fabrica cilindros y actuadores neumáticos; válvulas y electroválvulas para comando neumático; filtros, reguladores y lubricadores; válvulas accesorias y conectores, todo para aire comprimido; como también cilindros y unidades generadoras de presión hidráulicos. Habiendo comenzado la fabricación de dispositivos y automatismos con integración de los productos ya desarrollados por la empresa y componentes mecánicos, eléctricos y electrónicos.

Comercialmente la zona es una prolongación marginal del centro comercial de avenida Sáenz desde las vías al Puente Uriburu. Los comercios y servicios de mayor peso relativo son la venta y el servicio de automotores y camiones, la distribución de máquinas para imprentas y las mueblerías.

Comercio

Rama de actividad	locales	%
Automóviles	7	41,2%
Locales sin actividad	3	17,6%
Metalurgia	2	11,8%
Metalmecánica	2	11,8%
Alimentos y bebidas	1	5,9%
Artículos de ferretería	1	5,9%
Camiones	1	5,9%
<i>Total</i>	17	100%

Es también significativa la cantidad de locales de distribución de materiales vinculados con la industria metalúrgica y metalmecánica particularmente hierros, artículos de ferretería, y servicios de reparación de máquinas industriales.

Los locales vacíos y la escasa actividad comercial en materia de productos de almacén pueden relacionarse con la cercanía de un hipermercado (Carrefour) sobre Avenida La Plata a solo mil metros de la zona.

Aunque sin la relevancia de otros sectores del corredor, es notoria la presencia del transporte de carga, los depósitos y actividad camionera (garaje y servicios para camiones y estacionamientos informales frente a terrenos desocupados).

Servicios

Rama de actividad	Locales	%
Transporte de carga	2	25,0%
Depósitos	2	25,0%
Metalmecánica	2	25,0%
Deportes y recreación	1	12,5%
Camiones	1	12,5%
<i>Total</i>	8	100,0%

b- Pompeya Centro

Se pueden distinguir dos subzonas, la primera con neto perfil comercial minorista se identifica con la propia avenida Sáenz que constituye un centro comercial a cielo abierto de fuerte peso en el área y que sirve de aprovisionamiento para los vecinos del lugar pero principalmente para habitantes de la zona sur del conurbano que llegan a Pompeya y transfieren con otras líneas de colectivo con destino a diferentes lugares de la Ciudad. Este área se complementa con dos subcentros comerciales: un hipermercado en el cruce de Del Barco Centenera y Avenida Roca y una feria de peces y pájaros⁴¹ ubicada sobre la Avenida Sáenz en el cruce con la Avenida Perito Moreno.

La densidad y rentabilidad de la actividad comercial se refleja en los valores de alquiler que, con relación a otros lugares de la ciudad, muestran a Pompeya como más competitiva en este aspecto. En efecto, los valores de alquiler promedio por m²/mes se ubicaban en torno a los \$ 17 mientras que la media de la Ciudad es de \$ 13 el m²/mes.

⁴¹ Esta activa los fines de semana



El resto de la zona está dominada por la actividad comercial y de servicios orientada a la distribución. Los depósitos y los distribuidores metalúrgicos son las actividades más relevante. La presencia de los establecimientos industriales desocupados pertenecientes a la fábrica de pinturas Alba le brinda un fuerte perfil de éxodo industrial a la zona dadas las superficies implicadas.

Industria

Rama de actividad	Locales	%
Fábrica desocupada	2	28,6%
Química	2	28,6%
Imprenta	2	28,6%
Textil	1	14,3%
Total	7	100,0%

Comercio

Rama de actividad	Locales	%
Metalurgia	5	27,8%
Automóviles	3	16,7%
Centro comercial	2	11,1%
Logística	2	11,1%
Alimentos y Bebidas	1	5,6%
Camiones	1	5,6%
Ferretería Industrial	1	5,6%
Hipermercado	1	5,6%
Papel	1	5,6%
Construcción	1	5,6%
Total	18	100%

En materia de servicios la zona está dominada por los depósitos, seguidos por la mayor concentración bancaria en el corredor (tres bancos detrás de avenida

Sáenz⁴²), las áreas de administración estatal⁴³ y las vinculadas a deportes y recreación⁴⁴.

Servicio

Rama de actividad	Locales	%
Depósito	8	40,0%
Deportes y recreación	3	15,0%
Banco	3	15,0%
Gobierno	3	15,0%
Transporte de carga	2	10,0%
Logística	1	5,0%
<i>Total</i>	20	100%

Si se toma el eje Amancio Alcorta- Roca/ Rabanal, se pueden sintetizar algunas apreciaciones que completan el cuadro de situación de las actividades productivas de la zona de Pompeya.

La zona ubicada al este del centro comercial de Av. Sáenz se caracteriza por el predominio de las actividades de servicios y se especializa en transporte de carga y depósitos. Se detectaron 19 empresas de transporte y catorce depósitos. Esto se refleja claramente también en la composición del sector comercio. Los asociados con el automotor representan prácticamente el 70% del existente en esta zona.

La actividad industrial presenta establecimientos de variadas ramas de las cuales ninguna representa más del 20% del total de establecimientos; las ramas de mayor peso son Alimentos y Bebidas, Metalurgia, Química e Imprenta. El resto tienen participaciones inferiores al 10%. Resulta necesario aclarar que, en la primera de las ramas, están localizadas las dos plantas de producción de gaseosas más importantes de la ciudad.

La zona ubicada al oeste de la Av. Sáenz ofrece ciertas características similares a la anterior ya que no presenta, en el sector industrial, especializaciones sino más bien una marcada dispersión de ramas; sólo superan una participación del 10% los establecimientos de las ramas de Metalurgia e Imprenta, del resto todas participan en valores menores al 10%.

En lo referente a actividades de Servicios en esta zona se acentúa el predominio de actividades que producen tránsito pesado de cargas. Los depósitos y empresas de transporte de cargas participan en el total en más del 80%. Es decir

⁴² el Nación, el Scotiabank y uno en construcción en la manzana rodeada por las calles Tilcara / A. Luppi / Las Palmas / Forunier / Esquiú

⁴³ Museo Mano Blanca Punto histórico cultural, el Centro de abastecimientos N° 27 del G.C.B.A. y el depósito de vehículos de la Policía Federal.

⁴⁴ Club Unidos de Pompeya (tres pisos), Club Juventud y Armonía y el Rótyary Club de Nueva Pompeya

que ambas zonas inciden fuertemente en la composición del tránsito local y en la ocupación de la vía pública con camiones en espera de carga.

Las actividades comerciales predominantes (excluidas las que configuran el centro de Nueva Pompeya), son aquellas relacionadas con la provisión de repuestos para el automotor. Representan la mitad de los establecimientos relevados en esta zona y básicamente se encuentran localizados sobre Av. Del Barco Centenera.

3.5.4 Estructura y funcionamiento

La zona urbana donde se localiza el centro de Nueva Pompeya se estructura a partir de cinco componentes principales:

- la estación ferroviaria Sáenz del Belgrano Sur cuyas vías atraviesan la avenida del mismo nombre;
- el Puente Uriburu donde confluye el tránsito proveniente de la provincia de Buenos Aires a través de la Av. Remedios de Escalada.
- tres avenidas principales que son Av. Intendente Rabanal- Amancio Alcorta y Perito Moreno (ambas pasantes) y la propia Av. Sáenz

Sobre Av. Sáenz confluye un subsistema vial que ha sido generado por la existencia de un punto singular que es el Puente Uriburu cuya existencia data del siglo XIX y aún hoy constituye el único acceso desde la ciudad a los partidos del suroeste en el largo tramo de más de 10 km que media entre la Av. Gral. Paz y la Av. Vélez Sársfield. Las Av. La Plata, Del Barco Centenera y Almafuerite convergen en Sáenz y, consecuentemente, alimentan el tránsito del centro de Nueva Pompeya.

La particularidad de este espacio urbano “fronterizo”, de articulación con los partidos de temprano desarrollo industrial de Buenos Aires, explican la existencia de tres importantes sistemas de transporte metropolitano que caracterizan al sitio funcionalmente: (a) como centro de trasbordo de frontera jurisdiccional del sistema de transporte público metropolitano; (b) como distribuidor de los flujos del transporte de carga y (c) acceso y conector de las redes viales de los partidos de Lanús y Lomas de Zamora.

3.5.4.1 Centro de Transbordo de Pasajeros

El Centro de Transbordo de Pompeya se encuentra servido por líneas de colectivos, ferrocarril suburbano y en un futuro, por servicios de la red de subterráneo.

Se caracteriza por su localización en un acceso estratégico entre dos límites jurisdiccionales que divide a los ámbitos de prestación de servicios de transporte automotor (APP). De esta manera entre la cabecera del puente del lado de la provincia y la estación de ferrocarril Sáenz, distantes una de la otra por 1,5 km, existen en fragmentos agrupados, terminales de líneas municipales y provinciales (en territorio de la Provincia de Buenos Aires), de líneas nacionales (Ciudad de

Buenos Aires) que constituyen el grueso de los servicios y por último la estación Sáenz de ferrocarril, constituyendo el hecho, desde el punto de vista del transporte, una fuerte penalización para la integración modal y de la eficiencia del sistema.

Servicios de autotransporte público de pasajeros (APP)

La oferta de transporte público responde a los requerimientos de la demanda de viajes a y desde los vecinos Partidos de Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza y los restante del suroeste metropolitano, hacia y desde el distrito central, centro-oeste y norte de la Ciudad.

La oferta global de los servicios de colectivos se compone de 24 rutas y 72 servicios de colectivos (APP), de jurisdicción nacional que sirven en los corredores de transporte de la provincia y/o de la CBSAS, estimándose una oferta horaria de, aproximadamente, 700 servicios en ambas direcciones de los cuales el 40% ⁴⁵ cruzan el puente Uriburu. De los 71 ramales que operan en el CT, 22 tienen cabeceras/ terminales en el CT de Pompeya o en su entorno inmediato.⁴⁶

El **Gráfico N° 75** esquematiza las rutas de los colectivos categorizadas por recorridos tipos de acuerdo al siguiente ordenamiento:

- G1: por el eje Sáenz, pasantes entre el Puente Uriburu y el cruce Ferroviario (Estación Sáenz); Líneas/ ramales: 9, 15, 28, 32, 75, 85, 91, 112, 160, 165.
- G2: por el tramo norte del eje Sáenz entre el cruce ferroviario, para luego seguir hacia el oeste por las arterias Esquiú, F de la Cruz, Perito Moreno, Roca-Rabanal. Líneas/ ramales: 6, 115.
- G3: por el tramo sur del eje Sáenz, entre 27 de Febrero y Roca, con servicios sobre estos corredores. Líneas/ ramales 28, 44, 76,135.
- G4: líneas que penetran por el extremo sur de Sáenz y doblan hacia el este por Trafal, estacionando o continuando hacia el eje Amancio Alcorta: Líneas/ ramales: 177, 178, 179, 188.
- G5: líneas que circulan por calles transversales y cabeceras en el área por el lado norte (L193) cuyo recorrido se yuxtapone en gran parte con el trazado del FC. Belgrano, la 42 y la reciente incorporada Línea 70 con un extensión desde Barracas hasta la calle Trafal.

Como se puede observar, los recorridos responden en primer lugar a la lógica de conexión de la provincia (acceso Uriburu) con las áreas centrales de la ciudad, mediante el sistema vial Almafuerde (Caseros), Boedo, La Plata y en segundo lugar, del área localizada al oeste del eje con el mismo destino del centro urbano, no perfilándose como eje transporte conectado a este centro el corredor vial Amancio Alcorta (**Ver Gráfico N° 76**)

Servicios de la red ferroviaria suburbana

⁴⁵ Estimaciones propias a partir de conteos en el Puente e información de Guia LUMI de Transporte Metropolitano.

⁴⁶ CNRT, STransporte, GUIA "T" 2001 de los recorridos de las líneas de colectivos en Capital Federal & Gran Buenos Aires .

La oferta ferroviaria, operada por el consorcio Metropolitano Belgrano Sur S.A., alcanza a 125 servicios diarios, en ambas direcciones, ordenados en tres ramales entre la estación cabecera Buenos Aires (localizada en el interior del predio de la Est. Buenos Aires) y las localidades de González Catán, Aldo Bonzi y Marinos del Fournier, que sirven al principal eje urbano del Partido de La Matanza, estimándose que los mismos se incrementarán un 25% en el marco de los contratos ferroviarios en proceso de negociación.

Una particularidad de esta Línea ferroviaria, fue el incremento de su pasaje luego de la privatización, en parte como respuesta a la mejora de los servicios y en parte al control de la evasión que superaba el 40% de los pasajes. Aunque actualmente se amesentó el crecimiento, la importancia del fortalecimiento del Belgrano Sur, pasa por servir a un corredor urbano, de muy bajo nivel económico, al menor costo del mercado de transporte metropolitano.

Otros servicios

La oferta de transporte se completa con servicios de taxis, remises y servicios informales aún sin cuantificar, pero que adquieren cada vez más importancia en el mercado de transporte de pasajeros.

Patrones de demanda

Desde el punto de vista de la demanda no existe base de datos actuales que permita cuantificar y caracterizar los patrones de transferencia de este centro, siendo este una de las acciones de encarar antes del proyecto definitivo. A partir de los antecedentes existentes se conoce con respecto a los viajes en este centro:

- Por su carácter de Centro-frontera de dos jurisdicciones, los principales transbordos se realizan entre la provincia y la Ciudad, caso en que las transferencias superan en 2,7 de veces a la media metropolitana.

Encuesta de Viajes de pasajeros en la RMBA (1992)⁴⁷	RMBA	CBSAS Ū CBSAS	CBSAS Ū Provincia	Prov Ū Prov
Viajes entre jurisdicciones de RMBA	100%	29,4%	21,6 %	49%
Viajes con un transbordo	12%	4,8%	29 %	8,8%
Viajes dos transbordos	4%	0,5%	14%	1,2 %
Viajes sin transbordos	84%	94,7%	57%	90 %

- Las transferencias dominantes en el CT de Pompeya son colectivo-colectivo, supuesto que se apoya en la observación directa y en el estudio de los centros de transbordo realizado por la Municipalidad de la década del 80. En el mismo se estima que en el CT de Pompeya, transbordan por día cerca de 35.000

⁴⁷ Encuesta Domiciliaria de Origen/ Destino, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, TRANSLOG, 1992. INFORMACIÓN FORO VIRTUAL DE TRANSPORTE, FA, UBA marzo 2001

personas, de las cuales más del 80% lo hacia entre servicios de colectivos. Esta dominante observada se explica en parte por la decadencia en ese período de los servicios ferroviarios, los cuales fueron reemplazados por servicios de colectivos y que hoy, ante la reactivación del ferrocarril, afrontan problemas para retener la demanda histórica.

- La demanda estimada por día, de viajes en cruce sobre el Riachuelo, en colectivos, es de, aproximadamente, 43000 pasajeros hacia la Ciudad y hacia la provincia.⁴⁸
- La participación de la estación Sáenz en el total de los viajes originados en la línea Belgrano Sur, es del 8,37%, siendo el doble de la observada en la Est. Buenos Aires, participación que tiende a disminuir en ambos casos con respecto al total de la Línea.

Viajes en FCG Belgrano Sur	1995		2000		Incremento 1995/2000
Total Línea	8.232.854	100%	17.627.293	100%	2.14
Orígenes en Est. Sáenz	830.535	10%	1.476.564	8.37%	1.77
Orígenes en Est. Bs. As.	444.799	5,4%	841.150	4.77%	1.89

- De los viajes en sentido descendente que representan, aproximadamente, el 50% de los viajes totales, la estación Sáenz capta el 25%, que hoy representa 7500 viajes diarios, de los cuales el 59% tienen su destino final en la zona de Pompeya/ Barracas. De estos se supone que gran parte terminan próximos al centro ya que el 38,2 % continúa a pié, el 59% en colectivo⁴⁹. La estructura de los destinos finales observada en la encuesta realizada es la siguiente:

Zonas	Porcentaje	Viajes descendentes
Pompeya / Barracas	59 %	4254
Centro	25 %	1798
Centro Sur	8 %	587
Resto Capital	4 %	312
Bs.As Norte	3 %	250
	100 %	7200

3.5.4.2 Ferrocarril Belgrano Sur

Forma parte del sistema metropolitano de transporte de pasajeros y abarca una cuenca territorial que se caracteriza por estar habitada por sectores de población

⁴⁸ ESTUDIO VIAL DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO. Comité Ejecutor de Gestión Ambiental y Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo.2000.

⁴⁹ Encuesta de viajes en estaciones .Metropolitano

de bajos ingresos. Su terminal en la ciudad, es la estación Buenos Aires y Sáenz la que sirve directamente al centro de Nueva Pompeya. La misma se encuentra ubicada al este de la Av. Sáenz. Este cruce a nivel genera problemas de congestión sobre esta avenida generándose largas colas de automotores en los momentos en que se cierra la barrera causando obstrucciones en las calles transversales.

El movimiento de pasajeros actualmente es poco significativo (representa sólo el 6% del movimiento de pasajeros transportados por el sistema automotor) para el centro de Nueva Pompeya.

3.5.4.3 La infraestructura Vial

Desde el punto de vista de la *conectividad metropolitana* si bien la red no forma parte del sistema de autopista se encuentra conectada al mismo por la Av. Perito Moreno, de tránsito rápido y por la avenida Roca con la Gral. Paz. Por otra parte, el Puente Uriburu la vincula con el eje industrial y de servicios del Partido de Lanús a través de la avenida Remedios de Escalada, y a través del mismo con los ejes Pavón e Hipólito Irigoyen de Avellaneda y Lomas de Zamora respectivamente.

Desde el punto de vista de la *conectividad vial urbana*, las avenidas Roca, Perito Moreno, Fernández de la Cruz, conectan al viario con las áreas de Lugano, Soldati, Parque Alte Brown, y con los barrios de la provincia inmediatos a la Gral. Paz. Por el este, las vías de conexión son Amancio Alcorta y Almafuerde- Caseros que vinculan al centro con la zona sur este, el distrito central y Constitución. Hacia el norte, el cruce de Sáenz y las vías de ferrocarril es el punto de partida de dos corredores Av. La Plata y Boedo que vinculan directamente al área con el borde oeste del macro centro y más los barrios del norte a la altura de Palermo.

La categorización del viario está definida en el Código de Planeamiento (Ord 449), destacándose que la misma no se ajusta a las funciones actuales del sistema Sáenz entre el Pte Uriburu y la avenida Almafuerde, como arteria de primer orden de tránsito rápido/ expreso, ni de Roca y Amancio Alcorta calificadas de segundo nivel cuando funcionan como avenidas principales.

Los principales tráficos observados en distintos aforos permiten una primera valoración de su sistema vial y de la participación de los distintos tipos de vehículos: automóviles y utilitarios, líneas de colectivos (APP), camiones medianos y de más de 12 toneladas. El punto máximo corresponde al Pte. Uriburu que en ambas direcciones alcanza valores de 70.000 v/ día, con una participación del 14% de colectivos y 9 % de tránsito pesado. Estos últimos se distribuyen hacia Roca - Amancio Alcorta, reteniendo Sáenz a la altura de las vías ferroviarias, solo el 12% del mismo, mientras que el tráfico general solo disminuyó el 50%.

Componente	Sentido	Valores estimados del TMDA (1998) ⁵⁰					
		Autos	Camiones	Total	Autos	Camiones	Total
Pte Uriburu	Hacia CF	27503	2595	30098	32107	3029	35136
	Hacia provincia	27831	2671	30502	32490	3118	35608
Av. Sáenz	Hacia CF	15641	413	16054	18259	482	18741
	Hacia provincia	14466	370	14836	16887	432	17319
Av. Perito Moreno	Oeste a Este >CF	7424	1139	8563	8667	1330	9996
	Este a Oeste > Pr	11671	2121	13792	13625	2476	16101

3.5.4.4 El Transporte de carga

La red de cargas (Ord 216/99) de la cual forman parte Amancio Alcorta, Perito Moreno, Roca, 27 de Febrero y Sáenz entre el puente Uriburu y Roca, funciona como *nodo distribuidor de los flujos de transporte de carga* que se originan/destinan en las áreas de producción del suroeste metropolitano y del país, y que se dirigen, ya sea a las zonas vecinas de Barracas/ Parque Patricios/ La Boca y Soldati/ Lugano o a las zonas más mediatas de los distritos Central y Portuario, además de canalizar el tránsito pasante por la ciudad, a/ desde otros puntos de la región metropolitana.

Esta función se explica en parte por la vinculación de la red con el Pte Uriburu, único acceso, en un tramo superior a 10 Km de largo, en el límite suroeste de la ciudad con la provincia, territorio que además, carece de la vialidad circunvalar necesaria para canalizar el tráfico entre zonas metropolitanas sin pasar por el viario urbano.

Es importante destacar, en relación a los objetivos programáticos de este sector urbano, la penalización que el transporte de cargas le impone a su desarrollo, generada en la caracterización de sus arterias como parte de la red de tránsito pesado, la presencia de depósitos y fábricas en el entorno de estas arterias, además de la realización de tareas relacionadas con el transporte de cargas en la vía pública.

3.5.5 Problemas del sector

A ambos lados de la Av. Sáenz prácticamente no ha existido renovación edilicia con lo cual se ha manteniendo casi constante la capacidad residencial con lo cual, con el actual parque de viviendas no se puede absorber el crecimiento poblacional. Esto se refleja en la elevada edad media de la población y en la queja continua de las familias al no poder retener a sus hijos en el barrio, cuando se independizan del núcleo familiar original (**Ver Gráfico N° 77**)

⁵⁰ Estimación a partir de los aforos existentes y disponibles: casillas de peaje del sistema de autopistas (OCRABA/ AUSA), Estudio CMTC (IATASA), Estudio Vial Cuenca del Riachuelo, Comité Ejecutor del Estudio Hídrico de la Cuenca.

La avenida Perito Moreno presenta una significativa subutilización de las parcelas frentistas. En las proximidades de Av. Sáenz prácticamente carece de mínimas condiciones urbano- ambientales, carece de espacio de aceras, no tiene arbolado y el pavimento no es el adecuado para el peso de los camiones que transitan por su calzada. Mientras que grandes predios, como el área de la ex fábrica Alba podrían destinarse a importantes equipamientos que tenga un área de influencia significativa.

Por otra parte, la concentración de la oferta vial y de transporte y su localización en el perímetro urbano, explican la concentración de actividades comerciales y de servicios de carga y al automotor, a lo largo de 1 km, entre el Puente Uriburu y las vías ferroviarias, en un contexto ambientalmente deteriorado que abarca a las zonas residenciales del área de influencia del centro, deterioro en gran parte consecuencia de las disfuncionalidades provenientes de una confusa y desarticulada infraestructura vial hasta de la operación de los transporte, tanto de cargas como de pasajeros que circulan por el área. Se los puede ordenar en:

de los espacios de transferencia

- No existe organización del sistema de paradas que facilite los trasbordos ni adecuadas condiciones de protección para la espera de los pasajeros. Este esquema a lo largo de un corredor de 1 km aproximado, distanciando entre si los puntos de transferencia, y a la estación ferroviaria que se encuentra al final del mismo, es contrario al principio de minimizar las distancias peatonales entre los puntos de transbordo y genera situaciones de renta diferencial, de unas transferencias con respecto a otras, en el mercado de transporte.
- Existencia de amplias veredas, que favorecen la circulación peatonal y el ordenamiento de las paradas, careciendo las mismas del tratamiento y equipamiento urbano mínimo necesario desde el punto de vista ambiental y como punto de acceso al sistema de transporte, pese a que muchos comerciantes han construido cubiertas livianas que protegen los lugares de espera.
- Carencia de una estructura circulatoria para el tránsito peatonal de acceso a la estación y a las paradas de colectivos, desde la zona residencial y de servicios comprendida el entorno del centro, en razonables condiciones de seguridad respecto al tránsito vial y a los hechos delictivos.
- Si bien se dispone de carriles de detención para los colectivos, separados del tránsito general, se encuentran con escaso nivel de mantenimiento y servicio.

de las circulaciones en el área

- Los recorridos de direccionamiento de los colectivos obligan a circuitos por calles internas, no preparadas para tal fin, generando congestionamiento en distintos puntos de la red del área: Amancio Alcorta y Romero, Sáenz y Amancio Alcorta, calles Beazly, Trafal.
- Interferencia entre las vías ferroviarias y el tráfico pasante de la avenida Sáenz.
- Presencia de vehículos de las empresas de colectivos estacionados en la vía pública, además de camiones y autos. No se observa el régimen de restricción al estacionamiento en la vía pública, salvo en la zona de paradas de los colectivos.

- Carencia de una red para el transporte no motorizado (peatones, ciclistas, discapacitados) que asegure la conectividad y accesibilidad a los predios en condiciones razonables de seguridad, directabilidad, amenidad y fluidez lo cual requiere de un relevamiento acabado a escala de barrio y del centro local.

del transporte de carga

- Tránsito con alta composición de camiones de carga de más de 12 tn. deteriora los pavimentos.
- Estacionamiento de camiones en la vía pública en espera de carga que genera conflicto con los vecinos por la permanencia de los conductores acampando en este espacio.

de la conectividad a nivel local

- la geometría vial interrumpe la fluidez de circulación en sentido este ⇔ oeste de las avenidas principales
- las vías del ferrocarril Belgrano limita las conexiones norte ⇔ sur
- los altos flujos vehiculares limitan el atravesamiento de las avenidas principales en las intersecciones con semáforos, distantes más allá de lo recomendable para la eficiencia de las circulaciones peatonales en el entorno de un centro de transbordo (100 mts) o en áreas residenciales.

3.5.6 Los Proyectos para el Area

Existen varios proyectos que producirían modificaciones significativas en el área y especialmente en el centro de Nueva Pompeya. Estos son los siguientes:

Centro de trasbordo. La Secretaria de Transportes de la Nación previó en 1996, la reserva de los terrenos desafectados a la explotación ferroviaria de carga por el Decreto Nacional 837, localizados en las proximidades de la actual estación ferroviaria de Sáenz y al oeste de la avenida homónima, para la futura construcción de un área de transferencias de pasajeros, situación que se mantiene en vigencia.

Nueva Línea H de Subterráneo. Esta nueva línea unirá Retiro, Once, Hospitales y Nueva Pompeya. Actualmente se encuentra en construcción el primer tramo de esta obra que une Once con la futura estación Hospitales.

La programación actual del proyecto prevé elevar a la Legislatura, en los próximos meses, el proyecto de llamado a licitación del tramo Hospitales- Pompeya. Sin embargo aún se desconoce la futura ubicación de las estaciones en el centro de Pompeya.

Se estima que en el área programática, el impacto del proyecto tendrá dos niveles: en el entorno inmediato de la estación y en el ámbito más abarcativo asociado a las líneas de colectivos que operan en el Centro de Transferencias. Para el primer nivel se supone un límite de 4 cuadras de ancho a cada lado del eje de circulación y de las estaciones, mientras que el impacto en el segundo ámbito, ameritará un estudio particularizado de la superposición parcial o total de las trazas de los colectivos con el recorrido previsto para la nueva línea de

subterráneos ya que al menos, el 50% de las líneas que operan en Pompeya presentan por lo menos una superposición parcial de los servicios.

Viaducto elevado del ferrocarril Belgrano Sur. La empresa Metropolitano, actual concesionaria del ex ferrocarril Belgrano Sur tiene en proyecto construir un viaducto elevado entre la calle Tilcara y los predios de la estación Buenos Aires que incluye la construcción de una estación elevada a la altura de la Av. Sáenz que sustituiría a la actual (**Ver Gráficos N° 78 y 79**)

El proyecto se basa en las obligaciones de la empresa previstas en el marco de los contratos de concesión de los servicios ferroviarios, que incluye el traslado de la estación Buenos Aires (optativo), la construcción de mejoras en la estación Sáenz y de los pasos a desnivel de las vías con Sáenz y Amancio Alcorta. La misma empresa se encuentra negociando con el Estado Nacional la continuación de la red hasta la estación Constitución

En el proyecto, Metropolitano contempla 3 alternativas de localización de la terminal Buenos Aires que afectarían al proyecto de la estación Sáenz:

- (a) la de continuar el ramal en viaducto y localizar la estación terminal del mismo en Constitución,
- (b) mantener la actual localización de la estación terminal Buenos Aires trasladándola hasta el corredor de transporte Vélez Sársfield,
- (c) retraer la línea y relocalizar la estación terminal en la actual Sáenz.

Mientras la primera permitiría a la población servida por estas estaciones conectarse directamente, en un solo tramo de viaje, con Constitución, la segunda y la tercera no modificaría de manera relevante la actual conectividad con el área central, ya que seguiría dependiente para conectarse en forma directa de las líneas de APP o en el futuro, mediante transbordos con la línea H.

Además la primer alternativa otorgaría mayor accesibilidad a los proyectos urbanísticos que se concreten en las tierras ferroviarias al desactivarse la parte de carga de la estación Buenos Aires.

3.5.7 Soluciones propuestas

Descripción general. Horizonte 2010

(Ver Gráfico N° 80)

El objetivo básico de la propuesta es valorizar el área potenciando las actividades de comercio, servicios y residenciales que junto con las industriales caracterizaron a este barrio de borde de la ciudad.

Con este propósito se plantea mantener las áreas residenciales constituidas por viviendas individuales que están localizadas al Este de Av. Sáenz entre Av. Perito Moreno y Amancio Alcorta creando sobre los bordes espacios de transición constituidos por tejido mixto en virtud de su mejor accesibilidad para los servicios de transporte de cargas (Vivienda, industria pequeña y servicios)

Sobre el borde Sur de la Av. Amancio Alcorta se podría desarrollar una franja de tejido mixto que limitaría con una zona residencial constituida por edificios exentos

ubicados sobre un espacio parquizado delimitado, en la parte más próxima al Riachuelo, por la traza de la Av. 27 de Febrero que podría pasar en semi trinchera(una posibilidad es elevar los edificios sobre una plataforma dejando a nivel de la Av. los estacionamientos) separando esta área residencial de un área recreativa ubicado sobre la margen izquierda del curso de agua.

Entre la Av. 27 de Febrero y su homóloga de la margen derecha del Riachuelo se crearía un área recreativa de escala sub-regional que podría estar integrada por natatorios, lugares para camping y también para actividades náuticas elementales. Las dos márgenes estarían así unidas por puentes peatonales que posibiliten la unidad real y funcional del área.

La Av. Sáenz podría ser remodelada creando un refugio central, manteniendo la actual separación entre los carriles destinados a transporte público de pasajeros y vehículos particulares mediante manchones como los que se utilizan para delimitar los carriles exclusivos. El nuevo refugio central será arbolado con especie de alto fuste para que no obstaculicen la visión, se colocarán también las columnas de las luminarias y se pavimentará con pavimento articulado de diferente color al de la calzada. La calzada incorporará reductores de velocidad tipo serrucho para marcar claramente que éste es un espacio de prioridad de los peatones en virtud de funcionar como un centro de transferencia. Los semáforos serán regulados para bajas velocidades de circulación

La intersección con la Av. A. Alcorta requiere ser remodelada para incorporar el proyecto de continuidad entre la misma y la Av. Intendente Rabanal. Bajo la plazoleta que acompaña a esta nueva intersección se ubicará la última estación de la línea de subterráneo H.

En esta intersección se propone construir un elemento simbólico que sería como la puerta Sur de la Ciudad. La misma podrá tener dos cilindros de unos 50 mts. de altura que recuerden a las chimeneas de los primitivos establecimientos industriales y que funcionarán como miradores de la ciudad. Estas dos gigantescas columnas se apoyarán en las plazoletas que se construirán a ambos lados de la Av. Sáenz. Uniéndolas a una altura de 6m se construiría un edificio puente con una estructura visible de hierro que remede las construcciones metálicas de la era industrial, en el mismo podrán ubicarse las oficinas de la Corporación del Sur. Sobre su techo se armaría una terraza que serviría para cafés al aire libre protegido por una cubierta textil de doble curvatura sostenida con cables a las dos columnas.

Se propone que la Av. Sáenz tenga una altura fija de edificación sobre sus dos aceras. En la Este tendrá una continuidad de edificación de 24mts de altura entre A. Alcorta y Perito Moreno estableciéndose una línea de fondo que separe adecuadamente estas construcciones de las que constituyen el barrio de baja densidad que emerge a sus espaldas. Las construcciones tendrán un basamento de recova de una altura de 5 mts. La misma abarcaría una acera de 5mts. de ancho dejando libre un espacio de 1,5 mts hasta el cordón de la vereda. Es decir que el ancho total de vereda sería de 6,5 mts.

En la vereda Oeste se seguiría con el mismo criterio. Excepto en las parcelas próximas a la iglesia (**Ver Gráfico Nº 81**). En las dos ubicadas al Sur la recova se construirá dentro de la línea de frente y en las de la cuadra ubicada al Norte la

recova terminará dos parcelas antes de llegar a la esquina y la altura de edificación total será igual a la del arranque de los techos del templo.

En ambas aceras bajo la recova se propone construir locales destinados a comercio y/ o servicios y en los pisos superiores vivienda u oficinas. En virtud que las cuadras están subdivididas en parcelas de 8,66 mts. construir los accesos a las plantas altas y los locales de negocio sólo daría como resultado locales comerciales estrechos, por lo que sería conveniente premiar de alguna forma el englobamiento de parcelas.

La recova debería construirse independiente de los edificios para generar un paisaje continuo que no se alterará con la construcción paulatina de los edificios nuevos. El avance de los mismos sobre la acera debería hacer que las fachadas quedaran en un segundo plano con respecto al plano del frente de la recova.

La altura de edificación establecida regirá para todo el triangulo limitado por Av. Sáenz, Del Barco Centenera y Perito Moreno.

Al Oeste de la Av. Sáenz y lateralmente al Riachuelo se desarrollaría una franja exclusiva de industrias bajo la forma de parque lindante con la Av. 27 de Febrero continuando hacia el Norte en un tejido mixto integrado por pequeñas industrias y o servicios que convivan sin conflicto con viviendas. Esto permitirá que las actividades asociadas con las industrias ubicadas en la zona industrial exclusiva puedan hacerlo conviviendo con la residencia y teniendo adecuada accesibilidad por su proximidad con la Av. Intendente Rabanal.

La Av. Perito Moreno podría mantener su carácter especializado en transporte de carga para lo cual deberá concretarse la configuración proyectada de un tramo central de 40 mts. separado de colectoras laterales de 10 mts. por plazoletas arboladas de 4mts de ancho.

El desarrollo de la zona ubicada al Norte de Perito Moreno se podría modificar en forma significativa al concretarse el proyecto ferroviario de construir un viaducto elevado que partiendo del existente a la altura de la Av. Centenera continúe hasta Constitución con una estación elevada a la altura de la Av. Sáenz. La propuesta para este componente es la de ubicarla al Este de la avenida y continuar el viaducto por una nueva traza sobre una plazoleta verde limitada, de ambos lados, por calles de 10 mts. Bajo el viaducto se ubicarían equipamientos barriales. Las áreas laterales estarán conformadas por un tejido mixto de baja densidad. Esta nueva traza implicará la expropiación de una franja de parcelas de aproximadamente 2 has.

En los terrenos de la actual playa ferroviaria, incluyendo las ex fábricas de Alba y Centenera, se construirá una estación de trasbordo de pasajeros y espera de vehículos de transporte de pasajeros y estacionamiento de automóviles particulares, en ese mismo espacio se ubicará la estación del subterráneo Línea H. En los terrenos libres se podría construir una escuela secundaria y el resto del espacio se parquizaría. Los edificios inactivos de las ex fábricas mencionadas se reciclarán para instalar en ellos equipamientos de carácter metropolitano que consoliden el carácter de centralidad del área.

El parque se continuará sobre la parte Este manteniendo la feria de pájaros en este espacio revalorizado que se continúa en las plazoletas bajo el viaducto. La

morfología de toda esta zona debería responder a un criterio de unidad con la dominante al Norte de las vías ferroviarias actuales.⁵¹

Alternativas de reestructuración del FC

Las alternativas analizadas de modificación al trazado del FC Belgrano Sur, tienen significados y resultados diferentes, considerando solo el área de Nueva Pompeya y las mismas podrían ser reducidas a dos en términos de las alteraciones físicas que pueden ocasionar en este espacio.

- A) Eliminar la estación Buenos Aires y transformar a Sáenz en la terminal del ramal. Esta alternativa responde a la propuesta de algunos miembros del COPUA. En este caso la estación se trasladaría al lado este de la Avenida.
- B) Ubicar la estación terminal del FC en Av. Vélez Sársfield continuando el viaducto existente, a la altura de la Av. Cruz y Centenera, hasta la estación Buenos Aires. Esto implicaría construir una nueva estación elevada en Sáenz que incluiría la continuación del ramal, en viaducto, hasta la Estación Constitución.

La propuesta desarrollada para la alternativa A consiste en reubicar la estación Sáenz del lado oeste de la avenida del mismo nombre. Al eliminarse el resto de la red viaria que continúa actualmente hasta la estación Buenos Aires se recompondrían las manzanas incorporando nuevas parcelas en los espacios de las mismas que hoy ocupan las vías del ferrocarril. El espacio que hoy ocupa la estación sería convertido en un espacio verde en el que se reubicaría la feria de los pájaros integrándola al mismo con lugares apropiados.

Para la alternativa B se plantea modificar la actual traza viaria hacia el Sur trasladándola a la manzana siguiente, hoy edificada, transformando este espacio en un corredor verde limitado lateralmente por dos calles de 10 mts. de ancho. Esto implicaría expropiar unas dos hectáreas ocupadas actualmente por viviendas individuales y depósitos, la mayoría de escaso valor por las características edilicias y la antigüedad, así como por el reducido tamaño de las parcelas sobre las que están edificadas. Las mismas tienen escaso valor de mercado debido a su escasa edificabilidad. Son manzanas en las que no se puede aplicar la línea de fondo por la escasa profundidad de los lotes.

La propuesta de la empresa concesionaria es la de construir un viaducto que llegue hasta la estación Constitución. Una de las ventajas de esta propuesta, fuera de la justificación empresaria de aumentar la rentabilidad de la línea, es exclusivamente ferroviaria y es que este ramal se acople con la red de mayor alcance. Desde el punto de vista urbano, constituye un nuevo elemento que debe ser absorbido por una remodelación del espacio urbano. En el último tramo desde

⁵¹ Nota : los procesos de residencialización, sobre todo en la zona próxima al Riachuelo podrán ser comenzados por la CMV, quizás asociada con capitales privados, que tiene una demanda cautiva. Su acción será de colonización del territorio. Un buen ejemplo de esta posibilidad es el barrio construido por la misma sobre la calle Iguazú, próximo al Riachuelo y frente a los terrenos de la Villa 21-24

Perdriel hasta Constitución no presentaría mayores problemas ya que existen importantes espacios a urbanizar que podría absorberlo sin mayores problemas. El tramo ferroviario desde Alba hasta el cruce con Av. Amancio Alcorta requeriría una remodelación del trazado para crear un solo espacio parquizado que incluya a la Perito Moreno.

Subterráneo H

Se propone construir dos estaciones. La primera ubicada en el centro de trasbordo que se construirá en los terrenos de la estación Sáenz y una segunda en la plazoleta de enlace de las avenidas Alcorta y Rabanal.

Camiones

La actual especialización de A Alcorta en depósitos privados de ruptura de cargas, en el sector entre Iriarte y Av. Vélez Sársfield debería ser mantenida. Su destino dependerá de la realización o no de grandes playas de ruptura de carga como podría ser la del Mercado Central. La aglomeración en este lugar atraería en primer lugar a las empresas de transporte de mayor magnitud con lo cual se librarían grandes parcelas que podrían destinarse a otros usos en el futuro.

Colectivos

La Av. Sáenz funciona como centro de trasbordo que se caracteriza por la dominancia de los que se producen entre colectivos y que significan el 70% del total. Los mismos se efectúan a lo largo de la misma en el espacio que media entre Alcorta y Perito Moreno.

La cantidad de líneas de colectivos a lo largo de este tramo varían en cantidad, en el Puente Uriburu se cuentan 23 líneas que llegando a Perito Moreno se reducen a 14. El resto de las líneas toman distintos recorridos derivándose por las calles y avenidas transversales. La derivación más importante se produce por Alcorta hacia el Este.

Sólo terminan sus recorridos en el área unas ocho empresas. Las líneas que terminan en el área deberán hacerlo en el centro de transferencia ubicado junto a la terminal ferroviaria. Es necesario ordenar y racionalizar tanto el conjunto de paradas como de recorridos.

Tránsito

Se hace necesario reestructurar el sistema circulatorio a efectos de ordenar el tránsito y absorber adecuadamente los cambios producidos por el enlace de la Av. Amancio Alcorta con Intendente Rabanal, la terminal de colectivos y, en cualquiera de las dos hipótesis ferroviarias, la eliminación de vías y la continuidad de la red de calles.

Aprovechando las estaciones futuras de subte sería conveniente generar pasos peatonales bajo nivel que unan las aceras opuestas de la Av. Sáenz.

La localización de estaciones de subte propuesta, ubicaría una en consonancia con la terminal ferroviaria y otra en Rabanal.

Comercio

Actualmente, el comercio se desarrolla sobre ambas aceras de Av. Sáenz. Su crecimiento debería orientarse hacia la Av. Centenera para crear un área ubicada entre las principales vías de alimentación del área y preservar el carácter, claramente residencial, de la zona ubicada al este de Sáenz.

El tejido parcelario frentista a la avenida está constituido por parcelas de reducidas dimensiones de frente lo que dificulta la posibilidad de comercio en planta baja y residencia en los niveles superiores. Por ello se propone la unificación de parcelas.

Alturas de edificación

Con el objeto de preservar la imagen de la Iglesia y su claustro se propone que en esa manzana y en las dos laterales se mantenga una altura máxima similar a la de los costados laterales de la iglesia. El techo y las torres quedarían por encima de la masa edificada. En el resto, al igual que en la acera este de la Av. Sáenz se propone una altura equivalente a seis pisos avanzando, por encima de una altura de 5.00 m. sobre la acera creándose, de este modo, una recova que protegería la acera de las inclemencias del tiempo.

Edificios y lugares de valor patrimonial

Tanto en la Avenida Sáenz como en sus proximidades existen edificios considerados de valor patrimonial y- o simbólico que merecen ser conservados en virtud de están integrados a la cultura local. La iglesia de la Virgen del Rosario de Nueva Pompeya, ubicada sobre la Av. Sáenz, es sin duda la pieza más importante y significativa desde todo punto de vista. Es por ello que la propuesta urbanística que se ha desarrollado, determina para los edificios linderos regulaciones espaciales que aseguran la puesta en valor urbanístico de la iglesia. El Puente Uriburu también, declarado de valor patrimonial, constituye otra pieza clave de la memoria colectiva y de la conformación de la escena urbana de esta avenida.

En las proximidades se encuentran los barrios: La Colonia (**Lámina Fotográfica XII**) y el San Vicente de Paul que constituyen también piezas importantes del la escena y la memoria colectiva.

Una actividad que merece ser preservada es la que se llevan a cabo en relación a la Feria de los Pájaros que se realiza los días Domingos en los terrenos aledaños a la estación Sáenz del ex Ferrocarril Belgrano Sur.

Mejora del espacio peatonal en la zona de espera y transbordo

Se propone reemplazar el actual sistema de toldos metálicos que cubre las aceras mediante la construcción de una suerte de Recova que, a la vez de significar una protección para los peatones, en algunos lugares se creen espacios para la recreación en balcón sobre la avenida. También tendría puentes para cruzar la

Av. Sáenz. Este sistema debería servir de marco para resaltar el valor de la iglesia y conectaría con las estaciones de subte, la terminal de colectivos, la estación ferroviaria y la playa de estacionamiento de automóviles.

La idea es que se construya, como parte de este complejo, un puente que una las dos aceras y funcione como un mirador y lugar de recreación a modo de gigantesca puerta de entrada a la ciudad de Buenos Aires, que además, enmarque la imagen del puente Uruburu.

Los actuales refugios serán eliminados construyéndose uno solo en el centro de la avenida con arbolado, se separara la calzada central de las laterales, por las que circulan los colectivos, con manchones de los que se usan para demarcar los carriles exclusivos. (ver Gráfico N° 81)

Publicidad, señalética y otras cuestiones

Deberá constituirse una suerte de consorcio entre el gobierno de la Ciudad y los comerciantes, con el fin de realizar, conjuntamente, el reordenamiento del área, los sistemas de publicidad, el mantenimiento y el control de la venta ambulante.

Bicisendas

Las características de la Av. Intendente Rabanal son propicias para el desarrollo de bicisendas. Las mismas podrían llegar desde la Av. Gral. Paz hasta Av. Vélez Sársfield.

Playa de cargas del ferrocarril Ex Belgrano Sur

En estos terrenos, de los cuales el 65% debe dedicarse a espacios verdes, se construiría la nueva estación ferroviaria a nivel según la alternativa A; elevada según la alternativa B y C; una estación para terminales de colectivos y una playa para vehículos en espera; una escuela pública secundaria y lugares para la práctica deportiva. La segunda alternativa tiene la ventaja agregada que al continuarse el actual viaducto, permitiría la apertura de calles transversales a las vías ferroviarias.

Estimación de los costos de expropiación de una hectárea y media en Pompeya (Ver Gráfico N° 82)

A efectos de estimar el costo de recuperar una hectárea y media en Pompeya, se realizó un relevamiento de precios en venta y alquiler de viviendas y comercios en la zona afectada y alrededores. Dichos valores se complementaron con los precios de referencia obtenidos para los distintos barrios de la Ciudad durante el mes de noviembre de 2000.

La zona es básicamente comercial con desniveles, sobre Av. Sáenz incluye la parte final del centro comercial a cielo abierto. Allí, en las proximidades del Puente Uruburu, la actividad disminuye significativamente con respecto al núcleo del centro comercial ubicado en el entorno de la Iglesia de Pompeya. A espaldas de

estos negocios, en la misma manzana número 172 se localizan comercios y servicios para automóviles y viviendas de bajo nivel socioeconómico.

Sobre Av. Rabanal y Del Barco Centenera al 3.500, en la manzana 159a, la parte sujeta a expropiación incluye la continuidad de comercios vinculados a automóviles, viviendas y un centro de la colectividad helénica (con iglesia) en planta baja y dos pisos.

La zona a expropiar se completa con una parcela de 8 mil metros cuadrados en Av. Amancio Alcorta y Romero con bajo nivel de edificación y dedicada a usos recreativos con apreciable subutilización.

En la tabla siguiente se incluyen la superficie del terreno, la construida, una estimación de costo por metro cuadrado y el valor de expropiación⁵². El costo total de la hectárea y media asciende a \$ 7 millones.

Manzana	Parcela	Terreno m2	Superficie Planta Baja	Superficie Construida	\$xm ²	total \$
172	010	200	193	382	300	114,600
172	011	131	121	301	300	90,300
172	012	131	111	186	300	55,800
172	013	150	138	138	300	41,400
172	014	155	144	238	300	71,400
172	015	168	101	101	300	30,300
172	016	205	174	193	300	57,900
172	017	191	167	199	300	59,700
172	018	178	162	227	300	68,100
172	019	163	161	274	300	82,200
172	020	150	134	588	300	176,400
172	021	136	135	270	300	81,000
172	022	140	125	228	300	68,400
172	023	152	152	687	300	206,100
172	024	176	165	318	700	222,600
172	025	212	212	282	700	197,400
172	026	198	198	324	700	226,800
172	027A	418	384	1095	600	657,000
172	029	290	264	280	700	196,000

⁵² La superficie tomada en consideración (del terreno o construida) para el cálculo del valor de expropiación se recuadra en cada caso

172	030	330	289	459	700	321,300
172	031A	799	394	761	700	532,700
159A	001	178	178	256	400	102,400
159A	002C	623	623	721	350	252,350
159A	004	289	252	343	350	120,050
159A	005	282	277	885	450	398,250
159A	006	261	261	540	450	243,000
159A	007A	589	589	646	450	290,700
159A	038	189	189	196	350	68,600
159A	039	167	167	419	300	125,700
159A	040	159	126	145	300	43,500
159A	041	134	134	292	300	87,600
005E	0FRA	8034	1008	1008	220	1,767,480
		15,578	7,728	12,982		7,057,030

3.5.8 Identificación de acciones a realizar

Primer Etapa 2002-2003

1. Mejoramiento y repavimentación de veredas y eliminación de los refugios existentes y creación de uno central forestado.
2. Separación de los carriles para transporte público mediante elementos a nivel de calzada.
3. Creación del consorcio comerciantes-gobierno de la ciudad para manejar el tema de la cartelería, el amoblamiento, la ocupación del espacio público, etc.
4. Reordenamiento de paradas y de recorridos de colectivos.
5. Repavimentación de Av. Sáenz con pavimento especial para reducir velocidad de los vehículos.
6. Regulación de los semáforos para reducir la velocidad de los automotores.
7. Construcción del enlace entre las avenidas Amancio Alcorta e Intendente Rabanal.
8. Repavimentación de Av. Perito Moreno
9. Construcción de viviendas de interés social por la CMV

Segunda Etapa 2004-2006

1. Construcción de la terminal de colectivos y la del ferrocarril.

2. Urbanización y creación del centro de recreación y construcción de la avenida costera al Riachuelo el puente de Zavaleta y los puentes peatonales del área recreativa.
3. Iniciación de las obras de construcción de la recova. Construcción de viviendas sociales por la CMV.

Tercer Etapa 2006-2010

1. Construcción de la puerta sur de la ciudad sobre la Av. Sáenz.
2. Ampliación de la Av. Perito Moreno y construcción de la calle colectora.

3.5.9 Modelo de gestión para la remodelación de Av. Sáenz

Se propone un modelo general de gestión participativa para la preservación del espacio público que aspira a la inclusión de todos los actores sociales que están directamente relacionados con su producción y mantenimiento.

En el caso específico de la Av. Sáenz se hizo un intento de involucrar a los comerciantes de esta avenida tratando de establecer relaciones con la organización local que era el Centro de Comerciantes e Industriales de Pompeya, pero esta institución había dejado de funcionar hacía más de un año. Sólo se pudo realizar una conversación informal con un comerciante que había integrado la comisión directiva del Centro, pero su perspectiva de futuro por la suerte de su negocio (como tragedia) le impedía pensar hacia adelante como una posibilidad. Se volvió a plantear el tema con vecinos de la organización Pompeya de Pié, pero sus preocupaciones pasaban por el deterioro social y ambiental del barrio (Droga, camioneros viviendo en las calles, escuelas en malas condiciones, violencia, etc.)

Esta situación deberá ser tenida en cuenta para cualquier iniciativa. La única forma de insuflar energías para mejorar la zona, es un fuerte compromiso de inversión del Gobierno de la Ciudad que aparezca ligado a la transformación de toda el área y no sólo a la *decoración* de la Av. Sáenz

El esquema elemental de gestión consiste en constituir un consorcio integrado por el Gobierno de la Ciudad, propietarios frentistas, la Iglesia, comerciantes, entidades representativas del Transporte Público y organizaciones barriales. El objetivo es la reconstrucción y el mantenimiento del espacio público de la avenida. Las cuestiones que atendería este consorcio serían las referidas a seguridad, higiene, ocupación de la vía pública, ubicación de paradas de transporte público cartelería y publicidad, etc.

Las ventajas para los comerciantes al funcionar como consorcio serán lograr economías al contratar servicios de seguridad, limpieza y mantenimiento en común, acordar las normas sobre uso del espacio público, características de la cartelería, generar actividades que atraigan público, revalorizar las ya existentes como la Feria de Pájaros, etc., etc

El acuerdo con los propietarios es que la condición para alquilar sería la de integrarse al consorcio y como contraprestación se ejecutarían todas las obras de los programas de Corto, Mediano y Largo Plazo.

3.6- AREA PARQUE ALMIRANTE BROWN

3.6 Area Parque Almirante Brown

3.6.1 Caracterización general del sector

El área de Parque Alte. Brown se puede describir, como un sector particular de la ciudad de gran potencial urbano, con grandes superficies verdes, sobredimensionadas para la densidad del área, con mantenimiento deficiente, desestructuradas y sin equipamiento, desconectadas del resto de la ciudad y de los municipios vecinos convirtiéndose en grandes baldíos sin utilizar, resultando una dilapidación de espacio verde público frente a la marcada carencia en el sur del área metropolitana (**Ver Gráfico N° 83 Situación actual**)

Tan escasa densidad y la monofuncionalidad atentan contra cualquier tipo de actividad que se pretenda desarrollar en el área lo cual funciona como causa-efecto en forma alternativa, es decir que de no localizarse otro tipo de actividades, que funcionen como atractores para la residencia, tampoco se incrementará la densidad.

Todo ello, sumado a la ausencia de tejido en grandes áreas, la degradación ambiental, la proliferación de villas, el escaso equipamiento y la poca conectividad con el resto de la ciudad y los municipios de Lanús y Lomas de Zamora, la falta de mantenimiento de los grandes conjuntos habitacionales (poniendo en riesgo su habitabilidad y subsistencia) y la tugurización física de los espacios públicos de los mismos se traduce en una morfología no urbana, de baja calidad y desarticulada, convirtiendo al área en terreno de marginalidad creciente, sujeto a la ocupación espontánea de tierras (**Lámina Fotográfica XIII**)

No puede soslayarse el efecto altamente negativo que la contaminación del Riachuelo y sus arroyos ejerce sobre el área.

El postergado saneamiento del Riachuelo, la localización de depósitos de autos y basurales a cielo abierto y la falta de limpieza de los espacios públicos, hace que se identifique al área de Parque Almirante Brown y su entorno, como el patio trasero de la ciudad.

Como resultado de lo descripto nos encontramos ante una zona fuertemente degradada en todos sus aspectos donde la falta de inversión pública de los últimos años desalentó todo tipo de intervención privada, a pesar de la baja cotización de las tierras.

La existencia de grandes predios vacantes, la ubicación estratégica respecto del Riachuelo, la accesibilidad mediante vías rápidas que conectan con el área central y la conexión con la red de subterráneos a través del Premetro constituyen la potencialidad para el desarrollo del área.

3.6.2 Estructura y funcionamiento

El sector urbano comprendido entre las Av. Gral. Paz, Fernández de la Cruz, Sáenz y el Riachuelo se encuentra servido por un sistema arterial de vías rápidas que forma parte de las redes principal y de tránsito pesado de la ciudad y por tres redes de transporte público: ferrocarril suburbano, metro ligero y colectivos (APP), los cuales se articulan en los centros de transbordo de Pompeya en Sáenz, de Puente La Noria en la provincia de Buenos Aires y de Plaza de los Virreyes, en las Av. del Trabajo y Directorio

Para el análisis de este sector del corredor se consideran tres subsectores:

- 1- comprendido entre Sáenz y Lacarra (AU7) corresponde al tramo flanqueado por ambos lados por un tejido urbano tradicional mixto con predominancia, en el lado sur borde al Riachuelo, de localizaciones industriales y de depósitos.
- 2- entre la AU7 y Larrazábal, es el destinado a equipamientos recreacionales de escala metropolitana requiriendo por lo tanto, analizar su capacidad potencial a los efectos de que sus arterias puedan procesar grandes flujos vehiculares en tiempos cortos y puntuales, considerando que ya cuenta con una razonable accesibilidad a la red de tránsito rápido de la ciudad.
- 3- corresponde al extremo suroeste del corredor, encontrándose a su izquierda el Autódromo de la ciudad, equipamiento que en general, genera flujos puntuales en eventos especiales, en días no laborables. A la derecha se encuentran el conjunto residencial de Lugano y el barrio Villa Riachuelo conformado este último sobre un trama amanzanada regular.

El Código de Planeamiento categoriza a las arterias Roca-Rabanal como vialidad primaria o principal y define las arterias de tipo secundario con funciones de distribución del flujo vehicular, mientras, que las pertenecientes a la red de tránsito pesado se indican en la Ordenanza 216 de 1999.

3.6.2.1 Conectividad vial y transporte público

Desde el punto de vista de la conectividad vial del conjunto del área con el resto de la trama vial metropolitana, se observa el alto nivel de la misma basada en su directa vinculación, mediante las avenidas Perito Moreno, AU7 (Av. Lacarra) y Gral. Paz con la red de autopistas urbanas. Por su parte, el sistema Roca-Rabanal con sus pares complementarios, Fernández de la Cruz y 27 de Febrero garantiza la fluidez de circulación entre las Av. Sáenz y Gral. Paz, conectando al área en el este con el corredor de Amancio Alcorta y el Puente Vélez Sársfield (y a través de él con las rutas provinciales de Pavón e Irigoyen) y en el oeste, con la Av. Gral. Paz, primer y principal anillo de circunvalación de la ciudad y las vías de acceso al Mercado Central.

El área presenta distintos niveles de calidad:

- En sentido norte- sur, la conectividad interna y externa del área se encuentra limitada por su ubicación geográfica en las márgenes del Riachuelo, las restricciones físicas creadas por las infraestructuras ferroviarias y autopistas, y por la baja ocupación de su territorio o presencia en el borde de la ciudad de grandes parcelas de equipamientos de servicios que han generado espacios de escasa atracción para el desarrollo urbano y condicionado la continuidad vial de segundo y tercer nivel.
- La conectividad con los centros urbanos inmediatos del conurbano (Lomas de Zamora, Lanús) está reducida al cruce de la Av. Gral. Paz Puente La Noria y de la Av. Sáenz en Puente Uruburu, ambos en los extremos del sector analizado.
- Se considera que existe un nivel medio de conectividad vial de los tres ámbitos con el macrocentro y microcentro y además, con los barrios de Retiro y Recoleta, a través de los corredores Fernández de la Cruz - Chiclana - Garay y Roca - Amancio Alcorta - Caseros, en articulación con el sistema de las avenidas Jujuy - Pueyrredón, Vélez Sársfield - Entre Ríos - Callao de dirección de suroeste – noreste. Esta vinculación se vería incrementada de mejorarse la actual articulación entre las Avdas. Chiclana, San Juan, Garay.

El sistema secundario formado por las arterias Varela, Lafuente, Lacarra redireccionadas a través de Alberdi-Independencia, Eva Perón-Directorio-San Juan y Rivadavia- Venezuela- Belgrano, constituyen rutas alternativas para los viajes vehiculares de los sectores 1 y 2.

- Un corredor estratégico, de alta capacidad, para la conectividad urbana del sector 1 lo constituye Lafuente, San Pedrito, Nazca que vincula la zona con barrios centrales de la ciudad como Flores, Chacarita, Agronomía y los ubicados al norte del mismo y que funciona con la Av. Varela como par complementario, permitiendo la conformación de un sistema.
- La eficacia de San Pedrito como corredor principal se encuentra vinculada a la construcción de los pasos ferroviarios que atraviesa: FCGBS, FCGS y FCGSM y FCGU, proyectos contemplados en los programas CHAP y Corredor Oeste del PUA y con la construcción del puente a la altura de Lacarra, sobre el Riachuelo, que conectaría a la zona con barrios y el área central de partido de Lanús.
- Para la conectividad urbana del sector 2 el sistema norte - sur constituido por las arterias Escalada, Guardia Nacional - Irigoyen -Ruiz de los Llanos, conectado luego con el corredor de Beiró- de los Incas, constituye una alternativa de vinculación con los barrios localizados al norte de Rivadavia y zona noreste de la ciudad, observando que su eficacia está vinculada a las mejoras de los pasos ferroviarios del FCGS previstas en el programa del Corredor Oeste del PUA

La **conectividad** del área mediante **la red de transporte público** se estructura con el FCGMB Sur, el Premetro y la red del Autotransporte Público de Pasajeros

(colectivos) y mediante los centros de transbordo de Pompeya y Puente la Noria especializados en intercambios colectivo- colectivo y el de Plaza de los Virreyes en donde combinan los servicios de colectivos, premetro y subterráneos.

- El FCGBSur, operado por la empresa Metrovias, ofrece servicios diarios entre la Estación Buenos Aires- González Catán y Buenos Aires -Marinos con una frecuencia de tres y dos trenes por hora / sentido para cada ramal. Las estaciones correspondientes a esta línea localizadas en el entorno del **Corredor Verde del Sur** son: Villa Soldati que sirve al barrio de igual nombre, la más cercana al Parque de la Ciudad y prevista para combinar con el premetro que se denomina Arturo Illia y la estación de Villa Lugano localizada ya en la zona norte de la urbanización, cercana a la autopista Dellepiane.

El rango de los boletos vendidos por estación varía entre 500.000 y 140.000 pasajes anuales correspondiéndole la mayor demanda a la estación de Lugano. Con respecto a la demanda de estas estaciones su comportamiento futuro puede variar según la alternativa que se defina : continuar el ramal y localizar la estación terminal del mismo en Constitución o retraer la línea y relocalizar la estación terminal en la actual Sáenz.

Mientras la primera permitiría a la población servida por estas estaciones conectarse directamente, en un solo tramo de viaje, con Constitución, la segunda no modificaría de manera relevante la actual conectividad con el área central, ya que seguiría dependiente para conectarse en forma directa de las líneas de APP o en el futuro, mediante transbordos con la línea H. Por otra parte, es notorio el efecto que puede llegar a tener la primera opción, en relación con los niveles de accesibilidad para los grandes equipamientos propuestos en el área, mediante el sistema de transporte público.

- El premetro, como extensión de la Línea E de la red de subterráneos, es operado por METROVIAS. Esta línea conecta directamente a la población del área con Plaza de Mayo, conectividad que se incrementará con el proyecto de extensión de la línea hasta Retiro.

El premetro opera con catorce estaciones de las cuales cuatro se encuentran sobre Fernández de la Cruz: una a la altura del Parque de la Ciudad, otra de la estación ferroviaria Illia sirviendo a Villa Soldati, otra en el supermercado Jumbo y la cuarta en la bifurcación de la red, próxima a la escuela de Villa Lugano. Sobre Roca se localizan dos estaciones de las cuales una de ellas es la terminal. La recuperación y ampliación de este servicio, no incluido en el programa de inversiones del concesionario, debe reformularse en el marco de los proyectos de equipamientos específicamente con el centro de transferencia de Puente de la Noria y de su complementariedad con los proyectos de extensión de la línea H y de la línea ferroviaria del Belgrano Sur.

- En la actualidad la red de Autotransporte Público de Pasajeros (APP) se estructura en sentido NE / SO en dos corredores de baja densidad de servicios a lo largo de Fernández de la Cruz y Roca y en el sentido NO / SE por Del Barco Centenera y Escalada-Larrazábal-Murguiondo.

3.6.3 Problemas del sector

Áreas industriales desactivadas como tales y sin refuncionalizar, áreas verdes desconectadas entre sí y de la ciudad, ruptura del tejido con conjuntos habitacionales, terminan por conformar un área caracterizada por “ausencia de ciudad”, grandes espacios abiertos, avenidas sin fachadas, transporte público deficiente, ocupación ilegal de tierras vacantes, villas, falta de usos atractivos, subutilización de grandes predios, basurales, aguas y suelos contaminados.

Este sector de Parque Almirante Brown comparte con toda la zona sur el empobrecimiento creciente, la falta de inversión pública y privada y la caída de la actividad industrial que la distinguió.

3.6.3.1 Contaminación ambiental

La contaminación ambiental, de afectación general, se convierte en problema específico del área por la proximidad con el Riachuelo, sus arroyos y lagos reguladores. El Comité Matanza-Riachuelo afirma que al no existir un control de los vertidos industriales y cloacales contaminantes no existe técnicamente la posibilidad de efectuar su neutralización.

Dentro del Parque Indoamericano el art. 5 de la Ordenanza 47533/93 establece un área de clausura alrededor del Lago Soldati por su alto grado de contaminación, hasta que sea completado el saneamiento del suelo y las aguas del Lago.

Los depósitos de automóviles existentes en Cruz y Escalada, Pergamino y 27 de Febrero y bajo Autopista AU7 están produciendo la contaminación de los suelos donde se asientan (pasivo ambiental) sumado a los basurales a cielo abierto.

3.6.3.2 Espacios verdes

Los espacios verdes en grandes superficies, sin equipamiento ni infraestructura, con deterioros importantes, sin mantenimiento y con ausencia de forestación en grandes espacios determinan la subutilización de los mismos.

Parque Indoamericano (*Lámina Fotográfica XIV*)

- Sin forestación, excepto un sector de bosque sobre Escalada
- Sin equipamiento
- Contaminación del Lago Soldati y suelos ya mencionada
- Asentamiento precario Los Piletones
- Localización empresa Ecohábitat que realiza en el predio la limpieza de los camiones de recolección de residuos
- Falta de control y mantenimiento que lo deja sujeto a situaciones de ocupación ilegal (asentamientos, empresas, clubes)

Parque Roca (*Lámina Fotográfica XV*)

- Escasa forestación y equipamiento deteriorado
- Atravesado por la AU7 desde Av. Roca hasta Av. 27 de Febrero constituyendo una barrera en la continuidad del parque hasta la calle Pergamino
- Dentro del Parque el arroyo Cildáñez corre a cielo abierto desde Av. Roca hasta Av. 27 de Febrero, con forestación en sus bordes de calidad paisajística. Lo cruza un puente vehicular de una calle interior del Parque.
- El Lago Lugano dentro del predio ofrece también posibilidades paisajísticas

Parque Ribera Sur

- Se encuentra concesionado por veinte años desde el año 1991
- Muy utilizado a nivel local y por los habitantes de Lomas de Zamora
- Buena forestación y equipamiento deportivo

Golf Club José Jurado

- Se encuentra concesionado por el mismo período que el Parque Ribera Sur
- Su forestación de calidad paisajística y su buen mantenimiento hacen a su buen funcionamiento y ofrecen un atractivo para emprendimientos de construcción de viviendas en sus proximidades.

3.6.3.3 Grandes equipamientos

Parque de la Ciudad

Se encuentra en este momento en un estado de relativa obsolescencia, con bajo aprovechamiento y explotación, atendiendo a un mínimo y sólo elemental mantenimiento por lo que resulta poco convocante y atractivo. Existe una demanda de la empresa Interama al GCBA con desconocida fecha de resolución.

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires

Ocupa 160 ha., concesionado a D' Portmotor 3^{er} Milenio S.A. por veinte años desde el año 1991 por Expediente N° 52229-91. Por dicha concesión, el adjudicatario debe cumplir una cantidad de obras obligatorias y otras opcionales, lo que brinda al GCBA una oportunidad de intervención que aporte al programa del **Corredor Verde del Sur** (uso público del Lago Regatas / pantalla de forestación sobre Av. Roca)

3.6.3.4 Conjuntos habitacionales

La falta de mantenimiento de los conjuntos habitacionales, producto del abandono del estado y las limitaciones económicas de sus habitantes, resulta un problema de tres vertientes dado que afecta directamente a los usuarios, a la perdurabilidad constructiva de los edificios y contribuye a la imagen de degradación general del área.

Barrio Gral. Savio

- Espacios públicos con escasa parquización, forestación, veredas y mobiliario
- Grandes áreas de borde cerradas con muros sobre Av. Cruz y Larrazábal donde funcionan instalaciones de la Policía Federal, estacionamientos pagos y otros usos que clausuran la integración del conjunto con el barrio y niegan la existencia de los espacios públicos de borde
- Club Savio 80 cerrado con un muro sobre la calle Larrazábal

Barrio Soldati

Total estado de degradación de sus edificios y sus espacios públicos. Aislamiento y marginalidad acentuados por la existencia de una sola calle vehicular que lo atraviesa desde Mariano Acosta hasta Lacarra.

3.6.3.5 Villas

Se registra en el área el aumento de la población en las villas miseria no regularizadas: Villa 20, Villa 16, Barrio Calacita, asentamiento Los Piletos y nuevas ocupaciones como la Villa bajo la AU7, ya mencionadas en el Capítulo 2.

La urbanización de los asentamientos existentes dentro del Programa de la Comisión Municipal de la Vivienda, con apertura de calles y provisión de infraestructura previstas resultan insuficientes para revertir estos problemas. La política en implementación, conlleva la inmovilidad de los asentamientos espontáneos existentes.

3.6.3.6 Industrias desactivadas

Otra característica del área es la existencia de industrias desactivadas debido a diversas situaciones, básicamente, la crisis económica, permaneciendo sus edificios e instalaciones en estado creciente de deterioro. Tal característica afecta la morfología edilicia y de no mediar políticas de reactivación, atenta contra nuevos emplazamientos ofreciendo posibilidades de intrusión y mal uso.

3.6.3.7 Sistema hidráulico / lagos

Los lagos Soldati, Lugano y el Lago de Regatas forman parte de un sistema hidráulico, que se encuentra funcionando parcialmente debido a deficiencias de mantenimiento. El Lago Soldati, regulador del arroyo Cildañez, se encuentra con sus compuertas manuales fuera de servicio.

Desagües cloacales de villas instaladas alrededor del lago, vierten al mismo con la contaminación creciente que esto implica. Las tareas de limpieza efectuadas consistieron en retirar en forma parcial barros que fueron depositados donde actualmente tiene asiento la villa Los Piletos.

El Lago Lugano recoge los desagües pluviales de la Av. Roca desaguando en forma directa al Riachuelo ya que su sistema de bombas se encuentra también fuera de servicio. Mientras que el Lago Regatas Autódromo desagua por un sistema de cañerías al Lago Lugano.

Además existe un sistema de desagües pluviales del área urbanizada (caños, cámaras y sumideros sobre Av. Roca), para ser conectados al Lago Regatas, restando sólo dicha conexión para su entrada en servicio.

3.6.3.8 Vialidad

El área presenta aún vacíos a nivel del viario terciario, mientras, que su vialidad principal, de alta capacidad y concepción relativamente moderna, permite la circulación fluida de todo tipo de tránsito, a la vez de conformar, por tramos, un corredor ambientalmente valioso (*Lámina Fotográfica XVI*). Estas dos cualidades, de desarrollo potencial del entorno y calidad ambiental la convierten en un área de oportunidad a los fines de este programa. En contraposición, se encuentra subconectada con respecto a otras áreas de la ciudad, habiendo sido este factor, señalado en forma reiterada, penalizador del desarrollo de la misma.

Existe una reducida conectividad con los centros urbanos inmediatos del conurbano (Lomas de Zamora, Lanús) tanto vehiculares como peatonales, los que en el área se reducen al Puente La Noria, de deficiente resolución actualmente, ejecutada una sola mano, no existiendo otro cruce hasta Puente Uriburu, en Av. Sáenz. El proyecto del puente vehicular como prolongación de la AU7, previsto por el Comité de la Cuenca del Matanza- Riachuelo, dotaría al ámbito de una vinculación directa con el centro de Lanús.

La ejecución de la Av. 27 de Febrero se dividió en tres etapas de las cuales se encuentra concluida la 1ª Puente La Noria Pergamino, de doble mano de tres carriles de 10,50 m cada una y cantero central. Falta ejecutar el empalme con Av. Gral. Paz y AU7.

La etapa 2ª Pergamino Puente Uriburu se encuentra en proceso de anteproyecto y no cuenta con presupuesto para el año 2001. Se encuentran en estudio las alternativas posibles para sortear la implantación del edificio de Gendarmería existente sobre el ensanche de la traza.

La discontinuidad de la red vial secundaria ha limitado las condiciones de conectividad del área, tanto con los propios barrios de la ciudad como con los centros y sectores urbanos localizados en la provincia, más allá del Riachuelo, no permitiendo que la dinámica generada por el transporte sea capturada e internalizada como motor de desarrollo de sector sur.

En general, en todas las arterias se observa la necesidad de mejorar los accesos de los servicios de transporte público mediante un programa específico de rediseño de las estaciones y paradas de colectivos de la red, basado en el incremento de la seguridad social y vial, mejorando la accesibilidad en medios no motorizados que vinculan las estaciones y centros de transbordo con las zonas de vivienda, a la vez de dotar de calidad ambiental a los recorridos.

3.6.3.9 Transporte de cargas, playa de ruptura

La opción de establecer una playa de ruptura de cargas en parte del predio del Parque Roca entre Pergamino y AU7, fue desestimada, considerándose vigente la propuesta de localizar la misma en el predio del Mercado Central, lo cual favorece la estructuración del área, sin que signifique una afectación negativa para la nueva localización.

3.6.4 Soluciones propuestas

El área impone elaborar una estrategia global para el sector por la cual una suma de intervenciones de distinto alcance, en etapas sucesivas, optimice la calidad de vida urbana de los habitantes del área sur regenerando su desarrollo productivo: inversiones, empleo y residencia en la zona.

La generación de una nueva centralidad en Parque Almirante Brown es en sí misma acción y estrategia, dado que resulta necesaria una fuerte intervención para revitalizar el área y al mismo tiempo, esa intervención ya constituye una mejora directa.

Sin embargo la construcción de una nueva centralidad demanda diversas acciones puntuales y requerimientos básicos para su consolidación: conectividad, accesibilidad, tensión con otras centralidades, polifuncionalidad, densidad, inversión pública y privada, interacción entre actores. Se suma en este caso específico las ineludibles operaciones sobre la degradación ambiental existente (lagos, arroyos, suelos y Riachuelo) y sobre la tugurización física de los espacios públicos.

Las grandes superficies verdes, actualmente en estado de abandono, deberán ser puestas en valor, equipadas, forestadas y tratadas de modo de otorgarles actividad, accesibilidad y articulación con el resto de la ciudad.

Es imprescindible materializar una fuerte acción pública que ponga de manifiesto la decisión de transformar el área de Parque Alte. Brown, constituyendo un fuerte incentivo para la inversión privada, la densificación y el empleo de modo de garantizar la sustentabilidad del proyecto.

La baja densidad es un conflicto de corrección imprescindible. La oportunidad que significa la gran cantidad de terrenos vacantes debe ser tenida en cuenta, a los efectos de aumentar densidad, paliar en alguna medida el déficit de vivienda de habitantes de la capital y como medio de generación de fuentes de trabajo.

Es imprescindible identificar los cursos de acción para mejorar y reordenar la red de transporte del área, con el fin que la misma apoye la superación de sus limitaciones de desarrollo y el aprovechamiento de su potencialidad. Estos son el incremento de la conectividad general del área en transporte público y privado; la red y equipamientos del transporte de cargas; y la accesibilidad a los equipamientos especiales.

En términos generales la conectividad del área deberá contemplar:

- Bajo el objetivo de incrementar la conectividad transversal del área, se considera que los sectores 1 y 2 alcanzarían un aceptable nivel de conectividad con los barrios centrales y norte de Parque Chacabuco, Boedo, Almagro y Caballito al materializarse el proyecto del Corredor Oeste que se desarrolla en el marco del PUA, debiéndose garantizar que se prevea en el mismo, que la vialidad secundaria permita una fluida transversabilidad en los cruces del sistema arterial comprendido entre La Plata y Gallo.
- A la misma altura del sector 1, un eje conector urbano complementario, que debe considerarse en sentido sur-oeste nordeste, es el que potencialmente se conformaría de continuarse hasta el sur, la traza de la ex AU3. En el área del **Corredor Verde del Sur**, el mismo se materializaría en las calles del Barco Centenera - Avda. J. Moreno- Acoyte, o como alternativa con un sistema con características ambientales propias conformado por Erezcano, Vedia, Mitre (Parque Chacabuco), que posibilitaría conexiones de la zona en estudio, con el corredor Rivadavia a la altura de las estaciones Caballito /Primera Junta y más allá permitiría la vinculación con Honorio Pueyrredón, Gaona, San Martín
- Complementariamente, se considera que un reforzamiento del eje transversal Larrazábal- Murguiondo produciría un impacto positivo en el sector 3, ya que el mismo potencializaría la vinculación de la zona con los equipamientos y desarrollos previstos en los proyectos de recuperación de la zona de Mataderos y del centro de transferencia de Liniers. Igual propósito tendría fortalecer la conectividad entre ambas márgenes del Riachuelo.

3.6.5 Programas de Ordenamiento

Gestión y actores

La gestión necesaria, especialmente para este área, requiere de una actuación institucional transversal, donde los actores involucrados, básicamente los de origen estatal, regulen las intervenciones tanto públicas como privadas sujetas unívocamente al objetivo deseado. La diversidad de actores y la indispensable coordinación requerida será directamente proporcional a la pluralidad de problemas relevantes detectados e interrelacionados.

La caracterización realizada revela los múltiples actores involucrados, que surgen de las problemáticas descritas y de la información obtenida. La atención a las solicitudes vecinales (a través de ONGs), la consideración de análisis y proyectos de los diferentes actores y los lineamientos del propio Plan Urbano Ambiental deberán conformar un único proyecto urbano sobre el cual accionar.

Solicitudes de las ONGs:

Se enumeran pedidos de los vecinos a través de las siguientes ONGs: U. Comerciantes y vecinos de V. Riachuelo y Lugano, Lugano en Marcha, Partido Justicialista, Asociación 20 de Julio, Centro Comunitario Papis, Sociedad de Fomento El Progreso de Lugano, Partido Socialista Democrático, Centro Comunitario Eben Ezer, Comité Raúl Borrás, CEDESUR, Asociación Copello, Argentina Nuevo Milenio y Asociación en Defensa del Sur.

- Limpieza del Riachuelo
- Tratamiento de basura y vertidos-reciclado
- Eliminación depósitos de autos abandonados
- Infraestructura y limpieza del arroyo Cildáñez
- Mejoramiento de los lagos reguladores
- Solución infraestructura sanitaria Barrio Soldati
- Solucionar los problemas de inundaciones
- Urbanización de todas las villas
- Infraestructura de servicios en Parque Indoamericano
- Usos mixtos
- Coexistencia de industrias chicas y medianas no contaminantes con comercios, servicios, equipamiento y vivienda
- Hospital para Lugano
- Sistema local de salud
- Centro cívico aglutinante de servicios
- Museo de artes y oficios
- Ordenamiento Centros de Transferencia
- Red de transporte público
- Extensión Premetro hasta Puente La Noria
- Terminación Av. 27 de Febrero
- Prolongación línea E desde Plaza de los Virreyes hasta Eva Perón y Gral. Paz
- Reorganización área Puente La Noria
- Continuar la línea E por debajo de Dellepiane hasta Escalada
- Revitalizar el FFCC Gral. Belgrano que une González Catán Y Laferrere con estación Bs. As.
- Conectar estación Bs. As. Con la estación Constitución
- Unanimidad para la no instalación de playa de transferencia de cargas en el sector sudoeste de la Capital Federal
- Complejo universitario
- Revalorización escuela-granja
- Recuperación Centro Cultural del Barrio Savio
- Recuperación Club Savio 80
- Escasez espacios verdes barriales
- Recuperar las tierras cedidas a particulares y empresas, principalmente en el Parque Indoamericano
- Parque de Las Victorias sea destinado a espacio verde y construcción de viviendas, formando un corredor verde con el Parque Indoamericano
- Revalorización de todos los espacios públicos con la ejecución de veredas, reparación de calles, alumbrado público, desobstrucción de sumideros, iluminación y equipamiento de las plazas y plazoletas existentes, preservación y plantado de especies arbóreas
- Plaza Granada, Plaza Sudamérica
- Auditorio al aire libre en el estacionamiento del Parque de la Ciudad
- Denuncia usurpación espacio público en Parque Indoamericano por Ecohábitat
- Denuncia posible cesión espacio público Jumbo

Las líneas de actuación deberán conducir simultáneamente operaciones de distinto alcance e inminencia, existiendo algunas **acciones de base** para la elaboración de proyectos u operaciones directas tales como **incentivos para la**

3.6.6.1 Centralidades

La vastedad del área estudiada requiere que la centralidad de escala local propuesta para Av. Cruz y Escalada se conforme a su vez con la creación de centralidades barriales nuevas y el fortalecimiento de las existentes que colaboren en la articulación general.

De escala barrial

▪ **Nuevo Centro Cívico**

La ubicación estratégica del área delimitada por la Av. Cruz, Larrazábal, Ana Díaz y la prolongación de Murguiondo induce a crear un centro cívico barrial, que actúe como nexo entre el Barrio histórico de Lugano y el conjunto Savio. Se propone la implantación de un nuevo edificio para el Centro de Gestión y Participación N° 8, y equipamiento comunitario. Se plantea la apertura de la calle Oliden que permite una directa conectividad vial con la espina central del Barrio Gral. Savio y de una calle peatonal en la prolongación de la traza de la calle Murguiondo.

▪ **Estación Soldati**

Puesta en valor estación de ferrocarril y edificios significativos Revalorizar y reforzar el centro comercial en Av. Lafuente

▪ **Centro comercial Chilavert**

Se propone su extensión hasta Larrazábal de modo de vincularlo con la centralidad cívica propuesta. Actualmente se encuentra en ejecución la puesta en valor del centro comercial existente por parte del GCBA, a través de la Dirección General de Espacio Público, entre la Av. Gral. Paz y Lisandro de La Torre.

▪ **Estación Lugano**

Esta estación es existente, de reciente puesta en valor como Area de Preservación Histórica Antigua Estación Lugano. El centro del área, constituida por la Estación Ferroviaria de la Compañía General de Buenos Aires, se inauguró en 1909. La ubicación del edificio de la Estación es remate de la característica calle Leguizamón en ese tramo. Si bien se trata de un área pequeña de aproximadamente seis manzanas, constituye el núcleo original de una vasta zona del Sudeste de la Ciudad (***Lámina Fotográfica XVII***). En ella se destaca la calidad ambiental del Boulevard Riestra y del Pasaje Delfín Gallo, transversal a las dos manzanas principales.

Se propone completar dicha puesta en valor del centro comercial Murguiondo.

De escala local

▪ **Av. Cruz y Escalada**

La nueva centralidad residencial y de equipamientos urbanos se plantea en la intersección de dos ejes de diferente carácter: la avenida Cruz como eje urbanizador que complete el tejido residencial entre Villa Lugano y Villa Soldati y la avenida Escalada como eje vinculante de los grandes equipamientos y espacios verdes (Parque Indoamericano, Parque de la Ciudad, Autódromo y Parque Roca) con el Riachuelo y los municipios Lomas de Zamora y Lanús.

Por lo tanto el equipamiento que se defina para el triángulo conformado por Av. Cruz, Escalada y las vías del ferrocarril Belgrano Sur (actual estacionamiento del Parque de la Ciudad) no deberá impedir la integración entre el nuevo centro cívico propuesto para Lugano y la urbanización propuesta para el distrito U8, mencionada más adelante, y el barrio de Villa Soldati.

Si bien la situación actual del Parque de la Ciudad impide una definición sobre su destino, deberá tenerse en cuenta que sus dimensiones y su ubicación dificultan la articulación sobre el eje de Escalada del Parque Indoamericano, el Parque Roca y la estructuración de un desarrollo urbano. Teniendo en cuenta que el predio del Autódromo se encuentra subutilizado se deberá estudiar la posibilidad de compatibilizar la función actual con la de un parque de diversiones y equipamiento deportivo en el Lago Regatas.

De escala metropolitana

- **Puente La Noria**

Se considera apropiado el predio de Vialidad Nacional, lindero a la Av. Pte. Perón en el municipio de Lomas de Zamora, donde actualmente se realiza, en forma precaria, el trasbordo de pasajeros colectivo-colectivo, de media y larga distancia.

La prolongación del Premetro hasta Puente la Noria y su extensión hasta Camino de Cintura, la posibilidad de una estación de ferrocarril próxima al Centro de Transferencia, sumado al trasbordo de transporte automotor mencionado, hace de Puente La Noria un centro de transferencia de escala metropolitana con potencialidad para crear una nueva centralidad con equipamiento recreativo y deportivo potenciando su vinculación con la ribera del Riachuelo, sirviendo de articulación con los municipios de Lomas de Zamora y la Matanza.

Teniendo en cuenta la ubicación del Parque Ribera Sur su puesta en valor deberá considerar su adecuación a las características de la nueva centralidad.

3.6.6.2 Residencia y equipamiento

- **Conjuntos habitacionales**

Tal como se señala en la descripción de problemas específicos, los conjuntos habitacionales existentes, Barrio Gral. Savio y Barrio Soldati, requieren especialmente de intervenciones de recuperación tanto estructural como de los espacios públicos propios.

- **Barrio Gral. Savio**

Demolición de muros perimetrales y construcciones precarias mencionadas y parquización, forestación, mobiliario, iluminación, veredas y estacionamientos.

Enfatizar las calles transversales acentuando así la conectividad del conjunto.

- **Barrio Soldati**

Sumado al tratamiento de sus espacios públicos se deberá realizar un análisis estructural, de funcionamiento y de recuperación edilicia.

- **Villas**

Los planes de vivienda existentes que corresponden al ámbito de la Comisión Municipal de la Vivienda del GCBA consisten en la urbanización definitiva de villas de emergencia y asentamientos precarios otorgando infraestructura de servicios y apertura de calles. No existen planes de vivienda alternativos.

- **Area determinada por las Av. Castaños, Mariano Acosta, Cruz y Autopista Lacarra**

Ocupada por el Barrio Ramón Carrillo, la Villa 3 y el Barrio Calacita. Si bien no está incluida en el área definida para el **Corredor Verde del Sur** deberá encararse dentro del Programa de la CMV el completamiento de su urbanización y el tratamiento de sus espacios públicos.

- **U7** (predio determinado por Larrazábal, Av. Cruz, Escalada y Av. Roca – Campo de Golf)

Se propone para los tres sectores en esquina que rodean el Campo de Golf como residencial de densidad media, de altura regulada, con equipamiento urbano, comunitario, educacional, comercio y servicios, cultural y deportivo.

Sobre Larrazábal la altura será descendente hacia el Campo de Golf y en el sector que enfrenta el Club Savio 80 dentro del conjunto se propone un parque público de escala local que incentive la integración con el Barrio Gral. Savio vinculando a través de un parque lineal las avenidas Roca y Cruz, bordeando el Campo de Golf. Siguiendo este borde se propone la apertura de una calle terciaria.

Sobre Escalada se adoptará igual criterio de altura y densidad descendente hacia el Campo de Golf respetando como límite máximo la altura de los edificios existentes. Dada la existencia de calles interiores e infraestructura ejecutada, deberá analizarse su subsistencia dentro del tejido residencial previsto.

- **U8** (predio determinado por Av. Cruz, Escalada, vías del ferrocarril Belgrano Sur)

La urbanización de este predio contribuye a completar sobre el eje de la Av. Cruz el vacío urbano existente entre los barrios de Villa Soldati y Villa Lugano.

Se propone un desarrollo residencial de densidad media y equipamiento urbano de escala local y barrial. Este proyecto deberá articularse con el programa de urbanización de la CMV para la Villa 20 lindante con el predio.

Sobre la Av. Cruz se destina un sector para la localización de equipamiento administrativo, comercial e institucional a escala barrial que refuerza el nuevo Centro Cívico propuesto sobre la avenida entre Murguiondo y Larrazábal.

3.6.6.3 Espacios verdes

▪ Parques públicos de gran escala

La escala de los espacios verdes existentes en el área exige establecer un sistema que los vincule y complemente. Se toma para ello como eje la Av. Escalada sobre la cual se encuentran el Parque Roca y el Parque Indoamericano.

▪ Parque Indoamericano

Se define al Parque Indoamericano como recreativo y deportivo de escala metropolitana, debiéndose implementar las obras de infraestructura y equipamiento para su funcionamiento.

Asimismo se propone la realización de actividades de investigación y educación ambiental, tendientes a la promoción de una conciencia ecológica. La recuperación del predio implica encarar indefectiblemente el saneamiento del suelo (y las aguas) del Lago Soldati. Hasta que esta tarea se complete deberá establecerse un área de clausura alrededor del Lago de acuerdo al Art. 5 de la Ordenanza 47533 / 93.

Esto implica revisar la normativa vigente que destina parte del predio como U31 (Los Piletones) y E4 (Ecohábitat)

• Parque Roca

Parque de escala metropolitana recreativo y deportivo, con infraestructura y equipamiento. Desarrollar la potencialidad paisajística del Arroyo Cildáñez.

Se establece como límite del parque la AU7 reservando el predio comprendido entre Av. Roca, Pergamino, 27 de Febrero y la Autopista para la localización de un parque científico tecnológico con participación de universidades nacionales, públicas y privadas y empresas privadas.

▪ Parque Ribera Sur

Parque muy utilizado a escala local y Metropolitana ya que es frecuentado por habitantes de Lomas de Zamora por lo que requiere acciones de conectividad

descriptas más adelante y la puesta en valor de sus instalaciones, teniendo en cuenta su integración a la nueva centralidad de Puente La Noria.

▪ **Parques públicos de escala barrial**

- Parque público en distrito U7 vinculado con Club Savio 80
- Apertura y puesta en valor del Club Savio 80 para uso público
- Rediseño y / o puesta en valor de tres plazas existentes: Democracia, Sudamérica y De los Viveros
- Nueva plaza en Roca y Gral. Paz como hito de la intersección del CVS con la Av. Gral. Paz
- Tratamiento del espacio público de la Av. Roca y Rabanal: parquización, forestación, mobiliario, veredas y bicisendas.
- Pantalla de forestación entre Autódromo y Av. Roca para amortiguar la saturación sonora que produce el Autódromo, incluyendo un rediseño del borde. Analizar la apertura de una calle pública terciaria y / o bicisenda.
- Forestación borde de Escalada y de Av. 27 de Febrero
- Gestión con los municipios para consolidar las áreas verdes con frente al Riachuelo lado provincia.

• **Autódromo- Lago Regatas** (de uso mixto restringido, público)

Dadas las características del Lago Regatas es posible su aprovechamiento para uso deportivo compatibilizando su uso con la función actual.

3.6.6.4 Sistema hidráulico / lagos

Puesta en servicio del sistema de compuertas para el Lago Soldati y del sistema de bombas para el Lago Lugano garantizando el funcionamiento del sistema hidráulico del Arroyo Cildáñez y los lagos reguladores.

3.6.6.5 Conectividad vial

La propuesta tiende a vincular internamente el área, conectarla con el área central y los municipios vecinos a los efectos de otorgar accesibilidad recíproca y maximizar la accesibilidad y el uso de la ribera del Riachuelo (**Ver Gráfico N° 85 Conectividad Vial**)

Apertura de calles

- Prolongación de la colectora de la AU7 que actualmente termina en Castañares hasta la Av. Roca, de forma tal de crear un borde urbano vial y peatonal al Parque Indoamericano y al Parque de la Ciudad. El tramo que se extiende desde Av. Riestra hasta José Barros Pazos se encuentra ocupado por el asentamiento Los Piletos que llevó sus construcciones hasta el borde de la autopista.
- Abrir las calles paralelas a las vías del ferrocarril Belgrano sur continuando las existentes en Villa Lugano pasando bajo el puente de Av. Escalada permitiendo así otro acceso al Parque Indoamericano y al triángulo de

estacionamiento del Parque de la Ciudad, siguiendo hasta Lacarra donde empalman con las calles existentes de Villa Soldati.

- Prolongar la calle Oviden entre Av. Cruz y Ana Díaz conectando directamente con la espina central del Barrio Savio.
- En distrito U7 abrir dos calles que coincidan con las dos calles pasantes del Barrio Savio desde Larrazábal hasta la nueva calle ya mencionada que limita el Campo de Golf.
- Abrir una calle entre el Autódromo y el Parque Ribera Sur desde Av. Gral. Paz hasta la Av. 27 de Febrero.
- Estudiar la posible apertura de una calle terciaria o calle peatonal y bicisenda entre el Autódromo y la barrera de forestación propuesta.
- Apertura de calle Varela hasta Av. 27 de Febrero dada su importancia en la conectividad Norte-Sur, cerrada actualmente por un galpón que la empresa Klockmetal levantó sobre la traza de la calle, bloqueando el acceso a la avenida costera.
- Estudiar para el sector comprendido entre Sáenz y Pergamino la apertura de calles desde Ferré hasta 27 de Febrero en función de maximizar la accesibilidad y vinculación con la ribera del Riachuelo
- Construir el empalme de la Av. 27 de Febrero con la Av. Gral. Paz y con la AU7. Este último tiene realizado el movimiento de tierra y su consolidación restando los trabajos de pavimentación

Puentes

Se proponen los siguientes cruces viales que refuercen la estructuración regional de la zona sur del Área Metropolitana:

Puente Lacarra (anteproyecto existente)

Vinculación importante entre la AU7 y el centro de Lanús por calle 25 de Mayo

Puente Escalada

Vinculación directa con la nueva centralidad y los grandes equipamientos para los municipios de Lomas de Zamora y Lanús

Puente Parque Ribera Sur

Vinculación con Lomas de Zamora por calle Morazán abriendo una calle en el área industrial en el límite de parcelas, en estudio en el municipio

Puente La Noria

Se encuentra ejecutada una mano. Deberá completarse estudiándose la complejidad de este nudo vial que involucra tránsito pesado y transporte de pasajeros dejando liberado el viejo puente para uso peatonal analizando la factibilidad del cruce del Premetro por este puente o el Puente Parque Ribera Sur

Puente calle Varela

Analizar la conveniencia de su ejecución en etapas posteriores.

3.6.6.6 Transporte guiado

Se propone la extensión del Premetro desde Barrio Gral. Savio hasta el Centro de Transferencia de Puente La Noria y su continuación hasta Camino de Cintura por Pte. J.D.Perón.

Se considera conveniente una nueva estación del FFCC Gral. Belgrano en el Parque Indoamericano próxima a la Av. Escalada.

3.6.6.7 Centros de Transferencia de Pasajeros

Deben consolidarse los centros de transferencia próximos al Parque Alte. Brown, Sáenz, dentro del CVS y Plaza de los Virreyes con trasbordo colectivo- subte E y Premetro.

Creación del Centro de Transferencia de Puente de la Noria descrito en el ítem Centralidades.

3.6.6.8 Usos y normativa

Los ajustes y cambios de normativa para el desarrollo de la propuesta deberán estudiarse en el marco del Programa **Corredor Verde del Sur**

Objetivos, Estrategias y Acciones
Cuadro N° 13

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES
Generar áreas de centralidad	Localización de actividades de prestigio, polifuncionalidad, residencia, equipamientos de diversas escalas	Centralidades de escala barrial: reforzar identidad y puesta en valor de centralidades existentes reconocidas. Creación de nuevas centralidades integradoras de áreas (Nuevo Centro Cívico Larrazábal, Estación Lugano, Estación Soldati, centros comerciales) Centralidades de escala local : Cruz y Escalada Centralidades de escala metropolitana : grandes equipamientos Centro de Transferencia Puente La Noria
Accesibilidad	Vincular el sector con el resto de la ciudad y el Area Metropolitana a través de transporte público	Extensión líneas de subterráneo. Extensión Premetro. Nuevos puentes. Centro de Transferencia Puente La Noria. Ordenamiento vial. Ampliación red de transporte público y compatibilización con provincia
Integración y conectividad	Articulación entre las distintas zonas	Construcción de nuevo tejido articulando uso residencial con espacios verdes Creación nuevo centro institucional que vincule el barrio de Lugano con B° Gral. Savio Prolongar Centro Comercial Chilavert hasta Larrazábal para articular con el sector residencial
	Vinculación con Area Metropolitana	Construcción puentes sobre Riachuelo : Puente Lacarra, Puente Escalada, Puente Parque Ribera Sur, completamiento construcción Puente La Noria, analizar ejecución puente en Varela
	Conectar áreas y actividades entre sí	Prolongación y apertura de calles vinculantes
Urbanización	Rediseño urbano	Reconversión de grandes vacíos. Desarrollo inmobiliario U7 y U8 Adecuación normativa
	Favorecer incremento de población en la zona	Regularización dominial
		Urbanización definitiva de villas
		Planes de vivienda
		Desarrollo de infraestructura
		Propiciar transformación de Capacidad Constructiva Transferible a áreas prioritarias zona sur
Optimizar habitabilidad	Saneamiento ambiental	Estudio y saneamiento del suelo-Parque Indoamericano. Villa Los Piletos Erradicación de basurales y depósitos de automóviles. Saneamiento de los suelos por contaminación pasiva
	Recuperación habitat de población local	Puesta en valor conjuntos habitacionales.

	Puesta en valor de equipamientos y espacios verdes públicos	Parques públicos de gran escala: Indoamericano, Roca, Ribera Sur Espacios verdes de escala barrial : plazas: Gral Paz y Roca, Sudamérica, de los Viveros, Democracia Recuperación Boulevard Roca- Rabanal. Reintegrar las fuentes retiradas. Bicisendas Recuperación de los espacios públicos de los conjuntos habitacionales Recuperación Club Savio 80 para uso público/activ. Deportivas complementarias Veredas / alumbrado / mobiliario urbano / bicisendas
	Forestación	Borde Autódromo sobre Roca, forestar como pantalla acústica Borde Autódromo sobre 27 de Febrero
Recuperar para el uso la Ribera del Riachuelo	Saneamiento del Riachuelo. Estimular la relación visual y espacial con el Riachuelo	Rediseño de los bordes. Parquización. Bicisendas Maximizar apertura de calles hasta Av. 27 de Febrero
Desarrollo productivo	Industria, empleo y residencia en la zona	Ajustar la normativa respetando uso industrial compatible con residencia. Captación de inversiones Atraer al sector actividades hoy centralizadas

IV SINTESIS DE LAS ACCIONES IDENTIFICADAS

En la Planilla que se presenta a continuación se han volcado a modo de síntesis las acciones que fueron identificadas para los distintos componentes del **Corredor Verde del Sur**, las que han sido ordenadas en función de sus posibilidades de ejecución en el tiempo. Por otra parte, los Gráficos N° resumen las acciones señaladas y constituyen la referencia para las intervenciones en este sector singular de la ciudad.

La conformación de un eje verde que vaya estructurando distintos componentes a partir de un mismo tratamiento del espacio público como lectura identificadora del mismo potencia las acciones en sus características más sinérgicas.

Los componentes considerados en el **Corredor Verde del Sur** han tenido diferentes tratamientos y posibilidades de ser afrontados y en función de ello son heterogéneos los abordajes efectuados. Sin embargo todos y cada uno han tenido la premisa del tratamiento del espacio público como elemento cualificador para el desarrollo de las potencialidades locales y las identidades barriales.

El mejoramiento urbano- ambiental que significa la recuperación de los espacios públicos degradados por las actividades de transferencias del centro de transbordo de pasajeros en Constitución, la "apropiación" visual y funcional de las grandes arboledas de los espacios verdes de los institutos neuropsiquiátricos y hospitales, la redefinición e incorporación de nuevos espacios públicos en las áreas degradadas de las playas ferroviarias, la puesta en valor de los espacios comerciales y actividades del centro de Pompeya y la revalorización y al mismo tiempo respeto y resguardo de los grandes espacios verdes de la zona de Parque Alte. Brown van salpicando el desarrollo de un área hasta hoy poco considerada en su conjunto y como unidad.

Las ideas expuestas en cada componente revisten un carácter propositivo, que en muchos casos, y así queda señalado en el documento desarrollado, ameritan estudios más profundos y sistemáticos que permitan avalar ciertas definiciones. La aplicación de otras soluciones o alternativas de resolución de algunas propuestas deberá ser analizada en un contexto de mayor desarrollo por proyecto, en forma individual sin descuidar los objetivos perseguidos por el desarrollo del **Corredor Verde del Sur**.

De esta manera, el conjunto de acciones que aquí se presentan constituye una guía u orientación acerca de los pasos a seguir para transformar en realidad los postulados del Programa del Corredor y los objetivos más amplios que fueron señalados en el Modelo Territorial y las estrategias de intervención en el Plan Urbano Ambiental.

CORREDOR VERDE DEL SUR
Acciones - Planilla Síntesis

Componentes del CVS	Síntesis		Acciones	
	Inmediatas	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo
Eje Verde Vial	Puesta en valor y completamiento mobiliario urbano Plazoletas Av. Rabanal	Concurso de Ideas Circuito de Esculturas	Ejecución de hitos escultóricos	
		Tratamiento de los cruces más significativos, que vinculen el sector con centros barriales a fortalecer	Ejecución senderos peatonales internos, con mobiliario urbano.	
		Ejecución veredas en las plazoletas, en coincidencia con las calles transversales jerarquizadas	Iluminación particularizada en la bicisenda y en los nuevos sectores creados.	
		Parquización, equipamiento y mobiliario urbano Plazoletas Av. A. Alcorta	Proyección programas diversos en el interior de las plazoletas, para disponer actividades deportivas y culturales al aire libre	
Constitución	Ensanche de veredas de Casa Cuna	Mejoramiento de veredas y apertura de vanos de Estación Constitución- Sector Lima	Relocalización de paradas de colectivos a bajo AU	Viaducto bajo nivel entre 9 de Julio y Lima (o alternativa en estudio)
		Mejoramiento de veredas y apertura de vanos de Estación Constitución- Sector Hornos	Ensanche de la vereda de frente a la Estación con el desvío de la calle Brasil	Puente s/ ferrocarril continuación Finochietto.
		Rotonda Caseros- A.Alcorta	Rediseño de la Plaza: Sector Plaza Central:	Apertura de calle bajo AU 9 de Julio continuación de Samperio
		Expropiación lotes sobre Lima	Ensanche y rectificación calle Lima	Implementación Programa de Renovación edilicia
		Propuesta de Normativa de tejidos s/ calle Lima	Construcción y parquización de boulevard s/ Lima	
			Ensanche de veredas y calzadas	

			s/ calle Lima	
			Apertura calle detrás Iglesia	
			Cierre calle Constitución e/Lima E y Lima O	
			Construcción Recova s/calle Lima	
Hospitales	Gestiones ante la Secretaría de Salud	Sector 1. Hogar Rawson <i>Amancio Alcorta</i> - Esp.Púb.Franja sobre veredas- Espacio verde que rodea edificio Recon. Médicos GCBA	Sector 2. Hosp. Borda <i>Frente A. Alcorta y Perdriel</i> - Esp.Púb.Franja sobre veredas- Jardines interiores del hospital	Sector 4. Hosp. Moyano <i>Tierras de borde s/Perdriel</i> - Actual predio con césped cercado sin uso
		Sector 2. Hogar Rawson <i>R. Carrillo</i> - Espacio verde que rodea hogar de día	Sector 3. Hosp. Moyano <i>Frente R. Carrillo</i> - Esp.Púb.Franja sobre veredas- Actuales canchas de fútbol	
		Sector 1. Hosp. Borda <i>Acceso principal</i> - Esp.Púb.Frente sobre R. Carrillo- Nuevos jardines sobre el frente a R. Carrillo		
		Sector 1. Hosp. Moyano <i>Acceso Principal</i> - Esp.Púb.Apertura frente a acceso		
		Sector 2. Hosp. Moyano <i>Hosp. día y frente Perdriel</i> - Esp.Púb.Franja sobre veredas		
Playas Buenos Aires y Sola	Gestiones para desafectación uso de Playa Buenos Aires	Propuesta de cambio de red de Tránsito pesado	Tratamiento espacio público en remate Av. Colonia y en Playa Buenos Aires	Apertura de calles Luna, continuación de Toll, Santa Elena, Santa María del Buen Aire, Salom, Santa Magdalena
	Gestiones para desafectación uso de Playa Sola	Expropiación lotes Colonia/ Alcorta	Ejecución nueva traza calle Suarez	Construcción viaducto elevado del FC
	Propuesta de usos para ex playas de carga	Expropiación lotes s/ Lafayette	Ejecución de nuevos espacios públicos	Recuperación edificio Estación Bs As. y otros
		Propuesta de cambio de Normativa usos del suelo.	Apertura de calles Monasterio- Magaldi	Expropiaciones faltantes.

Pompeya	Creación del consorcio comerciantes- gobierno de la ciudad para manejar el tema de la cartelería, el amoblamiento, la ocupación del espacio público, etc.	Mejoramiento de veredas. Eliminación de refugios existentes en calzadas y creación de uno central forestado.	Construcción del enlace entre las Av. Alcorta/ Rabanal	Urbanización y creación del centro de recreación s/ Riachuelo
	Regulación de tiempos de semáforos para reducir la velocidades.	Separación de los carriles para transporte público mediante elementos a nivel de calzada.	Construcción de la terminal de colectivos y la del ferrocarril	Construcción de viviendas sociales por la CMV
	Propuesta de adecuación Normativa de usos	Reordenamiento de paradas	Construcción de la recova s/ Av. Sáenz	Construcción de la puerta sur de la ciudad sobre la Av. Sáenz.
		Repavimentación de Av. Sáenz con pavimento especial reductor de velocidad, coordinado con ejecución Línea H	Construcción de la avenida costera al Riachuelo, el puente de Zavaleta y los puentes peatonales del área recreativa	Ampliación de la Av. Perito Moreno y construcción de la calle colectora
		Expropiación lotes s/futuro enlace Alcorta/ Rabanal.		Construcción viaducto elevado del FC
		Repavimentación Av. Perito Moreno		
		Gestiones ante CMV		
Parque Alte Brown	Recuperación espacios públicos B° Soldati y Savio	Ejecución Nuevo Centro Cívico Larrazábal	Gestiones para prolongación Premetro a Pte La Noria	Prolongación Premetro
	Puesta en valor Estación Soldati y calle Lafuente	Adecuación uso deportivo Lago Autódromo	Prolongación colectora AU7	Ejecución Parque tecnológico
	Puesta en valor calle Murgiondo	Demolición muros perimetrales B° Savio	Extensión acciones s/ calle Chilavert h/ Larrazábal (C. Comercial)	Ejecución Puente Escalada
	Empalme 27 de Febrero con Av.Gral Paz y con AU7	Ejecución Puente Lacarra	Apertura calles paralelas al FC Belgrano sur	Ejecución Puente Ribera Sur
	Rediseño y puesta en valor 3 plazas	Prolongación calle Oliden y conexión c/Lugano	Apertura calle Sector U7	Ejecución 2º mano Puente La Noria
	Gestión y Forestación Borde Autódromo s/ Av. Roca	Urbanización villas	Apertura calle bordeando Autódromo	Construcción vivienda social (dens.media) y equipamiento en U8
	Forestación Av. Escalada	Gestionar la readecuación	Apertura Varela hasta Av. 27 de	

	Centro de Transbordo Pte La Noria	Febrero	
Gestiones Municipios de provincia	Parquización y equipamiento Parque Indoamericano	Ejecución nueva Estación Pque. Indoamericano	
	Cumplimiento Ordenanza 47533	Obras hidráulicas en Lagos Lugano y Soldati	
	Saneamiento Lago Soldati		
	Recuperación edilicia B° Soldati y Lugano		
	Propuesta ajuste Normativa U7		
	Revisión Normativa U31 y E4 (Pq. Ind.)		
	Renovación equipamiento Parque Roca		
	Apertura Club Savio 80		
	Nueva Plaza s/ Av. Gral. Paz y Roca		

INDICE

III COMPONENTES DEL CORREDOR.....	91
3.1 Area del Eje Verde Vial.....	91
3.1.1 Problemas del sector.....	92
3.1.2 Eje Verde Lineal	93
3.1.3 Eje Circulatorio Vial	97
3.1.4 Red Circulatoria General.....	100
3.2 Area Constitución.....	107
3.2.1 Antecedentes	107
3.2.2 Caracterización General del Sector.....	108
3.2.3 Estructura y funcionamiento.....	111
3.2.4 Problemas del sector.....	118
3.2.5 Objetivos para el Area.....	119
3.2.6 Soluciones Propuestas.....	120
3.2.7 Programas de Ordenamiento	121
3.2.8 Identificación de Acciones a realizar	122
3.3 Area Hospitales	130
3.3.1 Introducción.....	130
3.3.2 Area de Estudio.....	130
3.3.3 Problemas del Sector	132
3.3.4 Estructura y funcionamiento.....	134
3.3.5 Soluciones propuestas.....	140
3.3.6 Identificación de Acciones a Realizar.....	141
3.3.7 Etapas propuestas para las distintas acciones a realizar	147
3.4 Area Playas Buenos Aires- Sola	156
3.4.1 Caracterización del Sector	156
3.4.2 Las playas ferroviarias	158
3.4.3 Los servicios ferroviarios de pasajeros y carga.....	161
3.4.4 El transporte de carga por automotor	163
3.4.5 Propuesta de Ordenamiento	164
3.5 Area Pompeya.....	171
3.5.1 Antecedentes	171
3.5.2 Objetivos para el sector.....	172
3.5.3 Caracterización del Area de Estudio	173
3.5.4 Estructura y funcionamiento.....	180
3.5.5 Problemas del sector.....	185
3.5.6 Los Proyectos para el Area	187
3.5.7 Soluciones propuestas.....	188
3.5.8 Identificación de acciones a realizar.....	196
3.5.9 Modelo de gestión para la remodelación de Av. Sáenz	197

3.6	Area Parque Almirante Brown.....	199
3.6.1	Caracterización general del sector	199
3.6.2	Estructura y funcionamiento.....	200
3.6.3	Problemas del sector.....	203
3.6.4	Soluciones propuestas.....	207
3.6.5	Programas de Ordenamiento.....	208
3.6.6	Identificación de Acciones a Realizar.....	210
IV SINTESIS DE LAS ACCIONES IDENTIFICADAS		220

INDICE de GRAFICOS

Gráfico	Título
35	Circuito de Esculturas
36	Propuesta de Espacios Públicos para Av. Rabanal
37	Propuesta de Espacios Públicos para Av. Amancio Alcorta
38	Propuesta de remodelación Av.9 de Julio
39	Rotonda Caseros- Alcorta Alternativa 1- Alternativa 2
40	Propuesta Av.A.Alcorta- Rabanal
41	Propuesta de Jerarquización de la Red Vial
41bis	Propuesta de Jerarquización de la Red Vial (cont)
42	Red de Carga Propuesta
43	Constitución- Situación actual
44	Centro de Transferencias Constitución
45	Recorridos de las líneas del APP en el área
46	Propuesta Remodelación Constitución- Mediano Plazo
47	Propuesta Remodelación Constitución- Mediano Plazo- Cortes
48	Propuesta Remodelación Constitución- Mediano Plazo- Perspectiva
49	Propuesta Remodelación Constitución- Largo Plazo
50	Mejoramiento Veredas y apertura Vanos de Estación Constitución-Lima
51	Mejoramiento Veredas y apertura Vanos de Estación Constitución- Hornos
52	Perspectiva calle Lima
53	Ensanche Veredas Casa Cuna
54	Parcelas a Expropiar- Constitución
55	Hospitales- Plano del Sector
56	Entorno Hospitales
57	Hospital Rawson
58	Hospital Borda
59	Hospital Moyano
60	Hospital Muñiz
61	Propuesta Hospitales
62	Intervención Hospitales

63	Etapas por Sector
64	Plano Sectores Hospital Borda
65	Plano Sectores Hospital Moyano
66	Plano Sectores Hospital Muñiz
67	Playas Buenos Aires- Sola- Situación actual
68	Propuesta de Ordenamiento
69	Corto Plazo
70	Largo Plazo
71	Parcelas a expropiar- Buenos Aires/ Sola
72	Pompeya- Uso Comercial
73	Densidad de Población
74	Densidad de Edificación
75	Recorridos de colectivos por tipo
76	Servicios de colectivos por Corredor
77	Areas socialmente críticas
78	Av. Sáenz- Corte Transversal
79	Av. Sáenz- Corte Longitudinal
80	Propuesta para el Area de Pompeya
81	Perfil urbano- Centro Cívico Barrial
82	Parcelas a expropiar- Pompeya
83	Parque Alte Brown- Situación actual
84	Propuesta de Ordenamiento
85	Conectividad

Listado de Láminas Fotográficas

I	Santa Casa de Ejercicios- Entre Ríos 962
II	Pasaje Sastre- Pasaje Lanín
III	Constitución
IV	Constitución
V	Constitución
VI	Colonia Sola
VII	Playa Sola- Edificios cabecera s/ Pinedo
VIII	Barrio Monseñor Espinosa
IX	Viaducto Irigoyen- Area Mercado del Pescado
X	Est.Buenos Aires- Edificio Suárez y Lafayette
XI	Playa Sola- Galpones
XII	Barrio La Colonia
XIII	Cruce Av.Cruz y Av. Escalada
XIV	Parque Indoamericano
XV	Parque Roca- AU7
XVI	Av.Roca- Av. Rabanal
XVII	Villa Lugano y Estación Homónima