

Buenos Aires, 07 de Octubre de 2014

Señores : **Cristian Moleres**

Tel / Fax :

At. **Cristian Moleres**

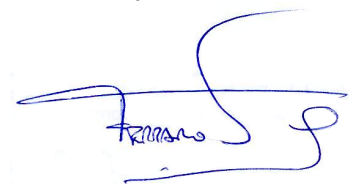
Ref. **Informe de Plantel**

Ubicación: **Saenz 700 entre: Avenida Perito Moreno Avenida Almaguete**

Localidad: **CAPITAL FEDERAL**

La presente nota tiene una vigencia de 60 días partir de la fecha del epígrafe..

Saludamos atentamente



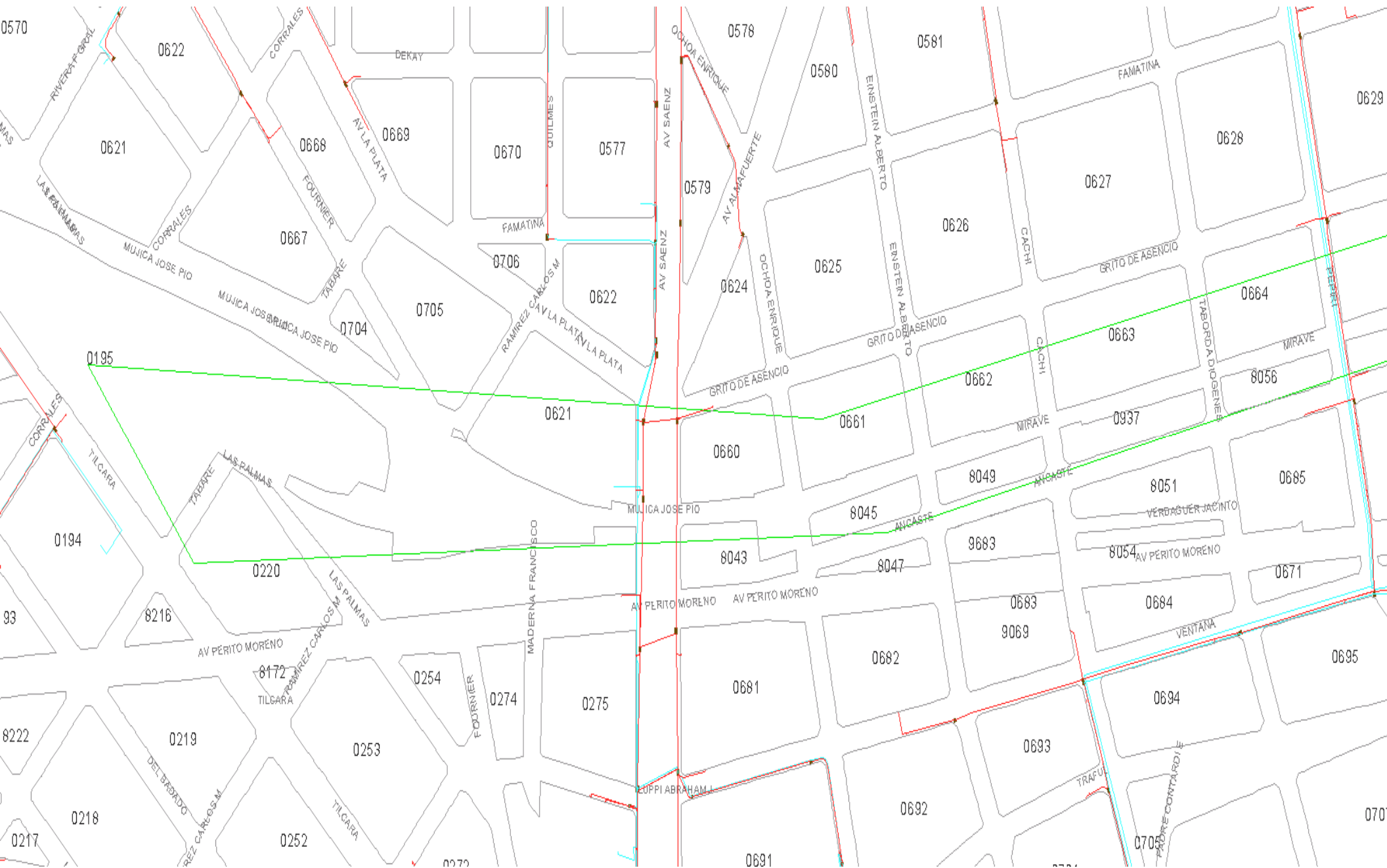
CLAUDIO A. FERRARO  
JEFE REGISTRO DE PLANTA  
DIRECCION RED DE ACCESO

Jefatura Registro de Planta	Humahuaca 3560 PB
Tel: (011) 4332-2662/2653	Capital Federal
Fax: (011) 4303-5586/90/91/93 Int. 8089	C.P.: C11191ABF

<http://www.interferencias.speedy.com.ar>

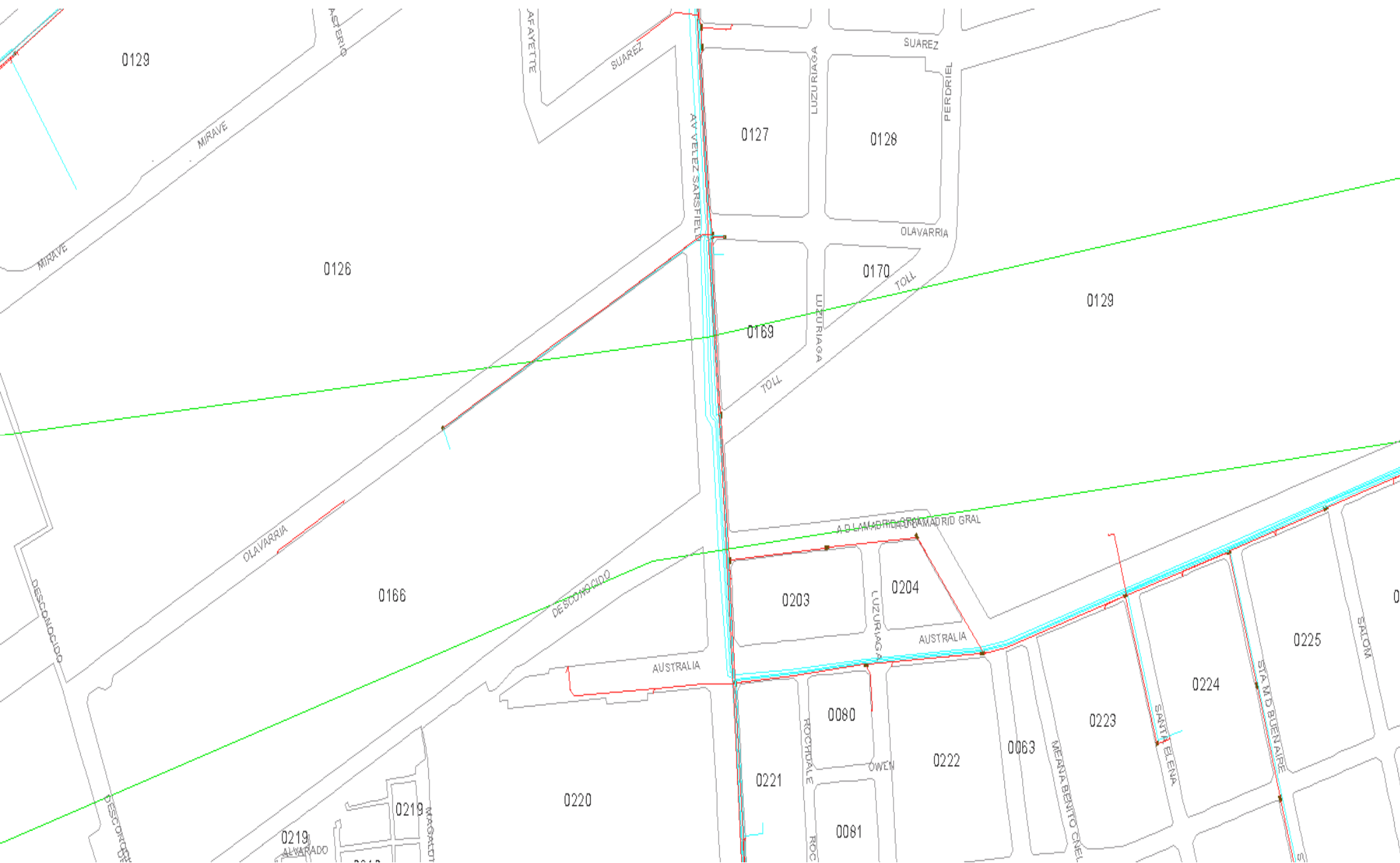
Provincia	Localidad	Apellido y nombre	Telefono	Mail	Jefe	Telefono/ Celular
Capital Federal y Gran Buenos Aires		EMILIO DI PASQUO	011 43328931 / 011 155724732	EMILIO.DIPASQUO@TELEFONICA.COM	Ariza Gustavo	011 4332 8961
Capital Federal y Gran Buenos Aires		ROBERTO LOGIACCO	011 4332 8746 / 1545650794	ROBERTO.LOGIACCO@TELEFONICA.COM	Ariza Gustavo	011 4332 8961
Capital Federal y Gran Buenos Aires - AMBA Sur	Quilmes, Lomas, M Grande, F Varela, Lanus	WALTER CRISTIANI	011 4257 8881/ 011 15 4490 9024	WALTER.CRISTIANI@TELEFONICA.COM	Mancuso Claudio	011 4333 6735
Capital Federal y Gran Buenos Aires - AMBA Sur	Quilmes, Lomas, M Grande, F Varela, Lanus	HUGO PONTONI	011 42407090 / 011 15 44942128	HUGO.PONTONI@TELEFONICA.COM	Mancuso Claudio	011 4333 6735
Capital Federal y Gran Buenos Aires -AMBA Noroeste	San Justo, Castelar, Moron	EDUARDO MICHELIN	011 15 4494 1948	EDUARDO.MICHELIN@TELEFONICA.COM	Eduardo Camargo	011-4647-3050
Capital Federal y Gran Buenos Aires -AMBA Noroeste	Moreno, Merlo, Bella Vista, Pilar	CLAUDIO RUEDA	011 154494 1953	CLAUDIO.RUEDA@TELEFONICA.COM	Eduardo Camargo	011-4647-3050
Buenos Aires	BAHIA BLANCA	CARLOS VICTOR DE TAPIA	0291 4368596	CARLOS.DETAPIA@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Buenos Aires	BAHIA BLANCA	DANTE FLORENCIO GARCIA	2914368597	DANTE.GARCIA@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Buenos Aires	Bahia Blanca	ALBERTO RAUL LARRASOLO	2915092775	ALBERTO.LARRASOLO@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Buenos Aires	CORONEL SUAREZ	EDUARDO OSVALDO ALOI	2926417497	EDUARDO.ALOI@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Buenos Aires	OLAVARRIA	RUBEN JOSE ABRAHAM	2284567470	RUBEN.ABRAHAM@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	TRES ARROYOS	SAUL OMAR LOPEZ	2983418072	SAUL.LOPEZ@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Buenos Aires	Bahía Blanca	DANIEL EDUARDO GONCALVES	0291 4077103	DANIEL.GONCALVES@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
La Pampa	SANTA ROSA	EDGARDO HUGO REVELLO	02954 668112	EDGARDO.REVELLO@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Neuquén	NEUQUEN	ANGEL DALLA GASPERINA	2996353558	ANGEL.DALLAGASPERINA@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Río Negro	GENERAL ROCA	ELIO ANTONIO PRECOMA	2984539285	ELIO.PRECOMA@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Río Negro	S Carlos d Bariloche	IGNACIO ARAU	2944412230	IGNACIO.ARAU@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Río Negro	VIEDMA	CARLOS ALBERTO GOMEZ	2920606309	CARLOSALBERTO.GOMEZ@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Chubut	COMODORO RIVADAVIA	ROBERTO EWALD FANKHAUSER	2974145060	ROBERTO.FANKHAUSER@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Chubut	ESQUEL	RICARDO DANIEL NISEGGI	2945682257	RICARDO.NISEGGI@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Chubut	TRELEW	MIGUEL RODECKER	2804687145	MIGUEL.RODECKER@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Santa Cruz	Rio Gallegos	OMAR JUSTO VILLAGRAN	2966620749	OMAR.VILLAGRAN@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Tierra del Fuego	USHUAIA	ROBERTO DANIEL VARAS	2901610239	ROBERTO.VARAS@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
Córdoba	Cordoba	OSCAR ALEJANDRO VILLARROEL	0351 6122027	ALEJANDRO.VILLARROEL@TELEFONICA.COM	Duran jorge	0341 5089851
Córdoba	CORDOBA	JORGE OMAR LIES	0351 3620785	JORGE.LIES@TELEFONICA.COM	Duran jorge	0341 5089851

Provincia	Localidad	Apellido y nombre	Telefono	Mail	Jefe	Telefono/ Cielular
Salta-Jujuy	Salta-Jujuy	ALEJANDRO ASFORA	0381 4170104	ALEJANDRO.ASFORA@TELEFONICA.COM	Duran jorge	0341 5089851
Tucumán	SAN MIGUEL DE TUCUMAN	SERGIO LUIS VENDITTI	0381 5023745	SERGIO.VENDITTI@TELEFONICA.COM	Duran jorge	0341 5089851
Buenos Aires	9 DE JULIO	RUBEN CARLOS SORACCO	2317415761	RUBEN.SORACCO@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	Chivilcoy	GUILLERMO OSCAR PINTOS	02346 408104	GUILLERMO.PINTOS@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	CHIVILCOY	ALEJANDRO ARIEL MORERA	2346543672	ALEJANDRO.MORERA@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	CHIVILCOY	CARLOS ALBERTO CARBONARI	02346 454858	CARLOS.CARBONARI@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	JUNIN	ANTONIO FRANCISCO PERCHANTE	2364571698	ANTONIO.PERCHANTE@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	PEHUAJO	RAUL ALFREDO CAVALLI	2396624781	RAUL.CAVALLI@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	TRENQUE LAUQUEN	WALTER FABIAN PIGNANELLI	2392532144	WALTER.PIGNANELLI@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	CAÑUELAS	FABIAN ANSELMO FRECINO	1151508317	FABIAN.FRECINO@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	CHASCOMUS	CESAR HUGO CIPRIANO JARA	2241689041	CESAR.JARA@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	LA PLATA	DANIEL ALBERTO LOPEZ	011 41411294	DANIELALBERTO.LOPEZ@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	LA PLATA	MARCELO OLIDEN	2214557687	MARCELO.OLIDEN@TELEFONICA.COM	Lanteri Marcelo	0221 524 9199
Buenos Aires	MAR DE AJO	PABLO DANIEL VERA	02257 637056	PABLO.VERA@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	MAR DEL PLATA	ANGEL ALBERTO GIRI	0223 4260103	ALBERTO.GIRI@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	MAR DEL PLATA	DANIEL ALBERTO BRUNO	2234231568	DANIEL.BRUNO@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	MAR DEL PLATA	FERNANDO DANIEL DECUN	2234244340	FERNANDO.DECUN@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	MAR DEL PLATA	EDUARDO JOSE NAMUR	2235620815	EDUARDO.NAMUR@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	NECOCHEA	JORGE MANUEL SALAZAR	2262634986	JORGE.SALAZAR@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Buenos Aires	TANDIL	RODOLFO OSCAR RICCIO	2494380073	RODOLFO.RICCIO@TELEFONICA.COM	Oyarbide sergio	0223 4216463
Corrientes	Corrientes	JOSE ALBERTO RIZZO	3794503353	JOSE.RIZZO@TELEFONICA.COM	poma marcelo	0341 5194683
Entre Ríos	GUALEGUAYCHU	PABLO FERNANDO POLASEK	03446 533731	PABLO.POLASEK@TELEFONICA.COM	poma marcelo	0341 5194683
Santa Fe	BARRIO REMEDIOS DE ESCALADA DE	NESTOR CORDEIRO	341155902402	NESTOR.CORDEIRO@TELEFONICA.COM	poma marcelo	0341 5194683
Santa Fe	BARRIO REMEDIOS DE ESCALADA DE	HERMES ERIC GUAGLIANONE OTT	341155063018	ERIC.GUAGLIANONE@TELEFONICA.COM	poma marcelo	0341 5194683
Santa Fe	Rosario	PABLO ERNESTO DRUSE	0341 566 0101	PABLO.DRUSE@TELEFONICA.COM	poma marcelo	0341 5194683
Santa Fe	SANTA FE	DIEGO JOSE ASTOR	0342 4434719	DIEGO.ASTOR@TELEFONICA.COM	poma marcelo	0341 5194683
Mendoza	MENDOZA	ALEJANDRO DANIEL BERARDO	0261 6500101	ALEJANDRO.BERARDO@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
Mendoza	MENDOZA	ANTONIO CASABONA	2613352911	ANTONIO.CASABONA@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
Mendoza	MENDOZA	ALBERTO FAMA	0261 6502143	ALBERTO.FAMA@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
Mendoza	SAN RAFAEL	HORACIO MANSILLA	2613433669	HORACIOALBERTO.MANSILLA@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
Neuquén	Neuquen	DANIEL ALBERTO PRADO	0299 6320101	DANIEL.PRADO@TELEFONICA.COM	Dietrich Antonio	0299 4060271
San Juan	SAN JUAN	ROLANDO MODESTO CUEVAS	2645297928	ROLANDO.CUEVAS@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
San Juan	SAN JUAN	HECTOR JUAN MARQUEZ	2645297927	HECTOR.MARQUEZ@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
San Luis	SAN LUIS	RAUL JOSE PALAVECINO	2664686664	RAUL.PALAVECINO@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
San Luis	SAN LUIS	SERGIO DANIEL VINUESA	02664 464219	SERGIO.VINUESA@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960
San Luis	VILLA MERCEDES	JUAN CARLOS DUTTO	2657303042	JUAN.DUTTO@TELEFONICA.COM	Zanghi Carmelo	0261 6542960

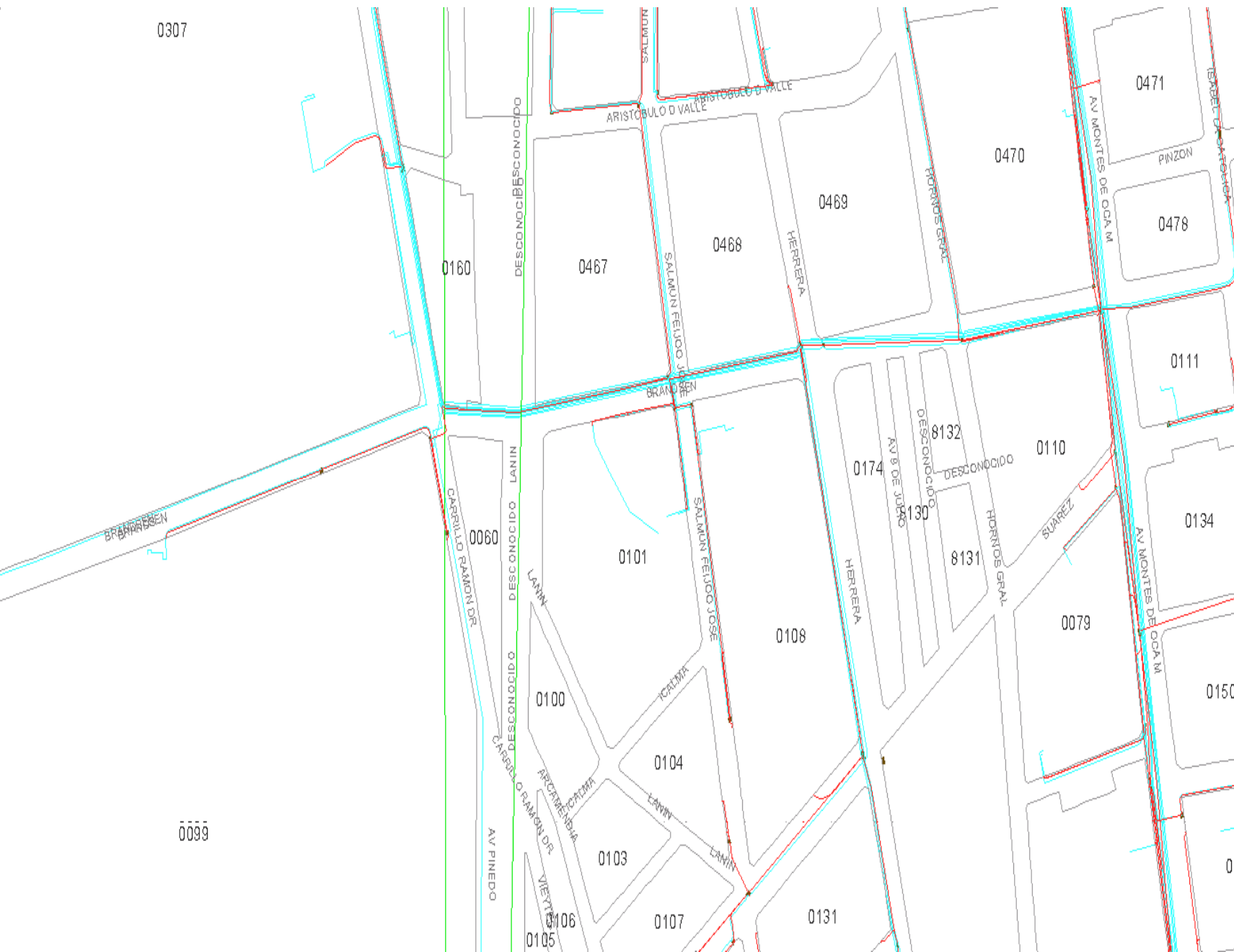


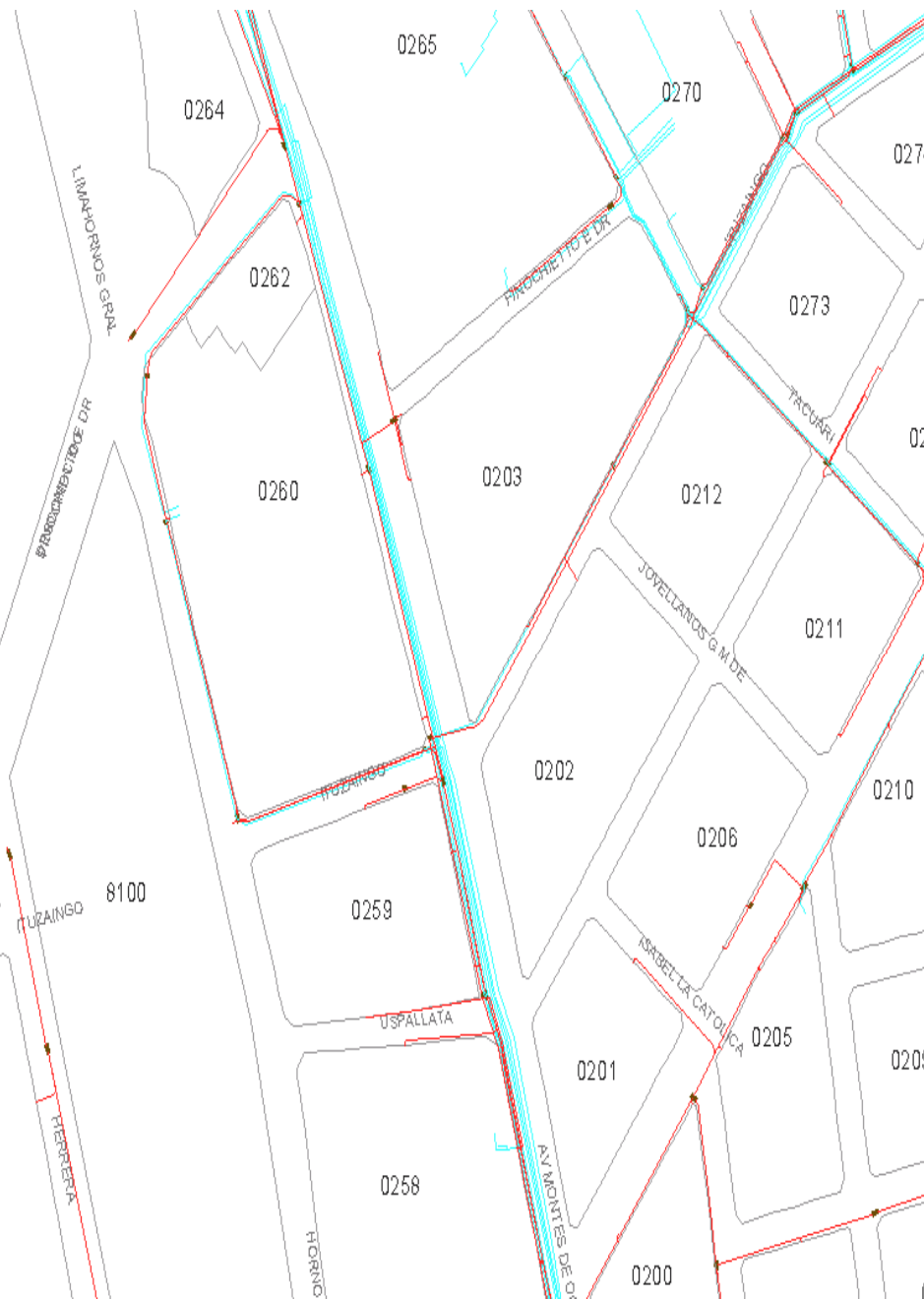


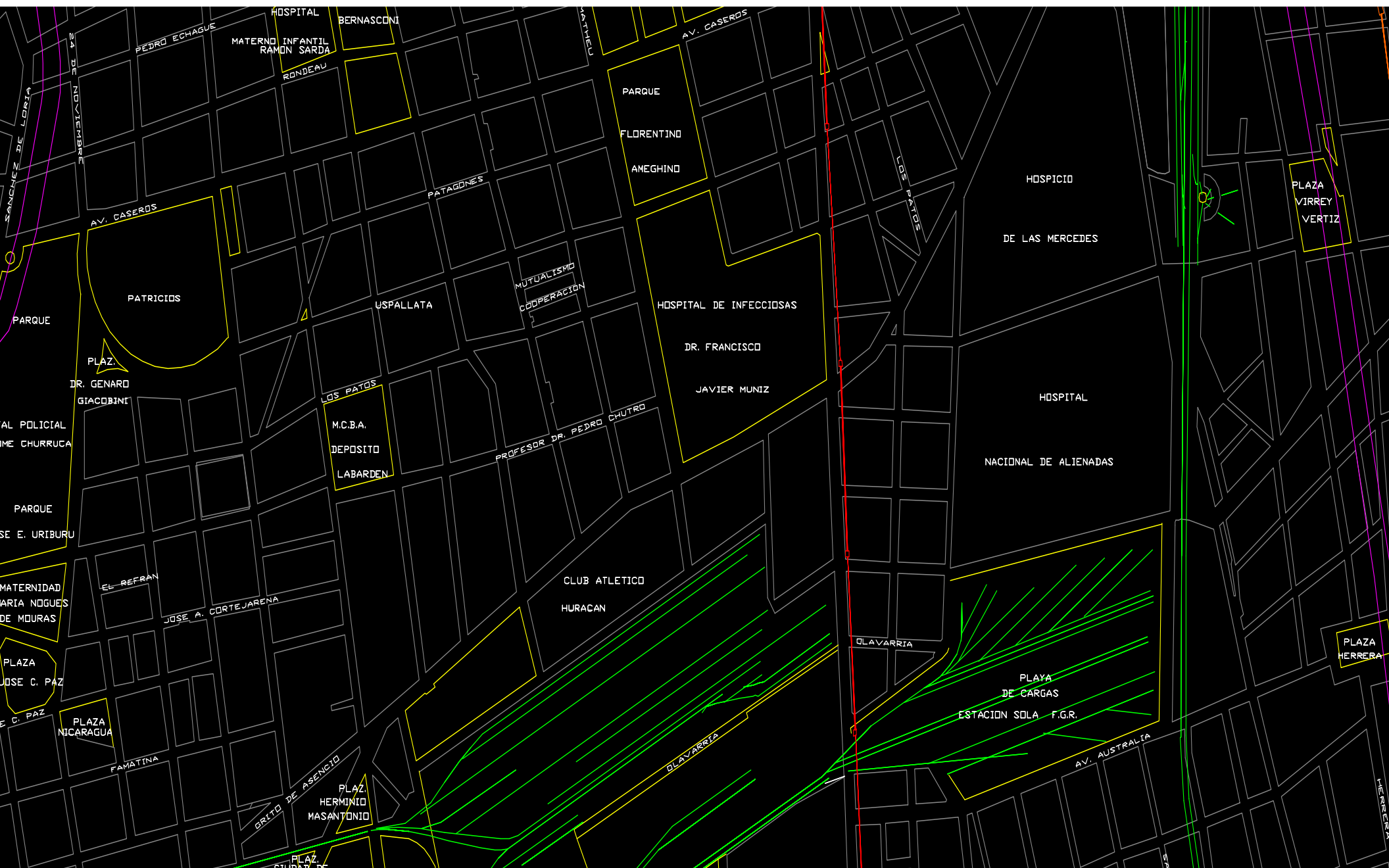






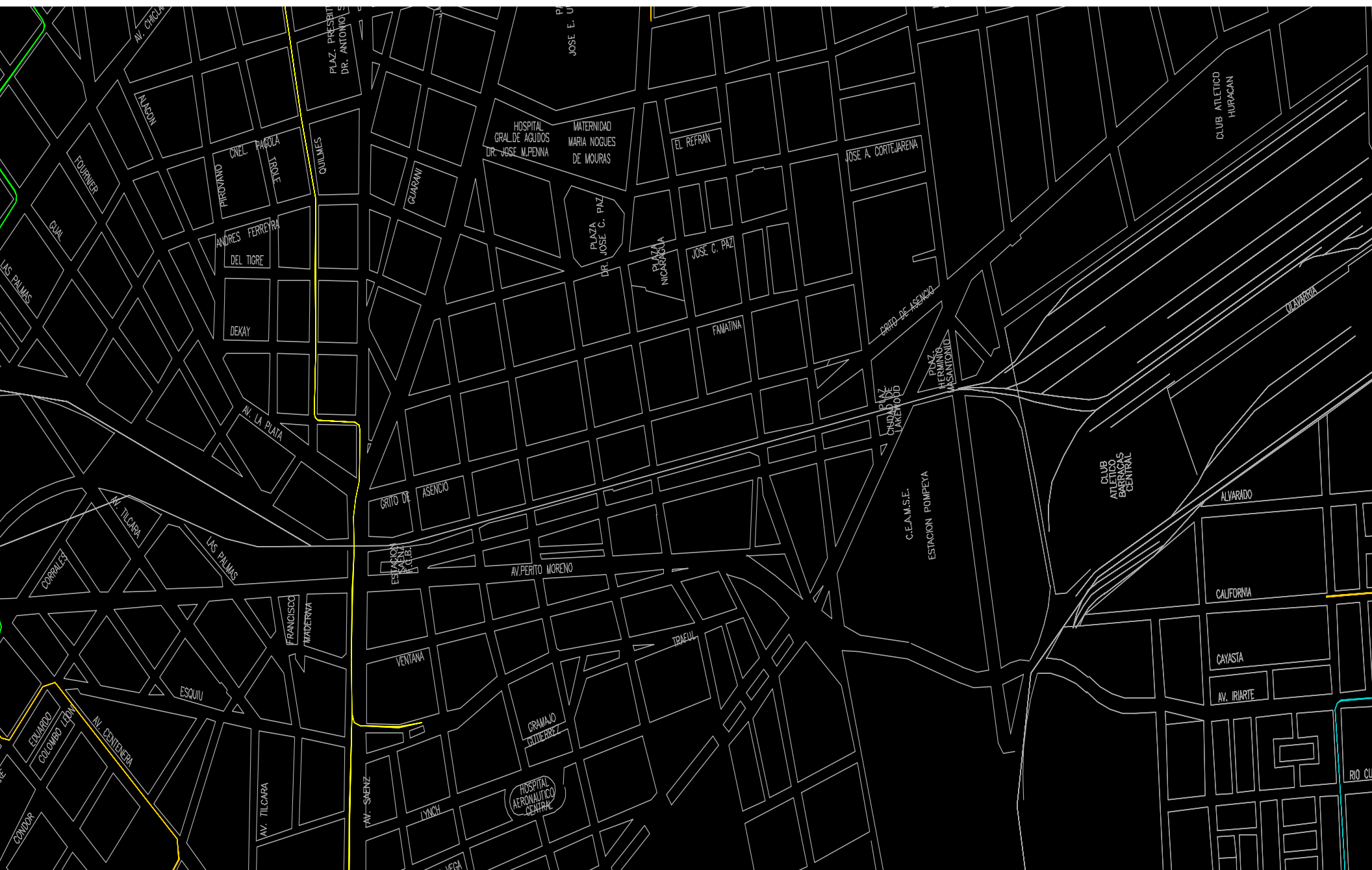
















	<b>ANTEPROYECTO Y ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL VIADUCTO FERROVIARIO ELEVADO BELGRANO SUR</b> TRAMO INTERSECCIÓN CALLE CORRALES HASTA NUEVA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN
CONTENIDO	<b>Anexo Capítulo 12</b>

# **ANTEPROYECTO Y ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL DE UN VIADUCTO FERROVIARIO ELEVADO EN LAS VÍAS DEL FC BELGRANO SUR, TRAMO INTERSECCIÓN CON CALLE CORRALES (APROXIMADAMENTE) HASTA LA NUEVA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN**

## **MEMORIA DE URBANISMO**

# **ANTEPROYECTO Y ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL DE UN VIADUCTO FERROVIARIO ELEVADO EN LAS VÍAS DEL FC BELGRANO SUR, TRAMO INTERSECCIÓN CON CALLE CORRALES (APROXIMADAMENTE) HASTA LA NUEVA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN**

## **MEMORIA DE URBANISMO**

1.	Consideraciones generales.....	6
1.1.	El Viaducto en el territorio de la C.A.B.A.....	7
1.1.1.	La Zona Sur de la C.A.B.A.....	7
1.1.2.	La Comuna 4.....	7
1.1.3.	Las áreas de influencia directa e indirecta del Viaducto Belgrano Sur.....	15
2.	Las líneas ferroviarias de la traza del Viaducto.....	18
2.1.	Breve reseña histórica del sur de la ciudad y los ferrocarriles.....	18
2.2.	El sistema ferroviario metropolitano de Buenos Aires.....	22
2.3.	La Línea Belgrano Sur.....	22
2.4.	La Línea General Roca.....	27
2.5.	Las estaciones del Viaducto.....	27
3.	El Viaducto Belgrano Sur en los Planes Urbanos.....	31
3.1.	Proyecto de la Comisión de la Estética Edilicia - Año 1925.....	31
3.2.	Plan Director de la Ciudad de Buenos Aires. Informe Preliminar Etapa 1959 - 1960.....	31
3.3.	Estudio de Transporte y Circulación Urbana. Consejo del Plan Urbano Ambiental 1999.....	31
3.4.	Nota del Plan Estratégico Buenos Aires 2010.....	32
3.5.	Plan Urbano Ambiental (PUA) .....	33
3.6.	Plan Comuna 4. MDU - SP 2012.....	33
3.7.	El Código de Planeamiento Urbano.....	36
4.	Configuración Territorial y Uso del Suelo en el Área de Influencia del Viaducto Belgrano Sur.....	40
4.1.	Nivel Socioeconómico y habitacional.....	40
4.2.	los Flujos Circulatorios en relación con la Calidad del Espacio Urbano .....	42
4.3.	Configuración Territorial y Usos del Suelo en el Área de Entorno del Viaducto .....	44

4.3.1. Tramos .....	44
4.3.2. Nodos.....	48
5. La imagen urbana y el impacto del nuevo Viaducto Belgrano Sur.....	59
5.1. Caracterización perceptual del paisaje urbano.....	59
5.1.1. Tramos .....	59
5.1.2. Nodos .....	61
5.2. Valoración del estado de situación y del impacto del Viaducto Belgrano Sur en la imagen del paisaje urbano .....	63
5.3. Recomendaciones para la intervención y tratamiento del paisaje .....	67

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico n° 1.1. La Comuna 4 en la CABA .....	8
Gráfico n° 1.2. Los Barrios de la Comuna 4 y el Viaducto .....	10
Gráfico n° 1.3. Los Distritos Especiales y el Viaducto .....	12
Gráfico n° 1.4. Área de Influencia directa e indirecta del Viaducto .....	16
Gráfico n° 1.5. Caracterización del Entorno del Viaducto FCBS.....	17
Gráfico n° 2.1. Evolución Histórica del Tendido Ferroviario en el Área de Influencia..	20
Gráfico n° 2.2. El Viaducto Belgrano Sur y los Ferrocarriles Metropolitanos .....	23
Gráfico n° 2.3. Ramales de la Linea Belgrano Sur .....	24
Gráfico n° 2.4. La Taza del Viaducto sobre dos Líneas Ferroviarias .....	26
Gráfico n° 3.1. Usos del Suelo según el Código de Planeamiento Urbano. Versión Actualizada 2014.....	38
Gráfico n° 4.1. Densidad de Población Comuna 4 .....	39
Gráfico n° 4.2. Red de Tránsito Jerarquizada en el Área de Influencia del Viaducto .....	40
Gráfico n° 4.3. Usos del Suelo Actuales .....	45
Gráfico n° 5.1. El Paisaje en la Taza del Viaducto .....	63
Gráfico n° 5.2. Estado de Situación. Conectividad e Impacto Perceptual en la Taza del Viaducto .....	66
Gráfico n° 5.3. Recomendaciones para el Tratamiento del Paisaje .....	72
Gráfico n° 5.4. Proyectos Referentes para el Viaducto .....	73



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro n° 4.1.	Población en la Comuna 4 .....	40
Cuadro n° 4.2.	Programa de Usos Propuestos en el Tramo 2 .....	47
Cuadro n° 4.3.	Autotransporte Público en el Nodo Estación Sáenz - Av. Sáenz .....	49
Cuadro n° 4.4.	Autotransporte Público en el Nodo Av. Alcorta - Zavaleta .....	51
Cuadro n° 4.5.	Autotransporte Público en el Nodo Estación Buenos Aires - Av. Vélez Sarsfield .....	55

## **CONSIDERACIONES GENERALES**

## 1. Consideraciones generales

Las transformaciones de la infraestructura de movilidad en las ciudades tanto viales como ferroviarias, inciden en la estructura territorial por su carácter de inductores de la conformación urbana, dado que son las particularidades de la demanda las que determinan los requerimientos de contar con esa infraestructura, y al mismo tiempo, la presencia de la misma influye en las formas de crecimiento de los asentamientos y en la localización de la demanda, por lo que las redes troncales de circulación resultan un factor relevante en la conformación de los tejidos urbanos que definen las formas de utilización del espacio.

Es por esto que la evaluación de los efectos de los proyectos de infraestructura de movilidad que generalmente son de carácter estratégico, requiere la consideración de las alteraciones que pueden producirse en la estructura y funcionamiento de los espacios urbanos de influencia con el objeto de aprovechar las oportunidades y ventajas que se producirán cuando el proyecto esté concluido, previendo al mismo tiempo las acciones necesarias para mitigar eventuales efectos negativos, preservar el medio y mejorar la calidad urbano ambiental del entorno ferroviario.

Cabe señalar al respecto que si bien el nuevo viaducto ferroviario del F.C. Belgrano Sur será construido en su casi totalidad sobre trazas ferroviarias existentes, el carácter de viaducto elevado da lugar a nuevas circunstancias urbanas relacionadas con el bajo autopista, cuya permeabilidad puede en algunos casos integrar zonas urbanas hasta hoy separadas por las vías, ofreciendo además la oportunidad de incorporar un conjunto de usos compatibles en los espacios a nivel para actividades de distinta índole que pueden enriquecer la oferta de prestaciones de servicios a los espacios urbanos colindantes.

En particular hay que considerar que en el cruce sobre las avenidas se dan condiciones particulares muy favorables para la generación de centros de transbordo multimodales de gran escala como es el caso de Avenida Sáenz y también asociados a actividades recreativas y comerciales, además de las transferencias intermodales como se presenta el entorno de Av. Amancio Alcorta y Av. Vélez Sarsfield, siendo estos nodos claves para el reordenamiento urbanístico de esos sectores de la ciudad.

Además de la visión integrada transporte – territorio, debe considerarse que las intervenciones territoriales conllevan en forma inescindible al ordenamiento ambiental, por lo que el tratamiento de las cuestiones urbanas tienen puntos en coincidencia en los estudios territoriales y ambientales y responden a una base común, por lo que en el estudio del Viaducto del Ferrocarril Belgrano Sur se han considerado bajo una misma óptica, tanto la evaluación de los contextos, el tratamiento de la información de base, como la elaboración de los diagnósticos, de manera de contar con una visión integrada territorial – ambiental de las cuestiones involucradas en el estudio.

Se incorpora a este análisis el diagnóstico perceptual del paisaje en relación con el viaducto, el entorno próximo y el área de influencia, que enriquecerá la propuesta urbanística.

## **1.1. El Viaducto en el territorio de la C.A.B.A.**

### **1.1.1. La Zona Sur de la C.A.B.A.**

El Viaducto Belgrano Sur comprende un tramo del F.C. Gral. Belgrano y otro del F.C. Gral. Roca, ambos localizados en la zona Sur de la ciudad de Buenos Aires.

Esquemáticamente, aunque no represente un borde preciso, la Avenida Rivadavia y la línea paralela del F.C. Sarmiento marca el límite virtual entre el Norte y el Sur de la ciudad. El Riachuelo y sus bordes en situación ambiental crítica, constituye el límite Sur de la zona Sur con escasas conexiones hacia el territorio vecino de los Partidos de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora en la Pcia. de Buenos Aires.

La Zona Sur en su proceso histórico de crecimiento fue perdiendo población en el sector más próximo al área central con motivo de epidemias que tuvieron lugar a fines del siglo XIX, las que debilitaron sus funciones. Por otra parte en los sectores ubicados más al Sur las actividades contaminantes de barracas, curtiembres, mataderos y basurales que se sucedieron en el borde del Riachuelo siempre fueron una limitante a las tendencias de expansión de la ciudad en esta dirección.

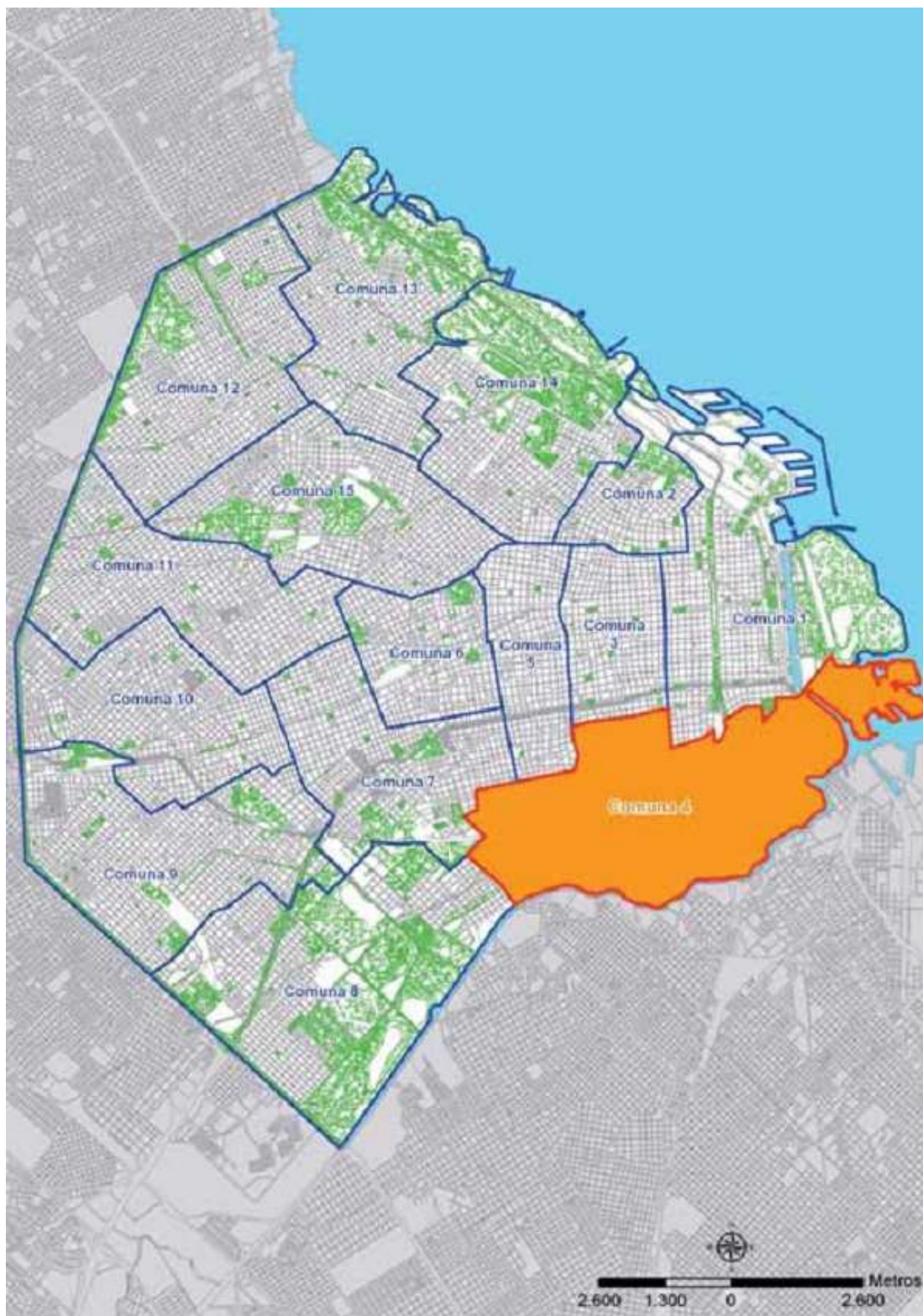
En la verificación de los indicadores urbanos se puede apreciar que hoy en su gran mayoría determinan una situación desfavorable de la Zona Sur donde reside el 60% de los asentamientos precarios de la ciudad, lo que ha llevado a que las diferentes políticas urbanas sean coincidentes en considerar prioritaria la renovación y revitalización de este espacio postergado de la ciudad. En tal sentido en el Plan Estratégico 2010 de la Ciudad de Buenos Aires se indica en relación a la integración equitativa de la Zona Sur que *“las diferencias entre el Sur y el Norte se observan, por ejemplo, en la cantidad de viviendas nuevas, la cantidad de comercios, su dinámica económica y los mayores índices de desempleo entre otros. En el Sur se localiza la mayor cantidad de viviendas en Villas de Emergencias y a su vez, se presentan graves niveles de contaminación en todo su borde Norte - Sur de la Sirga del Riachuelo. En su relación ambiental con el tramo sur de la Cuenca Matanza – Riachuelo recibe el 34.2% del volumen diario descargado, con altos niveles de contaminación. Debido a esta situación es necesario repensar la Zona Sur de la Ciudad a partir de sus potencialidades para revertir la inequidad social, ambiental y territorial, con una fuerte articulación del Estado y los diferentes actores sociales.”*

### **1.1.2. La Comuna 4**

En el espacio de la Zona Sur el Viaducto se localiza en el territorio de la Comuna 4 de la ciudad integrada por los barrios de Nueva Pompeya, Parque Patricios, Barracas y La Boca en los tres primeros que se desarrolla la totalidad del recorrido de su traza. **(Gráfico n° 1.1)**

Los barrios de la ciudad de Buenos Aires, si bien tienen una delimitación territorial precisa fijada por Ordenanzas 23698/68 y 26607/72, sólo conforman espacios de tradición e identidad, nunca tuvieron el carácter de unidad administrativa y carecen de representación formal.

Las Comunas por el contrario, son espacios de gestión administrativa descentralizada establecidas en la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, con vigencia efectiva desde el año 2011 cuando fueron elegidas sus autoridades. El régimen de las Comunas fue reglamentado en el año 2005 a través de la Ley 1.777 de la Ciudad y los límites definitivos para las 15 Comunas establecidas en el ordenamiento político – administrativo fueron fijados en el año 2008 por Ley 2.650. En este Contexto, la Comuna 4 fue definida abarcando los barrios de Nueva Pompeya, Parque Patricios, Barracas y La Boca. El recorrido del Viaducto Belgrano Sur abarca a los tres primeros, quedando la Boca al margen de este sistema, por lo que las consideraciones urbanísticas realizadas alcanzan sólo a aquellos.



## 1.1 Comuna 4

*Fuente: Unidad Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, MDU. GCBA.*



De acuerdo a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del año 2010, en el territorio de la Comuna 4 habitan 217.640 personas con una densidad poblacional de 100,68 habitantes por vivienda.

Las tasas de crecimiento demográfico han sido poco importantes y sólo en los últimos años dejaron de ser negativos. En el Informe sobre los Barrios de Comuna 4 de la Secretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU – SP), se menciona que la elevada tasa de desempleo observada (11,4%) se traduce en ingresos promedio significativamente inferiores al promedio de la Ciudad. Se menciona además que:

*“Por otra parte, los indicadores referidos a la instrucción muestran bajos valores en lo que respecta a las personas con el nivel superior completo, que sólo llegan al 14%, mientras la proporción de quienes tiene el secundario completo alcanzan al 21% del total. Asimismo los ingresos familiares totales mensuales se encuentran por debajo del promedio para el conjunto de la Ciudad, y aún más, de otras Comunas.*

*Al mismo tiempo, las tasas de desocupación y subocupación resultan más elevadas que para el total de la Ciudad, siendo del 11,4% y 12,3% respectivamente. Los indicadores de esta Comuna muestran también uno de los más elevados porcentajes de hogares con NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas) llegando al 17,3%.”*

El territorio de la Comuna 4 cuenta con tres cruces viales sobre el Riachuelo que conectan su territorio con los espacios vecinos del Gran Buenos Aires. Los puentes Nuevo Pueyrredón, Victorino de la Plaza y el Puente Alsina o Uriburu. La presencia de estos puentes es coincidente con avenidas urbanas de carácter estructural de la ciudad que corren en sentido Norte – Sur y cruzan el territorio comunal, la Avenida y Autopista 9 de Julio Sur, la Av. Vélez Sarsfield y la Av. Sáenz respectivamente. **(Gráfico 1.2)**

Por otra parte existen tres puentes ferroviarios, los puentes Bosch, Victorino de La Plaza e Ing. Brian, donde cruzan distintos ramales del F.C. Gral. Roca. En el puente Ing. Brian cruza, proveniente de la playa ferroviaria de Km 5 en el Partido de Avellaneda, el ferrocarril de carga operado por Ferrosur, en cuya traza en Estación Buenos Aires y Estación Sola transcurre la extensión del Viaducto Belgrano Sur hasta Constitución.

El Ferrocarril Belgrano Sur atraviesa el territorio comunal de Oeste a Este y cuenta con dos estaciones, Estación Sáenz en el cruce con Av. Sáenz donde se localiza un centro de transferencia intermodal tren – ómnibus urbano, al que pronto se sumará la línea H de subterráneos con una terminal en este nodo. La otra, Estación Buenos Aires, colindante con la Av. Vélez Sarsfield: Tal como fue señalado la extensión del viaducto desde esta terminal hasta Estación Constitución se realiza utilizando vías del F.C. Roca que llegan a Estación Sola, ubicada entre Av. Vélez Sarsfield y Estación Constitución. Esta serie de tres estaciones contiguas, Buenos Aires, Sola y Constitución es la que facilita la extensión del Viaducto.

En el sistema de transporte de la ciudad que cruza el territorio Comunal se destaca también la presencia del Metrobus con dos ramales, ambos con terminal de recorrido en Puente de La Noria – Gral. Paz, uno que corre marginal por Av. Fernández de la Cruz y Brasil hasta Constitución y otro que llega al centro de transbordo de Av. Sáenz por Av. Francisco Rabanal y continua por la misma hasta empalmar con el otro ramal en Av. Fernández de la Cruz.





## Los Distritos de la Comuna 4

Dentro del espacio comunal se distinguen dos espacios calificados el Distrito Tecnológico y el Distrito del Diseño (**Gráfico n° 1.3.**)

El **Distrito Tecnológico** es un centro de promoción y desarrollo de conocimiento que recibe empresas de tecnología de la información y comunicación (TICs). Fue creado por Ley 2.972 en el año 2008. Está ubicado en el Barrio de Parque Patricios y en parte se extiende sobre el Barrio de Nueva Pompeya, envolviendo un sector del Viaducto Belgrano Sur entre Av. Sáenz y Av. Amancio Alcorta. Esta circunstancia determina la importancia del bajo viaducto para establecer una mayor conectividad vial peatonal para una mayor integración de este Distrito. El perímetro está delimitado por Avenidas Sáenz, Boedo, Chiclana, Sánchez de Loria y Brasil, las calles Alberti y Manuel García y la Av. Amancio Alcorta en ambas aceras.

A casi seis años de su creación el Distrito Tecnológico de Parque Patricios acumula proyectos de inversión y cada vez está más cerca de alcanzar las 200 empresas instaladas y en funcionamiento. Dentro de las 200 hectáreas que suma el distrito operan empresas de los más variados segmentos de actividad. Estas radicaciones han derivado en la creación de 11.000 puestos de trabajo vinculados con la producción de software o el desarrollo de diferentes tipos de soluciones o servicios tecnológicos.

Por otra parte cabe señalar que en la calle Uspallata frente a Parque Patricios se está completando la construcción del edificio que originalmente estuvo destinado al Banco Ciudad y que actualmente es acondicionado para sede del Gobierno de la Ciudad y en una situación muy próxima a la traza del Viaducto.

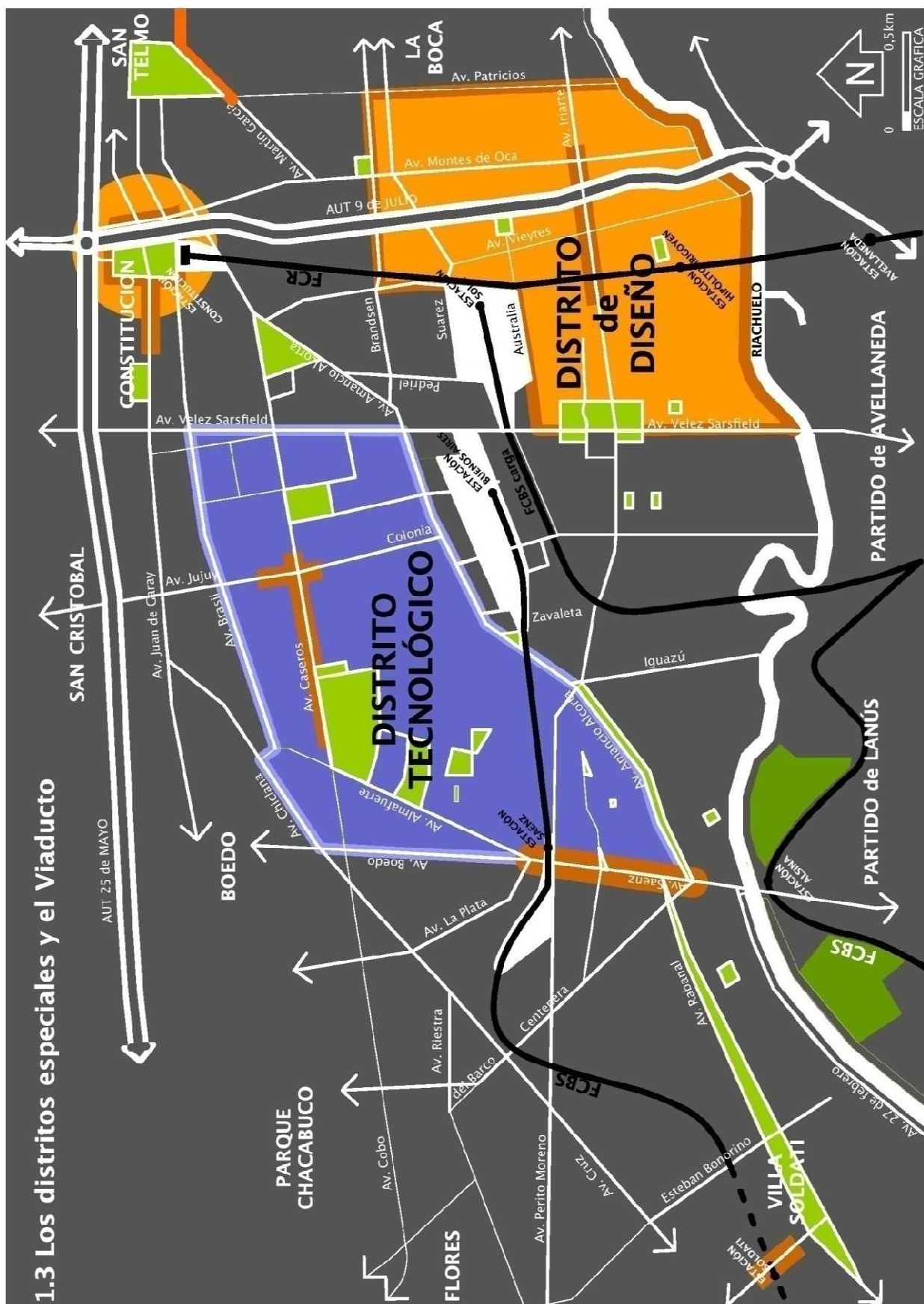
## El Distrito del Diseño

Por medio de la Ley 4.761 del año 2013 la ciudad creó el “Distrito de Diseño” en el barrio de Barracas dentro del polígono comprendido entre la Av. Australia, Av. Pinedo, calles Dr. Ramón Carrillo, Brandsen, Azara, Río Cuarto, Av. Regimiento de Patricios, la Ribera del Riachuelo y la Av. Vélez Sarsfield.

Esta iniciativa se orienta a conformar un polo de estudios de diseño y talleres de producción, contribuyendo de esta manera al desarrollo de la Zona Sur de la ciudad y a consolidar el status de Buenos Aires como Ciudad UNESCO de Diseño. Para ello se otorgan facilidades y beneficios a emprendedores que instalen sus oficinas y talleres dentro del espacio definido para el Distrito.

Una parte del Distrito es prácticamente colindante con Estación Sola y conforma el espacio urbano al sur de la misma y al Este de Av. Vélez Sarsfield y la futura estación elevada del Viaducto Belgrano Sur.

De acuerdo a presentaciones del Ministerio de Desarrollo Económico de la Ciudad “*la concesión del Distrito permitirá la revitalización del barrio. Los cambios estructurales, de los últimos treinta años han conducido a la destrucción del denso tejido industrial de la Zona Sur y por ende, a la proliferación de espacios desocupados con infraestructura de talleres y fábricas inactivos. Además del capital inmobiliario privado inmovilizado, ha quedado una infraestructura urbana pública subutilizada que, junto con la inmejorable conectividad con el área central de la ciudad, constituyen las ventajas comparativas más sobresalientes del barrio de Barracas.*”



### 1.3 Los distritos especiales y el Viaducto

## **Los barrios de la Comuna 4**

### **El Barrio de Nueva Pompeya**

Este barrio está delimitado por la Av. Cnel. Esteban Bonorino, Av. Gral. Francisco Fernández de la Cruz, Varela, Av. Dr. Norberto de la Riestra, Av. del Barco Centenera, Av. Cobo, Av. Caseros y Av. Almagro, Cachi, Vías del F.C. Gral. Mármol Belgrano, Av. Zavaleta, Riachuelo y Av. 27 de Febrero.

Esta localizado en una zona baja originalmente anegadiza que fue rellenada con cuatro metros de ceniza. Hacia 1980 la hoy Avenida Sáenz era el “camino de los huesos” donde quedaban los restos de vacunos muertos antes de llegar al matadero del hoy Parque Patricios. Se vinculaba a Buenos Aires con un camino que seguía aproximadamente la traza de la actual Av. Amancio Alcorta y un bajo del Riachuelo el cruce de Burgos que permitía cruzarlo hacia el sur. En 1859 se construyó allí el célebre Puente Alsina que permaneció hasta 1910 en que fue por el antecesor del actual inaugurado a su vez en 1939 bajo el nombre de Tte. Gral. Uriburu. La malla de calles de la ciudad, Av. La Plata, Tilcara, Centenera, Alcorta, Intendente Rabanal, Almagro, confluye sobre Sáenz por la razón de ser un punto singular de vinculación por la existencia del puente sobre el Riachuelo.

La población de escasos recursos se encontraba vinculada en gran parte al trabajo de los mataderos. En 1896 fue levantada la primita Capilla de los padres Capuchinos y dedicada a la Virgen de Pompeya. La Capilla que finalmente dará su nombre y marca la identidad del Barrio fue inaugurada en 1900 y se encuentra muy próxima al cruce del Viaducto con Av. Sáenz.

En el año 1950 se levanta el ramal del F.C. Oeste para transporte de cargas que desde 1897 unía la estación Ing. Brian en el borde del Riachuelo con Gaona y Av. Gral. Paz y empalmaba en Ciudadela con el F.C. Sarmiento. Este trazado es pisado en parte por la actual Autopista oeste desde Plaza Virreyes hasta Liniers y es el espacio que hoy ocupa la AV. Perito Moreno, caracterizado por que sus bordes constituyen fondos de parcelas y no cuentan con veredas.

El nodo vial y de transporte en el cruce de Av. Sáenz con la línea Gral. Belgrano Sur, y la próxima llegada de la Línea H de Subterráneos, conforma un centro de transbordo de especial importancia para la organización y distribución de los pasajeros provenientes del espacio suroeste del área metropolitana.

### **Barrio de Parque Patricios**

El Barrio está comprendido entre las Av. Juan de Garay, Av. Entre Ríos, Av. Vélez Sarsfield, Av. Amancio Alcorta, Lafayette, Mirave, Lavrdei, vías del F.C. Belgrano Sur, Cachi, Av. Almagro y Sánchez de Loria. El borde Sur de este distrito colinda con la traza del F.C. Belgrano Sur e incluye parte del territorio de la Estación Buenos Aires.

Cuenta con una superficie de 3,8 km<sup>2</sup> y una población de 40.885 habitantes y un conjunto de parques públicos que lo destaca como uno de los más importantes pulmones de la ciudad siendo el más relevante el de Parque de los Patricios, un espacio diseñado y parquizado por Carlos Thays en 1902 utilizando tierras en las que anteriormente se encontraba el Matadero de los Corrales donde se faenaba el ganado que llegaba del interior.

Cuenta además con un conjunto de instituciones hospitalarias que abarcan variadas gamas de los requerimientos de la comunidad destacándose en la zona de Hospitales sobre Av. Vélez Sarsfield, el Hospital de Infecciosos Dr. F. Muñiz, el Instituto Malbrán, el Hospital

Nacional de Pediatría Dr. J.P. Graham. Por otra parte, en la zona de Parque Patricios se encuentra el Hospital Policial B. Churruca y el Hospital J.M. Penna.

La presencia del Distrito Tecnológico en gran parte del territorio barrial está impulsando una transformación del área la que además se verá reforzada por la próxima instalación de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad en la manzana delimitada por las calles Uspallata, Atuel, Los Patos e Igazú frente a Parque Patricios.

En relación al Viaducto Belgrano Sur, resulta de interés urbanístico la integración del borde Sur del Parque Patricios con el área Nueva Pompeya en el tramo entre Cachi y Zavaleta en coincidencia con el Distrito Tecnológico que se extiende en ambos bordes del Viaducto.

Las Avenidas Amancio Alcorta, Caseros y Brasil que en sentido Oeste – Este convergen en Constitución, constituyen las principales arterias de vinculación con la ciudad, ya que la continuidad en sentido Norte - Sur está en gran medida interrumpida por el sistema ferroviario, siendo las Av. Zavaleta y Almafuerce – Chiclana las que ofrecen la mayor continuidad.

### **Barrio de Barracas**

Este barrio está delimitado por las calles y avenidas Regimiento de Patricios, Defensa, Caseros, Vélez Sarsfield, Amancio Alcorta, Lafayette, Mirave, Zavaleta, Lavardén, vías del F.C. Belgrano Sur y el curso del Riachuelo.

Fue un barrio residencial próspero hasta que la epidemia de fiebre amarilla de 1871 hizo que los residentes se desplazaran a otros sectores de la ciudad. A principios del siglo XXI la inmigración europea y la implantación de industrias lo transformaron en “barrio trabajador”. No obstante hacia 1950 comienza la declinación del barrio, en 1970 se clausura el Mercado Concentrador de Pescados, se erradican en su gran mayoría las fábricas. Además, la construcción de la Autopista 9 de Julio Sur atravesó de Norte a Sur el barrio y significó el desplazamiento de 30.000 personas de las 15 manzanas demolidas con tal propósito y consecuentemente la pérdida de edificios que conformaban el patrimonio del lugar, incluidas dos plazas centenarias.

Además de la segmentación que produce la Autopista, el territorio está fragmentado por la presencia del sistema ferroviario del F.C. Gral. Roca que corre de Sur a Norte desde el Riachuelo hasta Estación Constitución. Tiene una buena conectividad con el Área Central de la ciudad y con el Partido Avellaneda en la Pcia. de Buenos Aires a través del sistema de avenidas pasante Vélez Sarsfield, 9 de julio y Montes de Oca que cuentan con los puentes Victorino de la Plaza y Pueyrredón sobre el Riachuelo, así como AV. Patricios, cuyo puente ya cuenta con proyecto para su realización.

En este barrio se encuentran tres de las estaciones ferroviarias que contienen la traza del Viaducto Belgrano Sur, estación Buenos Aires, Estación Sola y Estación Constitución. Las dos primeras se encuentran separadas por la Av. Vélez Sarsfield, una de las vías troncales de la ciudad y sobre la misma se construirá la nueva estación elevada del Viaducto, siendo este nodo un espacio de particular importancia para las transferencias intermodales, Tren – ómnibus urbanos, así como para la integración con el espacio urbano circundante con circunstancias particulares en cuanto a circulación, espacios patrimoniales, áreas verdes, calidades residenciales y otras que deben considerarse en la definición del proyecto.

Por otra parte en el barrio se encuentra el Distrito de Diseño que en un borde es casi colindante con la Estación Sola.

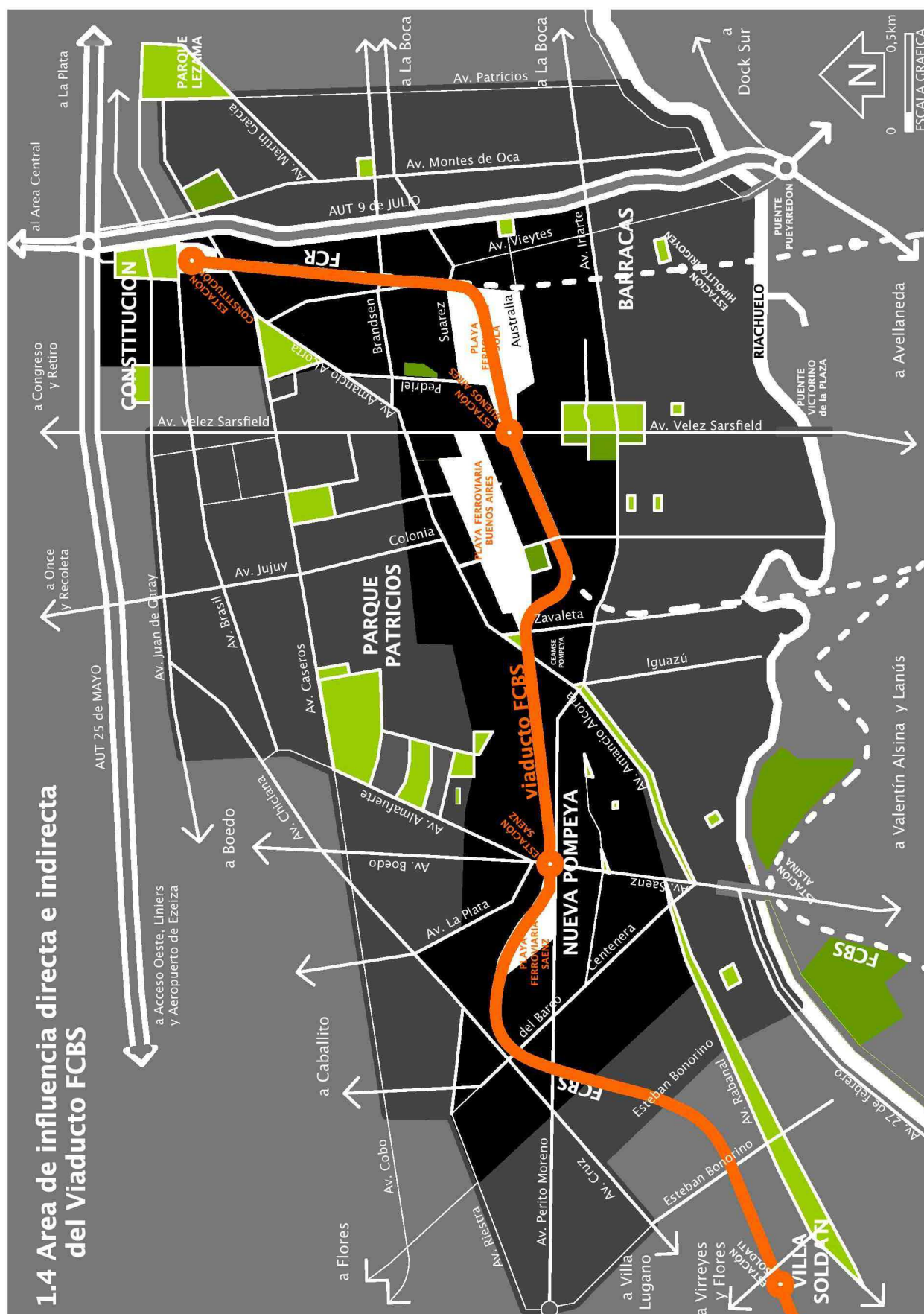
### **1.1.3. Las áreas de influencia directa e indirecta del Viaducto Belgrano Sur**

A los efectos de determinar la zona urbana de análisis detallado para la evaluación territorial y ambiental del entorno del viaducto, se ha tomado como criterio las siguientes:

- Tener como marco de referencia general a la Zona Sur de la ciudad y sus vinculaciones con los espacios aledaños y el Área Central, en particular al territorio de la Comuna 4, incluido el Barrio de La Boca.
- Tomar como área de influencia directa y zona de análisis específico a los espacios linderos a la traza del Viaducto Belgrano Sur.
- Tomar como área de influencia indirecta a espacios ubicados más allá de los linderos, pero que forman parte de la conformación de la estructura y funcionamiento del área que rodea al viaducto.

En el **Gráfico n° 1.4** se aprecian las áreas definidas y en el **Gráfico n° 1.5** la caracterización de dichas áreas.









## **LAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE LA TRAZA DEL VIADUCTO**

## **2. Las líneas ferroviarias de la traza del Viaducto**

### **2.1. Breve reseña histórica del sur de la ciudad y los ferrocarriles**

#### **El periurbano sur**

El patrón de asentamiento para las ciudades coloniales españolas establecido en las “Leyes de India” otorgaba a los nuevos residentes un predio para residir en el casco urbano y otro extramuros para producir y abastecerse. En el caso de Buenos Aires estos últimos estaban constituidos por lonjas perpendiculares al Río de La Plata de una legua de profundidad. Las que se localizaron al Norte de la Ciudad fueron destinadas a la agricultura que producía residuos orgánicos biodegradables lo que mantuvo las condiciones apropiadas para su posterior transformación en áreas residenciales, mientras que las ubicadas al Sur fueron destinadas a la ganadería, con presencia de mataderos y saladeros con residuos de origen animal así como productos químicos de las curtiembres, que pronto comenzaron a contaminar al Riachuelo y a darle una impronta al Área Sur.

El periurbano Sur de aquel entonces estaba situado en tierras bajas e inundables. Entre los usos localizados allí se encontraba el primitivo cementerio en lo que hoy es el Parque Ameghino y junto a la barranca del Riachuelo la Convalecencia, un espacio de recuperación de gente con problemas de salud. Más tarde se localizaron el Asilo de Inválidos, hoy conocido como Hospital Rawson, el Hospicio de las Mercedes, actualmente Hospital Borda, el Hospicio de Mujeres Insanas, hoy Hospital Moyano, configurando un sector hospitalario destacado de la Ciudad.

Hacia el Oeste de Barracas, el Riachuelo se enangostaba en el lugar conocido como “Paso de Burgos”, donde hoy se encuentra Puente Alsina, próximo a la estación Sáenz del F.C. Belgrano Sur. En los momentos de bajante del Riachuelo, allí se cruzaba con el ganado proveniente del Sur que una vez ingresado era faenado al aire libre en condiciones insalubres, hasta que los controles sanitarios impulsan la construcción de lo que se conoció como los “Antiguos Corrales”, localizados por Thays en lo que es hoy el Parque Patricios. Los servicios urbanos de esa época del siglo XIX se complementaban con el “Tren de la Basura” un ferrocarril que circunvalaba el borde de la ciudad por las hoy calles Sánchez de Loria, Pasaje Oruto y calle Zabaleta, para recolectar los residuos y descargarlos en tierras bajas de la quema que se encontraba en donde hoy se encuentra la cancha del Club Huracán, en vecindad de la actual Estación Buenos Aires del F.C. Belgrano Sur.

#### **La expansión del ferrocarril**

Hacia finales del Siglo XIX el intercambio comercial con Inglaterra y Francia induce el tendido de ramales ferroviarios en todo el Territorio Nacional con una estructura convergente hacia el Puerto de Buenos Aires. Así en una sucesión de apertura de líneas, se construyen los siguientes ferrocarriles.

- Ferrocarril del Oeste en el año 1857 con un ramal a Luján en 1864 y otro a Lobos en 1871.
- Ferrocarril a Tigre en 1863.
- Ferrocarril Sur a Chascomús – en 1865 y Sur de Cargas en 1872.
- Ferrocarril al Pacífico en 1888.
- Ferrocarril Lacroze a la Mesopotamia en 1888.
- Tren de la Costa a Tigre en 1899.
- Ferrocarril Midland a Rosario en 1908.
- Ferrocarril Belgrano Sur en 1909.
- Ferrocarril Belgrano Norte 1909.

En el año 1880 la Ciudad de Buenos Aires es declarada Capital Federal del país y regulariza su perímetro con el trazado de la Avenida Gral. Paz, que envuelve su nueva superficie de 200 km<sup>2</sup> después de anexar los antiguos municipios de los Partidos de Flores y Belgrano.

En este proceso de modernización y poblamiento asociado al empeño en traer civilización europea, se traslada al antiguo cementerio Sur a Flores y también se trasladan los antiguos corrales creando el Mercado de Hacienda de Liniers en el Oeste de la ciudad.

El basural de Parque Patricios también se traslada al Barrio de Flores donde permaneció hasta fines de la década del '60. Después del loteo y urbanización de lo que fue la Quinta Pereyra en Barracas, con la ejecución de la Iglesia del Sagrado Corazón y las tres plazas centrales del Parque Fray Luis Beltrán (Parque Pereyra), surge la Ley de Casas Baratas Caferatta de 1913 que posibilita la creación de vivienda colectiva y crecen excelentes barrios de vivienda obrera con la colonia ferroviaria Sola en terrenos aledaños a la estación ferroviaria homónima así como el Barrio Monseñor Espinosa en Barracas, el Barrio San Vicente de Paul en Pompeya y el Barrio Parque de los Patricios al Sur del Hospital Pena.

### **La estatización del sistema ferroviario**

La segunda postguerra hacia 1950 produjo migraciones externas e internas hacia la ciudad de Buenos Aires. En esas mismas fechas fueron estatizados los ferrocarriles y pasaron a ser gerenciados por el Estado. Paralelamente se genera una política de sustitución de importaciones para impulsar el desarrollo de la industria local. El crecimiento exponencial de la población y el consecuente proceso de urbanización acelerada del espacio metropolitano, superan la capacidad de soporte de las infraestructuras y rebasan las estructuras de gestión, generando un crecimiento en gran medida descontrolado que da origen a asentamientos irregulares con ocupación de tierras inundables y carentes de servicios.

La antropización del medio natural se manifiesta en la rectificación del Riachuelo y las obras de saneamiento y de sistematización y entubamiento del Arroyo Cildañez, para la urbanización del Bajo Flores donde se encuentran Villa Lugano y Villa Soldati, espacios colindantes al territorio donde se desarrolla el proyecto del Viaducto Belgrano Sur.

### **La privatización de los Ferrocarriles del Estado**

Una política de desmantelamiento de ramales ferroviarios a escala nacional y la desafectación de servicios de pasajeros que son reemplazados por el transporte automotor y en parte por el transporte aéreo, hizo desaparecer la casi totalidad de los servicios que estuvieron en vigencia hasta la década del '70.

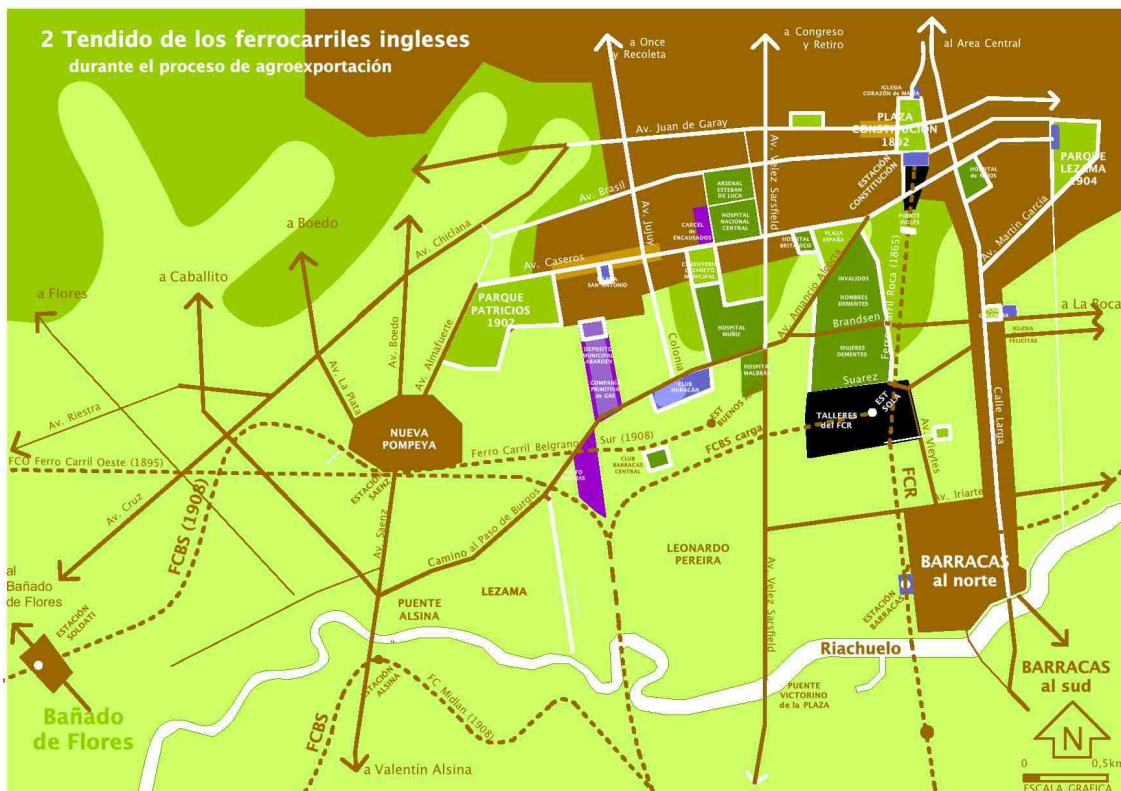
El sistema de cargas ferroviarias, si bien se ha mantenido hasta el presente, ha sufrido la competencia del camión en la red nacional con lo que el ferrocarril, que antes transportaba las cargas a puerto, ha dejado abandonadas playas ferroviarias de carga.

En la Ciudad de Buenos Aires este fenómeno está presente en las diez estaciones de carga de la ciudad, incluyendo la Playa Sola que será atravesada por el Viaducto Belgrano Sur que, si bien está activa, contiene instalaciones y áreas en desuso. Por otra parte, la otrora Playa Ing. Brian del F.C. Roca, donde ingresa el ramal que llega a Estación Sola, ha sido totalmente ocupada por la Villa 21 – 24.

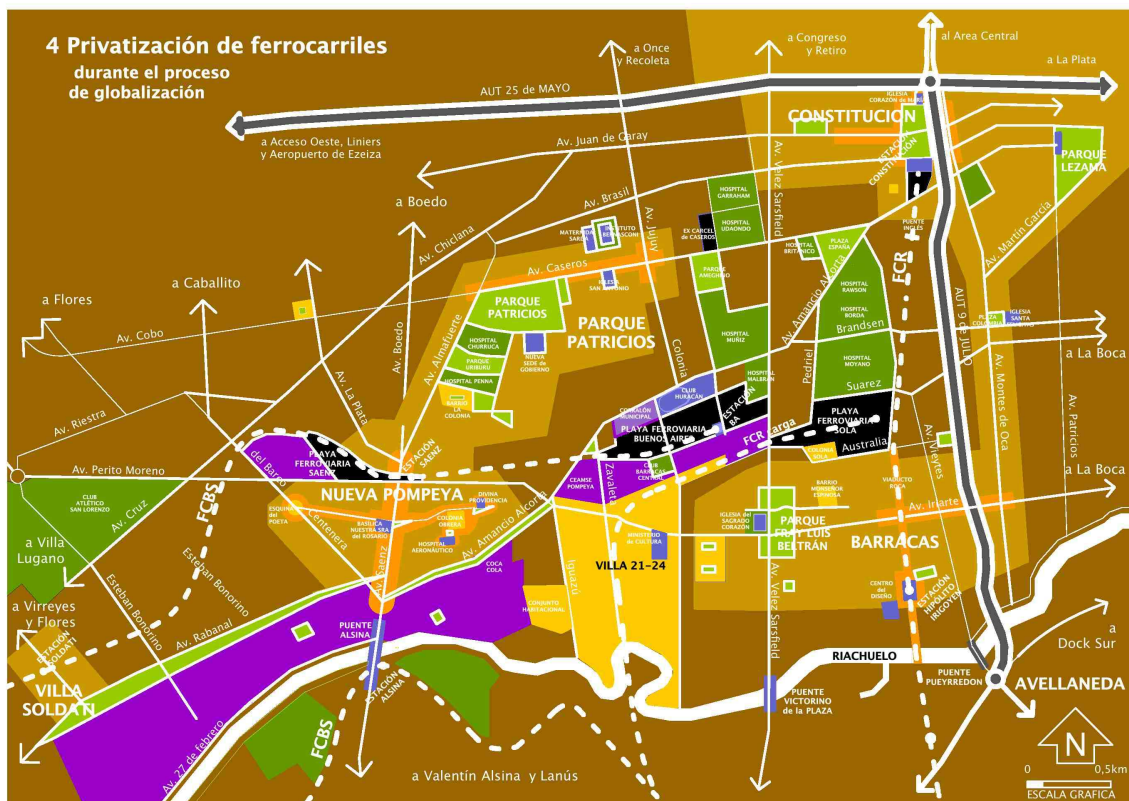
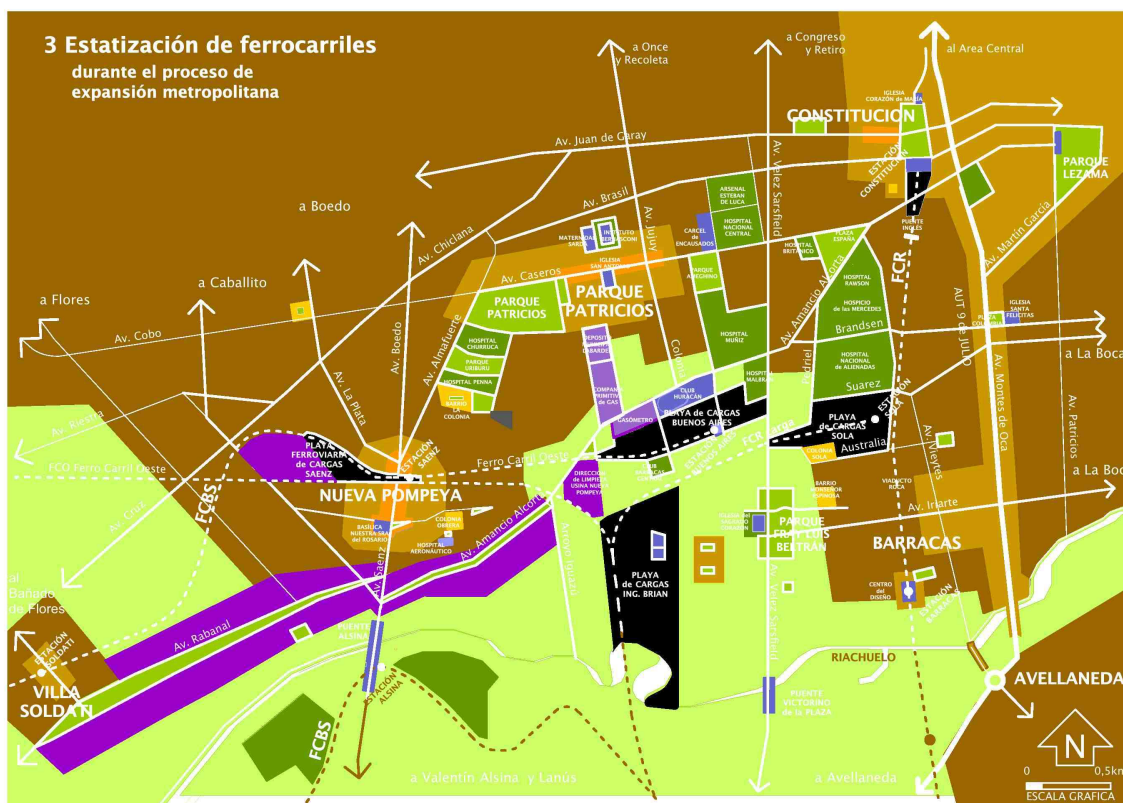
En el año 1991 se inicia la privatización de la operación de los ramales ferroviarios de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires, se otorga a la empresa Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (FEMESA) y la gestión de las diferentes líneas a cuatro operadores a partir de 1994/ 95. De las concesiones originales sólo quedan dos operadores, Metrovías con la Línea Gral. Urquiza y Ferrovías con la Línea Belgrano Norte.

Las operaciones de los servicios de carga ferroviaria del F.C. Roca que es el que opera el ramal de línea que ingresa a estación Sola en la traza del viaducto fue privatizada en el año 1993 y otorgados en Concesión a Ferrosur Roca que hoy continúa operando.

### **Gráfico nº 2.1.**







## 2.1. Evolución Histórica del Tendido Ferroviario en el Área de Influencia del Viaducto (continuación)

## 2.2. El sistema ferroviario metropolitano de Buenos Aires

Los ferrocarriles Belgrano Sur y Roca en cuyas trazas se inscribe el Viaducto Belgrano Sur forman parte del sistema ferroviario de Buenos Aires, que cuenta con una de las redes ferroviarias metropolitanas más extensas del mundo con 813,6 km de vías de las cuales 164 km están electrificados y el resto presta servicios de tracción diesel. Cuenta con siete líneas de trenes suburbanos de pasajeros: Línea Mitre, Línea San Martín, Línea Belgrano Norte, Línea Gral. Roca, Línea Sarmiento, Línea Urquiza y Línea Belgrano Sur.

Las redes tienen un diseño radial conformado por los distintos ramales ferroviarios que provienen de diferentes puntos geográficos y acceden a las cinco estaciones terminales de la ciudad, las tres terminales del Área Central: Constitución del F.C. Roca, Once del F.C. Sarmiento y Retiro de los F.C. Belgrano Norte, San Martín y Mitre. Además fuera del Área Central se encuentra la Estación Buenos Aires del F.C. Belgrano Sur y la de Chacarita del F.C. Urquiza. En el **Gráfico N° 2.2** se muestra la infraestructura ferroviaria metropolitana en la que el sistema opera con 256 estaciones.

El trazado de esta red cuenta con más de 100 años de antigüedad y al expandirse la urbanización se han generado 651 cruces a nivel además de 824 pasos vehiculares, siendo este un factor negativo en la integración entre sectores urbanos, además de un impedimento para aumentar la frecuencia de los servicios, ya que la interrupción de la circulación urbana en los cruces sólo admite tiempos limitados al cierre de barreras. La construcción del Viaducto Belgrano Sur puede contribuir a mejorar la integración de sus espacios aledaños utilizando el espacio libre del bajo viaducto.

Los ferrocarriles metropolitanos, propiedad del Estado Nacional son operados por tres concesionarios. En el caso de la línea Belgrano Sur, la misma fue gestionada por Metropolitano entre 1994 y 2007, después por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) entre 2007 y 2014 y desde el 12 de febrero de 2014, está a cargo de Argentren S.A.

Las operaciones de transporte de cargas por ferrocarril se encuentran concesionadas al sector privado, contando con instalaciones en el área metropolitana cinco líneas ferroviarias, de las cuales tres son de trocha ancha (Mitre, San Martín y Roca), una es de trocha media (Urquiza) y finalmente el F.C. Belgrano, es de trocha angosta.

El ramal de cargas del F.C. Roca, que ingresa a la ciudad cruzando el Riachuelo por el Puente Ing. Brian y opera en la Estación Sola, es operado por la empresa Ferrosur Roca, y es la línea que, en Estación Buenos Aires, empalma el Viaducto Belgrano Sur para extenderse a través de Estación Sola hasta Estación Constitución, destino final del Viaducto Belgrano Sur.

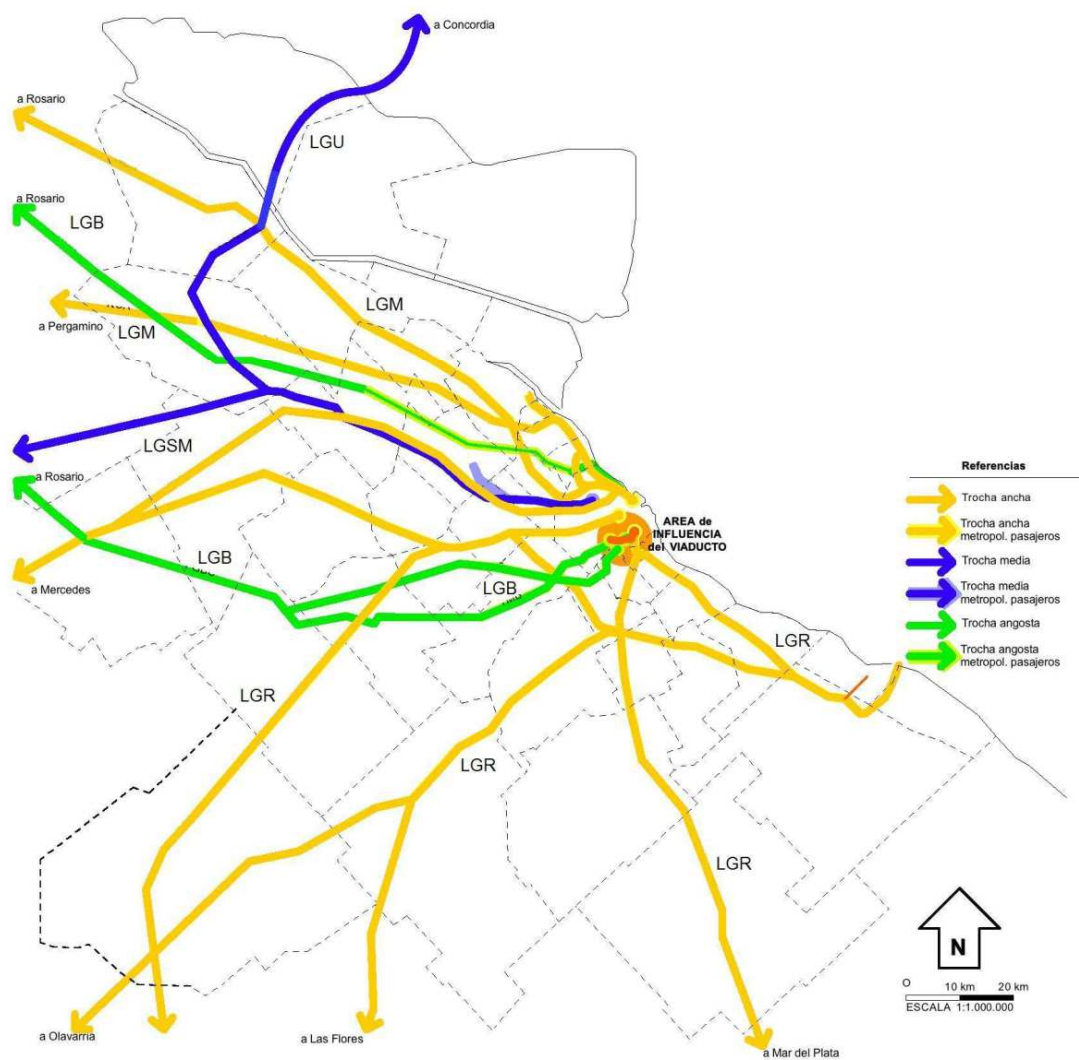
## 2.3. La línea Belgrano Sur

El F.C. Gral. Manuel Belgrano (FCGMB) tiene trocha métrica y es el más extenso de la red ferroviaria argentina. Fue formado en el año 1949 para incorporar todos los ramales de trocha angosta y de carga operados por Ferrocarriles del Estado al momento de estatizarse la red ferroviaria nacional.





LGM	Línea Gral. Mitre
LGU	Línea Gral. Urquiza
LGSM	Línea Gral. San Martín
LGB	Línea Gral. Belgrano
LGR	Línea Gral. Roca



## 2.2. El Viaducto Belgrano Sur y los ferrocarriles metropolitanos

Fuente: Ordenamiento Territorial y Movilidad – UCEMA H. Allende 2011

En el espacio metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires, el transporte de pasajeros del F.C. Belgrano fue dividido en dos líneas, la Línea Belgrano Norte y la Línea Belgrano Sur. El Viaducto ocupa un tramo de esta última en su trazado dentro del territorio de la Ciudad de Buenos Aires

A su vez, la línea Belgrano Sur tiene la particularidad de estar compuesta por tres ramales:

- 1) Estación Buenos Aires – González Catán
- 2) Estación Buenos Aires – Marinos del Crucero Gral. Belgrano
- 3) Puente Alsina – Aldo Bonzi

Los dos primeros ramales tienen como estación terminal a la Estación Buenos Aires, y las trazas de sus vías que en el recorrido dentro de la ciudad utilizan en común, es la que será utilizada para la ejecución del nuevo viaducto. El Ramal 3, con un recorrido fuera del territorio de la ciudad, tiene su estación terminal en Puente Alsina, localizada en la margen derecha del Riachuelo y junto al puente homónimo, en coincidencia con la Avenida Sáenz en la ciudad, lo que conforma una extensión o proximidad operativa, con el Centro de Transbordo de Pompeya y la Estación Sáenz. **Gráfico n° 2.3.**

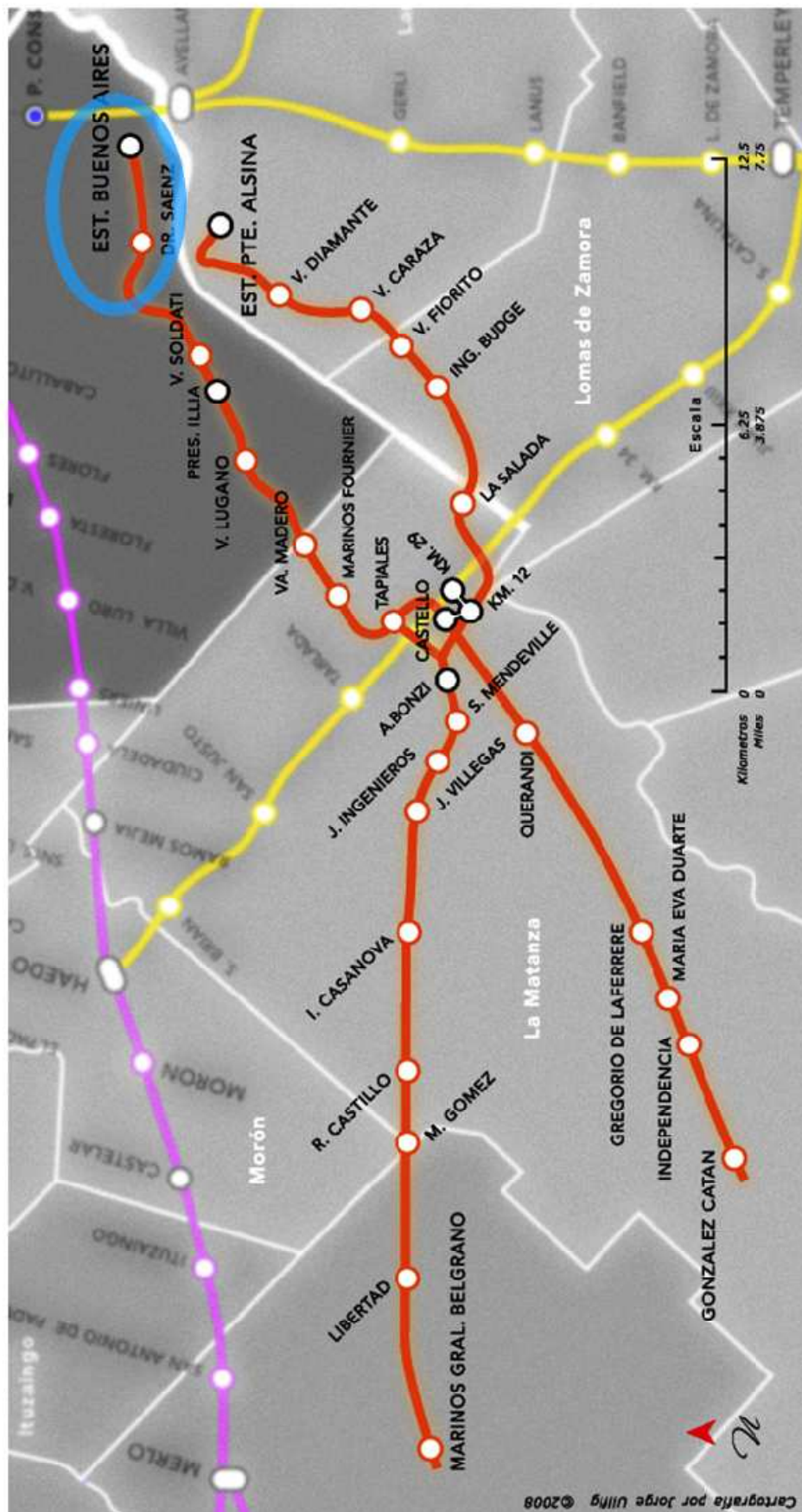
El nuevo Viaducto Belgrano Sur pertenece a un tramo, dentro del espacio de la Ciudad de Buenos Aires, del ramal del F.C. Belgrano Sur que se extiende entre la terminal Buenos Aires y González Catán del Partido de La Matanza, en el área metropolitana. En su origen la línea que hoy utiliza el F.C. Belgrano Sur perteneció a la Compañía Midland y fue parte de la otrora Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, de capitales franceses. Este ramal construido en el año 1908 tiene una extensión de 30,66 km con un tiempo de viaje entre cabeceras de 57 minutos, a una velocidad promedio de 31,8 km/ hora.

De acuerdo a datos del Informe Anual de Transporte Público del Ministerio del Interior y Transporte de 2012, viajan por mes en la línea Belgrano Sur 960.000 pasajeros, con el mayor caudal en las estaciones González Catán (150.000), Laferrère (137.000), Sáenz (102.000) y Buenos Aires (69.000).

El hecho de que la terminal Estación Buenos Aires, pese a ser cabecera de la línea, presenta menos pasajeros que las estaciones intermedias, se explica por la mejor accesibilidad hacia el Área Central de la ciudad a través del transporte público, especialmente en Estación Sáenz, con su activo centro de trasbordo con el transporte público automotor de pasajeros. **Gráfico n° 2.4.**

La importancia de esta línea radica en su conexión entre la Ciudad de Buenos Aires y el Partido de la Matanza, en la Provincia de Buenos Aires, que con sus 1,7 millones de habitantes, es el de mayor tamaño de la provincia y además presenta la más alta tasa de crecimiento poblacional, del 40% en la última década.

Es por esto y a partir de lo previsto en el Decreto 1683/ 05 del PEN, que se ha formulado un Plan para la recuperación integral de este servicio que contempla la electrificación de la Línea Belgrano Sur, la construcción del nuevo viaducto para extender la cabecera hasta Estación Constitución, así como la adquisición de nuevos coches, la modernización del sistema de señalamiento y la adecuación y equipamiento de los talleres.



### 2.3. Ramales de la Línea Belgrano Sur





■ Línea Gral. Belgrano Sur
 ■ Zona de Enlace
 ■ Línea Gral. Roca

## 2.4. La traza del viaducto sobre dos líneas ferroviarias

## **2.4. La Línea Gral. Roca**

El F.C. Roca fue formado al nacionalizarse los ferrocarriles en los años 1946/ 1948, reuniendo un conglomerado de ramales de cinco diferentes líneas. Es por esto que sus ramales son de trocha económica de pasajeros, de 0.75, y trocha ancha. Su vía principal parte de la estación terminal Plaza Constitución en la Ciudad de Buenos Aires, con una extensión de 3.110 km se dirige al Sur del país cruzando cuatro provincias. El explosivo crecimiento del área metropolitana de Buenos Aires hizo que el F.C. Roca fuese electrificado en la década del '80. En contraposición, los servicios interurbanos de pasajeros fueron decayendo, lo que provocó el cierre y levantamiento de varios ramales.

En el "Informe Anual de Transporte Público 2012" del Ministerio del Interior y Transporte, se menciona que la Línea Roca es la que cuenta con el mayor flujo de pasajeros ya que "mensualmente viajan en los ramales del Roca alrededor de nueve millones de pasajeros, con un gran porcentaje en la estación central de línea, Constitución, que recibe por mes dos millones de pasajeros"

Dentro del sistema de F.C. Roca, los servicios de carga son operados por la línea Ferrosur Roca S.A, que utiliza el ramal que ingresa a Estación Sola, parte del cual es también utilizado para la conformación del Viaducto Belgrano Sur. Este ramal llega desde el interior de la Provincia de Buenos Aires a la Estación Cañuelas, en el área metropolitana de la ciudad. Desde allí utiliza parcialmente y en determinados tramos vías propias llegando a Empalme KM 5, en la Localidad de Gerli, donde se realiza la clasificación y derivación de los trenes cruzando el Riachuelo en el Puente Ing. Brian, para ingresar a la ciudad a través de una playa ferroviaria desactivada donde ha crecido el asentamiento precario de la Villa 21-24. Al llegar al borde de Estación Buenos Aires gira y se pone paralela a la misma, cruza Av. Vélez Sarsfield e ingresa en la Estación Sola.

## **2.5. Las estaciones del Viaducto Belgrano Sur**

En la traza del viaducto hay cuatro estaciones ferroviarias, de las cuales tres son de pasajeros; Estación Sáenz y Estación Buenos Aires, ambas pertenecientes al F.C Belgrano Sur y Estación Constitución del Ferrocarril Roca. La Estación Sola es la única de cargas y pertenece al F.C. Roca.

Las estaciones de pasajeros fueron generadoras de la expansión urbana y la conformación del tejido urbano en su entorno por lo que presentan una identificación con el mismo así como un punto de referencia para los barrios en los que se encuentran, actuando como nodos focales de los mismos. En el caso de Estación Sáenz, la identificación del barrio no está dada con la estación ferroviaria sino con la Iglesia de la Virgen del Rosario de Pompeya muy cercana a esta. Esta circunstancia particular podría cambiar cuando llegue la Línea H de subterráneos que articulará el centro de trasbordo multimodal.

### **Estación Sáenz**

De acuerdo a datos del estudio "Programa de cambio de uso de estaciones ferroviarias de carga. Caracterización urbanística" del Consejo del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, realizado en el año 1999, la estación ferroviaria Sáenz cuenta con una superficie total de 71.815 m<sup>2</sup>, de los cuales se encuentran concesionados 21.142 m<sup>2</sup>. Los 50.673 m<sup>2</sup> restantes constituye superficie liberable y se ha propuesto utilizarlos para la localización de la terminal de la Línea H de subterráneos, la organización del espacio de transferencias con el transporte automotor y el ferrocarril y la localización de los ingresos a la estación del nuevo viaducto. Se prevé ceder una gran extensión para programas habitacionales.

La estación, que cuenta con dos andenes y está operada por Argentren S.A, se encuentra a metros de la intersección de las avenidas Sáenz y Perito Moreno. A pocos metros de la estación se encuentra la Iglesia Nuestra Señora del Rosario de Nueva Pompeya, un lugar de referencia y convocante para la ciudad.

### **Estación Buenos Aires**

La proximidad y virtual continuidad de esta estación del F.C. Belgrano Sur con la playa ferroviaria de cargas de Estación Sola del F.C Roca, requiere de una primera visión de conjunto. Ambas convergen sobre Av. Vélez Sarsfield, un eje vial de jerarquía, ya que comunica el Área Central de la ciudad con los Partidos de Avellaneda y Lanús a través del Puente Victorino de la Plaza. Por otra parte la continuidad del espacio de las estaciones y del sistema de vías, y la colindancia de Estación Sola con Estación Constitución, establece un ámbito ferroviario ininterrumpido que posibilita la ejecución del nuevo viaducto sin interferir con el espacio urbano circundante.

La zona donde se encuentran las estaciones albergó no solo grandes equipamientos en las playas de cargas, sino también establecimientos industriales y depósitos que se instalaban por ventajas de localización. La observación de los indicadores de la zona muestran un alto porcentaje de superficie construida para actividades industriales, el 46% para la Playa Buenos Aires y el 40% para Sola, superando en el primer caso la superficie construida de vivienda.

La Estación Buenos Aires está ubicada en la intersección de las calles Olavarría y Vélez Sarsfield, en el límite entre los barrios de Parque Patricios y Barrancas de la ciudad. Fue inaugurada a fines del año 1911 y cuenta con cinco andenes. En la actualidad operan servicios diesel suburbanos con destinos a la Zona Oeste y Suroeste del área metropolitana de Buenos Aires. No opera con servicios de carga ni de pasajeros de larga distancia.

El edificio de la estación terminal de la Línea Belgrano Sur es pequeño en comparación a las demás terminales ferroviarias de la Ciudad, ya que fue edificado en forma provisoria debido a que la gran terminal sería Constitución, así se llegó a construir una parte del edificio pero quedó incompleto. Por otra parte es la única terminal ferroviaria de Buenos Aires a la que no se puede acceder por transporte subterráneo.

De acuerdo a datos del estudio del Consejo del Plan Urbano Ambiental citado, la estación tiene una superficie de 255.994 m<sup>2</sup> de los cuales están concesionados al operador de la línea 57.571 m<sup>2</sup>. Por otra parte el Banco Hipotecario Nacional cuenta con una superficie de 9.500 m<sup>2</sup> entre las calles Mirave, Lafayette y Suárez que está destinada a la realización de Planes de vivienda de Procrear y sobre Av. Vélez Sarsfield está delimitado un polígono de 23.835 m<sup>2</sup> como reserva para la nueva estación de pasajeros.

La Línea 59 de colectivos es la única que ingresa a la estación, que está alejada unos 200 m de la Av. Vélez Sarsfield.

### **Estación Sola**

La Estación Sola pertenece a la Línea Gral. Roca y es gestionada por Ferrosur Roca S.A, una empresa argentina del sector ferroviario de capitales privados que posee la concesión del manejo de la infraestructura y operación de trenes de carga del F.C. Roca desde 1992.

La Estación Sola es una de las diez estaciones de carga de distintas líneas que operan en varios lugares de la ciudad y experimenta los efectos del avance urbano, que puede afectar sus operaciones. La estación opera principalmente con cargas de cemento, piedras, productos químicos y otros. La localización de Estación Sola entre las estaciones Buenos Aires y Constitución y colindante a las mismas, establece una continuidad territorial de las



tres playas ferroviarias, interrumpida solamente por Av. Vélez Sarsfield entre Estación Buenos Aires y Sola y Av. Pinedo entre Sola y Constitución.

El predio de Estación Sola tiene una superficie de 252.350 m<sup>2</sup> de los cuales 50.468m<sup>2</sup> están reservados para el área de protección del complejo habitacional en la antigua construcción de la estación. El predio fue adquirido en 1880 y está delimitado por las actuales calles Suárez, Pinedo, Australia, Perdriel, Aráoz de Lamadrid, Vélez Sarsfield y Toll. Hacia 1890 se instaló una estación de carga con seis galpones y varios talleres destinados a pintura y reparación de vagones. Cuando se construye en Constitución el terraplén de la actual Línea Roca, la conexión entre el ramal principal y la estación se interrumpe y para mantener su utilidad, se hace necesario construir un nuevo acceso a la misma mediante el tendido de una vía de acceso que cruce el Riachuelo hasta conectar en la otra margen ya en territorio de la Provincia de Buenos Aires, con las líneas suburbanas en el sitio denominado Km 5 donde se efectúan las operaciones de distribución de cargas del hoy FC Roca. Con tal propósito, en el año 1906 se construye un puente que después fue desafectado definitivamente en 1943, para utilizar hasta hoy el Puente Ing. Brian, que era paralelo a aquel.

### **Estación Constitución**

Plaza Constitución es la cabecera del F.C. Gral. Roca y una de las tres grandes terminales ferroviarias que llegan al Área Central de Buenos Aires. La terminal fue inaugurada en el año 1887 y cuenta con 16 andenes que son operados por Argentren y Ferrobaires, esta última de carácter estatal. En el año 1925 se proyectó el ensanche de la estación, el traslado de los servicios de carga a Estación Sola y la construcción de una cuádruple vía a alto nivel entre Barracas al Sur y Plaza Constitución.

La estación es una de las mayores de América y conjuntamente con la Estación Retiro en el Norte y Estación Once en el Oeste conforman los polos ferroviarios que llegan y de alguna manera definen al Área Central de Buenos Aires. La empresa Argentren corre los ramales metropolitanos de pasajeros del F.C. Roca operando desde Constitución servicios diesel y eléctricos. Por otra parte la estatal Ferrobaires utiliza Constitución para la mayoría de sus servicios de pasajeros a localidades de la Provincia de Buenos Aires, incluyendo Tandil, Mar del Plata, Bahía Blanca y Carmen de Patagones.

## **EL VIADUCTO BELGRANO SUR EN LOS PLANES URBANOS**

### 3. El Viaducto Belgrano Sur en los Planes Urbanos

En sucesivos planes de la ciudad se han hecho referencias a la Línea Belgrano Sur en el contexto urbano. De la revisión de estos planes, se sintetizan a continuación las citas más destacadas respecto a esta cuestión.

#### 3.1. Proyecto de la Comisión de Estética Edilicia – Año 1925

El Proyecto Orgánico desarrollado por esta Comisión para la organización del Municipio, plantea el traslado de la Estación Ferroviaria Constitución del F.C. Gral. Roca a unos 400 m al sur de su ubicación histórica, para la recuperación y ampliación de Plaza Constitución como un espacio de recreación, pero esta iniciativa nunca fue materializada.

#### 3.2. Plan Director de la Ciudad de Buenos Aires. Informe Preliminar Etapa 1959-1960

La mención a las cuestiones ferroviarias en este Plan se orienta en general a las perturbaciones que causa en la estructura urbana y a la necesidad de trasladar las estaciones de carga hacia terrenos ferroviarios de la periferia.

En el capítulo de “transporte y circulación” se menciona que *“El trazado ferroviario no obedeció en sus etapas de conformación a ningún plan orgánico conjunto, ya que se afirmó en la creación de una serie de líneas de acceso convergentes al puerto y al área central de la ciudad, sirviendo a los núcleos poblacionales urbanos, suburbanos y regionales, siendo explotadas por distintas compañías y manteniendo sistemas de diversas trochas (ancha, media y angosta). Esta implantación ferroviaria, arbitraria desde el punto de vista morfológico de la ciudad, si bien en sus comienzos tuvo una cierta razón, motivó al incrementarse y tener en cuenta solo factores económicos, dos hechos: el primero, provocar un haz de concentración que rompió las generatrices naturales primitivas de formación de la ciudad que acompañaban el sentido lineal del río y respetaban la topografía natural, el segundo, que al aumentarse las necesidades – consecuencia de la evolución del país y de la importancia cada vez mayor de la ciudad con respecto al mismo – estos trazados y demás elementos ferroviarios que tuvieron un gran crecimiento no planificado, provocaron serios trastornos en la masa urbana y graves interferencias entre esta red y la vial, así como con las relaciones peatonales”*.

Con respecto a la red ferroviaria, en el documento se menciona como criterio el de procurar la máxima concentración de los accesos ferroviarios en troncales definidas y **algunas resueltas a distinto nivel**, anulando las dificultades que crea su ocupación actual al tejido urbano.

También propone eliminar el ramal de carga entre el F.C. Sarmiento en Av. Gral. Paz y J. B. Justo, que enlazaba a éste con la zona del Puente Ing. Brian, donde empalmaba con el F.C. Roca. La traza de este ferrocarril era la de la actual Av. Perito Moreno, cuya memoria queda reflejada en sus bordes, sin vereda y constituido por fondos de parcela.

#### 3.3. Estudio de Transporte y Circulación Urbana. Consejo del Plan Urbano Ambiental 1999

En este estudio se hace referencia a la Línea Belgrano Sur y al Proyecto de extensión de la misma hasta Constitución y la construcción de una nueva estación de la Terminal Buenos Aires.

*“Esta línea está perjudicada por su inconveniente acceso al área central de la CBA y por la falta de conexión con la red de Subte. La línea tiene una amplia expansión en la segunda*

corona, pero sus principales estaciones ocupan lugares muy rezagados en el total del AMBA: Laferrère ocupa el lugar 54°. Se puede estimar que la línea tuvo un máximo histórico de 23.2 millones de pasajeros en 1960. En 1993 había caído al 9% del máximo y en 1998 llegará al 70%.”

“La demanda histórica de la Línea Belgrano Sur se situaba en el sector Sáenz - Tapiales y Puente Alsina - Ingeniero Budge. Las condiciones para recuperarla están afectadas en el primer sector por el problema del acceso al centro y en el segundo por la insuficiencia operativa de la línea y la degradación urbana que ha sufrido el área que ella sirve. Si esto se revirtiera (por ejemplo, con la Línea H del subte o con la extensión de la Línea Belgrano Sur a Constitución, que pretende la Concesionaria, y un proyecto de mejoramiento del ramal de Puente Alsina), se estima que el máximo histórico sería ampliamente superado.”

### **Proyectos en las concesiones de los ferrocarriles metropolitanos**

Después del dictado del Decreto que autorizó la negociación de las concesiones metropolitanas, la Secretaría de Transporte de la Nación con la participación de la C.A.B.A., encaró un proceso de modernización que se financiaría en parte con los recursos que el Concesionario debería volcar al Estado en concepto de Canon.

En la identificación de los proyectos que fueron considerados se encuentran los relativos a la nueva Estación Buenos Aires y el ramal elevado de acceso a Plaza Constitución, los que son descriptos de la siguiente manera en el documento citado.

#### **“Proyecto F.13: Línea Belgrano Sur: Ramal elevado de acceso a la Estación Plaza Constitución.**

Descripción: Se trata de construir un ramal que extienda la línea Belgrano Sur desde su terminal actual hasta la Estación Constitución de la Línea Roca. De este modo, la Belgrano Sur ganaría acceso al Subte y a un punto de convergencia de líneas de autotransporte. El proyecto trata de corregir la principal debilidad de esta línea, la falta de una terminal bien ubicada”. Este problema debe resolverse si se desea aumentar la capacidad de transporte de la línea y ampliar su zona de influencia en el conurbano. En particular aparece como un complemento de la electrificación que es el objeto de la renegociación contractual que efectúa el Gobierno Nacional.

El ramal sería elevado, con una estación sobre la Av. Vélez Sarsfield en sustitución de la actual terminal. Continuaría por los terrenos de la estación de cargas Sola e ingresaría a Constitución donde dispondría de dos vías de plataforma, situadas del lado oeste”.

#### **“Proyecto F.14: Nueva estación Buenos Aires de la Línea Belgrano Sur**

Descripción: Se trata de construir una nueva estación (edificios para pasajeros, andenes y vías) como terminal de la Línea Belgrano Sur. La misma estaría situada sobre la Avenida Vélez Sarsfield, con el retiro necesario para poder ubicar dársenas para el descenso y ascenso de pasajeros de los colectivos.”

### **3.4. Nota del Plan Estratégico Buenos Aires 2010**

En este Plan formulado en el año 2004 por el Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires, se hace referencia a la red ferroviaria metropolitana y de la ciudad señalando algunos problemas como las interferencias urbanas que produce la red pero no se avanza en el análisis detallado de la misma por ser de jurisdicción del Gobierno Nacional.

En el Cuadro N° 8 de síntesis: núcleos y estrategias, acciones, modalidades de intervención y proyectos, se menciona el punto “conectividad para los flujos de la ciudad”, la coordinación con el Gobierno Nacional para la “participación de la Ciudad en los proyectos ferroviarios,

resolución de las interferencias entre las redes viales ferroviarias y reserva de espacios para su vinculación metropolitana”.

### 3.5. Plan Urbano Ambiental (PUA) 2008

El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fue aprobado en el año 2008 por Ley N° 2.930.

En el Art. 7° de la Ley referido a Transporte y Movilidad, se establece el propósito de *“promover un transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de medios públicos – en especial, de los medios guiados – mejorando la capacidad y calidad de los servicios y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental”*.

En el inciso a) del citado artículo se menciona *“la utilización intensiva del transporte ferroviario en los ejes radiales de la aglomeración”* mencionando entre otras acciones *“Redefinir la Terminal del F.C. Belgrano Sur”* impulsando gestiones frente al Estado, los entes reguladores y las empresas concesionarias para tales fines.

Asimismo en el inciso g) se determina la *“eliminación de los conflictos entre nodos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre la elevación o soterramiento de las vías o calle y avenidas”*.

En el inciso i) la promoción de la intermodalidad se determina en el punto 2 *“Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de transbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamientos de automóviles y motos, guarderías de bicicletas)”*.

Por otra parte en el artículo 9° *“Espacios Públicos”* inciso 3, referido *“conformar el Corredor Verde del Sur”*, se menciona en el punto b) *“incorporar espacios públicos en las playas ferroviarias de Estación Buenos Aires, Sola y Sáenz.”*

### 3.6. Plan Comuna 4. MDU – SP 2012

Este Plan fue realizado por la Secretaría de Planeamiento (SP) del Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU) del Gobierno de la Ciudad y tiene como marco de referencia al Plan Urbano Ambiental y al Modelo Territorial, este último también realizado por la SP. La estructura general del Plan se organiza con un ordenamiento temático similar al de esos documentos de referencia considerando como líneas de análisis a la Estructura y Centralidades; el Transporte y Movilidad; Hábitat y Vivienda; Espacio Público; Producción y Empleo y Patrimonio Urbano.

Considerando la naturaleza y alcance de los estudios para el Anteproyecto del Viaducto Elevado del F.C. Belgrano Sur, resulta oportuno atender particularmente aquellos aspectos del Plan relacionados con el Transporte y Movilidad, tomando como referencia además los criterios y propuestas que estén relacionados directamente con el área de influencia del viaducto ferroviario en la temática de Estructura y Centralidades, Espacio Público y Patrimonio Urbano.

#### El Transporte en la Comuna 4

Las referencias al Transporte en el Plan efectúan una caracterización del mismo, que puede resumirse de la siguiente manera:

La Comuna 4 tiene diversos modos de transporte; ómnibus urbano, ferrocarril, subterráneo, además de una fragmentada red de ciclovías. Las autopistas facilitan el transporte automotor privado en general de tránsito pasante. Por día se movilizan 900.000 pasajeros en medios públicos de transporte; 68,3% en colectivos (600.000 viajes diarios); 23,1% en tren y 8,6% en subterráneo. Del total de viajes en colectivo, el 16,3% se realiza dentro de la Comuna, el 56,7% se realiza hacia y desde otros puntos de la ciudad y el 27,1% tiene como origen y destino el Gran Buenos Aires (el 71,6% de ellos relacionados con la Zona Sur).

En relación a los viajes en tren, el 93% de los mismos es captado por el FC. Gral. Roca con terminal en la Estación Constitución, y el 7% restante proveniente de la Zona Sudoeste del conurbano, es captado por el FC. Belgrano Sur, con dos estaciones en la Comuna, Estación Sáenz y Estación Buenos Aires.

El tránsito pesado tiene fuerte presencia en la Comuna 4, asociado con el tejido industrial localizado en el Sur de la comuna. Los corredores principales son la Av. Amancio Alcorta, Av. Vélez Sarsfield, Av. Rabanal, AU 9 de Julio y Av. Perito Moreno. El 66% del territorio comunal está afectado por la red de tránsito pesado.

### **Propuestas temáticas para Transporte y Movilidad**

Transporte y Movilidad definen y son definidos por la orientación de los flujos de personas e información, dando forma a la estructura de la Comuna 4. Es de gran interés del área de planificación de la ciudad transformar la matriz de movilidad de la Comuna, incorporando criterios de sustentabilidad y accesibilidad respecto a nodos de medios guiados (tren – subterráneos) y la red de circulación primaria.

Los dos indicadores urbanos que se usan son el de proximidad a nodos y el de proximidad a la red vial primaria, el tercero es el de cantidad de viajes por automóvil privado, cuya intensidad y flujo debe ser acotado, para moderar su incidencia dentro de la ciudad. El desarrollo de transporte público asociado a los medios guiados permitirá un mayor desarrollo de la Comuna 4. Se considera imprescindible generar una red intermodal usando la infraestructura existente, revitalizándola para hacer más eficiente su funcionamiento.

### **Lineamientos propositivos en Transporte y Movilidad para la Comuna 4**

En relación a los lineamientos propositivos para llevar adelante los criterios definidos en el Plan, se mencionan los siguientes:

- a) Centralidad intermodal de transporte. Red de nodos.

El criterio sustentado sobre esta red determina el *“Desarrollo de centralidades intermodales que vinculen los diferentes tipos de centralidades (economías de aglomeración, nodos y economías especializadas)”*.

La Red de Nodos de intercambio intermodal, es una red de puntos donde se conectan diferentes modos de transporte permitiendo el trasbordo de pasajeros, con una fuerte impronta descentralizada, a partir de la ampliación de modos de circulación rápidos y sustentables por toda la ciudad, dando accesibilidad, cobertura y eficiencia a la red pública. En tal sentido se propone *“impulsar a los nuevos nodos de intercambio que se generarán por la promoción de modos de transporte, densidad habitacional y de actividades económica, con criterios de proximidad que otorguen una distribución óptima”*.

El Esquema Síntesis de Lineamientos de Estructura y Centralidades y el Esquema Síntesis de Lineamientos de Transporte y Movilidad para la Comuna 4 están fuertemente relacionados. En el primero se destacan dos tipos de centralidades para el área de influencia de la traza del Viaducto Belgrano Sur, una muy importante centralidad



caracterizada como de “economía de aglomeración especializada” (posiblemente aludiendo a la influencia del Distrito Tecnológico y el traslado a Parque Patricios de la Sede del Gobierno de la CABA , e incluyendo al Centro de trasbordo de Av. Sáenz), y muy próximo señala un nodo de “intercambio intermodal” en coincidencia con el cruce de calle Zavaleta con la traza del FC. Belgrano Sur y un tercero también de intercambio intermodal se localiza en el espacio de Estación Buenos Aires del F.C. Belgrano Sur, en el frente sobre Av. Vélez Sarsfield, coincidiendo estos tres nodos con puntos clave de la traza del Viaducto.

b) Ferrocarriles urbanos de alta frecuencia y velocidad

La materialización de este criterio se considera posible a partir de las nuevas infraestructuras y transformaciones tecnológicas que eliminen los conflictos modales con el ferrocarril y eliminen las barreras urbanas buscando transformar al ferrocarril en un transporte de alta frecuencia y velocidad. En tal sentido se plantea transformar a los Ferrocarriles Belgrano Sur y Roca en transporte de pasajeros de alta frecuencia

c) Red de transporte automotor de capacidad intermedia

Se propone la conformación de una red de buses de alta velocidad y capacidad intermedia generada a partir de baja inversión fija, alta flexibilidad de recorridos y diseño, que admitan revisiones y correcciones posteriores. Para ello se define el criterio de *“generación de una red de Metrobus usando los principales ejes de la Comuna bajo criterios de disponibilidad física (ancho de calles) como de funcionalidad en términos de movilidad y sustentabilidad”*

Se destaca que el desarrollo del transporte automotor de capacidad media y alta velocidad permitirá mayor rapidez en los viajes, facilitando la conexión Norte – Sur dentro de la Comuna. Por otra parte se menciona que la apertura de calles en el entorno de los playones ferroviarios logrará mayor conectividad y la disminución de las barreras urbanas que producen las instalaciones ferroviarias. Cabe señalar que en el año 2013 fue inaugurado el sistema Metrobus que cruza con dos ramales el territorio comunal y responde en gran medida a los criterios señalados.

d) Red de conexiones metropolitanas

El Plan propone un conjunto de intervenciones urbanas que permitan alcanzar conexión plena con el área metropolitana de la CABA a partir de diferentes infraestructuras. En tal sentido se propone *“Desarrollar formas de conexión física con el área metropolitana en los bordes de la Comuna, coherente con el objetivo de conformación de nuevos tejidos urbanos y el desarrollo de nuevas vialidades, además de disminuir el efecto barrera del Riachuelo”*

Al respecto se propone mejorar la conexión física a partir de la extensión de la red, en forma conjunta con los Partidos de Lanús y Avellaneda en territorio de la Provincia de Buenos Aires, para generar mayor accesibilidad, determinando como puntos de conexión a los puentes sobre el Riachuelo, de los cuales se relacionan con los sistemas que cruza la traza del Viaducto, el puente Alsina entre Av. Sáenz – Remedios de Escalada que vincula con Lanús, y el Puente Ing. Brian, entre Zavaleta - Torcuato Di Tella que también vincula con Lanús y el Puente Victorino de la Plaza entre Av. Vélez Sarsfield – Francisco Pienovi en Lanús y el Puente Bosch entre Santa María del Buen Ayre - Coronel Bosch, que vincula con Avellaneda.

La ciudad recibe a través de estos accesos gran cantidad de población proveniente de la Zona Sur. Es muy intenso el flujo vehicular de los puentes Alsina, en coincidencia con la Av. Sáenz, y Nuevo Pueyrredón, continuación de la Av. 9 de Julio Sur. Tres de los nueve puentes que conectan a la Comuna 4 con los Municipios de Lanús y Avellaneda son ferroviarios, pero solo uno de ellos, Puente Bosch, corresponde al transporte de pasajeros.

### 3.7. El Código de Planeamiento Urbano

El instrumento que define las formas de uso, ocupación y subdivisión del suelo en la Ciudad de Buenos Aires es el Código de Planeamiento Urbano aprobado por Ley 449 del año 2000. En el **Gráfico n° 3.1.** Se muestra la zonificación y usos del Código en el área de influencia del Viaducto Belgrano Sur.

La referencia a las estaciones y viaductos del sistema ferroviario están señaladas en el Art. 6.4 del Código, el que determina lo siguiente:

#### Art. 6.4.1 Estaciones Ferroviarias

*“En los edificios de las estaciones ferroviarias destinadas a transporte de pasajeros, se admitirá localizar los usos permitidos en el Distrito C3 comprendidos en el agrupamiento comercio minorista del cuadro de usos n°5.2.1a) y los del cuadro 5.2.1.b) permitidos en el citado Distrito, hasta un máximo del 40% de sus superficie cubierta, sin ocupar andenes ni medios de salida”*

#### Art. 6.4.2 Bajo Viaductos Ferroviarios

*“En los bajo viaductos ferroviarios se permitirá localizar los usos permitidos en los distritos adyacentes”*

En la verificación de la norma para el área específica de la Comuna 4, se puede constatar que casi la mitad del tejido urbano tiene un uso residencial con una presencia importante de grandes equipamientos y en menor medida usos comerciales y otros. Al respecto en el Plan Comuna 4 se menciona lo siguiente:

*“Se destaca la presencia de una cantidad muy significativa de edificios productivos y galpones a lo largo de toda la Comuna, estos últimos se asocian como complemento a los primeros. La mayoría de este tipo de establecimientos se vio vinculada históricamente, desde la época colonial, a la cercanía de la ribera del Riachuelo. En las últimas décadas se localizaron en esta zona debido a la atracción provocada por los bajos precios, que permitieron la instalación de usos en grandes parcelas. En cuanto a su distribución territorial se observa una importante concentración a lo largo del límite Sur de la comuna con el río y entorno de la estación de trenes del Belgrano Sur. Los usos que predominan en el resto de la Comuna son los residenciales, mientras que los edificios de destino único, distribuidos en parcelas de gran tamaño, se encuentran mayoritariamente en el sector Norte de la Comuna. Los usos comerciales y de servicios se destacan especialmente sobre los principales ejes que atraviesan la Comuna, como son el caso de las avenidas Caseros, Regimiento de Patricios, Manuel Montes de Oca, Sáenz, La Plata, Chiclana, Entre Ríos, Martín García y Amancio Alcorta y las calles Del Barco Centenera, La Rioja y Olavarría”*

A los efectos de facilitar la interpretación del mapa del plano de zonificación y usos del suelo tomado del Anexo IV de la Ley 449 y delimitado para el área de influencia del Viaducto, se transcribe a continuación la definición de los distintos Distritos que están presentes en ese sector urbano adyacente a la traza del mismo.

#### **Distrito UF - Urbanización Futura**

Terrenos de propiedad pública aún no urbanizados así como las tierras destinadas a uso ferroviario, zona de vías, estaciones y terrenos aledaños a esos usos.

### **Distrito UP - Urbanización Parque**

Corresponden a áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público

### **Distrito U31g - (Villa 21 – 24)**

Subdistrito destinado a actividades residenciales de densidad media y media baja admitiéndose usos mixtos compatibles con la vivienda

### **Distrito R2b I - Residencial**

Son zonas de carácter residencial con mediano grado de densificación, en las cuales se admiten usos compatibles con la vivienda.

### **Distrito R2b II - Residencial**

Son zonas de carácter residencial con baja intensidad de ocupación total, donde se admiten usos compatibles con la vivienda

### **Distrito R2b III - Residencial**

Zonas de carácter residencial con menor intensidad de ocupación total y con mayor intensidad de usos.

### **Distrito E - Equipamiento**

Se denominan así aquellas áreas dotadas de buena accesibilidad donde se localizan usos que sirven al conjunto urbano y/o regional que por sus características de tamaño, molestias, etc., no deben localizarse en zonas centrales o residenciales. Se distinguen cuatro tipos de Distritos

### **Distrito E2 - Equipamiento General**

Son zonas donde se localizan actividades que sirven a la ciudad en general y que por sus características admiten la coexistencia restringida con usos residenciales.

### **Distrito E3 - Equipamiento Local**

Zonas destinadas a la localización de usos de servicio de las áreas residenciales próximas y que por las características de la actividades permitidas admiten la coexistencia con el uso residencial.

### **Distrito I1 - Industrial**

Zonas destinadas a la localización de las industrias permitidas dentro de la ciudad y cuyas características exigen su segregación de otros distritos.

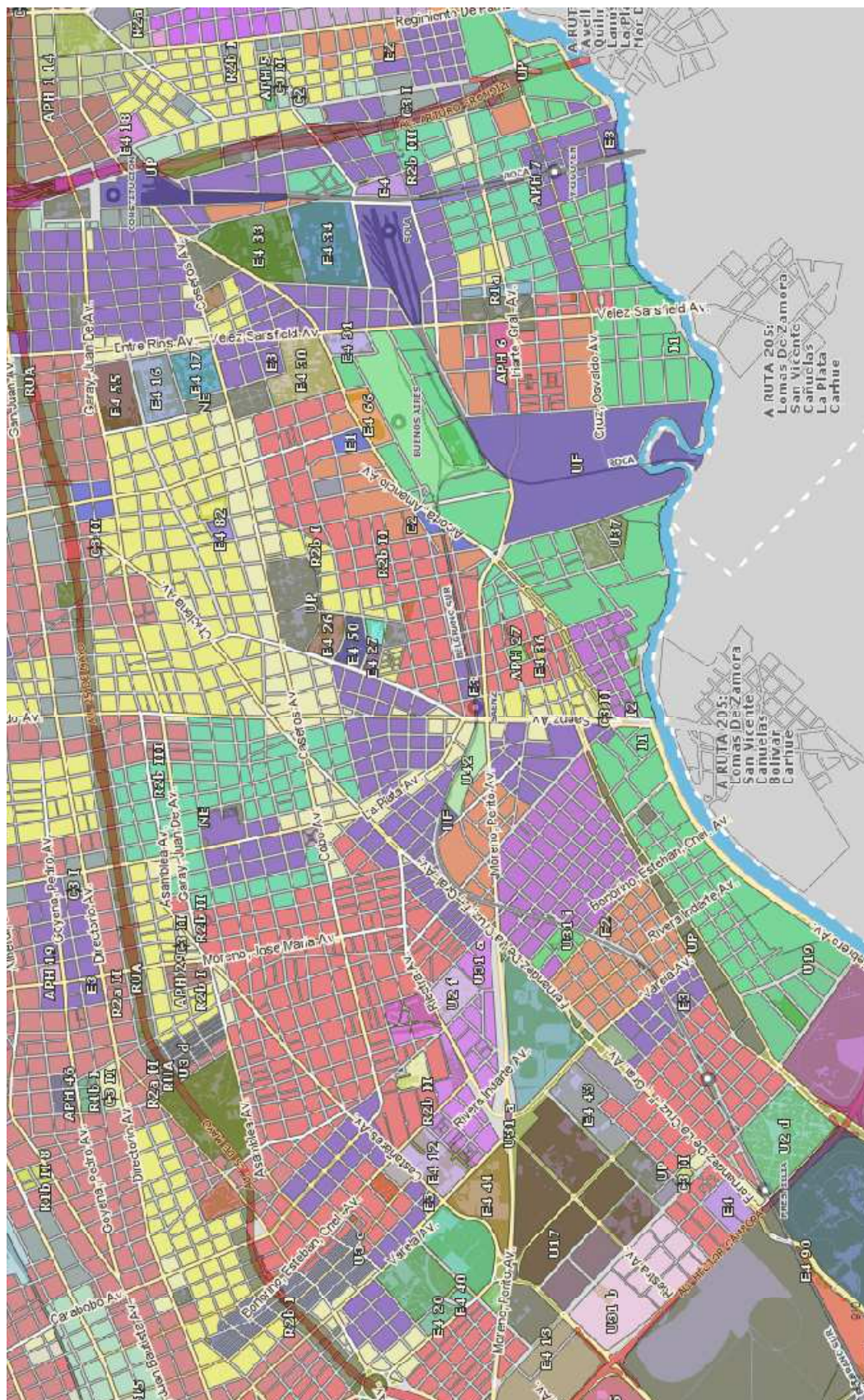
### **Distrito I2 - Industrial**

Zonas destinadas a la localización de industrias permitidas dentro de la ciudad que por sus características admiten la coexistencia con el uso residencial en forma restringida

### **Distrito C3 II - Centrales**

Son las zonas destinadas a la localización del equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional a escala barrial.





### 3.1. Usos del suelo según el Código de Planeamiento Urbano Versión Actualizada 2014

Fuente: Mapa Interactivo de la CABA <http://mapa.buenosaires.gob.ar/>

# **CONFIGURACIÓN TERRITORIAL Y USO DEL SUELO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL VIADUCTO BELGRANO SUR**



#### 4. Configuración territorial y uso del suelo en el área de influencia del Viaducto Belgrano Sur

##### 4.1. Nivel Socioeconómico y habitacional<sup>1</sup>

Según el Censo 2010, toda la Comuna 4 tiene una población de 218.245 personas y un decrecimiento poblacional del 27% entre 2001 y 2010. La densidad poblacional promedio es baja, 100,59 hab/ ha, y aún es más baja en el área de influencia de la traza del Viaducto Belgrano Sur, hasta 74 hab/ ha, excepto cuando se acerca al sector norte de la Villa 21 – 24 y la Villa Zabaleta. Esta baja densidad poblacional está acompañada con el predominio de construcciones de uno y dos pisos.

Los grandes vacíos que generan las playas ferroviarias del F.C. Belgrano Sur y del F.C. Roca, tal como se encuentran en la actualidad no favorecen el desarrollo del área. La traza del Viaducto Belgrano Sur atraviesa tres de los cuatro barrios que forman la Comuna 4 y dentro del área de influencia se encuentran grandes parques y grandes equipamientos hospitalarios y de asistencia<sup>2</sup>, que impactan sobre los valores promedio de densidad, aunque de manera positiva, ya que en conjunto aportan una interesante reserva de áreas verdes.

Una relectura de los datos de población en la Comuna 4 volcados en el **Cuadro n° 1** permite hacer una aproximación a cantidades de población asentada en el área de influencia de la traza del Viaducto Belgrano Sur. El primer ajuste es descontar los datos que corresponden al Barrio de La Boca. El segundo ajuste es descontar una parte proporcional de población del Barrio de Barracas, dado que el Sector Este está más vinculado con La Boca y se conecta con el resto de la ciudad por la AU Arturo Frondizi (9 de Julio Sur) y la Av. Patricios. Observando el Mapa de Densidad de Población Comuna 4 (**Gráfico n° 4.1.**), también se verifica que son mayores en este sector, por lo que se puede considerar que un tercio de la población del Barrio de Barracas será servido en forma directa por el F.C. Belgrano Sur. El tercer ajuste está relacionado con el Barrio de Parque Patricios, ya que el Sector Norte, donde se concentra mayor densidad de población, está vinculado con la ciudad a través de la Av. Caseros, el Metrobus Sur y la Línea H de Subterráneos. Recurriendo nuevamente al mapa de densidades, se puede inferir que la mitad de la población de Parque Patricios está afectada en forma directa por el Viaducto Belgrano Sur. Sobre estas consideraciones, teniendo en cuenta solo la población residente, se servirá aproximadamente a 100.000 habitantes<sup>3</sup>.

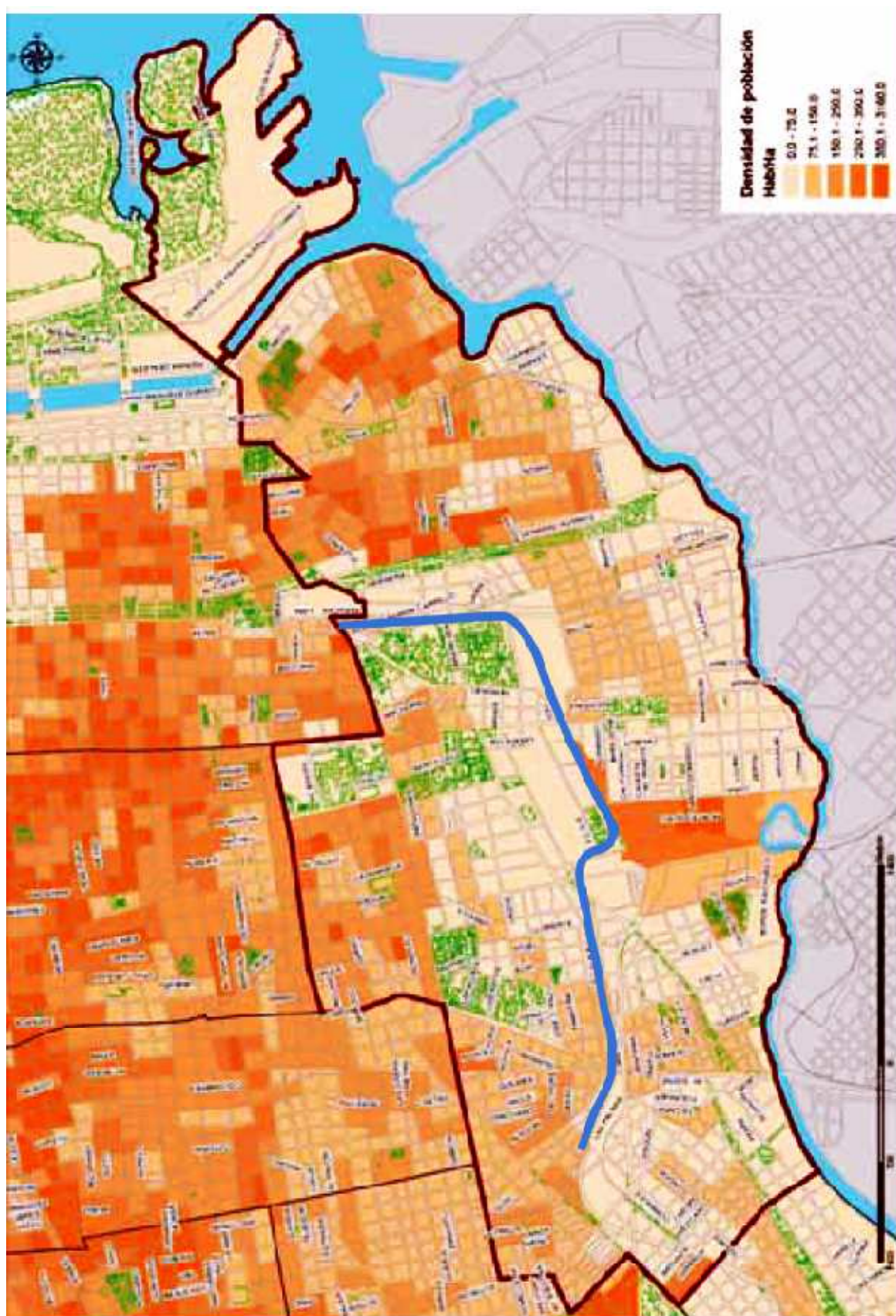
**Cuadro n° 1. Población en la Comuna 4**

Comuna y Barrio	Población			Superficie	Densidad poblacional (hab/ ha)
	Total	Mujer	Varón		
Comuna 4	218.245	115.079	103.166	21,70	100,59
Barracas	89.452	46.715	42.737	7,96	112,40
La Boca	45.113	23.808	21.305	5,02	89,81
Nueva Pompeya	42.695	22.463	20.232	4,97	85,88
Parque Patricios	40.985	22.093	18.892	3,74	109,48

<sup>1</sup> Comuna 4. Subsecretaría de Planeamiento. Ministerio de Desarrollo Urbano, 2011 y [http://www.buenosaires.gob.ar/areas/hacienda/sis\\_estadistico/banco\\_datos](http://www.buenosaires.gob.ar/areas/hacienda/sis_estadistico/banco_datos)

<sup>2</sup> Los grandes parques: Patricios, Fray Luis Beltrán y el Jardín Botánico del Sur; los grandes equipamientos hospitalarios: Hospital J.M. Penna, Complejo Médico Policial Churrua - Visca, Hospital de Infecciosas Muñiz, Instituto Bacteriológico Dr. C.G. Malbrán, Hospital de Salud Mental Braulio Moyano y Hospital de Salud Mental J. Borda, Hospital Infante Juvenil C. Tobar García, el CeSAC N° 10.

<sup>3</sup> Según los datos consignados en el Ítem Las Líneas Ferroviarias de la Traza del Viaducto, es similar a la cantidad de pasajeros que viajan por mes actualmente, haciendo uso del FC Belgrano Sur



#### 4.1 Densidad de población Comuna 4

Fuente: USIT SSPlan MDU

Los residentes en el área de influencia de la traza del F.C. Belgrano Sur comparten los perfiles socioeconómicos promedio relevados para la Comuna 4 que se enumeran a continuación. Más del 55% de la población residente en la Comuna 4 pertenece al estrato medio – bajo, lo que repercute en el nivel de desarrollo en términos socioeconómicos. La tasa de desempleo es alta, 11,4% y los ingresos promedio por familia en la comuna son inferiores al promedio para la CABA<sup>4</sup>. Las ramas de actividad que dan empleo a la población de la Comuna 4 son la industria, la construcción y el comercio. El 77,4% de la población ocupada es asalariada y la subocupación es del 12,3%. El nivel de instrucción también es bajo, sólo el 14% de la población completó el nivel secundario. El 82,1% de la población concurre a la escuela pública y el 41,1% recurre al sistema público de salud.

En cuanto a la situación habitacional, sólo el 51,2% de la población es propietaria y el 17,3% de los hogares tiene necesidades básicas insatisfechas (NBI).

Los datos socioeconómicos de la Comuna 4 son muy similares a los de la población de los municipios del primer cordón que rodea el Sur y el Sudoeste del AMBA, que son los que utilizan los medios públicos de transporte urbano para ingresar a las áreas centrales, ferrocarriles y transporte automotor. La traza del Viaducto Belgrano Sur une dos nodos importantes de conexión multimodal e intramodal (colectivo – colectivo) donde se producen importantes flujos: el cruce con la Av. Sáenz y el cruce con la Av. Vélez Sarsfield, mientras que los nodos Zavaleta y Pinedo cobrarán relevancia a partir de la concreción de las nuevas obras y la extensión hasta la Estación Constitución.

#### **4.2. Los flujos circulatorios en relación con la calidad del espacio urbano**

Toda el área de influencia de la traza del **Viaducto Belgrano Sur** está dominada por la circulación de tránsito pesado, sobre todo en el sentido Este – Oeste a través de la Av. Amancio Alcorta y el par Suárez – Brandsen, que forman parte de la red de tránsito pesado de la CABA.

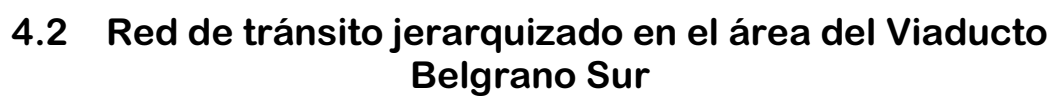
En el sentido Sur – Norte, el predominio corresponde a las líneas de transporte de pasajeros que ingresan desde los municipios del Sur de la Ciudad. Esto hace que, en los nodos de trasbordo la circulación peatonal sea muy intensa, mientras que en las calles interiores el movimiento es prácticamente nulo. Este fenómeno se retroalimenta con la concentración de actividades comerciales, en ese sentido, la Av. Sáenz es la de mayor actividad comercial, situación que debería repetirse en la Av. Vélez Sarsfield a partir de la construcción de la Nueva Estación Buenos Aires.

La zona de influencia del Viaducto Belgrano Sur se estructura a partir de cuatro componentes principales: las avenidas transversales que conectan en el sentido Norte – Sur: Av. Sáenz y Av. Vélez Sarsfield; las avenidas longitudinales que conectan en el sentido Este – Oeste: Av. Perito Moreno y Av. Amancio Alcorta.

Por estas avenidas circula el autotransporte público de pasajeros (APP) que atiende la demanda de viajes a y desde los municipios metropolitanos de la zona sur y suroeste: Lanús, Lomas de Zamora y La Matanza y desde el distrito central, centro – oeste y norte de la CABA. La traza del recorrido del Metrobus Sur comparte dos estaciones importantes sobre la Av. Sáenz: Pompeya y Sáenz, y contribuye al reordenamiento de la circulación del APP. **Gráfico n° 4.2.**

<sup>4</sup> En el año 2011 fueron de \$ 3.896 para la Comuna 4 y \$ 4.960 fue el promedio de la CABA.





44/ 78

### 4.3. Configuración territorial y usos del suelo

La configuración territorial en el área de influencia del Viaducto Belgrano Sur es predominantemente mixta, donde se identifican claramente los corredores comerciales en sus diferentes tipologías, los grandes predios, ya sean industriales o de equipamiento y la trama residencial que se agrupa en las calles interiores.

La trama del amanzanamiento regular cambia permanente de dirección, acompañando a las principales avenidas, que en muchos casos fueron trazas y recorridos de transporte guiado.

En cuanto a la relación entre tejido urbano y calidad del espacio urbano, la acumulación de grandes predios en el área de influencia de la traza del Viaducto Belgrano Sur no contribuye a la calidad del espacio urbano. Las largas cuadras se suceden, sin interrupciones de vialidades ni eventos de interés para la circulación y permanencia de los peatones.

En ese sentido, la eliminación o aligeramiento de la barrera urbanística conformada por la traza del FC Belgrano Sur y las playas ferroviarias mejorará el espacio urbano en el área de intervención y los efectos positivos se extenderán hacia el área de influencia.

Se analizan las principales características urbanas y los usos del suelo en los nodos y en las áreas de entorno de los tramos definidos en la caracterización del área de estudio<sup>5</sup>.  
**Gráfico n° 4.3.**

#### 4.3.1. Tramos

##### **Primer Tramo en terraplén: F. Rivera – Av. Sáenz**

Entre la calle Fructuoso Rivera y la Av. Sáenz el Viaducto Belgrano Sur corre sobre el terraplén existente, que mantendrá el nivel hasta la avenida.

Para mejorar la integración Norte – Sur del área urbana adyacente se ha previsto en este tramo cruces en túnel a través del terraplén para las calles Corrales, Tabaré y Ramírez. El recorrido ferroviario sobre el terraplén es acompañado por la calle Mujica, paralela a las vías dando una vista abierta a las construcciones de un piso.

En el sector urbano al Norte del tramo se verifican usos industriales conviviendo con viviendas económicas y tiene cierta tranquilidad por la disminución de las actividades fabriles.

La Av. La Plata es una vía troncal se encuentra muy próxima la traza del viaducto. En el encuentro entre la Av. Gral. Fernández de la Cruz y Av. Chiclana, continuación de la misma y el cruce simultáneo de éstas con Av. La Plata es un nodo comercial significativo con dos sucursales bancarias y establecimientos de dos grandes cadenas de consumo masivo. Aún así, la densidad de ocupación es baja, la mayoría de los edificios son de planta baja y uno o dos pisos, situación que se mantiene en el corredor de Av. La Plata hacia el Sur. A mediano plazo, el recorrido del Metrobus Sur por la Av. Fernández de la Cruz favorecerá la concentración de nuevas actividades económicas y mayor densificación residencial.

---

<sup>5</sup> Para completar el relevamiento expeditivo de los usos del suelo se utilizaron diferentes fuentes, además de las observaciones directas realizadas durante la recorrida del día 27 de agosto de 2014: el relevamiento de 1999 para Programa de Cambio de Usos de Playas Ferroviarias de Carga, del Plan Urbano Ambiental; el documento Corredor Verde Sur, Caracterización General, CoPUA 2001; el Relevamiento de Usos del Suelo de 2011 realizado por la Sub Secretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano, volcado en el Mapa Interactivo de la CABA y en ; Google Earth e imágenes obtenidas a través del Street View.





En el encuentro de la Av. La Plata y la Av. Almafuerte con la Av. Sáenz, muy próxima a la Estación Sáenz se mantiene la baja densidad edilicia, con fuerte concentración de la actividad comercial. Es una zona de intenso tránsito peatonal y vehicular, sobre todo de transporte automotor, formando parte del Centro de trasbordo Sáenz. En este lugar están presentes cadenas comerciales orientadas al consumo masivo, que se concentra allí.

En el sector urbano al Sur del Primer Tramo se encuentra dentro de los terrenos ferroviarios, una zona destinada a la construcción de viviendas del Plan Procrear. Asimismo se encuentra la estación provisoria del F.C. Belgrano Sur, para las operaciones mientras dure la construcción del viaducto. Finalmente se encuentra el sector Este de la nueva estación proyectada y la futura estación de Línea H de subterráneos, ambas conectadas verticalmente con una zona de transferencia, con el sistema de transporte automotor urbano.

En el sector urbano Sur del Primer Tramo predominan las viviendas económicas, con actividades industriales y comerciales relacionadas con el automotor: pequeños talleres, provisión de combustible y garages. La vista de la calle Del Barco Centenera hacia el Sur, delata cierta falta de consolidación del perfil urbano.

Se destaca el Barrio San Vicente de Paul, actualmente con protección patrimonial (APH 27), que fue construido con un diseño organizado en forma de dos anillos alrededor de una plaza – patio central, con dos calles peatonales que lo cruzan. Está delimitado por las calles Trafal, Cachi, Gramajo Gutiérrez y Einstein.

### **Segundo Tramo en Zona Industrial: Av. Sáenz – Av. Amancio Alcorta**

En este tramo el viaducto transcurre entre fondos de predios mayoritariamente industriales o de depósitos, con un ancho del espacio ferroviario de alrededor de 16 m. Por tratarse de fondos predios, las edificaciones están contenidas en grandes muros ciegos sobre el espacio de las vías.

La trama urbana que se encuentra al Norte y al Sur del viaducto está conformada por manzanas en su gran mayoría de trazado geométrico, en cuadrícula regular. La trama de calles resultantes tiene siete vías que llegan al espacio ferroviario, tres de las cuales se interrumpen y las otras cuatro cruzan a nivel, con barreras. La presencia del viaducto permitirá abrir las otras tres calles generando así una mayor fluidez en la trama de circulación de ambos sectores. Esta permeabilidad es importante desde que ambos sectores forman parte del Distrito Tecnológico, el que ahora se manifiesta en forma contundente en el sector Norte, pero una mayor integración puede estimular una mayor participación del sector Sur.

Cabe señalar además que en fecha próxima la Jefatura de Gobierno será trasladada a Parque Patricios a una distancia de solo 500 m de la traza del viaducto, por lo que cabe suponer que este sector urbano será beneficiado en su futuro desarrollo.

En lo que respecta al sector Sur, el mismo tiene las mismas características residenciales, con la presencia de grandes predios industriales y de depósito.

Este tramo es el que permite una más amplia utilización del bajo viaducto ya que se encuentra contenido en un corredor edificado y está cruzando por siete calles. En cada cuadra entre dos calles, el bajo viaducto tiene acceso desde las mismas, en los extremos. De las siete calles que conforman el tramo, la ocupación del bajo viaducto podría tener el siguiente uso tentativo:

## Cuadro n° 4.2. Programa de Usos Propuestos en el Tramo 2

Programa Propuesto				
Sub Tramo	Uso	Superficie disponible (m2)		
		Cubierta	Descubierta	Total
entre Av. Sáenz y calle E. Ochoa	Nueva Estación Sáenz	1.575,00	4.817,38	6.392,38
entre calle E. Ochoa y calle A. Einstein	zona de estacionamiento relacionada con la estación ferroviaria y el centro de transporte	1.673,85	2.700,65	4.374,50
entre calle A. Einstein y calle Cachi	zona de estacionamiento relacionada con la estación ferroviaria y el centro de transporte	1.507,95	-	1.507,95
entre calle Cachi y calle D. Taborda	zona para guarda de vehículos de fuerzas de seguridad	2.181,30	38,33	2.219,63
entre calle D. Taborda y calle Pepirí	zona para guarda de vehículos de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad	1.632,75	84,63	1.717,38
entre calle Pepirí y calle Atuel	zona para depósitos de la administración pública	3.488,85	102,78	3.591,63
entre calle Atuel y calle Iguazú	zona de oficinas para la administración pública	1.626,90	37,98	1.664,88
entre calle Iguazú y calle Monteagudo	zona de estacionamiento	1.508,55	-	1.508,55
entre calle Monteagudo y calle Zavaleta	zona para localización de servicios con acceso de público	2.261,70	-	2.261,70

### Tercer Tramo en Zona Deportiva: Av. Amancio Alcorta y Zavaleta – Luna

Siguiendo por la calle Zavaleta, hasta el límite Norte de la Villa 21 – 24 se observa la consolidación de usos residenciales. La construcción de nuevas viviendas en el cruce de Zavaleta con la Av. Gral Iriarte y la futura implementación del Plan Procrear en la Ex Playa de la Estación Buenos Aires (Mirave y Luna) contribuye a acentuar el perfil residencial de la zona.

A partir de la Av. Iriarte, siguiendo hacia el Sur, se ingresa en la Villa 21 – 24, donde se han producido diferentes intervenciones, a lo largo de los últimos 30 años, con diferentes resultados y son parte de un proceso de reurbanización parcial.

Desde la Av. Amancio Alcorta hasta la calle Luna que bordea el Club Barracas Central, dentro de terrenos que pertenecen a la Estación Buenos Aires, terminal de F.C. Belgrano Sur, el recorrido del viaducto se produce en terrenos ferroviarios, bordeando las instalaciones de la Planta de Tratamiento de la Ceamse y alejado de los espacios urbanos de borde. Por esta particular configuración, el bajo autopista naturalmente debería ser cedido en uso al club, en compensación por las afectaciones que al mismo le puede haber causado la presencia de la estructura del viaducto.

### Cuarto Tramo en terrenos Ferroviarios de Estación Buenos Aires: Luna – Av. Vélez Sarsfield

Este tramo del viaducto transcurre integralmente en terrenos ferroviarios. El tramo tiene la particularidad que al tomar el trazado del sistema de vías del F.C. Roca Cargas gerenciado por Ferrosur, el bajo viaducto continúa activo con el movimiento de trenes de esta empresa, por lo que la estructura del viaducto se adaptará a esa circunstancia, eliminando el soporte central.

En el trazado previsto del viaducto se acerca al frente de construcciones de la villa, que tiene construcciones de entre dos y tres pisos de altura, quedando separado de las mismas por una distancia reducida. Al respecto resulta recomendable considerar la eliminación

programada y consensuada de una franja de viviendas para la relocalización de sus habitantes, de modo de crear un espacio fuelle entre el ferrocarril y el uso residencial.

Este espacio puede ser acondicionado a manera de compensación con equipamiento comunitario de calidad, con carácter recreativo y de baja altura y la organización del espacio público como un lugar de convivencia.

#### **Quinto Tramo en terrenos ferroviario Playa de cargas Sola: Av. Vélez Sarsfield – Av. Pinedo**

En este tramo la traza del viaducto corre por u espacio centra de los terrenos de Estación Sola. Al tratar el nodo Av. Vélez Sarsfield se hicieron algunas consideraciones acerca de la utilización del sector de la estación que se encuentra al borde de la Av. Vélez Sarsfield. En el resto del trazado interior cualquier referencia al uso del bajo autopista debe estar relacionada con el destino futuro que se otorgue a esta playa.

El Quinto Tramo se caracteriza por atravesar áreas de valor patrimonial, asociadas con la arquitectura industrial y ferroviaria. En el área de influencia se encuentra el APH 6. Ámbito Basílica del Sagrado Corazón. El conjunto monumental está formado por la Basílica, el Colegio Sacerdotal y el Parque Pereyra.

#### **Sexto Tramo Traza F.C. Roca: Av. Pinedo – Estación Constitución**

En este tramo el viaducto alcanza los terrenos de la Estación Constitución y corre paralelo a la Av. Pinedo y a la Av. Paracas, ambas paralelas a aquella. El espacio borde está ocupado en parte por el Hospital Moyano y en parte por cinco semi manzanas edificadas, que se interponen entre la estación ferroviaria y los Hospitales Borda y el Hogar de ancianos Rawson.

### **4.3.2. Nodos**

#### **Nodo Estación Sáenz – Av. Sáenz**

La zona donde se encuentra la Estación Sáenz del F.C. Belgrano Sur, es coincidente con el centro de trasbordo de Pompeya, que se extiende a lo largo de la Av. Sáenz, en un recorrido de alrededor de 800 m, entre el borde del Riachuelo y el Puente Alsina, que cruza al mismo y la estación ferroviaria.

La zona funciona como una de las pocas entradas a la ciudad desde la Zona Sur, a través del Puente Alsina, a partir del cual se conecta con la Localidad de Valentín Alsina, en Lanús. La importancia de esta conexión es que dieciséis líneas de transporte automotor de pasajeros conectan por este corredor a la Ciudad con la Zona Sur del Área Metropolitana, siendo el más importante aporte al flujo de 350.000 pasajeros diarios que confluyen en el Centro de Traslado de Pompeya.

En el extendido espacio del centro de trasbordo, las operaciones de transferencia intramodal de pasajeros se realizan hasta ahora sin que exista una infraestructura específica para su realización ya que se trata de un centro de generación espontánea, que fue creciendo con el paso del tiempo. La presencia masiva de pasajeros generó, además, un corredor comercial a lo largo de la Av. Sáenz, que se extiende entre Puente Alsina y la calle Ferreyra, más al norte de la Estación Sáenz. Es uno de los corredores comerciales a cielo abierto más importantes de la ciudad.

La Línea Belgrano Sur es la única que forma parte de la oferta modal en el área y próximamente llegará la extensión de la Línea H de subterráneos, una línea transversal a las que confluyen al Área Central, lo que facilita los trasbordos intermodales en subterráneos.

Muy próxima a la estación ferroviaria se encuentra la Iglesia de la Virgen del Rosario de Pompeya, uno de los santuarios más concurridos del área metropolitana.

Cabe señalar que en la margen derecha del Riachuelo, cruzando Puente Alsina y como continuidad del sistema de la Av. Sáenz se encuentra la estación terminal Puente Alsina de la otra línea del Belgrano Sur, que corre en territorio provincial hasta la localidad de Aldo Bonzi, en el Partido de la Matanza, sin embargo la frecuencia de solo cinco servicios diarios lo hacen irrelevante.

**Cuadro n° 4.3 Autotransporte Público en el Nodo Estación Sáenz – Av. Sáenz**

autotransporte público de pasajeros en el Nodo Estación Sáenz - Av. Sáenz						
Grupo	Característica	Conecta	Líneas	Cruza Puente Alsina	Circula por la traza del Metrobus	Tiene terminal en Nueva Pompeya
1	pasante por el Puente Alsina y la Estación Sáenz en sentido N - S	norte - sur	9	■	■	
		norte - sur	15	■	■	
		este - sur	28	■	■	
		norte - sur	32	■	■	
		norte - sur	75	■	■	
		oeste - sur	85	■	■	
		oeste - sur	91	■	■	■ Ramal C
		norte - sur	112	■	■	
		norte - sur	128	■	■	
		este - sur	160	■	■	
		norte - sur	165	■	■	
2	pasante por el tramo norte de la avenida hacia el O desde la Estación Sáenz	este - oeste	6			■
		norte - oeste	115		■	■
3	pasante por el tramo sur de la avenida hacia el O y el S desde la Estación Sáenz	este - oeste	28	■ Ramales C y G	■ Ramal Expreso	■ Ramal G
		oeste - sur	44			■
		oeste - sur	76		■	
		noroeste - sur	135	■		
4	pasante por el tramo sur de la avenida hacia el S	sur - sur	158	■	■	■
		sur - sur	177			■
		norte - sur	178			■
		norte - sur	179			■
		norte - sur	188		■ Ramal Expreso	
5	pasante transversal cruzan y/o terminan Nueva Pompeya	este - oeste	42			
		este - sur	70	■ Ramal B		
		este - oeste	97		■	
		norte - oeste	143		■	
		este - oeste	188	■ Ramal H Exp.		
		este - oeste	193			■



La oferta de servicios de colectivos en el Nodo Estación Sáenz – Av. Sáenz se compone de 27 líneas de colectivos (APP), 16 de ellas cruzan el Puente Alsina. Del total que operan en el área, 10 de ellas tienen por lo menos un ramal con terminal en el Centro de Tránsito Nueva Pompeya o en su entorno inmediato. Circulan por la traza del Metrobus Sur por lo menos un ramal de 7 líneas de colectivos. En este espacio se realizan 250.000 transferencias diarias colectivo – colectivo y en horas pico se producen 5.500 ascensos, según datos de la DG de Transporte del GCABA.

Actualmente se están realizando obras para incorporar más líneas al Metrobus Sur y reordenar los carriles de circulación. Para ello se van a construir 800 m de dársenas techadas para facilitar la espera de los pasajeros. El nuevo ordenamiento de la Av. Sáenz hacia el Sur, beneficia a diecisiete líneas de colectivos que circularán por este corredor, quince de ellas circulan por el nodo y se mencionan en el cuadro ut supra. Asimismo, para completar la conformación de un espacio multimodal de tránsito, se integrará al conjunto la Estación Sáenz elevada del Viaducto Belgrano Sur y la Estación de la Línea H de subterráneos.

Son diecinueve las líneas de transporte automotor de pasajeros que circularán por los carriles del Metrobus, catorce de las cuales tendrán parada y otras cinco solo tomarán tramos de dos o tres cuadras. Por fuera del Metrobus quedarán ocho líneas o ramales de colectivos.

El uso predominante alrededor del nodo **Estación Sáenz – Av. Sáenz**, caracterizado como una importante área de tránsito intermodal e intramodal, es residencial mixto. Según el relevamiento de 1999, aproximadamente el 80% del suelo estaba ocupado por usos residenciales de diferente intensidad, combinados con usos industriales y comerciales. En la actualidad el nodo mantiene las mismas características, con gran concentración de usos comerciales sobre la Av. Sáenz.

El tejido es de baja densidad y en muchos casos los usos son compartidos en la misma parcela, disponiendo pequeños talleres y comercios en planta baja y vivienda en planta alta. Si bien este nodo está inserto dentro del Distrito Tecnológico, las localizaciones de empresas tecnológicas aún se concentran alrededor de la Av. Caseros.

En el encuentro de la Av. La Plata y la Av. Almagro con la Av. Sáenz se mantiene la baja densidad edilicia, con fuerte concentración de la actividad comercial. Es una zona de intenso tránsito peatonal y vehicular, sobre todo de transporte automotor. Están presentes cadenas comerciales tan importantes como Frávega, Onda Shop, Mc Donald's, Coto, Día, entre otras; todas cadenas orientadas al consumo masivo, que se concentran alrededor del nodo de tránsito intramodal.

## **NODO ESTACIÓN SÁENZ – AV. SÁENZ**



**Av. Sáenz hacia el Norte**



**Av. Sáenz en el cruce con el F.C. Belgrano Sur**



**Av. La Plata desde Av. Sáenz hacia el Norte**



**Av. Sáenz y Ventana hacia el Sur**

## Nodo Av. Amancio Alcorta y Zavaleta

La Av. Amancio Alcorta es una vía troncal que conecta al área del Centro de Tránsito de Constitución y el Centro de Tránsito de Puente Alsina, cruzando los barrios de Barracas, Parque Patricios y Nueva Pompeya.

La avenida tiene traza diagonal con respecto a la trama cercana que atraviesa, dado que fue construida a la par de un antiguo arroyo que desembocaba donde se encuentra el Puente Alsina. Es utilizada tanto por el transporte automotor de pasajeros como por el transporte de cargas, que tiene como destino las terminales ubicadas en la zona que atraviesa, por ser parte de la red de tránsito pesado.

### Cuadro n° 4.4 Autotransporte Público en el Nodo Av. Amancio Alcorta – Zavaleta

autotransporte público de pasajeros en el Nodo Av. Amancio Alcorta - Zavaleta						
Grupo	Característica	Conecta	Líneas	Cruza el Riachuelo	Circula por la traza del Metrobus	Tiene terminal en el área
1	pasante por Zavaleta en sentido N - S	norte - sur	91	■	■	
2	pasante por la avenida hacia el O	este - oeste	46	■	■	
		norte - oeste	70	■ Ramal B		
		este - oeste	188	■	■	

La oferta de servicios de colectivos en el Nodo Av. Amancio Alcorta - Zavaleta se compone de 4 líneas de colectivos (APP), todas cruzan el Riachuelo por los puentes disponibles, Alsina y Victorino de la Plaza. Ninguna de las líneas tiene terminal en el entorno inmediato; tres de ellas circulan por la traza del Metrobus Sur.

El nodo **Av. Amancio Alcorta – Zavaleta** es de menor jerarquía vial y no configura una centralidad. Aquí el uso del suelo es predominantemente industrial. Se trata de depósitos y edificios industriales asentados en fracciones de grandes dimensiones. Se concentran además las instalaciones de la Coordinación Ecológica Área Metropolitana S.E. (Ceamse), entidad que regula la disposición final de los residuos sólidos urbanos y los predios ocupados por los clubes Huracán y Barracas Central.

En este nodo, el tramo del viaducto, entre las calles Monteagudo y Zavaleta, enfrenta el espacio verde de la Plaza Masantonio y otro espacio verde sobre la calle Ancaste, los que ofrecen condiciones favorables para la utilización del bajo viaducto para la localización de servicios de seguridad, salud o de otras áreas de gestión municipal o nacional, con acceso de público.

## **NODO AV. AMANCIO ALCORTA - ZVALETA**



**Zavaleta y Av. General Iriarte**



**Mirave y Luna**



**Av. Amancio Alcorta y Masantonio hacia el Sur**



**Zavaleta y Osvaldo Cruz**



## **Nodo Estación Buenos Aires – Av. Vélez Sarsfield**

Lo que se observa en los alrededores de este nodo es la subocupación del suelo urbano. En la actualidad es el área de más baja densidad de ocupación, sobre todo hacia el Oeste de la Av. Vélez Sarsfield. Los paredones de los grandes equipamientos y la amplitud de avenidas y calles hacen que la zona sea muy hostil para la circulación peatonal y propician que los predios privados también reproduzcan paredones ciegos sobre el espacio público. El encuentro de la calle Suárez con la Av. Vélez es un ejemplo de esta situación.

El lado Este de la avenida tiene usos residenciales de baja densidad, consolidados, con construcciones que datan de principios del siglo XX, a partir de la localización de los Grandes Hospitales y la intensa actividad ferroviaria de la época.

El Nodo Estación Buenos Aires – Av. Vélez Sarsfield reforzará sus actuales funciones en cuanto a la intermodalidad tren – ómnibus – ómnibus) a partir de la ubicación de la Nueva Estación Buenos Aires.

El emplazamiento de la nueva estación del viaducto, utiliza un sector del predio ferroviario ubicado al Oeste de la Av. Vélez Sarsfield, con un frente sobre la misma de aproximadamente 80 m. El intenso tránsito existente en la avenida y la localización de borde del ingreso a la estación, en razón de que la profundidad disponible no permite retroceder los andenes por la longitud que los mismos requieren para la operación de las formaciones y el trazado curvo de las vías que constituye una dificultad para la organización de las transferencias de pasajeros entre el tren y el transporte colectivo urbano. En tal sentido resulta oportuno considerar el reacondicionamiento y puesta en valor del espacio verde posee la Plaza Sola del F.C. Roca al Este de la Av. Vélez Sarsfield, donde está previsto un ingreso a la estación con un cruce peatonal sobre la avenida.

La organización de este espacio de transición como un espacio público que mantenga y potencie su valor paisajístico e incorpore el uso recreativo, al mismo tiempo que se configura un espacio de trasbordo en el mismo, puede ser un aporte significativo a la calidad urbana del medio y a la disminución de los conflictos de tránsito que podrían generarse en la circulación de la avenida.

Cabe señalar además que este espacio, dada la baja intensidad del tránsito ferroviario a nivel que continuará en el bajo viaducto, permitiría conectar la calle Luzuriaga, que está cortada por la presencia de Estación Sola, lo que contribuiría a una mejor integración de los espacios urbanos vecinos.

También podría considerarse la posibilidad de integrar a este nodo los dos primeros galpones entre los que circula la traza del viaducto, de modo de organizar un espacio cultura – recreativo y parcialmente comercial y de servicios, que integre el bajo viaducto con los galpones.

La oferta de servicios de colectivos en el Nodo Estación Buenos Aires – Av. Vélez Sarsfield se compone de 6 líneas de colectivos (APP), 3 de ellas cruzan el Puente Victorino de la Plaza y 2 de ellas tienen por lo menos un ramal con terminal en el Centro de Traslado Estación Buenos Aires o en su entorno inmediato. Sólo una línea circula por la traza del Metrobus Sur.



#### Cuadro n° 4.5 Autotransporte Público en el Nodo Estación Buenos Aires – Av. Vélez Sarsfield

autotransporte público de pasajeros en el Nodo Estación Buenos Aires - Av. Vélez Sarsfield						
Grupo	Característica	Conecta	Líneas	Cruza Puente V. de la Plaza	Circula por la traza del Metrobus	Tiene terminal en Estación Buenos Aires
1	pasante por el Puente Victorino de la Plaza y la Estación Buenos Aires en sentido N - S	norte - sur	37	■		
		sur - sur	79	■		
2	pasante por la avenida hacia el O y S	este - oeste	46	■	■	■
		norte - oeste	59			■
		norte - oeste	70			
		norte - sur	95			

#### Nodo Av. Pinedo

La Av. Pinedo corre paralela y vecina a la Estación Constitución. En el punto en que el Viaducto gira para ingresar a esa estación desde la Estación Sola, queda un espacio verde perteneciente a esta última, que sería de interés poner en valor tomando las construcciones que rematan la hilera de galpones entre los cuales se extiende el viaducto. Estas construcciones tienen valor patrimonial por su arquitectura histórica.

## **NODO ESTACIÓN BUENOS AIRES - AV. VÉLEZ SARSFIELD**



**Av. Vélez Sarsfield y Alvarado hacia el Norte**



**Av. Vélez Sarsfield y Suárez hacia el Oeste**



**Olavarría y Av. Vélez Sarsfield**



**Pedriel y Av. Amancio Alcorta**

### **NODO ESTACIÓN SOLA – PINEDO**



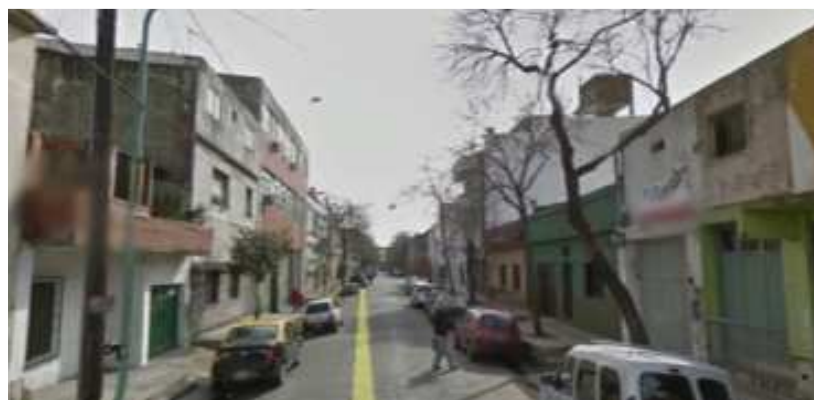
**Australia y Pinedo hacia el Oeste**



**Suárez en el encuentro de Pinedo con Ramón Carrillo hacia el Oeste**



**Pedriel y California**



**Santa Magdalena desde Av. Iriarte hacia el Norte**

## **LA IMAGEN URBANA Y EL IMPACTO DEL NUEVO VIADUCTO BELGRANO SUR**

## **5. La imagen urbana y el impacto del nuevo Viaducto Belgrano Sur**

### **5.1 Caracterización perceptual del Paisaje Urbano**

El diagnóstico perceptual del paisaje en relación al corredor del Viaducto Belgrano Sur, analiza sus características propias, aquellas en relación al contexto próximo del corredor y el área de influencia del entorno urbano; trabajando los siguientes ejes:

- Identificación y análisis de unidades homogéneas: reconocimiento y descripción de valores de paisaje por tramos.
- Identificación y descripción del corredor asociado al viaducto; envolventes, límites, anchos variables, bordes, expansiones, vegetación, equipamiento
- Análisis y descripción de las principales características del frente urbano a lo largo del recorrido: imagen urbana, identidad de paisaje, perfil, visuales, ritmos.
- Análisis del espacio remanente bajo viaducto: sectores vacantes, estado de conservación, continuidades, fragmentaciones.
- Identificación y análisis de los principales impactos paisajístico-ambientales (visuales y sonoros) de la traza sobre el entorno inmediato.

#### **El paisaje del corredor Viaducto Belgrano Sur**

La traza prevista para el viaducto del Ferrocarril Belgrano Sur, atraviesa en su recorrido los barrios de Nueva Pompeya, Parque Patricios y Barracas; barrios que poseen una fuerte identidad y atractivo paisajístico-urbano, patrimonial y cultural.

De tradición “tanguera, portuaria, industrial y ferroviaria”, comprenden barrios de colonia de inmigrantes, barrios y equipamiento ferroviario, zonas ribereñas, espacios deportivos, sitios culturales y eclesiásticos y parques públicos de importante valor histórico y ecológico por las funciones ecosistémicas que presta al sistema urbano.

En relación al paisaje que conforma el corredor de la traza sobre elevada del viaducto se identifican seis unidades homogéneas en tramos diferenciados en cuanto a la tipología de los barrios de influencia, su función, la morfología del espacio exterior, las envolventes y los frentes urbanos.

Estos tramos se encuentran articulados por cuatro nodos de intersección entre la traza y vialidades importantes, los cuales presentan diferentes características y potenciales paisajísticos en relación a sus dimensiones, espacios públicos asociados, visuales largas, conectividad y expansiones hacia los espacios verdes existentes, hitos patrimoniales y culturales. Dos de ellos son nuevas centralidades de transporte, jerárquicos con Estación, posibles de ser incluidos en circuitos turísticos paisajísticos de la ciudad. **Gráfico n° 5.1.**

#### **5.1.1. Tramos**

##### **Primer Tramo en Terraplén: F. Rivera - Av. Sáenz**

El primer tramo ubicado en el Barrio de Nueva Pompeya, entre Fructuoso Rivera y Avenida Sáenz, ocurre sobre un terraplén de aproximadamente 6 m de altura y 12 m de ancho, con una pendiente de aproximadamente 50%.

Hacia el Sur linda con terrenos ferroviarios desafectados para futuro uso para planes Procrear, de los cuales los que limitan con la traza se encuentran destinados a espacios públicos con un centro de trasbordo. Estos posibilitan un área de amortiguación de sonido e impacto visual entre el futuro tejido y la traza así como la generación de visuales largas desde el ferrocarril.



Hacia el Norte el terraplén cae sobre la línea de vereda. Lo separa del frente de las viviendas, la calle José Pío Mujica y sus veredas. El barrio es residencial de casas bajas con un perfil de ritmo homogéneo y una altura máxima de alrededor de 8 m. Actualmente el ferrocarril puede ser observado desde las viviendas y la calle. Su situación en terraplén y las características de la barranca que conforma, le confieren desde lo perceptual aptitudes para su tratamiento paisajístico como un valor de paisaje a conservar.

Si bien el terraplén provoca una fragmentación y desvinculación Norte - Sur en el tejido urbano, la apertura prevista de calles continuando las existentes Corrales, Ramírez y Tabaré posibilitará el vínculo entre el barrio consolidado, los nuevos barrios y los espacios públicos a proyectar. El paso bajo nivel existente en la Av. Tilcara posee un puente de hierro de fuerte imagen ferroviaria, también con valor patrimonial, por su carácter liviano y permeable que permite un cruce bajo túnel amplio y luminoso.

### **Segundo Tramo en Zona Industrial: Av. Sáenz - Amancio Alcorta**

El segundo tramo entre las avenidas Sáenz y Amancio Alcorta atraviesa los fondos de parcelas privadas de una zona industrial, conformando un corredor angosto de 12 m de ancho aproximadamente, siendo sus bordes y envolventes cercanas, galpones y fondos de edificaciones. La plataforma del viaducto de 10 m de ancho con una altura de 5.5 m y sostenida a través de una columna central, tendrán un impacto visual y sonoro importante para este sector urbano, dado el angosto espacio libre que queda entre la traza y el frente urbano.

El escaso ancho del corredor requiere ser intervenido de manera tal que permita la consolidación de pantallas vegetales visuales y de sonido. El bajo viaducto que se genera, angosto y con una extensión lineal de 1 km, admite tratamientos que prioricen la seguridad del tramo; con futuros usos como áreas de depósitos y estacionamientos cerrados.

Las aperturas y expansiones visuales por debajo de la traza son aquellas vinculadas a los cruces de las calles existentes y a desarrollar; que a modo de túnel pueden ser tratadas paisajísticamente. Estos cruces permiten el vínculo y conexión entre el Norte y Sur del nuevo Distrito Tecnológico y los espacios públicos verdes, culturales y patrimoniales de los barrios de Parque Patricios y Nueva Pompeya.

### **Tercer Tramo en Zona Deportiva: Av. Amancio Alcorta y Zavaleta – Luna**

El tercer tramo es el que se origina entre la Av. Amancio Alcorta y la calle Luna. Aquí la traza cambia de dirección y genera una curva, abriendo visuales largas sobre una zona urbana con características variadas, encontrándose los talleres y el barrio ferroviario, el Club Barracas Central y terrenos vacantes.

El viaducto sobre elevado atraviesa la esquina del predio del Club Barracas originando un corredor que resta superficie al club. Este tramo sin envolventes próximas permite pensar los espacios vacantes bajo la traza con expansiones hacia los terrenos linderos hoy en estado de abandono, que minimicen sus impactos y admitan usos.

La plataforma del nuevo viaducto en este tramo se sostiene a través de dos columnas a ambos extremos por lo que el impacto de la pisada sobre el suelo es mayor generando una barrera física y visual peatonal. El tratamiento paisajístico del bajo viaducto en este tramo deberá conciliar los usos del club y usos públicos de las áreas de amortiguación del corredor articulados con espacios públicos.

### **Cuarto Tramo en terrenos ferroviarios Estación Buenos Aires: Luna - Av. Vélez Sarsfield**

Desde la calle Luna hasta la Av. Vélez Sarsfield se genera un cuarto tramo, donde la traza tiene un recorrido sobre las vías de la playa de maniobras de la Estación Terminal Buenos

Aires del F.C. General Belgrano Sur, la que será preservada por su valor patrimonial. Después, el viaducto empalma con las vías del F.C. Roca de cargas, que es operado por la Empresa Ferrosur. En este sector las visuales quedan confinadas entre los galpones de uso industrial hacia el Norte y la presencia en el borde Sur del asentamiento de la Villa 21 -24 a escasos metros de la traza. Este borde es el de mayor conflicto y requerirá un tratamiento paisajístico de envolventes para minimizar impactos negativos perceptuales y de seguridad sobre las viviendas y el viaducto.

Con el objetivo de generar mejores condiciones tanto de seguridad como de impacto visual desde y hacia el barrio, se recomienda evaluar la posibilidad de dejar libre un corredor público a modo de calle con servidumbre (veredas y vegetación) entre la traza y los frentes de las viviendas del barrio y realizar un tratamiento del bajo viaducto en forma cerrada si posibilidad de acceso con bordes de pared paisajísticamente intervenidas.

#### **Quinto Tramo en terrenos ferroviarios Playa de Cargas Sola: Av. Vélez Sarsfield - Av. Pinedo**

El quinto tramo también sobre terrenos ferroviarios, transita entre dos líneas de galpones de la playa ferroviaria Sola. Estos serán las envolventes del corredor en una fracción del tramo que luego posee aperturas visuales. El valor patrimonial de la zona y la cercanía al barrio ferroviario Colonia Sola, plazas y parques como el Parque Fray Luis Beltrán, es un potencial de continuidad para la vinculación del corredor con el entorno.

Los galpones de la Estación Sola, así como los espacios verdes libres contiguos a ellos conforman en conjunto un lugar con factibilidad de ser refuncionalizado como zona para actividades culturales.

#### **Sexto Tramo Traza F.C. Roca: Av. Pinedo / Estación Constitución**

El sexto tramo corre sobre la traza del F.C. Roca, paralelo a las calles Pinedo y Dr. Castillo. La primera sección ocurre sobre un terraplén con posibilidad de intervención paisajística. Hacia el Este las visuales desde el viaducto son los predios de los Hospitales con sus parques y vegetación.

### **5.1.2. Nodos**

#### **Estación Sáenz - Av. Sáenz**

En el cruce de la traza del viaducto y la Av. Sáenz, se origina el primer nodo de intersección jerárquico en cuanto a su conectividad y al flujo de circulación que transita diariamente. En este nodo se ubicará la nueva estación sobre elevada Sáenz del F.C. Belgrano Sur y centro de trasbordo para la Línea H del subterráneos y colectivos del corredor vial del Metrobus, el que será transformado para ampliar su capacidad y organización en Av. Sáenz.

Este es un punto de alta congestión sonora y visual. Las parcelas en las esquinas que se encuentran en una extensión de dos cuadras sobre el eje Sáenz respecto al cruce, son un potencial para la generación de espacios verdes públicos como amortiguadores del impacto de los usuarios de paso continuo; amortiguadores ambientales de polución sonora y polvo atmosférico y como generadores de espacios que permitan una descongestión y mejora de la movilidad peatonal y una mejora perceptual a través de amplitud y perspectivas largas.

La Av. Sáenz vincula los barrios de Parque Patricios al Norte y Nueva Pompeya al Sur y es un eje conector de importantes espacios públicos, parques, hitos históricos y eclesiásticos, posible de ser incluido en un circuito turístico-paisajístico. Pasa por puntos de interés como Parque Patricios, Parque Uriburu, Plaza José C. Paz, el Barrio La Colonia de Parque Patricios, la Nueva Sede de Gobierno de la Ciudad y hacia el Sur Plaza Nueva Pompeya, la Iglesia Nuestra Señora de Nueva Pompeya, la esquina del Poeta, Colonia Nueva Pompeya y la Iglesia Nuestra Señora de la Divina Providencia, entre otros.

El Nudo Sáenz se configura como un centro de articulación neurálgico del eje con estos espacios públicos y patrimoniales. Actualmente en la esquina de Av. Sáenz y Av. Perito Moreno se encuentra la Feria de los Pájaros, sobre terrenos ferroviarios. Esta esquina suma potenciales espacios para la generación lugares de encuentro y paradores paisajísticos de turismo y patrimonio, así como para revalorizar el espacio de feria.

### **Av. Amancio Alcorta y Zavaleta**

Este nodo de intersección de menor jerarquía respecto a Sáenz y Vélez Sarsfield se ubica como un par vial sobre la Av. Amancio Alcorta y la calle Zavaleta, teniendo como espacio de articulación entre ellas a la Plaza Herminio Masatonio. La existencia de esta plaza junto a otros espacios verdes vacantes en esquinas, a los espacios intersticiales y de borde entre el Club Barracas y las vialidades, y a los terrenos de la Playa de la Estación Buenos Aires posibles de ser desafectados para uso público asociados al nuevo barrio Procrear; generan condiciones potenciales para la mejora de la calidad funcional y perceptual del sector y del bajo viaducto, a través de la puesta en valor y refuncionalización de espacios verdes públicos.

Este centro podrá constituirse junto con el Nudo de la Av. Pinedo, dos puntos de articulación de un corredor verde asociado a la traza del viaducto sobre los terrenos ferroviarios de las Playas Buenos Aires y Sola, vinculado con los parques públicos e hitos patrimoniales del entorno urbano.

### **Estación Buenos Aires - Av. Vélez Sarsfield**

En la intersección de la traza del viaducto con la Av. Vélez Sarsfield se genera el tercer nodo donde se ubicará la nueva Estación Buenos Aires del F.C. Belgrano Sur. Este posee características que si bien son inferiores a la jerarquía del Nudo Sáenz, tiene un alto potencial para destacarse como un nuevo centro de trasbordo.

Los espacios verdes vacantes existentes en el acceso a la Playa de Cargas de Estación Sola y el corredor verde entre vías de la Playa de Estación Buenos Aires que lindan con Av. Vélez Sarsfield son posibles espacios para la ampliación del eje vial con expansiones de espacios verdes que mejoren la calidad paisajística del entorno y favorezcan la circulación peatonal, la intermodalidad y la conexión con los espacios verdes e hitos patrimoniales de los barrios vecinos.

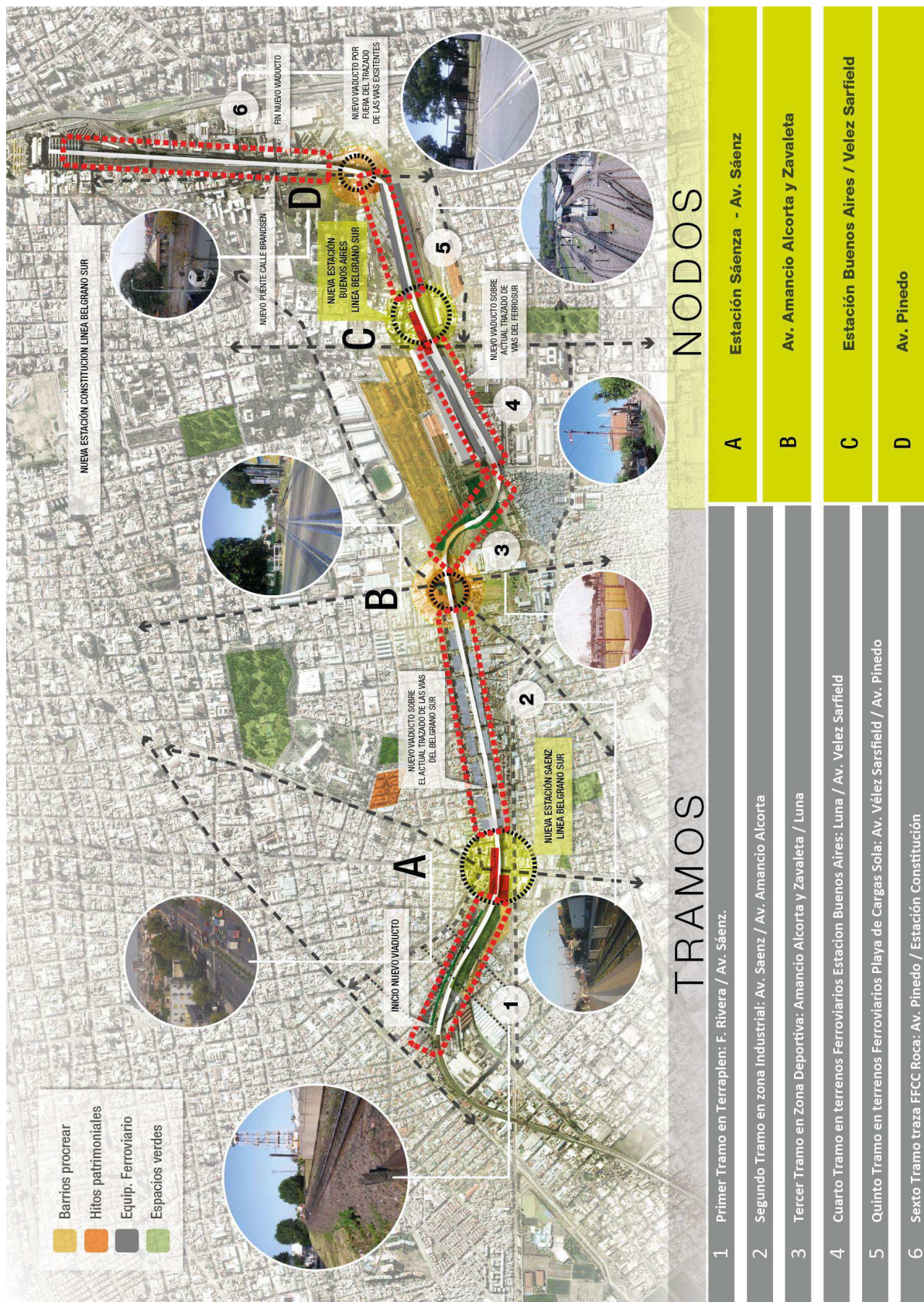
El Nudo Vélez Sarsfield y sus espacios públicos asociados, así como el Nudo Sáenz, conforman un posible centro de atracción y concentración de usuarios de transporte y turismo, favoreciendo y resignificando el corredor vial de Av. Vélez Sarsfield como un eje de circulación paisajístico y de vinculación con el Parque Florentino Ameghino, el Jardín Botánico del Sur, Plaza España, el Parque Fray Luis Beltrán y la Iglesia del Sagrado Corazón.

### **Av. Pinedo**

Este cuarto nodo asociado al Nudo de la Av. Amancio Alcorta ocurre en la intersección de la traza con Av. Pinedo. El espacio libre en esquina frente a los talleres ferroviarios de la Playa Sola donde se ubica la Histórica Estación; posibilita la generación de un espacio público, plazoletas y sendas de circulación peatonal para la reorganización funcional y mejora paisajística del sector.

Este nodo es el remate del eje del posible corredor verde de amortiguación del viaducto, que vincularía y conectaría los espacios públicos de las playas ferroviarias y el Barrio Sola, de gran valor histórico y los espacios verdes del entorno inmediato.





## 5.1. El Paisaje en la traza del Viaducto Belgrano Sur



## **5.2. Valoración del estado de situación y del impacto del Viaducto Belgrano Sur en la imagen del paisaje urbano**

### **Estado de Situación e Impacto sobre la conectividad del paisaje urbano**

El área de influencia inmediata a la traza del actual F.C. Belgrano Sur posee características variadas en cuanto al paisaje urbano de los sectores que atraviesa. En su mayor extensión son zonas ferroviarias de playas de maniobras y trazas activas; y por tramos cortos de un kilómetro son sectores definidos como diferentes unidades de paisaje. Entre ellas la zona industrial y el barrio de casas bajas en Nueva Pompeya ocurre a ambos lados de las vías. En relación a los terrenos ferroviarios, al Sur, la traza es el límite con barrios precarios y barrios con valor histórico patrimonial.

Actualmente los sectores del Barrio de Nueva Pompeya y el de las Playas, evidencian la mayor desconexión entre Norte y Sur, debido por un lado a que las vías de circulación se presentan interrumpidas y porque las grandes superficies que ocupan los terrenos ferroviarios generan un paisaje fragmentado en referencia a los barrios aledaños.

Como consecuencia del corredor sobre elevado proyectado para el viaducto, se originan nuevas y diversas situaciones de paisaje respecto al tejido urbano próximo existente.

La apertura de pasos bajo nivel en el Barrio de Nueva Pompeya y en la zona industrial posibilitará y mejorará el vínculo Norte - Sur de estas unidades; si bien a nivel perceptual, el impacto generado por la barrera visual de la traza a 5 m de altura continuará conformando un límite formal en el Barrio de Nueva Pompeya (hoy en terraplén) y generará en la zona industrial una mayor división entre los fondos de las parcelas.

La revalorización de las principales avenidas y nodos de transferencia aportarán posibilidades de continuidad y conexión entre los barrios existentes y futuros próximos a los terrenos ferroviarios; con los espacios verdes, puntos de referencia históricos, culturales y patrimoniales presentes en la zona; a través de circuitos turísticos-paisajísticos.

El tratamiento de un corredor de amortiguación paisajística para el viaducto, permitirá generar tramos de conectividad este-oeste entre las principales vialidades; y vincular puntos de interés en la trama urbana.

### **Estado de Situación e Impacto perceptual**

Desde la dimensión perceptual, se generan a lo largo del recorrido de la traza sobre elevada del viaducto, diferentes paisajes y visuales cortas y largas desde y hacia el entorno.

El primer tramo sobre el terraplén, preservará esta condición de recorrido, por lo cual las visuales desde el tren hacia el entorno se conservarán largas. El terraplén es un elemento potencial para tratamientos paisajísticos de minimización de impacto visual y sonoro del tren en relación al entorno inmediato.

Uno de los tramos con mayor conflicto y dificultad es el segundo, que atraviesa la zona industrial. A nivel visual la escasa distancia existente entre la traza y los fondos de las edificaciones, de unos 6 m a ambos lados de las vías, genera escasas posibilidades de dejar libre un espacio verde de amortiguación. El corredor sobre elevado en este tramo conformará un espacio estrecho tubular con visuales cortas y alto impacto sonoro. El tratamiento paisajístico con dispositivos a modo de paneles verdes de reducción de sonido, será una herramienta para mejorar las condiciones perceptuales del tramo.

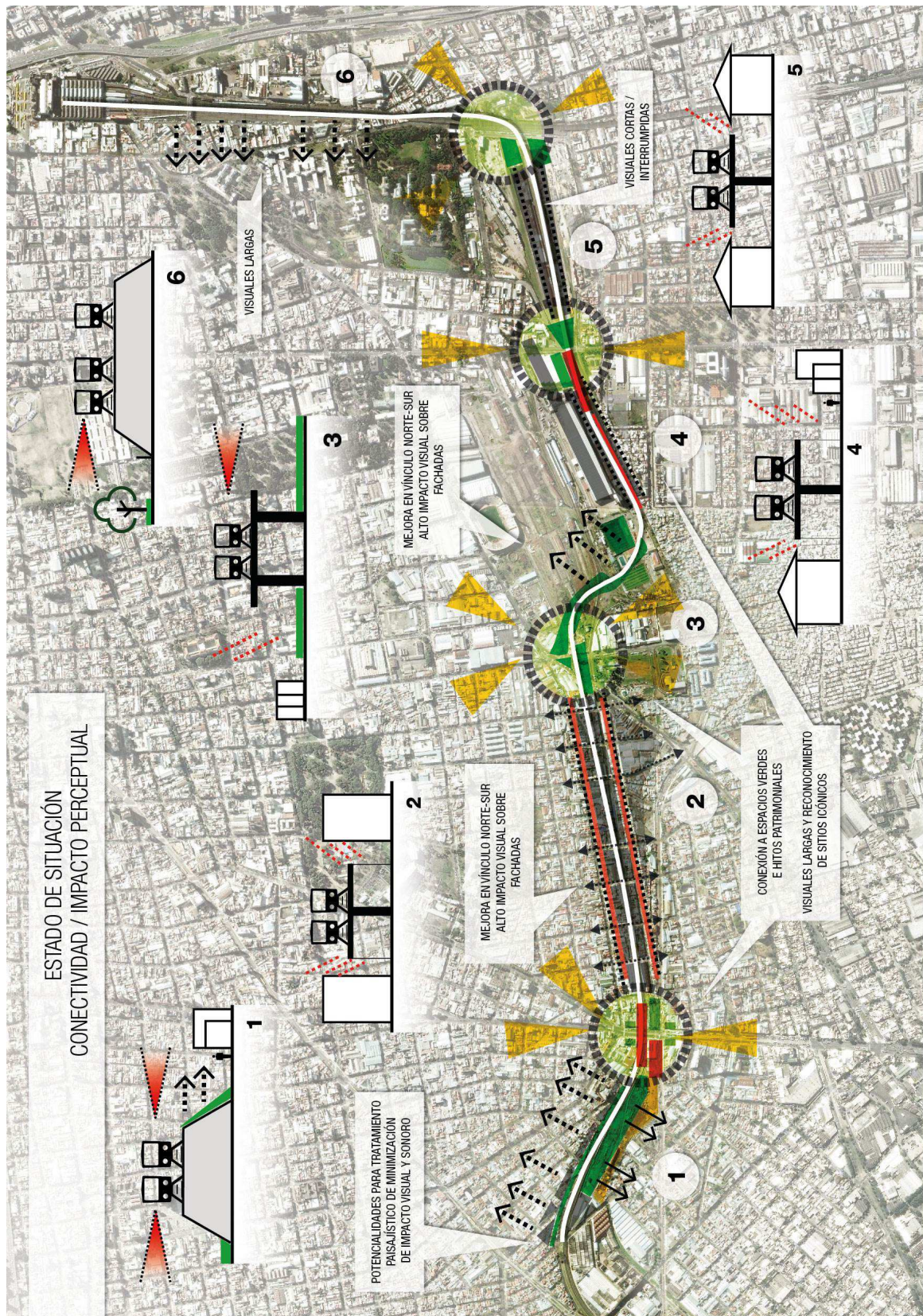
Los tramos sobre los terrenos ferroviarios de las playas Buenos Aires y Sola, y el Club Barracas; poseen potencialidades para el tratamiento de visuales a través de forestaciones, dado por espacios vacantes disponibles de ser incorporados como espacios verdes al corredor. A su vez, es posible conservar y enfatizar visuales largas por la amplitud de distancia a frentes urbanos.

El sector crítico en estos tramos ocurre en el borde Sur de la Playa Buenos Aires, donde corre el F.C. Roca gerenciado por la empresa Ferrosur, que linda con el asentamiento de la Villa 21 -24. Aquí las visuales al Sur se ven interrumpidas por los frentes de las casas, a pocos metros de la traza. Por razones de seguridad y de impacto visual y sonoro, la traza sobre-elevada requerirá del tratamiento del bajo viaducto y de la plataforma, con elementos y pantallas paisajísticas vegetadas para mejorar la situación local del paisaje. Hacia el Norte, la posibilidad de extender y generar un espacio fuelle de corredor verde sobre los terrenos ferroviarios, contribuiría a compensar el corte de las visuales hacia el Sur.

Los cruces de las avenidas Sáenz, Amancio Alcorta, Vélez Sarsfield y Pinedo así como los cambios de direcciones en la traza por las curvas de giro son puntos perceptuales de gran importancia que permiten visuales largas y el reconocimiento de sitios icónicos dentro del entorno. Estos nodos pueden ser puntos de referencia paisajística y estratégicos visuales.

**Gráfico n° 5.2**





## 5.2. Estado de Situación. Conectividad e Impacto Perceptual en la traza del Viaducto Belgrano Sur



### 5.3. Recomendaciones para la intervención y tratamiento del paisaje

En el presente punto se desarrollan recomendaciones para el tratamiento del paisaje en relación a los tramos identificados y sus nodos de articulación. Se generan lineamientos generales a nivel de ideas para la resolución de las problemáticas detectadas en forma de tipologías de intervención paisajística.

Estas tipologías definen elementos y herramientas de paisaje para la minimización de impactos perceptuales y ambientales dados por la actividad del ferrocarril sobre el viaducto. Desde la dimensión perceptual del paisaje se resuelven los siguientes objetivos:

- Definición de espacialidad y pautas de diseño para el corredor verde asociado al viaducto.
- Definición de cortinas visuales.
- Referentes en intervenciones paisajísticas en espacios remanentes bajo vías de circulación.
- Pautas de manejo y tratamiento paisajístico de los espacios urbanos remanentes.

Desde la dimensión ambiental de paisaje se orienta la concreción de los siguientes objetivos:

- Definición de áreas de amortiguación ambiental - paisajísticas.
- Generación de recomendaciones de uso de elementos y dispositivos paisajísticos para la minimización de impactos ambientales sonoros y de polvo atmosférico.

#### Área de amortiguación paisajística / corredor

La traza del viaducto requiere la definición de un espacio de amortiguación paisajístico a modo de corredor, a ambos lados de las vías. Dada la diversidad de características de los tramos que componen la totalidad del recorrido, este corredor variará sus dimensiones y características en relación a las particularidades de cada uno, en cuanto a anchos variables, usos, tratamientos paisajísticos, minimización de impacto visual y sonoro.

En el Primer Tramo, la barranca garantiza el corredor y posee potencialidades para su tratamiento paisajístico con vegetación conservando superficies blandas para la absorción de sonido y contaminantes atmosféricos.

El Segundo Tramo requerirá dispositivos paisajísticos para la mitigación de impacto sobre el paisaje. Estos podrán conformarse a modo de pantallas adaptadas al escaso espacio y el fuerte impacto sonoro y visual sobre los fondos de parcelas.

Los Tramos Tercero, Cuarto y Quinto posibilitan un área de amortiguación que puede ir asociada a bajos viaductos descubiertos y espacios verdes libres, aumentando la disponibilidad de suelo para forestaciones y potenciando condiciones de conectividad de la trama.

El sector crítico en el Cuarto Tramo, lindero al asentamiento de la Villa 21-24 requerirá mayor atención y un tratamiento paisajístico para mejorar condiciones de seguridad y minimizar impactos visuales y sonoros, desde y hacia el barrio. Es recomendable la generación de un espacio de amortiguación entre el asentamiento y la traza, que posibilite un corredor público con espacios verdes.

El Sexto Tramo conserva las visuales largas sobre la Av. Pinedo, la Playa y Estación Sola, así como sobre los Hospitales y sus parques, visuales de valor paisajístico. El terraplén



existente puede ser tratado paisajísticamente con especies vegetales que favorezcan a la mitigación de contaminación por polvo atmosférico y a la minimización de impacto sonoro.

Respecto al dimensionamiento del área de amortiguación, con continuidad y articulación en los nodos hacia los espacios públicos existentes; su planificación y espacialidad estará limitada a los espacios vacantes a ambos lados de la traza y la normativa de uso de los mismos que forman parte de su área operativa. La Ley General de Ferrocarriles (LGF) define la extensión de este espacio en 20 m próximos al tendido, pero permite cerramientos a los 10 m. En el Artículo 58° pauta la distancia para plantaciones de árboles a partir de los 12 m.

En los tramos en que se encuentren posibilidades de extensión, estas serán beneficiosas para aumentar el ancho variable del área de amortiguación paisajística y permitir mayor espesor en alineaciones de árboles como pantallas sonoras y visuales; así como la generación de espacios públicos a modo de corredores.

### **Envolventes del corredor**

El tratamiento de envolventes requerirá trabajar las visuales desde y hacia el viaducto respecto al entorno inmediato sobre la plataforma a cinco metros de altura sobre el piso. Las características de los frentes y fondos urbanos, las distancias y anchos disponibles, las abras y visuales largas potenciales, serán condiciones del medio a tener en cuenta para la definición de intervenciones paisajísticas, así como dispositivos y elementos constructivos o el material vegetal a seleccionar.

Desde el punto de vista del paisaje y la percepción del entorno urbano, el tratamiento de visuales es prioritario para lograr un manejo adecuado y de bajo impacto respecto al corredor mismo y sus envolventes; así como resignificar y fortalecer la imagen urbana del entorno.

Serán pautas para el desarrollo de lineamientos de planificación y diseño del corredor; la ponderación de visuales largas y la referencia a sitios e hitos de importancia y valor en el paisaje urbano (patrimonial – cultural – paisajístico). El uso de efectos del material vegetal como por ejemplo el color y texturas de follaje, en pantallas para el tratamiento de visuales cortas, es una herramienta para generar sensaciones de bienestar en el usuario.

El tratamiento de bordes a nivel del piso, como paredes que delimiten tramos del bajo viaducto, así como barrancas, es parte del desarrollo de las estrategias para el tratamiento de envolventes; las cuales requieren de instrumentos y tipologías de intervención paisajístico – sustentables. Entre otras puede ser tomada como referencia ejemplos de muros verdes, cortinas forestales, consolidación de suelo y barrancas a través de vegetación fijadora, entre otras.

Con respecto a las condiciones perceptuales de la traza respecto a su entorno, las situaciones de visuales largas a ponderar ocurren en el *Primer Tramo en Terraplén entre F. Rivera - Av. Sáenz*, con visuales libres hacia el barrio; en el *Tercer Tramo en Zona Deportiva entre Amancio Alcorta y Zavaleta - Luna* desde el cual se pueden observar la playa ferroviarias y el Club Barracas con sus espacios abiertos y en el *Sexto Tramo entre Av. Pinedo - Estación Constitución* con potencialidades de visuales sobre los espacios verdes de los Hospitales y la Estación Solá de valor patrimonial.

Los nodos de intersección conforman también espacios potenciales para la generación de visuales largas sobre las vías de circulación vehicular y el entorno.

Los Tramos Segundo, Cuarto y Quinto, requerirán tratamientos paisajísticos de sus envolventes para la mitigación de impacto visual de la traza sobre su entorno inmediato, siendo dispositivos como pantallas vegetadas y cortinas forestales un recurso a utilizar.

### **Bajo Viaducto**

Acorde a las características y limitaciones de cada tramo, el tratamiento del bajo viaducto supondrá dos situaciones puntuales. El bajo viaducto libre posible de ser asociado a otros espacios verdes vacantes en la trama conformando parte del corredor verde del viaducto o el bajo viaducto cerrado, utilizado como depósito u otro uso específico de acceso limitado.

Los tramos que posibilitan bajo viaductos abiertos son los que atraviesan el Club Barracas y la Playa de la Estación Sola, generando espacios abiertos vinculados a otros espacios vacantes posibles de ser refuncionalizados como espacios verdes.

El tramo sobre la Playa Buenos Aires, dadas las problemáticas de borde Sur sobre el asentamiento de la Villa 21-24, requiere un tratamiento cerrado con intervenciones paisajísticas de muros verdes, asegurando pasaje de calle con servidumbre.

El tramo en la zona industrial no admite un bajo viaducto abierto, siendo su espacio residual posible de ser reutilizado como galpones o estacionamientos.

Los nodos en las intersecciones de las avenidas con la traza, generan pasos bajo nivel que requieren del tratamiento paisajístico de muros, para atenuar el impacto visual de bordes, mejorando la continuidad perceptual.

Estas situaciones admiten diferentes intervenciones de diseño paisajísticos, las cuales pueden ser trabajadas en relación a los actuales planes y proyectos de Regeneración Urbana del Ministerio de Ambiente y Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

### **Tipologías y dispositivos paisajísticos para minimización de impacto perceptual-ambiental**

#### **Cortinas forestales:**

Los árboles poseen múltiples beneficios sociales, comunitarios, económicos y ambientales para el ecosistema urbano. Desde la dimensión perceptual el verde urbano genera mejores condiciones en la salud y el estado de ánimo de los habitantes. El uso del material vegetal teniendo en cuenta su follaje (persistente o caduco), su tonalidad o la floración hace posible el manejo y diseño de la imagen natural del entorno. Desde la dimensión ambiental de paisaje favorece la prestación de servicios ecosistémicos.

Entre sus funciones podemos citar:

- La Absorción de polvo y contaminantes,  
A través de la retención de partículas de polvo atmosféricas por parte del follaje. Se estima que un árbol grande (superficie foliar 100 m<sup>2</sup>) retiene en promedio entre 30 y 80t/ ha/ año de polvo, según la especie y la densidad de la cubierta foliar. Cada 1m<sup>2</sup> se capta 0.8 t/ ha/ año
- El Filtro acústico y reducción del viento,  
Una faja vegetal densa, con follaje a todos los niveles, puede producir una amortiguación del ruido de 1 dB (A) por cada 10 m de anchura. Cada 1m de cortina forestal se reduce 1db

- La Protección solar / Filtro de radiaciones / Regulación de la temperatura  
Un macizo de árboles puede generar una disminución de hasta 10° C bajo su copa.
- La Absorción de CO<sub>2</sub>  
Como valores generales, diversas especies de árboles pueden fijar alrededor de 14.5 t/ ha/ año de CO<sub>2</sub>.
- La Producción de O<sub>2</sub>  
La producción de O<sub>2</sub> puede variar entre 10 al 19 t/ ha/ año.

Las cortinas forestales generalmente son utilizadas para contrarrestar vientos. En zonas urbanas pueden ser diseñadas para mitigar impactos visuales y sonoros. Están constituidas por filas paralelas de árboles dispuestas en forma perpendicular al sentido de la fuente de impacto. Si bien las especies vegetales utilizadas dependerán de las condiciones particulares del lugar, para su diseño se tendrá en cuenta la necesidad de altura, superficies disponibles, porte y estructura (piramidal, globosa, cónica), características de follaje y sus efectos perceptuales.

### **Pantallas acústicas vegetadas:**

Existen dispositivos de pantallas verdes como los muros vegetados, jardines verticales y otras instalaciones que permiten generar similares beneficios paisajísticos que las cortinas forestales, optimizando la reducción de impacto acústico. Esto ocurre a través del uso de la vegetación en estructuras verticales de poco espesor, livianos y modulares.

Estas estructuras están diseñadas de modo que su “espesor y relleno, en vez de rebotar las ondas sonoras, las absorbe, permitiendo una reducción sonora de entre 24 hasta 32 dB. El sistema puede constituirse de una estructura metálica galvanizada, aproximadamente 35 cm de sustrato vegetal, y un material de alta densidad. (Fuente: Plataforma Arquitectura, “Jardín vertical Acústico Canevaflor® / Hidrosym”, Chile)

### **Muros con cobertura vegetal:**

El tratamiento de medianeras, muros, paredes bajo puentes, taludes en ciudades con vegetación contribuye a mejorar la imagen del paisaje urbano y las condiciones ambientales del sitio; entre otros incrementan la aislación térmica, acústica, capturan partículas contaminantes del aire, generan espacios verdes y brindan atractivo paisajístico.

Dentro de estos sistemas se pueden encontrar estructuras verticales con contenedores para la vegetación, (maceteros, bolsas, estructuras para especies enredaderas) y los jardines verticales que son sistemas apoyados a muros sobre los cuales se cultivan especies vegetales en sustratos inertes con una solución hidropónica de nutrientes.

Existen numerosos trabajos e intervenciones en la Ciudad de Buenos Aires con estos sistemas de tratamiento paisajístico, los cuales evidencian ser sustentables, replicables y de durabilidad en el tiempo.

### **Aplicación por tramos**

Los tramos con mayores dificultades de impactos visual y sonoro por el viaducto sobre frentes urbanos son el *Segundo Tramo en Zona Industrial: Av. Sáenz - Amancio Alcorta* y el *Cuarto Tramo en terrenos Ferroviarios Estación Buenos Aires: Luna - Av. Vélez Sarsfield* respecto al asentamiento Villa 21-24. El escaso espacio vacante en estos hace prácticamente exclusivo su tratamiento paisajístico a través de pantallas vegetadas.

El Quinto Tramo entre galpones, si bien se encuentra ajustado en espacio, puede admitir cortinas forestales angostas por secciones.

El Sexto Tramo sobre la Av. Pinedo, admite pocas intervenciones de pantallas visuales y sonoras, dada la situación de la avenida que corre paralela y por el valor de las visuales largas.

El Primer tramo en barranca permite la generación de diferentes macizos arbóreos y arbustivos para la consolidación de pantallas en estratos, permitiendo efectos de extensión en las visuales. A su vez el tratamiento de la misma con vegetación que consolide el suelo es una herramienta para aumentar sus beneficios ecosistémicos y perceptuales.

### **Perspectivas y recomendaciones**

La traza del viaducto genera situaciones paisajísticas diversas a lo largo de su recorrido configurando nuevas unidades de paisaje, que por tramos requieren tratamientos específicos acorde a la relación con su entorno.

La generación de un área de amortiguación paisajística continua que acompañe su recorrido, incorporando los espacios verdes vacantes a ambo lados de su traza, así como aquellos espacios verdes del entorno posibles de ser refuncionalizados como espacios públicos; es fundamental para lograr un corredor verde que mitigue los impactos sonoros y visuales del viaducto, mejore la calidad de la imagen urbana del sector, brinde beneficios ecosistémicos, reduzca la fragmentación urbana y favorezca la vinculación interbarrial.

El corredor verde del viaducto junto con extensiones de corredores peatonales paisajísticos que acompañen las principales vías de circulación vehicular, posibilitarán la conformación de un circuito paisajístico de integración entre los barrios de Nueva Pompeya, Barracas y Parque Patricios.

Los nodos de intersección entre la traza y las vialidades se refuncionalizan como articuladores de estos circuitos con los principales espacios verdes existentes, plazas y parques públicos, hitos patrimoniales y culturales. La intervención paisajística de los bajo viaductos es una herramienta para mejorar la continuidad perceptual de las circulaciones.

El tratamiento paisajístico del corredor respecto a sus envolventes próximas tiene como objetivo ponderar y fomentar situaciones perceptuales que mejoren la imagen urbana, a partir de la identificación de visuales a preservar y mitigar; así como generar condiciones paisajísticas ambientales sustentables asegurando la mitigación de impactos sonoros y contribuyendo a la prestación de servicios ecosistémicos.

En relación los taludes generados como resultado de la construcción de infraestructuras, en este caso las ferroviaria, en el tramo entre calle F. Rivera y la Estación Sáenz, que se presentan como extensas superficies expuestas de materiales del suelo y del subsuelo con pendientes fuertes e inicialmente desprovistas de vegetación. Son áreas altamente vulnerables a la erosión hídrica y eólica.

Para mitigar los efectos ambientales negativos y restaurar el suelo, es necesario proteger de forma adecuada su superficie, reimplantando la vegetación inicial o implantando nueva cobertura vegetal, desviando los flujos de escorrentía superficial que inciden sobre la superficie, o manteniendo la capacidad de infiltración para reducir la erosión. Para su control, los taludes usualmente son protegidos mediante estructuras civiles y tratamientos con vegetación.

Las técnicas de protección superficial convencionales utilizan frecuentemente materiales artificiales (georredes o geomallas sintéticas) que, aunque presentan efectos positivos, no

contribuyen a la cohesión superficial del suelo ni aseguran la estabilidad intrínseca de un talud. Existen en la actualidad numerosas alternativas y soluciones biotécnicas de estabilización de taludes que enfatizan el aprovechamiento de las funciones mecánicas e hidrológicas de productos naturales, como tierras artificiales diseñadas para el tratamiento de taludes en roca, productos estabilizantes y absorbentes; geotextiles, redes y mantas orgánicas y materiales vegetales vivos (plantas).

Las cubiertas vegetales con especies adecuadas promueven la estabilización de taludes, reducen el riesgo de erosión al aumentar la infiltración, reducen la escorrentía superficial, incrementan la resistencia al corte y producen un efecto de anclaje y contención en capas profundas. A su vez generan múltiples beneficios perceptuales y paisajísticos locales, a través del diseño de espacios que promueven la contemplación y efectos visuales por el uso y composición de la vegetación.

Las técnicas de tratamiento de taludes en las que se utiliza la vegetación, pueden clasificarse en función de la utilización o no de elementos estructurales inertes y de la importancia relativa de la vegetación como elemento de estabilización.

Las construcciones vivas engloban las técnicas convencionales de revegetación, cuya función principal es la prevención y el control de la escorrentía, y técnicas específicas en las que se utilizan esquejes de especies leñosas (ramas y tallos, fundamentalmente) para desarrollar una cubierta vegetal estable y autosuficiente capaz de actuar como un componente estructural para el refuerzo y estabilización del talud.

En las construcciones mixtas se utilizan elementos vivos e inertes de forma combinada. Los elementos inertes (gaviones, escolleras, revestimientos, etc.) en un primer momento proporcionan resistencia al talud frente a los procesos erosivos y de inestabilidad, pero su importancia como agentes de estabilización va disminuyendo progresivamente al desarrollarse la cubierta vegetal<sup>6</sup>.

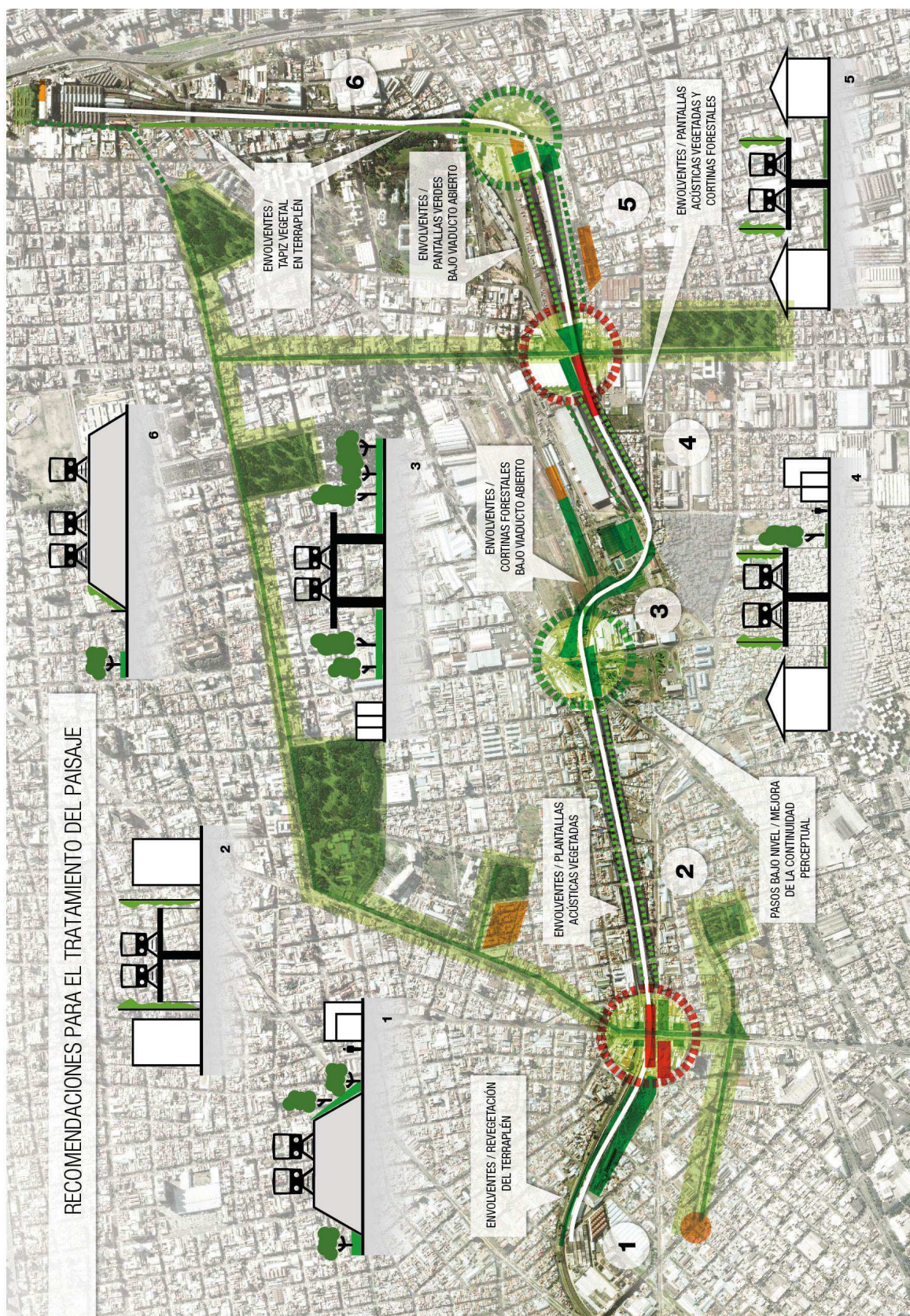
La vegetación juega un rol importante en el control de la erosión, la estabilización y la integración ecológica y paisajística de los taludes. El éxito de su implantación depende de que se conozcan todos los factores que condicionan el establecimiento y desarrollo de la vegetación y se apliquen las técnicas más adecuadas para corregirlos: mejorar las características morfológicas y de sustrato del talud; emplear la técnica de implantación más adecuada y sostener el mantenimiento hasta que la vegetación sea autosuficiente.

Es necesario elegir las plantas más adecuadas a las condiciones del talud, a los objetivos del efecto paisajístico buscado y de revegetación. La implantación de especies leñosas (árboles) y subleñosas (arbustos) dependerá en gran medida del espesor de suelo disponible. Estas son adecuadas para la conformación de pantallas visuales y sonoras. Las especies como herbáceas, cubresuelos y gramíneas constituyen una opción con mayor capacidad de adaptación y ofrecen la posibilidad de generar efectos visuales a nivel de suelo a través de sus características y valores de floración, textura y follaje.

El diseño de tipologías y dispositivos paisajísticos para minimizar impactos perceptuales y ambientales en el paisaje urbano; como cortinas forestales, pantallas vegetadas y muros con cobertura vegetal, son entre otros, recursos a implementar según requerimientos y situaciones de cada tramo. Estas serán generadoras de una nueva imagen urbana para el sector. **Gráficos n° 5.3 y 5.4.**

<sup>6</sup> Fuente: Técnicas de revegetación de taludes, Carmen Mataix. Capítulo x. Estudios y Proyectos Mineros, S.A. c/ Sagasta, 21- 5º izquierda. 28004 Madrid.  
[http://www.uneditorial.net/uflip/Paisajismo\\_vial\\_arquitectura\\_fundamento\\_y\\_metodo/index.html#/12/](http://www.uneditorial.net/uflip/Paisajismo_vial_arquitectura_fundamento_y_metodo/index.html#/12/)  
<http://www.restauracionpaisajistica.com/blog/estabilizacion-biotecnica-de-taludes/#sthash.JnUZPBsV.dpuf>  
<http://www.restauracionpaisajistica.com/blog/estabilizacion-biotecnica-de-taludes/>

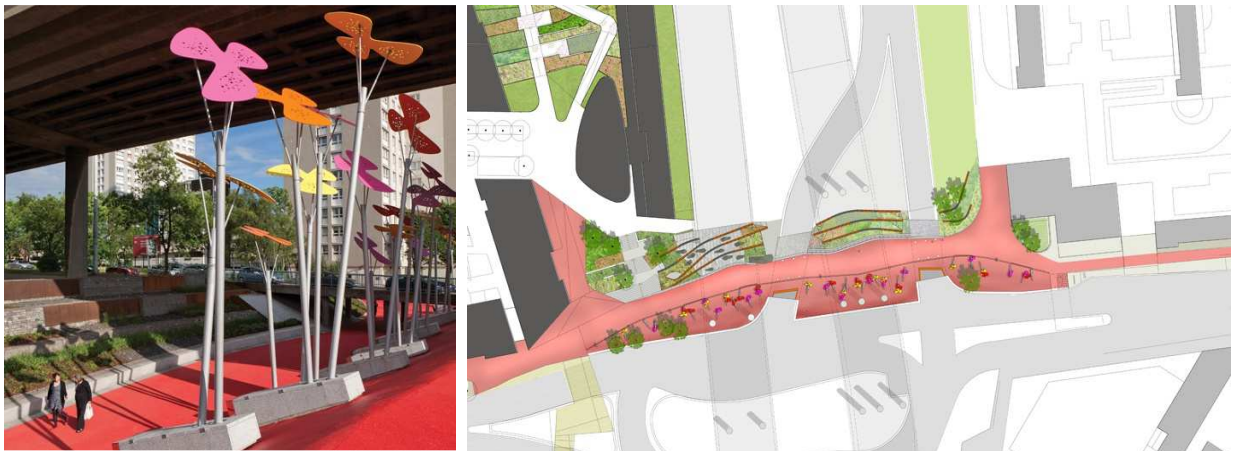




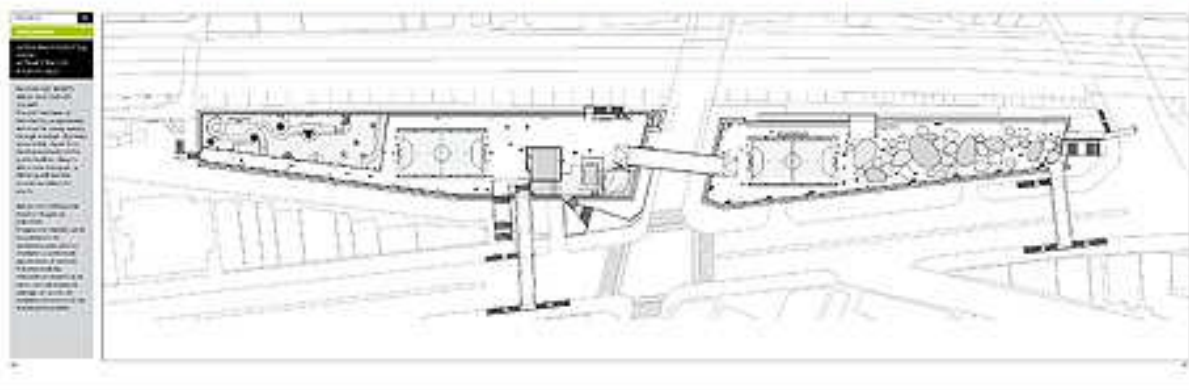
### 5.3. Recomendaciones para el tratamiento del paisaje



#### 5.4. Proyectos referentes para el Viaducto Belgrano Sur



Garscube Road/ M8 Flyover. Glasgow. Escocia - 2009 / 2010  
7N Architects (Arquitectura) y Rankin Fraser (Arquitectura del Paisaje)



Renovación del Miyashita Park. Tokio – 2010 / 2011  
Atelier bow – bow (Arquitectura del Paisaje)



Clifton Hill Railway. Melbourne. Australia – 2012  
Jeavons Landscape Architects.





Stadelhofenstation. Zurich – 1980 / 1990  
Santiago Calatrava, Arquitecto



Cardinia Road Railway Station. Pakenham. Australia – 2010 / 2012



Estabilización biotécnica de taludes: optimización de tratamientos en proyectos de restauración paisajística de infraestructuras viarias en Andalucía. Universidad de Córdoba (UCO) y el Instituto de Agricultura Sostenible del CSIC (IAS CSIC), con la colaboración de empresas privadas del sector.



	<b>ANTEPROYECTO Y ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL VIADUCTO FERROVIARIO ELEVADO BELGRANO SUR</b> TRAMO INTERSECCIÓN CALLE CORRALES HASTA NUEVA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN
CONTENIDO	<b>Anexo Capítulo 14</b>
SE ADJUNTAN LOS SIGUIENTES PLANOS - <b>VFBS-UR-PL-0001</b>	

**ANTEPROYECTO Y ESTUDIO TÉCNICO DE  
IMPACTO AMBIENTAL DE UN VIADUCTO  
FERROVIARIO ELEVADO EN LAS VÍAS DEL FC  
BELGRANO SUR, TRAMO INTERSECCIÓN CON  
CALLE CORRALES (APROXIMADAMENTE)  
HASTA LA NUEVA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN**

**ANEXO AFECTACIONES**

<b>ANTEPROYECTO Y ESTUDIO TÉCNICO DE IMPACTO AMBIENTAL DE UN VIADUCTO FERROVIARIO ELEVADO EN LAS VÍAS DEL FC BELGRANO SUR, TRAMO INTERSECCIÓN CON CALLE CORRALES (APROXIMADAMENTE) HASTA LA NUEVA ESTACIÓN CONSTITUCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>ANEXO AFECTACIONES .....</b>	<b>1</b>
<b>1. AFECTACIONES .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 CONSTRUCCIONES EXISTENTES EN TRAZA ACTUAL.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 CONSTRUCCIONES EXISTENTES EN NUEVA TRAZA A EXPROPIAR .....</b>	<b>4</b>
1.2.1 Dr. Ramón Carrillo 636.....	5
1.2.2 Dr. Ramón Carrillo 622.....	6
1.2.3 Dr. Ramón Carrillo 616.....	7
1.2.4 Dr. Ramón Carrillo 610.....	8
1.2.5 Dr. Ramón Carrillo 606.....	9
1.2.6 Dr. Ramón Carrillo 598.....	10
1.2.7 Dr. Ramón Carrillo 590.....	11
1.2.8 Dr. Ramón Carrillo 582.....	12
1.2.9 Dr. Ramón Carrillo 574.....	13
1.2.10 Dr. Ramón Carrillo 570.....	14
1.2.11 Dr. Ramón Carrillo 570.....	15
1.2.12 Dr. Ramón Carrillo 542.....	16
1.2.13 Dr. Ramón Carrillo 520.....	17
1.2.14 Dr. Ramón Carrillo 514.....	18
1.2.15 Brandsen 2200.....	19
1.2.16 Brandsen 2158.....	20
1.2.17 Brandsen 2154.....	21
1.2.18 Brandsen 2154.....	22
<b>1.3 AFECTACIÓN DEL CLUB BARRACAS CENTRAL.....</b>	<b>22</b>

## **1. AFECTACIONES**

A continuación se van a enumerar y caracterizar las propiedades que se verán afectadas por la traza del Viaducto a construir.

### **1.1 CONSTRUCCIONES EXISTENTES EN TRAZA ACTUAL**

No se deberán afectar propiedades en el sector que el viaducto se construirá sobre la traza actual del FC Belgrano Sur.





### 1.2.1 Dr. Ramón Carrillo 636

CARRILLO, RAMON, DR. 636		
<b>18</b> Sección	<b>119</b> Manzana	<b>019</b> Parcela
		

<b>Superficie total</b>	166.00	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	32.20	m
<b>Fondo</b>	5.16	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	1	

### 1-3 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



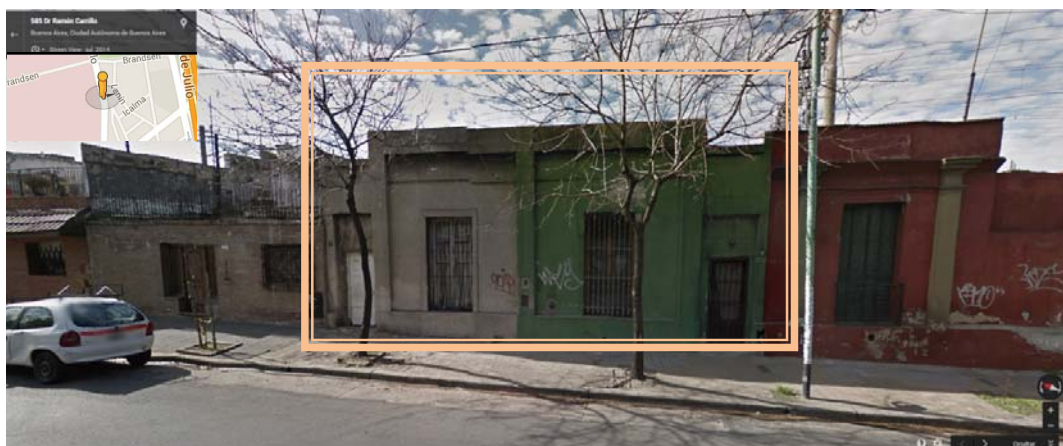
### 1-4 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.2 Dr. Ramón Carrillo 622



<b>Superficie total</b>	124.00	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	12.30	m
<b>Fondo</b>	10.08	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	1	

1-5 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-6 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps



### 1.2.3 Dr. Ramón Carrillo 616



<b>Superficie total</b>	113.00	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	13.05	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	1	

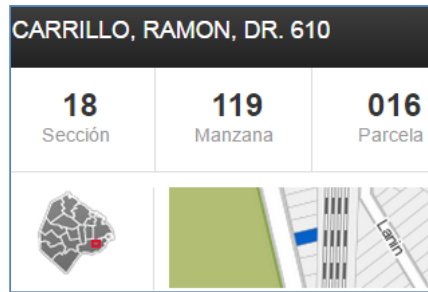
1-7 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-8 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps



#### 1.2.4 Dr. Ramón Carrillo 610



<b>Superficie total</b>	132.00	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	15.24	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-9 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



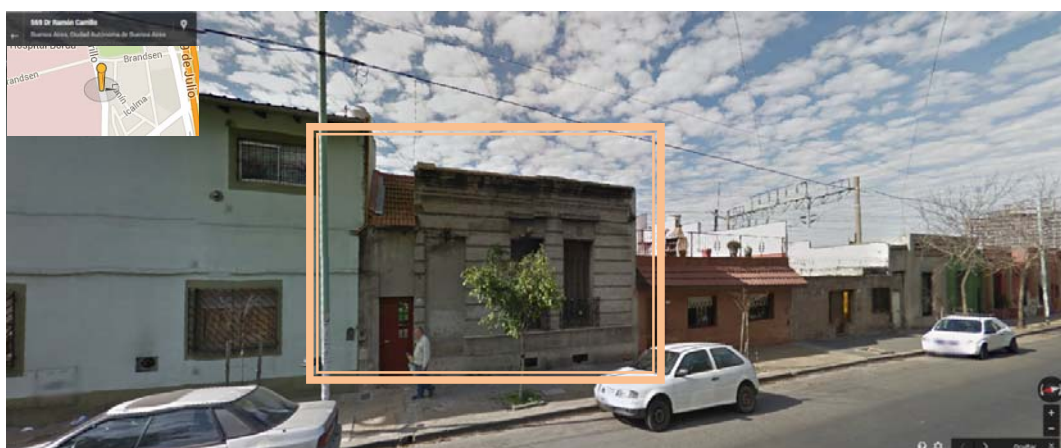
1-10 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.5 Dr. Ramón Carrillo 606

CARRILLO, RAMON, DR. 606		
<b>18</b> Sección	<b>119</b> Manzana	<b>015</b> Parcela
		

<b>Superficie total</b>	150	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	17.32	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	1	

1-11 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-12 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.6 Dr. Ramón Carrillo 598

CARRILLO, RAMON, DR. 598		
<b>18</b> Sección	<b>119</b> Manzana	<b>014</b> Parcela
		

<b>Superficie total</b>	168	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	19.4	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-13 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-14 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.7 Dr. Ramón Carrillo 590



<b>Superficie total</b>	183	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	21.13	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

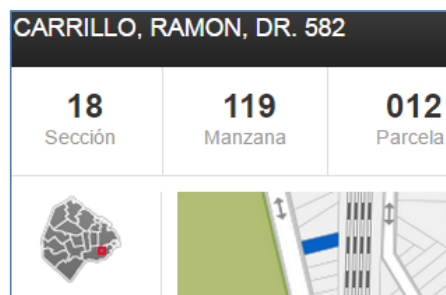
1-15 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-16 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps



### 1.2.8 Dr. Ramón Carrillo 582



<b>Superficie total</b>	183	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	23.67	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	1	

1-17 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



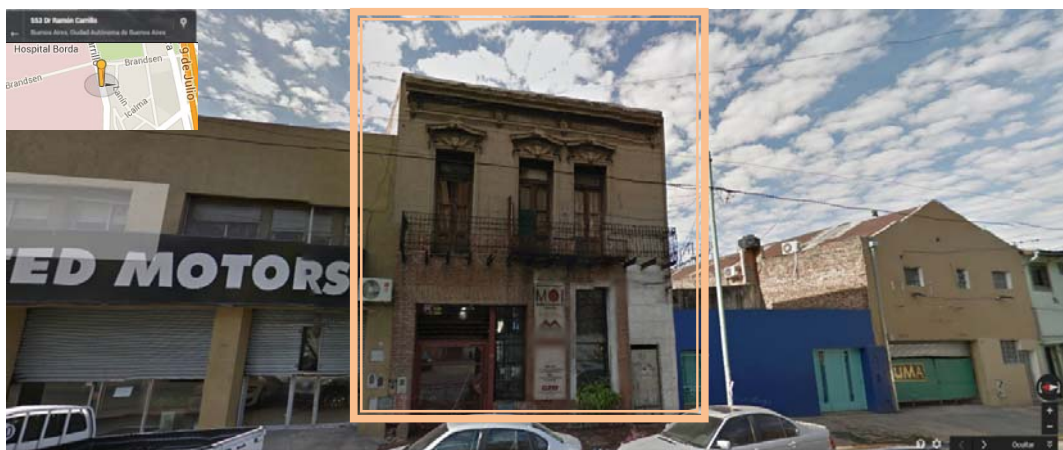
1-18 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.9 Dr. Ramón Carrillo 574



<b>Superficie total</b>	359	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	41.46	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-19 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-20 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.10 Dr. Ramón Carrillo 570



<b>Superficie total</b>	292	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	11.9	m
<b>Fondo</b>	24.54	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-21 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



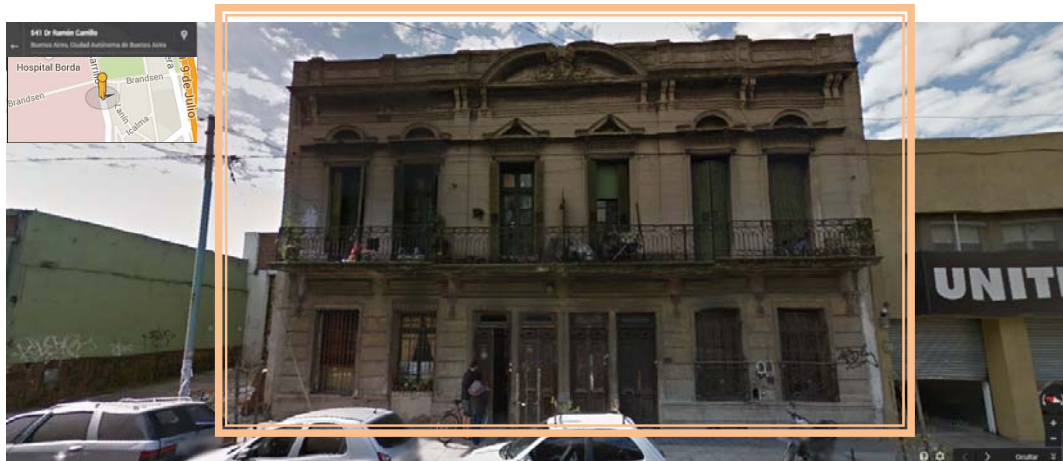
1-22 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.11 Dr. Ramón Carrillo 570



<b>Superficie total</b>	539	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	17.32	m
<b>Fondo</b>	31.12	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	3	

1-23 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-24 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps



### 1.2.12 Dr. Ramón Carrillo 542



<b>Superficie total</b>	292	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	33.72	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-25 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-26 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.13 Dr. Ramón Carrillo 520



<b>Superficie total</b>	1039	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	31.61	m
<b>Fondo</b>	32.87	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-27 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-28 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.14 Dr. Ramón Carrillo 514



<b>Superficie total</b>	156	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	8.66	m
<b>Fondo</b>	18.01	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	1	

1-29 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-30 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.15 Brandsen 2200



Superficie total	121	m <sup>2</sup>
Frente	13.2	m
Fondo	9.17	m
Pisos sobre rasante	2	

1-31 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-32 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps



### 1.2.16 Brandsen 2158



Superficie total	59	m <sup>2</sup>
Frente	9.60	m
Fondo	6.15	m
Pisos sobre rasante	2	

### 1-33 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



### 1-34 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.17 Brandsen 2154



<b>Superficie total</b>	157	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	13.00	m
<b>Fondo</b>	12.08	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-35 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-36 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

### 1.2.18 Brandsen 2154



<b>Superficie total</b>	144	m <sup>2</sup>
<b>Frente</b>	12.10	m
<b>Fondo</b>	11.90	m
<b>Pisos sobre rasante</b>	2	

1-37 Ubicación de la construcción y datos de la parcela – Fuente: GCBA



1-38 Fotografía de la construcción – Fuente: Google Maps

## 1.3 AFECTACIÓN DEL CLUB BARRACAS CENTRAL

La traza propuesta del VBS atraviesa en forma elevada un sector del Club Barracas Central. En las siguientes imágenes se puede observar la ubicación del mismo y una vista aérea ilustrativa.





**1-39 Ubicación del Club Barracas Central – Fuente: GCBA**



**1-40 Imagen del Club Barracas Central – Fuente: GCBA**

La intervención a realizar se encuentra en el plano **VFBS-UR-PL-0001**.