

# “Rearmando los espacios”



“Desde los remanentes urbanos hacia la construcción de ciudadanía a través del espacio público”

Universidad Abierta Interamericana  
Facultad de Arquitectura  
Sede de Buenos Aires  
Tutor: Arq. Juan Cabral  
Alumno: Jonathan Soto

# **INDICE:**

- **Introducción**
- **Espacios públicos**
  - ¿Qué son los espacios públicos?
  - Tipos de espacios públicos
    - Calles y veredas
    - Plazas y parques
  - Historia de la conformación de los espacios públicos en C.A.B.A.
  - Actualidad de los espacios públicos en C.A.B.A.
  - Reflexión sobre los espacios públicos de la ciudad
- **Problemáticas de la ciudad**
  - ¿Qué es la contaminación ambiental?
    - ¿Cuáles son las causas de la contaminación ambiental?
    - Consecuencias de la contaminación ambiental
  - Análisis de la contaminación ambiental en C.A.B.A.
    - La contaminación en el aire
    - La contaminación en el agua
    - La contaminación acústica
- **Estudio de campo**
  - Plan Buenos Aires verde
    - Marco normativo
    - Programa
    - Conclusión
  - Situación actual de los espacios ferroviarios
    - Caso 1
    - Caso 2
    - Caso 3
    - Caso 4
  - Análisis de sitio específico
    - Ubicación e historia
    - Accesos y circulaciones
    - Densidad edilicia
    - Vegetación

- Actualidad
  - ¿Qué dice el Código Urbanístico?
  - Concurso nacional para el playón Caballito
    - Introducción
    - Bases y condiciones
    - Programa
    - Síntesis
    - Premio ganador
  - Reflexión sobre los playones ferroviarios
- **Referentes**
  - Caso 1
  - Caso 2
  - Caso 3
  - Caso 4
- **Propuesta**
  - Etapa 1
    - Centralidades
    - Nuevas centralidades
    - Caso caballito
    - Propuesta
  - Etapa 2
    - Corredor urbano verde
    - Propuesta
- **Conclusión**
- **Bibliografía**

# INTRODUCCIÓN



# Introducción:

---

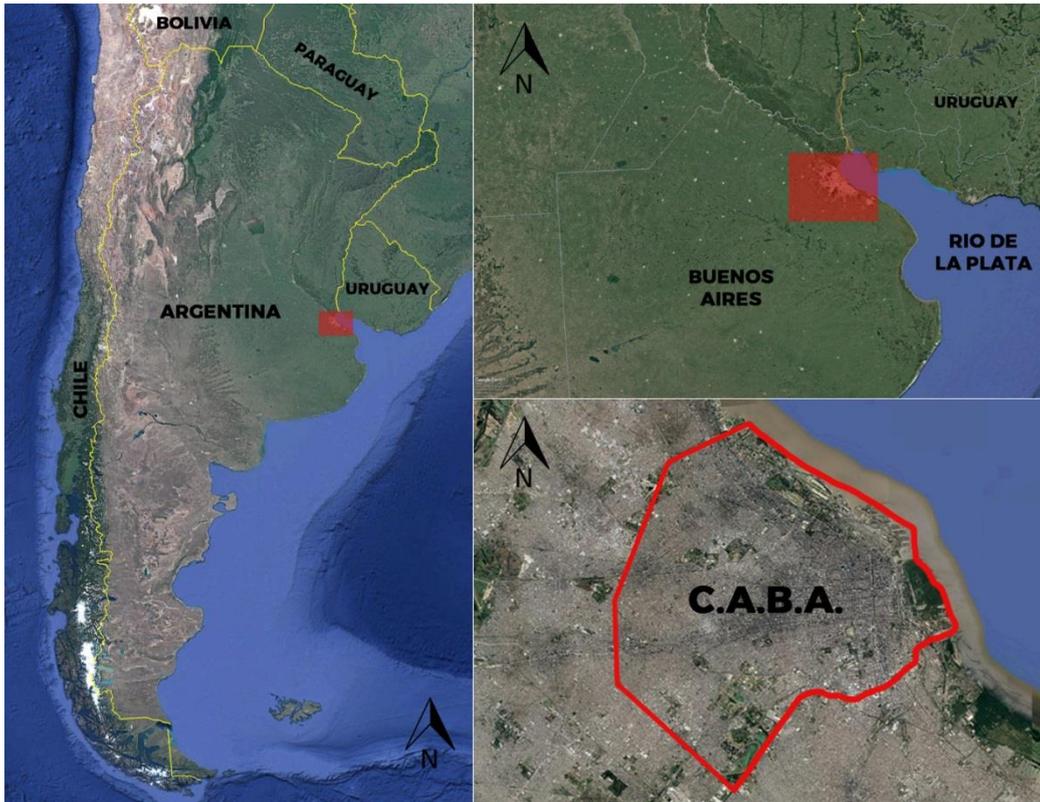
Este trabajo final de carrera está orientado a la reutilización de la explaya de maniobras de ferrocarriles de la línea Sarmiento, este playón está ubicado dentro del barrio de Caballito, es un predio de 155.000m<sup>2</sup> aproximadamente que se encuentra entre la Avenida Avellaneda y el puente de Caballito.

Como tema principal sería aprovechar este sitio que está ubicado dentro del corazón de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para poder convertirlo en un espacio verde que pueda ser aprovechado por los ciudadanos, mejorando así la situación de los espacios públicos y las áreas verdes dentro de la ciudad.

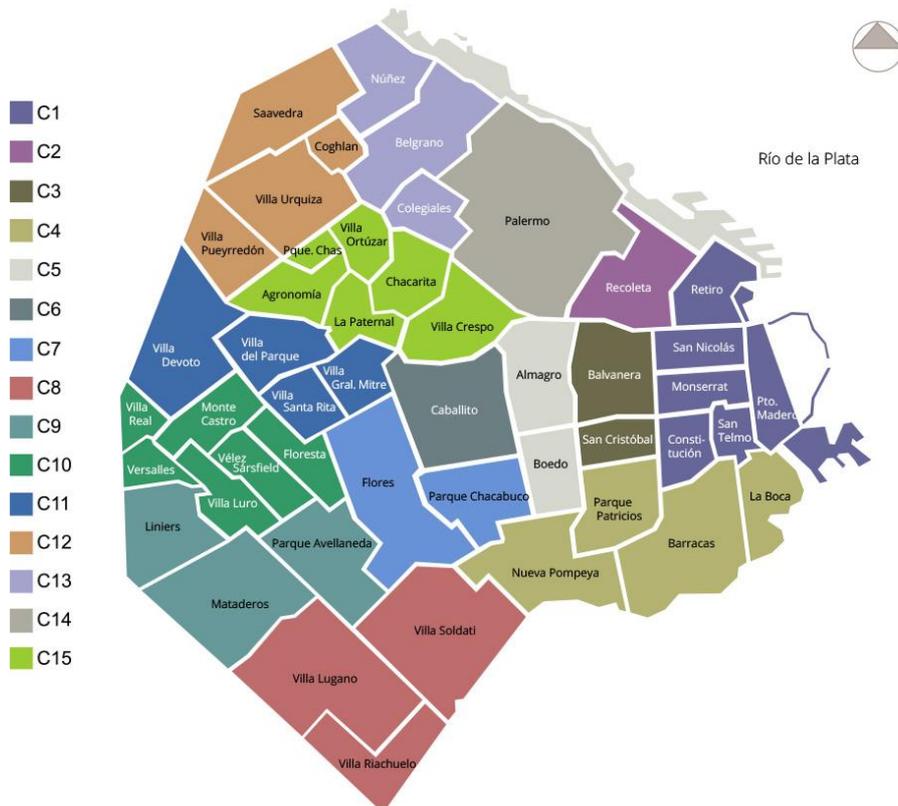


Para poder seguir explicando sobre los fundamentos de mi trabajo final de carrera primero debemos ubicarnos geográficamente, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) es la capital y una de las principales ciudades de la República Argentina. Constitucionalmente es una ciudad autónoma, es decir que tiene sus propios poderes legislativo, ejecutivo y judicial.

Está situada en la región centro-este del país, sobre la orilla sur del Río de la Plata, en la llanura de la región pampeana. La población estimada de la ciudad es de 3.075.646 habitantes y la del Aglomerado Gran Buenos Aires (conformado por la propia Ciudad Autónoma de Buenos Aires junto a ciertos partidos-municipios de la lindera Provincia de Buenos Aires) es de aproximadamente unos 17.541.141 habitantes, siendo este último el segundo aglomerado de Hispanoamérica, el segundo de América del Sur y una de las 20 mayores ciudades del mundo. La ciudad tiene una superficie total de 203 km<sup>2</sup>

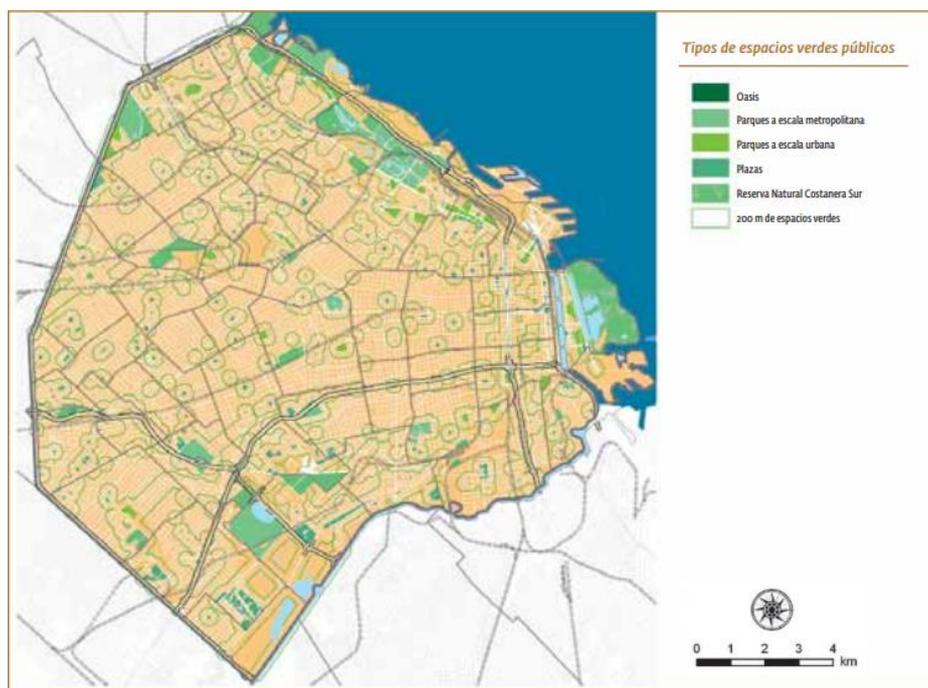


La ciudad se encuentra organizada en 15 Comunas que se rigen bajo la Ley 1.777 sancionada en 2005. Se trata de unidades descentralizadas de gestión política y administrativa. Las Comunas tienen competencias exclusivas y concurrentes con el Gobierno de la Ciudad. Oficialmente la ciudad se encuentra dividida en 48 barrios.



El espacio público es el componente esencial de una ciudad, en tanto es el principal espacio ambiental, por su función amortiguadora del espacio privado-construido y por la función de espacio principal de socialización y circulación. Por lo tanto no solo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva, en vistas del provecho social.

Los espacios verdes son un elemento central del espacio público. En el siguiente mapa se puede observar la tendencia de los espacios más extensos (que corresponden a los de escala urbana y metropolitana) a estar localizados hacia la periferia de la Ciudad, por lo que, si bien predominan por sobre los de menor superficie, no son útiles para la mayor parte de la población. Los espacios de tamaño intermedio (plazas y plazas pequeñas), por su parte, tienen una distribución más homogénea, aunque no abundan. De tal forma, si se toma en consideración el peso de la población a menos de 500 metros de algún espacio verde útil, esta asciende al 57% del total de los habitantes de la Ciudad. No obstante, pueden apreciarse situaciones diferentes al interior de su territorio, existiendo algunos barrios donde dicha relación supera el 90% (Villa Riachuelo, Saavedra y Puerto Madero). Por el contrario, en ciertas zonas de la Ciudad, la proximidad a espacios verdes públicos útiles resulta menor, destacándose en este sentido el barrio de Boedo, donde solo el 6% de la población se halla a menos de 500 metros de uno de estos espacios. Teniendo en cuenta la diferente situación por barrio, es posible observar que las condiciones relativas más positivas se encuentran en Puerto Madero y en la zona portuaria, donde no obstante residen muy pocas personas. La mejor relación se encuentra en Recoleta, siendo uno de los barrios con mayor densidad poblacional y donde un 87% de la población se encuentra a menos de 500 metros de un espacio verde público útil.



El mayor número de personas que se encuentra a más de 500 metros de un espacio verde público útil se encuentra en los barrios de Palermo y Caballito, donde superan los 80.000 habitantes en estas condiciones. En la situación opuesta, se encuentran Villa Riachuelo y Villa Real.

# ESPACIOS PÚBLICOS



## ¿Qué son los espacios públicos?

---

Antes de poder seguir desarrollando mis planteos sobre la reutilización de la explaya de maniobras del ferrocarril Sarmiento, debemos primero establecer un marco teórico donde hablaremos sobre la teoría de los espacios, partiendo de la premisa sobre como el espacio público fue evolucionando y teniendo distintos puntos de vistas a lo largo del tiempo. Si nos ponemos a pensar una definición exacta sobre los espacios públicos nos encontraremos con un sinfín de puntos de vistas y estándares que fueron establecidos.

En una charla del arquitecto D'Andrea Alejandro, nos indica que la primera distinción entre lo público y lo privado aparece en la Grecia clásica en donde la ciudad democrática está reservada y restringe el uso a la sociedad de elite, en el cual no tenían acceso al espacio público las mujeres, los esclavos y los niños, pues ninguno de ellos se consideraban ciudadanos, únicamente eran los hombres adultos libres. En el trazado de la ciudad democrática se construía en torno al espacio colectivo en el cual el agora ocupaba el centro y un conjunto de edificios de orden público que servía para la sociabilización lo rodeaba, allí lo público es la expresión del hombre libre que alcanza su intrascendencia histórica habitando el espacio de lo común con el otro mientras lo privado, aquellos que son bienes propios de cada sujeto, lo es por estar privado de derechos colectivos. En síntesis el hombre es un ser plural y único capaz de expresar pensamientos diversos, así lo público pasa a ser lo compartido y lo privado el lugar para la reproducción en un sentido amplio.



Si hablamos del aspecto legal, el espacio público proviene de la separación formal entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Tal separación normalmente implica reservar, desde el planeamiento, suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) para usos sociales característicos de la

vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales, etc.). Desde una aproximación jurídica, podemos definirlo como un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo, que garantiza su accesibilidad a todos los ciudadanos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades.

Interrogarse sobre el significado del espacio público en la contemporaneidad quiere decir pensar en las formas y en los lugares urbanos, de relación y de encuentro social, que se proponen actualmente a nuestra atención con mayor o menor pujanza.

Como dice Paolo Caputo en el libro “La arquitectura del espacio público – Formas del pasado formas del presente”: Si nos ponemos a reflexionar sobre el espacio público significa reflexionar sobre la ciudad, sobre las maneras de habitarla o sobre las formas a través de las cuales se construye y se representa. Al espacio público es decir, a la forma de la ciudad hay que exigirle, por lo tanto, legibilidad, coherencia, significación. Tiene que ser fácilmente e inmediatamente comprendido para ser adecuadamente utilizado. El factor más importante para comprender un espacio es, precisamente, la definición física de este espacio. Es decir, la definición coherente, explícita, comprensible de la forma urbana. Esta es la razón por la cual hay que considerar a la morfología urbana, la definición del espacio público, no como un simple ornamento o un proceso de embellecimiento, no como un accesorio aristocratizante, sino como el vehículo democrático indispensable para una adecuada utilización de la ciudad. La esencia de la ciudad es la forma, la imagen, la significación de sus espacios públicos.

Esta es una fenomenología tan articulada y compleja, tan sedimentaria en las culturas, en los comportamientos, en los hábitos y en las costumbres, en el ADN de cada ámbito socio-geográfico, que para afrontarla necesita ser circunscrita y orientada.

Estos espacios asumidos y consumidos por la ciudadanía, han logrado compatibilizar la utilidad pública con la formalización. Los pavimentos, la vegetación, el agua, el alumbrado, el mobiliario urbano, se relacionan apropiadamente con el entorno, la accesibilidad o el soleamiento, de tal manera que al final resulta un lugar, ya sea de tránsito o estancia, coherente, legible y sobre todo confortable.

En la actualidad la focalización de la gestión de las grandes ciudades se extiende ahora a lo territorial, alcanzado y consumiendo los espacios rurales y naturales, lo que consecuentemente lleva a un nuevo desafío en los programas de arquitectura representado ahora por la conectividad. Las redes de todo orden reúnen ciudades pequeñas y grandes en la lectura de un todo urbano continuo, la circulación rápida sin distinción entre lo público y lo privado, tanto de lo sujetos como del capital, ocupa el eje de las preocupaciones proyectuales y la problematización de los temas de arquitectura.

El arquitecto Adrian Gorelik señala que la categoría de espacio involucra hoy un doble sentido, por un lado en un sentido tradicional y operativo como espacio abierto de la ciudad (calles, edificios y plaza), donde la sociedad se reúne y se reconoce. Y por la otra como sustancia teórica que las sociedades culturales ponen en circulación. La indiferencia a esta comprensión que involucra a la dimensión física y social del entorno urbano, para la sociabilización de lo colectivo pone en mano del proyectista y al

planificador la peligrosa decisión de entender las estrategias de intervención como privatizadoras y coercitiva de manera que disponga del suelo de uso de uso público en forma privada.

Para sintetizar, como dice el Dr. Cisneros Espinoza José: el espacio público más allá de su delimitación física, es una estructura de relaciones establecidas entre diferentes actores sociales con intereses diversos, e incluso opuestos, que reconocen la necesidad de decidir juntos sobre asuntos que los afectan, y que por tanto acuden a un sitio a expresar sus respectivas propuestas y visiones del mundo con el ánimo de confrontarlas, complementarlas o incluso desarticular la del adversario, pero con la disposición para llegar a algún tipo de acuerdo que les permita seguir conviviendo con respeto y dignidad.

Participar en un espacio público implica reconocer el derecho del otro, diferente, a participar abiertamente con sus propios intereses y sustentos. Las reglas del encuentro en un espacio público las han de proponer y/o aceptar los propios protagonistas de la participación. El espacio físico puede pertenecer a un grupo o particular inclusive. Finalmente, no puede entenderse un espacio público sin una participación real de los actores sociales.

# Tipos de espacios públicos:

---

En el subconsciente colectivo, la noción de calle, plaza o parque aparece como un conjunto de estereotipos asociados a funciones muy arraigadas a la sociedad tradicional, que ha vinculado las distintas categorías de espacios a unas determinadas formas de reconocimiento urbano. El ciudadano posee en la ciudad consolidada, por lo general, un grado de percepción que le permite identificarse con los lugares más comunes.

En una ciudad o pueblo hay distintos espacios abiertos y públicos que recorren día tras día sus habitantes. Es más que probable que ninguno esté donde está, o tenga el estilo y formato que tiene por casualidad. En la práctica totalidad de los casos, antes de construirse y abrirse, se ha realizado un exhaustivo trabajo de diseño de espacios públicos para que cada uno de ellos no solo guarde cierta uniformidad con el espacio que le rodea, sino también para que cumpla con la función para la que se ha pensado. Esto sucede con todos los tipos de espacios públicos que se pueden encontrar en un entorno urbano. Porque en una ciudad es imprescindible tener en cuenta cómo y por dónde transcurre el flujo de tráfico de vehículos y personas para al diseño de espacios. Los tipos de espacio público más comunes en la ciudad son:

## **- Calles y Veredas:**

Entre los tipos de espacio público (esto es, de lugares abiertos para que cualquier persona pueda pasar por ellos) que se encuentran de manera más habitual en los espacios urbanos están las calles y las veredas. Realmente, el segundo es una especie de subconjunto del primero, puesto que sin calles no pueden existir las veredas. Pero tienen la suficiente entidad como para que se las considere un espacio público como tal.

Las calles no son más que caminos o vías para poder desplazarse de un sitio a otro en una ciudad o un pueblo. Esto es, dentro de un espacio urbano; tanto a pie como en un vehículo. Además, una calle también sirve para dar acceso a los edificios que hay en sus dos lados. Esto en su parte superior, puesto que la zona que hay bajo ellas también cumple una función. Generalmente, en el subterráneo que hay bajo las calles se coloca e instalan las redes que llevan los suministros básicos a viviendas, locales y empresas. Entre estos suministros están la luz, el agua, el gas o el teléfono y la conexión a Internet. Eso sí, en algunas calles antiguas algunos de estos suministros, sobre todo la luz y el teléfono, se llevan mediante cables aéreos, sobre la calle.

Las calles, que generalmente transcurren de manera lineal, pueden verse interrumpidas en su transcurso por otros espacios públicos, como las plazas y los parques. Además, en la mayoría de los casos cuentan con veredas a los lados para los peatones; al menos, en uno de sus lados. De esta manera, el espacio central de las calles queda para la circulación de vehículos.

En cuanto a las veredas, son superficies que, como hemos visto, están a lo largo de las calles, y sobre ellas circulan los peatones. Su diseño está pensado para que

estén más altas que la calzada, aunque esto ha ido cambiando a lo largo de los años. En los últimos tiempos, su diseño tiene en cuenta la accesibilidad, y sus bordillos tienden a reducir su altura en sus extremos y algunos puntos para que las personas con algún tipo de discapacidad física puedan bajar o subir a ellas fácilmente. También se han popularizado en ciertas zonas los diseños de veredas al mismo nivel que la calzada, y con un aspecto idéntico al suyo. Se delimita, eso sí, una línea de separación entre vereda y calzada.



1) Avenida Corrientes  
2) Avenida de Mayo  
3) Calle Defensa  
4) Calle Caminito

## - Plazas y Parques:

Otros de los tipos de espacio público que se pueden encontrar con más frecuencia en un espacio urbano son las plazas y los parques. El primero de los dos es un espacio más amplio que las calles, descubierto y de diferentes tamaños, en el que se pueden realizar diversas actividades. Desde sentarse a descansar, hasta jugar en unos columpios. En una plaza también se puede, en función de cómo esté planteada y construida, disfrutar de ciertos espacios verdes.

Las plazas están concebidas dentro de los espacios urbanos como zonas de esparcimiento y encuentro de sus habitantes. Están destinadas únicamente a los peatones, y por su finalidad se las suele denominar salones urbanos. En las zonas urbanas pequeñas, como sucede en algunos pueblos, las plazas ocupan un puesto muy destacado y central en el espacio urbano. En algunos, incluso, el pueblo y sus viviendas se han desarrollado de forma que la o las plazas que hay en él ocupen un espacio central. Pueden incluso contar con estatuas o monumentos conmemorativos.

En ocasiones, algunos de los edificios principales, como el Ayuntamiento o la iglesia, suelen dar a una de estas plazas. Como resultado, las plazas se conciben como lugar de reunión entre los vecinos. En las ciudades, las plazas suelen ser de

diferentes tamaños y también tienen distintos niveles de importancia. Pero como en todas partes, siguen estando concebidas como un punto para el disfrute de los habitantes, sin dar acceso a los vehículos.

Los parques también están diseñados para el esparcimiento de los vecinos, pero tienen un fin generalmente más lúdico. Aunque muchos pueden tener una parte de asfalto, en los parques suele predominar el espacio verde y ajardinado. También puede albergar bancos para el descanso de quien pasa por ellos, zonas de juegos para niños, e incluso circuitos de gimnasia para mayores.

Este es uno de los tipos de espacio urbano que más relax procura a sus habitantes. También de los que tiene una mayor incidencia en la mejora de su calidad de vida. Rara es la localidad en la que no hay parques, y, de hecho, según estipula la Organización Mundial de la salud, hay un límite mínimo de zonas verdes, parques o jardines que debe tener una ciudad en función de su número de habitantes. Este límite está establecido en 10 metros cuadrados por cada habitante. De ahí la importancia de su diseño cuando se trabaja en la apertura de nuevos tipos de espacio público en entornos urbanos.



# Historia de la conformación de los espacios públicos en C.A.B.A.

---

Si nos ponemos a pensar, el primer espacio público de la Ciudad de Buenos Aires fue la Plaza Mayor, creada cuando Juan de Garay fundó la ciudad por segunda vez. A fines del siglo XVII era conocida como la Plaza de Armas. En torno a la Plaza Mayor se levantó el Fuerte, la Iglesia, la Cárcel y la Alcaidía. Unos años más tarde se instaló la Bolsa, el Teatro, el Banco y el Congreso Nacional. Era el espacio donde se celebraban todas las fiestas, juegos, torneos, funerales, celebraciones religiosas y oficiales. Cuando se construyó una Recova, en 1806, la Plaza se dividió en dos partes. En 1810 en ella se proclamó la Revolución de Mayo, y al año siguiente, en 1811, se levantó la Pirámide de Mayo.



Los orígenes de las plazas porteñas hay que buscarlos en los terrenos baldíos o “huecos”, terrenos propios del municipio. Fueron baldíos, entre otras, la Plaza Garay, la Plaza Vicente López, la Plaza Constitución, la Plaza Miserere, la Plaza de la Concepción, la Plaza Lavalle, la Plaza Suipacha y la Plaza Libertad. La mayoría de las plazas, salvo la Plaza de Mayo, nacieron como hecho fáctico de ocupación pública, muy pocas veces hubo algún proyecto. No solo se originaron de baldíos o “huecos”, sino también de altos de carretas, mercados, quintas, mataderos, hornos de ladrillos, corrales, basurales, cementerios o sobrantes municipales. Un ejemplo de alto de carretas es la actual Plaza Dorrego; a su vez la Plaza Lavalle fue una quinta y la Plaza España, un matadero. Muchas son las plazas que ya no existen. Fueron tapadas con

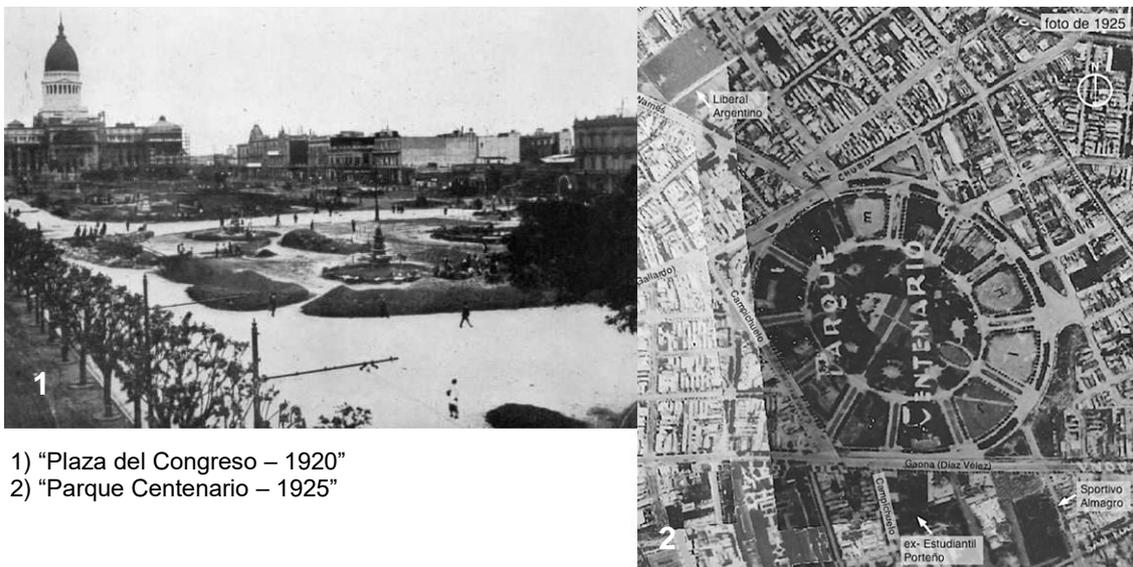
edificios o con nuevas calles y avenidas. Una de las más famosas fue la Plaza Montserrat, que también se llamó Moreno, Belgrano y San Martín en diferentes momentos. En ella se creó la primera plaza de toros, que desapareció con la construcción de la Avenida 9 de Julio, iniciada en 1935. Hacia 1870, el entonces presidente Sarmiento introdujo la idea de crear parques públicos con el múltiple propósito educativo, social y productivo e impulsó el primer emprendimiento de este tipo: el Parque Tres de Febrero, proyectado por el arquitecto Carlos Thays. De allí en más se inaugura una larga tradición en parques como Patricios, Centenario, Micaela Bastidas, que cumplen además una función reguladora del crecimiento de la Ciudad y se convierten en piezas clave en los planes urbanos. La construcción de los parques será, en este sentido, un campo de disputa sobre el cual se cruzarán planes generales e intervenciones puntuales.



1) "Plaza Libertad – 1886", 2) "Plaza Garay inicio del siglo XX", 3) "Plaza Miserere – 1853", 4) "Plaza Constitución – 1885"

De 1880 a 1887, durante la intendencia de don Torcuato de Alvear, la población de la Ciudad aumentó de 300 a 450 mil habitantes al pasar su superficie de 4.400 hectáreas a 18.100, por la incorporación de otros municipios. Fue el momento del gran cambio, las antiguas plazas mayores y las plazoletas empedradas se cubrieron de canteros triangulares, césped, árboles y fuentes ornamentales. El crecimiento de la Ciudad se acelera a partir de 1900. La población de la zona oeste se cuadruplicó entre 1904 y 1914 producto de que agrimensores, rematadores municipales y especuladores privados, agentes del proceso de expansión, trasladan a terrenos periféricos el loteo, la manzana, la cuadra y con ellos, la plaza. Así es como la plaza barrial se constituye en un plus de valor que el loteo ofrece, formando parte del agregado que, junto con el sistema de transporte y las redes de infraestructura, transforma la tierra agrícola en tierra urbana. La Buenos Aires de 1910 contó con todos los tipos de espacios verdes necesarios para conformar una ciudad de primer nivel: parques urbanos, plazas cívicas, plazas céntricas y barriales, plazoletas, paseos y jardines científicos. En este período se plasmó el nacimiento y afianzamiento de los barrios. Se repitió el proceso de la primitiva Buenos Aires cuando la Plaza Mayor era el núcleo de la población. Ahora, la plaza de barrio cumplía aquella función. Así fueron surgiendo o renovándose

las plazas de los barrios de Villa Devoto, Villa Urquiza, Belgrano, Villa Crespo, La Boca, Barracas. Los parques que nacieron en esta época —Saavedra, Lezama, Ameghino, Patricios, Chacabuco, Los Andes, Avellaneda y Centenario— se dispersaron en la geografía porteña. Los trabajos más representativos del Centenario son la Plaza del Congreso y el Parque Centenario: la primera adecuada a la Avenida de Mayo y al Palacio Legislativo, y la otra como parque moderno, punto de reunión de avenidas, descentralizador del tránsito, en el eje geométrico del municipio.



1) "Plaza del Congreso – 1920"  
2) "Parque Centenario – 1925"

Otra tarea fue el emplazamiento en los paseos de los monumentos, fuentes y demás ofrendas llegadas desde diversos países. En los barrios populares, al comienzo del desarrollo metropolitano, los problemas de salud pública, alojamiento y educación derivan en una intervención de las organizaciones humanitarias, y luego de los gobiernos, en una acción que corresponde al período higienista que comienza alrededor de 1870. Pero, mientras comienza a generarse la edificación de habitaciones para los trabajadores, aún no se desarrollan las tipologías de recreación de masas, en tanto el higienismo concebía los parques como pulmones urbanos y no como servicios de uso. Recién con la disminución efectiva de las horas de trabajo, proceso que se desarrolla en el país alrededor de 1920, con el cumplimiento del descanso dominical, la creación de organizaciones obreras y con las leyes de mejoras sociales que se introducen a partir de 1918, se crea la necesidad del servicio del Parque Público para recreación general. Durante el siglo xx el Parque Público fue virando hacia la idea de "espacio verde", concepto que abarca además a otros espacios públicos urbanos —como plazas, plazoletas, bulevares o costaneras— que amplían su significación en la relación entre ciudad y "naturaleza". Un caso particular de espacio público lo constituyen también los jardines históricos como el Jardín Botánico y el Jardín Japonés, productos de la ordenación humana de elementos naturales caracterizados por sus valores estéticos, paisajísticos y botánicos. En este período el espacio verde público se incorporó gracias a la labor de los Directores de Paseos: entre estos se destaca Carlos Thays (hijo), que continuó la labor del padre y ejerció su función como Director de Parques y Paseos desde 1921 hasta 1946. Creó numerosos espacios verdes que hoy configuran la imagen urbana de la Ciudad: el Jardín Botánico, el Parque Tres de Febrero, la zona denominada Palermo Chico y la avenida Figueroa Alcorta como conexión con el parque, las Barrancas de Belgrano y

los parques Ameghino, Los Andes, Centenario, entre otros. Entre las remodelaciones se destacan el Paseo Intendente Alvear, el Parque Lezama, el Parque Avellaneda, todas las plazas ya existentes y ocho plazoletas, entre ellas la del Teatro Colón, ya desaparecida. Algunos paseos públicos incorporaron obras de arte, convirtiéndose en áreas de valor cultural como museos al aire libre: el monumento a Domingo Faustino Sarmiento realizado por el escultor francés Auguste Rodin, situado en el barrio de Palermo, el monumento a Marcelo T. de Alvear realizado por Antoine Bourdelle y la réplica de la Estatua de la Libertad ubicada en el barrio de Belgrano, entre otros.

Con respecto a los grandes espacios abiertos costeros, se plantea una diametral diferencia entre el sector norte y el sector sur a orillas del Río de la Plata. En el norte, se localiza un conjunto de grandes parques paralelos a la costa, cuyos orígenes se remontan a los rellenos realizados sobre el río desde mediados del siglo XIX. Hacia el sur, se constituyó la Reserva Ecológica Costanera Sur que bordea el Río de la Plata a la altura del Área Central de la Ciudad, producto del relleno del río con escombros provenientes de las demoliciones implicadas en las autopistas. Sobre estas fue conformándose un espacio colonizado por especies vegetales y animales, que algunos autores consideran similar al ecosistema ribereño original del Río de la Plata. Se reconoció el valor ambiental y como espacio verde, de tal forma que fue declarado Reserva Ecológica a fines de la década de 1980. Además, en la zona sur de la Ciudad se ubica un segundo conjunto de espacios destinados a parques, en torno del Riachuelo. Su integración es conflictiva por el nivel de contaminación y la degradación de sus costas. Sus orígenes se remontan a las obras de saneamiento realizadas a mediados del siglo XX. En los últimos años se han incorporado un cierto número de nuevos espacios verdes al stock de la Ciudad. Entre estos se destaca el Parque Indoamericano, ubicado en el barrio Villa Soldati que, con 130 hectáreas, representa el segundo gran pulmón verde luego del Parque Tres de Febrero. También es importante destacar los proyectos para la recuperación de la costa del Río de la Plata. Estos abarcan distintas propuestas, entre las que se incluye recuperar espacios verdes de uso público. Un ejemplo es la incorporación de áreas verdes en la sede de Ciudad Universitaria, además de los patios urbanos y de la incorporación en 2010 de una nueva plaza en el barrio de Boedo.

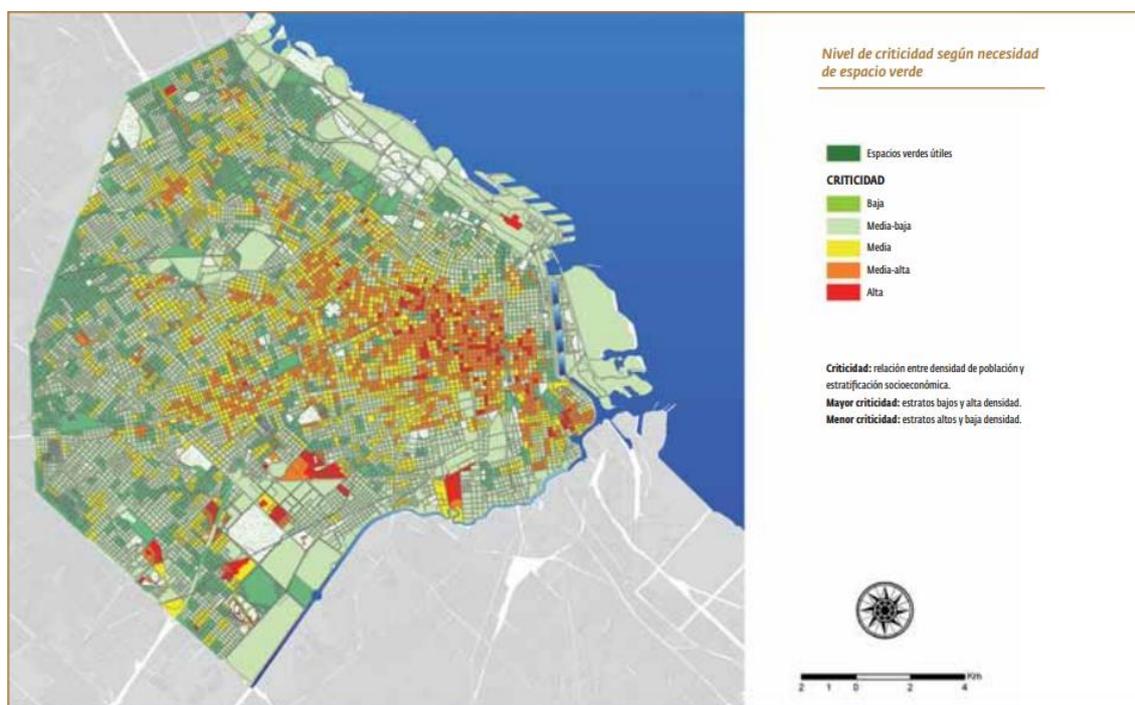


1) "Parque Indoamericano", 2) "Parque tres de febrero".

# Actualidad de los espacios públicos en C.A.B.A.

En ciudades como Buenos Aires se dificulta la creación de nuevas áreas verdes debido al nivel de consolidación de la trama urbana. En parte por el crecimiento propio de la ciudad y en parte por los sucesivos planes y criterios de planificación que se fueron sucediendo en el tiempo, la ciudad fue adquiriendo una morfología particular en la cual están claramente definidas las áreas destinadas a plazas y parques existentes y las áreas edificadas, dejando poco espacio disponible para generar nuevos espacios verdes. La falta de espacios verdes se hace más evidente cuando el espacio urbano originalmente ocupado por el peatón para transitar, comerciar o socializar, es reemplazado por el tránsito vehicular, reduciendo aún más la posibilidad de disponer de áreas de descanso y encuentro. En la actualidad la ciudad cuenta con un total de 1.871,2ha que son considerados como espacios verdes.

El siguiente mapa permite observar la distribución de los espacios verdes útiles en relación con la criticidad en cuanto a su necesidad. Se considera en la criticidad, la mayor densidad poblacional y las zonas que poseen estratos socioeconómicos más bajos y de menor proximidad a espacios verdes. Así, es posible localizar las áreas de mayor nivel de criticidad en cuanto a déficit de espacios verdes.



La evaluación del universo de los espacios verdes existentes en la Ciudad permitió identificar 100 áreas en la Ciudad que requieren un nuevo espacio verde público a 350 metros de proximidad con distintos niveles de prioridad respecto a la localización, según la necesidad de creación de espacio verde público en un área.



Se estimó que el 30,7 % de la población actualmente residente de la Ciudad, se encuentra en áreas deficitarias con respecto a la proximidad a un espacio verde público. Las zonas de alta prioridad incorporarían entre 11.652 y 85.531 m<sup>2</sup> de nuevo espacio público; en las áreas de prioridad media entre 45.334,6 y 261.868,3 m<sup>2</sup> y en las áreas de prioridad baja entre 12.341 y 66.132 m<sup>2</sup>. Los nuevos espacios verdes de prioridad alta y media generarían beneficios para 1.523.618 de residentes.

Como se puede observar en la tabla, la comuna uno (San Nicolás, Monserrat, Retiro, San Telmo, Constitución y Puerto Madero), la comuna ocho (Villa Lugano, Villa Soldati y Villa Riachuelo) y la comuna catorce (Palermo) son las que tienen mayor superficie de espacios verdes por tipo de espacio verde y superficie por habitante superando más de 1ha cada mil habitantes. En contraposición nos encontramos que la comuna tres (Balvanera y San Cristóbal), la comuna cinco (Boedo y Almagro) y la comuna diez (Velez Sarfield, Villa Luro, Floresta, Villa Real Monte Castro y Versalles) son las que menos hectáreas de espacio verde por cada mil habitantes tiene.

**Superficie de espacios verdes por tipo de espacio verde y superficie por habitante según comuna. Ciudad de Buenos Aires. Año 2018**

Comuna	Total (ha)	Tipo de espacio verde(ha)						Superficie/habitante (ha/mil habitantes)
		Parque <sup>1</sup>	Plaza <sup>2</sup>	Plazoleta <sup>3</sup>	Cantero <sup>4</sup>	Jardín <sup>5</sup>	Otro <sup>6</sup>	
<b>Total</b>	<b>1.871,2</b>	<b>1.032,8</b>	<b>386,3</b>	<b>78,9</b>	<b>119,9</b>	<b>222,7</b>	<b>30,8</b>	<b>0,6099</b>
1	471,1	381,1	48,5	14,7	24,6	-	2,1	1,8517
2	74,4	25,0	38,5	7,0	0,7	0,5	2,7	0,4973
3	9,5	0,6	7,9	0,5	-	0,2	0,3	0,0492
4	101,0	46,1	20,3	8,6	15,9	7,0	3,1	0,4221
5	3,6	-	3,2	0,2	-	-	0,2	0,0192
6	27,9	18,2	8,1	0,9	0,7	-	0,1	0,1508
7	41,2	17,7	14,5	2,2	4,2	0,1	2,6	0,1709
8	321,0	213,0	11,5	3,8	45,8	39,1	7,9	1,4110
9	113,7	35,5	16,0	4,9	12,7	41,9	2,7	0,6655
10	24,0	0,8	16,7	4,7	1,4	0,5	-	0,1409
11	63,1	-	10,5	1,5	1,6	48,0	1,4	0,3321
12	161,1	78,8	23,5	7,1	5,8	46,0	-	0,7520
13	113,7	53,7	27,0	5,5	1,4	25,5	0,7	0,4816
14	314,1	145,3	131,2	15,9	3,4	11,8	6,6	1,3837
15	31,9	16,9	9,0	1,4	2,0	2,2	0,4	0,1746

- 1\* Se incorpora 4 parques nuevos
- 2\* Se incorporan 13 plazas nuevas
- 3\* Se incorpora 6 plazoletas nuevas
- 4\* Se modifica la superficie de 12 canteros
- 5\* Incluye los jardines ubicados en la Avenida General Paz
- 6\* Se incorpora en 2006 e incluye patios, patios recreativos, polideportivos y otros espacios diversos mantenidos por la Dirección General de Espacios Verdes. Se incorporan 41 espacios nuevos

Fuente: Ministerio de Ambiente y Espacio Público. Dirección General de Espacios Verdes.

# Reflexión sobre los espacios públicos de la ciudad

---

Como dijo el arquitecto Carlos Thays: "... el hombre sobre todo el que trabaja necesita distracción y acaso hay alguna otra cosa más sana, más noble, más verdadera que la contemplación de los árboles, de las hermosas flores cuando son dispuesta con gusto; el espíritu entonces descansa, las penas se olvidan momentáneamente por lo menos y el aspecto de lo bello, de lo puro, produce un efecto inmediato sobre el corazón..."

El arquitecto Carlos Thays, el hombre que arboló Buenos Aires, el hombre que le regaló la sombra a la ciudad, fue un paisajista francés que vino a la Argentina de paso por la realización de un concurso en Córdoba y se quedó acá hasta la fecha de su muerte. En 1891 se convierte en Director de Parques y Paseos, en cuatro años realizó 22 paseos nuevos, cambió el estilo de Buenos Aires de sin árboles español a un estilo arbolado francés. Realizó más de 70 plazas y parques en Buenos Aires y plantó más de 8000 árboles en la ciudad como las Tipas y Jacarandas que trajo de Tucumán. Carlos Thays, el hombre que se convirtió en el jardinero de la nación.



Carlos Thays  
1849-1934



Poniéndome a reflexionar sobre los espacios públicos y los espacios verdes de la ciudad, me pregunte ¿Cómo es que el ciudadano temporal o permanente vive de estos espacios? A lo que llegue a la conclusión personal de empezar a transitar y vivir esos espacios, empezando a ir a varios parques y plazas de la ciudad. Me di cuenta que el ciudadano común vive y usa estos sitios como si fueran el gran patio de su casa, ya que la consolidación de la ciudad sigue avanzando cada vez más y más, dejando así a estos espacios como la gran escapatoria para aquellas personas que solo tienen un balcón o a veces ni siquiera eso para poder salir a disfrutar del aire fresco. Es por eso que cada plaza o parque por más chico o grande que sea tiene su propio valor que es que le da la gente. Es interesante como esto se puede ver y sentir en cada parque o plaza, con solo sentarse unos minutos en el pasto o en algún banco, se puede

observar la armonía de las personas que transitan allí, viendo jugar a grandes y chicos de todas las edades, o con el simple hecho de que estos sitios son puntos de encuentro, o un lugar para sacarse fotos o poder hacer ejercicio al aire libre, o como estos espacios pueden tener muchos tipos de funciones. Estos lugares son parte importante del día a día de todas las personas que pasan por allí.

Como dice Marc Augé "...Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos..."

Los no lugares mediatizan todo un conjunto de relaciones consigo mismo y con los otros que no apuntan sino indirectamente a sus fines: como los lugares antropológicos crean lo social orgánico, los no lugares crean la contractualidad solitaria. Solo, pero semejante a los otros, el usuario del no lugar está con ellos (o con los poderes que lo gobiernan) en una relación contractual.

Un mundo donde se multiplican, en modalidades lujosas o inhumanas, los puntos de tránsito y las ocupaciones provisionales (las cadenas de hoteles, los campos de refugiados, los clubes de vacaciones, aeropuertos, una apretada red de medios de transporte que son también espacios habitados, los distribuidores automáticos, las tarjetas de crédito...), un mundo así prometido a la individualidad solitaria, a lo provisional y a lo efímero, al pasaje, propone un objeto nuevo cuyas dimensiones inéditas conviene medir antes de preguntarse desde qué punto de vista se lo puede juzgar.

Es por eso que sería bueno dotar y mejorar estos lugares antropológicos de la ciudad, como pueden ser todos los parques y plazas, estos lugares que particularmente tienen una historia y un significado distinto para cada una de las personas que paso por alguno de ellos. Es interesante como estos espacios son un punto de interacción social y cultural que enriquece a la sociedad, además que ayudan al medioambiente siendo en su mayoría el pulmón verde de la ciudad. Es por eso que habría que aprovechar los espacios vacantes u olvidados que están dentro de la ciudad para convertirlos en espacios verdes que sean públicos y accesibles para todas las personas, entonces así poder empezar a dotar más a la ciudad con estos espacios, antes que la consolidación de la ciudad y el avance tecnológico los consuma.

# PROBLEMÁTICAS DE LA CIUDAD



# ¿Qué es la contaminación ambiental?

---

La contaminación es el ingreso de sustancias nocivas en un entorno determinado. Este fenómeno afecta al equilibrio de dicho entorno y lo convierte en un ambiente inseguro. Las causas de la contaminación ambiental dependen de varios agentes y varían según el ecosistema al que afecten.

Cuando hablamos de 'entorno', nos referimos tanto a un ecosistema como a un medio físico o a un ser vivo. Cuando el agente contaminante se encuentra en concentraciones elevadas y repercute de manera negativa sobre esos entornos, se produce una contaminación del espacio natural. Esto tiene lugar a consecuencias devastadoras sobre él.

La contaminación puede ser, en general, de dos tipos:

- **Natural:** causada por fenómenos como los incendios forestales, las erupciones volcánicas, los tsunamis o los terremotos.
- **Artificial:** provocada por la actividad del ser humano. Como por la interrupción de los ciclos naturales del ecosistema, el mal uso de los recursos naturales o la mala gestión de los residuos.

## - ¿Cuáles son las causas de la contaminación ambiental?

Estas se producen como consecuencia del aumento de la población humana y del incontrolable desarrollo industrial. Se provoca un desequilibrio en el medio ambiente ante la presencia de agentes contaminantes físicos, químicos o biológicos:

- Contaminantes químicos: proceden de la industria química, donde se generan productos tóxicos como ácidos, disolventes orgánicos, plásticos, derivados de petróleo, abonos sintéticos y pesticidas.
- Contaminantes físicos: provienen de acciones causadas por la actividad del ser humano como el ruido, la radioactividad, el calor y la energía electromagnética.
- Contaminantes biológicos: provocados por la descomposición y la fermentación de los desechos orgánicos como excrementos, serrín de la industria forestal, papel, desperdicios de las fábricas o los desagües.

Todos estos contaminantes marcan las causas de la contaminación del medio ambiente en cualquier entorno; sin embargo, las causas y factores se especifican dependiendo de si afectan al agua, al aire o al suelo.

## - Consecuencias de la contaminación ambiental

Son muchas las consecuencias que se generan por la contaminación ambiental. Éstas generan una gran preocupación por sus efectos en la naturaleza y en la salud del ser humano.

## **Calentamiento global**

La principal consecuencia de la contaminación ambiental es el calentamiento global. Este fenómeno supone un aumento de la temperatura del planeta de forma progresiva tanto a nivel atmosférico como en los mares y océanos.

El carbono negro, el ozono troposférico y el metano son los responsables de entre el 30% y 40% del calentamiento global, según Coalición Clima y Aire Limpio. Todo esto provoca que los veranos cada vez sean mucho más calurosos y que las temperaturas medias duren cada vez menos tiempo.

## **Desarrollo de enfermedades**

La contaminación ambiental supone un riesgo para la salud tanto de los seres vivos que habitan en los ecosistemas como para el propio ser humano. Según afirma la Organización Mundial de la Salud, la contaminación atmosférica aumenta las posibilidades de padecer enfermedades. Entre ellas, encontramos enfermedades respiratorias agudas, como la neumonía, y crónicas como el cáncer de pulmón y las enfermedades cardiovasculares.

## **Extinción de especies**

La tala indiscriminada, la explotación excesiva de los recursos naturales y la emisión de contaminantes a la atmósfera amenazan la vida de especies y plantas. Principalmente porque ven reducido su hábitat. Algunas llegan incluso a la extinción. Por lo tanto, la contaminación ambiental altera el equilibrio natural de los ecosistemas.

# Análisis de la contaminación ambiental en C.A.B.A.

---

## - La contaminación en el agua:

El río Matanza Riachuelo en Argentina es el río más contaminado de Latinoamérica y uno de los diez lugares más contaminados del mundo. Su flujo se extiende por 40 kilómetros desde su nacimiento en la Provincia de Buenos Aires hasta su desembocadura en el Río de la Plata, concretamente en el barrio de La Boca. Este barrio es uno de los más pobres de Buenos Aires, aunque también de los más turísticos debido al atractivo de sus casas de chapa pintadas de colores. La contaminación del río afecta a sus habitantes desde hace ya un siglo.

El Río Matanza recibe grandes cantidades de desechos industriales de las numerosas fábricas a lo largo del río, especialmente curtiembres. Entre los contaminantes más peligrosos se encuentran los metales pesados. El agua tiene niveles de mercurio, zinc, plomo y cromo de hasta 50 veces más de lo permitido. También está el problema del vertido diario de 192 mil metros cúbicos de aguas fecales a sus aguas y en su entorno se localizan más de cien basureros a cielo abierto.

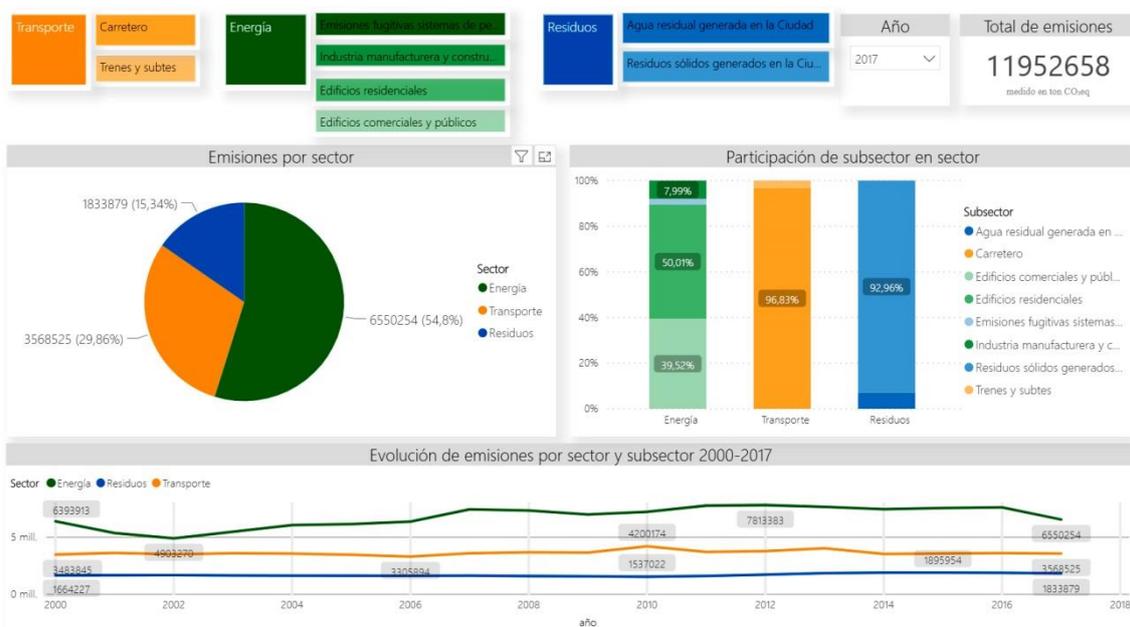
Según la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), creada especialmente para que todas las jurisdicciones afectadas elaboren un plan de acción para sanear el río, (aproximadamente el 60 % de las 20.000 personas que residen cerca de la cuenca viven en un territorio que ha sido considerado inadecuado para la subsistencia humana, lo que lleva a niveles más altos de enfermedades diarreicas, patologías respiratorias y cáncer). No ayuda que los residentes tengan pocas fuentes de agua potable, dejándolas dependientes del río contaminado. Además, a lo largo del caudal habitan más de cinco millones de personas, lo que representa el 15 % de la población Argentina, que también viven en riesgo.

Además un informe del Centro de Estudios Metropolitanos (CEM), solo se ha conseguido limpiar un 37 % del total de los residuos. Pero no hacen falta informes que respalden el hecho de que la cuenca sigue gravemente contaminada. Desde el puerto de La Boca se observa perfectamente el estado de la cuenca.

## - La contaminación en el aire:

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la calidad del aire no ha sido hasta el presente un problema de agenda pública. A pesar del alto nivel de emisiones de la ciudad, sus condiciones topográficas y atmosféricas favorables hacen que presente niveles de concentración de compuestos tóxicos menores que otros centros urbanos de características similares, y por lo general con niveles inferiores a los valores máximos permitidos en la legislación local. Sin embargo, si se consideran las normas de calidad del aire indicadas por la Organización Mundial de la Salud, en algunos casos los niveles de concentración de material particulado en suspensión y óxidos de nitrógeno registrados resultan elevados.

Las principales fuentes que descargan contaminantes a la atmósfera son el intenso tránsito automotor, las industrias lindantes con el conurbano (ubicadas mayormente en la zona sur) y las tres centrales termoeléctricas ubicadas sobre la costa del río. Como la atmósfera es el medio al que se liberan los contaminantes, el transporte y la dispersión de estas descargas depende en gran medida de parámetros meteorológicos en el momento de la descarga.

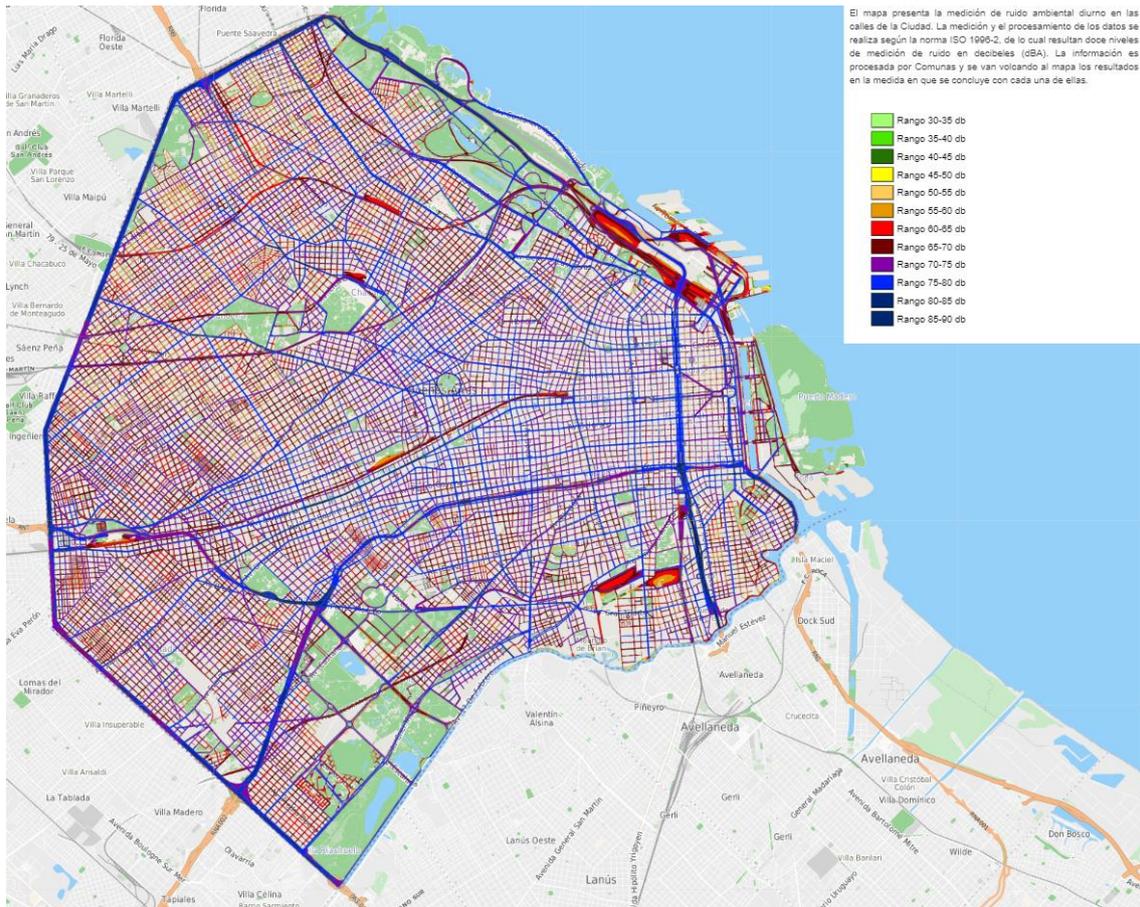


El Inventario de Gases de Efecto Invernadero es la herramienta más legítima que tiene el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para diseñar y monitorear las estrategias de mitigación. Se elabora de forma anual utilizando el Protocolo para inventarios de Gases de Efecto Invernadero a Escala de Comunidad (GPC por sus siglas en inglés).

### - La contaminación acústica:

Algunos fenómenos naturales y la actividad humana producen diversos tipos de contaminación en el medio ambiente. Hoy se suma la contaminación sonora que cada vez más, socava el paisaje acústico en el que la actividad del hombre se desenvuelve. El ruido del tránsito rodado, el ruido de los aviones y el ruido industrial producen una energía sonora que puede afectar el comportamiento humano, la salud y las actividades de las personas.

Como se puede observar en el mapa de la medición de Ruido Diurno echo por el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, este se encuentra en una situación donde supera los límites de decibeles (dBA) aceptables por el oído humano, en el cual son entre 40db hasta 45db, donde se agrava más son en las zonas cercanas a las autopistas y avenidas principales de la ciudad. Los cuales son la Autopista General Paz, Autopista Hector J. Campora, Autopista Perito Moreno, Autopista 25 de Mayo, Autopista Arturo Illia, Autopista Arturo Frondizi, Av. Lugones y Av. 9 de Julio.



# ESTUDIO DE CAMPO



# Plan Buenos Aires verde

---

## - Marco normativo:

La preocupación por dotar al espacio urbano de condiciones ambientales sanas y equilibradas está expresada en leyes del ámbito nacional y del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que hacen mención al derecho a protección del patrimonio natural urbano y que contemplan la necesidad de desarrollar instrumentos. En el ámbito nacional corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las normativas complementarias. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (PUA), sancionado en noviembre de 2008 como Ley N° 2930, constituye la ley marco de la normativa urbanística y las obras públicas, siendo su objetivo constituirse como soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad. La ley promueve la instrumentación de un proceso de ordenamiento territorial ambiental participativo y permanente que contemple la preservación de la diversidad biológica, los procesos ecológicos esenciales, y los recursos naturales que son de su dominio; y la preservación e incremento de los espacios verdes, áreas forestadas y parquizadas, parques naturales, zonas de reserva ecológica de acceso público libre y gratuito. En el marco del PUA, se creó el Programa Buenos Aires Verde como instrumento para garantizar la calidad ambiental y la sostenibilidad del espacio público peatonal y de los espacios verdes de uso público en la Ciudad.

## - Programa:

El Programa Buenos Aires Verde busca dar una respuesta a la problemática de los espacios de la ciudad y plantea una propuesta para incrementar la superficie destinada a espacio público peatonal y la cantidad de espacios verdes de uso público. El programa se inscribe dentro de los lineamientos del Modelo Territorial y sus objetivos principales son los siguientes:

- Reconstituir el equilibrio entre medio natural y medio urbano contribuyendo al desarrollo de espacio público útil bajo condiciones ambientales y de seguridad óptimas.
- Recuperar el derecho del ciudadano no motorizado como protagonista principal del Espacio Público, a la accesibilidad a todos los sectores, con especial énfasis en las personas con movilidad reducida, facilitando el tránsito de los vehículos de dos ruedas.
- Multiplicar los usos y funciones del espacio público en superficie, liberándolo en la mayor proporción posible de la función de circulación motorizada y estacionamiento, y reduciendo las disfunciones urbanas que dificultan el uso peatonal.
- Posibilitar con el incremento de áreas con vegetación de variada escala y con énfasis en especies autóctonas para el mejoramiento de las condiciones microclimáticas, la reducción de los niveles sonoros, de contaminación atmosférica, y escorrentía urbana.

- Contribuir con el potencial, del arbolado y la disminución del tránsito motorizado, al mejoramiento de la calidad del aire en cuanto a disminución de contaminantes.
- Proponer nuevas tipologías de espacios públicos verdes y peatonales acordes al nivel de densificación constructiva de la Ciudad de Buenos Aires. Las acciones planteadas en el contexto del programa se organizan de acuerdo a los siguientes ejes de acción: Unidades de Sustentabilidad Básica, Nuevos espacios Verdes, Grandes Parques Urbanos, Plazas Integradas, Corredores verdes, Terrazas Verdes y Arbolado de alineación.

### **- Conclusiones:**

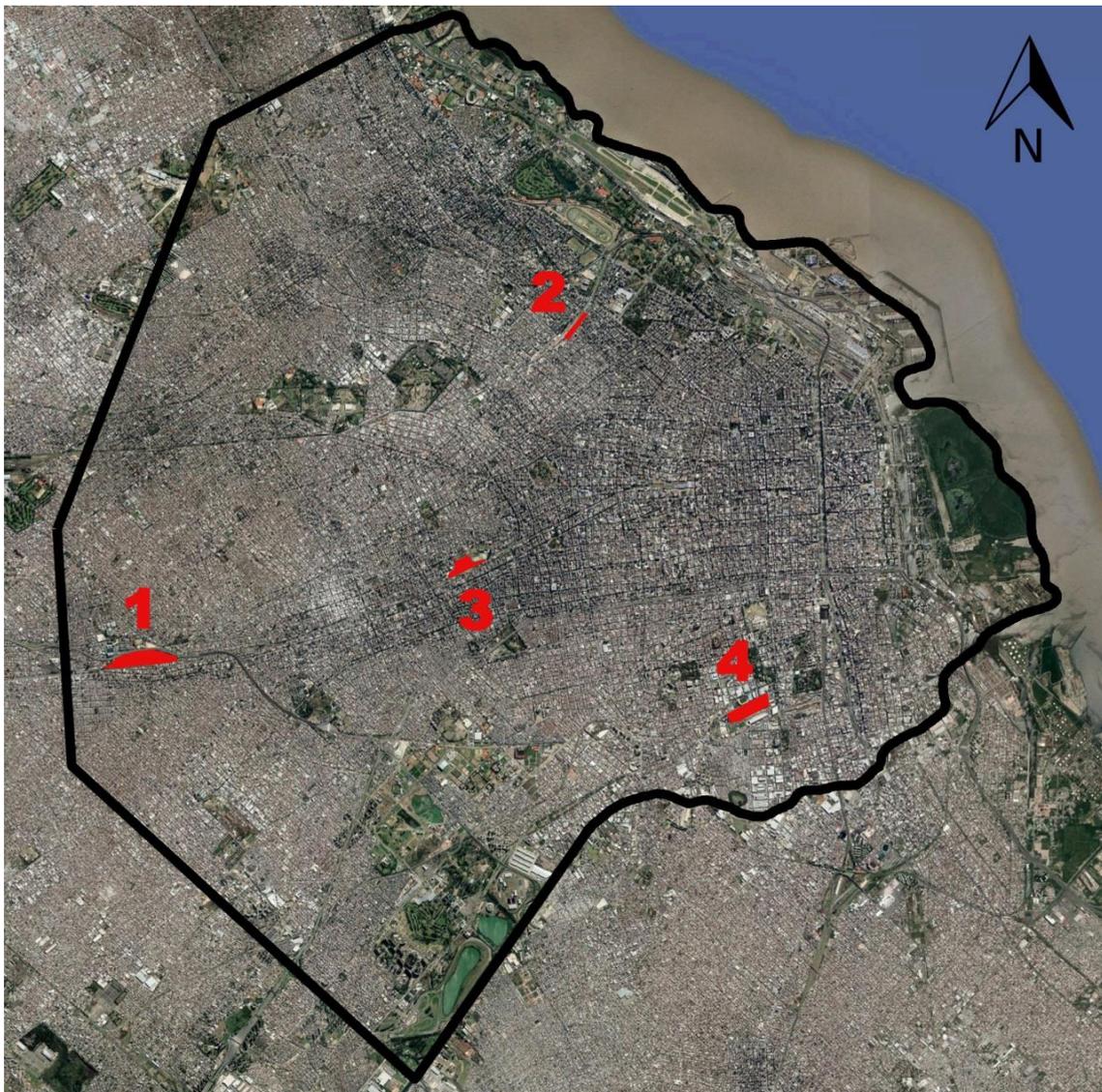
El Plan Buenos Aires Verde es el instrumento que define los objetivos y lineamientos de planeamiento en relación a la creación de nuevas áreas verdes y a la reestructuración del espacio público como un ámbito de valor social, ambiental, económico y paisajístico, que posibilita la integración social y urbana de toda la Ciudad. Planifica a largo plazo las acciones a implementar para conseguir una estructura verde urbana que contribuya a mejorar la relación entre medio urbano y medio natural, mejore la accesibilidad cotidiana de los ciudadanos a los espacios verdes y provea de los servicios ambientales necesarios para mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

El Plan Buenos Aires consta hasta el momento del diagnóstico del déficit de espacios verdes, el desarrollo de la metodología de planeamiento, la planificación de las acciones a realizarse y la determinación de las áreas prioritarias a localizar nuevos espacios verdes de diversas escalas y tipologías y los espacios verdes existentes a ser reacondicionados. Se encuentra en proceso de desarrollo el conceso participativo y la implementación de las acciones planificadas, las cuales están en el inicio del proceso técnico-administrativo y participativo correspondiente.

# Situación actual de los playones ferroviarios

En el presente la localización propuesta en los antiguos playones ferroviarios, hoy desafectados de sus funciones originales, representa un total de 726.817 m<sup>2</sup> adicionales de espacios para poder ser reutilizados. En total son 4 playones ferroviarios que se encuentran en esta situación, en donde dos de ellos ya están en un proceso de transformación.

En el 2014, el gobierno nacional anunció la intención de reactivar los proyectos de los playones ferroviarios. Si bien los planes ganadores por concurso abierto se rigieron en la ley nro. 449 del Código de Planeamiento Urbano que determina para estos casos "como mínimo un 65% de la superficie total para uso y utilidad pública", estos no fueron realizados. Los tres principales concursos fueron los playones que están en Caballito, Liniers y Palermo.

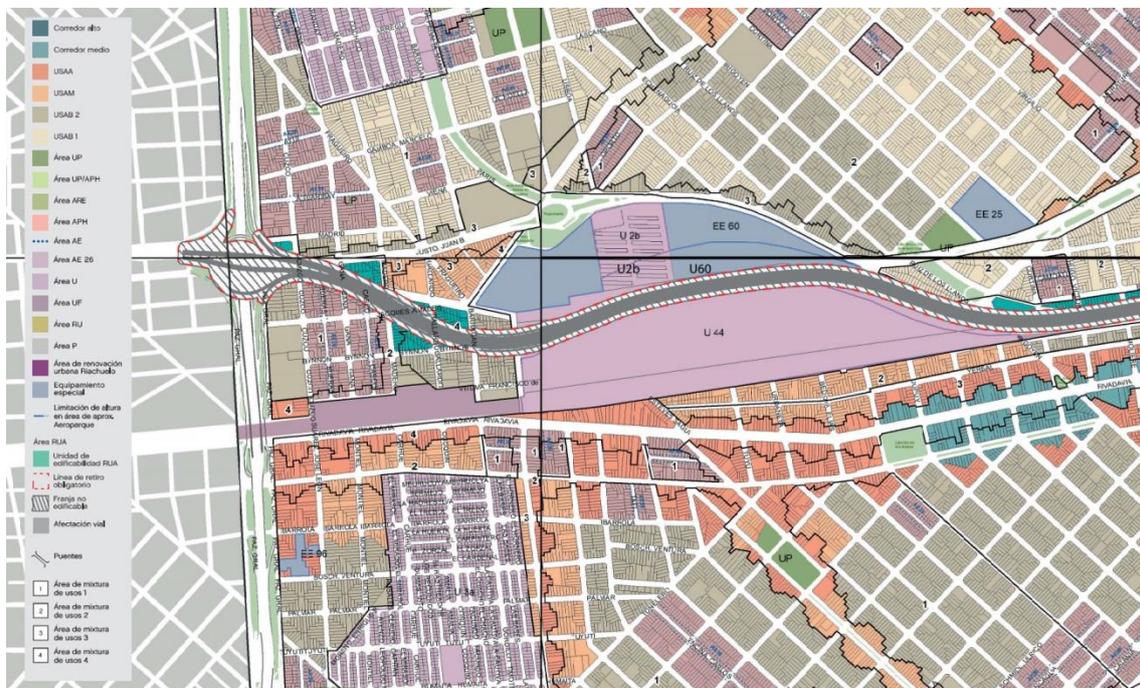


## - Caso 1:

En este caso es un playón ferroviario ubicado en el barrio de Liniers, este playón cuenta con aproximadamente 292.817m<sup>2</sup>, actualmente la mayoría de este espacio se encuentra fuera de uso original o simplemente en desuso.



Este playón se encuentra en un lateral rodeado por la Autopista Perito Moreno y del otro lado por el Ferrocarril Sarmiento-Moreno. Está ubicado en un sitio donde no es muy fácil su acceso, ya que, las circulaciones que lo rodean generan barreras.



## - ¿Qué dice el código urbanístico?

El código urbanístico establece esta área como la “U44 – Nuevo Liniers (Ex Playa Ferroviaria Liniers)”. En donde establece un conjunto urbano de escala homogénea, cuyo uso predominante es la vivienda colectiva con equipamiento comercial, de servicio, educacional, de salud y todos aquellos que justifiquen la configuración del Modelo Territorial en base a los criterios de Ciudad Sustentable.

El Código Urbanístico establece un tejido edilicio con las siguientes características:

- El área residencial con economías de aglomeraciones diversificadas:
  - 80% de la superficie sujeta a privatización: Plano límite horizontal veinticuatro (24) metros.
  - 20% de la superficie sujeta a privatización: Plano límite horizontal 39m.
- Área Protección Patrimonial: De acuerdo a protección aplicable.

En la totalidad del espacio público que circunda a los edificios, deberá tener conectividad con el entorno de implantación, admitiéndose usos de Servicios Públicos de escala barrial y a escala urbana.

	Área (m2)		%		Sup. Edificable total (m2)
	Destino edif.	A ceder EP	Edificable	A ceder EP	
Nuevo Liniers	103.186	191.631	35	65	292.817

## - Primer Lugar Concurso Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers / Estudio Aisenson + Estudio Alberto Varas & Asociados

El Plan Maestro genera un Sistema de Parques Públicos Lineales que recorre el área de Este a Oeste actuando como mitigador de los efectos que provocan en el espacio del predio las dos grandes piezas de infraestructura existentes actualmente - la autopista y las vías del ferrocarril, éstas, hasta su conversión en un Parque Lineal que se integrará al Sistema. Los nuevos Parques Lineales ofrecen a los barrios linderos situados al Sur y al Norte como aporte verde a sus tejidos cerrados y como área de vínculo con los nuevos habitantes.



En el centro, sobre el lado sur del predio y paralela a las actuales vías del ferrocarril y al futuro Parque Lineal se ubica un sector de tejido longitudinal residencial y de servicios que incluye la mayor parte de los edificios patrimoniales. Este grupo residencial que estructura el espacio urbano del sitio está formado por un tejido espacialmente transparente que permite vincular el espacio de los dos parques en sentido transversal. Los edificios exentos, de mayor altura, se ubican en parcelas privadas engarzados en los parques entre la autopista y el tejido más bajo y dialogan con la gran infraestructura de la autopista en tanto el tejido más bajo, que otorga identidad al nuevo barrio y a los bordes de los parques, arma los frentes urbanos de los dos parques.



La articulación del tejido residencial permite la creación de nuevos espacios públicos anexos a la vivienda y al barrio, ramblas, paseos peatonales, plazas, calles y avenidas para uso de la nueva urbanización y de los habitantes del entorno urbano existente. A través de los usos públicos incorporados en los edificios patrimoniales se le otorga una nueva centralidad barrial al conjunto. Esta nueva centralidad barrial es compartida con las manzanas aledañas.



## - Caso 2:

Este playón se encuentra en el barrio de Palermo, cuenta con aproximadamente 99.000m<sup>2</sup>, en la actualidad se están desarrollando diversos proyectos, como el desarrollo del “Parque Ferroviario Palermo” y las sedes del Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación Productiva de la Nación (MINCYT) del Consejo Nacional de Investigación Científica y Técnica (CONICET), de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (ANPCYT), encuadrados en el rubro “Oficinas Públicas con y sin acceso al público” del Agrupamiento Equipamiento: Servicios Públicos, a los Centros de Investigación y Laboratorios Nacionales e Internacionales (INCEyT) encuadrados en el rubro “Instituto de Investigación con Laboratorio” de la Categoría Educación -Escala Urbana y, al Museo Interactivo de Ciencia y Tecnología (MUCYT).



### - Parque Ferroviario Palermo:

El Parque Ferroviario Palermo está ubicado entre las calles Juan B. Justo, Soler, Costa Rica y una nueva calle que se creará paralela a Godoy Cruz. Tendrá como objetivo principal integrar Palermo Soho y Hollywood, hoy divididos por las vías y algunos paredones lindantes a la avenida Juan B. Justo, y brindar a los vecinos actividades culturales, deportivas y recreativas en un solo lugar.

El Parque Ferroviario Palermo beneficiará a más de 650.000 vecinos. Tendrá una senda aeróbica de dos kilómetros de extensión, senderos para caminar, sectores de estar con lomadas y desniveles, nuevo arbolado, parquización, isla de ejercitación, sector de skate, jardín sensorial, iluminación LED, playón para deportes y dos patios de juegos.

## Parque Ferroviario Palermo

Superficie de intervención: 26.500m<sup>2</sup>  
Senda aeróbica de 2 km  
80 nuevos árboles  
2 patios de juegos



## SITUACIÓN ACTUAL



### - Primer Lugar Concurso Playa Ferroviaria de Palermo

El proyecto ganador del primer premio en el concurso para el Plan Maestro para la Playa Ferroviaria de Palermo en Argentina, propuesta del equipo liderado por Mario Boscoboinik y Jorge Iribarne, junto a la colaboración de Julián Santarsiero, Pablo Vrecic, Javier Herrera.

A) En el sector Este, de mayor superficie, un trazado curvo continuo, materializado por construcciones de altura uniforme, define un gran espacio verde, de 1 Km de longitud, que incorpora la Plaza de la Ciencia frente al Polo Científico-Tecnológico.

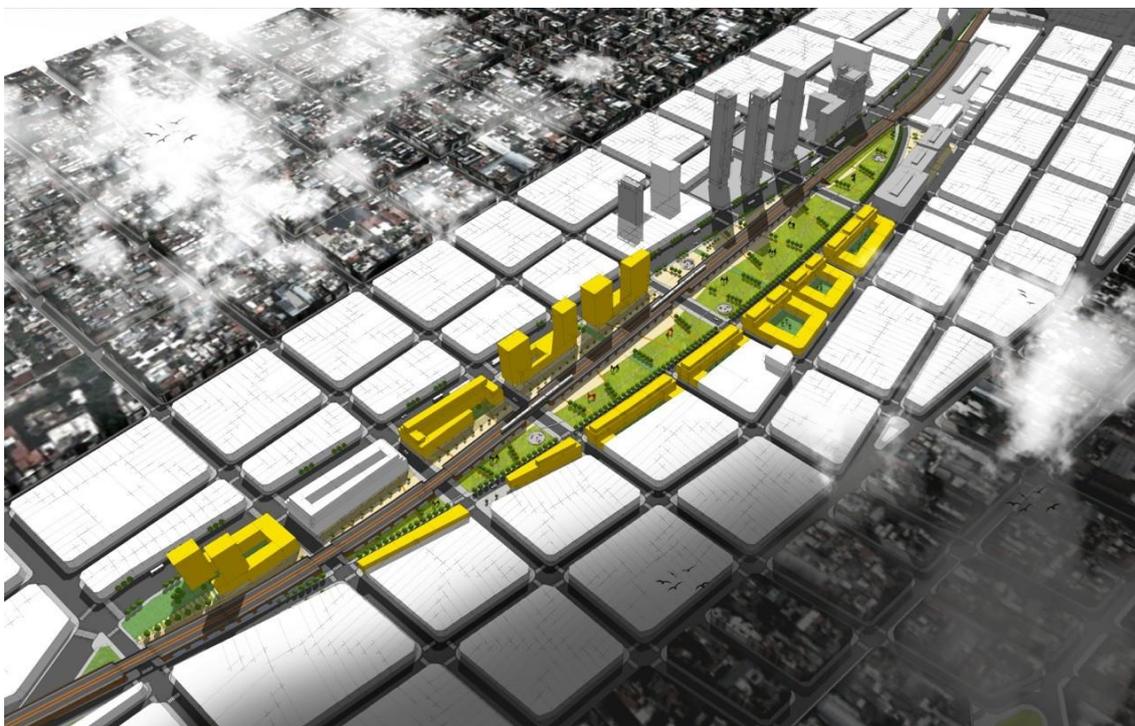
B) En el sector Oeste, entre La Av. Juan B. Justo y las vías, se continúa y amplía el trazado de la calle Darwin, para generar un espacio abierto intermedio que se extiende hasta la calle Soler y finaliza en una plazoleta triangular. Las dos manzanas nuevas

prevén torres de hasta 50m de altura, sobre un basamento continuo de 15,50m, igual al establecido para las manzanas linderas con codificación E3.

C) En el corredor ferroviario, actualmente a nivel, se mantendrán los cruces ferroviarios existentes y se propone transformar dos de ellos, Gorriti y el nuevo de Costa Rica, en pasos bajo nivel, aprovechando que la cota de la vía está alrededor de 1,70m por sobre Godoy Cruz y Av. Juan B. Justo, lo que requiere descender solamente 3,00m en Gorriti, para permitir el tránsito de colectivos y 2,00m en Costa Rica para autos particulares. La situación mejorará si se construye el viaducto elevado. En esa etapa, se continuará con el criterio de localizar actividades comerciales, sobre todo gastronómicas, con expansiones abiertas sobre el parque. Las costillas metálicas que formaban la barrera horizontal, serán reutilizadas para armar un “techo verde” sobre el viaducto, que controle el ruido de los trenes. El solado continuo y la permeabilidad y transparencia de las construcciones, permitirán integrar efectivamente ambos sectores del predio.

D) El tejido urbano. En concordancia con lo planteado en el punto 4.4.1.” Código Urbanístico” del Plan Urbano vigente, la normativa debe concurrir a dos objetivos principales: conformar un espacio público y un tejido edilicio de calidad, entendiendo en ese concepto a sus características ambientales y morfológicas.

E) El parque: el proyecto prevé una alineación de tipas a lo largo del paseo curvo, como en Godoy Cruz y jacarandás en las calles transversales. La forestación se completará con algarrobos y paloborrachos en sectores próximos al ferrocarril, para no comprometer el buen asoleamiento del verde. Su trazado permite incorporar, de modo transitorio o permanente, las superficies del área del ferrocarril no ocupadas por la actividad.



### - Caso 3:

El caso 3 será analizado específicamente en el siguiente capítulo, ya que, es el sitio que voy abordar para la realización de mi tesis, enfocándome en la reutilización del explayon ferroviario.

### - Caso 4:

El proyecto Estación Buenos Aires representa la oportunidad de urbanización integral de la playa ferroviaria desafectada, destinándola a la generación de un nuevo tejido habitacional en el marco del Programa PROCREAR, complementada con espacios y equipamientos públicos de jerarquía, capaces de servir de agente catalizador en el desarrollo del entorno mediato e inmediato. El proyecto por lo tanto atiende, además de a su programa asignado, las solicitudes del contexto en su escala macro, vinculando y calificando la estructura urbana del Sur. El escenario previsto para el FCGB Sur, se expresa en la previsión de corrimiento de su estación sobre la Avenida Vélez Sarfield, posibilitando una nueva área de transferencia multimodal y la posible llegada de la línea F de subterráneos, e incluso la futura extensión de la línea de tren a través de estación Sola hasta Plaza Constitución.



Este mega complejo de 18 hectáreas cuenta con parque, plaza, cancha de fútbol, jardín de infantes y también contará con dos escuelas iniciales, cada una de ellas con una biblioteca, aula de música, cocina, comedor y SUM.



Justo en el límite entre Barracas y Parque Patricios, con el estadio de Huracán que se recorta de fondo, se levantan 56 edificios de viviendas. Se trata de Estación Buenos Aires, por su dimensión un barrio en sí mismo. Está considerado el desarrollo urbanístico más grande del país. Son 2.396 departamentos de uno, dos y tres ambientes, además el predio cuenta con 935 cocheras y 73 locales comerciales. La mayoría de los departamentos están listos para ser habitados, porque sólo 678 siguen en obra. Por el momento hasta la fecha lograron mudarse 506 familias.



# Análisis de sitio específico

## - Ubicación e historia:

Este sitio se encuentra en la comuna 6, específicamente en el barrio de Caballito, cuenta con aproximadamente 155.000m<sup>2</sup>, originalmente el sitio era un playón de maniobras del ferrocarril Sarmiento, que ahora en la actualidad se encuentra sin uso.

Esta Comuna está integrada por el barrio de Caballito. El barrio de Caballito, es un barrio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en donde se encuentra en el centro geográfico de la misma. Tiene una superficie de 6,8 km<sup>2</sup> y una población total de 176.076 habitantes según el censo de 2010. Está delimitado por la Avenida Juan B. Justo, Avenida San Martín, Avenida Gaona, Avenida Ángel Gallardo, Río de Janeiro, Avenida Rivadavia, Avenida La Plata, Avenida Directorio, Curapaligüe y Donato Álvarez. Limita con los barrios de Villa Crespo al norte, Almagro y Boedo al este, Parque Chacabuco al sur, y Flores y Villa Mitre al oeste.

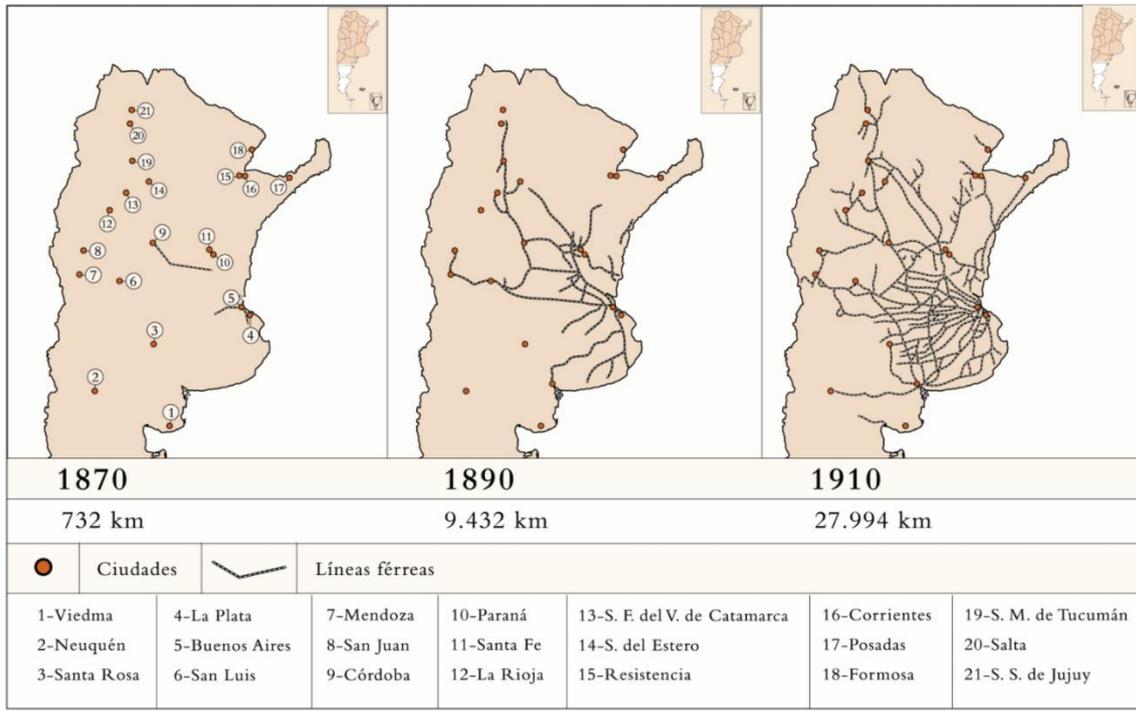


En la actualidad el playón de maniobras del Ferrocarril Sarmiento se encuentra delimitado principalmente por las calles Yerbal, Bacacay, Olegario V. Andrade, Av. Avellaneda y Gral. Martín de Gainza. El predio pertenece y es mantenido por el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En Abril del 2000, el Estado Nacional y el Ente Nacional de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) ceden el predio ferroviario al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Aunque el martes 29 de diciembre del 2019, Playas Ferroviarias de Buenos Aires S.A. (PFBASA) resolvió por unanimidad revocar el convenio que este organismo firmó, en noviembre del año pasado, con el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para ceder a CABA los terrenos ferroviarios de Caballito y Palermo, con la finalidad de venderlos a privados y fomentar la especulación inmobiliaria.



Hablando brevemente sobre la historia de la conformación de los playones ferroviarios, primero deberíamos establecer cuando se creó la red de ferrocarriles. La Red Ferroviaria Argentina, con 47.059 km de vías, llegó a ser una de las más grandes del mundo y sigue siendo una de las más extensas de Latinoamérica. Llegó a tener cerca de 100.000 km de rieles, pero el levantamiento de vías y el énfasis puesto en el transporte automotor fueron reduciéndola progresivamente. Posee cuatro trochas distintas y conexiones con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay.

El desarrollo de la red fue fomentado en un primer momento por capitales argentinos, sumándose al poco tiempo británicos y franceses en forma preponderante. Relacionada su expansión en gran medida con el modelo económico agroexportador basado en la producción agrícola y ganadera de la región pampeana, es allí donde se concentra la mayor cantidad de tendido férreo. Sigue un esquema radial donde las líneas principales confluyen en la Ciudad de Buenos Aires. El Estado tuvo también una importante participación en la expansión de la red ferroviaria mediante los llamados ferrocarriles de fomento, líneas que iban donde no resultaba rentable para las inversiones privadas. Buena parte de lo que posteriormente sería el Ferrocarril General Belgrano, el más extenso de la red.



El Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (FCO), inaugurado en la ciudad de Buenos Aires el 29 de agosto de 1857, fue el primero construido en territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria que se desarrollaría en los años siguientes. La locomotora bautizada “La Porteña”, construida en los talleres británicos The Railway Foundry Leeds, fue la encargada de realizar el primer viaje. Actualmente el Ferrocarril Oeste compone el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento. El trayecto medía inicialmente 10 km e iba desde la estación del Parque (situada donde actualmente se encuentra el teatro Colón, en Buenos Aires) a la estación La Floresta, que en aquel entonces se encontraba en el pueblo de San José de Flores, pero que actualmente es parte de la ciudad de Buenos Aires. Los rieles se tendieron por las actuales calles Lavalle, pasaje Santos Discépolo, avenida Corrientes, avenida Pueyrredón y luego seguía el actual trayecto del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, hasta la mencionada Floresta.



“La Porteña”



## Conformación morfológica del playón ferroviario de Caballito



1897: Los talleres del FCO se instalan en caballito, ocupando 4 manzanas



1900: Se crea el Flores Athletic Club, el predio ferroviario sigue igual, en total ocupan 8 manzanas.



1914: Las manzanas alrededor se empiezan todas a consolidar. Los depósitos del FCO cruzan al sur de las vías y el Criket Club agranda la superficie del club anterior ocupando 16 manzanas.



1925: En este plano no aparece ni escrita la presencia de ningún club deportivo aunque anteriormente y posteriormente haya clubes en esa misma ubicación, ocupando así 19 manzanas.



1940: Vuelve aparecer el club Ferro Carril Oeste. Los talleres se reducen del lado Sur de las vías pero el club se agranda del lado derecho de la calle Gral. Martin de Gainza. Ocupando así 16 manzanas.

## - Accesos y circulaciones:



Desde la creación del playón ferroviario en 1897, este fue desde sus comienzos una gran barrera para poder pasar del norte al sur, en la actualidad como se puede ver en el gráfico, este ahora genera una gran barrera de aproximadamente de 800m., si bien tiene un puente "temporario" que fue construido en 2007 con el motivo de tratar de unir más el barrio, que además se supone que tiene que agilizar el tránsito en el barrio evitando la creación de embotellamientos debidos a la presencia de sólo 2 únicos pasos a niveles en 9 manzanas. El cruce es de dos carriles en las dos direcciones lo que lo hace más conector que si sólo fuese de un sentido de circulación. No es una obra definitiva, estará allí hasta que se realice el prometido soterramiento del ferrocarril. Este luego podrá ser desmontado para instalarlo en otro punto a unos 470m. El playón está mucho más dividido a lo largo del tiempo y con más proyectos mirando hacia la privatización de sus espacios.



## - Espacios verdes:



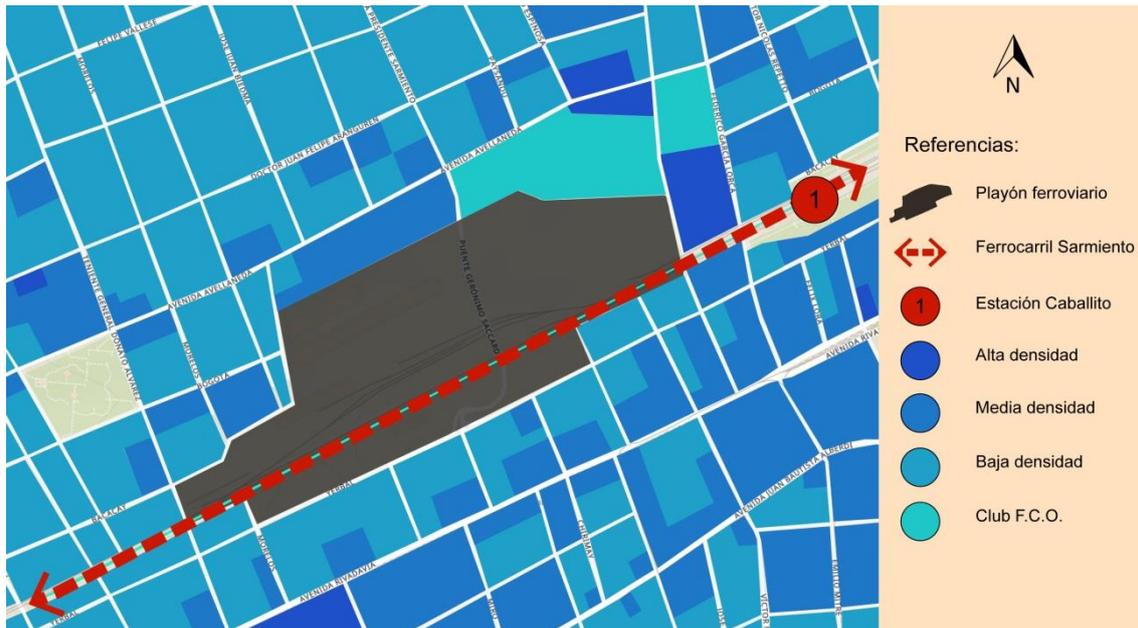
A los alrededores del playón ferroviario nos encontramos con varios parques y plazas, como por ejemplo: Parque Rivadavia (Este), Parque Centenario (Noreste), Parque Polideportivo Chacabuco (Sur), Plaza Irlanda (Oeste), entre otros.

Al establecer un radio promedio de 500m alrededor de estas plazas y parques, nos encontraremos con varios vacíos que están muy cercanos al playón ferroviario, esto quiere decir que estos espacios verdes útiles no alcanzan para conformar a toda la población. Además la consolidación de Caballito, a través de la construcción de viviendas en alturas, hace que sea muy difícil el poder crear o establecer nuevos espacios verdes que sean útiles para los ciudadanos. Según un informe del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, hecho en 2018, estableció que Caballito tiene 27,9Ha de espacios verdes, en los cuales cuenta a los parques, plazas, plazoletas, canteros, jardines, entre otros.

Superficie de espacios verdes por tipo de espacio verde y superficie por habitante según comuna. Ciudad de Buenos Aires. Año 2018

Comuna	Total (ha)	Tipo de espacio verde(ha)						Superficie/habitante (ha/mil habitantes)
		Parque <sup>1</sup>	Plaza <sup>2</sup>	Plazoleta <sup>3</sup>	Cantero <sup>4</sup>	Jardín <sup>5</sup>	Otro <sup>6</sup>	
6	27,9	18,2	8,1	0,9	0,7	-	0,1	0,1508

## - Densidad edilicia:



Alrededor del playón nos encontramos con distintas situaciones de altura respecto a las edificaciones vecinas, como se puede observar en el gráfico, en la mayoría de las caras del playón se encuentran con edificaciones de baja densidad, es de decir de planta baja y un piso. Si nos ponemos a observar sobre la Avenida Avellaneda y la Avenida Rivadavia nos encontramos con edificaciones de alta (más de 14 pisos) y media densidad (hasta 14 pisos). La mayoría de las edificaciones de baja densidad son viviendas de muy poca altura y locales comerciales, aunque alrededor del playón nos encontramos con algunos galpones que ocupan bastante superficie, hablando de las edificaciones de media densidad en su totalidad son edificaciones de viviendas multifamiliares con locales comerciales sobre la planta baja y las edificaciones de alta densidad son en su totalidad viviendas multifamiliar en altura.



## - Vegetación:

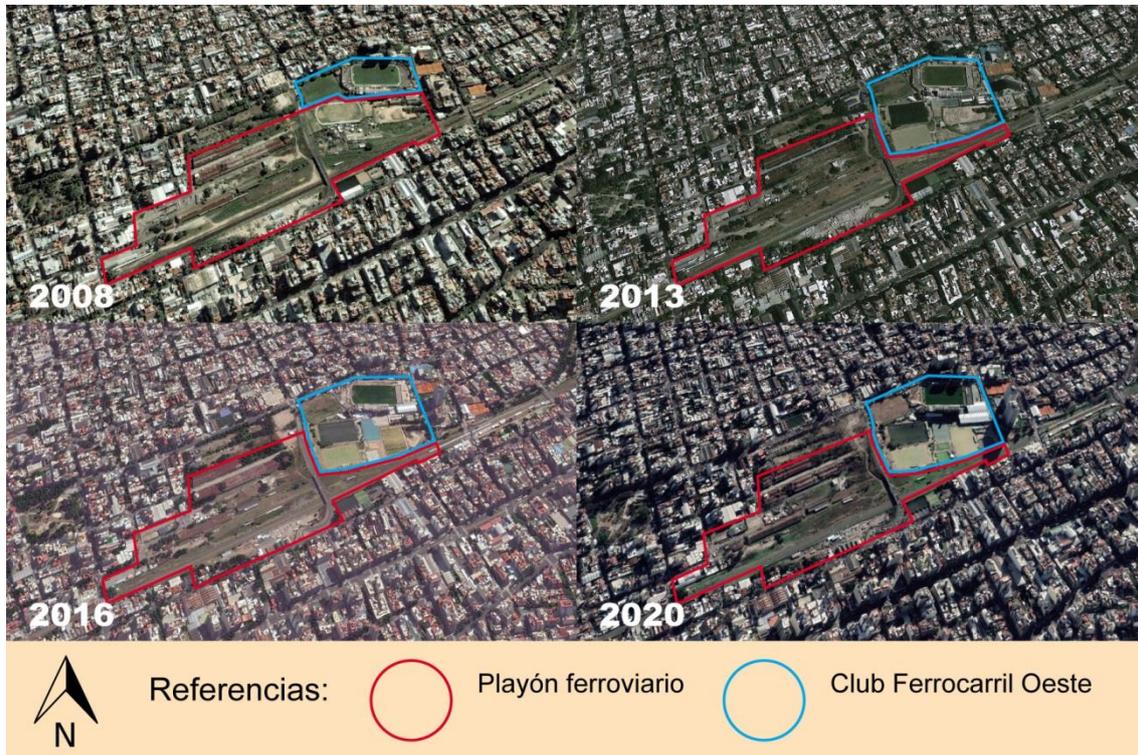


En los alrededores del playón nos encontramos con una fauna variada de vegetación, como por ejemplo: Fresno, Jacarandá, Ligustro, entre otros. Además dentro del playón también nos encontramos con una extensa vegetación de una considerable altura que se encuentra dentro del área de los galpones como por ejemplo: Ficus, Fresno, Ligustro, entre otros.

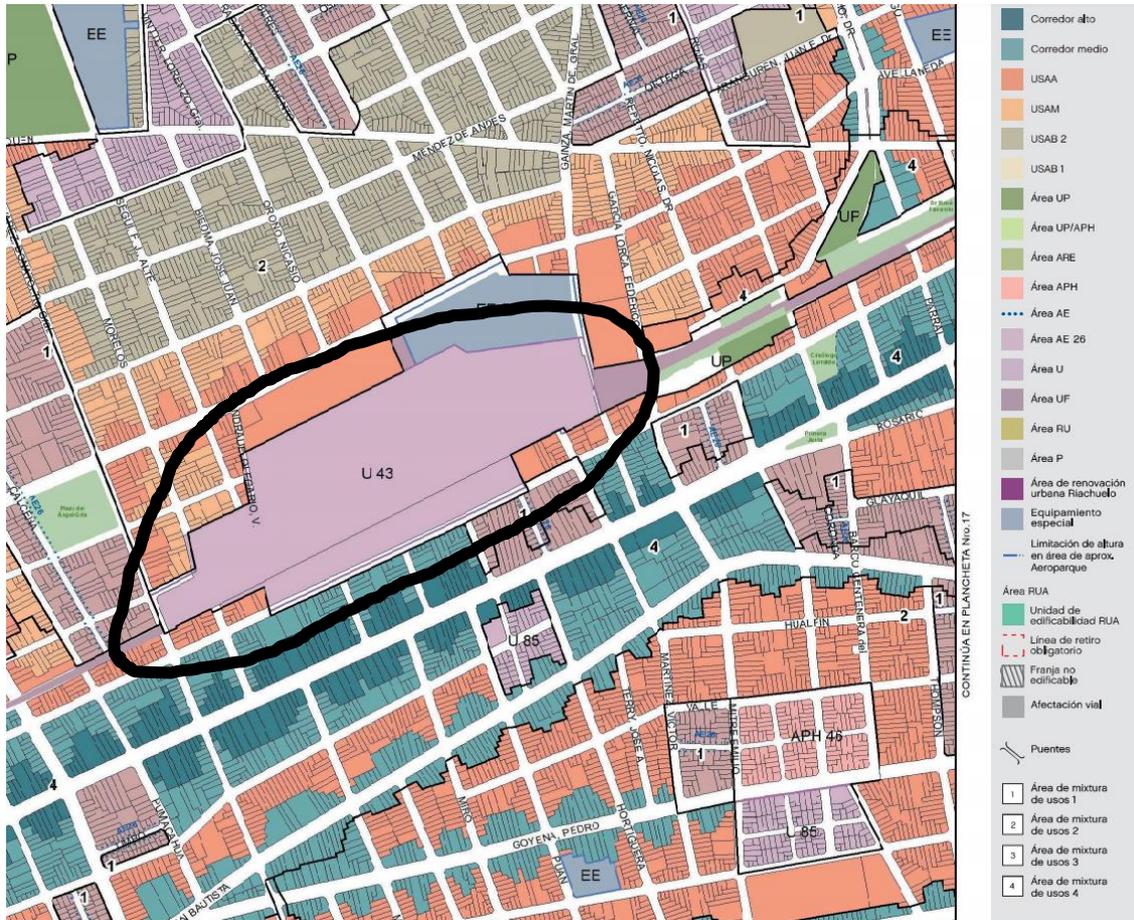


## - Actualidad:

En la actualidad el playón sufrió un montón de transformaciones, la última transformación morfológica que sufrió empezó en el 2013 y finalizó en el 2019 cuando el gobierno de turno le cedió parte del playón al Club Ferrocarril Oeste, esta área que fue cedida se transformó en un área deportiva para el club, reduciendo así los metros cuadrados del playón.



# ¿Qué dice el Código Urbanístico?



## - U43 – Nuevo Caballito (Playa Caballito)

1 U43) Carácter:

Conjunto urbano de escala homogénea, cuyo uso predominante es la vivienda colectiva con equipamiento comercial, de servicio, educacional, de salud y todos aquellos que justifiquen la configuración del Modelo Territorial en base a los criterios de Ciudad Sustentable.

2 U43) Delimitación:

El Área queda delimitada según Planchetas de Edificabilidad y Usos y Plano N° 5.7.36

3 U43) Parcelamiento:

Cumplirá con el Título 4 del Código Urbanístico.

4 U43) Lineamientos Urbanísticos

- La propuesta urbanística deberá seguir los siguientes lineamientos:

- Una edificación de diez (10) metros<sup>2</sup> cada un (1) metro<sup>2</sup> de espacio público atenuante.
- Una distancia máxima de quinientos (500) metros desde cualquier punto hasta una economía de aglomeración (diversificada o especializada).
- Una distancia máxima de trescientos cincuenta (350) metros desde cualquier punto hasta un espacio verde público.
- Una vialidad (vehicular o no) como mínimo cada doscientos cincuenta (250) metros, siendo setecientos cincuenta (750) metros el mínimo para arterias de uso vehicular.
- Inexistencia de condiciones deficitarias de vivienda y hacinamiento de los hogares - Una distancia máxima de seiscientos cincuenta (650) metros desde cualquier punto hasta un nodo de transporte público masivo.
- Cobertura total de los servicios públicos de infraestructura.
- Un desarrollo edilicio con menos de 2 pisos contados entre el edificio de mayor y de menor altura de la manzana.
- Una dotación mínima de 20 árboles por cuadra de entre 96 y 130m de largo.
- Un porcentaje de reserva de espacio libre de manzana mínimo de veinte por ciento (20%).
- Un mínimo de diez por ciento (10%) de la superficie del área total declarada como reserva no urbanizable (normativa UP o similar).
- Un ángulo del factor de visualización del cielo no menor a 70° desde el centro del espacio público.
- Un balance entre usos de setenta y cinco por ciento (75%) /25% de destinos residencial/no residencial.
- Una proporción de espacio verde absorbente no menor al cuarenta y cinco por ciento (45%) del área total de la propuesta La evaluación de los indicadores corresponderá a la autoridad de aplicación.

#### 5 U43) Disposiciones Particulares para el espacio público:

5.1 U43) En la totalidad del espacio público que circunda a los edificios, deberá tener conectividad con el entorno de implantación, admitiéndose usos de Servicios Públicos de escala barrial y a escala urbana.

5.2 U43) El Estado Nacional y/o los desarrolladores según corresponda deberán presentar el Plano de Mensura Particular con Fraccionamiento, Cesión de Calles, Ochavas y Espacios de Uso y Utilidad Pública, en un todo de acuerdo con el Título 4 del presente Código. Dicho plano deberá discriminar la superficie que permanecerá afectada al uso ferroviario y centros de transbordo

de la que se destine al desarrollo urbano. Del total de esta última superficie, se deberá ceder a título gratuito, el sesenta y cinco por ciento (65%) para uso

5.3 U43) Se deberá preservar las superficies necesarias para asegurar la materialización de los viaductos y/o soterramiento de las líneas ferroviarias que oportunamente se proyecten, como instancia superadora del actual trazado a nivel.

## 6 U43) Capacidad constructiva y tejido edilicio

### 6.1 U43) Capacidad constructiva y tejido

	Área (m2)		%		Sup. Edificable total (m2)
	Destino edif.	A ceder EP	Edificable	A ceder EP	
<b>Nuevo Caballito</b>	69.249	128.606	35	65	155.000

La superficie edificable total corresponde a partir del nivel de cota de parcela +/-0,00 m. La distribución de la capacidad constructiva deberá respetar las características del tejido edilicio predominante en los ámbitos linderos.

### 6.2 U43) Tejido Edilicio

Área residencial con economías de aglomeración diversificadas: Plano límite Horizontal veinticuatro (24) metros. La normativa morfológica reconoce las características diferenciales de cada zona urbana según sus rasgos locales específicos. Por lo tanto las edificaciones que se desarrollen en la superficie sujeta a privatización consideraran las dimensiones morfológicas particulares de las zonas componentes del sector y de acuerdo a la caracterización del barrio y respetando los edificios y/o áreas de valor patrimonial. El tejido edilicio parcelario se define de acuerdo a criterios morfológicos y según los usos, contemplando a la manzana y a la cuadra como unidades primarias de configuración del tejido urbano.

## 7 U43) Usos

En este Área resultará de aplicación lo normado para el Área de Media Mixtura de Usos (2), exceptuando los usos bajo la descripción "Locales de Diversión" de la categoría "Cultura -Espectáculos, Recreación, Esparcimiento, Cultura y Culto".

### 7.1 U43) Usos requeridos:

Estacionamiento, Carga y Descarga de las actividades principales. Los estacionamientos podrán localizarse en los subsuelos de la totalidad de los terrenos.

# Concurso nacional en el playón de Caballito

---

## - Introducción:

El “Concurso Nacional para el Plan Maestro en la Playa Ferroviaria de Caballito”, fue un concurso realizado en el 2013, este fue promovido por el ANSES (Administración Nacional de la Seguridad Social), organizado por la SCA (Sociedad Central de Arquitectos) y auspiciado por la FADEA (Federación Argentina de Entidades de Arquitectos).

La decisión de intervenir en la ex playa ferroviaria de Caballito y la propuesta de promover la realización de un desarrollo urbano denominado Nuevo Caballito, en un sitio atravesado de significativas preexistencias, revelan el interés de integrar fragmentos de tejido en un nuevo paisaje contemporáneo.

El marco general preceptivo y normativo que debían considerar las propuestas eran:

- La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires; en especial su Artículo 27º, que refiere a *“La protección e incremento de los espacios públicos de acceso libre y gratuito...”*, y su Artículo 31º, que establece que *“La Ciudad reconoce el derecho a una vivienda digna y a un hábitat adecuado”*.
- El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires (Ley 2930-GCBA), que establece en su Artículo 9º (ítem b 3.) *“Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan para tierras fiscales desafectadas de usos anteriores”* y en su Artículo 8º (ítem b 1.) *“Promover una diversidad no compartimentada en zonas residenciales”*.
- El Decreto Nº 1723/2012 del Poder Ejecutivo Nacional, por el cual se desafectó del uso ferroviario el predio objeto del presente Concurso, así como a los predios de las ex playas ferroviarias de Liniers y Palermo, a los efectos de lograr *“la plena integración urbana procurando revertir los efectos negativos sobre el territorio y el ambiente producidos por la presencia del ferrocarril que... actúa como barrera y factor desintegrador...”*
- La Ley Nº 4477/2012-Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que desafecta del distrito de zonificación Urbanización Futura-UF a la ex playa ferroviaria de Caballito, propiedad del Estado Nacional, según se grafica en el plano del Anexo B, y los afecta a Distrito U, Urbanización Determinada, número correlativo a designar del Código de Planeamiento Urbano, denominado Nuevo Caballito.
- El Código de Planeamiento Urbano (Ley 449) que establece en el párrafo 3.1.2. que *“En el parcelamiento de tierras del Estado Nacional sujetas a privatización o desafectadas del dominio o de un servicio público se destinará como mínimo el sesenta y cinco por ciento (65%) de la superficie total para uso y utilidad pública transfiriéndose su dominio a la Ciudad...”*

## **- Bases y condiciones:**

A continuación se indicaran las áreas afectadas a diferentes usos y actividades que debían ser consideradas por los proyectistas en el marco de la propuesta. La continuidad y permanencia de algunos usos, la incorporación de otros y la desafectación definitiva de algunas de estas áreas transformará la zona permitiendo la integración del predio al entorno urbano existente. La propuesta debía integrar todos estos determinantes, a partir de interpretar los condiciones actuales y su transformación en el tiempo, contemplando un plan por etapas que incluya las formas de implementación específicas para la propuesta.

### **- La traza del Ferrocarril Sarmiento:**

El primer determinante espacial del concurso era el soterramiento de la actual traza del Ferrocarril Sarmiento. La liberación de la traza aérea hasta su definitivo soterramiento será progresivo y por lo tanto, su efecto no será inmediato. Una vez liberado la actual traza, se incorporará al predio como espacio verde, conformando un parque lineal. Con eje en la traza ferroviaria, este parque lineal integra un sistema de nuevos parques urbanos vinculando espacios urbanos con distintos grados de subutilización, en algunos casos de obsolescencia y degradación, como la ex playa Liniers; articula nuevas centralidades y revitaliza los barrios existentes. El parque lineal mejora las condiciones urbano-ambientales del entorno, incorpora nuevas propuestas de equipamientos comunitarios, deportivos, recreativos, educacionales y consolida la expansión de las áreas residenciales del entorno.

### **- Centro intermodal de pasajeros:**

Se define como tal al conjunto de las infraestructuras y equipamientos necesarios para la transferencia intermodal de pasajeros de los servicios de transporte público. En el caso de Caballito el área considerada (Nota SET N° 129 del 24/04/96) integrará los sectores norte y sur de la nueva estación de trasbordo, resolviendo la conectividad peatonal y de usos en todos los sentidos. Este Centro de trasbordo se ubica en la cabecera sur del predio, con frente a las calles Rojas y Bacacay.

Existe un proyecto de ampliación y creación de nuevas líneas de subte. Una de las nuevas líneas proyectadas es la línea I de subte que conectaría la estación Directorio, en Avenida Directorio y Emilio Mitre (combinando con la estación Emilio Mitre de la línea E) con la estación Serrano, en la calle Jorge Luis Borges y Avenida Santa Fe (combinación con la estación Plaza Italia de la línea D y la estación del mismo nombre de la futura línea F). Un tramo del recorrido de la futura línea I conectaría la estación Rivadavia, con la estación Primera Junta de línea A y con estación Caballito del Ferrocarril Sarmiento en la intersección de la Avenida Rivadavia y la calle Del Barco Centenera/Rojas.

### **- Estación Caballito:**

La actual estación Caballito permanecerá activa hasta su transformación por el soterramiento. Se debe considerar integrada al futuro Centro intermodal de pasajeros.

Es una estación de doble andén y doble vía y tiene accesos en cada extremo de la estación, a través de la calle Federico García Lorca al oeste, y por la Calle Rojas al este. Actualmente, el ramal tiene vía doble de circulación entre Caballito y Villa Luro en una extensión de más de 7 Km y desde Haedo hasta Moreno, mientras que el resto cuenta con vía cuádruple. El futuro soterramiento contempla cuádruple vía.

- Club Ferro Carril Oeste:

El Club fundado en 1904, por empleados ferroviarios, está íntimamente vinculado a la historia material del barrio. La Sede social del Club, un edificio construido en 1925, se encuentra adyacente al predio del concurso, en la calle Federico García Lorca. En su centenaria trayectoria ha fomentado el desarrollo de actividades sociales, deportivas y culturales, siendo una de las marcas urbanas y arquitectónicas más significativas del barrio. El conjunto que integran el edificio y el Estadio, fue declarado en 2005 sitio de interés cultural por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Actualmente el edificio que alberga la Sede Social Histórica tiene protección cautelar (Ley 3056). Existen otras dos áreas que pertenecen al Club, adyacentes al conjunto edilicio. La primera, cedida por donación, sobre la calle Federico García Lorca y la otra, con frentes a la calle Martín de Gainza y la Avenida Avellaneda. Ambas, se hallan fuera del predio, objeto del concurso.

- Puente Caballito Nicolás Vila:

El puente, para el tránsito de vehículos livianos, cruza las vías a la altura de la calle Fragata Sarmiento, entre Yerbal y Avellaneda. El viaducto debe permanecer hasta que se hayan realizado las obras de soterramiento del ferrocarril. Como se mencionó en un párrafo anterior la propuesta debe contemplar este determinante en el plan de etapas, considerando la condición actual y su posterior remoción una vez concretado el soterramiento. No obstante, los proyectistas pueden considerar el rediseño del actual viaducto en relación a las dificultades de conectividad transversal.

- Sectores de interés histórico y cultural:

Se encuentra en el predio la Casa histórica que fuera vivienda de Don Norberto de la Riestra, uno de los fundadores del Ferro Carril Oeste (FCO), el inmueble se encuentra afectado al proyecto de catalogación. Adyacentes a esta construcción se encuentran otras construcciones de valor patrimonial: los tres pórticos de acceso al predio, ubicados sobre las calles Donato Alvarez y Bacacay, el "Patio de los Lecheros", el tanque de agua y las dos Básculas de Cargas con una construcción anexa; conformando todos ellos, un conjunto de valor histórico y cultural. Los mismos forman parte del imaginario urbano y dan testimonio del patrimonio tangible e intangible del barrio. Se espera que los proyectistas integren todas estas construcciones a un conjunto reconocible como ámbito identitario y educador, pudiendo incorporar otros usos y actividades congruentes con el propósito social y cultural de este sector.

Próximo a este conjunto se encuentra el Centro Misionero Nuestra Señora de Luján. Esta construcción es un espacio comunitario desarrollado por el Arzobispado de Buenos Aires, que por su carácter social y participativo, tiene que ser consolidado en el mismo sitio, en relación con los usos y actividades sociales y culturales mencionadas en el párrafo precedente.

- Centro comercial:

Adyacente al predio hay un terreno propiedad de Alto Palermo S.A. El propósito del propietario sería la construcción de un centro comercial que incluiría locales comerciales y un centro gastronómico. En los últimos años la orientación de estos emprendimientos cerrados y autónomos se ha ido modificando hacia proyectos a cielo abierto y más amigables con el entorno, no obstante, se desconoce la evolución y definición actual del proyecto comercial. Los proyectistas deberán considerar relacionar este posible uso a la propuesta.

- Forestación:

El predio cuenta con un arbolado urbano perimetral discontinuo y grupos dispersos dentro del predio de relativo valor. Deberán evaluarse las condiciones en que se mantendrá el arbolado existente, las plantaciones, trasplantes y repoblaciones de especies vegetales y el correspondiente criterio de ordenamiento paisajístico acorde a la propuesta de un Plan Maestro.

- Arquitectura industrial (galpones):

En el predio se encuentran numerosas construcciones, elementos y dispositivos exponentes de la denominada arquitectura industrial. Sobre el pasaje Olegario Andrade se destacan las cabeceras en ladrillo del Galpón N° 1 y del Galpón N° 2 con envolventes y cerramientos de chapa. Estos galpones se encuentran en un avanzado estado de deterioro próximo a la ruina. Otro galpón se ubica próximo a estos últimos en la continuación virtual de la calle Bacacay. Los proyectistas podrán evaluar la reutilización o recuperación parcial de estas construcciones.

**- Programa:**

El predio objeto del concurso, ubicado en del centro geográfico de la ciudad, forma parte de una significativa zona en transformación del barrio de Caballito. La desafectación en la ex playa de maniobras, de las áreas operativas de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFPF), la Unidad de Gestión Operativa Mitre-Sarmiento (UGOMS), la definición de las áreas reservadas al Centro intermodal de Pasajeros (CIP) y el soterramiento de la traza ferroviaria, permitirá que se sustituyan por una nueva zona residencial, de servicios y recreativos. El cambio del uso del suelo y la transformación del paisaje urbano existente convertirá al área de la ex Playa Ferroviaria Caballito en un atractivo lugar para vivir y trabajar cerca de un importante centro de transferencia abastecido por el tren, el subte y numerosas líneas de transporte público. El concurso permitirá mejorar esta situación, especialmente en la conectividad transversal.

Las propuestas deberán formularse de acuerdo con los criterios generales consignados en estas Bases. La solución que se ofrezca deberá tender a enriquecer los términos del Programa que se exponen a continuación, brindando una visión de la articulación del nuevo desarrollo con el entorno inmediato del predio; buscar revalorizar al mismo integrando el nuevo emprendimiento al tejido urbano de la ciudad.

En relación a la superficie de suelo reservada para uso ferroviario, la destinada a uso público y la asignada a desarrollo urbanístico, las propuestas deberán considerar:

- Superficie a reservar para uso ferroviario:

- **Reservar la superficie correspondiente a la actual traza ferroviaria**, en una primera etapa del desarrollo urbano, se deberá conservar la actual traza ferroviaria, en tanto no esté concluida la obra correspondiente al soterramiento del ferrocarril Sarmiento. La segunda etapa implicará la remoción de la actual traza producto del soterramiento y su incorporación como nuevo espacio verde.
- **Establecer las condiciones de incorporación como espacio verde** -abierto al uso público- del espacio resultante de la eliminación de las vías e instalaciones afectadas a la operación del servicio ferroviario.

Una vez excluidas de la superficie total del predio, las superficies requeridas el uso ferroviario, no menos del 65% será cedido al GCBA para uso y utilidad pública.

- Superficie de uso y utilidad pública:

- **Asignar mayoritariamente la superficie a la conformación de nuevos espacios verdes parquizados**, los que deberán ser ampliamente accesibles desde vía pública, excepto las partes que sean colindantes con la traza y la reserva ferroviaria.
- **Distribuir los espacios verdes** asegurando la buena relación de los mismos con las parcelas de la propuesta, además de servir como espacios verdes públicos al entorno inmediato y al barrio circundante de Caballito.
- **Deberá preverse que pueda acoger, desde el inicio ó a futuro, algún tipo de equipamiento público de escala comunal** (guarderías, escuelas de educación inicial y media, biblioteca, centro de salud, polideportivo, seguridad, centro comunal, etc.), sin desmedro de su calidad ambiental y paisajística. El mismo podrá ser incorporado en fases sucesivas en relación al plan de etapas de la propuesta.
- **Contener a la nueva estructura circulatoria vehicular, peatonal y para bicicletas**, tanto interna como de vinculación con el entorno inmediato, considerando la necesaria apertura de calles para favorecer la integración y la conectividad norte-sur.
- **Definir las condiciones de puesta en valor y recuperación de los edificios, elementos y área catalogada de valor patrimonial** tal que se integren con el desarrollo propuesto para el predio. Asimismo considerar también, aquellas otras construcciones que están propuestas para su catalogación por su valor histórico y cultural.
- **Propender a una adecuada integración con el entorno mediano e inmediato**, contemplando la posibilidad de suscribir Convenios Urbanísticos con las Entidades y/o Asociaciones que correspondan, con el objeto de asegurar la accesibilidad y la conectividad del entorno circundante con el

desarrollo urbano previsto en las Playas, a través de las cesiones, y/o servidumbres de paso y/o permisos de uso, y la realización de todas aquellas obras necesarias que garanticen la integración urbana del emprendimiento, así como respecto a las condiciones paisajísticas de entrega del 65% de la superficie total para uso y utilidad pública transferible al dominio de la Ciudad.

- Superficie destinada a desarrollos urbanísticos:

- **Generar un conjunto urbano proporcionado y conciso**, cuyo uso predominante sea la vivienda colectiva con equipamiento comercial, de servicio, educacional, de salud u otros de acuerdo lo definido en el marco de la normativa de referencia. La propuesta debería expresar correspondencia entre las diferentes partes, en una serie de configuraciones que conformen una nueva forma urbana, no necesariamente homogénea, y cuyo programa y apariencia resulten congruentes respecto a la armonía de la configuración y propuesta del espacio urbano. No se pretende la definición de una envolvente autónoma, ni una uniformidad irreductible que prescindan de determinantes urbanos, arquitectónicos y culturales. Las formas, manifiestan el carácter exclusivo del espacio, que la posibilidad de yuxtaponer usos y actividades nos ocultan.
- **Destinar para el uso residencial**, u otros compatibles con la residencia, una superficie no mayor al 35 % de la superficie del predio, teniendo en cuenta que las edificaciones proyectadas no generen impactos negativos sobre las zonas parquizadas ni sobre las zonas residenciales aledañas.

- Asimismo, la presentación deberá considerar en su desarrollo:

- **Una propuesta de parcelamiento** en la cual todas las parcelas resultantes tengan acceso directo a través de la vía pública.
- **La apertura de calles** que resulten necesarias a los efectos de mejorar las condiciones de atravesabilidad y conectividad del predio.
- **La definición de usos y parámetros morfológicos**, referentes a superficies edificables, volumetrías y alturas, para cada una de las parcelas proyectadas, considerando lo consignado en el siguiente cuadro incluido en la Ley N° 4477.
- **En el distrito U Nuevo Caballito, la superficie total edificable será de 155.000m<sup>2</sup>**, sin computar las superficies de estacionamiento vehicular cubiertas o semicubiertas, sean públicas ó privadas.
- Los usos propuestos serán los que resulten de aplicar las disposiciones contenidas para el Distrito R2all del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.
- Las superficies correspondientes a los edificios y áreas catalogadas de valor patrimonial, podrán ser descontadas y/o incluidas dentro de la superficie total del predio a los efectos del cálculo posterior del 65 % y 35 % aplicable a los distintos usos.

- Dentro del 35 % a ser imputado a superficies privadas se podrá considerar la incorporación de usos residenciales, estudios profesionales, comercial de proximidad u otros.
- Dentro del 65% a ser cedido como utilidad pública, la propuesta urbanística deberá contemplar el desarrollo de equipamientos de sustentabilidad social acordes con el desarrollo residencial y en concordancia con las características sociodemográficas tanto de los nuevos habitantes como del entorno. Asimismo, se deberá considerar una superficie de reserva para el desarrollo de dichos equipamientos públicos de escala comunal.
- Se considerará la conveniencia de disponer usos comerciales y de servicios de proximidad a nivel de la circulación peatonal, así como uso comercial masivo (supermercado total)
- Los edificios podrán desarrollarse entre medianeras, ser de perímetro semilibre o de perímetro libre.
- No podrá superarse un plano límite horizontal de 24 m.
- El conjunto deberá desarrollarse según criterios bioclimáticos y de racionalidad energética.

En todos los casos, se admitirá una tolerancia de hasta un 5 % en más o en menos respecto de las superficies máximas y/o mínimas definidas.

## **- Síntesis:**

### **Accesibilidad. Conectividad. Tráfico.**

Integrar y relacionar el Centro intermodal con la estación de subte Primera Junta, la estación de tren Caballito y los autobuses. Abrir nuevas calles y bulevares. Conectar transversalmente al barrio.

### **Identidad. Paisaje urbano**

Relacionar pasado, presente y futuro interactuando con el tejido existente.

Proponer un nuevo paisaje urbano contemporáneo incorporando nuevas formas de habitar en relación a un tejido abierto con una alta incidencia de espacios verdes recreativos. La ubicación privilegiada del predio, en sí misma no es suficiente para crear identidad.

El plan debe enfatizar que los nuevos habitantes viven en Caballito, factor que destaca la identidad del barrio, así como el futuro soterramiento que posibilitará la generación de una serie continua de espacios verdes sobre áreas soterradas y las ex playas desactivadas.

### **Ambiente.**

Poner en práctica soluciones innovadoras de desarrollo sostenible en Caballito. Proponer soluciones innovadoras en el campo de la eficiencia energética y el desarrollo sostenible. Promover el bienestar ambiental para los habitantes.

## - Premio ganador

El proyecto ganador del Primer Lugar del Concurso Nacional Plan Maestro Playa Ferroviaria Caballito desarrollada por los arquitectos Edgardo Barone y Gabriela Lucchini.

"Se aborda la mejora de la comunicación transversal y longitudinal del predio y el barrio, como así también la consolidación y puesta en valor de las actividades y patrimonio existente, para ello se reutilizan los viejos galpones ferroviarios con usos educativos, de producción y culturales, conservando la Estación De Los Deseos y el Patio De Los Lecheros de los vecinos. Las nuevas viviendas se ubican sobre la calle Yermal para su integración con la trama, y sus tipologías favorecen la permeabilidad hacia el parque central propuesto. Este parque es el eje de la propuesta y el que articula los nuevos usos con los ya existentes culturales y deportivos, que son parte de la identidad del barrio." Arq. Edgardo Barone,

### - Primera etapa:

La propuesta busca la integración del predio con su entorno barrial, respondiendo con distintas soluciones a cada uno de sus bordes, con escalas y usos diversos. Este espacio también tiene un rol importante como uno de los pulmones del sistema que conformará el corredor verde a escala Metropolitana, una vez realizado el soterramiento del Sarmiento.



En la primera etapa se propone la construcción de las viviendas sobre la calle Yermal, cuyo espíritu de conjunto permite la configuración de patios internos apropiables y vivibles por los vecinos, pero con visuales y apertura al resto del barrio y el parque. En primera instancia se reemplaza el puente existente por dos pasos bajo nivel en Nicasio Oroño y F. Sarmiento. Además se agregan en las calles G. Lorca y M. de Gainza

### - Segunda etapa:

En la etapa posterior se completa la densificación con viviendas y comercios en planta baja sobre la nueva calle Bacacay, lo cual permite la configuración de un nuevo espacio público (anteriormente ocupado por el ferrocarril) de escala barrial y con prioridad para los movimientos peatonales y bicicletas.

Se considera como oportunidad la resolución del soterramiento del ferrocarril Sarmiento mediante un túnel cuya cota de emplazamiento permite resolver los cruces vehiculares y peatonales mediante pasos bajo nivel de vereda que pueden ser construidos ya en la primera etapa.



Se busca consolidar el área cultural existente, crear un área deportiva vinculada al club Ferro Carril Oeste y densificar con viviendas en la franja comprendida entre la calle Yermal y la extensión de la calle Bacacay dentro del predio. La tipología del tejido proyectado permite la creación de espacios comunes vinculados con el parque. Este gran espacio público funciona como vínculo entre los diversos programas.



**Perspectivas  
del concurso  
ganador**

# Reflexión sobre los playones ferroviarios

---

Después de analizar los cuatro casos que elegí, en el cual cada uno tiene una situación muy distinta del otro, llegué a la conclusión que es importante poder reutilizar estos predios, ya que, la mayoría aún están en desuso y que cada situación particular tiene un fuerte potencial para ser transformado en un espacio verde de una considerable escala que ayude a mejorar los índices de espacios verdes de la ciudad y que además sea beneficioso para los habitantes permanentes y temporales que pasan por la ciudad.

Otro punto importante a destacar es que habría que empezar a desarrollar un programa que ayude a estos playones a ser reutilizados porque cada vez estos sitios están siendo olvidados y además poco a poco se están reduciendo en metros cuadrados, ya que, van cediendo el espacio para otras actividades o usos. Si bien hubo un incentivo para mejorar estos predios en el 2013 con los concursos, en el cual tenían como objetivo crear un conjunto urbano de escala homogénea cuyo uso predominante sea la vivienda colectiva. Todo esto en su mayoría solo quedó en teorías para los casos del playón de Caballito y el de Liniers. En el caso del playón de Palermo se empezaron a desarrollar parte de lo que se tenía planeado en el concurso ganador y en el caso del playón de Barracas ya está consolidado el proyecto del barrio “Estación Buenos Aires”.

Particularmente hablando del playón de Caballito es un sitio que geográficamente está muy bien ubicado, ya que, este se encuentra en el centro de la ciudad y las circulaciones que pasan por su entorno están conectadas con el área central de la ciudad, eso quiere decir que tiene un fácil acceso y conexión con el resto de la ciudad. Considero que es un sitio que tiene un fuerte potencial para poder transformarlo en un parque que ayude a la ciudad a mejorar los espacios que sirven como pulmón. Aunque una de las dificultades son los movimientos políticos y sociales que dificultan el poder accionar dentro del playón, ya que, esta pasa constantemente de titular en titular, siendo así un empuje entre la gobernación de la nación y el de la ciudad. Es por eso que considero que es importante un pronto accionar antes que estos grandes espacios vacantes queden en el olvido y reducidos en espacios mínimos por culpa de la especulaciones inmobiliarias que fuertemente empujan a la consolidación de la ciudad de una manera muy acelerada.

# REFERENTES



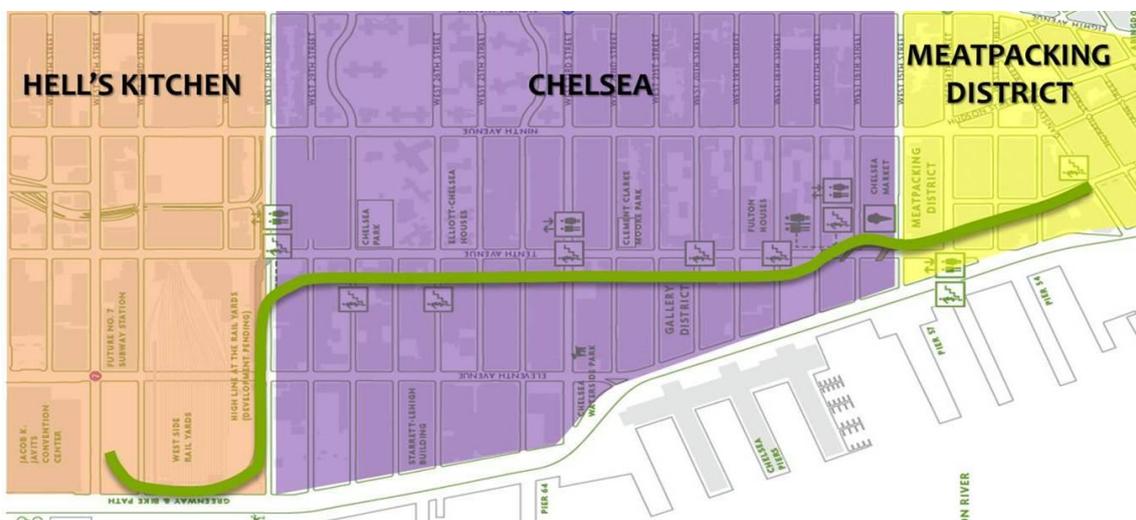
# Caso 1:

## - High Line – EE.UU., New York

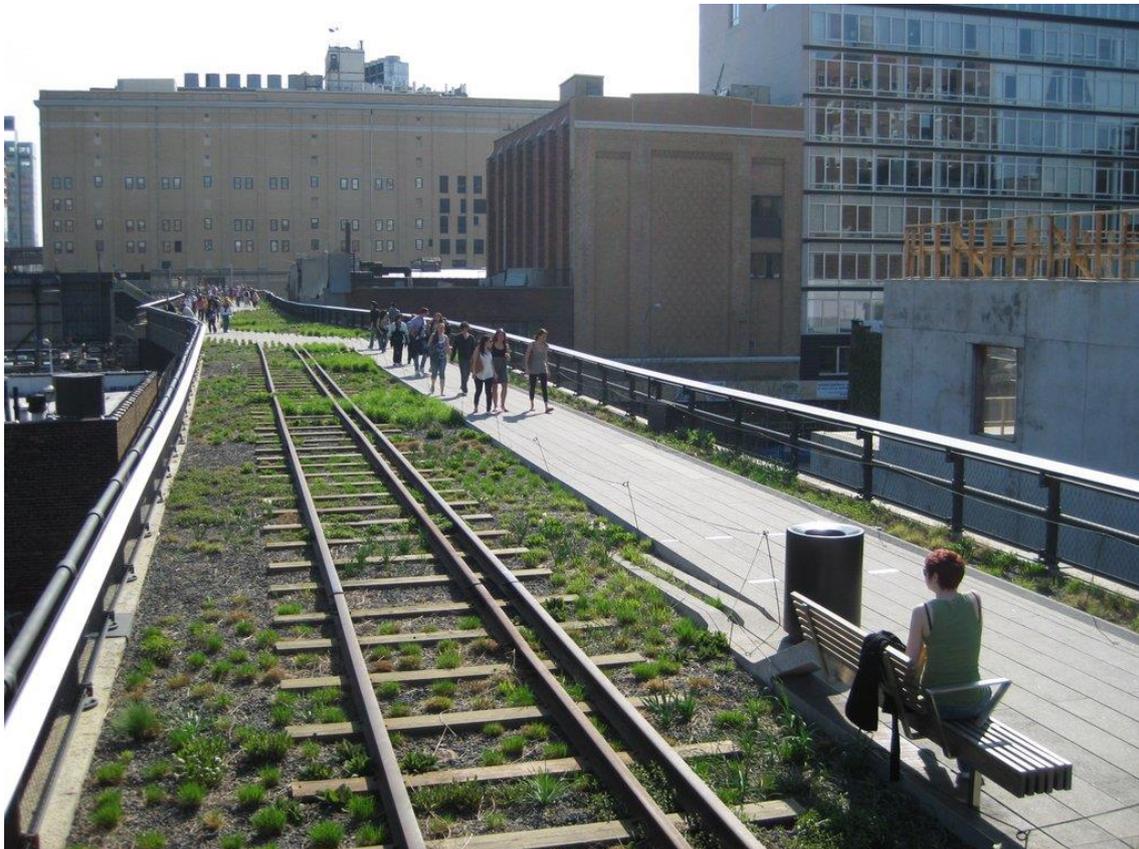
El High Line fue una estructura elevada de acero de más de 2 kilómetros de largo construido en 1930 para el tránsito de trenes, la cual funcionó hasta 1980.



En el año 2003, 23 años después, se llamó a una competencia internacional de arquitectura para su transformación en un parque público aprovechando que esta estructura atraviesa varios barrios del lado oeste de Manhattan.



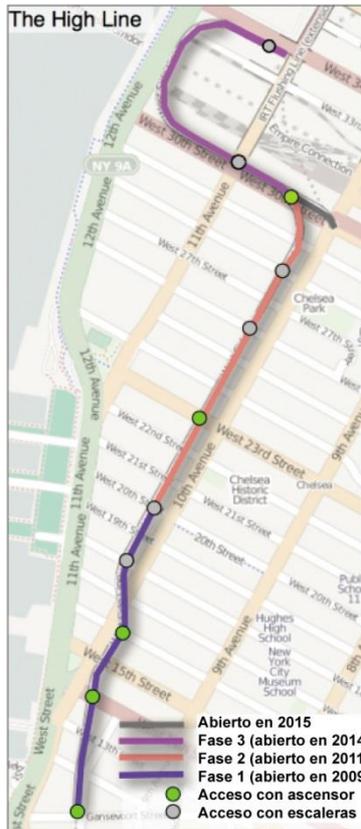
La propuesta ganadora se inspiró en las malezas verdes que crecieron tras el abandono de esta línea férrea, proponiendo un pavimento que permite el crecimiento de vegetación por las diversas áreas dentro del recorrido. La estrategia se planteó a través del concepto de agri-ecture: parte agricultura, parte arquitectura. El parque está dividido en tres secciones y posee más de una docena de puntos de acceso a lo largo de su recorrido por sobre la ciudad.



La recuperación de la High Line de New York se ha realizado en diferentes fases. La primera fase consistió en limpiar y retirar algunos de los elementos de las antiguas estructuras para poder sanear, reforzar y modernizar la parte que iba a ser reutilizada. En muchos lugares las piezas retiradas fueron restauradas y devueltas a sus lugares de origen, por ejemplo las antiguas vías de ferrocarril, que se integraron en la formación de parterres para la siembra. La fase final en la transición de la High Line a un parque público es la construcción del paisaje de dicho parque.



Los paseos del parque creados a partir de unas planchas lisas y cónicas de cemento se colocaron encima de la capa de hormigón impermeabilizado, dejando entre ellos espacios para los conductos eléctricos y el drenaje. Construcciones de escaleras y ascensores permiten a los visitantes acceder desde el nivel de la calle. También cuenta con accesos para sillas de ruedas en los puntos de acceso donde no hay ascensor.



El acceso a la High Line se puede realizar en los siguientes puntos:

- Gansevoort Street
- 14th Street – con ascensor
- 16th Street – con ascensor
- 18th Street
- 20th Street
- 23th Street – con ascensor
- West 26th St
- West 28th St
- West 30th St – con pocos metros entre si un acceso por escaleras y otro con ascensor
- West 34th St

La mayor atracción a lo largo de los casi 2.50km de recorrido es disfrutar del aire libre y el paisaje recuperado, con el río Hudson sobre uno de sus laterales, los rascacielos al otro y un entorno verde basado en la vegetación que creció a lo largo del tiempo entre las vías en desuso combinada con plantaciones incorporadas al lugar. Conservando la estructura metálica del soporte y los raíles, se diseña una plataforma verde donde se abren caminos entablados, zonas de descanso, restauración, exposición y pequeños comercios. La obra se basa en recrear los antiguos enlaces y líneas férreas, con grandes jardines florales y pequeñas pausas más acotadas. En algunos tramos del recorrido fueron adaptados con la colocación de bancos posicionados para poder observar el paisaje, descansar o tomar el sol en cómodas reposeras. El parque también dispone de espacios culturales para espectáculos temporales, espacios que se proyectan ampliar a largo plazo. En el verano del 2010 destacó una instalación del artista Stephen Vitiello compuesta por campanas cuyo tañido se escuchó a través muchas calles de New York. Durante la construcción de la segunda fase se instalaron dos obras de arte entre las calles 20th y 30th: “Bodegón con Paisaje” de Sarah Sze entre las calles 20-21 realizada en acero y madera y “Empatía Digital” de Julianne Swartz, obra que utiliza mensajes de audio en los baños, ascensores y fuentes de agua.

# High Line - New York



## Caso 2:

---

### - Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca – México, C.D.M.

En agosto del 2016 el gobierno de la Ciudad de México a través de la SEDUVI, la delegación Miguel Hidalgo y el Colegio de Arquitectos de México, llama a Concurso Internacional de Ideas para la construcción del Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca; el mismo estaba organizado en 2 fases.



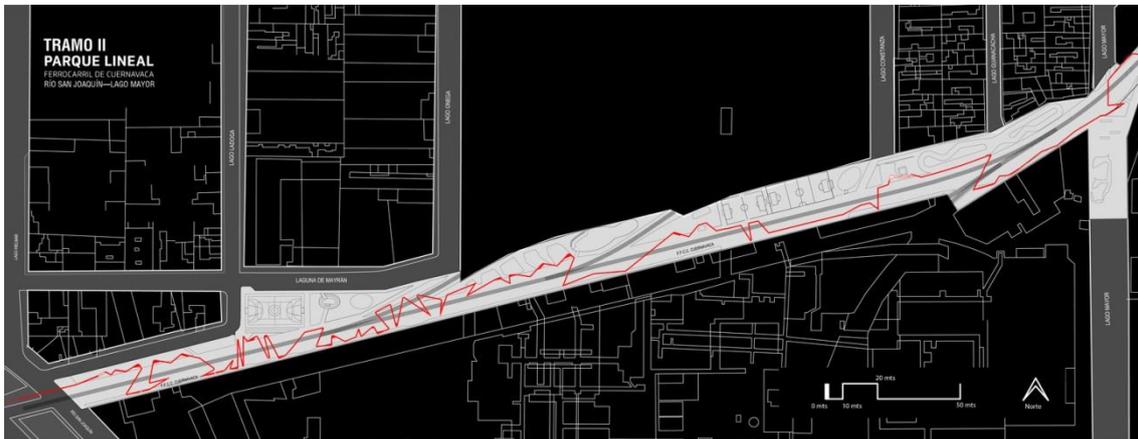
A diciembre del 2017, este primer tramo de 1.4 km del total, se encuentra construido y abierto al público. En su totalidad y con la construcción de las 3 fases, tendríamos un bosque urbano lineal de 4.5 km de longitud.

El primer sector, (primer kilómetro y cuatrocientos metros lineales ya concluido), está marcado a partir de un doble carácter industrial-habitacional; la Modelo y la papelera Progreso combinadas a las pequeñas viviendas y algunos conjuntos habitacionales construyen el carácter espacial y social del sector; al inicio el proyecto tuvo una fuerte resistencia y luego, a partir de una intensa socialización y participación se obtuvo un alto nivel de aceptación y apropiación de la gente. Se plantearon acciones pensando en el mediano y largo plazo; escenarios 2018-2020 y 2030, futuros cambios en la zona, crecimiento de árboles cubresuelos, construcción del bosque urbano, y apropiación de la gente sucesiva del espacio urbano y de la costura con las 22 colonias.



### - Elementos que construyen el proyecto:

- **La línea roja.** En un momento donde se proponen nuevos muros que separan y dividen, en un lugar de fronteras paralelas casi irrompible, construimos una línea que cose, que une, un gesto anti-muro y anti-frontera, que sugiere un sistema de bordes permeables. Es una línea que juega a nivel de piso, se eleva suavemente, cose partes, señala y construye acentos, entrelaza y conecta. La línea roja es programática y funcional, en ella se integran las bancas, juegos infantiles linealmente desarrollados.



- **Follies de agua / agua cuidada y celebrada.** Celebramos el agua; la elevamos y la hacemos más presente. Las follies de agua construyen un gesto emergente y omnipresente en el parque. Verde y agua, (deudas de México con su gente y su territorio), son los elementos que emergen y van acentuando el recorrido sobre el parque lineal. Estos son los elementos-recursos dentro del plan de riego del parque; a estos se suman los jardines de lluvia desarrollados a lo largo del recorrido.



- **El parque de los niños.** Trabajando con la comunidad se genera el proyecto del “Parque de los niños” donde se hicieron jornadas de fotografías de los niños de la colonia que pasarían a ser parte de las fachadas y bordes del parque. La técnica: el Stencil.

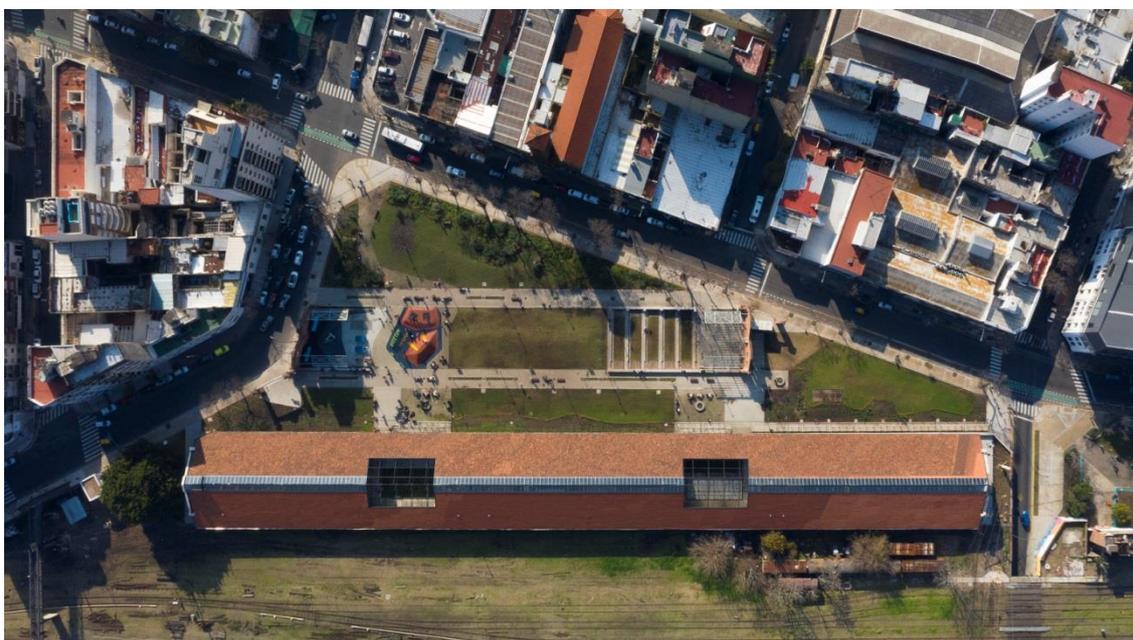


## Caso 3:

---

### - Parque de la Estación – Argentina, C.A.B.A.

El proyecto del Parque de la Estación contempla la creación de un parque público, en los terrenos de la estación 11 de Septiembre del Ferrocarril Sarmiento, y la recuperación del galpón ferroviario que se encuentra en sus inmediaciones. El área que se intervino se encuentra delimitada por las calles Juan D. Perón, Dr. Tomás Manuel de Anchorena, vías del FF.CC, Sánchez de Bustamante, Av. Díaz Vélez y Gallo.

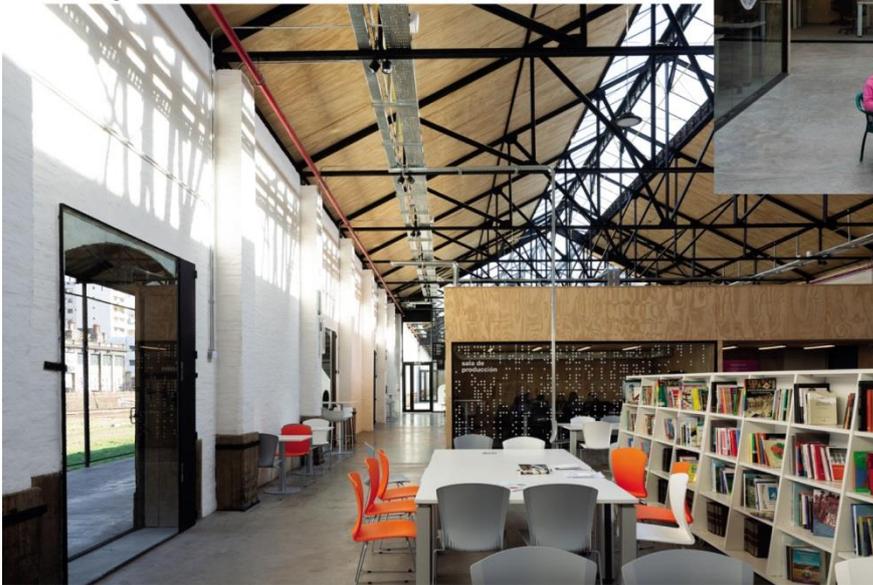


El proyecto es el resultado de una articulación entre vecinos, comuneros, legisladores y el equipo multidisciplinar de la Subsecretaría de Proyectos del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La intervención se realizó en dos etapas. El proyecto cuenta con 9.093 m<sup>2</sup> destinados a espacio público, desarrollados en la primera etapa, y un pabellón de 205 metros de largo por 18 metros de ancho, intervenido con un programa cultural y deportivo en una segunda instancia. El conjunto existente data de principios del siglo XX y formaba parte de la playa ferroviaria Once de Septiembre, considerada Área de Protección Histórica.

Las actividades participativas con los vecinos de las comunas involucradas permitieron definir el carácter general del parque –predominio de áreas verdes y uso de vegetación nativa– y un programa tripartito para el pabellón, compuesto por una biblioteca de escala barrial, un invernadero, un salón polideportivo, un salón de usos múltiples y oficinas destinadas a la Defensoría de Niños, Niñas y Adolescentes.



## Parque de la Estación



Los dos muros testeros del galpón desmantelado y los pórticos de acceso existentes se mantuvieron e integraron al parque como parte de equipamiento urbano. El parque cuenta con un anfiteatro verde, una pista de patinaje, juegos infantiles, áreas deportivas al aire libre y mobiliario urbano para el descanso y la recreación.



## Caso 4:

---

### - SESC Pompéia – Brasil, São Paulo

El Centro Cultural SESC de Pompéia es una de las más importantes obras de la arquitecta Lina Bo Bardi, con una intensa expresión plástica a través del cuidado y variado uso del hormigón. Ubicado en São Paulo (Brasil) y construido en 1977, este proyecto se emplaza sobre el terreno de una vieja fábrica de Tambores, convirtiéndose en la sede de uno de los edificios comunales del Servicio Social de Comercio. Este centro de ocio se compone de los espacios de la antigua fábrica y de dos volúmenes de cinco plantas en las que se distribuyen un bloque de canchas, piscina, un área de talleres, una biblioteca, salas de estar y de exposición, un auditorio, un restaurante y un largo solárium.



Entre los galpones de la antigua fábrica, una calle con pendiente alberga todas las actividades que ocurren en el centro cultural. Lina introdujo en el diseño una nueva y gigantesca chimenea, que se eleva frente a dos volúmenes otorgándole al conjunto el carácter de fábrica original. El SESC Pompéia tiene una característica notable dentro de la ciudad, siendo un lugar de uso público y común entre sus ciudadanos, por lo que el edificio siempre se encuentra con muchas personas, realizando diversas actividades, desde leer hasta jugar con puzzles murales, ocupando el edificio en todo su esplendor.



## SESC Pompéia



Se puede decir que el modo de entender el programa arquitectónico en Pompéia tiene que ver con una manera de estar en la ciudad y de ocupar los espacios públicos o colectivos, casi un ejercicio de “micro-urbanismo”. El proyecto se plantea como agregación; el contexto se entiende como ruina sobre la cual se interviene. Es lo se llamaría una “operación de arquitectura” al hacer de un proyecto otro. Dicho de otro modo, se trata de una construcción que se sitúa entre la intervención y la invención.

Las obras de Lina Bo Bardi acreditan un potencial popular de creación, otorgando espacio y voz para que esto ocurra: los espacios en algunas ocasiones considerados “feos” e inacabados invitan a ser construidos y reconstruidos con el triunfo del propio uso. Los proyectos son una apropiación, digestión y propuesta de un nuevo y moderno movimiento local, brasilero, a partir de la incorporación de la gente.

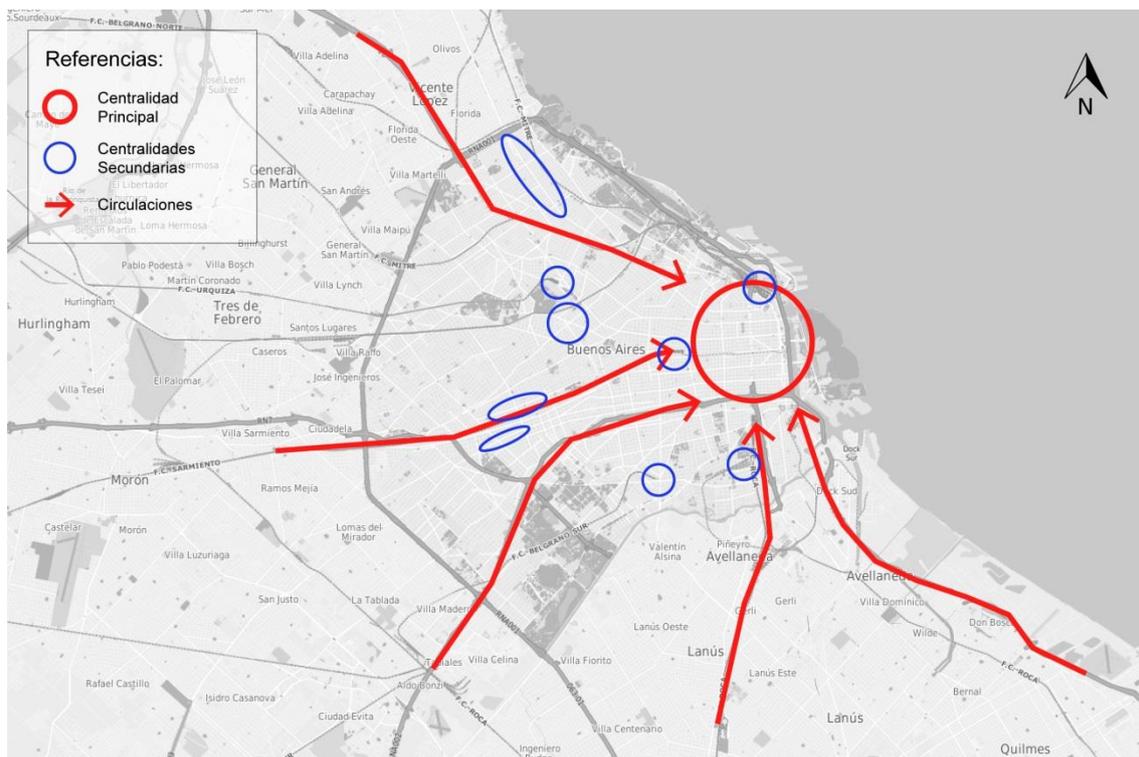
# PROPUESTA



# Etapa 1:

## - Centralidades

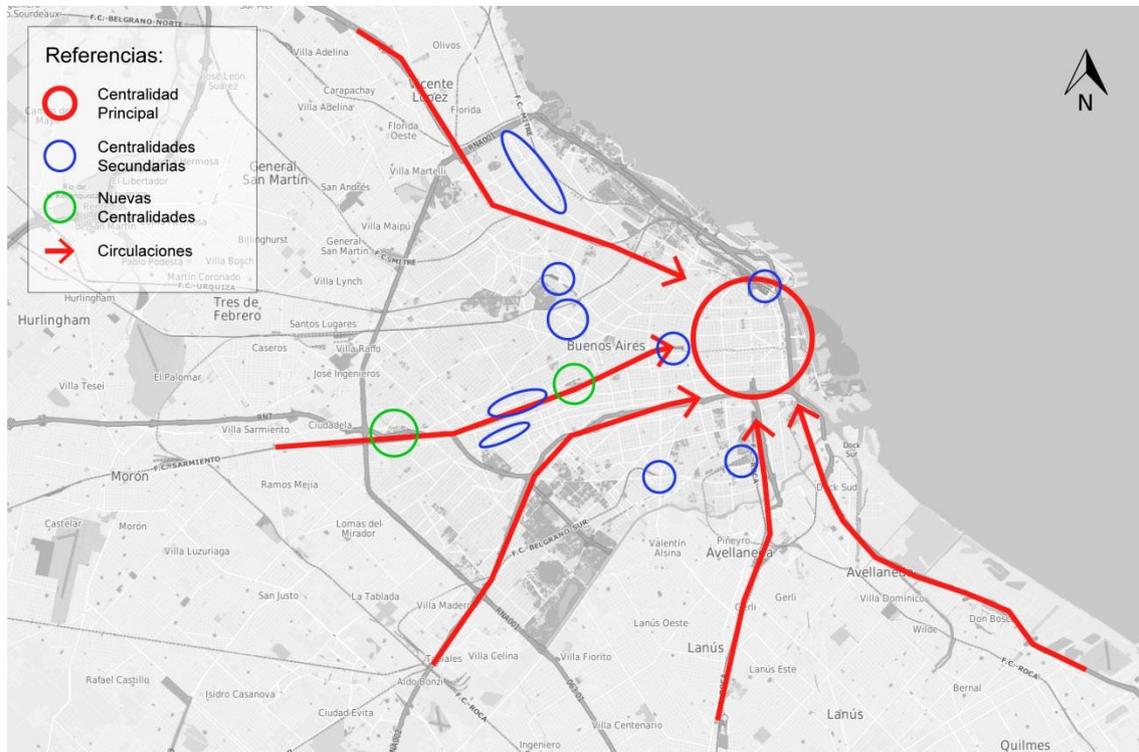
En la Ciudad de Buenos Aires se identifican áreas de alta especialización comercial (centralidades secundarias); ejemplos de estas pueden ser la calle Avellaneda, la avenida Warnes, la calle Murillo, la avenida Juan B. Alberdi, entre algunas más. No obstante, también es posible descubrir áreas de la Ciudad donde existe una alta concentración de locales pertenecientes a un mismo rubro, configurando áreas comerciales de alta especialización como Warnes y Avellaneda. Sin embargo, estas se transforman en puntos de referencia importantes para las actividades agrupadas, ya sea por el grado de concentración de la demanda o por la generación de economías de aglomeración, de modo tal que cumplen funciones muy diferentes de aquellas localizaciones donde la diversidad es mayor. Además del Área Central, en la Ciudad existen áreas de dominancia comercial media -como el centro de Flores y Belgrano-; en torno a los centros de transbordo más importantes se desarrollan centralidades comerciales de gran tamaño, como por ejemplo: Constitución y Retiro.



Frente a esta variedad de situaciones se destaca el Área Central de la Ciudad por su importante atracción, fundada en su fuerte rol comercial, así como por configurar un relevante centro de actividades terciarias. De todas maneras, es necesario reconocer que esto genera una serie de inconvenientes: en primer lugar, la congestión, el déficit y mal uso de espacio público; en segundo lugar, problemas de movilidad interna y finalmente, una tendencia a la consolidación de problemas ambientales, como contaminación atmosférica y sonora.

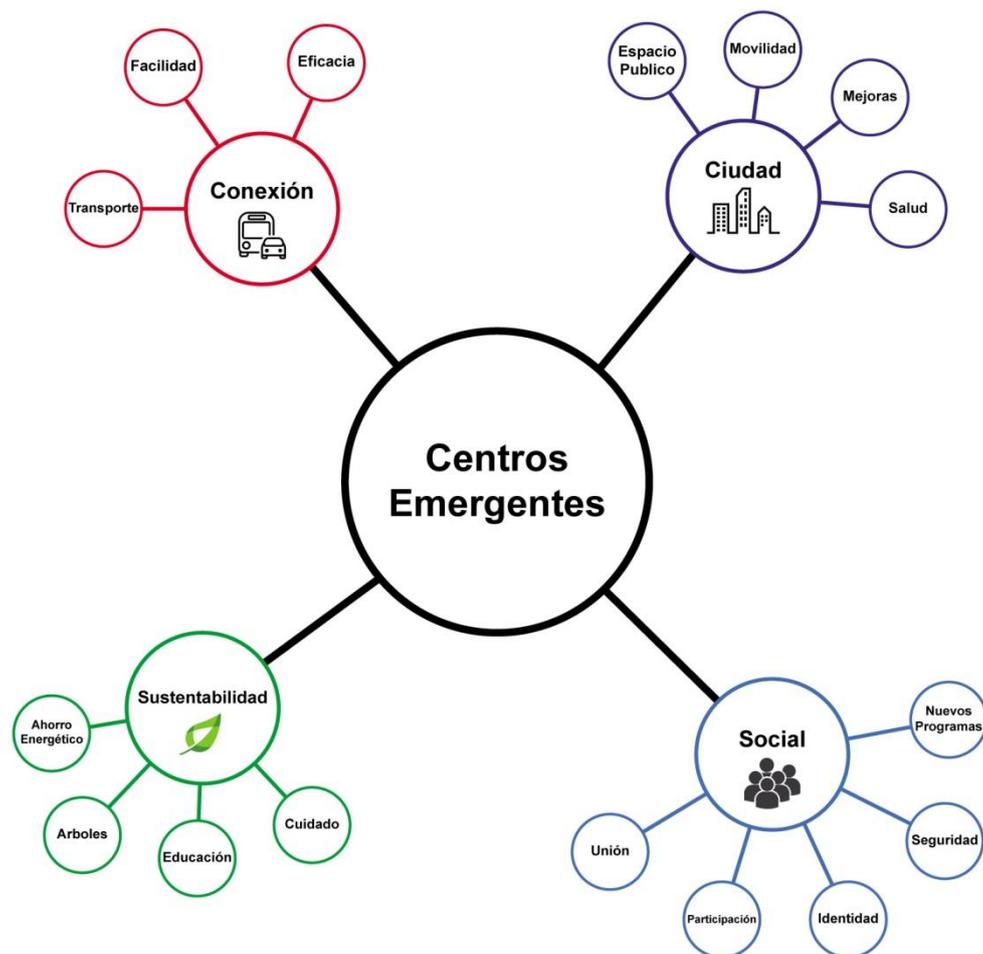
## - Nuevas centralidades

Con la generación de las dos nuevas centralidades nos permite empezar a descentralizar el área central de la ciudad. Esta sería una primera etapa en donde se establecerían las dos nuevas centralidades ubicadas estratégicamente en los playones ferroviarios que en la actualidad se encuentran sin uso.



El objetivo principal de esta etapa es convertir estas centralidades en “Centros Emergentes”. Su potencialidad es la de consolidar corredores transversales a la red, y conectores radiales de transporte como centros de transbordo multimodales metropolitanos, que permiten reestructurar el Área Central y fortalecer centros barriales.

En virtud de lo expuesto, es innegable que la movilidad de la Ciudad presenta una importante complejidad, conteniendo una gran cantidad de modos de transporte y pasajeros diarios, diversidad en la jerarquización de nodos de interconexión y competencia entre modos públicos y privados. En cuanto al volumen de pasajeros transportados, en los accesos se destacan los ferrocarriles, con casi 1,2 millones de personas ingresando diariamente a la Ciudad. En sus cabeceras se conforman los centros de transbordo más importantes, sobre todo en Retiro, Constitución y Once de Septiembre. Estos a su vez están ubicados en las periferias del Área Central de la ciudad.



El objetivo de estos Centros Emergentes es facilitar la transición y movilidad de todos los medios de transporte que concurren día a día por estos sitios, con la reutilización de los playones ferroviarios, estaríamos generando nuevos espacios públicos que a su vez son espacios verdes que estarán abiertos para todo el público para ello la generación de los distintos programas a desarrollar deberían estar fuertemente vinculados con la participación ciudadana, ya que, en este proceso se debería de poder realizar una aceptación y apropiación del sitio.

Además de convertir estos espacios en Centros Emergentes, es también empezar a generar un sistema que ayude a descentralizar más el Área Central de la Ciudad pero para esto se tendría que realizar un "master plan" que conlleva a un proceso de transformación con una línea de tiempo mucho más larga. Estos Centros Emergentes además cumplirían varias funciones, eso quiere decir que deberá tener una versatilidad para poder cambiar los programas que contengan, generando así áreas o espacios modulares y multifuncionales.

## **- Caso Caballito:**

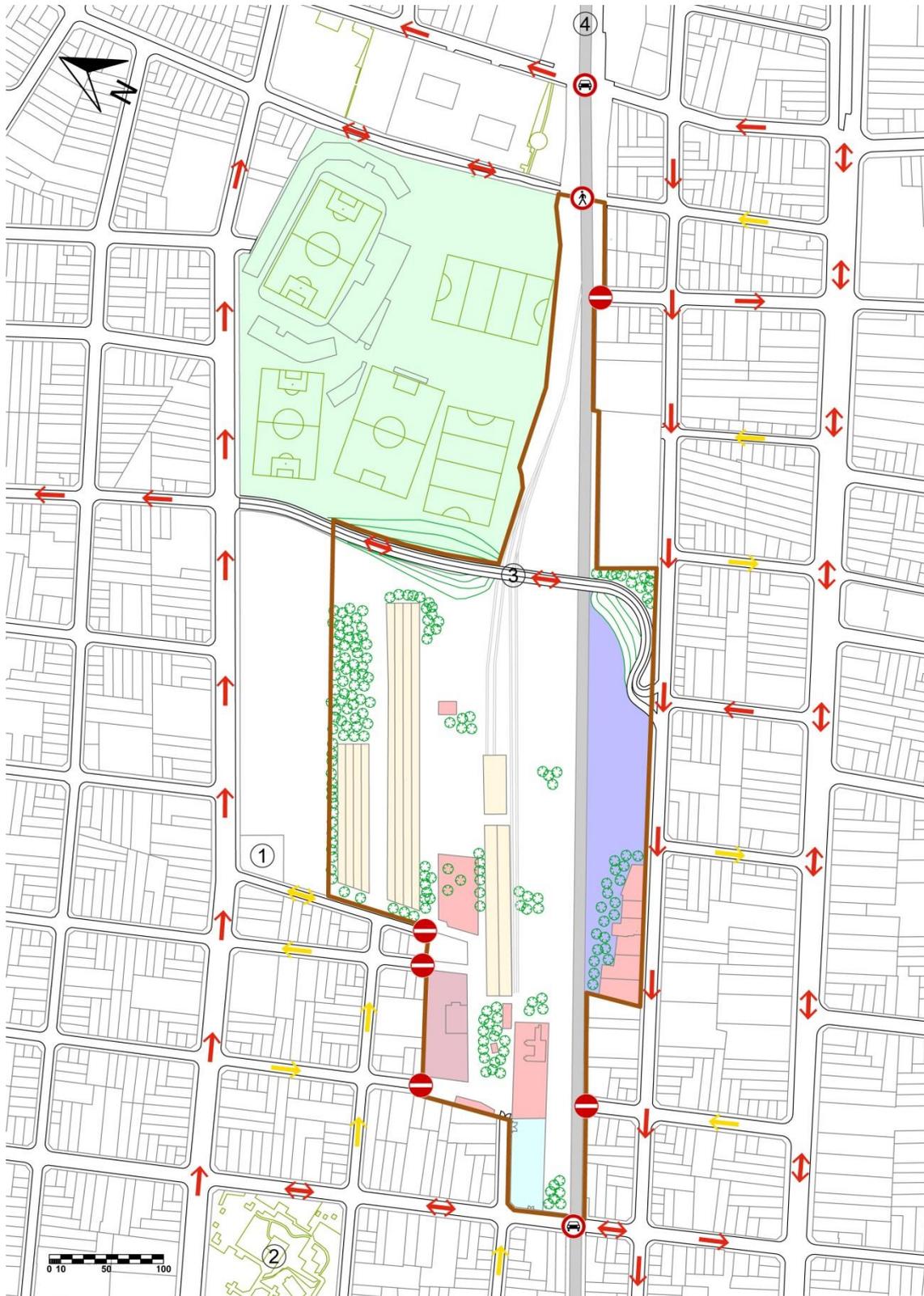
Un ejemplo a tomar será la reutilización del playón ferroviario de Caballito, lo que se busca fomentar es la generación de un espacio que se pueda replicar en otros sitios utilizando casi los mismos programas y sistemas, además también de fomentar la participación ciudadana que ayude a generar un sentido de pertenencia a cada sitio en particular.

Con esto se empezara a crear nuevos espacios que ayuden a descentralizar el Área Central de la ciudad, permitiendo así generar nuevos espacios públicos que sirvan como satélites a tractores económicos, políticos, sociales y culturales.

## **- Objetivos:**

- Generar la mayor superficie posible de espacio verde público.
- Reciclar las edificaciones ferroviarias, restaurando todos sus componentes arquitectónicos originales para adaptarlos a los nuevos usos.
- Mejorar la conexión e integración de las circulaciones, rompiendo así la barrera que genera el trazado del ferrocarril Sarmiento.
- Revalorizar la zona a través de mejoras, como señalización e iluminación renovada, mantenimiento, conservación, refacción y limpieza del espacio público, y toda otra intervención dirigida a elevar la calidad de vida de los vecinos.
- Fomentar la participación de los vecinos para empezar a generar un sentido de pertenencia.
- Pensar en utilizar criterios sustentables a la hora de desarrollar y definir el proyecto.
- Priorizar al peatón y a los transportes sustentables (bicicleta, monopatín, etc.).
- Promover la integración de actividades físicas, expresiones multiculturales, sociales, educativas, de recreación y servicios en la Comuna 6.

- Usos y circulaciones del playón ferroviario:

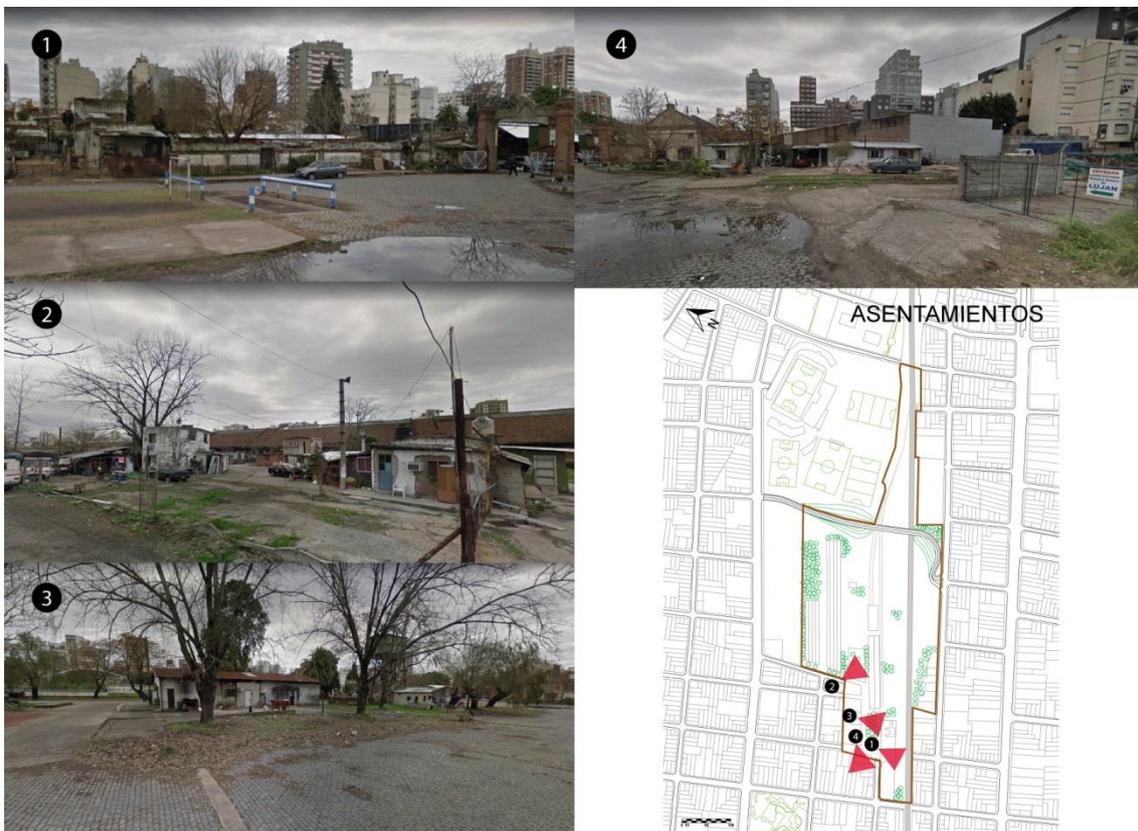


## Referencias

	Recuperadores U.		Comisaría Vecinal		Calle sin salida
	Asentamiento		Plaza del Ángel Gris		Paso peatonal
	Club Ferro Carril Oeste		Puente de Caballito		Paso vehicular
	Galpones ferroviarios		Estación Caballito		Vía de alta densidad
	Centro Misionero		Limite del playón		Vía de alta densidad
	Patio de los Lecheros		Trazado del tren		Vía de media densidad
					Vía de media densidad

Unas de las problemáticas como se mencionó anteriormente en el análisis del playón ferroviario de Caballito, en donde este genera una gran barrera de aproximadamente 800 metros, ocasionando así una congestión vehicular en las horas pico. Además que dos avenidas de una considerable densidad, que son la Av. Avellaneda y la Av. Rivadavia, pasan paralelas al playón, generando así una gran circulación de vehículos de todo tipo. A continuación vamos a empezar a nombrar los distintos tipos de situaciones que hay en la actualidad dentro del playón.

Otras de las problemáticas que se encuentran dentro del predio del playón ferroviario de Caballito se encuentran en los asentamientos que se generaron con el paso del tiempo, estos asentamientos fueron apropiados por familias de muy bajos recursos económicos que empezaron a usurpar las instalaciones que fueron abandonadas dentro del playón, estos asentamientos ocupan aproximadamente un total de 8.383 metros cuadrados del predio del playón.



Pegado a la calle Yermal con un total de 13.100 metros cuadrados aproximadamente nos encontramos con un espacio apropiado por recuperadores urbanos que crearon una cooperativa denominada “Recuperadores Urbanos del Oeste” (RUO), esta cooperativa se fundó en el 2001 como consecuencia de la gran crisis económica que tuvo el país, la cooperativa se encarga de recolectar los Residuos Sólidos Urbanos Secos (RSU), históricamente trabajan, por los barrios de Once, Caballito, Flores, Villa Luro, Chacarita y Palermo. Este sitio sirve como un centro de transferencia de los RSU que es también una base operativa y un centro verde que sirve para clasificar enfardar, acopiar y vender los residuos que se recolecta. En total se generan aproximadamente más de 5 mil toneladas diarias de residuos.



Otra área importante a destacar dentro del playón es el que utiliza el Centro Misionero Nuestra Señora de Luján, es un espacio que ocupa aproximadamente 3.475 metros cuadrados. Es una sede que se fundó en el 2011, este sirve como un espacio comunitario de la Iglesia católica de Buenos Aires. Se encuentra dentro de la antigua playa de maniobras del ferrocarril Sarmiento, detrás del Patio de los Lecheros, entrando por Donato Álvarez y Bacacay. Fue promovido por el Papa Francisco, cuando Mons. Bergoglio todavía era Arzobispo de Buenos Aires.



Centro Misionero Nuestra Señora de Luján

El Patio de los Lecheros, ubicado en Av. Donato Álvarez y Bacacay, era la estación de tren, muy cercana a la actual “Caballito”, a donde llegaba la leche proveniente de los campos del interior del país. La elección del lugar y su nombre actual, no son casuales, ya que los lecheros que esperaban el tren para vender la leche por las calles de Buenos Aires eran inmigrantes de diversos orígenes. Cuando en 1961 se prohibió la venta de leche sin proceso de pasteurización, el “Patio de los Lecheros” cayó en desuso tras desaparecer la figura del lechero.

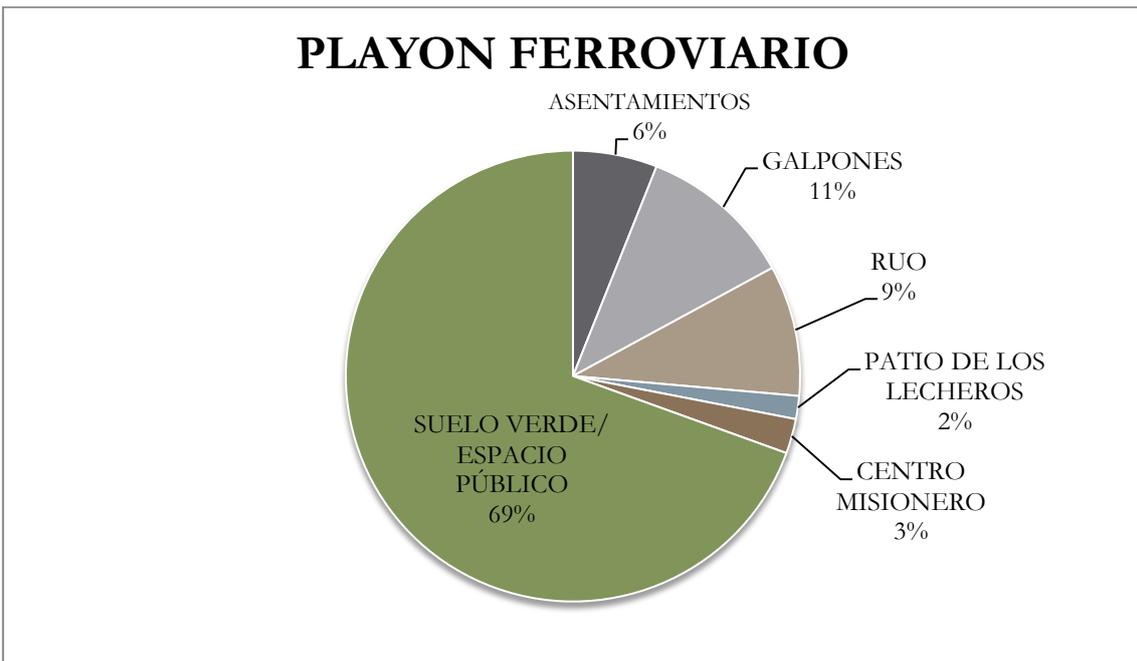
Este predio se puso en valor en 2016 para que familias y amigos, turistas y locales, puedan juntarse a compartir y disfrutar de propuestas gastronómicas y de entretenimiento. Comenzó abriendo el primer fin de semana de cada mes con food trucks para luego cambiar al formato de puestos en container. El lugar tiene una huerta y un vivero, un espacio donde el público puede acceder, sentarse y estar rodeado de verde. Allí se producen tomates, lechugas, menta, yerba buena, tomillo, entre otros alimentos que luego son utilizados por las cocinas. Otro de los rincones favoritos de los visitantes es la librería, donde se pueden conocer diferentes publicaciones. Este Patio fue la primera propuesta de BA Capital Gastronómica de un espacio al aire libre con comida callejera de calidad. Luego se sumaron el Patio Costanera Norte, el Patio Parque Patricios y el Patio Rodrigo Bueno. Este predio cuenta aproximadamente con 2.310 metros cuadrados de superficie.



Hablando sobre el estado de los galpones nos encontramos con cuatro galpones que en total ocupan un total aproximado de 15.418 metros cuadrados, en la actualidad dos de los cuatro galpones se encuentran en un estado de deterioro bastante avanzado, estos galpones tienen una estructura de muros portantes de ladrillos a la vista con techos de chapa sobre una estructura metálica típica de la arquitectura ferroviaria.



En la actualidad el playón tiene una superficie aproximada de 139.717 metros cuadrados, en la cual, la mayoría de su suelo es absorbente, es decir que es un suelo verde. La repartición del playón quedaría de la siguiente forma:



### - Entorno del playón ferroviario:

En los alrededores del playón ferroviario de Caballito se están construyendo varias viviendas en altura, eso quiere decir que el barrio de Caballito se está consolidando cada vez más, es por eso que es fundamental la creación de nuevos espacios verdes, ya que, al construirse más viviendas en altura provocara una sobrepoblación en el barrio requiriendo así más espacios verdes para los vecinos.

Un ejemplo que podemos destacar es el caso de “Ciudad Palmera”, este complejo de viviendas está pegado al playón sobre la Av. Avellaneda, este proyecto tiene una dimensión total de 168.480m<sup>2</sup> cubiertos distribuidos en 10 edificios de 9 a 10 pisos cada uno, más precisamente, 1.188 departamentos y un Shopping a cielo abierto. Actualmente se encuentra en construcción la primera etapa, ya que este megaproyecto se dividió en 4 manzanas.



En el próximo grafico se mostrara otras obras que se encuentran en construcción y que están en los alrededores del playón ferroviario, todas estas son viviendas en altura de más de 3 pisos.



**- Propuesta:**



## Referencias

 Recuperadores U.	 N.E.S.	 Patio de los Lecheros
 Centro Cultural	 Centro Misionero	 Lago Caballito
 Escuela Verde	 Administración	 Trazado del tren
 Área deportiva	 Área recreativa	 Pantalla Acústica

### - Recuperadores Urbanos:

Los Recuperadores Urbanos del Oeste (RUO) serán trasladados a otro sector estratégico del playón ferroviario, ya que, en el sector que se encuentran actualmente generaba una barrera para el planteamiento del nuevo proyecto. La nueva ubicación de los recuperadores urbanos les permitiría tener una doble entrada, beneficiando así la conexión con las calles Fragata Pres. Sarmiento y General Martín de Gainza.



### - Centro cultural:

Aprovechando la reutilización de los galpones ferroviarios se pensó en realizar un centro cultural que este enfocado hacia la diversidad cultural que tenemos dentro del país. Durante el transcurso del tiempo el territorio argentino ha experimentado distintas corrientes migratorias:

- La colonización hispánica entre los siglos XVI y XVIII, mayoritariamente masculina, se asimiló en gran parte con los nativos en un proceso de mestizaje, aunque no todo el actual territorio fue efectivamente colonizado por los españoles. Ciertas regiones se mantuvieron bajo dominio indígena (Guaycurúes y Wichís en la región chaqueña; Huarpes en la cuyana y norte neuquino; Ranqueles en el este del Cuyo y norte de la región pampeana; Tehuelches y Mapuches en las regiones pampeana y patagónica, y Selknam y Yámanas en el archipiélago de Tierra del Fuego) La población negra fue introducida de forma forzada desde el África, llevada para trabajar como esclavos en la colonia entre los siglos XVII y XIX en gran número y principalmente de origen Bantú.

- La inmigración mayormente europea y en menor medida del Asia occidental, incluyendo considerables corrientes árabes y judías, producida entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX (particularmente italianos y españoles, en ese orden cuantitativo), fomentada por la Constitución de 1853. Estas políticas estaban destinadas a generar un tejido social rural y a finalizar la ocupación de los territorios pampeanos, patagónicos y chaqueños, que hasta la década de 1880 estaban habitadas por diversas culturas indígenas.
- La inmigración de países vecinos (Uruguay, Chile, Brasil, Bolivia y Paraguay) más o menos continua a lo largo de los siglos XIX, XX y XXI.
- En la actualidad, se produce el retorno de una parte de los migrantes argentinos y sus descendientes desde Europa y Estados Unidos. Además, siguen llegando inmigrantes provenientes de Bolivia, Paraguay y Perú; y ahora también hay corrientes migratorias provenientes de China, Colombia, Cuba, Venezuela, Senegal, Ecuador, República Dominicana y Haití.

Es por eso que se pensó en crear un centro cultural que apoye la diversidad cultural que existe dentro del país, además de también poder fomentar nuestra propia cultura que es muy variada y muy interesante. También lo que se busca es que este espacio se integre al Circuito de Espacios Culturales, dependiente de la Dirección General de Promoción Cultural del Ministerio de Cultura del Gobierno porteño que está integrado por siete espacios ubicados en distintos puntos de la ciudad. Además fomentando la participación cultural, lo que se busca es generar el sostenimiento de este centro por medio de las asociaciones folclóricas que existen dentro de la ciudad. Estas asociaciones sin fines de lucro se encuentran constantemente buscando espacios que ayuden a poder fomentar la cultura que representan.

El Centro Cultural de la Diversidad busca generar las siguientes acciones:

- Accesibilidad a la cultura.
- Participación ciudadana.
- Reconocimiento a la diversidad de identidades culturales.
- Fomento a una cultura de paz.
- Formación artística con una perspectiva de derechos humanos.
- Sustentabilidad de proyectos culturales.

Para ello se pensó en crear el siguiente programa:

- Deberá de haber áreas para poder realizar ensayos o representaciones, estos espacios pueden ser al aire libre o en espacios cerrados.
- Un sector donde se puedan realizar ferias gastronómicas.
- Espacios de enseñanza que se usen para enseñar los distintos idiomas nativos como el Aimara, el Quechua, el Guaraní, entre otros.
- Talleres de apoyo que fomenten las artesanías de las distintas culturas.
- Una biblioteca que fomente y estimule la literatura y la historia de los distintos países.
- Espacios que sirvan para la enseñanza de las distintas danzas folclóricas.



Danzas

Artesanías

Gastronomía

Enseñanza

**- Escuela verde:**

Es un espacio que fomente la educación ambiental. A través del siguiente programa:

- Consumo Responsable y Residuos:**  
 El objetivo es promover el consumo responsable y la reducción, reutilización y reciclaje de residuos mediante instancias de formación y el establecimiento de un sistema de separación en origen y recolección diferenciada. Según su composición, algunos residuos (restos de comida, frutas y verduras, papel, cartón y otros orgánicos) generan, durante su descomposición, dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y metano (CH<sub>4</sub>), dos de los principales gases en términos de efecto invernadero. En algunos casos, en condiciones controladas, este gas se aprovecha como energía, en otros casos se libera a la atmósfera contribuyendo así a aumentar el calentamiento global.
- Huertas y Espacios Verdes:**  
 Incentivar la creación y revalorización de los espacios verdes y también fomentar la creación de huertas urbanas que sirven para fomentar la autoproducción familiar de alimentos sanos y diversos. Las huertas urbanas también podrían ayudar a aprovechar mejor el agua, evitar inundaciones, amortiguar el impacto de las altas temperaturas y construir un refugio natural para la flora y fauna autóctonas. Según datos del Prohuerta de 2013, sólo en el Área Metropolitana de Buenos Aires existen alrededor de 51.000 huertas

familiares registradas, 1.000 huertas escolares y poco más de 400 huertas comunitarias. Estas iniciativas involucran de manera directa a más de 388.000 personas.

- **Acción por el Clima:**

La educación para el uso eficiente de la energía y el aprovechamiento de energías renovables. Además de alentar la mejora del rendimiento energético de los edificios. Como también asimismo, trabajar con la sensibilidad sobre el cambio climático. La quema de combustibles en el sector transporte emite gases de efecto invernadero que se liberan a la atmósfera, contribuyendo al cambio global. La forma en que viajamos y nos movemos por la ciudad tiene impacto en las emisiones de GEIs (Gases de Efecto Invernadero). Es por eso que se busca concientizar la utilización del transporte público o la bicicleta.



Consumo Responsable y Residuos

Huertas y Espacios Verdes

Acción por el Clima

**- N.E.S. + Escuela abierta**

Con el análisis e investigación realizada se pensó en reutilizar otro galpón ferroviario para establecerlo con un programa que empezó a desarrollar el gobierno de la ciudad denominado “Nueva Escuela Secundaria” en que consiste no es solo una reforma curricular sino que también se está repensando los espacios y la estructura de funcionamiento institucional de las escuelas actuales. En la actualidad 38 escuelas (21 de gestión estatal y 17 de gestión privada) han decidido iniciar voluntariamente la implementación de la N.E.S. en 2014. Además dentro de las mismas instalaciones se pensó también en implementar otro programa que tiene activo el gobierno de la ciudad de Buenos Aires que consiste en las “Escuelas Abiertas”, esto fue pensado más que todo para que las instalaciones se encuentren siempre en funcionamiento, aprovechando la modularidad y flexibilidad que tienen las tramas de los galpones.

La escuela secundaria orientada en CABA tiene una duración de cinco años que comprende dos ciclos:

- “Ciclo Básico” de dos años de duración (primero y segundo años). Comprende formación general y común a todas las orientaciones.
- “Ciclo Orientado” con una extensión de tres años (tercero, cuarto y quinto años). Proporciona formación general y común a todas las orientaciones y formación específica según cada una de las trece orientaciones adoptadas por la Ciudad.

La N.E.S. consiste en:

- Estrategias diversificadas de enseñanza.
- Acompañamiento y orientaciones a los alumnos.
- Evaluación de los aprendizajes.
- Oportunidad para un desarrollo intelectual, afectivo, moral psicofísico y estético.
- Promoción de un mayor compromiso de los estudiantes.
- Formación general centrada en las capacidades y conocimiento de cada disciplina.
- Contenidos transversales.

El programa “Escuela Abierta”, consiste en un espacio de encuentro entre chicos, familia y comunidad en la escuela para fortalecer trayectorias educativas y cultivar valores ciudadanos a través de actividades artísticas, culturales, deportivas y recreativas fuera del horario de clases. Esto servirá para que las instalaciones que usan tanto la N.E.S. como la escuela abierta siempre estén en funcionamiento.

Las distintas propuestas de Escuela Abierta son:

- Centros de Educación Temprana (CET): desarrollan talleres de crianza y actividades educativas. Destinados a niños y niñas de 45 días a 3 años junto a sus mamás y papás.
- Centros Infantiles: espacios lúdico-expresivo-recreativos destinados a complementar y fortalecer la formación de niños y niñas de 3 a 5 años.
- Centros de Actividades Infantiles (CAI): brindan actividades culturales relacionadas al arte, al juego, al deporte, a las ciencias y/u otros saberes. Destinados a alumnos del nivel primario.
- Club de Jóvenes y de Chicos: actividades artísticas, literarias, deportivas y recreativas. En los clubes de chicos participan niños y niñas de 6 a 12 años y en los clubes de jóvenes adolescentes a partir de los 13 años.
- Orquestas y coros infantiles-juveniles: actividades musicales grupales destinadas a todos los chicos/as y jóvenes a partir de los 6 años.
- Teatro y Ajedrez: talleres destinados a chicos y chicas a partir de los 6 años

### - Centro Misionero y Patio de los lecheros:

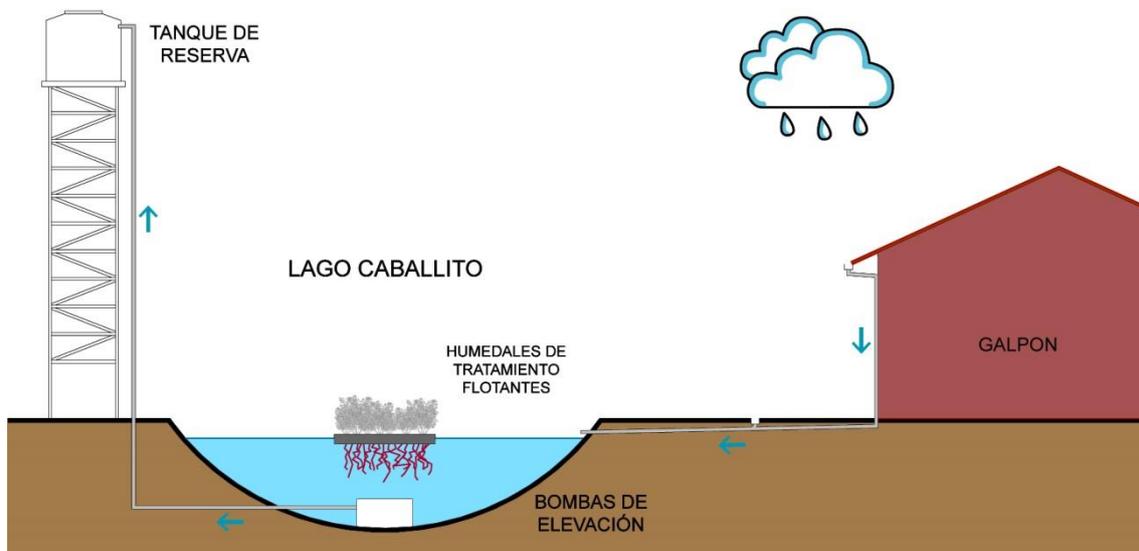
Con la conformación de los nuevos trazados de las calles que se abrieron dentro del nuevo parque se pensó en consolidar las manzanas donde están implantados estos programas para así poder independizarlos y que estos mismos mantengan los espacios que se le fueron cedidos.

### - Administración:

Dada las dimensiones que contempla el nuevo parque se estaría precisando de un espacio donde se encuentre la administración, organización y mantenimiento que son necesarios para el parque, es por eso, que se decide reciclar la Casa histórica que fue la vivienda de Don Norberto de la Riestra, uno de los fundadores del Ferrocarril Oeste (FCO). Este espacio sería de aproximadamente 320 metros cuadrados.

### - Lago Caballito:

Se decidió generar este lago por razones sustentables, este sería un lago artificial que serviría para almacenar y retener el agua que viene por precipitación. Para luego después de ser tratada se pueda utilizar para riego, limpieza y mantenimiento del parque.



Desde el punto de vista estético, los lagos artificiales revestidos con geomembranas proporcionan un costo efectivo y métodos de calidad en impermeabilizaciones, además de lograr una imagen agradable a la vista, se tiene una obra con un bajo costo tanto en materiales como en mano de obra, además de una vida útil en materiales, que van más allá de los 40 años.



Ejemplos de lagos con geomembranas



Los Humedales de Tratamiento Flotantes (HTF) son una solución innovadora diseñada para mejorar el proceso natural que se produce entre el agua, las plantas y los microorganismos con el fin de eliminar los contaminantes de las aguas residuales y las aguas pluviales de forma pasiva y natural.



Ejemplos de humedales



#### - Pantalla acústica:

La exposición regular a niveles de ruido superiores a 80 db (el mismo nivel de ruido creado por un atasco de tráfico o por un tren que se escucha a 15 metros de distancia) causa daños crónicos en la audición. Por esta razón se debe incluir la protección contra niveles de ruido perjudiciales para la salud pública sobre el perímetro del recorrido del ferrocarril de la línea Sarmiento.

Por razones proyectuales se optó por instalar barreras acústicas de dos tipos diferentes de materiales, uno de material transparente que permita la conexión visual del parque y el otro de material opaco que sirva como creadores de espacios o para generar terrazas verticales. Las Barreras o pantallas Acústicas de madera atienden a un diseño que cumple con las especificaciones acústicas necesarias para cualquier tipo de apantallamiento. La principal innovación de este modelo de barrera se presenta en el ámbito medioambiental, proporcionando unos resultados de aislamiento y absorción acústica superiores a los de gran cantidad de diseños actuales, pero con una repercusión prácticamente nula, o incluso beneficiosa sobre nuestro entorno, ya que, para la fabricación de estos paneles se pueden reutilizar distintos tipos de materiales.



Ejemplos de barreras acústicas de madera

Los otros tipos de paneles son de lámina de policarbonato sólido liso, transparente e incoloro, estos también pueden ser de colores, lo que permite disminuir así el impacto visual que producen otros tipos de barreras convencionales. Las ventajas que presentan este tipo de barreras son: el notable poder de insonorización, la excelente transmisión luminosa, muy buena resistencia a la intemperie, a los rayos UV y es totalmente reciclable.

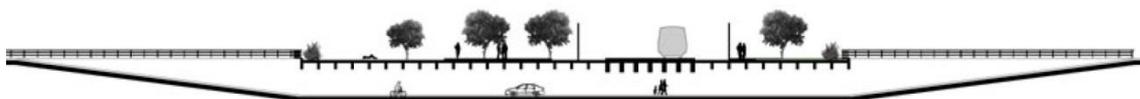


Ejemplos de barreras acústicas de policarbonato

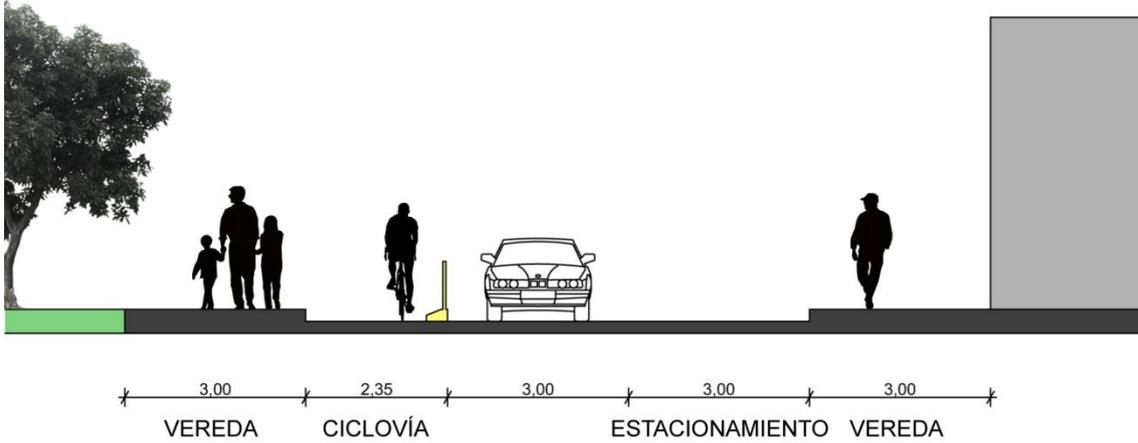
**- Circulaciones:**

Con la proyección del nuevo parque en el playón ferroviario, se eliminó el puente Caballito y se crearon nuevas calles internas que tienen uno o dos carriles vehiculares que conectan a todo el proyecto con su entorno inmediato, con estas nuevas circulaciones también se crearon cuatro nuevos cruces de ferrocarril, los cuales, tres son bajo nivel y uno a nivel, con la creación de estos nuevos cruces se rompería la barrera que antes existía por el recorrido del ferrocarril y permitiría la conexión de los dos lados del parque, estos nuevos cruces ferroviarios son vehiculares y peatonales. Además se crearon nuevas ciclovías, dentro del parque, que se conectan con la red de ciclovías existentes que hay dentro de la ciudad, priorizando así la circulación peatonal y sustentable.

EJEMPLO DE CRUCE BAJO NIVEL



EJEMPLO SOBRE YERBAL



EJEMPLO SOBRE BACACAY

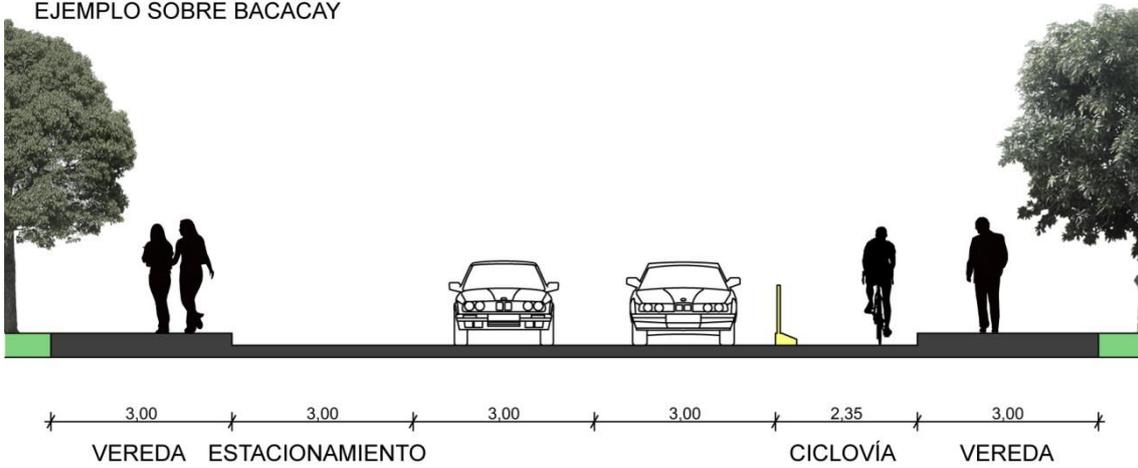


DIAGRAMA DE CONEXIONES:



**- Circulaciones vehiculares:**



## Referencias

	Calle sin salida		Vía de alta densidad		Vía de media densidad
	Paso peatonal		Vía de alta densidad		Vía de media densidad
	Paso vehicular		Paso bajo nivel		Ciclovia

### - Áreas de recreación y deportes:

Las áreas de recreación están conformado por módulos de moderno diseño con estructuras de caños, sogas y redes que permiten que cada niño pueda desenvolverse libremente y su superficie está revestida con caucho reciclado para reforzar las condiciones de seguridad ante posibles caídas.



Las áreas de deportes son áreas especialmente diseñadas para hacer gimnasia y ejercitar el cuerpo utilizando el propio peso. Ninguno de los aparatos es de fuerza para desarrollar hipertrofia o musculatura, como sucede con los de un gimnasio. Son de baja intensidad, recomendados como complemento de una actividad aeróbica y aptos para cualquier persona. Además de integrar canchas polideportivas que fomenten la actividad física.



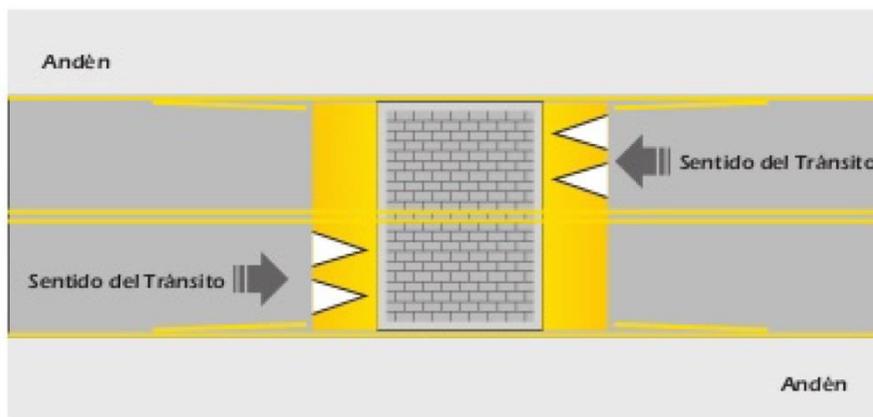
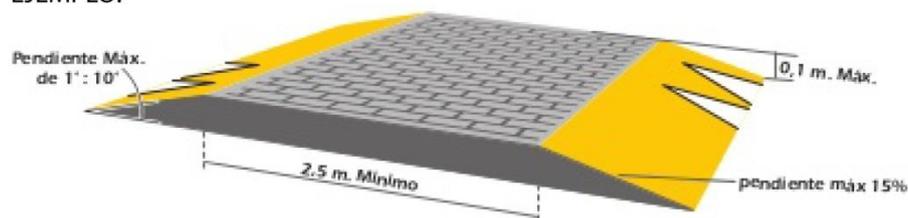
### - Sendas peatonales elevadas:

Se decidió crear tres sendas peatonales elevadas sobre la calle Bacacay para conectar los distintos espacios que tiene el nuevo parque, además estas acciones tienen el fin de facilitar la circulación de los peatones y personas con condiciones de movilidad reducida.

#### Beneficios:

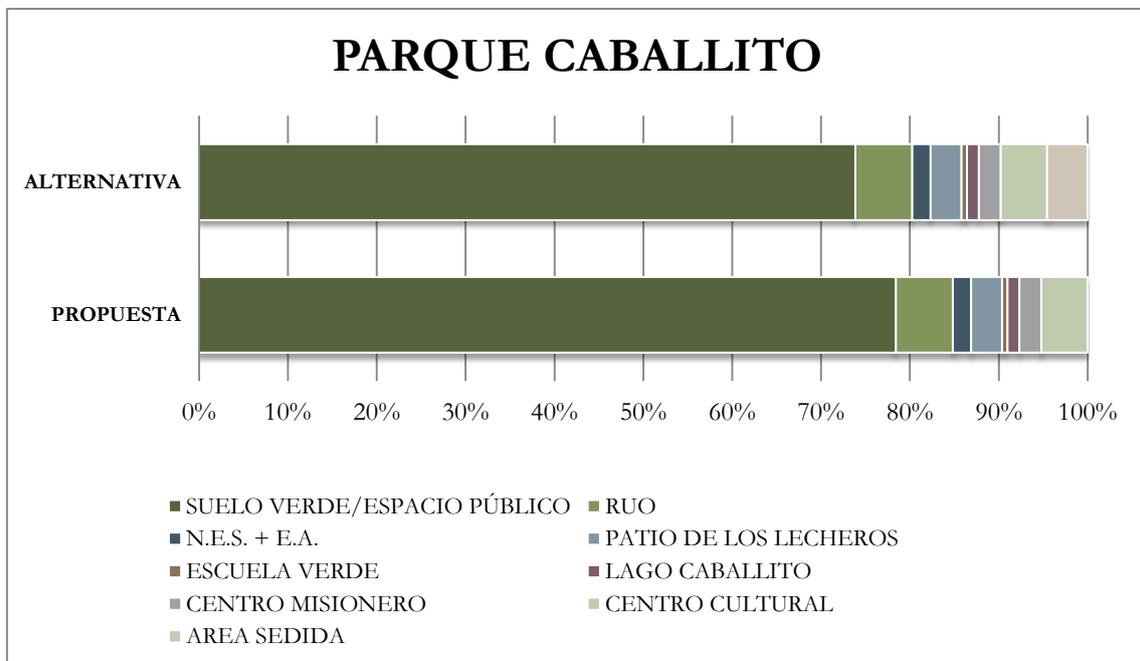
- Mayor seguridad para el peatón al eliminar barreras arquitectónicas.
- Reducción de la velocidad del tránsito vehicular.
- Reducción del tránsito vehicular debido a la disminución de velocidad.

EJEMPLO:



**- Alternativa:**

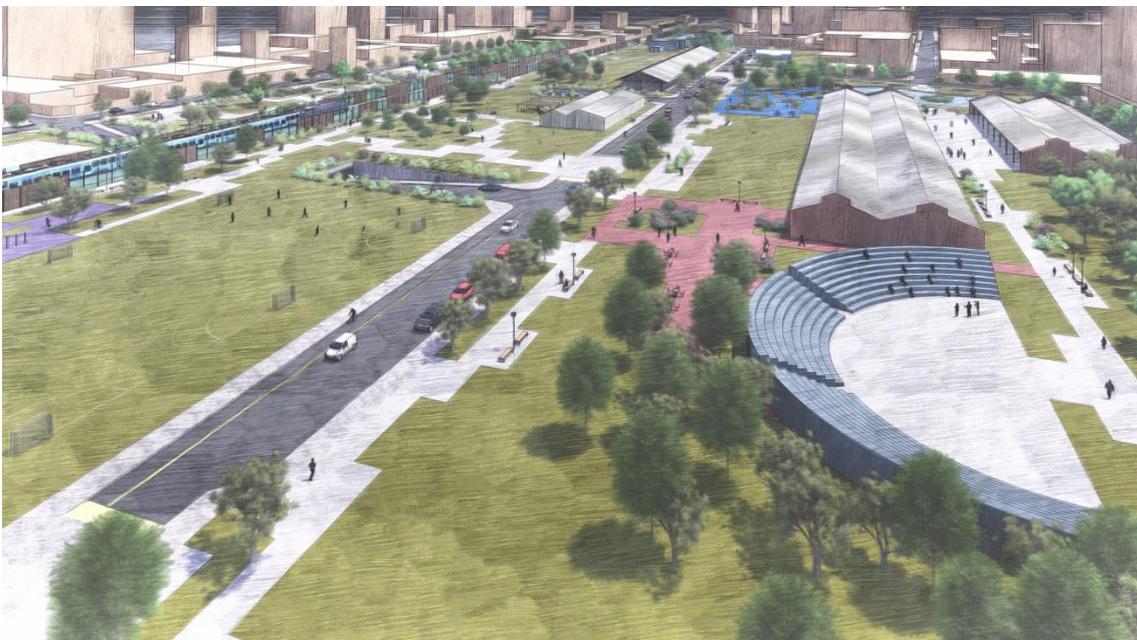
Una alternativa que se propone para poder financiar la creación del Parque Caballito, es vender una porción del predio de 6.370m<sup>2</sup> que esta ubicado sobre la calle Yermal, en esa area se podria seder para poder desarrollar una actividad privada, en preferencia se podria desarrollar un conjunto de oficinas administrativas o alguna otra actividad de ese indole. Esto tambien se podria realizar para poder consolidar la cuadra donde esta ubicada el area que se quiere seder.



**- Perspectiva área del Parque Caballito:**



**- Perspectiva desde la calle Bacacay:**



**- Perspectiva desde el Centro Cultural de la Diversidad:**



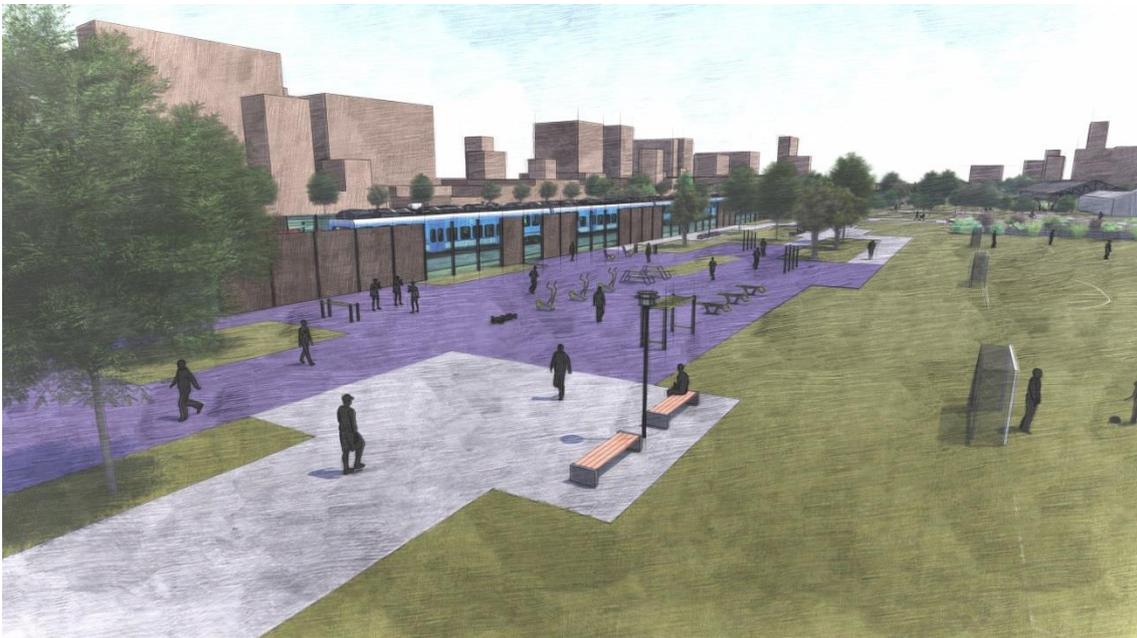
**- Perspectiva desde el Lago Caballito:**



**- Perspectiva desde el Área Recreativa:**



**- Perspectiva desde el Área Deportiva:**



**- Perspectiva desde la Escuela Verde:**



**- Perspectiva área del Parque Caballito:**



**- Perspectiva desde la Pantalla Acústica:**



**- Perspectiva desde la calle Yermal:**



## Etapa 2: Hacia lo que se apunta

### - Corredor Urbano Verde

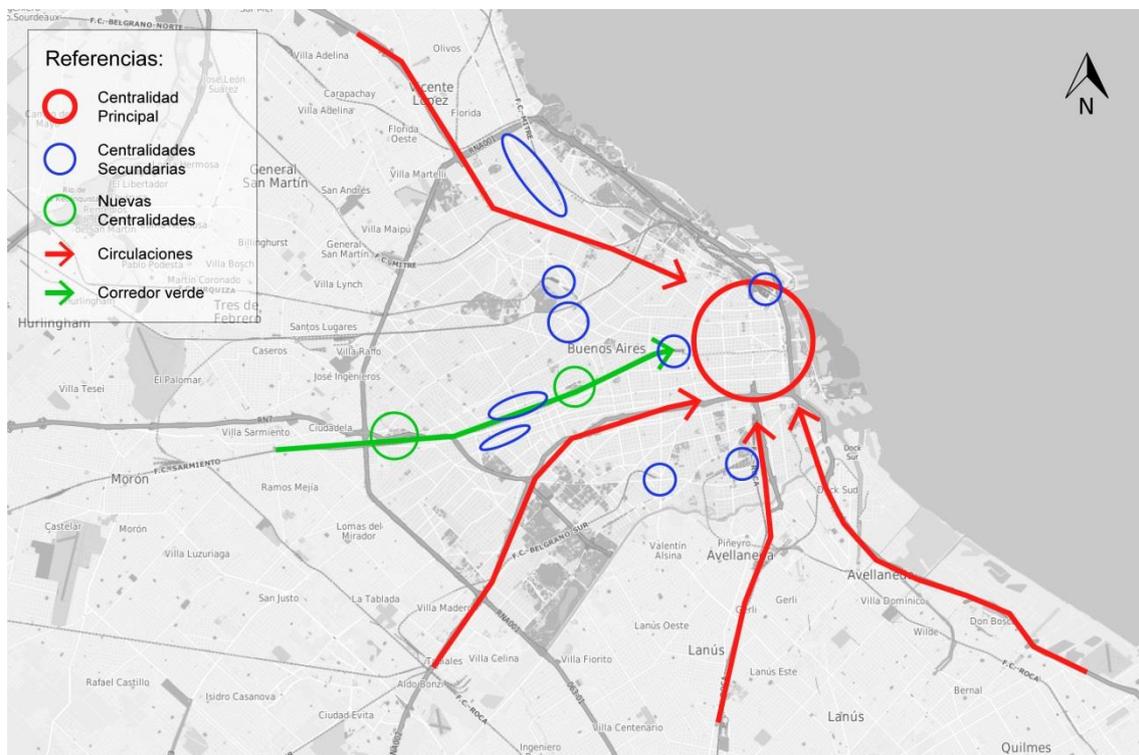
La segunda etapa se realizaría a partir del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, en que consta en un recorrido de 11,4 kilómetros dentro de la ciudad de Buenos Aires, este se convertiría en un corredor verde urbano lineal que pasaría por la ciudad de Este a Oeste, específicamente pasa por 8 barrios de la ciudad (Liniers, Villa Luro, Velez Sarfield, Floresta, Flores, Caballito, Almagro y Balvanera).

El Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento en su trayecto Caballito-Moreno es un proyecto de ingeniería que encara el Estado Argentino en la ciudad de Buenos Aires y la zona oeste del Gran Buenos Aires, que prevé la construcción de un túnel y vías bajo trinchera del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento a través de una extensión de 32 km. El futuro túnel del Sarmiento, de 11 metros de diámetro y a una profundidad promedio de 22, tendrá dos vías para trenes de doble piso y hasta nueve vagones. Esto significaría el fin de la vía cuádruple que permite actualmente los servicios rápidos que podrían ayudar a aliviar la línea. El soterramiento del ferrocarril se divide en 3 etapas.

- Etapa I: Caballito – Haedo (16,67 km)
  - Construcción de 12.190 m de túnel.
  - Soterramiento de ocho estaciones: Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro, Liniers, Ciudadela, Ramos Mejía y Haedo.
  - Construcción de talleres de mantenimiento en Francisco Álvarez, Luján y Lobos.
  - Construcción rampas de conexión a superficie en Caballito y Haedo.
- Etapa II: Haedo – Castelar (3,95 km)
  - Construcción de 3.371 m de túnel.
  - Soterramiento de dos estaciones: Morón y Castelar.
  - Construcción rampa de conexión a superficie en Castelar.
- Etapa III: Castelar – Moreno (14,09 km)
  - Construcción de 9.102 m de túnel.
  - Soterramiento de cinco estaciones: Ituzaingó, Padua, Merlo, Paso del Rey y Moreno.
  - Construcción de rampa de vinculación del túnel con el taller de Francisco Álvarez en Moreno.



En la actualidad la obra fue frenada en Julio del 2019, cuando las autoridades sacaron la tuneladora comprada a Alemania para mantenimiento, pero no la volvieron a poner en funcionamiento. En total está construido el túnel que va desde Haedo hasta Liniers.

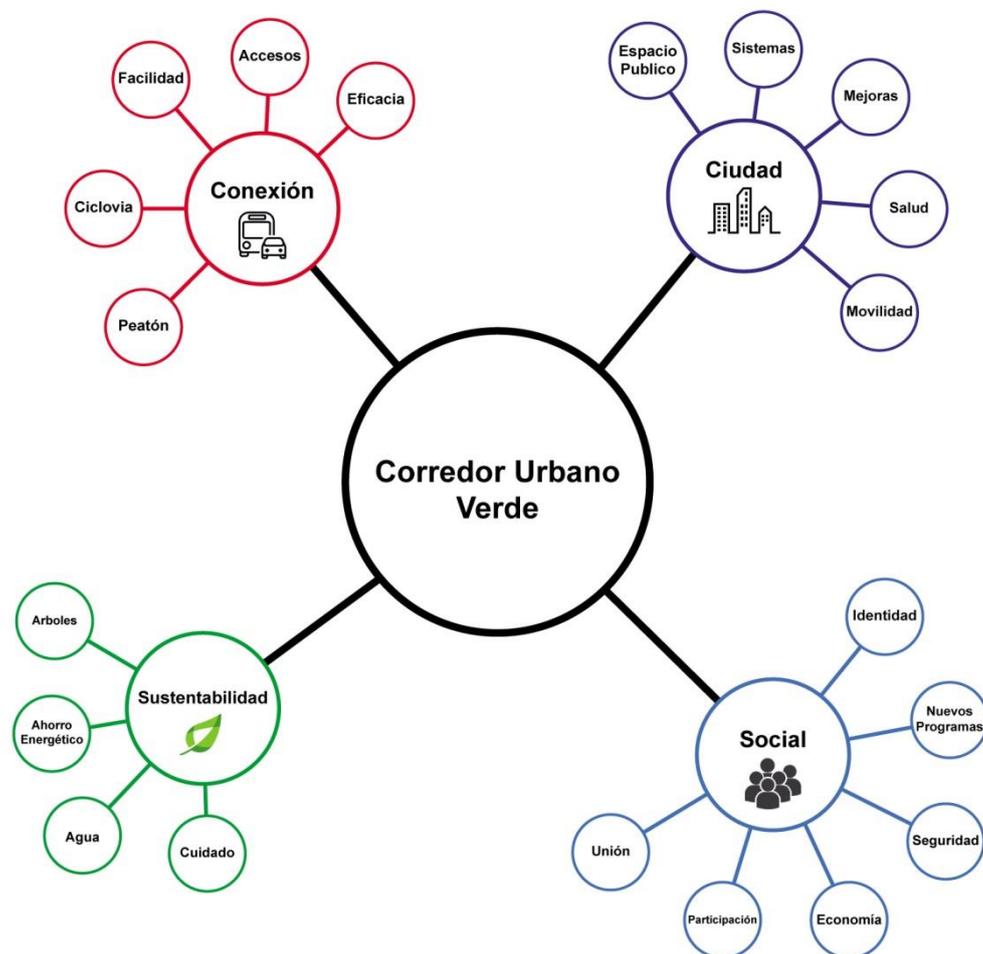


Los corredores verdes se pueden definir como porciones de tierra que contienen elementos lineares que son planeados, diseñados y gestionados para múltiples propósitos incluyendo ecológicos, recreacionales, culturales, estéticos u otros propósitos compatibles con el concepto de uso de suelo sustentable. Los corredores son porciones de tierra larga y estrecha.

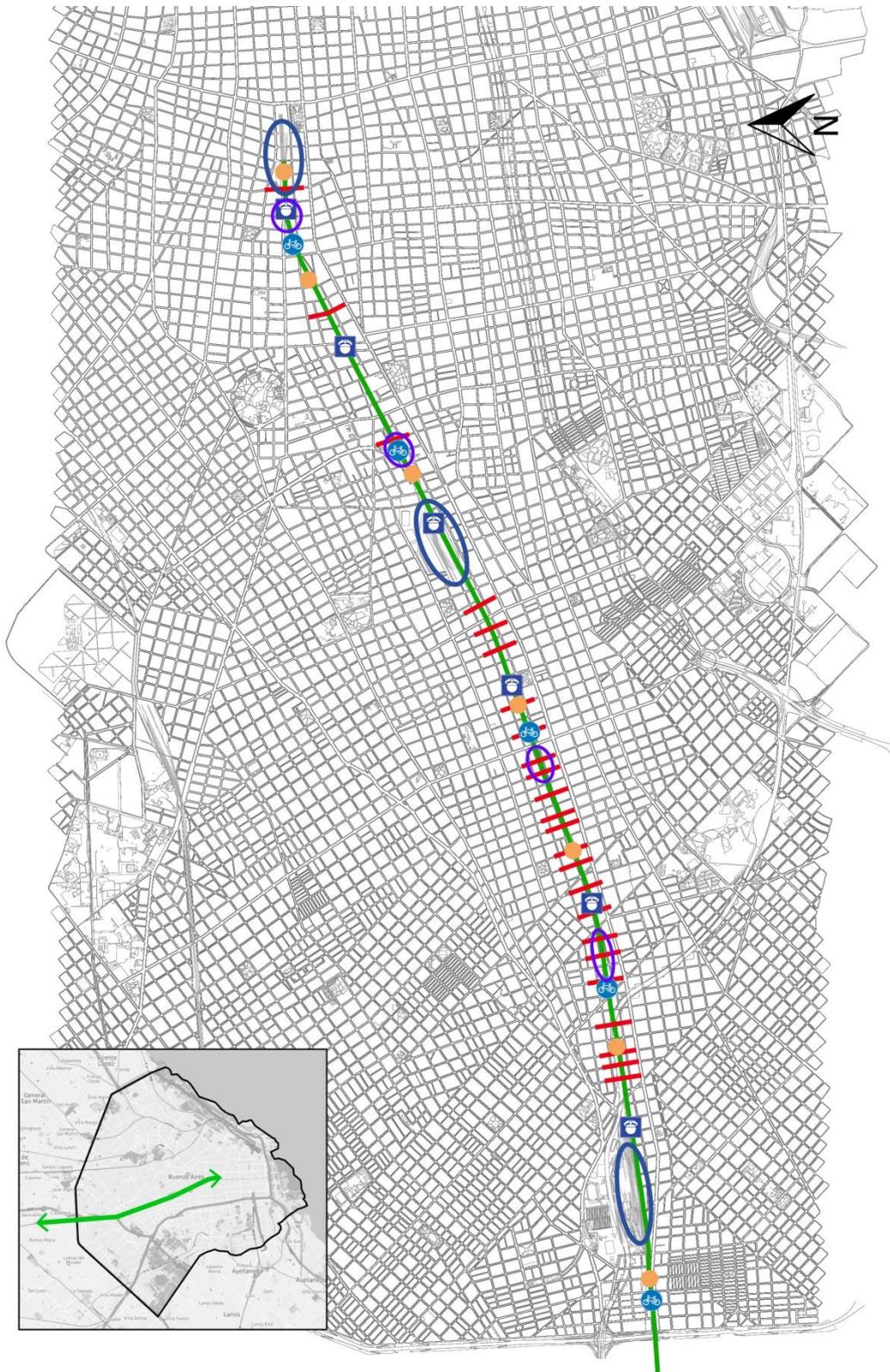
Un corredor urbano verde es una franja con una importante presencia de vegetación que une dos zonas naturales destacadas de la ciudad. Es muy importante porque da continuidad a los espacios verdes que ofrece al ciudadano pero tiene muchas más ventajas. Por un lado, permite aumentar la biodiversidad de la localidad ya que supone plantar más vegetación que, a su vez, atrae más especies animales. Por otro lado, puede ayudar a mitigar el efecto de isla de calor urbano rebajando en unos grados la temperatura. Un corredor verde debe dar prioridad espacial tanto al peatón como a la vegetación, por eso también reduce el ruido y la contaminación.

## Objetivos del corredor verde:

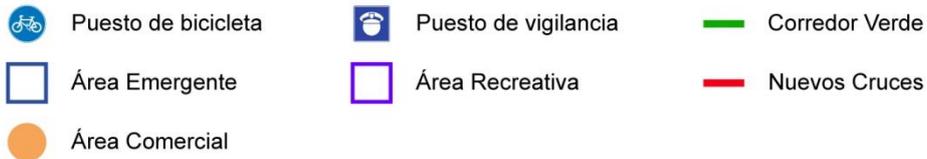
- Generar una importante oferta de espacios públicos de libre acceso y gratuitos para el esparcimiento y la recreación.
- Aumentar las áreas de espacios verdes.
- Satisfacer los requerimientos culturales y ambientales de la sociedad.
- Rehabilitar el tejido circundante, comercial y residencial.
- Romper y convertir la barrera que generaba el trazado del ferrocarril para así poder mejorar la conexión vehicular.
- Priorizar la circulación peatonal y de movilidad sustentable (bicicleta, monopatín, etc.).
- Desarrollar programas que ayuden a promover el corredor verde.
- Fomentar la participación ciudadana.



- Propuesta:



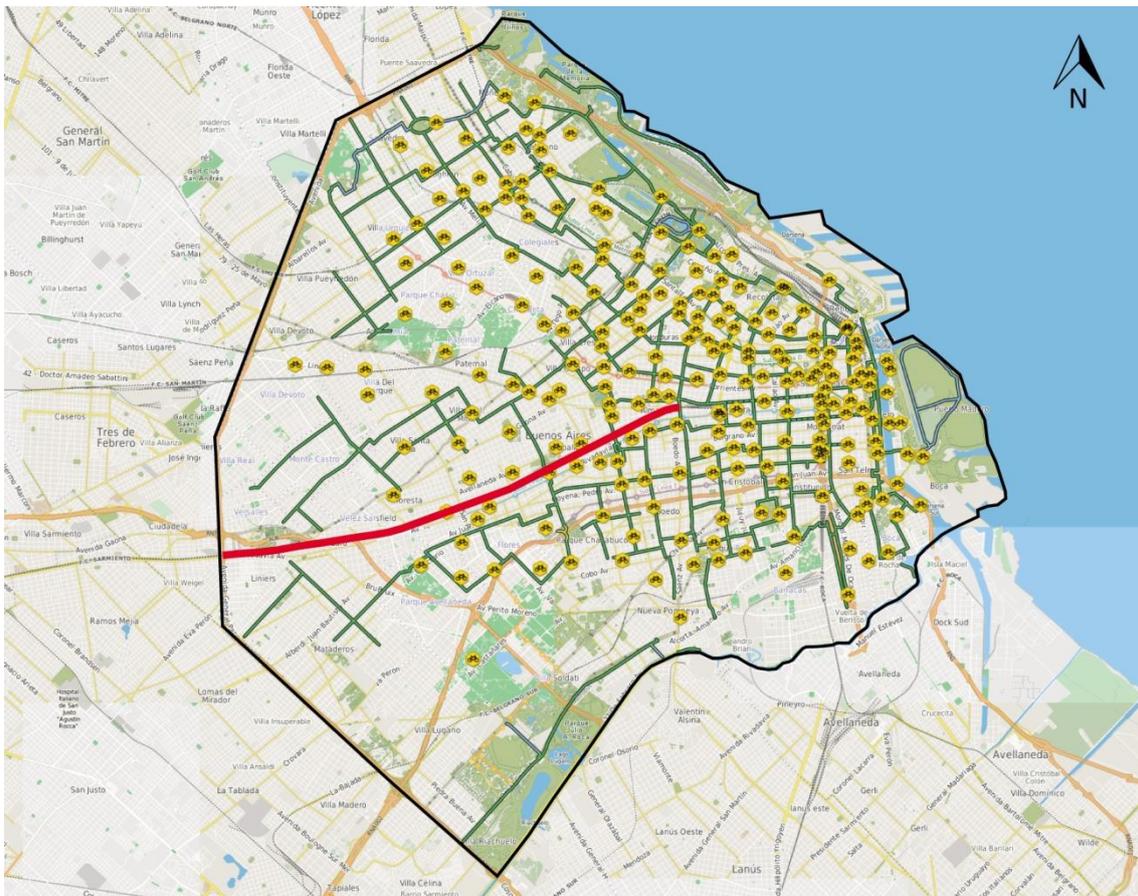
## Referencias



### - Corredor Verde:

Como se mencionó anteriormente, con el soterramiento de la línea del ferrocarril Sarmiento, se creará un corredor verde de más de 11.4km lineales. Este corredor contendrá programas que ayude a mejorar la vida de los transeúntes que pasen por allí. Además con esto ayudaría y beneficiaría el ecosistema que tiene la ciudad, generando así un nuevo gran pulmón verde para la ciudad.

Este corredor verde contendrá, en todo su tramo, un nuevo recorrido de ciclovía uniéndose este a la Red de Ciclovías y Bicisendas Protegidas, que inició en 2017 con 169 km y ahora alcanza más de 260 km, es un pilar fundamental para que 4% de los viajes en la Ciudad sean en bicicleta. Ya todas las Comunas y 41 de los 48 barrios de la Ciudad cuentan con esta infraestructura diseñada para brindarle seguridad vial a los cientos de ciclistas que se mueven por Buenos Aires todos los días.



## Referencias



### - Nuevos Cruces:

Con la creación del Corredor Verde, se habilitarían 24 nuevos cruces, estos nuevos cruces serían a nivel del piso, permitiendo así mejorar la situación de las circulaciones vehiculares y además unir más la conexión Norte-Sur que tiene la ciudad. Con estas intervenciones se estaría mejorando la relación del entorno inmediato que tenía la traza del ferrocarril Sarmiento.

### - Áreas recreativas:

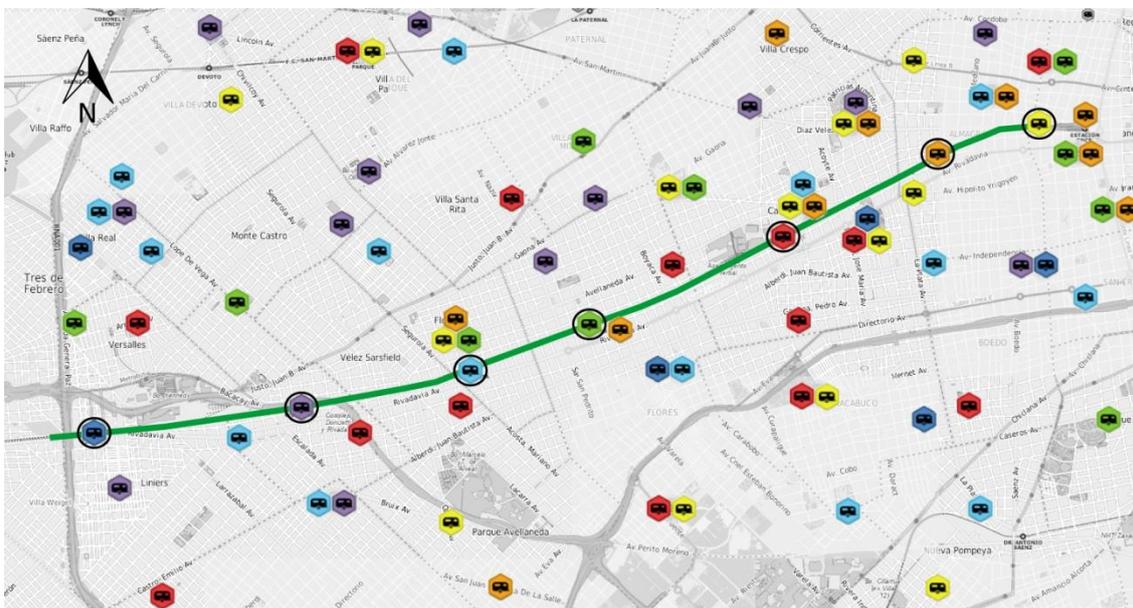
Aprovechando las áreas más anchas dentro del Corredor Verde, se optó por crear pequeñas plazas lineales, en las cuales estas estarán ubicadas en áreas estratégicas del recorrido y servirán como un articulador urbano que permita la convivencia social, las actividades deportivas, culturales y de esparcimiento en las personas. Son áreas muy importantes, ya que, en ellas se trata de incentivar un sentido de pertenencia en los vecinos.



### - Áreas Comerciales:

Con la reformulación del recorrido de la línea del ferrocarril Sarmiento, los espacios que se utilizaban para las paradas de los trenes, como los andenes y estaciones, se estarían dejando en desuso. Es por eso que se aprovecharía esos espacios para reformularlos y convertirlos en Ferias Itinerantes de Abastecimiento Barrial.

Las Ferias de Abastecimiento recorren los diferentes barrios porteños para ofrecer a los vecinos productos frescos, de buena calidad y a precios económicos: desde carnes y pescados hasta frutas y verduras; desde lácteos y cereales hasta artículos de limpieza. Es por eso que también son 7 puntos estratégicos que sirven para poder generar un nuevo recorrido de la Feria de Abastecimiento dentro del Corredor Verde.



### Referencias

- FIAB Lunes
- FIAB Martes
- FIAB Miércoles
- FIAB Jueves
- Corredor Verde
- FIAB Viernes
- FIAB Sábado
- FIAB Domingo
- Nuevo FIAB

### - Puesto de Vigilancia:

Estos puestos sirven para mantener el orden y seguridad de los ciudadanos que transitarán día a día por el Corredor Verde. Los puestos de vigilancia están ubicados para que estos puedan abarcar todo el recorrido del corredor, estos a su vez son puestos móviles para que su ubicación y traslado sean fáciles de realizar.



### - Puesto de bicicleta:

Con el objetivo de incentivar el uso de medios de transporte sustentables, reducir los incidentes fatales en el tránsito y contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad invita a todos los actores de la comunidad a trabajar en conjunto para lograr un cambio cultural. Cada vez son más las personas que utilizan la bici para moverse en Buenos

Aires, es por eso que se pensó en crear estos puestos que sirven como apoyo a todos los ciclistas que pasen alrededor del Corredor Verde. El sistema está compuesto por un tótem que contiene herramientas y un inflador con medidor de presión para que todos los vecinos y turistas que visitan Buenos Aires puedan poner a punto su bici en forma fácil y rápida, además en estos puestos se fomentara el programa “Ecobici” que consiste en un sistema de bicicletas públicas del Gobierno de la Ciudad, agregando así nuevas estaciones automáticas de este sistema.



# CONCLUSIÓN



## Conclusión:

---

Para finalizar mi Trabajo Final de Carrera, quiero decir, que después de poder investigar, analizar y proponer estos espacios, me resulto interesante e inquietante como la consolidación de la ciudad va avanzando muy rápidamente, por ejemplo, en una parcela en la cual solo vivía una familia pasa a ser transformada y pasan a vivir varias familias hasta es más para esa parcela se va requerir de mayor infraestructuras para poder abastecerla. Es por eso que se debe de pensar más en el cuidado del medioambiente y de los espacios que nos sirven para poder escapar de la vida cotidiana, o sea de todos los espacios verdes, que pueden ser las plazas y parques.

Por la consolidación que tiene la ciudad, cada vez se nos resulta más difícil poder generar estos espacios y los espacios que se encuentran vacantes se encuentran en el olvido o por razones económicas, políticas o sociales no se pueden reutilizar.

Con este Trabajo Final de Carrera que realice con el objetivo de que sea un impulsador para poder empezar a fomentar más la importancia que tienen los espacios públicos, en especial los espacios verdes y sobre cómo estos influyen en el sistema de la ciudad. Es por eso que hay que empezar a reutilizar todos los espacios vacantes y convertirlos en espacios que se puedan vivir y convivir, hay que realizar esta acción antes de que estos se queden en el olvido o que en vez de entregar una solución a la ciudad, le traigan más problemáticas.

Además este Trabajo Final de Carrera también me sirvió para poder ampliar más la mirada hacia el enfoque social, ya que, la participación social tiene un rol bastante importante a la hora de elegir y de desarrollar los programas a abordar, generando así un sentido de pertenencia que permite a las personas poder convivir y cuidar estos lugares.

También otro tema importante a destacar es la importancia y el rol que tiene la diversidad cultural dentro de nuestro país y de cómo este sirve para poder construir una identidad ciudadana.

Yo considero que la diversidad cultural es un valor fundamental en la construcción de un futuro pacífico para la humanidad porque la mayoría de los conflictos en la historia poseen un origen no sólo económico, sino también cultural, de modo que una perspectiva que celebre la diversidad y la diferencia puede dar una resolución pacífica y democrática a los conflictos.

“... Nos estamos dando cuenta que si más gente camina y usa la bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable. ¿Qué estas esperando?...” Jan Gehl



*Agradecimientos:*

*Para finalizar quiero agradecer principalmente al Arquitecto Juan Cabral, por aceptar ser mi tutor de este trabajo y ayudarme a culminar esta etapa tan linda y difícil a la vez. También agradecer a todos los profesores de la facultad que aportaron su granito de arena para ser el Arquitecto que seré de ahora en más. Por ultimo quiero agradecer a toda mi familia que siempre estuvo apoyándome en todo momento, en especial a una persona que ahora me está mirando desde el cielo.*

*Muchas gracias*

## **Bibliografía:**

“Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060” / edición literaria a cargo de Mauricio Macri; Daniel Chain; Héctor Lostri. -1a ed.- Buenos Aires: Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2009.

Código urbanístico: Anexo “II” – Áreas especiales individualizadas.

“La arquitectura del espacio público – Formas del pasado formas del presente”  
Exposición organizada y producida por la Triennale di Milano.

“Ministerio de Ambiente y Espacio Público. Dirección General de Espacios Verdes.”

“Plan Buenos Aires verde”

Cisneros Espinosa, José (2003): La privatización del espacio público. Revista Latina de Comunicación Social, 56.

“Breve historia de los Ferrocarriles Argentinos, su construcción, su importancia, y proyecto de recuperación” - Universidad Tecnológica Nacional

“Los no lugares. Espacios del anonimato.” Una antropología de la sobremodernidad. MARC AUGÉ (1993). Publicado por Editorial Gedisa

Mi casa, mi huerta: técnicas de agricultura urbana / Janine Schonwald y Francisco José Pescio; edición literaria a cargo de Daniela Novelli; ilustrado por José Mariano Luengo. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones INTA, 2015.

“Ciudades para la gente” Jan Gehl, Ediciones Infinito

“De la utopía urbana a la ciudad distópica” Arq. Alejandro D’Andrea

<https://medium.com/@EduMacchiavelli/los-parques-de-thays-5cd660b0c27e>

<http://revistavial.com/soterramiento-del-sarmiento-un-hito-en-la-infraestructura-ferroviaria/>

<https://www.suteba.org.ar/>

<https://www.buenosaires.gob.ar/>

[http://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/informe\\_cobertura\\_vegetal\\_12\\_11.pdf](http://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/informe_cobertura_vegetal_12_11.pdf)

<https://www.buenosaires.gob.ar/cambioclimatico/inventario-gei#Recursos%20%C3%BAtiles>

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl>

<https://paisajismodigital.com/blog/carlos-thays-jardinero-mayor-de-la-arquitectura-paisajista-argentina/>