



Figura 6. Estación Flores

#### Trazado entre Flores y Floresta

En esta zona la vía ya comienza a estar acompañada con dos calles laterales. La trama urbana sigue teniendo continuidad en su conformación, pero queda segmentada por la traza vial. El trazado hasta Cuenca-Portela es más encajonado, de aproximadamente 17 metros de ancho, y a partir de allí se ensancha a aproximadamente 30 metros y se ubica en forma lateral, lindante a la arteria vial, una franja verde. Hay cuatro cruces vehiculares a nivel. En esta zona hay algunos asentamientos precarios.

Más allá de la zona de vías, la densidad se va reduciendo respecto a Flores y en dirección a Floresta. Es una zona de densidad media, con varios edificios en altura, fundamentalmente hacia los extremos del tramo en coincidencia con el área de las estaciones, y mayormente con Flores. El nivel social también va descendiendo.

La actividad comercial más intensa se verifica sobre la Av. Rivadavia.

*[Handwritten signatures and initials]*

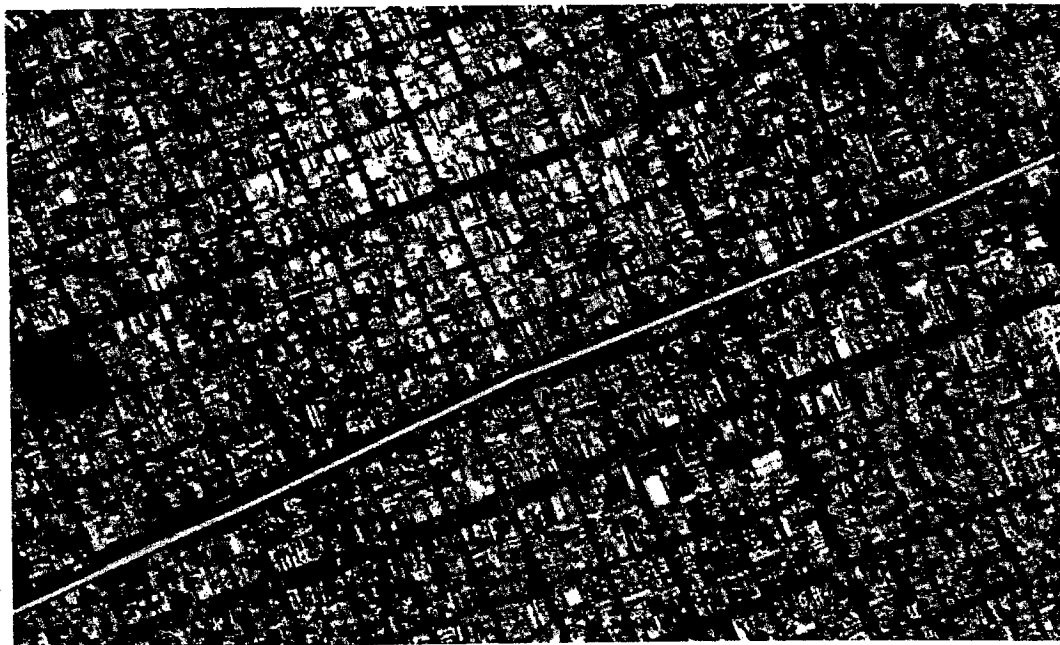


Figura 7. Trazado entre Flores y Floresta

Estación Floresta

La Estación tiene un entorno de densidad media-media/baja, con edificios en altura preferentemente sobre avenidas. La actividad es fundamentalmente residencial. La actividad comercial es escasa.

El nivel socioeconómico medio – medio bajo, descendiendo hacia el Sur de la Av. Rivadavia.

Si bien el espacio verde más cercano se encuentra a más de 200 metros, la zona carece de una buena cobertura.

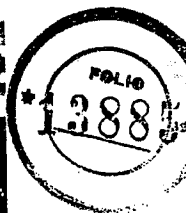
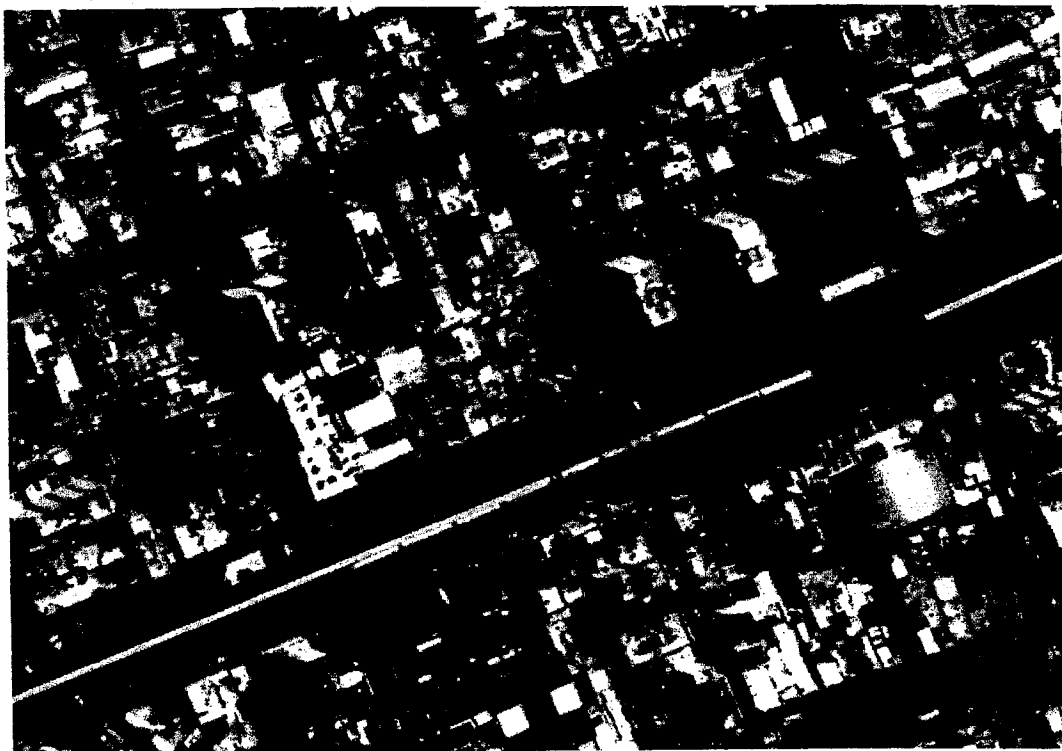


Figura 8. Estación Floresta

#### Trazado Floresta-Villa Luro

Entre las Estaciones Floresta y Villa Luro continúa el espacio más amplio entre terrenos frentistas, las vías corren paralelas a una franja mayormente verde con alguna situación de intrusión y sin mantenimiento hasta Carrasco / Lacarra. A partir de allí vuelve a encerrarse.

Disminuye la densidad edilicia, son pocos los edificios en altura. La intensidad del comercio sobre avenidas también es menor.

Los cruces a nivel son escasos, cinco en total, y la mayoría sobre avenidas que van cortando la trama, que es regular hacia ambos lados de la vía férrea, en forma diagonal (Seguro, Carrasco, Del Corro). Llegando a la estación Villa Luro, cruza sobre nivel la Autopista Perito Moreno.

*Handwritten signatures and initials:*  
A large signature at the top left.  
A signature below it.  
A signature at the bottom left.  
A signature in the bottom center.  
A signature at the bottom right.






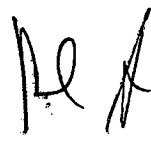
Figura 9. Trazado Floresta-Villa Luro

Estación Villa Luro

De características barriales, la estación Villa Luro está prácticamente bajo la Autopista Perito Moreno.

Las densidades son medias bajas tanto de comercios como de residencias. Son aislados los edificios en altura. El nivel socioeconómico es medio bajo. Hay viviendas precarias en el entorno de la estación.

No hay espacios verdes a menos de 1000 metros.

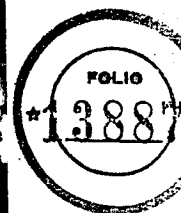
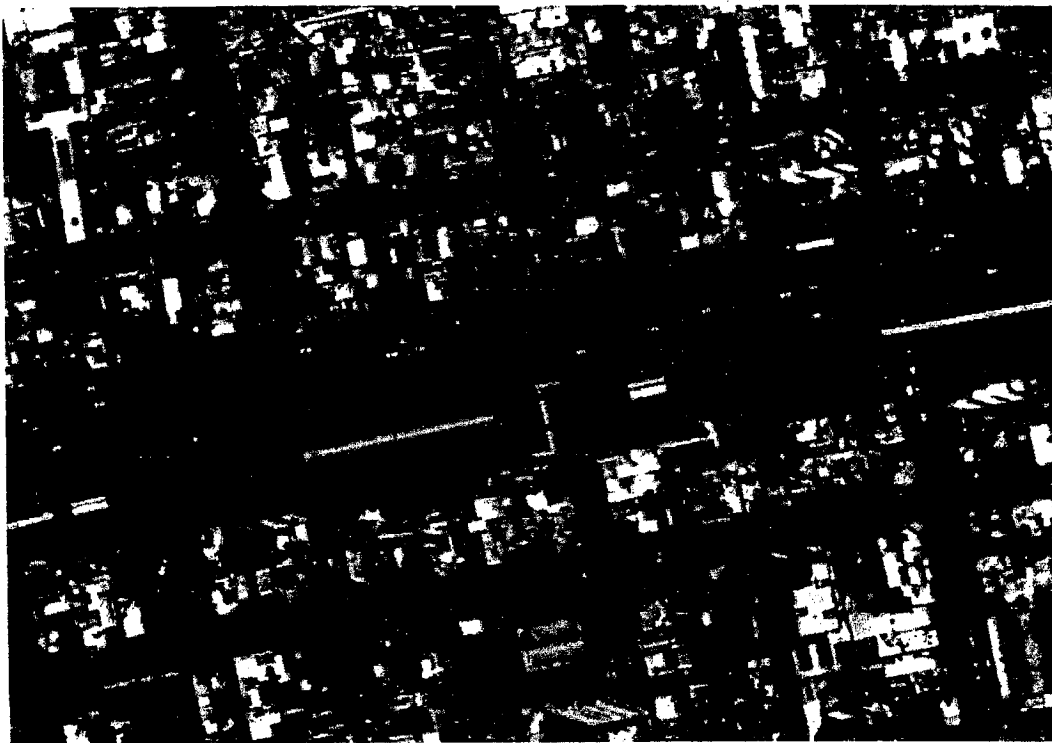


Figura 10. Estación Villa Luro

#### Trazado Villa Luro-Liniers

Este tramo está casi en su totalidad hacia el Norte lindando con una gran área ferroviaria subutilizada. Hay un solo paso a nivel entre ambas estaciones (Irigoyen - Escalada). El Club Vélez Sarsfield está asociado a este predio, traspasando la autopista Perito Moreno, que cruzando la Gral. Paz toma el nombre de autopista del Oeste. Este gran predio tiene un frente sobre la vía de aproximadamente 1400 metros. Hay alguna vivienda intrusada.

Debido a la playa ferroviaria, la trama urbana vial no tiene continuidad entre la zona norte y sur, o sea que los trazados respondieron a diseños distintos. Hacia el Sur, la densidad es medio baja, de igual manera que el nivel socioeconómico.

Las actividades comerciales son medias, intensificándose en las proximidades de Liniers, fundamentalmente sobre la Av. Rivadavia.

*[Handwritten signatures and initials]*

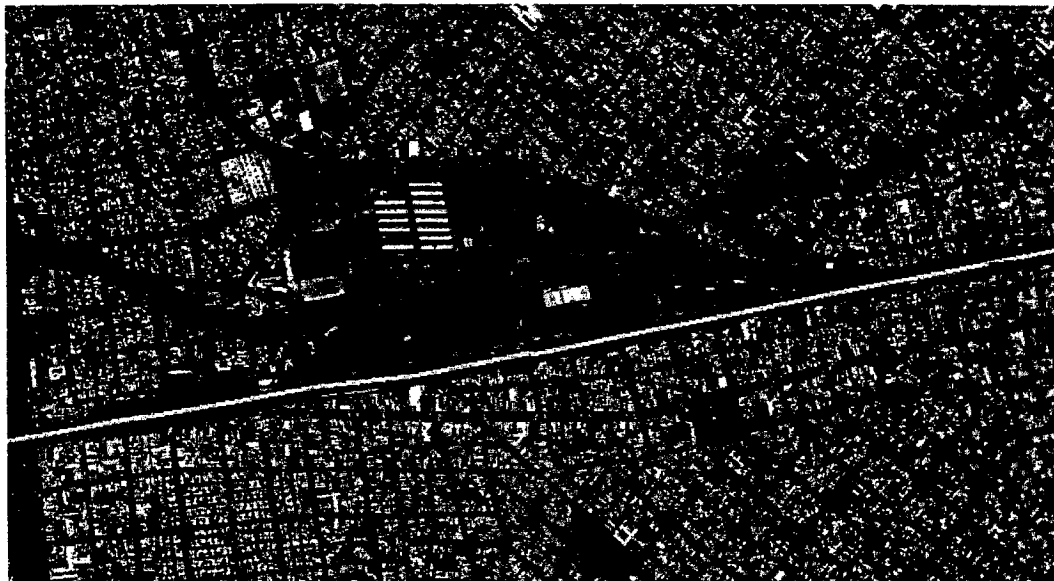


Figura 11. Trazado Villa Luro-Liniers

Estación Liniers

La estación Liniers es un centro de transferencia de importancia metropolitana. La estación del FFCC Sarmiento está localizada a escasos metros de la Av. Gral Paz.

Es el centro de transporte intermodal más importante de los ubicados en el borde de la CABA, seguido por Puente Saavedra y Puente La Noria.

Tiene mucho flujo peatonal, acompañado de una intensa actividad comercial en locales e incluso sobre la vía pública.

Más allá de Rivadavia, la densidad habitacional es baja, y la actividad comercial merma significativamente.

*[Handwritten signatures and initials]*

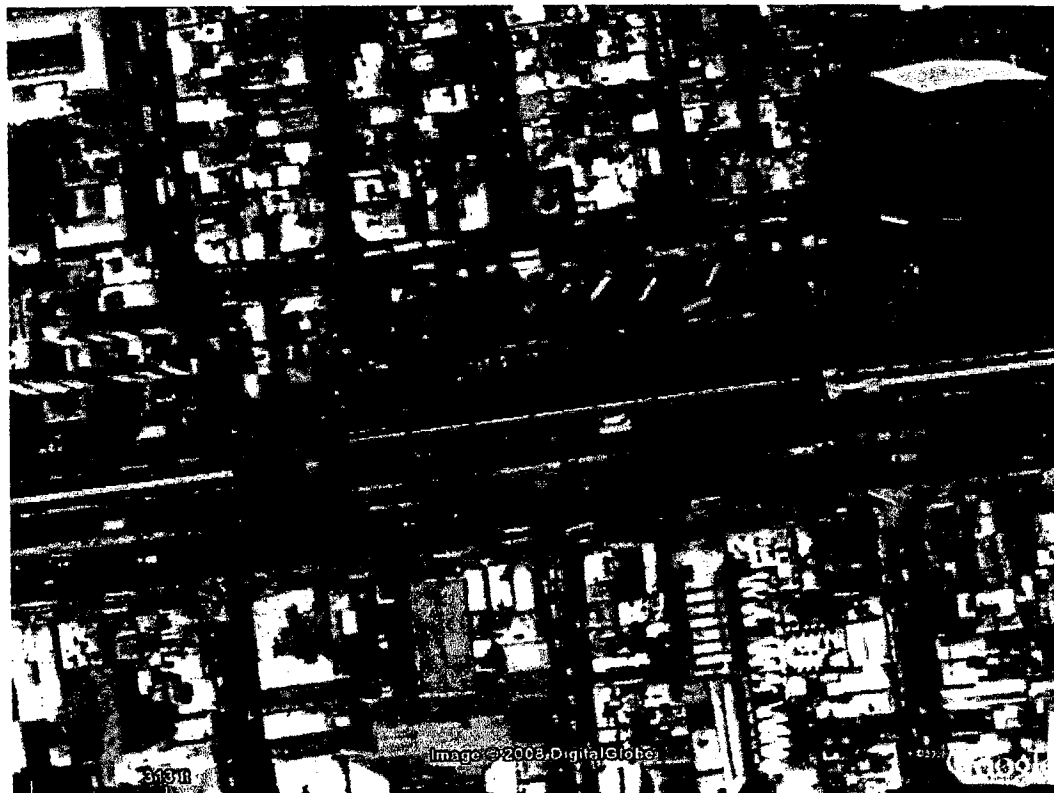


Figura 12. Estación Liniers

### 3.2.1.2 Espacios ferroviarios

Dos espacios ferroviarios, de grandes superficies, y en posiciones geográficas estratégicas, están en este sector: el espacio próximo a Caballito y el desarrollado entre Villa Luro y Liniers.

El predio de Caballito tiene 15 hectáreas sin urbanizar en un predio que supera los 250.000 metros cuadrados.

Los terrenos de Liniers y Villa Luro tienen una superficie cercana a los 550.000 metros cuadrados, de los cuales se han vendido 77.000 metros cuadrados. TBA tiene concesionado por 10 años 20 hectáreas, de las cuales 10 corresponden a las instalaciones de los talleres ferroviarios. Las actividades que se realizan son de carácter complementarias al mantenimiento del material rodante.

Este predio tiene una gran cantidad de edificios ferroviarios ladrilleros subutilizados.

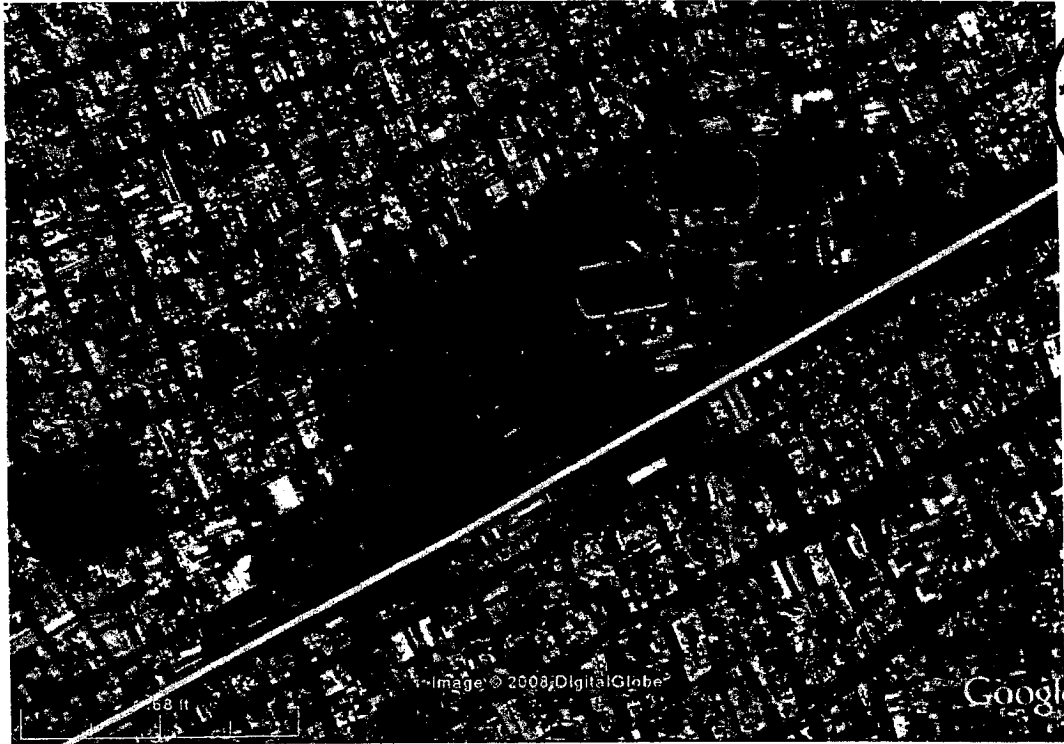


Figura 13. Terrenos Caballito

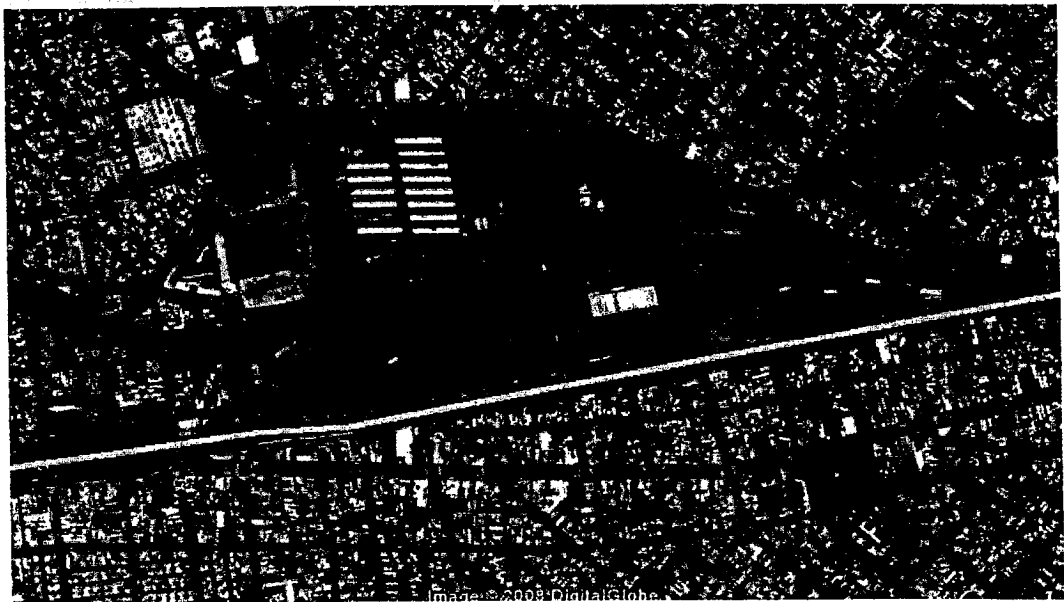


Figura 14. Terrenos Villa Luro-Liniers

3.2.2 TRAMO 2 Liniers / Ciudadela - Castelar

El Tramo 2, entre las Estaciones de Ciudadela y Castelar, tiene un desarrollo a lo largo del cual se asientan las estaciones de Ciudadela, Ramos Mejía, Haedo, Morón y Castelar.

*[Handwritten signatures and initials]*



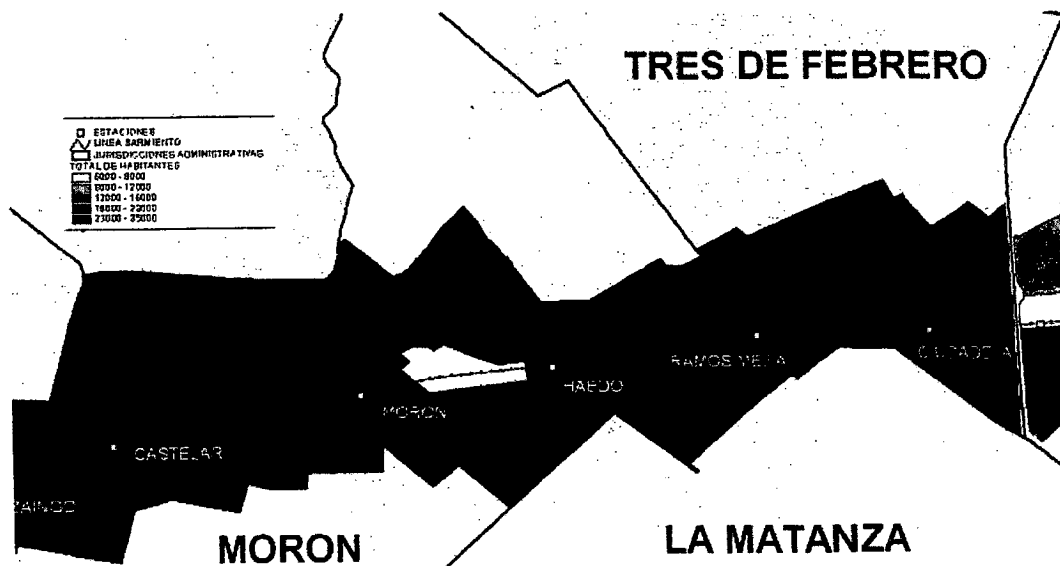
A lo largo de su trazado en este tramo atraviesa fracciones censales de los partidos de Tres de Febrero, La Matanza y Morón, los dos primeros de la primera corona y el último ya localizado en la segunda corona del AMBA.



Respecto a la cantidad de población comprendida en dichas fracciones censales, las estaciones de Haedo y Ciudadela concentran la mayor cantidad de población, pero analizando la densidad de población en esas fracciones por las que pasa la traza, las mayores concentraciones se encuentran en Ciudadela y Ramos Mejía, las más próximas a la CABA. Haedo es el área de menor cuantía y densidad habitacional. Las estaciones de Haedo, Morón, así como la de Castelar, son las que concentran menor población en su entorno.



Figura 15. Tramo 2 Liniers/Ciudadela-Castelar



*Handwritten signature or initials.*

*Handwritten signatures and initials.*

FOLIO  
 13892

Figura 16. Cantidad de habitantes por fracción censal



Figura 17. Densidad de población por fracción censal

### 3.2.2.1 Estaciones y trazados

#### Trazado Liniers – Ciudadela

La estación de Liniers, la última del tramo en la CABA, está a escasos metros de la Av. Gral Paz. En este tramo, de menos de un kilómetro, la densidad de población es media baja, hay edificios en propiedad horizontal y la actividad comercial es intensa. Lindando la Av. Gral Paz se encuentra el Cementerio Israelita, que ejerce una barrera a lo largo de 300 metros.

La zona de vías está flanqueada por dos avenidas laterales, Rivadavia y Maipú.

En cuanto a la conectividad de la traza, hay sólo un cruce a nivel y no hay concordancia entre la trama urbana hacia uno y otro lado de las vías en los sectores donde el Cementerio no ejerce de barrera.

Entre construcciones frentistas, o sea comprendiendo la traza, las avenidas y las veredas, hay aproximadamente 60 metros.

*[Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page]*



Figura 18. Trazado Liniers - Ciudadela

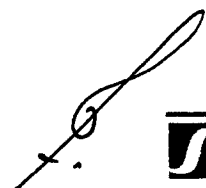

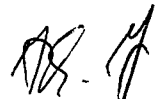


Estación Ciudadela

La estación tiene en su entorno actividades comerciales y residenciales, con una intensidad algo mayor que en el tramo.

Si bien se implantan algunos edificios en altura, no llega a aumentar significativamente densidad, que sigue siendo media - baja.

El nivel socioeconómico de los residentes es bajo a medio bajo.

No hay espacios abiertos de uso público en un entorno de más de 1.000 metros

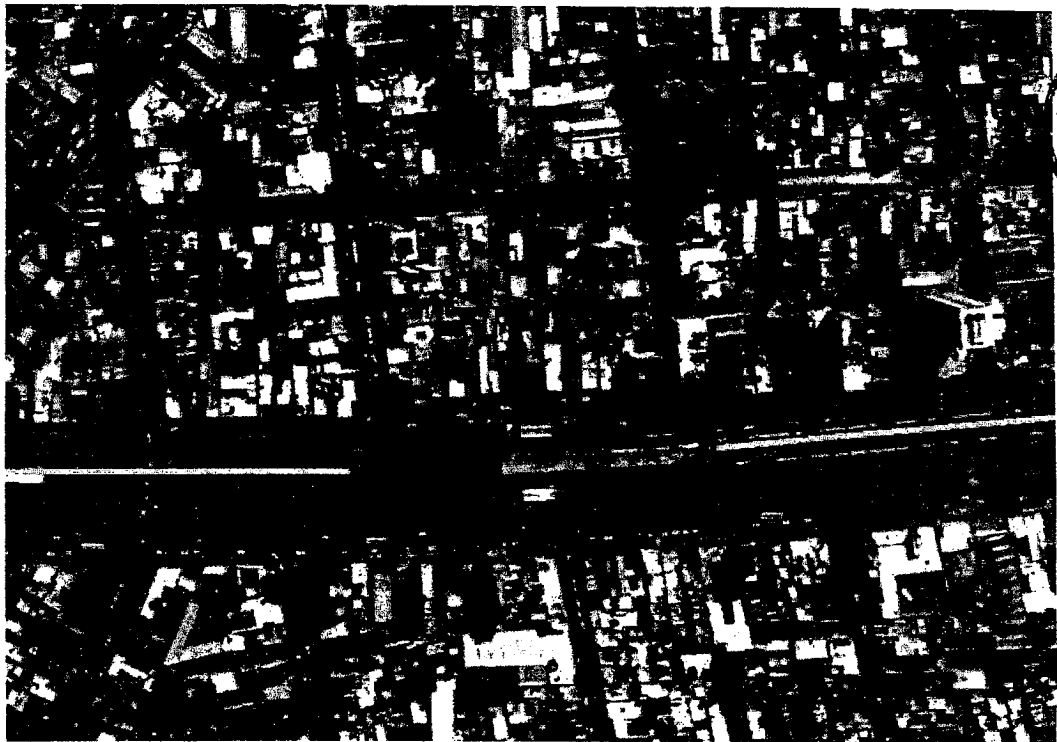


Figura 19. Estación Ciudadela

#### Trazado Ciudadela-Ramos Mejía

Este trayecto continúa con pocos cruces entre uno y otro lado de la vía. Hay un cruce sobre nivel, la Av. Díaz Vélez, y otro cruce a nivel. Hay numerosos pasos informales.

La vía sigue su recorrido con vías de circulación paralelas. La distancia entre los frentes construidos, comprendiendo vías de circulación automotor y ferroviario, oscila entre 50 y 70 metros en una sección en que va acompañada de una franja verde bordeando la vía, que corre elevada respecto a la trama lateral en varios tramos. La trama urbana hacia uno y otro lado de la vía no tiene continuidad.

Sobre la Av. Rivadavia es donde se localizan actividades comerciales y talleres.

La actividad residencial en su mayoría es de baja densidad, aumentando hacia la avenida, y más aún en las proximidades de la Estación Ramos Mejía, donde es más notoria la concentración de edificios en altura.

Hacia el norte de este trazado está la Autopista del Oeste, continuación de la Autopista Perito Moreno de la CABA, y la Av. Gaona - Acceso Oeste.

X. 6  
143  
R. J. M. P. R. A.

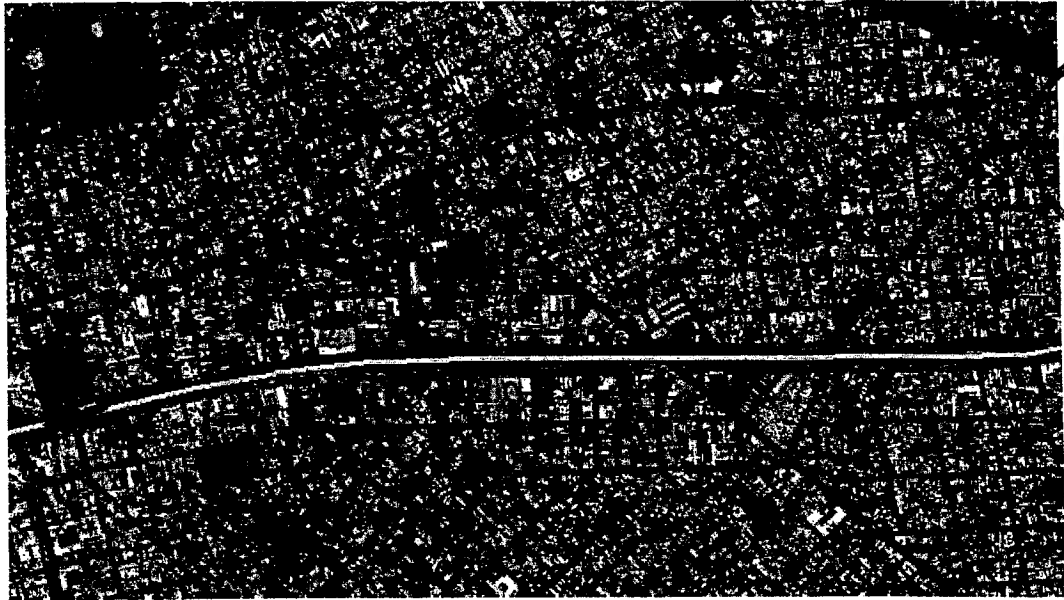


Figura 20. Trazado Ciudadela-Ramos Mejía

### Estación Ramos Mejía

La estación Ramos Mejía está lindando con un espacio verde que se localiza hacia el Norte.

Los usos adquieren mayor intensidad son comercial y el residencial de nivel medio - medio alto. En las manzanas lindantes con la plaza hay mayor concentración de edificios en altura.

La actividad comercial es intensa en las proximidades de la plaza y en calles linderas.

Es un subcentro con actividad comercial dominante.

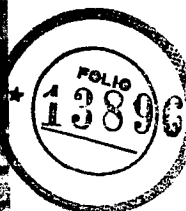


Figura 21. Estación Ramos Mejía

#### Trazado Ramos Mejía - Haedo

En el trazado entre Ramos Mejía y la estación Haedo la vía corre más elevada, a unos 2 metros. Los cruces vehiculares son dos contando el lateral a la estación de Haedo, siendo muy escasos para los más de 2.300 metros que separan ambas estaciones.

Lateralmente a las vías siguen desarrollándose en paralelo vías de circulación. El ancho total sumando estructura vial, y ferroviaria suma entre 55 y 65 metros.

A lo largo de este tramo la vía corre acompañada de una franja verde. La cuadrícula urbana tiene continuidad de trazado hacia uno y otro lado de la vía, a excepción del predio del establecimiento de salud, que es irregular.

En cuanto a los usos, en este tramo encontramos un centro médico, el Instituto de Cirugía de Güemes, y la Universidad de Morón. Predomina el uso residencial, más intenso sobre la Av. Rivadavia y próximo a las estaciones, especialmente a la de Ramos Mejía.

Este margen también presenta mejor nivel socioeconómico. Respecto a las actividades económicas, el uso comercial predomina sobre avenidas y entorno de estaciones.

*[Handwritten signatures and initials]*

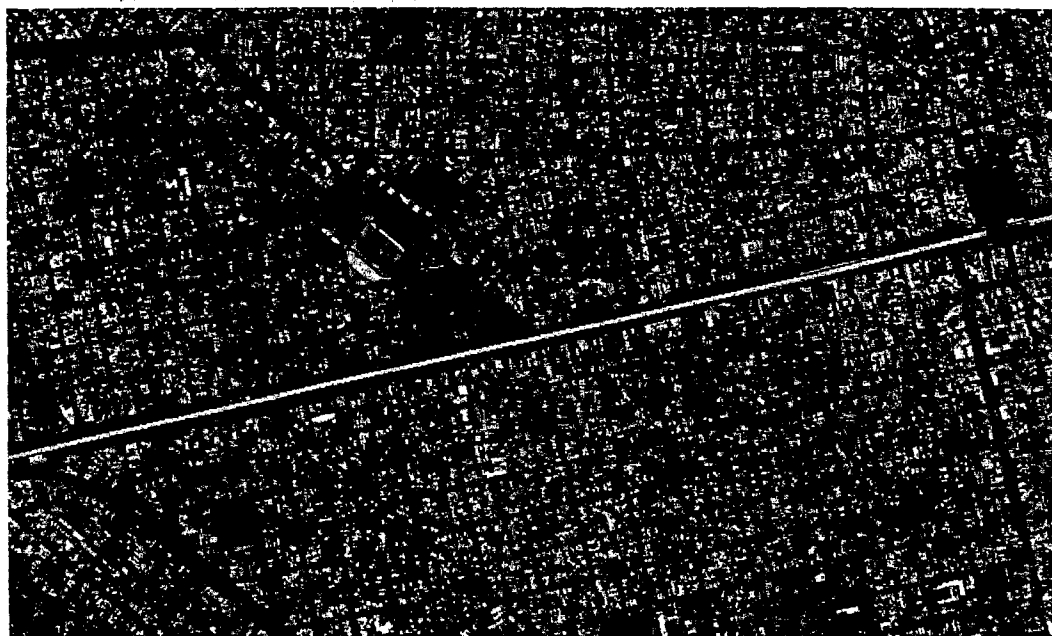


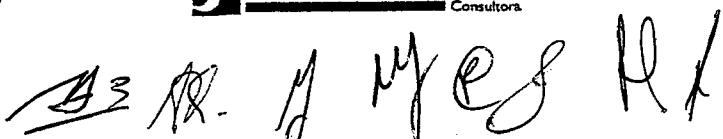
Figura 22. Trazado Ramos Mejía – Haedo

### Estación Haedo

El entorno de la estación es de uso residencial predominante, habiéndose localizado en forma muy aislada edificios en altura. El nivel socioeconómico es medio alto.

No hay espacio verde asociado pero en sus laterales se continúa la franja verde.

Es una zona con menor intensidad de actividad comercial que las estaciones anteriores. Esta actividad se localiza fundamentalmente sobre la Av. Rivadavia.



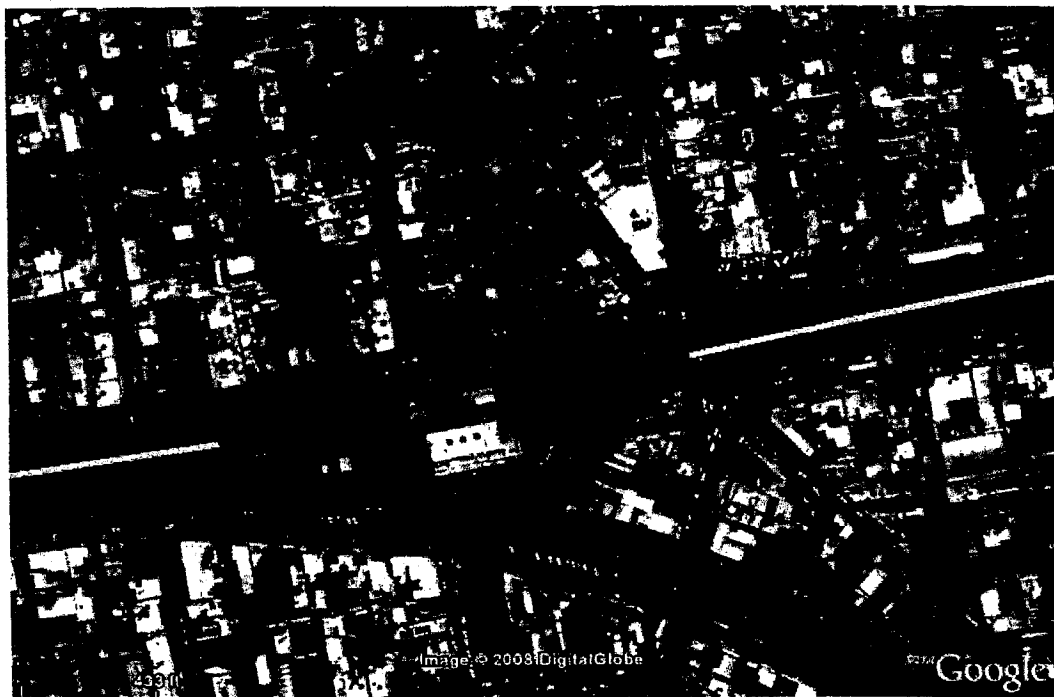


Figura 23. Estación Haedo

#### Trazado Haedo - Morón

El trazado entre Haedo y Morón tiene tres situaciones.

La primera, entre la estación y un gran predio ferroviario, sigue la vía desarrollándose elevada, con la franja verde lateral y acompañada de infraestructura vial. Este trecho es de menos de 200 metros. Tiene un paso bajo nivel, que comunica ambos lados de la trama, J. M. Estrada.

El segundo trecho es más extenso, y está constituido por un enorme predio ferroviario que ejerce de barrera urbana hacia ambos lados de la vía. La extensión que tiene sobre ésta es de más de 1.400 metros, durante los que no hay vías de circulación laterales. El paisaje es rural.

Más allá de este predio, que llega hasta la Av. Presidente Perón, está localizado otro gran predio, el de la Base Aérea El Palomar.

El tercer tramo, pasando este predio el nivel del tren desciende, las tramas urbanas hacia ambos lados están más relacionadas, con dos pasos a nivel antes de llegar a la Estación de Morón, calles laterales y franja verde.

El uso residencial es dominante pero se comienza a intensificar el uso comercial, hasta maximizarse en el entorno de la estación de Morón. Las residencias son de nivel socioeconómico bajo llegando a Morón por el Sur. El nivel socioeconómico hacia el Norte es más elevado.

*Handwritten signatures and initials:*  
A-3 RB. J. M. Estrada



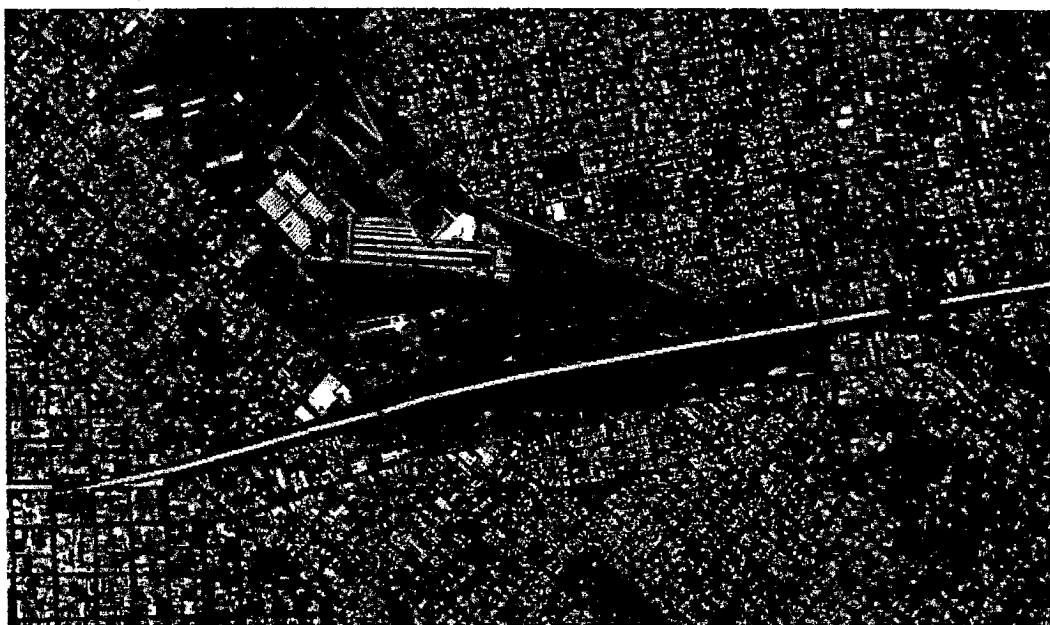


Figura 24. Trazado Haedo – Morón

### Estación Morón

La estación está frente a una plaza de escasas dimensiones.

Es un subcentro con actividad comercial dominante. Los usos son comerciales de mucha intensidad, y avanzan sobre la vía pública.

La residencia en el entorno inmediato de la estación es escasa. Hay aislados edificios de propiedad horizontal. La Universidad de Morón está en las proximidades.

Morón tiene en su entorno edificios institucionales como los Tribunales debido a la asociación entre la cabecera departamental y la estación ferroviaria.

El nivel socioeconómico es bajo en las inmediaciones de la estación.

Morón tiene las características de los centros de trasbordo: comercios intensos, comercio informal sobre la vía pública y mucho movimiento peatonal.

*[Handwritten signatures and initials]*



Figura 25. Estación Morón

### Trazado Morón - Castelar

Este trazado en un comienzo corre más encajonado, el espacio entre edificios frentistas es de menos de 25 metros en las primeras cuadras, incluyendo la vía y la calle lateral en los trechos en que existe. Hay partes sin calles laterales, y hacia el final, la calle paralela a la vía está sobre el norte, hasta la Estación Castelar. Ya en este sector se ensancha de nuevo el conjunto, superando los 50 metros, y la presencia de la franja verde es constante.

La traza urbana en la mayor parte tiene continuidad hacia uno y otro lado de la vía, que, por otra parte, es la que genera por su disposición, la mayor cantidad de manzanas irregulares.

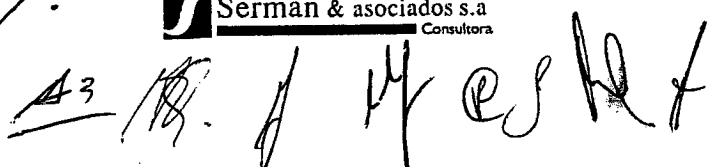
Los cruces a nivel son escasos. Hay un cruce sobre nivel sobre la Cañada de Ruiz, la Av. Brig. Gral. Rosas, que articula con la RN N° 7 - Av. Presidente Perón.

Lateral a esta vía, hacia el Sur, se encuentra el Club Deportivo Morón.

Al Sur de este tramo, distante entre 800 y 1500 metros, está la Brigada Aérea de Morón.

El entorno al trazado entre estaciones hacia el Norte es residencial de baja densidad y nivel socioeconómico medio alto, principalmente llegando al entorno de Castelar.

43



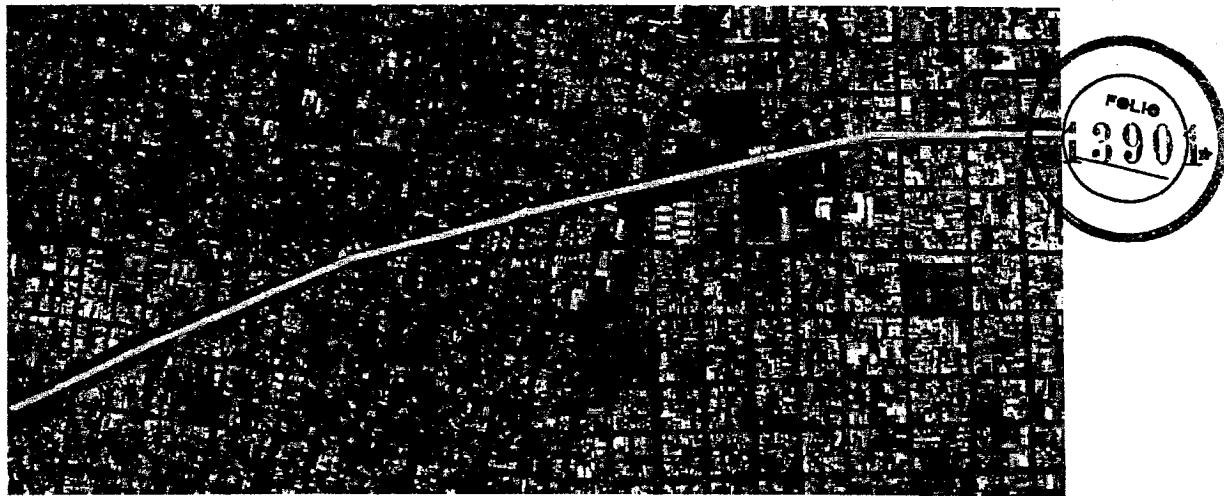


Figura 26. Trazado Morón – Castelar

### Espacios ferroviarios

Entre las estaciones de Haedo y Morón se localiza el mencionado predio ferroviario con vías y galpones.

Como se dijo, constituye una fuerte barrera urbana hacia ambos lados de la vía, hacia el Norte más extenso, de una superficie estimativa de casi 700.000 metros cuadrados, y el menor, al Sur, de cerca de 200.000 metros cuadrados, sumando en total aproximadamente 900.000 metros cuadrados.

El entorno de este gran predio tiene mayormente un sector residencial de baja densidad y de nivel socioeconómico medio.

*[Handwritten signatures and initials, including 'A3' and 'H M E R']*

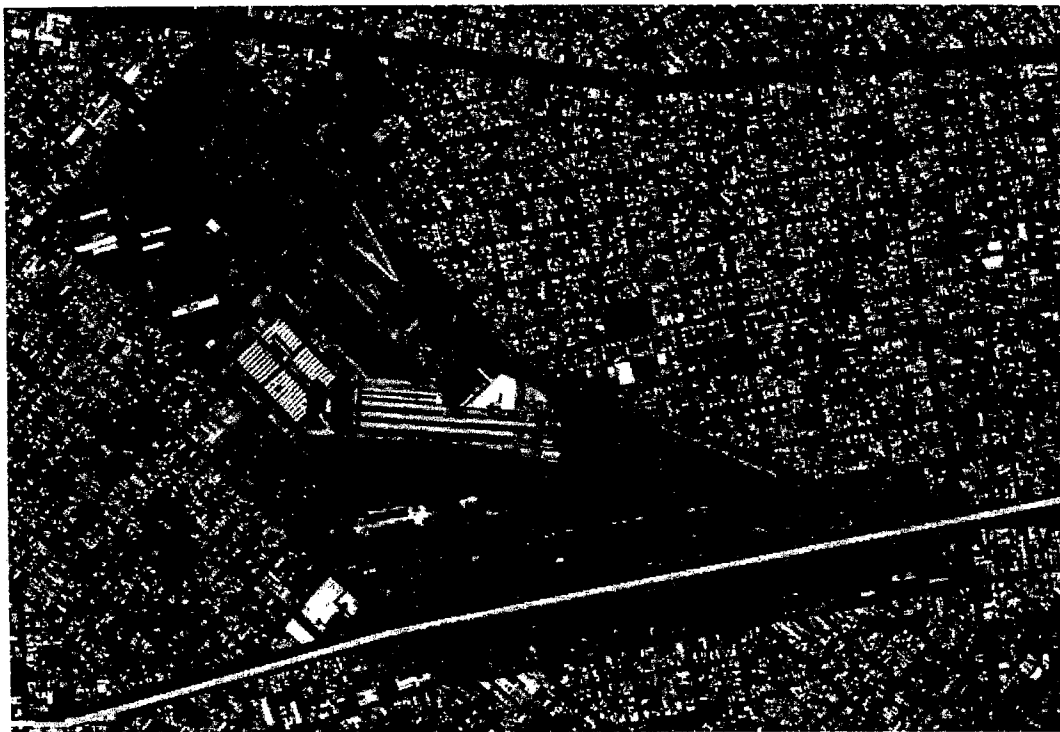


Figura 27. Terrenos ferroviarios entre Haedo y Morón hacia ambos lados de la traza vial

### 3.2.3 TRAMO 3 Castelar - Moreno

El Tramo 3, entre las Estaciones de Castelar y Moreno, tiene un recorrido en el cual se asientan las estaciones de Ituzaingó, San Antonio de Padua, Merlo, Paso del Rey y Moreno.

Los partidos que va atravesando si bien algunos tienen una alta población en números absolutos, especialmente en las fracciones censales lindantes con el ferrocarril, considerando las densidades vemos que decrecen a medida que seguimos avanzando sobre la tercera corona.

Las bajas densidades son dominantes a lo largo del tramo. Se observa baja ocupación del tejido, y una cantidad significativa de terrenos baldíos.

Si bien las bajas densidades son dominantes a lo largo del tramo, las fracciones censales consideradas, de San Antonio de Padua, Castelar e Ituzaingó son las de mayor densidad en contacto con las estaciones, coincidente con la lógica de ocupación del territorio a partir del tendido férreo.

*[Handwritten signatures and initials]*

FOLIO  
 13903



Figura 28. Tramo 3. Castelar-Moreno

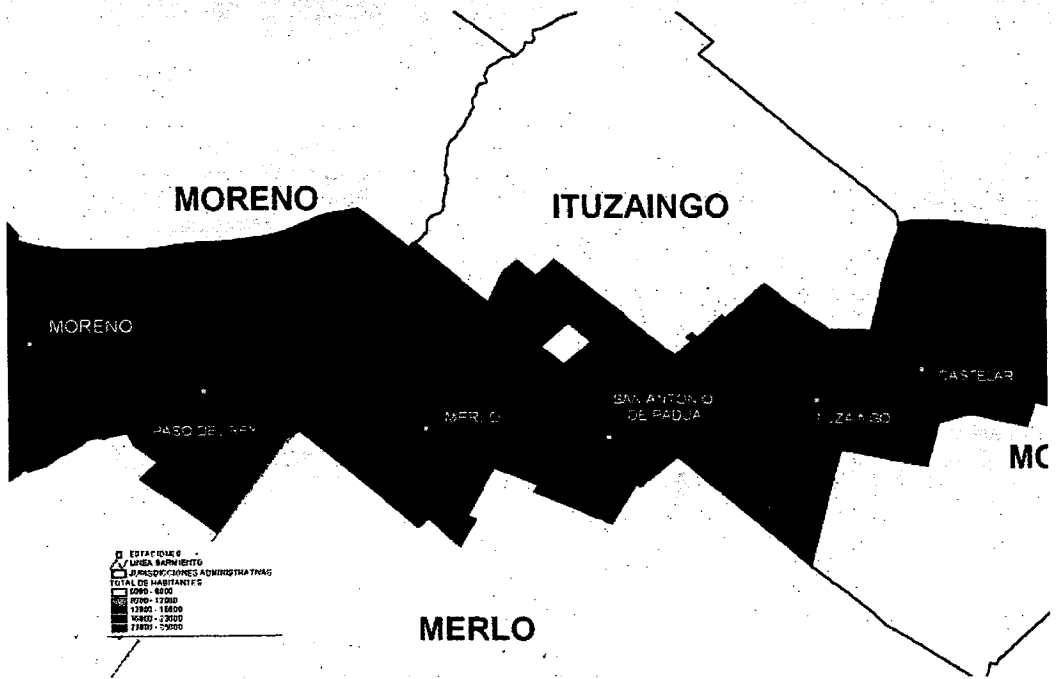


Figura 29. Cantidad de habitantes por fracción censal

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signatures and initials]*

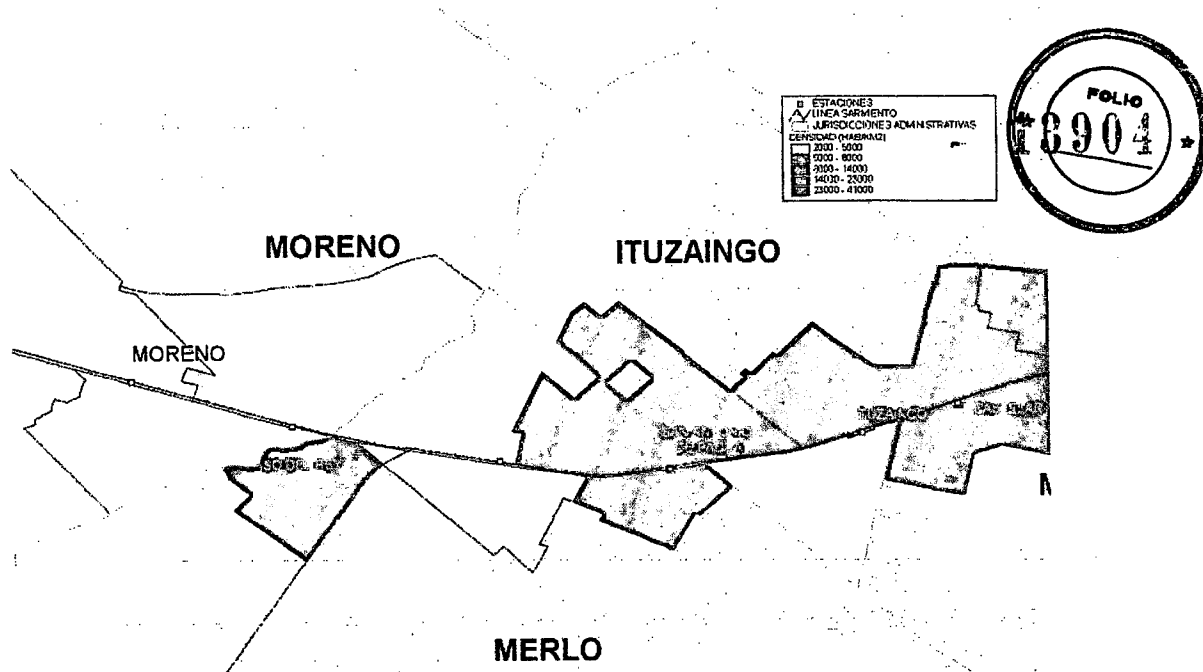


Figura 30. Densidad de población por fracción censal

### 3.2.3.1 Estaciones

#### Estación Castelar

En este caso no se asocia la estación a un espacio verde.

La estación se encuentra inmersa en una zona residencial de baja densidad, con sectores residenciales de nivel medio hacia el Norte, y de menor nivel social hacia el Sur. En el entorno de la estación se identifican construcciones en altura de reciente data.

Es un subcentro con actividad comercial dominante e intenso flujo peatonal.

La zona de vías sumada a las dos calles laterales, suman un ancho de aproximadamente 50 metros.

No hay vinculaciones hacia ambos lados de la estación desde 300 metros antes, hacia la estación de Morón, y más de 1 km después. Esta situación de falta de conectividad se desarrolla en el trazado entre Castelar e Ituzaingo.

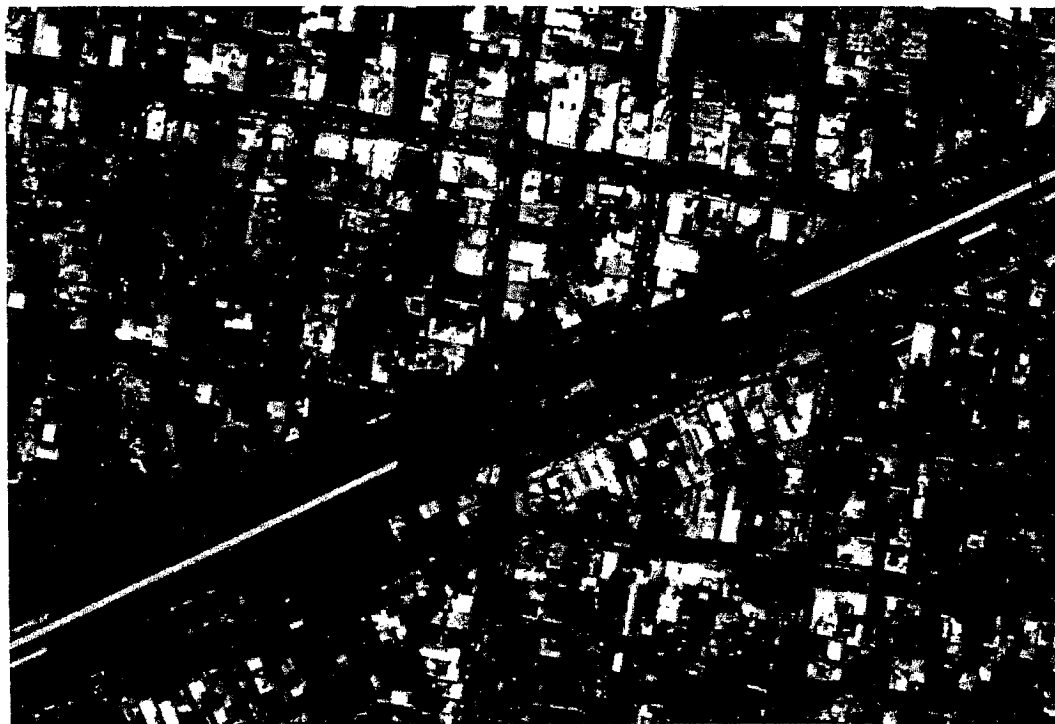


Figura 31. Estación Castelar

#### Trazado entre las estaciones Castelar e Ituzaingó

Como señalábamos, existen escasos cruces: dos en total en este tramo, hacia ambos lados de la vía. El primero es por la calle Santa Rosa (RP Nº 21) y el segundo por una calle previa a la estación Ituzaingó. Los pasos peatonales también son escasos.

En este tramo se encuentra un terreno ferroviario que constituye una barrera urbana, que tiene un desarrollo a lo largo de la vía de aproximadamente 850 metros. Pasado ese predio y hasta la Av. Santa Rosa no hay continuidad de tramas a uno y otro lado de la vía. Desde dicha avenida hasta la Estación Ituzaingó sí se evidencia la continuidad.

La distancia entre edificaciones hacia uno y otro lado de la vía, incluyendo a ésta más las calles laterales, llega a los 50 metros.

Los usos son fundamentalmente residenciales con actividades comerciales asociadas, mayormente hacia el sector Sur.

Acercándonos a Ituzaingó se eleva el nivel socioeconómico de la población. Al Sur de las vías, a unos 800 metros, se encuentra la Brigada Aérea de Morón.

*[Handwritten signatures and initials]*

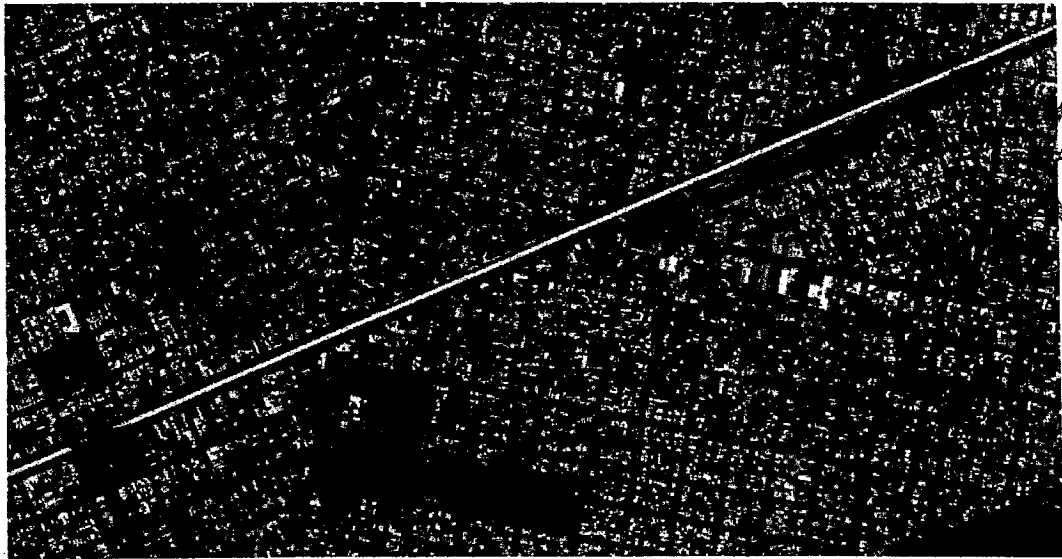


Figura 32. Trazado Castelar- Ituzaingó

### Estación Ituzaingó

Esta estación está asociada a espacios verdes, tanto una plaza hacia el Sur, de menos de una hectárea, como otra de mayor superficie hacia el Norte, traspasando y una playa de estacionamiento y una tira de locales.

Es un subcentro con actividad comercial dominante.

En un entorno de 2 o 3 manzanas hay galpones, alternados con uso residencial, más concentrado hacia el Norte.

El uso residencial es de baja densidad y el nivel socioeconómico de medio a medio bajo.



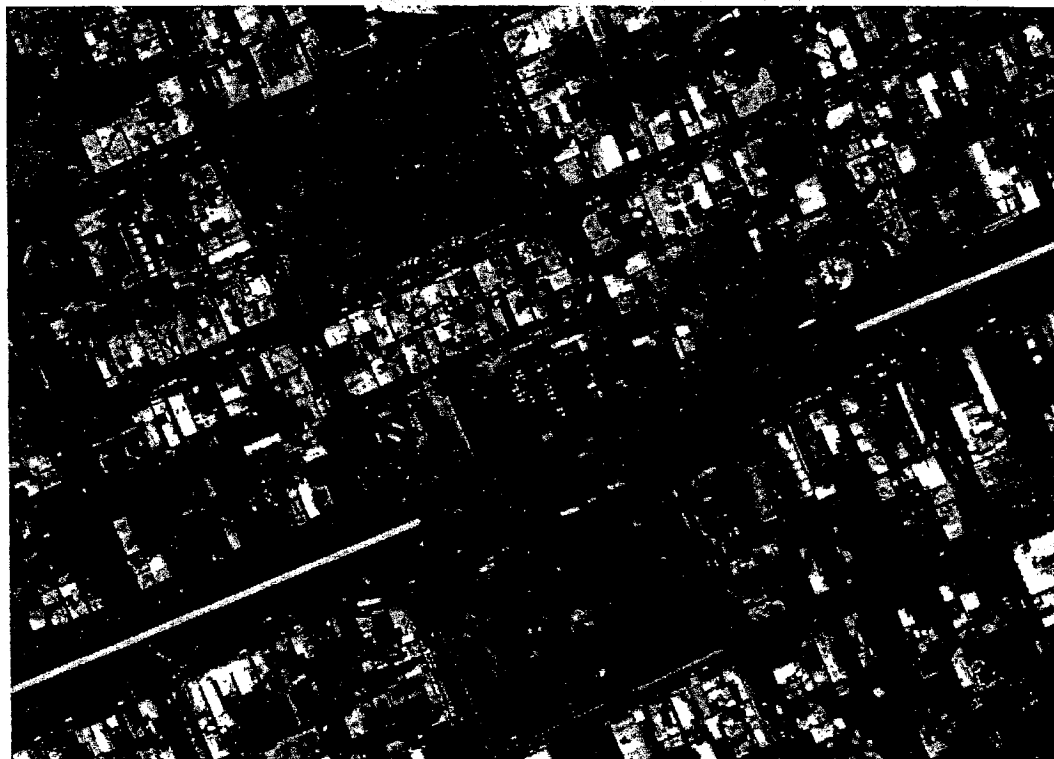


Figura 33. Estación Ituzaingó

#### Trazado entre las estaciones Ituzaingó y San Antonio de Padua

La vía corre con calles laterales paralelas (hacia el Sur la Av. Rivadavia), sumando un total de más de 50 metros.

Nuevamente escasean los cruces hacia uno y otro lado de la vía por más de 2.200 metros: desde una calle paralela próxima a la estación de Castelar, a unas dos calles anteriores a la estación de Ituzaingó. En esta zona la vía se encuentra elevada aproximadamente a más de 2 metros de las edificaciones laterales. No hay correlato entre tramas hacia uno y otro lado de la vía.

Los usos predominantes lindando con la zona de vías son residencias y comercios, fundamentalmente hacia el norte, y con mayor intensidad en las proximidades de Ituzaingó. Hacia el Sur, están más alternados los usos, y el nivel socioeconómico residencial es más alto.

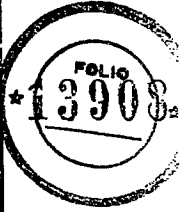
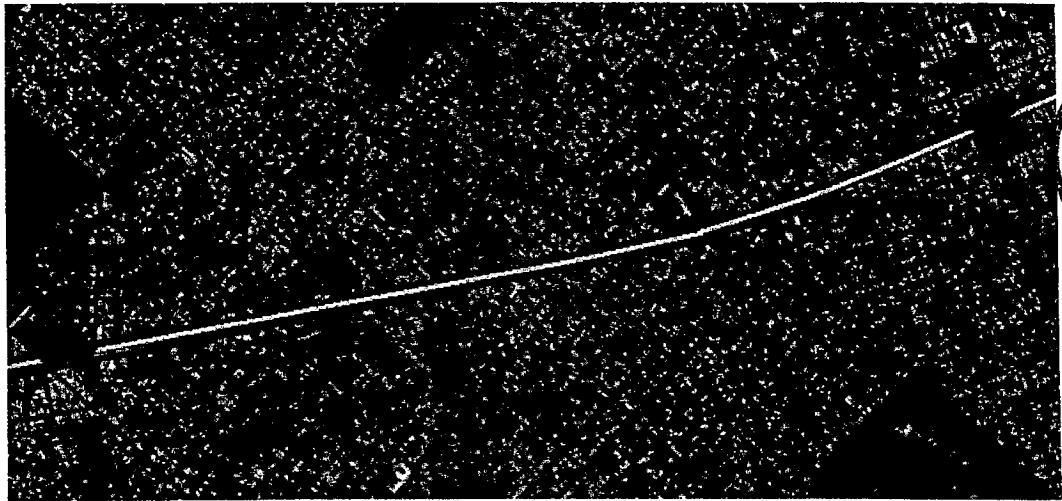



Figura 34. Trazado Ituzaingó- Padua

Estación San Antonio de Padua

Esta estación tiene baja densidad residencial, con un nivel socioeconómico medio.

Hacia el Norte, aproximándonos a la localización del Golf Club Ituzaingó, hay un complejo de viviendas en altura con espacios verdes y una plaza lindando con la estación.

Tiene actividad comercial en el entorno, sobre la Av. Rivadavia.

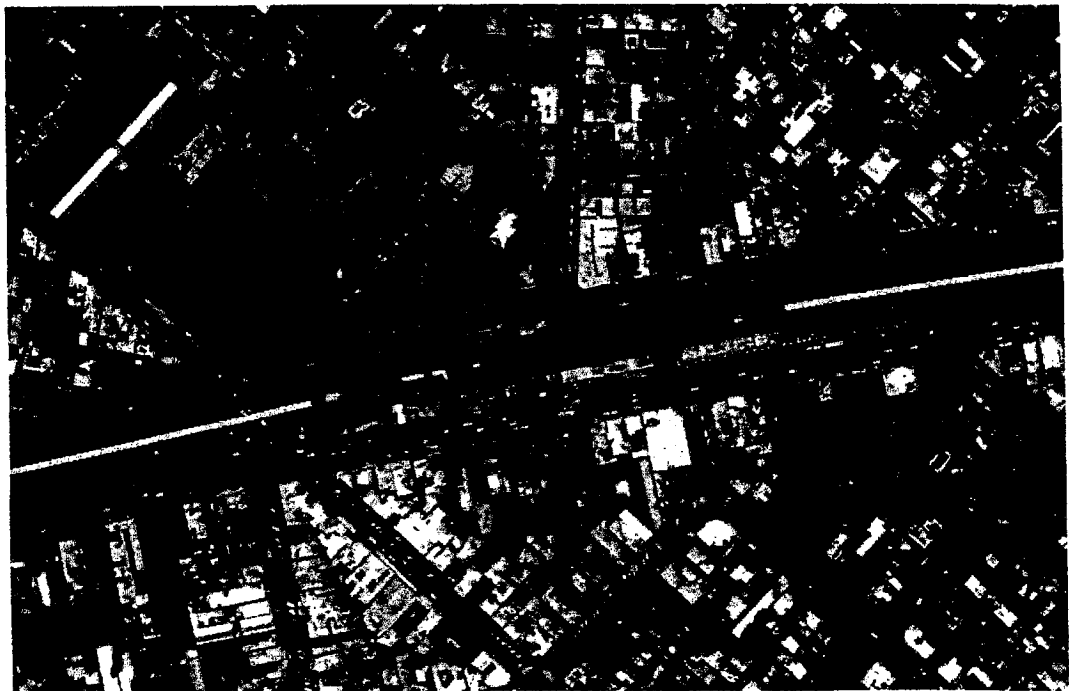
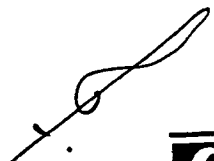
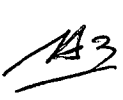








Figura 35. Estación San Antonio de Padua



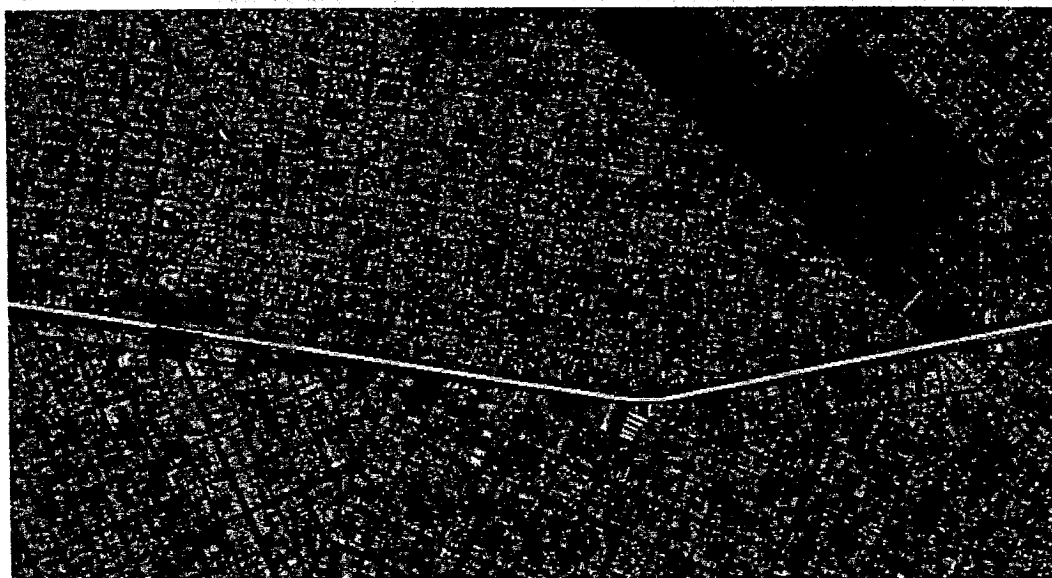
Trazado San Antonio de Padua - Merlo

Entre estas estaciones hay tres cruces, dos a nivel, el primero próximo a la Estación San Antonio de Padua, uno a nivel en la mitad del tramo, y otro sobre nivel cercano a la Estación Merlo, Pasteur, que luego empalma con la Av. Argentina.

La trama urbana hacia uno y otro lado de la vía no es coincidente.

Toda esta zona hacia el Norte tiene uso residencial de nivel socioeconómico más elevado y con bajas densidades, y grandes equipamientos de esparcimiento como lo son el Golf Club de Ituzaingó, el Hipódromo Norte y el Campo de Polo Los Pingüinos, a los que suman a una nutrida cantidad de plazas y espacios verdes entre las vías del Sarmiento y la Av. Presidente Perón - Acceso Oeste y la Av. Gaona (Ruta N° 7).

Hacia el Sur, hay residencias de nivel socioeconómico bajo, alternadas con usos comerciales y de servicios, depósitos y talleres.



**Figura 36. Trazado San Antonio de Padua- Merlo**

Estación Merlo

La estación Merlo está asociada a una plaza al Sur, y un predio ferroviario hacia el Norte, que oficia de barrera urbana a lo largo de aproximadamente 700 metros, en el cual hay galpones ferroviarios. En esta estación se inicia el ramal que comunica con Lobos.

La zona comercial de Merlo por lo tanto se localiza sobre el Sur, tiene una gran concentración de servicios para usuarios de la estación. Más allá del comercio vinculado a la estación, que incluye puestos ambulantes, la residencia tiene densidad media/baja. Hacia el norte los grandes equipamientos, mencionados en el punto anterior, se siguen

Handwritten signatures and initials, including 'A3' and 'R'.

desarrollando.

El mayor nivel socioeconómico queda hacia el Sur.

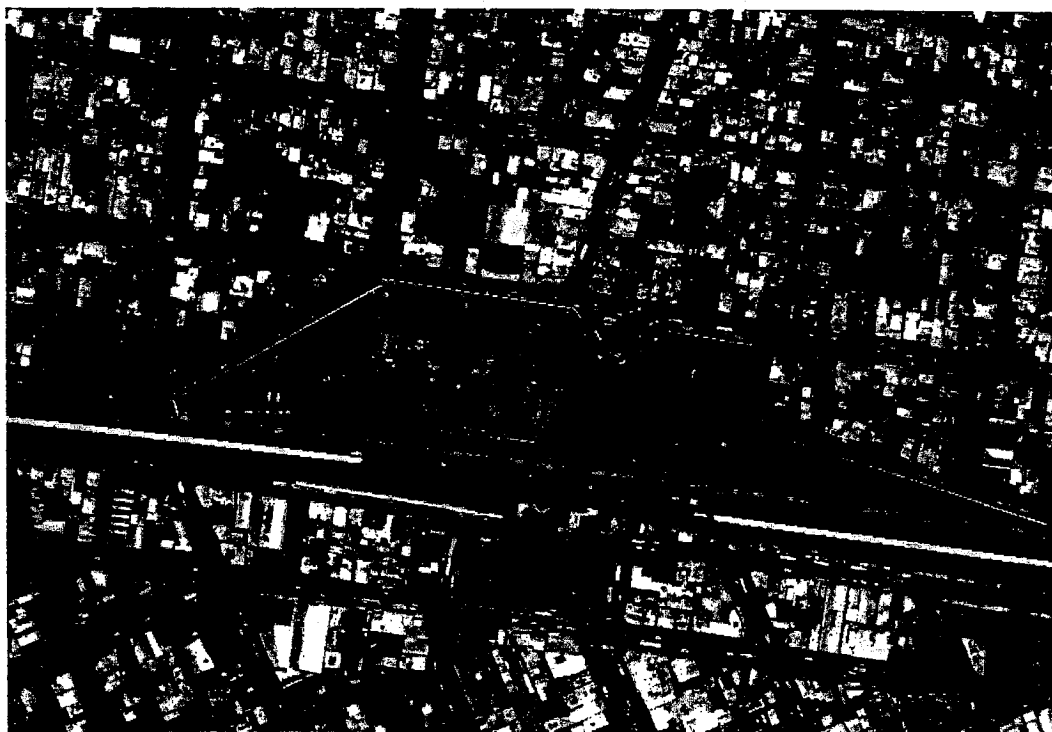


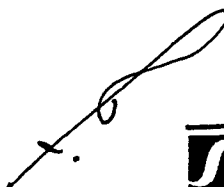
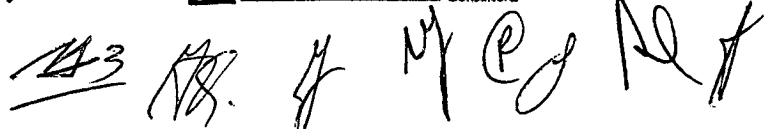
Figura 37. Estación Merlo. Al Norte galpones ferroviarios

#### Trazado Merlo - Paso del Rey

Este tramo se puede dividir en tres sectores, el primero con trama en forma de damero hacia ambos lados, no coincidentes entre si, un segundo sector de grandes usos comerciales y galpones hacia el Norte y hacia el Sur, donde se encuentra Massalin Particulares, y un tercer sector de trama urbana nuevamente en damero, atravesado por el Río de la Reconquista.

De uso predominantemente residencial, el nivel socioeconómico es más elevado hacia la Ruta Nº 7, en donde siguen localizados los grandes predios de esparcimiento mencionados.

En estos más de 2.800 metros entre ambas estaciones, hay sólo tres pasos a nivel. La avenida con mayor flujo corre paralela sobre el Norte, Av. Presidente Perón, sirve como cruce del Río de la Reconquista. Hacia el Sur corre en paralelo una calle de menor tránsito.

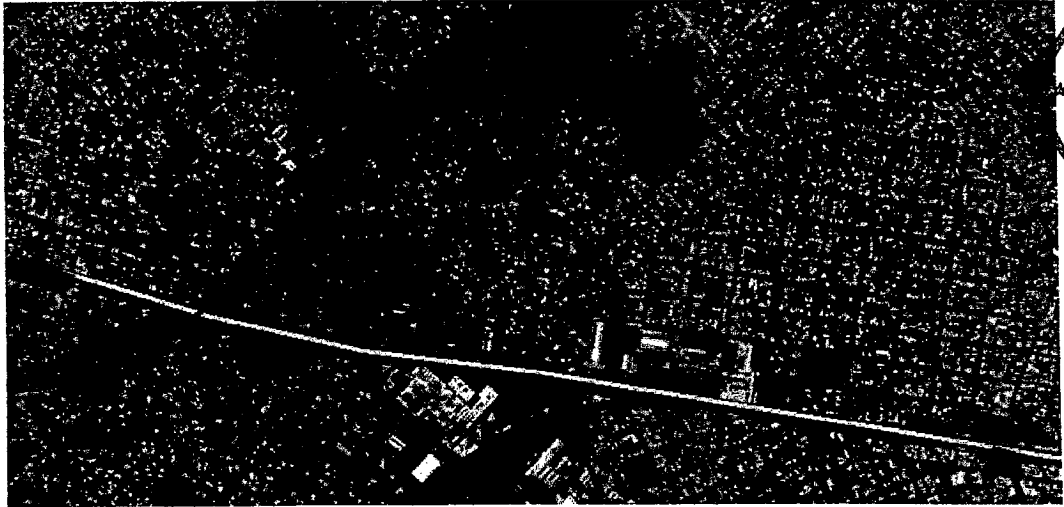


Figura 38. Trazado Merlo – Paso del Rey

Estación Paso del Rey

La estación linda con una plaza que tiene casi 200 metros de extensión. La distancia aproximada entre los frentes construidos en los laterales es de entre 50 y 60 metros.

El nivel socioeconómico residencial, hacia el Sur, es bajo, contrario al localizado hacia el Norte.

Las actividades comerciales son escasas comparadas con la mayoría de las estaciones del trazado.

*[Handwritten signatures and initials]*

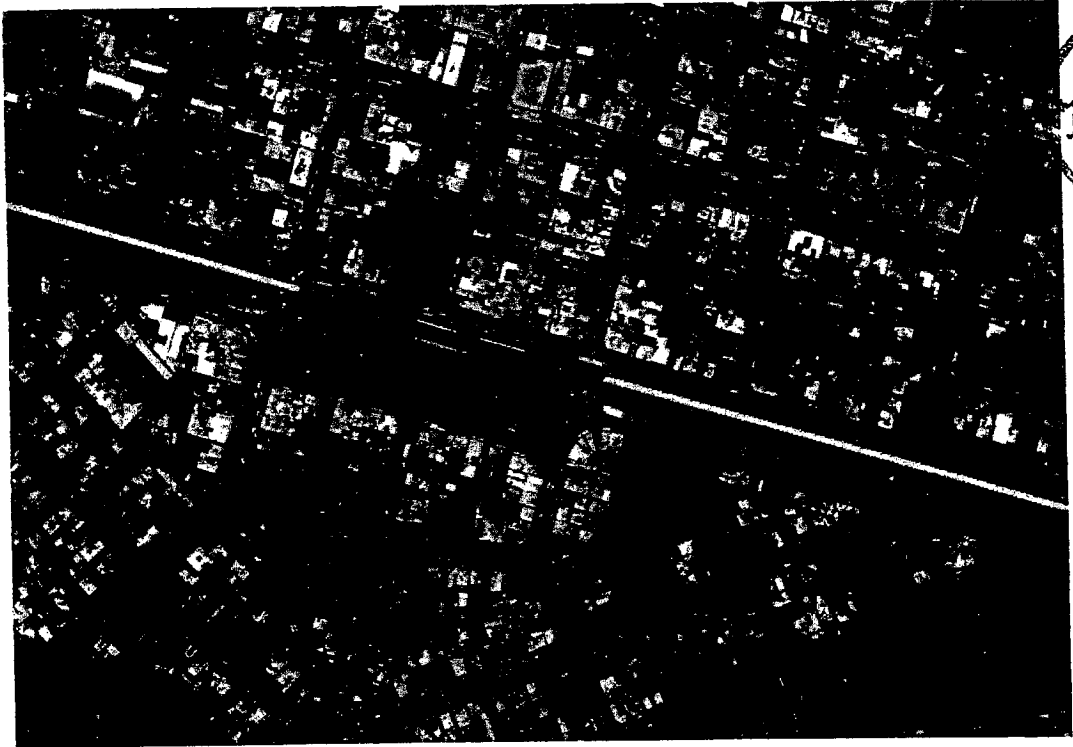


Figura 39. Estación Paso del Rey

Trazado Paso del Rey - Moreno

Gran parte de este recorrido férreo tiene en paralelo no sólo avenidas (Boulevard Alcorta) sino también franjas verdes hacia ambos lados con bajo nivel de conservación y equipamiento, que en trechos alcanza los 60 metros de ancho total. En buena parte del sector las tramas hacia uno y otro lado son coincidentes.

Hacia el norte se observa la localización de grandes predios educativos y religiosos que interrumpen la continuidad de la trama urbana. Hacia el Sur nuevamente galpones y actividades comerciales. Sin embargo el uso predominante es residencial de baja densidad, bajando el nivel socioeconómico en las proximidades a Moreno.

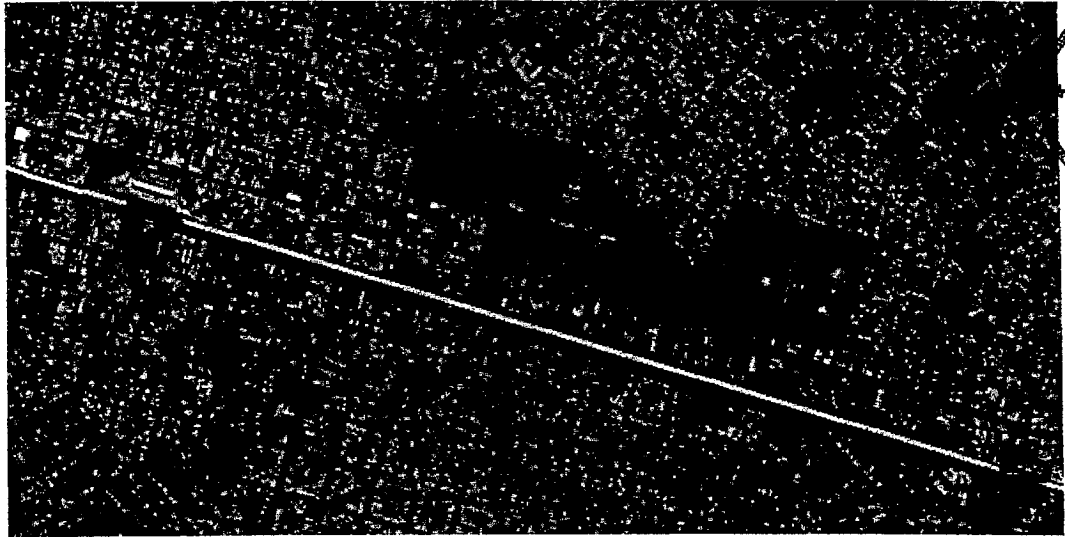


Figura 40. Trazado Paso del Rey – Moreno

### Estación Moreno

Con espacios verdes hacia uno y otro lado, recientemente se ha construido un edificio centro de transferencia con transporte automotor de corta y media distancia, integrado con la estación férrea. Es cabecera del ramal que llega a Mercedes.

El área central de Moreno se organiza a partir de la Estación del FFCC Sarmiento, la Ruta Nº 7 y la Av. Del Libertador. No se verifica concentración de edificios en altura y aparece el uso residencial articulado a usos mixtos con comercio, de escasa extensión.



Figura 41. Estación Moreno

### 3.2.3.2 Espacios ferroviarios

Asimismo, se observa la existencia de dos predios de dominio ferroviario: el primero, con tendido de vías y galpones, entre las estaciones de Ituzaingó y Castelar, más desarrollado en extensión acompañando la traza, por aproximadamente 850 metros y una superficie de aproximadamente 80.000 metros cuadrados, y el segundo, en la estación de Merlo, de menor tamaño, con una superficie aproximada de 35.000 metros cuadrados y 700 metros sobre la zona de vías.





Figura 42. Galpones entre Itzaingó y Castelar

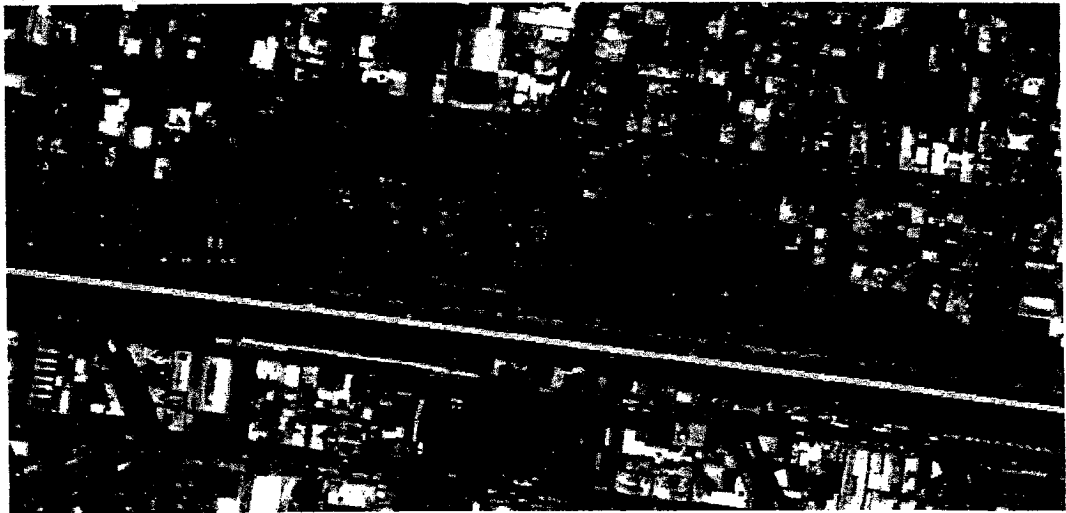


Figura 43. Galpones tras la Estación de Merlo

### 3.3 PROBLEMAS IDENTIFICADAS

#### 3.3.1 Problemas de conectividad

El corredor oeste, constituido por la Avenida Rivadavia y la línea del FFCC Sarmiento, que sigue la traza del antiguo Camino del Oeste y se extiende en el Área Metropolitana, constituye junto con el corredor norte, los ejes más importantes de la ciudad por su

*Handwritten marks and signatures:*  
A large scribble at the top left.  
A signature below it.  
The number '43' written below the signature.

*Handwritten signature:*  
H. M. E. S. R. A.



extensión y dinamismo.

Sin embargo, mientras en el Corredor Norte el eje vial establece la dirección de crecimiento y el ferrocarril corre a cierta distancia, en el Corredor Oeste coinciden la traza vial y la ferroviaria, generando ésta última una barrera contundente que divide claramente el territorio entre el Norte y el Sur.

Por otro lado, como vías de penetración en la CABA hay un conjunto de arterias que han sido motoras de procesos de localización de actividades residenciales, fundamentalmente, con nuevos patrones de asentamiento. Estas vías (Acceso Oeste, Gaona, etc.) se localizan en sentido Este - Oeste hacia el norte del Corredor que estamos analizando.

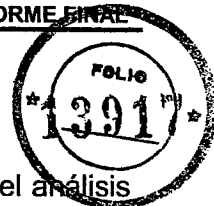
El primer tramo, desde la Estación Once de Septiembre, hasta Caballito, el FFCC Sarmiento corre bajo nivel y los cruces hacia uno y otro lado se realizan por puentes sobre las arterias principales.

A partir de allí corre a nivel en la gran mayoría del recorrido, incluso en partes corre sobre un terraplén de más de un metro de alto, y en algunos casos de dos metros. Los cruces son escasos en ambas situaciones.

A manera de síntesis, como problemáticas vinculadas a la conectividad, podemos destacar:

1. La escasez de cruces genera interferencias en la transitabilidad, la disposición de cantidad de manos y sentidos de circulación y la discontinuidad de muchas arterias transversales a las vías, que lleva a los automóviles a hacer zig-zags para el cruce en algunos puntos.
2. A esta situación de escasa permeabilidad contribuye la presencia de las instalaciones ferroviarias, algunas de grandes dimensiones, a las que se suman la localización de predios de equipamiento sanitario, educativo, de esparcimiento privado (campos de golf, campos de polo), establecimientos militares, cementerios, etc., que funcionan como grandes barreras en varios casos.
3. Hay pocas avenidas o rutas de tránsito más fluido que cruzan las vías bajo o sobre nivel.
4. Estas situaciones contribuyen en su conjunto a la congestión que se produce en la mayoría de los cruces de la traza.
5. Por otro lado, en sentido Oeste-Este, el transporte automotor no está articulado con el ferroviario, existiendo múltiples recorridos paralelos a las vías del ferrocarril.
6. El aumento de la demanda sobre el ferrocarril ha llevado a los servicios a un punto próximo a la saturación, con la imposibilidad de aumentar la frecuencia de circulación, debido a que causaría mayores congestiones en los cruces a nivel. Tampoco existe la posibilidad de incorporar trenes expresos por falta de vías de sobrepaso. En horas pico en promedio las barreras están cerradas hasta 45 minutos por hora.

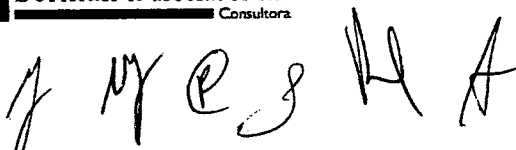
*Handwritten signatures and initials:*  
AS  
A M P J R A

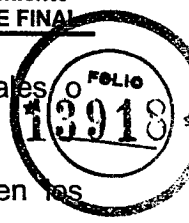


### 3.3.2 Problemáticas urbanas ambientales

A manera de síntesis, y a partir de la identificación de situaciones realizada en el análisis de las estaciones y los tramos entre ellas, podemos identificar una serie de problemáticas en el área de influencia directa e indirecta del proyecto.

1. Las vías férreas constituyen una barrera urbana contundente. En ciertas zonas esta barrera sin embargo tiene mayor permeabilidad que en otros, en los que el límite determina diferenciaciones de trama, de tejido, de usos e intensidades de uso, y por ende de usuarios y de calidades ambientales.
2. Existe discontinuidad de la trama urbana en varios sectores de la traza. Las vías férreas, por su disposición, van fraccionando la trama urbana. El proceso de urbanización y la estructuración del espacio hacia ambos lados, fue generando amanzanamientos que en algunos casos que permiten continuidad de trazado hacia ambos lados, hoy obstruidos por la vía, y otros casos en donde no hay continuidades en la disposición, y las tramas son muy disímiles en sus orientaciones, más que en las dimensiones del amanzanamiento.
3. Por otro lado, la inserción irregular de la traza ferroviaria sobre la trama urbana va dejando un conjunto de espacios residuales.
4. La existencia de espacios residuales o subutilizados deriva en la existencia de áreas de inseguridad para los vecinos, en la conformación de basurales, y con ello en la baja de la calidad ambiental. Esta situación se observó a su vez en el entrono de los grandes predios ferroviarios.
5. En sectores, fundamentalmente de la CABA, las vías corren encajonadas, fragmentando las manzanas, la trama urbana. Es en estos sectores, más angostos, en los cuales no hay arterias laterales, donde se ve restringida la vinculación peatonal Este-Oeste.
6. Esto se acompaña de una discontinuidad en el tejido urbano. La fuerte barrera que genera la traza férrea, más enfatizada en algunos tramos que en otros, fue generando situaciones de tejido muy disímiles en varios trechos hacia uno y otro lado de la vía. Distintas densidades, distintas calidades edilicias, estados de conservación, intensidad de ocupación de parcelas, etc. Todo esto en estrecha relación con los usos parcelarios, en casos muy disímiles y/o incompatibles.
7. A lo largo del recorrido se advierte la escasez de espacios verdes. Si bien se han identificado en la proximidad o en el área específica, plazas, plazoletas e incluso espacios de mayores superficies, las significativas densidades de población del entorno, en ciertos tramos, hacen que no sean suficientes para las demandas del sector urbano. Por otro lado, algunos de los espacios fueron recreados como plazoletas o franjas verdes laterales, o por ser terrenos residuales, y algunos de ellos no tienen ningún tipo de mantenimiento.
8. Las actividades comerciales son destacadas en todo el desarrollo, mayormente en las centralidades de las estaciones. En varios casos se presentan de manera





desordenada, y con invasión del espacio público por comercios informales y cartelera.

9. La presencia de cartelera y elementos publicitarios fundamentalmente en los centros comerciales producen contaminación visual.
10. Si bien en general el nivel socioeconómico del entorno es medio, con sectores de mayor desarrollo y otros de escaso nivel, en líneas generales los terrenos frentistas a las vías se ven desvalorizados. Esta situación es revertida a pocos metros de la traza (100 metros o 200) cambiando sustancialmente.
11. A lo largo del entorno en donde corre la ferrovía, se observan demandas de espacios para actividades complementarias del uso residencial. A la carencia de espacios verdes ya mencionada, se pueden sumar la escasez de espacios de actividades recreativas, culturales, educativas y sanitarias.
12. Hay situaciones de barreras visuales muy contundentes, ya sea por la existencia de los grandes predios ferroviarios, que generan territorios de borde tajante, como por la elevación del desarrollo de la traza en algunos tramos del conurbano, con una altura que llega a limitar las visuales entre uno y otro lado de las vías.
13. Hay otras situaciones de barreras que no son productos del trazado del ferrocarril pero sí del proceso de urbanización que fue acompañando al sector y organizando el territorio. Nos referimos a la localización en las proximidades de grandes predios de equipamiento, campos de polo, campos de golf, predios de uso militar como las bases aéreas o al cementerio. Estos predios, con sus distintas dimensiones, impiden o restringen la comunicación entre sectores, y en algunos casos llegan a conformar islas. Esta situación es más evidente cuando se suma la barrera que significa este tipo de equipamientos a la generada por la traza férrea.

### 3.4 LIMITACIONES

#### 3.4.1 Restricciones a la construcción sobre la traza soterrada

El túnel de soterramiento del Ferrocarril, que se ubicará a distancias variables del nivel superficial de entre 6 y 20 metros, dejará liberada la superficie ocupada por las vías actualmente.

Esta liberación de la traza, si bien permite el desarrollo de actividades, genera restricciones a las posibilidades de construcción en superficie debido a la necesidad de no perjudicar la estabilidad estructural del túnel por vibraciones, cargas excesivas o inestabilidades por cargas asimétricas o puntuales.

Estas limitaciones se reducen a una franja de 20 metros de ancho, que incluye al túnel (de 12 m. de diámetro) más franjas laterales. Hay una imposibilidad de hacer perforaciones de más de 3 metros o fundar estructuras, pero es posible construir grandes luces de manera que la ubicación de las fundaciones estén relativamente alejadas de las paredes del túnel, realizar superestructuras en los casos en que el túnel tenga una cobertura de más de 10 metros o utilizar fundaciones muy profundas (pilotes) que transmitan cargas a

profundidades por debajo de la base del túnel, obviamente con las verificaciones y permisos adecuados.



Asimismo, no es posible construir sobre las estaciones ningún tipo de edificación, tanto en la superficie como en las zonas aledañas. Entre el nivel del andén y las losas de techo de las rampas o trincheras se puede considerar una losa intermedia para estacionamiento o servicios comunitarios.

En cuanto a las vías de circulación que se construyan o activen sobre la traza, se permite el tránsito pesado estándar para vehículos de carga (15 Tn por eje) pero con un límite de velocidad de 80 Km/h. Los vehículos con mayores cargas, y con limitaciones, deberán circular a menos de 30 km/h.

### 3.4.2 Condicionantes jurídicos

Teniendo en cuenta que la desafectación de la vía a nivel implica también la puesta en valor de los predios ferroviarios asociados a la misma, conviene recordar las competencias sobre los mismos.

Hay distintas competencias y jurisdicciones en el Área de Proyecto del Corredor, ya que traspasa por la CABA y la por la PBA, donde atraviesa terrenos situados en distintos partidos.

Los terrenos donde se efectuarán las obras corresponden a un espacio ferroviario constituido por tierras de propiedad del Estado Nacional que han sido concesionadas a operadores privados.

Las tierras que sean desafectadas del uso ferroviario son de competencia del Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE).

Los terrenos de la Ciudad de Buenos Aires fueron pedidos por el Jefe de Gobierno al Gobierno Nacional para destinos sociales o comerciales. Hay acuerdos entre Nación y CABA en realizar proyectos comunes en terrenos del ONABE.

En la Ciudad de Buenos Aires, el Decreto N° 12/96 atribuye a la Secretaría de Planeamiento Urbano el "Diseñar la política de planeamiento urbano para la ciudad Autónoma de Buenos Aires y fiscalizar su aplicación, implementar políticas, normas, proyectos y obras que tengan por objeto el desarrollo de la vivienda en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

En este sentido, en las propuestas del Plan Urbano Ambiental tiene un lugar destacado el Proyecto del Corredor Verde del Oeste, que incluye el soterramiento hasta la Av. Gral Paz.

Ya en 1962, en el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, se incorporó la idea del Corredor Oeste en las vías del FFCC Sarmiento, y con tal motivo fue sancionada la Ordenanza Municipal N° 24.802, aún vigente, que destina a vía pública una franja de ancho mínimo igual a 48 metros en las zonas de vías férreas.

Al respecto hay que señalar que la propiedad de Ferrocarriles Argentinos en algunos

tramos de vía se reduce a anchos de hasta 17 metros, lo cual supone afectar propiedades de dominio privado que hoy tienen su fondo sobre las instalaciones ferroviarias.

Por otro lado, el Código de Planeamiento Urbano (Ley N° 449) fija la posibilidad de venta sobre el 35% de su superficie, dejando el 65% restante al destino "uso y utilidad pública". Es allí donde se prevé incluir las nuevas calles, veredas y espacios verdes.

En la Provincia de Buenos Aires, la Secretaría de Transporte del Ministerio de Obras Públicas tiene competencia sobre éstas cuestiones, mientras que la Dirección de Ordenamiento Urbano del mismo Ministerio y la Dirección de Tierras del Ministerio de Gobierno tienen competencias sobre todo lo que esté referido a las políticas territoriales.

Por otra parte, los Partidos o Municipios del Área Metropolitana donde se extiende la línea, tienen competencia en relación al uso del suelo de acuerdo a los criterios de ordenamiento territorial fijados en la Ley 8.912 de la Provincia de Buenos Aires.

A modo de mención solamente, y por fuera de los condicionantes jurídicos, se señala que existieron distintas acciones realizadas por actores sociales, vecinos a la zona de vías, para que las tierras sean destinadas exclusivamente para uso público, rechazando la posibilidad de que las mismas sean vendidas para proyectos inmobiliarios.

### 3.5 POTENCIALIDADES

Las potencialidades de disponer de nuevos espacios urbanos para incorporar y con ello resolver problemáticas urbanas, se presenta por la desaparición a nivel de las vías y el mejoramiento del sistema de transporte ferroviario.

A lo largo del recorrido, se observan distintas situaciones de inserción de la ferrovía dentro de la trama urbana, que podemos agrupar para su análisis, en dos bloques: las derivadas de la liberación de la traza propiamente dicha, y las originadas por la disponibilidad de los grandes predios ferroviarios para dar respuesta a las demandas sociales.

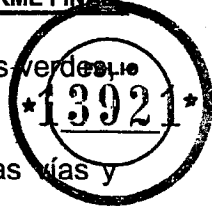
Estos predios, como ya se mencionó, han suscitado expectativas en la población, y en los municipios involucrados, dando lugar a proyectos en distintos grados de avance o concreción.

#### 3.5.1 Liberación de la traza

La traza presenta distintas situaciones que conviene identificar

- ✓ Hay tramos donde la vía corre encajonada, en estos casos fragmentando a las manzanas y lindante con los contrafrentes de las viviendas. Las distancias entre predios en estos casos ronda entre los 17 y 20 metros.
- ✓ En otros tramos el espacio es más amplio, pudiendo tener en paralelo arterias de circulación vial hacia uno o ambos laterales.

- ✓ En algunas zonas también se ve acompañada la traza por franjas laterales verdes de anchos variables.
- ✓ Hay tramos en donde la distancia entre terrenos frentistas incluyendo las vías y ferrovías supera los 60 metros, generando buenas visuales.
- ✓ Otra particularidad, en algunos sectores, es la elevación de las vías sobre nivel a uno y dos metros, que obstruye aún más la integración.



Las potencialidades de los espacios a crear sobre el soterramiento de la actual traza radican en su carácter lineal.

A lo largo del recorrido se van presentando situaciones urbanas diversas. De todas maneras, liberando la traza ferroviaria, y las restricciones asociadas, la imagen general es la construcción de un parque lineal que vaya enhebrando distintas propuestas y articulando con las intervenciones en los grandes predios, reorganizando flujos vehiculares y peatonales, articulando nodos y reorganizando centralidades y actividades.

Estas potencialidades vinculadas con la liberación de la traza, deben sumarse a la posibilidad de generar tránsitos pasantes, tanto para la comunicación entre un lado y el otro de la zona de vías, como para flujos de alcance mayor, a escalas que excedan estrictamente lo local.

### 3.5.2 Los grandes predios ferroviarios

La desafectación de los terrenos ferroviarios genera un abanico de posibilidades. Pueden contemplar la posibilidad de generar grandes espacios verdes de uso público en zonas de carencias de los mismos, radicación de equipamientos de educación, culturales, sanitarios, deportivos, etc.

A través del ONABE se están desarrollando propuestas como pautas generales de urbanización de los predios ferroviarios de todo el país. Los planes definen espacios verdes, apertura de la trama urbana, construcción de edificios para viviendas y para instituciones. Hay casos en que se plantea destinar tierras para complejos habitacionales, que sería vendida a particulares, junto con la destinada a actividades comerciales.

Estas iniciativas, articuladas por el ONABE, necesitan el acuerdo de los municipios, de los vecinos en los distintos tramos y de la Secretaría de Transporte con competencia sobre las tierras del ferrocarril para poder concretarse.

La Ciudad de Buenos Aires tiene para el tramo de su jurisdicción el Proyecto Corredor Verde del Oeste, incluido en el Plan Urbano Ambiental.

Los municipios del conurbano acuerdan con la urbanización de los terrenos ferroviarios, pero exigen la cesión de un porcentaje de los terrenos que les corresponde por Ley.

En la PBA la Ley 8912 de ordenamiento territorial y uso del suelo exige la cesión a los municipios de casi el 10% de los terrenos para espacios verdes y apertura de calles en proyectos de este tipo.

*[Handwritten signatures and initials]*

La Secretaría de Transporte, con competencia en las áreas ferroviarias, defiende la continuidad del funcionamiento de las estaciones, pero también la preservación de los edificios de carácter histórico. Ambas situaciones están previstas en el proyecto de soterramiento del FFCC.

Los vecinos exigen espacios públicos como parques, centros culturales y educativos.

Obviamente las características de los cinco predios identificados varían por sus dimensiones y por las características de su entorno.

### **Predio de Caballito**

Como se ha señalado, este predio está inserto en una zona central de la ciudad en términos geográficos, con altas densidades de población. También se mencionó que si bien aparecen algunos espacios verdes, son insuficientes para la población del entorno, como así también escasean a nivel urbano en general.

Se visualiza la posibilidad de disponer de un predio de las dimensiones que presenta, de cerca de 250.000 m<sup>2</sup> de los cuales hay más de 150.000 m<sup>2</sup> sin urbanizar, y destinarlo a usos no sólo para la población del área, sino con alcances más allá de lo barrial, llegando a cubrir demandas de la ciudad en su conjunto.

El entorno corresponde a un sector de la ciudad con características socioeconómicas medias y medio altas, lo que sumado a la buena calidad ambiental que lo rodea, podría transformar al predio en un objeto de negocio inmobiliario.

### **Predio de Villa Luro - Liniers**

Se ha mencionado que la estación Liniers tiene un rol de centro de trasbordo regional, y que la articulación entre los distintos modos de transporte resulta conflictiva.

Asimismo, se señaló la deficiencia de espacios verdes del entorno, la invasión de actividades comerciales sobre la vía pública y el espacio urbano en general, en un entorno socioeconómico medio bajo y de densidades no muy significativas.

Este predio, que está ubicado entre Villa Luro y Liniers, tiene una superficie cercana a los 550.000 m<sup>2</sup>. Las dimensiones de este predio pueden dar lugar a satisfacción de demandas a nivel metropolitano junto a otras más locales.

Una situación que amerita señalarse respecto al predio es la existencia de edificios ladrilleros ferroviarios, de grandes dimensiones, gran valor arquitectónico y patrimonial, que podrían ponerse en valor en una nueva función para actividades que respondan a las demandas barriales o urbanas.

### **Predio de Haedo**

El predio de Haedo es de grandes dimensiones, y a diferencia de los dos anteriores, se desarrolla hacia ambos lados de la traza ferroviaria, estimándose como superficie 700.000 m<sup>2</sup> al norte, y al Sur aproximadamente 200.000 m<sup>2</sup>. Se desarrolla sobre la traza durante aproximadamente 1.400 metros.



*[Handwritten signatures and initials]*

*[Handwritten signatures]*



Superficies y calidad del entorno lo hacen más que interesante para inversiones inmobiliarias.

### **Predio entre Castelar e Ituzaingó**

Este terreno ferroviario tiene un desarrollo a lo largo de la vía acompañando la traza por aproximadamente 800 metros. La superficie ronda los de 80.000 m<sup>2</sup>. Tiene menores dimensiones que los predios mencionados anteriormente.

Se encuentra inmerso en una zona residencial de baja densidad, con sectores residenciales de nivel medio hacia el Norte, y de menor nivel social hacia el Sur, en el entorno del predio.

### **Predio de Merlo**

Lindando con la Estación Merlo, hacia el Norte hay un predio ferroviario, que oficia de barrera urbana a lo largo de aproximadamente 700 metros, en el cual hay galpones ferroviarios. La superficie es de aproximadamente de 35.000 m<sup>2</sup>.

La densidad residencial es media baja, al igual que el nivel socioeconómico del entorno

### **3.5.3 Proyectos identificados**

Entre estos planes identificados, se encuentra el Proyecto del Corredor Verde del Oeste de la Ciudad de Buenos Aires, que contiene acciones sobre los terrenos de las estaciones de Liniers y Caballito, y, en el conurbano, un proyecto en estado avanzado sobre el predio de Haedo. Sobre los otros dos predios no se han identificado propuestas.

### **Proyecto del Corredor Verde del Oeste**

Este proyecto, incluido en el Plan Urbano Ambiental, busca revertir los efectos negativos sobre el territorio y el ambiente producidos por la presencia del ferrocarril, que actúa como barrera y factor desintegrador de la vinculación Norte - Sur de la ciudad y al mismo tiempo generar un parque lineal y las transferencias de pasajeros entre distintos medios de transporte público.

Con eje en la traza ferroviaria, este corredor iría enhebrando espacios urbanos con distintos grados de subutilización, y en algunos casos obsoletos y degradados, y de esta manera articular nuevas centralidades y revitalizando las existentes.

Este corredor, que con espacios verdes ocuparía el 85% del espacio liberable a nivel, "constituirá uno de los objetivos fundamentales, aportando una oferta significativa de espacios públicos de libre acceso para el esparcimiento y la recreación con una extensión de aproximadamente 23 hectáreas en zonas de la ciudad con carencias históricas de oferta de áreas pública"<sup>1</sup>.

Mejorando las condiciones urbano- ambientales del entorno, incorpora nuevas propuestas

<sup>1</sup> Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires

de equipamientos comunitarios, deportivos, recreativos, educacionales y consolida la expansión de las áreas residenciales del entorno.

✓ **Terrenos Caballito**

El área de Caballito es destinada por el Plan a la creación de un parque de escala regional.

Este parque incluiría la recuperación de los hitos históricos de la infraestructura ferroviaria, un Centro de Ecología y un Museo de la Ciudad.

✓ **Playón Villa Luro -Liniers**

Se proyecta la construcción de un parque con servicios, actividades comunitarias y un sector de viviendas. Como actividades comunitarias se propone un centro cultural, un museo, espacios deportivos y un centro de salud. Asimismo incluiría la sede del Instituto Universitario del Arte (IUNA) para concentrar en un mismo predio a las distintas escuelas de toda la ciudad.

Hacia la Av. Rivadavia, se proyectan viviendas y comercios. Para viviendas las propuestas son edificios de entre 4 y 8 plantas, abiertos hacia un espacio verde de uso público.

Se propone la apertura de 5 calles desde la traza de la autopista hasta la Av. Rivadavia.

Finalmente, junto a la estación, se prevé la instalación de un centro de trasbordo de colectivos (entre Barragán y Cuzco).

**Plan sobre los terrenos de Haedo**

El plan cuenta con la firma de un convenio entre el ONABE y el Municipio.

Se proyecta la construcción de una Terminal de colectivos y un área de 100.000 m<sup>2</sup> destinada a viviendas y actividades comerciales.

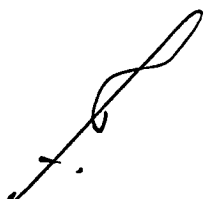

El acuerdo incluye la entrega al Municipio de 66.000 m<sup>2</sup> del Corredor Rivadavia para la construcción de espacios verdes y la apertura de calles.

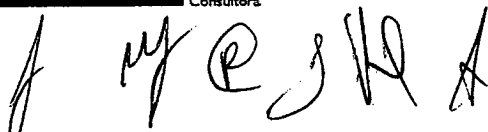
Las viviendas representan una fuente de recursos para sostener todo el proyecto. Pero a su vez, el objetivo del ONABE es que la venta no supere en 30% de los terrenos.

**3.6 EL SOTERRAMIENTO COMO OPORTUNIDAD DE RESOLVER PROBLEMATICAS**

El Proyecto del Soterramiento del FFCC Sarmiento otorga un conjunto de oportunidades de resolver problemáticas, ligadas a la conectividad urbana, a las mejoras de accesibilidad, pero también otras significativas de carácter urbanístico, con la recuperación de espacio público que permite reincorporar terrenos a la trama vial, y disponer de los mismos para actividades sociales y de esparcimiento.





De esta manera podemos agrupar las oportunidades en dos grupos, aquel vinculado más estrechamente con el tránsito y transporte, y otro grupo más vinculado a lo urbano ambiental en general.



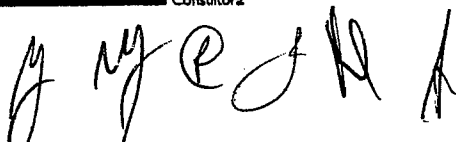
### 3.6.1 Resolución de problemáticas de conectividad y transporte

Al eliminar los cruces a nivel de los ferrocarriles con el soterramiento, articular el ferrocarril con el transporte automotor, redefiniendo corredores de manera de que haya complementariedad entre modos, y sumado a la construcción de playas de transferencias de pasajeros y de estacionamiento para automóviles, podemos identificar los siguientes beneficios:

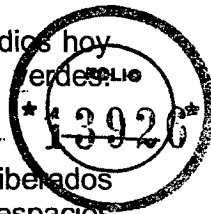
- ✓ La trama urbana se restablece en algunos sectores entre el Norte y Sur de la ciudad y se viabiliza el sentido Este - Oeste.
- ✓ La trama vehicular en sectores se mantiene adaptada a los cruces viales existentes, que con excepción de la barrera que conforman los predios ferroviarios, no presentan interrupciones mayores a los 300 metros, aproximadamente en la CABA. En la Provincia de Buenos Aires los espacios sin cruces tienen mayores desarrollos. Resuelta la barrera física del ferrocarril que interrumpe la circulación por largos períodos de tiempo, el tránsito queda regulado con señalización luminosa como el resto de la ciudad, aumentando la transitabilidad y los caudales.
- ✓ En otros tramos se restablece parcialmente la cuadrícula en relación al tránsito vehicular y peatonal, no solamente eliminando de esta manera la barrea del FFCC, sino también generando nuevas conectividades. Se mejorará sensiblemente la conectividad entre el Norte y el Sur, debido a que si bien no se completaría toda la cuadrícula sobre la traza liberada, serán aumentados los cruces vehiculares.
- ✓ Los usuarios de los vehículos se verán beneficiados por las pérdida de tiempo y mayores recorridos que hoy les genera la barrera, pérdida de tiempo por el tiempo en que permanece baja, como así también por la congestión a la que contribuye la existencia de escasos cruces.
- ✓ Se verán beneficiados los usuarios del ferrocarril, por la mejora de servicios y aumento de frecuencias del ferrocarril soterrado. No solamente se mejorará la operación del ferrocarril sino que a estos beneficios hay que sumarle la reducción de tiempo de viajes del ferrocarril soterrado.
- ✓ Los peatones que cruzan las vías van a tener mayor seguridad porque no va a haber pasos a nivel, sumado a la mayor intensidad de cruce por la habilitación de nuevos pasos.
- ✓ Se eliminará el riesgo de accidentes vehiculares y peatonales.

### 3.6.2 Resolución de problemáticas de urbanísticas y ambientales

Por otro lado, los vecinos de la traza se verán beneficiados por recibir las áreas en desuso



actividades concretas, tanto en las zonas liberadas de la traza, como en los predios hoy subutilizados pertenecientes al ferrocarril, con una fuerte impronta de espacios verdes. Así se pueden obtener los siguientes beneficios:



- ✓ Creación de suelo urbano para distintas actividades según sean espacios liberados dentro del tejido amanzanado, espacios liberados a la par de la red vial o espacios liberados de las playas ferroviarias sin uso.
- ✓ La recuperación de los grandes predios permite incorporarlos a la trama urbana y liberación de terrenos para otros destinos.
- ✓ El incremento de los espacios verdes planteados no sólo beneficiarán a los habitantes de las zonas próximas, sino al conjunto de la ciudad.
- ✓ Fomento de actividades recreativas, culturales y de esparcimiento para la zona de influencia directa e indirecta.
- ✓ La desaparición de los espacios linderos a las vías, subutilizados y/o degradados, aportará al control de la contaminación ambiental y la polución visual.
- ✓ Vinculado con lo anterior, mejoran las visuales paisajísticas y el paisaje urbano con la eliminación de los basurales.
- ✓ Mejora de las visuales en las zonas donde la traza corre elevada. Se integrarán los sectores de ambos lados de las vías.
- ✓ El rescate y revalorización de las estaciones y edificios de valor patrimonial de los predios ferroviarios de Villa Luro y Liniers y de algunas estaciones recomendadas. En general se prevé que serán puestas en valor las zonas APH y los edificios para actividades de uso público.
- ✓ El conjunto de acciones redundará en el aumento de la calidad ambiental de las zonas próximas al corredor.
- ✓ El soterramiento del ferrocarril Sarmiento implicará una mejora en la calidad de vida de los vecinos que habitan en propiedades circundantes a las vías ya sea como residentes o en calidad de industriales y comerciantes.
- ✓ Las mejoras asociadas al corredor generarán un mayor nivel de actividades y la captación de inversiones en algunos sectores. Algunas nuevas actividades tenderán a localizarse en espacios que hoy se encuentran degradados, y que serán revitalizados con la liberación de la traza ferroviaria y la radicación de un corredor verde, fundamentalmente para usos vinculados al esparcimiento: bares, restaurantes, etc. según lo permita la codificación de cada área.
- ✓ Esos beneficios se traducen en aumento del valor de las propiedades, y con ello un incremento de la recaudación fiscal.

- ✓ Podría aumentar la densidad de población y del medio construido en aquellos sectores donde el soporte lo permita. Se estima que las mejoras inducirán a la concreción de construcciones nuevas y ampliaciones.
- ✓ Al eliminar la barrera urbana que significa la vía, con el soterramiento, y así lograr la mayor conectividad entre zonas, se modificarán las áreas de coberturas de los equipamientos.
- ✓ A escala de corredor, se posibilitaría la consolidación de los subcentros urbanos y la revalorización de las zonas comerciales y probable creación de nuevos centros en función de las nuevas conectividades generadas.
- ✓ La desactivación de las estaciones y su reemplazo por otras bajo nivel, podría significar un desplazamiento de actividades comerciales.
- ✓ La creación de barreras verdes contribuiría a la eliminación de ruidos y a la reducción de la contaminación atmosférica.
- ✓ Se mejorará el paisaje urbano, con la eliminación de basurales.



Sintetizando, el Proyecto de Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento tendrá repercusiones positivas en conectividad y transporte, y urbanísticas ambientales sobre el entorno inmediato, a nivel urbano y sobre el contexto metropolitano.

No sólo se resuelven problemáticas de un sector por la eliminación de cruces y radicación de nuevas actividades, sino que estos beneficios abarcan al conjunto metropolitano.

Como proyecto específico de transporte permitirá frecuencias de tres minutos entre trenes, aumentando significativamente la capacidad de transporte de pasajeros, a la vez que reduciendo la eventualidad de demoras por accidentes en pasos a nivel u otras circunstancias derivadas de circular a nivel de superficie.

Es a su vez la solución de menor impacto ambiental para la ciudad y de mayor nivel de prestación en lo referente al tránsito vehicular de la traza urbana, destinados a eliminar definitivamente los cruces ferroviarios a nivel, ya sean vehiculares o peatonales que limitan enormemente la prestación del servicio y que ocasionan gran cantidad de accidentes.

Con respecto al resto de la comunidad se verá beneficiada a través del ahorro de tiempos en los cruces viales, en la mejora del sistema de transportes del corredor ya sea como beneficiarios de una mayor oferta de servicios ferroviarios como de reducción de tiempos de viaje en los cruces transversales y por el goce de la oferta de nuevos espacios públicos verdes y comunitarios.

Como ya se ha señalado, el soterramiento aportará mejoras significativas en la calidad del entorno hoy degradado, significando, para los residentes en el área de influencia, una notoria valorización de sus propiedades, que pasarían de estar en zonas con baja calidad ambiental, paisajística, y urbana, en general, a integrarse a una nueva dinámica, sin obstrucciones, con mejor nivel de accesibilidad, mayor cantidad de espacios verdes y con



una mejora sustantiva del paisaje urbano.

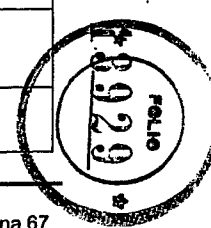
Este espacio lineal, con el verde como protagonista, para que se convierta en un proyecto revitalizador e integrador, debe ser acompañado por el mantenimiento adecuado para no constituirse en un nuevo espacio residual, especialmente en los sectores en donde la vía se encuentra encajonada.

Obviamente habrá sectores en donde serán más sustantivos los cambios que en otros, debido a las características que presentan, ya que las mejoras que habrán de producirse no tienen la misma gravitación en todo el recorrido.

Particularizando para cada una de las etapas del proyecto, se presentan en los siguientes cuadros, las características de las etapas que conforman el área, las problemáticas y las potencialidades asociadas a ellas, junto a las limitaciones existentes, especificidades que habrán de ser profundizadas en ocasión de la realización del Estudio de Impacto Ambiental. Como anexo se presentan tres planos con el análisis para cada una de las etapas del proyecto.

**Tabla 4. Caracterización de la Etapa 1 Caballito – Liniers/Ciudadela**

		CARACTERÍSTICAS	PROBLEMATICAS	POTENCIALIDADES	LIMITACIONES	
ETAPA 1 CABALLITO-LINIERS/CIUDADELA	urbano-ambientales	Grandes predios	ferroviarios	Hay dos grandes predios ferroviarios, en Caballito y en Liniers, que se encuentran subutilizados, generando inseguridad, basurales, etc. El predio de Caballito con un entorno que potencia el valor de las propiedades y una gran intensidad de ocupación; el de Liniers / Villa Luro, de mayor tamaño y con edificios ladrilleros, próximo a centro regional de trasbordo.	Utilización de los predios para actividades demandadas en los sectores: espacios verdes, esparcimiento, actividades recreativas, culturales, etc.	-
			de equipamiento	No se presentan en las inmediaciones	-	-
		Recorrido de la traza vial	encajonado	Entre Caballito y Flores la traza recorre encajonada fragmentando el amanzanamiento. Situación similar en un trecho próximo a la estación Villa Luro.	-	Restricciones por las limitaciones de espacio para la realización de actividades. Riesgo de que se generen nuevos espacios residuales.
			con arterias laterales	En un tramo próximo a Floresta. En la mayoría no encajonada con vía lateral. Sectores con franjas verdes laterales.	Mejoramiento de la calidad ambiental. Mejoras visuales a los predios frentistas. Aumento del valor de las propiedades. Posible atracción de nuevas actividades.	Necesidad de controlar las actividades que se puedan localizar, buscando un equilibrio entre revitalización urbana y calidad ambiental barrial.
			elevado	No se presentan en la etapa 1.	-	-
		Trama urbana	continuidad entre ambos lados	En todo el recorrido de esta etapa hay continuidad hacia ambos márgenes de la trama, a excepción de los sectores en donde se localizan los dos predios ferroviarios.	Mayor factibilidad de apertura de cruces vehiculares. Mayor posibilidad de integrar las tramas urbanas y de permeabilidad visual.	-
			discontinuidad entre ambos lados de la vías	Solo en coincidencia con los predios ferroviarios.	-	-
			presencia de tramas irregulares-barrios	En Liniers. Barrio integrado a la trama urbana con amanzanamiento de menores dimensiones.	No afectan a la espacialidad y a la factibilidad de integrar tramas ya que está inserto en la cuadrícula regular.	-
		Espacios verdes	existencia suficiente	Si bien hay espacios verdes, no son suficientes para las densidades de población de esta etapa.	La generación de un corredor verde, y la utilización de sectores de los predios ferroviarios para estos fines, revertirá en gran medida estas carencias.	-
	de conectividad y transporte	Vehicular Norte /Sur	presencia de cruces a nivel	Escasos cruces que obligan a hacer desvíos.	La apertura de nuevos cruces permitirá la fluidez. De todas formas, al eliminar la vía, se soluciona gran parte de los problemas de conectividad.	Se debe limitar la apertura e los cruces regulando para conservar la calidad y tranquilidad barrial.
			presencia de cruces a diferente nivel	Recientemente inaugurado un cruce sobre el predio de Caballito. Cruza sobre nivel. La AU. Perito Moreno. A fin del tramo la Av. Gral. Paz.	Los cruces a desnivel potencian flujos sin interrumpir actividades a nivel.	-
			presencia de grandes predios	Dos predios ferroviarios. No se presentan predios de equipamientos en las inmediaciones.	-	Obligan a realizar desvíos del tránsito vehicular.

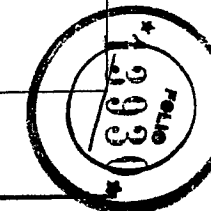


ESTUDIO DE BENEFICIO ECONÓMICO Y SOCIAL  
 "Soterramiento del Corredor Ferroviario en el Tramo Caballito – Moreno de la Línea Sarmiento"  
 INFORME FINAL

CARACTERÍSTICAS		PROBLEMATICAS	POTENCIALIDADES	LIMITACIONES
Ferroviario Este/Oeste	frecuencias	Escasa frecuencia. Imposibilidad de aumentarla por el elevado tiempo de cierre de barreras.	El proyecto de soterramiento permite aumentar las frecuencias y limitar el tiempo del recorrido del tren.	-
	confort	Por debajo de lo deseable.	Se mejorará sensiblemente el servicio. Se eliminarán los siniestros y accidentes.	-

**Tabla 5. Caracterización de la Etapa 2 Liniers/Ciudadela - Castelar**

CARACTERÍSTICAS		PROBLEMATICAS	POTENCIALIDADES	LIMITACIONES		
ETAPA 2 LINIERS/CIUADELA- CASTELAR	urbano-ambientales	Grandes predios	ferroviarios	Un predio de enormes dimensiones entre las estaciones de Haedo y Morón. Con edificios ferroviarios y un entorno urbano de buen nivel de desarrollo. Este predio pone en valor una gran cantidad de hectáreas que se recuperarán para usos urbanos. Otro predio de menores dimensiones se encuentra en el entorno de la estación Castelar.	El predio de las proximidades de Haedo, de enormes dimensiones, provee al entorno por un lado de espacios para desarrollo de actividades, la posibilidad de recuperación de la trama urbana, la incorporación de nuevas actividades de uso público y privado, potenciadas por el valor económico que tienen, no sólo por su gran superficie sino también por la calidad del entorno.	-
		de equipamiento	Son numerosos los predios de equipamientos. Algunos de no muy grande tamaño, como los cementerios, o los destinados a actividades educativas y sanitarias. Otros de grandes dimensiones, a más de 1km de la zona de vías, que pertenecen a establecimientos militares. Estos se desarrollan a la altura de las estaciones de Haedo, Morón y Castelar, y continúan en la Etapa 3.	-	Los predios próximos a la traza de la vía, el Cementerio Israelita a la altura de Ciudadela, y los predios entre Ramos Mejía y Haedo, limitan la integración entre las tramas urbanas independientemente de la existencia de la vía. Los mayores predios, los militares, si bien están a una distancia de más de 1km de la vía, obstruyen la circulación Norte /Sur para los mayores recorridos que exceden la escala barrial.	
	Recorrido de la traza vial	encajonado	Un pequeño tramo de menos de 300 metros es más estrecho, entre la estación de Morón y la Av. Cañada de Ruiz.	-	Restricciones por las limitaciones de espacio para la realización de actividades. Riesgo de que se generen nuevos espacios residuales.	
		con arterias laterales	Prácticamente todo el recorrido ferroviario transcurre acompañado de arterias paralelas hacia ambos laterales. En varios tramos con espacios verdes perimetrales.	Aportan posibilidades de mejoras en la calidad ambiental, paisajísticas, para el desarrollo de actividades. Posible recambio de rubros comerciales.	-	
		elevado	Hay tramos elevados entre la estación Ciudadela y pasando la estación Ramos Mejía. Dificultan las visuales entre ambos lados de las vías, constituyendo una barrera visual.	Si se ponen a nivel estos tramos, se recuperarán las visuales y se eliminará la barrera visual.	-	





ESTUDIO DE BENEFICIO ECONÓMICO Y SOCIAL  
 "Soterramiento del Corredor Ferroviario en el Tramo Caballito – Moreno de la Línea Sarmiento"  
 INFORME FINAL

f  
 m  
 e  
 j  
 a  
 r  
 a

CARACTERÍSTICAS		PROBLEMATICAS	POTENCIALIDADES	LIMITACIONES
Trama urbana	continuidad entre ambos lados	La mayor parte de las tramas hacia uno y otro lado de las vías no son continuas. El mayor trecho con continuidad es entre Ramos Mejía y Haedo.	-	La discontinuidad de tramas limita la integración entre uno y otro lado de la vía y la continuidad de las vías de circulación.
	discontinuidad entre ambos lados de la vías	Consecuentemente, las grandes discontinuidades hacia uno y otro lado dificultan la integración entre las tramas urbanas.	-	Reducen la posibilidad de integración de tramas a nivel vehicular.
	presencia de tramas irregulares-barrios	Próximo a Castelar hay dos sectores de trama irregular.	-	No generan grandes limitaciones a la integración.
Espacios verdes	existencia suficiente	En las proximidades de Ramos Mejía y de Haedo hay mayor cantidad de espacios verdes, en las proximidades de las áreas de mayor densidad. En general, en toda la etapa escasean los espacios verdes.	La utilización de la traza que se despeja de su uso ferroviario para espacios verdes puede disminuir la insuficiencia de los mismos en cantidad, y por las posibilidades de dispersión lineal de estos espacios, con mayor área de cobertura.	-
Vehicular Norte /Sur	presencia de cruces a nivel	Son muy escasos los cruces a nivel. Por ello, es muy dificultosa la comunicación entre el Norte y el Sur de la vía.	Los cruces a nivel se descongestionarán con la eliminación de la vía y el tiempo de cierre actual. Hay posibilidades de abrir nuevos cruces en los sectores de posible integración de tramas, que mejorarán la conectividad vehicular.	Los cruces posibles de ser abiertos con la eliminación de las vías están limitados por la estructuración de la trama, permite una continuidad más franca en pocos trechos: en el entorno de la estación de Morón, en el entorno de la estación de Padua, y entre San Antonio de Padua y Ituzaingó hasta Castelar, si se eliminan los tramos elevados.
	presencia de cruces a diferente nivel	Sumada a la Av. Gral. Paz., en el inicio del tramo, hay otros tres cruces a diferente nivel. Esta escasez contribuye a las dificultades de conectividad.	Los cruces a diferente nivel no fraccionarán el corredor verde.	-
	presencia de grandes predios	Los grandes predios mencionados, tanto los de equipamientos como los ferroviarios, se comportan como barreras urbanas, llegando en casos a conformar islas encajonando la trama urbana. Es el caso del sector al Norte de las vías entre Ciudadela y Ramos Mejía.	-	La presencia de los predios de equipamientos limita la integración de las tramas urbanas entre uno y otro lado de la vía, y las circulaciones. Más aún los próximos a las vías.
	Ferrovial Este/Oeste	frecuencias	Escasa frecuencia. Imposibilidad de aumentarla por tiempo de cierre de barreras.	El proyecto de soterramiento permite aumentar las frecuencias y limitar el tiempo del recorrido del tren.
	confort	Por debajo de lo deseable.	Se mejorará sensiblemente el servicio. Se eliminarán los siniestros y accidentes.	-

