

# Una operación de revalorización urbana y financiera

## El Corredor Multimodal de Transporte en el

### Área Metropolitana de Buenos Aires:

#### Tramo: Puerto-Mercado Central-Aeropuerto

Itziar Rodríguez Aguirre

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. España

Pedro Conrado Sonderéguer

Arquitecto. Argentina

Artemio Pedro Abba

Arquitecto, Argentina

#### RESUMEN

El transporte de cargas en la ciudad de Buenos Aires se caracteriza, en el momento actual, por la ubicación del Puerto, cercano a su saturación, en el centro histórico de la ciudad y una infrautilización del sistema ferroviario existente, con el consiguiente colapso y deterioro de las vías principales debido al enorme tráfico de camiones que atraviesa la ciudad. Se propone aquí establecer un corredor multimodal de transporte al sur de la ciudad, dentro de la cuenca Ricahuelo-Matanza, mediante la ampliación y renovación de los grandes equipamientos existentes en la zona: Dock Sud, redes ferroviarias, Mercado Central, Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

#### ABSTRACT

At present, cargo transport in the city of Buenos Aires is characterised by the location of its near-saturated port in the historic centre of the city, along with under use of the existing rail system. The consequences are the collapse and deterioration of the main roads due to the enormous amount of heavy duty traffic through the city. This article proposes a multimodal transport corridor to the south of the city, within the Ricahuelo-Matanza basin, by means of extensions to and renovations of the large existing infrastructures in the area, such as the South Dock, the rail networks, the Central Market and Ezeiza International Airport.

## 1. INTRODUCCIÓN

La Argentina moderna se crea entre los años 1880 y 1910. En esas tres décadas, un país que carecía de una capital y de un Estado Nacional, con dos centros de poder enemistados, Rosario y Buenos Aires, sin moneda propia, ni presencia en el comercio mundial, se convierte, gracias a la exportación de carnes y granos, en el país más adelantado de América del Sur.

Con la red ferroviaria más extensa de América Latina y una de las más largas del mundo, la designación de Buenos Aires como sede del Gobierno Nacional, la transforma, ya definitivamente, en el nodo principal de la red nacional de transportes y comunicaciones.

Es la época de las grandes obras portuarias y ferroviarias en la ciudad. Basada la riqueza del país y de la propia ciudad en las exportaciones agropecuarias, los distintos ramales ferroviarios, los centros de transbordo y las conexiones con el

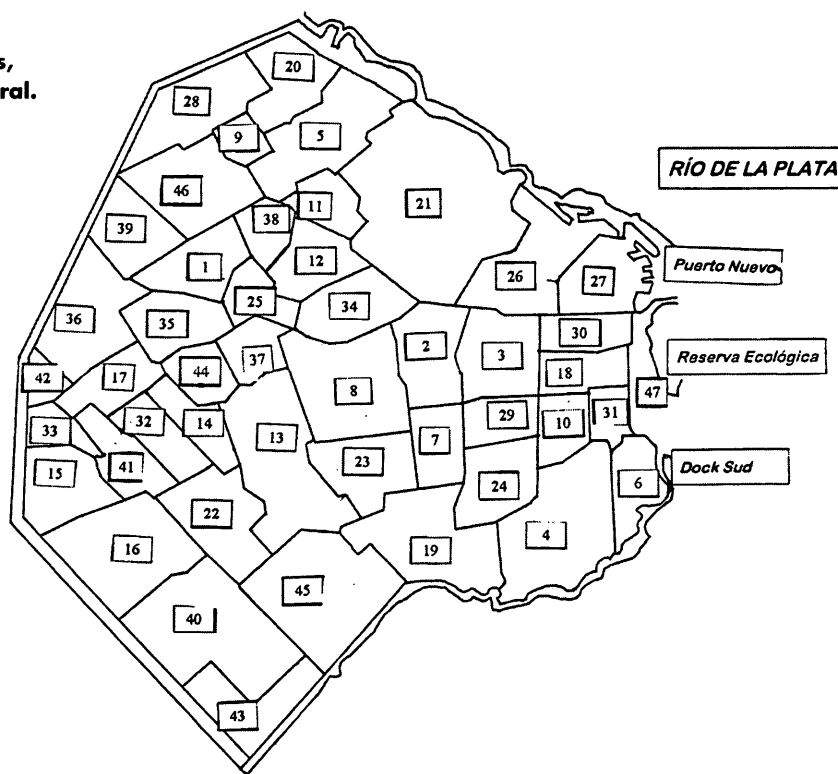
puerto, situado precisamente en el centro histórico de la ciudad, suponen los elementos fundamentales en la estructura de la ciudad.

El crecimiento absorbente de la ciudad durante el siglo XX, las sucesivas crisis económicas en la región y el continuar siendo un país fundamentalmente exportador de productos primarios (agropecuarios y petroquímicos, principalmente), han mantenido el área metropolitana de Buenos Aires, la mayor concentración humana del país (sobre un total de 35.671.000 habitantes en 1996, prácticamente el 40% residen en Capital Federal (fig. N°1) o el Gran Buenos Aires (fig. N°2)), anclada a un sistema ferropuerto que prácticamente no ha variado desde comienzos de siglo.

Las infraestructuras construidas a finales del siglo pasado se encuentran ahora, sin apenas cambios, enclavadas en una ciudad que ha multiplicado su extensión y complejidad, en competencia con el transporte automotor, en un horizonte tecnológico que ha transformado completamente las modalidades del transporte de cargas y de pasajeros y en una economía diversificada que depende extremadamente de las condiciones del mercado mundial y sufre el impacto de una revolución en las telecomunicaciones cuyos efectos no pueden evaluarse enteramente todavía.

Pero las perspectivas están cambiando. A partir de las reformas económicas e institucionales puestas en marcha en la región en el curso de esta década, las exportaciones latinoamericanas han crecido a un ritmo dos veces superior al crecimiento de las exportaciones mundiales. Se estima que Argentina, entre 1994 y 1995 creció un 30% aproximadamente. A pesar de un saldo negativo en la balanza comercial para el último periodo (las exportaciones pasan de 8.000 millones en 1980 a 23.811 millones en 1996 y las importaciones, de 10.541 a 23.762 millones), todo el comercio exterior ha crecido en forma intensa y la perspectiva es favorable.

**Figura 1.**  
**Buenos Aires,**  
**Capital Federal.**

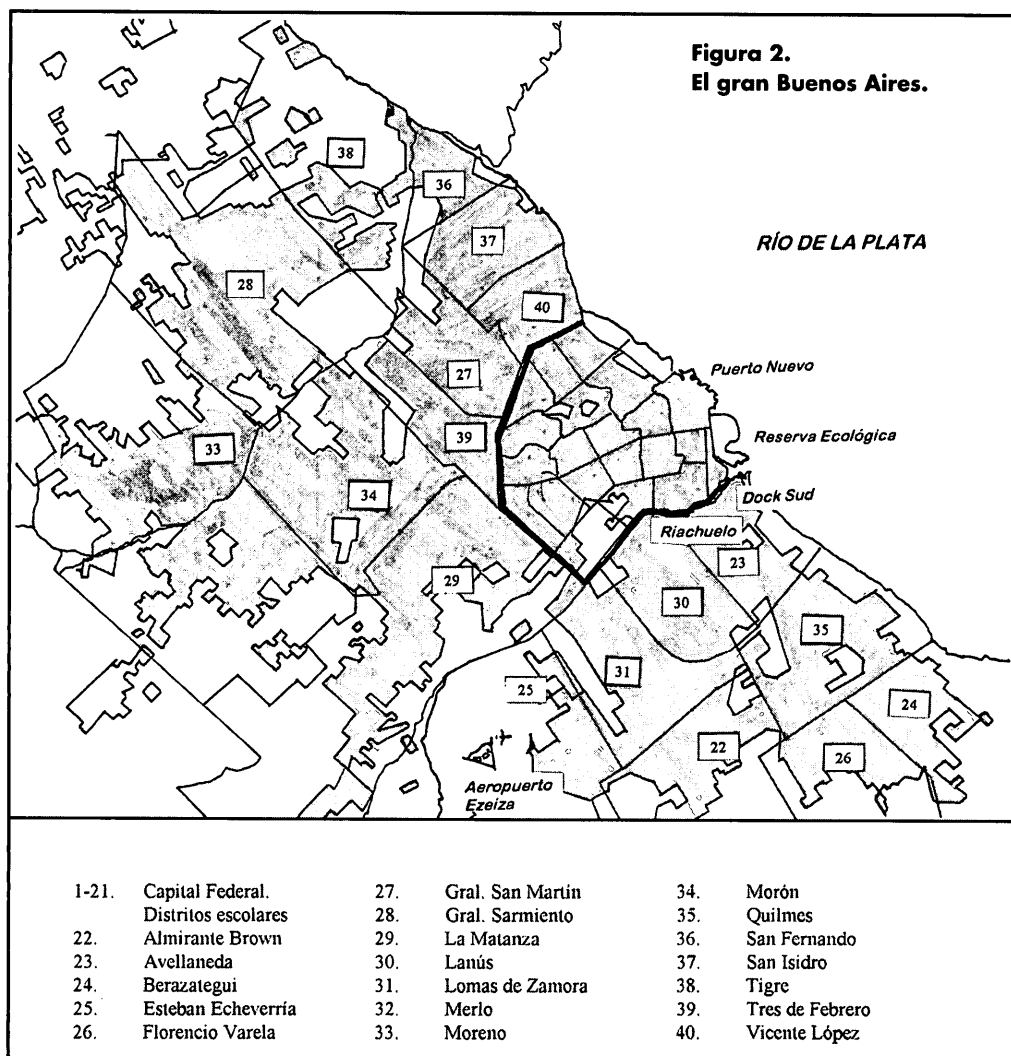


1. Agronomía	18. Montserrat	35. Villa del Parque
2. Almagro	19. Nueva Pompeya	36. Villa Devoto
3. Balvanera	20. Núñez	37. Villa Grl. Mitre
4. Barracas	21. Palermo	38. Villa Ortuzar
5. Belgrano	22. Parque Avellaneda	39. Villa Pueyrredon
6. Boca	23. Parque Chacabuco	40. Villa Lugano
7. Bocdo	24. Parque Patricios	41. Villa Luro
8. Caballito	25. Paternal	42. Villa Real
9. Coghlan	26. Recoleta	43. Villa Riachuelo
10. Constitución	27. Retiro	44. Villa Santa Rita
11. Colegiales	28. Saavedra	45. Villa Soldati
12. Chacarita	29. San Cristóbal	46. Villa Urquiza
13. Flores	30. San Nicolás	47. Zona Portuaria
14. Floresta	31. San Telmo	
15. Liniers	32. Vélez Sarsfield	
16. Mataderos	33. Versailles	
17. Monte Castro	34. Villa Crespo	

La creación del Mercosur, cuyas últimas barreras arancelarias deberán caer a partir del 1° de enero del año 2006, prevé para entonces un gran mercado de más de 300 millones de personas. Brasil, según proyecciones de las Naciones Unidas, tendrá, por sí solo, 216 millones de habitantes y Argentina se acercará a los 47 millones.

Esta expansión ha puesto severamente a prueba la antigua infraestructura física y en particular la de transporte. Según estimaciones del Banco Mundial (Seminario OCDE, México, 1997), las deficiencias de los servicios de infraestructura en la región exigirán, para compensar el deterioro, inversiones anuales de \$ 60.000 millones, equivalentes al 4% del PIB regional.

**Figura 2.  
El gran Buenos Aires.**



Los antecedentes inmediatos del mismo son:

▼ a) un trabajo de Pedro C. Sonderéguer sobre el sistema ferroviario de Buenos Aires - estudio de 18 estaciones del FFCC- financiado entre 1994 y 1996 por la Secretaría de Investigación del Rectorado de la UBA.

▼ b) un trabajo de Artemio Abba sobre nuevas centralidades en Buenos Aires, realizado en el marco de un contrato con la CONAMBA<sup>1</sup> durante 1995-96.

La reflexión sobre el territorio se desarrolló siguiendo dos líneas de trabajo: una investigación histórica sobre la relación territorio/infraestructura de transporte en el área, estudiando la formación del sistema ferroviario en la segunda mitad del s. XIX; y un estudio del sistema ferropuerto en la cuenca del Riachuelo-Matanza. El análisis se realiza, por tanto, no solamente mediante el estudio de la realidad urbana actual (una estructura ferroviaria arcaica inserta en la metrópoli contemporánea) sino con una visión a largo plazo que tiene en cuenta el impacto original de la traza ferroviaria

sobre la ciudad de comienzos de siglo y la evolución del funcionamiento urbano general y sus manifestaciones morfológicas en correspondencia con la no evolución del sistema ferroviario.

Intervenir adecuadamente en el territorio para adaptar el espacio construido a la nueva situación en desarrollo ha de ser, en consecuencia, tarea prioritaria para las grandes ciudades. La recuperación del rol económico de las grandes ciudades es una de las características de este momento.

En el caso de Buenos Aires, la estructura ferropuerto representa los elementos básicos de la estructura de crecimiento sobre la que se ha desarrollado la ciudad y sigue siendo hoy una estructura viva y rectora de su funcionamiento. Es necesario, por tanto, entender la necesidad de adecuar esa estructura ferropuerto a la situación actual mediante una serie de operaciones que produzcan verdaderas piezas urbanas, recuperando áreas degradadas y optimizando el uso de las infraestructuras existentes.

Es en este marco donde se plantea la necesidad del ambicioso estudio que se describe a continuación. Este proyecto es desarrollado por los autores en el Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo-América Latina (IIED-AL) fundado por Jorge Hardoy.

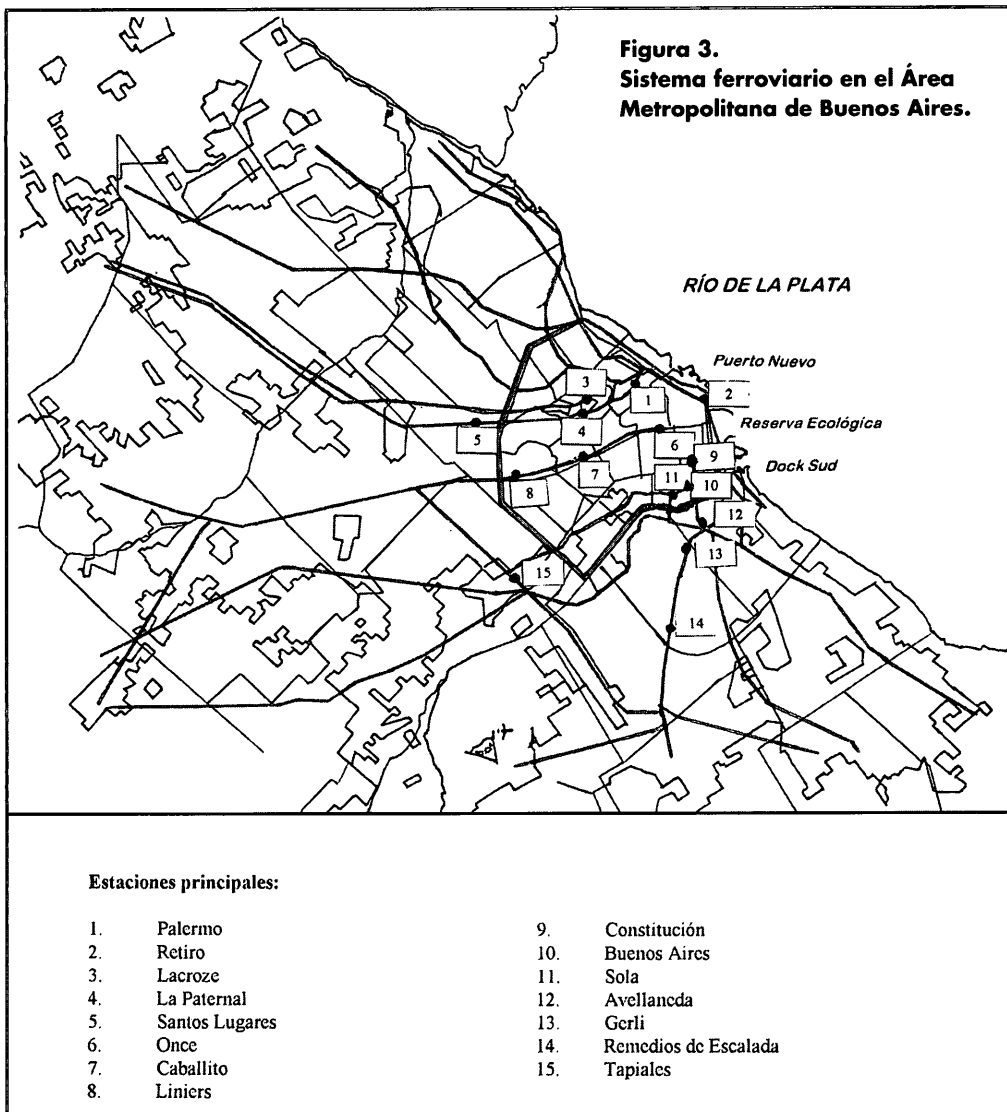
## **2. EL SISTEMA FERROVIARIO ACTUAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

Los ferrocarriles argentinos comenzaron a ser privatizados en 1991, habiéndose finalizado el proceso recientemente con la concesión del Ferrocarril General Belgrano. Las nuevas líneas son:

### **Tráficos de mercancías**

▼ **Ferrocarril de Buenos Aires - Pacífico (BAP):** Ex-San Martín.

▼ **Ferroexpreso Pampeano (Fepsa):** Ex-San Martín y Ex-Sarmiento



rama ferroviario actual, el cual se caracteriza por:

- ▼ la declinación parcial o total de la actividad de transporte de mercaderías a granel en estaciones situadas en zonas urbanizadas (Palermo, por ejemplo);
- ▼ la extensión de la mancha urbana integrando antiguos centros o pueblos (Belgrano, Flores) con la consiguiente pérdida de la condición de borde de las áreas intermedias;
- ▼ la aparición de una demanda de transporte de pasajeros proveniente de la periferia urbanizada, capaz de reemplazar a la declinante actividad del transporte de cargas (en particular de la zona sur del área metropolitana);
- ▼ la saturación de las áreas próximas a las antiguas estaciones de ferrocarril, convertidas muchas veces en puntos de intercambio de transporte que sobrecargan los antiguos espacios;
- ▼ la subutilización de grandes playas ferroviarias urbanas reemplazadas por el transporte de cargas automotor al no haberse modernizado oportunamente el servicio ferroviario.

- ▼ **Ferrosur Roca:** Ex-Roca.
- ▼ **Ferrocarril Mesopotámico (FMGU):** Ex-Urquiza.
- ▼ **Nuevo Central Argentino:** Ex- San Martín.
- ▼ **Ferrocarril General Belgrano:** Ya no es estatal.

#### Pasajeros:

- ▼ **Metrovías:** Ex-Urquiza + la red de metro de la ciudad
- ▼ **Treinmet:** ex-San Martín; ex-Belgrano Sur y ex-Roca metropolitano (BsAs-La Plata)
- ▼ **Ferrovías:** Ex-Belgrano norte
- ▼ **TAB:** ex-Mitre y ex-Sarmiento

Desde la privatización, tanto las nuevas empresas explotadoras de cercanías como las de mercancías han aumentado su cuota de mercado considerablemente, habiendo comenzado un nuevo periodo inversor que puede transformar el pano-

Por otra parte, las actuaciones ferroviarias que tengan lugar a partir de ahora en la ciudad deberán tener en cuenta los siguientes factores fundamentales:

- ▼ un sistema ferroviario moderno necesita playas de carga/descarga y depósito de contenedores de características y dimensiones que llevan a descartar para estos usos la mayor parte de los terrenos ferroviarios de la ciudad;
- ▼ como medio de transporte de pasajeros eficiente, necesita modernizar sensiblemente su equipamiento y establecer centros de intercambio con otros modos de transporte;
- ▼ la presencia de extensos terrenos ferroviarios en lugares netamente urbanos, en áreas dotadas de adecuada infraestructura y equipamiento, ha creado las condiciones necesarias para una renovación urbana concertada y autofinanciable, en todos los casos en que esos terrenos no tengan la utilidad ferroviaria suficiente;

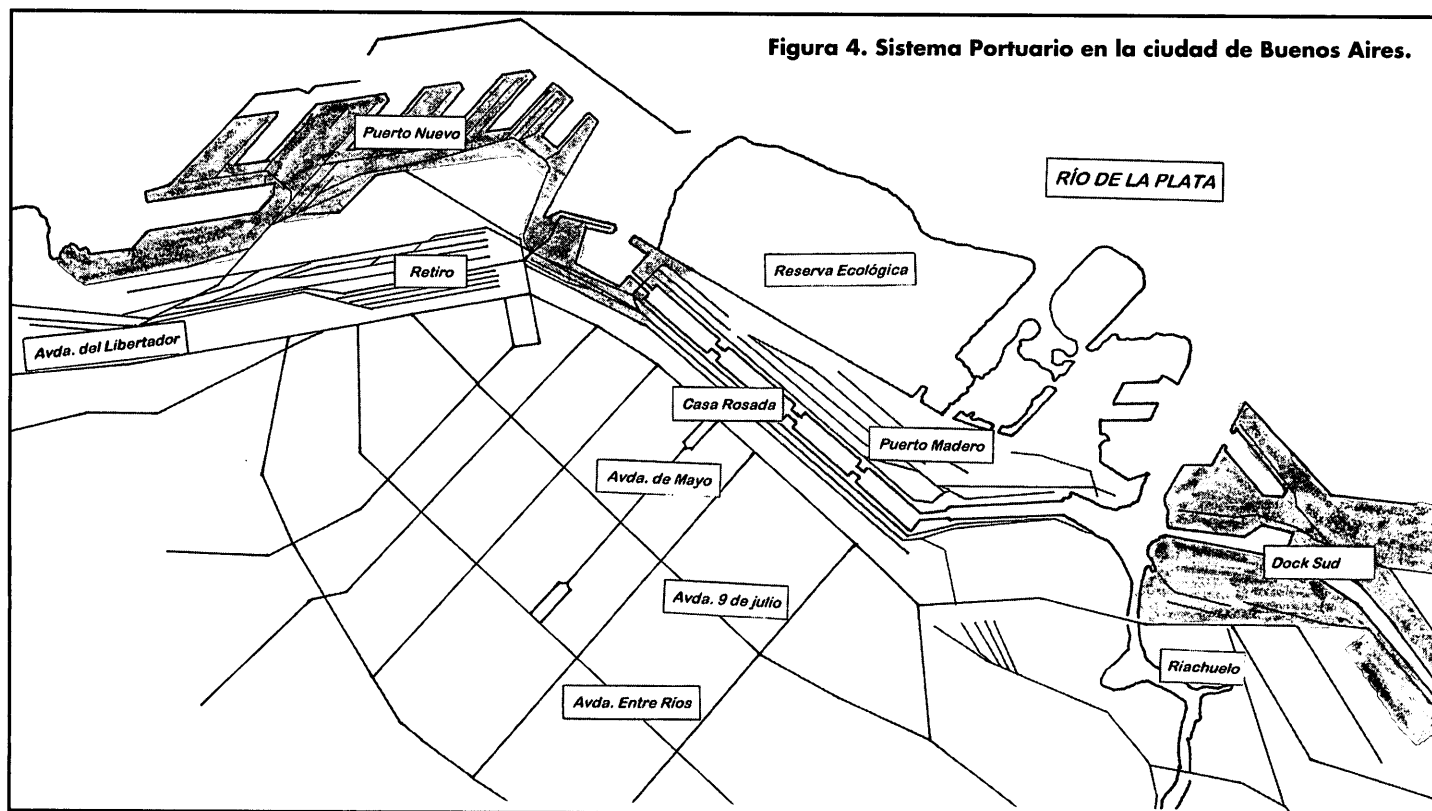


Figura 4. Sistema Portuario en la ciudad de Buenos Aires.

### 3. EL SISTEMA PORTUARIO ACTUAL EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

El puerto de Buenos Aires es el principal puerto del país, cerca del 50% del volumen de las importaciones totales ingresan por el mismo, además de registrar la mayoría del movimiento de carga general operado en el país.

Hasta el momento actual el crecimiento del tráfico ha sido continuo, tanto las exportaciones como las importaciones desde 1980 al presente se han más que duplicado, siendo la evolución en ascenso de las importaciones la que ha beneficiado más directamente al puerto capitalino que es el importador líder.

El puerto de Buenos Aires ha sufrido grandes transformaciones en los últimos años. Por una parte, la utilización de contenedores en el transporte de mercancías pasó del 18,9% en 1991 al 67% en 1997, llegándose, a fines de 1997 a una cifra cercana al millón de TEUs. Por otra, la liberalización del sistema portuario a partir del decreto 817/92 y la transferencia, en octubre de 1993, del puerto de Dock Sud a la Provincia de Buenos Aires, han transformado completamente el panorama portuario.

Se dividió, por tanto, en tres administraciones portuarias:

▼ **Puerto Nuevo:** Puerto eminentemente importador, se halla privatizado y cuenta con varias de las terminales de

contenedores privadas más avanzadas del país. Además incluye, entre otros, terminales de embarque para cereales (con el mayor elevador de granos de la Argentina), subproductos de la agricultura, carga general y pasajeros.

▼ **Puerto Dársena Sur:** Fundamentalmente pasajeros y cabotaje.

▼ **Port Dock Sud:** Tráfico de petróleo, carbón, productos químicos, gasíferos y subproductos de agricultura, carne, cereales, etc. Además, la nueva terminal de contenedores EXOLGAN, con un tercio del total de contenedores movidos en el puerto de Buenos Aires.

La configuración del puerto de Buenos Aires se ve directamente afectada por dos importantes proyectos urbanísticos en marcha, Puerto Madero (ver fig. N° 5) y Retiro. En ambos casos las intervenciones propuestas suponen una desafectación de terrenos ferroviarios y portuarios situados en el centro histórico de la ciudad para áreas verdes, vivienda, oficinas y equipamiento, capaces de servir a la expansión del área central de la ciudad y su intensa actividad de carácter terciario.

Dichos proyectos consolidan el carácter mayoritariamente residencial y terciario de la ciudad central-norte y crean la necesidad a medio plazo de buscar nuevas tierras para la expansión de la actividad portuaria, así como la de buscar soluciones al incremento del tráfico de cargas dentro de la ciudad.

#### 4. EL SISTEMA FERROPORUARIO

Un primer análisis del sistema ferro-portuario en la ciudad de BsAs muestra la existencia de tres grandes accesos al puerto:

▼ **Al norte**, los ramales atraviesan extensas zonas urbanas residenciales. Esta situación afecta también a playas de maniobras ubicadas en la periferia (playa Alianza por ejemplo) y se acentúa en el acceso al puerto. Permite prever dificultades a medio plazo para la expansión del movimiento de cargas, hoy intenso en el tramo Cuyo-Puerto para la actividad importación/exportación. El proyecto Retiro agudiza los problemas de conexión FFCC/Puerto.

▼ **Al oeste**, el ramal del FFCC atraviesa una zona intensamente urbanizada de carácter residencial y es percibido como una barrera urbana para la conexión norte-sur de gran parte de la ciudad, lo que afecta su funcionamiento actual e incide sobre la frecuencia de los trenes, seguridad, etc.

▼ **Al sur**, con el proyecto Puerto Madero, se ha complicado el acceso de los ramales a Puerto Nuevo, pero conservan buenas posibilidades de conexión actual y futura con Dock Sud, grandes playas ferroviarias en Avellaneda y Barracas (aunque en muchos casos invadidas por asentamientos precarios) y conexiones existentes y fácilmente optimizables con el Mercado Central y Ezeiza.

▼ **Conclusiones.** Es el subsistema sur (ramales de los FFCC ex-Roca y Belgrano Sur en la cuenca del Riachuelo) el que cuenta con mayores ventajas comparativas al momento de analizar las posibilidades de optimización y expansión del sistema ferro-portuario como modo de transporte de cargas de alcance regional en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Otro dato importante a tener en cuenta es el hecho de que unos 144.000 camiones (de los cuales aproximadamente 1/3 pesa más de 4 t y se mueve en el área portuaria -hoy abierta, por añadidura, al tránsito de cerca de 100.000 vehículos/día particulares o de transporte colectivo) circulan diariamente por la ciudad, congestionando particularmente el área del puerto y



Figura 5. Proyecto Puerto Madero.

la zona sur. Si bien no hay estudios precisos sobre el movimiento de camiones en el puerto, la saturación de ese sector de la ciudad es evidente y ha obligado a tomar medidas de emergencia mientras se buscan soluciones a largo plazo.

#### 5. ESTRUCTURA URBANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Una de las características fundamentales del área metropolitana de Buenos Aires es que, a pesar de su tamaño y de las distintas circunstancias históricas, su desarrollo se ha basado siempre en el centro histórico de la ciudad y en los ejes de comunicación con el mismo.

La creación del área metropolitana, tal y como la conocemos ahora, tiene su origen en los años cuarenta y viene determinada por las siguientes circunstancias:

En primer lugar, el proceso industrializador que se desarrolló en el país en la década de los 40' se concentró en las inmediaciones del gran centro consumidor de la Ciudad de Buenos

Aires. Este hecho, junto a la generalización de los denominados "loteos económicos" (venta de parcelas a bajos precios en las afueras de la ciudad), que permitieron el acceso a la propiedad de la vivienda mediante la autoconstrucción de la misma a sectores con rentas medias-bajas, se vio potenciado por la subvención del transporte en los ferrocarriles suburbanos nacionalizados.

Esto determinó la urbanización y consolidación de las barriadas obreras en torno de las fábricas en aquellos partidos del área metropolitana que limitan con la Capital Federal, constituyendo así un primer anillo periférico.

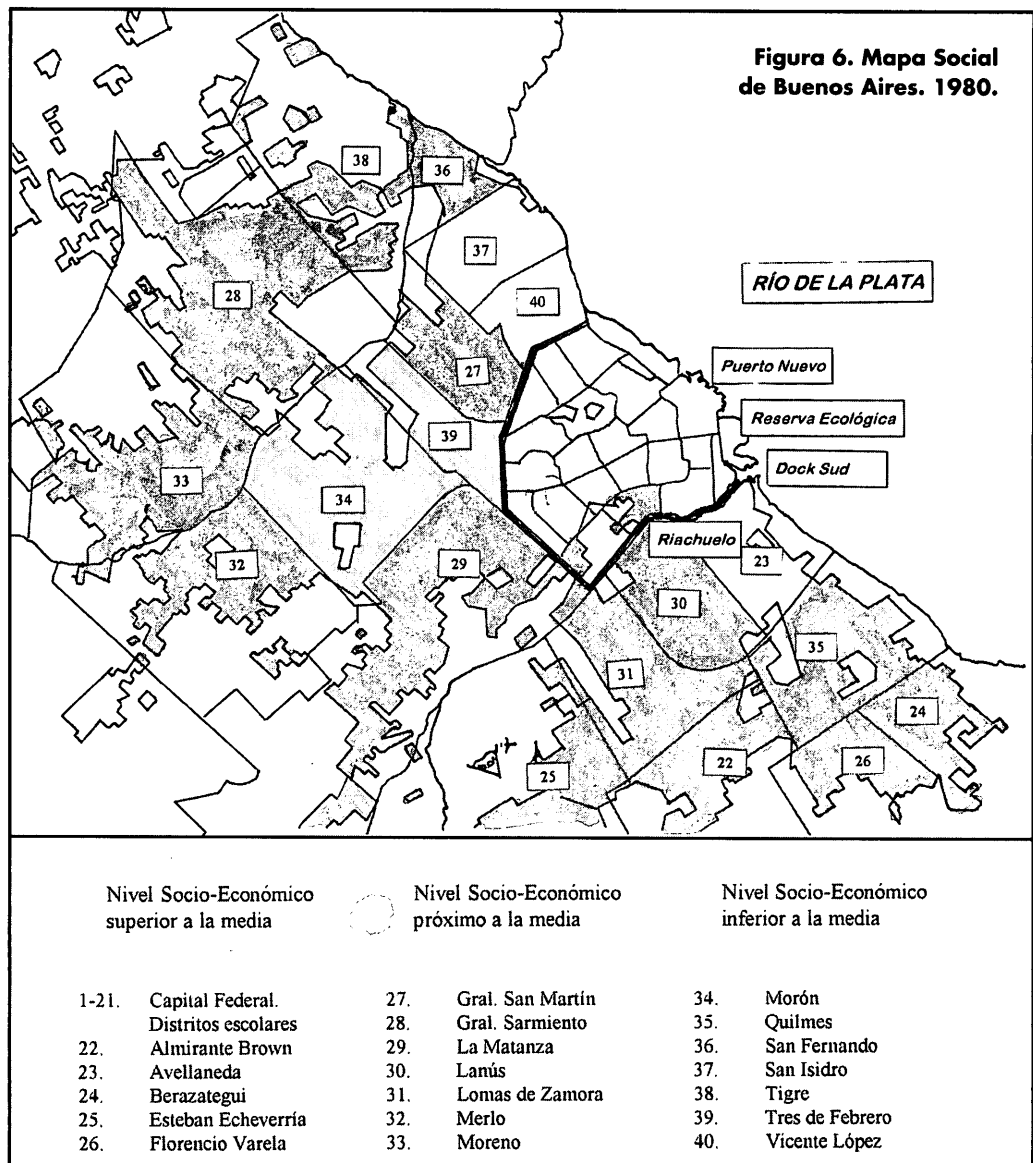
Todo este proceso tuvo como escenario principal a los partidos de:

Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, La Matanza (San Justo), Mórón, Tres de Febrero, San Martín, San Isidro y Vicente López.

En segundo lugar, el poder de atracción del núcleo urbano fue superior a su capacidad para generar puestos de trabajo y nuevas áreas urbanizadas, creándose núcleos de población fuera del mercado, denominados "villas miseria" que se situaron en los terrenos vacantes, algunos centrales, pero sobre todo en el anillo que sigue las cuencas de los ríos Matanza-Riachuelo y Reconquista.

La disminución progresiva a partir de la década de 1960 del subsidio al transporte ferroviario, junto a las políticas de desindustrialización del área metropolitana, que tuvieron lugar a mediados de los 70' y continuaron con una dura crisis económica en los 80', se reflejaron en un deterioro de los partidos obreros de la primera corona, afectando principalmente a la franja sur de la misma, es decir, Avellaneda, Lanús, Quilmes y Lomas de Zamora.

Por último, en la última década se ha venido observando dentro de los grupos de mayor poder económico, una tendencia creciente a buscar la residencia fuera de la ciudad, manteniendo el trabajo en el centro de la misma. Esto se manifiesta en la ocupación de las zonas más alejadas de la periferia en aquellos lugares donde existen autopistas radiales que facilitan el acceso. Las autopistas han representado, en este caso para los grupos



de mayores ingresos, el mismo factor inductor que supusieron, para los grupos de menores ingresos, los ferrocarriles suburbanos con tarifas subsidiadas dos décadas antes.

Estos grupos se localizan fundamentalmente al norte y oeste de la ciudad, sumándose a los ya tradicionales lugares de residencia de la primera corona, como eran los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre.

En las figuras 6 y 7 se puede ver la evolución de los distintos partidos entre 1980 y 1991. Se observa el predominio de la primera corona sobre la segunda y el crecimiento económico del norte y oeste respecto al sur.

**5.2. La cuenca del Matanza-Riachuelo:**

La cuenca del Matanza-Riachuelo abarca una superficie urbanizada cercana a los 2.000 km<sup>2</sup>, con una población aproxi-

mada de 3 millones de habitantes. Tradicionalmente sede de actividades industriales, es un área degradada desde el punto de vista social y ambiental.

Los barrios que conforman la cuenca son barrios jóvenes, con tasas de crecimiento situadas entre el 2,3 y el 7,9 por mil, en los que el porcentaje de viviendas deficitarias llega a alcanzar en algunos casos el 24%, siendo la media en la zona de un 16%, mientras que la media total de la ciudad no supera el 5%. Si a esto añadimos que las tasas de analfabetismo se encuentran entre el 1,0 y el 1,6, siendo la media en la ciudad del 0,7, comprobamos que la situación económica y social en toda la cuenca es precaria.

## 6. PROPUESTA

Se propone una actuación urbana y ferroviaria en la cuenca del Riachuelo-Matanza, concebida como una triple actuación simultánea sobre el mismo lugar: una operación de racionalización ferroviaria, una operación de revaloración urbana consensuada y una operación financiera.

En concreto, se pretende desarrollar en dicha zona un sistema multimodal de transporte de mercaderías y personas que organice el crecimiento del área metropolitana, basado en la expansión del comercio exterior. Para ello se prevé recuperar para la actividad de transporte de cargas el corredor formado a lo largo del cauce del Riachuelo por: el Puerto, las instalaciones ferroviarias de Barracas-Avellaneda (aproximadamente 200 Ha), el Mercado Central (220 Ha en uso actual y 280 Ha en área de expansión) y el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Este eje virtual conforma un corredor de unos 24 km de largo vinculando grandes equipamientos urbanos. Su situación estratégica es óptima para el desarrollo de proyectos orientados a impulsar la intermodalidad entre transporte aéreo/terrestre/fluviál y marítimo.

Son puntos fuertes de este subsistema:

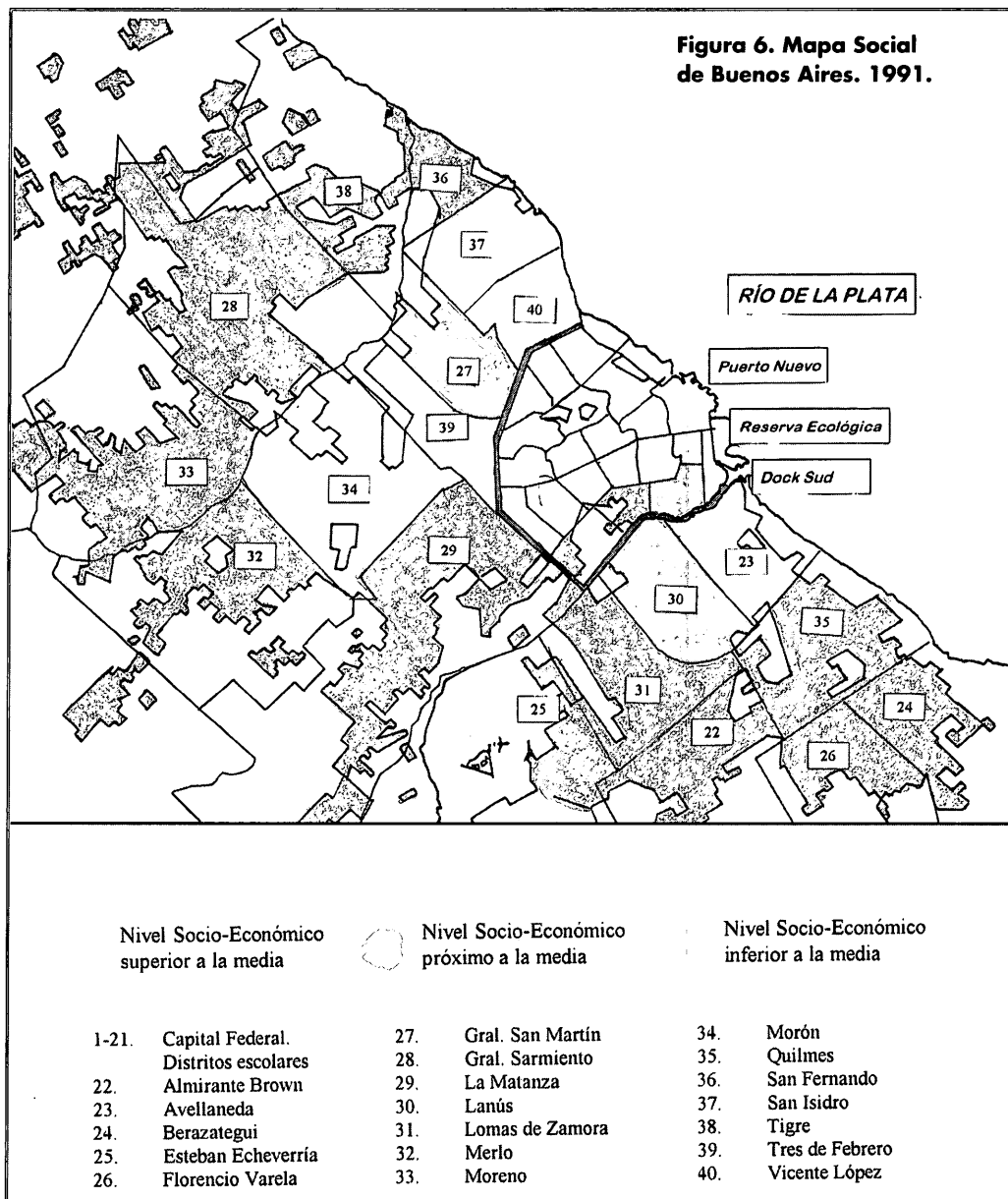
▼ la existencia de grandes terrenos ferroviarios próximos al puerto;

▼ la conexión existente y fácilmente optimizable entre grandes equipamientos: Dock Sud, Mercado Central, Aeropuerto;

▼ contexto urbano de carácter mixto industrial-residencial y grandes áreas no consolidadas, lo que favorece su reconversión a actividades industriales vinculadas al transporte de cargas;

▼ la existencia de un movimiento de cargas y pasajeros creciente en el sentido este-oeste en el AMBA.

El sistema se fundamenta en la optimización de las conexiones y el desarrollo de áreas intermedias que alberguen centros de ruptura de cargas, grandes estaciones de intercambio multimodal y áreas verdes que compensen el déficit en la zona.





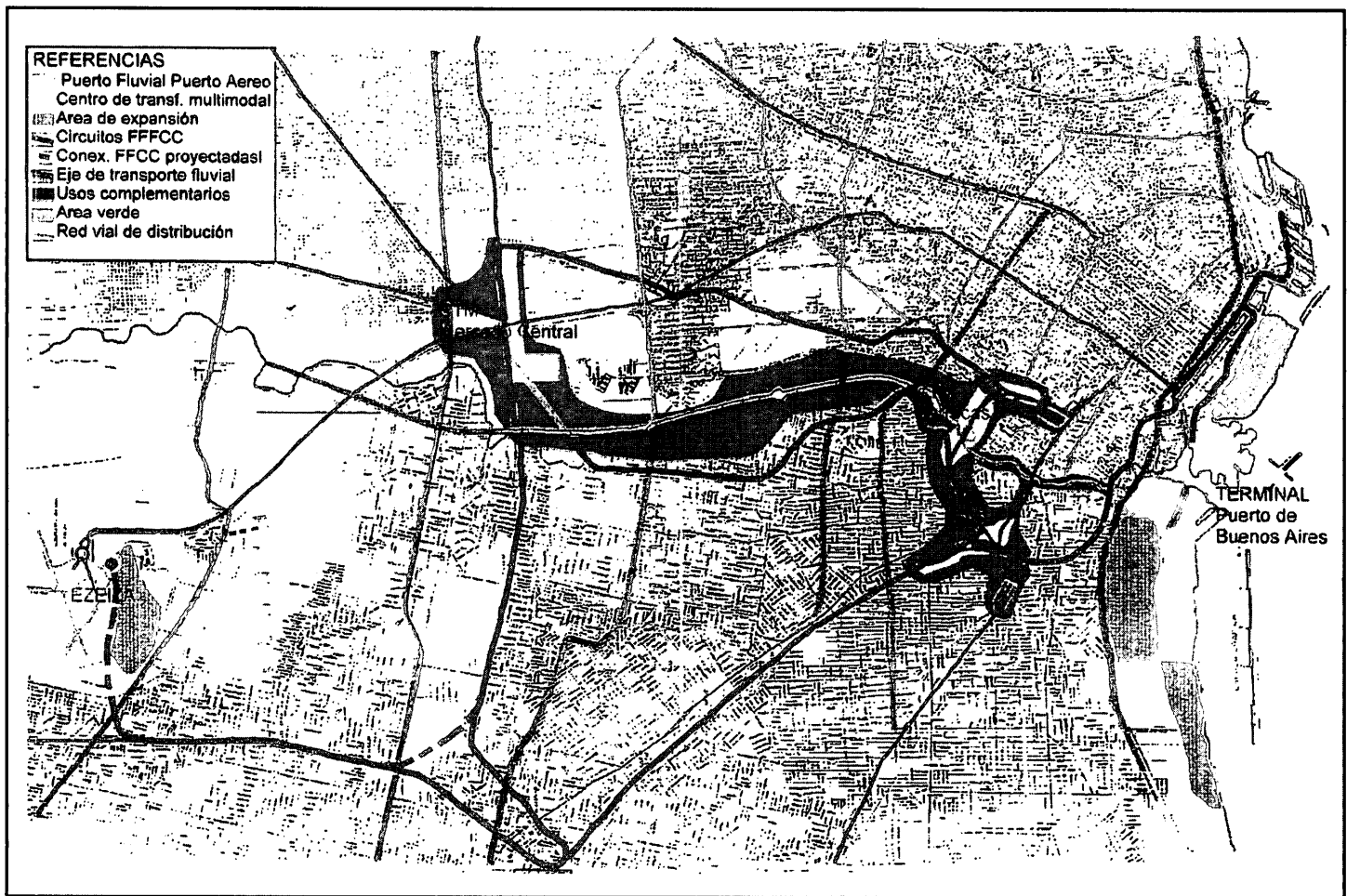


Figura 8. Corredor Multimodal Puerto-Mercado Central-Aeropuerto.

Como actuación paralela se propone el traslado de la Estación Buenos Aires y su vinculación con Estación Constitución y la red de metro, creando una moderna estructura de transporte de pasajeros para la zona sur-oeste. Se espera de esta forma descongestionar la zona de Constitución, contribuir a la reactivación del área sur, mejorar el servicio ferroviario al crear una conexión intermodal tren-metro-autobuses urbanos en el sentido Norte-Sur y transformar en jardines los terrenos ferroviarios excedentes, mejorando la calidad ambiental del lugar.

### 6.1. Equipamiento existente en la zona (fig. N° 8)

#### 6.1.1. Infraestructura ferroviaria existente

Líneas FFCC Ferrosur y Belgrano Sur, parrillas de Estación Avellaneda y Estación Gerli en Avellaneda; Estación Remedios de Escalada en Lanús; Estación Tapiales en La Matanza; Estación Buenos Aires y Estación Sola en Barracas y Estación Constitución. Aún considerando que son terrenos con proble-

mas de ocupaciones ilegales, suman un total inmediatamente disponible de no menos de 200 Has. aptas para usos industriales.

#### 6.1.2. Dock Sud

Situado sobre la margen Sudeste del Antepuerto de Buenos Aires, con la prolongación al sur hacia la ciudad de Avellaneda, actualmente es objeto de un estudio de ampliación que prevé construir hasta 2.500 metros de línea de atraque y una superficie de 250 Has. para la instalación de nuevas terminales.

La zona portuaria Dock Sud posee accesos viales y ferroviarios menos congestionados que el puerto de Buenos Aires (Puerto Nuevo). Asimismo, el trayecto por vía navegable es más reducido. Otra ventaja es la conexión del enlace ferroviario entre La Plata - Dock Sud, dependientes ambos del gobierno de la provincia de Buenos Aires. Respecto a los accesos al Puerto están en estudio una serie de obras para su mejora con la participación de la Municipalidad de Avellaneda.

Cuenta además con una de las terminales más modernas de Latinoamérica, EXOLGAN, con un movimiento de 304.910 TEUs en 1997 y una evolución del 23,5 % respecto a 1996.

### 6.1.3. Mercado Central

Situado en La Matanza, es una compleja instalación con acceso ferroviario, próximo a importantes ejes viales y al Riachuelo rectificando. Cuenta con una superficie de 220 Ha. con instalaciones y un área de reserva para expansión de 280 Ha. Mercado concentrador de frutas a nivel nacional, empleado fundamentalmente por los grandes supermercados, cuenta con accesos ferroviarios para todos los anchos de vía (tres en Argentina) que nunca fueron utilizados debido a dos problemas básicos:

- ▼ a) deficiencias en la cadena del frío
- ▼ b) oposición del lobby formado por los representantes del transporte por carretera

### 6.1.4. Aeropuerto Internacional de Ezeiza

Construido en la década de 1950 en medio de un terreno sin edificar de casi 30 km<sup>2</sup>, localizado en un área semi-rural a 50 km de Buenos Aires, comunicado mediante la autopista Ricchieri con el micro-centro de Buenos Aires (22 minutos de viaje en automóvil) y por tren electrificado (desde Ezeiza) con la estación Constitución (42 minutos), el Aeropuerto Internacional de Ezeiza es de los pocos grandes aeropuertos del mundo que disponen de tierras adyacentes aptas para su crecimiento y no es colindante con áreas urbanas de alta densidad.

La tendencia actual en grandes aeropuertos es la de implantar verdaderas estaciones aéreas urbanas, orientadas no sólo a recibir y organizar el flujo exterior/aeropuerto/ciudad, sino a contener y desarrollar en el interior del mismo un número mayor de actividades como:

- ▼ radicación de empresas y talleres vinculados a las tecnologías aeroportuarias, centros de investigación y servicios especializados.
- ▼ hoteles no sólo de tránsito sino dotados de servicios aptos para albergar congresos, reuniones de empresarios, encuentros científicos;
- ▼ zonas para empresas de carga aérea y correos privados
- ▼ actividades complementarias de servicios

6.1.5. *Amplios terrenos* de tradicional vocación industrial, hoy semiabandonados pero listos para recuperar una función adecuada a los tiempos.

## 7. OBJETIVOS

Con los resultados de este trabajo se pretende:

- ▼ 1. Dar respuesta a la necesidad de crecimiento del puerto y del sistema ferropuerto -que prevé ya su colapso por saturación aproximadamente en 2003- respetando el carácter histórico del crecimiento de la ciudad.
- ▼ 2. Actuar favorablemente sobre la cuenca del Matanza-Riachuelo. Potenciar el sur de la ciudad, actualmente deteriorado, gracias a las condiciones que reúne para desarrollarse como eje estructurante de la actividad de transporte en el área metropolitana.
- ▼ 3. Reconocer la presencia de una matriz de crecimiento urbano (una estructura de crecimiento). Esto supone concebir operaciones complejas caracterizadas por:
  - estar enraizadas en su entorno,
  - estar abiertas a la complejidad de la zona que pretenden transformar,
  - ser capaces de actuar desde un fragmento urbano a una escala metropolitana o regional.
- ▼ 4. Proyectar un salto de calidad que no se contraponga a la evolución secular de la ciudad, respetando el modelo existente, no violentando el desarrollo histórico y cambiándolo sin rupturas.
- ▼ 5. Contribuir a la modernización de la estructura ferroviaria, mejorando su eficiencia y su función urbana al mismo tiempo.
- ▼ 6. La concertación entre actores de distinta escala de intereses. Buscar el consenso y construir identificando los comunes denominadores (vecinos / funcionarios / concesionarios / grandes inversores / industriales). El modelo de gestión debe apuntar a integrar los mecanismos de participación. Así, desde el comienzo del trabajo se ha realizado una intensa tarea de reconocimiento de los agentes implicados, manteniéndose entrevistas con:
  - miembros de asociaciones vecinales;
  - legisladores de la ciudad de Buenos Aires;
  - funcionarios del Ministerio de Economía a cargo de la privatización de los inmuebles del Estado;
  - técnicos e ingenieros de FEMESA<sup>2</sup> y de FA<sup>3</sup>, así como altos empleados de las empresas concesionarias de ferrocarriles y del puerto;
  - funcionarios e investigadores de diferentes organismos oficiales dedicados a la ciudad (ATAM<sup>4</sup>, CPU<sup>5</sup>, CONAMBA, PROSUR<sup>6</sup>, oficinas de planeamiento de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires);
  - investigadores de distintos centros privados de investigación urbana y de estudios ferroviarios.
- ▼ 7. Mantener una permanente interacción entre las exigencias de la escala regional y las de la escala de barrio. La escala de barrio permite recuperar el significado histórico y urbano de ciertos enclaves y preservar los modos de vida que los caracterizan, mientras la escala regional permite apreciar en su total complejidad los alcances y razones de ser de la estructura ferroviaria.

## **8. CONCLUSIONES**

Las posibilidades de éxito de una intervención de esta naturaleza requiere el conocimiento de la totalidad de los aspectos del problema y de la comprensión de los rasgos distintivos del nuevo escenario urbano.

### **8.1. Programa de actuación**

Para ello, una vez claros los objetivos fundamentales, el trabajo debe articularse en tres fases consecutivas:

#### **Fase I: Estudios sectoriales previos**

- ▼ a) evaluación del incremento probable del intercambio comercial y su impacto sobre el puerto de Buenos Aires;
- ▼ b) distribución de cargas y tipo de cargas entre el puerto de Buenos Aires y otros puertos de la región (Rosario/La Plata/Mar de Plata/Montevideo/etc.)
- ▼ c) origen de las cargas en el puerto de Buenos Aires y modos de transporte
- ▼ d) evaluación de las áreas necesarias para tareas de carga y descarga;
- ▼ e) evaluación de las áreas necesarias para satisfacer demandas urbanas.

#### **Fase II: Descripción de la Operación Ferro-Urbanística propiamente dicha:**

- ▼ a) urbanización de terrenos ferroviarios vacantes
- ▼ b) intervención en las grandes playas ferroviarias concibiéndolas como Estaciones de Transferencia articuladas entre sí.
- ▼ c) redimensionamiento de las estaciones ferroviarias y su adecuación como Centros de Intercambio Multimodal.

#### **Fase III: Identificación e integración de aspectos complementarios:**

- ▼ a) desarrollar una adecuada complementación ferrocarril/automotor, que integre las ventajas propias del transporte automotor (servicio puerta a puerta/posibilidad de manejo de cargas menores) con las del modo ferroviario;
- ▼ b) identificar problemas puntuales del sistema propuesto (localización y características de las Plataformas Multimodales, Estaciones de Transferencia de Cargas y Playas de Estacionamiento de Camiones, conexiones con la red capilar de distribución metropolitana, etc.);
- ▼ c) integrar los usos propuestos en los análisis y previsiones del Plan de Gestión Ambiental en proceso de realización en el área (Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente Humano);
- ▼ d) incorporar en la evaluación final los costos indirectos o externalidades que afectan al sistema, tales como impacto

urbano del tránsito de camiones, incidencia en la infraestructura vial y el medio ambiente.

### **8.2. Dificultades para la consecución del proyecto**

La enorme complejidad del escenario en el que se plantea esta actuación, con multitud de intereses encontrados, genera un conjunto de problemas de difícil solución. A continuación se destacan sólo algunos de los aspectos que es necesario tener en cuenta:

- ▼ 1. El proyecto se desarrolla en la "frontera" entre la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires. Con gobiernos diferentes, de diferente signo político, la competencia histórica entre ambos dificulta su entendimiento.
- ▼ 2. No se advierte una definición en política de puertos y en consecuencia sigue siendo hoy materia de especulación el futuro del puerto de Buenos Aires. Este problema se ha visto acentuado con el reciente traspaso de Dock Sud a la provincia de Buenos Aires, al aumentar así el número de agentes implicados.
- ▼ 3. La recuperación de la función económica del ferrocarril como transporte de cargas es una empresa en la que están empeñados los concesionarios y algunos sectores del gobierno, pero se enfrenta a los intereses sin duda muy fuertes de los representantes del transporte por carretera;
- ▼ 4. La existencia de una farragosa superposición de oficinas y dependencias oficiales dedicadas a los mismos o parecidos objetivos urbanísticos, sin que eso implique coordinación de esfuerzos ni intercambio de información y resultados, hace difícil fundamentar una política urbana y su incidencia en la cuestión ferroviaria. Se advierte además una fuerte disputa de carácter político.
- ▼ 5. El acercamiento realizado a los distintos sectores implicados (vecinos, funcionarios, empresarios, urbanistas,...) refleja que la falta de un plan director se traduce en un conjunto de demandas y propuestas parciales generalmente contradictorias. Cada actor basa su estrategia en el logro de objetivos inmediatos y aparece, en consecuencia, fuertemente determinado por el entorno y la coyuntura. Además se detecta una desconfianza recíproca entre los distintos grupos y una escasa percepción de la importancia del sistema ferroviario. ●

1) CONAMBA: Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires

2) FEMESA: Ferrocarriles Metropolitanos, S.A.

3) FA: Ferrocarriles Argentinos (en liquidación)

4) ATAM: Organismo estatal de Estudio del Transporte en el Área Metropolitana

5) CPU: Consejo de Planificación Urbana, cuerpo colegiado de expertos de la municipalidad de Buenos Aires

6) PROSUR: Programa de Recuperación del Área Sur de la ciudad, dependiente de la municipalidad (finalizó o está finalizando)