

El playón ferroviario de Caballito



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Catedra Dra. Arq. María Marta Lupano

Docentes Arq Jorge Purriños, Arq. Federico Falabella

Alumno: **Léa Alves de Oliveira**





HISTORIA URBANA DE BUENOS-AIRES

TRABAJO PRÁCTICO DE INVESTIGACIÓN

EL PLAYÓN FERROVIARIO DE CABALLITO

Léa Alves de Oliveira

FADU - 2016 - 1er cuatri.

Introducción

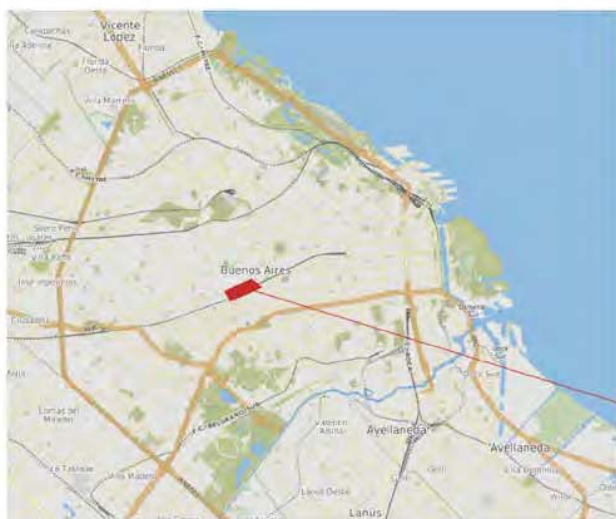
Después de haber analizado la evolución urbana de una parte del barrio de Caballito, más precisamente alrededor de las vías del ferrocarril Oeste a la altura de la Plaza Primera Junta, me interesó seguir investigando la historia del tejido urbano ligada a la presencia del ferrocarril. Me pareció importante seguir investigando sobre el predio ferroviario hoy en día inutilizado y sujeto a concurso urbanístico en el año 2013, por lo que representa en el barrio y más en su globalidad, lo que representan para una ciudad lugares y espacios de ese tipo.

¿Cómo evoluciona un espacio tan amplio situado en el medio de la ciudad, a medida que la épocas y las tecnologías cambian y avanzan? Este terreno, ayer utilizado y hoy abandonado o sin uso, es un gran potencial para un barrio tan denso y construido como Caballito, además de ser una problemática en cuanto a la fluidez del barrio.

Sin embargo hoy en día es nada más que una barrera física extendida en el barrio entre su norte y su sur. Es por eso, que debido a su historia, desarrollaré en este trabajo las tres épocas o etapas que lo fueron cualificando, y van mostrando un proceso de privatización del espacio urbano, ideal de ciudad para algunos, excluyendo muchos de ella.

En un primer tiempo, la hegemonía del tren FCO fue formando y agrandando la barrera urbana que se conoce hoy, instalando infraestructura e implantando fábricas o concentración de mercancía, mercadería y trabajo, como punto de distribución a la ciudad. Luego la caída y en abandono del predio, consecutivo al avance de la tecnología y los usos del tren principalmente. Finalmente se desea y plantea hoy en día su reintegración al barrio, pero con aspiraciones y ejes opuestos, es decir la ciudad para todos, o para pocos.

Si la ausencia de espacios verdes en el barrio y su densificación exponencial son claramente las problemáticas principales del barrio, la pregunta sería, ¿cómo se llega y se va decidiendo de una ciudad futura que no responde a las necesidades más importantes de sus habitantes?



Ubicación de la zona de investigación

Para este trabajo, primero volví a leer y analizar lo que había investigado durante la investigación anterior y partí de los datos y archivos que ya disponía como todos los planos históricos de la zona. Lo primero que hice no fue buscar más elementos históricos sino leer el anuncio y las condiciones particulares del último concurso de urbanismo y arquitectura sobre la playa ferroviaria de Caballito. De ahí empezó toda mi reflexión posterior de lo que quería mostrar en esta investigación. Y fue la frase "La decisión de intervenir en la ex playa ferroviaria de Caballito y la propuesta de promover la realización de un desarrollo urbano denominado Nuevo Caballito" que me llamó la atención y orientó el resto de mi trabajo. ¿Por qué pensar en un "nuevo Caballito" en ese lugar siempre fue Caballito, y es más, el lugar de conexión o de desconexión entre el norte y el sur?

Me pareció necesario después de esta primer etapa buscar planos más precisos del predio ferroviario y fotos aéreas de las épocas que me interesan investigar. También me interesé más en detalle a la historia de los usos conjuntos al ferrocarril en el predio como los molinos harineros o el patio de los lecheros. Para esto busqué publicaciones oficiales de las marcas, y fotos históricas. Por eso fui al museo ferroviario, a ver si tenían planos antiguos más detallados del predio, pero estaba cerrado por refacción la semana que fui y preví volver la semana siguiente. Pero con el avance de mi investigación y con el objetivo que se fue precisando no necesité volver. Ya no era lo histórico que ellos me podían aportar que me interesaba lo más, sino el período más actual que ellos no tenían.

En paralelo a mi búsqueda de planos más antiguos, empecé a investigar sobre los propietarios pasados y actuales del predio y de sus parcelas vecinas. La forma en la que lo hice fue a través de recortes de periódicos reconocidos de diferentes bordes políticos y de textos o leyes oficiales de la ciudad. En este momento me di cuenta de la información que me interesaba más para mi investigación y no volví al museo ferroviario. Fue buscando esos recortes que me di cuenta de la importancia de los vecinos en los debates y decisiones de los privados o de la Nación y del Gobierno de la Ciudad.

En fin, me interesé al "hoy" del predio y a los diferentes proyectos dentro del predio, como afuera en la zona donde estaban los molinos, para ver que se proyectaba o como se pensaba el futuro de Caballito en esas manzanas, que marcaría la orientación de la ciudad, hacia donde apunta para mañana. Y parecería que es el ejemplo de la privatización de un espacio urbano para la ciudad, como está pasando en muchos otros lados.

Archivos

Planos históricos: Biblioteca Nacional

Catastro de la Ciudad 1940

Fotos históricas: Archivos General de la Nación

caballitotequiero.com.ar

Fotos aéreas: Gobierno de la Ciudad (Pagina web)

Google maps

Recortes periodísticos: La Nación

Página 12

Clarín

Páginas internet oficiales de empresas privadas citadas en el trabajo

Páginas internet de asociaciones de vecinos

Índice

Introducción

Memoria

Cronología morfológica del predio ferroviario

El Plano Urbano Ambiental (CoPUA), año 2000

ACTORES DE LA PRIVATIZACIÓN

El estado de la Nación

IRSA con Alto Palermo SA

Gobierno de la Ciudad

Fondo Pegasus

Concurso de la playa de maniobra de Caballito, año 2013

Concurso para el plano maestro del "Nuevo Caballito"

Los vecinos, últimos actores del debate

Conclusión

Agradecimientos

Cronología morfológica del predio ferroviario

El Tren, Predio Ferroviario y Clubes Deportivos.

Los talleres del Ferro Carril Oeste son una verdadera barrera física detrás de las vías del tren, que se fue formando a lo largo del tiempo. Se aprovecha el terreno disponible y libre para implantar los talleres del ferrocarril e ir expandiéndolos, antes que se proyecten y consoliden las manzanas. (1900-1914). Lo mismo pasa con los clubes deportivos que se instalan.



1897
Los talleres del FCO se instalan en Caballito, al norte de las vías ocupando 4 manzanas.



1900
Se crea el Flores' Athletic Club el predio ferroviario sigue igual. Ocupan 8 manzanas.



1914
Las manzanas al rededor se consolidan todas. Los depósitos del FCO cruzan al sur de las vías y el Criquet Club agranda la superficie del club anterior. Ocupan 16 manzanas.



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



1940
Vuelve a aparece el club, el Ferro Carril Oeste. Los talleres se reducen del lado sur de las vías pero el club se agranda del lado derecho de Cucha Cucha. Se ocupan 16 manzanas.

Extracto del trabajo personal de investigación anterior sobre el barrio de Caballito.

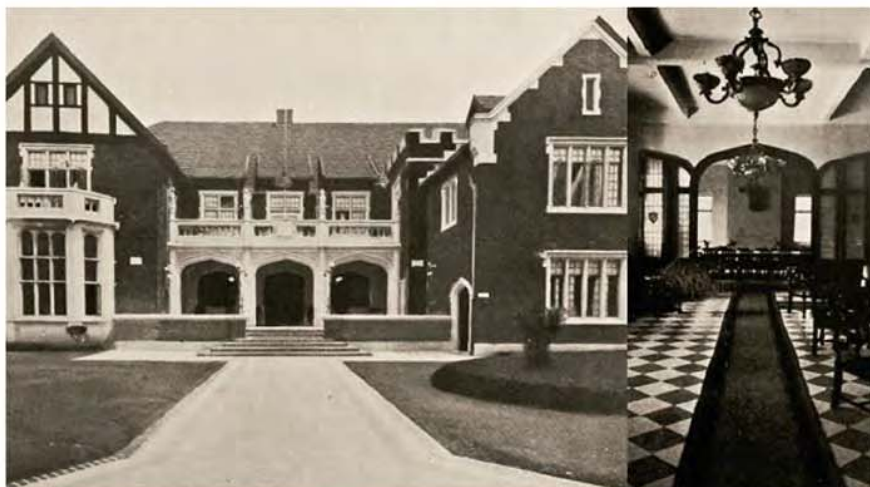
1940 - FOTO AÉREA
Fuente: Gobierno de la ciudad

Club Ferrocarril Oeste

Molinos Morixe

Patio de los lecheros





Sede del Club deportivo del Ferrocarril Oeste. Edificio inaugurado el 2 de enero del 1905.

En 1940 cuenta 6000 socios, en 1978 llega a los 40.544 socios.

FUENTE: ferrocarriloeste.org.ar



En 1938 se instala Molinos Morixe frente al predio ferroviario, pegado a las vías del tren, calle Cucha Cucha 234.

FUENTE: www.morixe.com.ar



El «patio de los lecheros» es una playa de carga, descarga y punto de partida de distribución en la ciudad de leche que llegaba del interior a Buenos-Aires en tren.

En esta foto se ven los carros y los repartidores de leche cargándose en el patio frente al techo y andén del tren de carga.

FUENTE: caballitotequero.com.ar

1978 - FOTO AÉREA

FUENTE FOTO BYN: GOBIERNO DE LA CIUDAD



**PREDIO FERROVIARIO ENTE NACIONAL DE BIENES
FERROVIARIOS (GOBIERNO DE LA NACIÓN)**

CLUB DEPORTIVO FERROCARRIL OESTE

EMPRESA MORIXE, MOLINDOS HARINEROS

Los cruces Norte/Sur por las vías son solamente posibles al inicio o al final del predio ferroviario es decir que es imposible cruzar las vías del tren durante 9 manzanas, de forma vehicular o peatonal. Esto es, además de la imposibilidad de penetrar dentro del terreno, lo que hace que sea tan fuerte la sensación de barrera urbana alrededor del playón.

**2000, IER PROYECTO CON EL PREDIO: PLANO URBANO AMBIENTAL (CoPUA),
CORREDOR VERDE DEL OESTE, SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL**

UNA VILLA MISERIA Y LA INSEGURIDAD SE INSTALAN SOBRE ÁVELLANEDA
EN LA PARTE NORTE DEL PREDIO

El sentimiento de inseguridad del lado norte del playón preocupa a los vecinos
de la zona.

**ABRIL 2000, ENTE NACIONAL DE BIENES FERROVIARIOS (ENABIEF) CEDE EL
PREDIO FERROVIARIO AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS-AIRES**

**20 DE ENERO DE 1999, ALTO PALERMO SA, SUBSIDIARIA DE IRSA
PROPIETARIOS DEL PREDIO LINDERO AL FERROCARRIL SARMIENTO**

**1998, APH 15 Y EDIFICIO PATRIMONIALES PROTEGEN EL PATIO DE LOS
LECHEROS (DENTRO DE LA ÁREA HISTÓRICA DEL BARRIO DE FLORES)**

1961, SE INHABILITA EL PATIO DE LOS LECHEROS

El predio ferroviario ya deja de funcionar, al mismo tiempo que la línea
de tren se hace sólo para pasajeros, se abandonan los usos del predio
y almacenamiento

ETAPAS DE DEGRADACIÓN DEL PREDIO
entre abandono, delegación y protección.

La reactivación del interés para la zona y el predio por la ciudad ocurre en el año 2000, con la publicación del Plano Urbano Ambiental para la Ciudad de Buenos Aires. Se trata de medidas a escala urbana y global en toda la ciudad, que responden a las necesidades o problemas que sufre en su «urbanidad».

El predio del Ferrocarril Sarmiento de Caballito se encuentra dentro de las áreas de planeamiento. Es parte del proyecto de "Corredor Verde del Oeste". Esta parte del CoPUA propone la reincorporación del espacio del predio dentro de la ciudad a través de un gran parque lineal, que reintegraría en realidad la totalidad del trayecto y las vías de tren del Ferrocarril Sarmiento dentro de la ciudad. Toda la infraestructura actual del tren se convertiría en parque, mediante el soterramiento de las vías, que permitirían más fluidez vial por la supresión de los numerosos pasos a nivel, y en el caso del predio de Caballito, el cruce facilitado del terreno, real barrera física, tanto vehicular como peatonal.

"El Programa de Actuación Corredor Verde del Oeste tiene por objetivo superar la barrera urbanística que implica atravesar de Norte Sur el trazado a nivel del FFCC Sarmiento mediante su soterramiento y, consecuentemente, generar sobre el mismo un gran parque lineal que mejore la calidad ambiental de los barrios implicados.

Al eliminar el efecto barrera que actúa como desintegrador de la vinculación Norte- Sur, se busca generar un parque lineal que mejore las posibilidades operativas de los servicios ferroviarios y la transferencia de pasajeros entre los distintos modos de transporte que operan en el Corredor Verde del Oeste.

El nuevo soterramiento del ferrocarril Gral. Sarmiento se desarrolla desde la calle Hidalgo hasta la av. Gral. Paz, en la zona oeste de la ciudad de Buenos Aires, en una extensión de 9,5 km de modo de completar la trinchera que se extiende desde la estación Once de septiembre hasta la zona de Caballito, quedando todo este ramal ferroviario bajo nivel en jurisdicción de la ciudad de Buenos Aires. [...]

La población residente en el área de influencia directa del proyecto, localizada en un espacio definido en 300 m a cada lado de las vías alcanza los 140 mil habitantes que se verán beneficiados por una disminución de la contaminación sonora, la oferta verde de la nueva parquización, la valoración de la tierra y mejoras significativas en la accesibilidad, conectividad y transporte."

Las obras a realizar en todo el tramo del trazado actual de vías del ex Ferrocarril Sarmiento incluyen:

- 1 construcción en trinchera de 9.5 Km de largo en profundidad suficiente para ser cubierta en forma total o por sectores;*
- 2 construcción de un túnel del sector Flores - Villa Luro;*
- 3 adecuación de las instalaciones y equipamiento de las redes de servicios públicos que en la actualidad cruzan en forma subterránea el sistema de vías y que deberán mantener su continuidad y eficiencia operativa;*
- 4 construcción de una losa superior de cerramiento sobre la trinchera nueva y la existente;*
- 5 conexión vehicular a nivel en los 23 cruces con barreras existentes;*
- 6 continuidad y seguridad peatonal en la totalidad de los cruces;*
- 7 continuidad urbana y vial sin barreras ferroviarias;*
- 8 ejecución de las nuevas estaciones ferroviarias subterráneas;*
- 9 ejecución de una ciclo vía para uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y factible entre Once y Liniers;*
- 10 ejecución de una senda peatonal para mejorar la conexión peatonal dentro de los distintos barrios y generar recorridos deportivos, de recreación y de esparcimiento;*
- 11 parquización y forestación del espacio a nivel;*
- 12 apertura de frentes en las manzanas linderas para conformar y valorizar el nuevo Parque Lineal Corredor Verde Oeste.*



El predio está en el centro geográfico de la ciudad, y en el medio de lo que sería el «Corredor verde» entre el centro y Liniers, dentro de la ciudad. La leyenda de este plano maestro esquemático indica que los objetivos al propósito del predio son:

- Desarrollo estratégico con playa ferroviaria
- Renovación de la trama y/o del tejido urbano
- Generación de nuevos espacios verdes

En paralelo, se destaca la conectividad de la zona, su importancia vial y desarrollo de medios de transporte. Siguen varias citas del Plano Urbano Ambiental, correspondiendo a problemáticas de Caballito:

ESPACIOS PUBLICOS:

"Los principales desajustes se plantean en aquellas áreas que se densificaron con edificios de departamentos entre medianeras, cuya población necesita compensar la falta de espacios libres privados con una mayor superficie de espacios verdes públicos, siendo notoria su carencia a escala local y de uso cotidiano. [...] La normativa actual no contempla la relación espacio verde/ densidad de población ni es considerada una restricción a la hora de las modificaciones al Código de Planeamiento Urbano."

"A los efectos de vincular los espacios verdes y libres, es necesario multiplicar los espacios arbolados los corredores verdes- que, además de mejorar ambientalmente la calidad urbana de los barrios, aseguran la conectividad interna y actúan en la regulación hídrica pues permiten la infiltración del agua. [...] A su vez, las grandes vías de comunicación pueden transformarse en corredores verdes axiales, que contribuyan a mitigar la contaminación atmosférica y sonora que ostentan en la actualidad."

EL FORTALECIMIENTO Y DIVERSIFICACIÓN DE LA CONECTIVIDAD TRANSVERSAL

- Consolidar vinculaciones transversales entre Flores con Belgrano, y entre Pompeya, Caballito y Palermo a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia.
- Conformar sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.

LA RACIONALIZACIÓN DEL USO DE LOS AUTOMÓVILES PRIVADOS.

- Definir y promover la instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado como delimitadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.

LA ELIMINACIÓN DE LOS CONFLICTOS ENTRE MODOS

-Eliminar los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o las arterias

EL MEJORAMIENTO FUNCIONAL Y AMBIENTAL DE LOS PARQUES, PLAZAS Y PASEOS EXISTENTES Y AMPLIACIÓN DE LA OFERTA A ESCALA URBANA Y BARRIAL.

-Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública (estímulos impositivos)

-Impulsar nuevas formas de administración y gestión (públicas, privadas, mixtas, asociadas) de los grandes espacios públicos.

LA CONFORMACIÓN DE SISTEMAS VERDES QUE ATRAVIESEN LA CIUDAD.

CONFORMAR EL CORREDOR OESTE

-Destinar preferencialmente para uso público, los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril.

-Proponer para uso público superficies preferenciales de las playas ferroviarias de Liniers y Caballito.

REGLAMENTAR ZONAS PROTEGIDAS DESDE LOS USOS, EL TEJIDO, LOS EDIFICIOS Y ESPACIOS DE CALIDAD AMBIENTAL.

-Articular con el entorno los bordes de las zonas de calidad patrimonial.

-Reglamentar y consolidar la preservación patrimonial en las Áreas de Protección Histórica instituidas.

CONCURSO DE LA PLAYA DE MANIOBRA DE CABALLITO, AÑO 2013
CONCURSO PARA EL PLANO MAESTRO DEL "NUEVO CABALLITO"

FONDO PEGASUS Y CONSTRUCTORA CAPUTO

Compran terrenos de harinera sobre Federico García Lorca en 2006.
La demolición empieza en 2007.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS-AIRES

Apoya legislativamente a IRSA en su pedido de cambio de zonificación, y pide modificación del código.

ALTO PALERMO SA, IRSA

Compra el terreno lindero al playón ferroviario sobre Avenida Avellaneda y proyecta centro comercial.

EL ESTADO DE LA NACIÓN

ENABIEF cede el playón ferroviario al Gobierno de la Ciudad.

LOS ACTORES DE LA PRIVATIZACIÓN

Y LOS ACTORES DEL DEBATE DE LA TRANSFORMACIÓN

El estado de la Nación,

Cuando cede el predio a la Ciudad y delega el uso y mantenimiento del predio.

Abril 2000: El Estado Nacional y el Ente Nacional de Bienes Ferroviarios (ENABIEF) ceden el predio ferroviario al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Este es, desde mi visión, el punto de partida del proceso de privatización del terreno y de esa parte del barrio. Porque de esta forma, la codificación se puede modificar por la legislación de la Ciudad, y el Gobierno de la Ciudad puede decidir hacia donde apuntar con esa parcela.

2006 - FOTO AÉREA

FUENTE FOTO BYN: GOBIERNO DE LA CIUDAD



PREDIO FERROVIARIO PERTENECE A GOBIERNO DE LA CIUDAD

CLUB DEPORTIVO FERROCARRIL OESTE

EMPRESA MORIXE, MOLINOS HARINEROS

ALTO PALERMO SA, IRSA

SA

PRO a favor del proyecto de IRSA

Resulta que en paralelo, **IRSA, dueña de terrenos linderos desde 1999**, anuncia oficialmente que proyecta la construcción de un centro comercial en el terreno que posee, sobre Avellaneda. El código de edificación no lo permite pero la empresa ya está en discusión con el Gobierno de la Ciudad y los vecinos.

Quiere construir un centro comercial similar al DOT situado en la zona de Saavedra -cuya construcción también fue polémica- ubicado cerca de un club deportivo y cancha, como acá con el Club FCO. IRSA también es dueño del Alto Palermo y Centro Comercial Los Arcos. Todos estos centros comerciales son destinados a población con ciertos recursos económicos, y proponen marcas exclusivas y caras.

Agosto 2011: propuesta del ejecutivo porteño PRO a la legislatura de modificación del código de edificación del terreno de IRSA de Residencial Ila2, a uso comercial para permitir la construcción del centro comercial en la zona.



FUENTE: CABALLITOTEQUIERO, RENDER PROYECTO CENTRO COMERCIAL IRSA EN EL PLAYÓN

Es importante prestar atención a los cambios de zonificación porque muestran lo que se pensó oficialmente para la evolución de la ciudad; y se va ajustando a los cambios de decisiones, de planes urbanos y de políticas de la ciudad:

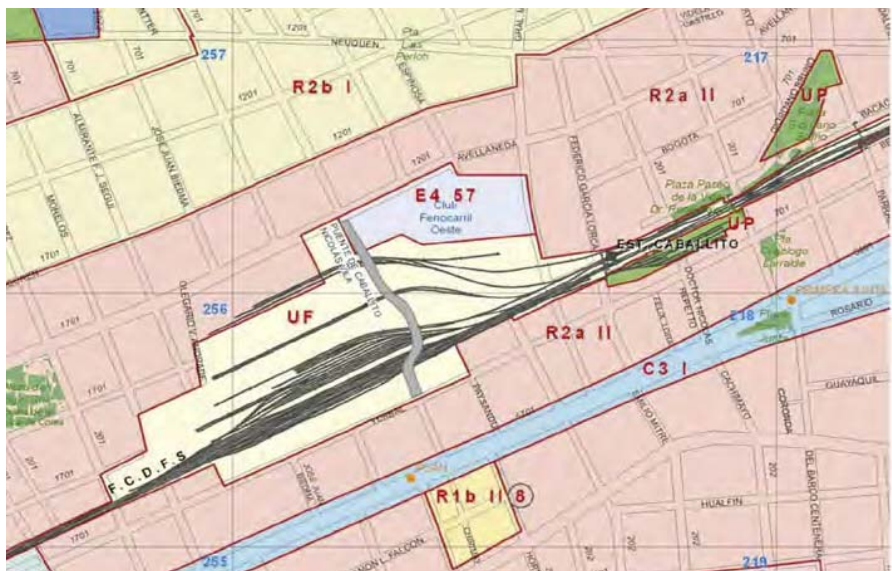
UP - URBANIZACIÓN DE PARQUE

UF - URBANIZACIÓN FUTURA

Corresponden a terrenos de propiedad pública aún no urbanizados u ocupados por instalaciones y usos posibles de remoción futura, así como a las tierras destinadas a uso ferroviario, zona de vías, playas de maniobras, estaciones y terrenos aledaños a esos usos. Estos distritos están destinados a desarrollos urbanos integrales que exigen un plan de conjunto previo, en base a normas y programas especiales.

E4 57 - EQUIPAMIENTO ESPECIAL. DISTRITO E4 - 57 CLUB FERROCARRIL OESTE (PLANCHETA 16)
Zona de localización de usos singulares, que por sus características, requieren terrenos de gran superficie y normas particularizadas para cada actividad. Estos elementos constituyen los grandes equipamientos a escala urbana y/o regional.

R2aII - RESIDENCIAL CON DENSIDAD DE OCUPACIÓN ALTA
Zona destinada a la localización residencial similar al Distrito R2aI, pero con menor densidad de ocupación total.



"NEGOCIAN EL DESARROLLO DE UN SHOPPING EN CABALLITO"

"La construcción de un puente sobre las vías del ferrocarril Sarmiento, la de un jardín maternal y la de una sala de primeros auxilios por parte de la empresa IRSA podría destrabar la aprobación en la Legislatura porteña de un proyecto del ley del oficialismo que propone permitirle a la desarrolladora levantar y explotar un shopping en el barrio de Caballito. IRSA, además, aceptaría que el 15% de los 3000 puestos de trabajo que se generen con el centro comercial sean ocupados por vecinos de las comunas 6 y 7, de la zona de Caballito. [...] Ese día, con firmas aportadas por diputados macristas, el proyecto de ley podría obtener un despacho de mayoría positivo. [...]"

Otra iniciativa de los diputados opositores Pablo Bergel (Bien Común), Maximiliano Ferraro (Coalición Cívica) y Alejandro Bodart (MST) propone expropiar el predio y convertirlo en un parque público.

LA NACION, JUEVES 27 DE NOVIEMBRE DE 2014

"OTRO REVÉS LEGISLATIVO PARA EL SHOPPING DE CABALLITO"

"La iniciativa para re zonificar el predio, actualmente ocupado por contenedores vacíos que impiden su ocupación ilegal, despertó el rechazo de un grupo de vecinos activos que temen por el impacto ambiental que tendría el funcionamiento de un paseo de compras en el entorno, por la alta demanda que implicaría para una red obsoleta de servicios públicos (agua, cloacas, electricidad). [...]"

Por pedido de IRSA, propiedad de Eduardo Elsztain, el jefe de gobierno porteño envió en 2011 un borrador de ley que prevé re zonificar un terreno que posee la empresa sobre Avellaneda, entre Fragata Sarmiento y Olegario Andrade, para permitir allí usos comerciales. Más exactamente, la construcción de un shopping que tendría características similares al DOT, que la firma explota en el barrio de Saavedra."

LA NACION MIÉRCOLES 10 DE DICIEMBRE DE 2014

Código de zonificación a partir de febrero de 2013

En 2013 se actualiza el código de zonificación de la playa de maniobra y pasa de ser UF a U43. Los terrenos linderos ellos no cambian de zonificación.

U 43: DISTRITO CON URBANIZACIÓN DETERMINADA

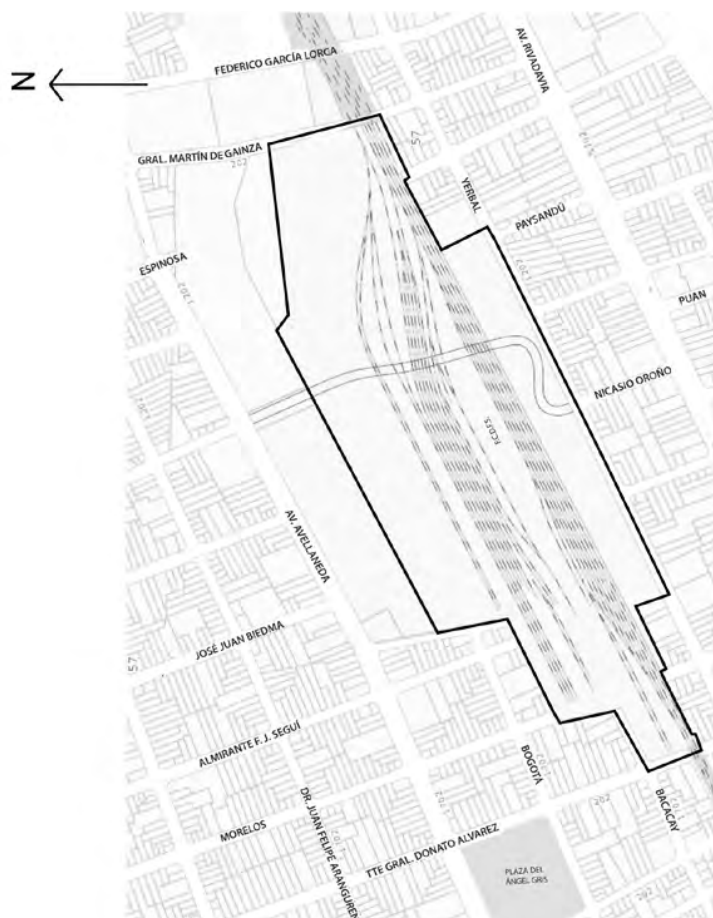
UF: URBANIZACIÓN FUTURA

E4 57: EQUIPAMIENTO ESPECIAL

R2AII: RESIDENCIAL CON DENSIDAD DE OCUPACIÓN ALTA

C3I: CENTRO COMERCIAL





El «distrito U43» aparece en la actualización del código de zonificación y la LEY N° 4.477, el 15/02/2013.

Se definen los límites de la playa de maniobras en la cual se decidió intervenir de forma global y única. .

DISTRITO U43 - NUEVO CABALLITO (PLAYA CABALLITO) PLANO 5.4.6.44

Sigue un extracto de la ley con artículos interesantes del punto de vista de lo que tendría que ser la futura playa Caballito. Se trata de continuidad e integración urbana, de espacio cedido a la ciudad y sus habitantes, y de sustentabilidad social, es decir de un proyecto adaptado a las necesidades socio-demográficas del barrio.

En referencia al artículo 12, es interesante preguntarnos entonces, si es socialmente sustentable la implantación de un centro comercial de «alto nivel socio-económico» en pleno centro de Caballito? Y si no lo es, ¿por qué recibe tanto apoyo esa iniciativa?

Art. 12.-

EQUIPAMIENTOS DE SUSTENTABILIDAD SOCIAL: La propuesta urbanística deberá contemplar el desarrollo de equipamientos de sustentabilidad social acordes con el desarrollo residencial y en concordancia con las características socio-demográficas tanto de los nuevos habitantes como del entorno. Se deberá considerar una superficie de reserva para el desarrollo de equipamientos públicos de escala comunal.

Art. 15.-

[...] asegurar la accesibilidad y la conectividad del entorno circundante con el desarrollo urbano previsto en las Playas de Estaciones Caballito, Liniers y Palermo [...] así como respecto a las condiciones paisajísticas de entrega del 65% de la superficie total para uso y utilidad pública transferible al dominio de la Ciudad.

Art. 16.-

Los desarrolladores se comprometen a realizar a su costo las obras de «Apertura de Calles», «Parques Públicos» y «Equipamientos» en el/los emprendimiento/s en un todo de acuerdo a las pautas y condiciones de realización de la obra conforme a los requerimientos que especifique el GCBA. La distribución de los espacios verdes resultantes de la aplicación del artículo 3.1.2 del Código de Planeamiento Urbano, deberá ser realizada de forma tal de asegurar la generación de dichos espacios bordeando los predios a desarrollar, y que sirvan como espacios verdes públicos a los barrios circundantes.

Fondo Pegasus



Molinos en fase de demolición, 2007

Octubre 2006: el Fondo Pegasus compra los terrenos de la empresa Harinera y los Molinos Morixe para invertir en el mercado inmobiliario.

Simbólicamente, marca la intención, construida, de "exclusividad" que se quiere dentro del barrio. En 2007 empieza la destrucción de la harinera.

Se proyectan dos «torres country», o sea una edificación muy alta, de valor económico elevado con perímetro libre, amenities, rejas y seguridad. No corresponde al código de edificación ni a las condiciones infraestructura del barrio que sufre de faltas de agua y múltiples cortes de electricidad durante el verano debido a su densidad muy importante.

"EL FONDO DE INVERSIÓN PEGASUS DEBUTA EN EL SECTOR INMOBILIARIO

«Pagó US\$5 Millones por un terreno en Caballito en el que hará viviendas. El fondo de inversión Pegasus Capital ingresó en el mercado inmobiliario. El grupo presidido por Mario Quintana cerró un acuerdo para adquirir un terreno en pleno barrio de Caballito donde planea llevar a cabo un desarrollo inmobiliario. [...] El terreno está pegado al predio en el que el grupo IRSA planea levantar un megacentro comercial, que incluirá shopping center, cines y viviendas.»

LA NACION, JUEVES 19 DE OCTUBRE DE 2006

Es interesante ver que la construcción de viviendas exclusivas está asociada al proyecto de IRSA de centro comercial de cierta forma exclusivo él también. Pone a la luz este fenómeno de privatización de la zona para una cierta categoría socio-demográfica. Además, en 2006/2007 ya van varios años sin que el proyecto de centro comercial se construya o que la codificación edilicia del predio y sus linderos cambie. Lo cual parece ser una apuesta de ambas empresas o fondos inversores a que el barrio va a terminar yendo hacia ese lado.

Club
Ferrocaril
Oeste



2da torre
en
construcción

FUENTE: WWW.DOSPLAZA.COM

Mapa de amenities

- Parque de 10.500 m²
- Plaza segura para niños
- Rincones de lectura con bancos
- 6 Quinchos unifamiliares
- Salones de Usos Múltiples
- Salón de eventos 170m²
- Piscina para adultos con sector niños
- Gimnasios
- Juegos de agua para chicos
- Mirador en el piso 34°
- Control de acceso vehicular y peatonal
- Seguridad las 24 hs
- Cocharas subterráneas
- Bauieras
- Grupo electrógeno
- Bicicleteros

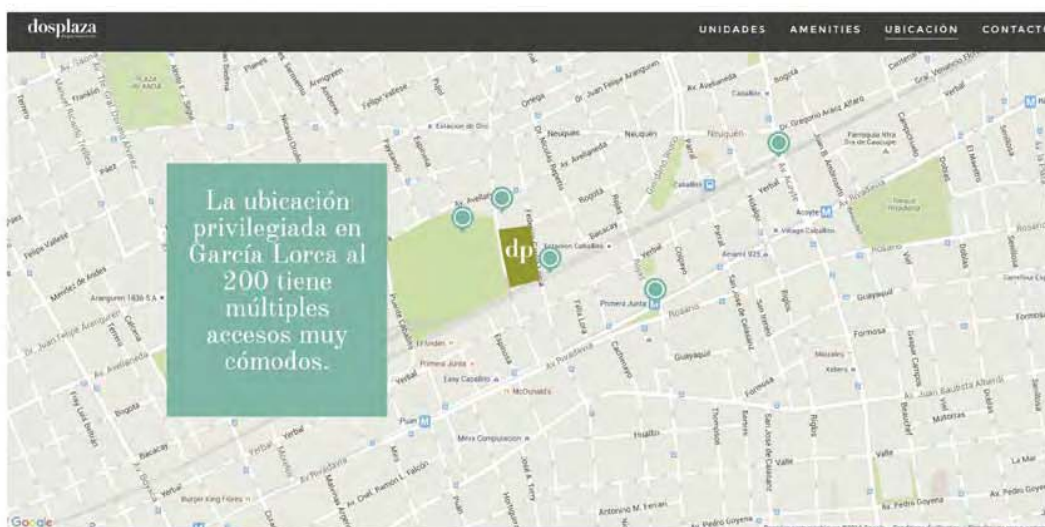


FUENTE: WWW.DOSPLAZA.COM

En la foto como en el plano se muestran los «amenities» o infraestructuras equipamientos propios a las torres que hacen de ellas unos productos exclusivos.

Las canchas de tenis del club deportivo suman a la foto aérea junto a la pileta, parece ser parte del espacio privado del edificio y se promueve tanto como la segunda torre en construcción a la derecha.

Esto muestra la importancia de lo que ya está presente en el barrio además de lo que se proyecta hacer sobre Avellaneda.



Se vende la centralidad, la conectividad y los múltiples modos de transportes de los que beneficia la zona. Es un elemento más que se suma a las posibilidades de toma de valor del barrio, además del espacio en proyecto del playón. El playón ferroviario por ahora todavía en estado de «abandono» aparece sin embargo como un gran parque en el plano de localización del edificio.

• **Un puente, más conectividad,** Inversión en infraestructura.

En paralelo a la compra de los terrenos de Morixe para emprendimientos inmobiliarios, en Septiembre 2007, dentro del Programa de Conectividad Vial del Plan Integral de Tránsito y Transporte, se inaugura el puente "temporario" sobre el predio. Se supone tiene que agilizar el tránsito en el barrio evitando la creación de embotellamientos debidos a la presencia de sólo 2 únicos pasos a niveles en 9 manzanas y reconectar un poco más el sur con el norte. Anteriormente, sólo se podían cruzar las vías de tren en las calles García Lorca o en Avenida Donato Álvarez.

"EL BARRIO QUE VUELVE A UNIRSE"

Este puente abre un cruce más, doble mano, en el medio del predio ferroviario, en parte puente y en parte apoyado en el terreno sobre terraplén. «Para el 7 de Septiembre está prevista la apertura del flamante puente vehicular [...]. No es una obra definitiva: estará allí hasta que se realice el prometido soterramiento del ferrocarril. [...] podrá ser desmontado para instalarlo en otro punto. 470 metros [...] Para cruzar a pie no habrá escaleras sino que se accederá por la misma rampa de los autos. Actualmente, los automovilistas utilizan en esa zona los pasos a nivel de Federico García Lorca (ex Cucha Cucha) y Donato Álvarez, separados por nueve cuadras. En ambas suelen producirse embotellamientos en las horas pico como consecuencia de los cierres de barreras. Los vecinos tienen la esperanza de que la obra revitalice esa parte olvidada de Caballito. También se recuperaron algunos sectores que estaban intrusados por particulares o empresas. Esta obra será encarada por Nación [...] A la ciudad, en tanto, le corresponde toda la parquización a los costados de las trincheras y los cruces viales a nivel.»

PÁGINA 12, LUNES 20 DE AGOSTO DE 2007

FUENTE FOTO BYN: GOBIERNO DE LA CIUDAD



EMPRENDIMIENTOS INMOBILIARIOS TIPO TORRES

Al este, de ambos lados de la avenida Avellaneda, se han construido otros edificios en alturas, con alta densidad comparado a la escala del tejido del barrio y sus casas.

ANTIGUO FERROVIARIO ACTUAL IRSA

TORRES «DOSPLAZA»

TERRENOS ANTIGUA HARINERA MORIXE

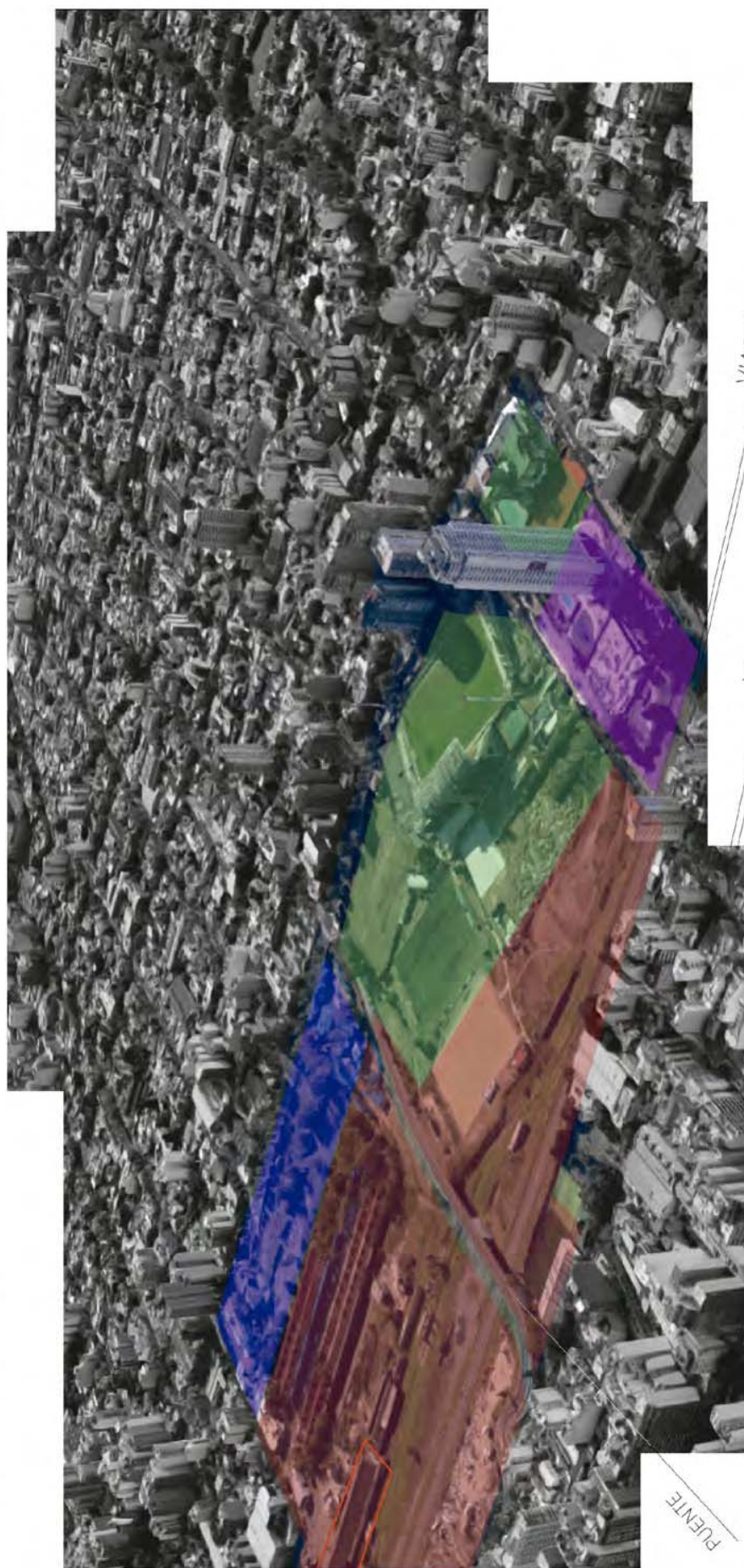
PREDIO CIUDAD ANTIGUO FCO

PATIO DE LOS LECHEROS

CLUB DEPORTIVO FCO

VISTA AÉREA 2015

FUENTE: GOOGLEMAPS



PUENTE

YERBAL

VIAS DEL TREN

GRAL. MARTIN DE GAINZA

Concurso de la playa de maniobra de Caballito, año 2013

Concurso para el plano maestro del "Nuevo Caballito"

Se impulsa luego de la modificación de código de edificación del playón. El objetivo del concurso es la producción de un plan maestro para la playa ferroviaria de Caballito que quedó inutilizada y forma una barrera problemática en el barrio, que sufre de falta de espacios verdes y de tránsito vehicular importante.

En las bases del concurso, se plantean pre existencias a conservar que son las edificaciones industriales del predio y el patio de los lecheros protegido por el APH 15.

La situación actualmente, y en el momento de la formulación del concurso, se describe de esta forma en sus bases "En forma paralela a la Av. Rivadavia se desarrolla la traza del ferrocarril Sarmiento que diera origen a la ex playa ferroviaria que se extiende **entre la calle Rojas y la Av. Donato Álvarez con una forma alargada de 1,27 km. de longitud y un ancho variable máximo de 270 m.**, aproximadamente."

Resumiéndolo, las principales líneas y los objetivos del concurso son:

- Pensar el playón como Nuevo Caballito, conservando las preexistencias que son parte de la historia del barrio integrándolo al tejido urbano
- Integrar el playón de forma tal que los efectos de barrera que tiene actualmente por la presencia del tren desaparezcan (esto se acompaña del proyecto de soterramiento del ferrocarril Sarmiento)
- Dedicar por lo menos 65% del terreno a uso e utilidad pública, lo cual no signifique que la totalidad sea área verde o de parqueización.

" [...] propuesta de promover la realización de un **desarrollo urbano** denominado **Nuevo Caballito, en un sitio atravesado de significativas preexistencias** [...].

[...] **incorporar o sustraer sin perturbar** las diferentes preexistencias de un lugar tan significativo en la historia del barrio de Caballito.

[...] del futuro espacio público que se incorporará al barrio; cómo **proponer la integración de los nuevos edificios a un tejido** determinado y condicionado por antiguas estructuras urbanas [...].

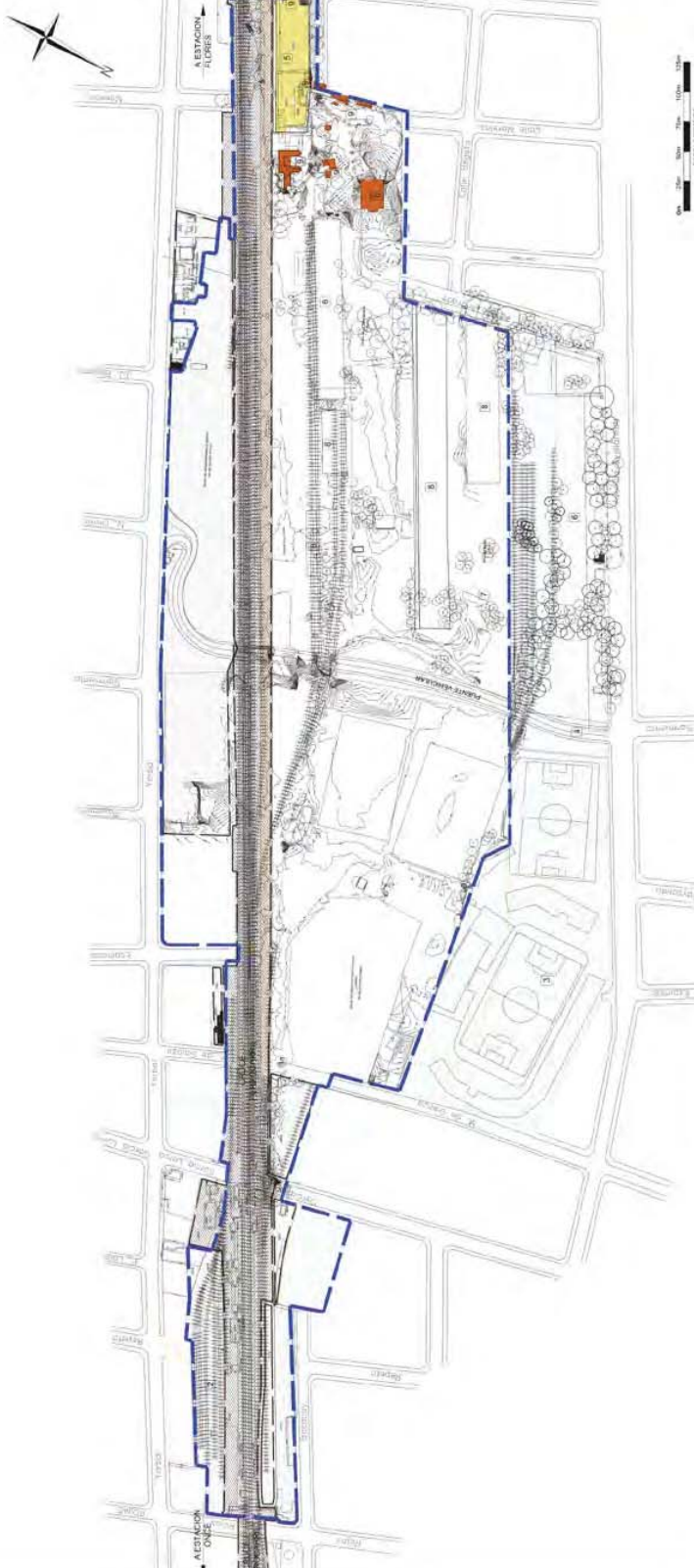
El **Decreto Nº 1723/2012** del Poder Ejecutivo Nacional [...] "la plena integración urbana procurando revertir los efectos negativos sobre el territorio y el ambiente producidos por la **presencia del ferrocarril** que... actúa como **barrera y factor desintegrador**..."

El Código de Planeamiento Urbano (Ley 449) el parcelamiento de tierras del Estado Nacional sujetas a privatización o desafectadas del dominio o de un servicio público se destinará como **mínimo el sesenta y cinco por ciento (65%) de la superficie total para uso y utilidad pública.**"

Lo que puede sorprender es que en el **plano base del concurso**, ya está planeado el centro comercial en la parcela de IRSA, parcela en la que la empresa planteó desde los primeros tiempos después de su adquisición, desde 2000, que construiría un centro comercial ahí, aunque hasta el día del concurso todavía no lo permita el código de planeamiento urbano.

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

CONCURSO NACIONAL PARA EL DESARROLLO DEL PLAN MAESTRO PLAYA FERROVIARIA CABALLITO ANEXO B - PLANO BASE DEL CONCURSO



Referencias

- Área de Concurso
- L. C. P.
- Alcantarado
- Puente Vehicular
- Traza Ferroviaria
- Línea Edificación
- Edificación Manpostera
- Edificación Chapa
- Columnas
- Muro
- Zanja
- Punto fijo con Cota Planimétrica
- Cotas borde de calzada autopista
- Cotas terreno natural
- Estaca de madera dura cobizada

Marcas y registros urbanos y arquitectónicos en el predio.

- 1 Traza Ferroviaria
- 2 Centro Intermodal de Pasajeros
- 3 Club Ferroviario Oeste
- 4 Puente Vehicular
- 5 Sector de Interés Cultural Pabellón de los Leñeros
- 6 Centro Comercial
- 7 Forestación
- 8 Arquitectura Industrial
- 9 Sector de Interés Cultural

5. Capacidad constructiva y tejido edilicio

5.1 Capacidad constructiva

	Área (m ²)		%		Sup. Edificable total (m ²)
	Destino edif.	A ceder EP	Edificable	A ceder EP	
Nuevo Caballito	69249	128606	35	65	155 000

La superficie edificable total corresponde a partir del nivel de cota de parcela +/- 0.00 m.

Cada propuesta de plano maestro tiene en cuenta las diferentes fases operativas y constructivas del barrio es decir que tienen que prever funcionamientos del proyecto antes de soterramiento del ferrocarril, durante las obras de soterramiento, y después del soterramiento.

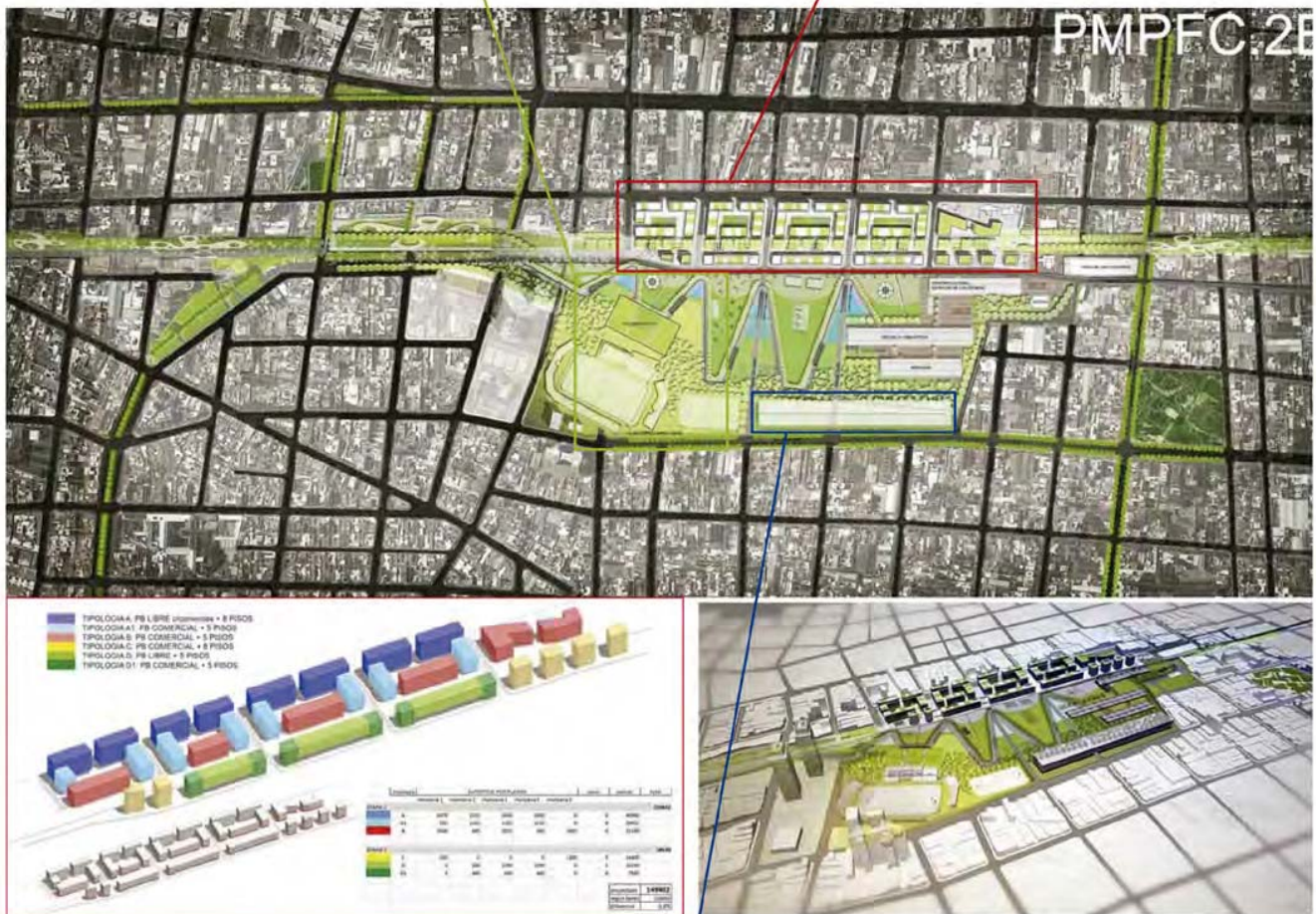
1er. Premio:

Edgardo Barone, Gabriela Lucchini

- problemas de conectividad:
supresión del puente descrito como agresivo, y planteo de pasajes bajo nivel para tránsito vehicular (durante primera fase)

- consolidación del área cultural: creación de una área deportiva en relación al club deportivo Ferrocarril Oeste

-integración al tejido:
densificación en la calle Yerbal con tejido residencial para completar el tejido existente y permitir liberar el resto del predio para espacios verdes y parque lo más amplio posible



Proyecto Plan Maestro en Playa Ferroviaria Caballito / Edgardo Barone y Gabriela Lucchini
Image 23 of 26

planteo centro comercial
Palermo S.A., IRSA

CLOSE

Los vecinos, últimos actores del debate

Lo que fue resaltando cada vez más a lo largo que avanzaba en la búsqueda de información acerca del playón, de sus proyectos y sus modificaciones, era la importancia de los vecinos del barrio en los debates políticos o ideológicos a cerca de lo que tiene que ser el playón que hasta hoy sigue sin uso, y sin real proyecto definido o encarado.

Es interesante ver poco a poco las divergencias en los discursos de diferentes agrupaciones de vecinos o habitantes de Caballito.

Según los diversos recortes de periódicos que se interesan al tema, o diversas asociaciones de vecinos, una mayoría de las voces está en contra de un centro comercial sobre Avellaneda, y a favor de un proyecto que se focalice en un espacio lo más amplio posible para la ciudad, o incluso para el club deportivo Ferrocarril Oeste, también vecino del predio.

Esto es por razones de falta de espacios verdes en el barrio y también por una congestión del tráfico vial ya importante, ruidosa y responsable de embotellamientos. A esto se le suma ya los numerosos problemas de infraestructura a los que se enfrenta el barrio por su crecimiento y densificación muy rápida (problemas dentro de la red de agua, problemas de distribución de electricidad y numerosos cortes de energía en ciertos períodos del año).

Conclusión

Los proyectos que se refieren al área del predio ferroviario Caballito siempre tienen un punto común: la falta de espacios verdes en el barrio y la necesidad de convertir el terreno muy amplio en espacio verde para la ciudad y los vecinos, además de la barrera física que representa el predio dentro del barrio.

Esto resalta tanto en el Plan Urbano Ambiental de 2000 y el soterramiento de las vías de tren como en las bases del concurso para el playón de 2013. Sin embargo, las transformaciones alrededor del predio a lo largo de los años y los proyectos dentro de él ponen más importancia en su posible privatización que en la parquización y la apertura del espacio a todos los habitantes del barrio.

Es verdad, que frente a terrenos tan amplios la voluntad de construir y rentabilizarlos es muy grande y comprensible, más en un barrio en densificación, con una constante aumentación del precio por m².

Después de esta investigación se puede decir que en este caso, los elementos claves para reinversiones y emprendimientos “privatizadores” de un área urbana son:

- una posición geográfica estratégica y buena conectividad vial o de transporte con la ciudad
- predios abandonados sin usar, ni entretenidos, propicios por sus espacios a grandes parques, edificios y emprendimientos, posibilidad de dividir en lotes
- un barrio de nivel socioeconómico interesante, con poder económico y adquisitivo relativamente importante, y en densificación

Más allá de la empresas que invierten dentro de la ciudad o de los bordes políticos que apoyen una u otra definición de ciudad futura, es muy interesante ver el otro actor de los cambios de la ciudad: los vecinos, los habitantes del barrio o de la ciudad, es decir cada uno de nosotros como persona. Tienen mucha importancia en este debate precisamente porque es en gran parte porque se implican, por una parte de ellos, en defensa del predio y del espacio verde que tendría que ser, que todavía no se construyó ningún centro comercial sobre Avellaneda desde 1999. Es más, en el concurso, la parte relacionada al centro comercial dice **“En los últimos años la orientación de estos emprendimientos cerrados y autónomos se ha ido modificando hacia proyectos a cielo abierto y más amigables con el entorno”**. Esto muestra a qué punto se ha entendido su voz dentro de este debate de zonificación y codificaciones.

Este proceso no sólo está impulsado por las empresas privadas sino que se ven apoyadas por poderes políticos, que los ayudan directamente en su búsqueda de propiedad y libre construcción y negocio del espacio urbano. Entonces, ¿qué tiene que predominar en las decisiones que se toman para nuestras futuras ciudades? El punto de vista económico o el bien estar y el confort dentro de ciudades cada vez más densas que ya sufren de la falta de espacios verdes repartidos homogéneamente.

Agradecimientos

Agradezco a todas las personas que me hayan guiado en algún momento de esta corta investigación sobre el playón ferroviario de Caballito, en los Archivos Generales de la Nación, Biblioteca Nacional. Gracias por su atención al equipo del Museo Ferroviario. También agradezco el equipo docente que supo orientarme durante las diferentes etapas y avances del trabajo.

Léa Alves de Oliveira