

## Accesibilidad del Corredor Sur-Sudeste a la Ciudad de Buenos Aires

Orduna, Martín Blas

[martinorduna@yahoo.com.ar](mailto:martinorduna@yahoo.com.ar)

Universidad de Buenos Aires

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana

### Palabras clave

Metrópolis, movilidad, corredores, sostenibilidad, accesibilidad

### Resumen

La problemática de la movilidad urbana en grandes ciudades ha retomado vigencia tras la pandemia del Covid-19, cuestionando el incremento de los viajes en transporte particular producto de las condiciones sanitarias, y poniendo en juego el nuevo paradigma de la sostenibilidad hacia el cual se transita. En este contexto, el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) venía priorizando pre-pandemia las inversiones para el transporte público, y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA) especialmente la inversión para la movilidad activa, incrementando la red de ciclovías y bicisendas y el Metrobus como versión porteña del *Bus Rapid Transit* (BRT), a la vez que el Gobierno Federal priorizó para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) la construcción de 3 viaductos ferroviarios como paso previo para la interconexión del sistema de trenes metropolitanos a través de la Red de Expresos Regionales (RER). La RER integrará el sistema ferroviario metropolitano de los 6 corredores radiales que hoy tienen servicios operativos. Un séptimo corredor radial se investiga desde hace varios años en el CETAM, el cual perdió la operación de sus servicios ferroviarios en los años '70 y quedó estancado en su desarrollo, como si hoy entendiéramos un retroceso del desarrollo urbano desinvirtiendo en transporte público, una especie de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público (TOD) invertido, en verdad, una política pública típica del modernismo del siglo XX, bajo las lógicas del antiguo paradigma del automóvil particular, cuando se entendía al

mismo como solución, y no como problema a resolver. El presente trabajo brinda un panorama sobre una de las facetas que la revitalización de este séptimo corredor del AMBA tendría, que es la resolución de su accesibilidad a la CABA desde Avellaneda, la cabecera norte original de este servicio ferroviario que se pretende recuperar.

### **Abstract**

The issue of urban mobility in large cities has regained relevance after the Covid-19 pandemic, questioning the increase in private transportation due to sanitary conditions and putting into play the new paradigm of sustainability that is being pursued. In this context, the Metropolitan Area of Buenos Aires (AMBA) was prioritizing pre-pandemic investments in public transportation, while the Autonomous City of Buenos Aires Government (GCBA) was investing especially in active mobility, expanding the network of bike paths and lanes and the Metrobus as the local version of Bus Rapid Transit (BRT). At the same time, the Federal Government prioritized the construction of three railway viaducts in the Autonomous City of Buenos Aires (CABA) as a preliminary step for the interconnection of the metropolitan train system through the Regional Express Network (RER). The RER will integrate the metropolitan railway system of the six radial corridors that currently have operational services. A seventh radial corridor has been under investigation for several years at the CETAM, which lost the operation of its railway services in the 70s and remained stagnant in its development, as if we were to understand today a regression of urban development by divesting in public transportation, a kind of inverted Transit-Oriented Development (TOD) policy, truly a typical public policy of 20th century modernism, under the logic of the old paradigm of private cars, when it was understood as a solution, rather than a problem to be solved. This paper provides an overview of one of the facets that the revitalization of this seventh corridor of the AMBA would have, which is the resolution of its accessibility to the CABA from Avellaneda, the original northern terminus of this railway service that is intended to be recovered.

## Introducción

Desde las últimas publicaciones vinculadas al Corredor Sur-Sudeste (Orduna et al., 2021) venimos sosteniendo que dicho corredor -si bien su troncal ferroviaria dejó de operar en los años '70 con la suspensión de los servicios del Ramal del Ferrocarril Provincial 1 (ex P1)- debería ser considerado como el séptimo de los corredores de movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). En este sentido, por ejemplo, cabe destacar cómo sus subcentralidades entorno a sus antiguas estaciones siguen existiendo, a pesar de que muchas de ellas han quedado estancadas en el tiempo, pero demandan una re-estructuración urbana a partir de una nueva oferta de movilidad en un contexto de desarrollo urbano orientado al transporte público o *Transit Oriented Development* (TOD).

En efecto los proyectos que se desarrollan con un marco TOD se identifican con las buenas prácticas internacionales, promoviendo -desde la movilidad- un transporte público con nodos intermodales y movilidad activa, y -desde el urbanismo- una ciudad compacta con usos del suelo mixtos (ITDP, 2017).



Plano 1. Ubicación de la cabecera norte del Ramal Provincial 1 en Avellaneda. Fuente: Elaboración propia en base a IDE Transporte.

También señalamos más recientemente (Orduna et al., 2022) que algunas de estas subcentralidades tuvieron dinámicas puntuales de notable desarrollo. Por ejemplo, el caso de la localidad de San Francisco Solano en el sudoeste del Partido de Quilmes que gracias al crecimiento del uso del suelo comercial -si bien en buena parte de carácter informal- adquirió tal actividad, y que en la pre-pandemia el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) registraba diariamente allí unas 50.000 transacciones (Orduna, 2022).

Pero también es cierto que, a pesar de que el ex P1 recorría 8 Partidos del Conurbano Bonaerense (Orduna et al., 2020) las cabeceras se encontraban en la Ciudad de La Plata (al sur) y en Avellaneda (al norte), y el tren no cruzaba el Riachuelo y no alcanzaba a llegar a la Ciudad de Buenos Aires. Se entiende que

la traza (por razones jurisdiccionales) no había sido proyectada para llegar a una terminal ferroviaria importante como Constitución, que hubiera podido ser un nodo atractivo para poder combinar intermodalmente con otros modos de transporte y potenciar la oferta a fin de captar más demanda de pasajeros.

El presente trabajo de investigación indaga sobre posibles vías para encauzar la vinculación entre Avellaneda y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) con varias hipótesis que justificarían un planteo en el cual el Corredor Sur-Sudeste se consolida en el concierto de los corredores metropolitanos del AMBA con una oferta de transporte público que se va planificando en etapas de norte a sur, comenzando por la primera etapa entre CABA y Avellaneda, y las restantes desde esta localidad hacia el sur.

Una segunda hipótesis, presume que no vuelva el servicio ferroviario con una oferta como la pasada, sino como un servicio de capacidad intermedia que tiene la flexibilidad de adecuarse a la calzada de una red vial jerarquizada, tanto del lado de Avellaneda como de CABA.

Y una tercera hipótesis apunta a la llegada del servicio del ex P1 a la CABA desde Avellaneda, dando la posibilidad de vincularlo -como se mencionará, en etapas posteriores- a los municipios Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Quilmes y Florencio Varela, y posteriormente, extender el servicio hacia los municipios de Berazategui y La Plata. Esta hipótesis supone estudiar la traza de acceso a CABA cruzando el Riachuelo, en un escenario en que la estación Constitución se verá sobredemandada ante la llegada del Ferrocarril General Belgrano Sur (FCGBs) a ese nodo del Área Central, con la terminación del viaducto que vinculará la Estación Buenos Aires (ex cabecera del FCGBs) con la estación Constitución.



Plano 2. Traza del ex Ramal Provincial 1 entre Avellaneda y La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a IDE Transporte.

Como hipótesis complementaria a la anterior, podría suponerse que la llegada a CABA del ex P1 gravita decisivamente en el corredor, ya que sin la conexión Avellaneda–CABA el proyecto no sería exitoso. Por esto mismo, se propone comenzar la revitalización del corredor con este tramo como primera etapa.

## Antecedentes

### *El P1 en el AMBA*

El ferrocarril provincial comenzó a operar el 20 de enero de 1927, prestando servicios por 50 años entre la ciudad de La Plata y la localidad de Avellaneda, pero su cabecera norte quedó a escasos 2,5 km del Riachuelo, límite entre este municipio y la CABA.

Tras la interrupción de su operación en 1977, pasados 40 años, el Programa de Coordinación del Transporte (ST, 2007)<sup>1</sup> priorizó la revitalización del servicio del P1 de un banco de proyectos de transporte metropolitano que habían tenido como premisas: i) que fueran proyectos para el transporte público, ii) que fueran proyectos en “red” y no solamente “puntuales”, iii) que fueran proyectos “frutos” de la coordinación, y iv) que fueran proyectos “etapables”. De entre 10 proyectos con estas características, la revitalización del P1 quedó priorizado, en primer lugar, durante un Foro de Participación que se desarrolló en Florencio Varela (Provincia de Buenos Aires) el 18 de septiembre de 2007.

Pasados 7 años, el Plan Director de Transporte (PDT) de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) volvió a priorizar la revitalización del P1 en su primera versión en 2014, y una segunda versión en 2018 priorizó un Centro de Transbordo en San Francisco Solano. Se pensaba generar allí un nodo de transferencia en las inmediaciones de la intersección con la Ruta Provincial 4 (RP4-Camino de Cintura, segunda semi-circunvalación metropolitana): en ese nodo convergerían el proyectado Metrobus de la RP4 y una primera etapa del P1 entre la estación de San Francisco Solano y la ciudad de La Plata, considerando el potencial de este tramo sur de la traza que está mínimamente intrusado, en comparación con el tramo norte.

El PDT 2014 definía que:

El objetivo principal del proyecto es generar un corredor alternativo de movilidad, que descomprima las vías de comunicación existentes y ofrezca un nuevo transporte rápido, seguro y accesible para la zona sur

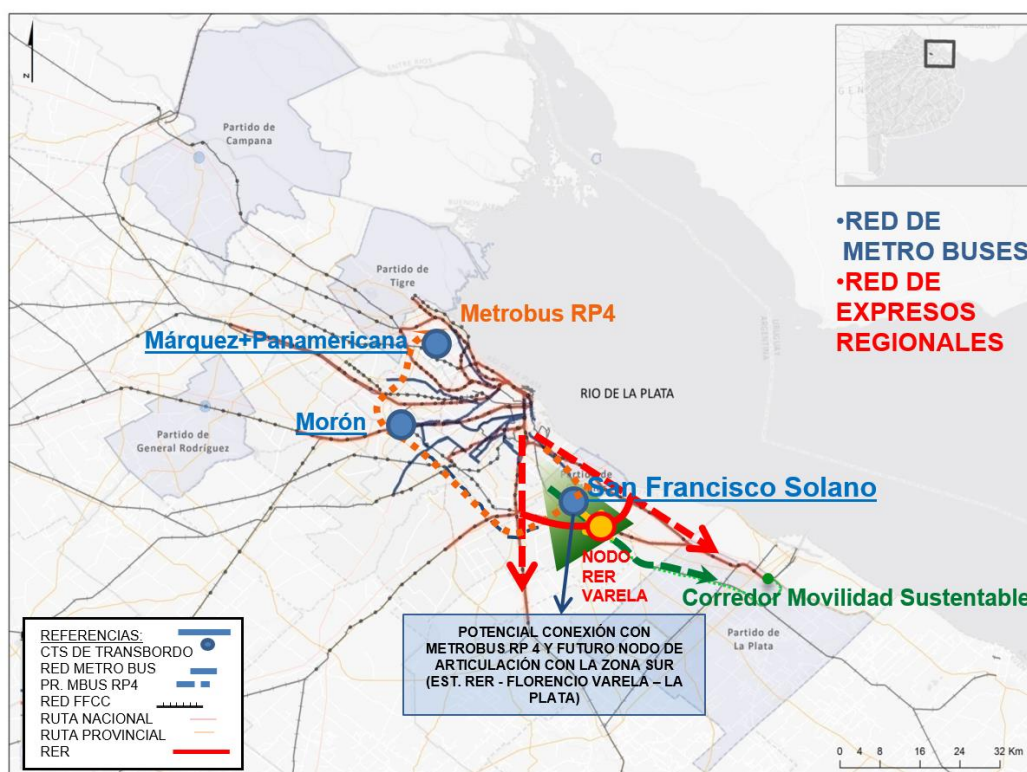
---

<sup>1</sup> El Programa de Coordinación del Transporte (PCT) fue el organismo previsto por la Agencia de Transporte Metropolitana (ATM) como “el brazo ejecutor” de los intereses municipales en la ATM, tal como lo diseñó el Grupo de Estudios Metropolitanos en su Informe Final sobre el Estudio y proyecto para la Institucionalización del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano - ECOTAM- preparado para el Proyecto Modernización del Estado (Préstamo 4423-AR-PROYECTO ARG/99/004) de la Jefatura de Gabinete de Ministros de diciembre de 2004. Está comprobado tras la firma del Convenio Tripartito de 2012 a la fecha, que sin el PCT la ATM no tiene capacidad política de gestión.

del AMBA. El objetivo secundario es la revalorización urbanística e inmobiliaria del área de influencia, atrayendo nuevos usuarios al transporte público, y propendiendo a la equidad, e integración social y territorial.

Y añadiría también que “El Corredor de transporte P1 beneficiará a la población del área de influencia inmediata, estimada en torno a los 75.000 habitantes y será empleado por la población de las localidades de: Bosques, Florencio Varela, San Francisco Solano, Monte Chingolo, Avellaneda” (ATM, 2014)<sup>2</sup>.

En la última versión del proyecto de 2018, el P1 tomó el formato de un Corredor Verde de Movilidad Sustentable integrando un sistema de capacidad intermedia para el conurbano sur bonaerense, tal como se muestra en la Figura 3.



Plano 3. La revitalización del P1 según el planteo del PDT 2018. Fuente: Subsecretaría de Movilidad Urbana, Ministerio de Transporte de la Nación, 2018.

### *Movilidad en la ribera porteña del Riachuelo*

La movilidad metropolitana en el área ribereña porteña del Riachuelo tiene una fuerte componente radial, sesgada por la vinculación entre la Ciudad de Buenos

<sup>2</sup> El PDT afirmaba también en su versión del 2014 que “Además pueden estimarse beneficios por atracción de usuarios desde el automóvil, calculado en 960.000 viajes anuales, lo que significa 480.000 viajes por sentido que, con un coeficiente de ocupación de 1,4 pasajeros/vehículo, significa la detracción del tránsito de 343.200 automóviles al año, en una instancia inicial (tendiendo a incrementarse en el tiempo)” (ATM, 2014: 53).

Aires y Avellaneda, además de la impronta portuaria que históricamente tuvo el Riachuelo (MCBA, 1887). Véase Imagen 1.

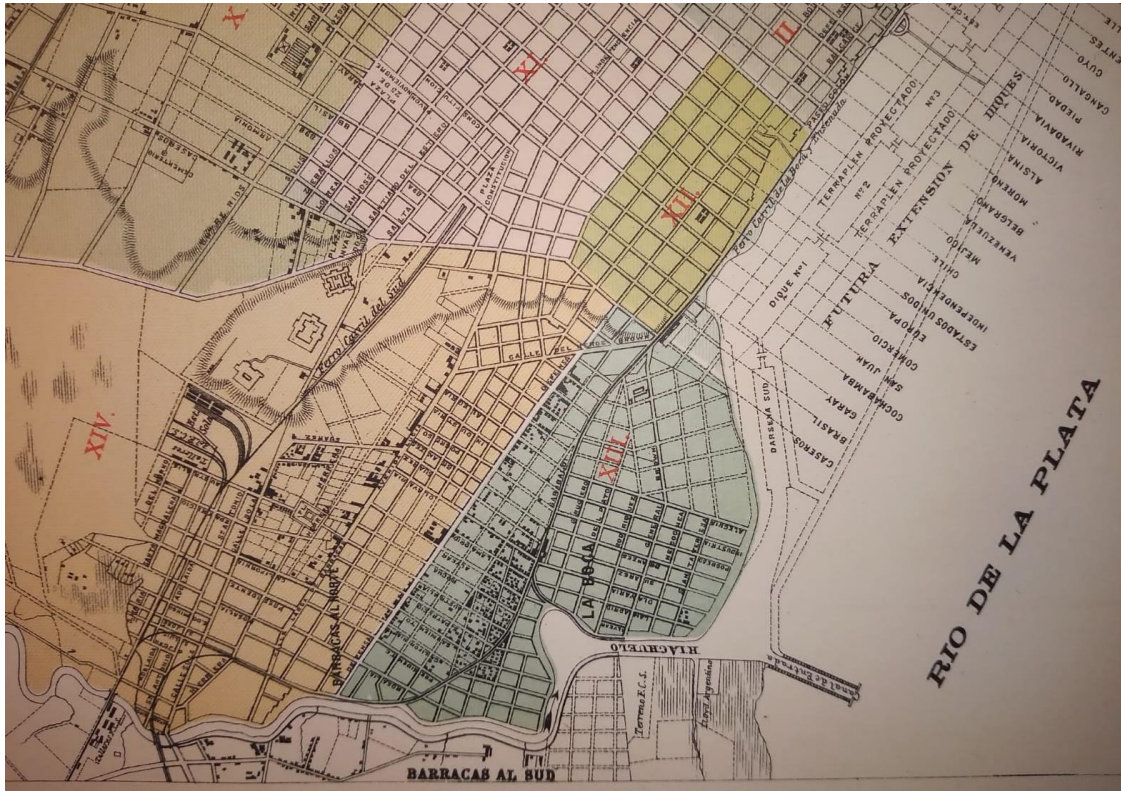
Tal como puede observarse en el Plano 4, ya en el diagnóstico del Censo de 1887, el Plano parroquial representaba los principales ejes estructurantes de los actuales barrios de La Boca y Barracas:

- La Calle Defensa (actual Avenida del Regimiento Patricios) que llegaba por el mismo eje, desde el baricentro de la Plaza Mayo hasta la ribera del Riachuelo, pasando por el Parque Lezama.
- La Avenida Lucía que continuaba hasta el Riachuelo como Calle Larga de Barracas (actual Avenida Montes de Oca) que se vinculaba con la Calle Defensa por la diagonal Calle del Héroe Brown (actual Avenida Martín García).
- La Calle Sola (actual calle Vieytes) que desemboca en el Puente Pueyrredón (hoy antiguo Puente Pueyrredón). Nótese que en la zona, la primera calle paralela hacia el sur, la calle San Antonio, mantiene su nombre desde esa época, al igual que la diagonal Herrera.

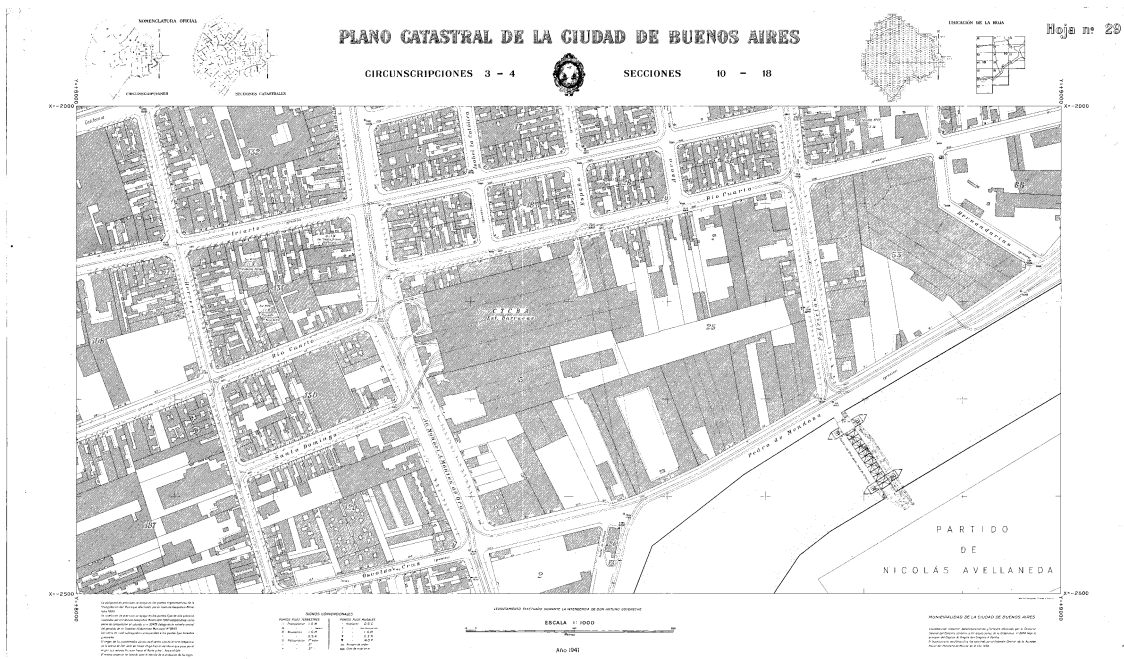
Además, estructuraban la zona 2 trazas ferroviarias:

- El Ferrocarril del Sud (actual Ferrocarril Gral. Roca)
- El Ferrocarril de la Boca y Ensenada (actual enlace ferroviario portuario vía Puerto Madero)

Con posterioridad se desarrolló en la zona, a principios del siglo XX, una profusa red tranviaria que tenía como centro local el taller de la Estación Barracas de la Corporación de Transportes de Buenos Aires (véase Plano 5).



Plano 4. Área ribereña de La Boca–Barracas, según Plano de Parroquias del Censo de 1887. Fuente: Plano de Parroquias, Censo Municipal de 1887 (MCBA).



Plano 5. Área ribereña de La Boca–Barracas, según Plano Catastral de 1941. Fuente: Plano Catastral de 1941 (MCBA).



### *La vinculación entre la CABA y Avellaneda*

A finales del Siglo XIX, el Censo de 1887 identificaba en la zona 3 infraestructuras que vinculaban los barrios de La Boca y Barracas con Avellaneda: el antiguo Puente Pueyrredón, el puente del Ferrocarril del Sud y el del Ferrocarril de la Boca y Ensenada. Es decir, 1 puente vial y 2 puentes ferroviarios.

Comenzado el siglo XX se desarrolló la red tranviaria, llegando a ser la más extensa del continente sudamericano y una de las más importantes del mundo. Este crecimiento por gran parte de la Ciudad de Buenos Aires, incluyó los barrios de La Boca y Barracas y también utilizó el Puente Pueyrredón para vincular los servicios tranviarios entre la Capital Federal y el municipio de Avellaneda.

Con la reconversión del sistema tranviario a buses, en la década del '60, muchas líneas nacionales (que cruzan de CABA a Provincia y cruzan el Riachuelo) quedaron prestando servicios en el área de influencia de lo que hoy llamamos Corredor Sur-Sudeste.

En efecto, el mencionado PDT en su versión 2014 citaba casi todas las líneas de jurisdicción nacional (menos la última) partícipes del corredor cuyo *hinterland* correspondió el Ramal P1:

Actualmente sobre el área de influencia de este corredor pueden señalarse las siguientes líneas de colectivos con coincidencias significativas: línea 79, línea 148, línea 88, línea 178 y línea 266; y se encuentran los siguientes atractores de viajes: Estación Constitución-Av. 9 de Julio en CABA (nodo de primera importancia), Estación Avellaneda FGCR (nodo de segunda importancia), Bingo Avellaneda (esparcimiento), Mall Carrefour (comercio), Estadios de fútbol de Racing e Independiente (esparcimiento), Hospital Finocchietto (salud), Zoológico de Florencio Varela (esparcimiento) (ATM, 2014).

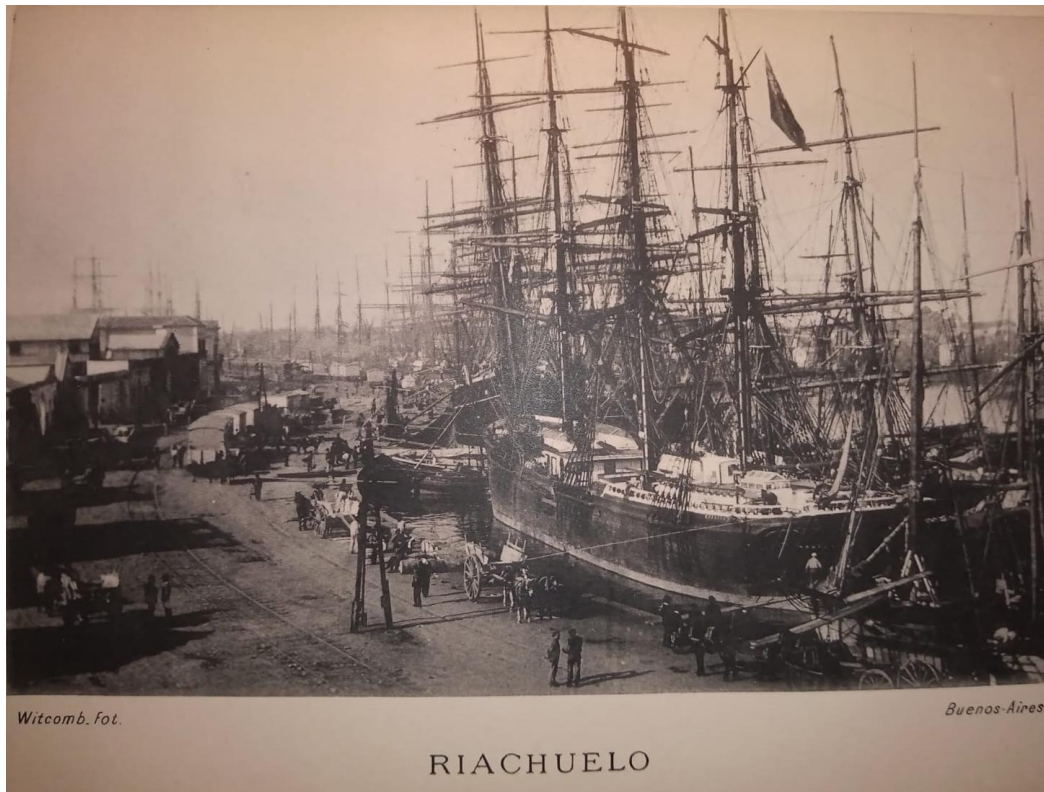


Imagen 1. El Riachuelo a fines del siglo XIX. Fuente: Censo Municipal de 1887 (MCBA).

Pero volviendo a la estructuración de los corredores metropolitanos a través de la vinculación entre Avellaneda y la Ciudad de Buenos Aires, puede observarse que ya entrado el Siglo XX, los puentes existentes sobre el Riachuelo perfilaban los futuros corredores hacia el sur del conurbano.

En efecto, el Plano Catastral de 1941 de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA) muestra de este a oeste los puentes que consolidarían los futuros Corredores Sudeste (SE), Sur-Sudeste (S-SE) y Sur (S) del AMBA, a saber:

- Los puentes vial y transbordador “Nicolás Avellaneda” según las Hojas 23 y 24 del Plano Catastral de la Ciudad de Buenos Aires (MCBA, 1941), corresponden al inicio de la infraestructura del Corredor SE: se emplazaron a la altura de las calles Necochea y Almirante Brown. A través de esta última avenida se accede al Parque Lezama y al corredor porteño llamado del “Bajo”. Se consolidó posteriormente con el puente de la Autopista Buenos Aires-La Plata, conectando el Barrio de La Boca (CABA) con el Dock-Sud de Avellaneda.
- Puente “Pte. Luis Sáenz Peña”, transbordador, a la altura de la calle Garibaldi, construido en 1913 se desarmó en 1965.
- Puente “Barraca Peña”, ferroviario y levadizo, entre las calles Carlos F. Melo e Irala, para las vías del Ferrocarril de la Boca y Ensenada, continúa operativo para el Ferrocarril Gral. Roca.



Imagen 2. Riachuelo “río arriba”: Puente Barraca Peña y Puente Transbordador Urquiza (1922). Fuente: Inédito, carbonilla de Juan Stefanoni (archivo Stefanoni).

- Puente “Cap. Gral. Justo José de Urquiza”: transbordador, a la altura de la Avenida Regimiento Patricios, construido en 1913 se desarmó en 1968.
- Puente Pueyrredón: se construyó para encauzar los flujos que vinculaban Avellaneda con Constitución hasta que se construyó el nuevo puente Pueyrredón con 4 carriles por sentido. El antiguo puente (imagen 3) continúa operativo.



Imagen 3. Puente Pueyrredón (1931). Fuente: Dirección de Construcciones Portuarias y vías navegables

- Puente ferroviario del Ferrocarril Gral. Roca. Con 2 vías por sentido, constituye la troncal ferroviaria del antiguo Ferrocarril del Sur por el cual hoy ingresan a la Ciudad todos los ramales de pasajeros metropolitanos de la Línea Roca.
- Puente Bosch, vial y levadizo, construido a escasos metros del puente ferroviario, canalizaba los flujos tranviarios entre la Ciudad y Avellaneda; se encuentra actualmente operativo.
- Puente “Pte. Victorino de la Plaza”, vial, de 2 carriles de circulación conecta el eje de las avenidas Vélez Sarsfield, Entre Ríos y Callao (Congreso) con Avellaneda.

Hacia el este, una vía férrea cruzaba el Riachuelo vinculando la Playa de maniobras de la Estación Ing. Brian, con el meandro homónimo, la cual actualmente está inutilizada por el asentamiento que ocupa esa zona de la ribera.

De los puentes descriptos, podrían agruparse 3 conjuntos de este a oeste: i) entre los 3 primeros, se reconoce la generación del corredor SE, consolidado actualmente con la infraestructura de la autopista que vincula CABA con La Plata, cuyo puente sobre la boca del Riachuelo tuvo el “beneficio” (para los vehículos) de diseñarse con el mayor ancho de todos: 5 carriles por sentido; ii) entre los 2 que siguen, el par de Puentes Pueyrredón (nuevo y antiguo) se constituyen como ejes del Corredor S-SE; y los últimos 3 podrían agruparse en

el Corredor Sur, considerando principalmente el puente del Ferrocarril Roca para el transporte masivo, y el Puente Pte. Victorino de la Plaza para el transporte automotor.

### **Situación urbano-ambiental del Corredor S-E. Tramo Avellaneda-Constitución**

Con lo analizado en el punto anterior, fortalecemos la hipótesis que propone al Puente Pueyrredón como eje del Corredor S-SE y hacia el norte, al tramo de la Autopista 9 de Julio Sur como acceso a la CABA.

Este primer tramo del Corredor S-SE de norte a sur, desde Constitución hasta Avellaneda se ha convertido por su planificación en el paradigma del modelo de la movilidad no sostenible, por las obras realizadas a lo largo de décadas tales como el nuevo Puente Pueyrredón (1965), Autopista 9 de julio sur (1989) y distribuidor vial Autopista 25 de Mayo-9 de Julio (2006).

Enfocaremos ahora el Corredor S-SE y su movilidad actual, deteniéndonos introductoriamente sobre las cuestiones urbano-ambientales para luego pasar a proponer soluciones para estas cuestiones y la movilidad integral del corredor.

#### *Cuestiones urbanas del Corredor S-SE*

El tramo Avellaneda-Constitución del Corredor S-SE es uno de los mejores ejemplos del paradigma de la movilidad no sostenible, sobre todo por la premisa de diseño a la hora de proyectar las infraestructuras, tanto de los distribuidores viales como de la autopista: en sus extremos, los distribuidores de Avellaneda, (contiguo al nuevo puente Pueyrredón sobre el Riachuelo) y de Constitución (contiguo a la terminal ferroviaria), como también el tramo de autopista entre ambos distribuidores, acentuaron la gravedad de la intervención vial. La misma, ya había costado la pérdida de parte de uno de los barrios más preciados de Buenos Aires en su otro extremo, como es el del Socorro, y su pasaje Seaver, uno de los rincones parisinos del macrocentro de la Ciudad, demolido para terminar el tramo norte de la Avenida 9 de Julio.

Pero focalizando nada más en el tramo que nos incumbe, la operación de la Autopista 9 de Julio Sur (también denominada Arturo Frondizi), demandó la destrucción de más de 20 hectáreas construidas, que si bien en el sur no tenían el valor patrimonial de las del norte de la Avenida 9 de julio, dejaron una nueva cicatriz en la ciudad, con resultados negativos desde el punto de vista urbano, ya que los bajo autopistas aún no han sido resueltos en su totalidad: la escala de la autopista no es compatible con la escala humana en ninguna ciudad del mundo y menos en Buenos Aires, y por lo tanto se pierden condiciones de estética urbana, calidad del espacio público, y sobre todo, de seguridad.

De más está decir que la relación de la morfología entre los volúmenes construidos pre-existentes y el viaducto de la autopista es irresoluble, y en este caso afecta al patrimonio histórico tanto en Constitución, en el área de la Iglesia Inmaculado Corazón de María (véase Imagen 4) como en el área del distribuidor de Avellaneda, impactando sobre el patrimonio arquitectónico aledaño al viejo puente Pueyrredón.



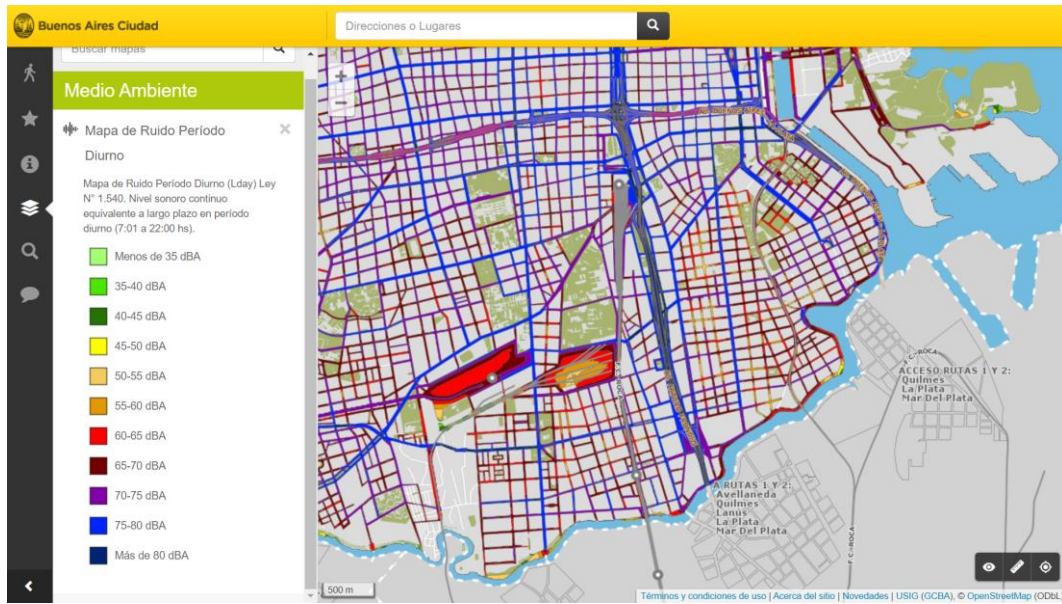
Imagen 4. Obras del distribuidor vial Autopista 25 de Mayo-9 de Julio (2005). Fuente: Fotografía propia.

#### *Cuestiones ambientales del Corredor S-SE*

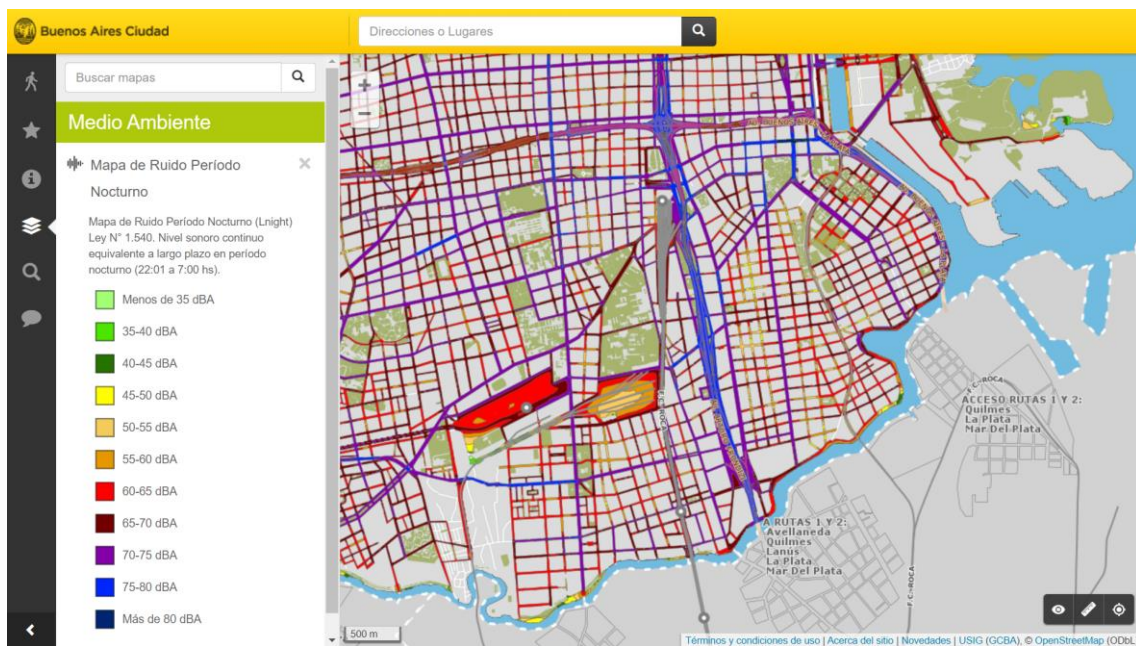
Si bien la emisión de gases no impacta directamente sobre los peatones, ya que la autopista eleva el plano de percepción de gases, eso no quita que la circulación de tránsito pesado o liviano siga contaminando.

De momento, la contaminación atmosférica por fuentes del GCBA no se encuentra georreferenciada, por lo que su estimación podría realizarse a partir del tránsito pasante (véase siguiente punto).

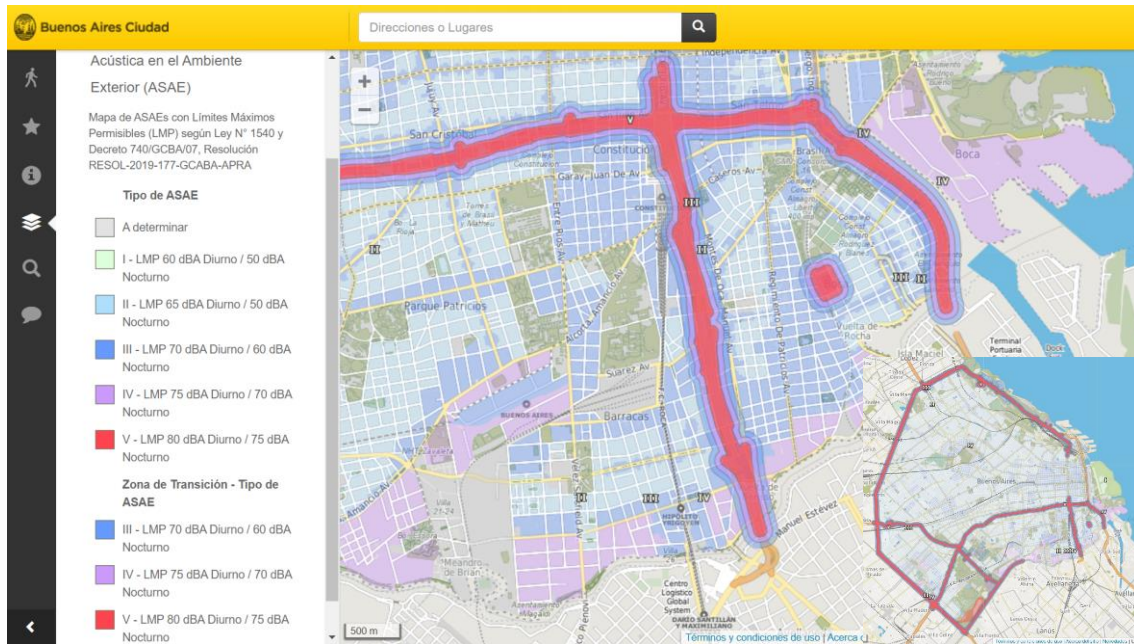
Pero sí el GCBA dispone de información de contaminación sonora: la misma se encuentra georreferenciada, para período diurno, nocturno y para áreas de sensibilidad acústica en el ambiente exterior (ASAE), que se presentan en los planos 6, 7 y 8 respectivamente.



Plano 6. Mapa del ruido diurno del corredor S-SE/CABA. Fuente: Informes Técnicos de la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico (SGOIA): Mapa de ruido, informe final, GCBA, 2020.



Plano 7. Mapa del ruido nocturno del corredor S-SE/CABA. Fuente: Informes Técnicos de la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico (SGOIA): Mapa de ruido, informe final, GCBA, 2020.



Plano 8. ASAE del corredor S-SE/CABA y en toda la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fuente: Informes Técnicos de la Subgerencia Operativa de Impacto Acústico (SGOIA): Mapa de ruido, informe final, GCBA, 2020.

La situación ambiental a partir del relevamiento de la contaminación sonora que presentan los Planos 6 y 7 muestra que en toda la zona, las autopistas urbanas, tanto la Autopista 9 de Julio Sur como la Autopista 25 de Mayo, son las arterias más contaminadas. Las ASAE del Plano 8 completan con una contundente representación que el Corredor S-SE es uno de las 5 más comprometidos de la Ciudad, junto con la avenida Gral. Paz, las avenidas Lugones-Cantilo, la Autopista Perito Moreno-AU7 y la avenida 27 de febrero sobre la ribera del Riachuelo.

### Situación de la movilidad en el Corredor S-SE. Tramo Avellaneda-Constitución

Tras la construcción de la Autopista Buenos Aires-La Plata, la movilidad del Corredor cambió radicalmente, ya que todos los flujos del Corredor SE con destino a la costa atlántica y a la ciudad de La Plata se derivaron por esa vía de alta velocidad.

De todas formas, el flujo de la Autopista 9 de Julio Sur supera en la actualidad (en el Puente Pueyrredón a hora pico) los 7000 vehículos/hora con congestión en los extremos, tanto del Puente Pueyrredón como en la intersección de las avenidas 9 de Julio y San Juan (Veniard, 2021). Las horas valle, como en general en toda la red de autopistas del AMBA queda subutilizada, tal como lo muestra la Imagen 5.



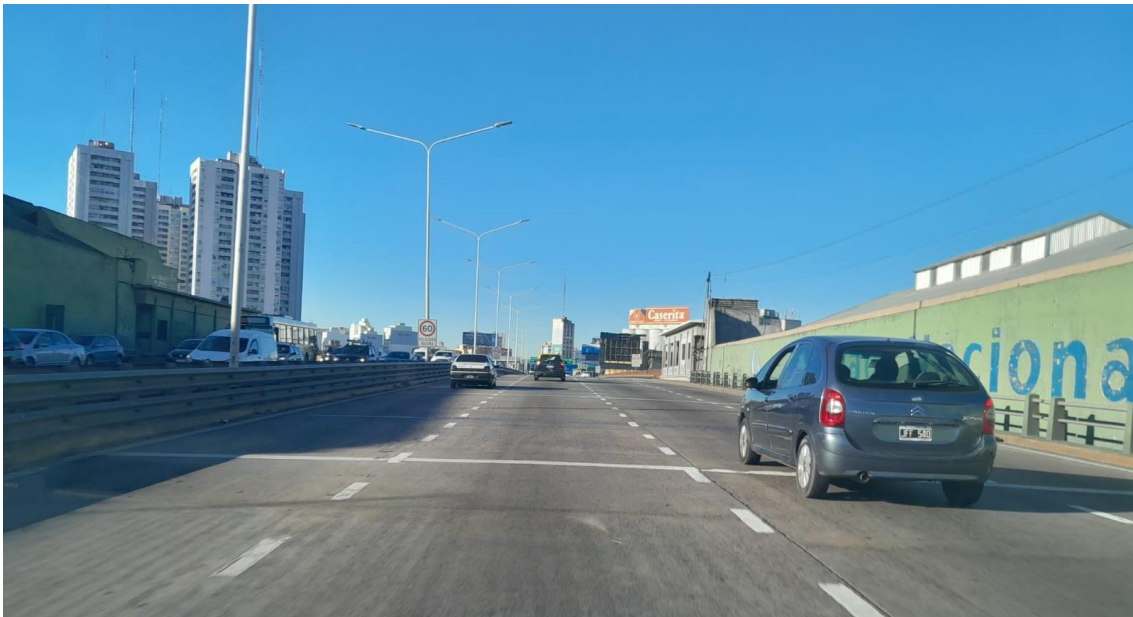


Imagen 5. Puente Pueyrredón a hora valle. Fuente: fotografía propia.

El autotransporte público de pasajeros, que absorbió la demanda tranviaria Avellaneda-Constitución cuenta en la actualidad con 17 líneas de colectivo que vinculan el tramo entre las estaciones Constitución y Avellaneda P1 en un tiempo aproximado de 40 minutos a hora pico.

El transporte masivo no presenta alternativa competitiva, ya que la estación Sarandí de la Línea Roca se encuentra a más de 1,5 km hacia el este, con respecto a la estación Avellaneda P1 y, por otra parte, ya se encuentra en construcción una nueva estación (D. Santillán y M. Kosteki) en el corredor troncal de la Línea Roca a más de 3 km hacia el norte. Esta situación amerita el replanteo del transporte público en el Corredor S-SE entre Avellaneda y Constitución, como una primera etapa para la construcción de un sistema de capacidad intermedia entre ambos nodos del Corredor, para luego proseguir la revitalización de la traza del ex-Ferrocarril Provincial 1.

Se plantean a continuación posibles alternativas a nivel idea para consolidar el Corredor S-SE con una planificación integrada de la movilidad y el planeamiento urbano bajo un enfoque de sostenibilidad.

### **Posible proyecto para un transporte público sostenible**

La situación urbano-ambiental del corredor amerita un pormenorizado estudio a fin de reconvertirlo con nuevas infraestructuras, liberando la traza de viaductos para el auto y proyectando avenidas y parques para una movilidad sostenible (véase punto 6).

Independientemente de dichas propuestas, el proyecto de movilidad contempla la vinculación del área Avellaneda en torno a la cabecera del ramal del ex-ferrocarril provincial 1 (AP1) con la Estación Constitución (ECO), no sólo para vincular estas estaciones, sino para comenzar la re-estructuración del Corredor S-SE con un enfoque sostenible que puede realizarse en diferentes etapas de Norte a Sur.

Una primera fase de una primera etapa (AP1-ECO), contempla la traza tranviaria desde la antigua estación del P1 por la avenida Güemes hasta la rotonda de su intersección con la avenida Manuel Belgrano, y por esta -por vía segregada en ambos sentidos- hasta las calles Montes de Oca y/o Maipú<sup>3</sup> para ingresar por la calle Manuel Estévez y la Avenida Bartolomé Mitre al antiguo Puente Pueyrredón que se encuentra restaurado. Ya en territorio de la Ciudad, por la ribera del Riachuelo (Avenida Pedro de Mendoza) hasta la intersección de la Avenida Osvaldo Cruz, y por esta hasta Avenida Montes de Oca y finalmente por esta arteria hasta Plaza Constitución.

La traza tranviaria, de algo más de 7 km podría ser un primer ramal o primera fase de la conexión entre las estaciones de Avellaneda P1 y Constitución, a la espera de la definición del desmonte de la Autopista 9 de Julio Sur (véase punto 6) para implementar una segunda fase.

La posibilidad de implementar una mejora del transporte público en la Avenida Montes de Oca, estaría cumpliendo de alguna manera con la intención de la Ley 670 de extensión de la red de subterráneos, que en su Anexo I contempló, como segunda etapa para la Línea F (Plaza Italia-Plaza Constitución), su extensión desde Constitución por Montes de Oca hasta la calle California (LCABA, 2001). Si bien tras más de 20 años, de las 3 nuevas líneas (F, G e I) que proponía la Ley 670 para la Ciudad no comenzó a construirse ninguna, sería muy oportuna, una propuesta mucho más económica de materializar que un subte, para mejorar la movilidad urbana y metropolitana de este sector del Barrio de Barracas, que durante tantas gestiones ha quedado postergado en la mejora de la conectividad con otros barrios de la CABA.

Por otra parte, la llegada de un modo de capacidad intermedia a Constitución se torna más que indispensable en momentos en que el Viaducto de la Línea Belgrano Sur se aproxima en su construcción desde Sáenz hasta este nodo ferroviario metropolitano. En efecto en horas pico, se prevé que la terminal de Constitución eleve aún más el tránsito actual de pasajeros, considerando cómo venían evolucionando los pasajeros ferroviarios en tránsito por la ECO antes de la pandemia y la recuperación experimentada post-pandemia durante 2021 y buena parte del 2022.

---

<sup>3</sup> Según se realice o no una intervención en la bajada del nuevo Puente Pueyrredón. Entendemos que el distribuidor vial requiere un análisis y revisión, considerando que en hora pico, cuando hay congestión en el ingreso a CABA por la Autopista 9 de Julio, se congestiona también el acceso al antiguo puente.

Tal es así, que, en 2018, la Estación Constitución alcanzó el record de 50 millones de boletos vendidos en la ECO, valor que prácticamente se sostuvo en 2019, una evolución que demuestra que cuando el ferrocarril tiene una buena gestión su demanda crece y se consolida (véase Gráfico 1).

A su vez, tras la pandemia, la tendencia presenta una evolución favorable, ya que del record de 4,7 millones de boletos vendidos en octubre de 2018, la ECO alcanzó 3,7 en septiembre 2022, recuperando el 78 % de la demanda. (Véase Gráfico 2).

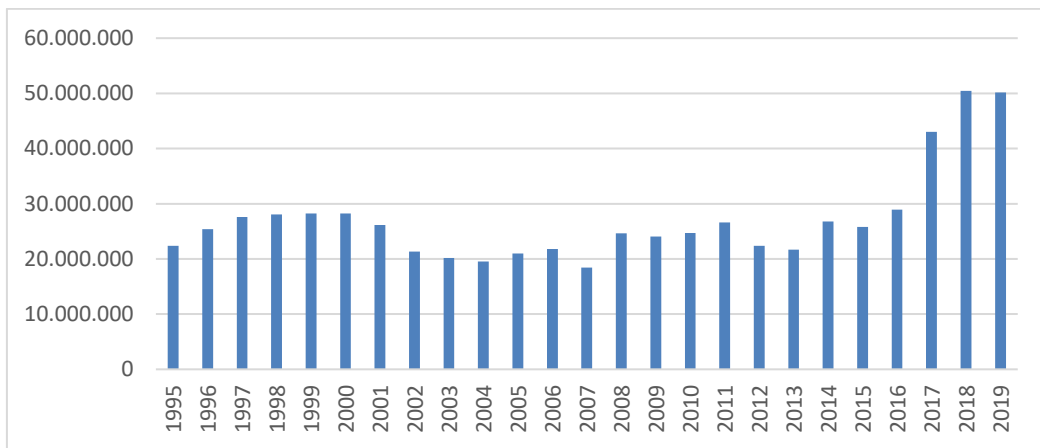


Gráfico 1. Evolución de los boletos vendidos anualmente en la estación Constitución de la Línea Roca (1995-2019). Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

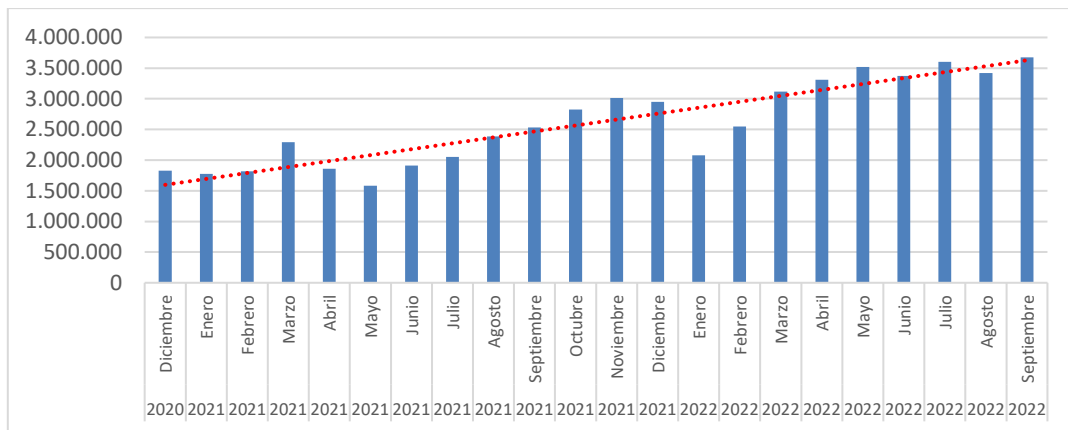


Gráfico 2. Evolución de los boletos vendidos mensualmente en la estación Constitución (dic.2020-sep.2022). Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de la CNRT.

Por otra parte, tomando como nodo de referencia la estación Sáenz del Ferrocarril Belgrano Sur, la recuperación de esta Línea alcanzó para el período diciembre 2020-septiembre 2022 una importante recuperación (véase Gráfico 3) que medida comparando la cantidad de boletos vendidos en dicha estación en

agosto de 2018 (290.319)<sup>4</sup> y agosto de 2022 (250.405) significa una recuperación del 86,25 % de la demanda-pre-pandemia.

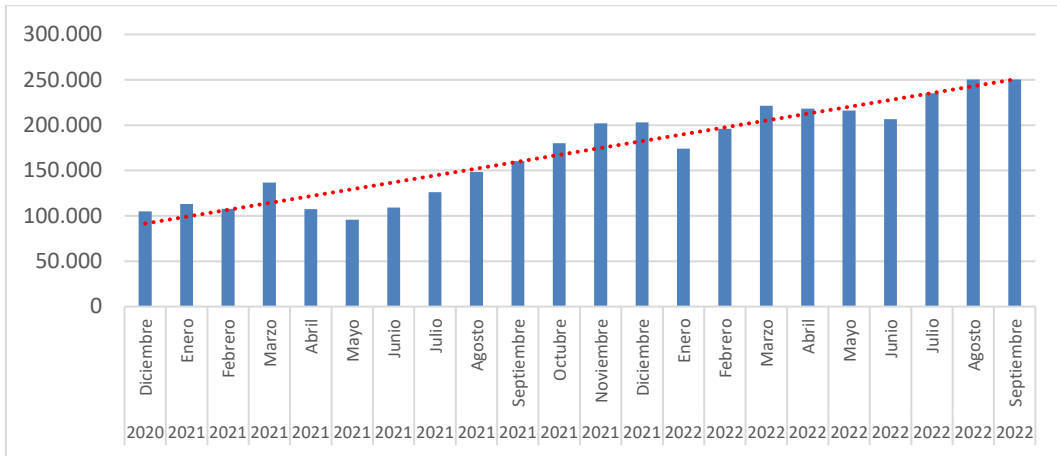


Gráfico 3. Evolución de los boletos vendidos en la estación Sáenz (dic.2020-sep.2022). Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas de la CNRT.

Las líneas de tendencia de los Gráficos 2 y 3 permiten estimar que cuando se finalice la obra del viaducto Belgrano Sur y los trenes de dicha Línea lleguen a la ECO, dicho nodo requeriría una mayor oferta de la actual de subte y autotransporte público de pasajeros.

Para absorber la demanda de pasajeros en tránsito por la ECO sería necesaria la Línea F de subtes, pero hasta que la misma pueda estar operativa, se propone que el sistema tranviario del Corredor S-SE pueda absorber parte de la misma, no sólo con destino a canalizar destinos de viajes entorno a la Avenida Montes de Oca o a la futura Avenida-parque 9 de julio Sur, sino también hacia el Norte, por la traza prevista de la Línea F (por las avenidas Garay, Entre Ríos y Callao) arterias por las que perfectamente podría circular el modo tranviario, recuperando trazas que históricamente fueron servidas por dicho modo (véase Imagen 6).

<sup>4</sup> La Estación Sáenz de la Línea Belgrano Sur, también tuvo al igual que la Línea Roca, su pico histórico de los últimos 25 años en el año 2018 (agosto) lo que valida aún más la hipótesis que con buenas gestiones del sector transporte y los trenes, la demanda crece exponencialmente. Con esta hipótesis, la priorización de 3 proyectos resulta indispensable para las inversiones de corto – mediano y largo plazo para el transporte público en red desde la ECO: i) tranvía por traza de la Línea F (AP1-ECO-Pza.Italia), ii) RER (enlace ferroviario bajo la Av.9 de Julio vinculando las Líneas Roca y San Martín, iii) Línea F de subterráneos para completar la oferta de transporte público (a evaluar según la evolución de la demanda de i).



Imagen 6. Bulevar Callao ca.1917 altura Colegio del Salvador entre Viamonte y Lavalle. Fuente: Col. Dirección de Paseos. Museo de la Ciudad.

### La Avenida Parque 9 de Julio Sur

El barrio de Barracas sufrió un durísimo impacto urbanístico por la construcción de la Autopista 9 de Julio Sur, así como también afectó la construcción de la Autopista 25 de Mayo a los barrios de Constitución, San Cristóbal, Boedo, Parque Chacabuco y tantos otros.

Con la reconversión a avenida parque de la Autopista 9 de Julio Sur se pretenden eliminar los impactos ambientales que hoy genera dicha vía de la red vial primaria de la ciudad y propender a mejorar la calidad de vida urbana-ambiental a este sector postergado de la CABA (véase Imagen 7).



Imagen 7. Satelital del Corredor S-SE. Fuente: elaboración propia en base a *Google Earth*.

La propuesta ya fue estudiada (Veniard, 2021) y la mutación de autopista a avenida parque a nivel no incide considerablemente en la capacidad, ya que para hora pico, el tiempo de viaje con proyecto es similar a la situación actual.

A la base del mencionado estudio habría que incorporar escenarios con el proyecto del tranvía, que si bien deberían modelizarse, lo cierto es que sumarían más beneficios ambientales con el aporte de una movilidad sustentable y la reconversión de parte de las líneas del autotransporte público de pasajeros que hoy recorren por el corredor S-SE para el trayecto AP1-ECO.

De más está decir que toda el área Sur de la Ciudad, y especialmente el barrio de Barracas, necesitan este tipo de proyectos para revitalizar el área, en línea con la política pública priorizada por el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad (PUA, Ley 2930) a partir del primer rasgo de la ciudad definido como Ciudad Integrada<sup>5</sup>, y los proyectos de gran inversión que ha venido realizando en los últimos años el GCBA, tales como la extensión de la Línea H al barrio de Pompeya o la mudanza de la sede del Poder Ejecutivo de la Ciudad a la Casa de la Ciudad entorno al Parque Patricios, entre otros.

## Conclusiones

La propuesta presentada a nivel idea para el Corredor Sur-Sudeste del AMBA en el marco del proceso de revitalización de la traza de la Línea 1 del ex Ferrocarril Provincial tiene la novedad que propone comenzar con la estructuración del corredor en su extremo Norte, atacando justamente lo que fue su “talón de Aquiles” incluso cuando estaba operativo, esto es, no tener acceso a la Ciudad de Buenos Aires, manejando la hipótesis, que resolviendo esta problemática de acceso a la CABA, se podría tener el impulso necesario como para luego seguir revitalizando el Corredor S-SE desde la estación Avellaneda-P1 hacia el sur hasta La Plata.

El Corredor S-SE, que estructuraría buena parte del Sur Conurbano tiene también su correlato en este primer tramo norte, con beneficios, tanto para las localidades de Avellaneda y Crucecita (al sur de Avellaneda Centro) como para la misma CABA, en su barrio de Barracas.

La posibilidad de viajar priorizando un transporte público sustentable brinda mejoras en el tiempo de viaje de acceso al centro de la Ciudad de Buenos Aires para los vecinos de Avellaneda, a la vez que reduce el impacto ambiental del transporte para la ciudad. La reconversión del distribuidor vial del Puente Pueyrredón demanda estudios de modelización, tanto para redistribuir los flujos entre el nuevo y viejo puente, considerando la posibilidad de desmontar la

---

<sup>5</sup> Véanse del PUA: art. 4 sobre Ciudad Integrada “en cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos que la rodean y de la ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana”; art. 8 sobre Hábitat y Vivienda; art. 10 sobre Producción y Empleo; y art. 29 sobre el desarrollo de un “Programa de Actuación sobre la temática Revitalización de la Zona Sur”.

Autopista 9 de Julio Sur del lado CABA, como para replantear el eje del viejo puente que continuaba históricamente por la Avenida Mitre.

Para la Ciudad de Buenos Aires, la accesibilidad a Constitución por la Av. Montes de Oca en tranvía emula el demorado proyecto de vincular con transporte sustentable esta zona de la CABA con la localidad de Crucecita en Avellaneda (EPTRM, 1973). La línea F de subterráneos aprobada por la Ley 670 hace ya más de veinte años, aparece así como la traza a seguir para la vuelta del modo tranviario a la Ciudad de Buenos Aires con un proyecto de demanda asegurada, remontando los cuestionados proyectos del Premetro en la periferia (Martínez y Agosta, 2010) y del tranvía de Puerto Madero en el Área Central.

Por último, la estructuración del acceso del Corredor S-SE a la CABA por el eje 9 de Julio Sur, en una versión de avenida-parque, reconvirtiendo la autopista actual, revitaliza el barrio de Barracas dando un fuerte impulso al primer rasgo propugnado por el Plan Urbano Ambiental, que busca una “ciudad integrada” en la vinculación entre todos los barrios, y especialmente con la zona sur; disminuyendo la contaminación ambiental que hoy genera la Autopista 9 de Julio Sur, y mejorando la calidad urbana con una infraestructura vial que deja de lado la escala vehicular y retoma la escala humana, en uno de los barrios más postergados de la Ciudad de Buenos Aires.

## Referencias bibliográficas

- Agencia de Transporte Metropolitano (2014-2018). Plan Director de Transporte (versiones 2014 y 2018). Buenos Aires. Ministerio de Transporte, Gobierno de la Ciudad Autónoma De Buenos Aires (2008). Plan Urbano Ambiental. Ley 2930. Buenos Aires, Centro Documental de Información (CEDOM).
- Institute for Transportation and Development Policy (2017). TOD Standard. New York, ITDP.
- Legislatura de la Ciudad Autónoma De Buenos Aires (2001). Ley 670. Buenos Aires, CEDOM.
- Martínez J.P. y Agosta. R.D (2010). La historia de un proyecto en busca de su justificación. El caso de la Línea E del Subterráneo de Buenos Aires. Buenos Aires, AC&A.
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1973). Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM). Buenos Aires, MOYSP.
- Ministerio de Transporte (2012). Acuerdo Tripartito entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, destinado a la Creación de la Agencia de Transporte Metropolitano. Buenos Aires, ATM.
- Municipalidad de la Ciudad De Buenos Aires (1887). Censo Municipal 1887. Buenos Aires, MCBA.
- Orduna, M B. et al (2020). Cambios históricos del sistema de transporte en el Corredor Sur-Sudeste del AMBA. Estudio de caso: zona de influencia del ex ferrocarril provincial en Actas de las XXXIV Jornadas de Investigación y XVI Encuentro Regional, SI+Herramientas y Procedimientos. Instrumento y Método. Buenos Aires, FADU, p. 2638-2662.

- Orduna, M B. et al (2021). El corredor sur-sudeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El caso del Ramal P1 en VIDAL-KOPPMANN, S. et al; Metrópolis en la encrucijada. Buenos Aires, CONICET, p.193-221.
- Orduna, M B. et al (2022). Categorías para corredores metropolitanos: el caso sud-sudeste en Actas de las XXXVI Jornadas de Investigación - XVIII Encuentro Regional, SI+Categorías. Buenos Aires, FADU, en prensa.
- Secretaría de Transporte de la Nación (2007). Foro de Participación del Programa de Coordinación del Transporte – PCT Área Metropolitana de Buenos Aires. Florencio Varela, PTUBA-PBA-Ente Regulador Servicios (CABA)-FAM-CNRT-ST-JGM.
- Veniard, F (2021). Análisis de factibilidad técnico-económica para el reemplazo de una autopista elevada en Buenos Aires por un parque lineal y trama urbana a nivel en Actas del XXI° Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Monterrey, CLATPU.