

# Tesis: La Boca; historia, tradición y futuro





# ÍNDICE

3	<b>1- INTRODUCCIÓN</b>
5	- Introducción del barrio de La Boca
9	<b>2- MARCO HISTÓRICO</b>
11	- Primera fundación de la ciudad de Buenos Aires en territorios del actual barrio de La Boca
11	- Segunda fundación de la ciudad de Buenos Aires
12	- Fundación del barrio de La Boca
13	- El Riachuelo y la actividad portuaria
16	- Actividad ferroviaria ( El tren de la Boca )
23	- El tranvía porteño
34	- Isla Demarchi, sector industrial
35	- Ex ciudad deportiva de Boca Juniors
36	- Características y arquitectura del barrio
37	- Historia de los conventillos
41	<b>3- ANÁLISIS DEL BARRIO</b>
43	- Límites y territorio
45	- Normativa urbanística
46	- Sitios más importantes del barrio
49	- Íconos del barrio
56	- Áreas homogéneas
57	- Estructura urbana
61	- Ocupación de suelo ( usos y actividades )
65	- Alturas de edificación
66	- Red de transporte pesado
69	<b>4- DETECCIÓN DE CONFLICTOS</b>
71	- Problemática urbana
73	- Mapa de conflictividad
74	- Análisis de sectores de mayor conflicto
76	- Análisis de otros sectores
83	<b>5- ÁRBOL DE PROBLEMAS</b>
85	- Árbol de problemas 1
86	- Árbol de problemas 2
87	- Árbol de problemas 3
89	<b>6- FODA ( fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas )</b>
91	- Análisis interno
92	- Análisis externo

<b>93</b>	<b>7- PROYECTOS NUEVOS YA CONSUMADOS</b>
<b>95</b>	- La Usina del arte
<b>97</b>	- Palacio Lezama
<b>99</b>	<b>8- PROYECTOS NUEVOS EN PROCESO</b>
<b>101</b>	- Complejo de viviendas Casa Amarilla
<b>102</b>	- Proyecto Molina Ciudad
<b>105</b>	<b>9- PROYECTOS NUEVOS A FUTURO</b>
<b>107</b>	- Proyecto del bajo autopista "Dique 0"
<b>109</b>	- Proyecto Puerto Pampa
<b>111</b>	- Proyecto isla Demarchi
<b>117</b>	<b>10- PLAN INTEGRAL DE SANEAMIENTO AMBIENTAL DE LA CUENCA MATANZA-RIACHELO</b>
<b>137</b>	<b>11- PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PROPIA</b>
<b>139</b>	- Mapa general actual del barrio de la boca
<b>140</b>	- Detección de conflictos de la trama
<b>144</b>	- Intervención en la trama y ordenamiento de la misma
<b>146</b>	- Nuevos nexos conectores y redireccionamiento del puerto Dársena Sur
<b>147</b>	- Determinación de nodos estratégicos de interconexión
<b>148</b>	- Esquema de interconexión con espacios nuevos
<b>149</b>	- Nuevo plano general con intervenciones consumadas
<b>150</b>	- Detalle de sectores intervenidos
<b>155</b>	- Como actúan los íconos del barrio en el proyecto
<b>156</b>	- Memoria descriptiva
<b>161</b>	<b>12- CONCLUSIONES Y UNA MIRADA A FUTURO</b>
<b>165</b>	<b>13- BIBLIOGRAFÍA</b>

1

# Introducción





## INTRODUCCIÓN DEL BARRIO DE LA BOCA



**La Boca** es un barrio de la Ciudad de Buenos Aires (Capital Federal), en Argentina. Está situado en el límite sudeste de la ciudad. Su nombre se debe a que se ubica en la desembocadura del Riachuelo en el Río de la Plata. Entre otras razones, el barrio es conocido por ser el lugar de origen del club Atlético Boca Juniors. Está comprendido por las calles Regimiento de Patricios, Av. Martín García, Av. Paseo Colón, Brasil, la Dársena Sur y el Riachuelo. Limita con los barrios de Barracas al oeste, San Telmo al noroeste y Puerto Madero al noreste, y con las localidades de Dock Sud y Avellaneda al sur.

Hasta principios del siglo XIX, lo que hoy es el barrio de La Boca se mantuvo prácticamente deshabitado, siendo entre los años 1830 y 1852 cuando comenzaron a instalarse las primeras familias. Al ser la zona de mayor entrada de barcos, a finales del siglo XIX se asentaron allí muchos inmigrantes italianos, principalmente genoveses, que le dieron al barrio su fisonomía actual. De allí fue que a los residentes de La Boca se los conocía como *Xeneizes* (deformación de "zeneizi", es decir, genoveses, en su propio dialecto) y, años después, por extensión, los hinchas del club Boca Juniors se identificaron de la misma manera.

Los inmigrantes se agruparon en Conventillos y pintaron sus casas con los sobrantes de pintura que traían los marineros. Como la pintura no alcanzaba para cubrir toda una casa de un mismo color, se utilizaron diversos colores para pintarlas.

Los conventillos de La Boca se caracterizaban por ser construcciones de chapas de metal acanaladas, montadas muchas veces sobre pilotes o cimientos altos debido a las frecuentes inundaciones. En su interior contaban con gran cantidad de pequeñas habitaciones, donde se "acomodaba" cada familia, mientras que la cocina y el baño común era compartido por todos los inquilinos que la habitaban. Siempre había un patio y balcones irregulares que fueron el ámbito donde se mezclaban y enriquecían las diferentes culturas en una interrelación que dio origen a una pintoresca versatilidad de personajes que son rescatados luego por el arte popular.

La fiebre amarilla azotó al sur de la ciudad entre 1870 y 1871, dejando incontables víctimas. Así, los vecinos adinerados de los barrios del sur, decidieron trasladarse hacia el norte, donde había una mayor cantidad de espacios verdes y una menor densidad poblacional. A partir de allí, las grandes casonas abandonadas fueron subdivididas en varios cuartos que eran alquilados a los inmigrantes. Este hecho profundizó aún más la división de la ciudad en estratos sociales muy definidos: la aristocracia se agrupó al Norte de la ciudad, mientras que el Sur fue ocupado por el proletariado.

En 1870 La Boca ya poseía gran parte de su fisonomía actual y en 1895 era la segunda sección de la Capital. Sobre una población de 38.000 habitantes, 17.000 eran argentinos, 14.000 italianos, 2.500 españoles y el resto de otras nacionalidades.

En 1863 comenzaron los trabajos del Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada (inicialmente conocido como Ferrocarril de La Boca). Esta línea iniciaba su recorrido en Paseo Colón y Venezuela, donde se construyó una estación elevada denominada, justamente, "Venezuela" y, desde allí, las vías avanzaban por un viaducto de hierro hasta la zona de Casa Amarilla, para luego continuar por tierra. A "Venezuela" le seguían las estaciones Casa Amarilla, General Brown (originalmente llamada La Boca), Barraca Peña y Tres Esquinas (Montes de Oca y Osvaldo Cruz). Allí las vías cruzaban el Riachuelo (hoy Viejo Puente Pueyrredon) para continuar hacia Quilmes y Ensenada. En 1866 se inauguró un ramal que desprendiéndose en la estación General Brown (Olavarría y Filiberto) tomaba por la actual calle Caminito y luego avanzaba por la avenida Don Pedro de Mendoza hasta su intersección con la calle Martín Rodríguez en la tan famosa Vuelta de Rocha, antes de llegar a la Avenida Almirante Brown. En ese lugar se levanto la estación Muelle de la Boca. En 1872 este ferrocarril se prolongo un poco hacia el norte, continuando por la avenida Paseo Colón hasta su intersección con Bartolome Mitre, donde se levantó la Estación Central de Buenos Aires. Sin embargo, esta terminal, compartida con otras empresas (FCO, FCN, FCS, etc.) tuvo una efímera existencia, ya que en 1897 el edificio fue devorado por un incendio y a partir de allí los servicios del Ferrocarril Ensenada comenzaron a operar desde Casa Amarilla, demoliéndose el viaducto de Paseo Colón y la estación Venezuela.

## INTRODUCCIÓN DEL BARRIO DE LA BOCA

Mientras tanto, en 1876 el ingeniero Luis A. Huergo gana un concurso realizado por la Provincia de Buenos Aires para los trabajos de canalización del Riachuelo que comprendían el ensanche, profundización, apertura de una nueva boca y construcción de nuevos muelles. Estas mejoras permitieron el normal acceso de buques de ultramar, potenciando las posibilidades que ofrecía el Riachuelo como puerto natural de la ciudad.

En 1880 con la federalización de la ciudad de Buenos Aires, el Riachuelo se establece como frontera entre la provincia y la capital, y en 1882 Eduardo Madero presenta un proyecto para el nuevo puerto de Buenos Aires (actual Puerto Madero) que funcionaría a la vez como un frente definitivo para la flamante ciudad Capital. Finalmente el Congreso Nacional aprueba el nuevo proyecto de Madero y se comienza con el mismo. La Construcción de Puerto Madero, Dock-Sud, Puerto Nuevo y el Puerto de La Plata, no hicieron más que acentuar la pérdida del rol estratégico, que hasta entonces había tenido el puerto del Riachuelo, que en poco tiempo se convirtió en un mero puerto de cabotaje, apéndice del obsoleto Puerto Madero.

Para esa época (más precisamente en 1882) se daba una situación muy particular en el barrio; a raíz de un conflicto laboral que culminó con una huelga, un grupo de inmigrantes genoveses decidieron independizar a La Boca de la Argentina. Firmaron un acta en la que informaron al gobierno de Italia que habían constituido la "República Independiente de La Boca" y levantaron su bandera. El General Julio Argentino Roca, por entonces Presidente de la Nación, acudió en persona al lugar con el Ejército, quitando la bandera genovesa izada en un mástil y solucionó el conflicto.

En 1884, ante los frecuentes incendios de los conventillos, el barrio fue testigo de la creación del primer cuartel de bomberos voluntarios del país, entidad a la que se denominó Asociación Italiana de Socorros Mutuos Bomberos Voluntarios de La Boca, ubicada en la calle Brandsen, del barrio.

En 1901 surge en el barrio de La Boca el Club River Plate, tras la fusión de dos clubes existentes: "Santa Rosa" y "La Rosales". La mayoría de sus fundadores fueron descendientes de italianos y según cuenta la historia, el nombre "*River Plate*" surgió cuando los miembros del club lo vieron estampado en unos gigantescos cajones, en la época en que se construía el Puerto Madero.

Con algunos traslados breves, River Plate se mantuvo en el barrio de La Boca hasta 1923, cuando optó por mudarse definitivamente a la zona norte, primero al barrio de Palermo y finalmente, en 1938, al barrio de Belgrano, donde hoy en día se levanta el Estadio Monumental.

Mientras tanto, en 1905, nacía el club más importante y más grande de la Argentina y uno de los más importantes a nivel mundial, el Club Boca Juniors. Sus fundadores decidieron que el nuevo club llevara el nombre del barrio, acompañado del término "*Juniors*", práctica común para otorgar un mayor prestigio a las instituciones. Además dicho término se le adjudicó también debido a la gran cantidad de jóvenes que se identificaban con el mismo. Muchos de los seguidores de Boca eran italianos, en su mayoría genoveses, que vivían en la zona. En 1914 el club estuvo a punto de abandonar el barrio, cuando la dirigencia consiguió unos terrenos en la zona de Wilde (Avellaneda). La marcha parecía inevitable, sin embargo, la contundente negativa de 1.300 de los 1.600 socios que tenía la institución, provocó que los mandatarios decidieran dar marcha atrás al proyecto. La construcción del estadio La Bombonera en 1940 afianzaría su residencia, aunque no de manera definitiva, ya que algunas décadas más adelante surgieron nuevos proyectos para trasladar la cancha a otros lugares cercanos con terrenos más generosos que el actual.

Con el correr del tiempo, se fue generando una rivalidad muy marcada entre Boca y River, que paradójicamente nacieron en el mismo barrio. La supremacía en el historial a favor de Boca hizo que el segundo en cuestión fuera símbolo de todas las cargas por parte de los Xeneizes a lo largo de la historia.

Con respecto a la infraestructura vial del barrio, en 1908 y por gestión del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el Estado Nacional autorizó al Ferrocarril del Sud a erigir un puente transbordador para unir a la Isla Maciel con La Boca. El puente, símbolo del barrio, se inauguró el 31 de mayo de 1914 y llevó el nombre del ex presidente Nicolás Avellaneda en homenaje al municipio ubicado en la margen provincial del Riachuelo. Como lo indica su nombre, la estructura no sostenía a un puente propiamente dicho, sino a una plataforma transbordadora colgante. Dicha plataforma permitía el transporte de peatones, carros, vehículos a motor o tranvías, uniendo la Avenida Almirante Brown en La Boca con la Avenida La Plata en el Partido de Avellaneda.

Su dominio pasó luego a la órbita nacional y en 1940 se inauguró a cien metros de distancia un nuevo puente peatonal y carretero (Nuevo Puente Avellaneda), aunque el viejo transbordador siguió funcionando hasta la década del '60.

El puente fue declarado como "Sitio de Interés Cultural", por el Concejo Deliberante porteño en 1995 y finalmente fue protegido como "Monumento Histórico Nacional".

Desde el punto de vista artístico, el mayor exponente del barrio fue Benito Quinquela Martín, un pintor y vecino, que reflejó las tareas del puerto y la vida cotidiana de su gente en estilo neo impresionista. Abandonado por su madre en la Casa de Niños Expósitos de Buenos Aires, a los siete años de edad fue adoptado por la familia Chinchella, dueños de una carbonería, por lo que de niño le tocó trabajar cargando bolsas de carbón en el puerto. De forma autodidacta se convirtió en pintor, uno de los más populares del país. Sus obras fueron exhibidas en el país y en el extranjero, y gran parte del dinero recaudado lo donó para obras en el barrio de La Boca.

## INTRODUCCIÓN DEL BARRIO DE LA BOCA

En los años '50 del siglo XX un grupo de vecinos, incluyendo al propio Benito Quinquela Martín, decidieron recuperar el viejo callejón de 150 metros, de trecho sinuoso, conocido como "Caminito". El mismo pintor Quinquela Martín asesoró a sus vecinos para que utilizaran colores más vivos y variados que los utilizados originalmente por los primeros inmigrantes, lo que brindó una nueva imagen a todo el entorno. Cabe destacar que los mismos colores fueron utilizados para los edificios que Quinquela donó al barrio: la Escuela-Museo, la Escuela de Artes Gráficas, el Lactario Municipal, el Jardín de infantes y el Instituto Odontológico infantil.

Como podemos apreciar las riquezas del barrio en lo que respecta a cultura, arte, historia, materia deportiva, industria y arquitectura son innumerables. El barrio de La Boca sufrió una importante decadencia en la segunda mitad del siglo XX debido al éxodo de las empresas y a la desarticulación de toda la parte portuaria.

Sin embargo un nuevo renacer se produjo en el barrio en esta primera parte del siglo XXI. En primer lugar se realizó el borde costanero peatonal elevando el nivel de la costa, con lo cual se terminó con el problema de las tan traumáticas inundaciones. Además se lo empezó a explotar turísticamente y se comenzaron a revalorizar y recuperar distintos sectores del barrio.

Actualmente se comenzó con el saneamiento del Riachuelo y de a poco empiezan a aparecer nuevos proyectos dentro del barrio que avalan y reflejan la transformación que está atravesando el mismo.

Las perspectivas a futuro son muy favorables ya que las iniciativas políticas por recuperar este barrio tan emblemáticos de Buenos Aires, así también como el resto del sur de la ciudad, hacen imaginar una mejor calidad de vida para los vecinos del barrio La Boca y una revalorización todo este sector porteño aprovechando su inmenso potencial.

Plaza de los bomberos



Cruce entre Iberlucea, Caminito y Magallanes





## 2

## Marco histórico





## PRIMERA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN TERRITORIOS DEL ACTUAL BARRIO DE LA BOCA

A partir del Siglo XVI, una serie de incursiones portuguesas en el "*Mar de Solís*" (Río de la Plata) alertaron a la Corona española sobre la necesidad de defender la zona. Los portugueses, al igual que los españoles, codiciaban las riquezas del Nuevo Mundo y suponían que el inexplorado Río de la Plata podría ser un acceso directo hacia el Océano Pacífico o hacia el Perú, cuya riqueza deslumbraba a todos los europeos. La Corona española estimó que un puerto en el Río de la Plata sería el punto de partida para la conquista de nuevos tesoros y además evitaría la intromisión portuguesa.

Así, en 1536, una nutrida expedición encabezada por Pedro de Mendoza ingresó en el Río de la Plata y levantó un fuerte, hecho con la madera del casco de uno de los navíos. El nuevo asentamiento se llamó Fuerte de Santa María del Buen Ayre.

Originaria de la isla de Cerdeña esta advocación marina, protectora de los navegantes, era popular entre los marinos españoles.

Según la versión histórica oficial este fuerte se levantó a la altura de la calle Brasil en el actual Barrio de la Boca.

Sin embargo, parte de la expedición continuó remontando el Paraná, mientras que el Fuerte del Buen Ayre sufría hambrunas y ataques, tanto de los animales nativos (yagaretés o tigres) como de los aborígenes. El Río Matanza (Riachuelo desde el Puente La Noria hasta el Río de la Plata) debe su nombre a la feroz lucha que protagonizaron los europeos y los indios querandíes en 1536, en los márgenes de dicho río. El enfrentamiento culminó con la muerte de alrededor de mil aborígenes, contra veintisiete bajas españolas, incluyendo al capitán Diego de Mendoza.

Los españoles que continuaron remontando el Paraná fundaron el pueblo de Asunción en 1537 y su Teniente de Gobernador, Domingo Martínez de Irala, decidió convertirla en una plaza fuerte desde donde partirían las expediciones a la mítica Sierra de la Plata (Bolivia). En el marco de este plan, Irala decidió que lo ideal sería evacuar Buenos Aires y trasladar a los colonos a Asunción, donde el clima era más cálido y los aborígenes más amistosos. Sin embargo, los porteños y su Teniente de Gobernador, Francisco Ruiz Galán, se opusieron a la evacuación ya que las cosechas de maíz habían dado un alto rinde y los aborígenes no habían vuelto a atacarlos. Ante el desacato, Irala se trasladó personalmente al Río de la Plata para resolver el conflicto y así, la primera Buenos Aires, fue desmantelada en 1541.

No se han encontrado vestigios de este primer asentamiento y los intentos por situar precisamente el lugar donde se realizó, resultaron infructuosos dada la precariedad edilicia de aquella primera avanzada española y la acción beligerante de las tribus locales que no han dejado evidencia.

Las hipótesis acerca del lugar de emplazamiento fueron varias, la más firme fue la ya mencionada, que situaba al atracadero de los navíos en las inmediaciones de la calle Brasil en el actual barrio de La Boca. Sin embargo otros historiadores afirman que el lugar donde se produjo el emplazamiento fue a la altura de Vuelta de Rocha, también en el Barrio de La Boca.

## SEGUNDA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Hacia 1580 el panorama era diferente. Los españoles habían abierto asentamientos al sur de Lima (Asunción, Santiago, Tucumán, Santiago del Estero, Mendoza, Córdoba) y el descubrimiento de las minas de plata en Potosí hacía necesario un camino seguro del metal precioso hasta la península. En 1561, Garay había participado de la fundación de Santa Cruz de la Sierra (actual Bolivia) y hacia el final de esa década se trasladó a Asunción, donde fue nombrado Alguacil Mayor de las Provincias del Plata. Desde esta ciudad partió en 1573 para crear un asentamiento a orillas del río Paraná: Santa Fe de la Veracruz. Para entonces, una ordenanza real de Felipe II establecía con precisión las características de las ciudades fundadas en las colonias españolas. Fue con esta normativa que, nuevamente desde Asunción, partió la expedición de Garay hacia el Río de la Plata.

Las embarcaciones del adelantado zarparon de Asunción con 64 colonos, 53 de ellos, según los registros, nacidos en América. El nuevo intento tenía la ventaja de que sus colonos americanos conocían mejor la tierra, el clima y las condiciones de los territorios. El 29 de mayo los colonos llegaron a las aguas del Riachuelo y se instalaron en un primer campamento.

El asentamiento de Garay se dispuso en un área que no coincidía con la de su antecesor, ya que Garay eligió la actual Plaza de Mayo como lugar para fundar la nueva ciudad. El 11 de junio de 1580 Garay fundó la ciudad con el nombre de Trinidad, en referencia al día en que llegaron al Riachuelo, domingo de la Santísima Trinidad en el calendario católico, dejando la denominación de Santa María de los Buenos Ayres para el puerto. El nombre oficial de Trinidad se mantuvo en Buenos Aires hasta el acta del Cabildo del 18 de diciembre de 1810.

## FUNDACIÓN DEL BARRIO DE LA BOCA

Como ya hemos mencionado en la introducción, a principios del siglo XIX, las tierras del actual barrio de La Boca estaban prácticamente desoladas debido al difícil acceso que éstas tenían; los terrenos eran pantanosos y se hacía muy difícil encallar los barcos. Sin embargo a partir de ese entonces empezaron a aparecer los primeros pobladores, los cuales se establecieron en este sector en forma aislada con construcciones originarias que eran muy precarias. A las dichas construcciones se las llamo Barracas y su destino principal era el almacenamiento de productos primarios y la realización de distintas actividades como salar carnes o curtir cueros. Con el devenir del tiempo se abren pulperías frecuentadas por marineros de paso. En cuanto al asentamiento de los pobladores, podemos decir que las primeras casas se construían sin mayores planificaciones que la elección del mejor lugar, formando un conglomerado de viviendas en forma desordenada. A la par de este desarrollo empiezan a construirse los primeros astilleros y almacenes navales. En el año 1859, la Boca integraba la jurisdicción de San Telmo; recién en 1870 una ley fija su jurisdicción y límites propios siendo reconocido como un barrio de actividad portuaria y comercial. En esa época ya se habían construido algunas veredas en el desordenado trazado urbano y se empezó a ponerle nombre a las calles. En el año 1870 con la llegada de la primera gran inmigración, en el barrio de la Boca se establecieron trabajadores genoveses, vascos, bearneses, piemonteses, napolitanos y sicilianos aportando todas sus habilidades manuales e industriales, destacándose particularmente los genoveses. La integración de éstas culturas con la población de Buenos Aires no fue fácil, tal es así que en el año 1882, tras un conflicto laboral que culminó en una huelga, un grupo de genoveses firmaron un acto con la que informaron al gobierno italiano que habían constituido la república independiente de "La Boca". El Gral. Julio A. Roca (1843-1914) por aquel entonces presidente de la República Argentina, acudió al lugar y quitó la bandera genovesa que habían izado poniendo fin al conflicto.



## EL RIACHUELO Y LA ACTIVIDAD PORTUARIA



El río Matanza-Riachuelo, llamado Riachuelo en su desembocadura y río Matanza en la mayor parte de su desarrollo, es un curso de agua de 64 km al Este de Argentina, que nace en la provincia de Buenos Aires Y constituye el límite Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y desemboca en el Río de la Plata.

La Cuenca del Matanza-Riachuelo comprende parte de la Ciudad de Buenos Aires y de los Municipios de Almirante Brown, Avellaneda, Cañuelas, Esteban Echeverría, Ezeiza, General Las Heras, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Marcos Paz, Merlo y San Vicente. Sus rasgos topográficos dominantes presentan claramente tres zonas definidas: llanura alta, llanura intermedia y llanura baja.

Inicialmente, el cause que hoy conocemos como Riachuelo, fue llamado río de la Matanza por los expedicionarios al mando de don Pedro de Mendoza, ya que allí hubo una batalla entre indígenas y españoles que implicó a muchos muertos. Luego fue llamado casi despectivamente *Riachuelo de los Navíos* ya que en su antigua boca atracaban los navíos europeos.

El fuerte de Buenos Aires en el Riachuelo fue fundado por don Hernando de Zárate en los primeros meses del año 1594 en las cercanías de lo que hoy conocemos como Plaza de Mayo. Fue creado con el objetivo de facilitar la llegada y el atracadero de barcos de la corona española.

Luego de esto Hernando Arias de Saavedra hizo algunas modificaciones en el fuerte fundado por don Hernando de Zárate.

Hernando Arias de Saavedra mejor conocido como Hernandarias (Asunción, 1561 - Santa Fe, 1634) fue un hidalgo, militar y político rioplatense nacido en América y ocupó el puesto de gobernante de una región colonial. El mismo Hernandarias llevó a cabo un proyecto ideado de Rodríguez de Valdéz, de construir un fortzuelo en el Riachuelo además del otro fuerte que había reformado de don Hernando de Zárate.

El fortzuelo tenía por objetivo defender la entrada del Riachuelo contra cualquier nave enemiga que tuviese la audacia de asaltar los barcos españoles en ese refugio. El fortzuelo de Hernandarias se convirtió en aduana y sirvió para que en ella se realizaran las descargas los navíos.

Son contadas las menciones, que en los documentos del siglo XVII, se hacen del Riachuelo. Ellas, no obstante, bastan para hacernos saber que el Riachuelo, al igual que en tiempos de Garay y de Mendoza, era el puerto de la ciudad.

Durante el siglo XVII el cauce inferior del Riachuelo era muy diferente al actual. Cerca de la desembocadura actual, el curso del río giraba hacia el Norte hasta encontrarse con el Río de la Plata en las cercanías del actual parque Lezama; esta era la original Boca del Riachuelo de los Navíos. Se ubicaba aproximadamente a la altura de la actual calle Humberto I ya que un banco de lodo, arena y una isla anegadiza cubierta principalmente de "juncales" desviaba a los navíos provocando un recodo hacia el norte de casi 90° al Riachuelo. La desaparecida isla (hoy cubierta por las dársenas y rellenos de Puerto Madero, se llamaba Isla de Los Pozos. La acumulación de limo y otros materiales produjo una especie de taponamiento en la antigua boca del Riachuelo, con lo cual los buques de mayor calado no podían llegar y en consecuencia anclaban aguas afuera. En cuanto a los buques de menor calado, sí podían llegar hasta el cause del Riachuelo pero tampoco ese camino era tan fácil de ser cruzado para dichos navíos.

A mediados de 1786 se produjo en la costa Sur del Riachuelo un hecho que llamó poderosamente la atención a todos los habitantes de la ciudad.

Una fuerte corriente abrió una nueva boca en el Riachuelo en dirección Sur. Este nuevo fenómeno fue atribuido, en el comentario popular, a la "tormenta de Santa Rosa" de dicho año.

## EL RIACHUELO Y LA ACTIVIDAD PORTUARIA

La primera persona que descubrió esta nueva boca era un lanchero que hacía el trajín en esa parte del Riachuelo y a quien la gente conocía con el nombre de "el Trajinista". Por ello, la nueva desembocadura Sur del Riachuelo fue llamada la boca del Trajinista.

Al poco tiempo la vieja desembocadura quedó en desuso y se empezó a utilizar la nueva boca ya descrita. Esta nueva boca o desembocadura del Riachuelo con el paso del tiempo y con las distintas modificaciones que se le fueron realizando, se iba a terminar transformando en la actual boca del Riachuelo situada, justamente, a la altura del barrio de La Boca.

La profundidad del río frente a la ciudad no era uniforme. Existían pozos o sea lugares donde la profundidad era mayor. Tales lugares fueron aprovechados por los barcos de mayor calado para recalar. En la época, tales pozos estaban situados frente a las iglesias de San Telmo, de la Merced y de San Francisco. Cerca de Retiro se encontraba situado uno de los pozos de mayor profundidad, llamado "Pozo de San Sebastián". Hacia el Noroeste se encontraba otro llamado simplemente "El Pozo" y usado durante el Siglo XIX.

Con la nueva entrada mencionada se delineó una isla, a la que se la llamó "Isla del Pozo", por su cercanía con los dichos pozos ya mencionados.

A finales del siglo XVIII el bajo del Riachuelo, la zona situada en torno al meandro de la vuelta de Rocha, estaba totalmente deshabitada. Eran unos terrenos pantanosos y anegadizos, expuestos a las continuas inundaciones, en los cuales era difícil el poder mantenerse y menos levantar casas y poblaciones estables. Los navíos remontaban su curso hasta alcanzar la tierra cerca las Barracas.

Sin embargo, en 1799 se construye el puente Gálvez (actualmente viejo puente Pueyrredón), puente que cruzaba el riachuelo y comunicaba las tierras del actual barrio de la boca y la actual localidad de Avellaneda. A principios de 1807 se instalaron dos pulperías en la boca del Riachuelo y algunas otras en las orillas del mismo, próximas al puente de Gálvez. Cabe destacar que el dicho puente fue quemado dos veces por los propios patriotas que habitaban en el territorio en pos de evitar el avance de los soldados británicos en las invasiones inglesas de 1806 y 1807. En ambas oportunidades fue reconstruido.

En 1836 un pintor célebre, C. E. Pellegrini, pintó "*El puerto de los tachos*", nombre que entonces se daba a la vuelta de Rocha. El nombre vuelta de Rocha se le adjudicaría a finales del siglo XIX.

Ya en 1840 esta zona comenzó a poblarse rápidamente. Las casas estaban hechas sobre pilotes para precaverse de las crecientes provocadas por la "sudestada". Se lo llamó "Barrio de los Tachos". Por los años sesenta del siglo pasado ambas márgenes estaban pobladas con todo tipo de tabernas, además de saladeros de cueros, curtiembres y lavaderos de lana, etc. La mayoría de estos productos se exportaba. En la zona de Barracas había un pequeño muelle y allí era donde se desembarcaban los productos que llegaban del Litoral (tabaco y yerba mate, principalmente). Casi todos los saladeros y curtiembres, que eran la ocupación más importante de esa época, estaban ubicadas en los márgenes del Riachuelo y ya producían contaminación en el mismo.

En 1876 el ingeniero Luis A. Huergo gana un concurso realizado por la Provincia de Buenos Aires para los trabajos de canalización del Riachuelo que comprendían el ensanche, profundización, apertura de una nueva boca y construcción de nuevos muelles. Estas mejoras permitieron el normal acceso de buques de ultramar, potenciando las posibilidades que ofrecía el Riachuelo como puerto natural de la ciudad.

En 1880 con la federalización de la ciudad de Buenos Aires, el Riachuelo se establece como frontera entre la provincia y la capital, y en 1882 Eduardo Madero presenta un proyecto para el nuevo puerto de Buenos Aires (actual Puerto Madero) que funcionaría a la vez como un frente definitivo para la flamante ciudad Capital. El Congreso Nacional aprueba el proyecto de Madero y se comienzan las obras en los años siguientes.

Luego de 1887, el panorama cambia totalmente. Con motivo de los trabajos realizados por Huergo en esos años se forma una bahía en el meandro de la Vuelta de Rocha y se ensancha el Riachuelo en el tramo final de La Boca, provocando también cambios en la isla Demarchi y el islote del antiguo Club de Regatas de la Marina.

Dársena Sud y Dock Sud crecen antes del 1900 y la costa sur del Riachuelo se convierte en escenario de un formidable crecimiento industrial.

A fines del siglo XIX comenzó a instalarse allí una pujante y creciente comunidad italiana con preponderancia de origen genovés que, poco a poco, fueron dándole vida y personalidad al barrio. Con el tiempo se fueron incorporando otros grupos de inmigrantes, españoles, griegos, alemanes y algunos dispersos grupos de franceses y sajones.

El barrio era un lugar de marineros de paso, con lo cual, se abrieron numerosas pulperías y los italianos que habitaban allí eran cada vez más.

Esta gran corriente de inmigrantes en el barrio generó a finales del siglo XIX y principios del siglo XX una gran actividad portuaria dentro del barrio, a tal punto que miles de personas trabajaban en el Puerto de La Boca, transformando a éste en una de las zonas, portuaria e industrial, más importantes del continente.

Grandes empresas frigoríficas, astilleros y almacenes navales se asientan en esa ribera por más de medio siglo.

## EL RIACHUELO Y LA ACTIVIDAD PORTUARIA

La aparición de monumentales estructuras y un intenso trajinar marítimo son el impacto que muestran las fotografías del 1900.

En 1914 se inaugura el puente trasbordador Nicolás Avellaneda, el cual se ha transformado desde entonces en un hito de la memoria colectiva de La Boca. Este trasbordador transportaba a cientos de personas por día de un lado al otro del Riachuelo y estuvo en uso hasta el año 1960.

Actualmente el trasbordador Nicolás Avellaneda es una reliquia del barrio de La Boca y es considerado patrimonio histórico de la ciudad. Este trasbordador está construido con una gran estructura de hierro y es uno de los 8 que quedan en el mundo y el único que queda en pie en Sudamérica.

Un nuevo puente Avellaneda se construye en 1938 con una estructura de hormigón armado, respondiendo al crecimiento del transporte automotor, pero con una super estructura levadiza de hierro para no interferir el intenso tráfico fluvial que persistió hasta mediados del siglo XX. A finales del siglo XX la autopista Buenos Aires-La Plata suma un tercer puente a este conjunto pero ya sin estructuras metálicas. Su estructura es solamente de hormigón armado.

El barrio de La Boca ha sufrido históricamente las inundaciones que eran una gran amenaza cuando soplabla la sudestada. A pesar de las reformas realizadas por Huergo a fines del siglo XIX, las inundaciones en el barrio de La Boca seguían siendo frecuentes, y es por ello que la mayoría de las casas antiguas y muchas veredas del barrio están construidas hasta 1 metro y medio por encima del nivel de la calle. Actualmente se ha superado ese flagelo gracias al nuevo sistema costanero peatonal que forma parte de un sistema de control de inundaciones. Este sistema realizado, ya hace más de una década, acompañado con una red de desagües pluviales renovada y sumado a las obras realizadas por Huergo ya hace más de un centenar de años, de canalización, profundización, ensanchamiento del riachuelo y construcción de muelles sobre el mismo, pudieron solucionar por completo el gran problema de las inundaciones que tanto han maltratado al barrio desde sus comienzos.

Imagen del Riachuelo en la Boca 1930



Imagen del Riachuelo en la Boca 1938



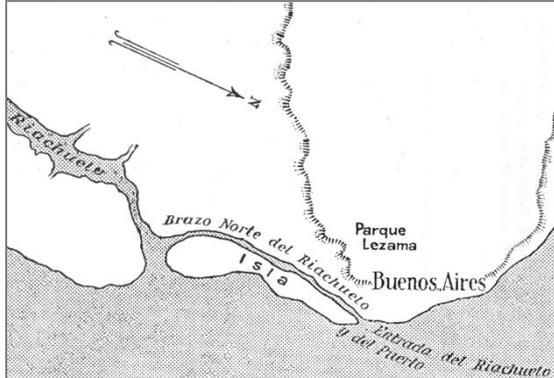
Imagen actual del Riachuelo en la Boca



Mapa de la boca del Riachuelo. Año 1780



Mapa de la boca del Riachuelo. Año 1805



Mapa de la boca del Riachuelo. Situación actual



### INTRODUCCIÓN

Desde la aparición del ferrocarril, no se ha concebido un puerto de envergadura que no tuviera acceso ferroviario. La salida y entrada de mercaderías al puerto no podía hacerse de otra manera que no fuera ferroviaria.

En el caso de Buenos Aires, ya en 1859 se aconsejaba la utilización de una locomotora en el muelle de la aduana y años más tarde se tendieron vías por donde circulaban los guinches a vapor.

También en el muelle de pasajeros se tendió un pequeño ferrocarril para el traslado de los equipajes, aunque éste era de tracción a sangre.

En todos los proyectos de puerto para Buenos Aires, incluido el de Puerto Madero, desarrollado por la firma inglesa Hawkshaw y construido por la empresa argentina Madero, el ferrocarril tenía un protagonismo indiscutido.

La operación ferroviaria de los puertos constaba básicamente del remolque de los vagones cargados y/o vacíos desde los sitios de carga y descarga en los lugares de atraque hasta o desde las playas de maniobras o los empalmes de los ferrocarriles. Hasta 1891 esta operación fue básicamente un problema de las empresas ferroviarias y no del puerto ya que éstas accedían con sus locomotoras y vagones a los distintos muelles.

A partir de la inauguración del primer dique de Puerto Madero en 1889, se pensó en la necesidad de contar con elementos propios de tracción y vagones para el servicio del puerto, con la idea también de independizarse de las empresas ferroviarias y así entonces, la autoridad portuaria controlaría también la operatoria ferroviaria dentro del mismo.

Antes de la construcción de Puerto Madero, ya había varios *ferrocarriles portuarios* en Buenos Aires:

**1- El Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de la Ensenada**, tenía acceso a los muelles del Riachuelo en la Vuelta de Rocha y comunicaba el puerto de Buenos Aires con el puerto de Ensenada.

**2- El Ferrocarril del Sud**, tenía su propio muelle en la entonces estación Barracas al Sud, en donde después estuvo el frigorífico La Negra, en Avellaneda.

**3- El ferrocarril del Norte**, La línea tenía su estación terminal en la Aduana Nueva, situada en la intersección de las calles Paseo Colón y Victoria (actualmente Hipólito Yrigoyen), en el centro de Buenos Aires, y alcanzó al barrio de Belgrano el 7 de diciembre de 1862, San Isidro el 10 de octubre de 1863 y San Fernando el 4 de febrero de 1864. La línea fue extendida hasta Tigre y al muelle de San Fernando en el año siguiente.

**4- La Compañía Muelles y Depósitos de las Catalinas** (compañía no ferroviaria), había construido su propio muelle, por el cual circulaba una locomotora que acercaba a los buques los vagones de varias empresas ferroviarias que llegaban por distintos empalmes.



### FERROCARRIL BUENOS AIRES – PUERTO DE ENSENADA

En 1857 el gobierno de la Provincia de Buenos Aires le otorgó a la compañía Brassey, Wythes & Wheelwright una concesión para construir un ferrocarril entre la ciudades de Buenos Aires y Ensenada, en la margen derecha del Río de la Plata.

Este ferrocarril (FCBAPE), inicialmente conocido como *Ferrocarril de La Boca*, conectaría el centro de Buenos Aires, La Boca, Barracas, Avellaneda, Quilmes y Ensenada, esta última próxima a la ciudad de La Plata, que se convertiría en capital provincial en 1882.

Esta línea férrea fue originalmente proyectada con el objetivo de sacar ventaja del puerto natural de Ensenada.

En Ensenada se proyectaba construir el *gran puerto de aguas profundas que requería Buenos Aires* y su factibilidad determinó la construcción de este ferrocarril. Con el transcurso del tiempo, al no concretarse este propósito, el Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada fue perdiendo importancia.

La *Estación Terminal en Buenos Aires* se levantaba al final de la calle Venezuela, cuando aún no existía la Avenida Paseo Colón, es decir con el río próximo a los andenes, lo que obligó a levantar las vías sobre un alto andamiaje de hierro y madera que bordeaba la Ciudad.

Los trabajos de dicho ferrocarril comenzaron en 1863.

En 1864, los representantes del *Ferrocarril del Norte* y del *Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada*, acordaron la construcción de una estación que pusiera en contacto a ambos ferrocarriles. Nació así la Estación Central en Paseo de Julio (Leandro N. Alem), entre Cangallo y Rivadavia. Dicha estación comenzaría a funcionar varios años mas tarde con la inauguración de la misma en 1872.

Antes de eso, en 1865, se inaugura el primer tramo del ferrocarril FCBAPE, el cual iba desde la estación Terminal (ubicada en la calle Venezuela y la actual Paseo Colón) hasta la estación tres esquinas, situada en el barrio de Barracas. Dicho tramo comenzaba en la estación de Venezuela, de allí las vías pasaban por un viaducto elevado hacia Casa Amarilla, luego continuaba hacia la estación General Brown (donde había un deposito con talleres para guardado y mantenimiento de vagones), seguía hasta la estación *Barraca Peña* ( la más antigua estación de cargas portaña aún en pie, en *avenida Pedro de Mendoza* 3121) y luego se dirigía hasta la estación Tres Esquinas en Barracas (ubicada en las cercanías del encuentro de las calles Pedro de Mendoza, Montes de Oca y Osvaldo Cruz). Cabe destacar que la Estación Brown tenía una desviación que pasaba por la actual calle Caminito y concluía con la estación Muelle, situada sobre la Avenida Pedro de Mendoza en la tan famosa Vuelta de Rocha.

El 18 de abril de 1872 se inauguró el tramo Barracas-Quilmes, cruzando desde la capital a la provincia por un puente ferrocarrilero parabólico (a). Desde Tres esquinas, en Barracas, los rieles cruzaban el Riachuelo por dicho puente hacia *Barraca Iglesias*, en Avellaneda. Luego desde allí pasaba por algunas estaciones del Sur hasta llegar a la estación de Quilmes.

En diciembre de 1872 se inauguró el tramo final Quilmes-Ensenada y también la Estación Central, mencionada anteriormente, que a partir de ese momento funcionaría como cabecera la línea ferroviaria. Además del FCBAPE, llegaba a la Central Paseo de Julio la línea FCN, la FCO que empalmaba con las vías del FCN y la FCS que empalmaba con las vías del FCBAPE a la altura de la estación 3 esquinas.

El tramo final de Quilmes-Ensenada comenzaba en la estación de Quilmes, luego se dirigían hacia la actual estación Pereyra y en este punto giraban a la izquierda para alcanzar nuevamente la costa a la altura de Punta Lara. Por último, desde Punta Lara se dirigían a Ensenada en donde se encontraba la primitiva estación junto al *Fuerte Barragán*.

La compañía Brassey, Wythes & Wheelwright construyó el Ferrocarril Buenos Aires–Puerto de Ensenada (FCBAPE) a un costo de 670.000 libras.

La traza completa de este complejo ferroviario de 61 kilómetros desde Buenos Aires hasta Ensenada fue inaugurada el 31 de diciembre de 1872 con la presencia del presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento.

Con la inauguración de la traza completa en 1872, se formó la compañía *Buenos Aires & Ensenada Port Railway* (BA&EP) que se hizo cargo del *Ferrocarril de La Boca* (fundado por Brassey, Wythes & Wheelwright) con la intención de desarrollar la ciudad de Ensenada, que tenía un puerto natural, para convertirlo en el puerto principal de Buenos Aires. A pesar del cambio de dueños, el ferrocarril siguió llamándose FCBAPE.

En 1873 el ferrocarril FCBAPE transportó 512.000 pasajeros. Quilmes era su estación principal, con 5 trenes diarios de ida y otros tantos de vuelta correspondiendo un promedio de 140 pasajeros por cada tren.

Apenas resuelta la ubicación de la Ciudad de La Plata, nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires, el gobierno consideró necesario vincularla a la que sería la Capital Federal mediante una línea férrea. Recurrió para ello al procedimiento más práctico y de más rápida solución: *Extender los rieles del ferrocarril “Boca y Ensenada”, que había sido inaugurado en diciembre de 1872, desde la estación terminal Ensenada al pueblo de Tolosa, que lindaba con la nueva ciudad de La Plata, aún no construida.*

## ACTIVIDAD FERROVIARIA (EL TREN DE LA BOCA)

La construcción de la línea *Ensenada-Tolosa* se realizó con tal celeridad que pudo ser habilitada *un mes antes de la colocación de la piedra fundamental de la construcción de la ciudad de La Plata en 1882*. En el año 1883 el tren FCBAPE llegaba a la *Estación Central 19 de Noviembre en La Plata*. Algunos años más tarde (en 1906), la *Estación Central de la Plata* sería trasladada a la ubicación que tiene Actualmente.

En 1888 se habilitó el empalme Pereyra, lo que permitió que el tren FCBAPE se empalmara con el Ferrocarril de la Provincia (Ferrocarril Oeste) y poder llegar así en forma más directa y más rápida al centro de la ciudad de La Plata.

Ese mismo año uno de los tramos que iba desde Delfino de Elizalde hasta Magdalena construidos por el Ferrocarril Oeste (Ferrocarril provincial, hasta ese entonces) fue vendido a una compañía llamada Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud, en la cual tenía participación FCBAPE. Luego dicho tramo se extendería hasta Atalaya.

El 1º de noviembre de 1889 se prolongó la vía desde la primitiva estación Ensenada hasta una nueva, más cerca de la ciudad y del puerto de La Plata.

En 1890 la compañía BA&EP le compra a la FCO el ramal que iba de Ringuet a Ferrari (luego cambio de nombre a Coronel Brandsen). Además ese mismo año, se creó un ramal del FCBAPE que comunicaba la estación Barraca Iglesias con el nuevo mercado central de frutos de Avellaneda construido en 1889 a orillas del Riachuelo.

La vida de la Estación Central en Buenos Aires no fue muy larga, ya que el 14 de febrero de 1897 un incendio destruyó sus instalaciones.

Las empresas de los ferrocarriles *Central Argentino*, *Buenos Aires al Pacífico* y *Buenos Aires-Rosario*, pasaron a operar en la estación Retiro.

La línea *Buenos Aires-Ensenada* volvió a su estación Venezuela y más tarde a la de Casa Amarilla, en el barrio de La Boca.

La competencia entre el ferrocarril FCBAPE y el *Ferrocarril del Sud* era feroz. Finalmente, en 1898, Ferrocarril del Sud adquirió todos los bienes del Ferrocarril Buenos Aires - Puerto de Ensenada, que tenía acceso al Puerto de la ciudad de Buenos Aires y con él un puente tendido sobre el Riachuelo, a escasos metros, río abajo del suyo propio.

Hacia comienzos del siglo XX y con la construcción del nuevo proyecto de Puerto Madero, se modificó el antiguo tramo del FCBAPE que iba desde la terminal de Venezuela hasta casa Amarilla y se desmontó el viaducto que pasaba por la actual Paseo Colon. Luego comenzaron con los trabajos de relleno y nivelación y se le comenzó a ganar espacio al río en toda esa zona. El nuevo tramo ferroviario fue diseñado y construido en forma paralela al anterior y se encuentra pegado a la calle Alicia Moro de Justo. A este trayecto se lo hizo más extenso que el anterior, haciéndolo llegar hasta la estación de Retiro como cabecera. En 1909 el FCS completó la unión del extremo norte del ramal de su propia traza (el que proviene de Barracas Norte) hasta la estación Plaza Constitución.

Ese mismo año (1909) el Ferrocarril del Sud completó el empalme de su vía principal con la del ex-FCBAPE.

En 1910 fueron clausuradas las estaciones de Casa Amarilla, Almirante Brown, Muelle, Barraca Peña y 3 esquinas, ya que se estableció como cabecera de servicio la Estación Plaza Constitución, que llegaba a la provincia de Buenos Aires directamente a través de Barracas. Fue a partir de ese entonces que ya no se transportó más pasajeros por estas vías. Debido al crecimiento de la población en Avellaneda y como las vías del FCBAPE pasaban por el centro de la ciudad, la empresa ferroviaria FC construyó y habilitó el puente Barraca Peña en 1913 más al Este, desarmando luego el viejo puente.

A partir de 1914 el servicio de cargas continuó por el nuevo trazado cruzando el puente Barraca Peña.

Estas nuevas vías se usan aún hoy en día y cruzan la Avenida Don Pedro de Mendoza entre Carlos F. Melo y Vespucio.

Debido al movimiento de barcos en el Riachuelo, el puente queda normalmente levantado y se baja solamente para que puedan pasar los trenes de carga.

Las vías del viejo tramo hacia 3 esquinas fueron inhabilitadas y sepultadas con todas las actividades de relleno y de elevación de niveles que se hicieron sobre la costa. Del mismo modo fue desactivado el viejo puente por donde antes pasaba el ex FCBAPE y el trayecto que iba de General Brown hasta vuelta de Rocha.

En conclusión solo se sigue usando del antiguo tramo del ex FCBAPE el trayecto que va de Casa Amarilla hasta el cruce entre la calle Vespucio y Garibaldi, punto donde se produce la bifurcación que se empalma con las nuevas vías que se dirigen hasta el puente Barraca Peña.

Solamente se puede apreciar un pequeño tramo de los viejos rieles sobre la calle Vespucio justo donde se bifurca con el ramal nuevo y donde está la vieja estación Barraca Peña. Dicha estación fue restaurada recientemente y es la más antigua de las estaciones que aún sigue en pie. Pegado a los nuevos rieles hay un complejo de edificios llamado complejo Barraca Peña. Dichos edificios que funcionaban como almacén, como tiendas comerciales y como depósitos fueron construidos a principio de siglo y aún hoy se mantienen en pie, aunque en un estado de abandono y deterioro. La ciudad los declaró patrimonio histórico y recientemente se empezaron las obras de restauración de uno de los edificios.

---

(a) El ex puente FCBAPE fue arrasado por la inusual crecida del Riachuelo del 23 de septiembre de 1884. Fue reemplazado por uno de maderas duras, utilizado hasta su reconstrucción en hierro. Éste último fue inaugurado el 28 de mayo de 1889.

## ACTIVIDAD FERROVIARIA (EL TREN DE LA BOCA)

Al nacionalizarse los trenes en 1948, el Ferrocarril del Sud pasó a ser operado por el Ferrocarril Roca.

Durante muchos años Ferrocarril Roca realizo tanto transporte de pasajeros como transporte de cargas. Sin embargo en la década del 90, el presidente de turno le dio la concesión de todos los ferrocarriles de carga a distintas empresas privadas.

Las empresas que llevaban adelante este trabajo fueron Ferroexpreso Pampeano (FEP), Ferrosur Roca (FRSR), Nuevo Central Argentino (NCA) y America Latina Logística (ALL).

Desde el año 2013 el Gobierno Nacional ha decidido no renovarle a la empresa América Latina Logística por diferentes incumplimientos, irregularidades y por una falta de inversión en todo lo que respecta a la infraestructura ferroviaria. De esta manera se hizo cargo de la concesión de la misma, manejándola en forma muy eficiente, mediante la empresa Belgrano Cargas Logística (empresa estatal).

Actualmente las 4 empresas principales que manejan el transporte de carga ferroviario son las que ya hemos mencionado: FEP, NCA, FRSR y la recientemente incorporada empresa estatal BCL.

Las 2 empresas que transitan por La Boca actualmente con sus ferrocarriles de carga son Ferrosur Roca (FRSR) y Nuevo Central Argentino (NCA).



**VIADUCTO SOBRE LA ACTUAL PASEO COLÓN**



**SEGUNDO PUENTE FCBAPE LA BOCA - AVELLANEDA**



**ESTACIÓN CENTRAL DE BS.AS. PASEO DE JULIO  
(Actual Leandro N. Alem y  
Rivadavia)**

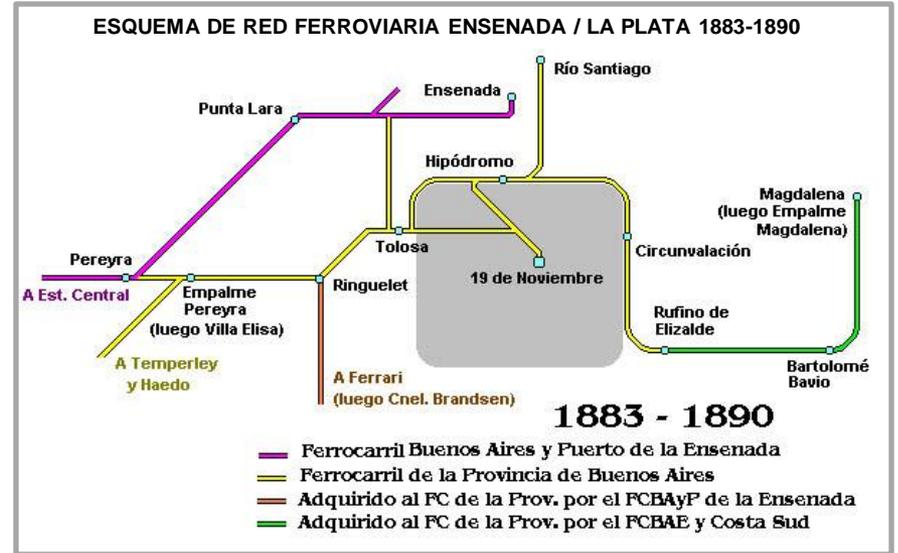


**PRIMER PUENTE FCBAPE LA BOCA - AVELLANEDA**

ACTIVIDAD FERROVIARIA (EL TREN DE LA BOCA)



## ACTIVIDAD FERROVIARIA (EL TREN DE LA BOCA)





### LA BARRACA PEÑA Y EL ACTUAL TREN DE CARGA

La Barraca Peña es un conjunto portuario que debe su nombre al empresario gallego Francisco de la Peña y Fernández quien estableció una barraca para comerciar frutos del país en 1774.

Desde mediados del siglo XVIII el Riachuelo es el puerto de resguardo de Buenos Aires y es conocido por ello como Riachuelo de Barracas.

Punto de recepción de mercaderías de ultramar y de la cuenca del Plata, así como lugar de desembarco del tráfico de esclavos africanos; desde el Riachuelo también se embarcaban los frutos del país para exportación.

Originalmente, las barracas eran casas ordinarias que fueron transformadas en almacenes para el alojamiento de cueros, lanas, cebo, carne salada y crines; así como en habitaciones para la gente de mar.

La Barraca de Peña fue, durante mucho tiempo, una urbanización primitiva. Las construcciones que hoy se ven datan de 1860, cuando la propiedad estuvo en manos de Emilio Vicente Bunge.

Era la edad de oro del comercio lanar y el inicio de la Argentina Moderna, para la cual se convocó a los inmigrantes europeos y se desarrollaron las industrias y la ciudades en la Argentina. El conjunto de la Barraca Peña se compone de un antiguo almacén con piringundín, un galpón para prensar y almacenar lana y un galpón de mampostería que tuvo varios usos. Este galpón funcionó como alojamiento de las personas que llegaban al puerto, así como de administración (oficina de entradas y salidas ubicada frente a la vía) y también como depósito de lana, carbón y maderas.

Asimismo, este conjunto perteneció a la primera conexión ferroviaria - portuaria del país: el Ferrocarril Buenos Aires a la Boca y Ensenada.

La línea que unía Buenos Aires con Ensenada desde 1872, iniciaba su recorrido, primero en la denominada estación "Venezuela", y luego en la Estación Central, sobre el Paseo de Julio, vecina al lado norte de la Casa de Gobierno.

La empresa FC BAPE seguía hasta la estación "General Brown", en Olavarría y Garibaldi, donde a los pocos metros se bifurcaban las vías en dos ramales. Uno de ellos seguía el curso de la actual calle Caminito, y llegaba a la Vuelta de Rocha; el otro se dirigía a la Barraca Peña, luego a la estación de 3 esquinas (situada en el barrio de Barracas) y cruzaba el Riachuelo hacia la Barraca " Iglesias", en Avellaneda, por el ex puente FC BAPE.

En 1898 Ferrocarril del Sud adquirió todos los bienes del Ferrocarril Buenos Aires - Puerto de Ensenada, que tenía acceso al Puerto de Buenos Aires. Entre esos bienes estaba el ya mencionado puente FCBAPE, tendido sobre el Riachuelo, a escasos metros, río abajo del suyo propio.

En 1913 Ferrocarril Sud construye un nuevo puente a pocos metros del complejo Barraca Peña (actual Puente Barraca Peña), cambiando así el recorrido del ferrocarril que pasaba por la Boca a la altura de la calle Vespuccio. Se desmontó el ex puente FC BAPE y se anuló el tramo que iba hasta la estación 3 esquinas. De esta manera se establece el nuevo recorrido que cruzaba desde La Boca hacia Avellaneda por el actual puente Barraca Peña. Este puente tiene un sistema a báscula y era levadizo. El nuevo trayecto tenía una parada en la estación Barraca Peña antes de cruzar hacia el lado de Avellaneda. Dicha estación dejó de funcionar en 1910 cuando se suspendió el transporte de pasajeros en el ramal del FCSud que pasaba por La Boca. La Ubicación de la misma se encuentra en Pedro de Mendoza al 3121 a pocos metros del complejo de edificios Barraca Peña y muy cerca del puente levadizo ferroviario, mas precisamente en sentido diagonal al mismo.

*Actualmente por el Puente Barraca Peña circulan varios trenes cargueros. El mas famoso de estos es el Bobinero que corre desde el Patio Operativo Sanchez de NCA en de Villa General Savio Pcia. de Bs.As. hasta Ensenada cerca de La Plata para la Empresa Terniun-Siderar. Es un tren que lleva pesadas bobinas de acero en rollos en treinta chatas playas. Otro tren que pasa por aquí es el carguero de Ferrosur Roca que opera desde K5 de Gerli hasta Puerto Madero. Por último pasa un tren carguero porta contenedores, también de Ferrosur Roca, que corre desde Bahía Blanca vía Cañuelas a K4 de Gerli.*

## **BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANVÍA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

Si mencionamos la palabra tranvía seguro que lo primero nos viene a la cabeza son esas vías casi impresas en el asfalto de algunas avenidas, casi imperceptibles hoy. Pasaron muchos años desde que este medio de transporte dejó de ir y venir por la Ciudad llevando y trayendo pasajeros. No faltan razones para pensar que la Ciudad de Buenos Aires debe su desarrollo al tranvía, que fue integrando barrios con sus rieles, desde los "prototranvías" de los ferrocarriles del Norte y del Sur en 1863 y 1865, respectivamente; seguidos por los tranvías ya urbanos de los Hnos. Lacroze y los Hnos. Méndez, a partir de 1870.

En el año 1863 comenzaron a circular los primeros tranvías por Buenos Aires, pero no eran como nosotros tenemos el recuerdo. Estaban tirados por caballos (si, aunque no lo crean) y funcionaban como un complemento del ferrocarril que iba desde Plaza de Mayo a Retiro. Con el paso de los años se convirtieron en eléctricos, en el año 1897, y ahí comenzó su popularidad.

El 22 de abril de 1897 se introdujo en Buenos Aires el tranvía a tracción eléctrica por iniciativa del ingeniero norteamericano Charles Bright. Era el primer vehículo capaz de alcanzar los 30 Km./h. sin ser arrastrado por caballos; y recorrió el tramo de la Av. Las Heras entre Scalabrini Ortiz (por aquellas épocas, Canning) y Plaza Italia.

A partir de allí, la Cía "La Capital", el 4 de diciembre de 1897 inaugura su nuevo servicio eléctrico entre la Av. Entre Ríos y Flores. Aparecieron luego nuevas compañías eléctricas como "Eléctricos de Buenos Aires", "Tránvías del Puerto", "Eléctricos del Sur", "Buenos Ayres & Quilmes" y la "Belga Argentina" las cuales junto a la "Anglo Argentina", "La Gran Nacional", "La Nueva", "Buenos Ayres & Belgrano", "Metropolitano" y la famosa "Lacroze", sumaban unas doce empresas de tranvías en la Ciudad de Buenos Aires.

Entre 1908 y 1909 se fusionan varias líneas en la Anglo Argentina, convirtiéndose esta en una de las más grandes empresas de tranvías del mundo.

Además de pasajeros se prestaban otros servicios como de cargas generales, carboneros, cervecedores y basureros, entre otros. El correo también utilizó el tranvía para prestar sus servicios, en un principio llevando a los carteros y luego instalando buzones móviles en las plataformas de los coches de algunas líneas.

Los avances fueron rápidos y los habitantes se acostumbraron al nuevo medio de transporte. Con toda esa vertiginosidad que caracterizaba los cambios urbanísticos en ese momento, en el año 1913 se anuncia un medio casi revolucionario, el tranvía subterráneo, o, mejor dicho, el Subte de Buenos Aires con la Línea A (¡la primera en Latinoamérica!). La aparición del subte y de los colectivos que comenzaban a popularizarse en las primeras décadas del siglo pasado hicieron que el tranvía fuera perdiendo adeptos.

El día 19 de febrero de 1963 el tranvía se despedía de las calles. Luego de algunos años en que estuvo peleando cabeza a cabeza su reinado con colectivos, taxis y subtes salió perdiendo por obsoleto y porque traía pérdidas. En una pequeña ceremonia solo los vecinos y comerciantes de Belgrano lo despidieron.

Pero el tranvía no quedó en el olvido de los porteños, ya que en el año 1980 surgió la Asociación Amigos del Tranvía, la cual se encarga, hasta el día de hoy, de rememorar con viajes turísticos el clásico recorrido de antaño. Esta asociación ya lleva 34 años. El "Tramway Histórico de Buenos Aires", verdadero museo viviente de tranvías, funciona gratuitamente todos los fines de semana y feriados por el barrio de Caballito.

En su sede de Emilio Mitre y José Bonifacio se encuentran, disponibles para quien quiera visitarlos, los tranvías que esta asociación ha ido rescatando; tales como la unidad N° 11 de la "flota-colección" de la AAT, el coche Premetro N° 2 "Lagarto", uno de los que iniciara el servicio del Premetro porteño en 1987 y que fue retirado del servicio en 1988, y tras desmantelarlo, su carrocería fue depositada en los fondos del Hospital Rivadavia, utilizándose como un bar precario. De allí fue rescatado por la asociación en 2004, y tras un arduo trabajo de restauración y remotorización efectuado por los "tranviófilos", fue incorporado al "museo viviente" de Caballito.

En el año 2007 se inauguro el nuevo Tranvía Del Este, el cual prestaba servicio en el barrio de Puerto Madero desde la calle independencia hasta la calle córdoba utilizando parte del recorrido de las viejas vías del ex ferrocarril buenos Aires – Puerto de Ensenada (BAPE). El servicio fue clausurado en 2012 bajo la jefatura de gobierno de Mauricio Macri.



**LÍNEAS DE TRANVIAS ENTRE 1902 Y 1939**

**LÍNEAS DE TRANVIAS EN BUENOS AIRES ENTRE 1902 Y 1939**

Nº	COMIENZA	FINALIZA	DESTINO	CABECERAS DEL RECORRIDO	REF.
1	Mar.1903	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Primera Junta - Liniers	1
1	Ene.1929	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Estación Lanús - Villa Mauricio	2
2	Jul.1902	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Liniers	
2	Ene.1929	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Estación Lanús - Villa Obrera	2
3	Abr.1903	Ago.1914	Suprimida	Plaza Mayo - Primera Junta	
3	Mar.1930	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución - Villa Mauricio	2
4	Abr.1903	Sep. 1914	Suprimida	Plaza Colón - Almagro	
5	Abr.1904	Feb. 1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Velez Sarsfield	3
6	Ene.1903	Abr. 1935	Suprimida	Plaza.Mayo - Parque Patricios	4
7	Oct.1902	Feb.1939	C.T.C.B.A.	San Martín y Sarmiento - Puente Alsina	5
8	Dic.1902	Jul. 1915	Suprimida	Plaza Alvear - Constitución	
9	Feb.1903	Feb. 1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Puente Alsina	4
10	Ago.1903	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Jardín Zoológico - Barracas	6
11	Jul.1903	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Alvear - Boca	
12	Dic.1903	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Chacarita - Boca	7
13	Ene.1913	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Chacarita	
14	Abr.1906	Dic. 1913	Suprimida	Plaza Mayo - Estación Caridad	
15	Jul.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Alvear - Constitución	
16	Sept.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Pza.Mayo-Av.Sáenz y Grito de Asencio	8
17	Jul.1905	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Recoleta - Crucecita (Avellaneda)	9

1) La 1 inició entre Plaza Mayo y Velez Sarsfield hasta que en 1914 cambió a Primera Junta - Liniers. Dejó de circular en 1916 y fue reimplantada en enero de 1927, en reemplazo del servicio mixto.

2) Líneas de la ex-cia.Lanús y Avellaneda anexadas al Anglo el 1º de Enero de 1929.

3) La línea 5 alargó desde Almagro hasta Flores en 1910, y llegó a Velez Sarsfield en 1914.

4) La nº 9 alargó de Constitución a Chiclana y Boedo en lugar de la nº 6 en 1935; a Puente

Línea 18	Empresa Anglo	Retiro - Barracas
Línea 18	Empresa Lacroze	Correo Central – Balneario Municipal
Línea 18	Empresa Puerto	Cinco esquinas – Lanús Oeste

19	Nov.1910	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Chiclana y Av. La Plata	
20	Mar.1906	Jul.1926	Suprimida	Plaza Mayo - Estación Caridad	
21	Ene.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Miserere - Crucecita (Avellaneda)	1
22	Ago.1905	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Quilmes	2
22M	Ene.1933	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Colón - Villa Gonnet	
23	Jun.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Chiclana y Av. La Plata	
24	Ago.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Piñeiro (Avellaneda)	3
25	Sep.1910	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Boca - Costa Rica y Gascón	
26	Abr.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Parque Chacabuco	
27	Ago.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Chiclana y Av. La Plata	
28	Oct.1905	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Boca - Nicaragua y Arévalo	4
29	Sep.1906	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Reconquista y Viamonte - Piñeiro	5
30	Sep.1906	Año 1919	Suprimida	Est. Barracas - Suipacha y Viamonte	
31	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Belgrano	A
32	Jun.1906	Mar.1907	Suprimida	Plaza Colón - Boca	
32	Jun.1908	Sep.1909	Suprimida	Plaza Mayo - Est. Palermo (FCBAP)	A
33	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución - Hipódromo Argentino	A6

34	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Chacabuco y Moreno - Crámer y Mendoza	A
34 A	Jun.1919	Dic.1935	Suprimida	Chacabuco y Moreno - Nicaragua y Arévalo	7
35	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Villa Devoto	A8
36	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Crámer y Republiquetas	A
37	Jun.1908	Año 1916	Suprimida	Plaza Mayo - Crámer y Congreso	A
HN	Jun.1908	Nov.1935	Suprimida	Línea "Hipódromo Nacional"	A9
38	Oct.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución - Belgrano	
40	Jun.1922	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Primera Junta - Mataderos	
41	Jul.1909	Año 1914	Suprimida	Plaza Mayo - Boca	B
42	Jul.1909	Oct.1917	Suprimida	Plaza Mayo - Flores	B
43	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Boca - Flores	B
44	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Parque Chacabuco	B
45	Jul.1909	May.1931	Suprimida	Mataderos - Parque Patricios	B
46	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Parque Patricios	B
47	Jul.1909	Abr.1936	Suprimida	Plaza Mayo - Puente Alsina	B

1) La nº 21 alargó desde Barracas a Crucecita en junio de 1910.

2) La nº 22 alargó desde Barracas a Crucecita en junio de 1910 y a Quilmes en noviembre de 1914.

3) Recorrido inicial Pza.Alvear-Constitución; en 1910 Retiro-Est. Buenos Aires, a Piñeiro en Marzo de 1916.

4) Recorrido inicial Retiro-Pza.Mayo, Retiro-Boca en 1908; y Boca-Belgrano en Dic.1935.

48	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Mataderos	B
49	Jun.1912	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Primera Junta -Cementerio Flores	
50	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Parque Patricios	
55	May.1912	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Puente Alsina	
56	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Alem y Montevideo - Parque Patricios	C
57	Jul.1909	Oct.1909	Suprimida	Pza. Colón-Pza. Once-Constitución	C
58	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución-Pza. Once-Retiro	C
59	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Pza. Colón-Pza. Once-Constitución	C
61	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Jardín Zoológico - Puente Barracas	D
62	Jul.1909	Ago.1909	Suprimida	Plaza Alvear - Constitución	D
62	Jul.1915	Dic.1918	Suprimida	Constitución - Tucumán y Laprida	
63	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Jardín Zoológico - Boca	D
64	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Oro y Demaría	D
65	Jul.1909	Ago.1914	Suprimida	Plaza Mayo - Est.Palermo (BAP)	D
67	Jul.1909	Oct.1909	Suprimida	Estación Progreso - Boca	D
68	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución - Barracas de Belgrano	D1
69	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Alvear - Est. Buenos Aires	D
70	Jul.1909	Sep.1910	Suprimida	Plaza Mayo - Diaz Velez y Rio de Janeiro	D
72	Jul.1909	Ago.1909	Suprimida	Estación Progreso - Alvear y Pueyrredón	D
73	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Jardín Zoológico - Parque Patricios	D
74	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Mercado de Abasto - Güemes y Agüero	D2
75	Jul.1909	Jul.1909	Suprimida	Plaza Alvear - Alcorta y Velez Sarsfield	D
76	Jul.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Alvear - Senillosa y Directorio	D
77	Jul.1909	Sep.1909	Suprimida	Constitución - Chiclana y Av. La Plata	D
83	Jun.1923	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Cementerio Flores - Villa del Parque	
84	Jun.1914	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución - Villa del Parque	3
85	Sep.1914	Feb.1939	C.T.C.B.A.	J.M.Moreno y Rivadavia - Villa Devoto	
86	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Villa Devoto	
87	Ene.1909	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Retiro - Chacarita	
88	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Flores - Barracas de Belgrano	E
89	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Flores - Plaza Italia	E

90	May.1923	Sep.1934	Suprimida	Villa Devoto - Barrancas de Belgrano	4
94	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Chacarita	F
95	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Chacabuco y Moreno - Chacarita	F
96	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Plaza Mayo - Villa Urquiza	F
97	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Constitución - Belgrano	F
98	Jun.1908	Ene.1910	Suprimida	Chacabuco y Moreno - Nazca y Bacacay	F
99	Jun.1908	Feb.1939	C.T.C.B.A.	Chacabuco y Moreno - Velez Sarsfield	F

- 1) La n° 68 alargó su cabecera desde Pza. Italia a Barrancas de Belgrano en marzo de 1922.
  - 2) La n° 74 fue Barracas-Pza. Mayo; alargó al Mercado de Abasto en 1917 y al Mercado Avellaneda en abril de 1935.
  - 3) La n° 84 alargó desde Gaona y Nazca a Villa del Parque en 1923.
  - 4) Recorrido inicial: Bcas. de Belgrano-V. Pueyrredón hasta junio de 1925. Reemp. x línea 35.
- C) Líneas del ex-Tramway Metropolitano.  
D) Líneas de la ex-Cía Gran Nacional  
E) Líneas de la ex-Cía Belga Argentina.  
F) Líneas de la ex-Cía.Eléctricos de Buenos Aires  
Líneas con servicio permanente (año 1938): 16-22-48-55-61-84-86-96-99 (circulaban las 24 hs.)

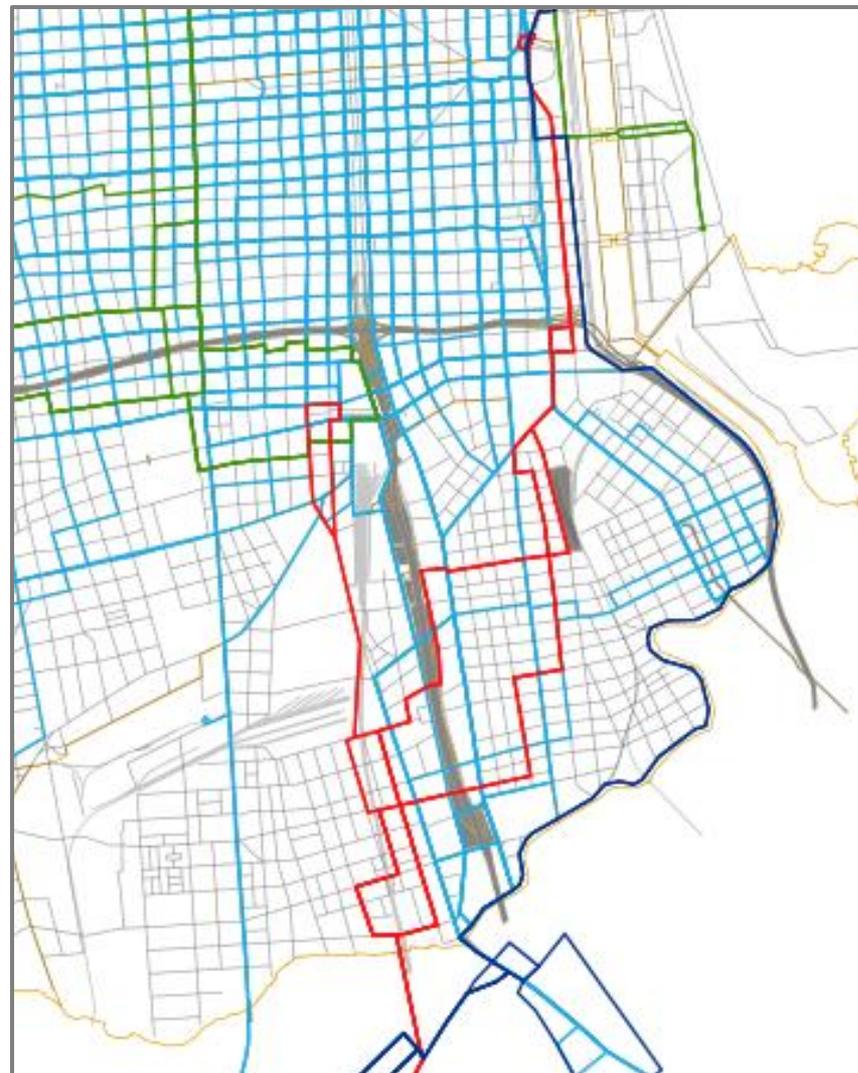
Línea 101	Compañía Eléctricos del Sud	Parque Lezama - Barracas
Línea 102	Compañía Eléctricos del Sud	Plaza Colón - Temperley
Línea 103	Compañía Eléctricos del Sud	Plaza Constitución - Temperley
Línea 104	Compañía Eléctricos del Sud	Plaza Colón - Lanús
Línea 105	Compañía Eléctricos del Sud	Plaza Constitución - Lanús
Línea 106	Compañía Eléctricos del Sud	Retiro - Lanús

**A CONTINUACIÓN SE MUESTRAN LAS DIFERENTES COMPAÑÍAS TRANVIARIAS Y LAS DISTINTAS LÍNEAS QUE CORRESPONDÍAN A CADA UNA DE ELLAS:**

1 - 4	ANGLO ARGENTINA / LACROZE / PUERTO
5 - 17	ANGLO ARGENTINA / LACROZE
18	ANGLO ARGENTINA / LACROZE / PUERTO
41 - 48	LA CAPITAL
56 - 59	METROPOLITANO
61 - 70	GRAN NACIONAL
71 - 99	ANGLO ARGENTINA
101 - 106	ELÉCTRICOS DEL SUD

**CORRESPONDEN ALGUNAS ACLARACIONES. EN PRIMER LUGAR HAY QUE DECIR QUE ALGUNAS LÍNEAS TENÍAN VARIOS RAMALES Y ERAN COMPARTIDAS POR VARIAS EMPRESAS.**

**EN SEGUNDO LUGAR HAY QUE DESTACAR QUE LAS FUSIONES DE EMPRESAS QUE SE PRODUJERON EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX ALTERARON LA ORGANIZACIÓN INICIAL YA DESCRIPTA. LA COMPAÑÍA ANGLO SE CONVIRTIÓ EN UN GIGANTESCO EMPORIO QUE FUE COMPRANDO A SUS COMPETIDORAS Y CONTINUÓ INAUGURANDO LÍNEAS. DE ESTA MANERA YA A FINALES DE LA DÉCADA DEL 30 SOLAMENTE QUEDARON 4 EMPRESAS: ANGLO, LACROZE, PUERTO Y ELÉCTRICOS DEL SUD.**



MAPA TRANVIARIO DEL SECTOR SUR DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN EL AÑO 1938. EN ESTE PLANO SE PUEDEN APRECIAR LAS 4 COMPAÑÍAS TRANVIARIAS DE ESE MOMENTO: LACROZE (VERDE), PUERTO (ROJO), ANGLO ARGENTINA (CELESTE) Y ELÉCTRICOS DEL SUD (AZUL).

**LÍNEAS QUE PASABAN POR LA BOCA ENTRE 1909 – 1939**

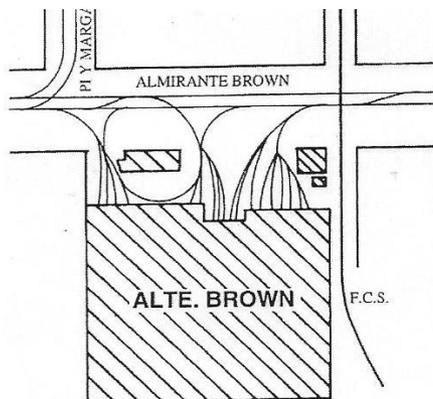
Línea 10, línea 11, línea 12, línea 18, línea 25, línea 28, línea 32 (suprimida en 1909), línea 43, línea 63, línea 74, línea 102, línea 104, línea 106.

**CALLES DEL BARRIO DE LA BOCA POR LAS CUALES CIRCULABAN**

**CADA UNA DE LAS LÍNEAS 1909 - 1939**

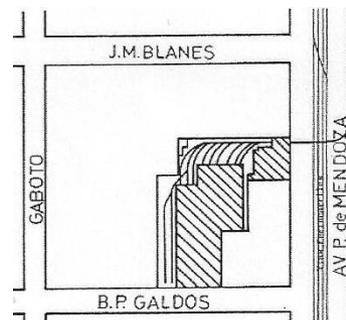
Línea 10	Línea 43
Patricios, Rio Cuarto	Gaboto, Olavarría, Hernandarias, Suarez, Irala, Moussy
Línea 11	Línea 63
Almirante Brown, Pedro de Mendoza, La Madrid	Pedro de Mendoza, Almirante Brown, Gaboto, Brandsen, Pinzón
Línea 12	Línea 74
Almirante Brown, Pedro de Mendoza, Necochea, Lamadrid	California, Hernandarias, Pi y Margall, Patricios, Rio Cuarto
Línea 18	Línea 102
Solamente Av. Patricios	Irala, Aristóbulo Del Valle, Rocha, Hernandarias, Pi y Margall, Patricios
Línea 25	Línea 104
Almirante Brown, Pedro de Mendoza, Necochea, Lamadrid	Irala, Aristóbulo Del Valle, Rocha, Hernandarias, Pi y Margall, Patricios
Línea 28	Línea 106
Suarez, Hernandarias, Olavarría, Almirante Brown	Irala, Aristóbulo Del Valle, Rocha, Hernandarias, Pi y Margall, Patricios
Línea 32 (suprimida en 1909)	
Almirante Brown, Pedro de Mendoza	

**ESTACIONES DEL BARRIO DE LA BOCA (LÍNEAS A CARGO HASTA 1939)**



**ESTACIÓN ALMIRANTE BROWN  
AV. ALMIRANTE BROWN 259**

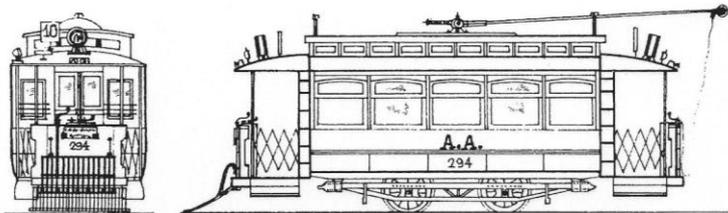
Líneas a cargo hasta 1939:  
11 - 12 - 25 - 28



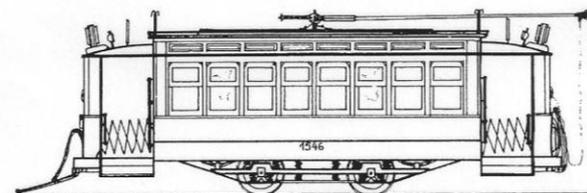
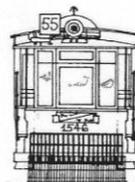
**ESTACIÓN DARSENA SUD  
AV. PEDRO DE MENDOZA 429**

Líneas a cargo hasta 1939:  
43 - 63

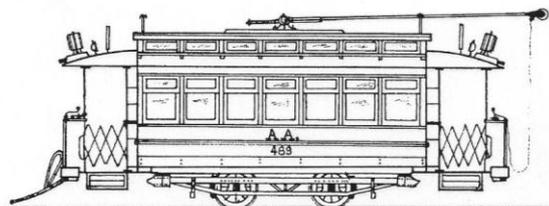
**MATERIAL RODANTE HASTA 1939**



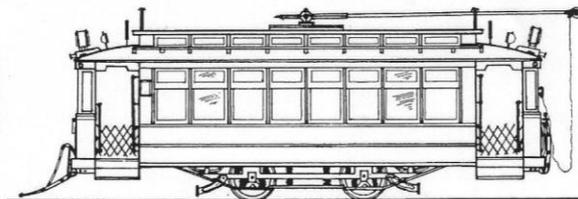
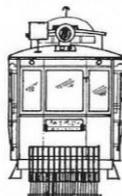
*PRIMER ELECTRICO ANGLO-SAINT LOUIS CAR*



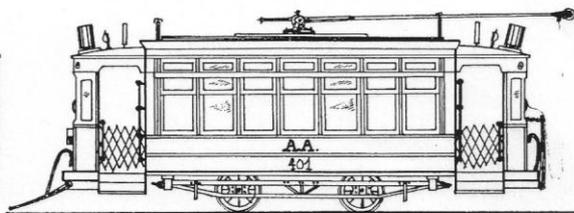
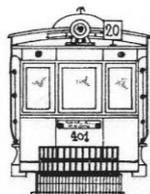
*TRANVIA U. E. C. SERIE 1500 - ANGLO*



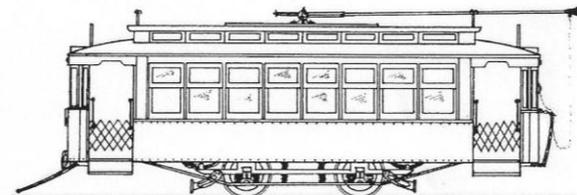
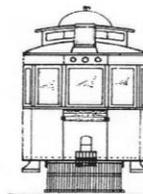
*TRANVIA U. E. C. SERIE 400 - ANGLO*



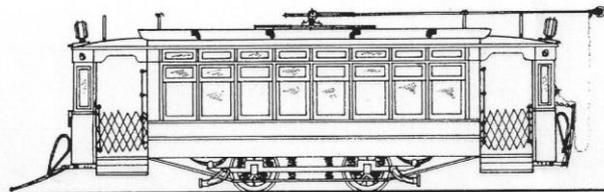
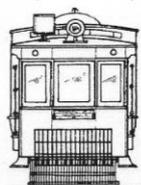
*TRANVIA BELGA SERIES 600 / 700 - ANGLO*



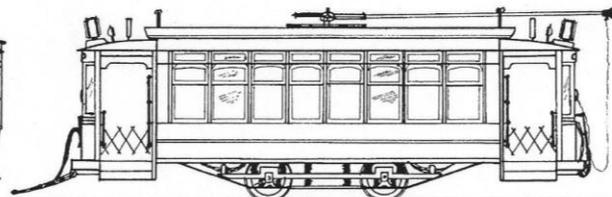
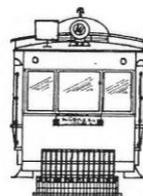
*TRANVIA DICK KERR SERIE 400 - ANGLO*



*TRANVIA BELGA SERIE 1000 - ANGLO*



*TRANVIA DICK KERR SERIES 1200 / 1900 ANGLO*



*TRANVIA U. E. C. SERIE 2000 - ANGLO*

### **1939 NACIONALIZACIÓN DE LOS TRANVÍAS DE BUENOS AIRES**

La crisis económica del '30 y la creciente competencia de los ómnibus y colectivos, provocaron que los tranvías de capital inglés perdieran grandes sumas de dinero en el mercado argentino. Las exigencias británicas al respecto fueron satisfechas con la Ley de Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (Nº 12.311), sancionada el 30 de septiembre de 1936, como parte del Tratado Roca-Runciman entre Argentina y Gran Bretaña, firmado en 1933. Dicha Ley quitaba al Concejo Municipal el poder de regular el transporte y autorizaba a que el Poder Ejecutivo constituyera una Corporación con la participación de las compañías preexistentes. Esta Corporación tendría por objeto coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros de la Ciudad de Buenos Aires y sus prolongaciones fuera del distrito federal, evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas, y también se encargaría de organizar las nuevas prestaciones que se consideraran necesarias en el futuro. A partir de esta medida el Estado Nacional definía su posición de actor principal en la formulación e implementación de políticas de transporte.

Todos los servicios serían administrados bajo una misma dirección financiera. Se comprenderían los tranvías, los subterráneos, los ómnibus y los automóviles colectivos, con excepción de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, de los servicios de turismo y de los que no revistieran carácter público.

Todas las firmas dedicadas al transporte y sus respectivos bienes serían absorbidos por la Corporación de Transportes. Los antiguos propietarios serían indemnizados con acciones del nuevo Ente y pasarían a integrar el directorio de esta macro-empresa, dando así por finalizada la época de las "soluciones plurales". La participación dentro de la Corporación estaría ligada a la cantidad de bienes o inversiones que aportara cada empresa, por lo tanto, toda la red quedaría en manos de las ex grandes compañías de transportes de la ciudad, principalmente la Anglo-Argentina de Tranvías, que tenía mayor incidencia que cualquiera de las otras empresas por separado.

Los bienes afectados al servicio de ómnibus y automóviles colectivos de empresas o particulares que no desearan entrar a la Corporación podían ser expropiados con arreglo a las leyes vigentes en ese momento. La Corporación iba a ser administrada por un directorio compuesto por representantes del Poder Ejecutivo, de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y de los propietarios de los medios de transporte que la constituyeran. La Corporación y las empresas que sujetas a ella mantuvieran sus regímenes autónomos serían controladas en su administración por la Comisión de Control, compuesta de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado. La Corporación quedaba exonerada de derechos, contribuciones y tasas nacionales y municipales, pero la Nación y la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires tendrían una participación en acciones del capital. La exclusividad de los mencionados servicios era por el término de 56 años.

Debido a todas estas controversias recién en 1938 se aprobaron los estatutos de la compañía y el 17 de febrero de 1939 comenzó su gestión, incorporando a los tranvías, a las líneas del subterráneo, a los ómnibus y a los colectivos. Como estaba previsto los bienes de las empresas primitivas pasaron a manos de la Corporación y todas ellas fueron indemnizadas con acciones de la nueva empresa en relación al capital invertido.

Con la creación de la nueva corporación estatal (C.T.B.A) a partir de 1939 se realizó una re numeración de las líneas tranviarias en un rango que iba desde el 1 al 99. Como resultado de esta nueva re estructuración algunas líneas sufrieron modificaciones en su recorrido, se crearon ramales nuevos, algunas otras fueron suprimidas y en el caso de las ex líneas de la compañía Eléctricos del Sud se le asignaron nuevas numeraciones en los espacios vacantes dentro del rango ya mencionado. Todos estos cambios sumados a varias líneas que mantuvieron su numeración y su recorrido original conformaron la nueva red tranviaria de Buenos Aires en el comienzo de la década del 40.

Los cambios que originó la Ley de Coordinación también se sintieron bajo tierra, ya que para 1939 la Red de Subterráneos de Buenos Aires estaba constituida por tres empresas distintas, con cuatro líneas en funcionamiento y una en construcción. Las empresas actuantes eran la Anglo-Argentina, con su "Línea 1" (hoy Línea A), la empresa Lacroze Hermanos con su "Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires" (hoy Línea B) y finalmente, la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas, creada en 1930 y que en pocos años había logrado poner en servicio público sus Líneas 1 y 4 (hoy Líneas C y D respectivamente), mientras avanzaba en la construcción de su Línea 2 (hoy Línea E),

En los primeros años de la década del 40 el control centralizado del transporte urbano no llevaba a una mejora sino a un estancamiento de la oferta, perturbando las prestaciones y aumentando el costo de la explotación.

Para aquel entonces, el problema ya no era únicamente el de los servicios colapsados, sino que la Corporación también debió enfrentar las exigencias de mejoras salariales del personal, el incremento de la planta laboral y un aumento en el precio del combustible que rondaba el 70%.

Para fines de 1944 las pérdidas económicas habían alcanzando los 17 millones de pesos.

En el año 1948 C.T.B.A. entra en liquidación ante la nacionalización del transporte en todo el país, de manera que tanto colectivos como tranvías pasaban a depender del Ministerio de Transportes de la Nación, integrando junto a los ferrocarriles la "Empresa Nacional de Transportes".

**LÍNEAS DE TRANVÍAS BUENOS AIRES 1939 -1949**  
**CORPORACIÓN DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

NUM. NVO.	NUM. ANT.	COMP. ORIGINAL	FINALIZA	DESTINO	CABECERAS DEL RECORRIDO
1	1	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Primera Junta - Liniers
2	2	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza Mayo - Liniers
--	2	Lacroze	Sep.1940	Suprimida	Constitución - Parque Saavedra
--	2	Puerto	Sep.1940	Suprimida	Plaza Colón - Lanús Oeste
3	3	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Villa Mauricio
4	4	Lacroze	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Puente Saavedra
5	5	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Velez Sarsfield
6	1	Lacroze	Jul.1943	Suprimida	Reconquista - Saavedra
7	7	Lacroze	Continúa	MTN	Reconquista - Villa Urquiza
8	7	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Correo Ctral. - Puente Uriburu
--	8	Lacroze	Sep.1940	Suprimida	Plaza Italia - Arsenal
9	9	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Puente Uriburu
--	10	Lacroze	Sep.1940	Suprimida	25 de Mayo - Av. La Plata
10	10	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Jardín Zoológico - Barracas
11	11	Anglo	Continúa	MTN	Plaza Alvear - Boca
12	12	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Chacarita - Boca
--	13	Anglo	Sep.1940	Suprimida	Plaza de Mayo - Chacarita
--	13	Lacroze	Sep.1940	Suprimida	25 de Mayo - Castro Barros
14	9	Lacroze	Continúa	MTN/TBA	Balneario - Honduras y G. Cruz.
--	15	Anglo	Sep.1940	Suprimida	Constitución - Plaza Alvear
15	15	Lacroze	Continúa	MTN	Retiro - Villa Urquiza
16	16	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Reconq. y Ctes. - Saenz y G. Asencio
17	17	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Recoleta - Sarandí
--	17	Lacroze	Sep.1940	Suprimida	Reconquista - Villa Urquiza
18	18	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Libertad y Juncal - Lanús Oeste
19	19	Anglo	Continúa	MTN	Plaza Mayo - Chiclana y Av. La Plata
20	1	Puerto	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Lanús Oeste
--	21	Lacroze	Sep.1940	Suprimida	Reconquista - Maldonado
21	21	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza Miserere - Crucecita
22	22	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Quilmes
22	22	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza Mayo - Villa Gonnet
23	23	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Maipú y Vte. - Av. La Plata y Chiclana
24	24	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Piñeiro (Avellaneda)
25	25	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Boca - Plaza Italia
26	26	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Correo Central - Pque. Chacabuco
27	27	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Pza. Mayo - Av. La Plata y Chiclana
--	28	Anglo	Sep.1940	Suprimida	Boca - Nicaragua y Arévalo
28	102	C.T.E.S.	Continúa	MTN/TBA	Correo Central - Temperley
28R	104	C.T.E.S.	May.1948	Suprimida	Correo Central - Lanús
--	29	Anglo	Sep.1940	Suprimida	Reconquista y Viamonte - Piñeiro

**Referencias:**

- 1) El recorrido de esta línea se fusionó con la N° 18 de la ex-Cía. Anglo.
- 2) La línea 10 prolongó su recorrido de Barracas a Crucecita en 1945.
- 3) La 17 ex-Anglo prolongó su cabecera de Crucecita a Sarandí en 1947.
- 4) La 17 ex-Lacroze se suprimió al fusionarse con la N° 7 de la misma procedencia
- 5) La 28 volvió posteriormente a Retiro, y en Mayo de 1948 acortó de Temperley a

29	103	C.T.E.S.	Continúa	MTN	Constitución - Temperley	1
29R	105	C.T.E.S.	May.1948	Suprimida	Constitución - Lanús	1
30	12	Lacroze	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Puente Saavedra	
31	31	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza de Mayo - Puente Saavedra	

33	33	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Hospital Rawson - Palermo	2
34	34	Anglo	Continúa	MTN	Chacabuco y Moreno - Belgrano	
35	35	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza de Mayo - Villa Devoto	
36	36	Anglo	Sep.1943	Suprimida	Maipú y Sarmiento - Nuñez	
37	11	Lacroze	Abr.1941	Suprimida	Reconquista - Olivos	
38	38	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Bcas. de Belgrano	
40	40	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Primera Junta - Nueva Chicago	
43	43	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Boca - Flores	
44	44	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza de Mayo - Pque. Chacabuco	
45	5	Lacroze	Abr.1941	Suprimida	25 de Mayo y Corrientes - Caballito	
46	46	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Pque. Patricios	
48	48	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Correo Central - Nueva Chicago	
49	49	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Primera Junta - Cementerio Flores	
50	50	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Parque Patricios	
51	1L	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Estación Lanús - Villa Mauricio	3
52	2L	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Estación Lanús - Villa Obrera	3
53	3	Puerto	Continúa	MTN/TBA	Hosp. Fiorito - Congreso y Recondo	4
54	4	Puerto	Continúa	MTN/TBA	Hosp. Fiorito - Puente Uriburu	4
55	55	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Puente Uriburu	
56	56	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Parque Patricios	
58	58	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Once - Retiro	
59	59	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Retiro - Once - Constitución	
61	61	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Jardín Zoológico - Puente Barracas	
63	63	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza Italia - Boca	
64	64	Anglo	Sep.1943	Suprimida	Plaza de Mayo - Oro y Demaría	
68	68	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Oro y Demaría	5
69	69	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Jardín Zoológico - Hosp. Fiorito	4
73	73	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Jardín Zoológico - Pque. Patricios	
74	74	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Correo Ctral. - Salta y Cno. G. Belg.	6
76	76	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Pza. Alvear - Hortiguera y Directorio	
83	83	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Cementerio Flores - Villa del Parque	
84	84	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Villa del Parque	

**Referencias:**

- 1) En 1948, 28 y 29 Rojas cesan al levantarse rieles de Avda.Pavón. Las 28 y 29 acortaron de Temperley a Piñeiro.
- 2) La cabecera original de Constitución cambió durante la CTCBA al Hospital Rawson.
- 3) Línea ex-Anglo Sección Lanús.
- 4) Las líneas 53, 54 y 69 acortaron su cabecera del Hospital Fiorito a Piñeiro en septiembre de 1948 al eliminarse los rieles de la avenida Pavón.
- 5) La línea 68 cambia su cabecera de Bcas.de Belgrano a Oro y Demaría en septiembre de 1943 al suprimirse la 64.
- 6)Al entrar en la CTCBA la línea 74 abandonó la cabecera del Mercado de Abasto, trasladándola al Correo Central, en 1947 prolongó la de Güemes y Agüero hasta Salta y Camino General Belgrano.

85	85	Anglo	Continúa	MTN/TBA	J.M.Moreno - Villa Devoto	
86	86	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Reconquista - Villa Devoto	
87	87	Anglo	Abr.1941	Suprimida	Retiro - Chacarita	
88	88	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Flores - Barracas de Belgrano	
89	89	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Flores - Plaza Italia	
90	22	Lacroze	Continúa	MTN	Constitución - Villa Urquiza	
94	94	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza de Mayo - Chacarita	
95	95	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza de Mayo - Chacarita	
96	96	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Plaza de Mayo - Villa Urquiza	
97	97	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Constitución - Bcas. de Belgrano	
99	99	Anglo	Continúa	MTN/TBA	Chacabuco y Moreno - V. Sarsfield	

**LÍNEAS QUE PASABAN POR LA BOCA ENTRE 1939 – 1949**

Línea 10, línea 11, línea 12, línea 18, línea 22, línea 25, línea 28, línea 43, línea 63, línea 74

**CALLES DEL BARRIO DE LA BOCA POR LAS CUALES CIRCULABAN  
CADA UNA DE LAS LÍNEAS 1939 - 1949**

Línea 10  
Patricios, Río Cuarto, Tomás Liberti

Línea 11  
Almirante Brown, Pedro de Mendoza, Necochea, La Madrid

Línea 12  
Almirante Brown, Pedro de Mendoza, Necochea, Lamadrid

Línea 18  
Solamente Av. Patricios

Línea 22  
Suarez, Patricios, Pi y Margall

Línea 25  
Almirante Brown, Pedro de Mendoza, Necochea, Lamadrid

Línea 28  
Suarez, Hernandarias, Olavarría, Almirante Brown

Línea 43  
Gaboto, Olavarría, Hernandarias, Suarez

Línea 63  
Pedro de Mendoza, Almirante Brown, Pinzon

Línea 74  
Pi y Margall, Patricios, California, Río Cuarto

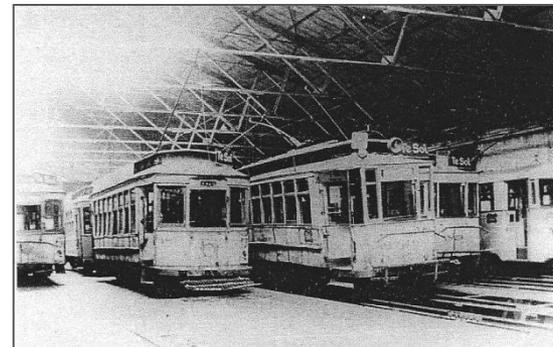
**ESTACIONES DEL BARRIO DE LA BOCA (LÍNEAS A CARGO 1939 - 1949)**

**ESTACIÓN ALMIRANTE BROWN  
AV. ALMIRANTE BROWN 259**

Líneas a cargo entre 1939 - 1949:  
11 – 12 – 25 – 28 (se suprime en 1940)

**ESTACIÓN DARSENA SUD  
AV. PEDRO DE MENDOZA 429**

Líneas a cargo hasta 1939:  
43 – 63



## DECADENCIA Y FIN DEL TRANVIA

Para comprender su abrupta desaparición, tenemos que remontarnos hasta el año 1945, donde se cambia el sentido de circulación, que hasta ese momento había respondido al sistema británico, o sea por la izquierda, para adoptar el que actualmente usamos es decir, la derecha. Esto obligó al cambio de mano de muchas calles, lo que dificultó el recorrido de varias líneas.

En el año 1948 entra en liquidación la Corporación de Transportes Ciudad de Buenos Aires ante la nacionalización del transporte en todo el país, de manera que tanto colectivos como tranvías pasaban a depender del Ministerio de Transportes de la Nación, integrando junto a los ferrocarriles la "Empresa Nacional de Transportes".

Paralelamente y debido al notable incremento poblacional que convirtieron a los barrios en pueblos y a los pueblos en ciudades, aumenta el parque automotor en forma considerable.

Durante quince años el deterioro del sistema tranviario fue notorio y evidente. La guerra fue un factor fundamental, debido que generó una falta importante de repuestos lo que en su momento trajo numerosos inconvenientes que obligaron a cambios impensados como ser, los asientos reducidos a la mitad de su tamaño y hasta algunas unidades circulaban con todos los pasajeros parados. Otras de las soluciones implementadas fue la puesta en circulación de tranvías de dos pisos, dos de ellos lo hicieron en la línea N°1 (Primera Junta – Liniers) y el tercero nunca llegó a rodar.

No obstante, la cantidad de tranvías en circulación era mucha y el servicio, con dificultades, aún seguía acercando a sus trabajos a muchos obreros y permitía el deleite de toda la familia ya que era una gran alegría salir de paseo sobre estos tranvías ruidosos y cansinos.

Hacia el año 1958 pareció revertirse la situación. Se empezó a renovar la totalidad de los rieles y el cableado y la gran mayoría de la flota de coches, lo que daba a esta actividad, teniendo un adecuado mantenimiento, una vida útil de 25 años.

En el año 1961 el futuro del tranvía se hallaba seriamente amenazado.

La publicidad oficial lanzaba slogans tales como: "Vea correr los ómnibus por las calles, son nuevos y limpios". Paralelamente los tranvías comenzaron a lucir un aspecto lamentable, se producían desperfectos y sucedían ciertos accidentes dudosos protagonizados por camiones de gran porte que quedaban inmovilizados ante fallas mecánicas sobre los rieles, produciendo interrupciones en los servicios. Ante tal cuadro de situación no era difícil de suponer que los viajeros se inclinaron por los ómnibus, trolebuses y colectivos.

Había además otro problema de fondo mucho más grave, el que no solamente limitaba cualquier evolución futura de la red de transportes eléctricos de la Capital y sus alrededores, sino que amenazaba seriamente la subsistencia del que se hallaba en funcionamiento. Debemos recordar que en aquella época la energía eléctrica disponible era producida únicamente por centrales termoeléctricas, y apenas cubría la demanda diaria y si algún generador salía de servicio esto repercutía inmediatamente en la red con caídas de tensión y cortes en la red.

En ese mismo año, 1961, se produjo un grave incendio en la usina Dock Sud y un amplio sector de la misma quedó destruida. Siendo esta usina de la que mayor potencial entregaba al sistema.

Desde el gobierno había quienes defendieron la continuidad de los tranvías, apoyando las mejoras instrumentadas en los últimos tiempos, dentro del poder otro grupo propugnaba exactamente lo contrario, o sea la eliminación definitiva del sistema tranviario no solamente de la Ciudad de Buenos Aires sino de todo el País. Los acontecimientos se precipitan cuando el 25 de noviembre, siendo interventor general Rogelio Norez Martínez, se da a conocer el decreto que disponía la eliminación definitiva del sistema tranviario, se daba como fecha tope para el cese del servicio el 24 de diciembre de 1962.

A comienzos de 1962 llegan las primeras partidas de ómnibus que habrían de reemplazar a los tranvías porteños, en realidad estas unidades habían sido originalmente adquiridas con la finalidad de renovar el parque de automotor de Transportes de Buenos Aires, el que en su mayoría había cumplido los diez años de servicio.

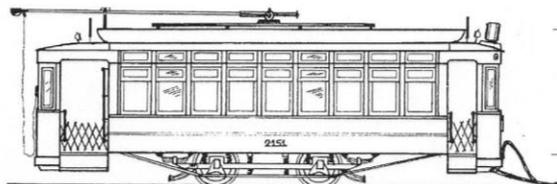
Inexorablemente, una a una las líneas fueron siendo eliminadas, y los recorridos los prestados por los nuevos ómnibus. Dejaron de prestar servicio y se retiraron con mucho menos ruido del que hicieron cuando empezaron a funcionar. Durante algún tiempo se veían pasar largas filas de tranvías primero y luego algunos coches aislados llevando a otros a remolque, hasta los lugares designados para su desguace, donde se separaban las carrocerías que luego transformarían en escuelas y en viviendas precarias; algunos otros en cambio terminaban en una gran pila para su posterior fundición.

Tal era la importancia del sistema tranviario que Buenos Aires era llamada en Europa "La ciudad de los Tranvías".

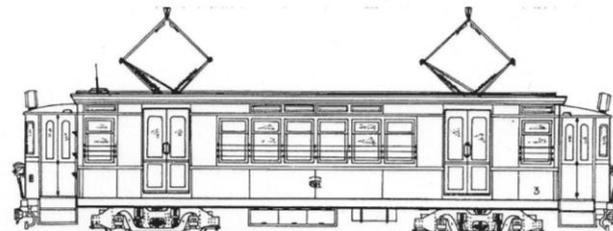
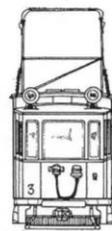
Países del primer mundo, caso Alemania y España, siguen manteniendo sus tranvías, en recorridos acotados, no solo como medio de preservar su historia sino como una cuestión de economía y atracción turística. En nuestro país, la Asociación Amigos del Tranvía fue rescatando varias unidades tranviarias y actualmente sigue brindando a la gente una experiencia única en las calles de Caballito, poder transitar con el tranvía por los antiguos carriles.

En 2007 se inauguro el nuevo tranvía del Este en el barrio de Puerto Madero y con solo 4 estaciones pero con la intención y la propuesta de expandirse tanto hacia el norte como hacia el sur (hasta La Boca). Finalmente dicha expansión nunca se hizo y el servicio se encuentra actualmente suspendido.

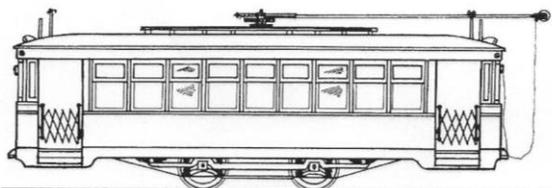
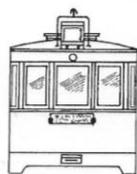
**MATERIAL RODANTE ENTRE 1939 - 1963**



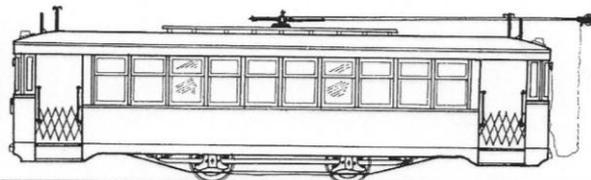
TRANVIA CASEROS 1ª SERIE - ANGLO



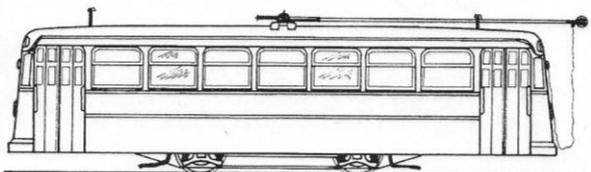
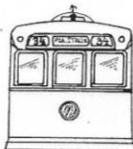
COCHE MIXTO UNITED ELECTRIC CAR DEL ANGLO



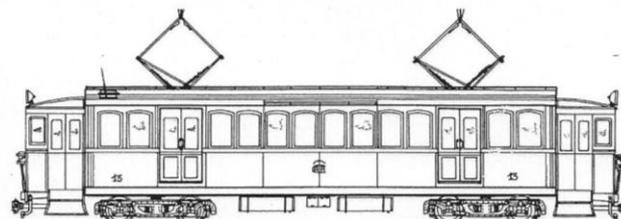
TRANVIA C.A.T.I.T.A. STD. - ANGLO



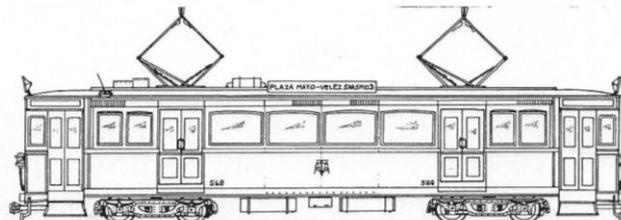
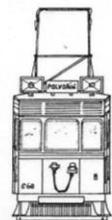
TRANVIA C.A.T.I.T.A. ESPECIAL - ANGLO



TRANVIA C.A.T.I.T.A. PCC



COCHE MIXTO LA BRUGEOISE-NICAISE & DELCUVE - SERIE I



COCHE MIXTO LA BRUGEOISE-NICAISE & DELCUVE - SERIE II

## EL NUEVO TRANVÍA DEL ESTE

El Tranvía del Este o Tren del Este fue una línea tranviaria moderna ubicada en el barrio de Puerto Madero de la ciudad de Buenos Aires. Fue inaugurado oficialmente el sábado 14 de julio de 2007, siendo librado al servicio público el 25 de julio siguiente. Circulaba en forma paralela a la Avenida Alicia Moreau de Justo, entre las avenidas Independencia y Córdoba, sobre una vía de trocha media montada paralelamente a la vía de cargas de trocha ancha que ocupan esa franja. Planes para su extensión incluían las terminales ferroviarias de Retiro, Constitución y Buenos Aires.

El sistema operaba con dos coches articulados Alstom modelo Citadis 302, cedidos en comodato por la intendencia de Mulhouse, en el este de Francia. Bautizados por la Secretaría de Transporte como *Celeris*, cada coche contaba con 5 módulos que se articulaban en 4 fuelles, con 48 asientos fijos, más otros 16 plegables cada uno y tenía una capacidad total de 300 personas. El valor del boleto era de \$1.

Nuevas extensiones estaban previstas para ampliarlo 2 kilómetros hasta la Terminal Retiro de ómnibus interurbanos y 5,2 kilómetros de la actual estación Independencia a Caminito en La Boca.

En los años '90 surgió el proyecto "Tren del Este", un servicio de pasajeros con trenes diesel livianos administrado por la concesionaria Ferrovías SAC, que uniría los partidos bonaerenses de Vicente López y Avellaneda, pasando por Retiro, Puerto Madero y La Boca con una extensión de 24 km. El servicio iniciaría su recorrido en la Estación Aristóbulo del Valle siguiendo hasta Retiro. Desde esta estación mencionada avanzaría por las vías de carga del ex Ferrocarril Buenos Aires - Ensenada (BAPE). También estaba la idea de extender en un futuro su recorrido hacia el Sur, primero hasta la estación Barraca Peña y luego continuar su trayecto hasta la localidad de Avellaneda.

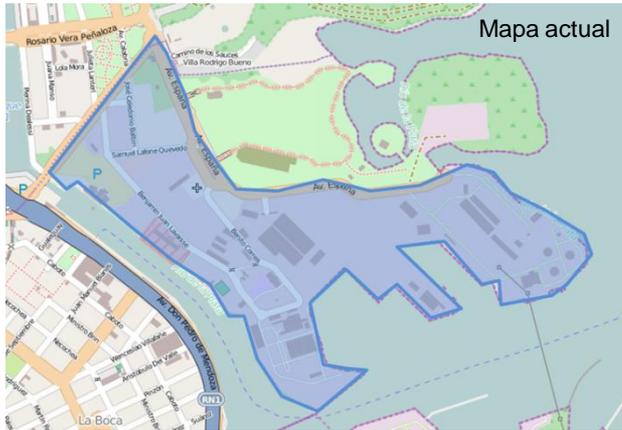
Dicho proyecto quedó en suspenso hasta el año 2005 cuando se anunció nuevamente su puesta en marcha con características similares a las del proyecto original. Al poco tiempo se lo relanzó como una flamante línea de tranvía eléctrico, el "Tranvía del Este". Aunque el Gobierno Nacional anunció su puesta en marcha para enero de 2006, el servicio recién se inauguró en julio de 2007, con un exiguo recorrido de 4 estaciones entre las avenidas Córdoba e Independencia. En 2008 se anunció en el llamado a licitación para la ampliación del servicio, que iba a contar con siete estaciones nuevas. Hacia el norte se construirían las paradas "Catalinas", "Torre de los Ingleses" y "Terminal de Omnibus", mientras que hacia el sur, estarían las estaciones "Avenida Garay", "Hospital Argerich", "Cancha de Boca" y "Caminito".

Paralelamente a la proyectada ampliación del servicio, se especulaba con las futuras líneas que podrían construirse: la opción de un ramal por la Avenida Juan B. Justo entre los barrios de Palermo y Liniers, era una de las alternativas más probables. Finalmente la idea de construir un tranvía por la avenida Juan B. Justo se descartó y en su lugar el Gobierno porteño anunció el proyecto de carriles exclusivos con el nombre Metrobus a mediados del 2008 como una manera de solucionar parcialmente el colapso de tránsito que sufría la Ciudad de Buenos Aires en horas pico.

La ampliación del recorrido hacia La Boca y Retiro nunca se concretó y el 10 de octubre de 2012, Metrovias S.A. interrumpió el servicio. Según lo expresado por la empresa gerenciadora, esto responde a cuestiones de presupuesto y a impedimentos técnicos que nunca terminaron de subsanarse. **Actualmente no se encuentra en funcionamiento.**



## LA ISLA DEMARCHI, SECTOR INDUSTRIAL



La **Isla Demarchi** es un sector en el extremo Este del barrio de La Boca. Allí se encuentran varios astilleros, depósitos portuarios y la Central Costanera. Está delimitada por la Avenida Dellepiane, la Reserva Ecológica, el Río de la Plata, la desembocadura del Riachuelo, la ex ciudad deportiva de Boca Juniors y la Dársena Sur. Antes era sede de un complejo industrial que incluía fábricas, astilleros, plantas químicas y silos graneros. Varias de estas instalaciones se encuentran actualmente abandonadas.

Aunque la isla existía de forma natural, fue rellenada a comienzos del siglo XX como ampliación de Puerto Madero (terminado en 1898). El avance sobre las aguas del Río de la Plata tomó varias décadas y fue hecho en etapas, mientras se instalaban dependencias portuarias del Ministerio de Obras Públicas. La última expansión sirvió para la instalación de la Central Costanera, inaugurada en 1966.

En esta isla fue donde Boca Juniors tuvo su primera cancha, si bien precaria, detrás de las carboneras Wilson. Poco tiempo después se mudaría a Wilde, fuera de la ciudad de Buenos Aires y luego volvería a La Boca para instalarse en forma definitiva.

En la actualidad, la Isla Demarchi aloja, a la central eléctrica costanera ya mencionada, al Observatorio Naval, el Museo de Calcos, el estacionamiento del Casino Puerto Madero, el Club de Obras Públicas, los talleres de la Prefectura y la Armada Argentina, plantas de almacenaje de YPF, el ex Astillero Domecq García (ahora llamado Almirante Segundo Storni), la compañía Tandanor, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, un helipuerto y la Escuela Nacional Fluvial.

El 29 de agosto de 2012, el Gobierno Nacional anunció la creación de un Polo Audiovisual en la zona. Un año después del anuncio, no se habían iniciado aún las obras en el lugar debido a que no avanzaba en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires el proyecto de ley de re zonificación de los terrenos necesario para las construcciones. Además de estos inconvenientes legislativos, también impedían el inicio de las obras la resistencia presentada por dirigentes del Sindicato de Dragado y Balizamiento.

Actualmente se han solucionado estos conflictos y el proyecto de entrelazar el polo audio visual con la actividad portuaria y recuperar los sectores que están en desuso está encarrilado. Se estipula que a finales de este año se comenzará con las obras bajo la conducción conjunta del Gobierno Nacional y la empresa Riva S.A.



## EX CIUDAD DEPORTIVA DE BOCA JUNIORS



Boca Juniors poseía un terreno para entrenamientos llamado La Candela, en la localidad de San Justo, Provincia de Buenos Aires. Pero había una idea ambiciosa de construir un estadio en la costanera sur de la ciudad de Buenos Aires que tendría capacidad para 140.000 personas. Esta idea no se pudo concluir y se diseñó un complejo deportivo para los socios del club.

El club deportivo logró que el Congreso de la Nación Argentina sancionara en 1964 una ley mediante la cual se le cedía la zona del Río de la Plata delimitada entre la avenida costanera sur y la prolongación de la calle Humberto I para que el club rellenara a su costo un total de 40 hectáreas de islas. En dichos terrenos debía construir el estadio mencionado y varias instalaciones deportivas en un plazo inferior a diez años. En caso de demora, el terreno pasaba sin indemnización alguna a la ciudad de Buenos Aires. Asimismo esta ley indicaba que el club estaba imposibilitado de vender los terrenos rellenados.

Al poco tiempo, durante la presidencia que Alberto J. Armando ejercía en el club deportivo Boca Juniors, comenzó el relleno del Río de la Plata hasta formar islas aproximadamente circulares de unas pocas hectáreas. Tales islas artificiales fueron unidas con puentes curvos voladizos (sin columnas) capaces de soportar el peso de autobuses. La intención promovida por Armando fue construir en la isla número 7 un gigantesco estadio con capacidad para 150 000 espectadores, que para la época hubiera sido uno de los más grandes del mundo, que iba a ser inaugurado el 25 de mayo de 1975. Este proyecto quedó trunco, ya que sólo se pudo concretar una tribuna de 30 metros con ocho escalones. La Ciudad Deportiva pasó a ser casi exclusivamente un parque de diversiones (por ejemplo, había un gran "pez" hecho en mampostería que se edificó para ser sede central de un acuario). En las décadas de 1970 y 1980 la zona fue casi totalmente descuidada quedando muchas de las construcciones inacabadas o deterioradas.

En 1979 el intendente Osvaldo Cacciatore publicó una ordenanza por la que liberaba al club la construcción del estadio y le extendía el plazo para la conclusión de las obras. Tres años después el mismo intendente sancionó otra ordenanza que le daba al club posesión legal de los terrenos mediante una escritura a su nombre, dejando claro que no podía vender los terrenos.

En 1989, al inicio de la presidencia de Carlos Saúl Menem, el congreso nacional sancionó otra ley por la que le cambiaba al destino a estas tierras indicando que podía utilizarse como complejo balneario, náutico, turístico, hotelero, o comercial y que estaba habilitado para funcionar como centro habitacional. Asimismo permitió que el club deportivo pudiera vender los terrenos. El club vendió el predio a la sociedad Santa María del Plata en 1992 por un valor cercano a los 50 millones de dólares, y con el dinero Boca Juniors construyó otro complejo en el barrio de La Boca llamado Casa Amarilla.

En el año 1997 el grupo IRSA compró los terrenos.

En la **Ciudad Deportiva** se desarrollaban diferentes actividades ligadas al deporte y la recreación, tenía varios servicios como duchas, pileta, canchas de fútbol y un bar o confitería con una cúpula característica, que en esa época fue una de las más modernas de Buenos Aires. También disponía de un parque de diversiones llamado "Parque Genovés". La **Ciudad Deportiva de Boca Juniors** recibió premios por su arquitectura de vanguardia. Se llegó a decir que era la continuación de Brasilia por sus lagos artificiales y puentes. Fue considerado uno de los complejos deportivos más modernos del mundo. Este sector además de todo lo mencionado, también posee un helipuerto.

En la actualidad la *Ciudad Deportiva* se encuentra abandonada. El grupo IRSA adquirió esas tierras para la construcción de un complejo urbano, aún cuando estos terrenos se encuentran junto a la Central térmica Costanera, que es la mayor planta termoeléctrica de Argentina. Sin embargo luego de varias propuestas y disputas con los ecologistas que defienden el espacio verde, todo sigue igual.

Últimamente se utilizó el predio para la realización de festivales musicales.

## CARACTERÍSTICAS Y ARQUITECTURA DEL BARRIO

La Boca se caracterizó por ser un barrio de habitantes divertidos, ruidosos y melancólicos. A finales del siglo XIX se instalaron allí numerosas comunidades de inmigrantes italianos, en su mayoría de origen Genovés. Eran muy trabajadores y solidarios; llegaron a formar numerosas instituciones de apoyo comunitario, editaron diarios y fundaron clubes deportivos y culturales. Dada su gran sensibilidad para el arte, en el barrio han nacido cantores, músicos, poetas y artistas plásticos, muchos de los cuales han ocupado lugares significantes en el sentir popular.

Dentro de sus límites funciona una ejemplar dotación de bomberos voluntarios, muy conocidos y valorados por su gran labor, profesionalismo y trabajo en la comunidad. La mayoría de las casas y conventillos eran de madera y chapa, esto hacía que los incendios fueran frecuentes y amenazantes. En tal contexto, la tarea de los bomberos fue y sigue siendo fundamental.

La Boca presenta una particular arquitectura en donde las líneas horizontales eran y son una característica del barrio; allí podemos encontrar casas de madera y chapa, ambas con balcones de hierro y con un gran colorido. Sus fachadas de chapa acanalada se combinan con las carpinterías de madera enriquecidas por variadas molduras. Además en el barrio de la Boca podemos encontrar gran cantidad de conventillos, que eran las viviendas de inquilinato de los inmigrantes europeos durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera parte del siglo XX. Muchas de esas antiguas construcciones aún hoy subsisten y le dan una identidad propia y una fisonomía tan particular al barrio de La Boca. Los conventillos de La Boca se caracterizaban por ser construcciones de chapas de metal acanaladas, montadas muchas veces sobre pilotes o cimientos altos debido a las frecuentes inundaciones que sufría el barrio. En su interior contaban con gran cantidad de pequeñas habitaciones, donde se "acomodaba" cada familia, mientras que la cocina y el baño común era compartido por todos los inquilinos que la habitaban.

Siempre había un patio y balcones irregulares que fueron el ámbito donde se mezclaban y enriquecían las diferentes culturas en una interrelación que dio origen a una pintoresca versatilidad de personajes que son rescatados luego por el arte popular.

Las casas y los conventillos tenían varios colores en sus fachadas. Esto se debió a que la pintura era muy costosa y los inmigrantes pintaban sus viviendas con los sobrantes de pintura de los barcos que eran reparados en los astilleros. Como la pintura escaseaba pintaban hasta que un color se les acabara y cuando ya no quedaba mas continuaban con otros colores el resto de la vivienda. Este fenómeno que se dio por la pobreza de los inmigrantes termino siendo muy pintoresco y atractivo, y fue la inspiración de muchos pintores y artistas desde ese entonces. Con el paso del tiempo tanto los conventillos como las casa mantuvieron la variedad de colores en sus fachadas como un distintivo característico barrial.



### **CONVENTILLO DE LA BOCA**

Mareas humanas arribaron a las costas de Buenos Aires a partir de las últimas décadas del siglo XIX. Eran inmigrantes dispuestos a trocar mano de obra y sacrificio por algo de bienestar. La ciudad, apretada en el centro urbano, comenzó a expandirse. Creció en todos los sentidos gracias al tendido de vías. Muchos recién llegados se instalaron en La Boca a partir de septiembre de 1870, cuando el empresario Federico Lacroze puso en funcionamiento el tranvía que llegaba a ese barrio desde Plaza Once.

Con la superpoblación de inmigrantes y la falta de estructuras para albergarlos empezaron a aparecer viviendas de inquilinatos ( conventillos ) que no cumplían ni por asomo con las condiciones de salubridad para la gente que habitaba allí adentro. La hacinación de los inmigrantes acompañado de la falta de estructura y de la falta de higiene y salubridad en estos sectores del sur trajeron consecuencias al poco tiempo. Varias pestes y enfermedades empezaron a aparecer y diezmaron a la población. La enfermedad de mayor consecuencias, sin ninguna duda, fue la fiebre amarilla que azotó al sur de la ciudad entre 1870 y 1871 y dejó como resultado incontables víctimas. Así, los vecinos adinerados de los barrios del sur, decidieron trasladarse hacia el norte en la últimas décadas del siglo XIX, donde había una mayor cantidad de espacios verdes y una menor densidad poblacional. A partir de allí, las grandes casonas abandonadas fueron subdivididas en varios cuartos que eran alquilados a los inmigrantes. Este hecho profundizó aún más la división de la ciudad en estratos sociales muy definidos: la aristocracia se agrupó al Norte de la ciudad, mientras que el Sur fue ocupado por el proletariado.

Por su destreza en la actividad portuaria, los genoveses se hicieron dueños de la zona. Como en otros barrios, el déficit habitacional encontró una precaria solución en las viviendas de inquilinato. Se llamaron conventillos por la similitud con los conventos (termino irónico empleado por los españoles para hacer referencia a los prostíbulos). Para que fuera un conventillo, una casa debía cumplir ciertos requisitos municipales: ser hogar de por lo menos cinco familias y contar con baños, lavatorios, letrinas y lavaderos comunes. Aclaremos que las cloacas recién llegaron a La Boca en 1893 y que hasta ese entonces los desechos se depositaban en los posos ciegos.

La norma municipal establecía que los cuartos de los conventillos no podían tener menos de 12 m<sup>2</sup> y 3,5 m de altura. Cada familia se apretujaba en el mismo cuarto que a veces se dividía con biombos o cortinas. Los patios eran el centro de reunión general. Allí convergían los inquilinos y se enteraban de todo lo que pasaba en el inquilinato. Por eso al chismoso se lo llama conventillero.

A diferencia de los conventillos de otras zonas, los que hubo en La Boca se construyeron con maderas y chapas de cinc. La ausencia de higiene y de intimidad eran tan comunes como el baño para todos. Para entender la magnitud, en 1904 más de 16000 personas vivían en los 331 conventillos de La Boca. La superpoblación de Buenos Aires llegó a tal punto, que hubo temporadas en las que uno de cada cinco habitantes de la ciudad vivía en casas de inquilinato. Esa es razón más que suficiente para que este tipo de patrimonio arquitectónico sea tan valorado como lo son las mansiones del 1900.

Desde la perspectiva social, el conventillo se constituyó en el tipo habitacional más significativo, que si por un lado daba cuenta de la faz más inhumana del liberalismo

con la desprotección de la clase trabajadora, el hacinamiento en tugurios céntricos de cuartos estrechos sin luz ni aire, pésimas instalaciones sanitarias y alquileres abusivos;

por otra parte se constituía en un espacio cultural integrativo, de alta sociabilidad, donde convivían polacos, italianos y españoles con criollos del interior, compartiendo fiestas,

comidas y luchas reivindicativas, generando nuevas expresiones estéticas, musicales y de lenguaje (como el sainete, el tango y el lunfardo).

### **CLASES DE CONVENTILLOS**

Hubo dos clases de conventillos: los de ajuste y los de nuevo diseño. Estos últimos son la versión más generalizada y conocida de la denominación "conventillo".

Los primeros aparecieron como adaptación de antiguas "casas chorizo" o casonas de patios, obsoletas o muy deterioradas, ubicando en cada cuarto una familia.

Los segundos, que ya en 1880 constituían el 17 % fueron construidos por especuladores urbanos en base a una máxima explotación del lote. Dentro de esta clase de conventillos podemos encontrar varios tipos: El primer tipo es el tradicional, el cual se desarrollaba disponiendo una serie de habitaciones (de aproximadamente 4 x 4 x 4 ms.) para una familia en cada una de ellas, alrededor de un espacio abierto central y común (el patio del conventillo, donde lavaderos y sanitarios se agrupaban en batería). Podían tener dos niveles, en cuyo caso las escaleras sabían colocarse a mitad del patio.

Otro tipo, en una o dos plantas, fue el de los conventillos chorizo, con distribución similar a los anteriores pero a simple crujía, dando sus habitaciones a patio lateral.

## HISTORIA DE LOS CONVENTILLOS

Estos aparecieron, en gran medida, debido a la densificación urbana operada durante el proceso de metropolización, en el cambio de siglo; momento en que se produjo un alza del valor de la tierra urbana, sobre todo en el área céntrica y barrios aledaños (entre 1886 y 1887 subió un 30/40%). Esto originó un reparcelamiento de las manzanas, estrechándose los lotes hasta frentes mínimos.

Al calor de esta especulación, que perseguía el máximo aprovechamiento del predio y la mayor renta de la inversión inmobiliaria, la arquitectura iba quedando condicionada en sus tipologías a la vez que redefinía el paisaje urbano. Esta fragmentación, que también se dio superponiendo plantas en altura, llegó a su máxima expresión en la vivienda para los sectores populares; afectando en particular las condiciones de habitabilidad de los conventillos.

**Por último, hubo otro tipo de conventillo muy difundidos y fue el del barrio de La Boca. Este tipo edilicio es el que mas interesa para este trabajo y del cual ya se han estado haciendo algunos comentarios al respecto. Los conventillos de La Boca tienen una firme identidad: son volúmenes cúbicos (a veces sobre elevados con pilotes debido a periódicas inundaciones) de chapas onduladas de los más variados colores, utilizando en su origen los sobrantes de pintura de los barcos. La generalización de este cromatismo espontáneo generó un atractivo muy particular y contribuyó en gran medida a una imagen barrial homogénea.**

Estos conventillos fueron diseñados a nuevo en su momento aprovechando los distintos terrenos libres que había en esa época. Se disponen como bloques de más de una planta, construidos por adiciones progresivas y separados por patios no tan amplios como los otros tipos de construcciones mencionados anteriormente. Patios característicos, con sus exentas escaleras de madera y circulaciones perimetrales a la manera de galerías-balcón. El sistema consiste en una estructura de tirantes livianos, de 2" x 4", separados 40 cms. entre sí, conformando un entramado plano que se une por sus bordes con pisos y techo. Dicha estructura era revestida, por lo general, en chapa de cinc ondulada colocada horizontalmente, aunque a veces también se optaba por revestirlos con tablas de madera también colocadas en forma horizontal. Esta tecnología popular era de rápido montaje y no requería mano de obra especializada.

### EL HABITAT DEL INMIGRANTE: HACINADO, INSALUBRE Y COSTOSO

En cualquiera de sus versiones, el conventillo fue, mayoritariamente, la vivienda de los inmigrantes. Desde 1871 existía un Reglamento oficial para conventillos que establecía normas sobre construcción, materiales, terminaciones interiores, ventilación y disposición de letrinas.

Algunas cifras nos pueden mostrar más cabalmente el incremento migratorio, sus ocupaciones y su relación con este tipo habitacional.

En la década de 1880 ingresaron a Argentina 649.000 inmigrantes, que prácticamente se duplicaron en la década posterior, cuando arribaron 1.142.000. Esa masa fue absorbida en gran parte por las ciudades, llegando a tener Buenos Aires (según el censo de 1887) un 53% de extranjeros. En ese mismo año el 27% de la población vivía en conventillos (pico de la década), donde un 72% de sus moradores eran europeos de origen rural, en condiciones de hacinamiento creciente.

Estos ocupantes, en una notoria mayoría italianos, debieron incorporarse a tareas urbanas. Si nos atenemos a los datos del Censo Nacional de 1869, en los conventillos del casco céntrico (Distrito I), más de la mitad de las mujeres trabajaban y lo hacían como sirvientas, planchadoras, lavanderas o costureras; mientras la mayoría de los hombres eran peones y el resto se ocupaba de trabajos especializados (eran zapateros, sastres, empleados y en gran número obreros de la construcción).

Los cuartos debían tener como mínimo 12 metros cuadrados (lo que daría un cuarto de 4m por 3m) con una altura mínima de 3.5 metros. Además se estipulaba un valor promedio de 2,4 personas por cada uno de los cuartos como tope para que no sea considerado hacinamiento.

Sin embargo los datos oficiales obtenidos por los censos de las últimas décadas del siglo XIX y los primeros años del siglo XX demuestran que no se respetaban estos valores y que el hacinamiento en los conventillos era una situación cotidiana. Según testimonios de algunas personas de esa época, los números habrían sido aún mayores que los que se entregaron oficialmente.

Veamos el incremento de conventillos en Buenos Aires y su población durante tres décadas:

1880:	1.770 conv.	= 24.023 cuartos	= 51.915 hab.	= 2.2 hab/cuarto
1883:	1.868 conv.	= 25.645 cuartos	= 64.156 hab.	= 2.5 hab/cuarto
1887:	2.835 conv.	= s/d.	= 116.167 hab.	= s/d.
1895:	2.249 conv.	= 37.603 cuartos	= 94.743 hab.	= 2.5 hab/cuarto
1905:	2.297 conv.	= 38.405 cuartos	= 129.257 hab.	= 3.4 hab/cuarto
1907:	2.500 conv.	= s/d.	= 150.000 hab.	= s/d.

## HISTORIA DE LOS CONVENTILLOS

A estos índices de hacinamiento había que agregar las pésimas condiciones de higiene y mantenimiento general (responsabilidad de los propietarios). Para paliar los problemas sanitarios se dictaron sucesivas ordenanzas y reglamentos municipales como los de 1871, 1887, 1893 y 1899, aunque los propietarios se resistían a su cumplimiento.

A este déficit sanitario, se agregaba el aumento creciente de los alquileres, lo que a su vez alentaba el hacinamiento. La renta de una pieza que en 1870 era de 4 pesos oro,

20 años después había subido a 8 y en 1912 alcanzaba a 13 pesos oro en San Cristóbal y San Telmo, y 18 pesos oro en Catedral al Sur y Socorro; equivaliendo a cerca del 30 % del salario de un peón de albañil, 22% de un medio oficial y 15% de un artesano especializado. De acuerdo a estadísticas de la época esto significaba que una pieza llegaba a costar 8 veces más que otra similar en Londres o París.

### LA VIDA DOMÉSTICA Y EL EQUIPAMIENTO

Los barrios de mayor concentración de conventillos, durante el cambio de siglo, se correspondían con un arco que rodeaba el casco céntrico: por el sur, San Telmo, Concepción, Boca y Barracas; por el oeste, Piedad y Balvanera; por el norte, San Nicolás y Socorro. Cerca de 1920, el saldo migratorio vuelve a subir, y se observa un nuevo crecimiento en el área céntrica, así como una extensión hacia el suburbio abarcando Palermo, Villa Crespo y cercanías de Chacarita.

El conventillo era el espacio de la miseria pero, a su vez, era el espacio de la solidaridad, de la integración social y de una cultura de mezcla en formación. En cada una de las piezas de los conventillos las familias se acomodaban y organizaban su vida doméstica como podían, en un ambiente único para dormir, comer y realizar labores, con una precaria ocupación de un sector del patio a la entrada de cada habitación, para cocinar. No siempre había cocinas comunes, siendo la situación más frecuente una repisa con cocinilla y brasero de carbón en el piso junto a cada puerta. A este último se lo ubicaba algunas veces en el interior (sobre todo en invierno), con el consiguiente peligro de incendio o emanación de gases tóxicos. En conventillos más organizados se instalaban las cocinas en el patio, a manera de cuartuchos de madera junto a cada habitación.

El mobiliario consistía en una mesa, algunos bancos o sillas, un ropero o ganchos para la ropa, algún baúl, cuadros de familia, imágenes religiosas, un farol a kerosene, catres o camas turcas (un bastidor metálico con elástico montado sobre cuatro patas de madera torneada), a veces camas superpuestas, un espejo, un palanganero, escupideras y, ocasionalmente, una máquina de coser.

Por último, en algunos conventillos había piezas para grupos de hombres solos (generalmente inmigrantes solteros) cuyos mobiliarios no diferían mucho de los anteriores ya descriptos.

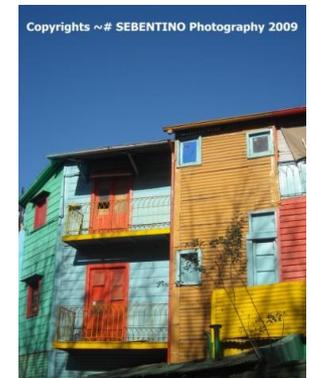
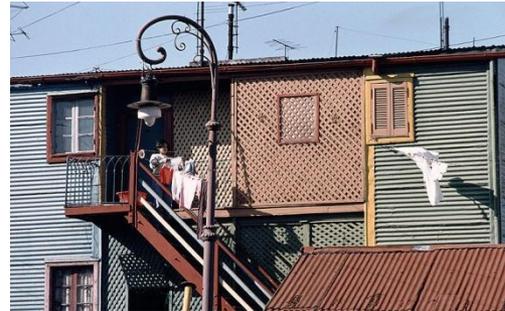
### FOTOS DE CONVENTILLOS DE DISTINTOS BARRIOS



### ACTUALIDAD DE LOS CONVENTILLOS

Actualmente, si bien en San Nicolás, San Telmo, Balvanera, Villa Crespo y en algún que otro barrio de Buenos Aires subsisten algunos pocos conventillos, es en La Boca donde estas viejas casas de inquilinatos siguen **copando la escena** como hace un siglo. Según estimaciones, todavía perduran un poco más de 400 conventillos en sus manzanas. Casualmente estas viejas casas de inquilinato (conventillos) del barrio de La Boca eran diferentes a las que habían en el resto de los Barrios porteños. Sus colores, su morfología y sus materiales le daban un atractivo especial y las destacaban por sobre el resto. Tal es así que el barrio de La Boca con sus conventillos coloridos, entremezclados con el resto de su casco histórico, con sus riquezas culturales (museos, bares, cantinas, teatros), con su arquitectura deportiva, con su infraestructura ferroviaria, con sus obras de ingeniería y con sus riquezas naturales (Riachuelo, parque y plazas) alimentaron e inspiraron a los más grandes pintores, escultores y cantantes. Si, el arte, la inspiración y la espontaneidad también forman parte del espíritu de La Boca. Por todo esto, y por su marco histórico que revela una realidad social de una época, estos conventillos coloridos tan pintorescos y atractivos forman parte del ADN de La Boca y de los habitantes que viven en ella. Son parte del patrimonio histórico del barrio y hay que protegerlos. La recuperación de los mismos resulta algo imprescindible para poder proyectar al futuro. Sería algo así como entender el pasado para comprender el presente y poder proyectar al futuro. Basta ver en la actualidad cuál es el lugar más visitado y transitado dentro del barrio por personas de todas partes del mundo y así sacar las conclusiones pertinentes. Sin ninguna duda estamos hablando de la parte turística en donde se destacan las calles Caminito, Magallanes, Iberlucea y Garibaldi. En este sector está lleno de conventillos recuperados y restaurados, en muchos casos ya no con su uso primitivo de albergar a las personas que transitan el barrio sino como centro de interacción, como comercios de todo tipo, como museos, como mercados o ferias y hasta en algunos casos simplemente como espacios recorribles. Por estas razones una de las propuestas para este proyecto va a ser recuperar y restaurar la mayor cantidad de conventillos posibles, y de esta manera darle distintos usos a los mismos para integrarlos al entramado urbano y para que se vuelvan a conectar con la gente.

### FOTOS ACTUALES DE LOS CONVENTILLOS DE LA BOCA

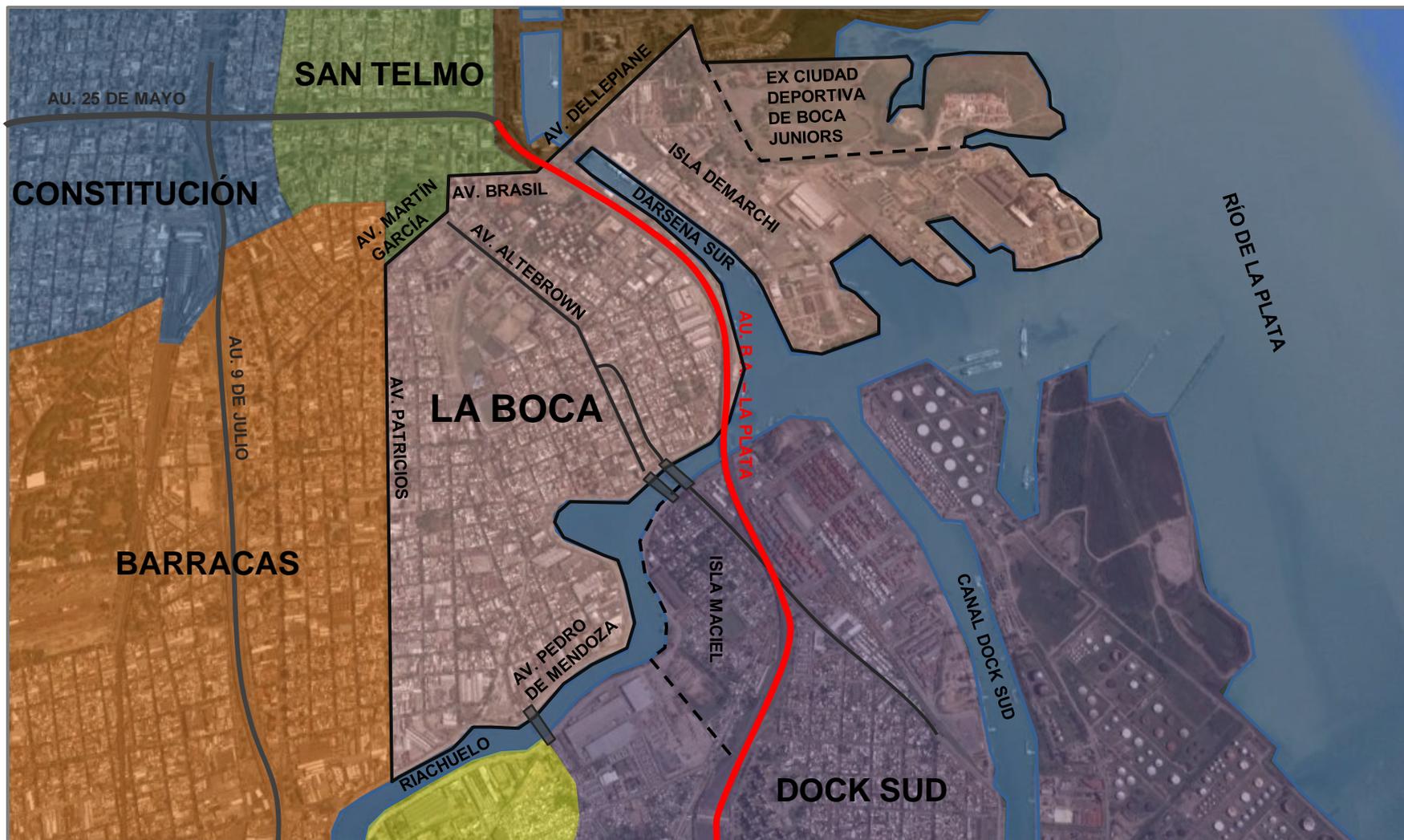


# 3

## Análisis del barrio







 BARRIO DE PUERTO MADERO	 BARRIO DE CONSTITUCIÓN	 LOCALIDAD DE DOCK SUD	 BARRIO DE LA BOCA
 BARRIO DE SAN TELMO	 BARRIO DE BARRACAS	 LOCALIDAD DE AVELLANEDA	

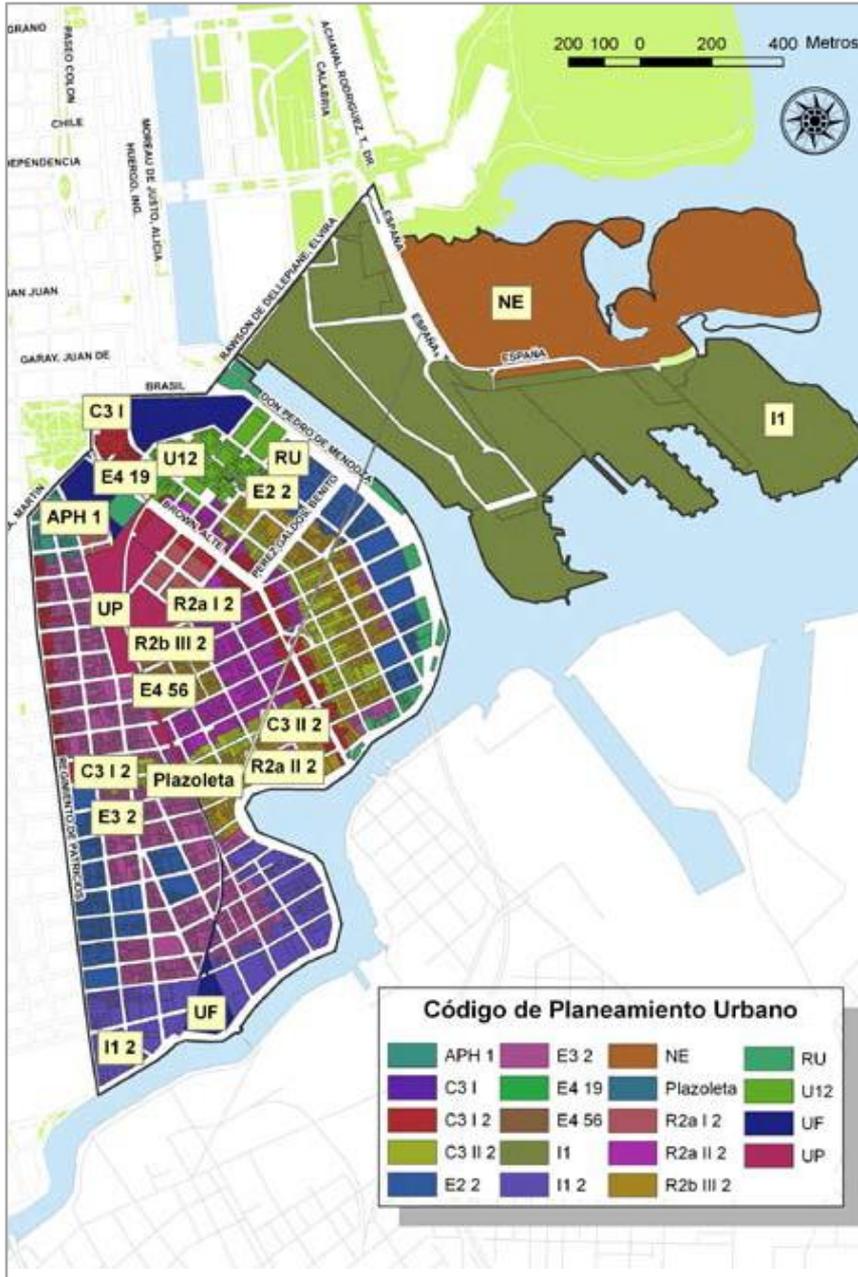
**Límites del barrio de La Boca:** Avenida Regimiento de Patricios, Avenida Martín García, Avenida Paseo Colón, Avenida Brasil, prolongación virtual de Avenida Elvira Rawson de Dellepiane, Avenida Elvira Rawson de Dellepiane hasta intersección con el paredón de la Costanera Sur, paredón de la Costanera Sur, límite catastral sur de la Reserva Ecológica, Río de la Plata, Riachuelo, prolongación virtual de Avenida Regimiento de Patricios.

# LÍMITES Y TERRITORIO



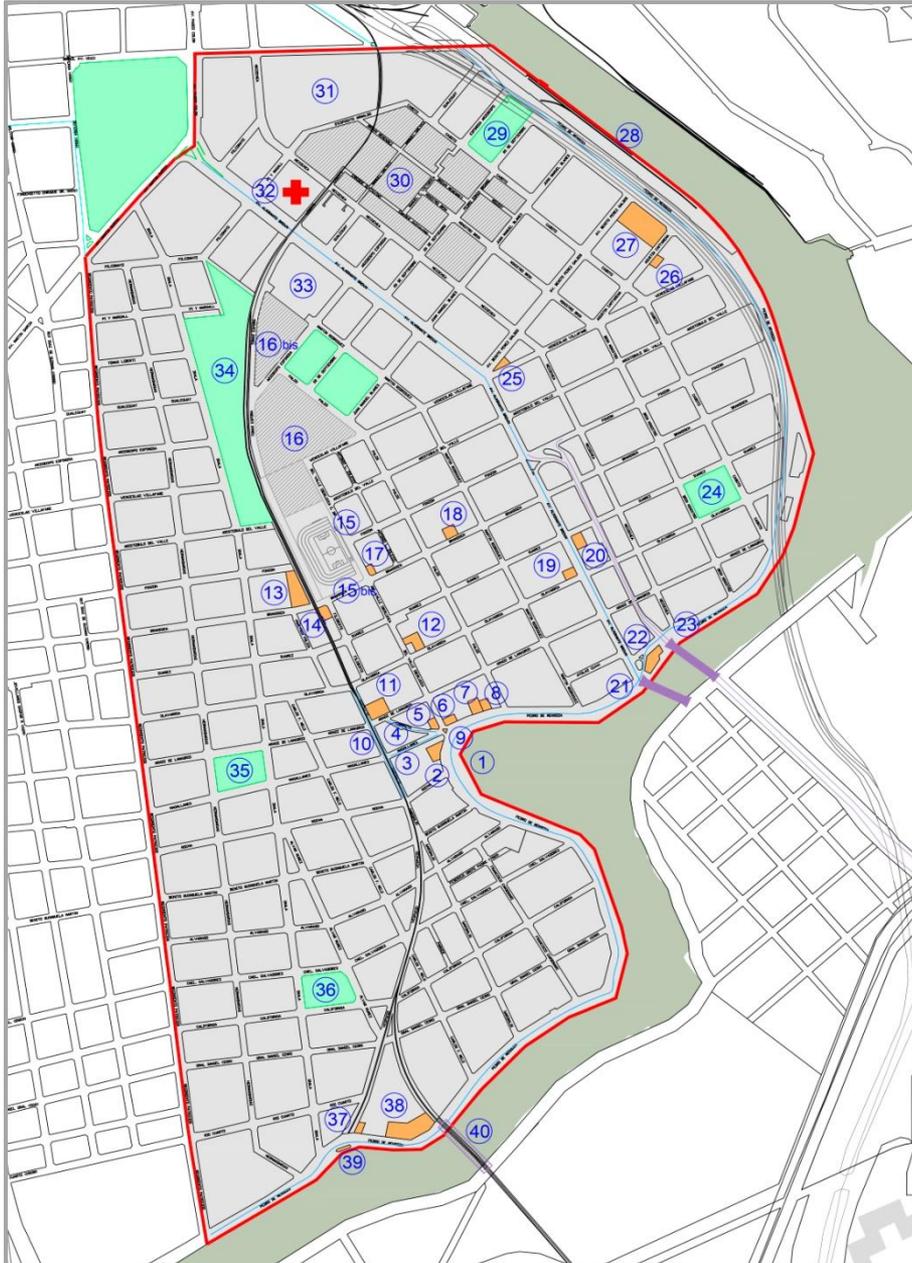
## REFERENCIAS

- |             |                   |                  |                  |
|-------------|-------------------|------------------|------------------|
| Ferrocarril | Hito de la Ciudad | Metrobús         | Subte y Premetro |
| Laguna      | Espacio Verde     | Limite de Comuna | Línea D          |
| Autopista   | Limite de Barrio  | Sede Comunal     | Línea B          |
|             |                   |                  | Línea E          |
|             |                   |                  | Línea H          |
|             |                   |                  | Premetro         |



Para analizar la normativa de este barrio se utilizará el Código de Planeamiento Urbano, el cual es un instrumento que rige y restringe el uso del suelo, constituyéndose en la principal herramienta legal en lo que respecta a la utilización parcelaria en todo el territorio de la Ciudad. De acuerdo a la última actualización, la normativa vigente de mayor importancia es el distrito industrial (I), ya que se presenta en el 35,7% de la superficie del barrio. Estos distritos son áreas destinadas al agrupamiento de actividades manufactureras que debido a sus características admiten ser localizadas en el tejido urbano. En el caso particular de la Boca, el distrito predominante es el I1 el cual establece que dichas actividades industriales deben segregarse de otros distritos, el distrito I2 establece que dichas actividades pueden coexistir con usos residenciales. De esta manera el distrito I1 se localiza separado de cualquier otro uso observándose en la Isla Demarchi localizada en el sector norte del barrio; el distrito I2 se emplaza en el extremo sur de la Boca en combinación con usos residenciales y de equipamiento. El distrito NE es de normativas especiales y abarca el 17,8%. Los distritos de equipamiento (E) se distribuyen en el 17,9% de la superficie del barrio, estableciéndose los siguientes distritos: el E3 que consiste en un distrito de equipamiento local, es decir, de usos de servicios de las áreas residenciales próximas; el distrito E2 de equipamiento general, consiste en usos que sirven a la ciudad y que por sus características pueden coexistir con usos residenciales pero con restricciones y el E4 o equipamiento especial para de usos singulares que por sus características requiere de terrenos de cierta superficie y normas particularizadas para cada actividad; el estadio de Boca Júnior es un ejemplo de uso urbano emplazado bajo esta normativa. Los distritos residenciales se distribuyen en el 13,0% de la superficie del barrio, combinándose los de alta y baja densidad ya sean generales o exclusivos. Se emplazan en el sector central de La Boca. En el 6,4% de la superficie parcelaria se establece el distrito central (C), es decir, áreas destinadas al agrupamiento de usos administrativos, financieros, comerciales y de servicios vinculados a ejes comerciales y avenidas de elevado nivel vehicular y peatonal, razón por la cual el usos residencial se habilita pero con restricciones. Los distritos de Urbanización Futura (UF) están presentes en el 3,5% del área y los de Urbanización Parque (UP) en el 3,1%. Los primeros corresponden a terrenos de propiedad pública, aún no urbanizados u ocupados; los segundos corresponden a áreas destinadas a espacios verdes y parquizaciones de usos público. El distrito RU (Renovación Urbana) está presente en el 1,9% del territorio; consiste en espacios con la necesidad de una reestructuración integral por la obsolescencia de algunos de sus sectores o elementos, entre otras razones establecidas por el CPU; en la Boca, puede identificarse en el área limítrofe al Riachuelo. Finalmente, las áreas APH se distribuyen en el 0,7% del barrio. Estas áreas de protección del patrimonio histórico se hayan en el extremo noroeste de la Boca. Estas consisten en áreas APH 1; bajo este distrito se incluyen ámbitos urbanos de alto significado patrimonial (parte del antiguo casco histórico de la Ciudad).

## SITIOS MAS IMPORTANTES DEL BARRIO



- 1- PASEO VUELTA DE ROCHA
- 2- MUSEO PROA
- 3- CALLE PEATONAL MAGALLANES
- 4- CALLE MUSEO CAMINITO
- 5- MUSEO DE CERA
- 6- BAR LA PERLA
- 7- MUSEO QUINQUELA MARTIN
- 8- TEATRO DE LA RIBERA
- 9- PLAZOLETA DE LOS SUSPIROS
- 10- CALLE PEATONAL GARIBALDI
- 11- NUEVA PLAZA DE LOS BOMBEROS VOLUNTARIOS
- 12- INSTITUTO EDUCATIVO E IGLESIA EVANGELISTA WILLAM MORRIS
- 13- BOCA TANGO
- 14- LA GLORIETA DE QUIQUE
- 15- LA BOMBONERA
- 15 BIS- MUSEO DE LA PASIÓN BOQUENSE
- 16- COMPLEJO PEDRO POMPILLO (BOCA JUNIORS)
- 16 BIS- COMPLEJO POLIDEPORTIVO CON VIVIENDAS (BOCA JUNIORS)
- 17- CANTINA DON CARLOS
- 18- CUARTEL BOMBEROS VOLUNTARIOS DE LA BOCA
- 19- BAR ROMA (BAR NOTABLE)
- 20- PIZZERÍA BANCHERO
- 21- VIEJO TRANSBORDADOR NICOLÁS AVELLANEDA
- 22- DESTACAMENTO DE BOMBEROS DE LA BOCA DE LA POLICÍA FEDERAL
- 23- NUEVO PUENTE NICOLÁS AVELLANEDA
- 24- PLAZA SOLÍS
- 25- EDIFICIO CASA DE LA TORMENTA
- 26- RESTAURANT EL OBRERO
- 27- LA USINA DEL ARTE
- 28- PUERTO DARSENA SUR, MUELLE OESTE
- 29- PLAZA ISLAS MALVINAS
- 30- COMPLEJO HABITACIONAL CATALINAS SUR
- 31- CLUB DARLING TENIS
- 32- HOSPITAL ARGERICH
- 33- MUSEO CASA AMARILLA
- 34- PARQUE FLORA NATIVA
- 35- PLAZA MATHEU
- 36- PLAZA ALMIRANTE BROWN
- 37- ANTIGUA ESTACIÓN BARRACA PEÑA
- 38- COMPLEJO EDIFICIO BARRACA PEÑA
- 39- BARCO REMOLCADOR EDUARDITO
- 40- PUENTE FERROVIARIO BARRACA PEÑA

SITIOS MAS IMPORTANTES DEL BARRIO

La Bombonera



Museo Proa



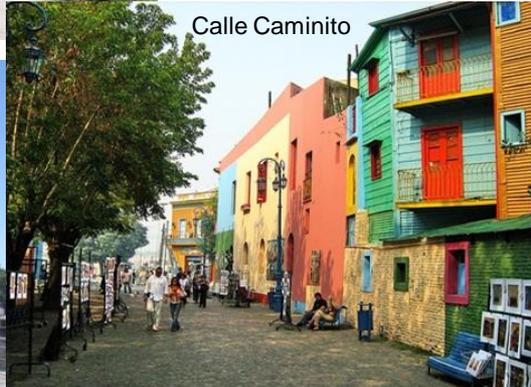
La Usina del Arte



Puentes transbordadores de la Boca



Calle Caminito



Cuartel 1 de los bomberos voluntarios de La Boca



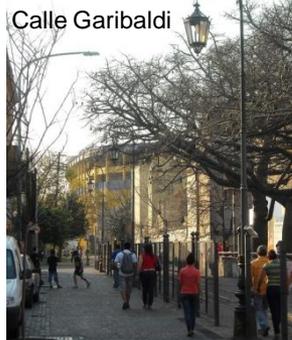
Museo de Casa Amarilla



Puentes Barraca Peña



Calle Garibaldi



Parque Flora Nativa Quinquela Martín



Museo Quinquela Martín, teatro de La Ribera y monumento a Quinquela



## SITIOS MAS IMPORTANTES DEL BARRIO



- 41- Casino Flotante
- 42- Museo de calcos y esculturas Ernesto de la Carcova
- 43- Estación de cuarentena SENASA
- 44- Observatorio naval
- 45- Puerto Dársena Sur, muelle Este
- 46- Helipuerto isla Demarchi
- 47- Escuela nacional naval Comodoro A. Somellera
- 48- Gran astillero Almirante Storni
- 49- Gran astillero Tandanor
- 50- Central termoeléctrica Costanera
- 51- Helipuerto Buenos Aires – Costanera
- 52- Ex ciudad deportiva de Boca Juniors

*El restante de los sitios importantes de La Boca que acabamos de mencionar corresponden al sector de la Isla Demarchi y a los terrenos donde se encuentra situada la ex ciudad deportiva de Boca Juniors. En el caso de la isla Demarchi, según el código de planeamiento urbano, la normativa porteña establece este sector como distrito de uso exclusivamente industrial. Mientras que en los terrenos linderos a la isla los establece como distrito de normas especiales.*

Referencia número 41



Referencia número 43



Referencia número 45



Referencia número 52



Referencia número 44



Referencia número 42



Referencia número 49



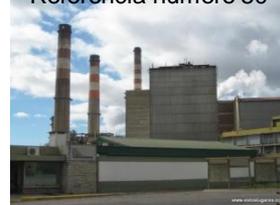
Referencia número 48



Referencia número 47



Referencia número 50

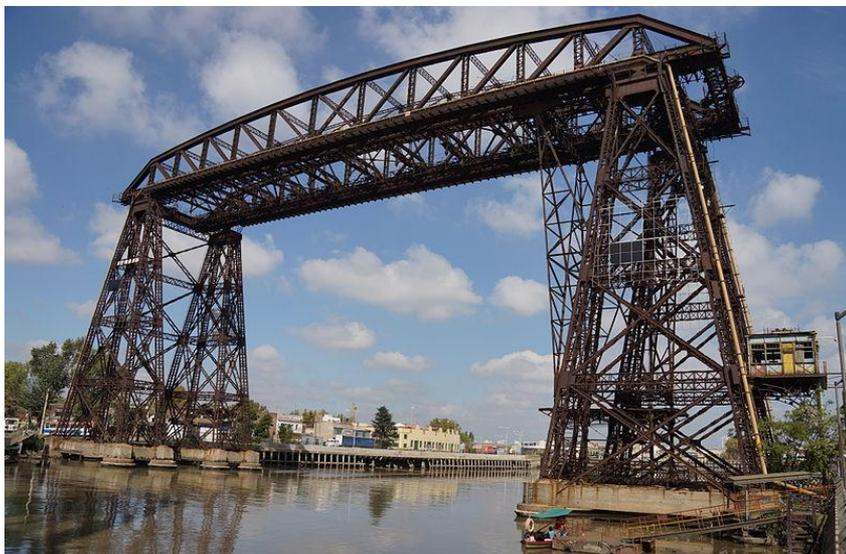


Referencia número 51



Referencia número 46





Por decreto del 25 de septiembre de 1908 se autorizó al Ferrocarril del Sur a erigir un puente transbordador para unir a la Isla Maciel con La Boca. La gestión provino de la provincia de Buenos Aires.

El puente estaba compuesto por una estructura de hierro, construido por partes en Inglaterra. Desde allí se trasladó en barco y se armó en Buenos Aires. La obra fue inaugurada bajo el gobierno de Roque Sáenz Peña, el sábado 30 de mayo de 1914, con el nombre de Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, en homenaje a quien presidió la República Argentina entre 1874 y 1880.

Años más tarde de su inauguración, el transbordador Avellaneda fue donado por "Ferrocarril del Sur" al Estado Nacional.

Su altura es de 52 metros, el ancho de las columnas es de 27 m. apoyadas en 8 cilindros de hormigón de 4m. de diámetro y 24 metros de profundidad. La separación de dichas columnas es de 77,5 m. tramo libre que deja a la navegación, con un gálibo vertical de 43,52 m. sobre el cero del Riachuelo.

Cuenta con 2 grandes pilas (una por margen). Cada pila del puente se compone de 2 torres de sección cuadrada en planta, con sección decreciente en altura, las que están distanciadas de forma de permitir el acceso a la plataforma. Las 2 torres se unen entre sí por medio de numerosos arriostramientos.

La plataforma transbordadora cuelga de un armazón rígido y a su vez articulada a un carro superior. Podía manejarse desde la casilla de la plataforma, como también de la casilla de máquinas. De 8 por 12 metros, transportaba peatones, carros, vehículos a motor o tranvías. Unía el extremo de la Avda. Alte. Brown en la Boca con la Avda. La Plata en el Partido de Avellaneda.

En 1940 se inauguró a cien metros un nuevo puente, pero el transbordador siguió funcionando hasta la década del '60.

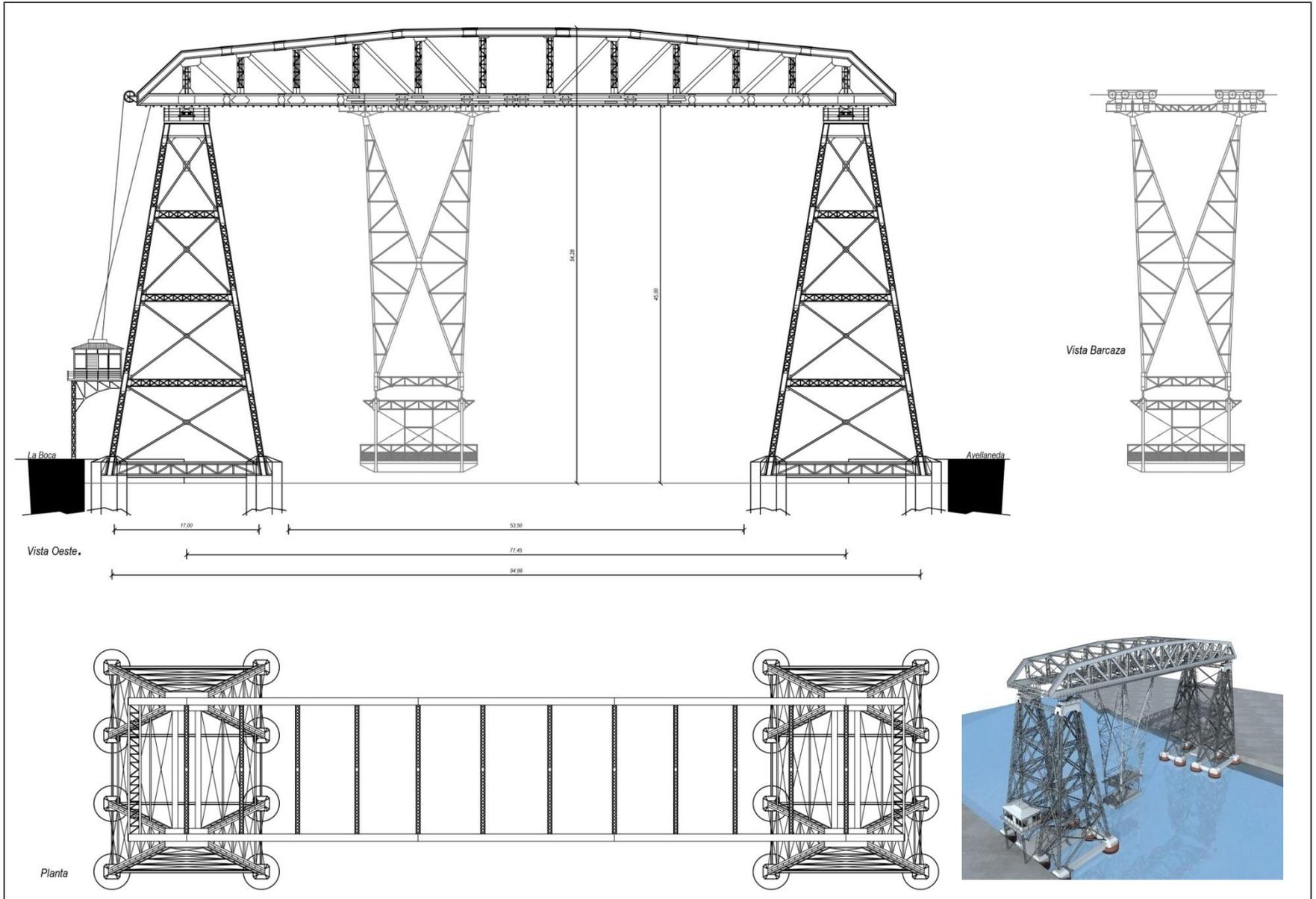
Hacia 1993 empezaron a circular versiones de su desguace. Innumerables veces se levantaron para lograr su preservación, señalando sus valores desde el punto de vista histórico y social. Producto de esta defensa fue declarado "Sitio de Interés Cultural", entre otras manifestaciones emitidas, por el Concejo Deliberante.

Finalmente fue protegido con la declaración de "Monumento Histórico Nacional".

A partir de 2004, con la creación de ACUMAR y el plan de recuperación del riachuelo, comenzaron a presentarse proyectos para rehabilitar el viejo transbordador, que tomaron nuevo impulso en 2012 cuando Vialidad Nacional descubrió un túnel cruzando el río que permitiría el traslado de un gasoducto que actualmente pasa por la estructura del transbordador y es una traba a su rehabilitación.

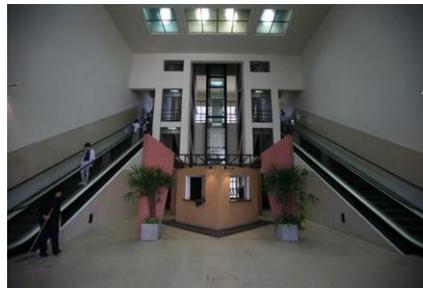
El túnel del que hablamos está a una profundidad de treinta metros y se divide en dos conductos de 1,50 de ancho por unos tres metros de alto.

En ese mismo 2012, pocos días después de haber encontrado el túnel, se anunció el proyecto de recuperación del puente transbordador, el cual está a cargo de vialidad nacional. Actualmente la obra se encuentra en trabajos de desarme, desmontaje y limpieza de las partes, y a la espera de poder solucionar los inconvenientes que surgen ante la presencia del caño de gas que cruza de lado a lado sobre el puente.





Inaugurado el 5 de octubre de 1940 a escasos metros del antiguo puente transbordador (con el que comparte nombre), su construcción fue una de las primeras obras del mundo en acero y cemento. Tiene un largo aproximado de 1650 metros, desde su acceso en la avenida Sargento Ponce, en Dock Sud hasta la avenida Almirante Brown (esquina calle Pinzón), en el barrio porteño de La Boca. Es una de las principales vías de tráfico entre Avellaneda y la Capital Federal, sobre todo cuando el Nuevo Puente Pueyrredón sufre cortes. También cuenta con pasarelas habilitadas para la circulación de peatones, a las cuales se accede desde dos edificios, uno de cada lado de la ribera. Para el cálculo de la luz libre que debía tener el Puente Nicolás Avellaneda, se realizó un censo con las embarcaciones que pasaron en el cruce a construir en noviembre de 1933. La cantidad de embarcaciones con altura menor de 20 m fue de 14.160, y con altura mayor 300. Así se decidió que el gálibo debía ser de 21 m sobre el nivel de las aguas medias, es decir 23,9 m con respecto a la cota cero del Riachuelo. Para el cruce de barcos mayores, se dotó al puente de un mecanismo levadizo para dejar una luz de 43 m con respecto a la cota cero del Riachuelo. De esta manera cada vez que pasaba una embarcación que requería el manejo del tablero, el tránsito de vehículos se cortaba por diez minutos. El ancho libre para navegación es de 60 m. La calzada del puente tiene 12 m de ancho útil y las pasarelas peatonales tienen un ancho de 2,50 m. Debido a la pendiente de 5% no se permitió la tracción a sangre por el puente. Para solventar ese problema se construyó un mecanismo trasbordador debajo del tablero, con capacidad para cuatro a seis vehículos.



El proyecto arquitectónico estuvo a cargo del ingeniero civil Juan Agustín Valle y del arquitecto Eduardo Rodríguez Videla. El costo total de la obra, incluyendo las expropiaciones necesarias para emplazar el viaducto, fue de más de \$ 10.000.000. Fue considerado por la Dirección Nacional de Vialidad *el más importante en su género de Sud América, y por algunos dispositivos único en el mundo*. Los trabajos comenzaron el 27 de enero de 1937. En la década de 1960 se consideró utilizar el puente para una futura autopista que conectara con las rutas 1 (a La Plata) y 2 (a Mar del Plata), pero finalmente se decidió construir un puente aparte, más cerca de la desembocadura del río. El 29 de abril de 2010 se inauguraron obras de mantenimiento y puesta en valor: se mejoró el tráfico vehicular y peatonal al arreglarse el puente en sí y los viaductos de acceso. En las pasarelas peatonales se retiraron piezas mecánicas que estaban sueltas restituyéndolas por nuevas. Además se renovó el sistema de iluminación y se colocaron semáforos intermitentes. La remodelación de los edificios que sirven de acceso a los peatones y el arreglo de las escaleras mecánicas además de una cubierta acrílica a lo largo de la pasarela peatonal mejoraron la conexión entre las comunidades de las dos orillas. Los vecinos fueron incorporados como personal de la Dirección Nacional de Vialidad, realizando tareas de mantenimiento, seguridad y control durante las 24 horas. Por todo el arreglo el Estado invirtió 94 millones de pesos argentinos.



El **Club Atlético Boca Juniors** es una entidad deportiva de la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Fue fundado en el barrio de La Boca el 3 de abril de 1905 por cinco jóvenes inmigrantes. El fútbol profesional es su disciplina más destacada, aunque también compite a nivel profesional (Nacional e Internacionalmente) en baloncesto y voleibol. Juega sus partidos de local en el Estadio Alberto J. Armando, conocido mundialmente como *La Bombonera*, donde la Selección Argentina mantiene un invicto histórico, de más de 60 años.

Participa de la Primera División de Fútbol desde 1913 y, a partir del Torneo Inicial 2013, se convirtió en el único club que habrá disputado todas las temporadas desde el comienzo del profesionalismo en 1931. Además, es el equipo con mayor cantidad de partidos disputados en Primera División en la historia del fútbol argentino.

Es considerado uno de los denominados cinco grandes del fútbol argentino, a partir de que la AFA dispusiera la implementación del llamado "voto proporcional" en 1937, que consistía en darle mayor poder de decisión a aquellos clubes con mayor número de socios, mayor antigüedad y mayor cantidad de títulos. Es, asimismo, el único de los cinco grandes que nunca ha descendido de Primera División.

A nivel local, Boca Juniors cuenta con 30 campeonatos de liga de Primera División: 24 obtenidos durante la era profesional y 6 durante la era amateur, y con 11 copas nacionales oficiales de AFA, entre las que se destacan dos Copas Argentinas (1969 y 2011/12).

Boca Juniors tuvo tres o cuatro camisetas antes de adoptar la definitiva, de color azul con una amplia banda amarilla horizontal.



## LA BOMBONERA

En el año 1923 el club atlético Boca Juniors alquiló un terreno ubicado en Brandsen y Del Crucero, cuyas medidas eran de 187x120x114 metros. Allí fue donde se levantaron las tribunas de madera que precedieron a lo que hoy es La Bombonera. Su inauguración se llevó a cabo el día 6 de junio de 1924. Su primera etapa de construcción comenzó en 1938 (la colocación de la piedra fundamental se realizó el 18 de febrero de 1938), en el mismo sitio que se hallaba el estadio anterior, finalizando la primera etapa en 1940. El arquitecto que llevó a cargo la obra fue el Ingeniero José L. Delpini. Arquitectónicamente, el estadio de Boca Juniors fue denominado “obra perfecta”, ya que se aprovecharon espacios inexistentes en las reducidas dimensiones del terreno disponible. Sobre la calle Del Crucero (hoy Del Valle Iberlucea) se ubicaban los palcos y sobre el lateral opuesto, el que da a las antiguas vías férreas, las bandejas de cemento que se extendían en forma de “C” hasta las calles Brandsen y Aristóbulo del Valle. Durante el período de construcción de la Bombonera, Boca hizo sus veces de local en el estadio de Ferro Carril Oeste, teniendo que necesitar los antiguos tablonces que formaban la antigua Bombonera para aumentar su capacidad. La Bombonera se inauguró el 25 de mayo de 1940, durante la Presidencia de Eduardo Sanchez Terrero. Años más tarde, en 1953, se inauguraba la tercer bandeja de cemento y la nueva iluminación artificial del estadio.

En 1986, la Bombonera paso a llamarse oficialmente con el nombre de “Dr Camilo Cichero”, en honor al ex presidente que coloco la piedra fundamental.

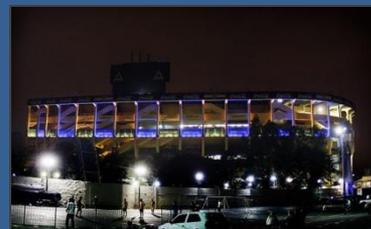
En 1996, bajo la presidencia de Macri se demolieron los antiguos palcos que daban a la calle Del Valle Iberlucea, reemplazándolos por una pequeña tribuna. Sobre la misma, se construyeron los nuevos palcos, esta vez hechos de estructura metálica. Además se realizaron 2 torres en cada extremo del sector de palcos, destinadas a escaleras y servicios, y sobre las cuales se colocaban carteles de publicidad.

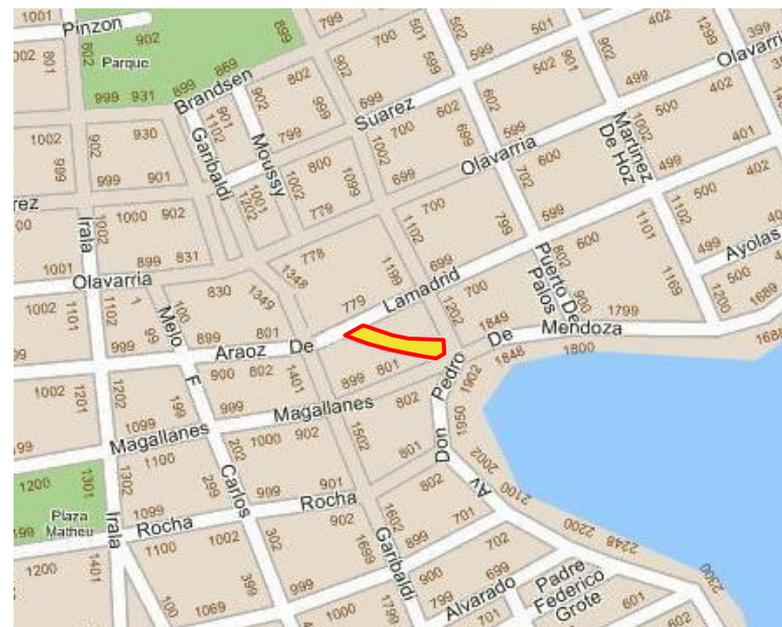
En 2001 se inauguró el museo de la pasión boquense en el interior del estadio y con la entrada principal sobre la calle Bandsen. Allí podemos encontrar innumerables recuerdos y reliquias del mundo Boca, como por ejemplo la estatua que le hicieron los hinchas al máximo ídolo del club de toda la historia, Juan Román Riquelme.

En 2002 La bombonera cambió su nombre oficial por el de “Alberto J. Armando”. Actualmente, en 2013 se agregaron nuevos sectores de palcos semi cubiertos en las torres laterales de los ya existentes.



Nombre: Alberto J. Armando  
Dirección: Brandsen 805  
Año de su inauguración: 1940





### CAMINITO Y SU IMPORTANCIA DENTRO DEL BARRIO

Caminito es una calle museo y un pasaje tradicional, de gran valor cultural y turístico, ubicado en el barrio de La Boca de la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. El lugar adquirió significado cultural debido a que se inspiró en la música del famoso tango Caminito (1926), compuesta por Juan de Dios Filiberto. Por el contrario, la letra del conocido tango, escrita por Gabino Coria Peñalosa, está inspirada en un sendero de la localidad de Olta, en la provincia de La Rioja.

La calle Caminito porteña se encuentra en el pintoresco barrio de La Boca, con unos de sus extremos frente al Riachuelo, en la Vuelta de Rocha, y a unos 400 metros del La Bombonera, estadio del Club Atlético Boca Juniors.

El sendero se extiende de este a oeste, formando una curva de unos 150 metros, atravesando en forma diagonal una manzana limitada por las calles Aroaz de Lamadrid (al norte), Garibaldi (al oeste), Magallanes (al sur) y Del Valle Iberlucea (al este). Su forma sigue el curso de una antigua vía de ferrocarril, posteriormente abandonada. En 1959 fue convertido oficialmente en una "calle museo", completamente peatonal, con el nombre de "Caminito".

Su trayecto sinuoso se debe a que originariamente fluía por allí un arroyo que desaguaba en el Riachuelo, y que debía cruzarse por un pequeño puente, debido a lo cual esa zona del barrio era referida como Puntin, que quiere decir precisamente, "puente pequeño" en dialecto genovés o xeneize. Luego circuló por allí un ferrocarril portuario, hasta 1920.



Una vez cesado, la vía se convirtió en un sendero natural, conocido en el barrio como "La Curva" que fue deteriorándose como basurero. En 1950 un grupo de vecinos, entre los que se encontraba el conocido pintor boquense Benito Quinquela Martín, decidieron recuperar el lugar. En 1959, a iniciativa de Quinquela Martín, el gobierno municipal construyó allí una calle museo, con el nombre que le había puesto el tango, "Caminito". Las casas de madera y chapa que tienen su frente al Caminito, responden al estilo del tradicional conventillo boquense, un tipo de vivienda popular precaria que caracterizó al barrio desde sus orígenes a fines del siglo XIX, como centro de residencia de inmigrantes genoveses. Debido a su valor cultural, las mismas están subsidiadas por el Estado, lo que permite garantizar un mantenimiento general de todo ese sector. Se encuentran pintadas de colores brillantes, una costumbre barrial que difundió el destacado pintor boquense Benito Quinquela Martín. En las calles adyacentes, pueden recorrerse los conventillos tradicionales de la Boca, contruidos de chapas de metal acanaladas, montadas muchas veces sobre pilotes o cimientos altos debido a las frecuentes inundaciones, y pintadas con colores brillantes, tal como se encuentran mantenidos por sus habitantes. A lo largo de su curso se encuentran expuestas obras artísticas de gran importancia. La importancia cultural del lugar hizo de Caminito un centro cultural y turístico en sí mismo. En el lugar se pueden ver parejas de tango que bailan sobre su empedrado. Allí se instala un mercado artesanal en el que se venden pinturas, souvenirs, artesanías, pinturas naif y collages con imágenes de la Boca.

### Biografía de Benito Quinquela Martín

Nació en La Boca, ciudad de Buenos Aires.

Quinquela Martín es considerado el pintor de puertos -por excelencia- y es uno de los más populares pintores argentinos. Sus pinturas portuarias muestran la actividad, vigor y rudeza de la vida diaria en la portuaria La Boca.

No ha podido determinarse con certeza su nacimiento porque fue abandonado el 20 de marzo de 1890 en la Casa de los Expósitos, un orfanato con una nota que decía "Este niño ha sido bautizado con el nombre de Benito Juan Martín".

Por su forma física, se dedujo que habría nacido 20 días antes; por lo que se fijó aquella fecha para su cumpleaños.

Con seis años, fue adoptado por Manuel Chinchella y Justina Molina, y él adoptó el apellido de su padrastro (que luego sería fonetizado como "suena" en el italiano, al castellano como Quinquela). Justina Molina tenía sangre india, venía de Gualeguaychú y era analfabeta, lo cual no le impedía atender con perfecta eficiencia la carbonería familiar que tenían en el barrio porteño de la Boca. Manuel, oriundo de Nervi, Italia, era un italiano de costumbres antiguas, quien nunca imaginó que terminaría educando a un artista plástico. Era un hombre robusto, de gran fuerza muscular, que había llegado a Argentina para mejorar su situación económica.

A los 14 Quinquela iba a una escuela nocturna de pintura en La Boca mientras de día trabajaba en la carbonería familiar.

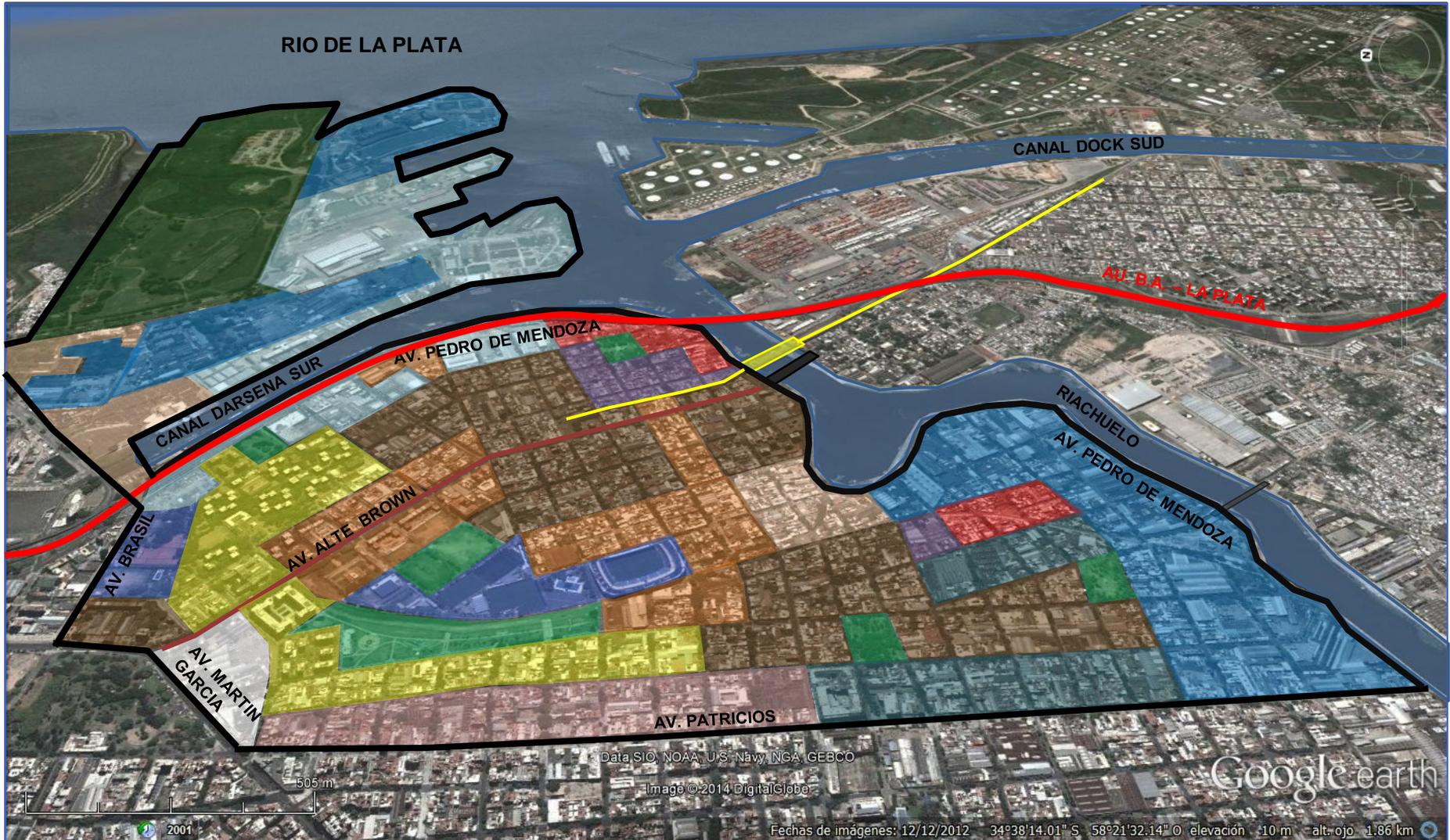
Con 17 años entra al Conservatorio Pezzini Stiatessi, donde estudia hasta 1920. Muere a los 87 años, el 28 de enero de 1977.

Fue el inventor de la calle "Caminito", unas vías del ferrocarril abandonadas que él quiso transformar en museo al aire libre para favorecer a los artistas y artesanos del barrio en los años de la década de 1950, y que con el tiempo, su éxito fue tal que ahora pareciera que siempre estuvo ahí Quinquela es un procer artístico.

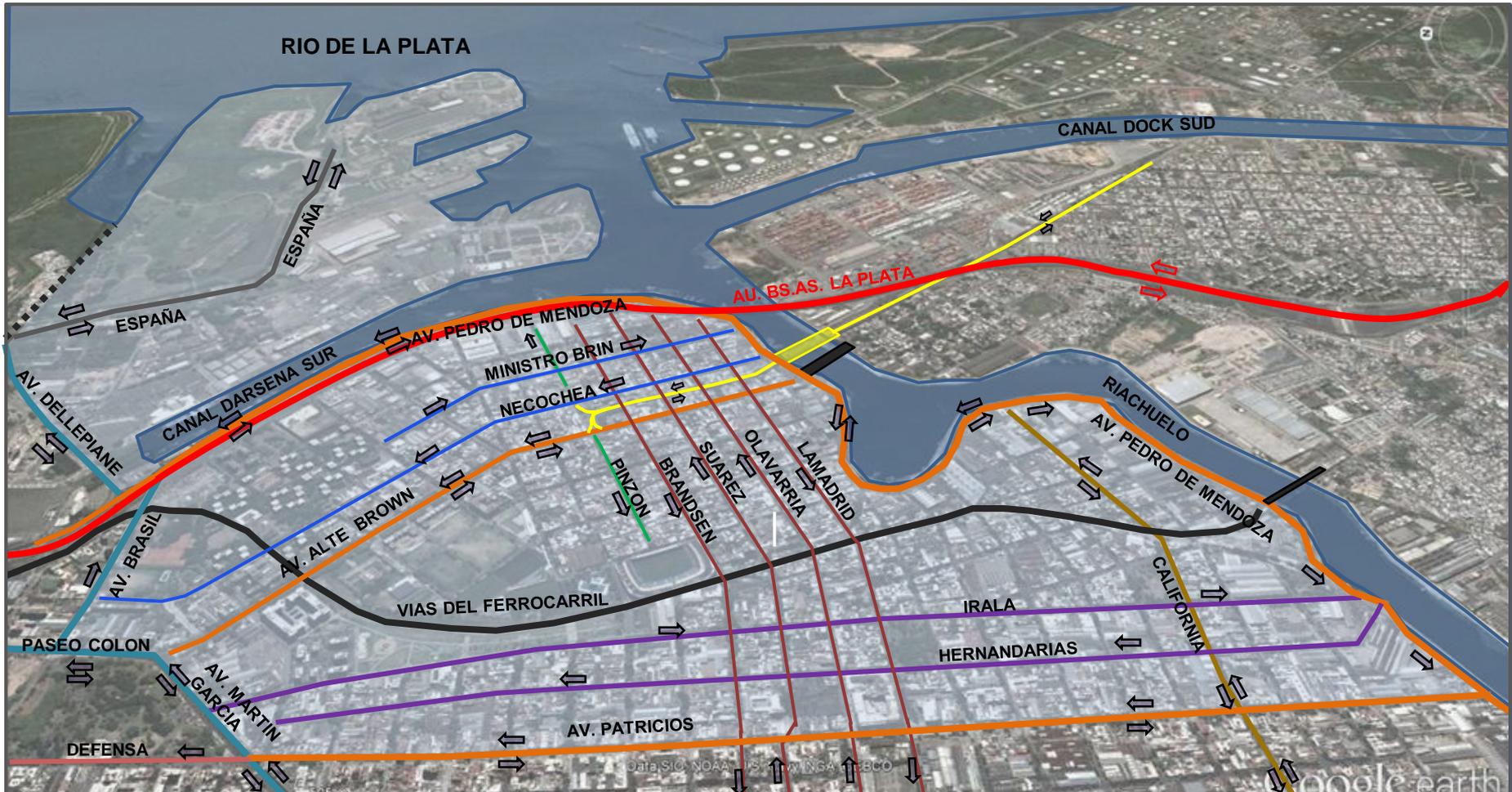
No solo dejó una vasta obra pictórica, sino también filantrópica. Donó museos, escuelas, hospitales y el famoso Teatro de la Ribera.



# ÁREAS HOMOGÉNEAS



	ZONA RESIDENCIAL ALTA		ZONA RESIDENCIAL BAJA (POBREZA)		ZONA DE ACTIVIDADES PORTUARIAS		ZONA COMERCIAL-CULTURAL-TURÍSTICA
	ZONA RESIDENCIAL ALTA - COMERCIAL		ZONA MARGINAL		CLUBES DEPORTIVOS		ZONA VERDE SIN ACTIVIDAD
	ZONA RESIDENCIAL MEDIA		ZONA DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES		ESPACIOS VERDES		ZONA EMPRESARIAL (EN RECUPERACIÓN)
	ZONA RESIDENCIAL MEDIA - COMERCIAL		ZONA DE ACT. INDUST. DETERIORADA		ZONA EMPRESARIAL (EN RECUPERACIÓN)		



EN ESTE MAPA SE PUEDEN APRECIAR LAS ARTERIAS MAS RELEVANTES DENTRO DEL BARRIO. CON COLOR **NARANJA** ESTÁN MARCADAS LAS AVENIDAS PRINCIPALES: PEDRO DE MENDOZA Y PATRICIOS DELIMITAN EL PERÍMETRO DEL BARRIO, MIENTRAS QUE BROW ES UN EJE DENTRO DEL MISMO. CON **BORDO** SE MARCARON LAS CALLES QUE ATRAVIESAN EL BARRIO EN SENTIDO TRANSVERSAL, CON **VIOLETA** AQUELLAS QUE LO HAGEN DE PUNTA A PUNTA EN SENTIDO LONGITUDINAL Y EN **VERDE** SE MARCA LA CALLE PINZÓN, YA QUE UNA DE LAS BAJADAS DEL PUENTE ESTA SOBRE LA MISMA. EN **AZUL** SE MARCARON LAS CALLES BRIN Y NECOCHEA DEBIDO A QUE LAS 2 ATRAVIENSAN LA PARTE ESTE DE LA BOCA; UNA SUBE Y LA OTRA BAJA Y AMBAS COMUNICAN CATALINAS SUR CON LA ZONA DE LOS PUENTES; NECOCHEA INCLUSO ATRAVIESA CATALINAS SUR HASTA LLEGAR A LA CALLE BRASIL. EN GRIS SE INDICA LA CALLE ESPAÑA QUE DELIMITA LA ISLA DEMARCHI Y LA EX CIUDAD DEPORTIVA DE BOCA JUNIOS Y EN **MARRÓN** SE MARCA LA AV. CALIFORNIA QUE ES UNA ARTERIA DE TRANSITO FLUIDO. ADEMÁS, CALIFORNIA ES UNA ARTERIA APTA PARA TRANSITO PESADO Y ACTÚA COMO QUIEBRE PARA LA AV. PEDRO DE MENDOZA, YA QUE ESTA QUEDA REDUCIDA A UN SOLO CARRIL LUEGO DEL CRUCE ENTRE AMBAS. EN LÍNEA PUNTEADA (---) SE MARCA EL LIMITE DE LA BOCA CON LA RESERVA ECOLÓGICA DE PUERTO MADERO, EN **CELESTE** LAS CALLES RESTANTES QUE DELIMITAN EL BARRIO Y EN **ROSA** SIMPLEMENTE SE MARCO LA CONTINUACIÓN DE PATRICIOS EN EL BARRIO DE SAN TELMO. POR ULTIMO SE MARCO EN **ROJO** LA AUTOPISTA, EN **AMARILLO** EL PUENTE NICOLÁS AVELLANEDA CON SU RECORRIDO Y EN NEGRO (—) LAS VÍAS DEL FERROCARRIL Y EL VIEJO TRANSBORDADOR NICOLÁS AVELLANEDA.

Líneas de colectivos que pasan por La Boca: 2, 4, 20, 22, 24, 25, 29, 33, 39, 46, 53, 64, 70, 86, 93, 130, 152, 168

**Avenidas Principales**

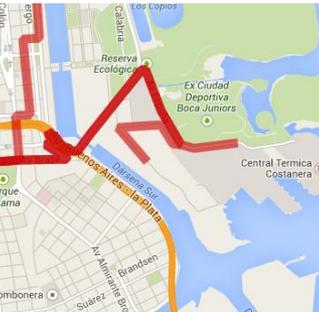
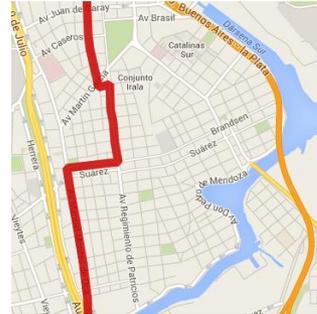
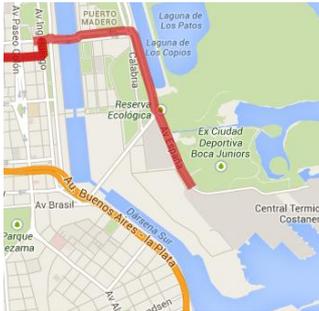
Pedro de Mendoza, Patricios, Almirante Brown

Por Av. Pedro de Mendoza: 20, 25, 29, 33, 46, 53, 64, 152.

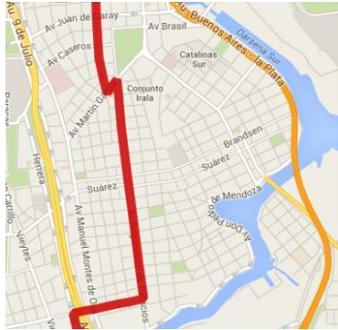
Por Av. Almirante Brown: 29, 53, 152, 64, 168

Por Av. Patricios: 22, 24, 39, 70, 93

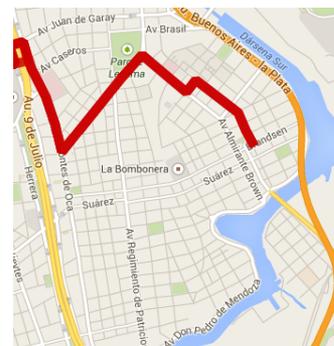
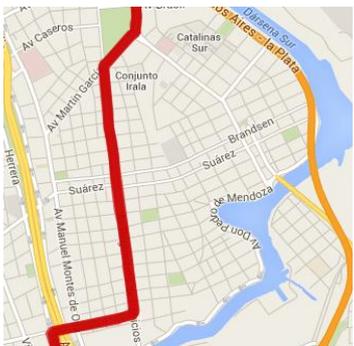
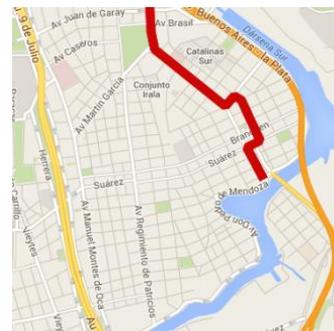
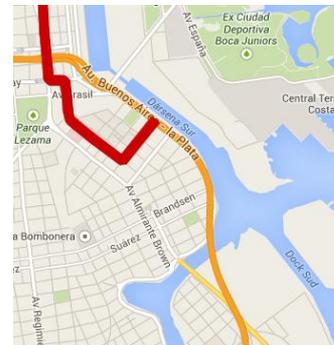
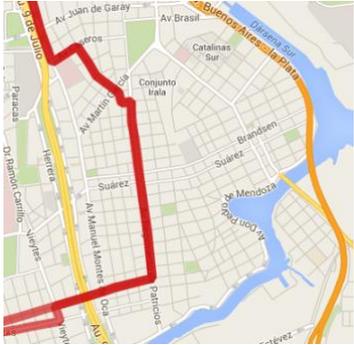
Por otras calles y avenidas: 2, 4, 86, 130



# ESTRUCTURA URBANA / Colectivos que pasan por el barrio de La Boca



ESTRUCTURA URBANA / Colectivos que pasan por el barrio de La Boca



## OCUPACIÓN DE SUELO ( USOS Y ACTIVIDADES )



Mapa relevado en 2009 por la Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA, y retocado acorde a la situación actual

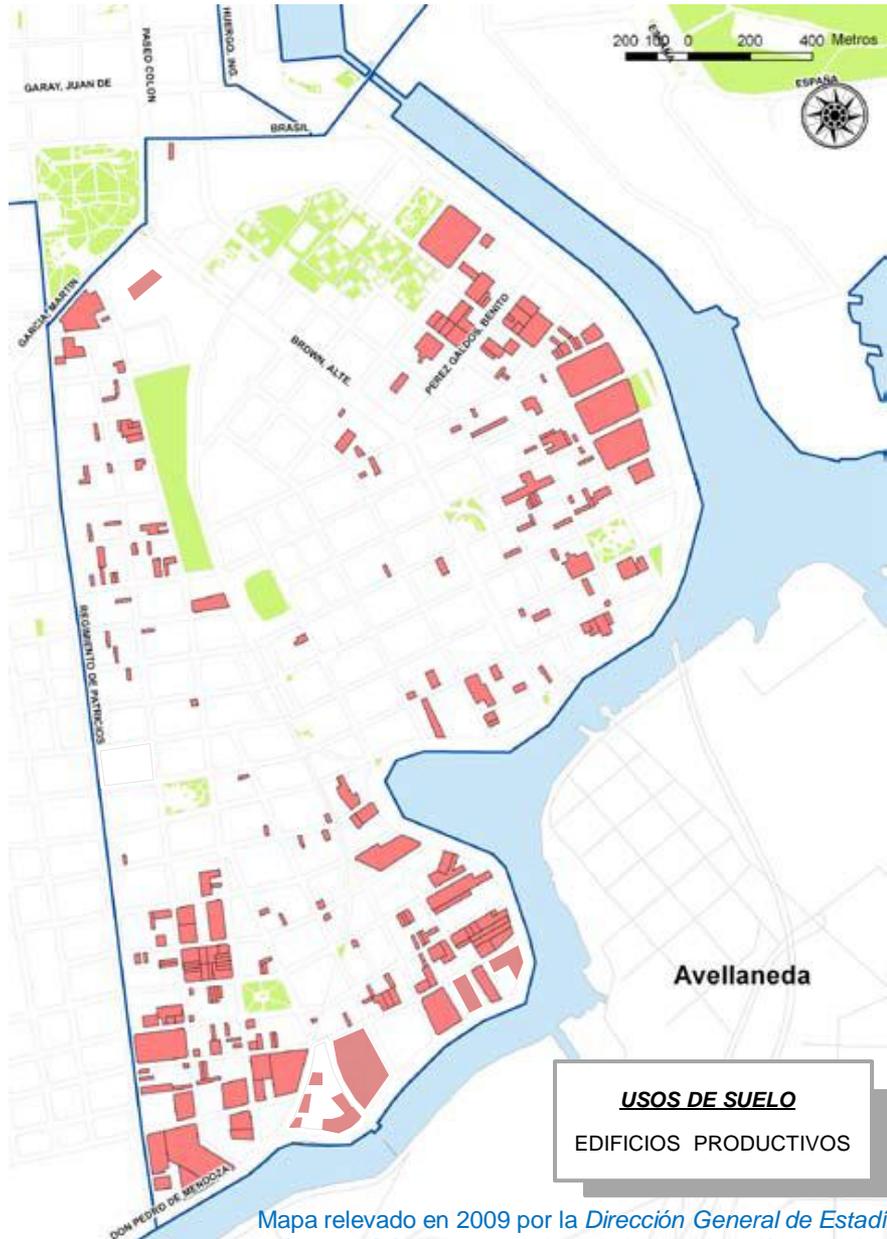
Tipología	Cantidad de parcelas	%	Superficie Parcelaria	%
Propiedad horizontal	1.976,00	75,2	713.183,6	42,6
Vivienda	1968	99,6	702.924,4519	98,6
Oficinas	6	0,3	8.470,6	1,2
Departamentos	2	0,1	1.788,6	0,3
Casas	369	14,1	87.119,0	5,2
Uso mixto con vivienda	132	5,0	44.359,6	2,6
Uso mixto	75	2,9	47.825,0	2,9
Edificios Abandonados	60	2,3	42.224,3	2,5
En obra	14	0,5	27.546,0	1,6
<b>Total</b>	<b>2.626</b>	<b>124,8</b>	<b>1.675.441,2</b>	<b>100,0</b>

Datos relevados en 2009 por la Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA.

El análisis de la tipología edilicia de la Boca se realiza analizando la superficie parcelaria ocupada por cada uno de los tipos edilicios relevados considerando la cantidad total de parcelas y la superficie total ocupada pero las mismas. De acuerdo al primer criterio, un 75,2% de las parcelas se hallaron ocupadas por edificios en propiedad horizontal, entre los cuales el 98,6% se trata de viviendas, en tanto que a las oficinas y departamentos correspondieron, respectivamente, 4 y 2 edificios.

Siguen en importancia las casas, las cuales ocupan 369 parcelas, representado el 5,2% de la superficie parcelaria del barrio. Por otra parte, los edificios de uso mixto con vivienda se emplazan sobre 132 parcelas representando el 2,6% de la superficie parcelaria total. También fueron analizados edificios de uso mixto (en 75 parcelas), los edificios abandonados (60 edificios) y los edificios en obra (14 parcelas). Sin embargo, atendiendo a la superficie parcelaria y dada la señalada importancia de las pocas parcelas de grandes dimensiones pero presentes sobre todo en el sector norte del barrio, es posible precisar mejor la distribución de las tipologías edilicias en la Boca; de esta manera el porcentaje ocupado por edificios de propiedad horizontal respecto del total de superficie parcelaria es de 42,6% en el 75,2% del total del parcelas del barrio. El análisis de la distribución territorial de las edificaciones destinadas a usos residenciales da cuenta de una mayor presencia de edificios de vivienda en propiedad horizontal en el sector central del barrio. Más precisamente puede observarse una concentración de este tipo de edificios a lo largo de Aristóbulo del Valle, Olavarría y Suárez; las tres poseen el mayor número absoluto de edificios destinados a vivienda a lo largo de su extensión. Por su parte, las casas se encuentran mezcladas con las viviendas de propiedad horizontal, logrando una mayor concentración en una franja ubicada al este de la avenida Regimiento de Patricios. A su vez, puede apreciarse la ausencia casi total de edificios de uso residencial en el sur de la Boca, e intersticios –también con ausencia de edificación residencial- en el este del barrio en las cercanías del Riachuelo; en ambos casos, se trata del área de mayor concentración de edificios productivos o parcelas destinadas al uso de edificios de destino único como es el caso de la Cancha de Boca Juniors en el sector central del barrio, en las cercanía a otras parcelas destinada a este tipo de uso.

## OCUPACIÓN DE SUELO ( USOS Y ACTIVIDADES )



Mapa relevado en 2009 por la *Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA*, y retocado acorde a la situación actual

Los edificios productivos en el barrio de La Boca en particular, pero también en general en la zona Sur de la Ciudad, poseen una gran importancia, tanto por el propio carácter de sus actividades, como así también en su número y su relevancia en lo que hace a la dinámica del área. En este sentido, fueron relevados un total de 254 edificios productivos dentro de los límites del barrio, entre los cuales tres de ellos, es decir el 3,1%, se hallaron sin actividad, mientras que uno se halló en obra. Por otro lado, en el 86,6% de los casos, aunque fue posible establecer que se trataba de un edificio con actividad productiva, no pudo determinarse con certeza el tipo de actividad desarrollada en su interior.

Teniendo en cuenta sólo aquellos edificios productivos que se encontraron en actividad y en los que fue posible determinar una actividad de manera cierta, se destacan las siguientes actividades: elaboración de envases de metal, tornerías mecánicas, elaboración de productos alimenticios, fábricas de bebidas sin alcohol, fábrica de productos de caucho, fabricación de calzado, de artículos eléctricos, imprentas, entre otros.

En lo que respecta a la distribución territorial, aunque puede encontrarse presencia de edificios productivos en todo La Boca, se pueden observar una concentración mayor en las proximidades a Regimientos de Patricios, otra en el extremo este en las cercanías del Riachuelo y por último, en el sector noroeste del barrio. El sector sur del barrio coincide con la red de tránsito pesado constituida por, en este caso, por la calle California, Don Pedro de Mendoza, y el tramo sur de Regimiento de Patricios, funcional a la actividad productiva y a la actividad emplazada en depósitos y otras infraestructuras, como por ejemplo galpones; en el mismo plano se debe destacar el ferrocarril F.C.Z.P. con servicio de carga que atraviesa de norte a sur el barrio, y la autopista BS.AS. - La Plata en el extremo este, conectando al barrio con el sur del conurbano bonaerense.

Datos relevados en 2009 por la *Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA*.



## OCUPACIÓN DE SUELO ( USOS Y ACTIVIDADES )



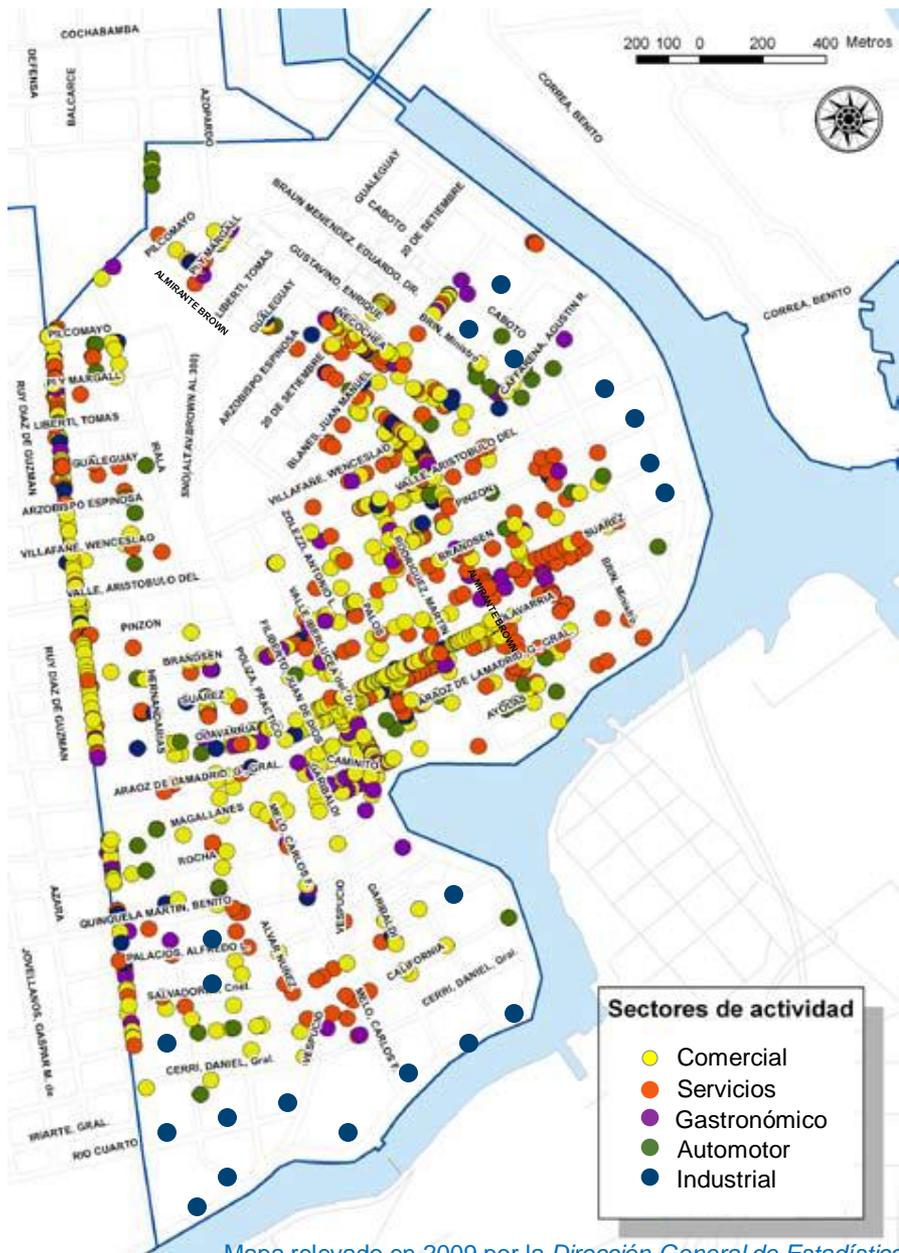
Mapa relevado en 2009 por la Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA, y retocado acorde a la situación actual

Complejizan el perfil industrial los 98 galpones en actividad, cuyo destino principal para este tipo de establecimientos, en el 49,0% el relevamiento del área determinó que se encontraban cumpliendo funciones de depósitos. Por otro lado, en un número importante de galpones, a saber el 32,2%, no se reconoció el uso pero si la estructura característica de galpón. El resto de las actividades se vincula con el rubro automotor, ya sean talleres mecánicos, de suspensión, de chapa y pintura, electrónica o rectificación, entre otros.

El análisis de la distribución territorial del conjunto de los galpones en La Boca arroja resultados similares a los que se expusieron al examinar la localización de los edificios de destino único reunidos bajo la categoría de depósitos y de edificios productivos. De tal forma, la localización de estos determinan los puntos de concentración de los galpones, y de manera particular, el subgrupo mayoritario, los depósitos.

Datos relevados en 2009 por la Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA.





Mapa relevado en 2009 por la Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA, y retocado acorde a la situación actual

**Composición de locales por sectores de actividad**

Como se mencionara oportunamente, se encontró un total de 1.001 locales a la calle activos a partir del relevamiento de abril de 2009. El 49,1% corresponde al sector comercial, el 30,0% a locales de servicios, los locales del rubro gastronómico representan un 9,2%; aquellos vinculados a la comercialización de automóviles y sus repuestos (como a actividades conexas de reparaciones varias) un 6,1% y finalmente, el 5,3% corresponde a locales industriales, es decir, en aquellos establecimientos en los que realiza algún tipo de actividad productiva (elaboración de bienes). Se debe mencionar, que en el total se incluyeron cuatro locales en obra (0,4%), es decir, locales potencialmente activos. De esta manera, se puede apreciar el perfil económico del barrio, en el que se combina actividad comercial y de servicios emplazados en locales junto a actividad industrial y otros usos localizados en galpones o edificios, estos analizados en el capítulo anterior.

	Cantidad	%
Comercial	491	49,1
Servicios	300	30,0
Gastronómico	92	9,2
Automotor	61	6,1
Industrial	53	5,3
En obra	4	0,4
<b>Total</b>	<b>1.001</b>	<b>100,0</b>

Datos relevados en 2009 por la Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA.



## ALTURAS DE EDIFICACIÓN



Mapa relevado en 2009 por la *Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA*, y retocado acorde a la situación actual

Cantidad de pisos	Total	%	Edificios	%	Edificios de Destino Único	%	Edificios Productivos	%
0 piso	1	0,03	-	-	1	0,39	-	-
1-2	2.441	78,3	2.032	77,9	207	80,5	202	79,5
3-5	525	16,8	427	16,4	47	18,3	51	20,1
6-9	66	2,1	63	2,4	2	0,78	1	0,4
10-11	47	1,5	47	1,8	-	-	-	-
12-15	31	1,0	31	1,2	-	-	-	-
más de 15	7	0,2	7	0,3	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3.118</b>	<b>100,0</b>	<b>2.607</b>	<b>100,0</b>	<b>257</b>	<b>100</b>	<b>254</b>	<b>100,0</b>

Datos relevados en 2009 por la *Dirección General de Estadísticas y Censos GCBA*.

En cuando a las alturas de las edificaciones es posible notar que de los 3.118 edificios relevados el 78,3% presenta 1 o 2 pisos edificadas, esto es coherente a grandes rasgos con lo establecido por el Código de Planeamiento Urbano cuya normativa predominante es aquella que restringe la construcción en altura: 1.976 destinados a vivienda, oficinas o departamentos, 621 de destino único y 729 productivos. Los elevados porcentajes en este rango se mantienen también al desagregar los edificios (para vivienda, oficina, departamento, casa, uso mixto con vivienda), edificios de destino único y edificios productivos.

Para el caso de los edificios el rango de construcciones entre uno y dos pisos se ubica en 77,9%, los de destino único en 80,5% y los productivos en 79,5%. Si se toman en consideración el conjunto de edificios con menos de menos de 5 pisos, representan más del 95,0% de las edificaciones de La Boca. En contraposición, los casos que superan los 10 pisos alcanzan al 2,7% del total, mientras que aquellos comprendidos entre los 6 y 9 pisos representan el 2,1%.

Finalmente, 31 edificios poseen entre 12 y 15 pisos, mientras que sólo siete superan los 15 pisos construidos. Esta tendencia para el total de las edificaciones, es similar para el caso de los "edificios"; aquí el conjunto de los edificios entre 1 y 5 pisos representan el 96,7% de las construcciones aquí consideradas.

Respecto de los edificios de destino único, se observa una distribución entre los rangos similar al total de edificios, no obstante el máximo construido es de nueve pisos. Los edificios productivos, al igual que los de destino único no superan los nueve pisos construidos. Si se complementa lo expuesto más arriba con el análisis de la distribución territorial de las alturas de edificación, es posible obtener un panorama más acabado de lo que refiere a esta dimensión de la Boca. De tal manera, las mayores alturas se observan en el sector central y norte del barrio aunque no hay una concentración marcada; sí se puede señalar que estos se emplazan en algunas avenidas del barrio como por ejemplo en Regimiento de Patricios o Alte, Brown. En el extremo noreste, se reconoce un polígono formado por las arterias Necochea, Don Pedro de Mendoza, Arnaldo Espósito y Juan Manuel Blanes como un área de concentración de edificios de vivienda con alturas máximas, mientras que en el resto del barrio las edificaciones de una y dos pisos son predominantes.



## RED DE TRÁNSITO PESADO

Estas son las arterias integrantes de la red de Tránsito Pesado en la Ciudad de Buenos Aires.

(Anexo I conforme texto Art. 1° Ley N° 2.362, BOCBA N° 2734 del 27/07/2007)

Vigencia a partir del 03/12/2007 por Art 1° de la Disp. N° 103-DGTRANSI-07 BOCBA N° 2826 del 06/12/2007

25 DE MAYO, Autopista AU1

27 DE FEBRERO, Av. (e) Av. Gral. Paz – Av. Sáenz

9 DE JULIO SUR, Autopista AV1

### **AUTOPISTA BUENOS – LA PLATA**

ALBERDI, JUAN BAUTISTA, Av. (e) Oliden – Av. Gral. Paz

ALCORTA, AMANCIO, Av. (e) Brandsen – Av. Sáenz

ÁLVAREZ THOMAS, Av. (e) Av. Dorrego – Galván

ARGENTINA, Av. (e) Murguiondo – Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane

AUSTRALIA, Av. (e) Av. Vélez Sarsfield – Av. Pinedo

BALBIN, RICARDO, DR., Av. (e) Av. Ruiz Huidobro – Av. Gral. Paz

BAUNESS (e) Av. Triunvirato – Dr. Pedro Ignacio Rivera

BEAZLEY (e) Romero – Av. Sáenz

BEIRÓ, FRANCISCO, Av. (e) Av. de los Constituyentes – Av. Gral. Paz

### **BRANDSEN (e) Av. Gral. Hornos – Av. Amancio Alcorta**

BULLRICH, INTENDENTE, Av. (e) Av. Del Libertador – Av. Santa Fe

CABRERA, JOSÉ ANTONIO (e) Av. Juan B. Justo – Av. Dorrego

### **CALIFORNIA (e) Av. Vieytes – Av. Don Pedro de Mendoza**

Calle 12 (e) Av. Costanera Rafael Obligado – Av. Ramón S. Castillo

CANTILLO, INTENDENTE, Av. (e) La Pampa – Av. Gral. Paz

CASTILLO, RAMÓN S., PTE., Av. (e) Av. Comodoro Pi – Av.

Costanera Rafael Obligado

CHARLONE (e) Av. Elcano – Virrey Loreto

CHORROARÍN, Av. (e) Av. San Martín – Av. De Los Constituyentes

CÓRDOBA, Av. (e) Av. Dorrego – Av. Jorge Newbery

DE LOS CONSTITUYENTES, Av. (e) Av. Gral. Paz – Av. Chorroarín

DE LOS INCAS, Av. (e) Av. De Los Constituyentes – Av. Triunvirato

DEL BARCO CENTENERA, Av. (e) Av. Perito Moreno – Av. Sáenz

DEL LIBERTADOR, Av. (e) Av. Dorrego – Av. Intendente Bullrich

DELLEPIANE, LUIS J., TTE. GRAL.,

Av. (e) Av. Gral. Paz – Av. Perito Moreno

DIRECTORIO, Av. (e) Av. Dr. Lisandro de la Torre – Larrazábal

### **DON PEDRO DE MENDOZA, Av. (e) California – Av. Vieytes**

DONADO (e) Av. Ricardo Balbín – Av. Gral. Paz

DORREGO, Av. (e) Av. Leopoldo Lugones – Av. Del Libertador

DORREGO, Av. (e) José Antonio Cabrera – Av. Córdoba

ELCANO, Av. (e) Av. Triunvirato – Av. Álvarez Thomas

ESCALADA, Av. (e) Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane – Av. 27 de Febrero

FERNÁNDEZ DE LA CRUZ, FRANCISCO, Av. (e) Av. Perito Moreno – Av. Escalada

FIGUEROA ALCORTA, PRESIDENTE, Av. (e) Av. Sarmiento – Av. Dorrego

FITZ ROY (e) José Antonio Cabrera – Loyola

GALICIA (e) Av. Juan B. Justo – Av. Nazca

GALVÁN (e) Av. Álvarez Thomas – Av. Dr. Ricardo Balbín

GARMENDIA, Av. (e) Av. Warnes – Osorio

GODOY CRUZ (e) Av. Juan B. Justo – Honduras

HERRERA (e) Brandsen – Av. Don Pedro de Mendoza

HOLMBERG (e) Av. Ruiz Huidobro – Av. Gral. Paz

HONDURAS (e) Av. Juan B. Justo – Godoy Cruz

HORNOS, GENERAL (e) Río Cuarto – Brandsen

HUERGO, INGENIERO, Av. (e) Av. La Rábida – Av. Brasil

ILLIA, ARTURO H., DR., PRESIDENTE, Autopista (e) Av. Leopoldo Lugones – Calle 12

IRIARTE (e) Av. Vieytes – General Hornos

IRIARTE Av. (e) Av. Amancio Alcorta – Av. Vélez Sarsfield

JUSTO, JUAN B., Av. (e) Av. Santa Fe – Cnel. Niceto Vega

JUSTO, JUAN B., Av. (e) Godoy Cruz – Av. Gral. Paz

LA PAMPA (e) Av. Costanera Rafael Obligado – Av. Intendente Cantilo

LACARRA (e) Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane – Av. Eva Perón

LAFAYETTE (e) Av. Amancio Alcorta – Av. Suárez

LAFAYETTE (e) Av. Iriarte – Río Cuarto

LAFUENTE (e) Av. San Pedrito – Av. Perito Moreno

LARRAZABAL (e) Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane – Av. Directorio

LORETO, VIRREY (e) Charlone – Av. Álvarez Thomas

LOYOLA (e) Fitz Roy – Av. Juan B. Justo

LUGONES, LEOPOLDO, Av. (e) Av. Gral. Paz – Av. Sarmiento

LUJAN (e) Av. Vélez Sarsfield – Herrera

MADERO, EDUARDO, Av. (e) San Martín – Av. La Rábida

MIRAVÉ (e) Av. Amancio Alcorta – Lafayette

MORENO, PERITO, Autopista AU6

MORENO, PERITO, Av. (e) Av. Eva Perón – Av. Amancio Alcorta

## RED DE TRÁNSITO PESADO

MURGUIONDO (e) Av. Juan B. Alberdi – Av. Argentina  
NAZCA, Av. (e) Av. Rivadavia – Av. Francisco Beiró  
NEWBERY, JORGE, Av. (e) Av. Córdoba – Av. Álvarez Thomas  
OBLIGADO, RAFAEL, Av. Costanera (e) Calle 12 – La Pampa  
OLIDEN (e) Av. Remedios – Av. Juan B. Alberdi  
OROÑO, NICASIO (e) Av. San Martín – Av. Juan B. Justo  
OSORIO (e) Av. Garmendia – Av. Warnes  
PAZ, GRAL., Av. (Calzadas Especiales) (e) Av. Intendente Cantilo –  
Autopista Ingeniero Pascual Palazzo  
PAZ, GRAL., Av. (Calzadas Laterales) (e) Av. Tte. Gral. Luis J.  
Dellepiane – Av. 27 de Febrero  
PERDRIEL (e) Av. Suárez – Brandsen  
PERÓN, EVA, Av. (e) Lafuente – Av. Gral. Paz  
PIEDRABUENA, Av. (e) Av. Eva Perón – Av. Tte. Gral. Luis J.  
Dellepiane  
PINEDO, Av. (e) Av. Australia-Av. Suárez  
PUENTE DE LA RECONQUISTA (Av. Juan B. Justo (e) José A.  
Cabrera y Castillo)  
PY, COMODORO (e) Av. Antártida Argentina – Av. Pte. Ramón S.  
Castillo.  
QUINQUELA MARTÍN, BENITO (e) Av. Pinedo – Av. Vieytes  
RABANAL, FRANCISCO, INTENDENTE, Av. (e) Mariano Acosta  
– Av. Sáenz  
RAMA 6 QUE COMUNICA LAS AUTOPISTAS 25 DE MAYO Y 9  
DE JULIO SUR, en el sentido Oeste-Sur  
RAWSON DE DELLEPIANE, Elvira (e) Av. Ing. Huergo – Av.  
Calabria

### **REGIMIENTO DE PATRICIOS, Av. (e) California – Av. Don Pedro de Mendoza**

REMEDIOS, Av. (e) Murguiondo – Oliden  
RIO CUARTO (e) Lafayette – Av. Vélez Sarsfield  
RIVERA, PEDRO IGNACIO, DR. (e) Bauness y Triunvirato  
ROCA, CORONEL, Av. (e) Av. Gral. Paz – Mariano Acosta  
ROMERO (e) Av. Amancio Alcorta – Beazley  
SAENZ, Av. (e) Beazley – Av. 27 de Febrero  
SAN MARTÍN (e) Av. Antártida Argentina – Av. Eduardo Madero  
SAN MARTÍN, Av. (e) Av. Juan B. Justo – Av. Gral. Paz  
SAN PEDRITO, Av. (e) Av. Rivadavia – Lafuente

### **SUÁREZ, Av. (e) Lafayette – General Hornos**

TORRE, LISANDRO DE LA, Av. (e) Av. Juan B. Alberdi –  
Av. Eva Perón  
TRIUNVIRATO, Av. (e) Av. Dr. Ricardo Balbín – Bauness  
TRIUNVIRATO, Av. (e) Dr. Pedro Ignacio Rivera – Av. Elcano  
VEGA, NICETO, CORONEL, Av. (e) Av. Dorrego – Av. J. B. Justo  
VELEZ SANSFIELD, Av. (e) Av. Amancio Alcorta – Riachuelo  
VIEYTES, Av. (e) Av. Suárez – Av. Don Pedro de Mendoza  
WARNES, Av. (e) Av. Chorroarín – Av. Juan B. Justo  
ZUVIRÍA (e) Av. Perito Moreno – Lafuente

### ARTERIAS INTEGRANTES DE LA RED DE TRANSITO PESADO CON

#### RESTRICCIÓN EN SU SENTIDO CIRCULATORIO:

BALBÍN, RICARDO, DR., Av. (e) Donado – Av. Triunvirato:  
habilitada como Red para circular de la primera hacia la segunda  
DE LOS INCAS, Av. (e) Av. Álvarez Thomas – Av. Triunvirato:  
habilitada como Red para circular de la primera hacia la  
segunda.

RUIZ HUIDOBRO (e) Av. Dr. Ricardo Balbín – Holmberg:  
habilitada como Red para circular de la primera hacia la segunda  
SARMIENTO, Av. (e) Av. Costanera Rafael Obligado – Av. Pte.  
Figueroa Alcorta: habilitada como Red para circular de la primera  
hacia  
la segunda

### ARTERIAS INTEGRANTES DE LA RED DE TRANSITO PESADO

#### EXCLUSIVAS PARA TRANSPORTE DE GANADO EN PIE:

Calzada del puente sobre Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane (altura  
calle Cosquín) (e) Lateral Sudeste Av. Tte. Gral. Luis J.  
Dellepiane  
Río Negro: habilitado para circular como Red desde la primera  
hacia la segunda.  
RÍO NEGRO (e) Puente sobre Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane  
(altura calle Cosquín) – Av. Piedrabuena: habilitada para circular  
como Red desde la primera hacia la segunda.

# 4

## Detección de conflictos







Al realizar un análisis del barrio en una escala urbana detectamos 4 conflictos principales, los cuales producen efectos colaterales y conflictos secundarios a lo largo de toda la trama. Estos 4 conflictos principales detectados son la falta de conexión entre la trama barrial y las vías del ferrocarril , la falta de conexión entre la autopista y el barrio, el taponamiento que produce la actividad portuaria de dársena sur en el recorrido costero y la falta de comunicación que existe entre el sector de isla Demarchi con el restos del barrio.

## PROBLEMÁTICA URBANA

Con respecto a las vías del ferrocarril hay que decir que su recorrido se fue desarrollando en conjunto con la trama del barrio, sin embargo, el desarrollo urbano y la decadencia ferroviaria terminaron produciendo la negación de las nuevas construcciones hacia las vías. Se puede decir entonces que el primer conflicto no se dio por una falta de planificación inicial, sino que se dio como consecuencia de malas políticas que produjeron, durante décadas, la degradación de toda la infraestructura ferroviaria. El ferrocarril paso de ser de una fortaleza a una debilidad para el barrio y las distintas intervenciones urbanas realizadas, durante ese proceso, buscaron aislarse del mismo.

El segundo conflicto es aún más caótico, debido a que fue producto de la desidia, el desinterés por el prójimo y una falta de planificación absoluta en términos urbanísticos y ambientales. Se busco conseguir un beneficio económico a raíz del crecimiento automotor sin importar los efectos que esto conllevarían en barrio. No solo se tapono la entrada al riachuelo con un puente de baja altura, rematando su actividad portuaria que ya venia en decadencia, sino que también se genero una barrera urbana a lo largo de todo el sector portuario de dársena sur. Esto produjo una limitación del crecimiento portuario de dársena sur y una desconexión absoluta entre el puerto y el resto del barrio, generando así un espacio intermedio muerto sin ningún tipo de tratamiento. El sector al que nos estamos refiriendo es el sector del bajo autopista. En dicho sector no tardaron en aparecer asentamientos precarios que, en poco tiempo, empeoraron aún más la situación.

El tercer conflicto principal es la interrupción en el recorrido costero que produce la actividad portuaria de dársena sur. Esto se produjo debido a los cambios de usos que fue sufriendo el barrio con el paso del tiempo. Hace ya más de una década cuando se diseñó el puerto de dársena sur, se lo pensó al mismo como una continuación de la cuenca baja del Riachuelo, la cual funcionaba como el puerto natural de Buenos Aires y no como un borde de recorrido turístico. El puerto dársena sur continuaba la actividad portuaria del riachuelo extendiéndose hasta el sector de puerto Madero. Con la decadencia portuaria, sumado a las nuevas intervenciones urbanas realizadas en las últimas décadas, tanto los bordes de los canales de Puerto Madero como el borde ribereño del Riachuelo en el barrio de la Boca se transformaron en espacios recorribles peatonales y turísticos. En ambos sectores se desactivo la actividad industrial portuaria.

En la actualidad por el cause fluvial de Puerto Madero solo circulan barcos particulares de bajo porte, lanchas y veleros. Mientras que en el riachuelo, por el momento, no hay actividad fluvial de ningún tipo debido a los trabajos de saneamiento que se están realizando en el mismo. La idea es que cuando estén concluidos los trabajos de saneamiento sobre el riachuelo, por éste circulen los mismos tipos de embarcaciones que en Puerto madero.

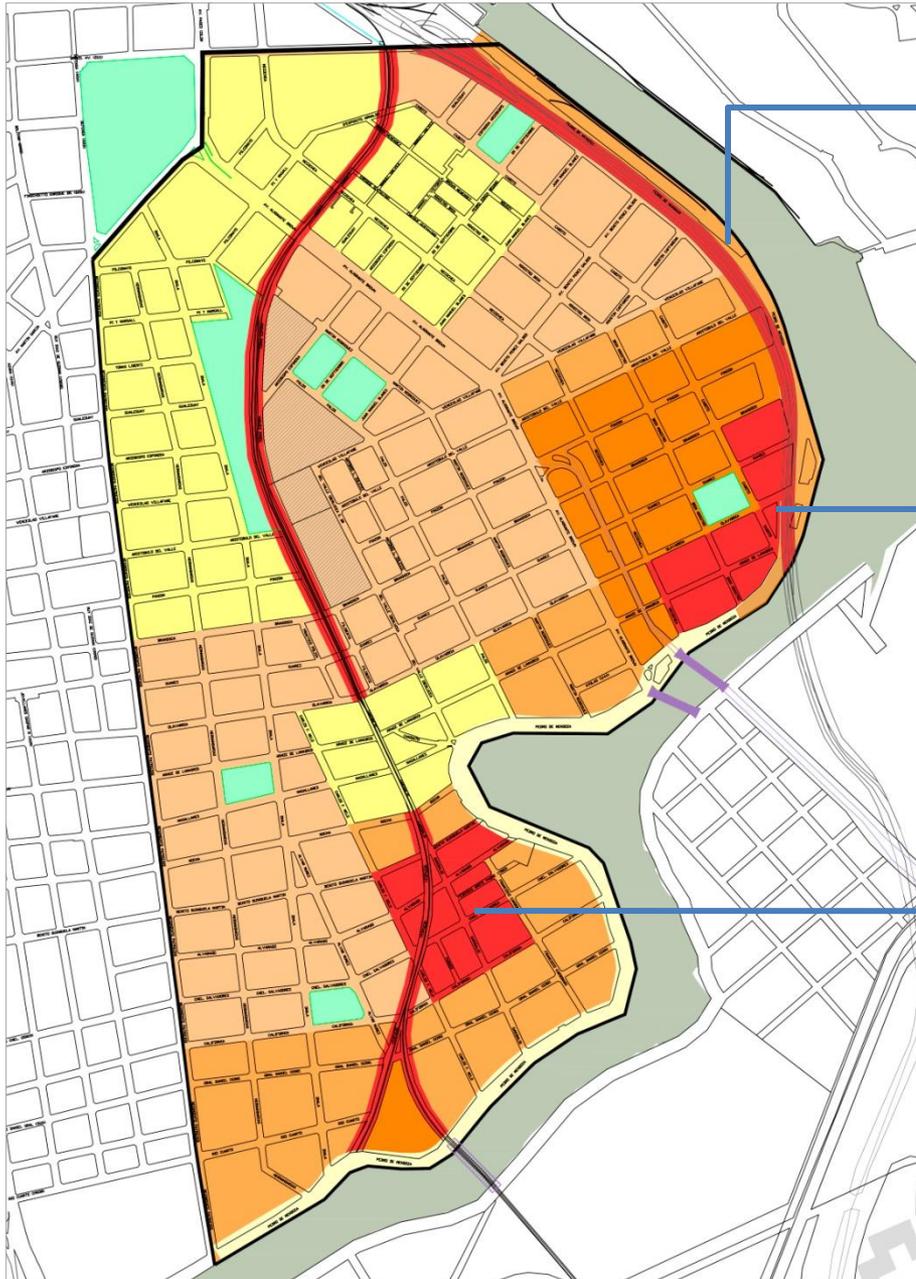
Por todo esto que hemos mencionado el puerto dársena sur se termino transformando en un espacio de actividad portuaria industrial reducida sin posibilidad de crecimiento alguno y que interrumpe y tapona el recorrido peatonal ribereño.

Para concluir hay que mencionar el último conflicto principal detectado, que es la falta de comunicación entre el sector de isla Demarchi y el resto del barrio. La falta de conectores vehiculares y peatonales hacen que tanto la isla Demarchi como la ex ciudad deportiva de Boca Juniors queden aislados del resto del barrio y funcionen en forma independiente. A raíz de esto el puerto dársena sur esta fragmentado en 2 partes: el muelle Este de isla Demarchi y el muelle Oeste ubicado en el casco emblemático del barrio. Ambos muelles prácticamente no tienen vinculación alguna.

De esta manera el barrio está dividido en 2 sectores y solo se puede acceder de un lado al otro por la avenida Dellepiane.



## MAPA DE CONFLICTIVIDAD (escala barrial)



En este mapa podemos apreciar los distintos grados de conflictos que tiene cada zona en una escala barrial. Uno de los problemas principales que marcamos en las láminas anteriores es la interrupción que genera la actividad portuaria en el recorrido peatonal de la ribera. Sin embargo el puerto dársena sur en si mismo no es una de las zonas mas caóticas del barrio. Como podemos ver en las imágenes el puerto tiene un muelle para el amarradero de los barcos y el camino vehicular portuario se encuentra despejado y en funcionamiento.

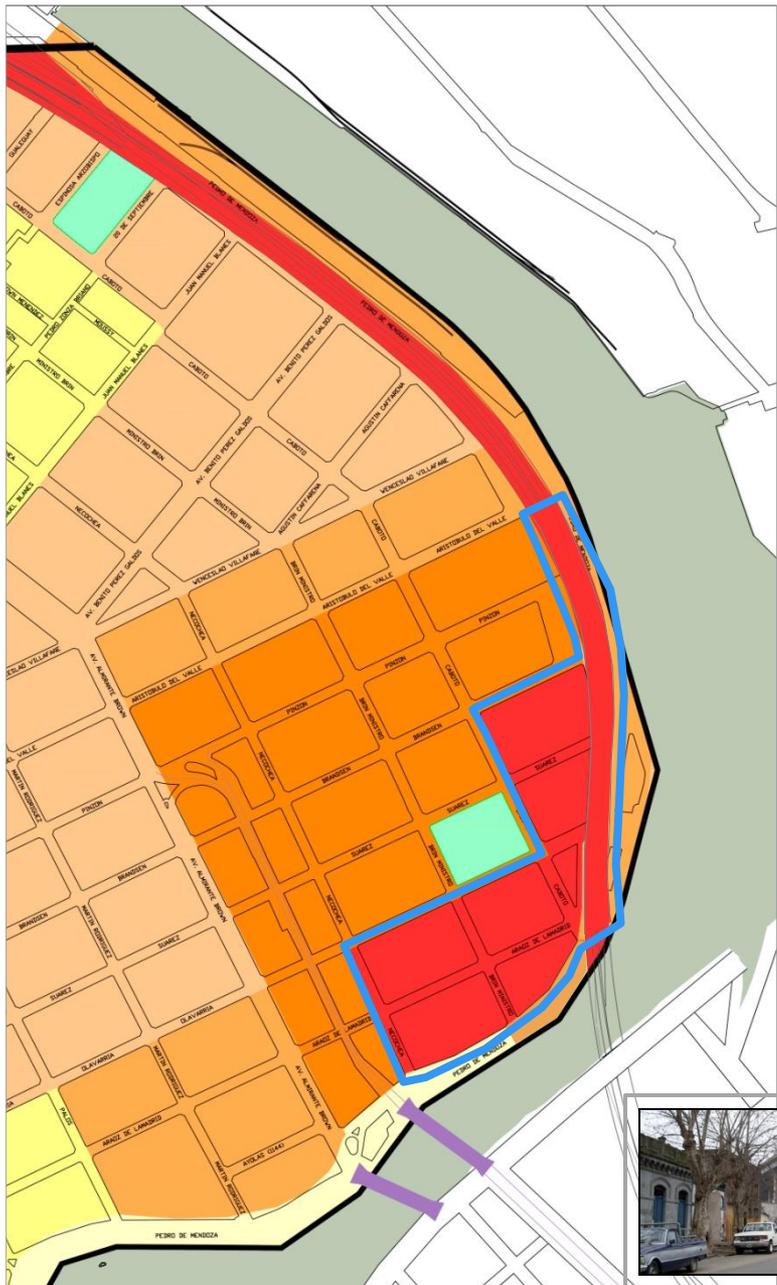


En lo que respecta a las zonas con mayor grado de conflicto tenemos que mencionar 2 sectores: uno es el sector de bajo autopista, en el cual se han instalado algunos asentamientos en el tramo de Caboto hasta Brandsen, y el otro es el sector "Barrio Chino" en donde las viviendas están bastante deterioradas producto del abandono y varias de sus calles se encuentran muy averiadas, lo cual genera muchas dificultades a la hora de circular con el auto.



Tanto el sector de bajo autopista como en el sector "Barrio Chino" son muy inseguros y peligrosos. Además, ambos carecen de una iluminación adecuada, así como también de distintos tipos de señalización vehicular y peatonal.

	CONFLICTIVIDAD MUY BAJA		CONFLICTIVIDAD MEDIA ALTA
	CONFLICTIVIDAD BAJA		CONFLICTIVIDAD ALTA
	CONFLICTIVIDAD MEDIA BAJA		CONFLICTIVIDAD MUY ALTA



La Av. Pedro de Mendoza constituye un tema prioritario no sólo para La Boca, sino para toda la ciudad. Desde que se construyó la Autopista Buenos Aires – La Plata, todo el sector urbano afectado por el bajo autopista, ha quedado sumergido en un proceso de creciente degradación.

**Tránsito e inseguridad vial**

Con respecto al tránsito vehicular, la situación generada desde hace años presenta una enorme inseguridad. De forma absolutamente precaria, los vehículos que por ella circulan, deben recorrer un camino completamente aleatorio esquivando las columnas de la autopista, en medio de un cuadro de incertidumbre e inseguridad. Dado la precariedad de la situación, el tránsito es bastante reducido aunque no obstante, existe el riesgo latente que un camión embista alguna de las columnas que forman parte de la estructura de la autopista.

**Turismo**

Desde el punto de vista del turismo, la no resolución del sector produce un corte en lo que constituye un corredor turístico natural de enorme potencialidad. La Boca y Puerto Madero, son dos de los principales

puntos de atracción de interés turístico de la ciudad y la avenida costera en cuestión, su vinculación más evidente. A lo largo de este trayecto se encuentra localizado el edificio de la Ex Ítalo, que tiene una obra en marcha para reciclarlo como un gran Auditorio de música, el cual funcionará también como sedes de las orquestas Sinfónica y Filarmónica de la Ciudad y La Nación. Cuando este equipamiento se encuentre funcionando deberá contar, en forma imprescindible, con un esquema de circulación y accesibilidad por la Av. Pedro de Mendoza.

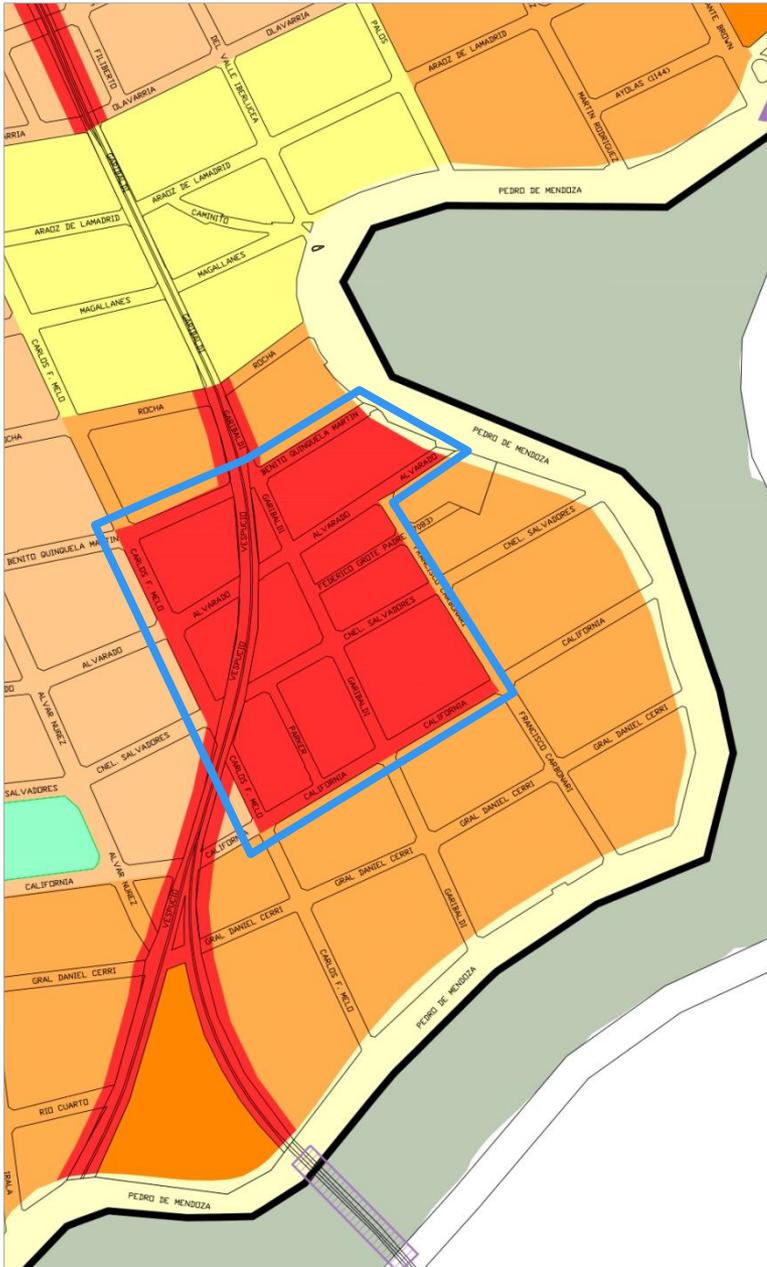
**Espacio Público**

Desde el punto de vista del espacio Público, la zona cuenta con una potencialidad a partir su relación recuperable con el espejo de agua de la Dársena Sur, pudiendo generar un paseo continuo peatonal entre Caminito y Puerto Madero.

**Inseguridad**

Uno de los aspectos que reviste mayor gravedad en la actual situación es el estado de creciente de inseguridad que padece el sector. Desde que se construyó la autopista se ha producido un crecimiento descontrolado de asentamientos irregulares de familias que se sitúan sobre el espacio público.





Analizando las zonas de mayor conflicto dentro del barrio de La Boca, tenemos que mencionar, sin ningún tipo de dudas, el tan famoso "barrio chino". En realidad no es un barrio sino un sector marginal de La Boca, y a decir verdad, tampoco hay demasiadas personas de procedencia oriental. Con lo cual, estamos en condiciones de afirmar que dicho nombre perduró en el tiempo pero en realidad no representó a las comunidades que actualmente viven en el sector. El nombre "barrio chino" se debe a que había muchas tintorerías en esta zona a principios de siglo, y estas eran manejadas por personas de origen chino. Sin embargo, con el paso del tiempo las tintorerías fueron desapareciendo, y con ella las personas de rasgos orientales.

Hoy por hoy, a este sector, solo le queda el nombre que rememora una época en esplendor en el barrio de La Boca, en donde, se podían divisar todo tipo de actividades comerciales.

Los límites del mismo no están bien definidos, aunque se calcula que su superficie es de más o menos 7 u 8 manzanas. Muchas de sus viviendas son bastante precarias y con un notorio grado de deterioro. Por estas calles podemos encontrar conventillos de más de 150 años, aunque la mayoría de ellos se encuentran en un estado de abandono y generando riesgos para las personas que habitan allí dentro.

Por todo lo ya mencionado podemos decir que las personas que actualmente habitan en este lugar, viven en condiciones no deseadas con servicios deficientes y con una calidad de vida no muy buena.

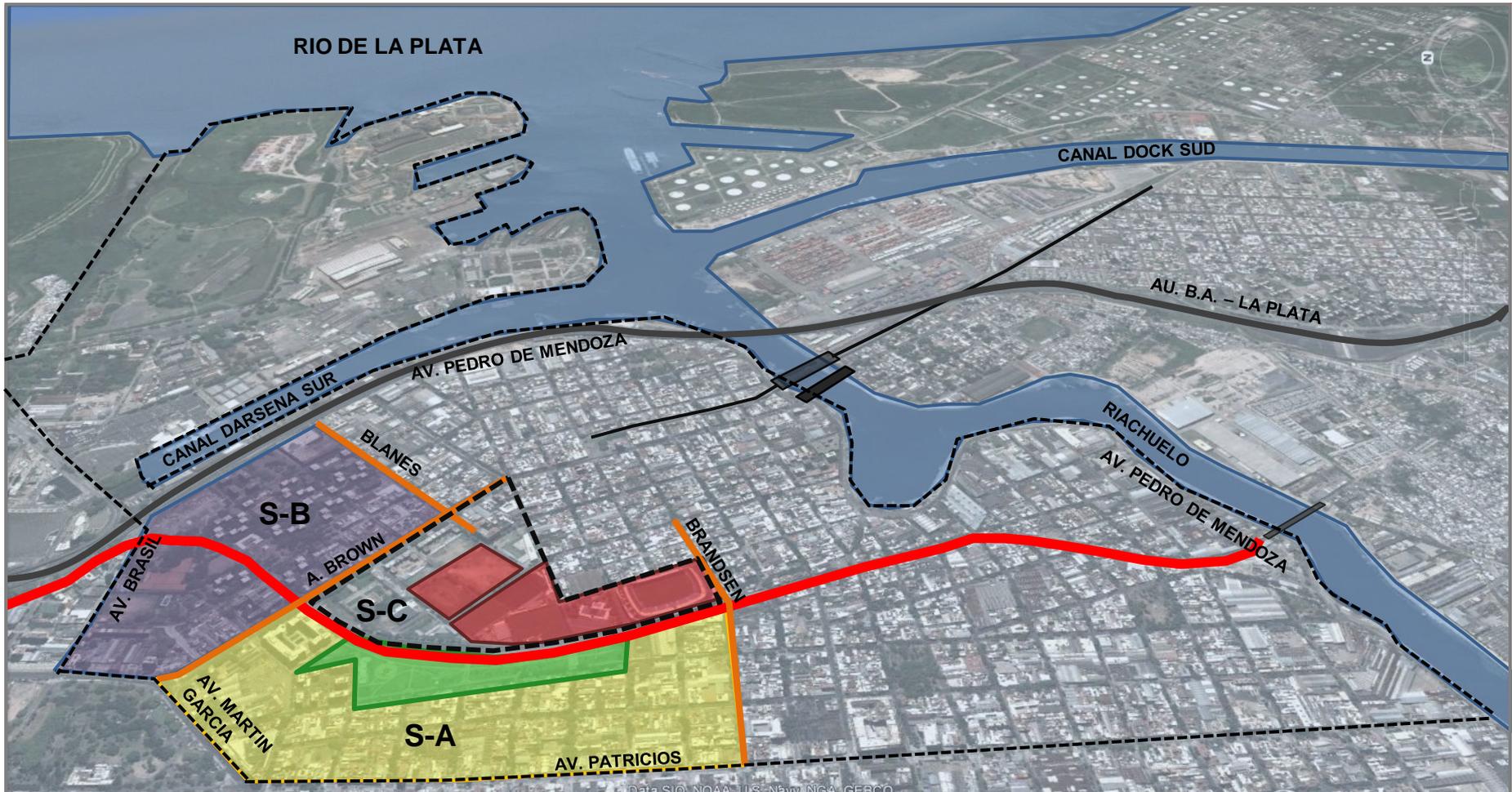
Por el medio de este sector cruzan las vías del tren, las cuales hasta hace poco, no tenían ningún tipo de contención ni vallas en sus laterales, lo cual generaba un peligro constante para los vecinos de sufrir algún accidente. Actualmente hay unas vayas que se colocaron con la idea de hacer las veredas nuevas y de formar un espacio peatonal que vincule este sector con el resto del barrio. Sin embargo se colocaron las vayas para una campaña política y luego de eso no se continuó con el proyecto y ya no se hicieron más intervenciones.

Las sendas que bordean a las vías son de tierras a lo igual que otras calles de este sector, mientras que las calles asfaltadas con sus respectivas veredas se encuentran bastante rotas, presentando dificultades tanto en el tránsito vehicular como en la circulación peatonal.

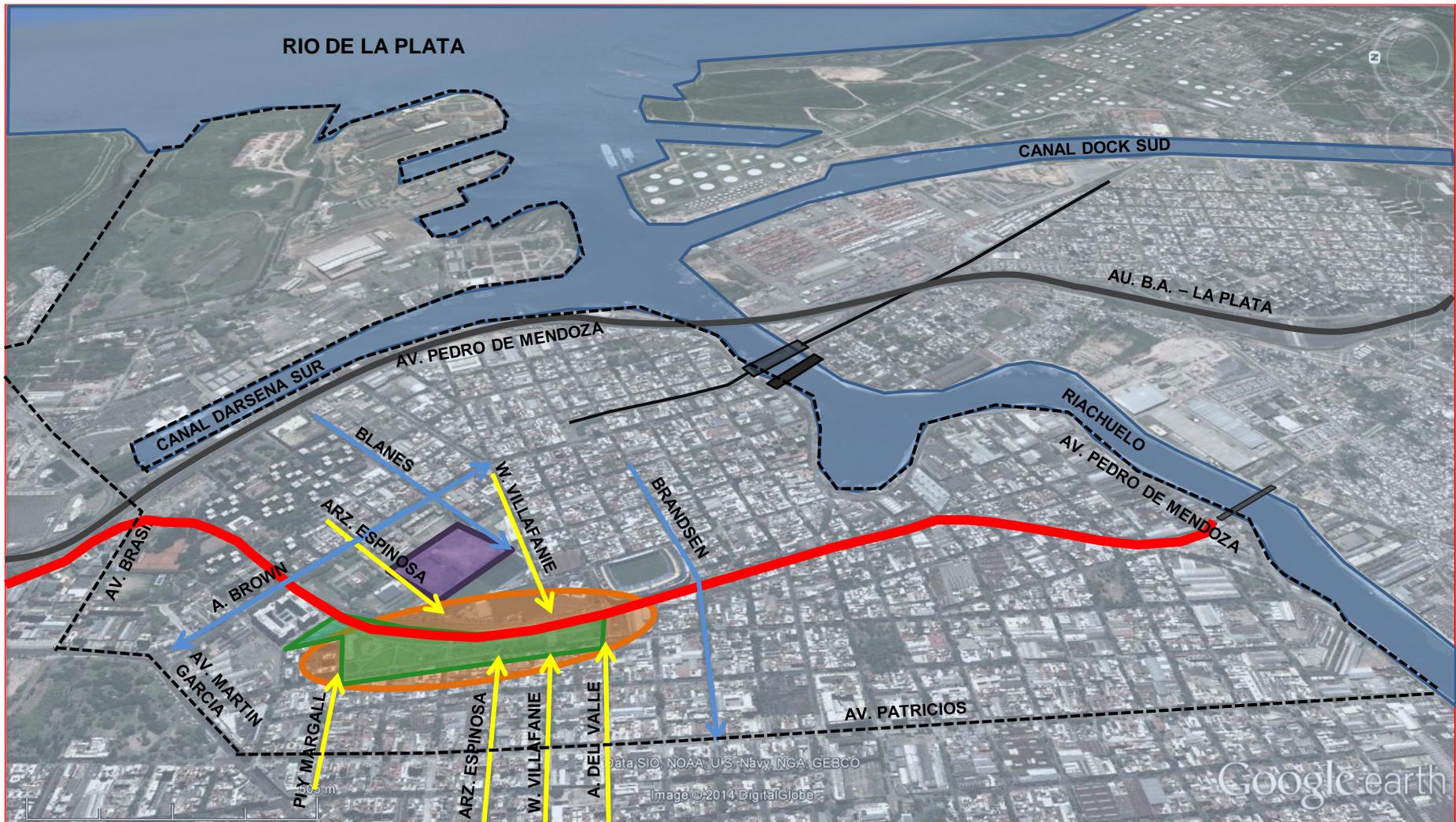
El estado de las viviendas y los conventillos sumado al estado de las calles y los espacios públicos son el fiel reflejo del abandono y la marginalidad que sufrió este sector de La Boca durante muchos años, y denotan las pocas intervenciones urbanas que se realizaron en el mismo en la última mitad del siglo XX y comienzos del siglo XXI. Este sector es bastante inseguro y es uno de los lugares más peligrosos de La Boca, a tal punto que muchos de los vecinos que viven en el resto del barrio tratan de no circular por estas calles.

Por último hay que mencionar que el espacio público central de este sector es un descampado sobre la calle Vespucio, en el cual hay una canchita de fútbol que es utilizada por los chicos que viven allí.





En este plano se muestra la falta de conexión que hay entre estos dos sectores de La Boca (amarillo y violeta). Estos 2 sectores son los que mejor funcionan dentro del barrio y los que tienen las construcciones más nuevas. Tanto en uno como en otro podemos encontrar edificios en altura relativamente nuevos y en buen estado, espacios verdes, espacios públicos, etc... Sin embargo demuestran una falta de conexión total entre ambos. Esto se debe a la empecinación por no integrar el recorrido de las vías del tren (marcadas con color rojo) a la trama urbana; Almirante Brown, Brandsen, Blanes y las vías empiezan a transformarse en límites virtuales de estos dos sectores y haciendo que ambos funcionen en forma independiente. Ante esta problemática empieza a aparecer un tercer sector en escena que es el que está marcado en línea punteada. Este sector debería funcionar como nexo entre los 2 primeros mencionados anteriormente ya que se encuentra en el medio de ambos. Sin embargo no cumple esa tarea debido a que presenta algunos problemas urbanísticos. El primero y el más grave es el de darle la espalda a las vías generando una especie de negación y rechazo a las mismas. Se han cerrado calles que cruzaban la senda ferroviaria, se han colocado rejas con vegetación en los límites de dicha senda para ocultarla y se han generado algunas edificaciones introvertidas en la periferia de las vías del tren, las cuales están delimitadas por paredones y tienen poca comunicación con el exterior. El segundo es el de no aprovechar un espacio verde y público comprendido por 2 manzanas; a éstas se las conoce por el nombre de "Terrenos de Casa Amarilla". Estas 2 manzanas funcionan como descampados y no tienen ningún tipo de tratamiento urbano ni mantenimiento alguno. En bordó están marcados estos 2 inconvenientes mencionados dentro del sector punteado.



En este mapa se puede apreciar todo lo que mencionamos en la lámina anterior. El centro del conflicto se da entorno a las vías del ferrocarril. Hay calles que se cortan y no atraviesan la senda ferroviaria, como Pi y Margall, Espinosa, Villafañe y Aristóbulo del Valle. Tanto el parque de un lado, como la calle Espora del otro, tienen rejas que no permite una conexión directa con las vías.

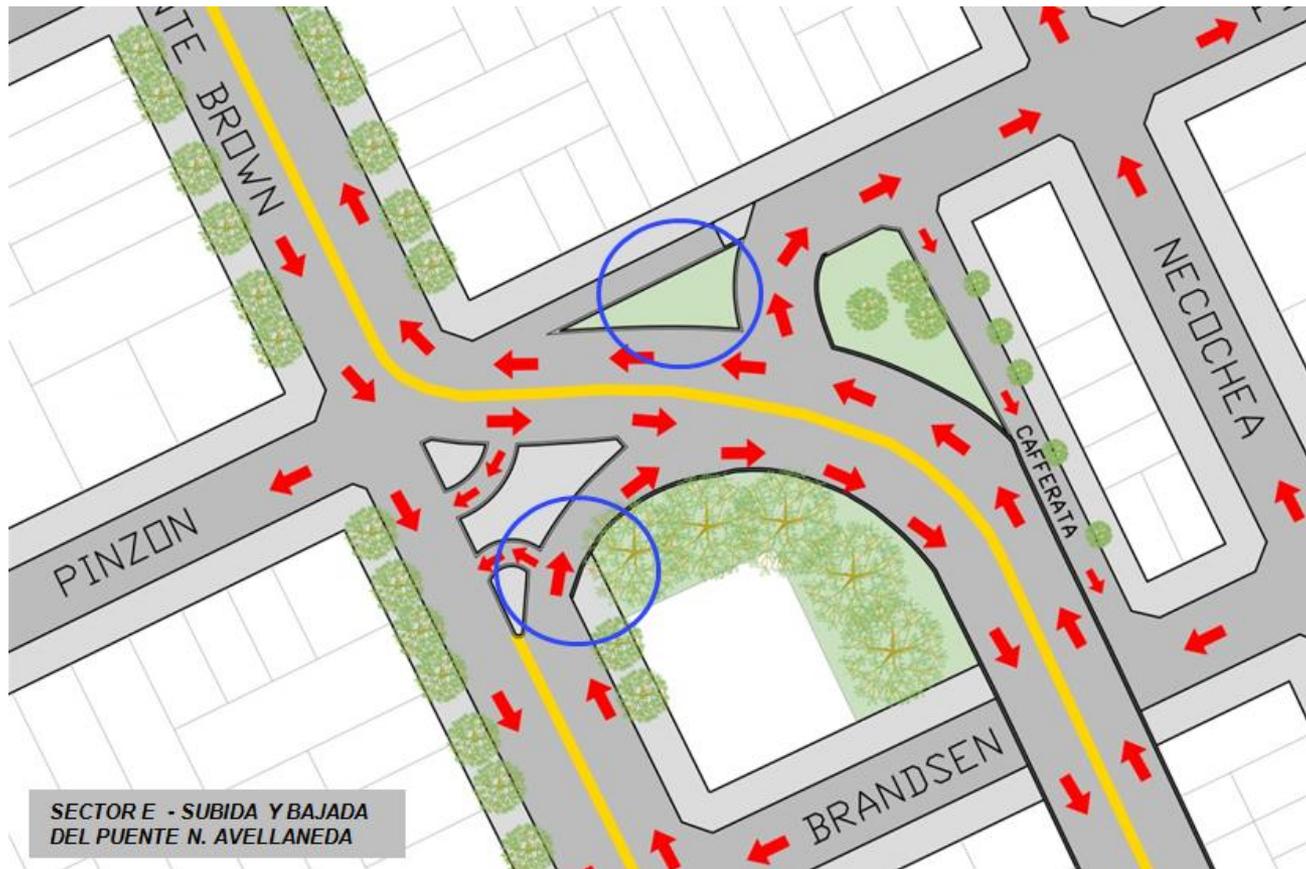
Por último se marcan los límites de los sectores que hemos mencionado en celeste y en violeta los espacios verdes desaprovechados. El complejo Pedro Pompillo está a poco metros del parque Flora Nativa Quinquela Martín, pero sin embargo, debido a los problemas descriptos anteriormente, no se puede acceder de un lugar a otro en forma directa, sino que hay que recorrer varias cuadras hasta llegar a las calles que cruzan las vías (Brandsen y las vías, Almirante Brown y las vías).

Dentro de la zona analizada también se encuentra, además del Club Atlético Boca Juniors y del Complejo Pedro Pompillo, un complejo polideportivo con residencias, perteneciente a Boca Juniors, que lo utilizan los chicos de las inferiores. A continuación en la próxima lámina se va a poder apreciar el espacio en conflicto a intervenir y algunas fotos de como se encuentra todo éste lugar actualmente.





Este sector es uno de los lugares con el cual los respectivos gobiernos han quedado en deuda. Son 2 cuadras previo a llegar a la cancha, las cuales todavía siguen con calles de tierra. La mayoría de las viviendas que están allí 2 cuadras tienen sus medianeras que dan a las vías, quedando de esta manera con paredones ciegos de ambos lados. A pesar de lo que mencionamos es un sector totalmente recuperable, debido a que el espacio entre propiedad y propiedad es bastante amplio y debido a que los tabiques no son demasiado altos. Con lo cual podemos decir que este sería un sitio ideal para artistas y pintores que quisieran exponer su obra. Además se podría aprovechar los paredones para pintar murales sobre ellos y de esta manera se transformaría en un museo abierto como caminito. Una vez más la espontaneidad se convierte en el mayor atractivo de La Boca. Lo que para cualquier otro lado sería una debilidad, en La Boca se transforma en una fortaleza. Sin ir más lejos distintas agrupaciones y vecinos de La Boca se han encargado de pintar los tabiques de este sector con distintos colores y con algunos dibujos representativos del barrio como en la primera foto, dándole una mejor estética a todo este trayecto. Sin embargo las calles de tierra sumado a la falta de intervención urbana (no hay equipamiento urbano, ni tampoco mucha iluminación) hacen que las pinturas no se luzcan y que este lugar sea medio desolado con poca gente que transita por allí. Este lugar necesitaría soldados adecuados, determinados espacios asignados a pintores y artistas donde puedan realizar sus exposiciones, determinados murales y pinturas del barrio en las paredes, árboles y vegetación, un vallado de baja altura para que delimite las vías y disminuya los riesgos de accidentes, y por último una buena iluminación para ambientar todo este lugar con faroles antiguos acompañados de algunos apliques focalizados. Con todas estas reformas acompañadas con la bombonera de fondo y el tren que pasa cada tanto como atractivo, este sector se transformaría en otro museo abierto dentro del barrio y sería uno de los lugares de interacción más visitado por los turistas y por los propios vecinos de La Boca. Por último hay que agregar, que el gobierno porteño había prometido recuperar toda esta zona allá por el 2008 pero la recuperación de la misma nunca llegó.



SECTOR E - SUBIDA Y BAJADA DEL PUENTE N. AVELLANEDA



Este sector que analizamos ahora es el sector de la subida y la bajada del puente Nicolás Avellaneda del lado de La Boca. Si bien el puente fue refaccionado y recuperado en todas sus funciones en el 2010, éste presenta algunos problemas en su extremo que lo conecta con la capital porteña. En primer lugar detectamos que las personas que vienen con sus vehículos desde río hacia el centro por la calle Almirante Brown se ven prácticamente obligados a subir al puente. Suponiendo que alguien desconoce la zona y se quiere dirigir al centro de la ciudad y elige Almirante Brown como arteria de curso, no va a llegar al destino deseado sino que todo lo contrario, se va a ver obligado a subir al puente y va a terminar en la Isla Maciel, partido de Dock Sud, en el Sur de la provincia de Buenos Aires.

A su vez, la bajada de la calle Pinzón resulta confusa y no está señalizada en forma correcta. La confusión proviene porque Pinzón cambia el sentido vehicular precisamente a la altura del puente. Otro problema que se detectó fue esa pequeña callecita que se encuentra en la plazoleta ubicada en el extremo del puente, y que encima se corta y no llega a conectarse con la calle Pinzón. Sinceramente no se entiende bien cuál es el sentido de esa calle. De hecho se puede acceder a la misma solamente si venimos bajando del puente, con lo cual no responde a ningún criterio. Además es angosta, tiene un desarrollo de pocos metros y no le aporta nada a la estructura de circulación vehicular de este sector. En conclusión se termina transformado en un espacio muerto en donde solo sirve como estacionamiento de algunos vehículos. En mi opinión la organización vehicular debería ser bastante más simple para que sea más fácil el entendimiento de la misma y no confunda a las personas que circulan con sus vehículos. Almirante Brown debería ser mano única hacia el río y Pinzón debería tener un único sentido (hacia la derecha de la imagen). De esta manera se bajaría por Brown únicamente hasta el río y se subiría hasta el centro de la ciudad por la calle Necochéa con la opción de seguir por la misma hasta que se transforma en Azopardo o de doblar a la izquierda en el extremo de la Boca y empalmar con la Avenida Paseo Colon que es doble mano.



SECTOR F - ZONA DE LOS PUENTES

Los puentes transbordadores de la Boca dos íconos dentro barrio. En ellos se encuentra enmarcada una historia que signifioco progreso y avances tecnológicos en la primera mitad del siglo XX. Actualmente el nuevo puente y transbordador Nicolás Avellaneda fue refaccionado y reacondicionado y se encuentra en uso, aunque su sistema levadizo ya no se utiliza debido a que los barcos de gran porte ya no acceden al Riachuelo debido a que la altura máxima del autopista construida a fines de los 90 no se los permite. Por él miles de personas cruzan de un lado al otro de la ribera de manera peatonal y vehicular.

El viejo transbordador Nicolás Avellaneda no tiene la misma suerte que su par ya que se encuentra en desuso, sin embargo recientemente se comendo con la reparación del mismo y esta estipulado que en poco tiempo este funcionando nuevamente..

Cabe destacar que hoy por hoy ambos puentes están a cargo de Vialidad Nacional.

A pesar de estas recientes intervenciones ambos puentes transbordadores estuvieron en desuso durante mucho tiempo y el único tramo habilitado era el tramo vehicular del puente mas reciente. A raíz de ese abandono se produjo la decadencia de todo el sector y no quedo ningún comercio ni negocio funcionando en sus alrededores.

Este sector que hace 50 años era un lugar de constante movimiento fue entrando en un estado de abandono y decadencia que se fue profundizo aún más en las décadas de los 80 y de los 90. Sin embargo un nuevo renacer asoma en el horizonte; las actuales intervenciones en los puentes sumado al proyecto de saneamiento del Riachuelo que se esta llevando a cabo en forma eficiente por el ente Acumar hacen vislumbrar un resurgir en todo este lugar. Actualmente ya hay muchos proyectos para revitalizar la zona y además ya empezaron a comprarse muchas propiedades en sus inmediaciones por nuevos inversores con el fin de realizar emprendimientos privados, lo cual hace percibir que, en un mediano y corto plazo, esta franja tendrá un auge inmobiliario muy importante y volverá a recobrar la importancia y el espíritu comercial que perdió durante mucho tiempo.

Actualmente las viviendas de sus alrededores se encuentran bastante deterioradas, muchas de ellas se encuentran tomadas por ocupas y en general todo el sector se torno bastante peligroso e inseguro sobre todo cuando cruzamos la calle Necochea yendo para Dársena Sur. Sin ir mas lejos la calle Necochea era conocida por las calles de las luces y las cantinas debido a la gran variedad de negocios gastronómicos que se encontraban en la misma.

Una de las tantas ideas que se van a barajar dentro de este trabajo es justamente revitalizar toda la calle Necochea por medio de intervenciones urbanas como alumbrado de la misma, arreglos en la senda vehicular y veredas, reordenamiento del espacio publico, colocar carteles de señalización, colocar equipamiento urbano, generar espacios verdes en las veredas, etc... Todo esto sumado al saneamiento del riachuelo, a la refacción y el reacondicionamiento de los puentes transbordadores, al proyecto dique 0, que ya se puso en marcha para mejorar todo el sector del bajo puente que bordea a Dársena Sur, y a los beneficios económicos que se han brindado por parte del Gobierno Nacional y el Gobierno porteño por invertir en la zona Sur de Buenos Aires van a permitir que lleguen nuevos inversores para desarrollar un movimiento comercial y turístico dentro del barrio y explotar todo el potencial de este tramo de la Boca al máximo.

El último punto a destacar es que a pesar del estado de abandono que tiene actualmente esta franja, se pueden encontrar en él un material arquitectónico muy valioso, el cual debe ser aprovechado para generar un atractivo en los visitantes y también como valor histórico para mantener la fisonomía del barrio.





- |   |                             |                                |
|---|-----------------------------|--------------------------------|
| Hormigonera Hormaco                     | Calles y avenidas           | Plaza Almirante. Brown         |
| Fabricas y depósitos                    | Vías del ferrocarril        | Puente Barraca Peña            |
| Terreno abandonado de la vieja estación | Vieja estación Barraca Peña | Complejo edilicio Barraca Peña |



Este sector analizado es el tan conocido sector de la Barraca Peña. Allí podemos encontrar el complejo de edificios Barraca Peña, la vieja estación de tren, los terrenos abandonados de la estación, el puente ferroviario, 2 manzanas de fábricas y depósitos, y la hormigonera Hormaco en el predio central de la escena.

Este sector es emblemático dentro del barrio debido a que tiene mucha historia.

Además se encuentra en una ubicación estratégica debido a que está situado sobre la costa y a que tiene una conexión directa con Avellaneda mediante el puente Barraca Peña.

Antiguamente el conjunto de edificios y la estación de tren funcionaban como un conjunto ferroviario que interconectaba sus distintos sectores. Con la decadencia portuaria y la clausura de la estación todo el conjunto quedó abandonado y sin uso.

Durante la década del 90 se vendió el predio central a la empresa hormigonera Hormaco (nada tiene que ver con la funcionalidad original de este predio).

Con los diferentes cambios que venimos mencionados este sector sufrió una fragmentación de sus espacios y terminó siendo una mezcla de funciones totalmente desconectadas entre sí y al borde del caos, en términos urbanísticos.

En los últimos años se ha reconstituido la estación y se está reconstituyendo uno de los edificios antiguos, sin embargo siguen quedando como elementos aislados, desconectados de todo y sin ningún tipo de funcionalidad.

En mi opinión yo creo que habría que hacer una reestructuración mucho más profunda, la cual unifique los distintos espacios y teniendo una función central que incluya e integre a los edificios y a la vieja estación. La propuesta propia justamente se va a basar en la realización de un gran espacio público con una gran estación nueva acoplada al parque y con los edificios antiguos y la vieja estación como museos ferroviarios.

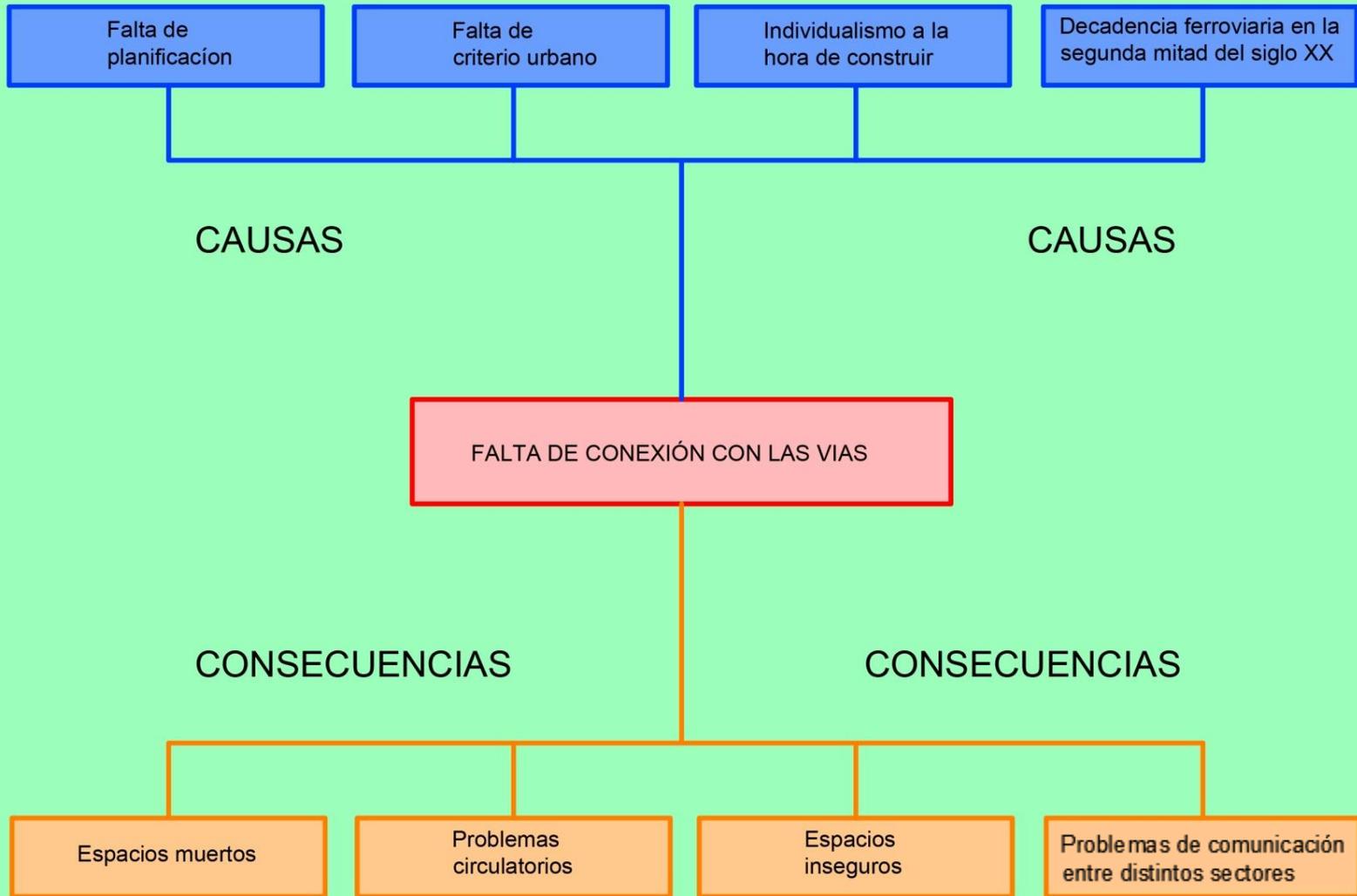
5

## Árbol de problemas

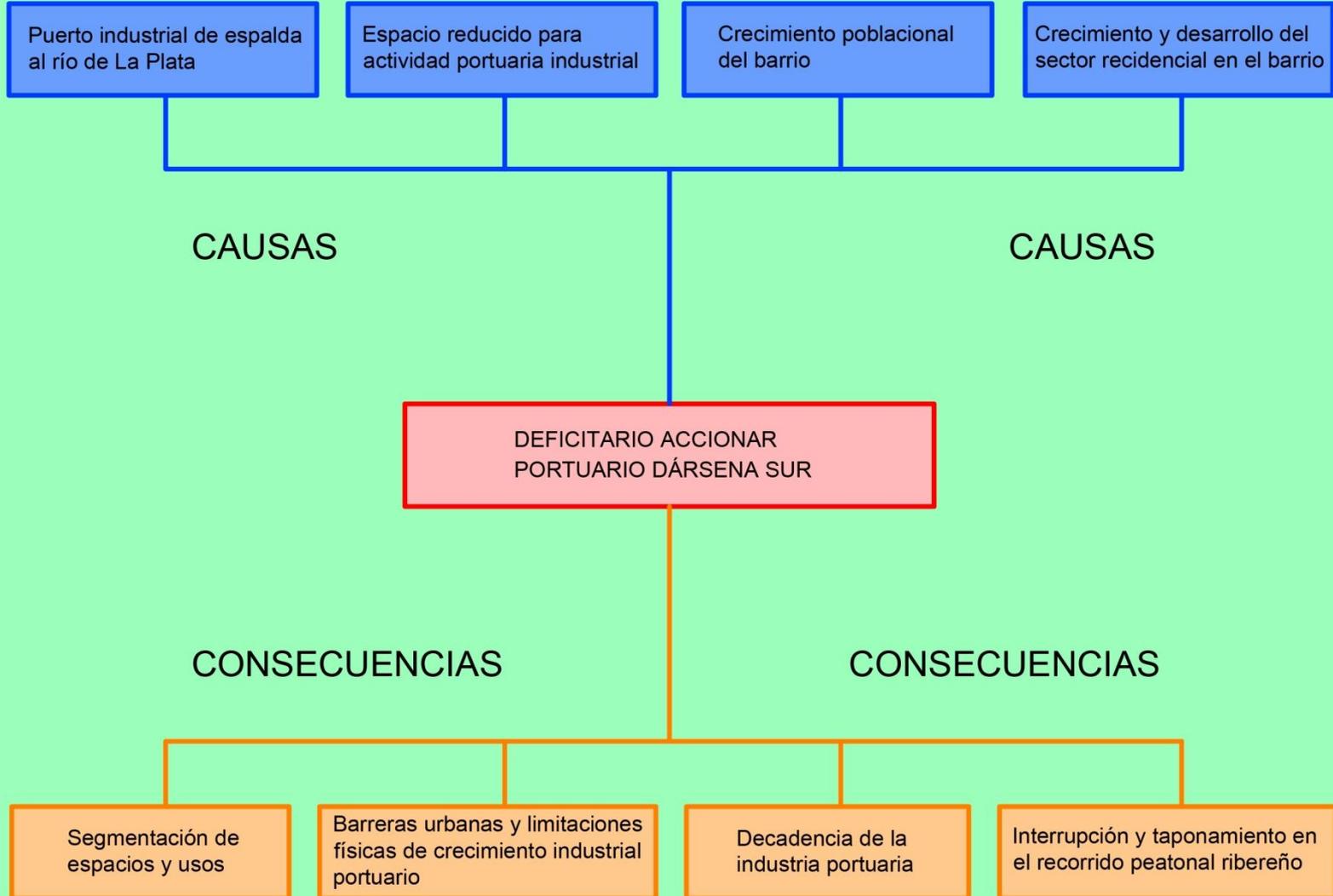




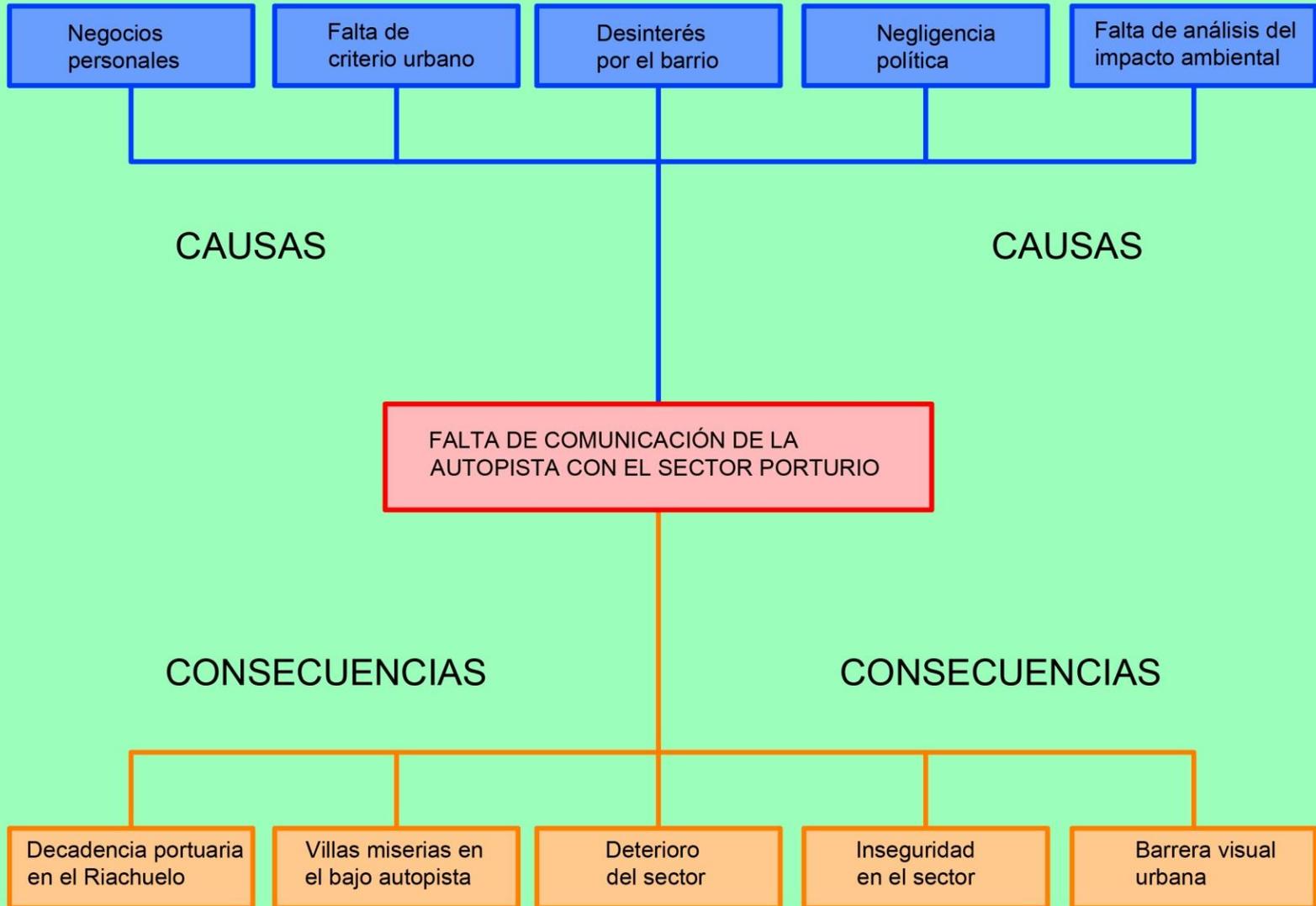
## ÁRBOL DE PROBLEMAS 1



## ÁRBOL DE PROBLEMAS 2



### ÁRBOL DE PROBLEMAS 3





6

## FODA ( fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas )





## **ANÁLISIS INTERNO : FORTALEZAS Y DEBILIDADES**

### **FORTALEZAS DEL BARRIO DE LA BOCA**

- MANTIENE GRAN PARTE DE SU CASCO HISTÓRICO
- MANTIENE SU PATRIMONIO HISTÓRICO
- ESPACIOS CULTURALES
- IDENTIDAD PROPIA
- SENTIDO DE PERTENENCIA EN SUS VECINOS
- MANTIENE SU ESENCIA Y SU FISONOMÍA
- ÍCONOS DEL BARRIO
- ESPACIOS VERDES
- CUENCA FLUVIAL (RIACHUELO)
- ESTRUCTURA FERROVIARIA
- ACTIVIDAD PORTUARIA
- EXPLOTACIÓN TURÍSTICA
- SECTOR INDUSTRIAL EN ACTIVIDAD
- SECTOR COMERCIAL EN ACTIVIDAD
- CERCANÍA CON PUERTO MADERO Y CON EL CENTRO DE LA CIUDAD

### **DEBILIDADES DEL BARRIO DE LA BOCA**

- SECTORES MARGINALES
- CONTAMINACIÓN DEL RIACHUELO
- FALTA DE CONEXIÓN ENTRE LOS DISTINTOS ESPACIOS Y SECTORES
- UNA PARTE DEL SECTOR PORTUARIO SE ENCUENTRA DESACTIVADO
- DESORDEN EN LA TRAMA
- DETERIORO DE SU PATRIMONIO HISTÓRICO
- DETERIORO EN GRAN PARTE DE SU CASCO HISTÓRICO

## ANÁLISIS EXTERNO: OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

### OPORTUNIDADES PARA EL BARRIO DE LA BOCA

- GENERAR UN PUERTO TURÍSTICO PARA BARCOS DE MEDIANO Y BAJO PORTE EN DÁRSENA SUR
- LOGRAR UNA CONTINUIDAD ENTRE EL RIACHUELO Y DÁRSENA SUR
- GENERAR NEXOS CONECTORES (VEHICULARES Y PEATONALES) ENTRE LA ISLA DEMARCHI Y EL RESTO DEL BARRIO DE LA BOCA
- GENERAR NEXOS CONECTORES (VEHICULARES Y PEATONALES) ENTRE EL BARRIO DE LA BOCA Y LOS SECTORES QUE ESTÁN DEL OTRO LADO DEL RIACHUELO
- GENERAR UN RECORRIDO PEATONAL EN EL BORDE RIBEREÑO DE DÁRSENA SUR
- RECUPERACIÓN DEL BAJO AUTOPISTA
- SANEAMIENTO DEL RIACHUELO
- MAYOR EXPLOTACIÓN TURÍSTICA
- REVITALIZACIÓN DE SU PATRIMONIO HISTÓRICO
- REPARACIÓN Y REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS CONVENTILLOS
- DESARROLLO INMOBILIARIO
- REORDENAMIENTO DE LA TRAMA BARRIAL
- RECUPERACIÓN DE TRENES DE PASAJEROS
- VINCULAR EL RECORRIDO DE LAS VÍAS CON EL RESTO DE LA TRAMA
- REVITALIZACIÓN DE CALLES Y SECTORES
- CRECIMIENTO DEL SECTOR COMERCIAL
- INTERACCIÓN CON PUERTO MADERO

### AMENAZAS PARA EL BARRIO DE LA BOCA

- PERDIDA DE ACTIVIDAD PORTUARIA
- PÉRDIDA DE SU PATRIMONIO HISTÓRICO DEBIDO AL DETERIORO
- PÉRDIDA DEL TURISMO DEBIDO A LA FALTA DE MANTENIMIENTO
- PÉRDIDA DE IDENTIDAD DEBIDO A LOS CAMBIOS DE POBLACIÓN Y AL DESARROLLO INMOBILIARIO
- PERDIDA DE CONVENTILLOS DEBIDO AL DETERIORO Y AL DESARROLLO INMOBILIARIO

7

## Proyectos nuevos ya consumados





## LA USINA DEL ARTE



El edificio fue diseñado por el arquitecto Juan Chiogna para alojar una super-usina de la Compañía Ítalo-Argentina de Electricidad (CIAE), y construido por Martignone e Hijos entre 1912 y 1916, cuando fue inaugurado. Entre 1919 y 1921, el complejo fue ampliado con nuevas instalaciones para abastecer a la demanda creciente de Buenos Aires. Durante los siguientes 80 años funcionó proveyendo de electricidad de la ciudad, pasando a manos de SEGBA cuando el servicio fue estatizado. Con la privatización de los servicios públicos durante el menemismo (década de 1990), la usina quedó definitivamente abandonada y comenzó su ruina.

Luego de una década de abandono, entre agosto y setiembre del año 2000, el Gobierno Nacional (Presidente Fernando de la Rúa) y el de la ciudad (Jefe de Gobierno Aníbal Ibarra) decidieron emprender como tarea conjunta la recuperación del edificio para ubicar allí al Auditorio de la Ciudad de Buenos Aires, sede definitiva de las orquestas Sinfónica Nacional y Filarmónica de Buenos Aires. El Gobierno de la Nación aportaría el bien y el de la Ciudad confeccionaría el proyecto y financiaría el emprendimiento.

El bien estaba en manos de la ONABE, quien exigió demostrar que el edificio era apto para el fin estipulado con antelación a la cesión del mismo. Se conformó entonces un equipo profesional dirigido por el Arq. Álvaro Arrese, integrado por los Arqs. Rodolfo Gassó, Juan Meoz y Sergio Richonnier, con el asesoramiento acústico del ing. Rafael Sanchez Quintana y estructural del Ing. José Norberto Galay, que realizó el anteproyecto presentado a la ONABE, resultando aprobado el uso de Auditorio para el bien pocos días antes de la crisis de 2001.

En Julio de 2007, Jorge Telerman, en ese momento jefe de Gobierno, da comienzo a los trabajos de reforma, junto con la ministra de Cultura, Silvia Fajre. Los trabajos iniciales consistieron en la restauración del edificio anexo, ocupado hoy por el Museo del Cine, y la restauración del edificio principal que tenía sus sótanos bastante inundados. Además se realizó un llamado a licitación y luego se comenzó con el proyecto definitivo.

Se contó, para este fin, con financiación del BID (Banco interamericano de desarrollo) para contratar los asesores necesarios para el desarrollo del proyecto definitivo, sumando al grupo básico encargado de las tareas a los ingenieros Julio Blazco Diez en acondicionamiento, Alfredo Otheguy en instalaciones eléctricas y Gustavo Basso en acústica, además de otros especialistas.

El proyecto incluía una gran nave en la que funcionarían dos salas o auditorios (uno para 1700 espectadores y otro para 500). Los mismos se desarrollaron con fuerte impulso, aprobándose la documentación ejecutiva elaborada por la empresa Caputo.

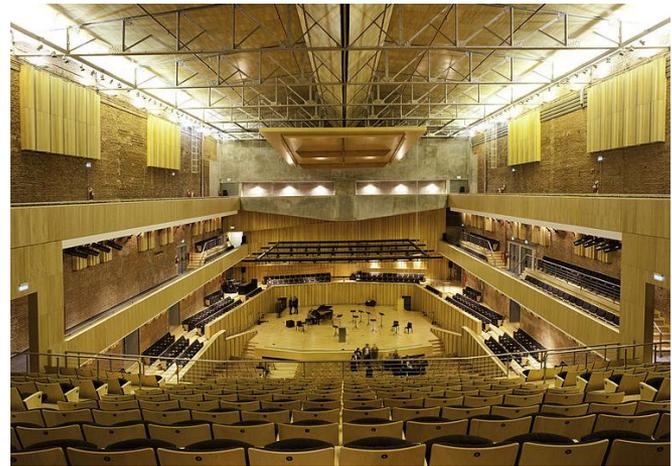
A finales de ese 2007 (en el mes de Diciembre) asume Mauricio Macri la jefatura de Gobierno de la Ciudad y a los 5 meses de mandato cambió el nombre del proyecto a "Usina de las Ideas".

En Julio de 2011 se inauguró una primera etapa del proyecto para que sea sede de las IV Jornadas de Humanización del Espacio Público.

A fines de mayo de 2012, fue anunciado un nuevo cambio de nombre para el centro cultural, pasando a llamarse "Usina del Arte", y se hizo pública la inauguración de la sala principal del complejo el día 23 de ese mes. El jefe de gobierno encabezó el acto al cual concurrieron los ex jefes de gobierno Fernando de la Rúa y Jorge Telerman, además de artistas como Marta Minujín, y el complejo abrió al público con un homenaje a Astor Piazzolla, aunque solo se podía acceder para eventos puntuales, en horarios restringidos.

En junio de 2013, fue habilitada al público la Sala de Cámara de la Usina del Arte, con un ciclo de conciertos.

LA USINA DEL ARTE



## PALACIO LEZAMA



### INTRODUCCIÓN

El desarrollo **Palacio Lezama** es un ex edificio industrial (Canale), señorial de amplio frente sobre Parque Lezama, totalmente reciclado y al que se le han anexado metros, manteniendo su estilo y flexibilidad. La actual etapa involucra una superficie de aproximadamente 26.000 m<sup>2</sup> conformados por el sector original mas obra nueva. Las plantas oscilan entre 5.254 m<sup>2</sup> y 2.720 m<sup>2</sup>. La planta baja que se destinará a retail tiene una superficie rentable de 1.325 m<sup>2</sup>.

Su emplazamiento se encuentra ubicado frente al parque Lezama en AV Martín García 320, barrio de La Boca.

Esta zona, consolidada como el nuevo polo de atracción de inversiones inmobiliarias, tiene excelentes accesos vehiculares y peatonales. Se encuentra a metros de Puerto Madero y en el nudo de las autopistas mas importantes de Buenos Aires.

El proyecto ya esta terminado pero todavía no esta en funcionamiento. Se estipula que a fin de año se pondrá en funcionamiento como edificio de oficinas. Cabe destacar que las oficinas ya están listas para ser entregadas.

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

- Batería de 5 ascensores mas una circulación de servicio.
- Dos escaleras de escape de amplias y cómodas dimensiones.
- Oficinas distribuidas en seis pisos de plantas diferentes y flexibles.
- Excelente luminosidad en virtud de amplios ventanales con carpintería DVH hacia el exterior y simple vidrio hacia luminosos patios interiores.
- Vistas abiertas y generosas.
- Sprinklers en todas las plantas.
- Por piso hay 2 baterías de baños de hombres y de mujeres, baño para discapacitados y office (dos baterías por piso).
- Amplias terrazas y balcones como sector de esparcimiento.

### HISTORIA :

Cuando en 1910 la familia Canale mudó su modesta panadería de la calle Defensa a las modernas instalaciones de Martín García 320, en Barracas, lo hizo con la plena certeza de que el negocio seguiría creciendo. Aunque los autores de aquel proyecto no imaginaron cuán lejos llegaría la fama de los bizcochitos: el nivel de la producción aumentó enseguida y, en consecuencia, el edificio empezó a quedar chico. Tan chico, que durante los años siguientes la empresa tuvo que anexar a la planta original al menos diez construcciones linderas, alcanzado la fábrica una superficie total de 30.000 metros cuadrados, distribuidos en cinco pisos.

### IMÁGENES DE LA ANTIGUA FÁBRICA CANALE



### ACTUALIDAD

Casi cien años después de la fundación de Canale ese caótico conjunto de hormigón y ladrillo se convirtió en el Palacio Lezama, un ejemplo de cómo la arquitectura industrial del siglo pasado puede insertarse en el paisaje contemporáneo y adaptarse a las exigencias del mercado inmobiliario. Después de estudiar las posibilidades, los actuales propietarios (Edelven SA, que ya desarrollaron Central Park, edificio de oficinas en Barracas) decidieron transformar la vieja usina de galletitas y mermeladas en oficinas con amenidades, precedidas por un gran sector comercial en la planta baja y el primer piso. La estrategia de hacer la edición 2006 de Casa FOA en la que fue una de las cuadras más perfumadas de Barracas sirvió no sólo para reabrir al público un sitio entrañable para la memoria colectiva, sino también para presentar en sociedad las bases de la futura ampliación y reforma del edificio, diseñadas por el estudio Mc Cormack. Se descartó la idea de hacer viviendas por las características de las plantas ya que había que destruir mucho para hacer ventilaciones y las ventanas de las fachadas son bastante chicas.

Las sucesivas ampliaciones fueron trazando una geometría compleja, anclada en una manzana de forma triangular. Para eso, los arquitectos unieron las cinco plantas mediante una columna vertebral que agrupa ascensores, escaleras y baños. En los primeros niveles quedaron espacios flexibles para facilitar la división de espacios y en la terraza ubicaron los amenities del complejo, que contará con gimnasio, piscina, solárium y spa, un salón de usos múltiples, y áreas para fumadores. En esa zona se ve que la unión de las construcciones y la fachada es muy irregular, pero se aprovechó un sector con buenas proporciones y carácter para alinear el resto. Caber destacar que en estos últimos niveles de amenities, donde la construcción es nueva, se realizaron trabajos de aterramiento y los muros son completamente vidriados, con lo cual se permite captar las visuales del parque y mayor entrada de luz. Sobre la calle principal posee un telón o fachada que tiene poco que ver con la génesis del edificio de atrás, pero que agrupa hacia el espacio público principal de manera bastante homogénea. El edificio además posee estacionamientos dentro del predio y en El Molino, un anexo sobre la calle Pilcomayo. Por último en la planta baja se diseñó una calle de acceso que sirve como patio, y permite la entrada de luz al interior de misma.



# 8

## Proyectos nuevos en proceso





## COMPLEJO DE VIVIENDAS CASA AMARILLA



Nombre	Dirección	Viviendas
Casa Amarilla	AV. ALTE. BROWN al 500 (MZ 6 B – PARC. 1) AV. ALTE. BROWN al 600 (MZ 6 A – PARC. 1) PY Y MARGALL al 900 (MZ 6 I – PARC. 19) - SECTOR IRALA	438



**Este complejo de vivienda social se encuentra emplazado en dos manzanas sobre la Avenida almirante Brown, entre las calles Espinosa, 20 de Septiembre y Banes.**

**Hubo innumerables proyectos para estas 2 manzanas y las otras 2 que las anteceden; formaban los 4 terrenos vacíos de casa Amarilla. Muchos vecinos reclamaban un parque público y otros tantos reclamaban vivienda digna para la gente más necesitada. Finalmente se utilizaron 2 de esos 4 terrenos y el instituto de la vivienda de la ciudad construyó 2 bloques edilicios con 438 viviendas en total.**

**Cada edificio está compuesto por planta baja y nueve niveles, portería y un sector de cocheras.**

**En tanto a los departamentos son variados, hay de 1 ambiente, 2 ambientes, 3 ambientes y algunos de hasta 4 ambientes.**

**Este proyecto inicialmente iba a ser de 3 manzanas y la cantidad de viviendas a construir rondaba en las 1200 unidades, sin embargo debido a los diversos conflictos con los vecinos y agrupaciones que reclamaban el espacio público, finalmente se terminó acotando y se terminaron construyendo las 438 unidades, ya mencionadas, en los 2 terrenos que dan a la avenida Almirante Brown.**

**Se estipula que este proyecto estará listo para fin de este año 2014.**

## PROYECTO MOLINA CIUDAD



Unidades residenciales, estudios profesionales y oficinas con amplios espacios comunes en un moderno edificio. El proyecto incorpora departamentos en la tipología de lofts desde 60 m<sup>2</sup>; lofts con terrazas propias desde 150 m<sup>2</sup>; y lofts tipo duplex desde 180 m<sup>2</sup>. Los amplios espacios de la ex fábrica han sido rediseñados para albergar una gran diversidad de amenities y espacios comunes.

- Grand Atrium Lobby de 1600 m<sup>2</sup>
- Gran solarium de 1200 m<sup>2</sup>
- Work Zone y locales comerciales
- Piscina in-out
- Piscina lúdica de 3 x 6 m
- Gimnasio
- Spa

### Principales características

Loft - en Buenos Aires  
Oficinas  
60 a 180 Metros<sup>2</sup>  
Duplex  
Apto Uso Profesional  
Pileta

El proyecto **Molina Ciudad** se ubica en la Av. Regimiento de los Patricios 1052, en el barrio de La Boca, en la Capital Federal. La estratégica ubicación de Molina Ciudad le otorga fáciles accesos al Centro porteño, Puerto Madero, Caminito y Parque Lezama.

Se proyecta la refuncionalización del antiguo edificio de la ex fábrica de Alpargatas, un edificio construido en la década del '30 y que fue muy significativo en la historia productiva de nuestro país. El edificio está situado en el pintoresco y tradicional barrio de La Boca. El barrio albergó a los inmigrantes europeos que llegaron a nuestro país a principios del siglo XX, convirtiéndose en un crisol de nacionalidades que le dieron características muy particulares a sus calles y construcciones.

La zona presenta un importante crecimiento inmobiliario con ex fábricas recicladas y refuncionalizadas que hoy albergan edificios corporativos como los de Metrogas, HSBC o el Ministerio de Seguridad del Gobierno de la Ciudad.



## PROYECTO MOLINA CIUDAD

Molina Ciudad es un imponente proyecto inmobiliario a desarrollarse en lo que era el antiguo edificio de la ex fábrica textil de Alpargatas, en el barrio de La Boca, en la Capital Federal.

El proyecto busca refuncionalizar este espacio emblemático de la Capital, y convertirlo en un edificio de departamentos de categoría, incorporando unidades en la tipología de lofts, lofts con terraza propia y lofts tipo duplex (desde 60 a 180 m<sup>2</sup>).

Además de estas unidades residenciales incorpora también otras destinadas a uso profesional como estudios y oficinas reunidos en un sector tipo Work Zone. El proyecto se desarrolla en un entorno moderno, con excelente diseño y con gran variedad de amenities.





9

## Proyectos nuevos a futuro





## PROYECTO DEL BAJO AUTOPISTA “DIQUE 0”



El proyecto se encuentra bajo la traza de la AU BA-La Plata, donde convergerán usos gastronómicos, de equipamiento y entretenimiento a modo de paseo peatonal lineal. La Ciudad recupera el espacio público en diferentes puntos, como Avenida Patricios y Almirante Brown, entre otros.

Mediante la concreción de trabajos urbanísticos y de una serie de desarrollos turísticos y culturales en el bajo autopista Buenos Aires-La Plata, el gobierno porteño planifica extender el corredor comercial de Puerto Madero hacia ese casi abandonado rincón de La Boca. El proyecto, bautizado Dique Cero, pretende convertirse en una renovada puerta de acceso al barrio de Quinquela Martín desde el Bajo, en una iniciativa que, además, impulsará el entorno de la Usina del Arte y el futuro Distrito de las Artes.

El foco estará puesto en el deslinde entre las instalaciones portuarias y las torres Catalinas Sur; más exactamente, en el circuito que la avenida Pedro de Mendoza marca debajo de la autopista, en el tramo entre las transversales Brasil y Villafañe. Hoy, los vehículos van y vienen por esa avenida y la mayoría de los lotes situados bajo la autopista están ociosos; sólo sobreviven un estacionamiento que administra una cooperativa vecinal y una terminal de la línea de transporte urbano DOTA. Para el primer semestre de 2015 habrá una nueva calle abierta paralela a Pedro de Mendoza y varios emprendimientos privados relacionados con la cultura, el arte y el turismo en el bajo autopista.

Según estimaciones del Ministerio de Desarrollo Económico porteño, y por el régimen de iniciativa privada, quienes resulten ganadores de las licitaciones correspondientes invertirán 40 millones de pesos en una superficie aproximada de 30.000 m<sup>2</sup>. Luego podrán explotar los espacios durante cinco años, según el régimen de iniciativa privada. Al término de la concesión, esos predios volverán a la ciudad.

Se trata de un lugar que no estaba en buenas condiciones y, con esta iniciativa, se reconvertirá y pasará de ser un rincón relegado a uno integrador. Además de la decadencia del bajo autopista, la cercanía de un barrio precario y la falta de una buena oferta de servicios y equipamientos complementarios contrastan hoy con la renovada Usina del Arte y el gran movimiento que convoca.

El proyecto Dique Cero busca ampliar las actividades que tradicionalmente caracterizan a La Boca, aunque contempla otros usos conexos: playas de estacionamiento, salas de exposición -una para los artistas barriales-, un anfiteatro y espacios de bar y restaurantes.

La inauguración de los emprendimientos, prevista en 2015, atraerá no sólo a los turistas y a los porteños que lleguen interesados en las nuevas actividades, sino que permitirá la interacción de los vecinos.

Todo aquello que tenga por objetivo la revitalización de la antigua zona portuaria de La Boca es bienvenido. El entorno portuario y, especialmente, la avenida Pedro de Mendoza tienen una rica tradición como paseo turístico y lugar de inspiración para artistas, que luego perdieron por la degradación del área tras la construcción de la autopista a La Plata. Es recomendable una recuperación urbanística con un sentido de rescate patrimonial y defensa del espacio público para la comunidad.

Las autoridades confían en que el proyecto Dique Cero brindará al barrio mejores estándares en materia de seguridad, a la vez que sumará áreas iluminadas que mejorarán la accesibilidad y circulación peatonal en el área de influencia.

## PROYECTO DEL BAJO AUTOPISTA “DIQUE 0”

El Ministerio de Desarrollo Urbano ya comenzó tareas viales en la zona para mejorar el acceso al futuro bajo autopista remodelado. Para lograrlo se abrirán calles de vinculación entre arterias existentes, lo que permitirá desagotar con mayor facilidad sectores hoy congestionados en horas pico de circulación: una de dos carriles, mano a Puerto Madero, como continuación de Pedro de Mendoza, y una de tres carriles que unirá Alicia Moreau de Justo con la avenida Huergo. Además, será prolongada hacia Brasil la colectorá paralela a Pedro de Mendoza que nace a la altura de la Usina del Arte.

Dichas intervenciones se combinarán con ensanches de veredas y ajustes en el diseño de isletas, una nueva señalización horizontal y vertical y cruces peatonales elevados.

La finalización de la obra vial está estipulada para diciembre de 2014 y la de las iniciativas privadas, para el primer semestre de 2015.

La obra y posteriores emprendimientos en el bajo autopista, en La Boca, complementarán la oferta cultural y artística que el barrio cultivó durante su rica historia y que se reactivó recientemente con la creación del llamado Distrito de las Artes.

Una ley, aprobada a fines de 2012, prevé que se trate de una zona libre de impuestos para los barrios de La Boca, Barracas y San Telmo, con el objetivo de promover la radicación de infraestructura y actividades culturales privadas, que serán compensadas con beneficios fiscales. También contempla la apertura de líneas de créditos preferenciales para todo establecimiento cultural que se mude al distrito.

Quienes desarrollen infraestructura cultural obtendrán beneficios fiscales iguales al 25% de la inversión realizada; para los inmuebles de valor patrimonial, dicho beneficio asciende al 35%.

Junto con la infraestructura, como se dijo, se busca incentivar una mayor actividad cultural en la zona. Más específicamente, el Distrito de las Artes Este incluye todas las artes visuales: pintura, escultura, grabado, fotografía, arte digital, artes musicales, artes literarias y artes escénicas (teatro, danza, ópera, murgas, títeres, etc.).

A los lugares de interés cultural emblemáticos de la zona (Fundación Proa, Teatro Catalinas, Usina del Arte, Museo de Arte Moderno), desde la sanción de la ley se suman 18 nuevos proyectos en desarrollo. Entre ellos, el Museo de Arte Construido y Fundación Andreani (fundaciones de arte); una residencia para artistas suizos, con estudios y centro cultural de la embajada suiza; Icarus Music (sello discográfico y bar con música en vivo) y la Oficina Italiana Di Restauri..

### *Situación proyectada a futuro*



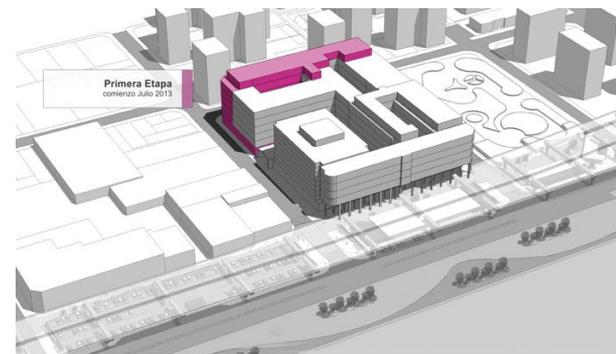
### *Situación actual*



## PROYECTO PUERTO PAMPA



VIEJA FACHADA DEL FRIGORÍFICO PAMPA



Con la construcción de la **Autopista Buenos Aires - La Plata** en los años '90, la Avenida Pedro de Mendoza se vio seriamente afectada, ya que la misma fue levantada sobre sus carriles. Si bien la Autopista mejoró sensiblemente las comunicaciones y el tránsito desde y hacia la Ciudad de Buenos Aires, provocó la degradación paulatina de la Avenida Pedro de Mendoza, que la transformó en una vía muerta en la actualidad. El proyecto de la Autopista jamás contempló la integración y mantenimiento de los espacios disponibles bajo su recorrido, ni tampoco de los lindantes, los que fueron ocupados con el tiempo por empresas de colectivos, viviendas precarias y cartoneros.

En la década pasada, la terminal portuaria de pasajeros de BUQUEBUS se trasladó a la Dársena Norte en Puerto Madero y la inactividad del Frigorífico La Pampa contribuyeron aún más a la situación de deterioro.

En mayo pasado, la **Asociación Vecinos La Boca** lanzó una iniciativa para recuperar dicha Avenida desde su comienzo en la calle Brasil hasta la Avenida Almirante Brown, un tramo de aproximadamente 12 cuadras en estado de absoluto abandono por parte de las autoridades nacionales del Ministerio de Planificación Federal y del Gobierno de la Ciudad, que tienen jurisdicción sobre la zona.

Desde hace aproximadamente dos años, la empresa Colonia Express volvió a operar la antigua terminal de BUQUEBUS en la Avenida Pedro de Mendoza y en los últimos meses han llevado adelante algunos trabajos de mejoramiento del área.

También desde señalarse que las distintas acciones llevadas a cabo por la Asociación Vecinos La Boca han logrado una mejoría en algunos tramos de la Avenida, con la intervención de las áreas Sociales del Gobierno de la Ciudad para la reubicación de cartoneros y familias que vivían en la calle.

La futura reconversión del ex Frigorífico La Pampa en el nuevo edificio residencial Puerto Pampa, traerá importantes beneficios para la zona, siendo éste el primer emprendimiento de usos mixtos del Distrito de las Artes, en la Ciudad de Buenos Aires.

Puerto Pampa reúne los elementos distintivos de un emprendimiento residencial moderno logrado en una ubicación estratégica. Emplazado en Pedro de Mendoza y Blanes, en el Distrito de las Artes, confluye allí un estilo de vida urbano armonizado por una atmósfera cultural, en el área con mayor proyección de la Ciudad de Buenos Aires. El proyecto se desarrollará sobre los cimientos del ex frigorífico Pampa, un símbolo histórico que forma parte del barrio.

El desarrollo del emprendimiento convertirá al ex frigorífico en un imponente complejo de más de 120.000 metros cuadrados. El emprendimiento será desarrollado a lo largo de distintas etapas y estará compuesto por más de 500 unidades que van desde los 40 hasta los 200 metros cuadrados. Entre sus distintas tipologías, incluye viviendas, oficinas, suites, locales y ateliers, ofreciendo así una solución para todos aquellos artistas que deciden ubicar su lugar de trabajo en un contexto de producción cultural, como la que tenemos hoy en el Distrito de las Artes. A solo cien metros del complejo, se encuentra la Usina del Arte, un edificio histórico que ha sido transformado en un espacio dedicado a las artes plásticas, la música y la danza, entre otras disciplinas artísticas que se desarrollan en este impactante lugar. A pocos metros de Puerto Pampa se encuentra Puerto Madero, otro polo fundamental de nuestra Ciudad, con una nutrida oferta gastronómica y comercial de excelencia. Puerto Pampa se encuentra además a solo 5 minutos del centro financiero de la Ciudad, lo que posiciona al proyecto en una ubicación de privilegio para quienes buscan un lugar cercano a los puntos clave de Buenos Aires. El emprendimiento integrará una serie de amenities y servicios, que hacen al confort del complejo. Entre sus comodidades, contará con Piscina, Gimnasio, Solarium, Salón de Conferencias, Calle Comercial, Bar, Laundry, y hasta una Galería de Arte de más de 1200 metros cuadrados. Su ubicación estratégica permite acceder al microcentro de la Ciudad de Buenos Aires en tan solo 5 minutos, además de ofrecer conexiones con la Autopista Buenos Aires - La Plata y Autopista 25 de Mayo cercanas al complejo. Se encuentra además a solo 300m de Puerto Madero, otro de los barrios con mayor crecimiento de los últimos años y de la Isla Demarchi, el predio seleccionado para la instalación y desarrollo del polo audiovisual.

PROYECTO PUERTO PAMPA



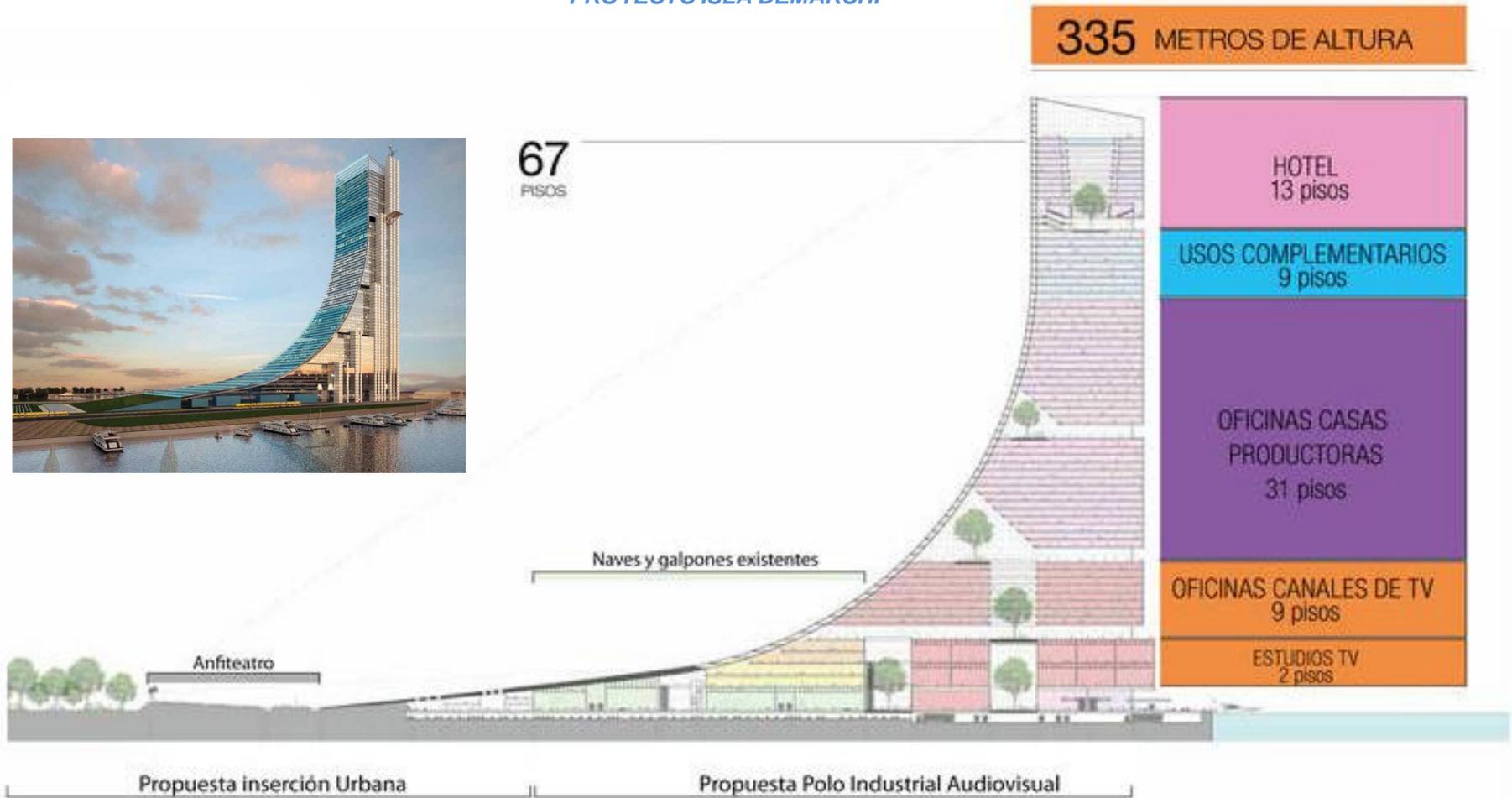
*PROYECTO ISLA DEMARCHI*





67  
PISOS

335 METROS DE ALTURA



En un acto celebrado en el Salón de Mujeres de la Casa Rosada, la presidenta Cristina Kirchner anunció que la propuesta elegida para construir la torre emblema del Polo Audiovisual en la Isla Demarchi, es la de **MRA+A Álvarez | Bernabó | Sabatini** y la empresa Riva SA. Con una altura de 335 metros, 67 pisos y 216 mil metros cuadrados destinados a distintos sectores de la producción audiovisual, además de sectores gastronómicos, hotelería y usos complementarios, el edificio será el más alto de América Latina, solo superada en el continente por el Empire State de Nueva York y la Torre Sears de Chicago. Está previsto que la obra comience antes de fin de año, y se desarrollaría en 4 etapas a lo largo de cinco años. La inversión será un emprendimiento conjunto entre el Estado Nacional y la empresa Riva SA, y superará los 2.500 millones de pesos.

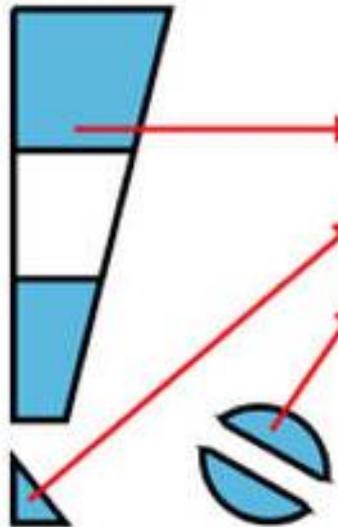
El diseño del edificio, tanto en planta como en elevación, busca simbolizar la idea de país en distintas instancias. La confección de la planta representa un mapa de la Argentina, en donde la Estación Terminal Fluvial hace las veces de Tierra del Fuego y una zona pública aledaña simboliza las Islas Malvinas. En la composición del frente, la curva de la torre es una abstracción de la letra A, presente tanto en la palabra "Argentina" como en "audiovisual". La concentración de todo el programa en un solo edificio cumple dos propósitos: producir un hito urbano que sea un referente de la ciudad, y también liberar suelo para la generación de espacios verdes y diversas áreas públicas. La idea es generar un nuevo parque verde, el cual se unificará con las áreas verdes de Puerto Madero y rematará en el edificio mismo.

## PROYECTO ISLA DEMARCHI

La curva que define la morfología del proyecto en altura cumple también la función de englobar las naves y galpones existentes, que se encuentran en la zona donde se construirá la base del edificio. En los pisos inferiores estarán dos pisos de estudios de televisión, luego 9 pisos donde funcionarán las oficinas de los canales de televisión, 31 niveles dedicados a las productoras audiovisuales, 9 pisos para usos complementarios, y el remate del conjunto, con un hotel de 13 pisos.



### SIMBOLOGÍA



EL EDIFICIO ES SINTEZADO MORFOLOGICAMENTE COMO UNA ABSTRACCION GEOMETRICA QUE REPRESENTA AL PAIS.

ARGENTINA CONTINENTAL:  
POLO AUDIOVISUAL.

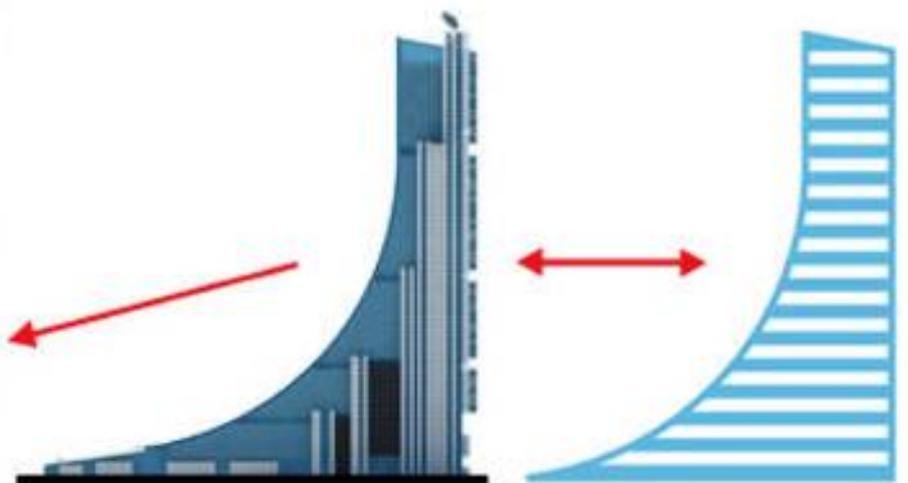
TIERRA DEL FUEGO:  
ESTACION TERMINAL FLUVIAL.

ISLAS MALVINAS:  
ARENA.

EN SU ELEVACION (VISTA) LA PROPUESTA SIMBOLIZA TAMBIEN LA ARGENTINA SINTEZANDOLA EN UN ISOTIPO.

ARGENTINA

AUDIOVISUAL



## PROYECTO ISLA DEMARCHI



⇒ 216.000 m2 construidos, distribuidos entre los siguientes sectores:

### SECTOR NAVES INDUSTRIALES:

Estudios de Cine y Televisión, Oficinas, Áreas de archivo, Talleres para depósitos y escenografía, utilería, vestuario, etc.

### SECTOR EDUCATIVO:

Instituciones educativas y de formación y Museo de la Historia de las Artes Audiovisuales Argentinas.

### SECTOR INSTITUCIONAL:

Instituto Nacional de Cinematografía y Artes Visuales (INCAA), señales públicas, Televisión Abierta Digital.

### SECTOR PRIVADO:

Oficinas de productoras, estudios de producción, oficinas de canales privados, etc.

⇒ Más del 75% de todo el espacio construido se destinará al Polo Audiovisual.

⇒ 100.000 m2 de Parquización

⇒ Estadio Multipropósito cubierto de 13.000 m2 con capacidad para 15.000 personas y 15.000 vehículos.

⇒ Sectores gastronómicos, hotelería y usos complementarios.

⇒ El proyecto se realizará en 4 etapas, con un período de duración de 5 años.

⇒ El monto global de inversión superará los 2.500 millones de pesos.

⇒ Iniciativa Público - Privada entre el Estado Nacional y RIVA S.A.

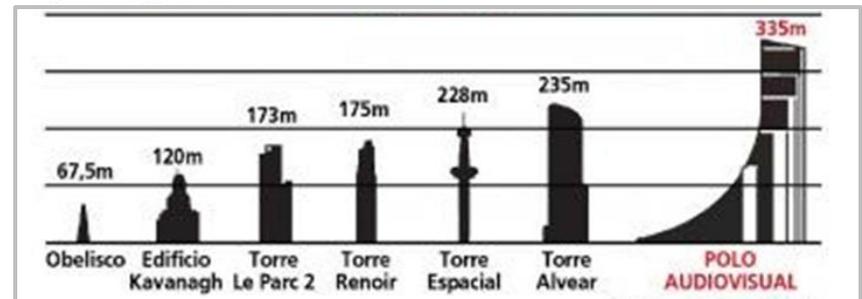
⇒ El proyecto se realizará en 4 etapas, con un período de duración de 5 años.

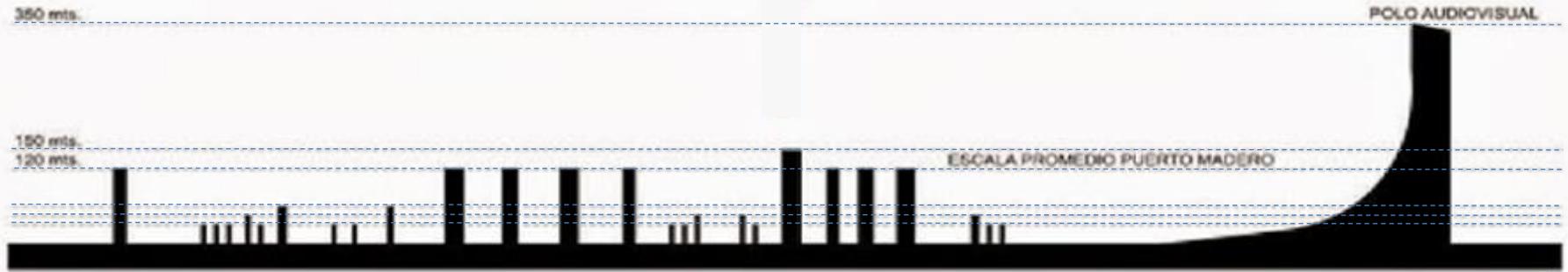
⇒ El monto global de inversión superará los 2.500 millones de pesos.

⇒ Se unificarán las áreas verdes de Puerto Madero con la creación de un nuevo parque generado a través de la reubicación de galpones y edificios en desuso.

⇒ Su escala será de magnitud metropolitana y análoga a la del Central Park de Nueva York.

⇒ La torre se convertirá en un símbolo de la Ciudad de la Buenos Aires y de la Argentina





PUESTA EN VALOR E INTEGRACIÓN DE LA ARQUITECTURA EXISTENTE



ESPACIOS COMUNES Y VERDES DE INTEGRACIÓN





10

# Plan integral de saneamiento ambiental de la cuenca Matanza-Riachuelo







### CREACIÓN DE ACUMAR

La **Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR)** es un organismo público que se desempeña como la máxima autoridad en materia ambiental en la región. Es un ente autónomo, autárquico e interjurisdiccional que conjuga el trabajo con los tres gobiernos que tienen competencia en el territorio: Nación, Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El organismo se crea en 2006 mediante la Ley N° 26.168 atendiendo a la preocupante situación de deterioro ambiental de la cuenca. Dicha ley establece que ACUMAR ejercerá su competencia en el área de la Cuenca Matanza Riachuelo, incluyendo la ciudad autónoma de Buenos Aires y los siguientes municipios de la provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Cañuelas, Esteban Echeverría, Ezeiza, General Las Heras, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Marcos Paz, Merlo, Morón, Presidente Perón y San Vicente.

En 2008, la Corte Suprema de Justicia de la Nación intimó a la ACUMAR a implementar un plan de saneamiento en respuesta a la causa judicial conocida como “Causa Mendoza”, reclamo presentado en 2004 por un grupo de vecinos. En este escenario, la ACUMAR articula políticas públicas comunes y coordina los esfuerzos interinstitucionales para la implementación del Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA).

Durante más de 200 años, se realizaron sucesivos intentos para revertir la profunda degradación ambiental de la cuenca. Sin embargo, sólo desde la creación de la ACUMAR se lograron avances concretos que mejoran el estado del ambiente y la calidad de vida de más de 8 millones de habitantes.

### CAUSA MENDOZA / EL ORIGEN DEL ORGANISMO

En 2004 la **problemática de la cuenca fue llevada a instancias judiciales por un grupo de vecinos** que presentaron una demanda en reclamo de la **recomposición del ambiente y la creación de un fondo para financiar el saneamiento.**

Esta situación dio origen a la causa “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/ Estado Nacional y otros s/daños y perjuicios (daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza – Riachuelo)”. Allí se responsabilizaba por daños y perjuicios al Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a 44 empresas. Posteriormente, se amplió la demanda hacia los 14 municipios de la Provincia de Buenos Aires por los que se extiende la Cuenca Matanza Riachuelo.

El 8 de julio de 2008, la Corte Suprema de Justicia de la Nación dictó un fallo histórico donde se determinó quiénes son los responsables de llevar adelante las acciones y las obras de saneamiento, el plazo en que deben ser ejecutadas, dejando abierta la posibilidad de imponer multas para el caso de incumplimiento. Por otra parte, el Máximo Tribunal encomendó al Defensor del Pueblo de la Nación y a las ONG la conformación de un Cuerpo Colegiado para el control del Plan de Saneamiento.

En el fallo se obliga a la ACUMAR a llevar a cabo un programa cuyos objetivos son: 1) la mejora de la **calidad de vida** de los habitantes de la cuenca; 2) la **recomposición del ambiente** en todos sus componentes (agua, aire y suelo); y 3) la **prevención de daños** con suficiente y razonable grado de predicción.

## PLAN INTEGRAL DE SANEAMIENTO AMBIENTAL DE LA CUENCA MATANZA-RIACHELO

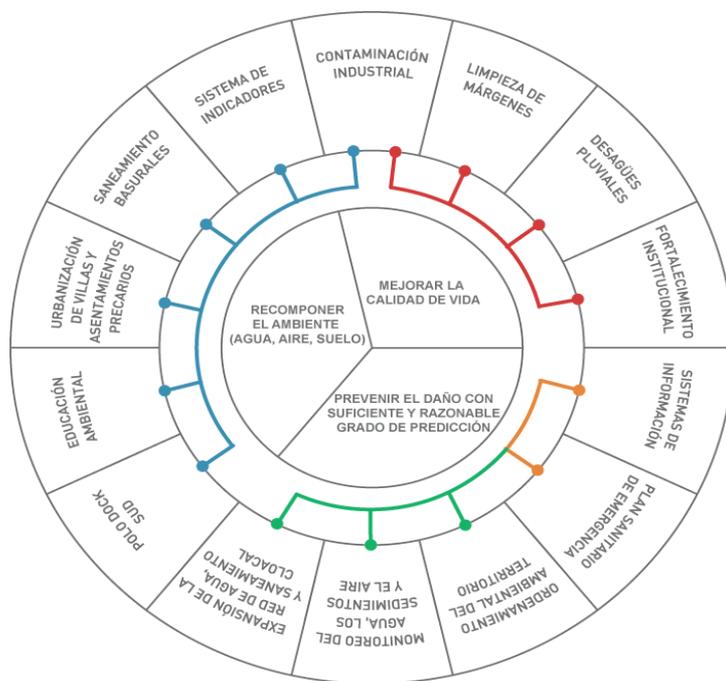
### PLAN INTEGRAL DE SANEAMIENTO DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO

La ACUMAR articula políticas públicas comunes y coordina los esfuerzos interinstitucionales para el desarrollo del **PISA (Plan Integral de Saneamiento Ambiental)**. Desde la creación del organismo y la implementación del Plan Integral en 2009 se lograron avances concretos que mejoran el estado del ambiente y la calidad de vida de más de 8 millones de habitantes. Una de las tareas que realiza la ACUMAR es relocalizar a las familias que viven sobre los márgenes del río, en asentamientos precarios construidos en una zona de riesgo ambiental. Hasta ahora, se hicieron relocalizaciones hacia viviendas dignas, en Lanús, Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza y la ciudad autónoma de Buenos Aires.

En conjunto con los 14 municipios de la cuenca, la ACUMAR se encarga de reconvertir los basurales en espacios verdes para los ciudadanos. En el marco del Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, la ACUMAR erradica basurales y financia la construcción de 14 plantas de tratamiento de residuos, denominadas EcoPuntos. En Cañuelas, Marcos Paz, General Las Heras, San Vicente, Presidente Perón y Ezeiza habrá EcoPuntos integrales para el tratamiento de residuos domiciliarios, orgánicos, escombros y restos de poda. En Morón, Avellaneda, Almirante Brown se tratarán escombros, restos de poda y se instalará una planta piloto para iniciar con la clasificación de un porcentaje reducido de residuos domiciliarios. En los municipios de La Matanza, Merlo, Lomas de Zamora y Lanús se procesarán residuos de escombros y restos de poda.

Con el objetivo de recuperar el espacio público, la ACUMAR trabaja para liberar el área de 35 metros de ancho que se extiende desde la orilla. El llamado Camino de Sirga debe ser liberado, según marca la ley, y quedar a disposición del Estado “en forma inmediata y efectiva” como un paso más para lograr el saneamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo. La ACUMAR lleva adelante acciones judiciales con empresas que ocupaban el espacio público para que se retiren del Camino de la Ribera y relocaliza las viviendas precarias. Sobre la zona liberada se están realizando tareas de rellenos de terraplén, parqueización, alumbrado público y un nuevo circuito de circulación. Las obras lograrán evitar la generación de basurales y mejorar los espacios públicos.

En relación a la limpieza del espejo de agua, se utilizan catamaranes para extraer los residuos sólidos flotantes. Además, se retiraron del río carrocerías de vehículos, muelles antiguos y decenas de objetos voluminosos. Otro de los objetivos alcanzados fue cumplir con el desafío histórico de extraer los buques del Riachuelo: desde 2007 se removieron 57 barcos.



El producto de su desaguace fue donado a los Hospitales Garrahan y Sor María Lodovica para la mejora y el mantenimiento de esas instituciones. En enero de 2012, en un operativo sin precedentes, se relocalizaron 12.000 puestos de la feria La Saladita, en Lomas de Zamora, que ocupaba espacio público en las márgenes del Riachuelo.

En la cuenca hay 12.701 industrias que fueron inspeccionadas en un 100%. Algunas se declaran agentes contaminantes, que deben trabajar en un plan de reconversión industrial para dejar de contaminar y reconvertir sus procesos productivos.

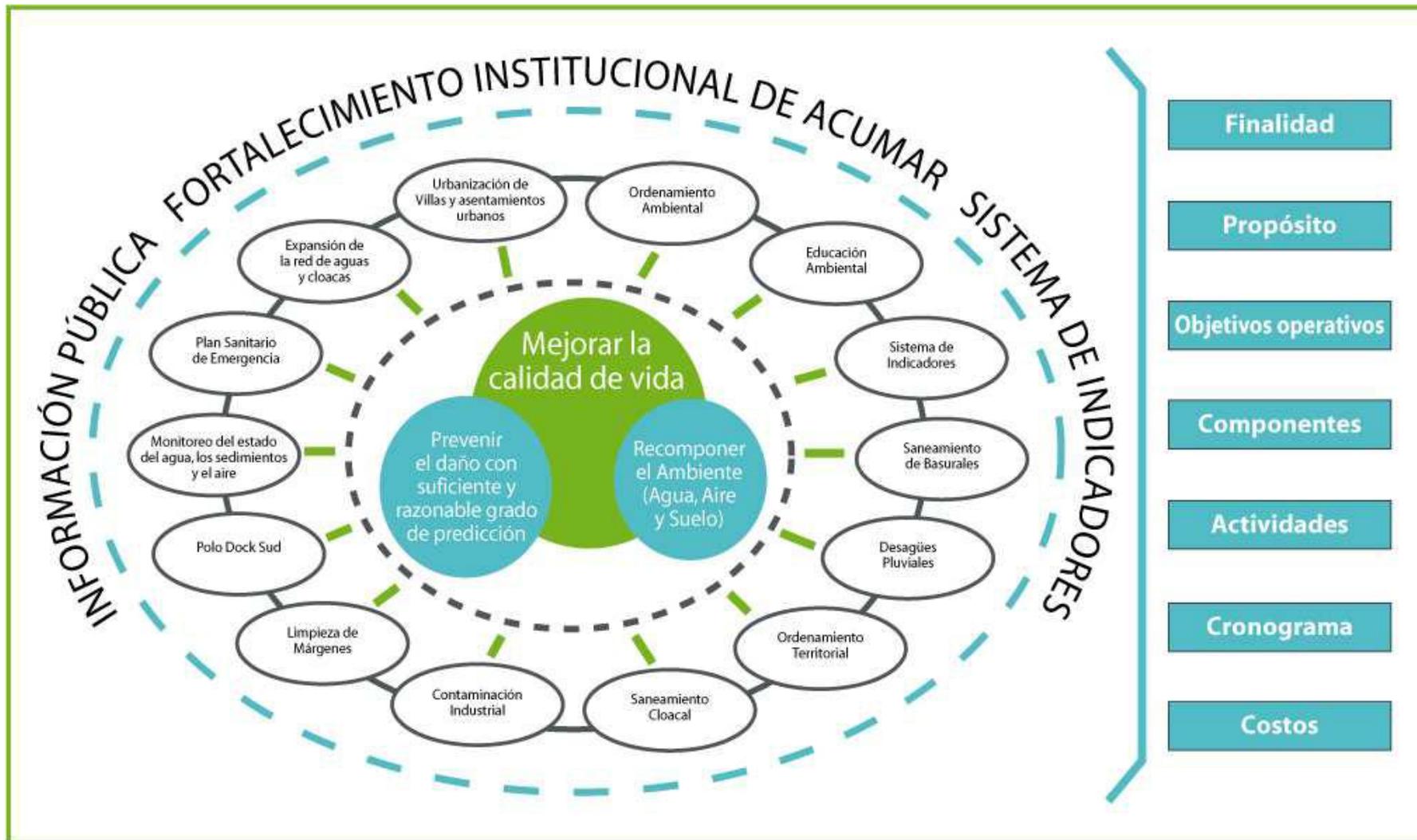
El estado Nacional a través de la empresa estatal AySA y la provincia a través de ABSA invierten en obras de saneamiento, provisión de agua y tratamiento de líquidos cloacales para todos los habitantes de la cuenca. Por otro lado desde el año 2008 se está invirtiendo en construcción, ampliación y recuperación de desagües pluviales.

La ACUMAR llevó a cabo el primer estudio abarcativo de toda la zona en materia de salud, se llamó Evaluación Integral de Salud en Áreas de Riesgo. Este estudio permitió tener una base para el trabajo que posteriormente se comenzó a realizar en los sectores más críticos. Así desde el 2010 la Dirección de Salud del organismo lleva adelante un estudio nutricional, de desarrollo psicomotor y toxicológico a niños, embarazadas y mayores adultos, que permite conocer el estado real de la salud de la población y actuar en consecuencia. Además el organismo está construyendo 15 unidades sanitarias ambientales, adquirió 12 unidades de atención móvil y comenzó la construcción de un hospital en Cañuelas. Montó desde 2010 una red de laboratorios toxicológicos que abarca toda la región. Además, se realizan mediciones continuas de la calidad del agua superficial en toda la cuenca y la Comisión de Participación Social trabaja en el área de educación ambiental para generar conciencia ambiental. La ACUMAR puso en funcionamiento a partir de diciembre de 2013, una red de 70 estaciones de monitoreo de calidad hídrica en la Cuenca Matanza Riachuelo, para obtener información sobre la calidad ambiental del recurso hídrico.

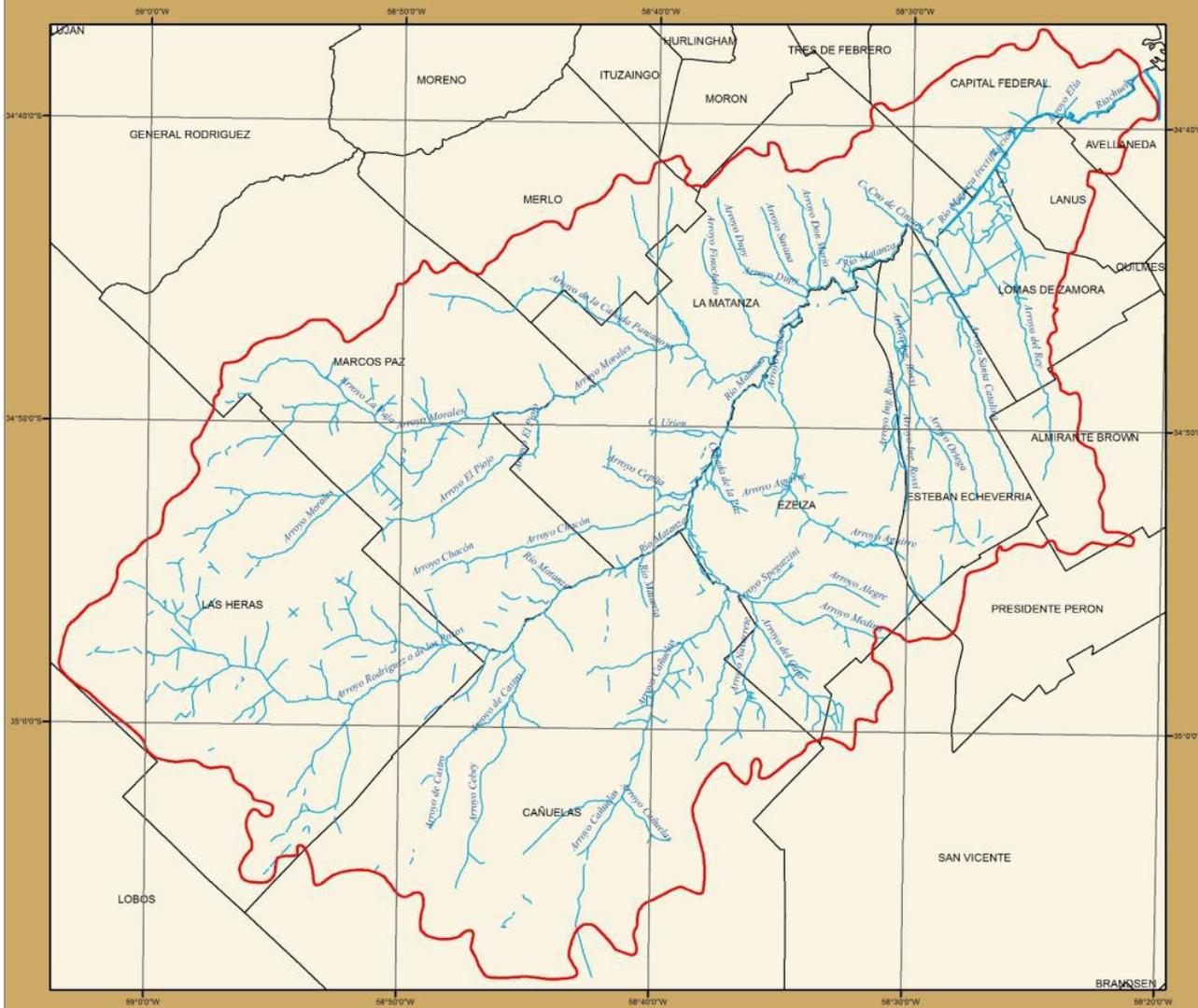
Los objetivos estratégicos del Plan Integral de Saneamiento Ambiental, diciembre de 2009 resultan:

- Mejorar la Calidad de Vida
- Recomponer del Ambiente (agua, aire, suelo)
- Prevenir de daño con suficiente y razonable grado de predicción

ESTRUCTURA DEL PLAN



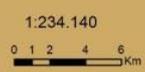
MAPA DE DELIMITACIÓN TOPOGRÁFICA DE LA CUENCA MATANZA-RIACHELO



MAPA DE DELIMITACIÓN TOPOGRÁFICA DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RÍO MATANZA-RIACHELO

Legenda

- Límite cuenca hidrográfica
- Cursos agua superficial
- Límite partidos



Elaborado por:  
DIRECCIÓN GENERAL TÉCNICA  
Octubre/2013

MAPA DE SUBCUENCAS HIDROGRÁFICAS DE LA CUENCA DEL RÍO MATANZA-RIACHELO

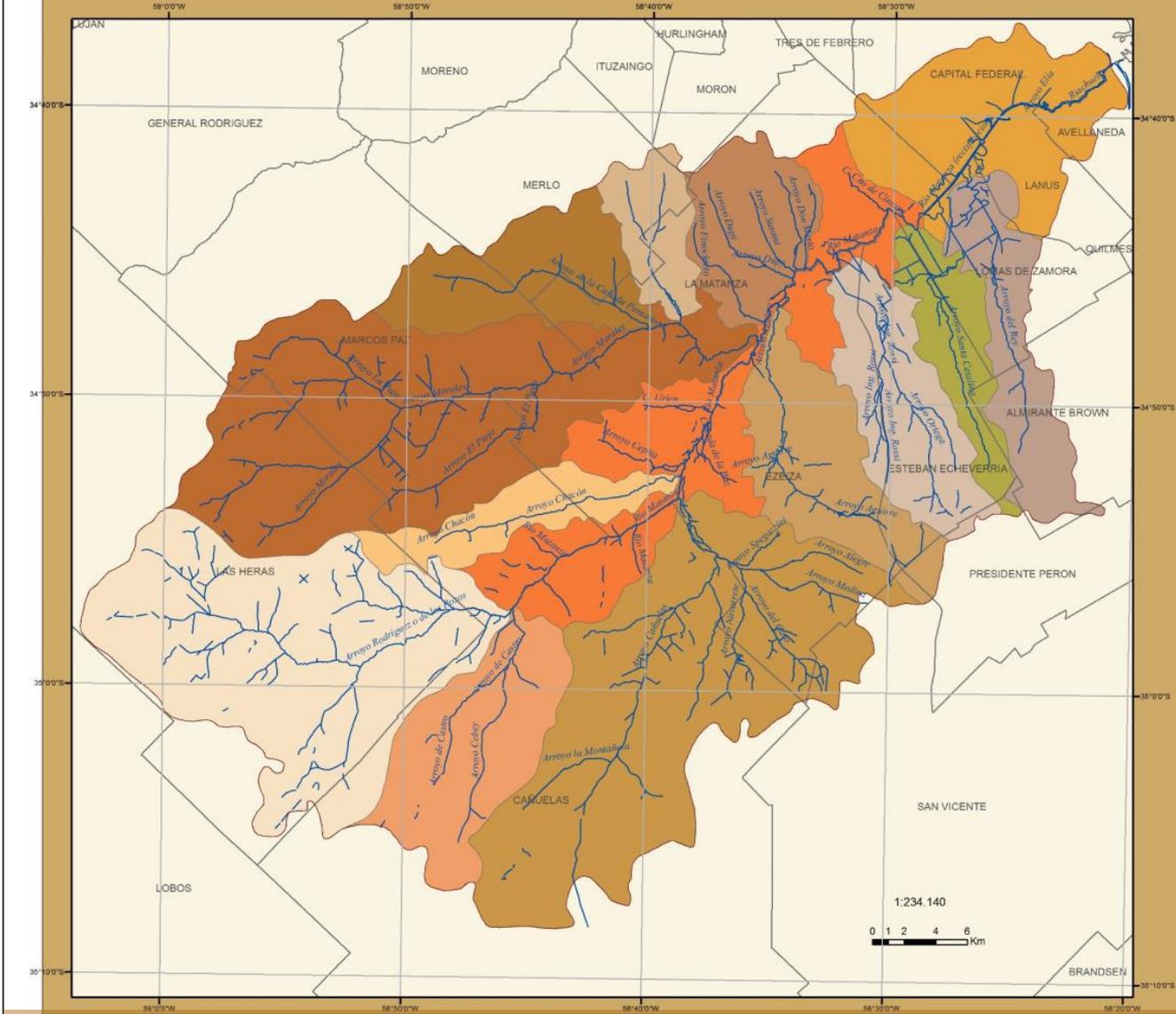
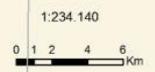


MAPA DE SUBCUENCAS HIDROGRÁFICAS DE LA CUENCA DEL RÍO MATANZA-RIACHELO

Leyenda

- Limite cuenca hidrográfica
- Cursos agua superficial
- Limite partidos
- Subcuencas**
- A° Aguirre
- A° Barreiro
- A° Cebey
- A° Chacón
- A° Don Mario
- A° Morales
- A° Navarrete y Cañuelas
- A° Ortega
- A° Rodríguez
- A° Santa Catalina
- A° de la Cañada Pantanosa
- A° del Rey
- Riachuelo
- Río Matanza

Nota: A los fines del saneamiento de cuenca Matanza-Riachuelo se consideraron a las subcuencas de los:  
 - Arroyos de la Cañada Pantanosa y Barreiro separadas de la subcuenca del Arroyo Morales a la que pertenecen.  
 - Arroyos Finochieto, Dupy, Susana y Don Mario como una sola subcuenca.



Elaborado por:  
 DIRECCIÓN GENERAL TÉCNICA  
 Octubre/2013

### LIMPIEZA DE BASURALES

En el marco del Plan Maestro, se realizó, por parte del organismo, un relevamiento exhaustivo de sitios en las distintas jurisdicciones que componen la cuenca, a fin de trabajar posteriormente en la limpieza de cada uno de ellos. En el primer trimestre del año 2011 se definió la Línea de Base con el “total de basurales existentes en la Cuenca Matanza Riachuelo en el momento cero”.

Esta acción se llevó a cabo con el objetivo de viabilizar la posterior suscripción, con cada una de las jurisdicciones de la cuenca, de los acuerdos específicos para el cumplimiento del PMGIRSU, que incluyen los sitios a ser saneados correspondientes a cada unidad territorial.

A los fines de establecer criterios homogéneos para toda la cuenca, los sitios fueron clasificados según el volumen estimado de residuos que contenían en el momento que fueron relevados, arribándose a cuatro tipologías:

- 1- punto de arrojado (sitio con menos de 15 m<sup>3</sup> de residuos);
- 2- microbasural (entre 15 m<sup>3</sup> y 500 m<sup>3</sup>);
- 3- basural (entre 501 m<sup>3</sup> y 15.000 m<sup>3</sup>);
- 4- macrobasural (más de 15.000 m<sup>3</sup>).

Los mencionados acuerdos asignaron la responsabilidad de erradicación de los puntos de arrojado a los gobiernos municipales. En tanto que la ACUMAR asumió la responsabilidad de limpiar, por única vez, los restantes y, una vez concluida su tarea, entregarlos en custodia al municipio para evitar nuevos vuelcos. Para ello, el control y fiscalización de los basurales que conforman la Línea de Base fue incorporado como eje transversal del Plan Maestro.

Así pues, la tarea de limpieza llevada adelante por la ACUMAR tiene por finalidad principal recomponer el daño ambiental en sitios que llevan largo tiempo siendo impactados por vuelcos y que, consecuencia de ello, han alcanzado volúmenes considerables y requieren inversiones significativas para su saneamiento.

Como parte de estas acciones, la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo limpió, entre mayo de 2011 y diciembre de 2013, un total de 186 basurales, que representa un 69,14% respecto de la meta de limpieza total establecida, a saber: 269 basurales. Al finalizar el ejercicio 2013, restan 83 basurales por ser saneados. Por otra parte, del total remanente de limpieza, 66 se encuentran dentro de la Cuenca hídrica, 46 de los cuales han sido medidos y 12 se encuentran en proceso de medición.

### CREACIÓN DE ECOPUNTOS

Los Ecopuntos son Centros Integrales de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos, proyectados para promover el manejo sustentable de los residuos. Estos centros de tratamiento están preparados para recibir los residuos de la recolección formal e informal, y cuentan con tecnología moderna para la clasificación, acondicionamiento y tratamiento de los residuos.

Una de sus funciones consiste en recuperar distintas fracciones de residuos, dependiendo de la capacidad de tratamiento de cada Ecopunto: tratamiento de escombros, restos de poda, y/o domiciliarios y orgánicos. Adicionalmente, a través de estas estructuras se generan nuevos puestos de trabajo, permitiendo maximizar el círculo virtuoso de la reducción, reutilización y reciclado de residuos conocido como “3R”.

En los Municipios de La Matanza, Lomas de Zamora/Lanús (comparten las instalaciones), y Merlo, se tratarán residuos de dos tipos: escombros y restos de poda. Mientras que en los Municipios de Lanús y Lomas de Zamora, además de compartir instalaciones de un Ecopunto, disponen de un centro integral propio donde se procesarán residuos sólidos urbanos.

En lo que respecta al avance en las obras, los Ecopuntos de Avellaneda y Marcos Paz se encuentran finalizados y parcialmente en funcionamiento. Ambos tienen una capacidad máxima de tratamiento de 200 toneladas diarias, de los tres tipos de residuos: domiciliarios, poda y escombros.

Por su parte, los Ecopuntos de La Matanza, Ezeiza, San Vicente, Las Heras y Cañuelas se encuentran con un significativo grado de avance, próximos a ser finalizados.

### FISCALIZACIÓN, CONTROL Y PROGRAMAS DE RECONVERSIÓN INDUSTRIAL

A partir del fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación y de lo establecido en el Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA), la ACUMAR ha puesto especial atención en el Control sobre las Industrias y el Monitoreo de la Calidad del Agua y Aire en la Cuenca Matanza Riachuelo.

Por medio de la Ley N° 26.168, la ACUMAR tiene facultades de regulación, control y fomento respecto de las actividades industriales, la prestación de servicios públicos y cualquier otra actividad con incidencia ambiental en la cuenca, pudiendo intervenir administrativamente en materia de prevención, saneamiento, recomposición y utilización racional de los recursos naturales.

En materia de control industrial se pueden identificar tres objetivos operativos prioritarios: el empadronamiento de establecimientos, la fiscalización de los mismos para la identificación de agentes contaminantes, y la reconversión de los procesos productivos en aquellos establecimientos identificados como contaminantes.

Habiendo avanzado en lo que respecta a las etapas de empadronamiento y fiscalización de los establecimientos radicados en la cuenca, durante el 2013, la ACUMAR profundizó el trabajo para lograr la reconversión de los procesos implementados en establecimientos contaminantes. De esta manera se busca que las empresas continúen produciendo, pero de manera armónica con el ambiente.

De forma paralela al control industrial, la ACUMAR mantuvo, durante todo el 2013, diferentes relevamientos periódicos sobre el estado del agua superficial, del agua subterránea y de sedimentos, como también el monitoreo de la calidad del aire en la cuenca, sistematizando y analizando la información proveniente de las estaciones de monitoreo. A través de la continuidad en la ejecución de estas campañas de monitoreo, la ACUMAR fortalece la información con que cuenta en sus bases de datos referentes al estado ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo. Obtener información de manera sostenida y sistemática permite evaluar los impactos que las acciones realizadas tienen sobre la calidad ambiental de la cuenca.

El camino a recorrer en materia de monitoreo de los cuerpos de agua superficial y subterránea, de la calidad del aire, y el control continuo de empresas, está marcado por el trabajo de los equipos técnicos de la ACUMAR y de diversos organismos que trabajan articuladamente para dar soluciones a esta problemática ambiental. Esta conjunción de voluntades se orienta a generar un importante cambio en materia de monitoreo, a partir del proyecto para la puesta en funcionamiento del Centro Integral de Monitoreo y Control Ambiental (CIMCA), que será una herramienta para monitorear, controlar y analizar de forma continua y en tiempo real, información ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo.

### CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS Y RELOCALIZACIÓN DE FAMILIAS QUE VIVIAN EN VILLAS Y ASENTAMIENTOS

En el marco de los procesos de relocalización de familias que aún habitan en condiciones precarias, varios municipios de la Cuenca Matanza Riachuelo se encuentran ejecutando importantes acciones para así cumplir con lo establecido en el Plan de Urbanización de Villas y Asentamientos Precarios.

Para ello, durante el 2013 el Municipio de Lanús avanzó en la construcción del Barrio Néstor Kirchner, ubicado en el ex predio de la Dirección Nacional de Vialidad.

Actualmente se encuentran en ejecución 249 viviendas, de las cuales 149 serán asignadas a familias que residen en el Camino de Sirga, provenientes de los asentamientos 10 de Enero, San Francisco y Puente Alsina. En diciembre se inició la mudanza de 15 familias a las viviendas ya finalizadas de dicho complejo.

Asimismo, también en el Municipio de Lanús, en el Predio de Fabricaciones Militares, se inició la construcción de 174 viviendas para la relocalización de familias de Villa Jardín que habitan sobre el Camino de Sirga. Se encuentra en elaboración una segunda etapa de construcción de viviendas en dicho predio, las cuales serán adjudicadas a familias del mismo barrio con el fin de abrir nuevas calles y realizar un correcto amanzanado. Esta obra se encuentra acompañada de una fuerte inversión en infraestructura, lo que posibilitará la llegada de servicios a todo el barrio. Además, dentro del mismo Municipio, durante el 2013, se finalizaron los 38 mejoramientos proyectados en las viviendas de Villa Talleres. Por su parte, en el Municipio de Avellaneda se encuentra finalizada, a diciembre de 2013, la construcción de 714 viviendas para dar solución a las familias de las Villas Tranquila, Luján, Corina, Maciel y Azul.



### CONTROL Y MONITOREO DE LA CALIDAD DE AGUA Y AIRE

En lo que respecta al seguimiento y control de la calidad del agua superficial en la cuenca, es de destacar que en el año 2013 se pusieron en funcionamiento tres estaciones de control continuo y automático de caudal y calidad de agua. Las mismas se encuentran instaladas en Puente La Noria, en la intersección del Río Matanza con la Autopista Ricchieri y en el Partido de Cañuelas.

Estas estaciones de monitoreo que miden de manera continua la concentración de oxígeno disuelto, conductividad, pH, temperatura, caudal, entre otros parámetros, fueron dotadas con equipamiento tecnológico de características únicas en el país y la región.

El trabajo que se está desarrollando para la Cuenca Matanza Riachuelo tiene como objeto implementar un monitoreo continuo de variables ambientales que permitan obtener un conocimiento acabado del estado ambiental de la cuenca en tiempo real, generando alertas que permitan dar respuestas a contingencias de forma eficiente.

En lo referente al monitoreo de la calidad del aire, se encuentran en funcionamiento en Dock Sud dos equipos “Open Path” para el control de Benceno, Tolueno, Etil-benceno y Xileno (BTEX), equipos de alta tecnología que por primera vez están siendo operados en el país.

### LIMPIEZA DEL ESPEJO DE AGUA

Una de las principales actividades relacionadas con el saneamiento de la **Cuenca Matanza Riachuelo** es la limpieza del espejo de agua, que tiene como propósito **mejorar las condiciones sanitarias para la población que habita en torno a las zonas aledañas** al Riachuelo. La **ACUMAR** avanzó durante el año 2013, de manera periódica y sistemática, con este conjunto de tareas, que permite una **mayor oxigenación y circulación del cauce**, a través de la **remoción de residuos** y demás obstrucciones de diversos tipos y orígenes que se encuentran sobre el espejo de agua.

Estas actividades consisten en la **extracción diaria de residuos domiciliarios y voluminosos**. En el primer caso, se realiza a través de la acumulación de los residuos mediante la **instalación de barreras flotantes** en el curso principal, para su remoción, depósito transitorio, y finalmente su posterior transporte y disposición final. En el caso de los residuos voluminosos, se realiza la recolección y extracción de los mismos con el **uso de embarcaciones**, incluyendo su transporte y disposición final. Entre los residuos voluminosos se encuentran vehículos de casco entero y autopartes, grandes troncos y otros objetos pesados, que cuando fue posible, fueron donados a la Fundación del Hospital Garrahan.

En el marco de estas tareas de limpieza, **durante 2013 se extrajeron del espejo de agua unas 5.619 toneladas de residuos**, sumando un total de **22.777 toneladas totales** de basura extraída del espejo de agua desde el inicio de estas actividades por parte de la **ACUMAR**.

Todas estas actividades se complementan con las **tareas de extracción de buques** (57 embarcaciones abandonadas en el tramo comprendido entre el Puente Nicolás Avellaneda y el Puente Pueyrredón) oportunamente realizadas por la **ACUMAR**.

### PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUA Y DE EFLUENTES CLOACALES, COLECTORES, ESTACIONES DE BOMBEO Y EMISORES

La expansión de los servicios se encuentra fuertemente vinculada a la ejecución y finalización de obras estructurales de gran envergadura: plantas de tratamiento de agua y de efluentes cloacales, colectores, estaciones de bombeo y emisores, las cuales, una vez finalizadas, posibilitarán la expansión de las redes primarias y secundarias de abastecimiento

Una parte de estas obras se encuentran en ejecución o ya pre adjudicadas, próximas a la firma del contrato para el inicio de obra. Entre estas últimas se destacan:

- Planta de Tratamiento Dock Sud, Estación Elevadora y Estación de Bombeo;
- Colector Margen Izquierda y Desvío Colector Baja Costanera;
- Emisario y Difusores de la Planta Dock Sud;
- Estación de Bombeo de la Planta Berazategui;
- Emisario de la Planta Berazategui.

La importancia de estas obras radica en que permitirán el desdoblamiento de la actual Cuenca de Saneamiento Cloacal Wilde - Berazategui, en dos cuencas: Capital y Berazategui, flexibilizando el Sistema de Saneamiento en la zona sur del área concesionada. De esta forma, se habilitará un nuevo punto de vuelco de los efluentes cloacales tratados (en Dock Sud), posibilitando a mediano plazo el cumplimiento de las metas previstas de expansión en el Plan Director.

Otro grupo de obras se encuentran finalizadas o con un importante grado de avance y próximas a finalizarse.

### LIMPIEZA DE MÁRGENES

En el marco de las actividades orientadas a la recuperación y refuncionalización de las zonas aledañas al Riachuelo, la ACUMAR avanzó durante 2013 en la limpieza de base, mantenimiento y parquizado de las márgenes a lo largo de diferentes tramos del Río Matanza Riachuelo y de sus afluentes.

Dichas tareas son realizadas con la finalidad de mejorar las condiciones sanitarias de la población que reside en estos ámbitos, y viabilizar el uso de estos espacios recuperados por parte de la sociedad.

El Programa de Limpieza de Márgenes fue implementado durante el año 2013 en los Municipios de Lomas de Zamora, La Matanza, Lanús, Avellaneda, Almirante Brown, Esteban Echeverría y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Estas tareas implicaron el trabajo de 1.986 cooperativistas, pertenecientes a 64 cooperativas del Programa Argentina Trabaja (Programa Ingreso Social con Trabajo) y cooperativas inscriptas en el Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social (INAES) dependiente del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación.

Las acciones realizadas por los cooperativistas incluyeron la remoción de los residuos existentes en las márgenes de cauces de ríos y arroyos, el corte y desmalezamiento de la vegetación en taludes y del Camino de Sirga.

### PLANTAS POTABILIZADORAS

Una de las principales obras para la expansión del servicio de agua potable es la Planta Potabilizadora "Juan Manuel de Rosas" (también conocida como Paraná de Las Palmas). Si bien esta obra se encuentra localizada fuera de la cuenca, en el Partido de Tigre, su importancia radica en que, una vez puesta en marcha, aliviará al actual sistema de distribución de agua, que abastece una parte de la zona norte del Gran Buenos Aires, lo que permitirá expandir redes y distribuir agua hacia sectores de la cuenca que hasta el momento no cuentan con el servicio. Esta obra se inició en el mes de febrero del año 2009, y a diciembre de 2013 presenta un avance físico del 88%.

De forma complementaria a esta obra de gran magnitud, se encuentran en ejecución, y próximas a finalizarse, otras cinco plantas potabilizadoras más pequeñas, pero no por ello menos importantes.

Este conjunto de plantas potabilizadoras implementarán el sistema de ósmosis inversa para el tratamiento del agua de consumo. La Planta Potabilizadora Glew, localizada en el Partido de Almirante Brown, cuenta con un avance físico del 94%, al igual que la Planta Potabilizadora La Unión, ubicada en el Partido de Ezeiza.

Las plantas restantes se ubican en el Partido de Esteban Echeverría: La Planta Santa Catalina presenta el mayor grado de avance, con un 96%; mientras que la Planta 9 de Abril y la Planta La Lata poseen un avance del 74%. Se prevé la finalización de estas cinco plantas para el transcurso del 2014.

### PLANTAS DEPURADORAS DE LÍQUIDOS CLOACALES

Uno de los grandes logros del 2013 es la finalización de la construcción de la Planta Depuradora del Bicentenario (Planta Berazategui) que certificó un 100% de avance de obra el mes de octubre de 2013. Esta planta es un componente fundamental en la planificación de todo el sistema de saneamiento cloacal de la Cuenca Baja y Media ya que, una vez puesta en funcionamiento, permitirá extender la red que brinda el servicio y abastecer a más de 5,6 millones de habitantes.

Si bien esta planta se encuentra geográficamente fuera de la Cuenca Matanza Riachuelo, beneficiará a la población de la misma, ya que posee una influencia directa al ser uno de los principales componentes que permitirán el desdoblamiento de la actual Cuenca de Saneamiento Wilde – Berazategui.

Esta planta fue pensada con el objetivo de mejorar la calidad de las aguas del Río de La Plata y aportar una mayor flexibilidad al actual sistema de saneamiento a fin de poder continuar con las obras de expansión de redes de desagüe cloacal que se encuentran planificadas.

Otro de los grandes logros es la finalización del primer módulo de la Ampliación de la Planta Depuradora El Jagüel, obra que se constituye como primordial en el Plan Director de la empresa AySA. Esta planta se localiza en el Partido de Esteban Echeverría y tiene previsto una ampliación de cuatro módulos, que permitirá la incorporación de nuevos usuarios al servicio, en los Municipios de Esteban Echeverría y Ezeiza.

Los principales objetivos de esta obra son los de incorporar más usuarios al servicio y lograr una mejora del punto de descarga para la disposición de los líquidos tratados, ya que una vez finalizados los cuatro módulos, la planta poseerá la capacidad para tratar los efluentes que genera una población de 600.000 habitantes.

### RECUPERACIÓN DEL CAMINO DE SIRGA

La ACUMAR ejerce importantes acciones a lo largo del Camino Costero, en materia de recuperación y reutilización de espacios.

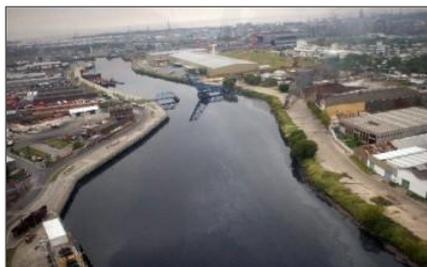
Este camino es aquella parte del “Camino de Sirga” que comienza en la desembocadura del Riachuelo y termina en la Ruta Provincial N° 4, y posee un ancho no menor a los 35 metros en ambas márgenes del río, medido desde los extremos de cada hombro de los taludes.

Las primeras acciones ejercidas por la ACUMAR sobre el Camino de Sirga estuvieron concentradas en la liberación del mismo. A partir de este trabajo se logró liberar el 88% de la longitud total del camino, impidiendo asimismo nuevas ocupaciones ilegales y posibilitando la doble circulación.

Una vez liberada la mayor parte de la longitud del camino, la ACUMAR empezó a trabajar de forma articulada con distintos organismos nacionales en su pavimentación, alcanzando un 67% de camino pavimentado. Asimismo, en la actualidad hay un 21% en obra. Por lo tanto, una vez lograda la liberación total, se completará el 12% restante.

Cabe destacar que muchos de estos sectores liberados y pavimentados, años atrás se encontraban imposibilitados para el tránsito, destacando el cambio producido en el año 2013 sobre la ribera del Riachuelo en el Municipio de Avellaneda, donde ya se puede circular entre los puentes Nicolás Avellaneda y Pueyrredón, generando nuevos espacios públicos, a partir de la instalación de plazas y la forestación de toda la margen.

Situación similar se puede apreciar también en los Municipios de Lanús y Lomas de Zamora, y en algunos sectores de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sumado a las tareas de limpieza que diariamente se realizan en las márgenes y en el espejo de agua. La recuperación de espacios, las nuevas vías de circulación, la limpieza de las márgenes y el espejo de agua, y los nuevos complejos habitacionales, entre otras acciones que comienzan a apreciarse en la ribera del Riachuelo, forman parte de las medidas tendientes a refuncionalizar el total del Camino de Sirga llevadas a cabo por la ACUMAR.



### REVALORIZACIÓN Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO

#### • TRANSBORDADOR NICOLÁS AVELLANEDA

Durante 2013, la ACUMAR continuó con los trabajos de articulación iniciados en 2012 a fin de lograr la puesta en valor del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, ícono del barrio de La Boca y de todo el Riachuelo. La recuperación del transbordador constituye un hecho trascendente para la zona, y por ello, el organismo se encuentra trabajando en la puesta en valor de las cabeceras de La Boca e Isla Maciel.

Dentro del marco de éstas acciones, en conjunto con la Municipalidad de Avellaneda, del lado de la Isla Maciel, se relocizó una arenera, recuperando ese espacio para el uso público.

Para esta obra, el Estado Nacional habrá invertido un total de \$ 17.809.386 y se estima que la fecha de finalización de las obras sea en el transcurso del 2014, al cumplirse los 100 años de su primera inauguración.

## PLAN INTEGRAL DE SANEAMIENTO AMBIENTAL DE LA CUENCA MATANZA-RIACHELO

### • RESERVA URBANA DE MORÓN

La Reserva Urbana de Morón se emplaza en terrenos donde otrora funcionaba un basural. Luego de su erradicación, la ACUMAR acompañó la iniciativa del municipio para refuncionalizar este espacio recuperado.

Hoy la reserva cuenta con un área de descanso con mesas y bancos, luminarias y cestos para la recolección diferenciada de residuos. Como rasgo distintivo cuenta con carteles y señalización educativa, con la descripción de la flora y fauna del lugar para orientar al visitante durante su recorrido.

En una segunda etapa se proyecta la construcción de un Centro de Educación Ambiental que incluirá una biblioteca, una videoteca y una ludoteca con juegos contruidos con materiales reutilizados y reciclados.

### • POLIDEPORTIVO MUNICIPAL EVA PERÓN

En el marco de las acciones de Ordenamiento Ambiental del Territorio, se encuentra en ejecución la revalorización del Polideportivo Municipal Eva Perón en Lomas de Zamora. La puesta en valor del predio está a cargo de la Subsecretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, y cuenta con financiamiento del Tesoro Nacional.

El polideportivo, ubicado en las calles Domingo Purita y Córdoba, en la localidad de Lanús Este, incluye cuatro canchas de fútbol, pista de atletismo, cancha de béisbol, rugby, circuito de ciclismo, entre otras instalaciones. La necesidad de revalorizar el predio surge de la convicción según la cual la recreación y el deporte son derechos a los que todos los ciudadanos deben poder acceder.

### • PARQUE URBANO NATURAL

Uno de los proyectos para la recuperación, ampliación y preservación de espacios verdes públicos que ha llevado a cabo la ACUMAR durante el 2013 es el diseño de un Parque Urbano Natural con funciones ambientales.

Para la realización de este proyecto se llevó a cabo un proceso de relevamiento y análisis de posibles sitios en donde se favoreciera la sostenibilidad y calidad ambiental de la cuenca. El predio seleccionado se ubica en el Barrio Los Pozos entre los Municipios de Cañuelas y Marcos Paz, donde paralelamente se han llevado a cabo varias jornadas de participación social con el fin de permitir que la comunidad se involucre en el proyecto.

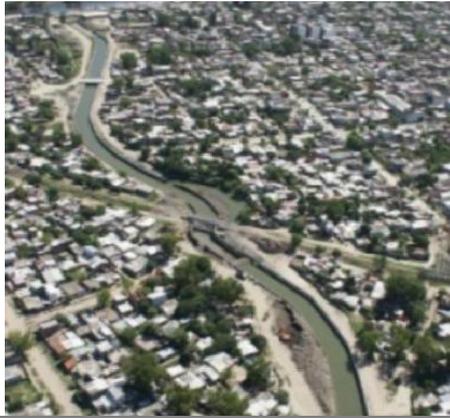
### • FACULTAD AMBIENTAL AVELLANEDA

La ACUMAR y la Municipalidad de Avellaneda suscribieron en el año 2012 un convenio para la puesta en valor del edificio donde funcionaba el viejo “Hotel de los Inmigrantes”. En dicho espacio, se emplazará la Facultad de Medio Ambiente y Museo Histórico del Riachuelo, como así también el Centro Integral de Monitoreo y Control Ambiental (CIMCA). Se prevé la realización de actividades educativas, culturales y recreativas en pos de la apropiación por parte de la comunidad de este espacio recuperado.

El Museo del Riachuelo, como generador de identidad, contribuirá a recuperar la historia cultural del Municipio de Avellaneda en particular y de la Cuenca Matanza Riachuelo en general.



**DESAGUES PLUVIALES**



**ORDENAMIENTO AMBIENTAL DEL TERRITORIO**



**RELOCALIZACIÓN DE FAMILIAS QUE VIVIAN EN LAS VILLAS Y ASENTAMIENTOS**



**Complejo de viviendas Nestor Kirchner, Lanus**



**Complejo de viviendas Castañares, Lugano**



**Complejo de viviendas Villa Soldati, Soldati**

**LIMPIEZA DE MÁRGENES DE LA CUENCA MATANZA-RIACHUELO**



**SANEAMIENTO DE BASURALES**



**CONTROL Y SUPERVISIÓN DE INDUSTRIAS**



ANTES



RELOCALIZACIÓN DE LA FERIA “LA SALADITA”

Uno de los logros más importantes durante el 2012 respecto al ordenamiento del territorio fue la liberación del Camino de Sirga donde se ubicaba la feria “La Saladita” en el Municipio Lomas de Zamora. Lograda la liberación, durante el año 2013, los esfuerzos se centraron en la refuncionalización de un predio cercano a la antigua feria, a fin de poder **brindar a los puesteros un espacio apropiado para el desarrollo de sus labores.**

El predio está siendo acondicionado para satisfacer las necesidades de los feriantes. El mismo cuenta con postes de luz y tomacorrientes, espacios definidos para instalar los puestos, un camino de acceso asfaltado y servicios sanitarios.

DESPUÉS



**ANTES**



**Riachuelo contaminado**



**Asentamiento y basural**



**Basural bajo un  
Puente ferroviario**



**Barcos abandonados  
a la altura de La Boca**

**SITUACIÓN DE LA CUENCA MATANZA-RIACHELO**

*La cuenca Matanza-Riachuelo, también llamada con el simple nombre de Riachuelo, fue una de las más contaminadas del mundo durante mucho tiempo. En estas fotos se puede notar claramente como era la situación del Riachuelo hace 10 años atrás y como es la situación actual. Las mejoras están a la vista y esto se debe al Plan integral de Saneamiento que está llevando adelante ACUMAR. La erradicación de villas y basurales, la remoción de barcos abandonados y los distintos tratamientos que se le están realizando al agua, hacen que hoy se vea un Riachuelo con mucho menos suciedad y menos contaminado. Indudablemente falta mucho para transformar a la cuenca Matanza-Riachuelo en un río limpio y saneado pero los diferentes avances logrados hacen percibir un buen futuro para el mismo.*

**AHORA**



**Riachuelo a la altura  
de vuelta de Rocha**



**Riachuelo a la altura  
del puente Barraca Peña**



**Riachuelo a la altura del puente  
ferroviario de Barracas**



**Riachuelo a la altura del  
Nuevo puente Pueyrredón**

### SITUACIÓN ACTUAL DEL RIACHUELO EN LA BOCA

La cuenca matanza-Riachuelo está dividida en 3 partes, cuenca alta, cuenca media y cuenca baja. La cuenca baja es el tramo de mayor contaminación y donde se encuentra situada geográficamente el barrio de la Boca. Históricamente esta franja tuvo 2 grandes conflictos, las constantes inundaciones producto de la sudestada y la contaminación del agua y del aire. Dicha contaminación se debe a la acumulación de basura en distintos puntos de la cuenca, que se fueron generando con el paso de los años, y a los constantes derrames de fluidos tanto de desechos cloacales como de líquidos industriales. Cabe destacar que los volcamientos de desechos cloacales se dieron como consecuencia de aparición de diferentes villas y asentamientos, que se fueron alojando con del tiempo, sobre los bordes de la cuenca. La falta de infraestructura de los mismos hizo que la mayoría se sus desechos cloacales terminen en el Riachuelo.

Toda esta problemática que apañó a la cuenca durante mas de 100 años e hizo que la misma se transforme en una de las mas contaminadas del mundo. Sin embargo todos estos inconvenientes se fueron solucionando en los últimos años y el grado de contaminación de la cuenca ha ido mermando paulatinamente. En primer lugar se soluciono la problemática de las inundaciones, hace ya mas de 10 años, debido a la construcción del borde costanera peatonal y a la generación de una infraestructura de desagües que permite evacuar el agua en forma rápida y continua cuando llega la sudestada y las tormentas. El nivel de este borde fue elevado 1,80m por encima del nivel anterior.

Ya en los últimos años, ACUMAR comenzó con el saneamiento de la cuenca logrando numerosos avances. Se removieron 57 barcos abandonados que flotaban en la cuenca baja, se realizan limpiezas periódicas de elementos sólidos, se comenzó a construir una infraestructura de tratamiento y depuración del agua, se removieron los asentamientos que se ubicaban sobre los bordes del Riachuelo, se reconstituyo el camino de Sirga y por ultimo se inicio un plan de adecuación y reconversión de las empresas para que estas no sigan contaminando el Riachuelo. Si este plan de saneamiento continua por los cursos normales, se estipula que de acá a 2 años el riachuelo ya no recibirá mas elementos y sustancias que lo contaminen.

Se sabe y se ha comprobado que por el simple curso del rio, éste se limpiará a si mismo, en tanto y en cuando no reciba contaminantes externo. Para que esta limpieza natural del Riachuelo sea mas rápida y mas eficiente se le acoplaron trabajos de depuración mediante colectores de mando y de retorno que se articulan con diferentes plantas de tratamiento de agua. Una vez que el Riachuelo no reciba mas contaminantes se realizaran trabajos de dragado, canalización y profundización sobre el mismo. De esta manera se podrá obtener una mayor altura de agua, siendo esta mucho mas pura y con un mayor porcentaje de oxígeno. Actualmente el agua ya se nota mucho mas limpia, el color es un poco mas claro que hace unos años y hasta incluso aparecen algunos cardúmenes pequeños provenientes del rio de la plata. Probablemente estos pequeños peces terminen muriendo a los pocos días de tener contacto con el riachuelo, pero ya el solo hecho de que haya vida dentro del mismo denota los grandes avances que se lograron, ya que imaginarse esta situación hace un par de años atrás era una utopía y hoy por hoy es una realidad.





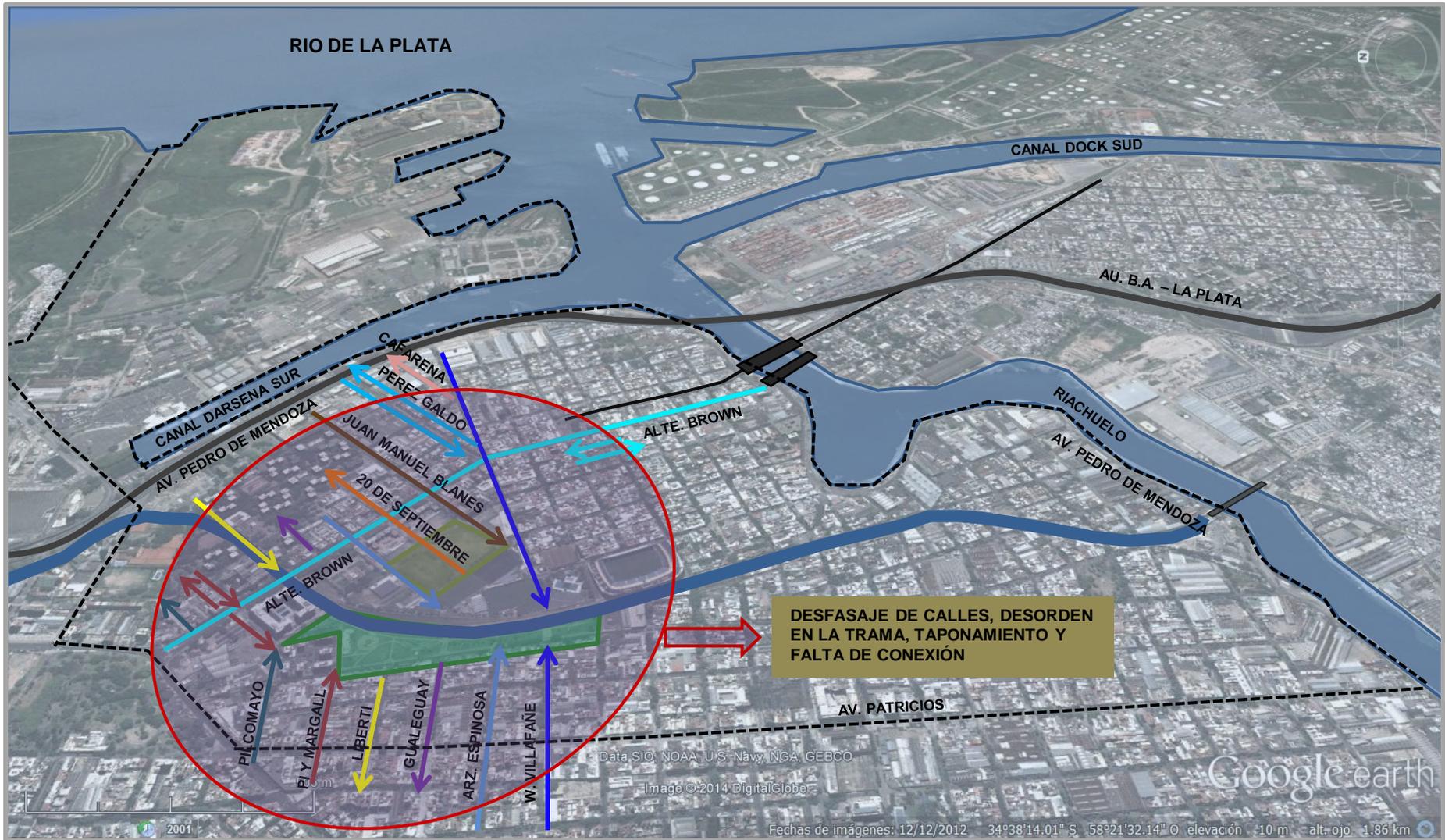
11

## Propuesta de mejoramiento propia

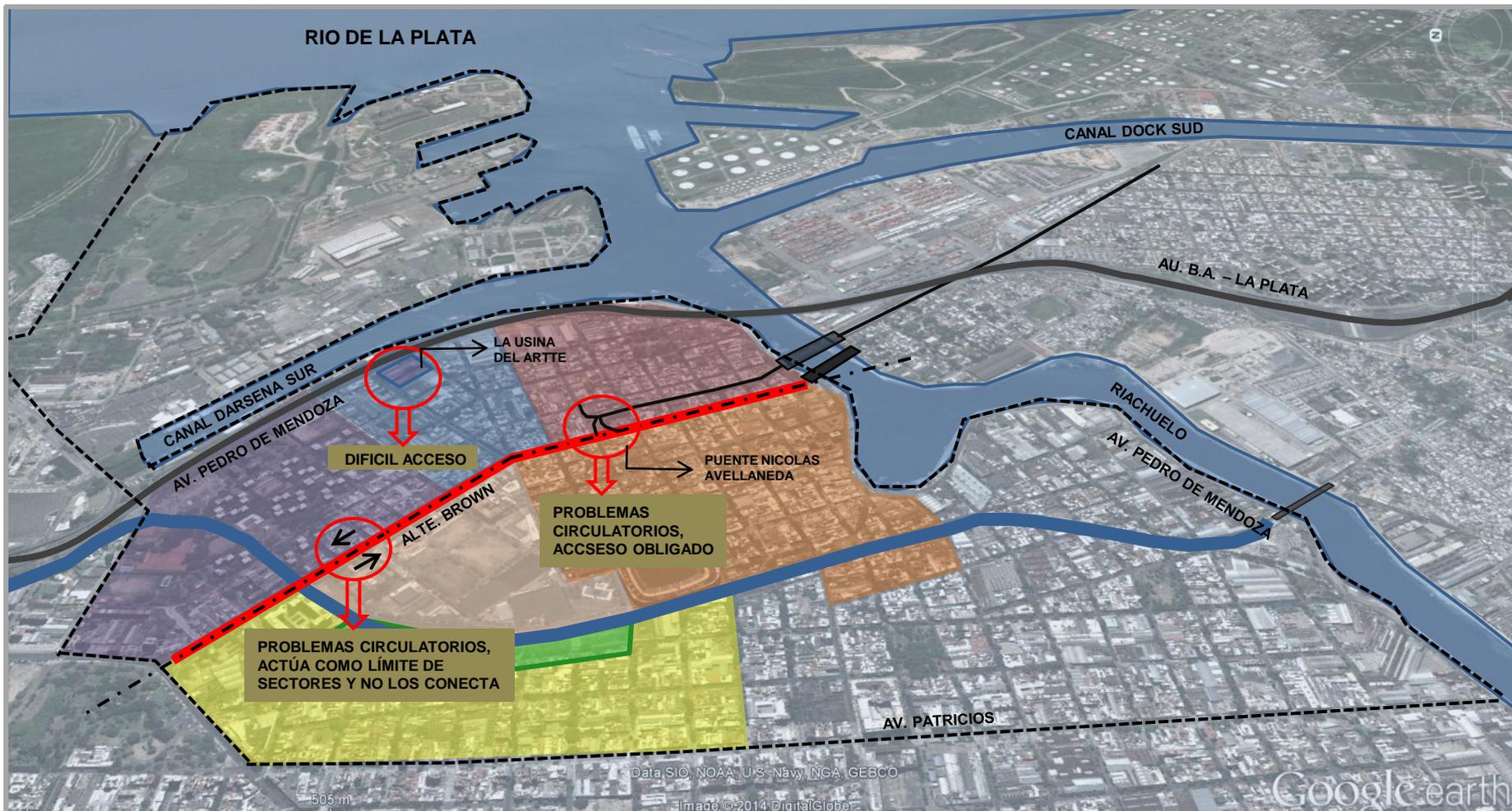








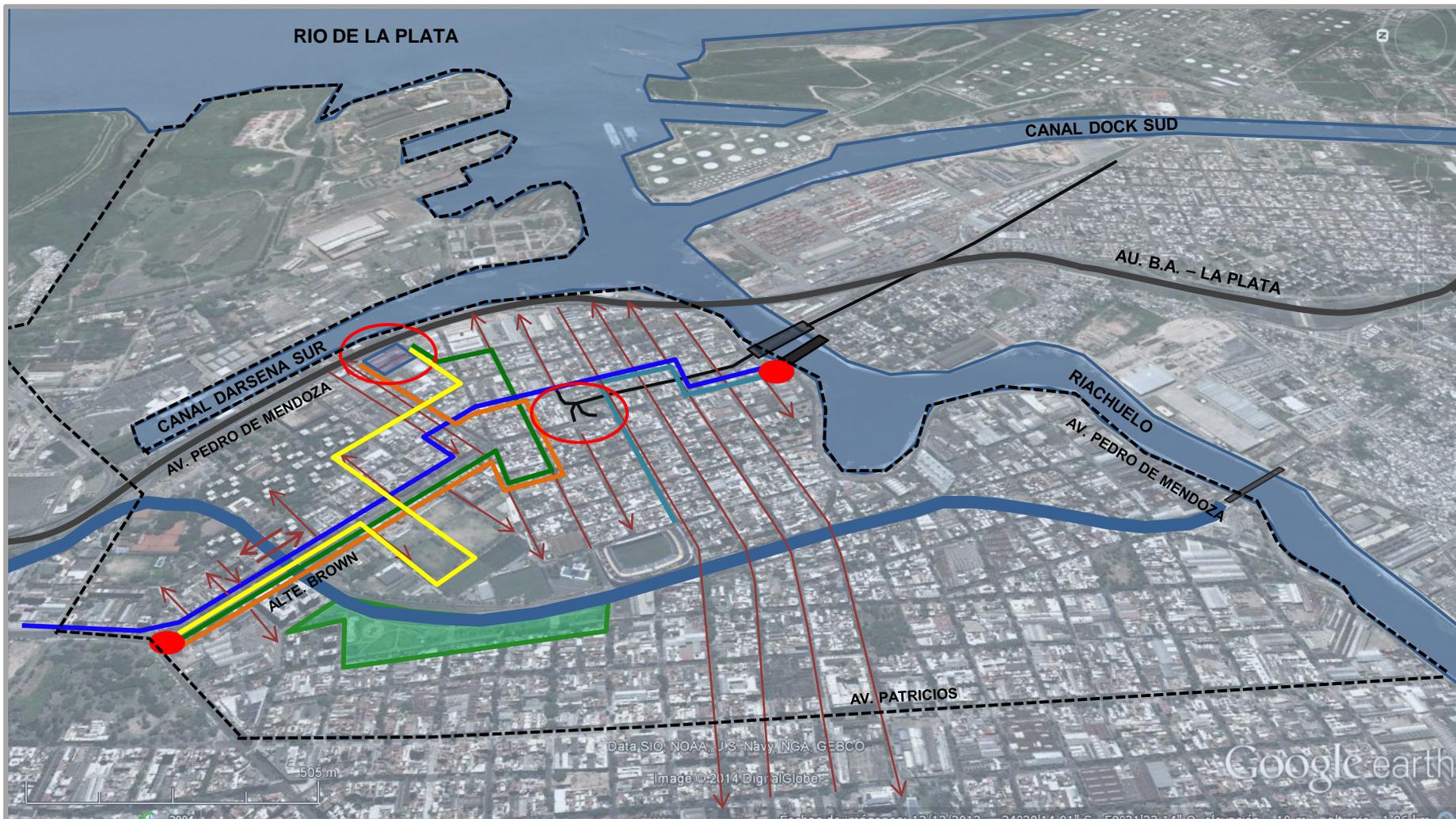
En este mapa se puede apreciar no solo la falta de conexión entre los diferentes sectores separados por las vías del ferrocarril, sino también el desorden en la trama urbana a la altura del parque Flora Nativá Quinquela Martín, en donde se puede apreciar un claro desfasaje en los nombres de las calles que lo rodean. Este desfasaje en los nombres de las calles sumado a las variaciones de sentido de las mismas y sumado a que la mayoría de ellas se cortan a la altura de las vías generan una situación conflictiva en la trama y una barrera interna de taponamiento dentro del barrio. Sin ir mas lejos para acceder del parque Flora Nativá Quinquela Martín hasta el complejo Pedro Pompillo, o viceversa, se torna muy complicado tanto en forma vehicular como en forma peatonal y hay que pegar toda una vuelta circulando un trayecto muy largo, cruzando gran cantidad de calles.



En este mapa se puede apreciar 3 cuestiones problemáticas que no son menores. En primer lugar se marcan los problemas circulatorios que tiene la avenida Almirante Brown. Su doble mano no permite el fácil acceso de los vehículos un lado hacia al otro de la misma. A esto hay que sumarle la falta de semáforos con giro que permitan doblar sin necesidad de pegar toda una vuelta.

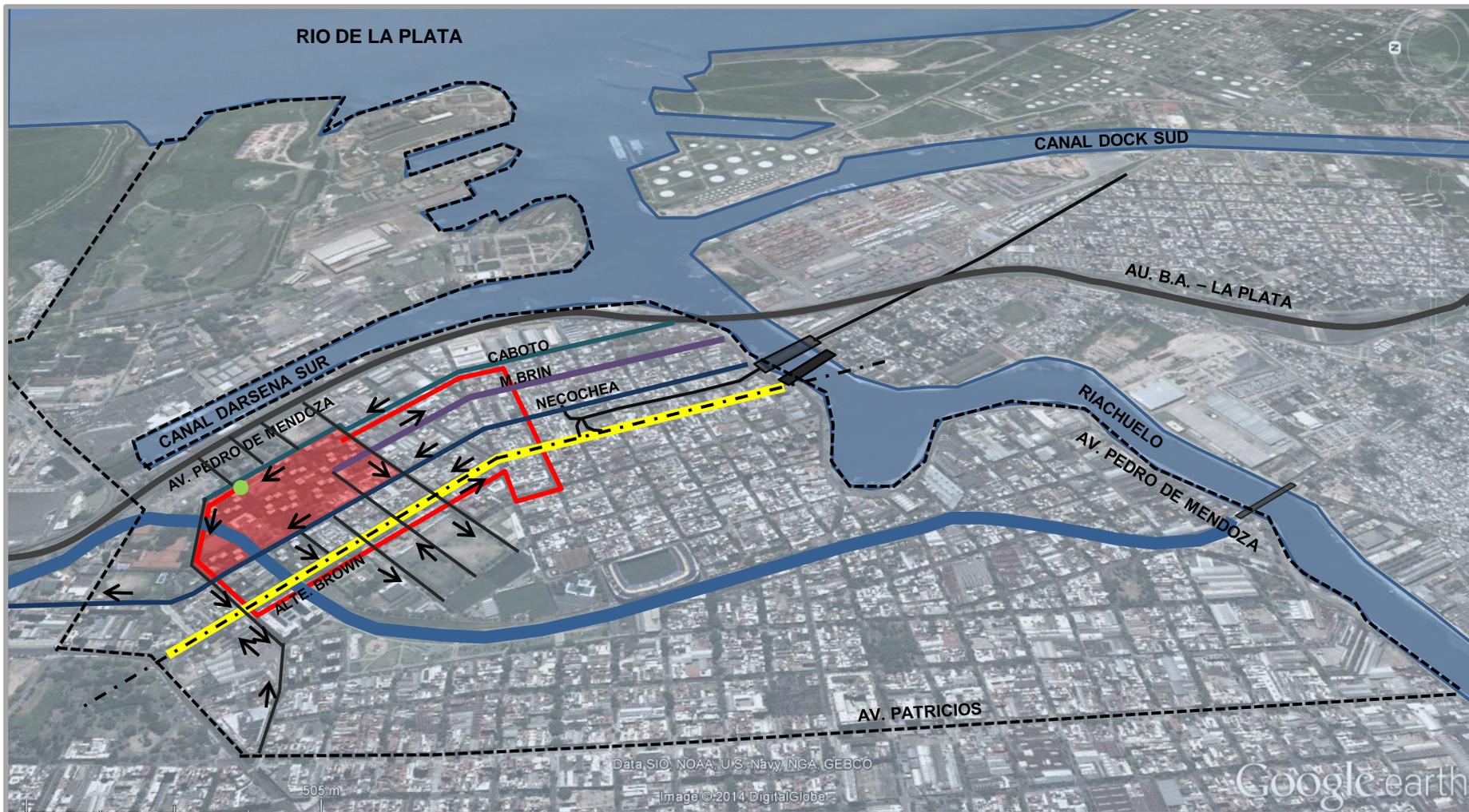
En segundo lugar se marca la subida y bajada del Puente Nicolás Avellaneda, La resolución de dicho punto no es buena ya que resulta bastante confusa y compleja. La gente que viene con sus vehículos desde el río hacia el centro se ven prácticamente obligados a subir al puente, depositándolos en la isla Maciel. Hay un pequeño desvío, antes de subir al puente, para retomar en sentido contrario pero no es demasiado claro, y para el caso tampoco sería la solución ya que en este tramo no se puede seguir circulando por Almirante Brown sobre la mano que va sentido hacia el centro de la ciudad.

Por último se marca La Usina del Arte emplazado en el denominado "sector de las artes". El difícil acceso hacia dicho lugar se produce por varias cuestiones que vamos a tratar de ir resolviendo a continuación. La doble mano de Almirante Brown y el sentido de algunas calles que rodean al edificio provocan problemas circulatorios y hacen que el acceso a La Usina del Arte no sea algo sencillo para la gente que no conoce en profundidad el barrio.



En esta lámina se puede apreciar los problemas circulatorios, mencionados anteriormente, que provoca la doble mano de la Avenida Almirante Brown. Como ejercicio demostrativo se colocan 2 puntos de partida y se marca con diferentes colores los recorridos que tiene que hacer un vehículo para acceder a determinados sectores. La Usina del arte y la Bombonera se eligieron como puntos de arribo y los extremos de Almirante Brown como puntos de partida. Este ejercicio no hace mas que mostrar las vueltas que debe hacer una persona con su vehículo para acceder desde los extremos de la Avenida hacia los dos sitios emblemáticos del barrio ya mencionados.

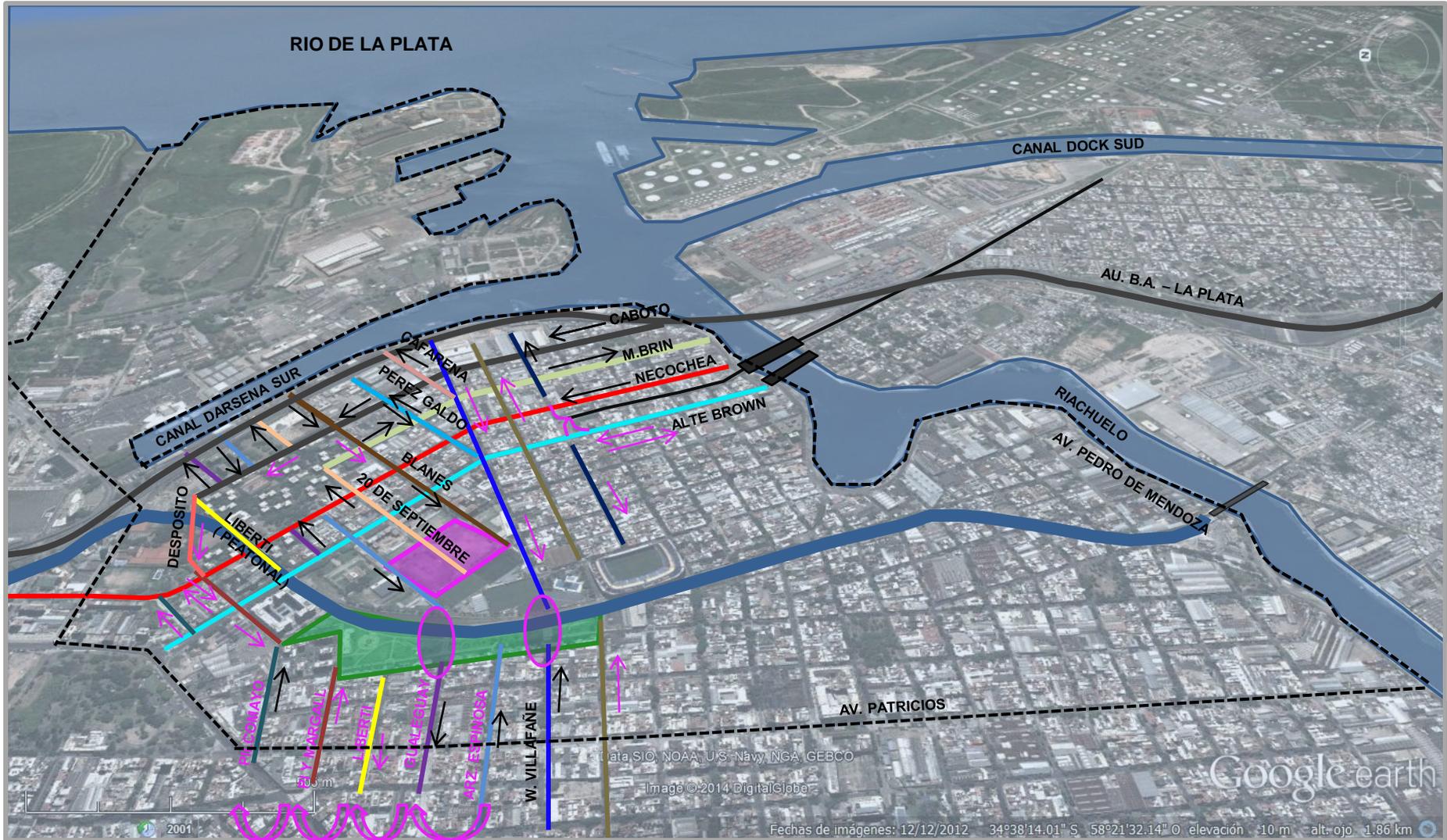
Por último se marca con color azul el recorrido que tiene que hacer una persona que quiere ir con su vehículo desde el extremos del río de Almirante Brown hacia el otros extremo en las cercanías de Catalinas Sur. En este caso se puede ver como esa persona tiene que esquivar el puente debido a que si uno sigue derecho termina subiendo al mismo camino a la isla Maciel.



Como en las láminas anteriores seguimos analizando los problemas circulatorios del barrio. En este caso es el turno del sector de Catalinas Sur. Catalinas Sur es un complejo de edificios de viviendas que comparten espacios públicos en común. Si bien este complejo está bien cuidado y no tiene mayores problemas en su composición, el acceso al mismo resulta bastante complejo. Solamente se puede acceder al mismo por la calle Caboto y no tiene calles para retomar, con lo cual si uno se pasa con el auto de la dirección deseada deberá pegar innumerables vueltas para volver al extremo del complejo. Cabe destacar que las calles internas del complejo son, en su totalidad, peatonales.

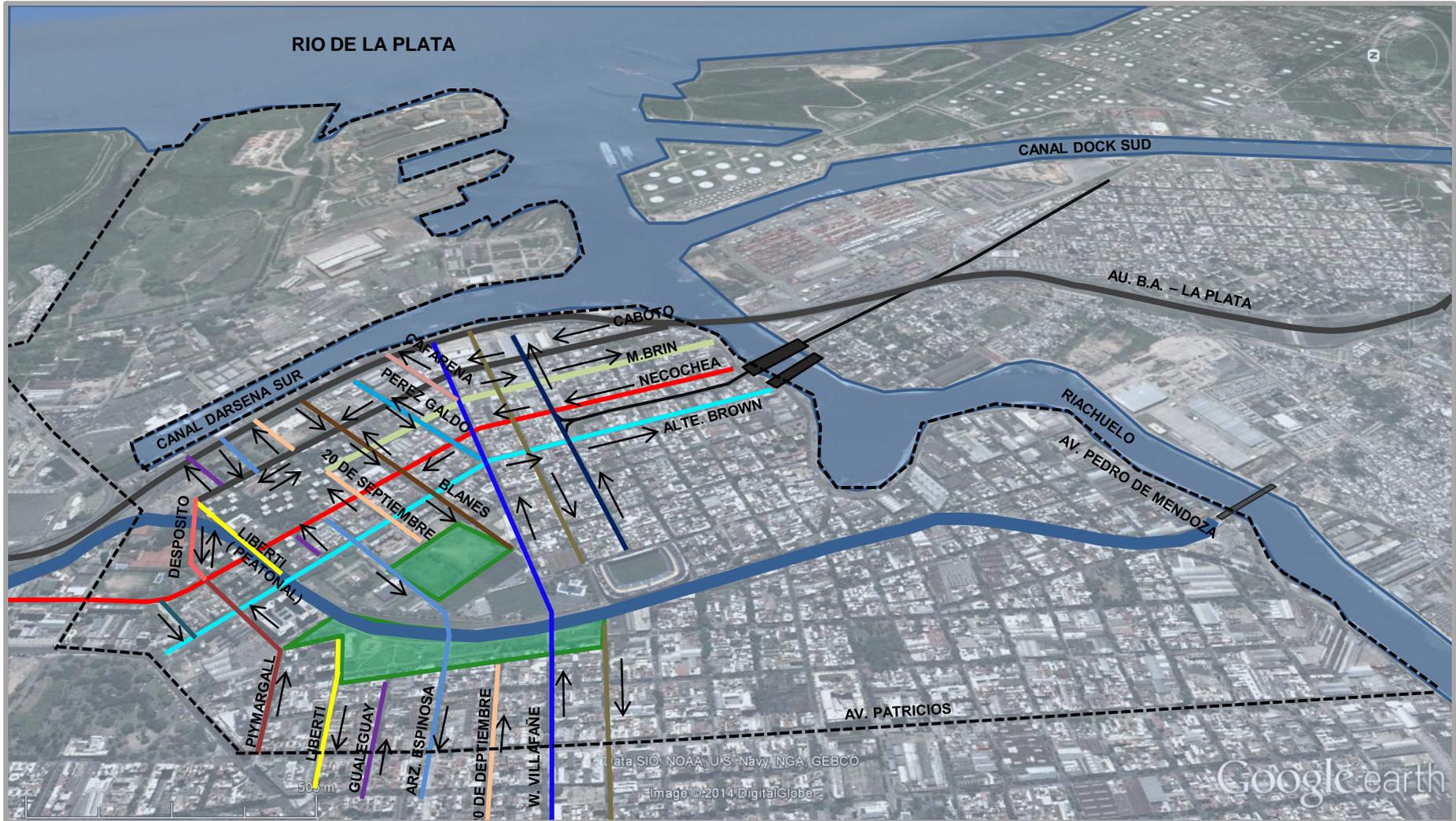
En color rojo se marcó el recorrido que una persona debería hacer con su vehículo en el caso de querer retomar hacia el extremo de complejo habitacional, y con un círculo verde se marcó el punto de partida de dicho recorrido. Además se vuelve a remarcar la avenida Almirante Brown (con color amarillo y con línea punteada), mostrando que actúa como una especie de límite interno dentro del barrio debido a su doble sentido. Este límite no hace más que acentuar aún más la falta de comunicación entre los sectores que están de un lado de la avenida y los que están del otro.

## INTERVENCIÓN EN LA TRAMA Y ORDENAMIENTO DE LA MISMA



En esta lámina se marca en color rosa las distintas calles y espacios que se van a intervenir para la consolidación de la nueva trama. La idea es cambiarle en el sentido a determinadas calles, abrir algunas otras, modificar la subida y bajada del puente del lado de La Boca, generar un espacio público en los terrenos de casa Amarilla, que actualmente están en desuso, y por último mover el nombre de las calles que están a la altura del Parque Flora Nativa Quinquela Martín para terminar con el desfasaje detectado. Este corrimiento de nombres permitirá un ordenamiento en la trama y además no afectará prácticamente a otros barrios, ya que todas son de trayecto corto mueren antes de llegar Montes De Oca que es próxima avenida que le sigue a Patricios.

## INTERVENCIÓN EN LA TRAMA Y ORDENAMIENTO DE LA MISMA



En esta nueva lámina ya se puede ver la trama modificada y consolidada en los diferentes sectores de La Boca que hemos estado analizando y que eran por su parte los que mayor desorden y desequilibrio presentaban. El resto de la trama que no se especifica quedara con los mismos lineamientos y mantendrá su estructura circulatoria. Cabe destacar que la Avenida Almirante Brown (una de las mas importantes del barrio) ahora será mano única hacia al río, lo cual no solo permitirá un mejor funcionamiento circulatorio a través de la misma, sino que también le dará mayor importancia a la calle Necochea ya que es la paralela y tiene el sentido contrario mano a centro de la ciudad. Los que antes circulaban por Almirante Brown camino al centro, ahora se verán obligados a subir por Necochea. El aumento del caudal vehicular de la calle Necochea sumado a otras intervenciones que pasaremos a detallar luego, producirá la revitalización de la misma. Además con el cambio de sentido de ciertas calles y la apertura de algunas otras se logró una mejor conexión ente los distintos sectores y un mejoramiento en la accesibilidad hacia los distintos puntos del barrio.

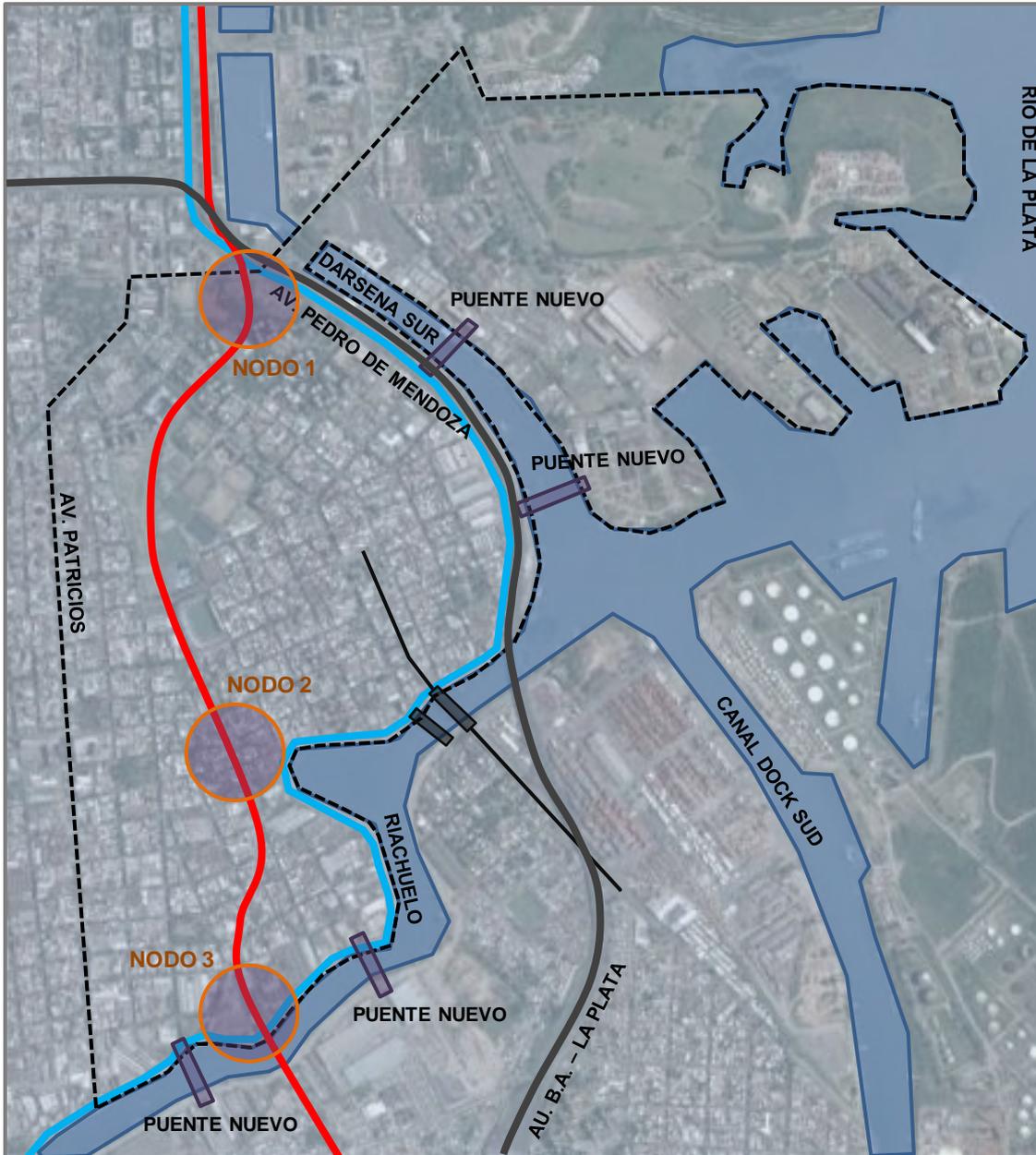


Una vez consolidada la trama urbana, y ya con una base firme, se comienza a darle respuesta a los conflictos principales que analizamos en etapas anteriores. Para ello retomamos con la escala urbana y abordamos el conflicto que genera el puerto industrial dentro del barrio y la falta de conexión que tiene La Boca con algunos sectores aledaños. En respuesta a lo mencionado generamos puentes vehiculares y peatonales, que sirven como nexos conectores. Los 2 primeros puentes conectan Isla Demarchi con el resto de La Boca, mientras que los otros 2 conectan el borde ribereño del barrio con la localidad de Dock Sud y con la localidad de Avellaneda. Todos estos puentes son pasantes y fueron colocados en puntos estratégicos del barrios y sustentados con la trama urbana recompuesta.

En el caso de Dársena Sur se desactiva el puerto industrial para transformarlo en un puerto para embarcaciones de bajo y mediano porte de igual manera que sucede en el Riachuelo y en los diques de Puerto Madero. Además se despejó el camino de sirga y se respetaron los lineamientos y distancias entre puente y puente, provenientes de Puerto Madero. Cabe destacar que al puente ya existente de la calle dellepiane, ubicado en el extremo norte del barrio, ahora se lo hizo pasante, al igual que los nuevos, para que puedan cruzar las embarcaciones.

Por último hay que mencionar que en la Vuelta de Rocha se consolidó definitivamente un nuevo puerto turístico, lo cual permite una mayor explotación de todo ese sector y una mayor conexión entre el Riachuelo y el canal Dársena Sur. Todas estas intervenciones no solo generan una continuidad de usos entre el Riachuelo, Dársena Sur y los diques de Madero, sino que además generan una continuidad peatonal y vehicular en todo el borde fluvial.

## DETERMINACIÓN DE NODOS ESTRATÉGICOS DE INTERCONEXIÓN

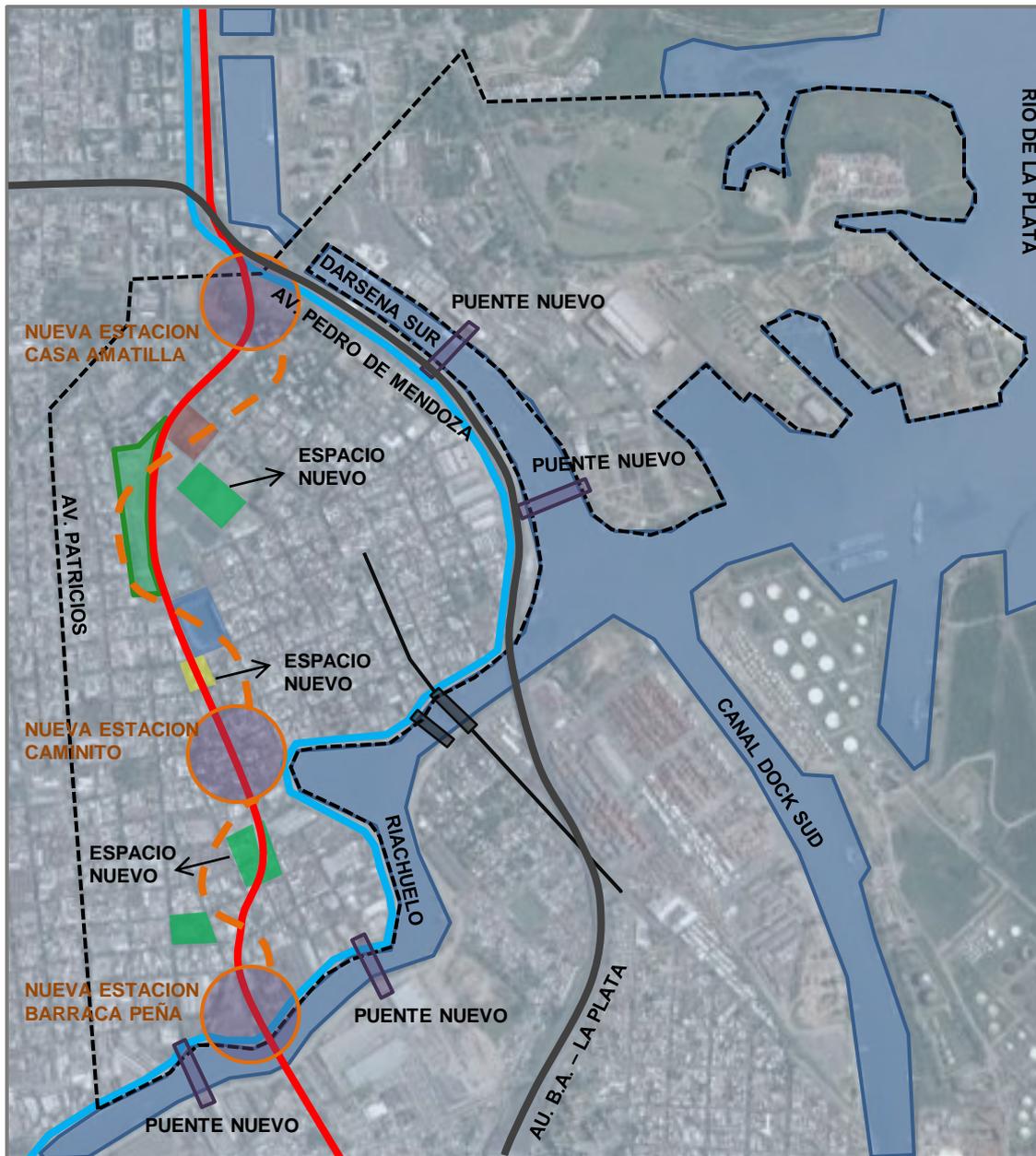


Con todas las etapas anteriores resueltas se comienza a intervenir sobre el otro conflicto principal, la falta de conexión que se produce entre las vías del ferrocarril y el barrio. Para ello se hizo foco en el recorrido de las vías del tren pensándolo como un paseo peatonal que vaya intercomunicando y cosiendo los distintos elementos que lo rodean.

A partir de esa idea generadora se establecen 3 puntos estratégicos o nodos articuladores. Estos nodos se establecen en sectores claves y estratégicos del barrio. Uno es en el extremo norte del barrio, muy cerca de dársena sur, del complejo de Catalinas y del casino flotante; el otro se lo ubica en pleno sector turístico, mas precisamente en las cercanías de la calle Caminito; y el último se lo sitúa donde esta la vieja estación barraca Peña, el complejo edilicio Barraca Peña y el puente ferroviario Barraca Peña.

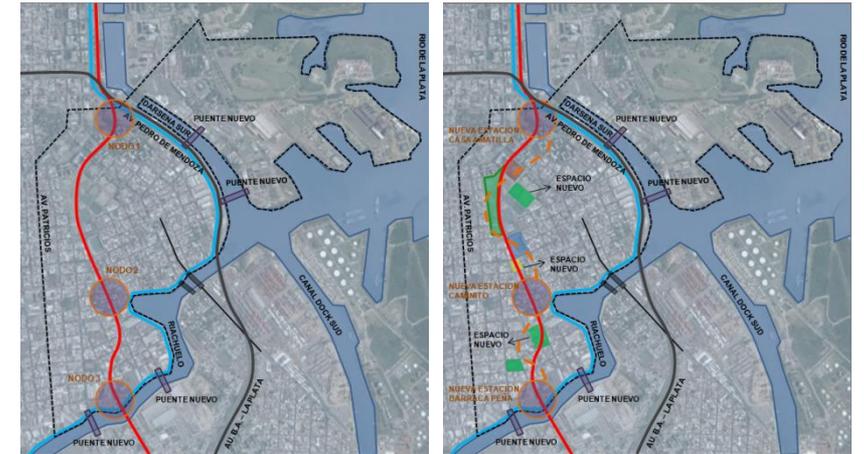
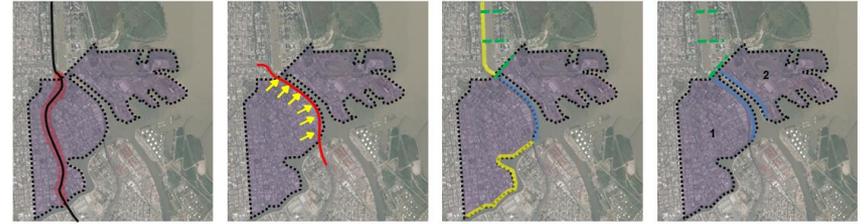
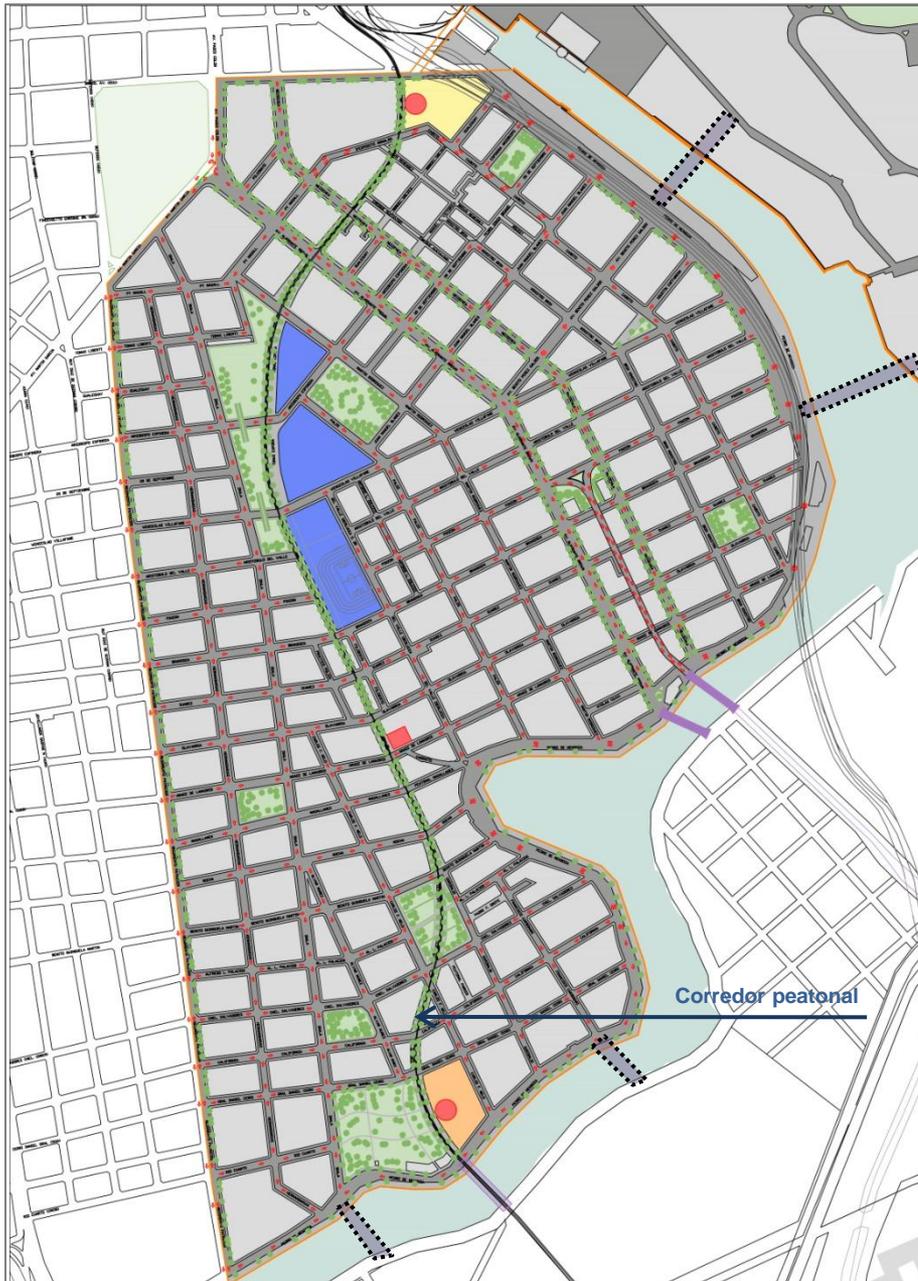
Estos 3 nodos no solo permitirán articular por tramos todo el recorrido de las vías, sino que a su vez permitirán una interacción con el paseo ribereño en diferentes puntos.

## ESQUEMA DE INTERCONEXIÓN CON ESPACIOS NUEVOS



En este esquema ya se puede apreciar la propuesta mucho más definida. En los 3 puntos estratégicos, mencionados anteriormente, habrá 3 nuevas estaciones, con la idea de que vuelva a circular el tren de pasajeros por los carriles de La Boca. A su vez se trata de integrar las vías del ferrocarril generando un paseo peatonal en los márgenes de las mismas que va cosiendo e interconectando espacios y elementos que la rodean. Se genera un espacio verde público en los terrenos abandonados de casa amarilla, otro espacio verde público en la intersección de la calle Garibaldi y Vespucio (barrio chino) y un espacio recorrible destinado para los artistas del barrio en las dos cuadras que anteceden a la mítica Bombonera (similar a la calle museo Caminito). Todo este nuevo recorrido empieza a interactuar, en los 3 puntos estratégicos creados, con el borde costanero peatonal, y dicho borde ribereño, a su vez, empieza a interactuar con los sectores que antes quedaban aislados mediante los puentes o nexos conectores ya descritos. De esta manera todo el proyecto empieza a tener una lógica y un funcionamiento en conjunto.

## NUEVO PLANO GENERAL CON INTERVENCIONES CONSUMADAS



En este plano general se puede apreciar la propuesta ya constituida con el corredor peatonal de las vías como eje central. Dicho eje que se va articulando mediante los 3 nodos creados (estaciones ferroviarias) con el borde ribereño en distintos sectores. Además se pueden apreciar los nuevos lugares diseñados con un mayor porcentaje de verdes y con mayor cantidad de espacios de interacción. Por otro lado se puede apreciar que la trama está bastante más ordenada, lo cual permite una mejor comunicación y conexión entre los diferentes sectores del barrio. Por último se puede divisar 2 cuestiones muy importantes, una es la reconstitución del camino de sirga en Dársena sur y la otra es la colocación de diferentes puentes; 2 de ellos funcionan para conectar diferentes sectores del barrio que se encontraban segmentados y los otros 2 sirven para conectar a La Boca tanto con Dock Sud como con la localidad de Avellaneda.

- |   |                                       |   |   |
|---|---------------------------------------|---|---|
|  | Club Atlético Boca Juniors            |  | Estación ferroviaria existente (nunca se utilizó) |
|  | Nuevo espacio académico universitario |  | Nuevas estaciones ferroviarias                    |
|  | Nuevo centro comercial                |   |   |

## DETALLE DE SECTORES INTERVENIDOS

El eje principal de mi proyecto son las vías del tren. En torno a ellas se genera un corredor peatonal que atraviesa todo el barrio y que va entretejiendo los diferentes sectores que se irán mencionando.



SECTOR PUENTE  
NICOLÁS AVELLANEDA

En esta primera imagen se puede apreciar como es el nuevo extremo del Puente Nicolás Avellaneda. Se puede acceder tanto por la calle Pinzón, que ahora tiene un solo sentido, como también por la avenida Almirante Brown doblando a la izquierda. Lo bueno es que ahora el puente no interrumpe ninguna circulación vehicular y se puede acceder al mismo en forma sencilla. La bajada es por la calle Pinzón, justo a la altura del cruce con Necochea. Por último se abrió por completo la calle Pinzón para darle mayor fluidez a tránsito y un mejor funcionamiento.



SECTOR NUEVA ESTACIÓN  
BARRACA PEÑA

A continuación observamos el nuevo parque de la Barraca Peña. Este parque fue diseñado con el objetivo de recuperar un espacio verde público para el barrio con visuales hacia el río y también como culminación del recorrido peatonal de las vías. Dicho parque se integra con la nueva estación ferroviaria y con el nuevo centro comercial, situados ambos, del otro lado de las vías. Además contiene en su interior la vieja estación y el viejo complejo ferroviario Barraca Peña. Ambos elementos funcionarán ahora como museo ferroviario.



SECTOR CATALINAS SUR Y  
CALLE NECOCHEA

El complejo Catalinas Sur ahora tiene todas las calles que lo rodean doble mano y con posibilidad de giro (excepto Necochea que sigue siendo mano única). Esta intervención de bajo costo permitió solucionar problemas de circulación y de accesibilidad. Además se revitalizó la calle Necochea mediante distintos recursos: asfaltado de la senda vehicular, cambio de solados en la senda peatonal, arbolado en todo su trayecto, nuevo equipamiento urbano, nuevos carteles de señalización y una buena iluminación acorde a los requerimientos.



SECTOR NUEVA ESTACIÓN  
CAMINITO

Por último observamos el sector cercano al estadio de Boca Juniors que habíamos analizado previamente. Son 2 cuadras que estaban en estado de abandono y ahora se las recuperó como un espacio público de interacción en donde se realizarán diferentes exposiciones exteriores, encabezadas por los artesanos, pintores y escultores del barrio. Además se puede apreciar la nueva estación en el cruce de Lamadrid y Garibaldi. Esta estación ya existía y está situada en el interior de la plaza de los bomberos, sin embargo nunca se la utilizó como tal. Dicha estación fue reciclada y puesta en funcionamiento.

## DETALLE DE SECTORES INTERVENIDOS

La propuesta de generar distintas estaciones en los puntos claves de barrio fue para que el tren de pasajeros vuelva a La Boca. Esto genera una mayor cantidad de visitantes y un crecimiento comercial.



SECTOR PARQUE FLORA NATIVA QUINQUELA MARTÍN

Se recompuso la trama con la apertura de 2 calles que atraviesan al Parque Flora Nativa dividiéndolo en 3 sectores. Una de las calles sube hacia el Este del barrio (W. Villafañe) y otra baja hacia el lado de Barracas (Aristóbulo del Valle). Ambas calles recibieron un sentido único a lo largo de todo su recorrido. Por último se interconectan los 3 sectores del parque por medio de puentes verdes que rescatan las mejores visuales de todo el sector. A la inversa del parque ahora el Club Atlético Boca Juniors comunicará sus 3 instalaciones de forma subterránea.



SECTOR NUEVA ESTACIÓN CASA AMARILLA

Cabe destacar que en el sector anterior del Flora Nativa también se generó un segundo parque más pequeño en los terrenos de casa Amarilla que estaban en desuso. Continuando con esta imagen se puede apreciar el nuevo espacio académico universitario y la nueva estación que deberá actuar en conjunto con dicho espacio. Este complejo universitario enriquecerá al barrio, ya que La Boca carece de universidades. Además no solo servirá como un espacio de interacción para los vecinos, sino que también servirá como punto de vinculación con los otros barrios cercanos potenciado, desde ya, por la nueva estación.



SECTOR "BARRIO CHINO" NUEVO ESPACIO PÚBLICO

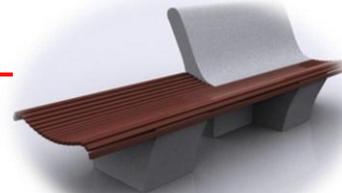
En lo que respecta al sector del barrio chino, se buscó revitalizar este tramo con la creación de un espacio verde público que genere interacción entre los vecinos. Además se hicieron peatonales los 2 pasajes que están a su alrededor. De esta manera se van generando diferentes atractivos en el sector, los cuales deberán estar acompañados por la reconstrucción de algunos conventillos, el arreglo de calles y veredas, una buena iluminación y la reubicación de algunas familias, que actualmente viven en estado de precariedad, hacia una vivienda digna.



SECTOR DE LAS ARTES

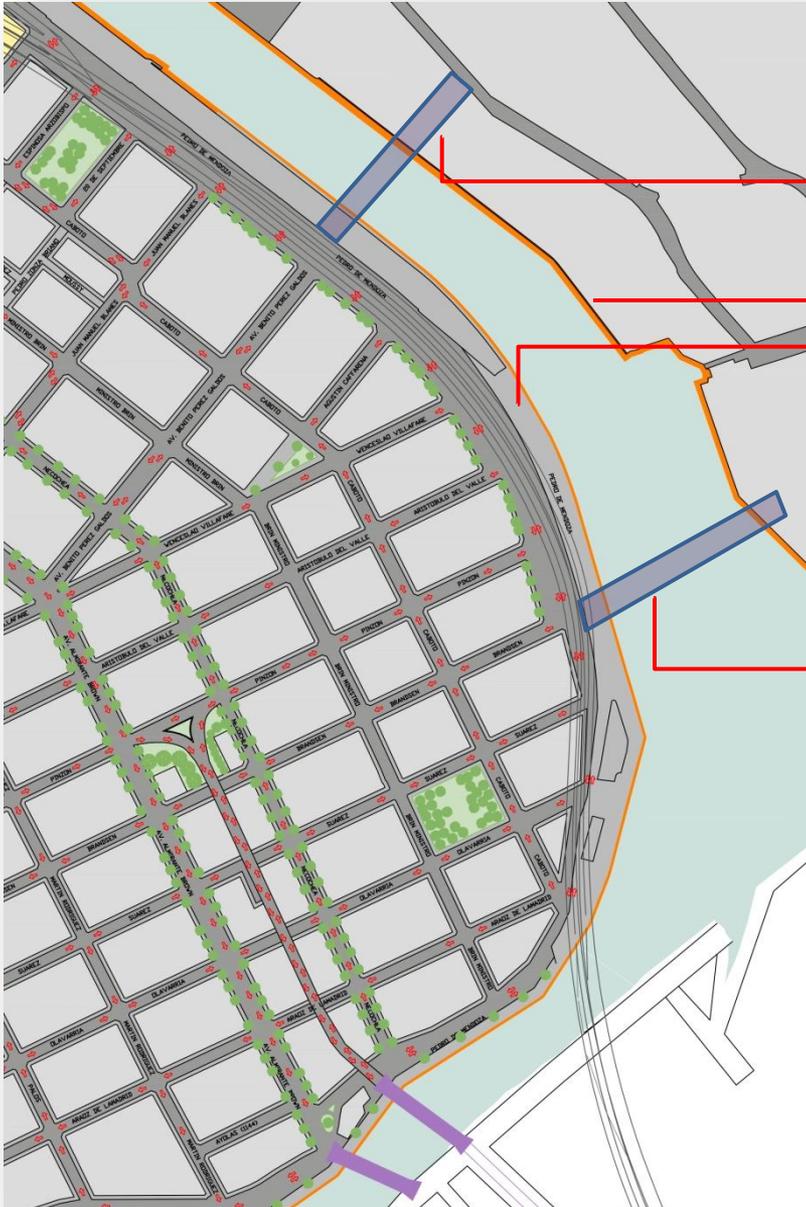
Finalmente se destacan las intervenciones realizadas en el sector de las artes. Villafañe ahora va hacia el río y Perez Galdo continúa siendo doble mano. A la altura de esta última avenida está el nuevo puente que comunica el sector de las artes con la isla Demarchi. Estos cambios brindan una mejor accesibilidad para todo el sector. Además se generó una pequeña placita en un tramo de la calle Cafarena. Dicho tramo pasó a ser peatonal ahora. Esto permitió unificar más la trama, que estaba desfragmentada en ese sector, y ganar un pequeño espacio verde y de interacción para el barrio.

SECTOR CALLE NECOCHEA



Si hablamos de la calle Necochea hay que decir que es una arteria muy importante dentro de La Boca ya que atraviesa a todo el barrio en sentido vertical yendo del sur hacia el norte y además comunica en forma directa el puerto de La Boca con el centro de la ciudad de Buenos Aires. Esta calle tuvo sus años de esplendor a mediados del siglo XX cuando estaba llena de cantinas y con una actividad comercial muy importante. Sin embargo la decadencia portuaria y la falta de inversión sobre la misma hicieron que toda su actividad comercial y gastronómica desapareciera con el tiempo. Actualmente presenta un grado de abandono muy preocupante desde Pedro de Mendoza hasta Perez Galdo. En este trayecto podemos encontrar muchas casas tomadas, locales cerrados y fachadas muy deterioradas; lo cual genera un alto grado de inseguridad. Es por ello que una de las tantas propuestas de este proyecto es revitalizar la misma mediante la colocación de todo tipo de equipamiento urbano, asfaltado de las calles, tratamiento de sendas peatonales, generación de bici sendas, de espacios verdes y plantación de arboles a lo largo de todo su recorrido.

SECTOR NUEVOS PUENTES DÁRSENA SUR



A la hora de hablar del sector de Dársena Sur tenemos que decir que actualmente es el único sector portuario del barrio de La Boca que está en funcionamiento. Sin embargo este no tiene posibilidad de expansión y crecimiento acorde a los avances constante que requiere la industria portuaria. Además resulta un taponamiento para el recorrido peatonal de la costa ribereña y por si fuera poco, el sector del bajo autopista funciona como una barrera urbana que acrecienta aún más sus conflictos. Es por eso que se pensó en este proyecto revitalizar todo el trayecto del bajo autopista y sustituir el puerto industrial por un puerto de pequeñas y medianas embarcaciones. De esta manera se vincularía el sector del bajo autopista con el nuevo puerto, se lograría recomponer el camino de sirga y se generaría una continuidad con puerto madero . Además se conecta todo este sector con la isla Demarchi mediante puentes o nexos conectores. Esto no es un dato menor debido a que en el corto y mediano plazo se estará ejecutando el nuevo proyecto en la isla que consiste en la creación de un polo audiovisual. De esta manera todo este sector se transformaría en un lugar con una fuerte actividad comercial y turística, y los distintos sectores del barrio que antes estaban segmentados empezaría a funcionar en conjunto.

SECTOR NUEVOS  
PUENTES RIACHUELO



Puerto turístico Vuelta de Rocha



Corredor peatonal de las vías



Nuevo puente



Nuevo parque Barraca Peña



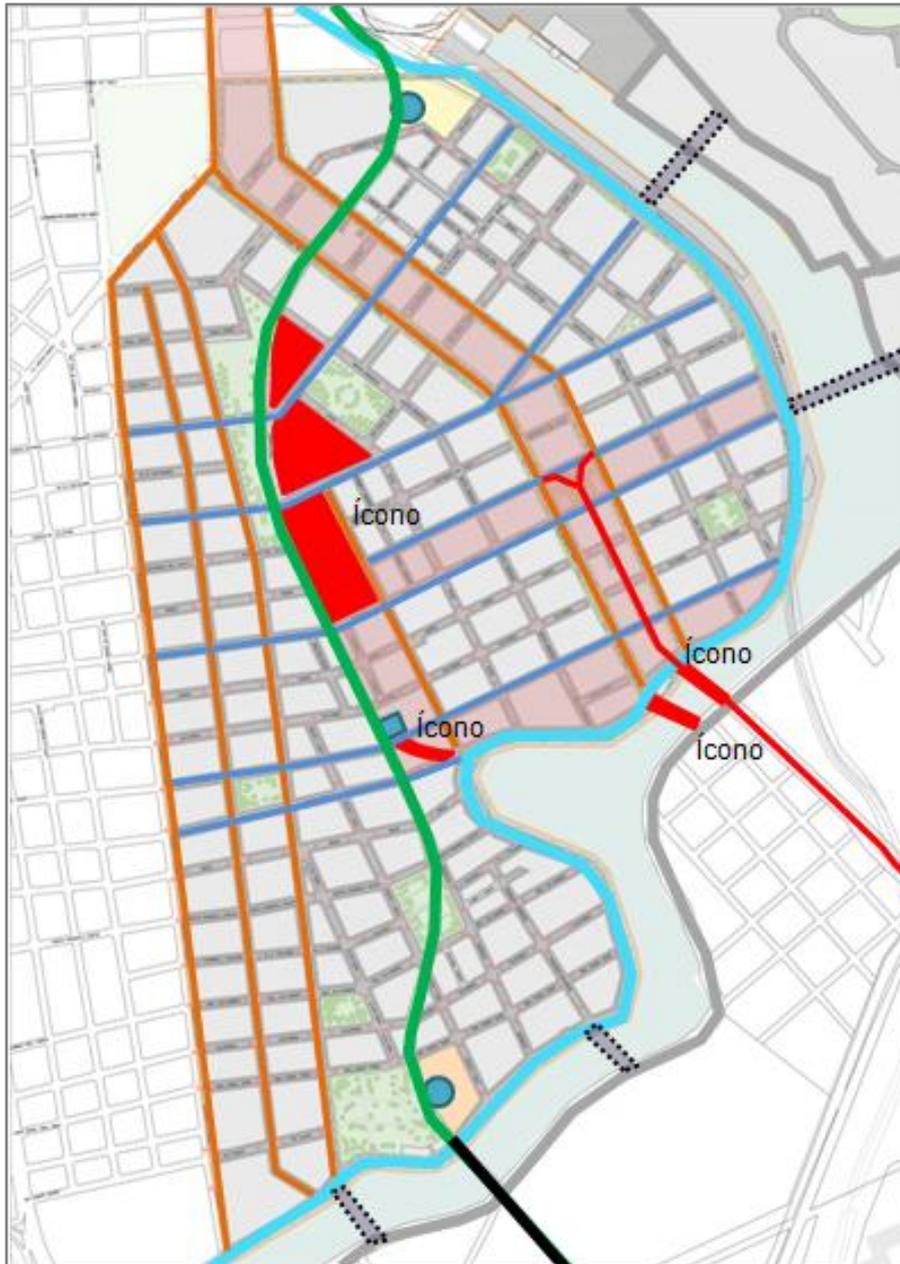
Nueva estación Barraca Peña



Nuevo puente



En este sector se busca la conexión del borde ribereño de La Boca con los bordes del otro lado del riachuelo pertenecientes a la localidad de Avellaneda y de Dock Sud. De esta manera toda esta franja tendría comunicación directa en forma peatonal y vehicular con los distintos sectores de la provincia. Los puentes a su vez fueron ubicados en puntos estratégicos y en forma paralela al ya existente por donde pasa el ferrocarril. El primero de los puentes fue ubicado donde culmina la vuelta de Rocha a la altura de la calle Carbonari y el segundo fue ubicado a la altura de la calle Irala a metros del sector de la Barraca Peña donde se encuentran la nueva estación de tren y el nuevo Parque Barraca Peña, diseñados ambos en este proyecto.



En este plano final se muestra como los 4 íconos del barrio, analizados en la etapa anterior, no solo actúan como nodos dentro del casco histórico de La Boca, sino que ahora además pasan a ser parte de un funcionamiento urbano integral.

Gracias a todas las intervenciones realizadas estos elementos quedan inmersos en un funcionamiento conjunto. Si analizamos caso por caso tenemos que decir que el Club Atletico Boca Juniors es un elemento muy importante del recorrido peatonal de las vías, que los 2 puentes son el atractivo mayor dentro de un paseo ribereño reconstituido y que la calle caminito ya no solo es un museo abierto dentro del barrio, sino que ahora además funciona como un nexo articulador entre los recorridos de la costa y de las vías. A su vez todos estos elementos están conectados entre si en forma directa mediante dichos paseos peatonales y mediante recorridos internos. La importancia de revitalizar todo el borde ribereño y todo el trayecto de las vías, sumado a las distintas intervenciones realizadas, como la recuperación de la calle Necochea o el nuevo espacio para los artistas próximo a la cancha o la apertura de algunas calles que estaban cerradas, nos permitió generar una conexión entre esos íconos dentro de una estructura urbana consolidada.

Cabe destacar que el sector de caminito ahora tomará un papel preponderante y superlativo dentro del barrio debido a que dicha calle estará conectada a la nueva estación caminito, al nuevo puerto turístico de Vuelta de Rocha y a su vez funcionará como nexo articulador entre el paseo ribereño y el paseo de las vías, tal como lo mencionamos anteriormente. Además el nuevo tren de pasajeros permitirá que la gente tenga una nueva vía de acceso para arriba a este sector turístico y emblemático del barrio.

	Íconos del barrio		Conexión urbana entre los íconos
	Paseo ribereño peatonal		Estación Caminito
	Calles importantes (sentido longitudinal)		Nuevas estaciones ferroviarias
	Calles importantes (sentido transversal)		Nuevo corredor peatonal de las vías

Para comenzar hablando del proyecto propio, hay que decir que se hizo un análisis detallado de todo el barrio, previamente. En base a todos los datos obtenidos con el trabajo de investigación se pudo determinar conflictos en la trama y conflictos de funcionamiento. A su vez se tuvo en cuenta todos los sitios importantes del barrio y el patrimonio histórico que hay dentro del mismo. Se detecto las zonas mas conflictivas y se pensó en una solución integral para que las mejoras en el funcionamiento sean en conjunto y no puntuales.

Como zonas mas conflictivas a tratar se detectaron 2. Una es la zona del bajo Autopista, y la otra es aquella que comprende los márgenes de las vías a lo largo de todo su recorrido dentro del barrio. Como actualmente existe un proyecto de mejoramiento del bajo autopista y ya se ha empezado a ejecutar, se hizo incapié en las vías del ferrocarril.

A partir de allí detectamos que gran cantidad de los sectores y construcciones que dan a las vías, negaban a las mismas. Esto quiere decir que no buscaban integrarse a ellas. En algunos tramos de su trayecto se colocaron rejas con vegetación a los costados de las vías y actúan como límites dentro del espacio. En otros aparecen distintos tipos de construcciones con paredes ciegas hacia las vías y sin comunicación alguna. Además también notamos que muchas calles se cerraban al chocar con las mismas, lo cual produce un desorden en la trama y un mal funcionamiento circulatorio.

Es por todo esto que estamos mencionando, que se tomo el desafío de integrar las vías a la trama haciendo un paseo peatonal a lo largo de todo su recorrido por el barrio, para que dichas vías del tren pasen a ser un nuevo atractivo y no algo que se quiera ocultar.

En primer lugar se trato el sector del Parque Flora nativa Quinquela Martín. Allí es mas que notorio los esfuerzos denodados que hicieron para ocultar los carriles del tren, a tal punto que casi no hay manera de poder comunicarse con el sector que esta del otro lado de las vías. Se abrieron algunas calles, se cambiaron algunos sentidos y se trato de que cada calle o avenida no sufra variaciones de sentidos a lo largo de todo su recorrido. Este último punto lo mencionamos debido a que antes de nuestra intervención había muchas calles que tenían un sentido de un lado de las vías y otro inverso del otro lado de las mismas. De esta manera se recompuso la trama en este sector y se logro una comunicación con la parte que estaba del otro lado de las vías. Además se conecto al parque (que ahora quedo dividido en tres) por medio de puentes verdes conectores. También se conectaron las instalaciones del Club Atlético Boca Juniors pero de la manera inversa, osea en forma subterránea

Otra cosa que se noto fue un desfasaje de nombres en la trama. A este desfasaje se lo corrigió realizando un corrimiento de dichos nombres en algunas calles. Otro sector en el cual notamos un mal funcionamiento vehicular fue en el complejo habitacional Catalinas Sur, allí se cambiaron algunos sentidos de las calles haciéndolas ahora doble mano y con posibilidad de giro.

El denominado sector de las artes es otro de los lugares que tenia problemas circulatorios; para solucionar esto se modifico una de las dos avenidas que pasan por dicho sector. La avenida que sufrió variaciones es Villafañe, a la cual no solo se le hizo una reapertura a la altura de las vías sino que se le estableció un solo sentido mano hacia el Este. La otra avenida en este sector y a la cual se le mantuvo el sentido es Perez Galdo. Esta tiene un sentido de doble mano y funciona correctamente, por ese motivo se decidió no tocarla. De esta manera uno puede acceder al sector de las artes tanto desde el lado Oeste (por Villafañe), como también desde el lado Este (por Perez Galdo).

Por último hay que hablar y mencionar la problemática que tenia la calle Almirante Brown y su conexión con el puente. El doble sentido de Almirante Brown no hacia mas complicar a las personas que circulaban por la misma con sus vehículos, ya que para poder cruzar de un lado al otro tenían que pegar innumerables vueltas. A eso se le suma que la resolución en el punto donde se encuentra la subida y la bajada del Puente Nicolás Avellaneda estaba lejos de ser la correcta. El acceso era bastante rebuscado y para nada claro y las personas que se dirigían camino al centro por Almirante Brown se veían obligadas a doblar debido a que la subida del puente impedía que se siga circulando por la misma en ese tramo. Y ni hablar si algún desprevenido seguía de largo porque terminaba en la isla Maciel.

Es por eso que se decidió adjudicarle un sentido único a la Avenida Almirante Brown, mano hacia el río, y modificar también la conexión con el puente. Ahora uno puede acceder por Pinzón, la cual ya no tiene variaciones de sentidos y va mano hacia el Este. A su vez Pinzón ahora no se corta por el puente dándole la opción al que viene con su vehículo de subir al mismo o de seguir de largo. Por último, también se puede acceder al Puente Nicolás Avellaneda por medio de Almirante Brown, realizando un simple giro hacia la izquierda a la altura de la calle Pinzón. Esta intervención además le adjudica mayor importancia a la calle Necochea, la cual prácticamente será de uso obligado para las personas que quieren ir camino al centro de la ciudad con sus vehículos.

A todos estos cambios que venimos detallando se le sumo algunas reconversiones de pasajes en sectores peatonales para reforzar la interacción de las personas en determinados lugares.

Una vez organizada la trama se empezó a detectar cuales eran los espacios puntuales a intervenir entorno al recorrido del ferrocarril. A partir de eso se fijo una idea generatriz, la cual consiste en que las vías del tren tengan dos corredores peatonales en sus laterales a lo largo de todo su trayecto, los cuales irán entrelazando y comunicando todos esos espacios.

A partir de ello, se establecieron 3 nodos en los puntos estratégicos del recorrido ferroviario, con la idea que actúen como inter conectores. En dichos nodos funcionarían ahora 3 estaciones nuevas con el fin de que la interconexión no solo sea peatonalmente, sino también con el transporte ferroviario. De esta manera La Boca podrá recuperar el tren de pasajeros que alguna vez tuvo. La idea es que dicho tren vaya desde Retiro hasta Avellaneda, y viceversa, parando en los 3 puntos mencionados dentro del barrio y circulando por las vías existentes. Esto no solo traerá mayor cantidad de visitantes al barrio, sino además un crecimiento comercial dentro del mismo.

La primera estación se la situó en el extremo norte del barrio, más precisamente en el borde de Catalinas Sur, en un terreno bastante despoblado que solo tenía algunos galpones y depósitos. Este punto se encuentra a pocos metros del límite con San Telmo y del límite con Puerto Madero; también está muy cercano al casino flotante (situado en la isla Demarchi), al hospital Argerich, al puerto de Dársena Sur, a la Usina del Arte y del Sector de las Artes. La segunda estación se encuentra en la plaza de los Bomberos, a pocos metros de la calle Caminito. Esta estación, en realidad, era existente pero nunca se la utilizó como tal. Es bastante nueva ya que en 2008 fue inaugurada por el jefe de gobierno de la ciudad como promoción a su campaña política y con la promesa de que el tren de pasajeros volvería a pasar por La Boca. Sin embargo esto nunca ocurrió y al poco tiempo dicha estación comenzó a deteriorarse paulatinamente. La idea es justamente darle el uso para el cual fue construida. La Tercera y última estación está ubicada en el sector de la Barraca Peña, más precisamente en un terreno pegado a las vías del ferrocarril en la calle Melo, donde estaba funcionando una empresa de transporte y logística, antes de nuestra intervención. Esta estación se encuentra a pocos metros de 3 elementos emblemáticos para el barrio: El antiguo complejo portuario Barraca Peña, la vieja estación Barraca Peña y el puente ferroviario Barraca Peña. Una vez organizada la trama y determinada las 3 estaciones se comenzó a realizar intervenciones puntuales en los espacios con conflictos que se encuentran en los márgenes de las vías a lo largo de todo su recorrido dentro del barrio.

Se recuperaron los terrenos de Casa Amarilla que estaban en desuso, transformándolo en un espacio verde público. Luego se generó un paseo artístico en las dos cuadras que anteceden al estadio Boca Juniors, las cuales no solo se encontraban abandonadas, sino que también tenían sus calles de tierra. Se generó un espacio verde público en el cruce de Vespucio y Garibaldi; en dicho sector había construcciones muy precarias y las personas vivían en un estado de total abandono y pobreza. El espacio verde público son 2 plazas triangulares que se entrelazan con los carriles del ferrocarril y con el paseo peatonal, ya descrito, que pasa por el medio de las mismas. Además se hicieron peatonales los pasajes Grote y Parker, que bordean al nuevo espacio público, con la idea de reforzar la interacción entre las personas en este sector.

A parte de todo lo mencionado entorno a las vías del ferrocarril también se pensó la revitalización de la calle Necochea (calle bastante importante dentro del barrio), la recuperación de conventillos que son parte del patrimonio histórico del barrio, un reacondicionamiento de todo el borde ribereño y la recuperación del viejo Transbordador Nicolás Avellaneda como atractivo turístico, tal como se aprecia en las imágenes que tenemos del costado.



Render extraído de internet



Render extraída de internet





Render extraído de internet y modificado



Luego de todas estas modificaciones se trataron las 2 estaciones ferroviarias ubicada en los extremos de nuestro proyecto. Al terreno donde estará la nueva estación Casa Amarilla (en remembranza a la vieja estación Casa Amarilla), mas precisamente en la calle Gualeguay y Caboto, se le asignará parte del espacio para la construcción de un complejo universitario destinado a distintas actividades académicas. Mientras que la otra parte restante será destinada a la construcción de la nueva estación ya descripta. La idea de generar este espacio académico se debió a la carencia de universidades que tiene el barrio. Dicha intervención generará una gran interacción en este sector y será de gran utilidad no solo para los habitantes del barrio de La Boca sino también para los que viven próximos al mismo. Además toda esta propuesta esta potenciada por la nueva estación de tren, que estará ubicada junto al dicho complejo, y por los terrenos linderos, los cuales están destinados, ya desde hace varios años, a distintas actividades deportivas. Con todo lo mencionado podemos afirmar que este sector se transformara en un punto muy importante dentro del barrio por varias razones; en primer lugar por la jerarquía y la distinción que otorga el hecho de contar con universidades, en segundo lugar por el flujo de personas que transitaran por el mismo día a día y en tercer lugar por la diversidad de usos que va a tener todo este lugar. A todo lo ya mencionado se le agrego un atractivo extra a toda esta zona, que es la conexión de catalinas sur con el casino flotante y con el resto de la isla Demarchi, por medio de un puente vehicular y peatonal que cruza dársena Sur.

En lo que respecta estación situada en el extremo sur, no solo se busco que este punto sea recorrido y que tenga relevancia dentro del barrio, sino que se fue mas allá. Las riquezas de este sector y los distintos elementos históricos que contiene nos obligó a transformarlo en uno de los lugares mas importante de la Boca. Además tiene una ubicación estratégica debido a tiene visuales hacia el río y hacia el resto de la costa. Por eso mismo se removieron una hormigonera y algunas pequeñas fabricas que estaban en el sector y se genero un parque público con una conexión directa a la nueva estación y a las vías. Además se le asigno parte del terreno donde va a estar la estación para la creación de un centro comercial, que a su vez, se conecte y se integre con la misma y también con el parque nuevo. Entre los mayores encantos del parque no solo tenemos las visuales hacia el río y los espacios verdes, sino que además dentro de él seguirán estando tanto la vieja estación ferroviaria como el antiguo complejo portuario Barraca Peña. Ambos elementos funcionarán como museos ferroviarios dentro del espacio público. En tanto que los caminos del parque están perfectamente calibrados y nos conducen hacia los distintos atractivos que se encuentran en este lugar.

Para culminar con esta descripción del proyecto hay que mencionar los diferentes puentes que se colocaron tanto sobre el riachuelo como sobre Dársena Sur. Si bien ya se había mencionado en el relato uno de los puentes próximos a Catalinas Sur ahora pasaremos a detallar en profundidad todos estos elementos. En principio se noto que el puerto industrial de Dársena Sur ya no era eficiente y acarrea algunos problemas pero que además tenía una gran cantidad de condicionantes y limitaciones a la hora de pensar en una expansión o en un reacondicionamiento portuario. Si a eso le sumamos el futuro proyecto del polo audiovisual que se piensa llevar a cabo en la isla Demarchi, donde actualmente funciona parte del puerto de Dársena Sur, se cae de maduro que ya el puerto industrial no puede seguir funcionando en ese sector de la Boca. Es por ello que se decidió reemplazar al puerto industrial por un puerto turístico con pequeñas y medianas embarcaciones dedicadas al traslado de pasajeros. A partir de eso y pensando en las futuras intervenciones que se realizarán en la isla Demarchi, se pensó comunicar a la isla con el resto del barrio mediante 2 puentes vehiculares y peatonales que crucen el canal Dársena Sur. Estos 2 puentes funcionarán como nexos conectores entre ambos sectores, los cuales se encontraban, hasta antes de esta intervención, totalmente desconectados y segmentados. La ubicación de ambos se encuentran uno a la altura de la calle Perez Galdo y el otro a la altura de la calle Brandsen. De esta manera no solo se logra una conexión entre los distintos sectores del barrio sino que al desactivar el puerto industrial también conseguimos reconstituir el camino sirga y que el borde costanero peatonal tenga una continuidad con el barrio de Puerto Madero.

Por último se colocaron 2 nuevos puentes sobre el riachuelo que también funcionaran en forma vehicular y peatonal. Estos dos puentes comunicaran al Este del barrio tanto con la localidad de Avellaneda como con la Localidad de Dock Sud. El primero estará ubicado en la culminación de la Vuelta de Rocha a la altura de la calle Carbonari comunicando La Boca con Dock Sud; y el Segundo esta ubicado a la altura de la calle Irala a metros del nuevo parque Barraca Peña y muy cercano a la nueva estación ferroviaria (ambos diseñados en este proyecto), comunicando La Boca con la localidad de Avellaneda. Como se ve, ambos puentes fueron ubicados en zonas estratégicas y permiten una comunicación directa entre el Este del barrio de La Boca y dos localidades diferentes. Como detalle hay que decir que tanto uno como el otro fueron colocados en forma paralela al puente ferroviario Barraca Peña (ya existente) de tal manera que generen una mayor armonía visual y paisajística dentro del espacio.





12

## Conclusiones y una mirada a futuro





Luego de haber hecho todo un análisis general y estudiado el barrio a fondo se llegó a una propuesta íntegra con un funcionamiento en conjunto. A su vez también se logro integrar a La Boca con los otros barrios linderos, de manera tal que empiece a funcionar como una porción de ciudad y no como un simple barrio aislado que se limite a responder las necesidades del mercado inmobiliario. Para ello previamente se tuvo que detectar los problemas madres, que a su vez desencadenaban otro tipo de conflictos o efectos colaterales.

La clave de haber obtenido los resultados expuestos fueron sumergirse en la historia del barrio, ir a las raíces, poder apreciar su esencia. Todo este estudio dio por decantación la verdadera problemática del barrio. Como bien ya hemos mencionado a lo largo del trabajo, La Boca fue constituida por inmigrantes, en su mayoría italianos, con un gran espíritu de lucha y sacrificio, y todo se forjaba en base al trabajo y el esfuerzo. Probablemente ese espíritu de fortaleza se debía a la cultura que traían esos inmigrantes, que arribaron a Buenos Aires, desde el viejo continente. Valores forjados como la unidad familiar, la solidaridad, la predisposición al trabajo, el sacrificio, la dignidad, la voluntad, la sociabilidad con el prójimo fueron algunos de los secretos de porque el barrio, a pesar de todos los maltratos y abandonos que sufrió durante décadas, aún hoy sigue manteniendo ese espíritu. A pesar de esto, tanto maltrato y olvido por parte de los diferentes gobernantes en décadas pasadas tuvieron su consecuencia. La Boca hoy por hoy sigue manteniendo ese espíritu de barrio propiamente dicho, la gente se sigue juntando en espacios comunes y se sigue produciendo ese intercambio cultural entre las distintas personas tan necesario para el ser humano, sin embargo ese espíritu y ese fuego sagrado que tenían los vecinos de la boca hoy se ve amenazado y si no actuamos en lo inmediato se va a terminar extinguiendo y solo van a quedar las remembranzas del pasado.

La marginación, el abandono, la exclusión y también por que no, el desarrollo de la ciudad, hicieron que algunas cosas se perdieran. La interacción entre las personas ya no es la misma debido a que el barrio se torno inseguro en algunos sectores; la actividad portuaria mermo considerablemente a tal punto que ya el puerto del Riachuelo fue desactivado y el puerto industrial de Dársena sur hoy por hoy es solamente un mero puerto de cabotaje que genera problemas urbanísticos; las vías del ferrocarril se encuentran totalmente desconectadas de la trama urbana; en fin son cuestiones muy importantes que fueron desnaturalizando al barrio. Y como producto de ese abandono durante décadas empezaron a verse las consecuencia: aparecieron algunos asentamientos y villas de emergencias, la gente excluida y sin trabajo comenzó a adueñarse de algunos espacios públicos, la trama y el funcionamiento del barrio empezó a ser un poco caótico y por si fuera poco algunos funcionarios realizaban intervenciones puntuales que eran simples negocios inmobiliarios, sin tener el mas mínimo sentido de urbanismo ni el mas mínimo interés por los vecinos, produciendo un impacto altamente negativo y empeorando aún mas la situación. Un claro ejemplo de esto que estamos mencionando es la autopista Buenos Aires - La Plata.

Atrás quedaron los años de gloria cuando La Boca era uno de los sectores, industrial y portuario, más importantes del continente.

El tren da vida a las ciudades y a las comunidades; este concepto no es un dato menor, visto que parece ser que muchos funcionarios durante un largo tiempo no lo tuvieron en cuenta. La falta de inversión en ferrocarriles hizo que decayera toda la actividad ferroviaria y que la gente empezara a ver a los trenes como algo no tan bueno. A partir de allí se puede entender el empecinamiento por negar a las vías y ocultarlas mediante vallados o simplemente darles la espalda. Casi sin querer empecé a hablar de la situación del país en la segunda mitad del siglo XX y justamente ahí esta el punto. El barrio de la Boca es justamente una porción de ciudad y la ciudad es una porción del país y todo esta entrelazado. Lo que sucedió en la Boca en la segunda mitad del siglo XX no es ni mas ni menos que una consecuencia de todos los problemas que sufría el país. El tema es que en el Sur siempre se siente mas.

Pero afortunadamente la situación del país mejoró en los últimos años y por consiguiente también mejoro La Boca. Se lo empezó a explotar mas turísticamente aprovechando su casco histórico y sus íconos tan valiosos, se realizaron algunos proyectos de viviendas y de oficinas, se recupero el borde ribereño del Riachuelo, se hicieron trabajos de desagües y se neutralizaron las inundaciones en el barrio, se recupero y se puso en funcionamiento el Puente Nicolás Avellaneda gracias a Vialidad Nacional, se esta recuperando el viejo transbordador Nicolás Avellaneda, se creó la Usina del Arte (lugar donde antes funcionaba la vieja usina eléctrica Ítalo Argentina), se está realizando un trabajo muy bueno de saneamiento sobre el Riachuelo por parte de Acumar y tantas obras mas que generaron mejoras en el barrio.

Sin ninguna duda las políticas inclusivas de hoy por hoy, la inversión que el estado hace en el sector público, la renovación ferroviaria que se esta produciendo en el país son pilares fuertes que atraen a nuevos inversores y nuevos proyectos de mejoramiento dentro de todo el barrio. Sin ir mas lejos el claro ejemplo de esto que menciono es el sector de Isla Demarchi, allí se comenzará a construir a finales de este año el polo audiovisual que será un espacio de trabajo, de interacción y de culturización en La Boca.

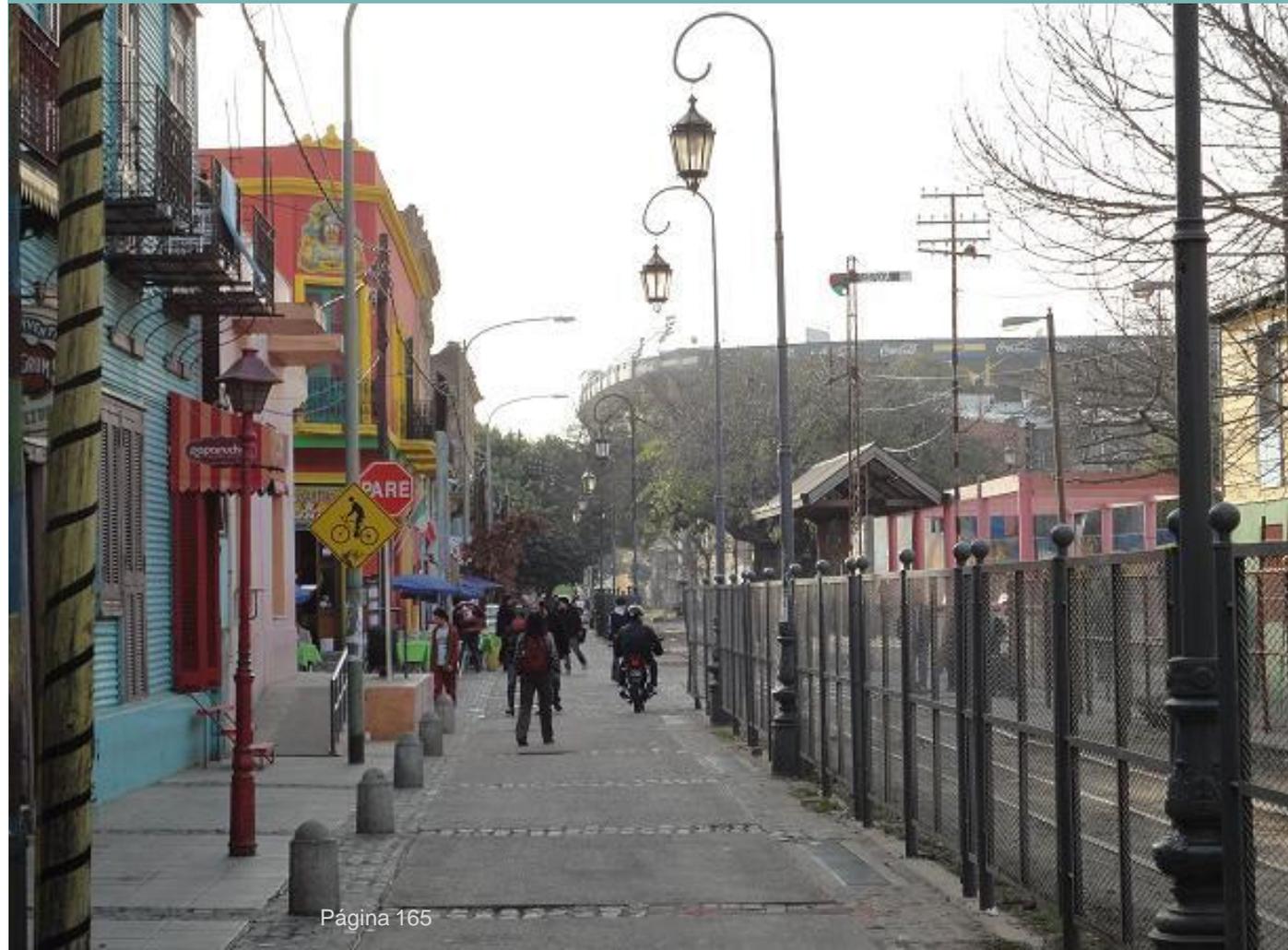
A partir de todas estas cuestiones, se puede empezar a entender al barrio en toda su magnitud ya que sin este análisis se haría muy difícil entender la verdadera problemática del barrio. La necesidad imperiosa de recuperar esa esencia y ese espíritu del barrio es la que permite que un proyecto tenga éxito, ya no desde los mismos usos que hace 50 años atrás, a lo mejor con usos similares, pero por sobre todas las cosas con el mismo espíritu. Para dar ejemplos sobre este proyecto podemos decir que el puerto ya no va a ser industrial sino turístico, pero va a ser puerto y va a dar trabajo a la gente aprovechando un recurso tanpreciado como es el río; ya no van a venir tanta cantidad personas del viejo continente a instalarse a la boca, pero si van a venir a recorrerlo turísticamente; la interacción en el caso de algunas personas ya no se dará en el patio de los conventillos pero se va a seguir dando en los espacios comunes de las viviendas, en las plazas, en el puerto o en los espacios públicos; el nuevo tren de pasajeros ya no traerá solamente a trabajadores como antes, pero traerá gente que vendrá a visitar al barrio, a trabajar, a estudiar o a realizar cualquier tipo de actividad; por el Riachuelo ya no se verán esos grandes buques de ultramar, pero se volverá a ver barcos de mediano y bajo porte encallados nuevamente en la vuelta de Rocha; Ahora se aprecian nuevas construcciones modernas dentro del barrio, pero éste sigue manteniendo su casco histórico, sus conventillos, su altura media uniforme de edificación y sus íconos; Muchas de las nuevas cantinas y bodegones posiblemente no estén atendidos por los antiguos dueños genoveses o españoles pero los atenderán sus hijos o sus nietos o cualquier otra persona manteniendo la cultura gastronómica intacta con remembranzas del pasado y con el clima tan particular de aquellas épocas; algunos de los conventillos que se reciclen seguramente ya no estarán destinados a viviendas pero seguramente seguirán funcionando como museos, locales o recorridos turísticos; el antiguo transbordador Nicolás Avellaneda reciclado ya no trasladará caballos o carretas pero seguirá trasladando a las personas de un lado al otro de la ribera como hace mas de medio siglo atrás, la mítica bombonera ahora luce mas moderna, y sin calles de tierras en sus alrededores, sin embargo sigue albergando domingo tras domingo a una gran cantidad de hinchas Xeneises que la siguen haciendo latir como siempre; ya no están esos maravillosos cantantes de tango de aquellas épocas pero sin embargo hoy en el siglo XXI se sigue respirando tango por las calles de La Boca; ya no está Quinquela para realizar esas maravillosas pinturas del barrio, pero esta todo su legado y un museo dedicado a su persona en donde los pintores jóvenes van a nutrirse día a día con las obras del maestro; en fin, así podría continuar dando ejemplos hasta el hartazgo. En mi opinión es la única manera de entender al barrio de La Boca, desde su historia y desde sus orígenes. Luego a partir de ese entendimiento se puede realizar arquitectura con las herramientas obtenidas en nuestra formación como profesionales. En mi opinión la historia, la política, la cultura, la música y el arte son cuestiones fundamentales en el barrio de La Boca y son todos esos factores los que los irán delineando una arquitectura buena, correcta y necesaria dentro del mismo. Esa es la manera en la que encare mi proyecto. Para ir cerrando con este trabajo y haciendo una reflexión pensando a futuro creo que la Boca viene sufriendo un proceso de renovación, de recuperación, de revitalización patrimonial y de revalorización histórica ya desde hace mas de 10 años, sin embargo este proceso de transformación hoy por hoy es demasiado lento debido a la poca intervención y al poco interés que tiene el gobierno municipal por recuperar y mejorar al barrio con mayores riquezas (patrimoniales, naturales, culturales, históricas) de toda la ciudad de Buenos Aires. Esperemos que esto se revierta en el corto y mediano plazo y se empecen a realizar obras productivas dentro de La Boca.

Por el contrario el Estado argentino si ha realizado obras y proyectos de gran valor a pesar de que no le compete la jurisdicción. Dichas obras ya las hemos mencionado anteriormente y son básicamente la recuperación del puente y del transbordador, los trabajos de saneamiento sobre el Riachuelo y la presentación del nuevo proyecto del polo audiovisual que comenzara a construirse a finales de este año. Acá hago un alto porque si todo se lleva acabo en tiempo y forma estaríamos hablando de una obra majestuosa en los próximos 5 años. El edificio principal presentado en el proyecto seria el edificio mas alto de toda América latina y además se recuperaría el resto del espacio de la isla Demarchi, que seria destinado a espacios verdes públicos, a espacios comerciales y a espacios de interacción. Esta gran obra potenciaría aún más este proyecto ya que el desarrollo del nuevo puerto Dársena sur fue justamente pensado y diseñado en base a un futuro desarrollo de la isla Demarchi.

Sin ninguna duda las perspectivas a futuro son buenas y se espera mediante la realización del proyecto propio más el resto de las intervenciones, que se están realizando y que se van a seguir realizando, que La Boca progrese considerablemente en el trascurso de los próximos 5 años. Pero atención, porque todo ese posible crecimiento debe estar regulado y controlado tanto por el gobierno municipal como por el gobierno nacional de turno para que el mercado inmobiliario no avasalle ni distorsione la fisonomía del barrio ni mucho menos destruya la esencia del mismo.

13

# Bibliografía





## BIBLIOGRAFÍA

- Libro Historia de la Boca del Riachuelo, autor Enrique de Gandia, editorial *Francisco Javier de Eitzaga Amorrortu*
- Libro Hispanoamérica, el Río de la Plata y el Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre, Academia Nacional de Ingeniería
- Informe Ferrocarriles portuarios de Buenos Aires, autor Arístides Bryan Domínguez, Academia Nacional de Buenos Aires.
- Libro Tranvías de Buenos Aires, autor Aquilino González Podestá, material de Asociación Amigos del Tranvía (A.A.T)
- Libro “Arquitectura del habitar popular en Buenos Aires: el conventillo”, autor Arq. Jorge Ramos
- Libro “Barrio / La Boca”, Ministerio de Desarrollo Urbano y Subsecretaría de Planeamiento, Gobierno de la ciudad
- Libro “Plan de comuna 4”, Ministerio de Desarrollo Urbano y Subsecretaría de Planeamiento, Gobierno de la ciudad
- Enciclopedia Wikipedia, [es.wikipedia.org](http://es.wikipedia.org)
- Diario Página 12, [www.pagina12.com.ar](http://www.pagina12.com.ar)
- Página web conexión 2000, [www.conexion2000.com.ar](http://www.conexion2000.com.ar)
- Página web Fundación x La Boca, [www.fundacionxlaboca.org.ar](http://www.fundacionxlaboca.org.ar)
- Página web del Gobierno de la ciudad, [www.buenosaires.gob.ar](http://www.buenosaires.gob.ar)
- Página web Histarmar, [www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar)
- Página web de Acumar, [www.acumar.gov.ar](http://www.acumar.gov.ar)
- Página web de la Sociedad Central de Arquitectos, [www.socearq.org](http://www.socearq.org)
- Videos sobre el Barrio de La Boca, [www.youtube.com](http://www.youtube.com)
- Navegador Google Earth





