



UAI

Universidad Abierta
Interamericana

MAS CONECTADOS MAS CERCA

Conexión Ciudad - Aeropuerto Ezeiza

TRABAJO FINAL DE CARRERA

AUTOR | NATALIA A. OBANDO

2016



UAI

Universidad Abierta
Interamericana

MAS CONECTADOS MAS CERCA



FACULTAD DE ARQUITECTURA

AUTOR | NATALIA A. OBANDO

TUTOR | ARQ. PEDRO PESCI

2016

ÍNDICE

INTRODUCCION

CAPITULO I. **Comprensión del conflicto**

1.1	Organización de ciudades.....
1.2	Puerto.....
1.3	Red Ferroviaria.....
1.4	Accesos.....
1.5	Aeropuerto.....

CAPITULO II. **Conflicto actual**

2.1	Cuidad Global.....
2.2	Experiencias Internacionales.....
2.3	Ejemplos positivos.....
2.4	Conclusión.....
2.5	La oportunidad local - Evento Deportivo.....
2.6	Proyectos Existentes en Buenos Aires.....

CAPITULO III. Evaluación de escenarios

3.1	Introducción.....
3.1	Análisis de Escenarios alternativos.....
	Desarrollo Escenarios Alternativa.....
	Matriz FODA.....
	Conclusión Matriz FODA.....
3.2	Conclusión toma de partido.....

CAPITULO IV. Propuesta

	Introducción.....
4.1	Intervención.....
4.2	Objetivos.....
4.3	Centro de Transbordo.....
4.4	Estaciones Intermedias.....
4.5	Estación Terminal Ezeiza.....
	Conclusión. Conectando la Ciudad.....

CAPITULO V. Bibliografía

CAPITULO VI. Agradecimientos

INTRODUCCIÓN

La intención de esta investigación permitirá aplicar los conocimientos adquiridos durante los 5 años de trabajo, en la búsqueda de formarme en el rol de profesional que quiero ser.

El crecimiento demográfico y la evolución de la Ciudad genero una congestión del tránsito, generando una preocupación constante para todos los transeúntes que, diariamente, ven malogrados sus horarios y sufren el estrés de no llegar a tiempo o ver prolongados sus viajes, ya sea en auto o colectivo, por embotellamientos constantes en buena parte de la ciudad.

Por ello que decidí abordar este trabajo final de carrera, considerando que la Ciudad necesita de infraestructura vial adecuada por las graves falencias del transporte público que desalienta su uso en reemplazo del automóvil particular, son impedimentos para un mejor funcionamiento del sistema de transito .

El objetivo principal de este trabajo de investigación, es potenciar a la Ciudad, para ser reconocida por su sistema de transporte y dejar su sello personal en el mundo y continuar alimentando el concepto de ciudad global.

Para ello se elaboro una investigación de la situación actual, con perspectiva histórica, en consideración de las principales falencias que presenta la información disponible en materia de operación de transporte, dando cuenta de la situación actual y la necesidad de introducir modificaciones y mejoras.

El objetivo propuesto fue identificar, analizar y establecer los instrumentos y aportes para la extensión del sistema integral de transporte público y así potenciar las principales vías. Con la finalidad de lograr disminuir los tiempos de viaje, brindar comodidad y seguridad vial; pensando en el peatón como protagonista.

El sector a intervenir se focaliza en los puntos entre el Aeropuerto Internacional Ministro

Pistarini y la Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

El Aeropuerto es básicamente una liga entre dos medios de transporte: terrestre y aéreo. Surge de la necesidad de unir una localidad con fines turísticos, de desarrollo industrial o bien por la necesidad de integración política o territorial. Además de ser capaz de crear el origen de nuevos intereses.

La industria de la aviación es una de las puertas principales a una ciudad, juega un papel sumamente importante tanto para la economía nacional, como para la internacional.

El objetivo principal del viajero es ocupar el menor tiempo posible desde el punto original de salida hasta el lugar de su destino, por lo tanto es posible pensar que en distancias menores a 300km, el transporte terrestre es el que domina, y entre 300km y 1500km el transporte terrestre y aéreo se compensan y en recorridos de más de 1500km domina el transporte aéreo.

El aeropuerto une al destinatario desde su llegada por transporte terrestre por medio de su camino de acceso hasta lugar de destino. Por eso se habla de esta relación terrestre-aéreo.

Por este nexo es el que sistema aéreo necesita de un sistema terrestre acorde a sus necesidades. En Buenos Aires hoy este sistema presenta falencias, respecto a la conectividad con el centro de nuestra ciudad.

Este proyecto se basa en generar una infraestructura para la movilidad desde el centro de nuestra Ciudad hasta el Aeropuerto, con el fin de realizar un aporte al sistema con el fomento del uso de transporte público como principal acceso a la ciudad.

Finalmente, el estudio admite que se deben aprovechar las oportunidades y potencialidades que presenta el territorio, implementando un sistema de movilidad que enriquezca y potencie; y no producir lo inverso, de modo que el trasladarse insuma tiempos significativos afectando a la hora de la elección de nuestra ciudad.

CAPITULO I. Compresión del conflicto



CAPITULO I:

Compresión del conflicto

1.1 ORGANIZACION DE CUIDADES

Para poder comprender las diferentes conexiones que debe y que presenta nuestra Provincia de Buenos Aires con la Capital Federal , debemos tener el conocimiento de cómo se llevó a cabo.

Para poder entender como surgen las Ciudades y sus centralidad se necesita retroceder en el tiempo.

Durante milenios el hombre se dedico a la caza o a la recolección, viviendo en pequeños grupos, repartidos sobre amplios territorios.



En el neolítico, se desarrolló la agricultura y la ganadería, produjo la sedentarización de la población empezando a constituirse aldeas más estables y pobladas, luego con el surgimiento de actividades económicas no directamente relacionadas con ambos sectores, como la artesanía y el comercio, fueron necesarias para el funcionamiento social.



Avanzando en la historia, Aristóteles acentual el carácter político de la ciudad y la define como un conjunto de ciudadanos, de manera que la ciudad no es, en realidad, un espacio

físico determinado, sino un conjunto de hombres libres ejerciendo en común sus libertades públicas, siendo el espacio un aspecto secundario.

Las ciudades se convirtieron en centros dinámicos económicos, gracias a la llegada de numerosos artesanos, comerciantes y humildes campesinos que abandonan sus tierras animados por las mayores oportunidades de trabajo que había en ellos.

Las diferencias entre las características de las ciudades de ambos periodos son causadas principalmente por las diferentes necesidades que poseían los habitantes, pues, mientras que en las primeras ciudades, en el periodo ligadas al espacio geográfico y sus características.

La evolución de la ciudad moderna ha sido posible a través de un largo período de tiempo en el que fueron sucediéndose cambios sociales, económicos y tecnológicos.

Así como en estos periodos, cada uno a lo largo de la historia posee ciudades que logran reflejar la vida de sus habitantes; sus carencias, sus riquezas, su situación política, su inestabilidad y máximo esplendor. Cada ciudad se va formando bajo condiciones impuestas por el propio periodo, por las necesidades que se deseaba satisfacer y por aquello a lo que se le daba mayor importancia.

Antiguamente Buenos Aires, fue fundada por primera vez en marzo del 1536, cuando Don Pedro de Mendoza estableció un asentamiento precario y lo llamo Puerto de Nuestra Señora Santa Maria de Buen Ayre.



Luego fue vista como "La Reina del Plata, la Ciudad de las Luces, La Ciudad Puerto o la París americana " han sido expresiones que en uno u otro momento categorizaron la presencia de Buenos Aires, pero identificadores de una serie de constantes que en cada enunciado encierran una serie de ecos y réplicas que nos adentra en la índole de la gran ciudad y su entorno.

En la historia el puerto tuvo un rol importante, no solo significo un lugar costero en donde se realizan operaciones de carga y descarga de embarcaciones sino era una puerta de entrada, a nuestro país, al territorio o a la sociedad; generando una expansión a su alrededor con vinculación con las redes de transporte, especialmente ferroviaria.

Luego el rol protagónico del puerto como punto de entrada y salida, debía ser compartido con una nueva puerta a Buenos aires, las estaciones de Tren.

Las estaciones de trenes fueron como las plazas o las iglesias, el punto de reunión casi obligado de la gente. El comercio la correspondencia y hasta cosas tan triviales como la moda , la música , actores , actrices , cantores y guitarreros todos alguna vez viajaron en el mismo tren .



Estacion Retiro 1929

Hoy son apenas edificios emblemáticos, que dejaron atrás su apariencia majestuosa, en muchos casos hasta ignorados en su valor cultural e histórico.

La evolución de la ciudad fue de la mano hasta la creación de la vía aérea. El transporte aéreo ha tenido un avance sumamente acelerado. Este avance se debe a la ciencia moderna, pues desde un vacilante vuelo de algunos hombres tripulando aeroplanos ha pasado a vuelos de miles de kilómetros sin recargar combustible.

El aeropuerto es una obra emblemática para el país de gran importancia al ser la principal puerta de entrada y salida del país. Es la nueva imagen y semejanza de lo que el país muestra al mundo.

El transporte público en Argentina sufrió una evolución positiva a lo largo de los años, cumpliendo un rol principal en la sociedad. Es indispensable poder brindarle al usuario un buen funcionamiento del transporte, pudiendo beneficiar la conexión de la ciudad en vinculo con el Gran buenos Aires y con el interior del País.

1.2 PUERTO

El **Río de la Plata** es un protagonista importante de la historia de la ciudad de Buenos Aires, su puerto fue el acceso exclusivo a la urbe desde otras partes del mundo desde su fundación hasta la creación de la vía aérea. Toda la historia del país transcurrió alrededor de la importancia de los muelles porteños.

Desde la pre-colonia hasta la formación de la República, el Puerto de Buenos Aires es la causa y el efecto de esta historia, la ciudad se fundó por y para el río y vivió desde sus orígenes a causa del río y por su posición en él.

La primera fundación de Buenos Aires fue realizada por el adelantado Pedro de Mendoza en el año 1536, quien llegó desde España buscando un camino que condujese a riquezas en oro y plata. El adelantado nombro a las tierras "Puerto y Real de Nuestra Señora Santa María de los Buenos Aires". La expedición había partido el 24 de Agosto de 1535 y en Febrero de 1536 las embarcaciones menores entraron en el "Riachuelo de los Navíos", en cuya margen fundó el adelantado la ciudad. En el punto indicado construyese una iglesia, una casa para el adelantado y numerosas chozas.

La expedición que realizó la segunda y definitiva fundación, realizada el 11 de junio de 1580 por Juan de Garay que procedió a fundar la Ciudad de la Santísima Trinidad y el Puerto de Santa María del Buen Ayre, enarbolando como lema una frase que señalaba el destino portuario de la Ciudad:

"Es necesario que se abran puertas a la tierra y el suelo florezca, que sus frutos sirvan a su pueblo y a otros pueblos de la Tierra".

En este caso ya no se buscaba riqueza puesto que ya se conocía lo que deparaba esta geografía fluvial, lo que se quería era ocupar el territorio, de gran importancia estratégica ya que significaba una importante salida al atlántico sur.

Hacia 1606, Santa María de los Buenos Ayres tenía cerca de 600 habitantes, un tercio de la cual eran portugueses dedicados al comercio (por la unión temporaria de las dos

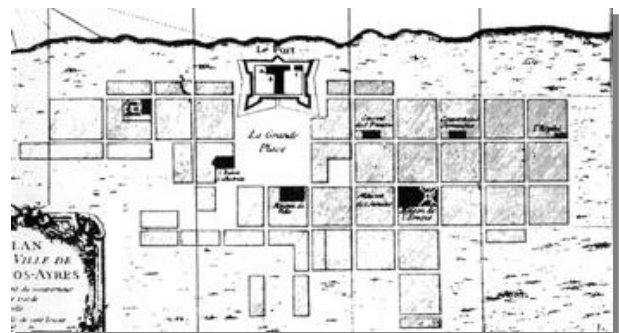
coronas) y ya había sufrido algunos merodeos de naves corsarias. Su población practicaba una economía de subsistencia basada en la explotación agrícola, sin producir excedentes por la escasa mano de obra, debido a la poca cantidad de indígenas de la zona.

La corona Española, había imposibilitado a Buenos Aires para funcionar como puerto. Sin embargo, varios productos se comercializaban en forma clandestina, algunos historiadores sostienen que, por medio de este puerto durante los dos primeros siglos se traslado el 25% de la plata extraída de Potosí, saliendo en forma ilegal, evitando también pagar los impuestos a la Corona.

El Puerto de Santa María de los Buenos Ayres mantuvo su fisonomía original hasta el 1607, año en que fueron propuestas las primeras renovaciones destinadas a otorgar un mínimo de espacio de amarre para la descarga de buques.

Tras el desalojo de los portugueses de la Colonia del Sacramento, se decretó la apertura del puerto para el comercio español en forma exclusiva, disposición que dio impulso al crecimiento portuario e hizo necesaria la creación de la Aduana.

En 1776 se crea el Virreinato del Rio de la Plata con capital en Buenos Aires, esto incrementa la importancia de la Cuidad y se empiezan a efectuar grandes cambios. Se construyen edificios importantes y comienza a evolucionar el puerto.



Planos Buenos Aires (1756)

La medida fundamental de su gobierno fue, sin duda, el auto de 1777 para el comercio libre, por el cual se abrió el puerto de Buenos Aires. Es también en esta época cuando el desarrollo industrial de Inglaterra comenzaba a presionar para la ubicación de sus manufacturas y para la obtención de materias primas, comenzando a perfilarse el carácter agro exportador, que luego se acentuaría, en la región rioplatense. Todos estos procesos contribuían a aumentar la importancia del puerto de Buenos Aires.

EL contexto histórico, social, político y económico acrecentó la importancia del puerto, Inglaterra decide ocupar el área de la plata, pero, los vecinos de la Ciudad se organizaron e impidieron la invasión. Mas adelantes, en 1807, Gran Bretaña, con un mayor ejercito que el anterior, intenta nuevamente ocupar Buenos Aires, pero esta vez se encuentra con una Ciudad prevenida y preparada para posibles ataques, el ejercito ingles fue derrotado.

Este fue uno de los hechos que dio el inicio para que el 25 de Mato de 1810, se constituyera en Buenos Aires la Primera Junta de Gobierno destituyendo al Virrey. Con este ascenso el puerto fue encausando un nuevo rumbo.

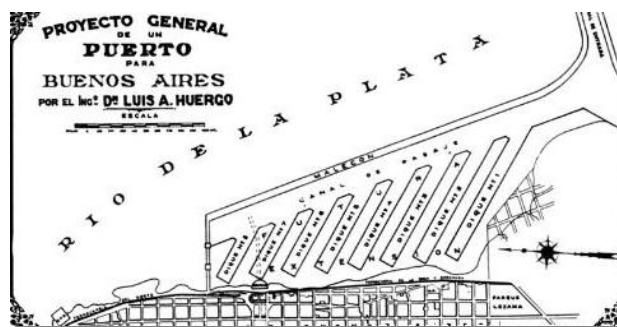
Un gran desarrollo de la actividad agrícola ganadera, puso en evidencia la necesidad de buscar mercados externos. Las exportaciones argentinas consistían casi enteramente en carnes, cueros, sebo, lana y tasajo, en su mayoría los productos se exportaban a Europa y Estados Unidos. Exigía instalaciones adecuadas para poderlas embarcar fácilmente.



Transformación puerto 1870

En 1876 se llamó a un concurso en la Provincia de Buenos Aires, para canalizar el Riachuelo y proveer un espacio importante de agua para el fondeo de buques de mayor calado. Le fue adjudicado al Ing Luis Augusto Huergo, y además incluía la apertura de la boca y la construcción de muelles.

El resultado fue fructuoso y el 25 de enero de 1883 arribó el transatlántico Italia a las nuevas instalaciones. Fue un importante aporte del Ingeniero Huergo a la Nación, en momentos que el esplendor lo demandaba.



A partir de 1882, con la presentación del proyecto del Ing Huergo para el desarrollo de un puerto para la Ciudad, de gran envergadura y practicidad, y un año después presenta otro el señor Eduardo Madero, un próspero comerciante en negocios de comercio exterior, comienza a pensarse seriamente en concretar el sueño de la Ciudad de Buenos Aires: tener un puerto importante.

En 1884 se firmo el convenio y en 1887 comenzó la realización del proyecto que presento el señor Eduardo Madero, basado en la propuesta inicial de Huergo, resultó elegido de entre otros y proponía un sistema de diques intercomunicados con dos canales de acceso, hacia el norte y hacia el sur., intercomunicados por puentes giratorios, y cuya instalación era paralela a la costa, con acceso pensado en dos canales, previsto uno de ellos como sustituto de posibles inconvenientes para ser utilizado el otro. No había posibilidad de expansión, con el mismo esquema, la entrada de las vías y el movimiento de los trenes era de difícil diagrama, la maniobra de las naves era dificultosa, para entrar y salir.

El crecimiento de Buenos Aires y del tráfico de cereales y productos ganaderos que se exportaban a Europa fue tal, que ya a los pocos años quedó demostrado que el diseño impulsado por Madero había quedado obsoleto, y no había posibilidades de solucionar el problema. Fue así que finalmente se concibió un proyecto para un nuevo puerto con un diseño de dársenas dentadas, heredero del que Huergo había hecho veinte años antes, que se ubicaría al norte del obsoleto Puerto Madero.

La construcción, nuevamente a cargo de una compañía inglesa, llamada *C.H. Walker & Co.*, fue dirigida por los ingenieros Levesey, Son & Henderson, comenzó en 1911 y se prolongó por las siguientes décadas, tratándose de un ambicioso proyecto que implicó el relleno con tierra de varias hectáreas de río.



La primera etapa fue inaugurada en 1919, y la habilitación de las dársenas se realizó en etapas, hasta 1928. De todas formas, eso significó solamente el relleno perimetral de una amplia área, para tener acceso a las dársenas: el relleno interior continuó durante las

siguientes décadas y llegó a los años 1940. Las dársena F fue habilitada recién en esa época.

Actualmente el Puerto Nuevo está compuesto por el Antepuerto Norte, cinco dársenas de ultramar (A, B, C, D y E) separadas por espigones, y una de cabotaje (F). El acceso a las mismas está protegido por dos escolleras, de 2.720 y 950 metros de longitud.



Vista Puerto Nuevo

Dársena A: Para buques de pasajeros y barcos de línea con carga general y contenedores.

Dársenas B y C: Para buques de carga y descarga, de almacenaje de mercaderías, de cargas refrigeradas. Zona apta para el movimiento de contenedores, luego modificada para *full containers* (de 6 a 12 metros de largo). En el espigón que las separa están los elevadores de la Junta Nacional de Granos, los más grandes de la Argentina.

Dársena D: Para contenedores y bultos pesados. Para ello posee grúas de pórtico y *trastainers*. En el espigón se construyó la Super Usina de la Compañía Hispano-Argentina de Electricidad (CHADE).

Dársena E: Para descarga de buques con carbón y aquellos que hacen entrega directa de su carga: pesqueros, petroleros, con aceites, vinos y cargas perecederas. En el espigón al norte se construyó la Súper Usina "Dr. Carlos Givogri" de la Compañía Ítalo-Argentina de Electricidad (CIAE).

Dársena F: De poco calado, sirve para buques fluviales, y en ella operan remolcadores a "empuje", los que descargan sus productos procedentes de los ríos Paraná y Uruguay.

El relleno de amplias superficies que pertenecían al Río de la Plata tuvo como objetivo no sólo la construcción de instalaciones portuarias y las dársenas, sino que significó la creación de mucho espacio para la instalación, en un lugar



Usina de a CIAE

cercano al centro de la ciudad, de edificios para dependencias del Estado. Numerosos proyectos se sucedieron desde la concreción del Puerto Nuevo,. La edificación en el lugar es producto de esa desordenada normativa que no pudo mantener un proyecto integral a lo largo del tiempo.

Los primeros grandes edificios construidos en el Puerto Nuevo fueron las súper usinas de la CHADE (inaugurada en 1932) y de la CIAE (inaugurada en 1933). Pero en cuanto a dependencias del Estado, el primer edificio construido con ese fin fue la sede de Ferrocarriles del Estado, terminada en 1936.

Durante la siguiente década, especialmente durante las presidencias de Juan Domingo Perón (1946-1955) se construyeron más edificios de grandes dimensiones.

La nueva Casa de Moneda (1944), el Edificio Movimiento del Correo (1949), el Policlínico Ferroviario Central (1952) y la sede de la Dirección Nacional de Vialidad (1952).

En las siguientes dos décadas, la zona sería progresivamente ocupada por dependencias de las Fuerzas Armadas y de Seguridad. Un inconcluso policlínico para la Unión Tranviarios Automotor fue transformado en el Edificio Cóndor, sede de la Fuerza Aérea que incluye la Escuela Superior de Guerra Aérea. En su predio están la Capellanía de la Fuerza Aérea y una sucursal del Banco Patagonia.

En 1970, se inauguró el Edificio Libertad, sede de la Armada. De esa misma época data el Edificio Centinela, sede de la Gendarmería Nacional.

Junto al Libertad funcionan la Curia del Obispado Castrense (Av. Comodoro Py 1925) y una sucursal del Banco Nación llamada "Navibanco". En el Libertad también está instalado el Rectorado del Instituto Universitario Naval.



Casa de la moneda

En 1972 se inauguró una sucursal del Banco de la Ciudad de Buenos Aires, según un llamativo y moderno proyecto. También ese año se construyó la sede del Servicio Postal Internacional, del arquitecto Esteban Insausti. En la década de 1980 se dejó inconclusa la estructura de hormigón armado de lo que iba a ser el Hospital Aeronáutico, que aún en día permanece a la intemperie, con proyectos de transformarse en dependencias del Poder Judicial.



Edificio Libertad, Sede Armada

El puerto cambió costumbres urbanas, mostró las virtudes para recibir y enviar mercancías al exterior, mejoró los costos, mostró una ciudad con aspiraciones, el mundo vino a conocer Buenos Aires.



Fue recién en 1989, con la creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero, que se tomó la decisión de incorporar definitivamente la zona al tejido urbano, impulsándose también la simbólica reconciliación de la ciudad con su río.

La Corporación se hizo cargo de la comercialización de las 170 hectáreas que conformaban la zona y en 1991 llamó a un Concurso de Ideas para pautar su urbanización.

Finalmente, en febrero de 1992, tres proyectos resultaron ganadores del primer premio. Según establecían las bases del concurso, tres integrantes de cada una de las propuestas se unieron para constituir un nuevo equipo, responsable del diseño del "Plan Maestro" .

Primero llegaron los restaurantes, convirtiéndose así en un sitio ideal para el esparcimiento, luego se multiplicaron los edificios corporativos y las oficinas comerciales, y hoy la tendencia son los departamentos residenciales.



Vista de Puerto Madero

Gracias a una transformación planificada, Puerto Madero se convirtió en el símbolo de una Buenos Aires renovada, que reconoce e incorpora al río que le dio origen que comunica e integra al mundo del trabajo y del entretenimiento, que invita a compartir y disfrutar una nueva idea de ciudad.



Vista de Puerto Madero, Docks reciclados

1.3 RED FERROVIA

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

La primera línea ferroviaria fue inaugurada en 1857, en Buenos Aires. Unía el Parque hoy plaza Lavalle con Floresta, a lo largo de 9.983m. Fue construida por un grupo de comerciantes porteños agrupados en la Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste. La red ferroviaria de nuestro país estuvo íntimamente vinculada a su desarrollo económico.

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 este era de tracción.

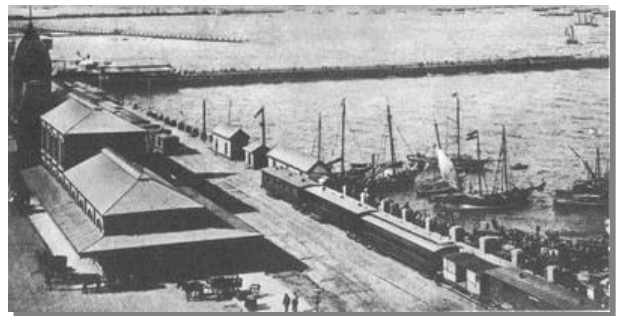
En todos los proyectos de puerto para Buenos Aires, el ferrocarril tenía un importante protagonismo. Pero antes de la construcción de Puerto Madero, ya había tres ferrocarriles portuarios en Buenos Aires : El FCde Buenos Aires al Puerto de la Ensenada , el Ferrocarril del Sud.



Estación Central (1887)

Este hecho, además d generar algunos trastornos ferroviarios obligo al puerto de Buenos Aires a prestar un servicio adicional. Las vías del puerto se convirtieron en las únicas que conectaban los ferrocarriles que salían hacia el norte y el oeste con los del sur. Así Bs.As al Pacifico, Rosario, pero para acceder se debía pasar por las vías del puerto. Pero esto provoco una situación negativa para el puerto y los ferrocarriles, ya que no alcanzaban para realizar el nuevo servicio.

Su crecimiento fue constante, en 1858 cubría 18 Km y en 1860 llega a 39 Km. En 1862 se inaugura la línea Retiro-Belgrano del Ferrocarril Norte, ampliándose la red a 47 Km. En 1865 el FCN llega hasta Tigre, en tanto el FCO se extiende hasta Mercedes. Llega entonces el Ferrocarril del Sur de capitales ingleses, que cubre el trayecto de Constitución a Chascomús y el ramal al puerto de la Ensenada. La red ferroviaria llega a 249 Km en 1865 y se duplica para el año siguiente con la construcción de dos ramales fuera de la provincia de Buenos Aires. Uno de ellos unía Rosario (Santa Fe), con Belville (Córdoba). El otro ramal se construyó en la provincia de Entre Ríos unía Gualeguay con Puerto Ruiz.



Estación Central

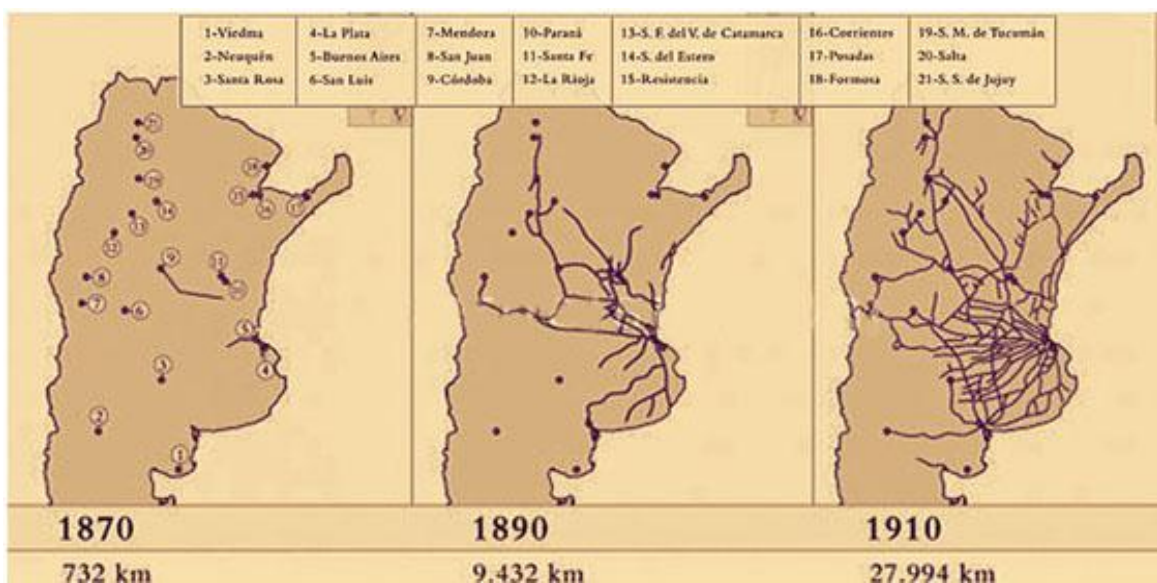
Hasta 1879 la red ferroviaria tenía 2.231 Km con trazados entre Córdoba y Recreo (Catamarca), Córdoba y Río Cuarto (Córdoba), y también Concordia y Federación (Entre Ríos). A partir de la Campaña del Desierto, se desplazó la frontera con los indios, principal limitación hasta entonces para el crecimiento del ferrocarril.

A medida que la red ferroviaria comenzó a superar el radio urbano fue adquiriendo cada vez más importancia el transporte de productos agropecuarios, por lo que su trazado fue convergiendo hacia los puertos de Buenos Aires y Rosario, con escasas conexiones transversales.

La ideología del modelo agroexportador fue parte de la filosofía de la Generación del '80. El principio por cual se exportaban las materias primas del campo por el puerto de Buenos Aires, condicionó el diseño de la red ferroviaria que se estructuró en forma de abanico con su vértice en la Capital Federal, donde se encuentra el principal puerto exportador.

La llegada del ferrocarril significó un salto en el desarrollo de la Argentina, dando particular impulso al crecimiento del Área Metropolitana de Buenos Aires, la cual se estructuró en función de la expansión de los corredores ferroviarios construidos desde la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del XX. Las líneas férreas de las regiones productivas fueron desarrolladas mayormente con participación de capitales extranjeros (promovido mediante beneficios como garantías de rentabilidad y cesión de tierras,

orientados a atraer inversiones), y por parte del Estado en aquellas zonas menos atractivas. A lo largo del proceso de desarrollo ferroviario fue constante la toma de decisiones parciales y segmentadas, careciendo el país de un plan estratégico inicial sustentado en un análisis de demanda y de factibilidad de proyectos. Como resultado, el sistema se desarrolló utilizando diferentes tecnologías (trochas, material rodante, etc), y careciendo de una adecuada complementación con otros modos. Con todo, alcanzó un desarrollo singular, que permitió satisfacer las necesidades logísticas y de pasajeros.



Entre 1890 y 1914 la longitud de las líneas ferroviarias creció a razón de mil kilómetros por año, configurándose la estructura territorial de la Argentina del siglo XX.

La evolución de los indicadores de cantidad de pasajeros y calidad del servicio mostraron resultados más que aceptables en los primeros cinco años de la concesión. El crecimiento de la demanda fue incluso superior al inicialmente previsto.

En la década de 1930, ya con el automotor como una realidad tecnológica, los fondos específicos a los combustibles financiaron una red de caminos que constituyó un verdadero factor de accesibilidad. Los diez mil kilómetros de pavimento existentes en 1960 se duplicaron durante esa década; crecen luego otro 30% en los años de 1970 y un

10% en cada una de las décadas de 1980 y de 1990. Hoy en día, la Argentina posee una red principal de 230 mil kilómetros de longitud (el 17% bajo jurisdicción nacional y el 83% provincial). Además, hay 400 mil kilómetros de caminos provinciales terciarios y una no cuantificada red de caminos vecinales y municipales. Un tercio de la red principal se encuentra pavimentado.

En la actualidad, el sistema vial argentino transporta más del 90% de las cargas del país y prácticamente el 100% del tráfico de pasajeros. El 25% de la red nacional se encuentra concesionado por peaje, y moviliza el 65% del tránsito total.

El transporte automotor de pasajeros fue virtualmente liberalizado en 1992, lo que condujo a la sobre inversión y la quiebra de empresas. En 2002 se cierra la entrada de nuevos operadores sin introducir regulaciones adecuadas, con los previsibles efectos sobre las tarifas.

El tráfico ferroviario de cargas alcanzó el récord absoluto de 45 millones de toneladas en 1930, pero desde entonces sufre una persistente tendencia decreciente. En la década de 1990 se produce una aparente reversión, con tráficos de entre 20 y 25 millones de toneladas. El sistema es operado por cuatro empresas privadas y una que se encuentra en manos del Estado pero es operada por actores privados y sindicales. El transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril fue virtualmente discontinuado en la década de 1990 (con algunas excepciones). Recientemente se han reinstaurado servicios de pasajeros, sin un impacto significativo en el tráfico.

La red ferroviaria hoy en día está compuesta por el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, el Ferrocarril General Bartolomé Mitre, el Ferrocarril General Belgrano, el Ferrocarril General Roca, el Ferrocarril General San Martín y el Ferrocarril General Urquiza. Todas las líneas llegan a la ciudad, a alguna de las cinco estaciones terminales existentes: la estación Retiro (FCGSM, FCGBM y FCGMB Norte), la estación Constitución (FCGR), la estación Once (FCDFS), la estación Buenos Aires (FCGMB Sur) y la estación Federico Lacroze (FCGU).

Las diferentes líneas férreas que unen la Ciudad con la provincia de Buenos Aires son utilizadas masivamente por los porteños como transporte urbano, siendo los

ferrocarriles Sarmiento y Roca los que mayor cantidad de pasajeros transportan anualmente. El transporte ferroviario permite además la conexión con la red de subterráneos de la ciudad, lo que permite un conectar fluidamente diferentes puntos del Gran Buenos Aires.

1.3.A SITUACION ACTUAL DEL FERROCARRIL SUBURBANO

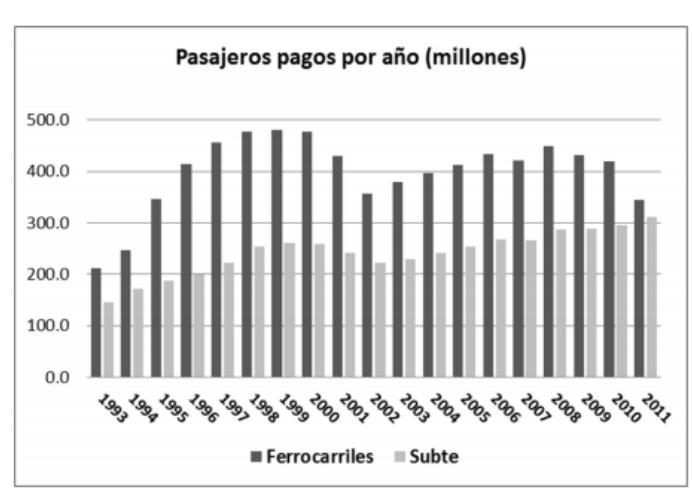
El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) está conformada por 42 municipios de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Una fracción menor (CABA y 24 municipios) contemplada en el Censo de Población y Vivienda cuenta con una población de 13.528.000 habitantes en 2681 km² (Datos Indec) . Su desarrollo se caracteriza por una expansión urbana de baja densidad, alta dispersión y discontinuidad respecto al entramado urbano consolidado.

Actualmente el transporte de carga por ferrocarril tiene un 5% de participación en la actual matriz de transporte de cargas de Argentina, teniendo una clara preponderancia el modo carretero.

A nivel global, los países con extensiones territoriales semejantes a Argentina, como Brasil, Estados Unidos y Canadá utilizan el ferrocarril que tiene un rol preponderante en sus matrices de transporte. Si bien la red ferroviaria presenta importantes carencias en materia de integración física con el sistema de transporte metropolitano. Existen deficiencias en materia de infraestructura de terminales y centros de transbordo que faciliten la interconexión con el subterráneo y demás modo de transporte y elementos adecuados para optimizar el desempeño del sistema. En aquellas estaciones de mayor afluencia, es una constante la desordenada actividad comercial en las zonas aledañas, generando importantes congestiones para la circulación en horarios pico.

A continuación se presenta una breve reseña de algunas dimensiones que permiten ilustrar la situación actual de los ferrocarriles metropolitanos.

GRAFICO 1: EVOLUCIÓN DE PASAJEROS PAGOS



Fuente: CNRT 2011.

La oferta de transporte de todas las líneas aumentó levemente hasta el año 2010, impulsada por el crecimiento en las líneas Belgrano Norte y las tres líneas operadas por UGOFE (Belgrano Sur, San Martín y Roca). En las líneas Mitre y Sarmiento, a partir del 2008, comenzó un proceso de disminución de la oferta, acentuado luego de la tragedia de Once.

1.3.B TREN ROCA

El Ferrocarril General Roca, tiene su origen en el ex Ferrocarril del Sud. Dicha compañía había sido fundada por Edward Lumb en 1862 como la Buenos Aires Great Southern Railway.

Formado por ramales de trocha ancha y angosta, su vía principal parte de Constitución, en la Ciudad de Buenos Aires, y se dirige hacia el sur del país, atravesando las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Neuquen y Rio Negro. También existen líneas pertenecientes al Ferrocarril Roca en las provincias de Chubut y Santa Cruz.

Originalmente se prestaban servicios urbanos de pasajeros en los alrededores de la Ciudad de Buenos Aires y hasta La plata, interurbanos hacia y entre ciudades del interior

del país, especialmente en el área pampeana. El explosivo crecimiento de Gran Buenos Aires hizo que la sección suburbana del Ferrocarril Roca fuese electrificada durante la década de 1980, constituyendo esta la última obra ferroviaria de envergadura realizada en el país. En contraposición, los servicios interurbanos fueron decayendo, lo que provocó y levantamiento de muchos ramales.



Primera Estación de Constitución 1865

En 1873 se proyecta la construcción de un ramal desde Temperley hasta Monte Grande el cual se concreta un año más tarde pero construido por el FERROCARRIL DEL OESTE. En aquellos primeros años las concesionarias del Oeste y del Sur mantenían una fuerte rivalidad. El Oeste era administrado por argentinos. El Sud por ingleses. El éxito del Ferrocarril Oeste, sus bajos precios y su continua expansión, hicieron que el Ferrocarril Sud temiera verse relegado. Es que el Oeste llegó a obtener el permiso para construir el ramal Merlo-Lobos-Azul, y esta fue la motivación por la cual el Ferrocarril Sud solicitó apresuradamente la ya mencionada subvención para el tendido hasta Dolores, y desde Lomas de Zamora hasta Guardia del Monte.

El ferrocarril trajo progreso a la zona. Se profundizó su subdivisión de tierras y con ellas creció la población. En aquel año George Temperley decide lotear sus terrenos y promover la construcción de una estación para acceder fácilmente a la incipiente población que deseaba originar.

En 1886 se completó la construcción del ramal Temperley - Haedo, que quedó vinculado al trayecto Ensenada- La Plata- Tolosa- Villa Elisa- Temperley. Originalmente adjudicado al Ferrocarril Oeste, de capitales argentinos, en 1889, por ley provincial, pasó a manos británicas.

Con su construcción, Temperley se convirtió en nudo ferroviario. No obstante, debe mencionarse la situación de descuido y falta de inversión que padece hoy este ramal.

El Ferrocarril del Sud adquirió, en noviembre de 1924, el Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste. Esta circulación, con sus líneas de Bahía Blanca a Toay y a Huinca Renancó se habilitó al servicio público por secciones, entre 1891 y 1907.

Puede decirse, que, de tal forma, la actual línea Roca unió la Capital Federal con el sur de la provincia de Buenos Aires, La Pampa y una extensa zona patagónica, llevando consigo el progreso y el desarrollo a poblaciones que no hubieran prosperado sin el estímulo de la circulación ferroviaria.



Segunda Estación de Constitución 1885

Con el incremento del tránsito ferroviario sobrevino la división de todas las localidades en un sector este y otro oeste, debido al problema de conectarlos fácilmente. La solución teórica llegó en 1929, cuando la empresa y la Municipalidad de Lomas de Zamora acordaron habilitar pasos con el fin de asegurar la comunicación de los vecinos entre el sector este y oeste.

Entre 1983 y 1984 se electrificó el tramo Plaza Constitución - Ezeiza, bajo cooperación tecnológica japonesa. El viaje inaugural contó con la presencia de presidente Alfonsín. En 1985, los gobiernos de Argentina y Japón, representados entonces por la empresa de Ferrocarriles Argentinos y la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA), firmaron un Convenio de Cooperación Técnica de cinco años de duración, posibilitando la creación y el funcionamiento del Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (CENACAF). A partir de 1989 comenzaron aquí los cursos internacionales sobre electrificación ferroviaria.

ESTADO ACTUAL

Actualmente la Línea General Roca esta concesionada desde 1992 a la empresa TMR (Transporte Metropolitanos General Roca S.A), que opera en nuestra zona los siguientes ramales:

ACTUALES SERVICIOS A PASAJEROS

El sector metropolitano del Ferrocarril Roca constituye una de las siete líneas que cubren el servicio suburbano de trenes del Gran Buenos Aires. La Línea General Roca está formada por tres ramales electrificados, desde la Estación Constitución hasta sus cabeceras en Ezeiza, Alejandro Korn y Claypole, y cuatro ramales traccionados a diésel, dos que unen Constitución con La Plata (vías Temperley y Quilmes, uno que une Bosques con Berazategui y uno que une Temperley con Haedo.



SERVICIOS SUBURBANOS EN EL GRAN BUENOS AIRES

- Ramal Constitución - La Plata
- Ramal Constitución - Bosques
- Ramal Temperley - Haedo
- **Ramal Constitución - Ezeiza**
- Ramal Ezeiza - Cañuelas
- Ramal Cañuelas - Monte
- Ramal Constitución - Alejandro Korn
- Ramal Alejandro Korn - Chascomus
- Ramal Claypole - Gutierrez

SERVICIOS INTERURBANOS Y DE LARGA DISTANCIA

- Ramal Temperley - General Alvear
- Ramal Constitución - Mar del Plata - Miramar
- Ramal Constitución - Tandil
- Ramal Tandil - Vela
- Ramal Constitución - Bahía Blanca
- Ramal Constitución - 25 de Mayo
- Ramal Viedma - San Carlos de Bariloche

En la actualidad se firmo un convenio con el fin de la recuperación de los espacios en la traza del Roca y el Provincial. Se habló de remodelaciones en estaciones, electrificación del ramal. El acta busca un convenio para realizar un proyecto en conjunto para revitalizar de la mejor manera posible la zonas urbanísticas correspondientes a la traza de los ferrocarriles.

Según destacó el Ministros de transporte, con el labor del organismo que coordina es la de *"trabajar para recuperar la infraestructura del tren en todo el país, revitalizando la estructura ferroviaria, con obras muy importantes como nuevos trenes urbanos y la electrificación del Roca "*. Finalmente, mostró su satisfacción por la licitación por la electrificación del Roca y la remodelación de las estaciones. Estas obras mejorará la seguridad y confort de miles de usuarios.

Los trabajos de electrificación de los 52,6 kilómetros de vía doble del ramal a La Plata y contemplan la intervención de las vías 1 y 2 de los ramales a Temperley y La Plata.

La finalización de la obra permitirá la incorporación de nuevos coches eléctricos de última generación y se podrá mejorar la frecuencia de trenes, pasando de un tren cada 24 minutos a uno cada 12, además de la reducción de tiempo de viaje que será de 80 minutos a 55 entre cabeceras.

ESTACION CONSTITUCIÓN

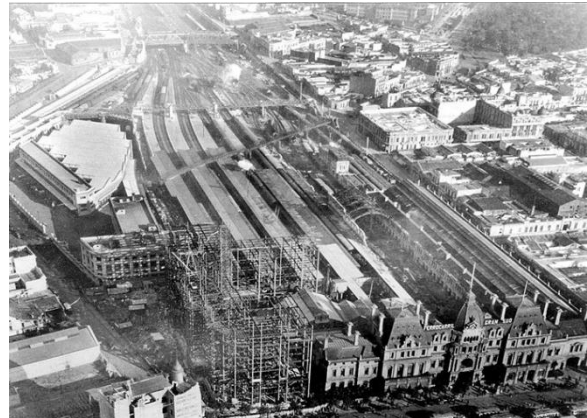
Es una estación de la Red Ferroviaria Argentina que oficia como cabecera del Ferrocarril Roca, estando ubicada en la intersección de las Calles Lima y Brasil de la Ciudad de Buenos Aires.

La estación fue inaugurada en 1864, contaba con una moderna estructura que combinada rasgos neoclásicos y renacentistas. Luego fue ampliada y reedificada en cuatro oportunidades otorgándole representación a los distintos estilos que prevalecieron sucesivamente en la arquitectura británica. El barrio Constitución era antes un sitio apartado, actualmente genera la inclusión mediante el ferrocarril.

Considerando que durante la década de 1870 se había extendido la traza del ferrocarril, se había duplicado la cifra de pasajeros y también el tonelaje de cargas, se hizo necesaria la construcción de un edificio de dimensiones acordes a los nuevos volúmenes.

En 1898 comenzó a realizarse el proyecto de ampliación y remodelación de la terminal. La nueva estación tendría 9 plataformas, que se inauguraron a lo largo de los años.

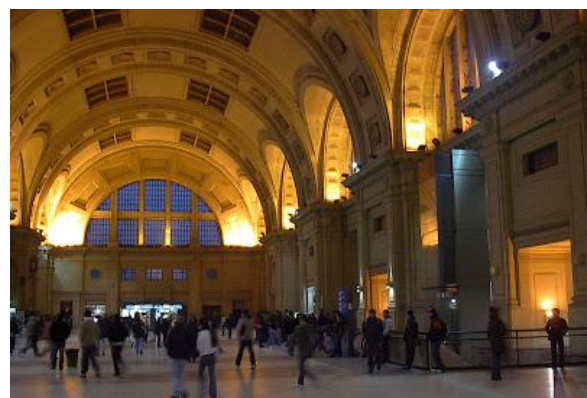
Es considerada, junto con la Estación de Retiro, uno de los dos grandes pollos ferroviarios de la Ciudad y una de las mayores estaciones ferroviarias de América. De la estación, inaugurada en 1887, presenta servicios en ramales suburbanos que alcanzan en localidades como Avellaneda, Berazategui y Temperley, así como la ciudad de La Plata.



La estatal Ferroviales utiliza Constitución como terminal para la mayoría de sus servicios incluyendo Tandil, Mar del Plata, Bahía Blanca y Carmen de Patagones

Constitución es también el nombre de la estación terminal Sur de la línea C de la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, la cual esta interconectada con el subsuelo de la estación ferroviaria. La línea C tiene su otra cabecera en la estación Retiro, permitiendo así la relación entre ambas terminales ferroviarias. También tienen terminal en cercanías de Constitución numeras líneas de colectivos, como la conocida línea 60.

En el 2005 se realizo una reforma que duro 6 años de trabajo. La que se encontraba desgastada, actualmente exhibe cien modernos locales comerciales, patios de comida y escaleras mecánicas. Las obras también trajeron importantes cambios de revitalización en el hall modificando la distribución que facilita la circulación de 400 mil personas que transitan por día.



PROYECTOS A FUTURO

Para descomprimir el tránsito, Constitución tendrá un centro de transbordo.

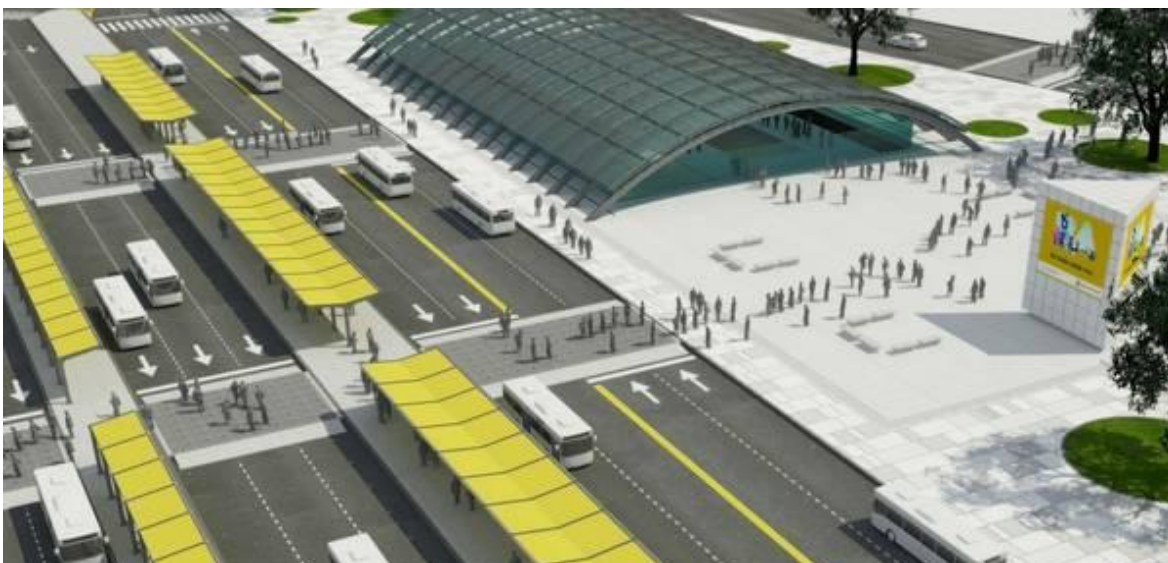
Es un Centro de transbordo que unificará el acceso del Metrobus, el Subte y del tren en una zona por la que pasan un millón de personas al día. La obra será inaugurada en el año 2017, que permitirá beneficios para los vecinos y los usuarios, mejorando el tránsito y poner en valor una zona históricamente abandonada.

El proyecto incluirá la reforma de la estación Constitución de la Línea C del subterráneo. Le cambiara el aspecto a la zona rodeada por la avenida Juan de Garay, Solís, Pavón y la calle Constitución.

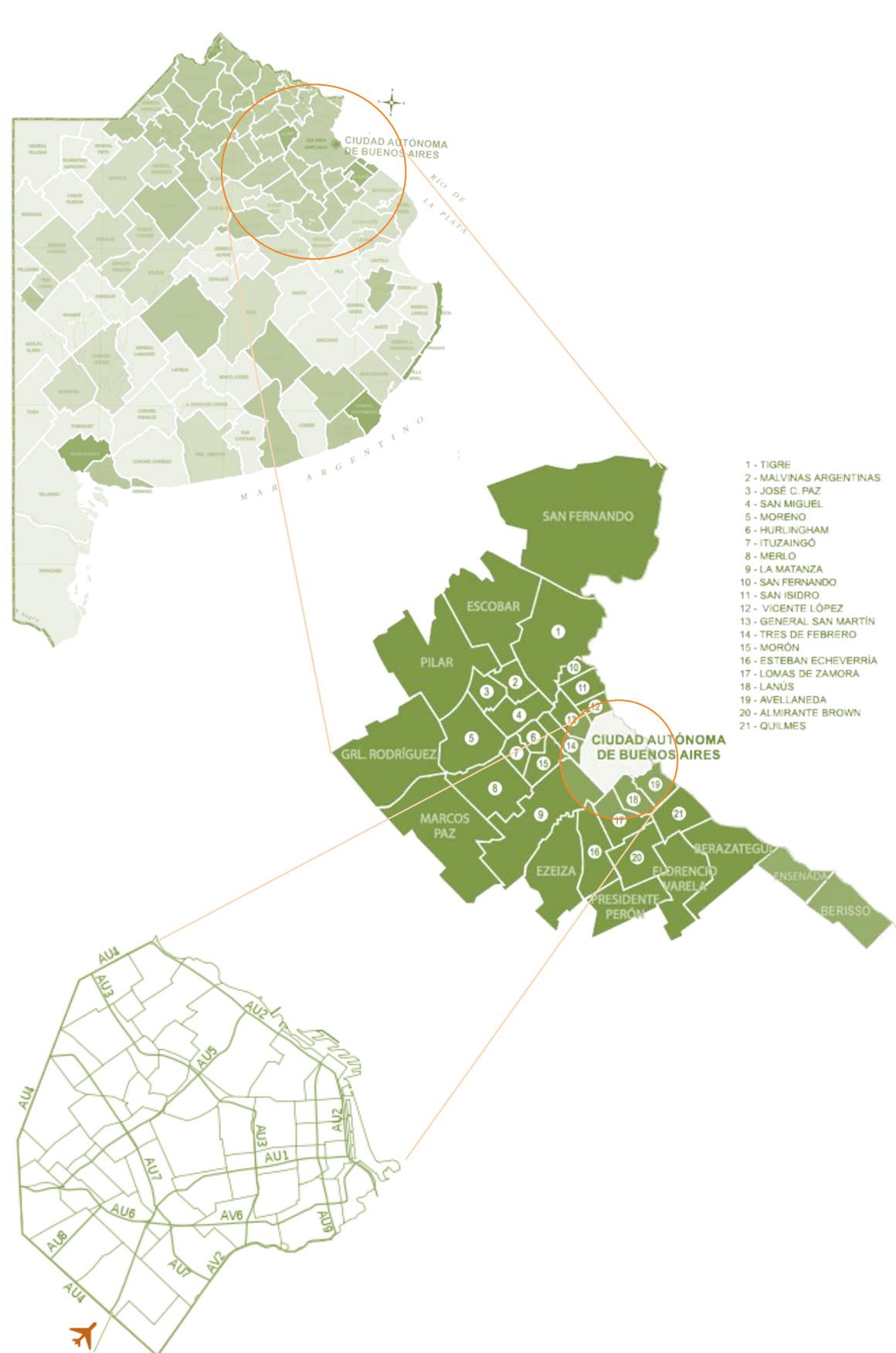
La plaza Garay, epicentro de la obra, contará con una cubierta de vidrio de 2000 m², a través del cual los pasajeros podrán descender al centro de transferencia.

En este centro de transbordo bajo tierra habrá acceso directo a la estación Garay de Metrobus Sur y al ferrocarril Roca.

El objetivo es tener una zona más segura, con los peatones transitando bajo nivel se logra más seguridad vial, además, teniendo como principal objetivo mejorarle la forma de viajar a quienes se mueven por la Ciudad.



1.4 ACCESOS



Hacia 1976, alrededor de 1.500.000 vehículos circulaban por las calles y avenidas de la ciudad de Buenos Aires.

La red de avenidas se encontraba saturada y obsoleta para el creciente tráfico automotor, y la ausencia de las mismas en el centro histórico, administrativo y comercial empeoraba la situación.

Con vistas a un parque automotor en constante expansión, fue ideado el Plan de autopistas urbanas, firmemente ejecutado por el intendente Cacciatore, y basado en el título del libro La ciudad arterial, escrito en 1970 por su Secretario de Obras Públicas y Urbanismo, el Dr. Guillermo D. Laura.

Este plan de autopistas generó numerosas críticas que se basaban principalmente en fundamentos económico-sociales y gruesas deficiencias técnico-urbanísticas que no las hacían aconsejables para la ciudad de Buenos Aires. Ya se habían intentado obras similares en otros países y esa experiencia no recomendaba la construcción de autovías que se internaran en el corazón mismo de las ciudades.

La cuestión era, y lo sigue siendo, no llevar autos al Centro, sino gente; y para eso buenos son los transportes bajo tierra. En lugar del faraónico proyecto de las autopistas debería haberse encarado la ampliación de la red de subterráneos y la habilitación en las afueras de nuevos tranvías de superficie al estilo del Premetro. No obstante esta y otras opiniones en el mismo sentido, se fueron concretando los desalojos de las viviendas afectadas por la traza de la Autopista Sur, nombre original de la Autopista 25 de Mayo. De este modo se expropiaron y demolieron quinientas manzanas que albergaban entonces una población de 150.000 personas. Muchos de ellos fueron trasladados a barrios construidos por proyectos estatales de vivienda.

Actualmente las construcciones están realizadas y hay que lidiar con ellas, pero se debe pensar en planificar a futuro teniendo en cuenta que el transporte público debe ser la base del transporte en el Gran Buenos Aires, beneficiando así, a la mayor cantidad de personas posibles, incluyendo a nuevos usuarios al transporte público y ser la primera opción para trasladarse de un punto a otro.

1.4.1 CORREDORES PRINCIPALES

La **Autopista General Paz (AU4)** se trataba de una adecuación de la avenida de circunvalación de la ciudad de Buenos Aires, eliminando sus rotondas de intersección, reemplazándolas por puentes y accesos a distinto nivel.

La General Paz había sido proyectada como una Avenida Parque de tránsito rápido y su construcción se había extendido entre los años

1937 y 1941. Originalmente solo se habían realizado cruces a diferente nivel para su intersección con líneas ferroviarias o grandes arterias radiales, excepto los cruces con las avenidas Juan Bautista Alberdi, Constituyentes y Blandengues (hoy Av. Libertador) donde se construyeron grandes rotondas. Para los cruces de tráfico pequeño y mediano se había optado por rotondas de diseño alargado en el sentido de la nueva avenida, tomando en cuenta que se trataba de un tráfico de menor importancia.

|Con el aumento de la población del Gran Buenos Aires, la capacidad de la General Paz se vio colmada, por lo que se decidió encarar nuevas obras. En 1969 se inauguraron los nuevos distribuidores para los cruces de las avenidas Constituyentes, Del Libertador y Juan Bautista Alberdi.

Según el Plan de Autopistas Urbanas de 1976 la Avenida General Paz pasaría a ser la AU-4. Sin embargo no se llegaron a hacer grandes obras de mejora, salvo por el puente que une la Avenida General Paz con la Avenida Cantilo, inaugurado en 1978, por la Dirección Nacional de Vialidad. Esta construcción era tan solo una parte de lo que sería el distribuidor de la Avenida General Paz con la Autopista Costera (AU-2), que según los planes de la época continuaría hacia la ciudad de Tigre, aunque esto finalmente nunca ocurrió.



Recién entre 1996 y 1997, la empresa concesionaria Autopistas del Sol, realizó las obras necesarias para convertir a la Avenida General Paz en una verdadera autopista sin cruces a nivel.

La **Autopista 25 de Mayo (AU1)** es una de las principales autopistas que forman la red de autopistas urbanas de la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Fue inaugurada el 6 de diciembre de 1980 por el intendente de facto Osvaldo Cacciatore.

Comprende los barrios de Constitución, San Cristóbal, Boedo, Parque Chacabuco, Flores, Parque Avellaneda y Villa Lugano.



Las obras significaron la expropiación de numerosos terrenos a lo largo de los trazados, con la entrega de créditos para viviendas para los propietarios, y la utilización de la fuerza para quienes se resistían a ceder sus viviendas. La elección del método de viaducto adoptada para la mayor parte del recorrido provocó lo que los vecinos y urbanistas reticentes vieran el proyecto como una interrupción del paisaje urbano, segmentando y desvinculando los barrios.

También fueron afectados diversos espacios verdes como la plaza Martín Fierro, el Parque Chacabuco y el Parque Avellaneda.

La **Autopista Perito Moreno (AU6)** es una autopista de la ciudad de Buenos Aires que comienza en la Avenida General Paz como continuación del Acceso Oeste y termina en la Autopista 25 de Mayo AU 1 junto con la Avenida Dellepiane y la AU 7 .

La construcción comenzó el 2 de Noviembre de 1978 y fue finalmente inaugurada el 6 de Diciembre de 1980, con un peaje a la altura de Parque Avellaneda.

Comprende los barrios de : La boca, Parque Avellaneda, Villa Luro, Liniers y Versalles.



La **Autopista Buenos Aires - La plata (RN1)**, conocida como La Ruta Nacional 1 y cuya denominación oficial es desde 2004 Autopista Doctor Ricardo Balbín, enlaza la Autopista 25 de Mayo en la ciudad de Buenos Aires con la Ruta Provincial 11, en las cercanías de la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires. Su extensión es de 50 kilómetros (numerados del km 3 al 53). Posee dos o cuatro carriles por mano en diferentes zonas de su recorrido.

En el km 31 se encuentra el empalme con la A004, que es la vía obligada para los destinos turísticos de Mar del Plata y otras ciudades de la costa atlántica bonaerense.

El origen de esta autopista se remonta al Plan Director para Capital Federal y lineamientos estructurales para el Área Metropolitana y su región elaborado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires entre 1958 y 1965, en el que se describe, entre otras, una autopista costera entre las ciudades de Tigre y La Plata.



Los caminos de acceso entre la capital de la República y la capital provincial estaban saturado

La construcción del primer tramo de la Autopista, partiendo desde la esquina de las avenidas Ingeniero Huergo y San Juan, en Buenos Aires, comenzó en diciembre de 1988 y avanzó sobre el borde de la Dársena Sud hacia el cruce con el Riachuelo y Dock Sud.

El 1 de julio de 1995 se abrió al tránsito el tramo Buenos Aires - Quilmes usando parte de la traza del Acceso Sudeste.

La autopista discurre (de noroeste a sudeste) por los partidos de Avellaneda, Quilmes, Berazategui y Ensenada, cerca del Río de la Plata.

La **Autopista Teniente General Pablo**

Riccheri (Autopista Aeropuerto Ezeiza), enlaza la Avenida General Paz con el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, en Ezeiza. Su extensión es de 16 km (numerados del km 14 al 30).

La autopista discurre por los partidos de La Matanza, Esteban Echeverría y Ezeiza, siempre dentro del Gran Buenos Aires.



Junto con la Autopista Ezeiza-Cañuelas, este camino es utilizado para ir al sudoeste bonaerense desde la ciudad de Buenos Aires.

1.6 AEROPUERTO

Realizando un recorrido histórico, en la década del 30 apenas comenzó a incrementarse el tráfico Aéreo Nacional e Internacional con la llegada de Aeronaves de porte más significativo para la época se planteo la urgencia de dotar a la Ciudad de Buenos Aires de un Aeropuerto de grandes dimensiones e importancia que no solo considerara las necesidades presentes , sino las de un futuro , de mayor desarrollo en la Aviación Comercial Mundial. Debido a ese futuro incremento de tráfico Aéreo ya en el año 1935 se dispuso mediante la ley 12285 la construcción dentro de los límites de la Ciudad de Buenos Aires de un Aeropuerto destinado a satisfacer las necesidades del tráfico Aéreo de la época .

El Aeropuerto constituye el pilar básico sobre el cual se desenvuelve la actividad aeronáutica, al punto de poderse afirmar que sin su existencia sería imposible el desarrollo del transporte aéreo como instrumento de traslado de pasajeros a través de diversas regiones.

Fue inaugurado oficialmente el 30 de abril de 1949, durante la primera presidencia de Juan Domingo Perón, y tal cual se había adelantado, el Aeropuerto Internacional de Ezeiza fue por varios años el más grande del mundo. . Se encuentra ubicado en la localidad de Ezeiza, a unos 35 km al sudoeste de la ciudad de Buenos Aires

Hoy concentra el 85% del tráfico internacional de Argentina, al que se dedica casi en forma exclusiva, puesto que los servicios nacionales utilizan preferentemente el céntrico Aeroparque Jorge Newbery.

El aeropuerto de Ezeiza puede atender a 13 millones de pasajeros por año.

En mayo de 2015, tres legisladores de la provincia de Salta solicitaron ante la Cámara de Diputados de la Nación Argentina que el aeropuerto sea renombrado como *Aeropuerto Internacional Islas Malvinas*. Ya en 2012 otro diputado nacional, había presentado un proyecto de ley pidiendo que aeropuerto se llamase *Malvinas Argentinas*.

En la actualidad el aeropuerto de una ciudad es su puerta al mundo. Un aeropuerto de primer nivel es una de las infraestructuras clave para que una región esté conectada con el mundo.

Su importancia en primer lugar, por su ubicación como servidor al polo de desarrollo y turístico de Buenos Aires y la Capital Federal. El arribo al aeropuerto hoy en día dificulta la llegada a los principales puntos turísticos como Obelisco, La Boca, Puerto Madero, Retiro, San Telmo y Palermo.

Movimientos	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Pasajeros	9.127.9	8.600.8	8.553.3	8.880.28	8.278.15	7.868.07	7.924.75	8.127.94
Cargo (TM)		194.40	209.70	210.05	204.82	212.89	162.80	205.50

ACCESOS

La dirección del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini es: Autopista Riccheri km 33,500 Ezeiza B1802EZE.

AUTOMOVIL

Su único acceso se realiza por la Autopista Teniente General Pablo Riccheri y los principales empalmes son: Autopista Ezeiza-Cañuelas, RP 4 "Camino de Cintura", Avenida General Paz y Avenida Teniente General Luis J. Dellepiane. Este último empalma con la Autopista 25 de Mayo que conduce hacia el centro de la ciudad de Buenos Aires y ambos constituyen el acceso más directo.

COLECTIVO

Las líneas 51 y 8 tienen ramales que se dirigen al Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini; la línea 51 (Empresa San Vicente S.A.) sale desde Plaza Constitución y la línea 8 (Río Grande S.A.C.I.F) inicia su recorrido en la Facultad de Ingeniería y pasa por Plaza de Mayo.

TREN

Línea General Roca ramal a Ezeiza y luego a través de la línea 518(Expreso José María Ezeiza) y desde la estación Monte Grande (también línea Roca ramal a Ezeiza) por medio de la línea 394 (Empresa Monte Grande). Los colectivos son muy económicos, pero no son servicios rápidos ni recomendables, ya que no poseen compartimentos para el equipaje.

MICRO

Son servicios directos privados, con servicios regulares (generalmente cada 30 minutos) desde y hacia el centro de la ciudad de Buenos Aires. Este servicio es ofrecido por Arbus.

REMIS / TAXI

Hay varias compañías privadas que ofrecen el servicio de traslado desde y hacia el aeropuerto. Desde la Ciudad de Buenos Aires se puede utilizar cualquier taxi

1.6.A AEROPUERTOS EN ARGENTINA

El aeropuerto es necesario para el transporte de pasajeros, el país debe asegurar que disponga de un servicio aeroportuario pujante, facilitando a toda la población el acceso a una red de Aeropuertos amplia, eficiente, segura que potencie el turismo en el país.

El servicio aéreo tiene una enorme importancia para el transporte de pasajeros, en un país grande como el nuestro. Por eso mismo es necesario prever de infraestructura aeroportuaria en el siglo XXI a todas las regiones del país y ayudar a generar así un formidable crecimiento del tráfico aéreo para poder generar mayor frecuencias, a diferencia de como ha ocurrido en el transporte automotor de pasajeros de larga distancia, que vincula todo el territorio y transporta 65 millones de pasajeros por año.

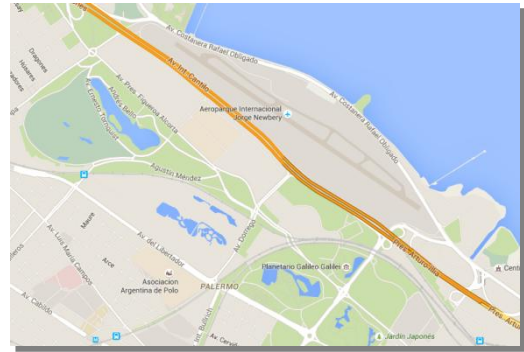
En la actualidad en nuestro país es necesario construir 50 aeropuertos, indispensables para brindar conectividad aérea a 8.750.00 habitantes que, al día de hoy, carecen de servicio aeroportuario en su región.

La experiencia en El Calafate es satisfactoria, la construcción de un moderno aeropuerto ha significado un extraordinario crecimiento del turismo volcado al Glaciar Perito Moreno con un crecimiento en cantidad de pasajeros de un 2.673%.

El turismo internacional continúa su expansión y diversificación a escala global y está posicionado como uno de los sectores de la economía de relevancia creciente. El transporte aéreo -imprescindible en el desarrollo del turismo- resulta de gran importancia para la planificación y para la conducción adecuada de acciones para el fortalecimiento y sostenimiento del turismo.

*"Si el problema está bien planteado la solución es obvia,
si está mal planteado se torna insoluble". A. Einstein*

El **Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery** (FAA: AER -IATA: AEP - OACI: SABE) es el aeropuerto de tráfico nacional y regional del Área Metropolitana de **Buenos Aires**, en Argentina.



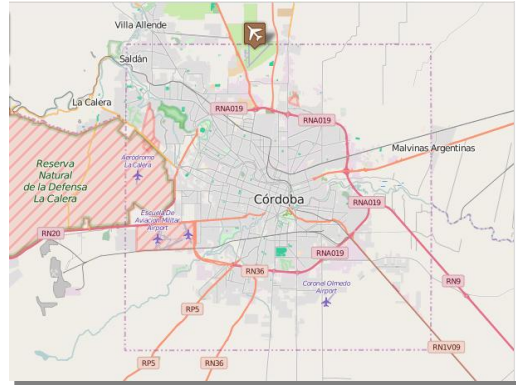
Es considerado uno de los aeropuertos más modernos de Sudamérica y la puerta más importante de entrada directa a la Ciudad de Buenos Aires. Ubicado en la avenida Costanera Rafael Obligado, junto al río de la Plata, en el barrio de Palermo, es el único aeropuerto dentro de los límites de la ciudad de Buenos Aires.

El Aeroparque sirve a vuelos nacionales y algunos regionales hacia Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Está ubicado a 38 km del aeropuerto Internacional Ministro Pistarini. En el año 2015, el Aeroparque Jorge Newbery superó su récord de pasajeros, al transportar 11.052.861 personas, relegando nuevamente al Aeropuerto de Ezeiza al segundo lugar, ya que por éste pasaron 9.127.908 pasajeros.

La consultora inglesa Skytrax, en 2013, lo consideró uno de los aeropuertos más modernos de Sudamérica y uno de los mejores de Latinoamérica



El **Aeropuerto Ing. Aeronáutico Ambrosio Taravella** (FAA: CBAIATA: COR-OACI: SACO) es también conocido como Aeropuerto de Pajas Blancas, y se encuentra ubicado en la ciudad de **Córdoba**, capital de la provincia homónima, en la República Argentina.



El aeropuerto se encuentra ubicado a 11,5 km del centro de la ciudad y cuenta con una terminal de pasajeros de 19.000 m² aproximadamente, la cual posee capacidad para atender 2.400.000 pasajeros por año. Se posiciona como el tercer aeropuerto más importante en vuelos internacionales de Argentina, detrás del Aeropuerto Internacional de Ezeiza y de la mencionada aerostación porteña. En lo que respecta a vuelos nacionales es el segundo aeropuerto en importancia a nivel nacional.



Córdoba cuenta actualmente con 176 vuelos semanales. Desde el Aeropuerto de es posible llegar de manera directa a 7 destinos nacionales: Buenos Aires, Rosario, Tucumán, Mendoza, Salta, Iguazú y Resistencia; y a 6 destinos internacionales, que incluyen las ciudades de: Panamá, San Pablo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Santiago de Chile, Montevideo, Lima y Madrid.

El **Aeropuerto Internacional de El Calafate** "Comandante Armando Tola", (IATA: FTE - OACI: SAWC - FAA: ECA) es un aeropuerto que sirve a la ciudad de **El Calafate**, en la provincia de Santa Cruz, Argentina. El aeropuerto está ubicado a 23 km del centro de la ciudad.



La nueva terminal, que reemplaza al Aeródromo situado en el límite de la Ciudad, permite el movimiento de todo tipo de aviones.

El Calafate generó una importante afluencia turística que se ha ido incrementando paulatinamente. En la actualidad se atienden hasta 14 vuelos diarios, lo que origina la saturación de los espacios y servicios disponibles. A efecto de cubrir las necesidades operativas se habilitó una calle de rodaje adicional y se ampliaron sus plataformas operativas.

La ampliación consistió, fundamentalmente, en la extensión del edificio hacia los dos laterales, en forma paralela a la plataforma de aviación. De esta manera se generó un nuevo sector de Salidas ampliando fuertemente los mostradores de check-in. Y un nuevo sector de Arribos. Se ha buscado una síntesis entre las necesidades propias de una aerostación moderna y la de un edificio integrado a la rústica majestuosidad de la Patagonia. Hay por lo tanto una intención de contrastar modernos materiales, como las grandes fachadas vidriadas, con los rústicos muros de piedra local y estructuras metálicas.

El **Aeropuerto Internacional de Ushuaia Malvinas Argentinas** (AIU-MA) (IATA: USH; OACI: SAWH) es el aeropuerto que da servicio a la ciudad de **Ushuaia**, en Tierra del Fuego (Argentina). Se encuentra situado a 5 km del centro de la ciudad, en una pequeña península situada al sur de la ciudad (península de Ushuaia), situada entre las bahías de Ushuaia (en el este) y Golondrina (en el oeste).

Debido al incremento de tráfico aéreo, a diez años de su construcción, el aeropuerto Islas Malvinas, en Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, se amplió en 4000 m², con diseño del arquitecto uruguayo Carlos A. Ott.



El aeropuerto tiene una arquitectura moderna, dinámica y transparente, como “puerta de entrada a la ciudad”. Tiene grandes superficies vidriadas que permiten incorporar el entorno exterior al interior del aeropuerto. El concepto del diseño se basa en una simplificación de detalles, donde priman las líneas horizontales como motivo ornamental, y donde los colores son claros y cálidos. En esta ampliación se renovó toda la cubierta utilizando paneles tipo sándwich de gran aislación térmica, para ahorrar energía.

La dimensión de la nueva terminal surge del aumento de las demandas de tráfico y las proyecciones de pasajeros que arribarán al lugar, que ha aumentado en la última década, según Secretaría de Turismo Nacional. Las áreas de llegada y partida están separadas, y cuenta, además, con un área para vuelos internacionales.

CAPITULO II. Conflicto actual



CAPITULO II: Conflicto Actual

La Región Metropolitana de Buenos Aires está integrada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 42 municipios pertenecientes a la provincia de Buenos Aires. Es una de las mayores áreas urbanas de América latina, en la que habita casi un tercio de la población del país.

En la actualidad, el sistema vial argentino transporta más del 90% de las cargas del país y prácticamente el 100% del tráfico de pasajeros. El 25% de la red nacional se encuentra concesionado por peaje, y moviliza el 65% del tránsito total.

Las reformas producidas en la década de 1990 tuvieron un impacto importantísimo en el sector transporte, aun cuando se orientaron a la consecución de objetivos fiscales y prestaron poca o ninguna atención al planeamiento y la funcionalidad del sistema

La provincia de Buenos Aires cuenta con un sistema de transporte de gran riqueza, aunque desarticulado, conformado por una red de ferrocarriles con 840 km, una red de subterráneos de casi 50 km y un ubicuo sistema de transporte público automotor configurado por buses en más de 300 rutas, con una extensión de 25 mil km y una flota de 15 mil unidades, operado por 182 empresas privadas. El sistema de transporte público colectivo se complementa con unos 40 mil taxis, seis mil remises y mil vehículos de oferta libre (vans y minibuses).

Ferrocarril y subterráneo sufrieron una notable expansión de su tráfico luego de su concesionamiento, duplicando en pocos años la cantidad de pasajeros transportados. Buena parte de ese crecimiento se realizó a expensas de la demanda dirigida al colectivo, lo que contribuyó a profundizar la crisis del subsector. Por otra parte, el costo operativo total de los servicios ferroviarios se redujo sustancialmente.

El planeamiento del sistema de transporte debe basarse en los principios de unidad y jerarquización de las redes, segmentación de las demandas de transporte y sustentabilidad. Ella posee cuatro facetas: la económica, la financiera, la ambiental y la social.

Por otra parte, es responsabilidad del Estado es garantizar la equidad espacial, relacionada con la sustentabilidad social del sistema de transporte, proveyendo niveles básicos de accesibilidad a todo el territorio; niveles superiores se justificarían sólo mediante un análisis de las inversiones involucradas.

La Ciudad se encuentra desbordada por la cantidad de automóviles que ingresan a la misma cada día, esto se debe a la carencia de alternativas para ingresar desde el Gran Buenos aires.

Por este motivo hay que reflexionar y proponer soluciones a los principales problemas de movilidad en la ciudad, promoviendo el transporte público como principal imagen de la Ciudad, la relación entre ellos generando, y brindándole a la sociedad diferentes alternativas de traslado.

2.1 CUIDAD GLOBAL

El propósito de este trabajo es investigar los orígenes y la evolución de algunos conceptos e ideas de ciudad. Para el caso de las ideas de ciudad el concepto de ciudad global por la importancia que ha adquirido y el impacto que ha tenido en las ciudades y en el pensamiento urbano latinoamericano.

Ciudad global también llamada **ciudad mundial, ciudad alfa o centro**

es un concepto de geografía urbana. Se aplica a las ciudades que cumplen con una serie de características nacidas debido al efecto de la globalización y al constante crecimiento de la urbanización.

A nivel mundial, las ciudades están íntimamente ligadas al desarrollo económico y humano. Mediante la creación de un ambiente que genera, atrae y retiene a los mejores talentos, las empresas, las ideas y el capital, una ciudad global puede generar beneficios que van más allá de los lineamientos municipales.

CARACTERÍSTICAS

- Conocimiento y familiaridad a nivel internacional de la ciudad. Un ejemplo de esto es el reconocimiento del nombre, es decir, el nombre de la ciudad refiere directamente a ella y no a otro término.
- Influencia y **participación en eventos internacionales** y aspectos de importancia mundial, como por ejemplo, la realización de grandes reuniones deportivas (**Juegos Olímpicos** o Copa Mundial de Fútbol), políticas o sociales, o ser sede de organismos internacionales.

- Ser centro de una gran conurbación y poseer una población en el área metropolitana suficientemente grande.
- Tener un aeropuerto que funcione como un hub internacional, es decir que tenga un gran número de conexiones aéreas con las grandes ciudades del mundo.
- Tener un avanzado sistema de transporte dentro de la ciudad y con otras ciudades.
- Tener una infraestructura avanzada en el mundo de las telecomunicaciones.
- Que sea una ciudad cosmopolita.
- Tener un ambiente cultural propio, gracias a la existencia de festivales de cine, eventos musicales, galerías de arte y relaciones con ciudades hermanas.
- Ser sede de diversas empresas de nivel internacional y actividades (ferias, bolsa) que la definan como una importante ciudad de negocios.

Buenos Aires trepó del puesto 33 en 2008 al 22 en 2010 según el Índice de Ciudades Globales que elabora la consultora A.T. Kearney. En estos años la puntuación de Buenos Aires mejoró en casi un 40% y la ciudad subió 13 posiciones). “Es la primera de Latinoamérica en unirse a los primeros 20, basado en la fortaleza de su capital humano y la vida cultural”.

Cuando una ciudad como Buenos Aires se vuelve ciudad global como lo hizo en los 90, integra el territorio nacional, con un objetivo muy estrecho y con formas especializadas de articulación. Formas que llevan a la extracción de valores de la economía nacional y su inserción en circuitos globales.

Las ciudades globales son aquéllas que han logrado adaptarse a la economía globalizada, y donde se sitúan los principales actores del poder que manejan el capitalismo global.

2.2 EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Una de las características de para llegar a ser Ciudad Global es prestar influencia y participación en eventos reconocidos mundialmente, ya que fomenta la actividad económica, en particular las inversiones en infraestructura, y su celebración incrementa la visibilidad del lugar donde se realizan.

Los grandes eventos movilizan a muchas personas, dirigentes y trabajadores, atraen participantes y visitantes, y generan gran interés en los medios de comunicación.

Los espectáculos deportivos son los mayores eventos: los Juegos Olímpicos generan las mayores audiencias televisivas durante semanas.

Estos son una fuente de negocio, incluso una industria. Los recursos necesarios para un evento de esta envergadura pueden autofinanciarse con los ingresos por derechos de transmisión, publicidad, patrocinio y atraen numerosas inversiones adicionales.

Diversas ciudades han atravesado situaciones de replanteo de sus sistemas de movilidad y conectividad, y la revisión de experiencias sobre el modo en que han resuelto sus dilemas contribuye a esclarecer las opciones estratégicas para nuestra Ciudad.

Estos eventos dejan un legado positivo para la ciudad anfitriona en términos de instalaciones y centros deportivos nuevos y mejorados; infraestructuras nuevas y mejoradas; aumento del reconocimiento internacional; de turismo; nuevas oportunidades de comercio, inversión en el área de transporte y conectividad de la Ciudad.

2.3 EJEMPLOS POSITIVOS

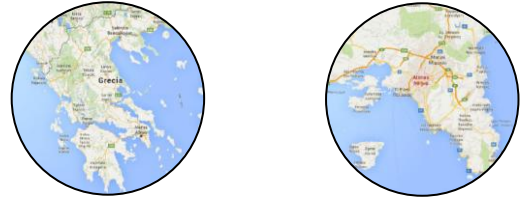
Los casos de estudio son ejemplos reales provenientes de diferentes partes del mundo, de los cuales podemos extraer los beneficios y visualizar los inconvenientes que presentaron en la organización de un evento de esta envergadura .

Para continuar analizando la situación del sector a intervenir es necesario estudiar algunos casos reales donde se llevo a cabo para ser utilizados como referentes.

Seleccioné tres intervenciones interesantes y diferentes en su época y región a analizar, como el caso de Atenas en dos momentos políticos de Grecia, Barcelona como sucesor luego de tres intentos para ser elegida como sede y un caso actual como Rio de Janeiro próximo a realizarse. A partir de ellos se busca recopilar e incorporar una base de datos que pueda contribuir y nutrir mi futura propuesta.

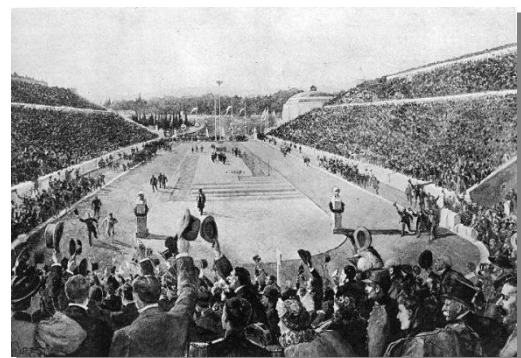
AÑO	SEDE	FINALISTAS
1896-2004	ATENAS	Elegida de manera unánime
1992	BARCELONA	París (Francia) Brisbane (Austria) Birmingham (R.Unido)
2016	RIO DE JANEIRO	Madrid (España) Tokio (Japón) Chicago (EE.UU)

2.3.A ATENAS



Los griegos celebraban los juegos olímpicos una vez cada cuatro años. Reciben ese nombre porque se celebraban en Olimpia, ciudad de la región del Peloponeso. En ellos, los mejores atletas griegos corrían, saltaban, lanzaban el disco y la jabalina, luchaban entre si con los puños y en la lucha libre. En el hipódromo se celebraban carreras de carruajes tirados por cuatro caballos. En los juegos podían participar todos los griegos libres, pero como el entrenamiento necesitaban varios años, solos los ricos esclavos podían participar ya que los campesinos y los artesanos no podían abandonar su trabajo durante tanto tiempo para dedicarse a los deportes; además, comprar cuatro caballos de carrera solo era posible para los griegos de un alto poder adquisitivo. Miles de griegos y de visitantes de las colonias venían a ver los juegos. Estos alcanzaron tanta importancia que hasta se estableció la costumbre de detener las guerras mientras que se estaban celebrando los Juegos Olímpicos. Los ganadores eran premiados con guirnaldas de olivo. Cuando regresaban a sus hogares, eran recibidos por toda la población. En ocasiones se realizaban estatuas en las plazas de la Ciudad en reconocimiento a las glorias.

Los juegos olímpicos fortalecieron los lazos entre las regiones y ciudades de Grecia. Fueron tan importantes estos juegos para los griegos que comenzaron una nueva forma de contar el tiempo, en base al calendario, a partir de los primeros juegos, que se dice, fueron celebrados en el año 776 a.n.e . En reconocimiento a Grecia



por ser el primer país donde se celebraron hace alrededor de 3000 años, el fuego olímpico es encendido por uno de los atletas griegos que participan en las competencias.

En 1896 fueron fundados los primeros juegos olímpicos de la era moderna, por el francés Pierre de Coubertin. Gracias a sus esfuerzos, Atenas albergó los primeros Juegos Olímpicos modernos. En 1896, la ciudad tenía su población y el evento ayudó a impulsar el perfil internacional de la ciudad.



La noticia de que los Juegos Olímpicos iban a regresar a Grecia después de 10 años fue recibida favorablemente por el público, los medios y la familia real griega. Para la preparación de los Juegos Olímpicos de 2004, el objetivo era aliviar problemas y mejorar la calidad de vida en Atenas. Actualmente la ciudad es el centro político, económico y cultural de Grecia, y un destino turístico de gran importancia internacional.

El 13 de agosto de 2004, en una de las ceremonias más costosas de la historia olímpica hasta entonces, los griegos recogían la antorcha por segunda vez en la era moderna.

El presupuesto total de los proyectos alrededor de la capital ascendió. Se construyeron 36 espacios para albergar las distintas disciplinas, pagados además del bolsillo del contribuyente ya que, a diferencia de otros juegos anteriores y posteriores, el gobierno de Grecia decidió no recurrir a patrocinadores privados.

Antes del año 2004, la ciudad de Atenas tenía la mala reputación de ser un lugar con saturación de tránsito, construcciones en mal estado por toda la ciudad. Factores que hacían que muchas personas elijan otros destinos antes que este.

La cuestión es que en el año 2004 los Juegos Olímpicos se realizaron en la ciudad de Atenas, por lo que en ese año, la economía de la ciudad creció, ya que este evento es uno de los que más dinero deja a las ciudades huéspedes del evento deportivo.

Tras los Juegos Olímpicos del 2004, Atenas contaba con una gran cantidad de dinero para invertir en su ciudad, por lo que se realizaron importantes obras de infraestructura y comercio, mejorando en gran medida tanto el aspecto de la ciudad como la calidad de vida de cada uno de sus habitantes, e incorporando a su paisaje, convirtiéndose

actualmente en el centro político, económico y cultural de Grecia, y un destino turístico de gran importancia internacional.

Con las obras se proclamó la transformación de la ciudad de la mano de los Juegos: autopista periférica, tranvía, ampliación de trenes subterráneos y peatonalización de los alrededores de la Acrópolis.

El **Aeropuerto**, referido como **Ellinikón** fue el aeropuerto internacional de Atenas durante sesenta años hasta 2001, cuando fue reemplazado por el Aeropuerto Internacional Eleftherios Venizelos. Está localizado a 7 km al sur de Atenas, y justo al oeste de Komnina. Su nombre hace referencia a la ciudad griega de Ellinikon.



El aeropuerto sufrió un cierre al tráfico de pasajeros, la porción noroeste del aeropuerto fue refaccionado, con las pistas siendo convertidas en un parque deportivo donde se desarrollaron las pruebas de diferentes deportes durante los Juegos Olímpicos de Atenas 2004.



Otra de las obras en el aeropuerto relacionadas con los juegos olímpicos incluyeron el reacondicionamiento de uno de los hangares para convertirlo en el estadio principal para las pruebas de esgrima y baloncesto.

A pesar de estas masivas remodelaciones cambiaron los sectores norte y oeste de Ellinikon, parte de la pista aún sobrevive y existe la posibilidad de que se siga utilizando como un aeropuerto de aviación general (con una pista significativamente acortada). El centro de radar de Atenas aún se encuentra allí.

El **Tranvía**, los primeros aparecieron en Atenas en el año 1882. Estos primeros vehículos tenían 16 plazas y estaban tirados por tres caballos. En 1887, los tranvías a vapor comenzaron a sustituir progresivamente a los de tracción animal. En octubre de 1908 los primeros tranvías eléctricos comenzaron a funcionar.



A pesar de que en la Segunda Guerra Mundial fue un transporte de tropas muy popular, en los años siguientes su uso cayó en picado. En 1960 se hizo el último trayecto.

El tranvía es un medio de transporte de enorme relevancia. Ha sido una obra importante para la municipalidad ateniense ya que por su superficie no ha sido necesaria la realización de costosas excavaciones en una ciudad plagada de restos arqueológicos que siempre dificultarían las obras. El tranvía suele tener su carril prácticamente en exclusiva por lo que no se colapsa con el tráfico de la ciudad de Atenas. Son tres las rutas del tranvía en Atenas y un total de 48 estaciones en el año 2014.

El **Metro** más conocido como Attikó Metró, proporciona el transporte público en toda el área urbana de Atenas. Aunque su objetivo principal es el transporte también alberga restos arqueológicos encontradas durante la construcción del metro. El metro de Atenas formado



actualmente por tres líneas de metro. La tercer línea de metro tiene como ultima estación del recorrido al Aeropuerto Internacional de Atenas. Está proyectada la construcción de una cuarta línea y un importante proyecto de prolongación que está en marcha y está prevista la apertura de nuevas estaciones en los próximos años hasta 2018. Todas las rutas se encuentran completamente bajo tierra y es usada diariamente por unos 550000 pasajeros.

La **Autopista**, las infraestructuras de transporte han sido considerablemente mejoradas durante los últimos años. La principal vía de transporte es la autopista de peaje Attiki Odos, inaugurada en 2003, que cruza Ática conectando al aeropuerto (al este de Atenas) con la ciudad de Elefsina (al oeste), y atravesando el área metropolitana varios kilómetros al norte del centro de la ciudad, con ramales en el este (Imitós) y el oeste (Egaleo).



Más de una década desde la finalización de los Juegos Olímpicos de Atenas 2004, el escenario de una espectacular ceremonia de apertura de los Juegos. Pero con el paso de los años, las instalaciones deportivas se desmoronaron o quedaron desiertas. No hubo dinero para el caro mantenimiento de los escenarios, ni tampoco compradores interesados en adquirirlos.

Pero visto desde la perspectiva de actual, consideran que la inversión no ha sido una buena idea de largo plazo. Tras el estallido en 2008, quedaron la deuda, el déficit y el desempleo. Y en la ciudad, los restos materiales: muchas de las instalaciones deportivas permanecen como ruinas tras vallados, alejadas de la vista del ateniense y del turismo.



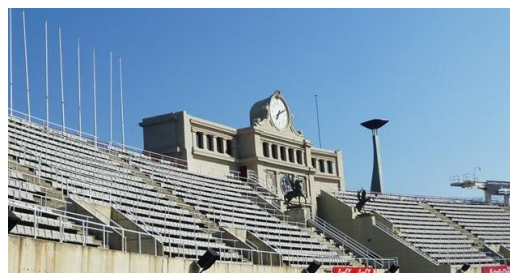
2.3.B BARCELONA



En la historia de Barcelona no le fue fácil llegar a ser sede de estos eventos, desde 1920 que se ha postulado, lo que resulto en vano. Barcelona volvió a ser candidata para los juegos de 1936, pero en esta ocasión fue Berlín la que salió elegida en las votaciones. Posteriormente a esta decisión, como oposición a los Juegos Olímpicos celebrados bajo el gobierno nazi, la República española planeó celebrar una Olimpiada Popular, un plan que, como bien se recuerda, fue imposible llevar a cabo por el estallido de la Guerra Civil en España. La Ciudad quiso volver a ser candidata en 1972, pero la dictadura franquista bajo la que se encontraba el país decidió cambiar esta ciudad por Madrid, que terminó perdiendo en las votaciones. La ciudad elegida para celebrar los juegos de 1972 fue finalmente Múnich. En este contexto, tras la muerte de Franco en 1975 y el entonces alcalde de Barcelona Narcís Serra, se fue asentando de nuevo la idea de que Barcelona fuese presentada una vez más como candidata a ser ciudad Olímpica. Al fin en 1986 Barcelona volvió a ser candidata y resultó ganadora tras las tres votaciones del Comité Olímpico Internacional.

En primer lugar, la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona no fue únicamente un sueño de las personas relacionadas con este evento y de la clase política, sino también de los empresarios y ciudadanos de la Ciudad Condal.

Sin embargo, durante la dictadura franquista no se destinaron recursos públicos suficientes para el desarrollo urbanístico de Barcelona. Con ocasión de los Juegos Olímpicos de 1992 Barcelona optó por la idea de “no construir cosas innecesarias, sino algo que los ciudadanos puedan utilizar inmediatamente”, y para ello se destinó suficiente presupuesto para preparar la ciudad más que para la construcción de instalaciones deportivas.



Estadio Olímpico

Cuando Barcelona estaba bajo el dominio del Imperio Romano, un hombre del lugar llamado Lucio Minucio fue participante en unas Olimpiadas. Este hecho se utilizó en la candidatura para los Juegos Olímpicos de 1992 para destacar el atractivo de celebrar unas Olimpiadas en el Mediterráneo, mostrando al mismo tiempo el debido respeto ante Grecia, la cuna de esta tradición deportiva.

Tras el sueño de Barcelona de organizar unos Juegos Olímpicos y que estos alcanzaran la mayor calidad deportiva y humana, la ciudad realizó una impresionante transformación urbana. Su objetivo era desarrollar unas competiciones excelentes, según el espíritu olímpico, y promover una gran transformación urbana que modernizara al país y a la ciudad mejorando la calidad de vida y teniendo una aproximación a los estándares europeos, económicos y sociales. Barcelona era una de las ciudades que trabajaban intensamente en la idea de ocupar un puesto destacado en el contexto de las Ciudades Globales y poder posicionarse.

Respecto a las experiencias previas con las que contaba la ciudad para poder afrontar de forma satisfactoria una olimpiada, se incluían nueve eventos deportivos internacionales con los que la ciudad pretendía demostrar su experiencia en la organización de eventos deportivos y culturales.

Barcelona necesitaba numerosas obras de infraestructura, que luego fueron las potenciales para la generación de obras posteriores, la mayor parte no precisamente necesarias para la celebración de los Juegos.

El impacto pretendido por las ciudades candidatas a la organización de unos Juegos es promover el mayor número de inversiones utilizables posteriormente.

LAS PRINCIPALES OBRAS OLIMPICAS :

1. Infraestructura de vialidad y transporte.
2. Viviendas, oficinas y locales.
3. Telecomunicaciones y servicios.

4. Equipamiento hotelero.

5. Equipamiento deportivo.

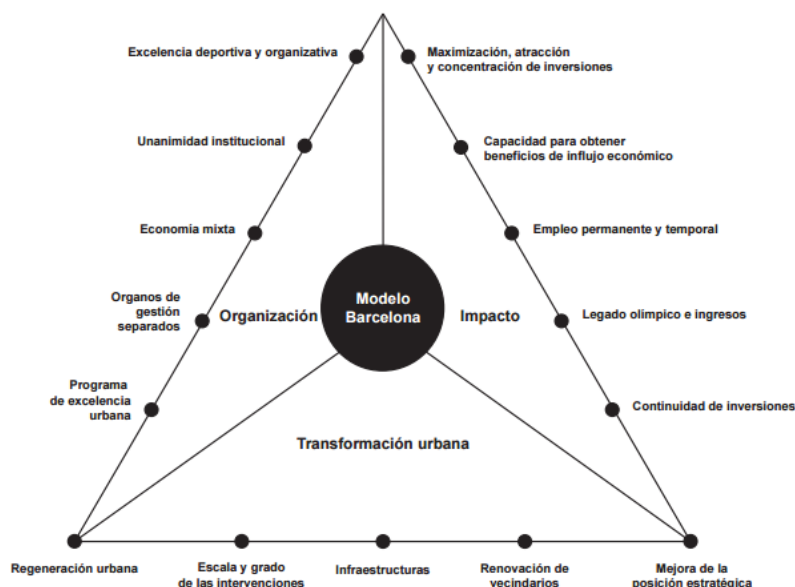
Las inversiones olímpicas y su impacto económico no tienen comparación con ninguna otra ciudad organizadora de Juegos Olímpicos.

Barcelona muestra una gran capacidad para aprovechar el impulso olímpico y el impacto de las inversiones; en este sentido, es idónea para el cambio. Los recursos aplicados en inversiones urbanas se concretan en empleo temporal para su instalación y, posteriormente, en empleo permanente para su explotación.

Barcelona es otra ciudad gracias a los Juegos. Su organización fomento inversiones aprovechando el legado olímpico, potenciando el atractivo de la ciudad, proceso que tuvo continuidad después de 1992.

El impulso olímpico permitió la continuidad de esta política, uno de sus objetivos fueron aumentar la superficie y calidad de la red viaria dedicada a peatones, transformación de barrios de la Ciudad, promoviendo el uso del transporte público, produciendo menor contaminación, permitiendo generar una red descentralizada de distritos, llegando a toda la Ciudad.

EL MODELO BARCELONA: Organización, Impacto y transformación urbana



PROYECTOS

Las **Rondas (Autopistas)** se hizo un plan de mejora de los accesos y la movilidad, con el objetivo principal de descongestionar la red viaria. En cuanto a vías de circunvalación de la ciudad, antes de los Juegos se pudo inaugurar la Ronda Litoral, que cruza la ciudad por la costa, y la Ronda de Dalt, que la bordea al pie de la Sierra de Collserola. Dentro de las mejoras



viarias también se llevaron a cabo obras en áreas relativamente más alejadas de Barcelona pero que ayudaban a vertebrar mejor el conjunto de subsees olímpicas, es el caso de la autopista del Garraf y de la que une Rubí con Terrassa, además del desdoblamiento de la carretera N-152 hasta Vic y la C-150 entre Girona y Banyoles.

La **Villa Olímpica**, un recinto olímpico, actualmente la aparición de un barrio totalmente nuevo allí donde no recordábamos que existiera nada en especial; se trataba de un conjunto residencial, no uniforme, con edificios modernos y con el colorido de los miles de atletas que la ocupaban.



El **Mar**, Barcelona recuperó el mar; lo redescubrió, lo ganó, se lo hizo suyo. Era una ciudad portuaria donde los ciudadanos apenas paseaban cerca del mar; le daban la espalda. Y los JJOO transformaron totalmente la fachada marítima, creando o reconvirtiendo, prácticamente, un nuevo barrio gracias a la creación de la Vila Olímpica.



El **Tren de Alta Velocidad (TAV)** tienen la red de alta velocidad mas larga de Europa. Con velocidades de hasta 310 km/h, en esta red se pueden hacer conexiones rápidas entre ciudades.



El **Metro**, El año en que Barcelona dispuso la organización de los considerados mejores Juegos Olímpicos de la era moderna, la línea 1 del Metro inauguró la estación de Fondo que equipada con todos los elementos que permiten las nuevas tecnologías fue la primera que atendió las necesidades de movilidad y circulación de discapacitados.

El **Aeropuerto** del Prat de Barcelona es una instalación aeroportuaria situada a unos doce kilómetros de la capital catalana y a unos cuatro metros sobre el nivel del mar. El aeropuerto está rodeado por un entorno natural formado por los humedales de la desembocadura del río Llobregat.



Los Juegos Olímpicos de Barcelona de 1992 relanzaron al aeropuerto que sumó ampliaciones y remodelaciones. Se remozó la terminal B y se añadieron dos más, la A y la C. La torre de control de El Prat, un icono del aeropuerto, fue levantada en 1996 bajo un diseño del arquitecto Bofill.

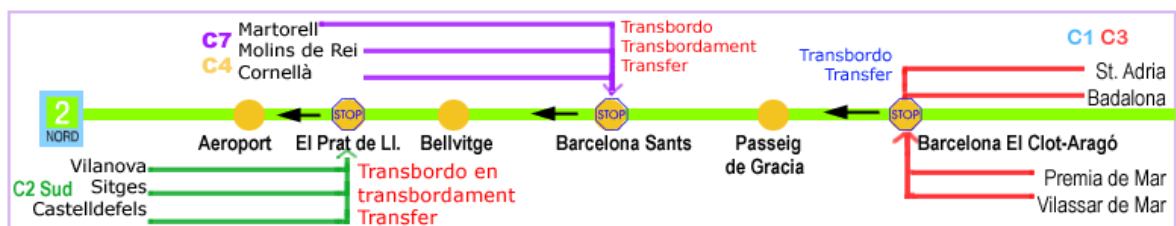
El Plan Barcelona es el nombre dado a un conjunto de reformas de las instalaciones aeroportuarias de El Prat que se han orientado a mejorar las capacidades de sus servicios e infraestructuras. Se inició en 1999 e incluyó 100 subproyectos diferentes. Entre otros: la construcción de una nueva terminal de pasajeros (la terminal 1 o T1) y sus instalaciones satélites conectadas mediante un tren subterráneo (la T1s), la mejora del acceso al recinto tanto por carretera como por tren, así como la incorporación de la línea 9 del metro de Barcelona y la de un ramal del tren de alta velocidad de la línea Madrid-Zaragoza- Barcelona-Frontera francesa.

La mayor parte del tráfico del Aeropuerto de Barcelona es nacional y europeo, siendo el más importante de España en número de pasajeros sin conexión.

ACCESOS

TREN

Mediante la línea R2 de Rodalies es actualmente la que realiza el recorrido en tren del aeropuerto de Barcelona (T2) hasta Macanet-Massanes. Es un tren directo, sin necesidad de trasbordos. Se encuentra la línea R2 Sud, para llegar a varias estaciones como Barcelona Sants y el aeropuerto, una vez allá hacer trasbordo y tomar el tren dirección "Aerpart" directo al aeropuerto.



METRO

Mediante la línea L9 que conecta la ciudad con el aeropuerto de Barcelona El Prat, mediante el tramo directo de L9 Sud. Estación llamada Aeroport-T1 y Aeroport T2.



AUTOBUS

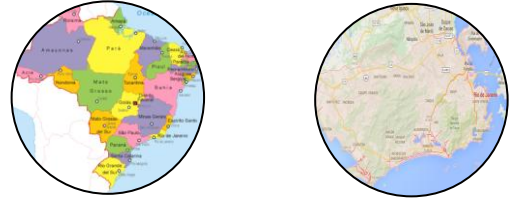
Mediante una compañía de autobuses ALSA, ofrece mediante un gran número de servicios diarios, rutas de conexiones entre el Aeropuerto de Barcelona y las diferentes ciudades españolas.

INFRAESTRUCTURA

La terminal T2, y la estación de tren de Rodalies(Renfe) del aeropuerto están conectadas, por medio de una pasarela cubierta sin necesidad de salir al exterior. Esta pasarela ampliada recientemente, cuenta en la zona más próxima al tren con un mayor tramo de ascensores y escaleras mecánicas favoreciendo a las personas con movilidad reducida para la accesibilidad al tren.



2.3.C RIO DE JANEIRO



Los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro 2016, serán un evento multideportivo internacional, celebrado en la ciudad de Río de Janeiro, Brasil, 2016. De manera conjunta se realizarán en dicha ciudad los Juegos Paralímpicos del mismo año.

En estos Juegos, los primeros celebrados en América del Sur, se espera la participación de 206 comités olímpicos nacionales. Las competiciones se llevarán a cabo en 33 recintos deportivos de cuatro barrios de la ciudad.

Siete ciudades presentaron oficialmente ante el Comité Olímpico Internacional (COI) su aspiración de albergar este evento deportivo, pero tras una primera etapa de evaluación, la lista fue reducida a cuatro ciudades: Chicago, Río de Janeiro, Madrid y Tokio. De estas, la ciudad brasileña fue elegida en la cxxi sesión del COI, el 2 de octubre de 2009, celebrada en Copenhague.

La elección de Río marcó la primera vez en que dicho país ha sido designado como sede de los Juegos Olímpicos. Además, es la primera vez que se realizará un evento olímpico en un país sudamericano.

La intención de los JJOO en Rio de Janeiro, es garantizar la accesibilidad por las grandes distancias entre cada región. Si bien las combinaciones de transporte público conectan todos los puntos de la ciudad, Rio necesitaba un transporte más eficiente para los Juegos Olímpicos. Y el reto más grande era construir en tiempo y forma más de diez nuevos kilómetros de metro, con la línea 4 del subterráneo.

Dos de las líneas de ómnibus expresos BRT (Transcarioca y Transoeste) fueron completados para el Mundial de Fútbol de 2014, pero todavía falta inaugurar el BRT Transolímpica, que conectará el *cluster* de Barra de Tijuca con el de Deodoro.

Luego transcurrido el evento deportivo, la ciudad pensó que gran parte de las construcciones permanecerán en Río después de los juegos, con el fin de impulsar la creación de escuelas, centros de entrenamiento deportivo, viviendas sociales y oficinas públicas.

PROYECTOS

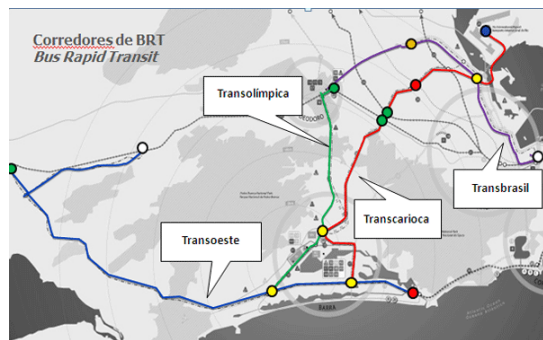
El **BRT** ,un nuevo sistema de tren livianos, ligeros de alta tecnología recorrerá el centro de Río de Janeiro, reduciendo tiempos de transporte y el tráfico y haciendo más fácil la vida a las personas con discapacidad.



El primer tramo de la red ferroviaria, conocida localmente como VLT. *"Es una opción de movilidad urbana con 100% de accesibilidad"*

La red de 28km transportará un estimado de 300.000 personas por día. Los trenes conectarán el aeropuerto de vuelos domésticos, la estación de autobuses de larga distancia, las terminales portuarias, la principal estación de trenes, el centro histórico de la ciudad y el distrito financiero.

Tendrá un total de 32 paradas, muchas de las cuales estarán integradas con estaciones de metro y la red de buses rápidos de la ciudad (BRT). El servicio comenzará a correr por un tramo que conectará el aeropuerto Santos Dumont con la renovada área portuaria, donde se erigirá la principal zona de entretenimiento durante los Juegos Olímpicos y Paralímpicos.



La **Villa Olímpica**, hogar olímpico durante los Juegos de Río 2016, hospedará alrededor de 15 mil deportistas, entre atletas y otros profesionales, durante las competiciones. La construcción de los 31 edificios de 17 pisos es de responsabilidad de la iniciativa privada.



Los habitantes del entorno de la Villa se beneficiarán gracias a las obras de infraestructura de los accesos públicos próximos, que han sido incluidos en el conjunto de responsabilidades del vencedor de la Sociedad Público-Privada del Parque Olímpico, desgravando a los cofres públicos. Todo esto es el cumplimiento del principal papel de los Juegos: mejorar el día a día del carioca.

El **Parque Olímpico**, será el palco principal de las competiciones durante los Juegos de Río 2016 – serán 16 olímpicas y nueve paralímpicas -, y estará destinado a los vecinos después del evento. Su avenida y área de ocio se abrirán al público, mientras que la Arena del Futuro, donde se disputarán las competiciones de balonmano y golbol, se desmontará por completo y se transformará en cuatro escuelas municipales en diferentes lugares. El Estadio Acuático se transformará en dos gimnasios, que se instalarán en áreas donde hoy en día no hay ninguna opción para practicar deporte. Otras instalaciones, como el HSBC Arena, se destinarán al entrenamiento de atletas de élite, garantizando también el futuro del deporte nacional.

El **Golf Olímpico**, un campo de golf ha proporcionado la recuperación de una enorme área de vegetación de restinga. Después de los juegos, se abrirá el lugar a la población.

Recuperar una área ambiental importante y, hasta entonces, degradada. Esta es una de las principales premisas del Campo de Golf Olímpico, en Barra da Tijuca. El proyecto, que sólo se ha desarrollado después de un juicioso proceso de permisos ambientales, es considerado como el mayor programa de recuperación de vegetación de restinga del país.

2.4.C CURITIVA

Curitiba es una Ciudad ubicada al sur de Brasil, es la capital del Estado de Paraná, una de las regiones mas desarrolladas de Brasil, residen casi 1.800.000 personas y por día circulan 3.300.000, por quienes ingresan desde las afueras. En la zona metropolitana hay 1.600.000 automóviles. Curitiba ha destacado por alcanzar grados de planificación global. Fue la Ciudad pionera de Brasil en la implementación de modelo de desarrollo urbano, siendo considerada como mejor sistema de transporte de Latinoamérica y uno de los mejores del mundo. Mas del 70% de la población elige el único transporte público que cuenta esta urbe.



El sistema de transporte se basa principalmente en la implementación de vías exclusivas para buses y en la utilización de vehículos de gran capacidad de transporte con una baja emisión de contaminantes.

Ello consigue satisfacer la demanda de movilidad y operar con altos niveles de eficiencia a un bajo costo y en armonía con el desarrollo urbano de la ciudad. Breves antecedentes históricos durante la década del 70' Curitiba tuvo un crecimiento demográfico superior al 5% anual. Este crecimiento trajo consigo los primeros problemas asociados al transporte: congestión y contaminación. Esto se debió a la carencia de infraestructura necesaria para enfrentar el crecimiento de la Ciudad. En el año 1972 se transforma su calle principal en una vía peatonal, prohibiendo la circulación de coches y transporte público. Se implemento en el 1980 una Red Integrada de Transporte (RIT), se incorporaron las primeras terminales de integración, en ellas los usuarios pueden cambiar fácilmente de

dirección, conectando con todas las líneas de buses, además, ellas se conectan entre sí, sin tener que abonar nuevamente. El RIT cuenta con mas de 50 km de vías exclusivas. Está dividida en 4 tipos de líneas: Expresos, Alimentadoras, Interbarrios y Directos.

Cuenta con 20 terminales de integración, ubicados a lo largo de todas las vías. Permitiendo a los usuarios el acceso a todos los puntos de la Ciudad sin la necesidad de pasar por el centro de la misma. La función que cumplen es conectar los terminales de integración con el centro de la Ciudad, transportando 600.000 pax/día, contando con tres tipos de vehículos en funcionamiento, uno es el bus convencional (110 pax), el articulado (150 pax) y el biarticulado (270 pax).



En Curitiba se ha creado además paradas especiales, llamadas "Estaciones-Tubo", las cuales realizan un embarque rápido de usuarios. Están situadas en una plataforma elevada, por lo que los buses no precisan de escalones, su forma es cilíndrica. Presentan una capacidad para albergar a 70 personas.



Las diferentes líneas se diferencian por sus colores, alimentadoras en color naranja, la de interbarrios en color verde y la línea directa en color verde.

La calidad de transporte público es fundamental para desalentar el uso del automóvil. Se busca satisfacer la demanda de movilidad y operar con altos niveles de eficiencia a un bajo costo y en armonía con el desarrollo urbano de la ciudad.

2.5 LA OPORTUNIDAD LOCAL. El Evento Deportivo

La propuesta de Buenos Aires 2018 consiste en que, a través de acciones culturales, deportivas y educativas basadas en el Olimpismo y sus valores, sumado a las obras de infraestructura que se realizarán, estos Juegos Olímpicos de la Juventud sean un catalizador para el desarrollo urbano y social de la ciudad.

Por eso, mientras esperamos su llegada, se preparan una serie de eventos inspiradores para motivar a nuestros jóvenes a disfrutar del deporte y transmitir los valores olímpicos de amistad, respeto y excelencia.

La Ciudad recibirá a jóvenes deportistas de todo el mundo para los Juegos Olímpicos de la Juventud (JJO) 2018; Buenos Aires será sede del evento olímpico "más importante en la historia de la ciudad y el país".

Los Juegos son promovidos por el Comité Olímpico Internacional (COI) y en él participan atletas de todo el mundo de entre 14 y 18 años. Las anteriores ediciones de verano del evento se celebraron en Singapur (2010) y en Nankín, China (2020).

En febrero último se informó que Lionel Messi, el astro del fútbol mundial, será el embajador de los Juegos y promoverá con su Fundación acciones sociales en favor de los niños y los adolescentes porteños a través de actividades deportivas.

Según el jefe de Gobierno completó: *"Cuando hay pasión, no hay imposibles. Así que estamos todos comprometidos en esto y esperamos anunciar en breve que hemos tenido éxito en la candidatura. Buenos Aires tiene todo para ser sede de los Juegos Olímpicos para jóvenes"*.

Con respecto a los beneficios que generaría que la Ciudad lograra ser sede olímpica, Werthein señaló: *"Deportivamente, es un tema esencial. Insistimos en lo importante que es invertir en el semillero para tener un futuro deportivo como Argentina merece. No es un punto de llegada, sino de partida. Y es posible porque fue ideado no con la obligación de hacer enormes inversiones, sino adaptando lo que ya había"*.

Además, el presidente del COA dijo que la iniciativa *"no es sólo deportiva, sino cultural, social y de integración. Se busca que 3500 chicos de todo el mundo compitan y compartan valores, respeto en la competencia y en la vida. Esto ayuda a construir una sociedad mejor"*.

En un momento de la conferencia, Macri invitó a Wertheim a que *"haga una propuesta para que en algún lugar de la Ciudad podamos tener un lugar donde los chicos puedan prepararse para el profesionalismo olímpico y la alta competencia"*

Cada ciudad debe cumplir con una serie de requisitos que abarcan desde el contexto político, la receptividad de los ciudadanos, el medio ambiente hasta el presupuesto y los espacios. A continuación te presentamos el panorama actual.

CONTEXTO POLÍTICO

Tienen en cuenta el clima político, económico, y la estructura gubernamental. Se analizan aspectos legales, como las garantías para el financiamiento de la villa olímpica, ver si la legislación apoya este tipo de evento, los temas de permisos de trabajo y de aduana, y la respuesta de la opinión pública, de los organismos privados y públicos.

MEDIO AMBIENTE

Tiene un papel preponderante. Los edificios verdes, la calidad del aire y del agua, la meteorología, etc. son puntos positivos. El legado que estas medidas dejan en la ciudad, es estudiado en detalle.

PRESUPUESTO

Cada ciudad debe presentar un informe de toda la financiación de cada evento, tecnología, transporte, complejos deportivos, sponsoring, y las garantías financieras.

También a nivel marketing no se debe dejar ninguna laguna, desde las publicidades, los tickets, la protección intelectual, la coordinación con el sponsoring local y el licensing; todo tiene que estar registrado.

LOS ESPACIOS

Se analiza el status actual de los espacios ya construidas que se utilizan para acoger a los deportistas, los torneos, a la prensa; además los proyectos de aquellas villas olímpicas a construir.

SERVICIOS MÉDICOS Y CONSTROL ANTIDOPING

La villa olímpica debe tener una policlínica multidisciplinaria para los residentes, con cobertura total.

SEGURIDAD

Las Olimpiadas deben ser consideras como un evento con especial seguridad nacional, tanto para los deportistas como para el personal.

TRANSPORTE

Acceso internacional y nacional, un sistema de comunicación para el evento, infraestructura que pueda soportar tanta participación, son algunos de los puntos clave. Si el tráfico entorno al Estadio Olímpico, con largos desplazamientos entre las sedes, por lo que la perfecta puesta en marcha de los planes de transporte sería "crítica" para el éxito de los Juegos.

2.6 BUENOS AIRES, CIUDAD GLOBAL

Federalizada la ciudad de Buenos Aires con sus alrededores y erigida en capital de la Nación Argentina, su transformación fue rápida y total en todo sentido. Buenos Aires es, hoy, una ciudad moderna y cosmopolita. Por la importancia que ha adquirido y el impacto que ha tenido en las ciudades, quedado plasmado en el funcionamiento y en el dinamismo de ciertos sectores de la ciudad claves, jugando un papel primordial dentro de la conexión territorial.

El transporte público como marca personal de la Ciudad, tiene como principal propósito aumentar las prestaciones con el objetivo de mejorar la calidad de vida del peatón.

Los proyectos realizados y próximos a futuro, en transporte público, se generaron con el fin de ser apreciados y valorados, tanto por sus habitantes, como por los visitantes de Buenos Aires. Con el propósito de ser reconocido como un componente positivo y relevante para la Ciudad.

Las distintas acciones, ya concebidas, propuestas aquí constituyen un fin en sí mismo, explotar el potencial, el valor y la extensión de la Ciudad y su emplazamiento. Así poder competir con las principales Ciudades del mundo.

2.6.A El Subte de Buenos Aires es la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, compuesta de seis líneas A, B, C, D, E y H con una extensión total de 60,8 km (de los cuales 53,9 km son para servicio comercial) y 85 estaciones en operación. Forma además parte del sistema un tranvía con dos ramales, el Premetro. La red es propiedad de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, empresa del gobierno local.



Desde 1994, el subte se encuentra concesionado a la operadora privada Metrovías.

Durante la segunda mitad del Siglo XIX, cuando no se conocían otros medios de transporte que los tranvías de tracción animal y los ómnibus, nacía la necesidad de idear un sistema capaz de trasladar aceleradamente a los pasajeros, entre el centro y la periferia de las grandes urbes.

Muchas ciudades del viejo continente, especialmente Londres, se preocuparon por establecer ferrocarriles urbanos a nivel y subterráneos, aunque en principio no dieron los resultados esperados, fundamentalmente debido al uso de locomotoras a vapor.

La Ingeniería encontró en la electrificación la solución al anacronismo de los sistemas de transporte y así comenzó la revolución del tráfico urbano.

El crecimiento de la ciudad de Buenos Aires y su tráfico eran tan asombrosos que, según crónicas de la época, la construcción de transportes subterráneos acelerados se convertía en una solución adecuada para "este fenómeno de las épocas modernas".

Las estadísticas indicaban que en sólo diez años, entre 1903 y 1913, el número de habitantes creció de 895.381 a 1.457.885; los automóviles de 60 a 7.138; el número total de coches y automóviles de 4.851 a 13.649 y el número de pasajeros que viajaban en tranvía paso de 133.719.298 a 407.252.540.

Desde 1898 comienzan a sucederse proyectos, leyes y ordenanzas sobre transporte ferroviario subterráneo de pasajeros hasta que finalmente, el 21 de diciembre de 1909 la "Cia. de Tranvías Anglo Argentina" fue autorizada a construir y explotar lo que hoy conocemos como Línea A.

Solo 12 ciudades del mundo disfrutaron del subterráneo antes que Buenos Aires : Londres (1863), Atenas (1869), Estambul (1875), Viena (1893), Budapest (1896), Glasgow (1897), París (1900), Boston (1901), Berlín (1902), Nueva York (1904), Filadelfia (1907) y Hamburgo (1912).



La obra y la explotación de la Línea A fueron concedidas a la empresa "Cía. de Tranvías Anglo Argentina", que tardó 26 meses en llevarla a cabo.

Fue el Presidente Roque Sáenz Peña, acompañado por el Intendente Municipal Dr. Joaquín de Anchorena, quien inauguró las obras de construcción de la Línea "A", el 15 de setiembre de 1911.

La primera etapa, hasta Plaza Miserere, fue inaugurada el 1º de diciembre de 1913; el 1º de abril de 1914 llegó hasta Río de Janeiro, y 90 días más tarde se inauguraba el tramo final hasta Primera Junta, completando un recorrido de 7.035 m, dividido en 14 estaciones.

De su construcción puede señalarse que fue la única obra de este tipo realizada íntegramente "a cielo abierto" e insumió el trabajo de 1.500 personas y se excavaron 440.000 m³ de tierra que fueron utilizados para rellenar las zonas bajas aledañas al cementerio de Flores y la Avda.



Velez Sarsfield. Fueron necesarios para su realización 31 millones de ladrillos, 108.000 barricas de 170 Kg. de cemento, 13.000 toneladas de tirantes de hierro y 90.000 m² de capa aisladora.

Los detalles de su terminación, iluminación, ventilación y estética, fueron cuidadosamente elaborados, destacándose como ejemplo la utilización de distintos colores de azulejos para las guardas de cada estación, al efecto ubicar sencillamente la estación de destino.



Los diarios de la época comentaron extensamente la marcha de las obras y su inauguración el 1º de diciembre de 1913. Al día siguiente, primera jornada de habilitación al público, viajaron en el Subte 170.000 pasajeros.

Como curiosidad, cabe mencionar que durante algunos años, entre 1915 y 1926, los trenes salían a la superficie y completaban el recorrido hasta Lacarra y Rivadavia.

La línea “B” empezó a construirse en 1927 por la empresa «Lacroze Hermanos» y fue inaugurada el 17 de octubre de 1930 bajo la Avenida Corrientes, entre las estaciones Chacarita y Callao. Fue la primera en tener molinetes a cospel y escaleras mecánicas. Las dos siguientes líneas fueron construidas por la «Compañía Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzas» entre 1930 y 1936: una de ellas iba desde Constitución hasta Diagonal Norte y la otra unía Plaza de Mayo con Tribunales. En 1939 la actual línea “D” llegaba a Palermo. Mientras tanto, la línea “E” comenzó su recorrido en 1944, entre Constitución y General Urquiza.

La empresa Metrovías comenzó a gestionar el subte el 1 de enero de 1994, cambiando sus trenes, modificando estaciones e instalando comercios en ellas. La red fue ampliada con la tardía extensión de la Línea D hacia Belgrano y finalmente Núñez y, a pesar de la crisis de 2001, se siguió con las expansiones de la B y la A, así como el inicio de la Línea H (inaugurada en 2007) desde Once a Inclán. Es la primera línea construida luego de sesenta años, y constituye una herramienta de integración entre el norte y el sur de la ciudad. Esta línea es fundamental ya que, gracias a su traza transversal, mejora la operatividad permitiendo combinaciones con las Líneas A, B, E y, al finalizar esta obra, combinará también con la Línea D.

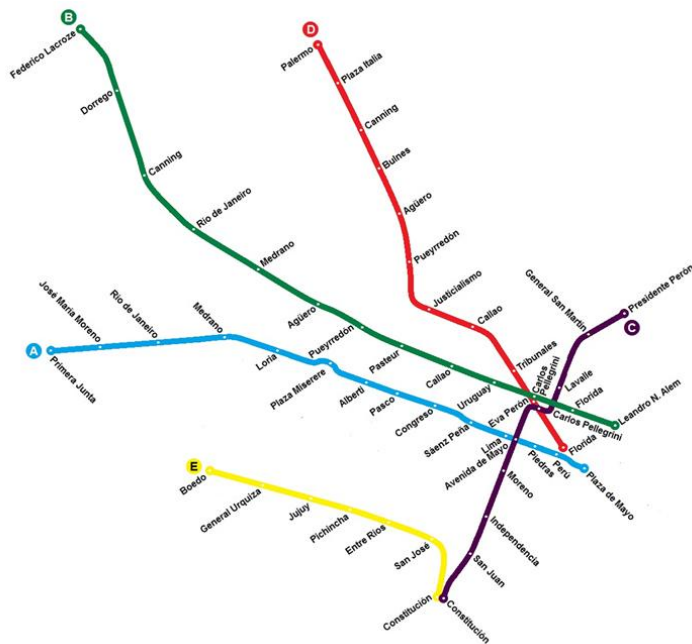
En la actualidad se generaron planes estratégicos y técnicos para la expansión de la Red de Subtes de Buenos Aires. Se presenta una necesidad de crear una nueva Línea de Subte y nuevos centros de transbordo, para poder seguir acercándole a la gente el transporte público.

El plan se basa en priorizar la mejora en el sistema actual incrementando la frecuencia de todas las Líneas existentes y completando las obras ya iniciadas, para después encarar los trabajos futuros.

LINEAS DE SUBTERRANEO

LINEA	INAGURACION	RECORRIDO INAGURAL	RECORRIDO ACTUAL	TIEMPO	KM	ESTACIONES	PASAJEROS
A	1913 (102 Años)	Plaza de Mayo - Plaza Once	Plaza de Mayo-	26 MIns	9,8	18	307.110
B	1930 (85 Años)	Callao - Federico Lacroze	Alem - Juan Manuel de Rosas	27 MIns	11,9	17	376.810
C	1934 (81 Años)	Carlos Pellegrini - Constitución	Retiro - Constitución	13 MIns	4,5	9	338.610
D	1937 (78 Años)	Florida - Tribunales	Catedral - Congreso de Tucumán	26 MIns	10,4	16	440.380
E	1944 (71 Años)	Constitución- General Urquiza	Bolívar - Plaza de los Virreyes	24 MIns	9,6	15	135.540
H	2007 (8 Años)	Once - Caseros	Las Heras - Hospital	18 MIns	7,5	10	23.850
P	1986 (29 Años)	Intendente Saguier - Centro Cívico	Intendente Saguier - Centro Cívico	25 MIns	6,1	14	20.000
		Intendente Saguier - General. S	Intendente Saguier - General.S	27 MIns	7,1	16	

EXPANSIÓN DE LA RED A TRAVÉS DEL TIEMPO



La red en 1955. Se observan los nombres de las estaciones en esa época.

La red alrededor de 1987, ya con los colores impuestos por Subterráneos de Buenos Aires y las extensiones de las líneas D v E





La red entre 2003 y 2007, con el nuevo esquema de colores impuesto por Metrovías y las extensiones de la Línea B y D

La red en 2011, con las extensiones de las líneas A y H.





Red de subterráneos en operación y en obra (en gris) a diciembre de 2015.

Hipotética red de subtes con la primera etapa de las líneas F, G e I construidas.



La evolución de la cantidad de pasajeros que utilizaron el servicio anualmente entre 1993 y 2007 según datos del INDEC.

Si se consideran las cifras anuales, sobre todo de las líneas que no sufrieron modificaciones en los últimos años, se puede apreciar una caída durante los años de recesión previos a la crisis de fines de 2001. En especial pueden observarse las cifras referentes a los años 2001 y 2002, cuando el uso del servicio sufrió una caída muy importante. Para 2006 el uso de la red ya había recuperado los niveles anteriores a la crisis, registrándose en 2007 nuevos máximos de utilización. En 2012, el Gobierno de la Ciudad puso en vigencia un nuevo cuadro tarifario que incluyó un incremento del 127% en el costo del pasaje, provocando una merma del 20% en la cantidad de usuarios diarios. En 2013, tras un nuevo aumento del pasaje, en esta oportunidad del 40%, la cantidad de pasajeros habría disminuido entre un 11% y un 32%, dependiendo de la línea, según datos preliminares.

Tras los aumentos de años anteriores y los próximos a recibir, el valor no sólo luce bajo en la comparación internacional sino también respecto de otros momentos de la historia argentina. Por caso, se mantiene todavía un 25% más barato que el precio de viajar en subte durante los años de la convertibilidad 1 a 1 entre el peso y el dólar.

Los ingresos adicionales a consecuencia del aumento de la tarifa se destinan a inversiones en la red, para mejorar la calidad del servicio. *"El objetivo del subte en la Ciudad es que cada vez más personas viajen porque es una manera de liberar tránsito en superficie"*. Según Presidente de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires. Tras el incremento de pasajeros frecuentes en el transporte público, mejora la movilidad del peatón.



2.4.B METROBUS

Sistema de transporte que combina colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivos. Disminuye los tiempos de viaje, brinda previsibilidad, comodidad y mejora la calidad ambiental.

METROBUS SAN MARTÍN

Conecta el límite noroeste con el corazón de la Ciudad, promoviendo la combinación entre los viajes en colectivo de la av. San Martín y los de la av. Juan B. Justo, al mismo tiempo que facilita la combinación con el Ferrocarril Urquiza. El nuevo corredor forma parte de una red integral de Metrobus que está transformando la matriz de movilidad de la Ciudad, fomentando la intermodalidad.

El Metrobus revaloriza los seis barrios que atraviesa (Villa Crespo, Villa General Mitre, Paternal, Villa del Parque, Agronomía y Villa Devoto) y conecta puntos importantes como la av. Gral. Paz, el Ferrocarril Urquiza, las Facultades de Agronomía y Veterinaria de la UBA, el Hospital Roffo, el Club de Comunicaciones y el Metrobus Juan B. Justo. Con el nuevo corredor se mejora la calidad de vida de 70 mil personas todos los días.



METROBUS NORTE

Conecta la Ciudad con la provincia de Buenos Aires y beneficia a más de 200.000 personas todos los días. Mejora la conexión entre el partido de Vicente López y la Ciudad de Buenos Aires, generando una vinculación rápida en uno de los ejes viales más poblados.

Este nuevo corredor promueve la combinación del colectivo y el subte, mejorando la conexión de puntos importantes como: Zona Norte de la provincia de Buenos Aires. Autopista General Paz. Subte D. Estación Mitre (Ferrocarril Gral. Mitre). Estación Maipú del Tren de la Costa.



METROBUS NORTE- Etapa 2

Próximamente se extenderá el corredor de Metrobus Norte, uno de los ejes más transitados de la Ciudad, para que 250 mil personas viajen más rápido, cómodas y seguras, ahorrando un 35% de tiempo de viaje todos los días.

El Metrobus revitalizará los barrios de Belgrano, Colegiales y Palermo transformándose en un nexo clave entre Metrobus Juan B. Justo y la av. General Paz.



METROBUS SUR

Conectan el extremo sur de la Ciudad con el Centro de Tránsito Constitución. Con 23 km de extensión y dos corredores exclusivos, Metrobus Sur beneficia a 250.000 personas todos los días.

El Metrobus incluyó la puesta en valor de ocho barrios (Villa Riachuelo, Villa Soldati, Villa Lugano, Nueva Pompeya, Parque Patricios, Boedo, San Cristóbal y Constitución) con nueva infraestructura, más iluminación y mayor seguridad.



METROBUS 9 DE JULIO

Metrobus 9 de Julio, con 3km de extensión, permite a sus usuarios ahorrar hasta un 50% de tiempo de viaje. Tiene un impacto positivo sobre el medio ambiente urbano y mejora sensiblemente la forma en que nos movemos en el área central de la Ciudad. En la avenida más emblemática de la Ciudad, Metrobus 9 de Julio beneficia a 255.000 personas todos los días.



TUNELES

En la segunda etapa de Metrobus 9 de Julio, se inauguraron dos túneles exclusivos para transporte público planificados para mejorar la capacidad y conectividad del sistema en el extremo sur del corredor. Los túneles permiten aumentar la capacidad del sistema e incorporar la demanda proveniente de los futuros corredores, sin saturar el corredor 9 de Julio. Sin estos túneles los colectivos que ingresan y salen de Metrobus invadirían los carriles centrales de circulación general y de Metrobus (incluyendo sendas peatonales y bloqueando la intersección con Av. San Juan).

METROBUS AUTOPISTA 25 DE MAYO

El Metrobus AU 25 de Mayo, es el primero del país reversible y en circular por una autopista. El nuevo corredor beneficia a 120.000 personas reduciendo su tiempo de viaje en un 50% y ocupa un lugar antes libre, por lo que no le resta espacio al tránsito general.



El carril en la Autopista 25 de Mayo, es exclusivo e reversible y funciona los días hábiles. En la hora pico de la mañana (de 6 a 12) el corredor tiene sentido hacia el Centro de la Ciudad, mientras que durante la hora pico de la tarde (de 15 a 21) se dirige a la Provincia. Para concretar el cambio, permanece cerrado durante tres horas, de 12 a 15. En tanto, tiene seis metros de ancho, lo que permite el sobrepaso de vehículos en caso de emergencia. Funcionan en total ocho líneas de colectivo (8, 46, 53, 57, 86, 91, 96 y 126) las que cambiaron su trayecto, sumado al servicio de combis y micros de larga distancia.

Con la implementación del MetroBus, se estima que los pasajeros ahorran un 50 por ciento de tiempo en su viaje. Antes, el tramo Avenida 9 de Julio-Perito Moreno por la autopista 25 de Mayo demandaba unos 30 minutos en colectivo, mientras que ahora el tiempo se redujo a 15 minutos en horario pico.

METROBUS JUAN. B. JUSTO

El primero de Buenos Aires . Con una extensión de 12 km, 150.000 pasajeros beneficiados y una reducción de 40% en el tiempo de viaje, Metrobus Juan B. Justo demostró que nuestro tradicional sistema de colectivos, en el cual viaja el 70% de las personas que se mueven por la Ciudad, puede ser elevado a una nueva categoría, con prioridad en el tránsito, mayor rapidez, seguridad y confort y generando menos contaminación.



UNA RED EXTENSA

Actualmente, con cinco corredores funcionando, la red de Metrobus alcanza los 50,5 km de extensión e impacta en más de un millón de personas todos los días.

Proyectando hacia el 2017, la Red de Metrobus de Buenos Aires contará con 7 corredores funcionando y 59,1 km de extensión beneficiando a más de 1,2 millones de personas todos los días.

2.4.C CICLOVIAS

Como parte de un plan de reorganización de tránsito y transporte en la ciudad de Buenos Aires, se está desarrollando un proyecto de implementación de Red de Vías para Ciclistas.

Se han realizado estudios de circulación de bicicletas, tanto en forma de encuestas como censos de circulación teniendo en cuenta muchos factores (inicio y destino, motivo, centros de transporte masivos como estaciones ferroviarias, centros comerciales, vivienda y trabajo, etc.).

También se tuvo como premisa ubicar estas vías en calles con bajo flujo vehicular, tanto transporte público como particulares dentro de las posibilidades.

Como primera etapa se está construyendo la red creando circuitos que unan puntos de gran concentración de personas hacia el centro administrativo de la ciudad, es decir las terminales ferroviarias como Once, Retiro, Constitución y Federico Lacroze donde mucha gente llega con su bicicleta desde localidades lejanas a Capital Federal para movilizarse en su propio vehículo no motorizado.



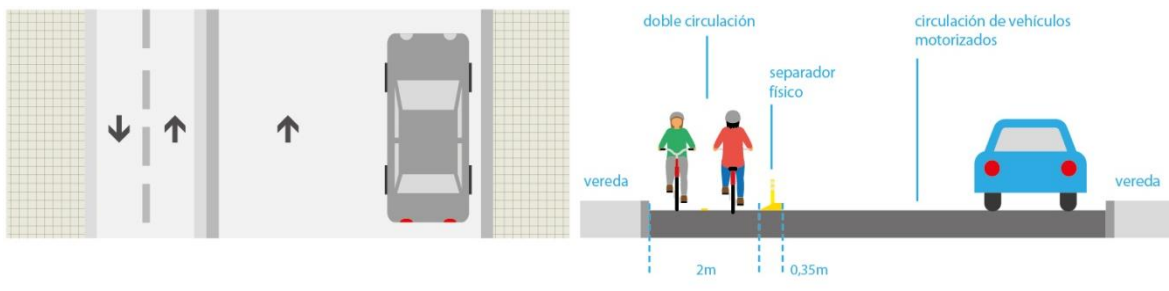
La red de ciclovías se comenzó a construir en julio de 2009, se planeó llegar a unos 25 kilómetros a fin de año. Actualmente alcanza los 158km y tiene proyectado llegar a finales del 2016 a los 182 km.

La ciclovía busca garantizar al ciclista un sistema de viaje más seguro y rápido, separado del resto de la calzada. Estas son construidas estratégicamente en calles secundarias

procurando evitar aquellas de alto tránsito vehicular y con carga de vehículos pesados (camiones). También se busca eludir aquellas calles por las cuales circulan líneas de colectivos.

Además, la red fue especialmente diseñada para integrar distintos puntos estratégicos de la ciudad como centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales permitiendo también la interconexión con otros medios de transporte.

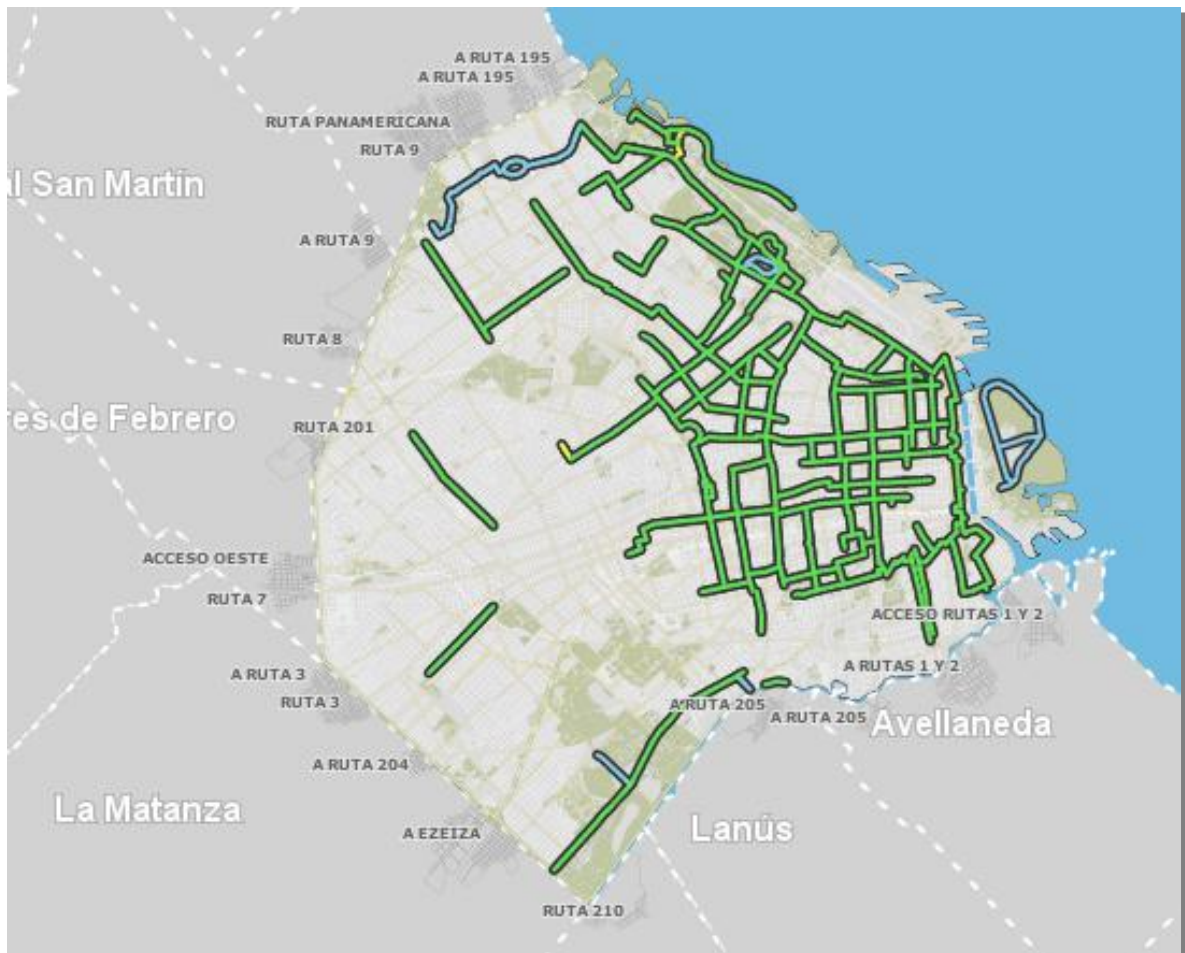
La red de ciclovías protegidas es un entramado de carriles exclusivos para bicicletas, resguardado del resto del tránsito vehicular por medio de un separador físico, que conecta los principales centros de trasbordo de la Ciudad.



La ciclovía se ubica generalmente en el margen izquierdo de la calle y es de doble mano de circulación. Asimismo, cuenta con señalización vertical, horizontal y táctil, o intervenciones físicas en el pavimento, para disminuir la velocidad.

Las experiencias internacionales demuestran que los carriles de convivencia o preferenciales no son respetados por los automovilistas lo que genera una situación de peligro o inseguridad para el ciclista. Basándose en estos hechos y en datos estadísticos los especialistas en planificación urbana proyectaron una red protegida que fomente el uso de la bicicleta y prevenga accidentes viales. Además, la red fue especialmente diseñada para integrar distintos puntos estratégicos de la ciudad como centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales permitiendo también la interconexión con otros medios de transporte.

La Ciudad de Buenos Aires te brinda las ciclovías para que los ciclistas puedan transitar de una forma segura y en convivencia con los demás medios de transporte, asimismo, te gestiona un Sistema de Transporte Público en Bicicletas, ahora con estaciones automáticas, para que disfrutes EcoBici gratis, las 24 horas, todos los días del año.



Las nuevas estaciones de bicicletas con tecnología automática permiten llegar a más barrios y responder a la demanda de los usuarios mediante la instalación de nueva infraestructura, la incorporación de más bicicletas y la agilización del proceso de retiro y devolución. El servicio es gratuito y funciona las 24 horas, los siete días de la semana. Se necesita registrarte para poder buscar una bici en la estación más cercana y empezar a disfrutar de un medio de transporte rápido, ecológico y saludable. Es un manera

sustentable de moverse que se está usando con gran éxito en más de 200 ciudades del mundo.

La Ciudad de Buenos Aires es uno de los destinos turísticos más elegidos por viajeros de todo el mundo. Esto se debe a su variada oferta cultural, a sus imponentes edificios de estilo europeo y a su gran cantidad de actividades y eventos pensados especialmente para los visitantes extranjeros.



Buenos Aires, con 48 barrios, es una ciudad extensa que amerita ser recorrida en su totalidad por todo aquel que la visite. Por este motivo, el Sistema de Transporte Público en Bicicletas con 130 km de biciesendas recorren la ciudad de norte a sur y de este a oeste. Ofreciendo también a quienes estén visitando Buenos Aires, una manera diferente de conocer los atractivos de la ciudad.

En la actualidad la Ciudad propone tours en distintos sectores como son San Telmo, La Boca, Puerto Madero en diferentes idiomas igualmente no es un servicio solo para extranjeros, esta propuesto también para el Porteño y así sentirnos turistas en nuestra propia ciudad. Permite que nuestra mirada se confunda y que reaccionemos como quienes ven la ciudad por primera vez.

2.5.D ARBUS

El Arbus un servicio de transporte terrestre que conecta Aeroparque con seis de los principales destinos de la Ciudad de Buenos Aires: Retiro, Obelisco (Centro), Pacifico, Belgrano, Alto Palermo, Puente Saavedra y Ezeiza directo desde Aeroparque.

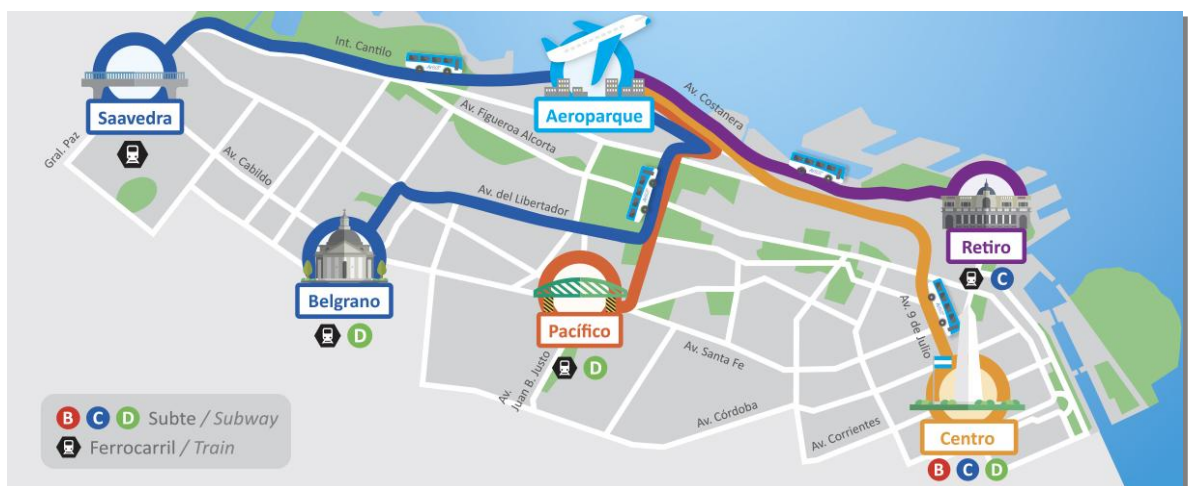
ArBus es un servicio cómodo, moderno, accesible, pensado para los más de 27.000 pasajeros y 9000 visitantes que llegan diariamente a Aeroparque.

El servicio está compuesto por recorridos que conectan el Aeropuerto Jorge Newbery con la Ciudad de Buenos Aires.

Ofrece un servicio entre el Aeropuerto Jorge Newbery y el Aeropuerto Ministro Pistarini - Ezeiza.

Destinado a los 27.000 pasajeros y 9.000 visitantes y trabajadores que concurren diariamente al aeropuerto, ArBus cuenta con 15 micros que conforman la flota. Los mismos se encuentran equipados con tecnología de última generación y con prestaciones de calidad a bordo de las unidades.

El servicio funcionará los 365 días del año entre las 5:30 y las 24, con una frecuencia máxima de 30 minutos. Sin paradas intermedias, el viaje tiene un costo de 20 pesos y podrá abonarse únicamente con la tarjeta SUBE.



2.6 PROYECTOS NUEVOS A FUTURO

Hoy en día existen proyectos elaborados y diseñados para ser realizados a futuro, aportando mejoras a la infraestructura de la ciudad, generando el crecimiento a la misma.

2.6.A RER

El RER es un sistema integral de transporte público. Hoy en día la red de trenes llegan hasta las terminales de Retiro, Once y Constitución y sus líneas están desconectadas.

RER es el proyecto de ingeniería de transporte de pasajeros más importante de la historia de la Ciudad de Buenos Aires. Será la primera ampliación significativa de la red de ferrocarriles metropolitanos de los últimos 100 años. Es la conexión física de las redes ferroviarias.

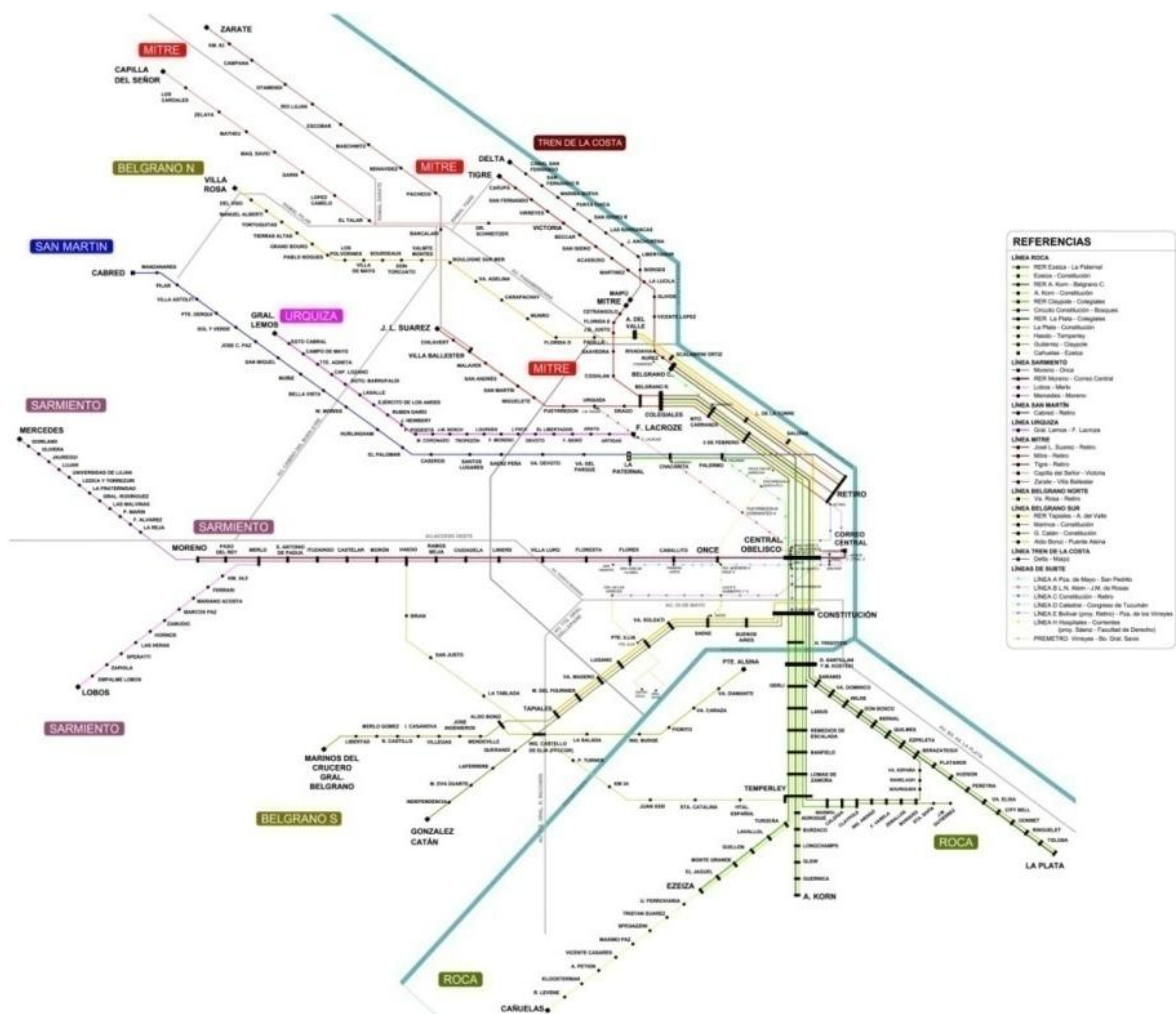
Hoy el sistema de ferrocarriles llega hasta los límites del microcentro y sus líneas están desconectadas. El proyecto enlazará las líneas que vienen desde el SUR, desde el NORTE, y desde el OESTE, generando un gran nodo de conectividad regional, y por lo tanto, un cambio en los patrones de movilidad de la población en general.

Para conectar las redes ferroviarias, el proyecto prevé la construcción de una gran Estación Central, ubicada entre el Obelisco y av. de Mayo, en el subsuelo de la av. 9 de Julio.



INFRAESTRUCTURA

- La estación tendrá 400 metros de largo en tres niveles.
- En superficie conectará con Metrobus 9 de Julio y EcoBici.
- Primer subsuelo, Terminal de combis Obelisco.
- Segundo nivel inferior, un túnel peatonal que conducirá a las Líneas A, B, C y D del Subterráneo y, en un futuro, a la nueva estación central del ferrocarril Sarmiento (ubicada de forma adyacente a la Estación Central “obelisco”).
- Tercer nivel, andenes de la línea Roca que se conectarán con las líneas Mitre y San Martín, más dos plataformas previstas para que en una etapa posterior reciban los servicios de los ferrocarriles Belgrano sur y norte, que serán enlazados con otro túnel.



OBJETIVOS

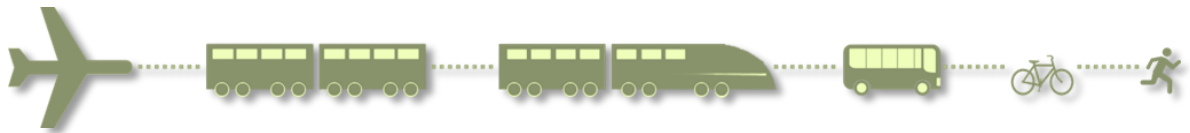
- Mejorar la calidad de vida de toda la población.
- Recuperar el nivel de excelencia que históricamente tuvo el ferrocarril en el área Metropolitana.
- Generar un cambio en los patrones de movilidad de la población en general, mejorando la calidad del servicio de transporte público.
- Mejorar la conectividad en toda la Región Metropolitana (viajes hacia la Ciudad, dentro de la Ciudad y entre distintos municipios del conurbano bonaerense).
- Activar la red de 100 km de trenes que tiene la Ciudad de Buenos Aires, mejorando su conectividad y duplicando su frecuencia.
- Mejorar la conectividad del ferrocarril con los demás modos de transporte, potenciando la red de Subtes y de Metrobus.



Permitirá que millones de personas que vienen de la provincia ahorren tiempo de viaje, fomentando el transporte público, reduciendo el volumen de vehículos que ingresan a la ciudad.

Este sistema activará un círculo virtuoso de movilidad con un efecto positivo en la Ciudad y el Gran Buenos Aires.

CAPITULO III. Evaluación de escenarios



CAPITULO III

Evaluación de escenarios

Luego de haber analizado el surgimiento de la Ciudad, el origen del transporte, su historia de crecimiento y observando la actualidad de cada sector, analizando propuestas positivas y negativas provenientes de distintas partes del mundo, cuento con la información necesaria para poder comenzar a desarrollar una propuesta para el área que pretendo intervenir.

Propuesta con perspectiva de una Ciudad basándose en:

- Accesibilidad
- Eficacia
- Calidad de vida
- Dinamismo
- Planificación urbana
- Gestión de la movilidad
- Concientización

En todo lo analizado desde el origen de la ciudad y de su colapso por el auge del crecimiento automotor, pone en evidencia las contras de la movilidad basada en el VEHICULO PARTICULAR. Se propone asumir este problema y a partir del planeamiento y la arquitectura generar un cambio favorable para la sociedad donde vivimos. Garantizando a todos los ciudadanos la accesibilidad a las actividades principales de la ciudad mejorando su calidad de vida, por eso mismo es necesario limitar el uso del automóvil y dar la prioridad al transporte público.

Lo que se propone no es un edificio concreto si no un sistema.

Un sistema conformado por los medios de transporte existentes, mejorados y modernizados para enriquecer la conectividad en la ciudad, generando ventajas no solo para el peatón sino para el cuidado del medio ambiente.

Teniendo en cuenta estos principios se establece una estrategia de fortalecimiento y conectividad de la ciudad a través de mejoras y expansiones urbanísticas integrales. Con

especial consideración de salvar las barreras que hoy en día están previstas, la intención es expandir sus redes acercando la ciudad a todo Gral. Buenos Aires.

El objetivo es la promoción del transporte público masivo existente y con el fin de extenderlo para su mayor alcance. Se debe renovar y potenciar para que sea eficiente y competitivo con el resto de las ciudades del mundo. Teniendo como único objetivo, el de generar una marca propia para nuestra Ciudad.

Con estas mejoras lo que se propone es posicionar a Buenos Aires ante la vidriera del mundo, no solo por su atractivo y su historia, si no siendo reconocida por su sistema de transporte público, generando una primera visión del sistema desde la llegada al Aeropuerto internacional, su trayecto hasta la Ciudad, la estadía y su regreso.

3.1 ANÁLISIS DE ESCENARIOS ALTERNATIVOS

Realizando un análisis exhaustivo en el trayecto de este trabajo, se observa que uno de los principales inconvenientes que presenta la ciudad en base a la conectividad mediante el transporte público es la conexión del centro de la Ciudad de Buenos Aires con el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Una vez generada la propuesta, se logro diferentes alternativas con el mismo fin, la utilización de un sistema de transporte ya existente en la Ciudad, modernizado, renovado y generando extensión del mismo con el objetivo de brindándole a la sociedad un sistema integral de transporte, que beneficie al peatón como único objetivo.

A continuación se realiza una descripción de las alternativas a tener en cuenta para la propuesta a futuro, con el propósito de poder ser comparadas, observando características positivas y negativas en los proyectos descriptos mediante un estudio de FODA, a partir del mismo, poder determinar las oportunidades y debilidades que presentan los proyectos propuestos para el sector a intervenir, las cuales me ayudaran a cubrir las necesidades, actuar de una manera favorable y poder abordar la alternativa más viable.

ESCENARIOS. Mapa general

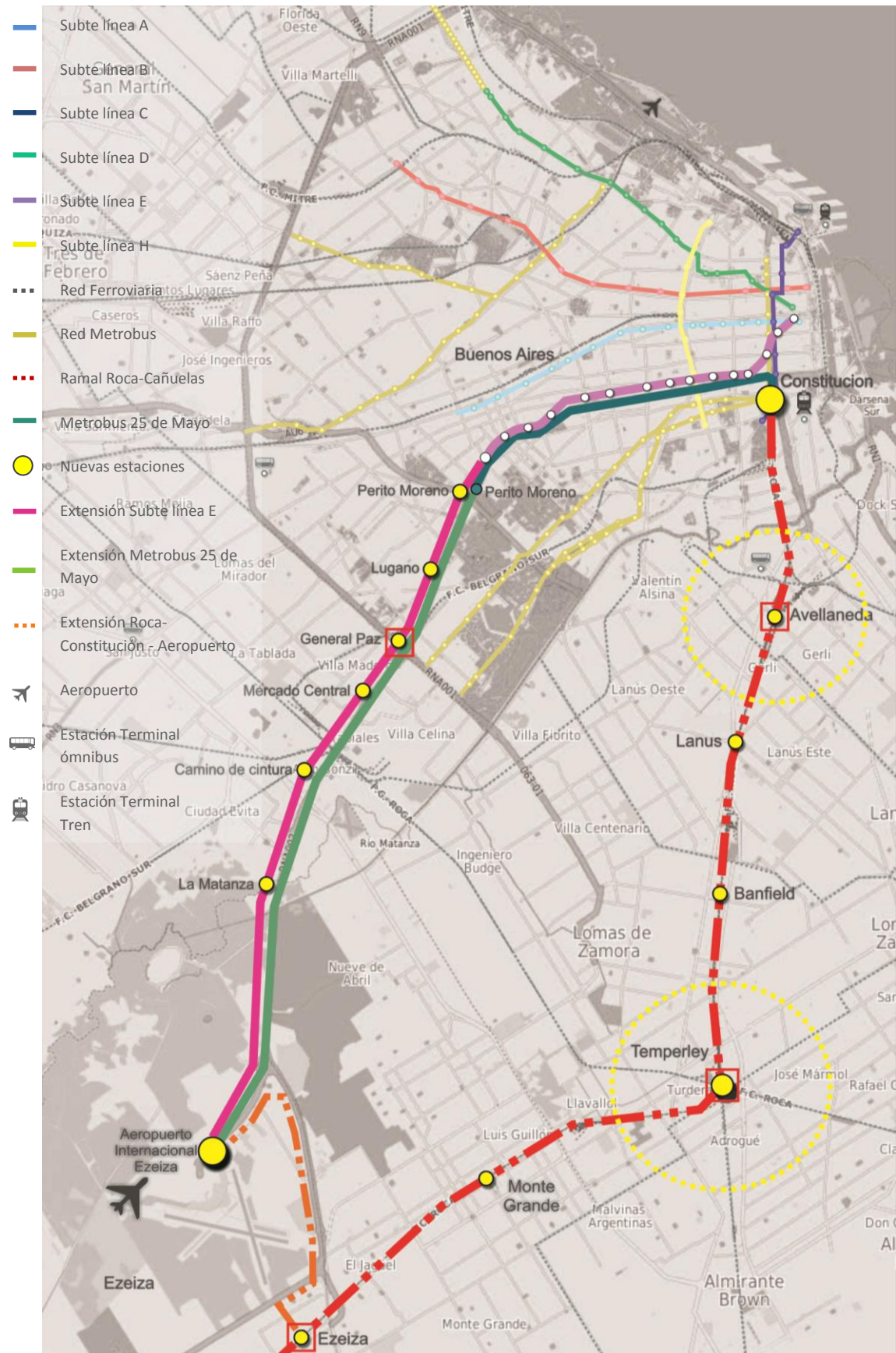


Figura 01 . Plano general de alternativas . Fuente : Elaboración propia - Base Google Maps

3.1. ESCENARIO. Alternativa A

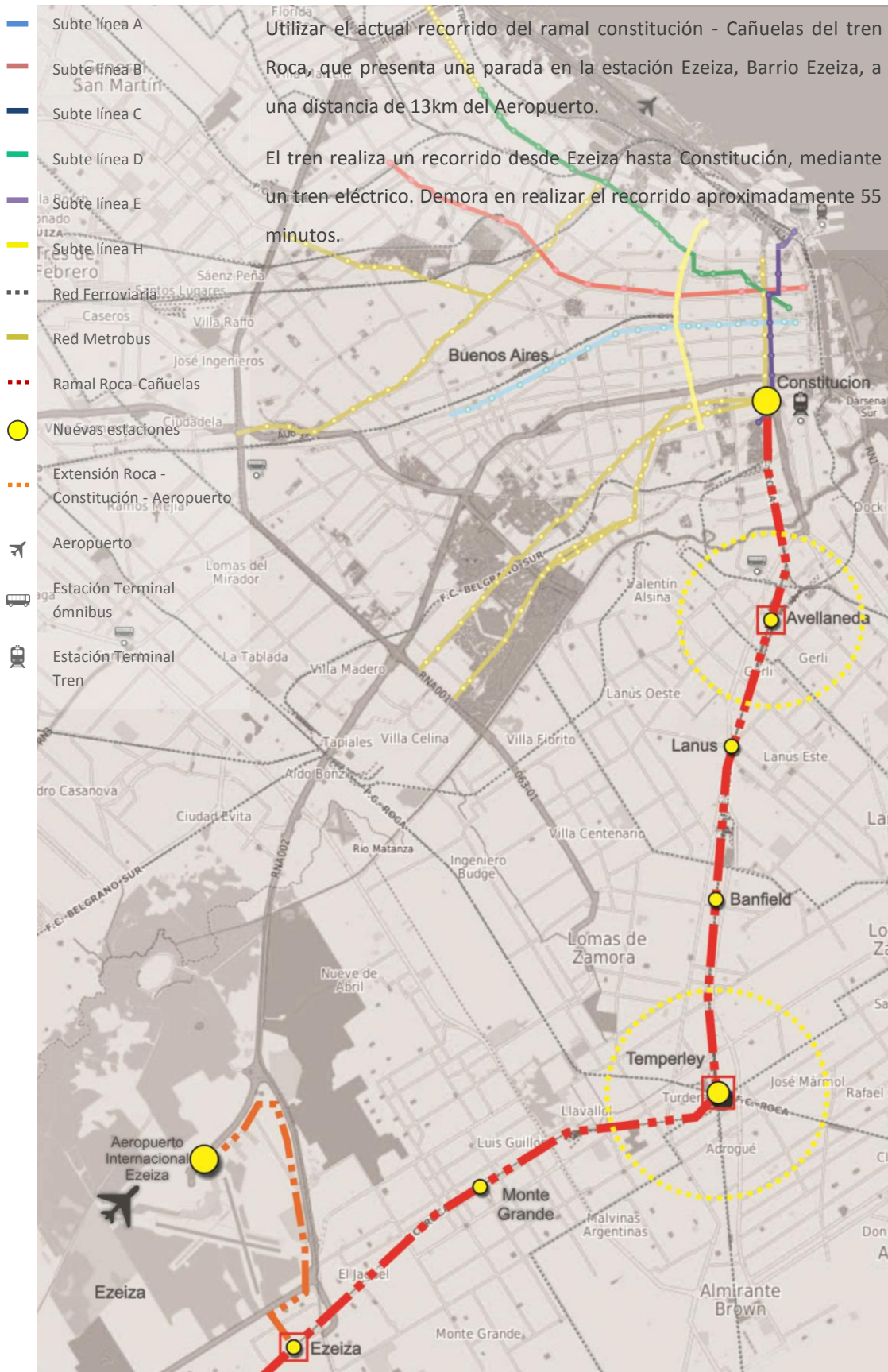


Figura 02 . Plano alternativa extensión Ramal Roca . Fuente : Elaboración propia - Base Google Maps

3.1. MATRIZ FODA ESCENARIO A

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
INTERNA	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de un ramal de la red del Ferrocarril existente. • Proximidad al Aeropuerto. • Menor trayecto de obra a realizar. • Seguridad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Necesidad de generar el tramo faltante estación Ezeiza-Aeropuerto Ezeiza. • Mayor movimiento y carga sobre el ramal. • Infraestructura de estaciones existentes.
EXTERNA	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalización del ramal Roca. • Generación de paradas y estaciones estratégicas. • Crecimiento de Localidad de Ezeiza. • Terminal existente Constitución. • Combinación con líneas de tren (Sur). • Combinación con líneas de Subte. C. • Combinación con otros medios de transporte. (Metrobus - Ciclo Vías). • RER 	<ul style="list-style-type: none"> • Sobrecarga del Ramal Roca. • Frecuencia limitada por superposición.

3.1. CONCLUSIÓN MATRIZ FODA ESCENARIO A

Como conclusión a esta matriz podemos observar que nos encontramos ante un equilibrio entre el factor de oportunidades y el factor de debilidades, las cuales generan potenciales y debilidades directas a la hora de la elección de una propuesta.

La intención de la continuación del ramal del Ferrocarril Roca - Cañuelas, se debe a que es un ramal existente que actualmente tiene una estación en la Localidad de Ezeiza, con una distancia al Aeropuerto de unos 13Km.

La debilidad mayor de esta propuesta es que hoy en día el ramal Roca, presenta mayor cantidad de pasajeros frecuentes por día, en comparación con las demás líneas; esta se encuentra desborda.

La propuesta se basa en generar un servicio diferencial directo con estaciones estratégicas en el recorrido hasta el Aeropuerto de Ezeiza. Las ubicaciones de estas estaciones deben ser pensadas desde el punto estratégico y con el fin de poder beneficiar a la mayor cantidad de gente. Esta alternativa propone 5 estaciones previas, Avellaneda, Lanús, Banfield, Temperley, Monte Grande y como terminal el Aeropuerto Internacional Ezeiza.

3.1. ESCENARIO. Alternativa B

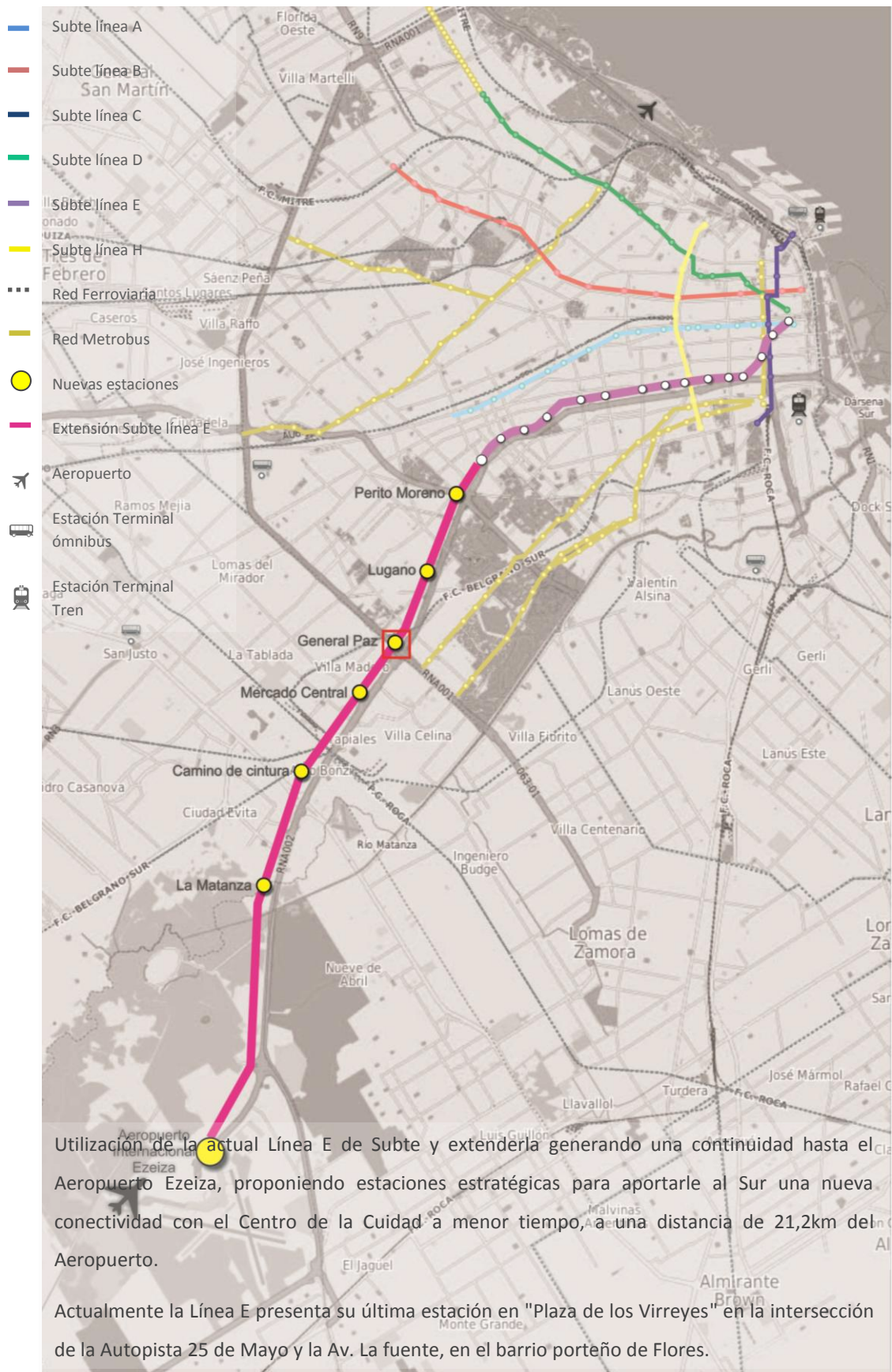


Figura 03 . Plano alternativa extensión Línea de Subte E . Fuente : Elaboración propia - Base Google Maps

3.1. MATRIZ FODA ESCENARIO B

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
INTERNA	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de la Línea E de subte existente. • Conexión con otros medios de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de tramo faltante estación Plaza de los Virreyes - Aeropuerto Ezeiza. • Mayor tiempo de obra. • Mayor Inversión.
EXTERNA	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciar la Línea de subte E. • Generación de paradas y estaciones estratégicas. • Nuevas estaciones, beneficia a localidades cercanas. • Crecimiento de Localidad de Ezeiza. • Combinación con líneas de subte A. D. C. • Combinación con otros medios de transporte. (Tren - Metrobus - Ciclo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimo financiamiento.

3.1. CONCLUSIÓN MATRIZ FODA ESCENARIO B

Como conclusión a esta matriz podemos observar que nos encontramos ante una mayor cantidad de oportunidades, las cuales generan potenciales directos a la hora de la elección de una propuesta.

La intención de la continuación de la Línea E, se debe a que es la línea de subterráneo con menor cantidad de pasajeros frecuentes por día, en comparación con las demás líneas; que se encuentran desbordadas, habiendo una diferencia de 200 a 300 mil pasajeros de diferencia entre las mismas.

El potencial de esta propuesta es la diversidad en su conectividad, teniendo la oportunidad de poder realizar combinación con Líneas de subte A, D y C, H y P y mediante estas conectar con los ramales de tren del Sur y del Norte. Beneficia principalmente al acceso desde diferentes partes de la Ciudad de Buenos Aires.

Es una alternativa positiva para las localidades cercanas a Ezeiza, es una nueva propuesta de transporte que beneficia a miles de personas y ayuda a descongestionar las alternativas existentes que presenta Buenos Aires para el exceso a la Ciudad.

3.1. ESCENARIO. Alternativa C

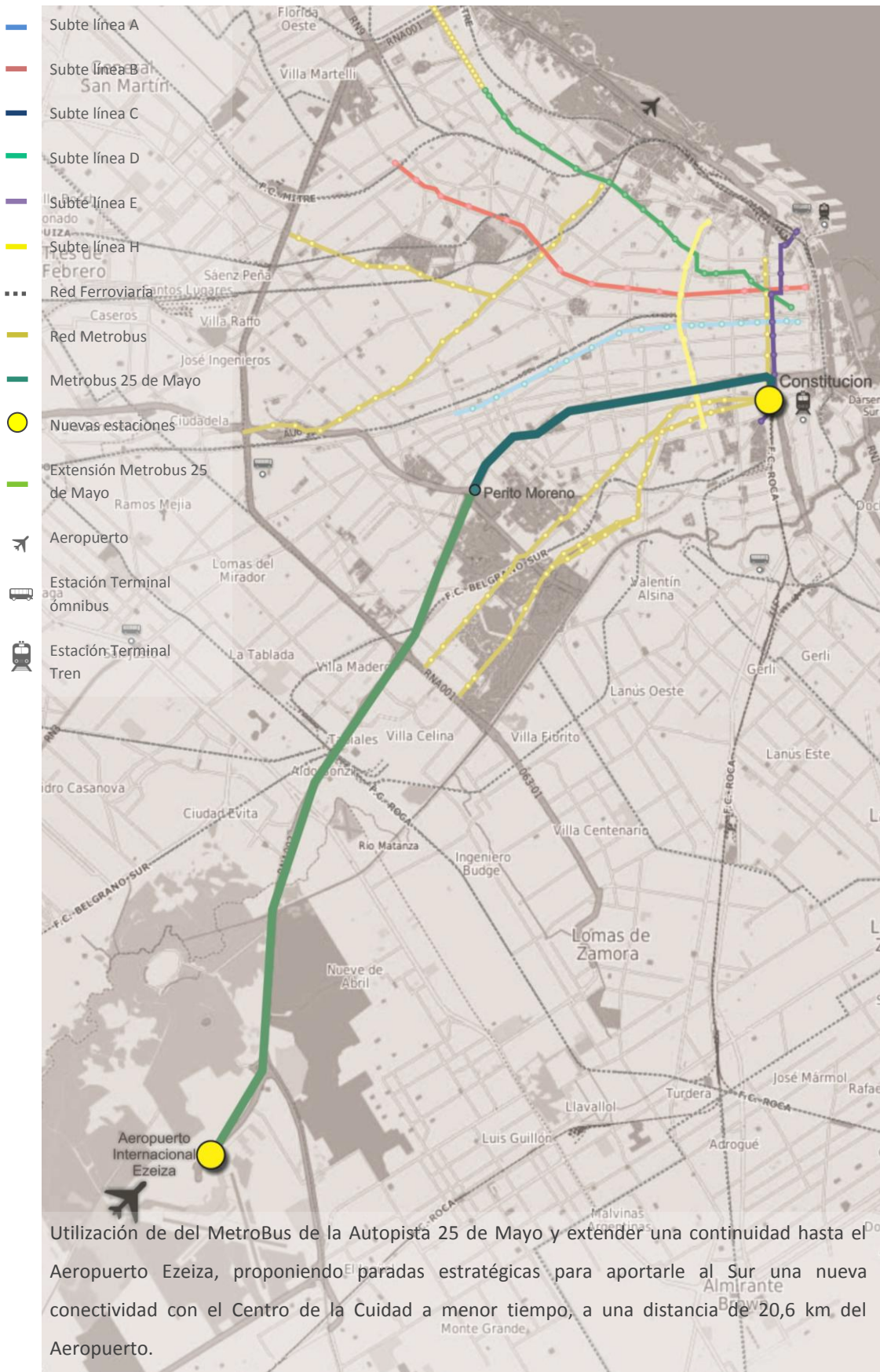


Figura 04 . Plano alternativa extensión MetroBus 25 de Mayo. Fuente : Elaboración propia - Base Google Maps

3.1. MATRIZ FODA ESCENARIO C

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
INTERNA	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de MetroBus existente. • Vía de salida rápida hacia la Provincia de Buenos Aires. • Conexión con otros medios de transporte. • Costo por metro. • Tiempo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de tramo faltante unión A.Perito Moreno y A.25 de Mayo con Aeropuerto Ezeiza. • Carril único reversible de circulación, no permite un soporte para el tipo de proyecto que se pretende. • No posee paradas intermedias en recorrido. • Servicio limitado. • Conflicto de horarios
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
EXTERNA	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización del Metrobus existente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Disminución de Autopista 25 de mayo por generar Metrobus. • Carril único. • Comparte espacio con otros servicios de gestión muy diferentes

3.1. CONCLUSIÓN MATRIZ FODA ESCENARIO C

Como conclusión a esta matriz podemos observar que nos encontramos ante una mayor cantidad de debilidades y amenazas, las cuales generan dificultades directas a la hora de la elección de una propuesta.

Se trata de un recorrido que parte desde 9 de julio hasta la unión con la autopista Perito Moreno, sin paradas intermedias.

Si bien como proyecto es positivo, ya que el MetroBus genero a lo largo del tiempo buenos resultados en la Ciudad, en este caso es diferente a los demás proyectos realizados, por el motivo que se genero un carril único en la Autopista, en él realizan su recorrido 5 líneas de colectivo dependiendo de horarios pico para la utilización del mismo.

Es complejo poder adaptarlo al proyecto futuro, porque para llevarlo a su fin es necesario una extensión de 20,6 km para que su parada final sea el Aeropuerto de Ezeiza, por eso mismo no es posible tener un único carril con una limitación de horarios.

No se ve posible cumplir con el objetivo principal de la propuesta, siendo la generación de paradas intermedias para su mayor uso y así poder brindarle a las localidades aledañas una mejor conexión con el centro de la Ciudad.

3.2 CONCLUSIÓN TOMA DE PARTIDO

Observando los resultados, basándose en el FODA de cada escenario de alternativas. Nos encontramos con tres propuestas diferentes entre ellas con resultados positivos y negativos a tener en cuenta y analizar antes de definir qué proyecto desarrollar.

No se descarta ninguna alternativa, sino que se hace una jerarquización en base a los resultados del FODA. La idea de tener una jerarquización con las observaciones y consideraciones de los porqué permite tener datos que, en caso de finalmente materializar la propuesta.

El escenario alternativo seleccionado, fue la continuación del existente Ramal Ferroviario Roca, generando una frecuencia alternativa y un servicio diferencial, fundando estaciones estratégicas en el ramal Constitución - Ezeiza - Cañuelas. Permitiendo solucionar el actual problema del Aeropuerto desconectado de la Ciudad, y generando una nueva propuesta para las localidades aledañas a este Ramal.

Positivamente en esta alternativa ya se encuentra el tramo de ferrocarril realizado, teniendo como objetivo a realizar un recorrido de 11 km desde la estación Ezeiza hasta el Aeropuerto.

El tren es un transporte masivo y de los más utilizados en la Argentina, la intención es revitalizar el ramal, seguir acercando el transporte a la gente como principal alternativa de conexión, generar nuevas opciones de acceso y promover el transporte público como imagen de nuestra Ciudad.

Se genera así una conexión directa desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza con la Ciudad. Se transformaría en la primera imagen que se muestra del país al llegar y la última al salir con todo el nivel de representación que esto tiene.

Por otro lado la segunda alternativa, la utilización de la existente Línea E de Subte, realizando obras de infraestructura para la prolongación de la misma, era un proyecto con características positivas, con oportunidades de conexión con otras líneas de subte existentes, logrando una buena conectividad en la Ciudad. Considero que esta propuesta es viable, por ese motivo la sitúo como segunda opción. Pero como en todos los casos

sucede, no todo es positivo, por lo que destaco como una obra de infraestructura de gran envergadura a llevar a cabo, requiriendo un mayor costo y tiempo. Sin poder ser una solución a corto plazo.

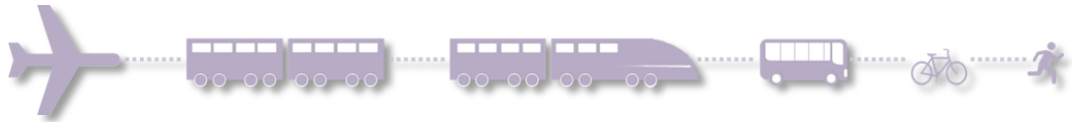
En el caso de la continuación del MetroBus de la Autopista 25 de Mayo, es destacable que el proyecto el Metrobus, propuesto en diferentes sectores de la Ciudad, lo hayan trasladado a una Autopista existente, con la conexión desde Constitución hasta la intersección con la Autopista Perito Moreno.

Presenta debilidades que no son compatibles con el proyecto de conexión con el Aeropuerto, por el extenso recorrido a realizar y centralmente porque este MetroBus es un carril único de una sola orientación que varia por el horario pico. Otra de las razones es por el impedimento a generar estaciones en el trayecto y por un carril único dependiendo de horarios picos. Por estos motivos esta queda como tercer alternativa a realizar.

A continuación desarrollaremos la primer alternativa selecta, la continuación del Ferrocarril Roca, Ramal Constitución - Cañuelas - Ezeiza.

*"El fracaso es una gran oportunidad para empezar otra vez con más
inteligencia" Henry Ford.*

CAPITULO IV. Propuesta



*Construyendo el futuro de nuestra ciudad
sobre la base de tecnología de avanzada
para que sea cada vez
más moderna y sustentable.*

CAPITULO IV

Propuesta

Luego de haber analizado la Ciudad, su historia de crecimiento, su actualidad, habiendo analizado ejemplos provenientes de distintas partes del mundo, cuento con la información necesaria para desarrollar una propuesta para el área a intervenir.

Para comenzar, lo primero que planteo es que la Ciudad se encuentra desconectada de su actual principal puerta de acceso, el Aeropuerto. La falta de conexión entre la ciudad y el lugar de llegada del ciudadano y del turista, genera un impedimento para realizar actividades en diferentes partes de la ciudad. Para ello se requiere de un efectivo sistema de transporte, carente en la actualidad.

La intención es proveer un sistema de transporte masivo y público de alta calidad, en vez de seguir aumentando la capacidad vial. No podemos continuar como lo hemos hecho, tratando de construir más vías para hacer frente a los crecientes niveles de tráfico. Por el contrario, debemos proveer más alternativas reales de transporte público.

El proyecto se basa en la utilización de la Red Ferroviaria, Ramal Roca, siendo uno de los sistemas de transporte con mayor caudal de transeúntes, existente en la Ciudad de Buenos Aires.

Se procede a la extensión del ramal, generando estaciones intermedias estratégicas, mejorando la accesibilidad del sujeto proveniente de la Ciudad y de los barrios aledaños, acercando la ciudad al Gran Buenos Aires.

Se planifica un acceso directo desde el centro de la Ciudad hasta el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, buscando la vinculación con las localidades aledañas, generando un aumento en la utilización del transporte público.

En el recorrido existente se requieren obras de revitalización, de infraestructura fundando nuevas estaciones, generando una participación de nuevos pasajeros, provenientes del Gran Buenos Aires.

La intervención directa abarca la Red Ferroviaria Roca, Ramal Constitución - Ezeiza - Cañuelas. Con nuevas estaciones en la Localidad de Avellaneda, Lanús, Banfield, Monte Grande, Ezeiza y la terminal en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Este ramal revitalizado va a contar con tres centros de transbordo.

4.1 INTERVENCIÓN

Como fue mencionado anteriormente la zona a intervenir va a ser el nexo entre la Ciudad y el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini.

Para lograr una intervención completa considero necesario generar estaciones intermedias hasta llegar a nuestro objetivo.

En primera instancia la primera intención es generar el menor impacto en la Ciudad, por ese motivo en el proyecto se considera respetar el transporte público ya existente en la Ciudad, generando una extensión del mismo y proponiendo un sistema de transporte multimodal, queriendo decir, un transporte público integrado a los demás transportes públicos, como son el Subte, MetroBus, Tren y Ciclovías. Brindándole al público distintas alternativas de acceso. Siendo así el Transporte Público imagen de nuestra Ciudad.

Estimo que el Ramal Roca, en la actualidad se encuentra desbordado por el caudal de usuarios por día. Por ese motivo propongo generar una frecuencia alternativa directa, sumando centros de trasbordo y nuevas estaciones. Descentralizando la Estación terminal de Constitución, ofreciéndole a la sociedad una nueva alternativa de conexión en la Ciudad, que beneficie al peatón como único objetivo.

El Nexo Aeropuerto-Ciudad será mejorado a partir de la revitalización del Ramal Roca, reduciendo la circulación de automóviles, generando una disminución en el embotellamiento en las horas pico al ingreso de la Ciudad, aportando menor cantidad de tiempo de traslado, calidad y cercanía, orientando de esta manera el crecimiento del Gran Buenos Aires. Y mostrando que el lema de la Ciudad es el transporte público como primer mirada al llegar a nuestro País.

A continuación se detallan los objetivos generales y particulares. Como se verá estos abarcan escalas y complejidades diferentes pero todos alineados en las ideas fundamentales del proyecto.

4.2 OBJETIVOS

- Generar un sistema integrado de transporte para el acceso del Aeropuerto desde la ciudad, que fomente el transporte ferroviario y corredores exclusivos de transporte público existente, con tecnologías que promuevan la sustentabilidad.
- Disminuir los tiempos de viaje, brindar comodidad y seguridad vial.
- Pensar en el peatón como protagonista.
- Fomentar el uso de transporte público como principal acceso a la ciudad.
- Mejorar la movilidad
- Mejorar la calidad ambiental.
- Potenciar la conectividad del Área Central y de los centros de trasbordo
- Promover el cambio modal desde al auto particular hacia el transporte público, mejorando el servicio.
- Contribuir a reducir el ingreso de automóviles particulares al Área Central.

Se proyecta un nuevo acceso desde el Aeropuerto hacia la Ciudad, buscando la vinculación de los sectores y las actividades que en ellos se desarrollan.

Realizando un proyecto Multiescala o Multipropósito que a la vez que solucione un sistema de conectividad jerarquizado a Ezeiza agregue oportunidades de conexión, de intermodalidad, con el objetivo de disminuir tiempos de viaje, facilitando la movilidad, brindando calidad y comodidad. Siendo un ramal renovado y modernizado.

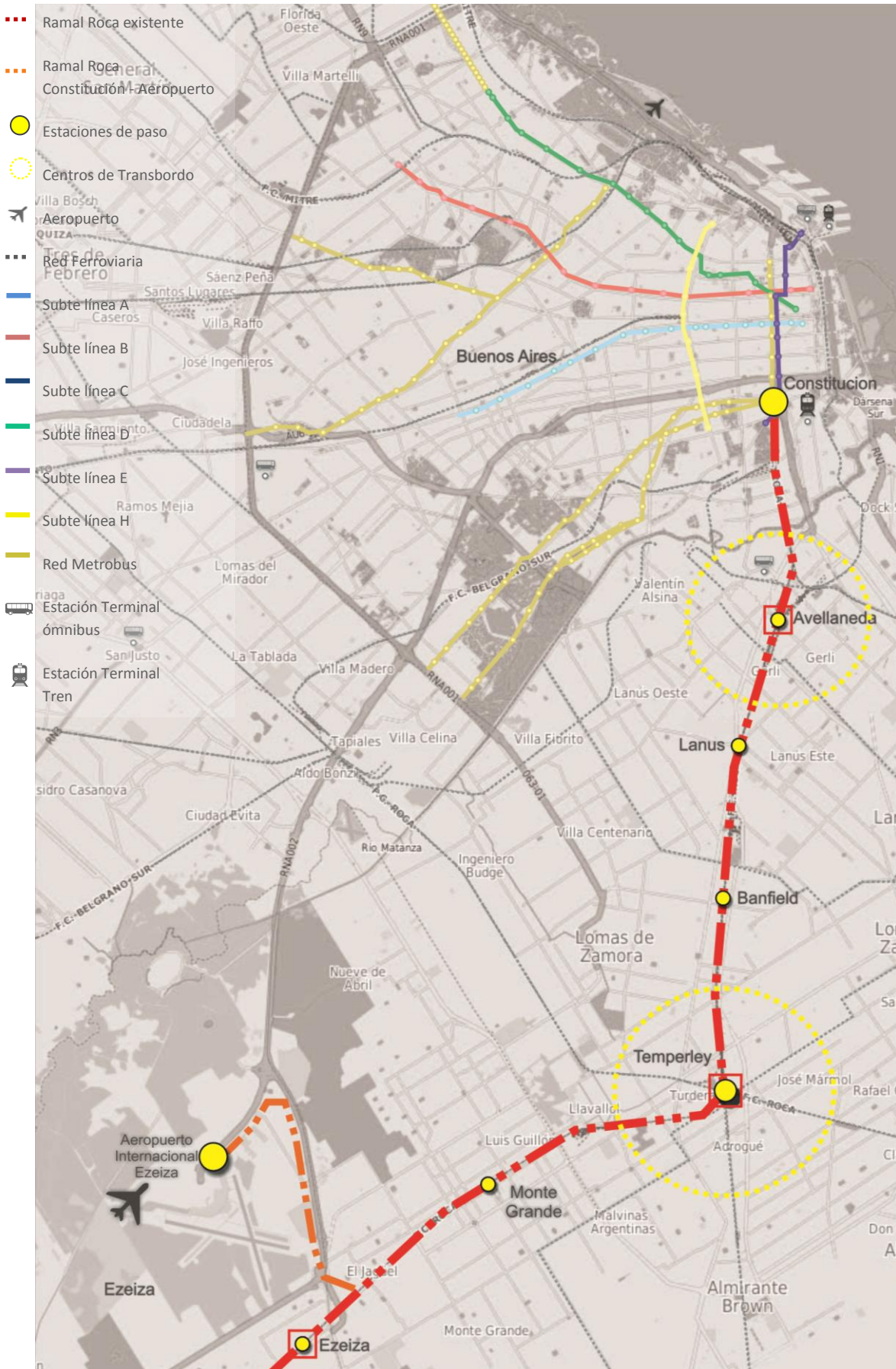


Figura 02 . Plano propuesta extensión Ferrocarril Roca . Fuente : Elaboración propia - Base Google Maps



Figura 05 . Imagen del Aeropuerto Internacional y su entorno . Fuente : Elaboración propia - Base Google

4.3 CENTRO DE TRANSBORDO

El Área Metropolitana carece de la infraestructura necesaria para integrar el transporte en una red eficiente y cómoda. Para el caso de la integración entre los modos ferroviario y automotor, el intercambio de pasajeros entre las dos redes se produce en el entorno de las estaciones, que carecen de la infraestructura adecuada para el transbordo de pasajeros.

Los centros de transbordo cuentan con características propias, respondiendo a cuestiones específicas de su entorno, o incluso en muchos casos, a las características de la gente que lo utiliza. Es alto el impacto que generan, por el motivo de cantidad gente que por allí circula.

En base a la problemática actual, la Estación Terminal de Constitución, siendo un Centro de Transbordo, se encuentra desbordado por la cantidad de usuarios que arriban a él. Mi intención es descentralizar Constitución generando nuevos centros de transbordo a lo largo del recorrido hasta llegar al Aeropuerto de Ezeiza, pensando en la necesidad de las localidades aledañas, sin tener que ingresar a la Capital y proponiendo accesos cercanos a su lugar de origen y disminuyendo tiempos de viaje.

Cada centro de transbordo van tener características diferentes, por su ubicación. El de Avellaneda y Temperley van a ser grandes por el gran caudal de pasajeros por día que transcurren en la zona y por variables conexiones con el Gran Buenos Aires.

Los CT van a contar con comercios “de paso”, locales de comida rápida, puestos de diarios y revistas, puestos de venta artesanal. Centros organizados con estructura propia, donde los usuarios transitan su tiempo de espera entre un modo de transporte y el otro.

Los usuarios van a poder arribar desde diferentes destinos, la propuesta otorga espacios de estacionamientos que sirvan de apoyo a las actividades que se van a desarrollar en todo el sector. Van a poder dejar su automóvil en los estacionamientos propios del Centro de Transbordo, para luego utilizar el transporte público para lograr sus diferentes conexiones, sin tener necesidad de ingresar con el auto a la Ciudad.

En este sentido, se puede hablar de transbordos intermodales. Se llevan a cabo a través de vehículos de diferentes modos. Así, una persona para trasladarse de un punto a otro de una ciudad utilice los servicios de dos o más líneas de autotransporte público exclusivamente, constituirá un ejemplo de transbordo intramodal.

OBJETIVOS

- Valorización de la zona
- Embellecimiento y mejorar en el entorno.
- Seguridad.
- Movilidad y crecimiento de las localidades.
- Centralización y orden en el transporte.



Centro de Traspordo de pasajeros



Estacion Centro de Traslado



Centro de Traslado de pasajeros

4.4 ESTACIONES INTERMEDIAS

El recorrido se nutre con estaciones intermedias, en ubicaciones estratégicos pensando en una solución para la mayor cantidad de usuarios.

Si bien es una propuesta diferente a los centros de trasbordo, que cuentan con mayor infraestructura y apoyos de servicios, las estaciones de paso son necesarias para completar el recorrido.

Se encuentran en las localidades de Lanús, Banfield y Monte Grande, dando sustento e impulsando la llegada del transporte a diferentes zonas del Gran Buenos Aires.

Estas estaciones presentan en cercanía paradas de colectivos para el arribo a la Estación de Tren, pudiendo además realizar combinaciones con el mismo y así potenciar con el concepto de un Sistema de Integral de Transporte, brindándole al peatón diferentes alternativas de acceso.

El tiempo estimado entre estaciones es entre 5 a 8 minutos dándole al recorrido completo un total de 40/50 minutos, desde la Estación Constitución a Estación Terminal Aeropuerto.

El tren, con servicio diferencial, es una solución optima para el traslado de pasajeros, y es la seleccionada para el nexo entre la Cuidad y el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, por tiempo, el coste y la comodidad. Este medio de transporte es el menor causante de contaminación, abasteciéndose de energía de fuentes renovables.

Este servicio es de los más seguros , en comparación con otro transporte público, no se encuentra afectado con el tránsito, cortes en las rutas y accidentes de autos. La comodidad, la rapidez del traslado entre distintos puntos y así también para disfrutar de una experiencia enriquecedora. El transporte ferroviario fomenta la igualdad social, es el medio más económico y eficaz .

OBJETIVOS

- Seguridad.
- Menor Costo
- Disminución de tiempo de viaje.
- Calidad de Servicio.
- Cercanía a Localidades aledañas
- Centralización del transporte.



Estación de paso



Interior estación de paso

4.5 ESTACION TERMINAL AEROPUERTO

Como final de nuestro recorrido accedemos a la Estación Terminal Aeropuerto Ezeiza.

Se propone una estación dentro del complejo de Ezeiza, ofreciéndole al usuario una vía de acceso desde la Ciudad, solucionando el actual problema del Aeropuerto desconectado.

Por allí, transitan más de trece millones de personas por año. El Aeropuerto presenta un impedimento principal, el acceso mediante un transporte público desde localidades aledañas y desde la Ciudad. Actualmente teniendo que utilizar un transporte privado a un alto costo o un automóvil particular, lo que ocasiona grandes embotellamientos en horas pico.

La extensión del Ramal Constitución - Ezeiza, con obras de infraestructura para la extensión del mismo hacia el Aeropuerto, se suman a otros proyectos ya realizados que proponen poner en valor a la Ciudad, brindarle conexión y seguridad.

La estación propuesta, se encuentra a continuación de las Terminales A B y C, buscando optimizar los desplazamientos dentro del complejo de Ezeiza sin necesidad de transbordos y disminuyendo tiempos de viaje.

Con esta obra se intenta contribuir a la seguridad del usuario, proponiendo salir del Aeropuerto con el Ferrocarril Roca, Ramal Ezeiza - Constitución y mediante las estaciones combinar con sistemas de transporte existentes y así mismo, generar el concepto de multimodalidad.

Así llegamos al concepto de multimodalidad: la forma más inteligente de moverse en una ciudad es combinando los distintos modos de movilidad disponibles, buscando la combinación más eficiente según la distancia y el propósito del viaje.

Mejorar el servicios para que los usuarios puedan realizar diversas combinaciones, teniendo la opción de un transporte público, con calidad de servicio, disminuir tiempos de viaje, pero a la vez flexible y accesible a todos los usuarios.

La estación va a contar con puntos de información y servicios útiles, cuenta con todos los servicios necesarios para hacer el viaje más confortable.

Para desplazamientos entre las terminales T1, T2, T3, el pasajero y acompañantes pueden hacer uso del *ArBus*, un servicio existente de traslado, mediante autobús gratuito que realiza las conexiones entre las terminales durante las 24 horas del día.

Este es un servicio gratuito de autobús para aquellos pasajeros en tránsito que ya poseen su tarjeta de embarque y su equipaje ya ha sido facturado.

El tren es una forma rápida y conveniente para trasladarse . La extensión del Ramal Roca presenta un servicio diferencial con un recorrido previo antes de ingresar al centro de la Ciudad, lo que puede ser conveniente por si no se alojan en el Centro. También la alternativa es si planeas continuar tu viaje, realizar combinación con otros sistemas de transporte en el Centro de Transbordo de Constitución, teniendo la opción de la utilización del Subte y del MetroBus.

Teniendo un aeropuerto tan grande y traficado (unos 100 mil pasajeros al día) la experiencia en el aeropuerto de Ezeiza puede llegar a ser compleja y agotadora. El tiempo de recorrido con el tren del Aeropuerto de Ezeiza hacia la Ciudad con estaciones en las localidades aledañas puede tener una duración de 40 minutos.

El horario de funcionamiento del tren hacia el aeropuerto puede variar durante el año. Por lo tanto, ofrecemos Centros de Atención en los Centros de transbordo y Estaciones pertenecientes al Ramal con instrucciones detalladas sobre el servicio al Aeropuerto.

El propósito es beneficiar al usuario, brindándole oportunidades para una mejor conexión a menor tiempo, aportando mejoras en la Ciudad y promover el transporte público como primer opción.

OBJETIVOS

- Seguridad.
- Centralización de transporte.
- Disminución de tiempo de viaje.
- Conexión directa con Aeropuerto y localidades aledañas.
- Calidad de Servicio.

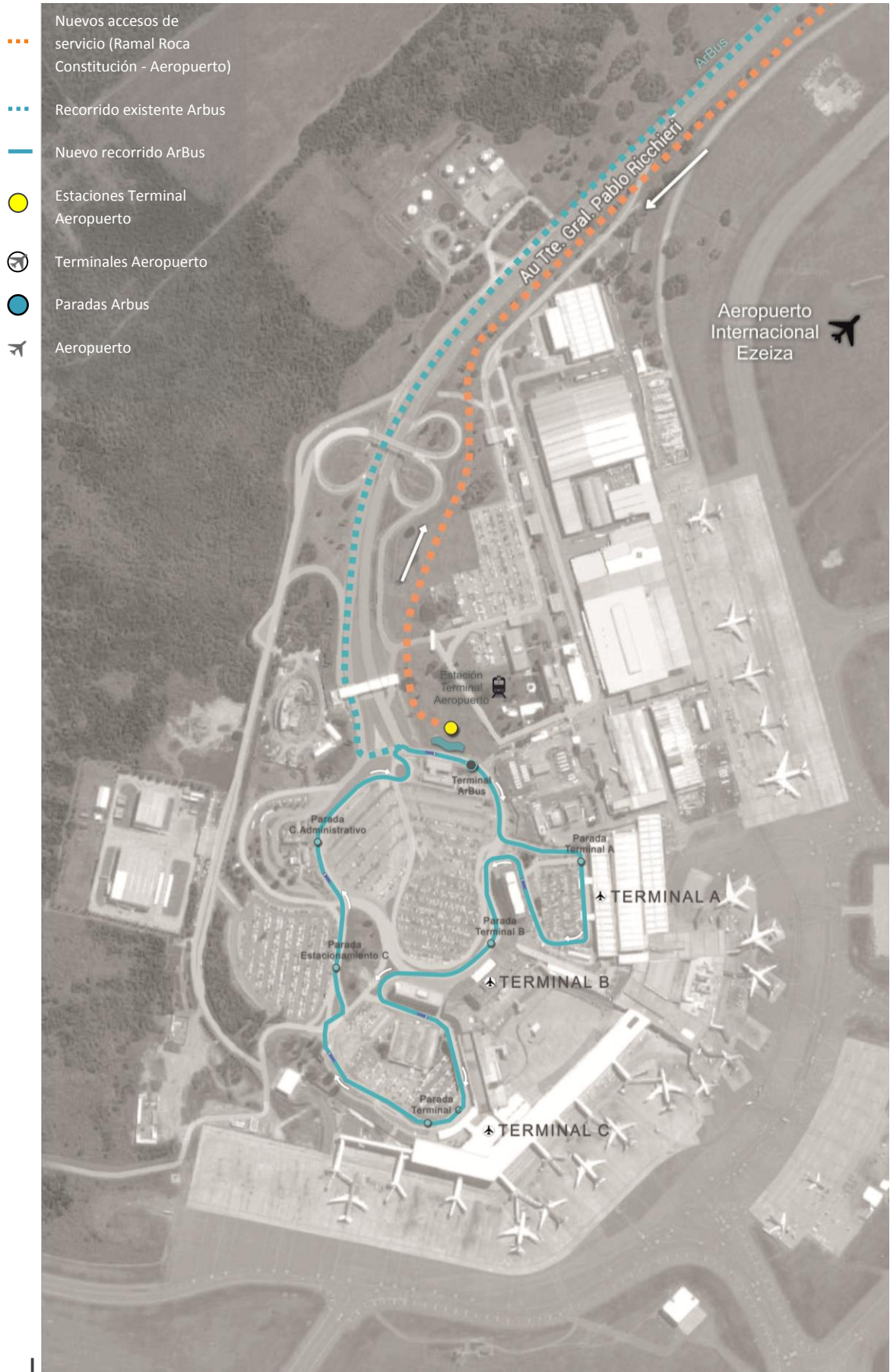
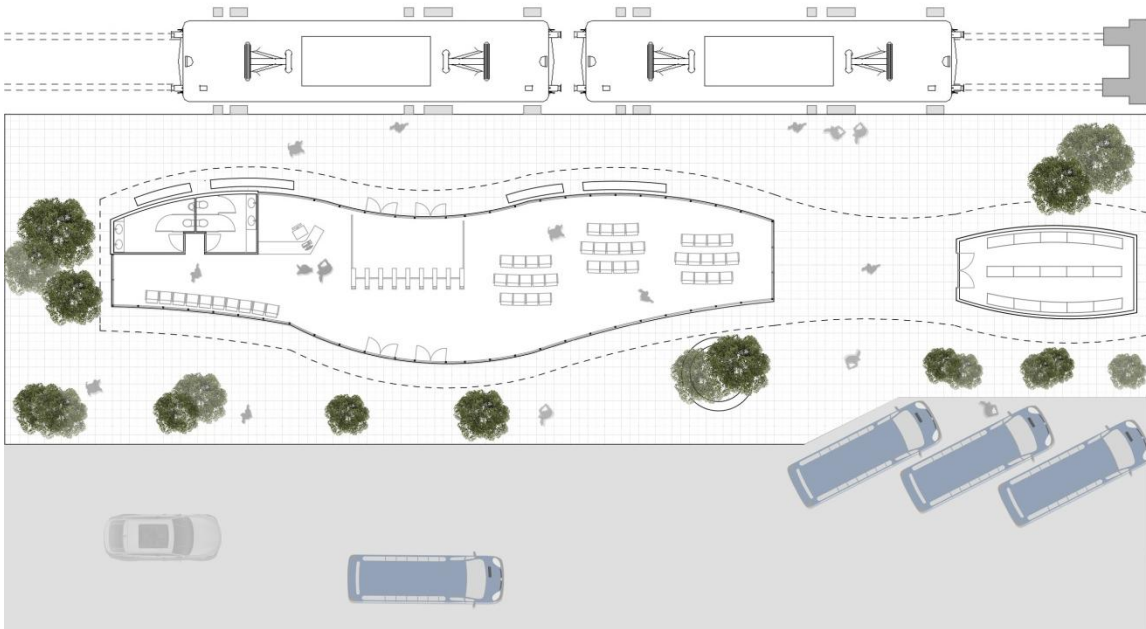


Figura 06 . Imagen Aeropuerto Internacional Ezeiza . Fuente : Elaboración propia - Base Google Maps



Terminal Aeropuerto Ezeiza



Terminal Aeropuerto Ezeiza



Terminal Aeropuerto Ezeiza



Terminal Aeropuerto Ezeiza

CONCLUSION

CONECTANDO LA CUIDAD

Luego de haber realizado el análisis general y estudiado la Ciudad, se llegó a una propuesta integral en funcionamiento en conjunto. Integrando las localidades del Gran Buenos Aires con la Ciudad mediante un medio de transporte directo que fortalezca el lazo entre los nexos.

Los resultados obtenidos se basan en un estudio exhaustivo sobre la conectividad en nuestra ciudad, y las carencias que presentan hoy en día, siendo una dificultad poder trasladarse de un lugar a otro sin un buen sistema de transporte, siendo integral entre ellos.

La imagen de acceso, puerta de Buenos Aires, fue cambiando durante la evolución de la misma, en sus principios fue el puerto imagen y semejanza de Buenos Aires, con el crecimiento de población y la necesidad de conexión, surgió del tren y las estaciones ferroviarias pasaron a ser los edificios emblemáticos de la Ciudad con la apariencia majestuosa que se quería demostrar. Eso mismo sucede en la actualidad con el Aeropuerto, es una de imagen para el mundo. En el presente se encuentra desconectado del centro de la Ciudad, siendo un impedimento la llegada para el turismo y para la propia población, teniendo que someterse a abonar costos altos a empresas privadas para solucionar la carencia de transporte público en conexión con la principal vía de acceso al país.

Basándose en la esencia de donde surgió este trabajo de investigación, sufriendo una evolución a lo largo del tiempo, enfrentarse que no solo es el Aeropuerto es el que se encuentra desconectado y si no que nos encontramos con localidades aledañas que necesitan de la Ciudad, por trabajo, salud, educación y familia siendo un impedimento el vínculo con la Ciudad, sin una posibilidad de mejor conexión, menor tiempo de viaje, calidad y opciones varias para el acceso.

A partir de estas cuestiones es que se plantea un proyecto con bases existentes en la Ciudad, para que sea un proyecto viable y factible de realizar a corto plazo. Garantizando

a todos los ciudadanos la accesibilidad a las actividades principales de la ciudad, mejorando su calidad de vida, por este motivo es necesario limitar el uso del automóvil y dar la prioridad al transporte público.

La red ferroviaria argentina llegó a tener casi 47.000 km de rieles. Hacia mediados del siglo XX fue una de las más grandes del mundo y la más extensa de América Latina

El tren puede ser conveniente, especialmente por sus largos trayectos a bajo costo y además por su extensión en el trayecto de recorrido. Además el tiempo de recorrido es más exacto, sin someterse a embotellamientos, pudiendo disfrutar del traslado

Por ese motivo el proyecto se basa en la extensión del Ramal del Ferrocarril Roca, siendo un transporte masivo, con mayor cantidad de usuarios por día, con diferentes destinos propuestos tanto en la Ciudad como en el Gran Buenos Aires, con conexión con el interior del País. Además la actual Red Ferroviaria en Buenos Aires se encuentra en conexión y en cercanía con distintos sistemas de transporte, como son el Subte con 7 líneas en funcionamiento, con los proyectos de MetroBus ya en actividad en la Ciudad y además con una Red de Ciclovías fomentando la bicicleta como el medio de transporte sustentable.

No hay que dejar renegado la importancia que tienen los viajes a pie, y si todo viaje en transporte público implica caminar hacia y desde algún paradero, el desarrollo de la infraestructura peatonal (veredas, paseos, cruces peatonales) es el complemento indispensable de una política de transporte basada en el transporte público. Más aún si se considera como viaje a pie todo desplazamiento por un espacio público, y no sólo los traslados a más de 2 cuadras.

La Ciudad cuenta con una diversidad de desplazamientos, con diferentes distancias y propósitos, que se despliegan en una localidad. La idea es multiplicar las alternativas. Así llegamos al concepto de multimodalidad, la forma más inteligente de moverse en una ciudad es combinando los distintos modos de movilidad disponibles, buscando la combinación más eficiente según la distancia y el propósito del viaje

Los cambios que se realizan en la Ciudad sea el motivo un evento deportivo o para mejorar la infraestructura, deben ser aprovechados y potenciados a futuro, dejándole un legado a la Ciudad.

CAPITULO V. Bibliografía



CAPITULO V

Bibliografía

<https://es.wikipedia.org>

<http://www.lanacion.com.ar/>

<http://www.portaldeezeiza.com.ar>

<http://www.orsna.gov.ar>

<https://www.sofse.gob.ar>

<http://www.negociosaereos.com>

<http://www.buenosaires.gob.ar>

<http://www.metrovias.com.ar>

<http://nueva-ciudad.com.ar>

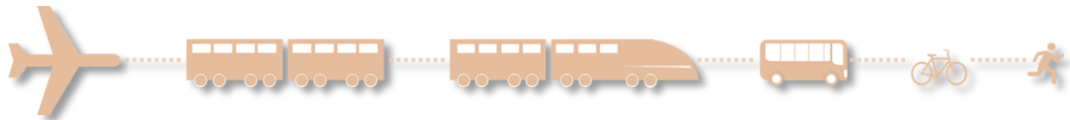
<http://www.bbc.com>

<http://www.grecotour.com>

<http://www.rio2016.com>

<http://www.bbrasil.com>

CAPITULO VI. Agradecimientos



En primer lugar agradecerle a mi tutor, el Arquitecto Pedro Pesci, por su ayuda para poder desarrollar este trabajo. Por darme sus conocimientos, sus palabras y brindarme todas las herramientas necesarias para poder llevarlo a cabo y principalmente por darme la libertad desde el primer momento para poder desenvolverme.

Gracias por tu incentivo constante y especialmente por mostrarme tu manera de apreciar la Arquitectura.

Luego agradecerles a los profesores que me cruce a lo largo de los cinco años de carrera, donde pude nutrirme de cada uno de ellos y fomentar el amor por la carrera.

Hubo muchas personas en este camino que también me acompañaron, y principalmente agradecerle a mi familia y amigos por su apoyo incondicional, sin ellos hubiera sido muy difícil poder llevar a cabo semejante esfuerzo, fueron mi pilar en esta aventura.

A mis compañeros de cursada, varios de ellos amigos que me regalo la facultad, personas increíbles que fueron el sostén durante estos años e hicieron que fuera más placentero el día a día.

Para finalizar, dedicarle este trabajo, a esas personas que son y siempre van a ser parte de mi vida y hoy no las tengo conmigo, se que estarían orgullosos de ver donde llegue y lo que me propongo para mi futuro, desearía poder estar disfrutando este momento con ustedes.

Fue un camino lleno de momentos, anécdotas, vivencias y recuerdos que me van a acompañar para siempre. Fue una feliz etapa de superación personal.

Te darás cuenta de que lo que hoy parece un sacrificio... va a terminar siendo el mayor logro

