

BAJO VIADUCTOS E INSERCIÓN URBANA: FERROCARRIL BELGRANO SUR

El Ferrocarril **Belgrano Sur** es, junto al Mitre y San Martín, uno de los ferrocarriles que forman la RER (Red de Expresos Regionales) y que actualmente se está procediendo a la elevación de su trazado en viaducto por la multitud de ventajas que ofrecerá.

Se encuentra en la zona Sur de Buenos Aires y conecta CABA con Lanús, Lomas de Zamora, La Matanza, Merlo y Morón. Probablemente es uno de los más característicos y distinto al resto por su ubicación en la ciudad. Su recorrido abarca áreas muy poco densas y de las más pobres a nivel socioeconómico. Debido a la falta de recursos de la gente que habita estas zonas, en las cercanías de las vías se ubican barrios y villas en los que predomina la inseguridad.

La nueva línea Belgrano Sur permitirá a los más de 50.000 pasajeros diarios que hoy sólo llegan hasta Barracas estar conectados con la Ciudad de Buenos Aires, también beneficiará a los 390.000 automovilistas y usuarios de transporte público que tienen demoras de hasta 20 minutos en la barrera de la avenida Saenz y otras 7 en toda la traza.

El resultado de la obra será mayor fluidez de tránsito, más frecuencia en los trenes y más seguridad vial para peatones y ciclistas.

Características

- 5,6 km de viaducto entre Nueva Pompeya y Constitución.
- 2,4 km se extiende la traza actual del tren entre la estación cabecera actual (Buenos Aires, en el barrio de Barracas) y Constitución;
- 8 barreras eliminadas (Av. Sáenz, Einstein, Cachi, Taborda, Amancio Alcorta, Pepirí, Monteagudo, Zavaleta)
- 7 cruces seguros nuevos (Corrales, Tabaré, Ramírez, Fournier, Ochoa, Atuel, Iguazú).

Propuesta

Partiendo del área de influencia geográfica que recorre el Belgrano Sur y lo que esto significa nos disponemos a proponer un programa bajo viaducto que se adapte a las necesidades de las personas que habitan sus inmediaciones.

En contraposición a las propuestas de los renders originales, que muestran un programa irreal como comercios y zonas vegetativas, planteamos un corredor de servicios y equipamientos social que de solución a las carencias de los barrios y que promueva actividades como la integración, el desarrollo económico o el acceso a la vivienda.

Para ello, diferenciamos dos sectores: **Dr Saénz** y **Estación de Buenos Aires**.

En el sector de **Dr Saénz**, encontramos un tejido mayormente residencial, con galpones vacíos o en desuso, y con una deslocalización del comercio, situado únicamente en avenidas. En este punto, la distancia entre medianeras por donde pasa el ferrocarril es bastante pequeña, por lo que el espacio resultante una vez se construya el viaducto será de una calidad solar nula y de gran inseguridad.

A fin de evitar eso, siempre que no se pueda adquirir ningún lote en desuso y habilitarlo, proponemos la introducción de pequeñas arquitecturas modulares, flexibles y de bajo coste que alberguen usos como: comunidades de vecinos, escuelas o guarderías, centros culturales, centros de salud, sedes del gobierno, centros para la generación del trabajo y renta, salas de usos múltiples, comedores sociales, dormitorios sociales temporales...

Además, planteamos la posibilidad de cerrar los corredores en sus extremos en horario nocturno, salvaguardándolos de cualquier acto vandálico.

En el sector de la **Estación de Buenos Aires**, existe un contexto un tanto diferente al anterior. Hay una presencia de bloques de viviendas muy altos (ProCrear), grandes superficies libres con usos mayormente industriales y la Villa 21-24 como límite.

La densidad en este sector no es tan alta y disponemos de grandes extensiones en las que intervenir. En ellas proponemos espacios públicos y verdes, de carácter multifuncional y deportivo a modo de plazas y parques. Algunos de los usos posibles podrían ser: canchas de fútbol y baloncesto, skatepark...

Existe un gran tránsito de camiones en la zona, debido a las obras y al carácter industrial del área, que no ayuda al espacio colectivo, por lo que planteamos una bicisenda con el fin de promover su uso, inexistente actualmente, y a la vez será la herramienta que cosa toda la propuesta.

Aunque para la integración total de una villa en la trama urbana hace falta mucha cooperación en la parte social, creemos que un punto de partida puede ser el espacio público. Este se usará como espacio de reunión para sus habitantes, y servirá como filtro. El límite ya no será más un muro opaco que la excluya, ahora será un espacio de gran calidad que dialogue y les incluya en la ciudad.