

# - G -

# Proyectos urbanos

Daniel E. Batalla / Roberto C. Nasta

## 1. Area Retiro

### 1.1. Consideraciones generales

El área que genéricamente se conoce como Retiro comprende un sector de la Ciudad de aproximadamente 130 ha. que se extiende a lo largo de 2km cuyos límites no son precisos. Situado entre el Puerto y Catalinas, próximo al Area Centro, ocupa un lugar estratégico para el desarrollo futuro del norte de la Ciudad y de la Región.

Corresponde, por lo tanto, analizar su funcionamiento particularmente en relación a sus adyacencias y accesos desde el centro, el puerto, el resto de la ciudad y del área metropolitana a la que está ligado y lo estará más aún en el futuro.

El "polígono" "Retiro" que ha sido motivo del proyecto urbanístico presenta de hecho dos frentes: el del transporte público de 300 m, ocupado por las estaciones ferroviarias, la terminal única de ómnibus de larga distancia, las playas de estacionamiento y la barrera urbana que forman las parrillas ferroviarias, paralela a Libertador.

Como Constitución, Chacarita y Once, el área tiene la doble característica de ser lugar de paso y a su vez generadora y receptora de miles de viajes al día de personas (vehículos, trenes) y pasante de carga (especialmente camiones).

La gran diferencia que singulariza a Retiro es la presencia destacada del entorno paisajístico creado por la Plaza San Martín, complementado por las Plazas Britania y Canadá, así como por sus características edilicias, la monumental Estación Ferroviaria del Mitre, de principios de siglo consideradas como patrimonio internacional, etc..

Los problemas actuales de circulación vehicular y peatonal reconocen situaciones parciales de congestión en lo que hace al tránsito vehicular, espera ante semáforos en Av. del Libertador y Ramos Mejía, frente a las estaciones ferroviarias y en los cruces con

accesos a puerto y riesgosa para el peatonal, especialmente en algunos cruces que no cuentan con protección de señalamiento particularizado.

No obstante los problemas de circulación precedentemente comentados no parecen señalar tan claramente al área Retiro como el centro más importante de intercambio de la Ciudad, en lo que a usuarios de transportes públicos y movilidad de peatones se refiere, antes bien las cifras señalan que lo es el entorno de Plaza Constitución.

En efecto, el análisis comparativo del movimiento de usuarios y de tránsito que generan las áreas de Retiro y Constitución, se muestran cifras diarias registradas para el año 1997.

	<i>Retiro</i>	<i>Constitución</i>
<i>Por ferrocarril (pas/día)</i>	217. 431	321. 920
<i>Por subterráneo (pas/día)</i>	45.500	72.000
<i>Nº líneas automotor urbano</i>	30	32
<i>Nº líneas media distancia</i>	1	15
<i>Nº líneas larga distancia</i>	<i>Terminal única</i>	<i>Terminales informales</i>

No es casual que no haya servicios suburbanos (media distancia) de ómnibus hacia el norte partiendo de Retiro, pues es la zona mejor servida por ferrocarril electrificado y por los mejores accesos viales, donde predomina el automóvil y se registran los más altos ingresos por camión a la Región.

Por las características del entorno de Retiro no se establecieron tampoco terminales de servicios interurbanos, la única línea que opera es para servicios a La Plata.

El área Retiro tiene la Terminal de Omnibus de larga distancia, no ha sido completada la Autopista Ribereña que atraviesa Puerto Madero, debiendo definirse además, el intercomunicador con la Av. 9 de Julio y el acceso al puerto. De integrarse la terminal para los ferrocarriles metropolitanos, obligará a fusionar terminales de servicio suburbanos como ya sucedió en, aunque sin éxito en los 70, con los de larga distancia de las líneas Mitre y San Martín, en la estación Retiro - Mitre.

Más allá de la Av. Antártida Argentina subsisten pendiente la ampliación de Puerto Nuevo, la construcción de una nueva Estación Fluvial y la reorganización vial del par Avdas. Dávila-Madero para encauzar preferentemente los tránsitos pesados, hasta tanto se pueda construir la obra que espera el diseño definitivo de la Autopista Ribereña.

Pero hay servicios y usos que se presentan en la vecindad y cercanías de Retiro, con clara incidencia en la zona del "Proyecto Retiro" y que en las soluciones propuestas parecería que todos ellos no han sido considerados o por lo menos no están explicitados en la síntesis de la propuesta.

Por otro lado parecería que el análisis de los problemas de tránsito de la zona se hubiera circunscripto a un área más reducida, que tendría como límite hacia la zona portuaria, la Av. Antártida Argentina y hacia el centro de la ciudad, Plaza San Martín.

Las modificaciones previstas en los sistemas de Circulación y Transporte deben ser necesariamente fundamentadas en un estudio de tránsito y acompañado por el análisis que permita conocer la futura demanda en el área.

Oportunamente desde el área de transporte y tránsito se presentaron observaciones al respecto.

Llama la atención que la propuesta, cuyo proyecto sigue avanzando, no mencione más específicamente algunos de estos temas o por lo menos no se expliciten sus influencias, máxime porque están todos intimamente relacionados y los tráficos que generan deben ser cuidadosamente analizados y encauzados con adecuadas soluciones a nivel urbano y regional. En consecuencia si las soluciones viales abarcan sólo una área restringida, dejan pendientes algunas repercusiones en sus vecindades, en especial en la trama céntrica y

hacia la zona del puerto y hacia el Norte. Asimismo deben contemplarse en su conjunto todos los proyectos y soluciones existentes y propuestos por los distintos organismos con jurisdicción sobre el área y evaluado consecuentemente su viabilidad e impacto en el área estudiada.

Para el corto y mediano plazo no puede dejar de considerarse, la proximidad de la estación terminal de ómnibus, cuya operación está cerca de la saturación, la cercanía del Puerto de Buenos Aires, con posibilidad de ser reordenado en su crecimiento o aún ampliado, la futura estación fluvial, así como la Autopista Ribereña, todavía inconclusa. Son factores que generarán un importante flujo de tránsito, dado que sus zonas de influencia respectivas exceden los límites de la ciudad e incluso de la propia Región Metropolitana, y que deben solucionarse.

A no dudarlo, muchos de ellos, influirían decididamente en el área en estudio y condicionarían las diferentes soluciones o propuestas que pudiera formularse.

Dado que Puerto Nuevo es la zona más moderna y eficiente del Puerto de Buenos Aires, se ha propuesto en más de una ocasión que la expansión portuaria se dé contigua a Dársena F, ganando en unidad y eficiencia operativa y liberando espacio para las necesidades de expansión. Se obtendría además, con este desarrollo, una centralización de accesos ferroviario y vial en un solo sector, solución que repercutiría favorablemente en la circulación del área estudiada.

Cabe señalar que la prolongación de Av. Antártida Argentina, más allá de la Av. Ramos Mejía está sometida a un tránsito adicional, para permitir la accesibilidad a la Estación Terminal de Omnibus de larga distancia y al Puerto. Ello sucederá hasta el completamiento de la Autopista Ribereña, cuyas ramas en Retiro deberán permitir la entrada/salida directas a la Terminal pero también otras posibilitarán el del tránsito pesado a Puerto Nuevo, con lo cual podría seguir siendo una zona conflictiva.

Resueltos, aunque sea parcialmente, los problemas a que estos proyectos darán lugar, resultaría mucho más fácil mejorar el problema del transporte ferroviario (pasajeros y carga) y la solución a la circulación vial, lo cual no implicaría en el corto plazo pensar necesariamente en un proyecto integrado que demande inversiones de magnitud.

Es deseable una efectiva coordinación, entre las autoridades locales y sectoriales de transporte determinando la política de transporte y tránsito (urbana-metropolitana) y definido ciertas prioridades (obras, servicios, etc.).

Las diferentes obras que se han encarado o se están realizando en el ámbito urbano lo requiere, máxime teniendo en cuenta que en el caso que nos ocupa, los proyectos y servicios principales que influyen en el área y ya han sido señalados (Autopista Ribereña, Terminal de Omnibus, Puerto Buenos Aires, Estación Fluvial, Terminales de ferrocarriles y para automotor público) son encargados o regulados por organismos nacionales y sólo el servicio por subterráneos se encuentra bajo jurisdicción de la Ciudad, quien tiene a su cargo a la vez el diseño y mantenimiento de la red vial de circulación y señalamiento del tránsito.

La experiencia muestra la dificultad siempre creciente que se presenta a los organismos que deben tomar decisiones para adoptarlas, por una parte sin descuidar el análisis previo de las repercusiones que ellas provocan en el ámbito urbano y por la otra, para que optimicen el beneficio social que de las mismas se espera.

El campo de vialidad y transporte urbanos adquiere características de mayor gravedad, principalmente por el carácter dinámico de este último, por las distintas jurisdicciones que deciden sobre el particular y por la casi total ausencia de convenios específicos sobre el tema, destinados a coordinar las decisiones.

El área de Retiro, con sus problemas y soluciones adoptadas, es un claro ejemplo de esta situación.

## 1.2. Autopista ribereña

Es parte del sistema vial central, que debe completar la vinculación entre Autopista La Plata-Buenos Aires y 25 de Mayo (hacia el Sur-Oeste) y la autopista Illia (hacia del Norte).

Su proyecto original a nivel elevado obedecía a la necesidad de integrar el sistema, diseñado sobre nivel a fin de permitir la mejor circulación entre el área central y su ampliación en terrenos del ex Puerto Madero.

En oportunidad de concursarse el proyecto de desarrollo urbanístico del área, se mantuvo en las bases este diseño y al tener que decidir sobre su construcción han surgido observaciones al proyecto y oposición a su concreción.

El proyecto original (1970/80) y alguna de sus modificaciones posteriores contemplaban una función de vinculación a través de la zona central, para tránsito pasante, que concebía un par de avenidas distribuidoras a nivel, constituido por el par Huergo-Madero y ex Davila.

El par de avenidas proyectadas posibilitaba la canalización del tránsito hacia/desde la zona norte principalmente hacia Puerto Nuevo y su posible ampliación (que tomaría el tramo dársena Norte - Dársena F) así como a la Estación Terminal, hasta tanto la autopista cumpliera esta función.

El eje de la misma sería equidistante al par de avenidas urbanas, que cumplirían una doble función, la anteriormente señalada y de distribución hacia el "área Central".

Hoy con el desarrollo del proyecto urbano Puerto Madero ha crecido notablemente la circulación vehicular, de automotores de "residentes", transporte público de pasajeros (taxis y buses). Como también creció el tránsito de camiones que operan en el Puerto o deben cumplir el itinerario de la direccional Norte-Sur, han invadido las vías de la nueva urbanización por no ser suficiente la capacidad vial por Huergo-Madero.

Esta intensa circulación, el aumento de espacios dedicados a estacionamiento, ha obligado a la Corporación de Puerto Madero a encargar la realización de numerosos estudios de tránsito que han sido desarrollados por más de un consultor. En un caso dichos estudios han estado dirigidos a evaluar la situación del arrea en algunos tramos y horarios de "casi congestión", y en otros a evaluar proyectos alternativos para el desarrollo de la Autopista Ribereña.

Respecto al proyecto preparado por OCRABA denominado "Variante 17", el GCBA ha opinado teniendo en cuenta los antecedentes de los consultores que están preparando un estudio de tránsito. Sobre la base de la documentación obtenida<sup>76</sup> se han realizado, entre otras, las siguientes observaciones<sup>77</sup>:

<sup>76</sup> OCRABA y Empresa Tecno MAK – 1998.

<sup>77</sup> Ver informe de SP y S. 13 Nov. 1998.

- Se están analizando los servicios públicos que afectarían la Autopista en su trazado en trinchera y subterráneo. Por ello falta completar el análisis de su incidencia económica y las obras que habría que adicionar para solucionar eventuales interferencias entre dichas instalaciones, la Autopista, los túneles del Ferrocarril y el Subterráneo y los accesos a las playas de estacionamiento.
- OCRABA informó que el costo de las obras significaría 80 millones de dólares más que el proyecto original, o sea el que se ubicaba en el mismo trazado pero en viaducto elevado.
- El costo total de la "Variante 17" sería del orden de 224 millones de dólares. Pero, a esa suma deberían agregarse los mayores costos determinados por la solución de interferencias con servicios públicos y el probable reclamo del Concesionario.
- De los planos recibidos no se deduce con certeza la posibilidad de instalar a ambos lados de la Autopista y de manera subterránea, el ferrocarril y una nueva línea del Subterráneo de Buenos Aires.

- La pendiente ferroviaria que aconsejan expertos en ese tema es muy reducida (5 o 6 por mil).
- Se proyecta construir playas de estacionamiento con capacidad para 2500 vehículos. Según lo expresado por los proyectistas, las mismas se ubicarían bajo la Autopista, en un segundo nivel subterráneo.
- En los informes y el Estudio de Transito, se afirma que una parte de los camiones que atraviesan la zona, seguirán circulando por la Red Vial a nivel. Esta situación agravará la creciente congestión y demoras observadas en el área.
- La rama de conexión en curva, entre la Autopista 25 de mayo y la Ribereña hacia el norte tendrá un tramo con una pendiente de 5.5% que no resulta adecuada para arterias con tránsito pesado.
- En el intercambiador de Retiro (encuentro de Autopistas Illia y Ribereña con Av. 9 de julio) se observan ramas con radio de giro reducido (45 m), inadecuado para los camiones que las emplearán en su trayectoria hacia el Puerto.

## 2. Terminales

El transporte de pasajeros y carga en la Ciudad y la Región Metropolitana de Buenos Aires está necesitando, hace tiempo, de soluciones integrales y regulaciones que posibiliten un desarrollo adecuado a su importancia como centro comercial e industrial, que aspira a constituirse en "ciudad global".

El Gobierno de la Ciudad ha encarado el estudio para la posible construcción de una terminal de carga en la zona sur (que es motivo de un programa de rehabilitación urbanística) que tendrá acceso vial por la AU 7 y AV 27 de Febrero pero, no cuenta con posibilidad cierta de un desarrollo multimodal.

El Informe IATASA (nov. 98) analiza la prefactibilidad de ejecución y operación de un centro de transferencia de carga multimodal. Contiene un análisis de la demanda, evaluación de localización propuesta, dimensionamiento de la terminal, proyecto, costo y posible financiamiento. Se complementará con el marco legal e institucional que posibilita su construcción y operación, por concesión. Posibilitaría localizar operadores de actividades relativas al transporte y consolidación de cargas.

Al mismo tiempo el Gobierno de la Nación ha presentado el proyecto para la posible ampliación del puerto de Buenos Aires, principalmente para la operación con contenedores y previendo una amplia zona para actividades de logística, lo cual demandará más y mejores accesos, particularmente, del medio ferroviario. El costo estimado del proyecto así como su viabilidad técnica y económico - financiera, aun no han sido completados.

En su área de influencia el fuerte impacto del desarrollo en marcha de Puerto Madero y la posibilidad del "Proyecto Retiro" deben ser considerados en forma especial en todo lo relacionado con circulación urbana y accesibilidad carretero-ferroviaria al puerto, aun sin la ampliación en estudio.

El creciente intercambio comercial de Argentina con el Mercosur y el resto del mundo ha generado un fuerte crecimiento del movimiento portuario de Buenos Aires, que deberá ajustar su capacidad, considerando en forma realista los aspectos vinculados a la operación y el acceso por el río de La Plata.

Es conocido el problema que el ingreso y egreso de esta área, vecina al área central de la ciudad, crea a su desarrollo urbanístico, por la congestión que genera el intenso tránsito de camiones y las restricciones que el ferrocarril tiene en su trazado y capacidad de vías.

Corresponde pensar en la necesidad de encarar estudios globales que permitan definir acciones, no solo sectoriales, para un adecuado desarrollo del transporte con una concepción multimodal, que acompañe al urbanístico y ambiental de la ciudad y la Región.

La Corporación del Mercado Central de Buenos Aires es una entidad interjurisdiccional y tiene la posibilidad de encarar en su actual localización, la construcción y operación de un centro de transferencia de carga multimodal con el carácter de centro o plataforma de actividades logísticas, que atienda a la demanda de la Ciudad y la Región. Y que bajo su organización, ofrezca un espacio para concentración y distribución de cargas y un conjunto de servicios complementarios, esenciales para la explotación diaria de empresas ligadas al transporte y la comercialización, sociedades industriales, etc. que permitan integrar la gestión.

El suceso comercial del producto inmobiliario resultante y el interés suscitado por el concepto urbanístico y ambiental en conjunto con los factores económicos, han conducido a desarrollar una red de parques de actividades logísticas en Francia, Italia y Europa en general. Los tamaños que se dan, desde el inicio hasta su posterior ampliación, varían de acuerdo a la región, la magnitud e importancia comercial del área que debe atender.

Quien se haga cargo de su construcción y operación con un concepto que atienda el urbanismo y medio ambiente debe estudiar, proyectar, realizar, comercializar y administrar el Centro, generando verdaderas unidades de empresas dedicadas a la logística

El hecho que se haya reinstalado en la Administración de la Corporación su Directorio y que el Gobierno de la Ciudad tenga hoy su conducción y participación en las decisiones, puede facilitar su instrumentación.

Su localización, ubicada en una zona donde convergen accesos viales (autopista a Ezeiza y Avenida General Paz ampliada), ferroviarios (ex FC. Belgrano y Sarmiento) y vinculación directa al Aeropuerto Internacional de Ezeiza, puede contribuir a la optimización de las actividades del transporte y la distribución de cargas que llegan y salen de la Ciudad y buena parte de la Región Metropolitana. Estos aspectos permitieron que en el estudio realizado por Conarsud, en 1982, pudiera fundamentarse su factibilidad como terminal de cargas para la Región.

Hay antecedentes en la Corporación acerca de la posibilidad de encarar una Estación Terminal de Carga, y se preparó en su momento (1997) un pliego de condiciones en zonas anexas al mercado.

En 1998 se realizaron estudios de prefactibilidad para construir y operar una central de transferencia de cargas y servicios complementarios por parte de un consorcio de firmas comerciales y operadores de transporte que no prosperaron .

<sup>78</sup> Ver Estudio SAISEB, Sogarís, Roman SAC, Buenos Aires al Pacífico, etc..<sup>78</sup>

Atento a la importancia que tiene el tema y a la decisión del Gobierno de la Ciudad de analizar esta alternativa, corresponde:

- Como se encara la realización de un Proyecto de estas características. "Centro de Transferencia de carga multimodal y de actividades logísticas".
- Que la Corporación del Mercado Central lo acepte como prioridad de su estrategia empresarial, por mandato de los gobiernos<sup>79</sup>.

<sup>79</sup> Ver Convenio de Cooperación y Asistencia a tal fin firmados por representantes de la Secretaría de Transporte de la Nación, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y Ministerio de Producción de la Provincia de Buenos Aires y la Corporación del Mercado Central - Noviembre de 1998.

- Contar con un estudio integral de factibilidad en esta localización, que permita ser presentado a consideración de oferentes con antecedentes a nivel internacional para su futura concesión.

El mismo deberá considerar todos los antecedentes existentes a la fecha respecto al tema, sin excluir la vinculación con la actividad portuaria de la Ciudad y la Región.

A fin de confirmar el interés que este tipo de proyectos merece, deben ser consultados los responsables de actividades vinculadas al transporte, comercialización, logística y negocios inmobiliarios quienes seguramente confirmaran que es una actividad necesaria en la Región.

La posibilidad, de contar con un análisis completo de las necesidades de instalaciones y equipamiento para el transporte multimodal y actividades conexas, evitaría que la Corporación evalúe presentaciones de propuestas aisladas que, en última instancia, requieren espacio (por el pago de un canon) en un área que tiene buena accesibilidad, como ya sucedió durante 1998.

Al mismo tiempo, le proporcionará al Gobierno de la Ciudad antecedentes para adoptar una decisión y opinar, basado en una buena fundamentación, respecto a la posible ampliación del puerto, tal como la está concibiendo el Gobierno Nacional.

El alcance del estudio, el tiempo y costo de su realización (con todos los antecedentes que al respecto existen a la fecha) deberán ser evaluados por la Comisión recientemente integrada. (Ver nota anterior).

No obstante, parece razonable que en un plazo de cinco meses puede contarse con los resultados del mismo.

Sintéticamente, el estudio debería abarcar los siguientes temas:

- Definición del Proyecto, funciones a cumplir, (a partir de la localización propuesta). Características técnicas y operativas. Redes de servicio, oferta actual y requerimientos.
- Accesos, redes de transporte.
- Mercado a atender, demanda de operadores y dadores de transporte, de actividades logísticas, otros.
- Posibilidad de complementar al Mercado Central, no perjudicando su operación.
- Desarrollo constructivo, urbanístico y ambiental. Oferta de equipamiento y servicios complementarios.
- Costo de construcción, plazo de realización, esquema de financiamiento y renta posible.
- Estructura jurídico-administrativa y gestión del proyecto.
- Estrategia del desarrollo del proyecto y su integración con las actividades normales del Mercado Central.

Con un estudio de factibilidad bien realizado, fundamentando sus conclusiones, quedaría abierto a los posibles postulantes que quieran invertir y operar el complejo adoptar decisiones que permitan:

- Manifestar su interés.
- Hacer conocer sus observaciones.
- Reducir el posible riesgo del negocio.

A modo de complemento se transcribe la definición de Centro de transferencia de carga multimodal, tal como la ha propuesto la asociación europea de los Centros de transferencia de carga multimodal EUROPLATFORMS<sup>80</sup>.

<sup>80</sup> Tomado de documentación oficial europea.

“Un Centro de Transferencia de carga multimodal (denominado también Centro Logístico, Plataforma Logística, Plataforma de Flete o de Mercaderías) es una zona delimitada en la cual distintos operadores ejercen todas las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de la mercadería tanto para el tránsito nacional como internacional. Dichos operadores pueden ser propietarios, inquilinos, o simplemente usuarios de los edificios e instalaciones construidos dentro de la plataforma (almacenes, muelle de fraccionamiento, áreas de almacenamiento, oficinas, estacionamiento, talleres, locales comerciales, etc.).”



Un Centro de transferencia de carga multimodal debe, además, abrirse, en régimen de libre competencia, a todas las empresas interesadas en las actividades mencionadas; debe también estar dotado de todos los equipos colectivos necesarios para las explotaciones arriba descriptas y, en lo posible, constar de servicios públicos y privados para las personas, los vehículos y las empresas usuarias.

Para favorecer la multimodalidad en el tratamiento de las mercaderías, un Centro de transferencia de carga multimodal debe, preferentemente, comunicar con una pluralidad de modos de transporte (carreteras, ferrocarriles, vía marítima o fluvial, vía aérea).

Por fin, la gestión de un Centro de transferencia de carga multimodal debe, obligatoriamente, estar a cargo de una entidad única: pública, privada o mixta."

## 2.1. Terminal para transporte de carga por camión

La Secretaría de Producción y Servicios del GCBA ha realizado, a través de una consultora, el estudio de factibilidad de ejecución y operación de un Centro de Transferencia de Carga Multimodal (CTCM) para facilitar la transferencia de mercaderías entre diferentes medios de transporte carretero y operar también cargas provenientes por ferrocarril o con destino a terminales aéreas o portuarias.

El objeto es facilitar asimismo la tarea de operadores de transporte y actividades logísticas y de distribución de mercaderías, facilitando la desconsolidación de cargas a ser distribuidas en el ámbito urbano y/o consolidación de otras.

El estudio abarcó el análisis de la demanda para lo cual se analizaron datos oficiales y realizaron censos de origen/destino de volúmenes de carga y relevamiento a empresas del sector.

El análisis de localización supuso considerar cuatro posibilidades.

A. Parque Alte. Brown en Villa Lugano (49 Ha.) con accesos vial por la futura AU7 y Av. 27 de febrero, no tiene acceso ferroviario directo.

B. CEAMSE en vecindad de Av. Perito Moreno sobre el Riachuelo (57 Ha.) y cercano acceso por Av. Velez Sarfield.

C. Ex Frigorífico Lisandro de la Torre / Mataderos (33 Ha.) acceso vial sobre Av. Directorio.

D. Flores Sur (43 Ha.) acceso en cercanías sobre Av. Castaños, Av. Perito Moreno.

El análisis comparativo de superficies, posibilidades de expansión, accesibilidad, impacto urbano y ambiental determinó como mejor localización para su implantación la A.

El acceso vial por la futura AU7 y ampliación de la Av. 27 de febrero, así como una posibilidad de un ramal de 750 m. de la línea Belgrano o bi trocha con el Urquiza le daría una alternativa de ingreso del ferrocarril.

El estudio se complementa con un análisis legal, administrativo y económico financiera que indican su viabilidad, pensando en la operación de un concesionario.

### a. Estudios de tránsito y circulación

Los estudios realizados permiten observar que la mayor cantidad de vehículos de carga se movilizan desde / hacia las zonas que se corresponden con los accesos norte, oeste y sur en ese orden, sea por origen o destino de los viajes.

#### TMDA. En puestos de peaje, por tipo de vehículo

	Hacia Bs. As.			Desde Bs. As.		
	Total	Camión	%	Total	Camión	%
<i>Autopista La Plata - Bs. As.</i>	48763	3682	7.6	45747	3716	8.1
<i>Dock Sud</i>	32106	2079	6.5	29430	2060	7.0
<i>Hudson</i>	16657	1603	9.6	16317	1656	10.1
<i>Acceso Norte</i>	58537	9633	16.5	58612	9279	15.8
<i>Pilar</i>	28613	3375	11.8	29092	3205	11.0
<i>Campana</i>	29744	6258	21.0	29520	6074	20.5
<i>Ricchieri</i>	56788	6589	11.6	56902	6430	11.3
<i>Acceso Oeste</i>	31184	4505	14.4	30240	4370	14.4

Fuente: Cuadro 2.2.3 (bis) estudio citado - IATASA - 1998.



El relevamiento muestra la alta participación del camión en el total del tránsito en los accesos norte y oeste, particularmente en el caso del ramal a Campana en que la participación supera el 20 %.

De los valores registrados, medidos en Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) sobre las vías de acceso a la Región y la Ciudad, ocupan los primeros lugares sobre un ingreso de 33843 camiones/día:

Av. Lugones 18%, Pte. Pueyrredon (nvo.) 13%, Av. Saenz 9%, Pte. Pueyrredón (vjo.) 7% y por Av. Roca 12% (hacia y desde Capital Federal).

Los volúmenes transportados por tipo de carga y por envases, de acuerdo con cifras en el orden nacional del año 1997, indican que predominan cereales, combustibles, minerales y otros.

Cuando se computa el consumo interno (140.648 ton/año) mas cargas de exportación (75.838 ton/año) y de importación (22.744 ton./año) da un movimiento total de 240.000 toneladas.

Del parque de carga a nivel del país, relevado sobre el total de vehículos comerciales 11.420 están registrados en la ciudad, el 20.4% en el Gran Buenos Aires lo que da para la Región un 31.8%, es decir 426.000.

La distribución asignada a transporte de carga según modalidad de operaciones es:

<i>Tipo de Transporte</i>	<i>En %</i>	<i>En Valores</i>
<i>A Terceros</i>	<i>28.6</i>	<i>75.648</i>
<i>Exclusivos a Terceros</i>	<i>6.3</i>	<i>16.858</i>
<i>Propio</i>	<i>38.2</i>	<i>101.147</i>
<i>Propio y a Terceros</i>	<i>16.6</i>	<i>44.140</i>
<i>Fleteros</i>	<i>10.1</i>	<i>26.843</i>
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>264.636</b>

Fuente: Estudio citado.

En el estudio, se analiza también el transporte ferroviario, los ingresos - egresos de la Región (CBA y GBA) en el cuadro siguiente se muestra el movimiento registrado, que en su mayoría (como ya se vio en E.2) es carga a puerto. En el gráfico se señalan los accesos ferroviarios.

#### ***Movimiento de Cargas. Corredores Metropolitanos Ferroviarios***

<i>Línea</i>	<i>Corredor(es) Nudo</i>	<i>Total corredor(Tons.)</i>	<i>Tonelaje Asignable</i>
<i>BAPacífico</i>	<i>Sola/Retiro</i>	<i>264000</i>	<i>13700</i>
<i>MGUrquiza</i>	<i>Lacroze</i>	<i>88000</i>	
<i>FSRoca</i>	<i>Sola</i>	<i>840000</i>	<i>50400</i>
<i>NCArentino</i>	<i>Colegiales/Emp.Norte</i>	<i>399000</i>	<i>20000</i>
<i>FEPSA</i>	<i>Sola</i>	<i>63000</i>	<i>3100</i>
<i>FCGBelgrano</i>	<i>Saldías</i>	<i>270000</i>	<i>20000</i>

Fuente: Ferrocámaras y F.C. Belgrano Cargas.

En lo que respecta a la localización y características del CTCM, en el Estudio se señala que:

- Es imprescindible un acceso ferroviario bi-trocha (métrica y ancha) para lograr una central multimodal integral.
- Provisto lo anterior, la ubicación propuesta es aceptable, aunque bajo el punto de vista estrictamente ferroviario sería más aceptable Playa Sola (aunque reconocen que tiene problemas de espacio y accesibilidad).
- Les parece absolutamente necesaria la integración de facilidades aduaneras ("puerto seco") a la terminal.
- El grado de uso, en el caso ferroviario, se restringiría a mercaderías consolidadas según los "tonelajes asignables".

- Bajo el punto de vista global del transporte multimodal, coinciden con los transportistas por automotor, en el sentido que el Centro debiera ser el primero de un sistema de tres (o más) centros de transferencia (Sur, Norte y Oeste).

Con respecto a los otros medios de transporte marítimo y aéreo el Estudio señala que “al respecto” cabe señalar que las cargas operadas en el Puerto de Buenos Aires y otros vecinos (Dock sud) y en el Aeropuerto de Ezeiza (Aeroparque no tiene movimiento de cargas relevante), son -de hecho- transportadas por camión o vagones de Ferrocarril en el interfase terrestre. O sea que los volúmenes de carga asignables a una CTCM ubicada “extra puestos” (cual es el caso de nuestro Centro), ya están computados en el análisis del transporte terrestre.

El cuadro siguiente muestra el movimiento de carga portuario.

#### **Movimiento de Cargas Puerto de Buenos Aires. (Toneladas Año 1997)**

<i>Tipología</i>	<i>Importación</i>	<i>Exportación</i>	<i>Tránsito</i>	<i>Total</i>
<i>Carga General*</i>	641765	172814	8625	823204
<i>Contenedores</i>	2698474	2274602	161387	5134463
<i>Graneles Líquidos</i>	314016	48498		362514
<i>Graneles Sólidos</i>	65116	1267917		1333033
<b>Total</b>	<b>3719371</b>	<b>3763831</b>	<b>170012</b>	<b>7653214</b>

\* Carga General en: cajas, bultos, paletas, vans, etc.

Fuente: Elaboración propia, según datos de AGP, Departamento de Estadísticas, estudio ya citado.

En el Estudio se señala que “el movimiento en otros puertos del Area Metropolitana no es relevante a nuestro análisis, por el tipo de actividad que en ellos se realiza: Puerto Madero (pasajeros), Dock Sud (petrolero, graneles); Dársenas del Este (petróleo, reparaciones de buques)”.

“En lo que respecta al Aeropuerto de Ezeiza, el movimiento de cargas no ha alcanzado aún la relevancia de otros aeropuertos internacionales. Los datos correspondientes al año 1997 se incluyen en el siguiente Cuadro; los datos están agrupados por tipos de envase y según mercados de importación y exportación.”

#### **Movimiento de Cargas Aeropuerto de Ezeiza (Toneladas Año 1997)**

<i>Tipo de Envase</i>	<i>Importación</i>	<i>Exportación</i>	<i>Total</i>
<i>Bolsas, cajas y Tambores</i>	51706	38583	90289
<i>Cajones, Paletas y Mini Lift Vans</i>	6814	15099	21913
<i>Contenedores*</i>	11182	27244	38426
<b>Total</b>	<b>69702</b>	<b>90926</b>	<b>150628</b>

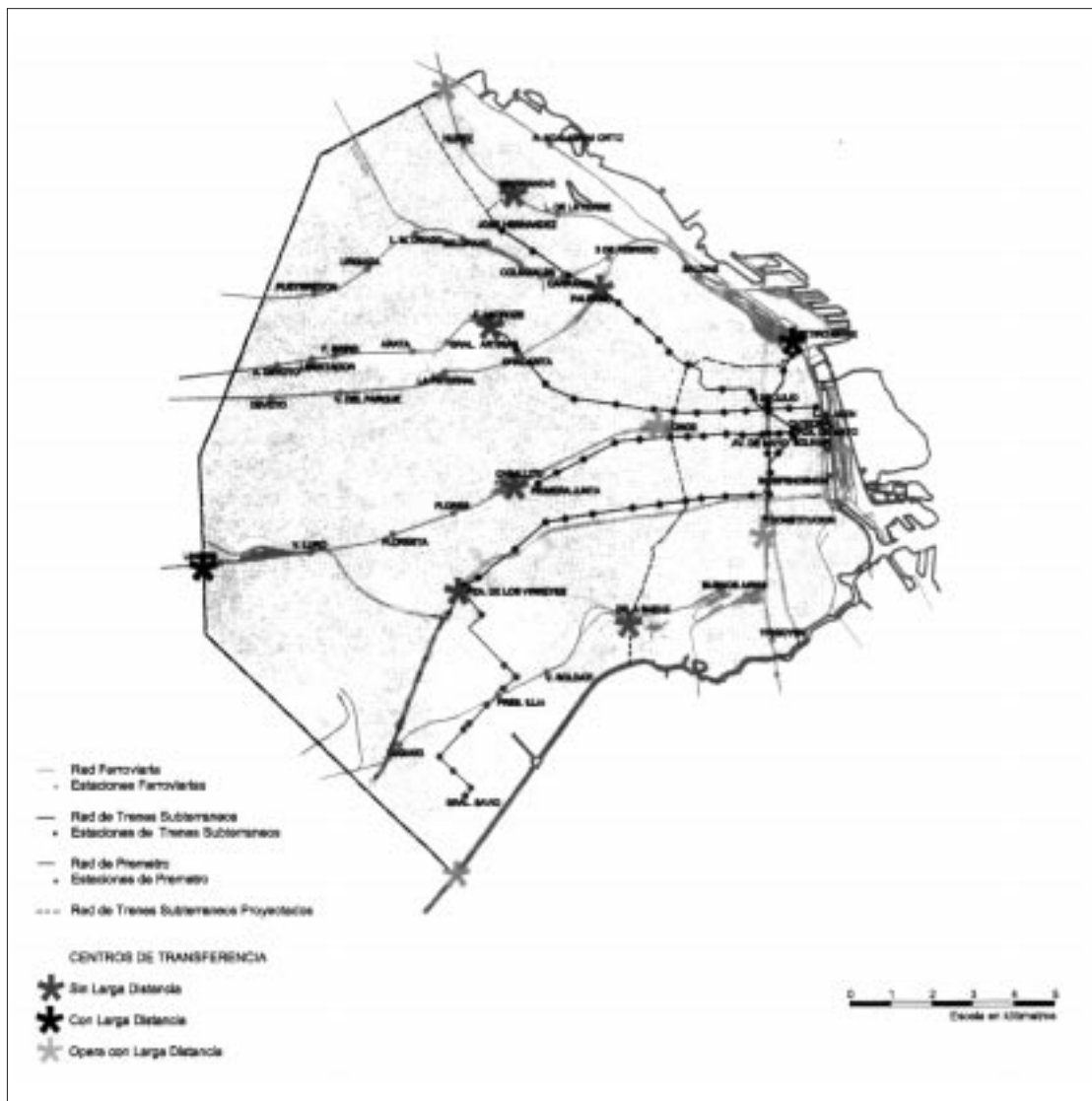
\* Contenedores de carga aérea, Normas ISO.

Fuente: Elaboración propia, según datos de la Secretaría de Transporte. Estudio citado.

El análisis de la demanda actual, que pueda estar dirigida al CTCM, considerando la carga transportada por camión, distribuidas en carga interna, exportación e importación permite calcular el espacio necesario para se desarrolla.

El orden de la demanda calculada llega a 7.370.000 toneladas (año 1997), lo que, teniendo en cuenta el tipo de emprendimiento y la previsible evolución económica global permitió calcular como demanda de diseño para el año 2005: 90.540.000 toneladas.

La inversión prevista para el proyecto es de 32,5 mill. de U\$S (sin pago de canon), haciéndose cargo del total de obra y equipamiento, para una superficie total de diseño de 32 Ha. Incluye depósitos, edificios varios (servicios, aduana, etc.), playas de contenedores, estacionamiento y circulación, áreas parquizadas, etc.



Fuente: Plan Urbano Ambiental / GCBA

## 2.2. Terminal de pasajeros

### Estación terminal Unica de Larga Distancia en Retiro (ETOR)

Buenos Aires cuenta hoy con una terminal única para servicios de larga distancia, que fue construida en 1982, a un costo de 50 millones de U\$S. Fue concesionada a 10 años plazo desde su habilitación, su explotación tuvo inconvenientes lo cual obligó al Estado Nacional ha hacerse cargo y nuevamente licitar su concesión (1992) y recién en agosto de 1993 fue adjudicada a sus actuales prestadores del servicio, por un plazo de 12 años, en el cual deben darse obras de mejora para su operación.

El organismo de control integrado por funcionarios del Gobierno Nacional, no tiene participación el Gobierno de la Ciudad pese a que por ordenanza municipal es una función que le corresponde asumir.

Se ha señalado en más de una oportunidad que la capacidad actual de su operación, está cercana a la saturación y las dificultades que presenta su acceso al no contar con una vinculación directa con el sistema de autopistas de acceso a la Ciudad. Es interesante señalar que su definición como terminal única, (la Ciudad se caracteriza por tener tres grandes direccionales de acceso desde/hacia el interior del país) y su localización obedeció a una decisión que tomara en su momento (1980) el arrea específica del Gobierno

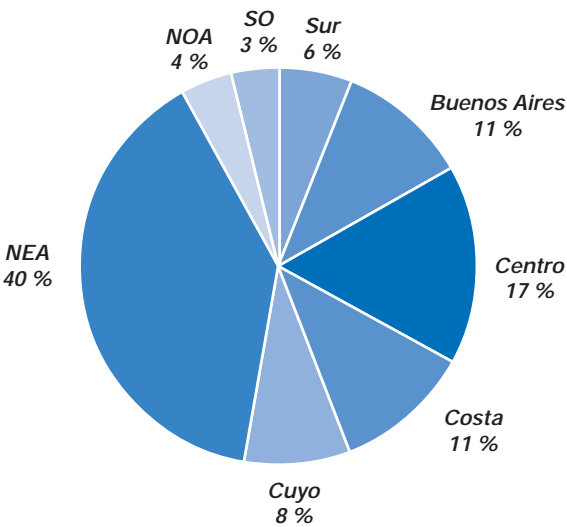
Nacional, basado en que se disponía del terreno y su accesibilidad estaría asegurada y facilitada por su vinculación directa con la Autopista Ribereña. Su localización no resultó la mejor, alejada de las estaciones ferroviarias y sin acceso directo al subterráneo impidió constituir un "centro de transporte funcional" y su accesibilidad por la trama vial urbana alarga tiempos de viaje y es conocido no está integrada al sistema de autopistas, inconclusa la Ribereña (desde el Sur) y no concluidas las obras de acceso desde la Autopista Illia tramo Norte para asegurar el tráfico hacia destinos de esa direccional.

Se ha señalado que las áreas de Retiro y Constitución tienen una importancia similar en cuanto a movilidad diaria de pasajeros urbano-suburbano, pero en Retiro el conflicto que se genera es diferente por el hecho de que la Terminal de larga distancia está en su área de influencia.

Se ha analizado para el período 1993/97 el movimiento de la misma, computando la totalidad de los servicios y pasajeros entrados / salidos por día hábil promedio; de intenso tráfico actual obliga a la ocupación integral de sus dársenas de operación, señalando que el canon que se cobra por entrada/salida es de 15U\$S para servicios a más de 300km y de 11U\$S para menos de 300km.

Se recurrió a la estadística oficial de la Terminal y el análisis realizado responde a la modalidad de operación de los servicios, en las tres direccionales de trafico principales (por zona geográfica). Gráfico G.1.

**Gráfico 1**                    *Distribución porcentual de tráficos según zona geográfica desde y hacia Retiro (E.T.O.R.). Período 1993/97*



Es decir, que clasificados en dos grandes grupos la direccional Centro Norte es el 60%, la direccional Sur-Cuyo el 39%.

Si se hiciera una clasificación que abarque tres direccionales podría ser:

	Porcentaje (%)
Norte	44
Centro - Cuyo	25
Sur	37

A modo de complemento se acompaña el listado de orígenes / destino de los viajes que operan en la terminal y demandan servicios (cuadro 1).

Las cifras registradas de servicios se transforman en pasajeros movilizados suponiendo una ocupación promedio de 24 pasa/veh (como promedio anual) cifra que acepta la Secretaria de Transporte de la Nación (cuadros 2 y 3).

Por lo que puede desprenderse de las cifras analizadas aparece nuevamente como necesario considerar el proyecto de una terminal de larga distancia en la zona sur, buscando un cierto equilibrio en la organización de la estructura urbana en su relación con la circulación y el transporte. Esto sin dejar de considerar la posibilidad de localizar otra estación para servicios de larga distancia y/o para transferencia de servicios.

**Cuadro G.1 Evolución del tráfico de pasajeros en los corredores principales con origen y destino en la E.T.O.R.**

Provincia	Localidad	1993	1994	1995	1996	1997
Buenos Aires	Junin	91,128	132,648	115,008	120,552	93,192
Buenos Aires	Olavarría	189,936	240,672	216,072	221,544	266,064
Buenos Aires	Tandil	255,024	235,536	158,016	160,032	172,800
Buenos Aires	Pergamino	151,896	171,912	187,776	193,704	225,072
Córdoba	Cap. del Monte	125,880	95,256	120,960	154,968	241,080
Córdoba	Cordoba	314,928	333,600	356,856	323,448	358,632
Córdoba	Rio Tercero	119,400	148,608	163,032	159,168	176,712
La Pampa	Telen	104,808	125,808	196,560	201,936	223,776
S. del Estero	Suncho Corral	153,960	188,760	146,160	140,952	105,408
Buenos Aires	Mar del Plata	164,760	197,160	222,816	241,800	282,096
Buenos Aires	Mar del Sur	799,920	784,296	694,824	603,432	589,848
Buenos Aires	Necochea	90,264	144,792	156,984	142,800	108,960
Buenos Aires	Pinamar	159,000	163,320	152,016	190,200	204,600
Mendoza	Las Leñas	297,096	338,736	310,992	93,960	401,472
Mendoza	San Rafael	345,312	387,216	357,960	368,928	363,360
San Luis	Merlo	151,896	183,312	181,800	180,168	198,816
Buenos Aires	San Pedro	118,320	133,584	136,224	160,968	170,112
Chaco	Villa Angela	224,568	238,128	254,160	257,808	272,496
Corrientes	Esquina	110,160	105,576	119,184	158,016	177,936
Corrientes	Saladas	112,584	121,968	102,624	98,112	105,744
Entre Ríos	Concordia	122,232	169,776	196,968	136,368	101,664
Entre Ríos	Diamante	131,112	138,840	117,096	148,320	128,184
Entre Ríos	La Paz	216,816	228,600	186,984	147,480	134,064
Entre Ríos	Rosario del Tala	265,512	375,840	416,688	468,936	485,280
Misiones	Posadas	111,024	131,496	117,984	136,056	147,720
Rep. del Brasil	Florianópolis	182,592	221,616	217,608	196,704	196,632
Rep. del Uruguay	Montevideo	254,448	304,896	282,720	262,896	269,976
Santa Fe	Ceres	141,480	137,664	159,552	177,288	166,128
Santa Fe	Firmat	151,416	193,728	153,792	153,168	158,328
Santa Fe	Villa Cañas	697,200	737,280	838,272	826,152	871,368
Tucumán	Tuc., S. Miguel	115,008	139,368	128,832	118,176	124,296
Neuquén	S.M. de los Andes	266,616	317,256	288,216	254,376	296,976
Neuquén	Neuquén	350,088	352,656	289,344	305,328	295,848
Santa Cruz	Caleta Olivia	100,920	142,656	145,416	150,144	119,664

#### Servicios media distancia por autopista Buenos Aires -La Plata

Provincia	Localidad	1993	1994	1995	1996	1997
Buenos Aires	La Plata	537,888	613,800	548,832	503,448	544,080

Fuente: elaboración propia en base a datos oficiales.

Al Norte, servicios por rutas nacionales 8,9,12 y 14. Al Sur, servicios a la costa RN2 y hacia el Sur RN3 y otras. Al Oeste, servicios a La Pampa, Cuyo, etc. por RN5, 188, etc. La distribución de servicios relevada muestra (ver gráfico 1):

Dirección	Porcentaje (%)
NEA	40
NOA	4
Centro	17
Total	61
SO	3
SUR	6
Pcia. Bs.As.	11
Costa	11
Cuyo	8
<b>Total</b>	<b>39</b>

**Cuadro 2** *Trafico de más de 3500 servicios  
(Período 1993/97)*

Años	Zona								
	Bue	Centro	Costa	Cuyo	Nea	Noa	So	Sur	Total
1993	48312	70808	67777	28850	175261	23173	7211	23087	444479
1994	52910	75669	73180	32295	197202	29382	7731	25527	493896
1995	54582	83381	69541	30338	200758	27737	8593	24899	499829
1996	61486	86845	56917	30330	197491	26787	8993	26996	495845
1997	61086	92009	69143	30481	201468	30249	9769	25560	519765

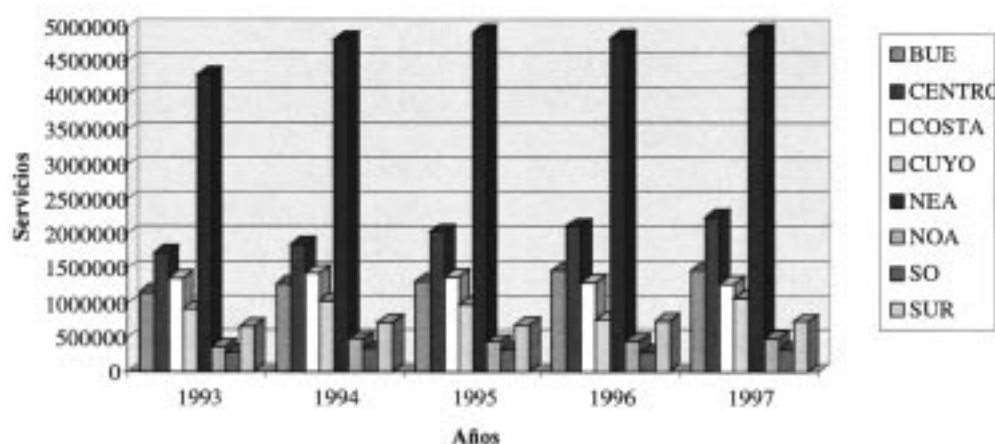
Fuente: elaboración propia en base a datos oficiales.

**Cuadro 3** *Tráfico de másde 84000 pasajeros  
(Período 1993/97)*

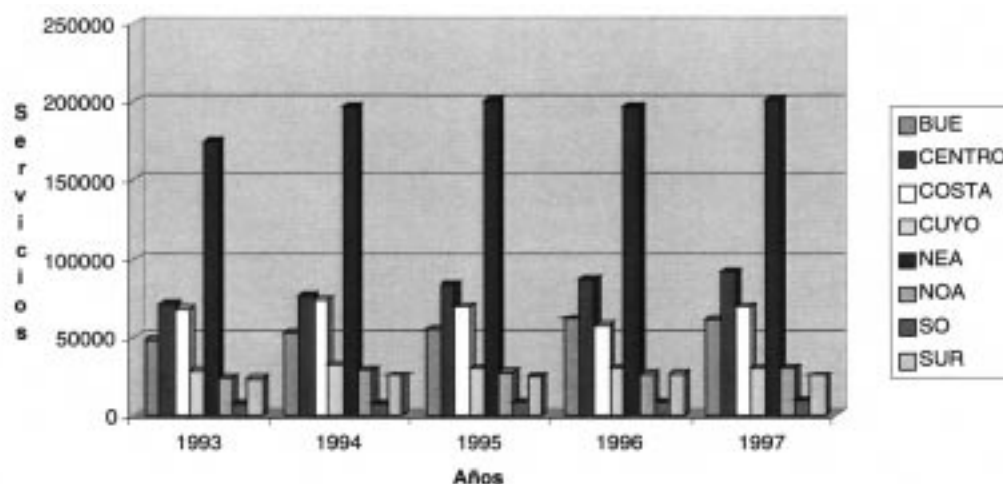
Años	Zona								
	Bue	Centro	Costa	Cuyo	Nea	Noa	So	Sur	Total
1993	1159488	1728864	1347912	914136	4310016	354336	282072	659568	10756392
1994	1269840	1845864	1435632	1035696	4822776	469344	330624	720456	11930232
1995	1309968	2031816	1375200	966840	4918632	427704	312984	683544	12026688
1996	1475664	2114160	1290072	757968	4834632	433224	280272	735504	11921496
1997	1466064	2238456	1275648	1075512	4915992	480552	323112	728136	12503472

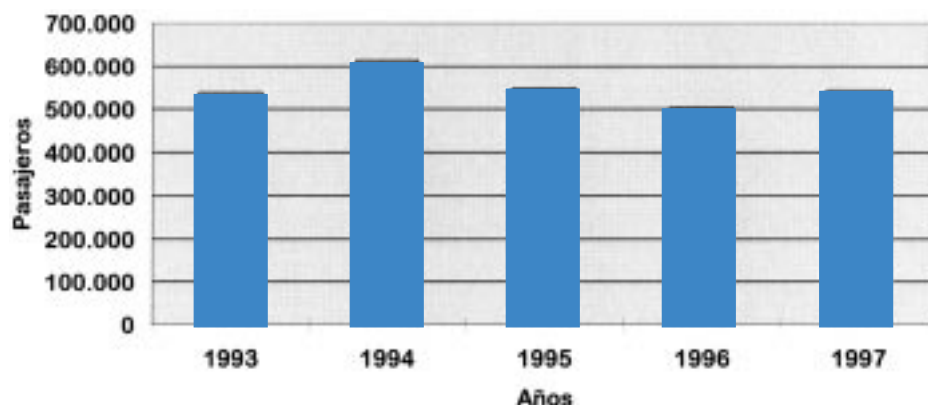
Fuente; elaboración propia en base a datos oficiales.

**Gráfico 2** *Tráfico de más de 3500 servicios*



**Gráfico 3** *Tráfico de más de 84.000 pasajeros*





### 2.3. Estación terminal en Constitución

Cabe señalar que la zonas de Constitución es también una área de gran movilidad y con fuertes problemas de tránsito vehicular y peatonal, de estacionamiento y de circulación vial en general, tanto alrededor de la Plaza como frente a la estación ferroviaria.

Fue por este motivo y por otras consideraciones en materia de política de transporte urbano y de terminales en particular, que el Estudio de Renovación urbana que se realizara en 1970<sup>81</sup> para la zona sur de Buenos Aires, planteó con prioridad la construcción de una terminal de ómnibus de media y larga distancia para atender la zona sur metropolitana y del país, contigua a la estación ferroviaria e integrando un Centro de Transporte.

<sup>81</sup> Plan de renovación Urbana de la Zona Sur-MCBA 1971.

La importancia que adquiere Constitución como centro de intercambio es debido a que operan en su vecindad 30 líneas de media distancia y algunas de larga distancia (que parten o llegan finalmente a Retiro), con los consiguientes impactos sobre la circulación vehicular y peatonal así como en la red vial de acceso. Parte de esta situación se transfirió a Retiro al determinarse que la Terminal de Omnibus fuera única y sólo de larga distancia. En el área Retiro pudo constituirse otro Centro de Transporte destinado a la zona norte y noroeste del país y posiblemente de la Región Metropolitana, integrando las terminales de ferrocarriles y de transporte automotor, con la posibilidad de atender servicios de vinculación directa al Aeroparque y Estación Fluvial.

Complementariamente se resolvería la playa de intercambio con el servicio urbano, que aún está pendiente de proyectarse.

Paralelamente en Constitución se habría constituido el Centro de Transporte ya mencionado para servir el corredor sur y oeste de la Región Metropolitana y del país, con posibilidad de atender servicios al Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

El área Constitución, podría también, con similares fundamentos, ser considerada en igual plano de importancia que Retiro. Pero en este caso existen, además, otros factores que podrían adjudicarle una primera prioridad. Entre ellos, el hecho de ser terminal de una cantidad importante de líneas de transporte de pasajeros de media distancia que sirven a usuarios de nivel socio-económico bajo, que tienen en algunos itinerarios como alternativa, el ferrocarril Roca electrificado y a que, en sus proximidades se encuentra la Autopista 25 de Mayo que se complementa a través de la Av. 9 de Julio (con carácter de autopista) para facilitar una circulación fluida hacia el sur.<sup>82</sup>

<sup>82</sup> La SPyS del GCBA, ha desarrollado un proyecto de transferencia de servicios urbanos y de playas de estacionamiento para automotores.

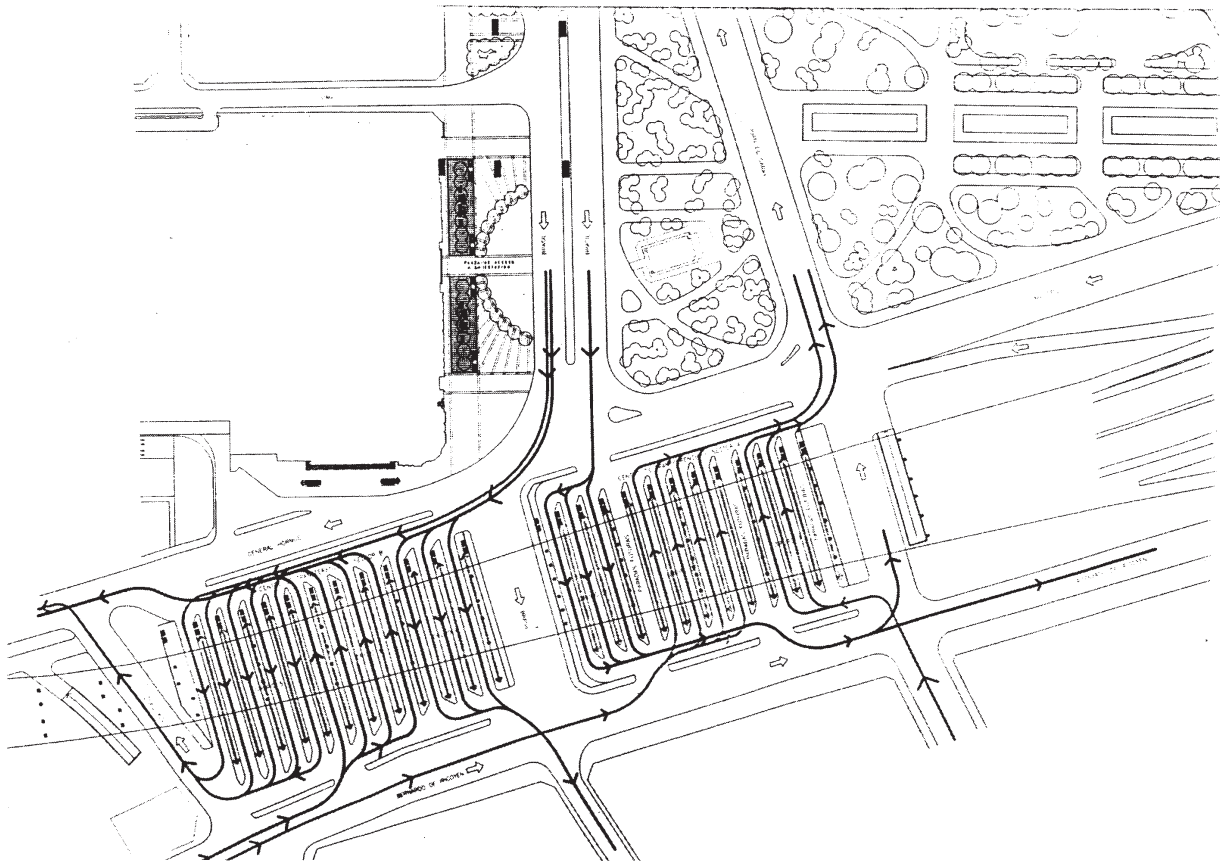
Como contrapartida, hacia el sur tardó en darse (1985) la electrificación del ferrocarril y se demora la terminación de la Autopista La Plata- Buenos Aires y se tiene en cambio una alta densidad de servicios de media distancia que terminan su servicio en Plaza Constitución.



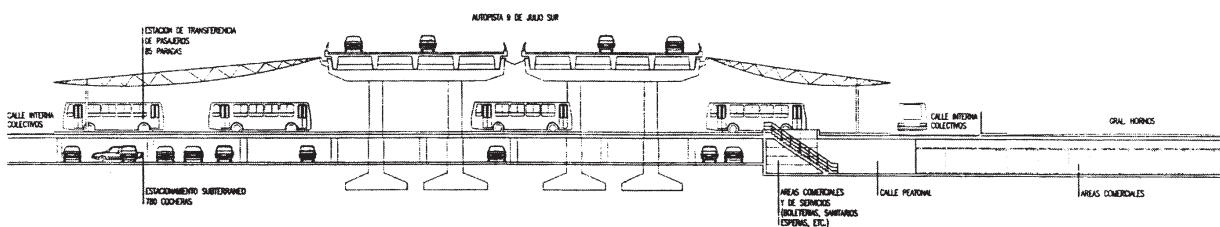
Respecto del área de la Estación Constitución la SP y S evaluó en su momento la situación de “convivencia desordenada de peatones, vehículos de transporte de pasajeros, taxis, vehículos particulares y de carga, que operan en condiciones inseguras”. Contrató el proyecto para definir las obras para la construcción de una playa de estacionamiento subterránea, que permita operar además (a nivel) a las líneas de transporte urbano y de tal suerte que pueda darse un ordenamiento de la circulación de vehículos y peatones. El proyecto básico para la reorganización de paradas de colectivos y circulación debió considerar la realidad actual de las corrientes vehiculares y peatonales. La alternativa de proyecto elaborada incorpora:

- Centro de transferencia de pasajeros, para la terminal ferroviaria, de subterráneo línea C y 31 líneas de buses.
- Estacionamiento subterráneo, que sirva a la vez para desalentar el acceso de automóviles al área centro.
- Recuperación urbana del sector, revitalizando la Estación de ferrocarril, reordenando el área y relocalizando actividades comerciales.

Los croquis del proyecto en planta y elevación pueden verse en los diagramas adjuntos. El costo previsto del proyecto, considerando una concesión de obra pública, se estima en 25 millones de pesos.



GOBIERNO DE LA CUIDAD DE BUENOS AIRES / Secretaría de Producción y Servicios



GOBIERNO DE LA CUIDAD DE BUENOS AIRES / Secretaría de Producción y Servicios