

Título del trabajo

**CIVILIZAR, RECUPERAR Y CONECTAR.  
Hacia un sistema de movilidad integrado en la Región  
Norte del AMBA.**

Mesa temática

**Redes y sistemas de infraestructura territorial**

Nombre del Autor/es

**Celina Caporossi, Marcelo Corti, Fernando Díaz Terreno**

Institución de pertenencia

**FAUD, UNC / FADU, UBA**

E-mail

**diazterreno@gmail.com**

## **CIVILIZAR, RECUPERAR Y CONECTAR.**

### **Hacia un sistema de movilidad integrado en la Región Norte del AMBA.**

Palabras Clave: movilidad, transporte, intermodalidad, espacio público

#### **Planteo general, hipótesis, objetivos y metodología**

La presente investigación se origina en el interés por cuestiones relativas a la movilidad y su implicancia en el desarrollo urbano, en diálogo con una mirada sobre el Derecho a la Ciudad en clave actual, donde uno de los principales pilares de una ciudad democrática es el acceso universal a una movilidad eficiente, en la evidencia de que ésta se encuentra estrechamente ligada a los usos del suelo y su distribución en el territorio y que, asimismo, constituye uno de los grandes temas sobre los que se asienta el desarrollo económico de las ciudades. Partes de estas premisas generales se vieron plasmadas en una investigación aplicada de carácter proyectual, presentada a un concurso de ideas en torno a dicha temática, en la Región Metropolitana Norte de Buenos Aires (RMN).<sup>1</sup>

La movilidad de la RNM, desde un punto de vista socio-territorial, se organiza a partir de una estructura espacial de relaciones internas y con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y en torno a ejes de movilidad masiva (ferrocarril, vías conectivas y Autopista Panamericana) desvinculados entre sí y con escasa transversalidad en el sistema. La Autopista se presenta como una barrera a la integración de actividades y población, presentando, pese a la dinámica positiva de sus bordes, conflictos de escalas y baja relación con el entorno de sectores urbano circundante. Se evidencia una competencia

---

<sup>1</sup> Primer Premio del Concurso de ideas-proyecto-soluciones para el transporte en el Corredor Norte del AMBA, organizado por el Consorcio Región Metropolitana Norte, Municipios de San Fernando, San Isidro, Tigre y Vicente López, noviembre de 2012. Autores: Arqs. Celina Caporossi y Fernando Díaz Terreno. Colaboradores: Arqs. Fernando Vanoli, Héctor Páez Ferreyra y Facundo Savid. Asesor en Transporte: Lic. Lucas Galak.

entre centralidades y espacios públicos, y una convivencia de realidades contrastantes: municipios que presentan tejido denso y compacto, que demandan ordenar y readecuar el sistema de transporte potenciando su infraestructura existente (primera corona); y municipios atractores de población, con desarrollo poco integrado y equilibrado (segunda y tercera corona).

Desde el punto de vista estrictamente de la movilidad y el transporte, se está frente a la expresión de un modelo basado en el automóvil particular, en correspondencia con un esquema conectivo sustentado en las infraestructuras viales de alta velocidad, en la desarticulación entre modos de transporte (con baja participación del ferrocarril), desjerarquización de vías y ausencia de especialización. A ello se le agrega, un panorama fragmentado en lo administrativo y jurisdiccional.

Una serie de **hipótesis asociadas** sostiene aquellas premisas antedichas. Por un lado, la idea del futuro de la movilidad urbana se encuentra en la intermodalidad del transporte, en la diferenciación, jerarquización y especialización del tipo de redes y en una racionalización en el uso del automóvil privado; por otro, que la noción de movilidad urbana eficiente y equitativa se potencia cuando constituye una oportunidad para generar y/o cualificar los espacios públicos de la ciudad. Ambos supuestos demandan un contexto de gestión integral del territorio.

La propuesta para la conformación de un corredor integrado de transporte para RNM de Buenos Aires persiguió los siguientes **conceptos-objetivos**: a) **civilizar** la Autopista Panamericana, poniendo en relación movilidad, nuevas centralidades y actividades urbanas; b) **recuperar** y poner en valor el espacio ferroviario (Mitre y Belgrano) y sus estaciones en su articulación con los Centros Tradicionales; y c) **conectar**, creando un nuevo soporte integrado en base a un sistema de transporte multimodal

Las cuestiones antemencionadas contribuyeron a estructurar un enfoque para *leer* las principales problemáticas en la movilidad urbana de la RNM. Los **procedimientos** con los que se abordó el desarrollo del trabajo se encuentran dentro de aquellos habituales en la disciplina urbanística: un minucioso relevamiento de campo, manejo de estadísticas y documentación técnica y cartográfica disponible, entrevistas a informantes clave, deslindes de escalas de trabajo, producción de nueva cartografía y de gráficas para la comunicación de la propuesta.

#### **Resultados alcanzados:**

#### **Propuesta preliminar de un sistema de movilidad integrado para RNM**

La concreción de un nuevo modelo territorial implica fuerte transformaciones paulatinas que involucran todos los estamentos de la ciudadanía, expresados en una serie de proyectos de distinta envergadura, a concretarse por distintos actores, particularmente estatales. En el caso que nos ocupa, se promueve especialmente el rol integrador del Consorcio de Municipios del área.

Si bien la presente propuesta se centra básicamente en la movilidad urbana de la región norte del Área Metropolitana de Buenos Aires, también pretende establecer algunas pautas urbanísticas generales para el área, replicables como criterios para el ordenamiento general del territorio metropolitano. Ello implica actuar sobre la conectividad y los sistemas de desplazamientos existentes para recuperar, calificar y potenciar los corredores integrados por redes troncales de transporte articuladas entre sí, y resolver o crear nuevos puntos de acceso y transferencia planteando, en los casos que ameriten, operaciones urbanísticas complementarias a la movilidad.

Los siguientes aspectos estructuran la propuesta:

1) *Definición de premisas urbanísticas específicas sobre las redes troncales principales que orientarán el conjunto de acciones que irán a repercutir sobre la movilidad urbana general de la Región Norte del AMBA.* En la Autopista Panamericana: promover operaciones para “civilizar” las infraestructuras, dar urbanidad a entornos y entramar flujos. En ramales FFCC Mitre y Avenidas Maipú y Libertador: poner en valor estaciones e infraestructuras ferroviarias y cualificar entornos. En ramal FFCC Belgrano: estimular la consolidación y densificación de entornos ferroviarios con operaciones de densificación moderada y cualificación de áreas con baja dinámica urbana, incluyendo operaciones de “prestigio”.

2) *Conformación de corredores integrados por las redes troncales de transporte de la Región Norte del AMBA, a partir de sistematizar las infraestructuras y los servicios existentes, tanto para la modalidad transporte colectivo automotor como del ferrocarril.* Dos corredores principales en dirección norte-sur (Corredor Este y Oeste), cuatro corredores transversales (Av. General Paz, Camino de Cintura Márquez-Rolón, Corredor Ambiental Camino del Buen Ayre-Río Reconquista-Ruta 202 y Ruta 197).

3) *Optimización de las condiciones existentes y revertir las situaciones conflictivas en las redes troncales de transporte.* Modalidad tren: recuperar el sistema en general, eliminando pasos a nivel, independizando el tren del automotor, adecuando y poniendo en valor estaciones y paradores. Modalidad colectivo automotor: reconvertir el sistema actual en Bus Rapid Transit (BRT).

4) *Fortalecimiento de la transversalidad en dirección este-oeste a través de su articulación con los corredores en dirección norte-sur.* Resolución de transferencias entre sistemas de transportes, metropolitanos y no metropolitanos (“capilaridad”). Definición de proyectos urbanos asociados en sinergia con las propuestas de transporte.

5) *Superación las condiciones de fragilidad de las transferencias entre sistemas.* Propuesta de: a) Centros Metropolitanos de Transferencias (CMT), emplazados en el encuentro de las redes troncales de la Región Norte del AMBA con la ciudad de Buenos Aires (sobre Av. General Paz); b) Centros Regionales de Transferencias (CRT), emplazados en los cruces de redes troncales con la conectividad transversal principal, que se adentra al interior de los municipios.

6) *Consolidación de la intermodalidad en el conjunto de desplazamientos, en asociación con la mayor eficiencia de las transferencias, como condición para mejorar la calidad del transporte público.* Propuesta de: a) estacionamientos “park and ride” y de bicicletas en estaciones ferroviarias; b) rediseño de las estaciones y sus vínculos con otros modos de desplazamiento dentro de la escala local (bicicletas, taxis, colectivos, automóvil privado, peatón); c) sistema de refugios y paradas.

7) *Concientización acerca de la importancia del uso del transporte público con el fin de incrementar la cantidad de usuarios.* Calidad de la información destinada a usuarios, sistemas de gestión de calidad, entre otros.

8) *Conformación de centralidades de la movilidad urbana en la Región Norte del AMBA que, través del planeamiento y la gestión urbana alimentarían el nuevo rol estructurante del transporte público.* Generación de espacio público con atributos de centralidad (puesta en valor de ámbitos existentes y creación de otros nuevos) integrados a los sistemas de movimientos: puntos estratégicos como transferencias regionales en cruce de redes troncales entre sí, principales y transversales. La integración de transferencia, centralidad y espacio público estimula mixtura de usos, densificación residencial y concentración de empleo, en los puntos de mayor accesibilidad a las redes de troncales de transporte.

9) *Articulación de los espacios de la movilidad con propuestas ambientales de aumento de los espacios verdes públicos y el sistema de espacios públicos calificados.* Creación de sistema de parques lineales acompañando la infraestructura vial de escala metropolitana y de espacio público calificado en los nodos de transferencia.

En definitiva, se trata de la conformación de un sistema de corredores de transporte de la Región Metropolitana Norte que contemple el fortalecimiento de la red transversal este-oeste, la generación de puntos de transferencia multimodal y multiescalar, la cualificación funcional y ambiental de centralidades y de espacios públicos centrales y la articulación de centralidad, densidad residencial y empleo en los puntos de mayor accesibilidad a la red troncal, estrechando vínculos entre planeamiento y gestión urbana, y el nuevo rol estructurante del transporte público.