

**MEMORIA DESCRIPTIVA Y PLANILLA DE SUPERFICIES**

# Memoria Descriptiva

---

Vivienda y algo más :

## Identidad y urbanidad como garantía de sustentabilidad social

**Identidad** : capacidad de un sector urbano nuevo de ofrecer a sus habitantes las condiciones de arraigo, satisfacción de las funciones urbanas, contención y calidad de vida pública y social como la que puede brindar un barrio consolidado preexistente de la ciudad

**Urbanidad** : grado de vitalidad que, para alcanzar un equilibrio entre la vida pública y la vida privada, se le otorga a una nueva área urbana a través de la densidad de la vivienda, sus plantas bajas, el nivel de sus equipamientos, la mezcla de usos, el acceso al transporte y la recreación para sus habitantes de distintas edades

## LINIERS : ESTRATEGIA URBANA GENERAL

Un **Sistema de Parques Públicos Lineales** recorre el área de Este a Oeste actuando como mitigador de los efectos que provocan en el espacio del predio las dos grandes piezas de infraestructura existentes actualmente - la autopista y las vías del ferrocarril, éstas, hasta su conversión en un Parque Lineal que se integrará al Sistema.

A través de las nuevas vías de acceso que crea el proyecto, los nuevos Parques Lineales se ofrecen a los barrios linderos situados al Sur y al Norte como **aporte verde a sus tejidos cerrados** y como área de vínculo con los nuevos habitantes

En el centro, sobre el lado sur del predio y paralela a las actuales vías del ferrocarril y al futuro Parque Lineal se ubica **un sector de tejido longitudinal residencial y de servicios** que incluye la mayor parte de los edificios patrimoniales.

Este grupo residencial que estructura el espacio urbano del sitio está formada por un **tejido espacialmente transparente** que permite vincular el espacio de los dos parques en sentido transversal.

Los **edificios exentos, de mayor altura**, se ubican en parcelas privadas engarzados en los parques entre la autopista y el tejido más bajo y **dialogan con la gran infraestructura** de la autopista en tanto el **tejido más bajo**, que otorga identidad al nuevo barrio y a los bordes de los parques, **arma los frentes urbanos de los dos parques**

Los dos frentes longitudinales del tejido residencial, que alberga la mayor parte de la vivienda, abren a los futuros parques garantizando los mejores niveles de habitabilidad y las mejores vistas al paisaje natural y urbano circundante.

La articulación del tejido residencial permite la creación de **nuevos espacios públicos** anexos a la vivienda y al barrio, ramblas, paseos peatonales, plazas, calles y avenidas para uso de la nueva urbanización y de los habitantes del entorno urbano existente.

A través de los **usos públicos** incorporados en los edificios patrimoniales se le otorga una nueva **centralidad barrial** al conjunto

Esta nueva centralidad barrial es compartida con las manzanas aledañas.

Allí, en el nuevo espacio público y en los grandes Parques Públicos se producirá la integración urbana y social del nuevo fragmento de ciudad que lejos de permanecer aislado potenciará la relación Norte Sur.

Un sistema de **conexión transversal** de calles y vías peatonales que **sutura la malla circulatoria** del tejido urbano permite el acceso a la nueva pieza urbana pero sin abrumar sus tejidos residenciales con el **tráfico de paso**

El sistema vial, peatonal y de transporte público permite el acceso al nuevo barrio desde los cuatro puntos cardinales.

El **equipamiento urbano** no es solo un elemento central e integrador de **la memoria del sitio** sino un elemento urbano que, a través de sus programas, garantiza la **vitalidad urbana** del sitio en el futuro del barrio

---

## 10 PROPUESTAS PARA EL BARRIO NUEVO LINIERS

### 1. CONECTIVIDAD / ARTICULACION

Se propone reparar la conexión entre los sectores urbanos hoy separados por la playa ferroviaria, el Club Velez Sarsfield y la autopista mediante acciones en el trazado vial y la elección de usos a implantar :

1. calles de cruce Norte- Sur que por su trazado en "Z" vinculen pero no se conviertan en grandes vías de paso que deterioren la calidad de vida de la nueva implantación,
2. la creación de un sistema de parques y un centro de servicios que colabore con la integración de los sectores urbanos aledaños mediante el efecto centrifugador de los usos asignados a los edificios de valor patrimonial ( Centro de sustentabilidad social, educación, polideportivo, servicios , sala de espectáculos, aprovisionamiento diario, etc)
3. La apertura de grandes espacios verdes en las márgenes del proyecto en una zona de tejidos cerrados es una importante bisagra verde que aporta a la integración barrial
4. Se utiliza el bajo autopista como distribuidor local para la circulación vehicular lenta en el sentido Este Oeste , eliminando un factor de deterioro espacial de borde .

### 2. ACCESIBILIDAD VIAL Y VINCULACION PEATONAL / BICISENDAS

Para facilitar el ingreso y egreso hacia y desde el nuevo conjunto se propone el aprovechamiento del bajo autopista como calle de tránsito lento de acceso al barrio, de dos manos con un refugio central, conectada con una red de distribución hacia las distintas parcelas

La calle central del Barrio Kennedy, que tiene buenas condiciones ambientales, se conecta peatonalmente y se consolida, mientras que la calle lateral del barrio funciona como conexión vehicular con el nuevo fragmento.

Un sistema de bici sendas recorre longitudinalmente los dos parques del sistema

Se ha resguardado la prioridad de la circulación peatonal y las bajas velocidades dentro del fragmento mediante un trazado que permite los cruces pero evita el tránsito de paso de alta velocidad.

Para los cruces de las vías en primera etapa se propone la construcción de "sapitos" , cruces bajo nivel de gálibo bajo que podrán permanecer, para no cortar el futuro Parque Lineal, con el soterramiento ferroviario, dada la cota estimada de las vías soterradas.

### 3. SUSTENTABILIDAD SOCIAL Y URBANA / PATRIMONIO

Un conjunto del tipo del proyectado requiere un nivel de servicios sociales, espacios de integración con la comunidad circundante y para uso propio que sea un modelo de funcionamiento de micro células urbanas en las que la contención de niños, jóvenes y gente mayor, y los servicios de educación y salud primarios estén al alcance de la mano.

Con esta perspectiva, en los edificios patrimoniales recuperados se proponen usos como un mercado de productos frescos, un centro comercial, un centro de sustentabilidad social para actividades y reuniones de la comunidad, un centro polideportivo, un CGP, una guardería, un cine y una sala de espectáculos.

#### **4. TEJIDO/ PARCELAS /PROCESOS CONSTRUCTIVOS/**

El parcelamiento, de tamaño mediano, que permite obras de entre **6.000 y 12.000 m<sup>2</sup>** responde al criterio de proponer una escala razonable de operaciones de desarrollo y construcción de edificios que permita garantizar la consolidación del espacio urbano y la utilización de las infraestructuras urbanas en plazos cortos frente a posibles excesos de fragmentación, que generan estados constructivos intermedios inacabados de gran impacto ambiental y largos plazos, o que siendo de tamaño excesivo promueven una excesiva concentración de los actores que intervienen en la construcción.

#### **5. ESPACIO PÚBLICO**

El tejido propuesto permite generar una variedad de espacios públicos peatonales, circulatorios y verdes que enriquecen las posibilidades de la vida social del barrio.

Son anchas veredas arboladas, plazoletas paseos peatonales y plazas en las que se puede gozar del espectáculo urbano.

#### **6. PAISAJE /VERDE**

En el parque que bordea la autopista se conservan especies existentes y se agregan nuevas especies que, en parte actúan como barrera acústica de los ruidos producidos por el tránsito de la autopista.

La presencia de los parques es una constante en todos los puntos del proyecto y se prolonga al interior de las parcelas a través de una codificación que exige su mantenimiento como áreas verdes

#### **7. TRANSPORTE PUBLICO /INFRAESTRUCTURAS**

El plan Maestro propuesto ofrece una serie de alternativas de acceso al transporte público masivo mediante recorridos peatonales transversales cortos a los dos puntos de mayor concentración de paradas de transporte: la Avenida Rivadavia y la Avenida Juan B. Justo Pero no solo al transporte público de colectivos sino también a las estaciones del Metro Bus sobre Avenida Juan B. Justo y al ferrocarril que es accesible en el Nudo de Transbordo de la Estación Liniers. A todos esos sitios es posible llegar recorriendo distancias peatonales de entre 200 y 400 mts.

#### **8. VIVIENDA / ARQUITECTURA DEL TEJIDO**

El tejido propuesto para la vivienda se resume en dos tipos.

1. **Edificios de menor altura adaptados a la trama de manzanas** que se propone y que son las que siguen el eje longitudinal, dando sus frentes a dos parques con un corazón de manzana central de gran tamaño (**35 x 28**). Éste corazón de manzana se reparte entre las dos parcelas que las conforman. En estas manzanas se destacan dos variante de **edificios de vivienda**: uno de mayor altura (**24 mts**) dando a la calle central del conjunto y alejada tanto de la autopista como de las actuales vías del FFCC y otra de **18 mts.** (altura menor que la permitida por bases) hacia las actuales vías.

Los edificios resultantes son de perímetro libre al dejar separaciones entre bloques que comunican el espacio de los dos parques evitándose la creación de muros medianeros.

2. **Edificios de perímetro libre de mayor altura (39 mts)** que permiten dar continuidad al verde de los parques y son los que están más cerca de la autopista de la que se despegan por el verde y por la altura.

#### **9. NORMATIVA**

El cambio de la normativa en sectores aledaños a la intervención es un instrumento de evolución e integración de la trama existente con las nuevas piezas urbanas.

Hace que las mejoras que introduce el nuevo conjunto sean compatibles en cuanto a la valorización del suelo y a la construcción del espacio público de la calle.

Se proponen los siguientes cambios a la normativa vigente

Cambiar la zonificación actual **R2b I** y **C3II** de las manzanas sobre el futuro del Parque Lineal, al Sur del soterramiento permitiendo una altura igual a la del nuevo tejido (plano límite a **18mts** –antes 13.50 mts en R2bI) pero manteniendo los usos y demás normas del distrito y conformando fachada sobre la nueva calle a crear luego del soterramiento.

En cuanto a la normativa del nuevo fragmento se desarrollará en base a las características del tejido (conservación de líneas municipales de fachada, conservación de los espacios libres de manzana, y alturas fijas de acuerdo a lo solicitado en las bases o más bajas de acuerdo al tejido proyectado (**18, 24 y 39 mts.**) y retiros obligatorios respecto de las vías del ferrocarril.

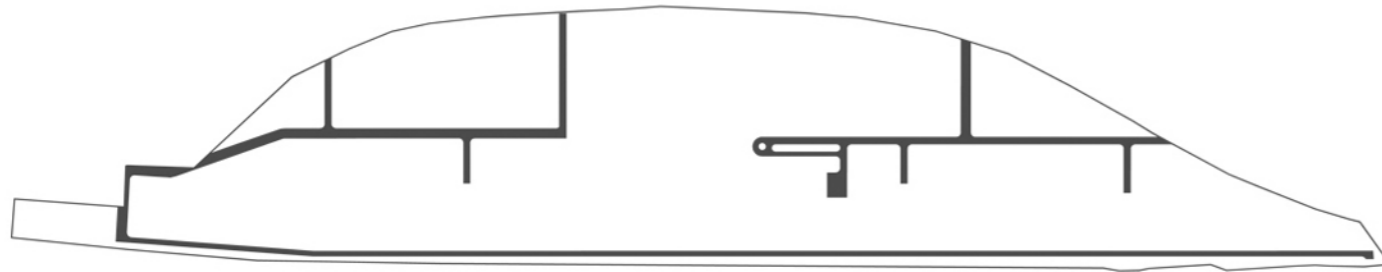
#### **10. ETAPAS**

Para las etapas se propone consolidar un primer sector hacia el sur del sitio mientras todavía continúa en operaciones parte de las playas y el ferrocarril a nivel.

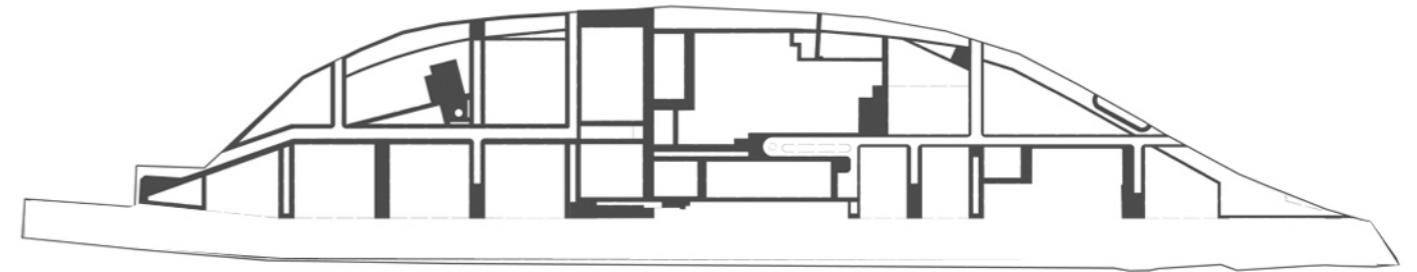
|                                       |               |           |
|---------------------------------------|---------------|-----------|
| <b>SUPERFICIE TOTAL PARCELA</b>       |               |           |
| SUPERFICIE TOTAL PARCELA              | 294817        | M2        |
| SUPERFICIE TOTAL EDIFICIOS A RECICLAR | 56333         | M2        |
| SUPERFICIE TOTAL FF CC                | 65443         | M2        |
| <b>TOTAL AREA DISPONIBLE</b>          | <b>173041</b> | <b>M2</b> |
| SUPERFICIE PARCELAS 35%               | 60564         | M2        |
| SUPERFICIE USO Y UTILIDAD PUBLICA 65% | 112477        | M2        |

| <b>Destino de las superficies proyectadas</b>      |         |                      | <b>SUPERFICIE (M2)</b> | <b>EDIFICABILIDAD ( M2)</b>       | <b>FOT</b>  | <b>FOS</b>  |
|--|---------|----------------------|------------------------|-----------------------------------|-------------|-------------|
| <b>Uso y utilidad publica a transferir al GCBA</b> |         |                      |                        |                                   |             |             |
| <b>Minimo 65%</b>                                  | 20,14%  | Calles y Estaciones  | 22655                  | 0                                 | 0           | 0           |
|  | 0,00%   |                      | -                      | 0                                 | 0           | 0           |
|  | 20,14%  | <b>Subtotal</b>      | <b>22655</b>           | <b>0</b>                          | <b>0</b>    | <b>0</b>    |
|  | 49,08%  | Verde                | 55200                  | 0                                 | 0           | 0           |
|  | 29,71%  | Seco                 | 33420                  | 0                                 | 0           | 0           |
|  | 78,79%  | <b>Subtotal</b>      | <b>88620</b>           | <b>0</b>                          | <b>0</b>    | <b>0</b>    |
|  |         | Educacion            |                        | INCLUIDO. EN EDIFICIO PATRIMONIAL | 0           | 0           |
|  |         | Cultura              |                        | INCLUIDO. EN EDIFICIO PATRIMONIAL | 0           | 0           |
|  |         | Deportes             |                        | INCLUIDO. EN EDIFICIO PATRIMONIAL | 0           | 0           |
|  |         | Esparcimiento        |                        | INCLUIDO. EN EDIFICIO PATRIMONIAL | 0           | 0           |
|  |         | Bares y Confeiterias | 1200                   |                                   | 0           | 0           |
|  | 1,07%   | <b>Subtotal</b>      | <b>1200</b>            | <b>0</b>                          | <b>0</b>    | <b>0</b>    |
|  | 100,00% | <b>TOTAL</b>         | <b>112477</b>          | <b>0</b>                          | <b>0</b>    | <b>0</b>    |
| <b>Uso privado</b>                                 |         |                      |                        |                                   |             |             |
| <b>Maximo 35%</b>                                  | 80,00%  | Vivenda              | 48923                  | 141654                            | -           | -           |
|  | 15,00%  | Comercio y servicios | 9173                   | 26560                             | -           | -           |
|  | 5,00%   | Produccion           | 3058                   | 8853                              | -           | -           |
|  |         | Otros                | 0                      | 0                                 | -           | -           |
|  | 100,00% | <b>TOTAL</b>         | <b>61154</b>           | <b>177067</b>                     | <b>2,28</b> | <b>0,37</b> |
|  | 100,00% | <b>TOTAL GENERAL</b> | <b>173631</b>          |                                   |             |             |

CALLES Y ESTACIONES 22655 M2



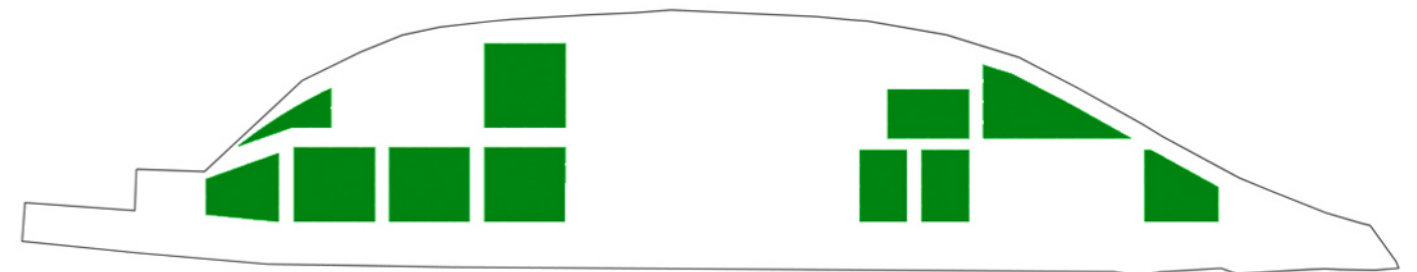
SECO 33420 M2



VERDE 55200 M2



PARCELAMIENTO PRIVADO 61154 M2



**PLANILLA GENERAL DE PARCELAS, INDICADORES, USOS Y SUPERFICIES**

| Parcela N° | Uso                           | m2                  |                   | tipo             | m2            |        | FOS  | FOT   | altura       | pisos |
|------------|-------------------------------|---------------------|-------------------|------------------|---------------|--------|------|-------|--------------|-------|
|            |                               | Superficie de suelo | Cap. Constructiva |                  | pisada        | FOT    |      |       |              |       |
| 1          | Residencial 80%-20% servicios | 1894                | 5.900             | tejido 18 mts    | 978           | 51,64% | 2,49 | 18    | pb + 5 pisos |       |
| 2          | Residencial 80%-20% servicios | 2.648               | 6.800             | tejido 18 mts    | 1.128         | 42,60% | 2,05 | 18    | pb + 5 pisos |       |
| 3          | Residencial 80%-20% servicios | 3.616               | 10.500            | tejido 18 mts/24 | 1.538         | 42,53% | 2,32 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 4          | Residencial 80%-20% servicios | 3.616               | 10.500            | tejido 18 mts/24 | 1.585         | 43,83% | 2,32 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 5          | Residencial 80%-20% servicios | 3.616               | 10.500            | tejido 18 mts/24 | 1.538         | 42,53% | 2,32 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 6          | Residencial 80%-20% servicios | 3.616               | 10.500            | tejido 18 mts/24 | 1.585         | 43,83% | 2,32 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 7          | Residencial 80%-20% servicios | 3.616               | 10.500            | tejido 18 mts/24 | 1.538         | 42,53% | 2,32 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 8          | Residencial 80%-20% servicios | 3.616               | 10.500            | tejido 18 mts/24 | 1.585         | 43,83% | 2,32 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 9          | residencial                   | 2.009               | 3.600             | exento/24        | 484           | 24,09% | 1,43 | 24    | pb+ 7        |       |
| 10         | residencial                   | 2.385               | 8.335             | exento 39        | 595           | 24,95% | 2,80 | 39    | pb +13       |       |
| 11         | residencial                   | 2.385               | 8.335             | exento 39        | 595           | 24,95% | 2,80 | 39    | pb +13       |       |
| 12         | residencial                   | 3.410               | 8.335             | exento 39        | 595           | 17,45% | 1,96 | 39    | pb +13       |       |
| 13         | Residencial 80%-20% servicios | 4.056               | 14.606            | tejido 18 mts/24 | 2.127         | 52,44% | 2,88 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 14         | Residencial 80%-20% servicios | 4.056               | 14.606            | tejido 18 mts/24 | 2.127         | 52,44% | 2,88 | 18-24 | pb+ 5-7      |       |
| 15         | residencial                   | 2.867               | 8.200             | tejido 18 mts    | 1.167         | 40,70% | 2,29 | 18    | pb + 5 pisos |       |
| 16         | residencial                   | 1.930               | 5.600             | tejido 18 mts    | 912           | 47,25% | 2,32 | 18    | pb + 5 pisos |       |
| 17         | residencial                   | 2.386               | 7.735             | exento 39        | 595           | 24,94% | 2,59 | 39    | pb +13       |       |
| 18         | residencial                   | 2.386               | 7.735             | exento 39        | 595           | 24,94% | 2,59 | 39    | pb +13       |       |
| 19         | residencial                   | 2.025               | 4.760             | exento/24        | 400           | 19,75% | 1,88 | 24    | pb+ 7        |       |
| 20         | residencial                   | 2.558               | 4.760             | exento/24        | 450           | 17,59% | 1,49 | 24    | pb+ 7        |       |
| 21         | residencial                   | 2.463               | 4.760             | exento/24        | 450           | 18,27% | 1,55 | 24    | pb+ 7        |       |
|            |                               | <b>61.154</b>       | <b>177.067</b>    |                  | <b>22.567</b> |        |      |       |              |       |

PEDIDO 35% de 173.041= 60.564 m2  
ADOPTADO 35,23% = 61.154 m2

**FOT PROMEDIO 2,28**  
**FOS PROMEDIO 36,9%**

Para el calculo del FOT se ha tomado el 80% de la capacidad constructiva de acuerdo a lo estipulado en las bases.

**EVALUACION FACTORES AMBIENTALES Y ENERGETICOS**



# EVALUACIÓN DE FACTORES AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS

Considerando la sustentabilidad social como un fenómeno único, complejo y que articula diversas políticas y teniendo en cuenta que se propone hacer de Nuevo Liniers un área con identidad propia, integración urbana y modelo de sustentabilidad es que hemos desarrollado las siguientes **Consideraciones ambientales inherentes a la implantación**

## Desarrollo del sitio:

Se han utilizado técnicas de Desarrollo de Bajo Impacto, favoreciendo el espacio público y haciendo hincapié en los servicios ambientales que éste debe proveer a la ciudad con el fin de cumplir con diferentes objetivos. Para el desarrollo del masterplan se ha trabajado en las siguientes áreas:

## Beneficios para el ciudadano:

El objetivo es lograr espacios de encuentro, recuperando la noción de barrio como un espacio íntegro de áreas, servicios y circulación donde el vecino encuentre todo lo que necesita para su vida cotidiana y pueda relacionarse con sus vecinos realizando diferentes actividades en un espacio que les es común.

- **Calles Completas:** La trama propuesta incorpora espacio público, amplia circulación peatonal, canchales con arboleda y sistema de captación de agua de lluvia, bicisenda segura y circulación de transporte público y vehicular. El estacionamiento estaría permitido sólo en calles secundarias donde no hay bicisenda.

- **Peatonalidad:** La trama asegura el acceso peatonal seguro tanto dentro del área del proyecto como en la vinculación con el resto del barrio y las principales avenidas.

- **Diseño Orientado al Tránsito:** El masterplan propuesto asegura el acceso sencillo de no más de 400 mts entre cualquier área del proyecto y las paradas de transporte público existentes hoy en día. El tránsito vehicular tiene fluido acceso a las avenidas principales en el perímetro y se mantiene más liviano dentro del predio, facilitando el acceso y egreso pero manteniendo el sitio seguro para peatones. No se penetra con la red primaria en el barrio y se utiliza el bajo autopista como un distribuidor línea y las penetraciones Norte Sur como conectores con los barrios aledaños y no como calles pasantes.

- **Acceso al espacio verde público:** Se proveen 89222 m<sup>2</sup> de espacio público (Excluidas las calles vehiculares) con diferentes actividades abiertos al público..

- **Amortiguación de la contaminación sonora:** Sobre los sitios de mayor tránsito vehicular se han propuesto una serie de taludes conformados por gaviones vegetados que además de, separar los usos y proteger al espacio público, proveerá de amortiguación sonora del ruido de la autopista.

- **Sustentabilidad social:** se reutilizan los edificios a preservar para ofrecer una serie de usos indispensables que otorgan una muy alta calidad de vida al ofrecer en el ámbito barrial servicios de educación, abastecimiento, deporte, cultura y un Centro de Sustentabilidad Social que incluye entre otros usos Guardería, Centro de Recreación para Niños, Jóvenes y Adultos, Atención de Medicina Primaria, Orientación y Contención para Adolescentes, Centro de Gestión de Trámites, Centro de Apoyo a diversos Emprendimientos.

## Beneficios ambientales:

-**Manejo del agua de lluvia:** El sistema encadenado de canales de tratamiento e infiltración de agua en veredas y áreas de retención buscan manejar localmente el 100% del agua de lluvia que cae en espacios públicos impermeables, reduciendo el impacto en el sistema pluvial municipal.

- **Reducción de efecto isla de calor:** Desde el punto de vista del masterplan, se ha logrado mediante el manejo del arbolado público, que proveerá sombra en verano, evitando el calentamiento de las superficies de veredas y calles y con la tasa espacio vegetado/espacio construido.

-**Manejo de los vientos:** Se ha analizado la circulación general de los vientos locales y se plasmado tanto en el masterplan como en el diseño del arbolado, para favorecer los vientos frescos del sudoeste en verano y frenar los vientos fríos y húmedos del sudeste en otoño e invierno. En el mismo sentido se han concebido "abras" en las construcciones que permitan la libre circulación del viento y no interrumpan las brisas naturales de la ciudad, tanto en espacios públicos abiertos como así también en los edificios residenciales. Se ha considerado que el viento favorable en verano proviene del sudoeste que refresca y remueve la humedad y accede libremente al barrio a través del Parque Lineal que lo separa de construcciones cercanas. En otoño e invierno, el viento desfavorable es del sudeste para lo cual se formarán barreras forestales en esta dirección. Las especies serán perennifolias para que la barrera forestal sea efectiva.

-**Utilización de vegetación nativa:** A lo largo de todo el proyecto se hace énfasis en el uso de la vegetación nativa, tanto para aprovechar sus características de adaptación al clima y suelo locales, como para colaborar en la restauración del banco local de semillas y aprovechar la oportunidad de educar a la población en la valoración de la flora autóctona. A tal efecto se destina específicamente uno de los edificios preexistentes cercano a la autopista.

## Beneficios Económicos:

- **Reducción del transporte de materiales:** El sistema de gaviones propuesto coadyuvará a reducir el impacto por el transporte de materiales y escombros, ya que se materializarán con escombros de la misma obra y producto de demoliciones.



## Consideraciones de sustentabilidad propias de las construcciones

### 1- Respecto al sitio.

-Reducción del impacto ambiental de los edificios durante el desarrollo de las obras a través del desarrollo e implementación de un "Plan de Erosión y Sedimentación"

-Incentivo en la utilización del transporte público, alternativo y de baja emisión con accesibilidad a las paradas de transporte público, colectivos, trenes, subtes, etc., incorporación de un circuito de ciclovías y su posible vinculación al sistema de la ciudad y priorización de estacionamientos con ubicación de privilegio para vehículos de baja emisión

-Reducción del efecto "Isla de Calor" a través de una selección de materiales con un apropiado índice de reflectancia solar, por lo general asociado a los colores claros y/o a la utilización de superficies de verde tanto en solados como así también en cubiertas.

### 2- Respecto al consumo de agua.

-Agua sanitaria con reducción del consumo a través de la reutilización del agua de lluvia como alimentación de los sanitarios de descarga (inodoros y mingitorios) y/o el tratamiento y reutilización de las aguas grises. Los edificios existentes cuentan con grandes superficies de techos que pueden utilizarse para tal fin, el agua es luego tratada y almacenada en tanques de ralentización.

-Agua de riego ya que la propuesta de paisaje incluirá un diseño del mismo que minimice al máximo posible el consumo de agua para tal fin.

### 3- Respecto al consumo de energía.

-Generación de energía renovable in-situ proponiéndose aprovechar las cubiertas de los edificios existentes para instalar sistemas de arrays de colectores solares y paneles fotovoltaicos. Con tales superficies se podría prácticamente producir tanto agua caliente como así también calefacción para la totalidad de los edificios públicos, (requiriendo de una instalación tipo backup alimentadas con energía convencional por razones de mantenimiento o de mal clima prolongado). Para tal sistema se pueden utilizar colectores solares. Aunque su valor se más elevado que los colectores, también se pueden instalar paneles fotovoltaicos como ejemplo de alimentación de parte del alumbrado público, el cual también podría incorporar tecnología led para reducir más aún el consumo.

Ambos paneles, fotovoltaicos y colectores debería estar orientados al norte y con una inclinación vertical de entre 21° y 36° por lo cual las cubiertas citadas son aptas para tal uso.

-La Orientación es un elemento de proyecto fundamental por lo que se ha priorizado los edificios desarrollados en el eje este / oeste que permiten aprovechar al máximo la iluminación natural y si el proyectista luego regula el tema de la radiación directa, podría ser un valioso recurso de calefacción pasiva.

### 4- Materiales y Recursos.

-Material de excavación, movimientos de suelo y demolición utilizado in-situ para lo cual la propuesta de paisaje incorpora a su diseño todo este volumen de tierra y escombros para ser utilizado dentro del predio. Posiblemente sean cientos de camiones que se evitan se trasladen al basurero. El reutilizar el escombros de una demolición evita la generación de nuevos pasivos ambientales.

### **-Reutilización edilicia**

El reutilizar las estructuras edilicias existentes aminora la generación de escombros y residuos de obra, aminora el consumo de materiales vírgenes nuevos y el transporte de los mismos como así también protege el patrimonio cultural arquitectónico de las ciudades.

### **-Tratamiento de los residuos**

El barrio puede incorporar un sistema integrado de recolección, clasificación y reciclaje de parte o la totalidad de los residuos antes de su disposición final.

# **EVALUACION DE LA CIRCULACION VEHICULAR Y PEATONAL**

# EVALUACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

## 1. OBJETO

Analizar la estrategia de circulación vehicular asociada a la propuesta de Plan Maestro para el área liberada de la operación ferroviaria al Este de la estación Liniers del Ferrocarril D. F. Sarmiento.

## 2. RESUMEN Y ANTECEDENTES

En el presente documento se incluyen los análisis realizados para formular la estrategia del ordenamiento de la circulación vial requerida por la demanda que generará la ejecución de la urbanización propuesta.

La referencia directa es el esquema de ocupación del suelo y la trama vial remitida

## 3. DESARROLLO

### 3.1 Estimación de la ocupación. Hipótesis

Se informa que el desarrollo se compone de las siguientes construcciones

Edificios existentes a conservar para el uso público: 56.333m<sup>2</sup>  
Superficie total a construir para el uso privado: 175.000m<sup>2</sup>

Se asume que la superficie de uso privado se destinará esencialmente a vivienda. Se asume una superficie media por unidad de vivienda, sumando superficies propias y comunes de 100m<sup>2</sup>, que permite obtener 1.750 unidades.

Asignando una densidad media de ocupación de 4 habitantes por unidad se tendría una población del orden de 7.000 habitantes.

En los edificios de uso público se considera una densidad baja de ocupación permanente de 1 persona cada 200m<sup>2</sup>, que conduciría a una población del orden de 200 personas.  
En este sector se considera que puede producirse una ocupación discontinua con una densidad del orden de 1 persona cada 16m<sup>2</sup> a los fines de estimar una población concentrada máxima del orden de 3.500m<sup>2</sup>.

El total máximo a considerar sería de 10.700 personas

### 3.2 Estimación del número de viajes generados por la ocupación en la zona

Se adopta espacio de estacionamiento para 1 vehículo por unidad y el movimiento diario del 80% de los vehículos los cuales experimentarían más de un viaje diario por lo cual se considera un movimiento de 1750 vehículos día. Este movimiento podría generar un pico de desplazamiento horario del orden de 600 vehículos por hora

El movimiento del espacio público considerando un factor de ocupación de 2 personas por vehículo y que el 70% se desplaza en automóvil se tendría un movimiento de 1.225 vehículos que con un tiempo mínimo de permanencia de 2 horas generaría un movimiento del orden de 612 vehículos por hora.

De esta estimación primaria se aprecia un movimiento de vehículos máximo con mayor probabilidad de ocurrencia en horario nocturno del orden de 1.212 vehículos hora.

A estos movimientos deberían adicionarse los movimientos a través del área a urbanizar que podrían estar atraídos en una primer instancia por el cruce a diferente nivel de las vías del Ferrocarril Sarmiento.

La densidad de población a ambos lados del área a urbanizar no hacen presumir un movimiento significativo de vehículos en el corto plazo y con tendencia a reducirse en la medida que se concrete el soterramiento del sistema ferroviario.

### **3.3 Estrategia para el ordenamiento de la circulación vehicular**

Se considera que el movimiento vehicular generado por el desarrollo urbano tendrá destinos y orígenes para el acceso al mismo con un eje dominante de la dirección Este Oeste.

A su vez la atracción de las vías de alta capacidad cuyos accesos se encuentran al Oeste del emprendimiento (Avenida General Paz, Autopista 25 de Mayo y Acceso Oeste) es sensiblemente superior a las que se pueden identificar al Este (Avenidas Rivadavia y Juan B Justo), por lo cual se asigna un movimiento vehicular del 80% de la demanda al Oeste y un 20% al Este. La importancia del nudo ubicado al Oeste del desarrollo tiene una fuerza significativa por las proximidades de las rampas de interconexión con la Autopista 25 de mayo, su prolongación en el Acceso Oeste que vincula la red vial con anillos secundarios existentes y futuros y a su vez la vinculación de la Autopista 25 de mayo con la Avenida General Paz a través del intercambiador existente.

Con estas hipótesis la circulación externa hacia o desde el Oeste del desarrollo que se demandaría en el interior del área un movimiento máximo del orden de 1.000 vehículos hora estaría satisfecho por una trocha libre de estacionamiento vehicular lateral

La circulación en las calles externas al desarrollo no evidencian por la circulación existente inconvenientes para absorber este incremento de tránsito.

Hacia el Este se volcaría una demanda del orden de 200 vehículos hora que a su vez se desviarían hacia las Avenidas Juan B Justo y Rivadavia sin que se aprecien mayores inconvenientes por la adición de esta demanda.

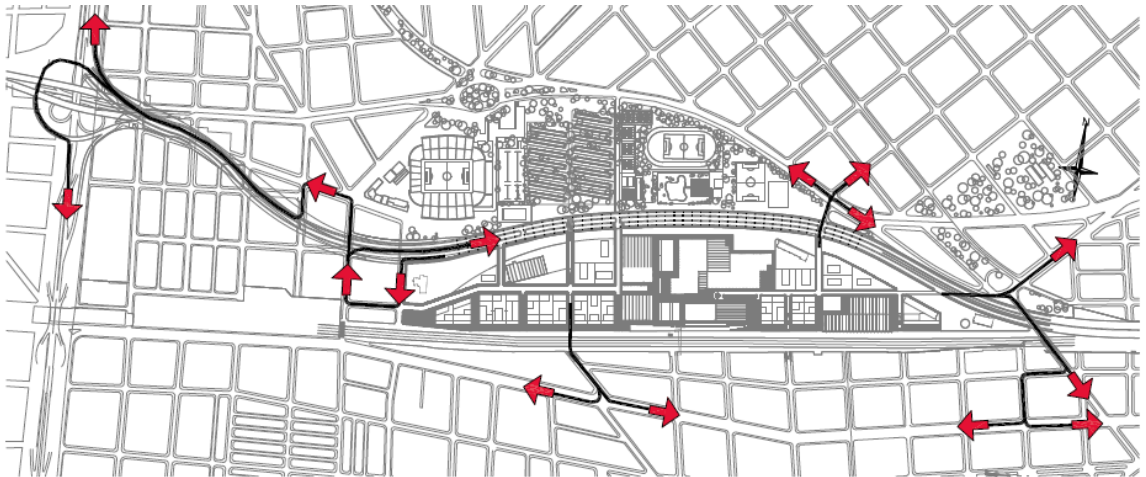
Es de señalar que la incertidumbre propia de la evolución de la demanda del sistema automotor individual está cubierta a nivel de la capacidad de una las vía de penetración de mayor capacidad de la ciudad y del anillo colector transversal de condiciones equivalentes. Si bien estas vías se encuentran actualmente en condiciones límites en horario pico la solución no podrá encontrarse a través de implementar incrementos en las vinculaciones con la red vial existente.

La solución debería encontrarse a través del transporte público masivo que se analiza en el numeral siguiente

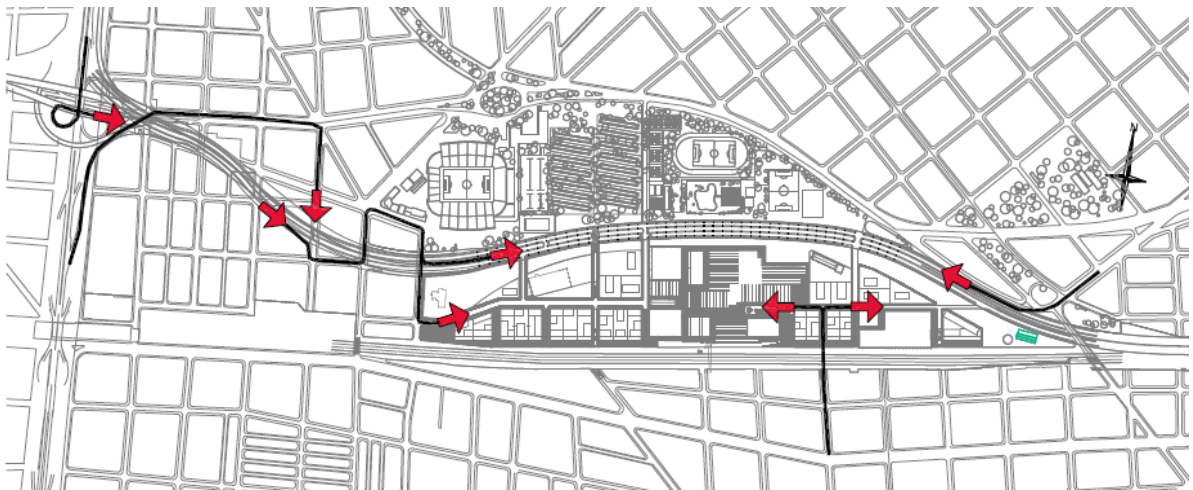
Es de destacar que facilita la circulación Norte Sur mediante la propuesta de dos bajo nivel unidireccionales a ejecutar en correspondencia con la calle Esteves Sagui y Elías Bedoya que serán eliminados con el soterramiento del sistema ferroviario, así como esta obra al habilitarse posibilitará contar con mayor número de accesos transversales que se configuran tratando de generar una trama secundaria para evitar la inducción del tránsito pasante sin origen y destinos próximos al área en desarrollo. Se estimula en cambio la circulación peatonal en el sentido Norte Sur.

En los croquis que se incluyen a continuación se indican las trayectorias de interconexión con la red vial existente que se mencionan más arriba.

## TRAYECTORIAS DE EGRESO AL ÁREA EN DESARROLLO



## TRAYECTORIAS DE INGRESO AL ÁREA EN DESARROLLO



## REDES DE CONEXIÓN VEHICULAR Y PEATONAL





### **3.4 Transporte público masivo**

La circulación Este Oeste es la que, actualmente, brinda las mayores opciones, a través del ferrocarril D. F. Sarmiento cuyas estaciones Liniers y Villa Luro se encuentran a distancias del orden de 500m y 700m respectivamente de los baricentros de los sectores del desarrollo. Es de esperar que con el soterramiento se pueda contar con estaciones a mayor proximidad que reducirían estas distancias.

En la estación Liniers se cuenta con un centro de transferencia intermodal que permite acceder a un conjunto de líneas de micro ómnibus que generan una cobertura transversal significativa.

Mención especial merece el movimiento de micro ómnibus a través de la Avenida Juan B Justo con el metro bus que posibilita contar con un sistema de superficie de alta frecuencia y gran capacidad de transporte. Este sistema canaliza esencialmente el tránsito hacia Palermo atravesando en su recorrido dos líneas de ferrocarril subterráneo que posibilitan el rápido acceso al centro de la Ciudad (líneas B y D)

A su vez la Avenida Rivadavia suministra un conjunto de líneas de superficie que posibilitan no tanto una penetración al centro de la ciudad sino una distribución en el área central de la misma.

### **3.5 Requerimientos de estacionamiento**

Los servicios residenciales de acuerdo a las hipótesis supuestas demandarían un número de cocheras a distribuir según las posibilidades del desarrollo del orden de 2.000 posiciones.

Al no disponer de mayores detalles sobre el tipo de usos a los que se destinarán las áreas públicas se estima en función del nivel de ocupación supuesto la necesidad de un número de posiciones del orden de 600.-

## **4.- CONSIDERACIONES**

La emisión tiene carácter preliminar para identificar, de ser necesario, estudios particularizados que puedan requerirse por aspectos propios de la propuesta que se formula.

## **EVALUACION DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DEL SITIO**

# EL PATRIMONIO INDUSTRIAL, Construir en lo construido

El patrimonio histórico cultural de un país está conformado por un vasto universo de manifestaciones tangibles e intangibles producidas por las distintas sociedades, como resultado de un proceso histórico que va construyendo elementos y símbolos que lo identifican y lo diferencian. Esa herencia, alude a la historia y a la cultura de un grupo social, y su valoración depende de cada generación que es la que decide su permanencia, conservación y acrecentamiento.

No sólo incluye a edificios monumentales, estéticamente bellos sino también a construcciones modestas y sencillas que son parte indisoluble de la memoria e identidad de los pueblos.

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto o la educación.

## PAUTAS Y CRITERIOS DE INTERVENCION DEL CONJUNTO TALLERES DE LINIERS

a) La conservación del patrimonio industrial implica el reconocimiento de valores sociales, más que de aquellos estéticos y monumentales.

b) El valor y la autenticidad del sitio industrial puede verse enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se transforman los elementos secundarios que forman parte del conjunto (puente, mesa giratoria, etc. Se impone la preservación in situ, si desmantelar ni reubicar edificios o estructuras de valor patrimonial.

c). La adaptación a los nuevos usos y el asegurar la conservación requiere que los mismos respeten el material significativo y mantengan los patrones originales en la mayor medida posible.

d) No se trata de "museificar" sino de recuperar estos espacios industriales para nuevos usos, respetando sus volumetrías, factura y escala y fundamentalmente su esencia industrial. Los usos culturales, comerciales y educativos dinamizarán a nivel social, barrial y comunitario.

f) Es fundamental conservar la huella urbana de la traza del conjunto, es decir, que esta historia quede presente en la nueva propuesta a través de paneles que resalten la historia del sitio como testimonio de la cultura del trabajo. Un Centro de Interpretación de los Talleres, cumplirá esa función.

e) La nueva arquitectura de alta calidad, convierte a la intervención en plusvalía y sabe dialogar con el entorno existente. Se deben evitar los dos extremos: los "vaciados y fachadismos" que desnaturalizan los edificios industriales existentes así como el mantenerlos en su estado actual de deterioro. Ninguna solución los pondera ni dignifica.

Dar nueva vida a viejos contenedores, implica un proceso crítico y creativo a la vez, para lograr una intervención innovadora que lejos de desvirtuarlos, los optimice y jerarquice.

f) Entendemos que el patrimonio industrial, por su propia vocación y el continuo reciclar de sus elementos y usos, se adapta a cambios y transformaciones, que requieren de ser posible, una revitalización más que una restauración ortodoxa, de este modo se insertará en el nuevo tejido integrándose a las nuevas.

g). Adaptar edificios industriales evita malgastar energía y contribuye al desarrollo sostenible. El patrimonio histórico puede tener un papel importante en la regeneración económica de áreas deterioradas o degradadas.

h). Las intervenciones deben ser reversibles y tener un impacto mínimo sobre todo en edificios que han sido catalogados y protegidos. Todo cambio inevitable debe ser documentado, y los elementos significativos que se eliminen deben ser registrados y almacenados de forma segura.

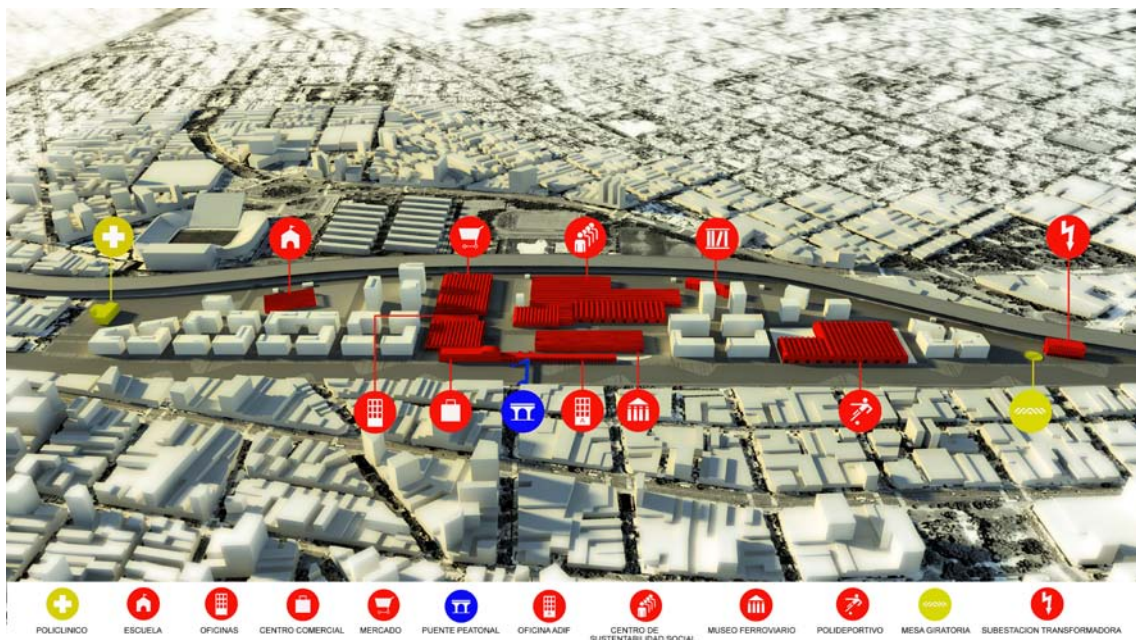
i). La reconstrucción, o la vuelta a un estado original, debe considerarse como una intervención excepcional que sólo es apropiada si beneficia a la integridad del sitio entero.

j). No es posible ni deseable, preservar, interpretar y poner en valor el patrimonio industrial sin plantear una estrategia de defensa a nivel del contexto o conjunto paisajístico que lo integra.

k). El interés y el afecto público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras para conservarlo.



### TABLA DE SUPERFICIES Y USOS PROPUESTOS PARA LOS EDIFICIOS PATRIMONIALE



| Identificación | Denominación Actual                | Uso Propuesto  | Superficie   |
|----------------|------------------------------------|--|--------------|
| E1             | Policlínico                        | - Policlínico  | 808,46 m2    |
| E2             | Almacenes Generales                | - Escuela Primaria,<br>- Escuela Secundaria,<br>- Jardín de Infantes<br>- Guardería  | 3.440,45 m2  |
| E3             | Oficina Administrativa             | - Biblioteca,<br>- Hemeroteca  | 1.454,30 m2  |
| E4             | Taller Reparaciones                | - Centro de Gastronomía Local  | 4.059,92 m2  |
| E5             | Taller Afilar Sierra               | - Escuela Técnica y de Oficios   | 795,98 m2    |
| E6             | Taller de Aserradero y Carpintería | - Mercado de Provisión Diaria  | 7.101,32 m2  |
| PU             | Puente                             | - Puente   | ----         |
| EC             | Cabina                             | - Sede de la Junta de Estudios<br>Históricos de Liniers  | ----         |
| E7             | Oficina                            | - Mediateca,<br>- Café del Museo,<br>- Boutique del Museo,<br>- Centro Multimedia,<br>- Talleres Literarios y Artísticos   | 1.200,82 m2  |
| E8             | Taller de Pintura                  | - Museo Ferroviario y Centro de<br>Interpretación de los Talleres Ferroviarios<br>de Liniers<br>- Exposiciones Permanentes y Transitorias<br>- Auditorio<br>- Sala de Teatro<br>- Sala de Cine | 5.506,74 m2  |
| E9             | Taller General de Reparaciones     | - Centro de Sustentabilidad Social<br>- Centro Barrial de Salud y Atención<br>Primaria<br>- Centro de Emprendimientos<br>Comunitarios  | 19.946 m2    |
| E10            | Taller Alumbrado                   | - Centro de Producción y Mantenimiento<br>Ambiental y Paisajístico   | 1.118,61 m2  |
| E11            | Taller de Reparaciones de Coches   | - Polideportivo  | 10.081,61 m2 |
| E12            | Subusina                           | - Subusina   | 819,05 m2    |
| MG             | Mesa Giratoria                     | Mesa Giratoria   | -----        |
| PC             | Plaza Central de Maniobras         | Plaza, Espacio Publico Conector del<br>Sector Comercial y Cultural   | -----        |

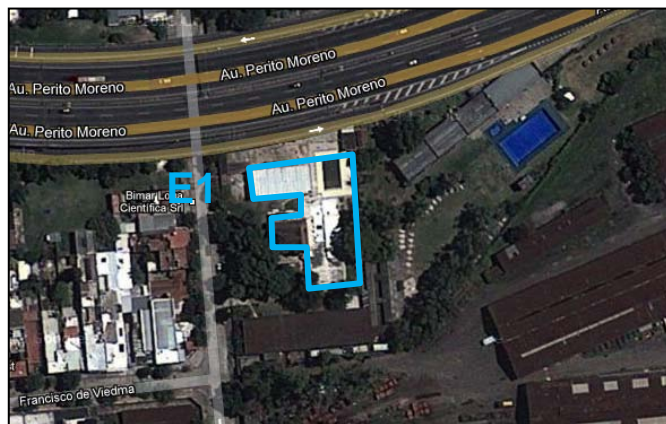
**E1**

Policlínico (4099). Polígono I. (Fuera de concurso)

Protección Estructural:

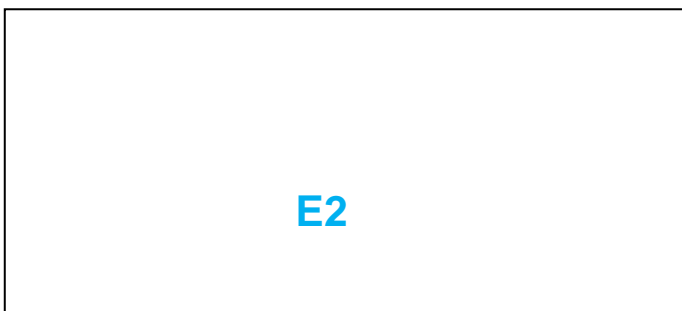
Grado de intervención 1.

Superficie: 3440,45 m<sup>2</sup>



**E2**

Almacenes Grales (4047). Polígono I.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 3440.45 m2



**USOS POSIBLES**

- ESCUELA PRIMARIA, SECUNDARIA, JIN Y GUARDERIA

**E3**

Oficina administrativa (4033). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 1454,13 m2



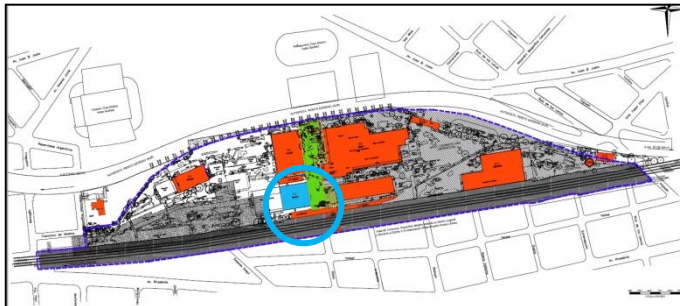
**USOS POSIBLES**

- BIBLIOTECA
- HEMEROTECA



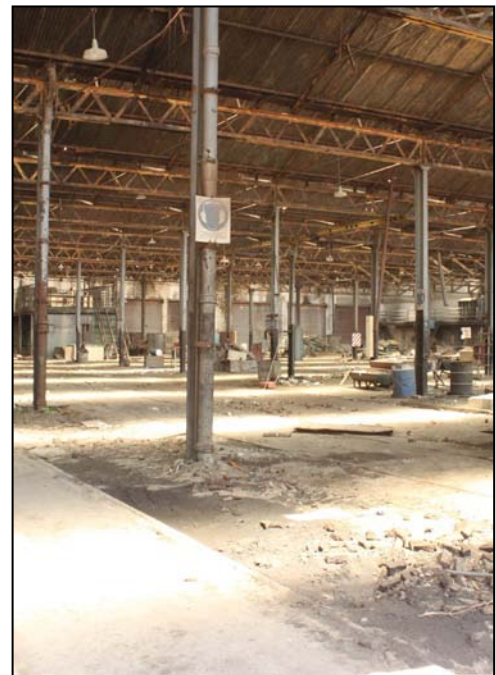
**E4**

Taller de reparaciones (4035). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 4059,92 m2



**REFERENTES**

- MERCADO DE MONTEVIDEO
- EATALY MARKETPLACE, NUEVA YORK.



**USOS POSIBLES**

- CENTRO DE GASTRONOMIA LOCAL

**E5**

Taller de afilar sierra (4051). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 795,98 m2



**REFERENTES**

- ESCUELA TALLER DEL CASCO HISTÓRICO, ETC



**USOS POSIBLES**

- ESCUELA TECNICA Y DE OFICIOS

**E6**

Taller de aserradero y carpintería (4040). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 7101,32 m<sup>2</sup>



**REFERENTES**

- MERCADO SAN MIGUEL O SAN ANTON, MADRID.
- MERCADO DEL PROGRESO, BS. AS.
- MERCADO DE SAN TELMO, BS. AS..



**USOS POSIBLES**

- MERCADO DE PROVISION DIARIA

**E7**

Oficina (4094). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 1200,82 m2



**REFERENTES**

- EX FABRICA CASARRAMONA.
- UNDAION CAIXA.BARCELONA.



**USOS POSIBLES**

- MEDiateca
- CAFE DEL MUSEO
- BOUTIQUE DEL MUSEO
- CENTRO DE MULTIMEDIA
- TALLERES LITERARIOS Y ARTISTICOS.

**E8**

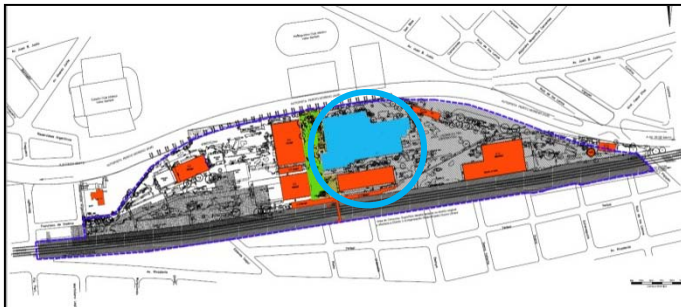
Taller de Pintura (4026). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 5506,74 m<sup>2</sup>

**USOS POSIBLES**

- MUSEO FERROVIARIO Y CENTRO DE INTERPRETACION DE LOS TALLERES DE LINIERS.
- EXPOSICIONES PERMANENTES Y TRANSITORIAS,
- AUDITORIO
- SALAS DE TEATRO
- SALA DE CINE.

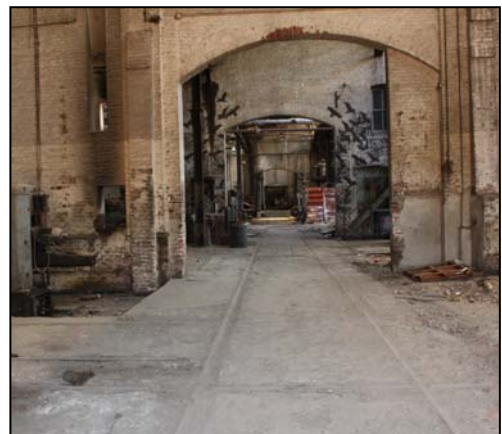
**E9**

Taller General de Reparaciones de Locomotoras, Fundición, Herrería, Calderas, Hojalatería y de Ajuste (4084). Polígono II.  
 Protección Estructural.  
 Grado de intervención 2  
 Superficie: 19946 m2



### REFERENTES

- MATADERO LEGAZPI, MADRID,
- CENTRAL PARK, BARRACAS,
- CENTRO CULTURAL SESC POMPEIA, SAN PABLO, BRASIL
- CENTRO DE ARTE EXPERIMENTAL.
- PS1. CONTEMPORARY ART CENTER. N.YORK,
- CENTRO CULTURAL DE MATUCANA 100. SANTIAGO DE CHILE

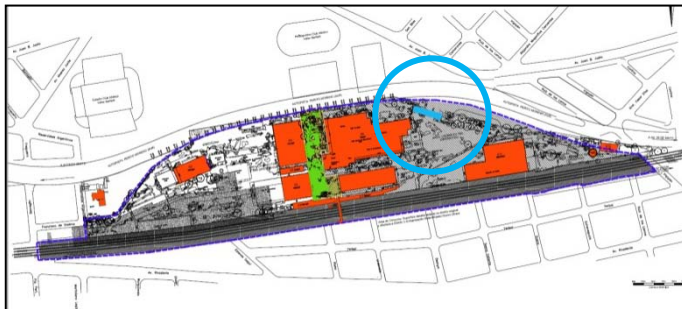


### USOS POSIBLES

- CENTRO DE SUSTENTABILIDAD SOCIAL
- CENTRO BARRIAL DE SALUD Y ATENCION PRIMARIA.
- CENTRO DE EMPRENDIMIENTOS COMUNITARIOS.

**E10**

Taller Alumbrado (4011). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 1018,71 m2



**USOS POSIBLES**

- CENTRO DE PRODUCCION Y MANTENIMIENTO AMBIENTAL Y PAISAJISTICO.

**E11**

Taller de reparaciones de coches (4009). Polígono III.

Protección Estructural.

Grado de intervención 2

Superficie: 10081,61 m2

No se incorporará a esta protección las construcciones realizadas a posteriori del diseño original.



**USOS POSIBLES**

- POLIDEPORTIVO



**E12**

Subusina (4004 y 7501). Polígono IV.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 2  
Superficie: 819,05 m2



- USOS POSIBLES**
- ESTACION CAMARA TRANSFORMADORA

CA

Cabina (4058). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de Intervención 3.  
Superficie: 808,46 m2



**USOS POSIBLES**

- SEDE DE LA JUNTA DE ESTUDIOS HISTORICOS DE LINIERS

**MG**

Mesa giratoria (1001). Polígono IV.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 1.



**USOS POSIBLES**

- QUEDA COMO TESTIMONIO DEL CONJUNTO FERROVIARIO.
- SE SUGIERE SEÑALIZACION DE IDENTIFICACION.

PC

"Plaza Central de Maniobras". Polígono II  
Protección Ambiental



**USOS POSIBLES**

- PLAZA, ESPACIO PUBLICO CONECTOR DEL SECTOR CULTURAL Y COMERCIAL.

**PU**

Puente (9502). Polígono II.  
Protección Estructural.  
Grado de intervención 3



**USOS POSIBLES**

- QUEDA COMO TESTIMONIO DEL CONJUNTO FERROVIARIO.
- SE SUGIERE SEÑALIZACION DE IDENTIFICACION.

# Marco Normativo para la Protección Patrimonial del G.C.A.B.A.

## PLAYA FERROVIARIA LINIERS

### Ley 626 – 2001

Cataloga a los edificios ubicados en los polígonos I, II, III y IV del predio donde se encuentran los Talleres de Liniers.



#### **Polígono I**

##### **Protección edilicia: estructural:**

- 1.- Policlínico (4099). Grado de intervención 1.
- 2.- Almacenes Generales (4047). Grado de intervención 2.

##### **Protección ambiental:**

Una vez transferido el terreno al dominio público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

#### **Polígono II**

##### **Protección edilicia: estructural**

- 1.- Oficina administrativa (4033). Grado de intervención 2.
- 2.- Taller de reparaciones (4035). Grado de intervención 2.
- 3.- Taller de afilar sierra (4051). Grado de intervención 2.
- 4.- Taller de aserradero y carpintería (4040). Grado de Intervención 2.
- 5.- Puente (9502). Grado de intervención 3.
- 6.- Cabina (4058). Grado de Intervención 3.
- 7.- Oficina (4094). Grado de intervención 2.
- 8.- Taller de Pintura (4026). Grado de intervención 2.
- 9.- Fachada oeste del Taller General de reparaciones (4084). Grado de intervención 2. **(Desafectado por Art. 1º de la Ley 1.746, BOCBA 2277 que incluye todo el edificio).**
- 10.- Taller Alumbrado (4011). Grado de intervención 2.

##### **Protección ambiental:**

Una vez transferido el terreno al dominio público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

#### **Polígono III**

##### **Protección edilicia: estructural:**

- 1.- Taller de reparaciones de coches (4009). No se incorporará a esta protección las construcciones realizadas a posteriori del diseño original. Grado de intervención 2.

##### **Protección ambiental:**

Una vez transferido el terreno al dominio público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

#### **Polígono IV**

##### **Protección edilicia: estructural:**

- 1.- Subusina (4004 y 7501). Grado de intervención 2.
- 2.- Mesa giratoria (1001). Grado de intervención 1.

##### **Protección ambiental:**

Una vez transferido el terreno al dominio público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

### LEY N° 1.746 - 2005

**Desafecta** el punto 1.9 del artículo 2° de la Ley N° 626, que establece la protección edilicia de la Fachada oeste del Taller General de Reparaciones (4084) catalogado como protección estructural con grado de intervención 2, localizado en los terrenos que forman parte del polígono II de los Talleres de Liniers.

**Cataloga** el edificio localizado en los terrenos que forman parte del polígono II de los Talleres Liniers y que se extiende desde la proyección imaginaria de la calle Oliden al oeste, AU6 al norte, la proyección imaginaria de la calle Bedoya al este hasta la implantación del tanque de agua y un límite a 45° hasta la AU6 y las vías del ex - ferrocarril Sarmiento al sur.

**Protección Edilicia: Estructural:**

*1- Taller General de Reparaciones de Locomotoras, Fundición, Herrería, Calderas, Hojalatería y de Ajuste (4084). Grado de intervención: 2*

**Protección Ambiental:**

*Una vez transferido el terreno al dominio del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*

## LEY N° 4.477 - 2013

**Desafecta** del distrito de zonificación Urbanización Futura-UF del Código de Planeamiento Urbano al polígono determinado por los Talleres de Liniers.

**Aprueba** las Normas urbanísticas para el Distrito U, Urbanización Determinada, número correlativo a designar del Código de Planeamiento Urbano al desarrollo denominado Nuevo Liniers.

## Normas Urbanísticas Talleres de Liniers

### **Tejido Edificio**

*Área de Protección Patrimonial: de acuerdo a protección aplicable según leyes 626 y 1746*

### **Usos**

*Área de Protección Patrimonial: será de aplicación lo normado para el Distrito C3II*

*C 3 - Centros Locales.*

*II - Superficie mínima para carga y descarga de 60m<sup>2</sup>.*

*Agrupamientos de usos: administrativo, financiero, comercial y de servicios, sólo se admite el uso residencial con restricciones.*

## CODIGO DE PLANEAMIENTO URBANO

Define 3 niveles de protección edilicia:

### **Integral**

Se encuentran afectados a este nivel aquellos edificios de interés especial cuyo valor de orden histórico y/o arquitectónico los ha constituido en hitos urbanos. Protege la totalidad de cada edificio conservando todas sus características arquitectónicas y sus formas de ocupación del espacio.

### **Estructural**

Se encuentran afectados a este nivel aquellos edificios de carácter singular y tipológico, que por su valor histórico, arquitectónico, urbanístico o simbólico caracterizan su entorno o califican un espacio urbano o son testimonio de la memoria de la comunidad. Protege el exterior del edificio, su tipología, los elementos básicos que definen su forma de articulación y ocupación del espacio, permitiendo modificaciones que no alteren su volumen.

**Cautelar:** Se encuentran afectados a este nivel los edificios cuyo valor reconocido es el de constituir la referencia formal y cultural del área, justificar y dar sentido al conjunto. Protege la imagen característica del área previniendo actuaciones contradictorias en el tejido y la morfología.

## TALLERES DE LINIERS - PROTECCIÓN ESTRUCTURAL

**Se debe proteger:**

1. El exterior del edificio
2. Tipología
3. Elementos básicos que definen su forma de articulación y ocupación del espacio.

**Se permite:**

1. Modificaciones que no alteren su volumen.

Todos los edificios de los polígonos I, II, III y IV tienen **Protección Estructural**, con distintos grados de intervención.

**GRADOS DE INTERVENCIÓN A NIVEL EDIFICIO**

Los grados de intervención que propone el Código de Planeamiento Urbano son 4. En el caso de los Talleres de Liniers solo encontramos los niveles 1, 2 y 3.

**Grado 1.**

Comprende las obras y/o acciones dirigidas a restituir las condiciones originales del edificio o aquellas que a lo largo del tiempo hayan sido agregadas y formen parte integral del mismo.

**Se permite:**

1. Restitución de partes alteradas y restauración de elementos originales. En los casos donde falten elementos arquitectónicos originales y no exista documentación que acredite sus características, se realizará la consulta.
2. Recuperación de elementos estructurales, espacios interiores, cubiertas, cielorrasos, pisos, fachadas exteriores e interiores con sus revoques, ornamentos, pinturas, carpinterías en formas y dimensiones, con eliminación de todo elemento agregado que esté fuera de contexto.
3. Reparación, sustitución e incorporación de instalaciones, sistemas de aislación hidrófuga y térmica que no alteren la fisonomía de los edificios.
4. Reforma en los locales sanitarios, para adaptarlos en su totalidad a las necesidades actuales.
5. Se admitirán trabajos de consolidación y mantenimiento.
6. Cualquier aporte de nuevo diseño deberá tener el visado previo del Consejo.

**No se permite:**

1. Modificaciones en el volumen de la edificación, superficie construida, entresuelos, entresuelos existentes ni la ocupación de patios interiores con construcciones.

**Grado 2.**

Comprende las obras o acciones dirigidas a adecuar el espacio interior de los edificios a condiciones de uso nuevas, respetando los elementos tipológico - formales y estructurales de los mismos.

**Se permite:**

1. todas las obras enunciadas en grado 1.
2. Ampliación de superficie por medio de entresuelos retirados de los muros y fachadas para permitir el accionar de las carpinterías, sin alterar la tipología del edificio.
3. Consolidación y mantenimiento de las fachadas exteriores e interiores de los edificios; de sus revoques, revestimientos, ornamentos, pinturas, carpinterías y balcones, etc. El tratamiento de fachadas deberá ser realizado de forma integral, respetando el diseño original y teniendo como base la documentación existente o en su defecto los elementos que se incorporen no alteraran la composición de sus partes ni su esquema original; se integrarán armónicamente con el conjunto siendo deseable que se distingan sus partes originales. Si por razones de cambio de uso fuera necesario modificar aspectos de la fachada, se deben respetar las líneas rectoras de



la misma y su alineación con los vanos de otros niveles. Esta propuesta será motivo de estudio y decisión por parte del Consejo.

4. El tratamiento de las plantas bajas intervenidas será acorde al de las plantas altas, a los efectos de la lectura integral de los edificios. En los casos de edificios que originalmente tuvieran plantas unificadas y posteriormente fueran subdivididas, las carpinterías, toldos, carteles, tendrán un criterio unitario que permita conservar la unidad del edificio y la lectura integral del mismo.
5. Los paramentos o partes de ellos que se visualicen desde la vía pública serán objeto de tratamiento arquitectónico con materiales de color y textura apropiados para su integración con el conjunto.
6. En el caso de instalaciones de acondicionadores de aire, climatizadores o calefactores ya existentes que acusen al exterior o de la colocación nueva de éstos en fachadas existentes o muros visibles desde la vía pública serán dispuestos de manera que no alteren la composición básica de la fachada ni destruyan ornamentos ni molduras.
7. La colocación y/o reubicación de cajas de conexiones, de medidores u otras instalaciones de las empresas de servicios públicos debe contar con la aprobación del Consejo quien gestionará ante las mismas la adecuación de la normativa sobre estas instalaciones.
8. Los tanques de agua, chimeneas, conductos, antenas y demás construcciones complementarias instaladas en azoteas de edificios públicos y/o privados visibles desde cualquier ángulo de la vía pública deberán tratarse adecuadamente.
9. Modificación o introducción de nuevas instalaciones con el objeto de adecuar el funcionamiento del edificio a las necesidades originadas por el uso asignado.
10. Ampliación, reubicación y adaptación de los locales sanitarios.
11. Conservación de cielorrasos y pisos: en caso de modificaciones serán objeto de un estudio particularizado sometido a la aprobación del Consejo.
12. Se permite el cambio de destino de los locales que ventilan a patio, según la normativa vigente al momento de la construcción del edificio, no siendo obstáculo que el patio hoy resulte antirreglamentario.
13. En los casos de viviendas de interés social la flexibilización de las presentes normas, y las del Código de Edificación será resuelta en cada caso por el Consejo.

#### **No se permite:**

- Modificaciones en el volumen de la edificación ni en la ocupación de los patios, salvo con cubiertas transparentes que mantengan las condiciones actuales de iluminación y ventilación de los locales que den a los mismos. Se requerirá para su aprobación, visado previo del Órgano de Aplicación.

#### **Grado 3.**

Comprende las obras y/o acciones dirigidas a la adecuación y mejora de las condiciones de habitabilidad del edificio mediante la reforma y/o transformación del espacio interior, que mantengan básicamente las fachadas y el volumen del edificio.

#### **Se permite:**

1. Obras permitidas en los grados de intervención 1 y 2.
2. Modificación en los patios, previo estudio particularizado sometido a consideración del Consejo si se producen mejoras en condiciones de iluminación y ventilación, debiendo cumplir con la relación  $r = h/d = 2$ ; y/o cubiertas transparentes que no perjudiquen las condiciones antes citadas de los locales que dan a los mismos.
3. Renovación y sustitución de elementos estructurales con incorporación de soluciones de nuevo diseño compatibles con el mantenimiento de las fachadas exteriores.
4. Ampliación de superficie por medio de entresuelos o entrepisos. Los entresuelos deberán resolverse sin alterar el funcionamiento de las carpinterías. Los entresuelos se retirarán de las fachadas y muros de manera de permitir accionar las carpinterías.

5. Deberán cumplir con lo establecido en el Art. 4.6.2.4. Del Código de la Edificación (AD 630.25).

## PLANO DE IDENTIFICACION DE LOS GRADOS DE INTERVENCIÓN EN LOS EDIFICIOS DE LOS TALLERES DE LINIERS

Grado 1  Grado 2  Grado 3  Protección Ambiental

