

CONCURSO PRIORIDAD PEATÓN

MEMORIA DESCRIPTIVA

El Área Central

El Área Central (AC) de la Ciudad de Buenos Aires ha sido un escenario privilegiado para la formulación de una amplia gama de planes y proyectos urbanos en la última década. De estas propuestas y las obras realizadas se desprende una clara idea de ciudad: la reconfiguración del espacio público, el mejoramiento de la calidad ambiental y la promoción del incremento de espacios peatonales para lograr la recualificación integral del espacio urbano, fortalecer la diversidad de actividades y promover la recuperación del uso residencial en el área.

Sin embargo, son pocas las propuestas que abordan en toda su complejidad las distintas dimensiones de la problemática del Área Central, caracterizada por importantes conflictos de tránsito, degradación del espacio público, deterioro de la calidad ambiental, presencia de barreras urbanas y espacios vacantes, fragmentación y desarticulación entre sectores, falta de forestación y un creciente proceso de despoblación y debilitamiento de su condición de centralidad en relación a otros subcentros y recientes proyectos urbanos como Puerto Madero.

Esta propuesta intenta valerse de las oportunidades derivadas de la riqueza simbólica e histórica del Área Central, su condición de centralidad polifuncional, diversidad de usos y actividades, accesibilidad y su potencialidad para transformarse en un territorio que inserte a la ciudad en la red de ciudades globales. A su vez, se intenta recuperar las principales ideas, estudios, proyectos y concursos formulados en distintos momentos, integrando las acciones en una unidad articuladora. En este sentido, se propone un *sistema de espacios públicos* que articule las propuestas aisladas, superando la fragmentación entre sectores y estructurando una red circulatoria diferencial, bajo una concepción urbana integral que aborde la problemática en toda su complejidad.

Los proyectos de peatonalización del Área Central obligan a pensar los nuevos espacios en relación al sistema circulatorio y a los usos actuales y potenciales. Es necesario analizar cuidadosamente los posibles grados de convivencia o conflicto entre sistemas circulatorios peatonales -que propondrán una nueva dinámica urbana y nuevos flujos- y los sectores de población residente en el área. Es deseable que los proyectos de peatonalización convivan con los programas de residencialización y con el uso residencial actual del área central, por lo cual la propuesta se basa en un detallado diagnóstico que ha permitido detectar distintas áreas caracterizadas por diferentes usos predominantes, indicadores demográficos, estado del espacio público, sistema circulatorio y estado del stock físico construido. Este análisis permitió poner en evidencia los distintos perfiles de las subáreas, estudiando su perfil, identidad, usos actuales y posibles impactos de las obras en las dinámicas urbanas.

En este sentido, se propone un programa de actuación integral que incluye las diferentes dimensiones que convergen en la problemática. Se propone una red integral de espacios públicos, concebido bajo una idea de sistema articulador de fragmentos de proyectos urbanos que configuren un nuevo *paisaje urbano*, superpuesto a la reestructuración del sistema vial, la consolidación de la condición de centralidad y programas de promoción de recuperación del patrimonio edilicio y radicación del uso residencialización.

En síntesis, la propuesta general para el Área Central plantea, a partir de la información suministrada por el diagnóstico, fortalecer las características identitarias de cada área y actuar sobre sus debilidades, consolidando un sistema que permita a la vez la identificación de cada subárea y el reconocimiento de una red integradora de las distintas situaciones urbanas con la utilización de elementos distintivos, acentuando de esta manera la idea de un *sistema articulador que ponga en evidencia la complejidad y diversidad del Área Central*.

Lineamientos generales

- Creación de un sistema de espacios públicos conformado por una serie de subsistemas articulados

- Avenidas Parque.
- Espacios verdes.
- Peatonales exclusivas.
- Peatonales eventuales.
- Calles de convivencia.
- Centros Comerciales a Cielo Abierto.

- Creación de nuevos espacios públicos polifuncionales

Se plantea un nuevo espacio verde de usos mixtos en el predio comprendido entre Catalinas Norte y Dársena Norte. Bajo este sector pasará la futura autopista Ribereña, y se prevé destinar el predio para el desarrollo de nuevos usos comerciales, de equipamiento y espacios verdes.

- Reestructuración de la red vial y reordenamiento del tránsito

Se propone una red de tránsito público en Avenidas y a lo largo del par vial Esmeralda – Maipú, restringiendo la circulación de colectivos en las demás arterias. A su vez, se proponen dos líneas de minibús que recorrerán el AC. Al restringir la circulación en determinadas calles, se propone crear carriles en contrasentido en las avenidas para encauzar los distintos flujos. A su vez, se proponen tres nuevos sectores de estacionamiento vehicular al este de Catalinas Norte, bajo la autopista 25 de Mayo y la ampliación de los estacionamientos bajo la Avenida 9 de Julio.

- Disolución de bordes entre el Área Central y el sector de Puerto Madero

Se propone reforzar la conexión del AC con Dársena Norte a través de la creación de una explanada que la integre con el sector de Catalinas y Plaza San Martín. Para articular el AC con Puerto Madero, se propone el Parque del Bicentenario, que integrará el Parque Colón, la Plaza del Correo y la barranca entre Huergo y Puerto Madero. A su vez, se prevé la creación de un parque lineal hacia el oeste de la avenida Alicia Moreau de Justo, por sobre la traza de la futura autopista Ribereña.

- Mejoramiento integral del espacio público

Todas las acciones propuestas son acompañadas de un programa de mejora en el espacio público del AC. Si bien la intervención se centra en determinadas arterias, el sistema de solados y mobiliario urbano se extiende a todas las aceras del área.

- Cualificación de arterias

Las principales avenidas del AC constituyen centros comerciales lineales con diferentes perfiles, que se propone reforzar a través de la conformación de Centros Comerciales a Cielo Abierto.

- Programas de mantenimiento del patrimonio edilicio

El AC presenta edificios de gran valor que es necesario revalorizar. A través de la formulación de nuevos programas de mantenimiento del patrimonio y la extensión de los actuales se pretende recuperar los edificios de valor patrimonial, ya que configuran el paisaje urbano en estrecha relación con el espacio público.

- Programa de fomento de la residencialización

La repoblación del AC es un objetivo primordial a tener en cuenta en cualquier programa de actuación. El mejoramiento integral del espacio público es de gran importancia para fomentar la radicación de viviendas, acción que se debe acompañar por programas de incentivos urbanísticos. A su vez, se debe analizar cuidadosamente las posibles tensiones entre peatonalización y radicación de viviendas, logrando soluciones mixtas que fomenten la creación de espacios públicos de calidad y genere nuevas dinámicas urbanas.

El Área de Intervención

El Área Central de la Ciudad de Buenos Aires no es de un sector de características homogéneas, sino que son reconocibles distintas subáreas determinadas por sus usos predominantes, características del espacio público e identidad zonal.

El área de intervención no es un área particularmente histórica ni de perfil definido, al no presentarse un único uso predominante. Es un área de usos mixtos, con un alto nivel de circulación vehicular y espacios públicos degradados, que la ha transformado en un área expulsora de población. Sin embargo, aún mantiene parcelas con uso residencial, generalmente acompañado de usos comerciales en planta baja, pero se ubican mayoritariamente servicios y equipamientos institucionales. Presenta una importante oferta hotelera que contribuye a dinamizar el sector en horas no laborables. Se ubican una gran cantidad de predios vacantes destinados a playas de estacionamiento y un stock edilicio degradado. Los mayores flujos se encuentran en las calles peatonales. Florida presenta una buena calidad del espacio público y un alto grado de ocupación de los espacios comerciales, y concentra un alto flujo de turistas. Lavalle, a pesar de la realización de sucesivas acciones tendientes a recuperar las características de centro de esparcimiento y ocio, incluyendo su extensión hacia "el Bajo", sufre un deterioro de su calidad ambiental que es necesario revertir. En el entorno de la calle Arroyo se ubican gran cantidad de galerías de arte, cuya localización es tomada como una oportunidad para el desarrollo de la propuesta.

Lineamientos propositivos

Se propone crear un eje central de convivencia de tránsitos a lo largo de la calle Suipacha, desde Arroyo hasta Alsina, vinculado a calles aledañas -Suipacha, Esmeralda, Sargento Cabral- de forma de configurar una pieza urbana reconocible dentro del sistema de espacios públicos del Área Central. Este nuevo eje posee una caracterización primordialmente peatonal, aunque admite distintos grados de articulación de tráficos y usos, transformándose en un circuito que nuclea palacios y galerías de arte, escenario de eventos artísticos y culturales en el espacio público.

Se plantea un sistema de interacción entre tráficos, unificando niveles de solados entre líneas oficiales y alternando su materialidad para lograr un sistema flexible con distintos espacios. Esta trama contempla distintos grados de convivencia o segregación de tráficos, desde las zonas peatonales y de estar al tránsito de transporte público. Este sistema integra las calles y ensanches del espacio público -plazas, enclaves y retiros-, edificios significativos y parcelas vacantes en las que se fomenta el completamiento del tejido urbano en una totalidad unificadora que a la vez resuelve variaciones.

Este sistema de interacción de solados define los siguientes grados de articulación entre tránsitos y niveles de convivencia o segregación de tránsito.

- Nivel 1: Espacio de recreación - estar.
- Nivel 2: Espacio de interacción espacio público - privado
- Nivel 3: Espacio de circulación peatonal.
- Nivel 4: Espacio de convivencia circulación peatonal - estar
- Nivel 5: Espacio destinado al estacionamiento o parada de vehículos livianos
- Nivel 6: Espacio destinado al estacionamiento o parada de vehículos colectivos y de carga
- Nivel 7: Espacio de circulación de vehículos particulares
- Nivel 8: Espacio de circulación de tránsito liviano y colectivo.

A través de la utilización de este sistema, se busca un sistema articulador de la diversidad que fomente la transformación del área en un espacio urbano de calidad.

LAMINA 1

PLANES Y PROYECTOS FORMULADOS PARA EL AREA CENTRAL 2000-2008.

Programa de actuación del Área Cental. CoPUA, GCBA 2000.

Este programa se sustenta en una síntesis de diagnóstico que revela aspectos positivos y negativos del Área. Propone una serie de acciones macroestructurales y estructurales, que incluyen el completamiento de la autopista ribereña, la transformación de la Avenida 9 de Julio, Avenidas Libertador - Alem - Paseo Colón, Avenida Alicia Moreau { de Julio, la interconexión de sistemas ferroviarios, la ampliación de la red de subterráneos y el desarrollo de Constitución. Propone tres sistemas de integración este-oeste: en el sector norte, la Explanada de los Inmigrantes; en el centro, la Explanada de los Colonizadores y en el sur, la Explanada de los Pioneros.

Concurso Plaza de la República, 2001

El Concurso Nacional de Ideas para el Centro de Información Turística y Áreas Comerciales "Plaza de la República / Obelisco" otorgó el primer premio a un trabajo que propuso el rediseño de la Plaza concentrando toda su superficie peatonal en dos partes, eliminando la actual vereda que está alrededor del Obelisco y abriendo grandes patios ingleses para dar vida a los pasajes subterráneos que cruzan la avenida y a un subsuelo de doble altura que llega hasta los 7 metros de profundidad, donde funcionará un Centro de Informaciones Turísticas.

Concurso Centro Cultural del Bicentenario, 2006.

El trabajo premiado propone construir una nueva pieza urbana, un espacio cívico con valor e identidad propia que revierta la condición de fragmentación y deterioro del área transformándola en un nodo cultural que vincule el casco histórico y el área de Puerto Madero. A su vez, plantea la reconversión del Palacio de Correos en el Centro Cultural del Bicentenario, transformándolo en un nuevo hito cultural de la ciudad.

Concurso Plaza de Mayo, 2006.

El primer premio del Concurso de Ideas para la reforma de Plaza de Mayo propone una gran plaza seca para recibir multitudes, con un sistema de iluminación en el piso que recomponen las distintas configuraciones históricas de la plaza.

Concurso Plaza Teatro Colón, 2001.

Las obras que se encuentran en ejecución provinieron de un concurso nacional de ideas que define el área de intervención desde la fachada del Teatro y la línea municipal de la calle Viamonte, con un suelo en forma de una retícula que zonifica lugares y dos torres tecnológicas que soportan elementos de iluminación al escenario público que conformará la nueva plaza.

Obras realizadas. GCBA 2005-2008.

En los últimos años se han realizado una serie de obras que contribuyeron a mejorar notoriamente la calidad del espacio público en sectores del Área Central. Éstas incluyen la extensión del recorrido peatonal de la calle Lavalle, la ampliación de veredas en diferentes tramos de las calles Lavalle, Corrientes y Uruguay, la peatonalización del Pasaje Tres Sargentos, el Pasaje Santos Discépolo y Diagonal Norte entre Cerrito y Libertad, el entorno de la Plaza San Martín y la construcción de los cancheros centrales de la Avenida 9 de Julio.

Plan de Manejo del Casco Histórico San Telmo – Montserrat. Secretaría de Cultura, GCBA, 2000.

Este plan formula una política integral para preservar los valores histórico-culturales, urbanísticos y arquitectónicos y establece y marco legal para fortalecer la protección del sector y su área de transición. En el marco de este plan se han realizado diversas obras de mejoramiento del espacio público, recuperación del patrimonio edilicio, difusión y promoción y conformación de circuitos turísticos.

Proyecto de Ley Plan Prioridad Peatón. GCBA, 2008.

El Proyecto de Ley Prioridad Peatón, objeto del siguiente concurso, busca promover la formulación de ideas para el mejoramiento del Área Central, incrementando los espacios peatonales y de convivencia. Entre otras propuestas formuladas, se encuentran la peatonalización de las calles Reconquista, Defensa, Rivadavia e Yrigoyen entre Plaza de Mayo

y la Avenida 9 de Julio y los pasajes, Balcarce entre Belgrano y Estados Unidos y los pasajes 5 de Julio, San Lorenzo y Giuffra.

Superposición

El área central ha sido un escenario privilegiado para la formulación de numerosos planes y proyectos en la última década. Sin embargo, son pocas las propuestas que abordan en toda su complejidad las distintas dimensiones de la problemática del Área Central. Es necesario recuperar las principales ideas, estudios, proyectos y concursos formulados, integrando las acciones en una unidad articuladora.

Caracterización de áreas

Área 1

Este sector mantiene un grado de ocupación residencial de sectores medios-altos. Presenta importantes edificios de contenido histórico y simbólico -el Museo Isaac Fernández Blanco, el Palacio San Martín, el Palacio Paz, entre muchos otros-, espacios públicos de calidad y un nivel de flujo vehicular medio-bajo, que colaboran en la configuración de un paisaje urbano de gran interés. A su vez, es un área que se ha definido su perfil con la presencia de galerías de arte, que realizan exposiciones periódicas en el espacio urbano.

Área 2

Ésta no es un área particularmente histórica ni de perfil definido, al no presentarse un único uso predominante. Es un área de usos mixtos, con un alto nivel de circulación vehicular y espacios públicos degradados, que la ha transformado en un área expulsora de población. Sin embargo, aún mantiene parcelas con uso residencial, generalmente acompañado de usos comerciales en planta baja, pero se ubican mayoritariamente servicios y equipamientos institucionales. Presenta una importante oferta hotelera que contribuye a dinamizar el sector en horas no laborables. Se ubican una gran cantidad de predios vacantes destinados a playas de estacionamiento y un stock edilicio degradado. Los mayores flujos se encuentran en las calles peatonales. Florida presenta una buena calidad del espacio público y un alto grado de ocupación de los espacios comerciales, y concentra un alto flujo de turistas. Lavalle, a pesar de la realización de sucesivas acciones tendientes a recuperar las características de centro de esparcimiento y ocio, incluyendo su extensión hacia "el Bajo", sufre un deterioro de su calidad ambiental que es necesario revertir.

Área 3

Se trata de una zona consolidada, ocupada por comercios, oficinas de prestigio, bares, restaurantes y hoteles. Presenta un paisaje urbano de buena calidad, con tendencia a la peatonalización, confirmado por recientes y actuales obras en Tres Sargentos y Reconquista. La zona presenta un alto grado de articulación con Catalinas Norte y Puerto Madero.

Área 4

El área de "La City" es el centro económico y financiero del país. En este sector se ubican las sedes centrales de bancos, empresas financieras y de servicios. Presenta un alto flujo de peatones durante los horarios laborables, funcionando como un virtual sector peatonal. No posee población estable ni recibe importantes flujos de turistas, situación que la convierte en un sector vacío y sin actividad durante las noches y los fines de semana.

Área 5

El eje de Avenida de Mayo conforma el principal eje simbólico y representativo de la ciudad, con un alto valor patrimonial, institucional y turístico. Presenta una buena calidad ambiental y del espacio público que conforma un paisaje urbano de gran relevancia.

Área 6

El Casco Histórico es el área de mayor relevancia a nivel histórico y simbólico de la ciudad, y a la vez mantiene características de "barrio" por el perfil de sus habitantes y su dinámica urbana. Presenta sectores de buena calidad ambiental y otros con espacios públicos y patrimonio edilicio degradados. El área demuestra un interesante balance entre identidad barrial y flujos turísticos, a pesar del proceso de gentrificación que sufre desde los años ochenta. Este proceso está contribuyendo a la transformación del barrio -escenario de innumerables debates-

por lo cual es necesario pensar acciones urbanas que potencien su identidad y atractivo sin soslayar sus características históricas.

Área 7

Este área de transición entre San Telmo y el área Central es una zona de usos mixtos, que concentra oficinas, servicios y usos residenciales. Posee edificios de gran valor patrimonial en avanzado estado de deterioro, gran cantidad de parcelas vacantes destinadas a playas de estacionamiento, conventillos, inquilinatos e inmuebles ocupados. Sin embargo, tiene un alto potencial paisajístico y turístico para fomentar con la realización de acciones integrales de mejoramiento del espacio público.

DIAGNOSTICO

Estructura urbana del área central

El Área Central de la Ciudad de Buenos Aires posee una gran diversidad y riqueza polifuncional. No se trata de un área de características homogéneas, sino que son reconocibles distintas subáreas determinadas por sus usos predominantes, características del espacio público e identidad zonal. Sin embargo, presenta numerosas barreras urbanas que determinan una excesiva fragmentación y desarticulación entre sectores, nodos e hitos.

Su condición de centralidad se ha visto debilitada en relación al desarrollo de otros subcentros y el desarrollo urbano de Puerto Madero, con el cual posee una débil vinculación. Las Avenidas Madero y Huergo actúan de barrera urbana entre ambos sectores, debido al denso flujo de tránsito pesado, resultado de la postergada ejecución de la autopista ribereña. A su vez, resulta un área expulsora de población, con altos niveles de conflictividad de tránsito y numerosos sectores que presentan una importante degradación del espacio público y del patrimonio edilicio.

La estructura vial está conformada por los corredores periféricos -Av. 9 de Julio, Libertador, Alem, Paseo Colón- y transversales -Avenidas Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Avenida de Mayo, Belgrano, Independencia y San Juan- que en algunos casos determinan divisiones entre zonas y en otros conforman espacios de centralidad lineal. Los corredores transversales poseen distintas identidades y perfiles que es necesario reforzar a través de la cualificación derivada de las oportunidades que se presentan.

En síntesis, a pesar de la complejidad de las problemáticas del Área Central y su desarticulación entre sectores, presenta espacios públicos e intersecciones de gran interés y enclaves de oportunidad que es preciso articular bajo una concepción urbana integral.

LAMINA 2

Sistema de espacios públicos para el Área Central

Esta propuesta intenta valerse de las oportunidades derivadas de la riqueza simbólica e histórica del Área Central, su condición de centralidad polifuncional, diversidad de usos y actividades, accesibilidad y su potencialidad para transformarse en un territorio que inserte a la ciudad en la red de ciudades globales. A su vez, se intenta recuperar las principales ideas, estudios, proyectos y concursos formulados en distintos momentos, integrando las acciones en una unidad articuladora. En este sentido, se propone un *sistema de espacios públicos* que articule las propuestas aisladas, superando la fragmentación entre sectores y estructurando una red circulatoria diferencial, bajo una concepción urbana integral que aborde la problemática en toda su complejidad.

En este sentido, se propone un *programa de actuación integral* que incluye las diferentes dimensiones que convergen en la problemática. Se propone una red integral de espacios públicos, concebido bajo una idea de sistema articulador de fragmentos de proyectos urbanos que configuren un nuevo *paisaje urbano*, superpuesto a la reestructuración del sistema vial, la consolidación de la condición de centralidad y programas de promoción de recuperación del patrimonio edilicio y radicación del uso residencialización.

La propuesta general para el Área Central plantea, a partir de la información suministrada por el diagnóstico, fortalecer las características identitarias de cada área y actuar sobre sus debilidades, consolidando un sistema que permita a la vez la identificación de cada subárea y el reconocimiento de una red integradora de las distintas situaciones urbanas con la utilización de elementos distintivos, acentuando de esta manera la idea de un *sistema articulador que ponga en evidencia la complejidad y diversidad del Área Central*.

Subsistemas

Avenidas Parque

AP1 - Avenida 9 de Julio

AP2 - Avenidas Libertador - Leandro N. Alem - Paseo Colón

AP3 - Avenida Alicia Moreau de Justo

Plazas y Parques

P1 - Plaza de Mayo

P2 - Plaza de la República

P3 - Parque del Bicentenario

P4 - Plaza Estado del Vaticano

P5 - Plaza Libertad

P6 - Plaza Lavalle

P7 - Plazoleta Suipacha

P8 - Parque de los Inmigrantes

P9 - Explanada Dársena Norte

P10 - Plaza San Martín

P11 - Plaza Fuerza Aérea Argentina

P12 - Plaza Canadá

P13 - Parque Lezama

P14 - Plaza Dorrego

P15 - Plaza Roberto Arlt

P16 - Plaza Zabala

P17 - Plaza San Nicolás

P18 - Plaza Roma

P19 - Plaza San Francisco

Calles peatonales exclusivas

Estas calles son monomodales, exclusivamente peatonales las 24 horas del día, todos los días de la semana.

PE1 - Florida

PE2 - Lavalle
PE3 - Rivadavia
PE4 - Yrigoyen
PE5 - Reconquista
PE6 - Tres Sargentos
PE7 - Sargento Cabral

Calles de convivencia

Las calles de convivencia son plurimodales y admiten la coexistencia de tránsitos: vehículos particulares, bicisendas y peatones, con restricción de tránsito de transporte público.

PC1 – Suipacha
PC2 – Alsina
PC3 – Defensa
PC4 – Pasaje San Lorenzo
PC5 – Pasaje Giuffra
PC6 – Pasaje 5 de Julio
PC7 – Balcarce Tramo 1

Calles de peatonalización eventual

Las peatonales eventuales son calles con restricción de tránsito vehicular en momentos determinados.

PEV1 - Arroyo (Restricción vehicular: fines de semana en horario diurno y en caso de realización de eventos en el espacio público).
PEV2 - Suipacha (Restricción vehicular: fines de semana en horario diurno y en caso de realización de eventos en el espacio público).
PEV3 - Esmeralda Tramo 1 (Restricción vehicular: fines de semana en horario diurno y en caso de realización de eventos en el espacio público).
PEV4 - Esmeralda Tramo 2 (Restricción vehicular: fines de semana en horario diurno y en caso de realización de eventos en el espacio público).
PEV5 - 25 de Mayo Tramo1 (Restricción vehicular: días de semana, horario laborable).
PEV6 - San Martín Tramo 1 (Restricción vehicular: días de semana, horario laborable).
PEV7 - Sarmiento Tramo 1 (Restricción vehicular: días de semana, horario laborable).
PEV8 - Perón Tramo 1 (Restricción vehicular: días de semana, horario laborable).
PEV9 - Mitre Tramo 1 (Restricción vehicular: días de semana, horario laborable).

Calles de transporte público exclusivo

Estas calles poseen restricción a la circulación de vehículos particulares, con segregación de tránsito entre sector peatonal y vehicular.

TP1 - Esmeralda - Piedras
TP2 - Maipú - Chacabuco

Calles plurimodales con segregación de tránsito motorizado y peatonal

Estas calles admiten la circulación de transporte público y vehículos particulares. Son calles con segregación de tránsitos motorizado y peatonal, en calzadas y acera. Pertenecen a este sistema todas las calles no mencionadas anteriormente.

Centros Comerciales a Cielo Abierto

Los Centros Comerciales a Cielo Abierto constituyen corredores comerciales con características distintivas, especializándose cada uno de ellos en distintos rubros. Las acciones destinadas a configurarlos como tales incluyen la mejora integral del espacio público, la unificación de marquesinas y el impulso a programas de desarrollo económico.

CCCA1 - Avenida Corrientes. Especialización: Entretenimiento y ocio. Teatros, Restaurantes bares, librerías.
CCCA2 - Avenida Santa Fe. Especialización: Comercio minorista en general.
CCCA3 - Avenida de Mayo. Especialización: Circuito cultural. Bares, restaurantes, librerías.
CCCA4 - Avenida Belgrano. Especialización: Mueblerías.
CCCA5 - Florida. Especialización: Comercio minorista en general.

CCCA6 - Lavalle. Especialización. Esparcimiento y gastronomía.
CCCA7 - Defensa. Especialización: Arte y antigüedades.

Estacionamientos

E1 – Catalinas 1
E2 – Catalinas 2
E3 – Avenida Nueve de Julio
E4 – Constitución - Bajo Autopista 9 de Julio.

LAMINA 3

Área de intervención

Sistema de interacción de solados que definen distintos grados de articulación entre tránsitos, desde la peatonalización exclusiva al tránsito de vehículos colectivos.

Tramas articuladoras de la diversidad, que definen espacios con diferentes niveles de convivencia o segregación de tránsito.

- Nivel 1: Espacio de recreación - Estar.
- Nivel 2: Espacio de interacción espacio público - privado
- Nivel 3: Espacio de circulación peatonal.
- Nivel 4: Espacio de convivencia circulación peatonal - estar
- Nivel 5: Espacio destinado al estacionamiento o parada de vehículos livianos
- Nivel 6: Espacio destinado al estacionamiento o parada de vehículos colectivos y de carga
- Nivel 7: Espacio de circulación de vehículos particulares
- Nivel 8: Espacio de circulación de tránsito liviano y colectivo.

Programas de rehabilitación y refuncionalización

Programa de Rehabilitación de edificios de valor simbólico

Programa de incentivos a la radicación de residencias

Programas de fortalecimiento de la identidad zonal