

# TRABAJO DE INVESTIGACION FINAL

Distrito de los Oficios: recuperando el eje Chacarita-Paternal  
en la Ciudad de Buenos Aires

Autor/es:

Ibañez Tres, Guillermina – LU: 1114652

Laya, Cristian Alfonso – LU: 1108982

Martin, Brisa – LU: 1112864

Speranza, Rocío Agustina – LU: 1111614

Carrera:

Arquitectura

Tutor:

Arq. Tella, Guillermo Carlos – Arq. Ilutovich, Agustin Mateo

Año: 2023

# Índice

<b>Parte 1. ¿Cómo es el Chacarita actual y cuál será la metodología de investigación?</b> .....	3
¿Qué es la Chacarita? .....	3
<b>Metodología de investigación</b> .....	3
<b>Reflexiones y objetivos</b> .....	4
<b>Parte 2. ¿Cómo se consolidó el barrio de Chacarita?</b> .....	4
¿Cómo fue el crecimiento del barrio?.....	4
<i>La importancia del ferrocarril</i> .....	6
<b>Trama y tejido barrial</b> .....	6
<b>Usos de suelo</b> .....	7
<i>La casa taller</i> .....	8
<b>Movilidad</b> .....	9
<b>Patrimonio</b> .....	9
<i>El Cementerio de la Chacarita</i> .....	10
<i>Entrevista María Elena Tuma</i> .....	11
<i>Entrevista Juan Antonio Lazara</i> .....	12
<b>Obras y proyectos en agenda pública</b> .....	12
<i>Proyectos finalizados</i> .....	13
<i>Proyectos en proceso</i> .....	13
<i>Proyectos aprobados, pero sin inicio de obra</i> .....	14
<i>Proyectos con posibilidad de modificación o sin aprobación</i> .....	14
<i>Entrevista Comuna 15, Carlos Pasquini y Fabio De Felice</i> .....	14
<i>Entrevista Juan Diego Lazzaro</i> .....	15
<b>Problemáticas halladas</b> .....	15
<b>Barrio Fraga</b> .....	17
<b>Reflexiones</b> .....	18
<b>Parte 3. ¿Hay otros con las mismas problemáticas que Chacarita?</b> .....	19
<b>Bajo viaducto</b> .....	19
<i>Infra-Space 1</i> .....	19
<i>Proyectos para el bajo viaducto del ferrocarril San Martín</i> .....	20
<b>Cementerio: conservación y trama barrial</b> .....	20
<b>Tratamiento parques lineales</b> .....	22
<i>Superkilen</i> .....	23

<b>Barrios populares</b> .....	24
<i>Barrio Rodrigo Bueno</i> .....	24
<i>Vivienda cooperativa La Balma</i> .....	25
<i>Urbanización Fraga</i> .....	25
<b>Reflexiones</b> .....	26
<b>Parte 4. ¿Cuáles son las perspectivas sensoriales de la zona?</b> .....	26
<b>Diagnóstico e interpretaciones cognitivas</b> .....	26
<i>Análisis FODA</i> .....	27
<i>Conclusiones</i> .....	29
<b>Reflexiones</b> .....	29
<b>Parte 5. ¿Cómo identificar patrones, procesos y problemas?</b> .....	30
<b>Análisis PPP</b> .....	30
<i>Patrones</i> .....	30
<i>Procesos</i> .....	30
<i>Problemas</i> .....	31
<b>Reflexiones</b> .....	31
<b>Parte 6. ¿Cómo es el modelo territorial actual del área?</b> .....	31
<b>Parte 7. ¿Cuáles son las tendencias evolutivas de la zona?</b> .....	32
<b>Parte 8. ¿Cómo sería el barrio ideal?</b> .....	34
• <i>¿Qué proteger?</i> .....	34
• <i>¿Qué se puede cambiar?</i> .....	34
• <i>¿Qué aspectos se pueden potenciar?</i> .....	34
<b>Eje 1: el deterioro del Cementerio y sus alrededores, y su influencia en la conexión interbarrial</b> .....	35
<b>Eje 2: nuevas disponibilidades espaciales</b> .....	36
<b>Eje 3: segregación socio urbana de los barrios populares</b> .....	36
<b>Parte 9. ¿Qué objetivos se proponen para la intervención?</b> .....	36
<i>Cementerio</i> .....	37
<i>Nuevas disponibilidades espaciales</i> .....	37
<i>Barrios populares</i> .....	38
<b>Parte 10. ¿Cómo lograr el barrio deseado?</b> .....	38
<b>Relevamiento de posibles programas de innovación</b> .....	40
<b>Articulación con las demás zonas examinadas</b> .....	41
<b>Parte 11. Ubicación del proyecto y diseño urbano</b> .....	42
<b>Recapitulación y justificación del proyecto</b> .....	42
<b>Masterplan</b> .....	42
<b>Intervención en área específica</b> .....	45

<b>Parte 12. Proyecto arquitectónico</b> .....	47
<b>Urbanización de La Carbonilla y Biarritz y Espinosa</b> .....	47
<b>Distrito del Oficio</b> .....	48
<i>Modulación</i> .....	49
.....	52
<b>Tratamiento bajo viaducto</b> .....	52
<b>Tratamiento de espacios públicos</b> .....	52
<b>Etapabilidad</b> .....	53
<b>Financiamiento</b> .....	54
<i>Sector 1, urbanización de La Carbonilla y Biarritz y Espinosa</i> .....	54
<i>Sector 2, bodegas y depósitos</i> .....	54
<i>Sector 3, bajo viaducto</i> .....	54
<b>Conclusiones finales</b> .....	55
<b>Bibliografía consultada</b> .....	57
<b>Publicaciones impresas</b> .....	57
<b>Artículos periodísticos y de opinión</b> .....	57
<b>Artículos y sitios del Gobierno</b> .....	58
<b>Sitios web</b> .....	59
<b>Anexo 1: Gráfico</b>	
<b>Anexo 2: Entrevistas</b>	

# Parte 1. ¿Cómo es el Chacarita actual y cuál será la metodología de investigación?

## ¿Qué es la Chacarita?

El barrio de Chacarita es uno de los cuarenta y ocho barrios de la Ciudad de Buenos Aires. Se encuentra en la comuna<sup>1</sup> 15, delimitado por la Avenida Elcano, las vías del Ferrocarril Gral. Urquiza, Avenida Del Campo, Avenida Garmendia, Avenida Warnes, Avenida Dorrego, las vías del FF.CC. San Martín, Avenida Córdoba, Avenida Dorrego y la Avenida Álvarez Thomas. Sus barrios limítrofes son Villa Ortúzar, Colegiales, Palermo, Villa Crespo y Paternal. El área investigada es reconocida, principalmente, por el Cementerio de la Chacarita, un predio que ocupa aproximadamente la mitad del territorio y está cargado de historia e identidad. Es un barrio con mixtura de usos, donde predominan las construcciones bajas de no más de nueve o diez metros de altura, a excepción de los ejes principales, donde se pueden identificar edificios de mayor envergadura. Respecto a la movilidad y el transporte, es un barrio de fácil acceso, ya sea en transporte público o privado, ya que se ve atravesado por avenidas que lo conectan con los puntos clave de la ciudad. Además, se encuentra surcado por dos líneas de ferrocarril y tiene a su disposición dos estaciones de subte de la línea B.



Ubicación de la comuna 15 en la Ciudad de Buenos Aires.



Ubicación de Chacarita respecto al resto de la comuna.

Se puede afirmar que, en el 2023, Chacarita es un barrio identificado, no sólo culturalmente, sino también en su tejido urbano, por el cementerio. Tiene edificaciones bajas en su mayoría, contando sólo con edificios de varios pisos en las zonas cercanas a avenidas<sup>2</sup>. El carácter del mismo no es únicamente residencial, sino que también cuenta con sectores comerciales o de pequeñas industrias, generando así una mixtura de usos (ver figura 7, anexo 1). Es un sector de la ciudad que se encuentra en crecimiento, algo que se puede ver por las obras que llevó a cabo el gobierno, tanto local como nacional, durante los últimos años y por los proyectos que se planean desarrollar en el futuro<sup>3</sup> (ver páginas 13 y 14).

## Metodología de investigación

Para el desarrollo de la presente investigación, se adoptaron distintas metodologías. En principio, para un primer acercamiento al barrio, se buscó y estudió bibliografía pertinente, tanto libros como artículos de investigación de publicaciones especializadas. En segundo lugar, se realizaron relevamientos y análisis territoriales a partir de

<sup>1</sup> La Ciudad de Buenos Aires se encuentra dividida en comunas, que, según el Gobierno de la Ciudad, son unidades descentralizadas de gestión política y administrativa, que pueden ocupar uno o varios barrios.

<sup>2</sup> Dato obtenido a partir de la información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/>, consultado el 23 de marzo de 2023.

<sup>3</sup> Información obtenida a partir del análisis de los artículos *El Centro de Tránsito Federico Lacroze en Chacarita, Ya se mudaron más de 550 familias a las nuevas viviendas construidas en el Playón de Chacarita* y *Nuevas viviendas y más servicios para cinco barrios populares de la Ciudad* (ver apartado *Artículos y sitios del gobierno* de la bibliografía)

visitas y recorridos del sitio, y de información obtenida del Gobierno de la Ciudad, los que derivaron en un diagnóstico basado tanto en los datos recolectados como en de interpretaciones o percepciones cognitivas. Con estos acercamientos se descubrieron problemáticas para las cuales se buscaron referentes urbanos o arquitectónicos, para estudiar posibles respuestas. Para complementar esta información, se realizaron también entrevistas a distintas personas de relevancia para la investigación, como autoridades comunales y especialistas en patrimonio. Finalmente, y teniendo en cuenta todo el trabajo realizado, se plantearon objetivos y lineamientos para una posible intervención, que proponga soluciones urbanas a las problemáticas halladas.

En cuanto a la organización de la investigación, se desarrollará en partes o capítulos, cada uno de ellos abordando una temática particular con sus respectivas conclusiones y reflexiones; a su vez, cada parte contendrá títulos y subtítulos que dividirán y organizarán el relato. También se conformarán anexos con mapeos, fotografías intervenidas y tablas de elaboración propia que ayudarán y complementarán la comprensión de lo investigado, y un anexo de las entrevistas completas realizadas.

### **Reflexiones y objetivos**

Chacarita es reconocido históricamente por ser un barrio residencial, e identificado fácilmente por el cementerio, como se desarrollará en la parte siguiente. Tiene potencial, tanto para crecer en la parte de viviendas como para desarrollarse comercial y gastronómicamente, además de contar con interés histórico, patrimonial y cultural, lo que podría traducirse como actividad económica o turística. Asimismo, es un sector donde el Gobierno de la Ciudad está invirtiendo recursos para mejorar, tanto en cuestiones de transporte y movilidad, como en espacio público y del habitar de los vecinos (ver páginas 13 y 14).

A partir de lo desarrollado en este capítulo surgieron algunas preguntas disparadoras, ideas de posibles caminos que puede tomar esta investigación, ¿qué es lo que genera el Cementerio en el barrio hoy en día?, ¿cómo se desarrolló la trama urbana?, ¿en qué estado se encuentra el patrimonio edilicio?, ¿cuál es el perfil edificado del barrio hoy en día?, ¿los vecinos se sienten identificados con alguna característica del sitio donde viven? A lo largo de esta tesis se responderán estas preguntas y se generarán otras, todas en busca de solucionar las problemáticas que afronta Chacarita actualmente.

## **Parte 2. ¿Cómo se consolidó el barrio de Chacarita?**

A partir de la lectura e interpretación de diferentes fuentes bibliográficas, se puede afirmar que Chacarita cuenta con una marcada historia e identidad, en la cual el cementerio es uno de sus elementos fundamentales. Para el análisis de la situación actual, se tomaron distintas aristas que determinan el perfil del barrio y que orientaron al momento de hallar problemáticas. Además, se realizó un breve barrido histórico, con el fin de comprender mejor cómo se desarrolló el barrio.

### **¿Cómo fue el crecimiento del barrio?**

La extensión de lo que hoy se conoce como barrio de Chacarita fue, entre 1608 y 1767, un territorio donde se encontraba instalada la orden jesuita, la cual fue expulsada de América en 1767<sup>4</sup>. El Virreinato se apropió de las tierras y en 1769 realizó un loteo, aunque gran parte de los terrenos se encontraban arrendados a particulares por el Colegio Máximo de San Ignacio (actual Colegio Nacional de Buenos Aires, nombre por el cual se referirá al mismo a lo largo de este texto)<sup>5</sup>. En 1784, el Virreinato decide entregar la totalidad de las tierras al Colegio, en conjunto con todos los bienes que había en ellas, incluyendo edificaciones, animales y personas que vivían allí<sup>6</sup>. De este modo, las chacras fueron ocupadas por miembros de la respectiva institución, ganándose el nombre de

---

<sup>4</sup> Del Pino, D. (2004). *La antigua Chacarita de los Colegiales*. CABA: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires (p. 14)

<sup>5</sup> Del Pino, D. (2004), (pp. 14-15).

<sup>6</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 15).

“la Chacarita de los Colegiales”<sup>7</sup>. Durante las invasiones inglesas de 1806 y 1807, la zona sirvió como punto de concentración de las tropas locales para descansar, abastecerse de armamento y ampliar su contingente, con lo cual podría decirse que fue un área estratégica<sup>8</sup>. Luego de una serie de medidas gubernamentales que tenían el propósito de poblar la provincia de Buenos Aires, en las cercanías de la Chacarita se asentaron gran cantidad de inmigrantes, principalmente alemanes<sup>9</sup>. De esta forma, en 1827 se funda el pueblo de Chorroarín<sup>10</sup>, conformado por agricultores y ganaderos; sin embargo, la región no presentó grandes cambios, quedando como un sector de chacras cercano a la ciudad. Hacia 1850, se empezaban a ver los límites del barrio, como la Avenida Dorrego, y algunas de sus arterias principales, como la Avenida Jorge Newbery (ver figura 1, anexo 1)

Entre 1867 y 1868 se produjo en Buenos Aires un episodio que comenzaría a delinear la identidad que tomaría posteriormente el barrio: durante esos años se desató una epidemia de cólera en la ciudad, dejando a su paso miles de defunciones<sup>11</sup>. Los cementerios existentes (el Cementerio Norte en Recoleta, y el Cementerio Sur en Parque Patricios) no estaban preparados infraestructuralmente para albergar a semejante cantidad de fallecidos, con lo cual las autoridades se vieron en la necesidad de encontrar un nuevo lugar para este fin<sup>12</sup>. De este modo, se funda lo que se conoce como el Viejo Cementerio de la Chacarita<sup>13</sup> (ver figura 2, anexo 1). La situación se agravó en 1871, cuando la ciudad fue golpeada por una epidemia de fiebre amarilla, que dejó a su paso incluso más muertos que el cólera<sup>14</sup>. Tomando medidas desesperadas, se enterraron “provisoriamente” miles de cuerpos en el Cementerio de la Chacarita, ya que contaba con fácil acceso desde la ciudad con diferentes medios de transporte; además, existía la posibilidad de comprar predios vecinos en caso de que hiciera falta expandirlo<sup>15</sup>. Así quedó inaugurado, en abril de 1871, el cementerio, que trajo consigo progreso para la región, ya que se extendieron las rutas del ferrocarril para que pasaran por allí, como se puede ver en la imagen de la estación del Tramway Rural, también conocido como “tren de los muertos”<sup>16</sup>. No obstante, los vecinos presentaban disconformidad ante la permanencia de una situación que se les había informado como provisoria<sup>17</sup>. A esto se le sumaba que el camposanto había alcanzado su límite respecto a la cantidad de inhumaciones, por lo que el viejo cementerio fue clausurado hasta 1897, año en el cual las autoridades deciden trasladar parte de los cuerpos al nuevo predio y reacondicionar los terrenos antiguos<sup>18</sup>. De todos modos, en 1886 se fundó Chacarita Nueva, también conocida como Cementerio del Oeste, diseñada por los arquitectos Juan Buschiazzo y Enrique Clément, estableciendo así la ubicación definitiva de la necrópolis<sup>19</sup> (ver figura 3, anexo 1). En 1903 se inauguró el crematorio, que sigue funcionando en la ciudad hasta el día de hoy, y a partir de ese momento el barrio comenzó a crecer y desarrollarse, acompañando al progreso del resto de Buenos Aires<sup>20</sup>. Se crearon escuelas, capillas y hospitales, la población se multiplicó y se realizaron obras de infraestructura<sup>21</sup>. En 1928 se dio por inaugurada la Casa Colectiva “Parque Los Andes”, un conjunto de edificios bajos de departamentos residenciales construidos por la municipalidad, emplazados en uno de los límites del barrio y constituyéndose como una innovadora manera de habitar. Este es un ejemplo que demuestra cómo la zona estaba comenzando a densificarse (ver figura 4, anexo 1).

<sup>7</sup> Coviello, V., & Contreras, L. (2022). *Buenos Aires tiene barrio*. CABA, Editorial Planeta (p. 373).

<sup>8</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 19).

<sup>9</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 24).

<sup>10</sup> Coviello, V., & Contreras, L. (2022), (p. 374).

<sup>11</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 40).

<sup>12</sup> Cutolo, V. (1998). Chacarita en *Historia de los Barrios de Buenos Aires* (2da ed.). Buenos Aires: Editorial EL CHE (p. 403)

<sup>13</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 40).

<sup>14</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 41).

<sup>15</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 41).

<sup>16</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 42).

<sup>17</sup> Del Pino, D. (2004), (p. 42).

<sup>18</sup> Del Pino, D. (2004), (pp. 41-42).

<sup>19</sup> Coviello, V., & Contreras, L. (2022), (p. 375).

<sup>20</sup> Coviello, V., & Contreras, L. (2022), (p. 376).

<sup>21</sup> Coviello, V., & Contreras, L. (2022), (p. 379-381).



Antigua estación del Tramway Rural, actual estación Federico Lacroze. Año 1899.

Imagen recuperada de Del Pino, D. (2004). *La antigua Chacarita de los Colegiales* (p.67). CABA: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

Ya para mediados del siglo XX, Chacarita era un barrio completamente asentado que compartía algunos rasgos con su límite Colegiales, sobre todo los aspectos residenciales y en la concentración de cafés y bares, en los cuales se reunían vecinos y artistas<sup>22</sup>. De esta forma, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires lo reconoció como un barrio con zona residencial, comercial y de equipamiento<sup>23</sup>.

### *La importancia del ferrocarril*

Como se mencionó, la existencia del cementerio fue un signo de progreso para la región, ya que se extendieron las líneas ferroviarias para que pasasen por allí. Sin embargo, este no fue el único motivo para la expansión de las líneas férreas, ya que Argentina en ese momento se encontraba en plena expansión económica y era necesario el transporte de personas, mercancías y materia prima por el territorio hacia el puerto<sup>24</sup>. Chacarita y sus alrededores no fueron ajenos a este proceso, ya que contaban con una parte del trazado del FFCC Buenos Aires al Pacífico (actual traza del FFCC San Martín) y del FFCC Urquiza. De este modo, se comenzó a concretar, hacia fines del siglo XIX, otra identidad para el sector sur del barrio, y principalmente en Paternal: una zona industrial, surcada por bodegas para almacenar el vino y los productos provenientes de Mendoza y el resto de la región de Cuyo<sup>25</sup>.

### **Trama y tejido barrial**

La trama urbana se encuentra definida, principalmente, por el espacio ocupado por el cementerio y por las trazas de los ferrocarriles Urquiza y San Martín, aunque en menor medida se ve afectada también por las avenidas que atraviesan el barrio. De esta forma se generan áreas trazadas de forma regular que se amoldan a los límites ortogonales del cementerio y configuran también el trazado de los barrios aledaños, y sectores donde las manzanas son atípicas<sup>26</sup> (ver figura 5, anexo 1).

Para comprender mejor la influencia de la necrópolis y las vías ferroviarias, se analizaron también los barrios aledaños y cercanos al caso de estudio. Hacia el sector norte del barrio, en Villa Ortúzar, Colegiales, Palermo y Villa Crespo, se observa una trama regular, en forma de damero, poco afectada por la presencia del ferrocarril y con escasas manzanas atípicas. La situación es muy distinta en Paternal, Agronomía y Parque Chas, donde la trama se ve constantemente interrumpida por predios de gran tamaño, generando irregularidades. En el caso de Paternal, a raíz de las visitas realizadas al barrio, se reconoció la similitud que existe entre este barrio y Chacarita en las inmediaciones del cementerio. Ambos sectores se ven ocupados por pequeñas industrias, y en Paternal se evidencia la presencia de estos predios de gran tamaño que se mencionaron previamente, muchos

<sup>22</sup> Cutolo, V. (1998). Chacarita en *Historia de los Barrios de Buenos Aires* (2da ed.). Buenos Aires: Editorial EL CHE (pp. 415-416).

<sup>23</sup> Cutolo, V. (1998), (p. 416).

<sup>24</sup> Fundación Museo Ferroviario (1995). Boletín de Historia Ferroviaria. *Todo es historia* (p. 43-57). Vol. 338

<sup>25</sup> Fundación Museo Ferroviario (1995). Boletín de Historia Ferroviaria. *Todo es historia* (p. 45-59). Vol. 341

<sup>26</sup> Según el Código Urbanístico de CABA, una manzana atípica es “una superficie de terreno delimitada por la vía pública y/o deslinde de corredor ferroviario y/o registrada como tal que cumple con alguna de las siguientes condiciones: tener 3, 5 o más de 5 lados, tener un lado curvo, tener una superficie inferior a cuatro mil metros cuadrados (4000m<sup>2</sup>), o en caso de ser cuadrangular que la semisuma de dos de sus lados opuestos resulte inferior a sesenta y dos metros (62m).”



de estos rodeados por muros y generando situaciones similares a las que genera el camposanto. Adicionalmente, en las cercanías a la estación de Paternal, en uno de los límites de la necrópolis, se encuentra el barrio popular Carbonilla, instalado en un predio ferroviario y funcionando como tapón urbano debido a su magnitud.

Conjuntamente con la trama barrial se analizó el tejido urbano, tomando datos de relevamiento de los portales del Gobierno de la Ciudad<sup>27</sup>. Los datos recopilados apuntan a que es un barrio de alturas bajas, en su mayoría edificaciones de no más de nueve o doce metros de altura; sin embargo, en las cercanías de los ejes principales de circulación puede verse mayor densidad y consolidación de las construcciones, alcanzando hasta los treinta metros. Además, se percibió que los sectores más densos, tanto en población, usos y servicios, se encuentran en el norte del barrio, cercano a los límites con Colegiales y Palermo (ver figura 6, anexo 1). Al mismo tiempo, se investigó cuáles eran las alturas permitidas en distintos sectores del barrio, lo que hizo dar cuenta que se permiten construcciones de hasta 17m sobre fachada en la mayoría del barrio, con una altura aún mayor en las avenidas como Federico Lacroze o Corrientes, donde se permiten 31,20m y 38m respectivamente<sup>28</sup>.

Al igual que con la trama, se tomó la decisión de analizar los barrios cercanos, para comprender en qué situación se ven respecto al código. Las zonas donde se permite mayor altura y consolidación se encuentran en los vecinos del norte de Chacarita, tanto en Villa Ortúzar, Colegiales, Palermo y Villa Crespo. La situación es similar en el área de Paternal que limita con Av. Warnes, pero cambia radicalmente en la zona noroeste de este barrio, donde sólo se permiten construcciones de poca altura, interrumpidas por los predios de gran tamaño previamente mencionados. En este sentido, el sector sur de Chacarita y el área mencionada de Paternal guardan grandes similitudes, no sólo respecto al código, sino también a las tipologías edilicias que se dan en ambos barrios (ver páginas 8 y 9).

### Usos de suelo

Según el apartado de Usos de Suelo del CUR<sup>29</sup> vigente en la ciudad a noviembre del 2023, Chacarita es un barrio mayormente residencial, con variedad de equipamiento y áreas destinadas a urbanizaciones futuras (ver figura 8, anexo 1). En las zonas cercanas a las avenidas, principalmente Av. Lacroze y Av. Corrientes, el código permite edificaciones de mayor altura, lo que permite suponer que se busca densificar la población del barrio. A esta información se le puede agregar la Mixtura de Usos de Suelo según el CUR, donde se puede ver que Chacarita es una zona de usos mixtos, predominando los grados 2 y 3 (ver figura 7, anexo 1). Esto quiere decir que, mayormente, el barrio cuenta con comercios e industrias de mediana afluencia (relevantes a nivel barrial), con excepción de algunas zonas, que son de afluencia metropolitana (principalmente sobre Av. Corrientes y Av. Newbery).

Esta información se puede contrastar con un relevamiento de usos realizado por la Ciudad entre los años 2016 y 2017, donde se distinguen las tendencias del barrio a la mixtura de usos (ver figura 9, anexo 1). En el mismo, se puede ver la concentración de pequeñas industrias o galpones en el sector noroeste del barrio, un área residencial de baja densidad en el sector sureste y diversidad de comercios y viviendas en la parte noreste del barrio, principalmente sobre Av. Corrientes y Av. Forest.

En materia de equipamiento, se registraron numerosos establecimientos deportivos y de esparcimiento, al igual que colegios, distribuidos equitativamente en todo el barrio (ver figura 10, anexo 1). También se relevaron, con resultados de menor densidad, centros culturales o espacios dedicados a la cultura. Las áreas verdes de carácter público tienden a estar concentradas alrededor del cementerio, sobre las avenidas Corrientes y Elcano,

---

<sup>27</sup> Dato obtenido a partir de la información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/>, consultado el 23 de marzo de 2023.

<sup>28</sup> Información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/>, consultada el 3 de septiembre de 2023.

<sup>29</sup> Con CUR se hace referencia al Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires.

creando un pequeño cordón de parques. En cuanto a otros servicios, como salud, comisarías o bomberos, se encuentran en menor medida, pero distribuidos de forma que ningún sector del barrio quede desabastecido<sup>30</sup>.

En base a toda la información recopilada y detallada recién, se observó que la mayor concentración, tanto de usos como de población, se encuentra en el sector norte del barrio, principalmente en los límites con Colegiales y Palermo, dos barrios que experimentaron un fuerte desarrollo en los últimos años, potenciados por el gobierno de la ciudad. En cambio, el sector sur se encuentra relegado. En base a los recorridos realizados, se pudo ver que el límite con Paternal se encuentra degradado, siendo un sitio poco amigable con el peatón por la predominancia del tránsito vehicular pesado, incentivado por la presencia de industrias y galpones. Muchos de esos lotes se perciben, según los recorridos realizados, con poco uso o abandonados, siendo una minoría aquellos que realmente se encuentran en funcionamiento. Esta situación es linda al perímetro del cementerio que se encuentra en Av. Del Campo y Av. Garmendia, donde se puede ver un muro ciego, con pocos ingresos peatonales, que contribuye al aspecto desolado y poco transitado de este sector. Por otra parte, el límite que se ve con Av. Warnes está en situaciones similares, sumado a la incertidumbre de qué va a pasar debajo del viaducto. Al adentrarse en Paternal, se reconocen áreas extensas del predio ferroviario ocupadas por barrios populares, esto sumado a grandes predios que se encuentran cercados o son inaccesibles para el público general.

En líneas generales, puede decirse que toda la zona sur de Chacarita y sus barrios vecinos se encuentra loteada en predios de gran tamaño e industrias o talleres. En contraparte, la zona norte experimenta un desarrollo comercial, gastronómico e inmobiliario, influenciado por la cercanía a Colegiales y Palermo, un aspecto positivo para el barrio (ver páginas 6 y 7).

Adicionalmente, se puede destacar que Chacarita es uno de los barrios que conforman el Distrito Audiovisual de la Ciudad, una subdivisión realizada por el gobierno de la Ciudad con el objetivo de promover ciertos desarrollos económicos en distintos barrios<sup>31</sup>. En el caso estudiado, el distrito busca incentivar la industria audiovisual, ofreciendo facilidades para capacitaciones o desarrolladores de proyectos de este tipo. A partir de la entrevista realizada a las autoridades comunales (ver anexo 2), se descubrió que Chacarita experimentó un crecimiento en esta industria, reutilizando galpones para diferentes usos relacionados con la producción audiovisual. Paralelamente, en Paternal se busca incentivar el desarrollo del Distrito del Vino, potenciado por la existencia de bodegas antiguas que antaño funcionaban en la zona (ver página 6). Sin embargo, este proyecto es demasiado nuevo (fue aprobado en 2021) y ocupa solo un sector pequeño del barrio<sup>32</sup>, a pesar de que antiguamente era la puerta de ingreso de los productos vitivinícolas a la ciudad.

### *La casa taller*

Un aspecto llamativo que aparece al recorrer los barrios de Chacarita y Paternal es la existencia de una tipología edilicia particular: la casa taller. Una definición propia para este tipo de construcciones es que son para vivir donde se trabaja, contando con un local comercial o taller en la planta baja, con un primer y hasta segundo piso que sirven como vivienda. Como una percepción personal, se comprende que este formato surge a raíz del propio carácter industrial de ambos barrios, creando una identidad marcada. En base a un relevamiento realizado, se estimó que en la zona sur de Chacarita y el sector vecino de Paternal contienen, en promedio, tres casas taller por manzana (ver figura 29, anexo 1).

---

<sup>30</sup> Datos obtenidos a partir de relevamientos propios basados en los datos recuperados de Google Maps. Consultado el 23 de marzo de 2023.

<sup>31</sup> [S/a] (2019, diciembre 25). *Distrito Audiovisual - Buenos Aires* -. CIDEU; CIDEU. Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano. <https://www.cideu.org/proyecto/distrito-audiovisual-buenos-aires/>

<sup>32</sup> [S/a] (s/f). Inversiones en el Distrito del Vino. Gob.ar. Recuperado el 12 de septiembre de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/desarrolloeconomico/unidad-de-coordinacion-gestion-politicas-productivas/distritos-economicos/distrito-del-vino>

## Movilidad

Al estar atravesado por arterias primarias y secundarias (ver figura 12, anexo 1), Chacarita es un barrio de fácil acceso. Av. Córdoba y Av. Corrientes conectan con el centro de la ciudad, mientras que Federico Lacroze y Av. Elcano permiten la conexión con la zona norte. También es accesible en transporte público, ya que cuenta con dos estaciones de subte de la línea B (Dorrego y Federico Lacroze), la terminal del ferrocarril Urquiza y el ferrocarril San Martín, aunque este no cuenta con una estación dentro del barrio, pero sí a unas pocas cuadras del límite del mismo. En cuanto a colectivos<sup>33</sup>, Chacarita es parte del recorrido de diferentes líneas que lo conectan con el resto de la ciudad y el área metropolitana (ver figura 13, anexo 1). Para estudiar más profundamente el movimiento de la población dentro del barrio, se realizó un relevamiento de los flujos de circulación vehicular a lo largo de una jornada durante diferentes días de la semana. Los resultados fueron los siguientes:

- Días hábiles: las principales vías de circulación presentan un tránsito de moderado a lento desde las 12hs hasta las 20hs, intensificándose en la hora pico a las 17hs. Los días viernes esta información se altera levemente, ya que el tráfico lento se prolonga hasta las 20hs, e incluso durante la noche se producen congestiones de autos<sup>34</sup> (ver figura 14, anexo 1).
- Fines de semana: las arterias primarias y secundarias presentan un flujo rápido, mostrando embotellamientos moderados únicamente durante la noche<sup>35</sup> (ver figura 15, anexo 1).

No obstante, el cementerio es una pieza que limita la circulación vehicular en el barrio debido a su gran tamaño. Esta situación guarda cierta similitud con lo que ocurre en Paternal: en el bloque comprendido entre Chacarita y Agronomía, este barrio se encuentra fragmentado en grandes manzanas destinadas a un único uso, sin ser accesibles para el público general y taponando la circulación vehicular y peatonal (ver figura 31, anexo 1). Como se mencionó en la página 8, son áreas poco amigables con el peatón y donde prima el tránsito de vehículos pesados. Entre los predios mencionados se identificaron:

- Un hipermercado de la cadena Carrefour, que comparte su terreno con una tienda de artículos para la construcción de la cadena Easy.
- El parque la Isla de la Paternal, que ocupa varias manzanas y contiene un colegio y un loteo para una urbanización determinada<sup>36</sup>, aunque aún no se encuentra ocupado.
- El Hospital Psiquiátrico Alvear, que ocupa las manzanas aledañas al ferrocarril y está rodeado por un muro con pocos accesos.
- Un área ocupada con bodegas y galpones que, a noviembre de 2023, se encuentran en venta, en el terreno vecino al Hospital Alvear.
- El barrio popular Carbonilla, que se encuentra instalado en un predio ferroviario y se extiende desde la estación de Paternal hasta la Av. San Martín.

## Patrimonio

Como se desarrolló en el recorrido histórico al comienzo de este capítulo, Chacarita es un barrio que tiene una identidad marcada gracias a su historia, y cuenta con varios edificios y monumentos catalogados como patrimonio (ver figura 11, anexo 1), amparados por normativas locales y nacionales<sup>37</sup>. Gran parte de los mismos

---

<sup>33</sup> Con colectivos se hace referencia a autobuses de corta y media distancia, frecuentes en la Ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana.

<sup>34</sup> Datos relevados a partir del estudio del tránsito obtenido de Google Maps, consultado el 17 de abril de 2023.

<sup>35</sup> Datos relevados a partir del estudio del tránsito obtenido de Google Maps, consultado el 17 de abril de 2023.

<sup>36</sup> Según el CUR, el loteo de la Isla de la Paternal es una Urbanización Determinada: "Corresponden a áreas que, con la finalidad de establecer o preservar conjuntos urbanos de características diferenciales son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana".

<sup>37</sup> Información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/>, consultada el 23 de marzo de 2023.

se concentran en el cementerio y sus cercanías, como el barrio Los Andes o el parque con el mismo nombre. El Código Urbanístico (CUr) propone tres tipos de protecciones: integral, estructural y cautelar.



Imagen de la entrada principal al Cementerio, sobre Av. Guzmán.

Imagen propia, tomada el 12 de mayo de 2023.

- **Protección Integral:** Protege los edificios en su totalidad, preservando sus características arquitectónicas, su forma y cuantía de ocupación del espacio, y todos los rasgos que contribuyen a singularizarlo como elemento integrante del patrimonio arquitectónico. El Cementerio de la Chacarita está catalogado en esta categoría<sup>38</sup>.
- **Protección Estructural:** Protege las características del edificio en su presencia en el entorno, preservando los elementos arquitectónicos y estructurantes que definen su forma, y su modo de articulación con el espacio exterior<sup>39</sup>. Los edificios amparados por esta protección son el Barrio Los Andes, el Mirador Comastri, el Teatro Regio y el Pasaje Olleros.
- **Protección Cautelar:** Protege el conjunto del ambiente urbano, evitando las actuaciones que pudieran atentar contra la trama y la calidad imperante en los ámbitos protegidos, defendiendo la armónica integración entre lo nuevo y los elementos arquitectónicos incluidos en los otros niveles<sup>40</sup>. Los edificios amparados por esta normativa son la Parroquia Todos los Santos y Anónimas, además de otras tantas viviendas particulares, ubicadas principalmente en la parte norte del barrio. También cabe destacar que el Hospital Alvear y algunas bodegas antiguas ubicadas en Paternal están amparadas por esta normativa (ver figura 11, anexo 1).

### *El Cementerio de la Chacarita*

El Cementerio, como se mencionó previamente, se encuentra amparado por una protección integral otorgada por el Gobierno de la Ciudad, además de ser considerado por la Comisión Nacional de Monumentos un bien de interés histórico<sup>41</sup>. Esto se debe a que dentro del mismo se encuentran numerosos monumentos, como los mausoleos que tienen relevancia histórica o popular<sup>42</sup>. Además, distintos sectores del camposanto fueron

<sup>38</sup> Según el Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires (p. 147).

<sup>39</sup> Según el Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires (p. 147).

<sup>40</sup> Según el Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires (p. 147).

<sup>41</sup> Información obtenida de la página del Gobierno de la Comisión Nacional de Monumentos. Recuperado en mayo 2023 de <https://www.argentina.gob.ar/cultura/monumentos/bienesdeclarados-normativa>

<sup>42</sup> El Cementerio de la Chacarita tiene panteones de la Policía Federal y las Fuerzas Armadas, además de algunos dedicados a personalidades populares, como actores o artistas nacionales que tuvieron relevancia. Información obtenida de Echazarreta, M. (2005). Recinto de las personalidades de la Chacarita, "Cuatro monumentos, cuatro personajes, un escultor". En *Patrimonio cultural en cementerios y rituales de la muerte* (pp. 229–235). Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires.

diseñados por arquitectos relevantes de distintas épocas, como su pórtico, diseñado por Juan Buschiazzi<sup>43</sup>, o el VI Panteón Subterráneo, dirigido por Ítala Fulvia Villa, una de las primeras mujeres arquitectas de la Argentina<sup>44</sup>.

Además de la protección integral que se le asignó al camposanto, tiene normativas específicas del Código Urbanístico, como el Art. 9.1.3.2.2.2, que establece los grados de intervención según el nivel de protección<sup>45</sup>. Para este caso, se admiten el grado uno (es decir, todas 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) y obras no preferentes del grado dos (es decir, las obras y/o acciones dirigidas a adecuar el espacio interior del edificio a condiciones de uso nuevas, respetando los elementos tipológicos formales y estructurales de los mismos)<sup>46</sup>. Entonces, se puede decir que el terreno del cementerio admite, de forma limitada, proyectos de revalorización y refuncionalización, siempre y cuando se respete la estructura y diseño existente del mismo.

A pesar de las medidas de protección mencionadas previamente, implementadas por el Gobierno de la Ciudad, el Cementerio se encuentra en un estado de degradación. En base a recorridos por el barrio, y visitas guiadas al camposanto, se realizó un análisis y relevamiento fotográfico de algunos de los monumentos vandalizados. Asimismo, los muros externos del mismo se encuentran en estados similares, a pesar de los intentos de revalorización llevados a cabo durante los últimos años.

Adicionalmente, y con el fin de ahondar en la profundidad del análisis, se realizó una entrevista a María Elena Tuma, quien forma parte del Área de Patrimonio Histórico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. La misma fue con el fin de obtener información sobre cuestiones del camposanto que son difíciles de hallar en la bibliografía. A raíz de esto, los datos más relevantes son:

- Quién se encarga del mantenimiento del cementerio: el cuidado del cementerio tiene un carácter mixto, ya que tanto las parcelas, nichos y panteones deben ser mantenidos por los familiares o allegados a quienes allí se encuentran. Sin embargo, si el panteón se encuentra en riesgo de derrumbe, o las parcelas y nichos ya no cuentan con responsables para mantenerlos, la tarea pasa a ser estatal luego de un proceso burocrático. El mantenimiento del parque, la poda de árboles y las calles internas se encuentran también en el rango de acción del Estado.
- Se ha intentado cambiar algunos muros perimetrales por rejas o cercos, pero los vecinos de la zona no estuvieron de acuerdo ante tal cambio.
- No se cobra entrada para ingresar a la necrópolis, con lo cual no tiene una fuente de ingreso que no sean los aportes de los familiares de los fallecidos. Sin embargo, gran parte de la recaudación del Cementerio de la Recoleta se destina al mantenimiento de Chacarita.
- Si bien el cementerio se encuentra dentro de los límites comunales de la Comuna 15, la misma no tiene ninguna injerencia sobre el mismo. Todos los cambios que respecten al camposanto son decididos por la Gestión de Cementerios de la Ciudad, sin embargo, se dialogan con las autoridades comunales las situaciones que se dan en los muros perimetrales del mismo, intentando llegar a acuerdos para su intervención.

#### *Entrevista María Elena Tuma*

María Elena, quien forma parte de Patrimonio Histórico y Cultural PHCCCH en GCBA, fue entrevistada para obtener información sobre cuestiones vinculadas al Cementerio de la Chacarita. Entre los puntos de relevancia,

<sup>43</sup> Coviello, V., & Contreras, L. (2022). *Buenos Aires tiene barrio* (p. 375). CABA, Editorial Planeta.

<sup>44</sup>[S/a] (s/f). *Ítala Fulvia Villa* Modernabuenosaires.org. Recuperado el 13 de mayo de 2023, de <https://www.modernabuenosaires.org/arquitectos/itala-fulvia-villa>

<sup>45</sup> Según el Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires (p. 147).

<sup>46</sup> Información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/>, consultada el 12 de mayo de 2023

se habló sobre la oposición de los vecinos a ciertas intervenciones sobre el camposanto, como el remplazo de los muros por rejas o la creación de nuevos parques en el terreno del mismo. También se conversó sobre cómo los humos expedidos por el crematorio tienen un bajo impacto ambiental. Finalmente, se abordó el tema de quién se encarga del mantenimiento del cementerio, una cuestión que está a manos del gobierno (para el mantenimiento general del parque, calles y arbolado) y privados (para nichos, panteones y tumbas). Relacionado a esto, se obtuvo información de que no se cobra ningún tipo de entrada o contribución a los visitantes, y que parte de la recaudación del Cementerio de la Recoleta está destinada al mantenimiento de Chacarita (entrevista completa en el anexo de entrevistas).

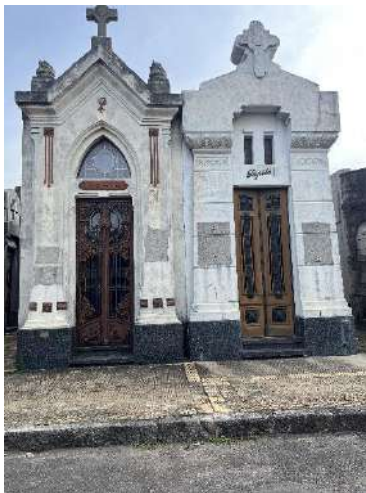
#### *Entrevista Juan Antonio Lazara*

La entrevista realizada a Juan Lazara, miembro del área de Patrimonio Histórico y Cultural PHCCCH en GCBA, tuvo el objetivo de conocer las nuevas costumbres funerarias y los cambios recientes en el Cementerio. Entre las cuestiones indagadas, la clave fue cómo cambió el culto de la muerte en los últimos años, y cómo afecta hoy en día a los cementerios, obteniendo como respuesta que lo más común es que los fallecidos sean cremados, un motivo por el cual las necrópolis de Occidente están cayendo en desuso. Esto se debe a la fragmentación familiar que se vio en los últimos años, ya que las familias que se conforman actualmente no tienen una estructura tan sólida como tenían a mediados del siglo XX. También se obtuvo información acerca de que los principales visitantes de la Chacarita son turistas y cómo el sitio se encuentra completamente saqueado y vandalizado, cuestión que pone en riesgo su valor patrimonial (entrevista completa en el anexo de entrevistas).



Nichos vandalizados, muchos de ellos abiertos y saqueados.

Imagen propia, tomada el 12 de mayo de 2023.



Mausoleos vandalizados, sin sus placas identificadoras de bronce.

Imagen propia, tomada el 12 de mayo de 2023.

#### **Obras y proyectos en agenda pública**

Respecto a obras de índole urbano, el Gobierno de la Ciudad desarrolló tres planes para el sector: el Playón Chacarita, el Parque Elcano y un centro de trasbordo, estando el primero aún en proceso. A partir de las visitas y recorridos por el barrio, se relevó información sobre el estado en el que se encuentran las distintas obras que se estaban llevando a cabo (ver figura 16, anexo 1). Con estos datos se tomó la decisión de ordenarlos según el avance de las obras.

### Proyectos finalizados

- Proyecto Centro de Tránsito: el Centro de Tránsito Federico Lacroze (ver figura 16, anexo 1), inaugurado en 2017, fue un proyecto integral cuyos objetivos fueron mejorar la movilidad de las personas que circulaban diariamente por la zona, integrando la estación de tren con el subte y los colectivos que pasaban por allí, y agilizar y reordenar el tráfico de la avenida. No fue sólo una obra de movilidad vehicular, sino que también se pusieron en valor las plazoletas, se mejoraron las veredas y se tuvieron en cuenta las diferentes maneras de moverse por la zona, agregando cruces peatonales y rampas para personas con movilidad reducida<sup>47</sup>.
- Revalorización entrada principal al Cementerio y paseo de flores: uno de los proyectos comunales fue la puesta en valor de la plaza seca que sirve de ingreso a la entrada principal del Cementerio. Como la comuna tiene el poder sobre los puestos de flores, también se llevó a cabo una re funcionalización de los mismos.
- Proyecto Parque Elcano: el Parque Elcano, finalizado en 2017, fue un plan cuyo fin fue aportar un nuevo espacio verde a la comuna 15. Se encuentra emplazado sobre la Avenida Elcano, en un terreno que le fue ganado al cementerio. El parque cuenta con instalaciones variadas, desde juegos para niños hasta postas aeróbicas o canchas. Diversas fuentes (principalmente foros vecinales y diarios) afirman que fue una idea controversial, ya que para llevar a cabo este proyecto fue necesario derribar uno de los sectores más antiguos del camposanto, se debió construir sobre las tumbas e incluso desde ciertos puntos del parque pueden verse los nichos del otro lado.
- Viaducto San Martín: un tramo de cinco kilómetros del ferrocarril San Martín, comprendidos entre Palermo y Paternal, fue elevado entre los años 2018 y 2019, obra impulsada por el Gobierno de la Nación. Esta acción permitió la ruptura de once barreras que se generaban en distintas calles y avenidas. Sin embargo, la generación de espacios vacíos debajo del mismo facilitó la formación de barrios populares y situaciones diversas, como zonas sin ningún tipo de identidad<sup>48</sup>.
- Integración y urbanización del Barrio Fraga (primera etapa): el proyecto del Playón Chacarita (ver figura 16, anexo 1), también conocido como “Barrio Fraga”, se encuentra emplazado en un predio perteneciente al Ferrocarril Urquiza, que se encontraba ocupado casi en su totalidad por un barrio popular. La población que habitaba allí vivía en condiciones precarias, con lo cual se inició un proceso de “integración socio-urbana” para mejorar la vida de los vecinos<sup>49</sup>. Entre las acciones de mejora se pueden encontrar la apertura de seis nuevas calles, la construcción de 678 viviendas y la reubicación e integración de las familias que se vieron afectadas<sup>50</sup>. La urbanización del Barrio Fraga es parte de la Ley 5799 de Integración socio urbana, y se proyectó en dos etapas. La primera ya se encuentra concluida, que constaba de la construcción de viviendas dignas y reubicación de los vecinos. Al mismo tiempo, se abrieron nuevas calles, se inauguraron nuevas plazas y se crearon, en las plantas bajas de los edificios, locales comerciales para que los vecinos pudieran mejorar sus economías e integrarse al barrio.

### Proyectos en proceso

- Integración y urbanización del Barrio Fraga (segunda etapa): la segunda etapa de la urbanización del Barrio Fraga no es un proyecto de demolición y construcción de nuevas viviendas. El objetivo del plan es dejar el “barrio histórico”, recomponiendo y pintando las fachadas, construyendo la infraestructura

<sup>47</sup> Ciudad, B. A. (12 de abril de 2017). *El Centro de Tránsito Federico Lacroze en Chacarita*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/horacio-rodriguez-larreta-inauguro-el-centro-de-trasbordo-federico-lacroze-en-chacarita>

<sup>48</sup> Información recolectada a partir de visitas y recorridos por el barrio entre marzo y agosto de 2023.

<sup>49</sup> [S/a] (2022, septiembre 26). *Nuevas viviendas y más servicios para cinco barrios populares de la Ciudad*. Ciudad de Buenos Aires. <https://buenosaires.gob.ar/noticias/integracion-de-barrios-populares-en-la-ciudad-nuevas-viviendas-y-mas-servicios-para-los>

<sup>50</sup> [S/a] (15 de septiembre de 2021). *Ya se mudaron más de 550 familias a las nuevas viviendas construidas en el Playón de Chacarita*. Ciudad de Buenos Aires. <https://vivienda.buenosaires.gob.ar/playon550mudanzas#top>

necesaria para la instalación de servicios básicos y pavimentando los pasadizos originales del barrio. Esta obra se encuentra en proceso, pero avanza lentamente por algunos conflictos sociales según las autoridades comunales.

- Proyecto Parque Deportivo Newbery: a partir de una entrevista al gerente de la Comuna 15, se obtuvo información sobre un nuevo sector deportivo que se encuentra planificado, pero aún no hay datos sobre el mismo en los sitios del gobierno de la Ciudad. Este parque se encontrará en el sector de Av. Newbery comprendido entre las calles Girardot y Av. Warnes, y contará con distintas instalaciones y canchas para incentivar el uso del sector. Se desconoce la fecha de inicio de la obra, pero según la fuente consultada, la misma ya fue aprobada y se encuentra cercana a ejecutarse.
- Proyecto mural en el Paseo de la Chacarita de los Colegiales: los murales pintados en el muro del cementerio que limita con la Av. Jorge Newbery son un intento de puesta en valor del espacio. A partir de la entrevista realizada a las autoridades de la Comuna 15, se obtuvo el dato de que esta intervención se encuentra en proceso y llegarán hasta la Av. Warnes, complementando al nuevo espacio deportivo que se está desarrollando allí. En cuanto a los artistas que se encuentran a cargo de las obras, son diez artistas argentinos con prestigio internacional, que elaboraron cada mural respondiendo a distintas temáticas. Adicionalmente, en el nuevo sector deportivo del parque lineal se encontrarán, en las salientes del muro, una intervención arquitectónica realizada por la Fundación Clorindo Testa.

#### *Proyectos aprobados, pero sin inicio de obra*

- Proyecto Polideportivo de Chacarita: a partir de una entrevista realizada a las autoridades de la Comuna 15, en agosto de 2023 se aprobó el proyecto de un polideportivo de carácter público, que incluiría canchas para distintos deportes y una pileta de natación climatizada. La ubicación del mismo es en el predio aledaño al Centro de Monitoreo de la Ciudad, en la esquina de las calles Rodney y Concepción Arenal.

#### *Proyectos con posibilidad de modificación o sin aprobación*

- Proyecto del bajo viaducto San Martín: el viaducto San Martín cuenta con una idea de proyecto para ejecutar en el nuevo espacio que se generó debajo del mismo. Según una entrevista realizada a las autoridades de la Comuna 15, ese espacio no puede ser intervenido por el Gobierno de la Ciudad, ya que es un territorio en el que tiene jurisdicción el Gobierno Nacional. Por este motivo, tanto el proyecto como la obra se encuentran detenidos, con pocas posibilidades de ejecutarse en el futuro cercano. La única parte de este recorrido que se encuentra en obra es donde se va a ubicar la estación Villa Crespo, aledaño al Movistar Arena, que durante los recorridos se pudo ver que ya se inició su construcción.
- Proyectos Parques Garmendia y Newbery: sobre este proyecto no se encontró ninguna publicación oficial. A raíz de una entrevista realizada a las autoridades de la Comuna 15, se obtuvo la información de que estos parques nunca llegaron a ser un proyecto, fueron una iniciativa del Gobierno de la Ciudad para agregar espacios verdes a la comuna y a los barrios vecinos, quitando algunos sectores antiguos del Cementerio. Sin embargo, estas propuestas no prosperaron y, a agosto de 2023, se encuentran truncadas y con pocas posibilidades de ejecutarse en el futuro cercano.
- Proyecto corredor gastronómico y cultural en Av. Newbery: en el parque lineal existente entre Av. Newbery y el muro del cementerio, la comuna tuvo la iniciativa de crear un corredor gastronómico que se conectase con Parque Los Andes y el desarrollo gastronómico del norte del barrio. Conjuntamente, habría también un sector dedicado a actividades culturales, con el fin de volver esa zona más atractiva para los vecinos y turistas. Sin embargo, a pesar de que estuvo la iniciativa, el proyecto fue temporalmente rechazado y, en el futuro cercano, no se llevará a cabo.

#### *Entrevista Comuna 15, Carlos Pasquini y Fabio De Felice*

La entrevista realizada a Carlos Pasquini, gerente comunal y Fabio De Felice, Subgerente de obras y operativo, fue con el objetivo de charlar sobre cuestiones relacionadas a los vecinos del barrio. El principal interés fue conocer cómo va a desarrollarse el barrio y hacia dónde desea el Gobierno de la Ciudad que crezca, a partir de



los proyectos (ver págs. 13 y 14). También se indagó sobre la urbanización del Barrio Fraga, sobre en qué estado se encuentra la obra y que se planea hacer con la manzana que aún no se urbanizó. Otro punto de interés fue qué pasará con el Cementerio, qué proyectos se planean para su entorno en el futuro inmediato y a largo plazo. Un dato interesante sobre esto es que el camposanto en sí no corresponde, en jurisdicción, a la comuna, sino que se encarga el área de Cementerios del Gobierno de la Ciudad, con lo cual no se pueden proponer intervenciones que provengan de la comuna. Se obtuvo información, también, de cómo la elevación del viaducto San Martín afectó a los barrios que lo atraviesan y cómo se planea que el barrio continúe con su crecimiento gastronómico. Finalmente, se habló sobre quejas que tuvieron los vecinos, siendo las más relevantes las personas en situación de calle, la oposición a la reforma del código para no perder la esencia del barrio y cómo las ciclovías producen malestar en relación al tránsito vehicular.

### *Entrevista Juan Diego Lazzaro*

Juan Lazzaro, gerente de proyecto del viaducto, aceptó una entrevista breve para explorar temas vinculados al viaducto del San Martín. Se charló sobre cómo esta acción benefició al barrio y sus vecinos en cuestiones de movilidad, además de qué programa se tiene planeado para los distintos tramos que conforman su recorrido por distintos barrios.

### **Problemáticas halladas**

Llegado el momento de buscar problemáticas que afecten al barrio, se tuvieron en cuenta varias perspectivas: por un lado, las diferentes visiones que tomaban los autores de la bibliografía consultada, además de la visión de los vecinos recuperadas de los distintos artículos periodísticos. También se consideraron las percepciones que generan el recorrido del barrio en persona, construidos a partir de las visiones personales que generaron las visitas a Chacarita. De este modo, se concluye en que hay una problemática general, las barreras urbanas, y dentro se encuentran distintas aristas posibles para tratarlas: el cementerio o demás predios de gran tamaño, el bajo viaducto como nueva disponibilidad espacial y los barrios populares. Con esto en vista se reflexionó sobre las situaciones particulares de cada uno de estos, clasificándolos en base a su morfología (tomando como referencia a Kevin Lynch en su obra *La imagen de la ciudad*, y retomando los conceptos de si son nodos, ejes o áreas) y pensándolos de acuerdo a la función que cumplen dentro de los barrios.

En primer lugar, el Cementerio de la Chacarita se puede analizar como un nodo<sup>51</sup>, ya que es uno de los límites barriales y a su alrededor confluyen distintas avenidas, con lo cual se desarrollan diferentes situaciones. Se reflexionó sobre su rol de barrera y de borde, ya que constituye un perímetro extenso que no se puede atravesar por varias manzanas, con lo cual dificulta la movilidad tanto peatonal como vehicular. Sin embargo, esta no es la única problemática que representa el Cementerio, ya que al ser un lugar histórico contiene numerosos mausoleos y panteones que son considerados patrimonio y, como se mencionó anteriormente, el predio entero cuenta con una protección integral por parte del gobierno. Desgraciadamente, como se pudo ver en el apartado de patrimonio de este capítulo, hay varios sectores del predio que se encuentran descuidados, facilitando el saqueo de los nichos o mausoleos menos protegidos. A pesar de que los robos y la inseguridad son una problemática, se suman a las condiciones de deterioro que se presentan dentro de la necrópolis, sobre todo cuando se la compara con otras dentro de la ciudad, como el Cementerio de la Recoleta<sup>52</sup>. Con esta perspectiva en vista, se puede tomar una arista a investigar comparando ambos cementerios emblemáticos. Otras piezas que pueden analizarse como nodos son los predios que se encuentran en Paternal (ver página 9), ya que, a pesar de tener menor tamaño, también taponan la trama urbana y pueden funcionar como hitos fácilmente reconocibles debido a su tamaño y usos.

---

<sup>51</sup> A partir de los conceptos planteados por Kevin Lynch en su obra *La imagen de la ciudad*, se interpretó que un “nodo” es un punto del tejido urbano en el cual confluyen varios ejes o situaciones, además de ser un sector fácilmente reconocible por sus características particulares.

<sup>52</sup> El Cementerio de Recoleta es otro camposanto de la Ciudad de Buenos Aires, más pequeño y antiguo que el del caso de estudio. Sin embargo, se encuentra mejor conservado y es un punto de interés turístico.

Como se mencionó en el párrafo anterior, el perímetro del cementerio presenta distintas situaciones según el sector. Se dividió el camposanto en nueve zonas distintas para poder analizar cada una en mayor profundidad (ver figura 18, anexo 1). Toda la información detallada a continuación se obtuvo en base a recorridos hechos por el barrio en distintos días y horarios, para lograr una visión más precisa de cada situación.

- **Límite detrás del Parque Los Andes (sector 1):** detrás del parque Los Andes, el muro perimetral mide varios metros y se encuentra vandalizado. El aspecto general de la zona es de descuido, ya que tanto la vereda como la calle se encuentran deterioradas.
- **Entrada al Cementerio (sector 2):** en esta área desaparece el muro y se intercambia por un enrejado que permite ver un edificio del otro lado. El espacio se encuentra preservado, con algunos puestos de flores, y es bastante transitado vehicularmente, ya que se permite el estacionamiento y se encuentra frente a la estación Lacroze.
- **Límite Av. Guzmán (sector 3):** el muro perimetral pierde altura en las cercanías al ingreso del camposanto, y se encuentra en estado de deterioro. Se puede ver personas en situación de calle y, a medida que la pared gana altura, se ve cómo se encuentra vandalizada y pintada. Adicionalmente, se empieza a vislumbrar una situación similar a la que se describe en el sector 5.
- **Límite detrás Parque Elcano (sector 4):** si bien el Parque Elcano se encuentra mantenido y es utilizado por los vecinos, el muro del camposanto es inexistente en esta área. Es reemplazado por una reja, a través de la cual se pueden ver los nichos del otro lado, y varios de estos se encuentran deteriorados.
- **Límite sobre Av. Elcano (sector 5):** para comprender la situación de esta zona, hay que tener en cuenta que el ferrocarril Urquiza funciona como barrera y borde entre ambos barrios. Del lado de Chacarita se encuentra la Av. Elcano, sobre la cual sólo se puede hacer un recorrido lineal a través de cinco cuadras, ya que no hay pasos a nivel (ni peatonales ni vehiculares) del ferrocarril, dificultando así la movilidad entre barrios. Además, el cementerio presenta pocos ingresos desde esta zona, con lo cual se genera una situación en la que el muro es continuo durante varios metros. Por otra parte, en Villa Ortúzar son construcciones de alturas bajas, mayormente viviendas, galpones y pequeñas industrias, todas con salida a una calle angosta que limita con el ferrocarril y se encuentra en la misma situación que Av. Elcano.
- **Límite sobre Av. del Campo y Garmendia (sector 6):** en esta área, además de tener un muro perimetral de gran altura, las veredas del cementerio son angostas y se encuentran deterioradas, dificultando la circulación peatonal. Puede verse también como del lado perteneciente a Paternal, las veredas tienen las mismas características, pero se le agrega que los lotes tienen usos de galpones, comercios o pequeñas industrias. Sobre Av. Del Campo, y por un trayecto de tres cuadras, se encuentra una plazoleta que divide ambos barrios, que tiene poco uso por los vecinos.
- **Límite sobre Av. Warnes (sector 7):** todo el muro perimetral del cementerio que limita con Av. Warnes se encuentra en convivencia con el bajo viaducto del Ferrocarril San Martín. A pesar de que el Gobierno de la Ciudad tiene planes para este sector (ver página 14), a noviembre del 2023 se encuentra tapiado, imposibilitando la visión del cementerio y dificultando la circulación peatonal, ya que no existen veredas. Al igual que en el sector 6, en el barrio vecino se ven pequeñas industrias, talleres y galpones.
- **Límite sobre Av. Newbery (sector 8):** sobre Av. Newbery se presentan dos situaciones diferentes, claramente delimitadas. En la parte sur, se creó una suerte de parque lineal, que es poco utilizado y no posee gran atractivo, que, a noviembre del 2023, está siendo utilizado por el gobierno de la Ciudad como lugar de acopio para la obra del viaducto. Además, el muro perimetral cobra gran altura en esta área, y las partes más bajas del mismo se encuentran vandalizadas y pintadas.

- **Límite sobre Av. Newbery (sector 9):** en la parte norte de Av. Newbery se ve una puesta en valor del muro perimetral. Se pintaron murales con fines culturales y artísticos, en conjunto con la revalorización del parque lineal (ver página 13).

Por otra parte, los ferrocarriles crean áreas difíciles de atravesar, también debido a sus dimensiones, sobre todo en el espacio comprendido entre el cementerio y la línea Urquiza. Este trayecto de la Avenida Elcano no se puede atravesar ni peatonal ni vehicularmente, con lo cual la única opción es continuar por dicha calle hasta llegar a la intersección con Av. del Campo (ver figura 17, anexo 1). Además, el playón de esta misma línea también implica un área de varias manzanas imposibles de atravesar, donde aún se encuentra una parte del asentamiento “Villa Fraga”. En cuanto al viaducto del San Martín, hay zonas que aún se encuentran interrumpidas por la existencia de barrios populares y por manzanas atípicas, que dificultan la circulación por allí. Cabe resaltar también que esta línea de ferrocarril sólo se encuentra elevada hasta la estación de Paternal, luego comienza a descender y vuelve a la cota cero. Para pensarlo en los términos de Kevin Lynch, se puede decir que los ferrocarriles son ejes que, como en el caso de la línea Urquiza, interrumpen la circulación

Otra problemática hallada es que hay distintos sectores del barrio que albergan población en condiciones vulnerables (ver figura 17, anexo 1) y, como se mencionó en el párrafo anterior, estos se encuentran en las zonas aledañas a los ferrocarriles. En los espacios generados a partir del viaducto se distinguen asentamientos, poblados por personas que viven en condiciones precarias. Otra zona del barrio afectada por esta condición es el playón de la línea Urquiza, donde se encontraba el asentamiento “Villa Fraga”, también conocida como “Villa Playón de Chacarita”. A pesar de que este asentamiento fue urbanizado bajo la “ley de integración socio-urbana”, aún hay varias familias que se encuentran en situaciones delicadas mientras se termina de concretar las obras. Otro barrio popular en las cercanías de Chacarita es La Carbonilla, que se encuentra en un predio ferroviario de la línea San Martín y ocupa el espacio comprendido entre la estación de Paternal hasta la Av. San Martín. Adicionalmente, hay personas en situación de calle instaladas en las zonas menos transitadas del perímetro del cementerio<sup>53</sup>. Estas áreas no solo significan un problema para los individuos que sufren de esta situación, sino también para los vecinos, a quienes les representa una sensación de inseguridad<sup>54</sup>.

Finalmente, a partir de la entrevista realizada a las autoridades comunales (ver anexo 2), se rescataron algunas quejas vecinales para saber qué opinan las personas que viven en Chacarita. Las mismas eran variadas, pero las más repetidas fueron las personas en situación de calle (un asunto delicado que se puede ver en toda la Ciudad de Buenos Aires) y las ciclovías, que generan molestias para estacionar y circular vehicularmente. También se recolectaron testimonios de diferentes medios, tanto de periódicos como de blogs que hablan del barrio, y en varios de ellos los vecinos presentan quejas sobre la inseguridad del lugar, sobre todo por las noches<sup>55</sup>. También aclaran que hay zonas del perímetro de la necrópolis que son intransitables por la falta de veredas<sup>56</sup> y por las condiciones en las que se encuentran las mismas.

### Barrio Fraga

Para mayor profundidad de análisis, se investigó cuál fue el origen del barrio Fraga y se realizó una breve síntesis histórica. Toda la información fue recuperada de la Ley 5799 de 2017, que trata sobre la reurbanización del Barrio Fraga.

---

<sup>53</sup> y <sup>54</sup> Ziliani, L. (junio de 2021). Correr en la Chacarita. Recuperado el 15 de mayo de 2023 del blog Café de las Ciudades. <https://cafedelasciudades.com.ar/articulos/mohamed-o-la-montana/>

<sup>55</sup> Testimonio recuperado de Pombinho, V. (29 de octubre de 2018). El entorno del Cementerio de la Chacarita se convirtió en un inesperado circuito runner. *La Nación*, pág. 27. Obtenido de <https://www.pressreader.com/argentina/la-nacion/20181029/282076277864602>

<sup>56</sup>, <sup>56</sup> y <sup>57</sup> Testimonio recuperado el 15 de mayo de 2023 del blog Café de las Ciudades <https://cafedelasciudades.com.ar/articulos/mohamed-o-la-montana/>

El terreno que actualmente ocupa el barrio se comienza a habitar en los años '70 y '80, a raíz del otorgamiento de casillas a los trabajadores ferroviarios en terrenos cercanos a la estación del ferrocarril Urquiza. De este modo, el asentamiento informal empieza a crecer con las primeras familias ubicadas en el playón de descarga del ferrocarril. Hacia el año 2000, se densifica la población en ese sector debido a la crisis económica que atravesaba el país, lo cual produjo que se ocupasen mayor cantidad de terrenos libres. Luego de cinco años, los vecinos propusieron obras para lograr una urbanización y condiciones de vida más dignas. Hacia el 2016, se realizó un censo y discusión sobre el proyecto de ley de urbanización del barrio, es así como en el 2017 se sanciona la ley 5.799 para la urbanización del Playón<sup>57</sup>.

### Reflexiones

Luego de analizar toda la información recopilada, se distinguieron distintas situaciones, tanto dentro del barrio como en sus vecinos. En una primera instancia, se puede dividir a Chacarita en dos sectores: el norte y el sur, divididos por Av. Guzmán y Av. Corrientes. Esta división no es sólo simbólica, sino que también se pueden apreciar grandes diferencias entre ambas. En primer lugar, la zona norte del barrio se encuentra en un proceso de crecimiento y desarrollo, tanto inmobiliario como comercial y gastronómico, influenciado por sus vecinos Colegiales y Palermo, que se ven atravesados por los mismos procesos. Es un punto favorable para Chacarita, ya que no sólo se mixturán los usos y se densifica la población, sino que también los límites barriales se hacen menos claros, ayudando a la comunicación y circulación entre barrios.

Sin embargo, el sector sur no se percibe de la misma manera. Por un lado, el cementerio ocupa la mayoría del espacio, con todas las problemáticas que lo acompañan, ya mencionadas en este apartado. Hay menor mixtura de usos, predominando talleres, galpones y algunas residencias, todo de alturas bajas. También se encuentra la presencia del viaducto, que tiene un proyecto a futuro, pero a noviembre del 2023 no se ha desarrollado aún. Todo el espacio se ve atravesado por predios de gran tamaño, no sólo en el caso de estudio, sino también en sus vecinos, como en Paternal, que se encuentran diferentes predios con usos muy distintos que interrumpen la trama urbana. Todo esto no quiere decir que sean aspectos negativos del barrio: si bien son percibidos como problemáticas, también son puntos que pueden generar crecimiento y desarrollo no sólo para Chacarita, sino también para los barrios vecinos.

Es interesante destacar como esta división entre norte y sur no se da sólo dentro del barrio, sino también dentro de la necrópolis: su ingreso principal, sobre Av. Corrientes, se encuentra en buen estado, es transitado y tiene algunos usos ocurriendo a su alrededor que contribuyen a que sea un área activa: la presencia del Parque Los Andes y los distintos puestos de floristas que se ven en su ingreso. Apenas se ingresa por esta entrada, se pueden ver los mausoleos bien cuidados, junto con algunos turistas recorriendo la zona. La situación es completamente opuesta a medida que el camposanto se acerca a Av. Warnes: los nichos se encuentran saqueados, no se ven mausoleos, poca gente transitando o visitando. En general, el sector sur del cementerio tiene un aspecto desolado y abandonado, con poco cuidado del parque y las tumbas que allí se encuentran.

Finalmente, a modo de conclusión parcial, a medida que avanza el análisis se puede ver que Chacarita tiene varios aspectos a potenciar, junto con algunos que conforman una problemática. No obstante, con el correr de la investigación, se detecta que el sector sur de Chacarita tiene más en común con Paternal que con el sector norte: no sólo en los predios de gran tamaño, sino también en la degradación de la zona y en la similitud de usos industriales. Por este motivo, se tomó la decisión de orientar esta investigación hacia este barrio y su vínculo con el caso de estudio original, ya que tienen el potencial de conseguir una dinámica similar a la que tienen Chacarita y Colegiales, donde los límites barriales son difusos.

---

<sup>57</sup> Ley 5799 de 2017. Reurbanización e integración social del Barrio Fraga. 24 de abril de 2017. D. O. 5113.

Aunque las preguntas del apartado anterior fueron respondidas y se determinó cuál es el perfil del barrio y qué impacto tiene el cementerio en el mismo, aún surgen interrogantes, pero esta vez en torno a las problemáticas: ¿cómo se puede poner en valor el cementerio?, ¿cómo ayudar a la población vulnerable?, ¿cómo resolver las nuevas disponibilidades espaciales para que no caigan en desuso? Se buscarán respuestas a estas preguntas a través de la búsqueda y estudio de referentes similares al caso para tratar de encontrar una solución aplicable al barrio.

## Parte 3. ¿Hay otros con las mismas problemáticas que Chacarita?

Para orientar la búsqueda de referentes, se determinó un eje de estudio que engloba todas las problemáticas mencionadas en el apartado anterior: las barreras urbanas. Dentro de este eje se encuentran tres temáticas: el bajo viaducto, el cementerio y los barrios populares. Para facilitar la organización y comprensión de los lineamientos elegidos y los referentes buscados, se los ordenó según la problemática que resolvieron.

### Bajo viaducto

Las situaciones que se generan a lo largo del bajo viaducto del ferrocarril San Martín son diversas y complejas: hay instalado un asentamiento (Warnes y Newbery) (ver figura 17, anexo 1) y en diferentes sectores se crearon barreras urbanas. La acción de elevar las vías de un ferrocarril desencadena una serie de interrogantes: ¿sólo con esta medida se pueden acabar las barreras urbanas? ¿por qué los bajo viaductos son zonas donde se suelen instalar barrios populares? ¿cómo se puede lograr que los sectores bajo viaducto sean zonas seguras, atractivas y posibles de construir? A continuación, se desarrollan algunos referentes que resolvieron de diferente manera el espacio creado a partir del elevamiento de un ferrocarril.

#### *Infra-Space 1*

Ubicado en Boston, Estados Unidos, e inaugurado en 2017, *Infra-Space 1* es una obra proyectada por Landing Studio. El objetivo del mismo fue ser una especie de prueba piloto para llevar a cabo intervenciones similares en todo el estado de Massachusetts, que se encuentra atravesado por autopistas y viaductos, espacios que generalmente tienen características negativas<sup>58</sup>. Se desconoce si esta iniciativa se llevó a cabo en otros sectores de características similares.

*Infra-Space* no sólo busca la revitalización del espacio público mediante el uso de parques y recorridos, sino que también aporta una visión sustentable a la ciudad mediante la recolección de agua pluvial que se encuentra en los desagües de los viaductos. Se generó un sistema que permitiera tratar el suelo y el agua contaminados, recolectándolos y enviándolos al terreno del parque, donde la vegetación se encarga de absorberlos. También se implementaron sistemas de ralentización de líquidos mediante “estanques de disipación” materializados en conjuntos de rocas, que ayudan a un escurrimiento más lento de las aguas que provienen del viaducto. Todas estas estrategias ayudan a que millones de litros de contaminantes provenientes de los vehículos no terminen desaguando en cauces de agua naturales o en el océano<sup>59</sup>.

---

<sup>58</sup> Información recuperada de *Infra-Space 1 / Landing Studio* (4 de febrero de 2020). ArchDaily en español. Consultado el 22 de mayo de 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/933029/infra-space-1-landing-studio>>

<sup>59</sup> Información recuperada de *The Infra-Space Initiative*. (s. f.). Aia.org. Recuperado 22 de mayo de 2023, de <https://www.aia.org/showcases/6073100-the-infra-space-initiative:31>



Iniciativa Infra-Space 1, parques y espacios públicos bajo una autopista.

Fuente: <https://www.archdaily.cl/cl/933029/infra-space-1-landing-studio>

### *Proyectos para el bajo viaducto del ferrocarril San Martín*

Un tramo de cinco kilómetros del ferrocarril San Martín, comprendidos entre Palermo y Paternal, fue elevado entre los años 2018 y 2019, obra impulsada por el Gobierno de la Nación. Esta acción, al igual que el recién mencionado viaducto Mitre, permitió la ruptura de once barreras que se generaban en distintas calles y avenidas<sup>60</sup>. Sin embargo, la generación de espacios vacíos debajo del mismo facilitó la formación de barrios populares y situaciones diversas, como zonas sin ningún tipo de identidad<sup>61</sup>.

Al igual que en el viaducto Mitre, el Gobierno de la Ciudad concesionó la explotación de este a un privado. En este caso, se cedió el espacio a dos empresas distintas para los sectores del Playón Ferroviario Palermo, la zona comprendida entre Av. Corrientes y Av. Córdoba (cedidas a Directos Pacíficos S.A) y la longitud que limita con Av. Warnes (cedida a Espacios Estrella). Esta distribución dejó vacante la zona de Av. Newbery a Av. Dorrego (que afecta directamente a Chacarita) y la estación de Villa Crespo<sup>62</sup>. Las áreas concesionadas serán destinadas a espacios públicos y comercios, como parte de un proceso de recuperación e integración de la ciudad<sup>63</sup>.

### **Cementerio: conservación y trama barrial**

El cementerio de la Chacarita constituye, a pesar de su valor patrimonial, una gran problemática para el barrio. En principio, su interior se encuentra en un estado que requiere mantenimiento, ya que muchos nichos y mausoleos fueron saqueados y vandalizados, lo cual supone una pérdida patrimonial. Por otra parte, los muros que conforman el perímetro del mismo generan una barrera urbana que interrumpe la trama barrial, además de crear espacios poco transitados y que generan distintos escenarios que, en su mayoría, solo aportan una sensación de inseguridad (ver páginas 16 y 17). Para orientar la búsqueda de referentes, surgieron las siguientes preguntas: ¿cómo lograr integrar un cementerio en un sector urbano? ¿qué intervenciones se deben generar en sectores destacados como patrimonio? ¿qué rol juega el entorno inmediato a la hora de revalorizar un área o edificio patrimonial?

#### *Cementerio San José y Plaza de Almas (3er premio)*

Ubicado en San Luis, Argentina, este proyecto teórico es producto del *Concurso Nacional de Ideas a Nivel de Anteproyecto para la Puesta en Valor Arquitectónico, Artístico y Patrimonial del Cementerio San José y la Recualificación de su Entorno*. Esta propuesta, del arquitecto Pablo Leguizamón, considera al cementerio como

<sup>60</sup> Información obtenida de Ciudad, B. A. (2 de abril de 2018). *El viaducto del San Martín beneficiará a 680 mil vecinos*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/comienza-la-obra-del-viaducto-san-martin-que-beneficia-680-mil-vecinos>

<sup>61</sup> Información construida a partir de visitas y recorridos del barrio y sus alrededores entre marzo y junio de 2023.

<sup>62</sup> y <sup>63</sup> Información obtenida de CPAU. (s. f.). *Observatorio Metropolitano*. [observatorioamba.org](http://observatorioamba.org). Recuperado 23 de mayo de 2023, de <https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/proyectos/2019-bajo-viaductos-nuevos-espacios-urbanos/ficha>

una pieza urbana única, con lo cual busca abrir el camposanto para que deje su condición de barrera urbana. Se propone la creación de una plaza, que sirva como sector de calma y tranquilidad, previa al ingreso al cementerio. También se desmaterializa uno de los muros, convirtiéndolo en una fachada vidriada desde la cual se puede contemplar el patrimonio histórico que yace dentro del cementerio<sup>64</sup>.



Masterplan del tercer premio del concurso para el Cementerio San José

Fuente: Russo, C. (2010, septiembre 1). *Cementerio San José y Plaza de Almas, San Luis, 3er. Premio*. ARQA. <https://arqa.com/arquitectura/proyectos/3er-premio-cementerio-san-jose-y-plaza-de-almas-san-luis.html>

#### *Puesta en valor Arquitectónico, Artístico y Patrimonial del Cementerio San José*

Este referente también se encontró en el marco del *Concurso Nacional de Ideas a Nivel de Anteproyecto para la Puesta en Valor Arquitectónico, Artístico y Patrimonial del Cementerio San José y la Recualificación de su Entorno*, pero en este caso se trata del primer puesto. Fue propuesto por los arquitectos Verón, Gallardo y Ochoa, y la idea central es integrar el cementerio al barrio y a la ciudad, sin modificar las tensiones que tiene el sitio. Para conseguir esto, se tomaron diferentes decisiones, como cambiar los muros del sector norte por una reja que permita el diálogo del cementerio con la ciudad, poniendo en valor los panteones de esa zona. También se propusieron áreas de contemplación y reflexión con espacios verdes<sup>65</sup>.



Masterplan del primer premio del concurso para el Cementerio San José

Fuente: Arquimaster.com.ar. (s. f.). Com.ar. Recuperado 27 de agosto de 2023, de <https://www.arquimaster.com.ar/galeria/obra200.htm>

#### *Integración Cementerio San Jerónimo*

El cementerio San Jerónimo, en Córdoba, Argentina, fue objeto de una tesis de grado, donde se propusieron diferentes medidas para integrar el camposanto con el paisaje urbano. Diseñado por los arquitectos Leguizamón, Álvarez y Maggi, la premisa principal es la generación de una supermanzana, tomando manzanas aledañas que poseen terrenos en desuso. De este modo, se reactivan los bordes del camposanto, que se encuentran degradados y fueron absorbidos por el crecimiento de la ciudad. Respecto al predio del cementerio en sí, se propone el reemplazo del muro perimetral por una pasarela que permita recorrer el perímetro, generando mayor circulación peatonal en la zona. También se le adjuntan al sitio dos edificios nuevos: uno en

<sup>64</sup> Russo, C. (2010, septiembre 1). *Cementerio San José y Plaza de Almas, San Luis, 3er. Premio*. ARQA. <https://arqa.com/arquitectura/proyectos/3er-premio-cementerio-san-jose-y-plaza-de-almas-san-luis.html>

<sup>65</sup> [S/a] (s. f.). *Arquimaster.com.ar*. Recuperado 27 de agosto de 2023, de <https://www.arquimaster.com.ar/galeria/obra200.htm>

su ingreso principal, con un programa relacionado a las actividades funerarias; el otro, cumpliría la función de centro cultural para atraer a los vecinos a la zona<sup>66</sup>.



Masterplan del proyecto teórico para el Cementerio San Jerónimo

Fuente: Marconetti, D. (2016, septiembre 2). *Proyectan integrar el cementerio San Jerónimo con el resto de la ciudad*. La Voz del Interior. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/proyectan-integrar-el-cementerio-san-jeronimo-con-el-resto-de-la-ciudad/>

### Nichos verdes en el Cementerio de Roques Blancues

Áltima, una empresa que ofrece servicios funerarios, estuvo desarrollando, en los últimos años, un espacio de sepultura vertical en el Cementerio Comarcal Parque de Roques Blancues, en España. Esta sepultura vertical son nichos verdes, que se conciben como un jardín vertical modular, que cuenta con distintas especies aromáticas para crear un espacio de contemplación. La vegetación incluida en esta iniciativa es autóctona y favorece la biodiversidad de la zona donde se encuentra<sup>67</sup>.



Iniciativa de nichos verdes.

Fuente: *Ricardo Lara Linear Park*. (2022, julio 26). Landscapeperformance.org. <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/ricardo-lara-linear-park>

## Tratamiento parques lineales

### Parque Goldenview

Ubicado en Langley, Canadá, este parque surgió como una estrategia para la gestión de aguas pluviales de la zona. Llevado a cabo por PMG Arquitectos, la idea del agua fue utilizada para obtener las distintas morfologías de los caminos y del parque, que busca fomentar la interacción entre vecinos generando espacios de permanencia y sectores de juegos para niños. Como se mencionó, el agua fue parte clave del proceso de diseño del parque, ya fuera en su representación visual con elementos acuáticos, como en su conexión auditiva<sup>68</sup>.

<sup>66</sup> Marconetti, D. (2016, septiembre 2). *Proyectan integrar el cementerio San Jerónimo con el resto de la ciudad*. La Voz del Interior. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/proyectan-integrar-el-cementerio-san-jeronimo-con-el-resto-de-la-ciudad/>

<sup>67</sup> [S/a] (2018, octubre 31). Los nichos verdes, la nueva iniciativa del Cementerio de Roques Blancues. *Revista Funeraria*; mpress publicaciones, S.L. <https://revistafuneraria.com/los-nichos-verdes-la-nueva-iniciativa-del-cementerio-de-roques-blancues/>

<sup>68</sup> "Carvolth Integrated Open Space - Goldenview Park / PMG Landscape Architects" 09 May 2023. *ArchDaily*. Accessed 27 Nov 2023. <<https://www.archdaily.com/1000607/carvolth-integrated-open-space-goldenview-park-pmg-landscape-architects>>





Parque Goldenview.

Fuente: "Carvolth Integrated Open Space - Goldenview Park / PMG Landscape Architects" 09 May 2023. ArchDaily. Accessed 27 Nov 2023. <<https://www.archdaily.com/1000607/carvolth-integrated-open-space-goldenview-park-pmg-landscape-architects>>

*Parque lineal Ricardo Lara*

El parque lineal Ricardo Lara se encuentra ubicado en California, EEUU, en una zona que tenía tendencia a inundarse y se encontraba ocupada por vertederos en desuso. El parque, llevado a cabo por el Grupo SWA, proporciona un nuevo hábitat natural para la fauna y mejora la calidad de vida de los vecinos, aislándolos de la actividad de la autopista que corre por detrás del mismo. Fue un aporte beneficioso para la zona, ya que sirve como captador de aguas para riego, brinda espacios para recreación y jardinería, es accesible para todos los vecinos y mejoró la relación entre los mismos<sup>69</sup>.



Parque lineal Ricardo Lara.

Fuente: *Ricardo Lara Linear Park*. (2022, julio 26). Landscapeperformance.org. <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/ricardo-lara-linear-park>

*Superkilen*

Diseñado por el estudio BIG, este proyecto se basa en una respuesta del urbanismo táctico a las necesidades de los habitantes de Copenhague, Dinamarca. El parque está dividido en tres áreas: deportiva, estar y familiar, diseñado con objetos de distintas culturas con el fin de integrar a las diferentes comunidades que viven en la ciudad<sup>70</sup>.



Parque Superkilen, de BIG

Fuente: José Tomás Franco. "Superkilen / BIG" 19 ago 2011. ArchDaily México. Accedido el 28 Septiembre 2023. <<https://www.archdaily.mx/mx/02-103786/superkilen-big>> ISSN 0719-8914

<sup>69</sup> [S/a] (2022, julio 26). *Ricardo Lara Linear Park*. Landscapeperformance.org. <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/ricardo-lara-linear-park>

<sup>70</sup> José Tomás Franco. "Superkilen / BIG" 19 ago. 2011. ArchDaily México. Accedido el 28 Septiembre 2023. <<https://www.archdaily.mx/mx/02-103786/superkilen-big>> ISSN 0719-8914

## Barrios populares

Chacarita cuenta con algunos barrios populares, habitados en su mayoría por población que vive precariamente. Uno de estos casos es el asentamiento de Warnes y Newbery, una zona que se desarrolló bajo el viaducto, lo que lleva a indagar: ¿por qué se establecieron ahí? ¿cómo evitamos un asentamiento informal? ¿qué medidas se podrían tomar para desplazar o integrar un terreno? ¿qué posibilidades le ofrezco a las personas que viven allí generando un nuevo proyecto? Para intentar responder estos interrogantes, se buscaron referentes que resolvieron de distintas formas esta problemática.

### *Barrio Rodrigo Bueno*

Ubicado en la comuna 1 de CABA, el Barrio Rodrigo Bueno se encuentra limitado, al norte, por la Reserva Ecológica Costanera Sur, y al oeste por Puerto Madero. El proyecto de esta urbanización fue parte de la “Ley de Integración Socio Urbana”<sup>71</sup>, cuyo objetivo principal fue la construcción de viviendas para la población que se encontraba en situaciones vulnerables en distintos barrios de la ciudad. Entre otras obras que se realizaron en el marco de esta ley también se incluyeron la apertura de calles y nuevos locales comerciales, además de la inauguración de escuelas y centros para ayudar al desarrollo de los vecinos<sup>72</sup>. Dentro de esta normativa se pueden encontrar proyectos para otros barrios populares de CABA, entre ellos la Urbanización Fraga de Chacarita.

En el caso del Barrio Rodrigo Bueno, la obra llevada a cabo incluyó la construcción de 500 viviendas nuevas, además del mejoramiento de algunas existentes. Adicionalmente, se garantizó el acceso a infraestructura urbana mediante la apertura de nuevas calles y la provisión de servicios básicos como agua potable, cloacas y electricidad<sup>73</sup>. Un aspecto a destacar de esta nueva urbanización es la batalla judicial que libró antes de que se decretara la ley de integración socio urbana, ya que debido a su ubicación era un terreno con altos valores de suelo por su cercanía a Puerto Madero<sup>74</sup>, uno de los barrios más costosos de Buenos Aires. Este punto lo transforma en un buen referente para los barrios ubicados en predios que generan disputas entre el gobierno y los intereses de la población.



Barrio Rodrigo Bueno, ubicado en el límite entre Puerto Madero y la Reserva Ecológica Sur.

Fuente: <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/la-urbanizacion-villa-rodrigo-bueno-genera-nuevo-nid2254586/>

<sup>71</sup> [S/a] (2022, septiembre 26). *Nuevas viviendas y más servicios para cinco barrios populares de la Ciudad*. Ciudad de Buenos Aires. <https://buenosaires.gob.ar/noticias/integracion-de-barrios-populares-en-la-ciudad-nuevas-viviendas-y-mas-servicios-para-los>

<sup>72</sup> y <sup>73</sup> [S/a] (s. f.). *Barrio Rodrigo Bueno*. buenosaires.gob.ar. Recuperado 28 de mayo de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/institutodevivienda/integracion-de-los-barrios/barrio-rodrigo-bueno>

<sup>74</sup> Giambartolomei, M. (6 de junio de 2019). La urbanización de la villa Rodrigo Bueno genera un nuevo barrio en las tierras más cara de la ciudad. *La Nación*. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/la-urbanizacion-villa-rodrigo-bueno-genera-nuevo-nid2254586/>

### Vivienda cooperativa La Balma

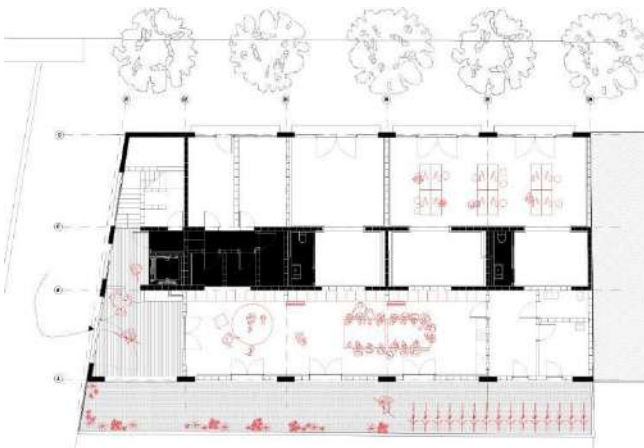
Ubicada en Barcelona, España, esta vivienda cooperativa es la puesta en valor de un antiguo recinto industrial. Construida con un bajo impacto ambiental debido a que es una re funcionalización<sup>75</sup>, esta vivienda funciona como referente para dos aspectos de Chacarita: por un lado, la reubicación temporal o permanente de las familias que viven en los barrios populares, y, por otro, para el desarrollo de los galpones, depósitos o industrias abandonadas que hay en el barrio.

La obra surgió bajo la premisa de crear viviendas asequibles ante la crisis de vivienda que está afrontando España<sup>76</sup>. De esta forma, se desarrollaron veinte unidades que comparten una cocina/comedor común y talleres abiertos a los vecinos, mientras que las habitaciones privadas permiten cierta flexibilidad para que el usuario pueda modificarlas<sup>77</sup>. Además, desde un principio se tuvieron en cuenta criterios sustentables, desde los materiales utilizados al momento de la construcción hasta el funcionamiento diario del edificio<sup>78</sup>.



Exterior del edificio y relación con el entorno.

Fuente: <https://www.archdaily.cl/cl/971054/vivienda-cooperativa-la-balma-lacol-arquitectura-cooperativa-plus-laboqueria-taller-darquitectura-i-disseny>



Planta baja del edificio, donde se ubican los espacios comunes.

Fuente: <https://www.archdaily.cl/cl/971054/vivienda-cooperativa-la-balma-lacol-arquitectura-cooperativa-plus-laboqueria-taller-darquitectura-i>

### Urbanización Fraga

Finalmente, un referente que se encuentra dentro de Chacarita es el barrio Fraga, una obra que surge como consecuencia de la ley de integración socio urbana de la ciudad de Buenos Aires. Este proyecto tuvo el objetivo

<sup>75</sup> [S/a] (5 de noviembre 2021). Vivienda cooperativa la Balma / Lacol + LaBoqueria *ArchDaily*. Accedido el 9 de mayo de 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/971054/vivienda-cooperativa-la-balma-lacol-arquitectura-cooperativa-plus-laboqueria-taller-darquitectura-i-disseny>> ISSN 0719-8914

<sup>76, 76, 77</sup> [S/a] (5 de noviembre 2021). Vivienda cooperativa la Balma / Lacol + LaBoqueria *ArchDaily*. Accedido el 9 de mayo de 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/971054/vivienda-cooperativa-la-balma-lacol-arquitectura-cooperativa-plus-laboqueria-taller-darquitectura-i-disseny>> ISSN 0719-8914

de dar una vivienda digna a los cientos de familias que vivían en condiciones precarias, planteando soluciones de integración social y urbana<sup>79</sup>.

Si bien el proyecto aún no se encuentra acabado, ya se realizó la apertura de varias calles nuevas, incorporando locales comerciales para emprendedores<sup>80</sup>. Varias familias ya han sido trasladadas a las nuevas viviendas y comenzaron un proceso de reinserción laboral o social, de haber sido necesario<sup>81</sup>. Adicionalmente, los nuevos edificios fueron pensados con criterios sostenibles, incorporando al diseño calefones solares<sup>82</sup> o decisiones de diseño sustentable, promoviendo así nuevas formas de habitar.



Vista aérea de las nuevas viviendas del Barrio Fraga, junto al sector que falta urbanizar.

Fuente: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/la-historia-de-la-semana-el-detras-de-escena-de-las-mudanzas-las-nuevas-viviendas-en-los>



Espacio central para los vecinos de las nuevas viviendas.

Fuente: [https://www.clarin.com/ciudades/villa-fraga-edificios-nuevas-calles-buscan-recuperar-zona-conflictiva-chacarita\\_0\\_h2uPOgH0I.html](https://www.clarin.com/ciudades/villa-fraga-edificios-nuevas-calles-buscan-recuperar-zona-conflictiva-chacarita_0_h2uPOgH0I.html)

## Reflexiones

La selección y análisis de distintos referentes que sean pertinentes al barrio investigado ayuda a ganar diferentes perspectivas ante las problemáticas o desventajas que se presentan, consiguiendo así una visión integral de las posibilidades. Un punto clave que se tuvo en cuenta al momento de escoger estos referentes es que los mismos fueran en Argentina o que guardaran algún tipo de similitud con características que tenga el barrio la orientación que se le dará posteriormente a esta investigación, ya que estudiar casos cercanos al sector podría suponer que algunas de las decisiones tomadas en esas obras podría ser también acertada para el barrio, principalmente en lo que respecta barrios populares.

## Parte 4. ¿Cuáles son las perspectivas sensoriales de la zona?

### Diagnóstico e interpretaciones cognitivas

Al momento de realizar un diagnóstico sobre la situación del barrio, se utilizó un análisis FODA, al cual se le sumaron variables para darle mayor profundidad de estudio. Cada punto de desarrollo del análisis se realizó en

<sup>79</sup>, <sup>80</sup>, <sup>81</sup> y <sup>82</sup> [S/a] (15 de septiembre de 2021). *Ya se mudaron más de 550 familias a las nuevas viviendas construidas en el Playón de Chacarita*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://vivienda.buenosaires.gob.ar/playon550mudanzas#top>

base a percepciones individuales e interpretaciones que nacieron a partir del recorrido del barrio, justificadas con todo el estudio del barrio que se desarrolló en los apartados anteriores.

### *Análisis FODA*

Un análisis FODA es una matriz en la que se evalúan las fortalezas, oportunidades, debilidades o amenazas de una empresa o lugar. Para darle mayor profundidad de estudio, se tomó la decisión de proponer cinco variables al momento de analizar Chacarita y sus alrededores; estas variables fueron escogidas en base a categorías que se consideraron esenciales para determinar la situación actual del barrio, además de vincularse con el camino que tomará posteriormente esta investigación (ver tabla 1, anexo 1).

- Movilidad

La movilidad es un factor clave al momento de analizar un sitio. En el caso de Chacarita, se encontraron varios factores positivos en este aspecto, ya que es un barrio que cuenta con buena accesibilidad en transporte público, estando atravesado por numerosas líneas de colectivos y trenes. Cuenta, además, con dos estaciones del subte B (ver figura 13, anexo 1) y, adicionalmente, el barrio cuenta con numerosas bicisendas que hacen posible la conexión interbarrial promoviendo la movilidad activa de forma sustentable. En cuanto a vehículos privados, también pueden acceder y circular con facilidad por el barrio, puesto que posee diferentes arterias primarias que lo conectan con el centro de la ciudad y con los municipios vecinos. Sin embargo, el caudal de vehículos privados es intenso en hora pico, lo que produce congestión y embotellamientos en los cruces de avenidas o en determinados sectores; a esto se suma el hecho de que hay zonas que se vuelven poco seguras para los peatones por la cantidad de transportes que se encuentran circulando (ver figuras 14 y 15, anexo 1). Además, en las áreas reconocidas como barreras urbanas se interrumpe la continuidad del tránsito, principalmente en el cementerio y en el área aledaña de Paternal, donde no sólo la circulación vehicular se ve interrumpida, sino que se adiciona el factor de que los perímetros son poco transitables peatonalmente (ver figura 1, anexo 1). A pesar de esto, se reconoció una oportunidad en las arterias secundarias y terciarias, que son menos transitadas y podrían peatonalizarse para generar recorridos comerciales y gastronómicos, además de posibles aperturas de calles (ya sean vehiculares o peatonales) en algunas de las barreras urbanas, como el barrio popular Carbonilla.

- Tejido

El análisis del tejido urbano aporta datos sobre cuánto se puede seguir desarrollando un territorio, con lo cual es un punto a tener en cuenta al momento de hacer un diagnóstico. Cuando se analizan Chacarita y Paternal, se puede ver una trama urbana consolidada, donde la mayoría de sus edificios cuentan con una altura menor a diez metros, especialmente en el sector sur (ver figura 6, anexo 1). Esto brinda diferentes oportunidades, principalmente de crecimiento inmobiliario, alentado por los barrios vecinos que se encuentran en situaciones similares, aunque hay que tener en cuenta el riesgo de gentrificación de la población<sup>83</sup> si no se tiene cuidado con el crecimiento desmedido. Además, el barrio posee unas barreras urbanas muy definidas, que interfieren con la trama y generan manzanas atípicas de gran tamaño que podrían desarmarse para que dejen de ser un tapón urbano. Si bien tanto Chacarita como Paternal tienen algunos barrios populares y población en situaciones vulnerables, hay espacios que pueden reurbanizarse y mejorar la calidad de vida de esas personas.

- Usos

Un relevamiento de usos ayuda a establecer el perfil de determinado sitio. Para este punto del análisis se tomaron datos del gobierno de la Ciudad, tanto del código urbanístico como de un relevamiento realizado en 2017, lo que permitió crear una comparativa entre lo que está actualmente y lo que espera

---

<sup>83</sup> Según la RAE (Real Academia Española), la gentrificación es un “proceso de renovación de una zona urbana, generalmente popular o deteriorada, que implica el desplazamiento de su población original por parte de otra de un mayor poder adquisitivo”.

la ciudad para este lugar (ver figuras 7 y 8, anexo 1). Entre algunas fortalezas se destacan la mixtura de usos, sobre todo en el sector norte, siendo un barrio principalmente residencial; esto genera posibilidades de desarrollo, ya que es un área que cuenta con variedad de servicios públicos y privados (ver figura 9, anexo 1), lo que alentaría al marketing inmobiliario. Los equipamientos de servicios, de salud, educativos y culturales son aquellos que predominan en el barrio, además de lo residencial, comercial y gastronómico. Sin embargo, también tiene puntos desfavorables, como las zonas industriales o de galpones, que se encuentran, en algunos casos, en situaciones de degradación, en conjunto con los barrios populares que se instalaron en el sector del bajo viaducto o en los alrededores del playón ferroviario, conformando barreras urbanas. Podría decirse que la situación que se detalló recién, de la densidad de usos en el norte, a pesar de ser favorable, también tiene un punto en contra, que es que deja al sur con escasez de servicios y equipamientos. Adicionalmente, otra situación que ocurre entre Chacarita y Paternal es la existencia de lotes de gran tamaño con usos específicos, que son inaccesibles para el público general y generan una zonificación poco dinámica.

- Patrimonio

Como se pudo ver en los apartados anteriores, Chacarita está cargada de historia y monumentos, muchos de ellos declarados patrimonios o amparados por normativas (ver páginas 10-12). Lo mismo ocurre con Paternal, que en el sector lindante al cementerio tiene una marcada impronta industrial y ferroviaria, acompañada con la presencia de bodegas antiguas. Esto quiere decir que son barrios con una identidad definida, un aspecto que se podría considerar una fortaleza. Asimismo, el valor histórico de ambos podría constituir un atractivo turístico para atraer personas a la zona, que en conjunto con la re funcionalización o puesta en valor de algunos edificios o sitios podrían ayudar a que el barrio se reconozca como un polo con un uso específico. A pesar de estas ventajas, hay sectores que se encuentran degradados o vandalizados, como los alrededores del cementerio o varios de los mausoleos dentro del mismo. Lo mismo ocurre en Paternal, que varios galpones e industrias se encuentran en desuso y degradadas, e incluso en las cercanías a la estación se encuentran tomados por el barrio popular. Puede decirse, entonces, que hay una potencial amenaza de que parte de esta identidad se pierda si no se emprenden acciones al respecto.

- Espacio

Para la variable de espacio, se tuvo en cuenta el espacio lleno y el vacío, un dato que se puede ver en un mapa Nolli<sup>84</sup> (ver figura 19, anexo 1). Un aspecto a destacar de Chacarita es que gran parte de su superficie es terreno absorbente, ya que el parque Los Andes y el cementerio constituyen una gran porción de ese territorio. Lo mismo ocurre en Paternal, que tiene grandes predios que, a pesar de ser inaccesibles, son terreno absorbente. Además, hay espacios disponibles (como algunos sectores bajo viaducto o las bodegas e industrias que se encuentran en venta) que podrían generar crecimiento al barrio en distintos aspectos, en conjunto con las diferentes posibilidades que existen si se ponen en valor los muros del cementerio. Sin embargo, a pesar de todo este terreno absorbente, hay pocos espacios de índole público que podrían ser considerados atractivos; asimismo, en los alrededores de la necrópolis se generan zonas aportan una sensación de inseguridad por lo poco transitadas que son. Adicionalmente, los sectores del bajo viaducto del ferrocarril San Martín y los perímetros de los predios de Paternal corren el riesgo de convertirse en “no lugares”. Es por esto que, en los próximos apartados, se intentará plantear formas de recuperar la esencia del lugar a partir de sus rasgos característicos, como el cementerio, las industrias y el ferrocarril, buscando así una consolidación identitaria.

---

<sup>84</sup> Un mapa Nolli es una herramienta que permite ver llenos y vacíos de un espacio urbano, representándose con negro los “llenos” o construidos, y en blanco los “vacíos” o espacios que se encuentran sin construir.

### Conclusiones

A modo de conclusión de lo analizado en las distintas variables del FODA, se puede descomponer el análisis en sus variables originales para distinguir cuáles son en realidad las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de Chacarita.

- Fortalezas  
Entre todas las variables analizadas, se pueden observar las principales fortalezas de los barrios, como su identidad y su mixtura de usos, entre ellas equipamientos de servicios, educativos y culturales, aunque sean reconocidos como un área mayormente residencial o industrial. Estos se encuentran concentrados en el sector norte de Chacarita, generando una continuidad con sus vecinos Colegiales y Palermo. Es un lugar al que se puede acceder fácilmente, tanto en transporte público como privado, y tiene potencial para desarrollarse en usos comerciales o de servicios, sobre todo en el sector sur, que se encuentra desprovisto de los mismos (ver figura 20, anexo 1). Además, Paternal cuenta con predios que podrían permitir un potencial crecimiento.
- Oportunidades  
En cuanto a oportunidades, se puede deducir que, en base a lo analizado, Chacarita es un barrio que permite el desarrollo, ya que tiene una variedad de usos y servicios que podrían atraer inversiones comerciales e inmobiliarias para seguir consolidando la zona norte del barrio, permitiendo que se desarrolle en altura. Se puede potenciar el sector del bajo viaducto, mejorando la circulación y permitiendo usos variados, además de que el perímetro del cementerio se puede refuncionalizar y convertir en un espacio público de calidad. Otra oportunidad analizada de los barrios es la puesta en valor del cementerio y los predios de Paternal, generando corredores verdes y comerciales que resulten atractivos para los vecinos (ver figura 21, anexo 1).
- Debilidades  
Entre las debilidades que afectan a Chacarita y Paternal, se destacan las barreras urbanas como el cementerio, los predios de gran tamaño y usos específicos y las vías del tren, que no sólo dificultan la movilidad, generando congestiones de tráfico en ciertas horas, sino que también propician la creación de barrios populares. También juegan un rol importante los espacios que se encuentran en desuso y el estado de degradación del patrimonio del cementerio, con sus monumentos y su perímetro vandalizados y descuidados. Lo mismo ocurre con los galpones e industrias en desuso y las bodegas abandonadas o en venta. Además, la distribución de espacios verdes genera que los mismos se concentren en una zona exclusiva del barrio o que no sean accesibles para toda la población (ver figura 22, anexo 1).
- Amenazas  
Cuando hablamos de amenazas, se las interpretó como situaciones que podrían llegar a ser (o ya se consideran) problemáticas, y que por dichas situaciones los barrios pueden perder alguna característica que los identifique, o incluso conseguir que los vecinos migren hacia otros barrios. Para el caso de Chacarita y Paternal, se identificaron amenazas que se generan a partir de las barreras urbanas, que generan “no lugares”, barrios populares y manzanas atípicas que interrumpen la continuidad de la trama, sobre todo los predios de gran tamaño. Otras problemáticas surgen por cuestiones sociales, pero que podrían resolverse con un proyecto urbanístico, como la gentrificación de la población por el crecimiento del mercado inmobiliario, la desvalorización de algunas zonas por la falta de movilidad o la inseguridad de los alrededores del cementerio (ver figura 23, anexo 1).

### Reflexiones

A modo de conclusión parcial de este apartado, se puede afirmar que, en base al análisis y posterior diagnóstico realizados, Chacarita y Paternal son barrios cuya principal problemática son las barreras urbanas, con todas las

consecuencias que las mismas conllevan. No obstante, también son partes de la ciudad que tienen numerosos puntos positivos a favor, como su accesibilidad y mixtura de usos, además de tener una marcada identidad gracias a su historia. Para seguir orientando esta investigación, las preguntas a resolver en el próximo apartado serían: ¿qué espera el Gobierno de la Ciudad de la zona?, ¿hay alguna problemática más crítica que otra?, ¿son barrios que siempre siguieron las mismas tendencias de desarrollo?

## Parte 5. ¿Cómo identificar patrones, procesos y problemas?

Con el fin de llegar a unas conclusiones definitivas a partir de todo lo investigado y analizado hasta el momento, se elaboró un análisis de patrones, procesos y problemas del barrio, para poder sintetizar la situación de Chacarita a noviembre del 2023.

### Análisis PPP

A raíz del análisis FODA, se realizó un estudio de los patrones, procesos y problemas de los barrios, cuyo objetivo fue descubrir hacia dónde se desarrollará la zona, tratando de entender sus dinámicas y problemáticas. Al igual que el FODA, se escogieron las mismas variables para obtener un diagnóstico más profundo (ver tabla 2, anexo 1).

#### *Patrones*

Interpretados como la dinámica estructural del barrio o, en otras palabras, cómo fue el desarrollo del sector a través del tiempo y cuál es su infraestructura. Luego del análisis realizado a través de la parte dos, es claro que el sector se desarrolló a partir del cementerio, donde se concentra un cordón de espacio público. Con solo observar la trama urbana se puede descubrir que casi todo gira alrededor del mismo, conformando manzanas atípicas. Pueden verse, también, las tendencias hacia lo residencial, principalmente en las edificaciones bajas y en las pequeñas concentraciones de edificios de viviendas alrededor de las avenidas Lacroze y Forest. Además, sobre estas avenidas se puede encontrar la mayor cantidad de locales comerciales y gastronómicos, un aspecto que logra que el sector norte del barrio esté en proceso de consolidarse. El sistema de movilidad y transporte público está consolidado, en conjunto con la gran cantidad de arterias primarias que facilitan la conexión con otros barrios y con el Microcentro porteño. En conjunto con el cementerio, pueden verse otros edificios y predios de gran tamaño que se encuentran protegidos por normativa de alguna forma (ver figura 24, anexo 1), encontrándose todos estos en el sur del barrio. Un aspecto que comparten Chacarita y Paternal es que tienen identidades marcadas, en parte por la presencia de los ferrocarriles, que ayudan a que el área tenga un carácter más bien industrial. Otro aspecto analizado fueron los límites, donde se pudo ver que, en el sector norte, los mismos son difusos, no se distingue cuando se pasa de Colegiales o Palermo a Chacarita, un aspecto positivo puesto que son dos barrios consolidados y poseen mixtura de usos. Distinto es el caso del sector sur, donde es muy claro el momento en el que se ingresa a Chacarita, sobre todo porque se encuentra el cementerio, y demás áreas extensas, con usos específicos que generan una zonificación poco dinámica.

#### *Procesos*

Interpretados como las dinámicas tendenciales del barrio, es decir, hacia dónde tiende a desarrollarse. A partir de todo lo desarrollado en la parte dos, puede asumirse que Chacarita está buscando diversificar aún más sus usos, poniendo foco en la actividad gastronómica y comercial. Asimismo, el gobierno de la Ciudad está incentivando el crecimiento residencial a través del Barrio Fraga, que no sólo es una respuesta ante el proceso de integración socio urbana, sino que también es un incentivo a la actividad comercial de la zona. Se puede ver, además, el interés en la mejora de la movilidad, con las obras realizadas en el viaducto y el centro de trasbordo. Como último punto, en los procesos que se están llevando a cabo en Chacarita en los últimos años se



distinguen los intentos de puesta en valor del cementerio y sus alrededores (ver figura 25, anexo 1), entre ellos los murales. Además, también se encuentran los proyectos propuestos para la parte del bajo viaducto (ver página 20), sumado a la apertura de calles en ese sector transformarían el barrio, generando un atractivo vecinal y turístico. Distinta es la situación de Paternal, donde no se registraron obras en proceso o en agenda y parece que el barrio se encuentra estancado.

### *Problemas*

Interpretados como la dinámica de criticidad, se consideraron todas aquellas situaciones que podrían ser problemáticas para el desarrollo del barrio. Los factores tomados en cuenta giran, principalmente, en torno a barreras urbanas. Por un lado, se encuentran los barrios populares en las zonas aledañas a los ferrocarriles, que contienen población vulnerable no sólo a las condiciones precarias de vida, sino también ante una potencial gentrificación. Por otra parte, hay manzanas de gran tamaño que generan dichas barreras, las cuales son difíciles de atravesar o esquivar debido a sus dimensiones, produciendo complicaciones al desplazarse peatonal o vehicularmente por el sector. Otro problema hallado son los alrededores del cementerio: no sólo el camposanto es el mayor nudo de Chacarita, sino que también se encuentra vandalizado y hay diferentes dificultades para su intervención, ya que es un espacio protegido (ver figura 26, anexo 1). Otro aspecto encontrado fue la concentración de usos comerciales y gastronómicos en el sector norte, que, si bien es algo positivo, deja al sector sur relegado y con una zonificación de usos industriales que es poco dinámica y dificulta la movilidad peatonal.

### **Reflexiones**

Luego de realizar el análisis FODA y buscar cuáles son los problemas del barrio, se llegó a la conclusión parcial de que los problemas y potenciales áreas a intervenir se encuentran en Paternal, como se mencionó en las reflexiones de la parte 2. El sur de Chacarita y el sector lindante de Paternal comparten algunos rasgos identitarios, como su carácter industrial y la presencia de las ya mencionadas casas taller (ver páginas 8 y 9), aspectos que podrían potenciarse y vincular aún más ambos barrios. Las problemáticas a resolver también son similares, como los predios extensos que generan áreas poco amigables peatonalmente por su desvinculación con el espacio público, e incluso también la pérdida de la ya mencionada identidad. Con esto en mente, surge un interrogante principal: ¿cómo revitalizar el eje Chacarita-Paternal y recuperar su identidad?

## **Parte 6. ¿Cómo es el modelo territorial actual del área?**

A partir de todo lo analizado y las conclusiones obtenidas, se planteó un mapa del modelo territorial a noviembre del 2023 del sector (ver figura 27, anexo 1). El mismo aporta a la investigación una percepción más sensible del barrio, recopilando los aspectos más relevantes del mismo en un solo mapeo que ayudará, en los apartados próximos, a generar los modelos tendencial y deseado.

Teniendo en cuenta las conclusiones realizadas en el apartado anterior sobre los patrones y problemas, se pudo plantear un diagnóstico del barrio. Cuando se habla de Chacarita, se lo reconoce como un sector de la ciudad mayormente residencial, una cuestión que no es del todo cierta. Es verdad que gran parte del barrio se encuentra destinado a este uso, pero no se debe ignorar que la zona sur y la zona noroeste del barrio se encuentran pobladas con galpones y pequeñas industrias o talleres, algunos de ellos en desuso, una cuestión que se repite en Paternal. También se denota una mixtura de usos aún mayor en las avenidas, principalmente en Av. Lacroze y Av. Corrientes, que contienen distintos comercios y equipamientos (ver páginas 7 y 8), mostrando una mayor consolidación en el sector norte, en gran parte debida a la cercanía con Colegiales y Palermo.

En cuanto a movilidad, tanto el Gobierno de la Ciudad como el Gobierno de la Nación invirtieron en obras viales y de infraestructura, tales como el viaducto del Ferrocarril San Martín (finalizado en 2021) o como el Centro de Traslado Federico Lacroze (finalizado en 2017) (ver página 13). Ambas obras tuvieron el objetivo de organizar y mejorar la circulación vehicular pública y privada del barrio y sus alrededores, y aunque consiguieron ordenar el tránsito, bajo el viaducto se generaron barrios populares en los que hay población en condiciones de vida precarias.

Finalmente, se encuentra la problemática que se da en los alrededores del Cementerio, y es la desvalorización de su perímetro, habiendo sectores vandalizados, con veredas rotas difíciles de transitar y, en general, es un área de poco uso. Adicionalmente, el patrimonio que se encuentra en su interior se ve vulnerado y descuidado, siendo víctima de saqueos y vandalización de sus mausoleos y panteones (ver páginas 10-12 y 15-17). Se pueden ver, sin embargo, los esfuerzos comunales de poner en valor la zona, mediante los proyectos y obras previamente mencionados (ver páginas 13-15). Vinculado a esta cuestión se asocian los predios mencionados de Paternal, que son difíciles de atravesar peatonal y vehicularmente, muchos de ellos, incluso, inaccesibles. Se percibió la existencia de dos grandes barrios populares, que no se busca su urbanización en el futuro cercano. El resto del barrio es residencial de densidad media o baja, con algunas zonas industriales o de galpones que se encuentran en distintos niveles de degradación.

Teniendo en cuenta que Chacarita se ve afectado como parte de la ciudad, se aumentó el área de análisis en el sector sur. Esta decisión no fue arbitraria, ya que es una cuestión clave para el rumbo que tomará posteriormente la investigación. Es por esto que se tuvieron en cuenta los barrios de Villa Ortúzar y Agronomía. Para ordenar lo que ocurre en cada barrio, se los describirá por separado para su mejor comprensión, aunque no con el nivel de detalle que se consideró necesario para Chacarita.

- Villa Ortúzar: debido a la extensión de este barrio, consolidado principalmente al norte de Chacarita, se decidió tomar sólo la porción del mismo comprendida entre Av. Triunvirato y Av. Del Campo. Esta zona se encuentra ocupada, a noviembre de 2023, por galpones o pequeñas industrias, en conjunto con algunas residencias de baja densidad. Un punto de interés para esta investigación es el espacio generado entre las vías del ferrocarril Urquiza y las viviendas, que conforman una calle angosta con veredas de características similares.
- Agronomía: a pesar de no ser un barrio limítrofe a Chacarita, si se encuentra cercano a sus límites y posee un predio de grandes dimensiones que es posible vincularlo al cementerio. Lo que interesa de este sector es el área ocupada por la Universidad de Buenos Aires, un gran espacio verde atravesado por el ferrocarril Urquiza. También es un barrio atravesado por avenidas concurridas, con residencias de baja y media densidad.

## Parte 7. ¿Cuáles son las tendencias evolutivas de la zona?

A partir del modelo territorial actual confeccionado, se elaboró otra herramienta similar, un modelo territorial tendencial (ver figura 28, anexo 1). Este mapeo indica, en base al crecimiento que tuvo el sector hasta noviembre del 2023, cómo se supone que se vería Chacarita en el futuro próximo si siguiera desarrollándose de la misma manera.

A partir de las conclusiones realizadas en la parte 5 sobre los procesos de la zona, se elaboró una predicción sobre el desarrollo de la misma. A raíz de lo investigado, es claro que Chacarita tiene un modelo territorial que tiende a seguir diversificando la mixtura de usos, poniendo énfasis en lo comercial y la gastronomía en el sector norte. Se puede decir que este crecimiento planeado surge en base al lento desarrollo inmobiliario que está

experimentando el barrio, con edificios de departamentos en las avenidas principales. En este aspecto, Chacarita sigue manteniendo su perfil residencial, pero está aumentando su densidad poblacional en algunos sectores (ver figura 8, anexo 1). Sin embargo, el gobierno de la Ciudad está potenciando políticas públicas para que el barrio forme parte del Distrito Audiovisual<sup>85</sup>, perteneciendo a un área que busca crecer en la producción de cine, radio y televisión, mezclándose con la mixtura de usos ya existente en la zona. También se distingue el interés del Gobierno de la Ciudad en mejorar los espacios públicos de la comuna, ya que hay iniciativas para crear nuevos espacios verdes, que aún no se han llevado a cabo. Distinto es el caso de Paternal, que, por lo investigado, el Gobierno de la Ciudad no está poniendo foco en mejorar la zona a corto plazo, siendo el único cambio relevante del último tiempo la reforma de la estación del FFCC San Martín.

No obstante, no todo el desarrollo residencial es gracias al mercado inmobiliario. El “Barrio Fraga” es un proyecto de reurbanización para ubicar a la población del barrio popular con el mismo nombre, que a noviembre del 2023 aún no se encuentra terminado. El proyecto consta de la construcción de edificios de viviendas sociales para las familias que vivían en el sector, con una planta baja comercial para fomentar la producción, el trabajo y el consumo de los habitantes de la zona (ver página 26).

En materia de transporte, ya se mencionó que se realizaron el viaducto y el centro de trasbordo. Este último es considerado por el gobierno de la Ciudad como nivel 1<sup>86</sup>, es decir, que en éste sitio se produce la conexión intermodal entre transportes, ubicado en la terminal de una línea de ferrocarril y conectándolo con la red de subtes y colectivos. Alrededor de estas estructuras se ubican, además, los centros locales y barriales, que están en crecimiento desde los últimos años, como es el caso de Chacarita, que sobre la Av. Lacroze está generando un recorrido comercial y gastronómico. En cuanto al viaducto, la elevación del ferrocarril le cedió al barrio espacios posibles para desarrollarse a futuro. El proyecto que se pretende construir en un futuro aún se encuentra inconcluso, pero hay posibilidades de que se realice un recorrido comercial. Además, se propone la creación de espacios públicos de libre acceso con equipamiento y mobiliario urbano y como principal objetivo la conexión de los espacios a través de un corredor verde (ver página 20).

Finalmente, para comprender cómo se vincula Chacarita con los barrios vecinos, se analizó brevemente cómo se crecerían a futuro si continúan como se desarrollaron hasta ahora. En general, se puede suponer que se extenderían las ciclovías, puesto que la Ciudad tiene un enfoque en movilidad sostenible, además de que se pretende mixturar aún más los usos para evitar la zonificación. Esto último puede verse en el CUR de la Ciudad de Buenos Aires, donde se establecen usos y alturas permitidas. Paralelamente, una normativa que afecta especialmente al barrio y sus alrededores son la creación de dos distritos: el del vino y el audiovisual. Como se mencionó anteriormente, Chacarita en su totalidad se encuentra afectada por el distrito audiovisual, que promueve y alienta esta industria en el sector, ocupando también los barrios de Parque Chas, Villa Ortúzar, Colegiales, Palermo, un sector pequeño de Villa Crespo y casi la totalidad de Paternal. Respecto a este último, también se ve afectado por el llamado distrito del vino, que se encuentra también en los barrios de Villa del Parque y Villa Devoto. Lo que se busca con la creación de este distrito, que fue aprobado en 2021<sup>87</sup>, es promover la instalación de vinotecas y creación de espacios públicos intervenidos para mostrar la historia del vino. Además, los objetivos principales son visibilizar la importancia de la industria vitivinícola en el mercado interno, mostrando su potencial crecimiento. Sin embargo, no se vieron avances significativos respecto a esta normativa en Paternal, con lo cual, al menos hasta noviembre de 2023, no aportó beneficios al barrio.

---

<sup>85</sup> Ciudad, B. A. (2011). *Modelo territorial Buenos Aires 2010-2060* (p. 188). Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Urbano.

<sup>86</sup> Ciudad, B. A. (2011). *Modelo territorial Buenos Aires 2010-2060* (p. 80). Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Urbano.

<sup>87</sup> [S/a] (s/f). *Inversiones en el Distrito del Vino*. Gob.ar. Recuperado el 1 de septiembre de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/desarrolloeconomico/unidad-de-coordinacion-gestion-policitas-productivas/distritos-economicos/distrito-del-vino>

## Parte 8. ¿Cómo sería el barrio ideal?

A partir de todo el análisis e investigación realizados, se puede plantear un modelo territorial deseado (ver figura 29, anexo 1), que difiera del tendencial y proponga otras mejoras. A pesar de las distintas problemáticas halladas en el sector, no se debe ignorar que posee diversos puntos fuertes que deberían preservarse, como su identidad barrial, la mixtura de usos, la accesibilidad en transporte público y el cordón de parques que tiene sobre la cara norte del cementerio. Entonces, tomando en cuenta que el área tiene diferentes aspectos positivos, se plantearon las incógnitas de qué proteger, qué cambiar y qué potenciar, para orientar el modelo territorial deseado y el futuro proyecto a implantar en la zona.

- *¿Qué proteger?*

Entre las áreas que deberían preservarse, se consideraron pertinentes todas aquellas declaradas patrimonio, ya que conservan identidad e historia, tanto del barrio como de la ciudad. También se consideró pertinente la conservación de algunas bodegas antiguas de Paternal, ya que, a pesar de no tener una protección brindada por el Gobierno de la Ciudad, se consideraron como claves en la identidad vitivinícola del área. Además, es importante mantener el carácter de mixtura de usos que predomina en la zona norte de Chacarita, junto con su cordón de parques que se encuentra sobre Av. Corrientes.

- *¿Qué se puede cambiar?*

Como ya se ha mencionado anteriormente, el sector se encuentra fragmentado por predios de gran tamaño, en los cuales se generan espacios vacíos, que no son aprovechados por la población. Este punto fue el que se utilizó para desarrollar el modelo territorial deseado. No se trata de eliminar todos los nudos, puesto que algunos de ellos presentarían inconvenientes al momento de su intervención (como el cementerio o el Hospital Alvear), sino de revitalizar el barrio a su alrededor, buscando alternativas de acciones urbanas que se puedan llevar a cabo. Adicionalmente, otro punto que se podría cambiar sería la interacción entre Chacarita y Paternal, ya que son barrios con similitudes tanto identitarias como en tipologías edilicias (ver páginas 8 y 9).

- *¿Qué aspectos se pueden potenciar?*

Como ya se mencionó, el Gobierno de la Ciudad estuvo realizando obras que afectan a Chacarita, como, por ejemplo, el centro de Tránsito Federico Lacroze. También hay proyectos que se planean en el futuro cercano, como la finalización del Barrio Fraga o la intervención bajo el viaducto San Martín, los cuales se consideran aspectos que se podrían potenciar aún más, aportando ideas desde otros puntos de vista. Otro punto que podría mejorarse sería la movilidad entre barrios, ya que, si bien Chacarita es de fácil acceso en cualquier medio de transporte, aún hay zonas que resultan complejas para atravesar, ya sea vehicular o peatonalmente, como el tramo del ferrocarril Urquiza comprendido entre la estación Federico Lacroze y Av. del Campo. Considerando que, tanto Chacarita como Paternal, tienen una marcada identidad industrial y ferroviaria, podría potenciarse la recuperación de la misma, además de reformular la tipología de la casa taller, adaptándola a un modelo más flexible que funcione actualmente. Por último, es sabido que la Ciudad de Buenos Aires tiene una tendencia en volverse una ciudad sostenible, incrementando sus espacios verdes y fomentando la movilidad sustentable. Por este motivo, a pesar que Chacarita cuenta con un pequeño cordón de parques, algunos de sus barrios vecinos tienen grandes predios de espacio verde privado y lotes vacantes para desarrollar a futuro, con lo cual son aspectos que se podrían potenciar teniendo en cuenta el enfoque sostenible de la Ciudad.

Siguiendo con los posibles futuros del sector, a partir de las problemáticas y los procesos del mismo, se planteó un modelo territorial deseado, teniendo en cuenta estas características recién mencionadas. En adición, se incorporaron algunos conceptos planteados por Guillermo Tella, explicados y profundizados en distintas clases teóricas dictadas en el marco de la materia *Programa e Investigación de Proyecto*, en la carrera Arquitectura de

UADE. Dichos conceptos se tratan de diez dificultades que atraviesan las ciudades, un desafío para los arquitectos y urbanistas para resolver. De este modo, se dividieron las áreas problemáticas en tres ejes, y a partir de allí se plantearon las soluciones que se consideraron adecuadas para cada una.

### **Eje 1: el deterioro del Cementerio y sus alrededores, y su influencia en la conexión interbarrial**

A raíz de lo desarrollado en los apartados anteriores, se deduce que el Cementerio representa una problemática urbana, ya que funciona como barrera y borde, generando espacios que, desde una perspectiva arquitectónica y urbanística, son poco prácticos para su uso. Es un terreno complejo, ya que ocupa varias hectáreas y hasta la actualidad se encuentra en funcionamiento; además de tener carga histórica y patrimonial, estando amparado por normativas para su protección. Esto quiere decir que no es posible una libre intervención dentro del mismo, sino que tiene que ser aprobada por la Comisión Nacional de Monumentos<sup>88</sup>.

Sin embargo, a pesar de su complejidad y amparos legales, se decidió que la aplicación de soluciones a su perímetro sería la forma más eficiente de cubrir esta problemática. A partir de los rasgos característicos e identitarios, recuperar la esencia es un factor clave para que el barrio se consolide identitariamente, evitando la generación de los no lugares. En base a esto, la revalorización del cementerio y su entorno es uno de los aspectos a considerar para lograr este desafío. De esta forma, se encontraron tres sectores críticos que necesitan revalorización o soluciones que involucren acciones urbanas.

- Sector Av. Elcano: el borde del cementerio que limita con Av. Elcano presenta una situación que no solo afecta al camposanto, sino también al barrio vecino, Villa Ortúzar. Como se mencionó en la página 16, en este trayecto de Av. Elcano no hay cruces paso nivel en el ferrocarril Urquiza, con lo cual la única opción es seguir el recorrido por aproximadamente cinco manzanas, hasta llegar a Av. del Campo o Av. Guzmán. Para esta área, la propuesta incluye el tratamiento de las vías, generando así cruces peatonales y vehiculares, además de la intervención sobre las manzanas linderas de Villa Ortúzar, e incluyendo también nuevos ingresos al cementerio para crear circulación en esa zona y puntos atractivos para los usuarios.
- Sector Av. Del Campo y Av. Garmendia: en esta área del camposanto puede verse las reducidas dimensiones de las veredas, que se encuentran en mal estado, con lo cual la propuesta para este sector incluiría el ensanche de las aceras, o, en su defecto, la puesta en valor de la plazoleta existente entre ambos carriles de la avenida, que se encuentra en desuso según lo que se pudo ver en los distintos recorridos por el barrio. Al igual que en el punto anterior, este sector tiene poca conexión entre ambos barrios, con una clara delimitación entre uno y otro. Adicionalmente, el código sólo permite un uso residencial, un aspecto que, en 2023, no se respeta y no se tiene en cuenta, ya que es un área ocupada con galpones e industrias pequeñas, con lo cual también sería deseable poder consolidar esa zona de Paternal y vincularla con Chacarita, recuperando la identidad de ambos.
- Sector Av. Newbery: considerando que el Gobierno de la Ciudad ya tiene planes (ver anexo 2) que se están ejecutando en esta zona, se propone acompañar este desarrollo. La intervención propuesta que podría contribuir a la mejora de esta área sería el cambio de usos de las manzanas linderas, implementando un recorrido comercial que ponga en valor las florerías existentes e incorpore nuevos usos, consolidando en altura la zona.

Adicionalmente, se propone ceder la parte más antigua de la necrópolis para la creación de un parque que ya está en agenda del Gobierno de la Ciudad (ver página 14). Teniendo en cuenta que el sector sur de cementerio

---

<sup>88</sup> Como se mencionó en las páginas 10 y 11, la Comisión Nacional de Monumentos reconoce al Cementerio de la Chacarita como bien de interés histórico, además de que varios panteones y sepulcros se encuentran entre los bienes declarados por este ente.

es un “patio trasero” (ver páginas 16 y 17), para evitar que la zona siga deteriorándose lo ideal sería ceder el espacio para un nuevo espacio público que beneficie a los vecinos de Chacarita, Villa Crespo y Paternal.

### **Eje 2: nuevas disponibilidades espaciales**

A pesar de todos los beneficios mencionados en apartados anteriores, la existencia del viaducto del ferrocarril San Martín constituye, para Chacarita, una situación que es vulnerable al crecimiento informal, que se prolonga a lo largo de todo el límite este del barrio. Debido a su extensión, son diversas las condiciones que se dan en cada tramo, por lo cual la intervención pensada no sólo sería la revitalización del espacio generado por el viaducto. El tratamiento adecuado sería dividir en áreas de intervención más pequeñas, generando usos distintos según la necesidad de Chacarita y el barrio vecino, Villa Crespo, en cada sector. A partir del desafío de la complejidad funcional, planteado por Guillermo Tella, esta medida sería una solución que busca promover la mixtura de usos, apostando a la igualdad y convivencia de actividades.

No obstante, el viaducto no es la única disponibilidad espacial hallada. Considerando que Paternal es el área más afectada por las problemáticas planteadas, se tomaron como potenciales disponibilidades espaciales los galpones y bodegas que, en noviembre de 2023, se encuentran en venta. La propuesta para los mismos se planteará en los apartados siguientes, pero lo que se espera para las mismas es que se complemente directamente con el eje crítico de los barrios populares.

### **Eje 3: segregación socio urbana de los barrios populares**

Los barrios populares constituyen un problema para el desarrollo de la trama urbana, generando discontinuidad, además de contener población que tiene nulo o escaso acceso a servicios. En el caso de estudio, los mismos se encuentran en las zonas aledañas a los ferrocarriles, por lo cual la intervención a los sectores ferroviarios afectaría directamente a esta población. Es por esto, que el tratamiento que se consideró pertinente no sólo incluyó la urbanización e integración de los barrios, en conjunto con la des-segregación socio-urbana<sup>89</sup>, como plantea el proyecto que se encuentra en curso en el Barrio Fraga (ver página 26). Se pensaron soluciones relacionadas con el espacio público incluyendo infraestructura físico-social<sup>90</sup> en busca de una integración social, convirtiendo estos sectores en áreas de intercambios vecinales. Se consideró importante que estas nuevas áreas no fueran de un uso exclusivo, sino que la tendencia a la mixtura y a la generación de pequeños centros serían factores positivos para el barrio y las zonas aledañas. En otras palabras, lo que se busca en el barrio Carbonilla no es sólo la reurbanización del mismo, sino crear un proyecto que permita que la población del mismo se integre social y laboralmente, acompañando el progreso de la zona y evitando la segregación.

## **Parte 9. ¿Qué objetivos se proponen para la intervención?**

Teniendo en cuenta las características expuestas en el modelo territorial deseado, y a partir de todo el estudio y análisis realizado del sitio, se llegó a una idea rectora para concretar una intervención de mejora e innovación. A raíz de esto, se decidió llevar cabo una serie de acciones, todas alineadas a los ejes críticos expuestos y pensadas bajo la misma premisa: **revalorizar el eje Chacarita-Paternal mediante la creación de un nuevo Distrito del Oficio**. A partir de esta idea, surgen cuatro objetivos estratégicos:

---

<sup>89</sup> La des-segregación sociourbana es un concepto recuperado de Guillermo Tella. En el mismo se plantea que ante la desigualdad existente en las ciudades, se debe promover la interacción física entre los distintos sectores, creando espacios inclusivos.

<sup>90</sup> La infraestructura físico-social es otro concepto planteado por Tella. Se trata de producir colectivamente un hábitat inclusivo, poniendo el foco en los grupos vulnerables social y urbanamente.

- **Revalorizar y consolidar** los límites entre Chacarita y Paternal, recuperando los rasgos identitarios. Para este punto se toma en cuenta una perspectiva sustentable, que permita fomentar un desarrollo sostenible en el tiempo.
- **Aprovechar** las nuevas disponibilidades espaciales y **planificar** su desarrollo. Este punto aplica tanto a las trazas generadas bajo el viaducto como a la posible desocupación de lotes en las inmediaciones del cementerio, correspondientes a galpones o industrias.
- **Crear** un distrito que sirva como articulación urbana entre barrios y que ayude a la integración social de la población de los barrios populares.
- **Integrar** socio urbanamente el barrio popular Carbonilla. Aquí no sólo se tienen en cuenta este asentamiento, sino que también se contemplan las situaciones de viviendas informales que se dan en los sectores del bajo viaducto.

Tanto la idea rectora como los cuatro objetivos detallados fueron planteados en base a los ejes críticos del apartado anterior. Por este motivo, se comprende que las estrategias a aplicar deben ir de acuerdo a los mismos, para lograr cumplir así los objetivos.

### *Cementerio*

No hay dudas de que el cementerio es una pieza clave del barrio y la conexión que tiene con sus vecinos. Es por esto que las estrategias para el primer objetivo se encuentran, en su mayoría, en torno a los espacios que se generan alrededor de la necrópolis.

- Mejorar la continuidad de la trama urbana: mediante la planificación de los espacios urbanos, se buscará mejorar la continuidad de la trama, que se encuentra interrumpida en los bordes del camposanto.
- Puesta en valor del cementerio y su perímetro, para así lograr espacios agradables y atractivos para el tránsito peatonal.
- Generar nuevos espacios de permanencia y transición tanto en el perímetro del camposanto como en su interior. Para esto se tuvieron en cuenta las posibles disponibilidades espaciales a mediano plazo, considerando que el sector sur del cementerio es el que posee tumbas más antiguas, que podría llegar a desocuparse con el correr de los años.
- Recuperar la identidad barrial mediante el cuidado del patrimonio que se encuentra en el cementerio, convirtiéndolo no sólo en un sitio de memoria, sino también en un potencial atractivo turístico.
- Fomentar el desarrollo gastronómico y comercial, aprovechando las posibilidades que brinda el Código Urbanístico en los distintos sectores aledaños al camposanto.

### *Nuevas disponibilidades espaciales*

Como se explicó, no se consideran como disponibilidades espaciales únicamente a los espacios bajo el viaducto, sino también a las bodegas que se encuentran en venta en el terreno lindero a la estación de Paternal. Por este motivo, la propuesta se desarrolla casi exclusivamente en esos lotes, tomando en cuenta que las áreas del bajo viaducto ya tienen un proyecto posible aprobado por el Gobierno de la Ciudad. De este modo, se plantearon las siguientes estrategias:

- Planificar espacios de transición y permanencia, que sean inclusivos e inviten al usuario a utilizarlos.
- Promover la economía barrial planificando un nuevo Distrito del Oficio con facilidades para emprendedores de la zona.
- Fomentar el desarrollo de eventos comunitarios, facilitando los espacios para realizarlos.
- Integrar elementos de infraestructura verde, como veredas más anchas que conformen parques lineales, ciclovías o huertas comunitarias.

- Generar corredores verdes en las avenidas, vinculando distintos puntos de interés común para fomentar su uso peatonal.

### *Barrios populares*

En referencia al tercer eje problemático planteado, se propuso el tercer objetivo, con sus respectivas estrategias, para ayudar a la población que se encuentra en estas condiciones vulnerables. Como ya se mencionó, no se tuvo solo en cuenta a los barrios populares de La Carbonilla y de Biarritz y Espinosa, en Paternal, sino que también se consideró el asentamiento informal de Warnes y Newbery, ubicado en los límites de Chacarita.

- Reurbanizar La Carbonilla y Biarritz y Espinosa, tomando aspectos de la Ley 5799 de 2017, utilizada en el Barrio Fraga
- Lograr la continuidad de la trama urbana en los sectores ocupados por barrios populares, tanto a nivel peatonal como vehicular.
- Generar áreas de esparcimientos recreativo y recorridos deportivos, que ayuden a los vecinos a vincularse entre sí y con el resto del barrio.
- Integrar urbanamente las distintas comunidades, evitando la segregación racial o cultural a través de intervenciones inclusivas que permitan que los vecinos interactúen entre sí.
- Acompañar el proceso con estrategias de inclusión e integración laboral, para dar un enfoque integral a la propuesta.
- Recuperar la tipología de la casa taller, adaptándola a las necesidades actuales que pueden tener los vecinos del barrio La Carbonilla.

## **Parte 10. ¿Cómo lograr el barrio deseado?**

A partir de los objetivos y las propuestas o iniciativas planteados en el apartado anterior, se detallaron aún más estos últimos, usándolos como base para proponer unos primeros bocetos para el futuro proyecto.

En primera instancia, se encuentra el tema crítico de los límites del sector sur de Chacarita, principalmente los que se encuentran delimitados por el Cementerio. Posterior a todo el análisis e investigación previamente desarrollados, se llegó a la conclusión que la mejor forma de poner en valor la necrópolis es revitalizando sus bordes, una acción que no sólo sería beneficiosa para Chacarita, sino que también traería mejoras para los barrios de Villa Ortúzar y Paternal. Para organizar mejor los proyectos que se quieren plantear, se los organizará a partir de sus lineamientos.

- Mejorar la continuidad en la trama urbana.

En principio, el cementerio no es el único elemento que interrumpe la trama urbana. La existencia del ferrocarril Urquiza significa, como ya se desarrolló, un impedimento a la comunicación entre Chacarita y Villa Ortúzar, con lo cual se plantea la apertura de pasos a nivel vehiculares, además de nuevos pasajes peatonales. Por otra parte, volviendo al cementerio, la apertura de nuevas entradas que sean el remate de la trama urbana existente sería una buena forma de sembrar el interés de ingresar al mismo. Finalmente, como último proyecto para este lineamiento, se propone el ensanche de veredas, puesto que poder circular peatonalmente también es un elemento clave para mejorar la continuidad y conexión entre barrios. Por este motivo, un ensanchamiento de las aceras podría ser una opción para crear espacios públicos atractivos que vinculen los barrios.

- Puesta en valor del cementerio y su perímetro.



Acompañando el proceso de revitalización que está llevando a cabo el Gobierno de la Ciudad, se propone extenderlo a las zonas más afectadas por el desuso y la vandalización. Para esto, se proponen distintos tratamientos a los diferentes sectores del muro perimetral, ya sea mediante murales pintados por artistas elegidos por medio de un proceso democrático o, incluso, llevados a cabo por los mismos vecinos. Adicionalmente, y rescatando el proyecto de crear nuevos ingresos al camposanto, se propone darle mayor impronta a los mismos, interviniéndolos de forma artística o arquitectónica, de modo que no sea únicamente una puerta de hierro con una casilla de seguridad, sino que represente, de algún modo, todo el valor histórico y patrimonial que se encuentra en su interior. En conjunto con el patrimonio, se plantea revisar el catálogo de bienes, incorporando nuevos monumentos que se hallen en su interior, restaurándolos con equipos especializados en conservación.

- Generar nuevos espacios de permanencia y transición en el entorno del cementerio.

Este lineamiento se basa en la creación y revalorización de espacios en el entorno inmediato del cementerio, es decir, en las manzanas aledañas. En primer lugar, se plantea la incorporación de infraestructura que incentive la participación comunitaria en los espacios públicos ya existentes, junto a nuevos equipamientos, pensados de acuerdo a las necesidades y posibilidades de cada sector, acompañando los planes que propone el gobierno para esta área. Finalmente, se propone continuar con un proyecto truncado de la comuna: la creación de un parque en la zona sur del cementerio. Como se desarrolló en apartados anteriores, el sur del cementerio funciona como “patio trasero”, siendo el área que en peor estado se encuentra. Por este motivo, se retoma la iniciativa de tomar algunas hectáreas para desarrollar un parque, que al mismo tiempo contenga memoriales de personas que se encuentren en el camposanto.

En segundo lugar, se encuentra el tema crítico de la segregación social y urbana de los barrios populares. Como se mencionó en el apartado 3, ya existe un proyecto impulsado por el Gobierno de la Ciudad para el Barrio Fraga, con lo cual la propuesta que se plantea en el presente escrito es la implementación de la misma ley en el asentamiento Carbonilla, incorporando nuevas ideas que potencien el proyecto. Del mismo modo que se desarrolló en el tema anterior, y con el fin de facilitar la lectura de los proyectos, se detallarán los lineamientos estratégicos.

- Integrar a la población urbana, social y laboralmente.

Para evitar la segregación social de los vecinos de Carbonilla y de Biarritz y Espinosa, se pensaron propuestas de índole urbano, que involucren al resto del barrio e incentiven a la participación colectiva en ámbito público en diversas actividades. Para que esto sea posible, se propone crear espacios comunitarios e inclusivos, como espacios verdes o similares en los que los vecinos puedan interactuar. Para la reinserción laboral, se propone una reversión de las casas taller, donde cada vecino que lo requiera pueda tener acceso a un lugar de trabajo, o incluso a una capacitación (una propuesta del Distrito del Oficio). En cuanto a la integración social, se plantearon viviendas comunitarias, donde las personas que viven allí no sólo sean pertenecientes al asentamiento, sino también vecinos del resto del barrio.

- Lograr continuidad en la trama urbana.

A raíz de la discontinuidad que se genera en la trama urbana en el sector sin urbanizar del barrio popular, se propone, en conjunto con su urbanización, la apertura de nuevas calles que mejoren la movilidad interna. Adicionalmente, la propuesta contaría con un ensanche de veredas, motivando y facilitando así la movilidad peatonal, creando espacios públicos en los que los vecinos puedan disfrutar en comunidad. Al ser un sector

bien conectado en cuanto al transporte público, se incorporarían bicisendas y estaciones de ecobici, promoviendo un medio de transporte sustentable que permita apreciar el espacio urbano con otra perspectiva.

- Mejorar las condiciones de habitabilidad.

El urbanizar el barrio popular es un aspecto clave del proyecto. Sin embargo, se considera también que el mejorar las condiciones de habitabilidad no sólo se trata de tener una vivienda digna, sino también de tener espacios verdes a los que se pueda acceder fácilmente para disfrutarlos. Por lo tanto, una de las propuestas se basa en incorporar espacios públicos y mejorar los servicios ya existentes, garantizando el acceso a todo el barrio. Paralelamente, y a modo de crear un proyecto de carácter arquitectónico, se propone que las nuevas viviendas cuenten con zonas donde se incentive la interacción comunitaria, ya sea mediante talleres comunes u otras iniciativas de índole similar.

Finalmente, abordando el tercer tema crítico se encuentran las nuevas disponibilidades espaciales, generadas a partir de las bodegas y depósitos en venta. Para esta cuestión, se propone el aprovechamiento de estas nuevas disponibilidades espaciales creadas a partir del elevamiento de las vías, permitiendo un desarrollo planificado según las necesidades que se crean pertinentes. Nuevamente, con el fin de ordenar la lectura de los proyectos, se los ordena de acuerdo a los lineamientos estratégicos propuestos.

- Planificar espacios de transición.

Como se mencionó, se pretende planificar los espacios según las necesidades del sector que se esté interviniendo. De este modo, se considera que el sector sur del bajo viaducto debería ser un espacio de transición, generando recorridos gastronómicos y comerciales para crear movimiento peatonal en una zona que carece de dicha circulación. Esta acción también tiene intención de incentivar la creación de un centro secundario que funcione tanto para Chacarita como para Paternal. En conjunto con esto, se incorporarían también equipamientos y luminarias necesarias para un recorrido agradable para el usuario.

- Promover la economía barrial.

Mediante la creación de un Distrito del Oficio, se busca promover el desarrollo de emprendedores locales, no sólo facilitándoles el espacio para establecer sus negocios, sino también brindándoles talleres o capacitaciones que les permitan el perfeccionamiento de su emprendimiento. Del mismo modo, sería una iniciativa acertada incorporar, en algún sector del recorrido, una Feria de la Ciudad, donde artesanos puedan exponer y vender sus productos. De este modo, se recupera de una forma innovadora, la identidad industrial del barrio, recomponiendo el tejido con la creación de talleres.

- Planificar espacios de permanencia.

En conjunto con las propuestas del primer lineamiento de este tema, se propone que parte del terreno donde se instalará este Distrito del Oficio se destine a espacio público verde. A raíz de esto surge la necesidad de incorporar nuevos equipamientos, creando variedad de actividades que resulten atractivas no sólo para los vecinos de estos barrios, sino también para el resto de la ciudad.

## **Relevamiento de posibles programas de innovación**

A partir de todo lo desarrollado e investigado, se pensaron posibles programas que ayuden a mejorar la situación de Paternal, teniendo en cuenta los proyectos en curso y a futuro que tiene la ciudad y la comuna. Para estos programas, la principal premisa es que fueran innovadores, un aspecto que puede pensarse de

muchas maneras. En este escrito, se consideró innovación la resolución de distintas problemáticas urbanas que existen en la zona desde hace varios años, dificultando el tránsito por el barrio y haciéndolo poco atractivo. Otra cuestión que se tuvo en cuenta fue el difícil acceso a la vivienda que tiene CABA en 2023, con lo cual no se concibe a la innovación como algo tecnológico, sino más bien como algo que mejore la calidad de vida de los vecinos desde un proyecto multidimensional, que cubra varias necesidades al mismo tiempo.

Esta pieza multidimensional ocupará el predio de las bodegas en venta, y servirá como articulación entre Chacarita y Paternal. En la misma se encontrará el Distrito del Oficio, un conjunto de edificios que buscan rescatar la identidad industrial del barrio, al tiempo que sirven como espacios de aprendizaje y producción de distintos oficios. Al mismo tiempo, se plantea la reurbanización del barrio Carbonilla, para el cual se diseñará una reversión de las casas taller tan comunes en esta zona. Todos estos programas estarán cosidos mediante espacio público, algo que no sólo conectará las piezas del proyecto, sino que también lo hará con el resto de la ciudad.

### **Articulación con las demás zonas examinadas**

En base a todo el relevamiento e investigación realizadas en el sector, es clave resaltar que su progreso, tanto urbano como social, va acompañando el crecimiento del resto de la ciudad. En este aspecto, se pensaron también algunos programas e ideas para mejorar la vinculación de Chacarita con los barrios vecinos y con el resto de la ciudad.

En líneas generales, el proyecto se conecta, superficialmente, con los lineamientos de crecimiento que plantea el Gobierno de la Ciudad.

- Corredores verdes en vías del tren y avenidas: a pesar de que la Ciudad de Buenos Aires, en conjunto con el gobierno nacional, estuvo realizando la infraestructura necesaria para elevar las vías de las distintas líneas de ferrocarril que la atraviesan, varias de ellas aún no han atravesado este proceso. Los motivos son diversos, por lo cual se plantea la creación de corredores verdes en las zonas donde pasan los ferrocarriles, ya sea con la creación de parques lineales en su trazado como mediante el aumento del arbolado.
- Tratamientos de los tres bajo viaductos: como se mencionó anteriormente, otras líneas de ferrocarriles han atravesado el proceso de elevar sus vías, generando un nuevo espacio vacante. Lo que se propone es aplicar un tratamiento similar a estos diferentes viaductos, para generar una articulación entre barrios y con el resto de la ciudad, siguiendo con un mismo lenguaje.
- Espacios verdes en los grandes predios: hay varios predios, como el cementerio, la cárcel de Devoto, el predio ferial de Colegiales, el sector ocupado por el asentamiento La Carbonilla en Paternal o la sede de la UBA en el barrio de agronomía, que podrían ser puestos en valor para mejorar el aprovechamiento de suelo y el nivel de vida de los vecinos. Se propone utilizar partes de los grandes predios que se encuentran disponibles para realizar nuevos espacios verdes.

Por otra parte, el proyecto se conecta directamente con otras intervenciones que se están planteando, en el marco de la materia Trabajo de Investigación Final, dictada en UADE. Las mismas ocurren en los barrios de Villa Devoto y Parque Patricios, donde se propusieron distintos espacios para capacitaciones y demás usos educativos. De este modo, se crean tres nuevos sectores en la ciudad dedicados a la educación, todos con diferentes enfoques. También se busca una articulación con la iniciativa de los distritos que propone el gobierno, vinculando especialmente con el ya existente distrito del vino, recuperando las antiguas bodegas que se encuentran en Paternal.

## Parte 11. Ubicación del proyecto y diseño urbano

### Recapitulación y justificación del proyecto

Para volver un poco al eje de la investigación, se mencionarán los aspectos claves que justifican la elección del terreno elegido para intervenir. Posteriormente, se exponen nuevamente los objetivos, para tenerlos presentes al momento de diseñar la intervención.

- Terrenos extensos que funcionan como tapón en la trama urbana: el eje Chacarita-Paternal, como se mencionó en apartados anteriores, se encuentra fragmentado por manzanas atípicas, muchas de ellas extensas y que taponan el entramado urbano (ver página 9). Adicionalmente, varios de los mismos se encuentran cercados por ser privados, o de uso público restringido<sup>91</sup>.
- Pasado fabril presente: la zona estudiada, principalmente del barrio Paternal, se encuentra surcada por antiguas bodegas e industrias, que antaño se conectaban mediante las vías ferroviarias (ver página 6). Al mismo tiempo, se ve muy presente la existencia de casas-taller, un resquicio del pasado de la zona, donde muchos vecinos practicaban un oficio en el taller de su propia casa,
- Barrios populares que no cuentan con plan de urbanización: si bien el Barrio Fraga se urbanizó gracias a la Ley de Integración Socio-urbana, hay otros barrios populares que se encuentran en el área a intervenir: La Carbonilla y el asentamiento Biarritz y Espinosa. Ambos se encuentran un terreno perteneciente al ferrocarril, creando una tira de viviendas precarias que lindan con las vías del ferrocarril San Martín.
- Conectividad con el resto de la ciudad: a pesar de encontrarse atravesado por “tapones”, la zona a intervenir tiene potencial para mejorar su conectividad con el resto de la ciudad. En su cercanía se encuentran avenidas con gran flujo vehicular (San Martín y Warnes) y el ferrocarril San Martín, aunque dicha potencialidad se ve imposibilitada por la poca inversión y desarrollo en esta zona de la ciudad.

En cuanto a los objetivos, se retoman en este apartado para asegurar el cumplimiento de los mismos mediante la intervención planteada.

- **Revalorizar y consolidar** los límites entre Chacarita y Paternal, recuperando los rasgos identitarios. Para este punto se toma en cuenta una perspectiva sustentable, que permita fomentar un desarrollo sostenible en el tiempo.
- **Aprovechar** las nuevas disponibilidades espaciales y **planificar** su desarrollo. Este punto aplica tanto a las trazas generadas bajo el viaducto como a la posible desocupación de lotes en las inmediaciones del cementerio, correspondientes a galpones o industrias.
- **Crear** un distrito que sirva como articulación urbana entre barrios y que ayude a la integración social de la población de los barrios populares.
- **Integrar** socio urbanamente los barrios populares La Carbonilla y Biarritz y Espinosa. Aquí no sólo se tienen en cuenta este asentamiento, sino que también se contemplan las situaciones de viviendas informales que se dan en los sectores del bajo viaducto.

### Masterplan

Para explicar el diseño de la intervención, se irá de lo general a lo particular, detallando primero aspectos globales que se tuvieron en cuenta (relación con el resto de la ciudad, conectividad) hasta llegar a cuestiones particulares e inherentes al proyecto en sí (diseño urbano, vinculación con el entorno).

<sup>91</sup> Con uso público restringido se hace referencia a que, a pesar de ser predios públicos, como el Centro Garrigós, se encuentran cercados y no se los puede utilizar libremente.

La intervención se encuentra contenida por la traza de los ferrocarriles Urquiza y San Martín, abarcando el sur de Chacarita y una porción de Paternal. Se busca conectar, mediante corredores verdes y deportivos, los predios de gran tamaño que fragmentan la zona, como el cementerio, el hospital Alvear, la facultad de Agronomía, entre otros. En estos recorridos se busca fomentar la movilidad sostenible, priorizando la circulación peatonal y en bicicleta. También se tuvo en cuenta el flujo de personas que se concentra en el Centro de Traslado Federico Lacroze, y en la estación intermodal que se propuso en el curso para Villa Crespo, población que se busca atraer hacia el área de intervención.

Para el cementerio, se propone retomar el proyecto truncado que propuso el Gobierno de la Ciudad, desmaterializando el sector sur del camposanto, abriendo su perímetro para que sea accesible por el público y poniendo en valor las tumbas más recientes que se encuentren en ese sector. También se plantea la continuidad de Av. del Campo, pero con circulación vehicular restringida sólo para los usuarios del cementerio. Estas acciones permitirían poner en valor a la necrópolis, generando un nuevo recorrido peatonal atractivo para turistas y un museo a cielo abierto de las distintas formas de arte y arquitectura que se encuentran en el mismo. Finalmente, se propone la puesta en valor de los nichos sobre Av. Newbery y del memorial a los desaparecidos durante la última dictadura militar de Argentina.

Para el viaducto del San Martín, la propuesta es la prolongación del mismo hasta llegar a la Av. General Paz, considerando que es un proyecto a largo plazo que llevaría una cantidad considerable de tiempo y dinero. La decisión fue tomada en base a dos cuestiones: primero, se liberaría la traza de varias calles, mejorando la movilidad. En segundo lugar, al elevar las vías, se debería anular el puente vehicular de Av. San Martín, que genera espacios urbanos poco atractivos para la circulación peatonal. Adicionalmente, esta acción aumentaría el valor del suelo en el área, y permitiría la continuación del corredor comercial existente en esta avenida. En la parte que ya se encuentra construida del viaducto se respetaría el proyecto existente.

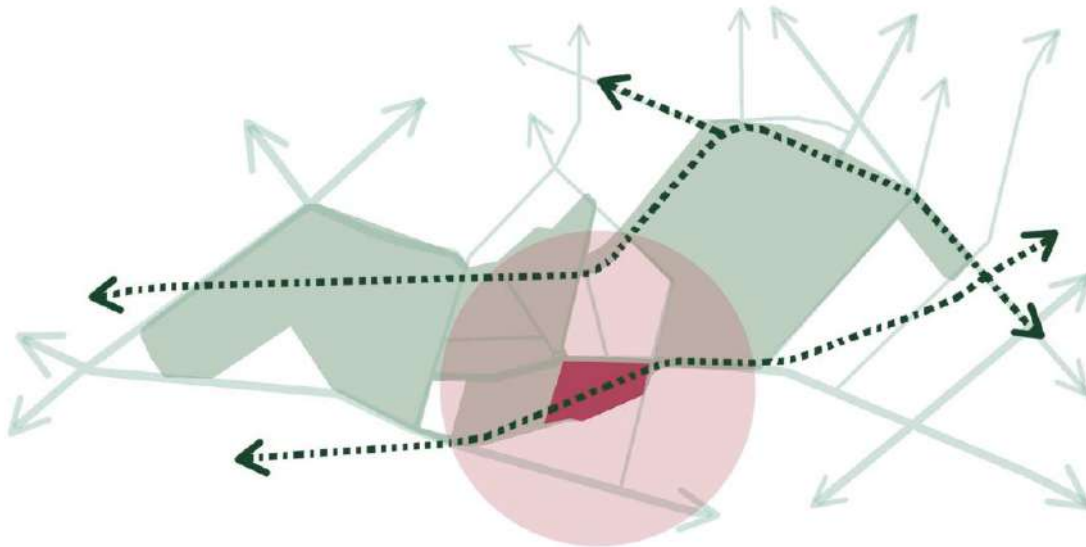
Los barrios populares La Carbonilla y Biarritz y Espinosa serán reurbanizados, sin trasladar a la población a otras viviendas sociales. Lo que se busca con esta acción es permitirles a los vecinos quedarse en un sitio que conocen y que están acostumbrados o arraigados. En cuanto a los nuevos edificios, se plantearon viviendas comunitarias<sup>92</sup>, con una tipología edilicia que se detallará más adelante.

Las bodegas antiguas que se encontraron en Paternal, ubicadas sobre Av. San Martín, serán recicladas para nuevos usos, preservando sus fachadas y creando nuevos recorridos y espacios públicos entre ellas, vinculándolas con el nuevo proyecto. Adicionalmente, se planteó un camino entre ambas que dirija directamente al Distrito del Oficio, utilizando ambos edificios como puerta de entrada que recupera la identidad que antaño tenía el barrio.

---

<sup>92</sup> El concepto de viviendas comunitarias se desarrollará a detalle en la parte 12, pero a grandes rasgos es un modelo de vivienda donde convivan la inversión pública y privada.

La creación del Distrito del Oficio se vincula con los distritos ya existentes de la Ciudad, que incentivan distintas industrias, además de tomar en cuenta otras intervenciones urbanas que proponen otros equipos de trabajo de la cursada de Trabajo de Integración Final. Una de estas propuestas es un cuadrilátero educativo, en Villa Devoto, que supone un espacio de universidades orientadas al desarrollo de nuevas tecnologías. También se propone la vinculación con Parque Patricios y el distrito tecnológico, un sitio en el que se proponen capacitaciones y se encuentran instaladas diferentes empresas de este rubro. El objetivo del D.O<sup>93</sup> es promover el aprendizaje y labor de un oficio, retomando la identidad de Chacarita y Paternal con las casas taller. La intervención contendría áreas claramente diferenciadas, destinadas a capacitaciones, talleres y áreas de exposición, unidos con espacios públicos flexibles, que se detallarán en el apartado 12. Algunos oficios considerados para diseñar la intervención fueron carpintería, herrería, jardinería, costura, artesanías, entre otros.



Primeros esbozos de la ubicación de proyecto y su relación con el resto del entorno.

Gráfico de elaboración propia.

---

<sup>93</sup> Distrito del Oficio

## Intervención en área específica

El área particular a intervenir es el polígono que contiene al barrio La Carbonilla, las vías del ferrocarril San Martín y los lotes de las bodegas en venta que se encuentran sobre Av. Warnes.



Imagen de elaboración propia, creada a partir de una imagen del sitio sacada con Google Earth.

En primera instancia, se propone la apertura de seis nuevas calles: tres de convivencia, que servirían para comunicación interna del proyecto, una calle vehicular y dos avenidas. De este modo, se fragmenta el tapón que supone este predio, generando nuevas circulaciones que conecta de norte a sur y de este a oeste.

- Dos de las calles de convivencia se plantean en la urbanización de Carbonilla, para comunicación interna de los vecinos con el resto de la ciudad. La tercera corre paralela al ferrocarril San Martín, del lado norte, sirviendo como espacio de estacionamiento y para circular mientras se encuentra en obra la elevación de las vías.
- La calle de circulación vehicular se trazó en base a una calle de servicio interna del Hospital Alvear ya existente. La apertura de la misma permitiría limpiar la traza de Punta Arenas, liberando su tránsito en el sentido norte-sur.
- En cuanto a las avenidas que se abren, una es la continuación de la ya existente Av. Teniente General Donato Álvarez, extendiendo su traza para que atravesase el predio y genere continuidad en el sentido norte-sur. La segunda propuesta es para crear un vínculo entre Av. Warnes y Av. San Martín, con lo cual se genera una calle nueva, la Av. de los Oficios, que busca la fluidez entre las previamente mencionadas.



Plano de planta baja del sitio a intervenir. Propuesta completa, al norte el D.O y al sur la urbanización de los barrios populares.

En esta zona se encontrará una continuación del viaducto San Martín, que ayudará a sectorizar la intervención en dos áreas: el Distrito del Oficio y el sector residencial. Para evitar que se generen las problemáticas que conlleva la elevación del ferrocarril, se plantearon distintos programas que atraerán público y movimiento a la zona. Para el diseño de los parques, se realizó de acuerdo a las cualidades morfológicas de los nuevos edificios propuestos, siguiendo un formato de grilla y planteando programas específicos según los nuevos usos (ver parte 12). Tanto los espacios verdes como los secos fueron pensados para poder ser utilizados como parte extra de los talleres o aulas. Adicionalmente, se tomó la decisión de aplicar las soluciones del urbanismo táctico<sup>94</sup>, creando un camino con un solado distinto que unifica a toda la intervención. El mismo funciona también como un guiño al pasado industrial y vitivinícola de Paternal, tomando una paleta de colores similares a los del vino tinto. Este cambio de solado remata en edificios o en plazas secas con distintas intervenciones pensadas de acuerdo a qué usuarios están destinadas (familias, niños, personas que trabajen en el D.O, entre otras).

La intervención en la zona comienza desde las bodegas recicladas ubicadas en Av. San Martín, donde se abre un camino que sirve de recorrido hacia el Distrito del Oficio. El mismo se encuentra atravesado por pequeños espacios públicos, y tiene las mismas estrategias de urbanismo táctico que el camino articulador previamente mencionado.

<sup>94</sup> Según el departamento de hábitat de la ONU, el urbanismo táctico se define como “un proceso colaborativo para recuperar el espacio público y maximizar su valor compartido. Se realiza a través de intervenciones ligeras, de bajo costo y rápida implementación para explorar alternativas de mejora de los espacios. Si las intervenciones traen beneficios y cambios positivos para la población, podrían realizarse de manera permanente”.



## Parte 12. Proyecto arquitectónico

### Urbanización de La Carbonilla y Biarritz y Espinosa

Urbanizar un barrio popular supone una serie de situaciones delicadas para la población, principalmente el pasaje de la vivienda informal a la formal, con todos los cambios que eso conlleva. También existe la estigmatización de la población, entre otras cuestiones sociales, que pueden generar segregación y complicaciones a la hora de integrar a las personas en situaciones vulnerables. Por estos motivos, se proponen viviendas comunitarias, una tipología edilicia en la cual conviven inversores privados con la población del barrio informal, evitando así la segregación social e incentivando la interacción entre ambas partes.



Plano de planta baja de la urbanización de los barrios populares.

Este gesto de la vivienda comunitaria está acompañado de una reversión de la casa taller, recuperando esa característica identitaria del barrio. Estos talleres se encuentran en la planta baja de cada bloque, subdivididos y mezclados con comercios necesarios para el barrio (mercados, kioscos y demás rubros de alimentación). Esta idea del taller funciona como estrategia de integrar laboralmente a la población que carezca de empleo, dándoles la posibilidad de tener su propio negocio. Adicionalmente, las viviendas funcionan en conjunto con el Distrito del Oficio, donde las personas que lo necesiten puedan capacitarse y mejorar sus habilidades, contando con las aulas y maquinarias necesarias para este fin. Los edificios tienen cuatro pisos de departamentos, rematando en terrazas verdes para uso de los vecinos, sumando superficie absorbente a la intervención.

Para materializar estos nuevos bloques, se utilizó como inspiración las antiguas bodegas, tomando materiales como el ladrillo, el hormigón y el hierro, combinándolos para crear una estética industrial. Se tomó la decisión de crear, en algunos sectores, muros con pieles de ladrillo calado, para dar privacidad a los interiores de los departamentos y para que las envolventes tengan un tratamiento especial.



Render a modo de esquema de la espacialidad que genera la urbanización. Materializado en ladrillo y hormigón visto.



Render de la espacialidad que generan los talleres en la planta baja.

### Distrito del Oficio

A nivel urbano, la totalidad del D.O se comprende entre Chacarita y Paternal, retomando la identidad industrial de ambos barrios. La sede central del mismo ocupa el terreno de las bodegas en venta sobre Av. Warnes, conteniendo distintos módulos de edificios relacionados entre sí, generando una arquitectura de sistemas, donde cada módulo tiene un uso específico y se conecta con el resto mediante el espacio público. En la sede se ofrecen capacitaciones, talleres con y sin maquinaria para trabajar, espacios de oficinas y exposición, junto con un área gastronómica y de esparcimiento.



Plano de planta baja donde se pueden ver los diferentes módulos de talleres, aulas y oficinas.

### *Modulación*

Al modular el sistema, se eligió una cuadrícula de cinco metros por cinco metros, teniéndola en cuenta tanto para los edificios como para el espacio público. Algunos de los oficios considerados para el desarrollo del proyecto fueron: carpintería, herrería, plomería, costura, jardinería y distintos tipos de artesanías (como cerámica o pintura). De este modo, se crearon seis tipologías edilicias según el uso al que se destinan.

#### - **Tipología A, talleres**

Consolidados en forma de L, se plantearon dos edificios opuestos, generando un espacio central entre ambos que sirva como una expansión de los mismos. Esto fue pensado en caso de necesitar más espacio para el taller, o incluso para poder trabajar en un área semicubierta mediante las aberturas que se pueden abrir completamente, liberando los vanos. De igual manera, se planteó un espacio flexible, que pudiera adaptarse a las necesidades de los distintos oficios. Interiormente, cuenta con el lugar necesario para la colocación de mesas de trabajo, incluyendo un pequeño depósito para guardado de materiales o elementos varios.



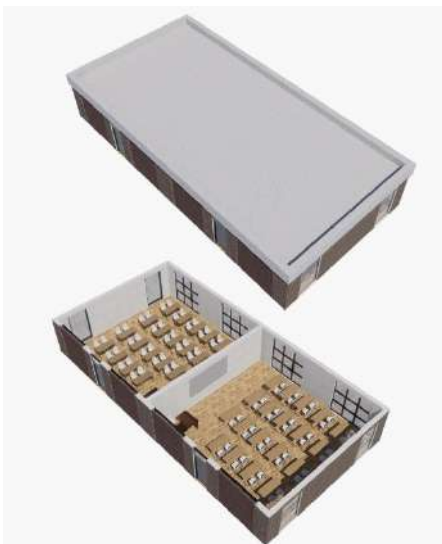
- **Tipología B, talleres con maquinaria**

Diseñados en forma de U, estos talleres cuentan con la infraestructura necesaria para poder conectar la maquinaria que requiere el aprendizaje de los distintos oficios. Al igual que en la tipología anterior, se propuso un espacio flexible interior-exterior, con un semicubierto que permite trasladar el mobiliario hacia afuera para trabajar.



- **Tipología C, aulas para capacitación**

Planteadas en forma de rectángulo, cada módulo contiene dos aulas para una capacidad de aproximadamente cincuenta personas. Algunos de estos espacios no sólo fueron pensados como salones tradicionales, sino que también se incluyó que uno contenga computadoras para dar clase. A diferencia de las tipologías anteriores, estas no se abren a su entorno.



- **Tipología D, aulas para jardinería**

Morfológicamente, se pensaron como invernaderos, preparados para abrirse hacia el centro y que se pueda trabajar en conjunto en el espacio de tierra que se genera entre ambos. Estos edificios sirven tanto para capacitación como para aprendizaje en jardinería.

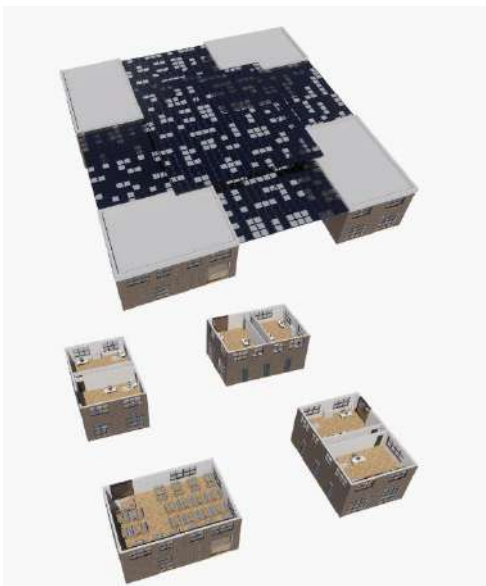


- **Tipología E, módulo sanitario**

Dispersos entre los distintos edificios se encuentran los módulos sanitarios, que contienen un baño de mujeres, uno de hombres y otro para discapacitados. En conjunto, se le sumó un espacio de guardado para los usuarios.

- **Tipología F, oficinas y gastronomía**

En la pieza central del proyecto se plantearon módulos de oficinas administrativas y un área gastronómica, que a su vez sirve como taller para las personas que se capacitan en gastronomía. Los cuatro módulos se encuentran unidos por un espacio central semicubierto, en el que se propone un escenario para exposiciones y por el cual circula el camino planteado con urbanismo táctico. Este edificio es el único que tiene dos niveles, puesto que es la pieza principal del distrito, donde se puede obtener información sobre los servicios y la utilización de las facilidades.





Render del espacio central de exposiciones semicubierto.

### Tratamiento bajo viaducto

Como se mencionó en la página 43, el viaducto es un proyecto a largo plazo por su complejidad y su elevado costo. Por este motivo, se tomó un escenario ideal, en el cual el viaducto se encuentra terminado (en el apartado de Etapabilidad se explicará cómo funciona la intervención, con y sin la presencia de las vías elevadas). Para evitar el desuso y potencial informalidad de las nuevas disponibilidades espaciales, se plantearon distintos usos en el tramo comprendido en la intervención,

En primera instancia, para el sector compartido con el muro del Hospital Alvear se propone la continuación del eje comercial que tiene lugar en Av. San Martín, con comercios de afluencia metropolitana, que atraigan población de distintos sectores de la ciudad. Por otra parte, en la traza que se comparte con el D.O se encontrarían *showrooms*<sup>95</sup> de los distintos emprendedores que utilicen las facilidades del mismo, brindándoles así un espacio donde exponer y vender sus productos. Adicionalmente, se incorporó un edificio cultural, con el fin de que los vecinos tengan un lugar de encuentro y esparcimiento. Todas estas construcciones utilizarían el propio viaducto como losa, incorporando un recorrido por debajo del mismo.

### Tratamiento de espacios públicos

Para el diseño de los espacios públicos, se tomaron como guías los edificios del D.O, generando espacios verdes entre ellos, conectados con caminos. Como se mencionó en algunas de las tipologías, algunos módulos tienen sectores semicubiertos que les permiten abrirse hacia los parques, tomando parte del espacio público para trabajar. En líneas generales, todas las plazas creadas en el D.O son para uso de las personas que realizan alguna actividad en el distrito, sirviendo como área de esparcimiento. Para el sector de la estación Paternal se planteó una plaza mayormente seca e intervenida con el diseño de urbanismo táctico que caracteriza a la zona. Considerando que es un área transitada peatonalmente, se decidió dejar la circulación libre, para no generar molestias a los peatones que necesiten utilizarla. Finalmente, en la manzana que resta de la urbanización, se generó una plaza que tiene un carácter familiar, apuntada a niños y familias que quieran utilizar ese espacio.

<sup>95</sup> Un showroom es un espacio de exposición de productos, de los que se puede o no tener stock, para mostrarle a potenciales clientes.

Todas las piezas están vinculadas entre sí no solo por su estética similar, sino también por un recorrido intervenido para resultar más atractivo a los peatones. El color de este camino y las plazas secas en las que remata fue inspirado en los colores del vino y del ladrillo, recordando el pasado vitivinícola e industrial que solía caracterizar al barrio. De este modo, se le da al conjunto un sentido de unidad, compartiendo la estética edilicia con las intervenciones en los espacios públicos.



Materialización del conjunto.

## Etapabilidad

Debido a las dimensiones de la intervención, se plantearon etapas para llevarla a cabo. Las mismas fueron determinadas por un orden de criticidad, establecido por los distintos programas que tiene el proyecto.

En primer lugar, la prioridad es la urbanización de los barrios informales La Carbonilla y Biarritz y Espinosa. Es necesaria la reubicación temporal de las personas en viviendas vacantes, como pueden ser las del Barrio Fraga, durante el primer período de urbanización. Una vez terminadas algunas viviendas, se trasladará a las familias para continuar con la segunda parte. Al mismo tiempo que ocurre esto, se comenzará la obra de la Avenida de los Oficios, para mejorar la conectividad entre barrios, y también se crearán los parques que corresponden a las manzanas de viviendas.

Una vez finalizada la urbanización, que supone un aumento en el valor de suelo de la zona, se continuará con el reciclaje de las bodegas, incentivando su compra a algún privado que quiera invertir en la zona. En conjunto, se empezarán las obras para el espacio público comprendido entre ellas, junto con el camino que guía al D.O.

El siguiente paso es la construcción del D.O, ejecutando primero las oficinas, luego los sanitarios, y finalmente todos los módulos dedicados a la educación en un oficio. Junto con esto se realizará el espacio público y la apertura de las calles previamente propuestas.

Finalmente, y como se mencionó en reiteradas ocasiones, la continuación del viaducto es algo costoso y que lleva una cantidad considerable de tiempo en obra. Por este motivo, es el último paso en las etapas del proyecto, y se contempla que tal vez el gobierno no considere necesaria la extensión del mismo. Si bien se sugiere la elevación de las vías, ya que supondría una mejora considerable a nivel urbano (tanto en valor de suelo como en movilidad), la intervención puede funcionar perfectamente sin la existencia de un viaducto. La única consideración a tener en cuenta es la apertura de pasos a nivel de las calles planteadas, para lograr paliar así el efecto tapón que tenía el lote original. En el caso que sí se aprobase la extensión, primero se ejecutaría la continuación del corredor comercial de San Martín, para finalmente terminar la obra con los showrooms y centro cultural del D.O.

## Financiamiento

Considerando que es un proyecto extenso, que requiere una gran inversión de capital, se decidió optar por una iniciativa público-privada para la gran mayoría de los edificios y espacios públicos. La apertura de nuevas calles y la potencial continuación del viaducto correrían por parte del Estado. Para explicar mejor el financiamiento, se dividió en tres sectores distintos, a pesar de que en realidad funcionan todos como una gran pieza.

### *Sector 1, urbanización de La Carbonilla y Biarritz y Espinosa*

Considerando que los asentamientos se encuentran en terrenos del ferrocarril, el primer paso sería la cesión del mismo del Gobierno Nacional al Gobierno de la Ciudad, para así poder ejecutar la obra. En segunda instancia, se sancionaría una ley de similares características a la que se utilizó para la ejecución del Barrio Fraga, la Ley 5799. Con todo esto en orden, se procedería a comenzar la urbanización, con un 70% de inversión privada y un 30% de gasto público. Los privados serían, en este caso, personas de clase media que pudiesen acceder a un crédito para comprar una vivienda, mientras que el Estado se encargaría de cubrir a las personas del asentamiento. Vale recordar que estas viviendas cuentan con un zócalo comercial en planta baja, en parte ocupado por talleres y en parte por comercios barriales, cuyos dueños se encargarían del mantenimiento del espacio público de este sector, ya sea mediante la contratación de una empresa privada o con impuestos destinados a este fin.

### *Sector 2, bodegas y depósitos*

Comprendido también como el D.O, este sector se sustentará exclusivamente con inversiones de privados, contando solamente con gasto público para la sanción de la ley que establece que la zona es un distrito y para la protección patrimonial de las bodegas. De este modo, mediante beneficios impositivos, los privados invertirán en la zona, tanto para la creación de los nuevos módulos del D.O como para el reciclaje de las bodegas que se encuentran sobre Av. San Martín. Se investigaron algunas empresas que podrían estar interesadas en esta inversión, como la Red Educativa Nacional, algunos colegios técnicos privados o incluso universidades o institutos que se dediquen a la capacitación.

### *Sector 3, bajo viaducto*

Considerando que la continuación del viaducto es 100% gasto público, se propone la concesión del área debajo del mismo para paliar los efectos de los costos. Las condiciones de la concesión serían similares a las del ferrocarril Mitre (ver página 20), de modo que quedarían disponibles para la explotación de un privado. Por otra parte, los espacios que se comparten con el D.O serían, por un lado, inversión de los emprendedores que quieran establecer un showroom, y, por otra parte, de las mismas empresas que ya se hayan instalado allí.



## Conclusiones finales

A raíz de la investigación y análisis, y con motivo de cierre de este trabajo escrito, se exponen unas últimas reflexiones en unas pocas líneas, para sintetizar todo lo desarrollado.

El eje Chacarita-Paternal en 2023 es un reflejo de la obsolescencia de la zonificación de usos, que genera muchísimo crecimiento en algunos sectores de la ciudad por algún tiempo, mientras que otros terminan en la decadencia y excluidos. Ambos barrios tuvieron su momento de prosperidad y, a pesar de la existencia de una pieza compleja como el cementerio, podían generar su aporte a la ciudad mediante sus industrias. Hoy en día, muchos galpones se encuentran en desuso, las bodegas abandonadas y en venta. El cementerio, que en su momento fue un hito, albergue de numerosos monumentos fúnebres, se ve en decadencia, saqueado y vandalizado, producto de una sociedad que está cambiando su pensamiento sobre la muerte y de un desinterés por parte del Estado para evitar que llegase a esas condiciones. El eje Chacarita-Paternal quedó relegado, mientras la ciudad progresaba a su alrededor y los barrios menos atractivos caían en desuso.

No obstante, resulta curioso que estos barrios se encuentren poco frecuentados, sobre todo por el crecimiento que se desarrolla en sus vecinos. Chacarita es un barrio diverso, fácilmente reconocible gracias a su valor histórico y patrimonial. Presenta variados aspectos positivos, como su mixtura de usos y servicios, fácil acceso en transporte público y su cordón de espacios verdes en las cercanías al cementerio. Puede destacarse también la concentración de monumentos y bienes históricos. Es un barrio que está experimentando un proceso de desarrollo comercial, gastronómico e inmobiliario en el sector norte, acompañando a sus vecinos Colegiales y Palermo, que se encuentran en situaciones similares. Sin embargo, el sur cuenta una historia completamente distinta, viéndose seriamente afectado por el descuido de la necrópolis. La Paternal es un barrio que tiene el potencial de crecer y desarrollarse en muchos sentidos, cercano a la facultad de Agronomía y con una identidad marcada, pero abandonada.

Por estos motivos, se planteó la idea de un proyecto que busque solución a estas problemáticas, que pueden resolverse mediante estrategias urbanas para mejorar la ciudad. Por eso, el lineamiento principal fue revalorizar el eje Chacarita-Paternal mediante la creación de un nuevo Distrito del Oficio, donde se cubrieran no sólo las necesidades urbanas (por ejemplo, romper con algunos tapones como el predio seleccionado), sino que también se resolviese el problema del acceso a la vivienda y la integración sociourbana.

Lo que se buscó en todo momento mediante la creación del Distrito del Oficio no fue sólo romper el tapón que creaban los distintos usos que se daban en el terreno. El objetivo principal siempre fue recuperar la identidad que une a ambos barrios, quizá más presente en Paternal, pero aún latente en el sur de Chacarita. La revitalización del área no sólo significaría progreso para toda la ciudad, sino que también cambiaría rotundamente la vida de los vecinos, sobre todo aquellos de los barrios populares La Carbonilla y Biarritz y Espinosa.

Puede que la idea de volver a lo manual, a lo artesanal, en un mundo que avanza a un ritmo acelerado, resulte contradictoria. Sin embargo, hay que comprender que el progreso se puede interpretar de una infinidad de maneras: para algunos será el avance tecnológico, para otros el crecimiento económico. En lo que compete a esta investigación, se considera que el progreso también está en las cuestiones que muchas veces se pasan por alto, aquellas que se consideran una problemática, pero que pocos plantean cómo resolverla: la falta de acceso a una vivienda digna. El gesto de urbanizar los barrios populares no fue únicamente para darle acceso a una vivienda, o para permitir que puedan capacitarse y ejercer algún oficio de su elección. La urbanización de los barrios de emergencia es para que aquella población que se vio relegada pueda volver a integrarse y acompañar al progreso de la ciudad. Adicionalmente, en un mundo en el que los procesos se industrializan o

automatizan, es necesario reincorporar los oficios manuales, recuperando la producción artesanal, para evitar su potencial pérdida.

Con esta intervención se obtendrían variados beneficios a nivel urbano: mejoras en la movilidad, aumento en el valor de suelo, mejor articulación entre barrios, entre otros. Se recuperaría, al mismo tiempo, una identidad perdida hace ya tiempo, una que nadie se molesta en recuperar por la dificultad que supone el hacer convivir un área industrial con el resto de la ciudad. No obstante, con este proyecto también se demuestra que hay cuestiones sociales a las que se les puede dar respuesta mediante la arquitectura y el urbanismo.

## Bibliografía consultada

### Publicaciones impresas

Coviello, V., & Contreras, L. (2022). *Buenos Aires tiene barrio*. CABA: Planeta.

Cutolo, V. (1998). *Historia de los Barrios de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial EL CHE.

Del Pino, D. (1971). *La Chacarita de los Colegiales*. CABA: Municipalidad de Buenos Aires.

Del Pino, D. (2004). *La antigua Chacarita de los Colegiales*. CABA: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

Fundación Museo Ferroviario (1995). Boletín de Historia Ferroviaria. *Todo es historia* (p. 43-57). Vol. 338

Fundación Museo Ferroviario (1995). Boletín de Historia Ferroviaria. *Todo es historia* (p. 45-59). Vol. 341

Guerrín, Giunta, Iglesia, & Molinos. (2004). *El libro del barrio*. Buenos Aires: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.

### Artículos periodísticos y de opinión

[S/a] (20 de octubre de 2013). Distrito Arcos, el nuevo Shopping de Palermo. *Clarín ARQ*. Recuperado de [https://www.clarin.com/arquitectura/arq\\_0\\_r1zE1X-svme.amp.html?gclid=EAlaIqobChMI3ZGUgpb\\_fglVaBTUAR07NQTAEAMYASAAEgLZI\\_D\\_BwE](https://www.clarin.com/arquitectura/arq_0_r1zE1X-svme.amp.html?gclid=EAlaIqobChMI3ZGUgpb_fglVaBTUAR07NQTAEAMYASAAEgLZI_D_BwE)

[S/a] (8 de enero de 2014). Shopping Distrito Arcos: propuesta y debate. *Clarín ARQ*. Recuperado de [https://www.clarin.com/arquitectura/shopping-espera\\_0\\_SkZsicliv7g.html](https://www.clarin.com/arquitectura/shopping-espera_0_SkZsicliv7g.html)

[S/a] (2017, enero 26). *Plaza Elcano – Larreta no explica la plaza en el cementerio*. Palermo Mío. Recuperado de <https://www.palermomio.com.ar/plaza-elcano-larreta-no-explica-la-plaza-en-el-cementerio/>

Redacción RPP (7 de marzo del 2014). Cementerio Presbítero Maestro vuelve a la vida. *RPP*. Recuperado de <https://rpp.pe/lima/actualidad/cementerio-presbitero-maestro-vuelve-a-la-vida-noticia-674967?ref=rpp>

Bozzano, G. (8 de septiembre de 2021). En Nuevo Alberdi quedaron atrás los duros años de conflicto y ya piensan en “un barrio ícono de la Argentina”. *Suma Política*. Recuperado de <https://sumapolitica.com.ar/en-nuevo-alberdi-quedaron-atras-los-duros-anos-de-conflicto-y-ya-piensan-en-un-barrio-icono-de-la-argentina/>

Corsalini, C. (27 de mayo de 2017). Chacarita: planean hacer más plazas en tierras del cementerio. *El Perfil*. Recuperado de <https://www.perfil.com/noticias/sociedad/chacarita-planean-hacer-mas-plazas-en-tierras-del-cementerio.phtml>

Fernández, D. (15 de febrero de 2017). *Polémica: se inauguró el Parque Elcano en Chacarita*. Recuperado de Caminando Baires: <https://www.caminandobaires.com.ar/index.php/2017/02/15/polemica-se-inauguro-el-parque-elcano-en-chacarita/>

Giambartolomei, M. (6 de junio de 2019). La urbanización de la villa Rodrigo Bueno genera un nuevo barrio en las tierras más cara de la ciudad. *La Nación*. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/la-urbanizacion-villa-rodrigo-bueno-genera-nuevo-nid2254586/>

Giambartolomei, M. (3 de enero de 2022). En febrero empiezan las obras para transformar los nuevos espacios bajo el viaducto del tren Mitre: qué habrá. *La Nación*. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/en-febrero-empiezan-las-obras-para-transformar-los-nuevos-espacios-bajo-el-viaducto-del-tren-mitre-nid03012022/>

Hiba, J. (17 de diciembre de 2021). Un barrio de Rosario se convirtió en una innovadora experiencia socio urbana tras más de diez años de conflicto por la tierra. *Infobae*. Recuperado de

<https://www.infobae.com/america/soluciones/2021/12/17/un-barrio-de-rosario-se-convirtio-en-una-innovadora-experiencia-sociourbana-tras-mas-de-diez-anos-de-conflicto-por-la-tierra/>

Pombinho, V. (29 de 10 de 2018). El entorno del Cementerio de la Chacarita se convirtió en un inesperado circuito runner. *La Nación*, pág. 27. Recuperado de <https://www.pressreader.com/argentina/lanacion/20181029/282076277864602>

Sánchez, M. (16 de agosto de 2019). Qué restaurantes funcionan en el ex Paseo de la Infanta, el predio emblemático que el gobierno volverá a concesionar. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/tendencias/2019/08/15/arcos-del-rosedal-como-es-la-noche-gastronomica-mas-eclectica-de-buenos-aires/>

Tomino, P. (13 de marzo de 2012). Reconstruyen el ex Paseo de la Infanta. *La Nación*. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/reconstruyen-el-ex-paseo-de-la-infanta-nid1456038/>

Veiga, G. (12 de febrero de 2017). Con vista a los nichos. *Página 12*. Recuperado de <https://www.pagina12.com.ar/19733-con-vista-a-los-nichos>

### Artículos y sitios del Gobierno

[S/a] (s. f.). *Barrio Rodrigo Bueno*. buenosaires.gob.ar. Recuperado 28 de mayo de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/institutodevivienda/integracion-de-los-barrios/barrio-rodrigo-bueno>

[S/a] (s/f). *Inversiones en el Distrito del Vino*. buenosaires.gob.ar. Recuperado el 1 de septiembre de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/desarrolloeconomico/unidad-de-coordinacion-gestion-politicas-productivas/distritos-economicos/distrito-del-vino>

[S/a] (s/f). *Punto Chacarita, mural de la calle Girardot*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad. Recuperado el 9 de junio de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/comuna-15/noticias/punto-chacarita-mural-de-la-calle-girardot>

[S/a] (s/f). *Obras en Barrio Nuevo Alberdi*. rosario.gob.ar. Recuperado el 29 de mayo de 2023, de <https://www.rosario.gob.ar/inicio/nuevo-alberdi>

Ciudad, B. A (s/f). *Comunas*. Recuperado el 8 de julio de 2023, de <https://buenosaires.gob.ar/comunas>  
Ciudad, B. A. (2011). *Modelo territorial Buenos Aires 2010-2060*. Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Urbano.

Ciudad, B. A. (2017). *Relevamiento de Usos de Suelo*. Obtenido de Ciudad de Buenos Aires: <https://buenosaires.gob.ar/publicaciones-de-informacion-territorial/relevamiento-de-usos-del-suelo>

Ciudad, B. A. (12 de abril de 2017). *El Centro de Tránsito Federico Lacroze en Chacarita*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/horacio-rodriguez-larreta-inauguro-el-centro-de-trasbordo-federico-lacroze-en-chacarita>

Ciudad, B. A. (2 de abril de 2018). *El viaducto del San Martín beneficiará a 680 mil vecinos*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/comienza-la-obra-del-viaducto-san-martin-que-beneficia-680-mil-vecinos>

Ciudad, B. A. (15 de septiembre de 2021). *Ya se mudaron más de 550 familias a las nuevas viviendas construidas en el Playón de Chacarita*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://vivienda.buenosaires.gob.ar/playon550mudanzas#top>

Ciudad, B. A. (26 de septiembre de 2022). *Nuevas viviendas y más servicios para cinco barrios populares de la Ciudad*. Obtenido de Gobierno de la Ciudad: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/integracion-de-barrios-populares-en-la-ciudad-nuevas-viviendas-y-mas-servicios-para-los>

Ley 5799 de 2017. Reurbanización e integración social del Barrio Fraga. 24 de abril de 2017. D. O. 5113.

### Sitios web

[S/a] (s. f.). Proyecto Puesta en Valor Arquitectónico, Artístico y Patrimonial del Cementerio San José - Arqs. Verón, Gallardo, Ochoa. *Arquimaster.com.ar*. Recuperado 27 de agosto de 2023, de <https://www.arquimaster.com.ar/galeria/obra200.htm>

[S/a] (24 de octubre de 2019). *Concesión de uso en el marco del proyecto Bajo Viaductos Ferroviarios de la línea San Martín*. Argentina.gob.ar. <https://www.argentina.gob.ar/bienesdelestado/ventasconcesiones/concesiones-bienes-inmuebles/bajoviaductosanmartin>

CPAU. (s. f.). *Observatorio Metropolitano*. observatorioamba.org. Recuperado 23 de mayo de 2023, de <https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/proyectos/2019-bajo-viaductos-nuevos-espacios-urbanos/ficha>

[S/a] (2019, diciembre 25). *Distrito Audiovisual - Buenos Aires* –. CIDEU; CIDEU. Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano. <https://www.cideu.org/proyecto/distrito-audiovisual-buenos-aires/>

[S/a] (4 de febrero de 2020). *Infra-Space 1 / Landing Studio* ArchDaily en español. Consultado el 22 de mayo de 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/933029/infra-space-1-landing-studio>>

[S/a] (s/f). *Ítala Fulvia Villa*. Modernabuenosaires.org. Recuperado el 13 de mayo de 2023, de <https://www.modernabuenosaires.org/arquitectos/itala-fulvia-villa>

[S/a] (2018, octubre 31). *Los nichos verdes, la nueva iniciativa del Cementerio de Roques Blanques*. Revista Funeraria; mpress publicaciones, S.L. <https://revistafuneraria.com/los-nichos-verdes-la-nueva-iniciativa-del-cementerio-de-roques-blanques/>

ONU-Hábitat. (29 de junio de 2021). *Urbanismo táctico: elemento clave en la recuperación post-pandemia*. Org.mx. Recuperado el 27 de octubre de 2023, de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/urbanismo-tactico-elemento-clave-en-la-recuperacion-post-pandemia>

[S/a] (14 de noviembre de 2019). *Proyecto del bajo Viaducto Mitre* Adrián Mercado. Recuperado de <https://www.adrianmercado.com.ar/blog/proyecto-del-bajo-viaducto-mitre/>

[S/a] (26 de julio de 2022). *Ricardo Lara Linear Park*. Landscapeperformance.org. <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/ricardo-lara-linear-park>

[S/a] (10 de febrero de 2023). *Un equipo de expertos restaura el cementerio de la Recoleta para conservar 200 años de historia*. Perfil. Recuperado de <https://www.perfil.com/noticias/actualidad/un-equipo-de-expertos-restaura-el-cementerio-de-la-recoleta-para-conservar-200-anos-de-historia.phtml>

[S/a] (5 de noviembre 2021). *Vivienda cooperativa la Balma / Lacol + LaBoqueria*. ArchDaily. Accedido el 9 de mayo de 2023. <<https://www.archdaily.cl/cl/971054/vivienda-cooperativa-la-balma-lacol-arquitectura-cooperativa-plus-laboqueria-taller-darquitectura-i-disseny>> ISSN 0719-8914

[S/a] (s.f.). *Viaducto Mitre*. obras.buenosaires.gob.ar. Recuperado el 22 de mayo de 2023, de [https://obras.buenosaires.gob.ar/transformacion-de-los-48-barrios/belgrano/viaducto-mitre?gclid=Cj0KCQjwpPKiBhDvARIsACn-gzCYhw1-vgy\\_TUpTYyT3h9Q347QoG9rQNodvltF7VN0rBdSz5UU5kX0aAhAEEALw\\_wcB](https://obras.buenosaires.gob.ar/transformacion-de-los-48-barrios/belgrano/viaducto-mitre?gclid=Cj0KCQjwpPKiBhDvARIsACn-gzCYhw1-vgy_TUpTYyT3h9Q347QoG9rQNodvltF7VN0rBdSz5UU5kX0aAhAEEALw_wcB)

[S/a]<http://www.distritoarcos.com/#cultura> Consultado el 20 de mayo de 2023.

José, M. (18 de abril de 2023). Paseo de la Infanta. *Palermo Online Noticias*. Recuperado de <https://palermonline.com.ar/wordpress/paseo-de-la-infanta/>

José Tomás Franco. "Superkilen / BIG" 19 ago. 2011. ArchDaily México. Accedido el 28 Septiembre 2023. <<https://www.archdaily.mx/mx/02-103786/superkilen-big>> ISSN 0719-8914

Marconetti, D. (2016, septiembre 2). *Proyectan integrar el cementerio San Jerónimo con el resto de la ciudad*. La Voz del Interior. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/proyectan-integrar-el-cementerio-san-jeronimo-con-el-resto-de-la-ciudad/>

Russo, C. (2010, septiembre 1). *Cementerio San José y Plaza de Almas, San Luis, 3er. Premio*. ARQA. <https://arqa.com/arquitectura/proyectos/3er-premio-cementerio-san-jose-y-plaza-de-almas-san-luis.html>

[S/a] (s. f.). *The Infra-Space Initiative*. Aia.org. Recuperado 22 de mayo de 2023, de <https://www.aia.org/showcases/6073100-the-infra-space-initiative:31>

Ziliani, L. (junio de 2021). *Correr en la Chacarita*. Recuperado el 15 de mayo de 2023 del blog Café de las Ciudades. <https://cafedelasciudades.com.ar/articulos/mohamed-o-la-montana/>

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN FINAL

Distrito de los Oficios: recuperando el eje  
Chacarita-Paternal

---

# ANEXO 1: GRÁFICO

---

## Mapeo de Chacarita en el año 1850:

Figura N° 1:

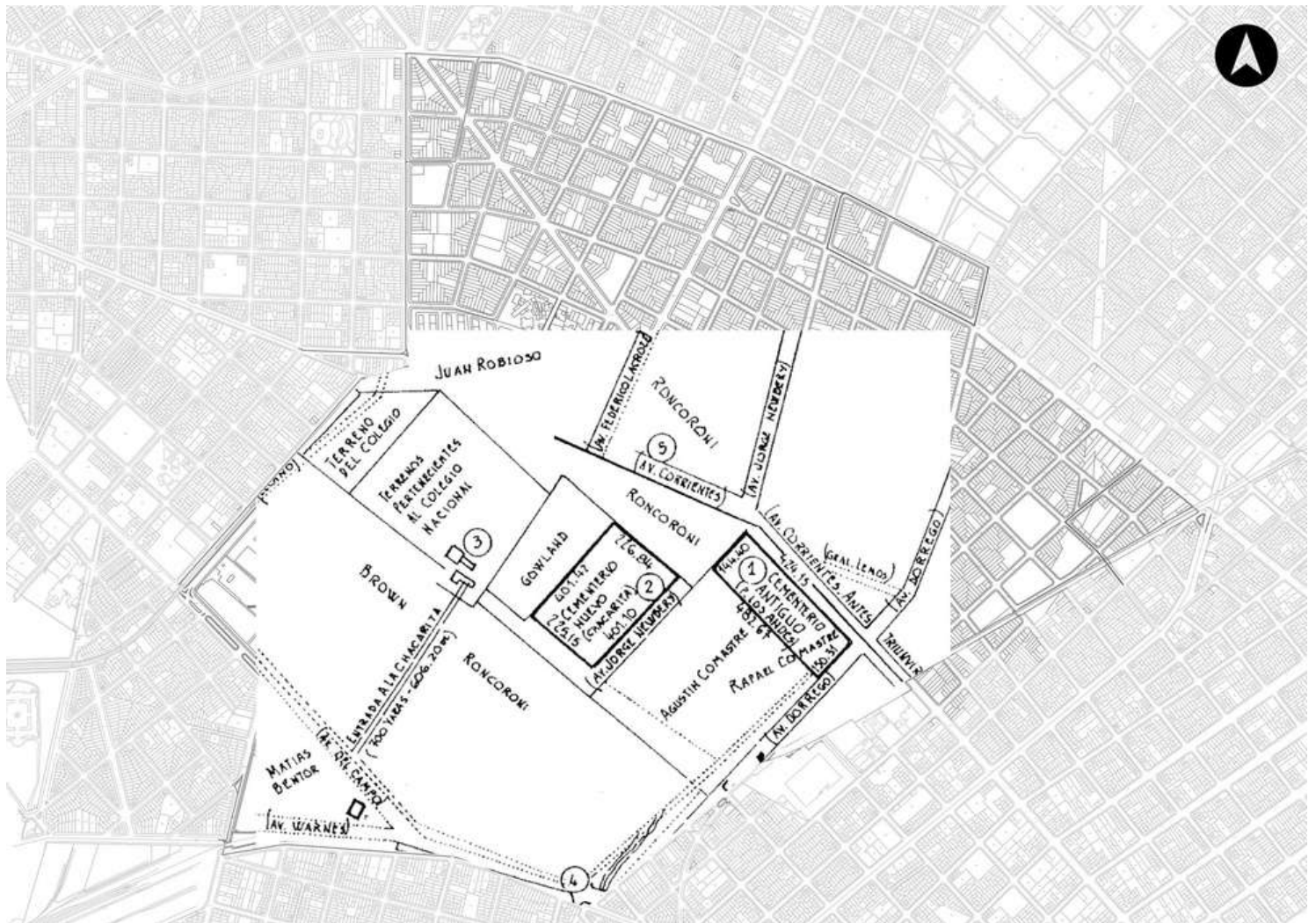


**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Del Pino, Diego (2004). *La antigua Chacarita de los Colegiales*. Buenos Aires, Instituto Histórico de la ciudad de Buenos Aires, página 34.



## Mapeo de Chacarita en el año 1870:

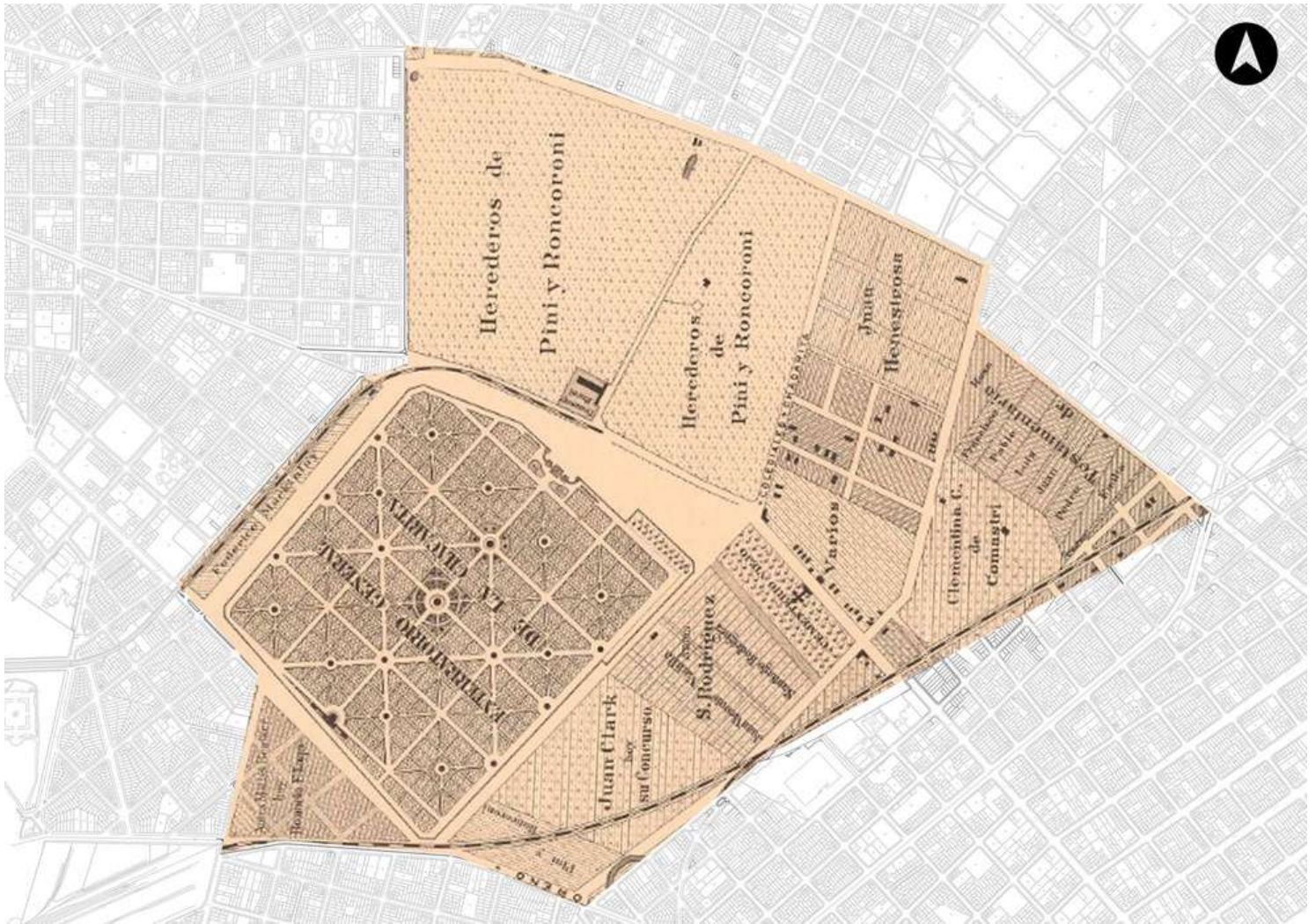
Figura N° 2:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Del Pino, Diego (2004). La antigua Chacarita de los Colegiales. Buenos Aires, Instituto Histórico de la ciudad de Buenos Aires, página 42.

## Mapeo de Chacarita en el año 1895:

Figura N° 3:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Archivo Buenos Aires. (s.f). Atlas histórico de planos urbanos. Universidad de Buenos Aires, <https://sites.google.com/view/ba-en-cartografia/p%C3%A1gina-principal> , consultada el 4 de Abril de 2023.

## Mapeo de Chacarita en el año 1921:

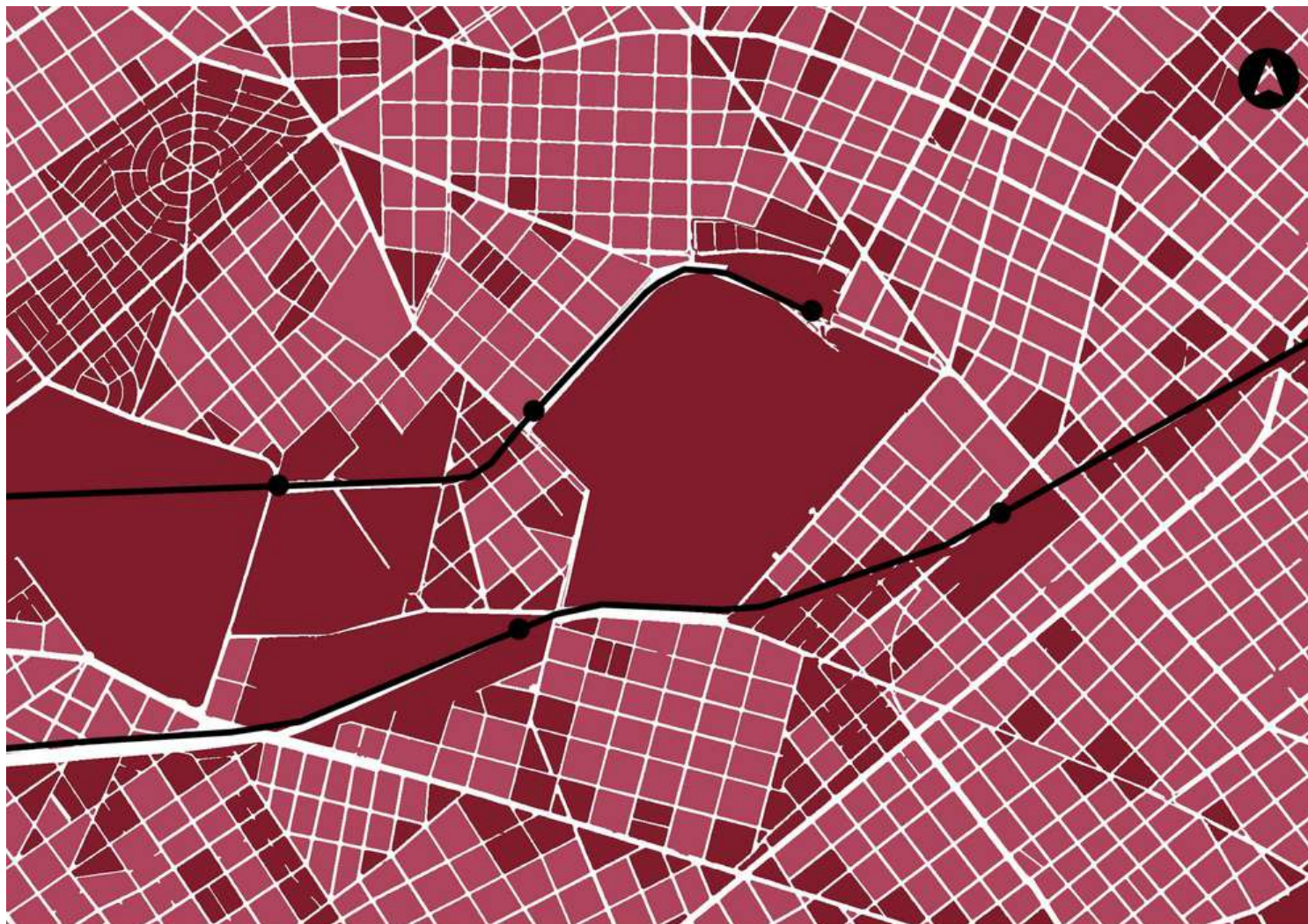
Figura N° 4:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Archivo Buenos Aires. (s.f). Atlas histórico de planos urbanos. Universidad de Buenos Aires, <https://sites.google.com/view/ba-en-cartografia/p%C3%A1gina-principal> , consultada el 4 de Abril de 2023.

## Mapeo tejido y trama del sector:

Figura N° 5:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/> , consultada el 22 de Noviembre de 2023.

### Referencias:

- Manzanas Atípicas\*
- Manzanas Típicas
- Vías de tren

\*Superficie de terreno delimitada por la vía pública y/o deslinde de corredor ferroviario y/o registrada como tal que cumple con alguna de las siguiente condiciones: tener 3, 5 o más de 5 lados, tener un lado curvo, tener una superficie inferior a cuatro mil metros cuadrados (4000m<sup>2</sup>), o en caso de ser cuadrangular que la semisuma de dos de sus lados opuestos resulte inferior a sesenta y dos metros (62m)

## Mapeo alturas máximas en pisos del sector:

Figura N° 6:



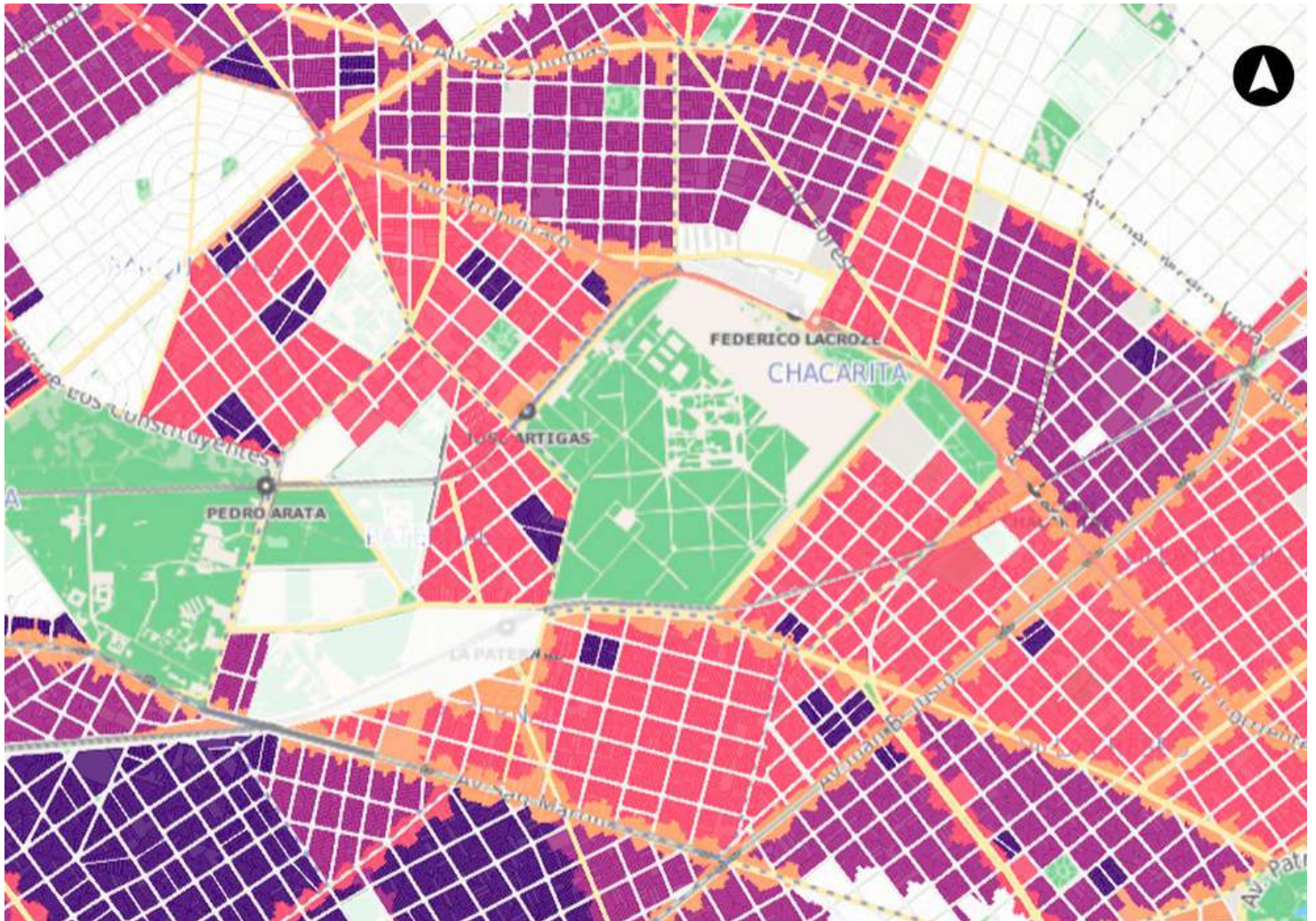
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/> , consultada el 22 de Noviembre de 2023.

### Referencias:

- 0
- 1
- 2
- 3 - 6
- 7 - 30

## Mapeo mixtura de usos del suelo del sector según el CUr:

Figura N° 7:



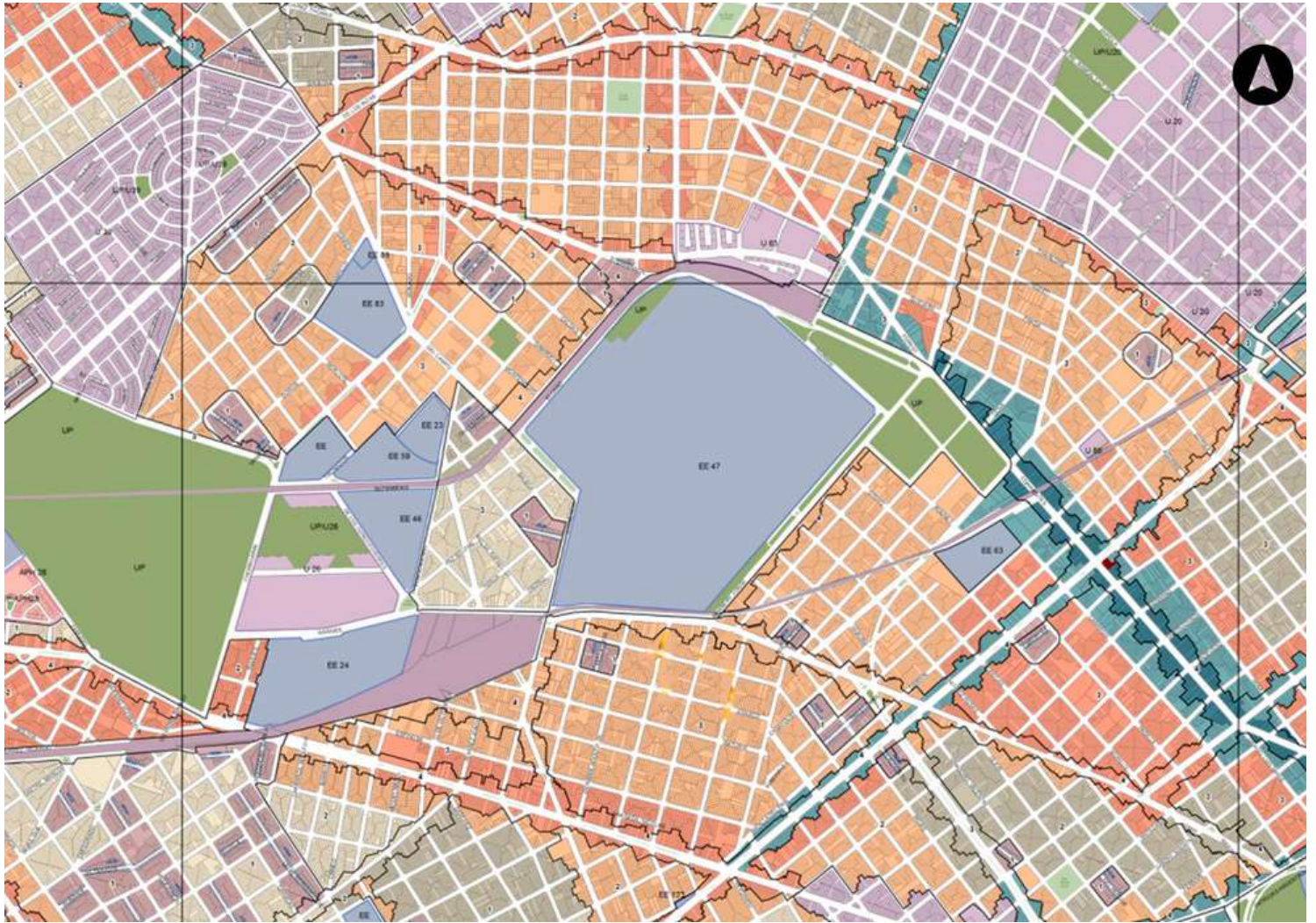
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en la página de Ciudad 3D, <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/>, y al Código Urbanístico - ANEXO II ÁREAS ESPECIALES INDIVIDUALIZADAS, [https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-03/2022.12.31\\_ANEXO%20II\\_Areas%20Especiales%20Individualizadas.pdf](https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-03/2022.12.31_ANEXO%20II_Areas%20Especiales%20Individualizadas.pdf), consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- Área con Mixtura de Uso 1 ----- El Área de Baja Mixtura de Usos del Suelo corresponde a áreas predominantemente residenciales con comercios minoristas y servicios personales de baja afluencia.
- Área con Mixtura de Uso 2 ----- Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, servicios y comercios de mediana afluencia.
- Área con Mixtura de Uso 3 ----- Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de mediana afluencia.
- Área con Mixtura de Uso 4 ----- Corresponde a las áreas y corredores destinados a residencia, depósitos siempre que incluyan local de venta y servicios y comercios de afluencia metropolitana.

## Mapeo usos del suelo del sector según el CUR:

Figura N° 8:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en la página del CUR, [https://buenosaires.gov.ar/sites/default/files/2023-03/2022.12.31\\_ANEXO%20IV\\_Planchetas%20de%20Edificabilidad%20y%20Usos.pdf](https://buenosaires.gov.ar/sites/default/files/2023-03/2022.12.31_ANEXO%20IV_Planchetas%20de%20Edificabilidad%20y%20Usos.pdf) , consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- USAA ----- (Unidad de Sustentabilidad de Altura Alta)
- USAM ----- (Unidad de Sustentabilidad de Altura Media)
- Corredor Alto ----- (Posibilidad de edificar hasta 38m de altura en fachada)
- Corredor Medio ----- (Posibilidad de edificar hasta 31,20m de altura en fachada)
- Equipamiento Especial ----- (Grandes Equipamientos cada uno requiere un tratamiento normativo particular)
- Área AE 26 ----- (Parcelas frentistas a vías de ancho reducido según Plano de Edificabilidad y Usos)
- Área UF ----- (Distritos de Urbanización Futura)
- Área U ----- (Urbanizaciones determinadas)
- Área UP ----- (Urbanización Parque)
- Área ARE ----- (Residencial con densidad de ocupación media-alta)

## Mapeo usos del suelo del sector según el RUS:

Figura N° 9:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en la página del Relevamiento de Usos del Suelo (RUS), <https://buenosaires.gov.ar/sites/default/files/media/document/2019/04/17/92e4df3b43c562a3038f24aba14579830d3a6513.pdf> , consultada el 23 de Marzo de 2023.

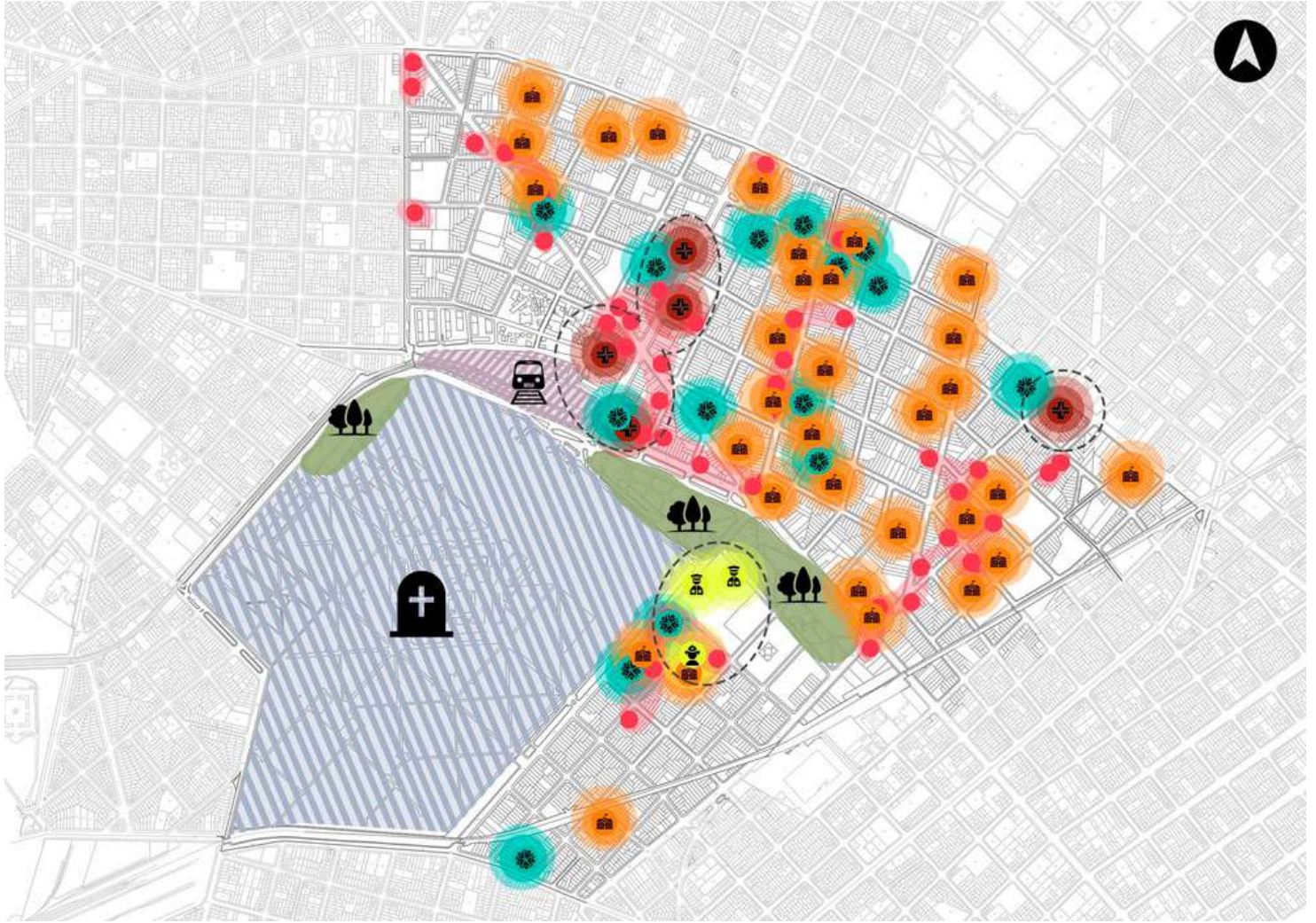
### Referencias:

- Zona residencial
- Locales comerciales
- Uso industrial
- Barrios populares
- Equipamientos y servicios
- Espacios verdes



## Mapeo Equipamiento de Chacarita:

Figura N° 10:



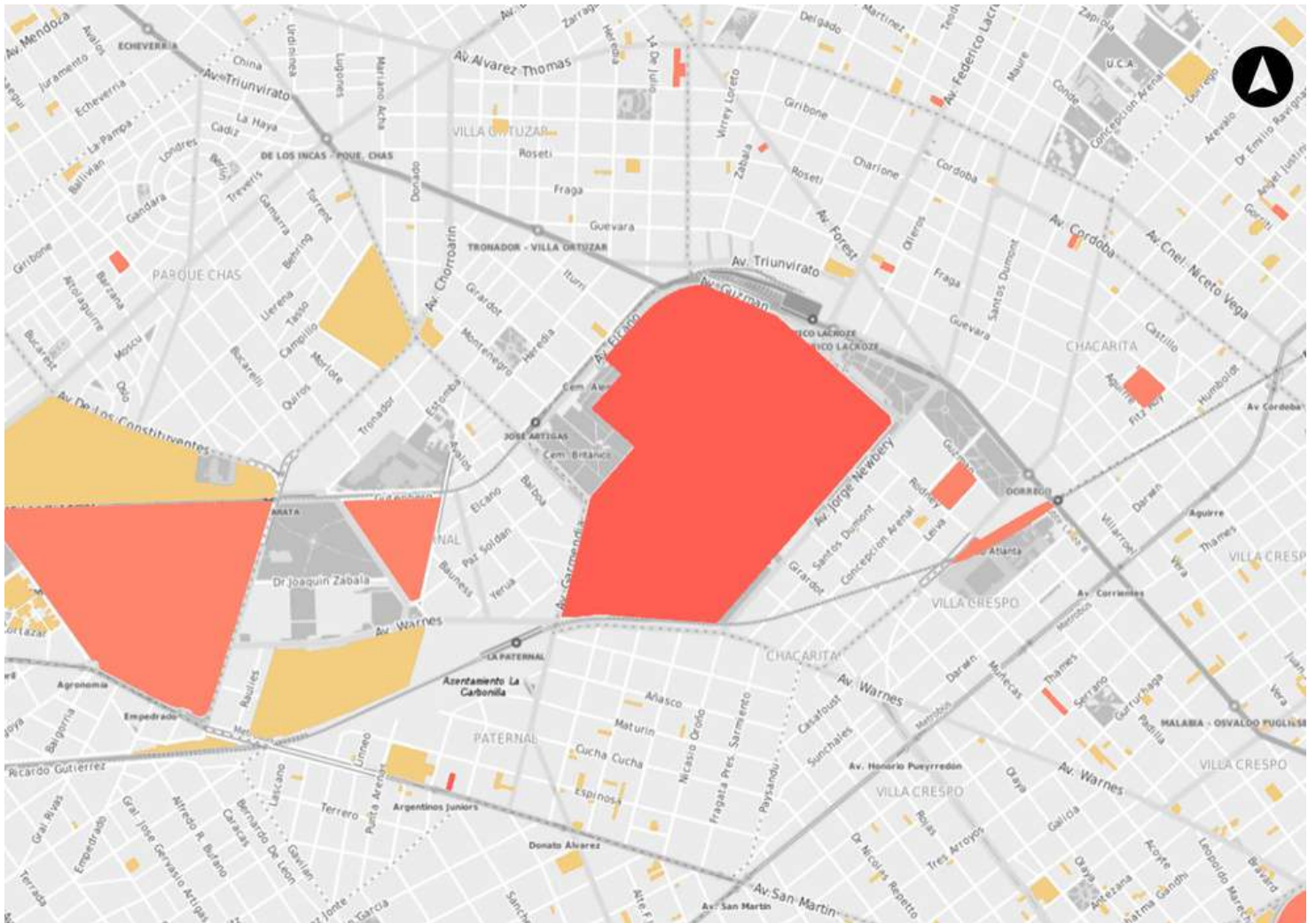
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

-  Escuelas
-  Centros de Salud
-  Cultural
-  Parques
-  Cementerio Chacarita
-  Estación Federico Lacroze
-  Comisarias Comunales
-  Cuartel de Bomberos
-  Sectores gastronómicos y comercial

## Mapeo edificios catalogados del sector:

Figura N° 11:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Ciudad 3D, <https://ciudad3d.buenosaires.gov.ar/>, consultada el 17 de Octubre de 2023.

### Referencias:

- Edificios Catalogados con Protección Integral
- Edificios Catalogados con Protección Estructural
- Edificios Catalogados con Protección Cautelar

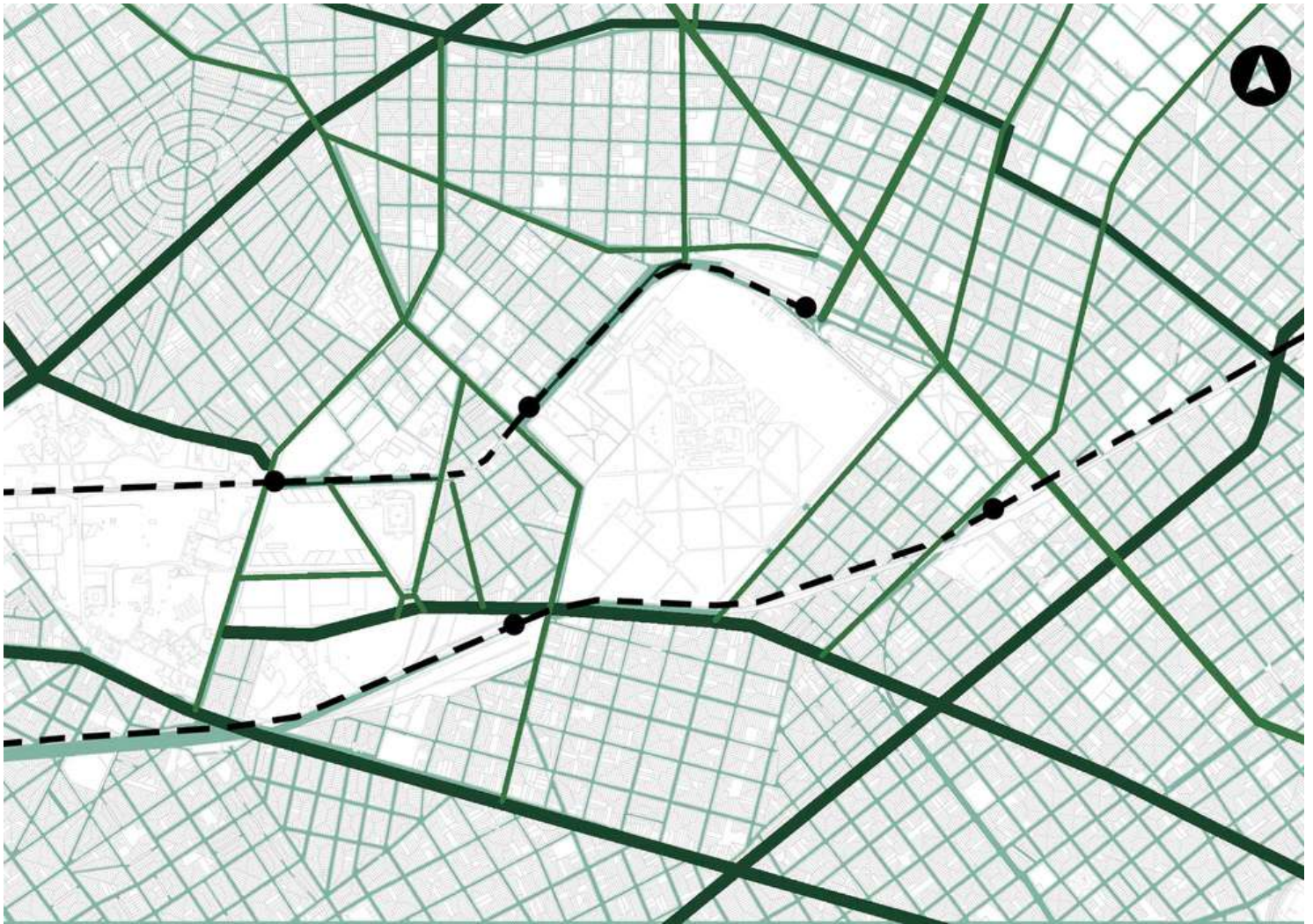
**PI** — (Protege los edificios en su totalidad, preservando sus características arquitectónicas, su forma y cuantía de ocupación del espacio, y todos los rasgos que contribuyen a singularizarlo como elemento integrante del patrimonio arquitectónico).

**PE** — (Protege las características del edificio en su presencia en el entorno, preservando los elementos arquitectónicos y estructurantes que definen su forma, y su modo de articulación con el espacio exterior).

**PC** — (Protege el conjunto del ambiente urbano, evitando las actuaciones que pudieran atentar contra la trama y la calidad imperante en los ámbitos protegidos, defendiendo la armónica integración entre lo nuevo y los elementos arquitectónicos incluidos en los otros niveles).

## Mapeo sistema de movilidad del sector:

Figura N° 12:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , y Ciudad 3D, <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/> , consultada el 22 de Noviembre de 2023.

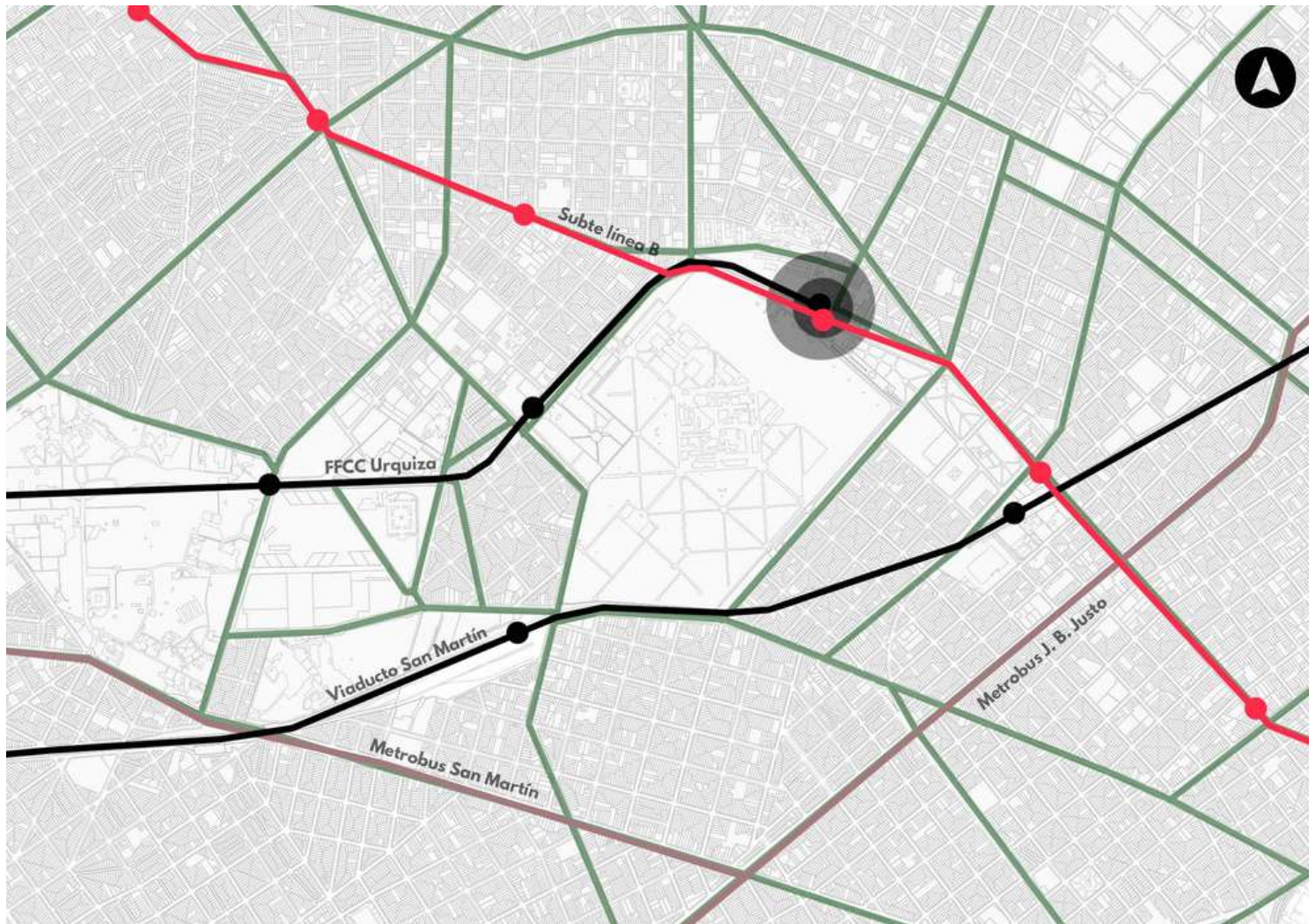
### Referencias:

Arterias:

- Primaria ..... (Conexión del barrio con barrios vecinos)
- Secundaria ..... (Interconexión del barrio mediante calles)
- Terciaria ..... (Calles que empiezan y terminan en una determinada área)
- Vías del tren

## Mapeo sistema de transporte público del sector:

Figura N° 13:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , y Ciudad 3D, <https://ciudad3d.buenosaires.gob.ar/> , consultada el 17 de Septiembre de 2023.

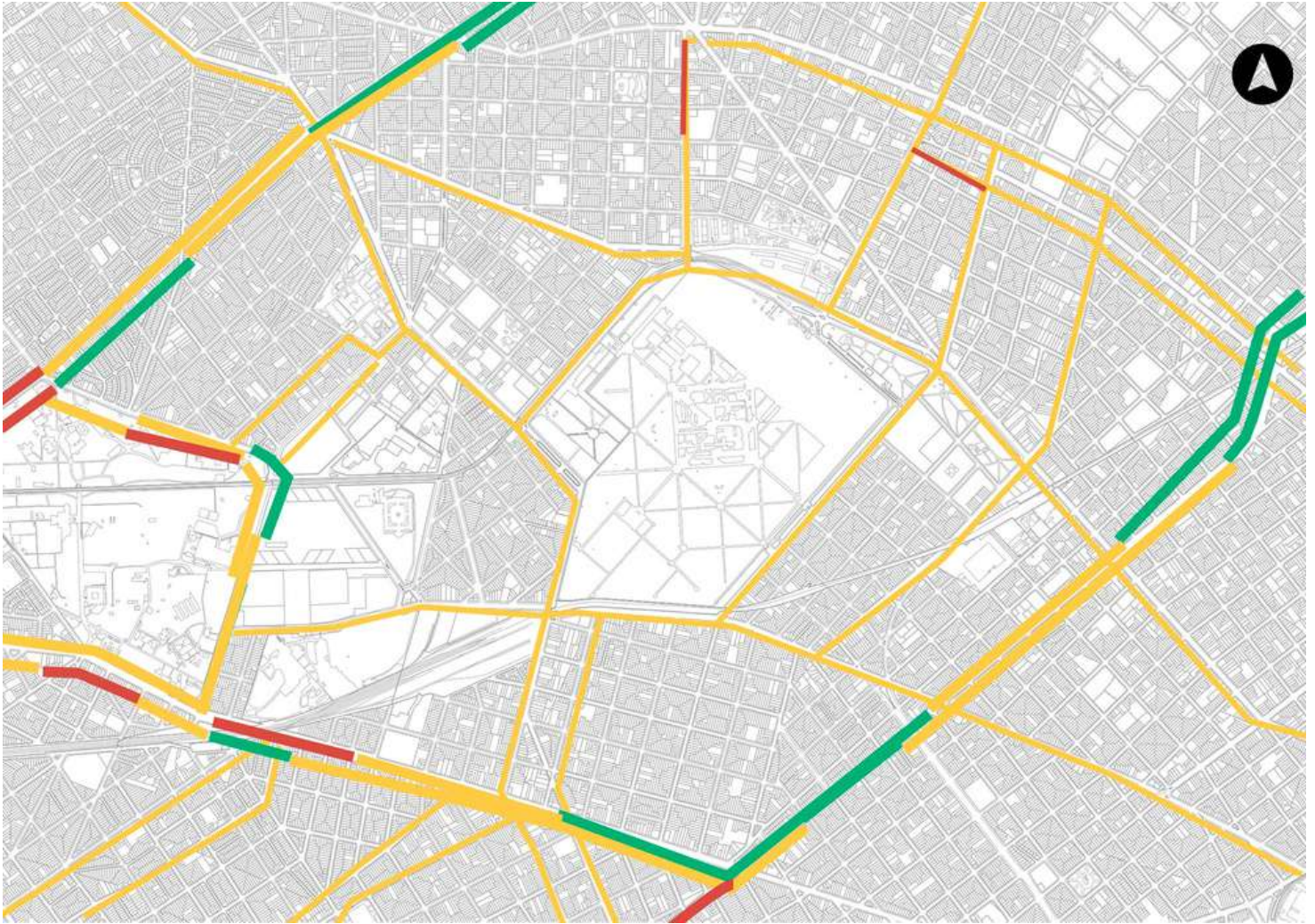
### Referencias:

Sistema de transporte:

— Avenidas principales

## Mapeo movilidad vehicular durante días semanales del sector:

Figura N° 14:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 26 de Noviembre de 2023.

### Referencias:

- Circulación Rápida
- Circulación Moderada
- Circulación Lenta

HORARIOS	LUNES-JUEVES	VIERNES
07:00	RÁPIDO	RÁPIDO
12:00	MODERADO	MODERADO
15:00	LENTO	LENTO
17:00	LENTO	LENTO
20:00	MODERADO	LENTO
22:00	RÁPIDO	MODERADO

## Mapeo movilidad vehicular durante fin de semana del sector:

Figura N° 15:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 26 de Noviembre de 2023.

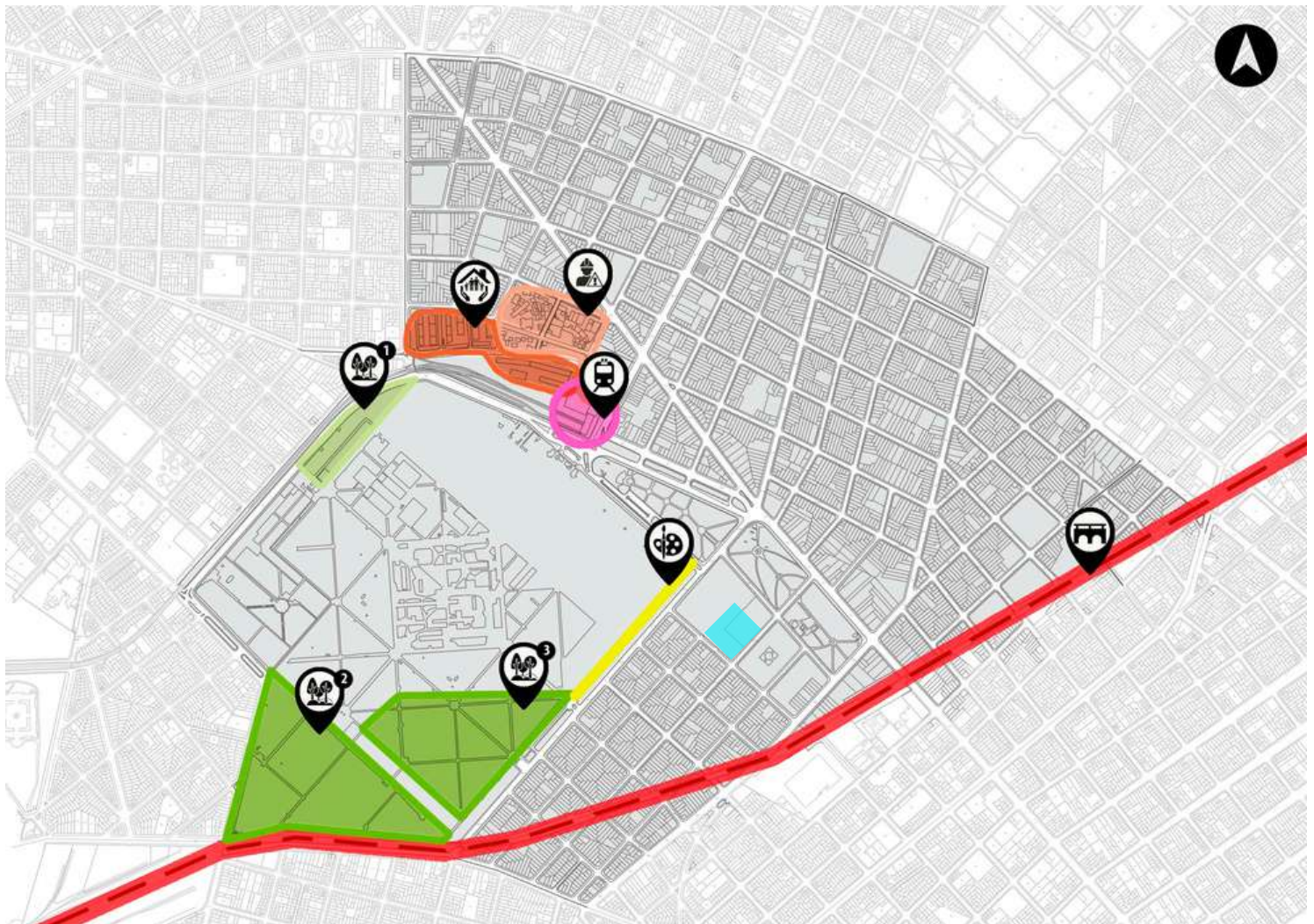
### Referencias:

- Circulación Rápida
- Circulación Moderada

HORARIOS	FINDE SEMANA
07:00	RÁPIDO
12:00	MODERADO
15:00	RÁPIDO
17:00	RÁPIDO
20:00	MODERADO
22:00	MODERADO










## Mapeo Proyectos identificados en Chacarita:

Figura N° 16:



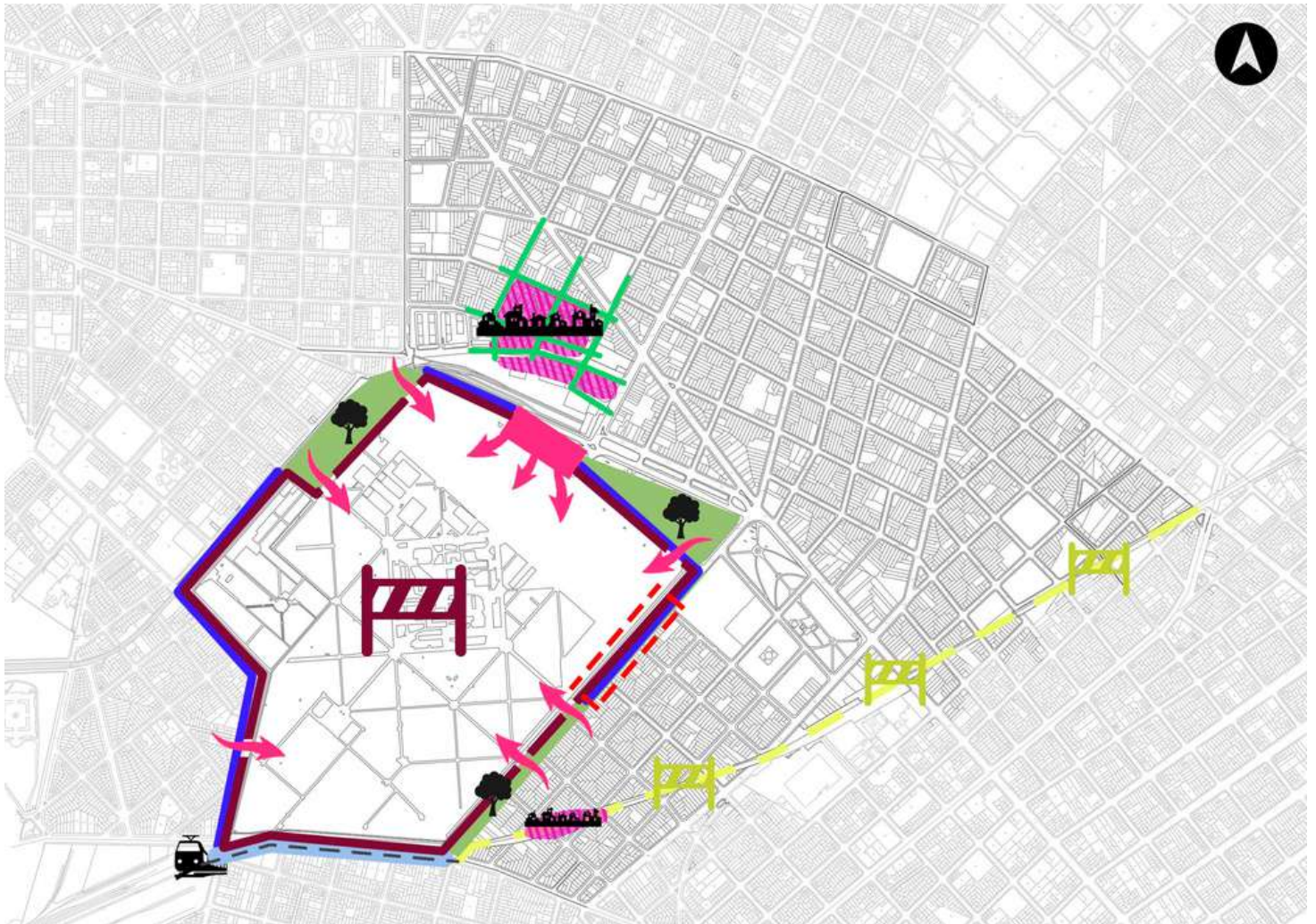
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 27 de abril de 2023.

### Referencias:

-  Barrio Fraga (viviendas sociales finalizadas)
-  Barrio Fraga (desarrollo del proyecto en progreso)
-  Centro de transbordo Federico Lacroze
-  Polideportivo
-  1- Parque Elcano
-  2- Parque Garmendia
-  3- Parque Newbery
-  Proyecto de murales en el paredón del Cementerio
-  Elevación del viaducto San Martín










# Mapeo Ejes Problemáticos identificados de Chacarita y situaciones junto al Cementerio:

Figura N° 17:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

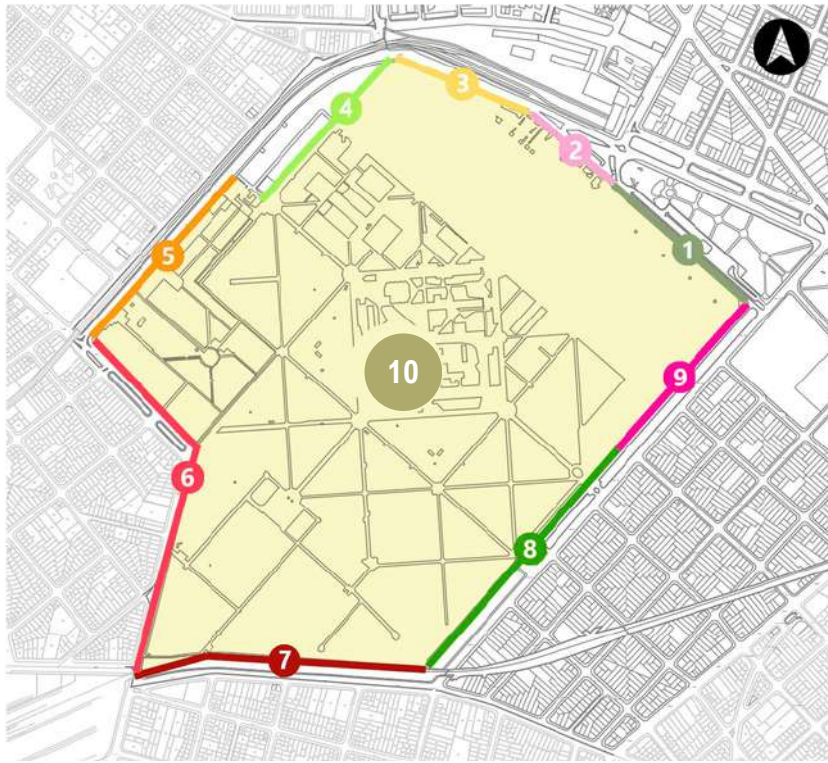
## Referencias:

-  Bajo Viaducto como interrupción del recorrido (actualmente en obra)
-  Barrios populares que impiden continuidad viaria
-  Trama dentro de los asentamiento interrumpida
-  Paredón límite del Cementerio de la Chacarita que genera una barrera en el tejido urbano
-  Convivencia del paredón junto a espacios verdes
-  Veredas angostas junto al paredón
-  Convivencia del paredón junto al bajo viaducto
-  Intento de puesta en valor del paredón incorporando murales y juegos
-  Escasos accesos secundarios y un solo ingreso principal que interrumpen la continuidad del paredón



## Mapeo situaciones en el entorno del Cementerio de la Chacarita:

Figura N° 18:



### Referencias:

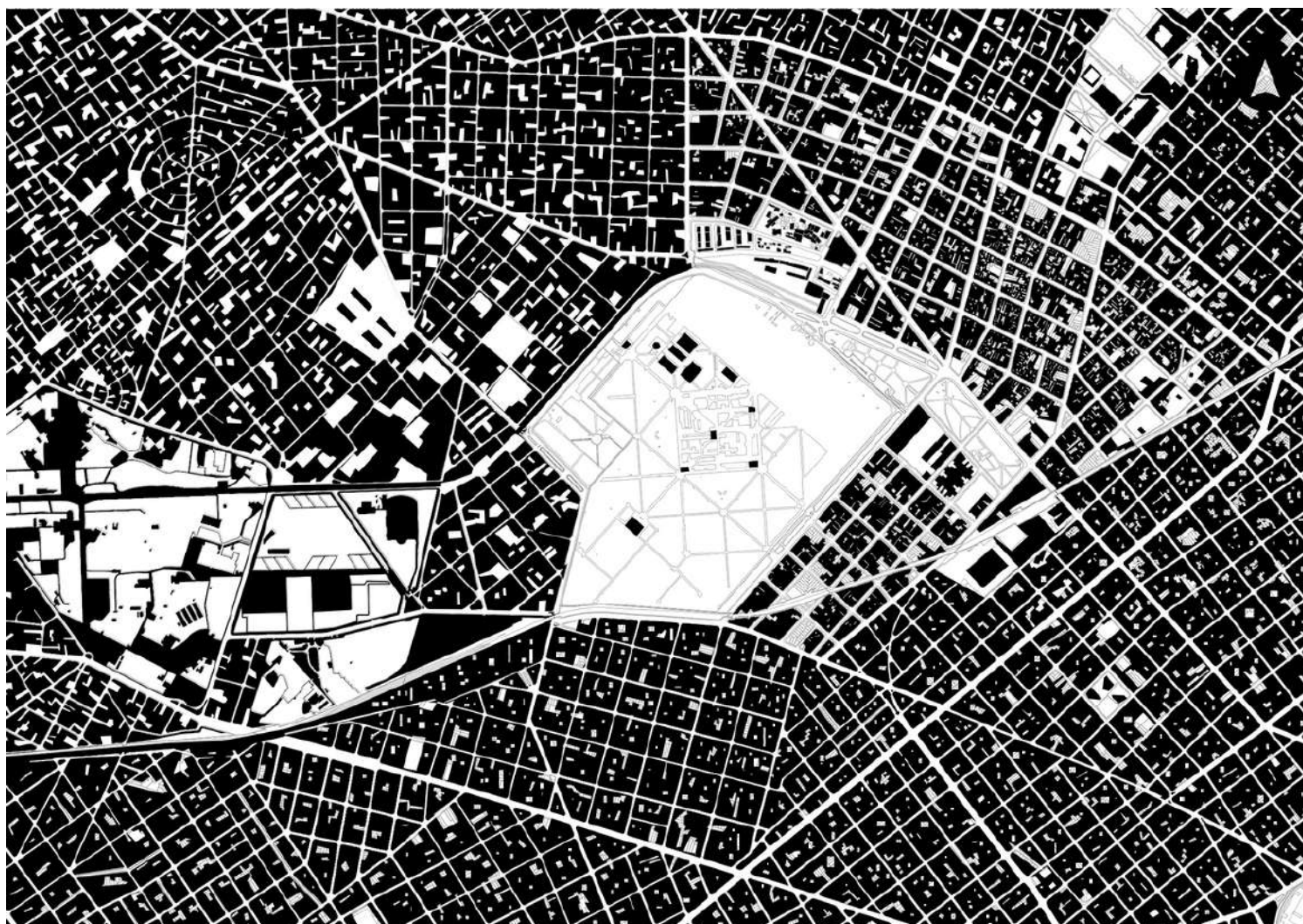
- 1 Límite Cementerio detrás del Parque Los Andes
- 2 Entrada Principal al Cementerio
- 3 Límite Cementerio sobre Avenida Guzmán
- 4 Límite Cementerio detrás del Parque Elcano
- 5 Límite Cementerio sobre Avenida Elcano
- 6 Límite Cementerio sobre Avenida del Campo y Garmendia
- 7 Límite Cementerio sobre Avenida Warnes (convivencia con el bajo viaducto)
- 8 Límite Cementerio sobre Avenida Jorge Newbery
- 9 Límite Cementerio sobre Avenida Jorge Newbery (situación murales)
- 10 Interior del Cementerio

**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida a partir de un análisis cognitivo y visita al barrio realizada el 12 de Mayo de 2023.



## Mapeo Nolli del sector:

Figura N° 19:



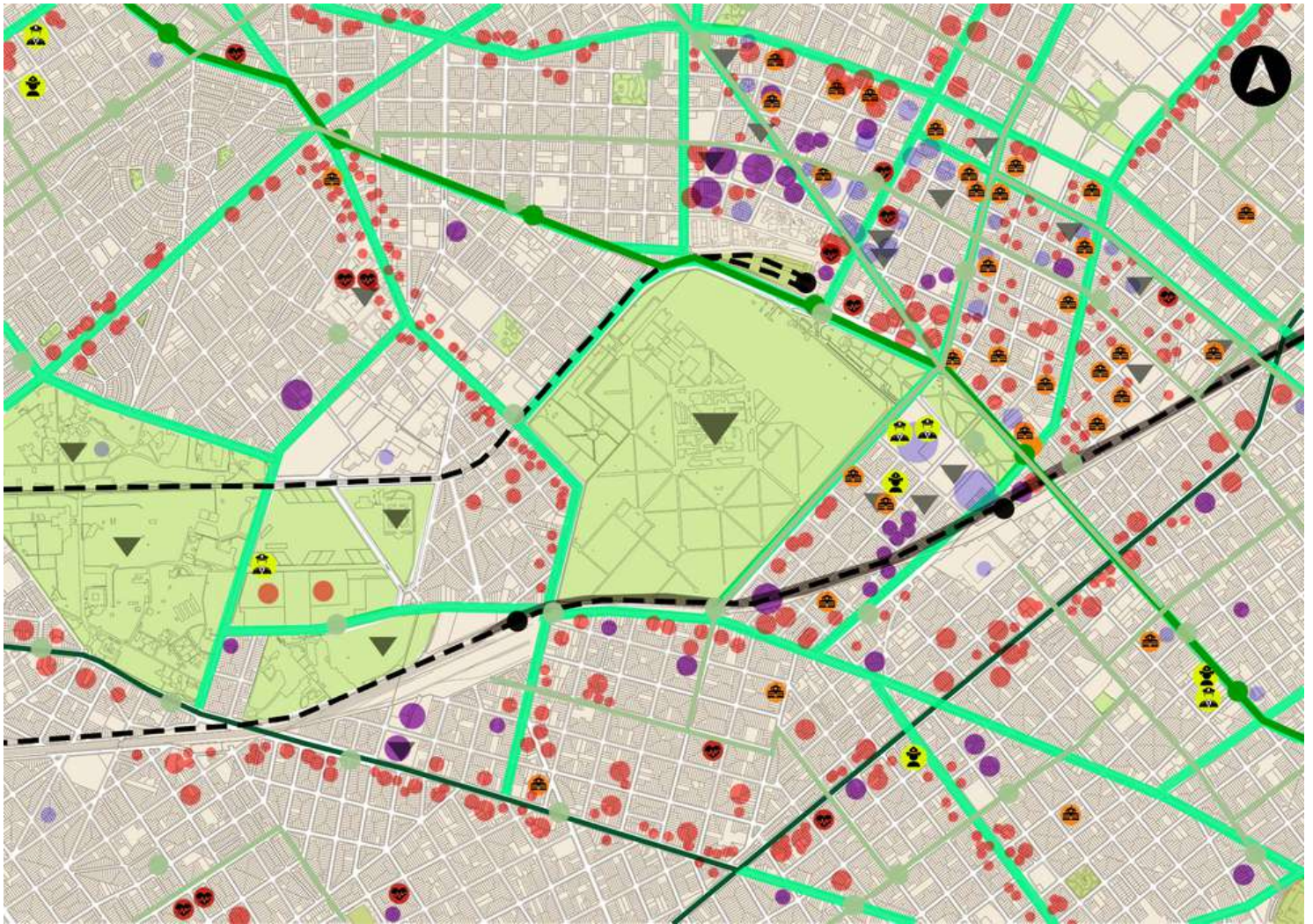
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 27 de abril de 2023.

### Referencias:

- Llenos (representa la parte edificada del barrio)
- Vacíos (representa la parte sin edificar del barrio)

## Mapeo fortalezas del FODA del sector:

Figura N° 20:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- Superficie absorbente
- ▼ Sectores destacados: Patrimonio
- Equipamiento cultural
- Equipamiento de servicios (Policía y Bomberos)
- Equipamiento de salud
- Equipamiento educativo
- Sectores comerciales y gastronómicos
- Zona residencial
- Industrias y galpones
- Avenidas principales que conectan al barrio con los alrededores
- Sistema de Transporte: Bicisenda
- - - Sistema de Transporte: Tren
- Sistema de Transporte: Subte

## Mapeo oportunidades del FODA del sector:

Figura N° 21:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- Superficie absorbente
- Zonas con crecimiento en altura del perfil del barrio
- Barrios populares que se pueden revalorizar y permitirían abrir nuevas calles
- Sectores para revalorizar
- Situación bajo viaducto con posibilidad de intervenir
- Arterias Terciarias que pueden tener cierto tratamiento (Corredor verde o comercial)
- Arterias Primarias que pueden tener cierto tratamiento (Corredor verde o comercial considerando su entorno)

## Mapeo debilidades del FODA del sector:

Figura N° 22:



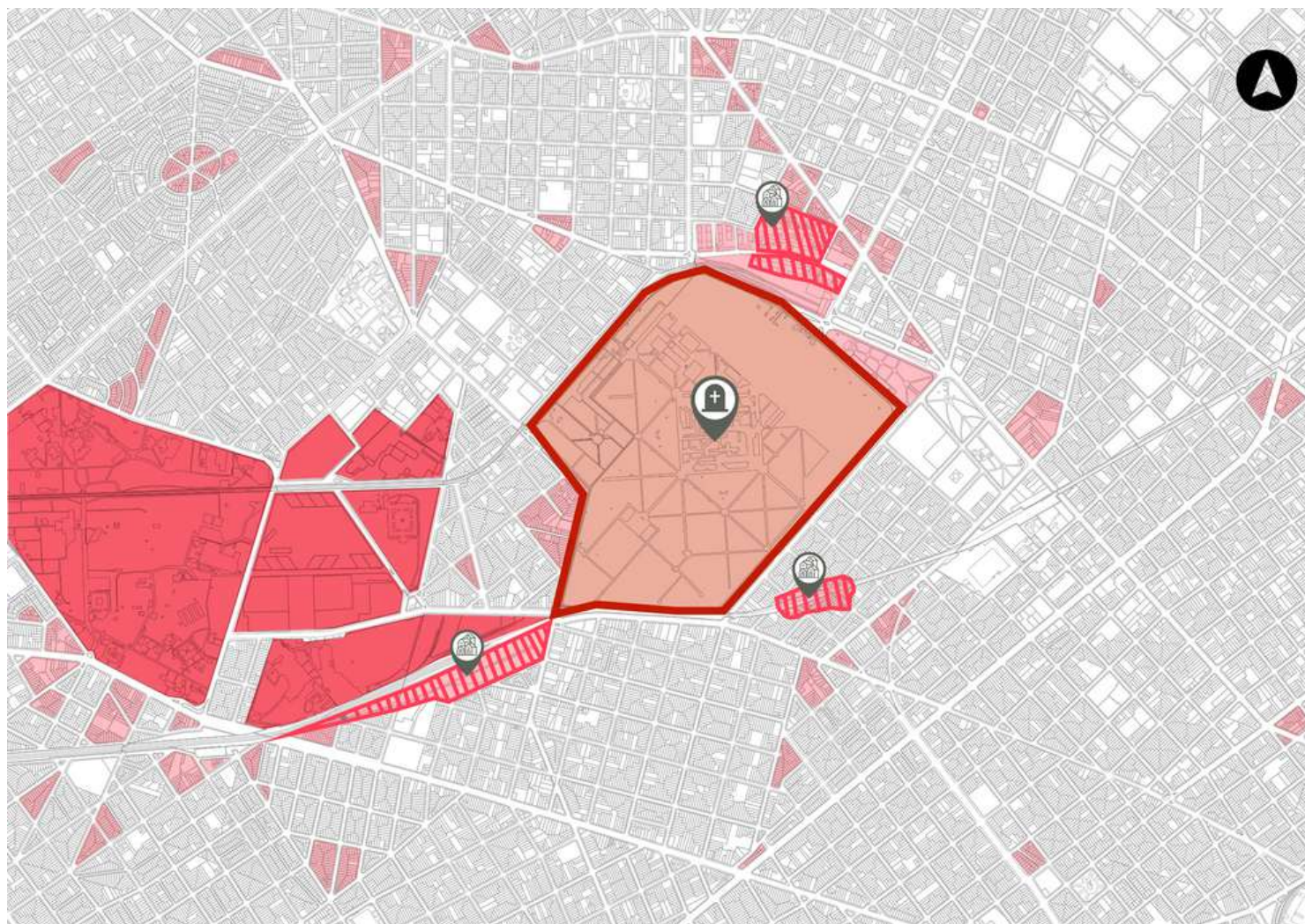
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- Escasa distribución de espacios verdes, concentrándose la mayor superficie absorbente en un solo sector
- Sectores de degradación del patrimonio
- Barrios populares con población vulnerable
- Zonas de contaminación industrial
- Barreras urbanas generadas por los muros del cementerio, el bajo viaducto y la estación de trenes
- Congestión de tráfico en horarios pico

## Mapeo amenazas del FODA del sector:

Figura N° 23:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- Pérdida de identidad barrial
- Gentrificación de la población
- Manzanas atípicas en la trama barrial (generan recorridos irregulares e impiden la continuidad de calles)
- Predios de gran tamaño
- Inseguridad en los alrededores del cementerio

## Cuadro FODA del sector:

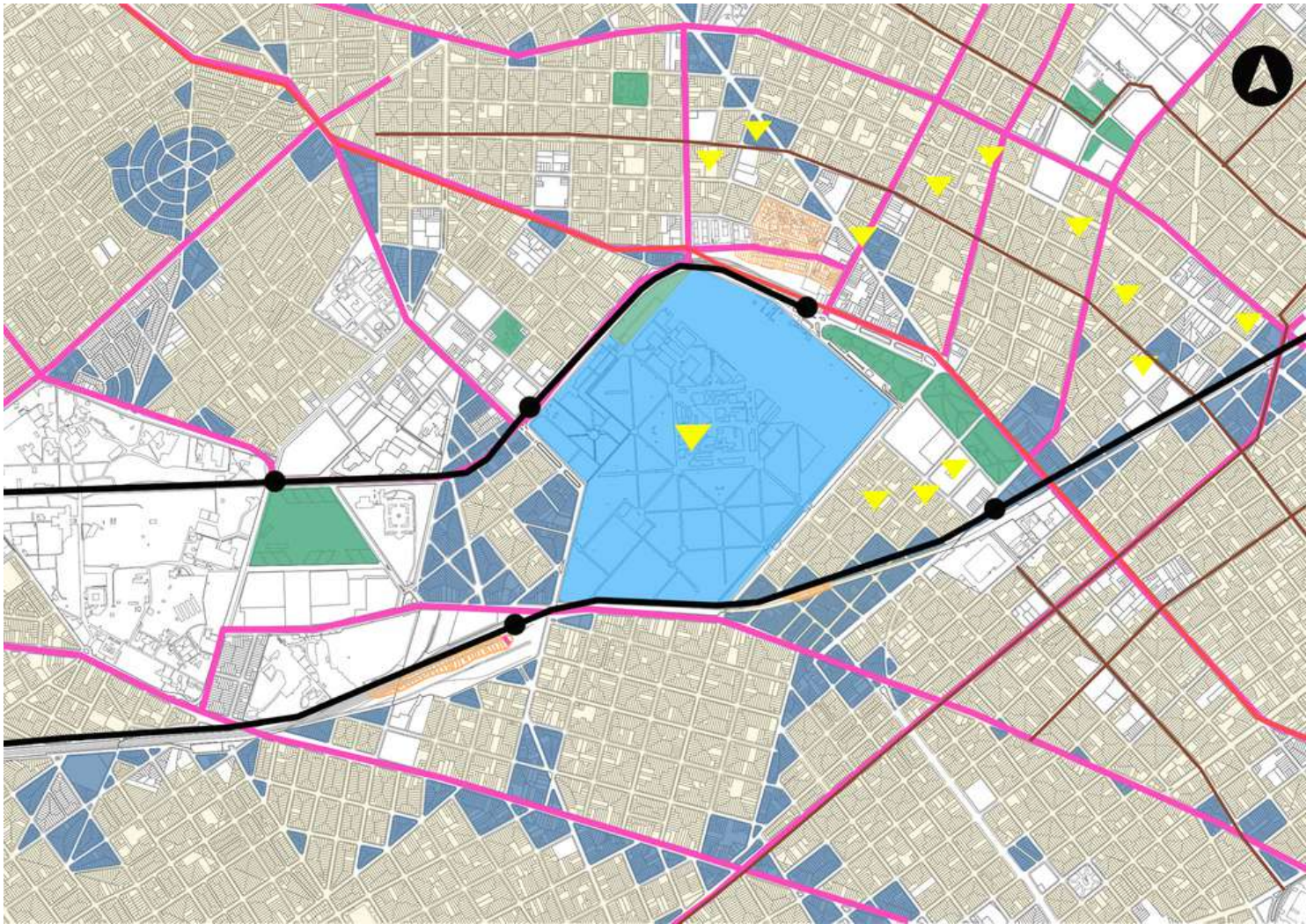
Tabla N° 1

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buena accesibilidad en <b>transporte público</b></li> <li><b>Avenidas que lo conectan</b> con el centro de la ciudad y con otros barrios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arterias secundarias o terciarias que pueden <b>peatonalizarse</b> y volverse <b>corredores comerciales</b></li> <li>Posibilidad de <b>apertura de nuevas calles</b> en los lotes tapón.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Áreas en las que se producen <b>embotellamientos</b> de autos</li> <li><b>Congestión vehicular</b> en ciertos horarios</li> <li><b>Interrupción de la continuidad</b> causado por lotes de gran tamaño</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zonas <b>poco seguras</b> para peatones por el caudal de vehículos</li> <li><b>Desvalorización</b> de ciertas zonas causada por la <b>falta de movilidad</b></li> <li>Poco atractivo peatonal</li> </ul>
Tejido	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Trama</b> urbana consolidada</li> <li>Principalmente conformado por edificios de menos de 10m de altura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrio que se encuentra en <b>crecimiento</b></li> <li><b>Reformar manzanas</b> que constituyan una barrera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Barrios populares</b> y población vulnerable</li> <li>Lotes que interrumpen la continuidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Gentrificación</b> de la población por el crecimiento del mercado inmobiliario</li> <li>Barreras urbanas generadas por <b>manzanas atípicas</b></li> </ul>
Usos	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mixtura</b> de usos</li> <li>Barrio principalmente <b>residencial</b></li> <li>Variedad de <b>servicios y equipamientos</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrio que cuenta con variedad de <b>servicios públicos</b></li> <li>Mixtura de usos que puede generar <b>inversiones</b></li> <li>Existencia de la casa taller</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zonas industriales y galpones en estado de <b>degradación</b></li> <li>Instalación de <b>barrios populares</b></li> <li><b>Densidad</b> de usos solo en el norte del barrio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zonificación de usos poco dinámica</li> <li><b>Barrios populares</b> que generan barreras urbanas</li> <li>Loteos de gran tamaño con usos específicos</li> </ul>
Patrimonio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrio con una <b>identidad</b> marcada</li> <li>Barrio con un <b>carácter histórico</b> y numerosos monumentos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Valor histórico</b> que puede generar atractivo turístico</li> <li><b>Refuncionalización</b> de edificios con valor patrimonial</li> <li><b>Revalorizar</b> el entorno de dichos espacios y <b>destacar</b> su importancia en el sitio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alrededores del cementerio <b>vandalizados</b></li> <li>Monumentos vandalizados o <b>descuidados</b></li> <li>El paredón del Cementerio funciona como una <b>barrera</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Pérdida de la identidad</b> del barrio</li> <li><b>Volúmenes de gran tamaño</b> que producen <b>barreras</b></li> <li><b>Grandes superficies</b> sin mantenimiento y calidad espacial</li> </ul>
Espacio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gran superficie de <b>terreno absorbente</b></li> <li>Distintos sectores con características que permiten <b>tratamientos variados</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Terrenos libres</b> para generar crecimiento y <b>actividades variadas</b></li> <li>El <b>perímetro del cementerio</b> se puede poner en valor y refuncionalizar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Escasez de espacios verdes</b> públicos atractivos</li> <li>Espacios en <b>desuso</b> y que generan <b>barreras</b></li> <li><b>Concentración</b> en un mismo sector</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Inseguridad</b> en los espacios cercanos al cementerio</li> <li>Generación de "<b>no lugares</b>" debajo del viaducto y en los perímetros de los predios</li> </ul>

**Fuente:** Elaboración propia en base al análisis e información obtenida del barrio, consultada en el mes de Mayo de 2023.

## Mapeo Patrones de las PPP del sector:

Figura N° 24:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

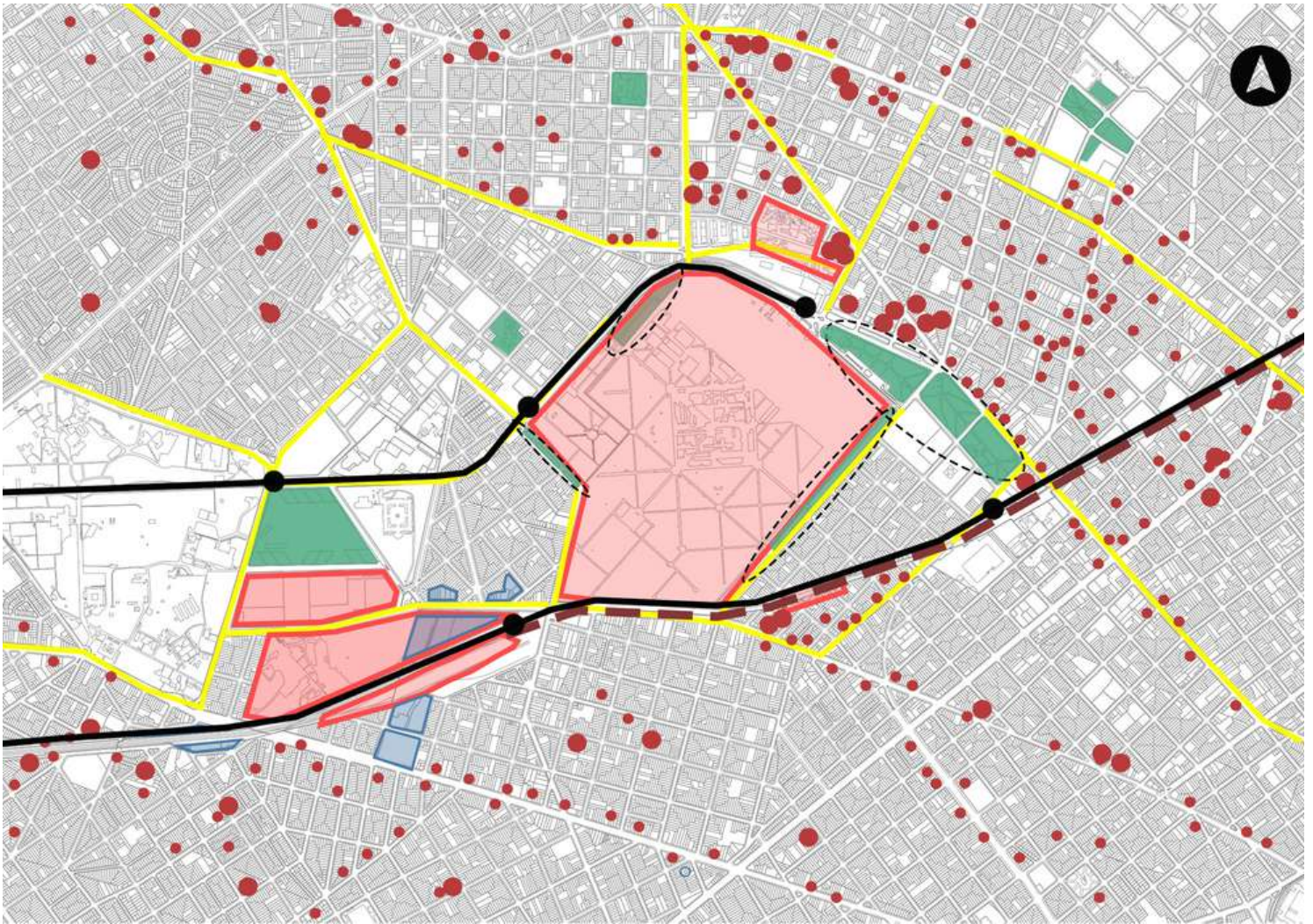
### Referencias:

- Manzanas atípicas
- Manzana atípica del Cementerio
- Espacios verdes
- Zona residencial
- Barrios populares
- ▼ Lugares con protección patrimonial
- Arterias primarias
- Bicisenda
- Subte Línea B
- Ferrocarril










## Mapeo Problemas de las PPP del sector:

Figura N° 25:



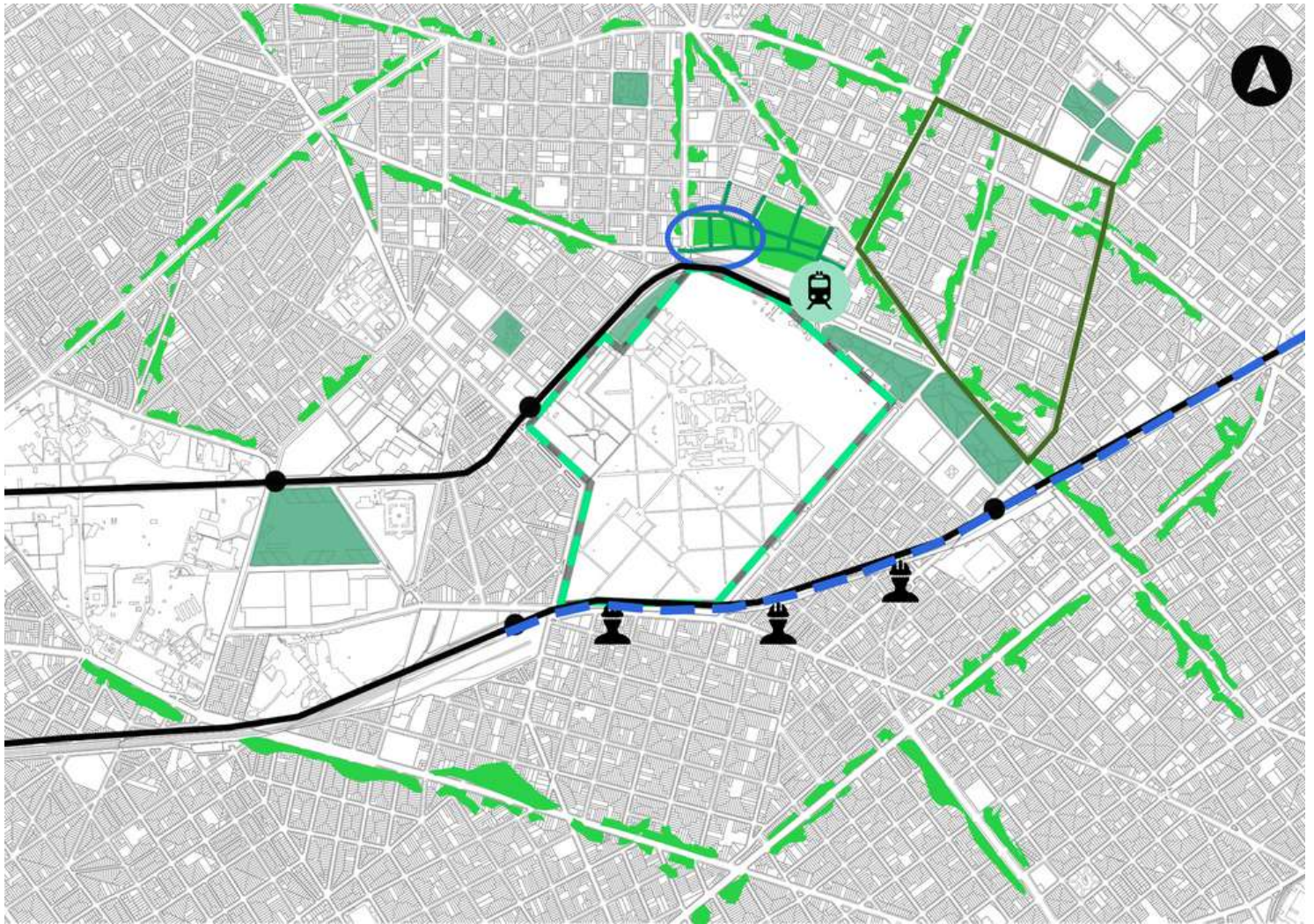
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

-  Barreras Urbanas (Cementerio y Barrios populares)
-  Concentración espacios verdes
-  Concentración locales comerciales
-  Bajo Viaducto como espacio vulnerable al desarrollo informal
-  Congestión vehicular
-  Bodegas y depositos en desuso o a la venta
-  Ferrocarril









## Mapeo Procesos de las PPP del sector:

Figura N° 26:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

-  Crecimiento en altura en edificaciones cercanas a las avenidas
-  Puesta en valor del centro de transbordo
-  Puesta en valor de los alrededores del Cementerio
-  Generación de murales en un sector del paredón del Cementerio
-  Proyectos para el bajo viaducto
-  Apertura de nuevas calles
-  Generación de recorrido comercial y gastronómico por avenidas
-  Proyecto de viviendas para el sector de barrios populares

## Cuadro PPP del sector:

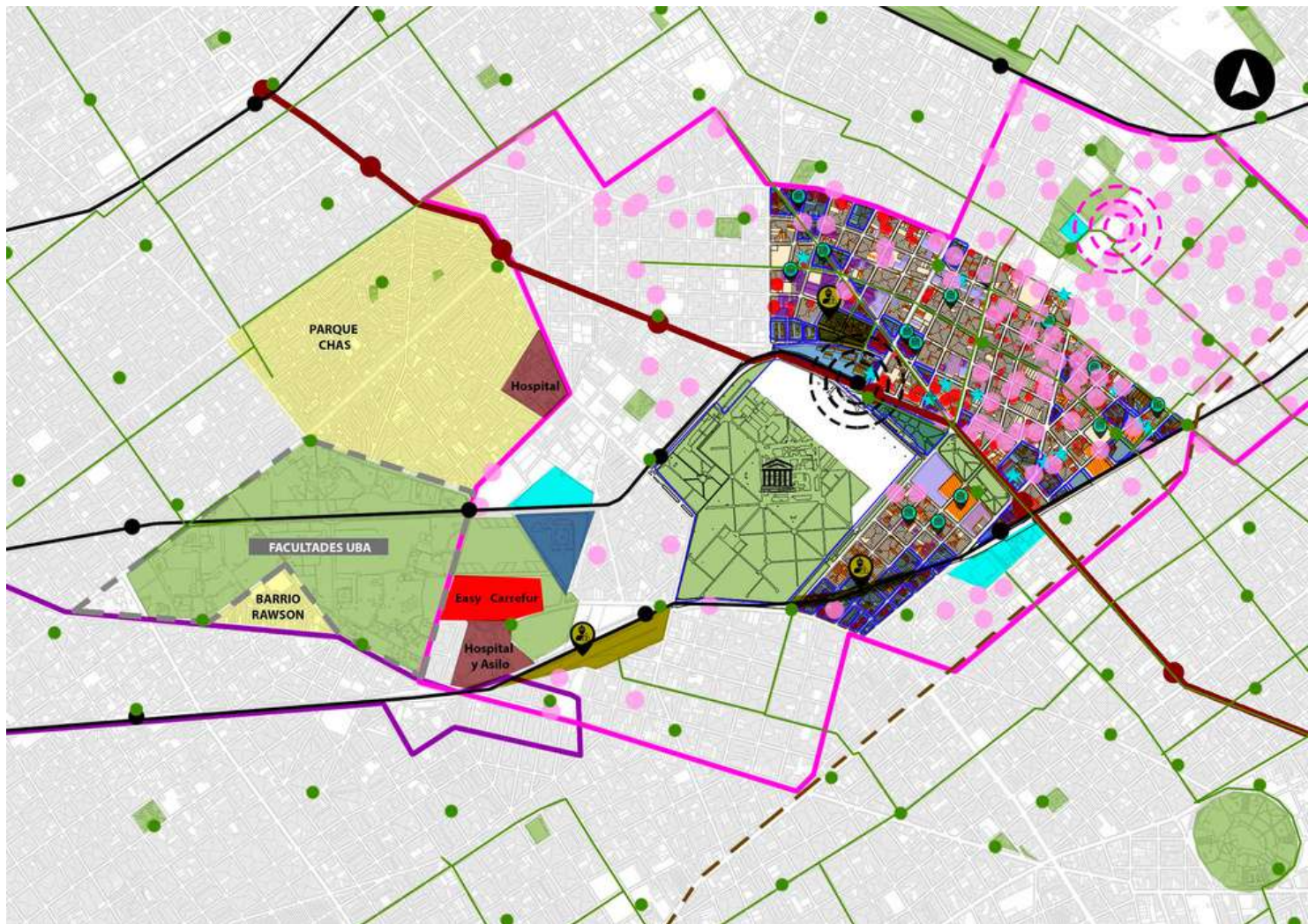
Tabla N° 2

	PATRONES	PROBLEMAS	PROCESOS
<b>Movilidad</b>	Sistema de transporte y gran cantidad de arterias principales	Congestión vehicular, dificultad de movilidad por predios de gran tamaño	Construcción del viaducto, generación centro de transbordo
<b>Tejido</b>	Manzanas atípicas, alturas bajas	Manzanas de gran tamaño, que generan barreras urbanas, barrios populares	Crecimiento en altura sobre los ejes principales
<b>Usos</b>	Mixtura sectorizada en el sector norte, sur con zonificación de usos	Barrios populares que generan barreras urbanas, concentración de un único uso	Reurbanización del Barrio Fraga, expansión del eje comercial y gastronómico
<b>Patrimonio</b>	Edificios y predios de gran tamaño protegidos	Vandalización y deterioro del cementerio, con limitación para intervenir. Edificios identitarios sin protección	Intento de puesta en valor de los alrededores del cementerio, proyecto en el bajo viaducto
<b>Espacio</b>	Concentración del espacio público, generación de recorrido verde alrededor del cementerio. Predios grandes inaccesibles.	Escasez de espacios verdes públicos, situación en el bajo viaducto, desuso e inseguridad de los espacios alrededor de los predios	Elevación del viaducto, puesta en valor del perímetro del cementerio

**Fuente:** Elaboración propia en base al análisis e información obtenida del barrio, consultada en el mes de Mayo de 2023.

## Mapeo modelo territorial actual del sector:

Figura N° 27:



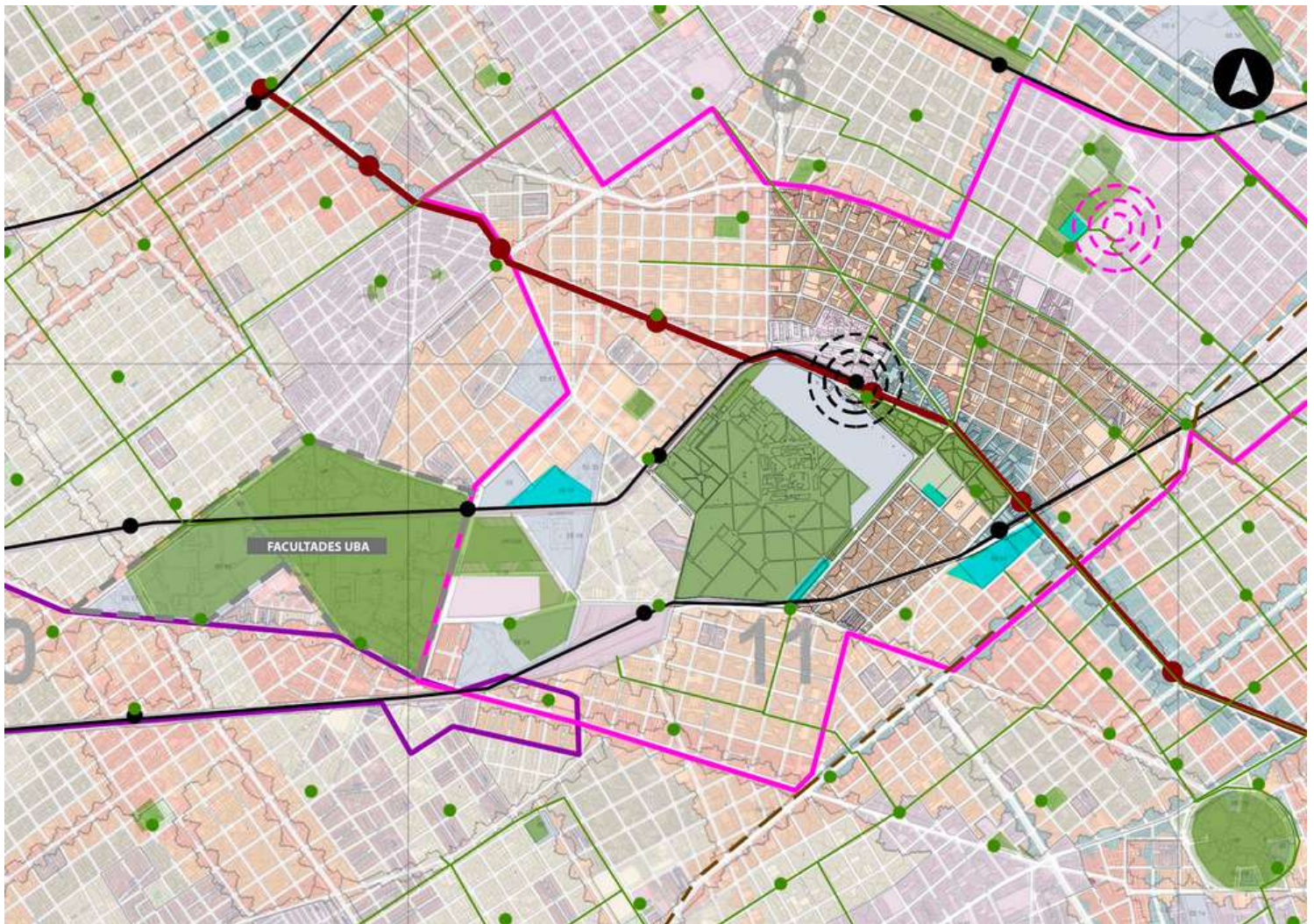
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- |  |                          |  |                                       |
|--|--------------------------|--|---------------------------------------|
|  | Manzanas Atípicas        |  | Bicisendas                            |
|  | Crecimiento en Altura    |  | Zona Residencial                      |
|  | Espacios Verdes          |  | Zona Comercial y Gastronómica         |
|  | Cámaras de monitoreo     |  | Zona Industrial                       |
|  | Viaducto tren San Martín |  | Lugares Culturales                    |
|  | Subte Linea B            |  | Barrios populares                     |
|  | Distrito del vino        |  | Lugares con protección patrimonial    |
|  | Distrito de los oficios  |  | Centro de transbordo Federico Lacroze |













## Mapeo modelo territorial tendencial del sector:

Figura N° 28:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

-  USAA (Unidad de Sustentabilidad de Altura Alta)
-  USAM (Unidad de Sustentabilidad de Altura Media)
-  Corredor Alto (Posibilidad de edificar hasta 38m de altura en fachada)
-  Corredor Medio (Posibilidad de edificar hasta 31,20m de altura en fachada)
-  Reconversión de Áreas con espacios verdes
-  Centros de Transbordo Nivel 1 (son los que conectan las cabeceras de los principales ferrocarriles con la red de subterráneos y de colectivos)
-  Proyecto de reurbanización de los barrios populares
-  Servicios y usos gubernamentales en el bajo viaducto
-  Distrito del vino
-  Distrito de los oficios
-  Subte Línea B
-  Bicisendas

## Mapeo modelo territorial deseado del sector:

Figura N° 29:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores, consultada el 23 de Marzo de 2023.

### Referencias:

- Corredores verdes en avenidas principales y bajo viaducto
- Área de intervención
- Áreas verdes
- Casa taller
- Recorridos y sectores deportivos
- Trenes San Martín y Urquiza
- Corredores comerciales

## Mapeo relevamiento de las casa - taller del sector:

Figura N° 29:



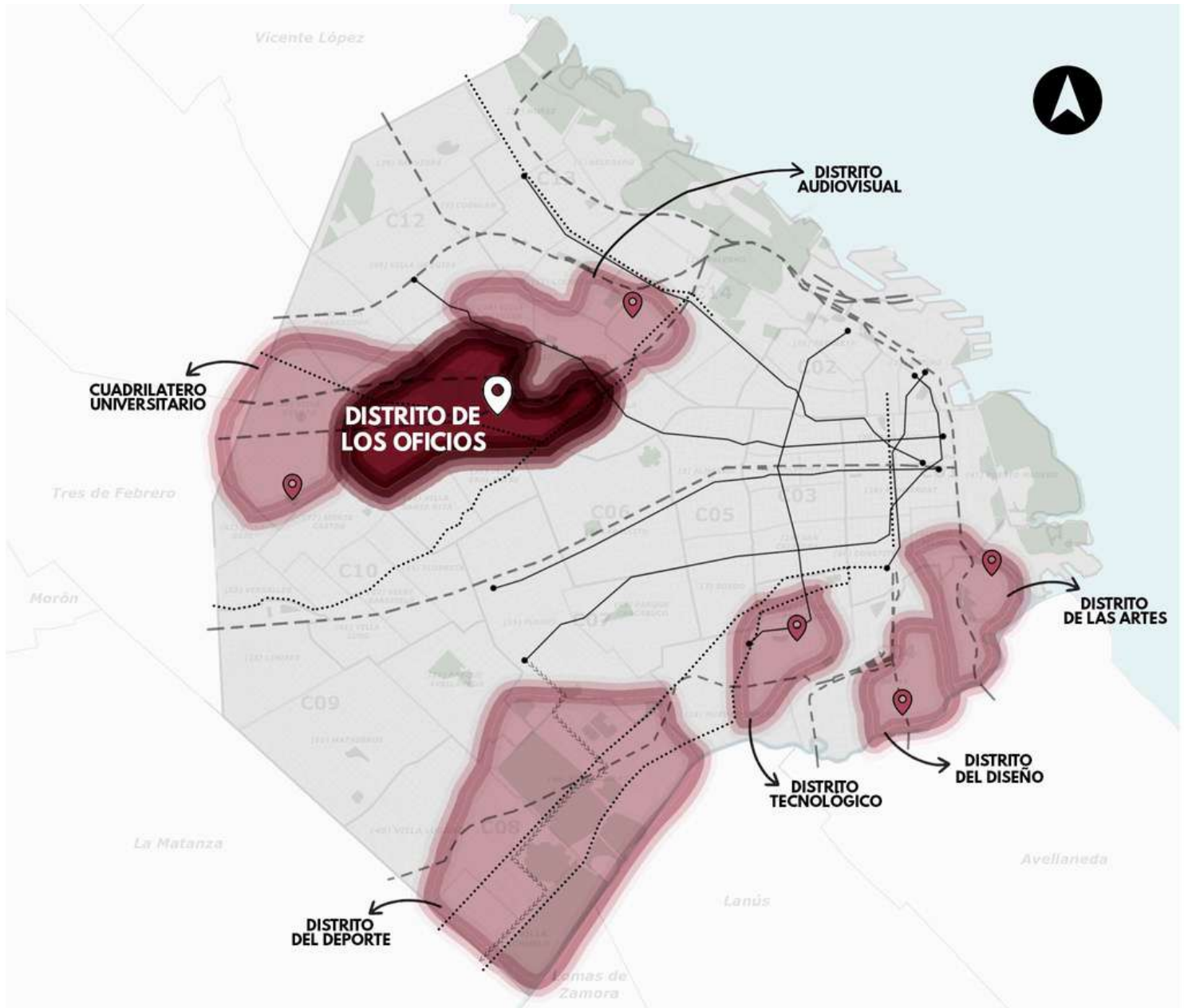
**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 19 de Octubre de 2023.

### Referencias:

● Casa - taller

## Mapeo modelo territorial deseado en relación con la ciudad (mirada multiescalar):

Figura N° 30:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información obtenida de los mapas anteriores y en base a los proyectos de otros grupos, consultada el 22 de Noviembre de 2023.

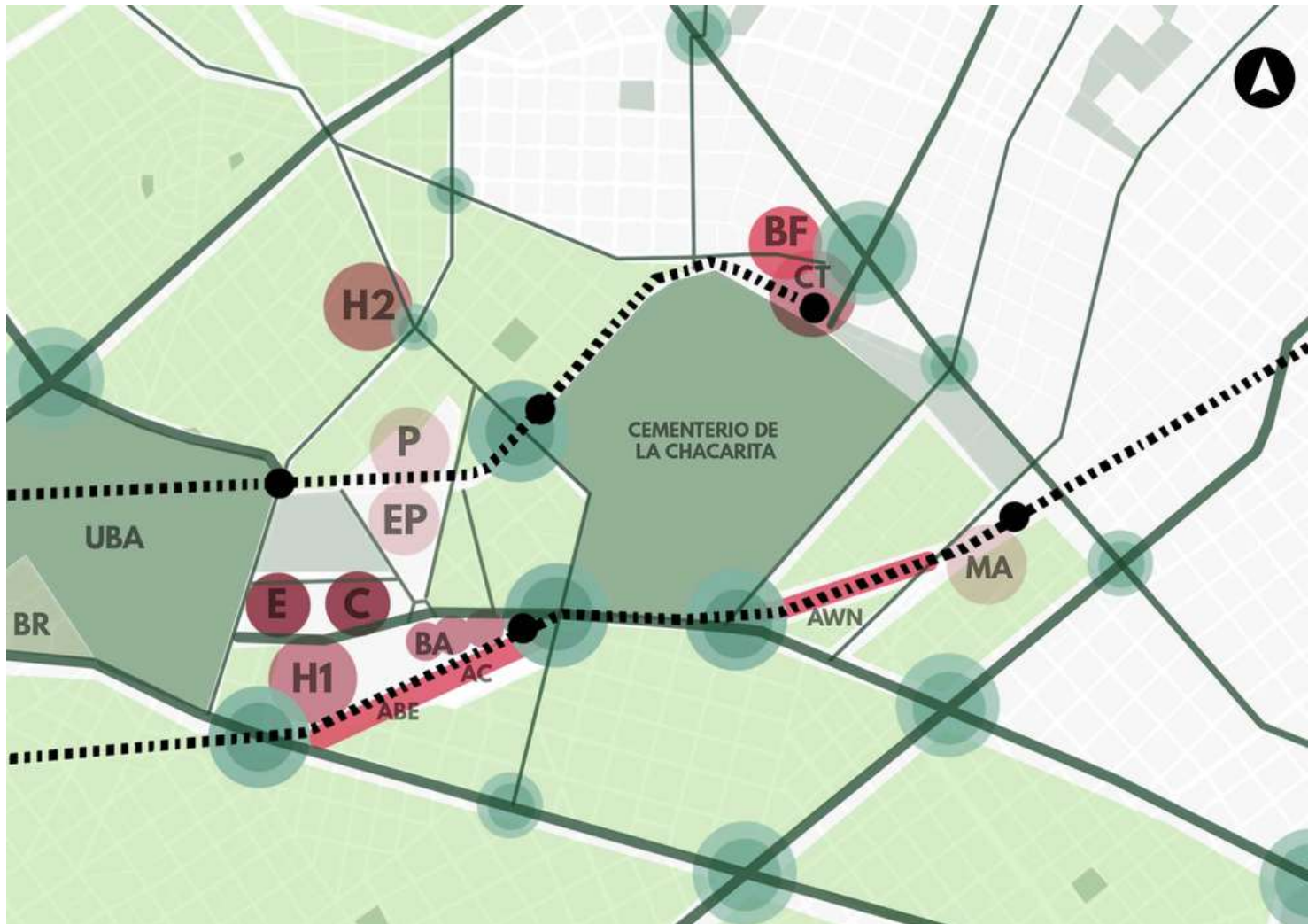
### Referencias:

- ..... Metrobuses
- Ferrocarriles
- Subtes
- >>>> Premetro



## Mapeo equipamiento del sector:

Figura N° 31:



**Fuente:** Mapeo de elaboración propia en base a la información disponible en Google Maps, <https://www.google.com/maps/@-34.5944921,-58.4059338,15z?hl=esf> , consultada el 22 de Noviembre de 2023.

### Referencias:

● Casa / taller

● Intersección avenidas principales

— Avenidas principales

--- Vías del tren

**BR** Barrio Fraga

**CT** Centro de transbordo Federico Lacroze

**H2** Hospital Tornu

**P** Polideportivo Malvinas

**EP** Espacio de promoción de Derechos Centro Garrigós

**UBA** Facultad de Agronomía

**BR** Barrio Rawson

**E** Easy

**C** Carrefour

**H1** Hospital Alvear

**BA** Bodegas antiguas

**ABE** Asentamiento Biarritz y Espinosa

**AC** Asentamiento La Carbonilla

**AWN** Asentamiento Warnes y Newbery

**MA** Movistar Arena

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN FINAL

Distrito de los Oficios: recuperando el eje  
Chacarita-Paternal

---

# ANEXO 2: ENTREVISTAS

---

## Entrevista Juan Lazara

### ¿Cómo cambió el culto de la muerte en los últimos años? ¿Qué sucede hoy en día con los cementerios?

Hace poco salió un libro de la antropóloga Barilli, de la Universidad Nacional de la Patagonia, que se llama Cultos de la Muerte, sobre los nuevos cultos funerarios, cómo cambió todo. Después hay dos tomos que sacó el gobierno nacional hace como 15 años, después de Zerril, sobre patrimonio funerario. Yo tengo muchos videos en YouTube, que podés ver, de algunos de los pensamientos que te voy a decir.

Un cambio importante fue el Concilio Vaticano II en 1962, cuando el Papa Pablo VI acepta que los católicos cremen, porque antes estaba prohibida la cremación. Entonces hasta 1962, con el Concilio Vaticano II, cuando uno muere se puede cremar y cumplir con las reglas católicas. Eso fue un gran cambio porque mucha gente se pasó a eso, a partir de 1960. Pero a partir de la década del 80, del 90, la cremación se masificó, por distintas cuestiones. Uno fue la disolución de la estructura familiar.

La familia tradicional prácticamente no existe más. Son muy pocos los que tienen la fortuna de tener una familia bien constituida. Por lo general las familias están absolutamente fragmentadas. Y esto impacta en el culto funerario, porque vos cuando mantenías una tumba familiar, había un árbol genealógico más o menos ordenadamente construido, que hoy está absolutamente fragmentado. Si yo tengo tres matrimonios, tengo parejas volubles, no existe más esa estructura familiar sólida, que se reflejaba en el monumento funerario sólido. Me parece que eso influye mucho, porque ya si no hay un árbol genealógico lineal, ¿no? ¿Cómo mantenemos un monumento? ¿quién se hace el cargo de mantener un sepulcro? Es muy complejo, porque hay que mantenerlo, entonces se pierde esa costumbre.

Con respecto a las procesiones funerarias, a los cortejos funerarios. Hay dos razones: una de costo, que directamente supera la etapa del velatorio y va directamente a cremación, muchas familias lo hacen. Muchas veces por esta fragmentación que les decía. La otra razón es que la mayoría de la gente que muere constituye familias monoparentales o muere solo o rodeado de pocos familiares, con lo cual resulta absurdo hacer un velatorio, porque va muy poca gente, están todos dispersos. Es esa situación de fragmentación familiar que vivimos. Entonces, eso impacta. Por supuesto que se siguen haciendo cortejos fúnebres y Chacarita está muy activa, pero no como en otra época. Eso es un cambio muy grande. Cuando uno se muere está el proceso del velorio y después el cortejo fúnebre y el entierro.

Otra cuestión que impacta en estos cambios de costumbres es que, en los últimos años, a partir de Bergoglio, el actual sumo pontífice, las parroquias de Buenos Aires empezaron a crear cinerarios. Por lo cual vos podés arrojar las cenizas de tus seres queridos en una iglesia, en una zona sagrada. Entonces eso también cambió la modalidad de ir al cementerio. Porque los cementerios además están abandonados. Para la mayoría de la gente, ir a un cementerio es algo sórdido, no es algo agradable como lo es para las personas que disfrutaban del arte y la arquitectura. Entonces nadie quiere un cementerio.

Otra causa importante es que, al ser un lugar tan desolado, especialmente en los cementerios del interior del país, hay muchos robos. La viuda, porque en general se muere primero el hombre y después la mujer, las viudas van a un lugar que no hay nadie, que van y les roban. Por ejemplo, el arquitecto Rafael Macchieraldo, muy destacado en Córdoba, hace unos años presentó un proyecto para debajo de la Catedral de San Francisco. Eso es una gran solución, por ejemplo, porque la gente va a misa, los pocos católicos que van quedando, y abajo tienen los nichos.

Volviendo al tema de la fragmentación familiar, los hijos de los fallecidos, se reparten el dinero y ya. No van a ir a gastar en un ataúd de cierta prestancia, o un monumento funerario. Es rarísimo, es un caso muy raro, extremadamente raro. Entonces hay una dilución, no sé si decirlo en tono de juicio moral, o simplemente de

reflejar las costumbres de nuestra época. Todo es muy difícil. Vos vas a Italia, por ejemplo, y ves un sepulcro, y está todo el árbol genealógico hecho en fotos. Desde el punto de vista arquitectónico, también tener una tumba implica un mantenimiento, que hay que ver quién se quiere hacer cargo.

### **¿Crees que las personas que concurren al Cementerio de la Chacarita son, en su mayoría, turistas? ¿O son personas que tienen familiares enterrados allí?**

No, claro, el otro problema es una cosa muy positiva en el cementerio de la Recoleta, fue el turismo. El turismo tiene un impacto muy positivo en el sentido que los monumentos no están desolados, solitarios, que la gente vaya y roba. En Chacarita fueron siempre, durante décadas, muy restrictivos, hasta ni se permitía sacar fotos. Por las características del cementerio, que son 90 hectáreas, es mucho más fácil de robar, es más desolado, pero por las mismas restricciones que las autoridades han dispuesto. En cambio, en la Recoleta hay un fuerte contraste entre Recoleta y Chacarita. Más allá del esfuerzo que pueden hacer los actuales empleados del cementerio de Chacarita, que mucho no pueden hacer. Está todo muy vandalizado. Está todo robado. Hay sospechas que en gestiones anteriores hubo complicidad de autoridades en el robo. Han robado monumentos muy grandes, de una tonelada de peso. Con total impunidad, como ahora está pasando. En los últimos 70, el peronismo destruyó el país, y en los últimos 20 el populismo dio el remate final. La impunidad frente a un delito, las leyes, el derecho penal, contemplan más al delincuente que a la víctima. Entonces, cada vez que agarraban a alguno, que en el baúl de un auto se llevaba 80, 90 placas de bronce, no le hacían nada.

Hubo un gran movimiento, que pueden ver en las redes sociales, hay dos grandes redes en Argentina, una es la *red argentina de cementerios patrimoniales*. Y después está la *red iberoamericana de cementerios patrimoniales*. Ahí en esas dos redes, tienen sus páginas, tienen todo su elemento, todas sus plataformas, vas a encontrar mucho material.

Pero en Europa, para el rol de arquitectos, hay un movimiento de promoción de los cementerios monumentales muy fuerte, donde interviene un arquitecto, donde se hacen museos en todos los cementerios importantes, de Milán, de Roma, de Boloña, que es mi preferido. En cualquier cementerio, en España también, desde Valencia, en Barcelona, tenés tres cementerios impresionantes, con mucho trabajo curaduría de arquitectos, de restauradores. O sea, acá hay un campo laboral si se quiere, porque se rescatan los monumentos. Y en Argentina hay mucho para trabajar en ese sentido. Especialmente si ahora hay vientos de cambio, hay mucho para rescatar. Tenés cementerios que tienen un patrimonio impresionante, los arquitectos podrían trabajar en restauración, para que se transforme en un negocio también turístico, porque la Recoleta recauda millones de pesos por día.

### **¿Por qué crees que concurren más personas a la Recoleta que a Chacarita?**

Hay una cosa de mercado, quién está dispuesto a pagar una entrada en la Chacarita, es una cosa de mercado. Sí, también por cómo está ubicada la Recoleta, está en una zona de gran atracción turística, es el cementerio que tiene mayor cantidad de monumentos por kilómetro cuadrado del mundo, es único del mundo en ese sentido, no es que es uno más, es el primero. El número uno en todo el mundo, en cantidad de monumentos de valor artístico por metro cuadrado o por hectárea. Son 5,5 hectáreas con 4.000 monumentos, no existe en ninguna parte del mundo. Ni en Italia, en Italia tienen cementerios más grandes, con muchísimas obras de arte, pero no en un espacio tan reducido. Entonces hay mucho para trabajar, en arquitectura y restauración, en curaduría, porque acá pocos cementerios tienen una parte museística, ninguno. Un área de museo, por ejemplo, en Málaga, que es una ciudad relativamente pequeña, tiene el cementerio de San Miguel, es como la Recoleta acá, que ya está inactivo porque está lleno, pero armaron un museo, van los turistas. Sería interesante, pero en la Recoleta no hay espacio, habría que buscar un lugar.

### **¿Qué intervención harías para que Chacarita sea más atractivo para la gente, para que vaya?**

Hay muchísimo para hacer, pero lo primero sería darle un presupuesto adecuado al valor, a la importancia que tiene Chacarita, porque hay muchos monumentos importantes, hay muchos panteones sociales, colectivos, desde la policía, las Fuerzas Armadas, la Sociedad Española de Socorros Mutuos, que es el más grande, que está en estado ruinoso. También tenés una zona nueva que está siendo nutrida por las nuevas corrientes migratorias que nos están contribuyendo tanto a nuestro país, con su trabajo y con su cultura, por ejemplo, los bolivianos o los peruanos. Hay varios países occidentales, y en Argentina en particular, en los que desapareció la familia. En Bolivia sigue existiendo la familia tradicional, por lo cual hay enterramientos y ritos funerarios más tradicionales, hay una zona nueva por atrás, gente de condición humilde, pero que tiene mucha actividad porque los bolivianos hacen todos los rituales. Después hay otra colectividad muy religiosa, muy católica y de muy buen nivel cultural, que es la inmigración venezolana, que son sectores medios, educados, pero como en Venezuela todavía hay un fervor católico muy fuerte, esta migración está nutriendo también nuestras parroquias. Por eso, las nuevas corrientes migratorias latinoamericanas también están haciendo soporte, por lo cual en la Chacarita hay mucho para hacer.

También hay panteones de vanguardia, como los que están de los círculos suboficiales, que son cáscaras de hormigón. Habría que ordenar en un sentido curatorial, un cementerio es como un gran museo, habría que ordenar curatorialmente los circuitos, hacer señalética.

### **Respecto al entorno, ¿cómo crees que influye el cementerio con su alrededor, o viceversa, el alrededor como influye en el funcionamiento del cementerio?**

Me parece magnífico, porque toda la Chacarita, Colegiales, son barrios que son emergentes, están creciendo mucho, están mejorando mucho. Es más, con el viaducto que se hizo por atrás, pero antes había barreras, ahora hay un viaducto. De manera tal, que del lado de Chacarita, de Warnes, de toda esa zona, que estaba muy deprimida, está emergiendo, y del otro lado, Colegiales, más todavía.

Hay mucho por hacer, desde el punto de vista de tener un master plan para la Chacarita y transformarlo en un gran museo, sería espectacular, pero bueno, tiene que haber la voluntad política para adjudicar un presupuesto adecuado, pero es mucho, y mejorándolo, creo que cambiaría, porque hay una cuestión muy importante para tomar en cuenta.

Respecto a los cementerios británico y alemán, son dos cementerios que están cuidados, protegidos, es impresionante, la gente quiere, paga para ir ahí. Paga 50 mil dólares, 30 mil dólares, quieren estar ahí, como un cementerio privado. Y la Chacarita, pudiendo ir gratis, no van, porque venden una cosa de decadente. Entonces, imagínate poner en valor a la Chacarita. Lo que pasa es que, bueno, llevaría mucho dinero, esfuerzo, continuidad, y medidas más punitivas para el contribuyente que tiene. Otra cosa es la impunidad en los cementerios, vos tenés un deudo y después no pagás más lo que tenés que pagar, no pasa nada. No es que te bloquean la facturación de monotributos, si fuera así, la gente pagaría. Vos te olvidás, después nadie más paga un peso. Entonces eso hace atenta contra el mantenimiento de los cementerios.

En fin, esa es otra dificultad, pero en la Chacarita sería lindo hacer un masterplan, pero tiene que haber una voluntad política. Con esto no quiero decir que se mutile el cementerio para hacer un parque de niños. Que el cementerio siga conservando su rol de cementerio, pero parquizarlo, mejorarlo, para que sea un lugar de visita atractivo. Se puede transformar en un gran espacio verde, funerario, que tendría un valor agregado, que armar un simple parque. Yo creo que fue un gran error mutilarlo para hacer una plazoleta, como han hecho sobre Av. Elcano. Chacarita podría ser un gran parque. Los bosques de Palermo tienen un mantenimiento también millonario, y sin embargo la ciudad invierte, y vale la pena porque vos ves lo que son los bosques de Palermo, es impresionante.

### **¿Conocés algún cementerio que en sus bordes de muro conviva alguna otra actividad?**

Bueno, vi que en la Chacarita han intervenido con pinturas murales, algunos están de acuerdo, otros no, a mí me gusta más el muro neutro, pero bueno, también entiendo que lo pintarían con grafitis. No está tan mal lo que han hecho, porque son intervenciones de cierto profesionalismo, gusten o no, lo que han hecho sobre Jorge Newbery.

En algunos cementerios españoles, lo que vi en el cementerio civil de Valencia, hay una cafetería y un restaurante, por ejemplo, común, pero lindo, porque en España todo es lindo, vos vas, comes ahí de primera, estás en el cementerio, es una concesión del cementerio, pero tiene vida, vida de la ciudad, o sea, van gente de la ciudad. Me acuerdo de ese caso concreto, pero es una intervención relativamente pequeña.

Hay otro chico que ahora está a cargo del Museo de la Catedral de la Paz en Bolivia, de la edad de ustedes, ya se recibió ahora, seguro, Cristian Mariaca, que hizo un proyecto sobre el cementerio de La Paz en Bolivia, impresionante.

## **Entrevista Comuna 15**

**Carlos Pasquini y Fabio De Felice**

### **¿Qué se espera de Chacarita en un futuro? ¿Qué cambios quieren realizar y qué espera el gobierno por parte del barrio?**

La comuna tiene injerencia en el proceso de centralización que tiene el gobierno de la ciudad. A la comuna le van dando algunas atribuciones. Una de las atribuciones que tenemos, por ejemplo, son los espacios verdes. El espacio verde depende de la comuna. ¿Qué les quiero decir con esto? Que la traza de las calles, cambiar luminarias, hay un montón de cosas no corresponden hoy por hoy a la comuna, sigue siendo el gobierno central y hay cosas que sí. En el medio de eso hay una transición y sí hay una consulta. Se trata de trabajar en combinación. Cuando hablo en combinación, no necesariamente es un alineamiento político, porque, por ejemplo, el organismo central es de un color y puede ser la comuna de otro, pero bueno, hoy por hoy yo te puedo contar fehacientemente en lo que corresponde a la comuna, porque no te puedo decir si en espacios verdes vamos a tener estos trabajos.

### **¿Cuáles son los proyectos que se van a desarrollar próximamente y a largo plazo, tanto en Chacarita como en la comuna en general?**

Otra cosa que les quiero contar es que el cementerio de la Chacarita no nos pertenece, si bien está en el territorio de la comuna, su administración es independiente. Lo maneja el gobierno central. No tenemos nosotros ahí injerencia. Tenemos un intercambio, ellos están en nuestro territorio. Cuando hablamos de Chacarita, automáticamente se piensa en el cementerio. Bueno, adentro del cementerio hay un montón de obras. Se ordenó realizar un proceso similar a lo que pasa en Recoleta, y se empezó a mandar presupuesto, presupuesto de verdad, no solo para mantenimiento. Hay una puesta en valor en lo que es jardinería, en lo que es nichos, bueno, eso lo tenés que preguntar en cementerio. Sí compartimos algunas cosas, por ejemplo, las fachadas. Ahí trabajamos en conjunto, y en particular, uno de los ejes de la comuna, que lo tenemos en nuestra potestad, fue el Paseo de los Colegiales, que es toda la traza de Jorge Newbery.

Cercano al cruce de Warnes y Newbery, actualmente hay un obrador, que pertenecía a ferrocarriles, es decir, era jurisdicción del gobierno central. Durante el gobierno de Mauricio Macri, que estaba alineado con el gobierno de la Ciudad, había diálogo, se le permitió a la comuna pensar en un plan para ese sector. Cuando cambia el gobierno nacional, en 2019, el diálogo se cortó y comenzó una discusión sobre quién tenía la tenencia de esa parte del suelo. Después de muchas disputas, el obrador quedó en manos del gobierno de la Ciudad, donde

estamos haciendo un campo deportivo, en el cual va a haber una cancha de básquet, una calistenia de las más grandes, y bueno, se pone en valor lo que es iluminación, el verde, y después bueno, se van a poner en valor las postas. Se les va a hacer el piso, lo tenían en granza, y ahora va a ser ese suelo que es medio goma. También se le va a dar una puesta en valor a los cestos y a los bebederos del Paseo de los Colegiales.

La intervención artística va a continuar hasta el fondo, donde hacemos el campo deportivo. Ahí habrá una intervención artística en la cual, digamos, las imágenes tienen temáticas, esta sería más deportiva. Y en las columnas, bueno, tienen otro nombre técnicamente, en esas columnas va una intervención de la fundación del arquitecto Clorindo Testa. El trabajo con los artistas fue en conjunto, les dimos una idea y ellos se encargaron de los bocetos y toda la parte creativa. Estos artistas, que son diez los que trabajan en esta intervención, son locales y reconocidos internacionalmente. Somos exportadores de artistas, creatividad, talento sobra en la Argentina.

Bueno, el otro trabajo grande que tenemos, que, si bien no correspondió a la comuna, sino al Instituto de la Vivienda, es la urbanización del barrio Fraga, que eso fue a través del IBC, y ahí sí tuvimos un poco más de injerencia porque el jefe comunal actual, anteriormente fue director del IBC, o sea que esa obra fue protagonista en su inicio. Ahora prácticamente se está terminando, queda inconclusa la obra, quedó esa manzana sin urbanizar, pero bueno, ahí también en la parte urbanística no tuvimos mucha participación, eso fue del IBC. Pero bueno, hubo un trabajo en conjunto porque lo va a recibir la comuna, en esto de centralización que son los espacios verdes que se ganaron.

Otro proyecto, ayer se firmó el convenio en calle Rodney, al lado del predio del centro de monitoreo, ahí se va a hacer un polideportivo municipal con pileta climatizada, cancha de fútbol, basquetbol. Es un reclamo viejísimo, mucho más amplio, en un momento se judicializó, cuando te digo un momento, hace como 12 o 14 años, estaba judicializado, estaban puestos con un amparo, bueno ayer se firmó el acta acuerdo, ya está el dinero. La primera etapa es la pileta, la obra más o menos son 2.400 metros cuadrados, es climatizada, con vestuarios para mayores, masculinos, femeninos, y para menores, masculinos, femeninos. Esto va a estar de acá 8 meses igual.

### **¿La obra del Barrio Fraga se proyectó en etapas? ¿o por qué quedó justamente esa manzana sin urbanización?**

La Ciudad recibió dos cortes de presupuesto, el gobierno de la Ciudad fue a la corte para pedir que lo restituyan, hubo problemas con el fallo. Después vino la pandemia, la obra se frenó, la misma cantidad de gente que teníamos en las tres manzanas hoy la tenemos en una. En dos o tres años, el lío que teníamos desparramado en tres manzanas que se iba a solucionar, bueno, hoy está todo en una, tal vez se haya agravado socialmente.

El proyecto original era urbanizar todo digamos. Y el proyecto original también era, llegar a urbanizar Paternal, pero bueno, eso tiene otra complejidad. Si, a la parte de Fraga que queda sin urbanizar se le hicieron las obras de infraestructura, se le hicieron cloacas, se abrieron las calles, se les dio luz. Ahora, se está revocando y pintando la planta.

Otra intervención fue eso de las pérgolas, que también no las hicimos ni tenemos el mantenimiento. Lo que si tenemos es el mantenimiento del espacio verde. Cuando te digo el espacio verde, incluye también la parte seca, digamos, la parte de donde hay mampostería y requiere limpieza.

### **Este mantenimiento de las pérgolas, ¿incluye también lo que está en la calle Guzmán, atrás del parque Los Andes?**

Eso está judicializado, en un principio fue un estacionamiento, no actualmente, pero en su momento fue un estacionamiento medido, luego sí se judicializó. Y después hubo una idea de reubicar ahí todo lo que era la

zona de los floristas, pero bueno, está el cambio cultural de que el cementerio, la gente deja de ir al cementerio y bueno, antes había 100 floristas, ahora hay 10, antes había 100 marmolerías, hay 5, está ese cambio.

El parque Elcano es de la comuna, en verdad ahora por vandalismo, es el lugar donde ingresan a robar el cementerio. El año pasado hubo aproximadamente 24 detenidos por eso. Bueno, ahora se le puso todo chapa. La chapa no estaba, pero es para que con un criquet no abran la reja y se metan y salgan. Roban bronce y saltan por el parque.

### **Vimos que había otros dos proyectos de parques en el terreno del cementerio, Garmendia y Newbery, ¿qué pasó con eso?**

En esa parte creo que hace 15, 20 años, en esto de que la gente deja de enterrar, bueno, al cementerio es como que le empieza a sobrar lugar. Entonces ya la partecita esa de Garmendia, ya hay un triangulito que hace creo que 15, 20 años, que no se entierra nadie y se lo está dejando para parque. Está la iniciativa para parque. Pero bueno, por lo pronto qué uso se le va a dar, no sé, sí sé que no se entierra más gente.

### **¿Cómo afectó la elevación del ferrocarril San Martín en la zona y a los vecinos? ¿Creen que Paternal, Chacarita, Villa Crespo y Palermo se encuentran mejor conectados?**

La conectividad mejoró muchísimo a raíz del tren de San Martín elevado, había un montón de cuadras que estaban como muertas. Esto trajo gente a favor y gente en contra, porque claro, había gente que tenía tomado parte del terreno del ferrocarril como su propiedad. El viaducto ha dado origen al cruce de calles, que dejó de ser una barrera arquitectónica importante, y sí, logró la conexión y que se juntaran un poco los barrios. Económicamente valen las propiedades 10 veces de lo que valía. Sí, está la situación social, donde había una casita tomada, hoy es un sector más amplio. De hecho, le decían la cueva a ese pedacito, hoy le dicen la cueva. Pero bueno, pasa en todos lados. Hoy la problemática social se da que donde haya un paredón, así como tiene el cementerio, es el lugar. Hoy el cementerio produce eso, se arman estas casillas, bajan con los carros, hay mucho compra y venta de cartón.

También está la situación de que el bajo viaducto todavía no ha sido ni urbanizado y posiblemente sea una pelea entre ciudad y nación. Es una parte que afecta más a Villa Crespo. Para Chacarita sí se planeaba, en el bajo viaducto, que están los carteles, se iba a trasladar a la comisaría, la sede comunal, pero todavía no está definido.

Se nota que hay una movida cultural, a la gente ya no le importa vivir cerca de un cementerio. Es más, te digo que algunos lo disfrutan. En el parque Elcano la gente va, hace gimnasia, los pibes van a jugar a la pelota, no les importan los nichos de fondo. También Chacarita está recibiendo el rebote de un Palermo ya saturado, donde la gente busca un barrio más tranquilo. Hay un lío de código urbano, en el que los vecinos de Chacarita se encuentran en contra de que el barrio se vuelva una copia de Palermo, con el desarrollo inmobiliario. En particular yo creo que tienen razón. La ubicación de Chacarita es extraordinaria, el cementerio ya es una cosa linda, seguro, si se sacase esto de alrededor de que se instalan casillas en los muros.

También hay una impresionante industria audiovisual, que se ha instalado en Chacarita, hay un montón de productoras. Se han instalado acá, los precios son más accesibles, hay inversionistas que han comprado muchos galpones y después los utilizan para estudios. Y bueno, explotó en eso, después que hay que cuidarlo.

Lo bueno de Chacarita es que sigue siendo un barrio, está viniendo mucha gente joven, que por ahí le gusta la tranquilidad del barrio, todavía sigue siendo un lugar tranquilo.

### **El desarrollo gastronómico que se estuvo dando en el último tiempo, ¿es de uso de los vecinos o atrae también turismo?**



Y originalmente la comuna presentó, en una primera etapa, tener en Warnes el playón deportivo, si venimos caminando por Newbery, le seguía un área gastronómica y después un área cultural, a cielo abierto. Todo esto fue pensado en pandemia, está presentado el proyecto, pero la situación no nos ayudó. La idea era utilizar la callecita interna que tiene, se llama Girardot, que era una callecita de cortejo de carruajes. La parte gastronómica arrancaba ya al final, contra Av. Corrientes, y después continuaban todos los emprendimientos privados de gastronomía. Por ahora no se va a hacer, pero está presentado. Es una normativa de cada 6 meses, presentar proyectos. Cada comuna presenta un proyecto, los vecinos también lo pueden presentar, la sala de gobierno también, y se va estudiando, se va haciendo una selección.

Hoy sigue siendo descentralizado, la comuna tiene injerencia sobre algunas cosas nada más, como espacios verdes, los puestos de flores los administra la comuna, los decks de los locales gastronómicos lo administra la comuna, los puestos de diario también. Piensen que la comuna antes era el CGP, donde se hace el documento y nada más, hoy ya tiene muchas más cosas, hoy tenemos inspectores comunales, que, si bien no tienen injerencia dentro de los comercios, sí lo tienen en la vía pública. Los autos abandonados son una problemática grande, somos la comuna que tiene la mayor cantidad de autos abandonados, en gran parte por la Av. Warnes y todos los talleres y desarmaderos de autos que hay. Hoy ya hay una reconversión, en un montón de galpones se han armado pymes que pusieron otros rubros, como imprenta, se ve de todo, lo encontraron barato al barrio, la ubicación, la conectividad que tiene, los subtes, el tren, Chacarita está muy bien conectado.

### **¿Hay algún reclamo que tengan los vecinos de Chacarita?**

Nosotros tenemos, al menos el pulso de la calle, pues estamos mucho en la calle. Actualmente, uno de los reclamos más grandes de los vecinos es el tema de la gente en situación de calle. Y el Barrio Fraga, que falta todavía la integración, es compleja. Muchos se quejan, dicen que antes había una entrada y ponías a la policía ahí para controlar, ahora está abierta y puede pasar cualquiera. Hay muchos reclamos sobre la urbanización en general, en su mayoría son conflictos sociales, reclamos que se ven en toda la ciudad.

También está lo del código, sí, es una realidad. Si creo que amerita un cambio de código, si quieren mantener el barrio, porque hay muchos cambios. También hay quejas por las ciclovías, digamos que eso es otro de los reclamos de los vecinos. Porque al estar acostumbrado a ser muy barrio, entonces la gente se queja de que ya no puede dejar el auto en la puerta de la casa. Los tipos ya lo tomaban como propio, pero en la calle. Entonces, hicieron una ciclovía y lo tienen que dejar en frente. Entonces, le intentamos explicar que la idea del gobierno es ir hasta una movilidad sustentable. Entonces, esa transición también a veces es un poco complicado porque en realidad la ciudad no da más de autos. Estamos tratando de que no se nos desmadre como se desmadró Palermo, sobre todo con la movida gastronómica. Y bueno, los vecinos piden eso, que no se transforme en Palermo. O sea, un desarrollo más controlado, más tranquilo. Quieren mantener el solcito, los pajaritos. Se la ven venir. Pero está bueno que el Estado o alguien ponga algún límite, sino la industria inmobiliaria va a arrasar con todo.