

Propuesta de reocalización de Estación Pacífico del FFCC San Martín.

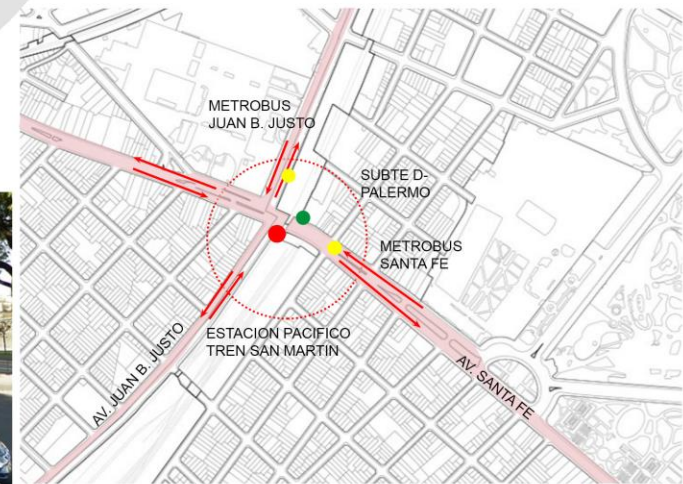
La zona de **Palermo Pacífico** (así llamada por la importancia de la estación) es una de las de mayor confluencia de personas en la Ciudad de Buenos Aires. Esto se debe a que en la inmediatez del cruce de la **Av. Santa Fe y la Av. Juan B. Justo** entorno al Puente Pacífico confluyen, sin ninguna estructura que los conecta y conecte, tres tipos de transporte diferentes: el tren **San Martín**, la estación **Palermo de la línea D** y numerosas líneas de colectivos nucleadas en dos sistemas Metrobus, **Metrobus Juan B. Justo** y el futuro **Metrobus Santa Fe**, componiendo un **Centro de Transbordo extendido** que abarca la zona delimitada por la **Av. Santa Fe entre Plaza Italia hasta la estación Ministro Carranza del FC Mitre**.

- F** Punto neurálgico de la Ciudad, cercanía a centros comerciales, deportivos y culturales. Encuentro de tres tipos de transportes de distintos modos.
- O** Posibilidad de mejorar la calidad del transporte público y su infraestructura.
- D** Desarticulación entre los diferentes medios de transporte. Falta de conexión de la estación con el nivel 0.00.
- A** Degradación de la zona en cercanía a la estación.

PROBLEMAS:

- Falta de pensamiento integral de los transportes públicos.
- Falta de infraestructura urbana en espacios públicos.
- Dificultad de acceso a los transportes públicos. Estación de subte con acceso extrangulado en el espacio peatonal.
- Infraestructura de la estación en mal estado.
- Predominio del comercio ilegal, ocupando espacios públicos de circulación.

DIFICULTAD DE MOVILIDAD PEATONAL.



CENTRO DE TRANSBORDO - PUENTE PACIFICO

La Resolución 4.246 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de la Nación (CNRT) define como CT a las siguientes zonas dentro de la CABA:

- Constitución.
- Obelisco.
- Correo Central.
- Retiro.
- Once.
- Chacarita.
- Primera Junta.
- Barrancas de Belgrano.
- Correo Central - Av. Cabildo y Av. Juramento.
- Liniers.
- Puente Saavedra.
- Plaza de los Virreyes.
- Nueva Pompeya.

Pacífico.

Colectivos que transitan:
Por Av. Santa Fé.

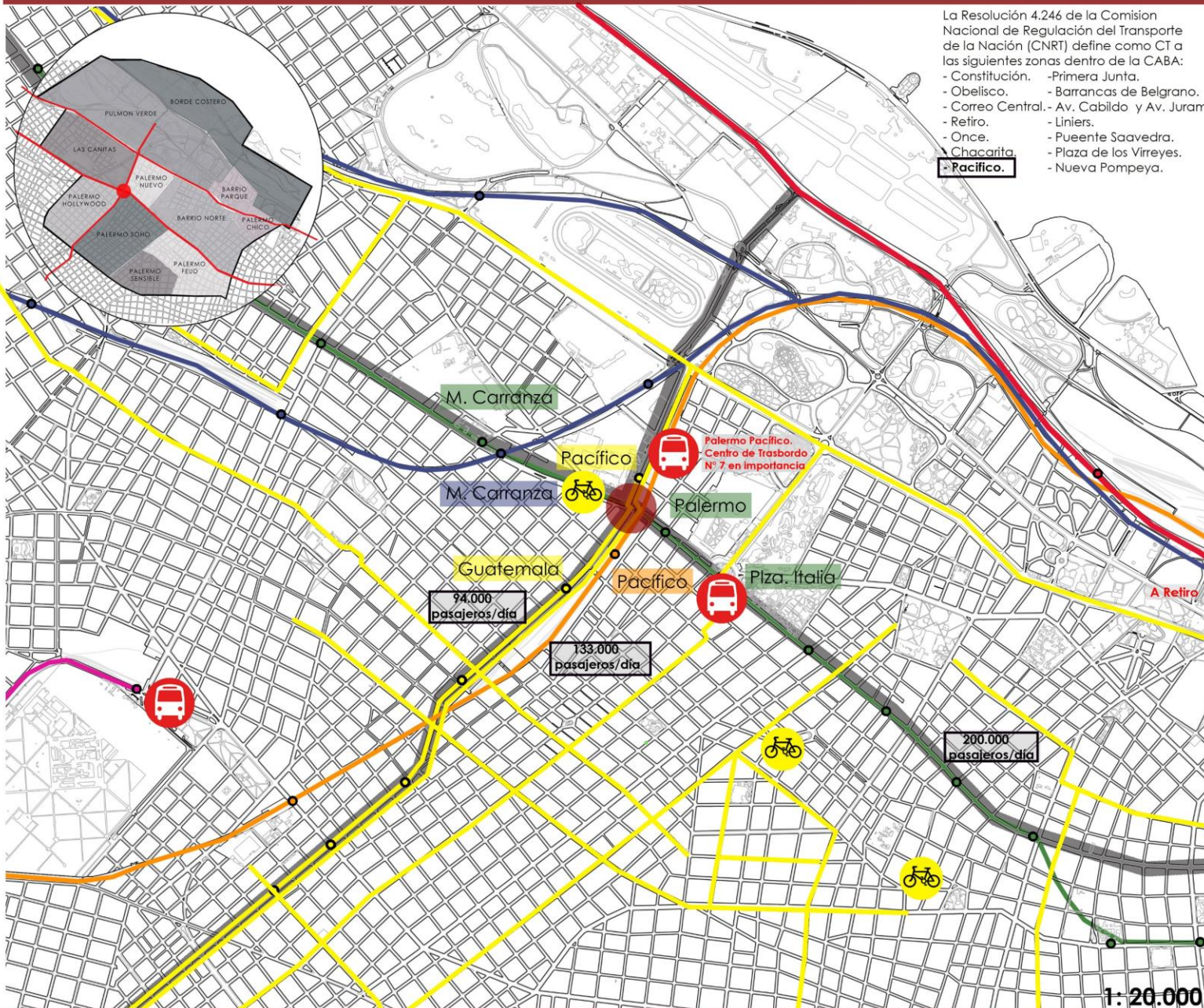
- 29 Olivos/Saavedra - Barracas
- 41 Villa Adelina - Boedo
- 59 Carapachay - Barracas
- 60 Escobar - Barracas
- 67 Villa Ballester - Constitución
- 68 Vicente López - Balvanera
- 152 Olivos - La Boca
- 161 Palermo - Liniers
- 10 Palermo - Wilde
- 12 Palermo - Barracas
- 15 Benavidez - Valentín Alsina
- 39 Chacarita - Barracas
- 55 Belgrano - Villa Luzuriaga
- 57 Excn. de la Cruz / Mercedes Capital Federal (Palermo)
- 64 Belgrano - Barracas
- 93 Munro - Avellaneda
- 95 Palermo - Avellaneda
- 108 Liniers - Retiro
- 111 Pto. Madero - J. L. Suarez
- 118 Belgrano - Barracas
- 160 Núñez - Luján
- 194 Almagro - Zárate
Por Av. J.B. Justo - Av. Int. Bullrich.
- 34 Belgrano - Liniers
- 166 Libertad/Morón - Palermo

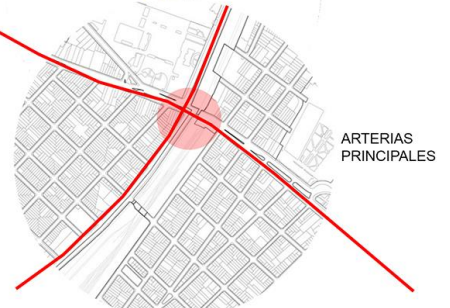
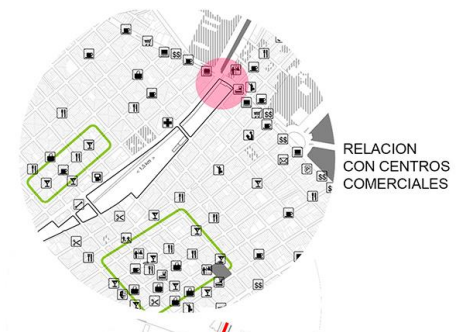
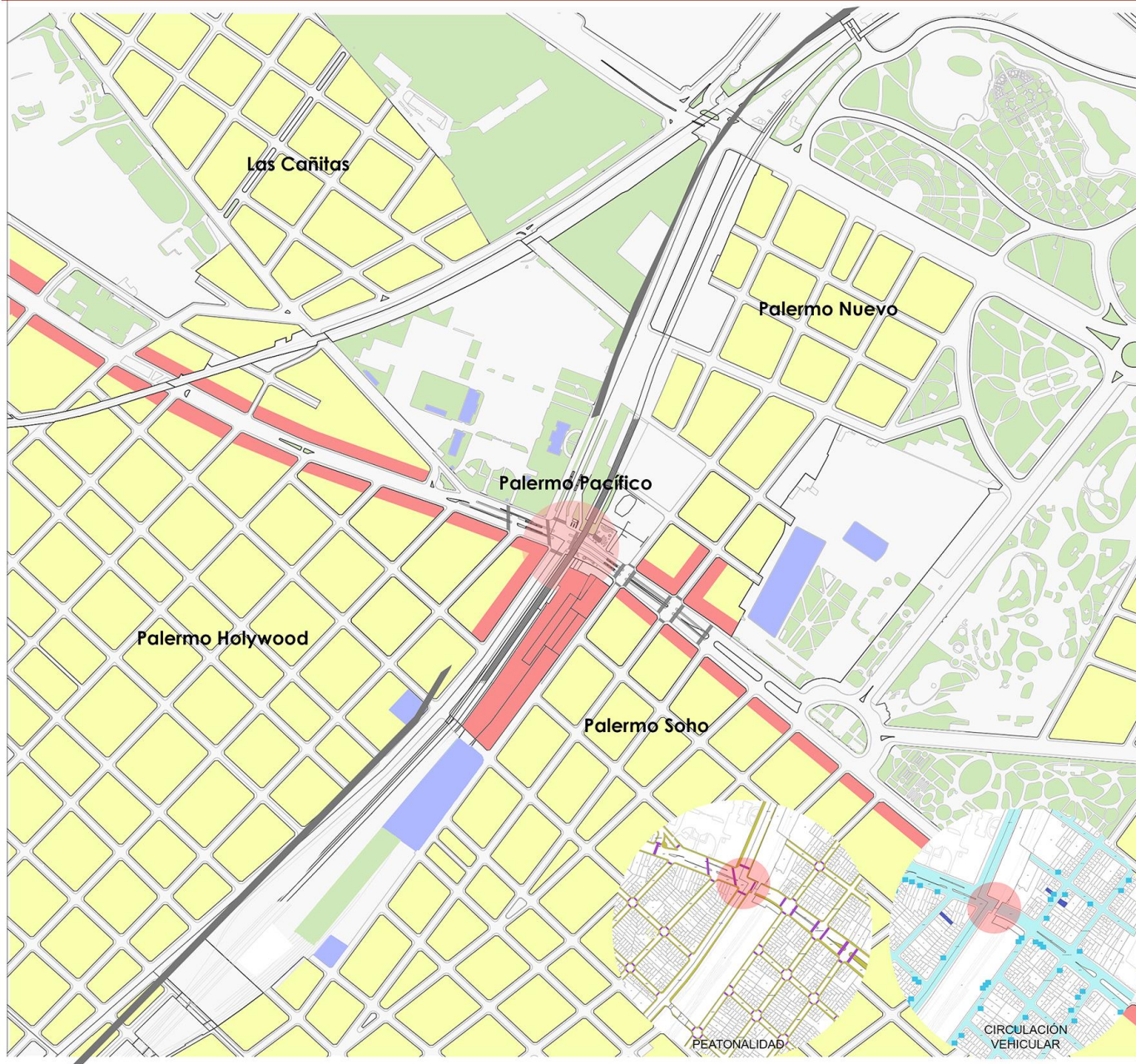
- FF.CC San Martín
- FF.CC Mitre
- FF.CC Urquiza
- FF.CC Belgrano Norte
- Subte Línea D
- Metro Bus Juan B. Justo
- Av. Sta Fé y Av. J.B. Justo
- Red Ciclovías

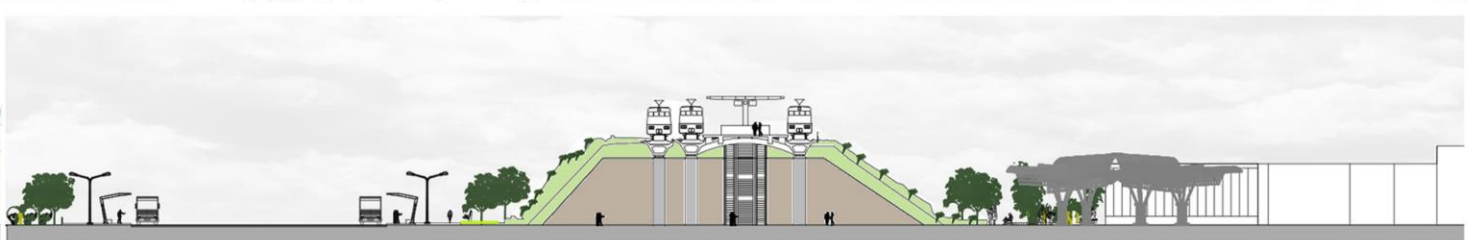
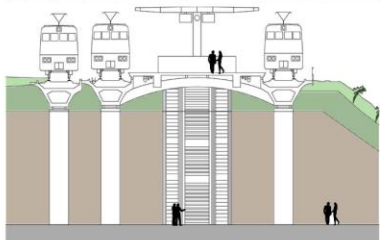
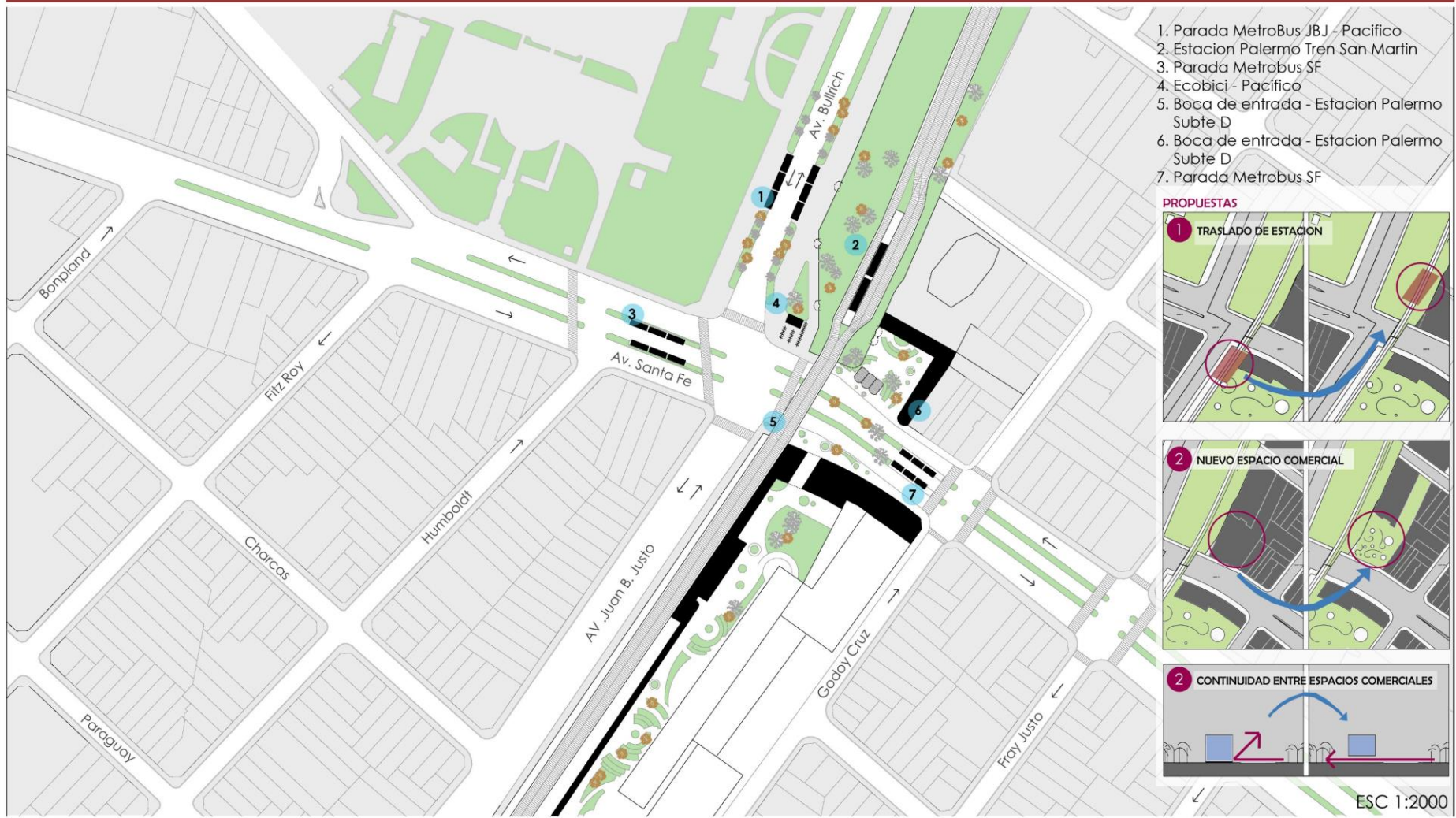
Terminales
Centros de transporte
Centros de transbordo

Estaciones Eco-Bici

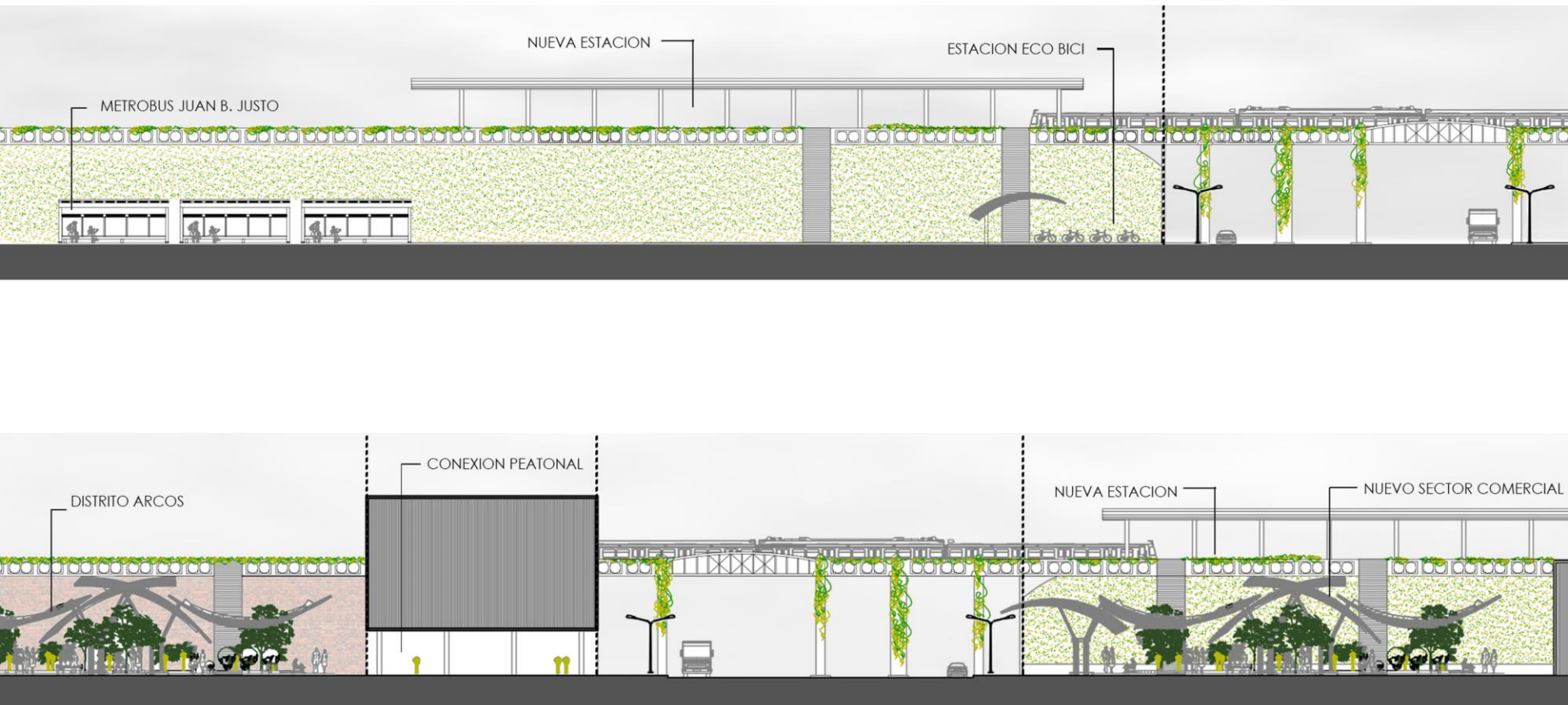
1:20.000



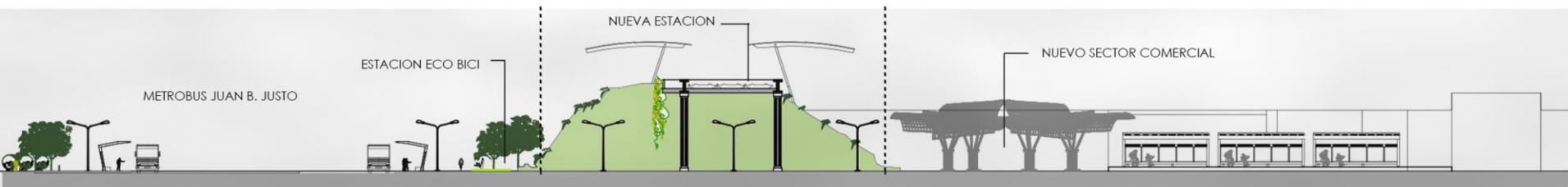




Cortes - Propuesta

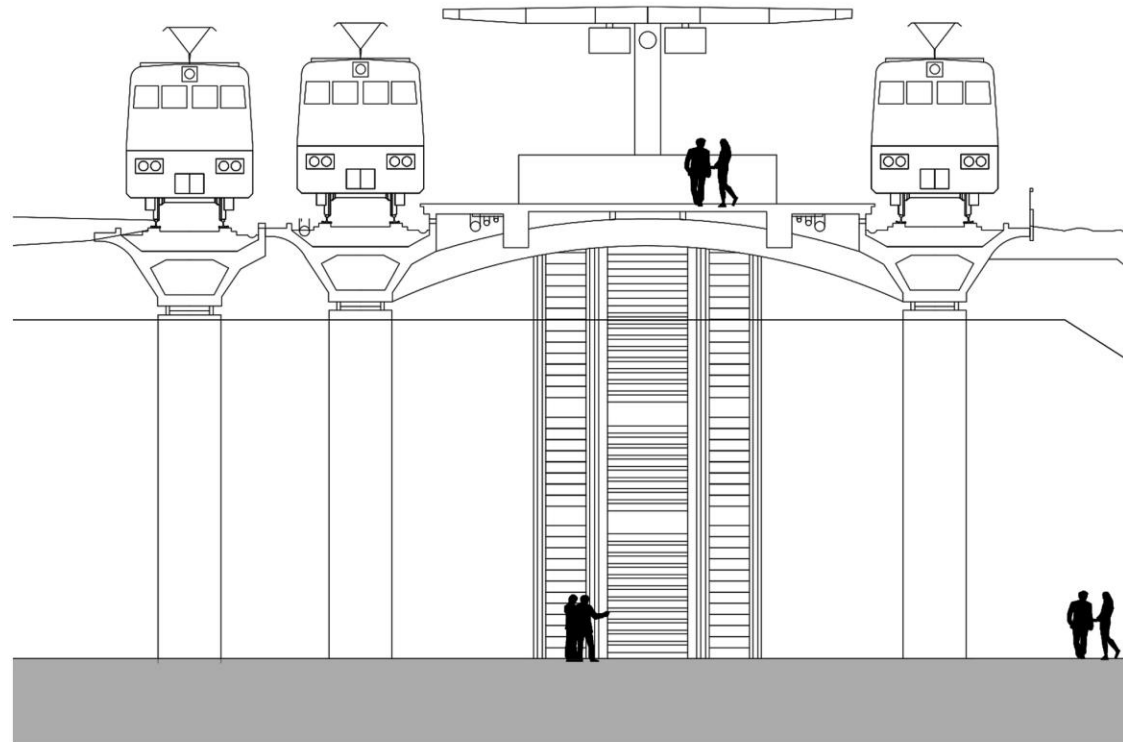
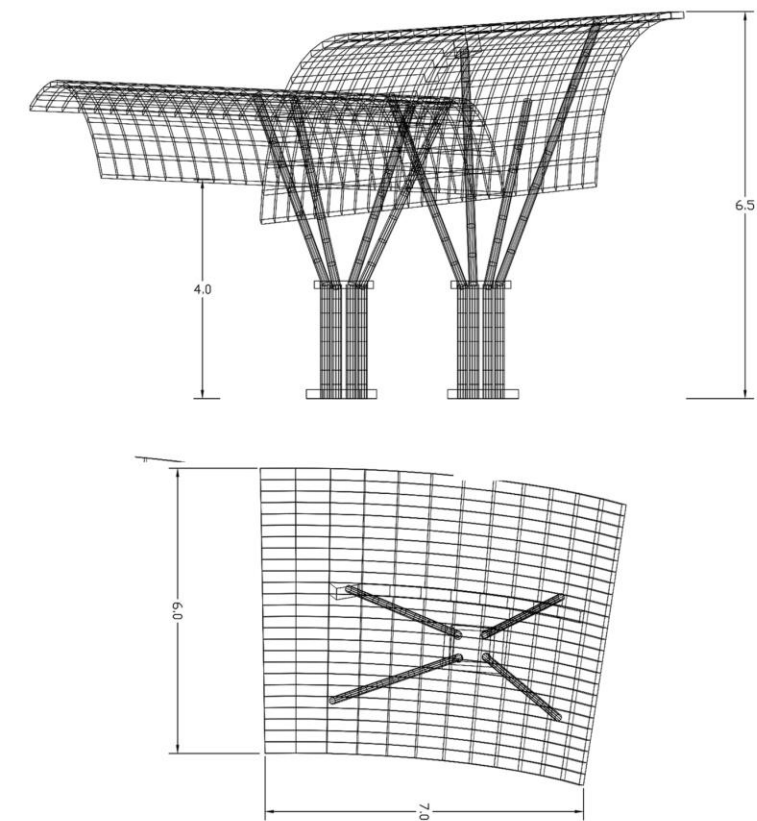


Corte - Propuesta



Detalle Mobiliario- Nuevo sector comercial

Detalle Nueva Estacion



MEMORIA- CENTRO DE TRANSBORDO PACIFICO

La zona de Palermo Pacifico (así llamada por la importancia de la estación) es una de las de mayor confluencia de personas en la Ciudad de Buenos Aires. Esto se debe a que en la inmediatez del cruce de la Av. Santa Fe y la Av. Juan B. Justo entorno al Puente Pacifico confluyen, sin ninguna estructura que los conecta y conecte, tres tipos de transporte diferentes: el tren San Martín, la estación Palermo de la línea D y numerosas líneas de colectivos nucleadas en dos sistemas Metrobus, Metrobus Juan B. Justo y el futuro Metrobus Santa Fe, componiendo un Centro de Transbordo extendido que abarca la zona delimitada por la Av. Santa Fe entre Plaza Italia hasta la estación Cabrera del FC Mitre.

La línea San Martín es una de las siete líneas suburbanas que presta servicios entre las estaciones Retiro en el barrio porteño de Retiro y la estación Dr. Cabrera en la localidad de Luján, comunica 72,5 km con 22 estaciones. Por año esta línea recibe a 48.5 millones de pasajeros los cuales descienden, generalmente, en la estación Palermo y Retiro. Los usuarios del tren que descienden en Palermo lo hacen para conectarse a algún punto de la Ciudad con otro sistema de movilidad. Puede ser a través de la línea D del subte, estación Palermo, hacia el centro de la Ciudad o en otros casos hacia el norte. La línea del subte D combina con las líneas A y E en Catedral, la B y la C en 9 de julio y la H en Pueyrredón y su recorrido va desde Congreso de Tucumán, en el Barrio de Belgrano, hasta Catedral, en San Nicolás. Es una de las líneas de mayor uso de la Ciudad recorriendo 10.4 km con 16 estaciones y 70 millones de pasajeros por año.

Otro transbordo que realizan los pasajeros del Tren es hacia las diferentes líneas de colectivo que pasan por las arterias más importantes de la zona, Santa Fe y Juan B Justo. El Metrobus de Juan B. Justo, inaugurado en 2011, extendiéndose de Liniers hasta Palermo, conecta con dos líneas de colectivo. Por otro lado el futuro Metrobus de Santa Fe, conectaría a la estación con 22 líneas de colectivo.

Toda esta situación define un gran potencial centro de transbordo, que si bien ya cumple con las condiciones para ser entendiendo como tal, no cuenta con espacio físico ni con las comodidades para realizar el intercambio. Pese a que el entorno de la estación ha sido renovado en el último tiempo, el espacio de circulación de los pasajeros que transbordan esta degradado, al menos en comparación con el resto del barrio.

Teniendo en cuenta estos diversos factores podemos afirmar, que si bien existen otros problemas, el principal se funda en el hecho de que al estar la estación en un nivel elevado, las conexiones con Metrobus y el subte D en otro nivel y los accesos a los mismo interrumpidos, sin señalización, se dificultan las conexiones peatonales, las cuales se ven obligados a realizar los usuarios.

Los principales problemas a tener en cuenta para lograr una mejor conexión segura y eficiente son:

- Estación con infraestructura en mal estado.
- Incomodos accesos, mal señalizados y sin inclusión para personas con discapacidades.
- Estaciones de subte con accesos estrangulados en el espacio peatonal.
- Mala conexión de la estación con los usos comerciales que abundan en la zona y podrían potenciarse.
- Falta de señalización del metrobus.
- Falta de señalización e inclusión de las bicisendas en la conexión intermodal.

Nuestra propuesta busca resolver estas problemáticas tomando al usuario como el principal eje del proyecto buscando lograr que se pueda realizar las conexiones intermodales de la manera más segura e eficiente.

Objetivos principales:

- Integrar físicamente los diferentes modos de transporte público que atraviesan la zona.
- Facilitar el transbordo de los pasajeros.
- Posibilitar a los usuarios un intercambio que se cumpla en menor tiempo posible y de manera segura y confortable.

Se propone:

- Para generar una conexión mejor de la estación con su entorno y teniendo en cuenta el estado de la estación actual se propone relocalizarla sobre el terraplén verde que se encuentra del otro lado de la Av. Santa Fe. Esta nueva estación mejoraría la conexión con los metrobuses y la estación de subte D, liberando el edificio antiguo para un uso comercial en relación al paseo Arcos.

Esta nueva ubicación de la estación reduciría los cruces peatonales necesarios para realizar las conexiones con los otros modos, disminuyendo los tiempos de recorrido y las posibilidades de accidentes viales.

- Teniendo en cuenta la importancia comercial de la zona y la falta de espacio para el acceso de la línea D, se propone reutilizar el edificio de estacionamiento, que se localiza sobre la Av. Santa Fe, para generar un centro comercial a cielo abierto que contenga una estación de subte y se conecte con la estación de tren nueva a través de un pasaje. Este centro comercial a cielo abierto sobre la Av. Santa Fe, con una lógica de diseño similar al espacio Arcos, se conectaría al shopping con un pasaje. Este pasaje se resuelve expropiando uno de los locales del edificio sobre la Avenida.

No solo se lograría una conexión peatonal entre los dos centros, sino que también se abriría al actual shopping Arcos a los flujos y movimiento de la Av. Santa Fe.