

Durante el diagnóstico, mediante las vivencias personales y el análisis de datos precisos, nos dan como pauta que la ciudad “llega” hacia el sector analizado de la traza del ferrocarril San Martín, no hay centros entre Villa del Parque y la estación de Palermo, solo un borde urbano que durante su historia dividió y generó áreas estancas que con el paso del tiempo se convirtieron en áreas más o menos degradadas, con mayor o menor grado de aislamiento y así se conformaron áreas con mayores o menores dinámicas urbanas.

Calles cortadas, medianeras hacia las vías, grandes predios; son parte de la complejidad del sector, una mayor conectividad y transversalidad por la zona de Palermo. Un borde que divide dos barrios en Chacarita - Villa Crespo y la avenida Juan B. Justo junto con el ferrocarril como doble borde en algunas áreas. Grandes equipamientos como el cementerio, la ex área bodeguera de La Paternal con fondos y más fondos sobre los que se ubican quienes menos tienen. Complejidad a la que se suman las necesidades básicas insatisfechas en los alrededores del ex Puente de J. B. Justo y en la ex playa de maniobras de La Paternal donde aparece el Barrio de La Carbonilla con 4000 habitantes en poco más de 3 hectáreas.

El viaducto trepará la altura luego de traspasar el puente de la Av. San Martín, para llegar a la estación de La Paternal al nivel proyectado que lo mantendrá constante hasta la entrada de Palermo. Con este diagnóstico se decide desarrollar el sector de La Paternal por una cuestión de responder al punto más conflictivo del desarrollo del viaducto que es el bajo rampa y su condición de encontrarse atrás de un barrio carenciado, La Carbonilla.

Dicho plan de sector responde al anhelo de lograr la integración social y urbana de los sectores más vulnerables, generando una integración física con la ciudad y una mixtura social mediante mixtura de actividades para potenciar así La Paternal como centralidad de la ciudad en relación directa a lo que plantea el proyecto de la Red de Expresos Regionales de ser una terminal y/o estación de trasbordo de servicios lanzadera.

En primera instancia se pensó revalorizar el área mediante la refuncionalización de las ex bodegas para actividades que generen atractivo de personas y con ello mayores dinámicas urbanas sacando el perfil logístico que mantienen las mismas.

En segunda instancia se trazaron calles para vincular a La Carbonilla y a la “Isla de La Paternal” con la ciudad, flanqueando la traza ferroviaria con calles a ambos lados para evitar los muros y generando cruces que permeabilicen esta barrera urbana para que La Carbonilla y el predio de las ex bodegas y del Hogar San Martín dejen de ser bordes y macizos infranqueables para ser sitios de integración social con instituciones para satisfacer las necesidades locales y otras de atractivo metropolitano, generar espacio público que airee el tejido urbano de alta densidad de La Carbonilla y desarrollar nuevo tejido residencial que sume habitantes al barrio y a la ciudad.

En el bajo viaducto y bajo rampa se desarrollarán comercios y dos accesos a la estación, uno en la esquina de Av. Warnes y Av. Garmendia y otro cercano a la intersección del viaducto con la Av. Álvarez Jonte.

En las ex bodegas se desarrollará un mercado de frutas y verduras, un mercado de productores locales con talleres de artes y oficios, el CCDA (Centro Cultural de Diseño Audiovisual) de atractivo metropolitano con salas de muestra de actualidad e historia, salas de cine del INCAA, salas para pequeños productores independientes, espacio para muestras de empresas del rubro. También una sede de la UNTREF en otro edificio como universidad vinculada a las artes escénicas y al mismo tiempo sus edificios quedarían rápidamente interconectados con el ferrocarril San Martín entre Caseros, Sáenz Peña, Paternal y Recoleta.

Revitalizar las cuadras de Av. San Martín a la altura de Punta Arenas mediante la refuncionalización de las bodegas allí existentes como Multiespacio Paternal con un pasaje peatonal que vincule la avenida con la plaza de La Carbonilla, allí existirá administración pública, comercios, oficinas de alquiler y la mixtura de usos necesaria para su uso día y noche.

La Av. Donato Álvarez prolongará su boulevard hasta el lado norte del viaducto y contendrá a cada lado donde hoy existe un corralón dos edificios de oficinas de 8 pisos como así también un galpón de cargas ferroviario se refuncionalizara como sector gastronómico y de coworking, mientras el edificio de la antigua estación será un museo y otras dos ex bodegas cubrirán las necesidades barriales de cercanía a escuela primaria y a escuela secundaria técnica.