Universidad Nacional
de General Sarmiento

ICO | Instituto del Conurbano

APUNTES DE CARRERA 6
LICENCIATURA EN URBANISMO

Image Science & Analysis Laboratory, NASA Johnson Space Center

TALLER DE DESARROLLO TERRITORIAL

Ruta Provincial 23 como corredor urbano

Trabajo realizado en el marco de la materia "Taller de Desarrollo Territorial".

Compilación:
Alejandro Attié, Lucas Dombroski, Erica Leguizamón, Lorena Nieva.
Coordinación:
Estela Cañellas.

Dirección del Instituto del Conurbano
Lic. Gustavo Kohan

Coordinador de Formación del Instituto
del Conurbano
Prof. Federico Fritzsche

Coordinador de la Licenciatura en Ecología
Lic. Carlos A. Ruggerio

Coordinadora de la Licenciatura
en Política Social
Dra. Verónica Maceira

Coordinador de la Licenciatura en Urbanismo
Dr. Guillermo Tella

Coordinador de la Licenciatura
en Administración Pública
Lic. Alejandro López Accotto

Coordinador de la Tecnicatura Superior
en sistemas de Información Geográfica
Lic. Leonardo Di Franco

Coordinador del Profesorado Universitario
de Educación Superior en Geografía
Lic. Ana Luz Abramovich

Licenciatura en Urbanismo

El Urbanismo como campo disciplinar se propone comprender los problemas urbanos desde una perspectiva multidisciplinaria y diseñar soluciones que mejoren la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. Desde esa perspectiva, en el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento se dicta la Licenciatura en Urbanismo.
Esta carrera permite conocer e interpretar los procesos territoriales, brinda saberes y prácticas específicas para reconstruir la complejidad de lo urbano, construir problemas socio-territoriales mediante la producción de diagnósticos y cartografías analíticas, e intervenir junto a otros actores sociales en los procesos de transformación territorial.
En términos generales, capacita para: elaborar e interpretar cartografía y documentos gráficos; generar diagnósticos de sitio o problema urbano; desarrollar investigaciones sobre cuestiones territoriales; formular e implementar planes, programas y proyectos de distintas escalas; implementar y evaluar planes sectoriales (transporte, redes, servicios); diseñar proyectos urbanos y territoriales; y plantear instrumentos legislativos y de gestión necesarios para llevar a cabo las propuestas.

Coordinación de Carrera: Dr. Guillermo Tella
Asistencia de Coordinación: Arq. Eugenia Jaime
Contacto: lic.urbanismo@ungs.edu.ar

Instituto del Conurbano
Dirección del Instituto: Lic. Gustavo Kohan
Coordinador de Formación: Lic. Federico Fritzsche
E-mail: ico@ungs.edu.ar
Teléfono: +54-11 4469-7793/4

NOVIEMBRE 2016

TALLER DE DESARROLLO TERRITORIAL

Ruta Provincial 23 como corredor urbano

Índice

Prólogo ……..…… 5

Introducción ……. 6

Fundamentos ..…… 7

Objetivos …….. 9

Contexto regional ……..…10

Análisis de situación ……..…… 14

Análisis por tramos …….. 23

Propuestas para el corredor urbano ……... 26

Prólogo

La presente publicación es el resultado de un año de trabajo en el Taller de Desarrollo Territorial, durante el cual se experimentaron las diversas etapas de elaboración de una propuesta de desarrollo territorial regional, con sus sucesivos ajustes, ensayo de prueba y error y resultados intermedios.

El área de estudio propuesta es un corredor vial estructurante del Área Metropolitana de Buenos Aires: *la ruta provincial 23 y su zona de influencia*. El objetivo del ejercicio consistió en la elaboración de un Plan de Desarrollo Territorial. El proceso les permitió a los estudiantes interiorizarse sobre un instrumento concebido para la gestión del desarrollo socio-ambiental y urbano de amplios sectores territoriales, tanto urbanos, como periurbanos y rurales.

Esto implica considerar múltiples escalas y al mismo tiempo, comprender al Plan de Desarrollo Territorial como una herramienta que permite orientar la construcción consensuada de los distintos programas y proyectos de los gobiernos locales y como una guía para la inversión pública y privada.

El ámbito del taller se consolidó como lugar de reflexión colectiva e individual sobre la práctica, a partir de la interacción de los estudiantes con problemas reales y el trabajo colaborativo. Asimismo, se constituyó como espacio integrador de los conocimientos adquiridos en el resto de las asignaturas de la Licenciatura en Urbanismo. Durante el trascurso de la cursada los estudiantes desarrollaron una serie de competencias, elementales para la práctica profesional. La experiencia les permitió enfrentarse con el *saber-hacer* de la planificación y los planes de alcance territorial, sus metodologías e instrumentos asociados a la resolución de problemas urbanos de distintas escalas.

Como principios orientadores de la práctica en taller, se plantearon: (a) *diseñar un plan de desarrollo que consolide como corredor urbano a la ruta provincial 23;* (b) *avanzar en estrategias socialmente equitativas, políticamente democráticas, económicamente eficientes, ambientalmente sustentables y tecnológicamente apropiadas a ese medio*.

El resultado es una propuesta de proyectos urbanos para áreas vitales que estructuran el corredor urbano, partiendo de las directrices generales y estrategias de tratamiento por tramos. De esta manera, se buscó la consolidación de una red de centros con diferentes escalas; el fortalecimiento de nodos de trasbordo; el desarrollo de áreas vacantes y degradadas; el tratamiento de espacios verdes públicos; la protección de áreas de valor ambiental; el mejoramiento de las condiciones de circulación del eje y la urbanización y mejoramiento de áreas de hábitat popular.

Arq. Eduardo Reese
Lic. (Urb.) Estela Cañellas

Profesor y Asistente del Taller de Desarrollo Territorial
Licenciatura en Urbanismo (UNGS).

Introducción

En este documento se presenta el análisis y propuesta para el eje de la Ruta Provincial Nº 23 realizado en el marco de la materia Taller de Desarrollo Territorial, que corresponde al último año de la Licenciatura de Urbanismo de la Universidad Nacional de General Sarmiento. Esta ruta atraviesa los partidos de San Fernando, Tigre, Malvinas Argentinas, San Miguel y Moreno, distritos que pertenecen al sector Noroeste del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

La relevancia de trabajar sobre este eje se puso en evidencia en las propuestas realizadas para esta misma asignatura en los años 2009 y 2011, al definirse los lineamientos estratégicos para el desarrollo territorial de la Cuenca Reconquista. De estos informes, tomados como antecedentes, se desprende que los ejes de estructuración y movilidad norte – sur de la Región han tenido un mayor desarrollo que los ejes transversales (Camino del Buen Ayre, RP 23 – ex Ruta Nacional N° 202 y Ruta Provincial N° 24 – ex 197). También se consideró que en los últimos 12 años, los ejes transversales recibieron una significativa cantidad de inversiones públicas destinadas a mejorar los flujos de movilidad; sin embargo, estas intervenciones no lograron proyectar esos espacios de modo integral, ni consolidar un sistema de corredores urbanos metropolitanos.

En este marco, las propuestas que se presentan se orientaron a partir de los siguientes principios:

- *El derecho a la ciudad y a la vivienda como un derecho humano.*
- *La función social de la ciudad y de la propiedad.*
- *La distribución equitativa de costos y beneficios del proceso de urbanización.*
- *El desarrollo sustentable de la ciudad.*
- *La gestión democrática y participativa.*

Finalmente, debemos aclarar que aunque se considera que la participación ciudadana es un valor fundamental a tener en cuenta en cualquier intervención urbana, por el contexto en el que se realizó el trabajo, no se incluyó una instancia participativa en la que se pusieran en diálogo a todos los actores intervinientes del territorio.

Fundamentos

El proceso de estructuración del sector noroeste del AMBA es a la vez condicionado por un proceso más amplio del desarrollo tentacular del AMBA, que se ha expandido a partir de ejes de urbanización ligados al transporte. En principio, el tendido ferroviario provocó una ocupación a través de "tentáculos" que nacen desde la Ciudad de Buenos Aires y se extienden hacia el Norte, Oeste y Sur. Este fenómeno permitió la urbanización de sectores ligados estrechamente a las estaciones del ferrocarril y en los territorios más próximos a ellas. Se conformaron de esta forma centralidades de distintas escalas circundadas por tejidos urbanos con distintos grados de consolidación y poco densos. Luego, la conformación de nuevas rutas, la consolidación de las existentes, y la creación de autopistas favorecieron al transporte automotor y a un modelo de crecimiento intersticial y con alto consumo de suelo en muy baja densidad. La implantación de estos ejes viales en el territorio se caracterizó por tener la misma orientación radial que los ejes ferroviarios. Esta tendencia se ha tratado de contrarrestar a partir de la conexión mediante anillos viales transversales que circunvalen el área de modo similar a la Avenida General Paz, que rodea a la Ciudad de Buenos Aires. De esta forma, en las últimas dos décadas, el sistema radial se complementó con ejes de circunvalación como el camino del Buen Ayre, la Autovía Perón y la Ruta Provincial N° 6. Sin embargo hasta el momento su peso dentro de la estructura es débil, se limitan a ser ejes de circulación vehicular pues no se ha logrado articular eficientemente el sistema de centros urbanos en forma trasversal a los ejes de expansión.

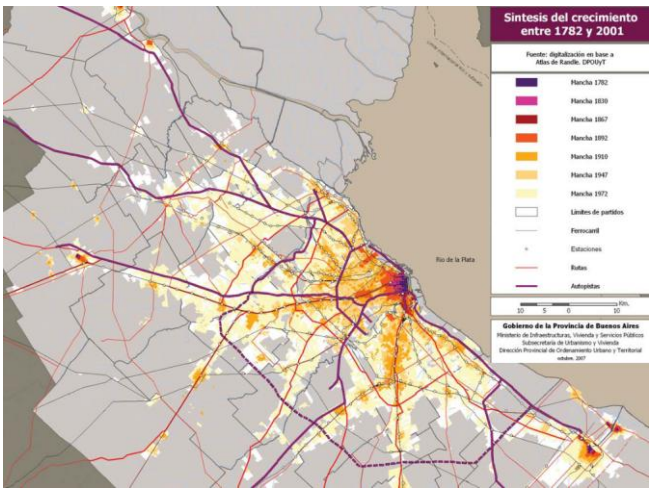


Figura 1: Crecimiento de la mancha urbana. Fuente: Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires

Como se observa en la figura 1, este patrón radial de estructuración urbana del AMBA ha predominado por sobre la estructuración este-oeste. Se verifica una menor jerarquía y deficiente articulación transversal en los sistemas de centros urbanos, conforme aumenta la distancia a la Ciudad Autónoma de

Buenos Aires (CABA).

En este sentido, el proceso de ocupación y evolución del territorio, por un lado ha dificultado el desarrollo de centralidades de jerarquía alternativas al centro político, económico y administrativo por excelencia (CABA) y por otro lado, ha impedido el desarrollo de una malla urbana estructurada. Es decir, que no se estableció una red que permita la fácil circulación, conexión y acceso a servicios de centralidad entre población de partidos adyacentes, que se implantan sobre o en proximidades a ejes transversales de sentido este – oeste.

Otra característica importante del territorio estudiado se relaciona con el tipo de crecimiento urbano. En este sentido, el sector noroeste de la AMBA presenta un modelo de crecimiento urbano de tipo extensivo que, en baja densidad poblacional y bajos niveles de consolidación urbana, que se expande hacia la periferia rural productiva.

El carácter extensivo del crecimiento urbano en este sector se nutre de una doble lógica de ocupación del suelo: por un lado, se formalizan nuevos emprendimientos residenciales para sectores de altos ingresos (barrios cerrados, countries) por acción de desarrolladores inmobiliarios que “urbanizan” el campo; y por el otro, se implantan barrios populares y asentamientos informales por la acción de sectores de bajos y medios recursos que, ante la imposibilidad de acceder al mercado formal, son expulsados a la periferia. Dentro de las principales características del desarrollo urbano así conformado, se observa el predominio de un tejido urbano discontinuo, con bajo nivel de dotación de infraestructuras y equipamientos urbanos y una deficiente cobertura, frecuencia y calidad del transporte público.

La sumatoria de estas lógicas de ocupación y características antes señaladas equivale a un consumo excesivo e indiscriminado de la tierra rural productiva; un encarecimiento y bajas posibilidades de extensión de infraestructuras (redes de agua, cloacas, etc.); una cada vez más difícil dotación de equipamientos urbanos necesarios; y un aumento en la deficiencia de movilidad y transporte metropolitano.

Por todo lo expuesto, se desprende que el sector noroeste del AMBA presenta dos grandes problemáticas: por un lado su malla urbana débilmente estructurada; y por el otro, su modelo de crecimiento extensivo en baja densidad y sobre territorio productivo.

En ese marco, la Ruta Provincial N° 23, verifica a lo largo de su recorrido un modelo de crecimiento de baja densidad, con bajo nivel consolidación y con débil jerarquía y deficiente articulación de sus centros y sub-centros urbanos. A lo largo de sus 33 km se presentan una heterogeneidad de paisajes urbanos y un desigual acceso al suelo urbano de calidad.

El eje en cuestión se posiciona entonces, como un interesante corredor sobre el cual intervenir mediante acciones de diversa escala que apunten a revertir sus problemáticas socio-urbanas.

Objetivos

El objetivo principal consiste en *convertir al eje de la Ruta Provincial N° 23 en un corredor urbano*, estructurado a partir del uso eficiente del suelo urbano y de los servicios e infraestructuras urbanas, que contribuya a mejorar la configuración del sector noroeste del AMBA. Se consideran los siguientes objetivos secundarios:

- Fomentar el desarrollo de centralidades locales y barriales desde el aumento de la oferta de vivienda, aprovechando las infraestructuras existentes y retrasando el avance de la urbanización sobre tierra productiva.

- Promover la dotación de equipamientos urbanos, infraestructuras, y espacios públicos de calidad en aquellos sectores que lo requieran.

- Fortalecer y desarrollar un sistema de movilidad multimodal que responda eficiente, económica y ambientalmente a las necesidades de desplazamiento de las distintas poblaciones que comparten el eje.

- Proteger sectores de gran valor ambiental (Campo de Mayo y costa de San Fernando).

- Fomentar la consolidación de un sistema de áreas verdes públicas que sirva tanto a nivel recreativo como para conservar espacios ambientalmente frágiles o en riesgo de ocupación por actividades urbanas.

Presentamos a continuación el contexto regional de inserción, el análisis de situación por tramos y las propuestas elaboradas para el corredor urbano en el marco de la asignatura.

Contexto regional

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) constituye actualmente el mayor aglomerado urbano de Argentina con aproximadamente 11.400.000[1] habitantes sobre una extensión urbanizada de 4.000 km2 que concentra un tercio de la población del país. El territorio metropolitano se presenta como el principal centro productivo del país, al concentrar alrededor del 52% de PBI nacional. Se constituye como el principal frente fluvial industrial del país, en la Ruta del MERCOSUR y a nivel internacional (en conjunto con el resto de los municipios del norte de la Provincia de Buenos Aires). Dentro de la estructura del AMBA la Ruta Provincial N° 23 es un eje estructurador transversal a las líneas de ferrocarril y autopistas, que opera en los municipios que atraviesa condicionando los flujos de crecimiento y el acceso a servicios tanto públicos como privados para esta área.

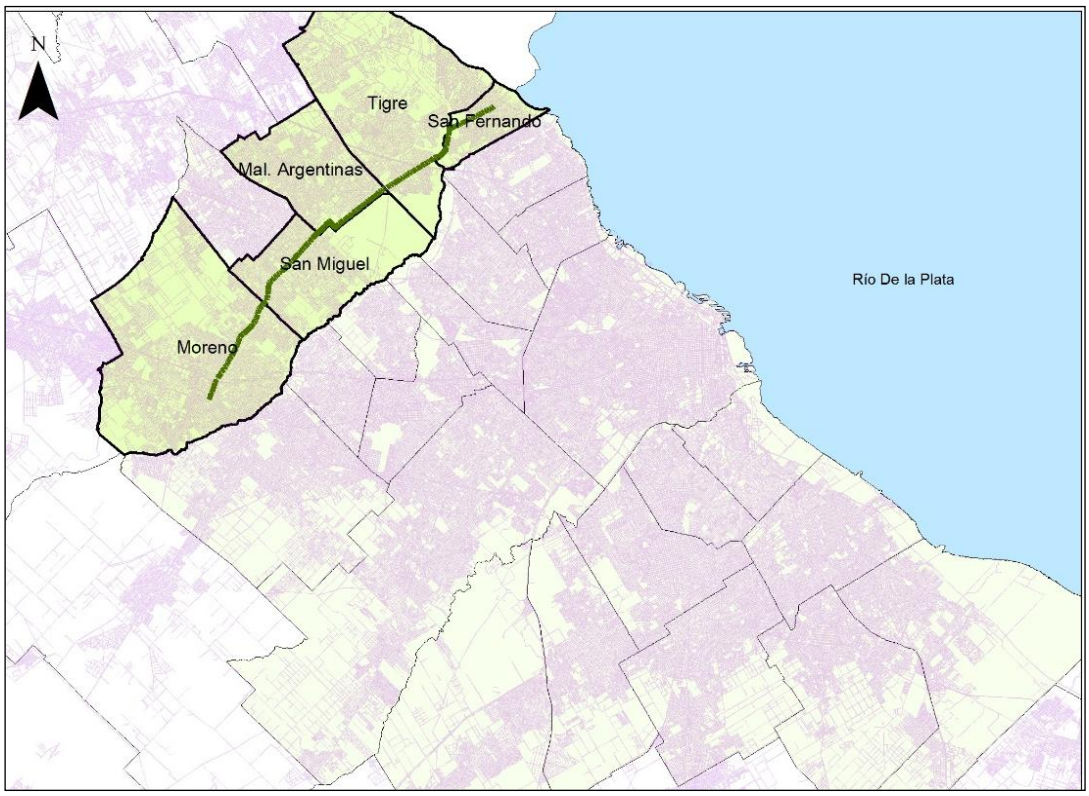


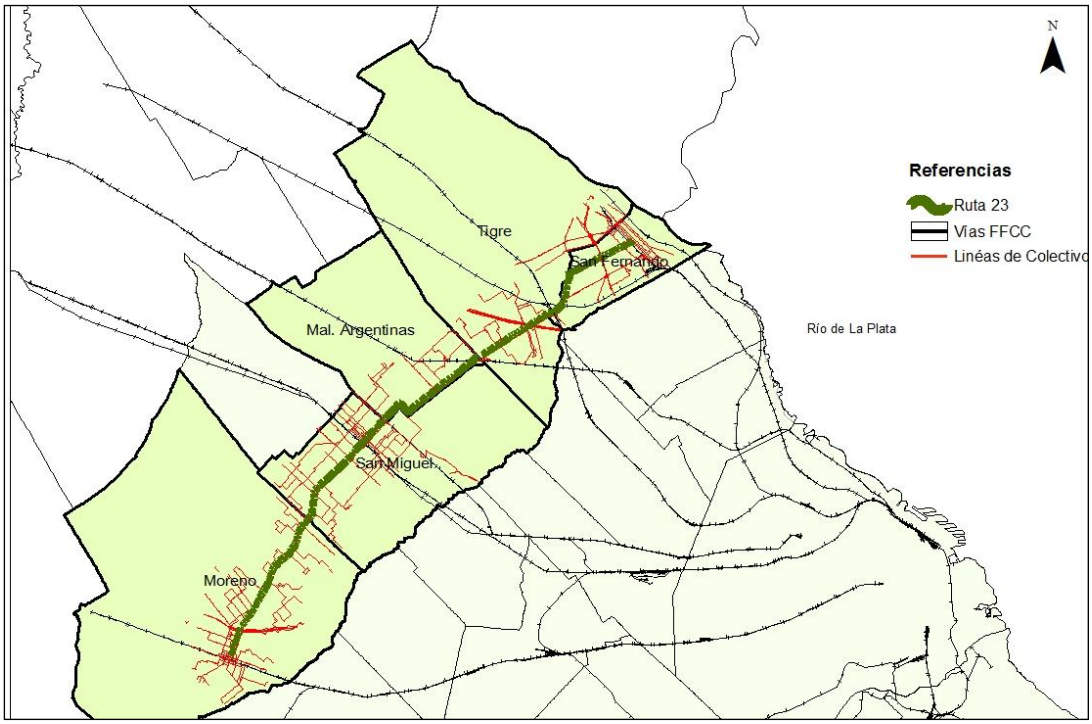
Figura 2: Municipios que atraviesa el eje
Fuente: elaboración propia con datos del LabSIG UNGS

[1]INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2010.

A medida que los distintos tramos se fueron consolidando, la Ruta Provincial Nº23 se se constituyó en la principal vía de conexión entre San Fernando y Moreno. Hacia 1905, era un camino que unía a San Fernando con Colonia de San José del Pilar (actual San Miguel), a través de tierras del Talar de Pacheco (sectores pertenecientes al actual partido de Tigre). Hacia 1920, la traza se modificó pasando por Puente Bancalari y fue mejorada. Mientras tanto, el tramo San Miguel-Moreno se fue afiansando hacia la primera mitad del siglo XX.

A fines de 1970, se realizaron obras de ensanche e iluminación en el tramo de 3,5 km existente entre la actual Autopista Panamericana y la Estación Don Torcuato, del Ferrocarril Belgrano Norte. En esta misma época se transfiere a la Provincia de Buenos Aires toda la ruta, excepto este tramo. En el año 1997, la "Ruta Nacional 202", caracterizada por ser una avenida urbana de doble mano con en una extensión de 17,5 km, es transferida en su totalidad a la Provincia de Buenos Aires, denominándose "Ruta Provincial 23".

Figura 3: Eje de la Ruta provincial N°23 con cruces ferrofiarios y vialidades importantes del área



En la actualidad la Ruta Provincial N°23 posee una extensión de 33 km y asume distintos nombres a lo largo de su recorrido: en Moreno, Av. Del libertador; en San Miguel, Av. Balbín; en Malvinas Argentinas, Av. Gral. Juan Gregorio Lemos; en Tigre, Av. Marcelo T de Alvear; y en San Fernando, Av. Hipólito Yrigoyen. Dentro de las recientes intervenciones realizadas se pueden destacar su repavimentación, ensanche e incorporación de boulevard en el tramo comprendido entre el Acceso Oeste, en Moreno y Avenida Gaspar Campos, en San Miguel. Otra obra destacada es la realización del túnel (paso bajo nivel) en la intersección de este eje con el ferrocarril Belgrano Norte. Asimismo, se realizó una rotonda en el cruce con el camino Bancalari - Nordelta, en San Fernando, junto con ensanche y repavimentación. Otras obras realizadas se relacionan con el bacheo y señalización de la ruta en el tramo Don Torcuato – Ruta 8. La movilidad en esta región, depende en gran

medida al eje de la ruta 23. Si tenemos en cuenta que la ruta es un paso obligatorio para la mayoría de los habitantes de San Miguel, Moreno, San Fernando, y en menor medidapara Malvinas Argentinas y Tigre, es fundamental conocer cómo funcionan estas redes y cómo determinan la movilidad sobre la ruta, junto con el crecimiento de las zonas que atraviesa[2]. La ruta funciona como una arteria de movilidad fundamental en los municipios, no sólo de personas en transporte público y/o privado, sino también de mercaderías y servicios. El corredor es atravesado por 5 líneas de trenes correspondientes a los FFCC Sarmiento, San Martin, Urquiza, Belgrano Norte y Mitre, utilizadas por un gran caudal de personas diariamente. Además los transportes públicos vehiculares que recorren este eje a lo largo de los diferentes partidos atravesados. Sin dudas, la Ruta Provincial N°23 se constituye como un eje vial importante. A partir del cual (en un área de influencia de 500 metros), como se muestra en el mapa de cobertura y alcances de colectivos (ver anexo II), se puede llegar a acceder a lugares distantes como el sur de la CABA o Pilar o Mercedes. De esta forma, y con sólo 1 o 2 trasbordos, quienes viven en las proximidades de la Ruta, pueden llegar a recorrer gran parte de la región metropolitana.

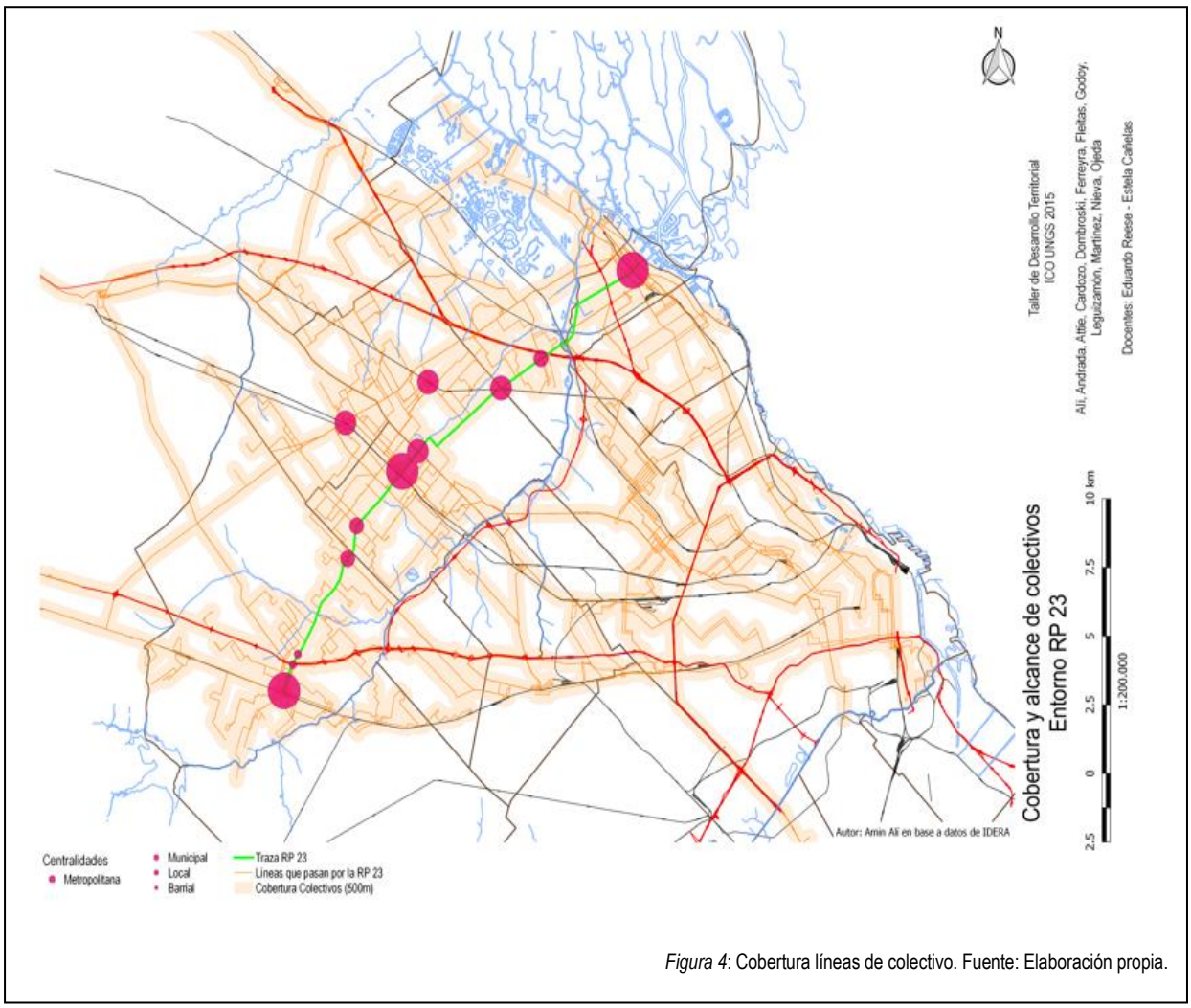


Figura 4: Cobertura líneas de colectivo. Fuente: Elaboración propia.

[2] Fuente: Dirección Provincial de Vialidad, Ministerio de Infraestructura. Provincia de Buenos Aires. Web: http://www.vialidad.gba.gov.ar/indice.php?pagina=boton10

Desde esta perspectiva, el corredor es atravesado por otrass rutas, l*a Ruta Provincial N° 25* y l*a Ruta Nacional N° 7* en Moreno; *La Ruta Nacional N° 8* en San Miguel y varias autopistas: *Panamericana* en Tigre, *Acceso norte* en San Fernando y *Autopista del Oeste* en Moreno. El eje se desarrolla enmarcado por el Río de la Reconquista y la Ruta Provincial N° 24. Esta última acompaña a la ruta 23 en la conexión de los territorios municipales con la ciudad de Buenos Aires, con la región productiva de la provincia de Buenos Aires y con el resto del país. A raíz de estos cruces estratégicos, el tráfico de mercancías sumado a la movilidad interna de los municipios genera un flujo de vehículos, que en horas picos, provoca importantes conflictos vinculados al tránsito. El corredor presenta una gran cantidad de espacios verdes que presentan una dualidad, por un lado su relevancia ambiental y por otro, su fragilidad frente al avance de la urbanización mediata. Algunos de estos son aprovechados para actividades turísticas recreativas (costa de San Fernando) pero otros están aún en expectativas de definición y consolidación de su uso (Campo de Mayo, bordes de arroyos).

Análisis de situación

Para analizar en términos urbanos el territorio de la RP N°23 se relevaron variables e indicadores urbano-ambientales y socio-demográficos de los 33 km que componen el eje y su contexto inmediato. A continuación se presenta una series de mapas y las conclusiones obtenidas desde el análisis cartográfico.

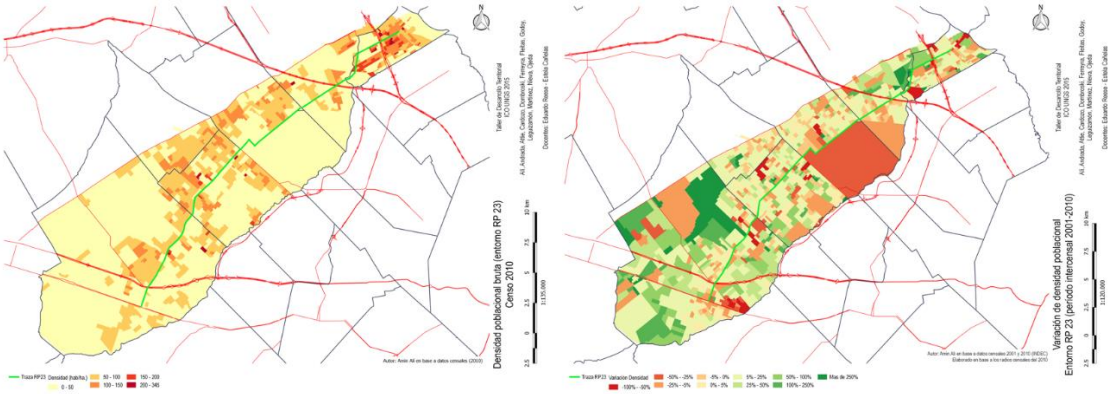
1. Densidad de población

Los niveles más altos (de 200 a 345 hab/ ha) se localizan en el centro de San Fernando y en algunos sectores de San Miguel. Lo mismo se puede observar con el rango que abarca de 150 a 200 hab/ ha. repetidos en estos mismos municipios.

Mientras que los valores más bajos de densidad poblacional sobre el eje de la RP 23 se encuentran en el tramo comprendido entre el Acceso Oeste y Ruta Nacional 8. El resto de la superficie en estudio, tiene niveles de entre 0 a 50 hab/ha., visualizándose su mayor extensión en el partido de Moreno.

2. Dinámica censal densidad en base a censo 2010

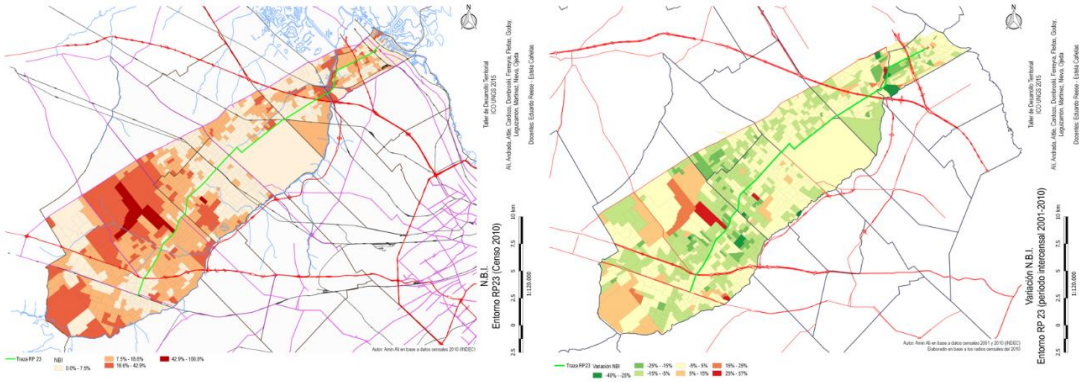
La variación inter-censal 2001-2010 permite visualizar que los valores más elevados se focalizan en la zona de Cuartel V, partido de Moreno y; en San Fernando, en las zonas aledañas al eje de la Ruta Provincial N° 23.



Figuras 5 y 6: Densidad de población y Dinámica intercensal 2001-2010. Fuente: Elaboración propia.

3. NBI (Necesidades básicas insatisfechas)

Se puede establecer que las áreas que presentan altos porcentajes de NBI corresponden al municipio de Moreno, exceptuando las áreas de centralidades tradicionales. El límite de San Miguel con Moreno posee la misma tendencia con respecto a la situación del territorio y en el caso de San Fernando, estos índices se ubican en las áreas colindantes al Río Reconquista. Tanto en Malvinas Argentinas como en Tigre, estos índices son reducidos en relación a la superficie afectada.



Figuras 7 y 8: Necesidades básicas insatisfechas 2010 y Variación intercensal 2001-2010. Fuente: Elaboración propia.

4. Hacinamiento por hogares

Los niveles de hacinamiento, según datos del censo 2010, se concentran en el partido de Moreno y en sus áreas lindantes con San Miguel. En este sector es donde se ubican las superficies de mayor tamaño de hacinamiento por hogares, los porcentajes se dan entre el 6,8% y los 45,9%.

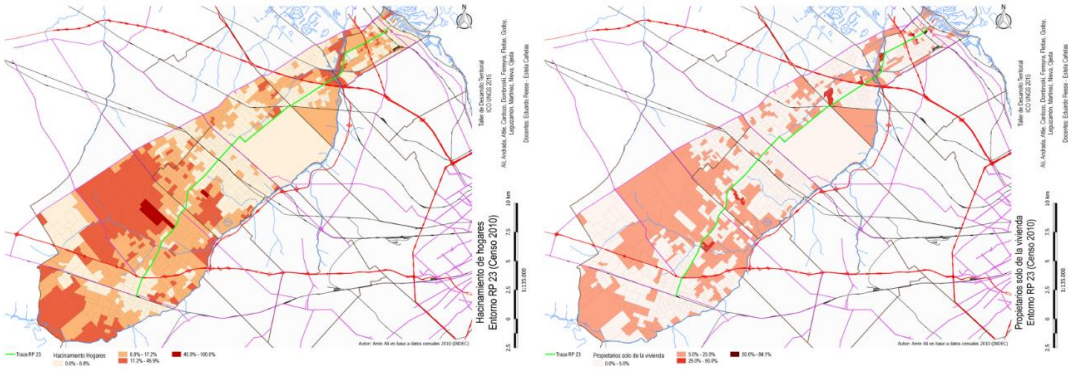
Otro sector de concentración de altos niveles de hacinamiento por hogares, pero con menor superficie de afectación, es el área de orilla del Río Reconquista en San Fernando y Tigre. Según el análisis, éstas se encuentran en una zona desfavorecida y deteriorada en relación a la conformación del resto del municipio.

5. Propietarios sólo de vivienda

Los niveles más altos establecidos en el mapa de propietarios sólo de la vivienda se encuentran como casos puntuales en San Fernando, cercano a la RP23.

Se puede destacar al partido de Moreno, en dónde se observa gran cantidad de extensión del territorio con niveles de irregularidad que van desde el 5% a los 25%.

Los demás municipios no muestran grandes áreas afectadas sino lugares puntuales en los que se perciben estos porcentajes dentro del tejido.



Figuras 9 y 10: Hacinamiento por hogares y Propietarios sólo de vivienda. Fuente: Elaboración propia.

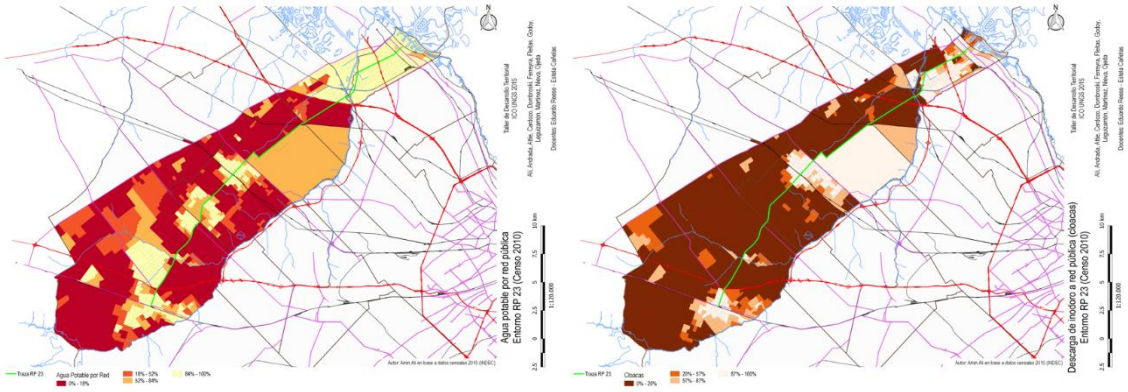
6. Cobertura de agua potable

El partido mejor servido por red de agua es San Fernando. Le sigue San Miguel con una dotación radial a su centro. Mientras que Moreno tiene cobertura en su zona central y en forma escalonada por sectores. En los partidos de Malvinas y Tigre la dotación de red de agua es comparativamente baja al resto de los partidos y nula en algunos sectores.

7. Cobertura de red cloacal

La situación respecto a la infraestructura cloacal si se considera a todo el eje de la Ruta Provincial N°23 es crítica. Sólo posee un buen porcentaje de zona servida el partido de San Fernando en relación al resto de los partidos que integran el corredor.

En el partido de Tigre la dotación de cloacas sobre el eje es nula. El partido de Malvinas Argentinas también presenta nula y escasa provisión de red cloacal. San Miguel posee red en la zona central con una expansión paralela a la ruta 8 y el eje ferroviario. Por último, Moreno posee cobertura en su zona central repitiendo el patrón de dotación del resto de la mayoría de los partidos del eje.



Figuras 11 y 12: Cobertura de agua y Cobertura de cloacas. Fuente: Elaboración propia.

8. Criticidad Material

Se desarrolló un índice de criticidad material considerando los indicadores porcentuales de: *tenencia de cloacas, agua potable por red, calidad constructiva de vivienda insuficiente y algún indicador de NBI*. Este índice se volcó en mapas que permitieron obtener una radiografía de las zonas donde las infraestructuras de servicio no han llegado y una insinuación de hacia dónde orientar las extensiones, como solución de necesidades básicas insatisfechas y la mejora de la calidad constructiva.

Como resultado se obtuvo un índice por radio censal entre 0 y 4, siendo 0 el nivel más bajo de criticidad y 4 el más alto. De manera que la presencia de agua potable, cloacas, buena calidad constructiva y bajos niveles de NBI arrojarán un nivel de criticidad bajo.

Se observan muy buenos valores en las centralidades de Moreno y San Miguel, seguidos de San Fernando en un nivel un tanto inferior, debido a la presencia de algunos asentamientos informales con índices de NBI mayores en este último, pero buena cobertura de servicios en los tres casos.

La ausencia casi total de servicios en el corredor de la Ruta Provincial N° 23 a la altura de Malvinas Argentinas muestra índices de criticidad altos al igual que el sector que atraviesa el partido de Tigre.

Los índices mayores se visualizan en el tramo norte de Moreno, con situaciones muy críticas próximas al arroyo Las Catonas y a la feria Las Flores; también en las márgenes del Río Reconquista en casi todo su curso; en las cercanías al Arroyo Los Berros, San Miguel y, más alejados de la Ruta Provincial N° 23, en las zonas próximas al límite entre José C. Paz y Moreno.

Se puede decir que existe un desarrollo general muy focalizado en las centralidades con situaciones muy críticas hacia las zonas periféricas o intersticiales y por lo tanto un fuerte desequilibrio e inequidad del territorio a lo largo de la traza de la ruta.

9. Áreas de valor ambiental, deterioradas, subocupadas y vacantes.

A lo largo de la Ruta Provincial N° 23 y su entorno, es posible identificar cuatro sectores de gran valor ambiental: *el Dique Roggero, Campo de Mayo, la Costa y El Delta;* y algunos espacios de *borde del Río Reconquista*.

Muchos de estos bordes se caracterizan por contener espacios deteriorados, dada su localización próxima a industrias de primera categoría (principalmente en los partidos de Tigre y San Fernando). Es relevante mencionar al relleno sanitario del CEAMSE como principal zona degradada dentro del territorio, en la que se acumulan montañas de residuos sólidos para su tratamiento. Si bien la planta cuenta con separación y depuración de líquidos lixiviados, recuperación de gases y luego entierro, los suelos quedan con una importante carga ecológica negativa y no pueden ser ocupados por varios años. Esto genera una importante zona de espacios degradados en el margen del río Reconquista sumado a la identificación de algunas cavas, chatarreras y basurales clandestinos ubicados en esa región.

Respecto de los espacios verdes, se realizará una diferenciación en cuanto a los *espacios verdes de libre acceso*, los *espacios verdes públicos de acceso privado* y a los *espacios verdes privados*. Los de libre acceso se caracterizan por ser de pequeño tamaño y estar distribuidos homogéneamente sobre la ruta y su entorno (plazas y parques). Por otra parte, los espacios verdes públicos de acceso privado se distribuyen principalmente a lo largo del eje y poseen un tamaño mayor. En menor cantidad, se observan algunos espacios verdes privados a lo largo del eje.

En lo que respecta a las áreas inundables sobre la traza de la Ruta Provincial N° 23, y teniendo en cuenta la topografía del AMBA, las zonas más complicadas son aquellas próximas al Arroyo Las Catonas, Arroyo Los Berros y Barrio Manuelita.

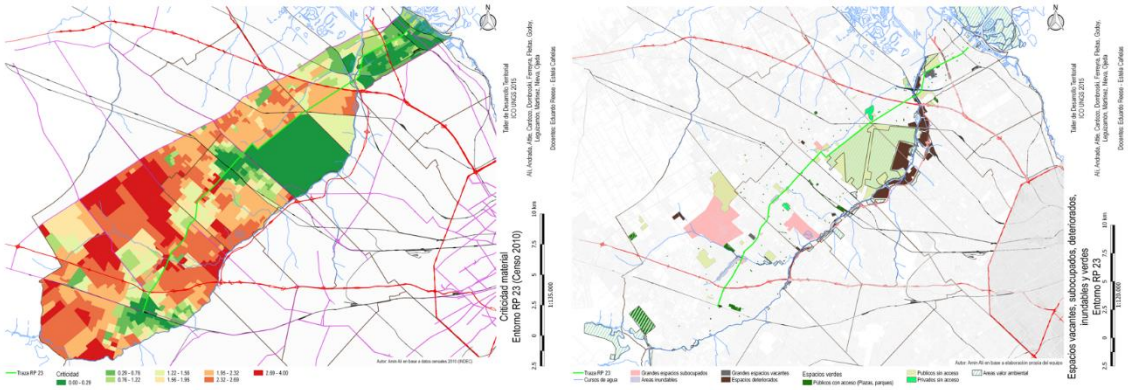
Este último poseen la particularidad de, frente a las anegaciones, desviar de manera obligatoria el tránsito vehicular privado y público que se establece sobre la Ruta Provincial N° 23 en la zona de Villa Mitre (San Miguel).

Finalmente, los espacios sub-ocupados y vacantes, sufren la amenaza de ocupación informal, pero a la vez son áreas de oportunidades a la hora de realizar las propuestas de ordenamiento y desarrollo territorial.

La mayor concentración de espacios vacantes se observa en los partidos de Tigre y San

Fernando, aunque es posible observar este tipo de espacios a lo largo del eje de la Ruta Provincial N° 23. El lugar vacante o sub-ocupados por excelencia quizás sea Campo de Mayo, aunque su categorización en estos términos puede generar cierta controversia.

Sin lugar a dudas no tiene el uso que posee su área circundante y representa un espacio de oportunidad por excelencia de cara al futuro, sobre el cual se han realizado numerosas propuestas.



Figuras 13 y 14: Criticidad Material y Áreas de valor ambiental, degradadas, subocupadas y vacantes.Fuente: Elaboración propia.

10. Equipamientos de educación y salud

En relación a los equipamientos destinados a la salud puede identificarse un agrupamiento de este servicio únicamente en el centro de San Miguel. En él se encuentran 11 de los 30 centros de salud públicos y privados que posee el Partido, en un radio de 10 cuadras. En Moreno se localizan sobre el eje un hospital descentralizado zonal y una maternidad provincial y una unidad de pronta atención.

En cuanto a los establecimientos educativos, puede observarse que el área de estudio se encuentra abastecida en toda su extensión. Las principales concentraciones se ubican en torno a las centralidades de cada partido. El radio de influencia no supera la 13 cuadras entre un centro educativo y otro. Se observa escasez en las localidades de Cuartel V, Francisco Álvarez y La Reja pertenecientes a Moreno.

11. Grandes equipamientos urbanos

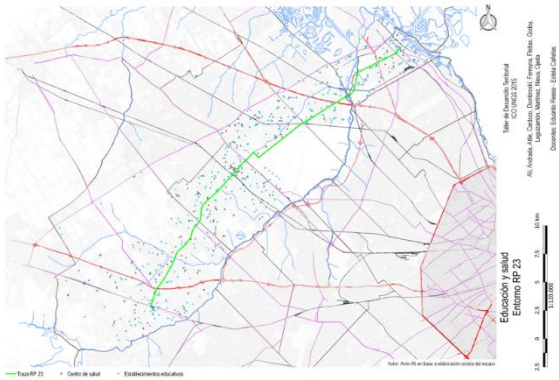
Se observa que los partidos de San Fernando, Malvinas Argentinas y San Miguel concentran la mayor cantidad de equipamientos urbanos sobre el eje y su entorno.

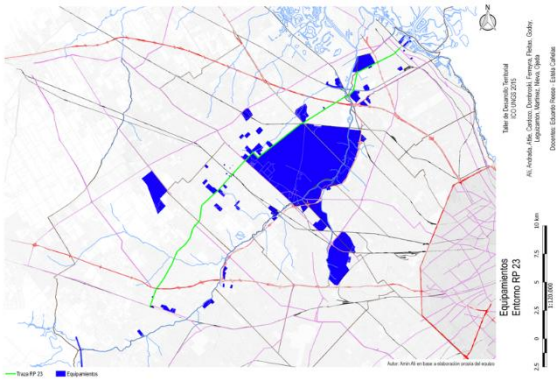
La principal característica de éstos, es el gran tamaño que abarca ambos lados del eje. En San Fernando se localiza el Aeropuerto Internacional, su equipamiento de mayor envergadura. En San Miguel se encuentra Campo de Mayo.

Este territorio, que es el de mayor extensión del área de estudio cuenta con sectores con usos militares restringidos a la comunidad con algunos otros sectores habitacionales para la fuerza y otros recreativos, educativos y culturales abiertos a la comunidad. Se trata de un gran complejo militar destinado a la formación, entrenamiento y capacitación del personal del ejército. También se instaló allí el relleno sanitario del CEAMSE.

Su gran tamaño y la falta de vialidades que lo atraviesen, sumado a la barrera natural que representa el Río Reconquista, hacen de este espacio un tapón para la urbanización que afectó y afecta al desarrollo de la región circundante. Esta conclusión surge de observar la importancia que tienen las centralidades de San Miguel, Moreno, San Fernando, Don Torcuato y Lemos, en comparación con las que

se instalan a lo largo de la línea Belgrano Norte tras la barrera de Campo de Mayo, como son las centralidades de Villa de Mayo, Polvorines y Pablo Nogués. San Miguel cuenta también en el sector con una sede de la Universidad de Luján y con el Colegio Máximo San José. En Malvinas Argentinas se localiza la Universidad Nacional de General Sarmiento y un centro comercial y recreativo de alcance regional, Terrazas de Mayo. Finalmente, en el tramo correspondiente a la jurisdicción de Moreno se observan sólo algunos pequeños y dispersos equipamientos, que contrastan en tamaño y cantidad con el resto ya descripto.





Figuras 15 y 16: Equipamientos educativos y de salud y Grandes equipamientos urbanos: Elaboración propia.

12. Urbanizaciones cerradas

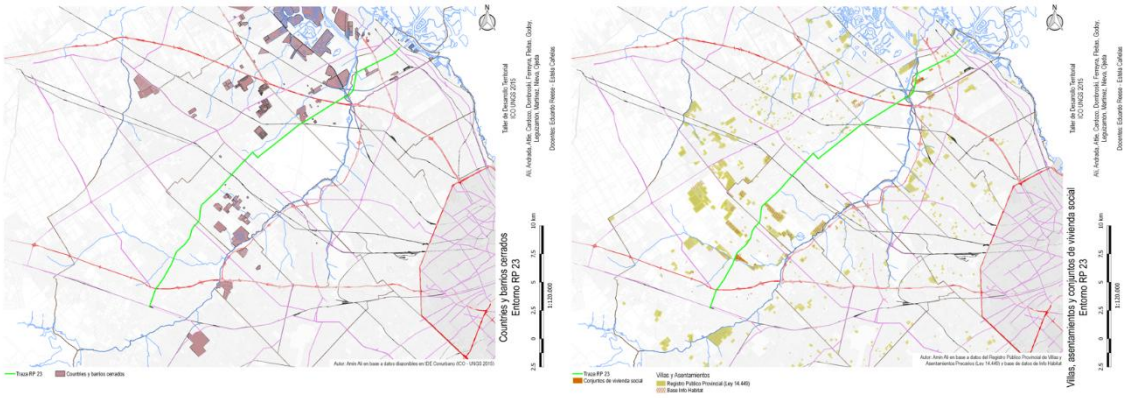
Se observa una concentración de barrios cerrados y countries en el sector noreste del eje de la RP N° 23 y su entorno, con una clara primacía de este tipo de urbanizaciones en Tigre y, en menor medida, en Malvinas Argentinas. También es posible observar que, hacia el suroeste de la RP N° 23, en proximidades al Río Reconquista y dentro de la jurisdicción de San Miguel, se implantan varias urbanizaciones cerradas, pero de menor escala que las del sector noroeste.

13. Viviendas sociales, villas y asentamientos

En cuanto a las condiciones habitacionales precarias, en toda el área de estudio, es posible encontrar gran cantidad de villas y asentamientos, concentrándose las de mayor tamaño en el límite de los partidos de Moreno y San Miguel, y en proximidades al Río Reconquista. En Malvinas Argentinas es donde se implantan las villas y asentamientos de menor tamaño.

Lo que respecta a las viviendas de interés social implantadas en el territorio, sólo se pueden establecer tres complejos. El primero de ellos, se ubica en Moreno sobre el corredor de la 23, al borde del arroyo Las Catonas.

Los otros dos se ubican en el partido de San Fernando, por un lado, Héroes de Malvinas, sobre los márgenes de la RP N° 23 y en paralelo a la Av. Avellaneda, y por último, el barrio ubicado entre el Polideportivo Municipal N°2 y el barrio cerrado “La Demasia”.



Figuras 17 y 18: Urbanizaciones cerradas y Villas y asentamientos: Elaboración propia.

14. Industrias

La mayor concentración de la actividad industrial se encuentra en el partido de San Fernando, donde las grandes industrias se asocian a las vialidades importantes como la Autopista del Sol. En cuanto a su implantación en el territorio hay una gran cantidad cercanas al río Reconquista.

En el partido de Tigre también se hayan industrias radicadas en la cercanía de la Autopista del Sol, mientras que en Malvinas Argentinas la distribución es dispersa dentro del área de estudio. En Moreno se presentan industrias dispersas en una distribución vinculada a las vialidades importantes formando una concentración entre el Acceso Oeste y las vías del ferrocarril.

15. Centralidades, corredores y cruces

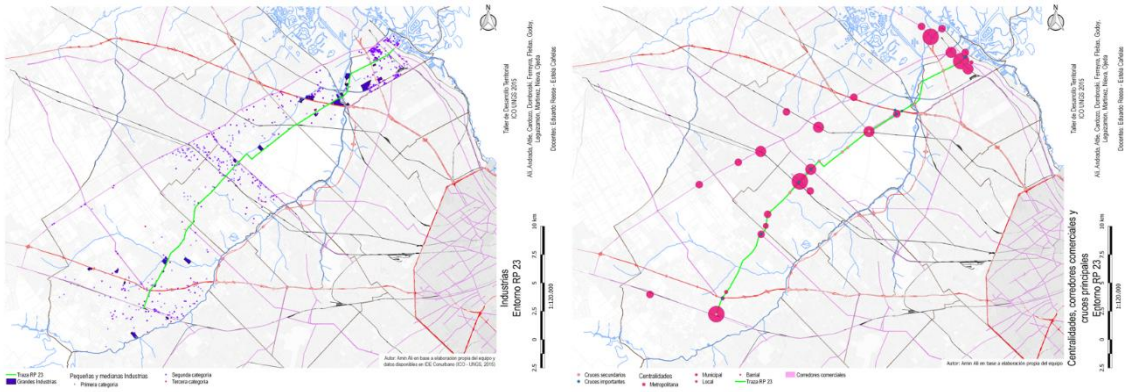
Se han relevado las centralidades y los corredores comerciales y también los cruces de importancia o secundarios que tienen alguna relevancia como vialidades de vinculación de la ruta con el entorno. En cuanto a las centralidades se las decidió clasificar en las siguientes categorías:

- **Metropolitanas:** su influencia impacta sobre toda la región, atraen visitantes de zonas externas a la misma y poseen vinculación ferroviaria con la centralidad principal (Ciudad de Buenos Aires). En cuanto a los usos cuentan con gran cantidad de comercios y servicios, equipamiento, densificación en altura, centros de trasbordo o cambio de modo y cabeceras de recorridos de transporte público automotor. Además poseen centros administrativos, dependencias públicas y entidades bancarias. También tienen importancia a nivel simbólico y cultural, junto con una fuerte tradición histórica.

- **Municipales:** Atraen a visitantes de distintos puntos del municipio al cual pertenecen y de algunos municipios lindantes, se destacan de otras centralidades. Poseen, en menor medida, comercios, servicios, algunos centros de trasbordo o función similar sin llegar a estar está consolidada o poseer alguna pieza urbana que cumpla esa función, pero con líneas de colectivos que finalizan allí, junto con vinculación ferroviaria a la Ciudad de Buenos Aires. Pueden tener alguna mayor densificación en altura, equipamiento de menor rango, alguna dependencia pública complementaria y alguna entidad bancaria o facilidad similar.

- **Locales:** poseen una importante cantidad de comercios aunque más orientados a los de proximidad, cuentan con servicios, menor cantidad de equipamientos y son éstos de rango menor, tienen buen abastecimiento de líneas de ómnibus urbanos, con alguna función de trasbordo o cabecera. Su vinculación con la centralidad principal de la RMBA es más difusa y poseen mayor dependencia de centralidades metropolitanas o municipales próximas.

- **Barriales:** agrupamiento de comercios de proximidad con algún tipo de servicio excepcionalmente, gran dependencia de las centralidades de mayor rango, poca cantidad de equipamientos, estando éstos vinculados a dinámicas barriales cotidianas. Se han señalado solamente aquellas centralidades barriales que están sobre la ruta, por lo que todas presentan buena cobertura de transporte público pero no se destacan por ser lugares de trasbordo y muchos menos de cambio de modo. Los corredores que se configuran como centralidades tienden a extenderse de manera lineal sobre algún eje en particular y forman parte de alguna centralidad o se vinculan a ella.



Figuras 19 y 20: Industrias y Centralidades y corredores: Elaboración propia.

16. Estructura urbana

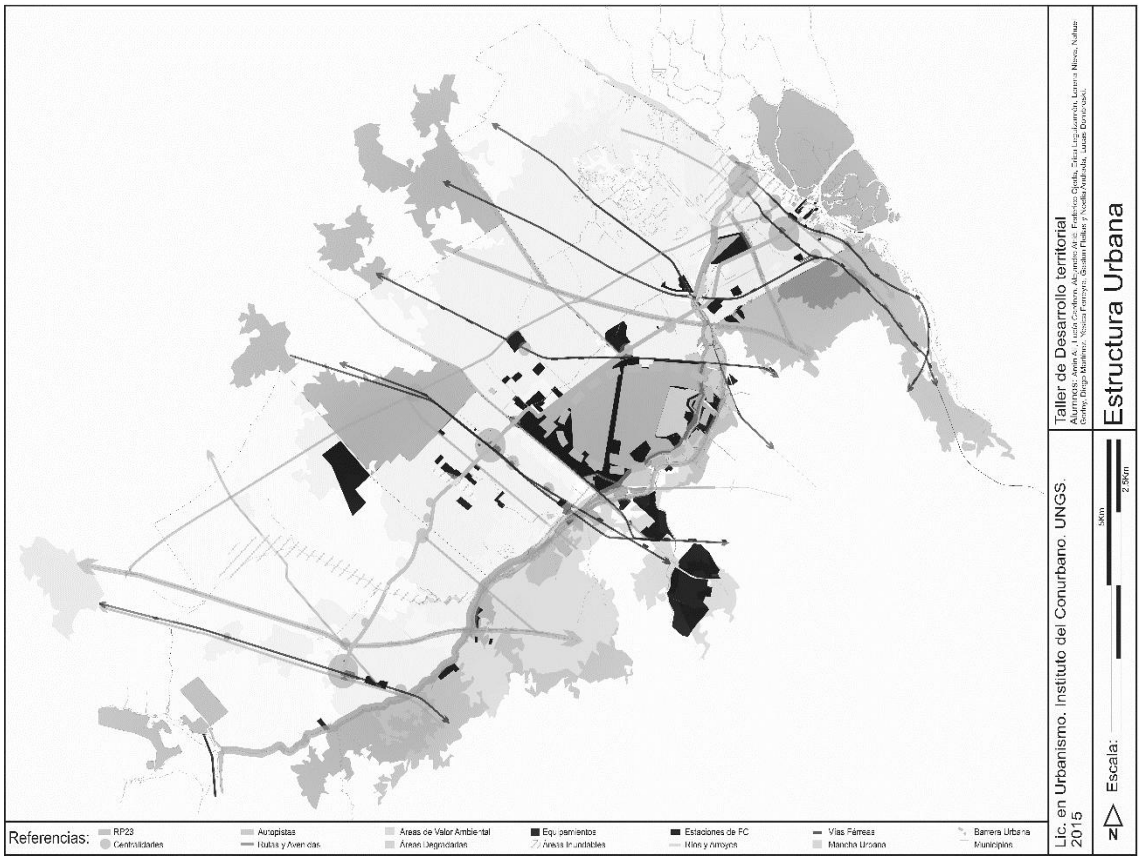


Figura 21: Estructura urbana: Elaboración propia.

En la estructura urbana podemos distinguir cuatro grandes centralidades, las mismas están localizadas en Moreno, San Miguel, San Fernando y Tigre. La RP23 es atravesada por siete líneas de FFCC y por dos autopistas (Acceso Oeste y Panamericana), entre otros cruces de avenidas y rutas importantes importantes (RP25, Av. Gral. Roca, Av. Gaspar Campos, Av. Illia, Av. Gral. San Martín, Av. Pte. Tte. Perón y RP195). Si recorremos el eje nos encontramos con una gran barrera urbana que es Campo de Mayo, éste es una de las tres áreas de valor ambiental con que cuenta el eje (los otros son el Dique Roggero y la costa de San Fernando). Alrededor y dentro de él se encuentra la mayor cantidad de grandes equipamientos. También en Campo de Mayo encontramos áreas degradadas, al costado del río Reconquista. Otro punto a destacar es que la densidad poblacional del área es baja, si pensamos en la importancia de este eje como conector transversal.

Análisis por tramos

El análisis particularizado del eje de la Ruta Provincial N° 23, fue organizado a partir de la consideración de 11 tramos y un nodo, que fueron determinados a partir de los cruces y centralidades que se disponen en la misma.

Sobre cada segmento se profundizó en el análisis de las condiciones estructurantes y los principales problemas y oportunidades del sector. Como síntesis se presentan estos últimos, que fueron la base para esbozar algunas líneas de acción.

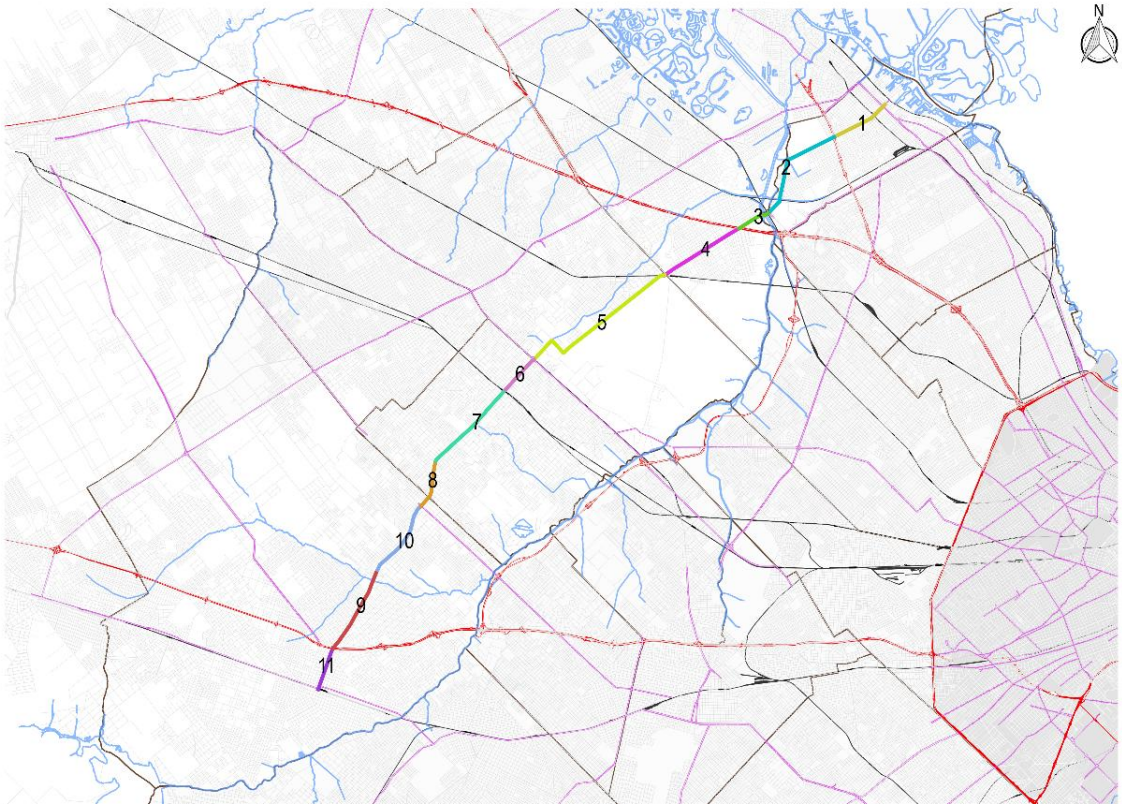
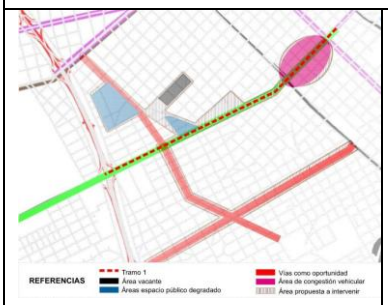
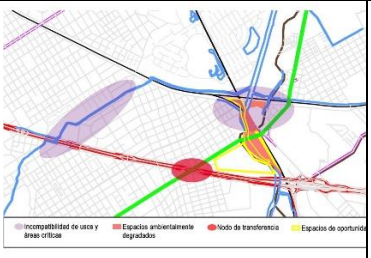
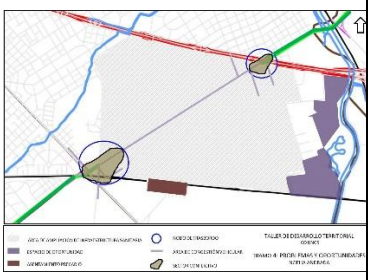
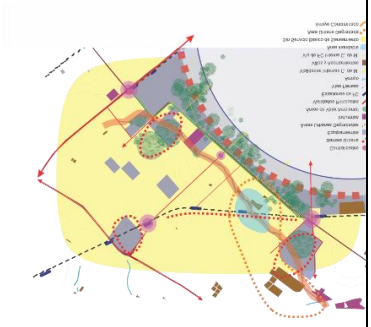


Figura 22: Tramos para el análisis y propuesta: Elaboración propia

.

Tramo		Problemas	Oportunidades
	1	Congestionamiento vehicular por trama de la ruta angosta. Carencia de áreas verdes abiertas públicas para esparcimiento y existencia de espacios públicos deteriorados en algunos barrios. Presencia de villas en áreas sin cobertura de cloacas.	Óptima conectividad y accesibilidad en todo el tramo (incluso al área vacante). Tramo de gran atracción de clases medias-altas Existencia de avenidas paralelas (Avellaneda) y transversales (Arnoldi) con traza ancha. Área vacante de propiedad municipal cercana a la ruta y con muy buena accesibilidad y óptima cobertura de infraestructuras. Óptima cobertura de redes de infraestructura en casi todo el territorio.
	2	Existencia de altos niveles de segregación socio-espacial entre barrios. Existencia de barreras urbanas y áreas vacantes contaminadas. Escasa conectividad interna.	Posibilidad de generar desarrollo socio-económico local. Gran cantidad de suelo disponible. Buena conectividad regional.
	3	Incompatibilidad entre usos (localización en un mismo lugar las villas y asentamientos y las industriales). Existencia de áreas críticas (villas y asentamientos al costado del río sumado a los espacios deteriorados ambientalmente). Baja cobertura de red cloacal. Deficiencia de espacios verdes.	Circulación del FFCC Mitre Ramal Victoria - Capilla del Señor (llega a Retiro aunque tiene poca frecuencia). Cruce con autopista es un nodo de transferencia. Ubicación de un sector de logística frente al Reconquista que puede trasladarse a un área menos estratégica. La vera del río Reconquista como área vacante.
	4	Baja cobertura de infraestructura sanitaria. Congestionamiento en “hora pico” principalmente en nodo de Estación Don Torcuato y en nodo de RP Nº 23 y Au. Panamericana. Circulación de automóviles y transporte público dificultosa dado el uso del carril de mano lenta como estacionamiento. Escasa dotación de espacios verdes públicos.	Población de medios y altos recursos que pueden “soportar” la carga económica de la ampliación de infraestructura sanitaria. Centralidades locales y municipales distribuidas sobres diversas calles, lo cual permite ampliar los sentidos de circulación sin alterar demasiado la actividad comercial. Sectores con vereda amplia vereda y espacio público consolidado que pueden ser rediseñados para su utilización como estacionamiento Disponibilidad de suelo vacante de hasta 1000 m2 de superficie en sectores próximos al eje y de 35 Ha en proximidades al Río Reconquista. Buena dotación de equipamientos urbanos y deportivos.
	5	Algunos sectores del pavimento de la Ruta Provincial N° 23 se encuentran en mal estado y existe una diferencia de nivel entre la calle y la línea privada. El predio militar se encuentra sub-ocupado y opera como barrera para el desarrollo urbano y movilidad de la región El tramo no posee infraestructura sanitaria básica (Agua y Cloacas). No existen espacios verdes públicos de calidad. El arroyo posee áreas degradadas y genera inundaciones en villas y asentamientos	La Ruta Provincial N° 23 presenta una cantidad de carriles mayor a la de otros tramos y un amplio espacio público de borde. Campo de Mayo tiene áreas de alto valor ambiental y se desarrollan actividades recreativas para civiles y militares, y otras de carácter militar exclusivas necesarias. El sector cuenta con equipamientos regionales y barriales. Existen espacios verdes y recreativos privados de calidad. El arroyo tiene bordes parquizados y no representa una barrera urbana ya que posee una gran cantidad de puentes.

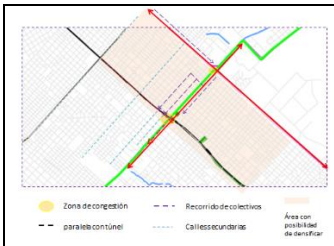
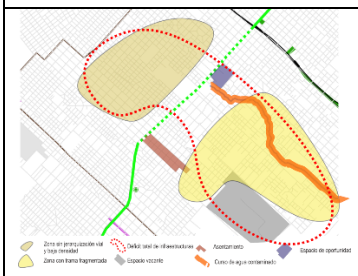
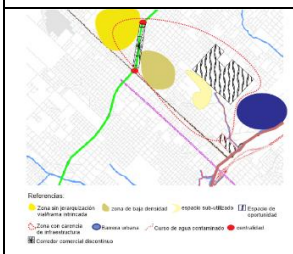
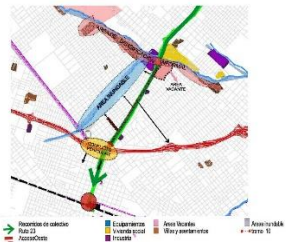
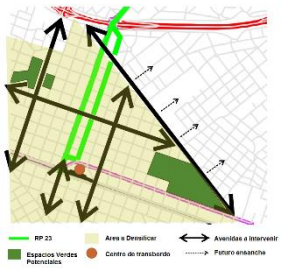
	6	Congestión vehicular en algunos sectores del tramo, especialmente sobre la estación de San Miguel. Baja densidad poblacional en relación a las posibilidades que ofrece el área central de San Miguel	Existencia de un túnel bajo nivel en la calle España y calles paralelas disponibles con ancho considerable. Existe infraestructura para densificar y un nuevo código de zonificación que lo promueve.
	7	Desarrollo de un asentamiento de extensión considerable y áreas de viviendas precarias. Déficit pronunciado de infraestructuras básicas (agua y cloacas) Arroyo Los Berros contaminado. Traza fragmentada y poco jerarquizada	Inmuebles con baja ocupación o vacantes: Easy, Colegio Máximo y gran predio en Irusta y Gaboto Gran potencial constructivo no utilizado al noroeste de la Ruta Provincial N°23 Espacios a recuperar en el Arroyo Los Berros y margen del Río Reconquista Generación de conectividad hacia Hurlingham e Ituzaingó
	8	Baja densidad en torno a las centralidades de escala local. Escasa cobertura de infraestructura básica (Cloacas) Espacios sub-utilizados sobre el tramo Falta de equipamiento para el trasbordo de pasajeros	Posibilidad de re densificación de toda la zona. Existen arterias que podrían jeraquizarse para mejorar la conectividad desde el eje del RP 23 con la ruta RP24. Potencial corredor comercial continuo. Aprovechamiento del nodo para realizar un centro de trasbordo.
	9	Subutilización del suelo urbano. Existencia de áreas críticas en términos habitacionales. Baja o nula cobertura de red de agua y cloacas.	Existencia de grandes áreas vacantes. Presencia de áreas de oportunidad para densificación. Posibilidad de jerarquización del nodo de transferencia ubicado en el Cruce Castelar y en Las Catonas.
	10	Asentamientos en expansión al borde del Arroyo Catonas. Áreas de inundabilidad al borde del arroyo en zonas con altas densidades. Crecimiento potencial de población sin cobertura de servicios público. Conflicto vehicular en rotonda. Nodo de concentración de tráfico.	Áreas vacantes extensas lideras al complejo habitacional. Equipamiento estratégico (CIC) en zona en crecimiento. Servicios públicos (agua-cloaca) instalados y en extensión. Cercanías a centralidades barriales (barrios consolidados).
	11	Tendencia al congestionamiento vehicular en horas pico (sobre todo en el encuentro con el Acceso Oeste). Limitada oferta del transporte público automotor en cuanto a variedad de destinos. Subutilización de redes de servicios públicos (agua y cloacas).	Avenidas vinculadas, paralela y perpendicularmente al tramo, con potencial para articular el área. Centro de transbordo de carácter regional. Suelo urbano servido. Baja densidad + suelo urbano servido, potencial área para un proceso de densificación. Importantes espacios públicos de carácter regional

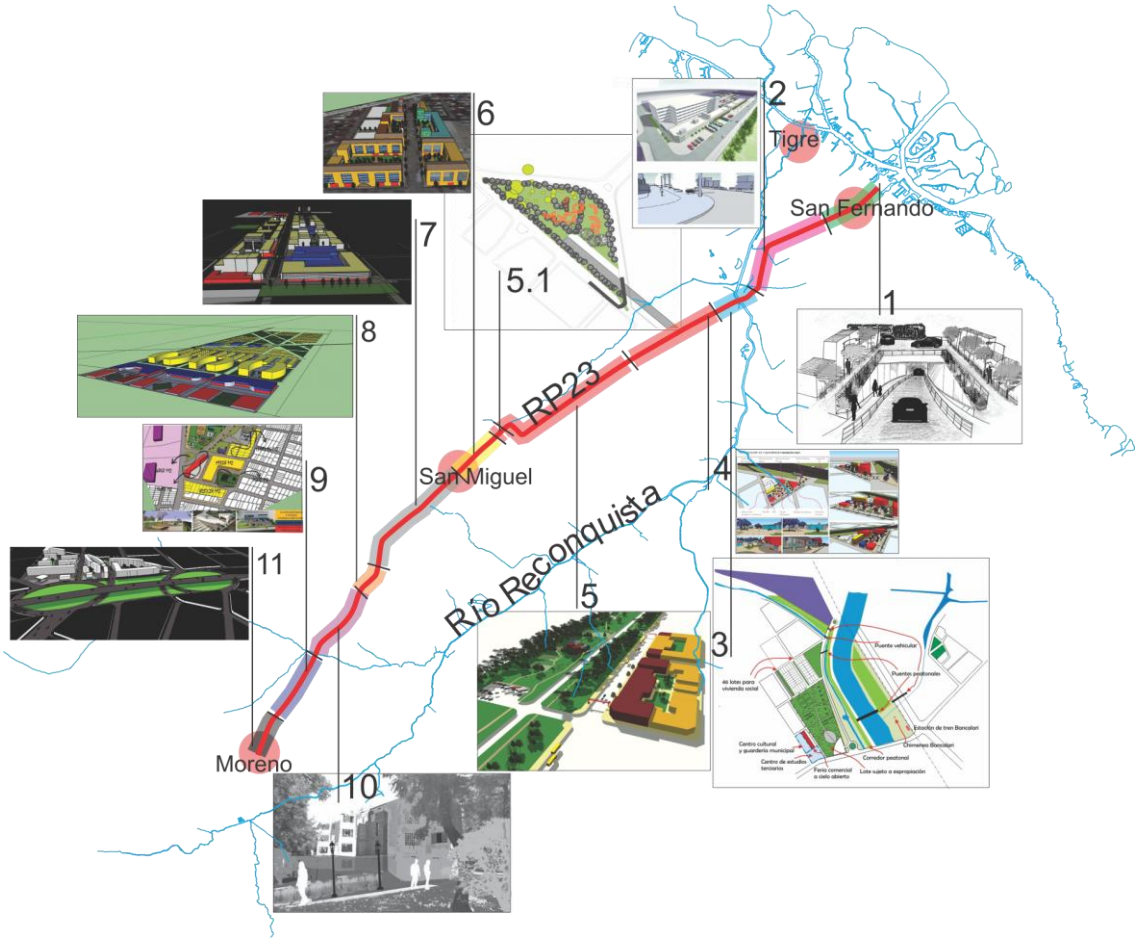
Figura 23: Síntesis de problemas y oportunidades por tramo: Elaboración propia.

Propuestas para el corredor urbano

A partir de las lecturas territoriales realizadas y, de acuerdo a los objetivos generales planteados, se desarrollaron para cada uno de los tramos, objetivos específicos, escenarios, estrategias de intervención y proyectos urbanos que con sus componentes e instrumentos de gestión permitirán transformar al eje en su conjunto. El resultado es un catálogo de intervenciones urbanas que han sido trabajadas de manera particular en cada tramo, pero sin perder la visión de conjunto, al mismo tiempo.

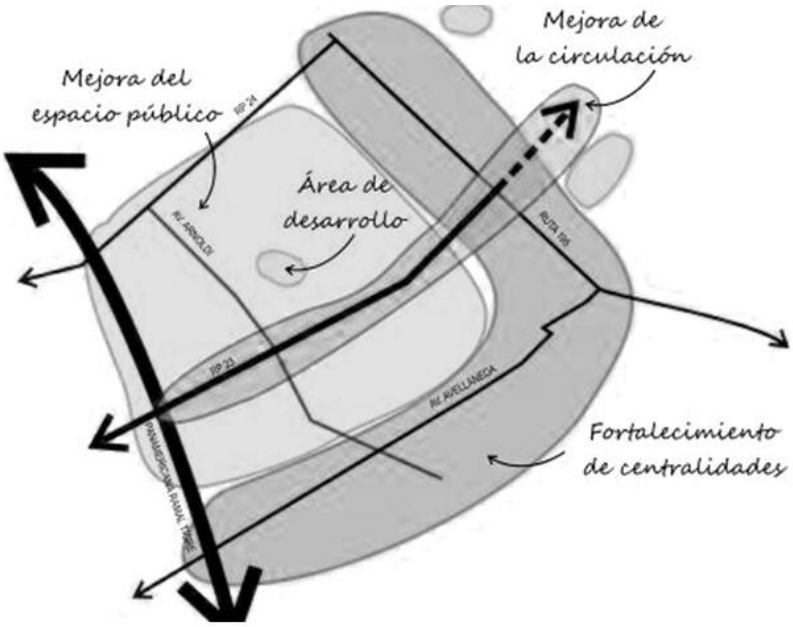
En términos generales, en todas las propuestas se *pondera el espacio público sobre el privado, se busca el mejoramiento de las condiciones de circulación en el eje, el aprovechamiento de infraestructuras sub utilizadas o sin uso, la búsqueda de soluciones a los problemas urbanos que sufren los sectores populares y la población en general y; el cuidado y promoción de espacios verdes recreativos de uso público*.

Es importante considerar que son los actores del territorio quienes tendrán que llevar adelante y sostener las intervenciones propuestas, por lo que estos proyectos deberán ajustarse con la mirada de quienes viven cerca del eje en conjunto con los que toman decisiones de gestión de los espacios asociados al eje. En adelante se presenta una síntesis de algunos de los proyectos desarrollados.

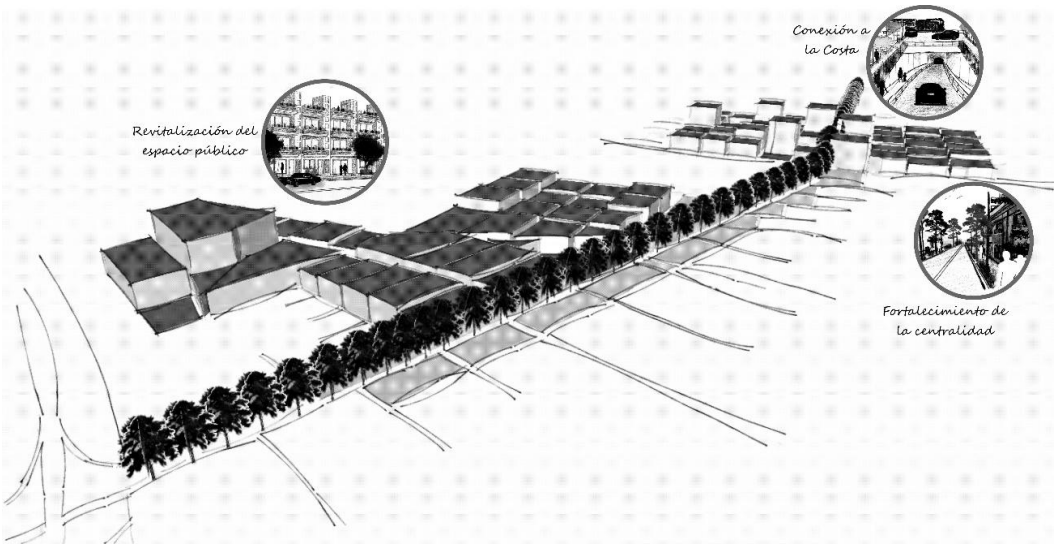


Figuras 24: Propuesta general: Elaboración propia

Tramo 1. Intervenciones para el tramo "Costa de San Fernando – Acceso Norte".
Érica Leguizamón

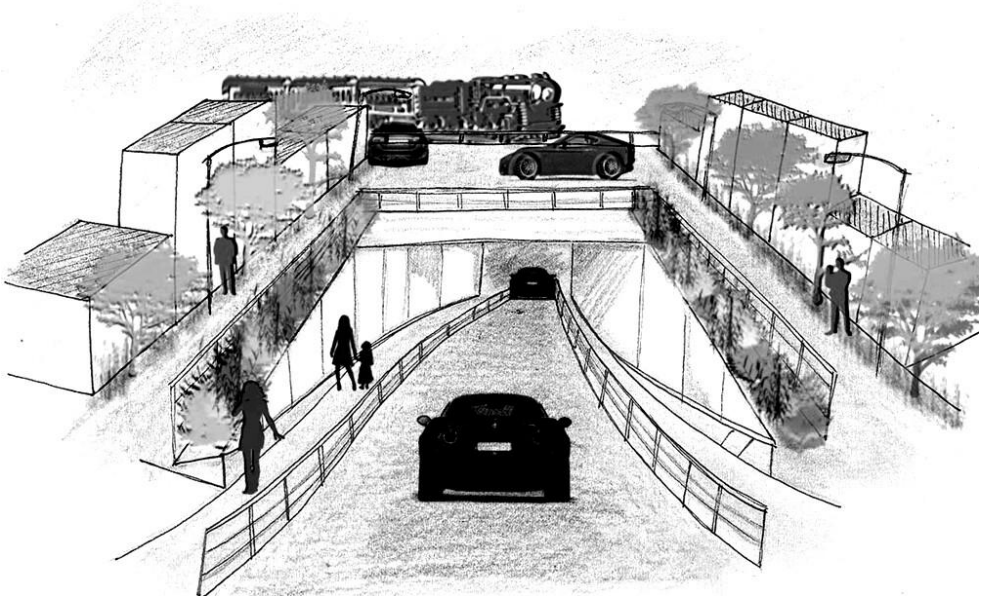


Para un sector con espacios públicos deteriorados, un área de congestionamiento vehicular en cercanías al centro de la ciudad de San Fernando, con zonas vacantes ocupadas en algunos casos informalmente, se proponen estrategias que tiendan a realizar tratamientos de consolidación y mejoramiento en áreas degradadas y de desarrollo en áreas vacantes. Las intervenciones para revertir la situación actual se organizaron en tres propuestas de las cuales se desarrollaron dos proyectos: *Conexión a la costa y Revitalización del espacio público.*



Proyecto 1 - Conexión a la costa.

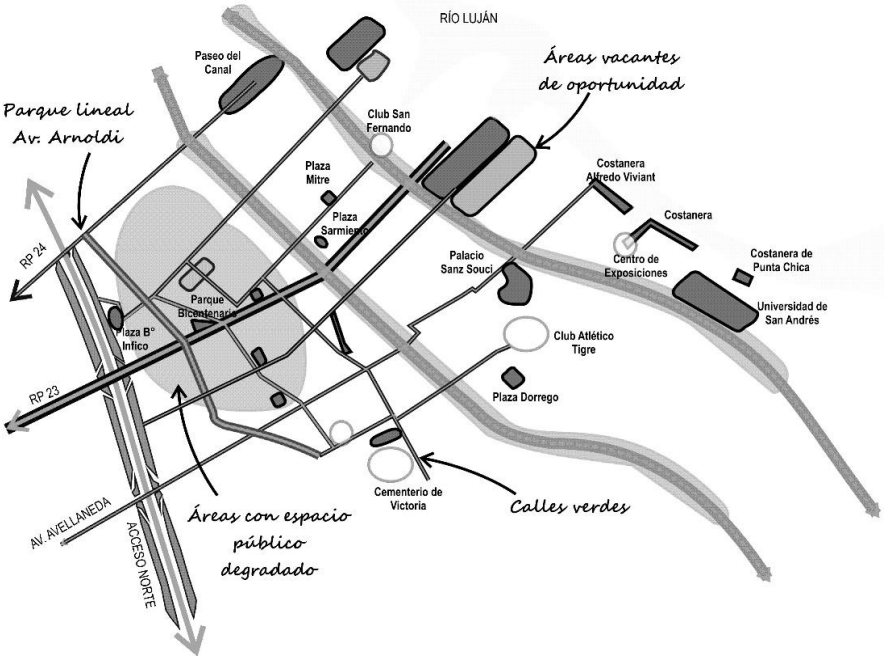
Refiere a la extensión de la ruta hacia la costa, cortando las barreras actuales de la vía férrea del Tren de La Costa. Esto permitiría que el eje pueda conectar San Fernando con Moreno, articulando sectores de gran valor ambiental como lo son Campo de Mayo y la costa de San Fernando. Para ello se propone la realización de un túnel sobre el eje, manteniendo la calle actual sobre el nivel para uso único de los frentistas de la ruta.

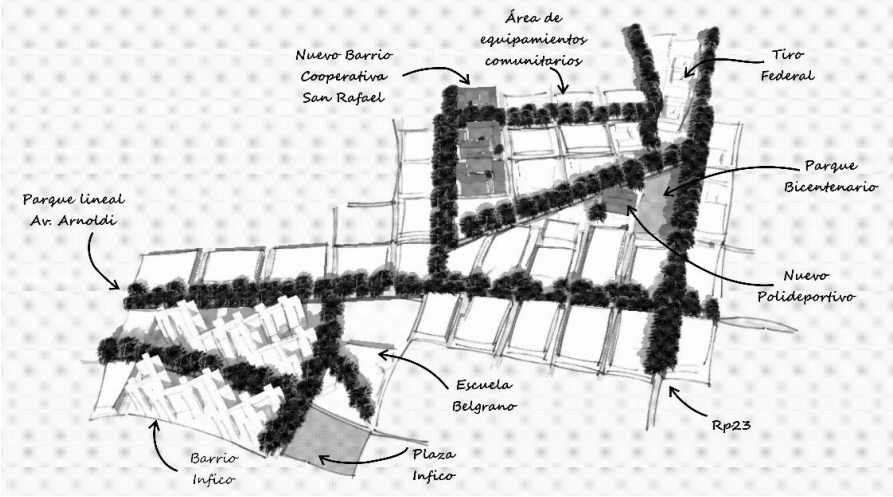


Proyecto 2 – Revitalización del espacio público.

Tomando como base los proyectos municipales de generación de un parque lineal y de mejora del espacio público del centro, se propone generar un sistema que parta del parque lineal y conecte los espacios públicos de la zona central y de la suroeste, de los bordes de la autopista y de los nuevos desarrollos en zonas vacantes (parques y reservas públicas en áreas de la costa y complejos habitacionales en densidad media en zona suroeste). A su vez, se propone hacer funcionar al eje de la RP23 como un corredor que forme parte de este sistema y que conecta a la costa y el Delta (asociado al proyecto 1). Estas calles que permiten la interconexión de los espacios verdes, se piensan como el modelo actual de paisajismo urbano denominado "calles verdes".

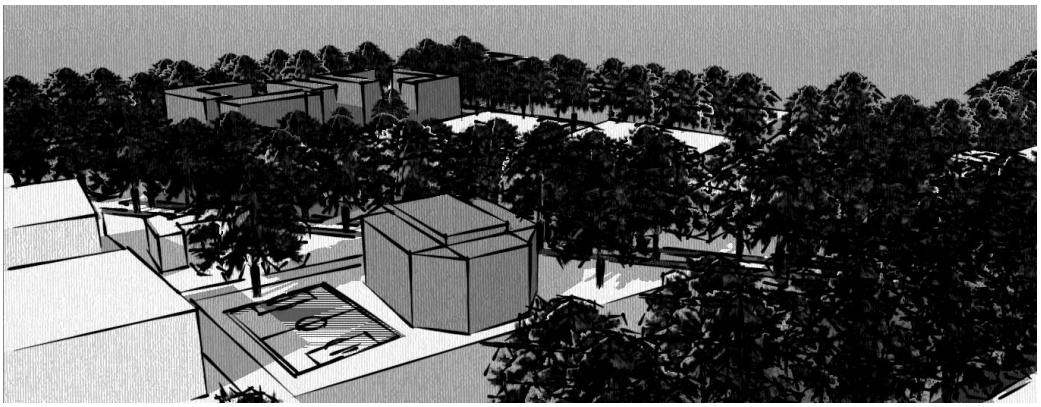
Propuesta de calles verdes sobre la RP 23.





Propuesta sobre el sector sudoeste.

Propuesta de volumetría para el Barrio San Rafael.



Propuesta de volumetría para el nuevo polideportivo.

Instrumentos de gestión

Desgravación fiscal a actividades promovidas: Este instrumento fue pensado para los predios privados en desuso sobre la costa y para las manzanas pertenecientes a la Cooperativa San Rafael. Refiere a la búsqueda de inversiones promoviendo el desarrollo de los usos del suelo que se proponen. Asimismo, en aquellos que modifiquen los usos y/o actividades para el cumplimiento del uso propuesto se generarían beneficios como premio a la colaboración sobre los impuestos, por un tiempo determinado, o mediante la reducción de los costos iniciales de la instalación de las actividades. De esta forma, la desgravación fiscal a actividades promovidas se plantea como un instrumento municipal de suma importancia para la creación de los nuevos usos propuestos.

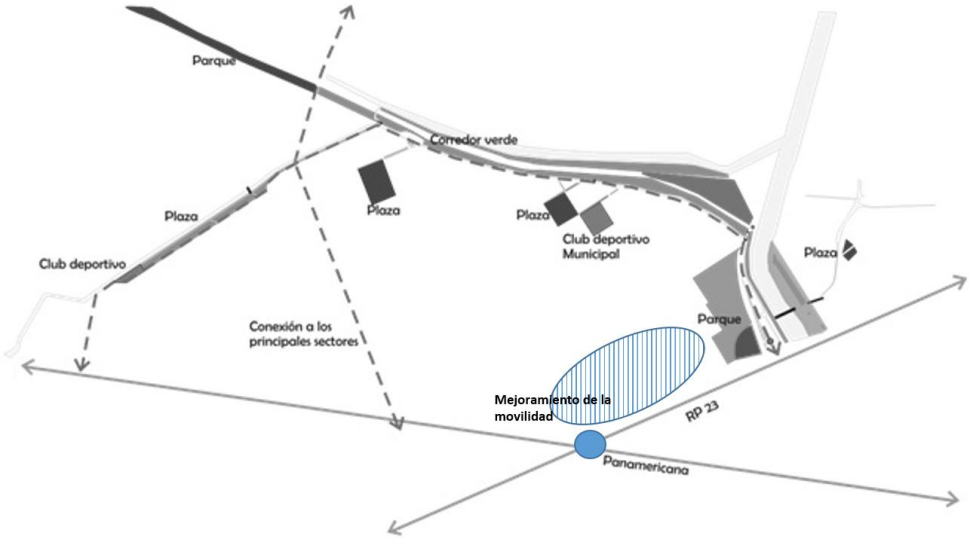
Convenios urbanísticos: Este instrumento se pensó para implementarlo en el lote aledaño al Parque del Bicentenario, y se refiere a acuerdos público-privados en los que se generarán beneficios mutuos permitiendo conseguir la colaboración de los actores privados y facilitar la eficacia de la actuación urbanística. Es decir, se propone la realización de un convenio entre el Municipio y el propietario del lote para que éste ceda la tierra para la puesta en marcha del proyecto y, en beneficio, reciba la posibilidad de realizar eventos privados siempre que mantenga el uso comunitario que propone la creación del Polideportivo.

Tramo 2. Intervenciones para el tramo "FFCC Mitre - Autopista Panamericana"
Lorena Nieva

Ante un sector que presenta una deficiencia de espacios verdes, con espacios deteriorados ambientalmente, conflictos de tránsito en el cruce de la Ruta Provincial 23 y la Autopista acceso Norte, una baja cobertura de red cloacal y agua, localización de villas y asentamientos en orillas del río Reconquista, se desarrollaron una serie de estrategias que buscan una mejora de la calidad de vida de la población y dotar al área de un espacio de calidad para el disfrute de la población.

Propuesta estratégica

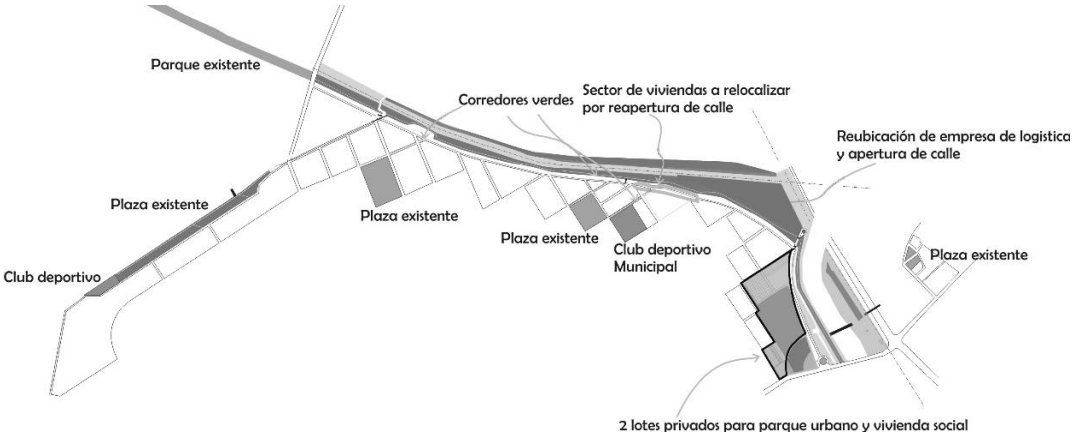
Para revertir la situación actual se planteó una propuesta general para el sector del cruce de la RP 23 y Panamericana y se desarrolló un proyecto para el sector costero.



Propuesta general para el tramo.

Proyecto 1 – Propuesta general de movilidad

Contempla la renovación del espacio público en el asentamiento Bancalari y el mejoramiento del transporte de pasajeros con una estación de transferencia en la RP23, nuevas dársenas para transporte público sobre la autopista Panamericana y la renovación de las paradas de colectivos.



Propuesta general

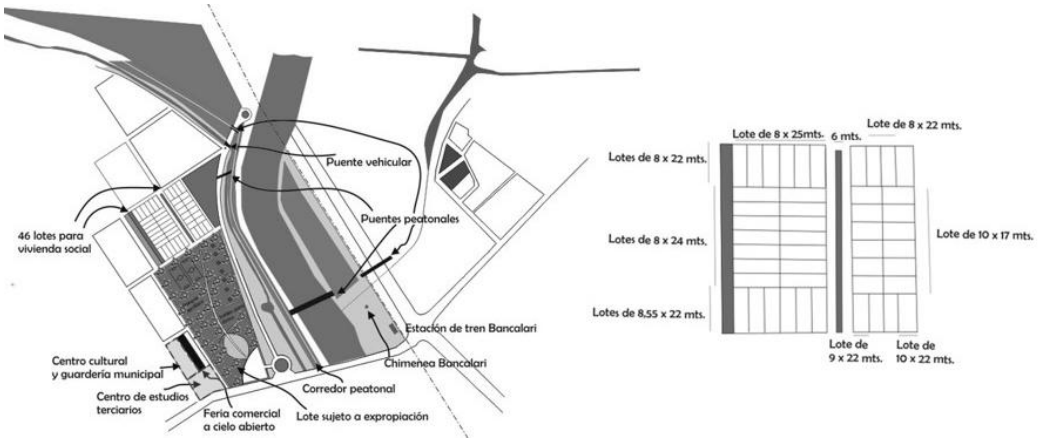
Proyecto 2 – Renovación y desarrollo de sector costero.

Componente **(a)**

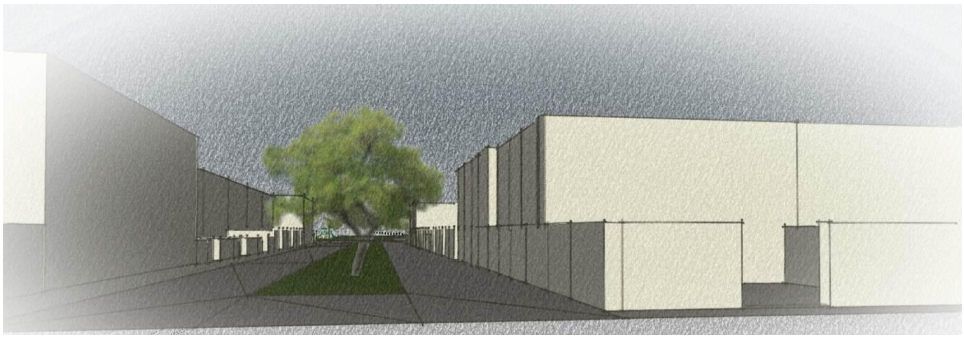
Parque urbano y vivienda social

El proyecto se desarrolla sobre dos predios privados que serán objeto de negociación público-privada. En el predio de mayores dimensiones se construirán 332 viviendas sociales para la relocalización de las familias que actualmente habitan en condiciones precarias junto al arroyo Basualdo.

El parque contará con espacios para el disfrute de toda la familia. Se prevé un sector de juegos infantiles, de lugares de descanso y también un parque aeróbico. En el sector del parque lindante a la RP 23 se construirá un centro de enseñanza terciaria y de oficios, un centro cultural y una guardería pública. Junto a este equipamiento se adecuará el espacio para instalar una feria comercial a cielo abierto.

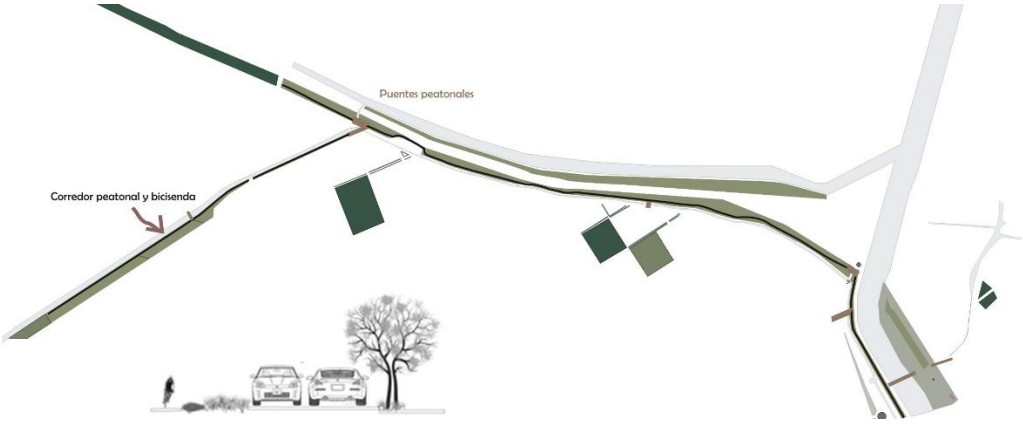


Propuesta general para el parque urbano.



Componente **(b) Corredor verde sobre el río Reconquista y el arroyo Basualdo**

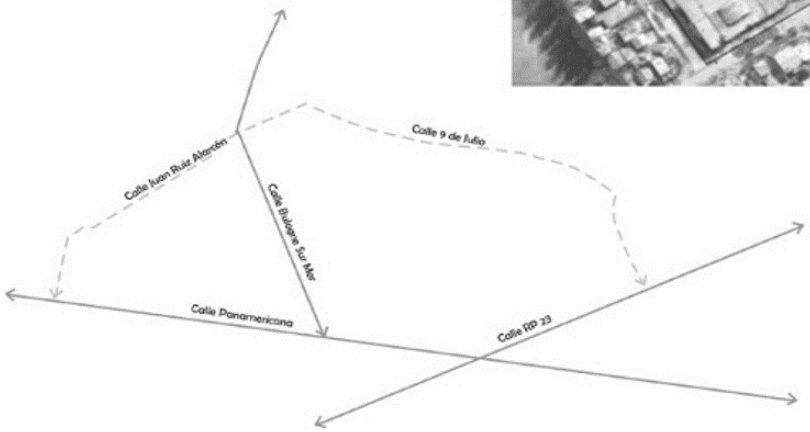
Contempla la renovación y limpieza del espacio público del asentamiento Bancalari.



Propuesta general para el corredor verde.

Componente **(c) Conexión de sectores**

Pavimentación de la calle 9 de Julio y Juan Ruiz Alarcón propuesta como conexión alternativa del sector con los principales accesos: RP23, Panamericana y Boulogne Sur Mer. Comprende el mejoramiento de veredas y arbolado y la relocalización de viviendas precarias que avanzan junto al arroyo Basualdo.



Instrumentos de gestión

Expropiación: Se declarará de utilidad pública el terreno ocupado por la empresa logística sobre el que se desarrollará parte del parque urbano. Se realizará una propuesta de convenio público-privado para el traslado a una parcela pública de similar superficie y con ventajas por su ubicación, entre las vías de los dos ferrocarriles, y condiciones de circulación de camiones. El convenio incluirá la construcción de rotonda y camino de acceso desde la RP 23.

Expropiación: Para la incorporación al proyecto del terreno vacante.

Tramo 5. Intervenciones para el tramo Malvinas Argentinas-Campo de Mayo.

Lucas Dombroski

El Tramo 5 de la RP23 comprende la totalidad del trazado en el Partido de Malvinas Argentinas que va desde la Av. San Martín hasta la Av. Arturo U. Illia (RP8); en el entorno al cruce de esas Avenidas con la Ruta se encuentran las centralidades de Don Torcuato (Tigre) y Lemos (San Miguel-Malvinas Argentinas). La Ruta denominada Av. Juan Gregorio Lemos en el mencionado tramo presenta contrastantes diferencias, a ambos lados, a lo largo de toda su traza, tanto desde el punto de vista del espacio público como de las formas urbanas.

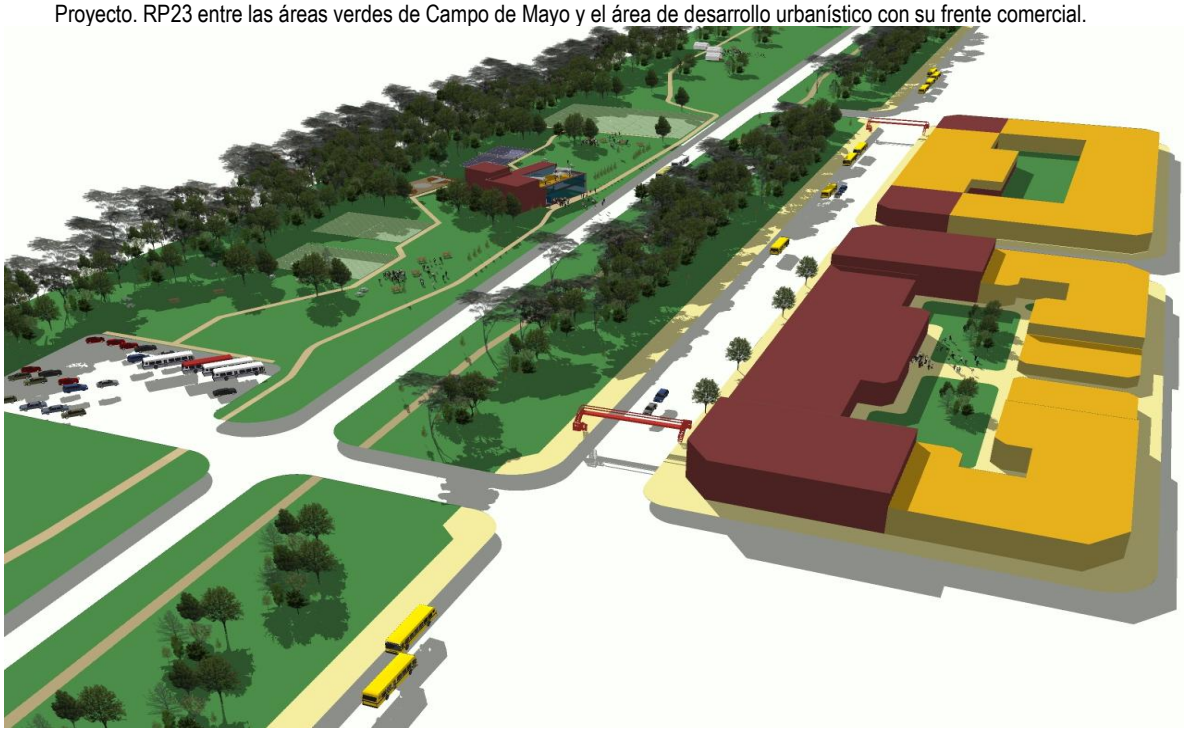
El lado Norte presenta un tejido urbano consolidado y regular con una baja densidad poblacional que va de entre 200 y 100 habitantes por hectárea hasta entre 25 y 0 de Este hacia Oeste. El lado Sur se corresponde al área militar de Campo de Mayo en la jurisdicción del partido de San Miguel. En vista de las problemáticas detectadas se propuso trabajar sobre el papel de Campo de Mayo en la región y una serie de objetivos específicos que apuntan al desarrollo del sector urbano en un corto y mediano plazo. En ese sentido, se propuso convertir gradualmente a Campo de Mayo en un sector de usos urbanos que aporten al desarrollo de la región y del eje de la RP23.

Para ello se definieron cinco estrategias, de las cuales dos se refieren al sector urbano del tramo (Hábitat, y Centralidad Comercial y de Servicios); una exclusivamente al sector militar (Usos Urbanos en Campo de Mayo), y las dos restantes son de integración de Campo de Mayo y el área urbana (Verde, e Integración).

Plano de intervenciones

Campo de Mayo y el área de desarrollo urbanístico

Proyecto. RP23 entre las áreas verdes de Campo de Mayo y el área de desarrollo urbanístico con su frente comercial.



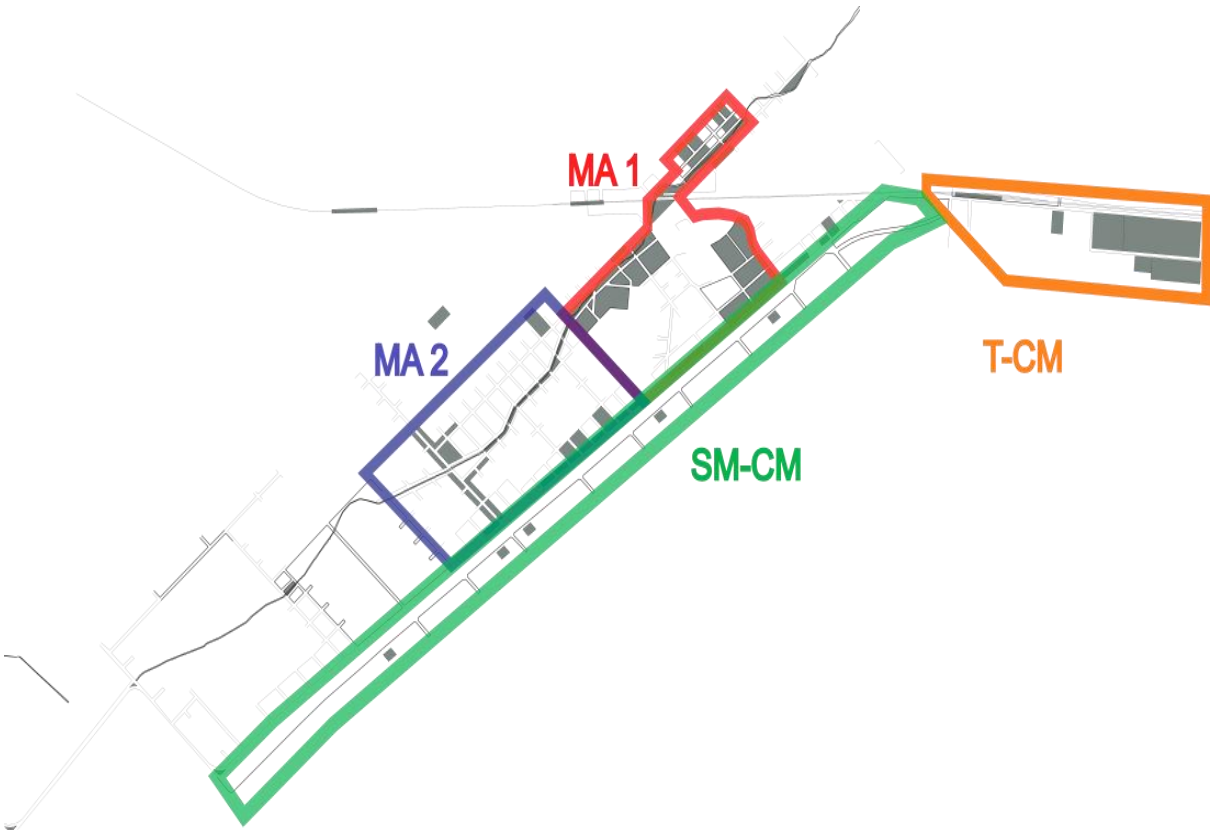
Proyecto. RP23 entre las áreas verdes de Campo de Mayo y el área de desarrollo urbanístico con su frente comercial.

Proyecto de parque lineal a ambos lados de calle Rawson y arroyo Basualdo. Desarrollo urbanístico en el barrio La Loma y urbanización del asentamiento.

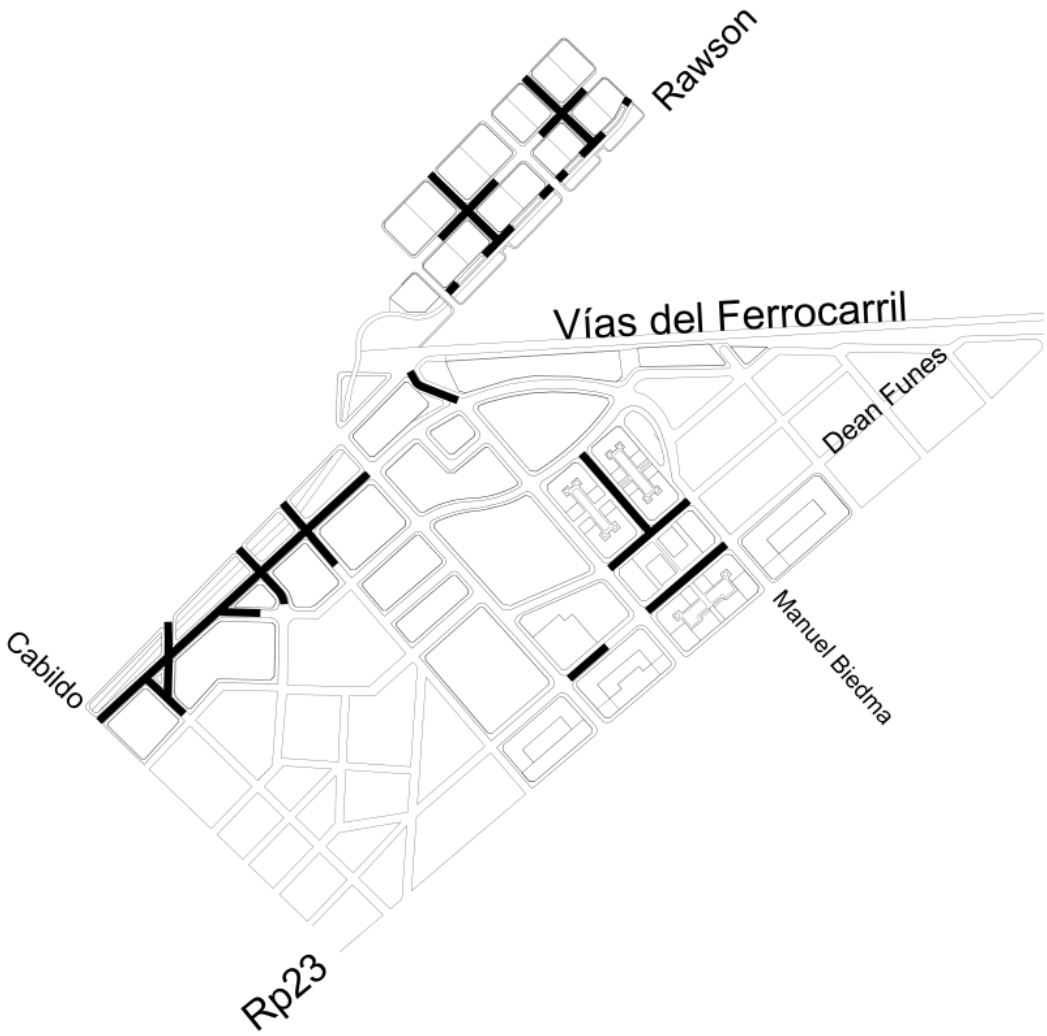
Se proponen cuatro unidades de gestión. Las áreas no cubiertas con ellas, se entiende que el Municipio las puede abordar de forma autónoma. Las mismas se definieron por fracción de territorio, como englobamiento de cuestiones a abordar y en relación a los actores que participan en el proceso.

Unidad de Gestión MA1

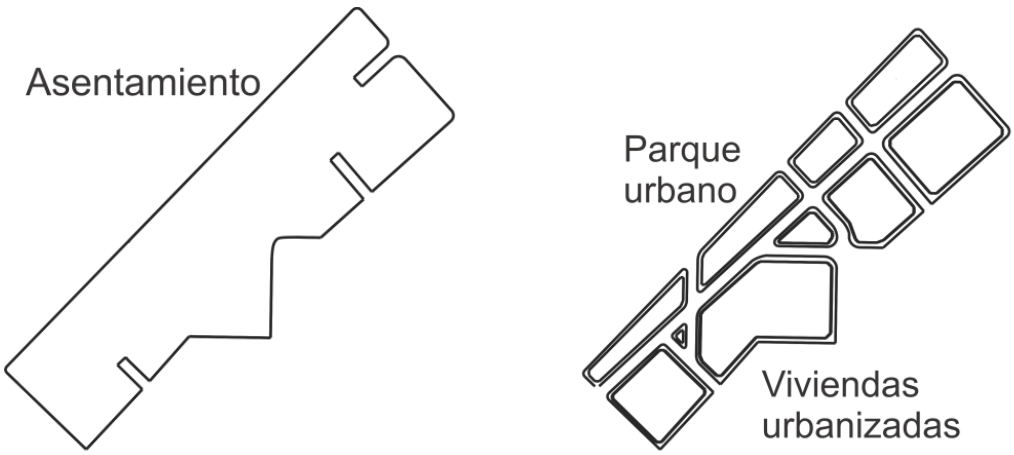
Se propone, la urbanización del asentamiento y el desarrollo de grandes predios vacantes en sectores urbanos; al mismo tiempo, se generarán una serie de espacios públicos de importancia en la ribera del arroyo Basualdo, a lo largo de un kilómetro y medio, y se romperán una serie de barreras urbanas.



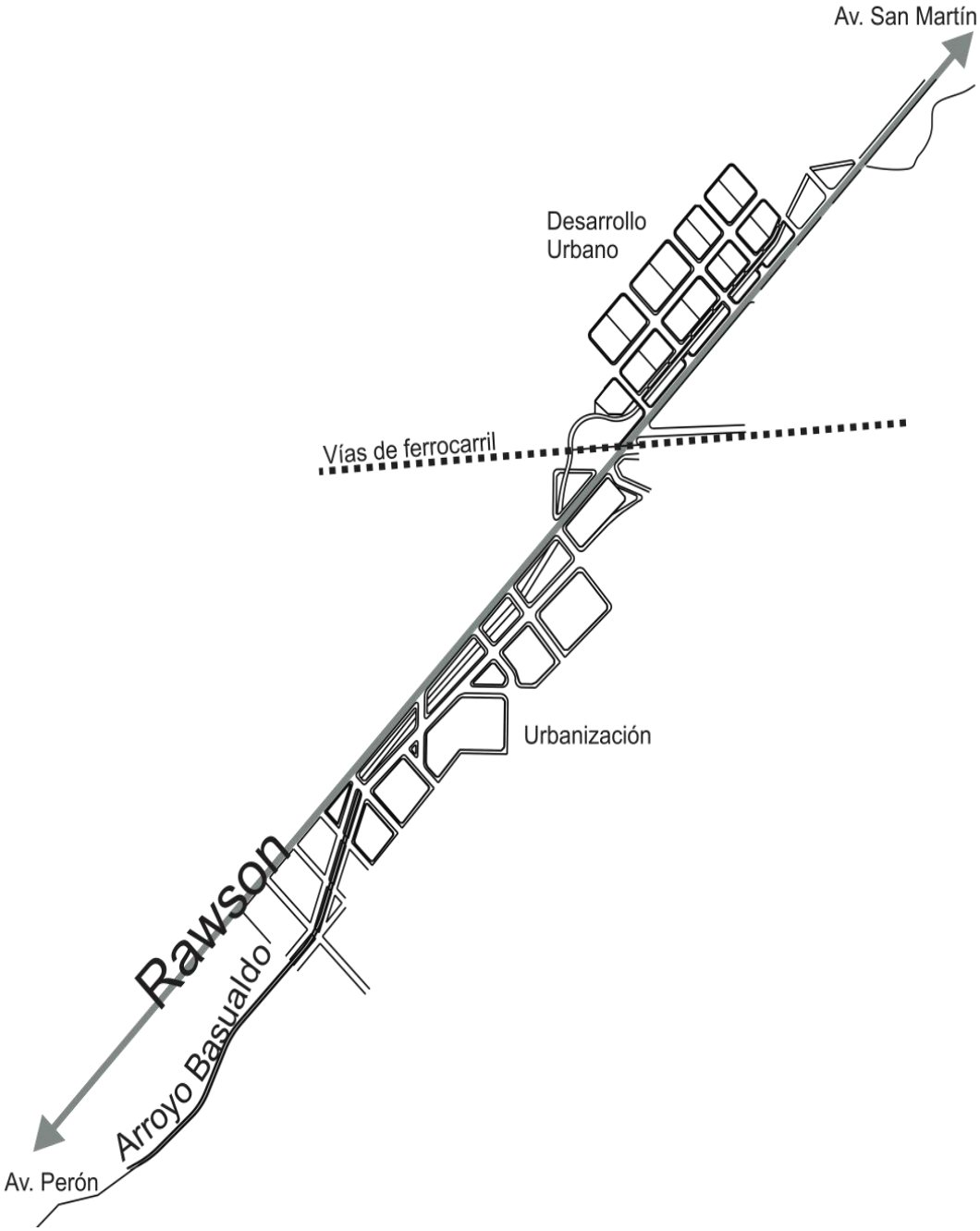
Unidades de gestión



Esquema de calles a abrir.



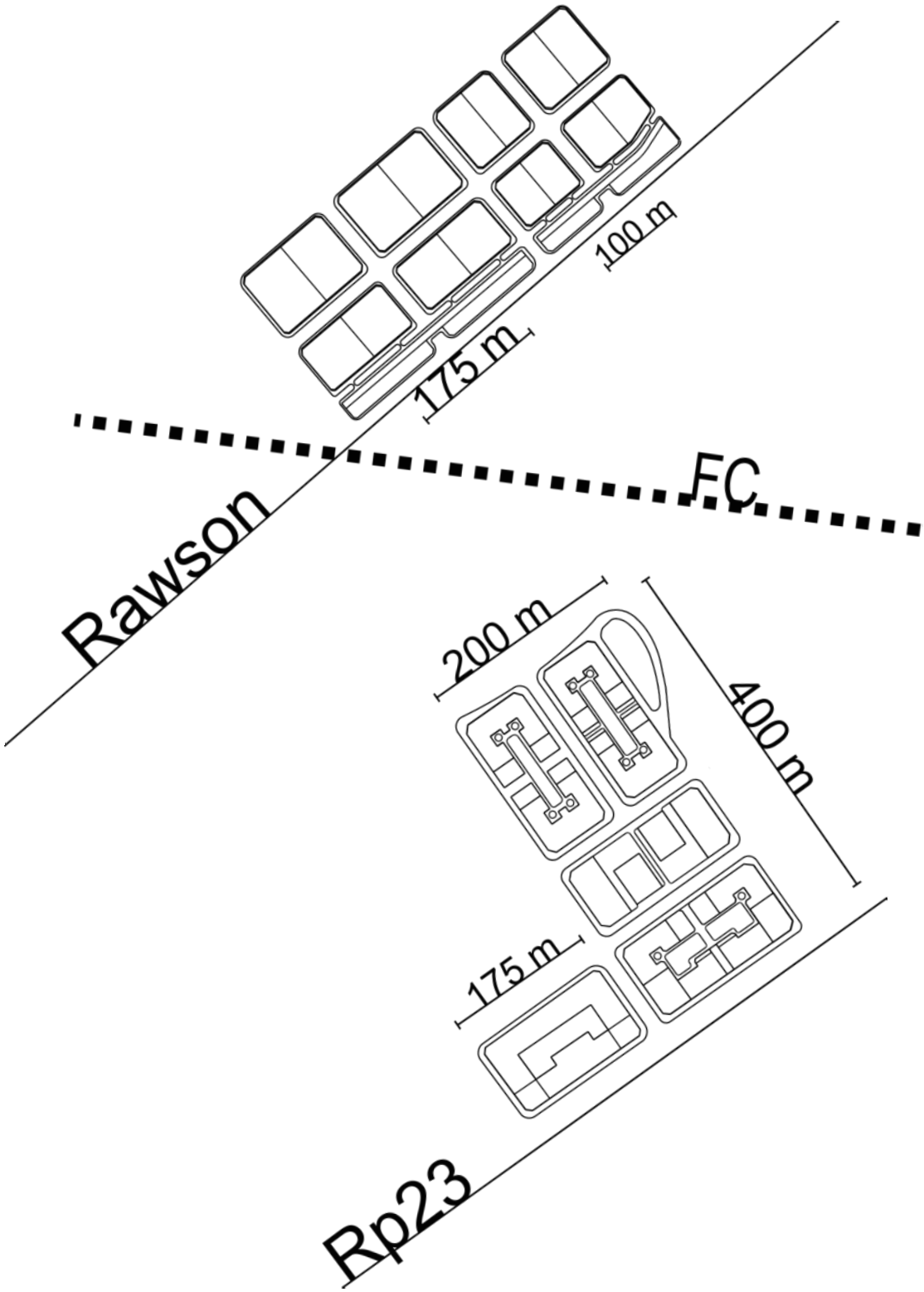
Esquema de urbanización del asentamiento



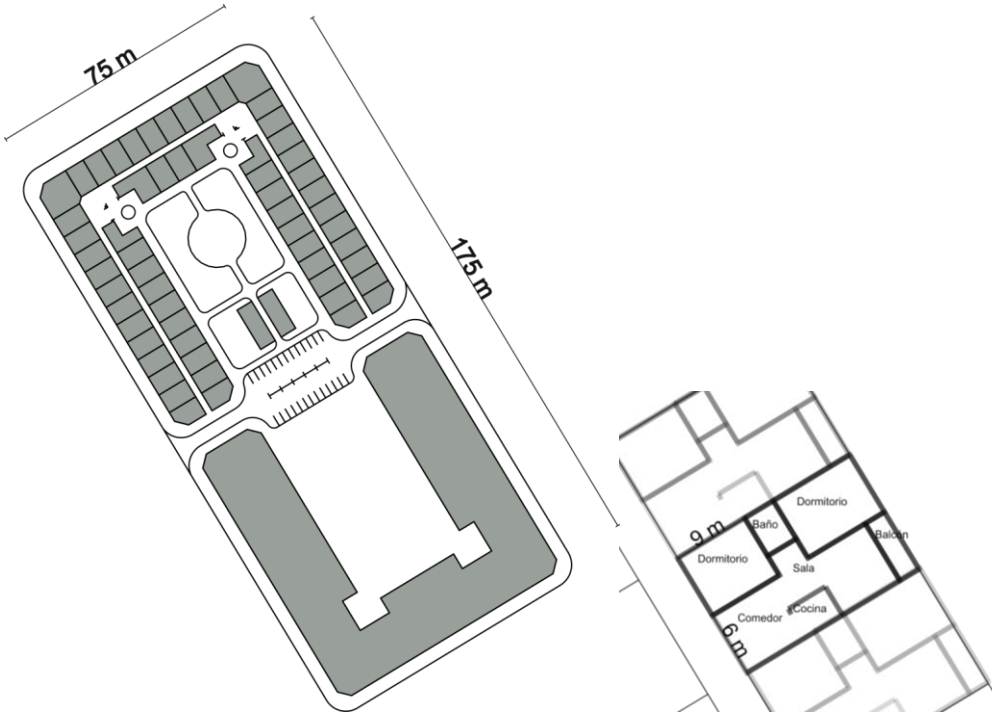
Esquema de generación de parque lineal y jerarquización de la calle Rawson.

Desarrollo urbano

Se propone el desarrollo urbano sobre doce hectáreas de suelo vacante en área urbana a partir de la conformación de ocho mitades de manzana en el barrio La Loma más cuatro manzanas completas en el barrio San Calal.



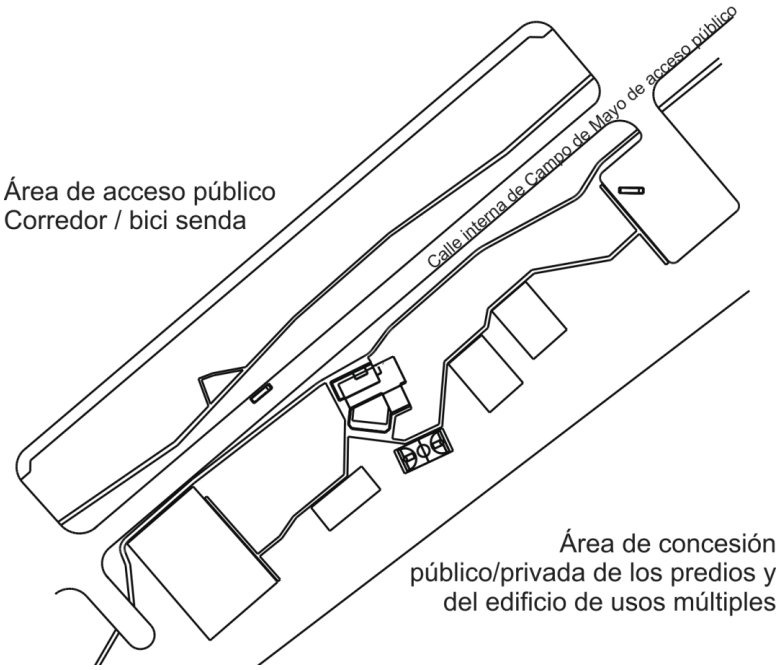
Esquema de polígonos a urbanizar en relación a ejes importantes



Esquema de manzana “tipo” y departamento “tipo”: características y dimensiones.

Unidad de Gestión SM-CM

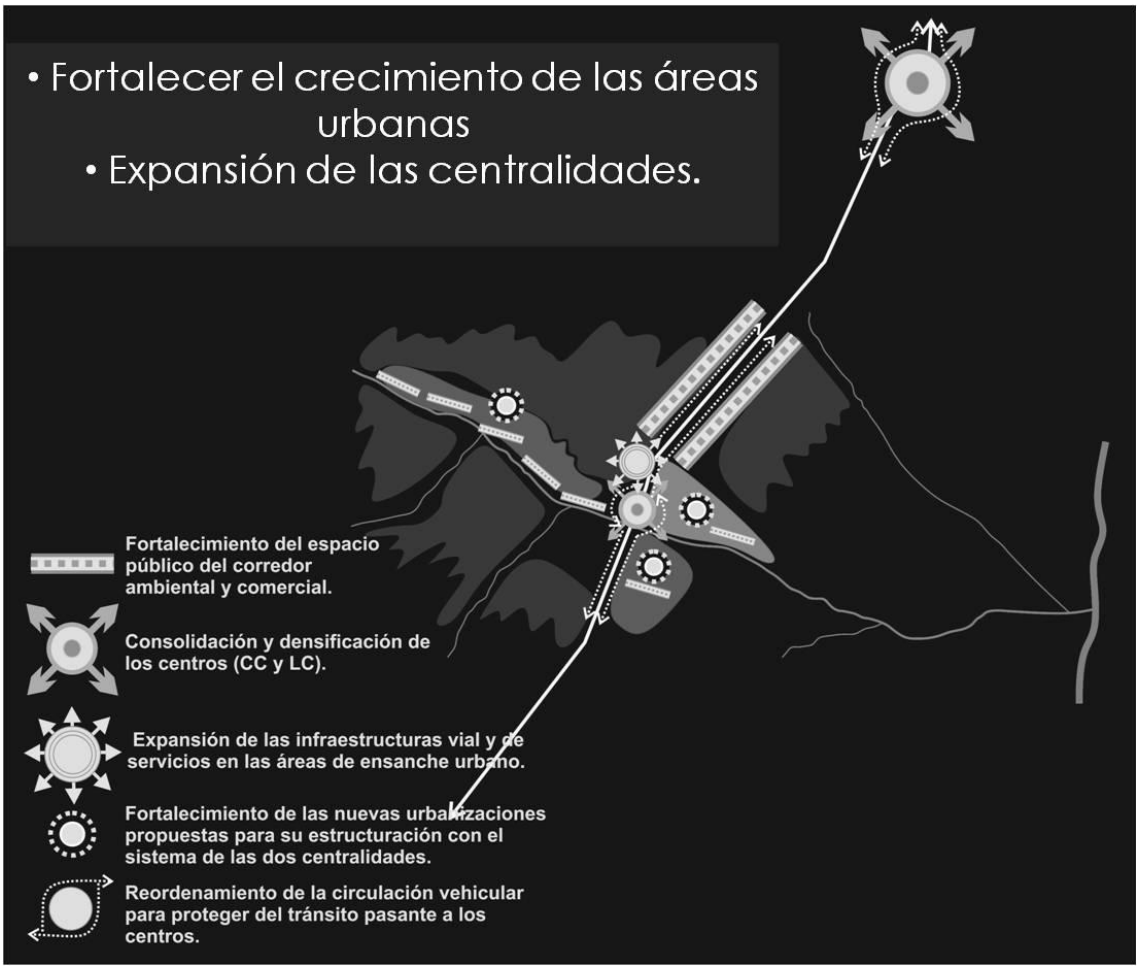
En el sector colindante a la Unidad de Gestión MA1, se propone el desarrollo de un corredor verde con comercios, servicios, parques y equipamientos deportivos en los doscientos metros cercanos a la RP23 de Campo de Mayo y a lo largo de los cinco kilómetros desde las vías del ferrocarril hasta la calle.



Esquema de área de concesiones y plazoleta libre pública.

Tramo 9. Intervenciones para el tramo “Cruce de Castelar–Complejo Las Catonas” *Alejandro Attie*

Para un sector de grandes espacios sub-ocupados, tanto en su parte más periférica, como sobre el propio corredor, de baja densidad, con villas y asentamientos localizados en áreas peligrosas (zonas inundables zonas de torres de alta tensión), con escasos espacios públicos y degradados y con una baja cobertura de los servicios de red de agua y cloaca, se proponen estrategias que tienden a realizar tratamientos de renovación y conservación de los espacios urbanos y ambientales con el objetivo de desarrollar y, en algunos puntos en particular, re-desarrollar el tramo del corredor.

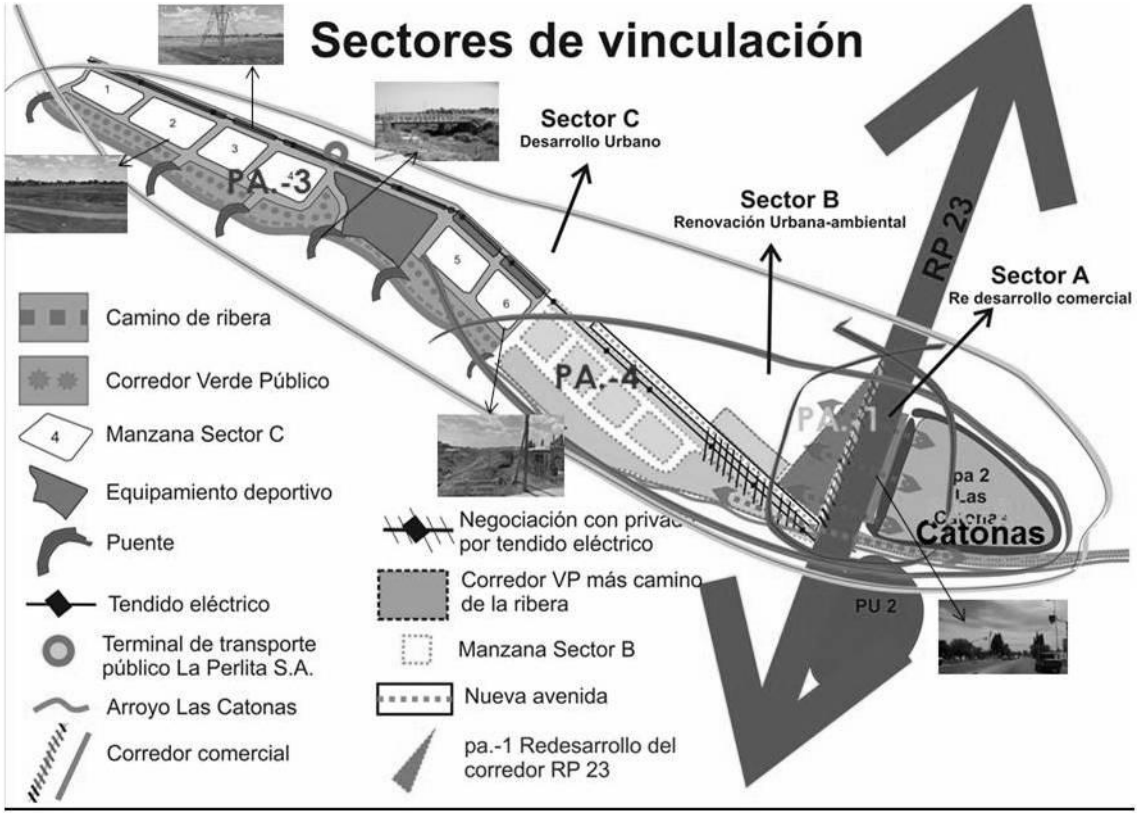


Propuesta general

Las intervenciones propuestas para revertir la situación actual se presentan en cuatro proyectos: *Redesarrollo y jerarquización vial de la RP 23; Conservación de los espacios*

internos verdes públicos de Las Catonas; Desarrollo urbano integral de los espacios vacantes y *Renovación urbana de asentamientos populares*.

Propuesta de sectores de intervención



Proyecto 1 – Redesarrollo y jerarquización vial de la RP 23

Mejoramiento en la calidad urbana del corredor y sus ejes de circulación transversales, a partir de la creación de nuevos ejes viales concéntricos. Además, se reconfiguraría una nueva retícula de corredores de transporte conectados al sistema de las dos centralidades. Por último, se buscará aprovechar y potenciar el corredor de la RP 23 no solamente como «Alineamiento Comercial», sino a través de nuevas actividades económicas.

Propuesta para el frente de la RP 23

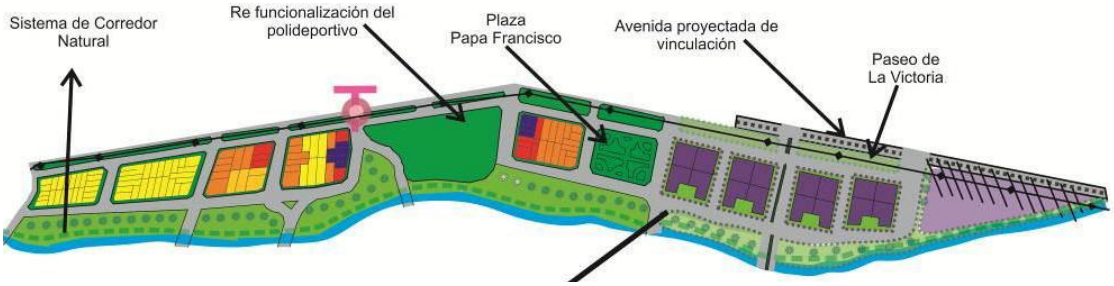
Proyecto 2 – Conservación de los espacios internos verdes públicos de Las Catonas

Se propone el mantenimiento y la protección del conjunto habitacional de Las Catonas de manera conjunta para integrar los sistemas de espacios públicos interno junto con los de los márgenes del arroyo de Las Catonas. Para ello, se favorecerá la promoción de nuevos equipamientos acorde al paisaje natural y de escala local y/o regional. Con el objetivo estratégico de revalorizar el patrimonio natural y ambiental de todo el tramo 9 de la RP 23.

Propuesta para los espacios comunes del barrio Las Catonas

Proyecto 3– Desarrollo urbano integral de los espacios vacantes

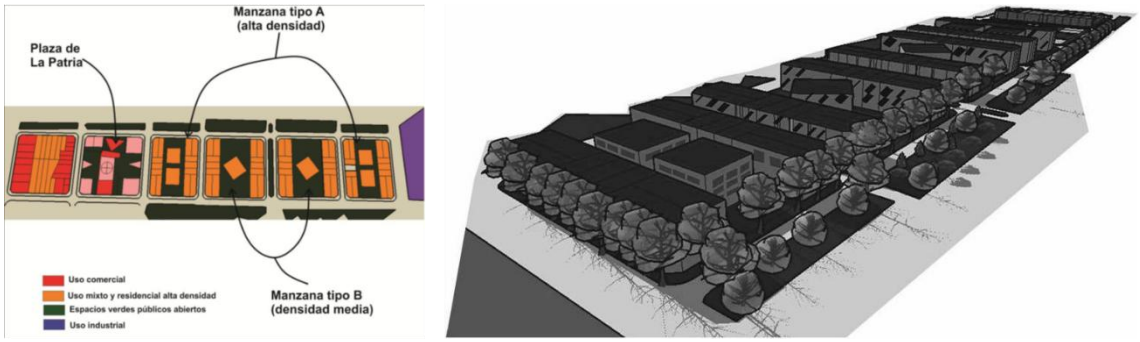
Aprovechamiento integral del espacio vacante existente como espacios de oportunidad de regeneración urbano-ambiental. El objetivo es configurar una amplia oferta de suelo especialmente para los sectores populares, que sea a su vez diversa en localización, tipologías y precios, aumentando la oferta de viviendas y regulando el mercado de suelo para responder a nuevas y diferentes demandas.



Propuesta de usos del suelo del nuevo desarrollo urbano.

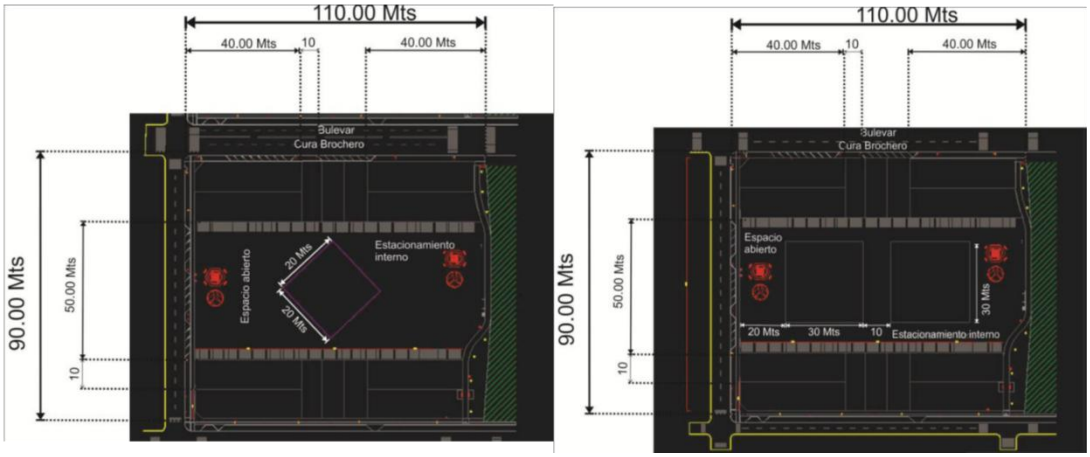
Proyecto 4 – Renovación urbana ambiental

Se propone la regularización urbana y de dominio de algunos asentamientos populares a partir de la redefinición de una nueva política de acceso justo al suelo y a las infraestructuras desde una re-estructuración del parcelario, con el objetivo estratégico de favorecer una transformación integral, ambiental, físico y social.



Propuesta general renovación del barrio Papa Francisco

Sup bruta	Superficie usos mixtos		Superficie a Ceder Calles	
M2	M2	%	M2	%
79.640	22.000	27.65	13.200	16.55
Cuadro de análisis	Módulos		Población estimada	
	62		2640	
	Sup a ceder esp verdes		Sup a ceder eq comunitario	
	M2	%	M2	%
	44.000	55.25	440	0.55
	Densidad promedio		Sup cubierta a construir	
	300		88.000	



Superficies necesarias para el desarrollo del barrio Papa Francisco.

Instrumentos de gestión

Para llevar adelante las propuestas de desarrollo urbano sobre la RP 23 y, en particular el proyecto de Renovación urbana y reorganización de la accesibilidad y conectividad del nuevo barrio Papa Francisco se presentan una serie de instrumentos específicos. *Instrumentos de planificación, de promoción y desarrollo, de financiamiento, de redistribución de costos y beneficios, y de participación ciudadana*.

Normativas de regulación: la normativa actual estipula un FOT: 1.0 y una densidad neta de 200 hab./Ha, la propuesta será aumentar ambos indicadores a un FOT de 2.5 y una densidad de 350 hab/Ha.

Instrumentos de promoción y desarrollo: *Convenio urbanístico*: proponer un convenio de planeamiento y ejecución del proyecto entre los

dos titulares (la provincia de Bs. As. y Friedman de Stern) y el municipio de Moreno.

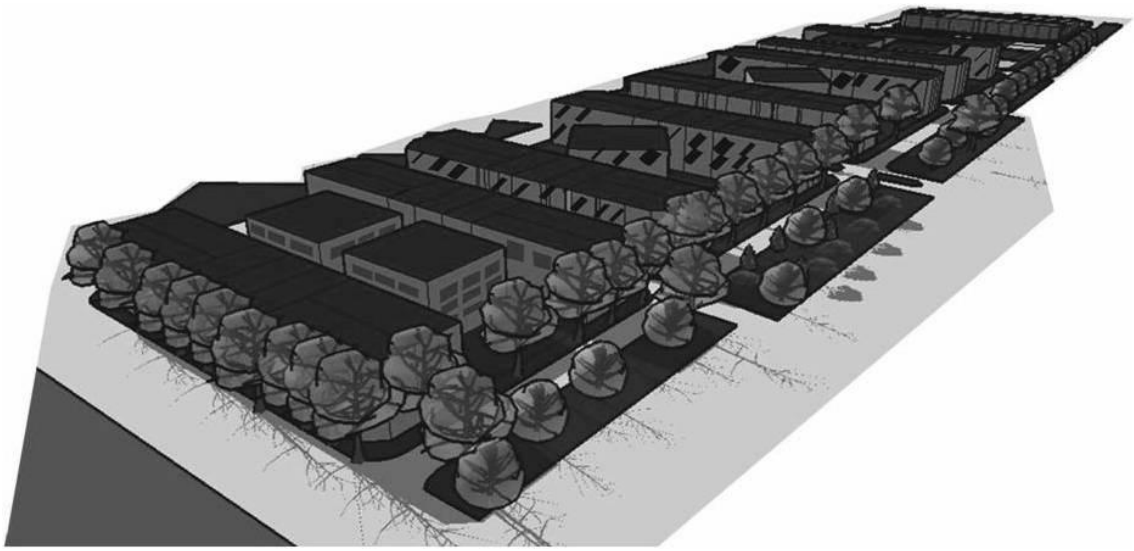
Consorcios de urbanización social: proponer esta figura entre Municipio y los habitantes actuales del barrio para la ejecución del proyecto con el objetivo de viabilizar la ocupación y reducir los efectos de la especulación inmobiliaria sobre el costo total de la urbanización

Premios de incentivo: proponer premios de incentivo como mecanismo que busque fomentar una mejor configuración de todo el barrio a través de garantizar el espacio público y el respeto por el medio heredado; por ejemplo, los propietarios de las obras premiadas cada año recibirán como premio la eximición del pago de tasas municipales por año.

Banco Social de Microcrédito: creación de un sistema de aportes reintegrables a las familias de menores recursos a través de instancias locales de organización con el objetivo de promover mejores condiciones tanto para la producción y generación de empleo como para el mejoramiento del hábitat.

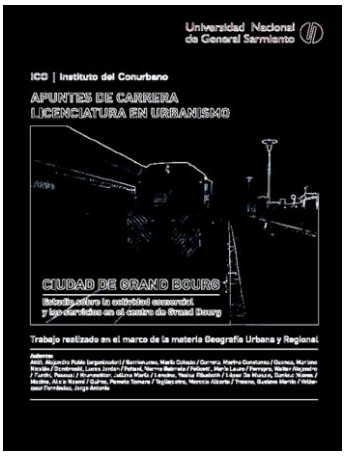
Banco de materiales: financiamiento de la construcción de vivienda básica a través del abastecimiento de materiales necesarios; los préstamos estarán dirigidos a los sectores más necesitados de vivienda y el programa en la gran mayoría de los casos estará articulado con el programa de regularización dominial.

Participación de la Municipalidad en las rentas diferenciales generadas por la acción urbanística: está destinada a las acciones y a las operaciones encaminadas a distribuir y financiar equitativamente los costos de este desarrollo.



Colección

Apuntes de Carrera



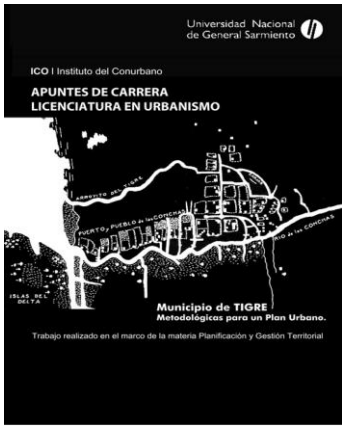
1

Ciudad de Gran Bourg: Estudio sobre la actividad comercial

Trabajo realizado en el marco de la asignatura *Geografía Urbana y Regional*, a cargo de los profesores: José Borello y Carolina Barnes.

Edición #1: agosto 2014

Click para descargar: http://bit.ly/2bwewNJ



2

Municipio de Tigre: Metodologías para un plan urbano

Trabajo realizado en el marco de la asignatura *Planificación y Gestión Territorial*, a cargo de las profesoras: Andrea Catenazzi y Estela Cañellas.

Edición #2: marzo 2015

Click para descargar: http://bit.ly/2b6UJ8g

3

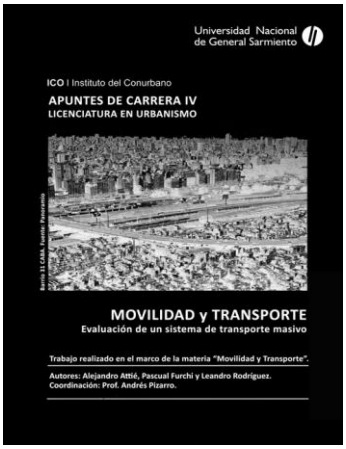
Energía: Algunas consideraciones generales

Trabajo realizado en el marco de la asignatura *Infraestructura y Servicios Urbanos: Energía,* a cargo de los profesores: Omar Varela y Eugenia Jaime.

Edición #3: agosto 2015.

Click para descargar: http://bit.ly/2bCOAgR

La colección **Apuntes de Carrera** constituye una pieza editorial central dentro de las estrategias de fortalecimiento formativo, orientada a la puesta en valor del trabajo de los estudiantes.



4

Movilidad y transporte: Evaluación de un sistema de transporte

Trabajo realizado en el marco de la asignatura *Movilidad y Transporte*, a cargo del profesor: Andrés Pizarro.

Edición #4: noviembre 2015.

Click para descargar: http://bit.ly/2b8S5gC

5

La ciudad como proceso de evolución cultural

Trabajo realizado en el marco de la asignatura *Historia de la Ciudad*, a cargo de los profesores: Raúl Fernández Wagner y Fernanda Levenzon.

Edición #5: marzo 2016

Click para descargar: http://bit.ly/2b6VPkt

6

La ruta provincial 23 como corredor urbano

Trabajo realizado en el marco de la asignatura *Taller de Desarrollo Territorial*, a cargo de los profesores: Eduardo Reese y Estela Cañellas.

Edición #6: Noviembre 2016

El sostenimiento, fortalecimiento y expansión de la oferta formativa del Instituto del Conurbano, en consonancia con el proceso más general de revisión de la oferta académica de la UNGS desarrollado a partir del año 2008, fue uno de los pilares de la gestión institucional del ICO, a partir de la puesta en funcionamiento de los nuevos planes y las nuevas carreras.

El proyecto *Apuntes de Carrera* se propone como una pieza dentro de las estrategias de fortalecimiento, apuntando a objetivos que focalizan en distintos planos.

En primer lugar, este proyecto poner en valor el trabajo de los estudiantes de las diferentes asignaturas de las carreras a cargo del ICO. El proyecto *Apuntes de Carrera* busca mostrar el proceso creativo, de producción e investigación que van llevando a cabo los estudiantes durante la carrera, apuntalados por el trabajo de los docentes.

En segundo lugar, *Apuntes de Carrera* contribuye, desde su particular modalidad, a la reflexión sistemática dada en el marco de las carreras, acerca de los propósitos de las asignaturas, la consistencia entre la propuesta en el dictado y su modalidad evaluativa y el aporte que realiza ese espacio curricular a los perfiles de egreso de la carrera. Del mismo modo, aporta también al enriquecimiento de nuestra agenda de formación docente, transversal al conjunto del instituto y específica por carrera, a partir de las reflexiones que generen la selección de los trabajos en cada una de las carreras.

En tercer lugar, los trabajos publicados servirán como instrumento de comunicación interna y externa de la carrera a diversos públicos, entre los que destacan nuestros estudiantes de primer ciclo, los ingresantes a la universidad y nuestros sistemas externos de referencia, es decir, aquellos actores, sociales y estatales, que demandan, usan y contribuyen a desarrollar nuestro conocimiento.

Así, entonces, *Apuntes de Carrera* se propone como un proyecto de generación de valor público, en el entendido de que su concreción supone una puesta pública de los procesos internos y los resultados de las actividades de formación del Instituto, dirigido a las audiencias que conforman su sistema de referencia y le dan sentido político-institucional.

ICO | Instituto del Conurbano

Universidad Nacional
de General Sarmiento