



**EVALUACIÓN DE APERTURA DE CALLE  
125 DESDE CALLE E 42 BÍS HASTA  
CALLE E 46 EN LA LOCALIDAD DE EL  
DIQUE. PARTIDO DE ENSENADA.  
INFORME TÉCNICO**

**EVALUACIÓN DE APERTURA DE CALLE 125 DESDE CALLE E 42 BIS HASTA CALLE E  
46 EN LA LOCALIDAD DE EL DIQUE. PARTIDO DE ENSENADA.**

**INFORME TECNICO**

**INDICE**

---

**Introducción**

**Objetivo del estudio**

**Parte 1 – EL CONTEXTO DE ACTUACIÓN**

**1.1. La localidad de El Dique**

**1.1.1. En la región y el partido de Ensenada**

**1.1.2. Como estructura urbana particular**

**1.1.3. Proyecto integral de tránsito para El Dique**

**1.1.4. Aspectos normativos municipales en materia urbanística.**

**Parte 2 – EL ÁREA DE INTERVENCIÓN Y EL ANTEPROYECTO**

**2.1. Fundamentos y descripción del predio**

**2.2. Análisis cualitativos**

**2.3. Análisis cuantitativos**

**2.4. Conclusión Parcial**

**Parte 3 – EVALUACION**

**3.1. Desde lo funcional**

**3.2. Desde lo ambiental**

**3.3. Conclusiones Finales**

**Parte 4. RECOMENDACIONES**

**ANEXO: DOCUMENTACION GRÁFICA**

Figura Nro. 01: Imágenes nuevos emprendimientos.

Figura Nro. 02: Nuevos accesos.

Figura Nro. 03: Intensidad de tránsito (Año 2003/06)

Figura Nro. 04: Plano de Ocupación Edilicia.

Figura Nro. 05: Plano de Estructura Física.

Figura Nro. 06: Plano de Estructura Circulatoria.

Figura Nro. 07: Plano de Subdivisión.

Figura Nro. 08: Plano de Masa Vegetal.

Figura Nro. 09: Densidad de la forestación (variación 2004/2014).

Figura Nro. 10: Imágenes Históricas del área.

Figura Nro. 11: El monte.

Figura Nro. 12: Interpretación de Estructuras barriales, espacios verdes/público y accesibilidad Interna

Figura Nro. 13: Área de desmonte

## **Introducción**

En el marco del Convenio celebrado entre la Municipalidad de Ensenada y la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), representada por el Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales (CIUT), se acordó la elaboración de un INFORME TÉCNICO referido a la evaluación de la apertura de la traza de la Avenida 125 entre las calles E 42 bis y calle E 46 de la localidad de El Dique, en el Partido de Ensenada.

A continuación se presentan las reflexiones realizadas acerca de la evaluación solicitada, que para su mejor comprensión, se desarrolla en cuatro partes. Una primera, denominada contexto de actuación donde se explicita el objetivo del estudio, una descripción de la localidad de El Dique, su contexto regional y su estructura urbana. Se analiza asimismo el proyecto municipal de ordenamiento de tránsito para la localidad de El Dique y -como último punto-, se explicitan algunos antecedentes normativos u otros que alcanzan al total del Partido de Ensenada y que colaboran en la comprensión del tema. Una segunda parte describe el área de intervención, dónde se calcula la superficie que ocuparía la apertura de traza prevista en la propuesta en estudio, con el fin de evaluar el alcance de la mitigación o recuperación de las especies que deben extraerse. En una tercera parte, se evalúa la intervención tanto desde el punto de vista funcional como desde el ambiental; para culminar –en la cuarta y última parte- con recomendaciones de actuación.

## **Objetivo del estudio**

El objetivo general del estudio es evaluar las implicancias funcionales y ambientales de la concreción de la apertura de la Av. 125 desde calle E 42 bis hasta calle E 46 de El Dique, en el Partido de Ensenada, obra pensada con el objeto de tender al mejoramiento y optimización de los niveles de funcionalidad urbana y calidad ambiental de la localidad.

## PARTE 1 – EL CONTEXTO DE ACTUACIÓN

### 1.1. La localidad de El Dique

#### 1.1.1. En la región y en el partido de Ensenada

Los procesos de transformación productivos y económicos del modelo de desarrollo Argentino actual, que inciden en la configuración y funcionamiento de los territorios y ciudades, no escapa a la localidad de El Dique, ni al partido de Ensenada. Ello incluye el aumento del parque automotor, y en consecuencia el notable incremento de los desplazamientos regionales y urbanos vehiculares de pasajeros y carga. Pero además, están sucediendo otras cuestiones que tendrán un impacto mayor y singular en la localidad.

La culminación inminente de las obras de TECPLATA que generarán la reactivación del PUERTO de la región, la ejecución de las obras de mejoramiento y ampliación de la red de vías regionales incluyendo la prolongación de la AU Dr. Ricardo Balbín y la radicación en el predio del ex Batallón de Infantería de Marina Nro. 3 (BIM 3) de las facultades de Psicología y Humanidades y Ciencias de la Educación UNLP, son hechos singulares y que impactaran significativamente en El Dique, Ensenada y su región de pertenencia. (Ver Figura Nro.1: Imágenes Nuevos Emprendimientos del Área)

#### *El nuevo puerto de contenedores*

La empresa TECPLATA SA ha adquirido una concesión para construir y operar una terminal de contenedores por el plazo de 30 años. Estas obras incluyen la ejecución de tareas de dragado para el acceso a puerto, y la construcción de las obras y equipamientos necesarios para su operación. Se trata de la mayor inversión en desarrollo portuario realizado en nuestro país en los últimos 100 años<sup>1</sup>.

A dicho puerto ingresarán buques de última generación (320 metros de eslora por 50 de manga), para lo cual se ha diseñado una planificación operativa de los servicios, que garantice un seguro acceso a puerto y mínimo tiempo de estadía de los buques. Cuenta además con importantes ventajas comparativas en relación a otros puertos dispuestos aguas adentro (como el de Buenos Aires), que es la reducción de los tiempos de navegación y la amplitud del área de maniobras.

#### *Nuevos accesos viales a la región*

Por otro lado, también impactaran en la región y la localidad, las obras viales que se prevén (varias de las cuales ya se encuentran en ejecución) que otorgaran mejor accesibilidad al proyecto portuario antes comentado y son sinérgicas con el resto de las actividades productivas existentes. Zona Franca, Refinería YPF y Polo Petroquímico, SIDERAR, Astilleros Río Santiago y otras, que

---

<sup>1</sup> Sitio web oficial de la empresa: <http://www.tecplata.com/>

demandan mejores condiciones de transporte en un contexto en que las transacciones comerciales internacionales adquieren un rol relevante (Ver Figura Nro. 2: Imágenes Nuevos Accesos). Esto podría constituir un proceso de causación circular atento a que las potencialidades productivas de la región y el mejoramiento de la accesibilidad generan nuevas oportunidades para el desarrollo social y económico de la región.

La Dirección de Vialidad Provincial ha elaborado el proyecto de prolongación de la AU (unos 3.5 km.) desde la actual bajada sobre la Diagonal 74 hasta la Av. 60 y 128 (camino a Berisso) que contará con dos bajadas adicionales en el partido de Ensenada: en la intersección con los Caminos Rivadavia y Vergara. La obra se ejecutará con fondeos del Gobierno Nacional. A futuro se prevé continuarla hasta empalmar con las RP 11 y RP 6 (Av. 90 de La Plata). Además, están en curso de realización las obras de ejecución del tercer carril de la AU lo cual implica el incremento de su capacidad.

Paralelamente, el gobierno provincial ha puesto en marcha un paquete de obras de infraestructura vial, complementarias de la AU pero que estarán en condiciones de operar antes de aquella. Se trata de la ampliación de la Av. 60 (Camino del Petróleo Argentino) y la repavimentación de la Av. 122 (RP 11) desde la primera hasta el acceso a la AU. Este mejoramiento de las condiciones circulatorias permitirá dar respuesta al creciente volumen de tránsito al que habrá que adicionar los 700 camiones por día que provendrán del puerto de contenedores, según se prevé. Además, la empresa Tecplata y el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata están realizando los accesos viales inmediatos a la Terminal, incluyendo las calzadas, sitios para estacionamientos de camiones y obras de apoyo<sup>2</sup>.

Queda aún una asignatura pendiente en nuestro país y la región, cual es la reactivación de los servicios ferroviarios de carga, acordes con las mencionadas solicitudes del desarrollo productivo.

### *Nuevas facultades de Psicología y Humanidades<sup>3</sup>*

En mayo de 2011 el gobernador Daniel Scioli firmó el decreto por el cual se cedió a la Universidad Nacional de La Plata un predio con una superficie de 9 hectáreas que ocupó el ex BIM III en las calles 122 y 51. En esos terrenos, denominados por la institución académica Bosque Norte se relocaron y ejecutaron sendas unidades académicas, las facultades de Psicología y Humanidades. Y, en marzo del año en curso, se completaron los traslados de la actividad académica, aunque aún falta terminar algunas obras.

Se estima que entre estudiantes, docentes, no docentes y visitantes, en el área verá circular aproximadamente 20.000 personas en forma cotidiana. Además de las obras viales en ejecución y en

<sup>2</sup> Fuentes consultadas: Sitio oficial Vialidad provincial: <http://www.vialidad.gba.gov.ar/>; Página WEB del Diario El Día: [www.eldia.com.ar](http://www.eldia.com.ar).

<sup>3</sup> Fuentes consultadas: Sitio oficial UNLP: <http://www.unlp.edu.ar/>; Página WEB del Diario El Día: [www.eldia.com.ar](http://www.eldia.com.ar).

proyecto previstas para el perímetro del predio, se han ejecutado estacionamientos internos para unos 700 automóviles, y además se han reforzado los servicios de transporte público de pasajeros que habitualmente sirven a la zona, e inauguro una Línea Universitaria de ómnibus que ingresan al predio y trasladan alumnos hacia otros establecimientos universitarios y al centro de la ciudad de La Plata.

En síntesis, de lo explicitado surge un escenario tendencial para la localidad que suma mayor complejidad por la cantidad de actividades que se incorporaron e incorporaran en la propia estructura interna y la región. Situación que lleva a que el tránsito vaya en aumento por lo menos hasta que se concreten las obras de extensión de la Autopista. Esto hace necesario que El Dique pueda conformar una estructura interna y procure para sí un mayor aislamiento del entorno.

### **1.1.2. Como estructura urbana particular.**

#### La localidad de El Dique

El área adoptada para el estudio comprende un ámbito mayor al del predio del monte de calle 126, atento a la necesidad de comprender la dinámica urbana del área en el contexto actual y en el que surja de la intervención propuesta. En tal sentido, puede mencionarse que la localidad de El Dique corresponde a una franja territorial de borde, paralela al límite del partido de La Plata, virtualmente un desborde urbano de aquella.

La localidad está conformada por una serie de barrios yuxtapuestos que son fragmentados y rodeados por un tránsito muy importante en términos de Tránsito Medio Anual a partir del acceso y egreso de vehículos hacia y desde Buenos Aires, la región de La Plata y la provincia relacionada por Avenida 122 y 520 y por ser lugar de paso para acceder al puerto, Ensenada, zona industrial y Berisso. (Ver Figura Nro. 3: Intensidad de tránsito según valores de tránsito medio anual, año 2003/06)

Su eje de origen y estructurador es el corredor circulatorio de la Av. 122 (RP 11), sobre el cual se han dado históricamente las principales localizaciones comerciales y de servicios, y con manzanas contiguas que actualmente tienen la mayor ocupación edilicia de la localidad (Ver Figura Nro. 4: Plano de Ocupación Edilicia por Manzana).

En años recientes, reforzó su hegemonía circulatoria el crecimiento de las actividades productivas y de apoyo a la producción, además de captar volúmenes de tránsito desde y hacia el acceso a la AU Ricardo Balbín que conecta las ciudades de La Plata y Buenos Aires y la RMBA. Además, El Dique se conecta al entorno mediano e inmediato desde esa arteria: hacia el sur, Berisso (ingresando por Av. 60) (por AU); hacia el centro de la capital provincial, tanto por la Av. 52 (Paseo del Bosque), como por la Av. 38 (y calles contiguas) hacia el Barrio Hipódromo y Estación La Plata del ex FCGR; hacia

Ensenada los caminos Rivadavia y Vergara –calle E43- y, las calles 126/128, muy importantes como estructuradora de borde de la localidad. Ellas se extienden de modo paralelo a 122 y en partes separan la zona industrial de la residencial y conecta el Polo Petroquímico con la vecina localidad de Villa Arguello y Berisso pasando por el ex Hospital Naval. Vías que, con 122, son las únicas calles que permiten el atravesamiento de El Dique hacia Berisso y viceversa.

Generalizando, se puede decir que pese al significativo peso en la estructuración de la localidad de la Av. 122 como corredor comercial y de servicios, el carácter dominante hasta hoy ha estado dado por el uso residencial, casi exclusivamente unifamiliar, con localizaciones puntuales de comercios principalmente de uso diario. El Batallón militar, la fábrica de sombreros, la estación ferroviaria de cargas y la proximidad –por un lado- a la capital provincial y al polo petroquímico y otros establecimientos productivos –por otro-, son actividades fundacionales que están en la consideración y memoria de los habitantes del barrio, trabajadores y empleados con un perfil socio-económico medio, lo cual se corrobora observando la edad y estado de las construcciones existentes en gran parte de la localidad.

Desde los '80, las necesidades insatisfechas en materia de hábitat, ha implicado que numerosas familias se fueran localizando entre 122 y el Parque Rodríguez, conformando un barrio que se fue consolidando entre calles 39 y 37 aproximadamente. Así se observa que a lo largo de la calle 38 desde la Av. 122 hacia 127, se dispone una franja urbana que si bien cuenta con una aceptable cobertura de servicios públicos (equipamientos e infraestructuras), concentra las mayores carencias en materia del hábitat, precariedad de las viviendas y en las condiciones del espacio público.

Más adelante, cuando se comenta la propuesta de ordenamiento circulatoria realizada por el municipio, se demuestra que a partir de la localización desordenada de este barrio y otros de loteos azarosos existen fuertes barreras urbanísticas que han condicionado la expansión urbana, más allá que las condiciones del soporte suelo no son las óptimas para el uso urbano, si se considera que el área se expande hacia el bañado, con los consabidos problemas para fundar y de inundabilidad.

En el plano de síntesis de Estructura Física (Ver Figura Nro.5: Plano de Estructura Física), la localidad se encuentra contenida por el límite del Partido de La Plata, el predio del ex BIM 3 (hoy sede de las facultades de Psicología y Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP); el ex Hospital Naval; el Polo Petroquímico YPF; y el parque Martín Rodríguez. El borde norte presenta un marcado límite dado por los anegamientos y espejos de agua productos de las explotaciones mineras realizadas en otros momentos históricos, y otras zonas de bañado que próximamente incorporarán la prevista prolongación de la ya mencionada AU Dr. Ricardo Balbín.

Los ejes estructuradores urbanos y principales del sistema de movimientos, son los caminos Rivadavia y Vergara –calle E43-), y la Av. 122. De menor jerarquía pero muy relevantes desde el

punto de vista circulatorio y atracción de localizaciones no residenciales, son las calles 38, 50 y 126 en el sector sur, y las calles 127, 35 –entre otras-, en el sector norte. (Ver Figura Nro. 6: Plano Estructura Circulatoria).

Este sector norte de la localidad, se lo aprecia estructurado en torno al Camino Rivadavia, con amanzanamientos a ambos lados del mismo. Los circuitos del transporte público reafirman esta particularidad, a juzgar por el ingreso de servicios por calles perpendiculares al camino, lo cual se relaciona con la existencia de establecimientos productivos, comercios y servicios, etc., que se complementan con los dispuestos sobre la misma vía de conexión con Ensenada.

En cambio, la subdivisión y ocupación del suelo en el sector sur de la localidad, adquiere otras características que se la entiende relacionada con la existencia de las originarias actividades productivas y de servicios y a la traza de la RP 11, hoy Avenida 122 (Ver Figura Nro. 7: Plano de Subdivisión)<sup>4</sup>. Ello significó procesos de desarrollo casi autónomos entre uno y otro “extremo” (entonces pertenecientes al Partido de La Plata). Se interpreta que el posterior crecimiento –por anexión de nuevos trazados- no se inscribió precisamente en el marco de políticas públicas que procuraran la unidad en los trazados urbanos.

Asimismo, el área dispone de equipamientos educativos y sanitarios, en condiciones de accesibilidad fundamentalmente peatonal y desde los barrios aledaños, pero no existe un circuito franco y reconocido de articulación entre ellos. Tampoco existe en la localidad una escuela secundaria, ni plazas ni parques. Solo hay una plaza en el Barrio Autonomía y una franja verde en el Barrio El Dique. En relación al elemento vegetal y en especial el arbolado urbano se localiza mayoritariamente en el Barrio de El Dique (Ver Figura Nro. 8: Masa Vegetal). Esto da cuenta mejor provisión pertenece al sector sur de la localidad y que prácticamente en el sector norte el arbolado es nulo. Se destaca especialmente al parque M. Rodríguez, la Zona de Reserva, el predio de la UNLP y el ex Hospital Naval.

#### *En síntesis*

De las observaciones efectuadas, y en función del objeto del presente título que procura comprender la particular dinámica urbana de la localidad; cabría mencionar que, relacionando algunas de las variables centrales (usos del suelo, morfología urbana y sistema de movimientos), se evidencian los diferentes momentos –y la particular configuración resultante- en que se gestaron y ejecutaron los trazados urbanos, con las discontinuidades que se observan en la red vial interior, lo cual implicó también diferentes instancias en el proceso de ocupación y transformación física y funcional del área. Como localidad, El Dique es un conjunto de barrios fragmentados en el que co-

---

<sup>4</sup> Es de observar que los registros oficiales de la subdivisión del área no se condicen totalmente con lo que se aprecia en la ocupación de la misma.



habitan formalidad e informalidad. Está rodeada por vías regionales y depende de ellas para su estructuración interna. Surge el problema de cómo se interceptan las calles comunes con las regionales.

Todo ello se estima que ha contribuido a generar la actual fragmentación territorial que muestra la localidad. Si a esto se suma la ausencia (en ese proceso histórico) de acciones públicas conducentes a integrar los diferentes fragmentos urbanos, el resultado es el mosaico de realidades socio-espaciales diversas y desarticuladas que hoy muestra El Dique.

En lo ambiental tiene condiciones buenas y adversas. Con respecto a la primera, se puede decir que la localidad está protegida por dos Parques, el Martín Rodríguez, aledaño y el Bosque más alejado pero en las cercanías.

Como ambiente adverso se puede decir que está cerca de un área industrial y que la localidad solo cuenta con una plaza y una franja verde. Por lo tanto carece de espacio verde público urbano y no cumple con los parámetros mínimos en cantidad de m<sup>2</sup> de espacio verde público por habitante.

En lo funcional tiene barreras que no permiten obtener una mínima estructuración interna.

### **1.1.3. Proyecto integral de tránsito para El Dique**

#### *Propuesta de Ordenamiento Circulatorio de El Dique*

Entre los documentos alcanzados por el municipio de interés al objeto del presente, figura el Proyecto Integral de Tránsito para El Dique (año 2012). En él se ha observado con atención especial el análisis efectuado en relación a las particularidades de la trama vial, las situaciones conflictivas que devienen de su particular configuración –en gran medida relacionadas con la lógica de crecimiento por agregación de fragmentos, propia del proceso histórico que la generó-; y las características geométricas de los canales urbanos, en que incluimos desde los anchos circulatorios hasta las discontinuidades de trama.

Desde el punto de vista de la conectividad vial, el informe destaca las importantes barreras urbanísticas con que cuenta el sector (área en la cual incluye al borde urbano perteneciente al partido de La Plata, del “otro lado” de la Av. 122). Así se puede mencionar al corredor ferroviario, al predio del Paseo del Bosque, a la Av. De Circunvalación, a la bajada de la AU (Diag. 74) y al ex BIM 3, actuales facultades de Humanidades y Psicología de la UNLP.

Por otra parte, se menciona que algunas arterias han adquirido una jerarquía funcional basada en su capacidad física para la circulación (entre las que destacan a los Caminos Rivadavia y Vergara, Av. 122, Calle 50, Calle 48), o en su condición de arterias perimetrales o parcialmente de borde, siendo el caso más notorio el de la calle 126, especialmente en el tramo entre las calles E41 a E50. Pero, si

bien no se suministran datos en relación a volúmenes de tránsito, queda claro en el informe, la constatación de corredores saturados, maniobras indebidas originadas a partir de contravenciones frecuentes, como así también la verificación de conductas circulatorias “inducidas” por congestión o demoras en cruces semaforizados. A esto debe adicionarse los recorridos del transporte público (Líneas 307 y 275) que sirven a la población del área, pero por separado, área norte y área sur, respectivamente. De lo que resulta, que la localidad no tiene una línea de transporte público que la conecte en su totalidad.

Entre las sugerencias que se dejan expresadas al final del documento, se promueve la apertura de la Av. 125 entre 42 bis y 46, lo cual daría continuidad a dicha arteria –y con iguales dimensiones- desde la calle E39 hasta la E51, y permitiría sustituir en la función a la calle 126, que hoy se encuentra saturada y desbordada en sus capacidades.

Por lo tanto, con los 414 metros lineales que se sumarían a la calle 125 (la apertura que se está evaluando) se obtendría una calle con una estructura interna de 2.300 metros. Hoy fraccionados en dos tramos de 1300 metros y 600 respectivamente.

#### **1.4. Aspectos normativos municipales en materia urbanística**

La Ordenanza Municipal que rige el uso y ocupación del suelo en el Partido de Ensenada, lleva el número 3942 del año 2011, y que fuera promulgada por Decreto 1093 del mismo año<sup>5</sup>. En el presente informe solo se observará lo normado para la localidad de El Dique, atento a tratarse del área en que se inserta el proyecto en estudio.

Un rasgo esencial que se desprende de su análisis, es que se promueve su densificación con uso predominante residencial multifamiliar y unifamiliar, complementado con usos comerciales de servicios y productivos compatibles de pequeña escala. Desde lo morfológico se propone la continuidad del tejido compacto sin retiros de línea municipal, dejando la opción de incluir retiros laterales.

Los indicadores establecidos son: una densidad máxima de 800 habitantes por hectárea, factor de ocupación del suelo (FOS) máximo, el establecido por Ley (0,6); y con un factor de ocupación total (FOT) máximo de 1,8. La altura de la edificación no deberá superar los 10 metros, mientras que las dimensiones para nuevas parcelas a crear –según la modificatoria de 2012- no deberán estar por debajo de los 25 metros de frente y 750 metros de superficie. Establece la obligatoriedad de prever espacio de estacionamiento para cualquier uso, y en el caso particular del uso residencial, en viviendas que ocupen lotes de 12 o más metros de ancho.

---

<sup>5</sup> Si bien tuvo una posterior modificatoria (Ord. 4000/12, promulgada por decreto 872), que corrige las dimensiones mínimas normadas para las parcelas pertenecientes a la localidad de El Dique.

Dentro de la localidad, se inscribe el Distrito corredor comercial (ED-DCC), que abarca a las parcelas frentistas a la Av. 122 desde la calle 51 hasta el camino Rivadavia. En ellas se propone su renovación y densificación con usos comerciales y de servicios y residencial, en que prime el tejido compacto sin retiros de frente ni laterales. En este corredor se ven incrementados los valores del FOT máximo (2,4) y la densidad (1000 habitantes por hectárea). En el caso de uso comercial, administrativo o análogo, la densidad asciende a 1500 habitantes por hectárea. La altura máxima normada es de 15 metros, mientras que las dimensiones parcelarias mínimas son menores que en el resto de la localidad (20/600).

Para estas previsiones, tanto el Parque a realizar en la reserva como la apertura de la calle 125 son muy importantes, porque la calle otorga accesibilidad interna y permite mejorar la movilidad peatonal, ciclística, automotor y del transporte público; y, el parque crea un área recreativa y cultural en un área enclavada en el corazón de la localidad y los barrios que podrá mejorar la calidad ambiental y de vida de los habitantes actuales y futuros.

## PARTE 2 – LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

### 2.1. Fundamentos y descripción del predio

A partir de la Ordenanza Municipal Nro. 4057/12 aprobada con fecha 14/11/2013 y promulgada por Decreto Municipal 972/13 se afectan una serie de parcelas de dominio provincial y (parcialmente) municipal, para la apertura de la Av. 125 de la localidad de El Dique, desde la calle E42 hasta la E 46. Dicha apertura permitirá dar continuidad circulatoria a dicha arteria –y con idéntico diseño geométrico: ancho de calzadas, veredas y rambla central-, desde la calle E 39 hasta la E 51.

En los considerandos de dicho instrumento normativo, se justifica la obra ante la necesidad de optimizar el sistema circulatorio local, frente al impacto que conlleva la radicación y reciente puesta en funcionamiento de dos importantes unidades académicas de la UNLP (Facultades de Psicología y de Humanidades y Ciencias de la Educación); y el incremento de volúmenes de tránsito de escala regional dada la “inminente” prolongación de la Autopista Ricardo Balbín –La Plata/Buenos Aires-, cuya traza se dispondrá paralela -y a unos 500 metros- de la Av. 125, contemplando bajadas en los caminos Vergara y Rivadavia.

Además, se fundamenta la necesidad de la apertura de la avenida y el consecuente mejoramiento de la conectividad “a nivel local”, dado que el municipio promueve la densificación general y la creación de corredores, habiéndose trabajado desde el gobierno en la creación y mejoramiento de los equipamientos sanitarios y educacionales e incorporado obras de infraestructura.

Se hace mención también que los predios a afectar para la obra en cuestión, están destinados por Ord. 977/83 (que rige el Uso y Ocupación del Suelo) a Zona de Reserva, con la finalidad de ser “orientados a un bien común”, por lo cual justifica la necesidad de incorporar al medio urbano este espacio que hoy tiene dificultosa accesibilidad, recualificarlo como espacio público y transformarlo con un uso recreativo.

Dado que la intervención física sobre el predio implicará la necesaria erradicación de algunos árboles (esencialmente eucaliptus), la Ord. 4057/13 establece en su articulado que se procederá a la compensación de los ejemplares extraídos, mediante la reposición e incremento de su número (triplicación).

#### *Descripción del predio*

El área en la cual se propone la apertura de la Av. 125, corresponde a un fragmento territorial originalmente perteneciente al Parque Martín Rodríguez, pero que por obra del avance de la urbanización y de los sucesivos procesos de subdivisión, parcelamiento y ocupación edilicia del área, ha quedado virtualmente rodeado por el uso urbano/residencial y productivo. Está delimitado por

las calles 126; E 46; E 42 BIS y al sureste lo cierra un frente consolidado de viviendas paralelas a la calle 124.

Desde lo normativo, por Ordenanza N° 977/83, el predio pertenece al Área Urbana 2 (AU2) y está clasificada como Zona de Usos Específicos Reserva Uno (UER1) en el Anexo I. Capítulo II. Inciso 3.2.2 de la citada ordenanza, definiendo a ésta y otras zonas de reserva como " al sector delimitado en razón de un interés específico orientado al bien común." (Anexo I. Capítulo I. inciso 1.3.1.3.)

La forestación existente se debe a la original plantación de eucaliptus que se concretara en ocasión de la creación del Parque M. Rodríguez. Al no tratarse de una forestación natural, sino de un bosque implantado y mono específico, se estima frágiles las posibilidades de supervivencia sin reforestación. De hecho, según se aprecia en la serie de imágenes satelitales registradas, es notorio el descenso en el número de ejemplares en el período 2004 / 2014 (Figura Nro. 9: Densidad de la forestación). Tal como se observa en los sectores del Parque más próximos a las áreas urbanas, los procesos de deforestación indican una preocupante tendencia que podría haber estado afectando también al área de intervención, y que debiera ser detenida y/o revertida con nuevas forestaciones. Además y como se demuestra, desde 1972 por lo menos<sup>6</sup>, las arboledas tienden a disminuir en superficie a partir de extracciones clandestinas para ocupar el suelo con vivienda informal. Cuestión que indirectamente no considera al árbol como bien público y necesario para el mejoramiento ambiental (Figura Nro. 10: Imágenes Históricas del área).

El monte cuenta con una superficie rectangular de aproximadamente unas siete hectáreas<sup>7</sup>. Se encuentra atravesado en su ancho por la calle 43 (RP 215) que lo divide en dos sectores de diferentes superficies. Se ha observado también la existencia de una serie de zanjones y canales que podrían estar contribuyendo al escurrimiento hídrico de los sectores urbanos contiguos. Asimismo, en sus bordes se depositan residuos generando contaminación y amenaza de proliferación de vectores que importan un preocupante riesgo a la salud de la población. Sobre el lado sur de la calle 43 hacia 124, hay un campo de deportes que utiliza el Club Unidos de El Dique (Figura Nro. 11: El monte).

#### *Descripción de los bordes del monte*

El borde más próximo al predio de las facultades UNLP, es el de la calle 46. Aunque esta calle cuenta con muy poca extensión (de 124 a 126), se encuentra pavimentada y capta volúmenes de tránsito que procedentes del camino Vergara ingresan por la calle 126, para tomar la Av. 125 y desde ahí, la calle 50 hacia 122. Se trata de un circuito alternativo a efectos de evitar el congestionamiento que se produce en la continuidad de la 126. Sobre el borde en cuestión, y al interior del predio, se ubica una

<sup>6</sup> A partir de los registros observados en fotos aéreas de 1972; 1984 y 1996

<sup>7</sup> Ver Punto 2.3. Análisis cuantitativo.

franja de 50 metros de ancho conformada por dos parcelas en las que se localizan unos galpones y tinglados de depósito, y un sector probablemente cedido a una institución social de la localidad, la que ha materializado una canchita para la práctica de fútbol.

En la esquina de las calles 46 y 126 se localiza la Escuela Provincial nro. 5. Esta última arteria, constituye un borde del monte, y su importancia no radica precisamente en su configuración física, dado que se trata de una calle con dimensiones inapropiadas para el caudal con que cuenta y los usos que contiene (Camuzzi Gas Pampeana S.A., el mencionado establecimiento escolar, localizaciones comerciales, Instituciones comunitarias, etc.), pero a la vez es la que conecta de forma fluida el sector sureste de la localidad (incluyendo los nuevos edificios de la UNLP), con el camino Vergara y los predios con usos productivos asociados al polo Petroquímico, y a la ciudad cabecera del partido.

Asimismo calle 126 se encuentra actualmente muy intensamente circulada, aunque encuentra parcialmente alivio en el tramo entre 46 y 50 –justamente donde se concentran gran parte de los usos mencionados-, gracias a la existencia de la Av. 125. Se ha observado que el tramo de calle 126 que va desde calle 46 hacia la 43 (Camino Vergara), existe un importante congestión circulatoria en gran parte de las jornadas laborales, originada en la limitada capacidad circulatoria de la calzada y el tiempo semafórico establecido.

A partir de la calle 43 hacia el norte, sobre la margen opuesta de dicha arteria, se encuentra el parque Martín Rodríguez. A esa altura se localizan edificios de instituciones que cumplen un trascendente rol en la comunidad: El Centro comunitario, la nueva sede de la Delegación Municipal El Dique y el Cuartel de Bomberos. Continuando con el reconocimiento de los bordes del predio, el correspondiente a la calle 42, parece ser el de mayor consolidación y con un carácter definido; el límite suroeste cuenta con la particularidad de carecer de calle de borde, siendo aquel la línea de fondo de las parcelas frentistas a calle 124, aunque en las cédulas catastrales se delimita una calle muy angosta.

Desde este borde y hacia calle 123 (y ente 42 y 48) se observa una particularidad en el trazado urbanístico –posiblemente asociado a la existencia del predio en estudio- que sin dudas genera grandes complicaciones circulatorias y de integración socio-espacial: se trata de la existencia de manzanas rectangulares de escasa extensión en su ancho y de pronunciados desarrollos longitudinales, lo cual implica limitaciones a los desplazamientos perpendiculares entre la Av. 122 y el interior del barrio. La interrupción de la traza de las calles 44, 45 y 46 es un serio problema que sin duda debiera promover una intervención difícil y posiblemente costosa, pero que contribuiría a una importante transformación positiva para el barrio y la localidad (Ver Figura Nro. 12: Interpretación de Estructuras barriales, espacios verdes/público y accesibilidad Interna).

## **2.2 Análisis cualitativo**

El predio está forestado casi exclusivamente por eucaliptus, de ahí su aspecto de cortina forestal. Sin embargo según la normativa municipal está previsto como Reserva “en razón de un interés específico orientado al bien común” (Ordenanza 977/83).

Además el eucaliptus en el predio conforma prácticamente un monocultivo implantado, situación que para mantenerse debe realizarse un seguimiento continuo. Es una especie exótica introducida por Sarmiento desde Australia, que si bien se ha adaptado convenientemente para ser cortina forestal en la pampa, es una especie de crecimiento rápido ideal para realizar cortinas forestales, utilizadas intensamente desde fines del siglo XIX, pero se caracteriza por ser una especie de árbol muy propenso al volcamiento. Por otro lado está muy condicionado por el suelo, necesita muy buenas prácticas silviculturales, que no se les ofrece, por lo tanto los daños antrópicos contribuyen para que los árboles sufran este tipo de fenómeno. Algunos de estos árboles, han crecido en terrenos no siempre aptos para su desarrollo, sin suficiente espacio para desarrollar raíces que les garanticen su soporte, por lo cual varios de ellos se han inclinado con el paso del tiempo, o se han deteriorado o simplemente se han muerto. En las épocas de lluvia, la posibilidad de que algunos de estos árboles se caigan aumenta significativamente, poniendo en riesgo la vida de personas y bienes materiales.

Para mitigar y manejar este riesgo es necesario desarrollar acciones preventivas realizando recorridos de campo para inspeccionar y evaluar el riesgo potencial por desprendimiento de ramas y volcamiento de árboles, que aumenta en los períodos de lluvias porque el encharcamiento del suelo contribuye a la pérdida de oxígeno en el suelo y acelera los procesos de pudrición radicular.

Por todos estos motivos la especie que conforma la reserva debería ser renovada en el diseño del parque y/o mantenerse por sectores con buenas prácticas y los controles de rigor.

## **2.3. Análisis cuantitativo**

El predio en el que se propone la apertura de la Av. 125, catastralmente pertenece a la Circunscripción IV, sección K, Fracciones II (parte) y Fracción IV. Dentro de la primera de esas fracciones, se encuentra la parcela 1g (cuya titularidad ostenta el municipio) con una superficie de 2 Ha. 23 a 02 c. Mide 166,64 metros sobre el Camino Gobernador Vergara y 169,39 metros sobre calle 42 bis; y 104,89 metros sobre calle 126 y 133,92 metros de lado suroeste. Las parcelas de la Fracción IV, 1a, 1d y 1 c, tienen 4 Ha. 04 a 61 c; con 166,43 metros sobre el Camino Vergara y 245,30 metros sobre el lado suroeste; 244,54 metros sobre calle 126 y 163,97 metros en el lado paralelo a calle 46;

las dos últimas parcelas suman un total de 0.8185 Ha. (de propiedad provincial en parte ocupadas y con permiso para realizar sobre ellas la apertura de calles), con 163,97 metros de lado paralelos a calle 46, 50 metros; 50,51 metros sobre 126 y 50,00 metros del lado suroeste (todas de dominio provincial)<sup>8</sup>. Por lo tanto la superficie total de la parcela de Reserva Urbana es de 6,29109Ha.

PARCELAS	LADOS	SUP (M2)	SUP (Ha)
IV K II 1g	166,64 / 169,39 / 131,8 / 133,92	22302,00	2,23020
IV K IV 1a	166,28 / 163,95 / 246,55 / 245,30	40605,91	4,06059
IV K IV 1c	133,95 / 133,47 / 50 / 50	6698,00	0,66980
IV K IV 1d	50 / 30	1500,00	0,15000
<b>TOTAL</b>			<b>7,11059</b>

En total, el área sujeta a la intervención en estudio suma 7,11 Ha., a lo cual debe sustraerse las parcelas de dominio provincial, restando 6,29109 Ha a afectar al emprendimiento en estudio.

Siguiendo con el cálculo de la superficie necesaria para abrir la traza de la Avenida sumando la semisuma de la longitud de la parcela 1 g (119,40 metros); la longitud de la parcela 1 e (244,54 metros); más la de la parcela 1 c (50 metros), se obtiene que la longitud de la apertura es de 413,94 m. (Longitud de la apertura: 119,40 m. + 244,54 m. + 50 m. = 413,94 m.)

Por otro lado si multiplicamos la longitud de la calle por su ancho (413,94 x20 m. = 8.278 m2) obtenemos la superficie a descontar del total de la Reserva. Quedando un total de 54.6329m2

<sup>8</sup> Según las planchetas del catastro provincial suministradas por la Dirección de Planeamiento, en la Fr. IV, existiría otra parcela (1e) que no ha podido ser localizada espacialmente, también de dominio del municipio de Ensenada.



#### 2.4. Conclusión parcial

El cálculo realizado permitió, a partir de saber la superficie que se necesita para hacer la apertura de la calle 125, y de una observación en campo, y evaluar la cantidad de árboles que deberán ser extraídos.

En el predio S1, según la Figura N°13: Área de desmonte, se deberán extraer 95 unidades arbóreas (UA) y en el S2: 183 UA por lo tanto, en el diseño del parque deberán implantarse la suma de 834 árboles, calculados a partir de multiplicar por tres los extraídos. En el caso que el diseño del parque no permitiera esta suma de árboles se recomienda implantarlos en el parque Martín Rodríguez<sup>9</sup>.

Para elegir los arboles a implantar en el parque se recomienda previamente realizar un proyecto paisajístico con variedad de especies y colores y no volver a implantar eucaliptos a partir que el predio será utilizado como espacio público.

---

<sup>9</sup> En S1 serían 92 unidades grandes y 3 unidades pequeñas, lo que hace un total de 95 unidades arbóreas; en S2 serían 164 unidades grandes y 19 unidades pequeñas, lo que hacen un total de 183 unidades arbóreas. En total serían 278 unidades arbóreas. Multiplicado 278 por 3, como indica la normativa resulta necesario implantar 834 unidades arbóreas.

## PARTE 3 – EVALUACIÓN DE LA INTERVENCIÓN

### 3.1. Desde lo funcional

A partir del estudio realizado tanto de la localidad de El Dique, como del área de intervención y la intencionalidad que demuestra la apertura de una calle, que incluyó el análisis de información aportada por el municipio, relevamientos propios y observación en campo, se evalúa que:

- Las nuevas facultades de la UNLP, la inminente puesta en funcionamiento del puerto de contenedores y el mejoramiento vial de sus accesos, implican un seguro impacto para la localidad, lo cual deberá ser ordenado a los efectos de aprovechar sus ventajas y reducir sus efectos negativos. La estructura circulatoria local captará tránsito de carga y pasante que deberá ser contenido y derivado de modo tal de no afectar al característico clima barrial.
- El proceso de subdivisión y ocupación del suelo de la localidad de El Dique, no estuvo inscripta en un proceso racional, orgánico ni planificado, lo cual devino en consecuencias que son visibles en la estructuración de sus trazados urbanos con amanzanamientos no siempre de dimensiones y formas apropiadas.
- La existencia de barreras urbanas, las discontinuidades de su trama vial y las reducidas dimensiones de algunos de sus canales urbanos, generan dificultades al momento de procurar establecer un ordenamiento circulatorio interno a la localidad.
- En El Dique se visualizan dos áreas con identidades y orígenes diferentes: una recostada sobre el camino Rivadavia y otra con centro en el viejo Dique. Ambas tienden a unirse aunque dicho proceso se encuentra obstaculizado por las discontinuidades viales apuntadas, especialmente desde las calles E43 a E47 (desde 123 a 124), y 123 y 124 (entre E40 y E 42), y por la existencia del monte de eucaliptus de calle 126.

#### En síntesis, ¿En qué colabora la propuesta?

- Mejora la funcionalidad interna de El Dique, logrando la accesibilidad física entre barrios, equipamientos, servicios y comercios.
- Separa claramente las vías internas de las regionales que cumplen otro rol. Esto permitiría ordenar el tránsito e inclusive lograr una línea de transporte interna integral y segura.
- Potencia el futuro para lograr una ordenada organización de las vías de circulación para una posible densificación de la localidad, prevista en la normativa.
- Posibilita la radicación de otros equipamientos y servicios frente al espacio verde para intentar crear un espacio significativo que intente integrar la localidad desde lo social.

### 3.2. Desde lo ambiental

- Si bien el carácter del área es predominantemente residencial, la proximidad a la ciudad de La Plata y al Polo Petroquímico de YPF, y la existencia de vías circulatorias de escala regional, conllevan la localización de usos productivos y de servicios como el corredor de la Av. 122.
- El proceso de crecimiento vivido en el área en las últimas décadas, trajo aparejada la gradual pérdida de parte de su monte implantado, tanto en el Parque Martín Rodríguez como en el predio en que se procura concretar la intervención propuesta.
- El incremento del tránsito antes comentado, incorpora además el aumento de la contaminación atmosférica y sonora para el área.

#### En síntesis ¿en qué colabora la propuesta?

- Prevé la degradación ambiental que está sufriendo hoy la Reserva, y la convierte en un espacio social que cuide su PARQUE, al Incorporar un espacio verde para el uso cotidiano y accesible por su ubicación, a toda la población de El Dique.
- Recupera el verde en el mismo sitio, incorporando otras especies que contrasten por color y textura o sea con diseño paisajístico.
- Posibilita la radicación de otros equipamientos y servicios frente al espacio verde, otorgando el cuidado de lo ambiental explícitamente a la sociedad local y que deje de considerarse o cortina forestal o arboles sin valor y posibles de extraer

### 3.3. Conclusiones finales

Por todo lo expuesto, se cree acertada la decisión del gobierno municipal de abrir la traza de la Av. 125 entre 42 y 46, con el fin de optimizar el sistema circulatorio interno y por lo tanto local, frente al incremento de volúmenes de tránsito de escala regional. Asimismo, dicha apertura promueve la integración urbana de la localidad incorporando el monte al medio urbano.

También con esta intervención se abre un nuevo espacio público en El Dique, que en general son escasos y solo los tienen los barrios como El Dique y Primavera. De esta forma se crea y re cualifica el espacio público inter barriales por primera vez, transformándolo en espacio de uso recreativo u otros.

Por otro lado, y dado que el monte actual no permite usar el espacio más que para una cortina forestal, la apertura propuesta permitirá implantar equipamientos en el área sureste de la calle a abrir, con lo cual se le dará un uso del suelo conveniente. Se promueve –además– compensar la pérdida de los ejemplares extraídos, mediante la triplicación de su número.

En síntesis, se valora positivamente la decisión municipal en estudio, tanto por la intencionalidad manifiesta de articular el territorio, lo cual conlleva la búsqueda de integración social y espacial de la localidad; por la idea de encausar y ordenar los desplazamientos vehiculares que generen las nuevas localizaciones en el área -y fuera de ella-; y también por la propuesta de valorizar un recurso hoy degradado y ponerlo al servicio y disfrute de la comunidad.

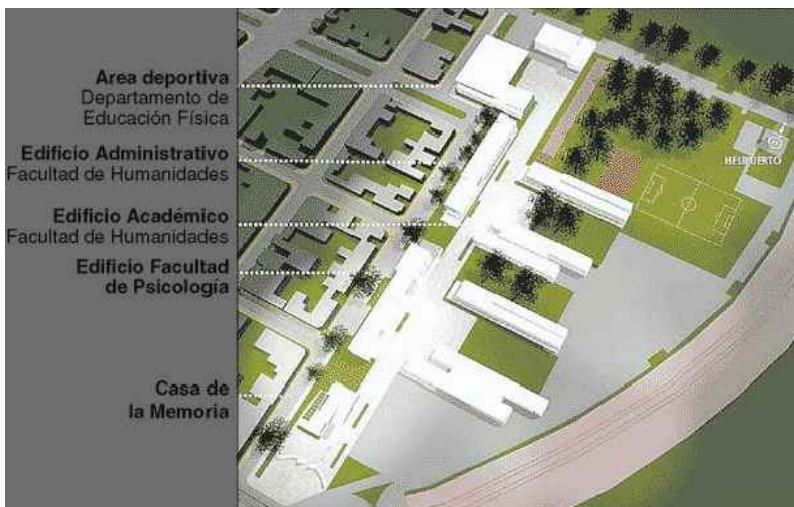
#### PARTE 4 – RECOMENDACIONES

Pese a lo comentado en el párrafo precedente, se estima que el proyecto en cuestión, debiera procurar evitar que el caudal de tránsito consecuente con las nuevas actividades a localizar en el partido de Ensenada -que será predominantemente pasante, pesado y veloz-, vea facilitado su ingreso a la Av. 125 y penetre en las áreas residenciales. Ello podría generar perjuicios como congestión circulatoria, smog e inseguridad vial. Sería conveniente –en tal sentido- modificar la traza recta en la Av., dado que podría constituirse en una vía rápida.

En tal sentido, se cree oportuno se evalúen y confronten alternativas y variantes de diseño, con la premisa de satisfacer los objetivos anunciados de encausar y ordenar los desplazamientos vehiculares, promover la integración barrial y poner en valor la actual Zona de Reserva; y minimizar y/o eliminar los efectos negativos consistentes en el ingreso no deseado de tránsito de paso a las zonas residenciales, la fragmentación urbana y la deforestación del monte.

En síntesis, se recomienda:

- Realizar una traza de solo 20 metros de ancho incluyendo la rambla.
- Realizar la vía con un diseño que implique lograr buena accesibilidad interna pero de tránsito lento. Evitando lomos de burro posteriores. Y, que cuide la llegada con tránsito muy lento en la intersección con el Camino Vergara (calle 43).
- Realizar un diseño de la vía que delimite taxativamente el espacio público.
- Estudiar previamente a cualquier toma de decisión de obra la posible utilización futura de las tierras del sector sudoeste. Por dos cuestiones: ocupar el sector con una actividad o equipamiento público consolidaría aún más la articulación con el espacio verde, convirtiéndolo en PARQUE y; se evitaría la ocupación informal que está sufriendo.
- Revisar en el diseño del tránsito y las posibilidades de su organización entre 125 e/39 y 38 y el diseño del último tramo de 125 entre 39 y 40.



TITULO

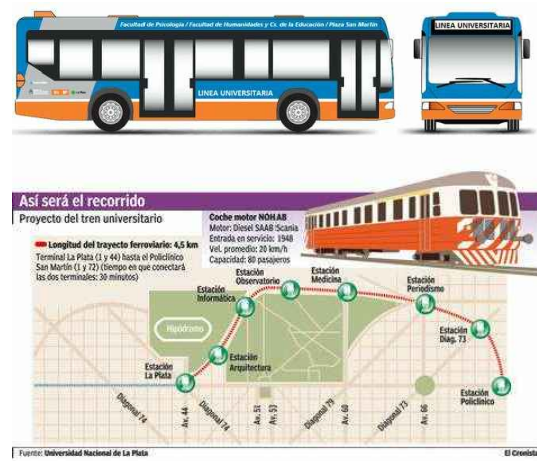
**IMAGENES NUEVOS EMPRENDIMIENTOS DEL ÁREA**

Elaboración Propia.

Fuente: Recortes Diario El Día, Diario El Cronista, Internet

FIGURA

**01**



TÍTULO

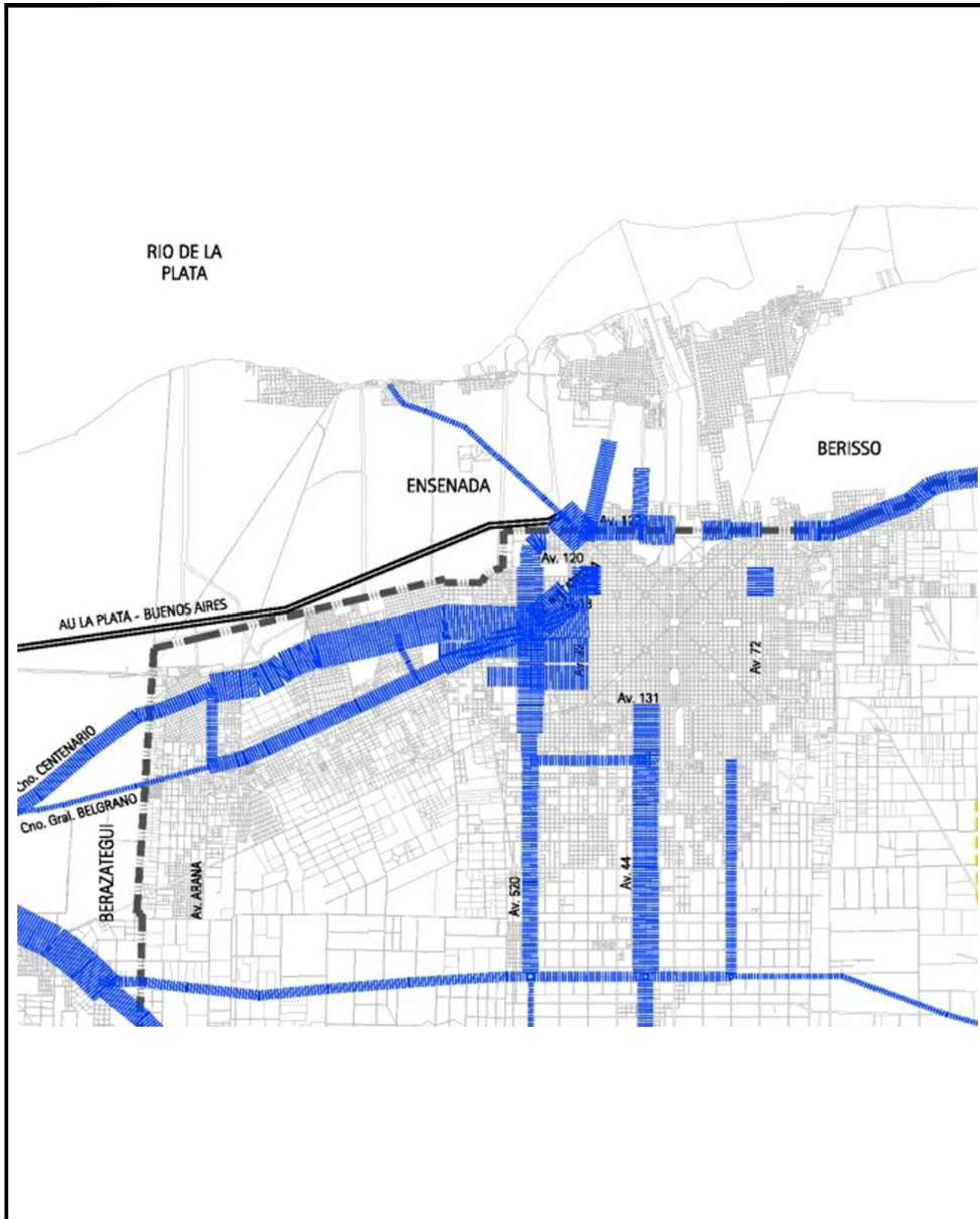
## IMAGENES NUEVOS ACCESOS

Elaboración Propia.

Fuente: Recortes Diario El Día, Diario El Cronista, Internet

FIGURA

02



<b>TITULO</b>	<b>INTENSIDAD DE TRANSITO SEGÚN VALORES DE TRANSITO MEDIO ANUAL, AÑO 2003/06</b> Fuente: GIRSU en base a información del Dto. de Planificación de Tránsito, Dcción. de Vialidad, Pcia. de Buenos Aires													
<b>REFERENCIAS</b>	<table border="0"> <tr> <td> Límite del Partido</td> <td> Área resultante de 0 a 5000</td> <td> de 15001 a 20000</td> <td> de 25001 a 30000</td> </tr> <tr> <td> Áreas Hipotéticas para alisar el C.D.F.R.S.U.</td> <td> de 5001 a 10000</td> <td> de 20001 a 25000</td> <td> más de 30001</td> </tr> <tr> <td></td> <td> de 10001 a 15000</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Límite del Partido	Área resultante de 0 a 5000	de 15001 a 20000	de 25001 a 30000	Áreas Hipotéticas para alisar el C.D.F.R.S.U.	de 5001 a 10000	de 20001 a 25000	más de 30001		de 10001 a 15000			FIGURA <b>03</b>
Límite del Partido	Área resultante de 0 a 5000	de 15001 a 20000	de 25001 a 30000											
Áreas Hipotéticas para alisar el C.D.F.R.S.U.	de 5001 a 10000	de 20001 a 25000	más de 30001											
	de 10001 a 15000													





TITULO

**OCUPACIÓN EDILICIA**

Elaboración Propia.

Fuente: Relevamiento Año 2014

REFERENCIAS



RESERVA URBANA / FUTURO PARQUE

CO. N° 977/83 Incisos 1.3.1.3; 2.2.1; 3.2.2



FUTURA TRAZA CALLE 125

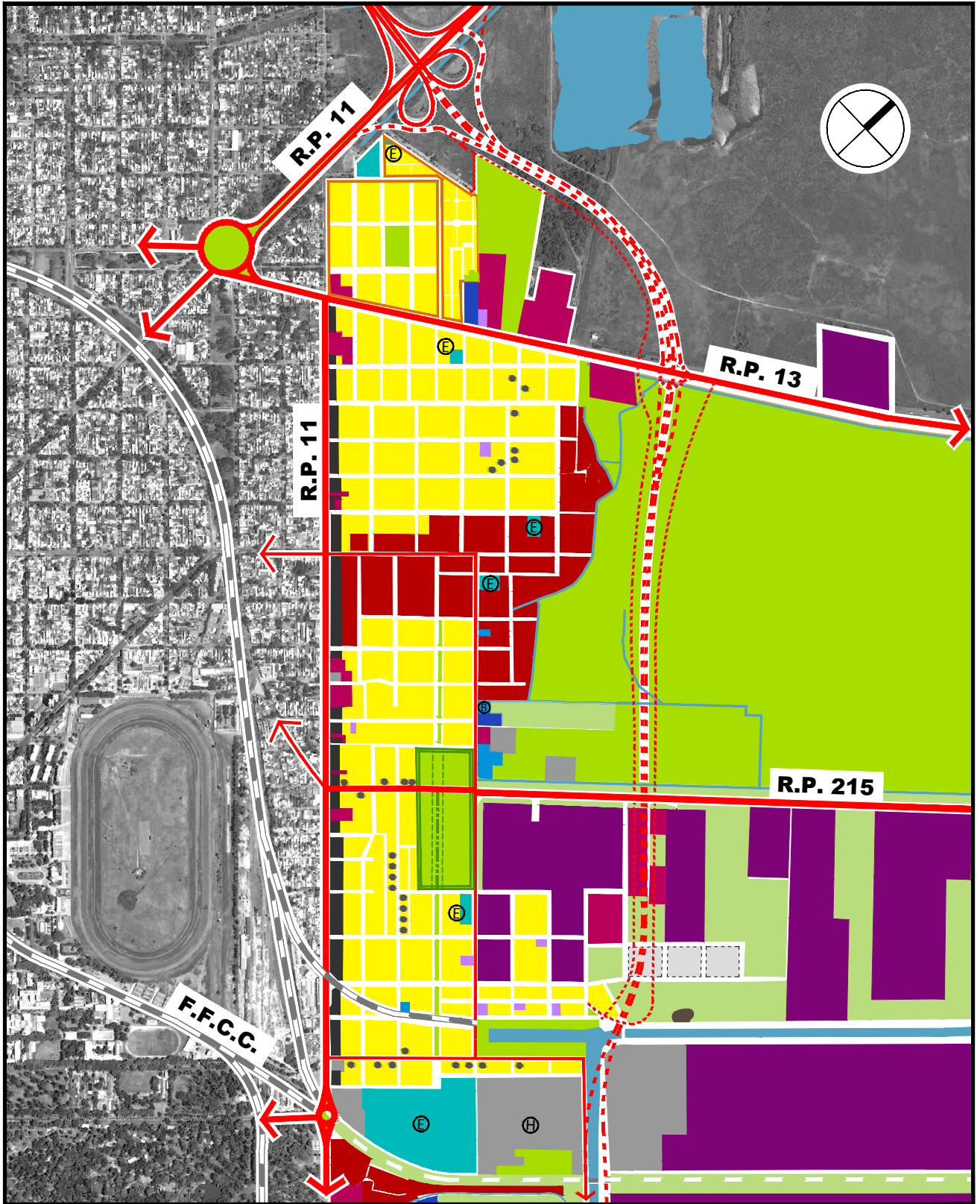


SENDERO PEATONAL ACTUAL



FIGURA

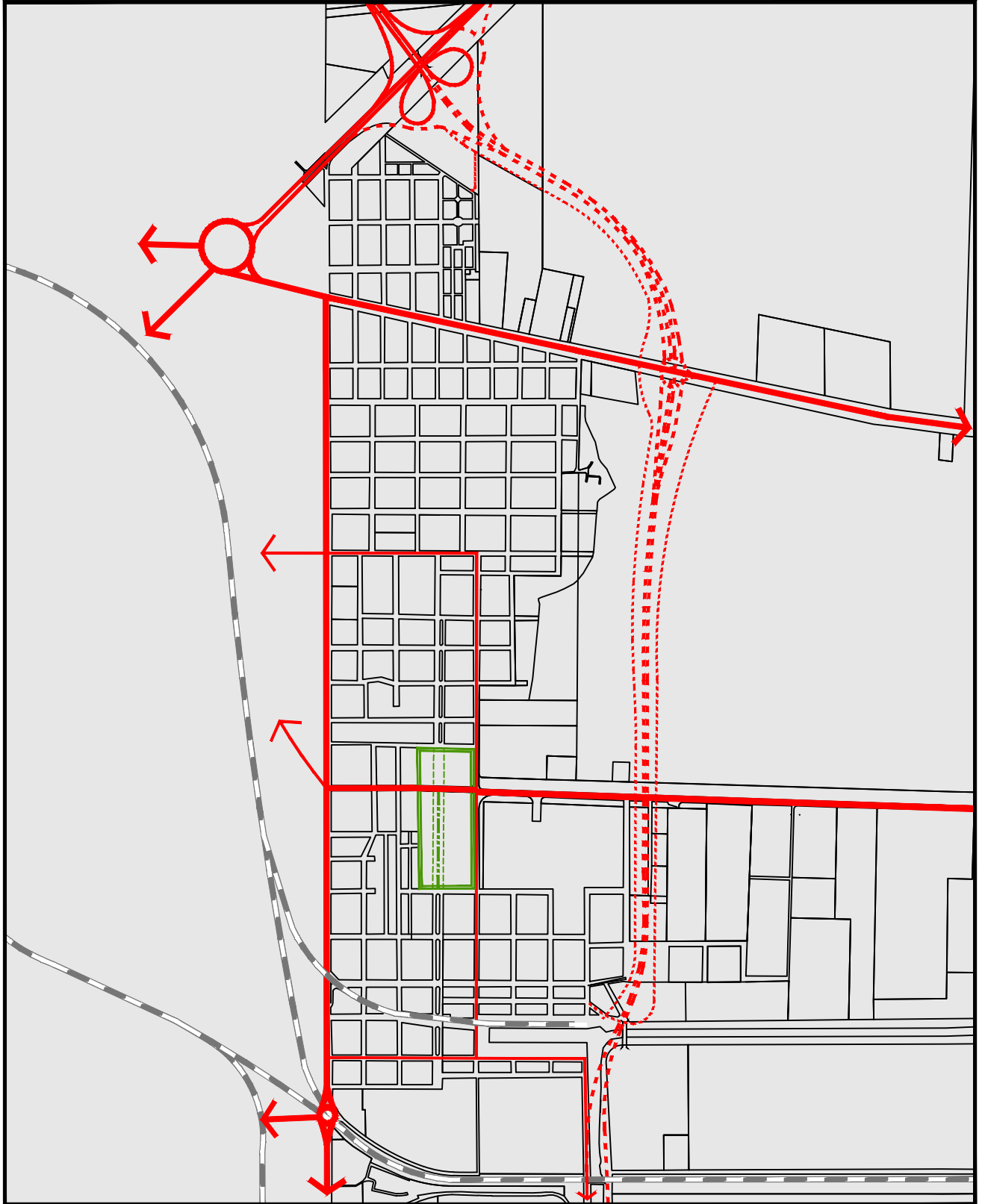
**04**



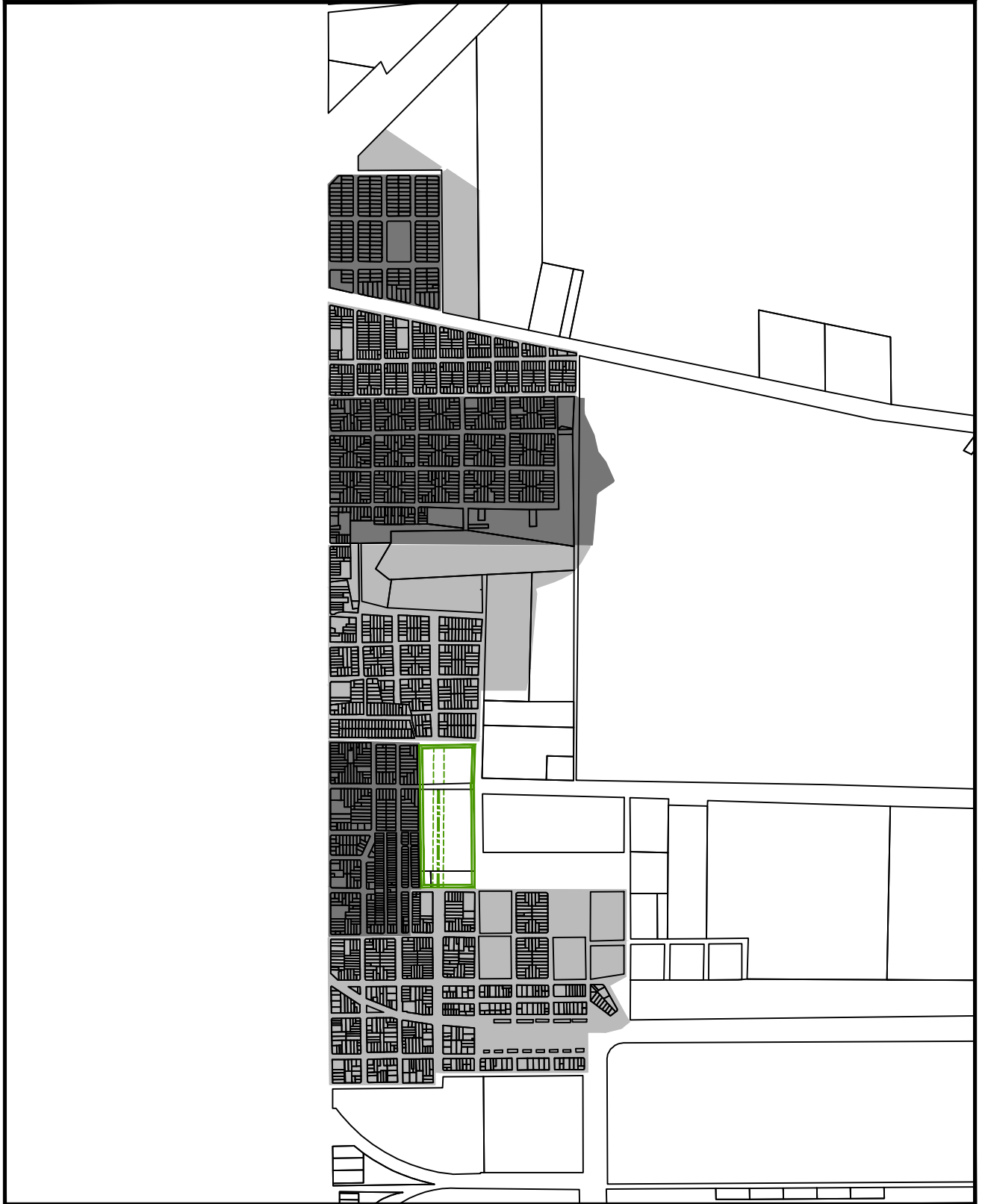
<b>TITULO</b>		<b>ESTRUCTURA FÍSICA</b>					
Elaboración Propia.		Fuente: Relevamiento Año 2014					
<b>REFERENCIAS</b>							
	RESERVA URBANA / FUTURO PARQUE CO. N° 977/83 Insose 1.3.1.3.2.2.1; 3.2.2		USO RESIDENCIAL		BOMBEROS		ALINEAMIENTOS COMERCIALES
	FUTURA TRAZA CALLE 125		USO RESIDENCIAL DE INTERES SOCIAL		HOSPITALES		USOS ESPECÍFICOS
	SENDERO PEATONAL ACTUAL		USO RESIDENCIAL INFORMAL		ESTABLECIMIENTOS DEPORTIVOS		GALPONES
			ESTABLECIMIENTOS INSTITUCIONALES		ESTABLECIMIENTOS CULTURALES		BASURALES
			ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS		INDUSTRIA		AREAS VERDES
					GRANDES VACÍOS URBANOS		F.F.C.C.
					MANZANAS SIN MATERIALIZAR		RED VIAL PRIMARIA
					CUERPOS DE AGUA ARROYOS		RED VIAL SECUNDARIA
							AUTOPISTA
							AUTOPISTA PROYECTADA



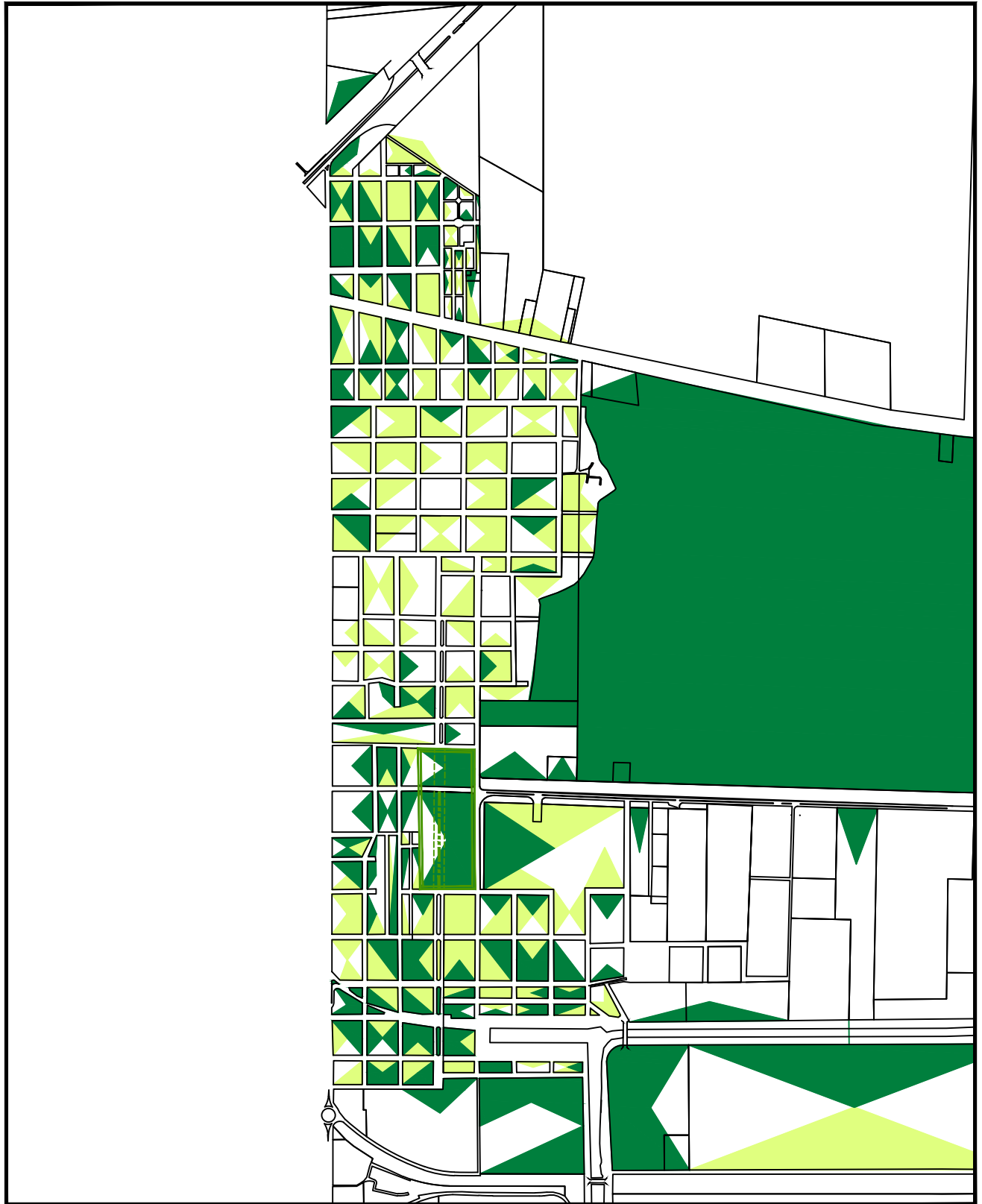
FIGURA 05



<b>TITULO</b> <b>ESTRUCTURA CIRCULATORIA</b> Elaboración Propia. Fuente: Relevamiento Año 2014 + Información provista por el Municipio.		
<b>REFERENCIAS</b>		
RESERVA URBANA / FUTURO PARQUE CO. N° 977/83 Incisos 1.3.1.3; 2.2.1; 3.2.2	RED VIAL PRIMARIA RED VIAL SECUNDARIA F.F.C.C.	AUTOPISTA AUTOPISTA PROYECTADA
FUTURA TRAZA CALLE 125 SENDERO PEATONAL ACTUAL	FIGURA <b>06</b>	



<b>TITULO</b> <b>SUVDIVISIÓN</b> Elaboración Propia. Fuente: Catastro ARBA		
<b>REFERENCIAS</b>		
RESERVA URBANA / FUTURO PARQUE CO. N° 977/83 Incisos 1.3.1.3; 2.2.1; 3.2.2	FUTURA TRAZA CALLE 125	SENDERO PEATONAL ACTUAL
ARCELAS RANAS	ARCELAS COMPLEMENTARIAS RUALES	ÁREAS RESIDENCIALES RAMENTADAS






TITULO

### PLANO DE MASA VEGETAL

Elaboración Propia.

Fuente: Relevamiento Año 2014

REFERENCIAS

-  RESERVA URBANA / FUTURO PARQUE  
CO. N° 977/83 Incisos 1.3.1.3; 2.2.1; 3.2.2
-  FUTURA TRAZA CALLE 125
-  SENDERO PEATONAL ACTUAL

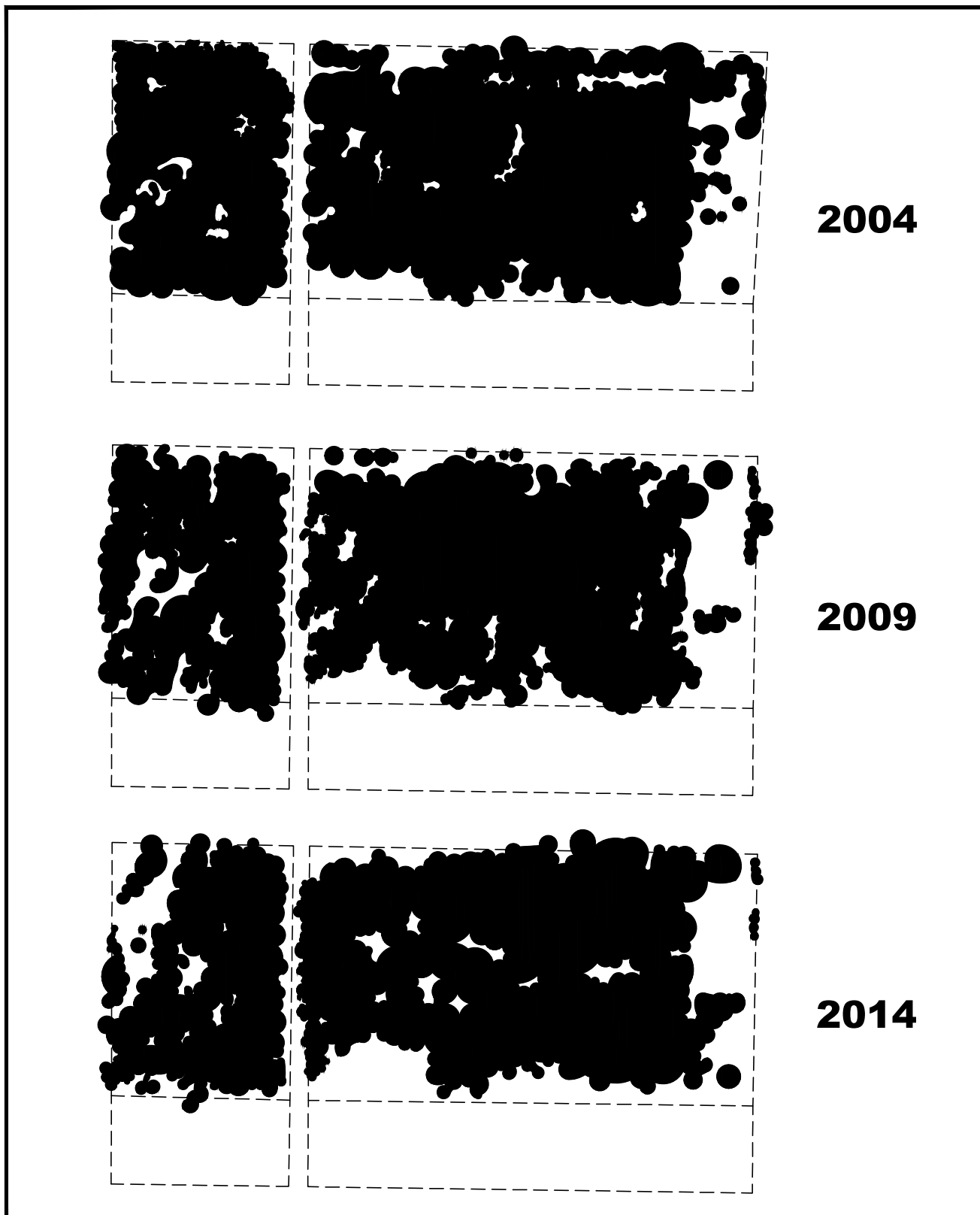
 ALTO

 MEDIO

 ESCASO O NULO



FIGURA  
**08**



**2004**

**2009**

**2014**

TITULO

**DENSIDAD DE LA FORESTACIÓN (variación 2004/2014)**

Elaboración Propia.

Fuente: Relevamiento Año 2014



REFERENCIAS

□ PERÍMETRO ÁREA

■ ARBOLEDA

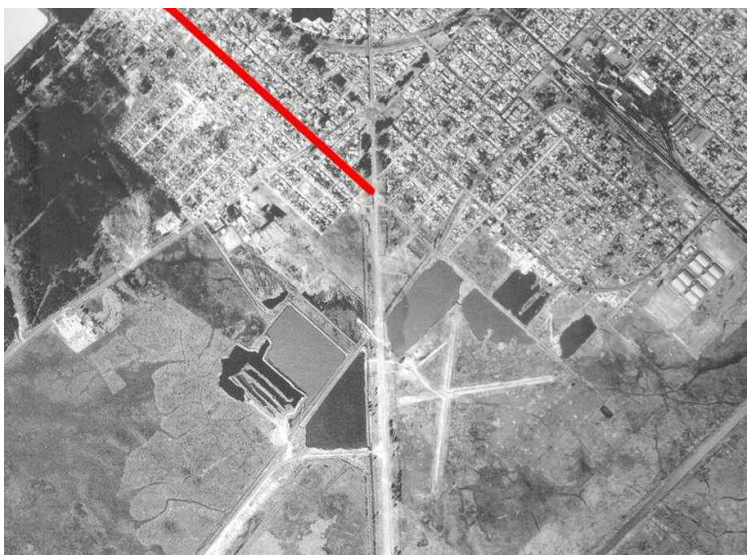
FIGURA

**09**

1984



1996



1972



TITULO

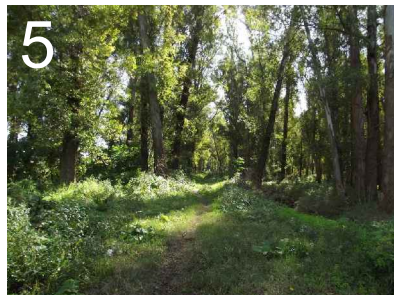
**IMAGENES HISTÓRICAS DEL ÁREA**

Elaboración Propia.

Fuente: Recortes Diario El Día, Diario El Cronista, Internet

FIGURA

**10**



TITULO

**IMAGENES. EL MONTE**

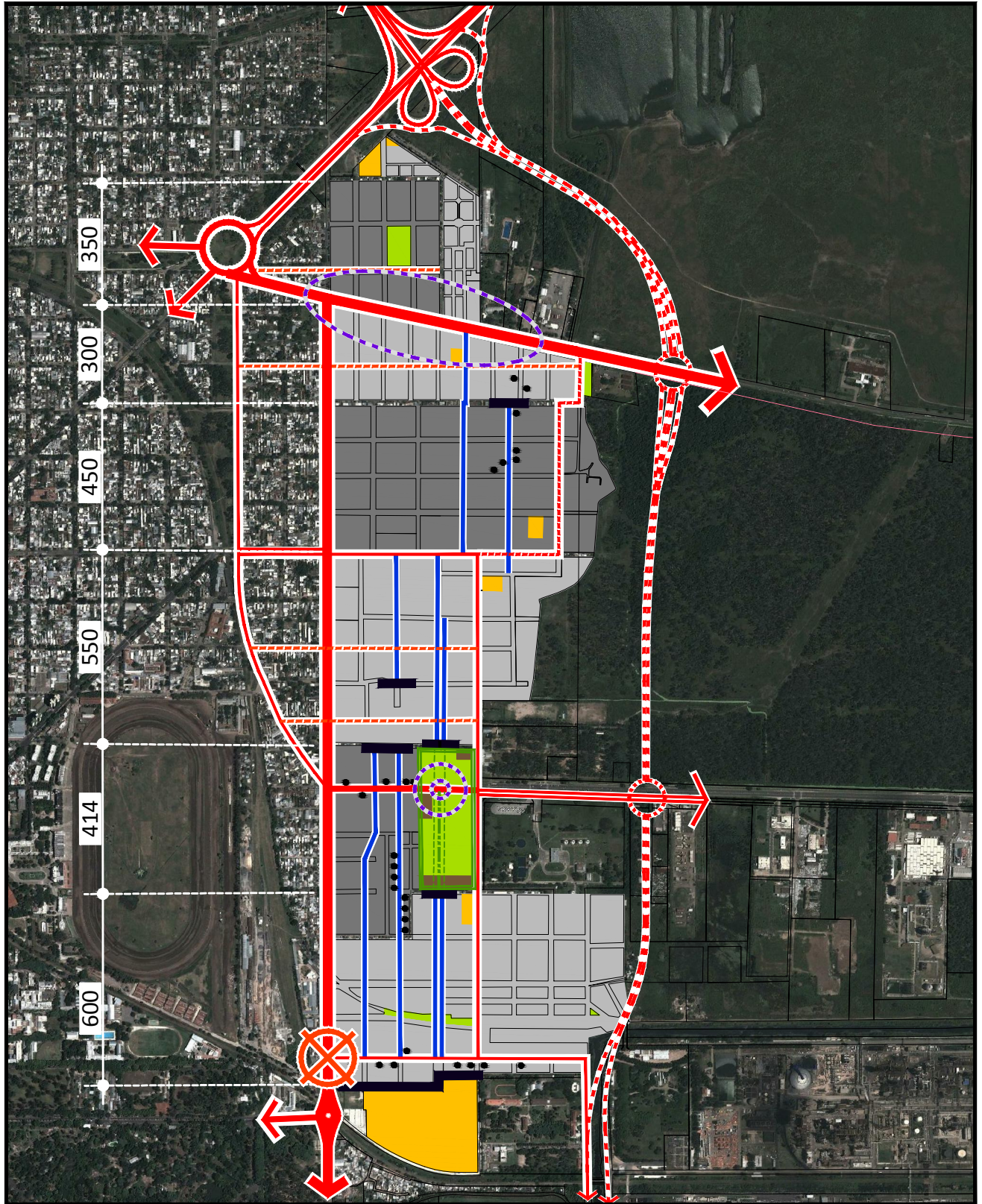
Elaboración Propia.

Fuente: Relevamiento Año 2014

FIGURA

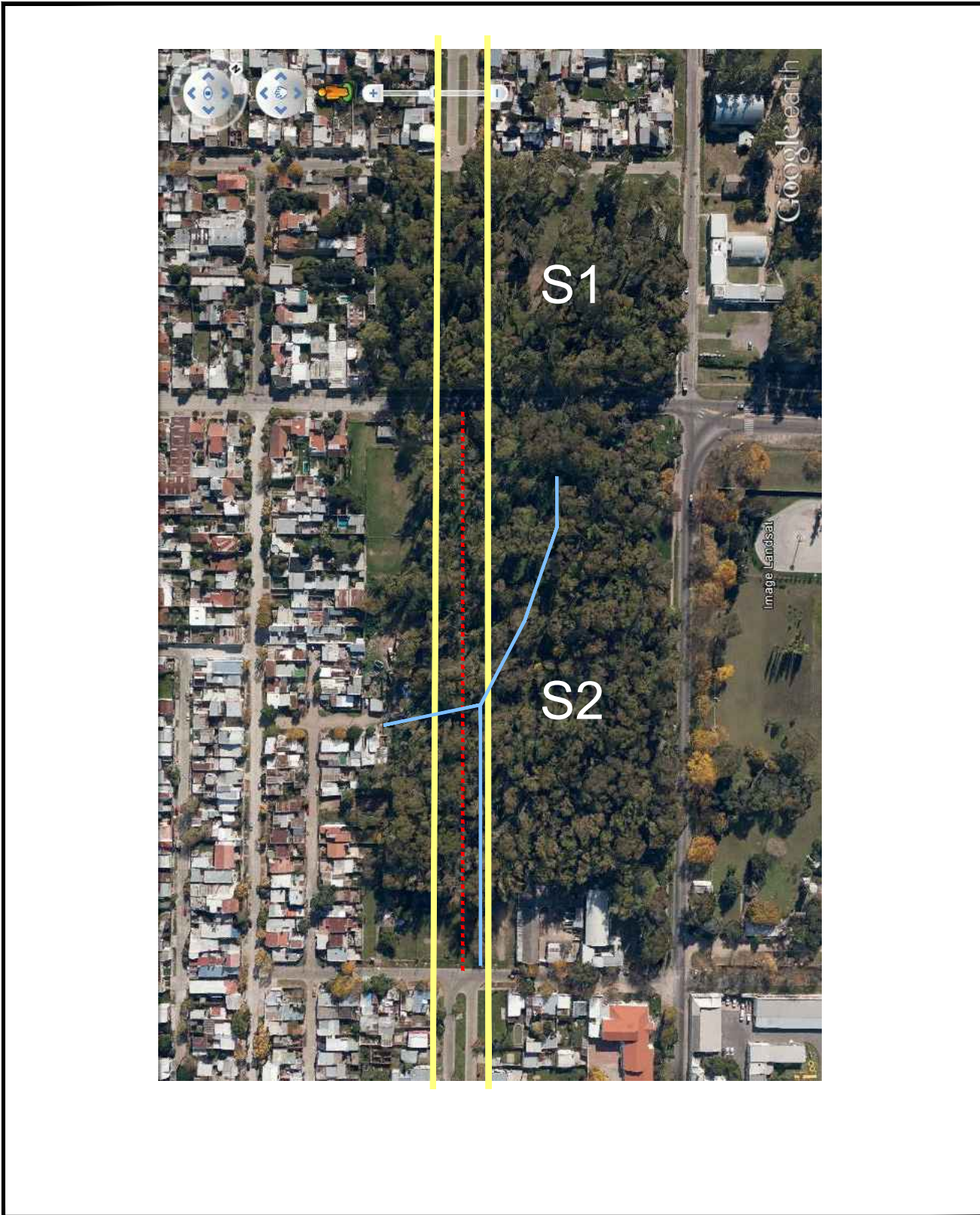
**11**





<b>TITULO</b>		<b>INTERPRETACION DE ESTRUCTURAS BARRIALES, ESPACIOS VERDE/PUBLICO Y ACCESIBILIDAD INTERNA</b>		 ESCALA GRFICA 0 10 20 30
<b>REFERENCIAS</b>		Elaboración Propia.		
 RESERVA URBANA / FUTURO PARQUE CO. N° 977/83 Incisos 1.3.1.3; 2.2.1; 3.2.2  FUTURA TRAZA CALLE 125  SENDERO PEATONAL ACTUAL	 ESTRUCTURA CIRCULATORIA  VIAS CIRCULATORIAS INTERNAS  AUTOPISTA	 CONTINUIDAD DE LA TRAMA  CONFLICTOS VEHICULARES  DIFICULTADES DE ARTICULACION @ VIAS LOCALES Y REGIONALES  VIAS CIRCULATORIAS INTERNAS	 USOS COMERCIALES INTERNOS  ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS  ESPACIOS VERDES  ÁREAS DEL MONTE DEFORESTADAS	

FIGURA  
**12**



TITULO

**ÁREA DE DESMONTE**

Elaboración Propia.

Fuente: Relevamiento Año 2014



LÍMITE ÁREA DE DESMONTE



SENDERO



CANAL (recorrido aproximado)

FIGURA

**13**