

interior de los territorios afectados.

El proyecto de investigación en curso, indaga sobre aspectos teórico - conceptuales de la problemática presentada, habiendo seleccionado para la fase de validación empírica un territorio sometido actualmente a tensiones inmobiliarias producto del sustancial mejoramiento de las condiciones de accesibilidad.

Dichas tensiones hacen referencia a la acción de emprendedores inmobiliarios como desarrollistas y martilleros que se asocian comercialmente con los dueños de la tierra para obtener la renta diferencial producida a partir del nuevo contexto. Esto se hace más evidente en áreas extra urbanas libres de ocupación con dimensiones favorables para la realización de emprendimientos cerrados para uso residencial, comerciales o de esparcimiento.

El área de estudio corresponde al oeste y noroeste del partido de La Plata, determinada por dos vías de circulación que vinculan a la ciudad con la Capital Fed-

eral -Camino Centenario y Camino General Belgrano -, la Autopista Ruta 2 y la Ruta Provincial 36 , a su vez será influenciada por la realización del Puente Internacional Punta Lara - Colonia, la Autopista Presidente Perón, y el completamiento de la Autopista Dardo Rocha, que integra a esta ciudad al corredor circulatorio del Litoral del Río Paraná-Río de La Plata, y desde éste con los proyectados corredores interoceánicos del MERCOSUR.

## ESTADO ACTUAL DE LA INVESTIGACION

El proyecto de investigación se encuentra en la actualidad en la instancia de finalización de la búsqueda y análisis de la bibliografía específica, a fin de completar el marco teórico provisorio.

Paralelamente se trabaja en el ajuste del cuerpo de hipótesis que guíen la construcción del procedimiento que sistematice la búsqueda de información para la fase de validación empírica del proyecto.

## MULTITRANSPORTACIÓN Y SUBSISTENCIA COMPETITIVA.

**Arq. Arabela Delachaux**

**Director: Arq. Nestor O. Bono**

**Co-Director: Arq. Isabel López**

**Beca de Perfeccionamiento 1999-2001. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de La Plata. Universidad Nacional de La Plata.**

### INTRODUCCIÓN

A partir del trabajo desarrollado como Becaria de Iniciación, adquiriendo diversos conocimientos acerca de las transformaciones territoriales derivadas de la traza del Ferrocarril Gral. Roca en el Area Sur Metropolitana, se consideró continuar la tarea en la Beca de Perfeccionamiento introduciéndonos en la problemática de los nuevos lineamientos del transporte o "Transporte Multimodal", dentro de la cual la inserción del ferrocarril constituye parte fundamental.

Actualmente, la organización socio-territorial de La Plata, demuestra un gran desajuste provocado por la falta de implementación de Planes Integrales de Transporte. Los distintos modos se estructuran de manera tal, que la interacción positiva ocurre con dificultad. A su vez, la tarea de coordinar los servicios de transporte se pospone indefinidamente en la medida que los mismos dedican sus recursos a resolver problemas de operatividad diaria.

Distintos proyectos destinados a Centro de Transferencia prometen solucionar algunos de los conflictos, sin embargo se encuentran sucesivamente postergados.

Es entonces que, a partir del significado y la conceptualización del Transporte Multimodal, se ha buscado crear un marco teórico adecuado que permita evaluar los anteproyectos existentes para Centro de Transferencia del Partido de La Plata, conducentes a optimizar las propuestas de multitransportación.

En tal sentido, el Objetivo es "Generar una Evaluación de los Anteproyectos para Centro de Transporte Multimodal del Partido de La Plata".

Según se desprende del Plan de Trabajo, la Beca de Perfeccionamiento se propuso contemplar:

- Indagar acerca de los conceptos teóricos sobre la multitransportación y competitividad del sistema de transporte.
- Conocer y analizar algunos referentes internacionales con el fin de reconocer en los mismos las variables y parámetros necesarios que articulan y optimizan el sistema.
- Analizar los anteproyectos existentes para Centro de Transferencia del Partido de La Plata.
- Construir parámetros de evaluación.
- Evaluar los Anteproyectos referidos.

### DESARROLLO

La tarea de Investigación propone, esencialmente, explorar un problema dentro del Sistema de Transporte como lo es la Multitransportación, en lo que confiere al fenómeno de la Intermodalidad o Reparto Modal, que requiere ser interpretado como la articulación de los diversos modos en relación a un espacio físico específico.

Se reconoce al Sistema de Transporte en el Partido de La Plata, como uno de los hechos determinantes en la estructuración del territorio, entendido no sólo como factor que otorga accesibilidad al Partido, sino también sistema de intercambios, interacciones urbanas y por lo tanto de transformaciones sustanciales. La situación actual presenta al territorio en cuestión, perturbado en extremo por los

efectos negativos derivados del uso exagerado del transporte automotor público y privado. La existencia de distintas jurisdicciones, agrega un grado más de conflicto en la toma de decisiones tendientes a compatibilizar las necesidades de las partes, en lo que respecta al transporte interurbano. Los Planes que intentan dar respuesta a las falencias de un sistema saturado como modelo, son el marco para las acciones planificadas en el sector de transporte donde las Estaciones de Transferencia son las "puertas de entrada" a los fenómenos de Multitransportación, Intermodalidad o Reparto Modal. Tales conceptos, coinciden en la necesidad de posibilitar al máximo el empleo de los distintos medios de transporte y su utilización conjunta y coordinada, de acuerdo a las posibilidades que ofrece la estructura viaria, la definición de zonas diferenciales y enlaces, mediante las correspondientes estaciones. De este modo se cree influir favorablemente en la disminución de los impactos económicos, energéticos y sociales, haciendo del sistema un servidor y estructurador socio – territorial irremplazable. En base al modelo teórico se inició el análisis de las diferentes propuestas encuadrándolas en el marco de los Sistemas Complejos, abarcando su vinculación con el Sistema Metropolitano, Urbano y de Transporte en general. También

se caracterizó al Sistema de Transporte en particular a partir del análisis de la estructuración de la red vial, modalidades y caracterización de los usuarios. Este abordaje permitió conocer las variables de contexto, para luego identificar las que recortaron el objeto de estudio, reconociendo sus situaciones de borde respecto al Sistema Urbano y las relaciones con el sistema de movimientos y Estaciones o Puntos de Transferencia, así como también, los objetivos o problemas que proponen resolver en las distintas escalas de análisis.

Las hipótesis que se sostuvieron hasta el momento, deberán ser validadas mediante el desarrollo de parámetros y su puesta a prueba en la evaluación de los anteproyectos dando así finalizada la investigación.

La contribución al conocimiento pasa fundamentalmente por la construcción del modelo teórico conceptual del objeto de estudio, así como las variables descriptivas y evaluativas, para la corroboración empírica y operativa de los modelos que surgen de cada proyecto.

### Referencias

<sup>1</sup> Centro de Transporte Multimodal, Centro Intermodal de Transferencia o Centro de Transferencia

## ESTUDIO DE LAS REDES EDILICIAS DEL SECTOR TERCIARIO A PARTIR DE LA INTEGRACIÓN DE SUS DIFERENCIALES.

Arq. Irene Martini<sup>1</sup>

Director: Arq. Elias Rosenfeld

Co-director: Arq. Jorge Czajkowski

Beca de Perfeccionamiento CONICET. 1999-2001.

Esta beca se enmarca dentro de la línea **Hábitat y Energía**. Abordar esta relación nos permite comprender los procesos de gestión energético-productiva del hábitat a partir del estudio del comportamiento de las redes edilicias del terciario, constituidas por diferentes grados de complejidad, diversidad, usos y variables significativas. Entendemos por gestión energético-productiva al conjunto de acciones y procesos relacionados con los hábitos y los consumos energéticos de la red edilicia. Estos procesos de gestión están conformadas por distintos niveles de organización

- i- Global. Subsectores, entendidos como redes de servicios conformadas por nodos (edificios) que cumplen un objetivo común: salud, educación, etc.
- ii- Particular. Nodo o edificio de cada subsector, estudiados como integradores de unidades diferenciales;
- iii- Diferencial. Módulo Edificio (MEEP), analizados como unidad diferencial de servicios considerando su edilicia, los consumos energéticos, el clima-confort, el equipamiento y los costos operativos.

El estudio profundizado de las distintas escalas permite contrastar, validar y ajustar los resultados obtenidos a partir de las metodologías desarrolladas. Esto nos permite diagnosticar y actuar en la gestión urbana-regional con tiempo de respuesta corto.

Se comenzó por analizar las redes de salud y educación

Estas se estudian a partir de las necesidades energéticas de los distintos establecimientos definidos como nodos de una red. El estudio se realizó bajo la dirección del Arq. Elias Rosenfeld, a partir de dos caminos metodológicos: a nivel global – particular<sup>1</sup> y a nivel diferencial.

El tema de esta beca planteó avanzar con la escala particular desde un análisis diferencial. Consiste en profundizar en el conocimiento integral de la red de salud y educación a partir del desarrollo de una biblioteca de MEEP (Módulos Edilicios Energo-Productivos). Se desarrolló una metodología que nos permite cuantificar y discriminar mediante la construcción de los MEEP, los requerimientos energéticos generados por cada unidad de servicio en los diferentes nodos. Esta metodología, permite identificar detalladamente las diferentes escalas de un sistema complejo como es el de salud y educación y precisar los niveles de integración<sup>2</sup> de cada subsector. Estos niveles se identifican como

- a- MEEP base: son los diferenciales de análisis de los establecimientos de una red;
- b- MEEP periféricos: están en interrelación directa con los MEEP base, que no alcanzan la categoría de diferencial de prestación aunque intervienen en el proceso y en algunos casos, tienen un peso energético significativo;
- c- Unidades Funcionales (UF): constituyen el conjunto