

Teorías y planificación territorial I y II

Estrategias y prácticas para su enseñanza

Cátedra López - Rocca - Etulain

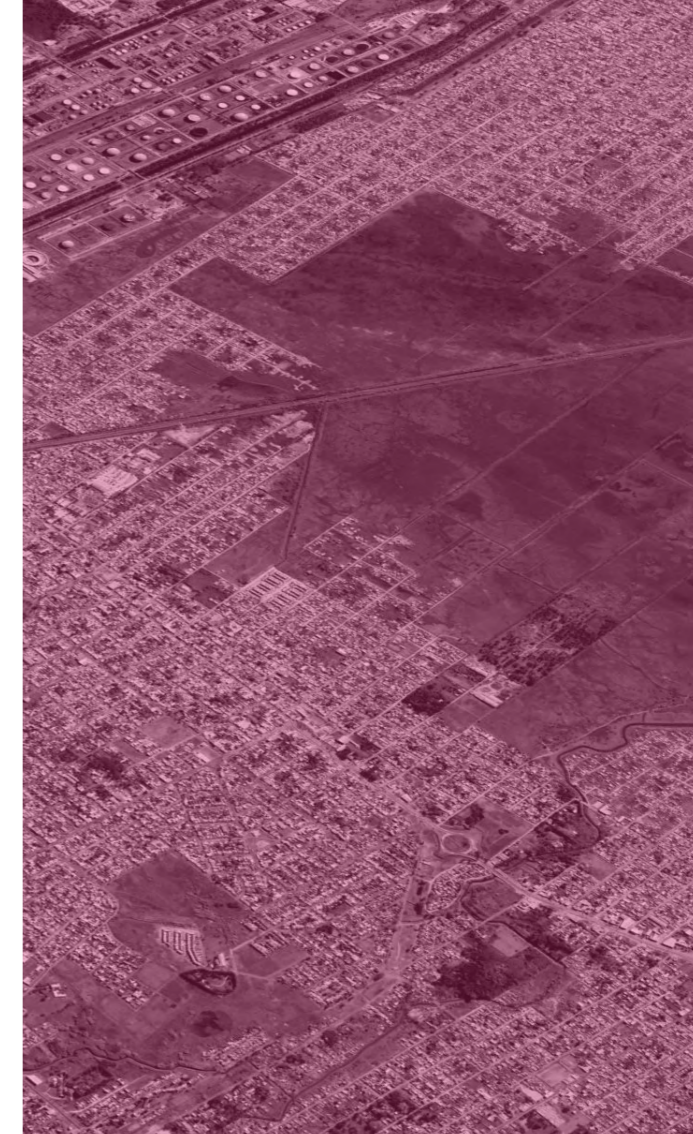
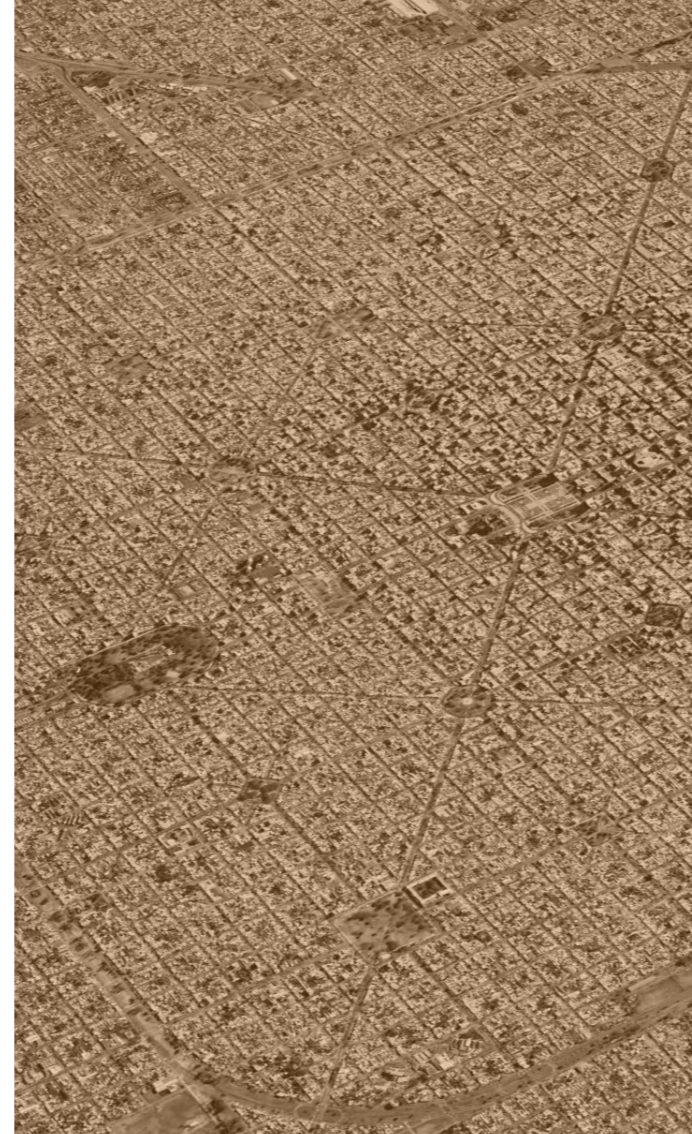
FACULTAD DE
ARQUITECTURA Y URBANISMO

e
exactas

**Eduulp**
EDITORIAL DE LA UNLP



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA



LIBRO DE CÁTEDRA
LOPEZ - ROCCA - ETULAIN

TEORÍAS Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL I Y II
Estrategias y prácticas para su enseñanza

PERÍODO 2011 - 2018

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a la Universidad Nacional de La Plata que por intermedio de su editorial colabora en llevar a buen término esta publicación, la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la misma Universidad por elegirnos para llevarla a cabo y, a los invitados de todas las mesas de actores que todos los años se organizaron para poner en acto la participación como práctica de la planificación. También a todos los estudiantes que hacen posible la existencia de la catedra, docentes de la misma y a las arquitectas Amparo Arteaga, Inés Carol, Maria Fernanda Cutta y al arquitecto Luciano Di Gregorio por su desinteresada colaboración.

01

INTRODUCCIÓN

1.1 Inicio del Taller vertical

02

CUERPO DOCENTE

2.1. PROFESORES/JTP/ACD

2.2. DIFUSIÓN

2.3. CURRÍCULUM VITAE

2.3.1 PROFESORES

2.3.2 JEFES DE TRABAJOS PRACTICOS

03

PERSPECTIVAS Y ENFOQUES DE LA CATEDRA

3.1. HACIA UNA CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE CONCEPTOS Y SABERES

3.1.1 El territorio y la ciudad como objeto de estudio

3.1.2 La planificación y el campo de actuación del arquitecto

3.1.3 La Región como territorio de estudio y actuación

3.2. LA PRÁCTICA AÚLICA o EL CONOCIMIENTO EN EL AULA

3.2.1 La enseñanza en el aula, métodos y estrategias didácticas

3.2.2 Clases expositivas

3.2.3 Seminarios

3.2.4 Trabajos prácticos

04

LA PRÁCTICA DE LA ENSEÑANZA Y SUS RESULTADOS

4.1. CRITERIOS GENERALES

4.1.1 Lineamientos organizadores

4.1.2 Evaluación

05

TEORIAS TERRITORIALES

5.1. INTERPRETAR E INTERVENIR EN LA CIUDAD

5.1.1 Introducción

5.1.2 Trabajos de estudiantes

- Exploracion de un sector de la ciudad a partir de distintas teorías urbanas
- Teorías para la intervención en la ciudad
 - Estudio de casos.
 - Intervención planificada Caso Medellín- Colombia
 - Intervención fragmentada Caso UNLP- La Plata

06

PLANIFICACION TERRITORIAL I

6.1. LA INTERVENCIÓN PLANIFICADA [URBANA]

6.1.1 Introducción

6.1.2 Trabajos de estudiantes

- Arturo Segui (2011)
- Berisso como frente litoral (2012)
- Villa Elvira (2013)
- San Carlos (2014)
- Abasto (2015)
- City Bell (2016)
- El Dique (2017)
- Cuenca media Arroyo del Gato (San Carlos y Melchor Romero) (2018)

07

PLANIFICACION TERRITORIAL II

7.1. LA INTERVENCIÓN PLANIFICADA [DE ALCANCE REGIONAL]

7.1.1. Introducción

7.1.2 Trabajos de estudiantes

- Zona de área logística Puerto (2011)
- Centro Logístico en Arturo Segui (2012)
- Nueva Centralidad Berisso(2013)
- Mercado Regional (2014)
- Parque Agrario (2015)
- Centro de Transferencia Multimodal (2016)
- Extensión de la Autopista y nueva Centralidad Ensenada
- Cuenca media del Arroyo del Gato

01 INTRODUCCIÓN

1.1 INICIO DEL TALLER VERTICAL

El Siglo XXI es una época de transformaciones sociales, económicas y culturales, en que los procesos de globalización y de democratización, el progreso de la ciencia y tecnología, la irrupción de las sociedades de la información y el conocimiento, así como las nuevas generaciones de nativos digitales ponen en cuestión las formas tradicionales de llevar adelante los procesos formativos y generan una serie de retos que la educación en sus distintos niveles tienen aún pendientes de debate y resolución. En este contexto algunos de los desafíos a los que deben responder las universidades son la formación pertinente, la calidad de la enseñanza y su evaluación, la gestión y financiación, y fundamentalmente la forma de dar respuesta a las necesidades y demandas de la sociedad. En el mismo sentido la incorporación de la inter y transdisciplinariedad y la crisis epistemológica que caracteriza el momento actual de la humanidad, tienen que ver con el cuestionamiento a las lógicas racionales positivistas de la ciencia, los conocimientos instituidos como criterios de verdad, los modos de producción de conocimiento y los saberes diversos de las culturas. Por otra parte, la enseñanza como actividad práctica se realiza desde una concepción que transita entre lo deseable y lo posible, y que en la univer-

sidad pública, gratuita y cogobernada también incorpora como desafíos la masividad de la enseñanza con un desarrollo de estrategias adecuadas que favorezcan la comunicación en las aulas y promuevan procesos de negociación de significados en la construcción del conocimiento o en el sentido de la transferencia al aprender. (Litwin, 2009) Esta cátedra docente se nutre de procesos y resultados de actividades de investigación, transferencia y extensión universitaria, que se canalizan en los procesos de enseñanza y aprendizaje a través de la docencia de grado y posgrado, y en el incentivo a los estudiantes a formar parte activa en aquellas actividades. En lo que respecta a la formación de grado de la carrera de Arquitectura, la enseñanza del Área de Planeamiento adquiere un particular interés en el último Plan de Estudios de la FAU, en cuanto aumenta la carga horaria para el trabajo de contenidos teórico y prácticos, incorpora Teorías Territoriales como una nueva asignatura, que precede a las de Planificación, y concede, tanto en las denominaciones como desde los contenidos mínimos de cada asignatura, una visión más integral de la planificación superadora de la meramente física. Este cambio curricular, significativo para la lectura e intervención en los procesos de transformación urba-





na y territorial respaldan el desempeño de las incumbencias profesionales y requieren la permanente revisión de contenidos para que las prácticas profesionales de planificación puedan enfrentar adecuadamente viejos y nuevos retos de las áreas urbanas, obligando a responder a la cada vez mayor demanda de viviendas, infraestructuras y servicios tanto de los sectores formales como informales, como así también a un ordenamiento urbano y territorial que promueva ciudades sustentable. Aquí se exponen los principales aspectos que identifican la Propuesta Pedagógica presentada en oportunidad de llamado a Concurso nacional de Profesores de las asignaturas Teoría Territoriales, Planificación Territorial 1 y 2 consustanciado a fines del año 2010 y ganado por la Catedra López Rocca Etulain. Propuesta pedagógica que fue implementada durante ocho años, período en el que se efectuaron evaluaciones por parte de los estudiantes a través de encuestas anónimas al finalizar las cursadas, y autoevaluaciones docentes periódicas durante el avance de los trabajos prácticos, en las instancias de nivelación de entregas y al finalizar el año. Estos mecanismos de evaluación permitieron realizar con la participación del colectivo docente los ajustes durante el transcurso de los procesos de enseñan-

za, y la evaluación anual de procesos y resultados de las actividades teórico y prácticas, para la actualización de contenidos como de las estrategias didácticas a implementar en el año siguiente. El objetivo principal de la publicación es difundir y/o divulgar al interior de la cátedra, en el seno de la Facultad y entre otras cátedras de Urbanismo de otras universidades con las cuales se interactúa en red, los contenidos y temas que orientan y guían la cátedra en general y cada una de las asignaturas en particular. También es central la posible colaboración en la preparación de los estudiantes en aquellas tareas que serán de su incumbencia profesional, pero que están por fuera del diseño arquitectónico, tales como: estudios, y proyectos para la concreción del paisaje; la planificación urbanística de los espacios destinados a asentamientos humanos; proyectar parcelamiento destinados al hábitat humano; estudios e investigaciones referidos al ordenamiento y planificación de los espacios que conforman el hábitat; prepararse para participar en planes, programas y proyectos de ordenamiento físico-ambiental del territorio y de ocupación del espacio urbano y rural; en la elaboración de normas legales relativas al ordenamiento y planificación de los espacios que conforman el hábitat humano; así como en la elabora-

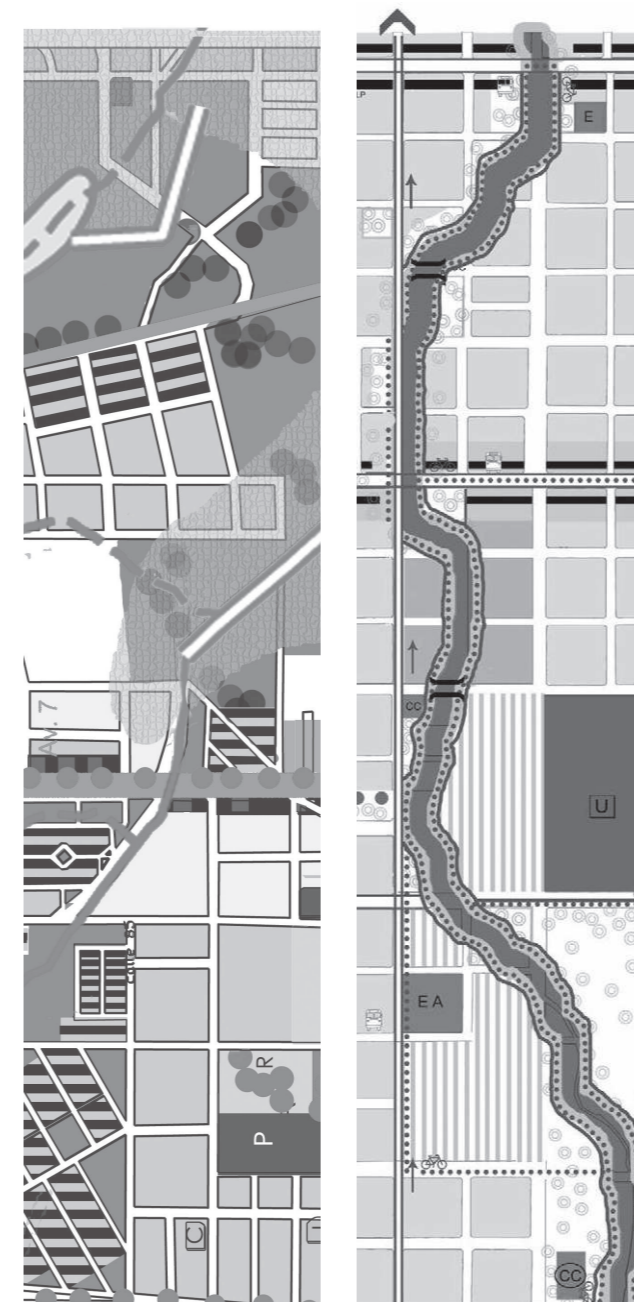
ción de planes, programas y proyectos que no siendo de la especialidad del arquitecto afecten el hábitat humano. Los objetivos específicos que se proponen son:

a. Relacionar el saber teórico con el práctico proponiendo un avance sustancial en la enseñanza de estas asignaturas; **b.** Contar como material bibliográfico la publicación. Tanto para el cuerpo docentes, como para estudiantes; **c.** Presentar, reconocer y reflexionar acerca de las diferentes modalidades y estrategias didácticas que se utilizan para la enseñanza de cada asignatura, su justificación e interrelación. **d.** Colaborar en la comprensión de las problemáticas y transformaciones urbanas y territoriales que se reconocen -en los últimos años- tanto en el Gran La Plata como en la Región Metropolitana de Buenos Aires, con el fin de aplicar el conocimiento, el análisis y construir una mirada crítica sobre el territorio de implicancia directa de la Universidad Nacional de La Plata. Se estructura en dos Partes: una que corresponde a las premisas y posicionamientos conceptuales y metodológicos de la propuesta pedagógica, y otra donde se expone y describe la implementación a través de los trabajos de los estudiantes en distintos años de cursada. En la Primera Parte se enuncian en el

capítulo 1 cómo fueron secuencialmente concebidas las tres asignaturas como taller vertical, ya sea desde los contenidos con creciente complejidad, como de la consideración teoría y praxis que respalda la formación del arquitecto para el desarrollo de las incumbencias habilitadas por el título. En el capítulo 3 se exponen aspectos relativos a la práctica áulica, contemplando distintos dispositivos didácticos que posibiliten motivar la reflexión crítica y la acción frente a problemáticas urbanas y territoriales reales contemporáneas. La Segunda Parte está referida a las actividades áulicas, en el capítulo 4 se presentan los criterios generales y de evaluación, mientras que en los siguientes se particularizan los contenidos teóricos y teórico-prácticos, materiales didácticos y producción de los estudiantes de distintas cohortes para cada asignatura. Así, en el capítulo 5 los correspondientes a la asignatura Teorías Territoriales entendida como basamento teórico, conceptual y metodológico de taller vertical, en el capítulo 6 los de Planificación Territorial 1, relativos a la planificación de mediana y baja complejidad urbana; y finalmente en el capítulo 7 los de Planificación Territorial 2, asignatura que aborda la complejidad de la planificación y gestión territorial a escala metropolitana.



02 CUERPO DOCENTE



PROFESORES

Prof. Titular Arq. LOPEZ, Isabel
 Prof. Titular Esp. Arq. ROCCA, María Julia
 Prof. Adjunto Dr. Arq. ETULAIN, Juan Carlos

JEFES DE TRABAJOS PRACTICOS

JTP Dra. Arq. RIOS, Licia Verónica
 JTP Esp. Arq. SEIMANDI, Miguel Ángel
 JTP Dra. Arq. VELAZCO, Evangelina Paula

CONTACTO/REDES

Correo: planeamiento.lre@gmail.com
Blog: <http://planeamiento-lre.blogspot.com/>
Instagram: [catedra_lre](#)

AUXILIARES DOCENTES

ACD Arq. MARICHELAR, María Gabriela
 ACD Dra. Arq. ROTGER, Daniela Vanesa
 ACD Esp. Arq. CAROL, Inés
 ACD Esp. Arq. ISLA, Juan Martín
 ACD Arq. DIAZ, Rita Raquel
 ACD Dra. Arq. GONZALEZ BIFFIS, Alejandra
 ACD Dra. Arq. AVERSA, María Marta
 ACD Arq. AVALOS, Augusto Marcos
 ACD Arq. CALVO, Flavia
 ACD Esp. Arq. SANZ RESSEL, Kuanip
 ACD Arq. AMOR, Natalia
 ACD Arq. FRANZINO, Cielo
 ACD Arq. CANCIANI, Marco Hernán
 ACD Mg. Arq. JAUREGUI, Estefanía
 ACD Arq. RIOS, Marcelo
 ACD Arq. GARCIA URCOLA, María Laura
 ACD Dra. Arq. LOPEZ, María Julieta
 ACD Arq. RODRIGUEZ DANERI, María Eugenia
 ACD Mg. Arq. ARTEAGA, Amparo
 ACD Mg. Arq. MANUEL, Devora
 ACD Arq. CARPIGNANO, Guillermo Adrián
 ACD Arq. DE LA FUENTE, María Soledad
 ACD Arq. BOTO, Anahí
 ACD Dra. Arq. MARIÑELARENA, Patricia
 ACD Arq. FREAZA, Nadia Silvana
 ACD Doc. Geog DONATO LABORDE Matías
 Col.Doc. Esp. Arq. CATINO, Natalia Soledad

DIFUSIÓN

ACD Arq. AVALOS, Augusto Marcos
 ACD Arq. CARPIGNANO, Guillermo Adrián

2.3.1 CURRICULUM VITAE PROFESORES



Isabel López

Diplomas “Planeamiento paisajista”, Facultad Ciencias Agrarias y Forestales UNLP; “Planificación social”, Instituto Latinoamericano Planificación Económica y Social (ILPES); “Planeamiento Regional” Facultad Geografía de UBA; “Planificación y gestión del espacio litoral en España y Latinoamérica” Universidad Internacional Iberoamericana, La Rábida, España. Arquitecta, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP). Profesora Titular Ordinaria de Teorías Territoriales y Planificación Territorial I y II FAU-UNLP hasta 2018. Desde 2019, Profesora Consulta FAU-UNLP. Publicó libros como autora y/o compiladora. Investigadora Categoría 1 del Programa de Incentivos al Docente Investigador con proyectos dirigidos desde 1989 en temas urbanos, territoriales, políticos y planificación. Obtuvo premios por concursos nacionales de arquitectura y urbanismo, investigación y reconocimientos de extensión. Ha desempeñado actividades de gestión como Vicedecana, Secretaria de Investigación y Posgrado, Secretaria de Extensión y Directora Revista 47 al Fondo FAU-UNLP.



María Julia Rocca

Especialista en Ciencias del Territorio Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP). Diplomada en “Planificación Social” Consejo Federal de Inversiones CFI, Argentina; Arquitecta, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP). Profesora Titular Ordinaria desde 2011 de Teorías Territoriales y Planificación Territorial I y II de la FAU-UNLP. Publicó ponencias, artículos en revistas indexadas, capítulos de libros y libros como autor y/o compilador. Investigadora Categoría 1 del Programa de Incentivos al Docente Investigador con proyectos dirigidos desde 2005 en temas urbanos, territoriales, políticas públicas y planificación. Ha obtenido premios por trabajos y trayectoria en investigación, y ha desarrollado desde 1995 actividades de transferencia a organismos de gobierno. Directora del Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales CIUT FAU-UNLP. Directora de las Carreras de Posgrado en Ciencias del Territorio FAU-UNLP. Se desempeñó como Consejera Directiva FAU y Consejera Superior en la UNLP.



Juan Carlos Etulain

Especialista en Ciencias del Territorio Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP). Doctor en Urbanismo Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA). Arquitecto, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU-UNLP). Profesor Titular Interino Catedra de Teoría y Planificación Territorial Rocca-Etulain y Profesor Adjunto Taller Vertical de Arquitectura Pagani - Etulain, FAU-UNLP. Estudio profesional asociado Etulain+Lancioni Arquitectos. Publico ponencia, artículos y libros como autor y/o compilador. Investigador Adjunto CONICET y Categoría 2 del Programa de Incentivos al Docente Investigador con proyectos dirigidos desde 2010 en temas urbanos, territoriales, políticos y planificación. Ha obtenido premios por concursos nacionales de arquitectura, urbanismo e investigación y desarrollado actividades de gestión como Secretario de Investigación y actualmente Director del Programa de Doctorado FAU-UNLP y Coordinador de la Red de Doctorados en Arquitectura y Urbanismo de Latinoamérica DO-CASUR.

2.3.2 CURRICULUM VITAE JEFES DE TRABAJOS PRACTICOS



Licia Ríos

Especialista (2006) y Magíster (2011) en Ciencias del Territorio, FAU-UNLP. Doctora en Arquitectura y Urbanismo (2017), FAU-UNLP. Arquitecta (1999), FAU-UNLP. Docente de grado (desde 1999) y posgrado (desde 2012) en la FAU-UNLP. Jefa de Trabajos Prácticos Ordinaria en Teorías Territoriales y Planificación Territorial I y II (desde 2011) y en la AEO Diseño Urbano para la Transformación de la Ciudad (desde 2020) en la FAU-UNLP. Posee publicaciones varias como autora y/o compiladora. Investigadora Categoría 3 del Programa de Incentivos al Docente Investigador. Desarrolló actividades de transferencia a organismos de gobierno en el CIUT-FAU-UNLP (1998 - 2012). Profesional de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, Ministerio de Infraestructura (2016-2018) y Gobierno (2013-2015 y 2019-2020) Provincia de Buenos Aires. Coordinadora Académica de la Maestría en Ciencias del Territorio, FAU-UNLP (2012-2019) y Codirectora (desde 2019). Miembro de la Comisión de Grado Académico de Posgrado FAU-UNLP desde 2013. Obtuvo premios por trabajos profesionales y de investigación.



Miguel Ángel Seimandi

Especialista en Planificación Urbana y Regional (2007) Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA). Arquitecto (1984) Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP). Profesor Adjunto Ordinario de Planeamiento Regional y Urbano Facultad de Ingeniería (FI-UNLP). Jefe de Trabajos Prácticos de Planificación Territorial II (FAU-UNLP). Es Categoría III del Programa de Incentivos al Docente Investigador. Integra el Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales CIUT-FAU-UNLP. Trabaja temas de ordenamiento territorial y urbano como integrante, codirector y director de proyectos; publicando con referato en libros, revistas y actas de congreso y dirigiendo becarios y tesis. Realizó asistencia técnica -desde la UNLP- a organismos municipales y provinciales; y participó de actividades de extensión universitaria (FAU-UNLP). Obtuvo premios y distinciones. Fue Coordinador Académico y Profesor en Carreras de Posgrado (FAU-UNLP) y profesional contratado del Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires y la Municipalidad de La Plata.



Evangelina Velazco

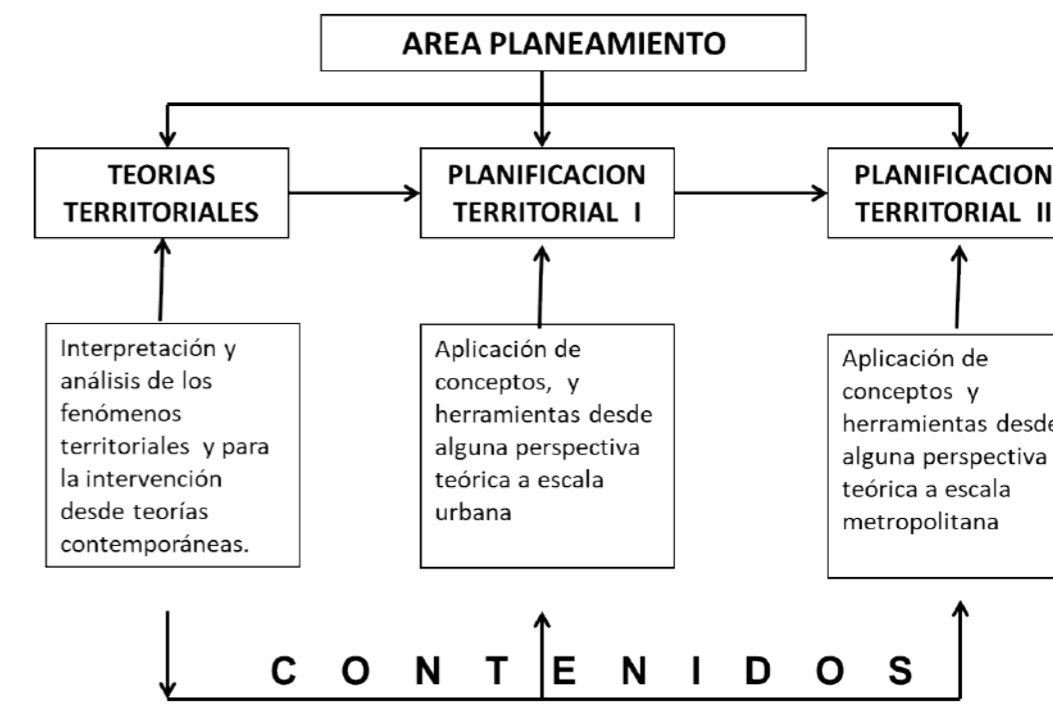
Especialista en Ciencias del Territorio Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata (FAU-UNLP). Doctora en Arquitectura y Urbanismo (FAU-UNLP). Arquitecta (FAU-UNLP). Jefa de Trabajos Prácticos de Planificación Territorial I de la cátedra de Teorías Territoriales y Planificación Territorial I y II a cargo de los Profesores López, Rocca, Etulain (FAU-UNLP) desde 2013. Coordinación con la Arq. Licia Ríos de la Asignatura Electiva Orientada Diseño Urbano para la transformación de la ciudad (FAU-UNLP) desde 2020. Investigadora Categoría 3 del Programa de Incentivos al Docente Investigador con participación en proyectos de investigación desde 2004 en temas urbanos, territoriales, políticos y planificación. Desempeña actividades de gestión académica como Codirectora de la carrera de Especialización en Ciencias del Territorio (FAU-UNLP) y en la gestión pública provincial como Directora de Planificación Urbana y Territorial de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial DPOUT, Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

03 PERSPECTIVAS Y ENFOQUES DE LA CATEDRA

3.1 HACIA UNA CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE CONCEPTOS Y SABERES

La sucesión entre las asignaturas Teorías Territoriales (TT), Planificación Territorial I y II (PT), en el marco de un Área, como la de Planeamiento, determina la secuencialidad de los contenidos, así como la amplitud y profundización de los mismos. Aunque cada una de ellas tiene su propia identidad, se perciben como parte integrante de una experiencia totalizante de aprendizaje. Por ello también en la planificación y el desarrollo de las asignaturas, se toma-

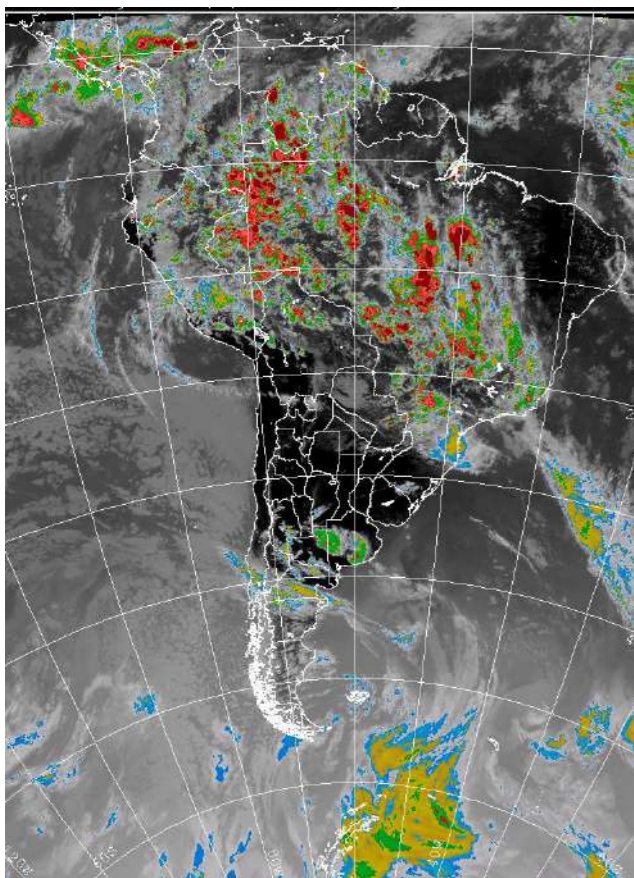
rán en cuenta los valores de los conceptos, de lo procedimental y de las actitudes que se busca desarrollar en cada estudiante como parte de la currícula. Teorías Territoriales procura explicar los fenómenos urbanos y territoriales contemporáneos principalmente en Latinoamérica, y aportar herramientas conceptuales y metodológicas mínimas para la comprensión y desarrollo de la práctica instrumental, que se deberán desplegar en Planificación Territorial I y II.



Principio de complejidad gradual para adquirir las capacidades profesionales definidas por las incumbencias



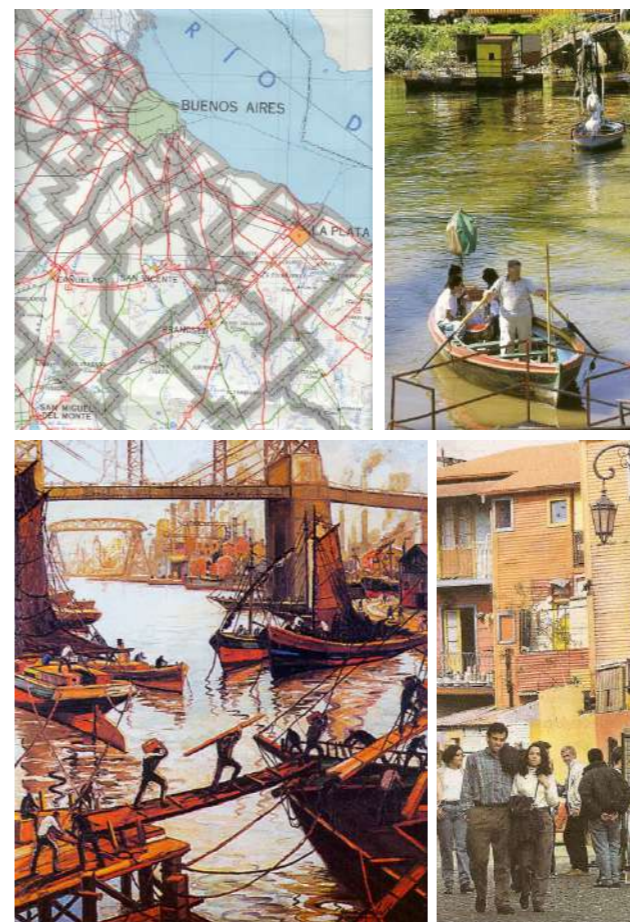
3.1.1 EL TERRITORIO Y LA CIUDAD COMO OBJETO DE ESTUDIO



Espacio efectivamente apropiado por la sociedad (Reboratti: 1994)

El concepto de territorio integra espacio y sociedad. Por lo tanto, es desde donde se pueden construir las perspectivas para comprender la totalidad de los asentamientos humanos y sus procesos de configuración. Es el espacio que una sociedad ha organizado, modificado y transformado, donde se puede observar, interpretar y explicar concretamente el transcurrir histórico y sus transformaciones, ya sea con el fin de ampliar el conocimiento profesional y científico, como para intervenir en la gestión y planificación territorial. Entonces desde esta perspectiva, el territorio y la ciudad -como un recorte territorial o ámbito específico-, representan una construcción social, escenario y producto histórico de una sociedad, donde se desarrollan los procesos políticos, económicos, sociales, físico-espaciales y tecnológicos, comprendidos en una categoría histórica que les otorga inteligibilidad. Para su estudio es importante comprender los procesos históricos, políticos y sociales, demográficos, productivos, reproductivos, los de apropiación y uso del suelo y el espacio, sumados a los ecológicos. Se acepta que no existe una teoría ni una disciplina que contemple al territorio como un verdadero sistema interrelacionado de variables - de orden físico, económico, social, político, jurí-

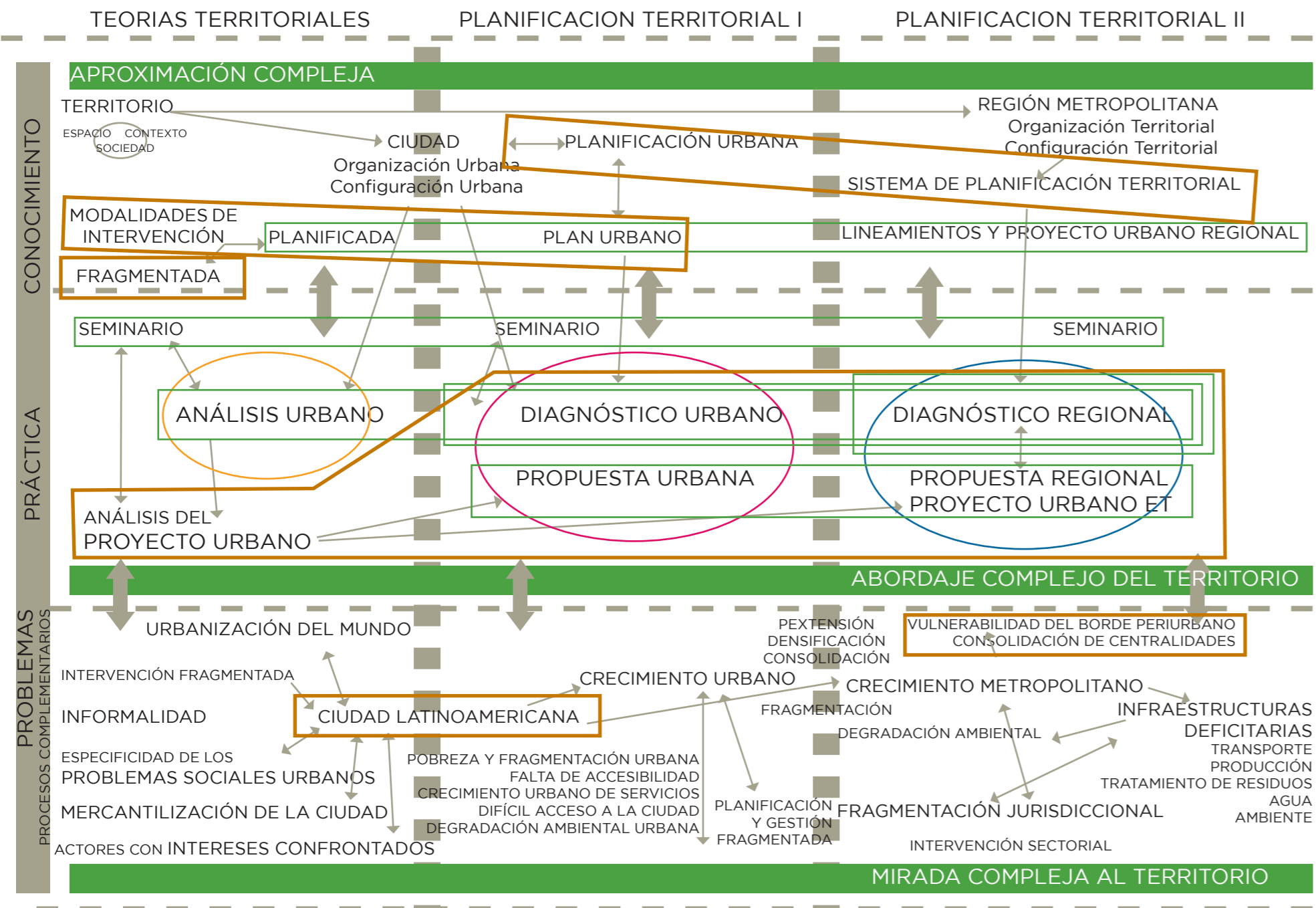
dico, institucional y cultural - que permita explicar los complejos procesos de formación y cambio de las estructuras espaciales, donde se desarrollan las ciudades, las áreas periurbanas y rurales, y se definen regiones. El urbanismo, la geografía, la sociología, la economía, la antropología, las ciencias políticas, la ecología, entre otras, con el apoyo de la teoría de sistemas, la matemática y la informática, se han ocupado del espacio, con variados enfoques conceptuales: históricos, organicistas, neoclásicos, estructuralistas, participativos, negociados, estratégicos y ambientales, entre otros. Así, el espacio geográfico en sus distintas escalas ha sido y es definido, analizado, descrito, explicado, planificado y regulado o normado. El actual momento histórico muestra una tendencia hacia la urbanización generalizada, donde el 50% de la población mundial es urbana, el 89% en Latinoamérica y el 98% en la Argentina. En este marco, se producen una serie de procesos contradictorios que Pablo Ciccolella (2007) sintetiza en el concepto de "Transición del Proceso de Urbanización" (TPU), caracterizado por: procesos de fragmentación e integración, globalización, mundialización, descentralización, concentración, deterioro ambiental, desarrollo científico-tecnológico, exclusión y marginación social,



Ámbito de interrelaciones sociales y de poder.

cuyas tendencias y consecuencias, describen la actual organización territorial. Esta situación, ha puesto en crisis concepciones y prácticas políticas, ha generado renovadas acciones y ha producido nuevas estrategias y mecanismos de gestión e intervención en el territorio y la ciudad. Se han producido importantes cambios y se han establecido debates con respecto al Estado y su redefinición. La acción pública en los planes de inversión en infraestructura, producción y regulación, se ha reducido en beneficio del sector privado, y hoy da la sensación que se mueve de forma pendular. Dentro de este contexto en lo que hace a la inversión, se ha producido una transferencia creciente a las jurisdicciones locales (municipios), las que con menores recursos económicos y financieros deben hacer frente a problemáticas que en muchos casos las desbordan. En este sentido, la Planificación Territorial, entendida muchas veces como sistema de acciones de ordenamiento que las jurisdicciones del Estado (Nacional, provincial, municipal o local) deben producir en cascada, y como conjunto de acciones técnico-políticas y sociales dirigidas hacia la modificación de determinadas condiciones espaciales de reproducción de la sociedad, adquiere nuevos significados que impulsan una evaluación y un necesario replanteo.

Del mismo, emergen reinterpretaciones que posibilitan la construcción de nuevas modalidades de gestión e intervención pública y/o privada sobre bases de conocimiento específico, prácticas interdisciplinarias y evaluación de las experiencias realizadas, que contengan desde una perspectiva de desarrollo, a las organizaciones sociales, con sus necesidades y propuestas para alcanzar el despliegue de sus propias potencialidades. En esta perspectiva, se registran diversas interpretaciones sobre el territorio que lo definen; entre otras conceptualizaciones, como producto de la interacción entre dinámicas naturales y sociales, enfoque ambiental que incorpora la dimensión espacial del territorio. La misma, comprende tanto soportes naturales como contruidos por la sociedad para el despliegue de las actividades, en razón de ser originadas en procesos históricos, establecen entre soportes y actividades constituyen una organización territorial, específica para cada sociedad. Por lo tanto, en la situación actual, signada por un permanente aumento de las desigualdades sociales en un mundo urbanizado, y ante la ausencia de modelos societarios más igualitarios los territorios latinoamericanos están en continua crisis quizás por esto habrá que abordarlos desde las teorías críticas sobre la cuestión calidad de vida.

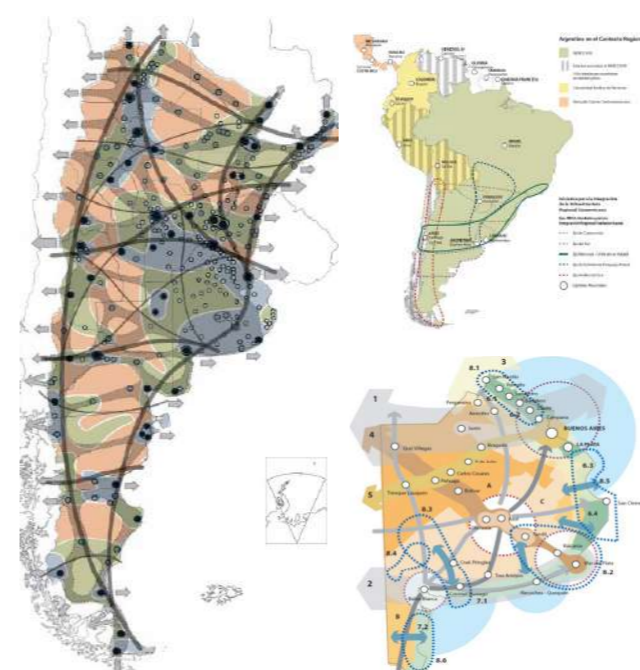


3.1.2 LA PLANIFICACION Y EL CAMPO DE ACTUACION DEL ARQUITECTO

El auge del sector informático y la expansión de la economía global, dos fenómenos entrelazados de manera inexorable, han contribuido a generar una nueva geografía de la centralidad y la exclusión, que en parte reproducen las desigualdades ya existentes, pero también surge de una dinámica específica de las formas actuales de crecimiento económico (Saskia Sassen, 2007). Así se manifiestan las transformaciones en la organización del territorio ante los fenómenos de profundas mutaciones económicas y sociales que afectan a todos los países. Dichos cambios se caracterizan por: **a.** la presencia de una nueva relación entre el espacio local, regional y nacional con el conjunto internacional; **b.** por una diferente asignación en cuanto al crecimiento y desarrollo de las distintas regiones, al interior de los Estados; y por las transformaciones a nivel local en cuanto a las condiciones de vida de la población urbana en su acceso a bienes y servicios, y a la producción de su hábitat. En este marco conceptual que y como se puede plantear el accionar y la intervención planificada. Se modifica en parte el perfil espacial de una serie de actividades productivas, y el de la propia población que le da sustento: son incorporadas nuevas áreas, cambian en mayor o menor grado la intensidad y la dirección de los flujos mi-

gratorios y, se redefinen los crecimientos metropolitanos. Se altera profundamente la organización del territorio a partir de los procesos de reestructuración, reconversión y relocalización industrial, así como la desindustrialización simultánea de áreas tradicionales, dejando de tener vigencia en muchos aspectos, las teorías tradicionales de localización ante los nuevos procesos de producción. Los fenómenos políticos y socioculturales ligados con la revalorización de las formas democráticas, se articulan con la reestructuración económica y territorial a través de la importancia creciente que ha debido asumir la instancia local. Las limitaciones de estos procesos, los efectos sociales de las políticas y los graves déficits de infraestructura y servicios públicos, aceleraron la posibilidad de protagonismo de los habitantes de las ciudades como responsables de su propio futuro, expresándose a través de manifestaciones, movilizaciones y asociaciones de distinta naturaleza partidarias y no partidaria; de movimientos sociales, ambientales y otros que reclaman por sus derechos. En este contexto, y en particular en Latinoamérica, resulta aún desafiante y necesario reflexionar sobre los alcances y posibilidades de la planificación en tanto proceso técnico-político y social de naturaleza interdisciplinaria. Corres-

Escalas e Instrumentos de Intervención



Territorial (Regional - Nacional) Estrategias de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Fuente: SPTIP, MPFIPS, 2008

Lineamientos Estratégicos o Directrices
Fuente: DPOUT (2007) MISP-BA



Urbano-Ambiental
o Estratégico



Proyecto Urbano



Fuente: Plan Urbano
Ambiental 1998-2008

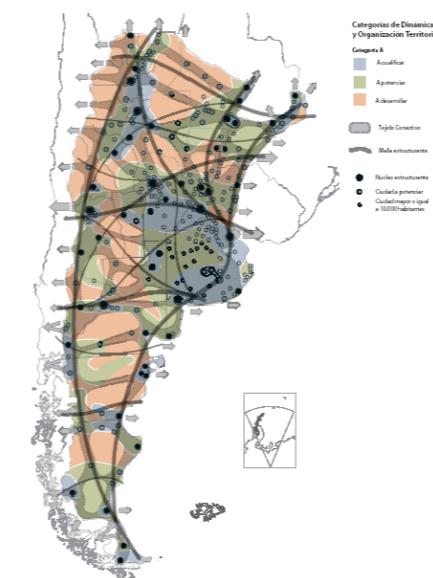
ponde entonces preguntarse ¿Cuál es la contribución de la Planificación Territorial, además de su especificidad? Una de ellas y más importante reside en que constituye uno de los niveles en el cual se concreta e integran la Planificación Urbana en relación con la ciudad y la Planificación Sectorial en sus distintas escalas de abordaje: territorial-urbana-de sector o barrial. Y, de esta forma comprobar y comprender las relaciones entre la necesaria integralidad del hábitat social y las políticas sectoriales. Porque es en el campo de la Planificación Territorial donde se pueden concretar los enunciados de las políticas de ordenamiento urbano-regional tendientes a mitigar los problemas del hábitat, en vivienda, movilidad, trabajo, educación, salud, recreación y comunicación; además de posibilitar la participación de las organizaciones sociales en el tratamiento de las mencionadas políticas, en la elección de alternativas y, en la selección de instrumentos para su logro, pudiendo integrar y articular las escalas regionales, al interior de las naciones, y entre naciones de una misma región geográfica, económica y/o cultural. Desde esta perspectiva se abren distintos campos de actuación del arquitecto en relación a las prácticas de la planificación brindados a partir de sus incumbencias profesionales.

Se destacan:

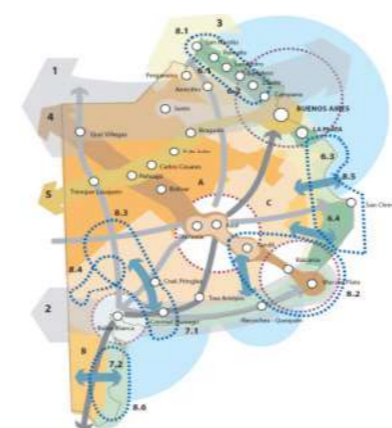
“Efectuar la planificación arquitectónica y urbanística de los espacios destinados a los asentamientos humanos”; “Realizar estudios e investigaciones referidos al ordenamiento y planificación de los espacios que conforman el hábitat y a los problemas relativos al diseño incluida la concreción del paisaje”; “Participar en planes, programas y proyectos de ordenamiento físico-ambiental del territorio y de ocupación del espacio urbano y rural”; “Participar en la elaboración de planes, programas y proyectos, que no siendo de su especialidad afecten al hábitat humano”; “Participar en la elaboración de normas legales relativas al ordenamiento y planificación de los espacios que conforman el hábitat humano”

Resolución N° 498/2006 Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación Deben capacitarse y participar con autonomía en planes urbanos, de ordenamiento, de sector y sectoriales así como en proyectos urbanos. Conocer los problemas urbanos en magnitud y escala; la relación entre políticas, planificación y gestión urbana, periurbana y regional; interpretar estructuras urbanas y regionales con una visión crítica y programar las intervenciones planificadas.

3.1.3 LA REGIÓN COMO TERRITORIO DE ESTUDIO Y ACTUACIÓN



Plan Estratégico Territorial Nacional, 2008
Fuente: SPTIP, MPFIPS, 2008



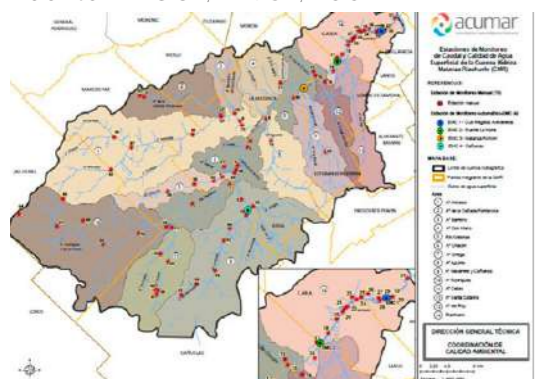
Plan Estratégico Territorial Provincial, 2008
Fuente: SPTIP, MPFIPS, 2008

El territorio interpretado a partir del concepto de región -en su versión más abarcativa- puede ser entendido como una porción territorial definida mediante algún criterio de homogeneidad y/o que muestra un agrupamiento espacial de relaciones de algún tipo: físicas, biológicas, funcionales, sociales, políticas, económicas, entre otras. Es decir que conforma un conjunto que tiene ciertas características de coherencia y posee una determinada identidad. (Lajugie, Delfaud y Lacour, 1979) También puede ser considerada la región, como un sistema funcional formado por una serie de elementos fijos (asentamientos humanos) conectado por una red de relaciones (infraestructura y flujos). Para actuar a escala regional se generan acciones de regionalización, que implica la delimitación de un territorio para su gestión (Lacour, 1983). Refiere a un proceso de delimitación del espacio que concibe simultáneamente la identificación de regiones en base a ciertos criterios y bajo objetivos específicos. La escala de la región cambia desde los '80 (Benko, 1999), a partir del proceso de mundialización de la economía y el avance de las tecnologías de la información que determinan la formación de bloques económicos de integración supra-regional e incorporan a los territorios a distintas escalas de per-

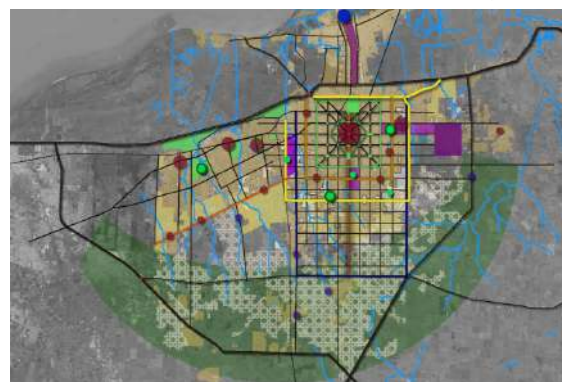
tenencia: mundial, internacional, subnacional, provincial e intermunicipal. Esta naturaleza inter-escalar de los territorios, hace necesario reconocer los distintos contextos de pertenencia según la región en análisis. Por otra parte, surgen territorios inestables, estructuras dualizadas y desarrollos a distintas velocidades (Ciccolella, 2015) que hacen mutar el modelo jerarquizado del periodo anterior hacia otro actual en red. Modelo de organización territorial conformado por jerarquías multiescalares, de mallas cada vez más horizontales entre nodos de jerarquías comparables. Los nodos tienden a especializarse y compiten para atraer inversiones. En este marco, la planificación territorial aborda distintas dinámicas o procesos, relacionadas con los aspectos sociales y demográficos (Crecimiento y distribución de la población, flujos migratorios, pobreza, desigualdad y exclusión), económicos (Diversificación de actividades, concentración de capital, empleo, entre otras); ecológicos (Degradación ambiental y sobre explotación de recursos naturales, riesgo de inundación, terremotos y deslizamientos, entre otros) y territoriales (Movilidad, transporte, crecimiento extensivo, fragmentación, equipamientos e infraestructuras, interjurisdiccionalidad, entre otros). Por otra parte, enfrenta problemáticas



Lineamientos Estratégicos para la RMBA, 2008
Fuente: DPOUT, MIVSP, 2007



Planes de Cuencas Hídricas ACUMAR, 2010



Modelo Deseado-
Plan Estratégico La Plata 2030, 2017

estructurales como desequilibrios regionales y territoriales (De Mattos, 1990); crecimiento urbano, regiones metropolitanas y territorios con problemáticas específicas (Pujadas – Font, 1998) De esta manera, es indispensable intervenir desde la planificación territorial en tanto instrumento de la política de desarrollo de un país o región, para hacer frente a estas dinámicas y problemáticas presentadas. Por nuestra formación disciplinar nos interesa abordar la complejidad de las regiones metropolitanas, dado su carácter predominantemente urbano, la dinámica de crecimiento y de las transformaciones territoriales; la intensidad de relaciones multiescalares; y la conjunción de problemáticas estructurales sociales, económicas, ambientales y políticas, a afrontar desde la planificación territorial. La región metropolitana se explica desde una doble mirada, a partir de los grandes desequilibrios expresados en el territorio nacional, y a su interior donde se reproducen esos mismos procesos. ¿Ahora bien, como intervenir en esta escala? Desde el Estado y con un sistema de planificación; movilizándolo y articulando recursos y actores de la región o territorio en cuestión; promoviendo la concatenación de actividades económicas; ordenando el territorio en el marco de un modelo de desarrollo

sustentable en lo económico, ecológico y social. En síntesis, planificando el desarrollo (Iracheta Cenecorta, 1999). En este sentido, se reconocen distintos abordajes e instrumentos para esta escala de planificación: como ámbito de gobierno (Ej. Plan Estratégico Territorial Nacional y Provincial, 2010), como nueva escala de ciudad (Ej. Lineamientos Estratégicos para la RMBA, 2008) y como problemática específica (Ej. Planes de Cuencas Hídricas ACUMAR – Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo, 2010). Por otra parte, existen componentes centrales y técnicas específicas de la planificación territorial (Pujadas-Font, 1998), relacionadas con la planificación normativa (Distintos tipos de planes y proyectos); con la planificación no normativa (Determinación de ejes estratégicos, Plan estratégico territorial, lineamientos o directrices territoriales, programas y proyectos) y técnicas prospectivas aplicables a los ejes estratégicos (posibilitando adaptarse a contextos cambiantes) y lineamientos, que a partir del análisis territorial se define un diagnóstico (Métodos FODA-MACTOR-DELPHI- De Factores Ponderados) y un modelo territorial actual, que permiten prefigurar modelos territoriales futuros (Métodos de Escenarios Exploratorios y de Anticipación).

3.2 LA PRÁCTICA ÁULICA O EL CONOCIMIENTO EN EL AULA

Las dimensiones clásicas de la enseñanza generalmente han sido dos: el contenido y el método. Del primero nos hemos ocupado hasta aquí, exponiendo la organización temática de lo que se enseña. El segundo, mayoritariamente se produce en el aula. Esto responde fundamentalmente a que es el lugar de encuentro y comunicación entre docentes y estudiantes. Hoy a esto debe agregarse las dificultades de la enseñanza masiva que sobrellevamos y la no asunción

de esta característica por parte de muchos. A partir de este reconocimiento, la Cátedra ha tenido la preocupación de presentar una organización acorde a la circunstancia y la comunicación a través de la creación de un blog es de necesaria utilidad, o sea ha creado un espacio público – que se considera parte del espacio de la enseñanza- donde a partir de la innovación tecnológica se ha puesto en práctica el dialogo por fuera del aula.



3.2.1 LA ENSEÑANZA EN EL AULA, MÉTODOS Y ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS



El aula es el ámbito de encuentro entre estudiantes y docentes. En ella se comunican, se despiertan los intereses temáticos, se elabora y reelabora el conocimiento, la reflexión crítica y la práctica. Estas actividades se desarrollan centralmente a partir de tres métodos, con diferentes modelos de comunicación (individual y grupal) y distintas estrategias, que se sustentan en cuatro aspectos significativos:

- El desarrollo de un cuerpo teórico y conceptual, que aporte los medios para iniciar la comprensión de la problemática y sus soluciones;
- La reelaboración del momento anterior, con distintas técnicas y de acuerdo a los resultados requeridos;
- El adiestramiento para el desarrollo de las ideas y capacitación en la búsqueda y aprendizaje de métodos y técnicas, que permitan ordenar y desarrollar conocimientos, procesos e instrumentos; y,
- Por último, la generación de una reflexión crítica en forma individual, grupal y cooperativa que permita elaborar y/o reelaborar los saberes aprendidos. Los métodos o modalidades se estructuran como exposiciones verbales/visuales para transmitir conceptos, instrumentos y técnicas básicas; seminarios donde se presentan las problemáticas urbanas y territoriales - a través de videos, recortes periodísticos u otros

materiales que presenten hechos de la realidad- en condiciones de analizar y conocer así como otros retos y desafíos que impliquen la necesidad de ser mejorados y/o transformados mediante la acción planificada; y, también, el abordaje de proyectos que simulen intervenciones urbanas y territoriales planificadas para el adiestramiento técnico y conceptual de los estudiantes. Todas ellas complementadas con la incorporación de lecturas, comentarios de textos, sesiones de discusión y análisis de casos, etc, con el fin de trabajar desde el diagnóstico a la propuesta y confrontar problemáticas, procedimientos y resultados. La finalidad de las prácticas áulicas y de campo cumplen con el objetivo de que los estudiantes puedan reconocer y asociar por un lado, “la arquitectura en la ciudad” y “la ciudad y su arquitectura”; y por otro, “la ciudad y su territorio” y “la ciudad en su territorio” tratando de reconocer, comprender y elaborar las relaciones sistémicas que se producen y reproducen en la transformación de la ciudad y el territorio. Pero además, y como aporte del constructivismo los estudiantes construyen sus conocimientos en condiciones realistas. Por ello durante el desarrollo de las actividades áulicas y muchas veces de campo se intercalan métodos de investigación y de construcción de conocimiento como:



- Presentación de materiales descriptivos de las áreas de trabajo;
- Recolección de información en campo a través de relevamientos;
- Búsqueda de documentación y manejo de fuentes secundarias de información, tanto de censos, como estudios y de distintos tipo de planes;
- Métodos y técnicas de carácter cualitativo, a partir de realización de entrevistas a informantes calificados del ámbito público y privado;
- Explicaciones y demostraciones de técnicas modernas de representación cartográfica, sistemas de información (SIG) e inventarios.

Para cumplir con estos procesos e intentando abordar tanto la enseñanza como el de aprendizaje y reelaboración del conocimiento por parte de los estudiantes, se utilizan principalmente tres métodos o modalidades en los diferentes niveles, a saber:

- Clases expositivas, desarrolladas por los profesores;
- Seminarios;
- Trabajos Prácticos, ambos guiados por los Jefes de Trabajos Prácticos y los Auxiliares Docentes Diplomados.

3.2.2 CLASES EXPOSITIVAS



¿Cuál es el sentido de esta clase? ¿Cómo se aprovecha en tanto es uno de los recursos más tradicionales para favorecer la exposición y comprensión de los temas que sean necesarios conocer? La clase expositiva es un método y una estrategia didáctica que comparte prácticamente los mismos rasgos que los textos expositivos escritos: los procesos de comprensión de un texto expositivo son semejantes a los implicados en la comprensión de una explicación oral; mejoran la “legibilidad” de un texto escrito y también pueden servir para mejorar la “comprensibilidad”. Una buena clase expositiva es un medio para alcanzar un mayor dominio en la comprensión de textos expositivos. La cita anterior parece interesante ya que refieren a dos de los principales medios por los cuales, en la enseñanza universitaria, los estudiantes adquieren información. Si ambos medios pueden mejorarse favoreciendo la comprensión y el aprendizaje, es probable que se logre el objetivo de transformar la información en conocimiento. Cada Unidad Temática del Programa - tres por nivel - es desarrollada por los profesores a manera de relato y comunicación, en una, dos o tres intervenciones, y de acuerdo con el contenido que se haya planificado y acordado para ese día. Atendiendo lo

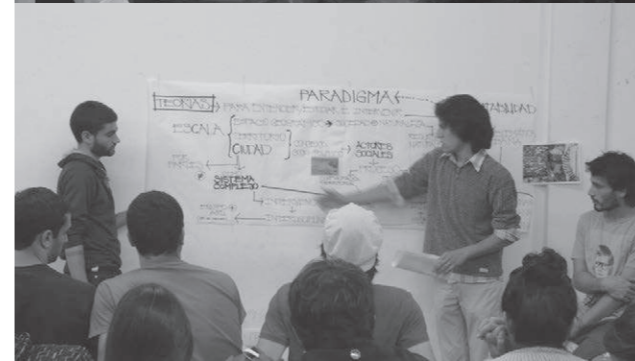
masivo de la enseñanza a posteriori de expuesta la comunicación, el Auxiliar Docente - en la práctica que acompaña- resitúa y reelabora junto con los estudiantes los contenidos de la clase.

Las clases expositivas al ser como textos, resultan semejantes a ellos. Comprender la información y las relaciones que se exponen, dependen de las “pistas” que se ofrecen al lector, en este caso al oyente y espectador - ya que las clases tienen apoyo de imágenes - para que construyan sus distintos tipos de representaciones mentales, y esto a su vez permite al estudiante relacionar los temas y comprender la articulación entre las referencias bibliográficas de cada Unidad Temática. Su objetivo principal es reemplazar un texto que ninguna de las Unidades Temáticas tiene por su diversidad bibliográfica, preparando al estudiante para una mejor elaboración, comprensión y apropiación de los conceptos.

Básicamente este aspecto demanda del profesor dos explicitaciones fundamentales:

- La creación de un contexto en el cual inscribir o ubicar el tema objeto de tratamiento en la clase, y
- El establecimiento de un marco relacional.

Elas refieren a los objetivos que el pro-



fesor puede plantear a los estudiantes con relación al nuevo tema, la justificación de su importancia, qué aspectos de la misma espera que ellos dominen; todo lo cual tiende a generar una actitud de compromiso con el tema.

Por otra parte, un nuevo tema se comprende mejor si lo presentamos en el marco de un contexto en el cual el estudiante advierta que hay aspectos del tema que conoce o que al menos posee algunos conocimientos o experiencias que le permitirán comprenderlo.

¿De qué manera el profesor puede crear este contexto?

- Por la evocación directa de conocimientos previos refiriéndose a temas, conceptos, teorías, situaciones problemáticas abordadas anteriormente en la asignatura o en otras materias de la carrera. Tratar que los estudiantes activen esos conocimientos y se predispongan a emplearlos para aproximarse al nuevo tema.
- La indagación directa de esos conocimientos entre los estudiantes formulándoles algunas preguntas.
- La ejemplificación, tratando de dar un sentido a lo que se expone. Al igual que en un texto, los profesores deberíamos organizar las clases de modo que los estudiantes puedan identificar: una superestructura que tiene como mínimo tres partes: “una introducción o presentación

del tema, su desarrollo y conclusión”.

- Reconocer el contenido global de la clase, entendiendo de qué trata, cuáles son las ideas principales y elaborar un resumen del contenido de la misma. A efectos de que el estudiante identifique la macro estructura o el contenido global de la clase, la preocupación como docentes debería estar centrada en el hecho de mostrar a los estudiantes cuáles son aquellas ideas o nociones centrales que dan un sentido unitario y globalizador al tema expuesto, para lo cual debemos diferenciar tales ideas y jerarquizarlas. Se debe tener en cuenta especialmente el orden en que se expondrán las ideas sobre el tema. Y, esta preocupación -por el orden- ha de conducirnos a:

- Identificar las ideas básicas sobre el tema.
- Establecer una continuidad o progresión temática entre tales ideas de modo que resulte fácil a los estudiantes seguir la exposición.
- Relacionar unas ideas con otras en términos causales, descriptivos o motivacionales.

3.2.3 SEMINARIOS

Los Seminarios que se plantean al inicio de cada una de las tres Asignaturas, cumplen un doble propósito. Por un lado, al estar al principio del ciclo lectivo, actúan como instancia de recuperación y reafirmación de conocimientos anteriores abordados por el estudiante en otras Cátedras y Talleres de Arquitectura o, en Asignaturas anteriores de la propia Cátedra, según el Nivel de cursada en que se encuentre. También, es una actividad pensada para generar un primer acercamiento entre estudiantes y docente, y entre pares estudiantes para iniciar la construcción colectiva de un cuadro teórico-conceptual básico que permita afrontar, con un lenguaje común, el resto del ciclo lectivo.

Otro de los sentidos de la puesta en marcha del Seminario es que los estudiantes (asistentes) entren de lleno y a fondo en una materia concreta. De aquí que se utilice para implementar el desarrollo del primer trabajo áulico, además de permitir que puedan estudiar un tema desde lo conceptual, la práctica y la gestión, herramientas de apoyo y gran ayuda para la comprensión de los temas en toda su complejidad. En los Seminarios o Encuentros didácticos los asistentes interactúan a partir de trabajos en común para desarrollar conocimientos e investigaciones. Es importante que se inicien presentando algún/os problemáticas urbanas y/o territoriales reconocidas, posible-

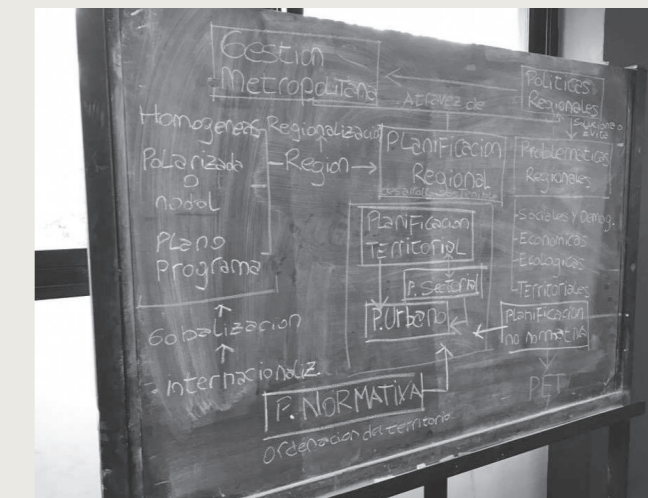
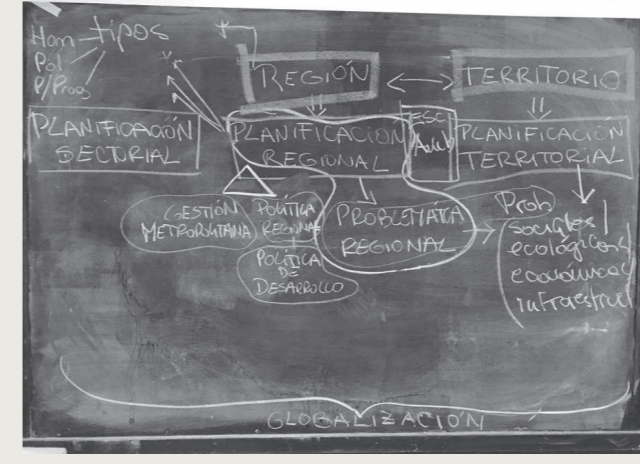
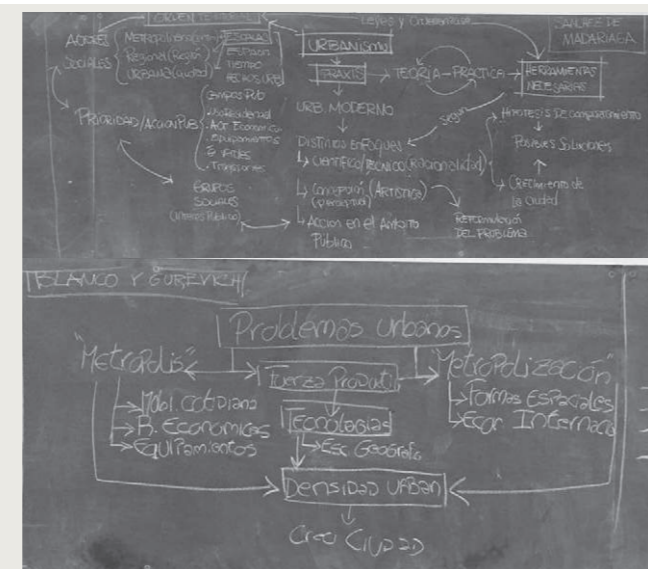
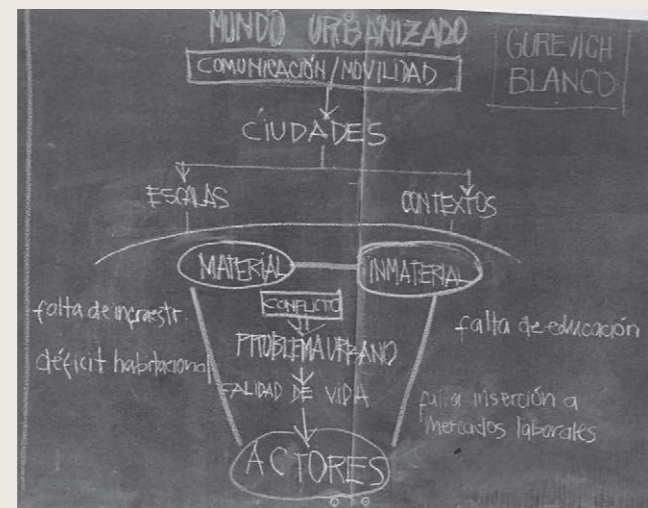
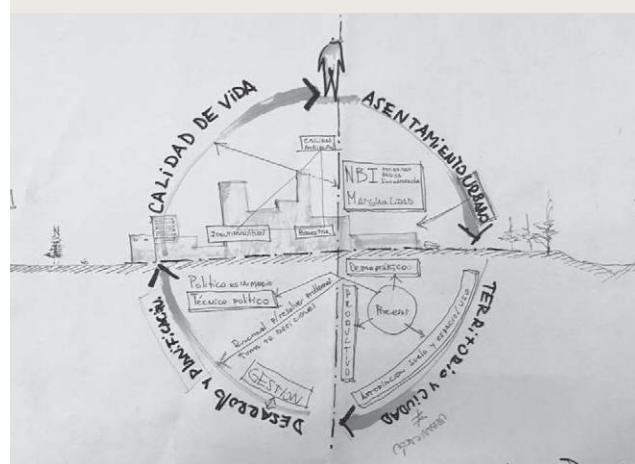
mente vividas - a través de videos, recortes periodísticos, que los presentan incluso a veces también las soluciones o por lo menos pueden introducir pistas para ello. El aprendizaje es activo, porque los estudiantes deben buscar y elaborar información en el marco de una colaboración recíproca entre sí a partir de la interacción con el docente. Se genera un espacio de discusión y reflexión sobre las problemáticas urbanas y territoriales, las bases teórico conceptuales que describen y expliquen los procesos y temáticas relacionadas con el quehacer del arquitecto, otras disciplinas y las políticas en relación a la ciudad, a la región, (metropolitana, especialmente en el último nivel) así como a las

teorías y enfoques del urbanismo, el ordenamiento territorial y la planificación. Las actividades de apoyo que se realizan son, entre otras, lectura y análisis de textos; análisis y discusión de publicaciones en medios audiovisuales; reflexiones individuales y colectivas y los resultados pueden ser mapas conceptuales, argumentaciones y/o glosarios. De este modo, la instancia del seminario se constituye en una actividad práctica introductoria que posibilita al estudiante no sólo contar con un marco teórico conceptual que le permita afrontar las siguientes actividades prácticas, sino acceder también a un conocimiento general de los contenidos y problemáticas que se abordarán durante toda la cursada.

Seminario TT

Seminario PTI

Seminario PTII



3.2.4 TRABAJOS PRÁCTICOS

Cómo hacer para transformar el “capital pasivo” del conocimiento existente en textos, exposiciones del docente, etc., en “capital activo” o sea posible de aplicar en la realidad. Pasar del “decir” al “hacer”. ¿Cómo lograr la transferencia del conocimiento a las prácticas? ¿Cómo enseñar para enfrentar los desafíos de la acción, desde los más simples y cotidianos hasta los más avanzados? ¿Cómo desarrollar las capacidades para la acción en contextos diversificados y diversos al contexto del aula? ¿Cómo enfrentar a los estudiantes con los dilemas de la práctica?” Estas cuestiones instaladas en la actividad universitaria como preocupación y que debe ocuparnos implica y radica

en cómo se entiende la enseñanza de la práctica y qué se incluye dentro de ella. Por lo tanto, la realización de trabajos prácticos es un método o modalidad de enseñanza que se implementa para promover – entre otras cuestiones- el compromiso de los estudiantes a preguntarse sobre los problemas de la realidad y como abordarlos para solucionarlos. A interpretarlos y desarrollar actividades que relacionen la complejidad de la realidad con la acción, previendo el acercamiento, el conocimiento y la comprensión de los procesos de producción de la ciudad y el territorio y su gestión para mejorarlos o transformarlos.



Este método acerca necesariamente al estudiante a un tipo de proceso de aprendizaje, que puede utilizar dos estrategias didácticas: 1. el estudio de caso, que mayoritariamente son utilizadas para conocer, comprender e interpretar los procesos de intervención planificadas, especialmente en la figura de sus instrumentos; y 2. la simulación de partes de un proceso de planificación, preparado y elegido como área de intervención como objeto de planificación por la Cátedra, a través de la problematización y el método por proyectos. Hacer trabajos prácticos en el transcurso de la cursada busca ayudar al estudiante a construir “su” conocimiento y aprender a utilizar la información para resolver problemas. En la clase se explica el tema, intentando simplificar y aclarar conceptos e ideas básicas para luego aplicarlo a un trabajo práctico o proyecto. El contenido seleccionado, la estructura con la que se lo presenta y la forma como se evalúa, dará cuenta de qué habilidades, destrezas y actitudes valora el docente como necesarias en la formación de los estudiantes. Desde un punto de vista conceptual los Trabajos Prácticos son actividades individuales o grupales, presenciales, (domiciliarias o virtuales) en las que el estudiante debe resolver, aplicar, diagnosticar, demostrar, justificar, diseñar

y planificar una intervención. Para hacerlo necesita conocimientos teóricos y conocimientos sobre la especificidad de la actividad planteada. Las situaciones-base sobre las que se construyen los trabajos prácticos pueden ser:

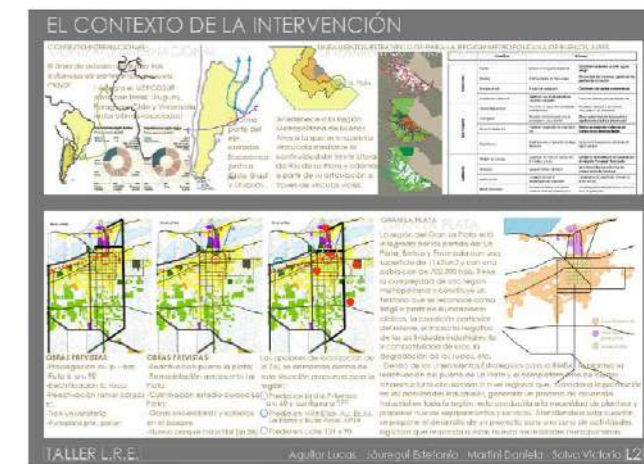
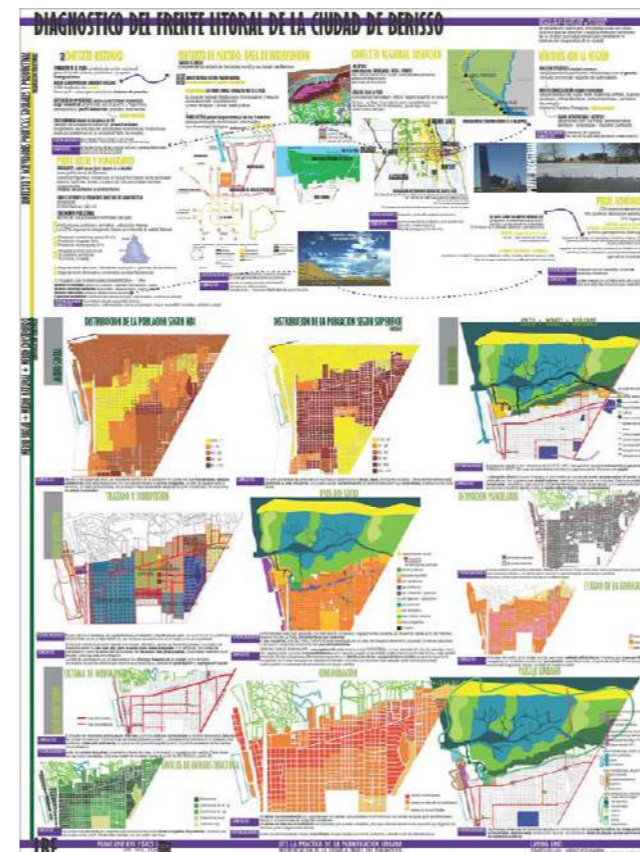
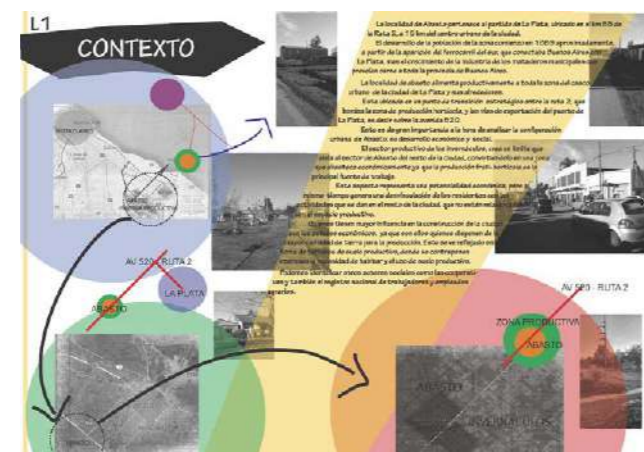
- Reales, cuando la acción se lleva a cabo en el campo específico en el que se verifican, por ejemplo, cuando un estudiante identifica, observa, analiza e interpreta los problemas que se suscitan en la ciudad, los conflictos entre actores sociales, etc.
- Simuladas, con la realización de un trabajo que diseñe políticas a través de la planificación urbana y/o territorial. ¿Cuál es la importancia de tomar un caso para el desarrollo de un trabajo práctico? El caso tiende un puente con los temas relevantes del currículo que se pretende enseñar, por ejemplo, como se ha gestionado un plan, cual fue el proceso técnicos, político y disciplinar que se ha utilizado. Un buen caso provoca la discusión, incita a tomar parte, a reconocer controversias y a la búsqueda de razones para continuar analizándolo. Despierta el interés de los estudiantes y los desafía a pensar. (Litwin, 2009). Decidir trabajar mediante casos es una difícil y compleja elección y no un método para desarrollar todos los temas. El caso o los casos son herramientas o instrumentos para la enseñanza de un

tema en el que se describe como aconteció un suceso. “La forma que adopta es una narración, o un relato para el tratamiento de un tema en una disciplina o áreas, en tanto los problemas o los hechos de la realidad difícilmente se pueden circunscribir a una sola. Por lo tanto, los casos son esencialmente interdisciplinarios. Tratan de incorporar en la vida del aula una pequeña parcela de la realidad” (Litwin, 2009) “Se considera como óptimos dentro del método de proyectos porque permiten acercar el ambiente académico a la realidad por medio de la realización de un proyecto de trabajo que se convierte en un incentivo para aprender”. (Bianchi, 2013). Hay consenso en cuanto a que el arquitecto no solo debe saber, sino tam-

bién saber hacer. El saber hacer no surge de la mera adquisición de conocimientos sino que es el resultado de la puesta en funciones de una compleja estructura de conocimientos, habilidades, destrezas, etc. que requiere ser reconocida expresamente en el proceso de aprendizaje para que la propuesta pedagógica incluya las actividades que permitan su desarrollo. El trabajo practico para que cumpla la función que le corresponde en el ámbito universitario, deben reunir seis condiciones. La primera, que los objetivos de la asignatura estén planteados en dirección al perfil del egresado deseado en la carrera. La segunda, que exista congruencia desde el punto de vista didáctico entre los objetivos y la acción real. Si los alumnos “deben demostrar

habilidad para...”, en las instancias prácticas, se les deberán enseñar y exigir su aplicación. La tercera, que las instancias prácticas sean efectivamente tales. La cuarta, que la llamada práctica responda a los requerimientos del momento en la formación profesional. La quinta, que la formación práctica del alumno constituya un continuo de progresiva complejidad, que a lo largo de la carrera, irá aumentando para el dominio de las exigencias que le planteará el campo laboral. El gran reto didáctico estará dado por la capacidad docente para diferenciar estos niveles y elegir el que corresponda. La sexta condición es que los trabajos prácticos sean objeto de enseñanza y que se incluyan, dentro de esa categoría, actividades previas relativas a todas las habilidades que necesi-

tará para iniciarse en el campo laboral. En conclusión, en muchos casos el aprendizaje no sólo afecta a lo que se sabe, sino que puede transformar la manera en que se entiende la naturaleza del saber. Por este motivo la realización de trabajos prácticos es más que la búsqueda de aprobación de la asignatura. Cumple con la adquisición de saberes en la vida real. Aunque sin el compromiso de situarse en ese lugar. Es la concreción del proceso de aprendizaje donde el estudiante cierra el ciclo demostrando y dando visibilidad a una nueva construcción del saber.



04 LA PRÁCTICA DE LA ENSEÑANZA Y SUS RESULTADOS

4.1 CRITERIOS GENERALES

En las tres asignaturas, el trabajo en el aula se plantea como un espacio para el estudio y puesta en práctica de conceptos, teorías y herramientas metodológicas para interpretar a través de la ejercitación temas urbanos y territoriales contemporáneos y diversas formas de intervención para su transformación. Las ciudades y regiones, principales ámbitos en que las sociedades despliegan su vida, son el objeto de estudio de las asignaturas, tanto desde el conocimiento como desde la intervención. Estas son atravesadas por procesos de desigualdad, fragmentación, integración desigual a la globalización, degradación ambiental, que deben interpretarse como parte de la interacción de elementos de naturalezas y escalas diversas. Para comprenderlos, y formular respuestas orientadas a la actuación, se requiere de la interdisciplina, que supone la integración de diferentes enfoques disciplinarios, que aportan teorías, conceptos, metodologías y técnicas diversas.

4.1.1 Lineamientos organizadores.

En este marco, la enseñanza de se desarrolla sobre los siguientes lineamientos organizadores:

i.- Ejercitación explícita de la dialéctica teoría - práctica. La actividad práctica de la asignatura trata de reconstruir las relaciones entre teoría y práctica, plan-

teándose como un par no lineal, donde el “conocimiento es necesario para develar ocultamientos de la práctica y ésta para seguir construyendo teoría” (Silber, 2011). Desde esta postura la teoría acerca ideas sobre lo que ocurre en las ciudades y a la vez su conocimiento permite reflexionar sobre posibles nuevas interpretaciones y da contenido a las metodologías.

ii.- Compromiso de trabajo con la realidad del propio territorio. En cada actividad práctica teorías, conceptos y metodologías se operativizan y/o ponen en crisis para describir y explicar a las ciudades y regiones en la contemporaneidad, y así sentar bases para comenzar a construir fundamentos y lineamientos teóricos sobre su transformación efectiva. Se propone trabajar temas y problemas conocidos por los estudiantes, cercanos a su vida cotidiana, generando nuevas problematizaciones y reflexiones fundamentadas en teorías urbanas. A su vez, el trabajo en comisión, con una importante presencia de los estudiantes en el aula, propone sumar conocimientos y saberes relacionados con sus diversos orígenes, ejercicio que requiere del manejo de los contenidos con cierta flexibilidad para atender a la diversidad de territorios, estudiantes y docentes.

iii.- Trabajo articulado con los contenidos de los programas de las asignatu-

ras. La organización de los programas de contenidos en tres unidades con núcleos temáticos claros se replica en la estructuración de los trabajos prácticos, que se plantean como una secuencia de actividades interrelacionadas que los abordan en forma secuencial y articulada, que incluyen su bibliografía básica y desarrollan casos concretos. **iv.-** Planificación extendida y flexible de la actividad práctica. La práctica anual se desarrolla siguiendo una planificación general extendida a la totalidad de actividades que permite una complejidad y comprensión progresiva y recapituladora (Davini, 176), e incluye también la articulación entre asignaturas. Luego, cada actividad práctica, incluida en esta programación general, se desarrolla con mayor precisión en cuanto en cuanto a objetivos, actividades, temporalidades, recursos y, productos esperados. De

este modo, se permite la reflexión anticipada entre el cuerpo docente –profesores, jefes de trabajos prácticos y docentes- sobre los objetivos y los modos en que se plantean lograr. Luego, en la implementación de la enseñanza, se hacen arreglos y profundizaciones ajustados al intercambio con los estudiantes y otros motivos contextuales. **v.-** Disponibilidad de diversidad de materiales y recursos didácticos optativos. Como apoyo de la práctica resulta clave la disponibilidad de un conjunto de materiales didácticos (guías de trabajos prácticos, bibliografía básica, videos, cartografía temática, etc.) que permiten resolver constructivamente las exploraciones de casos realizadas a lo largo del año. La diversidad de materiales utilizados permite el desarrollo de experiencias múltiples para la interpretación de la realidad. A su vez la realización de reunio-

nes cotidianas entre el cuerpo docente permite discutir el avance de cada actividad y compartir estrategias didácticas durante el desarrollo de cada actividad. **vi.-** Importancia del compromiso de trabajo colectivo en el proceso de aprendizaje. En cada actividad se busca propiciar la organización de un grupo colaborativo para el aprendizaje. Se basa en la idea que los estudiantes en grupo conforman un sistema social sinérgico, en el que cada miembro aporta desde su lugar a la interacción del conjunto y a sus producciones por lo que los alumnos aprenden mejor cuando pueden valerse de las ideas y experiencias de los otros (Davini, 207). El trabajo colectivo, o trabajo compartido, articula instancias en las que se desarrollan labores en comisión (aproximadamente 30-35 estudiantes), en grupos (3-5 estudiantes) e individuales, en las cuales las diferencias e intercambios son claves dado el papel protagónico que se espera de los estudiantes, quienes en su aprendizaje son orientados por los docentes. Durante los años transcurridos se percibió la importancia de manifestar explícitamente a los estudiantes estos ejes organizadores de la actividad práctica, incentivándolos en la construcción de procesos de enseñanza y aprendizaje con compromiso y comunicación estrecha entre docentes y estudiantes.

4.1.2 Evaluación.

Los trabajos se evalúan en forma integral teniendo como marco los objetivos y contenidos propuestos para los distintos prácticos y presentados en la ficha guía conforme al programa vigente contextualizados en cada proceso desarrollado. La evaluación de los trabajos prácticos se realiza en dos instancias, hacia el interior de las comisiones en las que se observa el desempeño de los estudiantes en la comisión y su participación en las jornadas de trabajo grupal y otra, en la que se intercambian los contenidos de las entregas con el resto de las comisiones para propiciar la discusión de los avances y resultados entre los docentes y la nivelación de las calificaciones. En cada trabajo práctico se evalúa:

- Alcance de los objetivos y cumplimiento de los contenidos mínimos. Refiere a la incorporación de los contenidos teóricos y metodológicos al trabajo, tanto en el trabajo entregado como en cuanto al desempeño de los estudiantes en clase.
- Interrelación entre teoría /práctica. Refiere al grado de argumentación y reflexión teórica que sustenta el trabajo (uso de la teoría para respaldar métodos, técnicas, explicaciones, consideración de posiciones diversas o miradas alternativas). Y en forma interactiva, el uso de los casos para



reflexionar sobre la teoría. Originalidad de los planteos. Pensamiento crítico.

- Comunicación adecuada. Se evalúa la utilización de los materiales y recursos para la presentación oral, escrita y gráfica de los resultados del trabajo.
- Complimentación y trabajo grupal: Se refiere a la asistencia y participación en las clases, el interés y responsabilidad demostrados para el cumplimiento de lo pautado para la participación en el grupo, la contribución a la comisión y el desarrollo de los contenidos. La evaluación, y la consiguiente calificación final, se realizarán considerando integralmente dichos aspectos. Por asignatura, los objetivos puestos en consideración son los siguientes: Teorías Territoriales
- En el TP N° 2 se pretende que los estu-

diantes se hayan aproximado a la descripción del sector urbano desde el soporte conceptual formado por los enfoques espacial, social y económico desde aspectos clave para cada ámbito específico.

- En el TP N°3 se evalúa en forma integral teniendo como marco los objetivos y contenidos propuestos y presentados en la ficha guía conforme al programa vigente contextualizados en cada proceso desarrollado. En términos generales se pretende que los estudiantes hayan comprendido las lógicas de las intervenciones urbanas planificada y fragmentada desde una valoración de la ciudad existente, tanto sea para su extensión, consolidación o reestructuración. En particular se consideran los siguientes aspectos:

Planificación Territorial I

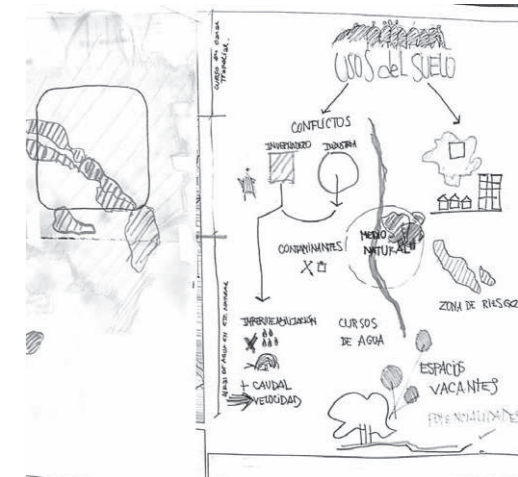
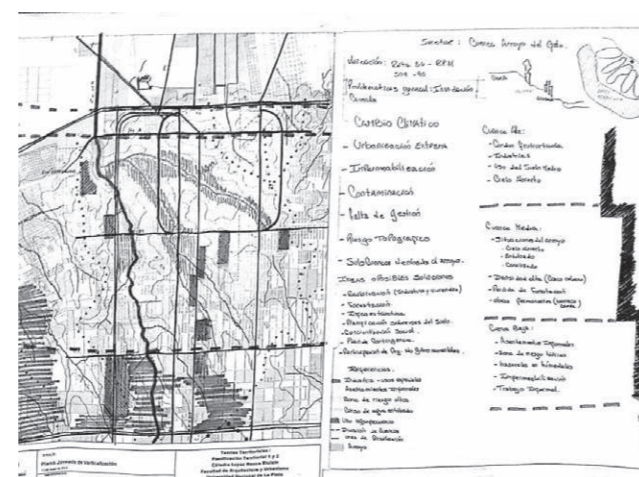
- En los TP N°1 se espera que los estudiantes hayan avanzado en la comprensión de las problemáticas que aborda la planificación urbana y reconocido a la intervención territorial planificada como el proceso para abordarlas.
- En el TP N°2 se pretende que hayan reconocido las principales dimensiones abordadas por el plan, observando instancias o fases del proceso, contenidos, métodos y técnicas.
- En el TP N°3 se evalúa la puesta en práctica de los contenidos estudiados. Se pretende que los estudiantes hayan analizado el sector urbano propuesto y sintetizado un modelo para describirlo e interpretarlo, identificando y evaluando sus principales problemas, potencialidades y tendencias (Diagnóstico). Para

luego formular ideas para la transformación del área de estudio en el marco de lo valorado en la etapa de diagnóstico.

Planificación Territorial II

- En el TP N°1 se evalúa la participación de los estudiantes en la discusión acerca del concepto de región, en las problemáticas de escala territorial y en el conocimiento de la planificación territorial a escala regional.
- En el TP N° 2 se pretende que hayan podido incorporar el conocimiento de la organización, la configuración y los procesos de gestión de las regiones metropolitanas.
- En el TP N°3 se pretende que los estudiantes hayan iniciado en el conocimiento y la práctica del análisis territorial y de las estrategias e instrumentos de planificación y gestión.

(1) Con "dominios materiales" García cita a Piaget, quien se refiere al conjunto de objetos a los cuales se refiere cada disciplina (números, funciones, objetos físicos o biológicos, energía, operaciones mentales, clases sociales). Además en la propuesta piagetiana que García cita, se incluye a otros tres dominios como constitutivos de la "ciencia": dominio conceptual.- definido como el conjunto de teorías o conocimientos sistematizados elaborados por cada ciencias acerca de su dominio material; dominio epistemológico interno.- que corresponde al análisis de los fundamentos de cada disciplina, es decir, a la crítica de su aparato conceptual y de las teorías de su dominio conceptual y; dominio epistemológico derivado.- que analiza las relaciones entre el sujeto y el objeto de conocimiento, es decir, el marco epistemológico mas general de los resultados obtenidos por cada disciplina, comparándola con el de las otras ciencias.



05 TEORIAS TERRITORIALES

TEORIAS TERRITORIALES 5.1.1 INTRODUCCIÓN

Como se planteó en capítulos anteriores, la asignatura Teorías Territoriales está pensada para introducir a los estudiantes en la interpretación de fenómenos, problemáticas e intervenciones territoriales, desde distintas perspectivas teóricas. Las ciudades son el objeto de estudio de la asignatura. En el “mundo real”, las situaciones y los procesos no se presentan de manera que puedan ser clasificados por su correspondencia con alguna disciplina particular, se trata de una “realidad compleja” que debe ser estudiada como un sistema complejo (García, 2006). Los elementos de este sistema complejo pertenecen a los “dominios materiales”(1) de diversas disciplinas, con lo cual deben propiciarse múltiples articulaciones sin arrasar con cada una de sus especificidades (García, 2006). Para comprenderlos, y formular respuestas orientadas a la actuación, se requiere de la interdisciplina, que supone la integración de diferentes enfoques disciplinarios. Las teorías territoriales, son el conjunto de teorías o conocimientos sistematizados –elaborados por cada disciplina o enfoque desde su dominio material– que aportan el conocimiento necesario para develar manifestaciones de esta compleja realidad urbana que vivimos y que a su vez son condicionados por la misma para seguir construyéndose.

En la Unidad Temática N° 1 y, en su respectiva actividad práctica introductoria, se plantea que “comprender, explicar e intervenir en ciudades, territorios o regiones requiere abordar su complejidad, tanto para alcanzar el conocimiento de las lógicas que siguen los actores sociales que intervienen en los procesos que las organizan, como de las configuraciones o formas espaciales resultantes, y que a su vez condicionan el desarrollo social” (López, 2014)”. Asimismo, se recalca la mirada a la ciudad como un sistema, constituido por subsistemas imbricados que a su vez reciben influjos de contextos mayores, justificando la necesidad de recurrir a la integración de aportes de distintos campos disciplinares para su conocimiento e intervención. Teorías y conceptos comenzaron a hacerse operativos para describir las ciudades actuales. Desde este punto de partida, se pone énfasis en que no existe una única teoría para abordar la ciudad, por ello la Unidad Temática N° 2 se propone rescatar aportes teóricos y metodológicos de distintas disciplinas que permitan la interpretación de la ciudad. Estas son abordadas en la segunda actividad práctica del año. Por su parte, la Unidad Temática N° 3 “Teorías para la intervención en la ciudad” se desarrolla en la tercera y última actividad práctica de la asignatura.



CUERPO DOCENTE DE T.T

**El trabajo práctico N° 1,
“Teorías para la interpretación
de la ciudad”**

Tiene como principal objetivo pedagógico que los estudiantes incorporen aportes teóricos de distintas disciplinas que permitan entender de la complejidad de los procesos de producción y apropiación de la ciudad. En forma indirecta, también pretende aportar a la reflexión sobre el trabajo interdisciplinar y la indagación de las relaciones entre las teorías y las observaciones, hechos e intervenciones urbanas. Para el logro de estos objetivos, se propone como estrategia pedagógica la lectura y análisis de textos en clase aportados por las interpretaciones espacial, sociológica y económica y, su puesta a prueba a partir de la interpretación crítica de la realidad urbana -que viven e intentan transformar los estudiantes- de sus proyectos de arquitectura con una mirada compleja, que recupera la historicidad de los procesos territoriales, su multidimensionalidad, multicausalidad y multiescalaridad. La reflexión teórica se propone a partir de la lectura de los materiales de la bibliografía básica y complementaria. Los autores pertenecen a contextos históricos, espaciales y académicos diversos. Con sus referencias no se pretende representar temas acabados sino bases - incluso provisionales- para interpretar la realidad. En algunos casos estos aportan mecanismos de reflexión

y metodologías claras sobre determinados enfoques y en otros conocimientos cercanos a la realidad actual. Los textos funcionan durante el trabajo práctico como núcleos teóricos y/o metodológicos centrales que orientan las discusiones y las preguntas a formular respecto de distintas dimensiones cada sector urbano. En ellos se incluyen aportes teóricos para la comprensión de los conceptos clave: configuración urbana, organización social y gestión urbana y, organización económica urbana. Además del material bibliográfico, los estudiantes cuentan con el aporte de las clases expositivas en las cuales se promueve la articulación entre los distintos materiales teóricos y entre estos con la realidad empírica.

Es decir, se pone en práctica la “selección” de teorías enunciadas en el programa de la materia y se enfatiza la idea de construir con ellas una mirada crítica para la comprensión de la ciudad contemporánea, de forma tal de dejar abiertas puertas para la incorporación de nuevas teorías a partir de necesidades académicas o profesionales que puedan surgir a posteriori de la experiencia. Claramente no se pretende que los estudiantes desarrollen un estudio interdisciplinario, sino que conozcan su importancia, los aportes que en particular

pueden hacer los enfoques espacial, social y económico y, ciertas prácticas y metodologías que estos suponen para el urbanismo y la planificación territorial.

En la propuesta metodológica desarrollada se destaca la importancia de la construcción activa y participativa de los estudiantes. Son trabajos de elaboración grupal, llevados a cabo por grupos de 3 a 4 estudiantes durante 12 - 14 clases. Como producto final, cada grupo debe estructurar un documento que registra las diferentes perspectivas de análisis del sector urbano donde se visualizan los vínculos entre teoría y práctica en forma gráfica y escrita. El trabajo articulado con los talleres de arquitectura permite que cada año se desarrolle en forma paralela el análisis de distintos sectores urbanos localizados dentro de la microrregión del Gran La Plata. Esto permite la interpretación y argumentación teórica de las características particulares de cada uno y el reconocimiento de problemáticas propias de cada sector o de interés de cada uno de los grupos de estudiantes sin agotarse en los planteos básicos formulados en el inicio de la actividad. En ese marco, durante la experiencia transcurrida, los sectores urbanos que mayor recurrencia tuvieron para la realización de la actividad fue-

ron El Dique, Meridiano V, Plaza Malvinas, Parque San Martín, Parque Saavedra, Parque Castelli, Plaza España, Tolosa, Gambier, Estadio, Gonnet, La Loma, Punta Lara y, El Mondongo. La experiencia transcurrida en el desarrollo de esta actividad dejó como mayor logro del trabajo que los estudiantes asumen la interpretación de la ciudad como conjuntos complejos de elementos pertenecientes a múltiples dimensiones y escalas en interacción y comienzan a utilizar a las teorías para su descripción y explicación. En ese marco, las interpretaciones y aprendizajes posibles son muy variados dada la apropiación por parte de cada grupo de estudiantes en cada contexto y desde cada experiencia por lo que el trabajo colectivo resulta altamente significativo para hacer extensivas a la totalidad del curso las diversas experiencias.

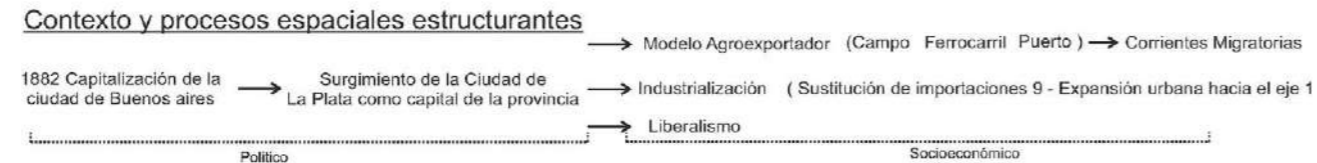


Teorías para la interpretación de la ciudad

EXPLORACIÓN DE UN SECTOR DE LA CIUDAD A PARTIR DE DISTINTAS TEORÍAS URBANAS

Los objetivos planteados son:

- El análisis de las principales características y procesos de la configuración urbana
- La interpretación de los rasgos principales desde la mirada de la organización social.
- La exploración del sector desde el punto de vista económico.
- Reflexión sobre la interrelación entre la organización y la configuración urbana



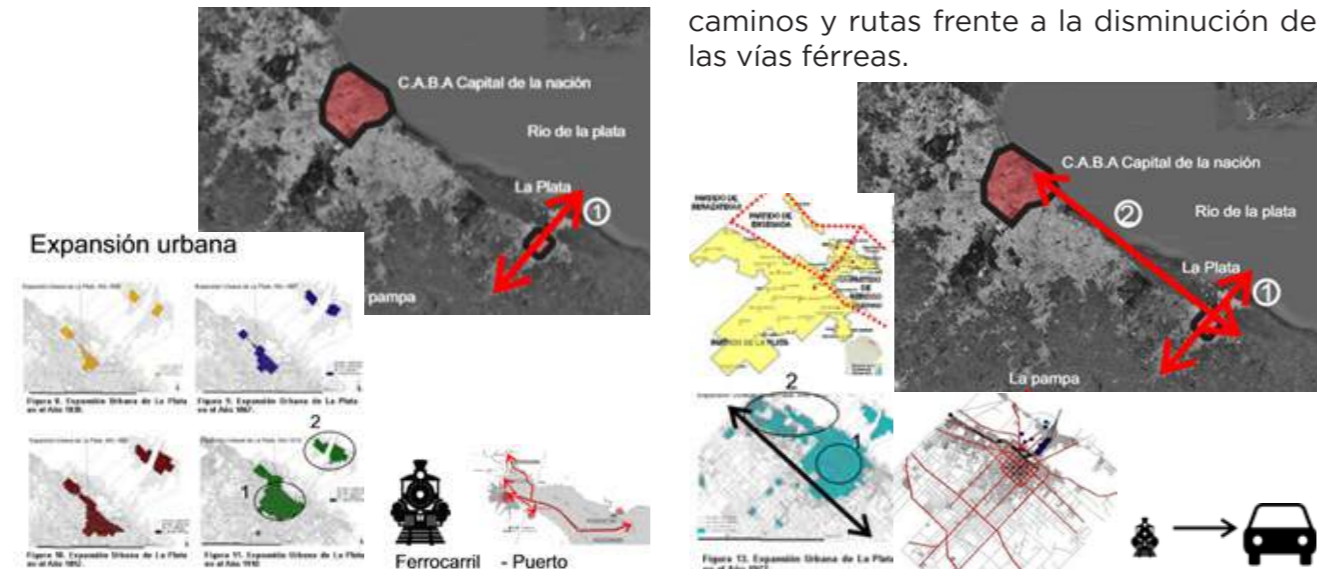
ESCALA MACRO:

Modelo Agroexportador, donde la ciudad se relaciona y crece a través del eje monumental (campo-ciudad-puerto), cumpliendo tres roles diferentes, actividad productiva (frigoríficos), administración (capital de la provincia de Bs As) y actividades terciarias.

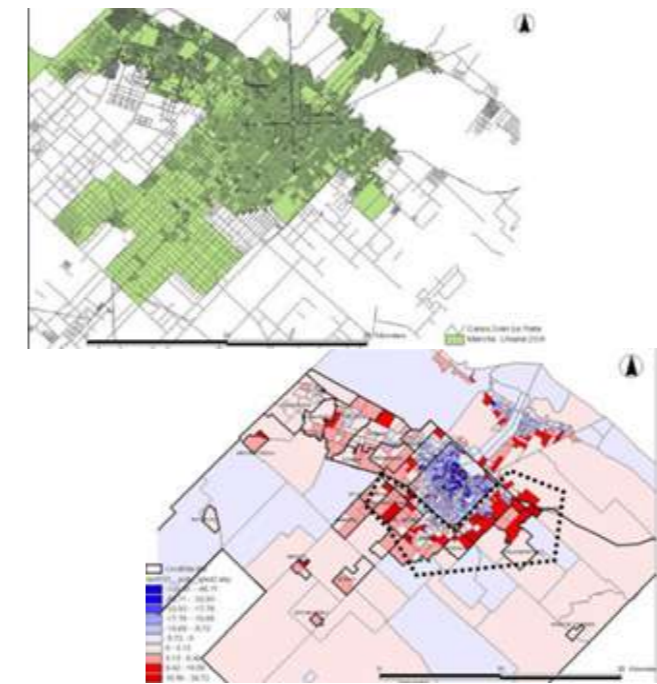
La configuración espacial de la ciudad se basó en las teorías urbanísticas del SXIX, Ciudad jardín y con un sistema de damero que organizaba su trazado. Por otro lado, la expansión urbana se desarrolló en el caso (1) y en las zonas de los saladeros (2). La inmigración europea fue un factor clave en la ocupación de la ciudad.

Industrialización. (sustitución de importaciones), en este periodo se acentúa el crecimiento de la mancha urbana en el eje perpendicular al fundacional, es decir en sentido a Buenos Aires - La Plata, particularmente sobre avenida 7 y 13.

Se produce una fragmentación del territorio en 3 partidos (La Plata, Berisso y Ensenada). La expansión urbana sobre el eje 2 es alimentada por el PLAN URBIS que junto con el aumento del uso del automóvil pretendía consolidar el crecimiento en el centro (1) mediante construcción vertical y por otro lado expandir las urbanizaciones en las estaciones ferroviarias de City Bell y Villa Elisa (2), en el mapa se ve el aumento de caminos y rutas frente a la disminución de las vías férreas.

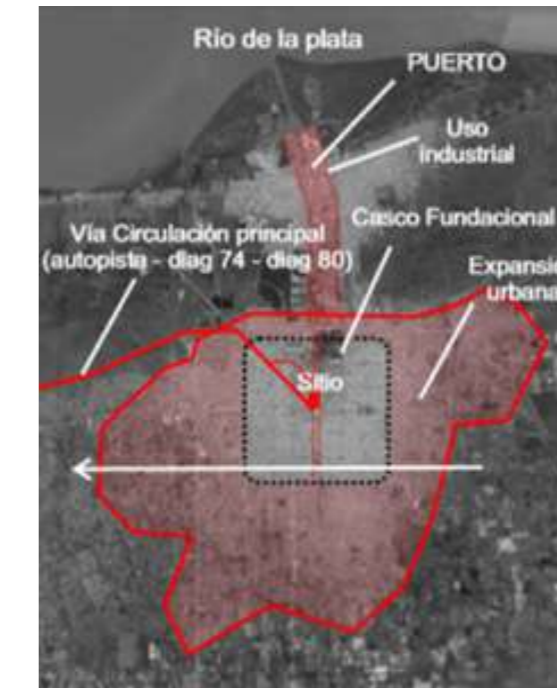


Liberalismo, proceso de dispersión urbana, y fragmentación socio - espacial con una expansión no homogénea, en dirección al eje 2, las zonas de villa Elisa y City Bell poseen todos los servicios y los costos son altos, las zonas ocupadas ilegalmente frente a la necesidad de un terreno sufren la segregación social y espacial que no pueden tampoco acceder a la ciudad ya que están muy alejados.



ESCALA MICRO:

Desde la mirada micro de la ciudad podemos ver como se ha apropiado del territorio, desde su origen con el casco fundacional bien delimitado con su salida al río por medio del puerto y su vinculación con el campo, luego con la expansión urbana podemos ver como se ha esparcido la mancha urbana sobre la superficie. Además, vemos las principales vías circulatorias que condicionan la ocupación del espacio y que dan forma al espacio urbano.



Recorte

El recorte urbano nos permite estudiar con una escala más aproximada a la situación urbana las características propias que rodean al sitio destinado al proyecto de ar-

quitectura ubicado en pleno centro de la ciudad de la plata sobre Av. 51 y calle 50 entre 10 y 11. Por un lado se hace presente el lineamiento urbanístico propio de la ciudad con su eje fundacional. y con las calles y manzanas que varían su tamaño conforme nos alejamos del eje. También se desarrolló una fuerte actividad comercial con calles peatonales y una actividad inmobiliaria con edificios de gran altura que conforman el tejido propio de un típico centro urbano.



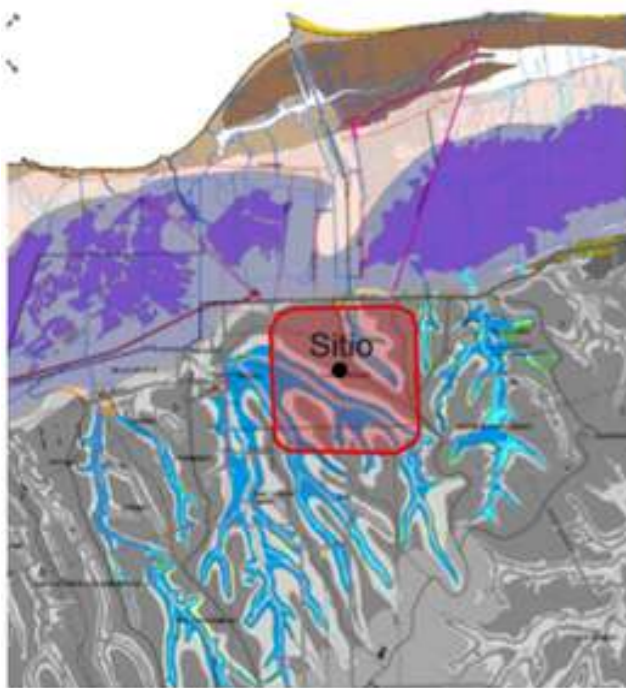
Distintas perspectivas (perceptual y sistémica).

Perspectiva Sistémica (kullcock), se basa en datos mas tecnicos, pretendente de un analisis mas objetivo. Habitat Urbano = Ambito de Vida.



Interrelacion del **subsistema natural** (geomorfología, hidrología, vegetación, clima) con el **subsistema construido** (tejido urbano, trama urbana, Infraestructuras de movilidad, servicios, etc), que a veces son incompatibles generando esto **riesgos ambientales**.

Subsistema natural



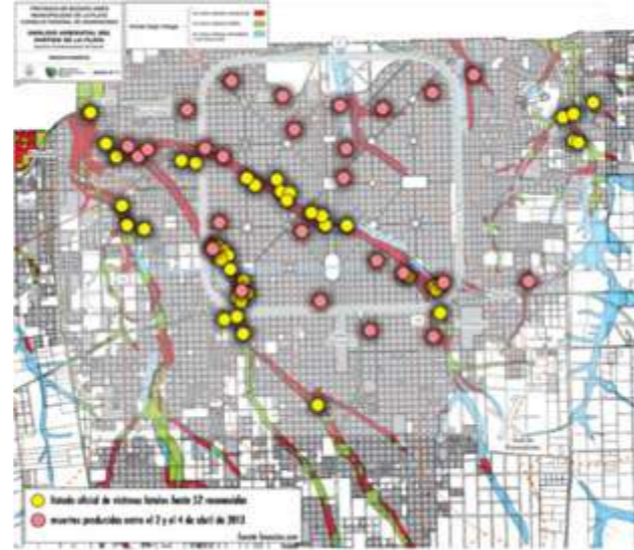
Mapa de los cursos de agua naturales.

Subsistema construido



Superposición de la ciudad sobre el medio natural.

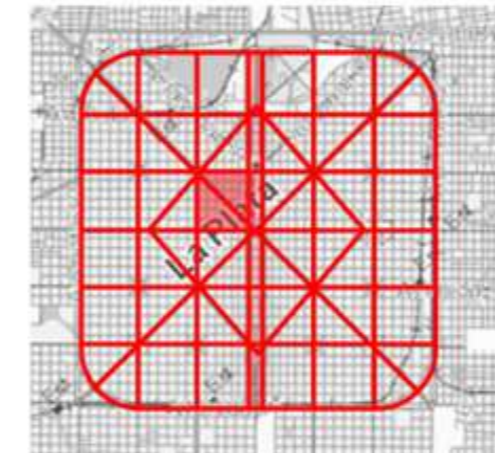
Riesgos ambientales



Riesgo Hidrico, zonas afectadas y muertos por la inundacion del 2013, con los canales preexistentes entubados. Esto se relaciona con lo que expone Kullock en su Texto, "El habitat es el correlato espacial de una organización social determinada". La ocupación y explotación del medio Natural sin tener en cuenta sus características produce una incompatibilidad con el medio construido que desemboca en los riesgos ambientales que afectan la la vida de las personas que ocupan la ciudad.

Componentes del espacio urbano (subsistema Construido)

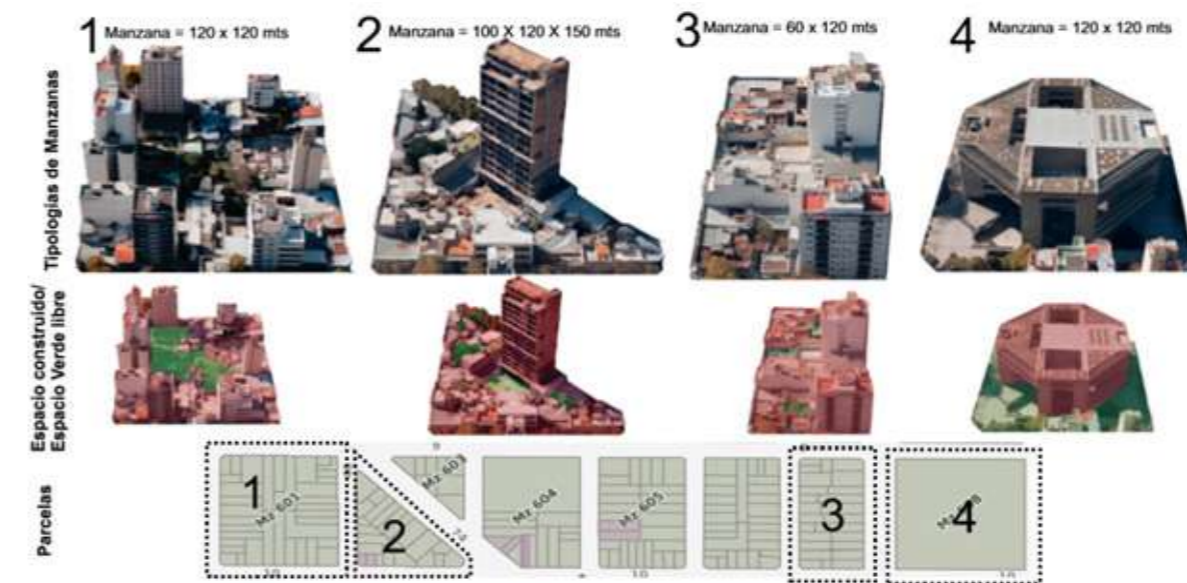
Trama Urbana y tejido - Amanzanamiento y parcelas.



Trama de la ciudad radial, en damero



Tipología de manzana.



Distintas perspectivas (perceptual y sistémica).

Perspectiva perceptual (Lynch)

Imagen pública → Sumatoria de imágenes individuales

Únicas en efectos físicos y perceptibles. También influye el significado social de una zona, su nombre y su historia. Estas imágenes pueden clasificarse dentro de 5 tipos de elementos. Ninguno es un elemento aislado.

Los BARRIOS están estructurados por NODOS, definidos por BORDES, atravesados por SENDAS y regados por MOJONES.

BARRIOS: zonas urbanas relativamente grandes en las que el observador puede ingresar con el pensamiento y que tienen cierto carácter común. Se los puede emplear como referencia exterior.

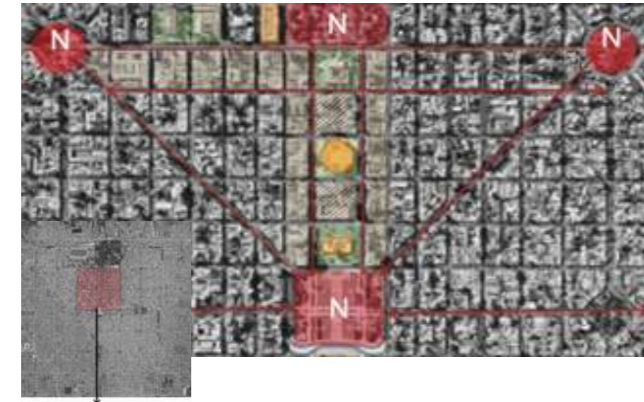
NODOS: Focos estratégicos a los que puede entrar el observador, tratándose típicamente de confluencia de sendas o de concentraciones de determinada característica.

SENDAS: conductos que sigue el observador normalmente ocasionalmente o potencialmente. Organizan y conectan. La concentración de uso o actividad puede darle prominencia en las mentes de los observadores. Pueden ser alineadas, desalineadas, desconectadas, ramificadas o dentro de un sistema geométrico.

MOJONES: puntos de referencia que se consideran exteriores al observador. Posee una singularidad, un aspecto único y memorable en su contexto. Fácil de identificar contraste entre figura y fondo, ubicación, edad, escala.

BORDES: Son los límites entre dos fases. Ruptura de la continuidad. Son referencias laterales y no ejes coordinados. Los que parecen más fuertes son aquellos que no solo son visualmente prominentes, sino que también tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento transversal.

Elementos que hacen mas legible la ciudad....



Barrio Centro: Posee diversas características que lo hacen legible y que lo definen, equipamientos público, multiplicidad de funciones, grandes avenidas, edificios de gran altura, movimiento de gente.



Nodos (N) : en este sector de la ciudad los nodos se caracterizan por ser focos para actividades publicas masivas relacionadas con espectacularo manifestaciones, Debido a su locación en la ciudad y su cercanía con puntos importantes son puntos estratégicos muy visibles para la sociedad

Sendas: Los nodos se encuentran vinculados entre si por grandes sendas (Diag 74, Diag 73, Avenida 7, 13, 51 y 53) cada una de ellas con características diversas y con usos distintos. Por ejemplo la AV. 51 y 53 se caracteriza por la rambla que divide las calles, esta es ancha y con grandes arboles. En cambio la AV. 7 se caracteriza por el uso comercial, con edificios bajos, con circulación vial y peatonal, posee rambla pero de menor que la Av 53



Mojones: En la zona se caracterizan por ser equipamientos públicos culturales religiosos o de orden de la administración pública que caracterizan al barrio y que son un punto de referencia, son parte de la imagen mental del lugar. Sobre Av. 51 se encuentran la Municipalidad (mojon) y el contraste entre sus bordes y el de los edificios, genera una apertura de la calle y del espacio público. Teatro Argentino (mojón) ocurre algo similar, en este caso es una plaza seca. La calle se amplía en ese punto.



Perfil Económico: ¿De que ciudad hablamos? ¿Cual es su rol en su area de influencia?

Administrativo

Ubicación de la plata con respecto a buenos aires y la provincia. Equipamientos destinados a la administración pública.

Educación

Densidad, Hab/Ha. Uso del suelo ligado a la universidad.

Por otro lado la ciudad ofrece un sistema de facultades que pertenecen a la universidad nacional de la plata, esto provoca una fuerte migración de estudiantes hacia la ciudad que se concentran también en el centro.

Espacio económico restringido - "El espacio es una distancia a vencer"

1. Morfología del espacio urbano

la densidad decrece respecto a la distancia al centro

En el primer anillo el tejido tiene tendencia a ser mas vertical. Mientras que en la periferia es mas horizontal y disperso. El crecimiento del tejido esta incrustado dentro de una grilla muy regular en el casco de la ciudad. Esto va variando mientras nos alejamos del centro donde coincide con urbanizaciones mas recientes que frente a la demanda ocupan el suelo sin tener en cuenta los trazados originales de la ciudad.

2. Valor del suelo

Podemos ver que el precio de los terrenos en la zona mas próxima al centro es elevado, esto se debe a diferentes elementos de PLUSVALIAS: - Renta de escasez. Frente a la demanda creciente los vendedores no ofrecen su propiedad esperando el alza, siempre la demanda va a ser mayor que la oferta.

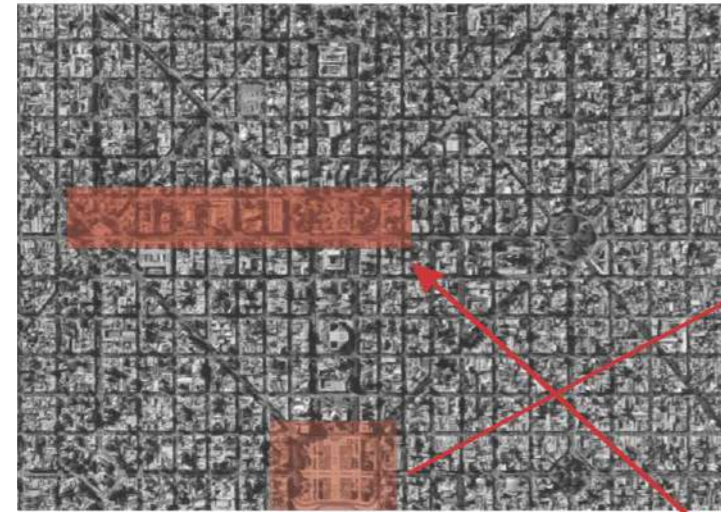
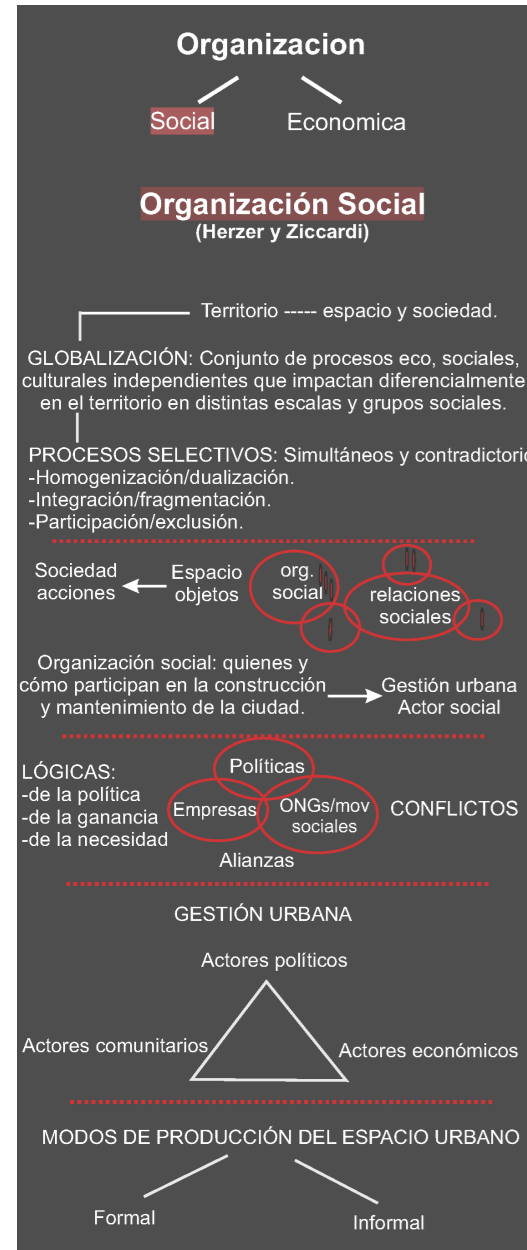
3. Ubicación de las infraestructuras

Las localizaciones se determinan mutuamente a lo largo de un tiempo determinado. Accesibilidad: Es un factor clave para la ubicación de actividades, ademas de ser un factor que afecta el valor del suelo. El sector de estudio forma parte del centro geográfico y operativo de la ciudad, atravesado por grandes vías circulatorias (de color verde) Avenida 7, diagonal 74, Avenida 51 y calle 12.

1 - Actividades relacionadas con la administración: Ligadas a las vías circulatorias principales, mayormente sobre la avenida 7. Las personas de toda la provincia deben ingresar a la ciudad para acceder a diversos tramites.

2 - Residencial - EMPLEO - VIVIENDA (oficinistas, estudiantes y relacionados con el actividades comerciales.) Es una zona muy buscada para residir ya que se encuentra cerca de los puntos de trabajo mas comunes. Por otro lado posee todos los servicios básicos, tiene escuelas cerca para los hijos de los que trabajan en la zona y posee todas las líneas de transporte público. El tipo de vivienda es en vertical. Uct1 : 10 niveles y densidad de 1000 Hab/Ha.

3 - Comercios (kioscos - locales de ropa - Shoppings - Gastronómicos - entre otros). Dependiendo del comercio algunos se implantaran cerca de las vías de comunicación mas grandes, como los kioscos, mientras que otros optan por zonas mas peatonales como los locales de ropa entre otros. Estos apuntan no solo a aquellos que viven en la zona si no también a los que deben acercarse por diversas actividades teniendo en cuenta que gran parte de la vida publica de la ciudad se desarrolla en este sector.



El sector atraviesa los centros de la ciudad donde se producen las principales movilizaciones de la ciudad (Plaza San Martín, Plaza Italia y Plaza Moreno). En las protestas se visibilizan los conflictos populares actuales. Actúan los actores sociales políticos y la sociedad en si, y responden desde diferentes posturas.



Otro de los conflictos que atraviesa el sector es el comercio "informal" o "legal/manteros" para ciertos sectores de la población. Desde el punto de vista de esto trabajadores ellos participan de la sociedad de una manera informal debido a que no poseen los recursos para llevar a cabo un comercio con todo lo que el reglamento incluye. Por otra parte están los comerciantes "formales" que están en desacuerdo con este trabajo informal en el mismo ámbito que el suyo. Y el gobierno, que en la mayoría de los casos como "solución" al conflicto manda a desalojar a estos trabajadores.

SINTESIS

RELACION DEL ENTORNO URBANO CON EL PROYECTO ARQUITECTONICO, CLUB SOCIAL Y DEPORTIVO CONTEMPORANEO.



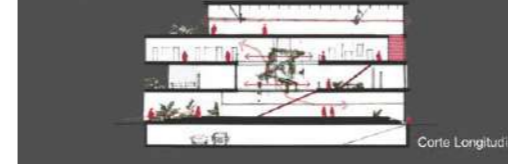
Este proyecto se desarrollo en el marco de dotar a la ciudad de equipamiento urbano relacionado con la actividad deportiva que escasea en la zona donde se ubica, específicamente sobre la avenida 51 y calle 50 entre las calles 10 y 11.

En esta lamina buscaremos analizar como la ciudad condiciona al proyecto de arquitectura y no al revés. Analizaremos el contexto que lo rodea en base a las teorías desarrolladas en las anteriores laminas siempre teniendo en cuenta que al analizar la ciudad podemos diferenciar dos grupos que tienen que ver con la configuración espacial y con la organización

Programa Del proyecto



Desde el programa el proyecto pretende vincular actividades deportivas con las culturales, siendo un elemento de articulación social, un punto de encuentro para las personas del barrio.



CONFIGURACIÓN

Perspectiva sistémica

Análisis del tejido

Perspectiva Perceptual

Organización Social

Organización Económica

Valor del suelo

Programa Del proyecto

CONCLUSIÓN: Luego de analizar el sitio observamos que en la ciudad la distribución de usos y equipamientos públicos no es homogénea, todo lo contrario. Creemos que para un mayor aprovechamiento de la ciudad debería romperse esta tendencia y buscar la creación de diferentes centros con múltiples usos potenciando varios sectores de la ciudad a la vez y no en solo, el valor del suelo sería mas parejo y se lograría una mayor accesibilidad de todos los habitantes a las diferentes zonas de la ciudad haciendola mas inclusiva.

En el trabajo práctico N° 2, “Teorías para la intervención en la ciudad”



Tiene como principal objetivo pedagógico que los estudiantes reflexionen sobre teorías para la intervención en la ciudad, referidas a dos modalidades distintas: una “planificada” e integrada al conjunto de la ciudad, y otra concebida “por partes” como un fragmento urbano. Se subraya el valor de aquellas intervenciones urbanas planificadas “integradoras”, que articulan –en su concepción propósitos sociales, económicos y espaciales, y en particular la relación con la totalidad de la ciudad. Asimismo, se recuperan e integran las teorías abordadas durante todo el año.

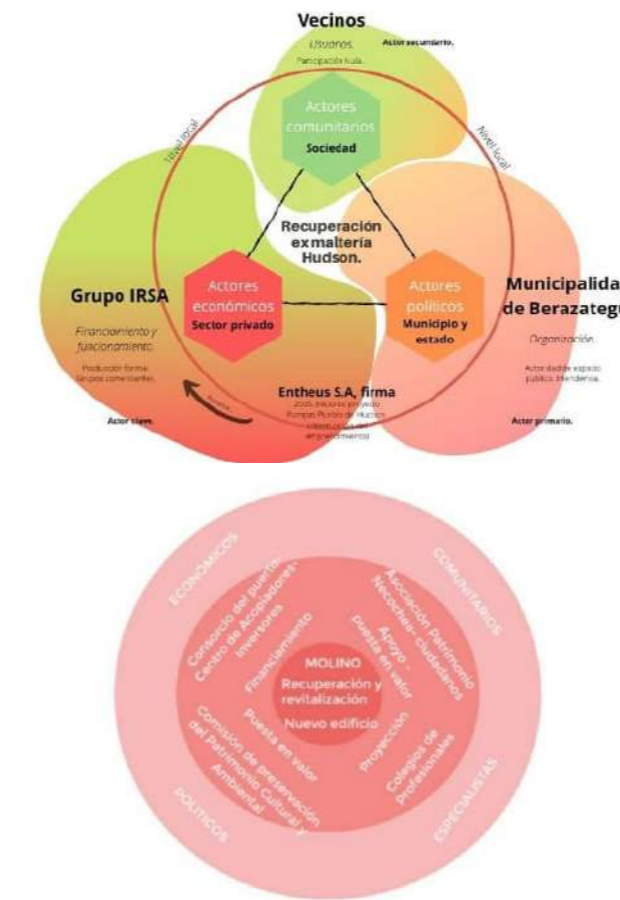
Para el logro de estos objetivos, se propone como estrategia pedagógica la lectura y análisis de textos en clase y su puesta a prueba en la exploración de intervenciones urbanas de distinto tipo. Se exploran los aspectos fundamentales de un proyecto urbano o plan particularizado desarrollado en un contexto planificado de forma tal que permita reflexionar con aportes a una intervención fragmentada. Se incluye también la exposición de alguna de los proyectos urbanos por parte de profesionales involucrados en su gestión, oportunidad que posibilita un mayor acercamiento con las intervenciones.

Durante la actividad los estudiantes encuentran fundamentos para el desarrollo de la intervención urbana plani-

ficada e interpretan las razones de las intervenciones urbanas fragmentadas. En la propuesta metodológica desarrollada se destaca la importancia de la construcción activa y participativa de los estudiantes, que incluye instancias de estudio de las formulaciones propuestas teóricas, de puesta a prueba con la evaluación de casos, y de elaboración de reflexiones y conclusiones. Los trabajos son desarrollados en forma grupal, por 3 - 4 estudiantes, quienes se introducen en las perspectivas teóricas y exploran los dos casos de intervenciones urbanas durante 5-6 clases. Las dos intervenciones urbanas son elegidas en forma previa por la cátedra en base a una temática principal similar. Durante los años de desarrollo de la asignatura se utilizaron los siguientes pares de casos de estudio:

- Urbanización de Villa Tranquila, Avellaneda - Renovación de Puerto Norte, Rosario (2014)
- Urbanización de Villa Corrientes, Rosario - Barrio Parque General Rodríguez, General Rodríguez (2014)
- Proyecto Empalme, Rosario - Urbanización Frente Autopista (Mercadito, La Unión, La Bajada, La Laguna y Del Gato), La Plata (2015)
- Parque de Ciencia y Tecnología Medellín - Campus UNLP-Grupo Bosque Norte (2016)

Cuadro de actores



- Parque de Ciencia y Tecnología Medellín-Laboratorios YTEC, Ensenada (2017)
- Villa Olímpica, CABA - Relocalización de viviendas en Arroyo del Gato, La Plata (2018).

Cada año la producción de los estudiantes resulta muy entusiasta por el acercamiento a la posibilidad de conocer en profundidad intervenciones, que incluyen desarrollos arquitectónicos conocidos a partir de los talleres de arquitectura. Como producto final, cada grupo organiza un documento que explora el proyecto urbano planificado exponiendo los vínculos entre teoría y práctica de diversos modos, como soporte de las descripciones, como marcos de referencia teóricos, como mapas conceptuales entre otros aspectos. La experiencia transcurrida en el desarrollo de esta actividad permite afir-

mar que el mayor logro del trabajo es acercar la práctica urbanística y arquitectónica –que los estudiantes conocen previamente por su recorrido en los talleres de arquitectura– con la ciudad, interpretando a la intervención como proceso que se inserta en la complejidad urbana. A su vez el ensayo de resolución de alguna de las problemáticas complejas exploradas durante la segunda actividad práctica, a partir de propuestas argumentadas desde el punto de vista teórico permite volver a poner en práctica las teorías vinculadas con el conocimiento de la ciudad. Seguidamente se exponen algunos de los trabajos elaborados por los estudiantes en la práctica del aula, seleccionados por los docentes participantes.



Teorías para la intervención en la ciudad

ESTUDIO DE DOS CASOS

•Intervención planificada.

Caso Medellín- Colombia.

•Intervención fragmentada.

Caso UNLP- La Plata.

Caso Medellín

PLAN MARCO

La ciudad como sistema - Planificación integral e integradora.

Plantea objetivos - Define Acciones

integradora.

INSTRUMENTO: Plan urbano

Plan de ordenamiento

PROGRAMA MARCO

Parques biblioteca y equipamientos educativos
Programa de mejoramiento integral de barrios
Programas de movilidad y transporte metropolitano

Interrelación potenciando la ciudad

INTERVENCIÓN PLANIFICADA

Intervención Planificada

Barrios de Sevilla y Moravia
Accesibilidad y equipamiento
Parque de ciencia y tecnología
Potencialización de lo preexistente

Caso UNLP

INTERVENCIÓN FRAGMENTADA

Respuesta inmediata frente a determinado problema

Descomprimir el centro - DESCENTRALIZACIÓN

INSTRUMENTO: Proyecto urbano

Grupo Bosque Norte - Campus universitario

•Intervención planificada.

Caso Medellín- Colombia.



Es una intervención planificada integral porque toma a la ciudad como un sistema, y teniendo en cuenta las problemáticas plantea objetivos, define las acciones y prevee, actúa en base a las consecuencias, integrando la ciudad a través de un plan urbano como instrumento, acompañado por programas y proyectos, para alcanzar todos los objetivos planteados .

•Intervención fragmentada.

Caso UNLP- La Plata.

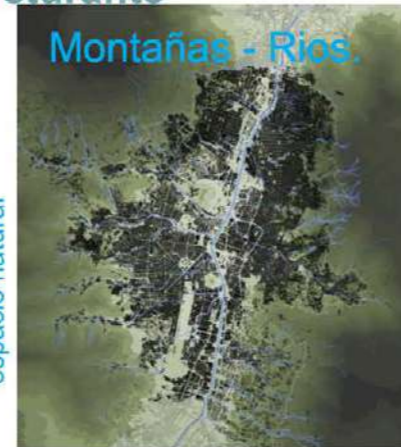


Se da una respuesta inmediata frente a determinado problema en la ciudad, que en este caso se produce por una crisis edilicia y un crecimiento de estudiantes, se busca descomprimir el centro, descentralizando actividades hacia sector del Bosque Norte, generando una visión no integral de la ciudad y solo respondiendo a un determinado sector, produciendo un crecimiento urbano sobre sectores verdes, sin planificación integral.

1. CASO MEDELLIN- COLOMBIA: Intervención planificada

CONSTRUCTIVOS - SOCIOECONÓMICOS - La ciudad como sistema - Planificación integral e integradora.

SISTEMA NATURAL estructurante



siempre tiene en cuenta al espacio natural

CONJUNTO DE INSTRUMENTOS

(PLANES PARCIALES , PROGRAMAS , PROYECTOS)
PROGRAMA DE PARQUES BIBLIOTECA Y EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS.

INCLUYE EL **PROYECTO** ESTRATÉGICO DEL PARQUE DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA MEDELLÍN

PROPUESTA DE ESTRUCTURACIÓN Y DESARROLLO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

Y UN **CONJUNTO DE INTERVENIONES** DE MEJORAMIENTO URBANO.

HERRAMIENTA BÁSICA DE ACCIÓN

FÍSICA Y ADMINISTRATIVA QUE PLASMA

OBJETIVOS

VISION A LARGO PLAZO

PROBLEMÁTICAS:

- POBREZA (soc. fragmentada)

- NARCOTRÁFICO

- FALTA DE COMUNICACIÓN Y

ACCESIBILIDAD



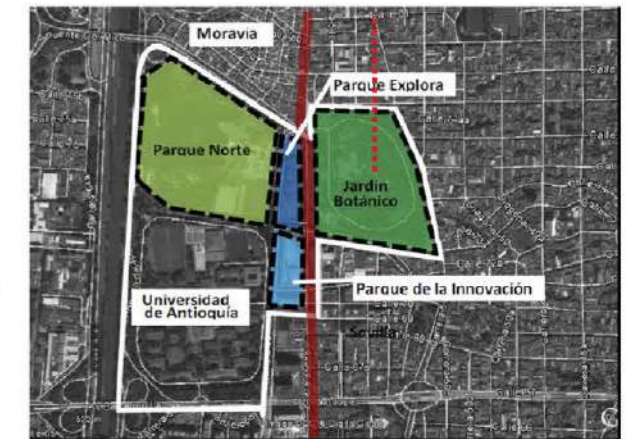
OBJETIVO GENERAL

Facilitar el crecimiento y desarrollo de la ciudad. Bajo criterios de sustentabilidad y sostenibilidad ambiental, humana, económica y equidad social.

OBJETIVO 3 (ESPACIO PUBLICO) insertar - articular a la población

OBJETIVO 6 (MOVILIDAD) accesibilidad complicada por el terreno natural

OBJETIVO 7 (VIVIENDA Y EQUIDAD)



Es una intervención PLANIFICADA INTEGRAL

porque teniendo en cuenta las **PROBLEMÁTICAS**, plantea **OBJETIVOS**, define las **ACCIONES** y **PREVEE Y ACTUA LAS CONSECUENCIAS**, en su conjunto, integrando la ciudad de **MEDELLIN**

Tiene un **PLAN** urbano como **INSTRUMENTO**, que lo acompaña un **PROGRAMA Y UN PROYECTO**, para alcanzar todos los objetivos planteados .

PARQUES BIBLIOTECA Y EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS



Uso público

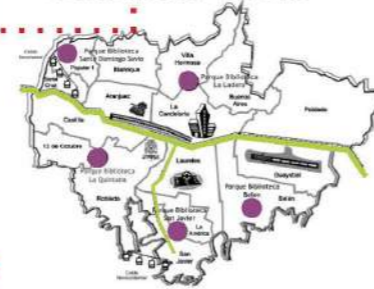
FUNCIONES

- culturales
- recreativas
- educativas
- apoyo a las comunidades

Intervención urbana

DESARROLLO SOCIAL

Centralidad barrial



Cercanía a redes de transporte público



PROGRAMA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS

Planificación, diseño y ejecución de PLANES DE VIVIENDAS

- Erradicación de pobreza y sectores informales
- Sostenibilidad ambiental

DESARROLLO URBANO

- Espacios públicos
- Redes de transporte
- Unidades habitacionales



PROGRAMAS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES METROPOLITANOS



ACCESIBILIDAD

Movilidad a través de medios de transporte

Normativas

FACTOR POLÍTICO



MOVILIDAD
Sostenible
Equitativa
Incluyente



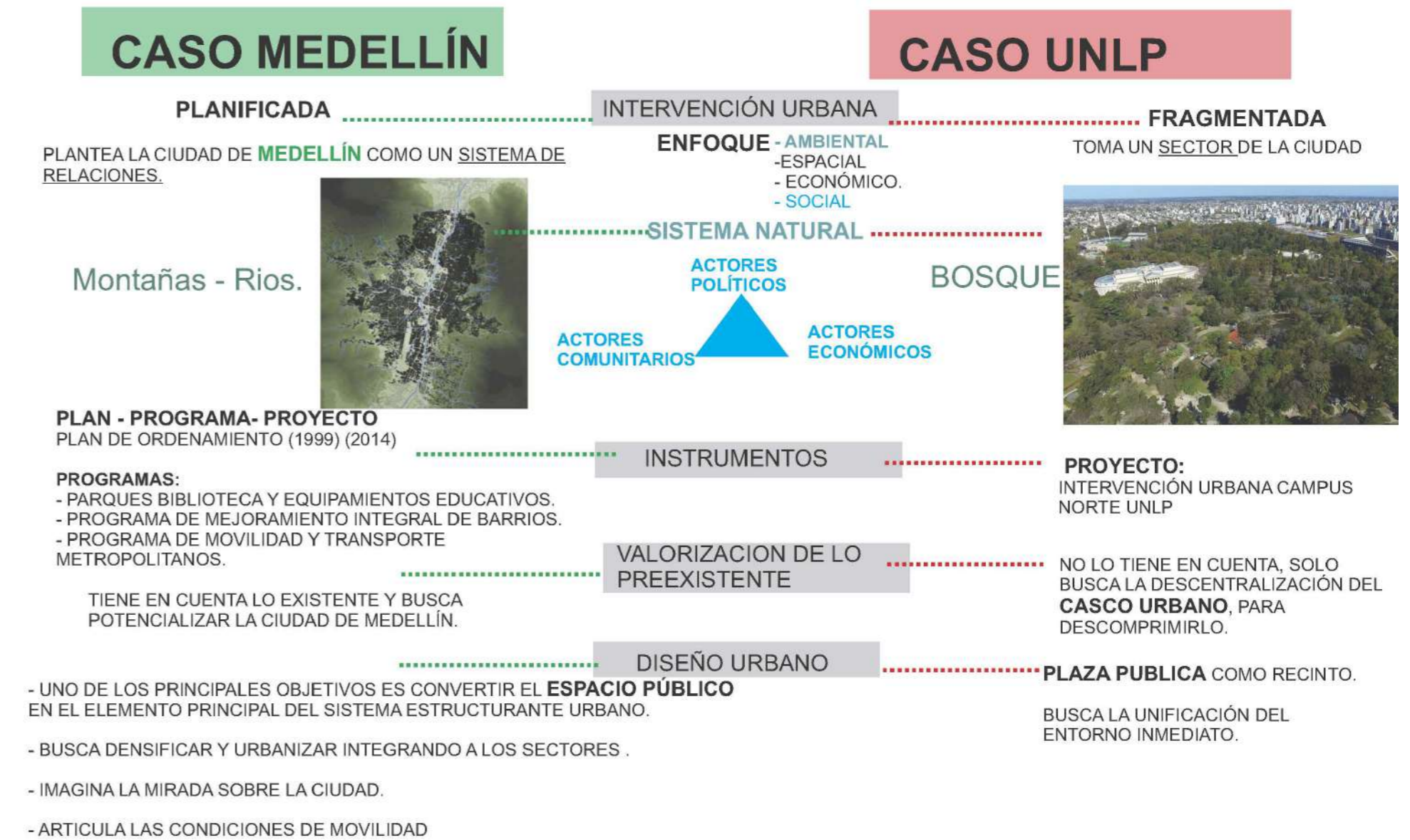
Intermodalidad
Integración de modos de transporte



EQUILIBRIO

- No motorizados
- Vehículo privado
- Transporte de pasajeros





Bibliografía Teorías Territoriales**UT1. El Territorio y la ciudad como objeto de estudio.**

CARRILLO, Isabel, 2006; Capítulo 4. Ecología urbana y desarrollo sustentable de las ciudades. En Ciudad y ciudadanos. Alderoqui, Silvia y Penchansky (Compiladoras). Editorial Paidós. Buenos Aires. Argentina

KULLOCK, David, 1994; "Capítulo 7. Política y Planificación Urbana. Punto 7.1. Desarrollo de la Planificación Urbana". En Arquitectura y Ciudad '94. Tomo A. FADU-UBA. Buenos Aires, Argentina.

LOPEZ, Isabel (2016): Parte 1: El territorio y la Ciudad, en "Del territorio y la ciudad al Proyecto" (inedito). Apuntes de Cátedra. FAU-UNLP. La Plata, Argentina. Puntos I.1 (I.1.1 y I.1.2); I.2; I.3 (I.3.1) y I.4 (I.4.1)

GUREVICH, Raquel, 2005; Espacio geográfico, territorio y paisaje. Tres conceptos, tres aproximaciones. En Sociedades y Territorios en tiempos contemporáneos. Una introducción a la enseñanza de la geografía. Editorial Fondo de Cultura Económica S. A., Buenos Aires, Argentina. Pp. 47 a 53

SCHNEIER MADANES, Graciela, 2006; Capítulo 5. Las formas de la ciudad a la hora de la globalización. En Ciudad y ciudadanos. Alderoqui, Silvia y Penchansky (Compiladoras). Editorial Paidós. Buenos Aires. Argentina

Bibliografía Complementaria

ROGERS, Richard, 2000; Capítulo 2 Ciudades sostenibles. En Ciudades para un pequeño planeta. Ed. Gilli. Barcelona España. Pp. 26 a 40

UT2. Teorías para la interpretación de la ciudad

AGUIRRE, Rosario, HARDOY, Jorge. y otros. 1989. Actores sociales y construcción de ciudad. (Introducción y apartados referidos a la ciudad legal e ilegal y al rol del Estado). En Conversaciones Sobre la ciudad del tercer mundo. GEL. Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo. UED. América Latina.

HERZER, Hilda. 2000. El rol de los actores en la construcción y la gestión de la ciudad. , en Maestría en Hábitat y Vivienda. FAU- UNLP.

MARTINEZCARO, C y RIVAS, J.L., 1990; Capítulo 3. Tipologías del Espacio Urbano, puntos 3.2.5 a 3.2.8 y 33; Capítulo 4. Plazas, punto 4.1 y 4.3; Capítulo 5. Calles, punto 5.1 y 5.5.3 Capítulo 7. Tramas, puntos 7.1 y 7.3.6. En Arquitectura Urbana. Elementos de Teoría y Diseño. Editorial Bellisco. 2da. Edición. Madrid, España

KULLOCK, David, 1994; "Tema III. Aspectos Descriptivos de los Fenómenos Urbanos" y "Tema 4. Actores Sociales". En Arquitectura y Ciudad '94. Tomo B. FADU-UBA. Buenos Aires, Argentina.

LYNCH, Kevin, 1998; Capítulo 1: La imagen de la ciudad y Capítulo 3: La imagen de la ciudad y sus elementos pp. 47-50. La Imagen de la Ciudad. Editorial Gustavo Gili, S.A. Primera edición 1960, 3ª edición. Barcelona, España

ZICCARDI, Alicia, 2008; Ciudades Latinoamericanas: procesos de marginalidad y exclusión social. Item. La ciudad del siglo XXI y las nuevas formas de exclusión social. (Pp. 82 a 87). En Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI. Cordera-Ramírez Kuri-Ziccardi, Coordinadores. Siglo XXI Editores S.A.. México

LOPEZ, Isabel, 2016; I.4.2.b. Organización de la Ciudad. Item. Dimensión Económica y Productiva. (Pp. 39 a 47). En Del Territorio y la Ciudad al Proyecto. Parte I. Mimeo. La Plata, Argentina.

Bibliografía Complementaria

MOROSI, Julio A., 1983; "Capítulo III. Antecedentes" y "Capítulo V. Descripción General". En La Plata, Ciudad Nueva - Ciudad Antigua. Editado por la Universidad Nacional de La Plata y el Instituto de Estudios de Administración Local - España. La Plata, Argentina

DERYCKE, Pierre-Henri 1971; "Capítulo 3. Análisis de los espacios urbanos" y "Conclusión de la Primera Parte. Hacia una teoría económica de los conjuntos urbanos". En La Economía Urbana. Editorial Instituto de Estudios de Administración Local. Colección Nuevo Urbanismo Nº 3. Madrid, España

UT3. Teorías para la intervención en la ciudad

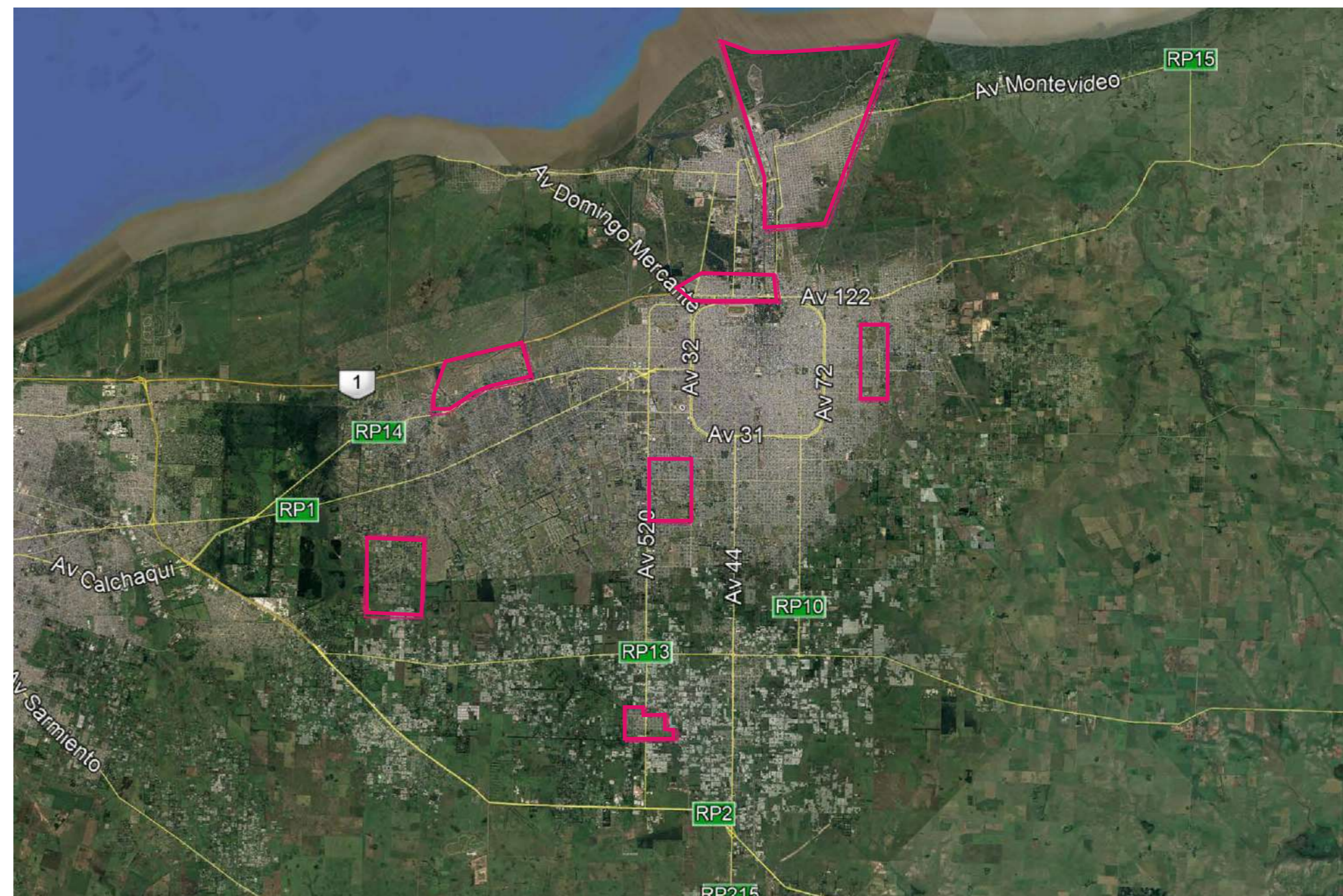
MARTINEZ CARO, C y RIVAS, J.L., 1990. En Arquitectura Urbana. Elementos de Teoría y Diseño. Editorial Bellisco. 2da. Edición. Madrid, España. Capítulos 5, 6 y 7 - Capítulo 10. MOLINÉ y LURÁ, Aníbal Julio; 2008; Apéndice I. Marco Teórico. Consideraciones sobre la Arquitectura. Consideraciones sobre el Urbanismo. Punto 3. En Proyecto Urbano y Proyecto Arquitectónico. Editorial Nobuko. Colección Tesis. Buenos Aires, Argentina. Pp. 479 a 481

SUAREZ, Odilia; 1997; El Valor Social de un Plan. En Revista Sociedad Central de Arquitectos SCA Nº 186. Buenos Aires, Argentina

LOPEZ, Isabel, 2016; III.4 El Diseño Urbano. (Pp. 1 a 9). En Del Territorio y la Ciudad al Proyecto. Parte III. Mimeo. La Plata, Argentina

KULLOCK, David, 1994; Capítulo 2. Diferenciación del quehacer de los profesionales del hábitat. Puntos 2.1 y 2.2. En Arquitectura y Ciudad '94. Tomo A. FADU-UBA. Buenos Aires, Argentina.

06 PLANIFICACION TERRITORIAL I



P T T
2011
P T T
2012
P T T
2013
P T T
2014
P T T
2015
P T T
2016
P T T
2017
P T T
2018

PLANIFICACION TERRITORIAL I

6.1.1 INTRODUCCIÓN

La intervención urbana planificada se aborda durante el desarrollo de la cursada de la asignatura Planificación Territorial I que se enfoca en la incorporación de modalidades y enfoques para intervenir en la ciudad y el territorio con énfasis en la escala urbana. La actividad práctica, complementada con clases expositivas con contenidos teóricos y prácticos, pretende dar respuesta a las intenciones planteadas en la Propuesta Pedagógica en relación a retomar los contenidos abordados en Teorías Territoriales, en cuanto a la interpretación y análisis de los fenómenos territoriales presentes en los asentamientos humanos desde distintas perspectivas teórica contemporáneas, ampliando y profundizando los mismos. También, a introducir al conocimiento y práctica de la planificación territorial en el marco de las transformaciones y los fenómenos urbanos contemporáneos. Haciendo énfasis en la planificación a escala urbana. De esta manera, se inicia una aproximación a la práctica de la planificación urbana que asienta bases conceptuales y metodológicas para su posterior aplicación en la planificación a escala regional de territorios metropolitanos de mayor complejidad durante la cursada Planificación Territorial II. Con esto las tres asignaturas se conciben como integrantes de un solo proceso y, aunque

cada una de ellas tiene su propia identidad, se perciben como parte integrante de una experiencia totalizante de aprendizaje.

La actividad práctica se centra sobre bases conceptuales que comprenden a la ciudad como un sistema complejo, el cual demanda para su interpretación e intervención un abordaje integral, multidisciplinario y sistémico. De aquí, se intenta transmitir la importancia de planificar la ciudad para conseguir el desarrollo de esa realidad compleja y dinámica. En particular, en el contexto latinoamericano y local en el que la identificación y priorización de problemas, como así también la definición de instrumentos de actuación ajustados a la realidad local, resultan sustanciales para la asignación de recursos escasos. En este marco, la cursada se estructura a partir de los contenidos previstos en el programa de la asignatura. La realización de encuestas a estudiantes y la promoción de espacios de discusión y reflexión entre docentes promovió el ajuste y redefinición de contenidos y métodos de abordaje de la actividad práctica, que en líneas generales se organizó a partir de la consideración de las tres unidades temáticas.

En la primera actividad del año, se realiza un Seminario formulado como espacio de discusión de los conceptos y

problemáticas principales contenidos de la UT 1 “La Intervención Territorial Planificada”. Se realiza con la intención de introducir en los conocimientos básicos de la planificación urbana y a la vez, propiciar la aproximación a una problemática urbana con la que se trabaja el resto año que permita visualizar en casos concretos los contenidos teóricos abordados.

La discusión se sustenta con los saberes previos de los estudiantes complementados con material bibliográfico, exposiciones teóricas y otros materiales aportados por la cátedra como artículos periodísticos y material audiovisual. Se discuten e intercambian ideas sobre algunos problemas que trata la planificación urbana como proceso y como instrumento político y técnico, se identifican herramientas que se estudiarán y ejercitarán en los siguientes trabajos prácticos y se reconoce la participación que tiene el arquitecto en relación a la planificación urbana.

La práctica continúa con el abordaje de los contenidos de la UT 2 “La Ciudad y la Planificación” que procura iniciar en el conocimiento del proceso de planificación y de los planes de ordenamiento urbano como instrumentos de intervención. Se seleccionan para su estudio planes urbanos y proyectos de intervención de distintas ciudades argentinas.

Se estudiaron Planes de ordenamiento urbano de ciudades bonaerenses como San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Veinticinco de mayo y América, y otras ciudades argentinas como San Martín de los Andes, General Pico, Córdoba y Corrientes. Se pretendió reconocer el proceso implementado, las variables de análisis, los productos emergentes y la importancia de la elaboración del diagnóstico y su correspondencia con la fase propositiva. Se discutió y reflexionó sobre los distintos enfoques para abordar la intervención planificada y se identificaron fases y contenidos comunes y/o particulares en los procesos estudiados.

La segunda parte del año se destina a ejercitar la práctica de la planificación urbana a partir de los conocimientos adquiridos en los prácticos iniciales, en el marco de los contenidos de la UT3 “La Práctica de la Planificación Urbana”. Se persigue como principal objetivo pedagógico reflexionar sobre la necesidad de producir conocimiento sistemático sobre la ciudad, como parte de un proceso de planificación para su posterior intervención.

En esta instancia se ejercitan los contenidos conceptuales y metodológicos de la planificación urbana, mediante la simulación de un proceso de intervención planificada, en un ámbito urbano de mediana complejidad. Para ello, el trabajo se estructura en dos etapas: la primera, destinada a la interpretación de la ciudad a través del diagnóstico,



Mesa de actores PTI 2015

6.1.2 TRABAJOS DE ESTUDIANTES

2011 ARTURO SEGUI
PARTIDO LA PLATA

2012 FRENTE LITORAL BERISSO

2013 CUENCA A°MALDONADO
VILLA ELVIRA - SAN LORENZO

2014 CUENCA A°DEL GATO
SAN CARLOS, PARTIDO LA PLATA

2015 ABASTO
PARTIDO LA PLATA

2016 CITY BELL
PARTIDO DE LA PLATA

2017 EL DIQUE - VILLA CATELA
PARTIDO ENSENADA

2018 CUENCA A°DEL GATO
PARTIDO LA PLATA

momento en el que se trabaja en describir y explicar los principales rasgos del área, con la intención de valorar los principales conflictos, potencialidades y tendencias y; la segunda reservada a la formulación de la propuesta de intervención urbana, expresada a nivel de lineamientos o ideas generales para el ordenamiento urbano, la definición del modelo territorial y la identificación y caracterización de un proyecto que produzca efectos articulados sobre uno o varios de los núcleos problemáticos identificados en el diagnóstico.

Los prácticos que se presentan son productos desarrollados en la fase final de la cursada. Son trabajos de elaboración grupal llevados a cabo por grupos de 3 a 5 estudiantes que trabajaron en forma conjunta en la elaboración de láminas síntesis, redacción de informes escritos, discusión y reflexión en clase y exposición de los resultados alcanzados en el seminario final del práctico.

En cada año se plantearon distintos sectores urbanos de la microrregión del Gran La Plata para ser abordados en la actividad práctica anual en los que se identificaron y discutieron diferentes problemáticas urbanas:

i. Crecimiento urbano desarticulado y fragmentado sobre áreas productivas. Caso Arturo Seguí (2011): localidad ubicada en el noroeste del partido de La

Plata, inserta en el cordón productivo frutihortícola que expresa situaciones deficitarias en relación a la calidad urbana y la fragmentación entre sectores dispuestos a ambos lados del trazado férreo.

ii. Actividades litorales incompatibles. Caso frente litoral de Berisso (2012): zona costera sobre el río de La Plata con valiosos recursos naturales y paisajísticos en la que se han producido procesos de expansión urbana sobre sectores expuestos a inundaciones periódicas y, el asentamiento de infraestructura portuaria y actividades industriales peligrosas que generan incompatibilidades con las residenciales.

iii. Áreas urbanas en riesgo por inundación y alta vulnerabilidad social. Caso sector de Villa Elvira (2013): sector de expansión urbana al sudeste de la ciudad de La Plata, atravesado por la cuenca del arroyo Maldonado en el que instalaron importantes sectores de población vulnerable sobre asentamientos informales en las márgenes del curso de agua expuestos a inundación en eventos de fuertes lluvias.

iv. Desigualdad en el acceso a la ciudad. Caso San Carlos (2014): sector comprendido entre las calles 137, 155, 520, 532 de las localidades de San Carlos y Melchor Romero, Partido de La Plata caracterizado por ser un territorio con

condicionamientos socio-ambientales asociados al riesgo hídrico, y dificultades de acceso al suelo urbano y a la ciudad.

v. Áreas urbanas deficitarias. Caso Abasto (2015): sector urbano emplazado en un área productiva del oeste del partido de La Plata, asociado a una vía de acceso regional y a la traza del ferrocarril en desuso, en el que se visualizan dificultades de acceso al suelo y a un hábitat adecuado con déficit de equipamientos, servicios urbanos y de calidad de espacios públicos.

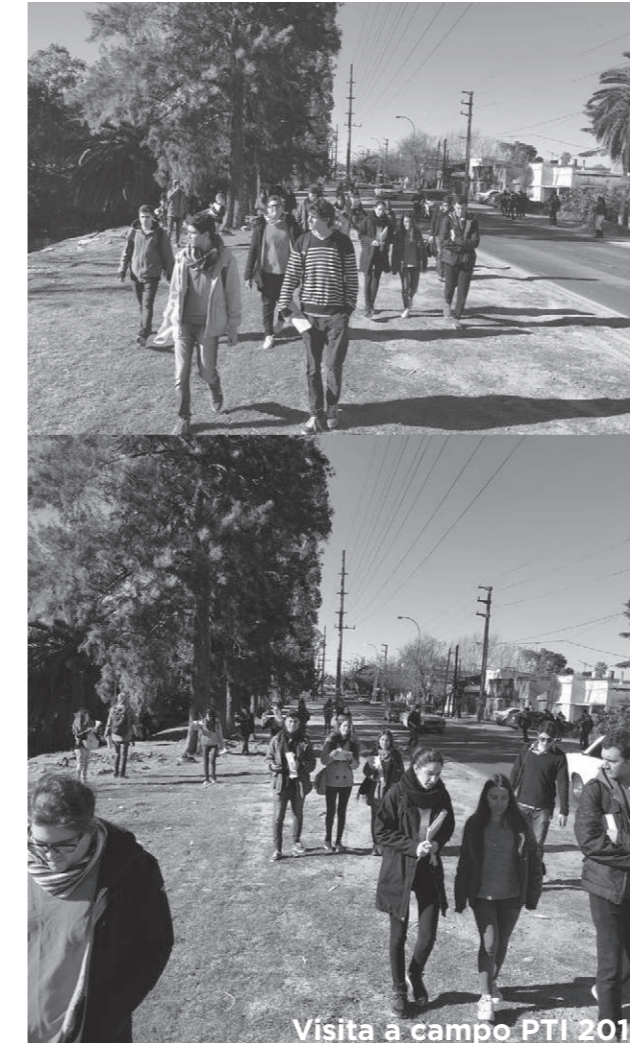
vi. Fragmentación urbana. Caso City Bell (2016): área delimitada en los barrios Savoia y El Quimil de City Bell en el eje noroeste de expansión del Partido de La Plata. Es un sector urbano fragmentado, con distintos grados de consolidación, diversas condiciones socio-urbanas y notorios procesos de expansión y renovación. Se presenta contiguo al centro de la localidad de City Bell y asociada a una vía de acceso regional y a la traza del ferrocarril Constitución-La Plata en obra de electrificación.

vii. Accesibilidad e incompatibilidad de actividades. Caso El Dique (2017): sector urbano perteneciente al Partido de Ensenada, pero conformado como una extensión de la ciudad de La Plata, contiguo a la Av. 122 que representa el límite jurisdiccional entre ambos partidos.

Es un área próxima a instalaciones industriales peligrosas, con distintos grados de consolidación, extendida sobre suelos bajos y con notorios procesos de producción del hábitat popular y programas de vivienda de interés social. Además, presenta un escenario de próxima transformación a partir de la continuación de la AU Bs. As-La Plata hasta la Avda. 60.

viii. Crecimiento urbano sobre áreas inundables. Caso Cuenca media Arroyo del Gato (San Carlos y Melchor Romero) (2018): sector de la cuenca, localizado al oeste del partido de La Plata entre las calles 137 y 155, delimitados por vías de acceso regional y atravesado por el curso de agua que ha sido intervenido parcialmente por la obra hidráulica de la región. Presenta un tramo con márgenes hormigonados donde la planicie de inundación está ocupada por usos urbanos con fuertes condicionamientos socio-económicos asociados al riesgo hídrico y, otro tramo sin intervenir que mantiene las características naturales, rodeado de áreas aún vacantes.

Seguidamente se exponen algunos de los trabajos elaborados por los estudiantes en la práctica del aula, seleccionados por los docentes participantes.



2011

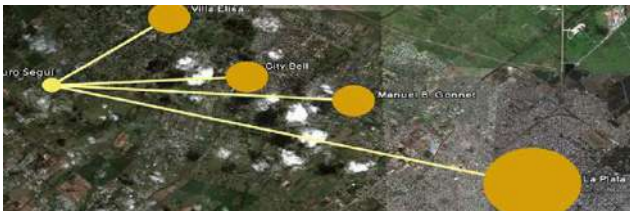
ARTURO SEGUI
PARTIDO LA PLATA

La localidad de Arturo Seguí se encuentra ubicada a 17,5 km al noroeste del casco urbano de la ciudad de La Plata, ciudad cabecera del partido y al sudoeste de la localidad de Villa Elisa.

Para poder intervenir es necesario conocer y entender la situación de Arturo Seguí, que es posible estudiarlo a partir de la realización del diagnóstico, etapa imprescindible para llegar a generar una propuesta que satisfaga las necesidades del lugar; realizado en base los objetivos planteados inicialmente, que luego serán verificados y reajustados.

Los objetivos planteados son:

- Conducir el crecimiento urbano hacia un modelo compacto
- Promover la integración física en el área de estudio
- Aprovechar los grandes espacios vacíos como componentes estructurantes del área.



Ubicación geográfica. Sistema de movimiento regional.

ACTIVIDADES POLÍTICO ADMINISTRATIVAS

Arturo Seguí posee una Delegación propia, donde su actividad se basa en tareas administrativas, de mantenimiento comunal, etc., siendo las decisiones de mayor importancia tomadas exclusivamente por la Municipalidad de La Plata. Esta situación, típica en la división política de nuestro país, perjudica a la ciudad en la gestión política, la cual no es una prioridad de las autoridades. Ante esta situación política y la necesidad de representación, hizo surgir agrupaciones vecinales que con fines solidarios, intentaron subsanar carencias de tipo social, cultural y ambiental. Lo que potencializa la participación colectiva.

ACTIVIDADES SOCIALES

En Arturo Seguí reside el 1,1% de la población del partido de La Plata, y desde allí se aporta el 0,8% del ingreso del partido. Lo que demuestra la poca incidencia en lo que respecta a cuestiones económicas, productivas y empleo. Es el tercer centro comunal con mayor proporción de personas menores a 14 años (33%), superando al promedio del partido. Lo que demuestra que ante esta cantidad de población joven, es necesario reforzar el sistema educativo, brindar actividades lúdicas y culturales, así como también futuras ofertas laborales para cubrir las necesidades básicas. Es el segundo centro comunal con mayor nivel de privación de infraestructuras y donde existe la mayor proporción de viviendas deficitarias (28%). Este dato nos da cuenta del alto índice de necesidades básicas insatisfechas en la ciudad, por lo que la pobreza es un rasgo social que caracteriza a gran parte de la población.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

No hay ninguna actividad económica de importancia en la comunidad, la mayoría depende del trabajo fuera de la ciudad. Debido a las malas vías de comunicación es difícil poder establecer un vínculo productivo, sumado a la falta de iniciativas de propuestas laborales a nivel local. Los comercios, la delegación, los centros de salud, educación, y trabajos rurales si bien dan trabajo a la misma gente de la ciudad, no es la fuente de ingreso principal lo que hace que las personas tengan que irse hacia otros centros del partido. A pesar de no existir una fuente de trabajo en A. Seguí, el crecimiento de la población fue aumentando, en estos últimos años, y se ve reflejado en la ocupación del suelo y en la expansión en el territorio. Dicha ocupación se fue dando en dos contextos sociales diferentes: por un lado gente que quiere vivir lejos de la ruidosa ciudad y por otro sector mas pobres contando con la apropiación de terrenos. Lo que hace que la principal actividad sea el uso residencial del suelo.

1904 El Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires, debido a una crisis financiera vende las tierras a Arturo Seguí, quien le da nombre a la localidad.

1926 Llegada del Ferrocarril del Sur, que vincula La Plata con Buenos Aires. Proporciona un fuerte vínculo que favorece a su posterior crecimiento.

Las viviendas de fin de semana caracterizaban al pueblo, facilitado por la unión que producía el ferrocarril con otros pueblos de la zona. Por ello podemos decir que la gente que habitaba la ciudad se era de clase media o alta.

1926 Deja de funcionar el Ferrocarril, quedando desafectado su vínculo más importante con la región, por lo que se dificulta su crecimiento económico, se ve reflejado en la sociedad, y por consiguiente, en la ciudad.

1990 A partir de la década del 90, hacia la actualidad, una gran cantidad de inmigrantes llegan a la ciudad, aumentando considerablemente la población. Provocando la expansión de la ciudad.

2011 Se evidencia un cambio social, donde ya no solo se distingue la clase media, sino que también la pobreza comienza a crecer, dotando al lugar de una característica distinta a la que tenía en sus inicios, acarreado grandes conflictos sociales, físicos, etc.

A partir de la realización del plan de desarrollo para Arturo Seguí con proyectos a mediano, corto y largo plazo, se busca integrar la ciudad, mejorar las condiciones habitacionales para mejorar la calidad de vida de la población.

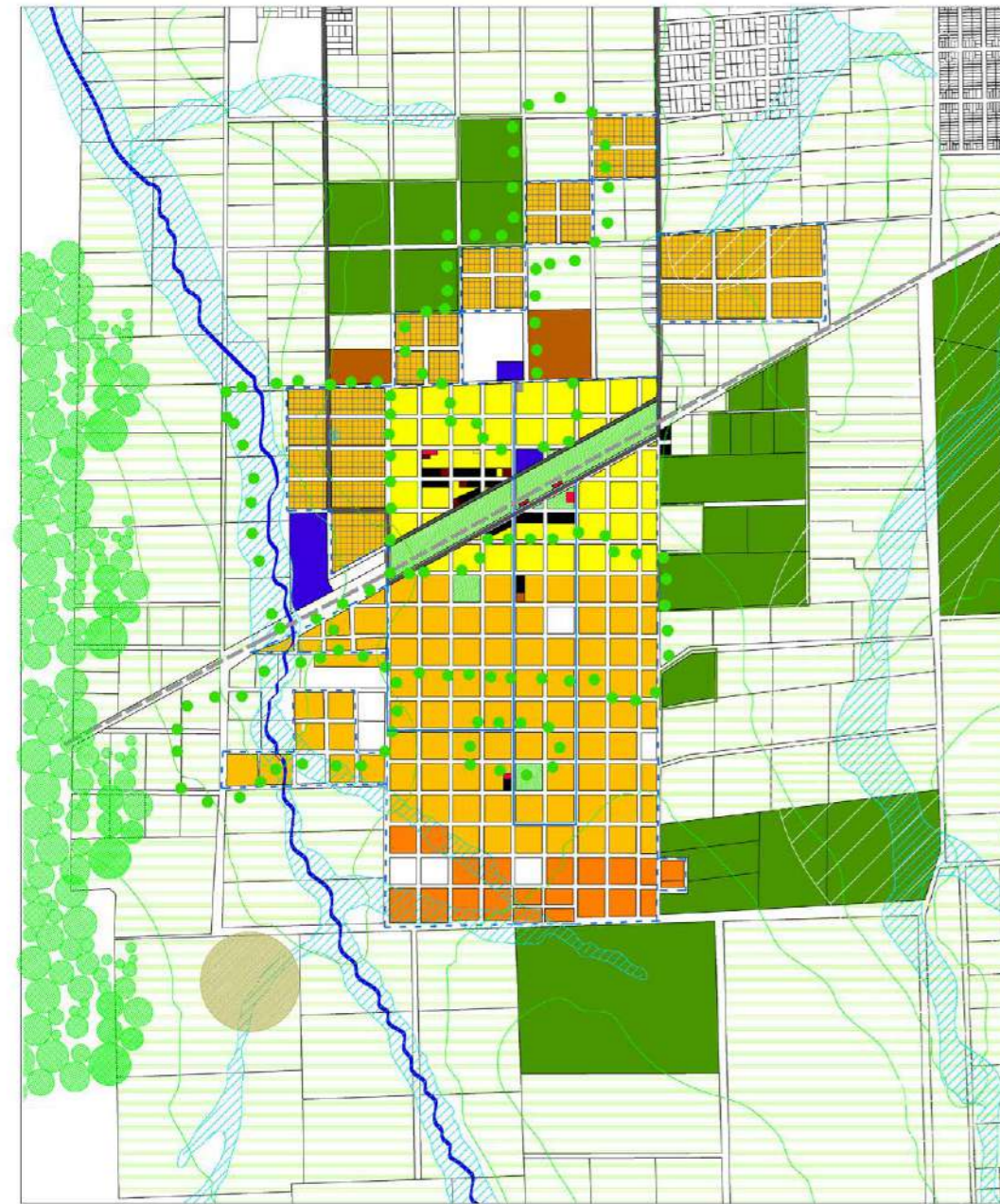
Mejoramiento de vías

Incorporación de equip. urbano

Parque habitacional

Programa cultural

ESTRUCTURA FÍSICA



CONFLICTOS - TENDENCIAS - POTENCIALIDADES

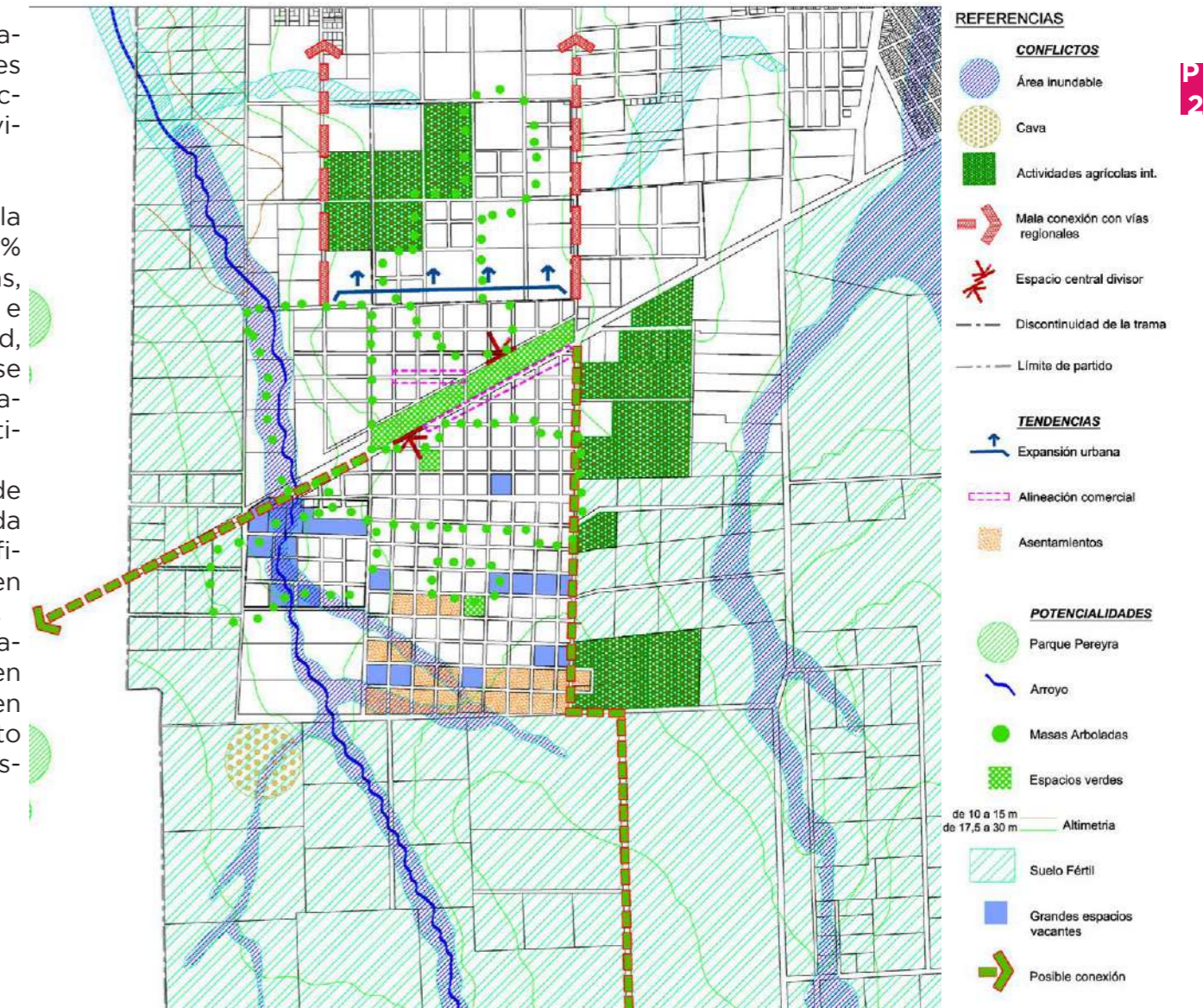
Esta clasificación parte de una interpretación, a partir del análisis de las siguientes variables: ocupación parcelaria, infraestructura de servicios básicos, trazado y subdivisión y paisaje urbano.

Consolidadas: Determinada a partir de la ocupación del suelo, donde del 75 al 100% de las parcelas se encuentran ocupadas, a su vez, cuenta con 3 servicios básicos e infraestructura (pavimento, electricidad, agua) Cabe destacar que en esta área se encuentran la mayor parte de los equipamientos tanto comerciales, salud, educativo, religiosos, entre otros.

En vías de consolidación: Es el área donde la subdivisión parcelaria es menor, lo que da como resultado parcelas de mayor superficie y ocupadas entre un 50 y 75%. Poseen dos servicios básicos, electricidad y agua.

No consolidadas: Se encuentra determinada por no poseer subdivisión parcelaria, en casos ocupada de manera ilegal. Poseen únicamente servicio de electricidad, esto se da en un contexto de pobreza con construcciones de mala calidad.

Extraurbano: Fuera del límite urbano



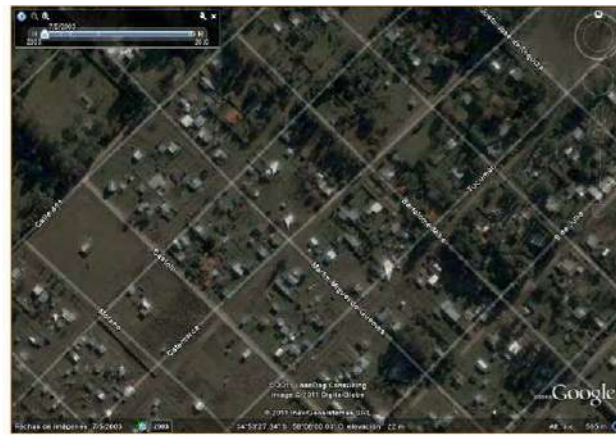
NÚCLEOS PROBLEMÁTICOS

Crecimiento urbano disperso

El crecimiento demográfico que se produjo en los últimos años, modificó la estructura urbana, quedando expuestos conflictos socio-económicos que llevaron a Arturo Seguí a la realidad actual.

Esta situación se ve reflejada en la expansión urbana sin planificación, sobre terrenos con buena aptitud para la producción o de valor paisajístico, y sin provisión de infraestructuras de servicios básicos.

Para controlar esta situación, es necesario conducir el crecimiento, teniendo en cuenta la gran cantidad de suelo vacante en el medio urbano, y limitando el crecimiento por fuera de los límites establecidos.



Crecimiento población 2003



Crecimiento población 2010

División urbana a partir del espacio central

El espacio central es un ex predio del ferrocarril del Sur que vinculaba La Plata con Buenos Aires. Arturo Seguí surge a raíz de esta infraestructura y, al dejar de funcionar y quedando desafectado de su uso, pasa a ser un conflicto en la ciudad. Adquiere la característica de espacio que separa dos áreas de la misma ciudad. No sólo se lo interpreta como un divisor físico, sino como un divisor social.

Es por eso que se considera importante la intervención en el predio, para generar un espacio integrado tanto local como regionalmente.

Grandes espacios sin propuestas

Entendiendo que la ciudad posee áreas con distintas características que merecen su revalorización, como lo es el Parque Pereyra Iraola y el Arroyo San Juan, de gran valor paisajístico y como recursos naturales, así como también espacios de escala barrial como las plazas que no poseen propuestas ni equipamientos.

El acondicionamiento de estos, favorecería a su utilización, dotando a la ciudad de nuevas propuestas tanto recreativas como paisajísticas. De esta manera, garantizar la utilización y el aprovechamiento de los espacios verdes, evitando su degradación y uso indebido.

Mala Conexión regional

La favorable ubicación de la localidad en la Región es entendida como punto estratégico, ya que por su cercanía, no solo se rela-

ciona con La Plata, sino también con Berazategui y con la Ruta 36 (entendida como vía de conexión estructural ya que vincula todo el sector productivo de la Región con vías de mayor envergadura como la Ruta 2). La ubicación estratégica, sin embargo, no se aprovecha por la mala conexión vial existente, generando un aislamiento de la ciudad, lo que dificulta aún más establecer algún tipo de relación productiva o social con las localidades de la zona, siendo de vital importancia el acondicionamiento de los caminos.

Para garantizar esta conexión, además es necesario generar una propuesta que atraiga visitantes de la región y así reactivar los vínculos con las demás ciudades tanto de manera cultural como económico - productivo.

Estos núcleos problemáticos representan los grandes y fundamentales conflictos de Arturo Seguí que, es necesario entenderlos dentro del contexto social, político y económico de la ciudad. Donde la pobreza es un rasgo característico, junto con la falta de representatividad y de políticas que intenten mejorar la situación. Por lo que estos conflictos se potencian en el entorno, ya que se relacionan de forma directa, siendo necesaria para su intervención local, la comprensión total. Para que se resuelvan los problemas de forma integral y no fragmentada.

En los objetivos del trabajo principalmente apuntamos al ámbito local. Es por eso que consideramos de suma importancia mejorar la vinculación de la localidad con la re-

gión, planteándolo como un nuevo objetivo que surge a partir de la realización del diagnóstico y de comprender la ubicación privilegiada en la región. Como planteo anteriormente, entendemos que no solo la vinculación se debe dar por medio del reacondicionamiento de las vías sino también a través de una propuesta cultural y recreativa que dirigida a la comunidad tanto de Arturo Seguí como de las localidades cercanas.

OBJETIVOS

Conducir el crecimiento urbano hacia un modelo compacto

- Aprovechar los espacios vacantes
- Densificar áreas no ocupadas
- Mejorar la red de infraestructuras

Promover la integración física en el área de estudio.

- Intervenir el vacío central
- Generar un circuito de espacios públicos
- Mejorar el equipamiento urbano

Aprovechar los grandes espacios vacíos como componentes estructurantes para el área.

- Generar equipamientos que garantice su utilización
- Crear vínculos peatonales y vehiculares

Mejorar la vinculación de la localidad con la región

- Promover actividades culturales, recreativas y deportivas
- Vincular con ciudades cercanas

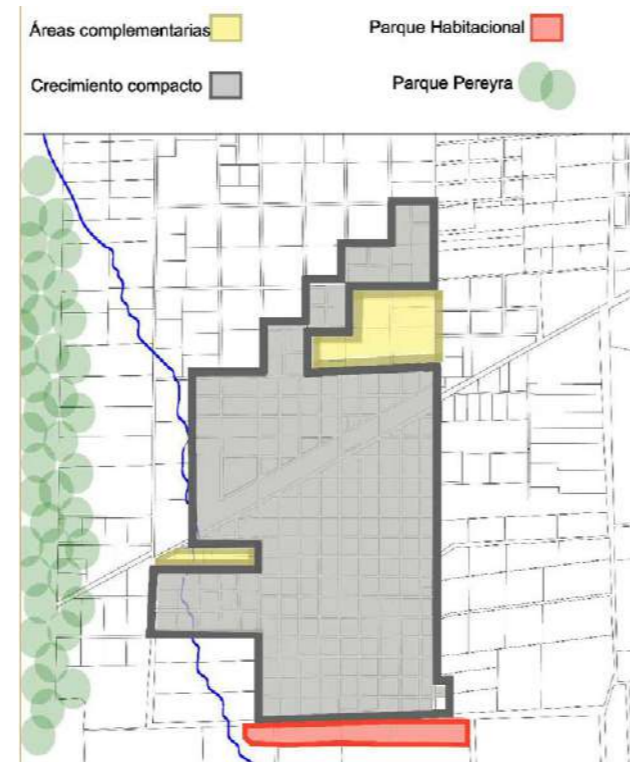


LINEAMIENTOS



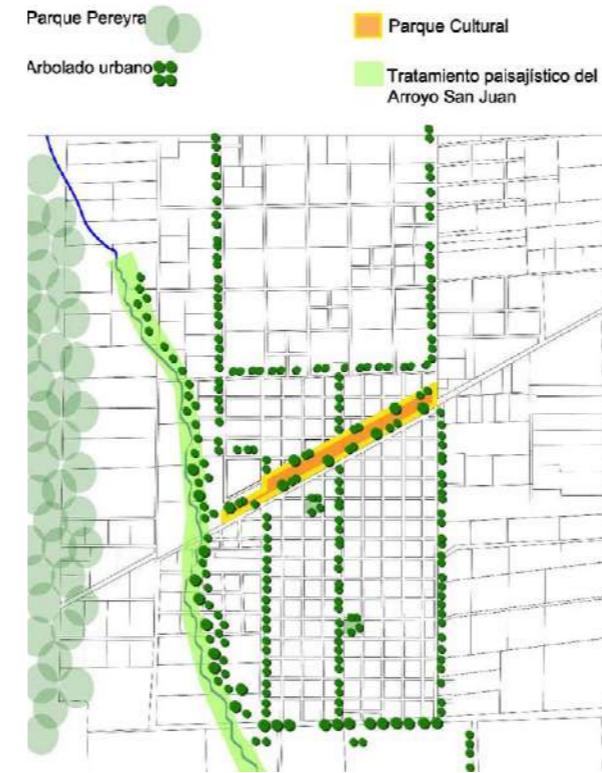
Reestructuración y mejoramiento de la conexión regional e interna.

- Jerarquizar la Av. Arana con incorporación de equipamiento urbano.
- Ensanche de la calle 409 con incorporación de equipamiento urbano.
- Conexión con la ruta 36 a partir de la extensión de la Av. Arana.
- Mejorar la conexión con la localidad del Pato, por medio de la pavimentación de caminos rurales.
- Mejorar y extender el sistema interno de movimiento completando e incorporando pavimento.
- -Incorporación de bicisendas generando un circuito interno.



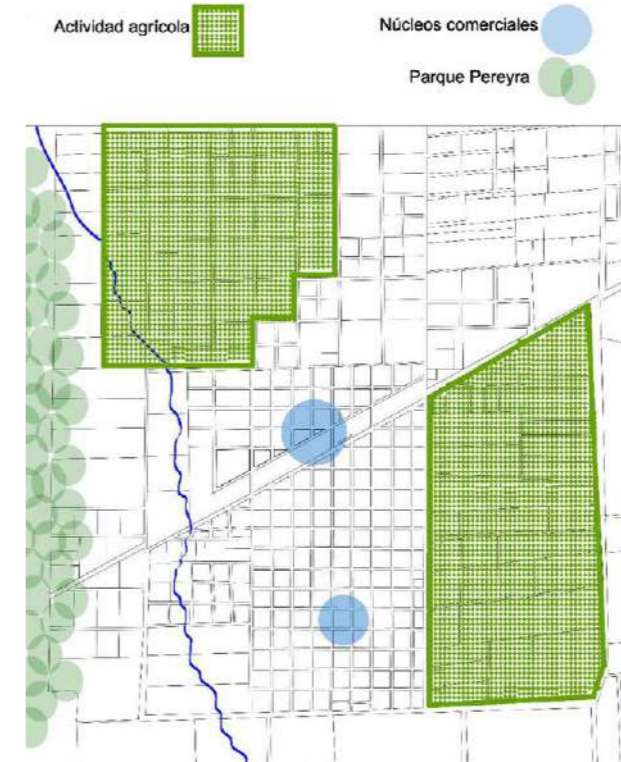
Definir las áreas de actividades agropecuarias y comerciales.

- Conformación de un cordón productivo, donde se conserven las características ambientales y paisajísticas del lugar.
- Definir áreas comerciales en dos sectores de la ciudad.



Creación de un sistema de espacios públicos de unificación local que le otorgue carácter regional a la ciudad.

- Desarrollo de un programa cultural y recreativo en el espacio central.
- Recuperación y puesta en valor de la ex - estación ferroviaria.
- Incorporación de equipamiento urbano favoreciendo el vínculo entre las distintas áreas propuestas.
- Puesta en valor del Parque Pereyra mediante el tratamiento paisajístico .
- Tratamiento paisajístico del Arroyo San Juan, controlando el desborde en el área urbana.



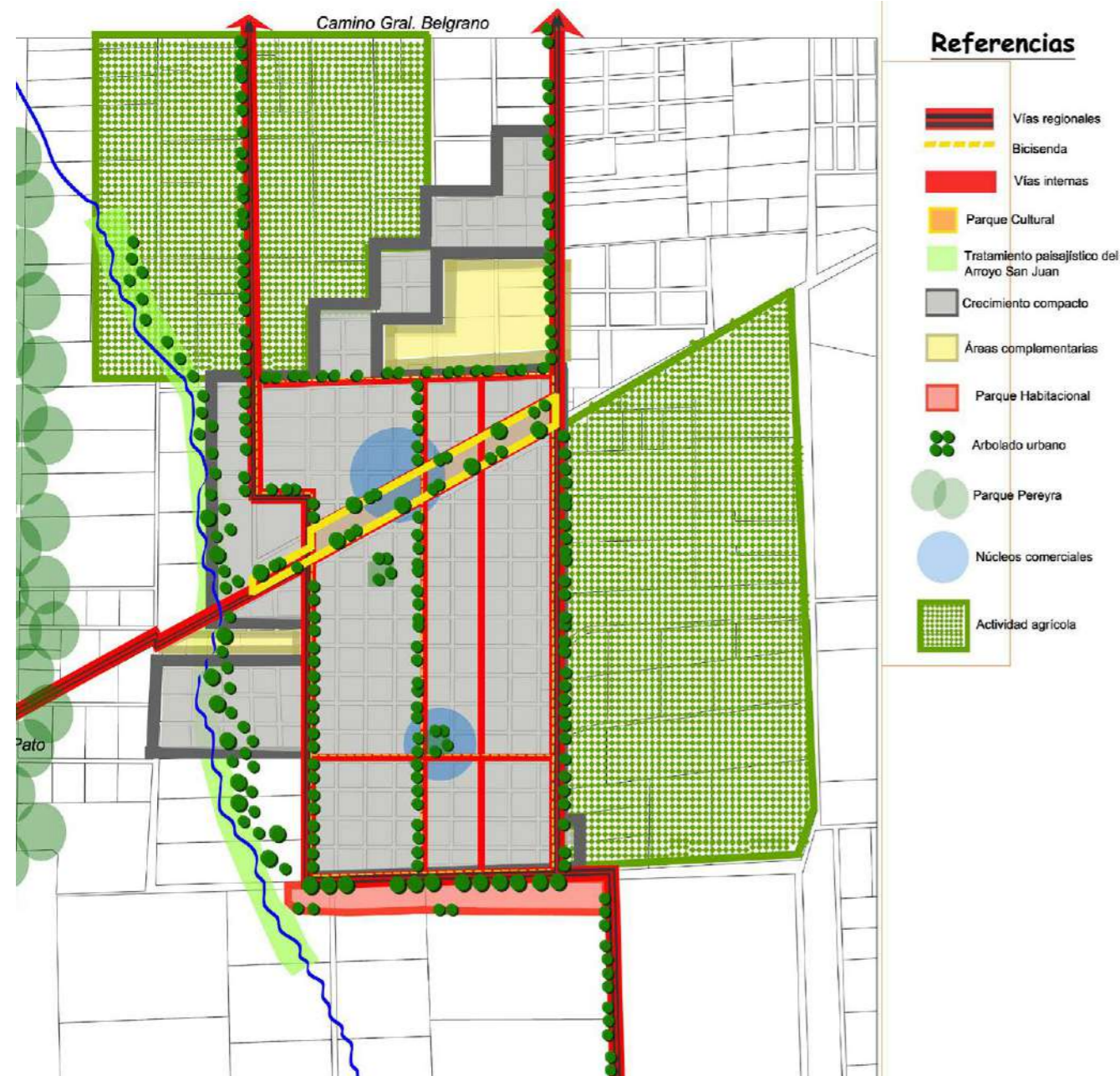
Crecimiento residencial compacto.

- Creación del Parque Habitacional, incorporando programas educativos, de salud y espacios recreativos.
- Prever áreas complementarias destinadas al crecimiento urbano.
- Completar el trazado de infraestructuras.



PTI 2011

MODELO DESEADO



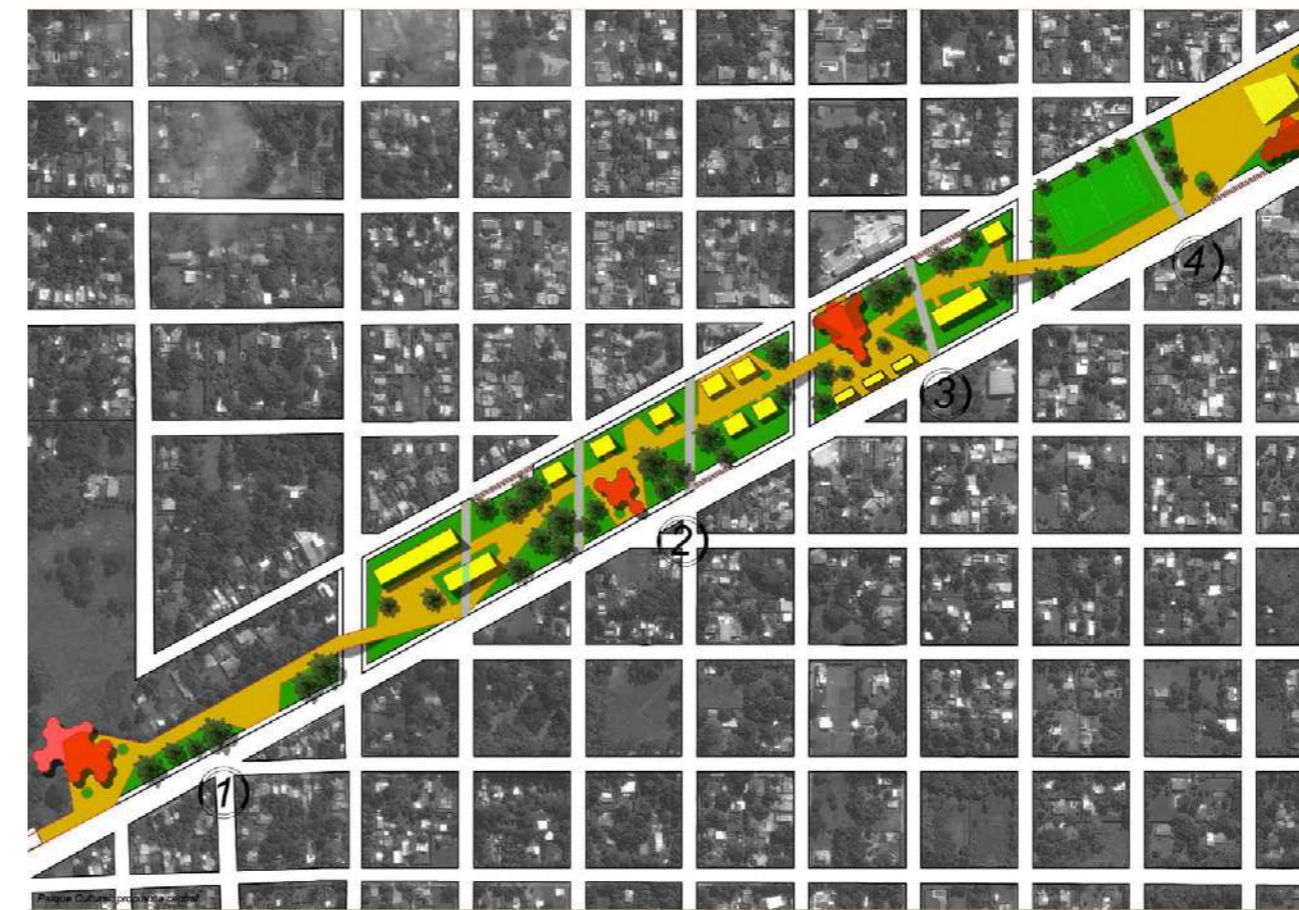
Dicho proyecto abarca la resolución de varios problemas, entendiéndolo de manera integral, entre los que podemos encontrar: la desvinculación de las dos áreas, la falta de equipamiento, de propuestas para el área, de actividades para los habitantes y la escases de actividades que atraigan a la población de las comunidades vecinas, entendiendo el problema de la desvinculación regional no solamente a partir de la vía, sino de la falta de una propuesta local que caracterice a Arturo Seguí.

Como respuesta programática a los problemas se plantea:

La apertura de pasajes peatonales y calles vehiculares, la incorporación de equipamiento deportivo (predio de futbol); se plantea un espacio de expansión semicubierto para uso del colegio que se encuentra enfrente del predio que absorbe el desborde de alumnos en el ingreso y egreso de este, la reubicación de la biblioteca. Entendiendo la necesidad de un espacio físico para la realización de los encuentros vecinales se propone pabellones de usos múltiples que están destinados a albergar distintas actividades de carácter colectivo, donde se enseñen oficios, se desarrollen talleres (cocina, cocer, tejer, etc.) y cualquier actividad que tenga que ver con la educación y recreación y brindar nuevas posibilidades a la población. Como espacio complementario a estas actividades proponemos un parque lineal donde se puedan desarrollar distintos eventos, ya sean ferias, recitales, asambleas, entre otros.

PROYECTO PARQUE CULTURAL ARTURO SEGUI

La propuesta se basa en la utilización del ex ferrocarril, generando un Parque Cultural, que pretende integrar los dos sectores a ambos lados de Arturo Seguí. Además, brindar el espacio para la realización de eventos sociales de carácter educativo, cultural y recreativo, permitiendo articularse con las demás localidades de la región



El Sector 1 se encuentra en relación directa con el Parque Pereyra y el Arroyo San Juan, por lo que es entendido como el nexo entre el paisaje natural con el parque propuesto. Dada la cercanía con la escuela pedagógica se plantea un espacio de uso para esta. Se propone un área semicubierto con equipamiento urbano y actividades recreativas para los alumnos.

En el Sector 2 se plantea un área de actividades culturales al refuncionalizar los pabellones ferroviarios. La idea es que estos cuenten con un diseño flexible, para ser utilizados por distintos grupos y con distintas actividades.

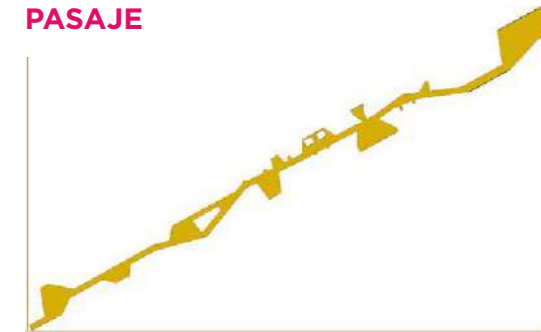
El Sector 3 se lo considera un área histórica y de valor patrimonial, ya que se encuentra la vieja estación de tren. La restauración del edificio junto con la parquización conforman el "Museo Histórico Arturo Seguí". Esta nueva función atrae a los visitantes de la ciudad ya que remite a la fundación de la ciudad y a los primeros pobladores.

El Sector 4 cuenta con un área recreativa, se propone una zona de deporte y otra para la congregación multitudinaria de público al aire libre. Esta conformada por un anfiteatro donde se realizan distintos eventos como recitales, obras de teatro, asambleas vecinales, etc.

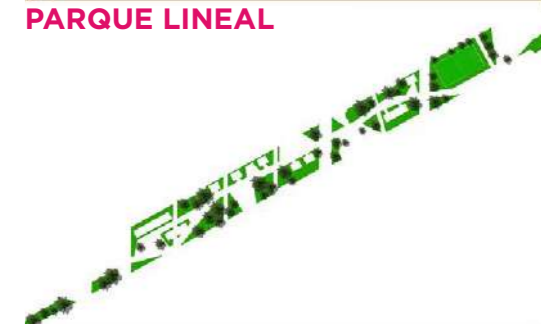
Estos cuatro sectores están enlazados por un pasaje peatonal, el cual nunca se corta ya que aparece una calle, lo atraviesa por arriba en forma de puente, lo que otorga continuidad espacial a todo el Parque.

PTI 2011

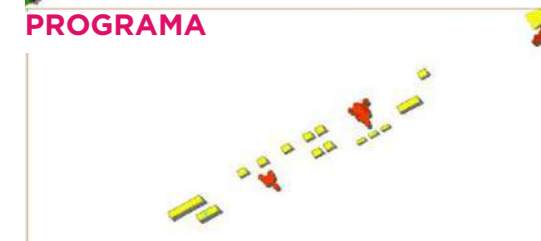
PASAJE



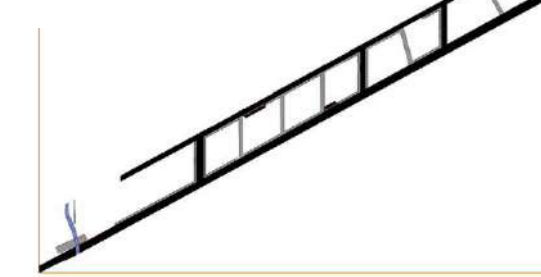
PARQUE LINEAL



PROGRAMA



APERTURA DE CALLES Y PASAJES PEATONALES



La idea se basa en recomponer el espacio central, en el cual se plantean una serie de programas, vinculados a través de un paseo peatonal, que los une y genera distintas situaciones en relación a los volúmenes y al entorno. El Parque Cultural plantea la continuidad del Parque Pereyra Iraola como concepto de intervención retomando la forestación del lugar.



Entendiendo el proceso de planificación, como etapa siguiente a la formulación de las propuestas y del proyecto es la implementación de estos mediante una gestión, que con recursos e instrumentos se pueda materializar. Para cumplir este proceso en su totalidad es necesario el control, que verifique el impacto de las decisiones tomadas, de no realizarse es factible el fracaso de la planificación o el desconocimiento del efecto de las políticas



ORIGEN **CONTEXTO HISTÓRICO**

FUNDACIÓN DE LA PLATA- símbolo de unión nacional generación del ochenta: positivismo - progreso
inmigraciones
MODELO AGROEXPORTADOR: CONEXIÓN Y MERCADOS
 1890 fundación del **puerto**
 ferrocarril + rutas que conecta un **sistema de puertos**

SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES: define la ACTIVIDAD ECONÓMICA
auge industrial promovido por el puerto y frigoríficos.
 petroquímica: **perfil industrial**, grandes inversiones

CRISIS ECONÓMICAS durante las dictaduras y los 90
 pérdida de la esencia industrial: **privatizaciones**
 surgimiento de otro tipo de actividades económicas: frutiortícola
 produce problemas en la sociedad: falta de empleo

POTENCIALIDADES: gran desarrollo portuario: comercial
 inmigración: mezcla de culturas y costumbres

CONFLICTOS: el decaimiento de la principal act. eco. genera desempleo
 condiciones de precariedad
 polarización de la sociedad

PERFIL SOCIAL Y DEMOGRÁFICO

INMIGRANTES: ciudad con una fuerte impronta de su identidad
 base poblacional de Berisso
 industria frigorífica: incidencia en la conformación de la sociedad
 Italianos, Españoles, Árabes, Europeos del Este, posibilidades laborales
 riqueza del sitio
mezcla de culturas y costumbres

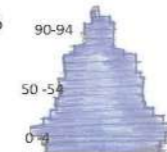
COMO SE DISTRIBUYE LA POBLACIÓN Y CUALES SON SUS CARACTERÍSTICAS
 diversidad
 83.000 hab en 144 m2

CRECIMIENTO POBLACIONAL
 dentro de los promedios normales del país

EDUCACIÓN: instituciones públicas y privadas: educación básica
 La UTN: ingeniería otorgando títulos permitiendo la salida laboral

EMPLEO: Población económica activa 54.4%
 Población ocupada 69%
 Población desocupada 31%

SAUD: Hospital público provincial
 9 unidades sanitarias
 5 clínicas privadas



GOBIERNO: departamento ejecutivo: intendente municipal y gabinete de secretarios
 departamento deliberativo (honorable consejo deliberante)

Hogares con niveles básico insatisfechos-- 14%

Acceso a la vivienda: calidad de la vivienda - materiales -hacinamiento - cuartos

Acceso a servicios sanitarios: agua potable - desagüe cloacal - servicio sanitario

Acceso a educación: Asistencia establecimiento educativo

Capacidad económica: insuficiencia de ingresos del hogar - nivel educativo - condición de actividad

POTENCIALIDADES: diversidad cultural, capacidad técnica
CONFLICTOS: desempleo, enfermedades por la act principal. mayor necesidad: vivienda y calidad la salud

CONTEXTO DE PARTIDO: ÁREA DE INTERVENCIÓN

PARTIDO DE BERISSO
 comprende localidad de los talas(rural) y la ciudad de Berisso

SOPORTE NATURAL: **ÁMBITO NATURAL COSTERO: REGIÓN NATURAL**
monte costero + selva marginal

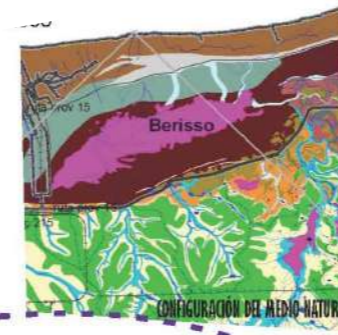
REGIÓN NATURAL DEL FRENTE FLUVIAL LITORAL DEL RIO DE LA PLATA
 la zona de bañado Maldonado (humedales) y llanura
 zona aluvional: inundaciones
 cursos de agua - áreas bajas y altas

FRANJA COSTERA: planicie por debajo de los 5 metros
 paisaje protegido de intereses provinciales
 rica diversidad biológica



POTENCIALIDADES: diversidad paisajística: turismo, inversión
 la costa genera desarrollo económico
CONFLICTOS: tierras no aptas para la urbanización
 barrera a la urbanización
 inundaciones - inaccesibilidad: falta de escurrimiento

CONTEXTO REGIONAL: INSERCIÓN



METÁPOLIS
cordón industrial: FERROCARRIL - RUTAS - PUERTOS
 San Lorenzo (Santa Fe) y Zarate - Campana Metropolización
 sudeste de Buenos Aires
SISTEMA DE PUERTOS

ÁREA DEL GRAN LA PLATA
 complementariedad - Micro región inserta en una n
 Berisso - La Plata - Ensenada: la región capital de la provincia
 de Buenos Aires (750 mil habitantes), (quinto lugar como
 centro urbano del país)



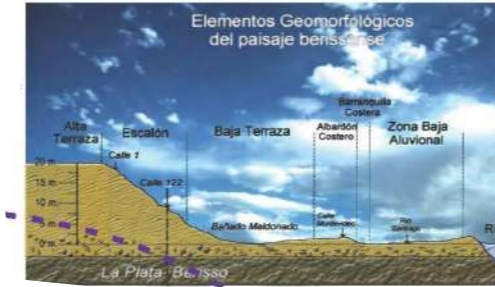
CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO REGIONAL DE LA MEGACIUDAD



CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO REGIONAL DEL GRAN LA PLATA
 NO Gran Dock del Puerto La Plata que lo separa de la ciudad de Ensenada.
 NE Río de La Plata que cubre una costa de 22 km.
 NO La ciudad de La Plata
 SE La ciudad de Magdalena
 70 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - 10 de La Plata

POTENCIALIDADES: conexión, parte del eslabón productivo

CONFLICTOS: convivencia de lo productivo y lo residencial
 (transito, contaminación)
 falta de jerarquización de vías



PERFIL INDUSTRIAL

PERFIL ECONÓMICO

23% industria alimentaria
 14% química (derivación petróleo)
 14% logística

INDUSTRIAS: modelo de exportación
PORTUARIA: mercados internacionales y nacionales
 química petroquímica siderurgia

Destilería de Petróleo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales 1929.
 promoción de industrias nacionales por parte de La Plata
 acopió y tratamiento crudo

depende de contextos mayores y necesita EQUIPAMIENTO E
 INFRAESTRUCTURA para lo que es la comercialización
repercute en la sociedad

ACTIVIDADES FRUITICOLA - VITIVINICOLAS
 explotación forestal: formaciones selváticas: vides- ciruelos- alamos- sauces- roble.
 Tala de bosque explotación conchilla plantación frutiortícola

POTENCIALIDADES: conexión con los mercados, comercial
 capacitación técnica

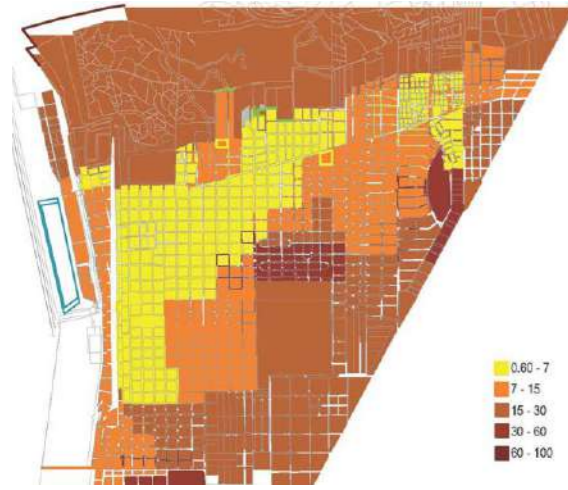
CONFLICTOS: contaminación por el tratamiento del crudo
 una sola actividad industrial que sustenta la región

DIAGNÓSTICO

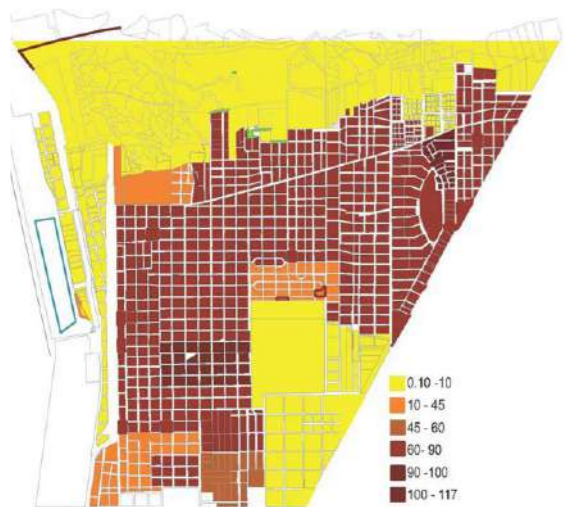
MEDIO SOCIAL

NBI
Debido a las sucesivas crisis, un importante número de la población, no cuenta con sus necesidades básicas satisfechas, esto está relacionado con los asentamientos en zonas anegables, la falta de equipamientos y servicios, la mala calidad edilicia, etc. Se producen mayoritariamente alejados de la Av. Montevideo, en relación a las áreas inundables.
Densidad
Un gran porcentaje de personas de bajos recursos se establecen en áreas bajas, con suelos no aptos. Otros asentamientos están próximos al área industrial, los cuales producen contaminación. El área central está muy consolidada, a diferencia de otras áreas.

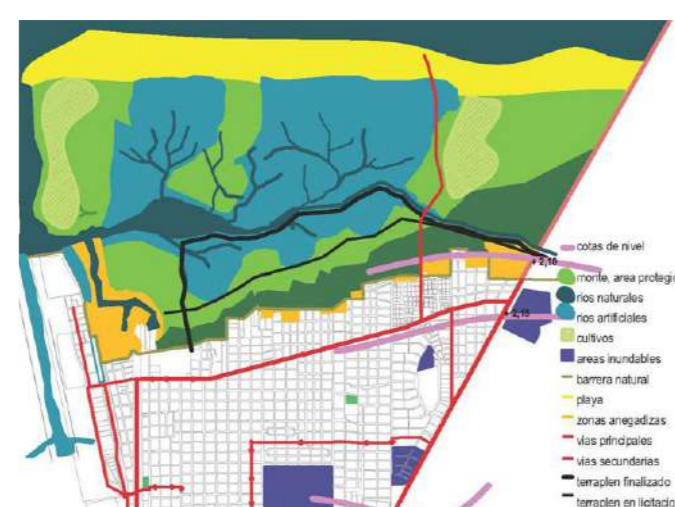
NBI



Densidad



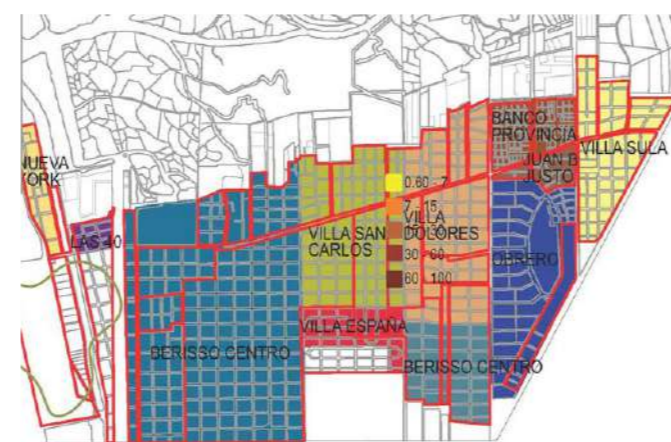
Natural



MEDIO NATURAL

Ecosistema variado y rico, presencia de monte y río, que generan grandes inversiones y ganancias de terrenos fértiles para las actividades frutihortícolas y agropecuarias. Presencia de playas.
La situación litoral propone limitantes al crecimiento ya que no se puede avanzar sobre el monte (área protegida por ley) y genera una ciudad extensa, que crece hacia zonas no propicias. Está acompañada por zonas bajas, inundables, que provoca problemas de escurrimiento de las aguas. La principal actividad económica (industrial) atenta contra el medio natural debido a la contaminación.

Trazado y subdivisión



Estado de la edificación



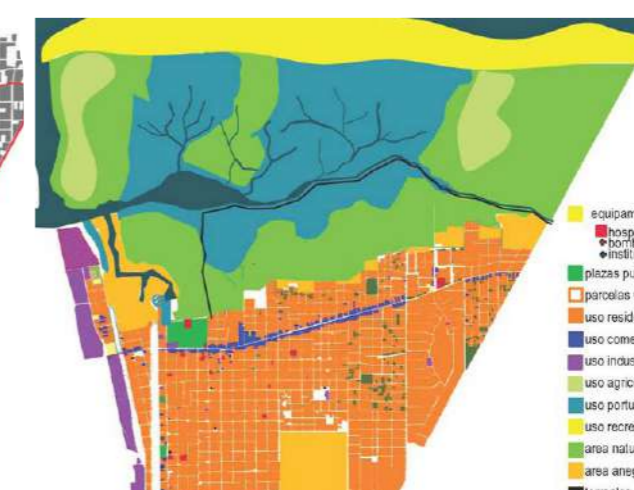
Ocupación



MEDIO CONSTRUIDO

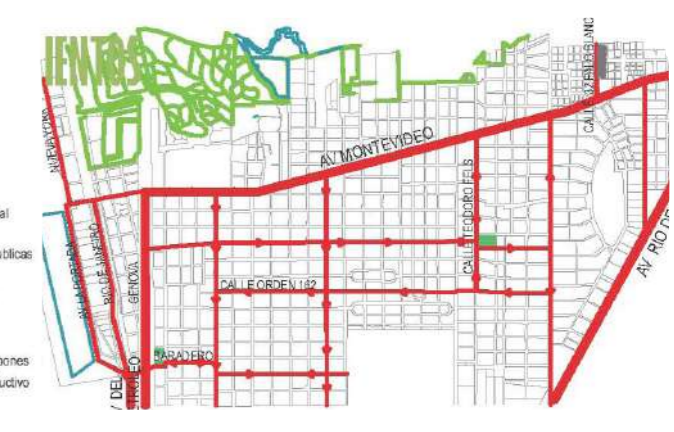
Trazado y subdivisión
Existen diversos tamaños de subdivisiones en relación a los diversos usos: no es el mismo tamaño para usos industriales como residenciales, de la misma manera se diferencia el centro de la periferia.
El trazado reconoce al medio natural en principio, la altimetría, ya que se desarrolla paralelo a la costa y se establece sobre la cota más alta, pero avanza sobre zonas anegables o no propicias. Esto es debido a la falta de planificación en conjunto con la dificultad de acceso a la vivienda. No se reconocen las vías jerarquizadas, provocando conflictos en el tránsito y mala comunicación.
La falta de planificación se ve plasmada en la diversidad de tejidos, como también en la creación de barrios obreros que tuvieron una lógica propia y que generaron polariza-

Usos del suelo



ción y segregación social.
Ocupación
El área central se encuentra saturada, dotada de servicios. La solución para el crecimiento en este sitio sería la densificación, tanto por la transformación de viviendas unifamiliares a multifamiliares como el parcelamiento más pequeño.
Estado de la edificación
Las viviendas del centro son las que tienen mejor calidad edilicia, mientras que en las áreas periféricas, algunas anegables, cuentan con mayor precariedad. Específicamente, el barrio de la Calle Nueva York, se encuentra sumamente degradado debido a la falta de mantenimiento.
Usos del suelo
La Av. Montevideo se encuentra bien equipada, con todo tipo de comercios y equipamientos sociales. Se desarrolla desde la Avenida del Petroleo hasta la Avenida Río

Sistema de movimientos

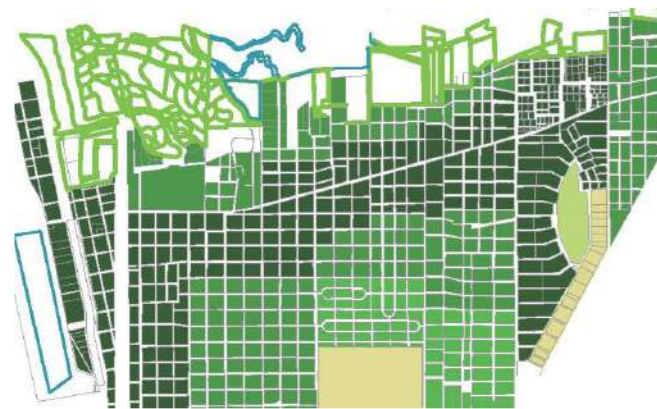


de La Plata, un alineamiento comercial. El uso industrial, estructura el territorio, agrupado en un área delimitada en el extremo sudoeste, donde se encuentra el ferrocarril. Existe también un incipiente uso viti-frutihortícola. El uso dominante es el residencial, que convive con el uso industrial. Esto provoca incompatibilidades como el tránsito pesado en la ciudad, contaminación ambiental, humo, mala calidad ambiental. Existen situaciones diferenciales respecto a la distribución de los equipamientos sociales, ya que la mayoría se encuentran en el área central, mientras que las áreas más alejadas están más desprovistas, contribuyendo a la situación de precariedad en la que se encuentran. Sistema de movimientos El trazado no reconoce las jerarquías en las vías, lo cual provoca falta de conectividad

en sentido transversal. La Av. Montevideo se encuentra saturada. Conviven el tránsito pesado y liviano. La infraestructura ferroviaria no abastece a la población. Hay calles sin pavimento, lo que provoca que el transporte público no pueda acceder a ciertos barrios. Parte del cordón industrial está conectado a través de rutas, el ferrocarril y el puerto. Estas áreas son las que mejor conectividad tienen, junto a la ciudad de La Plata, a través de la Avenida del Petróleo y la Av. 66. Consolidación Las áreas no consolidadas son aquellas que no cuentan con población, ni con servicios, son zonas no aptas para los asentamientos debido al riesgo de inundación o al valor patrimonial del paisaje. Las áreas en vías de consolidación, son aquellas que poseen población, pero carecen de servicios, se prevé que llegarán los

servicios junto a la obra hídrica. Existe una zona bastante amplia consolidada, la cual cuenta con mucha población y está abastecida de servicios e infraestructura. Infraestructuras Las áreas con mayor déficit de infraestructuras coinciden con las áreas anegables, mientras que la zona céntrica que se corresponde con la Av. Montevideo cuenta con los cuatro servicios. Paisaje Existe una diversidad de paisajes lo cual implica una potencialidad para la conformación de una ciudad turística. Las áreas portuarias e industriales en desuso tienen potencial de restauración, se reconocen las áreas de playas, zonas patrimoniales y espacios públicos.

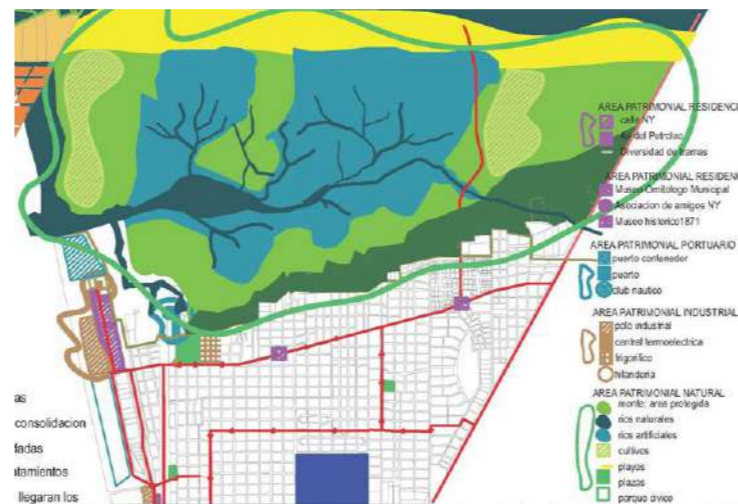
Infraestructuras



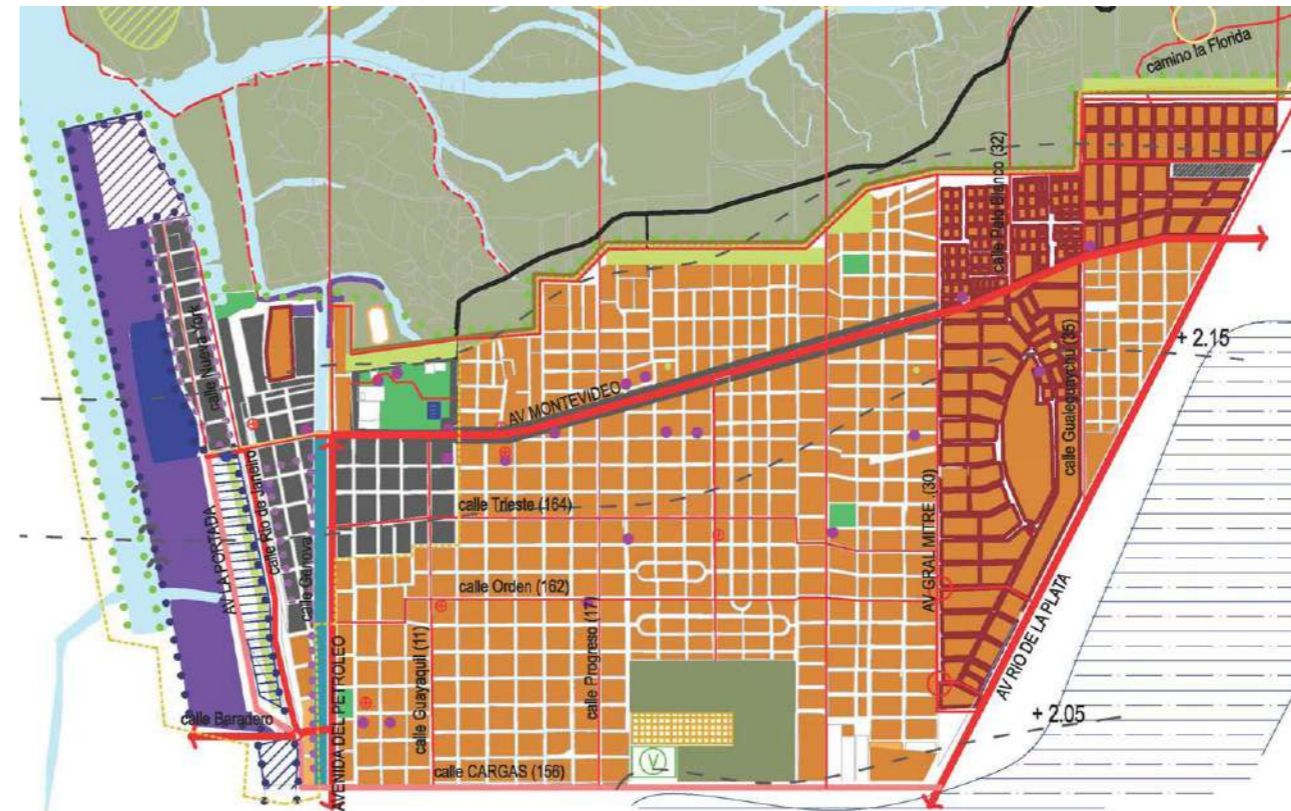
Consolidación



Paisaje



MODELO DESEADO



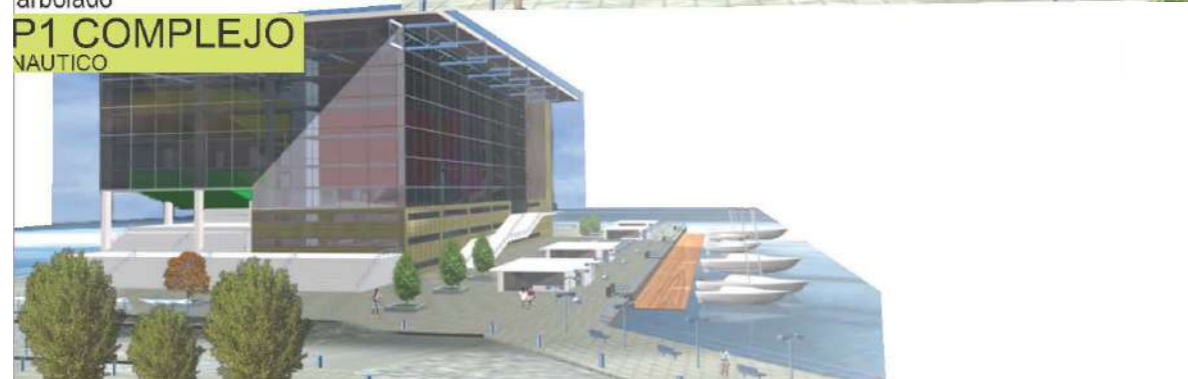
Los recursos naturales son importantes, tanto para la productividad del lugar, como para el turismo y la vida cotidiana de la población. La calidad ambiental actual no es buena y perjudica a la ciudad. Es por eso que se plantea una "macro estrategia" que reúna todos los recursos que hacen a la identidad. Existen recursos patrimoniales dentro de la ciudad, como son las áreas industriales, portuarias, residenciales, que deben convivir. Estos tres recursos se encuentran en situación de borde, cercanas al área central.

Es por eso que la estrategia se basa en la puesta en valor del área central, integrando los tres paisajes estructurantes.



identidad del lugar apropiación calidad de vida
 area central equipamientos diversidad de recursos patrimoniales residenciales
 fuentes diversidad de condiciones de borde recursos patrimoniales naturales
 recursos patrimoniales productivos diversidad de recorridos espacio publico

PROYECTOS



complejo náutico
remate de la ciudad en el río
espacios de transición
equipamiento para espacios públicos
arbolado

P1 COMPLEJO NAUTICO

LA CIUDAD Y EL RIO

parques lineales
equipamiento y apropiación
espacios de desanso y estancos
cartelería con breve historia de la ciudad: identidad
pergolas: lugares de sombra

P2 PARQUE FUELLE MONTE-CIUDAD



LA CIUDAD Y EL MONTE

ensanche de la avenida
equipamiento
acondicionamientos de espacios peatonales y vehiculares
señalización, cartelería, ramblas, bicisendas, ensanche de veredas, y

P3 ENSANCHE DE LA AVENIDA



LA CIUDAD Y SU MOVIMIENTO

parques lineales
transición
espacio de transición entre el área industrial y residencial
bicisendas
diferenciación del tránsito pesado y liviano

P3 PARQUE FUELLE INDUSTRIA CIUDAD



LA CIUDAD Y LA INDUSTRIA

**CUENCA A° MALDONADO
VILLA ELVIRA - SAN LORENZO**

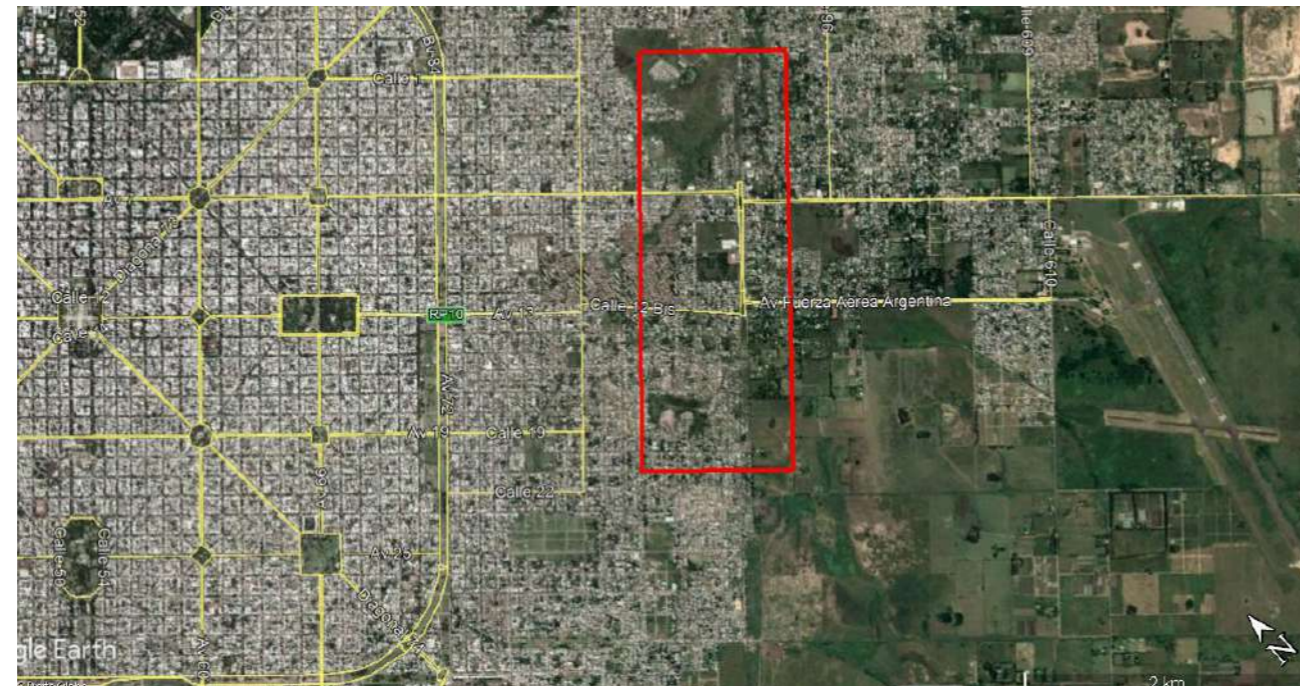
EL SECTOR

El sitio diagnosticado se encuentra en la localidad de Villa Elvira, partido de La Plata, siendo lindante con el Casco Urbano y con la localidad de San Lorenzo.

Se inserta en la Región Pampeana de la República Argentina. Dicho entorno se caracteriza por la poca pendiente de sus terrenos, su clima templado húmedo, su vegetación de pastizal y la presencia de bañados y cursos superficiales de agua dulce, rodeados de zonas inundables.

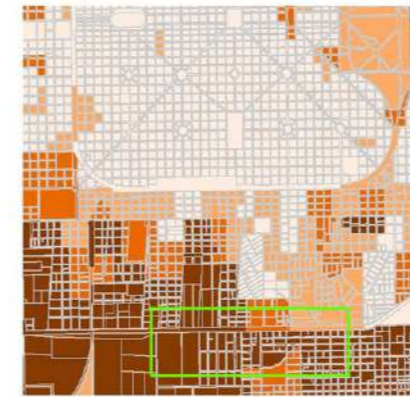
A su vez, podemos ubicar a Villa Elvira al sur de la región metropolitana de Buenos Aires, conectándose a la misma mediante la Av. 90, que es continuación de la Ruta Nacional N°6, que une los distintos partidos que rodean el Conurbano Bonaerense.

El sector específico de análisis está ubicado en el área comprendida por las calles 115, 20, 85 y 93, pudiéndose considerar como un área periurbana con ciertos espacios rurbanos, atrapados por un crecimiento no planificado.



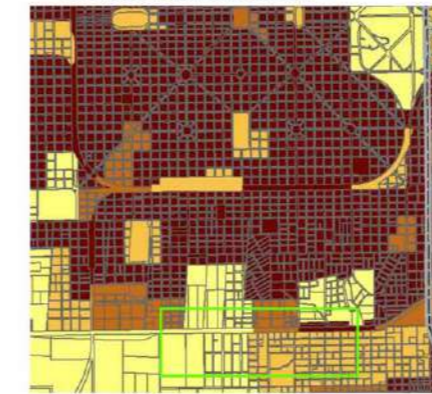
DIAGNÓSTICO

-N.B.I (Necesidades básicas insatisfechas)



Las zonas más alejadas al casco urbano son las más propensas a no satisfacer sus necesidades

-Densidad poblacional



A medida que nos alejamos del casco urbano la densidad poblacional disminuye



**Organización Social
Medio Social y Productivo**

La población local se compone en gran parte por inmigrantes de países limítrofes y nativos expulsados del casco dado el difícil acceso a tierras en el mismo.

En los últimos 10 años, se observa un gran crecimiento del asentamiento ubicado en las calles 17, 19, 84, y 87, rodeando el área de cavas en la zona. También se identifica la densificación de la población a lo largo de toda el área, con mayor proporción en la zona de Av. 90 hacia el sur.

Dado el bajo nivel de ingresos del que goza el área en promedio, su población tiene un índice medio de NBI (15%), y con una predominancia del empleo temporario, obreros de la construcción y recicladores urbanos. Esto es consecuencia de la inexistencia de industrias en la zona, siendo las cavas y el corralón las únicas áreas productivas (extractivas) del sector. Como actividades terciarias podemos mencionar el área de alineamientos comerciales ubicada sobre Av. 7 y ciertos negocios aislados a lo largo y ancho del sector.

Producto de la urbanización aún sin consolidar, encontramos en el área algunas zonas degradadas, como basurales por falta de servicio de recolección y por acumulación

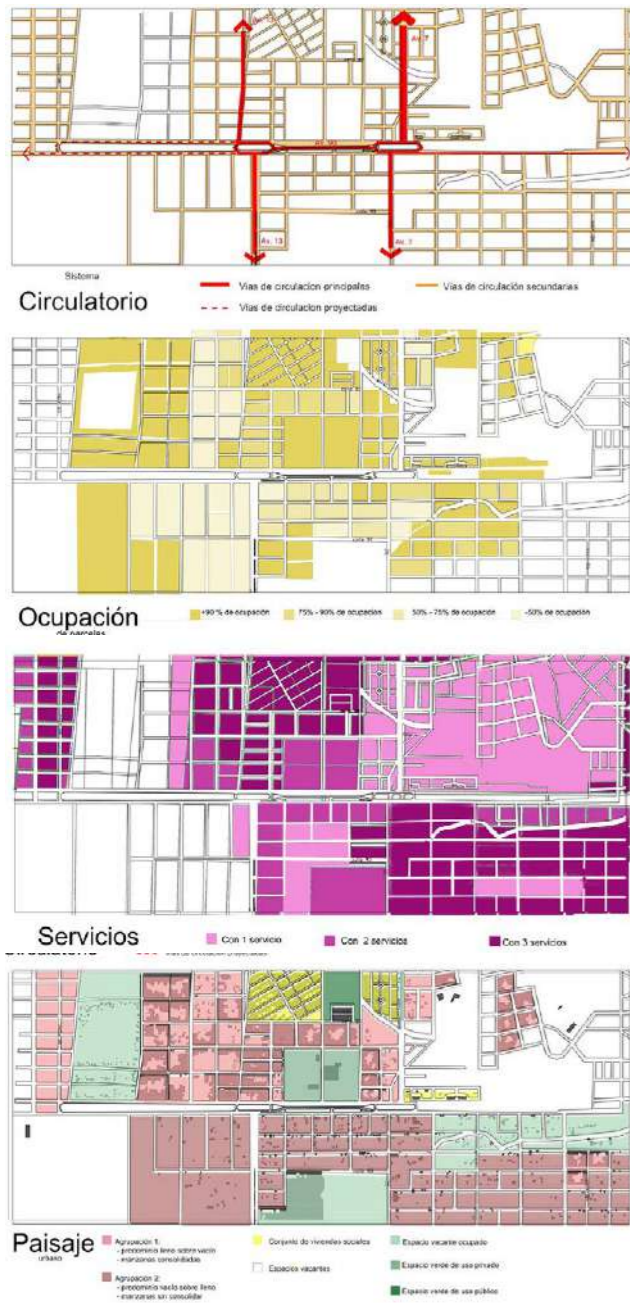
de residuos para su posterior venta. En lo que respecta a densidad poblacional, la localidad tiene un índice bajo con respecto al Casco Urbano (597 frente a los 6.641h/Ha del mismo). Sin embargo, tiene el segundo porcentaje más alto de hogares del partido, sólo precedido por el casco (9% y 40% respectivamente). Como referencia identitaria, podemos hablar de una población que ha sufrido los flagelos de la pobreza, las inundaciones, la contaminación, la delincuencia y las adicciones, teniendo como consecuencia una población estable de gran humildad y solidaridad, lo cual posibilitó la continuidad de su grupo poblacional mediante los centros barriales (como actores sociales referentes) que actuaron en favor del mismo (Centro de Jubilados, Comedor comunitario).

**Configuración urbana
Medio Construido**

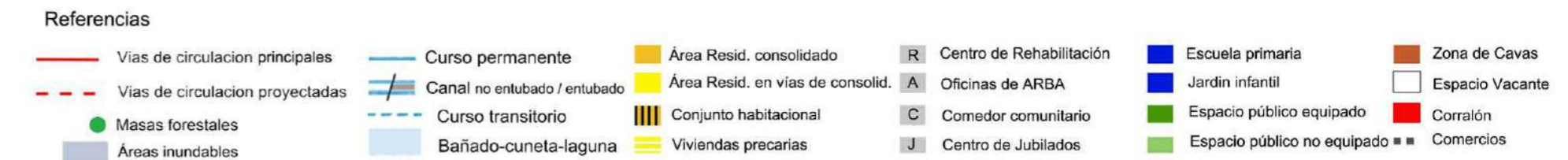
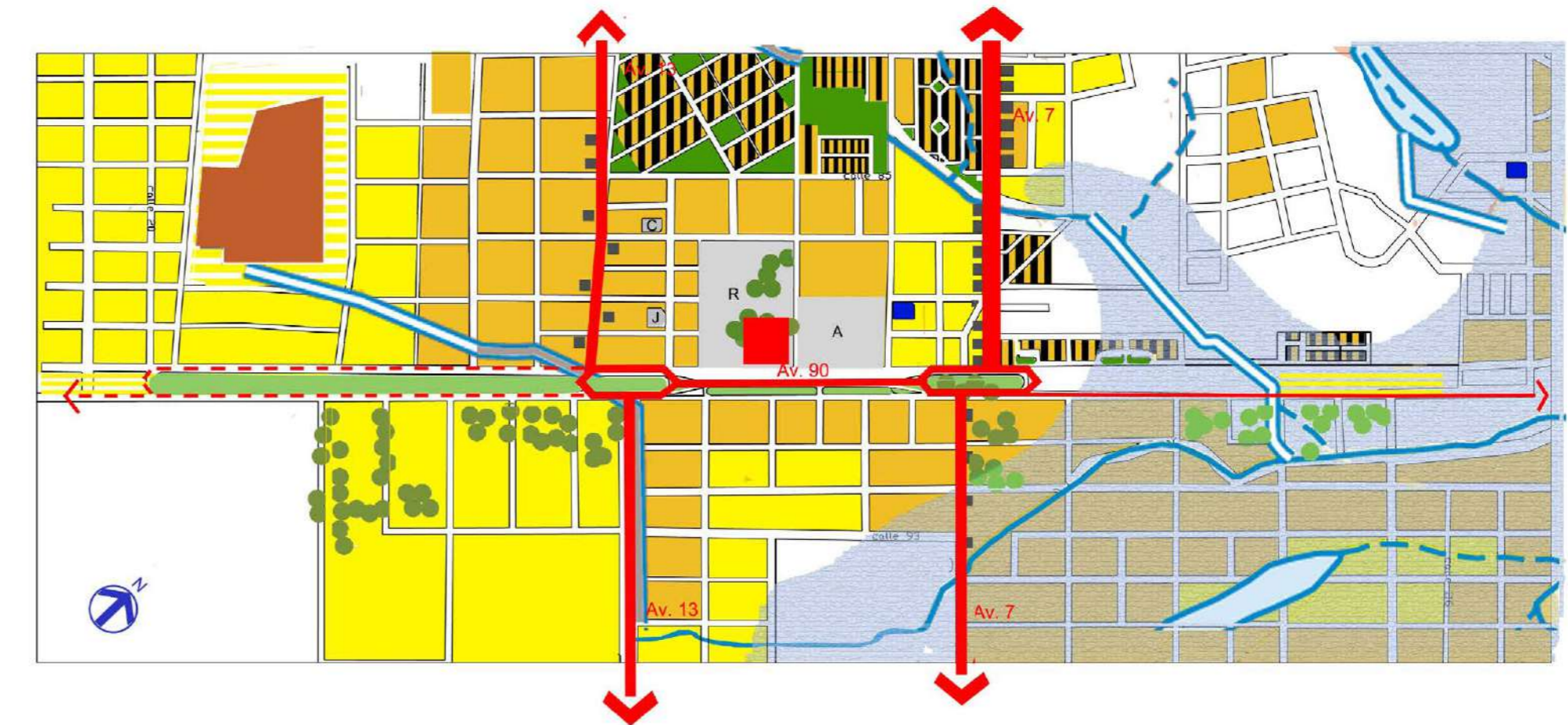
Las vías de circulación principales del sector son 3, y tienen usos bastante diferenciados. Av. 7 es el conector primordial con el casco urbano y contiene la mayor cantidad de comercios; Av. 13 funciona como conector secundario, con algunos comercios aislados; y la Av. 90 se presenta como continuación de la ruta y con equipamientos de servicio para la misma, pero conformando un límite entre un sector más vinculado con los beneficios del casco y otro marginado por la carencias de servicios, equipamiento, etc. La trama en el sector es discontinua, conservando una cierta regularidad del trazado de damero desde la intersección de Av. 13 y Av. 90 hacia el este y hacia el oeste,

pero no hacia el norte y hacia el sur. Respecto a la calidad de las construcciones, encontramos diferentes intensidades de edificación. Podemos distinguir un sector de conjuntos de viviendas, con un gran nivel de consolidación (tanto en ocupación como en servicios) y una mayor relación con el casco, en cercanía como en accesibilidad. A su vez, otro sector sería el de los asentamientos, los cuales se distinguen por la baja calidad de sus edificaciones, su mala ubicación en relación a la vulnerabilidad hídrica (ya sea en las cercanías al arroyo o a las canteras) y por no poseer más de un servicio, al que acceden de manera ilegal. El medio natural en el que se inserta el sector se caracteriza por la presencia del arroyo que lo atraviesa, provocando la desintegración de las manzanas y, en el mejor de los casos, la aparición de grandes espacios vacantes en los bordes del arroyo (áreas inundables). También podemos encontrar otros grandes espacios no antropizados (mencionados antes como vorurbanos), que no llegan a conformar espacios verdes por su falta de equipamiento y mantenimiento. También es destacable la abundancia de forestación en las áreas menos

la zona presenta algunos grupos de árboles en determinadas áreas (zona de quintas, predio del centro de rehabilitación y sobre Av. 90) que favorecen a la calidad paisajística de tales sectores. El uso principal del área puede definirse por su carácter residencial. El sector cuenta con escasos equipamientos educativos y de salud, ubicados en la cercanía del casco urbano, así como también pocos espacios verdes públicos (que se encuentran en algunos casos en los conjuntos de viviendas). También hay un predio destinado al uso extractivo, rodeado por asentamientos, un corralón, un centro de jubilados, un comedor comunitario, y oficinas de ARBA. Subdivisión/parcelamiento: la consolidación de manzanas en el sector con equipamientos, manzanas no consolidadas (asentamientos), parcelas amplias (residencial expansivo), parcelas sin divisiones (grandes usos-corralon, centro de rehabilitación). Concluyendo, podemos decir que la forma urbana del sector es el resultado de la existencia de estos paisajes, que reflejan su disparidad, dándole una característica muy particular, el de múltiples paisajes contiguos.



ESTRUCTURA FÍSICA



PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 2013

CONFLICTOS - TENDENCIAS - POTENCIALIDADES

CONFLICTOS

Existe un problemática claramente identificable asociada a la existencia de barreras físicas, representadas por la avenida 90 y los arroyos que forman parte de la cuenca del Maldonado. La avenida 90 conforma un límite claro entre dos tipos de ocupación y parcelamiento distintos, dada la tendencia de crecimiento regional desde el casco urbano de La Plata hacia la periferia, esta se presenta como una barrera importante para

el crecimiento y la consolidación del tejido urbano. Definiendo una zona de parcelas con dimensiones urbanas y una gran consolidación del tejido formal hacia el casco urbano. Y otra zona, con parcelamiento mixto, combinando parcelas de dimensiones propias de zonas rurales o suburbanas. Los arroyos a cielo abierto también se presentan como barreras en el mismo sentido de la avenida 90, generando dificultades para el acceso a distintas zonas del sitio.

La avenida 90 cuenta con un ancho prominente, como consecuencia de ser parte de un plan de impacto metropolitano que la define como la futura ruta 6. Esto da como resultado un gran espacio público desaprovechado por completo, que además se presenta como un agravante de su condición de barrera urbana. Presenta a lo largo de su huella grandes espacios y áreas degradadas, que podrían ser potenciales espacios verdes, que alienten la integración del sec-

tor en cuestión. El curso de los arroyos tiene una dirección sudoeste/noreste hacia su desembocadura en el río de La Plata. Estos, junto con la pendiente natural del terreno que acompañan el curso de los arroyos, generan zonas de anegamiento en las cercanías de los cursos de agua. Dado los valores altísimos del mercado de la oferta parcelaria y la urgente necesidad de asentamiento de la población de bajos recursos en las cercanías de un núcleo urbano, estas zonas se convierten en oportunidad, tanto para los e intereses especulativos inmobiliarios, como para la formación de asentamientos informales. Generando así zonas ocupadas inundables.

En lo que se refiere a circulaciones, el sector es atravesado por dos vías de gran jerarquía, vinculadas con el casco urbano platense, y a la vez directamente relacionadas con las vías de escala metropolitana que conectan con la RMBA. Estas son las avenidas 7 y 13. En sentido transversal a estas solo cuenta con la avenida 90. Es por esta cuestión que es notoria en la configuración urbana la expansión de la ciudad sobre los suburbios. La falta de vías principales transversales a 7 y 13, no posibilitan la homogeneidad del sector, que se encuentra más degradado y precario en cuanto nos alejamos de las avenidas 7 y 13.

El sector presenta escases en cuanto a parques, zonas de recreación, y deportivas. Existen grandes espacios vacantes, pero no existen equipamientos necesarios para el desarrollo del ocio y el esparcimiento de la población.

POTENCIALIDADES

El sector presenta un gran conflicto que es el de la fragmentación que representa en la actualidad la avenida 90. Sin embargo, podemos distinguir en la rambla de la misma un potencial espacio público, donde se desarrollen zonas verdes, espacios para la recreación y el deporte, que posibilitarían la integración de los sectores actualmente fragmentados. Asimismo, se contempla, también como potencialidad, la continuidad de la RN N°6 como generadora de empleos para los servicios de ruta que existen y los q tenderían a aparecer.

La cercanía con el Casco urbano de La Plata, posibilita que en las avenidas conectoras principales como 7 y 13 se generen alineamientos comerciales y de servicios. La continuación de la avenida 90 hacia el sudoeste, junto con la revalorización del espacio público que presenta en su gran espesor, podría proveer espacios verdes de contemplación, de recreación y deportivos para todo el sector, además aportaría cierto grado de identidad al sector por ser la Av. 90 la de mayor jerarquía local.

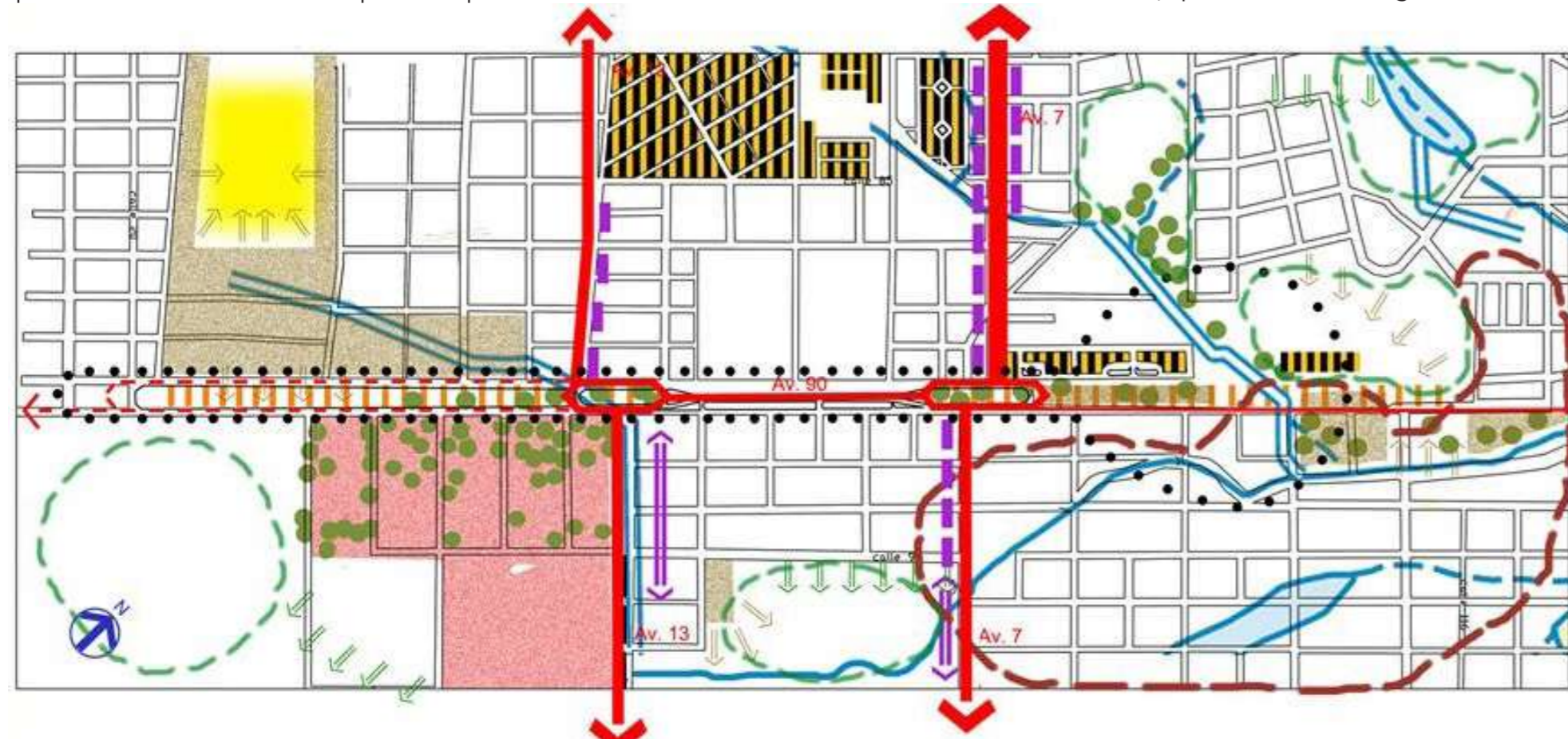
Existen zonas de conjuntos de viviendas ubicadas de 90 hacia el casco urbano asociadas al parcelamiento urbano, como así también existe una zona de quintas hacia el otro lado de 90 asociadas al parcelamiento suburbano o rural. Esto por un lado marca la ruptura entre los dos ámbitos, pero por otro lado motiva la diversificación del uso del suelo, y pensando en una avenida 90 remodelada y un sector integrado en su totalidad podría generarse una mixtura en el

tejido urbano interesante desde el punto de vista paisajístico.

La forestación natural del sector potencia las áreas degradadas o las zonas vacantes, presentándose como un valor agregado para el desarrollo del equipamiento necesario para el sector, en función de la escasez de zonas dedicadas a las actividades al aire libre.

TENDENCIAS

La tendencias del sector se verifican principalmente en el crecimiento de la ocupación, que se caracteriza por tener dos categorías distintas, el crecimiento del tejido formal, asociado a la apropiación legal del suelo y la ocupación de parcelas, y el crecimiento de asentamientos informales, que son el resultado de la ocupación de terrenos de manera ilegal por parte de la población de bajos recursos. La tendencia del crecimiento del tejido formal está directamente relacionada con la lógica del crecimiento de la ciudad hacia la periferia, es decir, el tejido urbano está medio consolidado a medida que nos alejamos del casco urbano de La Plata. La tendencia del crecimiento de asentamientos informales está asociada a la necesidad de cercanía con los grandes centros urbanos por parte de la población de bajos recursos, dado que eso les brinda mayores posibilidades de subsistencia. Y también está asociada a la ocupación sobre terrenos anegables o en riesgo hídrico, principalmente los bordes de los arroyos. Existe además la tendencia, en menor medida, de ocupar terrenos fiscales, espacios vacantes de dominio público.



LINEAMIENTOS

Integración

- Promover la integración de los distintos grupos sociales a través de la creación de espacio público equipado en áreas de riesgo hídrico.
 - Asociar los espacios verdes principales a las calles principales.
 - Utilizar la rambla de av. 90 como espacio deportivo de integración, abierto.
 - Utilizar el área de la cota más baja como espacio recreativo para el ocio (manteniendo su carácter de superficie de filtración).
 - Utilizar el sector de canteras (cava) como laguna artificial, propiciando el crecimiento de flora y fauna.
- Reestructurar las vías circulatorias principales.
 - Rectificar la continuidad de un lado y otro de Av. 90, para facilitar la accesibilidad a la parte oeste.
 - Trasladar el carácter principal de las Av. 1 y 20 que tienen en el Casco hacia el sector trabajado.

- Proveer de servicios a los sectores ocupados que aún no los poseen.

Vivienda social

- Relocalizar los asentamientos precarios ubicados en zonas de riesgo hídrico hacia aquellas áreas vacantes que sean menos vulnerables.
 - Relocalizar los asentamientos al área vacante más cercana mediante la construcción de conjuntos de vivienda social.
 - Ubicar los conjuntos en vinculación con las calles principales.

Educación y Producción

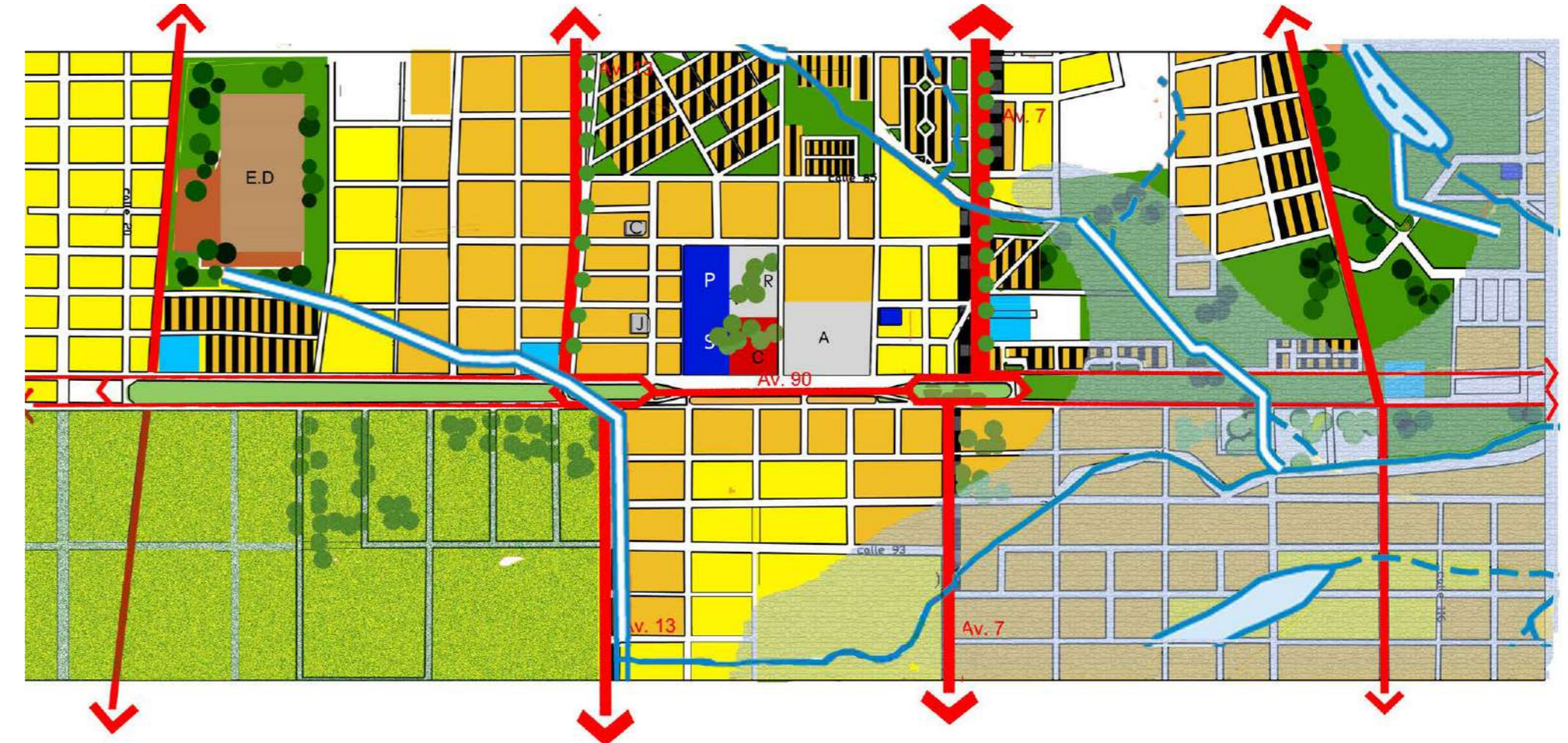
- Crear edificios de equipamiento público de salud, educación y producción con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y generar empleo local.
 - Crear edificios funcionariales de escala barrial, que sirvan de capacitadores para la producción con recursos del área (agrícolas y reciclados).
 - Ubicar estos edificios sobre av. 90.

- Proveer de programas que contemplen las necesidades de todos los grupos etarios.
- Promover la alineación de los comercios sobre las avenidas 7 y 13.
- Promover la creación de conjuntos de viviendas en distintas áreas del sector.
- Promover la ocupación de los terrenos de quinta como sectores productivos frutihortícolas.

Ambiente

- Asegurar el saneamiento del arroyo en sus condiciones actuales y futuras.
 - Promover la concientización en el cuidado del medio ambiente.
 - Proveer de las herramientas necesarias para la captura de residuos y su tratamiento.
- Promover la forestación en las áreas más antropizadas.

MODELO DESEADO



Referencias

Vías de circulación principales	Curso permanente	Centro de Rehabilitación	Jardín infantil	Sectores productivos frutihortícolas
Áreas inundables	Canal no entubado / entubado	Oficinas de ARBA	Escuela primaria	Masas forestales
Área Resid. consolidado	Curso transitorio	Comedor comunitario	Escuela secundaria	Conjunto habitacional
Área Resid. en vías de consolid.	Bañado-cuneta-laguna	Centro de Jubilados	Corralon	Parques recreativos/deportivos inundables
			Equipamiento deportivo	Edificios plurifuncionales



EL SECTOR



Fuerte relación de movimiento de personas y mercadería entre La Plata y Buenos Aires. Se encuentra en la unión entre los centros productivos del interior del país y el puerto de Ensenada, presentando esto un intenso tránsito de camiones en la periferia, donde una de las rutas principales es la Avenida 520 (perímetro de la zona de estudio)

El pre-diagnóstico “es una etapa metodológica que nos brinda el conocimiento para afrontar las demandas y que sean factibles (...) están en juego los recursos públicos y privados. Aporta o reformula objetivos”. (D. Kullock)

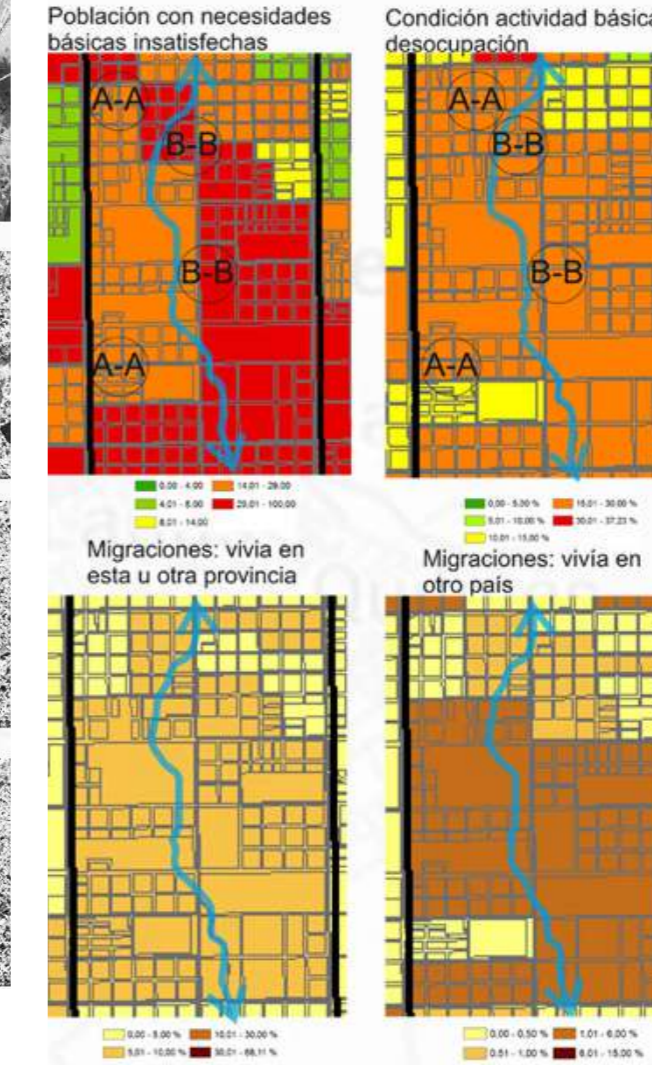
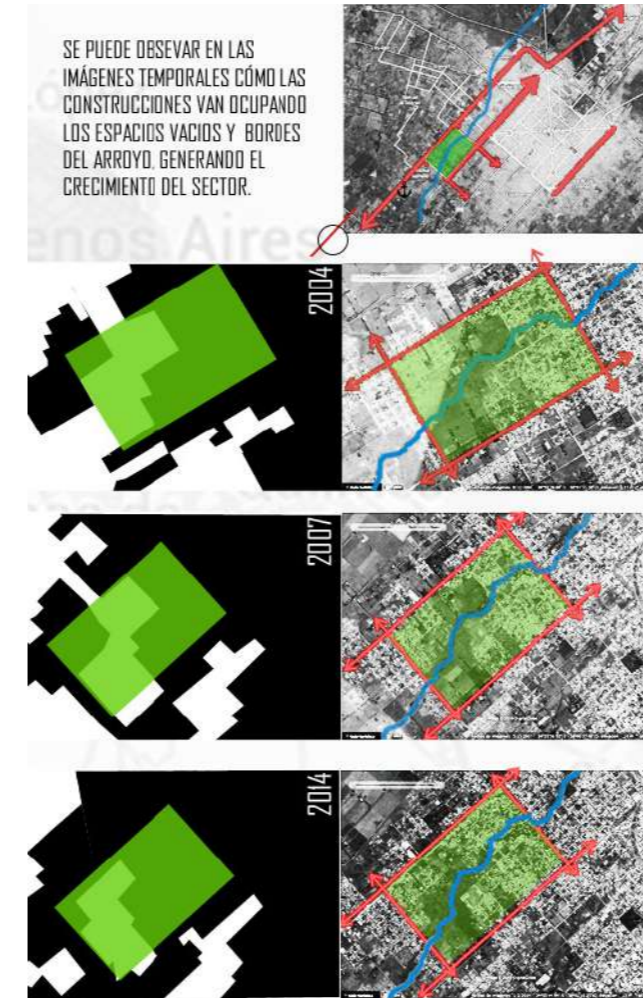
En el transcurso de este trabajo se estudió el sector comprendido entre las avenidas 137, 155, 532 y 520 de las localidades de San Carlos y Melchor Romero (Partido de La Plata), hacia el oeste del casco urbano. Para el reconocimiento y comprensión del sector se realizaron consultas a la pobla-

ción y relevamientos in-situ como parte del pre-diagnóstico. Se obtuvieron resultados de ese primer acercamiento, los cuales permitieron establecer las primeras tentativas de Objetivos, tales como:

- Adaptar las áreas urbanizadas y/o a urbanizar a las condicionantes físico ambientales que el territorio manifiesta.
- Promover la integración socio-espacial en el área de estudio; adecuando la movilidad y la conectividad, y el mejoramiento de las infraestructuras.
- Aprovechar los grandes espacios abiertos como componentes para estructurar el área; potenciando el curso de agua como espacio de integración; y valorizando el espacio público, y las condiciones paisajísticas y ambientales que refuerzan la identidad del área.

Se procedió luego a un estudio más exhaustivo, mediante el cual se describieron y explicaron los componentes y sus interrelaciones. Esto es el Diagnóstico, que “es un conocimiento producido críticamente que determina las características cuantitativas y cualitativas (rasgos) mediante un procedimiento para establecer la naturaleza, magnitud y jerarquización de las necesidades o problemas (conflictos)”. (M. J. Rocca). Con este primer acercamiento dividimos nuestra investigación en dos momentos: el análisis de la Organización Urbana (Medio Social y Medio Productivo); y el análisis de la Configuración Urbana (Medio Natural y Medio Construido).

DIAGNÓSTICO



Organización Urbana:

A partir de un relevamiento y del análisis de indicadores del Censo NHPyV 2010 es posible destacar que el sector se ve afectado por un alto nivel de desocupación; como así también por un bajo nivel educativo, limitando el acceso a un trabajo estable; y puesto en evidencia a través de la presencia de desnutrición infantil en parte del sector (dato aportado por representante de Agrupación Evita, que brinda asistencia comunitaria). Gran parte de la ocupación residencial está dada por inmigrantes provenientes del interior del país y del exterior en busca de nuevas oportunidades de crecimiento económico.

Configuración Urbana:

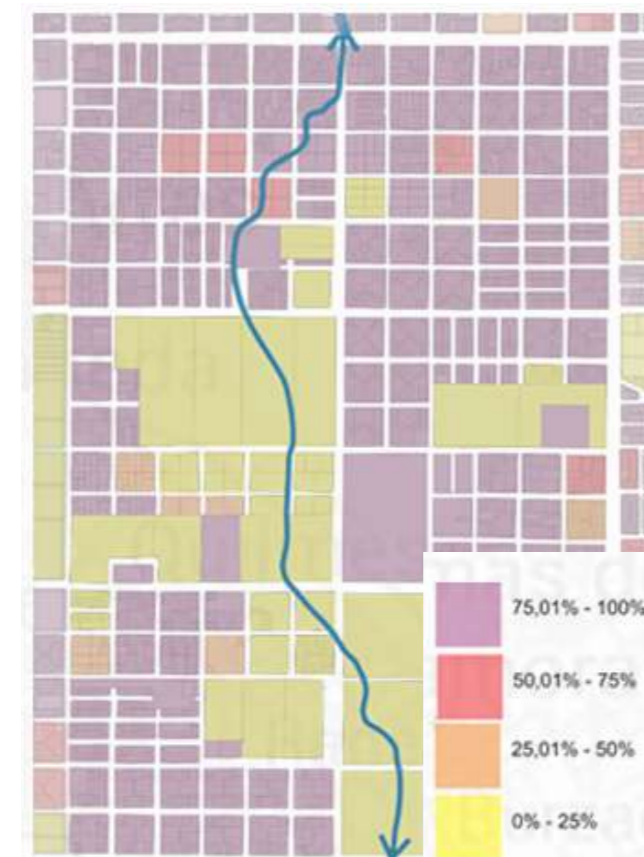
“Conjunto de actividades y relaciones dimensionadas y localizadas en el espacio” (I. López). “Depende de la forma de implantación de las actividades (usos del suelo). Están vinculadas a la infraestructura. No siempre existe relación entre la estructura física y las necesidades económicas y sociales” (Yujnovsky). Es decir que de acuerdo a la historia, el contexto económico y político, el modo de producción del espacio; y de los procesos sociales, ecológicos y culturales se adopta una forma espacial: la configuración urbana. La misma puede ser abordada a partir del análisis de dos medios: el natural y el construido.

Medio Natural



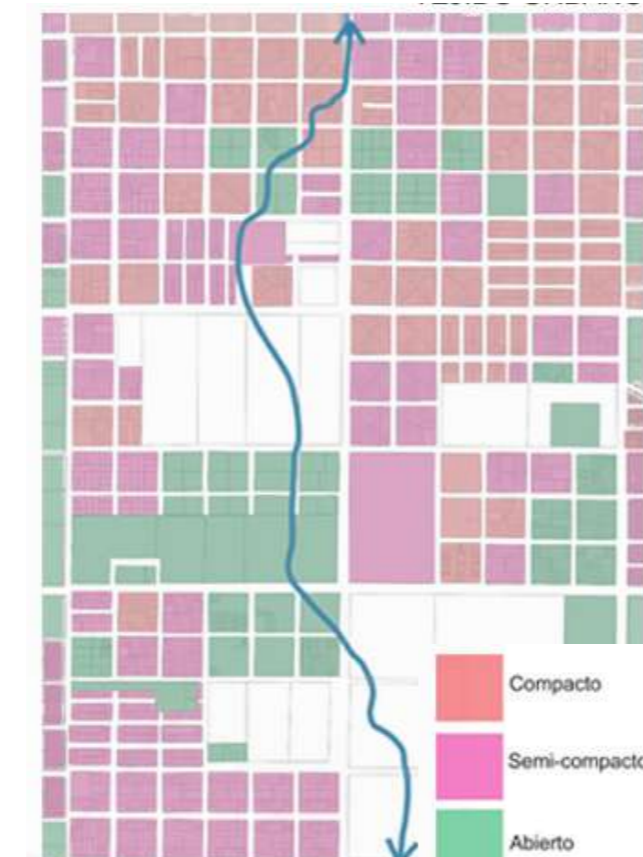
Medio Natural: Como principal factor se destaca el Arroyo El Gato, con características desfavorables por las cotas de nivel que se presentan en el terreno y la planicie de inundación. Sumado a ello, es posible constatar la baja capacidad de absorción del suelo debido a las características naturales del mismo. En relación a la cantidad de espacios verdes resulta notoria la baja presencia de arbolado.

Ocupación



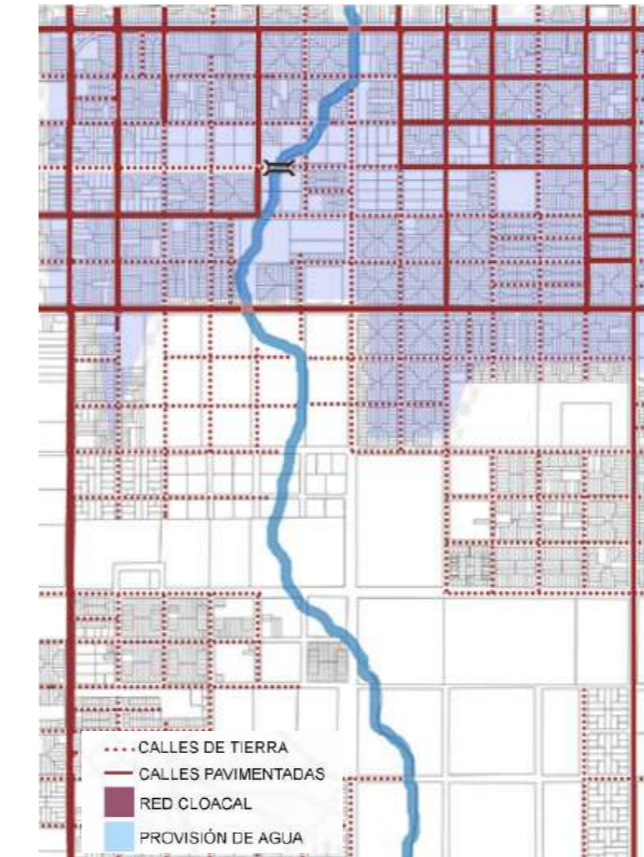
Medio Construido: El sector se encuentra circundado por avenidas que se diferencian por su flujo vehicular. Sobre las mismas se puede notar una gran disponibilidad de transporte público relacionando este sector con los puntos de trabajo y recreación de la ciudad. Se destaca particularmente la avenida 520 como arteria de conexión directa entre el interior de la provincia y el puerto de La Plata. Dentro del sector estudiado se puede identificar una mínima cantidad de calles pavi-

Tejido



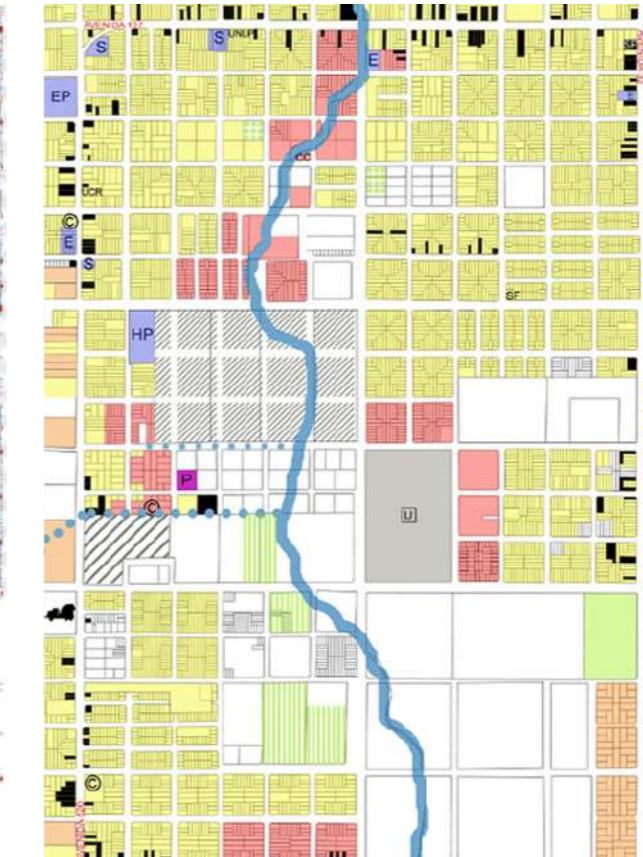
mentadas. Esto se contrapone con la mayoría de las calles que no sólo no cuentan con pavimento, sino que no es posible percibir un tratamiento de la tierra necesario para la circulación vehicular. Esto impide a su vez la recolección de residuos; situación que es posible verificar en puntos específicos de recolección situados sobre avenidas, y de incineración al interior del sector; lo cual genera una falta de higiene urbana en general. Se advierte asimismo una discontinuidad de las vías de comunicación entre

Servicios



ambos lados del arroyo, ya que sólo cuenta con un puente peatonal en la calle 140 y la continuidad de tres avenidas: 137, 143 y 155. En cuanto a la **infraestructura de servicios** se destaca la falta de agua por red en casi el 50% del sector, la falta de independización de cada vivienda en cuanto al servicio eléctrico, la inexistencia de red cloacal y la falta de provisión de gas natural por red. A partir de un estudio minucioso de las manzanas se observa el porcentaje de **ocupación** de las mismas y la situación de su

Usos del suelo



tejido. Como conclusión de lo analizado se evidencia que, a pesar de contar con un gran porcentaje de ocupación (mayor al 75%), el tejido general es semi-compacto; con retiros de frente y/o lateral en la mayoría de las viviendas. Esto es producto de la expansión del casco urbano con deficiencias en el control de dicho proceso. Respecto a las **viviendas**, es posible detectar tres tipos: en la zona compacta presentan un nivel con buen estado edilicio. En contraposición, se verifican sectores de



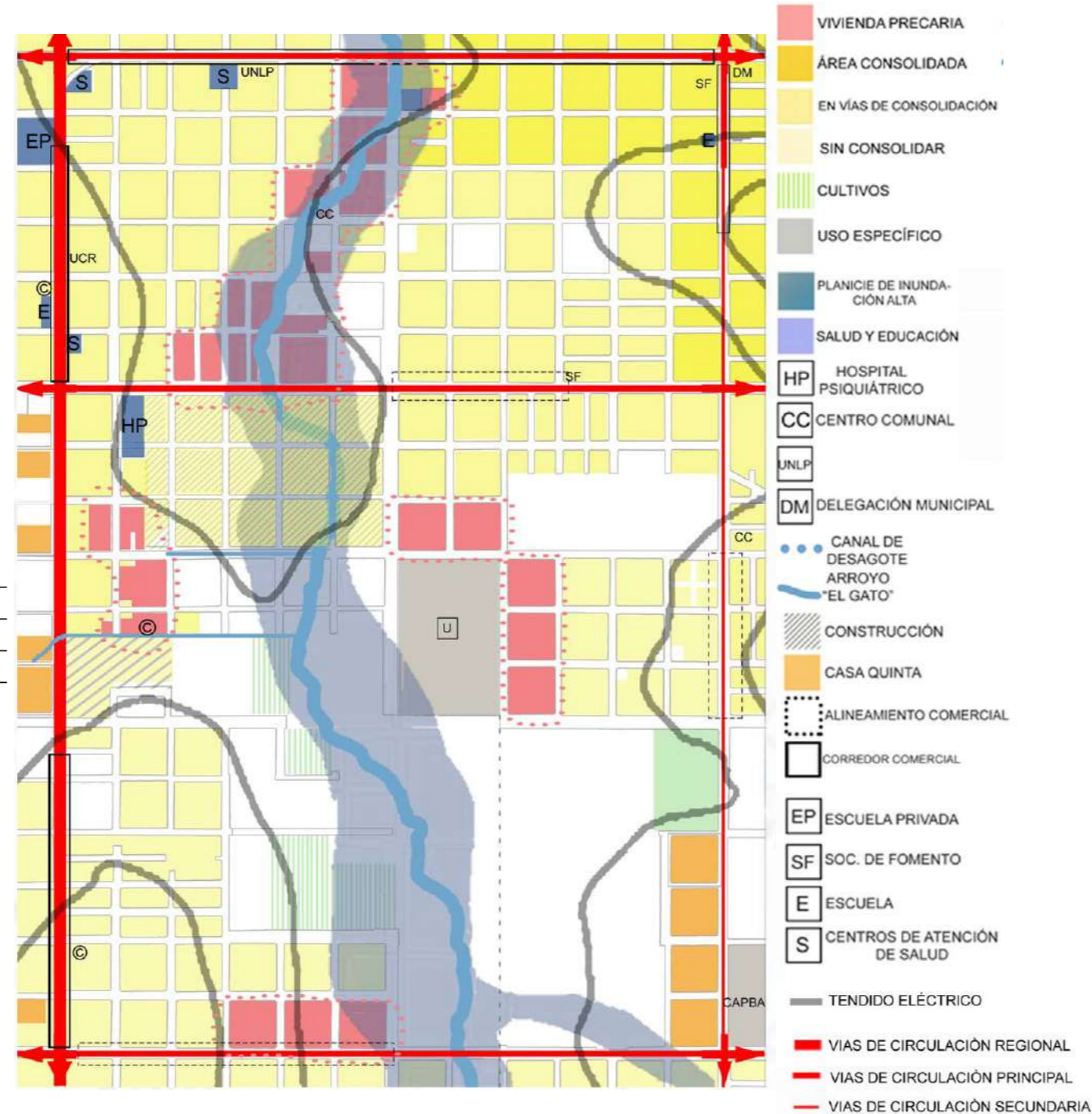
ocupación informal con un alto grado de precariedad e inadecuado estado edilicio, sin los servicios mínimos necesarios. El sector sur, sobre la avenida 532 presenta cuatro quintas (151, 155, 531 y 532) que poseen un parcelamiento de tipo extraurbano en buen estado. Sobre la avenida 520 es posible observar lo siguiente: un corredor comercial no consolidado en su totalidad, ininterrumpido entre las avenidas 143 y 149, que genera un borde que quiebra la relación entre el sector y su entorno inmediato; sobre la avenida 137 se presenta un corredor con carácter continuo; y usos comerciales dispuestos de forma aislada en 532, 143 y 155.

ESTRUCTURA FÍSICA

Se entiende por estructura física al “conjunto de elementos formales e informales considerados fundamentales en la conformación de una ciudad que están interrelacionados y forman parte del todo” (I. López); y como “sistema socialmente organizado de los elementos básicos que definen una aglomeración humana en el espacio” (enfoque clásico marxista). En este sentido, en el área de estudio es posible definir diferentes zonas según los grados de consolidación:

	Consolidado	En vías de consolidación	Sin consolidar
Agua	X	X	
Cloacas			
Electricidad	X	X	X
Pavimento	X		
Ocupación parcelaria	X	X	X

Se presentan ciertos sectores con parcelamientos rurales que se corresponden con la actividad agrícola, entre las avenidas 149 y 155. En ellos se puede observar gran superficie absorbente con respecto a la planicie de inundación y sectores más cercanos al casco. Muchos de estos espacios vacíos - cuya situación legal se desconoce - se encuentran atravesados por el tendido de una red de alta tensión que llega a la planta transformadora (calle 528), lo cual representa una restricción.

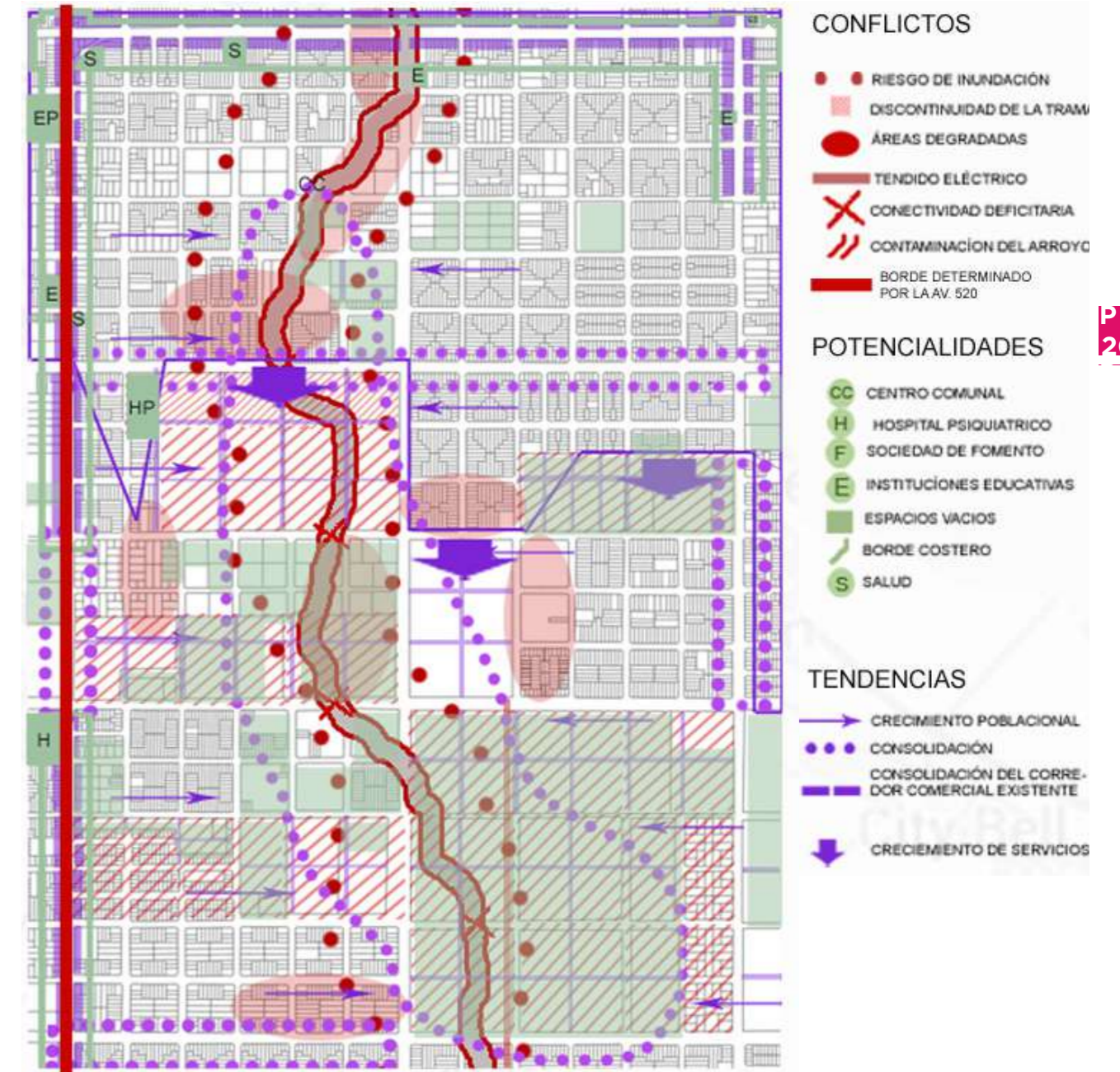


VALORACIÓN

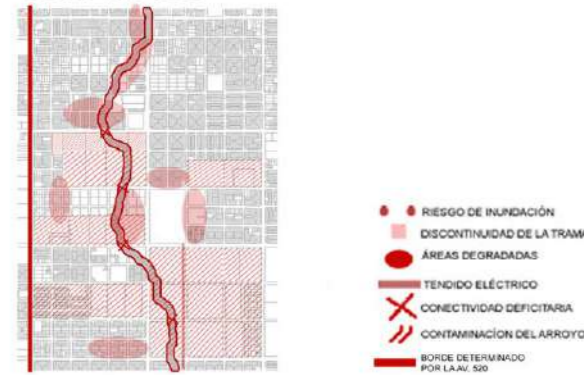
Para concluir con el diagnóstico se realiza una valoración basada en los conflictos (problemas y/o restricciones), potencialidades (recursos de valor subutilizado) y tendencias (cambios que se pueden ocasionar en alguna condición en un lapso de tiempo); y de los cuales se intenta descubrir los factores causales; mediante un análisis de aspectos físico-espaciales, funcionales, morfológicos, sociales, económicos, culturales, políticos, ambientales.

Como resultado de la valoración, se detectan como cuestiones destacadas:

- Carencia de infraestructuras básicas y de saneamiento en el arroyo, impidiendo su aprovechamiento como recurso paisajístico (posible foco infeccioso).
- Existencia de una serie de vías circundantes que permiten una rápida conectividad con el casco urbano.
- Presencia de una gran identidad dada por la existencia de áreas de cultivo, aportando la posibilidad de grandes espacios verdes y de ámbitos de interacción social.



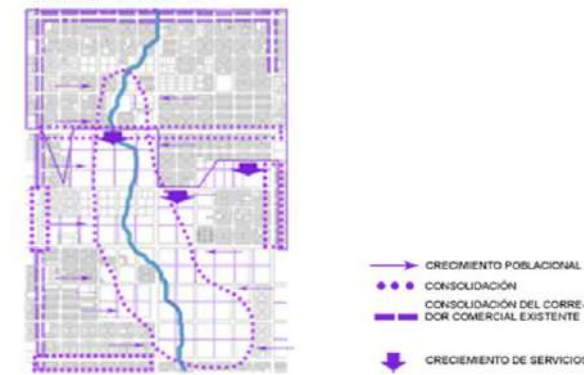
CONFLICTOS



POTENCIALIDADES



TENDENCIAS



	CONFLICTOS	POTENCIALIDADES	TENDENCIAS
MEDIO NATURAL	CONTAMINACIÓN DEL ARROYO. INUNDACIÓN POR DESAGOTE DE TIERRAS ARRIBA Y DESBORDE DEL ARROYO "EL GATO". FALTA DE ARBOLES SOBRE LAS AVENIDAS Y CALLES INTERNAS COMO RECURSO DE ACONDICIONAMIENTO CLIMÁTICO.	POSIBILIDAD DE EXPLOTAR EL ARROYO COMO RECURSO PAISAJÍSTICO, TURÍSTICO Y RECREATIVO. ESPACIOS VACIOS CON USO DE CULTIVOS Y TERRENO DE ABSORCIÓN.	AUMENTO DE LA CONTAMINACIÓN DEL ARROYO. DESBORDE DEL ARROYO POR FALTA DE INFRAESTRUCTURA.
MEDIO CONSTRUIDO	ARTERIA DE TRÁNSITO PESADO (520) DE CONEXIÓN CON EL CENTRO Y PUERTO DE LA PLATA GENERANDO UN BORDE Y FALTA DE CONEXIÓN CON EL ENTORNO. VIVIENDA PRECARIA: CASAS DE CHAPA O MADERA. SECTORES SIN APARCELAR GENERANDO DISCONTINUIDAD EN LA TRAMA URBANA. USINA (TRANSFORMADORA ELÉCTRICA) CON LLEGADA POR 528 IMPOSIBILITANDO LA CONSTRUCCIÓN POR DEBAJO DE ESTE TENDIDO. DEFICIT DE CONECTIVIDAD DADO POR EL ARROYO CONFORMANDO UN BORDE ENTRE LOS LADOS DEL SECTOR. EQUIPAMIENTOS ESCOLARES CONCENTRADOS EN EL SECTOR NORTE DEL BARRIO.	RÁPIDAS VIAS DE CIRCULACIÓN HACIA EL CENTRO DE LA PLATA. EXISTENCIA DE EQUIPAMIENTO EDUCATIVO EN EL SECTOR Y SU CERCANÍA. EQUIPAMIENTO HOSPITALARIO: PSIQUIATRICO. EQUIPAMIENTO RECREATIVO. CORREDOR COMERCIAL REFERENTE A LAS NECESIDADES DIARIAS DE LA SOCIEDAD (SUPERMERCADOS, KIOSKOS, TIENDAS, FIAMBRETERIAS, CARNICERIAS) Y DE CONEXIÓN CON EL CENTRO (TALLERES, CORRALONES...)	POSIBILIDAD DE CRECIMIENTO DE LOS SERVICIOS HACIA EL SECTOR. LA EXPANSIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE LA PLATA DARÁ UNA MAYOR CONSOLIDACIÓN DEL SECTOR INTERVENIDO Y CIRCUNDANTES. EL CRECIMIENTO DESMEDIDO DE LA CIUDAD EN UN LAPSO CORTO DE TIEMPO, SIN LOS RECURSOS NECESARIOS APORTADOS POR EL GOBIERNO (TRAZADO DE CALLES, PARCELAMIENTO, SERVICIOS) DARÁ COMO RESULTADO ASENTAMIENTOS INFORMALES. CONSOLIDACIÓN Y EXPANSIÓN DEL CORREDOR COMERCIAL DE DIVERSOS USOS.
MEDIO SOCIAL	FALTA DE CONCIENCIACIÓN DE LA POBLACIÓN EN CUANTO A LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL (QUEMA DE BASURA, DESAGUE DE DESECHOS CLOACALES Y DESECHOS AL ARROYO). NIVELES BAJOS DE ESTUDIOS PRIMARIOS Y SECUNDARIOS FINALIZADOS. FALTA DE INSERCIÓN A LA SOCIEDAD DEBIDO A DIFERENCIAS ÉTNICAS, CULTURALES Y ECONÓMICAS. INSEGURIDAD COMO RESULTADO DE FALTA DE PUESTOS LABORALES.	ACCESO A TRANSPORTES PÚBLICOS. INSTITUCIONES EDUCATIVAS APROVECHAMIENTO DE TERRENOS SIN APARCELAR CON EL FIN DE CREAR ESPACIOS PÚBLICOS. APOYOS SOCIALES COMO LAS SOCIEDADES DE FOMENTO.	AUMENTO EN LAS MIGRACIONES EXTERNAS. MEJORAS EN LA SITUACIÓN LABORAL, CON PUESTOS DE TRABAJO EN BLANCO. AUMENTO DE PUESTOS DE TRABAJO EN EL SECTOR.
MEDIO ECONÓMICO	TRABAJOS TEMPORALES Y EN NEGRO. FALTA DE RECURSO DE TRABAJO EN EL SECTOR. GASTOS EN TRANSPORTES PÚBLICOS DEBIDO A LA LEJANÍA AL CENTRO URBANO Y PUESTOS DE TRABAJO.	UTILIZACIÓN DE LA TIERRA COMO FUENTE DE TRABAJO Y ALIMENTO A PARTIR DE CULTIVOS. PLANTA TRANSFORMADORA COMO FUENTE DE TRABAJO. FORMALIZACIÓN DE TRABAJO DE LOS CARTONEROS.	INSTALACIÓN DE NUEVOS COMERCIOS SOBRE LAS AVENIDAS 520-532-137 Y 143 DE ABASTECIMIENTO DIARIO. POSIBLE INSTALACIÓN DE INDUSTRIAS Y/O ACTIVIDADES EXPULSADAS DEL INTERIOR DEL CASCO. DESPLAZAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES AGRÍCOLAS DEBIDO A LA CONSOLIDACIÓN DEL SECTOR URBANO.
MEDIO POLÍTICO	FALTA DE COMPROMISO CON RESPECTO A LA SITUACIÓN AMBIENTAL, ECONÓMICA E INFORMAL DEL SECTOR. FALTA DE COMPROMISO LUEGO DE LA INUNDACIÓN DE 2013.	INTERVENCIÓN EN LA CUENCA DEL ARROYO. RECORRIDOS DE TRANSPORTE CON FLUIDEZ HACIA LOS DISTINTOS PUNTOS DEL CASCO.	FUTURA INTERVENCIÓN DESTINADA A PAVIMENTAR CALLES, Y TRAZADO DE REDES DE SERVICIOS. RECOLECCIÓN DE RESIDUOS EN LA TOTALIDAD DEL SECTOR. AUMENTO DE OBRAS HIDRÁULICAS SOBRE EL ARROYO "EL GATO".

PROPUESTA

“La propuesta se presenta en términos cualitativos, con un grado de generalidad alto. La cuantificación de los beneficios de la sociedad involucrada o precisar metas corresponde a la etapa de formulación de Programas y Proyectos que harán operativo el Plan” (I. López).

Se reformulan en consecuencia los **objetivos**:

- Adaptar las áreas urbanas y/o a urbanizar a las condiciones físico-ambientales que el territorio manifiesta.
- Promover la integración socio-espacial en el área de estudio, adecuando la movilidad y la conectividad.
- Mejorar las infraestructuras.
- Aprovechar los grandes espacios abiertos como componentes estructurantes para el área, potenciando el curso del arroyo como espacio de integración y valorizando el espacio público, las condiciones paisajísticas y ambientales que refuerzan la identidad del área.
- Promover el desarrollo socio-económico de la población del área a partir de la implementación de cursos de capacitación y la generación de posibilidades de inserción laboral.

Linamientos:

Son las orientaciones básicas surgidas del diagnóstico que permiten dirigir las políticas y estrategias de intervención; la territorialización de los objetivos para construir una propuesta general, base de un Plan, Programas y Proyectos. Para el área de estudio se propone:

Sistema de movimientos:

Ordenamiento del sistema de movimientos través de la jerarquización de vías. Favorecimiento de la conectividad interna del sector y con el casco. Mejoramiento de la circulación peatonal.

Actividad poblacional y su localización:

Revisión y consolidación de un sector comercial de servicio a la industria a través de la regulación normativa.

Consolidación de corredores comerciales de tipo diario sobre las avenidas 137 y 532, y la previsión de un nuevo corredor sobre la avenida 520.

Promoción del desarrollo educativo y la capacitación laboral de la población a partir de la creación de nuevos equipamientos. Mejoramiento del sistema de salud a nivel local.

Puesta en valor del medio natural en zonas de desborde conformando un sistema de espacios verdes públicos.

Completamiento de la infraestructura básica.

Mejoramiento de la calidad edilicia. Promoción del tejido abierto sobre los bordes del arroyo El Gato.

Relocalización de población asentada sobre sectores con riesgo hídrico.

Previsión de mecanismos de atención de emergencias mediante la creación de un Plan de Contingencia.

Espacios abiertos:

Aprovechamiento del curso de agua como recurso recreativo y paisajístico.

Preservación y consolidación de áreas de cultivo a través de la regulación normativa.

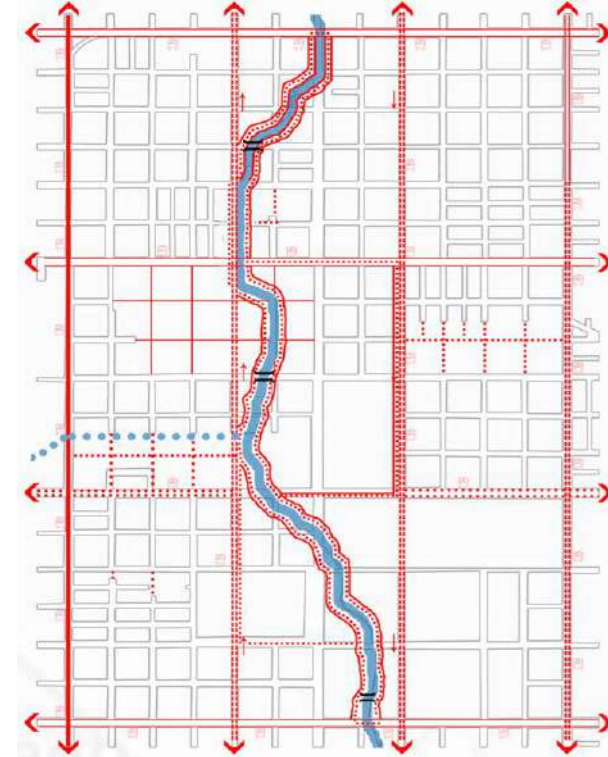
Promoción de la ocupación parcelaria en sectores con mayor consolidación del uso residencial.

Implementación de obras hidráulicas y de saneamiento sobre el arroyo El Gato.



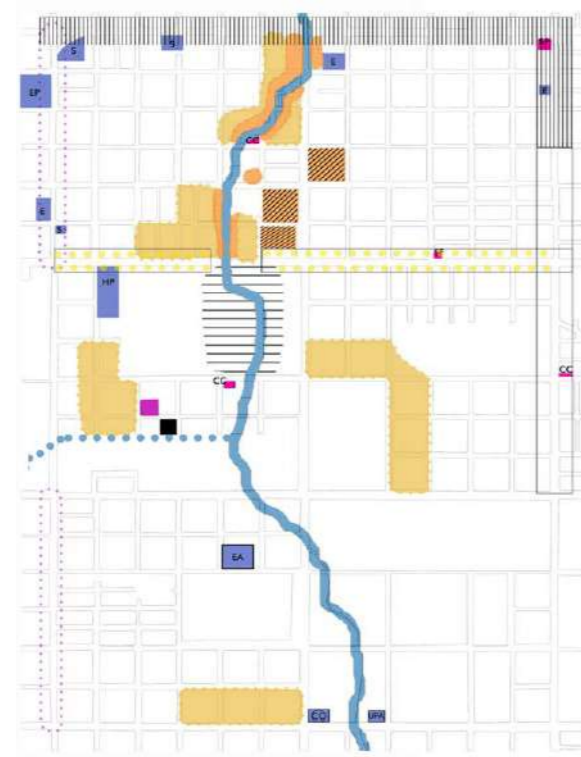
LINEAMIENTOS

Sistema de movimientos



BUSCAMOS UN ORDENAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE MOVIMIENTO MEJORANDO LA CALIDAD DE LAS AVENIDAS PRINCIPALES CIRCUNDANTES, AUMENTANDO SU JERARQUÍA. PROPONEMOS LLEVAR A CABO LA APERTURA DE CALLES INTERNAS QUE ROMPEN CON LA CONTINUIDAD DE LA TRAMA DÁNDOLES UNA MEJOR CALIDAD A LAS MISMAS COMO ASÍ TAMBIÉN A LAS EXISTENTES, LOGRANDO AUMENTAR LA RELACIÓN ENTRE AMBOS SECTORES DEL ARROYO.

Actividad poblacional y su localización



SE PLANEA LA CONSOLIDACIÓN DE DOS TIPOS DE CORREDORES, UNO INDUSTRIAL (AV.520) Y OTRO DE COMERCIOS DIARIOS (AV. 137 / AV 532 / AV 143) CON UNA MAYOR DENSIDAD RESIDENCIAL. SE PROPONE EL MEJORAMIENTO EDILICIO DE SECTORES PRECARIOS Y LA RELOCALIZACIÓN DE FAMILIAS POR OBRA HIDRÁULICA (ENSANCHE) EN ÁREAS A CONSOLIDAR. SE FOMENTA LA EDUCACIÓN, CAPACITACIÓN Y ATENCIÓN PRIMARIA DE LA SALUD, CON APOYO Y ASISTENCIA SOCIAL.

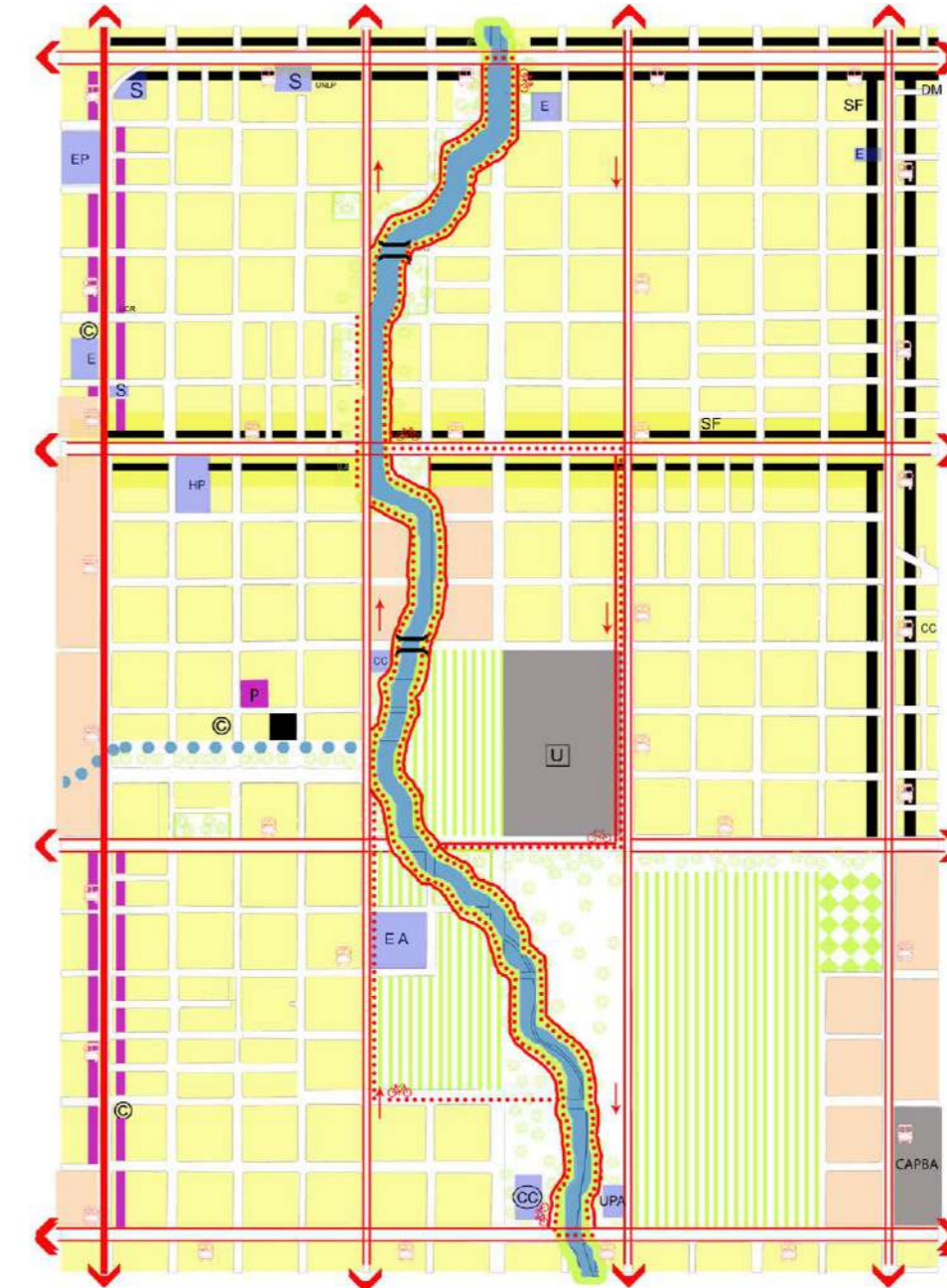
Espacios abiertos



SE BUSCA MANTENER EL CINTURÓN AGRÍCOLA COMO IDENTIDAD DEL SITIO Y GENERAR UN PULMÓN VERDE, QUE SE EXTIENDE A LO LARGO DEL ARROYO COMO UNA RAMA DEL MISMO PROPORCIONANDO UN RECURSO PAISAJÍSTICO, UTILIZÁNDOLO ASÍ COMO DIVERSOS ESPACIOS DE RECREACIÓN.

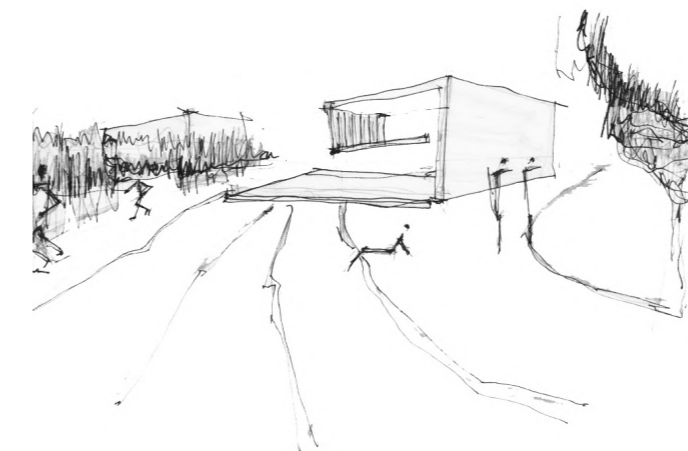
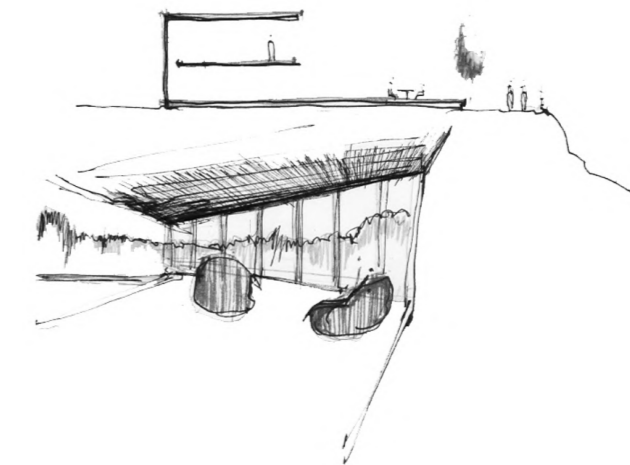
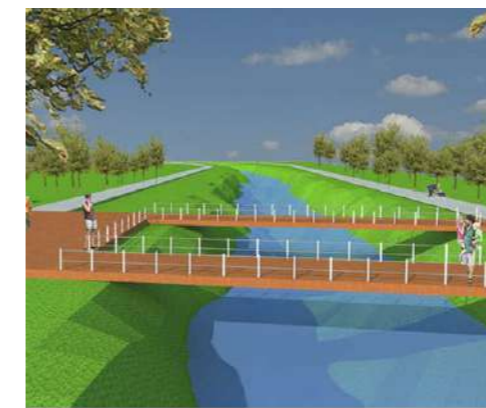
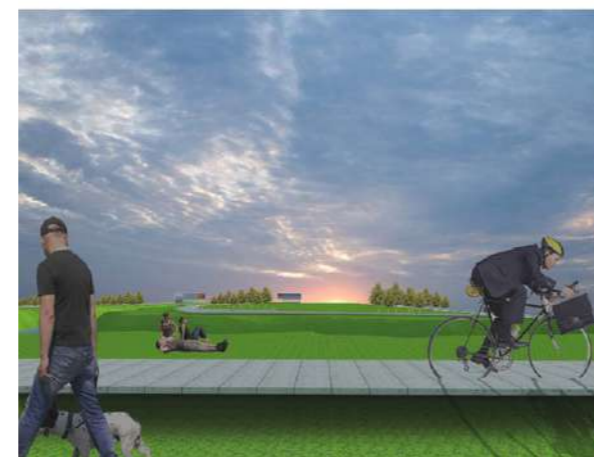
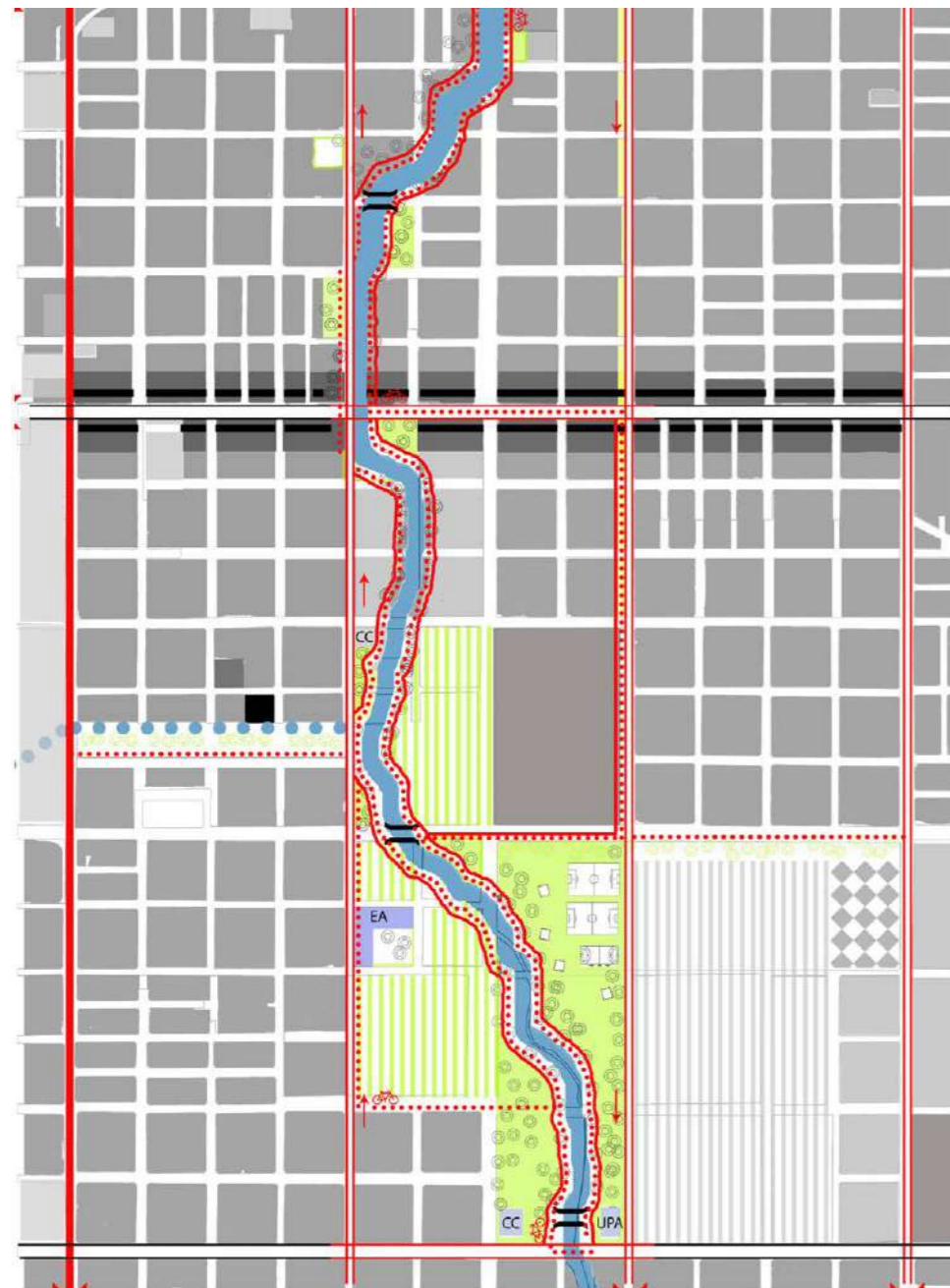
MODELO DESEADO

- UPA UNIDAD DE PRONTA ATENCIÓN
- CC CENTRO COMUNITARIO
- INDUSTRIA
- COMERCIOS
- NUEVOS ESPACIOS RECREATIVOS
- ARBOLADO
- ESPACIOS RECREATIVOS
- CULTIVO
- VIVERO
- PARADA DE COLECTIVO
- AVENIDA JERÁRQUICA
- BICISENDA
- PUENTE PEATONAL
- SENTIDO DE LA CALLE
- DENSIDAD MEDIA
- AREA CONSOLIDADA DE USO RESIDENCIAL
- CASA QUINTA /TEJIDO ABIERTO



Continuidad a la trama del casco urbano de La Plata siguiendo su lógica de movimiento y reforzando el carácter de las avenidas laterales 520 y 532; con el objetivo de mejorar sus relaciones viales para lograr una rápida conectividad. Revalorización paisajística del arroyo El Gato a través de sectores recreativos y recorridos lineales al aire libre. Mejoramiento de la calidad edilicia en sectores precarios, y relocalización en las zonas residenciales más consolidadas de los asentamientos sobre las márgenes objeto de la obra hidráulica, previendo así la densificación de aquellas áreas que poseen infraestructuras básicas. Establecimiento de un sector de tejido abierto sobre los márgenes del arroyo; y previsión de áreas de cultivo para reforzar la identidad de los habitantes, la capacidad económica y la amortiguación de posibles inundaciones.

PROYECTO



PROGRAMA DE INTERVENCIÓN

Colocación de puentes peatonales.
 Creación de una escuela agrícola como preparación para abordar las actividades regionales y como fuente de empleo.
 Circuito de bicisendas reforzando este eje planteado y recorriendo el sector comercial sobre la avenida 143.
 Creación de un centro comunal con la posibilidad de actividades variadas tales como: UPA, aulas, biblioteca y salón de exposiciones.
 Apertura y acondicionamiento del borde del arroyo El Gato mediante un fuelle verde generador de espacios recreativos que culminan en un gran parque sobre la avenida 155.
 Programas de regulación:
 Fortalecimiento y promoción de uso comercial sobre las avenidas 137, 143, 532 y 520, que tendrán un tejido más compacto y las zonas residenciales un tejido semi-compacto.
 Programas de gestión:
 Generación de cursos de capacitación laboral.
 Generación de puestos de trabajo.
 Creación de centros de asistencia social.

PTI 2014

EL SECTOR

La localidad de Abasto pertenece al Partido de La Plata, ubicado en km. 55 de la Ruta 2, a 15km del centro urbano de la ciudad.

El desarrollo de la población de la zona comienza en 1889 aproximadamente, a partir de la aparición del ferrocarril del sur, que conectaba Buenos Aires con La Plata, más el crecimiento de los mataderos municipales que proveían carne a toda la Provincia de Buenos Aires.

La localidad de Abasto alimenta productivamente a toda la zona del Casco Urbano de la ciudad de La Plata y sus alrededores.

Está ubicada en un punto de transición estratégico entre la Ruta 2, que bordea la zona de producción hortícola, y las vías de exportación del puerto de La Plata, es decir, sobre la Avenida 520.

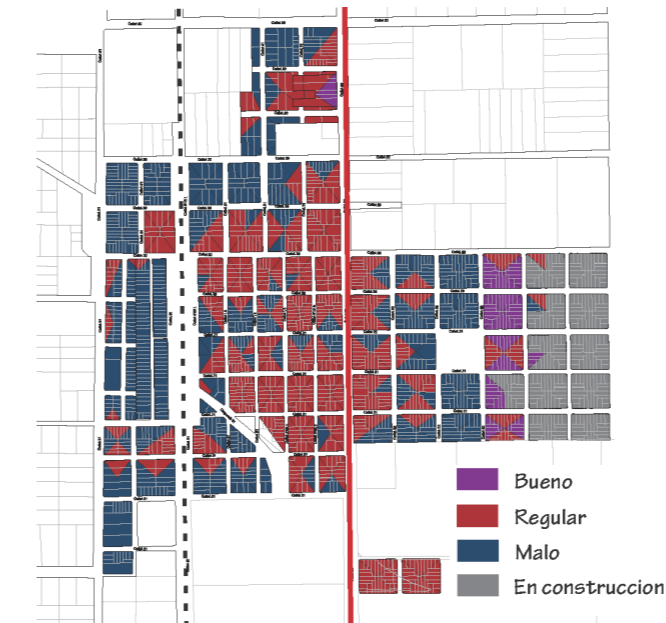
Esto es de gran importancia a la hora de analizar la configuración urbana de Abasto, su desarrollo económico y social.

El sector productivo de los invernáculos, crea un límite que aisla al sector de Abasto del

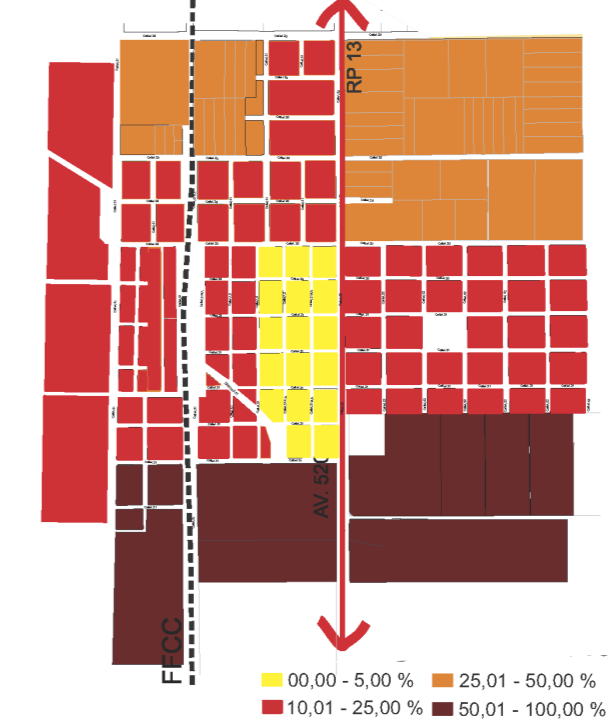


DIAGNÓSTICO

Calidad de vivienda(INDEC 2010)



Vivienda Crítica (INDEC 2010)



resto de la ciudad, convirtiéndose en una zona que abastece económicamente ya que la producción fruti-hortícola es la principal fuente de trabajo.

Este aspecto representa una potencialidad económica, pero al mismo tiempo genera una desvinculación de los residentes con las actividades que se dan en el resto de la ciudad, que no estén relacionadas con el espacio productivo.

Quienes tienen mayor influencia en la construcción de la ciudad son los actores económicos, ya que son ellos quienes disponen de la mayor cantidad de tierra para la producción. Esto se ve reflejado en la toma de terrenos de suelo productivo, donde se contraponen intereses, la necesidad de habitar y el uso del suelo productivo.

Podemos identificar otros actores sociales como las cooperativas y también el registro nacional de trabajadores y empleados agrarios.

Medio Natural

Por lo que podemos observar en la cartografía realizada (curvas de nivel), la zona de Abasto se encuentra en un área relativamente alta, que permite descartar posibilidad de frecuentes inundaciones.

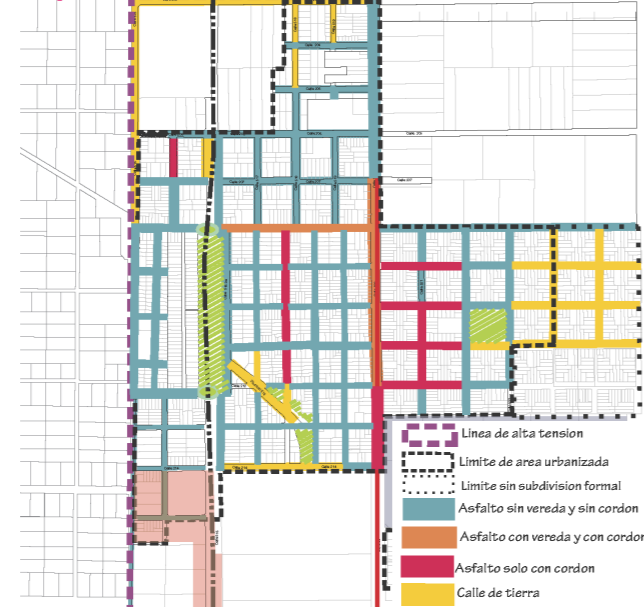
Aún así, en uno de los ángulos del asentamiento, se puede visualizar un área anegadiza, que hay que tener en cuenta a la hora de planificar. Destacando como importante que, esta zona se encuentra en vías de consolidación y hoy en día se está edificando en gran cantidad.

Abasto brinda las condiciones aptas para la producción agrícola, la más destacada en

Medio Natural



Espacio urbano



Usos del suelo



este caso, la fruti-hortícola. Podemos rápidamente ver también que prevalece el lleno sobre el vacío, dándonos cuenta de una carencia de espacio verde abierto.

Consolidación

Se puede observar que a rasgos generales se destacan tres áreas. Por un lado la zona central más consolidada, que cuenta con los tres servicios y un porcentaje alto de ocupación de manzana. En segundo lugar, una zona más reducida en vías de consolidación, en donde los servicios se reducen a dos y la ocupación es baja (25%). Y por último, se destaca un área con muy baja ocupación y sólo un servicio básico. Esta última coincide mayoritariamente con una subdivisión informal en la zona de expansión más reciente.

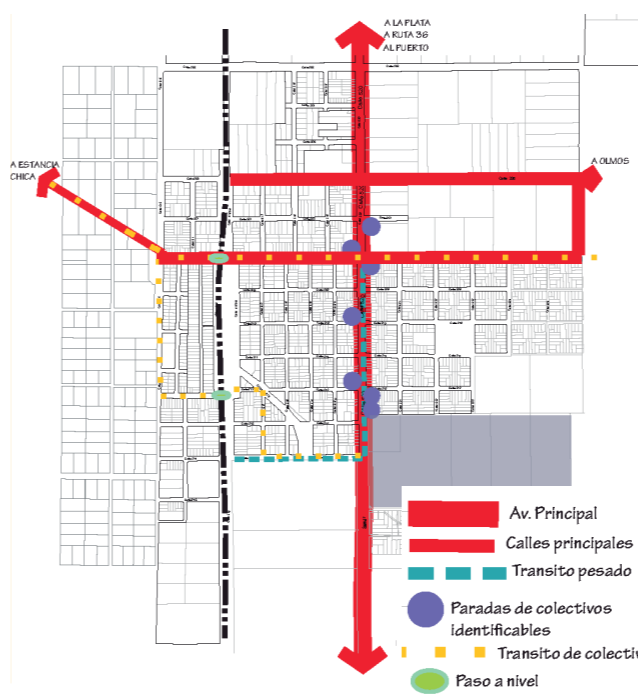
NBI y Vivienda Crítica

Superponiendo los resultados del Censo 2010 de NBI y Vivienda Crítica, se observa una zona con mayores recursos, coincidente con el centro geográfico y comercial de la ciudad de Abasto. Por el contrario, un área carente de infraestructura y recursos, que se ubica en las periferias, donde además se ubican áreas tomadas ilegalmente.

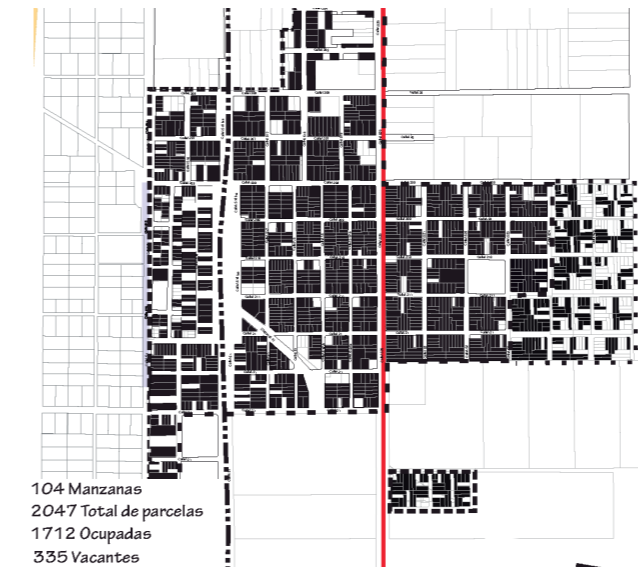
Sistema de movimientos

Abasto está atravesada por una avenida principal, la cual estructura el núcleo urbano de Abasto. La calidad del espacio urbano disminuye a medida hacia la periferia.

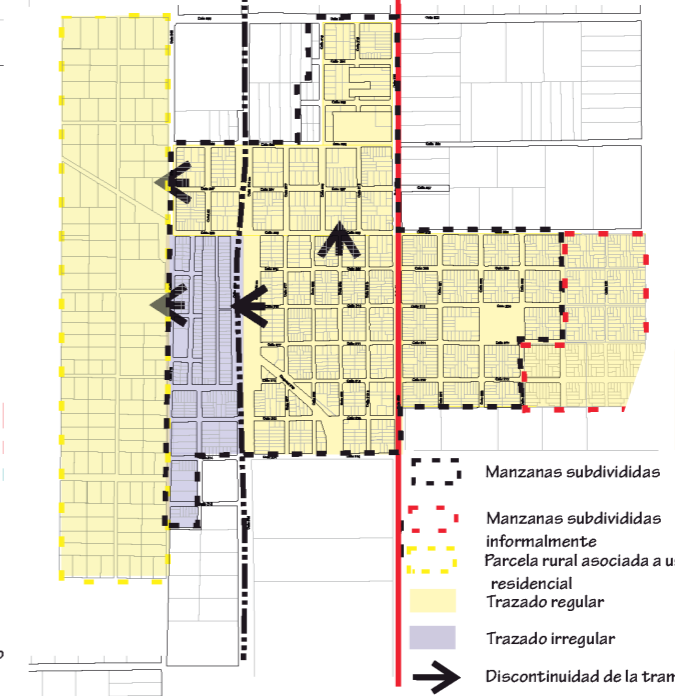
Sistema de movimientos



Ocupación del suelo



Trazado y subdivisión



Servicios básicos



Ocupación del suelo, tejido y subdivisión

Hacia la Avenida 520 se observan terrenos vacíos que ocupan suelos ociosos. El crecimiento de Abasto y la dificultad de acceso al suelo urbano producen la ocupación de áreas anegables.

El ritmo de crecimiento poblacional junto con la carencia de servicios básicos, producen un trazado irregular.

Existe una discontinuidad de la trama a partir de los grandes vacíos del ferrocarril en desuso.

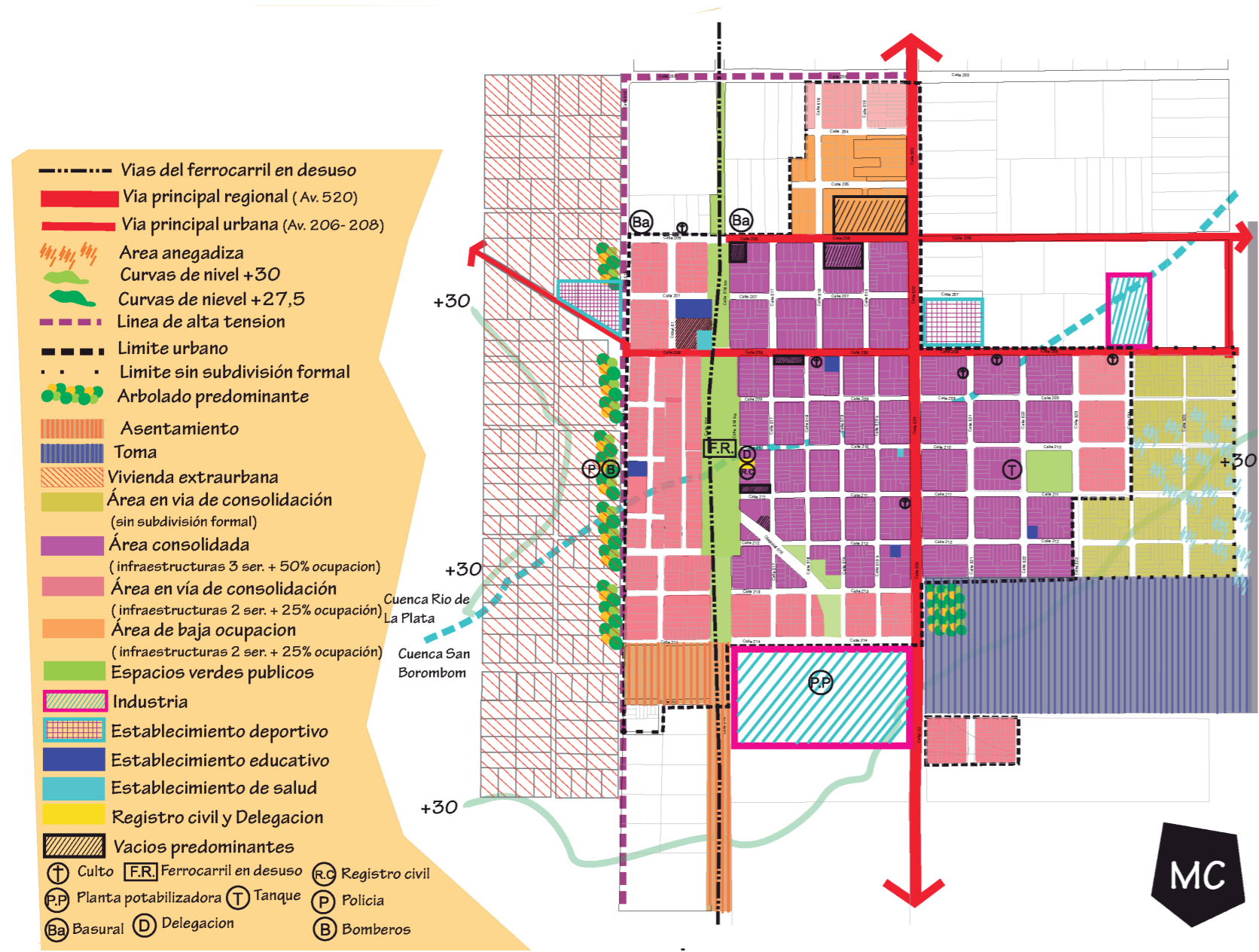
En el centro predomina el lleno sobre el vacío mientras que en los límites del núcleo urbano esta relación se invierte.

Servicios

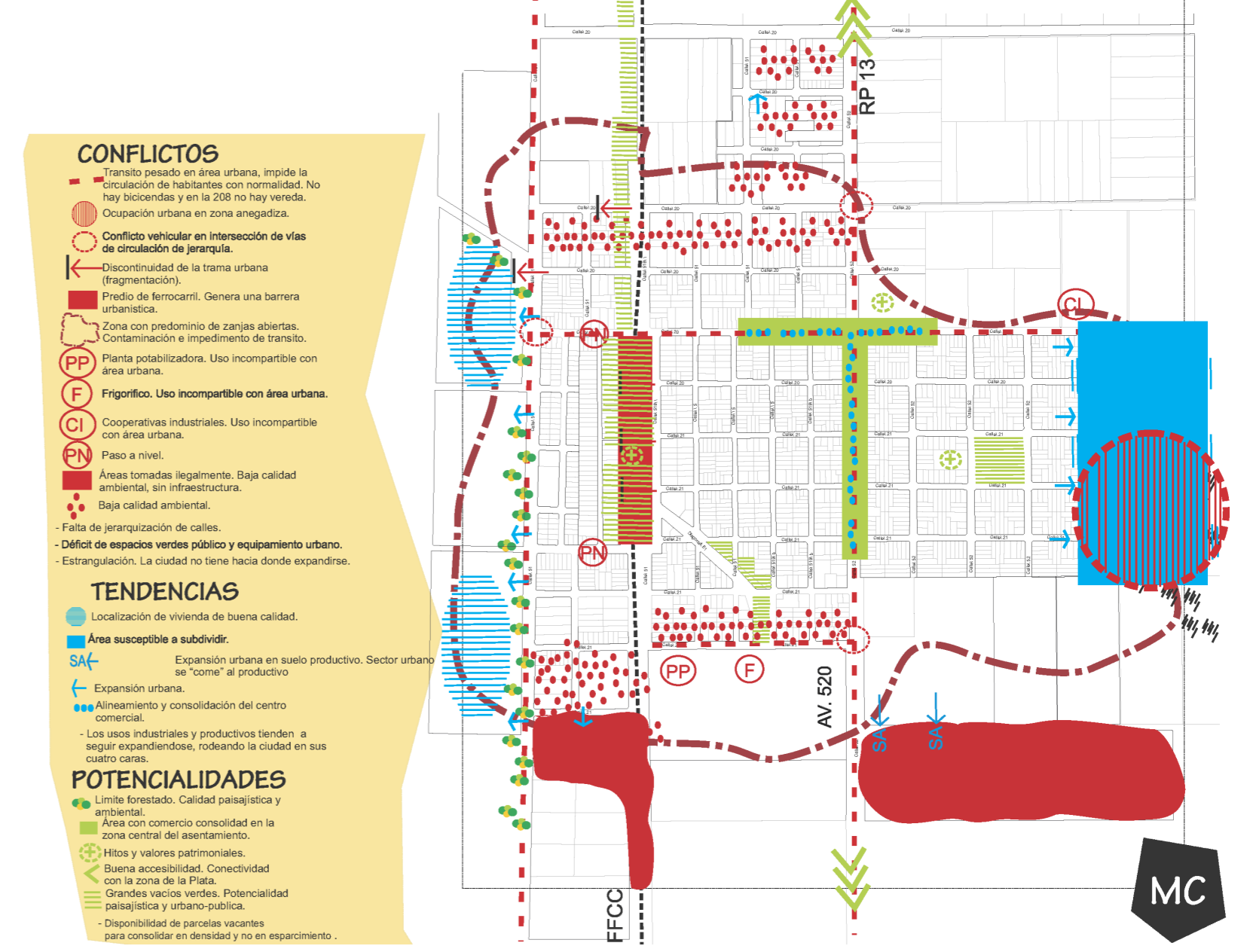
El área central esta provista de servicios, cuanto más lejos del centro, los servicios disminuyen siendo crítica la carencia en los bordes.

Esta condición influye en la calidad de la vivienda, que pasa de un estado "regular" a "malo" hacia el límite urbano.

ESTRUCTURA FÍSICA



VALORACIÓN



LINEAMIENTOS

Objetivos

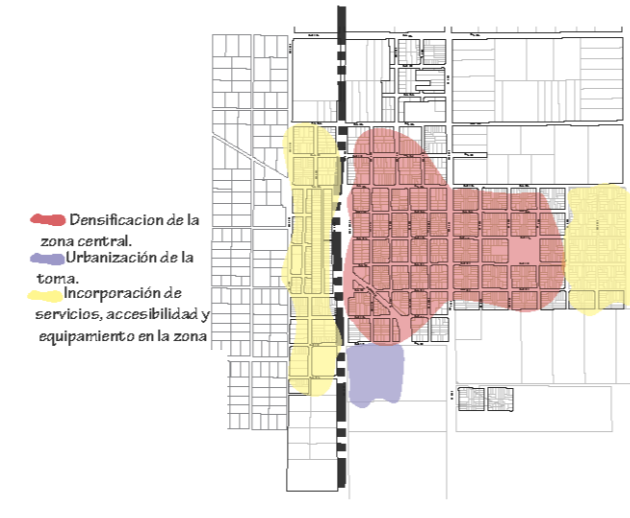
Los objetivos que guían el proceso de intervención urbana y dan marco a los lineamientos son:

- Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores urbanizados y conducir el crecimiento ordenado de las nuevas áreas residenciales, considerando las demandas sociales y productivas de los distintos actores y previendo el acceso a las infraestructuras y equipamientos.
- Promover la integración socio-espacial y funcional del área mejorando la movilidad y conectividad interna y del área con su contexto.
- Aprovechar los espacios abiertos como espacios públicos de integración física y social, con la intención de reforzar la identidad del área y consolidar la conformación de un sistema de espacios verdes públicos.



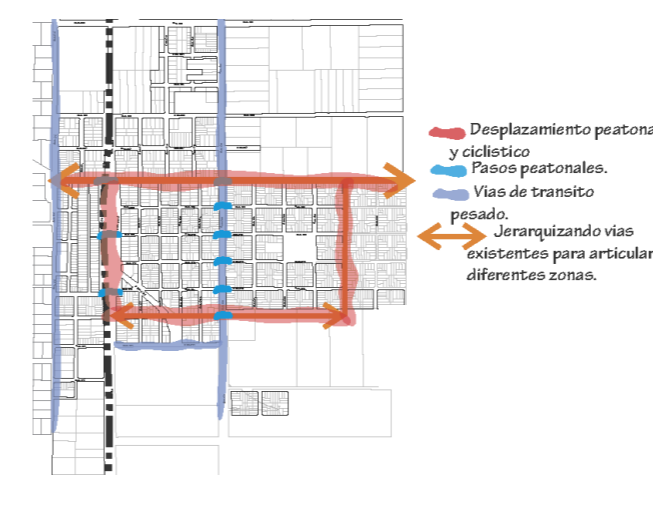
1. Promover el desarrollo económico del sector

- Potenciando la producción frutihortícola a partir de la incorporación de nuevos invernáculos.
- Gestionando los locales comerciales en viviendas, sus reglamentaciones y mejorando su infraestructura
- Ubicando nuevos locales comerciales en zonas desabastecidas.



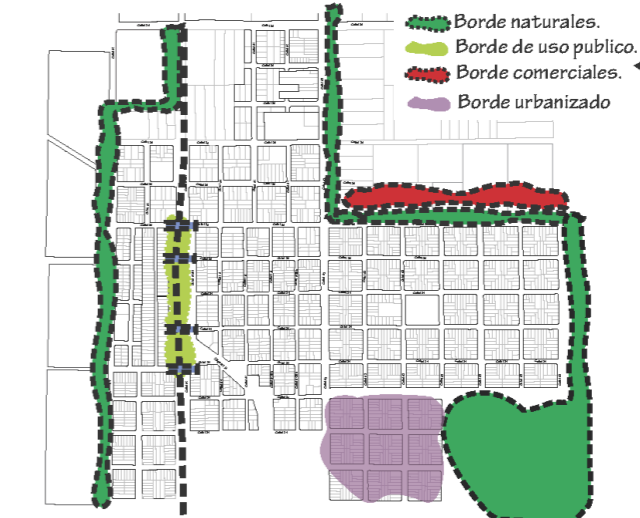
2. Completamiento y densificación del área urbana

- Mejorar el abastecimiento de bienes y servicios conforme el crecimiento poblacional.
- Garantizando buenas condiciones de accesibilidad, infraestructuras, servicios y equipamientos urbanos en las nuevas áreas residenciales.
- Conduciendo ordenadamente el crecimiento de todas las áreas para que no estén desprovistas de servicios, evitando la expansión hacia áreas productivas y densificando el centro urbano.
- Definiendo las áreas funcionales y completando los vacíos urbanos a partir de la relocalización de las viviendas de la toma.



3. Reestructuración del sistema de movimientos

- Jerarquizando arterias existentes de circulación vehicular para reactivar las zonas alejadas.
- Diferenciando vías alternativas de desplazamiento peatonal, de ciclistas y de tránsito pesado.
- Incorporando alumbrado, pavimento, veredas con cordón y limpieza en todo el sector urbano.
- Proponiendo nuevos pasos peatonales para el cruce de arterias importantes.



4. Tratamiento de bordes

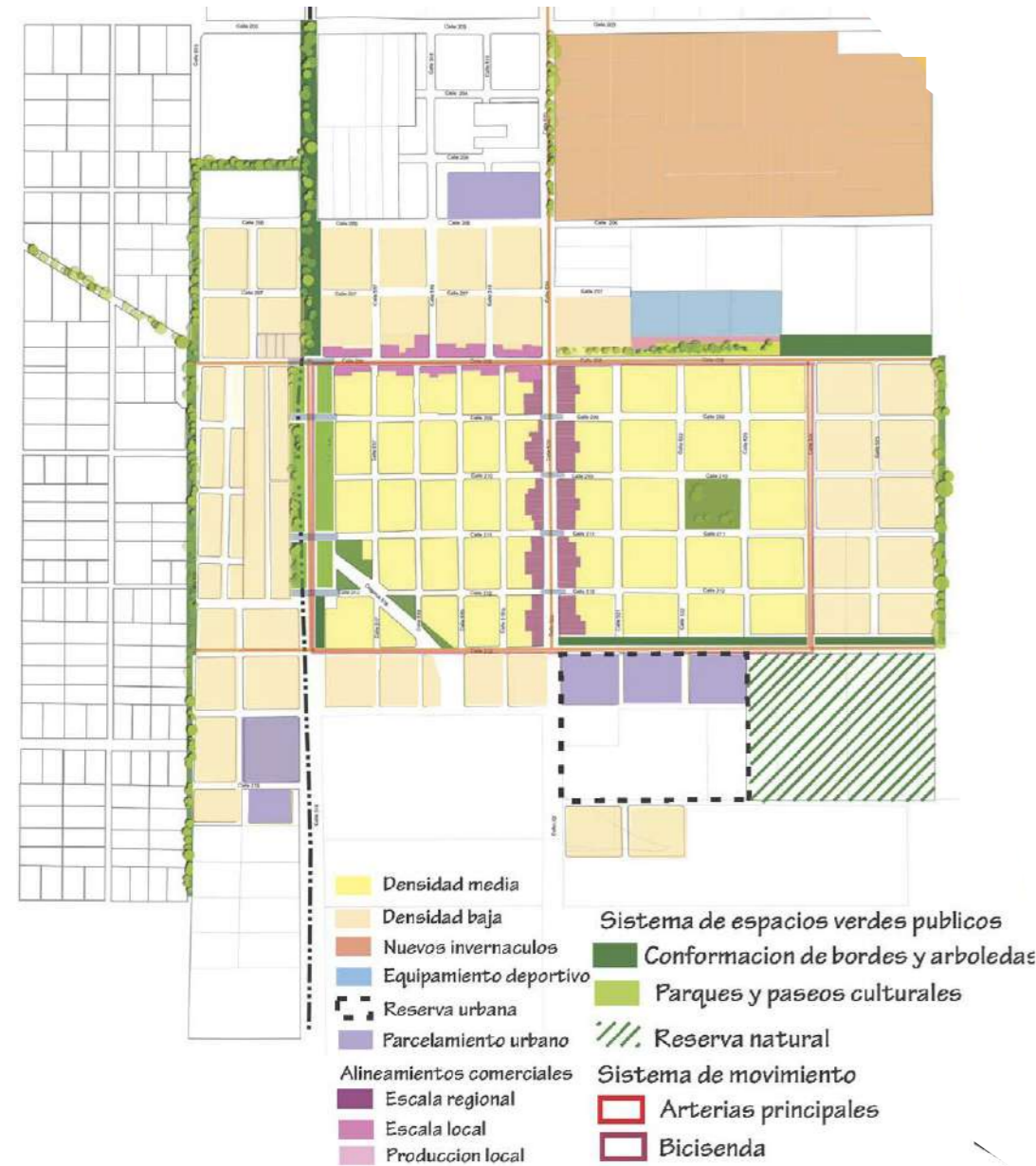
- Delimitando zonas y creando fuellos entre lo residencial y lo productivo
- Controlando la expansión a partir de la creación de espacios de uso público
- Proponiendo nuevos pasos a nivel sobre el ferrocarril, para que este predio no sea un límite urbano e incorporando actividades.
- Completando con área residencial sobre los bordes.



5. Mejoramientos del sistema de espacios públicos

- Promoviendo el encuentro y convivencia ciudadana, a partir de la creación de espacios recreativos
- Equipando los espacios públicos existentes e incorporando nuevos
- Articulando sitios de interés urbanísticos
- Incorporando arboleda sobre los bordes

MODELO DESEADO



PROYECTOS

Tratamiento de bordes para contener el crecimiento de baja calidad con espacios naturales y actividades culturales y comerciales

Para evitar la expansión sobre el espacio productivo, creando reservas sobre área anegable, circuitos comerciales y espacios de intercambio cultural y social

Ampliación del área urbana sobre el terreno de la toma

Para ofrecerle una respuesta a las familias sin vivienda, se urbaniza la zona de la toma, incorporandola al núcleo urbano, brindando servicios y equipamiento

Jerarquizar vías de circulación para unir puntos, confluencia social, fomentando la integración

Creando boulevares y diferenciando la circulación peatonal, fomentando el uso de la bicicleta, como medio de transporte sustentable, y uniendo los puntos más importantes para la comunidad.

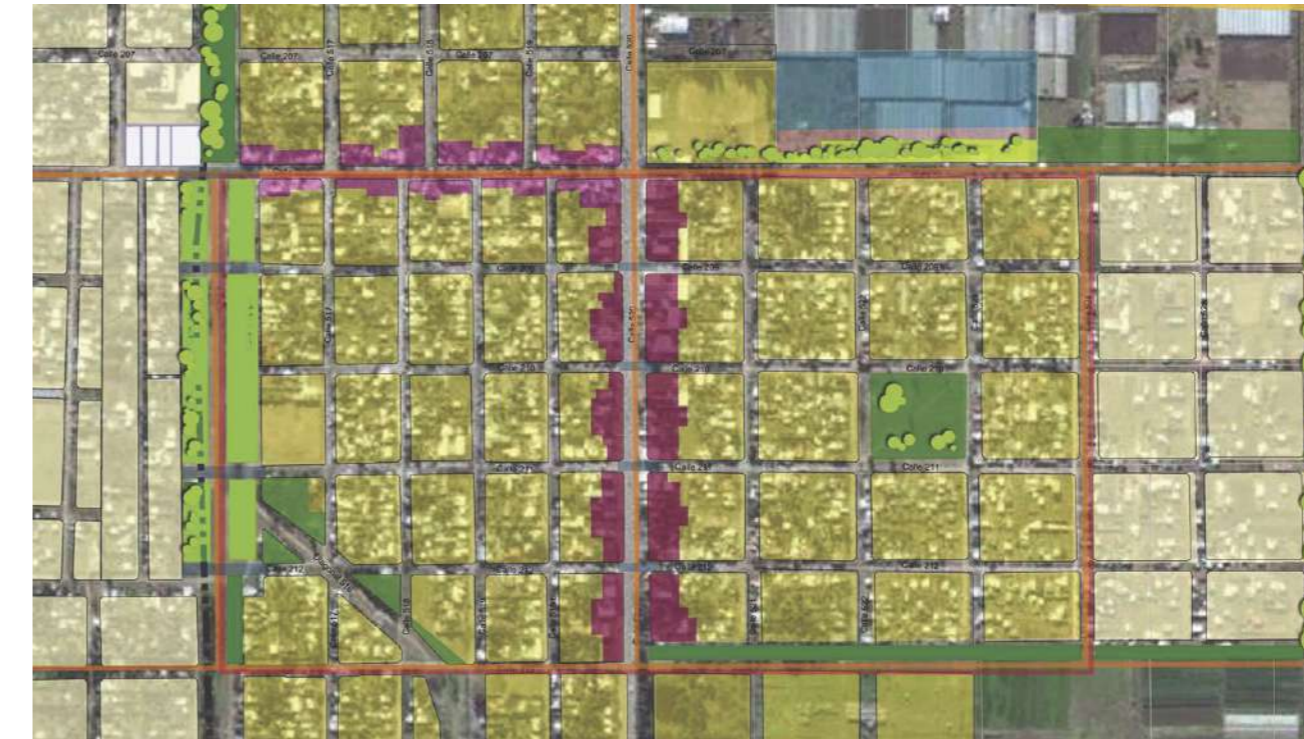
Gestión de tierras a partir del cumplimiento y la densificación del área urbana

Para mejorar las condiciones de habitabilidad dentro de la infraestructura existente, ocupando los vacíos urbanos, terminando con la ocupación ociosa y distribuyendo equipamientos en todo el sector.

CUANTIFICACIÓN DE PARCELAS VACANTES Y RELOCALIZACIÓN

En la localidad hay que relocalizar a 700 familias. Se cuentan con 335 vacíos existentes, de los cuales 168 se encuentran en la zona de densidad media, donde se ubicarán 2 familias por parcela (en total 335 familias) y 168 en la zona de densidad baja, donde se localizará una familia por parcela (en total 168 familias)

Las 197 familias restantes se ubicarán en las nuevas 5 manzanas urbanizadas y que contarán con 40 parcelas cada una.



A través del análisis social y sistémico para interpretar la localidad de Abasto, se reconocieron conflictos, tendencias y potencialidades, que dieron pauta para crear objetivos y los lineamientos y proyectos.

En base a esto, se considera que las problemáticas más importantes tienen que ver con cuestiones de orden social.

Las problemáticas identificadas aumentan la fragmentación social, la desigualdad, la exclusión, y que llevadas al ámbito físico, urbano y habitacional, concluyen en la degradación ambiental del espacio público y privado, la baja calidad de vivienda, el crecimiento desprovisto de la ciudad en zonas que no están preparadas para serlo, el desperdicio de infraestructura (manzanas semiocupadas), la superposición de actividades residenciales y productivas.

En relación a esto, se plantea completar y densificar, a partir de diferentes densidades en el área urbana, en media, media-baja y baja densidad, para resolver las problemáticas antes mencionadas.

En los terrenos vacantes se plantea, la creación de equipamiento, conjuntos de viviendas para la población más vulnerable, espacio público que contribuya a la integración social, el intercambio cultural y el desarrollo comercial y productivo del sector.

En cuanto a la gestión urbana, se sugiere incorporar en el ámbito municipal un banco de tierras, para que el Municipio pueda controlar el crecimiento de la localidad y la especulación de las tierras.

2016

CITY BELL
PARTIDO LA PLATA

City Bell es una localidad de La Plata, en la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Se sitúa a 10km al noroeste del centro de la ciudad. Forma parte de la zona que se desarrolló en la línea del entonces Ferrocarril Sud (hoy Ferrocarril General Roca), que vincula a La Plata con Buenos Aires, al igual que Tolosa, Ringuet, Manuel B. Gonnet y Villa Elisa.



CONTEXTO



El 18 de julio de 1913, los herederos de Jorge Bell vendieron a la Sociedad Anónima City Bell una fracción de aproximadamente 300 hectáreas, del establecimiento ganadero "Estancia Grande" que esta familia poseía en las cercanías de La Plata.

La Sociedad Anónima City Bell solicitó al gobierno provincial una autorización para destinar esas tierras a un asentamiento poblacional el 2 de febrero de 1914. Sin embargo, no se obtuvo el éxito esperado y se destinaron las tierras a emprendimientos hortícolas, lo que terminó consolidando un pequeño núcleo poblacional en la zona. A su vez, también contribuyó a la inauguración de la estación City Bell del entonces Ferrocarril Sud.

Poco después, se pavimentó la principal avenida del incipiente poblado (la calle Cantillo, que aún hoy es la vía principal del barrio), se instaló una red de agua potable con una extensión de 12 km, se abrió una estafeta postal y en 1922 se inició la construcción de una usina eléctrica para alumbrado público y para prestar el servicio de energía eléctrica a los hogares.

En 1944, el casco de la Estancia Grande es

expropiado por el gobierno nacional y en esas tierras se instala el "Batallón de Comunicaciones 601", del Ejército Argentino.

En la actualidad ha ido cediendo parte de su superficie al uso comunitario, especialmente para la práctica de deportes como así también para la agrupación tradicionalista "estancia grande", donde se suelen realizar festivales criollos.

La cercanía con el centro de La Plata y la existencia de amplios espacios verdes facilitó el crecimiento del barrio.

Con respecto al sector a intervenir, se encuentra limitado por un lado por la Autopista Buenos Aires - La Plata, con la particularidad de que no tiene acceso directo al sector sino que puede ser desde Villa Elisa o desde La Plata; y por el otro lado se hallan las vías del tren paralelamente a Camino Centenario. Mientras que los otros bordes del sector son de carácter natural, es decir por un lado se encuentra el Arroyo Rodríguez y Arroyo Martín.

También se encuentra en el mismo sector la sede del Club Hípico y de Golf City Bell, un equipamiento privado.

DIAGNÓSTICO

En esta etapa de DIAGNÓSTICO, la primera en el proceso de Planificación, se dividió el sector en cuatro recorridos con el fin de determinar las características cualitativas y cuantitativas del lugar siguiendo los objetivos generales del proceso de intervención planificada:

- Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores urbanizados y conducir el crecimiento ordenado de las nuevas áreas residenciales, considerando las condicionantes físico-ambientales y previniendo el acceso y la dotación adecuada de infraestructuras, servicios y equipamientos.

- Promover la integración socio espacial y funcional en el área y del área respecto al contexto aprovechando las ventajas de accesibilidad y aquellas que pudieran resultar de la futura electrificación del FC Gral. Roca.

- Recuperar y aprovechar los grandes espacios vacíos como componentes estructurantes del área como contenedores de actividades y como amortiguadores de fuertes lluvias y/o inundaciones. Es de suma importancia no perder de vista los objetivos pre-diagnósticos para la intervención del área delimitada.

A continuación lo que se hizo fue un análisis, a partir de la percepción y de los datos proporcionados por la cátedra de Planificación Territorial, **del medio socioeconómico, del medio natural, y del medio construido** que nos permitió conocer y entender las necesidades y problemas que afectan a la población, entendiendo también que hay distintas formas de percibir según cuantas miradas haya, y en función de los intereses y el estilo de vida propios de cada observador. Cabe citar a Ramón Folch en "El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación." (2003): "A partir de la percepción, el observador construye su concepto de realidad, que por ello es siempre subjetivo". Éste fragmento de texto lo que hace es reforzar la idea de que cada observador construye su propia realidad de los hechos.

Entre las cuestiones a analizar podemos mencionar **la falta de infraestructura de salud y educación** para lo que actualmente

demanda la población, que ha crecido aceleradamente por la creación de nuevos barrios. Ante estas circunstancias las personas optan por la alternativa de asistir a centros de salud ubicados en la periferia de su barrio, o bien a las ubicadas en la ciudad de La Plata, de igual manera sucede con las instituciones educativas; no son suficientes para abastecer las necesidades de la población y simultáneamente el nivel educativo pre escolar no tiene continuidad en el nivel primario y secundario, dejando como opción el éxodo hacia otros establecimientos periféricos.

Se ha observado que **no hay cobertura de todos los servicios en el área de estudio:** hay sectores en los que no llega la red de gas y algunas personas optan por pagar grandes cifras para extender el servicio hasta sus viviendas, lo cual queda fuera del alcance de las familias que viven en condiciones precarias.

Por otro lado, la red cloacal es nula o insuficiente, dejando expuesta a una zona con altas probabilidades de inundación, rodeada por los arroyos Rodríguez, arroyo Martín y el canal Carnaval.

La conformación de nuevos barrios requiere la extensión de los servicios básicos (electricidad, gas, agua potable, cloacas) para su habitabilidad y mejoramiento de la calidad de vida.

Las características del **medio natural** se convierten en peligrosas si no se cuenta con el suficiente terreno libre para absorber las aguas de lluvia, y aún más si el crecimiento del sector tiende a ocupar la zona

2016

NBI



de cuencas. El terreno es desfavorable para la construcción de viviendas en la zona de bañados con riesgos de derrumbamiento. La forestación se presenta en tres grandes áreas: Predio de Los Pasteleros, el área circundante a la estación de trenes y la zona costera del arroyo Martín.

Al mismo tiempo los cursos de agua son los que delimitan la zona de futura intervención junto con las vías de circulación primaria, marcada por Camino Parque Centenario y las vías del Ferrocarril General Roca, enmarcando el sector y fragmentándolo, entendiendo éste último como una característica en desventaja para la intercomunicación entre barrios.

La estación de trenes de City Bell, recientemente transformada, es un nodo importante tanto para la etapa de diagnóstico como para la etapa de planificación, por la fluidez de gente que atrae y su influencia en el medio, más aun con la futura electrificación de las vías del tren. Un área apta para potenciar comercialmente y con actividades comunitarias y recreativas, impulsando el desarrollo de la comunidad. La línea férrea produce un impacto importante en el sector fragmentándolo en dos partes, ESTE y OESTE, y con una única conexión a través de la calle 476. A sus cercanías se presenta una situación de habitabilidad con grandes deficiencias en infraestructura y servicios, y un riesgo potencial por no tener una barrera física que impida el paso a las vías. Pero no solo en este sector se encontraron viviendas con estas condiciones, en la zona que costea

el canal Carnaval también presenta problemas de viviendas críticas.

En cuanto al medio productivo, no se han observado áreas en las que intervenga la población dentro del sector ya que tiende a trasladarse a la Capital Provincial donde hay más posibilidades laborales. Estos son en general las características más destacados del análisis perceptivo y analítico de la documentación presentada y el relevamiento que se hizo y su interrelación. En consiguiente son considerados fundamentales para la conformación de la ESTRUCTURA URBANA. La misma, tomada desde un enfoque integrado de la configuración urbana (medio natural, medio construido) y la organización urbana (medio social, medio productivo).

Su puesta en valor determina los conflictos, tendencias y potencialidades que se puede apreciar en la matriz que se adjunta al trabajo.

ACTORES

El reconocimiento de los agentes de cambio y/o participes del sector de estudio a intervenir son los siguientes: Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. Presidencia de la Nación.

Secretaría de Planeamiento Urbano y Desarrollo Económico. Municipalidad de La Plata. Gestión vecinal, con lugar de encuentro en Barrio Savoia esquina 13 y 478.

Empresa Ferroviaria General Roca. Comerciantes

Actores de la comunidad social (vecinos)

DENSIDAD



MEDIO PRODUCTIVO

Se comienza a notar pequeñas áreas de desarrollo independiente de producción para el autoabastecer sus necesidades por medio; la cría de animales, huertas, etc, que se localiza en las periferias de las áreas urbanas

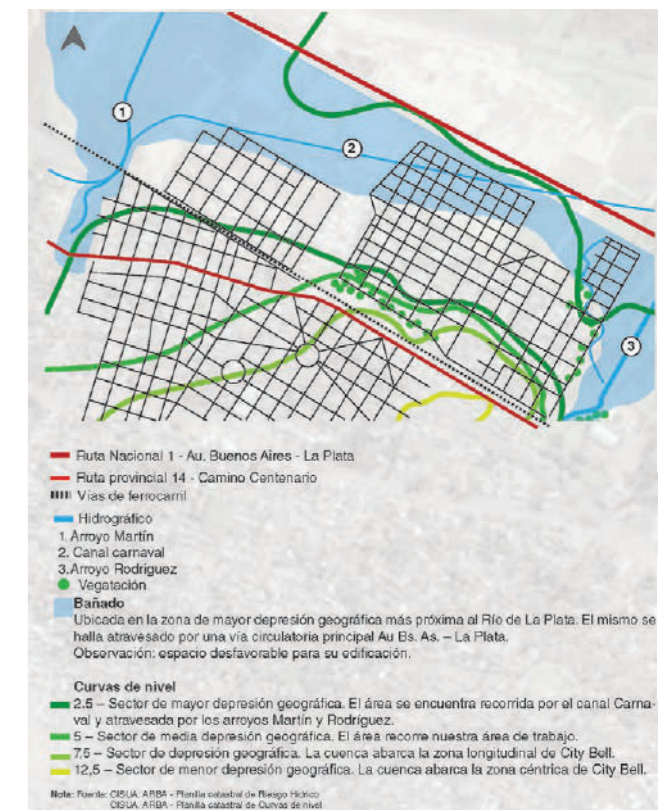
VIVIENDA CRÍTICA



CONFIGURACIÓN URBANA

El trazado urbano planificado con presencia de ciertos elementos urbanos: el equipamiento privado del Club Hípico de Golf; el Campo Recreativo Pasteleros. También se hallan en el sector las vías de circulación de grandes flujos que atraviesan el mismo (Autopista Buenos Aires - La Plata; Camino Centenario; vías férreas). Se reconocen en el sitio edificios públicos de escala barrial, como escuelas, centros de salud, parroquias, jardín de infantes.

MEDIO NATURAL



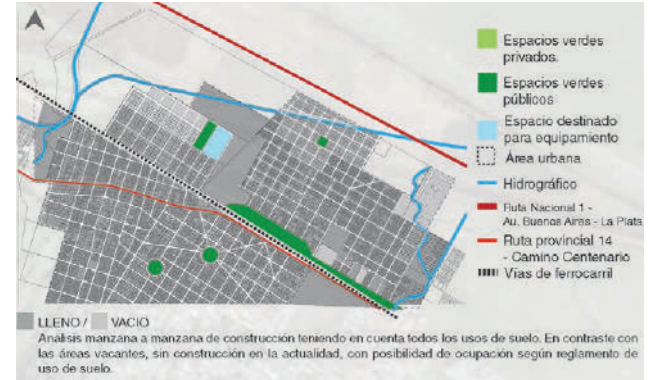
En el sector de estudio se reconocen distintas tramas que se deben más que nada a la ubicación de las vías circulatorias. La trama del barrio BMW se encuentra a la par del Camino Centenario de forma perpendicular, distinto que los barrios que se encuentran entre las vías de tren y la Autopista Buenos Aires-La Plata (El Quimilár y el Savoia) su trama es perpendicular a las vías del ferrocarril.

La evolución catastral se dio respetando la trama existente, aunque la particularidad

TEJIDO



OCUPACIÓN



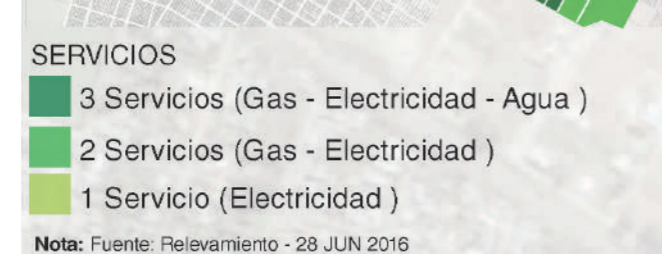
CONSOLIDACIÓN



INFRAESTRUCTURAS



SERVICIOS

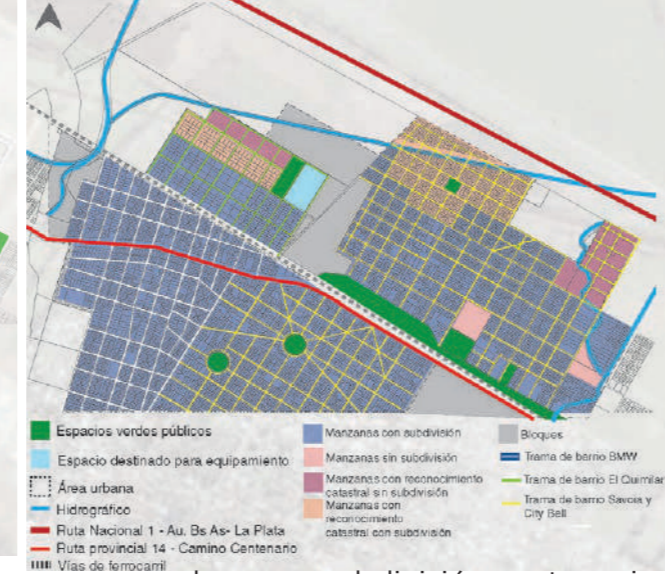


de estos mismos es que a medida que fueron creciendo las viviendas y los edificios públicos no llegan a abastecer a dicha zona. El proceso de división del territorio fue definiendo sectores diferentes. Se hallan, en el Barrio Savoia, varias tipologías de man-

SISTEMA DE MOVIMIENTOS

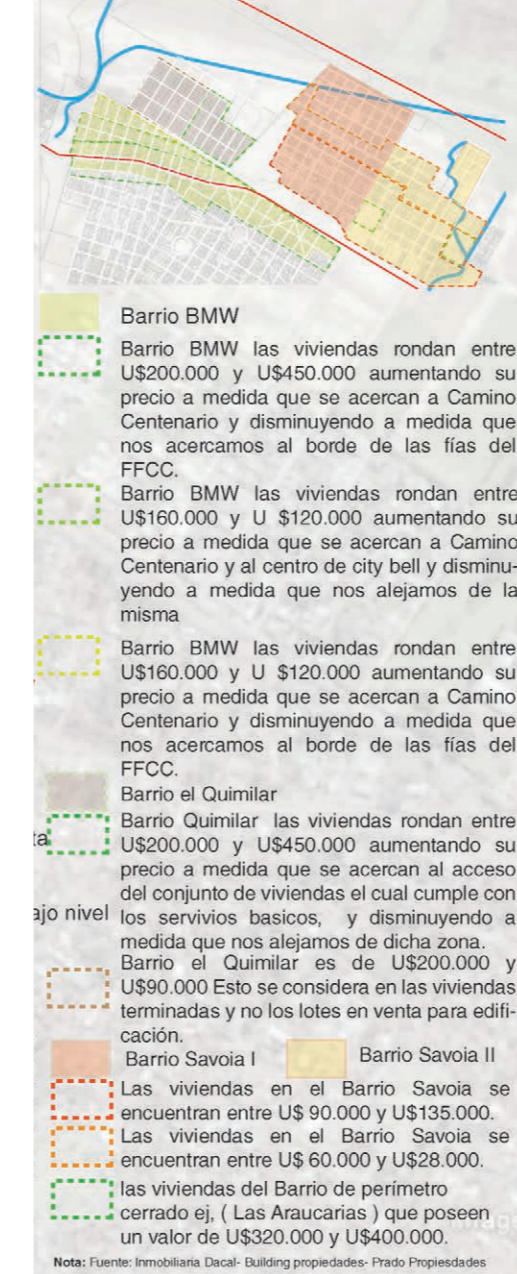


TRAZADO Y SUBDIVISIÓN



zanas, muchas con subdivisión y otras sin subdivisión como los barrios de perímetro cerrado. También se reconocen otras áreas que las identificamos como bloques ya que posee dimensiones más grandes que una manzana típica, de forma regular y con edi-

VALOR DEL SUELO



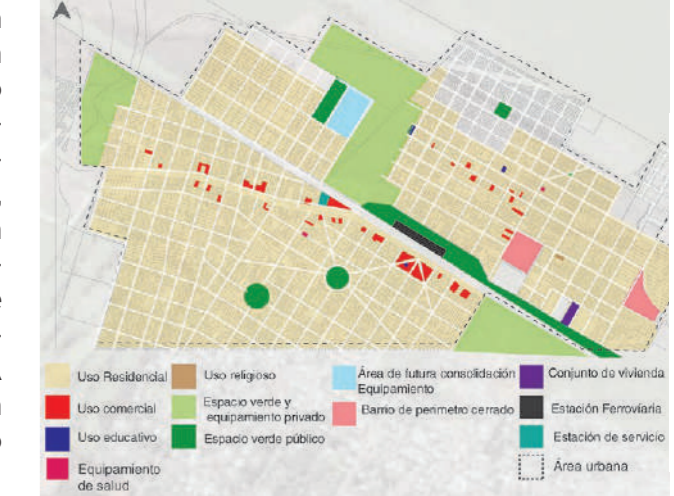
ficaciones de tipo equipamiento. En el **sistema de movimientos** se destacan tres vías circulatorias de mayor flujo (Ruta Nacional 1 - Au. Bs. As. - La Plata; Camino Centenario y, paralelamente las vías de ferrocarril). La siguiente vía de circulación importante pero de menor flujo es Calle 476, la única vía que hace de nexo entre la zona céntrica de City Bell y nuestra área de estudio. Dentro del mismo sector y a la par de las vías férreas y Camino Centenario, la calle 12 también tiene gran flujo circulatorio. A su vez se encuentran, cercano al nodo de la Estación de Trenes, un paso bajo nivel, sólo vehicular, y el puente peatonal.

Observación: desde la Au Bs. As. - La Plata no hay conexión directa con City Bell, sólo se puede acceder desde Villa Elisa y/o desde La Plata.

USOS DEL SUELO

La localización de los comercios depende de la ubicación de las principales vías de circulación y en donde el flujo peatonal y vehicular es masivo. En el Barrio BMW los comercios se alinean sobre el Camino Centenario, formando un cordón comercial. Mientras que en el Barrio Savoia se localizan comercios dispersos principalmente sobre la calle 476. De manera similar, los equipamientos urbanos se encuentran en el Barrio Savoia. La carencia de equipamientos públicos dificulta el desarrollo adecuado del sector, obligando a los residentes a trasladarse hacia otros sectores de la ciudad, ya sea para trabajo, esparcimiento, educación, salud, recreación, etc.

USOS DEL SUELO

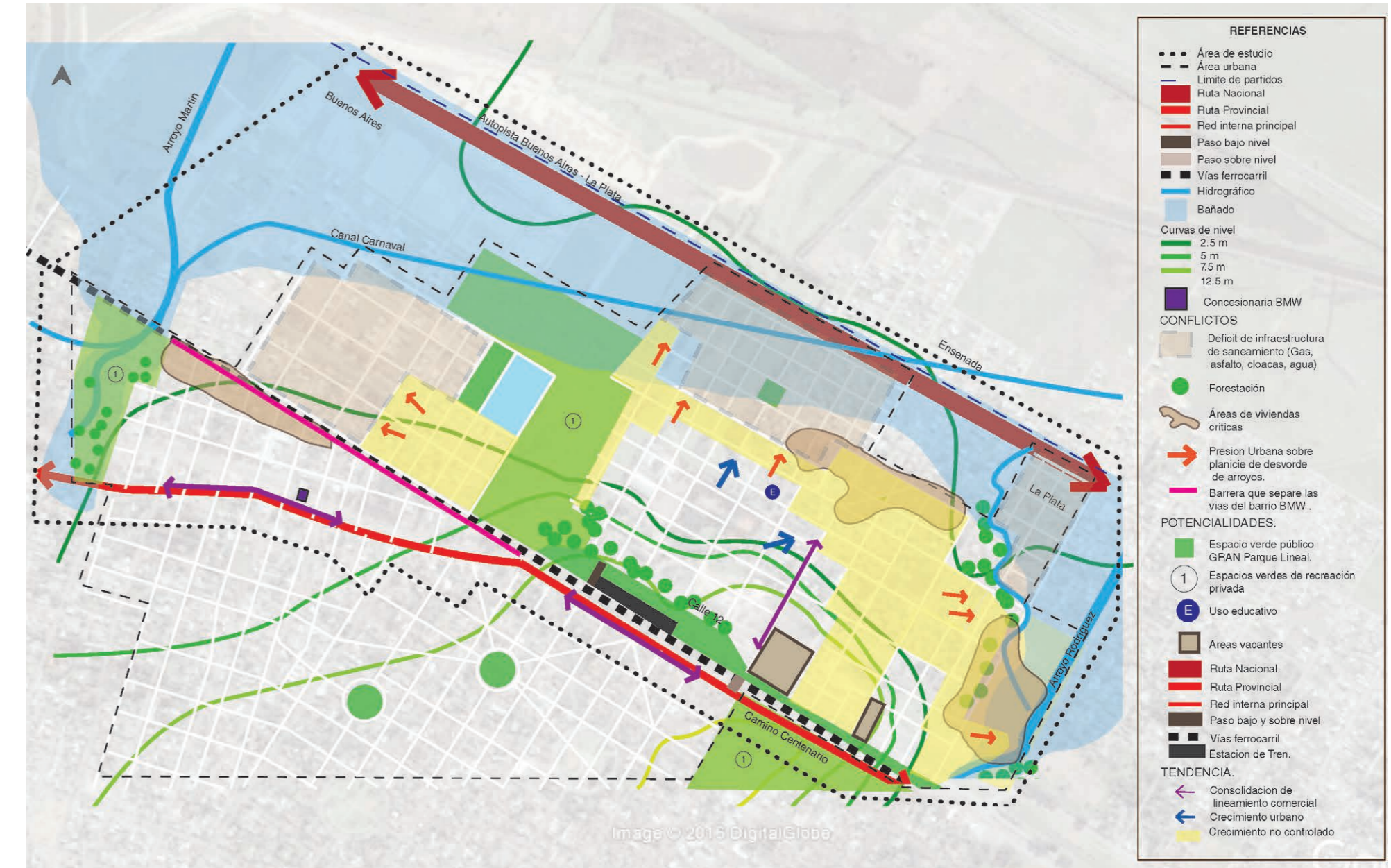


Existe un sector de actividades terciarias bastante consolidado, contando incluso con un hotel. Con respecto a las residencias, ocupan la mayor parte de la superficie del sector de estudio, llegando a reconocer viviendas unifamiliares, algunas con local comercial, un conjunto de viviendas, barrios de perímetro cerrado y por último viviendas tipo quinta en el caso del Barrio Quimilmar. En cuanto a los espacios verdes, en el sector se observan grandes áreas que corresponden a los espacios verdes públicos y privados. El primero se haya en el Barrio el Quimilmar y lindero al Club Hípico de Golf, y otro predominante que es el predio en donde se ubica el nodo circulatorio que es la estación de trenes. También se debe tener en cuenta el borde verde que situado en paralelo a las vías de tren.

ESTRUCTURA FÍSICA



CONFLICTOS - TENDENCIAS - POTENCIALIDADES



PTI 2016

OBJETIVOS

	MEDIO NATURAL	MEDIO CONSTRUIDO	MEDIO SOCIAL												
CONFLICTOS	<ul style="list-style-type: none"> - Usos inadecuados en zonas inundables. - Degradación de los recursos naturales en zonas de Arroyos Rodríguez, Martín y Canal Carnaval. 	<ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento de viviendas sobre bordes del ferrocarril en el barrio BMW. - Deficit de infraestructura en todos los barrios: <table border="1"> <tr> <td>BMW</td> <td>QUIMILAR</td> <td>SAVOIA I - II</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Falta de infraestructura, saneamiento y servicios. /Cloacas-Asfalto-Gas-Agua/</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Falta de Equipamientos publicos.</td> <td>Equipamientos publicos Insuficientes para la escala del barrio.</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Espacios RECREATIVOS.</td> </tr> </table> - Viviendas precarias en sectores del Barrio BMW - Fragmentación reconocible entre los Barrios particularmente en el Savoia I-II (fragmentación en calle 476) - Falta de interrelación entre circulaciones Principales. (Autopista Bs.As. - La Plata / Camino Centenario.) - Falta de interrelación entre circulaciones Principales. (Autopista Bs.As. - La Plata / Camino Centenario.) 	BMW	QUIMILAR	SAVOIA I - II	Falta de infraestructura, saneamiento y servicios. /Cloacas-Asfalto-Gas-Agua/				Falta de Equipamientos publicos.	Equipamientos publicos Insuficientes para la escala del barrio.	Espacios RECREATIVOS.			<ul style="list-style-type: none"> - Falta de integración entre Barrios : <ol style="list-style-type: none"> 1- Entre Barrios del Sector (Quimilár, BMW, Savoia I-II). 2- Entre el Sector en Análisis y el centro de la Ciudad.(City Bell). - Falta de COMPRIMISO Y CONCIENTIZACIÓN con el medio ambiente - Falta de Presencia / Gestión Municipal. No hay una relación directa entre los vecinos y el municipio. ej. No hay una respuesta rápida ante las demandas del barrio /continúa en el informe.
BMW	QUIMILAR	SAVOIA I - II													
Falta de infraestructura, saneamiento y servicios. /Cloacas-Asfalto-Gas-Agua/															
	Falta de Equipamientos publicos.	Equipamientos publicos Insuficientes para la escala del barrio.													
Espacios RECREATIVOS.															
TENDENCIAS	<ul style="list-style-type: none"> -Crecimiento de la mancha Urbana sobre Arroyos Martín, Gutiérrez y Canal Carnaval. 	<ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento de la Mancha Urbana sobre la Autopista Bs. As. - La Plata. - Aliniamento comercial sobre Camino Centenario. 													
POTENCIALIDADES	<ul style="list-style-type: none"> - Areas circundantes a los Arroyos Gutiérrez, Martín y Canal Carnaval. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencializar espacios verdes sobre Estación de Tren , Parcelas - Potencializar la infraestructura existente. - Potencializar zona de la Estación de tren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenciones en las futuras actividades de propuestas en el modelo deseado. - Organizaciones vecinales. 												
MEDIO PRODUCTIVO	<ul style="list-style-type: none"> - Aprovechamiento en zonas linderas al Arroyo Rodríguez y Canal Carnaval para el desarrollo de actividades productivas (hortícolas y florihortícolas) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nuevo sector de comercios a consolidar sobre calles 470 / 7 / 480. 													

CONECTIVIDAD

En distintos tipos de escalas; inter-regional y urbana. Desarrollar programas y proyectos que otorguen, faciliten y dinamicen el sistema de movimientos de los ciudadanos. Relacionando de manera más ágil, el sector de estudio con la ciudad de la Plata y Capital Federal.

A su vez se tiene como objetivo la creación y mejoramiento de infraestructura vial existente para generar en el sector mejor accesibilidad y saneamiento en el mismo.

En este lineamiento se tomará como herramienta de trabajo y foco problemático a los trasportes públicos y el equipamiento urbano y regional necesario para el crecimiento productivo del área de estudio. Se busca de esta manera, integrar los barrios otorgándole la misma accesibilidad en los trasportes, ya sean públicos o de uso particular.

PRESERVAR LOS RECURSOS TERRITORIALES DE INTERÉS AMBIENTAL

Impedir el crecimiento sobre la zona inundable preservando la vida.

Optimizar el sector de los Arroyos Rodríguez y Martín y el Canal Carnaval, reconociéndolos como recursos naturales a preservar y optimizar como espacios de recreación a escala urbana. A su vez, establecemos el criterio de concientización y cuidado del mismo, por lo que planteamos programas y proyectos que relacionen a la población con el cuidado del medio.

Los recursos forestales serán potenciados como espacios verdes recreativos a escala urbana y regional, los consideramos importantes y vitales para desarrollo de la población.

Se buscará también establecer nuevos parámetros y negociaciones con los espacios verdes, ya sean de carácter público o privado, principalmente como el Club hípico de Golf con el que se plantearan nuevos límites y bordes.

ORDENAMIENTO DE CRECIMIENTO URBANO

Controlar la expansión no planificada sobre las áreas reconocidas en el diagnóstico como zonas de ries-

go. Definición de límites, bordes y usos y tipos de edificación. En pos de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, su vida en comunidad en el barrio y las relaciones personales. Establecer normativas y lineamientos que regularicen las edificaciones. Buscamos con esto consolidar el carácter de barrio y su densidad. Propiciar y aprovechar las infraestructuras instaladas y proyectadas. Crear espacios de uso común para los habitantes del área de estudio, para el desarrollo cultural, deportiva, productiva y educativa. Se busca también consolidar el aspecto productivo del sector, para el desarrollo económico en las calles reconocidas con un lineamiento.

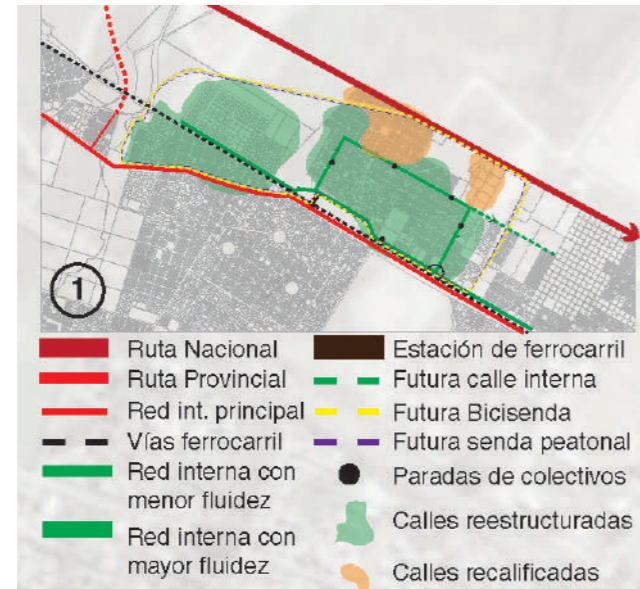
ÁREA QUE GARANTICE CONDICIONES MÍNIMAS DE HABITABILIDAD URBANA (INFRAESTRUCTURA, SERVICIOS, EQUIPAMIENTO)

Con la intención de lograr una integración entre los barrios del área de estudio se propone atribuir la infraestructura necesaria para el funcionamiento propicio de los mismos cubriendo desde un inicio los servicios básicos, e incentivando a su vez, el desarrollo de actividades culturales, educativas, recreativas y económicas. Se toma como punto de partida la infraestructura existente para su mejoramiento y mantenimiento, ya que con el crecimiento de los barrios, los mismos ya no alcanzan a cubrir las demandas de la comunidad actual. Para evitar y controlar también el movimiento de los habitantes de los barrios, surge la intención de crear espacios para reactivar las zonas, ofreciendo puestos de trabajo y generando el desarrollo de diversas actividades.

PROMOCIONAR ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

Incentivar a la comunidad al desarrollo de la actividad productiva creando espacios para el funcionamiento de la misma. Así mismo, además de la generación de puestos de trabajo, también se origina un medio con el que se puede autoabastecer a las distintas áreas. Este mismo, tiene como objeto concientizar a la comunidad en el manejo de los recursos de interés ambiental, para su protección.

LINEAMIENTOS



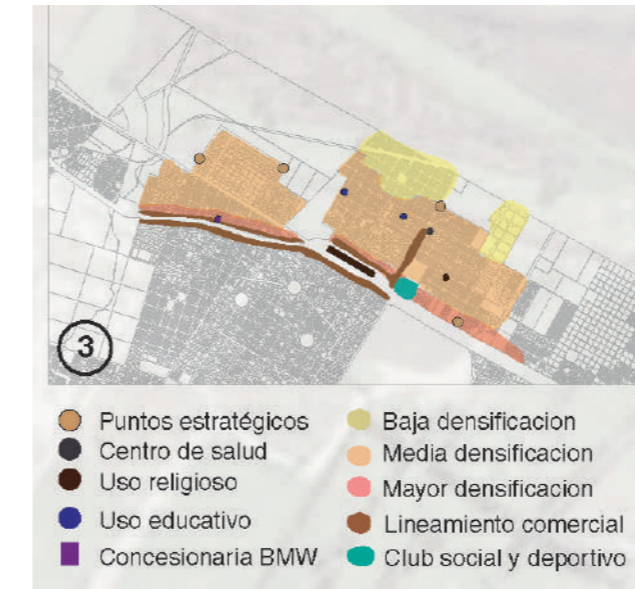
CONECTIVIDAD

1. Reestructuración y recalificación de la vía pública
 - 1.1. Paradas de colectivos
 - 1.2. Acondicionamientos de accesos principales y secundarios
 - 1.3. Mobiliario urbano, señalética, cartelería, semaforización y alumbrado.
 - 1.4. Re-pavimentación
2. Ordenamiento del tránsito y sistematización vial
 - 2.1. Proyecto de obras viales a escala regional Bajada City Bell
3. Sistematización integral del tránsito
 - 3.1. Apertura de Calles
 - 3.2. Pavimentación y repavimentación
 - 3.3. Apertura de veredas
4. Acondicionamiento del Ferrocarril Roca
 - 4.1. Luminaria y señalización
 - 4.2. Creación de playa de estacionamiento tanto para vehículo público como particular
5. Nuevos circuitos integrados de circulación
 - 5.1. Nuevos circuitos de calles
 - 5.2. Bici senda
 - 5.3. Creación de nuevos circuitos colectivos
 - 5.4. Creación de nuevos circuitos peatonales



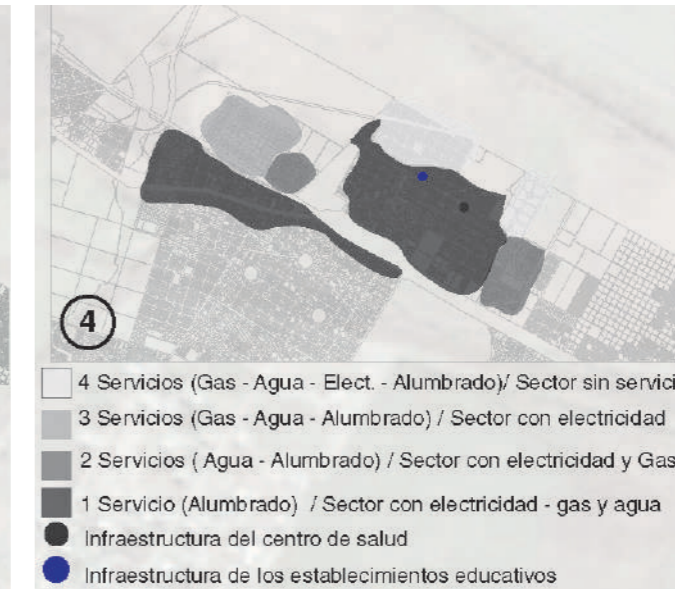
PRESERVAR LOS RECURSOS TERRITORIALES DE INTERÉS AMBIENTAL

1. Gestión integrada de Recursos Hídricos
 - 1.1. Indicador para impedir el crecimiento urbano sobre el borde de los Arroyos y del Canal Carnaval
 - 1.2. Saneamiento Ambiental de la cuenca de los Arroyos Martín, Rodríguez y Canal Carnaval
2. Gestión integrada de Recursos Forestales
 - 2.1. Saneamiento
 - 2.2. Construir y acondicionar parques y plazas
 - 2.3. Proyecto cinturón verde de producción
 - 2.4. Parques Inundables
3. Educación ambiental como herramienta para el desarrollo sustentable
 - 3.1. Desarrollo y fortalecimiento de micro proyectos en torno al saneamiento y reciclaje y de recursos naturales
4. Negociación de adquisición de tierras
 - 4.1. Intercambio de tierras privadas sobre cuenca del Canal Carnaval por lotes destinados a equipamiento urbano y espacios verdes



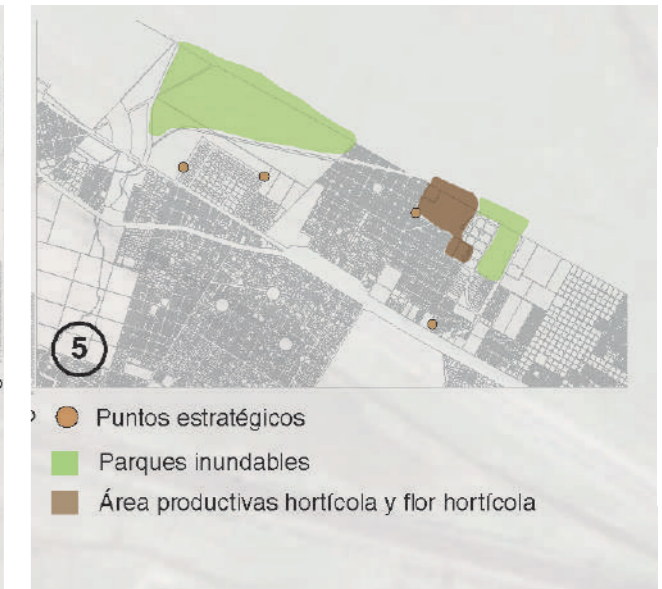
CRECIMIENTO URBANO

1. Regular estrategias de ordenamiento urbano de largo y mediano plazo
 - 1.1. Indicador de cota de nivel para futuras edificaciones en áreas ya planificadas sobre el bañado
 - 1.2. Indicador que impida la construcción sobre las áreas de bañado
 - 1.3. Indicador que limite la construcción en altura
2. Localización y ordenamiento de espacios para actividades comerciales
 - 2.1. Consolidar el lineamiento comercial a carne interna proyectadas y existentes
 - 2.2. Potenciar y extender el lineamiento comercial sobre la zona céntrica de la ciudad
 - 2.3. Promover la inclusión de productos generados por la comunidad
3. Motivación y recreación. Actividades deportivas y recreativas
 - 3.1. Creación de Club Social y Deportivo en áreas vacantes



AREA QUE GARANTICE CONDICIONES MINIMAS DE HABITABILIDAD URBANA (INFRAESTRUCTURA, SERVICIOS, EQUIPAMIENTO)

1. Creación y mejoramiento de infraestructura urbana existente y proyectada.
 - 1.1. Creación de cordón verde para la incorporación de actividades recreativas, productivas y deportivas.
 - 1.2. Creación de un club social y deportivo en el área vacante sobre las calles 476 y 13.
 - 1.3. Creación de espacio público de divulgación en el área vacante sobre las calles 13 y 479.
 - 1.4. Mejorar la infraestructura de los establecimientos educativos.
 - 1.5. Mejorar la infraestructura del Centro de Salud 38 La Plata.
2. Extensión de infraestructuras canalizadas.
 - 2.1. Extender red cloacal, eléctrica y de gas hacia sectores en crecimiento.
 - 2.2. Proporcionar el mantenimiento adecuado de las mismas para su buen funcionamiento y perdurabilidad.



PROMOCIONAR ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

1. Programa de autogestión y promoción del área productiva.
 - 1.1. Creación de áreas productivas hortícola y florícola (como parte del cinturón verde).
 - 1.2. Creación de un pasaje de ventas de los productos elaborados en el área vacante sobre las calles 13 y 479.

MODELO DESEADO



PROYECTO

Éste proyecto consta de un circuito integrador entre los barrios con el objetivo de incorporar puntos estratégicos con actividades para la comunidad. Estos se pueden clasificar según la función que albergan: área productiva horticola y florihorticola; parque recreativo con actividades deportivas; espacio verde; parque recreativo con equipamiento para ejercitación.

Los nodos se relacionan entre sí por una bici senda que acompaña el cinturón verde, brindando espacios que mejoran la calidad ambiental del sector y de la población.

A su vez crea una barrera natural que impide el crecimiento de la mancha urbana sobre la zona de bañado y arroyos, de esta forma también se crea conciencia sobre la protección de las áreas forestales y los riesgos que conlleva la construcción en el sector lindero a las circulaciones de agua, con un terreno desfavorable

CREACIÓN DE UN CORDÓN VERDE PARA LA INCORPORACIÓN DE ACTIVIDADES RECREATIVAS, PRODUCTIVAS Y DEPORTIVAS



2017

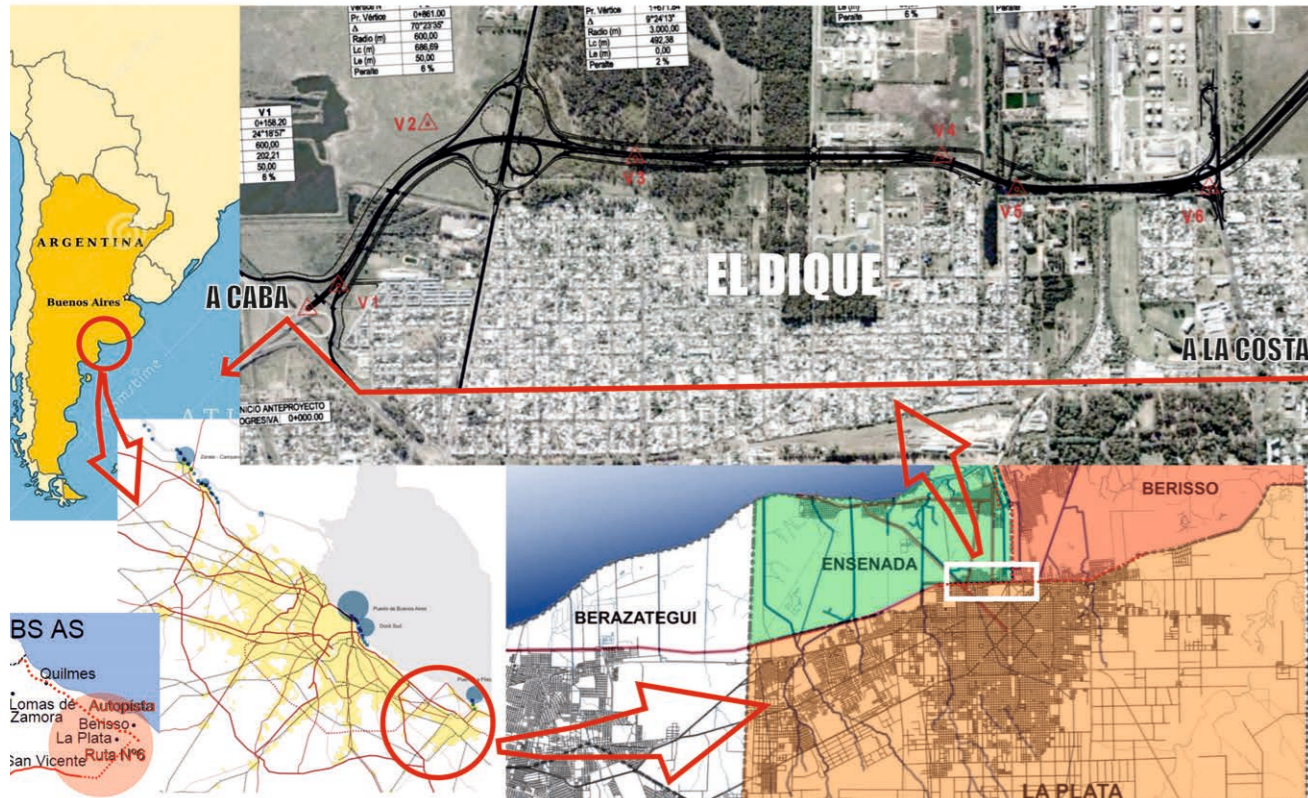
EL DIQUE - VILLA CATELA
PARTIDO ENSENADA

EL SECTOR

La distribución de la población en la provincia de Buenos Aires muestra una mayor concentración en el área metropolitana Buenos Aires, y una disminución paulatina hacia el interior en forma concéntrica, con incrementos puntuales coincidentes con algunos aglomerados del litoral marítimo, tales como Mar del Plata y Bahía Blanca. En este sentido, la infraestructura del transporte impacta en la organización del espa-

cio urbano, siendo estas primordiales para el asentamiento de la población y la localización de las actividades productivas. La red vial principal bonaerense responde a un esquema radial, cuyos ejes: las Rutas Nacionales 2, 3, 5, 7, 8, 9 parten desde CABA hacia el interior del territorio provincial y nacional (convirtiéndose en ejes de desarrollo); y se completa con un esquema anular de Rutas Provinciales: 4, 6, y 41.

Respecto al casco urbano de La Plata, las vías de comunicación de acceso al desde el área metropolitana están dadas por los caminos General Belgrano y Centenario, y por la Autopista Buenos Aires - La Plata y el ferrocarril General Roca, que concentran gran parte del flujo de personas que llegan a diario al casco urbano. Los caminos atraviesan las localidades de Villa Elisa, City Bell, Gonnet y Ringuelet, mientras que el ferrocarril y la autopista bordean a dichas localidades. La autopista logra descomprimir el gran flujo de personas que llegan a diario al casco urbano desde Buenos Aires. El tránsito pesado, en tanto, se canaliza a través de la Ruta 36, penetrando luego por las avenidas 520, 44 o 66, y en menor medida por el camino General Belgrano.

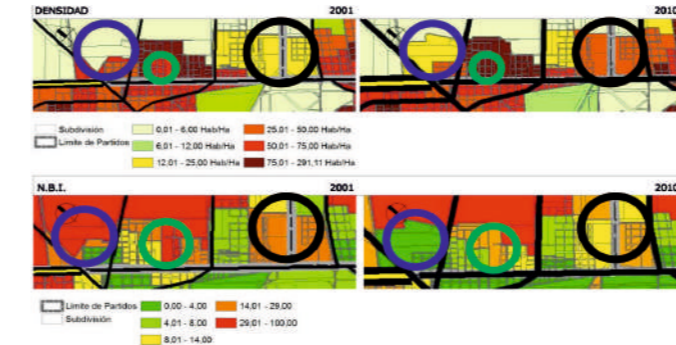


ANÁLISIS DIAGNÓSTICO

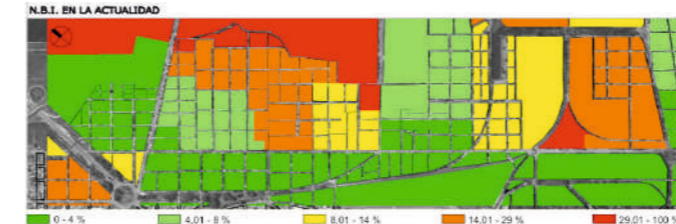
CONFIGURACIÓN: MEDIO NATURAL
Cursos de agua - masas forestales - cotas de nivel



ORGANIZACIÓN: MEDIO SOCIAL
Densidad (comparación Censo 2001-2010)



Necesidades básicas insatisfechas (NBI)



El barrio “El Dique”, perteneciente al partido de Ensenada, se localiza sobre la terraza baja, limitando al Norte con el bañado (tierras anegadizas), al Sur con el partido de La Plata y al Oeste con el partido de Berisso. Los límites naturales y urbanísticos fueron dando lugar a la consolidación de los principales centros de residencia. Las principales vías circulatorias, estructuraron su crecimiento y favorecieron la consolidación sobre las mismas. Los arroyos y el Canal Santiago constituyen, junto con el bañado, condicionantes naturales para el asentamiento humano, originando zonas de riesgo sobre sus márgenes. El trazado se dispone en gran parte de manera irregular. En el lado Este del sector existen macromanzanas que generan dos “nudos” circulatorios sobre la AV. 122 y la AV. 129. Entre estas avenidas, el trazado se dispone de manera discontinua, lo cual dificulta la conectividad local y concentra aún más el tránsito sobre las avenidas mencionadas.

En cuanto al grado de ocupación del suelo, existen pocas manzanas libres. Esta condición - sumada a una cobertura de servicios de infraestructura que se ha incrementado en los últimos años - permite distinguir dos zonas con predominio del uso residencial bien definidas: consolidada y en vías de consolidación. Se verifica no obstante sobre el bañado (anegable) la localización de asentamientos informales (sin servicios básicos, con trazado irregular y con construcciones precarias de hasta tres niveles); particularmente en un sector conformado por

las vías del Ferrocarril, el arroyo y la Av. 122. Las principales actividades la importante presencia industrial (YPF, Coflex, Petroken, entre otras) caracterizan al sector analizado, siendo la principal fuente de empleo para la población local y regional de todo el Gran La Plata. Asimismo, se verifica la presencia de un importante alineamiento comercial sobre la Av. 122 abastece tanto a nivel local como regional. Constituye un centro local que concentra comercios de gran escala asociados principalmente a la construcción, la industria y a los servicios del automotor. En menor medida se localizan también comercios minoristas repartidos de manera bastante uniforme.

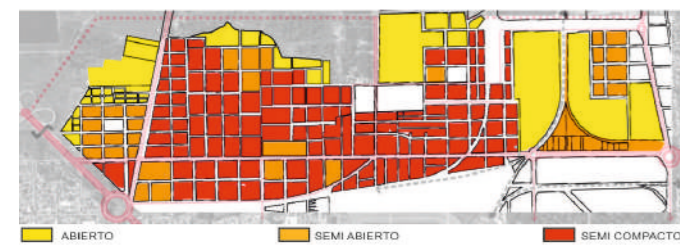
En cuanto a los equipamientos, existen importantes establecimientos educativos (existe incluso el llamado “barrio Universitario”). Es el caso tanto la Universidad Tecnológica (UTN) como de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), que representan también fuentes de trabajo local. También la presencia de espacios verdes de distinta jerarquía contribuye a la estructuración territorial. El bosque de La Plata al Sudeste, representa el mayor pulmón de la región con alto valor paisajístico y recreativo-deportivo. Hacia el Norte el bañado constituye otro espacio verde de interés, además del Parque Martín Rodríguez. También el sector adyacente al Canal Santiago - entre YPF y la zona residencial - aunque el mismo se encuentra degradado; y la existencia de algunas plazas de mediana y pequeña escala.

2017

CONFIGURACIÓN: MEDIO CONSTRUIDO
Ocupación parcelaria



Tejido



Usos del suelo

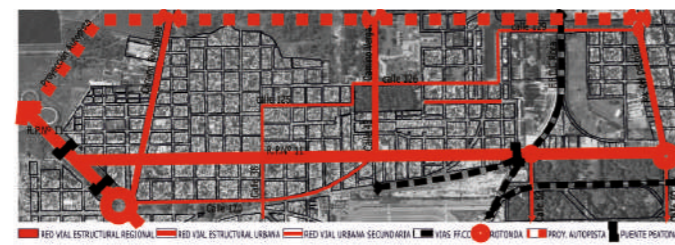


Respecto al estado del espacio público, el área de estudio presenta cierto grado de degradación, tanto en las veredas (falta de mantenimiento, solados, arbolado y luminarias), como en las calles (falta de pavimento, ramblas, cordón cuneta, señalización y mantenimiento) y en los cursos de agua, en los cuales se localizan pequeños basurales a cielo abierto. Finalmente, los elementos componentes se encuentran articulados en función de un sistema de movimientos defi-

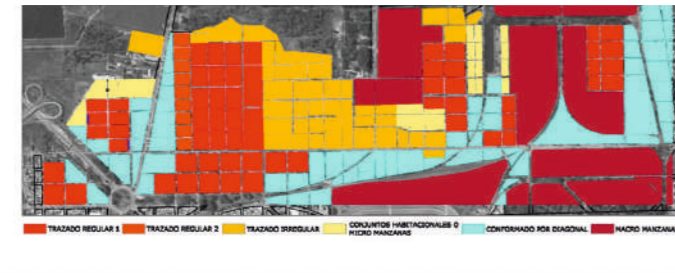
Espacio urbano



Sistema de movimientos

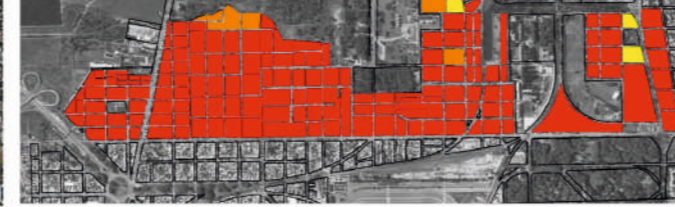


Trazado

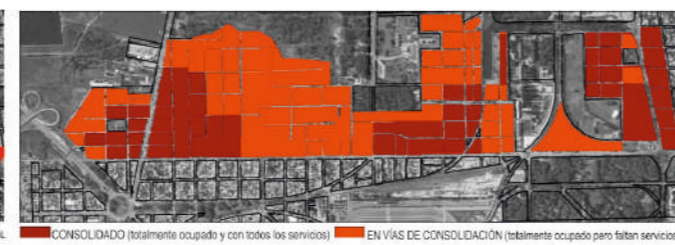


ciente. Por un lado posee una buena conectividad a través de la Autopista con el área metropolitana y el Puerto de Buenos Aires, que da al sector una posición privilegiada en relación a la Industria y al Puerto de Ensenada. Por otro lado, la Ruta Provincial 11 (avenida 122) genera una fragmentación importante a ambos lados de la misma, al igual la bajada de la Autopista de acceso a la ciudad de La Plata. La combinación del transporte de gran porte, la alta velocidad

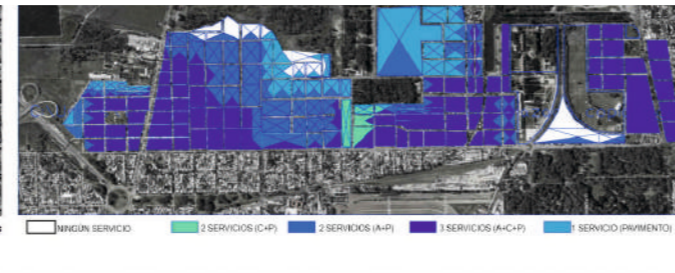
Ocupación



Consolidación

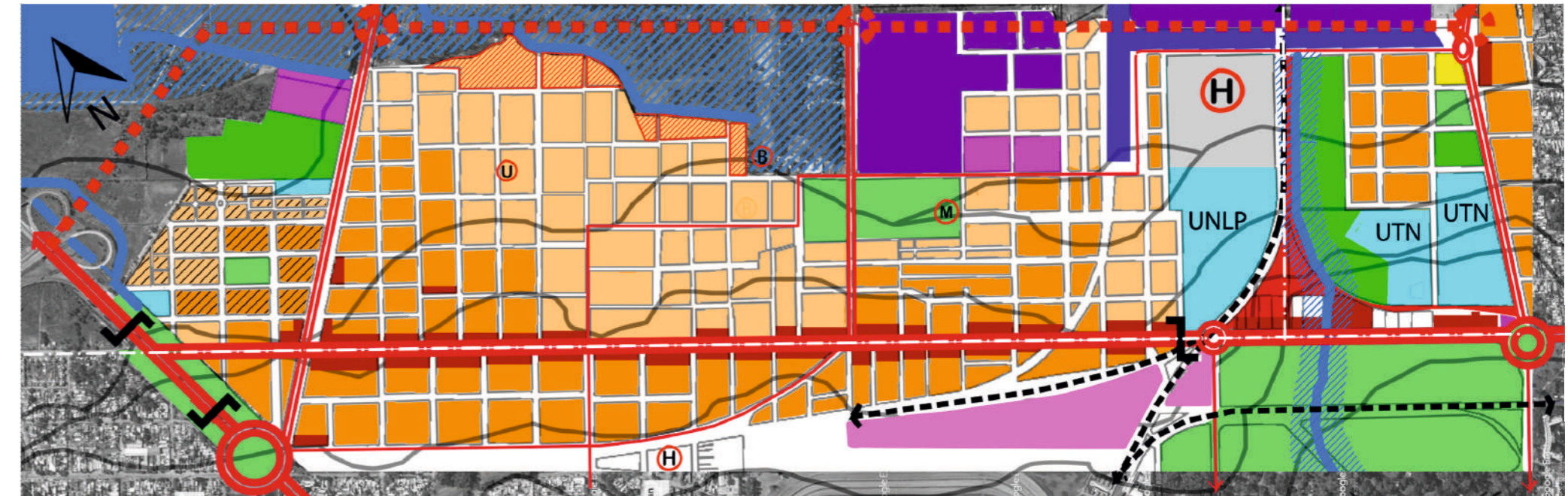


Servicios Básicos



de circulación y la falta de calidad del espacio público, genera una fragmentación a uno y otro lado de la avenida 122. Sin embargo, la zona se verá potenciada por el completamiento de esta obra de infraestructura vial, brindando mayor accesibilidad, favoreciendo la integración del sector con la microrregión y el área metropolitana; y evitando la fragmentación de las zonas residenciales y la superposición del tránsito pesado con el liviano.

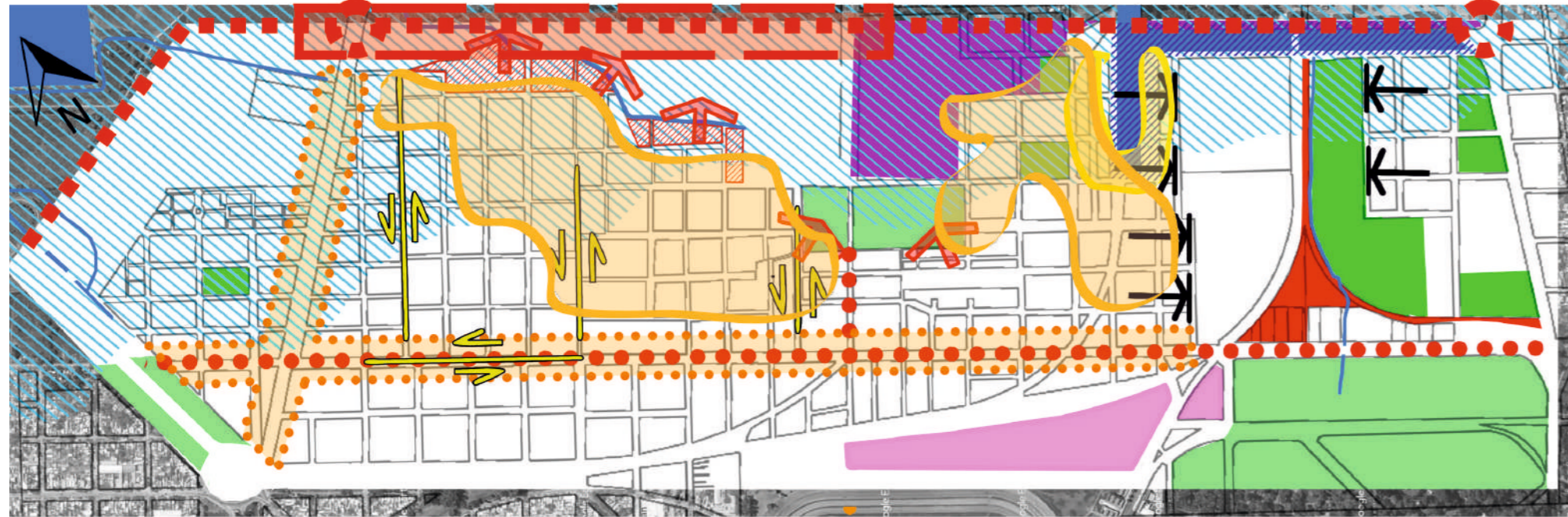
ESTRUCTURA URBANA



- Proyección de Autopista
 - Red vial Urbana Secundaria
 - Red vial estructural urbana
 - Red vial estructural regional
 - Vías FFCC
 - Puente peatonal
- Unidad Sanitaria
 - Hospital
 - Bomberos
 - Sede municipal
- Alineamiento comercial
 - Área Consolidada
 - Área en vías de Consolidación
 - Área no Consolidada
- Terrenos FFCC
 - Conjunto de viviendas
 - Villa
 - Asentamientos Informales
- Áreas verde Recreativas
 - Uso Recreativo
 - Uso Especifico
 - Área Industrial
 - Educación
- Canal
 - Bañado/área desborde
 - Arroyos

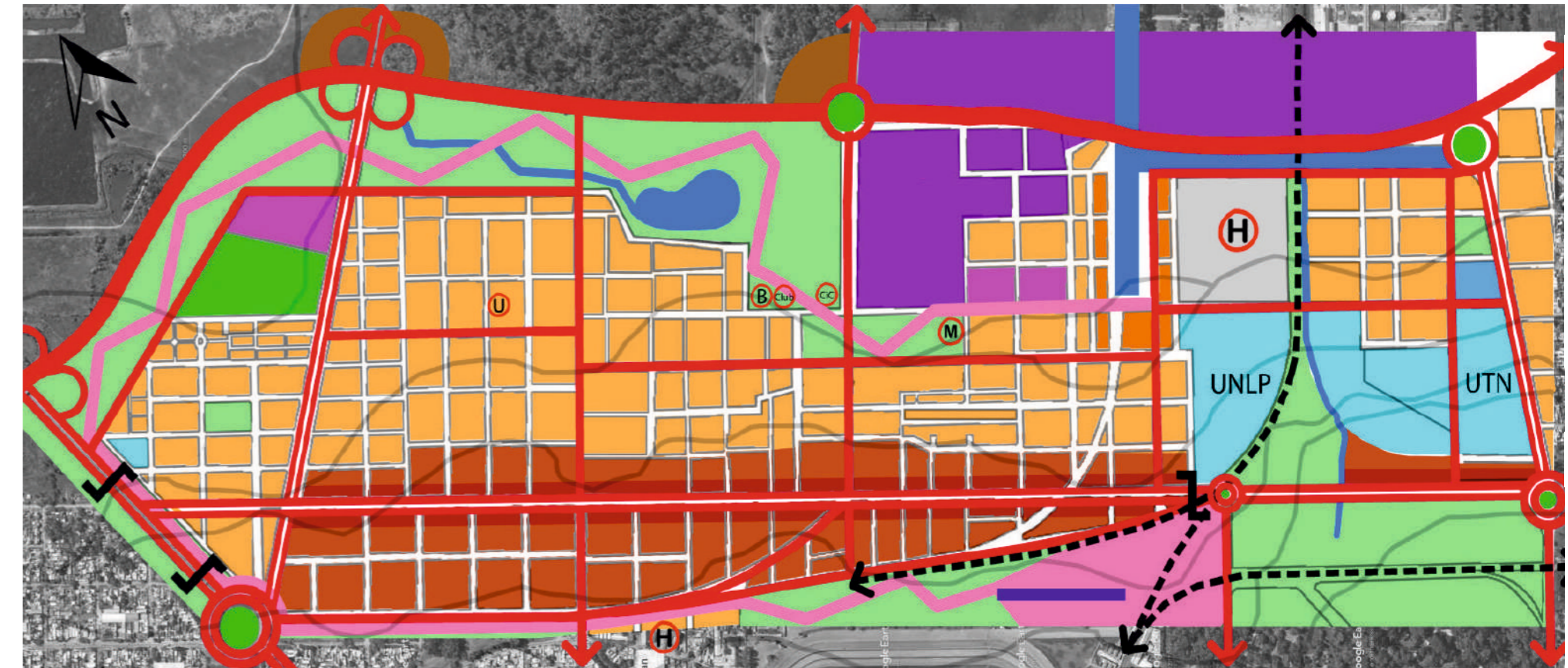
PTI 2017

CONFLICTOS - TENDENCIAS - POTENCIALIDADES



- | | | |
|--------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| ASENTAMIENTOS INFORMALES | PAISAJE NATURAL | COMERCIO Y SERVICIOS REGIONALES |
| CURSOS DE AGUA DEGRADADOS | ARROYOS | OBRAS DE ENTUBAMIENTO ARROYOS |
| ZONAS INUNDABLES | FUELLE VERDE | CONSOLIDACIÓN |
| VILLA | MASAS FORESTALES | CRECIMIENTO RESIDENCIAL |
| USOS INCOMPATIBLES | TERRENOS FF.CC | CONSTRUCCIÓN DE BAJADA AUTOPISTA |
| DISCONTINUIDAD EN EL TRAZADO | ALINEAM. COMERCIAL | |
| DESFASAJE EN EL TRAZADO | INTERÉS IDENTITARIO | |
| TRANSITO PESADO EN ZONA URBANA | PROYECCIÓN AUTOPISTA | |
| | VACÍO URBANO | |

MODELO DESEADO



- | | | | | | |
|-------------------------------|------------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------|-----------|
| Proyección de Autopista | Unidad Sanitaria | Residencial alta densidad | Circuito peatonal-ciclistico | Áreas verdes | Educación |
| Red vial Urbana Secundaria | Hospital | Residencial baja densidad | Uso deportivo | Uso Recreativo | Canal |
| Red vial estructural urbana | Bomberos | Alineamiento comercial uso local | Uso cultural/deportivo | Uso Especifico | Arroyos |
| Red vial estructural regional | Sede municipal | Área servicios y comercio regional | Área Revalorizada | Área Industrial | |
| Vías FFCC | | | | | |
| Puente peatonal | | | | | |

PTI 2017

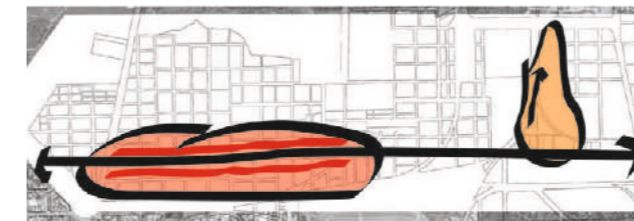
LINEAMIENTOS

Objetivos

- Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores urbanizados y conducir los procesos de crecimiento y consolidación, considerando las condicionantes físico-ambientales y previendo el acceso a la dotación adecuada de infraestructuras, servicios y equipamientos.
- Recuperar y aprovechar los grandes espacios vacíos como contenedores de actividades y como amortiguadores de fuertes lluvias y/o inundaciones.
- Promover la integración socio espacial y funcional entre sectores urbanizados, a partir del nuevo rol que asumirá la Av. 122 con la finalización de la obra de prolongación de la Autopista.
- Aprovechar el posicionamiento del área como ingreso vial al Gran La Plata desde la RMBA a través de la Autopista Bs. As. - La Plata.

En función del Diagnóstico, y a partir de la reformulación de los Objetivos antes citados, se pretende estructurar la Propuesta a partir de lo siguiente:

- Extensión del trazado y nueva subdivisión parcelaria sobre los grandes vacíos urbanos en zonas con aptitud para uso residencial.
- Mejoramiento y ampliación de las redes de servicios básicos en zonas de promoción del crecimiento urbano.
- Promoción del acceso al suelo urbano para la población de más bajos recursos, a partir de la relocalización y posterior inserción e integración de las familias en zonas aptas para la ocupación.
- Mejoramiento y ampliación de los equipamientos: culturales (predio del Ferrocarril) y recreativos-deportivos públicos de interés regional, manteniendo la identidad del lugar.
- Puesta en valor y dotación de equipamientos para esparcimiento sobre terrenos inundables del Dique y el bañado, y en el Parque Martín Rodríguez.
- Tratamiento de la incompatibilidad de usos industrial y residencial mediante la regulación de la producción y el tratamiento de residuos industriales.
- Conformación de un nuevo centro comercial a escala local, previendo la densificación y construcción en altura sobre las avenidas principales.
- Reestructuración del sistema circulatorio tanto de vías principales como secundarias, garantizando la conectividad interna del sector a través de la jerarquización de un sistema de avenidas, el mejoramiento de calles perpendiculares y la extensión del trazado en las zonas de expansión urbana.
- Desarrollo de un sistema verde lineal de recorrido de atractivos paisajísticos y recreativos, desde el Canal Santiago hasta los terrenos del FFCC en Av. 52.



1. Reestructuración del sistema de movimientos y mejoramiento del espacio urbano

Reestructurar el sistema de movimientos creando una red entre avenidas principales y secundarias mejorando el espacio público, y dotando al sector de conectividad local (vehicular, ciclística y peatonal) y ordenando la circulación del tránsito pesado y el liviano.

2. Creación y articulación de áreas recreativas

Aprovechar los espacios verdes y promover la creación de un sistema de uso público-recreativo articulado con el sistema de movimientos. Contener el crecimiento residencial en zonas anegadizas y vincular el sector a partir de actividades recreativas.

3. Mejoramiento y saneamiento de los recursos naturales

Promover la protección de los recursos naturales, el saneamiento de los cursos de agua (y la canalización en zonas urbanas) y de las zonas de desborde y libre escurrimiento en áreas anegadizas.

4. Direccional el crecimiento residencial

Promover el completamiento de terrenos vacantes aptos para uso residencial. Promover la conformación de un área central, alentando el crecimiento en altura frente a las avenidas principales y promoviendo el desarrollo de un alineamiento comercial de pequeña escala.

5. Nuevas áreas productivas

Promover el traslado de la zona de servicios para el transporte y el comercio regional desde la Av. 122 a sectores con mayor y más adecuada accesibilidad para el transporte pesado.

PROYECTOS

L1: RESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE MOVIMIENTOS Y MEJORAMIENTO DEL ESPACIO URBANO

Jerarquización de calles: Mejoramiento del espacio urbano - pavimento, cordón cuneta, luminarias, ramblas, alumbrado y arbolado público en Av. 38, Av. 43, calle 50, calle 58, Av. 129, Av. 125, Av. 126 y Av. 122.

Apertura de calles: Calle 126 desde Av. del Petróleo (Av. 60) hasta calle 50. Apertura de calles menores entre 126 y 129, 58 y las vías del FFCC.

L2: CREACIÓN Y ARTICULACIÓN DE ÁREAS RECREATIVAS

Diseño del circuito peatonal y ciclístico: Diseño de un circuito peatonal y ciclístico con la finalidad de articular espacios de interés patrimonial y recreativo. Crear un circuito deportivo - recreativo regional y que a su vez contenga el equipamiento residencial en zonas inundables, provisto de equipamiento público y mobiliario urbano.

L3: DIRECCIONAR EL CRECIMIENTO RESIDENCIAL

Ampliación del trazado urbano en zonas aptas.

Completamiento de terrenos vacantes en zonas aptas.

Densificación sobre avenidas principales: Fomentar a través de la regulación normativa la densificación y la construcción en altura sobre las avenidas principales: entre Av. 120 y Av. 122 y entre Camino Rivadavia y Av. 52.

L4: MEJORAMIENTO Y SANEAMIENTO DE LOS RECURSOS NATURALES

Mejoramiento y saneamiento de los arroyos: saneamiento de los cursos de agua y de la zona de desborde.

Extensión de la obra de entubamiento del arroyo en Av. 122 y 55.

Erradicación de basurales a cielo abierto

CIRCUITO PEATONAL Y CICLÍSTICO



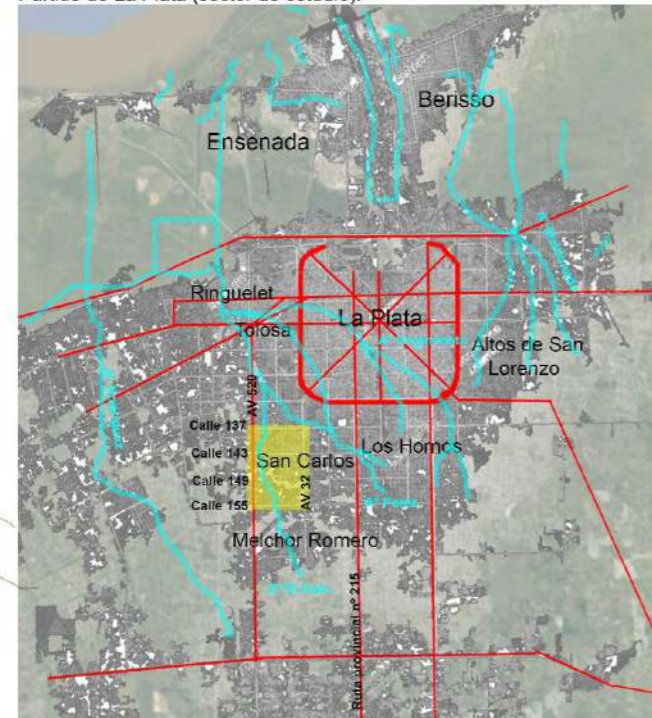
EL SECTOR

La capital de la República Argentina, La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se encuentra a 50km de la capital de la Provincia de Buenos Aires, La Plata. La principal vía de comunicación entre ellas es la Autopista Buenos Aires - La Plata, la cual funciona como principal vía de conexión productiva junto a la Ruta 11 y las Rutas 36, 3 y 6. La división administrativa de los Municipios de la Región Metropolitana no es coincidente con las cuencas, con lo cual la gestión urbana no tiene en cuenta los riesgos ambientales que derivan de ellas. La ciudad de La Plata tiene una configuración urbana a través de una grilla ortogo-

nal que facilita la circulación vehicular. A su vez, el ferrocarril brinda gran accesibilidad a la región. La ciudad se expandió de manera concéntrica por fuera del Casco Fundacional. El área de estudio está delimitado por las calles 137, 155, 520 y 532 e incluye a las localidades de San Carlos y Melchor Romero dentro del Partido de La Plata. El área está marcada por el paso del Arroyo del Gato y los riesgos ambientales derivados del mismo. Uno de los principales temas del sector es la dificultad de acceso al suelo urbano. Se identifica un sistema de vías jerarquizadas, consecuentes del crecimiento concéntrico desde el Casco Fundacional.



Partido de La Plata (sector de estudio).



Área de estudio.



DIAGNÓSTICO

MEDIO SOCIAL
NBI

Mediante un análisis comparativo de los Censos 2001 y 2010, se observa una reducción de la cantidad de personas con esta condición, sin embargo, se observa un aumento de la criticidad del indicador en las zonas más vulnerables. Se trata de zonas que no cuentan con servicios básicos y tienen una situación crítica respecto a las condiciones de habitabilidad. En algunos casos también coinciden con asentamientos informales.

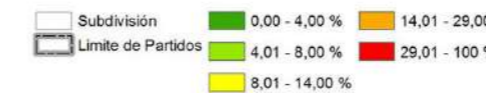
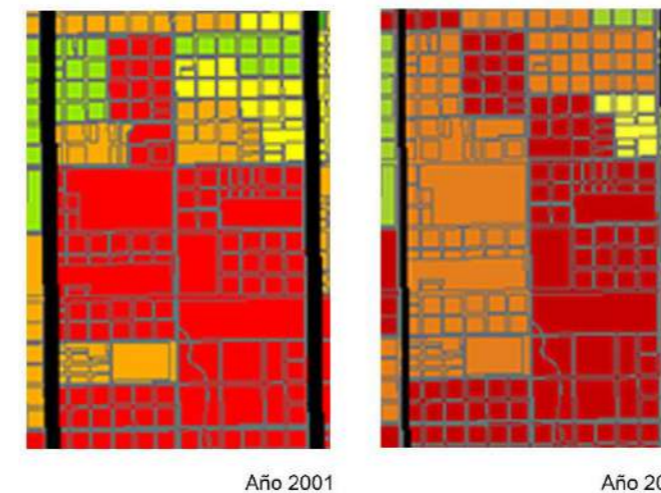
Densidad

Se observa en el mapa en color amarillo ocupación residencial dispersa, sin ocupación total de la manzana. En verde se muestran zonas que redujeron la cantidad de población, coincidente con zonas sin servicios, asfalto, concentración de asentamientos informales y algunas industrias. El color amarillo muestra un crecimiento poblacional por sobre el color verde, las zonas naranjas y rojas son las que concentran el porcentaje más alto de habitantes, incluso con crecimiento intercensal.

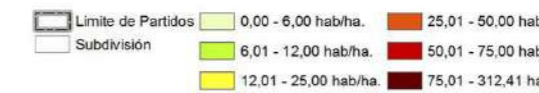
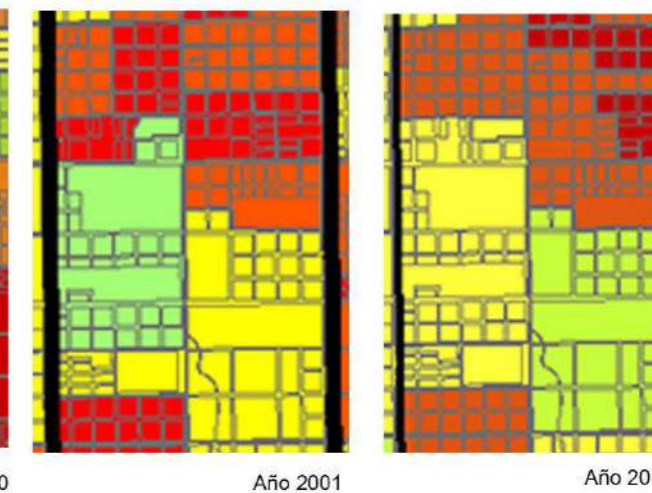
Vivienda Crítica

Respecto a la vivienda crítica, se observa un incremento en el análisis comparativo de los censos. Aumentaron los asentamientos informales, junto con más cantidad de zonas habitadas sin servicios, viviendas precarias. En síntesis, la criticidad aumentó.

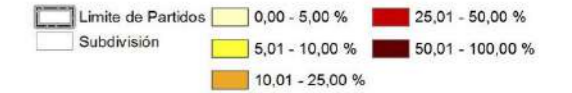
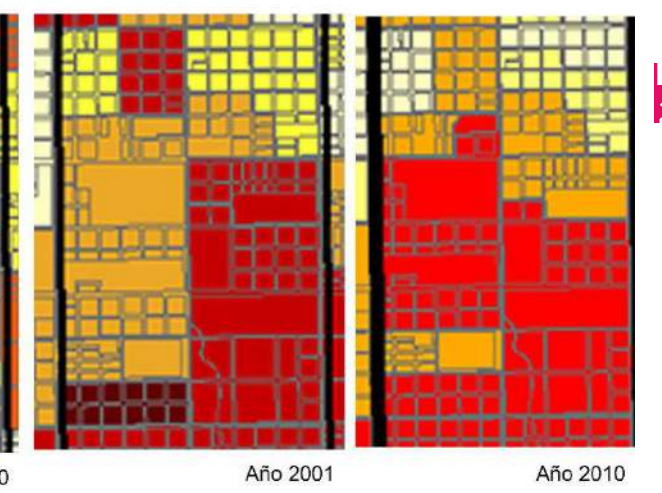
Población con Necesidades Básicas Insatisfechas.



Densidad de habitantes por hectárea.



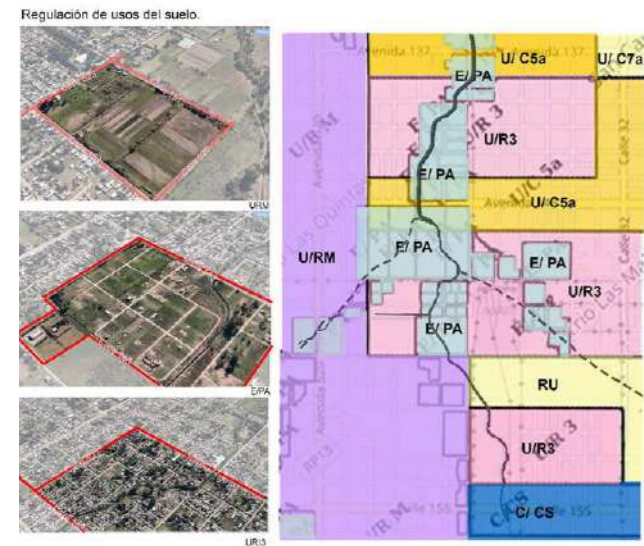
Vivienda crítica.



Valor del suelo y vulnerabilidad territorial

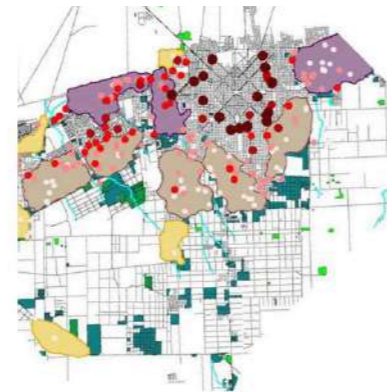
El valor del suelo tiene una relación directa con la localización de la población en áreas de riesgo. La ocupación urbana residencial en áreas de fragilidad ambiental, entornos desfavorables y/o áreas de borde, afecta a un significativo número de habitantes que viven en condiciones de vulnerabilidad territorial, sin infraestructura de servicios básicos, en áreas anegables, en proximidades de canteras y basurales. Esta problemática trae aparejadas consecuencias negativas a nivel socioeconómico, ambiental y político, afectando no sólo a la población de menores ingresos que generalmente reside

en estas áreas, sino también a los gobiernos locales por los altos costos de urbanización, y a la población urbana en su conjunto. Esta problemática no es exclusiva de los sectores de más bajos ingresos sino que también a sectores de ingresos medios y medio-altos. El Partido de La Plata, por sus características geomorfológicas, presenta diversos sectores urbanos localizados en zonas de riesgo, fundamentalmente sometidos a inundaciones, aunque el sector analizado perteneciente al barrio San Carlos presente grandes carencias, no es el caso en el que el valor del suelo es el más barato, se puede apreciar también la falta de políticas para regular los terrenos referidos al control de las normativas.



USO	DESCRIPCIÓN	INDICADORES	REQUISITOS	RESTRICCIONES
U/RM	Residencial Medio Densidad	...	...	...
U/R3	Residencial Medio Baja Densidad	...	...	...
U/C5a	Residencial Medio Alta Densidad	...	...	...
U/C7a	Residencial Medio Muy Alta Densidad	...	...	...
RU	Residencial Urbano	...	...	...
C/CS	Comercial y Servicios	...	...	...

Valor del suelo y vulnerabilidad territorial.



Se puede observar en el mapa de arriba que el valor del suelo no es igual en todos los sectores, esto se debe a condiciones físico ambientales, a la regulación del uso del suelo y a el potencial de aprovechamiento urbanístico.

Valor del suelo 2010, US.



Trabajos de diversas ONG en el sector.

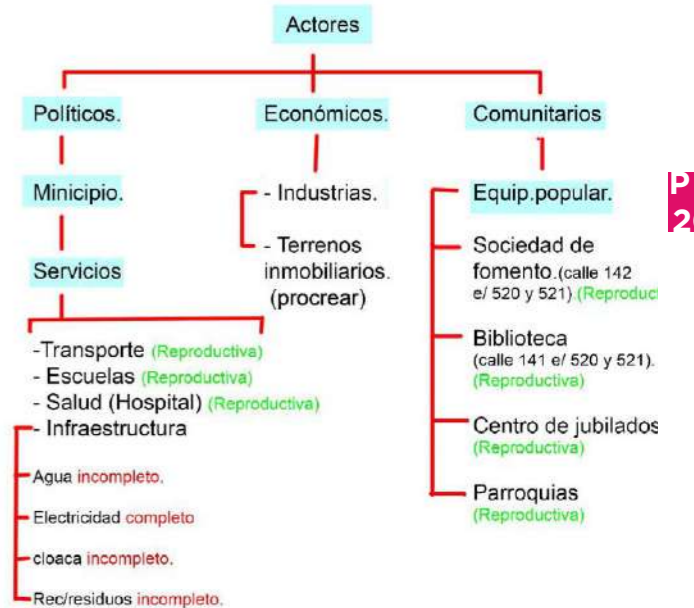


MEDIO PRODUCTIVO

Las principales actividades económicas del sector están vinculadas con el comercio y la industria. Sobre las avenidas 520 y 32 se concentran comercios de escala local como pizzerías, corralones, minimercados, restaurantes, autoserivicios, etc. Gran cantidad de población trabaja en los

comercios mencionados, sin embargo, otro gran porcentaje se traslada de forma cotidiana al Casco a sus lugares de trabajo.

A pesar de que el área está marcado por condiciones de precariedad, empleo informal y exclusión social, se puede observar una tendencia de crecimiento de los emprendimientos familiares.



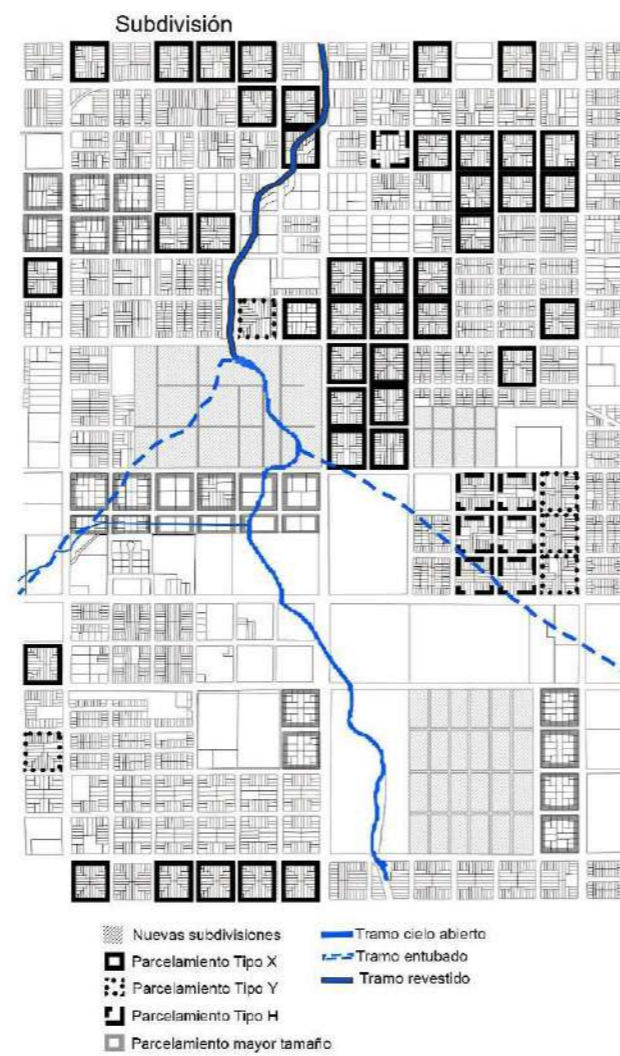
PTI 2018



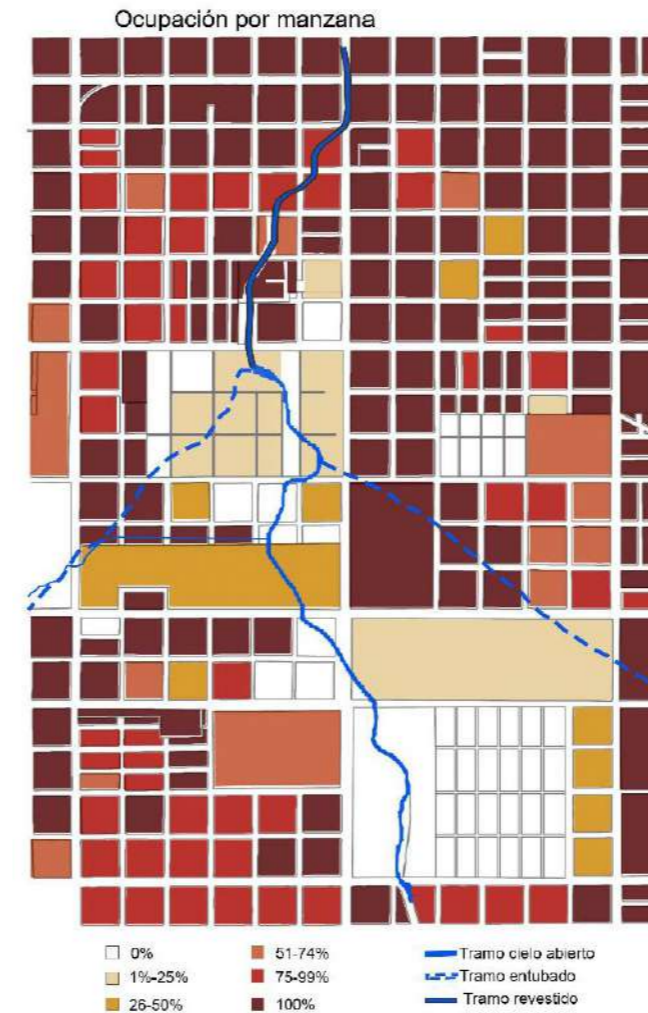
MEDIO NATURAL

El principal factor para el análisis del subsistema natural es el Arroyo del Gato y sus ramificaciones.

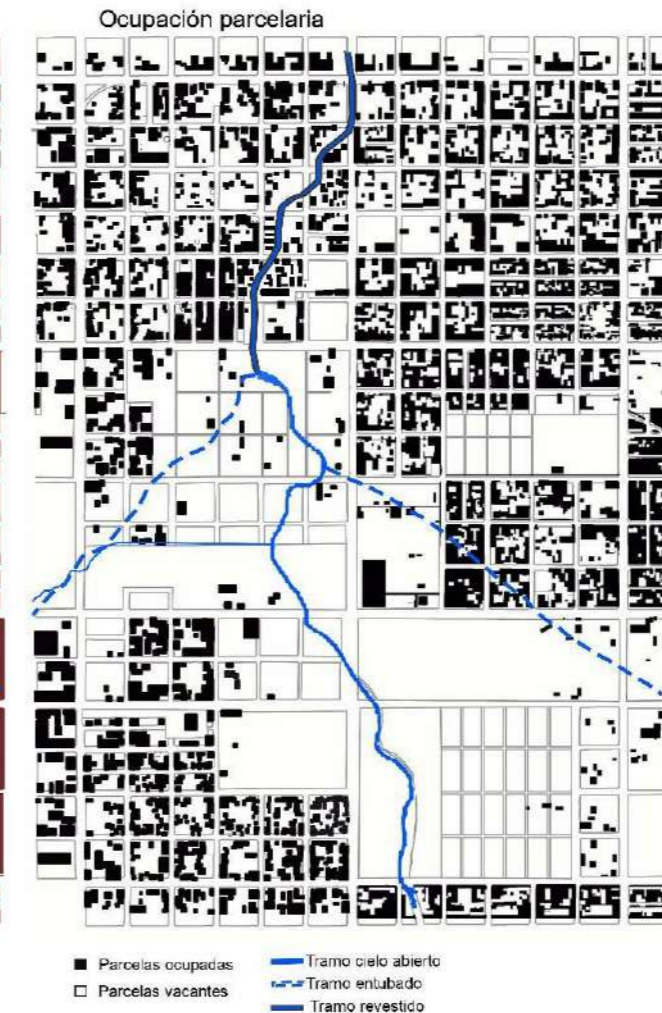
El arroyo cuenta con tres tramos bien diferenciados. En primer lugar el tramo revestido, forma parte de las últimas obras



llevadas a cabo por la Provincia de Buenos Aires, en donde se amplía su sección transversal para aumentar su capacidad de caudal. El tramo a cielo abierto y con cobertura vegetal, tiene mayor superficie absorbente y menor sección. Por último, el tramo entubado es una respuesta que se dió en su



momento para aumentar la superficie de ocupación urbana. Las curvas de nivel van en ascenso desde el Río de La Plata. En el sector se observa un descenso brusco hacia el sector de 137 entre 520 y 526. La forestación se concentra junto al Arroyo y en terrenos vacantes.

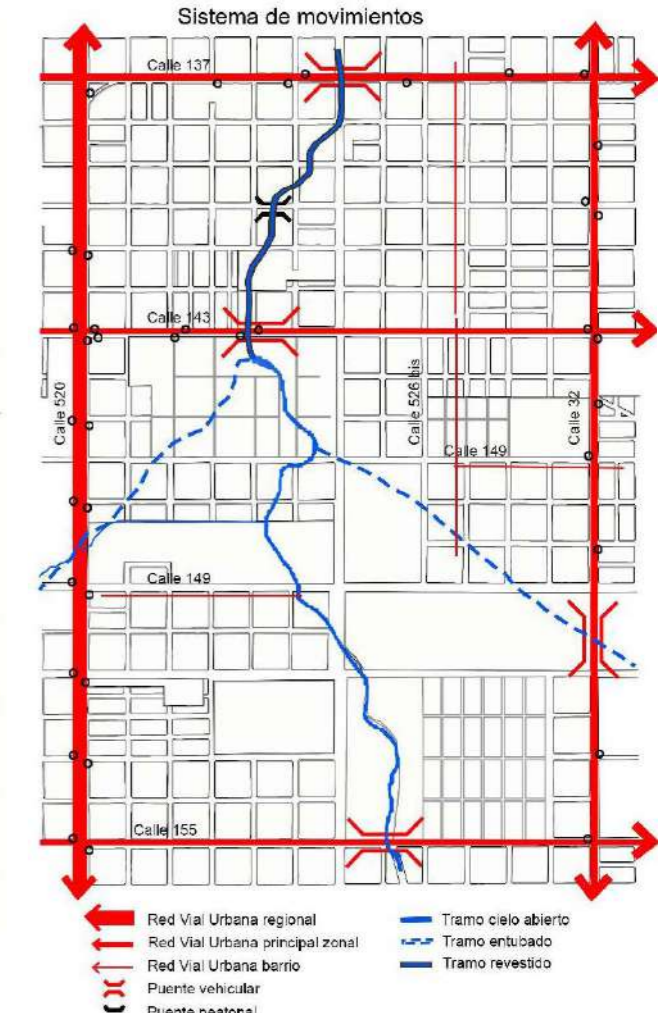


TRAZADO

Se observa un trazado regular, interrumpido por grandes superficies no urbanizadas y por el curso del Arroyo del Gato.

SUBDIVISIÓN

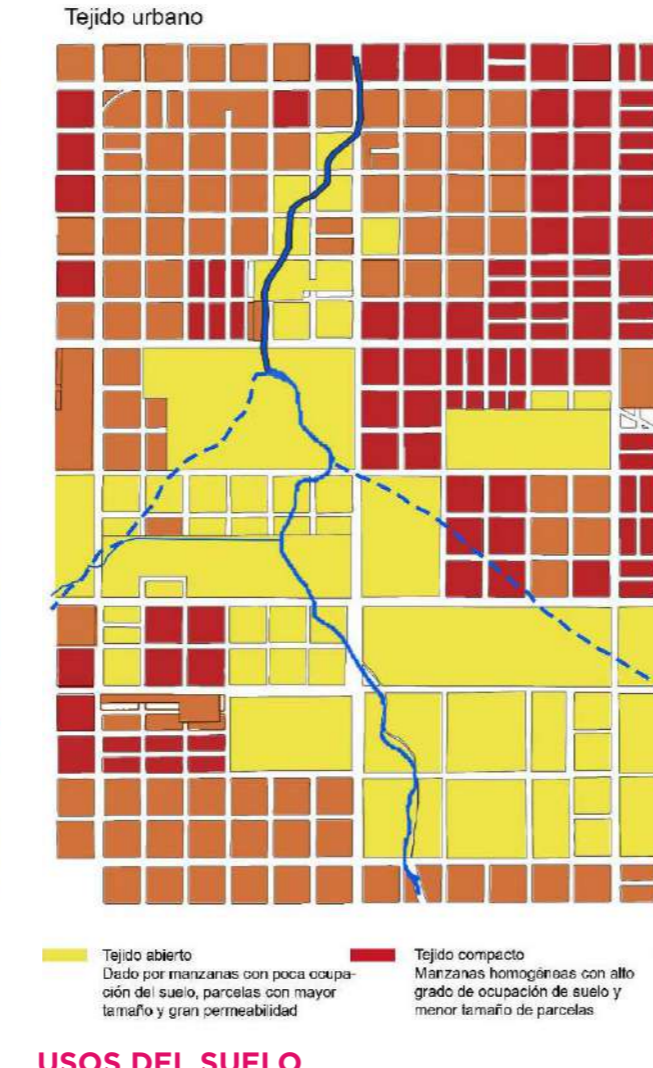
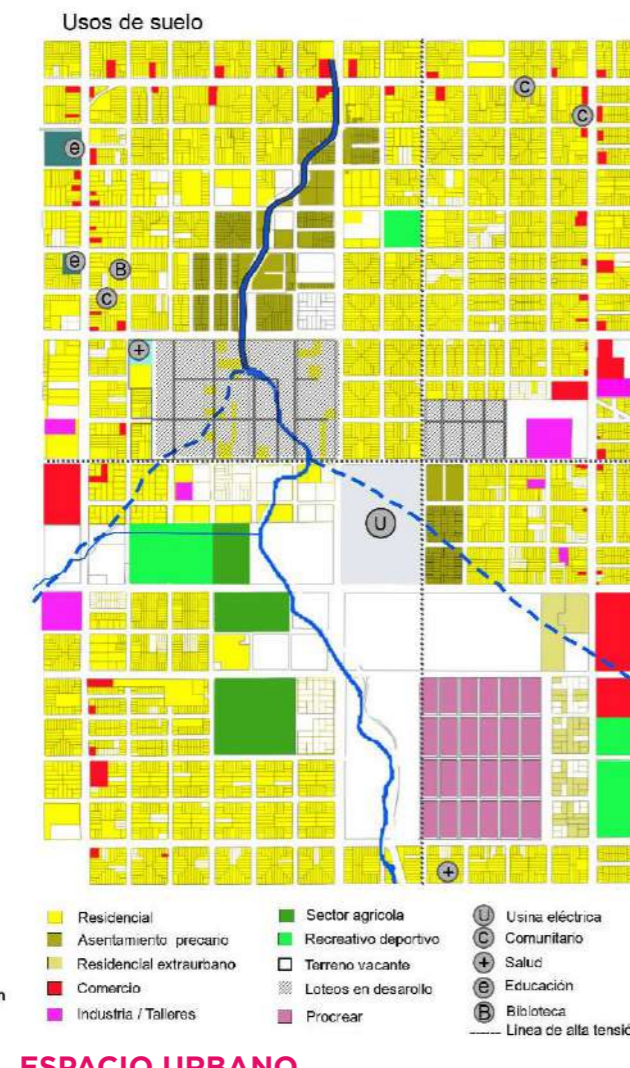
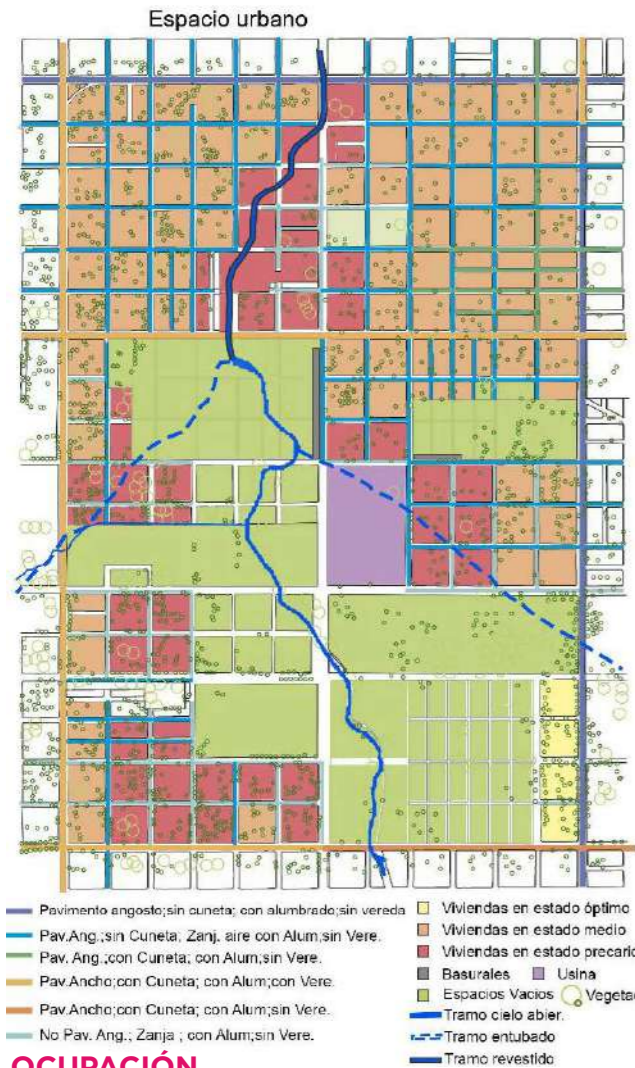
Se identifican manzanas cuadradas con parcelamientos característicos de la Ciudad de La Plata, como son los tipos "X", "Y" y "H".



SISTEMA DE MOVIMIENTOS

El área de estudio está delimitada por la Avenida 520, cuya jerarquía es de una vía regional. La avenida 32 es una avenida estructurante de la ciudad y parte de la Circunvalación del Casco. Las avenidas 137, 143 y 155 son avenidas que sirven como conectoras entre localidades.

PTI 2018



OCUPACIÓN

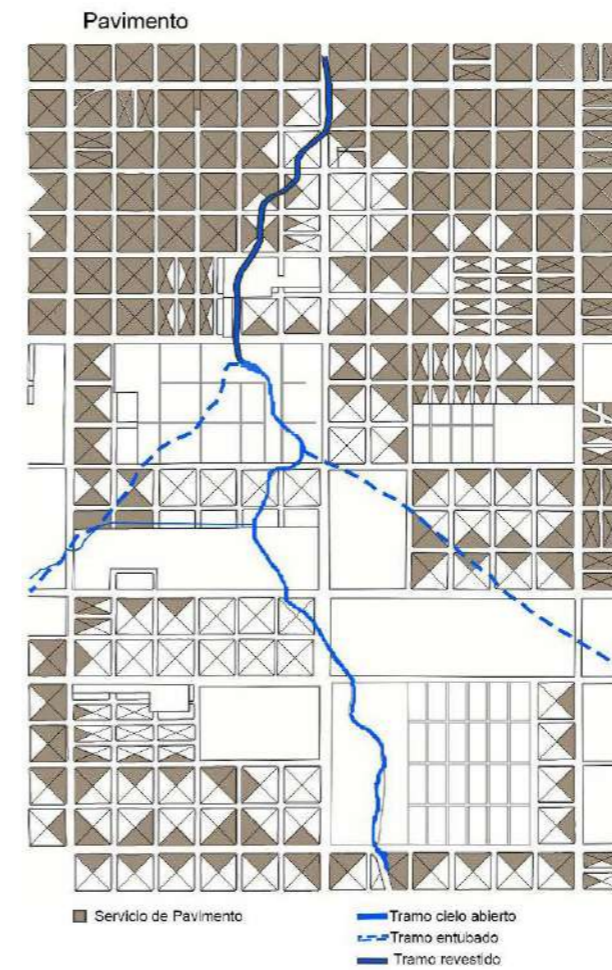
Sobre la avenida 137 se da una ocupación semejante a la de la ciudad de La Plata, con corazón de manzana. En el resto del sector se observan gran cantidad de parcelas vacías. A nivel de manzana existe un mayor porcentaje de ocupación sobre las avenidas.

ESPACIO URBANO

Se reconocen distintas calidades espaciales. A mayor distancia al Casco Fundacional, la calidad del espacio disminuye. Hay presencia de basurales y sectores sin cobertura de infraestructuras de servicios.

USOS DEL SUELO

Se presenta un mayor porcentaje de uso residencial, se identifican asentamientos informales y residencial extraurbano. En relación a los usos comerciales, se identifican alineamientos sobre las avenidas. El uso industrial se da mayoritariamente entre las



avenidas 143 y 155.

TEJIDO URBANO

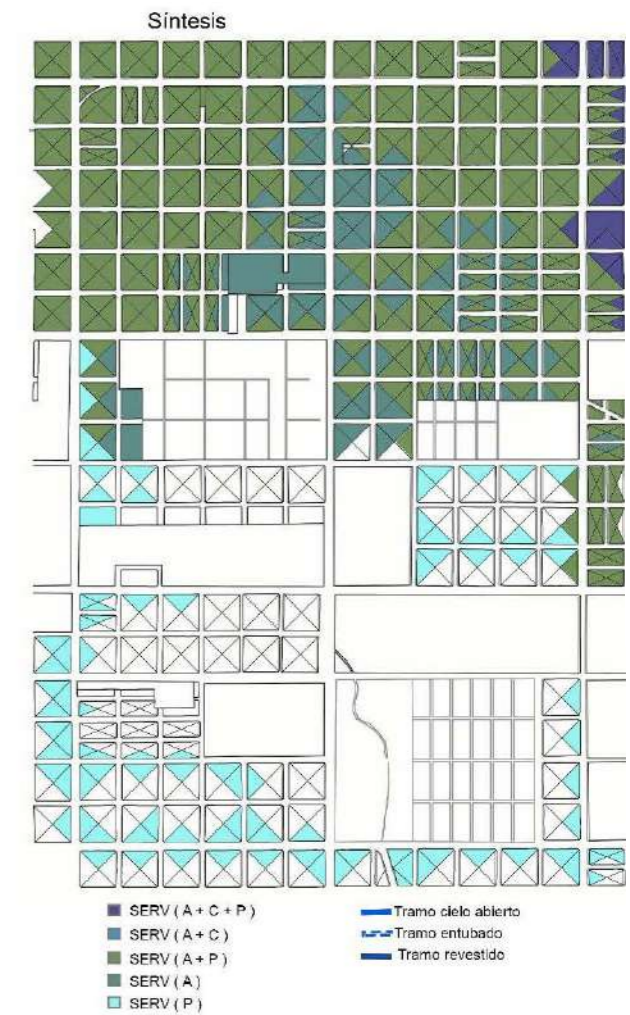
El tejido abierto se da en los sectores más alejados de las avenidas principales.

SERVICIOS

Pavimento: Las calles pavimentadas cuentan con mayor flujo de movimientos. Entre



las avenidas 143 y 155, las calles son mayoritariamente de tierra. Agua y Saneamiento: Los servicios de red cloacal y de agua corriente se encuentran en las cercanías al Casco. A partir de la avenida 143 no hay servicios.



En síntesis, se hace visible una situación de marginalidad de una gran fracción del área de estudio, evidenciando la ausencia del Estado.

PTI 2018

ESTRUCTURA FÍSICA

En base al análisis previo, se observa que la cobertura de servicios básicos no es total para la superficie urbana, el déficit se da fundamentalmente entre las avenidas 143 y 155.

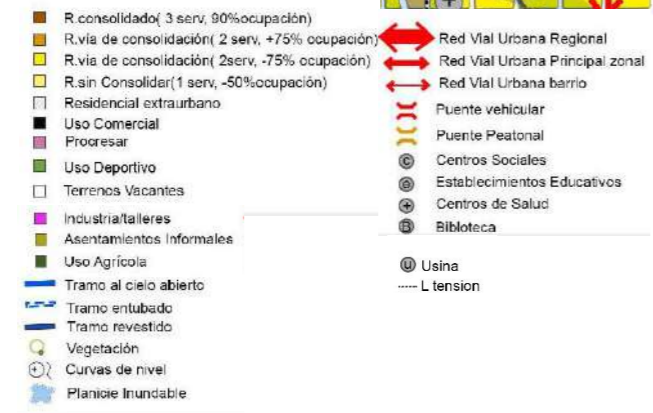
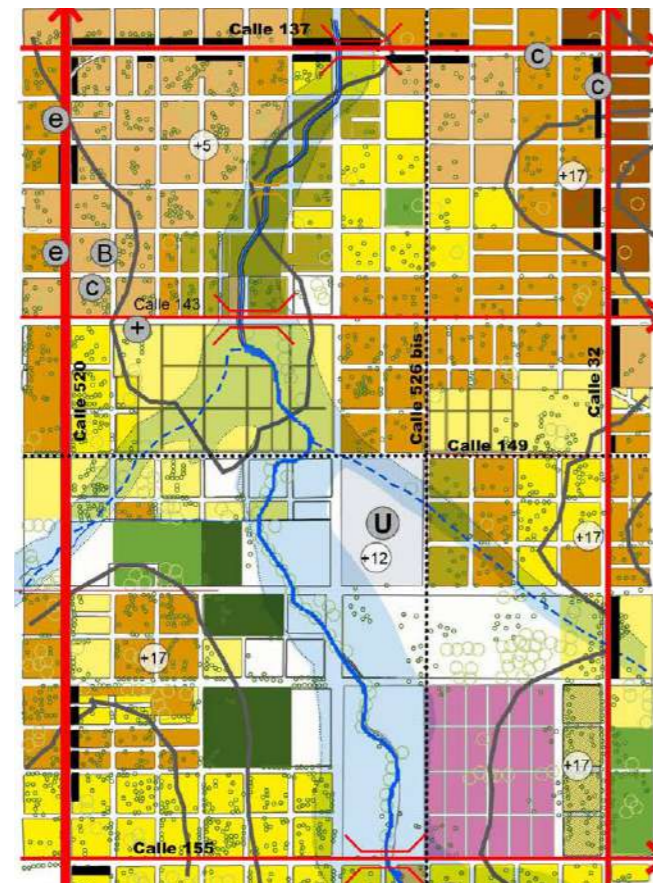
Así como también la ocupación y los niveles de calidad material de las viviendas, donde su estado va decreciendo en cuanto se aleja tanto al centro de la ciudad de La Plata como también de las principales vías de circulación.

Los edificios de uso público (como centros sociales o de fomento) son pocos y se encuentran concentrados en los mismos sectores.

Se identificaron en el sitio un Hospital especializado y un centro de atención primaria. Los asentamientos informales se encuentran en su mayoría en cercanía al arroyo, se puede afirmar que son parte del resultado del crecimiento y la falta de un trazado que integre en sí mismo el arroyo. Uno de los asentamientos informales se encuentra en cercanía a la Usina y se considera que es parte del crecimiento incontrolado residencial.

Se reconoce La Usina como un hito que utiliza la gente del sector para referenciar ubicaciones, a su vez se reconoce que es un conflicto de contaminación debido a la cercanía con los asentamientos.

El Arroyo del Gato se encuentra canalizado desde la calle 137 a 143, lo cual ayuda a que los asentamientos cercanos tengan menos probabilidad de inundarse. Se identifican asentamientos informales ubicados en las planicies de inundación.



La comprensión de todos los análisis realizados sobre el sector, nos lleva a decir que éste es un espacio con carencia de planificación, en tanto el crecimiento de urbano es espontaneo de acuerdo a las necesidades de los habitantes del barrio.

La consoledación de esta zona solamente tiende a crecer hacia las cercanías del centro de la ciudad de La Plata, y aún así, posee varias problemáticas como la insuficiencia de infraestructura de servicios, carencia de espacios con calidad ambiental y desarticulación socio-espacial. Se reconoce también la falta de respuesta de la trama en relación al arroyo y la planicie de inundación. Se reconoce la tendencia a consolidar comercios sobre las vías de circulación principales.



Hospital Especializado

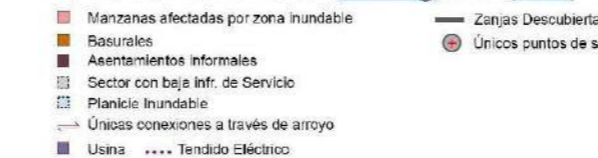


Sociedad Fomento

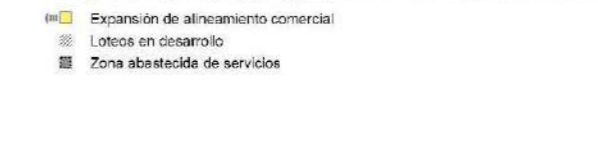
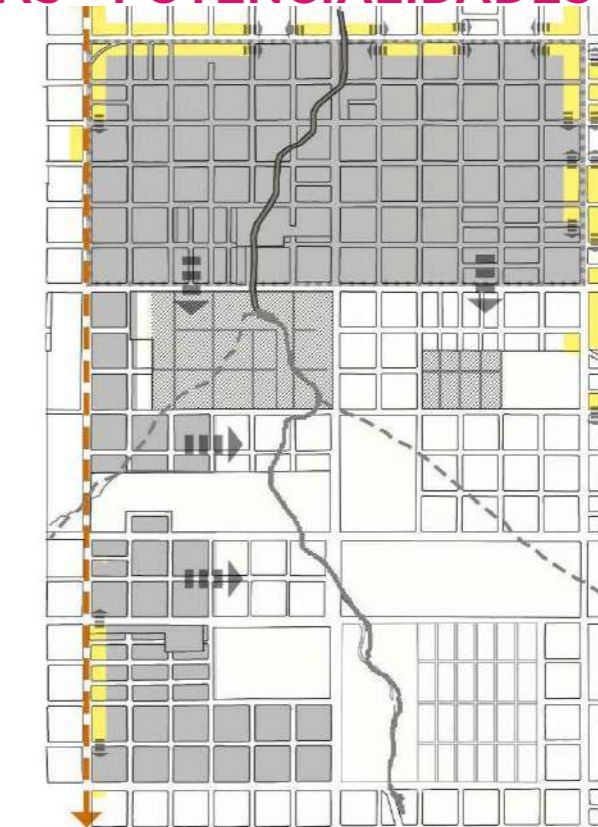


Escuela

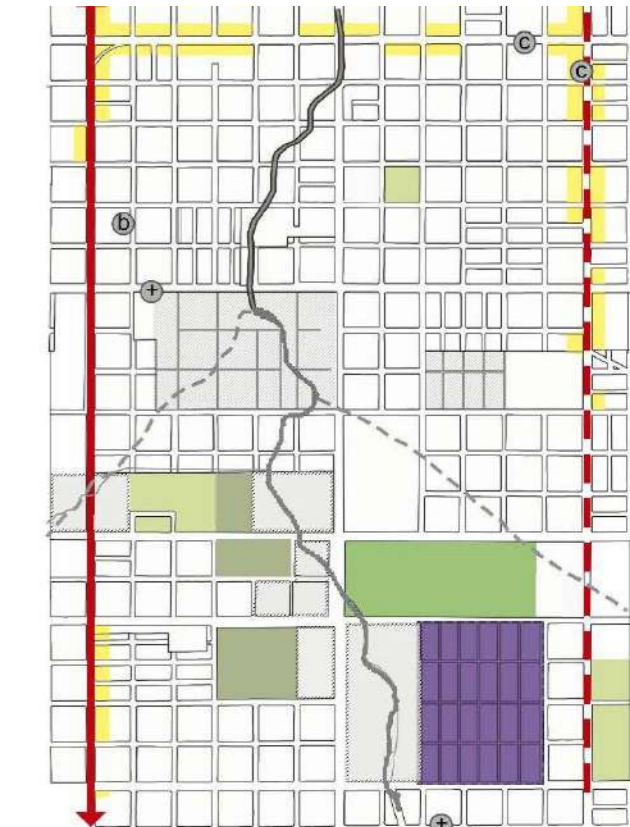
CONFLICTOS - TENDENCIAS - POTENCIALIDADES



Se reconocen conflictos como asentamientos sobre las zonas inundables, manzanas afectadas por inundaciones, veredas con zanjas descubiertas, arroyo a cielo abierto, baja infraestructura, etc, los cuales hacen a la baja calidad de vida. Esta situación principalmente se da entre las calles 143 y 155, con presencia de conflictos ambientales.



El análisis de las tendencias tiene como fin, reconocer los hechos que tienen lugar con el tiempo. Surgen a partir de una comparativa con sucesos anteriores. Los que lleva a reconocer la tendencia de crecimiento de asentamientos informales, nuevos y consolidación de alineamientos comerciales y crecimiento urbano expansivo.



Se destacan las potencialidades para el uso a futuro y el posible re acondicionamiento de la zona, se reconoce el espacio de uso y potencialidad como los espacios de reserva urbana, la zona productiva rural como espacio de empleo, también la zona de riesgo sin asentamientos y su re funcionamiento para reservar este espacio.

OBJETIVO 1: Recuperar y aprovechar los grandes espacios vacíos como componentes estructurantes para el área, valorándolos como espacios de integración, contenedores de actividades y como amortiguadores de fuertes lluvias y/o inundaciones.

Lineamiento 1: Conservar espacios de uso agrícola, con el fin de no ocupar el suelo absorbente.

Lineamiento 2: Mejorar la condición del arroyo a cielo abierto, restricción de 15mts en cada lado del recubrimiento del arroyo.

Lineamiento 3: Reestructuración y creación de equipamientos en los espacios vacantes, para el uso de actividades al aire libre.

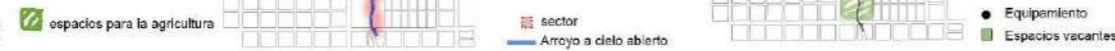
Lineamiento 1.



Lineamiento 2.



Lineamiento 3.



OBJETIVO 2: Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores urbanizados y conducir los procesos de crecimiento y consolidación, considerando las condicionantes físico-ambientales y previendo el acceso y la dotación adecuada de infraestructuras, servicios y equipamientos.

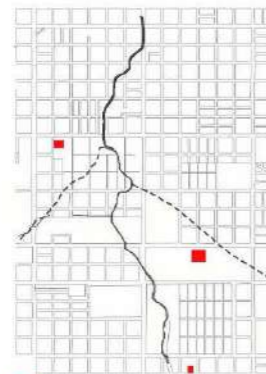
Lineamiento 1: Reabastecer y reacondicionar centros de salud.

Lineamiento 2: Abastecer zonas con servicios básicos (agua, cloacas, pavimento, recolección de residuos), consolidar manzanas.

Lineamiento 3: Reacondicionar actividades comunitarias.

Lineamiento 4: Establecer un criterio de ocupación para las manzanas afectadas por la planicie inundable.

Lineamiento 1.



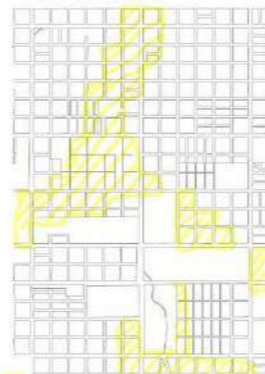
Lineamiento 2.



Lineamiento 3.

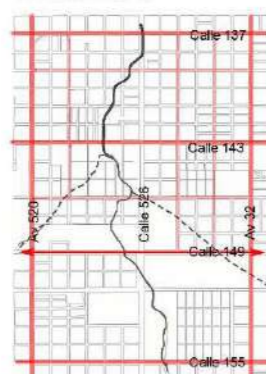


Lineamiento 4.



Hospitales

Lineamiento 1.



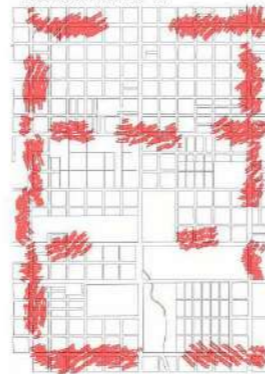
Lineamiento 2.



Lineamiento 3.



Lineamiento 4.



conexiones

Arroyo a cielo abierto

Parcelas Vacantes

Sector de comercios

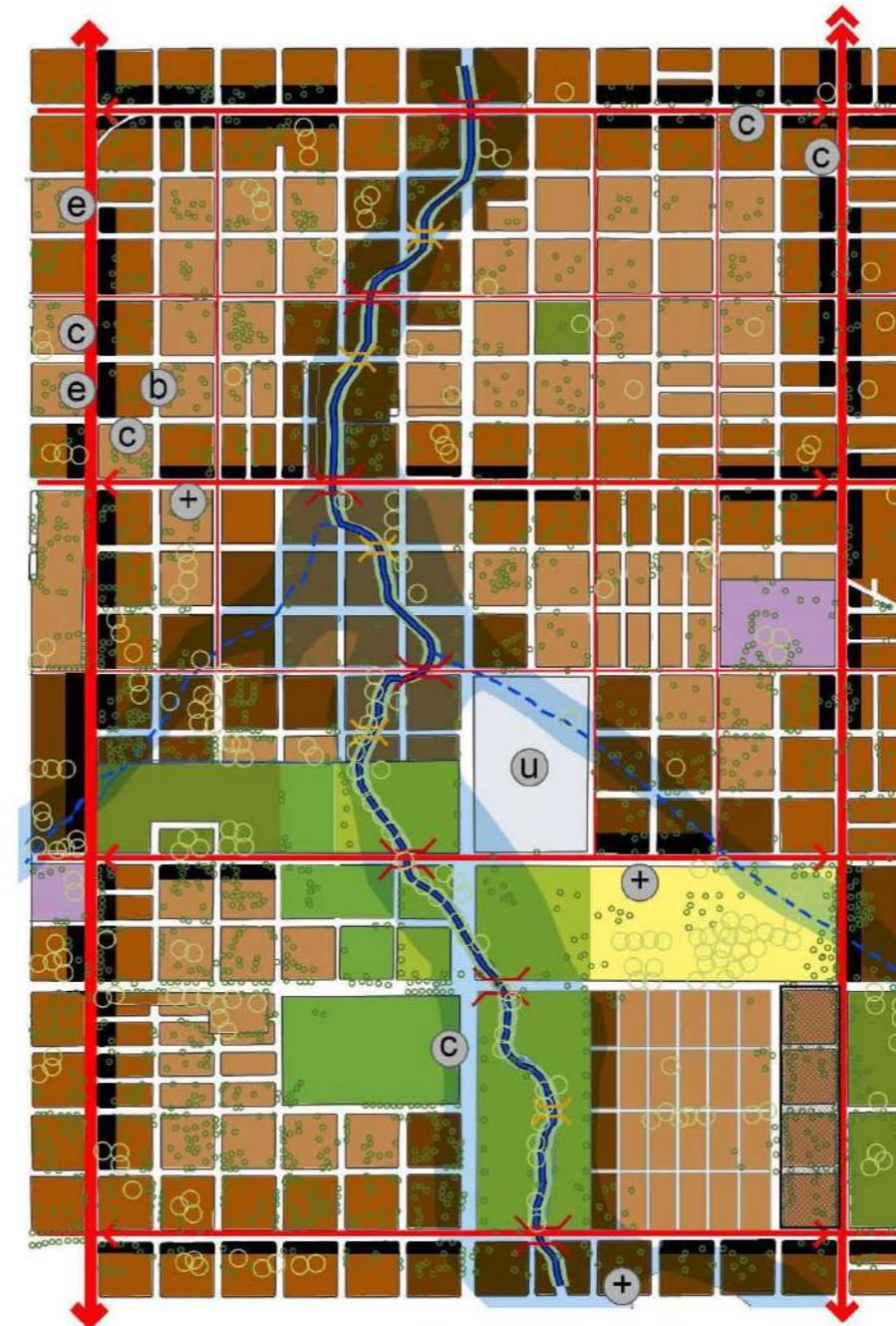
OBJETIVO 3: Promover la integración socio espacial y funcional entre sectores urbanizados, adecuando la movilidad y conectividad y el acceso al curso de agua.

Lineamiento 1: Reestructurar el sistema de movimiento, generar nuevas vías de conexión.

Lineamiento 2: Generar puentes peatonales en los sectores del arroyo a cielo abierto.

Lineamiento 3: consolidar manzanas con lotes vacíos. Mediante la reubicación de aquellos asentamientos en inmediaciones del arroyo.

Lineamiento 4: Contemplar y generar comercios en relación a las vías principales de circulación. Aportando nuevas alternativas laborales a los habitantes.



En consiguiente a los pasos anteriores, se busca llegar al resultado final del "Modelo Deseado". Este consiste en responder a los objetivos planteados, dándole lugar al accionar de los lineamientos.

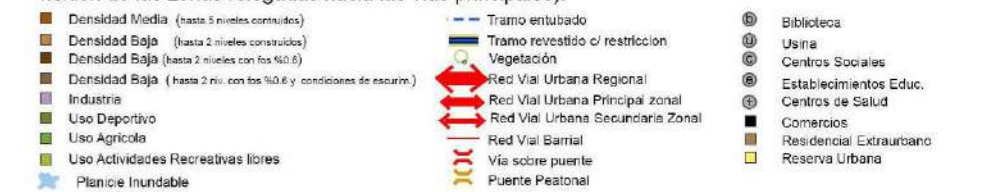
La consolidación de la zona es uno de los puntos más importantes (que comprende la reestructuración de servicios, el reacondicionamiento de viviendas, etc.) ya que elevaría primordialmente la calidad habitacional. Se plantean Densidades medias (no más de 5 niveles), baja (no más de 2 niveles) y categorizamos dos más, con el fin de tener en cuenta las planicies inundables. Densidad Baja (no más de dos niveles con fos %0.6) con el fin de generar mayor superficie absorbente, Densidad Baja (no más de dos niveles con fos %0.6 y consideración de barreras abiertas) consiste en reducir los obstáculos que permiten el libre escurrimiento de los líquidos, desarrollando medianeras con tejidos de acero o verdes.

Reconocemos que el medio productivo de la zona se basa en actividades comerciales y particulares. Y en consecuencia a la tendencia del crecimiento comercial sobre los lotes en cercanía a las vías vehiculares principales. Consideramos el alineamiento comercial como un posible crecimiento laboral y comunitario.

El saneamiento del arroyo se busca mediante su recubrimiento y obras de mantenimiento. Así como también se propone un espacio libre de 15 m en los laterales del mismo. Las planicies inundables descubiertas en cercanía del arroyo se mantendrán vacías, y se propondrán espacios que contengan actividades lúdicas/programáticas al aire libre. Estos sectores tendrán un tratamiento de suelo esencial que permita un fácil escurrimiento.

La propuesta de espacios para el desarrollo de actividades al aire libre, se basa en la necesidad de los habitantes de estos espacios, por lo cual también se tienen en cuenta espacios ya existentes, los cuales se denominaron como "Uso Deportivo" que prestarían servicios a los habitantes con el fin de fomentar las actividades y crecimiento social.

El reacondicionamiento de los Centros de Salud, se basa en reconocer los actuales y capacitarlos para acaparar las necesidades de los habitantes del sector. En cuanto a las vías de circulación, podemos caracterizarlas en 4 tipos, la de conexión Urbana Regional (que intenta conectar la ciudad de La Plata con la Ruta provincial) la Urbana Principal Zonal (que intenta conectar el sector con el centro de la ciudad) La Urbana Secundaria Zonal (que intenta conectar y hacer de intermediaria entre las dos anteriores) y la Red Barrial (que cumpliría la función de ayudar a la conexión de las zonas relegadas hacia las vías principales).



En resumen, la serie de análisis y los parámetros atravesados en cada instancia. Nos lleva a la comprensión de las particularidades que hacen a un sector determinado, dejándonos un amplio contenido de información. Entendimos que el desarrollo de los estudios pautados nos ayudó para ser críticos a la hora de considerar falencias en los aspectos físicos-sociales del sector analizado.

Llegando a la finalidad de establecer una relación entre los aspectos "sociales-físicos-económicos" y partiendo de los objetivos antes mencionados. Logramos establecer un Modelo Deseado que atenta a la solución de los conflictos hallados.

Bibliografía Planificación Territorial 1**UT1. La Intervención Territorial Planificada**

FAU-UNLP, 2008; 3.3. Alcances del Título. En Plan de Estudios VI. La Plata. Pp. 20-21

LOPEZ, Isabel, 2003; Ciudad, planificación y calidad de vida. Documento de Cátedra, Planeamiento Físico N 1. Bono-Laurelli-López. FAU-UNLP. Argentina.

PUJADAS, Roma; FONT, Jaume, 1998; Capítulo 1. Una Aproximación Conceptual a la Ordenación del Territorio. En Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis. Madrid.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés, 1999; Capítulo 3. La Actividad Profesional del Urbanista. En Introducción al Urbanismo. Conceptos y Métodos de la Planificación Urbana. Alianza Editorial, S.A.. Madrid, España.

BLANCO, Jorge y GUREVICH, Raquel, 2006; Capítulo 2. Una geografía de las ciudades contemporáneas: nuevas relaciones entre actores y territorios. En Ciudad y ciudadanos. Alderoqui, Silvia y Penschansky (Compiladoras). Editorial Paidós. Buenos Aires. Argentina

KULLOCK, David, 1994; Arquitectura y ciudad '94. Capítulos 2 hasta 2.3 inclusive. Tomo A. Editorial CEADIG, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina

Bibliografía Complementaria

CARRILLO, Isabel, 2006; Capítulo 4. Ecología urbana y desarrollo sustentable de las ciudades. En Ciudad y ciudadanos. Alderoqui, Silvia y Penschansky (Compiladoras). Editorial Paidós. Buenos Aires. Argentina

MATUS, Carlos, 2014; Parte 1. Inciso 5. Algunas Preguntas claves sobre teoría de la planificación e Inciso 6. Epistemología de la Planificación. (páginas 57 -719 En: Adiós, Señor Presidente. Ediciones de la UNLa. Quinta Edición. Partido de Lanús. Argentina.

UT2. La Ciudad y La Planificación Urbana.

BLANCO, Jorge y GUREVICH, Raquel, 2002; Capítulo 2. Una geografía de las ciudades contemporáneas: nuevas relaciones entre actores. En Ciudad y ciudadanos. Alderoqui, Silvia y Penschansky (Compiladoras). Editorial Paidós. Buenos Aires. Argentina

DI PACE, María, 2004; Capítulo 5: Los sistemas de soporte urbano. Introducción y Apartado 5.2 actores claves para la caracterización de los asentamientos urbanos. En Ecología de la ciudad. Editor Horacio Caride Bartrons. Universidad Nacional de General Sarmiento. Buenos Aires, Argentina

IRACHETA CENECORTA, Alfonso Xavier, 1999; Capítulo 9. Hacia una conceptualización de la planeación urbana. Punto 9.1. En Planeación y Desarrollo. Una visión de futuro. Editor Plaza Valdez. Ciudad de México DC. Pp. 149 a 153

LOPEZ, Isabel, 2002; Planificación y Planeamiento Físico. Punto 3. Ficha de Cátedra. FAU-

UNLP.

PUJADAS, Roma - FONT, Jaume, 1998; Capítulo 1. Una Aproximación Conceptual a la Ordenación del Territorio 1.3. En Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis. Madrid.

REESE, Eduardo, 2006; La situación actual de la gestión urbana y la agenda de las ciudades en argentina. Puntos 1 y 2. En Revista Medioambiente y Urbanización. Versión Digital.

KULLOCK, David, 1994; Arquitectura y ciudad '94. Capítulos 2 hasta 2.3 inclusive. Tomo A. Editorial CEADIG, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina

Bibliografía Complementaria

LEY DE "ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y USO DEL SUELO" N° 8912/77; Título IV. De la Implementación del Ordenamiento Territorial. Capítulo 3. Provincia de Buenos Aires, Argentina

UT3. La Práctica de la Planificación Urbana

DI PACE, María, 2004; Capítulo 11: La gestión ambiental urbana. En Ecología de la ciudad. Editor Horacio Caride Bartrons. Universidad Nacional de General Sarmiento. Buenos Aires, Argentina

FOLCH, Ramón, 2003; Parte I. Capítulo: Los conceptos socioecológicos de partida. Serie Territorio y gobierno. (Pp. 19 a 21). En El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación. Visiones. Editado por Diputación Barcelona. España

KULLOCK, David, 1994; Arquitectura y ciudad '94. Capítulos 3, 4 y 5. Tomo A. Editorial CEADIG, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina

YUJNOVSKY, Oscar, 1978; Parte I: Aspectos Teóricos de la Estructura Urbana. I - Definición y conformación de la estructura urbana; II - Sistemas de Decisión. En La Estructura Interna de la Ciudad. El caso Latinoamericano. Edición de Sociedad Interamericana de Planificación. Buenos Aires, Argentina

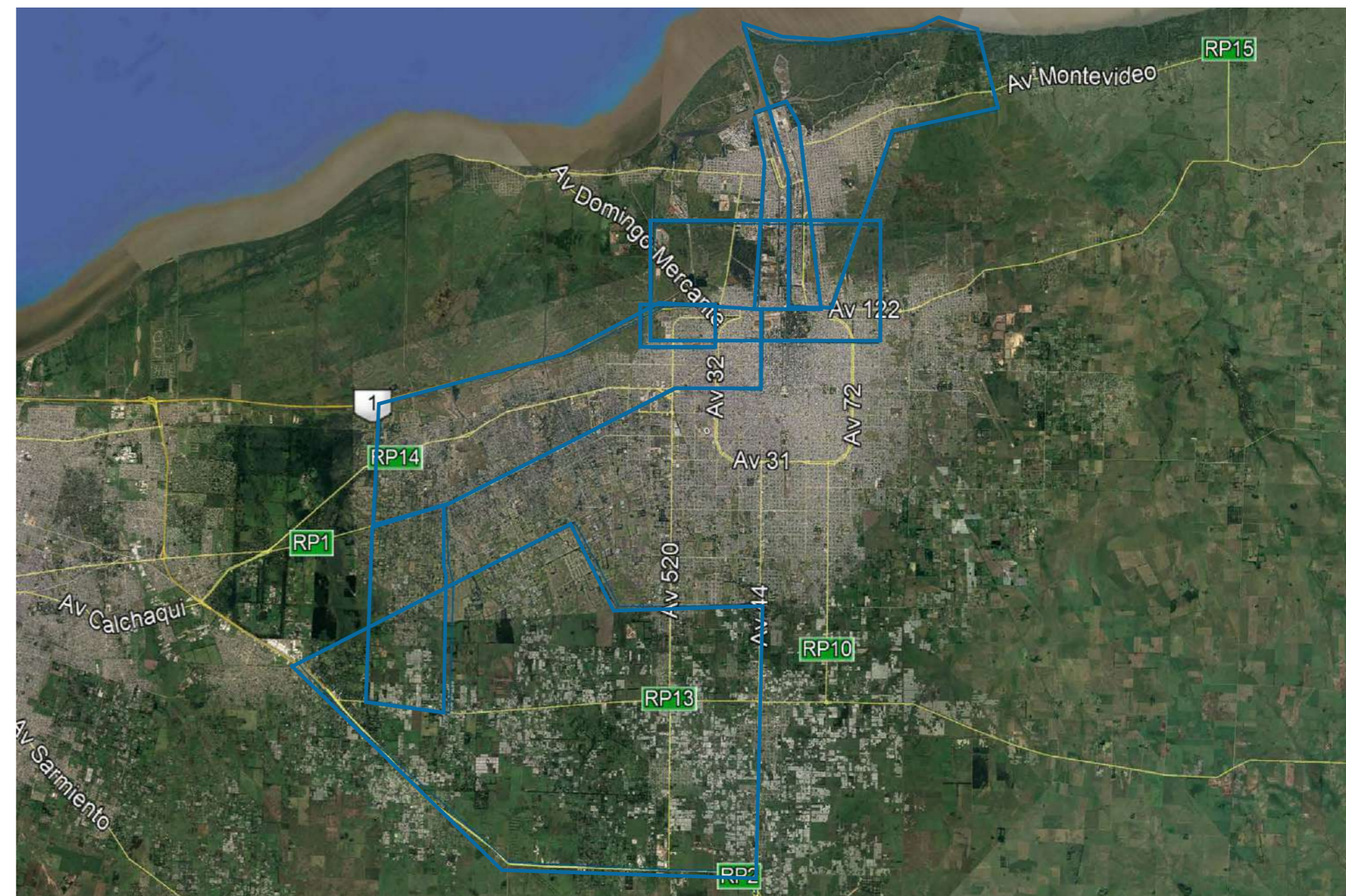
SANDOVAL ESCUDERO, Carlos, 2014; 7. Planificación Participativa. (Pp. 55 a 56). En Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local. Editado por Naciones Unidas. Santiago de Chile

Bibliografía Complementaria

LEY DE "ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y USO DEL SUELO" N° 8912/77; Título II. Del Ordenamiento del Territorio. Capítulos 1, 2, 3 y 4 y Título III. Del usos, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo. Capítulos 1, 2, 3 y 4. Provincia de Buenos Aires, Argentina

SUBSECRETARIA DE PLANIFICACION TERRITORIAL DE LA INVERSION PÚBLICA, 2015; Dimensión Asentamientos y Urbanización. (Pp. 42 a 45 y de 50 a 59). En Plan Estratégico Territorial Avance III. Atlas ID. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

07 PLANIFICACION TERRITORIAL II



PTTI
2011
PTTI
2012
PTTI
2013
PTTI
2014
PTTI
2015
PTTI
2016
PTTI
2017
PTTI
2018

PLANIFICACION TERRITORIAL II

7.1.1 INTRODUCCIÓN

La actividad desarrollada durante el período 2011/2018, está fundada en los objetivos originalmente planteados en la Propuesta Pedagógica de la Cátedra, desde los que se apunta a “consolidar en el estudiante el conocimiento y la práctica de la planificación territorial en el marco de las transformaciones territoriales y los fenómenos urbanos contemporáneos, haciendo énfasis en la escala urbano-regional y regional”. Con esas premisas, y en consenso con el equipo docente integrado por profesores y jefes de trabajos prácticos, año a año se han diseñado las estrategias didácticas para el desarrollo de las actividades teórico-prácticas, conducentes al logro de dicho objetivo.

En tanto esta asignatura culmina un proceso curricular de abordaje -crecientemente complejo de la cuestión territorial, se trata de capitalizar los conocimientos previos trabajados en TT y PTI. Los principales desafíos están -por lo tanto- vinculados: i. al cambio de escala, entendido no solo desde la mera extensión superficial de las áreas de estudio e intervención, sino de las variables y dimensiones a considerar, como de las formas de observarlas, medirlas y graficarlas; y ii. a la identificación y comprensión de las repercusiones territoriales de problemáticas específicas

(económico-productivas, ambientales, de movilidad o de gestión inter-jurisdiccional).

La estructura empleada en el desarrollo anual de la actividad áulica, se corresponde con la de las Unidades Temáticas involucradas. Si bien a lo largo de los años, la capitalización de las experiencias didácticas y la flexibilidad de la Propuesta Pedagógica, permitieron ir realizando ajustes, en líneas generales se mantuvo el siguiente esquema:

La primera actividad teórico-práctica, de carácter introductorio (Seminario), permitió un conocimiento inicial -entre estudiantes y docentes- y el registro de los saberes previos adquiridos, mediante una tarea fuertemente vinculada al análisis comprensivo de textos básicos de la bibliografía de la UT 1, denominada La Región como Territorio de Estudio y Actuación. Se trataron dos cuestiones: i. introducir al contenido conceptual central de la materia: la escala territorial (problemáticas y planificación); y ii. instalar una temática “específica” -que permitiera visualizar en casos concretos aquellos contenidos-, y que a la vez fuera transversal al desarrollo de las actividades prácticas de todo el año.

De las diferentes experiencias ejercitadas por los estudiantes -cada año- para

resignificar en la práctica dichos conceptos, se pueden señalar, entre otros: i. análisis comparativo de patrones territoriales - modelos de desarrollo en el caso argentino; ii. búsqueda en artículos periodísticos de problemáticas territoriales; iii. desarrollo de casos en su ciudad-región de origen; iv. análisis crítico de material audio-visual aportado por la cátedra; v. estudio de caso, en el abordaje de problemáticas específicas que se retomarían en actividades posteriores (ambientales, paisajísticas, grandes equipamientos de comercialización e intercambio, de transporte, inundaciones urbanas, etc.).

La siguiente actividad a desarrollar en clase, en correspondencia con la UT 2: La Región Metropolitana y la Planificación Territorial, consistió en la comprensión de la complejidad de este particular territorio de escala regional-urbana, desde la aportación dada por las clases expositivas y lecturas específicas obrantes en la bibliografía de la Unidad, y el análisis metódico y sistemático de casos concretos de regiones metropolitanas. Se prestó especial atención al reconocimiento del contexto en que se inscriben, las particularidades de la organización y configuración de esos territorios, y -especialmente- la emergencia de la gestión y planificación metropolitana.

En general, se procuró la presentación de casos del análisis en que se hubieran propuesto o implementado, estrategias de intervención planificada.

Esta instancia práctica, se ha caracterizado por la implementación didáctica de la modalidad de estudio de caso. La existencia de un documento de análisis territorial y de formulación de una estrategia de intervención, como los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires (2007), llevó a ser considerado en diferentes ocasiones como texto de estudio, dado que además de contar con una profusa información en diferentes dimensiones, desarrolla una estructura metodológica sumamente didáctica. El Plan Estratégico Rosario Metropolitano, resultó otro de los casos analizados en un par de ocasiones, valorado por el proceso desarrollado, la impronta participativa y la identificación e implementación de algunos de los proyectos. El Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA-ACUMAR), resultó de suma utilidad para que los estudiantes reconozcan el abordaje de un caso de suma complejidad, que involucra múltiples dimensiones, en una porción regional metropolitana (Cuenca Matanza) y con compromiso jurisdiccional aun no resueltos.



7.1.2 TRABAJOS DE ESTUDIANTES

- 2011** ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS - PUERTO LP
- 2012** CENTRO LOGÍSTICO ARTURO SEGUÍ, PARTIDO LA PLATA
- 2013** CENTRALIDAD - BERISSO
- 2014** MERCADO REGIONAL TOLOSA - RINGUELET, Pdo. LA PLATA
- 2015** PARQUE AGRARIO PARTIDO LA PLATA
- 2016** CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL, TOLOSA
- 2017** EXTENSIÓN AU LP-BA Y CENTRALIDAD ENSENADA
- 2018** CUENCA MEDIA A°DEL GATO PARTIDO LA PLATA

Finalmente, las instancias diagnóstica y propositiva, se desarrollan en el práctico final, en correspondencia con los contenidos de la UT 3: La Práctica de la Planificación Territorial. Se trata que el estudiante de Arquitectura logre problematizarse acerca de las limitaciones del conocimiento sectorial disciplinar, como para intervenir en territorios complejos, reconociendo la necesidad del trabajo interactivo con especialistas de disciplinas diversas y de la participación multisectorial en la toma de decisiones. Desde lo metodológico se experimentaron técnicas e instrumentos para el análisis territorial, incluyendo planificación y procesamiento de información procedente de visitas a campo, lectura interpretativa de imágenes satelitales (Google Earth / Street View); identificando subsistemas y procesos y métodos para la valoración y representaciones espaciales de síntesis. En ocasiones se ha trabajado con metodologías de evaluación de alternativas y análisis de impacto. A nivel de propositivo, según caso y temática abordados, se han desarrollado conceptual y metodológicamente y ejercitado en clase, la modalidad de formulación de lineamientos para el ordenamiento territorial; espacialización de un modelo deseado; o formulación de proyecto urbano o territorial, reconociendo sus diferentes etapas en el

proceso de realización, actores involucrados y modalidad de gestión. Para ejercitar los contenidos mencionados, cada año la cátedra fue seleccionando temas diversos y áreas de estudio e intervención. Ello llevó a estudiantes y docentes a la necesidad de adentrarse en temáticas no directamente relacionadas con el conocimiento disciplinar propio, para lo cual se requirió indagar bibliografía específica, consultar especialistas y analizar casos afines. Además, ha sido usual y valorada por parte del curso, la realización de mesas con actores especialistas o involucrados en los temas tratados, a fin de reconocer diferentes miradas e intereses sobre cada tema.

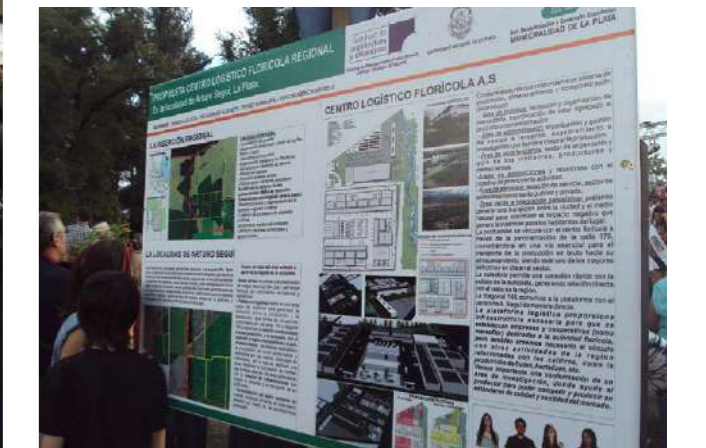
Se detallan a continuación los temas y áreas de estudio abordados en cada año de cursada, utilizadas para la discusión y aproximación a los problemas territoriales en la primera parte del año y trabajados desde la práctica de la planificación en el TP N°3:

- i.** Tema. Caso (2011): Zona de actividades logísticas portuarias en el Gran La Plata
- ii.** Tema. Caso (2012): Zona de actividades logísticas florícolas en la Ruta Provincial N° 36
- iii.** Tema. Caso (2013): Nueva centralidad urbana a escala regional en la loca-

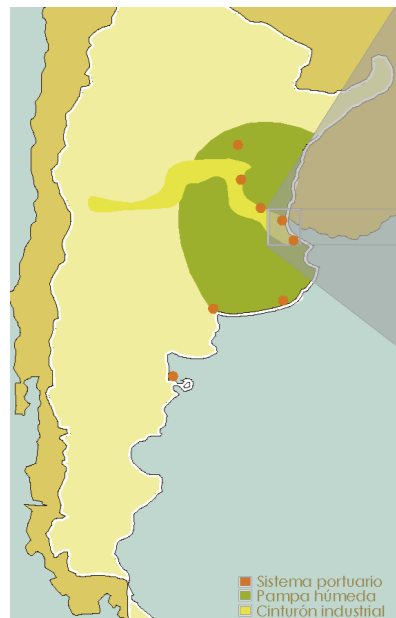


- lidad de Berisso.
- iv.** Tema. Caso (2014): Centro Hortícola Regional en el Gran La Plata
- v.** Tema. Caso (2015): Proyecto Urbano para la centralidad del Parque Agrario del Cinturón Hortícola de La Plata
- vi.** Tema. Caso (2016): Proyecto Urbano Regional para un Centro Multimodal de Transporte. Corredor Noroeste de La Plata.
- vii.** Tema. Caso (2017): Distrito de usos múltiples metropolitanos en el Dique.
- viii.** Tema. Caso (2018): Reestructuración Territorial como Instrumento de Intervención Regional en un área de la Cuenca del A° del Gato

Seguidamente se exponen algunos de los trabajos elaborados por los estudiantes en la práctica del aula, seleccionados por los docentes participantes.



2011 ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS PUERTO LA PLATA, Pdos. ENSENADA Y BERISSO



SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

DEFINICIÓN DEL TEMA

Se entiende por Zona de Actividades Logísticas (ZAL) a aquellas áreas o puntos de ruptura de las cadenas de transporte y logística. Estas cadenas comienzan en el lugar de producción de la materia prima y se extienden hasta los centros de consumo en los lugares de destino. Las ZALs portuarias, particularmente, son áreas segregadas del resto de las operaciones portuarias, especializadas en las actividades de almacenamiento y distribución de los productos, en donde se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor agregado, como pueden ser la agrupación y desagrupación de cargas, el embalaje, en ensamblaje de productos, etc.

El caso que se desarrolla adquiere un carácter específico dado por la especialización en un mercado particular: el mercado automotriz. Esta condición delimitará las áreas de incidencia de dicha ZAL, así como los movimientos mercantiles que, incluyendo importación y exportación de vehículos y autopartes, definirá zonas de afectación que trasciendan la escala local para lograr un alcance de carácter internacional.

Con el objetivo de cumplimentar las condiciones que demanda la instalación de una ZAL en función del sitio para su emplazamiento, se efectúa un profundo análisis de terrenos alternativos. En esta línea se estudian comparativamente tres sectores a fin de determinar la factibilidad que presenta cada uno para contener una Zona de Actividades Logísticas. Se construye una matriz que contempla la inclusión de diversos criterios de evaluación con el objetivo de seleccionar la opción que resulte más adecuada a los fines.



PUERTO DE BARCELONA

Las ZALs son áreas o puntos de ruptura de la cadena de transporte y logística.

La ZAL PORTUARIA es un área segregada del resto de las operaciones portuarias, especializada en las actividades de almacenamiento y distribución de productos, en donde se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor agregado.



PUERTO SECO MADRID

CRITERIOS BÁSICOS DE DISEÑO

- Funcionalidad
- Flexibilidad
- Amplitud del viario y zonas verdes
- Enfoque comercial
- Modularidad y reservas para futuros crecimientos

REQUERIMIENTOS DE PLANIFICACIÓN

Entendida como PIEZA integrante de una estrategia logística portuaria global. -Su ubicación debe integrarse en la visión logística global de su entorno, tanto metropolitano como regional -Esta integración deberá estar ligada a una política espacial metropolitana de las actividades económicas



EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN

Será decisivo al momento de seleccionar una alternativa óptima para el funcionamiento de una ZAL, considerar los criterios de accesibilidad, teniendo en cuenta que estas últimas son "áreas de ruptura de las cadenas de transporte y logística" asociando

do actividades de distribución, carga, descarga y transporte como funciones técnicas y de valor añadido.

En esta línea, cabe considerar desde la accesibilidad en una escala local, hasta las conexiones interurbanas y regionales que permiten la vinculación con los distintos centros urbanos.

En similar condición de jerarquía se presenta otro criterio que hace referencia a las

condiciones y características propias del terreno. La aptitud de la parcela condicionará la implantación de la ZAL, considerando en este punto las cuestiones referentes a la hidrografía, la capacidad portante del terreno y los riesgos de inundación, entre otros. Asimismo, las dimensiones del lote definirán su selección en lo que respecta a la superficie necesaria para permitir la posibilidad de crecimiento y expansión.

En un segundo rango de jerarquía relativa, se localiza el criterio de los usos del suelo, haciendo referencia a la idea de ciudad que se propone desde los ámbitos decisionales, y también al impacto urbano que generaría la localización de la ZAL. Respecto al primer criterio, se desagrega lo referente a la normativa, lo que definirá los patrones de implementación y la posibilidad de desarrollar la actividad para la que se lo requiere. En referencia a la compatibilidad de usos, se analizarán los usos preexistentes y el escenario tendencial a fin de establecer el impacto que generaría el uso a implantar. Del segundo aspecto de este criterio, se considera la distancia a zonas urbanas, limitado por la variable del compromiso residencial, lo que define la proximidad óptima.

En un tercer rango de jerarquía se sitúa la infraestructura y los vínculos funcionales locales, que sin dejar de ser factores relevantes al momento de seleccionar el terreno a implantar la ZAL, se consideran como criterios complementarios que otorgarían un valor agregado a la zona, pero no se transformarían en factores determinantes a la hora de definir la elección.

MATRIZ DE VALORACIÓN

Factor	Explicación	Valoración	Opción 1 Terreno Villa Elisa	Opción 2 Predio UNLP	Opción 3 Calle 31 y 190
Accesibilidad			Accesibilidad		
Estructura circulatoria de distribución					
De conexión regional	Existencia de conexión directa y permanente a las rutas nacionales	15%	A 15%	A 15%	C 05%
De conexión local	Disponibilidad de conexiones locales y regionales	10%	B 04%	A 10%	C 03%
Terreno			Terreno		
Capacidad de la parcela			C 0%	C 3%	C 0%
Estructuras del terreno			A 3%	B 4%	C 2%
Topografía			A 3%	A 3%	B 2%
Valor del suelo			A 4%	B 2%	A 4%
Usos del suelo			Usos del suelo		
Usos actuales (idea de ciudad)			C 3%	A 9%	B 4%
Compatibilidad de usos			B 4%	A 6%	B 2%
Impacto urbano			Impacto urbano		
Compromiso residencial			A 4%	C 1%	A 4%
Distancia a zonas de crecimiento urbano			B 2%	C 1%	A 4%
Distancia a zonas urbanas			B 2%	A 4%	B 2%
Impacto ambiental			C 0,5%	A 2%	B 1%
Compromiso estructura circulatoria			A 1%	C 0,3%	A 1%
Infraestructura			Infraestructura		
Instalaciones existentes			C 2%	A 6%	B 4%
Costo de la instalación			C 1%	A 4%	B 2%
Vínculos funcionales locales			Vínculos funcionales locales		
Conexión con el puerto			B 2%	A 4%	C 1%
Cercanía a áreas complementarias			C 1%	A 3%	A 2%
Conexión con el ferrocarril			A 2%	A 2%	C 0,5%
Conexión con el aeropuerto			C 0,3%	C 0,3%	A 1%
			63,8%	79,6%	47,5%

ANÁLISIS DEL SITIO

Como resultado de esta confrontación de alternativas, se selecciona el predio ubicado en 60 entre 130 y 12 de Octubre. De esta selección se desprende un análisis del terreno y del sitio en el que se inserta, enfocado en la profundización de su carácter. Con el objetivo descrito se hace hincapié en determinadas variables que resultan relevantes a la hora de calificar el sitio; un proceso de desagregado que pretende indagar las condiciones del terreno seleccionado para la intervención.

Considerando las **condiciones hidrográficas**, se estudian los principales cursos de agua que afectan al área. Se reconocen sectores de bañados caracterizados por su condición de anegabilidad, que implica una limitación al momento de implantar determinados usos en el sector.

En la escala de terreno, se visualizan diversos canales que ofrecen una alternativa de drenaje, y que en una instancia propositiva, podrán extenderse para abastecer las demandas en materia de eliminación de residuos.

A fin de reconocer las características particulares de la topografía del terreno, se toman las cotas de nivel como instrumento de análisis. Se observa en las mismas una mínima variación considerando los extremos laterales del terreno. Hacia la AV. 60 el nivel en función del +0.00mt es relativamente mayor y decrece hacia el lateral opuesto.

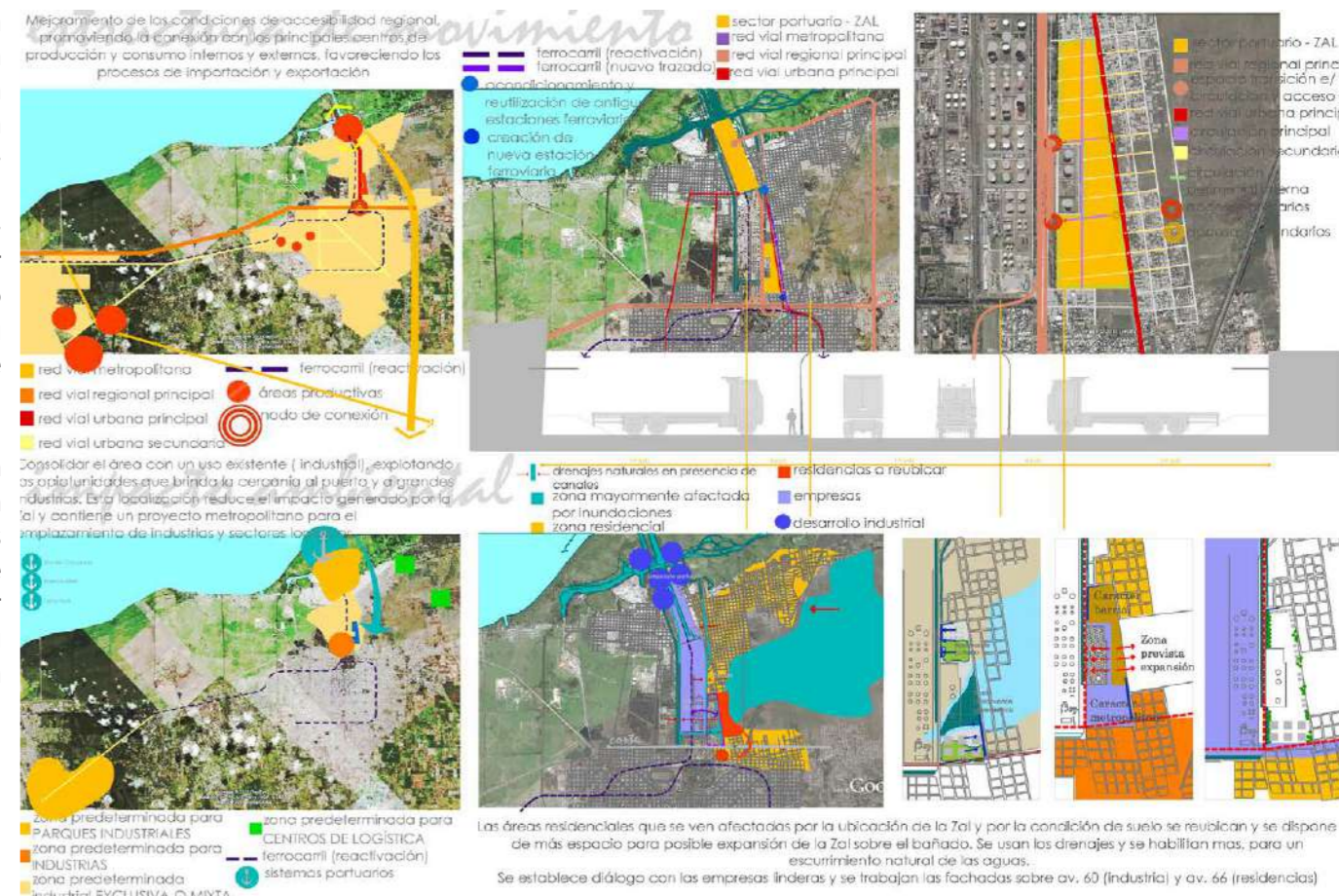
En materia de **estructura de movimientos**, se realiza una distinción entre vías principales y vías secundarias que contribuyen a la estructuración del área consolidando una zona de buena conectividad tanto con La Plata como con otros centros urbanos y productivos.



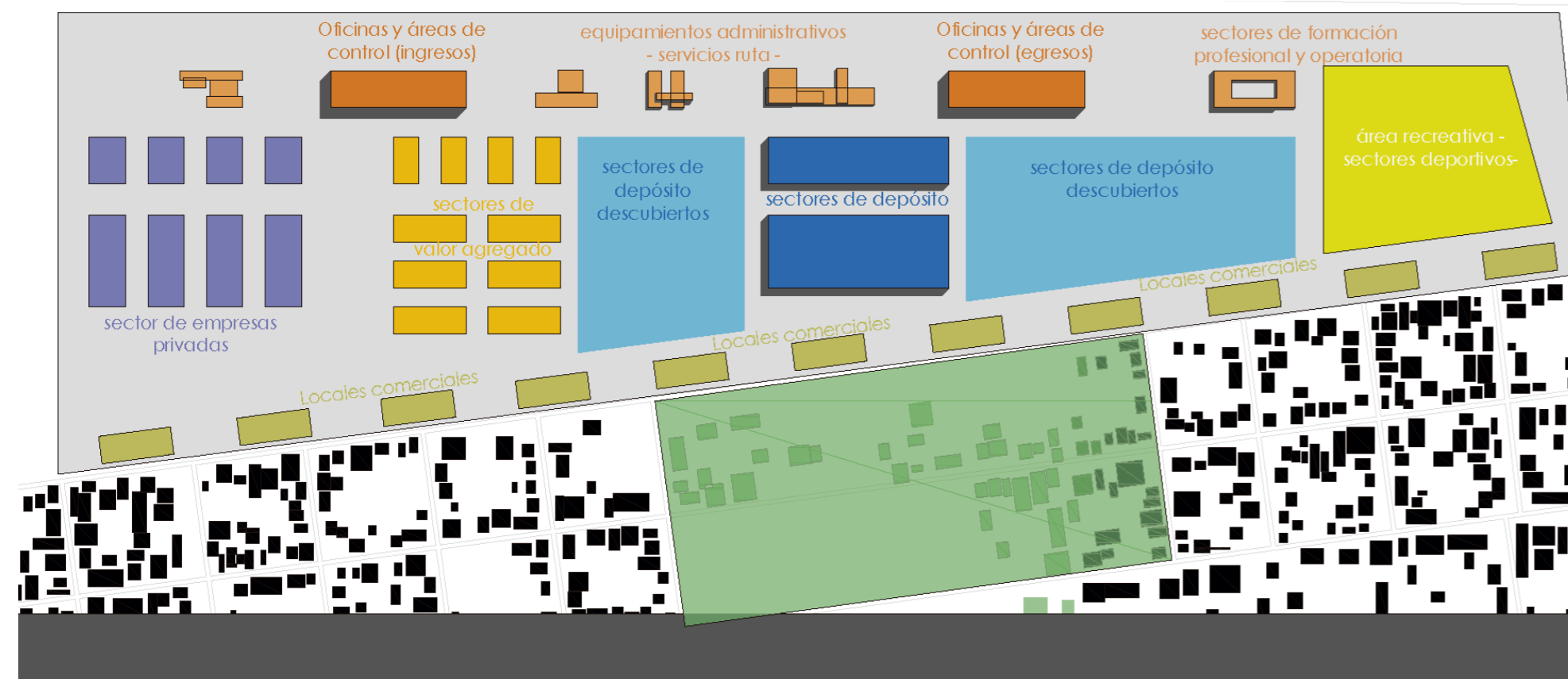
La pertenencia del terreno a un área de desarrollo industrial por excelencia le confiere la posibilidad de acceder a una red de **infraestructura** que resulta eficiente para los usos que planean implantarse.

En cuanto a los **usos del suelo**, es posible distinguir un sector de carácter residencial estructurado en un tejido relativamente "blando", producto de su condición de anegabilidad. El uso que resulta preponderante en el área es el industrial.

La contención del terreno dentro de un área afectada por la presencia de un gran número de industrias (entre ellas la petroquímica YPF) y del puerto de La Plata, le confiere a la ZAL, un valor agregado vinculado a la definición de su carácter, nos estaríamos refiriendo a una **ZAL portuaria**.



PROGRAMA Y ZONIFICACIÓN



Se plantea una zona de actividades logísticas que responda no sólo a las cuestiones técnicas necesarias para el desarrollo de la misma, sino también al entorno y la situación en la que se encuentra inserta, buscando reducir los impactos que pueda llegar a generar sobre la misma.

Para tal fin, se subdivide el terreno en diferentes áreas o sectores, teniendo en cuenta las vías circulatorias, los circuitos de los productos, y las necesidades de la ZAL.

20% ÁREAS DE LOGÍSTICA

- Plataforma de depósito transitorio de la mercadería
- Galpón de almacenamiento de la mercadería con más tiempo de guardado
- Almacén de usos múltiples

18% ÁREAS DE CIRCULACIÓN

- De conexión de zonas
- Estacionamiento de empleados particulares
- Estacionamiento de camiones
- Playas de maniobra, carga y descarga de la mercadería

24% ÁREAS DE RECREACIÓN

- Espacios verdes con equipamientos; actuando como pulmón de la ZAL
- Zona recreativa y deportiva

10% ÁREAS DE SERVICIOS BÁSICOS

- Atención al cliente
- Seguridad y control en entradas y salidas
- Mantenimiento integral de oficinas y galpones
- Estación de servicio
- Mantenimiento de zonas verdes y exteriores, recolección de residuos
- Oficinas administrativas

10% ÁREAS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

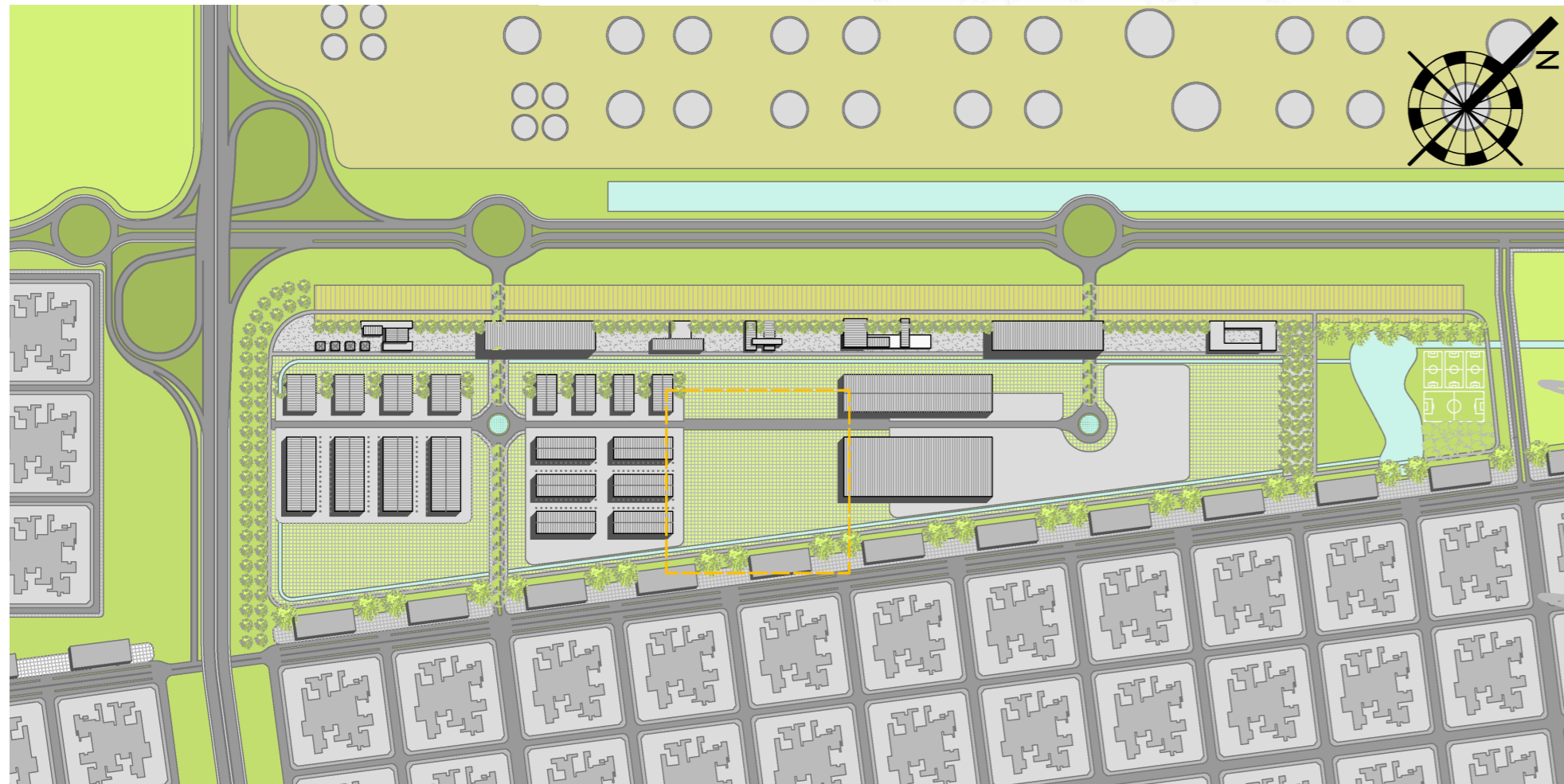
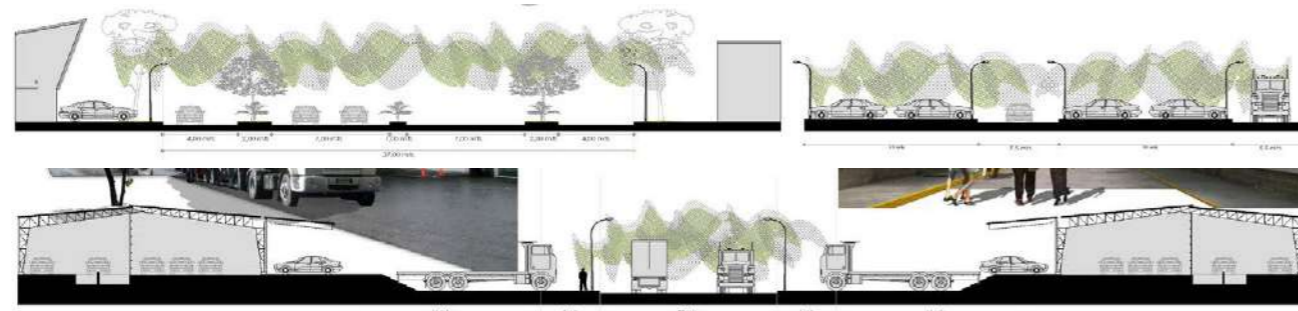
- Zona para formación profesional y operatoria (dictado de cursos)
- Servicios bancarios (cajero manual y automático)

- Centro médico de escala pequeña
- Guardería
- Apart hotel
- Cafetería y restaurante

18% ÁREAS DE VALOR AÑADIDO

- Verificación técnica a la entrada de la mercadería
- Lavado y acondicionamiento de la mercadería
- Control de calidad pre-exportación
- Montaje de accesorios (sin necesidad de herramientas, como colocación de alfombras y parabrisas)
- Instalaciones eléctricas de sistemas de audio (stereo y parlantes)
- Montaje de sistemas de alarma
- Mantenimiento de la mercadería y preparaciones pre-entrega (PDI)

PROYECTO URBANO DE ESCALA REGIONAL



El entorno urbano (el medio) en el que se presenta la ZAL exhibe las debilidades características de una zona de bañados, donde la extensa llanura se encuentra a bajos niveles, las napas de agua cercanas a la superficie y la afectación de las inundaciones son frecuentes luego de grandes precipitaciones o sudestadas. La intervención de la ZAL (la acción extraordinaria), pretendería potenciar la actividad en la zona predicha, manteniendo el cuidado y preservación del bañado, así como la afectación positiva sobre las viviendas próximas a la intervención. Desde lo propositivo se tienen en cuenta estas debilidades para no impactar negativamente sobre el entorno, al contrario, utilizar esta acción extraordinaria en el sitio para recalificar la calidad de las viviendas, circulaciones y el diálogo industria-puerto. Los cambios que se puede realizar no sólo dependen del tipo de intervención, sino que también están condicionados por las siguientes cuestiones:

- Las características, el grado de consolidación y el grado de vulnerabilidad del medio, siendo en este caso un medio vulnerable a las inclemencias del ambiente, pero consolidado desde el punto de vista del uso (usos industriales predominantemente)
- El transcurso del tiempo, evidenciando la etapabilidad que estructura la ejecución según sucesivas instancias tendientes a minimizar un posible impacto negativo sobre las actividades actuales y cotidianas.

Se analiza el entorno y se considera la eva-

luación del impacto generado. Asimismo, se preve que durante el transcurso de las sucesivas etapas de desarrollo se trabaje con un criterio que favorezca el carácter participativo de la intervención en relación a los actores sociales implicados.

Del análisis y estudio de cada uno de los conceptos que se han desarrollado, se desprenden las premisas que estructuran y conducen la instancia propositiva.

A los efectos de realizar un barrido que contemple las variables que se identificaron como estructurantes y decisorias en la matriz de valoraciones, se hace un estudio pormenorizado de cada una de ellas. Con esto se persigue el objeto de concretar una propuesta proyectual que resulte adecuada a las condiciones analizadas.

Carga programática: Se analiza en diferentes escalas (Regional - Sectorial - Barrial) el posible funcionamiento de una ZAL previendo las funciones y servicios que puede albergar. A partir de esta definición (que se construye en paralelo con el estudio de otras ZALs en el mundo) se determinan los paquetes programáticos que reúnen aquellas actividades que pueden relacionarse bajo un mismo criterio. Asimismo, se efectúa un dimensionado del programa requerido por la ZAL, haciendo hincapié no sólo en las superficies necesarias, sino también en los ritmos de movimientos que en ella se generan. Se mensura la cantidad de vehículos que ingresan y egresan a diario.

Circuitos de funcionamiento: Se refiere a las sucesivas instancias a las que se somete un vehículo desde que ingresa a la ZAL

PTII 2011

ETAPABILIDAD



primera etapa

En esta instancia se desarrollan las infraestructuras de movimientos, un sector de oficinas y control, y una zona de acopio y depósito cubierto y descubierta.



segunda etapa

Se construyen los galpones destinados a generar valor agregado a los automóviles; el completamiento de áreas de acopio, oficinas y controles de egreso.



tercer etapa

En una tercera etapa se plantea la implantación del nuevo corredor comercial, y áreas de servicios de ruta sobre av. 60

hasta que egresa, considerando asimismo, las etapas que exceden su espacio físico. Ejemplo de esto último sería el proceso de fabricación, importación, exportación y transporte de los vehículos y autopartes.

Estructura de movimientos: Se pondera la creación de una estructura de movimientos que resulte suficiente y eficiente para soportar los flujos de circulación que a partir de la creación de la ZAL se incrementarán considerablemente. Se preve tanto las vías primarias de circulación como las secundarias e internas. Se plantea, asimismo, refuncionalizar la estructura ferroviaria existente y crear nuevas estructuras con el objeto de dinamizar los movimientos.

Impacto urbano: Se analiza una propuesta proyectual que resulte acorde al diagnóstico que se ha elaborado, teniendo como premisa reducir los impactos negativos y maximizar los positivos.

El proyecto para la ZAL se estructura a partir de una primera zonificación que

contempla las variables detalladas anteriormente. Se plantea una zona de actividades logísticas que responda no sólo a las cuestiones técnicas necesarias para el desarrollo de la misma, sino también al entorno y a la situación en la que se encuentra inserta, buscando reducir los impactos que pueda llegar a generar sobre la misma.

Para tal fin, se subdivide el terreno en diferentes áreas o sectores, teniendo en cuenta las vías circulatorias, los circuitos de los productos y las necesidades de la ZAL.

La propuesta proyectual se formula contemplando que el proyecto urbano tendrá una injerencia que no se limitará a una escala territorial ni sectorial, sino que trascenderá dichos límites para afectar a un contexto mayor. Por tal motivo se persigue el objeto de lograr una intervención que más que un proyecto en sí mismo, se consolide como un proceso de transformación que promueva el mejoramiento de las condiciones de una realidad existente.



cuarta etapa

Parquizaciones y desarrollo del sector deportivo; y la construcción de galpones permitiendo la implantación de diferentes empresas privadas que deseen instalarse dentro de la ZAL.



etapa final-expansión

Por último se plantea una posible expansión de la ZAL, reemplazando tanques existentes que se realojarán dentro del parque industrial; generando así nuevos sectores de acopio, de valor agregado y de servicios de ruta.

GESTIÓN

Los actores sociales involucrados en el desarrollo de una ZAL son múltiples, desde actores públicos, hasta actores privados e incluyendo a las organizaciones vecinales y demás que se verán afectados por el desarrollo de una ZAL.



PTII 2011

2012

CENTRO LOGÍSTICO
ARTURO SEGUÍ, PARTIDO LA PLATA

MERCOFLOR

La actividad florícola se encuentra ubicada en el cordón verde de la región, La mayoría de los productores son de La Plata, Berazategui y Florencio Varela, también hay productores en menor medida en Burzaco, Escobar, Misiones y Corrientes. Dicha actividad se desarrolla hace más de 40 años, quienes la comenzaron fueron principalmente inmigrantes japoneses, portugueses e italianos, donde su lema era que: "producía lo que la naturaleza les daba". Hoy en día son la tercera generación de hijos de inmigrantes la que maneja la actividad, donde desde hace un tiempo se han incorporado productores de países limítrofes, Paraguay y Bolivia. Es una actividad que le está generando mucho incentivo a los jóvenes, siendo esto muy positivo, ya que tienen una mejor actitud a la comercialización, es decir criterio empresarial (planifican, invierten, conocen). El criterio empresarial lo que permite es que haya flores todo el año, variedades totalmente diferentes, colores; ya que en la floricultura hubo un cambio brusco en la utilización de las flores, podemos observar que hace 20 años atrás, la flor estaba relacionada con los eventos fúnebres, hoy la floricultura se transformó en un producto suntuario, y generalmente son complemento para los eventos, festejos, entre otros.

"Una característica muy importante de las flores es que nos acompaña en la vida de una persona desde el momento en que nace hasta el momento en que muere", Yuka Actualmente la producción se encuentra

tecnificada, es decir el riego es de manera artificial, los invernaderos son más sofisticados, la regulación de la temperatura es de manera técnica, sin embargo no son grandes empresarios, y no producen en grandes volúmenes, ya que sufren altos riesgos de incumbencia climática, por lo que son pequeñas unidades productivas, lo que genera renta y modo de vida de los productores.

La mano de obra que genera es circunstancial y en un corto y mediano plazo, porque cada trabajador que se dedica al rubro se va independizando. Pero a sí mismo es una actividad que genera fuentes de trabajo, ya que en una unidad económica de 100 hectáreas trabajan 20 productores y su grupo familiar trabajando, con una inversión mayor que genera una actividad agropecuaria.

Dado que no es una explotación extensiva, son pequeñas unidades económicas, lo que hace que no tengan retenciones impositivas, y como es una actividad que los mismos productores son los que comercializa, son ellos mismos los que tienen que buscar el lugar físico para comercializar, dado que no existe un mercado central donde se realice la actividad. Si se realizan exposiciones en Escobar, Moreno, La Plata, donde se participa y se puede mostrar todo lo que acarrea la actividad, y de una u otra manera reciben ayuda de municipios.

Con respecto al tema de la comercialización y la exportación es muy complicado hoy en día, ya que entre los productores no existe una unidad y visión de comercialización en



conjunto, ya que hoy en día el desastre de un productor es el beneficio del otro. Para poder comercializar a escala global y satisfacer la demanda en 1 o 2 % de lo que recibe el mundo, hay que producir en grandes volúmenes, para tener mayor volúmenes hay que tener unificadas las variedades y calidades; dado que hoy en día cada productor tiene su modo de corte, modo de fumigar, etc. La realidad es que se necesita salir al exterior, pero hoy por hoy recién se está intentando llegar con la flor a todo el país, ya que en La Plata se produce el 60% de las flores de corte que se abastece en todo el país.

Hay casos donde la flor llega a ciertos lugares, en mal estado, deteriorado y con un costo elevadísimo porque prácticamente esta monopolizado; ya que el precio en la flor todos los días puede cambiar, durante cuestión de horas dado que el cambio depende de la demanda.

El principal inconveniente de la comercialización con el resto del país es el medio de transporte, ya que hoy en día se envían en la bodega de los transportes de pasajeros, o en remises, y la flor llegue en las condiciones que llegue ya sale con un precio estipulado. A sí mismo la infraestructura local es escasa ya que sacar la producción del cultivo hasta Mercoflor es caótico ya que los mismos productores llegan en los medios que consiguen (autos particulares, remises, taxis, etc).

Todavía no hay armonía entre los produc-

tores y los técnicos, ya que los productores hace 40 años que están en el tema y están renegados a los profesionales recién recibidos, pero existen algunos casos donde se aceptaron a los técnicos permanentes en los cultivos, y crecieron en gran manera con su producción.

La Floricultura tiene 70 años en Buenos Aires, los motivos por lo que está instalado la floricultura en La Plata es por la fertilidad del suelo, porque en uno de los gobiernos de Perón le daban tierras a los inmigrantes que querían trabajar la tierra y el principal motivo es porque es la capital de la provincia y la distancia con el gran centro urbano, que es la Capital Federal. En cuanto al clima hoy se está detectando que tiene mejor clima la provincia de Misiones, Corrientes, Formosa.

REVISIÓN Y REFORMULACION DE LINEAMIENTOS

REESTRUCTURACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CONEXIÓN REGIONAL E INTERNA

- Jerarquización de la Avenida Arana con incorporación de equipamiento urbano.
- Ensanche de la calle 409 con incorporación de equipamiento urbano.
- Conexión con la Ruta 36 a partir de la extensión de la Av. Arana.
- Mejorar la conexión con la localidad de El Pato, por medio de la pavimentación de caminos rurales.
- Mejorar y entender el sistema interno de movimiento completando e incorporando pavimento.
- Incorporación de bicisendas generando un circuito interno.
- Reestructuración del recorrido de transporte público.

CREACIÓN DE UN SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS DE UNIFICACIÓN LOCAL QUE OTORGUE CARÁCTER REGIONAL A LA CIUDAD

- Desarrollo de un programa cultural y recreativo en el espacio central
- Recuperación y puesta en valor de la ex estación ferroviaria.
- Incorporación de equipamiento urbano favoreciendo el vínculo entre las distintas áreas propuestas.
- Puesta en valor del Parque Pereyra mediante tratamiento paisajístico
- Tratamiento paisajístico del Arroyo San Juan, controlando el desborde del área urbana.

CRECIMIENTO RESIDENCIAL COMPACTO

- Creación del Parque Habitacional, incorporando programas educativos, de salud y espacios recreativos.
- Prever áreas complementarias destinadas al crecimiento urbano.
- Completar el trazado de infraestructura

DEFINIR LAS ÁREAS DE ACTIVIDADES AGROPECUARIAS Y COMERCIALES

- Conformación de un cordón productivo, donde se conserven las características ambientales y paisajísticas del lugar.
- Definir áreas comerciales en dos sectores de la ciudad.

PROBLEMAS DE DESARROLLO

- Localización del Puerto
- En los territorios vinculados a la Autopista Presidente Perón, y sobre el arco de la Ruta 6, se estructura un nuevo anillo multimodal, que vincula el sistema de puentes del Mercosur con el nuevo puerto aguas abajo, habilitando una nueva oferta de suelo correctamente equipado para el desarrollo de actividades productivas y logísticas.

PROBLEMA ENERGÉTICO

- Reorganización de la estructura vial
- Cambios en los patrones de localización industrial

Urbanización ligada a la AU. Pte. Perón, promover operaciones de densificación y recalificación del tejido existente.

PROBLEMAS DE CRECIMIENTO

- Estructuración del sistema de centros
- Organización del sistema de transporte
- Expansión de las redes sanitarias
- Características del crecimiento

La construcción de la AU. Pte. Perón contempla la apertura de un nuevo frente de urbanizaciones en las intersecciones de esta vialidad y un límite del ferrocarril. La traza de la Autopista presenta dos posibilidades de movimiento: el tradicional sentido radial del centro a la periferia, siguiendo los ejes clásicos de urbanización y crecimiento de la ciudad, y el otro en sentido concéntrico, gracias a la nueva vialidad propuesta, vinculando de manera transversal esos ejes primigenios de urbanización.

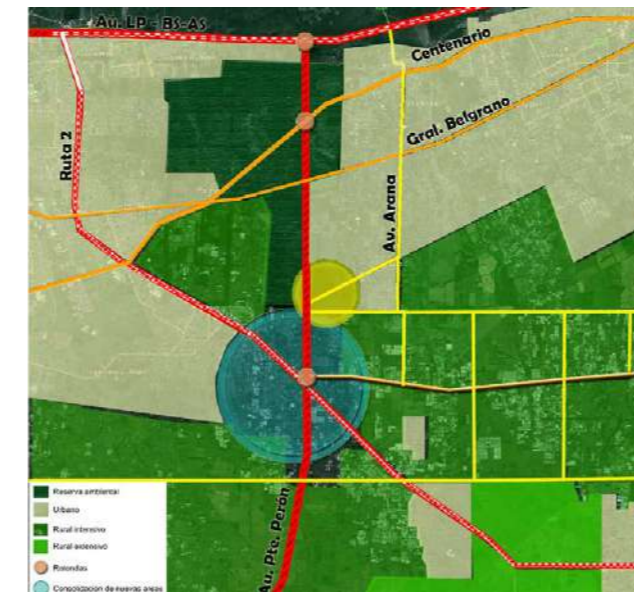
PROBLEMAS AMBIENTALES

- Manejo de cuencas
- Tratamiento de residuos
- Provisión de áreas verdes
- Transformación del borde periurbano

A partir de la traza de la autopista que corre paralela a algunos arroyos, se piensa en la valoración del medio natural con la creación de parques lineales en los márgenes de los arroyos, atractivos para el desarrollo de actividades lúdicas y de recreación.

Entre la Autopista y la Ruta 6, se propone conformar un anillo exterior que se interponga entre el área rural y la urbana.

EL SECTOR



Arturo Seguí se encuentra ubicado en el cuarto anillo de la división de la región metropolitana, que lo caracteriza de manera particular dado su proximidad tanto con La Plata como con el Gran Buenos Aires y por su suelo productivo. En la región se encuentra la producción florícola desde hace más de 70 años, es una actividad que sigue en crecimiento y puede potencializarse aun más si se maneja de manera conjunta. Dado que en la región son los mismos productos los que trabajan la tierra, comercializan y transportan, siendo así muy difícil expandirse comercialmente.

FORMULACION DE PROYECTO

La formulación de un proyecto a escala metropolitana debe abordarse a partir de la realización del diagnóstico. El que incluye todos los estudios necesarios para conocer las características del área a estudiar. Tener en cuenta estos criterios nos sirve para la formulación y creación de propuestas que se ajustan a las necesidades reales.

Este estudio consta de distintas instancias según la escala de análisis. Siendo necesario un diagnóstico específico de la región y otro particularizado del área a intervenir sin perder de vista la escala regional.

Estas propuestas, que se traducen en proyectos cumplen mejor su objetivo cuando se encuentran inmersos en un plan a mayor escala. Que no solamente responden a un sector particular sino que adquieren un carácter integrador.

Es necesario el estudio del impacto de es-

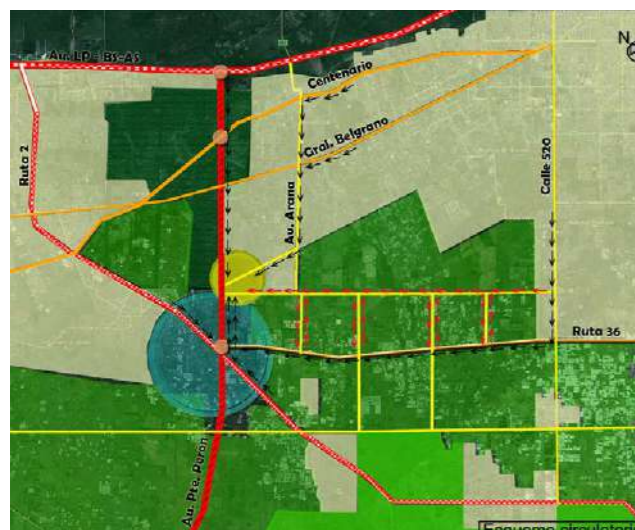
tas intervenciones, donde se tendrán en cuenta el programa donde se evaluara lo propuesto con anterioridad para detectar posibles incompatibilidades o partidos que no respondan a las necesidades funcionales.

A partir de esto se planifican las distintas etapas de gestión y ejecución del proyecto.

Este proceso de intervención dio como resultado la revisión de los lineamientos propuestos para el área metropolitana de Buenos Aires que dio marco al proyecto de intervención a partir de reconocer en ellos los espacios verdes, las principales vías, la nueva centralidad, la mancha urbana, entre otros. Con la valoración de los mismos se llevó a cabo la zonificación que expresa los usos de suelos que se proponen, acompañados por las infraestructuras a nivel regional y local.

Cabe destacar que en el área de estudio se encuentran tres grandes usos: Área Rural, Área Urbana y un Área caracterizada por Usos Regionales. Estos sectores se encuentran conectados por medio de vías principales y secundarias entre las que se destaca la Autopista Presidente Perón.

SISTEMA DE MOVIMIENTOS



Por este conjunto de situaciones se plantea la creación de una Plataforma Logística, entendida como un área en la cual todas las actividades relacionadas con los transportes, la logística y la distribución de las mercancías, tanto para tránsito nacional como internacional, se realizan a través de diferentes operadores.

En nuestro caso la plataforma logística esta pensada para que concentre la producción florícola y fruto hortícola de la región, siendo esta capaz de relacionarse con un sistema de plataformas que albergan otras actividades. La plataforma se encuentra acompañada por servicios públicos para el uso de la misma como para toda el área.

En este caso La Plataforma Logística Florícola es una iniciativa estatal con el fin de garantizar los objetivos y evitar la privatización de la gestión urbanística, teniendo la necesitada y oportunidad de articular recursos públicos y privados para generar este tipo de intervenciones. La idea de articulación propuesta va más allá de la par-

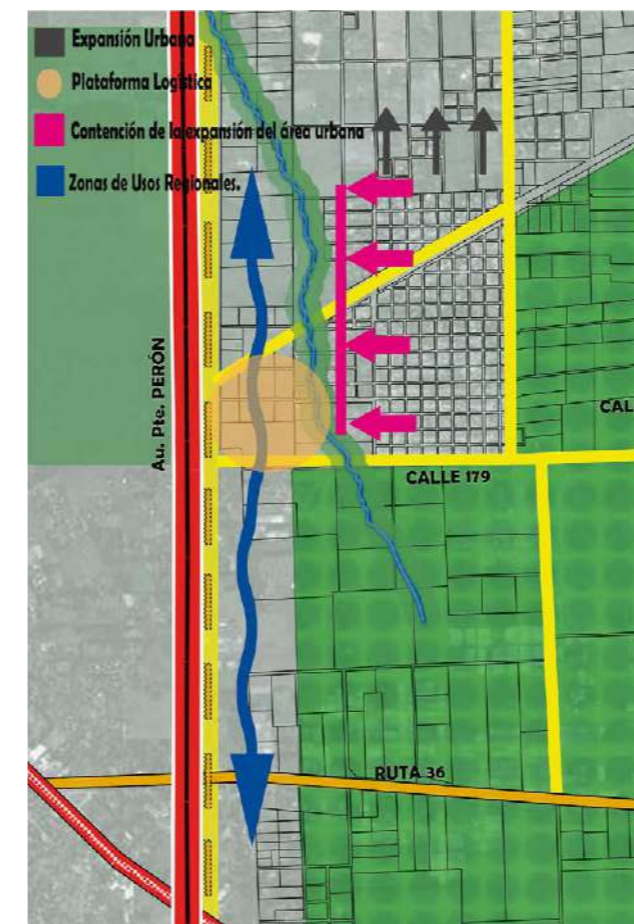
ticipación del sector privado e incorpora también la participación de la sociedad civil organizada, en este caso los productores de la región. Para poder llevar a cabo este proyecto es necesario:

- Prever una estrategia de ejecución y comercialización
- Diseñar una estrategia económica-financiera
- Prever los impactos
- Garantizar el inicio de la ejecución de la intervención
- Implementar los sistemas de control y seguimiento de la intervención.

De esta manera reconocemos el proceso en varias etapas para dar respuesta integrada a la intervención que deberá estar acompañado de una gestión que contemple la naturaleza social, urbano ambiental e intereses económicos comenzando regionalmente hasta llegar a una escala local, que no deja de tener en cuenta el entorno.

PUESTA EN VALOR DEL ÁREA A PARTIR DE LA LLEGADA DE LA AUTOPISTA

- Mejoramiento y extensión de la calle 179, para la conexión con la colectora, permitiendo un vínculo más fluido con los usos de carácter regional.
- Articulación de la Ruta 36 con la colectora 403 a través de la implementación de un empalme que garantice la fluidez del tránsito en el encuentro con la Autopista Presidente Perón.
- Consolidación del área productiva instensiva y extensiva
- Consolidación del área urbana, siguiendo los lineamientos planteados para la región metropolitana.
- Pavimentación de las vías secundarias paralelas a la Ruta 36 para obtener un mayor y mejor funcionamiento de la producción.
- Creación de un nuevo centro cercano a la intersección de las Rutas 2, 36 y la Autopista Pte. Perón.
- Inserción de la Plataforma Logística Arturo Seguí y la Autopista Pte. Perón en relación a las vías principales y secundarias del sector.



Los lineamientos planteados para el área reconocen a la Autopista Perón como un elemento fundamental para la reestructuración del sector, generando contención de la expansión del área urbana que, a su vez, sirven para consolidar y potenciar otros sectores y usos. De esta manera, como estrategia para Arturo Seguí se optó por la creación de una zona de usos regionales (grandes cadenas de supermercados, concesionarias, entre otros) dentro de los que se inserta la plataforma logística, relacionándose de manera directa con la autopista, y vinculados por la colectora, sirven de fuelle con la ciudad.

Dada la posición paralela de la traza, que acompaña áreas verdes, se preve una preservación del margen del Arroyo San Juan y del Parque Pereyra con actividades recreativas y paisajísticas.

EFFECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS SOBRE EL ENTORNO INMEDIATO

Negativo: Mayor movimiento vehicular. Tránsito pesado. Autopista sobre Parque Pereyra. Aumento del valor del suelo. Especulación inmobiliaria.

Positivo: Mayor integración con la región. Reactivación comercial del área.

Medidas de mitigación:

Generación de carriles exclusivos para productores.

Recuperación paisajística del Arroyo.

Conformación de una zona de transición de usos regionales entre la ciudad existente y la Autopista:

Extensión de la Facultad de Agronomía con talleres de capacitación y oficios.

Escuela Técnica para brindar mayores opciones a los jóvenes de Arturo Seguí.

Plataforma hortícola complementando a la plataforma proyectada.

Hipermercado y Parque automotor

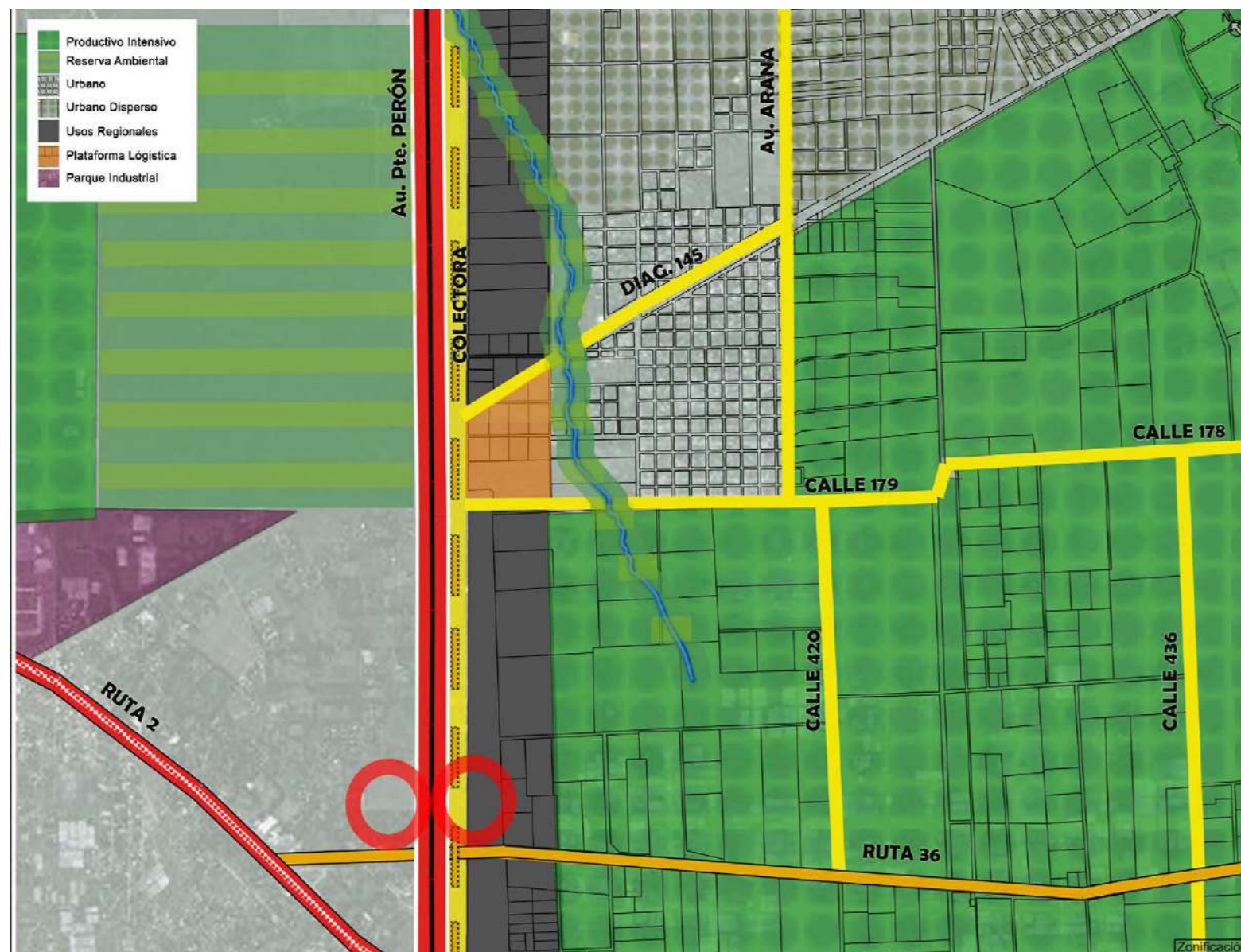
La Plataforma logística se encuentra en una zona clave con potencial para garantizar la conexión entre la producción y la distribución. Sus límites se encuentran conformados por las calles 179 y la diagonal 145 que permiten la relación con la ciudad y el área productiva, y la autopista, con el resto de la región metropolitana y el país.

Con la inserción de la nueva vialidad, los sectores destinados a la producción se verán presionados para reubicarse por las nuevas dinámicas de crecimiento, por lo que se destinará una zona, mediante la formulación de normas, que protejan este uso. Se verán potenciados con la creación de infraestructuras que mejoren la conexión y el transporte de producción.

Se preve una consolidación del tejido existente de manera compacta, limitando el crecimiento disperso por medio de las zonificaciones planteadas.

PTII 2012

PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN



PLATAFORMA LOGÍSTICA

La plataforma logística consta de varios sectores con distintos programas que responden a un sistema de producción, almacenamiento y comercialización del producto.

Los programas que contienen son:

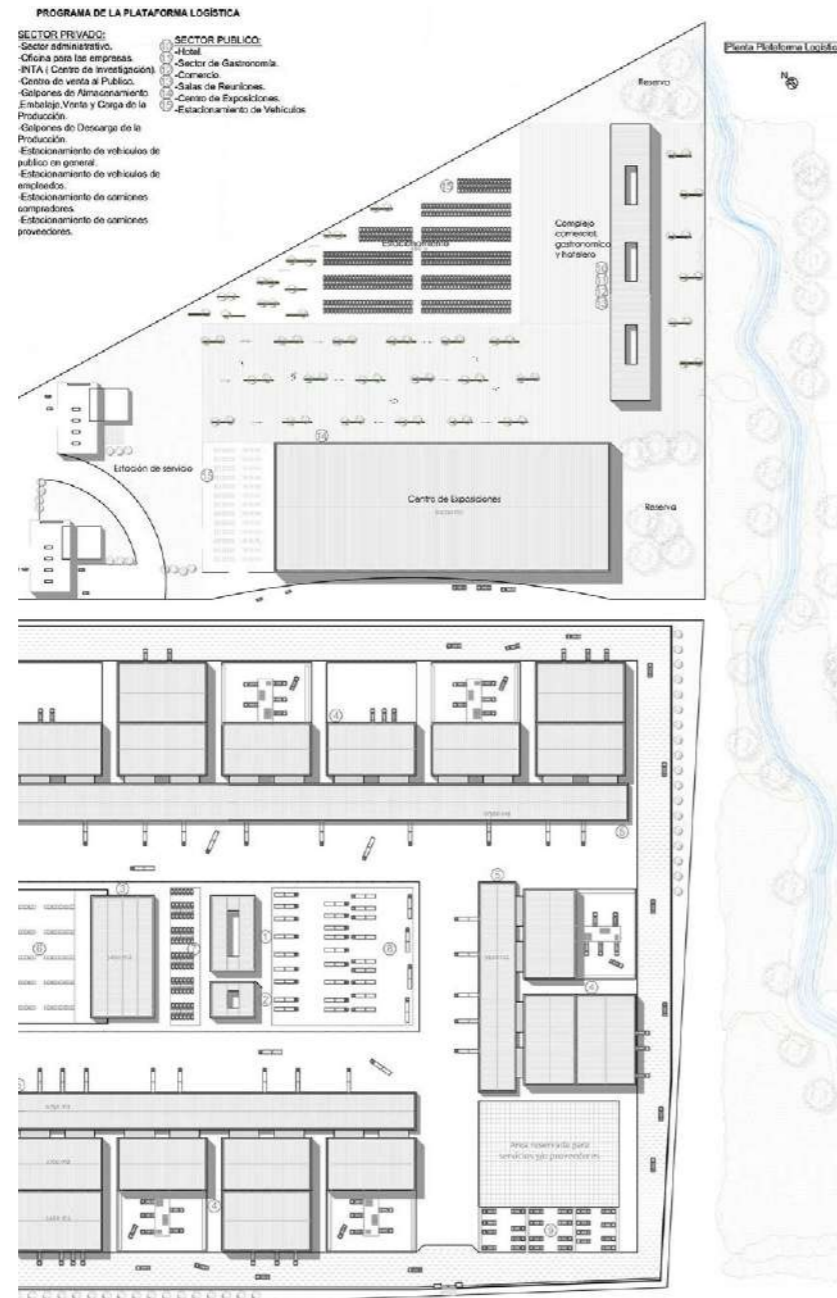
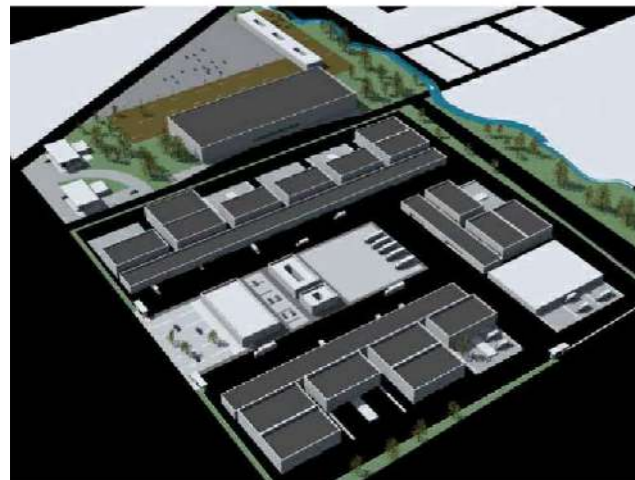
- Área de logística: cuya función es recibir la mercadería, organizarla, en algunos casos generarle valor agregado y prepararlo para su comercialización.
- Área de administración: consta de la organización y gestión de ventas a terceros, donde también se destacan otras actividades como asesoramiento e investigación que tienden a mejorar la producción.
- Área de usos terciarios: sector orientado al alojamiento y ocio de los visitantes, productores y comerciantes. Este lugar también consta de áreas de exposiciones y reuniones con el objetivo de promover la actividad y generar intercambio entre los distintos productores y profesionales de la actividad.
- Área de servicios: espacio brindado a satisfacer las necesidades de abastecimiento. Consta de una estación de servicios, sector de estacionamiento, tanto público como privado, y área de servicio para los trabajadores del centro.
- Área verde e integración paisajística: Sector relacionado con el Arroyo y la vegetación, pretende generar una transición entre la ciudad y el medio natural para minimizar el impacto negativo que genera la inserción para los habitantes del lugar.

Se vincula con el centro florícola físicamente a través de la pavimentación de la calle 179, convirtiéndola en una vía esencial para el transporte de la producción en bruto hacia su almacenamiento, siendo este uno de los mayores déficits hoy en día en el sector. El centro logístico conectado con la colectoradora permite una conexión rápida con la subida de la autopista, generando relación directa con el resto de la región.

Asimismo, la otra calle que lo limita (diagonal 145), comunica a la plataforma con el centro de Arturo Seguí, dado por su cercanía y dando la posibilidad a los residentes a acceder a un puesto de trabajo.

Cabe destacar que en la actualidad es importante la conformación de un centro de logística que ayude a mejorar el alcance y la comercialización de los productos florícolas, ya que se encuentran de manera dispersa y con falta de infraestructura y recursos para realizarse. De esta manera, la plataforma logística proporciona la infraestructura necesaria para que se establezcan empresas y cooperativas (como mercoflor) dedicadas a la actividad florícola, pero también se cree necesario el vínculo con otras actividades. Es por eso que la plataforma planteada no sólo brinda el espacio para al actividad florícola, sino que también pueden establecerse otras actividades de la región relacionadas con los cultivos como la producción de frutas, hortalizas, etc. Se ve importante una conformación de un área de investigación que ayude al productor para poder competir y producir en estándares de calidad y cantidad del mercado.

PTII 2012

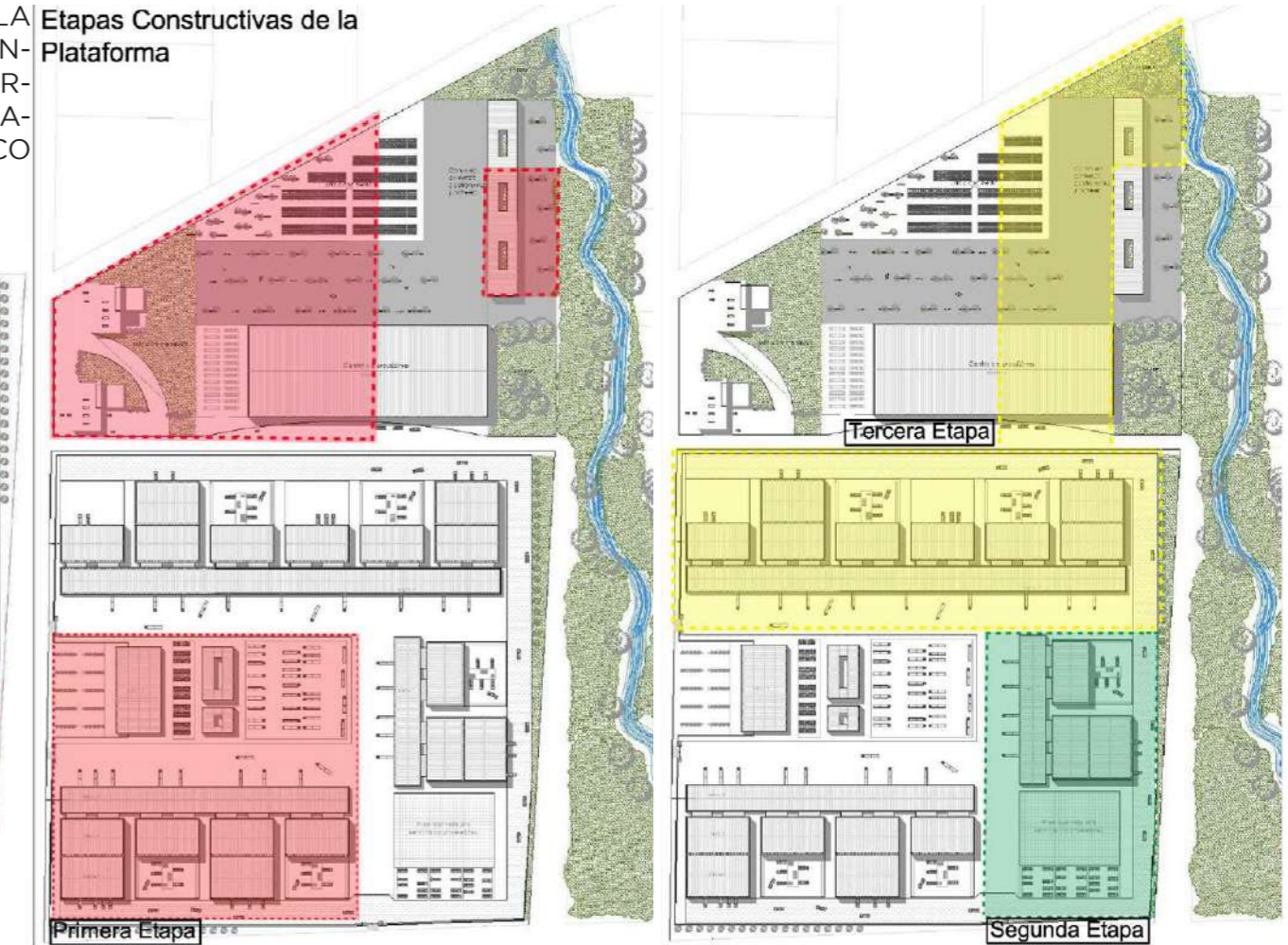


ESQUEMA DE CIRCULACIONES DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DIFERENCIANDO CIRCUITOS PRODUCTIVOS, DE PERSONAL ADMINISTRATIVO E INVESTIGACIÓN, CAMIONES DE CARGA Y PÚBLICO EN GENERAL



ETAPAS CONSTRUCTIVAS

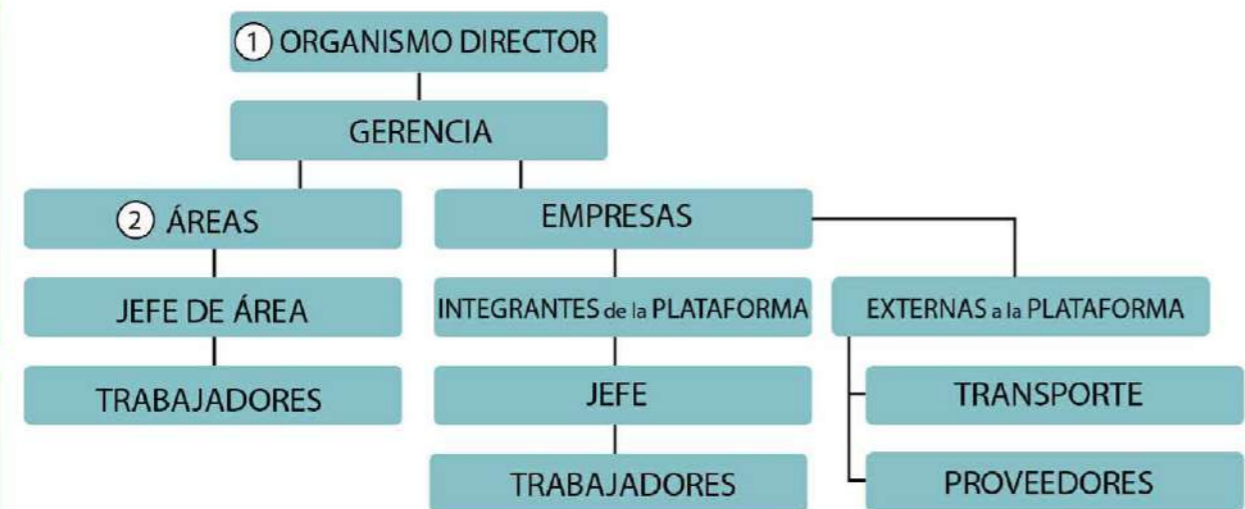
Etapas Constructivas de la Plataforma



PTII 2012

GESTIÓN

- Miembros representantes:** ①
 - 1 Provincia de Bs As
 - 1 Municipalidad La Plata
 - 1 Arturo Seguí
 - 2 Sindicales
 - 1 Representante de Empresas
 - 1 Representante de Productores
 - 1 Representante de Transporte
 - 1 Representante de Ventas
 - 1 Gerente
- ②
 - . Comercio
 - . Infraestructura y mercado Inmob.
 - . Mantenimiento
 - . Personal
 - . Investigación



La Plataforma Logística se crea a partir de una iniciativa estatal, que otorga terreno, con inversiones privadas que construirán las infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la misma. El Estado obtiene una ganancia a través de los impuestos que destinará posteriormente a la construcción de viviendas o equipamientos para la sociedad. Su organización interna se reconoce como una pirámide que tiene como ente principal a una comisión integrada por distintos sectores, con representantes del Estado y de actores privados, por lo que el control de la plataforma se efectúa de manera conjunta,

La gerencia se encarga de coordinar y controlar el trabajo de las distintas áreas de la plataforma y las empresas, cooperativas y asociaciones que utilizan las instalaciones. Cabe destacar que la adquisición de los galpones por parte de las empresas o cooperativas se hace a partir de los alquileres de los mismos, compartiendo en conjunto los gastos del mantenimiento de la infraestructura general. Se generan otras relaciones con empresas externas a la plataforma, pertenecientes a distintos sectores del país, como transporte y proveedoras que complejizan el funcionamiento y maximizan el alcance territorial

que adquiere la plataforma. La actividad florícola se encuentra ubicada en el cordón verde de la región, La mayoría de los productores son de La Plata, Berazategui y Florencio Varela, también hay productores en menor medida en Burzaco, Escobar, Misiones y Corrientes. Dicha actividad se desarrolla hace más de 40 años, quienes la comenzaron fueron principalmente inmigrantes japoneses, portugueses e italianos, donde su lema era que: “producía lo que la naturaleza les daba”. Hoy en día son la tercera generación de hijos de inmigrantes la que maneja la actividad, donde desde hace un tiempo se han incorporado productores

de países limítrofes, Paraguay y Bolivia. Es una actividad que le está generando mucho incentivo a los jóvenes, siendo esto muy positivo, ya que tienen una mejor actitud a la comercialización, es decir criterio empresarial (planifican, invierten, conocen). El criterio empresarial lo que permite es que haya flores todo el año, variedades totalmente diferentes, colores; ya que en la floricultura hubo un cambio brusco en la utilización de las flores, podemos observar que hace 20 años atrás, la flor estaba relacionada con los eventos fúnebres, hoy la floricultura se transformo en un producto suntuario, y generalmente son complemento para los eventos, festejos, entre otros. “Una característica muy importante de las flores es que nos acompaña en la vida de una persona desde el momento en que nace hasta el momento en que muere”, Yuka Actualmente la producción se encuentra tecnificada, es decir el riego es de manera artificial, los invernaderos son más sofisticados, la regulación de la temperatura es de manera técnica, sin embargo no son grandes empresarios, y no producen en grandes volúmenes, ya que sufren altos riesgos de incumbencia climática, por lo que son pequeñas unidades productivas, lo que genera renta y modo de vida de los productores. La mano de obra que genera es circunstancial y en un corto y mediano plazo, porque cada trabajador que se dedica al rubro se va independizando. Pero a si mismo es una actividad que genera fuentes de trabajo, ya que en una unidad económica de 100 hec-

táreas trabajan 20 productores y su grupo familiar trabajando, con una inversión mayor que genera una actividad agropecuaria. Dado que no es una explotación extensiva, son pequeñas unidades económicas, lo que hace que no tengan retenciones impositivas, y como es una actividad que los mismos productores son los que comercializa, son ellos mismos los que tienen que buscar el lugar físico para comercializar, dado que no existe un mercado central donde se realice la actividad. Si se realizan exposiciones en Escobar, Moreno, La Plata, donde se participa y se puede mostrar todo lo que acarrea la actividad, y de una u otra manera reciben ayuda de municipios. Con respecto al tema de la comercialización y la exportación es muy complicado hoy en día, ya que entre los productores no existe una unidad y visión de comercialización en conjunto, ya que hoy en día el desastre de un productor es el beneficio del otro. Para poder comercializar a escala global y satisfacer la demanda en 1 o 2 % de lo que recibe el mundo, hay que producir en grandes volúmenes, para tener mayor volúmenes hay que tener unificadas las variedades y calidades; dado que hoy en día cada productor tiene su modo de corte, modo de fumigar, etc. La realidad es que se necesita salir al exterior, pero hoy por hoy recién se está intentando llegar con la flor a todo el país, ya que en La Plata se produce el 60% de las flores de corte que se abastece en todo el país. Hay casos donde la flor llega a ciertos lugares, en mal estado, deteriorado y con un

costo elevadísimo porque prácticamente esta monopolizado; ya que el precio en la flor todos los días puede cambiar, durante cuestión de horas dado que el cambio depende de la demanda. El principal inconveniente de la comercialización con el resto del país es el medio de transporte, ya que hoy en día se envían en la bodega de los transporte de pasajeros, o en remises, y la flor llegue en las condiciones que llegue ya sale con un precio estipulado. A sí mismo la infraestructura local es escasa ya que sacar la producción del cultivo hasta Mercoflor es caótico ya que los mismos productores llegan en los medios que consiguen (autos particulares, remises, taxis, etc). Todavía no hay armonía entre los productores y los técnicos, ya que los productores hace 40años que están en el tema y están renegados a los profesionales recién recibidos, pero existen algunos casos donde se aceptaron a los técnicos permanentes en los cultivos, y crecieron en gran manera con su producción. La Floricultura tiene 70años en Buenos Aires, los motivos por lo que está instalado la floricultura en La Plata es por la fertilidad del suelo, porque en uno de los gobiernos de Perón le daban tierras a los inmigrantes que querían trabajar la tierra y el principal motivo es porque es la capital de la provincia y la distancia con el gran centro urbano, que es la Capital Federal. En cuanto al clima hoy se está detectando que tiene mejor clima la provincia de Misiones, Corrientes, Formosa.

PTII 2012

EL SECTOR

El partido de Berisso limita al NE con el Río de La Plata, NO con el Partido de Ensenada, al SO con el Partido de La Plata y al SE con el Partido de Magdalea.

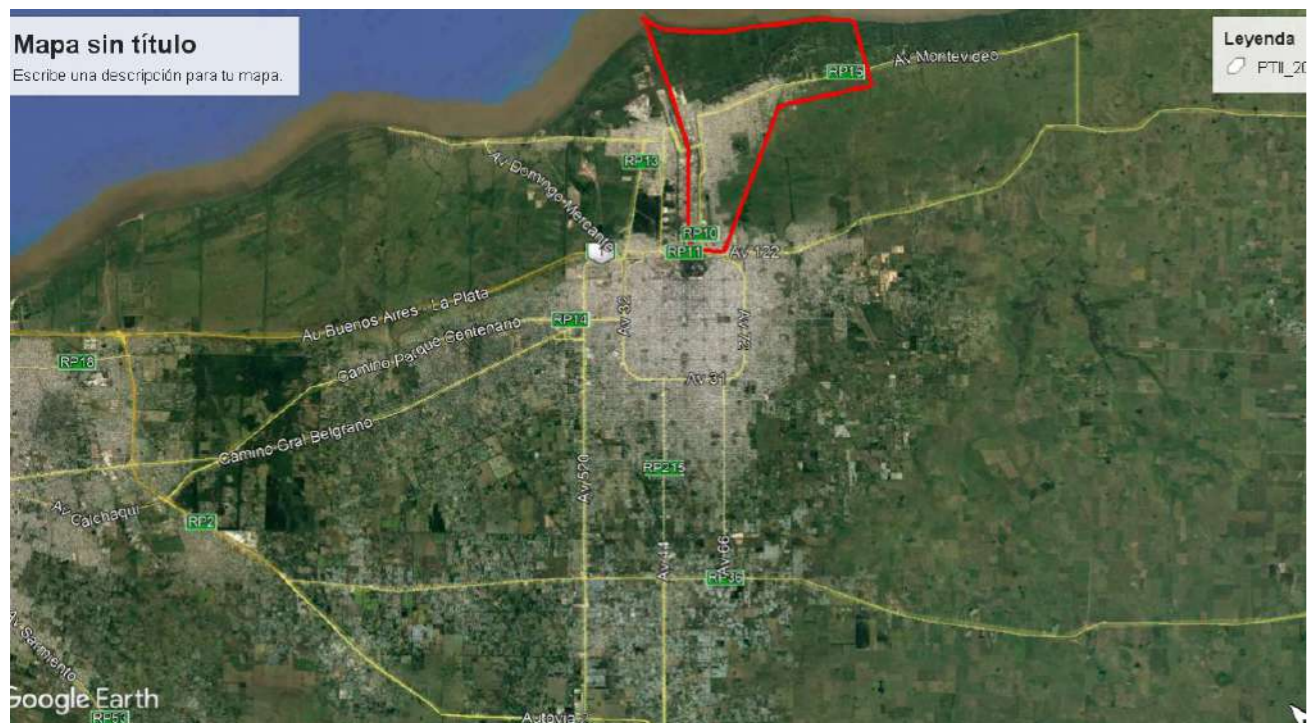
Presenta una localización estratégica sobre el frente fluvial del Río de La Plata, que permite posicionarse favorablemente en el tráfico mercantil del Mercosur, dadas las potencialidades de la hidrovía Paraná - Paraguay - Plata.

El partido conforma el extremo sudeste de un cordón industrial (el más importante a escalanacional) que desde San Lorenzo, Provincia de Santa Fe, avanza hacia la Provincia de Buenos Aires incorporando los te-

rritorios de Zárate, Campana y la metropolización al sudeste de la Ciudad de Buenos Aires.

El desarrollo urbano de la ciudad no estuvo vinculado a un proceso de planificación, sino a un proceso de urbanización espontáneo, regido por cuestiones de orden social, cultural y económico. La ciudad de Berisso se desarrolló a partir del complejo portuario industrial, configurando dicho eje un enclave entre los aglomerados de Berisso y Ensenada, cuya característica principal es la ausencia de una interfase entre ambas zonas.

Se propone avanzar hacia un modelo de ciudad integrada, equitativa y diversa, que ofrezca una adecuada plataforma de soporte para el desarrollo de las actividades productivas y de servicios, ofreciendo a sus habitantes un contexto adecuadamente urbanizado y un ambiente saludable, de modo que cada uno tenga la oportunidad de desplegar (personal o colectivamente) progreso en el marco de una sociedad que crece



HIPÓTESIS DE TRANSFORMACIÓN REACTIVACIÓN DEL PUERTO LA PLATA:

Se trata de volver a pensar la estructura de puertos del área metropolitana complementando el sistema de puertos con la construcción de un nuevo puerto de contenedores, cuyo crecimiento permita un paulatino desplazamiento de las actividades del Puerto de Buenos Aires. Esto hará que Berisso tenga una importancia fundamental en la Región Metropolitana de Buenos Aires, generando un desarrollo productivo con nuevas ofertas de empleo para la población local.



CONTEXTO INTERNACIONAL

CONDUCTIR EL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN:

con el propósito de hacer frente al crecimiento de la aglomeración promoviendo una ocupación más eficiente del área urbanizada y conduciendo dicho crecimiento haciendo ciudad, es decir, fortaleciendo su carácter de espacio de intercambio y desarrollo solidario, impregnando la producción cultural de sus habitantes.

FORTALECIMIENTO DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS LOCALES:

Poner a Berisso en un posicionamiento estratégico en el mercado productivo de la región, como también en el contexto internacional (MERCOSUR). Este proyecto sumando a la optimización de los recursos para un mejor

CONTEXTO MICROREGIÓN



desarrollo de actividades de producción de mimbre, vino, etc. como así también a las actividades vinculadas al turismo y la recreación, generará no solo desarrollo económico sino también desarrollo social de toda la población.

MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD URBANA Y REGIONAL:

Se plantean nuevos accesos a la ciudad jerárquicos, que permita un máximo de vinculaciones tanto a nivel regional (RMBA) como a la microregión (Berisso - Ensenada - La Plata). Para lograrlo se lleva adelante el ensanche de la Ruta Provincial N°6 y la continuación de la AV. 90 hasta el cruce con la AV. Montevideo, la extensión de la AU La Plata - Buenos Aires hasta el cruce con la AV. 90 para la accesibilidad del tránsito pesado a la zona industrial. Además, se promueve que la vinculación principal se de por río, tanto para lo productivo como para la conexión turística de la región.

PROMOVER UN SISTEMA DE PARQUES METROPOLITANOS:

Poniendo en valor áreas abiertas de propiedad pública que en su estado actual no contribuyen a la dotación de áreas verdes a la población.

EXPANDIR LAS REDES DE INFRAESTRUCTURA Y SANEAMIENTO HASTA GARANTIZAR LA COBERTURA TOTAL DEL ÁREA URBANA.

REORGANIZAR EL SISTEMA DE TRANSPORTES.

DIAGNÓSTICO

CONTEXTO MICROREGION

- Puerto LP / Nuevo puerto de contenedores
- Llegada de contenedores por río
- Nueva Centralidad
- - - Acceso a la Nueva Centralidad vinculación turística
- YPF
- Centro Administrativo- Institucional
- Actividad productiva primaria



LINEAMIENTOS

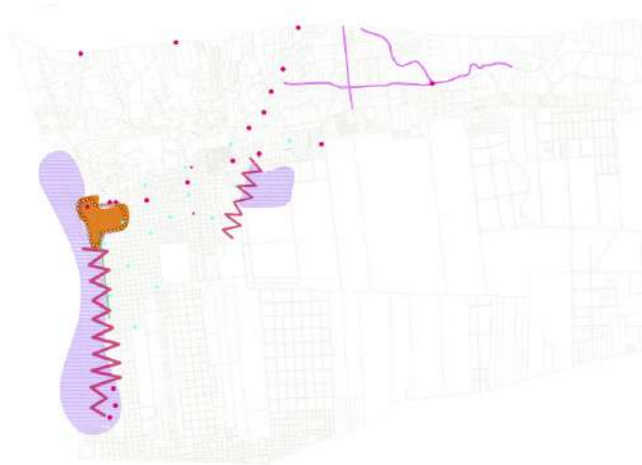
OBJETIVOS








- Promover el DESARROLLO SOCIAL, ECONÓMICO Y SIMBÓLICO, del Partido, mediante la optimización de los recursos y capacidades locales.
- Mejorar las condiciones de HABITABILIDAD Y CALIDAD DE VIDA de la población.
- Garantizar la no afectación de los recursos suelo, agua y aire, y contribuir al mejoramiento de la CALIDAD AMBIENTAL.
- Mejorar la VINCULACIÓN REGIONAL INTERMODAL y reestructura el sistema vial para integrar las diferentes áreas.



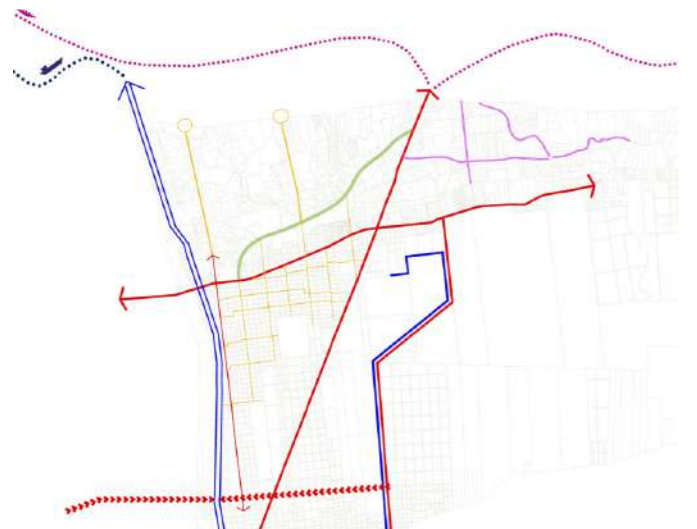
PTII 2013






Eje de desarrollo



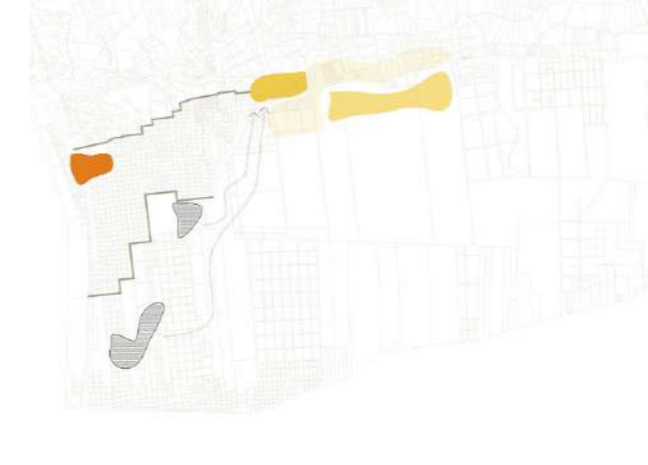
-  Promover el desarrollo económico y social del Partido, mediante la optimización de los recursos y capacidades locales.
-  Promover las actividades productivas existentes.
-  Estimular el desarrollo de actividades culturales, recreativas y deportivas.
-  Revalorizar los recursos naturales y culturales locales para impulsar el desarrollo turístico rural
-  Promover el mejoramiento de las condiciones sanitarias de la población y de las infraestructuras.
-  Aprovechar las nuevas condiciones de accesibilidad regional, promoviendo tratamientos en sus áreas de borde acorde a las jerarquías diferenciales de las vías de acceso.
-  Promover acciones que conduzcan a afianzar la identidad local.








Sistema de vínculos



-  Revalorización del casco histórico y su patrimonio arquitectónico y cultural
-  Puesta en valor de los atractivos patrimoniales y naturales. A través de circuitos turísticos que articules la ciudad con el río
-  Fortalecer la vinculación y accesibilidad en sus distintas modalidades (vial, ferroviaria y fluvial) a escala regional y local. Alentando el desarrollo productivo y turístico a través de las conexiones por vía férrea y fluvial.
-  Ordenar el sistema de movimientos y acceso a la ciudad. Estableciendo roles diferenciados en las distintas arterias de acceso a la ciudad.
-  Mejorar el sistema de movimiento urbano y jerarquizar las vías principales en relación al centro cívico. Fortalecer la conectividad interna.






Eje de habitabilidad



-  Preservar la consolidación y contención de la ocupación urbana en el área comprendida entre la selva ribereña y el bañado Maldonado. Poniendo en valor las condiciones del medio natural que los rodea.
-  Relocalización de asentamientos informales en áreas de riesgo ambiental y de explosión. Promoviendo el crecimiento residencial en las áreas de reserva de ensanche urbano.
-  Promover la recuperación de áreas urbanas degradadas, y puesta en valor de otras áreas con valor patrimonial.
-  Promover la vivienda extraurbana (casa quinta) para contener el crecimiento por expansión.
-  Maximizar el posicionamiento estratégico del Partido en el contexto regional. Promoviendo la estructuración del territorio y la localización de actividades de modo de valorizar las ventajas comparativas emergentes de su inserción en el sistema fluvial, vial y ferroviario.
-  Áreas de reserva para vivienda productiva
-  VIVIENDA SOCIAL PRODUCTIVA

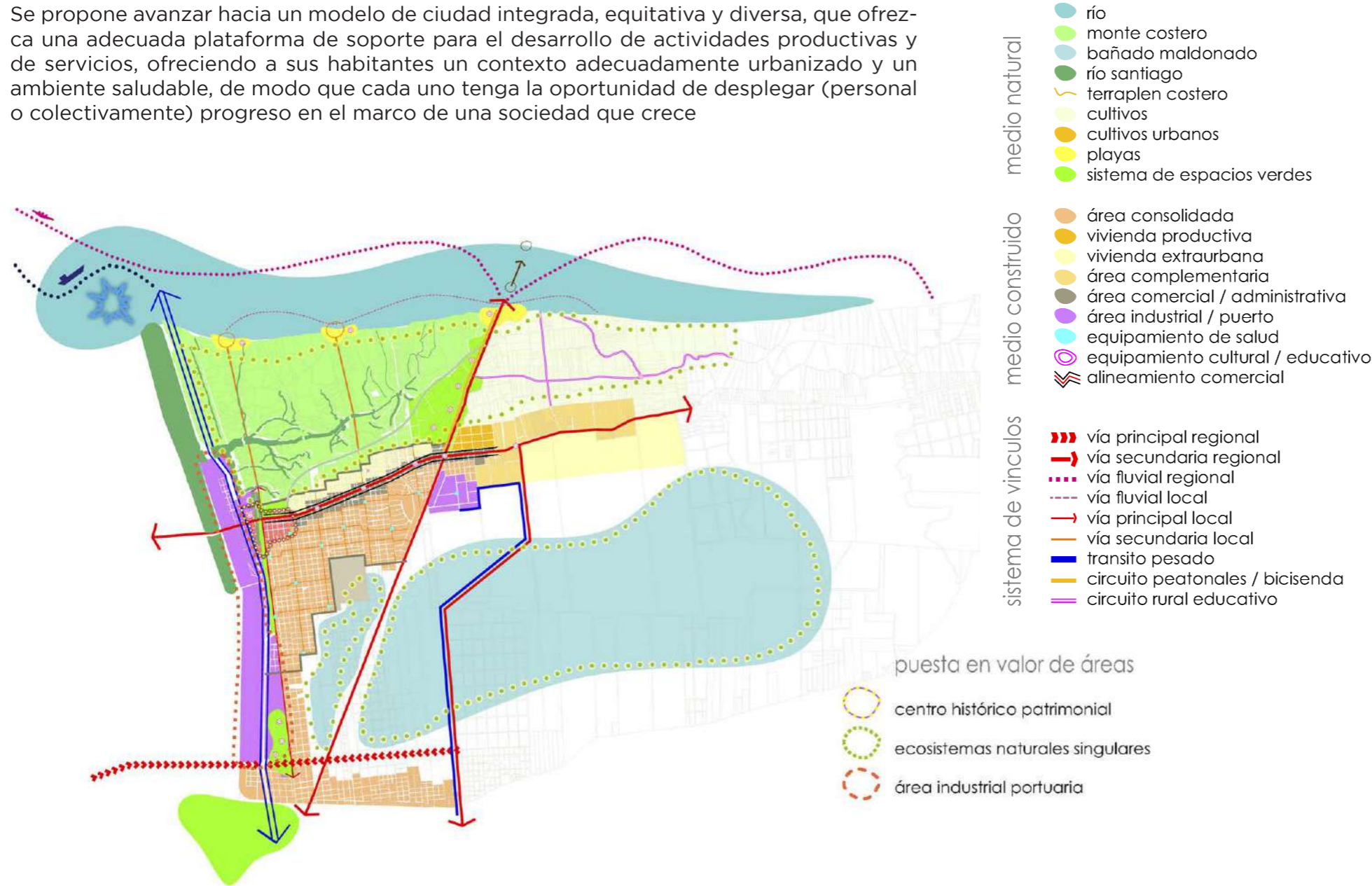
Eje de soporte ambiental



-  Poner en valor al Río
-  Desarrollar una política ambiental que contribuya a un manejo sustentable de los recursos locales
-  Fortalecer los mecanismos de control de las actividades humanas que afecten al medio natural o social y/o los comprometan a futuro.
-  Realizar una gestión de seguimiento y control para controlar los riesgos hídricos y el comportamiento del sistema hídrico
-  Revalorizar la franja litoral del Río de La Plata como componente esencial de la estructura urbana. Mejorando su accesibilidad y generando nuevos espacios públicos. Revalorizando su potencialidad turística cultural tanto a nivel local como regional.
-  Conformación de un sistema de espacios verdes públicos que generen relaciones entre lo social y lo simbólico. Puesta en valor del terraplén como espacio público recreativo, articulador de espacios verdes que propongan distintas actividades.
-  Proteger y poner en valor las condiciones del paisaje rural. Protegiendo áreas de valor patrimonial desde lo ecológico, cultural y/o paisajístico. Preservando los valores locales singulares.

MODELO DESEADO

Se propone avanzar hacia un modelo de ciudad integrada, equitativa y diversa, que ofrezca una adecuada plataforma de soporte para el desarrollo de actividades productivas y de servicios, ofreciendo a sus habitantes un contexto adecuadamente urbanizado y un ambiente saludable, de modo que cada uno tenga la oportunidad de desplegar (personal o colectivamente) progreso en el marco de una sociedad que crece



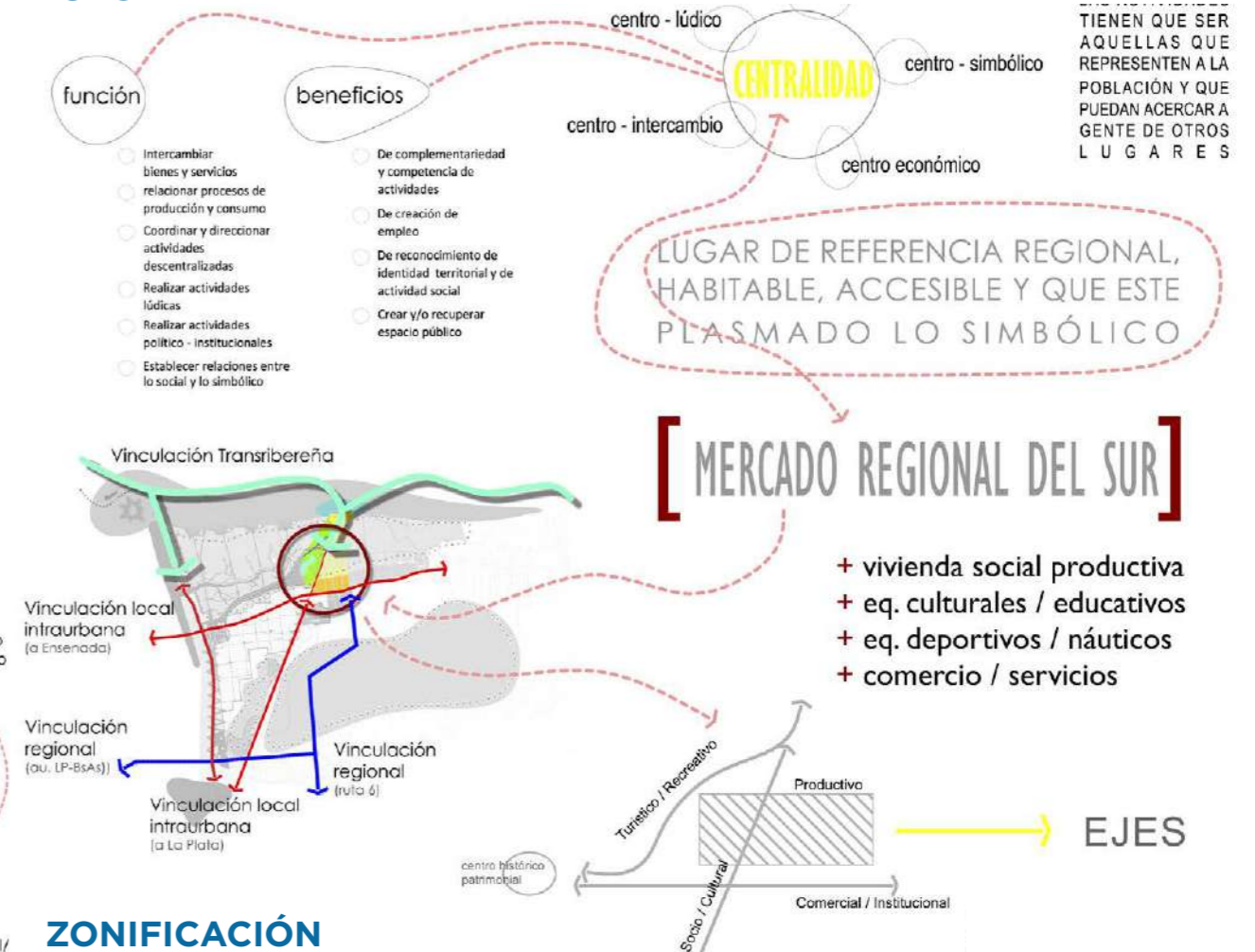
PROYECTO DE ESCALA REGIONAL

LA CENTRALIDAD COMO ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

Las infraestructuras y los sistemas de transporte no garantizan la MOVILIDAD, aunque son indispensables.

La creación de un conglomerado de actividades terciarias cualificadas no produce centralidad.

Solamente la existencia de espacios y equipamientos públicos, accesibles, seguros, polivalentes, dotados de centralidad e tética y de CARGA SIMBÓLICA, es de CULTURALMENTE SIGNIFICATIVOS, crea CENTRALIDAD



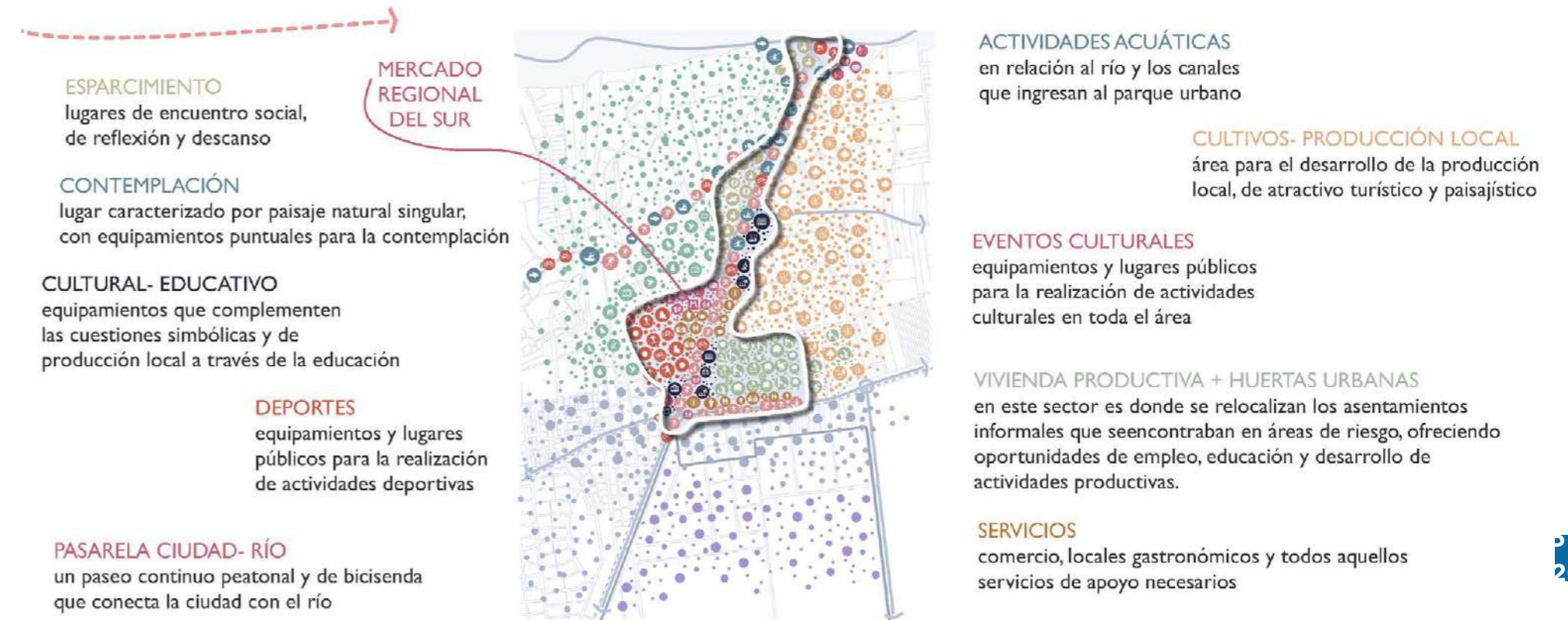
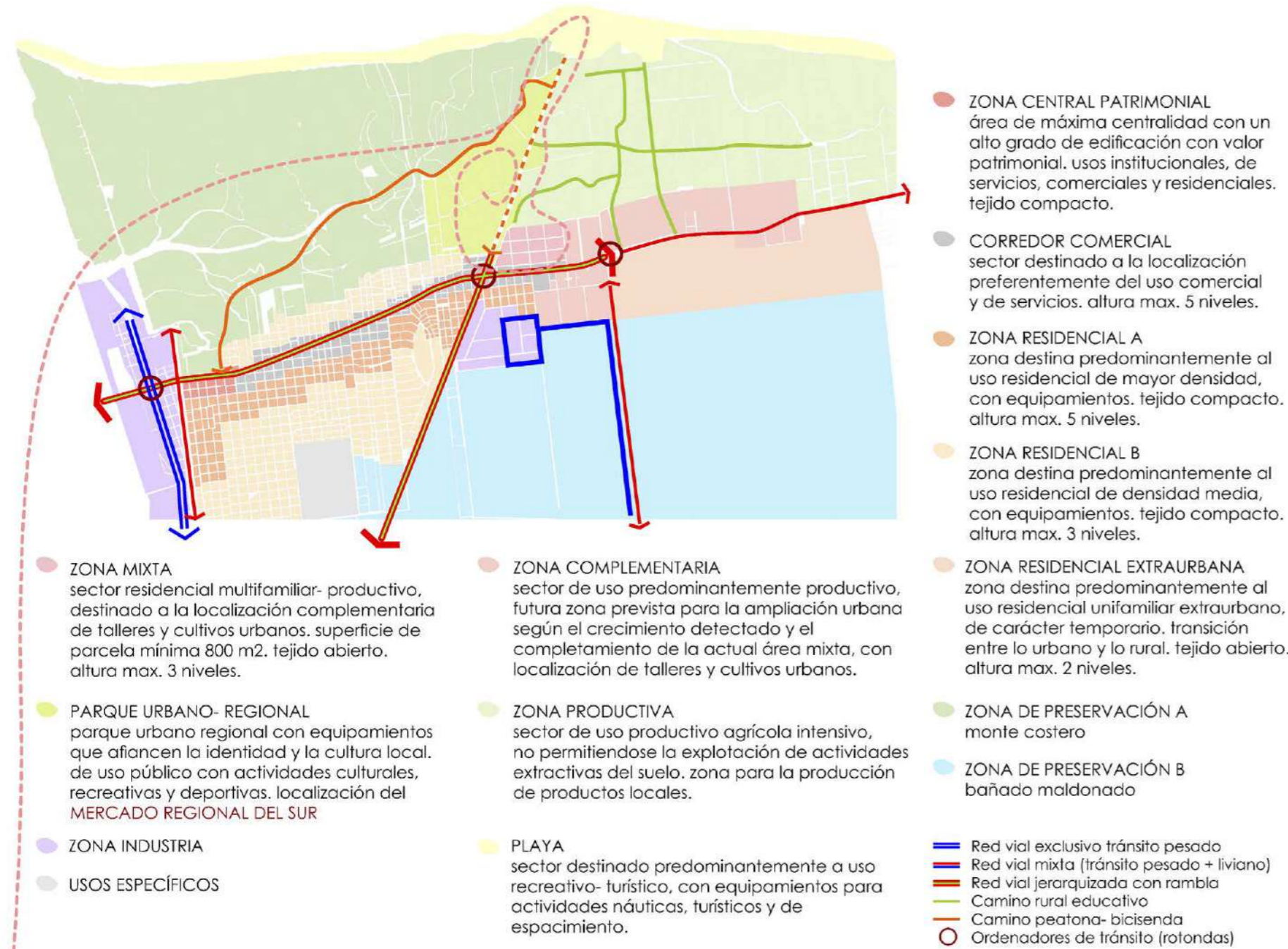
TIENEN QUE SER AQUELLAS QUE REPRESENTEN A LA POBLACIÓN Y QUE PUEDAN ACERCAR A GENTE DE OTROS LUGARES

ZONIFICACIÓN

La idea y el programa tentativo para la conformación de una nueva centralidad se localizan físicamente en el espacio, para ello es necesario la planificación normativa, donde se tenderá a establecer los criterios y orientaciones generales para un uso racional del suelo y sus recursos.

Cuando se ponen en juego temas como la propiedad, o sea el uso del suelo, esa planificación tiene que ser normativa. Porque nos estamos topando con algo muy sensible que es la propiedad del suelo.

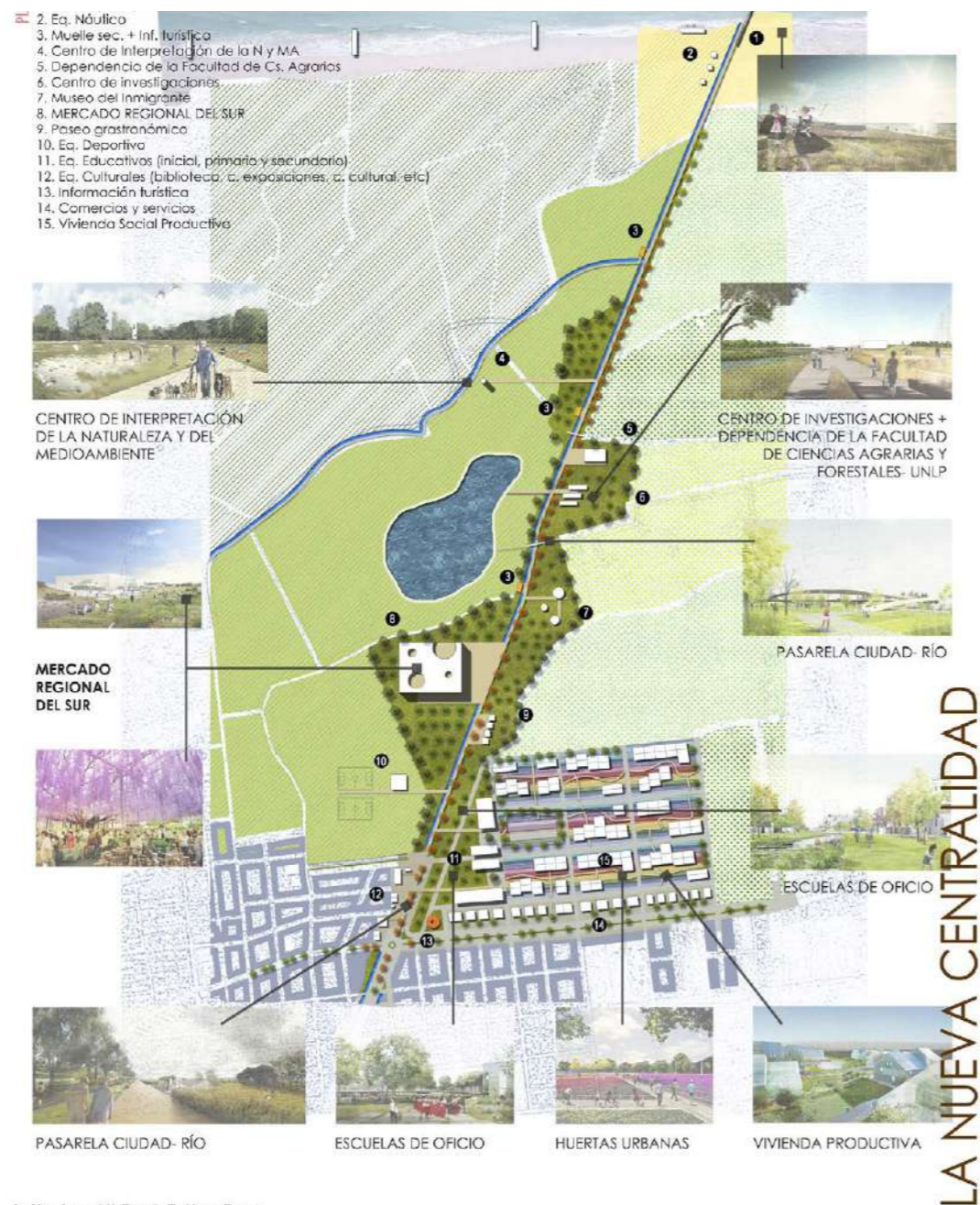
PROGRAMA DE ACTIVIDADES



Mary Aversa | Al: Eugenia Rodriguez Daneri

El desarrollo urbano como centralidad: elementos físicos y simbólicos de identidad, espacios públicos y equipamientos como factores de redistribución social, creación de empleo, etc.

El proyecto urbano tendrá un valor estratégico según sea su capacidad de promover transformaciones del medio urbano-regional que potencien su atraktividad y su cohesión.



CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO URBANO

- Intervención sobre una pieza o sector clave de la ciudad.
- Intervención con capacidad de introducir transformaciones sobre su entorno (en lo económico, social y espacial)
- Estas intervenciones generan IMPACTOS en las tendencias generales de desarrollo de la ciudad.
- Escala de intervención intermedia.
- Participación de múltiples actores, disciplinas y jurisdicciones.
- Requiere la implementación de un modelo de gestión.



SE PRESENTA COMO UN ENCADENAMIENTO ADECUADO DE REFLEXIONES Y ACCIONES PARA ENCARAR LA TRANSFORMACIÓN DE UN ÁREA O SECTOR



LOS ACTORES SOCIALES

ACTORES	LÓGICA	LIMITACIONES	APORTE
Estado (en sus distintas escalas) Sociedad Civil UNLP Cámara de comercio Cooperativa de la Costa de Berisso Empresas Privadas Ambientalistas Colegio de Arquitectos (concursos) INTA (asesoría) BID (financiación)	desarrollo social y económico	falta de recursos financieros	conocimiento técnico y acceso a recursos e información
Sociedad Civil	desarrollo social	desconocimiento del proc. de planif.	cercanía a demandas y necesidades
Sector Privado	desarrollo económico	tendencia a la especulación	cercanía a los mercados y capacidad financiera

LOS INSTRUMENTOS --- GESTIÓN | COMERCIALIZACIÓN | ECONÓMICOS | PARTICIPACIÓN | COMITE DE CONCERTACIÓN | DIFUSIÓN

La planificación y la gestión del territorio se entienden como prácticas indivisibles de un mismo proceso de construcción de políticas y a ese proceso como un proceso de alcance integral e integrador, de carácter participativo y de enfoque estratégico.

Ay: Mary Aversa | Al: Eugenia Rodríguez Daneri

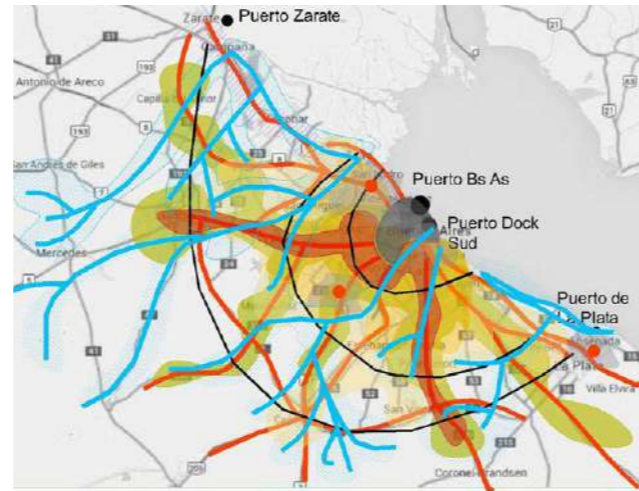
2014

MERCADO REGIONAL
TOLOSA - RINGUELET, PARTIDO LA PLATA

EL SECTOR

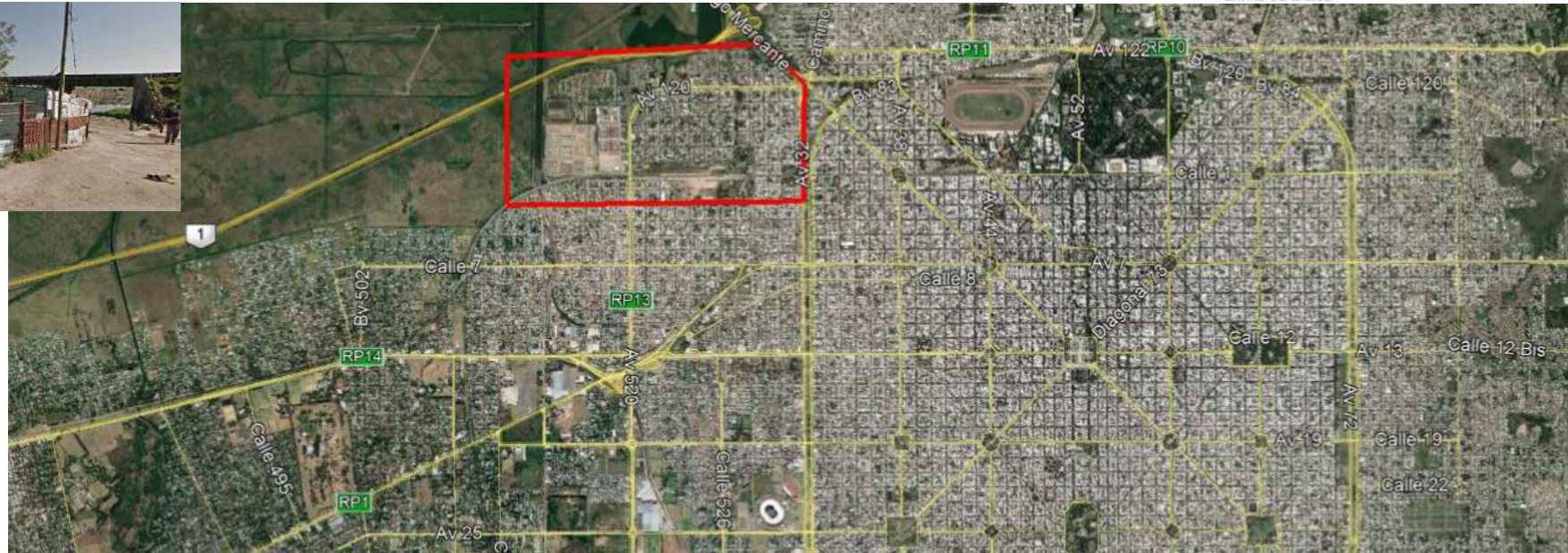
Partimos de un exhaustivo reconocimiento de la Región Metropolitana de Buenos Aires y sus lineamientos estratégicos y el posterior diagnóstico del sector del Gran La Plata.

Abordamos un proyecto urbano de intervención que contemple las necesidades de la zona, induzca transformaciones sobre su entorno y potencie las fortalezas que presenta el área.



Referencias

■ Casco Urbano	● Puertos	■ Zona inundable
■ Densidad Alta	— Vías Principales	■ Zonas de Hacinamiento
■ Densidad Media	■ Sector industrial	● CEAMSE
■ Densidad Baja	— Cuencas	■ Área Contaminada
	— Limite de anillos	



EL TEMA

MERCADO REGIONAL CONCENTRADOR DE FRUTAS Y VERDURAS - LA PLATA



MERCADO REGIONAL

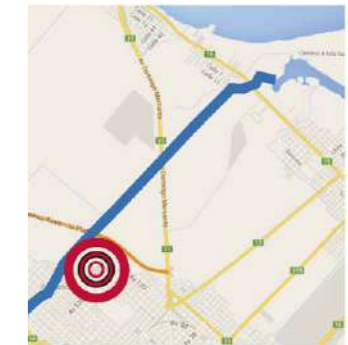
- Ente descentralizado de la Municipalidad de La Plata
- Implantado en el Partido de La Plata, ocupa solo 15% de suelo urbano
- Abastece a La Plata, Magdalena, Ranchos, Chascomús, Castelli y Gral. Belgrano.

FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO

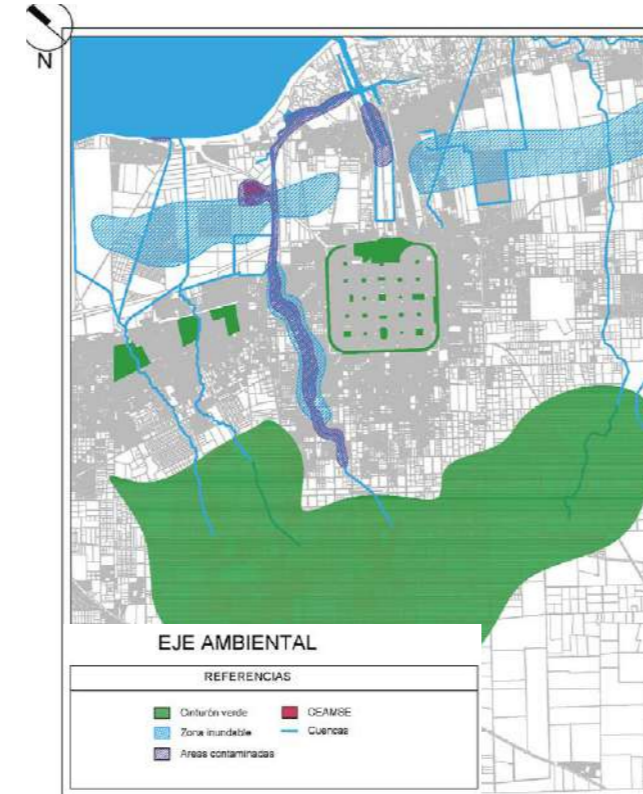
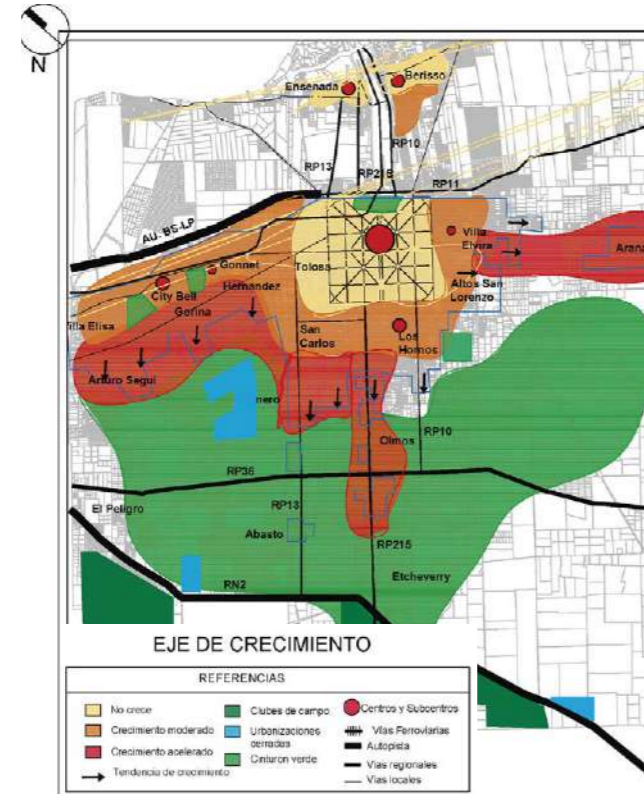
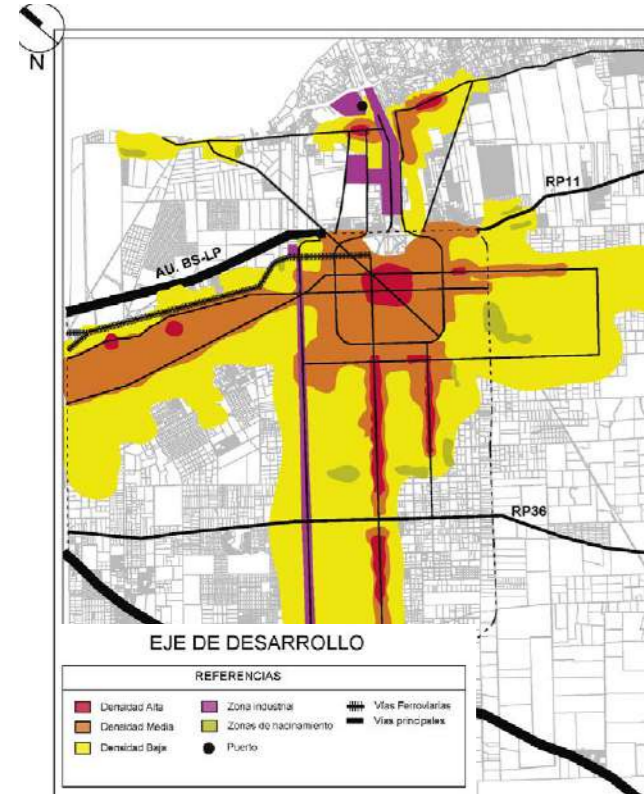
- Comercialización: Lunes, miércoles y viernes de 4:00 a 10.00
- El predio abarca 42ha.
- 60.000m² de hormigón en piso
- 28.616m² cubiertos
- Naves, galpones parabólicos, paredes de cemento, chapa transparente de iluminación cenital, puestos fijos de 6m x 4m. divididos en seis partes iguales que se asignan a diferentes quinteros.
- Participan 272 comercializadores.

PROYECTOS PENDIENTES EN ENTORNO INMEDIATO AL MERCADO

- Ensanche y profundización del Arroyo Del Gato para conectar el Mercado con el Puerto de La Plata
- Bajada de Autopista Buenos Aires - La Plata directa al Mercado Regional



DIAGNÓSTICO GRAN LA PLATA



- Densidad Comercial marcada por nuevo puerto de contenedores, complejo industrial La Plata (YPF), el sector de producción flori-fruti hortícola y las industrias menores.
- Estructura vial sobrepasada en su capacidad. Conexiones regionales: Autopista La Plata - Buenos Aires, Ruta Nacional 2 y Ruta Provincial 6.
- Flujo de cargas: Ensanche de la Autopista LP-BSAS, acondicionamiento de la RP6 para generar distribuidor periférico de la producción local y regional.

- Crecimiento hacia el noroeste tiende a conectarse con la ciudad de Buenos Aires.
- Avance urbano sobre el cinturón verde de tierra productiva acompañando las principales vías de circulación
- Falta de inversión en obras de infraestructura en zonas de crecimiento reciente.
- Barrios cerrados y clubes de campo en la zona del cinturón verde produce la pérdida del suelo fértil.

- Asentamientos en zonas no adecuadas.
- Hacinamiento
- Borde periurbano pierde valor productivo
- Concentración de residuos en la Planta CEAMSE, Ensenada. Falta de política a largo plazo de tratamiento regional de los residuos sólidos.
- Contaminación del Arroyo del Gato. Fallas en los mecanismos de control ambiental y falta de obras de infraestructura.
- Sectores con hacinamiento e insalubridad en torno a cursos de agua.

EJE DE DESARROLLO

El Mercado Regional Concentrador de Frutas y Verduras de La Plata toma un papel protagónico el análisis de este eje en el área de estudio, ya que se trata de un predio de 42ha. en donde participan 272 comercializadores fijos lo que se traduce en un continuo movimiento mercantil los días de funcionamiento del predio.

Este Mercado abastece a toda la zona del GLP, sumando los municipios de Magdalena, Ranchos, Chascomús, Castelli, Verónica, Lezama y Gral. Belgrano y comercializa principalmente la producción de la zona SE de la región, el principal polo de producción hortícola del país.

El área se encuentra inserta en una situación vial óptima, entre la Au. BA-LP, la Av. de Circunvalación del casco urbano de La Plata, las vías del FFCC Gral. Roca y la Av. 520 que funciona como un eje imprescindible de conexión para la producción y la comercialización de las hortalizas de la región. Las cargas producto de la actividad productiva fluyen casi exclusivamente en camiones por las vías anteriormente mencionadas, teniendo el FFCC un papel secundario debido a la baja utilización del ramal como transporte de cargas tanto hacia la CABA como hacia el Puerto La Plata. Esto puede generar situaciones de saturación o colapso de la red vial, sobre todo si se considera intensificar la actividad mercantil.

EJE DE CRECIMIENTO

El área está compuesta por un perfil barrial de no más de PB + 2P y se encuentra con

una consolidación urbana pareja, con áreas de mayor densidad y servicios de infraestructura en la zona de la calle 118 y alrededores, coincidente con el pequeño subcentro comercial que se observa en el lugar.

Hacia el Norte, en las inmediaciones del predio del Mercado Regional, y en las márgenes del Arroyo El Gato hay una fuerte tendencia de ocupación ilegal de tierras fiscales, con un marcado proceso de precarización urbana y sobre tierras con alto riesgo de inundación. Ante esta tendencia creciente el Estado ha planificado barrios en la vera de la Au. Ba-LP para reubicar los asentamientos, pero estos planes se desarrollan en terrenos que, aunque en menor grado, se encuentran en peligro de inundación. En el corazón del área en estudio se encuentra un gran predio vacante producto de la obsolescencia de las actividades ligadas al funcionamiento intensivo de los años dorados de la red ferroviaria argentina. Esta área se encuentra en un lugar muy favorable, con llegada de todos los servicios de infraestructura y óptima accesibilidad, lo que podría resultar una excelente oportunidad para planificar un crecimiento responsable de la ciudad.

La infraestructura cloacal tanto de Tolosa como de toda la zona Norte del GLP se encuentra en crisis debido a la falta de funcionamiento de la planta de tratamiento cloacal ubicada muy cerca del cauce del Arroyo El Gato. Esta situación no solo genera problemas en el acceso al servicio de los vecinos, sino que afecta de manera muy negativa el medio ambiente.

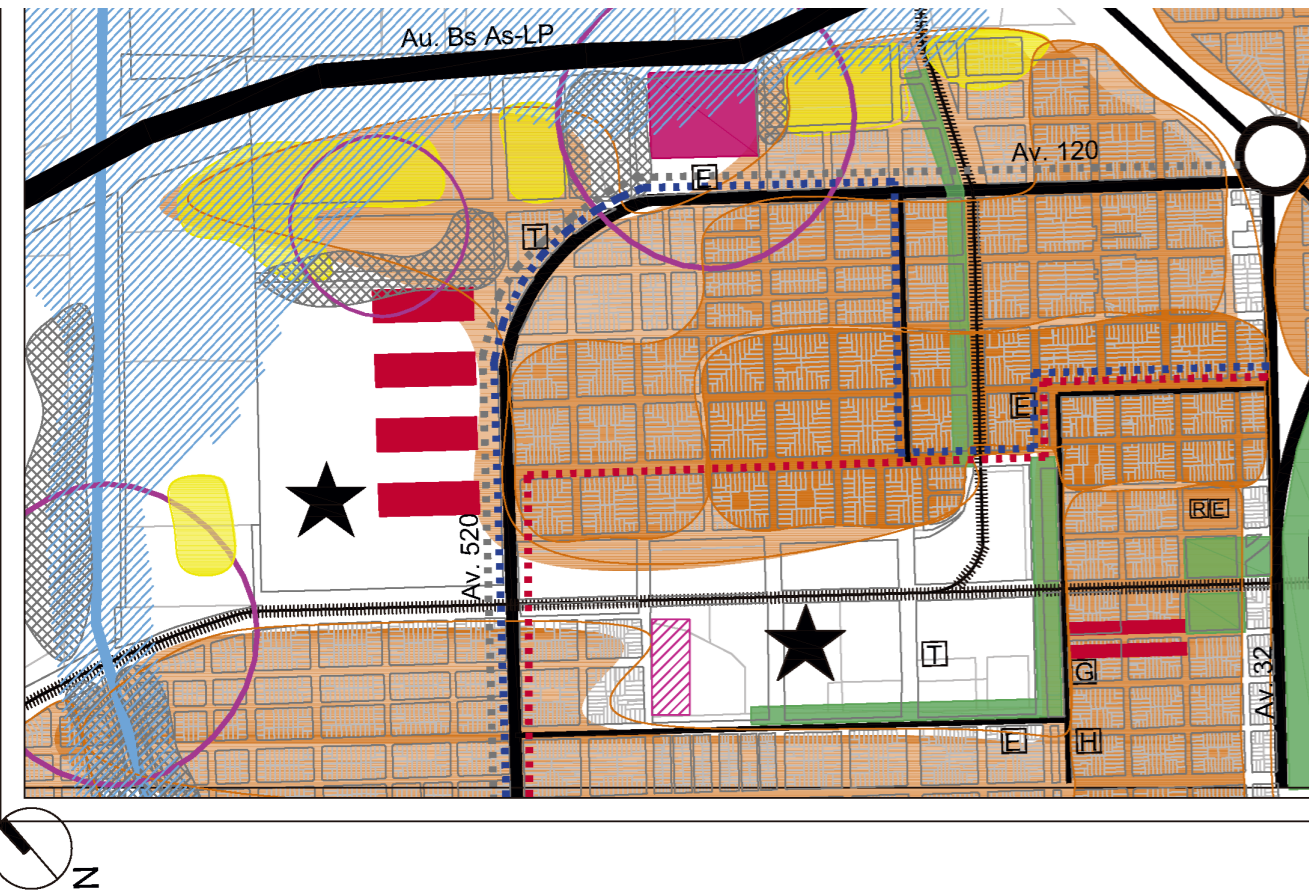
EJE DE SOPORTE AMBIENTAL

En relación a lo anteriormente mencionado sobre la inactividad de la planta de tratamiento cloacal de Tolosa no podemos dejar de ahondar en el fuerte impacto ambiental en toda el área en estudio. Los niveles de materia fecal vertidos sin tratamiento en el Arroyo El Gato superan cinco veces los niveles permitidos, y si consideramos que el área que vierte sus residuos a esta planta inactiva está en un constante crecimiento con índices intercensales que superan el 25% en promedio, llegamos a la conclusión en que el tratamiento cloacal debe ser un tema tratado urgentemente.

El Arroyo El Gato surca toda la zona del GLP hasta desembocar en el Río Santiago en Ensenada. A lo largo de su curso hemos mencionado cómo se vierten sustancias contaminantes de la zona urbana, de la actividad rural, de una cárcel, de centros de salud y de rellenos sanitarios, por lo que la zona que analizamos en esta fase del trabajo, por encontrarse aguas abajo de todas las fuentes de contaminación, es una de las más afectadas.

A menos de 5km. de distancia del área del Mercado Regional se encuentra la planta del CEAMSE Ensenada (Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado) que como hemos mencionado recibe los residuos sólidos urbanos de los partidos de Berisso, Ensenada, La Plata, Brandsen y Magdalena en un promedio de 1.060 tn/día. Este sistema de acumulación de basura genera un alto nivel de contaminación que afecta a esta zona por su cercanía.

DIAGNÓSTICO



A partir de los estudios previos se aborda un diagnóstico de sector, donde se identifican los conflictos y potencialidades que luego serán disparadores del proyecto de intervención.

- **Área fuertemente influenciada por actividad del Mercado Regional concentrador de frutas y verduras. Funcionamiento del sistema vial y flujo de cargas.**
- **Perfil barrial. Zonas de asentamiento ilegal y terrenos inaptos por su elevado riesgo de inundación. Planes federales de erradicación de villas. Áreas potenciales para el crecimiento. Problemas de infraestructuras.**
- **Contaminación de cuencas. Falta de control estatal sobre vertidos tóxicos en Arroyo el Gato. Ceamse y planta de tratamiento cloacal.**

REFERENCIAS

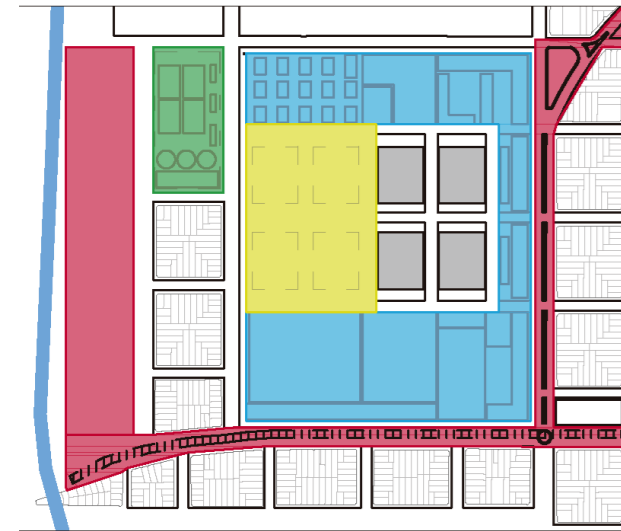
Arroyo el Gato	Alineam. Com.	Educación	Au. Bs As-LP	Conflictos
Cava	Comercio	D. Municipal	Vias Ppales	Potencialidad
Zona inundable	Asentamientos	Comercio	Vias Secu.	
Consolidado	Vivienda Plan.	Iglesia	Vias Ferrocarril	
En Consolidación	Industrias	Transporte	Línea 273	
Sin consolidar	Recreación	Prim. Aux	Línea Norte	
Vacante			Línea Oeste	

MATRIZ D.A.F.O

	DEBILIDADES	AMENAZAS	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
ACCESIBILIDAD	FALTA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MAYOR FLUJO DE TRÁNSITO	CONFLICTOS EN ÁREAS RESIDENCIALES ALEDAÑAS	CERCANÍA DEL PREDIO A PRINCIPALES VIAS REGIONALES	AGILIZACIÓN DEL TRÁNSITO PESADO
COMERCIALIZACIÓN	ELEVADO PRECIO DE LOS PRODUCTOS POR CONTROLES BROMATOLÓGICOS.	COMERCIALIZACIÓN INDEPENDIENTE DE PRODUCTORES DE LA ZONA PARA EVADIR CONTROLES DE CALIDAD Y GASTOS ADICIONALES	UBICADO EN EL ÁREA DE PRODUCCIÓN FRUTIHORTÍCOLA MÁS IMPORTANTE DE LA REGIÓN. BRINDA CONTROLES DE CALIDAD BROMATOLÓGICA.	POTENCIALIZACIÓN DEL MERCADO FRUTIHORTÍCOLA Y AGREGADO DE VALOR FINAL
RESIDUOS ORGÁNICOS DEL MERCADO	GRAN VOLUMEN DE RESIDUOS QUE DE NO SER TRATADOS REPRESENTAN UNA COMPLICACIÓN.	GENERACIÓN DE MALOS OLORES SI NO SON TRATADOS ADECUADAMENTE	PRODUCCIÓN DIARIA DE GRAN VOLUMEN DE DESPERDICIOS.	SECTOR DE COMPOSTAJE. DISPONIBILIDAD DE TERRENO. CERCANÍA A DEPENDENCIAS UNIVERSITARIAS ESPECIALIZADAS EN EL TEMA. COMPOST PARA QUINTEROS PROVEEDORES.
PLANTA CLOACAL	GRAN VOLUMEN DE DESECHOS SIN TRATAMIENTO EN PLANTA ACTUAL.	IMPACTO AMBIENTAL NEGATIVO. CONTAMINACIÓN E INSALUBRIDAD. PERJUICIO DIRECTO A ARROYO EL GATO.	RED CLOACAL EXISTENTE. RECOLECCIÓN Y VERTIDO DE DESECHOS EN PLANTA. GRAN CANTIDAD DIARIA.	INSTALACIÓN DE UNA PLANTA DE BIODIGESTIÓN. GENERACIÓN DE BIOGAS PARA MERCADO Y BARRIOS PLANIFICADOS. GENERACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO. DISMINUCIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL.
BARRIOS ALEDAÑOS	ZONA INUNDABLE.	INUNDACIONES. CONTAMINACIÓN DE CUENCA DEL ARROYO EL GATO.	REUBICACIÓN DE FAMILIAS MARGINADAS	ABASTECIMIENTO DE BIOGAS. FUENTES DE TRABAJO CERCANAS EN PREDIO DEL MERCADO.
ARROYO EL GATO	CONTAMINACIÓN. ASENTAMIENTOS MARGINALES.	DESBORDE. INSALUBRIDAD.	UNA DE LAS PRINCIPALES CUENCAS DE LA REGIÓN	SANEAMIENTO. PARQUIZACIÓN. RECREACIÓN.
TREN	BARRERA HIDRICA. BARRERA DE CRECIMIENTO URBANO.	POSIBLES INUNDACIONES.	COMO MEDIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGAS.	VIADUCTO.

PROPUESTA

ETAPAS



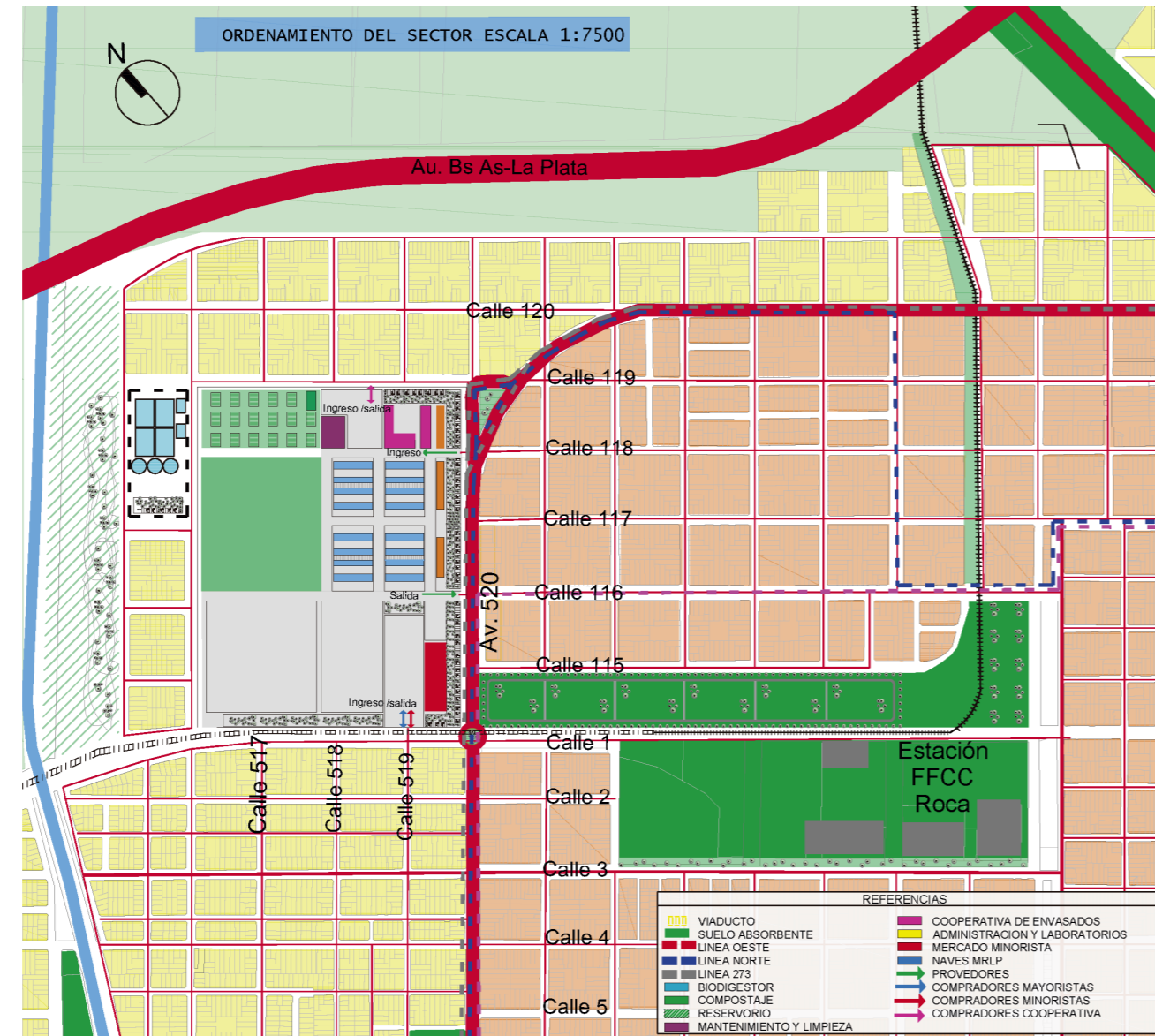
PRIMERA ETAPA: REESTRUCTURACIÓN EN EL SISTEMA DE CIRCULACIÓN VEHICULAR, ACCESO AL MERCADO, CONSTRUCCIÓN DE ROTONDAS EN LA AVENIDA 520, VIADUCTO DEL TREN Y RESERVOIRIO ARROYO EL GATO. CORTO PLAZO

SEGUNDA ETAPA: REORGANIZACIÓN DEL MERCADO Y EJECUCIÓN DE LOS NUEVOS PROYECTOS: COMPOSTAJE Y COOPERATIVA DE ENVASADO. CORTO PLAZO

TERCERA ETAPA: CONSTRUCCIÓN DEL BIODIGESTOR EN PLANTA CLOACAL EXISTENTE. MEDIANO PLAZO

CUARTA ETAPA: EXTENSIÓN DE LAS NAVES DEL MERCADO. LARGO PLAZO

ORDENAMIENTO DEL SECTOR



PLAN MAESTRO MERCADO REGIONAL

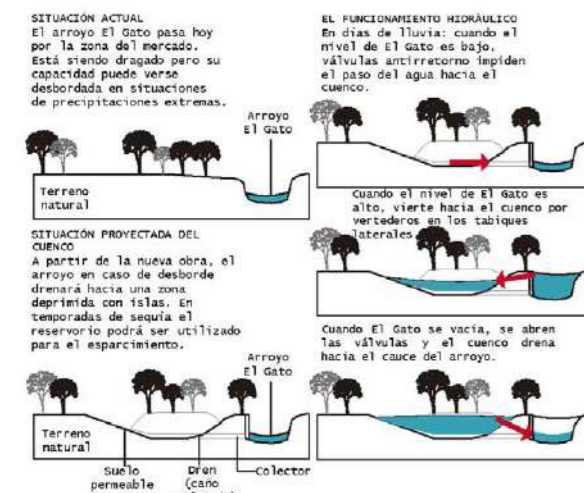


ETAPA 1 (corto plazo)

AV 520



VIADUCTO Y RESERVORIO



Propuesta de ordenamiento del área de intervención

PROYECTO URBANO: Reorganización del MRLP y transformación de residuos para mitigar el impacto ambiental.

ETAPA 1 (corto plazo)

En la primera etapa del proyecto urbano se atienden los temas más urgentes, referentes a accesibilidad del sector, disminución de la contaminación por diferentes tipos de residuos y disminución del riesgo hídrico. **Reestructuración en el sistema de circulación vehicular:** eliminación de semáforos en sectores más conflictivos de la Av. 520 mediante la construcción de ramblas y rotondas de retorno. Se logra así una circulación sin intermitencias en un tramo de recurrentes embotellamientos debido al transporte de carga que se concentra en el horario de funcionamiento del mercado.

Pavimentación y apertura de nuevas calles para barrios aledaños. De este modo se incorporan al tejido urbano los barrios que hasta el momento están relegados y se facilita la salida desde los diferentes puntos del predio en la nueva organización planteada.

Viaducto tramo Tolosa-Ringuelet: La obra consiste en dos viaductos ferroviarios de vía simple que reemplazarán el actual terraplén para sostener las vías a fin de cumplir con las expectativas de velocidad del tren luego de su electrificación. La estructura se instalará en una curva que describe la traza de vías y atravesará el arroyo del Gato. De esta manera el margen del Mercado lin-

dante con la calle 1 queda libre, dando así la posibilidad de abrir nuevos accesos.

Otro factor de importancia que impulsa la construcción del viaducto es la implicancia del terraplén como obstáculo para la fluidez del agua en casos de temporales. Las inundaciones del 2 de Abril de 2013 mostraron que el terraplén actuó como una barrera para el escurrimiento superficial de las aguas, lo que redundó no solamente en mayores niveles de agua sino también en muchas horas de permanencia de dichos niveles. La remoción del terraplén redundará en una mejora hidráulica para el sector. **Reservorio en Arroyo El Gato:** Un reservorio es un espacio para guardar agua y su finalidad es mitigar los efectos de las lluvias abundantes que superen los niveles ordinarios de precipitación.

Se escogió esta zona para cavarlo porque está dentro del curso de la cuenca del Arroyo El Gato y fue uno de los lugares más afectados por la trágica inundación del 2 de Abril de 2013. Además, porque cuenta con el espacio disponible para hacer un cuenco de 150.000 metros cúbicos. El objetivo es que cuando esté finalizado se acumulen entre 150.000 y 200.000 metros cúbicos de agua. Por lo tanto, cuando se sature el arroyo, el agua irá al cuenco del reservorio. En épocas de sequía o cuando el arroyo no se encuentre saturado, el cuenco permanecerá sin agua, otorgando en sus suaves pendientes un lugar de esparcimiento y actividades al aire libre.

ETAPA 2 (corto plazo)

COOPERATIVA DE ENVASADO

IMPLANTACION: LAS INSTALACIONES ESTAN DENTRO DEL MERCADO. LAVADO Y PREPARADO DE LOS PRODUCTOS. ENVASADO: SE CUENTA CON DOS LINEAS DE PRODUCCION CON MAQUINAS DE VACIO, LABORATORIOS DE ATMOSFERA MODIFICADA, PALETIZACION Y ACOPIO. ACOPIO: LA PLANTA CUENTA CON UN ALMACEN FRIGORIFICO DIVIDIDO EN 4 CAMARAS DE REFRIGERACION Y ULTRACONGELADO. DESECHOS: EL AGUA DE LAVADO SERA CANALIZADA A LA PLANTA DE BIODIGESTION DE RESIDUOS CLOACALES. LOS RESIDUOS ORGANICOS PRODUCTO DE LA ACTIVIDAD DE ENVASADO SERAN DESTINADOS AL SECTOR DE COMPOSTAJE.



COMPOSTAJE



REORGANIZACION DEL MERCADO



PLANIFICACION TERRITORIAL II 2014 - Estudiantes: ARRAZOTA - BORGHI - MENÉNDEZ - MERLOTTI - Docente: MARIA MARTA AVERSA

ETAPA 2 (corto plazo)

Reorganización interna del mercado: Basado en la estructura actual del MRLP, se planteó un frente arbolado como un fuelle hacia el ruido constante de la Av. 520, con estacionamientos descubiertos y dos accesos para los camiones proveedores del mercado. En relación con las calles laterales (calle 1 y calle 119) se plantean los accesos de menor envergadura para el público y la cooperativa de envasado. Internamente las circulaciones son claras y bien definidas, sin cruzarse entre sí, con un sistema de llegada de mercadería por la parte trasera de los puertos, en relación directa con las calles, y una cinta transportadora para la llegada a los sextos que no tienen vinculación con el exterior de las naves. Así se evita el ingreso de camiones a las naves, y la consecuente contaminación por la combustión de sus motores.

Cooperativa de envasado: próxima a la intersección de la Av. 520 y la calle 119 se propone la implantación de una planta de envasado de productos frescos y supercongelados. Apoyándose en los laboratorios existentes en el predio, se planea realizar una exhaustiva selección de los productos suministrados por el mercado, realizándoles el control bromatológico pertinente, y pasando luego al sector de lavado con agua, secado y agregado de conservantes para su envasado. El envasado se lleva a cabo mediante dos líneas de producción con máquinas de vacío, laboratorios de atmósfera modificada

(niveles medidos de oxígeno, dióxido de carbono y nitrógeno para controlar la oxidación de los productos), paletización y acopio.

La planta a su vez cuenta con un almacén frigorífico para acopiar el producto finalizado, dividido en 4 cámaras:

- 2 cámaras de ultracongelado de -28°C con estanterías de bases móviles.
- 1 cámara de ultracongelado de -28°C con estanterías fijas.
- 1 cámara de refrigerado de -5°C con estanterías fijas.

El agua de lavado será canalizada a la planta de biodigestión de residuos cloacales ubicada a metros del lugar, aportando así la base líquida para su correcto funcionamiento, y los residuos orgánicos producto de la actividad de envasado serán destinados al sector de compostaje ubicado dentro del terreno del mercado.

Compostaje: Se propone un sector de compostaje de los desechos orgánicos resultantes del funcionamiento del mercado y la cooperativa de envasado que funcionan en el predio. Se busca dar una solución en el propio mercado a las toneladas de desecho que de no ser así, su destino representaría una complicación.

El compost resultante del proceso de tres meses de compostaje es un abono natural con un aporte de poblaciones de microorganismos benéficos que renuevan los ciclos del suelo. Este producto final se embolsa y acopia bajo techo para ser comercializado luego entre los proveedores del mercado.

ETAPA 3 (mediano plazo)

BIODIGESTOR

ES UN CONTENEDOR HERMÉTICO QUE PERMITE LA DESCOMPOSICIÓN DE LA MATERIA ORGÁNICA EN CONDICIONES ANAERÓBICAS Y FACILITA LA EXTRACCIÓN DEL GAS RESULTANTE PARA SU USO COMO ENERGÍA. EL BIODIGESTOR CUENTA CON UNA ENTRADA PARA EL MATERIAL ORGÁNICO, UN ESPACIO PARA SU DESCOMPOSICIÓN, UNA SALIDA CON VÁLVULA DE CONTROL PARA EL GAS (BIOGAS), Y UNA SALIDA PARA EL MATERIAL YA PROCESADO (BIOABONO).



CÁLCULO DE PRODUCCIÓN DE BIOGAS

PLANTA ACTUAL RECIBE RESIDUOS DE 150.000 VECINOS
 $0,150\text{L/día/persona} \times 150.000 \text{ personas} = 22.500\text{L/día}$

PARA FUNCIONAMIENTO DE DIGESTOR SE NECESITAN 4L DE AGUA DE LAVADO POR CADA LITRO DE RESIDUOS SÓLIDOS
 $22.500\text{L/día} \times 4\text{L/kg} = 90.000\text{L}$

-BASE LÍQUIDA DE TRABAJO:
 $22.500\text{L/día} + 90.000\text{L/día} = 112.500\text{L/día}$

PRODUCCIÓN DE BIOGAS DIARIA: 35% DE BASE LÍQUIDA
 $112.500\text{L/día} \times 35\% = 39.375\text{L/día}$
 * 1L de gas metano pesa 0,66kg $\rightarrow 25.987,5\text{kg/día}$
 * 1,964kg = 1m³ gas metano licuado $\rightarrow 25.987,5\text{kg/día} = 1.323,2\text{m}^3/\text{día}$

CONSUMO DOMICILIARIO DE GAS DIARIO EN BARRIOS PLANIFICADOS DE LA ZONA (300 CASAS):
 ESTUFA (2.500kcal/h): 648m³/día
 COCINA: 240m³/día
 CALEFÓN: 241m³/día $\rightarrow 1.129\text{m}^3/\text{día}$

ETAPA 3 (mediano plazo)

- Biodigestor:** Se plantea la construcción de un biodigestor en la actual planta de tratamiento de residuos cloacales que se encuentra en desuso. De este modo se busca disminuir radicalmente el impacto ambiental que hoy en día genera este depósito de desechos a cielo abierto, logrando a su vez producir biogás con el que se abastecerán los barrios planificados adyacentes y parte del MRLP. Así, además de beneficiar al medio ambiente se mejorará la calidad de vida de cientos de vecinos que hoy carecen de un servicio tan esencial.

Breve análisis de funcionamiento:

- PLANTA ACTUAL:** recibe residuos de 150.000 vecinos de la zona norte del partido de La Plata.
 $0,150\text{L/día/persona} \times 150.000 \text{ personas} = 22.500\text{L/día}$
- Para funcionamiento de digestor se necesitan 4L de agua de lavado por cada litro de residuos sólidos:
 $22.500\text{L} \times 4\text{L} = 90.000\text{L}$



- BASE LÍQUIDA DE TRABAJO:**

$22.500\text{L/día} + 90.000\text{L/día} = 112.500\text{L/día}$

- Producción de biogás diaria: 35% de base líquida

$112.500\text{L/día} \times 35\% = 39.375\text{L/día}$
 *1L de gas metano pesa 0,66kg
 $25.987,50\text{Kg/día}$
 *1,964kg = 1m³ gas metano licuado
 $25.987,50\text{Kg/día} = 1323,20\text{m}^3/\text{día}$

- Consumo domiciliario de gas diario en barrios planificados de la zona (300 casas):

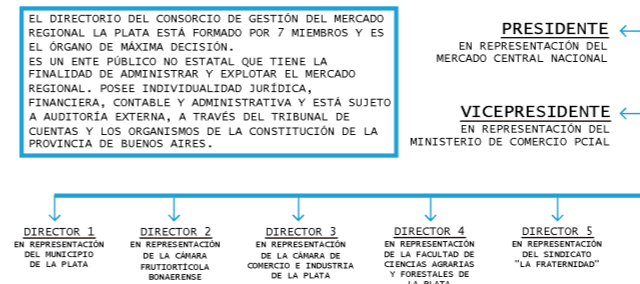
- Estufa (2500kcal/h) = 648 m³/día
- Cocina = 240 m³/ día
- Calefón = 241 m³/día

ETAPA 4 (largo plazo)

- Crecimiento del mercado: Luego de evaluar el funcionamiento de las propuestas antes mencionadas, y basándonos tanto en el terreno disponible en el predio del mercado como en que La Plata se encuentra en el corazón de la zona de producción frutihortícola por excelencia de la provincia, se deja prevista una posible expansión de las naves de comercialización, permitiendo la incorporación de nuevos proveedores.

GESTIÓN

CONSORCIO DE GESTIÓN MRLP



GERENCIA GENERAL

LLEVA ADELANTE LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN ESTRATÉGICO QUE CONVIERTE AL MERCADO REGIONAL EN EL MERCADO MÁS IMPORTANTE DE LA REGIÓN.

ÁREA DE PROYECTOS

COOPERATIVA DE ENVASADO: CREACIÓN DE UNA PLANTA DE ENVASADO DE FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS Y SUPERCONGELADAS QUE PROPONE AUMENTAR EL MOVIMIENTO INTERNO DE MATERIA PRIMA EN EL MERCADO APOYÁNDOSE EN LAS INSTALACIONES DE CONTROL BIOLÓGICO PRESENTES EN EL PREDIO, Y SER UNA FUENTE DE TRABAJO PARA LOS NUEVOS BARRIOS ADYACENTES.

MERCADO MINORISTA: PROPONE PROFUNDIZAR EL PLAN NACIONAL DE PRECIOS CUIDADOS EN LA REGIÓN.

SECTOR DE COMPOSTAJE: TRABAJO EN CONJUNTO CON LA FACULTAD DE CIENCIAS AGRARIAS Y FORESTALES DE LA UNLP. PROPONE RECICLAR LAS GRANDES CANTIDADES DE RESIDUOS PUTRESCIBLES PRODUCTO DE LA ACTIVIDAD DE LOS MERCADOS Y LA COOPERATIVA DE ENVASADO.

ESPACIOS DISPONIBLES DENTRO DEL MERCADO: DESTINADOS A PLANES DE INVERSIÓN EN DESARROLLO PARA NUEVAS ACTIVIDADES.

ÁREA DE CONCESIONES

ABSA S.A.: CREACIÓN DE BIODIGESTOR DE RESIDUOS CLOACALES EN PLANTA CLOACAL EXISTENTE. PROPONE DISMINUIR EL IMPACTO AMBIENTAL DE LA PLANTA QUE ACTUALMENTE NO CUMPLE SU FUNCIÓN, Y GENERAR ENERGÍA PARA EL MERCADO Y LOS BARRIOS PLANIFICADOS ADYACENTES QUE HOY EN DÍA CARECEN DE GAS NATURAL. (CÁLCULO JUSTIFICATIVO ADJUNTO)

GOODYEAR S.A.: SE CONCESIONA EL MANEJO INTERNO DE LA ESTACIÓN DE SERVICIOS PARA CAMIONES DEL PREDIO.

ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

ASUNTOS LEGALES

COMERCIAL Y OPERATIVA

OBRAS Y MANTENIMIENTO

FASE III: gestión del Plan Maestro

DIRECTORIO DE GESTIÓN: El directorio del Consorcio de Gestión del Mercado Regional La Plata está formado por siete miembros y es el órgano de máxima decisión.

Es un ente público no estatal que tiene la finalidad de administrar y explotar el mercado regional. Posee individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa y está sujeto a auditoría externa, a través del tribunal de cuentas y los organismos de la Constitución de la Pcia. de Buenos Aires.

- Presidente: en representación del Mercado Central de Buenos Aires (Nación).
- Vicepresidente: en representación del Ministerio de la Producción, Ciencia y Tecnología.
- Director 1: en representación del Municipio de La Plata.
- Director 2: en representación de la Cámara Frutihortícola Bonaerense.
- Director 3: en representación de la Cámara de Comercio e Industria de La Plata
- Director 4: En representación de la Facultad de Ciencias Agrarias y Forestales de la UNLP
- Director 5: En representación del Sindicato La Fraternidad.

GERENCIA GENERAL: lleva adelante los lineamientos del Plan Estratégico que convierte al Mercado Regional en el mercado más importante de la región.

Área de proyectos:

- Cooperativa de envasado
- Mercado minorista (sede del Mercado Central)
- Sector de compostaje

- Espacios disponibles dentro del mercado destinados a planes de inversión en desarrollo para nuevas actividades.

Área de concesiones:

- ABSA SA: creación de biodigestor
- Good Year S.A.: se concesiona el manejo interno de la estación de servicios para camiones del predio.

ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS: Es un área que presta apoyo a las demás gerencias, optimizando el recurso humano y financiero del ente. Se encarga de la elaboración del presupuesto anual, su ejecución y control.

ASUNTOS LEGALES: se encarga de los arrendamientos, reglamento de contrataciones y espacios disponibles dentro del predio.

COMERCIAL Y OPERATIVA: Programa, organiza y supervisa las actividades de tráfico de camiones, movimiento de mercaderías y almacenamiento.

El MRLP presta a los camiones una serie de servicios y regula y controla la prestación de otros servicios que ofrece a través de terceros. El objetivo fundamental de los servicios mecánicos es asegurar al cliente la transferencia de mercancías entre los medios de transporte de manera segura.

OBRAS Y MANTENIMIENTO: Tiene la misión de controlar el desarrollo de las inversiones que el Consorcio de Gestión concesiona en obras de infraestructura como el biodigestor, como así también las tareas propias del mantenimiento de las instalaciones del mercado y equipamiento que es propiedad del Consorcio de Gestión.

EL TEMA: PARQUE AGRARIO (INTA)

Es una figura de protección territorial que se aplica en las áreas metropolitanas de grandes ciudades que apuestan por poner en valor las producciones agroganaderas del entorno periurbano y acercarlas a la zona de contacto, que es aquella entorno a la cual se sitúa. Se plantea como una herramienta de gestión para el ordenamiento y desarrollo del territorio, facilitando y dinamizando la actividad agraria.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA LA RMBA: EL ORDENAMIENTO Y GESTIÓN DEL PERIURBANO



- CEAMSE y centros de tratamiento de residuos
- Grandes espacios verdes

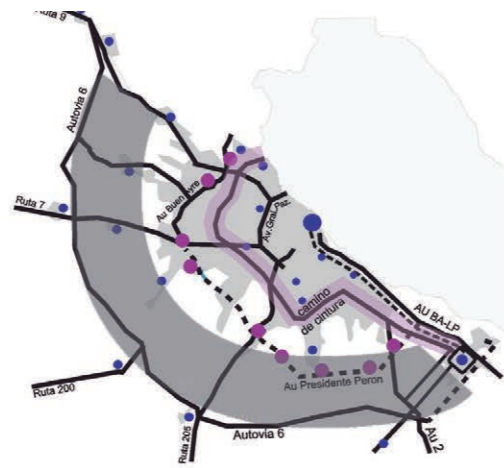
SUELO A RETIRAR DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN
SUELO/TEJIDO DEGRADADO A RECUPERAR

El cinturón verde Periurbano

El establecimiento de este "borde verde" tiene como objeto a escala territorial, el ofrecer continuidad a los ecosistemas, favorecer la recarga de los acuíferos, la preservación de las cuencas de los ríos y garantizar una masa arbórea que mitigue las emisiones de CO2. Es preciso definir subzonas de especial protección, para uso agrícola, de forestación, ámbitos de protección de cuencas y humedales y finalmente a poner en valor las áreas y corredores de biodiversidad garantizando la satisfacción de las necesidades colectivas de espacio verde libre y público.

- Programa de Protección y Manejo ecosistemas estratégicos
- Programa de Parques Metropolitanos
- Programa Remediación de Pasivos Ambientales

Las cavas y canteras abandonadas
Suelos y acuíferos contaminados por derrames de hidrocarburos.



- Centralidades Tradicionales
- Centralidades propuestas por LMBA
- Vialidad de jerarquía regional
- Zona periurbana
- Nueva actividad industrial
- Vialidad en proyección

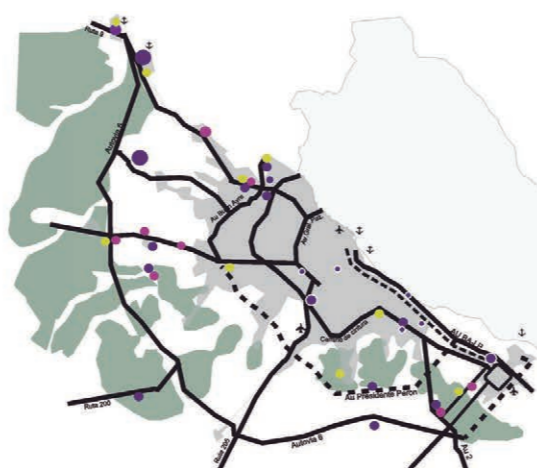
AREAS CONSOLIDADAS A REHABILITAR Y CUALIFICAR
AREAS DE BORDE A CONFIGURAR

Compatibilización de usos en el tejido mixto

Mejorar las condiciones de vida de la población residente en villas, asentamientos y otros sectores que condensan precariedad habitacional y criticidad ambiental. Se espera reconfigurar los enclaves de urbanización más precaria en la RMBA, como parte de un conjunto de extensas barriadas que presentan hoy importantes déficit cualitativos. La extensión de redes y mejoramiento sustantivo de las condiciones de movilidad asegurarían, además de mejores condiciones de vida y de acceso al empleo, una fuerte valorización de los inmuebles y con ello un notable incentivo para constituir un sistema de crédito popular para la vivienda.

Se propone el desarrollo de urbanizaciones compactas y complejas en la 2ª Corona, concentradas en zonas próximas a la intersección de los ejes viales radiales con la traza de la futura Autopista Presidente Perón.

- Programa Fortalecimiento de las Centralidades Tradicionales
- Programa Nueva Urbanización



- Fabricas que demandan productos fruti-hortícolas
- Cordón productivo
- Empresas proveedoras de artículos de comercialización
- Empresas de producción fruti-hortícola

SUELO INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO A HABILITAR

Provisión de suelo para actividad económica

El periurbano constituye un "territorio de borde", sometido a procesos económicos de valorización del espacio a partir de la incorporación real o potencial de nuevas tierras a la ciudad.

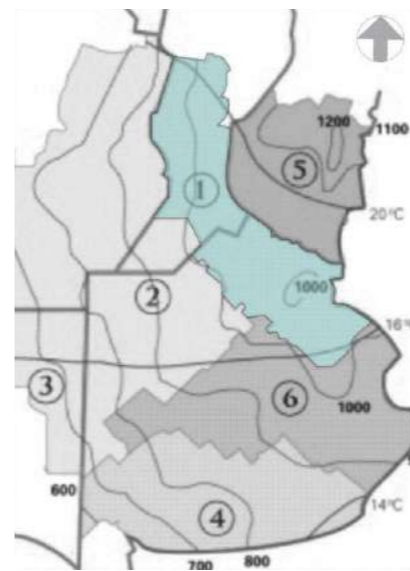
Limitar la expansión de la urbanización mediante restricciones administrativas y el ordenamiento territorial de la interfase campo - ciudad. Se espera que las fuerzas productivas urbanas se orienten crecientemente a fortalecer la ciudad existente, a la vez que se promuevan nuevas relaciones entre usos productivos, residenciales, de esparcimiento, y el paisaje natural.

Prever la localización y condiciones de funcionamiento de nuevas zonas de uso especializado industrial, logístico y comercial.

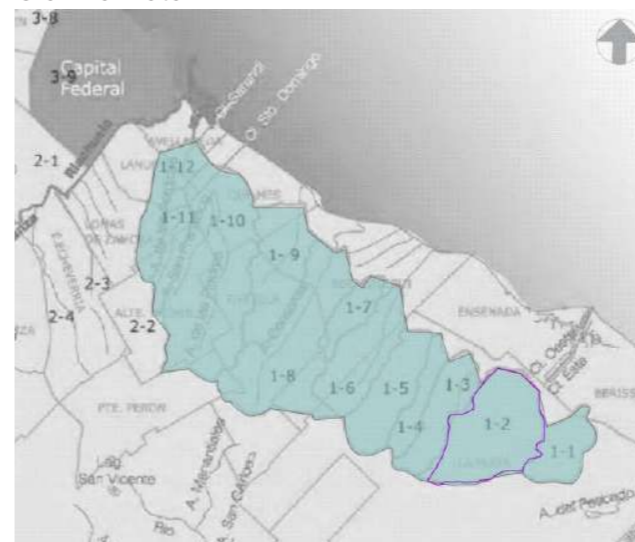
Zonas de actividad logística en los puertos, zonas de carga y descarga en aeropuertos, zonas de servicios aeroportuarios centrales integradas de cargas, zonas industriales especializadas para clusters específicos, parques tecnológicos para desarrollo de I+D, espacios feriales y de congresos.

DIAGNÓSTICO

Pamba ondulada



Cuenca del Río de La Plata. Subcuencas AMBA y Gran La Plata



Para el análisis de la **configuración territorial** del GLP partimos del estudio de la hidrografía, la topografía y las calidades del suelo, entendiendo la importancia del análisis de estos aspectos en varias escalas.

Respecto de la **hidrografía** identificamos en una primera instancia el área que abarca la Pamba ondulada, caracterizada por su relieve levemente ondulado, drenado por arroyos y cursos de agua bien definidos. En una segunda instancia y como parte de la subregión anteriormente nombrada reconocimos las subcuencas de la Cuenca del Río de La Plata: AMBA y Gran La Plata. Por último, identificamos dentro de esta última, las Cuencas de los arroyos "El Gato", "Rodríguez", "Martín", "Carnaval" y "Pereyra". Desde la escala propia del sector, nos encontramos con la línea divisoria de aguas lo que significa una mayor aptitud del suelo para el uso agrícola debido a la elevación en la cota de nivel.

Dichas cuencas son generalmente receptoras de las descargas de efluentes líquidos industriales y cloacales del sector oeste de las localidades de La Plata. Transporta aguas residuales de la industria papelera, textil, siderúrgica, metalúrgica, además del lixiviado de residuos provenientes de rellenos sanitarios y aportes contaminantes vinculados a la actividad agrícola. También registramos una amplia zona de **suelo decapitado** ya sea por la misma producción agrícola intensiva como por la extracción para la producción de ladrillos, entre otros. Por último, y con respecto a las **calidades del suelo**, nos encontramos con un suelo de

tipo II caracterizado por sus buenas aptitudes para el uso productivo agrícola. Desde el punto de vista ingenieril, presenta limitaciones por la alta capacidad de expansión-contracción, lo que se refleja en grietas en muros, pisos y rotura de tuberías subterráneas.

En cuanto a las **infraestructuras de circulación**, nos encontramos con un sitio de potencial ubicación estratégica para la conexión con el sistema regional. Las vías de circulación principales son la Ruta 2, que conecta al sector con el Sureste de la provincia, la futura Autopista Presidente Perón y la Ruta 6 (con su futura terminación por la actual calle 90), las cuales conforman los anillos circulatorios de la RMBA. Las secundarias son la Ruta 36, Av. 520 y Av. 44, que forman parte del sistema local. Por último, las calles 475/467, 208, 203, 202, 515 y 460, las únicas que toman cierta importancia a nivel del sector.

Con respecto a la **actividad flori-fruti-hortícola** nos encontramos con un fuerte desarrollo de ésta a nivel primario, tomando importancia a nivel provincial a partir de la incorporación de nuevas tecnologías de invernáculos, no pudiendo comprobarse la misma situación a nivel secundario / industrial. Esto se incrementa si nos acercamos al sector en donde si bien se localizan distintas industrias y parques industriales, los mismos no tienen relación con la actividad principal. Las pocas empresas que se dedican a la industrialización de dichos productos se ubican en su mayoría en el tercer y cuarto cordón de RMBA al Norte y No-

Imágen aérea 2004



Imágen aérea 2014



roeste de Capital Federal. Esto genera que la producción deba incrementar su precio debido a los altos costos de transporte, al mismo tiempo que se dificulta su comercialización por la condición precedera de los productos.

En cuanto a las **perspectivas de transformación territorial**, pensamos en que se podrían reorganizar los usos del suelo orientando al sector hacia una actividad flori-fruti-hortícola integradora de actividades tanto primarias como secundarias y terciarias, optimizando, así, recursos humanos y naturales. De esta manera, se ve favorecida la economía local, generando nuevos puestos de trabajo, mejorando las condiciones actuales y reforzando el perfil de La Plata como principal productor de hortalizas del país.

Clasificación del territorio

El cordón flori-fruti-hortícola platense se encuentra en el borde periurbano, es decir, en el sector comprendido entre lo urbano y lo rural. La complejidad de dicho sector se encuentra en que, en la mayoría de los casos, los usos del suelo se ven condicionados por ambos sectores que lo rodean, generando en varias ocasiones incompatibilidad de usos. Sucede entonces que los usos urbano, rural e industrial se superponen y mezclan generando áreas de uso mixto e incompatible, desaprovechando las ventajas del suelo para la producción agrícola. La localización de industrias cerca a urbanizaciones genera problemáticas ambientales ya sea por los residuos que puede generar como por la posible contaminación sonora y de

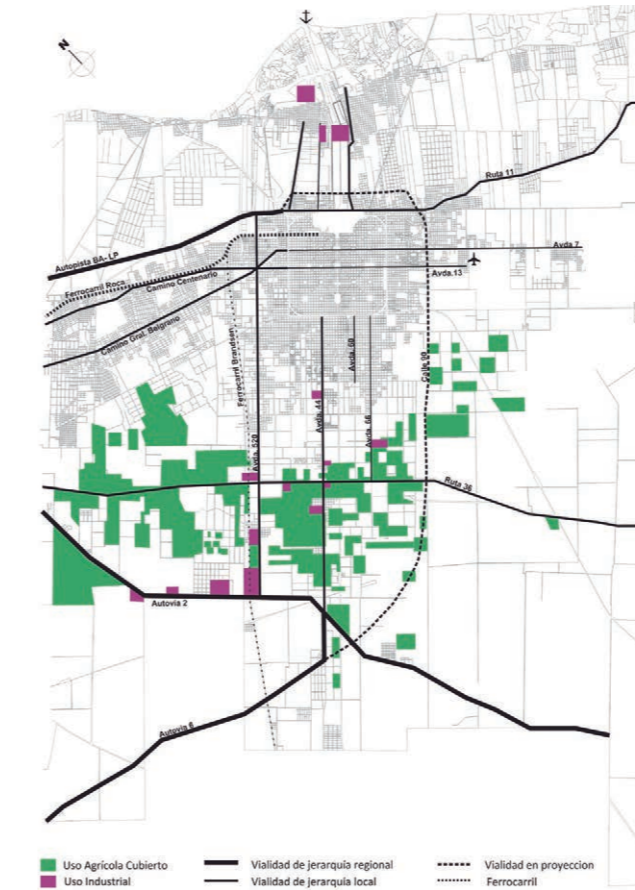
movimiento de tránsito pesado; mientras que el uso agrícola intensivo es incompatible al uso residencial por la utilización de distintos agroquímicos que afectan al suelo, aire y agua y por lo tanto a la calidad de vida de la población.

Podemos decir, entonces, que el borde periurbano debe cumplir la función de intermediador entre lo urbano y lo rural, sectorizando áreas para el uso industrial, evitando la incompatibilidad de usos y controlando el crecimiento extensivo de la mancha urbana.

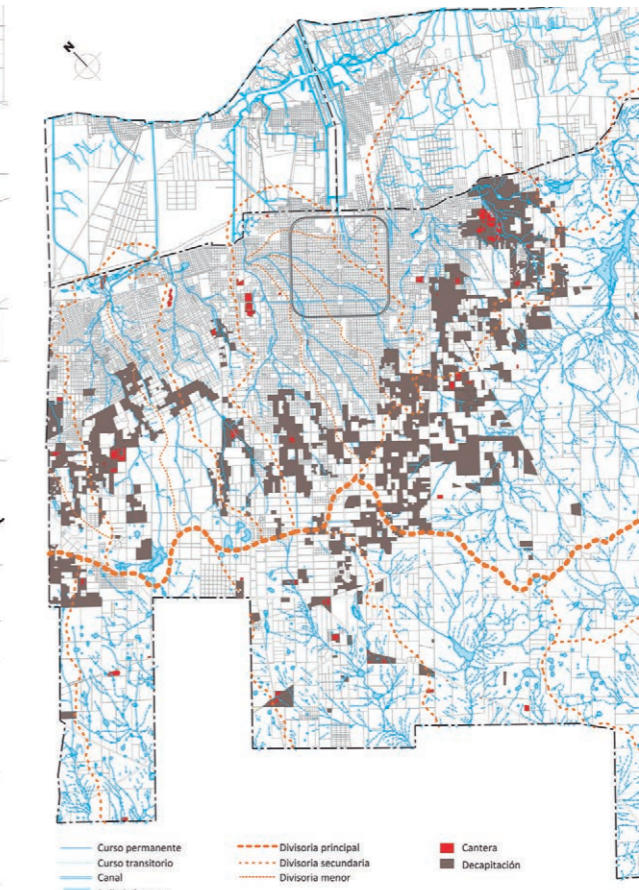
Actualmente, el Código de Ordenamiento Urbano indica para el sector un uso predominantemente agrícola intensivo, residencial en relación a las avenidas 44 y 520 y los centros de Abasto, Melchor Romero y Olmos; y un uso industrial en menor medida. Sin embargo, en la realidad no siempre se cumple dicho Código, quedando en evidencia la falta de gestión y aplicación del mismo. Nos encontramos con una mancha urbana en continuo crecimiento por fuera de lo establecido, localización de industrias en sectores y parcelas no indicadas para dicho fin y pequeñas centralidades dispersas.

Además, hay que destacar que el C.O.U en el caso del uso agrícola no establece una reglamentación acerca de los indicadores de ocupación del suelo y de absorción, por lo tanto la utilización desmedida de los invernáculos genera la impermeabilización del suelo, provocando anegamientos y posibles inundaciones.

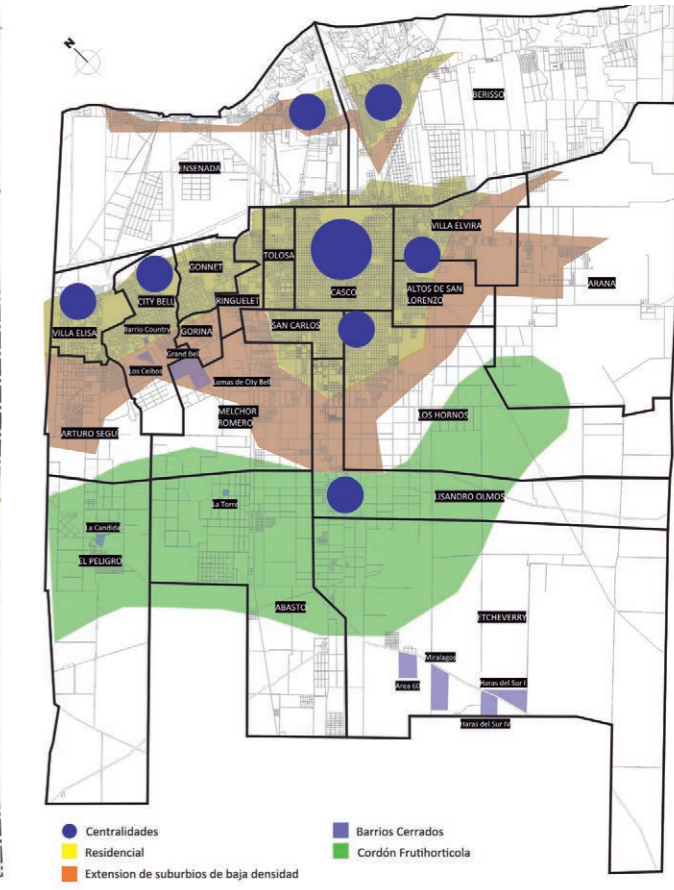
Gran La Plata: Matriz de desarrollo



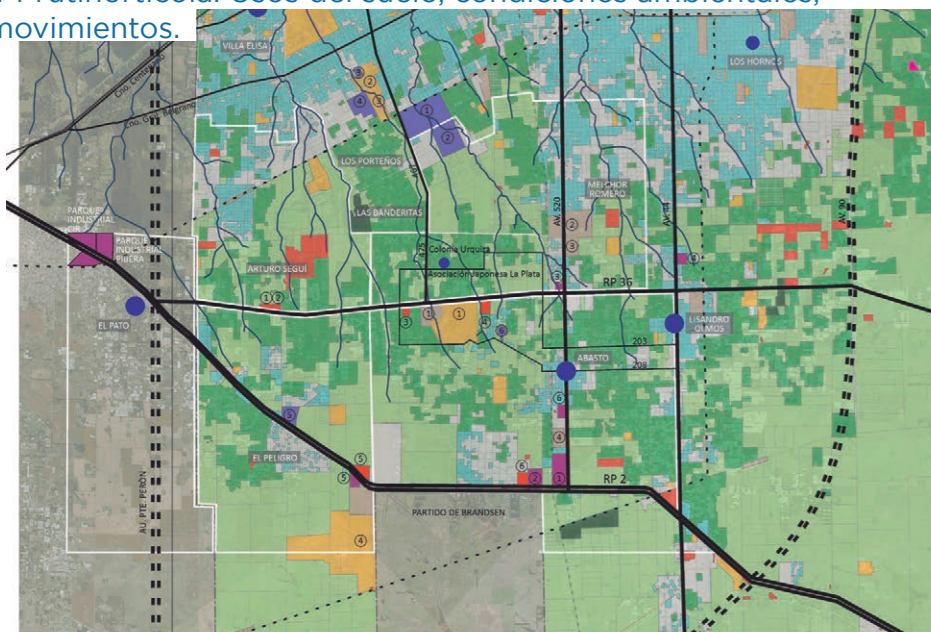
Gran La Plata: Matriz ambiental



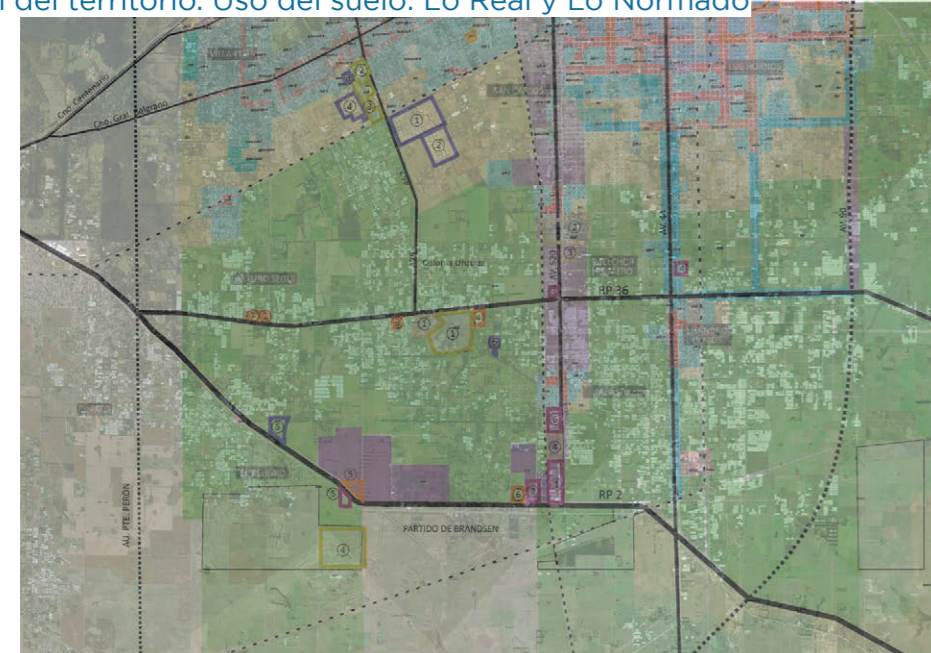
Gran La Plata: Matriz de crecimiento



Cordón Flori-Frutihortícola. Usos del suelo, condiciones ambientales, sistema de movimientos.



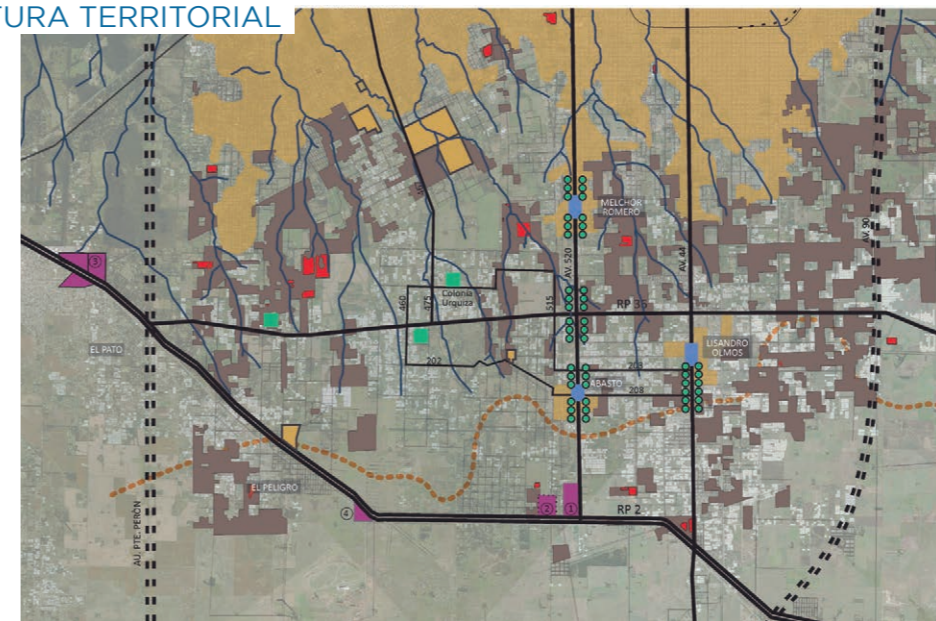
Clasificación del territorio. Uso del suelo: Lo Real y Lo Normado



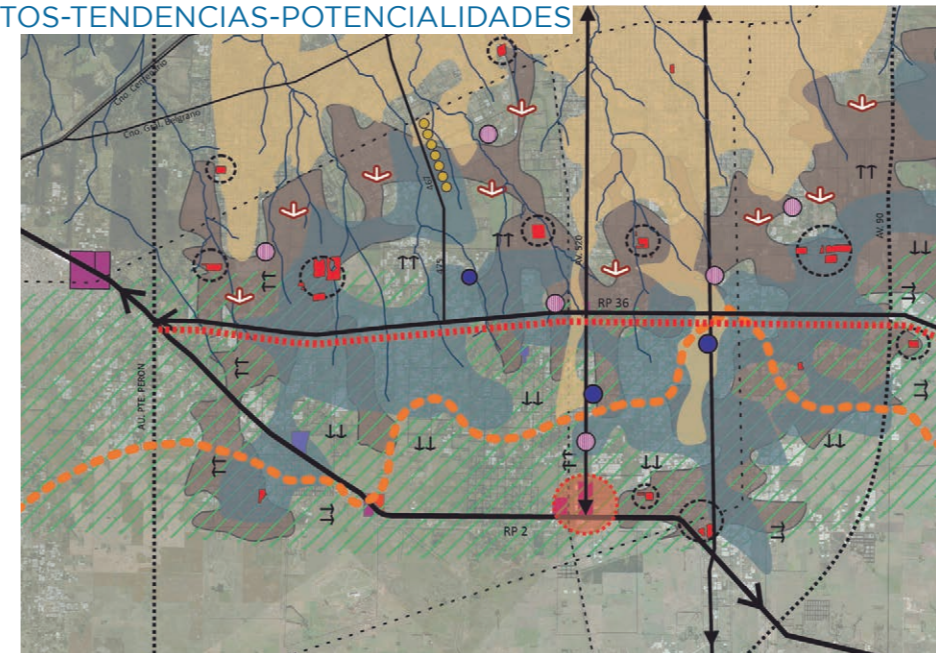
Como conclusión podemos decir que una vez entendida el área a partir del diagnóstico, nuestra propuesta para el parque agrario deberá contemplar la necesidad de transformación territorial donde la urbanización se hace cada vez mas extensiva, protegiendo valores naturales y paisajístico propias del borde periurbano entendiendo la complejidad de establecer criterios específicos para su definición y delimitación. Además, se busca impulsar la actividad agrícola y el uso social del territorio, potenciando las cualidades del suelo y la inserción de dicha producción en un sistema regional. Creemos que un parque agrario es una herramienta de gestión para consolidar y desarrollar las bases del territorio.

SÍNTESIS DIAGNÓSTICA

ESTRUCTURA TERRITORIAL



CONFLICTOS-TENDENCIAS-POTENCIALIDADES



CONFLICTOS:

- R36. Modos de transporte incompatibles
- Cruce R2 y Av. 520
- Estructura vial reg. sin terminar
- Estructura vial secundaria sin pavimentar
- Usos incompatibles (residencial y agrario)
- Bajo valor de lo producido
- Aumento de suelo decapitado
- Crecimiento del área urbana
- Avance de barrios cerrados calle 476
- Déficit de áreas de servicios para uso agrícola intensivo
- Suelo altamente contaminado
- Falta de tierra para trabajo de nueva población
- Falta de suelo absorbente
- Vivienda deficitaria

POTENCIALIDADES

- Presencia de línea divisoria de aguas. Tierras altas
- Vías circulatorias conectoras
- Presencia de áreas industriales
- Tipo de suelo
- Aumento de mano de obra
- Uso cubierto de cavas

TENDENCIAS

- Completamiento estructura regional
- Crecimiento del área urbana
- Crecimiento de invernáculos
- Aumento de tráfico vehicular
- Avance de barrios cerrados Calle 476
- Se amplían los grandes viveros
- Aumento de población migrante

HIPÓTESIS

- Industrias para procesamiento de productos regionales
- Posible traslado del mercado
- Mantenimiento de las cuencas de los arroyos.
- Consolidación de área de servicios

PROPUESTA

Elaboración de Lineamientos para el Ordenamiento del Parque

En esta etapa se buscó espacializar las actividades propuestas previamente. Se tuvieron en cuenta los Lineamientos Estratégicos para la RMBA buscando generar soluciones que contemplen el contexto metropolitano y su inserción en la región.

Matriz de crecimiento y producción

Se estructuró al parque tomando a la Ruta 36 como eje lineal, que permite la doble entrada al Parque, tanto desde el cruce con la R2, como desde el cruce con la Avda. 44. Sobre este eje se ubicaron servicios relacionados con la producción de insumos agrarios, la sede de la centralidad del parque y otras dos subsedes de productores. Estas sedes nucleas las actividades administrativas, de gestión, información y turismo del parque. En cuanto a este último punto se plantean recorridos turísticos variables relacionados con los diferentes productos producidos en el parque que parten de las correspondientes sedes. La variación de estos recorridos está dada por la estacionalidad propia de la actividad agrícola. La formulación de estas actividades se plantea como articulación a los programas de Manejo del Periurbano propuestos por los lineamientos que responden a la línea de intervención sobre Áreas de borde a configurar. En cuanto al sistema de parcelamiento, se propone preservar las parcelas que aún no fueron subdivididas para posibilitar la existencia de cultivo extensivo, y evitar nuevas subdivisiones. De esta manera, se previene

un parcelamiento con dimensiones propias de manzanas urbanas en el borde periurbano.

Se proponen servicios de ruta y gastronómicos en cada cruce de los caminos principales del parque y la R2, por su carácter de conectora regional con puntos turísticos de la provincia servirá para abastecer las necesidades de consumo y provisión de suministros.

Teniendo en cuenta la necesidad planteada por los lineamientos de “generar suelo para la actividad económica” se propuso la concentración de las actividades relacionadas con el acopio, el procesamiento industrial, control de calidad y distribución de los productos agrícolas en un centro logístico ubicado estratégicamente en el cruce de las vías R2, R6 y la Avda 44. De esta manera se posibilita el acceso y la distribución de los productos del parque de una manera simple y eficiente hacia otros puntos de venta en el resto del país.

Matriz de Desarrollo

Entendiendo que el periurbano ha pasado de ser un espacio en el que predominaban los usos agropecuarios, a un espacio en el que coexisten conflictivamente usos muy diversos como residenciales bajo las modalidades de quintas, countries y barrios cerrados, y de asentamientos informales de los sectores de bajos ingresos, nuevas formas de localización industrial, equipamientos e infraestructuras y también usos extractivos como ladrilleras, cavas y canteras; se intenta dar respuesta a esta problemática pro-

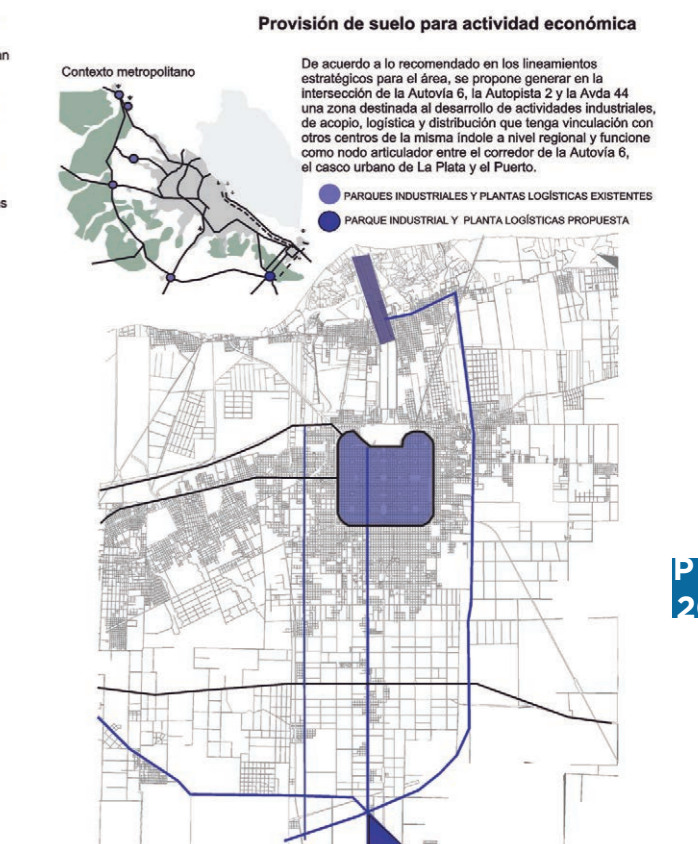
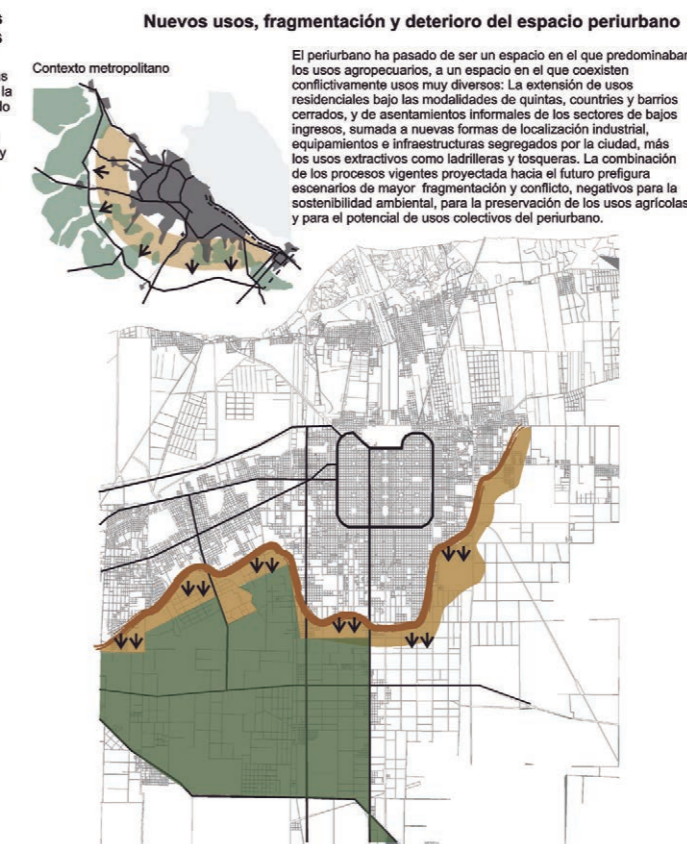
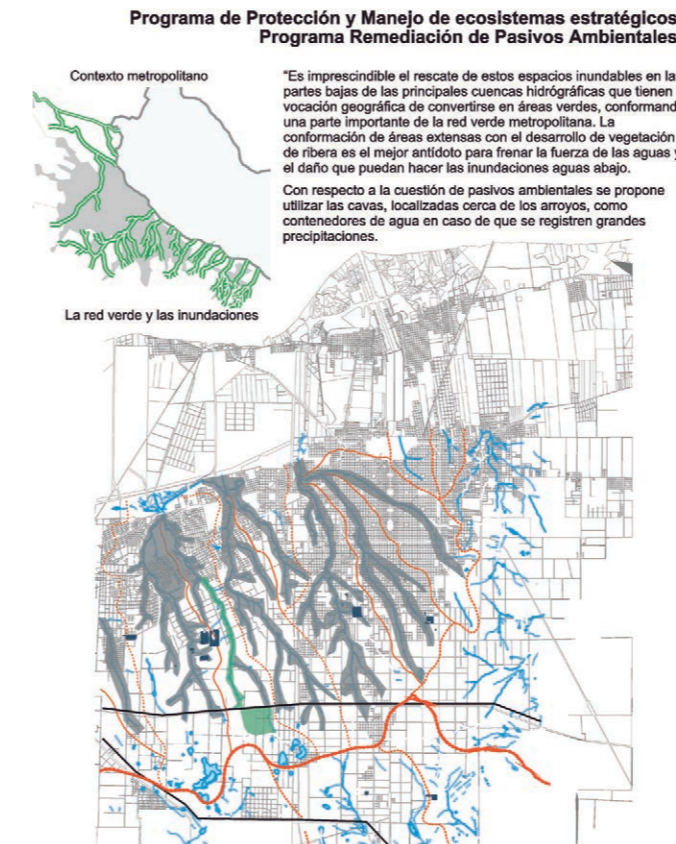
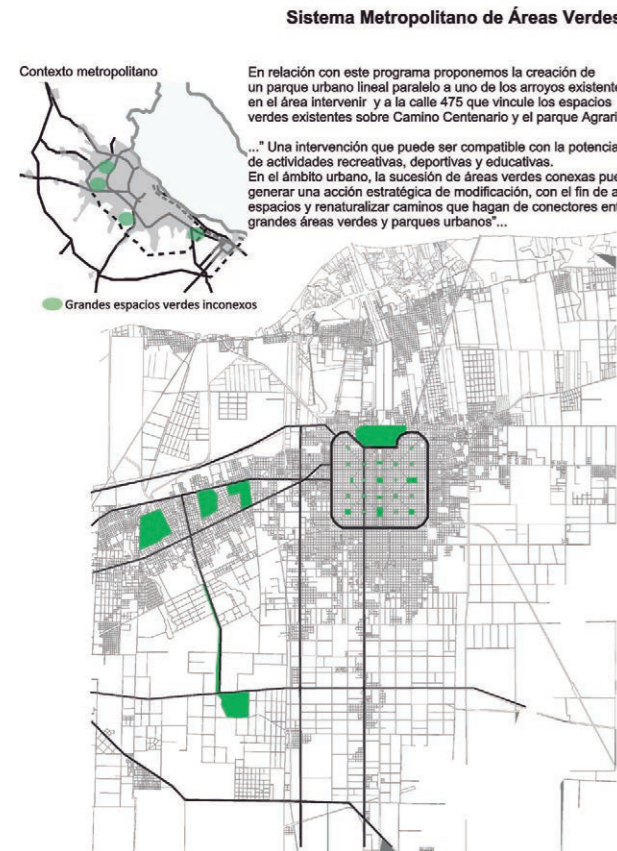
poniendo un modelo que busca compatibilizar la existencia de usos mixtos en el área, por un lado contener el crecimiento urbano actual para recalificarlo y promover un uso residencial asociado a actividades de nueva ruralidad con un enfoque sustentable con el medio ambiente, por otro lado se propone zonificar, en base a un sistema de centros, las actividades comerciales, industriales y equipamientos para evitar su dispersión en el territorio.

Matriz Ambiental

Se propone como primera medida la preservación de los bordes de los arroyos que quedan incluidos dentro del parque, y se plantea un parque lineal de carácter recreativo sobre el Arroyo Martín, asociado a la sede de la centralidad del Parque y al Complejo Estancia Chica. Por otro lado, se propone la utilización de las cavas antiguamente utilizadas para extracción o como basurales para la contención de agua y reservorios para así evitar

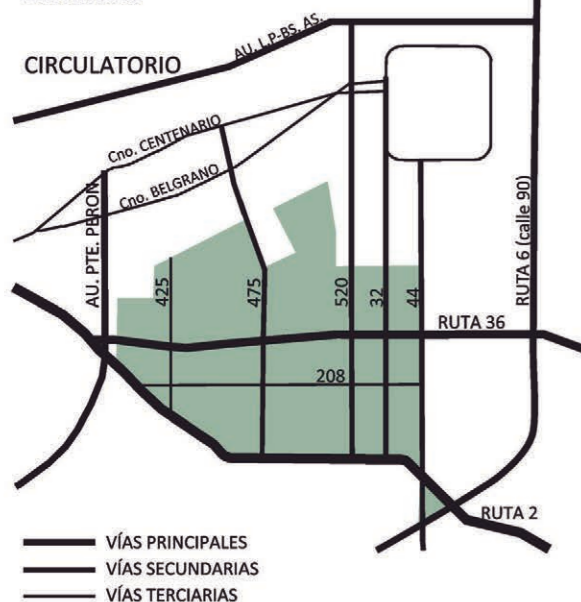
posibles inundaciones.

En cuanto a la estructura circulatoria interna, se proponen, además de las vías estructurantes ya mencionadas, la Avda. 520 y la calle 475 relacionada al parque lineal, nuevas vías principales asfaltadas perpendiculares a la R36 vinculadas a cada una de las sedes. En el resto de los casos se propone mantener caminos rurales de tierra.



LINEAMIENTOS

SISTEMAS



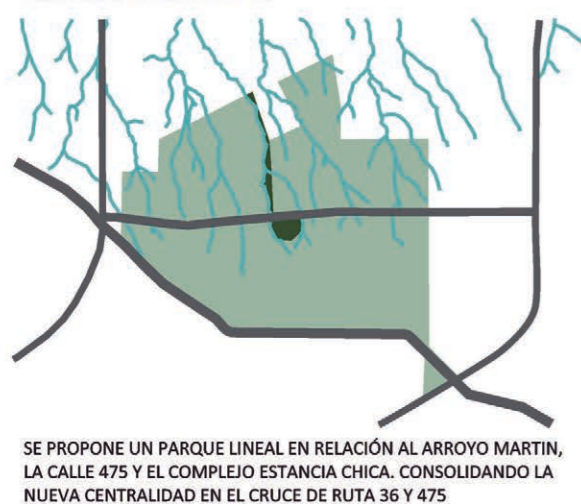
EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS



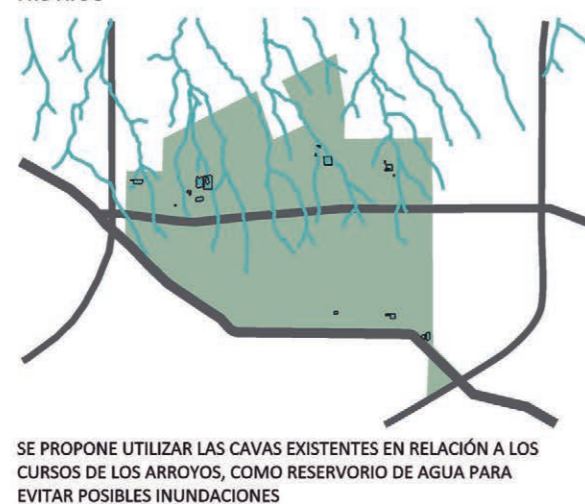
CENTRALIDADES



ESPACIOS RECREATIVOS



HÍDRICO



PARCELAMIENTO



DESARROLLO

MATRICES CRECIMIENTO

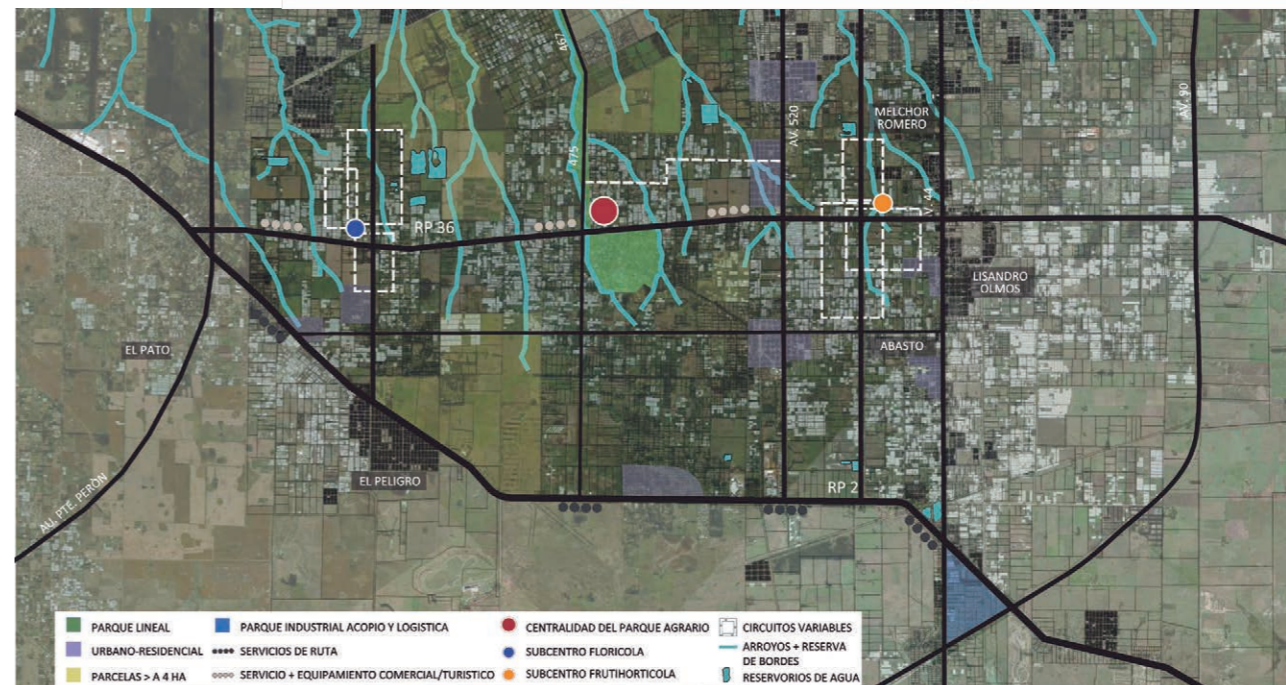
AMBIENTAL

OBJETIVOS

LINEAMIENTOS

ACTIVIDADES

<p>Fomentar la multifuncionalidad incorporando actividades de agroturismo, gastronómicas a las actividades agrícolas y productivas.</p> <p>Promover la participación y gestión de diferentes actores (productores, trabajadores, comerciantes, cooperativas, instituciones, entes estatales, entes privados)</p>	<p>Contener el crecimiento urbano en pos de preservar el borde periurbano.</p> <p>Consolidar una centralidad productiva agrícola contribuyendo a su viabilidad y competitividad económica.</p>	<p>Preservar los recursos naturales del territorio periurbano.</p> <p>Promover el desarrollo de la agricultura y producción sustentable.</p>
<p>Regulación y delimitación de los usos del suelo.</p> <p>Promover la relación entre la industria agroalimentaria y el sector productivo del parque.</p> <p>Regulación y control de la calidad de productos y servicios del Parque.</p> <p>Generar una red de movilidad jerarquizando las vías según los distintos usos.</p> <p>Promoción del conocimiento y la valoración de los rasgos identitarios y culturales del área.</p> <p>Promoción de la venta directa a través de canales cortos de comercialización, facilitando la venta local de los productos.</p>	<p>Promover la creación y consolidación de asociaciones de productores y cooperativas de trabajo.</p> <p>Establecimiento de un parcelamiento mínimo propio del parque agrario.</p> <p>Fomentar la incorporación de tierras productivas al parque mediante mecanismos de incentivo.</p>	<p>Impedir la impermeabilización total del suelo mediante regulación y control de indicadores (FOS, FOT, densidad).</p> <p>Reducción del uso de agroquímicos y promoción de la agricultura orgánica.</p> <p>Preservación los recursos hídricos en cantidad y calidad y mejoramiento del paisaje local relacionado con el agua.</p>
<p>PRODUCTIVAS</p> <p>Productiva agrícola intensiva (con invernáculos y a cielo abierto) y extensiva.</p> <p>Asociación y cooperación entre productores y actores del sector.</p> <p>Acopio, clasificación y control de calidad de los productos.</p> <p>Logística y distribución.</p> <p>Procesamiento industrial de productos agrícolas.</p>	<p>DE SERVICIO</p> <p>Venta y alquiler de maquinarias y provisión de insumos para la producción.</p> <p>Comercialización y venta directa de los productos.</p> <p>Servicios de ruta.</p> <p>RECREATIVAS</p> <p>Recreativas relacionadas con el agroturismo y la gastronomía.</p>	<p>EDUCATIVAS</p> <p>Capacitación y perfeccionamiento laboral para productores y profesionales del sector.</p> <p>Educativas de nivel inicial, primario y secundario. Extensión e investigación.</p>



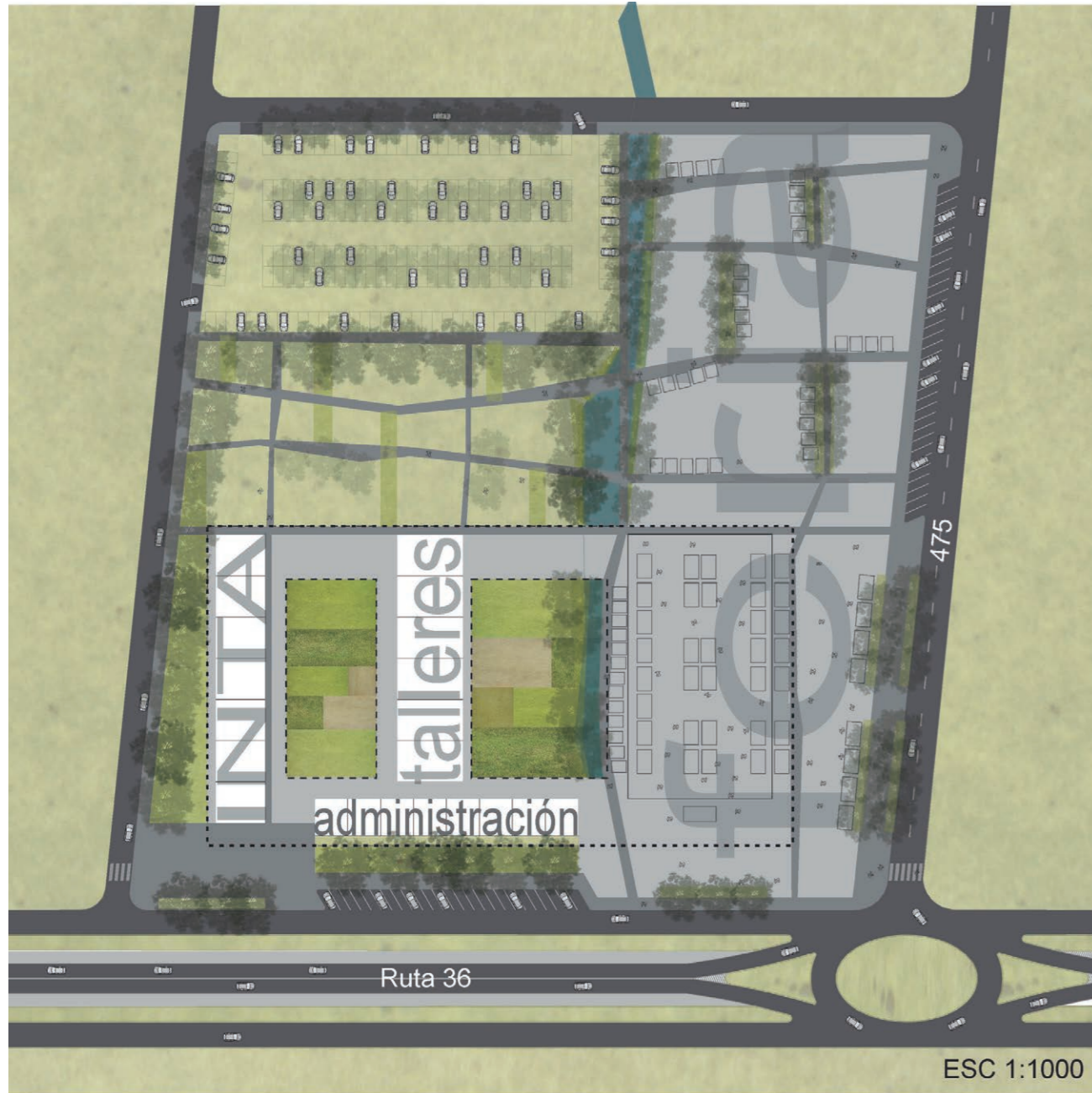
PROYECTO URBANO

Formulación del Proyecto

La sede de la centralidad se ubicó sobre el eje estructurador del parque, la R36. Se eligió un lote ubicado en la esquina con 475, vinculado con el arroyo del parque lineal, y teniendo en cuenta las preexistencias de Estancia Chica, la Escuela Agraria y Mizujo, que ya conformaban una pequeña centralidad. El lote tiene una dimensión de 180m x 190m (3400m²). El programa de actividades para la sede de la centralidad es:

- Área administrativa 570 m²
Donde funcionen las dependencias de organización administrativa del Parque tanto de entes público (oficinas de entes bancarios y gubernamentales), como privados (administración de la Asociación de Cooperativas, oficinas de empresas financieras, aseguradoras, productivas, etc.), y un sector de información para facilitar la promoción del Parque Agrario e interiorizarse sobre todas actividades que pueden realizarse en las diferentes centralidades
- Aulas para talleres y capacitación 960m²

Para fomentar el conocimiento de la agricultura y el traspaso generacional y además incorporar las nuevas técnicas productivas y de desarrollo económico que forme mano de obra especializada para potenciar el área productiva de la región.



- **Área INTA** 840m²
Se propone como espacio de experimentación e investigación, además de funcionar como ente consultor sobre problemáticas del área que conciernen a la producción agrícola.

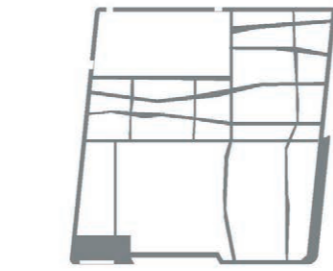
- **Predio ferial** 2450m² + **playón exterior**

Se propone un espacio donde puedan realizarse actividades recreativas- comerciales vinculadas con la producción de la región y/o con las festividades tradicionales de las diferentes culturas que conviven en el área.

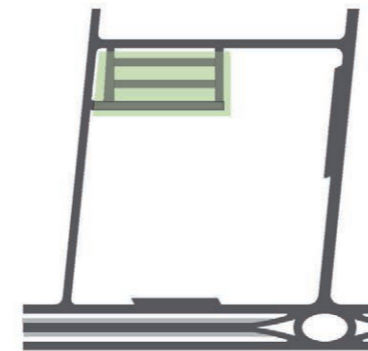
- **Estacionamiento descubierto para 220 autos + 2 dársenas con capacidad total de 60 autos**

En cuanto al sistema circulatorio se planteó abrir 2 nuevas calles, una paralela a R36 y otra paralela a calle 475 de manera de consolidar el perímetro de la centralidad y favorecer la rápida circulación en especial para los momentos en que se desarrollan actividades masivas como son las ferias y los eventos culturales. Al mismo tiempo, se propone la construcción de banquetas y calle colectora sobre R36 para atender a la demanda tanto de tránsito pesado y de alta velocidad referido a la escala productiva regional, como a la circulación relacionada a los usos del sector como son la escuela y las nuevas actividades propuestas para la centralidad.

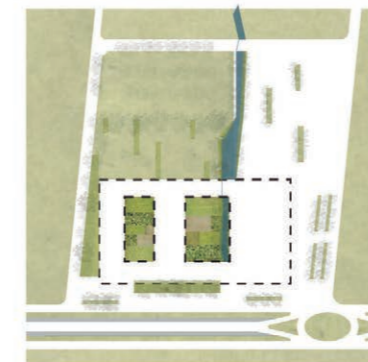
ETAPABILIDAD



Circulaciones peatonales generales

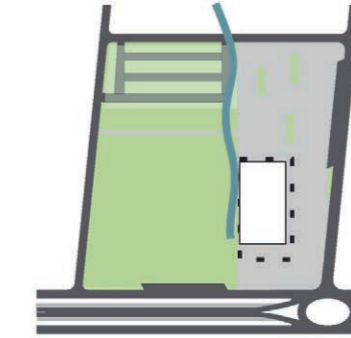


Circulación vehicular y zonas de estacionamiento



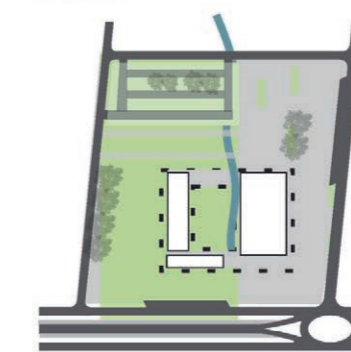
Grandes espacios con vegetación y cursos de agua

1ª ETAPA



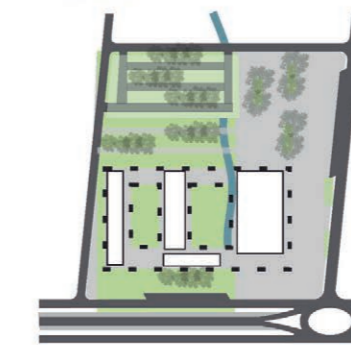
Construcción de banquetas, colectora y rotona en ruta 36.
Asfaltado de calles circundantes al predio de la centralidad.
Construcción del predio ferial (sector techado y al aire libre)
Delimitación del sector de estacionamiento.
Plantación de vegetación

2ª ETAPA



Ampliación del sector techado.
Construcción del área administrativa y el sector de talleres.
Conformación del primer patio.
Continuación de senderos, veredas
Plantación de vegetación

3ª ETAPA



Ampliación del sector techado.
Construcción del sector de investigación destinado al INTA.
Conformación del segundo patio.
Finalización del diseño exterior y diseño de espacios verdes

Para la construcción de la centralidad del Parque Agrario, se proponen 3 posibles etapas, en donde la primera consiste en el acondicionamiento de las vías de circulación, construcción de banquetas, rotonda, 2 nuevas calles, delimitación del área de estacionamiento y construcción del predio ferial tanto el sector techado como al aire libre. En una segunda etapa, se propone la continuación del edificio con la construcción del sector administrativo y el área de talleres, quedando conformado el primer patio; al mismo tiempo que se continúan con las tareas de diseño y ejecución de los espacios exteriores y plantación de vegetación. En la tercer y última etapa se finaliza el edificio con la construcción del sector destinado a la investigación (INTA), conformando el segundo patio y se finalizan las tareas de diseño de espacios exteriores y plantación de vegetación.

La decisión de priorizar la construcción del predio ferial y el sistema de circulación y estacionamientos se basó en la idea de consolidar al sitio, desde una primera instancia, como atractor turístico-cultural-gastronómico que ayude desde lo económico a la consolidación final de la centralidad y por lo tanto del Parque.

GESTIÓN

Para la tarea de gestión se propuso un ente ad-hoc impulsor de las actividades que se lleven a cabo en el parque.

Se eligió la figura del Consorcio de Gestión, es decir un ente de derecho público no estatal que tiene la finalidad de administrar y explotar el Parque Agrario, por medio de concesiones y permisos de carácter comercial, y posee individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa.

Su Directorio está integrado por representantes privados, municipales y gremiales.

En el primer caso se trata de una Asociación de Cooperativas, integrada por representantes de los productores agrícolas (flori-frutihortícolas) incluidos dentro de los límites del parque, un ente gubernamental y representantes gremiales de los trabajadores.

La comisión directiva del complejo agrario está integrado por cinco miembros representativos de distintos sectores que intervienen en la operatoria y desarrollo del emprendimiento.

- 1 miembro en representación de la Asociación de Cooperativas, quien ejerce la presidencia del cuerpo.
- 1 por la Municipalidad del Partido de la Plata.
- 1 por el Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia
- 1 componentes en representación de las asociaciones sindicales de trabajadores.
- 1 en representación de los sectores que comercializan las mercaderías.

Para la toma de decisiones, la Comisión Directiva es asistida por una Comisión Técnica integrada por profesionales idóneos en temas de producción agraria, medio ambiente, tecnología, legislación y economía, entre otras. Las resoluciones y líneas de acción propuestas por la Comisión Directiva son llevadas a cabo por la Comisión Ejecutiva que está a cargo del funcionamiento y desarrollo del Parque.

El Consorcio se rige por estatuto propio, posee plena capacidad legal para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones.

Está sujeto a las normas legales de derecho público nacional o provincial, respecto de las funciones relacionadas con intereses públicos, aplicándose en cuanto a las restantes funciones las disposiciones del derecho privado.

Objeto y funciones
Las principales funciones del Consorcio se pueden resumir en la siguiente enumeración:

- Administrar y explotar el Parque Agrario, otorgando sobre él las concesiones, locaciones, permisos, o derechos reales de anticresis, para la explotación comercial, industrial o recreativa.
- Elaborar un proyecto de plan regulador del parque, planificando su desarrollo futuro.
- Celebrar convenios con entes públicos y privados, argentinos o extranjeros, para el cumplimiento de su objeto y funciones.
- Coordinar los distintos servicios que se presten la producción agrícola y comercialización de sus mercaderías.
- Colaborar en la aplicación de Convenios que comprendan normas de policía o de seguridad del parque.
- Aprobación del Presupuesto Anual, Memoria, Balance, Inventario, Cuentas, Planes de Inversión y demás.
- Contratación de consultorías, asesoramiento y estudios técnicos o científicos.



Conclusión

Como conclusión del trabajo podemos decir que, a partir del análisis de los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires y habiendo entendido a partir del diagnóstico las complejidades y lógicas del área a intervenir, comprendimos la importancia del proyecto urbano como instrumento de intervención regional como parte de la práctica de la Planificación Territorial.

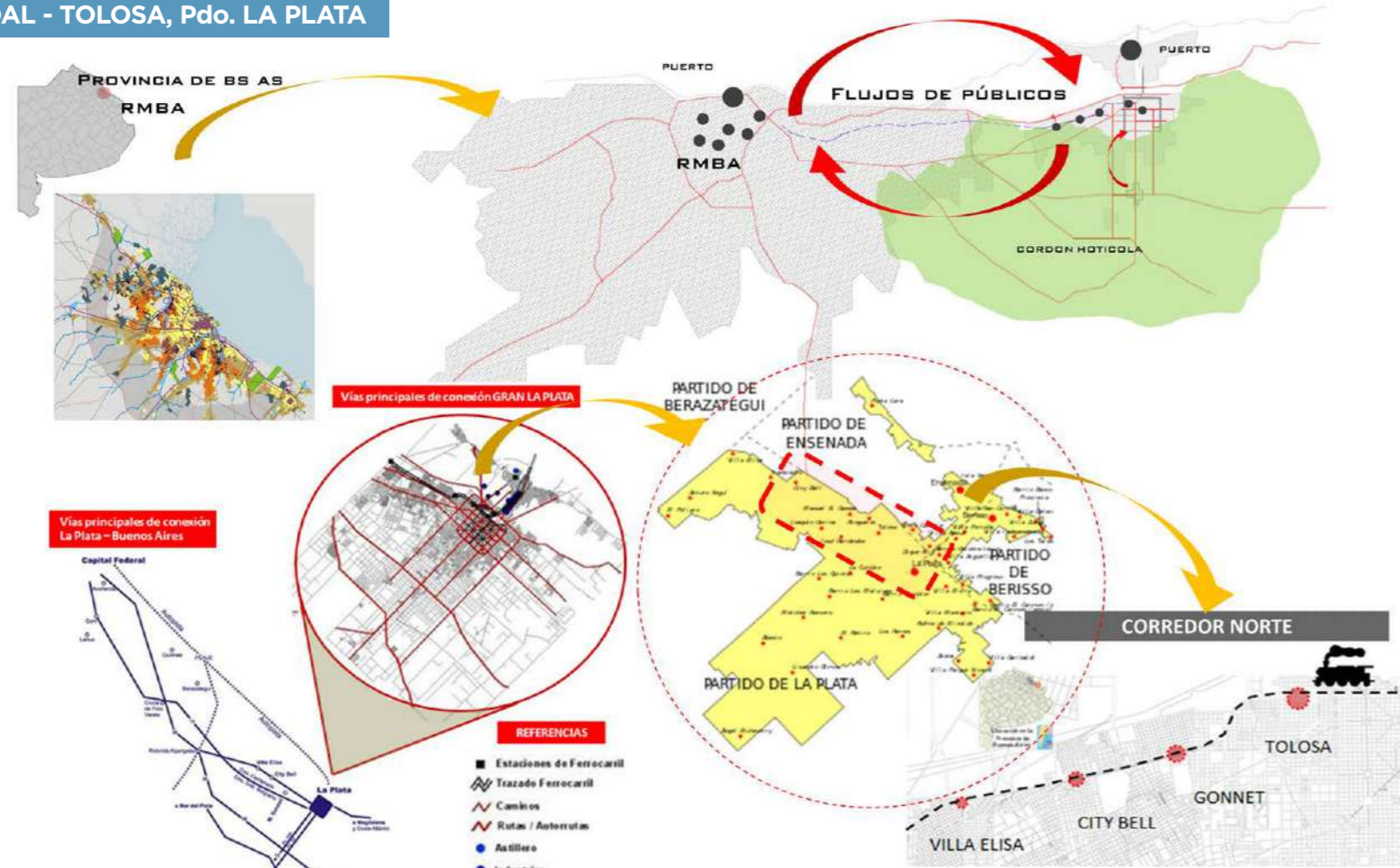
Tomando como noción general de Parque Agrario al “instrumento de concentración de estrategias de protección y gestión, el cual implica la voluntad de intervenir en su cuidado, preservándolo de su incorporación al proceso urbanizador e impulsando iniciativas de dinamización y fomento de su potencial económico ambiental y social” (Fragmento clase expositiva Juan Etulain), reconocemos a la planificación estratégica como clave para afrontar las problemáticas del territorio y la sociedad, en donde la multidimensionalidad, el desarrollo sustentable y endógeno toman un rol protagónico a la hora de desarrollar distintas propuestas.



2016

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL - TOLOSA, Pdo. LA PLATA

CONTEXTO HISTÓRICO Y REGIONAL, RELACIÓN RMBA - GLP.



Los criterios considerados para la elección del emplazamiento de la ciudad de la Plata se basaron principalmente en las potencialidades naturales del terreno y en la infraestructura existente. Poseía un puerto natural con las mejores posibilidades para convertirse en el más importante aún fren-

te al puerto de Buenos Aires, y su cercanía a la Capital del país era pensada como un factor positivo de desarrollo. Partiendo de la consideración de la accesibilidad como concepto integrador de la ciudad con su territorio mediato e inmediato, se diseñó un sistema integral de transporte que abarca-

ba el ferrocarril, los caminos y el tranvía. La Estación Ferroviaria se localizó en el corazón de la ciudad como símbolo de la máxima posibilidad de accesibilidad y movilidad, siendo trasladada pocos años después al borde del casco urbano, lugar de menor conflictividad que ocupa hasta el

presente. El tendido de redes, ampliando las existentes anteriores a la fundación, se realizó en el lapso de los diez años siguientes y permitió unir La Plata y su puerto con las redes que cubrían el Oeste y el Sur del territorio provincial y con la ciudad de Buenos Aires, a partir de la cual se conectaba con el resto del país.

La expansión de los ferrocarriles motivó el surgimiento a lo largo de sus líneas de nuevos centros como Gorina, Lisandro Olmos y Arturo Seguí. Por su parte, el ramal Norte que vincula La Plata con Buenos Aires generó la creación de núcleos poblacionales a partir de las estaciones que se fueron localizando en distintos tramos de la red: Villa Elisa, City Bell y Gonnet, configurando una estructura de tipo lineal.

La periferia de La Plata se vio afectada por esta dinámica en el marco de un proceso de suburbanización principalmente hacia el Noroeste tendiendo a conectar la ciudad con Buenos Aires. Esto valorizó la tierra de ese eje impactando en la disponibilidad de tierras. Asimismo, el crecimiento se ve limi-

tado por la existencia de espacios abiertos de considerables dimensiones que generan un freno a la expansión urbana. Estas áreas, se caracterizan según la normativa vigente por ser "ámbitos territoriales destinados al ensanche del área urbana; siendo su uso dominante el rural intensivo compatible con el uso residencial limitado, y estando condicionadas las intervenciones a la consolidación de las zonas del área urbana adyacentes". Por tal motivo, la ciudad también experimenta procesos de expansión hacia el Sudeste y Sudoeste.

MARCO TEORICO CONCEPTUAL.

Para comenzar con la elaboración del trabajo se parte de considerar que la movilidad de las personas ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en periodos anteriores, haciendo hincapié en que la palabra "movilidad" ha ido desplazando a la palabra "transporte". El Transporte es un concepto que implica gasto energético y la consecuente creación de infraestructura especializada; mientras que la Movilidad

se refiere a las formas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio. El automóvil ocupa todo el espacio posible en las ciudades que se han adaptado a su uso masivo; mientras que se verifica la inexistencia de espacios adaptados al desplazamiento en distancias cortas (caminar, bicicleta, etc.). Un modelo de movilidad urbana alternativo al actual es aquel que descansa sobre tres pilares: conseguir que la gente camine o use la bicicleta en desplazamientos cortos, que use el transporte público en distancias más largas, y racionalizar el uso del automóvil, limitándolo en la ciudad al espacio donde es más útil.

Por otra parte, la reactivación urbana - como proceso de incrementar y recuperar la dinámica de un sector específico - genera un crecimiento poblacional, espacial y económico. Entendiendo la ciudad como un organismo complejo, la formulación del proyecto a futuro debe contemplar estrategias sostenibles y flexibles.

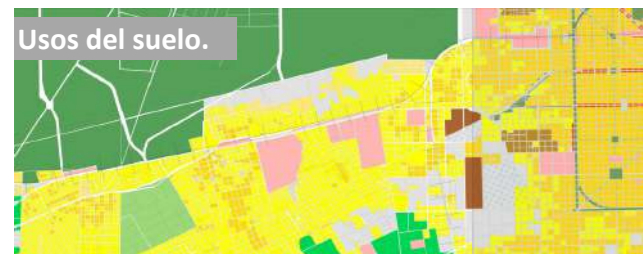


DIAGNÓSTICO



Sistema de movimientos

- Vías regionales principales: Au Bs-As - La Plata, vías del FF.CC., C. Centenario, C. Gral. Belgrano, conectando el área en el sentido longitudinal.
- Vías principales urbanas de conexión interna en el sentido transversal.
- Vías secundarias urbanas de menor jerarquía a escala barrial.



Usos del suelo

- Presencia predominante de uso residencial.
- Uso productivo intensivo sobre el sector Suroeste y sobre el Noroeste de Villa Elisa y extensivo sobre la zona de bañados.
- Se distinguen grandes predios de usos específicos (estación del FF.CC., el CIC, EL Batallón, etc.).
- Mixtura de usos comerciales y residenciales sobre algunos sectores del Camino Centenario y avenidas principales.



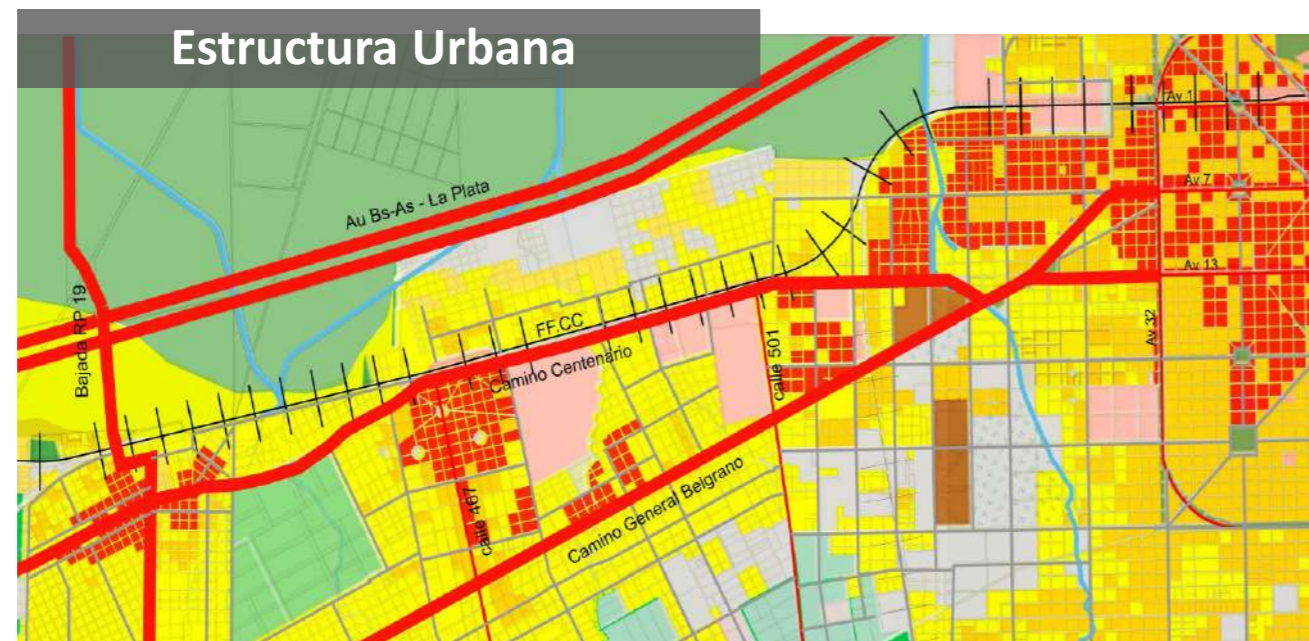
Ocupación

- Incremento de ocupación en las cercanías del Camino Centenario.
- Reducción en la ocupación en las cercanías de algunos arroyos y próximo al bañado.
- Reducción en la ocupación de las manzanas.



Medio Natural

- Desarrollado urbano sobre la terraza media y baja, y de bañado, con condiciones de inaptitud para el asentamiento humano.
- Presencia de arroyos abiertos y entubados.
- Presencia de espacios verdes de gran magnitud.



CONFLICTOS

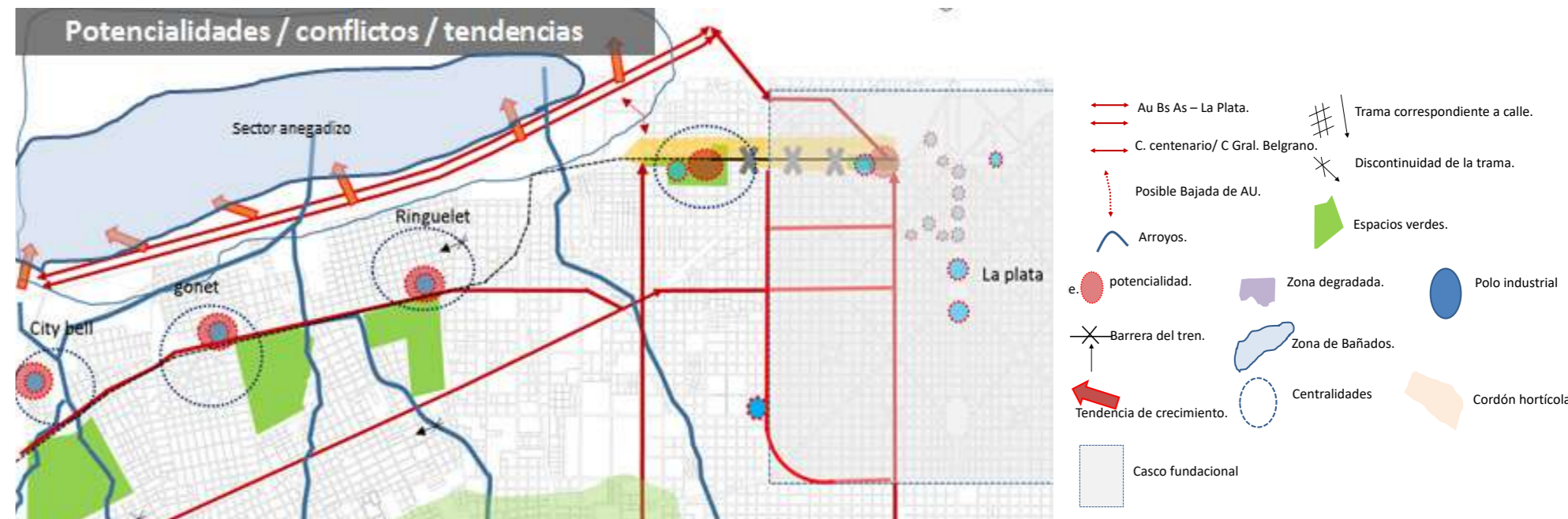
- Fragmentación urbana en coincidencia con el trazado ferroviario.
- Convivencia de varios medios de transporte sin estructurar e incremento de polución provocada por los trasportes públicos/privados
- Crecimiento y expansión del casco fundacional de La Plata, especialmente sobre el corredor Norte; autopista Bs As-La Plata, Av. 520, Av. 44, y sobre sectores anegadizos o de uso productivo.

POTENCIALIDADES

- Crecimiento que vincula distintas centralidades de la periferia de la ciudad de La Plata sobre el corredor Norte.
- Desarrollo de actividades económicas sobre las conexiones viales entre Bs As -La Plata.
- Buena accesibilidad y conexión con el interior de la provincia a través de las avenidas 520 y 44.
- Fortalecimiento de las centralidades del eje Norte como sectores de atracción para el asentamiento urbano.

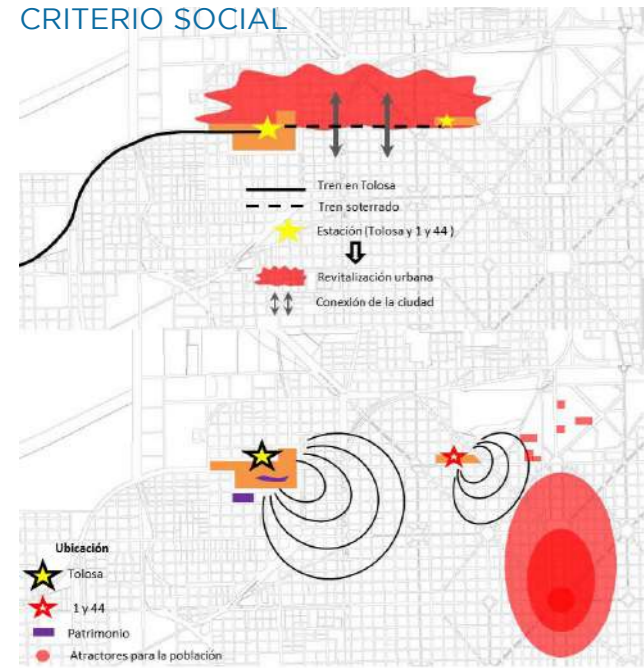
TENDENCIAS

- Crecimiento que vincula las distintas centralidades de la periferia de la ciudad de La Plata, particularmente sobre el corredor Norte.
- Desarrollo económico sobre las conexiones viales entre Bs As -La Plata.
- Flujos y desplazamiento de grandes grupos de usuarios que se dirigen a puntos de atracción urbanos como las zonas universitarias, juzgados, legislatura y las mismas estaciones de tren.



EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN

CRITERIO SOCIAL



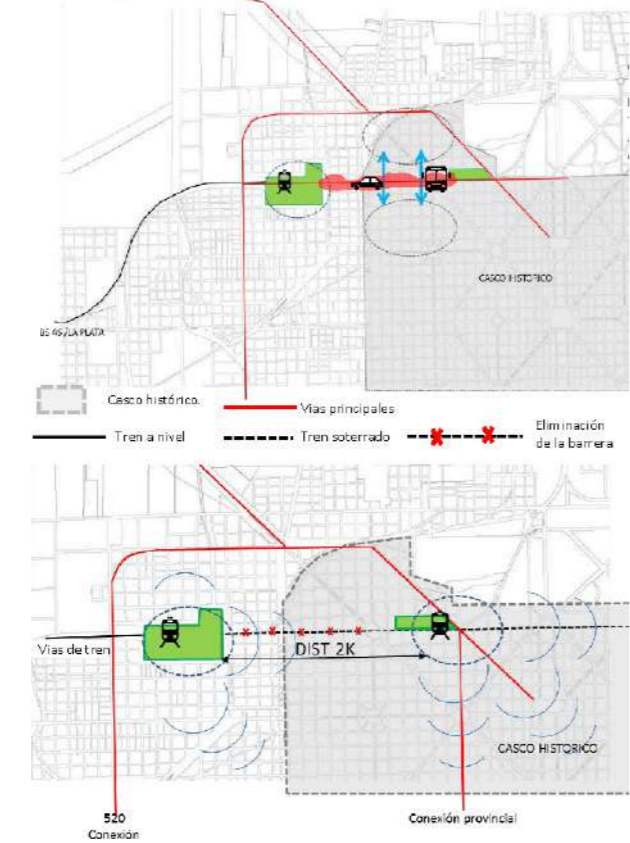
CRITERIO SOCIAL Integración

La propuesta de la estación en Tolosa y el tren soterrado permite la eliminación de la barrera que genera el trazado ferroviario actualmente, impactando positivamente en la ciudad; y permitiendo la conexión de ambos sectores. También se genera una revitalización de la zona Norte al otro lado de la vía, que hoy presenta condiciones de degradación.

Distancia atractores

Respecto a las propuestas de localización, la intersección de las avenidas 1 y 44 resulta más apropiada que Tolosa, más cercana a los grandes centros atractores como la zona universitaria y el propio centro.

CRITERIO TERRITORIAL



CRITERIO TERRITORIAL Sistema de movimientos

Avenidas 1 y 44: permite vincular sectores de la ciudad no integrados, con buen flujo de movimiento.

Avenidas 1 y 44 a Nivel: las problemáticas producidas por el flujo vehicular siguen presentes.

Tolosa: si bien mejora por la eliminación de barreras, se le adicionan sistemas de transporte secundarios que pueden generar nuevos problemas viales.

Conectividad regional

Avenidas 1 y 44: Conexión con Au. Bs As - La Plata.

Conexión directa con Av. 1
Conexión con Av. 44 (deriva con Ruta Provincial).

Tolosa: Conexión con Au. Bs As - La Plata.
Conexión con Av. 520.

Distancia al centro urbano

1 y 44: Mayor proximidad al centro. Tolosa: Tránsito en la periferia.

Barrera urbana

1 y 44: Se elimina la barrera y se brinda servicio hasta el casco de la ciudad.

1 y 44 Nivel: No se elimina la barrera
Tolosa: Se elimina la barrera pero se brinda servicio hasta la periferia de la ciudad

Sistema de transporte público

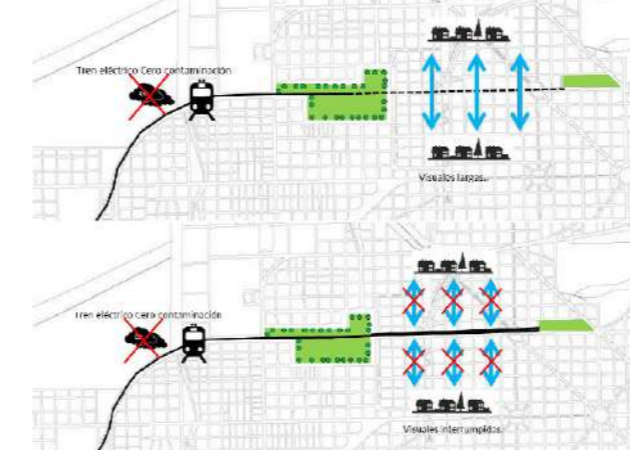
Avenidas 1 y 44: no requiere grandes cambios en cuanto a la movilidad.

Tolosa: es necesario prever servicios alternativos en cuanto al movimiento.

CRITERIO ECONÓMICO



CRITERIO AMBIENTAL



CRITERIO ECONÓMICO Plusvalía urbana

Tanto la propuesta de la Estación en Tolosa y como la del soterramiento de tren generarán indirectamente una plusvalía inmobiliaria en el sector Norte, ante la eventual revitalización del sector.

Sector comercial

La resolución de la situación de barrera urbana provocada por el tren, tanto en la propuesta de ubicación de la estación en Tolosa como en la propuesta de soterramiento, provocará una revitalización comercial.

Costo y plazo de la obra

La propuesta de soterramiento del tren implicaría mayor costo y mayor plazo de ejecución de la obra.

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	PONDIFICACIÓN	TERMINAL EN TOLOSA	E Y 44 A NIVEL	E Y 44 SOTERRADO									
CRITERIO SOCIAL	Positivo en habitabilidad	Cambio en usos a favor de la alta productividad y actividad económica en el área de intervención.	25	3	ALTO	20,5	2	BAJO	5	7	MEDIO	11,5		
	Generación de nuevos usos (Residencial)	Conversión de usos pasivos al uso residencial por parte de los propietarios.	4	3	ALTO	30	2	BAJO	0	8	MEDIO	24		
	Integración social	Mayor integración y conexión a los sectores periféricos con el centro.	15	3	BAJO	4,5	5	ALTO	10,5	7	ALTO	16,5		
	Revitalización urbana	La intervención en espacios urbanos periféricos de alta actividad económica en la ciudad.	5	7	ALTO	36	3	BAJO	16	6	MEDIO	36		
	Alfaro de tiempos de viaje	Mayor tiempo de viaje a los sectores periféricos de alta actividad económica en la ciudad.	1	2	BAJO	2	0	MEDIO	6	8	MEDIO	2		
	Cercanía a las estaciones	Logros de accesibilidad de las personas.	2	3	BAJO	4	8	ALTO	18	8	ALTO	16		
	Preservación del patrimonio	Que también conlleve la protección de los valores patrimoniales.	1	5	MEDIO	5	7	ALTO	7	8	ALTO	8		
	Beneficiarios	Beneficiarios de los desplazamientos y movilidad.	1	7	ALTO	49	1	BAJO	1	8	ALTO	58		
	CRITERIO TERRITORIAL	Reducción del tiempo de viaje	Conexión de los sectores periféricos con el centro.	5	3	ALTO	15	0	BAJO	49	0	MEDIO	49	
		Equidad de acceso	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	5	8	ALTO	46	4	BAJO	29	6	MEDIO	38	
Reducción de los tiempos de viaje		Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	35	7	ALTO	24,5	0	ALTO	29	9	ALTO	38		
Condiciones ambientales		Protección de los espacios verdes.	3	8	ALTO	24	2	BAJO	21	3	ALTO	3		
Reducción del tiempo de viaje		Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	15	7	ALTO	40,5	5	BAJO	30,5	6	MEDIO	38		
Conexión de los sectores periféricos		Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	3	10	ALTO	30	4	BAJO	12	7	MEDIO	21		
Reducción de los tiempos de viaje		Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	6	3	ALTO	18	0	BAJO	49	0	ALTO	36		
Reducción de los tiempos de viaje		Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	2	4	ALTO	0	2	BAJO	4	3	ALTO	6		
Capacidad de desarrollo urbano		Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	5	8	ALTO	40	6	BAJO	30	7	MEDIO	35		
CRITERIO ECONÓMICO		Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	3	7	ALTO	21	2	BAJO	4	0	ALTO	6	
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	5	5	ALTO	25	8	BAJO	41	2	ALTO	6		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	3	8	ALTO	24	2	BAJO	6	4	ALTO	11		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	4	5	ALTO	20	8	BAJO	32	2	ALTO	6		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	5	5	ALTO	25	8	BAJO	40	2	ALTO	6		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	2,5	7	ALTO	17,5	2	BAJO	5	0	ALTO	6		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	5	4	ALTO	20	1	BAJO	25	2	ALTO	6		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	2	2	ALTO	4	4	ALTO	6	3	ALTO	6		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	0,5	8	BAJO	4	2	ALTO	1	7	BAJO	1,5		
	Reducción del tiempo de viaje	Mayor accesibilidad de las personas a los servicios urbanos.	1	0	BAJO	0	2	ALTO	2	7	BAJO	7		
NOTA: Desempeño de la intervención + 10, considerando el valor de las variables y sus ponderaciones.			100											
Puntuación total.						590,5			533			577,5		

CRITERIO AMBIENTAL

La propuesta del soterramiento del tren genera impactos positivos en cuanto al aspecto paisajístico, ya que permite visuales lejanas e ininterrumpidas.

En el caso de la propuesta del tren a nivel las visuales se ven interrumpidas, generando discontinuidad en los dos sectores.

La ubicación de la estación terminal en Tolosa ocasionaría casi los mismos resultados que la propuesta del soterramiento, con el agravante de que se necesitaría una red de transportes públicos complementaria para el traslado de los pasajeros al centro de la ciudad, incidiendo en una mayor emisión de CO2.

CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL

LOCALIZACIÓN: TOLOSA



PROPUESTA

TRES ESCALAS DE INTERVENCIÓN:

- LA ESCALA REGIONAL.
- EL PROYECTO URBANO.
- EL CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL.

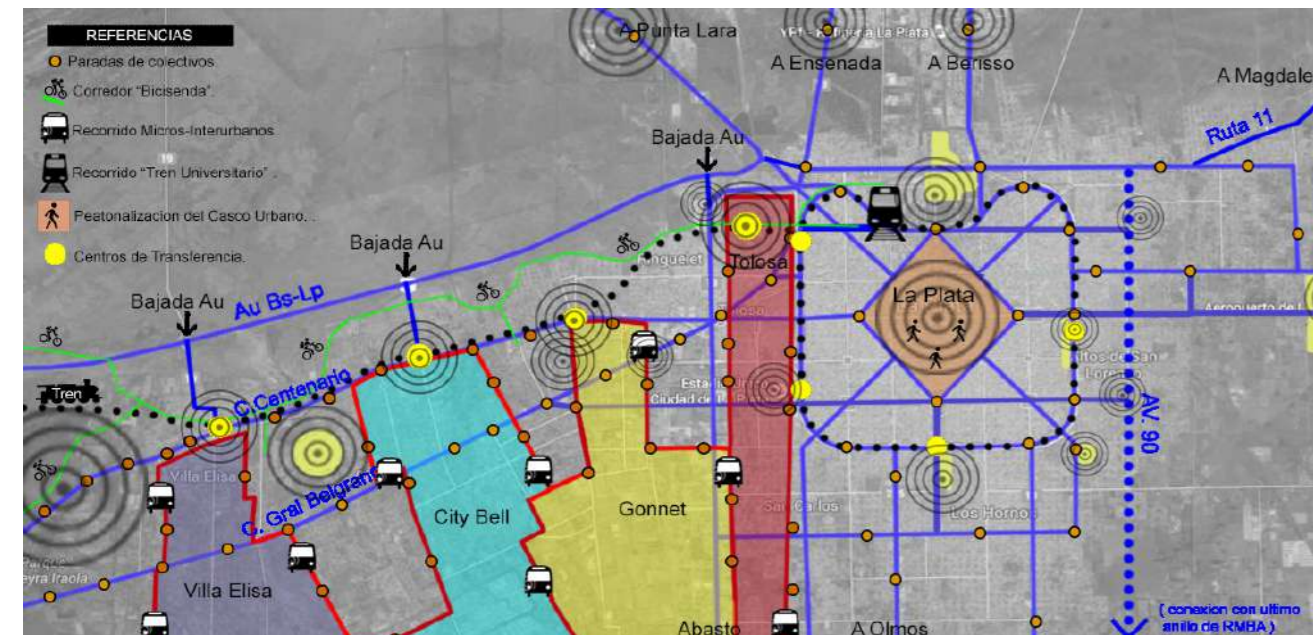
LA ESCALA REGIONAL

A partir de un análisis del eje Noroeste de la Ciudad de La Plata a escala regional determinamos algunas soluciones para mejorar la movilidad, entendiendo al transporte público como la columna vertebral del funcionamiento de una ciudad.

Se propone:

- Un sistema integrado de metrobús que conecte los barrios periféricos con la ciudad; promoviendo la movilidad sustentable, priorizando los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.
- La utilización de los grandes espacios

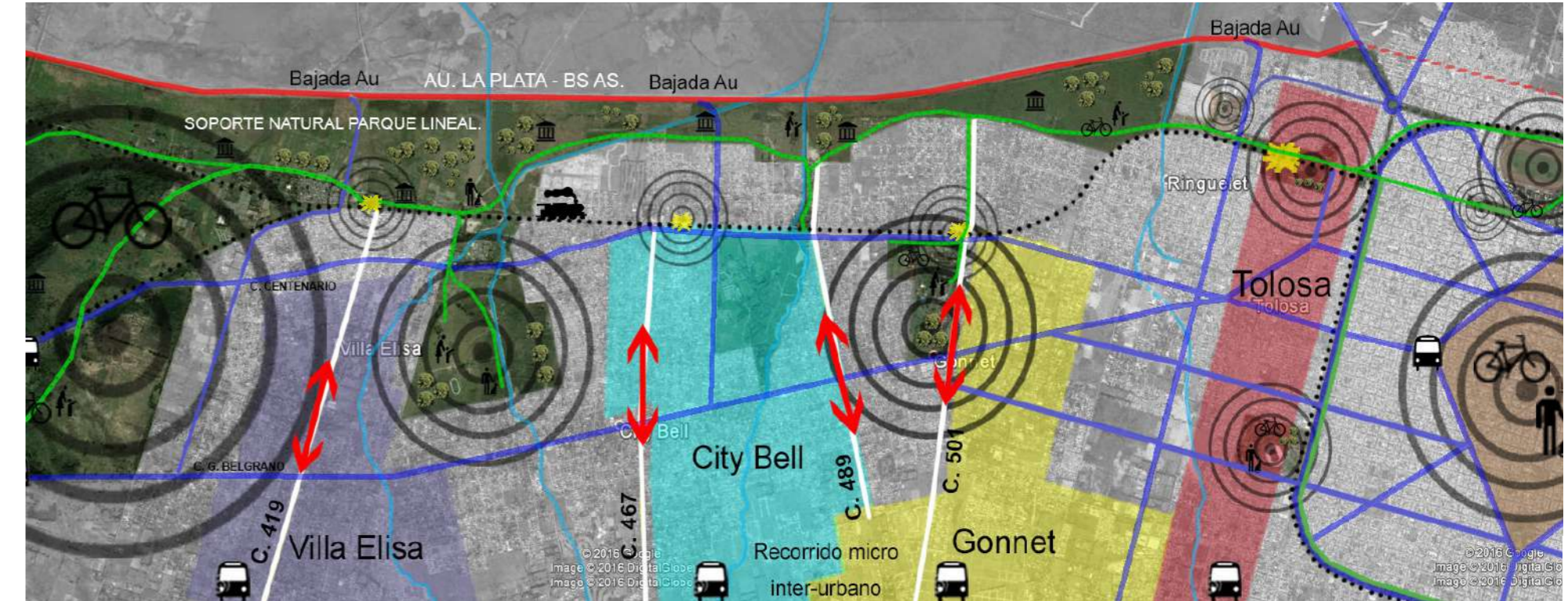
ESCALA REGIONAL



públicos con los que cuenta la ciudad, como ámbitos de interacción social y ambiental, conectándolos de manera fluida mediante el transporte público y circuitos de bici senda.

- La creación de un sistema de intermodalidad en las estaciones de tren de las principales localidades del sector centros de transferencia, que permita albergar vehículos particulares y utilizar el transporte público para conectar con la ciudad.
- El fortalecimiento de la utilización de los espacios verdes públicos con los que cuenta la ciudad en el Eje Noroeste, conectándolos de manera fluida mediante el transporte público y un circuito de bici senda.
- La reducción de la utilización del automóvil particular, generando un sistema eficiente de transporte público. La creación de un nuevo Plan de Movilidad Urbana para conectar de manera eficiente y fluida la ciudad de La Plata y sus alrededores.
- La vinculación de los grandes espacios verdes de la ciudad mediante el transporte público y circuitos de bici sendas, proponiendo equipamientos a escala regional en el sector de los humedales y limitar así el crecimiento del área urbana.

EJE NORTE



Proponemos reducir la utilización del automóvil particular, generando un sistema eficiente de transporte público. Nos basamos en el modelo de CURITIBA, el cual tomamos como punto de partida para iniciar un nuevo PLAN DE MOVILIDAD URBANA que conecte de manera eficiente y fluida la ciudad de La Plata y sus alrededores.

Buscamos conectar los grandes espacios verdes de la ciudad, mediante el transporte público y circuitos de bici sendas, proponiendo equipamientos para la ciudad en el sector de los humedales para evitar el crecimiento del área urbana.

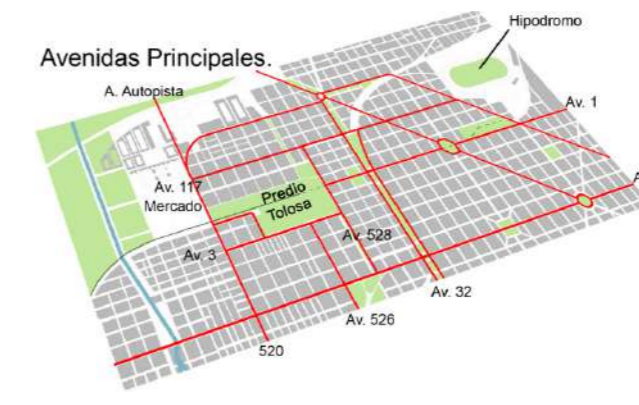
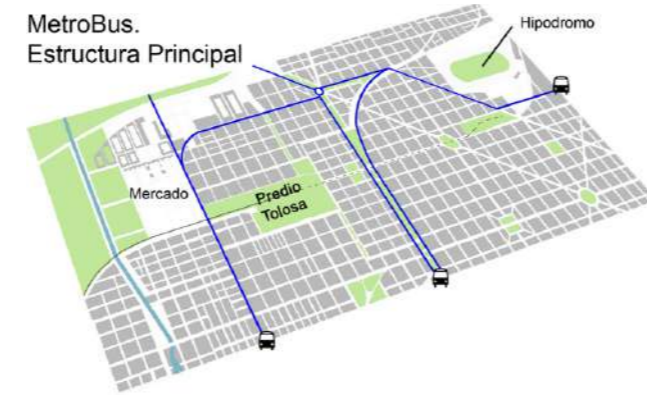
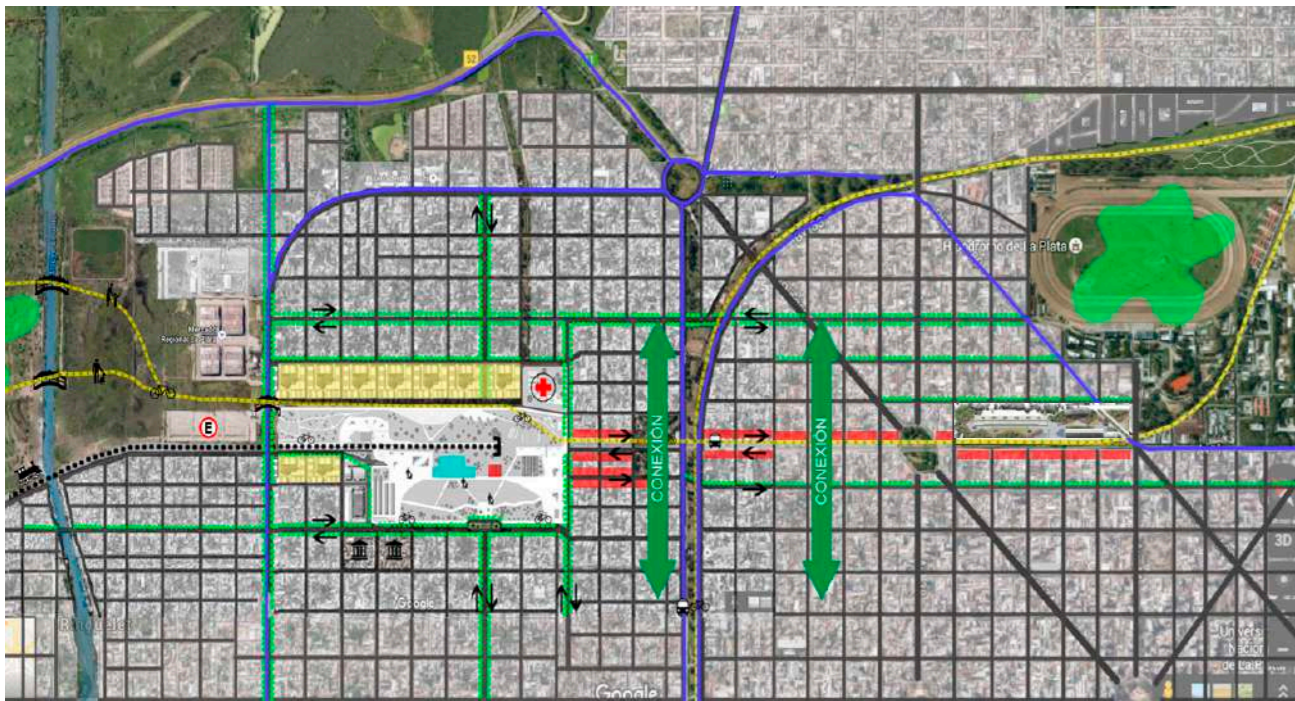
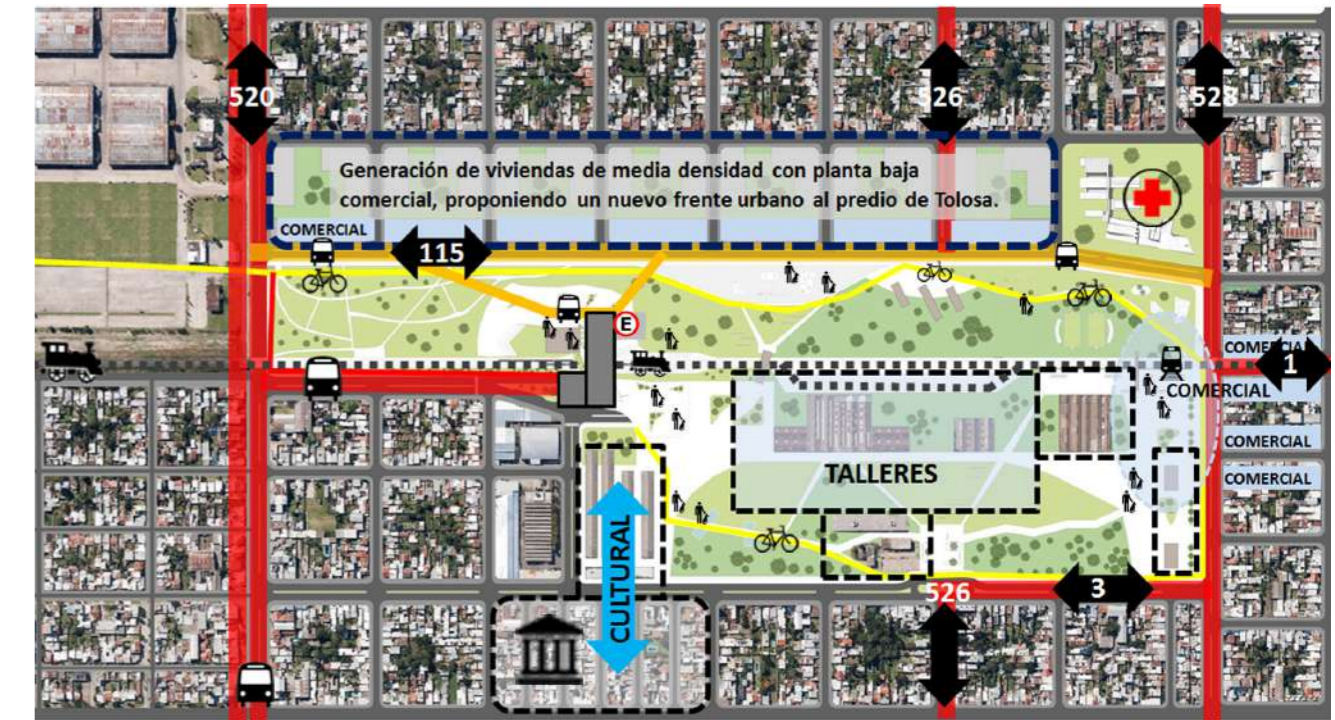
Proponemos centros de transferencias en las estaciones de tren de las principales localidades del sector, generando así que los vehículos particulares puedan dirigirse a estos centros y de allí utilizar los transportes públicos que lo conectan directamente con la ciudad.

EL PROYECTO URBANO

La propuesta pretende generar una nueva movilidad a través del soterramiento de las vías del tren, creando en el actual predio de Tolosa un gran parque público que no sólo conectará ambas partes de la localidad; sino que también incorporará zonas de estacionamiento, de recreación, deportivas, culturales, y bici sendas. Además se constituirá en una nueva área verde de escala regional. También, a fin de contribuir al desarrollo sostenible y generar nuevos modos de vida, algunos de los edificios que conforman la propuesta serán refuncionalizados para impulsar la reactivación del lugar.

El nuevo parque y el nuevo edificio de la Estación Terminal de Transferencia Modal y implicará la integración espacial, ya que se producirá una conexión hacia ambos márgenes del trazado ferroviario. El predio se integra - junto con el Hipódromo - al sistema de grandes espacios verdes conectados mediante los diversos sistemas de movilidad pública y privada. Se genera asimismo una mayor jerarquización de las vías principales de circulación y una mayor conectividad y fluidez entre los sectores urbanos. Los Centros de Transferencia ofician como nodos de articulación de la traza urbana, permitiendo el cruce de personas, intereses, transacciones, destinos y momentos.

El predio se integra junto al Hipódromo al sistema de grandes espacios verdes que conectamos mediante los diversos sistemas de movilidad, tanto pública como privada. Generando una mejor jerarquización de las vías principales de circulación y gracias al soterramiento de las vías del tren, podemos lograr una mayor conectividad y fluidez entre los sectores que hoy en día se encuentran con mayor degradación de la ciudad.



EL CENTRO MULTIMODAL DE TRANSFERENCIAS (CMT)

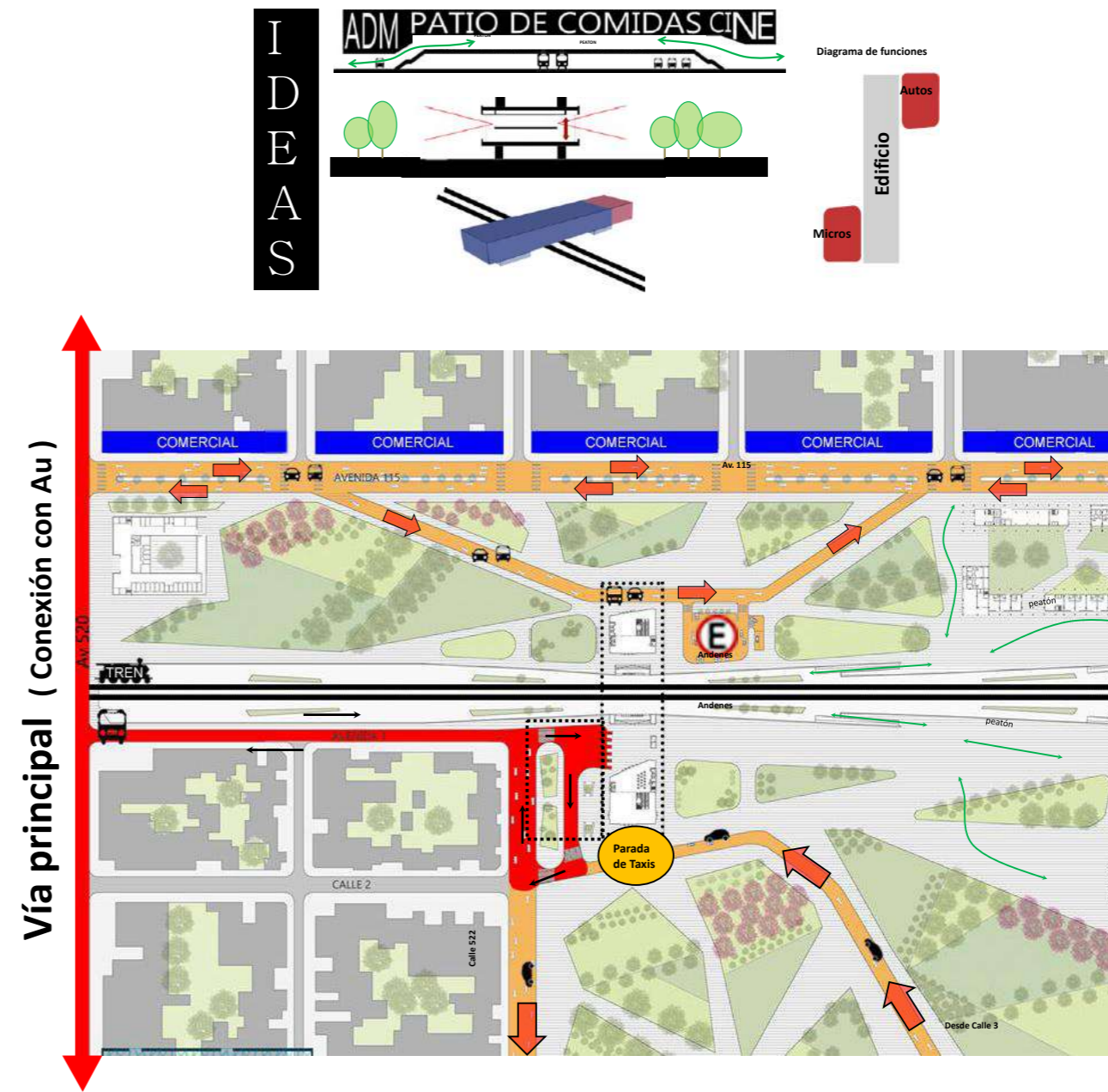
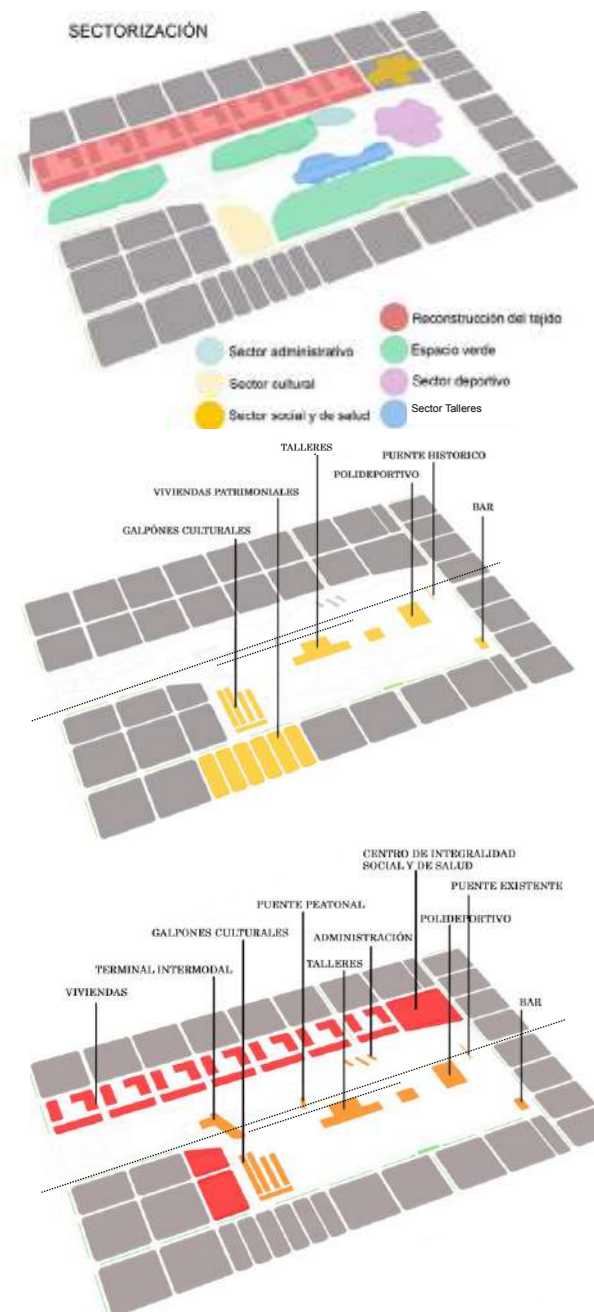
Los Centros de Transferencia son nodos de articulación entre dos o más tipos de modos de transporte público, vistos como excelentes puntos de partida para una evolución que superan los problemas urbanos de la actualidad. Estos espacios, articuladores de la traza urbana, permiten el cruce de personas, intereses, transacciones, destinos y momentos. Son acumuladores de prácticas sociales, conectores de sistemas urbanos.

La puesta en marcha del nuevo tren eléctrico, que unirá la ciudad de Buenos Aires con La Plata, tenderá a generar una creciente desvinculación; situación que se verá agravada por la electrificación, que aumentará considerablemente la periodicidad. Ante esta situación, la unificación de ambos sectores de la ciudad se resuelve a través de un edificio puente que satisfaga las necesidades principalmente la transferencia intermodal de transporte de pasajeros a escala regional (FC y ómnibus de media y larga distancia, atendiendo a sus diferenciales modalidades de funcionamiento), y los medios y modos locales (colectivos, taxis, remises, autos particulares, motos, bicicletas y peatones); y contemplar los espacios adaptados para las funciones de apoyo técnico, administrativo y de servicios; los movimientos de abastecimiento interno; y las actividades complementarias (culturales-recreativas, de estacionamiento), entre otras. También permitirá atender las necesidades de cruces peatonales y de nuevos cruces para las conexiones vehiculares. Asimismo, la creación de un parque ubicado sobre las vías del tren en el sec-

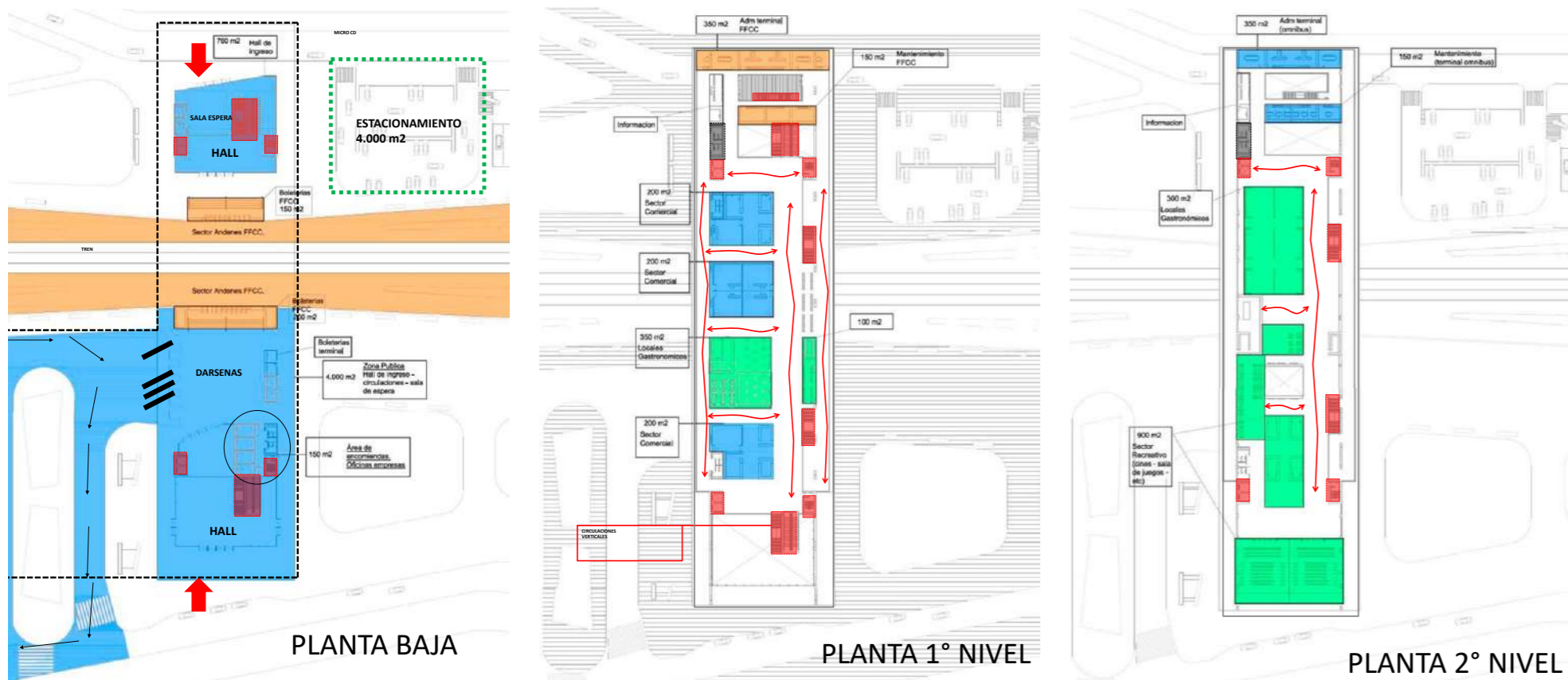
tor Sur del predio será de vital importancia para el sector y para la ciudad, ya que en él se plantean diversos usos y actividades desarrolladas sobre los galpones con carácter patrimonial que posee el predio. También se plantean espacios de recreación, de equipamientos deportivos, educacionales y destinados a vivienda. El edificio en concreto se manifiesta esencialmente como un Centro de Transferencia, nodo de transporte público en conformidad con las condiciones urbanas del sector. Se propone así un edificio puente, que vienen a dar solución a la necesidad de vincular y coser dos zonas de la ciudad que en un futuro cercano se encontrarán desvinculadas casi por completo.

ORGANIZACIÓN - PROGRAMA - MORFOLOGÍA

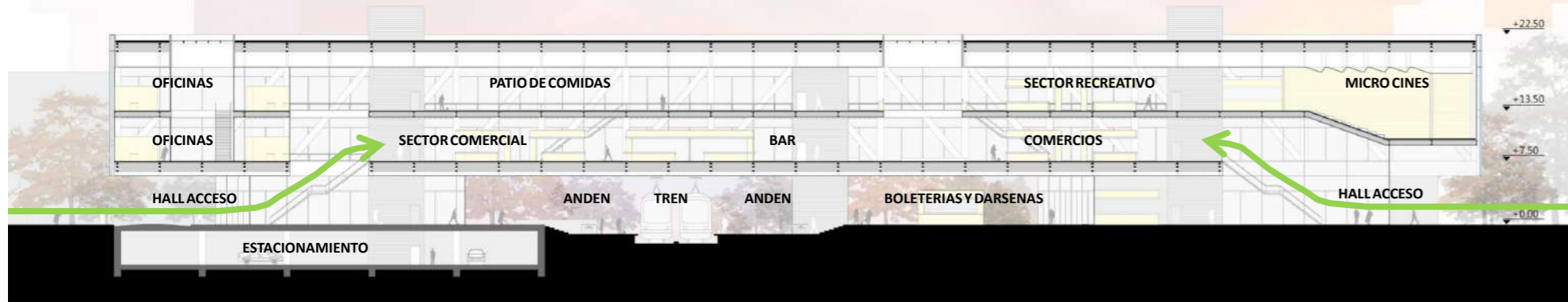
El edificio se configura como un puente sobre las vías del tren, como espacio contenedor de todo el programa funcional. La organización de los flujos peatonales entre los distintos medios de transporte, tren, ómnibus de corta, media y larga distancia, taxis, vehículos particulares y bicicletas transcu-



rren todos debajo del edificio, otorgándole así la condición de edificio doble función, puente y paraguas de todas las actividades. El espacio se estructura por medio de dos grandes vestíbulos con dobles alturas ubicados a ambos lados de las vías, a los cuales se accede para cruzar en el eje Este-Oeste a través de escaleras mecánicas y ascensores, para luego descender a los andenes ubicados a -1.10m, generando una desvinculación de carácter espacial pero no visual de las funciones. En el lado Oeste se ubican el acceso de taxis y las plataformas de los micros de media distancia. En el sector Este se disponen los autos particulares con una playa de estacionamiento al aire libre y un subsuelo de cocheras debajo del edificio y los micros de transporte internos. La estructura funcional del edificio se plantea de forma clara y sencilla, una franja que alberga las funciones comerciales, y un café en doble altura con los servicios necesarios, aprovechando los flujos peatonales que en ella se desarrollaran. En otra franja se ubican las circulaciones horizontales y verticales en forma de escaleras por las cuales subimos a la segunda planta ganando visuales al parque y a la ciudad. Ya en la segunda planta se ubican las salas de cine y los patios de comidas todos en relación con el verde que circunda al edificio. Sobre el lado Este se desarrolla en ambos niveles, y separados espacialmente por una doble altura una zona de administración y oficinas.



CORTE LONGITUDINAL

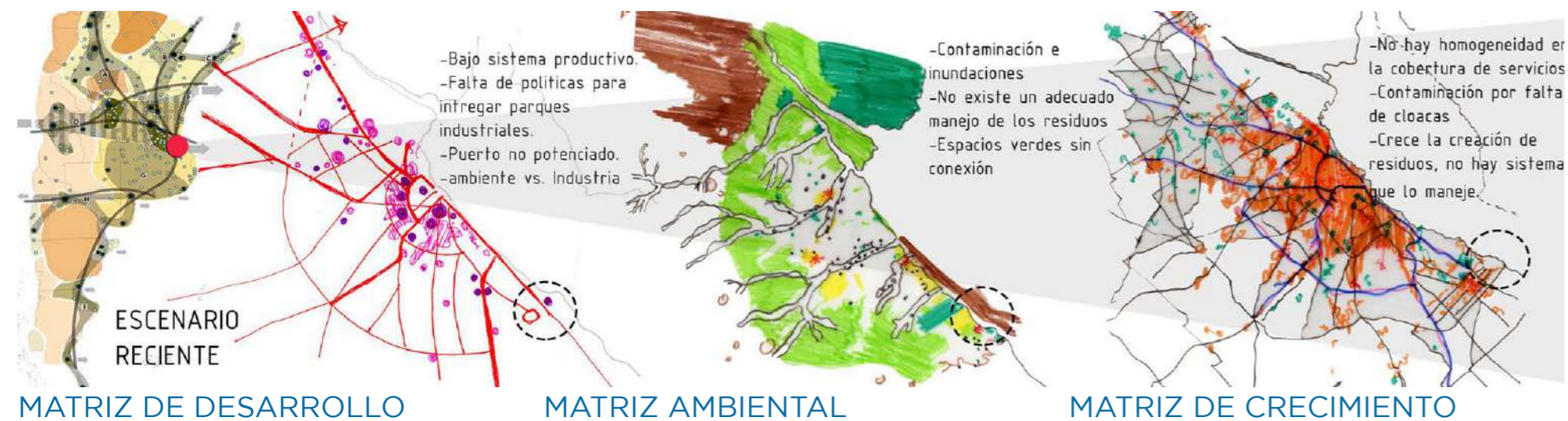


2017

EXTENSIÓN AU LP-BS Y CENTRALIDAD ENSENADA

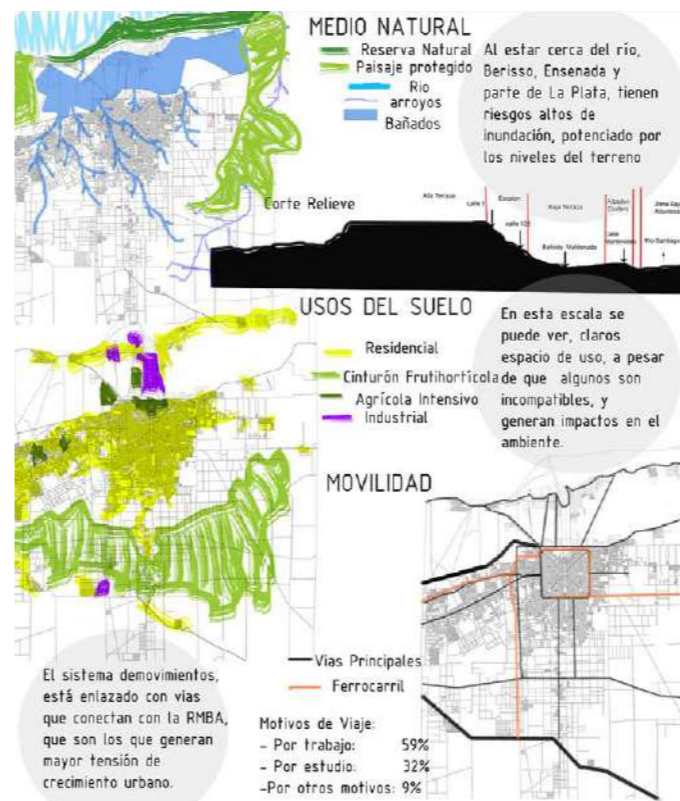
El área de estudio se eligió por la inminente concreción de dos proyectos estructurantes, uno de infraestructura vial regional y otro de creación de una nueva centralidad.

CARACTERIZACIÓN DEL TERRITORIO

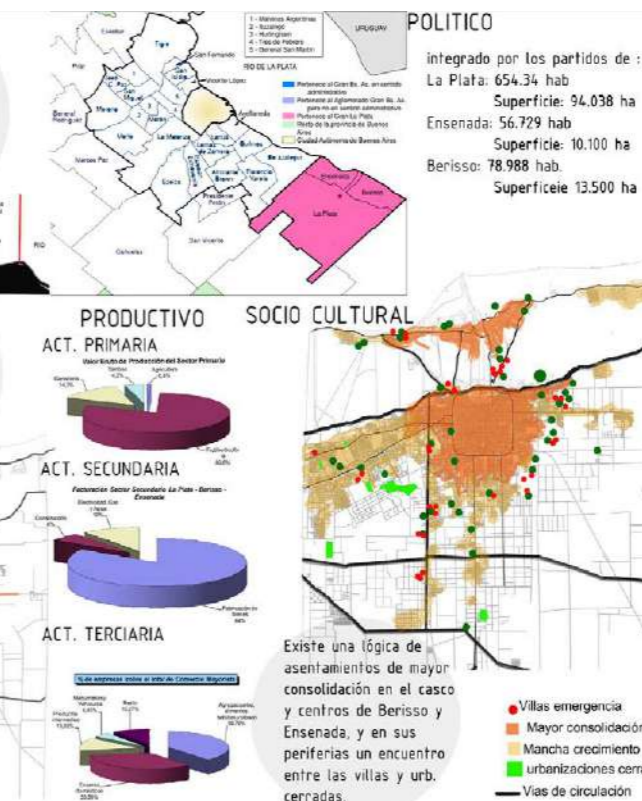


DIAGNÓSTICO GRAN LA PLATA

CONFIGURACIÓN



ORGANIZACIÓN



El área de estudio cuenta con una superficie de 220 km² y una población de 131.033 habitantes (Ensenada y Berisso). Presenta la complejidad de una región metropolitana, con la problemática de la gestión del ordenamiento de un territorio atravesado por la interjurisdiccionalidad. Asentado sobre un "litoral", alberga actividades incompatibles que compiten por el uso de los recursos suelo y agua. Constituye un territorio frágil de interfase a partir de: las inundaciones, el impacto negativo de las actividades industriales y del área de disposición final de residuos sólidos de origen metropolitano, el escaso reconocimiento legal de la necesidad de gestión metropolitana y la vulnerabilidad social resultante. Caracterizado, a su vez, por la existencia de un corredor ferroviario (Ferrocarril Roca) entre La Plata y CABA, - en gran parte responsable del desarrollo urbano histórico del área - exhibe actualmente un retraso tecnológico y un funcionamiento ineficiente, potenciando en consecuencia el tránsito automotor.

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR

Usos del suelo

Predomina el uso residencial aunque en ciertos sectores se destaca la existencia de actividades terciarias. Entre los usos productivos se verifican tanto el industrial como el agrícola. También se caracteriza por la presencia de equipamientos sociales y de servicios, tanto públicos como privados, y grandes espacios abiertos vacantes.

Medio Natural

Se caracteriza por estar atravesada por arroyos y la zona de bañado de La Plata. Su relieve presenta desnivel en escalón desde la Av. 122 respecto a los Partidos de Ensenada y Berisso. A pesar de esto, en general, la ciudad de La Plata no posee grandes pendientes, las cuales son cortas y suaves. Las restricciones para la ocupación de la franja litoral se corresponden con la planicie de inundación del río de La Plata, representando los límites para el crecimiento de la población.

En cuanto a la disponibilidad del recurso agua, en las estaciones de verano se genera un déficit en el suelo y un exceso en otoño y primavera. La temperatura media anual del suelo a 50cm. de profundidad es de 17,2 grados y en invierno 11 grados y 21,4 grados. Por otra parte, el área se encuentra afectada por contaminación, tanto de sus aguas superficiales (arroyo El Gato, Río Santiago y el propio Río de La Plata), como de las subterráneas (altos contenidos salinos, filtraciones por actividad industrial y el relleno sanitario del CEAMSE). Además, se verifica contaminación atmosférica producto

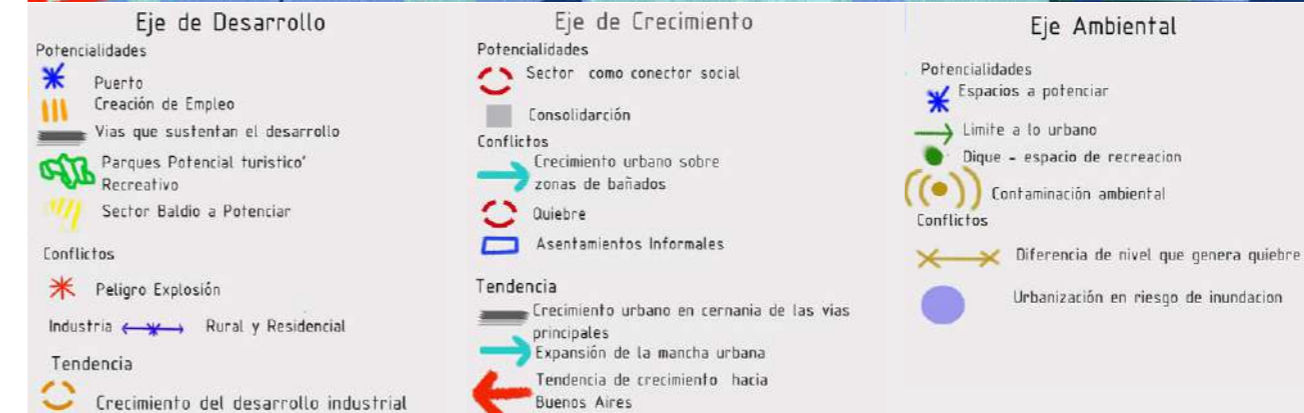
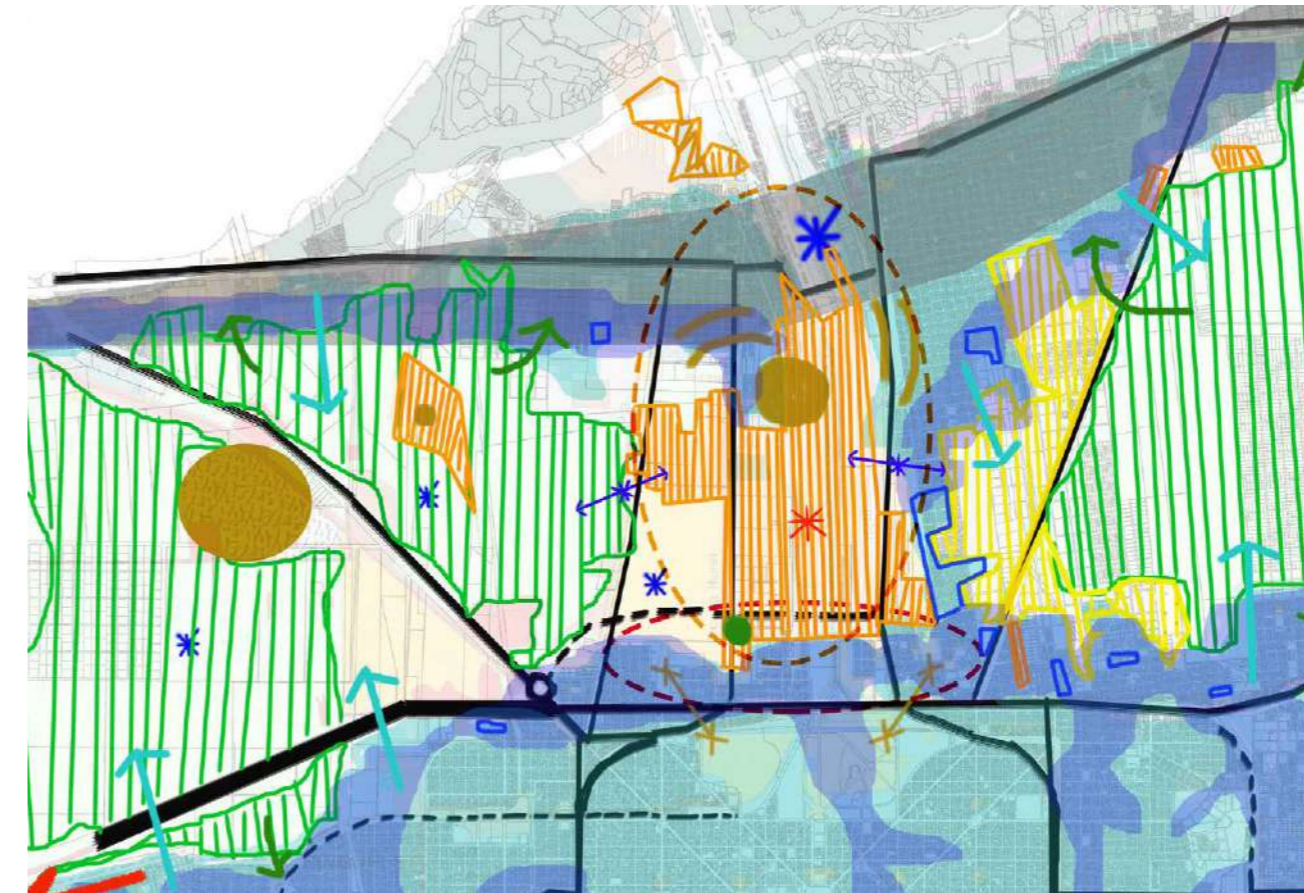
del Polo Petroquímico (principal emisor), y degradación de suelos (por el mencionado relleno sanitario, por las actividades extractivas y por los hidrocarburos derramados). El riesgo explosivo es uno de los factores de mayor criticidad en la zona, vinculado a la producción y almacenamiento de combustibles (estático), como así también a su traslado (dinámico). El máximo riesgo se presenta en un radio de 800m y un anillo expansivo hasta una distancia de 2000m.

Ocupación

El territorio se fue consolidando a partir de la fundación de la ciudad de La Plata y la construcción del Puerto, que produjo una fragmentación espacial que perdura hasta la actualidad. Las áreas urbanizadas con mayor grado de consolidación y menor crecimiento poblacional se encuentran afectadas por el riesgo a inundación, explosión y contaminación. Los procesos de crecimiento poblacional son mayores en las áreas con mayor riesgo de inundación y en menor medida en las áreas con riesgo explosivo.

Desarrollo

El sector se considera un potencial conector social y cultural entre Ensenada-Berisso y La Plata; además de contar con un potencial económico y productivo. La vulnerabilidad social del sector se expresa en la falta de conocimiento que la población tiene de las diferentes condiciones de riesgo, y particularmente, en las características socioeconómicas críticas de gran parte de la población asentada.



Síntesis

El área se caracteriza por un lado por inundaciones en áreas urbanas, altamente degradadas por problemas de contaminación. Por otro, las áreas más aptas aún no ocupadas y con potencialidades para el asentamiento humano están constituidas por la terraza alta del Partido de La Plata. En todos los casos, la aptitud para el uso residencial compite con su aptitud para el uso agrícola. Las áreas no inundables periódicamente se encuentran en el albardón costero hacia el Este y el escalón hacia el Oeste. Estos terrenos se encuentran hoy ocupados, con un escaso remanente de suelo vacante. El resto del territorio está conformado por terrenos con morfologías altamente inundables, como el llano costero y la zona de costa aluvial. Además, en el límite de ambos partidos (Ensenada-Berisso) se encuentra la zona más degradada ambientalmente por la concentración industrial, constituida por la cuenca del Río Santiago.

DOS PROYECTOS: EXTENSION DE LA AUTOPISTA Y CENTRALIDAD EN ENSENADA.



Nueva centralidad Ensenada

Como uno de los componentes del Plan de Ordenamiento Urbano Territorial y Estrategias de Desarrollo Local del Partido de Ensenada. La oportunidad de la propuesta general, se apoya, en primer lugar, en la existencia de una demanda de nuevos edificios para oficinas gubernamentales, permitiendo afirmar su rol en el Gran La Plata. A través de construir una imagen de modernidad en el punto principal de ingreso, El Distrito de Usos Mixtos, se concibe como una pieza urbana que integra actividades económicas, funciones residenciales, y es-

pacios públicos, en un ambiente urbano de calidad, con densidades medias y con una fuerte presencia de espacios abiertos y parques. La idea de integración supone la mezcla de usos en la escala urbana y admite la presencia de edificios mixtos. La integración, en cualquier caso, supone cercanía y distancias peatonales entre actividades. Contempla un aprovechamiento paisajístico de las lagunas y la definición de fachadas urbanas de calidad hacia la Autopista y teniendo en cuenta las conexiones desde los otros puntos del sector como Av. Domingo Mercante (con dique Ensenada, Punta Lara y La Plata) en conjunto con la prolongación de Av. 72 en relación a la Autopista Ricardo Balbín.

Extensión Autopista

Se propone extender el tendido de la autopista Dr. Ricardo Balbín, que conecta la ciudad de La Plata con la Región Metropolitana de Buenos Aires.

1.1. ALTO NIVEL EMPALME AU LA PLATA - BS.

Esta intersección vincula el tránsito hacia el puerto de La Plata al Norte (rama 3), a la ruta provincial N°11 al Este, a Buenos Aires al Oeste y desde La Plata al Sur (rama 2).

1.2. ALTO NIVEL CAMINO RIVADAVIA

Se trata de una configuración del tipo trébol con ramas que vinculan los ingresos y egresos del Camino Rivadavia hacia la AU Balbín. De esta manera, parte del tránsito pesado generado desde el Puerto La Plata se comunica con la RP N°11 al Este y a

CABA al Oeste. Se eliminaron las colectoras de vinculación con los distribuidores de Diagonal 74 y Av. Vergara debido a su proximidad.

1.3. ALTO NIVEL AVENIDA VERGARA.

La Avenida Vergara vincula el tránsito hacia el Puerto de La Plata al Noreste y hacia La Plata al Suroeste. Se proyectaron colectoras para unir la Av. Vergara con el camino de sirga del canal Oeste. Se mantuvo el ancho de zona de camino prevista en el proyecto licitatorio y en los planos de afectaciones de antecedentes.

1.4. VIADUCTO SOBRE CANAL DE CONCLUSIÓN.

Resulta importante debido a la magnitud y cantidad de interferencias. El viaducto se pensó para evitar intervenir en los canales Oeste y de Conclusión, sortea el cruce con el FC Roca y se prolonga hasta la intersección con la Av. Del Petróleo (evitando -de ese modo- constituirse en tapón hidráulico).

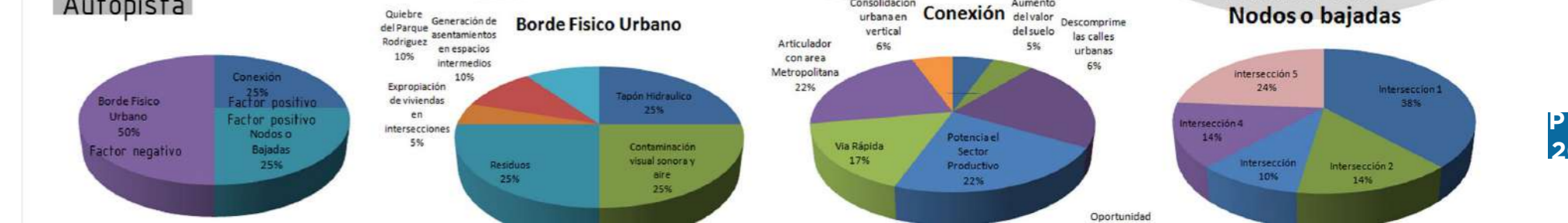
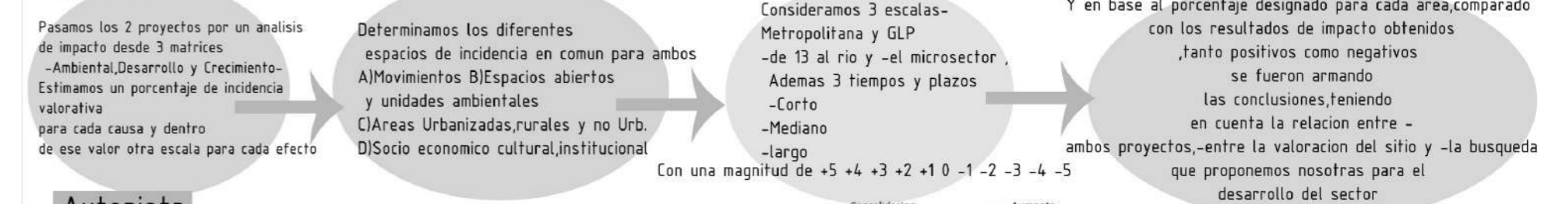
1.5. ALTO NIVEL AV. DEL PETRÓLEO ARGENTINO.

Esta intersección se desarrolla en el cruce de la Av. del Petróleo Argentino, calle 128, calle 129 y el acceso principal a la destilería de YPF. Se trata de una intersección elevada en rotonda sobre

DECIDIMOS VALORAR EL IMPACTO DETERMINANDO CAUSAS Y EFECTOS DE AMBOS PROYECTOS

Causa Usos mixtos -Áreas de oportunidad (viviendas de densidad media, oficinas, uso comercial y equipamiento) Efectos -Conexión socio cultural -Competencia entre jurisdicciones -Desarrollo sobre suelos ambientalmente frágiles Causa: Nuevo desarrollo inmobiliario Efectos -Aumento del valor del suelo -desarrollo residencial -Generación de asentamientos irregulares Causa: Operación del borde urbano Efectos -Nueva imagen para el ingreso a la ciudad -Comercio de alcance local -Competencia con el centro de la ciudad Causa: Accesibilidad Efectos -Desarrollo de pequeñas y medianas Empresas -Propuesta de áreas Verdes de uso recreativo	Causa Conexión -Potencia el sector Prod -Articulador con el área metropolitana -Descomprime las calles urb -Oportunidad de crecimiento de las ind Causa Nodos -Intersección 1-Intersección 2-Intersección 3 -Intersección 4-Intersección 5 Causa Borde físico urbano Efectos -Expropiación de viviendas en las intersecciones intermedias -Residuos -Tapon hidraulico -Contaminación visual, sonora y aire -Generación de asentamientos irregulares en espacios intermedios -Quiebre del parque Rodriguez
---	---

METODOLOGIA



VALORACIÓN DE IMPACTO DE LOS PROYECTOS

Eje desarrollo

Ambos proyectos impactan de manera muy positiva para el desarrollo actual, ya que impulsan a la industria existente y brindan la posibilidad de revalorizar el Puerto.

La nueva centralidad aporta a este eje una reorganización administrativa para el sector y al asentamiento de diferentes empresas; lo cual sumado a la accesibilidad brindada por la autopista constituyen factores determinantes para su desarrollo como complemento de la ciudad de La Plata.

La extensión de la autopista ofrece un impacto positivo para el desarrollo del sector (descomprime el tránsito urbano, permite absorber el tránsito pesado de la producción y en el largo plazo el flujo vehicular derivado de la industria); así como a escala regional, proporcionando la conexión necesaria con la RMBA.

Eje de crecimiento

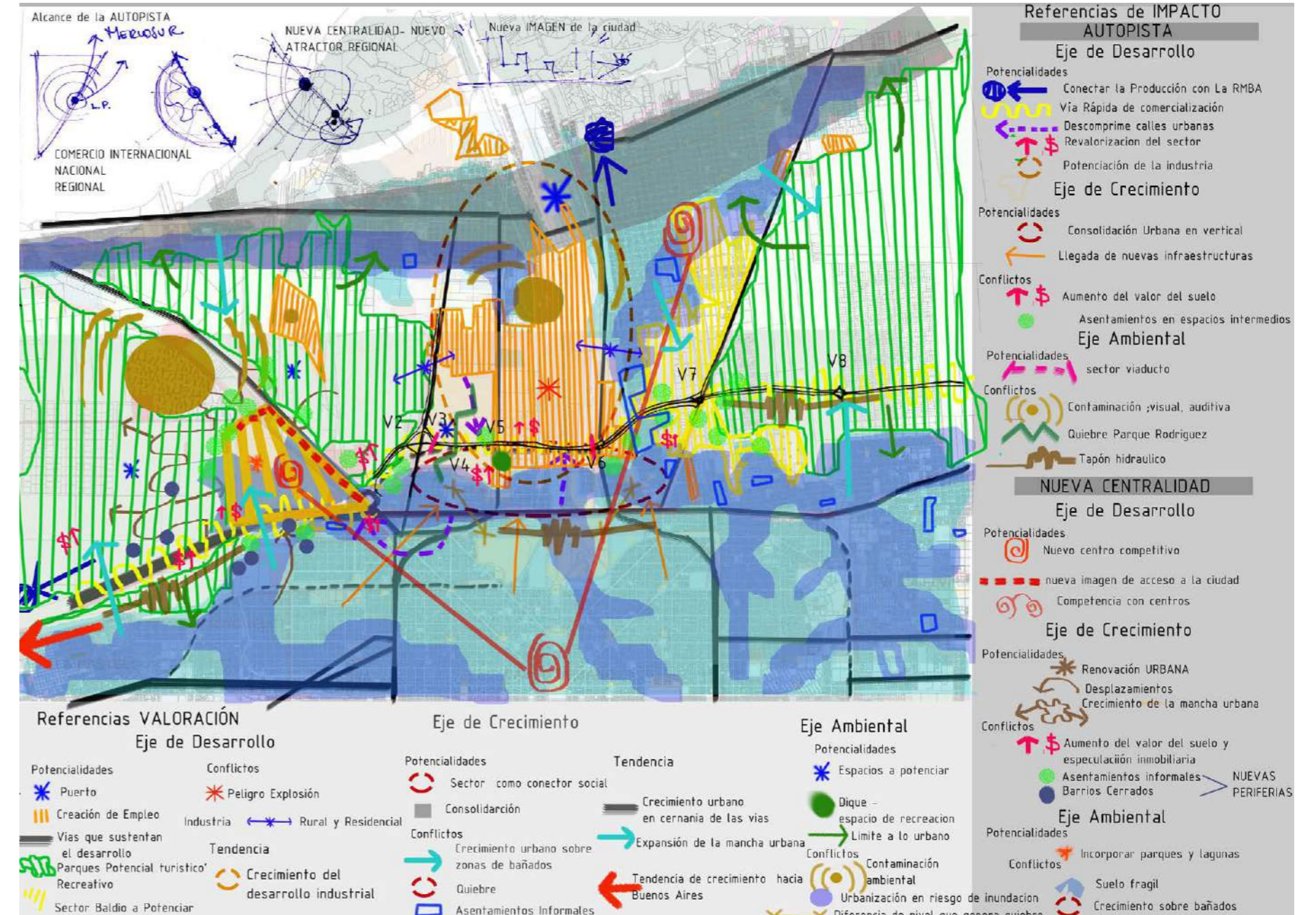
De la evaluación de ambos proyectos y sus impactos surge la posibilidad que el sector experimente a largo plazo la presencia de asentamientos informales en los espacios intersticiales y al mismo tiempo se potencie el crecimiento de la mancha urbana. A su vez, se puede intensificar la fragmentación espacial y social. Sin embargo, también generan impactos positivos como la buena accesibilidad, representando un área de oportunidad. El proyecto de la nueva centralidad, ubicado en un lugar estratégico, impacta de manera más positiva que la extensión de la AU, que si bien genera mayor accesibilidad al sector y se incluye

como una nueva infraestructura que podría complementar a la centralidad, la consideramos no sólo como una barrera física sino socio-cultural. El crecimiento de la industria trae consigo un importante crecimiento y gran desplazamiento poblacional por empleo en la zona. La población podría asentarse allí por periodos de tiempo o asentarse a largo plazo, considerando que el sector cuenta con usos educativos como la Universidad y varias escuelas, sumado a los espacios verdes como El Bosque, El Parque Martín Rodríguez y el aporte de la nueva centralidad de espacios verdes recreativos. Como impacto negativo, ambos proyectos podrían generar un aumento de demanda de suelo y la posible especulación inmobiliaria.

Eje ambiental

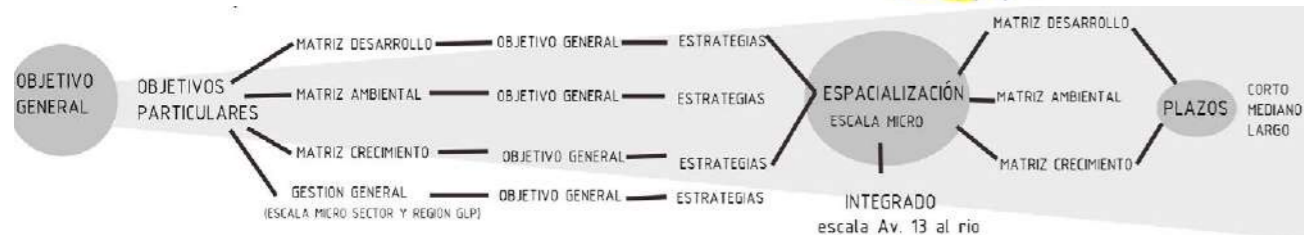
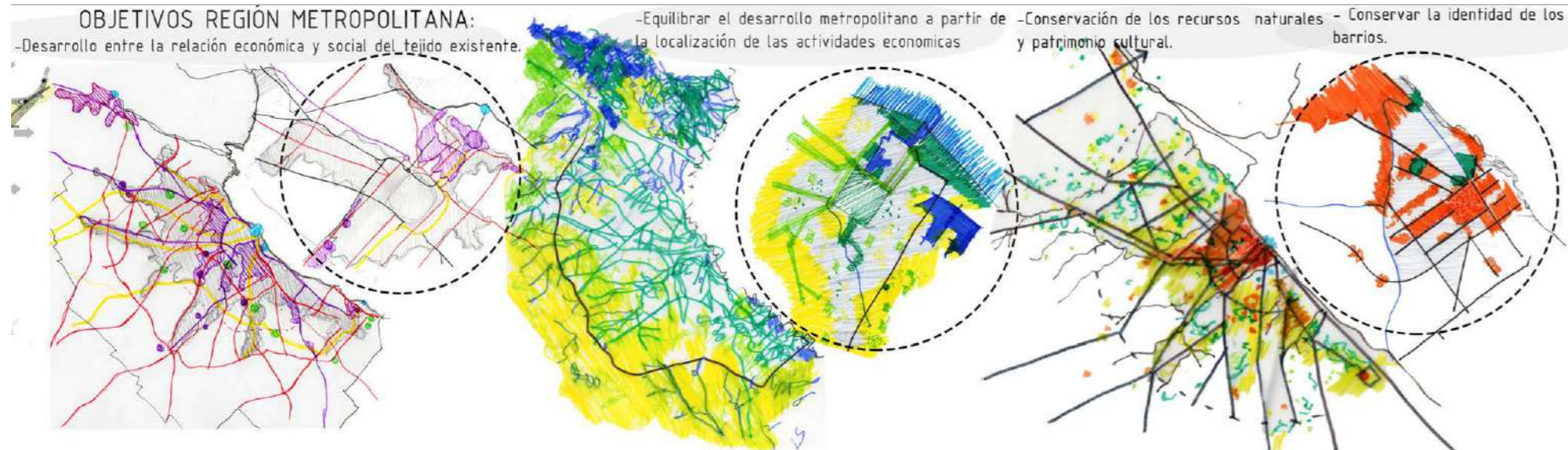
El desarrollo de las industrias potencian los impactos ambientales negativos, en tanto no se mejoren los procesos tecnológicos y productivos, y se adecuen las regulaciones para mitigarlos. También, el posible crecimiento de la mancha urbana sobre el bañado. En la nueva centralidad en suelos ambientalmente frágiles reduce la superficie absorbente, empeorando las condiciones de drenaje en caso de lluvias fuertes y potenciando futuras inundaciones. La Autopista podría generar un impacto ambiental por el flujo vehicular potenciado y la eventual degradación del paisaje.

SÍNTESIS DIAGNOSTICA Y VALORACION DE IMPACTOS



LINEAMIENTOS

Entendiendo la relación con los lineamientos de la RMBA, determinamos que el sector de estudio se caracteriza como centro de servicios, equipamientos y producción. Se pretende, en consecuencia, mejorar las condiciones socio-territoriales de la población, definida por procesos de crecimiento fragmentado y desigual, con baja calidad ambiental. Teniendo en cuenta ambos grandes proyectos se busca potenciar los efectos positivos y mitigar los negativos.



El sector de estudio se caracteriza como centro de servicios, equipamientos y producción. Para mejorar las condiciones socio territoriales y culturales de la población, caracterizada por procesos de crecimiento fragmentado y desigual, baja calidad ambiental y teniendo en cuenta el impacto de los dos grandes proyectos, se busca potenciar los efectos positivos y mitigar los negativos.

Objetivo General:

Consolidar y revalorizar al sector como articulador de la RMBA y la región Gran La Plata.

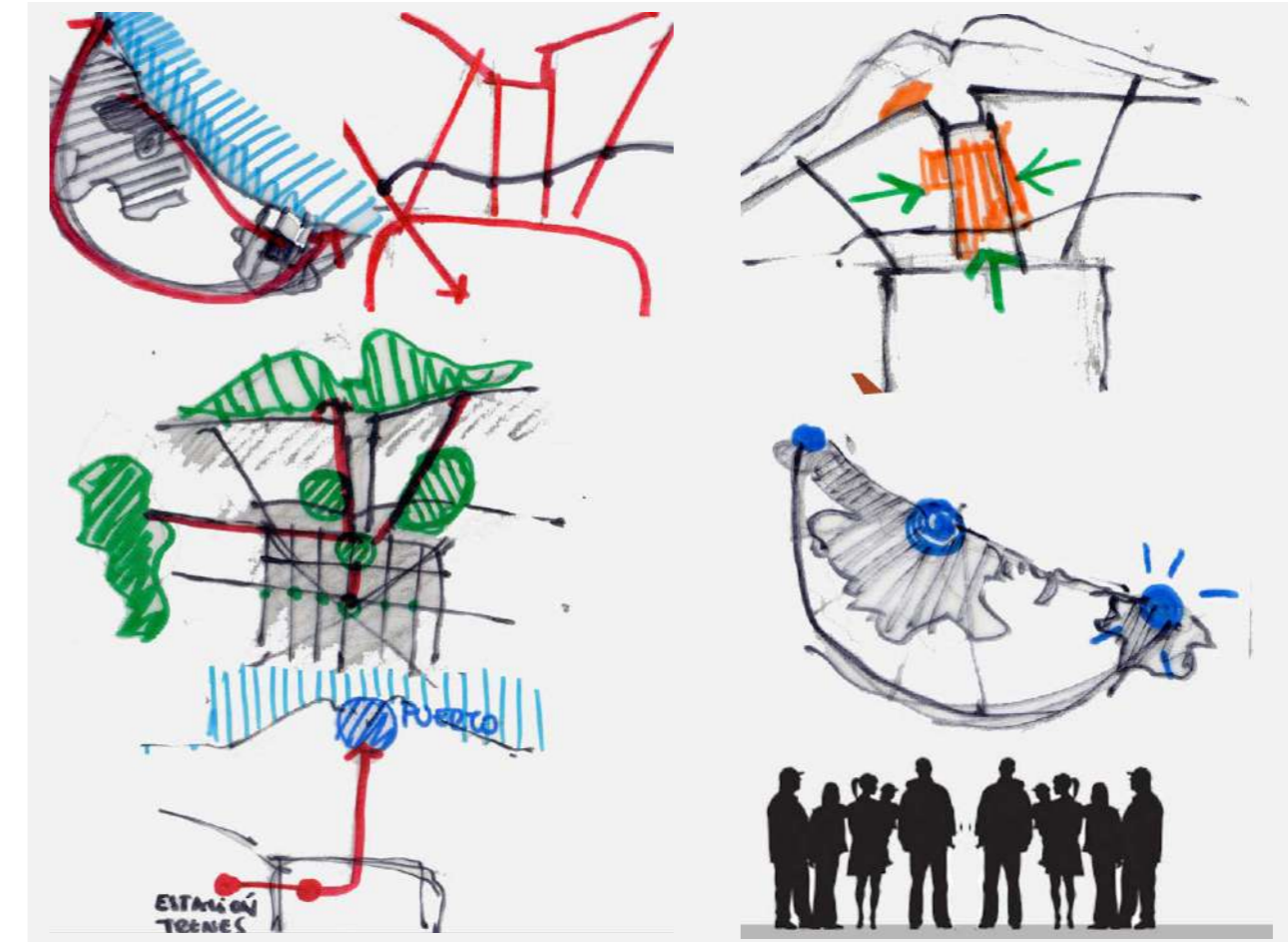
Objetivos Particulares

- Aprovechar la extensión de la Autopista y la conexión con la Ruta 11, para potenciar el desarrollo productivo y la conectividad del área.
- Controlar el crecimiento urbano, resguardando las condiciones ambientales del área y aprovechando las infraestructuras instaladas.
- Mejorar y optimizar la dotación de equipamientos sociales, de ocio, como parques, equipamientos universitarios, industriales, etc.
- Aprovechar los recursos industriales del sector, promoviendo su uso sostenible y resguardando al medio ambiente de los efectos negativos del mismo.

MATRIZ DE DESARROLLO

ESTRATEGIAS.

E1: Reconfiguración de la infraestructura de movimiento, con sistemas de vías segregadas para diferentes tipos de tránsito, relacionados con la RMBA por la extensión de la AU y la R11.



Potenciar el desarrollo productivo-industrial existente del sector como motor de reactivación del área, promoviendo a su vez un desarrollo consciente y respetando las condiciones físicas y ambientales propias del sitio.

E2: Renovación de la trama vial en mal estado, que incluya la jerarquización de vías, la señalización, el mejoramiento de asfalto y del paisaje a través del arbolado urbano, parqueización y mobiliario o equipamiento urbano.

E3A: Mejoramiento del transporte público del área en relación a los sistemas de espacios verdes (lineamiento complementario al lineamiento E4 matriz de crecimiento).

E3B: Reactivación del tren de conexión con el puerto y los diferentes edificios universitarios dispuestos en el sector y en el bosque de la ciudad de La Plata

E4: Reordenación y reestructuración del área industrial, buscando una consolidación que permita recibir relocalizaciones y/o ampliar las unidades existentes de una forma controlada (normas regulatorias).

E5: Renovación y reactivación del Puerto (Escala Provincial).

E6: Potenciación del comercio de escala local del sector, jerarquizándolo como complemento del equipamiento administrativo y comercial en la nueva centralidad.

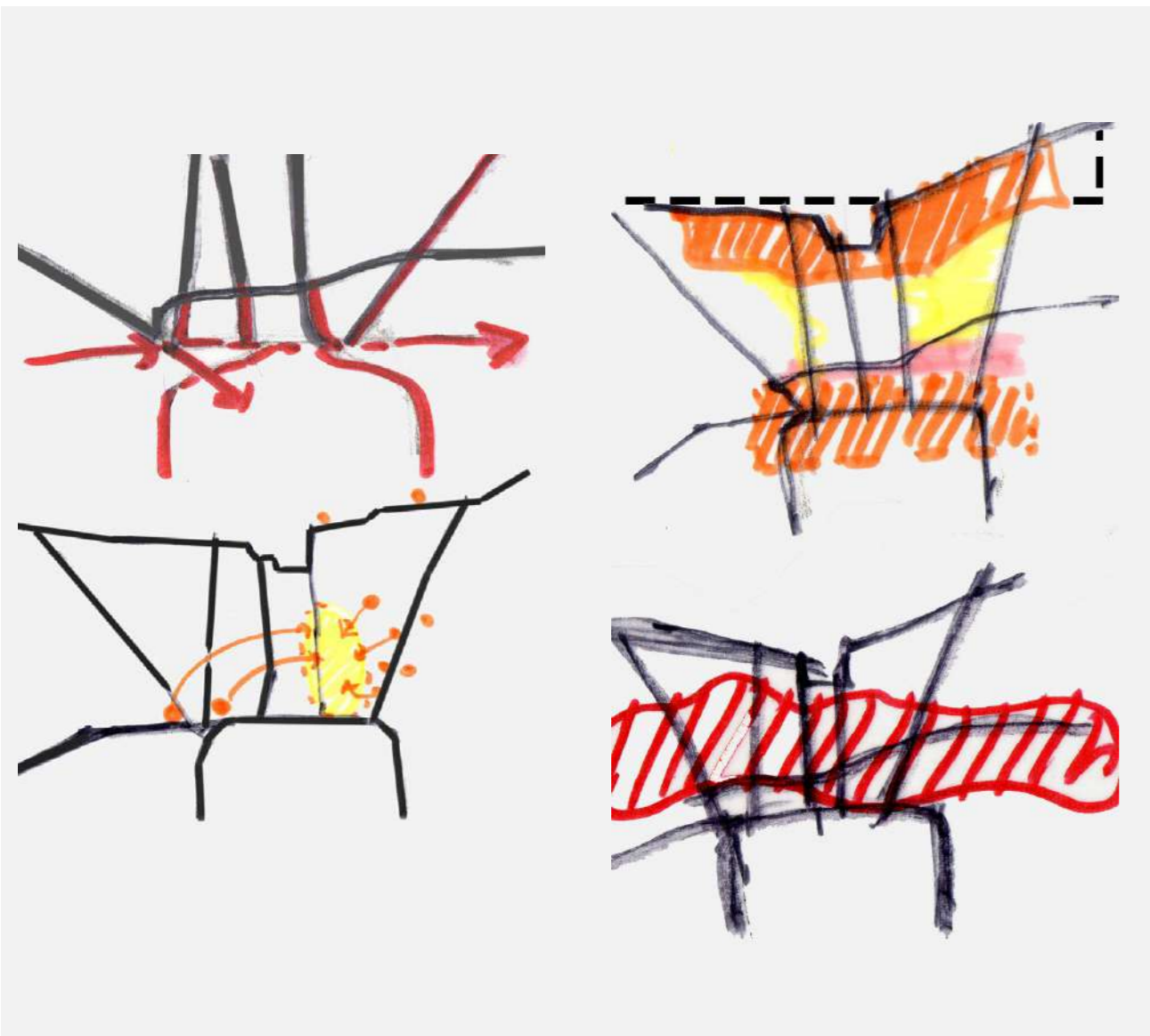
E7: Reordenamiento de los usos del suelo del sector con un objetivo de equilibrio entre los mixtos, industriales, urbanos y residenciales del área.

E8: Fomento de puestos de trabajo para la población local, brindando cursos de capacitación y talleres de oficios.

E9: Promoción de proyectos de escala urbana local de equipamientos sociales para áreas públicas (parques, espacios abiertos intersticiales) propuestos por diferentes universidades, (módulos educativos, bibliotecas, equipamientos deportivos, etc).

MATRIZ DE CRECIMIENTO

Consolidación de las áreas urbanas existentes mediante estrategias de ordenamiento que generen integración del territorio, y a la vez limitación del crecimiento sobre suelos no aptos para el desarrollo.

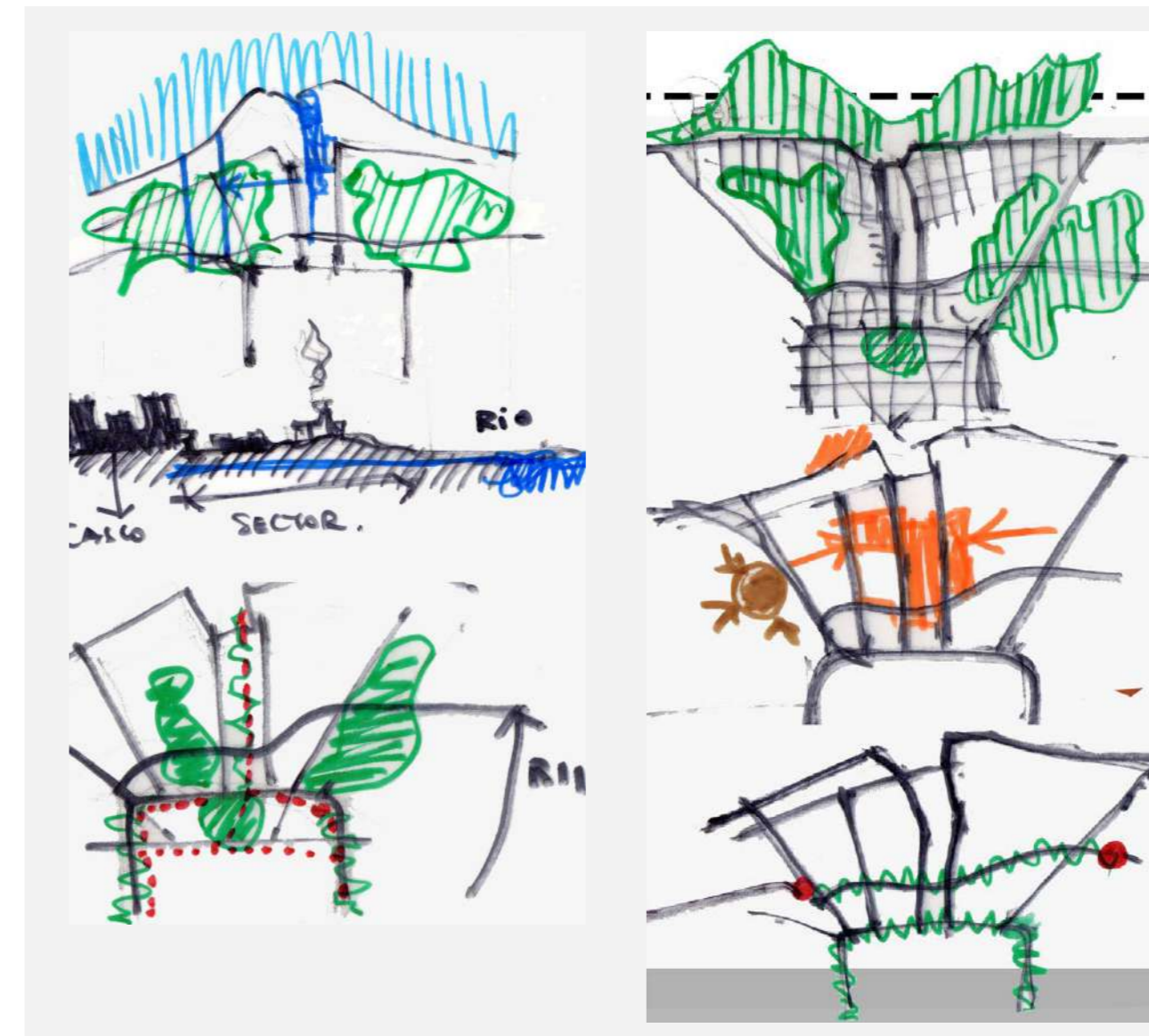


ESTRATEGIAS.

- E1: Mejoramiento de la accesibilidad de diferentes calles urbanas en relación a sitios de interés turístico, recreativo y de actividades de uso residencial.
- E2: Urbanización de asentamientos a partir de la re-construcción y mejoramiento de viviendas, dotación de los servicios básicos, incorporación de equipamientos educativos y de inserción social o la relocalización de situaciones de alto riesgo.
- E3: Reformulación del código urbano, donde se replanteen los límites y las áreas de usos del suelo, tanto urbano como rurales.
- E4: Prolongación de sistemas de movimientos públicos (colectivos de media y corta distancia) que vinculen al sector con el centro de la ciudad de La Plata y los demás subcentros linderos.
- E5: Crecimiento en "vertical", desde diferentes códigos urbanos, proponiendo premios de FOT y FOS a mayor densidad en altura (entendiendo que el sector se caracteriza por un crecimiento "horizontal" dejando lotes vacantes, expandiendo la mancha y generando más fragmentación).
- E6: Promover la consolidación urbana del área a partir del mejoramiento y dotación de servicios de saneamiento básico y equipamientos estratégicos articulados con los existentes,

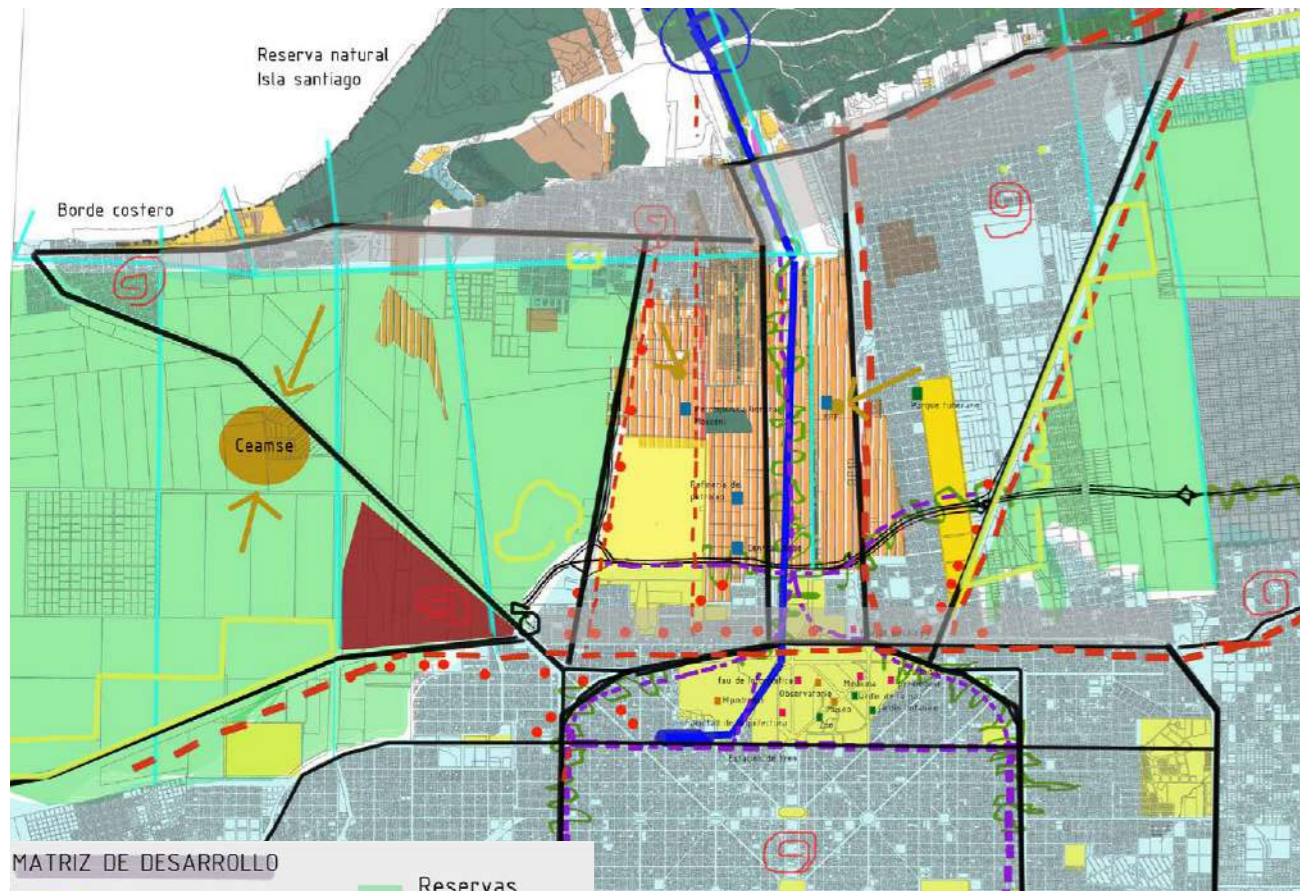
MATRIZ AMBIENTAL

Recuperación y concientización sobre el valor de los recursos naturales, paisajísticos y culturales que identifican al GLP; y promoción del desarrollo de actividades económicas, sociales y productivas.



ESTRATEGIAS.

- E1: Mejoramiento de las condiciones de drenaje del sector y construcción de obras de entubamiento de diferentes arroyos que lo atraviesan.
- E2: Creación de un sistema de bici-sendas de corta distancia en el micro sector para mitigar el impacto negativo ambiental de la congestión de tránsito.
- E3A: Incorporación de un sistema de espacios verdes para actividades públicas que complemente los espacios actuales de gran escala.
- E3B: Preservación del área verde vacante del bañado como reserva natural y parque de uso público.
- E3C: Recuperación y reorganización del Parque Martín Rodríguez.
- E4: Control de la planta del CEAMSE en Ensenada e implementación de la separación de residuos para mitigar los impactos ambientales.
- E5: Control y mitigación de la contaminación que generan las industrias petroleras, metalúrgicas, etc, a través de normas regulatorias.
- E6: Mitigación del impacto negativo de la AU respecto a la contaminación visual, sonora y atmosférica.



MATRIZ DE DESARROLLO

- Potencialización de la industria
- Conexión con el Puerto
- Reactivación del Puerto
- Centralidades en conexión
- Potencialización de los comercios locales
- Separación de carriles en relación al uso ind. publico y cotidiano
- Espacios de conexión social

MATRIZ DE CRECIMIENTO

- Area de consolidación en altura
- Area de vivienda social
- Jerarquización de vías en relación al crecimiento

MATRIZ DE AMBIENTAL

- Reservas naturales
- Zona Urbana
- Parques urbanos recreativos plazas
- Entubamiento de arroyos
- bicisendas
- Conector de espacios verdes
- Parques urbano-Regionales
- Regulación y control de la contaminación
- Completamiento de infraestructura en relación al crecimiento propuesto

IMAGENES LINEAMIENTOS



Bici sendas que conectan los sistemas de verdes propuestos y a potenciar



Propiciar los espacios de circulación que no amenazan al ambiente



GESTIÓN

Fortalecimiento institucional a partir de la articulación de los distintos niveles de decisión y del replanteo de marcos regulatorios específicos para el manejo de las actividades desarrolladas sobre el territorio y el ambiente.

- Capacitación de los recursos humanos para la gestión del territorio.
- Control de actividades industriales y productivas mediante la aplicación y/o ampliación del marco regulatorio. Aplicación y/o creación de normas ambientales para el sitio.
- Actualización de normativas para la delimitación de áreas urbanas y la densificación en vertical a través de premios para la construcción en altura, y las condiciones de crecimiento urbano.
- Puesta en valor en conjunto con las organizaciones
- Articulación inter-jurisdiccional para la ampliación y previsión de servicios sociales y de saneamiento básico.
- Creación de un Banco de Tierra, para evitar la especulación inmobiliaria y el alza de precio de los terrenos.
- Captación de plusvalía por suelo ocioso y recupero para inversión en infraestructuras.



2018 CUENCA MEDIA A° DEL GATO PARTIDO LA PLATA

que esta zona forma parte de un sistema macro y se ve afectado por su contexto.

MARCO TEÓRICO.

Por lo tanto el objetivo de este trabajo es investigar, analizar y valorar todas las variables estructurales y no estructurales y como se articulan entre si, para desde la planificación poder dar una solución a las problemáticas del sector y poder potenciar sus puntos fuertes. Es decir analizando todas las posibles variables, se realiza un diagnóstico para poder saber cuales son las cuestiones a resolver y generar un plan de acción adecuado para mejorar las condiciones de habitabilidad de la población y mitigar el riesgo hídrico.

Riesgo hídrico: Se presenta como la amenaza o peligro que afecta a un sector multiplicado por la vulnerabilidad (se define como exposición mas susceptibilidad e incertidumbre) sobre la resiliencia (capacidad de la población para sobreponerse). Para su gestión integral se pueden tomar medidas estructurales y medidas no estructurales. Las estructurales son aquellas que modifican el sistema de drenaje de una cuenca hidrográfica a través de obras, generalmente de ingeniería civil, para evitar o minimizar los principales inconvenientes y daños que generan las inundaciones. También incluimos en este tipo de obras las de ingeniería forestal y de ecohidrología (forestación, renaturalización de laderas y cauces, etc.). Las no estructurales son aquellas que en los perjuicios ocasionados por las inundaciones son reducidos a través de una

mejor convivencia de la población con las crecidas del río. Incluimos dentro de estas medidas las acciones de cuño social, económico y administrativo. A veces a estas medidas también se las denomina “No Obras”, para distinguirlas de las anteriores.

Cuenca hidrográfica (CH): Es un territorio drenado por un único sistema de drenaje, es decir, que sus aguas dan al mar a través de un único río. Una CH es delimitada por la línea de las cumbres, también llamada divisoria de aguas. El uso de los recursos naturales se regula administrativamente separando el territorio por CH, y con miras al futuro las CH se perfilan como una de las unidades de división funcionales con mucha mas coherencia, permitiendo una verdadera integración social y territorial por medio del agua. La cuenca del Río de La Plata con 3.200.000 km² es la quinta mas extensa del mundo. Se extiende por cinco países: Bolivia, Paraguay, Uruguay, Argentina y Brasil. Además cuenta con una población estimada de 90 millones de habitantes, conteniendo a los dos polos económicos mas grande del subcontinente sudamericano, Sao Paulo (Brasil) y Buenos Aires (Argentina)

Territorios vulnerables: Los ciudadanos viven bajo amenazas; en este contexto, en el Gran La Plata (GLP) son muchas y diferentes las amenazas que hacen de él una región o territorio vulnerable. Fenómenos como la pobreza que tiene como consecuencia la criticidad en la vivienda y

falta de saneamiento que amenaza la salud de la población; inundaciones que causan desastres; posibles accidentes que devienen de la producción y manipulación de materiales peligrosos en industrias de este tipo con urbanizaciones cercanas; indiscriminada urbanización que se extiende sobre las áreas de cultivo intensivo y amenaza con terminar con el suelo absorbente; y las consecuencias del cambio climático que hace por lo menos una década y media amenaza a la sociedad con precipitaciones extraordinarias e inundaciones que ni los drenajes ni el escurrimiento superficial pueden lograr tratar en tiempo y forma, de aquí que se transformó en riesgo y desastre.

Áreas emergentes: herramienta metodológica para seleccionar y analizar los sistemas-paisaje de cuencas hidrográficas prioritarias para el manejo sustentable del recurso agua. Llamamos áreas emergentes a aquellos lugares donde se registran las mayores tasas de cambio en dos grandes componentes de los paisajes: el uso de la tierra y la cobertura natural, y que por ese motivo pudiesen comprometer la sostenibilidad de los paisajes en relación con el servicio ambiental agua, particularmente cuando se carece de eficientes controles ambientales o de una calificada educación ambiental. La dinámica de estas áreas responde a un conjunto de factores movilizados de la economía, la población y los recursos naturales; entre ellos se destacan: las ventajas ecológicas comparativas; la

presión demográfica; la intensidad del uso de la tierra y las políticas públicas y privadas de naturaleza territorial. Estos son, por lo tanto, los factores que explican la dinámica de los cambios territoriales.

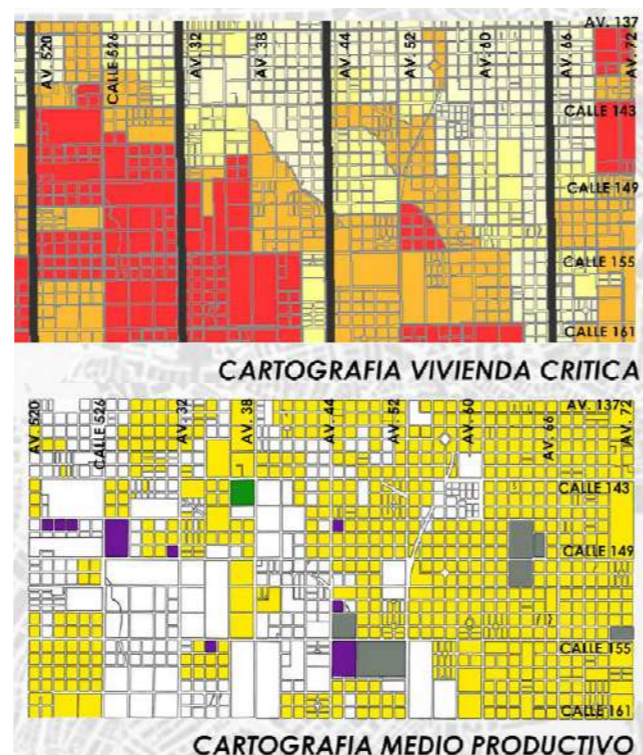
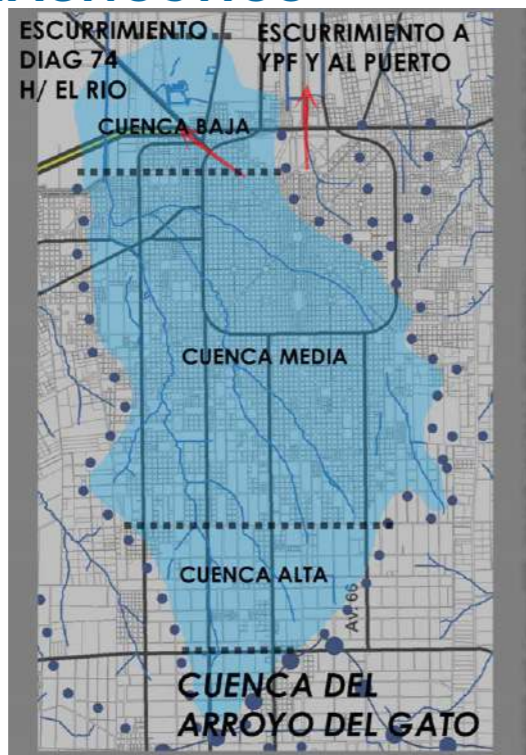
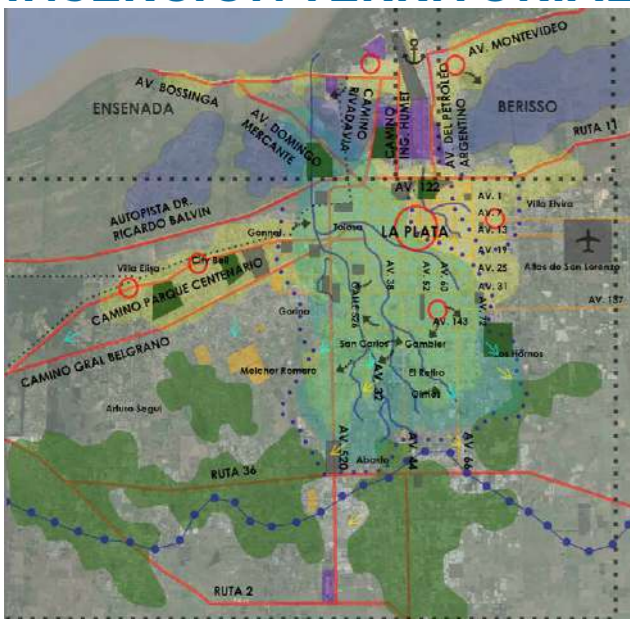
Corredor frutihortícola: El cinturón hortícola Platense es una franja productiva ubicada en el periurbano de la ciudad, la cual abastece a mas de 14 millones de personas en el conurbano bonaerense y otras regiones del país. Por su cercanía a los mercados y por la calidad de clima y suelo se pueden producir innumerables hortalizas para el consumo de la población. Se observa una tendencia decreciente en cuanto al régimen de propiedad como forma de tendencia y, por consiguiente, un incremento del arrendamiento como forma de acceso a la tierra, el cual llega a representar casi la mitad de la superficie de los establecimientos hortícolas en el partido de La Plata. Hay ciertas características que hacen distinta a la producción de hortalizas en la región Platense, comparada con otras regiones productivas, entre ellas encontramos: distancias a los mercados, mejoras en el servicio de transporte, calidad de suelo y clima, inversión de capital y mayor demanda y menor oferta. Es la región mas importante del cinturón verde bonaerense y de la provincia

Accesibilidad: Es un concepto vinculado a los lugares: indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden llegar a un lugar; la movilidad es un concepto vinculado a los individuos (ciudadanos,

transportes públicos y empresas). En cuanto a la accesibilidad a escala macro, el GLP cuenta con importantes vías a escala interurbana, provincial y nacional (Av 44, Av520, Autopista Ricardo Balvin, camino Centenario y Belgrano, Ruta 36, Ruta 2, Ruta 3, Ruta 6, Ruta 11, etc) En cuanto a la movilidad, la situación interna es más complicada, con un gran número de vehículos particulares y camiones de carga llegando hasta el casco, y un sistema de transporte público poco efectivo e inaccesible para los sectores mas vulnerables fomentando la exclusión.

Infraestructura: se refiere al conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo de una actividad o para que un lugar pueda ser utilizado. En nuestro sector, aproximadamente el 50% de la población se encuentra en el grupo del (NBI) Necesidades básicas insatisfechas, es decir, que el lugar ocupado por las personas para vivir no está siendo bien utilizado, por lo tanto la calidad de vida no es óptima, es vital dotar de todo tipo de infraestructura.

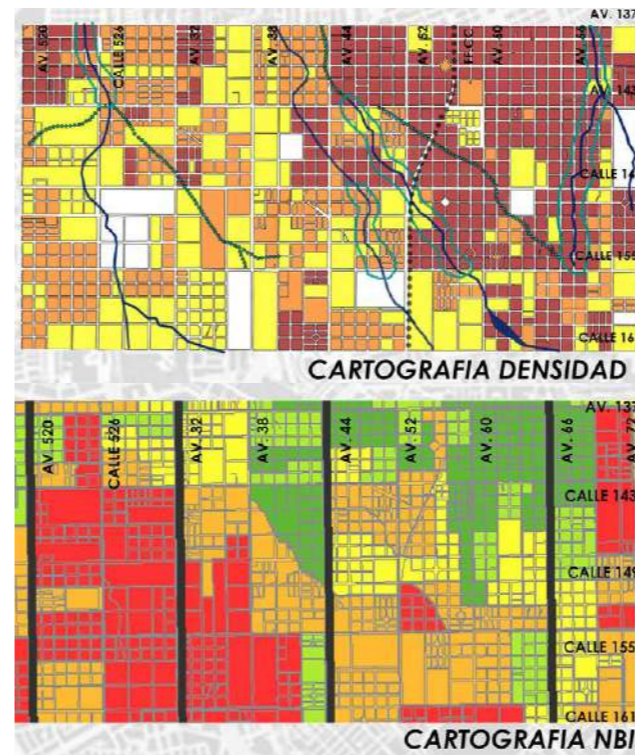
INSERCIÓN TERRITORIAL DIAGNÓSTICO



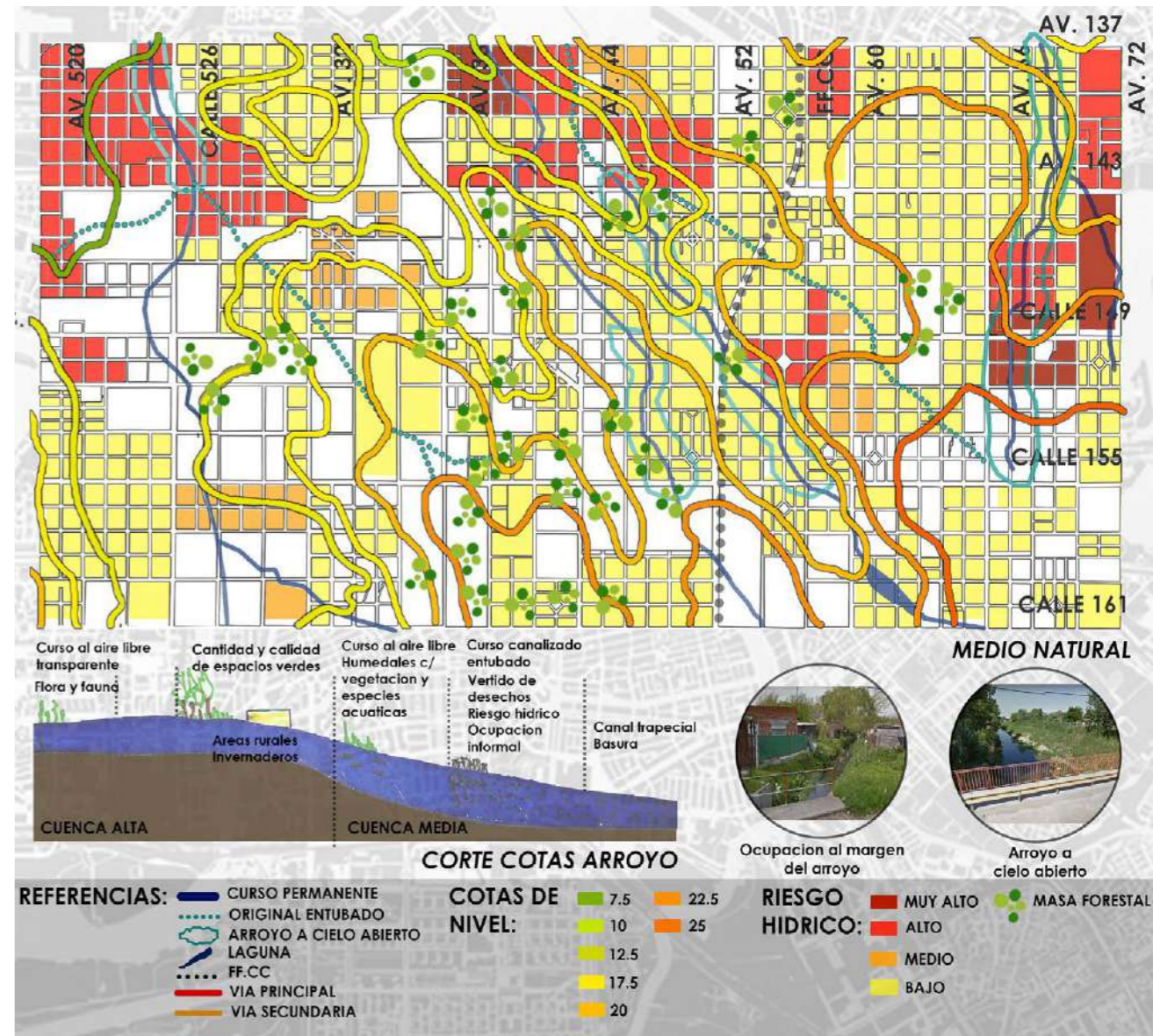
El Arroyo del Gato es un curso de agua de la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Forma parte de la Cuenca del Río de La Plata. Se caracteriza por un cauce levemente sinuoso, cuyas márgenes presentan un talud de fuerte pendiente y escasa altura. El Arroyo del Gato, de 35km de longitud, cruza de oeste a este el Partido de La Plata y Ensenada. Son 380 mil las personas que habitan en la cuenca, muchas en asentamientos informales. Recibe residuos de las áreas urbanas y rurales de Ensenada, La Plata y Berisso, ingresando aproximadamente 27.700 tn por mes, equivalentes a 1.060tn diarios. Infraestructura:

Como se dijo anteriormente, mas del 50% del sector cuenta con una insuficiencia en la infraestructura general, ya sea de servicios técnicos y de transportes, tanto así como infraestructura vial, por lo tanto es de vital importancia resolver este tema para garantizar la seguridad de la población y su correcto desarrollo en buenas condiciones. Accesibilidad: El sector se encuentra entre el casco urbano con su área portuaria y de mercado y entre el corredor frutihortícola con puntos de acceso pesado importante; y también de transportes públicos de corta y larga distancia y particulares, sobre todo muy colapsadas en la temporada. Se de-

bería resolver este tema dotando de usos especiales de acceso y salida para cada tipo de vehículo, modificando el sistema de vías principales y secundarias y fomentar el uso del ferrocarril tanto para transporte interno como para transporte externo Medio social: En el plano actual se fomenta la exclusión ya que varias partes del sector se encuentran desconectadas de todos los sistemas, (algunas mas que otras) viviendo en pésimas condiciones parecen lugares abandonados y olvidados, por eso nos parece de vital importancia resolver este tema de manera urgente. Medio natural: Es el tema central del traba-



jo, la cuenca del gato, un espacio de escurrimiento del agua, donde habitan personas en lugares donde sufren riesgo hídrico e impermeabilizan el suelo impidiendo el curso natural y provocando desastres naturales, con tan poco suelo absorbente y poca forestación planificada, es el tema principal a resolver. Usos del suelo: Están bien en general, debería resolverse la cantidad de suelo no absorbente que se puede generar, la vivienda crítica y no permitir la ocupación de los territorios adyacentes a los cursos de agua. Fomentar corredores económicos y planificar los espacios verdes absorbentes.



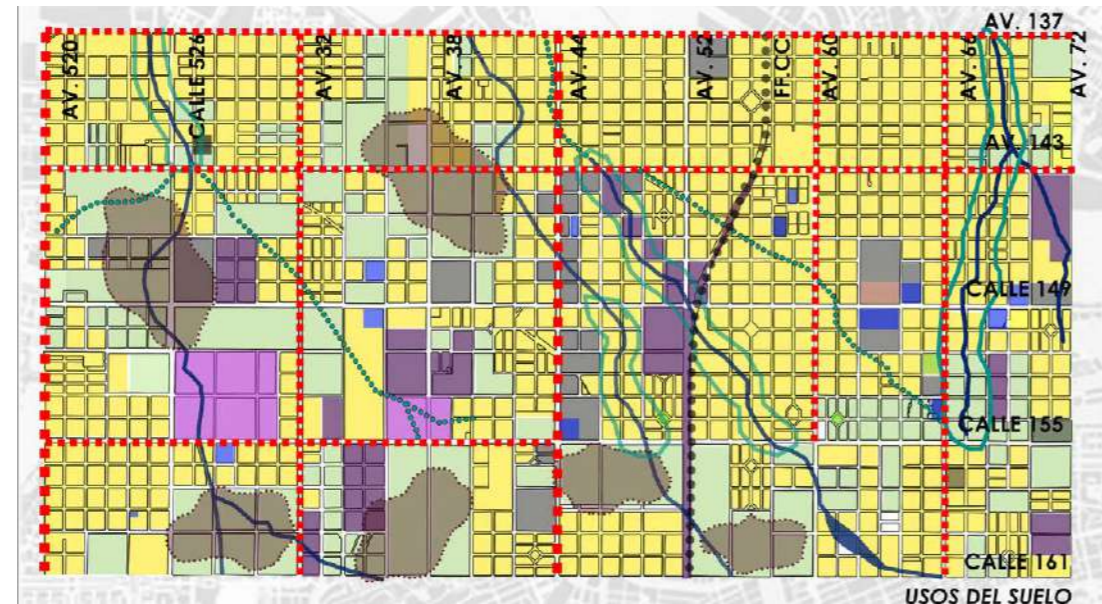
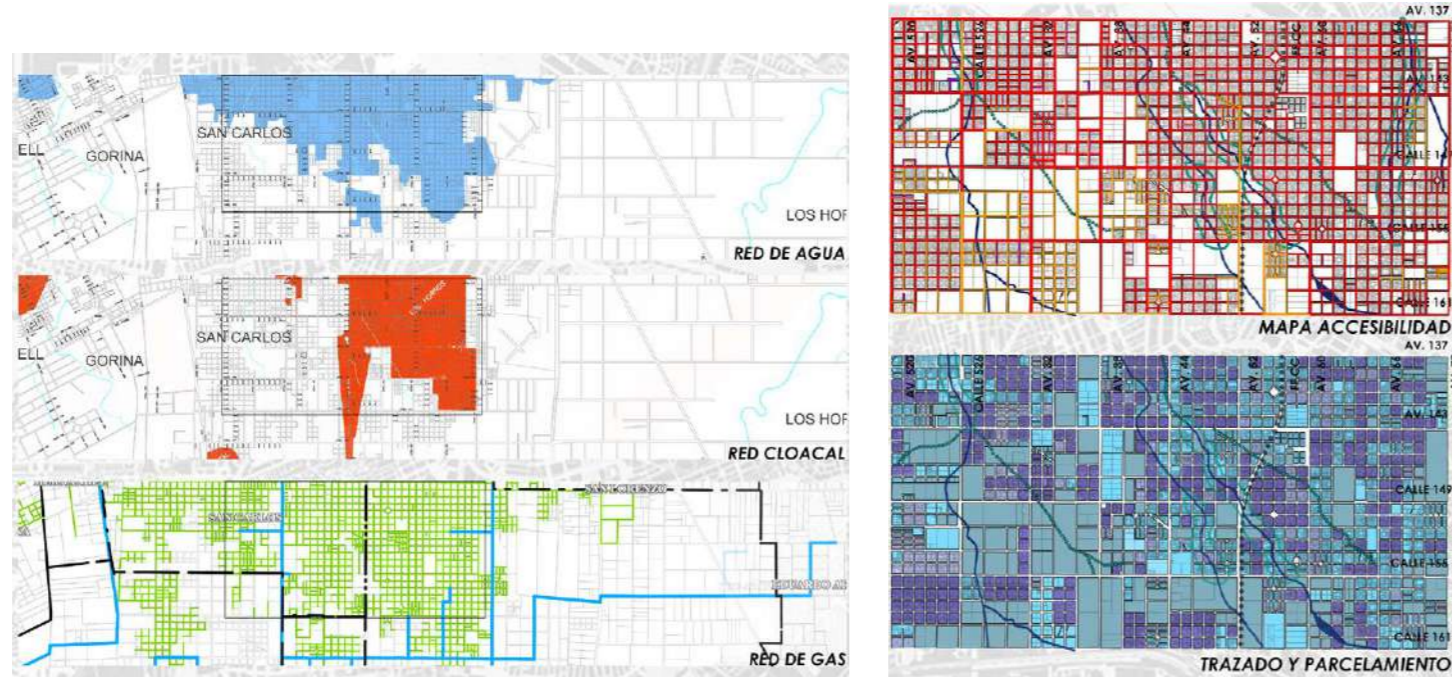
**MEDIO CONSTRUIDO:
INFRAESTRUCTURAS**

El arroyo del Gato se encuentra prácticamente en todo su curso a cielo abierto, solo en un tramo bajo el distribuidor de tránsito de las calles 13 y 520, es entubado. Se detectan tres situaciones diferenciadas:
 A- Desde su nacimiento hasta la avenida 143 el curso de agua se conserva en estado natural.
 B- Desde la avenida 143 hasta el cruce con el FFGR se encuentra canalizado y/o obras de canalización.
 C- A partir del FFGR a su desembocadura en la cuenca baja, el curso de agua se desarrolla mediante el canal trapecial sin revestimiento con un fondo de base de 60,00 m.



"Proyecto estructural canalización Arroyo el Gato" Ministerio de Infraestructura.

Las obras pertenecen al proyecto estructural de Canalización, desde su desembocadura en Río Santiago, partido de Ensenada, hasta la Avda. 143. Se destaca que las vías del F.F.G.R. hasta la Avda. 143 el Arroyo del Gato se ampliará y se conformará una sección rectangular de Hormigón Armado, comenzando con una base de fondo de 40 m. y finalizando con una base de 15 m. a lo largo de 13.543 m. Para ello se utilizarán más de 58.000 m3 de Hormigón Armado. Con esto se pretende adecuar la capacidad de este arroyo en todo su trayecto permitiendo mejorar la conexión de crecidas extraordinarias por aportes de su cuenca, y de sus principales tributarios, el Pérez y El Regimiento.

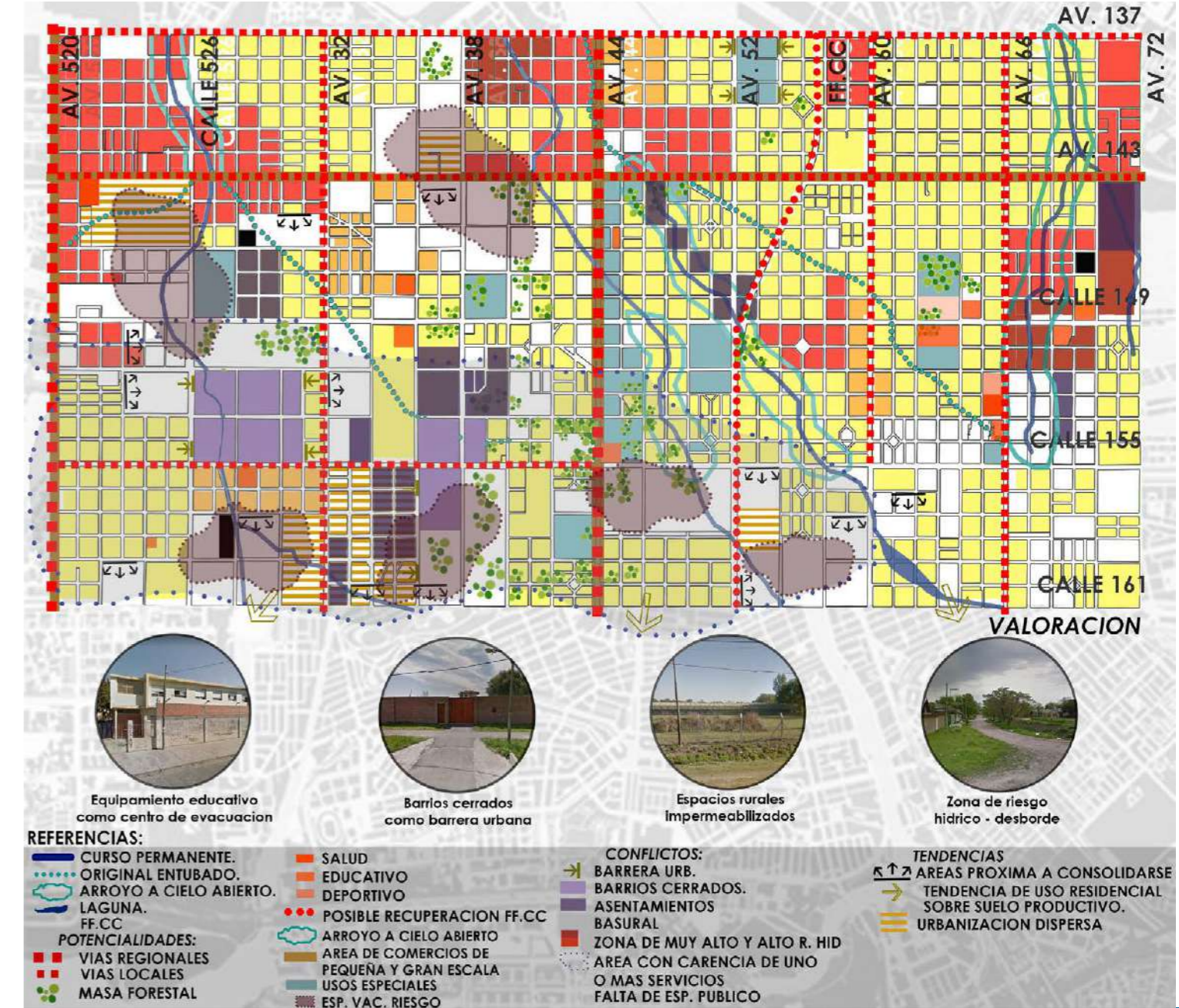


VALORACIÓN

POTENCIALIDADES:
 | Vías regionales 520 y 44, vías locales 32 y 60. Mejoramiento y exclusividad de las vías de transporte más concurridas de la zona.
 | El aprovechamiento de áreas verdes como generadoras de espacio público.
 | Arroyo a cielo abierto: se destaca la presencia del mismo entre las áreas urbanizadas.
 | Ferrocarril: zonas elevadas para la circulación del ferrocarril que puedan funcionar como vías de escape.
 | Salud, educación y deporte: creación de equipamientos en áreas de bajo riesgo de inundación pueden ser utilizados como centros de evacuación.

CONFLICTOS:
 | Barrio cerrado: la existencia de obras que en forma permanente y/o temporal son barreras o diques de acumulación de agua sin posibilidad de salida.
 | Barrera urbana: la escasa accesibilidad al curso de agua -vial y peatonal- no permite la visualización y el disfrute del recurso natural.
 | Asentamientos precarios: se registran villas asentamientos precarios, en la cuenca media y en parte en las márgenes del arroyo.
 | Falta de un sistema de espacios públicos, impide su posible uso como áreas de absorción o almacenamiento de agua.
 | Calles sin salida: Anegamiento de vías principales y secundarias.
 | Basurales: Afecta la calidad del agua y afecta contra la flora y fauna autóctona.
 | Espacios rurales impermeabilizados: la creciente tecnología del invernadero provoca consecuencias negativas sobre el paisaje, el aire y la tierra. Formándose cada vez que llueve importantes masas de agua.
 | Zona de riesgo hídrico: desborde de los cauces de los arroyos inundando las zonas aledañas debido a las intensas y persistentes lluvias, a la insuficiente capacidad de carga de los cauces, al rebasamiento de agua de la zona pluvial en el encuentro con los cauces. En el mismo sentido, la deficiencia de los entubamientos en el encuentro con la traza urbana.

TENDENCIAS:
 | Uso residencial sobre suelo productivo, limitándolo.
 | Expansión urbana dispersa debido a la falta de planificación provocando el crecimiento horizontal de la ciudad sin límites.



<p>REFERENCIAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> CURSO PERMANENTE. ORIGINAL ENTUBADO. ARROYO A CIELO ABIERTO. LAGUNA. FF.CC <p>POTENCIALIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> VÍAS REGIONALES VÍAS LOCALES MASA FORESTAL 	<ul style="list-style-type: none"> SALUD EDUCATIVO DEPORTIVO POSIBLE RECUPERACION FF.CC ARROYO A CIELO ABIERTO AREA DE COMERCIOS DE PEQUEÑA Y GRAN ESCALA USOS ESPECIALES ESP. VAC. RIESGO 	<p>CONFLICTOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> BARRERA URB. BARRIOS CERRADOS. ASENTAMIENTOS BASURAL ZONA DE MUY ALTO Y ALTO R. HID AREA CON CARENCIA DE UNO O MAS SERVICIOS FALTA DE ESP. PUBLICO 	<p>TENDENCIAS</p> <ul style="list-style-type: none"> AREAS PROXIMA A CONSOLIDARSE TENDENCIA DE USO RESIDENCIAL SOBRE SUELO PRODUCTIVO. URBANIZACION DISPERSA
---	--	---	--

ESTRUCTURA

MEDIO CONSTRUIDO: ESTRUCTURA TERRITORIAL



DIAGNÓSTICO CUENCA DEL GATO

A partir de la realización de la estructura territorial del área de intervención podemos detectar:

- Grandes vacíos urbanos rodeados de asentamientos informales, barrios privados y urbanización dispersa. Puede hacerse esta misma observación sobre las áreas donde se encuentra el arroyo a cielo abierto como una tendencia de ocupación.
- En el área donde se registra baja densidad hay deficiencia de servicios, alto NBI y vivienda crítica. El caso opuesto es donde se detecta mayor densidad.
- Poca cantidad de verdes planificados, aunque se detecta gran cantidad de espacios verdes vacantes con forestación.



Av. 520 como vía de acceso regional



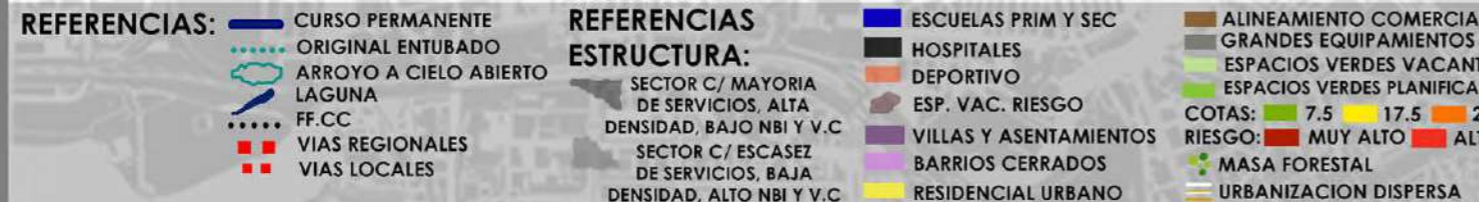
Sector con escasez de servicios, baja densidad, alto NBI y vivienda crítica



Viviendas sobre áreas de alto riesgo hídrico



Áreas sin ocupar a lo largo de la cuenca



LINEAMIENTOS

Objetivo general:

Mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores urbanizados y conducir el crecimiento ordenado de las nuevas áreas residenciales, considerando las condiciones físico-ambientales y previendo el acceso y la dotación de infraestructuras, servicios y equipamientos.

Objetivos Secundarios:

- Aprovechar los recursos ambientales del territorio promoviendo su uso de forma sostenible garantizando el correcto escurrimiento de las aguas.
- Promover la integración socio espacial y funcional en el área, caracterizada por grandes carencias que reflejan procesos de desigualdad urbana y rural.
- Fortalecer institucionalmente al municipio a partir de la capacitación de recursos humanos mediante sistemas de prevención, e incorporación de instrumental para el ordenamiento territorial.

Los objetivos se separan en 4 ejes, cada uno con sus respectivos lineamientos.

Eje Ambiental - Lineamientos:

- Manejo del flujo de agua para reducir el impacto de las inundaciones.
- Concientización para los vecinos sobre el medio físico/natural en donde viven.
- Control de la contaminación de las napas y los basurales.
- Conservar los cauces de los arroyos abiertos y los humedales: medio de drenaje natural.
- Generar sistemas de reutilización del agua de lluvia donde existe gran ocupación de suelo.
- Recuperación y puesta en valor de los recursos ambientales y culturales que identifican al sector.

Eje de crecimiento urbano - Lineamientos:

- Dirigir el desarrollo territorial mediante estrategias de ordenamiento que propicien la integración del territorio y el aprovechamiento de las infraestructuras instaladas y proyectadas.
- Extensión de la red de infraestructura hacia todo el sector urbanizado y a urbanizar.
- Proporcionar espacios públicos y equipamiento para el desarrollo de actividades.
- Promover la cultura y la integración social haciendo uso de los vacíos urbanos.

Eje sistema de movimiento - Lineamientos:

- Reestructuración y mejoramiento del sistema de vínculos para optimizar la movili-

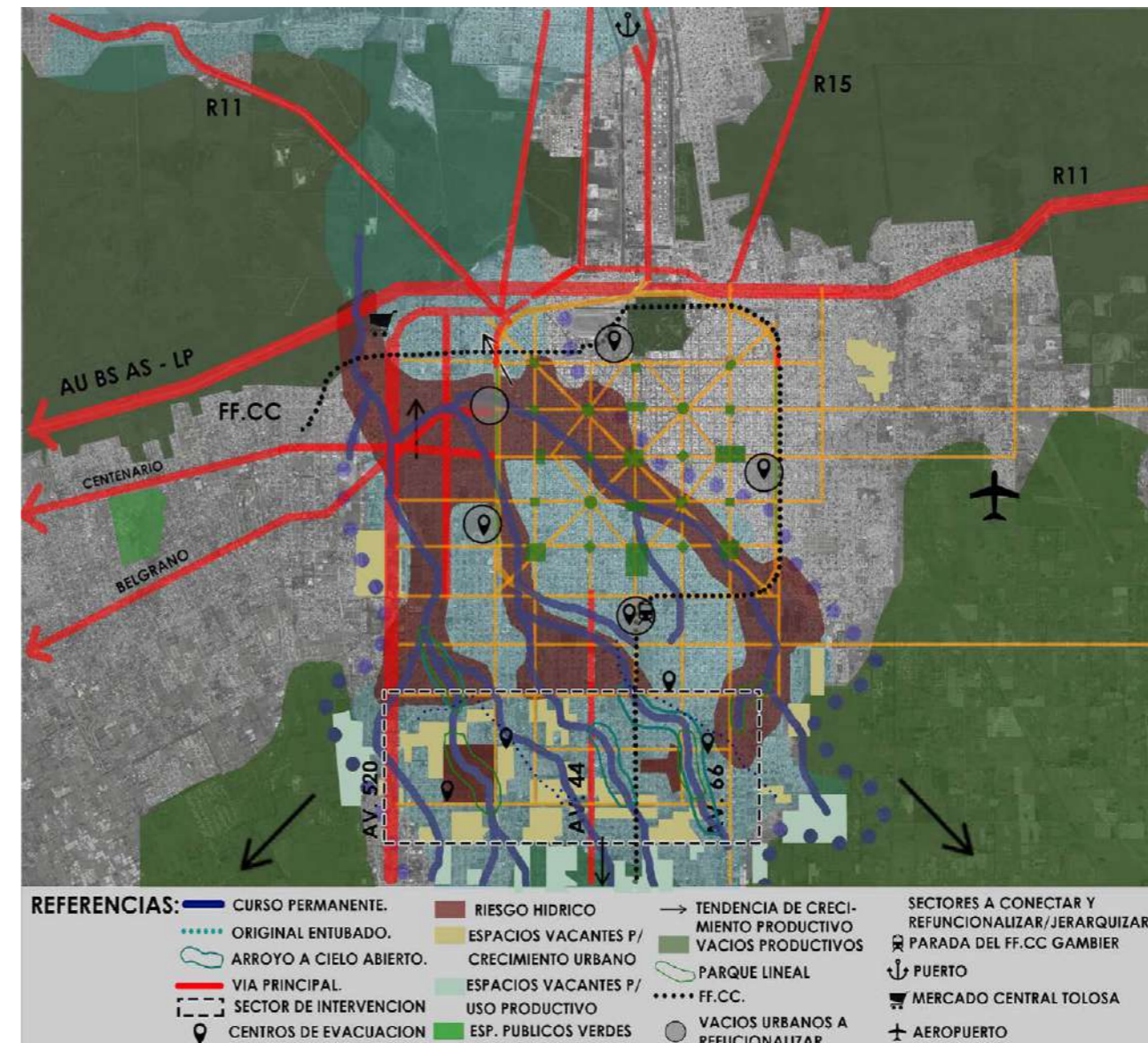
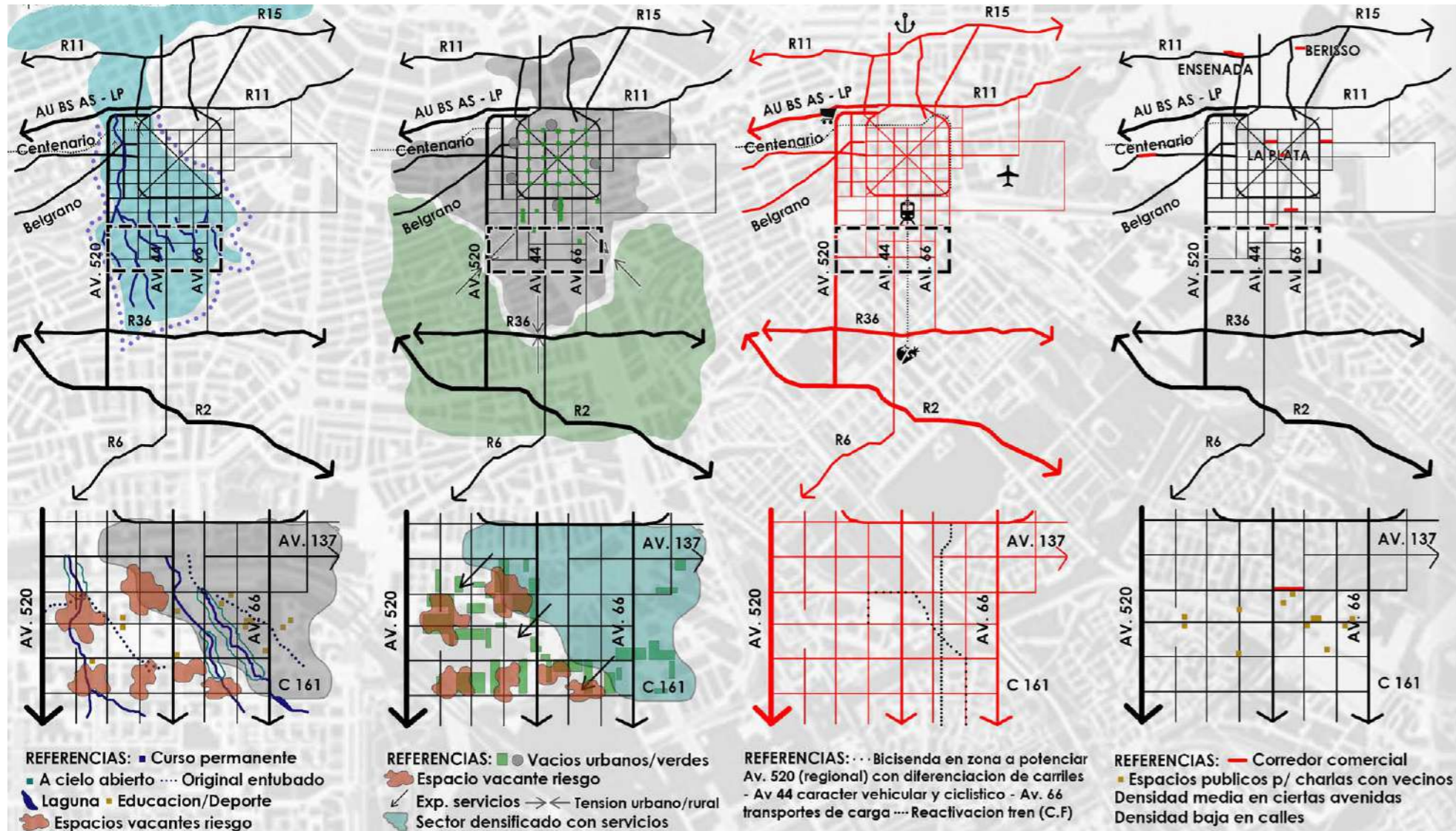
dad urbana, periurbano e interurbano.

- Renovación de la trama vial urbana que incluya la jerarquización de vías y señalización.
- Mejoramiento del sistema de transporte público.
- Reconfiguración de las infraestructuras viales primarias y secundarias, contemplando los modos de desplazamiento vehicular, ciclístico y peatonal.
- Intervenciones específicas para áreas de alto/muy alto riesgo.

Eje gestión territorial - Lineamientos:

- Fortalecimiento a partir de la articulación de diferentes niveles de decisión y de la creación de marcos regulatorios específicos para el manejo del territorio y el ambiente.
- Capacitación de recursos humanos para la gestión del territorio.
- Creación de normativa para la delimitación de áreas: urbana, de expansión urbana y periurbana; y el control de las actividades productivas.
- Articulación interinstitucional para la ampliación y provisión de servicios sociales y de saneamiento básico.

PROPUESTA



Equipamientos públicos para dictar charlas con el fin de concientizar. /Liberación de los márgenes de los arroyos, en zonas de alto y muy alto riesgo. /Generar sistemas capaces de recolectar agua de lluvia para su futura utilización, donde existe gran ocupación y grandes equipamientos con suelos no absorbentes. /Generar parques inundables en espacios verdes vacantes cercanos a los arroyos, en zonas de alto y muy alto riesgo. /Creación de espacios públicos planificados, con equipamiento que respondan a las necesidades del entorno (cultural, social, salud, etc.) /Proveer de servicios básicos, a las zonas urbanizadas y a urbanizar. /Refuncionalización/Reactivación de FF.CC para fortalecer el transporte público urbano alrededor de circunvalación, conectando la estación de 1y44 con la vieja estación (19 y 71) y la estación de Gambier (31 y 52), y la conectividad entre el cordón frutihortícola con el mercado central de Tolosa, con una posible extensión en Gambier hacia la provincia. /Reestructuración y mejoramiento del sistema de vínculos para optimizar la movilidad urbana, periurbana e interurbana, reordenando y perfeccionando el recorrido de transporte público. /Modificación del código de edificación, de 3 niveles de altura a 5 sobre avenidas. Para promover el crecimiento vertical sobre el horizontal y un aumento de densidad del 50%. En áreas de alto riesgo se propondrá la construcción vivienda palafítica. /Plantear plazos de ejecución de hasta 5 años para los espacios vacantes y reducción del FOS a 0.4 /Creación de normativas

ca. /Abastecimiento de fuentes alternativas de energía para el equipamiento público urbano. /Ampliación y mejoramiento de la red de gas natural. /Mejoramiento y optimización de los servicios de comunicación (televisión, internet, teléfono).

Lineamiento III: Programa espacios públicos, equipamiento y actividades. Proyecto: Propuesta de alternativas de dotación y localización y programación de equipamiento recreativo, deportivo y culturales.

Lineamiento IV: Programa integración y cultura. Proyecto: Identificación de áreas claves prioritarias para la intervención. /Creación de centros comunales que promuevan la identidad del barrio.

Eje sistema de movimiento.

Lineamiento I: Programa sistema de vínculos. Proyecto: Reconfiguración de la estructura vial. /Implementación de la bajada a la autopista.

Lineamiento II: Programa trama vial urbana. Proyecto: Jerarquización de vías circulatorias. - Propuesta de alumbrado público en la red vial. /Propuesta de arbolado.

Lineamiento III: Programa red de transporte público. Proyectos: Extensión del recorrido del transporte. /Ampliación de la estación de Gambier.

Lineamiento IV: programa modos de desplazamiento. Proyecto: Creación de dárseñas para las paradas de ómnibus. /Implementación de bici sendas. /Creación de una vereda mínima reglamentaria. /Creación de senderos peatonales.

Eje de gestión territorial.

Lineamiento I: Programa de fortalecimiento institucional. Proyecto: Mejoramiento de las capacidades técnicas-políticas y administrativas vinculadas con la gestión territorial.

Estudio de mecanismos de articulación público privado para financiación y ejecución de proyectos del desarrollo urbano. /Mejoramiento de la infraestructura tecnológica para la gestión territorial. /Creación de un sistema de interacción entre municipio e instituciones gubernamentales y no gubernamentales con incidencia en el territorio.

Lineamiento II: Programa capacitación de los recursos humanos. Proyecto: Creación e implementación de mecanismos de participación ciudadana en las acciones a desarrollar en la trama de áreas críticas /Espacios de reunión para las juntas vecinales.

Lineamiento III: Programa de áreas urbanas y productivas. Proyecto: Normativa de zonificación y densidad.

Lineamiento IV: Programa de servicios sociales y saneamiento. Proyecto: Red de saneamiento y mantenimiento. /Destacamentos policiales de salud y bomberos. /Nodo de ayuda social.

GESTIÓN

EJE AMBIENTAL	
Lineamiento I	
Programa: Control hídrico	
Proyectos:	
P1.	Diagnóstico ambiental de la ciudad y del entorno periurbano. Descripción: Se trata de un estudio parmenorizado de la situación actual del impacto ambiental que ejerce el núcleo urbano y periurbano del sector, para la identificación de puntos críticos de descargas, así como las tendencias y los posibles escenarios futuros. Este diagnóstico de situación, así como el desarrollo de indicadores de sustentabilidad ambiental para evaluar y monitorear estos efectos, permitirán que el área pueda transformarse en un municipio amigable con el ambiente. Determinación de unidades de paisaje urbano, periurbano y rural.
P2.	Estudio para la caracterización y dinámica de los recursos hídricos para la generación de líneas bases. Descripción: se destaca la importancia de generar líneas de bases y monitoreo periódicos de los cuerpos de agua superficial y subterránea relacionados con el núcleo urbano y periurbano. Estudios que contemplen cantidad, calidad y vulnerabilidad proporcionarían las bases para un uso adecuado del recurso, mejorando aspectos como la continuidad y la cobertura.
P3.	Expansión y canalización de los arroyos y canales existentes. Descripción: Se plantea la necesidad de manejar eficientemente los flujos hídricos a fin de reducir su impacto ante grandes precipitaciones.
Lineamiento II	
Programa: Educación ambiental	
Proyectos:	
P1.	Concientización a través de charlas en los centros educativos y de trabajo. Descripción: Se busca la difusión de contenidos para la interiorización sobre los recursos socioculturales del total de las comunidades del área, teniendo como objetivo mejorar los niveles de convivencia social y ambiental de la población y su entorno a nivel local y regional.
Lineamiento III	
Programa: Programa de saneamiento básico y ambiental	
Proyectos:	
P1.	Estudio para la preservación, saneamiento y ordenamiento de arroyos, cuencas y humedales vinculados al área urbana y periurbana. Descripción: Se promueve el saneamiento y la recuperación forestal de los márgenes de los arroyos del área para ponerlos en valor y, a su vez, disminuir los impactos de las escorrentías sobre la calidad y cantidad de agua. A su vez, se define la necesidad de estudios sobre los humedales urbanos relacionados con los servicios prestados y las opciones para su conservación. De esta manera se busca poner en valor su servicio paisajístico como área de esparcimiento y recreación.
P2.	Determinación de puntos de captación de aguas para el consumo humano en áreas urbanas libres de actividades contaminantes. Descripción: Se define como clave una vinculación entre el sector y ARBA para definir potenciales puntos de captación de agua tanto para el núcleo urbano como para la zona rural con delimitaciones de áreas buffer libres de uso antrópico y monitoreo periódico de la calidad del agua a través de parámetros físicos, químicos y microbiológicos.
P3.	Reestructuración del sistema de recolección, separación y disposición final de residuos con la capacitación de usuarios y la instalación de contenedores diferenciados. Descripción: Se propone una modificación integral al manejo de los residuos domiciliarios a través de: taller de separación de residuos orgánicos e inorgánicos y capacitación sobre alternativas de su uso como fuente de abono para su aplicación a nivel de hogares y centros comunitarios. Ampliación de la red de cestos de basuras en espacios públicos y mejoramiento de su mantenimiento. Campaña de recolección de residuos sobre espacios públicos con participación vecinal. Emplazamiento de contenedores para diferentes tipos de residuos en esquinas urbanas para su primera fase de separación. Implementación de espacios estratégicos para el depósito de residuos en la zona urbana mediante contenedores diferenciados.
P4.	Determinación de estrategias para el tratamiento de residuos industriales producidos en el área urbana y periurbana. Descripción: Se propone la implementación de un sistema de control y fiscalización del volumen y la calidad de residuos producidos por industrial así como el tratamiento implementado antes de su disposición final.
P5.	Filtración de las aguas para el futuro consumo. Descripción: Se define como clave realizar un saneamiento mediante sistemas de filtración de aguas para evitar su constante contaminación tanto para el área urbana, interurbana e interurbana.

A COMIENZOS DEL SIGLO XXI, EL HABITAT HUMANO EVIDENCIA PROBLEMAS URGENTES:

- | Precariedad, carencias y deterioro de las condiciones y calidad de vida de la población.
- | Procesos de valorización del suelo, especulación inmobiliaria, escasa oferta de lotes con infraestructura a precios accesibles.
- | Ocupación de predios periféricos, falta de integración social mayores costos de movilidad y tiempos de desplazamiento.
- | Población vulnerable en situaciones de riesgo sanitario o ambiental.
- | Procesos de fragmentación urbana, configuración de ciudades duales.
- | Loteos fraudulentos, situaciones de informalidad e ilegalidad, presión sobre suelos vacantes.
- | Conflictos, violencia y expulsión de grupos vulnerables, judicialización de la protesta social.

SI ASUMIMOS A LOS PROBLEMAS DEL HABITAT, COMO DESEQUILIBROS, CONFLICTOS O TENSIONES EN LA RELACION HABITAT - HABITAR, DEBEMOS ABORDALOS DESDE UNA RELACION IMPRESCINDIBLE ENTRE TECNICA Y POLITICA.



POLITICAS COMO MARCO Y ENTORNO EN EL QUE POR ACCION U OMISION SURGEN Y SE DESAROLAN LOS PROBLEMAS DEL HABITAT, COMO RESPUESTA DEL SISTEMA POLITICO-ADMINISTRATIVO A UNA REALIDAD SOCIAL CONSIDERADA COMO INACEPTABLE.

LAS RELACIONES QUE REGULAN LA INTERACCION DEL HABITAT-HABITAR SE DEFINEN Y CONSOLIDAN DESDE LOS MARCOS POLITICO-CULTURAL-IDEOLOGICO Y JURIDICO-INSTITUCIONALES. ESTA DIMENSION REMITE A UN CONJUNTO DE NORMAS QUE REGULAN:

- | Derechos de propiedad.
- | Formas de produccion de la ciudad.
- | Apropiacion y usos del suelo y la ciudad.

LA ESPECIALIDAD QUE SE ENFOCA EN LA CORRECTA Y EFICIENTE ADMINISTRACION DE LOS RECURSOS DEL ESTADO, A FIN DE SATISFACER LAS NECESIDADES DE LA CIUDADANIA E IMPULSAR EL DESARROLLO DEL PAIS, SE LA DENOMINA GESTION PUBLICA.



Bibliografía de Planificación Territorial II**UT1. La Región como Territorio de Estudio y Actuación**

BENKO, George, 1999; Introducción; Capítulo1: La Ciencia Regional: ¿Por qué y cómo? (Puntos I y II). En Ciencia Regional. Editorial Nacional de la Universidad Nacional del Sur. Colección Sociedad y Territorio, Serie Extensión, Bahía Blanca. Argentina

CICCOLELLA, Pablo, 2015; Capítulo 1. Reestructuración económica, transformaciones territoriales y metropolitanas. (Pp. 17 a 28). En Metrópolis Latinoamericanas. Más allá de la globalización. Editorial Café de las Ciudades. Colección Territorio. Buenos Aires, Argentina

DE MATTOS, Carlos, 1990; Paradigmas, Modelos y Estrategias en la Práctica Latinoamericana de Planificación Regional (Puntos 1, 2, 4, 5 y 6). En Revista Interamericana de Planificación, Ediciones SIAP, Volumen XXIII. N° 89. Cuenca, Ecuador

IRACHETACENECORTA, Alfonso Xavier, 1999; Capítulo 10. Orientaciones para la Planeación del Desarrollo: Puntos 10.3 a 10.8 inclusive. En Planeación y Desarrollo. Una visión de futuro. Editor Plaza Valdez. Ciudad de México DC

PUJADAS, Roma - FONT, Jaume, 1998; Capítulo 1. Una Aproximación Conceptual a la Ordenación del Territorio, Punto 1.1.C (Pp. 21 a 23) y Capítulo 6. La Planificación Territorial: Introducción, Puntos 6.1. 6.2 (Pp. 188 a 193) y 6.8 a 6.10 inclusive (Pp. 217 a 221). En Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis. Madrid

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACION TERRITORIAL DE LA INVERSION PÚBLICA, 2015; 1. Bibliografía Complementaria

LEY DE "ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y USO DEL SUELO" N° 8912/77. Provincia de Buenos Aires, Argentina

LEY DEL MEDIO AMBIENTE N° 11.723/1995. Provincia de Buenos Aires, Argentina

LEY GENERAL DEL AMBIENTE N° 25.675/2002. Ley Nacional. Argentina

UT2. La Región Metropolitana y la Planificación Territorial

ABBA, Artemio y otros, 2010; El mapa social de la Región Metropolitana de Buenos Aires en 2010. Una caracterización de la estructura socio-territorial y una mirada a las transformaciones recientes a partir de los mapas sociales. (Pp. 17 a 49). En Metrópolis en Mutación. Editorial Café de las Ciudades. Colección Territorio. Buenos Aires, Argentina

BELIL, Mireia (2003) Parte I. La Ordenación de las Áreas Metropolitanas europeas. En planeamiento urbanístico. De la controversia a la renovación. Comp Font, Jaume. Serie Territorio y Gobierno. Visiones. Editorial Diputación Barcelona. Barcelona. España

BORJA, Jordi, 2014; Capítulo Gobierno del territorio. Estrategias metropolitanas. (Pp.71 a 108). En Revolución urbana y derechos ciudadanos. Buenos Aires, Argentina

CICCOLELLA, Pablo - MIGNAQUI, Iliana, 2009; Capítulo Capitalismo Global y Transformaciones metropolitanas: Enfoques e instrumentos para repensar el desarrollo urbano. (Pp.

35 a 50). En Otro desarrollo Urbano. Ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática. CLACSO libros. Buenos Aires, Argentina

PUJADAS, Roma - FONT, Jaume, 1998; Capítulo 10. La Planificación Estratégica Ordenamiento (Pp. 365 a 369). En Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis. Madrid, España

SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA- DPOUT, 2007; Capítulo 1: Proceso de Planificación en el área metropolitana. El Gran Buenos Aires y su idea de ciudad". En Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Provincia de Buenos Aires, Argentina

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACION TERRITORIAL DE LA INVERSION PÚBLICA, 2015; Lineamiento VIII Gobierno de las áreas metropolitanas. (Pg. 50 a 52). En Lineamiento para la Planificación Territorial. República Argentina. Plan Estratégico Territorial Avance III. Ciudad de Buenos Aires, Argentina

Bibliografía Complementaria

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACION TERRITORIAL DE LA INVERSION PÚBLICA, 2015; 4. Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial. (Pp. 151 a 157). En Plan Estratégico Territorial Avance III. Ciudad de Buenos Aires, Argentina

UT3. La Práctica de la Planificación Territorial

BORJA, Jordi- CASTELLS, Manuel, 1999; Capítulo 7. Planes Estratégicos y Proyectos Metropolitanos. (Pp. 235 a 246). En La gestión de las ciudades en la era de la información. Cuarta Edición. Editorial Taurus. Madrid, España

ETULAIN, Juan Carlos, 2009; Capítulo 5. Confrontación de Casos y Capítulo 6. Modelos y Criterios para una Estrategia de Intervención. En Gestión Urbanística y Proyecto Urbano. Modelos y estrategias de intervención. Editorial Nobuko-FAU-UNLP. Buenos Aires. Argentina

KULLOCK, David, 1994; Arquitectura y ciudad '94. Capítulo 3. Metodología de los Profesionales del Hábitat y Capítulo 6. Estudio de Impacto Tomo A. Editorial CEADIG, FAU-UBA. Buenos Aires, Argentina

PUJADAS, Roma - FONT, Jaume, 1998; Capítulo 1. Una Aproximación Conceptual a la Ordenación del Territorio, Punto 1.5 (Pp. 35 a 41) - Capítulo 6. La Planificación Territorial: Introducción (Pp. 187 a 188) y Punto 6.6 (Pp. 207 a 210). En Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis. Madrid, España

Bibliografía Complementaria

ETULAIN, Juan Carlos - GONZALEZ BIFFIS, 1994; "La Evolución del Proyecto Urbano. Intervenciones Urbanas y Cambios de Paradigmas". En Revista Cuaderno Urbano. N° 17(Pp. 174 a 196). Secretaria de Investigación y Postgrado de la Facultad de Arquitectura, Editorial de la Universidad Nacional del Nordeste (EUDENE). Resistencia, Chaco. Argentina



López, Isabel

Teorías y planificación territorial I y II : estrategias y prácticas para su enseñanza : período 2011-2018 / Isabel López ;
María Julia Rocca ; Juan Carlos Etulain. - 1a ed - La Plata : Universidad Nacional de La Plata ; EDULP, 2021.
Libro digital, PDF/A - (Libros de cátedra)

Archivo Digital: descarga
ISBN 978-950-34-1997-7

1. Arquitectura . 2. Planificación. 3. Didáctica. I. Rocca, María Julia. II. Etulain, Juan Carlos. III. Título.
CDD 720.07

Diseño de tapa: Dirección de Comunicación Visual de la UNLP

Universidad Nacional de La Plata – Editorial de la Universidad de La Plata
48 N.º 551-599 / La Plata B1900AMX / Buenos Aires, Argentina
+54 221 644 7150
edulp.editorial@gmail.com
www.editorial.unlp.edu.ar

Edulp integra la Red de Editoriales Universitarias Nacionales (REUN)

Primera edición, 2021
ISBN 978-950-34-1997-7
© 2021 - Edulp

e
exactas


Edulp
EDITORIAL DE LA UNLP

